

令和7年度 第1回金沢支社入札監視委員会 定例会議議事録

開催日及び場所	令和7年6月20日(金) 金沢支社会議室	
出席委員 (敬称略。委員については、 50音順)	委員長：中村 明子 (中村明子法律事務所 弁護士) 委員：荒井 克彦 (福井大学 名誉教授) 高山 純一 (公立小松大学 教授) 東田 隆一 (北陸経済連合会 専務理事)	
審議対象期間	令和6年 10月 1日～令和7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(公募併用型指名競争入札)	1件	
工事(特命契約(個別契約))	1件	
調査等(指名競争入札)	1件	
物品・役務(一般競争入札)	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	なし	

別紙 委員からの意見・質問、それに対する回答等

1. 入札及び契約手続きの運用状況等の報告	
意見・質問	回答
(1) 金沢支社からの報告	
質問なし。	
(2) 本社 調達適正化推進室・契約審査部からの報告	
<p>入札不調発生件数のグラフを読むと、見積協議方式の適用が入札不調の件数を減らすことに大きく貢献していると思われる。その上で、次回以降は各年度で見積協議方式をどの程度適用したかを入札不調件数の箇所に記載していただければ、全体の入札不調発生件数の下落に対する貢献度合いが分かりやすくなるかと思うので、工夫していただきたい。</p> <p>2点質問をさせていただく。 1点目は、調査等について、低入札ということはすなわち NEXCO としての支出は減少するが、業務内容や成果品の質の担保についてはどのように検討しているのか。質が保証されていれば低入札でも問題はないと思われるが、検討はしているのか。 2点目は、変更契約について、工種別で見ると土木工事の変更率が飛び抜けて多いと読み取れる。自然を相手にした工事を行っているため、どうしても工期や工事費の変更はつきものだと思うのですが、こういった背景によるものか。</p>	<p>承知した。次回以降そのように対応する。</p> <p>入札不調の発生率について、2024 年度は 4.6% となっている。これがもし見積協議方式を適用しなかった場合、入札不調の発生率は 20% を超える。見積協議方式が入札不調率の低下に寄与しているものと思われる。</p> <p>1 点目について回答する。調査等の低入札については、低入札価格調査で失格にした事例はほとんどない。理由としては、工事とは違い調査等の場合は原価がほとんど人件費によるものであるため、相手方から提示された歩掛かりで業務を履行できると言われた場合にはほとんど失格にできない状況である。</p> <p>また、工事は技術者の専任制度があるが調査等では兼務を認めている。手持ち業務量が過剰でないため問題なく履行できると相手方から示された場合に失格にすることはできない。</p> <p>質の担保については、業務完了時に発出する調査等成績評定通知書について、低入札だった場合と通常入札だった場合で評定点の比較を行ったところ、差が無いとの結果であった。質の問題で契約を解除した実績もない。結果、低い金額で業務を履行できているのが現状であると考えられる。</p> <p>ただ、今月に財務省からダンピングに関する通達が発出され、国では失格基準を設けようとし</p>

