

令和 7 年度 第 2 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 12 月 5 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） 岡田 進 （岡田法律事務所 弁護士） 合田 篤子 （金沢大学 人間社会研究域 法学系 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 7 年 4 月 1 日～令和 7 年 9 月 30 日	
抽出案件	総件数 3 件	（備考）
工事（公募併用型指名競争入札）	1 件	
工事（見積競争（防災型発注方式））	1 件	
調査等（簡易公募型プロポーザル方式（技術者評価型））	1 件	
変更契約	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	（別紙のとおり）	

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	
<p>A社の資格登録停止に関して、使用が認められていない再生骨材が工事に使用されていたとのことだが、該当工事のやり直しは実施しているのか。</p> <p>参考見積の収集に苦労しているとのことだが、過去の発注事例について、簡単に検索できるデータベースは存在しないのか。</p> <p>参考見積の収集に苦労しているのであれば、社内の過去実績で単価を把握できるシステムがあればよいと思い意見した。</p>	<p>契約中の工事については、再生骨材を使用した部分について、A社と覚書を結び、工事のやり直しを実施している。</p> <p>しゅん功済の工事については、工事のやり直しに伴う影響が大きく、国土交通省の有識者委員会の議論も踏まえて工事のやり直しまでは実施していない。ただし、A社と覚書を結び、引渡しを受けてから10年間に変状が認められた場合はA社の費用負担で補修を行うこととしている。</p> <p>契約管理システムによって過去の発注案件の概要や競争参加者、落札者等の情報がデータベース化されている。</p> <p>工事積算システムによって、過去の設計書や設計単価、契約単価等のデータが保存されている。システム管理部署であれば、過去の実績を検索することができる。</p> <p>ご指摘承った。</p> <p>ただし、情報は過去の契約実績であり、現時点では物価変動しているためにそのままでは活用できないので、①現時点の単価を参考見積徴取により把握する方式と、②過去の契約実績をベースに物価上昇に合わせてスライドさせる方式の、どちらが効率的なのかを検討していきたい。</p>

(2) 本社 調達適正化推進室・契約審査部からの報告	
基本契約方式では特定事業者が長期にわたり受注するため、受注者にとって思い切った投資の機会であり、新工法などの技術開発を促進するものでもある。技術開発の結果として、工期や工事費の削減につながるため、基本契約方式のメリットとして考慮すべきではないか。	そのようなメリットがあることも念頭に置き、これまでの基本契約の工事で培った技術的ノウハウは今後の発注で生かしていく。
2. 抽出案件の審議	
(1) 工事（公募併用型指名競争入札）	
工事名：北陸自動車道 賤ヶ岳サービスエリア（下り線）駐車ます上屋改築工事	
<p>低入札価格重点調査における金額内訳の確認について、失格基準に該当するかどうかは単に金額で判断されるのか。それとも、金額の根拠の確認を行うのか。</p> <p>現場管理費が失格基準以下だったとのことだが、現場管理費については一般管理費と合わせて価格調整の対象になりがちであり、受注意欲の高い事業者が低く設定することはよくあるのではないか。</p>	<p>失格基準に該当するか否かは数字のみで判断している。</p> <p>現場管理費の主な費用は、現場を管理するために現場付近に設置するプレハブの建物や現地管理を行う社員の人件費を想定しているが、入札者の事業所が工事現場の近傍である等の理由で削減できることは承知している。</p> <p>そのうえで、本件で失格とした事業者の現場管理費の積算は当社積算額の約 35%という非常に低価格であり、さすがに適切な工事管理は難しいと判断した。</p>
(2) 工事（見積競争（防災型発注方式））	
工事名：北陸自動車道 梯川橋支承修繕工事（2024 年度）	
見積者へのヒアリングにおいて、事業者の見積内訳から特記仕様書に記載のない「吊り足場」等の金額を除外したとのことだが、除外した項目は工事の実施にあたって必要な項目であったように思われる。金額の除外は妥当であったのか。	<p>防災型発注方式は特記仕様書や参考図の内容に則した項目での見積を前提としているため、特記仕様書に則さない項目を削除したものである。</p> <p>また、防災型発注方式の工事にあつては、併せて</p>

