令和７年１１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１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１回定例会議が、令和７年７月９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１回定例会議 審議概要

<table>
<tr><td colspan="2">開催日及び開催場所</td><td colspan="2">令和7年7月9日（水）
関東地方整備局 １３１・１３２会議室</td></tr>
<tr><td colspan="2">委　　員</td><td colspan="2">土　屋　志　穂（拓殖大学　准教授）
渡　邉　健　治（東京大学大学院　教授）
石　坂　元　一（中央大学　教授）</td></tr>
<tr><td colspan="2">審 議 対 象 期 間</td><td colspan="2">令和6年１０月1日～令和7年3月３１日</td></tr>
<tr><td colspan="2">審 議 案 件</td><td>総件数　　5件</td><td></td></tr>
<tr><td colspan="2">工　事
一般競争入札方式</td><td>2件</td><td></td></tr>
<tr><td rowspan="2"></td><td>政府調達</td><td>1件</td><td rowspan="2"></td></tr>
<tr><td>政府調達以外</td><td>1件</td></tr>
<tr><td colspan="2">建設コンサルタント業務等</td><td>2件</td><td></td></tr>
<tr><td colspan="2">物品・役務</td><td>1件</td><td></td></tr>
<tr><td colspan="2" rowspan="2">委員からの意見・質問、
それに対する説明・回答等</td><td>意見・質問</td><td>説明・回答</td></tr>
<tr><td>別紙のとおり</td><td>別紙のとおり</td></tr>
<tr><td colspan="2">委員会による意見の具申
又は勧告の内容</td><td colspan="2">特になし</td></tr>
</table>

○　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
【報告事項】 （1）　入札・契約手続の運用状況等報告 （2）　指名停止等の運用状況等報告 （3）　談合情報等の対応状況報告 （4）　一者応札の発生状況報告 （5）　高落札率の発生状況報告 （6）　事務所毎の平均落札率の推移 （1）～（6）　報告内容に対する意見・質問なし	
【事案1】 一般競争入札方式（政府調達対象） 「令和6年度　東京国際空港Ａ北滑走路北側取付誘導路他地盤改良工事」 この工事では、7者から応募があったが、応募者数は多いのか認識を伺いたい。 地盤改良を順次行うとのことだが、期間や施工場所の計画をお聞きしたい。 羽田空港のように地盤の不均一性が高いところでは、調査、設計、施工を個別に実施するよりは、連続性をもって実施したほうが効率的であり、コストも下げられる可能性もあるのではないかと考えるが如何か。 本工事は工法を規定しているが、液状化対策も別工法があり、加えて新しい技術が出てくることも考えられる。公共事業というのは、多くの民間企業に多様な経験を積んでいただくと同時に、次の技術開発を促す役割があると考えるが、工法まで指定して発注する必要があるのか伺いたい。 地盤改良施工個所周辺の隆起や近接施工での課題は空港に限らず存在する。周辺に影響を及ぼさない液状化対策工法は、本件に採用した工法以外にも存在すると思慮するが、本件の工法に縛っていることについて、技術的な理由があるのか。また、新しい技術を持った企業が阻害されていることはないのか伺いたい。	この規模の工事では5者前後の応募が通例と認識しており、7者は多い印象です。 災害直後の３本の滑走路（BCD）運用において必要な施設（耐震対策範囲）の地盤改良を進めていくのが基本的な計画で、その中で、空港運用との調整や、直近でやった箇所との兼ね合いをみながら、期間や施工場所を設定しています。 実施個所の決定には空港運用との調整等が必要となるため、長いスパンで調査から設計までの実施個所を決定することが難しい状況です。また、小規模な範囲での実施となることから、調査から施工を連続で実施した場合、非効率になってしまうことも考えられます。そのため、調査、設計、施工を個別で行っています。 運用中の空港での施工ということで、排泥等を伴うことがなく、滑走路や誘導路に影響を与える恐れの少ない工法で発注しています。 新しい技術については、試験施工等のうえ信頼性のある工法であると確認できれば、採用の可能性がでてくると考えています。 本件に採用した工法は、費用面や確実性を、設計の段階で他の工法と比較してより有利であると判断し決定しています。 他の工法を排除する意はありませんが、運用中の空港において、実績がない新技術を適用し問題が発生した場合、大きな社会的問題となることも想定されるため、新しい技術については、しっかりと検討を行ったうえでの採用を今後も考えて参ります。

