

近畿地方整備局 入札監視委員会（第二部会） 令和2年度第1回審議概要

開催日及び場所	令和2年9月25日（金） 神戸地方合同庁舎 1階 第4共用会議室	
委員	大辻 俊介（大辻公認会計士事務所、DCT税理士法人 公認会計士・税理士） 湊 圭吾（神戸大学大学院法学研究科教授 第二部会長 今回抽出担当者） 森川 英典（神戸大学大学院工学研究科教授） （五十音順）	
審議対象期間	令和元年10月1日 ～ 令和2年3月31日	
報告事項	①発注状況報告 ②指名停止措置の運用状況報告 ③談合疑義事実の選定に関する基準に該当した案件の発生状況報告 ④再度入札における一位不動状況報告 ⑤低入札価格調査制度調査対象工事の発生状況報告 ⑥一者応札の発生状況報告 ⑦不調・不落の発生状況報告 ⑧高落札率の発生状況報告	（備考） ・①～⑧について、整備局資料に基づき説明を行った。
審議事項	総件数	（備考）
①抽出案件	7件	[抽出件名]
＜工事＞		
一般競争入札方式（政府調達協定適用対象）【一括審査方式】	1件	・神戸港航路附帯施設築造工事(第2工区) 神戸港航路附帯施設築造工事(第3工区)
一般競争入札方式（WTO対象外）	1件	・舞鶴港第2ふ頭地区岸壁(-10m)改良工事
一般競争入札方式（WTO対象外）	1件	・姫路港須加地区航路(-12m)浚渫工事(第2工区)
＜業務＞		
簡易公募型競争入札方式	1件	・八尾空港エプロン整備計画検討業務
簡易公募型競争入札方式	1件	・和歌山下津港本港地区泊地(-13m)水路測量
簡易公募型プロポーザル方式	1件	・和歌山下津港海岸(海南地区)船尾南護岸(改良)(第2-1工区)基本設計
＜物品役務＞		
一般競争入札方式	1件	・船舶（港湾業務艇）「洲浪」修理

	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	

意見・質問	回答
<p>【報告事項】</p> <p>①発注状況報告</p> <p>②指名停止措置の運用状況報告</p> <p>③談合疑義事実の選定に関する基準に該当した案件の発生状況報告</p> <p>④再度入札における一位不動状況報告</p> <p>⑤低入札価格調査制度調査対象工事の発生状況報告</p> <p>⑥一者応札の発生状況報告</p> <p>⑦不調・不落の発生状況報告</p> <p>⑧高落札率の発生状況報告</p>	

意見・質問	回答
<p>【審議事項】</p> <p>1. 一般競争入札方式（政府調達協定適用対象）【一括審査方式】</p> <p>「神戸港航路附帯施設築造工事(第2工区)」</p> <p>「神戸港航路附帯施設築造工事(第3工区)」</p> <p>・ 本件工事の入札参加者数4者であるが、データベースによる対象者数が14者います。もし一括審査方式では無く個別発注していた場合は多くの入札参加者数になっていたのではないのでしょうか。</p> <p>・ 配置予定技術者が重複していることはよくあるのでしょうか。</p> <p>・ 技術提案の評価点が4者ともほとんど横並びであるのは理由があるのでしょうか。また、全者技術提案の評価点が60点満点中の75%以下であります。堤体の安定性上の問題はないのでしょうか。発注者の意図と業者の意図との間にズレが生じているのではないのでしょうか。</p> <p>・ 20点はかなり高いレベルということですが、オーバースペックになるおそれはないのでしょうか。</p> <p>・ 20点満点というのは想定していますでしょうか。</p>	<p>・ 過去よりWT0工事については大手のマリコンがJVを組んで応募されることが多く、今回も大手のマリコンがJVを組んで参加表明をされてきたと推察されます。ただ、JV構成員は毎回異なっております。</p> <p>・ 配置予定技術者は1名しか申請できないため、専任の義務がありますので、2つ目の工事については失効となります。</p> <p>・ 技術提案については6段階で評価を行っており、今回の工事は一般的な港湾工事ということもあり、特に優れた提案は出てこなかったため、結果的に75%になったと考えております。また、6段階評価の6（満点）はかなり高いレベルを想定しておりますので、満点評価することは少なくなっております。</p> <p>・ オーバースペックについては近畿地方整備局港湾空港部HPにて公表をしておりますので、申請者にはその点を留意の上で提案を頂いております。</p> <p>・ 想定しております。</p>