<p>特記仕様書には足場についてどのように記載されているのか。</p> <p>3点質問する。</p> <p>1点目。 入札辞退について、本件では12者に見積方通知を行っているが、11者辞退している。これは、応札者1者のみが積極的な参加意思を持っていたということか。あるいは他者は色々と検討したが最終的には参加しなかったということか。</p> <p>2点目。 工期について、工事による通行止や車線規制によって通過にかかる所要時間が増加しているにも関わらず、通行料金を支払わなければならないことに対して納得できないという意見も耳にする。この点を踏まえて、適切な工期の検討は行われているのか。</p> <p>3点目。 当初の見積金額から、ヒアリングの結果で減額して契約したとの事であるが、当初の見積金額で契約してよかったのではないか。</p>	<p>調査・設計業務を受注者にて行う。調査・設計業務の結果を精査し、今回金額を除外した項目が必要であると判断された場合は変更契約を行い、改めて項目を追加し、費用を支払う。</p> <p>特記仕様書には足場については明記されていない。一方、設計業務や施工計画の検討を踏まえて変更を行う場合があり、その場合は監督員と協議すると記載されている。</p> <p>また、現地説明会での質問回答において見積条件に足場は含まれるのかという質問に対し、見積条件に足場の費用は含まず、設計業務の結果に基づき足場工の追加を行った場合、その費用は監督員と受注者で協議し定めると回答している。</p> <p>1点目について。本件については、応札者のほかに現地説明会に参加し積極的な質問をされていた者もあったが、最終的には辞退となった。</p> <p>また、辞退者が多い理由は、防災型発注方式については緊急性の高い発注のため、発注見通しの公表を行わずに発注せざるを得ないことに起因すると考えている。金沢支社や他支社の過去の防災型発注方式の事例を見ても、応札者は1～2社となっており、本発注方式固有の事情によるものである。</p> <p>2点目について、工期は現場調査や工場製作、河川内における作業禁止期間、冬期の工事休止期間等の事情を加味して妥当な期間を設定している。なお、本件については橋梁下部の工事であるため、通行止は行わず最低限の規制で実施している。</p> <p>3点目について、契約金額については仕様書に即した金額とする観点から一旦は減額したものの、調査・設計業務の結果を踏まえて必要な金額</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<p>工事を発注する際にどうすれば通行止めや対面通行規制を短くできるのかは検討されているのか。知人の話では、例えば工事の発注金額が大きいと、細切れにして出すことで対面通行区間を短くする努力ができるのではないかと聞く。</p> <p>また、自身が高速道路を利用した際にも北陸自動</p>	<p>について改めて受注者と協議して定めることとしている。</p> <p>2点目のご意見について、確かに近年、特に北陸自動車道においてはリニューアル工事にかかる対面通行規制が多く行われているところである。お客さまからご意見を頂戴しており心苦しいところではあるが、北陸自動車道は経年に加えて塩害の影響もあり老朽化が進行しているため、対策工事は必要である。</p> <p>規制方法については、例えば交通量の多い東名や名神高速道路では対面通行規制を行うと大渋滞が起こりうるため、車線幅や路肩を狭くすることで交通を確保し工事を実施している。しかしながら、このような方法を取ると、一般論として、工事の期間や費用が大幅にかかるため、比較的交通量が少ない北陸自動車道や中央自動車道などでは対面通行規制を主として工事を実施しているところである。一方で、お盆やゴールデンウィークといった交通混雑期には規制を外すなど、極力影響の少ない工事の実施を目指している。</p> <p>工事の必要性については、社長記者会見やCM等を通じてお知らせしてるところである。弊社が起こした笹子トンネル天井板崩落事故のような人災を起こしてはいけないというのが、弊社の最大の眼目であり、高速道路をご利用される地域の皆様には工事の必要性について何卒ご理解いただきたい。</p> <p>渋滞については道路管制センターで検知しており、広域的に渋滞情報の提供を行っている。例えば、一宮 JCT から小矢部砺波 JCT まで北陸自動車道経由と東海北陸自動車道経由がそれぞれ何分かかるのかといった、お客さまにルート選択をしていただく材料も提供しているところであ</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<p>車道が渋滞しており、高速道路を利用するよりも一般道を使用した方が早く目的地に到着できたのではないかと同乗者が言っていた。</p> <p>そのあたりの意見も踏まえて今後努力していただきたい。</p> <p>1 者応札の場合では、仮に見積方通知先事業者が談合して応札する 1 者を選定していたとしても確認する方法がないのではないか。</p> <p>辞退した事業者に対してヒアリングを実施することで実態の把握が可能かもしれない。また、談合の抑止につながるのではないか。</p>	<p>る。一方で、一般道を利用した際に何分かかるのかという情報を当社として精緻に出せないのも事実である。</p> <p>工事規制のあり方について、工事を細切れにして発注してはどうかとの意見があったことを承る。</p> <p>弊社としての取り組みにご理解を深めていただければありがたい。</p> <p>他の発注機関において 1 者のみの応札が新しい形の談合として問題視されている例もあり、弊社としても同様の問題が見られないか確認を行っている。これまでのところ特別視すべき応札の傾向などはみられていない。また、見積方通知先については事前には公表しないなど、談合が行われる可能性の排除に努めているが、今後も注視していく。</p> <p>本件に関しては辞退者へのヒアリングは行っていないが、過去の総合評価方式の発注案件において技術提案書を提出したのち辞退された事業者に対してアンケートを実施した例がある。また、特定の分野の工事の入札不成立が相次いだ際には、指名通知先にアンケートを実施し、その結果を踏まえて工事規模、組み合わせる工事内容等の発注単位を変更する取り組みを行った例もある。</p> <p>防災型発注方式については、契約制度の理解を促進することが、事業者の参加意欲を向上させると考えている。引き続き、契約制度について周知を実施してゆく。</p> <p>その取り組みの一つとして、今年度発注した別件の防災型発注方式の案件において、事業者の不安軽減と理解促進の観点から見積方通知書に</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<p>今回のような防災型発注方式により変状の修繕を行う場合と、自然災害等の復旧で即時対応が必要な場合における発注手続きの違いについて確認したい。</p> <p>災害の即時的な復旧を行う場合は、随意契約のように先に工事を実施し、その後かかった費用の請求がされるものと理解した。</p>	<p>調査・設計業務の結果に応じた変更契約を締結することについて追記したところである。</p> <p>即時対応が必要な場合で、小規模な災害復旧作業は維持修繕を担うグループ会社が体制を組んで即時対応している。また、規模の大きな災害復旧作業などは災害応援協定を締結している事業者に応援要請を行うこともある。</p> <p>災害復旧については、要請に基づき迅速に作業をしていただいて、その後特命契約を結ぶ形になる。</p> <p>近年の事例では、能登半島地震や敦賀の土砂災害の際に、災害応援協定を結んでいる事業者に応援を要請した。この際も、作業の実施後に費用について確認し、契約を結ぶ手続きを実施した。</p>
<p>(3) 調査等（簡易公募型プロポーザル方式（技術者評価型））</p>	
<p>調査等名：北陸自動車道（特定更新等）敦賀管内土木施工管理業務（2025 年度）</p>	
<p>管理技術者については、資格とか論文とか具体的に厳しい条件が明記されているが、実際の担当技術者については要件がはっきり書かれてないように思う。管理技術者が専任で現場に配置されるということで、担当技術者は特別技術的な能力がなくてもよいということか。</p> <p>それはどこに書いてあるのか。</p> <p>外注というか、アウトソースしたほうが効率的だという趣旨はあるのだろうが、この発注方式を採用した際に一定の事業者には偏ってしまうことはないのか。受注者は適度にばらついているのか。</p>	<p>本件は土木に関する施工管理業務であり、担当技術者も土木に関する資格等が必要である。</p> <p>NEXCO の施工管理業務の共通仕様書に書いてある。また、技術審査会の資料にも記載があり、本件における競争参加資格となっている。</p> <p>管理技術者となれる者は多くなく、それぞれの企業にばらついて所属しているので、そのようなことはないと思う。ただし、技術課題論文の作成に慣れてくるとノウハウが蓄積されるの</p>