意　見　・　質　問	説　明　・　回　答
【事案２】 一般競争入札方式（政府調達以外） 「令和６年度　千葉港千葉中央地区灯浮標製作・設置等工事」	
磁気探査の積算において、入札参加者のうち１者の積算が官積算と乖離がみられるが、乖離が生じた理由を推察できるのであれば伺いたい。条件明示の不備等に起因するものであれば、今後改善を検討する必要がある。	磁気探査のうち、探査準備と解析のところで大きな乖離がみられます。当局では見積参考資料を提示しており高い精度で積算額を算定できる中、予定価格超過者がなぜこの金額を算出したかはわかりません。落札者については当局積算通りの金額を算出していることを踏まえると、あくまで推測とはなりますが、当局の積算に不慣れなところがあり、何らかの積み上げミスをした可能性もあると推測しています。
入札参加者が２者のみであったが、参加者を増やす方策がなかったのか伺いたい。	今回は予定価格が約１．１億円であり、本来であればＢ等級の会社のみが対象でしたが、本工事が頻繁にある工事ではなく施工実績を持っている会社が少ないため、Ａ等級まで広げる工夫をしておりますが、結果として２者のみの参加となったものです。
磁気探査の頻度、精度、深さなどの積算に必要な情報が提示されていているのか。提示されていなければ積算額が変わるのではないか。	「探査」に必要な情報は特記仕様書等に記載しており、積算額に大きな違いは見られません。今回差異がある部分は「準備」、「解析」であり、かかる技術者の人数（歩掛）そのものを見積参考資料にて提示しているため、差異が生まれる原因とはなっておりません。
この工事が、非常に高落札率になった事情を、どのように分析しているか伺いたい。	継続的にある工事ではなくスポット的な工事であり、積極的に落札しようという意識が若干薄かったのではないかということ、灯浮標の製作が金額の大半を占め、企業努力でコスト縮減することが難しかったことなどから、入札額が予定価格周辺に集中したと推測しております。
この工事が３月発注になったのは、一度、不調があったケースなのか伺いたい。	特段そういうことではありませんでした。今後防波堤の工事を予定していますが、その直前に灯浮標を設置するものであり、事業のスケジュール上の都合で３月に発注になったものです。
例えば４月などのスケジュールに余裕がある時期の発注であれば、入札者が増えた可能性があるか伺いたい。	スケジュールに特段制約がない場合には、灯浮標の工事と防波堤の工事を一体で発注することも考えられ、ある一定の工事規模が確保できるため参加者は増えると思います。一方で、一体にした場合には、企業の受注機会の減少、中小企業向け発注の減少にもつながることから、採用に当たってはバランスをみつつ検討して参ります。

