

令和6年9月19日公表

## 令和6年度 第1回名古屋支社等入札監視委員会定例会議議事録

開催日及び場所	令和6年8月5日(月) 中日本高速道路(株)8階会議室	
出席委員 (敬称略。委員については、50音順。)	委員長：柴田 達男(前公益財団法人名古屋市教育スポーツ協会理事長) 委員：小高 猛司(名城大学 教授) 中村 光(名古屋大学 教授) 林 友梨(弁護士) 森田 明美(弁護士) 横田 直和(関西大学 教授)	
審議対象期間	令和5年10月1日～令和6年3月31日	
抽出案件	総件数 5件	(備考)
工事(一般競争入札)	1件	
工事 (指名型見積協議方式)	1件	
工事 (公募併用型指名競争入札方式)	1件	
工事(特命契約方式)	1件	
調査 (指名競争入札方式)	1件	
委員からの意見・質問、それに対する回答等	(別紙のとおり)	
委員会による意見の具申 又は勧告の内容	審議案件について、特に問題なし。コメントとして次の5点を示す。 ・工事等の発注においては適切な時期を設定すること。 ・工事の積算においては適切な実績を用いるとともに、昨今の状況を十分に考慮すること。 ・設計施工一括発注方式においては適切な活用を行うこと。 ・指名競争入札方式の1者応札による不成立について、更なる検討を進めること。 ・指名競争入札方式においては、適切な指名者数を検討すること。	

別紙 委員からの意見・質問、それに対する回答等

1. 入札及び契約手続の運用状況等の報告（委員会規則第2条第1号）	
意見・質問	回答
特になし	—

2. 入札執行状況等に関する統計のとりまとめ及び分析結果並びに契約に係る談合等不正行為等の疑義事案の報告・審議（委員会規則第2条第3号）	
意見・質問	回答
<p>① 変更契約の状況（2023年度しゅん功工事）について報告があったが、しゅん功した全工事のおよそ何割で変更契約が生じているのか。特定の工種で多く生じているのか。</p> <p>② 工事を進めるなかで当初想定した工期内でのしゅん功が難しくなる場合に生じる変更、もしくは現地条件等から当初の設計条件を見直す場合の変更、どちらが多く生じているのか。</p> <p>③ 例えば舗装工事は施工面積が決まっており設計の変更よりも、工事の進捗状況による工期の延長が生じる場合が想定されると思うが如何か。</p> <p>④ 施工を進める中で条件変更が生じる場合はあるだろうが、受注者の変更に対する認識はどのようなものと思われるか。変更は想定されているのか。</p> <p>⑤ 当初発注時に変更が生じるかどうかは想定できないのか。例えば土木工事は実際に施工してみないと分からない点が多々あると思われるが、電気設備工事など目的物が変わらない工事であれば変更は生じないように思われるが如何か。</p>	<p>① ほぼ全ての工事において基本的に何らかの変更は生じている状況です。</p> <p>② まず、変更の種類として、条件変更をして工期が比例して延びた場合、工事を新たに追加したことで工期が延びた場合がございます。なお、具体的な内容は下期に改めてご説明します。</p> <p>③ 舗装工事についても契約後、現地を詳細に調査した結果を踏まえて、施工範囲、数量等が変更される場合や更に補修が必要な箇所が判明して数量を追加して変更する場合があります。</p> <p>④ 変更を行わずしゅん功することが理想ではありますが、現地調査を踏まえて変更することはあります。事業者に対しては条件変更があれば適切に変更契約を行うこととしています。</p> <p>⑤ ご意見の通り、電気工事、通信工事など工事目的物が変わらない物において、工期の変更が生じることはありますが、金額の変更が生じることは少ないものと認識しています。一方で土木工事など現地条件により大きく変わるものについては工期とともに金額も増減する傾向が大きいと思います。</p>

3. 抽出案件の審議	
(1) 工事（一般競争入札方式）	
工事名：東海環状自動車道 養老海津高架橋（鋼上部工）工事	
① 総合評価方式の場合、開札結果を公表した際に評価点に関する問い合わせがくるのか。	① 当該案件について問い合わせは受けておりません。また、総合評価落札方式を採用する案件は相当数の案件を公告しておりますが、評価点に関する問い合わせは殆どございません。
② 当該案件の落札者が技術評価点の評価項目「社会的要請に関する事項」において、評価点満点を獲得したことが、落札におけるポイントになっていると思われるが、他社より具体的にどのような部分が評価されたのか。	② 例えば技術提案の中で鋼桁を仮設する際に逐次合成で影響度合いを設計していくと記載があり、そのような内容が非常に有効的であると判断しました。また、相対評価のため、他の申請者の技術提案と比較したうえで、結果的に評価点が満点となりました。
(2) 工事（指名型見積協議方式）	
工事名：名神高速道路 多賀スマートインターチェンジ（上り線）他2施設電気室新築工事	
① 当該案件は辞退者が多くみられるが、何が原因として考えられるか。	① 辞退者を対象にヒアリングを行ったところ、多くの事業者から技術者を配置できないとの回答があったことから、それが原因であると考えられます。また、今回の施工箇所が地理的にも関西圏に近いこともあり、大阪万博に関する工事の影響もあり技術者の配置が困難との回答もございました。
② 確認協議資料に記載されている材料単価について過去実績に基づいたものとされているが、NEXCOの積算とかなりの価格差が見受けられるため、確認協議において相手方にそのような指摘をすることはできないのか。	② 当社が積算をする際は、前もって複数社に見積を徴収するが、その一方で事業者の方々はその協力予定会社等からの見積で積算を行うため、時点等による差異が生じることはあります。 最終的には、実態を確認し、精算を行うものと考えています。
(3) 工事（公募併用型指名競争入札方式）	
工事名：中央自動車道 多治見管内コンクリート構造物補修工事（2023年度）	
① 応札者によって価格差が顕著であるが、どのようなことが考えられるか。	① コンクリート構造物補修工事において、従前は入札額が高止まりし、高い金額で契約する傾向にありましたが、最近では逆に低入札が散見されています。理由としては、ウォータ

