

入札監視委員会の審議概要について

北海道運輸局 入札監視委員会 審議概要

開催日及び場所	平成29年2月6日(月) 北海道運輸局 8階共用会議室	
委員	委員長 吉見 宏 (北海道大学大学院経済学研究科教授) 委員 千葉 寛樹 (税理士) 委員 吉岡 直樹 (弁護士) ※欠席	
審議対象期間	平成28年7月1日～平成28年12月31日	
抽出案件	総件数5件	
工事 一般競争	1件 ・釧路運輸支局庁舎外壁補修工事	
役務・物品 一般競争	1件 ・北海道運輸局旭川運輸支局及び北海道検査部旭川事務所 構内除排雪作業請負契約【単価契約】	
役務・物品 随意契約 (企画競争)	3件 ・北海道における広域観光周遊ルート形成促進事業に係る調査業務(観光バス基幹路線創造のための実証運行事業) ・地域資源を活用した観光地魅力創造事業「農業、自然を活かした当別町魅力アッププロジェクト～札幌となり町、食と自然のおもてなし」に係る調査業務(マーケティング) ・北海道運輸局管内におけるビッグデータを活用した効果的な公共交通網の分析手法に関する調査等業務	
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	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	

(参考)

入札監視委員会は、入札及び契約の過程並びに契約の内容の透明性を確保するために、平成13年4月1日から施行された「公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律」(平成12年11月27日法律127号)及び「公共工事の入札及び契約の適正化を図るための措置に関する指針」(平成13年2月9日閣議決定)に基づき、北海道運輸局に設置されています。

別紙 委員からの意見・質問それらに対する回答書

意見・質問	回 答
<p>●釧路運輸支局庁舎外壁補修工事</p> <p>・ 工事内容はどのようなものであったのでしょうか。</p> <p>・ 工事内容から考えて複数者の応募があっても良かったように思われますが、1者応札となった理由はどのようなものでしょうか。</p> <p>・ 落札率が高い理由はどのようなものでしょうか。</p> <p>・ 応札者が1者だけであったことは事業者にはわかるものでしょうか。</p>	<p>庁舎外壁のうち特に破損等が激しい部分について、タイルの張り替えやシーリングの打ち替えを行う工事を行いました。</p> <p>開発局で運営している工事関係者の発注者協議会において、ここ数年、震災復興やオリンピック関連工事の増加により、建設作業員が賃金の安い北海道から首都圏や東北地方に流出しており、道内での建設作業員の確保が難しくなっているとの情報を得ており、建設作業員の労働環境から作業員の確保が困難なため1者応札になったと推測しています。</p> <p>なお、発注者協議会の情報を踏まえ、公告期間の日数の延長や応札可能な資格要件の等級の拡大等対策を講じております。</p> <p>予定価格については、契約相手先を含め2者から参考見積書を徴取し、併せて経済調査会発行の「積算資料」「建築施工単価」を比較し、一番安価な単価等を使用して積算を行った結果、契約相手先の単価を多く使用することとなったため、落札率が高くなったのだと考えております。</p> <p>応札者が電子入札システムを利用する場合は、システム内に応札事業者名が表示され応札状況を確認できます。</p> <p>応札者が紙入札方式を利用する場合は、応札状況の確認ができないため、問い合わせがあった場合は、紙入札方式を選択された応札者に対しお答えをしております。</p>

意見・質問	回 答
<p>●北海道運輸局旭川運輸支局及び北海道検査部旭川事務所構内除排雪作業請負契約【単価契約】</p> <p>・3者が入札して落札率が75%となっており、それなりの競争の成果が見られますが、他の除排雪の入札については1者応札で落札率も100%となっております。</p> <p>他の除排雪の入札について、1者応札となった理由があるのか教えていただきたい。</p>	<p>1者応札となった帯広と函館についての質問であるかと思いますが、いずれも地理的に降雪量が少ない地域であるため、除雪業者が少なく、業者が抱えている作業員や作業車両も少ない状況が考えられます。</p> <p>入札の際の予定価格の積算にあたっては、事業者から参考見積書を徴取して行っていますが、事業者からは「参考見積書は提出しますが、入札には参加できません」「入札に参加できないので参考見積書は提出いたしません」と話されることがあり、事業者としては国の機関との単年度契約より、民間企業等の複数年契約を優先させたいという考えがあるのではないかと推測しています。</p> <p>なお、帯広については、昨年度も1者応札であったため、今年度は公告期間延長の対応を行っています。</p> <p>(参考：昨年度の函館支局は随意契約)</p>

