

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構
北海道新幹線建設局入札監視委員会（第20回定例会議）審議概要

| | | | |
|--------------------------|----------------------------|--|----|
| 開催日及び場所 | | 令和6年7月5日（金） 北海道新幹線建設局会議室 | |
| 委員 | | 原 琢磨（弁護士） 高野 伸栄（大学院教授） 清平 秀幸（公認会計士） | |
| 審議対象期間 | | 令和5年10月1日～令和6年3月31日 | |
| 工事 | 抽出案件 | 件数 | 3件 |
| | 一般競争入札方式 (政府調達協定適用対象) | 北海道新幹線、静佐川橋りょう（PCU形けた） | |
| | 一般競争入札方式 (政府調達協定適用対象以外) | 北海道新幹線、長万部仮授受線整備他 | |
| | 随意契約方式 | 北海道新幹線、札幌車両基地高架橋2 | |
| 役務 | 抽出案件 | 件数 | 1件 |
| | 簡易公募型競争入札方式に 準じた方式 | 北海道新幹線、函館総合車両基地着発収容庫他建物 設計 | |
| 物品等 | 抽出案件 | 件数 | 1件 |
| | 一般競争入札方式 | 北海道新幹線、函館港レール運搬他 | |
| 高落札率契約 | 抽出案件 | 件数 | 1件 |
| | 一般競争入札方式 (政府調達協定適用対象) | 北海道新幹線、札幌軌道スラブ製作運搬 | |
| 委員からの意見・質問、 それに対する回答等 | | 意見・質問 | 回答 |
| | | 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（工事）

| | 意見・質問 | 回答 |
|---|---|--|
| 1 | <p>一般競争入札方式（政府調達協定適用対象） 「北海道新幹線、静佐川橋りょう（PCU 形けた）」</p> <p>① 入札参加者は4者であり、その内2者は辞退となっているが、入札参加者が少ないのは特殊な工法を用いる工事だからか。</p> <p>② 北海道内において、プレストレストコンクリート工事を2箇所以上発注すると、入札参加できる業者はいなくなってしまうのか。</p> | <p>① 入札参加者が少なかった理由としては、プレストレストコンクリート工事の専門性に加え、競争参加資格「プレストレストコンクリート工事」の認定を受けており、かつ北海道内に PCU 桁を製作できる工場を保有している業者が2者しかいないことが考えられる。途中で辞退した2者については、本工事に先行して当機構が発注した同種の工事を落札したことで、配置予定技術者を本工事に配置できなくなったことにより辞退となっている。</p> <p>② 道外の工場による製作や、道内に工場を有する会社に製作を依頼することも可能であるため、道内に工場を有していない会社でも入札参加はできる。また、なるべく参加してもらいやすくなるように、入札参加要件を緩和している。</p> |
| 2 | <p>一般競争入札方式（政府調達協定適用対象以外） 「北海道新幹線、長万部仮授受線整備他」</p> <p>① 「配置予定技術者の能力について」の評価基準で、施工経験年数の評価が0点となっているが、これはそもそも同種工事の経験を持つ技術者が少ないということなのか。</p> <p>② 本件は1者応募だが、参加資格要件を満たす企業は1者しかいないのか。</p> | <p>① 道内であっても JR 北海道や札幌市交通局等の工事があるため、同種工事の機会が全くないということではない。なお、加算点は0点であるが、参加要件として必要な経験を有していることは確認しており、施工能力自体には問題ないと考えている。</p> <p>② 軌道敷設工事の実績がある企業は全国で10社以上ある。ただ、北海道内に拠点がある企業は本件の受注者のみであり、本件は工事規模が小さかったため、道内企業のみ参加になったものと想定している。</p> |