<p>② 週休2日制モデル工事であるが、個別の案件についてこのように設定されているのか、もしくは今後週休2日制がスタンダードになるのか、また週休2日制を設定することによって何か影響が生じるのか。</p>	<p>ージェット工法にて使用する機械を自社保有している会社が増えたためと考えられます。なお、今後の積算にあたっては価格調査をしながら、妥当な積算額になるよう努めていきます。</p> <p>② 当社は令和6年4月より4週8休を基本としております。また、積算においては4週8休を見込んだ価格設定をしており、特に影響は生じておりません。</p>
<p>(4) 工事 (特命契約方式)</p>	
<p>工事名： 中央自動車道 白山橋他2橋跨高速道路橋撤去工事</p>	
<p>① NEXCO が想定していた金額に対して、当初どれくらいの差異があったのか。</p> <p>② 具体的にどこにどれくらいの差異が生じていたのか。</p> <p>③ NEXCO として、大型重機ではなく、小型重機を使用する想定をしていたため、価格差が生じたということか。</p> <p>④ 自治体との受託協定に基づく工事とのことだが、特命契約方式における設計施工一括発注方式の場合、入札者の技術提案によって価格の高低差が生じるものと自治体は認識していたのか。</p> <p>⑤ 自治体の立場としては、当初想定していた金額よりも高額になっており、設計施工一括発注方式でなければ、もっと安価に施工できたものと思われないか。</p>	<p>① 契約制限価格に対して、入札額は1橋あたり約1億円の差異が生じておりました。</p> <p>② 設計施工一括発注方式を実施した際に、入札者にヒアリングを行ったところ安全性確保に要するものとして、大型重機を使用する費用が大きかったと思われまます。</p> <p>③ 当社では過去の実績をもとに平均的な金額を想定していました。入札者の想定する大型重機の導入が積算上見込まれていなかったことが、価格差の原因だと考えます。</p> <p>④ 当初見込んでいた金額を超過していたため、自治体と再度協議のうえ、手続きを進めております。</p> <p>⑤ 当該工事においては当社が撤去設計を行っていないため、過去実績の数値を反映して自治体との当初協定額を算定していましたが、今回受注者より提出された施工計画等に基づき算出した金額を妥当と判断し、改めて自治体に説明し合意いたしました。</p>

<p>⑥ 過去実績に基づく施工方法を NEXCO で見積っていたら、更に安価に施工できたのではないか。</p> <p>⑦ 当該工事と同様の工事の事例が少ないこともあり、積算に難しい部分があるのか。</p> <p>⑧ 当該工事の契約金額は妥当と判断されているが、結果的に高額なものとなっており、今後の個別契約においても自治体に対してはどのように説明していくのか。</p>	<p>⑥ 当該工事については分かりかねますが、過去の跨高速道路橋撤去工事などについては、当社設計額に対して応札額が大幅に超過するような事象もありましたので、積算のあり方については考える必要があります。</p> <p>⑦ 経験はありますが、積算に関する基準等を持ち合わせておりません。そのため、過去の実績を基に積算を行っていますが、その際のデータが古く、昨今の材料価格の高騰など考慮されていない部分がありました。従って、材料価格の高騰などを考慮し補正值を反映した結果と摺りつくことから、今回の契約制限価格内に収まったものとなります。</p> <p>⑧ 今後の個別契約においては、当該工事で施工実態の確認及び受注者の実施計画書を確認したうえで、条件等を考慮しながら費用を積み上げていくため、今回のように設計額を大幅に超過することは今後ないものと考えております。</p>
--	--

(5) 調査 (特命契約方式)

調査名：東海環状自動車道 養老 IC～北勢 IC 間管理施設実施設計

<p>① 当初、指名競争入札方式を実施した際に、1 者のみの応札だったため、競争性が確保できないことから不成立としたとのことだが、競争性を確保することは発注者に求められることであり、応札者として競争しなければならない理由はないのではないか。昨今は電子入札が主流であるため、入札時に競争参加者が顔を合わせるなど談合を誘発しかねないリスクも無いため指名競争入札方式において 1 者のみの応札を成立としてもよいのではないか。今後の入札のあり方として検討いただきたい。</p> <p>② 再指名の指名者を確認すると、当初の発注手続においてリストアップされている者が多く見られる。10 者への指名に拘らず、もう少し指名者を増やした方が手続きとしてス</p>	<p>① 現状指名競争入札においては他にも受注する機会がある者がいるということから、1 者のみの応札を不成立として取り扱っておりますが、他の発注者によっては 1 者のみの応札にあっても成立としているところもあるため、今後当社においても検討していきます。</p> <p>② 当初の手続きにおいて不調リスクが大きい案件であると想定しておりませんでした。従って、当該案件については 10 者を指名し、結果的に 1 者の応札となった次第です。今後、</p>
---	--

<p>ムーズだったのではないか。</p> <p>③ 落札者ではなく、相対的に非常に高額な金額で応札している者が散見されるが、そのような者に対して金額の根拠を求めたりするのか。</p>	<p>ご指摘を踏まえながら個別に判断させていただきます。</p> <p>③ 落札者ではない高額な入札を行った者に対するヒアリングは特に実施しておりません。また、特にペナルティを設けることも行っておりません。</p>
---	---