

令和6年度第2回静岡県入札監視委員会議事概要

- 1 開催日時及び場所 令和6年12月20日(金)午後1時30分～午後3時30分
静岡県庁別館9階特別第二会議室
- 2 出席者 委員長 田中博通 (東海大学海洋学部名誉教授)
委員長代理 岩崎敏之 (静岡文化芸術大学デザイン学部教授)
委員 池谷てる代 (NACS中部支部静岡分科会役員)
石巻幹子 (公認会計士)
服部乃利子 (しずおか未来エネルギー株式会社代表取締役社長)
※佐野公洋委員 (弁護士) 欠席
県説明員等 森本交通基盤部長、林交通基盤部長代理、高梨交通基盤部理事、萩原交通
基盤部理事兼建設経済局長
事務局 平山建設業課長、森西技術調査課長 ほか

3 議事概要

(1) 入札・契約手続の運用状況の報告

令和6年4月1日～令和6年9月30日に県が発注した工事の入札・契約手続の運用状況等について、県から報告があった。

(2) 抽出事案に関する説明及び審議

委員が抽出した下記の5事案について、県から経過等の説明を受け、質疑を行った(主な質疑は、別紙のとおり)。

(抽出事案)

- ・ 令和6年度[第36-V1240-01号]妻良漁港施設機能強化工事(北防波堤基礎改良工)(11-01)
- ・ 道路標示塗装工事(緊急対策)
- ・ 令和6年度[第35-I4118-01号](一)富士富士宮線大型構造物修繕工事(久沢横断歩道橋)
- ・ 令和6年度集落基盤整備朝霧高原地区集落道4号5工事
- ・ 令和6年度[第36-K2536-01号]二級河川馬込川地震・高潮対策工事(水門操作室新築)

(3) 審議の結果

抽出事案に係る入札及び契約手続について、意見の具申及び勧告はなかった。

質 疑	応 答
<p>① 令和6年度[第36-V1240-01号]妻良漁港施設機能強化工事（北防波堤基礎改良工）(11-01) [交通基盤部下田土木事務所]</p> <ul style="list-style-type: none"> 見込対象業者が二十数者あったにもかかわらず、応札者が1者なのはなぜか。当該工事だけでなく、ほかの工事でも同じ状況なので、なぜ同じ業者1者のみの応札になっているのか教えてほしい。 二十数者いた見込対象業者は、作業船を持っていなくても、落札した場合にどこからか作業船をレンタルしたりという形で確保できるであろうという、大きく見た形での見込みという認識でよいのか。 工事費の内訳表に「被覆ブロック製作」が入っているが、これはこの工事の落札者がブロック製作もされているということか。 1回目の入札では価格が高く、2回目の入札で落札率が100%になったということであるが、そのあたりの経緯を説明してほしい。 企業努力が見受けられるが、企業が赤字になることはないか。県の見積りが低いという 	<ul style="list-style-type: none"> 港湾漁港法の工事の多くは海上で行う工事であるため、海底や海象の状況等に精通している必要があるほか、港湾漁港等の利用者、関係者との綿密な調整や信頼関係の構築も必要になってくる。また、作業船について、近年船を所有している企業が減少しており、特に伊豆半島では作業船を保有する企業が限られているため、船を所有していない企業が新規に参加するといった動機が生じにくい工事の特性となっている。本事案の入札に参加しなかった企業に理由を聞いたところ、技術者や作業船が確保できない、工事箇所の地形状況に詳しくないとのことであった。 そのとおりである。 ブロック製作は、型枠を持ってきてその型枠に生コンクリートを投入し、現場で作るという作業であるため、その作業も含めた工事内容で当該落札者が製作をしている。 1回目の受注者の積算では、被覆ブロックの製作の部分が県の積算よりも高く、直接工事費全体で、その分が約2%高くなっていた。一方で、元請の利益部分となる一般管理費について、受注者の企業努力によって県の積算の約93%となっていた。これらを合算した結果、入札価格が予定価格を約4%上回っていた。1回目のときは、ブロック製作の単価が少し高いという状況で、全体が4%高かったため、2回目の入札で一般管理費を恐らく10万円単位で削り再入札した結果、ちょうど100%の落札率である金額に落ち着いたものと考えている。 県の見積り価格自体は標準の設計で、単価自体も市場価格になるべく追いつくように

