

第3章 公共調達制度

3.1 公共工事の手続におけるデジタル化の取組状況と課題

はじめに

公共工事は、国民生活及び経済活動の基盤となる社会資本を整備するものとして、社会経済上重要な意義を有する。一方で、建設業の担い手不足が懸念される中、公共工事が円滑に執行されるためには、デジタル技術の活用により、建設現場における生産性向上を進めることはもちろん、事務手続の分野においても受発注者双方の業務効率化を進めることが不可欠である。加えて、コロナ禍におけるデジタル化の意識の高まりや、デジタル庁の発足によるデジタル改革の更なる推進など、昨今の社会情勢を踏まえても、公共工事の手続のデジタル化はその必要性が増すばかりである。

本節では、公共工事の手続のデジタル化に関する発注者¹の取組状況と、それらに対する受注者（建設業者）²の対応及び課題を整理し、デジタル化促進の方策や、発注者と建設業者の双方に有用と考えられる業務合理化・負担軽減の方策を検討する。

本節で扱う公共工事の手続は、建設業許可・経営事項審査の申請、入札参加資格審査の申請、入札、契約（契約締結から代金支払までの一連の契約手続）とする。なお、本節における「公共工事」とは、国や地方公共団体が発注する建設工事であって、元請工事のことを指す。

本調査研究に当たっては、多くの建設業者の皆様アンケートにご協力いただき、また、秋田県、栃木県、東京都、愛知県及び山口県の各発注者の皆様取材にご協力いただいた。ここに深く感謝の意を表したい。

3.1.1 公共工事の手続におけるデジタル化の概要

公共工事の各手続のデジタル化については、3.1.3 以降で詳しく取り扱うが、ここではまず概略を説明する（図表 3-1-1）。

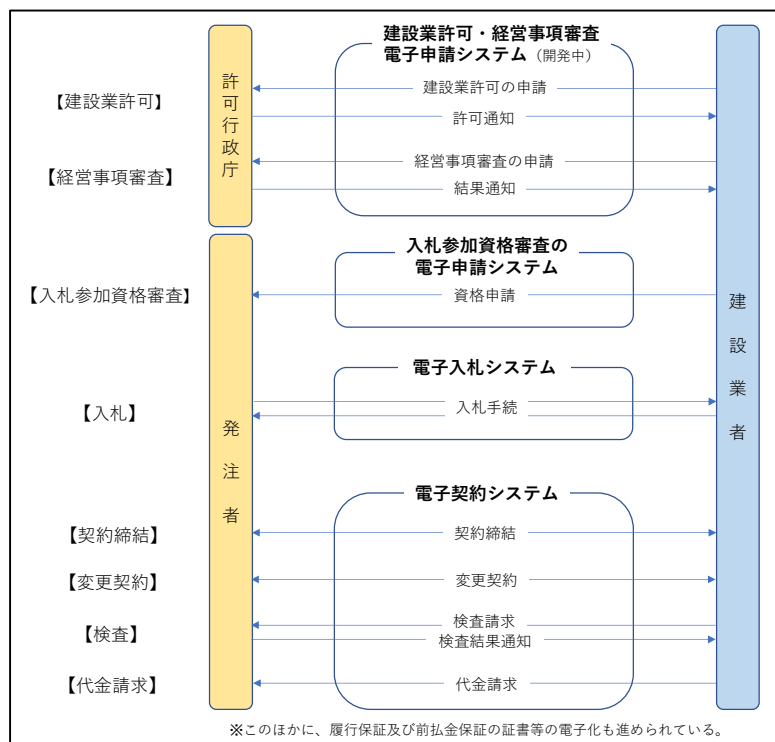
建設業者は、公共工事に限らず工事を請け負うためには、許可行政庁である国や都道府県に建設業許可を受けなければならない。また、公共工事を請け負うためには、許可行政庁による経営事項審査を受審し、さらに各発注者による入札参加資格審査を受審する必要がある。この

¹ 建設業許可・経営事項審査に関する記述部分では、「発注者」ではなく、より適切な「許可行政庁」と表現する。

² 特に建設業許可・経営事項審査、入札参加資格審査及び入札の場面では、「受注者」という表現が適切ではないため、以下、本節では「建設業者」で統一する。

うち、建設業許可及び経営事項審査については、2022 年度に電子申請システムが導入される予定である。入札参加資格審査については、各発注者によって申請方法が異なり、電子申請を採用しているところもある。これらの許可・審査を経て、入札手続においては、多くの発注者が電子入札システムを導入し、電子入札制度が定着している。また、契約締結以後の手続においては、一部の発注者が電子契約システムを導入している。

図表3-1-1 公共工事の手続の流れとデジタル化（本節で扱うもの）



（出典）当研究所にて作成

（注）あくまでも概略を示したものである。特に電子契約システムの機能の範囲は、システムごと（発注者ごと）に異なる。

3.1.2 建設業者アンケート及び発注者取材の実施概要

本調査研究では、公共工事の手続のデジタル化に関する現状と課題を把握するため、建設業者に対するアンケート（以下「建設業者アンケート」という。）及び許可行政庁・発注者に対する取材（以下「発注者取材」という。）を、(1)及び(2)のとおり実施した。これらの結果は 3.1.3～3.1.6 で紹介する。

(1) 建設業者アンケートの実施概要

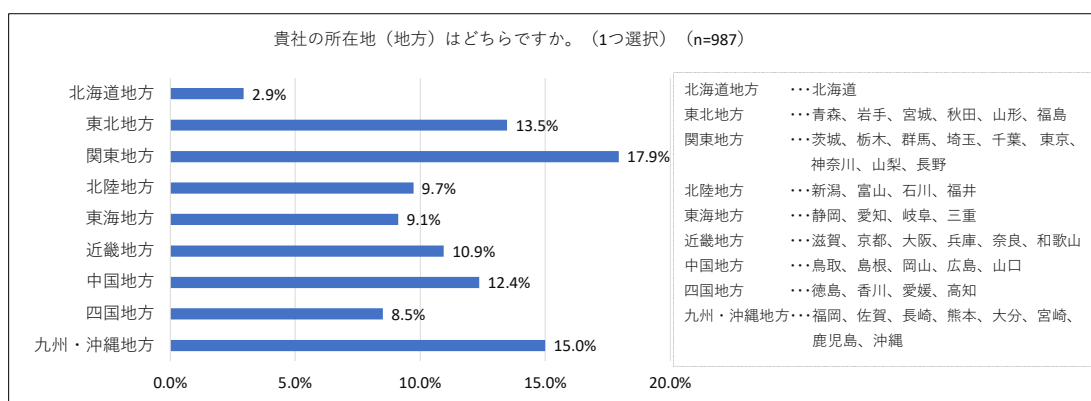
建設業者アンケートの実施概要は図表 3-1-2、回答企業の属性（所在地、直近の完成工事高、

2020年度の公共工事契約締結件数）は図表3-1-3～3-1-5のとおりである。

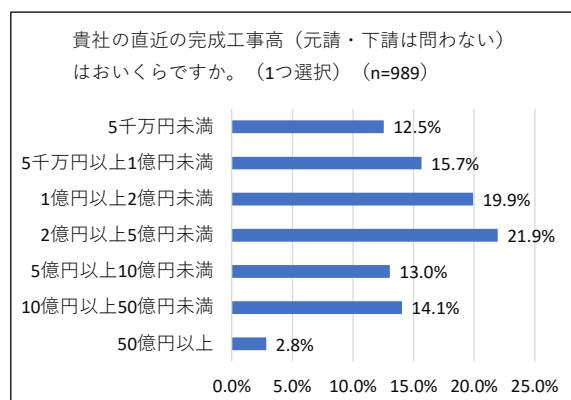
図表3-1-2 建設業者アンケートの実施概要

アンケート対象	全国の建設業者から、完成工事高・所在地方にて層化無作為抽出した約4,000社に対して、アンケートを送付した。このうち、近年公共工事の入札に参加し、受注したことがある建設業者に、アンケートに回答していただくように依頼した。
実施時期及び方法	2021年9月にアンケート票を発送し、同年10月8日までに郵送またはWEBで回答を得た。
回収状況	997社から回答を得た。（回収率：約25%） ※回答企業によって一部の設問に回答していない場合がある（回答対象企業を限定している設問もある）ため、回答企業数は設問ごとに異なる。

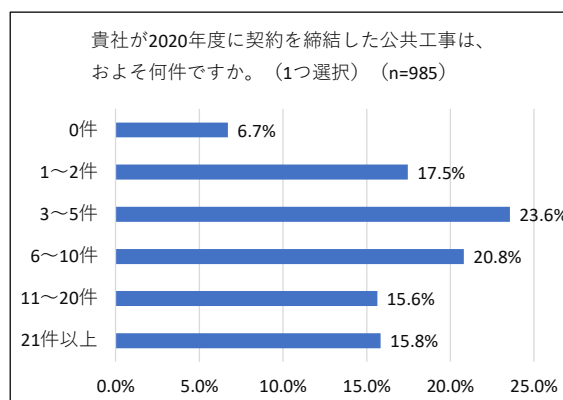
図表3-1-3 回答企業の所在地（建設業者アンケート）



図表3-1-4 回答企業における直近の完成工事高（建設業者アンケート）



図表3-1-5 回答企業における2020年度の公共工事契約締結件数（建設業者アンケート）



(2) 発注者取材の実施概要

2021年9月から10月の間に、秋田県、栃木県、東京都、愛知県及び山口県の各担当者に対して、図表3-1-6に示す項目について取材を行った。

図表3-1-6 各発注者への取材項目（発注者取材）

発注者	取材項目
秋田県	建設業許可・経営事項審査の電子申請、入札参加資格審査の電子申請、電子入札、電子契約
栃木県	入札参加資格審査の電子申請、電子入札
東京都	入札参加資格審査の電子申請、電子入札
愛知県	入札参加資格審査の電子申請、電子入札
山口県	電子入札

3.1.3 建設業許可・経営事項審査の申請のデジタル化

(1) 電子化検討の経緯

建設業者は、許可行政庁（国土交通省または都道府県）に対して建設業許可や経営事項審査を申請する際、現状では紙で申請を行っている。そして、これが申請者・許可行政庁双方にとって過大な負担であることが問題とされていた。