意見・質問	回 答
<p>●北海道における広域観光周遊ルート形成促進事業に係る調査業務（観光バス基幹路線創造のための実証運行事業）</p> <p>・契約金額が多額であった理由は何かあるのでしょうか</p> <p>・1社応募となった理由は何かあるのでしょうか</p> <p>・表題に「広域観光周遊ルート形成促進事業」とありますが、どのような内容で何を目指す事業なのでしょうか。</p>	<p>実証運行については一日最大4便の運行を150日間行いますが、バス運行費や新千歳空港でのバスの駐車場代、高速道路料金、バスに添乗させている通訳案内士の人件費等の費用が必要となり、その費用を積算すると契約金額のうちの約7割を占めております。</p> <p>実証運行の費用が多額となるため、他の事業と比べて高額な契約となっていると考えられます。</p> <p>北海道と北海道観光振興機構において札幌と層雲峡・ウトロの間のバス運行について、本件と同様の事業を行っており、その事業の公告が当局より前に実施されましたが、その際は4者の応募があったようです。</p> <p>その後行った当局の公告においては、北海道等の事業で契約にいたった事業者の1者のみが応募してきたという状況です。</p> <p>広域観光周遊ルート形成事業とは地域間の連携を強化して情報発信力を高めるとともに、対象市場に訴求するストーリー性やテーマ性に富んだ多様な広域観光周遊ルートの形成を促進し、積極的に発信する事業です。</p> <p>訪日外国人観光客が東京、名古屋、大阪のゴールデンルートに集中している状況がありますが、そのお客様を地域にもいらしてもらえるようにという目的で行われております。</p> <p>全国で平成27年度は7ルート、平成28年度は4ルートが認定されており、北海道では本件の東のルートと旭川から北の地域の北のルートが認定されております。</p>

意見・質問	回 答
<p>・観光バスの基幹路線を新たに作るの はこういった意味のあることな のでしょうか。</p> <p>・本事業の利用者は企画旅行で募集 をしているということで、費用を支 払ってバスを利用していると思わ れますが、その収入はどのように 取り扱われるのでしょうか。</p> <p>・運行ルートは事業者から企画提 案されたのでしょうか。</p> <p>・ルートがマンネリのように感じ ます。外国人観光客は思わぬスポ ットに魅力を感じることもあるとい う話を聞きますので、従来とは違 う地元の人しか知らないようなス ポットや外国人観光客に好まれ るようなスポット探しを行い、そ の情報を反映してこのような事業 を行うべきではないかと思いま す。</p>	<p>この事業のスキームとして、事業計 画を作成しており、その中でこの 地域の問題点の洗い出しからはじ めましたが、道央圏や新千歳空港 等の外国人観光客の集中地域から 道東方面へ観光客を移動させよう とした際に、二次交通手段の整備 が不十分である状況が明らかにな ったため、本事業を実証実験とし て実施しております。</p> <p>旅行代金収入は目標の利用者数に 達すると経費を上回るようになる ため、その分は委託契約金額と相 殺することとなっておりますが、 今のところ目標に達しておらず 相殺は行われたい見込みです。 なお、利用者がおらず運行を行 わなかった日が発生しております が、その分は減額を行うこととし ています。</p> <p>どこを結ぶルートであるかは当 局から4ルート指定しており、そ の途中に立ち寄る観光スポットに ついて提案いただいています。</p>

意見・質問	回 答
<p>●地域資源を活用した観光地魅力創造事業「農業、自然を生かした当別町魅力アッププロジェクト～札幌となり町、食と自然のおもてなし」に係る調査業務（マーケティング）</p> <p>・当別町が対象となった理由はどのようなものでしょうか。</p> <p>・「地域資源の活用」とはどのような角度から地域資源をとらえて事業につなげていこうとしているのでしょうか。</p> <p>・誰が観光することを意識した事業なのでしょうか。</p> <p>・2社から応募があったようですが、評価点数が僅差となっています。それぞれのどのようなものであったのでしょうか。</p> <p>・「地域資源を活用した観光地魅力創造事業」は各地域から観光庁へ応募を行うことでスタートするものなのでしょうか。</p>	<p>観光庁が公募を行った「地域資源を活用した観光地魅力創造事業」に当別町が応募を行い、有識者委員会での評価の結果により本事業が選定されたものです。</p> <p>「地域資源を活用した観光地魅力創造事業」では、各々の地域が地域の特性を生かした、さらに磨き上げたい事業について応募を行い、選定されたものについて国が支援を行っていく事業となっておりますので、各地域の得意な分野での事業となっております。</p> <p>当別町は農産物の生産が盛んな地域であること、また、札幌という大都市圏が近いという特性を生かして、立ち寄っていただく交流人口を増やしたいという目的を持って行っている事業です。</p> <p>契約先の提案については、マーケティングが行われる中に詳細な分析がされていること、以前に当別町の調査をいくつか請け負っており、その調査結果を有効に活用することにより、効果的なマーケティングを行っていただけるとは思いません。</p> <p>観光庁からの公募に対して応募してきた事業を、北海道においては当局がとりまとめを行ったうえで観光庁へ提出し、有識者委員会において選定された事業が実施されますが、一度選定されても毎年、事業計画を提出させ、効果があがないない場合には実施できないという、入れ替え戦があるような選定の仕組みとなっております。</p>

