

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11月28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) ※欠席 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28年4月1日～平成28年7月31日	
抽出案件	総件数【6件】	備考
○工事	【4件】	
・一般競争	1件	東北支社管内 ETC設備更新工事
・条件付一般競争	1件	東北自動車道 名取川橋塗替塗装工事
・拡大型指名競争	1件	小名浜道路 橋梁下部工工事
・随意契約	1件	東北自動車道 桑折地区除染工事
○調査等	【1件】	平成28年度 東北中央自動車道 南陽地区水文調査
○物品等	【1件】	東北支社管内 ETC車両検知器購入
	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	<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を願いたい。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・拡大型指名競争について辞退者が多いことなどを鑑みて、辞退者の解消方法について調査するなど、課題の解決に向けて努力して頂きたい。 ・除染工事はのり面作業等と比較して妥当と判断される費用かどうかを念頭に置いたうえで、競争性が働かない随意契約は望ましいものではないとする入札監視委員会の問題提起を本社・機構に伝え、機構と高速道路会社において今後の仕組みを議論して頂きたい。 ・ETC設備更新工事・車両検知器購入について、接続インターフェイス部を共通化する仕様とし、特定メーカーに縛られない調達としていることは評価できる。今後の北東北分の調達においても落札額や競争参加者数などの分析を行うなど、同様の調達を後発工事や他工種工事へ展開するなどの試みをお願いしたい。 	

意見・質問	回 答
<p>【入札監視統一事務局における審査実施状況報告】</p> <p>・意見等なし</p>	
<p>【工事入札契約状況報告】</p> <p>① 主な工種の平均参加者数の推移において、以前は土木で6者、建築で5者近くあった参加者が今年度は2者を割る状況となっている。この傾向の背景としてはどのような事が考えられますか。</p>	<p>① 東日本大震災復興事業において、国土交通省など他機関の発注件数が多くなっており、この影響で当社入札への参加者が少なくなっているものと考えられます。</p>
<p>【競争参加資格停止等運用状況一覧表報告】</p> <p>・意見等なし</p>	
<p>【資格取消等状況報告】</p> <p>・該当なし</p>	
<p>【一次苦情及び一次説明処理状況報告】</p> <p>・該当なし</p>	
<p>【談合情報について】</p> <p>・意見等なし</p>	
<p>【抽出事案の審議】</p> <p>「東北支社管内 ETC 設備更新工事」</p>	
<p>① 工事概要説明において第二世代化という言葉がありました。本工事における第二世代化についてももう少し具体的に説明願います。</p>	<p>① 通信の確実性向上や機器の効率性向上のため、電波の周波帯を2.5GHz帯から5.8GHz帯へ変更、アンテナの増設、車両検知器数の削減などの他、調達方法についても今回インターフェイスの共通化により車両検知器を分離して契約していますが、こうした全体の見直しを含めて二世帯化と呼んでいます。</p>
<p>② 入札状況調書を見ると2社の入札価格にかなりの開きが見られますが、どのような原因があると考えられますか。</p>	<p>② 本入札は入札前価格交渉方式を採用しているため、各者ともヒアリングを実施し、それぞれの見積単価の妥当性を確認しています。</p> <p>その結果の入札価格ですが、2者のそれぞれの事情、例えば技術者の過不足の状況、工場の稼働状況などによって、その時々々の価格の設定が変わってきているものと考えられます。</p>
<p>③ 参加者は価格交渉のヒアリング後に最終見積書を提出し、NEXCOはそれを基に契約制限価格を設定しますが、入札価格は最終見積書提出後であってもそれぞれの事情で下げることは可能ということですね。</p>	<p>③ そのとおりです。</p>