こうした中、2020年7月に閣議決定された「経済財政運営と改革の基本方針2020」（骨太方針2020）及び「規制改革実施計画」において、建設業許可と経営事項審査の申請電子化を進めることが示された。そして、これらの方針に基づき、遅くとも2022年度までには、建設業許可・経営事項審査の電子申請システムの運用を開始することとなった。

(2) 電子申請システムの構想（2022年度運用開始予定）

両手続の電子申請システムは、大臣許可業者・都道府県知事許可業者を問わず、すべての建設業者で電子申請が可能となるよう、国土交通省と都道府県で統一のものとして構築される。電子申請システムの開発は一般財団法人建設業情報管理センター（CHIC）が行い、2023年1月に運用を開始することを予定している。

図表3-1-7に示すとおり、建設業者は、電子申請システムで、申請書類の作成、エラーチェック、手数料納付手続、通知書の受領等を行うことができる。また、電子申請システムは、CHICが整備・運用を行っている建設業情報管理システム（CHIS）に蓄積された情報と連携するとと

もに、CIIS を介して各省庁等が保有する一部のシステムとも連携（バックヤード連携）する。これによって、情報の取得及び添付作業の省略が可能となる。

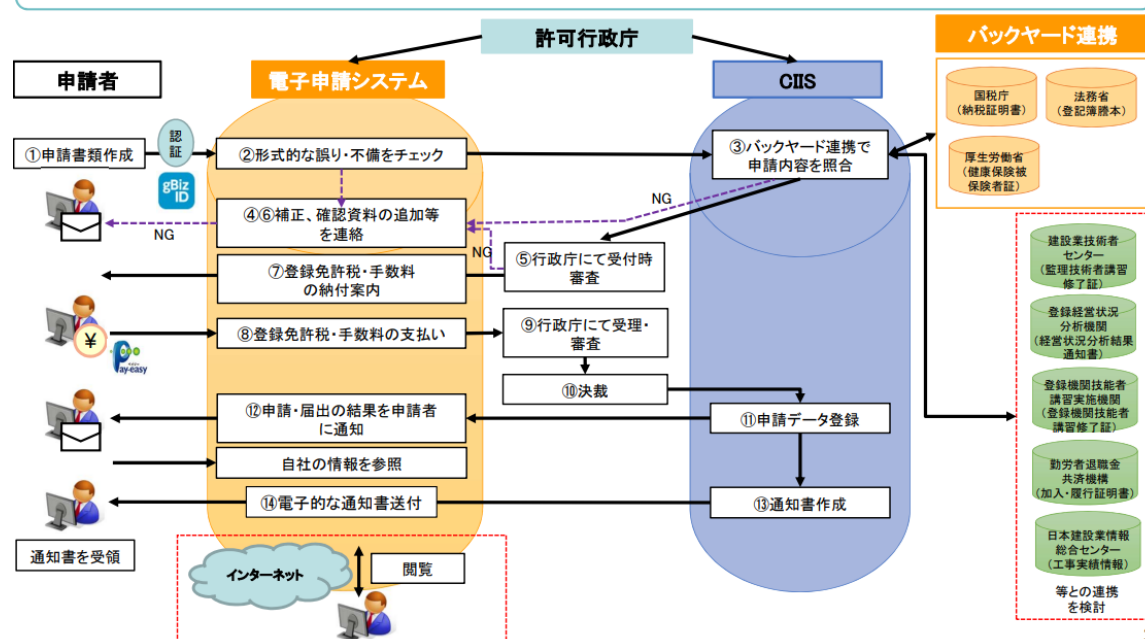
ただし、電子申請システム導入後もすべての建設業者が電子化に対応できるわけではないため、紙申請と電子申請は併存することになっている。

図表3-1-7 建設業許可・経営事項審査の電子申請システム 基本構想

電子申請システムの基本構想(案)

国土交通省

- 建設業許可・経営事項審査の電子申請システムについて、令和2年度に調査・検討、令和3年度に開発、令和4年度からの運用開始を目指す（赤点線囲い部分は令和4年度以降の開発を想定）



3

（出典）国土交通省「電子申請システムの基本構想（案）」（2020年12月1日開催 第1回建設業許可・経営事項審査等の申請手続の電子化に向けた実務者会議 配布資料）

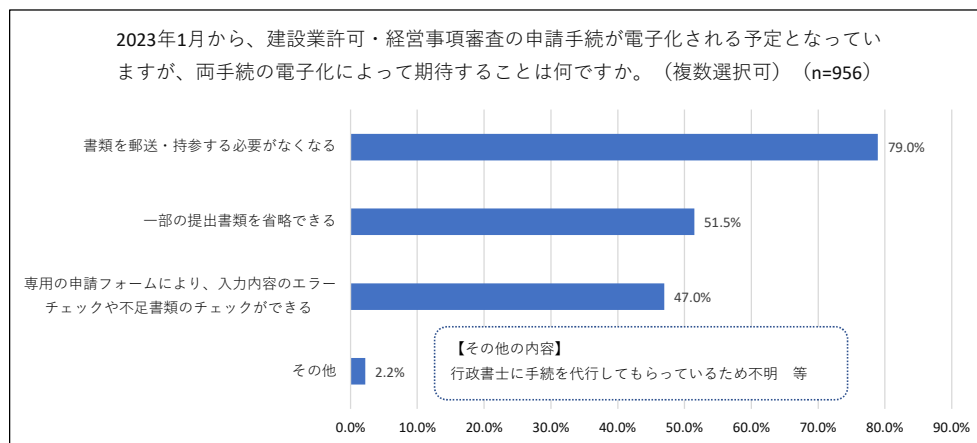
(3) 建設業許可・経営事項審査の申請のデジタル化に関する建設業者アンケート結果

① 建設業許可・経営事項審査の申請電子化に期待すること

当研究所が今回行った建設業者アンケートによれば、両手続の申請電子化によって建設業者側が期待すること（複数選択可）は、「書類を郵送・持参する必要がなくなる」が79.0%と最も多かった。次いで「一部の提出書類を省略できる」（51.5%）、「専用の申請フォームにより、入力内容のエラーチェックや不足書類のチェックができる」（47.0%）となった（図表3-1-8）。

また、「その他」の中には、手続を行政書士に代行してもらっている旨の回答が複数あった。

図表3-1-8 建設業許可・経営事項審査の申請電子化に期待すること（建設業者アンケート）



② 主な自由回答意見³

自由回答意見では、両手続の電子化に賛成である旨の意見のほか、申請が電子化された後も書類をPDF化するのでは結局手間がかかるとの意見もみられた。

○経営事項審査は毎年の事なのでデジタル化されるといちいち県に行かなくても良いので助かる。

○建設業許可、経営事項審査の電子化で書類の省略がどの程度か明確にわかりませんが、現在必要書類が紙ベースのため全部PDFにすることは大変手間がかかるように思います。それから電子化になった場合の申請費の削減も考えていただけるとありがたいです。

○許可の電子システムはやった事がないので、どの様になるかデモかシミュレーションみたいなものが掲載されれば少し安心。

³ 建設業者アンケートでは、公共工事のデジタル化に関する意見を自由に記入してもらった設問を設けた。同設問の回答内容は、「自由回答意見」として、できる限り原文のまま掲載している。

(4) 建設業許可・経営事項審査の申請のデジタル化に関する発注者取材結果

発注者取材では、両手続が完全に電子化されるようになれば、許可行政庁としてはかなりの負担軽減になるため、建設業者を電子申請へ誘導するためのPRを国にお願いしたいとの意見があった（秋田県）。

① 秋田県

○建設業許可、経営事項審査の申請が電子化されても、数年の間は電子・紙が併用されるので、双方に対応するために行政庁側の負担は増えると考えられる。なるべく電子化に振り向けるための周知・誘導策を都道府県だけで取り組むのは効果が少ないため、国にも強力なバックアップ・主体的なPRをお願いしたい。電子化にすべて切り替わればかなりの負担軽減になるはずである。

3.1.4 公共工事の入札参加資格審査申請のデジタル化

(1) 電子申請の実施方式

建設業者が各発注者に対して入札参加資格審査を申請する方法は、従来は紙申請が一般的であったが、現在では電子申請が徐々に広まってきている。

入札参加資格審査の電子申請は、2つの方式に区分される。1つは、電子申請システムで手続が完結し、別途、紙による書類の提出は不要な方式（以下「全部電子申請方式」という。）である。もう1つは、電子申請システムで手続を行った後、別途、一部の書類を紙で提出する方式（以下「一部電子申請方式」という。）である。

なお、発注者によって、個別の電子申請システムがある場合と、汎用電子申請システム（様々な行政手続の申請を行えるシステム）を利用する場合がある。

(2) 国における電子申請の実施状況

国における工事の入札参加資格審査の申請については、2年に1度の定期受付として、「定期競争参加資格審査インターネット一元受付」が全部電子申請方式によって行われている。これにより、建設業者は、国土交通省の各部局や同省以外の府省に対して、原則として1つのデータで申請が可能となっている。

(3) 地方公共団体における電子申請の実施状況

2021年12月に閣議決定された「デジタル社会の実現に向けた重点計画」では、「地方公共団体が優先的にオンライン化を推進すべき手続」が示され、この中には入札参加資格審査申請も含まれている。

図表3-1-9は、地方公共団体における入札参加資格審査申請の電子化の状況を示したものである。全部電子申請方式が5.9%、一部電子申請方式が22.7%、全部紙申請方式（電子申請は行わず、すべて紙で申請する方式）が64.3%となっており、全部電子申請方式で実施できている発注者は少ないこと、全部紙申請方式で実施している発注者が多いことがわかる。

図表3-1-9 入札参加資格審査の電子申請実施率

	入札参加資格審査（定期） を受け付けている団体数	電子申請		全部紙申請方式	電子申請及び紙申請 （建設業者側がどちらか 選択する等）
		全部電子申請方式	一部電子申請方式		
都道府県	46	2 (4.3%)	15 (32.6%)	22 (47.8%)	7 (15.2%)
指定都市	20	0 (0.0%)	14 (70.0%)	6 (30.0%)	0 (0.0%)
市区町村	1571	94 (6.0%)	343 (21.8%)	1025 (65.2%)	109 (6.9%)
計	1637	96 (5.9%)	372 (22.7%)	1053 (64.3%)	116 (7.1%)

