

令和元年度第 2 回関東支社入札監視委員会審議概要

開催日及び場所	令和 2 年 7 月 3 0 日 (木) 東日本高速道路(株) 関東支社会議室	
委 員	石原正貴 (弁護士) 笠井修 (中央大学法科大学院教授) 【欠席】 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】 田村雅紀 (工学院大学教授) 栃木敏明 (弁護士)	
審議対象期間	平成 3 1 年 4 月 1 日 ~ 令和元年 9 月 3 0 日	
抽出案件	総件数 6 件	(備考)
一般競争	1 件	
条件付一般競争	1 件	
拡大型指名競争	1 件	
随意契約	1 件	
調査等	1 件	
物品・役務	1 件	
	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	なし	

## 別紙

意見・質問	回答
<b>I. 入札・契約手続きの運用状況等の報告</b>	
<p>「工事等契約状況」</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・意見等なし</li> </ul> <p>「競争参加資格停止等の運用状況」</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・意見等なし</li> </ul> <p>「競争参加資格取消・保留の運用状況」</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・意見等なし</li> </ul> <p>「一次苦情・一次説明の処理状況」</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・意見等なし</li> </ul>	
<b>II. 入札審査等の結果報告及び審議</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・意見等なし</li> </ul>	
<b>III. 抽出事案の審議</b>	
<b>(1) 一般競争入札方式</b>	
<b>【第三京浜道路 京浜管理事務所改築工事】</b>	
<p>① 技術評価の評価項目として杭工事における品質管理を設定した理由について説明願いたい。</p> <p>② 本件工事は、受発注者の生産性向上の観点から、細部図の作成を受注者に委ねる試行対象工事としているが、通常の工事において施工中に細部の変更が生じた場合、どのように対応しているのか。</p> <p>③ 今回の試行は、これまで契約変更により対応していたものを当初発注に組み込むという理解で良いか。</p>	<p>① 本件工事の近隣のマンション工事において、杭が支持層に到達していない事象が発生しており、これを踏まえ確実な品質管理を求めるため設定したものである。</p> <p>② 契約の変更を行うことにより対応している。</p> <p>③ 今回の試行は、当初発注時点において概算数量を計上し、工事着手後に受注者が作成した実施細部図により契約変更を行うものである。</p>

意見・質問	回 答
④ 試行実施により既に効果を実感していることはあるか。	④ 最終的な検証はこれからになるが、発注時における図面作成や発注図書相互間の整合確認においては、大きな効果があったものと実感している。
<p><b>(2) 条件付一般競争入札方式</b>  <b>【東京外環自動車道 三郷管理事務所管内舗装補修工事】</b></p>	
<p>① 概算金額と入札価格に乖離があるが、概算金額はどのように算出しているのか。</p> <p>② (株)ガイアートとフジタ道路(株)の入札価格が同価であることについて想定される要因があれば教えていただきたい。</p> <p>③ 施工体制評価点が4点と少し低い点数であるが、施工体制確認の評価はどのように行っているのか。</p> <p>④ 前回の委員会でも議論したと記憶しているが、調査基準価格を下回ったことをもって機械的に減点することについて合理的な理由があるのか疑問である。</p> <p>⑤ 国土交通省の制度も確認して頂きたいが調査基準価格を下回った者の施工体制を確認した結果、合理的な理由が認められた場合には4点に加算する仕組みがあっても良いかと思うが。</p>	<p>① 過去の工事実績等により算出している。</p> <p>② 直接工事費や諸経費にはバラつきがありそれぞれの費用を積み上げた結果として、合計額が偶然一致したと思われる。</p> <p>③ 施工体制確認の評価は、入札価格に応じて行っており、評価点は契約制限価格の範囲内で、かつ、調査基準価格を上回る場合は10点。契約制限価格の範囲内であるが、調査基準価格を下回る場合は、施工体制確認資料の提出を求め適切な施工体制が確保されていると認められる場合に4点としている。</p> <p>④ 施工体制確認の評価は、ダンピング受注による手抜き工事、下請け業者へのしわ寄せ、安全対策の不徹底などの防止を目的に国土交通省が導入した制度を参考に当社においても同様の方針のもと実施している。</p> <p>⑤ 加算する仕組みがあることは承知している。詳細が公表されていないので、分かりかねる部分もあるが、ヒアリングの結果、適切な施工体制の確保が特に認められるのであれば、そのような仕組みがあっても良いと考える。</p>

