

東北地方整備局 入札監視委員会（第二部会） 審議概要

開催日及び場所	令和4年12月14日（水） 東北地方整備局 会議室	
委員	部会長 小出 英夫 【（学）東北工業大学 工学部 教授】 部会長代理 砂田 洋志 【（国）山形大学 人文社会科学部 教授】 委員 真田 昌行 【弁護士】	
審議対象期間	令和4年4月1日 ～ 令和4年9月30日 （上記期間に契約締結した案件を審議）	
審議案件	総件数 6件 （別紙－1 審議案件一覧のとおり）	
工 事	一般競争入札（政府調達に関する協定適用対象）	1件
	一般競争入札（政府調達に関する協定適用対象以外）	2件
	工事希望型競争入札	0件
	指名競争入札	0件
	随意契約	1件
	建設コンサルタント業務等	1件
	役務の提供等及び物品の製造等	1件
	（備考） ・審議に先立ち、下記(1)～(8)について、報告が行われました。 (1) 工事、建設コンサルタント業務等、役務の提供等及び物品の製造等の発注状況 (2) 指名停止等の運用状況 (3) 談合情報等の対応状況 (4) 再度入札における一位不動状況 (5) 低入札価格調査制度調査対象工事の発生状況 (6) 一者応札の発生状況 (7) 不調・不落の発生状況 (8) 高落札率の発生状況	
委員からの意見・質問、それに対する説明・回答	別紙－2のとおり	
委員会による意見の具申又は勧告の内容	本日の審議案件について、意見の具申又は勧告事項はありません。	

審 議 案 件 一 覧

【工事】

入札方式	工 事 名	工事種別	競争参加資格を確認した者の数	入札参加者数	契 約 締結日	契約の相手方	契 約 額 (単位：千円)	落札率 (単位：%)	備 考
一般競争入札方式（政府調達に関する協定適用対象工事）	能代港大森地区岸壁(-10m)地盤改良工事	港湾土木工事	4者	4者	R4. 7. 1	東洋・本間特定建設工事共同企業体	1,943,040	91.35	秋田港湾

入札方式	工 事 名	工事種別	競争参加資格を確認した者の数	入札参加者数	契 約 締結日	契約の相手方	契 約 額 (単位：千円)	落札率 (単位：%)	備 考
一般競争入札方式（政府調達に関する協定適用対象工事以外のもの）	八戸港八太郎・河原木地区航路泊地(埋没)付帯施設本体工事	港湾土木工事	1者	1者	R4. 8. 5	畑中建設工業（株）	219,450	97.00	八戸港空
一般競争入札方式（政府調達に関する協定適用対象工事以外のもの）	小名浜港東港地区防波堤(第二沖)本体工事	港湾土木工事	4者	4者	R4. 8. 4	若築建設（株）	265,100	99.80	小名浜港湾

入札方式	工 事 名	工事種別			契 約 締結日	契約の相手方	契 約 額 (単位：千円)	落札率 (単位：%)	備 考
随意契約方式	相馬港3号ふ頭地区岸壁(-12m)(耐震)(災害復旧)築造工事	港湾土木工事			R4. 7. 8	五洋建設（株）	422,400	99.83	小名浜港湾

【建設コンサルタント業務等】

入札方式	業 務 名	業種区分	手続きへの参加資格及び業務実施上の条件を満たす参加表明書の提出者数	技術提案の提出者数	契 約 締結日	契約の相手方	契 約 額 (単位：千円)	落札率 (単位：%)	備 考
一般競争入札方式	水中部施工状況確認業務	建設コンサルタント等	1者	1者	R4. 4. 1	(一社) 日本潜水協会	52,800	99.37	港湾空港部

【役務の提供等及び物品の製造等】

入札方式	業 務 名	業務分類	競争参加資格を確認した者の数	入札参加者数	契 約 締結日	契約の相手方	契 約 額 (単位：千円)	落札率 (単位：%)	備 考
一般競争入札方式	青森港港湾業務艇「つがる」運航及び用船	役務の提供等	1者	1者	R4. 4. 1	(株) 細川産業	22,312	99.82	青森港湾

1. 報告	
意見・質問	説明・回答
<p>・(6)一者応札の発生状況について、適宜入札説明資料等をダウンロードした者に対しヒアリングを実施しているとのことだが、要望として本件の資料に何者へヒアリングを実施したか明記することを検討いただきたい。</p>	<p>・次回からヒアリング実施数を資料明記することで検討させていただきます。</p>

