令和８年度第2回佐賀県建設工事入札審査会　会議結果

開催日時	令和８年10月14日(水)10時00分から11時20分まで
開催場所	佐賀県市町会館　3階　大会議室 (佐賀市堀川町1番1号)
出 席 者	(委　　員)　　帯屋委員、今村委員、倉富委員、七田委員、東島委員 (事 務 局)　　建設・技術課長　他６名 (審査対象機関)　佐賀中部農林事務所 佐賀土木事務所 伊万里土木事務所 有明海沿岸道路整備事務所 入札・検査センター
会議の公開・非公開	公開(ただし、自己採点型以外の総合評価落札方式による入札案件の個別評価点に係る審査については、非公開)
非公開理由	自己採点型以外の総合評価落札方式による入札を行った案件の個別評価点(評価の内訳)については、個別企業の技術者に係る個人情報や企業独自の技術的情報が含まれるため。
会議概要	審査対象期間(令和8年4月１日～令和８年7月31日)に契約した3,500万円以上の工事138件の中から、委員が抽出した８件の工事について審査

抽出案件		8件(2件)
内訳	一般競争入札	０件(－)
	条件付一般競争入札	8件(2件)
	随意契約	０件(－)

※(　　)は、自己採点型以外の総合評価落札方式の件数

審議概要(案)

委　員	県(○発注者、◆事務局)
開会 ・ 総合評価落札方式(自己採点型以外)による条件付一般競争入札の1案件の個別評価点(評価点の内訳)に係る審議等については、非公開とする。	
1 報告事項 ① 契約状況 ② 指名停止等の運用状況	◆配布資料により説明
2 審議事項 資料番号3 ＜佐賀中部農林事務所＞ **クリ防災 第 5319018-002 号** **東与賀地区県営クリーク防災機能保全対策事業工事(用排水路工)(令和7年度国補正)** 資料番号4 ＜佐賀中部農林事務所＞ **クリ防災 第 5320118-004 号** **嘉瀬地区県営クリーク防災機能保全対策事業工事(用排水路工)(令和7年度国補正)** 資料番号5 ＜佐賀中部農林事務所＞ **クリ防災 第 5320118-005 号** **嘉瀬地区県営クリーク防災機能保全対策事業工事(用排水路工)(令和7年度国補正)** 資料番号 14 ＜佐賀中部農林事務所＞ **クリ防災 第 5313118-003 号** **川副地区県営クリーク防災機能保全対策事業工事(用排水路工)(令和7年度国補正)**	
◎案件番号3、4、6、7、9及び10の工事は、入札参加者数が多いにもかかわらず、いずれも落札率が100%となっている。他方、5及び14の工事では、落札率が約92%となっており、競争が働いていることがうかがわれる。 そこで、競争が働いている工事と、入札参加者数が多いにもかかわらず落札率が100%となっている工事とでは、どのような違いがあるのか。また、その比較を踏まえ、競争を促すために、どのような対策が考えられるか。	○競争が働いている工事と落札率が100%の工事の違い ・クリーク防災事業は、水路に堆積した土砂の掘削や法面の復旧を行う工事であり、御指摘の案件について、現場条件(資機材の搬入条件、建物の有無等)や工法(木柵工、張コンクリート)に違いはあるにせよ、大きな差は無いと考えている。 ・違いとしては、5、14番の工事は、設計価格が 8,000 万円以上の特A級の工事となっている。 ・一方、3、4、6、7、9、10番の工事は、設計価格が 3,500 万円以上 8,000 万円未満のA級の工事となっている。 ・クリーク防災事業では、特A級工事については発注件数が少なく、また、今回工事は年度早期で受注しやすい環境にあったことから競争が働いたものと推察される。 ・一方、A級工事については発注件数が多く、発注見通しで公表されている発注予定件数と応札すると考えられる業者数から勘案して、「100%で応札しても受注できるのではないか。」といった経営判断