<p>基本的に能力のある会社を特定するのか。</p>	<p>で、同じ会社が落札することはあると思われる。</p> <p>特にヒアリングをすると、論文をそのまま棒読みされる方もいれば、経験を踏まえご自身の言葉で話される方もおり、その素養はよく分かる。このような点などにより技術力の高い者を選んで受注者を特定している。</p>
<p>3. 変更契約に関する点検結果報告</p>	
<p>工事名：北陸自動車道 南条サービスエリア他2SA 地下タンク設置工事</p>	
<p>埋設物については重大な事故につながる恐れもある。NEXCO として事前調査に関するマニュアルなどは作成しているのか。</p> <p>近年は地下調査に関する手法も確立してきているので、地下に関連する工事の場合の事前調査を定めたマニュアル的なものを整備しておくのがよいのではないか。</p> <p>4 回の設計変更で増額した費用を 100%発注者が負担しているということで、発注者に 100%過失があったという認識なのか。あるいは工事施工会社にも責任があるため、当該費用をその割合によって負担するという話し合いがなされているのか。</p> <p>責任については設計者もいるわけで、その設計者へ発注しているのだから、結局は発注者よりも設計者に責任があったということになるのではない</p>	<p>設計の段階では埋設図面があるので、工事の着手前に試掘をして確認する。今回は、試掘をした際に埋設図面と現地がずれていることを確認したため、設置位置を変更した。</p> <p>設計段階において、設計会社が消防と打ち合わせを重ねていて、消防から保有空地が必要といった話はあったが、架空線との隔離については特に話は無く、NEXCO も規制を理解できておらず十分な監督が取れていなかったということがあった。この点、NEXCO としても責任を感じており、費用は 100%弊社が負担した。ましてや、工事の受注者は設計変更には関係なく、設計会社が悪いとも言いきれなかったため、NEXCO として早期に解決を図るべく、工事受注者に設置位置の変更を指示をした。</p>



