

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構  
北陸新幹線建設局入札監視委員会（第1回定例会 持回り開催）議事概要

開催日及び場所		新型コロナウイルス感染拡大防止のため、入札監視委員会議事運営要領第2条第1項により、定例会議を書類の回議をもって会議に替えることで開催（令和3年8月3日委員会終了）	
出席委員		小松一雄（弁護士）、佐藤典良（元会計検査院事務総長官房審議官）、岸田潔（大学院教授）	
審議対象期間		令和2年10月1日～令和3年3月31日	
工事	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以外）	北陸新幹線、加賀市内吸音板設置	
役務	抽出案件	件数	1件
	簡易公募型競争入札方式	北陸新幹線（敦賀・新大阪間）環境調査17	
物品等	抽出案件	件数	1件
	一般競争入札方式	北陸新幹線、富山電車留置線（仮称）道床バラスト調達	
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以外）	北陸新幹線、川北町・小松市間高架下整備他	
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><b>一般競争入札方式（政府調達協定適用対象以外）</b> 「北陸新幹線、加賀市内吸音板設置」</p> <p>応札者が1者だが、新幹線の吸音板設置工事は応札可能な者が少ないのか。また、技術・価格に関する競争が適正に行われるようにするためには、今後どのように改善していけばよいか。</p> <p>総合評価の評価項目として「女性活躍推進法に基づく認定等」を設定しているが、参加者は認定を受けていたのか。</p>	<p>新幹線の吸音板設置工事は、全国規模で見れば施工経験のある者はそれなりの数が見込まれること、また、施工自体は簡易なものであること、更に今回の参加要件として鉄道又は道路土木工事の実績・経験しか求めていないことから、応札可能な者は少なくはないと考えている。しかし、一般的な工種では無いため、施工経験の無い企業から敬遠されたと想定している。</p> <p>本案件は、参加資格要件を最大限緩和しており、今後も同様の要件設定で実施することと考えている。</p> <p>今回参加した者からは、認定を受けている旨の資料提出はなかった。</p>

別紙（役務）

	意見・質問	回答
1	<p><b>簡易公募型競争入札方式</b> 「北陸新幹線（敦賀・新大阪間）環境調査17」</p> <p>応札額がばらついていることを鑑みると、業務の内容を取り違えて理解していることはないか。</p> <p>（上記回答に関連して）応札者間で諸経費のばらつきがあり、低入札価格に関する調査報</p>	<p>各応札者のこれまでの実績や各社の技術力等を踏まえ、諸経費にばらつきが発生した結果と想定している。</p> <p>また、低入札価格調査において、諸経費については企業利益を確保した上で、一般管理費等の経費を縮減できるとの説明を受けていることを併せて考慮すると、業務の内容を取り違えて理解していることはないと考えている。</p> <p>ヒアリングにおいて、必要な業務実施体制の構築と品質確保を行いながら、販売費及び一般管理費</p>

<p>告書では、機構積算に対して諸経費の乖離が大きいとされているが、業者のヒアリングでの説明は合理的と言えるのか。</p> <p>入札参加者を選定するための判断基準にある「優位に評価する」とは、具体的にどういうことか。</p>	<p>等の経費縮減に努めることで、利益が確保できる実行予算を立案し、入札に至ったとの説明を受けている。以上の説明は、当該受注者の諸経費の乖離に対して、合理性があると考えている。</p> <p>参加表明者の技術部門登録、当機構発注役務の作業成績、主任技術者の当機構発注役務の作業成績それぞれについて、評価基準を設けて評価を行うことを示している。具体的には、参加表明者から提出された資料に基づき、建設コンサルタント登録を持っていなければ優位度が下がり、機構の役務経験がある場合で平均 70 点以上であれば優位度が上がる、といったことで指名・非指名についての評価を行う。</p>
---	--

別紙（物品等）

	意見・質問	回答
1	<p><b>一般競争入札方式</b> 「北陸新幹線、富山電車留置線（仮称）道床バラスト調達」</p> <p>一度不調となり、再公告時に要件を緩和しても1者応札だったが、今回の要件緩和を恒常的に行うのか。あるいは更なる要件緩和を検討するのか。</p> <p>一般競争参加資格の資格認定を判断する際には納入実績の基準を設けていないのか。</p>	<p>再公告時に過去 15 年以内の納入実績に要件緩和したが、本案件後に発注した別の案件では、過去 10 年以内の納入実績という要件で契約できたので、今後、同様の案件が不調となり、再公告となった場合には、緩和要件を設定するように考えている。</p> <p>参加要件は鉄道事業者等へのバラスト納入実績のみとしており、納入実績を設けないことは、品質確保の観点から難しいと考えられる。このことから本案件は最低限の参加要件となっており、これ以上の要件緩和は難しい状況である。</p> <p>一般競争参加資格の認定にあたっては、納入実績の基準は設けていない。</p> <p>物品購入等の一般競争参加資格の認定は、「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構物品購入等競争参加者資格確認取扱規程」に則っており、審査事項は、直前2年の各事業年度の年間平均実</p>

	再入札を行う際の日程に制限はないのか。	<p>績高等の経営状況等に関するものとなっている。</p> <p>再入札日時の設定にあたり、特に制限はない。 「電子入札運用基準」に則り、受注者が再度入札の 手続に十分な時間が確保できるよう考慮の上、 日時を設定している。</p>
--	---------------------	---

別紙（高落札率契約）

	意見・質問	回答
1	<p><b>一般競争入札方式（政府調達協定適用対象以外）</b> 「北陸新幹線、川北町・小松市間高架下整備他」</p> <p>高落札の理由に「過去の入札状況から参加者数は少ないと入札参加者が判断したと推測される」と「業務受注増により、当該案件を受注する余力がある事業者が少なかったと推測される」ということをあげているが、相反することのように感じるがどうか。</p> <p>総合評価の評価項目に施工計画の項目を設定していないのはなぜか。</p> <p>同種工事の施工実績の評価項目で鉄道土木工事の実績と道路土木工事の実績とで加算点に差を設けることは、工事内容に照らして合理的なものなのか。</p>	<p>前者については、過去の高架下整備工事の入札状況が公表されていることから、参加申込者が少ないことが分かる。</p> <p>後者に関しては、アンケート結果で「監理技術者が少ない。」という回答が得られていることから、事業者の受注量が増えたため監理技術者が少なくなっているものと判断した。</p> <p>高架下整備工事は、技術的難易度が低く、施工計画に特別配慮する事項がない簡易な工事であるため、施工計画を審査項目としない方式（簡易Ⅰ型）を採用した。</p> <p>高架下整備工事は、一般的な道路工事と異なり、出入口門扉と柵の設置、土地境界の用地杭、基準杭など新幹線基準の工事であること、また舗装工事において高架橋や橋脚柱周りの損傷防止に対する配慮が必要なことなどから、鉄道土木経験実績がある会社がより適切な施工を行うことができると評価することは、合理的であると考えている。</p>

別紙（その他）

	意見・質問	回答
1	工事、役務、物品等の全体審議 なし	
2	高落札率契約の全体審議 なし	
3	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	
4	その他 なし	