

平成 29 年度第 2 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 10 月 23 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)、笠井修 (中央大学法科大学院教授) 石田哲也 (東京大学大学院教授)、手塚広一郎 (日本大学教授)	
審議対象期間	平成 29 年 4 月 1 日～平成 29 年 7 月 31 日	
抽出案件	総件数 6 件	(備考)
一般競争入札	1 件	
条件付一般競争入札	1 件	
拡大型指名競争入札	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	回答
	(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	なし。	

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	
<p>「前回委員会コメント③について」</p> <p>① 今回のリース料設定にあたっては、リースアップ後の残額が低く設定されたため、前回の契約に比べてリース料が高くなっているということか。</p> <p>② リースアップ後は再リースするのか。</p> <p>③ それによりリース料が高くなるのではないか。</p>	<p>① そのとおりである。 受注者へ確認したところ、前回の契約時はハイブリッド車が普及過程であったためリースアップ後の残額が高く設定されていた。</p> <p>② リースアップ後は車両を返却し、別の契約により新しい車両をリースしている。</p> <p>③ リース料は、リースアップ後の残額設定が大きく影響し、リース対象車種の普及状況によって異なるため、一概に高くなるとは言えないと考えている。</p>
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 今回の抽出案件になっている橋梁設計も含め、調査等で低入札が頻発していることについて、実際の履行にあたっての問題点等について現場の担当者等からヒアリングを行い、考え方を整理する必要があると考えている。</p> <p>「競争参加資格停止等の運用状況」</p> <p>② 工事中の事故により競争参加資格停止措置を行っているが、どのように情報を収集しているのか。また、収集した情報に応じて同措置を行うか否かの判断を行っているのか。</p> <p>「競争参加資格取消・保留の運用状況」</p> <p>・意見等なし</p>	<p>① ご意見ありがとうございます。 低入札については、品質の悪化につながらないよう、今後も注視していく必要があると考えている。</p> <p>② 工事中に事故が発生した場合は、現場（受注者）から担当事務所を通じて支社に報告される。また、事故の内容及び怪我の程度等を確認のうえ、競争参加資格停止措置の実施及び措置期間を決めている。</p>

意見・質問	回 答
<p>「一次苦情・一次説明の処理状況」</p> <p>・意見等なし</p>	
Ⅲ. 入札審査等の結果報告及び審議	
<p>・意見等なし</p>	
Ⅳ. 抽出事案の審議	
<p>(1) 一般競争入札方式</p> <p>【東京外環自動車道 市川舗装工事】</p>	
<p>① 1回目の契約手続きにおいて辞退した者がいるが辞退理由は把握しているか。</p> <p>② 1回目の手続きが不成立となり、2回目の公告を行うまでの期間は妥当であったのか。</p> <p>③ 工事内容の見直しを行った理由は何か。</p> <p>④ 落札者の施工体制評価点は4点/10点としているにもかかわらず、最終的には低入札価格調査を行ったうえで「問題なし」と判断しているが、妥当なのか。</p> <p>⑤ 一般的な感覚として、価格が低く、施工体制上も問題がないにもかかわらず、点数を下げることは違和感がある。</p> <p>⑥ 低入札価格調査は、提出された書類を基に判断を行うのか。</p>	<p>① 公正取引委員会から9月に排除命令が出されたことにより辞退したものと考えられる。</p> <p>② 2回目の手続きにあたっては、工事内容の見直しを行っており、それに要する手続きを踏まえると妥当であったと考えている。</p> <p>③ 開通時期に影響がある工事内容については、本工事と切り離し、隣接箇所では施工している工事に追加し実施した。</p> <p>④ 低入札の基準として、中央公契連の基準に従いダンピング受注防止の観点から調査基準価格を設定している。その調査基準価格を下回った場合の施工体制評価点については、社内規程に基づき機械的に減点している。</p> <p>⑤ 施工体制確認はダンピング受注を防止し、品質の確保等を目的として導入した制度であり、妥当であると考えている。</p> <p>⑥ そのとおりである。 低入札価格調査は、提出された書類を基にヒアリング（対面）を実施している。</p>

意見・質問	回 答
<p>⑦ 低入札価格調査の実施概要の中で「経営状況」を公表しないとなっているが、どういう趣旨なのか。</p>	<p>⑦ 「経営状況」は、落札予定者から提出された財務諸表を確認しているものですが、財務諸表は他企業の秘密事項でもありますので、公表しないこととしています。</p>
<p>(2) 条件付一般競争入札方式 【関越自動車道 前橋工事】</p>	
<p>① 本工事は、入札を2回実施しているのか。</p>	<p>① 1回目の入札で、契約制限価格に達した者がいなかったことから、再度入札を行ったものである。</p>
<p>(3) 指名競争入札方式 (拡大型) 【東京外環自動車道 三郷管内標識取替工事】</p>	
<p>① 契約制限価格の変更を行っているが、規定上は随意契約という整理となるのか。</p> <p>② 契約制限価格の変更を行うことができる条件はあるのか。</p> <p>③ 本工事は、随意契約ではなく契約制限価格の変更で契約に至ったことについては妥当なのか。</p> <p>④ 本工事のように不落札となることが想定されるのであれば、当初から入札前価格交渉を行う等、入札方式を工夫したほうがよいのではないかと。</p>	<p>① 社内規程において、契約制限価格を変更することができる制度があり、別途随意契約を締結したものではない。</p> <p>② 契約制限価格の変更は、契約制限価格が2億円未満の工事の場合に、契約制限価格の範囲内の入札をした者がいない場合に適用できる制度である。適用する場合は、あらかじめ競争参加資格等審査委員会の審議を経て、契約制限価格の変更の対象工事としている。</p> <p>③ 契約制限価格を変更するケースは少ないが、規定どおりの手続きであり、妥当であると考えている。</p> <p>④ 不落札となった案件については、その価格の状況を確認のうえ、入札前価格交渉の範囲を見直す等、柔軟に対応して参りたい。</p>