（出典）国土交通省「入札契約適正化法に基づく実施状況調査」（2020年調査）を基に当研究所にて作成

(4) 入札参加資格審査申請の共同受付

発注者が入札参加資格審査の申請を受け付ける方式として、当該発注者が単独で受け付ける方式のほか、例えば都道府県及び傘下市町村など、複数の発注者が共同で受け付ける方式（以下「共同受付方式」という。）がある。

図表3-1-10に示すように、地方公共団体における共同受付方式の実施率は40.6%で、同方式が広く活用されているのがわかる。

図表3-1-10 地方公共団体における入札参加資格審査申請（定期）の共同受付方式の実施状況

	全団体数	実施している	実施していない
都道府県	47	14 (29.8%)	33 (70.2%)
指定都市	20	7 (35.0%)	13 (65.0%)
市区町村	1577	647 (41.0%)	930 (59.0%)
計	1644	668 (40.6%)	976 (59.4%)

※電子申請だけでなく、紙申請も含む。

（出典）国土交通省「入札契約適正化法に基づく実施状況調査」（2020年調査）を基に当研究所にて作成

(5) 標準様式

2021年6月に閣議決定された「規制改革実施計画」では、「総務省は、競争入札参加資格審査申請書について、デジタル化に適した標準様式を策定するとともに、事業者等の利便性向上を図る等の観点から、各地方公共団体の状況に応じて電子申請システムへの反映が実施されるよう促す」こととされた。標準様式の策定は、複数の地方公共団体に対する入札参加資格審査申請の記載項目が異なるために、申請者の大きな負担となっていることを踏まえたものである。

2021年10月、総務省は、地方公共団体の入札参加資格審査申請書の標準項目を取りまとめ、当該項目を掲げる標準様式（図表3-1-11）を作成し、各地方公共団体で積極的に活用するように通知した。

図表3-1-11 地方公共団体の入札参加資格審査申請に係る標準様式（工事）

01 新設 更新	02 受注番号 業者コード	03 法人番号 建設業許可番号	04 競争入札 番号
-------------	------------------	--------------------	---------------

令和 年 月 日

（申請先地方公共団体首長）殿

05 本社（店）郵便番号

06 本社（店）住所

07 フリガナ

08 商号又は名称

09 代表者役職

10 代表者氏名

11 本社（店）電話番号

12 担当者

13 担当者郵便番号

14 担当者住所

15 担当者電話番号

16 担当者メールアドレス

（出典）総務省「建設工事に係る入札参加資格審査申請【標準様式】」

今後は、この標準様式の活用によって、建設業者の申請に係る事務負担が軽減されることはもちろん、各地方公共団体が自ら対応していた項目等の見直し作業に係る事務負担が軽減されることが期待される。また、入力項目の統一によってデータを共有しやすくなるため、共同受付方式や電子申請の普及の契機となるものと期待される。

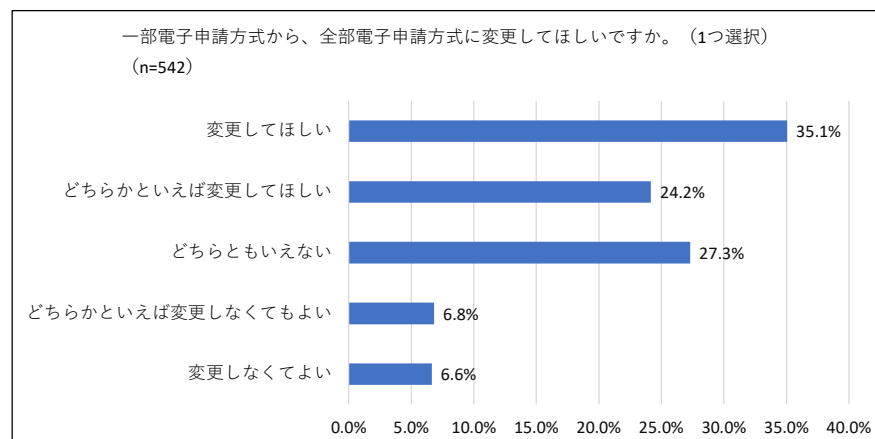
(6) 入札参加資格審査申請のデジタル化に関する建設業者アンケート結果

① 入札参加資格審査申請の完全電子化に関する希望

建設業者アンケートでは、直近3年以内に一部電子申請方式や全部紙申請方式で申請を行った建設業者に対し、こうした方式から全部電子申請方式に変更してほしいかどうかを質問した。その結果、全部電子申請方式に「変更してほしい」または「どちらかといえば変更してほしい」

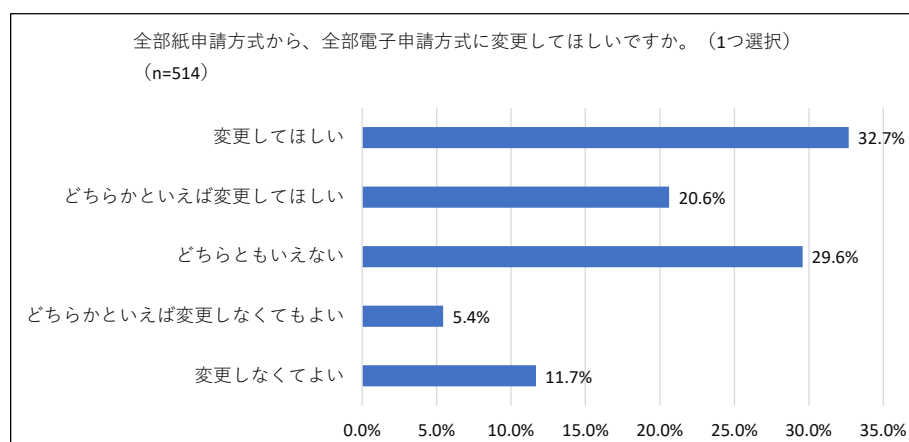
と答えたのは、一部電子申請方式の場合が計 59.3%、全部紙申請方式の場合が計 53.3%で、いずれも半数を上回った（図表 3-1-12 及び 3-1-13）。

図表3-1-12 入札参加資格審査申請の完全電子化に関する希望の度合い
（一部電子申請方式で申請したことがある場合）（建設業者アンケート）



（注）直近3年以内に一部電子申請方式によって申請を行った経験がある建設業者に対して質問

図表3-1-13 入札参加資格審査申請の完全電子化に関する希望の度合い
（全部紙申請方式で申請したことがある場合）（建設業者アンケート）

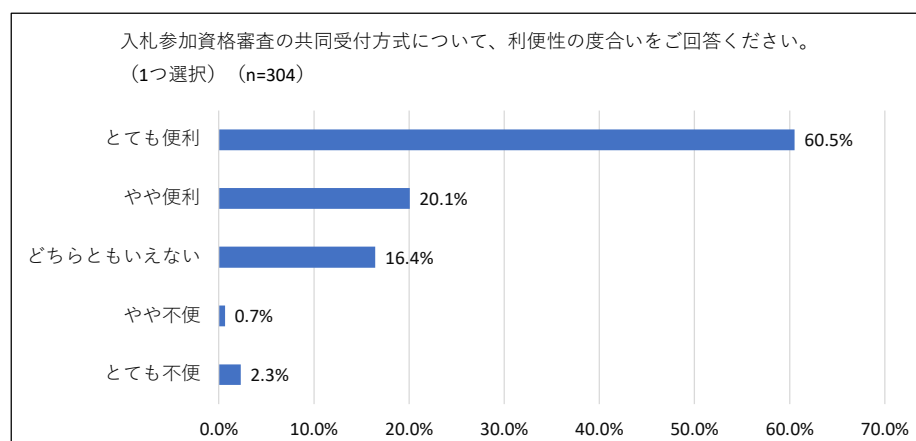


（注）直近3年以内に全部紙申請方式によって申請を行った経験がある建設者に対して質問

② 共同受付方式の利便性

直近3年以内に共同受付方式によって申請を行ったことがある建設業者に対し、その利便性を質問したところ、「とても便利」または「やや便利」と回答したのは計80.6%にのぼり、共同受付方式は好評であることがわかった（図表3-1-14）。

図表3-1-14 共同受付方式による入札参加資格審査申請の利便性（建設業者アンケート）



(注) 直近3年以内に共同受付方式によって申請を行った経験がある建設業者に対して質問

③ 主な自由回答意見

自由回答意見では、国の「定期競争参加資格審査インターネット一元受付」が便利であるとの意見が複数あった。また、地方公共団体で発注者ごとに申請書の様式が異なる点に不便さを感じているため、様式を統一してほしいとの意見も多くみられた。

○国の一元受付は、どの発注機関であっても同じシステムで申請でき、ネットでの入力だけで終わるので、便利。すべての発注者で、国の一元受付と同じものが採用されれば非常にありがたい。

○入札参加申請について、国関係の入札参加申請が一元受付となっており、省力化につながっています。これを県及び市町村においても可能となるよう、望みます。

○入札参加資格申請は、各市町村で独自の様式を強要してくるが、国に準じてほしい。一元受付（定期競争参加資格審査）に全市町村も参加してください。とにかく面倒です。例年、11月～翌年4月頃までずっと、どこかの入札参加資格申請を作っています。DX化して、このあたりを解消してください。ぜひお願いします。本当に困っています。

○入札参加資格申請は、各市によって、すべて様式がちがひ、入力がとても大変。共通にしてください。

○共同受付方式の入札参加申請について、共通の書類も多くなりましたが、いまだに同じ書類を各自治体に用意する必要がある書類が多いと感じます。共通化とデータでの提出がより増

えるとありがたいです。

(7) 入札参加資格審査申請のデジタル化に関する発注者取材結果

現在、東京都で使用している入札参加資格審査申請のシステムでは、経営事項審査が必要な業種（つまり建設業関係の業種）について全部電子申請方式を採用している。これは、CIICの経営事項審査データや、一般財団法人日本建設情報総合センター（JACIC）のコリンズのデータとデータ連携を行っているからである。全部電子申請方式の主なメリットとしては、書類確認の手間が省けること、エラーチェック機能によって申請後の修正が少なくなったこと、審査を行う時期の超過勤務が多かったがこれが減ったことなどが挙げた。

