

平成 27 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27年6月30日(火) 東日本高速道路(株)関東支社会議室	
委員	堀田昌英(東京大学大学院教授)、加藤一誠(慶應義塾大学教授)、 山本康友(首都大学東京客員教授)、奥野滋(弁護士) 笠井修(中央大学法科大学院教授)、石原正貴(弁護士)	
審議対象期間	平成26年12月1日～平成27年3月31日	
抽出案件	総件数 5件	(備考)
一般競争入札	1件	
条件付一般競争入札	1件	
指名競争入札	0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
<b>I. 前回委員会コメントに対する補足説明</b>	
※特になし	
<b>II. 入札・契約手続きの運用状況等の報告</b>	
※特になし	
<b>III. 入札審査等の結果報告及び審議</b>	
<p>①参加要件について、ある一定の基準をつくと施工が確実にできるが、あまり上げすぎると応募者少なくなることが予想されるが、参加要件設定の基準は定まっているのか。</p> <p>②参加要件は該当者数から逆算するのか。結果がこれぐらいあるからということで、線引きするのか。</p> <p>③恣意的に動かすことが可能であれば、透明性・公平性が担保される方策が望ましいと思います。</p> <p>④平成26年度においては、不調対策の実施により不落札は大幅に減少したが、不成立は依然として多くその要因についても分析されているようだが、対策は考えているのか。</p> <p>⑤この方策により不成立が減ってくるという認識はあるのか。</p> <p>⑥日建連は大手のゼネコンで構成されていると思われるので、中小企業を対象とした団体とも意見交換されたいかがでしょうか。</p>	<p>①舗装を例としますが、公告上の施工面積は14万㎡であるが、求める施工実績は50%を目安に上限は6万㎡以上の実績としている。よって、基準は半分を目安に1万㎡単位で決めるなど工種により最大値、目安を設けております。但し年々受注が落ちてきて基準を満たす実績が下がることもあるので、モニタリングしながら適宜見直しを行っている。</p> <p>②半分を目安とした場合で基準を満たす実績が少ない場合は、支社の判断でハードルを多少動かす運用を図っている。</p> <p>④日建連との意見交換会を通じ意見を聴取しており、発注者側においても制度面が改善できるようなことを想定した動きをとっている。</p> <p>⑤工事を請けていただいた後のコミュニケーションが不足していたところもあり、業者さんとの話し合いを増やすなどの改善をしているところでもあります。その点もふまえ、コミュニケーションをとることが当面の対策としては有効であると考え対応させていただいている。</p>

#### IV. 抽出事案の審議

##### (1) 一般競争入札方式

##### 【東京外環自動車道 稲荷木橋（鋼上部工）南工事】

①技術評価点30点の配点は妥当であるのか。

①本件における評価点の比率は、価格点1：技術点1となっておりますが、過去においては、価格に重点を置くために価格点2：技術点1という配点をする場合や、技術的難易度が高い工事については、技術評価点を高くすることもあるが、一般的な工事については、価格点1：技術点1といった配点としている。

②事後評価のチェックは行っているのか。

②技術点と価格点の逆転を含めて妥当であるかのチェックをしている。

③本工事については、技術評価点が2点の差、価格評価点が20点の差で動いており、実質価格評価点で決まってしまう、そういったばらつきが少なからずある。統一事務局の資料を見ると、このことについて分析はされているようだが、こういった実態を含めて改めて検討していただければと思います。

③引き続き検討させていただきます。

④企業と配置技術予定者に求める評価項目で、多軸式特殊台車により架設した鋼連続桁橋の工事の経験を求めているが、配置予定技術者については緩和措置としてトラッククレーン工法の経験を求めているが、結果としてこれだけの参加者はあることから、要件を絞ったほうがよかったのではないか。

④実際には近年、多軸式特殊台車の経験を持った企業、技術者も多いと思われるが、技術者が不足している実態もあり、配置予定技術者については、緩和措置を行い広く参加を求めているもの。

##### (2) 条件付一般競争入札方式

##### 【東北自動車道 那須管内舗装補修工事】

①本工事においても、技術評価点差4点が、価格500万円差をついた価格評価点差7点で逆転され、価格の差で決まってしまうと、これで良いのか疑問である。

②技術評価の項目毎の配点が5点から始まって10点としていることには何か理由や基準があるのか。

②この評価方法については、説明し難い面もあることから、今は各段階事に等分で比較・評価する方法に今年の2月に要領を改正している。

**(3) 随意契約方式**

**【東北自動車道 那須バイオマスガス発電プラント改良工事】**

①事業の目的は。

②事業評価の対象で費用対効果も含めて考える案件と推測されるが。

③特許をとられているのか。

④特定の業者と随意契約としているが、色々と調べれば技術的に可能な業者がもしかしたらあるかもしれないと推測され、どのぐらいの調査を経て特定の業者とする判断としているのか。

