

令和3年度第2回広島高速道路公社入札監視委員会 議事の概要

開催日	令和4年2月2日(水) 14:00~16:00
場所	広島高速道路公社 1階 会議室
出席委員	河合委員(委員長)、内田委員、松本委員
議題	<p>議事1 入札及び契約手続きの運用状況等の報告について</p> <p>議事2 抽出事案について</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 広島高速幹線系伝送交換設備更新工事 ② 令和3年度 広島高速1号線舗装修繕工事 ③ 広島高速道路交通量推計他業務 ④ 令和3年度 広島高速1号線橋梁詳細設計(床版取替)業務
抽出事案の 審議対象期間	令和3年4月1日から令和3年9月30日まで
審議・報告内容	別紙のとおり
委員会による 意見の具申等	いずれの審議案件とも適正であると認められました。
担当部署	広島高速道路公社 総務部総務課経理係 082-508-6848



報告内容

議事 1 入札及び契約手続きの運用状況の報告について

○入札方式別の発注件数は次のとおり

区 分	一般競争			指名競争			随意契約	計 (件)
	件数	うち 総合評価	うち 低入札	件数	うち 総合評価	うち 低入札		
建設工事	6	5	2	0	0	0	0	6
測量・建設コンサル タント等業務	5	2	0	0	0	0	1	6
計 (件)	11	7	2	0	0	0	1	12

○低入札価格調査を行った件数は 2 件

○指名停止措置を行った件数は 1 件

措置理由	件数	対象業者数	措置期間
建設業法違反行為	1	1	1 か月

○入札・契約過程に係る苦情申立て、入札談合情報、入札・契約事務に係る働きかけ等については該当なし

意見・質問	回答
○調査基準価格を下回ったものが低入札調査になるといっていますが、単純に落札率を見ると、建設工事において、91%で低入札となっているものがある一方、89%で低入札になっていないものがあり、また、測量・建設コンサルタント等業務では、70%でも低入札になっていないものもあります。こうしたことから、どのように調査基準価格を設定しているのか教えてください。	●建設工事の場合は、直接工事費に10分の9.7を、共通仮設費及び現場管理費相当額の10分の9を、一般管理費等の10分の5.5を乗じた額の総額としています。また、測量・建設コンサルタント等業務の場合は、業務の種類により異なります。例えば測量業務の場合は、直接測量費と測量調査費に10分の10を、諸経費の額に10分の4.8を乗じて得た額の総額としています。
○単純に70%位でも低入札にはならないということでしょうか。	●単純に落札率の数値だけで決まるものではありません。
○例えば、今回の抽出案件である、交通量推計他業務の調査基準価格はどれ位ですか。	●税抜で、1,532万9,704円です。
○そうすると、他の4者もこの金額を考えながら入札しているように思えるのですが、調査基準価格は、普通に計算して出せるものですか。	●入札公告の中で、計算方法や内容を周知していますので、一定程度の額を算出することは可能です。

<p>○そのため、調査基準価格を上回る金額で入札してきていることが推測できるということですか。</p> <p>○例えば、広島高速幹線系伝送交換設備更新工事が低入札になっているのは、それを分かった上で、あえて低めに入れてきているということですね。</p> <p>○応札者が少ないことにも関連するのですが、工事等の情報公開の方法について、再度教えてください。</p>	<p>●その通りです。</p> <p>●その通りと思われます。</p> <p>●社内での公告の掲示はもちろんですが、ホームページでの公表や、業界誌への掲載も依頼しています。</p> <p>(回答：事務局、保全課長)</p>
---	---

報告内容	
議事2 抽出事案について	
○抽出事案1 広島高速幹線系伝送交換設備更新工事	
意見・質問	回答
<p>○これだけ低い価格で契約できた一番大きな理由として、メーカーと連携して安く部品を手に入れた、ということを挙げられていますが、ここまで下げることができた理由は何ですか。</p> <p>○結果的には1者応札になっていますが、そういう危機感から競争原理が働いて、安価な金額での契約が実現できた事例ということですね。</p> <p>○契約金額が安価となった良い事例だとは思</p>	<p>●今回の工事は、伝送交換設備の部分的な製品を交換するものであるため、他社の応札も可能な工事です。</p> <p>結果的に応札者は1者でしたが、受注者にとっては他にも入札参加者がいるとして競争になると考えたのではないかと思います。</p> <p>また、本工事を受注したい特段の理由は何かという点ですが、本工事の電気通信工事は受注者の基幹事業として重視しているものであること、また公社の既設の幹線系伝送交換設備は受注者のグループ会社が施工したものであり、グループの総意として既設メーカーとしての責務を果たしたい、是が非でも他社に負けずに取りたいという思いで応札したものと思います。</p> <p>●はい。公社としても、その分安価で契約することができたということです。</p> <p>●今回この工事で工夫したところは、伝送交換</p>