意見・質問	回 答
<p>(4) 随意契約方式 【首都圏中央連絡自動車道 笠森鶴舞トンネル補修工事】</p>	
<p>① 当初の建設工事はいつ行われたのか。</p> <p>② 同じ施工業者でも時間が経つと建設時の情報が正確に伝わっているのか疑問であるが、本工事は、比較的最近の工事であることから、その点問題はなかったということによいか。</p> <p>③ 本工事の効果検証は地下水のモニタリング等を行うのか。</p> <p>④ 仮に本工事の相手方以外の者が工事を行った場合の価格について見積りを徴収する等検証を行っているのか。</p> <p>⑤ 当初の建設工事の施工自体は問題がなかったのか。</p> <p>⑥ トンネル工事後、時間が経てば地下水の流れが変わることは、発注者・施工者ともに当然、想定できる範囲ではないのか。</p> <p>⑦ 埋め戻しにエアミルクを使用したのは、何を期待していたのか。</p> <p>⑧ 当初の建設工事の工法は極めてレアであったということか。</p>	<p>① 平成25年4月末の開通以前である。</p> <p>② 開通する前から履行コンクリート面にクラックが入っている情報を把握しており、問題ないと考えている。なお、その後委員会において国等と検討を進め、本工事による対策を実施したものである。</p> <p>③ そのとおりである。今後も経過観察が必要と考えている。</p> <p>④ 本工事においては、価格ではなく建設当時の技術情報をもっている唯一の者として相手方を特定しているため、他社からの見積徴収等を含め検証は実施していない。</p> <p>⑤ 当初の建設工事は設計図書・仕様書どおりに完了している。また、発注者（国）と共に調査を実施した結果、施工にかかる瑕疵はないと判断したものである。</p> <p>⑥ 地下水が出た場合の対策は行っており、普通の地下水であれば排出されている。今回の原因は、迂回トンネルの中のエアミルク内を通った地下水が析出物を含んでいるため排水管の機能低下を引き起こしたものである。</p> <p>⑦ 何等かで埋め戻しを行えばよく、エアミルクである必要があったものではない。</p> <p>⑧ 迂回トンネルを施工することは、レアなケースであると考えている。</p>

意見・質問	回 答
<p>⑨ レアなケースであったとしても、想定外の事が起こった場合のリスク分担を決めておくのが当然である。当初の建設工事において、本事象によるリスクは発注者又は受注者のどちらが被るべきリスクとされていたのか。</p> <p>⑩ 当初の建設工事の発注者でないNEXCOが費用を負担して本工事を施工する必要があったのか。</p> <p>⑪ 本件は、予測不可能なことなので過失の問題ではない。自然現象でありコントロールできないことは当然であるが、それが起きた場合のリスク分担を考えておく必要があったのではいか。</p>	<p>⑨ リスク分担はされておらず、当初の建設工事の発注者（国）と共に調査を実施した結果、施工にかかる瑕疵はないと判断し、道路管理者である当社が本工事を施工したものである。</p> <p>⑩ 本工事の施工にあたり、国と協議を重ねた結果、現在の道路管理者として他の補修と同様に当社で施工したものである。</p> <p>⑪ ご意見ありがとうございます。</p>
<p>（５）調査等 【東北自動車道 西原橋耐震補強設計】</p>	
<p>① 落札者の価格が２位以下と比べると圧倒的に安いのが、その理由は確認しているのか。</p> <p>② ５件の耐震補強設計において、同様な動的解析を行うことから、その成果を共有することができるということか。</p>	<p>① 本件の落札者は同時期に耐震補強設計を５件受注しているが、それらは同様の設計業務であるため他業務の成果を共有することによりコストを下げている。</p> <p>② そのとおりである。</p>
<p>（６）物品・役務 【平成２９年度次世代経営人材育成研修実施業務】</p>	
<p>① 本業務の受注者は、以前から当該業務を実施しているのか。</p> <p>② 過去の研修業務と本業務の契約金額に差は</p>	<p>① この研修は平成２３年度から実施しており、今年で７年目である。</p> <p>② 本業務の研修１日あたりの金額は、過去の</p>

意見・質問	回 答
あるのか。	研修業務の契約金額と比べても平均的なものと確認している。
Ⅲ. 審議結果の報告	
<p>① 抽出事案3に関連して、発注にあたっては現場の状況や時期等を勘案し発注方式を十分に検討するとともに、その考え方を整理していただきたい。</p> <p>② 抽出事案4について、発注時の工事費用のリスク分担とかし担保責任について考え方を整理していただきたい。</p> <p>③ 抽出事案5に関連して、調査等については低入札が多い傾向にあるため、品質の確保と価格のありかたについて検討をお願いしたい。</p>	