また、愛知県や栃木県では、一部電子申請方式（両県ともに共同受付）を採用している。この理由について、愛知県は、当該発注者にデータがあり連携できるものと、連携できないものがあり、すべてを電子で審査することはできないなか、すべてを紙ベースで受理・審査するよりは、一部でも電子化した方が事務の効率化が図れるためとのことであった。また、栃木県は、汎用電子申請システムを利用しており電子上の審査に限られるため、また、添付書類が多くデータの開封等に時間を要するためとのことであった。

共同受付方式のメリットとしては、書類受付、基本情報の確認、共通審査項目の審査等の事務が効率化できる点が挙げた（栃木県、愛知県）。

① 秋田県

- 入札参加資格審査の申請受付は、経営事項審査の面談時に併せて行っており、現状は対面で実施（県外企業の申請は郵送又は持参）している。経営事項審査は、入札参加資格にも結び付くということで、提出する資料（資格者証原本、契約書原本等）を面談によって厳密に審査している。
- 今後、経営事項審査の電子化が行われた後に、入札参加資格審査も電子化できるように検討している。経営事項審査が電子申請になると、入札参加資格だけを対面で行うのは県、建設会社双方の負担が大きく、電子でまとめられる部分についてはまとめるという方向で検討しており、令和7・8年度適用の入札参加資格審査においては、建設業許可、経営事項審査の電子化に取り組む企業について、発注者別評価点を加点する予定である。

② 栃木県

- 栃木県及び県内の一部市町は、2021・2022年度の入札参加資格審査から、共同受付方式を採用している。共同受付に参加する市町は、書類受付に係る作業や県市町共通書類に係る審査を省略できるため、事務負担の軽減に繋がっていると考える。
- 共同受付方式では、建設会社は「栃木県電子申請システム」によって申請を行った後、別途

書類を郵送する。この理由は、主に以下の2点である。

- ・汎用システムを利用しているため、電子上の審査が限られ、紙に打ち出す必要が審査側にあるため
- ・添付書類が多く、データの開封等に時間を要するため

○「栃木県電子申請システム」は、入札参加資格審査の申請にかぎらず、様々な行政手続等の申請を行える汎用的申請システムである。公共調達専用のシステムではなく、汎用的申請システムを採用することについては、主に以下の2点のメリットがあると考ええる。

- ・専用システムを構築する時間や費用負担が発生しない
- ・県として従前から利用しており、操作に慣れている申請者が多い

③ 東京都

○東京都では、2003・2004年度における建設工事の入札参加資格審査の申請受付から、現行のシステムで運用している。経営事項審査における必要業種について、完全電子化（電子申請後、原則として別途書類の提出は不要）できている理由の1つは、後述のデータ連携を行っているためである。もう1つは、データ連携で入手できない項目（経営事項審査以外の独自審査項目）を、入力項目からシステムで算定する方法や申請後のエラーチェックにより補完しているためである。

○以前は、書類を提出してもらい、審査・格付け（客観点＋主観点）をしていた。客観点については、経営事項審査の項目に準じた計算を行っていた。主観点については、契約書等を提出してもらい、これを突合して計算を行っていた。2003・2004年度から、客観点については、CIICの経営事項審査データとデータ連携を行った。また、主観点については、2,500万円以上の工事に関してJACICのコリンズとのデータ連携を行った。これによって、両点の審査に必要な書類の提出がそれぞれ不要になった。

○現行システムの導入によるメリットとして、以下の点が挙げられる。

- ・書類の確認を行う業務の手間が省けたこと
- ・エラーチェック機能によって入力時点でミスが修正できるので、申請後の修正が少なくなったこと（受付側の東京都だけでなく、建設会社側にもメリットがある）
- ・システムの導入によって、以前は審査を行う時期の超過勤務が多かったが、これが減ったこと

④ 愛知県

○愛知県は、県内市町村との共同受付方式を採用している。行政側におけるこの方法のメリットとして、建設業許可、経営事項審査などの基本情報の確認が1回で済み、国税など共通で審査する項目は、代表していずれかの自治体が審査すればよいなど、審査事務が効率化できる。

○共同受付方式では、建設会社は電子申請を行った後、別途書類を郵送する方法を採っている。この方法が採用された理由は、当該自治体にデータがあり連携できるものと、データで連携できないものがあるため、すべてを電子で審査することは出来ないなか、すべてを紙ベースで受理・審査するよりは、データと郵送書類の突合作業は必要ではあるが、一部でも電子化した方が事務の効率化が図れるためである。

3.1.5 公共工事の入札のデジタル化

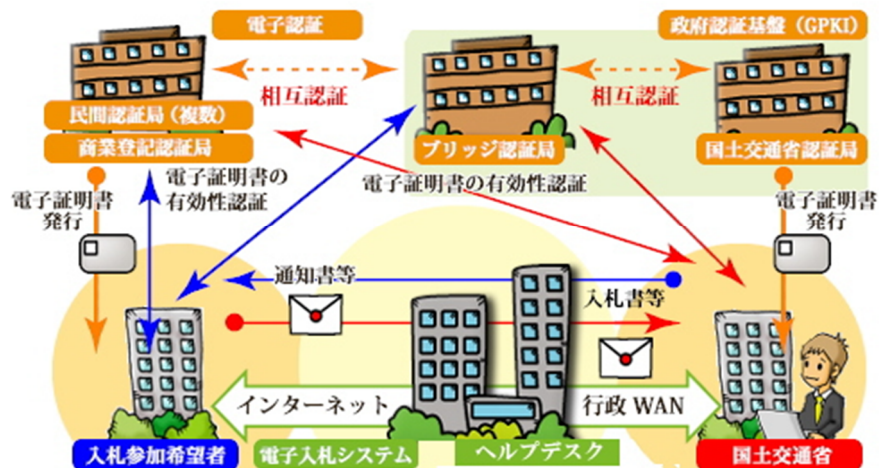
(1) 電子入札の仕組み

電子入札とは、これまで発注者に赴き紙により行っていた入札を、インターネットを利用して電子的に実施するものである。

電子入札では、互いに顔の见えないところで入札を行うため、電子的な本人確認の仕組みが必要となるが、これが電子認証である。そして、電子認証の中核となるのが認証局である。

図表 3-1-15 は、電子認証による電子入札の一般的な仕組みを示している。民間の認証局は、利用者である建設業者の本人確認を行い、電子証明書を格納した IC カードを発行する。建設業者は、入札時にこの IC カードを使用し、入札書等の電子文書を発注者に送信する。発注者は、受信した電子文書が建設業者本人のものであることを認証局に確認する。なお、発注者側においても、電子証明書が必要である。

図表3-1-15 電子入札の一般的な仕組み



（出典）国土交通省北海道開発局 ウェブサイト

(2) 公共工事における電子入札の普及

2001年、CALS/EC⁴の取組の一環で、国土交通省の一部直轄工事で電子入札が行われた。これが公共工事における電子入札のはじまりであり、その後、後述するように電子入札コアシステムと呼ばれる汎用性の高い統一的なシステムの開発によって、国や地方公共団体で導入が進んでいった。

「公共工事の入札及び契約の適正化を図るための措置に関する指針」（入契法適正化指針）では、「入札及び契約のIT化については、図面や各種情報の電子化、通信ネットワークを利用した情報の共有化、電子入札システム等の導入により、各種情報が効率的に交換できるようになり、また、ペーパーレス化が進むことから、事務の簡素化や入札に係る費用の縮減が期待され」、さらに「電子入札システムの導入は、入札参加者が一堂に会する機会を減少させることから、談合等の不正行為の防止にも一定の効果が期待される」とし、各発注者に対して電子入札の導入を求めている。

(3) 国における電子入札の実施状況

国の工事における電子入札は、国土交通省の電子入札システム（e-BISC）をはじめとした各省の電子入札システムで主に行われる。

国土交通省の工事では、2003年度から電子入札を全面的に導入している。実際の運用に当たっては、各整備局等の「電子入札運用基準」に基づいて実施される。

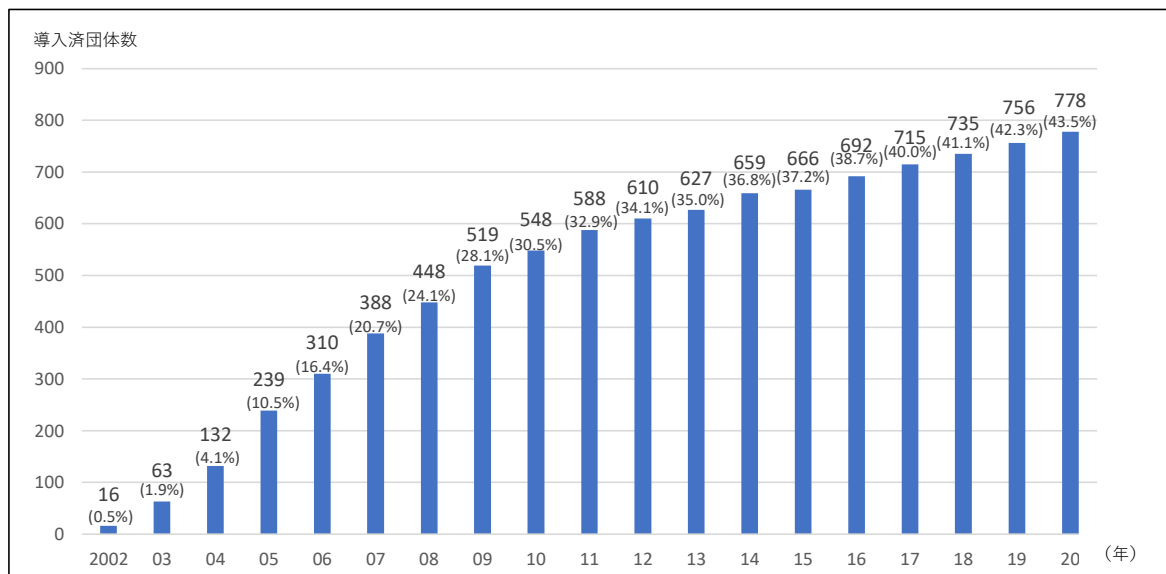
(4) 地方公共団体における電子入札の実施状況

3.1.4(3)で述べた「地方公共団体が優先的にオンライン化を推進すべき手続」の中には、入札参加資格審査申請とともに、入札も含まれている。

図表 3-1-16 は、電子入札システムを導入している地方公共団体数の推移を示したものである。2020年には778団体で導入しており、導入率（全地方公共団体に占める電子入札システムを導入している団体の割合）は43.5%となっている。