いますが、応札者において危機感を持ってもらうという意味で何か工夫されたようなことがあれば教えてください。

○引き続き、そういう工夫をしていただければと思います。

○それぞれの工事は、情報を入手した業者の方が、市場性や専門性の観点から判断ができるような内容で同時に発注されたということですね。

○応札者は、幹線系の工事については市場性の高さから競争を意識し、一方でローカル系の工事については自社の利益を考えられた形で入札されたということですね。

○とても工夫されたことがよく分かりました。本件の入札調書では、総合評価における評価項目のうち0点となっているものもありますが、トータルで52.9点というのはどういう意味があるのでしょうか。応札者が1者のみで総合評価といえるのか、仮に1者といえども点数がもっと低かったら、落札決定しないのかなど、そういった点について教えてください。

○それでは総合評価といえども1者しかない場合は、もう関係ないということですか。

○二重にも三重にもチェックされているとい

設備の更新工事を幹線系とローカル系の2つに分けたという点です。

幹線系の工事では、比較的汎用機器で、他工事でも一般的に使用している機器があり、競争原理が働くと想定していました。もう一方のローカル系の工事は、道路の施設に特化した設備ですので、あまり市場に出回らない機器ですので、競争原理があまり働かず、価格が高止まりになると推測していました。

本来であれば一括発注したほうが効率的ですが、より競争を促したいという趣旨から、個別に発注したところ、見込みどおりの結果になりました。

●その通りです。

●幹線系の工事については、目一杯価格を下げ、ローカル系の工事については、道路に特化した機器ですので価格をあまり下げず応札し、その差が出ています。

●評価値というのは、標準点に加算点を加え、入札価格で割り算し、機械的に算出します。応札者が複数者の場合は、その数値が高いか低いのかという判断になりますが、今回は1者のみですので点数の評価は意味がないのが実情です。

●その場合は基本的に入札価格で決まることとなります。ただし、低入札時の数値的判断基準で、最低値を割り込んでいたら失格となりますので、その点については、クリアされていたという状況です。

●数値的判断基準を下回れば、品質の悪い施工

うことですね。

○資料の「入札参加者一覧表」の中で、今回応札されたのは27番の業者かと思うのですが、入札に参加できるのは実績を有している22番よりも上の業者ではないのですか。

○分かりました。それと、総合評価の仕組みについてですが、中国地方整備局の例では、低価格入札の場合、その施工体制等が不十分であるとして、ここでいう標準点に相当する部分を減点あるいは0点とする評価を行うことで、評価点を下げる仕組みになっているのですが、公社の場合、標準点の100点というのは入札時の価格に関わらず100点がつくということで、低入札調査を行ったとしても、入札価格を下げれば下げるほど評価点が高くなって、落札の可能性が高まるというのは、総合評価の仕組みとして問題ないのでしょうか。

○中国地方整備局の総合評価制度も、毎年少しずつ改善されており、どのようなシステムがいいのか、検討していただければと思います。

につながる恐れがあります。そのようにならないように、数値的判断基準と基本的判断基準、そしてヒアリングも行い、品質が確保できることを確認、審査して決定しています。

●同種工事の実績については、CORINS（コリンズ）という全国共通の検索システムがあり、幹線系の伝送交換設備というキーワードで検索して、実績の有無を確認しています。ただし、一部で検索できない実績もあり、その場合は実績を証明する書類の提出を受けて実績確認をしています。

今回の応札者についても、書類を提出してもらい、幹線系の設備工事の実績を確認し、入札参加資格を満たしていると認定しました。

「入札参加者一覧表」については、公社内で参加資格等を検討する上で、一定程度の母数の中で競争性が確保されているかどうか確認するための資料ですので、CORINS等でまず確認した後に、入札参加者の実績に係る書類の提出を求める仕組みになっています。