| | |
|---|---|
| <p>③ 今後発注する軌道敷設工事の規模も同規模なのか。</p> <p>④ 本工事ではカーボンニュートラルや労務費見積尊重宣言に関する評価項目がないが、これは工事の規模によって決めているのか。</p> | <p>③ 今後の発注は新幹線本線の軌道敷設工事となるため、規模はかなり大きくなる。</p> <p>④ 工事規模ではなく、工事種類で決まっている。</p> |
| <p>3 随意契約方式 「北海道新幹線、札幌車両基地高架橋2」</p> <p>① 6者の応募があったうち、1者が競争参加資格を満たしていなかったということだが、その理由は。</p> <p>② 技術協力業務の公示の段階で予定していた工事の概算金額と実際の契約金額ではどれくらいの差があったのか。</p> <p>③ 技術提案によるコストカット効果はあまりなかったということか。</p> <p>④ 物価と労務費の高騰のみでは、契約金額が概算金額の倍にはならないかと思うが、他の要因はあるのか。</p> | <p>① 競争参加資格要件として求めていた「代表者又は出資比率が第2位の構成員のいずれかが、鉄道PC上部工新設工事の施工実績を有すること」が確認できなかったためである。</p> <p>② 技術協力業務の公示の段階では、工事の概算金額はその1工事及びその2工事をあわせて250億円としていたが、結果として495億円となっている。 契約金額が大幅に増えた要因としては、物価及び労務費の高騰が大きく影響している。また、これまでは契約後に工法や条件の変更で設計変更が生じていた分を、ECI方式による工事では設計段階で盛り込むため、従来であれば契約後に変更していたものを当初の工事契約に取り込んでいることも大きい。</p> <p>③ コストカット効果がなかったわけではないが、本件では工事工程を75か月から58か月に短縮するための提案を求めており、工程短縮に必要な増額が生じている。</p> <p>④ 本件は土木と建築の一体工事であり、特に建築工事においては、民間の開発が活発なため、物価や労務費高騰が顕著なため、物価や労務費高騰があるのは事実だと考えている。</p> |

| | |
|---|------------------------------------|
| ⑤ ECI 方式では価格の交渉を行うとのことだが、具体的な金額で協議するのか。 | ⑤ 具体的な金額で協議するのではなく、積算条件や歩掛で協議している。 |
|---|------------------------------------|

別紙（役務）

| | 意見・質問 | 回答 |
|---|---|--|
| 1 | <p>簡易公募型競争入札方式に準じた方式 「北海道新幹線、函館総合車両基地着発収容庫他建物設計」</p> <p>① 入札参加者は何者ぐらいを想定していたのか。</p> <p>② 入札参加者の入札金額にかなり違いがあるが、その理由は分析しているのか。</p> | <p>① 車両基地に関する設計経験を持つ業者は多くなく、5者～6者ぐらいを想定していた。</p> <p>② 単価等は公表されているものを使用しており、また発注時の図書において業務割合等も記載しているため、入札参加者は予定価格を算出できるようになっている。</p> <p>一方で、入札時に提出される内訳書をみると、予定価格を超過した入札参加者の入札価格は、機構の予定価格に比べて全体的に高くなっていたため、何かを間違っただけではないかと想定している。</p> |

別紙（物品等）

| | 意見・質問 | 回答 |
|---|---|--|
| 1 | <p>一般競争入札方式 「北海道新幹線、函館港レール運搬他」</p> <p>① レール運搬の時期は工事の状況によって変わってくるかと思うが、現時点で軌道敷設の時期は確定しているのか。</p> <p>② 履行期間について、最長でいつまで伸ばせる、といった決まりはあるのか。</p> <p>③ 実勢価格が一定額以上値上がりすれば、物価スライドのような形で変更契約の</p> | <p>① 本契約の履行期間の設定は発注時点での軌道敷設工事の工程を踏まえて設定している。軌道敷設工事の工程が変更となれば本契約の履行期間も変えざるを得ないため、その場合は受注者と履行期間の変更を協議することとなる。</p> <p>② 特にない。</p> <p>③ 本契約の契約書にはスライド条項が存在しない。情勢も変化するため、履行期間があまり</p> |

