

## 東北支社 入札監視委員会 審議概要

開催日及び場所	平成27年7月29日（水） 東北支社4階会議室	
委員	岩熊 哲夫（東北大学大学院教授） 三輪 佳久（弁護士） 佐藤 英世（東北学院大学大学院教授） 内田 貴和（公認会計士・税理士） 風間 基樹（東北大学大学院教授）	
審議対象期間	平成26年10月1日～平成27年3月31日	
抽出案件	総件数【6件】	備 考
○工事	【4件】	
・一般競争	1件	東北中央自動車道 大洞トンネル工事
・条件付一般競争	1件	東北自動車道 竜ヶ森トンネル換気設備更新工事
・拡大型指名競争	1件	三陸自動車道 多賀城IC管理施設新築工事
・随意契約	1件	磐越自動車道 会津坂下～西会津間トンネル補修工事
○調査等	【1件】	東北自動車道 国見サービスエリア土質調査
○物品等	【1件】	八戸自動車道 八戸JCT～八戸北間通行止広報業務
	意見・質問	回 答
委員からの意見・質問、 それに対する回答等	別紙のとおり	別紙のとおり
委員会による意見の具 申又は勧告の内容	審議案件について、入札の事務手続きは全て適正と認められる。	

意見・質問	回答
<p><b>【入札監視統一事務局における審査実施状況報告】</b></p> <p>① 不調・不落の主な原因となっている人件費や資材の高騰について、現在の状況を説明願いたい。</p>	<p>① 国土交通省が平成27年1月31日付けで公表した資料によると、生コンは平成25年1月が不足のピークでしたが、平成27年1月ではピーク時の約半分位の需給状況になってきていて、国土交通省の分析によると需給のバランスが取れてきているとのことです。</p> <p>また、人件費については、国土交通省で平成24年から25年の公共労務費単価について法定福利費を含めた見直しをしていて、各年度の平成24年度に対する比率で見ると、平成25年度が26%up、平成26年度が7%up、平成27年度では現在まで3%upということですので、人件費についても、ほぼ発注者側の金額に追いついてきたような状況であり、これらのことから復興需要のピークは過ぎたのかな、と考えています。</p>
<p><b>【工事入札契約状況報告】</b></p> <p>① 不調対策のうち、設計変更ガイドラインについて簡単に説明願いたい。</p>	<p>① 工事を実施している中でいろんな条件変更が出てきた際、どのようにその費用を算定して支払うか等を明確にしたものです。</p>
<p><b>【競争参加資格停止等運用状況一覧表報告】</b></p> <p>・意見等なし</p>	
<p><b>【資格取消等状況報告】</b></p> <p>・該当なし</p>	
<p><b>【一次苦情及び一次説明処理状況報告】</b></p> <p>・該当なし</p>	
<p><b>【談合情報について】</b></p> <p>・該当なし</p>	
<p><b>【抽出事案の審議】</b></p> <p>「東北中央自動車道 大洞トンネル工事」</p> <p>① 総合評価方式で技術評価をしているにも拘らず差がついてなく、結果的に価格で決まっているが、少し差がつくような工夫をした方が良いのではないか。</p> <p>また、入札前価格交渉について、2社から見積を頂くとと思うが、本工事はトンネル・軟弱地盤・基礎杭など大きくは3つの工種に分かれる</p>	<p>① 総合評価ではあまり過度な提案を求めべきではないという考えから、施工上の工夫や優位点などを設定することが多くなりますが、そのため、一定レベル以上の会社になると提案内容が一緒になってしまうということがあり、今回も結果的には、そのようになってしまったということです。</p>

