

令和8年2月12日
国土交通省関東地方整備局
総務部

関東地方整備局入札監視委員会 審議概要(第二部会 第2回定例会議)

関東地方整備局入札監視委員会第二部会の第2回定例会議が、令和8年1月14日、横浜市内で開催され、工事2件、建設コンサルタント業務等2件、物品・役務の提供等1件の入札結果が審議されました。

審議内容は別紙のとおりです。

<発表記者クラブ> 竹芝記者クラブ 埼玉県政記者クラブ 神奈川建設記者会 横浜海事記者クラブ

<問い合わせ先>

関東地方整備局 総務部

電話：045-211-7413（代表）

メールアドレス：pa.ktr-keichou@mlit.go.jp

契約管理官 黒木（くろき）（内線：5880）

品質確保室 室長 鈴木（すずき）（内線：5797）

令和7年度

関東地方整備局 入札監視委員会第二部会第2回定例会議 審議概要

開催日及び開催場所		令和8年1月14日（水） 関東地方整備局 131・132会議室	
委 員		土 屋 志 穂（拓殖大学 准教授） 渡 邊 健 治（東京大学大学院 教授） 石 坂 元 一（中央大学 教授）	
審 議 対 象 期 間		令和7年4月1日～令和7年9月30日	
審 議 案 件		総件数	5件
工 事 一般競争入札方式		2件	
	政府調達	1件	
	政府調達以外	1件	
建設コンサルタント業務等		2件	
物品・役務		1件	
委員からの意見・質問、 それに対する説明・回答等		意見・質問	説明・回答
		別紙のとおり	別紙のとおり
委員会による意見の具申 又は勧告の内容		特になし	

○ 問い合わせ先
横浜市中区北仲通5丁目57番地 横浜第二合同庁舎
電話 045-211-7413（経理調達課）

国土交通省関東地方整備局 入札監視委員会第二部会事務局
契約管理官 黒 木 真 也
経理調達課長 池 田 喜 陽
品質確保室長 鈴 木 友 二

意 見 ・ 質 問	説 明 ・ 回 答
<p>【報告事項】</p> <p>(1) 入札・契約手続の運用状況等報告</p> <p>(2) 指名停止等の運用状況等報告</p> <p>(3) 談合情報等の対応状況報告</p> <p>(4) 一者応札の発生状況報告</p> <p>(5) 高落札率の発生状況報告</p> <p>(6) 事務所毎の平均落札率の推移</p> <p>(1)～(6) 報告内容に対する意見・質問なし</p>	
<p>【事案1】</p> <p>一般競争入札方式（政府調達対象）</p> <p>「令和7年度 川崎港臨港道路東扇島水江町線水江町アプローチ部上部工事」</p> <p>総額約75億円の工事で、入札参加者間の入札価格差が数百万円程度しかなかった点については違和感がある。難易度の高い条件下での施工でありながら価格差が出ないというのは、各社が画一的に、与えられた材料や構造条件から積み上げた結果、ほぼ同じ金額になったということか。本来であれば、「自社ならではの構造提案」や「より効率的で安価な施工方法」といった技術力を示す余地がもっとあっても良かったのではないかと思う。この規模の工事で価格差が数百万円というのは、結局「誰かやっても同じ」という違和感があるか如何か。</p>	<p>私どもは「見積参考資料」を配布して、その中で積算の考え方を示しています。この資料をもとに各社が見積を行うため、価格が似通ったものになる傾向はあります。この仕組みは平成17年頃からのダンピング対策に端を発しています。当時、ダンピングが横行し、粗雑な工事が増加していたことを背景に「公共工事の品質確保の促進に関する法律」が整備され、しかし、それだけではなかなか是正に至らなかったこともあり、平成20年頃から見積参考資料の公表を進めてきました。これは、価格等を同質化することが目的ではなく、「必要な原価の確保（ダンピング防止）」や「発注者積算と市場実勢の乖離の確認」等を目的としているものです。また、技術提案の評価基準や配点も事前に公表して透明性を確保した上で技術面で競争いただいています。その結果として価格差が小さくなることはあります。なお、今回の工事については、発注者において仕様を固めたうえで技術提案も含めて競争してもらうことが可能と判断し、従来形式による入札を選択しましたが、事前に仕様が確定できない高度な工事については、施工者が設計段階から関与するECI方式なども採用可能です。先生のご指摘のとおり、さらなる工夫が可能なケースでは、より柔軟な方式を今後も検討していきたいと考えております。</p>