質 疑	応 答
<p>ことはないのか。</p> <p>② 道路標示塗装工事（緊急対策） [警察本部施設課]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 工事名に「緊急対策」とあるが、これは予算の区分上付いているというイメージで、例えば緊急工事の場合は入札の手続で何か変わるところがあるのかと考えたが、そういうことではなく、単に予算立ての問題か。 ・ 塗装工事は、比較的単価契約がなじみやすいかと思うが、例えばガードレールが曲がったりとか、物品を毀損したり、そういったものはどういう形で契約しているのか。 ・ 今回の案件では、ほとんどの業者が最低制限価格を入札価格とし、くじ引きになっているが、静岡県全体としてはくじ引きの工事は多いのか。 	<p>年に何回か改定して、市場価格と合わせるようにしている。どうしてもその改定よりも実価格のほうが先行しているという状況であるが、今までは年1回だった改定を年2回にするなどの取組によって、なるべく市場価格に近くなるよう配慮している。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 通常も警察本部の交通安全施設整備事業費で予算化された中で横断歩道等の塗り替えはしているが、今回交通事故を受け、緊急で別予算で取り組んだということを表し、通常のものとの区別をするために「緊急対策」という工事名を付けている。 ・ 警察本部の工事の範囲は交通規制に絡む部分のみで、停止線や横断歩道、中央の黄色い線は警察で発注しており、ガードレールは道路管理者が発注している。ほかに例えば、交通信号機は警察で所管しているため、交通信号機がぶつけられて損傷したといった場合には、警察本部が工事を発注する。横断歩道の塗り替えについては単価契約で行っているが、その都度設計し、入札によって発注するものもある。 ・ 静岡県の場合は、予定価格を事後公表としているため、事前公表をしている自治体に比べれば、くじ引きは非常に少ないという状況である。予定価格を事前公表するとどうしても最低制限価格が容易に計算できるため、そうするとそのラインに集中して、くじ引きが多くなるという傾向がある。
<p>③ 令和6年度[第35-14118-01号]（一）富士富士宮線大型構造物修繕工事（久沢横断歩道橋） [交通基盤部富士土木事務所]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 最低制限価格を下回ったのが4者あったということだが、最低制限価格の設定が、少し高めだったということはないか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 本工事については、塗装の部分や仮設工の足場工等、標準単価が公表されているので、ほぼほぼ差はないと見込んでいた。ただ、会社の利益となる一般管理費で、県の積算と差が付いていると感じており、5者のうち4者が最低制限価格を下回ったのは、最低制限価格の設定が高いというよりは、企業努力の部分が予想より大きかったと考えている。