●制度としては色々な方法があるとは思いますが、公社においては、低入札価格で入札した業者に対する減点措置は行っていません。

県においても、いくらか減点するとか、加点しないとかという方式をとられていますので、今後の検討課題ではないかと考えています。公社で採用するかは公社の実情を考えて検討するようになると思います。

中国地方整備局での仕組みを取り入れるほうがいいのか、取り入れるのであればどういう形がいいのか、国と県の仕組みも少し異なっているの、検討していきたいと思っています。

（回答：総務部長、保全課長、技術管理課主査）

報告内容	
議事 2 抽出事案について	
○抽出事案 2 令和3年度 広島高速1号線舗装修繕工事	
意見・質問	回答
○これは先ほどと異なり、1者応札で落札率が高い事案であると理解しています。舗装工事と中央分離帯工事の2つの工事を一緒にしてありますが、先ほどのように分けて発注するのは難しいのでしょうか。	●舗装工事の場所と、中央分離帯工事の場所がかなり重複しており、それぞれの工事を分けて行くと、交通規制を2回行うことになります。こちらについては同時に施工するほうが、交通規制の回数を少なくできるという観点から、一つの工事として発注しました。
○工事を2つに分けることも可能ではあるけれども、利用者の利便性を考慮したということですね。	●その通りです。2つに分けることも可能ではありますが、交通規制による利用者への影響を抑えるという観点から一つの工事として発注しました。その他にも、分割して出す場合と比べて諸経費が安くなり予定価格が安価に抑えられるというメリットもあります。
○舗装工事と中央分離帯工事の契約金額ベースでの内訳はどうなっていますか。	●舗装工事が約2億円です。中央分離帯工事が約9,000万円です。
○設計金額の内訳と受注者が提出した金額の内訳とは乖離がありますか。	●大きな乖離はありませんでした。
○中央分離帯工事について、撤去してガードレールを設置するというのは、既に設置されているものもあるということですか。	●その通りです。全体で5カ所ほど開口部を設ける計画で、5カ所のうち3カ所は昨年度までに終えています。
○施工済みの中央分離帯工事は、どこの業者が応札したのでしょうか。	●3カ所とも今回とは別の業者です。
○3カ所とも、移動式のガードレールを既に設置されているのですか。	●その通りです。
○それは何件の工事でやられたのでしょうか。	●これは維持工事で行っています。
○1件でまとめられたのでしょうか、それとも3件を小分けにされたのでしょうか。	●小分けにして、2、3年かけてやってきたという状況です。
○今回2者のうち1者が入札辞退しています。辞退の理由は何でしょうか。それから、年度末に工事が終わるような形で発注されているこ	●平成30年度の豪雨災害を受けた個所における砂防えん堤等の災害関連工事について、まだかなり工事量があり、業者は慢性的に手いっぱい

<p>とについて、例えば工事期間が春先から秋口にかけて行う形だったら、もっと応札者が増えるのでしょうか。</p>	<p>いな状況にあります。そこへ昨年7月上旬に豪雨が降りまして、県内においてもかなりの災害が発生し、その応急復旧の対応等で業者が手を取られた時期とも重なりました。そういう状況の中でこの工事を発注したので、業者としても手を挙げにくかったことが要因ではないかと考えています。</p> <p>もう一つは、高速道路での工事における交通規制等について、主に一般道路で工事を行っている業者からすれば、少し慣れない内容で不安な面があるということも応札控えの一因ではないかと考えています。</p> <p>もう少し早く発注すれば応札者が増えたのではないか、という点につきましては、7月より前に発注していれば、業者に余力があり、少し競争も図れたのではないかと感じています。</p>
<p>○建設会社ごとに得意分野が色々あるので一概には言えないかもしれませんが、建設業界も比較的仕事が薄くなっていると聞いています。どこの発注者からも災害があつたりして建設業界は仕事が手一杯だという回答を受けるのですが、建設業界の状況を踏まえると、応札者が少ない主要因はそこではないのではないかと思います。</p>	<p>●今から20年前に比べて公共工事が3分の1に縮小しており、その間、業者もかなり辞められたということをよく見聞きしています。</p> <p>それに加えて技術者、作業員の高齢化等、担い手不足という状況もあります。ベースとしてこうした背景があり、加えて平成30年の災害や昨年の災害等が重なると、応札者がより少なくなるのかなと感じています。</p>
<p>○先ほどの辞退の理由というのは、実際のところ分らないのですか。</p>	<p>●はい。直接、相手方にヒアリングする機会はないので分かりません。</p>
<p>○他の工事に配置予定技術者が必要になったということですか。</p>	<p>●その可能性は大いに考えられます。災害の関係工事を受注するので、技術者をそちらに配置するため、こちらに配置する人がいなくなって辞退された可能性はありますし、より利益率のある通常の工事が受注できたので辞退された可能性もあることが推測されます。</p>
<p>○入札調書を見ると、1回目の入札は不落だったのですか。</p>	<p>●予定価格より高い価格で入札されると、不落、落札できなかったということで再入札に移行します。入札回数は2回までとしており、1週間後に2回目の入札を行いました。2回目の入札では予定価格を下回る価格でした。</p>
<p>○その場合は、1回目の開札が終わった後に不</p>	<p>●1回目の入札において予定価格を超過した</p>