意見・質問	回 答
<p>ので、それぞれの工種で安い方を採用して価格を設定するという考え方もあるのでないか。</p> <p>② トータルでやった時にそれぞれの工種の設定価格が適正かどうかはどう判断するのか。</p> <p>③ 入札前価格交渉で今回は2社であるが、例えば10社とか多数の場合もすべて同様の手続きを行うのか。</p>	<p>また、入札前価格交渉でそのように『いいとこ取り』をしてしまうと、指値あるいは優越的地位の乱用になってしまうとの判断もあり、トータルで安い方の見積を採用しています。</p> <p>② 価格交渉ヒアリングの中でそれぞれの会社に対して確認を行います。</p> <p>③ そのとおりです。</p>
<p>「東北自動車道 竜ヶ森トンネル換気設備更新工事」</p>	
<p>① 竜ヶ森トンネルは設置から33年経過しているとの事だが、交換・点検などは法令上の規定はあるのか。</p> <p>② 技術資料の評価において、『施工の確実性』のうち、企業に求める「同種工事の工事成績」では1.4点と1.2点という差に対し、配置予定技術者に求める「同種工事又は同一工事種別における工事経験時の役職」及び「同種工事の工事实績」の点数ではかなりの差異が生じている。 企業に対する評価と配置予定技術者に対する評価は連動していないのか。</p>	<p>① 当社の要領により毎年1回高所作業車で打音・触診点検を行っているほか、10年に1回分解整備をして駆動部分の状況などを確認しています。今回はこの3回目の分解整備の結果、更新が必要との判断をしています。</p> <p>② 評価方法としては工事面から見て会社の能力と配置予定技術者の能力の両面から見る必要があると考えていますので連動はしていません。 今回、工事成績において企業の成績と配置予定技術者の成績が逆転しておりますが、これは企業の成績が高かった会社が提出してきた配置予定技術者の工事成績が思わしくなかったことと当社での工事实績が無かったためです。 また、その要因としては他の工事の受注等により、会社内において実績のある技術者の都合がつかなかったのではないかと推察しています。</p>
<p>「三陸自動車道 多賀城 IC 管理施設新築工事」</p>	
<p>① 施工場所が多賀城と亘理で結構離れているが、これを別発注にせず、1本にした背景・メリットは何か。</p> <p>② この2カ所の建物の施工内容は同じか。</p> <p>③ この工事のように施工場所が多少離れているものを一緒にする場合の基準はあるのか、又は発注者の裁量によるものなのか。</p>	<p>① 建築工事においては不落・不調が続いており、その結果から見ると小規模工事は受け手がなく不落の可能性が高かったこと、また、今回の2カ所の建物は完成予定時期が同時期であったことなどを考慮し、1件で発注することとしました。</p> <p>② 構造的に殆ど一緒に工種もほぼ同じです。</p> <p>③ 特に何キロ以内とかの基準はありませんが、要は監理技術者が現場をちゃんと回って見れるのか、ということです。本工事についても、それらを勘案して1本化の判断をしています。</p>

意見・質問	回 答
<p>④ 結局は裁量ということか。 本工事は拡大型指名競争入札であるが、仮に別々の工事とした場合、入札方式は変わったのか、又は変わらなかったのか。</p>	<p>④ 仮に別々の工事に分けたとしても、不調の可能性が高いため拡大型指名競争入札で行います。ただ、建築工事は等級制があるため、分けることによって、ランクがAからBに変わって工事規模・参加可能業者ともに小規模となってしまうことから、最初にもご説明しましたが、不落・不調の可能性が更に高まってしまう。</p>
<p>「磐越自動車道 会津坂下～西会津間 トンネル補修工事」</p>	
<p>① 今回はトンネル内の路面に変状が生じたため、緊急調達ということで随意契約になったということであるが、これがもっと早い段階で補修を行えば緊急調達には該当しなくて一般競争入札になると思われる。 公共工事は競争性を高めることが基本理念であるが、その理念からすると対応が早い・遅いで入札方式が随意契約になると云うのは疑問を感じる部分がある。 どの時点で補修を行うかによって方式が大きく変わってくるという問題があり、すごく微妙であるが、これについての考え方を教えて頂きたい。</p> <p>② 随意契約の考え方について、対策工事の技術的な検討は事前に行っていたと思われるが、相手先の選定については今回の選定方法以外にも色々あると思われる。 また、このような案件が増えてきている時にいつまでも過去の実績に頼っていてもだめなので、今回は緊急を要したという事で、これで結構だと思いが、新しい業者で工事をできることをきちっと選ぶこともあり得ると思われる。</p>	<p>① 基本理念は委員のおっしゃるとおりです。なお、トンネルの変状は随分前から発生していて、大学教授等の専門家にも入って頂き、今後の変異の動きや範囲などについて調査・検討を行ってきました。 その中で、補修については平成25年度になって実施の必要がありと判断されたため、直ちに工事計画・設計等を行い平成26年1月には拡大型指名競争で発注を行ったところですが、当時は三陸道などを含めトンネル工事が多数発注されていて、トンネル業者がいない等非常に厳しい状況であったことから、誰も応札者がなく1回目の発注は不調となりました。 その後再発注を計画しましたが、1回目と同様に競争契約で実施した場合、手続きに時間を要することから、このままでは路面の盛り上がりにより建築限界を侵してしまい道路自体の安全性を損なうという状況も予想されたため、やむを得ず緊急調達で随意契約としたものです。</p> <p>② 資料に施工実績として記載されているトンネルは4車線区間、1方向2車線ですので、『1車線規制し1車線を通しながら、1車線(半分)を掘削してインバートを設置する』という工事方法となります。 ただ、本工事は暫定2車線区間、2方向2車線のトンネルであるため通行止めせざるを得ず、施工性・通行止め期間の短縮等から、一気に2車線分(全断面)を掘削してインバートを施工することから、トンネルの変状が懸念されていました。 よって、本工事においては同様の工事実績を有する者をメインに選定したところ です。</p>

