

## 西日本高速道路株式会社九州支社入札監視委員会審議概要

開催日及び場所	平成31年1月15日(火) 九州支社 6階副室	
出席委員 (五十音順・敬称略)	井上 正義(弁護士) 佐藤 至(弁護士) 畠田 公明(福岡大学) 松田 一俊(九州工業大学) 安福 規之(九州大学) 横田 守弘(西南学院大学)	
審議対象期間	平成30年4月1日～平成30年9月30日	
抽出案件 / 対象件数	6件 / 716件	件名等
工 事	一般競争入札	1件 / 1件 ・沖縄自動車道(特定更新等)億首川橋(上り線)他1橋床版取替工事
	条件付一般競争入札	2件 / 47件 ・九州自動車道 北九州高速道路事務所管内防護柵改良工事 ・九州自動車道 北熊本スマートIC他4箇所道路交通情報設備工事
	指名競争入札	0件 / 0件 -
	随意契約	1件 / 12件 ・九州自動車道 桜島SA受配電自家発電設備改造工事
調査等	1件 / 16件	・平成30年度 宮崎高速道路事務所管内橋梁耐震補強設計業務
維持管理役務及び 物品・役務	1件 / 39件	・平成30・31年度 交通混雑期における休憩施設等(北部地区)の交通誘導業務
少額契約 (250万円以下)	0件 / 601件	-

### 委員からの意見・質問、それに対する回答等

意見・質問	回答
<p><b>入札監視事務局からの報告</b> 平成30年度(上半期)の審査実施状況、入札契約結果の分析状況について</p> <p>平成29年度と30年度の入札不調を比較して建築工事は30%を超えています。東京オリンピックの影響ですか？</p> <p>鋼橋上部工工事について、不調発生率が顕著に増加しているが、これは不調対応の効果があったためですか、それとも他の影響ですか？</p>	<p>災害やオリンピック等の公共工事の影響がある一方で、弊社の行う建設工事は補修工事が多く、点在する小規模の複数箇所をまとめて発注することが多いため、入札参加者が少ない状況です。</p> <p>もともと不調の多い工種ではありませんでしたが、同時期に他の発注機関から非常に規模が大きい工事が多数発注された影響だと思われます。</p>

<p><b>入札・契約手続きの運用状況等の報告</b>  審議対象期間における契約状況及び指名停止等の運用状況等について</p> <p style="text-align: center;">特になし</p>	
<p><b>抽出案件 の審議</b>  <b>【沖縄自動車道（特定更新等）億首川橋（上り線）他1橋床版取替工事】</b></p> <p>本工事は継続契約方式を採用していますが、入札者に対して後発工事がある旨を具体的に説明していますか？  また、後発工事の件数に制限ありますか？</p> <p>当初工事の途中段階で業績評価を行って、後発工事を随意契約するか判断することですが、どのような観点で評価するのでしょうか？</p> <p>当初工事の途中段階で業績評価を行っていますが、本来は施工完了後に評価すべきではないでしょうか？</p> <p>当初工事の業績評価の結果、後発工事を随意契約しないことがありますか？</p> <p>入札参加申請者の技術評価点において、1位が複数者いる場合、最も優秀な者に0.5点を加点する方式は新しい制度ですか？  また、加点にあたって、客観的に判断されていますか？</p>	<p>本工事を発注するにあたって、入札公告等に「継続契約方式の対象であること」、「継続契約方式の概要」、「後発工事の内容」を明示しています。  なお、後発工事は最大2件までと定めています。</p> <p>通常のしゅん工検査同様、品質や安全性等を評価します。</p> <p>更新対象の橋梁が多く、施工完了後に業績評価するとなると、後発工事の施工が遅れて計画的な更新工事の実施に支障をきたすため、工事の途中段階で評価しています。</p> <p>随意契約の可否基準を定めており、基準以下の場合には随意契約しません。</p> <p>従来からある制度です。  なお、施工実績確認型を除く総合評価落札方式が適用対象となっており、加点する際の判断基準は定められています。</p>
<p><b>抽出案件 の審議</b>  <b>【九州自動車道 北九州高速道路事務所管内防護柵改良工事】</b></p> <p>条件付一般競争の指名併用により39者を指名していますが、多数の者が辞退した理由は？</p> <p>公募参加申請者が辞退した理由は？</p>	<p>多くの辞退者が「技術者が配置できない」を理由としています。</p> <p>「予定していた技術者が配置できなくなった」を理由としています。</p>

<p>余裕期間制度とは？</p>	<p>受注者がより円滑に施工体制を確保できるよう、余裕期間として設定した期間内で受注者が工事の開始日を選択できる制度です。          なお、余裕期間内は配置技術者を配置する必要がありません。          また、実工事期間の日数は変わりません。</p>
<p><b>抽出案件 の審議</b>  <b>【九州自動車道 北熊本スマートＩＣ他４箇所道路交通情報設備工事】</b></p> <p>入札参加申請者の技術評価点のうち配置予定技術者の項目で、技術者を２名記載しているケースがありますがなぜですか。          また、２名の評価が異なる場合の採点はどのようにしていますか？</p>	<p>入札参加申請者によっては、申請時に配置技術者を確定できないこともあり、２名で申請される場合がありますが、評価が低い技術者の点数を採用しています。</p>
<p><b>抽出案件 の審議</b>  <b>【九州自動車道 桜島ＳＡ受配電自家発電設備改造工事】</b></p> <p>特になし</p>	
<p><b>抽出案件 の審議</b>  <b>【平成３０年度 宮崎高速道路事務所管内橋梁耐震補強設計業務】</b></p> <p>公募型プロポーザル方式は、先ず適切な者を特定してから請負額を決定するとのことですが、よく発注する方式ですか？</p> <p>見積者を特定するにあたって、３者の評価点で特に差がある項目は？</p> <p>本業務は「総合技術監理型」として発注していますが、設計業務を統括する者と複数の設計を行う者が同一受注者なので、技術力を評価することが非常に重要ですね。</p> <p>総合技術監理型を導入した理由は何ですか？</p>	<p>高度な技術力を必要とする案件は、公募型プロポーザル方式で発注しています。</p> <p>技術提案書の評価項目のうち特定テーマの評価に差があります。</p> <p>特定テーマ等による技術力を評価する能力が重要になります。</p> <p>早急に耐震補強を実施する必要があり、各々の単発発注では時間を要するため、発注手続の軽減を含めて導入しました。</p>

<p>面接者の選定にあたっては、課長と課長代理のいずれかを別の課の者としたほうが、より客観性があると思います。</p> <p>評価をする際には、評価の幅の取り方について事前にすりあわせしていますか？</p> <p>手持ち業務の金額と件数を資格要件で求めていますか、申請者の自己申告ですか？</p>	<p>業務内容を把握していない者が適切に評価できるのかという点も考える必要があります。</p> <p>していませんが、特定テーマを3段階評価とすることで幅を大きくとるような工夫をしています。</p> <p>自己申告ですが、確認しています。</p>
<p><b>抽出案件 の審議</b>  <b>【平成30・31年度 交通混雑期における休憩施設等（北部地区）の交通誘導業務</b></p> <p>特になし</p>	
<p><b>全体を通じて</b></p> <p>工事の継続契約方式について、後発工事を随意契約するにあたって、当初工事を途中段階で評価するのは難しいと感じました。</p> <p>設計業務の総合技術監理型について、順調にいけば効率的な制度なので今後も注目したいです。</p>	
<p><b>委員会による意見の具申又は勧告の内容</b></p> <p>特になし</p>	