<ul style="list-style-type: none"> <li>・落札額と技術点は比例の関係でないと厳しいと考えますが、調査基準価格は整合性がとれておりますでしょうか。通常、調査基準価格の付近で入札されるものでしょうか。</li> <li>・調査基準価格のおよそ90%で品質は確保出来ておりますでしょうか。</li> <li>・技術点の高低で価格の高いものが落札者となる逆転現象は起こるものでしょうか。</li> <li>・神戸港航路は高速道路等を伸ばしていくうえで航路の付け替えが必要となるということでしょうか。</li> <li>・第2工区の入札額が調査基準価格と同じであります。何か考える理由がございますでしょうか。</li> <li>・調査基準価格の近辺に集まることはよくありますでしょうか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・落札額は調査基準価格のおよそ90%であり、概ね整合性はとれていると考えております。本件も調査基準価格よりも少し高い金額で入札されております。</li> <li>・出来ていると考えております。</li> <li>・案件によってはございます。</li> <li>・その通りです。</li> <li>・本工事は工種が盛砂・敷砂など単純な積算であり、また積算基準・調査基準価格算定式は公表しております。そのため、とりわけ受注意欲の高い入札者が精密な積算を行い、結果として調査基準価格と同額の入札をされているものと考えております。</li> <li>・単純な積算で且つ積算の情報公開も進んでいることから、案件によってはございます。</li> </ul>
--	---

意見・質問	回答
<p><b>2. 一般競争入札方式 (WTO対象外)</b>  <b>「舞鶴港第2ふ頭地区岸壁(-10m)改良工事」</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・今回1者入札でありました理由と1者入札は常態化しているのでしょうか。ご教授ください。</li> <li>・過去から岸壁の修繕、点検等を行っているのでしょうか。また、いつから行っているのでしょうか。</li> <li>・裏込工が含まれている理由は何でしょうか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・1者入札の理由については、供用中のターミナルで利用制約があり、かつクルーズの着岸スケジュールの間を縫う限られた期間での施工であること、また港運業者と難易度の高い調整が必要であることに加え、第3四半期発注であることから技術者の確保が困難であったことが考えられます。また、過去3か年の同様の工事につきましては、全て3者入札となっておりますため、常態化はしておりません。</li> <li>・平成25年度から着手しております。このころから予防保全事業を実施することとなり、今回古くなった部分が見つかったので着手に至りました。</li> <li>・既存の岸壁の設計法が古く、設計見直しを行ったところ荷重に耐えられないことが判明したため、現在の設計法で耐えられるように修繕を施したか</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>・競争参加資格にて京都府、兵庫県と特定の地域に関する規定を設けていますが、これはよくあることでしょうか。</li> </ul>	<p>らです。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事務所発注の工事（2億円未満）では、地元企業に出来る限り参加してほしいとの意図から規定を設けております。</li> </ul>
--	---

意見・質問	回答
<p><b>3. 一般競争入札方式（WTO対象外）</b>  <b>「姫路港須加地区航路(-12m)浚渫工事(第2工区)」</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・資料3 p 37の事業目的及び位置図の灰色の箇所は完了しているのでしょうか。また本事業はいつから事業が開始し終了年度はいつ頃になるのでしょうか。</li> <li>・業者ごとに提案における重要なポイントは様々であると思いますが、発注者の視点と異なった優れた提案があった際に、その業者が落札者でなかった場合その視点が抜け落ちてしまうことはありますか。それについてどのようにお考えでしょうか。</li> <li>・A社、B社の会社名がよく似ているのは関連企業なのでしょうか。</li> <li>・本工事の入札の時期はコロナウイルスが蔓延してた時期ではありますが、工事に影響はございましたでしょうか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本工事は資料3 P 37の図において青色で示される部分の浚渫工事でございます。また灰色で示している箇所（泊地）につきましては、既に完了しております。本事業は平成21年度より実施しております。完了予定年度は令和4年度となっております。</li> <li>・落札者ではない業者が優れた提案をされることはございますが、落札者の提案は妥当であると判断された者であり、また発注者側はやるべきことを特記仕様書にて明記しており、その範囲内で最善の業者を選定しております。</li> <li>・関連企業ではございません。</li> <li>・本工事に影響はございませんでした。しかし、在宅勤務の影響で入札手続きに多少遅れが生じ、一部の工事で着手が遅れたものもございますが、全体としては影響はございません。</li> </ul>