| | | |
|--|---|--|
| | <p>対象となるのか。</p> <p>④ 入札参加者が1者のみだが、入札に参加しにくい資格要件になっているのではないか。</p> <p>⑤ 過去の同じような業務では、入札参加者は何者ぐらいいるのか。</p> <p>⑥ 高落札率となった要因はどのように分析しているか。</p> | <p>長期間にならないようにしている。</p> <p>④ 本契約はレールの運搬だが、参加要件はレール運搬の実績に限らず、「1個の長さが12m以上かつ重さ10kN以上のもの」の運搬の実績としたため、実施可能な業者が極端に少ないというわけではないと考えている。</p> <p>⑤ 過去の発注では、2者程度が参加している。</p> <p>⑥ 積算要領は公開しており、割り増し率についても複数者から見積を取っているため、入札参加者側でも予定価格に近い価格を算出することは可能である。その中で、これまでも当機構においてレール運搬を発注しているので、入札参加者側は過去の入札状況も踏まえて入札価格を決定してきたものと考えている。</p> |
|--|---|--|

別紙（高落札率契約）

| | 意見・質問 | 回答 |
|---|--|--|
| 1 | <p>一般競争入札方式（政府調達協定適用対象） 「北海道新幹線、札幌軌道スラブ製作運搬」</p> <p>① スライド条項は適用されるのか。また、地方自治体のように債務負担行為は5年までといった定めはないのか。</p> <p>② 軌道スラブの製作ができる工場は北海道内で何か所あるのか。</p> <p>③ 不落となった前回の発注から工事内容は変わっていないが、入札価格は下がっている。これは、入札参加者が単価を落としてきたということか。</p> <p>④ 機構の単価は適正なのか。</p> | <p>① スライド条項は適用される。工事の債務負担行為の期間については、当機構においてはルール上の定めはない。</p> <p>② 全ては把握していないが、既存の工場がない場合でも、過去のお線区の工事では軌道スラブ製作のための工場の新設や既存のコンクリート工場に建て増し等を行っている。</p> <p>③ 内訳書を確認したところ、どれか1つの単価を下げたというわけではなく、全体的に同じ比率で落としてきている。</p> <p>④ 先行して公告した同種案件の3件は高落札率</p> |

| | | |
|--|--|---|
| | <p>⑤ 参加資格要件を有する者は何者ぐらいか。</p> <p>⑥ 前回の発注時より予定価格が上がっているが、何を変更したのか。</p> <p>⑦ 最終的に落札率 99.1%での落札決定となっているが、このあたりはどのように分析しているか。</p> <p>⑧ 再公告時の予定価格が、不落となった前回の発注時の最低入札価格より低い金額となっているが問題ないのか。</p> | <p>での落札とはなっていないこと、また、定められたルールの中で積算しているので、適正だと考えている。</p> <p>⑤ 軌道スラブ製作運搬工事の実績をもつ者は、5者程度である。</p> <p>⑥ 前回の発注結果を踏まえ、より実態に合わせる形で、セメント単価等の適用地や運搬距離について見直しを行った。</p> <p>⑦ 単価は参考資料として入札前に公表している。また、先行して開札した同種案件の積算書も、情報開示請求を通じて確認することができるため、入札参加者において予定価格の類推は可能であり、それを基に、入札参加者が判断されたものと考えている。</p> <p>⑧ 再公告にあたっては、前回の入札価格と予定価格との乖離点を分析し、積算要領の中で適正な範囲内で見直せるものは最大限見直して積算を行っており、問題ないものと考えている。</p> |
|--|--|---|

別紙（その他）

| | 意見・質問 | 回答 |
|---|--|--|
| 1 | <p>工事、役務、物品等の全体審議 なし</p> | |
| 2 | <p>高落札率契約の全体審議 なし</p> | |
| 3 | <p>一定規模以上の取引関係を有する法人との契約の全体審議 なし</p> | |
| 4 | <p>その他 「低入札価格に関する調査報告書」 ① 水文調査業務では低入札が多くなっているが、考えられる要因は。</p> | <p>① 固定費の占める割合が多い業務となっているため企業努力で削減できる幅が大きく、また企業同士の競争が働いているためだと考えられる。</p> |