



国土を整え、全力で備える

国土交通省
中国地方整備局

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism
Chugoku Regional Development Bureau

お知らせ

報道発表資料

令和8年9月25日

■同時発表先：合同庁舎記者クラブ、鳥取県政記者会、島根県政記者会、岡山県政記者クラブ、広島県政記者クラブ、山口県政記者会、山口県政記者クラブ、山口県政滝町記者クラブ、中国地方建設記者クラブ

令和8年度 中国地方整備局入札監視委員会 第二部会第1回定例会議の審議概要について

中国地方整備局入札監視委員会第二部会は、令和8年度第1回定例会議を令和8年7月31日（金）に開催し、令和7年10月1日から令和8年3月31日までの間に契約した工事、建設コンサルタント業務等、役務の提供等及び物品の製造等の中から抽出した4件の事案について、入札及び契約の過程並びに契約内容について審議を行いました。

審議概要については、次頁以降にてお知らせします。

＜問い合わせ先＞

広島市中区東白島町14-15 NTTクレド白島ビル13階
中国地方整備局入札監視委員会第二部会事務局
082-511-3900（代表）

◎総務部 契約管理官

はまだ かずよし
濱田 和芳 （内線130）

港湾空港部 品質確保室長

まつむら たけあき
松村 剛昭 （内線250）

中国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

開催日及び場所	令和8年7月31日（金） 白島庁舎会議室		
委員	榊原 弘之 （大学院教授） 神野 礼斉 （大学院教授） 中川 隆喜 （公認会計士）		
審議対象期間	令和7年10月1日～令和8年3月31日		
抽出案件	計 4 件	(備考)	
工 事 一般競争（政府調達に関する協定適用対象工事以外）	2 件	別紙1のとおり	
建設コンサルタント業務等	1 件	別紙1のとおり	
役務の提供等及び物品の製造等	1 件	別紙1のとおり	
委員会からの意見・質問、それに対する回答等	意見・質問		回 答
	別紙2のとおり		別紙2のとおり
委員会による意見の具申又は勧告の内容			

別紙1

【工事】

(一般競争入札方式:政府調達に関する協定適用対象工事以外のもの)

工事名	工事種別	競争参加資格を確認した者の数	入札参加者数	契約締結日	契約の相手方	契約金額 (単位:千円)	落札率 (単位:%)
浜田港福井地区防波堤(新北)築造工事(その2)	港湾土木工事	7	7	令和8年2月12日	五洋建設株式会社	398,970	90.89
岩国港臨港道路新港室の木線橋梁下部工事	港湾土木工事	6	6	令和7年11月5日	東洋建設株式会社	543,620	91.86

【建設コンサルタント業務等】

(一般競争入札方式)

業務名	業種区分	競争参加資格を確認した者の数	入札参加者数	契約締結日	契約の相手方	契約金額 (単位:千円)	落札率 (単位:%)
水島港水島地区磁気探査(その2)	測量・調査	4	4	令和8年3月24日	大和探査技術株式会社	17,545	79.75

【役務の提供等及び物品の製造等】

(一般競争入札方式)

業務名	業種区分	競争参加資格を確認した者の数	入札参加者数	契約締結日	契約の相手方	契約金額 (単位:千円)	落札率 (単位:%)
海洋環境整備船(海面清掃兼油回収船)建造(その2)	物品の製造	1	1	令和8年3月18日	株式会社JMUアムテック	1,787,500	99.78

議事項目、意見・質問	議事結果、回答
1. 抽出案件の審議 ①「浜田港福井地区防波堤(新北)築造工事(その2)」 Q1. 今回の案件は、難易度的には比較的難しい工事かと思うが、応札者が7者と多かった特別な理由はあるか。 Q2. 毎回この委員会で伝えている内容だが、技術評価において、地元企業活用や賃上げ表明といった項目は、満点評価となる業者が多い状況である。差をつけるための工夫や検討はしているか。 Q3. 入札結果を見ると、技術提案の評価点が大きく影響していると思われるが、評価に差が生じた理由はこういったところにあるのか。 ある意味、総合評価が機能しているということか。 Q4. 技術提案の評価体制について、何名でどのように評価しているのか。また、特定の業者に肩入れしないよう、透明性を確保するための仕組みはどのようになっているか。 ○この入札・契約は適切であると判断します。	A1. 今回の工事はA等級の競争参加資格を求めている比較的大きな工事であり、このような大規模工事では、これまでも同程度の応札者数となる傾向にある。 A2. 昨年度からご質問いただいております、評価内容の変更は難しい状況ではあるが、賃上げ表明に関しては、浸透してきた状況を踏まえて、令和8年度より、配点のウェイトを下げるといった若干の見直しを行っている。 A3. 「指定テーマ」として、「本体工にかかる施工上の工夫に関する技術提案」を求めている。本工事は、浜田港の防波堤先端にケーソンを設置するものであり、既設の防波堤の隣に据え付ける際に傷つけないようにすること、また港内を通じてケーソンを安全に運搬することについての提案を求めた結果、各企業の提案内容に大きな差が生じ、評価点の開きにつながった。 そうである。 A4. 技術提案書が提出された際に、内部の審査会で提案内容を審議し、さらに「総合評価委員会」という外部有識者3名で構成された委員会を設けており、入札監視委員会と同様、委員により抽出された案件について、我々の評価が妥当かどうかを確認いただいている。透明性の確保については、会社名を伏せた状態で審議を行っており、我々も、どの会社で作成したかわからないまま審査している。会社名は契約手続き完了後に公表される。
②「岩国港臨港道路新港室の木線橋梁下部工事」 Q1. 不調不落対策として、同種工事の施工実績の規模要件を少し緩めたとのことだが、今回はA等級ということで、比較的大きな工事は応札者が入りやすいとの説明もあった。今回要件を緩めた特殊な事情があったのか。	A1. 本工事は、橋脚3本のうちの1本を施工するものだが、過年度に他の橋脚2本を既に施工しており、当時の入札状況を見ると、応札者が少なかった実績がある。シミュレーション上は設計値8割の施工実績でも十分な応札者数が確保できるが、過去の実績を踏まえ、競争参加者を確保するために要件を設計値8割のさらに5割へ下げた経緯がある。