意見・質問	回答
<p><b>4. 簡易公募型競争入札方式</b>  <b>「八尾空港エプロン整備計画検討業務」</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・資料3 p 57に「データベースによる対象者数:21者」と記載がございますが、p 58の経験を有している者は専門的な経験を有する者となると思われます。この同種・類似業務の実績を持つ業者は21者よりかなり絞られてくるかと思いますがそのあたりはどのようにお考えでしょうか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・資料3 p 57にございますデータベースによる対象者数:21者」の記載はこの同種・類似業務の実績を有する業者の数を示しております。そのため、本来p58に書くべき内容でございましたので、次回からそのように表記するよう変更致します。</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>・本業務は1者入札であります、これはどのように分析されているのでしょうか。</li> <li>・履行期間を早めには出来なかったのでしょうか。</li> <li>・入札業者の技術提案の中身をご教授ください。</li> <li>・p54のクリアランス不足に対してエプロンを拡張するというのはどのようにされるのでしょうか。</li> <li>・舗装とは具体的にどのような舗装でしょうか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・履行期間が年度末で発注時期が遅くなり、既に多くの業者が業務の体制を変更することが難しかったことと、本工事は空港工事という特殊性から資格を有する業者の母数が少ないことなどが理由であると考えております。</li> <li>・この年は関係者との調整に手間取ってしまったため、本履行期間になってしまいました。過去同様の発注の際に早い時期に発注をしました際は、2者以上の入札がございましたので今後は早めの発注を心掛けます。</li> <li>・飛行機の大きさの変化と限られたスペースの中でスポットをいかに確保するかということについての解析、分析とその後の施工への移行方法を整理するといった内容でございました。</li> <li>・一例としては横に拡張することであるとか上屋のスペースを調整するといったことを検討したうえで最適な対策を検討しております。</li> <li>・主にアスファルト舗装や防油舗装といった施工を行うことで、それぞれ適した舗装を想定しております。</li> </ul>
--	---

意見・質問	回答
<p><b>5. 簡易公募型競争入札方式</b> <b>「和歌山下津港本港地区泊地(-13m)水路測量」</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・深浅測量とは水路測量の中に含まれているのでしょうか。また、両者の違いは何が挙げられますでしょうか。</li> <li>・p70の水深測量とは、どのように行うのでしょうか。</li> <li>・5者から技術提案の提出がございましたが、業務の理解度はどのように判定されるのでしょうか。それぞれ異なる判定をされるのでしょうか。</li> <li>・技術提案書の評価が全者60点満点となって</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・(深浅測量も水路測量も) 行為としては同じなのですが、水路測量とは、海図を補正するために行うものであり、海上保安部との共同測量によって浅い箇所がないことを確実にするために行うものでございます。一方、深浅測量は通常海底の状況を確認するものでございます。</li> <li>・船を使用した音波による探査でございます。最近ではナローマルチを使用する場合も増えてきております。</li> <li>・測深しない箇所がないようしっかりとした測深を設定することであったり、潮位を把握しておかなければ正しい数字が出てこないため、しっかりと把握しているかといった水路測量をする上で、各者が1番重要だと考えることを判定しています。</li> <li>・基本的には業務を適切に理解しておりましたら</li> </ul>

<p>いますが、こういった評価基準でしょうか。</p>	<p>「実施上の留意点」「実施手順」共に30点満点、計60点をつけております。</p>
-----------------------------	---

意見・質問	回答
<p><b>6. 簡易公募型プロポーザル方式</b>  <b>「和歌山下津港海岸(海南地区)船尾南護岸(改良)(第2-1工区)基本設計」</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・計画天端高9.3mとありますが、設計条件はどのように設定されておりますでしょうか。津波が想定される時間や津波の高さ予測はどのようになっているのでしょうか。</li> <li>・計画天端高+9.3mよりも(場所によっては)安全な高さを考慮しているのでしょうか。</li> <li>・想定する津波に対する護岸の高さの安全性はどの程度なのでしょうか。</li> <li>・海南市全体を防護できる事業を考えられているということなのでしょうか。</li> <li>・南海トラフ大地震を想定されていると思いますが、海南市においては南海トラフ地震が起こりますと何分後に津波が来ると予測していますでしょうか。</li> <li>・技術提案の具体的な内容や各社の違い、評価者の評価ポイントについて詳しく知りたいため、できれば技術提案の内容を要約し、説明に加えていただきたいのですが。</li> <li>・照査技術者と管理技術者との違いは为什么呢。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・想定される時間、津波の高さ及び地域は事前に津波シミュレーションで検討しております。今回の場所は+9.3mでございました。</li> <li>・一番高いところで+9.74mを見込んでいます。</li> <li>・3連動地震が起きた際には護岸前で津波を止め、南海トラフ大地震の際は多少越流をさせることにはなるのですが、壊れずに粘り強く耐えるように設計しております。</li> <li>・資料3 p 82の位置図を参照致しますと、北にございます山から埋め立て地の辺りを含め、南の山側まで続く護岸を築く予定です。JRの海南駅や国道42号線も浸水域に入っておりますので、この護岸により浸水を止めようと考えております</li> <li>・地域ごとに津波の高さ、水深域は予測しており、第1波到着予想はおよそ1時間後でございます。</li> <li>・承知致しました。次回よりご指摘頂いた通りに資料を変更致します。</li> <li>・照査技術者は、各工程の節目及び最終的に業務の整合性がとれているかの確認を行う者です。</li> </ul>