2. 審議	
意見・質問	説明・回答
1 能代港大森区岸壁（－10m）地盤改良工事	
<p>・本件工事は定型的な工事なのか。</p> <p>・資料に本件工事は契約締結後に施工方法の提案を受け付ける契約後VE方式の試行工事であるが、こういった定型的な工事の場合どういった提案がされるのか。</p> <p>・落札率が低いとかなり業者にとっては負担になるのか。</p> <p>・発注前の想定段階で参加可能想定者を25者としているが、参加者数は4者にとどまっている。想定者はあくまでおおよその数になるのか。</p>	<p>・そのとおりです。</p> <p>・VE提案方式は、ほとんどの工事で対象とされているため資料に明記しておりますが、必ずしも提案があるものではございません。</p> <p>・そのとおりです。</p> <p>・全国で施工実績を持つ者で検索しているため、実際に参加するか否かは施工地域の協力会社（下請け企業）の手配の関係があります。加えて、本工事は発注規模が大きく2者～3者にて特定JVを組んで応札している者があるため、参加者数が目減りしている側面もあります。</p>
2 八戸港八太郎・河原木地区航路泊地（埋没）付帯施設本体工事	
<p>・ケーソン製作の際、フローティングドッグとドライドッグではそれぞれ難易度が異なるのか。</p> <p>・ということは本工事の場合、難易度にそれほど違いはないということか。</p> <p>・本件工事も契約後VE提案の対象工事であるが、こういった定型的な工事について技術革新はあるのか。</p> <p>・工事内容が定型化しているものについては、VE提案がされにくいということか。</p> <p>・1者応札となっているが、施工場所が八戸市であることや繁忙期であることが要因ということか。</p>	<p>・フローティングドッグで製作する場合は、海上に浮かんだ状態でケーソン製作するもので、ドライドッグは陸上で製作するものです。今回工事におけるフローティングドッグの場所は波の静穏度が高い場所であり、製作には支障ない場所になっております。</p> <p>・そのとおりです。</p> <p>・ここ最近については提案がない状況です。要因としては、発注公告にて施工における創意工夫等の技術提案を求めている、契約後におけるVE提案する要素が少なくなってきたと考えられます。なお、工種によってはVE提案がされる可能性がありますので、VE提案の対象工事として継続して発注している状況であります。</p> <p>・そのとおりです。</p> <p>・そのとおりです。地域の下請け企業の作業員確保等の関係により、参加者が少ないという可能性も考えております。</p>

<ul style="list-style-type: none"> ・1者応札となっており、競争性が確保されているのかに疑問を感じる。技術者の不足という理由が挙げられているが、複数者が応札できるよう施工時期の工夫はできなかったのか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・前後の工事との繋がりがあることや、東北の場合、冬期に海象条件が悪い事情もあり、中心的な工事の施工時期が春期や夏期に偏ってしまう事情があります。そうした現場条件を平準化し、他社も技術者を配置できるような時期とバランスを工夫することにより競争性の観点を考慮しながら対応していきたいと考えております。
--	--

<p>3 小名浜港東港地区防波堤（第二沖）本体工事</p>	
<ul style="list-style-type: none"> ・施工内容の確認であるが、本工事は調整ブロックの上にケーソンを置いて海上打継をするもので、前回工事から5年経過しているため、調整ブロックの置き直しを行っているのか。 ・別工事にてケーソンを4段目まで施工した後、本工事にて打継工事を施工しているが、一度に施工しなかったのは理由があるのか。 ・参加申請を行った者が7者、うち3者が辞退となっているが、申請時点でどの者が参加申請しているかなどの情報は公表・周知されるものなのか。 ・申請者が自身が参加申請している旨外部に言うことはダメなものなのか。 ・そうすると、参加申請して辞退した者は誰が参加しているかは分からない状態で辞退したということか。 <p>入札調書を見ると、落札者より420万円ほど低い価格で応札している者がいるにもかかわらず、技術点3点の差で落札できなかった結果となっている。総合評価の制度に則って落札者が決定されるのは分かることだが、予算の適正な執行という点から見て、技術点3点差に金額差420万円ほどの価値があると考えていいのか。考えを聞かせていただきたい。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・調整ブロックはケーソンを沈めた際、ケーソンが沈みすぎないように、また、海上打継をする際にちょうどいい高さに浮くよう、高さ調整のために配置するものです。今回については、海上打継の施工内容に合わせた高さにするため、調整ブロックの位置調整を行っております。 ・近接する小名浜港東港地区の岸壁整備事業が優先的に実施されることに伴い、本件防波堤整備事業が一時休止となったためです。 ・公表されません。 ・そのとおりです。 ・参加業者の情報は落札決定後速やかに公表されておりまして、それ以前についての情報は秘匿された状態になっております。 <p>技術点には、応札者の中で品質確保の観点から一番良い成果が期待できること、安全に施工出来るといった技術力や体制が整っているかという点が含まれております。技術点の点差に落札者より低い価格で応札した者の金額差金がどれほどの価値があるかについてを比較されることは難しいものと思慮しております。</p>

<p>4 相馬港3号ふ頭岸壁（-12m）（耐震）（災害復旧）築造工事</p>	
<ul style="list-style-type: none"> ・緊急性があったため随意契約での発注となったのか。 ・契約日が7月8日、工期が6月10日からということで、契約日より工期が先となっているが、こういったことはあり得るものなのか。 ・仮に一般競争入札を実施した場合、どの程度期間を要するのか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・相馬港は東日本大震災を含め3度の大地震にあっており、度重なる被害から更なる被害の拡大防止、社会経済の回復といった観点から一刻も早い復旧と港湾物流機能の回復が何よりも求められるという判断のもと随意契約に至ったものであります。 ・緊急的な復旧工事で早期に現場着手する目的もあり受注者から対応要請承諾の回答を6月10日もらった後速やかに、同日付で当局から工実施の指示書を発出し、工事着手前の準備工として現場入りしてもらい、契約手続きが整った7月8日の契約締結日付で工事着手している実態となっております。 ・1～2ヵ月弱の期間を要することとなっております。