質 疑	応 答
<ul style="list-style-type: none"> 企業努力してもらえないかもしれないと見込んでもう少し積算価格を下げていれば、努力した企業の価格で本工事を発注できていた可能性があるため、単純にどんどん下げればいいというわけではないが、5者中4者が最低制限価格を下回っていたとすると、もう少し低いラインとしておいても良かったのではないかと感じた。 歩道橋を撤去するのか修繕工事するのかという判断はどのようにしているのか。優先順位はあるのか等、歩道橋の管理についての、教えていただけることがあれば教えていただきたい。 	<ul style="list-style-type: none"> 公共工事を発注するに当たり、適正な価格で業者に応札してもらいたいというのがあり、低価格で工事し、粗悪工事になってもいけないと考えている。今回は結果的に5者中4者が最低制限価格を下回ってしまったが、そのような考えの中予定価格を設定している。 歩道橋を含む大型構造物については、5年に一度点検をするというルールがあり、点検の結果、悪くなっていなければそのまま監視する、悪いものがあれば直すという形である。県内の全ての横断歩道橋は5年に一度必ず点検しており、悪いところから優先的に修繕していく。今回の審議対象である久沢歩道橋については、前回の塗り替えが平成11年であるため、今回25年ぶりに塗り替えとなった。撤去するのか維持するのかという判断については、地域の利用状況を鑑みており、需要があるところはメンテナンスを施して、長寿命化を図っている。
<p>④ 令和6年度集落基盤整備朝霧高原地区集落道4号5工事 【経済産業部富士農林事務所】</p> <ul style="list-style-type: none"> 応札者数に比して落札率が高いのはなぜか。 落札者は恐らく最も工事箇所に近い業者であるため、同じ富士宮市内でももう少し離れたところにある業者よりは一般管理費を下げるのが可能で、10万ちょっと差が出たというのは納得できる。ほどよい予定価格を設定し、一番近いところが何とか落とせたという結果が、この結果であると理解している。 	<ul style="list-style-type: none"> 本工事は標準的な舗装工事であり、舗装のみ行う工事であるため、予定価格の推定が比較的容易に行えると考えられる。併せて、近年建材資材の価格が高騰していること、比較的工事規模が小さいこともあり、可能な限り利益を確保したいという業者側の意識が働き、高めの落札金額になったものと推察している。受注者の工事費の内訳を見ると、直接工事費はほぼほぼ県の積算と近い数字であることから、その差額の分に比べ、諸経費で企業努力していただいた結果が表れている。 工事の内容的にも器ができているところにアスファルトを敷き詰めるといったものであるため、地の利の部分で差が付いたのかもしれない。

質 疑	応 答
<p>⑤ 令和6年度[第36-K2536-01号]二級河川馬込川地震・高潮対策工事（水門操作室新築） [交通基盤部浜松土木事務所]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・今回、工事内容は違うが、馬込川に関する案件が、2か月の間に5件ほど出ている。もちろん内容が違うということは理解しているが、同じ業者が2件落札していることもあるので、発注の仕方によるコスト削減はできなかったのか知りたい。 ・今回抽出した工事は、4者の応札者のうち、3者が予定価格超過となっている。落札者が99.4%の落札率である中、ほかの応札者が2,000万円ほど高い金額で入札していたが、予定価格の正当性はどうか。 ・予定価格超過の3者は、2,000万円違ったということで、受注意欲がなかったのかなど考えてしまうがいかがか。 ・本工事はアルミの覆い水門の上に据え付けるような工事と理解しているが、慣れていなければこれが結構大変だということで、この工事費を大きく見積もる。そうすると、2,000万円ほどの違いが出てくる可能性はあるなど感じた。そういった理解で間違いないか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・5件の工事の工事箇所については、資料2ページの位置図に赤字で示している。馬込川の河口部2件のほか、少し上流の矢板護岸工やその上流の堆積土砂撤去工、さらに上流の伐採工がある。このように点在型になっていることもあるので、工事を分けている。 ・今回、落札率が99.4%であるが、まず直接工事費について、今回の建築物の上屋が国土交通省認定の新技术、特殊工法で行うものであり供給メーカーが限られるため、そのあたりの単価は同一価格となっている。このため、主に企業努力により、加工したりといった諸経費で競争することとなる。今後の物価や人件費の高騰も考慮したことや、今回の落札者が水門本体工の工事にJVとして参加していることもあり、現場の状況に精通している、他者との工程管理が非常に速やかに行えるといったことも考えられ、諸経費にそういうところを含めた中でこの入札金額となったと考えている。 ・受注意欲については分からないが、最近の人件費高騰や物価高といったあたりを考慮した影響もあるのではないかと感じる。落札者の99.4%という落札率からしても、努力してもそのぐらいが精いっぱいだったのではないか。 ・水門の本体工がJVによって現在施工中であるが、その構成員に今回の工事の受注者が入っているため、構造や広さ、高さ等の現場状況を一番詳しく把握できていることもあり、この金額で入札となったのではないか。やはりほかの業者はそういったことが分からないということで、見積りが難しいところもあったのかなと感じる。