意見・質問	回 答
<p>④ 本工事の入札参加者は2者ですが、工事施工が可能な会社は全体で何者位ありますか。</p> <p>⑤ 参加者は契約制限価格を推測しつつ、各社それぞれの積算基準に基づいて積算していると思われます。そのような中で2者の入札価格にはかなりの差がありますが、入札価格の高い会社は本当にその価格で契約を取れると思って参加して来ているのでしょうか。</p>	<p>④ 4～5者あります。</p> <p>⑤ お互い相手の工場の稼働状況など詳しい事情は分かりませんので、自社の様々な事情を勘案したうえで、当然契約を取れると思って参加していると思います。</p>
<p>「東北自動車道 名取川橋塗替塗装工事」</p>	
<p>① 工事対象が2橋あって、前回の塗替塗装からそれぞれ20年と25年経過しているということですが、その年数は普通の間隔ですか。</p> <p>② 本工事は鉛対策が必要とのことですが、資料の図を見ますと送風機で風を送りながら集塵機で剥がしたものを集めるというようになっています。この工事ではこの点が技術的に重要と思われませんが、技術評価点にはあまり反映されていません。その点については如何でしょうか。</p> <p>③ 剥離した塗装を集塵機で取り込むということですが、すべて取り込むことは無理ではないかと思えます。そうした鉛の飛散・拡散状況等について、工事終了後に調査・対策等を行っていただけますか。 工事場所が橋で下が川ということもありますので、飛散等は極力抑えなければならないと考えられます。</p> <p>④ 作業員に対する鉛対策ですが、入札公告には鉛のことは書かれていますか。 また、入札参加者はこの事を知っていて入札に参加して来ているのですか。</p> <p>⑤ 前回の塗替の時から法規制の基準値が変わったということはありませんか。</p>	<p>① 供用してから何年後に塗替塗装をするなどと決まったものではありません。点検等で劣化状況を見ながら、その都度塗装の必要性を判断のうえ実施しています。</p> <p>② ご指摘のとおりです。今回は技術評価の対象としませんでした。作業員の安全確保の観点からも評価項目をどのように設定し評価するのかを勉強して行きます。</p> <p>③ 施工中の調査等は実施していませんが、事前に集塵機の能力や作業環境等を含めて労働基準監督署と十分協議を重ねたうえで、今回の対策方法を決定し、実施しています。 100%ではありませんが、剥離した塗装の飛散対策として作業箇所をブルーシートで覆っているほか、作業後には手作業で剥がした塗装を集めるなど、清掃しながら作業を実施しています。また、河川管理者・道路管理者とも協議を重ね、許可を得てから作業を実施しています。</p> <p>④ 本工事では塗装に鉛が入っていることは事前に分っていました。工事開始後に鉛の量が基準値を超えることが判明した場合は、必要な鉛対策を追加工事とする旨を特記仕様書に明示しています。</p> <p>⑤ 平成26年5月30日付けで厚生労働省労働基準局から各都道府県労働局に対し「鉛等有害物を含む塗料の剥離やかき落とし作業における労働者の健康障害防止について」が通知され、この中で発注者や受注者が実施すべき対策等が定められています。本工事もその基準に基づいて作業員に対する鉛対策を実施しています。</p>

意見・質問	回 答
<p>⑥ 本工事は施工体制評価型で、落札金額は低入札でしたが、この場合施工体制確認のための書類を提出することになります。この提出書類は期限までに提出するのは非常に難しいものだという説明を以前の委員会にて受けたところですが、それにも関わらず落札者が施工体制確認書類を期限までに提出することができたことについて、何か分析はされていますか。</p> <p>「小名浜道路 橋梁下部工工事」</p> <p>① 本工事は拡大型指名競争入札で1者以外は全者辞退となっています。仮にこの1者も辞退した場合、その後どのような取り扱いになったと思われませんか。</p> <p>その場合はある程度業者を絞るのか、あるいは広く競争に付すのか、どちらですか。</p> <p>② 本工事は福島県からの受託工事ですが、受託にあたって福島県と価格交渉のようなものは行っていますか。</p>	<p>⑥ 確認資料を期限内に提出できたことについて、本来制度設計上は説明どおり厳しい内容となっているところではあります。</p> <p>塗装工事については土木など他の工事に比べ、工種が限られ使用する機械等が少ないなど、書類を作成しやすいということがありますので、今回期限内に提出できたものと考えられます。</p> <p>① 入札不成立となった原因を斟酌しつつ、別工事で発注するか、分割で発注するなどの方策を考えます。</p> <p>どちらも考えられますが、状況を見ながらということになると思います。</p> <p>② こうした複数年度に渡る受託については当初に基本協定を締結し、これに基づき年度毎の細目協定を締結します。</p> <p>相手方と工事の進捗状況等の情報を共有しつつ、工事費の増減があった場合など協定の変更が必要な場合は、相手方と協議のうえ細目協定を変更します。</p>
<p>「東北自動車道 桑折地区除染工事」</p> <p>① この除染工事の費用ですが、最終的には誰が負担するのですか。NEXCOの持ち出しとはならないですね。</p> <p>② この除染工事は市町村から言われて実施するものですか。</p>	<p>① 高速道路は独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構が保有していますので除染についても機構が実施すべきと思われます。</p> <p>実態としては実質的に高速道路を管理している当社が除染を実施し、機構と当社が一緒になって東京電力に求償することになります。しかし、東京電力との協議次第では、全額支払われないことも考えられるところです。</p> <p>② 市町村が策定する除染計画の地域内に国や独立行政法人が所有する土地が有る場合は、それら関係機関と市町村が一体となって除染する必要があります。</p> <p>市町村から除染を実施する旨の協議があれば、住民感情や除染土の受入れ先の問題もあり、市町村の除染工事と一緒に高速道路部分について対処せざるを得ない状況となっています。</p>