Q2. 要件を緩めたことで、応札した業者は何者増えたのか。	A2. 要件緩和によって参加できた業者の特定まではできないが、応札者数としては増えている。
Q3. 施工能力等の評価点にばらつきがあるが、どのような内容で点数化しているのか。	A3. 企業の点数と配置予定技術者の点数がそれぞれある。例えば、過去に行った工事の成績の平均点、表彰実績、作業船保有の有無、資格取得といった実績が評価点として総合評価の一部になっている。本工事では技術提案評価がほぼ同程度の加算点となったことから、施工能力の加算点で最終的な順位が決まるような状況となった。
Q4. 施工能力等の評価は、技術提案と異なり、形式的に決まっていくものというイメージか。審査側の判断が入る要素はあるのか。	A4. 決まったルールに基づいて点数化されるので、我々の意思や判断が入るものではない。応札者側も、手を挙げた段階で自社の点数がおおよそいくらかになるか想定できるものである。
Q5. 不調不落対策として要件を緩める考え方だが、規模の小さい工事しか経験のない業者も参加できるようにするという考え方でよいか。また、8割・5割という基準はマニュアル等で決まっているのか。	A5. 基本的にはそういう考え方である。実績の規模を小さくすることで、参加可能な業者が増える。基本は8割を標準としており、数年前にそのルールを定めた。5割については競争参加機会の拡大を重視した場合に適用しており、基本は8割、場合によっては5割という運用をしている。
Q6. 地方自治体では、過去の実績として認める期間を延ばすという対応も見られるが、国土交通省としては、規模の小さい工事の経験の評価する方向で技術的能力を担保するという考え方か。	A6. 実績期間についても、以前は過去10年としていたものを15年に広げた。また、他機関では過去の期間を制限しない取り組みもある。参加機会の拡大に向けて、工夫しながら取り組みを進めているところである。
Q7. 過年度に施工済みの隣接する橋脚を受注した業者と今回の業者は同じか。隣接する工事を施工した実績が今回の入札で有利に働いていないか。	A7. 隣接する橋脚の施工は数年前のことで、期間が空いている。また、前回の施工実績が今回の入札条件で有利になるような仕組みにはなっていない。
Q8. 施工能力等の評価の中に、過去の工事成績の平均点があるとのことだが、工事終了後に点数をつけて通知しているのか。また、どのような基準で点数を決めているのか。	A8. 工事終了後に成績評定を行い、受注者に通知している。評定基準は全国統一のルールで定めており、施工状況、工程管理、品質管理、出来形、事故の有無などを基本に評価している。
○この入札・契約は適切であると判断します。	
③「水島港水島地区磁気探査(その2)」	
Q1. 入札価格の評価点を30点の配分点を基に算出するという作業について、どういった場合にこのような方法をとるのか。ここまでの案件では出てこなかったように思うが、その理由は何か。	A1. ここまでの案件は工事だったが、本件はコンサルタント業務等となっている。コンサルタント業務等の総合評価落札方式における価格評価点と技術評価点の比率については、1対2の場合は30点と60点としており、その他に1対1や1対3の場合もある。今回、1対2を選択した理由については、必要とされる知識・構想力・応用力といった観点から、業務の種類ごとに標準化しており、本業務については標準

