

本州四国連絡高速道路（株）入札監視委員会 審議概要

開催日及び場所	平成29年8月1日（火） 本社11F 会議室	
出席委員	乗鞍 良彦（弁護士） 清野 純史（大学教授） 池田 千鶴（大学教授）	
審議対象期間	平成28年10月1日～平成29年3月31日	
抽出案件	抽出案件 3 件	件名
一般競争	1 件	・ ETC設備更新他工事
条件付一般競争	1 件	・ 平成28年度西淡三原IC軸重計 設備工事
指名競争	1 件	・ 中川原スマートIC舗装工事
	意見・質問	回答
委員からの意見・質問、それに対する応答等	・ 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	・ 意見の具申又は勧告は なかった。	

意見・質問	回答（説明を含む）
<p>①入札方式別発注業務について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし <p>②指名停止等運用状況について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし <p>③一般競争（ETC設備更新他工事）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 2者のうちの1者が辞退ということだが、入札状況調書に記載されている基礎点+加算点の部分には、技術点は含まれているのか。資料内にある技術評価基準については、最低限クリアするかの基準であって、これが点数化されることはないのか。 ・ 資料内の「技術提案に基づく入札の可否」において、「否」が含まれている業者が存在するが、この場合でも加算点は付与しているのか。 ・ 「否」と判定された場合でも、入札には参加できるのか。 ・ 1者が辞退した理由は、技術提案書の一部が「否」となったことによるものか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 参加資格があると認められた段階で基礎点である100点を付与し、さらに入札参加希望者から提出された技術提案書についての技術評価基準に基づいた技術評価結果を加算点（30点満点）として付与している。したがって、記載されている点数には技術点が含まれたものとなっている。 ・ 数種の技術提案項目があるが、「否」となった項目については、加算点は0点としている。「否」とするのは、技術提案による施工ではなく、当社が設計図書において示した標準仕様により施工するように、ということを示すためである。 ・ 参加は可能である。当社が指定した設計図書に従って、標準仕様により施工してもらうこととなる。 ・ 辞退理由についてヒアリングしたところ、入札の直前まで社内において検討したが、手持ち工事等の事情により、特記仕様書で定められた一部しゅん功の予定時期に対応できない可能性があるため、という回答があった。

・ ETC設備については、全国共通の仕様となっているのか。また、落札者については低入札価格調査の対象となっており、その価格で入札した理由として全国的なシェア拡大を挙げている。本四高速では、安価で契約できたとしても、このために他の競争者の事業活動が困難となり、その結果、本四高速以外の地域では競争相手が存在しなくなって、全国的に見た場合に競争性が確保できなくなるという心配はないか。

・ 参加者が少ないことを考慮して、年度ごとに区切り、1件ごとの案件として入札・契約を行えば、入札参加者が増えるのではないか。

・ 一度システムを導入し、数年後の更新時に再度発注・入札を行った結果、従前とは別のメーカーのシステムが導入されるようになった場合、機器等の連続性を保てないという事象が生じると考えられる。今回、その点は問題ではなく、従前とは異なる新しいシステムが導入されることとなるのか。

・ 一度設備を更新すると、どれぐらいの期間使用できるのか。また、契約上は保守も含めてその使用期間を確保しているのか。

・ 低入札価格調査については、どのような場合に行うのか。

・ 仕様については、高速道路株式会社共通の仕様書を定めており、対応可能な業者も複数存在しているため、競争性に関しては特段の問題はないと考えている。今回は、各業者において手持ちの工事等もあると考えられるため、結果として競争への参加申請は2者となった。そして、一部しゅん功を行って順次供用していく工程に対応できない可能性がある1者については、入札を辞退することとなった。

・ 一括による発注とした方が、業務のボリュームもあり、業者としても工事を受注しやすくなるため、競争性が働くものと考えた。また、当社としても、維持管理段階における保守部品の調達手続、コスト等を考慮すると、一括発注とした方がメリットが大きい。

・ 仕様については共通の仕様を定めているため、更新する機器等については、メーカーが変わっても当社が必要としている要件を満たし、使用上の連続性は保たれたものとなる。

・ 現状の機器は平成16年に設置し、機器の延命化を図りながら12年使用しているため、同程度の維持はできると考えている。契約上は、保守は含まれていないが、部品の供給体制の確保を要件としており、総合評価においても加点要素にしている。

・ 本工事発注時点における基準であるが、当社積算における直接工事費の95%、共通仮設費の90%、現場管理費の90%及

び一般管理費の55%を算出し、その合計を調査基準価格とする。最低入札価格がこの調査基準価格を下回った場合、低入札価格調査を行う。

④条件付一般競争（平成28年度西淡三原IC軸重計設備工事）

・入札者が1者のみであった理由はなぜか。

・入札説明書等の配付を希望してきた業者が1者のみであり、それ以外の業者が入札説明書等の配付を希望しなかった理由については、調査していない。工事内容としては、複数社が入札可能な案件である。

・入札価格が予定価格を上回っている理由はなぜか。

・第1回目と第2回目の入札価格が予定価格を上回ったため、当社規程に基づき、随意契約に移行した。見積り合わせの結果として、第1回目の見積価格は予定価格を上回ったが、第2回目の見積価格が予定価格を下回ったことから契約に至ったものであり、契約金額が予定価格を上回っているということではない。