<p>NEXCO の見解は分かったが、やはり歪みは出ていると考える。NEXCO にとっては安い金額で請け負ってもらえるため良いかもしれないが、社会全体としてはあまりに低い金額で請け負うというのは低賃金で技術者を雇うことにつながる。低過ぎる金額であれば排除するという国の方針は素晴らしいと思っているため、NEXCO でも取り入れるよう引き続き検討を行っていただきたい。</p> <p>金沢支社には難工事が無いのか。</p> <p>承知した。</p> <p>2 点質問をさせていただく。</p>	<p>ていることも把握している。おっしゃる通りあまりに安い金額で受注されることはどこかで歪みが出てくる懸念もあると思われるため、弊社も国に準じてそういう制度を設けようと検討していくことになると考えている。</p> <p>引き続き検討させていただく。</p> <p>2 点目について回答する。ご指摘の通り、土木の工事の場合は現地状況を全体的確に把握できている訳ではなく、自然条件に左右されるというのが現状である。特に新東名高速道路の神奈川県区間での建設事業等を行っている東京支社では、支社平均で土木工事の工期が 186%、金額が 210%の変更率となっており、これが土木工事全体の変更率にも影響している。</p> <p>補足になるが、例えば新東名のトンネル工事は地質が想定より悪く、崩れるのを抑える補助工法を追加するケースが多々あり、工期も伸びている。このようなトンネルの新設工事も土木工事に含まれるため、全体として変更率が高くなることがある。新東名が開通すれば土木工事の変更率も減少すると見込まれ、今一番の難工事が土木工事であるということである。</p> <p>東海北陸自動車道ではこれからトンネルを掘る難工事が本格化する。</p> <p>東海北陸自動車道ではトンネル工事を進めているところである。契約の大きな変更があるのはよろしくないことと認識しているが、自然条件を相手にしっかりと対応していきたい。</p> <p>1 点目について回答する。入札契約適正化法に</p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<p>1 点目は、談合の疑いがある場合の公正取引委員会への報告はどのように行うのか。</p> <p>2 点目は、落札率の状況について、工事の場合は比較的工種によるばらつきが無く同じような分布になっているが、調査等については業種によって落札率が90%のものもあれば70%前後のものもあり、落札率に差があると読み取れる。何か原因があるのか。</p>	<p>基づき、談合の疑いがあれば公正取引委員会と警察に通報することになっているもの。</p> <p>2 点目については、工事の総合評価の場合は低入札になると価格評価点が大きく下がるため、落札者が低入札価格調査の対象者となること自体が比較的少なく、調査基準価格に近い金額で契約することが多い傾向にある。</p> <p>一方、調査等についてはこの価格を下回ると評価が下がるという基準が現状無く、何人の技術者を使って業務を履行できるかというのは会社によってばらつきがあるため、このような落札率に差がある入札結果になっているのではないかと考える。</p>
<p>2. 抽出案件の審議</p>	
<p>(1) 工事 (一般競争入札 (総合評価落札方式 : 技術提案評価型))</p>	
<p>工事名 : 東海北陸自動車道 (4車線化) 椿原橋工事</p>	
<p>基本的なことをお伺いするが、本件は落札率が99%を超え契約制限価格と非常に近い金額となっている。2 番目に低い価格の者も100%をほんのわずかに上回っただけである。これだけ大規模な工事でありながらも、入札金額が契約制限価格付近で非常に近似していることについてはどのようにお考えか。</p> <p>積算については、国の基準か何かがあり、それに基づいた計算を行うと契約制限価格に近い値が出るという理解で良いか。</p>	<p>大規模な工事であり能力的に高い入札参加者が尽力して積算をした結果であると考えている。</p> <p>加えて、3 者のうち2者については同様の工事を違う地域で施工した実績があり、積算しやすかったのではないかと考えられる。</p> <p>弊社は公共積算を採用しており、弊社で定めている積算基準に基づいている。NEXCOの積算基準に載っていないものについては国交省の積算基準や公共の積算基準をできるだけ準用している。NEXCOの積算基準も公表できる部分は一般に公表している。もちろん、どの代価をどのように積算に組み込んだかという細部までは公表していないが、公表している積算基準を用いるとどのような積算代価を使っているかは建設業界の方々であれば理解しているのではないかと考えている。</p>