⁴ 国土交通省が提唱した取組で、「公共事業支援統合情報システム」の略称である。具体的には、従来は紙で交換されていた情報を電子化するとともに、インターネットを活用して公共事業に関連する多くのデータベースを連携して使える環境を創出する取組のことである。

図表3-1-16 電子入札システムを導入している地方公共団体の数の推移



(出典) 国土交通省「入札契約適正化法に基づく実施状況調査」を基に当研究所にて作成

(注 1) 電子入札システム導入済団体数は、実証実験段階や試行段階の団体も含む。

(注 2) 括弧内は、導入率（全地方公共団体に占める電子入札システム導入済団体の割合）を示している。

(5) 電子入札コアシステム

電子入札コアシステムとは、JACIC と一般財団法人港湾空港総合技術センター（SCOPE）が提供する電子入札システムの基本となるパッケージソフトウェアで、電子入札を導入している多くの発注者で採用されている。

電子入札コアシステムは、多くの発注者が利用することを目的に開発されているため、多様な入札方式に対応している。また、一発注者が機器を調達して単独でシステムを導入する方法のほかに、都道府県及び傘下市町村等による共同利用や、自前の機器調達は行わず、サービス事業者（Application Service Provider）からサービス提供を受けて利用する方法（ASP 利用）があり、発注者の財政状況や運用に応じた導入が可能である。

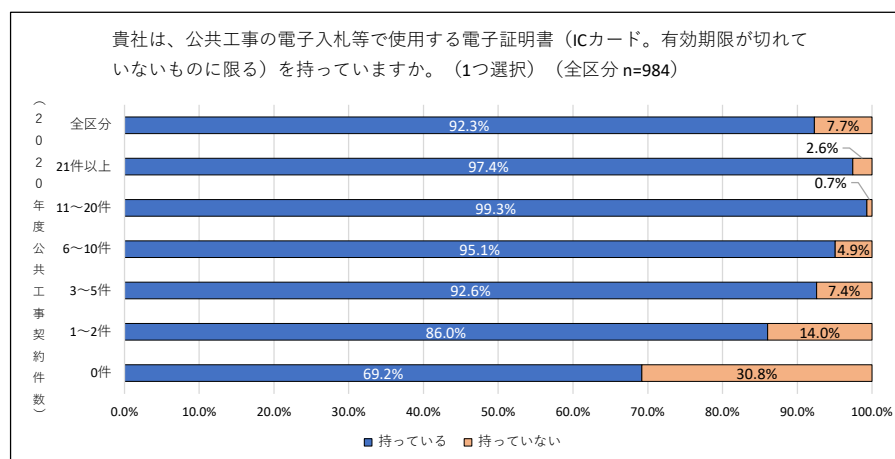
建設業者にとっては、複数の発注者において操作性が統一されていることや、同一の電子証明書で複数の発注機関への入札が可能であることがメリットとなっている。

(6) 入札のデジタル化に関する建設業者アンケート結果

① 電子証明書の保有状況

建設業者における電子証明書の保有状況を、2020年度の公共工事契約件数別にみると、契約件数が多い建設業者ほど電子証明書の保有率が高い傾向にあり、「3～5件」以上の各区分ではいずれも90%を超えている。また、「0件」の区分でも保有率はおよそ70%となっており、公共工事の受注機会に乏しい建設業者においても、電子証明書の保有率は低くないことがわかった（図表3-1-17）。

図表3-1-17 2020年度の公共工事契約件数別 電子証明書の保有状況（建設業者アンケート）

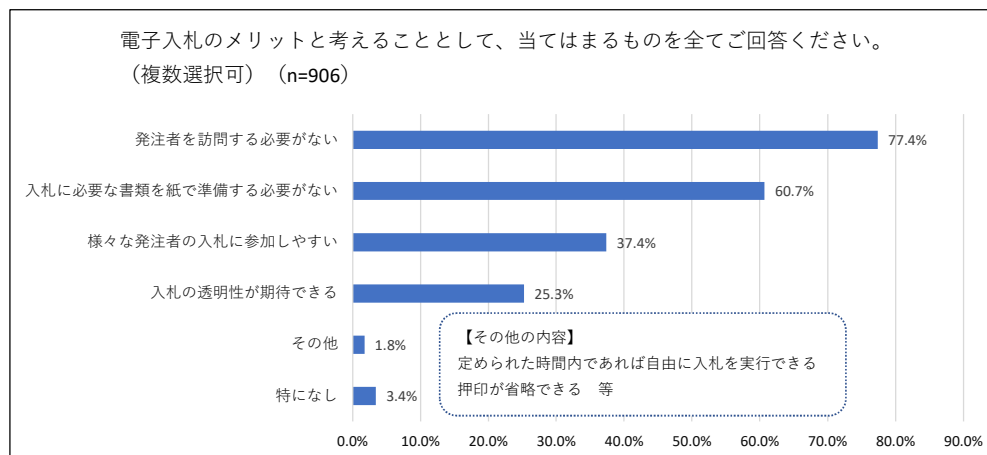


② 電子入札のメリットと考えること

過去に公共工事でも一度でも電子入札を行った経験がある建設業者に対して、電子入札のメリットと考えること（複数選択可）を質問したところ、「発注者を訪問する必要がある」が77.4%と最も多く、次いで「入札に必要な書類を紙で準備する必要がある」が60.7%だった。また、「その他」としては、「定められた時間内であれば自由に入札を実行できる」「押印が省略できる」などがあった（図表3-1-18）。

なお、本設問は、過去に公共工事でも一度でも電子入札を行った経験がある建設業者を対象に質問し、全回答者の9割に当たる906社から回答を得ている。このことから、近年公共工事に参加したことがある建設業者のほとんどが、過去に電子入札を行った経験があることがわかった。

図表3-1-18 電子入札のメリットと考えること（建設業者アンケート）

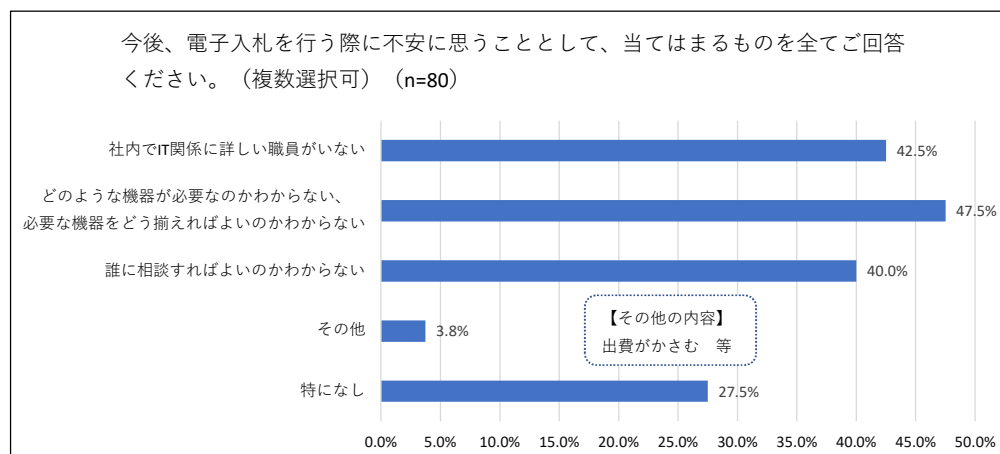


（注）過去に公共工事で一度でも電子入札を行った経験がある建設業者に対して質問

③ 電子入札を行う際に不安に思うこと

過去に公共工事で一度も電子入札を行った経験がない建設業者に対しては、今後、電子入札を行う際に不安に思うこと（複数選択可）を質問した。「どのような機器が必要なのかわからない、必要な機器をどう揃えればよいかわからない」が47.5%、「社内でIT関係に詳しい職員がいない」が42.5%、「誰に相談すればよいかわからない」が40.0%となった（図表3-1-19）。

図表3-1-19 電子入札を行う際に不安に思うこと（建設業者アンケート）



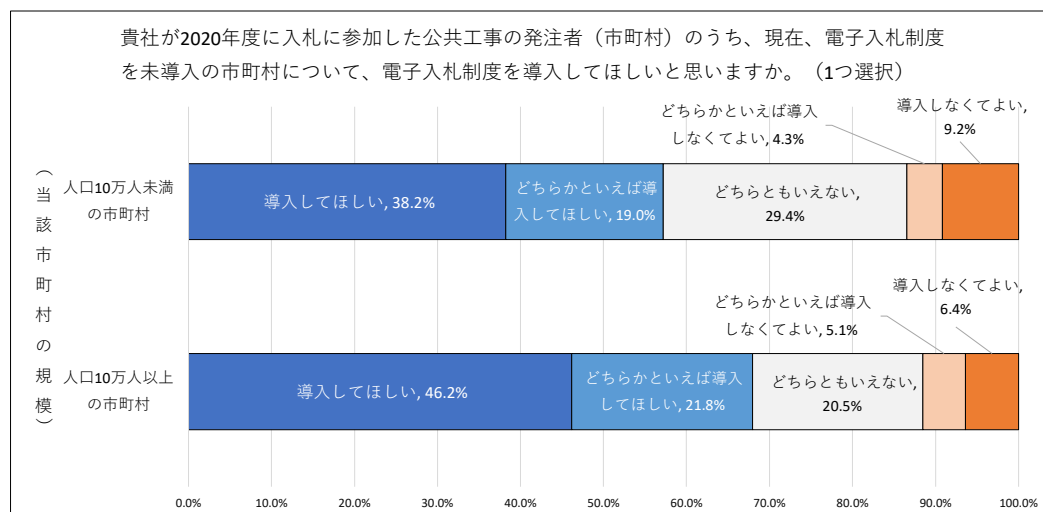
（注）過去に公共工事で一度も電子入札を行った経験がない建設業者に対して質問

④ 電子入札未導入の市町村に対する導入の希望

各建設業者が2020年度に入札に参加した公共工事の発注者（市町村）のうち、電子入札制度を未導入の市町村（当てはまる市町村が複数ある場合、そのうち入札参加機会が最も多い市町村）があれば、当該市町村に電子入札制度を導入してほしいかを質問した。この結果を当該