<ul style="list-style-type: none"> ・契約相手方の選定について、こうした災害時の場合、包括協定に基づいて対応可能業者を推薦してもらう方式となっているが、技術力の確認はどのように行っているのか。 ・見積り合わせを9回実施した結果、契約金額に至っているが、予定価格の設定はどのように行っているのか。 ・見積り合わせが折り合わない場合は、予定価格が変わっていくものなのか。 ・そうすると、予定価格を超えた価格が契約金額となることもあり得るのか。 ・本件工事のような災害時の緊急随契の場合、落札率の重要性が不明であり、要望の金額を契約相手方に伝える方法でも良いのではないか。 ・9回見積り合わせを行っているが、どのぐらいの時間を要したのか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・包括協定に基づき、埋立浚渫協会から地震発災後に災害協定団体事務局へ本工事の対応可能な会員会社の報告依頼をしております。事務局から対応可能な者の報告を受け、当局から出動要請を行い、承諾が得られたためその者と随意契約をしております。 ・一般競争入札の場合は、見積り参考資料を提示しておりますので予定価格を推測できますが、随意契約については、相手方へは特記仕様書のみを提示しそれを見積額を設定しているため、相手としては予定価格を探りながらの状態で見積り合わせを実施しているものと推測しています。 ・予定価格と見積金額に乖離がある場合は、当局の積算の考え方を相手方に伝え、了承のうえ見積り合わせを続行します。予定価格を変える場合は、一度見積り合わせを中止する形になります。 ・特記仕様書の内容の見直しが必要となる場合が想定されます。その場合、予定価格も変更する形になります。 ・会計制度上、当局側から予定価格を伝えることはできないため、現状の随意契約による見積り合わせによる取扱いとなっております。 ・本件の場合、10時～14時ごろまでの約4時間でした。
---	---

5 水中部施工状況確認業務

<ul style="list-style-type: none"> ・本件業務は定期検査のようなものなのか。 ・工事施行完了後の定期検査というわけではないのか。 ・1者応札となっているが、業務の性格上応札者が少なく毎年受注していると思われるが、それ故に落札率が高くなってしまっているのか。 ・発注前の想定段階で参加可能想定者を26者以上としているが、参加者数は1者にとどまっている。理由をどのように考えているのか。 ・予定価格の設定について、業者に見積もりを提出してもらい市場価格を調査したうえで予定価格を設定するというやり方になっているのか。 ・発注前の段階で参加可能者を26者以上と想定しているが、東北管内のみで26者ということか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・工事の水中部出来形検査です。例えば防波堤工事の場合、基礎部分を確認しなければ、その上にケーソンを据付られませんので、各工種のフローに従って、段階的に実施しております。 ・施工完了後ではなく、施工中の各工種完了段階ごとに出来形検査を実施しているものになります。 ・本件業務は現地での調査も行いますが、潜水士の調達等マネジメント能力が求められるものであります。ですので経費のほとんどは潜水士の人件費が占めており額が決まっているものですので、これより受注額をさげるのは厳しいのではないかと考えております。また、当局で使用している積算の基準等が公表されているのも要因の1つと考えております。 ・本業務には特別港湾潜水技士又は1級港湾潜水技士の資格を有すること、併せて港湾工事の施工確認にかかる研修を受講した者を従事させる必要があります。潜水士の調達について、上記の要件を満たす者の調達に係る実績（経験）が乏しく、入札参加を見送ったものと考えております。 ・現場までの交通費は当局独自で積算しており、それ以外については本省で公表している資料に基づき積算しております。方法としては工事と同様のやり方になります。 ・本件については、全国にて実績要件を満たす者を参加可能者として計上しております。
---	--

6 青森港港湾業務艇「つがる」運行及び用船

・業務内容としては、貴局で所有する船舶の運転手を雇い、船舶の修理期間の間は別な船を代わりに用意してもらおうという理解でよいか。

・発注前の段階で参加可能者を15者と想定しているが、全国の企業で参加要件を満たす者を参加可能者として想定しているのか。

・落札率が高いのは、船員の人件費や用船料がおおよそ定額となっているためなのか。

・1者応札が続いているが、応札者を増やすための対策や考えはあるのか。

・今回の競争参加資格要件で「役務の提供等」A～D等級を有する者が対象となっているが、発注前の想定段階にて参加可能者はどのような分布となっていたのか。

・そのとおりです。

・そのとおりです。

・積算基準等が公表されているため、応札者にて精度の高い積算が可能であったと考えております。

・競争参加資格要件の最大限の緩和等措置を講じているところですが、なかなか参加者数が伸び悩んでいる状況であります。引き続き参加者数を増加できるよう検討していきたいと考えております。

・C等級で10者、D等級で5者の合計15者を想定しておりました。