

## 九州地方整備局 入札監視委員会第二部会 審議概要

開催日及び場所	令和5年6月19日(月) 東福第二ビル 101会議室	
委員	作間 功(弁護士)、山城 賢(大学院教授)、大脇 成昭(大学院教授) 順不同	
審議対象期間	令和4年10月1日～令和5年3月31日	
抽出案件	総件数 8件	(備考)
一般競争	3件	・審議対象期間内に契約した案件の契約方式毎の概要を報告
工事希望型競争	0件 対象期間中の案件無し	・審議対象期間内における指名停止の運用状況を報告
指名競争	0件 対象期間中の案件無し	・一者応札、不調・不落、高落札率、再度入札における一位不調、低入札、入札談合に関する情報等への対応状況を報告
随意契約	0件 対象期間中の案件無し	
建設コンサルタント業務等	2件	
物品及び役務	1件	
少額随意契約	2件	
委員からの意見・質問、 それに対する回答等 (主な審議内容)	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	

(別紙) 令和5年度 第1回入札監視委員会 (令和5年6月19日)

	意見・質問	回答
委員からの意見・質問、それに対する回答等	<p>【 工 事 】 (政府調達に関する協定適用対象工事)</p> <p>①令和4年度馬毛島係留施設等築造工事</p> <p>A. シミュレーション結果では、JV代表者又は単体として14者を想定していたが、今回申請者が3者というのは多かったのか。少なかったのか。</p> <p>B. かなり難易度が高い大規模な工事なので、あまり申請がないという想定もあったのではないかと思うが、どのように対応したのか。</p> <p>C. 本件は防衛省からの支出委任ということだが、国土交通省で引き受けるということは、逆にいうと防衛省が単独で工事を実施出来ない理由は何か。</p> <p>D. 支出委任のケースは珍しいのか。</p> <p>【 工 事 】 (政府調達以外・港湾土木)</p> <p>②令和4年度長崎港航路(-12m)護岸撤去工事</p> <p>A. もともと作られていた護岸を撤去しても構造的に問題は生じないのか。</p> <p>B. 航路を確保するという事業自体が、平成28年度から着手して令和7年度の完了までというのはかなり長くないか。</p>	<p>A'. 少ない印象だが、2者以上から申請があり、競争性の確保という観点からは問題は無いものと考えている。</p> <p>B'. 申請を多くするための対策として、入札の参加資格要件を緩和している。</p> <p>C'. 海象条件等を踏まえ、港湾工事に精通している国土交通省の方が効率的な施工が可能である、との判断がなされたもの。</p> <p>D'. 鹿児島港において海上保安庁からの支出委任で工事を実施した事例がある。</p> <p>A'. 本護岸は女神大橋の橋脚の基礎工事を行う際に必要だった作業ヤードであり、女神大橋の橋脚自体を防護するものではないため、撤去することに問題はない。</p> <p>B'. 航路幅を拡幅する上で、いろいろと突き出した護岸等を撤去する必要があり、また浚渫を行う際にも同じように障害・影響があるところはその施工を先にする必要がある。航路幅350mを確保するための工事全体が終わるのが令和7年度ということになる。</p>

(別紙) 令和5年度 第1回入札監視委員会 (令和5年6月19日)

	意見・質問	回答
	<p>C. 撤去した直立消波ブロック等は、処分まで含まれているのか。それとも別の処分場まで持って行くところまでか。</p> <p>D. 港内に入港する最大のクルーズ船16万トン級を基準に航路拡幅を行うということだが、将来的に18万トンとか20万トンとかになったら、また、工事をし直すのか。</p> <p>【 工 事 】 (政府調達以外・港湾土木以外)</p> <p>③令和4年度福岡空港排水施設工事</p> <p>A. 競争参加資格の同種工事で土工事を設定しているが、土工事だとかなり範囲が広いと思うがなぜか。</p> <p>B. 排水先が博多湾の、外海の方ではなくて内海の方になっているのは何か理由があるのか。</p> <p>C. 排水管の延長全体が1,060mであり、今回行うのは368mだが、一気に1,060mの工事を発注しないのはなぜか。</p> <p>D. 標準点が100点、施工体制評価点が30点、加算点が43点で全部で173点になるが、参加業者は内訳を把握しているのか。</p>	<p>C'. 撤去した直立消波ブロック等は、この工事区域の陸側にある仮置きできるスペースで小割をして、後は産廃処理を行う。土砂については別途、県内に廃棄物受入れ処理用地があり、そこまで海上運搬をして処分する。</p> <p>D'. 長崎港に入港する船は、航路幅のほかに女神大橋の桁下高さが制限になるので、女神大橋を通行できる船の大きさの限界が今の16万トン級という条件になっている。 現状では、利用船舶との行き合いを回避する必要があり、この入港時の制限を解消するために今回の拡幅を行うものである。</p> <p>A'. 土工事の方が参加者数を確保できるため、設定したもの。</p> <p>B'. どちらにこの排水を流すのかを工期・工費も含めて検討したが、外海側にはJR(線路)があり、この下を推進工法で工事を進めるには工期・工費ともに厳しいため、内海湾内に排水している。</p> <p>C'. 予算と年間を通しての工事の期間を考えた上で、施工可能な範囲を分割して発注している。</p> <p>D'. 参加業者には入札公告の資料として、配点の内訳が分かる「総合評価にかかる評価基準説明書」を配付している。</p>

(別紙) 令和5年度 第1回入札監視委員会 (令和5年6月19日)