意　見　・　質　問	説　明　・　回　答
【事案３】 簡易公募型競争入札方式（建設コンサルタント等） 「令和６年度　南鳥島港湾保全管理所修繕検討業務」	
現地へ出向く必要がない業務であるにもかかわらず、１者応札である理由をお伺いしたい。	本業務は現地調査を伴わない業務であり、また、内容についても比較的容易に入札参加が可能な業務であると考えておりました。しかしながら、現地の塩害等特有の環境により劣化した建築物の修繕を行うという特異な業務ということが背景にあったと考えられます。 また南鳥島での業務実績を有しない企業にとっては、業務遂行難易度を高める方向に働いてしまい、結果的に１者入札となったものと推察しています。
非常に重要な業務であり、他社も手を上げやすいようにすべきと考える。 陸上とは違う塩害被害が離島では発生していると思われ、そこが技術的に難しく、敬遠される理由になっているのではないか。 また、現地の確認が不要な業務として企業が手を挙げやすくする意図もあったと思うが、現地の腐食の度合いや劣化度等を、現地で確認せずに机上で検討するのは無理があるのではと考えるが如何か。	当所職員が現地に常駐しており、本業務に関する写真等のデータを多数所有していたことと、渡島可能なタイミングが限られることもあり、現地調査を不要とした発注となっております。 しかし、繁忙期を避けた工期設定や、現地の現状をしっかりと把握できるようにするための改善策も必要と思慮しております。 現時点では同様の業務の発注の予定はございませんが、今後このような業務の発注があれば、現地調査を含めた内容として、しっかりと検討して参りたいと考えております。
このような発注では、単に元に戻すだけではなく、元の性能よりも高いレベルの修繕計画を求めるような内容とすれば、多くの会社や技術力のある会社が参加することが想定されるが、そのような検討をする余地はあるか。	おっしゃるとおり、当初から元の性能以上のものを仕様に盛り込むことで、業務成果が良いものになると思慮します。 今回の発注においても、全て元のままの修繕計画ではなく、一部レベルの高い内容を含んでおります。
※部会長コメント 南鳥島は今後、開発が進み、関係業者の出入りも増えていくものではないかと思いますが、修善関係の業務は最初から予定されていると思いますし、今後も実施があるものと思いますので、離島だとしても、参加者が増えるような環境を整えて頂ければと考えております。	

意　見　・　質　問	説　明　・　回　答
【事案４】 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６年度　横浜港新本牧地区港湾施設整備検討業務」	
見積金額３回目で決定した理由を伺いたい。	企業においては、積算基準を踏まえ高い精度で見積金額が算定できると思慮されるため、企業に何らかの認識の差異があり、最初に大きめの数字を出されたものと推察します。
本業務では、護岸裏込構造の検討として、地盤改良工法に依ることを規定している。護岸の裏込材の石材の入手が困難だから、石材を減らしてセメントによる土砂の固化改良を行うことによって、コストを縮減できるとのことだが、この検討経緯を伺いたい。	石材の高騰があって事業費が嵩むことが判明し、裏込め材を低減する必要が生じたことが検討の背景としてあります。このため、本業務において、コスト縮減の方策として当初計画していた裏込め材を減らし地盤改良の追加を前提とした護岸裏込め構造の検討を行うものです。
高騰する石材を減らしてコスト縮減を図る方法として、この方法が最適だったのか。セメントの使用量が増えることでCO2の排出量が増えることを勘案し、その削減コストを踏まえても、石材の高騰分を吸収できる方法だったのか。そもそも、地盤改良工法に依ることに限定することが適当だったのか。	本業務においては、大きく増加した材料費の削減を主目的に地盤改良による構造検討を行っていますが、その際にＣＯ２の排出削減にかかるコストは勘案しておりませんでした。 地盤改良工法に限定していることへのご意見については、今後の参考とさせていただきます。
【事案５】 一般競争競争入札方式（役務の提供等） 「令和６年度　横浜港湾空港技術調査事務所水理実験場造波装置等更新」	
本件は１者入札であったが、更新後の維持管理についてどのように対応するのか。特殊な装置でもあり、本件の受注者が対応することになるのか。	現在設置している造波装置の維持管理も、設置した者ではない企業が対応しており、更新後の電気点検や清掃等の維持管理についても、保守点検業務として一般競争入札で発注します。また、点検の結果、大きな補修等が必要となった場合でも、複数者が参加可能な発注ができることを確認しています。
本件のような特殊な装置の更新に対応できる企業は限られるとは思慮するが、参加者を増やす方策がなかったのか伺いたい。	造波装置の更新に対応できる企業が、少数ですが複数あることや、他の地方整備局における同様の装置の更新時に、それぞれ違う企業が受注していることを確認したうえで、一般競争入札方式にて発注しましたが１者のみの参加という結果になったものです。
対応できる企業を積極的に競争に参加させるため、何か手立ては講じなかったのか。	そのような対応は行っておりませんでした。（個別の発注業務に関して、契約締結前に個別の事業者等と意見交換を行うことは禁止されているため）
【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。