

平成 29 年度第 1 回関東支社入札監視委員会審議概要

開催日及び場所	平成 29 年 7 月 24 日 (月) 東日本高速道路(株) 関東支社会議室	
委員	山本康友 (首都大学東京客員教授)、奥野滋 (弁護士)、 石原正貴 (弁護士)、石田哲也 (東京大学大学院教授)、 手塚広一郎 (日本大学教授) ※欠席：笠井修 (中央大学法科大学院教授)	
審議対象期間	平成 28 年 12 月 1 日～平成 29 年 3 月 31 日	
抽出案件	総件数 5 件	(備考)
一般競争入札	0 件	
条件付一般競争入札	1 件	
指名競争入札	1 件	
随意契約	1 件	
調査等	1 件	
業務委託	0 件	
物品・役務	1 件	
委員からの意見・質問、 それに対する回答等	意見・質問 (別紙のとおり)	回答 (別紙のとおり)
	なし。	
委員会による意見の 具申又は勧告の内容		

委員からの意見・質問、それに対する回答等

意見・質問	回 答
I. 前回委員会コメントに対する補足説明	
・意見等なし	
II. 入札・契約手続きの運用状況等の報告	
<p>「工事等契約状況」</p> <p>① 土木工事や舗装工事の平均参加者数が減少しているが、その原因についてどのように考えているのか。</p> <p>② 不調・不落の発生は発注する時期に関係しているのではないかと考えているのか。</p> <p>③ 調査等については、今回の対象期間も低入札が多いが、作業の機械化等で変化している作業手法や人件費は、積算基準に反映されているのか。</p> <p>④ 調査等の業種毎に、低入札及び不調の件数と競争参加可能者の数に相関関係はあるのか。</p>	<p>① 平均参加者が減少している原因の詳細な分析はできていないが、土木工事は、近年、流末整備工事、歩道橋の下部工工事等の小規模な工事が多い等の理由から不調の件数が増加していると考えられ、そのことが平均参加者数に影響しているものと考えている。また、舗装工事については、競争参加資格停止措置により参加者数が減少しているものと考えている。</p> <p>② 開通に伴う工事の場合は、時期を選んで発注することは難しい。一方で、道路補修工事等の開通に係わらない工種については、国や自治体の工事の多くが年度末で終わることを踏まえ、4月に工事着手ができるように発注し、あわせて、受注後の専任技術者配置期限を長くして競争参加を促す等、工夫して発注している。</p> <p>③ 積算基準は、国の基準等を踏まえて随時見直しを行っている。また、人件費については、年間複数回見直しを行い速やかに積算基準に反映させている。</p> <p>④ 業種や規模等を考慮しながら競争参加可能者が10～100者程度となるように競争参加資格要件を設定しており、相関関係があるとは考えていない。</p>

意見・質問	回 答
<p>「競争参加資格停止等の運用状況」</p> <ul style="list-style-type: none"> ・意見等なし <p>「競争参加資格取消・保留の運用状況」</p> <ul style="list-style-type: none"> ・意見等なし <p>「一次苦情・一次説明の処理状況」</p> <ul style="list-style-type: none"> ・意見等なし 	
<p>Ⅲ. 入札審査等の結果報告及び審議</p>	
<p>「工事の入札手続きの事前審査及び入札審査の実施状況」</p> <p>① 標識工事の潜在的な入札参加可能者数、及び潜在的な入札参加可能者数と実際の入札参加者の数を比較したときの割合の傾向を説明願いたい。</p>	<p>① 潜在的な入札参加可能者数を把握していないため、詳細な分析は行っていない。今後、標識工事は、『高速道路ナンバリング』の導入に伴い、各地で発注が始まるので、今回いただいたご意見の観点にも着目して審査等の手続きを進めて参りたい。</p>
<p>Ⅳ. 抽出事案の審議</p>	
<p>(1) 条件付一般競争入札方式</p> <p>【関越自動車道 三室沢橋塗替塗装工事】</p>	
<p>① 技術評価点の評価基準について、表彰実績は表彰の内容により1点・2点と単純であるが、工事实績は工事实績評定点を数式に当てはめて算出することとしている理由を説明願いたい。</p> <p>② 今後、工事实績評価Ⅱ型を採用する工事が増えてくると、工種によっては表彰実績が少ないため当該方式を採用できないこととなるため、配慮が必要ではないか。</p>	<p>① 受注者が過去に受けた工事实績評定点について、『1点の重み』を技術評価点に反映させることを考慮した評価基準である。</p> <p>② 表彰実績は多い工種もあれば、少ない工種もあるが、調達工種と同一の工種の表彰実績が加算対象となるため公平な競争条件が整っている。表彰実績が少ない工種においても、現在の方式で運用して参りたい。</p>

