

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	令和２年１月２０日（月） 本社１１Ｆ 会議室	
出席委員	乗 鞍 良 彦（弁護士） 池 田 千 鶴（大学教授）	
審議対象期間	平成３１年４月１日～令和元年９月３０日	
抽出案件	抽出案件 ４ 件	件名
一般競争	１ 件	・ 鳴門管内橋梁耐震補強工事（その ２）
指名競争	１ 件	・ 鳴門管内橋梁耐震補強工事（その １）
企画競争	１ 件	・ 訪日外国人向け体験コンテンツの 企画・開発事業
グループ会社契約	１ 件	・ 平成３１年度神戸管内長大橋機能 保全業務
グループ会社外注	１ 件	・ シールリングゴム交換工事
委員からの意見・質問、それに対する応答等	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	・ 意見の具申、勧告はなかった。	

意見・質問	回答（説明を含む）
①入札方式別発注業務について説明 - グループ会社契約及び子会社外注の契約一覧表に関して、情報量が少ないのではないか。契約金額しか記載されていないが、入札の実施状況、落札率など、審議対象案件を抽出する際に手がかりとなる情報がほしい。 ②指名停止等運用状況について説明 - 舗装会社の指名停止について、舗装工事の発注に何か影響はあったのか。 ③一般競争（鳴門管内橋梁耐震補強工事（その２）） 指名競争（鳴門管内橋梁耐震補強工事（その１）） - これらの工事が、異なる入札方法となっているのはなぜか。 「その１」についても、技術提案評価型を採用しなくてもよかったのか。 「その２」は、一般競争入札対象案件であるが、応札者の確保のため、２２．９億円を超えないよう工事を分割することも出来ると思うが、そういうことは行わないのか。	- グループ会社契約は価格提示方式のため、入札状況調書及び落札率はない。 - 子会社外注の契約一覧表に記載する情報については、検討する。 - 特段の影響はなかった。 - 一般競争入札か公募併用型指名競争入札かどうかは発注規模により選択され、WTO 協定に定められている２２．９億円を上回る案件に関しては一般競争入札となり、技術提案評価型を採用している。 ２２．９億円未満の場合は、技術提案評価型・施工能力評価型・一般落札方式の三種類があり、「その１」については、不調・不落対策の特例規程適用対象工事として、公募併用型指名競争入札の一般落札方式を選択した。 - 公募併用型指名競争入札を行っても不調・不落となる場合もあり、どのぐらいの規模が参加しやすいかヒアリング等を行いつつ、工事規模を決めている。 今回の工事は、施工場所が広範囲にわたり、対象橋梁数も多いため、非常に多くの技術者が必要となること等から、ある程度大きな業者に参加していただく事

④企画競争（訪日外国人向け体験コンテンツの企画・開発事業）

- ・ 契約の相手方を決定するまでに、提案内容のプレゼンを行ってもらえるのか。
- ・ 契約の相手方が決まった後の随意契約の予定価格は、何を根拠に決定するのか。
- ・ この業務の研究結果から、今後のビジネス展開はどうなっていくのか。
- ・ 旅行会社からの働きかけを待つのではなく、こちらから出来ることを提案していくという理解で良いか。
- ・ 訪日外国人向けというのは何が狙いであるか。

⑤グループ会社契約（平成31年度神戸管内長大橋機能保全業務）

- ・ 本業務は変更契約を2回行っているが、なぜ変更契約を行うことになってしまうのか。

を考慮し、大規模な工事に仕立てている。

- ・ そのとおりである。
- ・ 企画競争実施の公示の際に、説明書によって上限金額を示すと共に、参考見積書の提出を受けている。上限金額を下回る業者の中で企画競争を行い、特定された業者の参考見積りに基づき予定価格を作成している。
- ・ この業務の研究結果を参考に、各ルート毎にワークショップを開くこととしており、その中で議論された内容を基に、各旅行会社のツアーの内容に合った組合せを提案し、組み入れていただくということを考えている。
- ・ そのとおりである。
- ・ 国内観光はもとより、海外のお客様にも来ていただくことで、より大きな需要を掴むことが出来る可能性があると考えている。特に海外の方は、現地での消費額も多いため、本四高速道路の利用促進にとどまらず、地域振興という観点からも、当社として地域社会・経済活性化に貢献できると考えている。

- ・ 当初契約時に年間の契約内容を決定するが、業務を進めていく中で新たな変状が確認されて補修を追加する必要が生じた場合、ある程度工事がまとまった段階で変更契約することとしている。

・ 補修業務の財源はどこからきているのか。通行料金だけでなく、税金も含まれるのか。 ・ 補修等は全て通行料金収入で賄っているという理解でよいのか。 ・ 本四高速が直接業者に発注する場合と、子会社に発注する場合は、どのような区別があるのか。 ・ グループ会社契約において、子会社が更に外注する契約に関して、外注先との契約内容や金額についても、親会社はコントロールしているのか。	・ 通行料金収入のみである。約700億円の通行料金収入のうち約500億円を貸付料として高速道路機構に納め、残りの約200億円を計画管理費として補修や料金収受等の費用、我々の人件費等に充てている。 ・ 本業務のような補修はそのとおりであるが、瀬戸大橋の全面塗替等の大規模なものは、費用ではなく資産形成になるため、借入金で資金調達を行い、工事の完成後、資産と負債を併せて高速道路機構に引き渡す仕組みになっている。 ・ 子会社は当社の100%子会社であり、本四高速として行うべき業務を適切に役割分担して実施することにより最大・最適の成果をあげるという観点に立って、点検管理や長大橋維持修繕及び道路修繕等についてはグループ会社契約としている。 ・ 外注先との契約内容や金額について、事前協議などは行っていない。
⑧グループ会社の外注状況の確認 ・ 1者見積りとなるのは、どのような場合か。	・ 特許技術がある場合や特殊な作業条件下での経験が必要な場合などである。