

## 東北支社 入札監視委員会 審議概要

開催日及び場所	平成28年7月11日（月） 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） 大江 修（東北経済連合会専務理事）	
審議対象期間	平成27年10月1日～平成28年3月31日	
抽出案件	総件数【5件】	備 考
○工事	【3件】	
・一般競争	0件	対象なし
・条件付一般競争	1件	東北自動車道 盛岡管内舗装補修工事
・拡大型指名競争	1件	東北中央自動車道 天童工事
・随意契約	1件	仙台道路管制センター 中央局遠方監視制御設備工事
○調査等	【1件】	常磐自動車道 大熊インターチェンジ詳細設計
○物品等	【1件】	秋田自動車道 和賀仙人トンネル受電所電気需給
	意見・質問	回 答
委員会からの意見・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	<p>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。</p> <p>なお、補足として以下の点について今後検討又は実施を願いたい。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・舗装工事の談合事件に関連し、今回本社が作成した資料などを用いて、引き続き談合等の不正が発生していないか分析等をして頂きたい。</li> <li>・拡大型指名競争について、指名した者からの辞退が多いことなどを鑑みて、本来あるべき入札方式に戻す時期等を検討すること。</li> <li>・遠方監視制御設備工事などのIT関連技術が多く占める工事については、例えば、インターフェイスの部分について、発注者側がきちんと仕様や求める機能などを明確に示し、改造・改良が必要となった場合に、最初に受注した者にしか対応することができないという事態とならない発注の仕方を工夫すること。</li> <li>・今回審査対象となった一括審査方式による舗装工事のような案件は、審査対象工事だけでなく、一括に審査した他の工事の入札結果等も説明資料として添付すること。</li> </ul>	

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 競争入札の入札・落札率について、土木工事では90～100%の範囲が多く、道路補修工事ではそれよりもっと低い率での分布となっていますが、これは低入札価格調査を行う基準率が違うことで差が出ているのですか。</p> <p>② 道路補修工事において、低入札価格調査対象となった割合はどれほどですか。</p> <p>③ 舗装工事で「1位不動の状況」を分析していますが、目的は何ですか。</p> <p>④ 舗装工事の入札率の分析グラフを見ると、例えばB社は1件落札した後の入札率が上昇してきています。このように落札した途端に2位・3位・4位と落ちて行く傾向があると少し問題があるのでないかと感じます。</p> <p>⑤ 難しいと思いますが、談合によって不利益を受ける会社が出ないよう、今後とも注意して見ていって頂きたい。</p> <p>⑥ 入札前価格交渉方式の有無の影響を「交渉あり」と「交渉なし」のグラフで分析していて、「交渉なし」の説明文では入札・落札率の分布が90%を下回る価格帯に多く分布しているとありますが、90%以上位で落札している、というような見方はできませんか。</p>	<p>① 低入札価格調査基準の率は、工種によって変えていません。したがって、単純に道路補修工事の方が土木工事と比べ低入札価格調査件数が多いということです。</p> <p>② 約53%です。</p> <p>③ 再度入札が行われた場合に、1回目と再度入札で常に1位になっている者がいないかの傾向を見ることにより、受注者が談合によって決定されていないかという観点で分析を行うものです。</p> <p>④ 現状ではこれだけで問題の有無は言えませんので、継続してデータを蓄積し分析していくことが重要と考えています。</p> <p>⑤ わかりました。</p> <p>⑥ H27年度は、施工体制確認型の入札において、調査基準価格を下回る応札者が施工体制資料を提出した上で受注するケースが目立ってきており、概ね90%以上で落札している傾向にありますが、塗装工事など技術点の差が効きにくいところで、落札率が低下する傾向が少し出て来ています。</p>
<p><b>【工事入札契約状況報告】</b></p> <p>・意見等なし</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>	