意見・質問	回 答
<p>(2) 指名競争入札方式 (拡大型) 【東関東自動車道 銚田～茨城空港北間標識工事】</p>	
<p>① 当初の入札で全者が辞退しているが、その理由は確認しているのか。</p> <p>② 本工事においては、当初の入札で競争参加申請を行った後に辞退しているにも関わらず、不調後の拡大指名競争入札においては応札している者がいるので、その理由や辞退の理由を確認し、分析してみてもどうか。</p> <p>③ 当初の入札で入札辞退書が9/5～9/8間に提出されているが、入札辞退書の提出期間は決まっているのか。</p> <p>④ 「高速道路の車線規制の実績」という条件は、当初の入札の競争参加資格要件には入っていて、不調後の拡大指名競争入札の指名基準には入っていないが、その理由を説明願いたい。</p> <p>⑤ 競争の確保が難しいと考えられる工事の競争参加資格要件については、できるだけ広く要件を設定する等、慎重に検討願いたい。</p>	<p>① 辞退の理由は確認していない。 なお、支社内の他の標識工事の受注者（過去に辞退したことがある者）過去の辞退理由を確認したところ、標識工事はそもそも技術者が多くない工種であるため、一度、競争参加申請を行った後、時期や工事内容等を考慮し、入札に参加する工事を選択しているとの回答であった。</p> <p>② 今後も、受注者の過去の入札辞退の状況を確認し、過去に辞退したことがある者であった場合は、その理由の確認を行う等、辞退理由の把握に努めて参りたい。</p> <p>③ 入札の辞退は、入札書を提出する前において、自由に入札を辞退することができ、それまでに『辞退書』の提出をお願いしている。</p> <p>④ 不調後に工事の内容を若干変更したため、当該要件を必須要件から外したものである。</p> <p>⑤ 承知した。</p>
<p>(3) 随意契約方式 【東京外環自動車道 松戸IC～市川南IC間管理施設新築工事】</p>	

意見・質問	回 答
<p>① 本工事は、当初の入札と不調後の拡大指名競争入札の競争参加資格要件は同様か。</p> <p>② 優先交渉は同じ区分毎に抽選で順番を決めているが、工事实績評定点の高い者から順に交渉する方法も考えられるが検討してみているかどうか。</p> <p>③ 本工事は、千葉側外環の管理施設新築工事の一部とのことであるが、一括で発注するのか、分割して発注するのかどのように決めているのか。</p>	<p>① 同様である。</p> <p>② そのような選定方法も考えられるが、不調が続いて時間的余裕がなくなる中、事前の入札に参加した者や途中まで入札前価格交渉に応じていた者、又は近隣で工事を実施している者等のほうが受注してもらう確度がより高いと考えられるため、現在の方式による選定としている。</p> <p>③ 千葉側外環の管理施設新築工事を一括して発注することも検討したが、工事全体の規模・範囲及び土木工事からの引き渡し時期等を考慮して、発注規模を決めたものである。</p>
<p>(4) 調査等 【東北自動車道 蓮田SA (新上り線) 諸設備詳細設計】</p>	
<p>① 入札者のうち上位3者とそれ以外では金額に大きな乖離があるが、その理由について説明願いたい。</p> <p>② 調査等は他の業種も含めて入札金額に大きな差があるため、その分析を行い、適正な契約制限価格となるよう努めてほしい。</p>	<p>① 各社の入札金額の差についての分析はできていない。 なお、低入札価格調査の理由にあるように、受注者は当社からの受注実績を積み上げるために、営業経費や役員報酬等の削減を自社努力で行っており、受注意欲の高さが感じられる。また、いずれも低入札となっている上位の他の2者も同様である。一方、上位3者以外は、入札金額を見るかぎりでは、指名されたものの受注する意欲が低かったものと推察される。</p> <p>② 承知した。</p>

意見・質問	回 答
<p>(5) 物品・役務 【自動車メンテナンスリース契約】</p>	
<p>① 競争参加資格要件では1法人あたり400台以上のメンテナンスリースの実績を求めているが、これを満たす者は何者いるのか。</p> <p>② 約600台のメンテナンスリース契約を一括して行う理由としては、契約規模を大きくすることにより価格が抑えられることを想定しているのか。</p> <p>③ 約5年前のNEXCO東日本単体契約の約400台で約8.6億円に対して、本契約は618台で約16.7億円であり、数量に比べて金額が大きく増加しているが、業務内容に追加等があったのか。</p> <p>④ グループ一括発注した本契約において、スケールメリットがあったということが出来るのか。</p>	<p>① 約5年前にNEXCO東日本単体で自動車メンテナンスリースの契約を行ったが、その時の競争参加資格要件も同様の規模で実績を求めた結果、当時は5者の入札参加があったことから、本契約においても競争性は確保されたと考えている。</p> <p>② そのとおりである。グループ一括発注することでスケールメリットが働きコスト削減効果が見込まれること、また、発注手続きをNEXCO東日本本体で一元化して行うことでグループ会社の事務の効率化が図られると考えている。</p> <p>③ 本契約の受注者は約5年前の契約と同じであるが、車両の単価が上がっているため契約金額が増加している。業務内容は、大きく変わっていないため、その理由の詳細は把握できていないが、複数者の入札参加があったことから競争性は確保されたと考えている。</p> <p>④ 本契約が400台であった場合の金額を想定するのは困難であるが、グループ共同購買によるメリットがどの程度あったのかについては、定性的・定量的に可能な限り検証したいと考えている。</p>
<p>Ⅲ. 審議結果の報告</p>	
<p>① 発注規模・発注ランクと不調・低入札の状況の関係については十分に確認する必要があることから、その状況について分析していただきたい。</p>	

意見・質問	回答
<p>② 『入札辞退の理由』について、幅広く情報収集を行い、分析していただきたい。</p> <p>③ 抽出事案5は、スケールメリットからグループ各社分も含めて一括発注しているが、一括発注することに関して定量経時的な分析を行い、その妥当性について検討願いたい。</p>	