市町村の規模別にみると、人口10万人未満の市町村の場合は「導入してほしい」「どちらかといえば導入してほしい」が計57.2%、人口10万人以上の市町村の場合は同68.0%となり、後者の場合のほうがやや高かった（図表3-1-20）。

図表3-1-20 市町村規模別 電子入札未導入の市町村に対する導入の希望度合い
（建設業者アンケート）



（注）2020年度に入札に参加した公共工事の発注者（市町村）の中で、電子入札制度を未導入の市町村（当てはまる市町村が複数ある場合、そのうち入札参加機会が最も多い市町村）がある建設業者に対して質問

ちなみに、人口10万人以上の市町村の中でも県庁所在地の市については、その動向を県内のほかの市町村も注視するところであると考えられるが、福島市、甲府市及び津市は電子入札システムを導入していない（2022年2月15日時点）。

⑤ 主な自由回答意見

自由回答意見では、離島などの発注者を訪問する場合、訪問が非常に大変であるため、このような発注者には電子入札をぜひ導入してほしいとの要望があった。

また、電子入札システムで入札する際、技術資料等のファイルを添付できるサイズの上限が小さいことが多く、書類を圧縮する手間がかかっているため、サイズ上限の引き上げを強く希望する意見が複数あった。国土交通省では3MBから10MBにサイズ上限を引き上げた⁵が、地方公共団体においても同様にサイズ上限の引き上げが求められ、具体的には最低でも10MBは必要であるといえる。

⁵ 2020年度のe-BISCの機能改良において、技術資料等アップロードシステムと呼ばれるサブシステムが導入された。同システムは、e-BISCと連携し、入札手続時の建設業者から発注者への技術資料等の提出（アップロード）と、建設業者から提出された資料の取得（ダウンロード）を行うためのものである。これに伴い、建設業者が提出できるファイルサイズの上限が3MBから10MBに増加した。

そのほか、電子入札システムの運用時間帯（例えば e-BISC は 9:00～18:00）を長くしてほしいとの意見もみられた。

- 離島の場合、一日 2～3 往復程度の船や飛行機しか交通手段がなく、紙入札だと船で片道 4 時間かけて担当者が行ったりしている。こういう発注者が電子入札になると本当に便利だと思う。もし何か持参しなければならないものを忘れたらどうしようもない。
- 市町村も電子入札システムの早期導入を希望いたします。
- 電子入札はよく設計されたシステムだと思う。ただし、添付ファイルサイズが小さいのは改善してほしい。ある都道府県では 2MB で、総合評価方式の入札は容量が足りず、書類を圧縮しているが、この手間が非常にかかり、先日も 2 時間ほどかかった。10MB は必要だと感じる。ぜひ改善してほしい。
- 添付データについては、中身が読めるようにスキャンしたものを添付しなければならないので解像度を上げると、容量に収まらなくなる。具体的には、上限が 2MB では収まらないだろう。10MB は必要だと感じる。
- 電子入札システムの運用時間を、もっと長くして欲しい。（たとえば国土交通省は 9:00～18:00）

(7) 入札のデジタル化に関する発注者取材結果

一部の市町村で電子入札を導入できない理由や導入する際の課題として、入札件数が少ない小規模市町村では電子入札による人員縮減効果が大きくないこと（秋田県）、電子入札システムの導入・運用費用がかかること（栃木県、山口県）、システム導入当初の周知に時間及び労力が必要となること（栃木県）が挙げられた。

栃木県では ASP サービスを利用して電子入札システムを導入しているが、このメリットとして、開発費用及び保守管理費用を削減できることや、OS やブラウザの更新に伴う改修について、常に最新のものが提供されるため独自に対応する必要がないことが挙げられた。

また、今回の取材先のうち、愛知県や秋田県は、県及び県下市町村が電子入札システムを共同利用している。これは、「CALS/EC 地方展開アクションプログラム（全国版）」⁶に基づき、県が主導して共同利用を進めていったことが背景にある。

① 秋田県

○秋田県内で電子入札システムを共同利用することになった経緯としては、まず 2001 年に CALS/EC 地方展開アクションプログラム（全国版）が策定されたことがある。同プログラムにおいては、県の役割として、CALS/EC に関する県内市町村への教育・普及、導入支援

⁶ CALS/EC を地方公共団体でも普及させるため、2001 年 6 月に国土交通省が策定した。

を行うこととされている。市町村では、財政的な問題や、ITに詳しい人間がいない等の理由で電子入札を導入できないといった現状があった。そのため、秋田県のアクションプログラムを策定し、県内市町村と連携して共同利用システムの検討を開始し、共同利用へと至った。

○各市町村に確認した意見等を総合すると、以下の点がネックとなり、共同利用に参加していない又は電子入札を導入していないものと考えられる。

- ・加入する際の初年度の負担額が大きいこと（共同利用をするためのシステム改修費用、運用保守の費用等も分担するが、それが人員縮減効果と見合わないといった理由）
- ・入札件数が少ない小規模市町村では電子入札による人員縮減効果が大きくないこと
- ・物品調達の電子入札システムと連動したものを望んでいること
- ・すでに県外自治体と共同利用を行っていること

② 栃木県

○栃木県では、ASP方式によって電子入札システムを導入しているが、独自構築方式と比べた場合のメリットとして、以下の2つが考えられる。

- ・開発費用及び保守管理費用を削減することができる
- ・OSやブラウザの更新に伴う改修について、常に最新のものが提供されるため、独自に対応する必要がない

○県下市町のおよそ半分が電子入札を導入しているが、今後、電子入札を導入していない自治体が導入するにあたっての課題は、一般論として以下の2つが考えられる。

- ・システム導入による初期投資費用及び維持管理費が発生する
- ・システム導入当初の周知に時間及び労力が必要となる

③ 東京都

○東京都では、現在、ICカード型の電子証明書を用いた電子入札の方法を採用している。以前に採用していたフロッピーディスク型と比べたときのICカード型のメリットは、以下の3つがある。

- ・セキュリティが向上していること
- ・多くの発注者が電子入札コアシステムを導入しているので、東京都でもコアシステムを導入したことにより、それらの発注者と同じ方法（ICカードを用いた方法）で入札が行えること
- ・以前の方法では工事と物品役務でそれぞれ別のフロッピーディスクが必要だったが、現在の方法では1枚のICカードで済むようになったこと

④ 愛知県

○2001年6月に国土交通省において発表された CALS/EC 地方展開アクションプログラム(全国版)の中で、2010年までに全国の地方公共団体において CALS/EC を混乱なく導入するためのタイムスケジュール等の具体的な行動計画が明示された。

愛知県内では、電子自治体の構築を目的として、2003年に県と市町村(名古屋市を除く)で「あいち電子自治体推進協議会」を設立したため、この協議会において電子入札システムの共同開発を進めることとなった。

2005年度～ 設計・開発

2006年10月 電子入札システム稼働(1団体を除く全団体が参加)

2008年1月 入札参加資格申請システムにて登録開始

2008年4月 入札情報サービスシステムを共同事業化

2015年度 名古屋市を除く県内全市町村が参加

※名古屋市は独自開発システム使用のため、あいち電子自治体推進協議会に不参加。

※2006年の稼働時に不参加の1団体は当時独自開発システムを使用(2015年度に参加)。

※参加団体の中には、電子入札を実施していない団体もある(協議会に参加済みでシステムは利用できる状況)。

※あいち電子自治体推進協議会では、電子入札システムに先行して、電子申請・届出システム等の開発・運用実績あり。

⑤ 山口県

○電子入札制度は、発注者側から見ると、書面による入札に比べ、入札の透明性や公平性の向上、入札に係る事務の効率化、コストの縮減等の効果が見込まれ、一方、入札参加者にとっても、入札時に発注機関へ出向く必要がなくなり、担当者の人件費や交通費等の節減、業務の効率化が図られるなどのメリットがあると考ええる。

○未導入の市町からは、システム導入や運用のための予算確保が困難、地域の建設業者には IC カード取得費用が負担になるのではないかと、他市町の導入状況を見ながら検討したい等の声を聞いている。

3.1.6 公共工事の契約のデジタル化

(1) 国における電子契約システムの導入

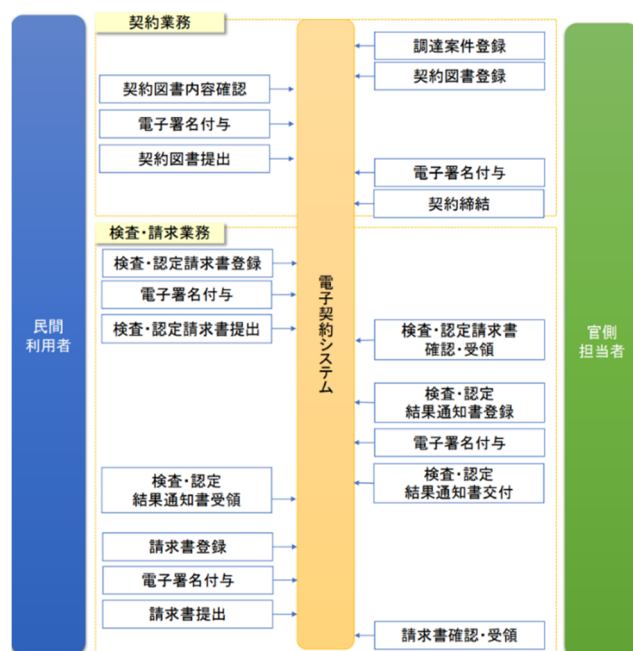
電子契約とは、紙の契約書に代わり、電子文書に電子署名を行い、契約を締結することである。公共工事においては、発注者・建設業者間で紙によって契約書類を授受することは負担が大きく、電子契約の導入を求める声が多かった。

こうした状況のもと、2018年になって、国土交通省が電子契約システム（GECS）の試行運用を開始した。GECSは2019年度から本格運用が開始され、現在、国土交通省が発注する工事においては、原則として全件で電子契約を行うこととなっている。さらに、国土交通省だけでなく、農林水産省、防衛省、内閣府でもGECSが利用されている。