意見・質問	回答
<p><b>7. 一般競争入札方式</b>  <b>「船舶(港湾業務艇)「洲浪」修理」</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・船舶修理の頻度についてご教授ください。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・常日頃から有事に備えてメンテナンスを行ってお</li> </ul>

<p>また、前回はいつ行いましたでしょうか。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 毎年落札業者は変わるのでしょうか。</li> <li>・ 近年における同業務の入札者数の推移をご教授ください。</li> <li>・ 落札業者は毎年変わっていますでしょうか。</li> <li>・ 落札業者が変わることによって落札業者とのトラブルが起こることはございますでしょうか。</li> <li>・ エンジン等部品に関して、メーカーが落札業者の下請けとして入るのでメーカーを変えることにはなっていないということでしょうか。</li> <li>・ 船舶部品について、落札業者とメーカー間で落札業者から提案があるのでしょうか。落札業者任せなのでしょうか。</li> <li>・ 船舶「洲浪」に関しましては、取得してからどの程度の期間が経過しているのでしょうか。</li> <li>・ 毎年、この船を1千万円くらいかけて修理を行っているのでしょうか。</li> <li>・ 何年くらい使用する予定でしょうか。</li> </ul>	<p>りますので、毎年点検修理を行っております。検査に関しても毎年行っています。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ (業者の決定は)一般競争により行っております。実態として競争参加業者の数が少ないことありますが、毎年概ね2～3者の申請がございます。</li> <li>・ 過去1～3者で推移しております。</li> <li>・ 本船に関しては平成28年度から30年度は同一業者でしたが、令和元年度は異なる業者でございます。</li> <li>・ 船舶部品を公告時点で明記しておりまして、エンジン等はメーカー等の修理できる業者が下請けに入り、塗装等の落札業者でできる箇所を業務として行っていますので、そのような事態は想定しておりません。</li> <li>・ その通りです。</li> <li>・ 部品に関して事前に落札業者より発注者に報告がございますので、そこで発注者でも確認を行っておりますので業者任せではございません。</li> <li>・ 本船は仕様をこちらで指定して建造する船舶でございます。平成27年3月に竣工した船舶でございます。価格はおよそ1億5千万円弱となっております。</li> <li>・ 海藻貝殻類等が付着すると、船舶の速度が遅くなりますので、有事に備え万全の体制で運航できるようにしております。</li> <li>・ 長い船で約29年使用しているものもあります。</li> </ul>
---	--

意見・質問	回答
<p><b>8. 全体を通して</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 資料4の9頁の不落の発生状況についてどのような状況だったのでしょうか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 大阪港北港南地区岸壁(-16m)(C12延伸)保安設備等工事における工事費内訳書を確認したところ、ほぼ全ての項目で開きがあったため、想像するに何らかの理由で受注意欲がなくなった可能性がございます。</li> </ul>

なお、工事費内訳書とは入札時に申請者に提出されており、これを発注者の側で審査調査し談合等を行っていないか判断する資料です。

本工事は、施工エリアが他工事（大阪港北港南地区岸壁(-16m)(C12延伸)工事）と重複しており、また、供用中の岸壁での工事であり、利用者調整などが生じることから、再発注を行っても再度不調・不落となる恐れがあると考えられたため、現在施工中である他工事の受注者であれば、利用者調整などを効率的に行えると判断し、他工事の契約変更を行いました。

・不落というのは辞退したということでしょうか。

・予定価格以内に入らないことはよくあるのでしょうか。

・入札参加者全者が予定価格内に入らず、落札者がいなかったということです。

・発注者の積算と申請者の入札額に齟齬があり、結果的に入札額が高くなることがあります。