

入札監視委員会 審議概要

開催日及び場所	令和4年2月16日(水) 北海道運輸局 6階会議室	
委員	委員長 吉見 宏 (北海道大学 理事・副学長) 委員 市川 隆之 (弁護士) 委員 大滝 裕子 (税理士) ※敬称略	
審議対象期間	令和3年7月1日～令和3年12月31日	
抽出案件	工事 一般競争	① 函館運輸支局構内整備工事
	役務 一般競争	② 北海道運輸局札幌運輸支局及び北海道検査部構内警備・交通整理業務請負契約
	役務 随意契約 (企画競争)	③ 令和3年度「訪日グローバルキャンペーン等に対応したコンテンツ造成事業」世界文化遺産「北海道・北東北の縄文文化遺跡群」活用造成コンテンツ
		④ 観光需要の地域公共交通への波及に関する調査等業務
意見・質問 及び回答	別紙の通り	
委員会による意見 の具申又は勧告	無し	

《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。

① 函館運輸支局構内整備工事

委 員	北海道運輸局
<p>○複数者（４者）の応札があり、落札率（67%）も低く、競争が働いていると感じる一方、予定価格の設定が高かったのではという見方も出来る。予定価格の設定方法は如何に。</p> <p>落札率が低い場合、事業者の遂行能力に疑義は生じないのか。</p>	<p>●過去に同様の工事を実施した事業者を含めた複数者から参考見積書を頂き、その中で安価な単価を採用し、それらを積算している。（諸経費等については国交省の基準に基づき積算）</p> <p>全ての項目を積算基準により予定価格を設定することは不調・不落のリスクも含むことから現状では難しい。参考見積書徴収により参加事業者の確保にも繋がっている。（予定価格＝予算内での履行可否を確認する機能含む）</p> <p>一般競争入札である以上、安価な事業者が落札することとなるが、あまりに低い落札率の場合は審議が必要と考える。（予定価格1,000万円超は低入札調査対象）</p>
<p>○各応札者の金額内訳（入札内訳）を比較出来るような資料があれば尚良し。</p>	<p>●承知いたしました。次回より添付いたします。（他案件も同様）</p>
<p>○当工事に求められている技術はどのようなものか。</p>	<p>●工事の参加資格は細分されており、本件は「塗装」がメインであると考えているが、「舗装」「建築」等の事業者であっても施工が可能であることから、資格範囲を広げて運用し、複数の応札となるよう試みている。</p>

② 北海道運輸局札幌運輸支局及び北海道検査部構内警備・交通整理業務請負契約

委 員	北海道運輸局
<p>○参考見積書（予定価格の基礎）の依頼はどのように行ったのか。</p>	<p>●時期（繁忙期／閑散期）により警備員の単価が異なることから契約期間中の配置計画を月毎にまとめ、落札者を含む２者に依頼。</p> <p>２者の参考価格と当方の積算価格、計３つを比較し、最も安価であった落札者の参考価格を予定価格とした。</p>
<p>○落札する事業者（A社）は毎回同じか。</p>	<p>●概ねA社が落札している。</p> <p>他事業者が落札することもあるが、次の機会ではまたA社が落札しており、競争性は保たれている。</p> <p>また、駐車スペースのみではなく、車検場への誘導という特殊な内容であるにも関わらず、新規業者の参加も有ることからも十分な競争となっている。</p>