	的に総合評価落札方式の1対2が妥当であると判断した。案件に応じてある程度ルールが決まっており、それに当てはめて決定している。
Q2. ワークライフバランス推進企業の加点項目について、今回は全社が0点という結果になっているが、この項目はどのような内容で設定されているのか。	A2. ワークライフバランスの認定企業に加点するという項目であり、昨年度からすべての工事・業務において設定するようになっている。大手企業は比較的早めに認定を取得している実情があるが、地元企業では取得できていないところもある。くるみん認定等を取得していれば加点される仕組みであるが、年々取得要件が厳しくなっているという話も聞いている。
Q3. 結果として技術評価点及び価格評価点が最も高いところが落札者となっているが、技術評価点の実施方針等の評価において、3者のうち2者は比較的近い点数なのに対し、1者だけ差がついている。このように差がついた理由は何か。	A3. 業務方針・実施フロー・工程表・留意点などを申請様式へ記載することとなるが、通常の業務マニュアルや特記仕様書の留意事項をそのまま記載している者もあれば、実際の現地状況を踏まえた具体的な留意点等を提案してくる者もある。本業務では、当該海域で作業する際の安全対策における留意点を求めているため、本海域についてどれだけの知識があるかによって、内容にかなりの差があった。
Q4. 評価項目設定の中で「地域貢献度・地域精通度」とあるがこれは具体的にどのような形で評価に反映しているのか。	A4. 地域貢献度・地域精通度として、例えば水島港で過去に業務を実施した経験があれば、その港の状況によく精通しているとみなして加点する仕組みになっている。
○この入札・契約は適切であると判断します。	
④「海洋環境整備船(海面清掃兼油回収船)建造(その2)」	
Q1. 公告から開札までのスケジュールにおいて、「短縮規定」を適用しているが、この短縮規定とは何か。	A1. 通常よりも公告期間を短縮できる規定である。本件は1回目の公告では入札が不調となったため、船舶の完成時期を考慮すると早期に発注する必要があったことから、公告期間を短縮し、内容も一部見直した上で再公告を行った経緯がある。
Q2. 1回目の入札が不調となった原因は何か。	A2. 応札者はあったが、予定価格以下の入札とならなかったため、不調となった。
Q3. 今回の再公告に向けて、仕様内容を見直したということか。	A3. 金額の差異を分析した上で積算額の見直しを行い、再公告を実施した。仕様内容についても、予算に合わせて一部の機能を落としているが、それ以外の内容については変更していない。
Q4. 予定価格はどのように決めているのか。	A4. 公表されている船舶・機械の積算基準に基づいて積算を行い、予定価格を定めている。ただし、今回、業者が作成した概算額と基準に基づく積算額の乖離が特に大きい項目については、部分的に見積も

	りに切り替え、外部から取得した見積額を参考に予定価格を決定した。
Q5. 見積もりを取った業者は、落札業者か。	A5. 落札業者ではない。パーツごとに各メーカーから見積もりを取得している。
Q6. 応札者が1者だが、この船が特殊であることが理由なのか、それとも専門性の高さや他の要因等、どのように分析しているのか。	A6. 同様の船を建造した実績のある業者等にヒアリングを行ったところ、造船業界が好況でドックに空きがないこと、本船は非常に特殊な技術を要することが、入札に参加しない主な理由として挙げられており、これらの理由で応札者が1者となったと分析している。
Q7. 理論値として何者が要件を満たしていたのか。また、入札説明書を配布した5者とはどのような関連があるのか。	A7. A等級10者、B等級3者の計13者が入札参加可能業者として想定していた。入札説明書を配布した5者については、システムで公表している入札情報を、実際にダウンロードした業者数である。 なお、ヒアリングを行ったのは、中国・四国地方で入札への参加実績がある業者及び実際に建造した業者に対して行ったものであり、この5者と同じかどうかは把握していない。
Q8. 今回、追加される油回収機能は、具体的にどのように油を回収するのか。油回収機能を追加することで、船の建造価格はかなり上がるのか。	A8. 油回収装置を船の外付けとして装備している。船で移動して油の周囲を囲み、回収機を投入して海水ごと吸引する形で油を回収する。ただし、油回収は頻度的に日々行うものではないため、基本的にはゴミ回収がメインの作業となる。 また、油回収機能分は価格に影響するが、船体・機関・艀装等の方がより高額であり、油回収装置の価格はこれらと比較すると相対的に小さい部分となっている。
○この入札・契約は適切であると判断します。	

議事項目、意見・質問	議事結果、回答
2. 指名停止等の運用状況の報告	
・ 2件	意見・質問なし
3. 再度入札における一位不動状況の報告	
・ 該当なし	意見・質問なし

4. 入札談合に関する情報等への対応状況	
・ 該当なし	意見・質問なし
5. 低入札価格調査制度調査対象工事の発生状況の報告	
・ 該当なし	意見・質問なし
6. 一者応札の発生状況の報告	
・ 5 件	意見・質問なし
7. 不調・不落の発生状況の報告	
・ 該当なし	意見・質問なし
8. 高落札率の発生状況の報告	
・ 7 件	意見・質問なし
9. 再苦情処理の報告	
・ 該当なし	意見・質問なし