①草刈で出た発生材については処理費用をかけて処分していたものであるが、今回この発生材を活用して燃料に変える発電することにより、最終的には那須高原SAのトイレ等の電源として使用する計画であり、環境法に関することに加え、今までかかった費用分で発電を起すもの。

②本社の経営会議の中で意志決定される際に、経済的な評価も議論した上で意志決定されている。

③バイオマスガスの基本特許は当社ではないが、本件は従来型の改良版であるので、今後、特許がとれるものについては考えていきたい。

④本件は木材をチップ化したものではなく、草も入れられるということで、システムそのものが新しい考え方にに基づき行っているものであり、実証実験を行うにあたり数社にヒアリングしコスト面も含め比較検討した中で当該者を実証実験のパートナーとして決めた経緯があり、当該者が当社と共同研究を行い、実証実験により不具合、改善点が判明している状況からも、システムの改良にあたっては最も適した者であると判断している。

**(4) 調査等**

**【上信越自動車道 北野牧トンネル落石対策工事施工計画検討業務】**

①本件はECIに準じた新しい契約方式であり、工事施工業者へのVE提案が採用され標準案とVE提案の差額の50%のインセンティブが付与されることになるが、全体の契約の枠組みの中で、標準案とVE案の算定はどのタイミングで行われるのか。

②今後このような方式で進めていくのか。

①設計業務の中で設計業者が基本的な標準案を算出した後に実現可能なVE提案を反映させた最終的な設計を行うものであり、これと標準案との差がインセンティブのベースとなるものです。

②この方式は本工事にのみ特例的に適用することで、本社に上申し了解を得て実施したものであり、他の工事に適用されるものではないが、今後、同じ様な工事が他にも出てくればその都

	度検討していきたい。
<p>(5) 物品・役務 【平成26年度IT資源管理ソフトウェア等調達】</p>	
<p>①ソフトウェア保守のライセンス数と、新規調達ライセンスとの差があるのは何故か。</p> <p>②参加者に求める納入実績が平成21年度以降ということで、5年以上前の実績を認めているが、IT企業の世界は進歩がすごいので、実績としては古いのではないか。</p>	<p>①既にライセンスを保有しており、今回、増えた端末について調達するものです。</p> <p>②物品調達であることから、なるべく競争に参加し易いようにハードルを下げるという考え方とし、実績については過去5年間分を求めるという内容となっている。</p>
<p>Ⅲ. 審議結果の報告</p>	
<p>①総合評価点の算定式は、技術評価点と価格評価点のバランスやその両者の点数のバラツキ具合をどう考えるかということになる。御社の価格評価点の算定式は、低入札調査基準価格からの差を二乗して評価点を求める式としている。導入当時の応札者の価格は低入札価格付近に分布していたことから、応札者の間で価格評価点に大きな差が生じていなかったが、現在は状況が変化しており落札率が契約制限価格に近いところで分布している。そうすると同じ金額の差でも落札率が下の方と上の方では点数の効き方が違い価格評価点に大きな差が生じているため、結果的に価格評価点のバラツキと技術評価点のバラツキのオーダーが変化し、価格評価点のウェイトが増していると思われます。これについては色々な検証もしていただいておりますが、この式を導入した当時と状況が違うことも含め改めてご検討いただければと思います。</p> <p>関連して、現在の式を導入した時と現在とでも、建設市場の競争性がずいぶん変わったということから、これからもどんどん変わっていくことが予想されますので、その時々に適した評価式とするため常にモニタリングしていただくのが重要であると考えます。</p> <p>②抽出事案4について、今回ECI方式に準じた新しい契約方式を採用されているということ</p>	

ですが、我が国で導入された事例が少ないということもあるので、制度設計としても模索されていくことが色々あるのではないかと思います。委員の先生方からご意見があったのは、設計の上流段階でこれまで請負契約という形で発注者と受注者の関係で設計瑕疵の問題ですとかリスク分担についての取り決めをされていたところに、ゼネコンという新たな者が入って色々な関係性が複雑になるので、例えば今回の設計、あるいは設計照査の時にリスク分担をどうすべきか、契約上便宜的に決めているのか、それをどうすべきかということを含めて是非ご検討いただき教えていただければと思います。

③不調不落が少し緩和されたということで、対策の一例として、日本建設連合会等の建設企業との対話・コミュニケーションを続けておられるという説明がございましたけれども、幅広く、全国建設業協会等規模が小さい企業とのコミュニケーションを続けていくことも重要ではないかと思います。