③ 令和3年度「訪日グローバルキャンペーン等に対応したコンテンツ造成事業」世界文化遺産「北海道・北東北の縄文文化遺跡群」活用造成コンテンツ

委 員	北海道運輸局
<p>○仕様書内容の「高付加価値」とは具体的に何を指しているのか。 販売商品そのものか、それらに付随した函館観光等も含めているのか。</p>	<p>●実際のところ、遺跡群だけでは十分な集客力があるとは言い難いことから、まずは知識豊富なガイドを付けることにより、商品として成熟させる。 また、ターゲットは知的好奇心が高い層としており、カヌーやサイクリング等の自然体験と組み合わせることにより、縄文時代のイメージを膨らませ、好奇心、満足度を高めることが狙いである。 ツアー前後における函館観光等も併せ、双方での価値を高めたいことを期待する。</p>
<p>○公示から企画提案書の提出期限までが20日間と短く、事業者の負担が大きいと思えるが、その点考慮しては如何か。</p>	<p>●規定上は「20日以上」となっていることから、それ以上の期限を設けることも可能であるが、4月の予算配賦～仕様作成～公示～審査・採点～契約～仕様精査～企画実施～報告書等作成～支払 等の一連の作業を考慮し、提出期限もタイトな設定となってしまっている。(夏場の企画であれば尚タイトにせざるを得ない) しかしながら、事業者負担になっている点をご指摘のとおりであることから、期限＝20日間という固定認識は改める必要がある。</p>
<p>○企画提案書の採点にはワークライフバランス制度関連の加点基準があるが、加点によるメリットが見えて来ない。</p>	<p>●当基準は政府の方針により盛り込んだものであるが、現時点ではこの加点により採点結果(順位)に大きな影響を及ぼすものとはなっていない。(提案書の接戦時には影響有り) 提案書の内容で劣っているにも関わらず、当加点で容易に覆せることとなっても公正さに欠ける感があり、慎重な運用が必要である。 ※企画競争に関わらず、契約に関する条件等(環境、障害者就労、最低賃金、木材利用など)は増加傾向にあり複雑化する一方である。</p>
<p>○企画競争委員会の委員(採点者)はどのように決められているのか、併せて、委員会開催の流れ(プロセス)が分かるような資料を求む。</p>	<p>●委員会は実施要領に基づき、各案件毎に都度設置、開催することとなっており、構成委員のほか、審査基準等も同様に要領に基づいている。(要領を基本とし、逸脱しない範囲で定める) 次回より資料を添付する。(他案件も同様)</p>
<p>○競争参加者数が9者と多いですが、考えられる要因は何か。</p>	<p>●世界文化遺産に登録されるか否かで、注目を集めていた時期であったことが、第一に考えられる。 また、アドベンチャーツーリズムに関する世界的な商談会が北海道で開催されたことの影響もあったと思われる。</p>

<p>○交通（至便ではない）に関しては、どのような考えが採用のポイントとなったのか。 また、仕様書等で明確にされていたのか。</p>	<p>●注目したのは、非動力（サイクリング等）を利用することにより、移動手段とアクティビティ（自然との触れ合い）を統合させている点である。 移動手段に関しては仕様書等で明確にしておらず、広くアイデアを求めた結果として、採用されたものである。 旅行者のターゲットは貴重な体験を求めるアクティブ（能動的）な富裕層としている。</p>
<p>○仕様書（事業目的）には閑散期である下期（10～3月）の需要格差問題について触れられているが、この点は何か提案があったのか。</p>	<p>●残念ながらこの点についてはどの事業者からも有効な提案は無かった。やはり下期に含まれる降雪期がネックとなっていると思われる。</p>
<p>○企画競争であることから、入札とは違い、単純な金額の競争でないことは理解しているが、見積金額（契約金額）の妥当性というのはどのように判断しているのか。</p>	<p>●現状としては、概算予算額を予め提示していることから、各事業者はその額内において、最大限の内容を盛り込んで提案する。 当然、予算額を超えている見積りは認められず、また極端に下回っていても内容充実度から疑問が生じる。</p>

④ 観光需要の地域公共交通への波及に関する調査等業務

委 員	北海道運輸局
<p>○審査基準について、得点配分が一見では分かりにくい表記に感じる。 また、審査方法として、2位の総得点が1位の総得点の95%以内であれば、上位2者による再採点が出来るという規定があるが、実際の運用はあるのか。</p>	<p>●実際の運用はほぼ無い。 やはり2回目の採点により順位が逆転した場合、合理的な説明をし難い。 当規定は要領に基づいた任意規定であり、必ず審査基準（方法）に盛り込まなければならない訳ではなく、また、2回目の審査方法を変える等の手法があるものの、いずれにせよ混乱の元となる可能性が高いため、以前から廃止を検討していた。 当委員会で議論でき、良い判断材料となった。</p>