<p>承知した。業界の方が尽力して積算を行った結果であると考え、不審な点は無かったと理解した。</p>	<p>また本工事については特殊な作業を有する工事のため、建設物価調査会という第三者機関による物価や歩掛の調査を行っている。このような調査は同調査会が建設業界の会社に向けて見積依頼を採っており、同調査会が査定率を決め、その結果を NEXCO に報告している。査定率は業界の方々には分からないが、どうしても NEXCO の積算の方が少し厳しめになるのが常ではある。</p> <p>補足すると、発注図書に関して、他の案件についても応札者の方から多くのご質問をいただくが、本工事は数百件の質問をいただいた。発注図書を熟読された方々が多くいたことから、精度の高い応札金額になったかと思われる。</p>
<p>(2) 工事 (公募併用型指名競争入札)</p>	
<p>工事名： 東海北陸自動車道 福光インターチェンジ他 5 施設受配電自家発電設備工事</p>	
<p>応札者の入札価格と NEXCO の積算価格に差がある一番大きな原因は、機器製作費について差があったという説明であったが、NEXCO は過去の実績で積算しているということで、近年の価格を反映できていなかったということが要因かと思われる。他に調査を行って、近年の価格を反映するという良い方法は無いのか。</p> <p>過去の実績で積算すること自体はそれで良いのかもしれないが、もし可能であれば組織的に最新の情勢を把握するようなシステム・体制があると良いのではと考える。</p> <p>また、一部の機器製作費・据付工について下請け予定者の見積と金額の乖離があったと記載があるが、どの部分に乖離があったのかというご説明</p>	<p>人件費の高騰や機器の高騰もあり、参考見積依頼をするが、今回は競争参加者から見積をいただけなかったということで、やむを得ず過去の実績で積算した。</p> <p>「据付工 自動調光装置 受光部」について、NEXCO の積算に対して受注者の金額が約 9,900%となっている点で乖離がある。</p>

<p>をお願いしたい。</p> <p>公募併用型指名競争入札にて8者に指名して1者から公募があったとのことだが、公募による参加者が辞退するという事はどういうことか。公募で競争参加の申請をしておきながら辞退するという事は大変失礼であると考える。</p> <p>善意に解釈すればその通りかもしれないが、これを許すと、とりあえず参加申請だけをしておいて、業者にとって旨みのある工事だけ応札するという事態になりかねないと思うがいかがか。</p> <p>実情は理解した。</p> <p>参考見積を取ることが難しかったとのことだが、機械そのものが特殊な機械だったということか。または価格の変動がある時期であり見積を作ることが難しかったのか。そもそも機械を製作している会社が少なく、見積が出てこなかったのか。</p> <p>オーダーメイドのような機械になるため、見積自体が一般的には難しかったということか。</p>	<p>公募による参加者が辞退するという状況は時々ある。手続開始の公示をしてから申請期間が1ヶ月ほどあり、その後開札までさらに1ヶ月あるため、恐らくその間に他の工事を受注できて、技術者が足りなくなり結果として辞退しているという事情があったのではないかと推測している。</p> <p>おっしゃる通りの部分はあるが、ペナルティを設けると参加申請のハードルが上がり、公募併用型指名競争入札という不調対策そのものの機能が減退してしまうため、厳しい対応を行うことは難しいのが実情である。</p> <p>現場に沿った仕様のため、仕様書に沿った見積書を作成しないといけないという点が難しかったのではないかと考える。</p> <p>その通りである。</p>
<p>(3) 工事 (特命契約 (個別契約))</p>	
<p>工事名：北陸自動車道 (特定更新等) 富山IC～立山IC間床版取替工事 (その4)</p>	
<p>基本契約方式に基づく個別契約では、契約制限価格を下回るまで見積合わせを行っているため、落札率は100%に近くなる場合が多いと感じる。これを、基本契約方式を採用せずに、例えば4回の発注に分けた場合と比べて落札率が高くなる傾向がないかという点についてはどのようにお考えか。</p>	<p>確かに基本契約方式を採用した場合、2回目以降の個別契約において落札率が100%に近くなる傾向にあるのは事実。この点は基本契約方式のメリット・デメリットの話になると考えている。特定更新等工事で基本契約方式を導入した経緯としては、契約金額が高止まりしてしまうデメリットよりも、当時あまり例が無かった大</p>

