

令和6年度第2回広島高速道路公社入札監視委員会 議事の概要

開催日	令和7年2月5日(水) 14:00~16:00
場所	広島高速道路公社 1階 会議室
出席委員	内田委員(委員長)、半井委員、桧崎委員
議題	<p>議事1 入札及び契約手続の運用状況等の報告について</p> <p>議事2 抽出事案について</p> <p>(1) 広島高速交通管制・施設管制システム更新工事 (2) 広島高速4号線ほかトンネル内電気通信設備更新設計業務 (3) 令和6年度 広島高速道路構造物定期点検業務</p>
抽出事案の 審議対象期間	令和6年4月1日から令和6年9月30日まで
審議・報告内容	別紙のとおり
委員会による 意見の具申等	いずれの審議案件とも適正であると認められました。
担当部署	広島高速道路公社 総務部総務課財務係 082-508-6848

報告内容

議事 1 入札及び契約手続の運用状況等の報告について

○ 入札方式別の発注件数は次のとおり

区 分	一般競争入札			指名競争入札			随意契約		件数計
	件数	うち 総合評価	うち 低入札	件数	うち 総合評価	うち 低入札	件数	うち公募 型アロー ザル方式	
建設工事	1	1	1	0	0	0	0	0	1
測量・建設コンサル タント等業務	1	1	0	0	0	0	1	0	2
件数計	2	2	1	0	0	0	1	0	3

○ 低入札価格調査を行った件数は 1 件

○ 当初契約額の 30% を超える変更契約を行った件数は 1 件

○ 指名停止措置を行った件数は 2 件

○ 入札・契約の過程に係る苦情申立て、入札談合情報、入札・契約事務に係る働きかけ等については該当なし

報告内容	
議事2 抽出事案について	
○抽出事案1 広島高速交通管制・施設管制システム更新工事	
意見・質問	回答
○ 低入札であるにもかかわらず失格基準に該当しないと判断された理由は何か。	● 低入札価格調査の結果、本工事は建設工事競争入札に係る適正な履行確保の基準を満たしていることが確認できたため、失格基準に該当しないと判断した。低入札の理由は、機器費の大部分がソフトウェアに係る費用であり、他のシステムとの共通部分の設計ノウハウを共有したことにより効率的な設計ができたためである。
○ 調査基準価格の妥当性はどうか。	● 調査基準価格の設定は国土交通省が示す計算方法と同じであり、設計金額も公社の土木工事積算基準に基づいて算出され、妥当と考えている。また、設計額については、実績を持つメーカーから見積りを徴取し、見積りの最低値を積算に採用している。
○ 徴取した見積りが実勢価格を反映してないのではないか。	● 見積り徴取時に高い金額が提示されることにより予定価格が高く設定される可能性があるかもしれないが、複数（今回は4者）の見積りを徴取することなどにより、適正な設定に努めている。
○ このシステムの更新時に同じ業者と契約しなければならない、というようなことはないか。	● 次回においても、今回と同様に一般競争入札による発注を行う予定である。なお、今回は、前回とは異なる業者が受注しており、一般競争入札方式とした効果はあったと考えている。
[意見] ○ 入札参加者のうち2者が積算誤りで失格となったとのことなので、企業努力を行った業者が失格とならないよう、工夫の余地のある工事については、積算誤りが起こらないような手法を検討されたい。	
	(施設整備担当課長)

報告内容	
議事 2 抽出事案について	
○抽出事案 2 広島高速 4 号線ほかトンネル内電気通信設備更新設計業務	
意見・質問	回答
○ 落札率が低い理由は何か。	<p>● 本業務は、標準的な部分が多く、他の発注者も同様の業務実績を有しており、業者にとって履行しやすく各社の受注意欲が高まった結果、調査基準価格に近い金額で応札があったものと考えられる。</p> <p style="text-align: right;">(施設整備担当課長)</p>
○ 調査基準価格が工事より低い理由は何か。	<p>● 公社の調査基準価格を算定する規定が、設計等の業務は「予算決算及び会計令第 85 条の基準の取扱いについて」という通知に基づいている。一方、工事は「中央公共工事契約制度運用連絡協議会のモデル」に基づいており、工事と設計等の業務で計算方法が異なっている。このため、設計等の業務は工事より低い調査基準価格となっている。</p>
○ 総合評価落札方式を採用している本業務において、価格評価点の差が大きく、技術評価点の最も高い業者が落札できなかったようだが、評価方法は妥当か。	<p>● 総合評価落札方式は、企業や技術者の能力を評価した技術評価点をより重要視する制度となっているが、今回は技術評価点が僅差であったため、結果的に価格評価点（入札額の差）により逆転が起きたものである。</p> <p style="text-align: right;">(事務局)</p>

報告内容	
議事 2 抽出事案について	
○抽出事案 3 令和6年度 広島高速道路構造物定期点検業務	
意見・質問	回答
<p>○ 随意契約の理由は何か。</p> <p>○ 前回及び前々回の定期点検業務はどのような契約方法を行ったのか。</p> <p>○ 点検のばらつきを抑えることは、単に同一業者に発注することだけで保証されるのか。</p> <p>○ これまでと異なる業者が点検を行うことにより、新たな不具合が発見されることも考えられるため、今後は、他の業者も受注できる発注方法を検討されたい。</p>	<p>● 広島高速の橋梁点検は、連続した多様な形式を持つ高架橋を、通行規制や接続道路の管理者等から求められる制約など厳しい条件下で行うため、①高度な点検技術・体制、②広島都市圏の高速道路の業務実績、③過去2回の広島高速での点検実施の3点の理由により随意契約とした。</p> <p>● 平成26年に道路法が改正され、道路構造物の点検が義務化されたが、当時はノウハウがなかったため、前回及び前々回については、点検に必要な特殊な橋梁点検車や高所作業車を有する西日本高速道路(株)と協定を締結することにより技術支援を受け、その中で点検業務を受注者が行っていた。</p> <p>● 同一業者への発注が、点検成果のばらつきを抑える保証になるとまでは言えないが、過年度からの点検実績を有し、あらかじめ現地の状況を把握していることにより、点検者の主観や点検手法の変更などの点検成果の品質維持を阻害すると考えられる要因については、一定の抑制に繋がっていると考えている。</p> <p>● 橋梁点検の義務化から10年が経過し、高速道路での点検実績を有する建設コンサルタントも徐々に増えてきている状況であるため、公社自身におけるノウハウの蓄積状況を含め、今後、発注方法について検討していきたい。</p> <p style="text-align: right;">(保全課長)</p>