意 見 ・ 質 問	説 明 ・ 回 答
<p>【事案2】 一般競争入札方式（政府調達以外） 「令和7年度 茨城港常陸那珂港区中央心頭地区岸壁（-14m）築造等工事」</p> <p>本工事では1者が辞退し、2者が「調査基準価格」を下回って無効となっている。無効となっている者も、必ずしも評価が不十分な訳ではなく、惜しいという感想を持っている。「調査基準価格」を下げるなど柔軟性が持てるのか伺いたい。</p> <p>本工事のように、継続して行ってきた工事の最終段階で、仕様を固めて発注することが妥当だということは理解できる。ただし一般論として、仕様を縛るべきか、あるいは民間の自由な発想を活かして技術力を競わせる発注とすべきか、その判断・線引きはどのようなものなのか。</p> <p>本工事の大きな条件は「はめ込み方式」によるケーソンの据え付けであると思うが、はめ込み方式であること自体は、発注方式の検討に際して考慮の対象にはならなかったのか。</p> <p>作業船を持つ・持たないは企業の判断であるが、評価項目に作業船保有の有無が含まれるのであれば、企業が作業船を保有しやすくするための施策や取組はあるのか。</p>	<p>「調査基準価格」は、全国統一の規則に基づいて算出しており、当局のみがそれを変えることはできない決まりとなっております。私どもが「見積参考資料」を配布して、積算の考え方を示しているため、入札参加者は「調査基準価格」を類推することができますが、今回、「調査基準価格」を下回った2者に確認しましたところ、入札価格を算出する方法について誤ったことから「調査基準価格」を下回っています。</p> <p>明確な定量的基準があるわけではありません。発注方式の検討については、最終的には「発注者側で仕様を確定できるかどうか」が最も大きな判断基準になります。今回のケーソン設置のような工事は、港湾工事の基本的な形式であり、長年の実績と技術的蓄積があることから、基本的には仕様を固めて発注するのが原則となります。逆に、「これまでの経験では仕様を確定できない」「施工条件や要求性能が従来にない」といった特殊なケースの場合、仕様確定が難しい例にあたります。その場合には、当局の羽田空港の事業の事例のように、必要に応じて有識者のご意見も伺ったうえで、ECI方式の採用を含め、最適な発注方式を選択していきます。今後も案件ごとに丁寧に検討して進めていきたいと考えています。</p> <p>「はめ込み方式」はケーソンの据付方法の一つであり、それだけをもって、特別な発注方法を選択するのは難しいと判断しました。ただし、「はめ込み方式」は本工事における大きな条件のため、ケーソン2函を「はめ込み方式」により、適正かつ確実に据え付けることが重要であるという背景を記載した上で、技術提案を求め、評価しています。</p> <p>企業が作業船を保有する動機付けとすべく、作業船保有の有無を総合評価の評価項目として設定しているものです。また、作業船の保有そのものを支援する施策として、作業船の買替時において、その譲渡益を80%まで圧縮記帳することにより、初年度に課税される所得税及び法人税の抑制を可能とする税制上の措置等を講じています。</p>