<p>か。少し甘すぎる気がする。</p> <p>同意。設計会社も専門家なので、地下にタンクを埋設するにあたっては、規制がないかを確認し、現場の状況を把握すべきだろう。NEXCO としての経営上の考え方があるのかも知れないが、設計会社は、何らかの金銭的なペナルティーを負担してもよいのではないかと考える。</p> <p>何回も設置位置を変更しているが、実は 1 回でよかったのではないか。課題をしっかりとピックアップして、その課題をすべてクリアできる状態に最初から持っていけば、変更回数を最小限に抑えられたはず。最初が肝心ということだろう。</p>	<p>ご指摘のとおり本件はお恥ずかしい経緯をたどっている。当社は監督員側として法令上の規制について理解不十分だったのは間違いなく、設計についても完了を認定して請負代金まで払っていたものではあったが、もう少ししっかり見ておくべきだった。</p> <p>金沢支社に限らず設計不良事案が複数件生じている。設計受注者に責任があるならば一定の負担をいただかないといけないと考えており、契約条項や法律に基づいて適切に処理をしている。しかしながら、本件については、契約不適合の請求可能期間（3 年）を超過しており請求不可となったもの。</p>
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

#### 審議結果

入札・契約手続の運用状況、抽出案件の審議及び契約変更に関する点検結果報告について問題無し。  
今回の審議を通じて、以下のとおり 3 つの意見がある。

##### 【意見 1】

現場の状況と設計図面・施工図面が実際に一致しているということが重要だと思われる。過去のものについてどうこうすることはできないが、将来のリニューアルのためにもこれからの工事については、例えばデジタル化をするなどにより、きちんと図面と現場が合致した形で記録が残るようなシステムを構築していただきたい。

##### 【意見 2】

NEXCO の積算基準や低入札制度（失格基準）について、周知を徹底すべきと思われる。企業努力で入札価格を抑えようとしたにもかかわらずそれらを知らなかったばかりに契約できなかったというようなことのないようにしてほしい。特に制度変更があった時にはより一層周知を徹底してほしい。

##### 【意見 3】

リニューアル工事に伴う交通規制を、お客さまにとって負担が最小限で済むよう引き続き努力してほしい。やむを得ないこととは理解しているが、規制の期間ができるだけ短くなるようにしたり、規制の仕方を工夫したりするなどしてほしい。