

平成25年度第1回 国土交通省東京航空局 入札監視委員会
審議概要

開催日及び場所	平成25年6月18日（火）国土交通省航空局C会議室	
委員	委員長 浅野 正一郎（国立情報学研究所名誉教授） 委員 廣渡 鉄（弁護士） 委員 高田 和幸（東京電機大学教授）	
審議対象期間	平成24年10月1日～平成25年3月31日	
抽出案件	総件数 3件	
工事 建設コンサルタント業務等 役務及び物品等	一般競争	1件
	簡易公募型プロポーザル	1件
	一般競争	1件
各委員からの意見・質問、それに対する東京航空局の回答等	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	

審議概要

質疑等	回答
<p>1. 工事(一般競争入札方式)</p> <p>「東京国際空港34R進入角指示灯仮設その他工事」について</p>	
<p>○競争参加資格であるA等級業者は多数あると思うが、応札希望者が少ないのはなぜか。</p>	<p>○本工事は滑走路を閉鎖して行う工事であり、限られた時間内に日々の作業を完了させ滑走路を開放しなければならない。リスク管理、安全管理が求められるため少数となっているのではないかと考えられます。</p>
<p>○A社の施工体制に係る加算点がないのはなぜか。施工体制の評価は行っていないのか。</p>	<p>○施工体制に係る評価は予定価格の範囲内の価格で入札した社に対して、入札後、数日中にヒアリングにより評価しています。A社は入札2回目で辞退しており、札入れがなかったためヒアリングを行っていません。</p>
<p>○総合評価落札方式は入札後のリアルタイムで契約者が決まらないということか。</p>	<p>○そのとおりです。</p>
<p>○過去の施工実績をもとめるということは新規参入の機会を奪っているのではないか。</p>	<p>○今回の工事は滑走路内での飛行場灯火工事であり、施工実績の無い社が施工することはリスクが高い。飛行場灯火工事は、今回のような滑走路内での工事以外に、場外にある飛行場灯火施設、エプロンサイドにある飛行場灯火施設の工事もあります。場外での飛行場灯火工事から順々に施工実績を積んで、滑走路内での飛行場灯火工事に参入することは可能です。</p>

質疑等	回答
<p>2. 建設コンサルタント業務等(簡易公募型プロポーザル方式)</p> <p>「仙台空港津波早期復旧対策検討調査」について</p>	
<p>○標準型で行えたのを、標準型でしなかった理由は何か。また、復興費であったため広く公募したのか。</p>	<p>○標準型ではTECRISから選定したところ2者しかいなかったため、TECRIS登録外でもいるかも知れないとの理由から広く公募を行った。予算の種類には関係はない。</p>
<p>○公募の結果3番目が出てきても選定されない。それは結果的に経験がないので評価点が付かないため、選定の可能性がない。2者で評価して良かったのではないか。</p>	<p>○例えば、空港に防波堤を造るとかそういう業務であれば沢山業者はいる。今回の発注で一番重視したのは、早期復旧計画であるため空港の運用段階に応じてどのような対策が必要かを検討する業務であり、空港の運用の経験というものを重視してこの応募要件を設定した。</p>
<p>○ランクを一つ上げて公募を募っても、3番目の業者を評価することになっていない。</p>	<p>○TECRIS上は登録漏れがあり、ランクを一つ上げて、3番目が参加表明したことは、公募した結果があったなと思っている。</p>
<p>○2者だったと思ったところが、3者だったということか。記載漏れとはそういうことか。</p>	<p>○そうです。ただ、類似業務でも受付は出来るため、いい提案が出れば逆転の可能性はある。</p>
<p>○本当にあるのかよく分からない。(逆転の可能性について)</p>	<p>○特定段階において100点満点のうち、技術者の実績に基づく配点が25点しかなく、実施方針や技術テーマに対する提案が75点の配点となっているため、技術提案の内容が良ければ十分逆転の可能性はある。今回は結果として提案内容に優劣があり3番目については高得点を得るまでには至っていない。配点としては十分逆転出来るような配点の枠であると思っている。</p>
<p>○過去の実績は評価しなくて、提案だけを評価すれば新しい者を評価したことになる。</p>	<p>○そういう考え方もあると思うが、現在では特定の段階ではそこまで評価していない。</p>
<p>○ハードルをなくそうという考え方をしないのか。</p>	<p>○一次選定での実績をゼロにしてしまうのか、出来るだけ比率を下げるのか、今は、出来るだけ下げる方向では整理していると思われるが、さらに下げる或いは究極的にはゼロにし、特定段階でのハードルを上げることも今後の検討課題ではあるかも知れない。</p>
<p>○なぜ仙台なのか、危ない空港は仙台しかないのか。</p>	<p>○全国的には、高知・宮崎・大分も対象である。東京航空局管内では仙台が津波被害を受けたこと、次は羽田を何とかしないといけないということを今考えている。新潟は、日本海側なのでそれほど大きな津波を想定していない。</p>

審議概要

質疑等	回答
<p>3. 物品の製造(一般競争入札方式) 「東京国際空港仮設電源接続盤(製造・設置)」について</p>	
<p>○ 2つの受配電所を合わせて発電装置6台接続なのか</p>	<p>○ 中央受配電所に500kVAを6基、南側受配電所に5基接続できるよう、今回2種類の接続盤を製造しました。</p>
<p>○ 発電装置は現場に移動することを考えて500kVAなのか</p>	<p>○ 500kVA以下のものもありますが、最も大きいものを接続できることとしました。</p>
<p>○ 今回契約した業者の等級は？</p>	<p>○ C等級の業者です。</p>
<p>○ 入札参加資格をAからD等級まで広げて1社だったのか？</p>	<p>○ そうです。予定価格の金額から、最初はA等級で公告しましたが、参加者がいなかったため、D等級まで拡大し再公告したところ、C等級の1者が参加し落札しました。</p>
<p>○ C等級の業者でも技術的に対応できるのか？空港用だから特殊と言うことはないのか。</p>	<p>○ 対応できます。本接続盤は、空港用として特別なものではありません。</p>
<p>○ 本盤の設置に手間はかかるのか</p>	<p>○ 高圧盤としては特殊なものではなく、制限区域内作業などの制約もありませんので、手間はかかりません。</p>