	意見・質問	回答
	<p>【建設コンサルタント業務等】 (一般競争)</p> <p>④令和4年度熊本港深淺測量</p> <p>A. 深淺測量と沈下測量という種類の違うものを2つ一緒に合わせた発注にしているのは、ある程度、規模・額を大きくして応札しやすいようにしているのか。</p> <p>B. チャレンジ型とは何か。</p> <p>C. UAV(ドローン)のレーザー測量は、わりと一般的なのか。UAVで測った場合と、実際目視で測った場合との比較までを含めているのか。</p> <p>【建設コンサルタント業務等】 (簡易公募型プロポーザル)</p> <p>⑤令和4年度防波堤・護岸の改良工法検討業務</p> <p>A. 応札が1者だけだった理由は何か。</p> <p>B. CADMAS-SURF/2Dを使う業務だが、計算精度の検証は仕様に入っていないのか。</p> <p>C. この業務で成果物として受け取るものは何か。</p>	<p>A'. そのとおりである。</p> <p>B'. 業務のチャレンジ型は、標準型と比べて、配置予定技術者に、同種類似業務の実績、過去3年の成績点平均、表彰実績を求めておらず、その分の点数を実施方針に割り当てて重きを置いている。そのため、近年、受注機会が確保されていない企業も入札に参加しやすい方法となっている。</p> <p>C'. いずれはレーザー測量に移っていくかと思うが、今しばらくかかるため、両方を行っている状況である。</p> <p>A'. 今回の業務に必要なCADMAS-SURF/2Dというシミュレーションは単純ではなく、相当程度の技術や知識を持つ必要があり、得たものの解析結果等についても知見が必要である。そのため、どうしても社数的には少ない状況にならざるを得ないと考えている。</p> <p>B'. 計算精度の検証等も行う必要があり、専門の有識者である港湾空港技術研究所にその内容をヒアリングという形で確認して頂くこととしている。</p> <p>C'. 納品されるのは、CADMAS-SURF/2Dで流したシミュレーションの結果である。</p>

(別紙) 令和5年度 第1回入札監視委員会 (令和5年6月19日)

	意見・質問	回答
	<p>D. この業務で得られたノウハウなりデータなりフローなりというものが、今後何年後かに現地の改修をするという次の段階で役立つということか。</p> <p>E. 受注者の合計得点が75点だが、これは十分な合格点ということか。</p> <p>【物品及び役務】 (一般競争)</p> <p>⑥令和4年度関門航路通航船舶動静情報收集整理(第2次)</p> <p>A. 競争参加資格が、A、B、C又はD等級になっているのは、間口を広げているということか。</p> <p>B. 応札者が1者だけなのはなぜか。</p> <p>C. AIS(船舶自動識別装置)のデータは含まれていないのか。</p> <p>【少額随意契約】 (随意契約)</p> <p>⑦令和4年度海輝修理(第7次) ⑧令和4年度海輝修理(第8次)</p> <p>A. 修理箇所の専門分野が分かれているので別々の発注になったということだが、逆に同じような専門分野が故障した場合は、2つ3つまとめて発注することはあるのか。</p> <p>B. 例えば電化製品が何ヶ所か壊れているような場合でも、まとめて1つで発注ということはないのか。</p>	<p>D'. そのとおりである。</p> <p>E'. そのとおりである。</p> <p>A'. そのとおりである。</p> <p>B'. 受注者は、関門航路の様な輻輳する全国22箇所で行船船舶のデータを取っているが、当局指定の様式に合わせた作成作業は別の会社でも出来る。ただ、この会社以外が参入する場合にはこの業者からデータを別途購入する必要があるため、価格競争では不利となるものと考えられる。</p> <p>C'. AISの情報も収集している。</p> <p>A'. 緊急性による。基本的には船の場合は緊急性をまず第一にしており、基本的にはその都度発注となる。</p> <p>B'. 今のところ事例としてはない。</p>

(別紙) 令和5年度 第1回入札監視委員会 (令和5年6月19日)

	意見・質問	回答
	<p>C. この2つの契約について、契約の性質が違うから1本化できないのか、あるいはやろうと思えばできるけれど、それをやると結局中間マージンを取られて割高になり損をするからやらないのか、2つに1つだとしたらどちらの理由になるか。</p> <p>D. 修理をするときは船を引き渡すのか、それとも船を係留しているところに、事業者が道具を持ってやってくるのか。</p> <p>E. 事業者の出張旅費のような、他の費用が発生するのか。トータルの金額はどうなるのか。</p> <p>F. どれくらいの幅で契約変更になるのか。</p>	<p>C'. まとめて出すと、その者が専門でない分野は更に他社へ修理を回すことになると思われ、完了までに時間がかかる。今回、緊急性を最優先にして別個にそれぞれの専門性のあるところに発注し、速やかに修理を行ったものである。</p> <p>D'. 今回は、海輝の係船場所で修理を行っている。</p> <p>E'. 船の修理は、まず大まかにどこが壊れているのかを調べ、次に、具体的にどこが悪いのかを特定してから修理をする必要がある。そのため、必要に応じて契約変更をし、修理金額が確定する。</p> <p>F'. 基本的には少額随意契約の範囲になる。少額随意契約の範囲内でやれることであれば、そのまま契約変更をし、その額を超えるようであれば、別途、競争入札を行うことになる。</p>
	<p>【全体】 抽出事案について、不適切な点や改善すべき点は認められず、適正に契約が執行されている。</p>	