意 見 ・ 質 問	説 明 ・ 回 答
<p>【事案3】 簡易公募型プロポーザル方式（建設コンサルタント等） 「令和7年度 東京港国際海上コンテナターミナル整備効果検討業務」</p> <p>本業務は今回2者の参加であったが、金額や内容から思慮するともう少し手が上がっても良いと感じる。今回の参加者数についてどのように考えているか。</p> <p>本業務では、環境負荷低減といった効果は、便益として考慮しているのか。</p>	<p>本業務は、令和7年度の事業評価のための資料作成業務ですが、同じように令和4年度に事業評価を受けた際には、令和3年度に同種の業務を発注しており、その際の参加者は1者のみでした。よって今回、1者増の2者の参加があったことは好ましいことと考えております。</p> <p>環境負荷低減に関する項目は、現在のマニュアルでは、便益としては換算されません。現段階では算出方法が確立されるまでに至っていないこともあり、便益には含めませんが、環境負荷量（CO₂・NO_x）は算定し、定量的または定性的に把握する項目として整理しています。今後、算出方法が確立されれば、便益項目に含まれていく可能性はあると考えます。</p>

意 見 ・ 質 問	説 明 ・ 回 答
<p>【事案4】 一般競争入札方式（物品の販売） 「令和7年度 東京湾清掃兼油回収船免税軽油購入」</p> <p>本契約では履行期間が半年間（4/1～9/30）ということだが、以前の契約も半年だったのか。</p> <p>本契約の目的物の軽油のように、価格変動にさらされているものは、お互いに非常に契約が難しいのかなと感じる。履行期間を短くすれば手間が多くなるし、長くすれば事業者が価格変動にさらされて手控えてしまう。今回は1者応札だが、これまでも1者応札だったか、それとも複数者参加したことがあったのか伺いたい。</p> <p>1者応札が続いているのであれば、契約のあり方を変えるという選択肢など、柔軟な契約が望ましいのではないか思慮されるか如何か。</p>	<p>過去には1年契約の年度もありました。</p> <p>過去の実績を調べましたところ、令和2年度には2者が参加したこともありましたが、最近は1者応札が続いています。</p> <p>柔軟な契約という意味で、給油の条件をバージ船での給油以外、例えば陸上からのタンクローリーによる給油という方法も考えられると思いますが、この場合、消防法で1回あたり1,000ℓしか給油ができないという規程があるため、1回の給油量が10,000～14,000ℓを必要とする「べいくりん」の場合、タンクローリーによる給油は難しい状況です。引き続き、御意見をふまえて柔軟な契約方法を選択肢として検討して参ります。</p>

意 見 ・ 質 問	説 明 ・ 回 答
<p>【事案5】 簡易公募型競争入札方式（建設コンサルタント等） 「令和7年度 東京国際空港高潮影響検討業務」</p> <p>本業務の「気候変動」の検討業務については、ガイドラインに基づいて対応されていると思うが、これまでなかった「気候変動」への対応という内容について、今後の入札への影響があれば伺いたい。あるいは、どのように対応していこうか、といった方針等があれば、教えていただきたい。</p> <p>今後の気候変動の影響を予測して将来外力を設定するということで、非常に難しい業務だと思う。この業務を適切に遂行できる企業か否かは、どうやって判断したのか。</p> <p>今まで経験したことがない外力に対する検討なので、過去の実績よりも、非常に高度なシミュレーション技術を持っているような企業が候補となっても良いと思う。これまで経験したことのない外力が発生した場合の被害箇所を一次スクリーニングで判断するのは難しいと思うが、それを履行させるにあたり、過去の実績だけで判断してよいのか疑問に思うが如何か。</p>	<p>空港という場所における「気候変動」の評価、予測の精度を高めていくことが重要と考えます。日々いろんな知見が加わりながら、どんどん精度を上げていくことになるかと思いますので、我々も知見を積みつつ、企業によるいろいろな事例も参考にしながら、お互い精度を高めていく取り組みをしていきたいと考えております。</p> <p>本業務と類似の実績を持つ企業でありましたので、それを踏まえて実施可能であろうと判断しました。</p> <p>おっしゃるとおりです。空港以外でも、将来の「気候変動」を加味したシミュレーションを多くの会社が実績としてあげていますので、それらの実績を参考にし、確認しながら選定したところです。</p>
<p>【まとめ】 本日の審議に関して、特に意見の具申及び勧告等はなし。</p>	