意見・質問	回 答
<p><u>【談合情報について】</u> ・意見等なし</p> <p><u>【抽出事案の審議】</u></p> <p><u>「東北自動車道 盛岡管内舗装補修工事」</u></p> <p>① 入札公告の総合評価落札方式の技術提案項目でアスファルト運搬時のダレ防止対策がありますが、技術的に高度な内容を要求しているのか、あるいはスタンダードな内容でよろしいのですか。</p> <p>② 今回の談合を踏まえ、もう少し頑張っている技術提案をなさいますか、そこまでは求めていないということですね。</p>	<p>① ネクスコの舗装は高機能舗装で、細粒分が少ない粗な材料を使っていますので、運搬時にアスファルトが分離し、トラックの荷台にダレが残るようなこともありますので、運搬時や施工時の留意点等を提案して頂きます。</p> <p>② そこまでは求めていません。総合評価方式では今、委員が話されたように「より高度な技術提案」を求めますと、より高度な技術提案をした者の入札価格は高額となり、不利となる側面があります。もちろん、当社には、「高度な技術提案」を求め、その技術提案を入札価格に反映したうえで入札して頂く方式もあり、工事の難易度等により使い分けています。</p>
<p><u>「東北中央自動車道 天童工事」</u></p> <p>① この拡大型指名競争入札方式が21件ありますが、指名者の殆どが辞退しています。本案件も約20程の指名者のうち2者しか残っていませんが、この理由としてはどのような背景が考えられますか。</p>	<p>① 拡大型指名競争入札を実施することになった背景として、本来は一般競争入札が原則で、WTO協定以上の場合は官報と当社ホームページ、WTO協定未満の場合だと当社ホームページに掲載して広く募集を行います。しかし、建設業界等の情勢の変化からか、いくら募集をしても応募して頂けない状況にあります。そこで、苦肉の策として当社の要件に合致した工事实績のある者に直接通知してお知らせしているということです。また、一般的な指名競争の場合は、参加者が1者になった場合は競争性が働かない為、入札できませんが、拡大型の場合は指名者の他にホームページによる公表もしており、要件さえ満たせば非指名者も参加できるため、1者となっても入札が実施できることとなっております。不調対策として行っているということです。</p> <p>現在の建設業界は、受注者側が買い手市場となっており、建設業者は自分のやりたい工事を選択するという状況にありますので、辞退が多いという状況もやむを得ないのではと考えています。</p>

意見・質問	回 答
<p>② 今、21件をざっと見た限りでは辞退は非常に目に付きますが、個別にみると4～5者残っているところもありますので、特に不自然な感じもありませんね。</p> <p>「<u>仙台道路管制センター</u> <u>中央局遠方監視制御設備工事</u>」</p> <p>① 受注者は会計不正があり、金融商品取引法に抵触し金融庁から処分を受けていますが、この影響はなかったのですか。</p> <p>② 東北支社の従前のシステムの施工業者は今回の受注者ではなかったのですね。</p> <p>③ 事業自体は両支社合わせた方がやりやすいかもしれませんが、バックアップということではむしろシステムを統一しない方がフェールセーフになっているかも知れません。 また、今回受注者のシステムを関東・東北支社に入れたことにより、特殊なシステムということで改良の際に新規業者の参入障壁を高めているという懸念はないですか。つまり、次回の改良などの際に随意契約にはならないという担保・保証をどこかに持っておかなければならないと思われませんか。</p> <p>④ 私の所属組織でも機械を発注することがありまして、特注の機械でその会社しか作っていないため、何か追加などをしようとするれば非常に高い経費が掛かってしまうということが良くありますので、そういう事にならないように、仕様を明確にして発注すれば随意契約にしなくてもよかったのかな、と思ったところです。</p>	<p>② 本来、官報やホームページで入札公告を行い、ある程度の競争参加者が来て頂けるというのが理想ですが、いまのところそのような状況ではないため、拡大型指名競争入札を実施している状況です。</p> <p>① 入札公告の段階では、資格停止等処分に該当することはありませんでした。</p> <p>② はい。今回の受注者ではありませんでした。</p> <p>③ 現在の状況ですと、ある特定のメーカーが作ったシステムを構築して運用しており、例えば開通などの際にその分を新たに付け加えるとすれば、やはりそのメーカーしか受け手がいないということになります。なお、ある程度年月が経ち機器が老朽化し更新時期になった場合には再度、公募による競争で更新することになります。</p> <p>④ 追加が発生した場合に、当社の技術者が高度なIT技術を持っていればそのような仕様書を作れるのかも知れません。なお、ETC設備についてはNEXCOがインターフェイス規格を仕様化していますので、パーツ単位で競争に付し調達できるよう取り組んでいるところです。</p>
<p>「<u>常磐自動車道 大熊インターチェンジ詳細設計</u>」</p> <p>質問等なし</p>	