意見・質問	回 答
<p>「東北自動車道 国見サービスエリア土質調査」</p> <p>① ボーリングの深さについて、下り線が2m、上り線が14mということだが、改築ということなので、このサービスエリアを新規に作った時と同じ深さで行ったということか。</p> <p>② そのように当初建設する時にボーリング調査を行っている訳だが、何年位経っているのか。 例えば、時間がそれほど経っていない場合でも再度実施しなければならないと云うような根拠法令・ルールがあるのか。</p> <p>③ 40年位経っているのであれば東日本大震災などによる地盤の動きも考えられるため必要かと思うが、下り線については地盤が固いので2m位ということであったが、2mというのは予め分っていたものか。</p> <p>④ そうすると、実際に打ってみたら2mではないかも知れない。ということか。</p> <p>⑤ 入札結果を見ると、契約制限価格が590万円に対し、落札金額が300万円と低入札となっている。ボーリングというのはどこの会社も実施する内容は同じでそんなに差はないと思うが、調査基準価格以下でしかも300万円で作出来ると云うことについては、どのような説明があったのか。</p>	<p>① 下り線は現況の建物に杭が入っていないことからすぐ下に支持地盤があるものと推察して2mにしました。上り線については現況の建物の杭が14mであり、これに合わせたものです。</p> <p>② 当社の建物の設計要領で地盤の強度を確認することになっています。 なお、このサービスエリアを作ったのは40年以上前のことで、当時の資料が見当たらなかったり、また、上り線は盛り土のため状況が変わっていることも考えられたため、確認のために最小限でのボーリングを実施しました。</p> <p>③ 現況の建物に杭が入っていない状況から、2m位下に支持地盤があるだろう、という推察によるものです。</p> <p>④ そのとおりです、今回も実際の調査結果では2mより深くなっています。</p> <p>⑤ 要領に基づき低入札調査を実施しましたが、その中で資料の提出と併せてヒアリングを実施しています。その説明ではコスト削減に加え本調査の実施時期が3月末から7月末で、各発注機関の新年度の業務の発注前で、業務の閑散期にあたるため、この閑散期中の受注の確保のため、とのことでございました。当社ではこれらを踏まえ、人件費や再委託にかかる費用の適正性等を確認した結果、実施可能と判断しました。</p>
<p>「八戸自動車道 八戸JCT～八戸北間通行止広報業務」</p> <p>① 入札価格が契約制限価格と100円単位まで合っている入札者があり、ちょっと腑に落ちないが。</p>	<p>① 本業務は昨年に引き続き実施する業務で、契約制限価格については、事前に応募のあった2社から参考見積を頂き、安い方の参考見積について、昨年の価格なども参考に検討した結果、妥当な価格であったため、契約制限価格として採用していますが、委員がご指摘の入札者については、この参考見積を提示した会社でございませう。しかし、入札結果においては、更に安い価格で入札した他の入札者が落札しています。</p>

意見・質問	回 答
<p>② ポスター公告・リーフレットのデザインは事前にあったものか。</p>	<p>② 昨年度の業務はプロポーザルで発注し、その中でデザインを決め、著作権は当社に頂いています。そのため、今回は日付等を変更する程度となっています。</p>