GECSでは、契約締結だけでなく、検査・請求など、公共工事における一連の契約手続を行うことができ（図表3-1-21）、各帳票に電子署名を付与した上で、発注者・建設業者間で帳票を授受するとともに、システム内で帳票を保管する。また、GECSは、電子入札と同様の電子認証の仕組みによって行われる。そのため、建設業者及び発注者は、電子証明書が必要である。

なお、デジタル庁の発足後、GECSは、デジタル庁が整備・運用を進めることとなった。

図表3-1-21 電子契約システム（GECS）で行える手続の範囲



（出典）「電子契約システム操作マニュアル 1 利用者環境準備編」

(2) 立会人型電子署名による電子契約の登場

近年、GECS等とは異なる仕組みによる電子契約が登場している。それが立会人型電子署名という方式による電子契約である。

① 電子署名方式の分類

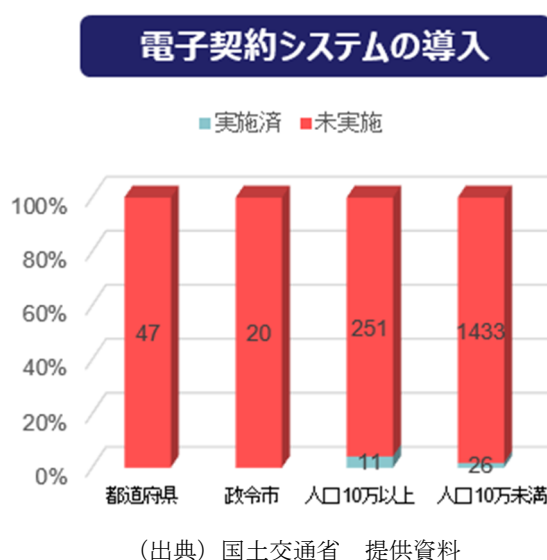
GECSや電子入札で用いられている電子署名は、当事者（発注者・建設業者）がそれぞれ本人の電子証明書を使用することから、当事者型電子署名と呼ばれる。

これに対して、当事者が電子証明書を持つのではなく、サービス事業者の電子証明書を使用した上で電子署名を行う（サービス事業者が立会人となる）方式もあり、これは立会人型電子署名と呼ばれる。立会人型電子署名は、事業者のクラウドサービスを利用して行われることから、クラウド型電子署名とも呼ばれ、近年急速に普及している。

② 地方公共団体における電子契約の導入状況

図表3-1-22は、地方公共団体の規模別に電子契約システムの導入状況（2020年10月時点）を示したものであり、この時点ではまだ導入がほとんど進んでいないことがわかる。ただし、最近では、茨城県⁷など一部の地方公共団体が立会人型電子署名による電子契約を導入・試行しており、電子契約の導入は少しずつ進んでいるものと考えられる。

図表3-1-22 地方公共団体における電子契約システムの導入状況



⁷ 茨城県土木部では、2021年7月以降に入札公告等を行う一部の工事で電子契約が導入（選択制）され、その後、同年8月にはすべての工事で電子契約を利用できるようになった。

(3) 公共工事で電子契約を導入する際に考慮すべき点

以上でみてきたように、公共工事の電子契約は、国で行われている GECS 等の当事者型電子署名によるものと、いくつかの地方公共団体で行われている立会人型電子署名によるものとに大別される。そこで、公共工事の契約において、発注者がどの電子署名方式（電子契約システム）を採用するかを検討する上で、特に考慮すべき点を2つ説明する。

① 電子証明書

当事者型電子署名の場合、契約当事者（建設業者・発注者）双方が電子証明書を保有している必要がある。一方、立会人型電子署名の場合、契約当事者自身は電子証明書が必要ない。

しかし、注意すべきは、建設業者アンケートの結果（図表 3-1-17）からもわかるように、公共工事では電子入札制度の定着によって建設業者における電子証明書の普及が比較的進んでいることである。そのため、公共工事では、公共工事以外の契約と比べ、契約者（建設業者）が電子証明書を取得するハードルが低いと考えられる。

② 本人確認

当事者型電子署名の場合、契約当事者に対して、認証局による本人確認が行われる。一方、立会人型電子署名の場合、契約当事者に対して、一般的にメールアドレスを用いた本人確認が行われる。

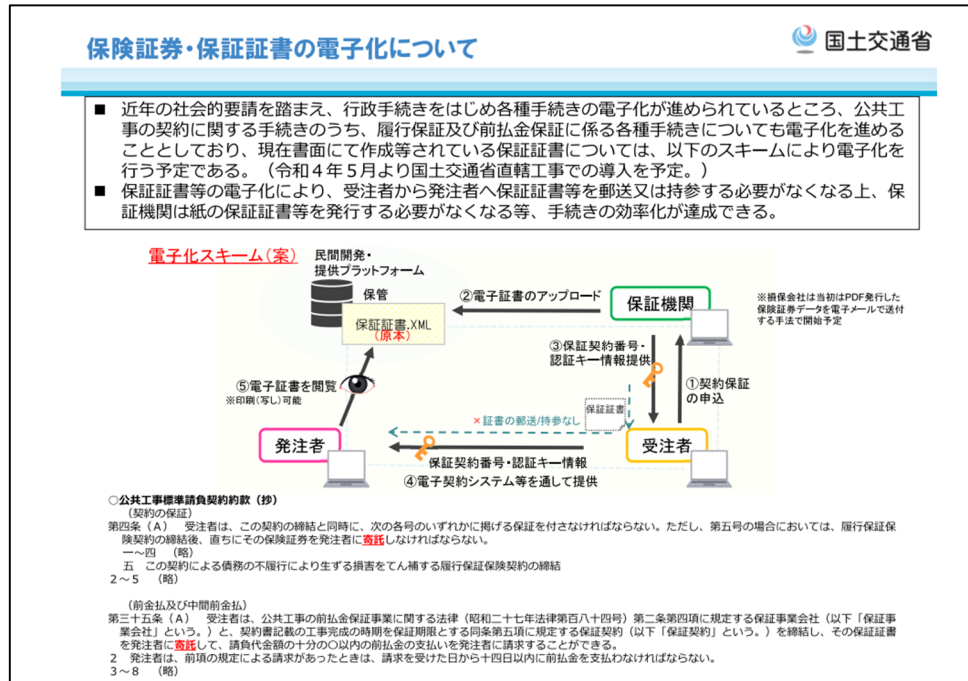
国・地方公共団体が行う契約の中でも、公共工事の契約は、1 件の規模が比較的大きなものが多いと考えられる。そのため、公共工事の契約においては、その性質を考慮した上で、適切な本人確認の方法を慎重に検討する必要がある⁸。

(4) 保証証書等の電子化

公共工事の契約のデジタル化については、電子契約のほかに、履行保証及び前払金保証に係る各種手続の電子化も進められている。国土交通省では、現在は書面で作成されている保証証書について、2022 年 5 月から電子化を行う予定となっている。保証証書等の電子化により、建設業者から発注者へ証書等を郵送または持参する必要がなくなるなど、手続の効率化が達成できる（図表 3-1-23）。

⁸ 2021 年 2 月に内閣府規制改革推進室が示した「会計手続におけるクラウド型電子署名サービスの活用に向けた考え方」では、契約の規模や内容等に応じて、立会人型電子署名サービスの利用が適当かどうかを判断し、特に厳格な本人確認が不可欠とされる契約については、従来どおり政府のシステム（当事者型電子署名）を通じて行うことが望ましいとされている。

図表3-1-23 保証証書等の電子化について



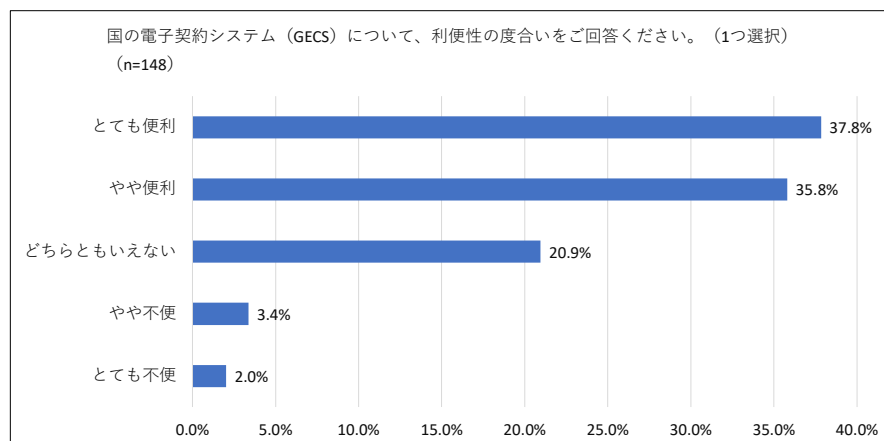
(出典) 国土交通省「保険証券・保証証書の電子化について」(2021年10月15日開催 中央建設業審議会 配布資料)

(5) 契約のデジタル化に関する建設業者アンケート結果

① GECS の利便性

GECS を利用したことがある建設業者に対して、その利便性を質問したところ、「とても便利」「やや便利」は計 73.6%で、多くの建設業者は GECS を便利だと感じていることがわかった(図表 3-1-24)。

図表3-1-24 国の電子契約システム (GECS) の利便性 (建設業者アンケート)