意見・質問	回 答
<p data-bbox="164 203 352 235">「秋田自動車道</p> <p data-bbox="288 241 743 273">和賀仙人トンネル受電所電気需給」</p> <p data-bbox="150 324 810 394">① 6社とも入札価格が1円単位となっていますが、何でこのような端数が出るのですか。</p> <p data-bbox="205 403 810 553">また、この入札は単価だけの勝負ということですか。どの応札者が落札しようとも既存の送配電設備で、他にコストは掛からないということですか。</p> <p data-bbox="150 642 810 712">② 電力会社の設備を使用するコストは掛からないのですか。</p> <p data-bbox="150 763 810 913">③ 参加申請書の条件の中で実績として「他機関における契約期間が満了した契約書の表頭部の写し」を提出とありますが、これの具体的内容を教えて下さい。</p> <p data-bbox="150 1041 810 1111">④ 今回新たな試みでしたが、これによって得られる経済的な効果は試算されていますか。</p> <p data-bbox="150 1238 810 1388">⑤ 今回の需給契約は電力の自由化ということから、やはり従来よりはコスト削減できるという効果を期待して実施しているということですか。</p> <p data-bbox="150 1440 810 1590">⑥ 送配電に係るリスクは落札者が負うことになると思いますが、例えば停電でトンネルに1時間電気が行かなくなった等の場合のバックアップはどうしていますか。</p>	<p data-bbox="834 324 1497 474">① 入札金額は、基本的に当社が算出した各トンネルの昨年実績電力使用量に、それぞれの応札者が出した円単位の単価を掛けた金額となりますので、どうしても端数が出ることとなります。</p> <p data-bbox="890 483 1497 593">また、送配電については電力会社の設備を使用するため、それぞれの者の発電に要する費用・コストの競争となります。</p> <p data-bbox="834 642 1497 712">② それは参入業者と電力会社との契約によることとなります。</p> <p data-bbox="834 763 1497 992">③ 他機関と本電気需給契約と同様の契約実績を有しているかを確認するため、通常、契約書の冒頭・表頭部には件名や契約期間など確認に必要な緒元が記載されていることから、契約書全体のコピーではなく、表頭部のみのコピーの提出を求め、簡略化しているものです。</p> <p data-bbox="834 1041 1497 1151">④ 旧電力会社に支払っていた金額が契約制限価格であり、今回の落札額との差額分すべてがコスト削減効果とお考え下さい。</p> <p data-bbox="834 1238 1497 1348">⑤ 当社はWTOの調達機関でございますので、WTO基準以上の金額の契約は一般競争に付すということから、全社的に実施しています。</p> <p data-bbox="834 1440 1497 1509">⑥ 当社は基本的に重要設備については自家発電設備を設置し停電対応しています。</p> <p data-bbox="890 1518 1497 1709">なお、今回契約した新電力の会社でも、旧電力会社の送配電インフラを使用することが経済産業省の方針で明確になっていますので、停電リスクは従来の電力会社の時と変わらないと思います。</p>