<p>落の通知をされるのですか。</p> <p>○今回はそれに対して応札していただいておりますが、もし、辞めますとと言われてしまったら、不調ということになるのですか。</p> <p>○それでまた形を変えて公告を出すということですね。</p>	<p>場合は、その旨及び2回目の入札に移行しますという通知を各入札参加者に出します。</p> <p>●その場合は、参加者がいなくなりますので、入札手続きを中止することになります。</p> <p>●その通りです。</p> <p>(回答：事務局、保全課長)</p>
--	--

報告内容	
議事2 抽出事案について	
○抽出事案3 広島高速道路交通量推計他業務	
意見・質問	回答
<p>○本業務の内容である交通量推計、費用便益分析、交通特性分析及び関係機関協議資料作成について、具体的に教えてください。</p> <p>○業務ごとの契約金額は分かりますか。</p> <p>○実際に交通量を測定するという業務ではな</p>	<p>●交通量推計は、広島市周辺の道路ネットワークについて、将来の交通量を予測する業務になります。具体的には、国から示される人口予測も踏まえた将来の交通流動を、将来整備する路線も加味した道路ネットワーク上に流し込み、路線ごとの交通量を推計するものです。</p> <p>費用便益分析は、国から示された時間短縮や事故減少等の指標を用いて、道路整備による便益を試算するものです。</p> <p>交通特性分析は、交通量推計を行う中で、道路整備等により交通の流れが変化し交通が集中する可能性がある交差点を抽出した上で、あらかじめ問題を把握することができるよう、分析するものです。</p> <p>関係機関協議資料作成は、本業務の推進に当たって、国等の関係機関との協議が必要になるため、協議資料の作成を業務の内容に含めています。</p> <p>●交通量推計が約7割程度の金額を占めており、費用便益分析が約2割、残りの交通特性分析及び関係機関協議資料作成が約1割となっています。</p> <p>●その通りです。ただし、将来交通量を予測す</p>