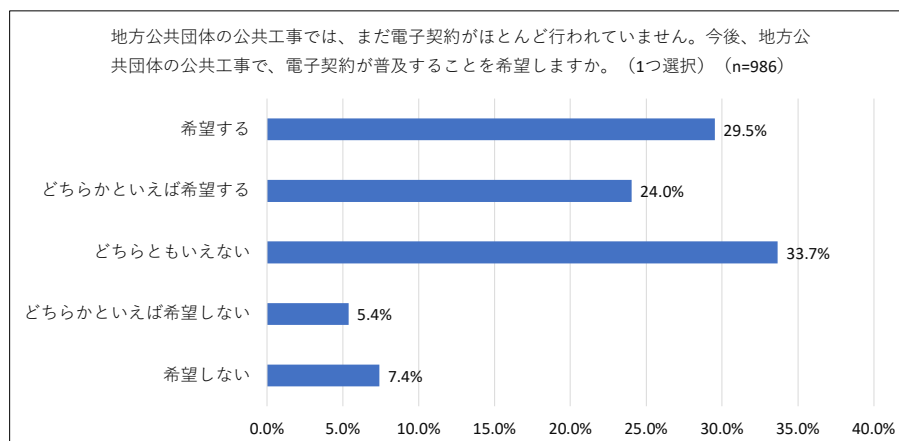


(注) GECS を利用したことがある建設業者に対して質問

② 地方公共団体発注工事における電子契約の普及に関する希望

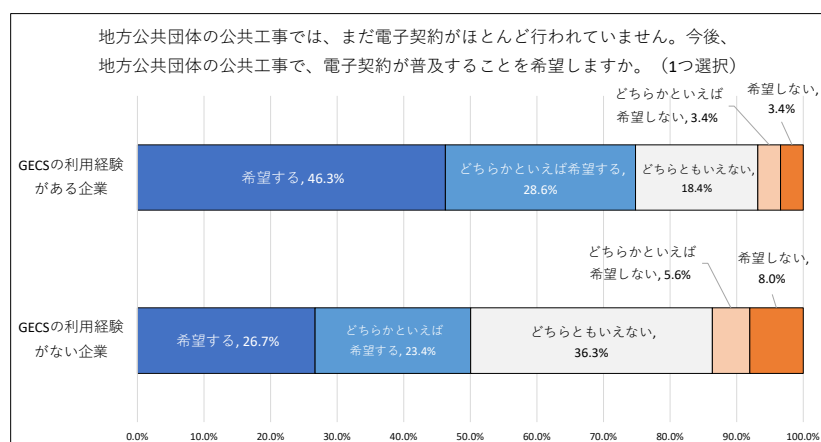
地方公共団体の工事で、電子契約が普及することを希望するかどうかの質問に対しては、「どちらともいえない」が33.7%と最も多かった。また、「希望する」「どちらかといえば希望する」は計53.5%だった（図表3-1-25）。

図表3-1-25 地方公共団体発注工事における電子契約の普及に関する希望の度合い
（建設業者アンケート）



この結果を GECS の利用経験有無別にみると、GECS の利用経験がある建設業者は「希望する」「どちらかといえば希望する」の割合が計74.9%だった一方、GECS の利用経験がない建設業者は同50.1%となった（図表3-1-26）。このことから、国の工事で電子契約を経験している建設業者は、経験していない建設業者に比べ、地方公共団体の工事でも電子契約の導入を希望する傾向にあることがわかった。

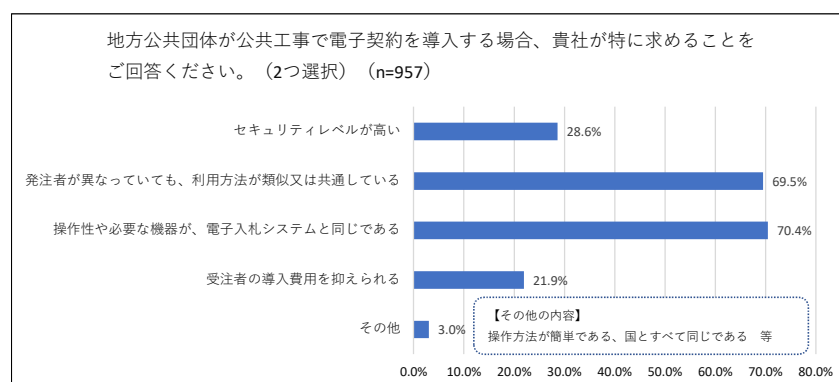
図表3-1-26 GECS の利用経験有無別 地方公共団体発注工事における電子契約の普及の希望度合い（建設業者アンケート）



③ 地方公共団体発注工事における電子契約の導入に関して求めること

地方公共団体の工事で電子契約を導入する場合、建設業者として何を求めるか（2つ選択）の質問に対しては、「操作性や必要な機器が、電子入札システムと同じである」が70.4%と最も多く、次いで「発注者が異なっても、利用方法が類似又は共通している」が69.5%だった。また、「その他」の主な内容としては、「操作方法が簡単である」や「国とすべて同じである」があった（図表3-1-27）。

図表3-1-27 地方公共団体発注工事における電子契約の導入に関して求めること
（建設業者アンケート）



④ 主な自由回答意見

自由回答意見では、電子契約のメリットとして、収入印紙や製本を省略できることを挙げる回答があった。また、保証証書等の電子化について、国土交通省だけでなく地方公共団体も実施してほしいとの意見があった。

- 紙の契約では、印紙の用意、契約書の製本等を落札後通常1週間以内に行わなければならない、また、契約書に誤字があった際の再提出も非常に面倒。電子契約によってすべてオンラインで処理できれば、作業は相当楽になる。
- 入札、納品はなれたのですが、電子契約は始めたばかりで操作方法がよくわからないことが多く、ヘルプセンターに聞いてばかりですが、是非デジタル化は進めてほしいと思います。
- 国土交通省で予定されている保証証書の電子化については、地方公共団体もこれに追随してほしい。
- 現状、履行保証は紙の証書なので、申込みから受取までにタイムラグがある。

(6) 契約のデジタル化に関する発注者取材結果

① 秋田県

○契約についても、電子化を視野に入れながら検討しないといけない。ノウハウの横展開を希望する。

3.1.7 公共工事の手続のデジタル化に関する方策の提言

本項では、これまでの内容を基に、公共工事の各手続におけるデジタル化促進や業務合理化等のための方策について、以下のとおり提言する。

(1) 建設業許可・経営事項審査の申請

① 電子申請システム導入後のバックヤード連携の更なる充実

2022 年度から運用開始が予定されている建設業許可・経営事項審査の電子申請システムによって、建設業者が発注者を訪問する手間を省けることはもちろん、バックヤード連携を通じて提出書類が削減されることも期待される。そのためには、電子申請システムの開始後も、バックヤード連携をより一層充実させていくことが重要である。

② 電子申請の一本化

紙申請と電子申請の併存ではなく、将来的には電子申請に一本化することによって、許可行政庁側の負担軽減につながると考えられる。そのためには、建設業者に対して、都道府県だけでなく国からも積極的に PR することが求められる。

(2) 入札参加資格審査の申請

① 全部電子申請方式の導入、同方式導入のためのデータ連携

入札参加資格審査の申請方式は、建設業者・発注者双方の事務負担軽減の観点でみると、全部電子申請方式が理想であろう。しかし、現状、全部電子申請方式を実現できている発注者は少なく、この主な背景には、各発注者で申請に必要な書類（情報）が異なる上、必ずしも当該情報を電子データとして入手できていないことがある。そのため、同申請の完全電子化が普及するためには、ほかのシステムのデータと連携できるようになることが鍵になると考えられる。

② 共同受付方式及び申請書の標準様式の普及

共同受付方式は、建設業者・発注者双方の事務負担の軽減に効果的である。また、総務省が先般作成した標準様式が普及すれば、入力項目の統一によってデータを共有しやすくなるため、共同受付方式や電子申請の普及の契機となることも期待される。

(3) 入札

① 人口 10 万人以上の市町村や、建設業者の訪問負担が大きい市町村における電子入札の導入

入札件数等を踏まえると、電子入札を未導入の発注者の中でも、特に比較的規模の大きな発注者、具体的には人口 10 万人以上の市町村での導入が求められる。県庁所在地のうち未導入の市については、とりわけ導入の必要性が高いといえる。

また、規模の小さな発注者であっても、例えば離島の発注者の場合のように、建設業者が発注者を訪問するのが大変な負担になるケースがあることを踏まえると、電子入札の導入によりこうした負担の軽減を図ることが望まれる。

② 電子入札システムにおける添付データの容量拡張

電子入札システム導入後の運用面に関する実務的な問題として、建設業者がシステム上で添付できるデータの容量に関する問題が挙げられる。添付データの上限は 2~3MB となっている発注者が多く、これに対応するために建設業者が添付データを圧縮する手間が生じている。そのため、添付データの容量拡張が求められ、10MB は必要だと考えられる。

(4) 契約

① 各電子署名方式の特徴や公共工事の特性への理解

発注者は、電子契約の導入検討に当たり、当事者型電子署名と、近年登場した立会人型電子署名について、適切に理解する必要がある。特に公共工事の契約においては、契約金額の規模が比較的大きいため、適切な本人確認の方法を慎重に検討する必要がある。また、比較検討に当たっては、電子入札の普及によって多くの建設業者が既に電子証明書（IC カード）を保有している点も考慮すべきである。

② 統一的なシステムの開発、普及

現状、電子契約は公共工事全体で統一されたシステムがないが、建設業者は統一性を求めていること、電子入札コアシステムによって電子入札が普及したことを踏まえると、将来的には統一的なシステムの開発・普及が期待される。

③ 地方公共団体における保証証書等の電子化

前払金保証及び履行保証の証書等について、国土交通省では手続の効率化のために 2022 年 5 月から電子化を実施する予定であるが、地方公共団体でも電子化を実施していくことが求められる。

おわりに

本調査研究の結果を踏まえ、今後、公共工事の手続のデジタル化を進める上でのキーワードを挙げるとすれば、「デジタル完結」「システムの共同利用」「様式や方法の統一化」「ほかのシステムとの連携」である。紙の介在を見直し、デジタル化を徹底する「デジタル完結」によって、発注者・建設業者双方の負担を大きく軽減することが可能になる。また、各発注者が個別にデジタル化を進めるのではなく、「システムの共同利用」や「様式や方法の統一化」を行うことによって、取組が遅れている発注者を含め、各発注者が効率的にデジタル化を進めることができ、建設業者の負担軽減にもつながる。さらに、単に手続がこれまでの紙による方法から電子的手続による方法になるだけでなく、それによって生み出される新たな仕組みや価値こそがデジタル化の意義である。「ほかのシステムとの連携」は、デジタル化を推し進め、データを効果的に活用する基盤の 1 つであり、新たな仕組みや価値の創造には不可欠であろう。

公共工事の手続のデジタル化は、受注者である建設業者よりも、発注者である国・地方公共団体の姿勢に多くを依存し、国よりも地方公共団体で遅れているのが現状である。各発注者には、前述のキーワードを念頭に、デジタル化を適切に推進していくことが期待される。