意見・質問	回 答
<p>・ 本件は事業全体のうちの一部であるのでしょうか。</p> <p>・ 事業の評価得点の内容が漠然としていてわかりづらいので、評価者の主観で記載しているのではないか、あるいは契約相手先ありきで配点が行われているのではないかと危惧されます。もっと具体的でわかりやすい評価基準にすると良いと思います。</p> <p>・ 評価得点について、各評価者ごとの配点を見せていただくと配点分布が見えるので、今後は評価者については匿名でかまわないので各評価者ごとの配点を示すことを検討いただきたい。</p>	<p>応募を行った事業は中でも、さらにいくつかの事業に分かれており、国は事業全体の1/2までの金額を支援できることになっております。</p> <p>事業が選定された段階で国がどの事業を支援するかを協議して決めることとなりますが、本件は当局が支援することとなったいくつかの事業のうちの一つです。</p>

意見・質問	回 答
<p>●北海道運輸局管内におけるビッグデータを活用した効果的な公共交通網の分析手法に関する調査等業務</p> <p>・事業内容からみて多数の応募者があっても良いと思われる事業内容ですが、1者応募で東京の事業者であったのは理由は何かあるのでしょうか。</p> <p>・過去に同様な事業を請け負った経験があるかや北海道運輸局において類似事業を請け負ったことがあるかというような条件は含まれていたのでしょうか。</p> <p>・仕様書に記載のある「データの可視化」とは具体的にはどのようなイメージなのでしょうか。</p> <p>・バス事業者側のデータは使用しないのでしょうか。</p> <p>・本事業の結果を受けて停留所の配置換え等も行われるのでしょうか。</p>	<p>仕様書交付希望の申し込みは契約相手先を含めて11社ほどありましたが、結果的に提案者は1者でした。</p> <p>なお、電話番号の市外局番から確認したところ、札幌が6者、東京が4者、大阪が1者のようでした。</p> <p>ビッグデータを活用した分析が全国的にもそれほど行われていないようで、現実的にはそれほど多くの会社が行うことが可能なものではなかったのではないかと、また、北海道においてはビッグデータを活用したこのような調査はいままで行われたことがなかったと思われることが理由ではないかと推測されます。</p> <p>含まれておりません。</p> <p>地図上に移動需要、バス路線および停留所等のデータを分析ツールに落とし込み、潜在需要が高い割にバス路線がなくサービス供給ができていない所、バス路線があるにもかかわらず潜在需要が高くない所を地図上に表すことを「データの可視化」としています。</p> <p>バス事業者側のデータとしては「路線」「停留所」「停留所の乗降者数」のデータは活用しています。</p> <p>分析により潜在需要の低い停留所が確認できるので、それを受けて停留所の位置を変える等の改善が可能になると思います。</p>

意見・質問	回 答
<p>・住民にとっては改悪になることもあるのではないのでしょうか。</p> <p>・社会的弱者が切り捨てられないような方向で調査の企画を行った方がよいのではないのでしょうか。</p> <p>・「改善策」の意味を社会的弱者が切り捨てられるという懸念を含めて検討していただきたい。</p> <p>・同様の事業を行う際には、どこにハードルがあったかを検討し、1者応募とならないような条件を工夫していただきたい。</p>	<p>バス事業者においては、このデータだけではなく実際の需要とを総合的に考えて停留所の設置を行うと思いますが、その前提として今回のデータで潜在需要を分析することが価値のあるものであると考えております。</p> <p>事業をすすめて行く中で、旭川の周辺地域においては潜在需要が少ないとのデータが出てきましたが、バス事業者の方では乗降者数が少ないといっても確実に路線が必要で、生活路線として乗降客の多い少ないにかかわらず運行する必要があるところについては、分析とは別な判断をしていかななくてはならないと考えております。</p> <p>本事業の調査結果を踏まえたうえで、都市部と郊外では分けて検討していく必要があると認識しております。</p>