意見・質問	回 答
<p>③ 今回、タイミング的にやむを得ず随意契約になったということですが、やはり一般競争のように競争性のある契約方式は考えられなかったのでしょうか。</p> <p>④ 除染前にこの地区の放射線量を測定していると思いますが、どの位ですか。</p> <p>⑤ 今回の工事自体は高額であるとはいえない小規模な工事ですが、今後の展開を考えると結果的には総額で結構な費用となるのではないかという危惧があります。</p> <p>住民感情は心情的にも分りますが、国が払うのか、機構が払うのか、やはり責任の所在をはっきりさせておかなければNEXCOとしても不利益となる可能性が否定できないのではないかと思います。</p> <p>また、法的に不備があるのであれば改正が必要でしょうし、除染土等の仮置き場に困るということであればそれに対して法的な対応もしてもらわないといけないでしょうし、その辺をはっきりさせないといけないのではないのでしょうか。</p>	<p>③ 市町村と同時期かつ一体となって実施しなければ除染の効果が確かめられないこと、また除染した草・土等の搬出可能な者や仮置き場が極めて限定されていることなどから、競争入札ではこれらを満足することができず、そのためやむを得ず市町村が契約している相手方と随意契約したものです。</p> <p>④ 67地点の平均ですが、地上1mの空間線量で0.27とか0.28ミリシーベルト程度です。</p> <p>作業前(0.28ミリシーベルト)と作業後(0.15ミリシーベルト)の線量がホワイトボードに記載されている写真があります。</p> <p>今回の発端は町がその付近の除染をすると聞いた付近の住民から、近くの高速度路のり面も一緒にやって欲しいという強い要請が町にあり、それを受けた形になっています。</p> <p>⑤ 費用については東京電力にきちんと補償して頂くよう交渉していくしかないと思われます。</p> <p>また、仮置き場についても現在の状況としては、福島市内においてもようやく1箇所目の仮置き場の確保ができたような状況です。</p> <p>仮置き場の確保を優先的に進めていかないと根本的な除染対策は進まないと考えます。</p>
<p>「平成28年度 東北中央自動車道 高島南陽地区水文調査」</p>	
<p>① 平成23年度から毎年調査を実施していますが、23年度から27年度まで5年間の落札者を教えて下さい。</p> <p>② この調査を毎年度1年単位で実施していますが、もう少し長期に3年とか5年にした方が間接費などが安くなるのではないかと思います。1年単位とした理由を教えてください。</p>	<p>① 今回落札しましたK社は今年が初めてです。その前の27年がN社、23年から26年についてはE社が落札しています。なお参考ですが、今回5者応札のうち2者については今まで応札はしているものの落札の実績がない会社です。</p> <p>② 理由は2つあります。1つ目は地下水位の変動ですが、夏場は降雨が多く冬場は少ないというサイクルがあること。2つ目はトンネル工事の場合、掘削の進み具合によって地下水位の変動</p>

意見・質問	回 答
<p>③ 高速道路の予定地については、こうした水文調査が法的に義務付けられているのですか。</p> <p>④ 万が一、水文調査によって悪影響が周辺に起きていると分かった場合、高速道路の予定地を変更するとか、又は何らかの対策を講じて予定どおり工事を進めるのか、何れでしょうか。また、実際に予定地を変えたという事例はあったでしょうか。</p> <p>⑤ 基本的には補償という形で対応するということですね。簡易水道が引かれていない場合は簡易水道を引くということになりますが、簡易水道と井戸を併用している場合は補償ということが一般的だと考えてよろしいですか。</p>	<p>が出てきますが、その変動によって観測箇所の変更や箇所数の増減等年度によって見直しを行いますので、長期間に渡る契約の場合は大幅な契約変更になってしまうため1年単位としています。</p> <p>③ 義務付けではありませんが、万一工事による影響が出たということであれば補償しなければなりません。 例えば井戸の濁りなどが起きた場合、それが工事による影響なのかどうかということを確認する必要があるため、調査を継続して実施しているということです。</p> <p>④ 水文調査の結果が良くない場合にルートを変更するということはありません。井戸枯れなどは実際に発生したことは過去にあります。その場合は生活水として使用していたのであれば簡易水道を引くとか、または補償をするとか、そういう形で対応しています。</p> <p>⑤ ケースバイケースです。補償する場合もありますが、どのような影響が出るか等をこの調査で観測をしながら、影響が広範囲に出るようであれば、トンネル掘削の工法変更など技術的な対応をする場合もあります。</p>
<p>「東北支社管内 ETC車両検知器購入」</p> <p>① 技術審議結果報告書の納入実績を見てもF社が飛び抜けて多いですが、他の会社とこの車両検知器自体の性能の差というのは実際そんなになるのですか。</p> <p>② 納入実績にかなりの差があるので、F社は他の会社に卸しているのではないかと考えていましたが。</p>	<p>① 機器自体の性能差はありません。 各社とも必要な要件を満たしております。</p> <p>② 他の会社は全て自社制作です。なお、F社の納入実績の数字は会社の生産量ではなく、過去5年間に契約したうち、最大のものを実績として記載しているものです。</p>