<p>く、国が示したデータを基に行う業務ということですか。</p> <p>○各々の業務内容は一連の流れで行われるもので、分割して発注するというのは難しい業務と考えて良いですか。</p> <p>○こうした業務は毎年行っているのですか。それとも、何年かに一度行うような業務ですか。</p> <p>○それでは本業務を生かして高速5号線の延伸についても検討するということですか。</p> <p>○どの位の頻度で実施しているのですか。</p> <p>○今回の業務の応札者は4者ですが、前回このような業務を発注されたのはいつですか。</p> <p>○その業務は、資料の「一般競争入札参加資格確認資料」の中で、本件業務の受注者における過去の履行実績として挙げられている「交通量推計その他業務（その8）」ですか。</p> <p>○前回の業務の入札状況を教えてください。</p> <p>○入札公告に記載されている業務内容だけでは具体的な業務内容が伝わらず、事業者にとって応札し難いのではないかと感じています。情報としてこれで十分と考えて良いでしょうか。</p>	<p>る上で基となる現状の交通量は、関係機関が協力して実際に計測したものです。</p> <p>●仰るとおり一連の流れで行われるものであり、段階ごとにその都度入札を行うとすると工期もかさみ、非効率になります。</p> <p>●毎年ではありません。現在進めている高速5号線の次に整備する路線を計画する際など、必要に応じて実施します。</p> <p>●高速5号線については、現在整備中の延長により整備計画上位置付けられていますので、その次の新たな計画を進める際の参考にするという趣旨です。</p> <p>また、例えば東広島・安芸バイパスの整備や広島呉道路の4車線化に伴い、広島高速への影響が想定される場合など、周辺の道路も含め全体で検討していく必要がある際に調査を実施します。</p> <p>●先ほど、国から将来の交通流動が示されるとお伝えしましたが、これは5年に1回ですので、その示されたタイミングで実施します。そのほか、新たな路線の整備検討に当たり、どのような便益があるのか確認する場合にも、こうした業務を発注しています。</p> <p>●昨年度です。</p> <p>●その業務は前回の業務とは異なります。</p> <p>●入札参加者は4者で、最終応札者が3者です。</p> <p>●交通量推計業務は、国からマニュアルが示されており、公告に記載する業務内容としては問題ないと考えています。</p>
---	---

<p>○受注者側においてもそれなりに利益が得られ、なおかつ技術評価の高い企業が受注できるような入札システムになっているということが理解できました。</p>	<p>(回答：総務部長、企画調査課長)</p>
---	-------------------------

<p>報告内容</p>	
<p>議事2 抽出事案について</p>	
<p>○抽出事案4 令和3年度 広島高速1号線橋梁詳細設計(床版取替)業務</p>	
<p>意見・質問</p>	<p>回答</p>
<p>○この案件は応札者が1者で、落札率も高いというものであり、応札が少なかった理由、事情が分かれば教えてください。</p> <p>○業務終了後は、コンサルが取替工事を行うのではなく、まずは設計を行い、その設計に基づいて工事が発注されるのですね。</p> <p>○ネクスコ西日本が行っているような大規模補修でなく、それほど長い橋梁でなければ、結構どの業者も手を挙げてきそうな気がしたのですが、公告を出した時期が悪かったということでしょうか。</p>	<p>●この業務を発注する前に、土木建設コンサルにおいては、令和2年7月豪雨で、九州の球磨川などが氾濫した災害があり、そちらの業務でかなり応援をしているという情報がありました。7月上旬に県内でも豪雨災害が発生し、それらの災害査定や調査で、コンサルはかなり手を取られた状況の中でこの業務の入札公告を7月下旬に行いました。</p> <p>もう一つは、この業務は特殊性があり、床版の取替という設計業務は、中国地方では実績がまだ少ない状況です。ネクスコ西日本では中国道等で工事をされていますが、一般の自治体ではまだ取替まではしておらず、コンサルにとっては、経験の少ない業務と思われます。内容的には橋梁の設計ができるコンサルであれば、床版取替の設計というのは十分できるのですが、災害対応等で手いっぱいという状況だったのではないかと推測しています。</p> <p>●その通りです。この設計業務は今年度末までなので、完了後はその成果を用いて、今度は工事に向けての準備を行っていくこととなります。</p> <p>●ひとたび災害が起きてしまうと、県や市において災害調査や災害査定に関する業務が発注され、コンサルは、公社が発注する通常の設計業務よりも、そちらの災害関連業務を優先して対応されているということが要因だと考えて</p>

<p>○年度初めに色々と予定していた工事等を一挙に入札にかけると、事務方にも負担があるので、計画に従ってこれは上半期に発注しよう、これは下半期に発注しよう、徐々に発注される形をとっているということですか。</p> <p>○年間の発注予定というものは出せないのですか。</p> <p>○では業者さんも、この頃に1人押さえていたら、この工事に行けるかもしれないとか、そうしたことは分かるのですね。</p>	<p>います。</p> <p>●その通りです。平準化するような形で業務、工事を発注しています。また、年度初めに全てを同時に発注できる状況ではないのも実状です。</p> <p>●発注見通しを四半期ごとに公表しています。公表様式は異なりますが、国や県と同じような仕組みです。</p> <p>●その通りです。</p> <p>(回答：総務部長、保全課長)</p>
--	---