意見・質問	回答
<p><b>(3) 拡大型指名競争入札方式</b>  <b>【関東支社管内（東北道・圏央道・北関東道）標識設置工事】</b></p>	
<p>① 204者に指名を行ったものの入札参加者が1者ということで、本件工事の入札参加に際して採算性が合わないと考えられたのか若しくは現場条件が厳しいものであったのか想定される理由があれば教えてください。</p> <p>② 参加者を増やすための今後の課題として発注規模や工期の設定について検証していく必要があると考えるが、本件工事の発注規模や工期設定も厳しい条件であったのかお聞かせいただきたい。</p> <p>③ 指名する業者数を増やしても、結局、入札に参加する者が同じ状況であると先ほどの発注規模であるとか工期の設定を工夫したとしても同じことの繰り返しのような気もするので、もう少し裾野を広げるようなことが必要ではないか。</p> <p>④ 入札参加者を増やす方法として、JVによる参加を募集することは考えられないか。また、過去の実績としてJVの募集を行っているようであれば教えてください。</p>	<p>① 高速道路本線のJCTの標識は、交通規制を行いながら2.5m×5mの大きな標識板を取り替える工事であり、また、一般道の標識は、市街地の制約された条件下で作業を行うというもので、現場条件については非常に厳しかったものと認識している。</p> <p>② 本件は、31年4月に契約し東京オリンピック・パラリンピックまでに工事を完了させなければならず発注規模や工期については厳しい状況であったと認識している。</p> <p>③ 裾野を広げるための方策として、例えば本件工事であれば標識工事のみの実績を有する者を指名するなど、より実効性をもって取り組んで参りたいと考えている。</p> <p>④ 発注規模の比較的大きい土木工事については、拡大型指名競争入札方式においてもJVの募集を行っているが、本件工事のような道路付属物工事については、競争参加資格である等級区分を設定しておらずJVを募集する概念が存在しない。また、今回の発注規模は別として標識工事は比較的小さい規模での工事発注となることから、単体のみで十分な施工ができるものと考えている。</p>

意見・質問	回 答
<p><b>(4) 随意契約</b>  <b>【東関東自動車道 千葉管理事務所耐震補強工事】</b></p>	
<p>① 3回目の見積合わせをもって落札しているが、契約制限価格はどのように設定したのか。</p> <p>② 建物立面図を見る限りでは、然程、工事の難易度が高いものではないと思われるが、不成立となった原因は建物の特徴に起因するものなのか。</p> <p>③ 本件工事と同じような建物が支社管内に他にもあるのか。</p> <p>④ 優先交渉者選定による随意契約において優先順位2位の者が2社とも辞退しているが、その理由を把握していれば説明いただきたい。</p>	<p>① 入札前価格交渉を経て設定している。</p> <p>② 建物自体は、通常のRC構造となっており、建物の特殊性等が不成立の原因ではないと考えている。</p> <p>③ この場では分かりかねる。</p> <p>④ 東京オリンピック・パラリンピックによる建築需要の増加に伴い人員を確保することが困難であったのではないかと推測している。</p>
<p><b>(5) 調査等</b>  <b>【2019年度 NEXCO 東日本管内全周圏道路映像システム映像撮影業務】</b></p>	
<p>① 特許の販売代理店は、(株)トリオンの1者だけなのか。</p> <p>② 本件業務の特許技術の他に様々な三次元空間位置情報を獲得し活用する技術やシステムがある中でこの特許を採用した理由は。</p>	<p>① 高速道路会社の販売に対しては、(株)トリオンの1者であることを特許元に確認している。</p> <p>② 三次元位置情報を獲得し活用する基盤は様々あり、都市部などでは点群座標を用いることが多い。一方、弊社が管理する道路の多くの地域が地方部の盛土区間であり、レーダを発出しても放射空間上に捉われてしまうことや、点群座標に比べデータボリュームが軽いということもあり、本技術を採用したものである。</p>

意見・質問	回 答
<p><b>(6) 物品・役務</b>  <b>【平成 31 年度 関東支社管内湿塩散布車購入】</b></p>	
<p>① 本件調達競争参加資格を有する者はどの程度存在するのか。</p> <p>② 車両の更新頻度は。</p> <p>③ 仕様（タイプ）が複数あるが、統一できないものなのか。統一することで価格の低減が見込めるのではないか。</p> <p>④ 湿塩散布車のスペックは高速道路仕様と国や地方自治体が管理する道路仕様で違いがあるのか。</p> <p>⑤ 小さいマーケットではあるが競争性は失われていないということか。</p>	<p>① 過去、同様の調達案件実績から 4 者以上は存在するものと思われる。</p> <p>② 車両の劣化状態や維持修理費等を鑑み個別に判断しているため一概に言えないが、概ね 10 数年程度といったところである。</p> <p>③ 管理する現場条件に合わせて、タンク容量やプラウ幅等を決定しており、これらは標準仕様書でそれぞれ規定されている。複数のタイプがあるが、標準仕様の組み合わせで設定しているものであり、統一することで価格が安価になるものではない。</p> <p>④ 国や地方自治体が調達する車両の仕様は弊社では詳細不明なため、あくまで推測となるが、走行速度が異なるという若干の違いがある。基本的な構造自体に大きな違いはないと思われる。</p> <p>⑤ そのとおり。</p>

意見・質問	回 答
<b>Ⅲ. 審議結果の報告</b>	
<p>① 抽出事案②の入札価格が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施工体制を確認した結果、その内容に十分な合理性が認められるのであれば、機械的に減点するのではなく、柔軟な評価ができるようにするかどうか国の制度も参考に引き続き検討をお願いしたい。</p> <p>② 抽出事案③について、入札参加者を増やす方策等は、これまでも工夫されていると思いますが、依然として参加者が少ない状況が多く見受けられますので、競争参加資格の設定にあたっては、より多くの参加者が得られるよう、発注規模、工期、共同企業体の活用について継続的に工夫をお願いしたい。</p> <p>③ 抽出事案⑤に関連し、本件事案は高速道路の地理的要件等を踏まえ特許技術を有する者の販売代理店と随意契約を行ったものですが、IT市場には本事案も含め同様の技術を有する者が複数存在すると思われ、また、IT関連業務の重要性は今後益々高まっていくものと想定されますので、今後の調達に向けて市場の調査や状況の把握に努めていただきたい。</p>	