



鋼材の価格はまだ上昇しているのか。

既に契約済みの工事において工事材料の価格が急激に高騰したような場合の救済策はあるのか。

**【一般競争契約（政府調達に関する協定適用対象工事以外）】**

**一般国道333号 北見市 北陽法面工事**

様々な形態の道路法面があると思うが、こういった箇所ではこういうふうに法面を保護するというようなことはどのように決定するのか。

当該工事は最も価格の低い業者が落札しているが、先程説明を受けた工事（常呂川改修工事の内 常呂左岸漏水対策工事）では総合評価の結果、価格で2番目の者が落札している。総合評価に関する考え方を伺いたい。

**【一般競争契約（政府調達に関する協定適用対象工事以外）】**

**ウトロ漁港島防波堤建設工事**

入札参加者3者のうち2者が予定価格の範囲内の入札金額であり、落札率が98.78%と高率であったが、そのような結果になった要因は何であったと考えているか。

ケーソンは網走で製作できるのか。

例えば、鋼矢板について言えば、3月の単価は前月に比べ約15%アップしている。入札は2月27日であり、当部の単価が上がる前ではあったが、入札に参加した企業については、実勢価格を当部の単価より高く見込んだ、もしくは高騰を先読みした積算を行ったため高い落札率になったのではないかと考えている。

まだ上昇していると思われる。

特別な要因により工期内に主要な工事材料の価格に著しい変動が生じ、これに伴い当初の請負金額が大幅に変動した場合は、発注者と受注者が協議し請負金額を変更することは可能となっている。

法面を施工するときの基本的な検討フローが土工指針に示されており、岩質の条件、施工箇所の状況等を比較しながら、コストが低く、しかも高品質で安全性が図れる工法を選定している。

工事の発注規模に応じて加算点に違いを設けている。過度な価格競争から技術競争へと比重を高めるため、現在は、当該工事の入札時より（平成19年度のゼロ国債工事以降）加算点の拡大を図っている。

ケーソン自体を網走からウトロまで運ぶ必要があることや水深が20mもある深い箇所にケーソンを据付けるなど工事の難易度も高く、そのことも影響したのではないかと考えている。

網走港にある当部所有のケーソンドックを業者に貸与し、業者はそこでケーソンを製作している。

<p>この工事は工事原価の把握はしやすい工事であったのか。</p> <p><b>【一般競争契約（政府調達に関する協定適用対象工事以外）】</b> 岐阜地区 岐阜排水機場下部工事</p> <p>当該工事は下部工事であるが、この排水機場が完成するのはいつなのか。</p> <p>完成まで一括での発注はしないのか。</p> <p><b>【標準プロポーザル契約（建設コンサルタント業務）】</b> 北海道横断自動車道 北見市外 道路維持管理体制検討外一連業務</p> <p>評価の内容項目のうち、独創性の判断基準に「新技術採用等の提案がある場合に優位に評価する。」とあるが、新技術の採用を提案するから独創性があるという判断を行っているのか。</p> <p>道路の維持管理体制等を検討するに当たっては、「地域性」も重要な要件であると思うが、そういった点は評価しないのか。</p> <p><b>【一般競争契約（役務の提供等）】</b> 鹿ノ子ダム堰堤維持の内 放流警報設備改修</p> <p>特になし。</p>	<p>釧路港で製作した鋼殻を網走まで運ぶ経費を見込む必要があることや鋼材の価格が高騰した時期と重なったことなどから、工事原価の把握は難しかったのではないかと考えている。</p> <p>平成22年度である。</p> <p>このような施設を造るに当たっては、完成まで5年程度はかかることから、国債の活用も困難となっている。</p> <p>例示として新技術の採用について記載しているだけであり、新技術以外でも独創性のある提案については優位に評価している。</p> <p>北海道開発局が発注した業務の受注実績についても選定要件としており、積雪寒冷地である北海道に適合した検討が行えるかどうかは重要な要件の一つとなっている。</p>
<p>委員会による意見の具申又は勧告の内容</p>	
<p>なし</p>	