<p>基本契約方式について、一度デメリットとメリットをもう少しきちんと整理しておくことが必要かと考える。</p>	<p>規模更新工事において、ある程度大きな工事規模を確保して発注することで、受発注者双方のノウハウの蓄積や円滑な工事の実施ができるというメリットの方が大きいと判断して導入しているものである。</p>
<p>(4) 調査等 (指名競争入札)</p>	
<p>調査等名：北陸自動車道 (特定更新等) 敦賀管内中央分離帯改良設計 (2024 年度)</p>	
<p>この案件については手続きや低入札調査に問題はない。先ほどの本社からの説明で、この案件に限らず、低入札案件と低入札ではない案件で成績評定値に差はないと回答があったが、お手数をお掛けするが、可能であれば、横軸に落札率を取り、縦軸に成績評定値を取るようなグラフを作ってください、低入札が成績評定値に影響を与えていないことが分かるようデータで示していただけるとありがたい。</p> <p>調査の中で財務諸表を提出してもらっているようだが、これは1年分だけ提出してもらおうのか、それとも3年分くらい提出してもらい、会社の経営悪化状況の有無を確認しているのか。</p> <p>1年では分かりにくく心配な点があれば、何年分かを提出してもらおうということか。</p>	<p>内部資料としてはそのようなデータがあるため、それを提示する。</p> <p>今回の調査では令和5年度のみ添付されているが、他の低入札調査では2~3年分添付されている場合もある。</p> <p>そのとおりである。財務体制がしっかりしているかは重要なため、案件によっては複数年分提出してもらおうこともある。</p>
<p>(5) 物品・役務 (一般競争入札)</p>	
<p>購入名：北陸自動車道 富山管内凍結防止剤購入単価契約 (2024 年度)</p>	
<p>今回の審議対象案件の富山に加え、金沢、福井、敦賀の各保全・サービスセンターの発注状況が示されているが、金額が相当違う。発注する量が違</p>	<p>金沢支社管内の管理延長 340 キロのうち、富山保全・サービスセンターが 126 キロとなっている。その次に長いのが敦賀で 84 キロの管理延長</p>

<p>うのか。発注量も示していただけると単価が大体分かるのだが。</p> <p>要は何トンくらいの量を購入しているのかを知りたい。</p> <p>延長が長ければ量が多くなるわけだが、雪の降る量や凍結度によっても違うのだろうか。</p> <p>それぞれの単価も確認したいと思い、ざっと計算したところ、単価はほとんど変わらないということが分かった。</p>	<p>となっていて、金沢が70キロの管理延長、福井が60キロの管理延長である。契約金額は基本的に管理延長に比例してくる。若干金沢と敦賀の管理延長で逆転しているが、金沢保全管内の石川・富山県境は雪が多いため、その差で管理延長とは逆転するものと考えられる。基本的には管理延長に準じた使用量となっている。</p> <p>富山が5,850トン、金沢が3,300トン、福井が2,600トン、敦賀が2,850トンである。これは表の一番上段にある塩化ナトリウム1トン詰フレコン塩の数字を申し上げた。</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

審議結果

今回ご報告いただいた内容について、契約手続の運用状況、抽出案件の審議に関して問題は無いという結論である。今回の審議を通じて、以下のとおり意見と要望がある。

【意見】

審議案件2（工事名：東海北陸自動車道 福光インターチェンジ他5施設受配電自家発電設備工事）で意見が出た積算について、本件ではNEXCO側の積算と相手側の積算にかなり乖離があったが、なかなか参考見積を出してくれる者が見つからなかったこともあり、積算ができなかったと伺った。ただ、他のNEXCO2社（東日本・西日本）で同じような設備工事を行ったときにどのような形でしていたかという調査や、配電盤については比較的汎用的なものでもあるため、最近の市場の状況の確認もできたのではないかと。積算についてはもう少し調査と努力をしていただきたいという意見がある。

【要望】

今回の案件とは直接関わるものではないが、近年AIの発達や改善が非常に進んでいるため、例えば設計や調査等で積算にAIを活用して効率化ができないかということにも関心を持ってやっていただきたい。

以上が審議を行った結果の報告である。