・複数社が入札可能であったが、参加者が1者のみであるということでは不落随契に至るような案件はよくあるのか。

・不落随契に至る案件又はそこまで至らなくとも1者応札であった案件等、様々あるが、1者応札であった案件の実績数としては、平成28年10月1日から平成29年3月31日までの半年間で、総契約件数108件のうち45件、1者応札率は41.67%となっている。

・軸重計について、現在の機器は重量超過等が表示されるようになっているとのことであるが、過去は、毎回停止させて写真を撮る等により確認していたのか。

・ETC設備が導入される前に一度軸重計を整備している。当時は料金所の入口で通行券を取って頂き、出口で料金を支払う方式であったため、入口、出口ともに必ず一旦停止して頂いており、停止中に軸重を計測する方式であった。ETC導入後は、料金所の入口、出口において一旦停止をしな

・過積載の車については、強制的に排出させたりしているのか。

・1者入札を減少させる努力については、具体的に何を行っているのか。

・東日本大震災、オリンピック等の影響があるのか。

⑤指名競争（中川原スマートIC舗装工事）

・特例規程の手続に関する確認だが、入札価格が契約参考価格を上回った場合、随意契約に移行できるように制度を改正したものであり、本件はその対象工事であったが、結果的には随意契約をせずに終了となったという理解でよいか。

・資料のとおり、落札価格が100%を超え

ることから、走行中に計測等が可能となるよう整備しているところである。

・軸重計設置箇所においては、制限重量を超えている車両には、標示板にて、その旨と次インター退出の指示の表示を行っている。

また、現場で車限令違反の取締を実施する際は、取締隊により排出等必要な措置を行っている。

・入札参加のための要件の緩和、発注時期の分散等の対策を実施しているところである。

・若干は影響があるものと考えられる。また、軸重計のように、供用中の高速道路路上に設置済みである設備を改修する工事は、工事上の安全配慮も必要であることから、難易度が高い。

・本工事については、当初、条件付一般競争により入札手続を行ったが、不落となったため、特例規程による入札手続を行い、契約締結となったものである。結果としては、入札価格が契約参考価格を下回り、価格協議等の必要はなかった。なお、随意契約の手続に移行するのは不調となった場合であるが、そこまでも至らなかった。なお、平成28年11月の規程改正については、本工事の手続後、特例規程を中川原スマートICに係る建設工事等に対しても直ちに適用できるよう、改正したものである。

・特例規程を適用した案件である。また、

ている案件が見受けられるが、特例規程を適用したものか。また、特例規程対象案件は、資料に記載されている案件のみか。

・特例規程の第3号は、特定の工事を対象としており、あまりない定め方となっているが、これらの工事は、よほど緊急を要するものであったのか。もっと抽象的に表現することが一般的と思う。

⑥グループ会社に発注する業務とグループ外に発注する業務の区別の適正性

・個別の契約の妥当性等については、今回の資料では判断が難しい。

・グループ会社は、本四高速からの仕事だけを実施しているのか。

・資本関係はどうなっているのか。

・国土交通省からの通知文書が発出されたきっかけはどのようなものか。

・民間企業であれば、グループ会社に業務を発注するのは通常のことであると考えられるが、公共性の高い企業として、ある程度の制約が必要であるものとしての注意喚起か。

今回の入札監視委員会の審議対象となる期間に契約を締結した案件は、この事例のみである。なお、審議対象期間以降も、特例規程の摘要対象となった案件は存在する。

・緊急を要するものであった。対外的に供用開始時期を公表しており、不調・不落によって工事を遅らせるわけにはいかないものであった。

・審議対象案件を発注業務一覧表から事前抽出して頂く際に、グループ会社契約の中から抽出されれば、個別に契約手続等の内容について詳細説明を行い、審議して頂ける。

・案件は少ないが、関連事業において他の高速道路株式会社等からの業務も実施している。

・全て100%子会社となっており、連結決算の対象である。

・過去に会計検査院が高速道路株式会社を検査した際に出された、グループ会社への契約の透明性等についての所見を踏まえて発出されたものである。

・当社としても高速道路を管理している公共性の高い企業として、契約の透明性の確保は重要なものと考えている。

⑦随意契約について

・資料において、転業対策としての受皿会社への優先発注との記載があるが、グループ会社との対立は生じないのか。また、いつまで受皿会社を優先するのか。

・料金收受業務等のノウハウの蓄積の観点からは、継続性は必要であると考えられるが、転業・転職対策としては、当時から雇用されている方々が退職された後は、受皿会社としての必要性が無くなっていくのではないか。

・架橋当時、旅客船事業者等が航路の廃止や縮小等をせざるを得ない状況になり、その際の離職者を受け入れ、事業者の転業を図るために設立された会社を、受皿会社と称している。当時、最も人員が必要であったのが、料金收受業務等であり、受皿会社がそのような業務を請け負ってきた。このような旅客船事業者等への対策として公団時代に随意契約により発注していたものを、民営化の際にも、同様に発注することとして会社が承継したものであり、現在も継続して実施している。当該措置について、優先的に発注する期限や条件などは特に設けられていない。

なお、グループ会社との関係性については、業務内容により契約自体を明確に分けているため、対立等はない。

・旅客船事業者等への転業・転職の対策は、当時の離職者の雇用を守ること以外に、転業対策も必要とされており、当時から雇用者の退職で受皿会社の必要性がなくなるというものではない。