	があったことと推察される。 ○改善策として、競争入札の環境を整えるため ・発注件数が少ない年度初めの発注（夏場施工、大豆作付けへの地元の協力が必要） ・余裕期間制度（フレックス方式）の活用（技術者を配置しやすくするため） ・発注規模の検討（特A級への発注の検討）などに努めたい。
◎案件番号4は、入札参加者が 11 社だが、価格面で競争が働いていない。同様のクリ防災工事である案件番号5（特A級）では複数業者が入札し、価格面での競争が働いている。 入札参加資格の設定方法と併せて、同様の工事でこのような差が生まれる理由を説明して頂きたい。	○入札参加資格の設定方法 ・番号4の工事については、土木一式工事のA級へ発注する工事で、入札に参加できる業者の地区要件を、「佐賀土木事務所管内に本店を有する業者」としている。 ・番号5の工事については、土木一式工事の特A級へ発注する工事で、入札に参加できる業者の地区要件を、「県内に本店を有する業者」としている。 ・発注工事の等級及び入札に参加できる業者の地区要件については、「条件付一般競争入札取扱基準（建設工事）」に基づき設定している。 ○落札率で差が生まれる理由 ・番号5の工事については、クリーク防災事業では特A級の発注件数が少なく、また、年度早期で受注しやすい環境にあったことから競争が働いたものと推察される。 ・番号4の工事については、A級工事は発注件数が多く、発注見通しで公表されている発注予定件数と応札すると考えられる業者数から勘案して、「100％で応札しても受注できるのではないか。」といった経営判断があったことと推察される。
◎今回の工事一覧表記載のクリ防災工事のうち、案件番号5番及び14番の工事のみが、等級が特A級であり、落札率が92％となっている。 令和7年度第3回の審議会の際に、「クリ防災は、技術の難易度は高くないが、工事のために農地の営農との調整が難しく、収益性を含め検討した結果、入札参加者が多くても落札率が100％となるが、設計金額を増やせば特A級も参入し競争が働くため落札率が下がる可能性がある。」と説明を受けた。 特A級が参入すると競争が働く仕組み及び予定価格を引き上げ特Aの等級とするために、例えば同じ地区の工事をまとめて入札にかけることはできないのかを伺いたい。	○「同一地区の工事をまとめて入札にかけることはできないのか」については、 ・クリーク防災事業における水路工事は、どの工事も内容が類似しており、工事金額が高くなれば施工延長が長くなり、工事量も多くなる。 ・また、工事はクリークに隣接する農地を工事用地として借地し実施している。工事期間中、借地範囲は休耕していただく必要があり、工事期間が長期間にならないよう配慮する必要がある。 ・さらに、地区によっては、軟弱地盤対策として水路内の土砂をセメント系固化材を使用した地盤改良を実施しているが、地盤改良についてはノリ養殖期間（9月～3月）を避ける必要があり、施工時期についても考慮する必要がある。 ・このようなことから、1件工事の規模が大きくなれば、工事量が多くなり、施工期間が長期化することも考えられるため、発注ロットについては工事量、施工期間等を考慮しながら設定しているところである。

◎県工事の落札率についてお尋ねしたいが、資料となる工事の予定価格は事前公表か。すべて事後公表か。 　入札率が 100%の落札が多いが、多くは条件付き一般競争入札ではなく総合評価方式が多い。落札率は、落札者の入札率と考えてよいのか。総合評価方式は入札金額のみで落札者が決定されるのではなく総合評価点が加味されるため入札金額が低いのみでは落札されないと考えてよいのか。	○今回の審議対象の工事について、予定価格はすべて事後公表である。また総合評価方式の考え方もご意見のとおりである。
◎今回ご説明いただいた案件番号3番～5番及び14番の工事については施工方法等に差がないという理解でよいか。	○工事の内容としては水道を制御するものであり、延長は当然変わるが、その他はほとんど変わらない。
◎工事の内容については変わらないのに案件番号3、4番についての落札率は 100%で、5、14番は92%になっている。落札率の違いが生じたのは、例えば案件番号3、4番を特 A 級発注案件にすれば競争原理が働いたということか。	○単純に考えれば、発注金額を特 A 級が対象となる 8000 万円以上に設定し、年度の早い時期に発注すれば競争が働いた可能性は高いとは考えている。
◎案件番号の3番～5番及び14番ともに早い時期の入札であり発注時期の差はない。基本的な違いは発注対象が A 級になるか、特A級になるかで落札率に差が出るということか。 ◎今回いただいた工事資料の落札率も100%と 92%が結構目立つ感じではある。落札率が100%の工事を競争原理が働くようにするのが課題だと考える。今後、設計金額を特A級にする取り組みがあれば競争原理が働きやすくなるのではないか。これは私の感想である。	○ご意見の傾向はある。
◎対策の中で A 級から特 A 級への格上げのお話しがあったが、すべての工事を特A級へ格上げできるものではない。工期が間に合わなくなるケースもある。資料の工事一覧表にある4、5番は両方とも嘉瀬地区であり、エリアを見ると比較的近いが受注工事としてはA級と特A級に分かれている。例えばA級のものを特A級にするにしても単純に	○工事の進め方として 4 月から 3 月までの年度内で終わる工期が取れればそういった選択もある。

設計金額を上げるといっても、工区の面積等で設計金額が変わると思う。工区のエリアが近いところとかまとまっているところであれば格上げを検討できると考えるがそういう理解でよいか。	
◎案件番号4、5番に関し、A級と特A級に分かれているのは、それぞれの発注エリアの違いを考慮し発注ロットを定め設計金額や入札参加資格を設定した結果、A級と特A級の入札となったのか。	○案件番号4、5番の工事を併せると無理な工期になり、工期が伸びることで耕作者との調整が難航する可能性もあり、工区をブロック分割し、特 A 級、A級として発注した。
◎資料 14 ページのA級と特A級の切り分けの表があるが、金額的に最後に見直されたのはいつか。また、物価高騰等による定期的な見直しは行われているのか。	◆直近の見直しは、令和7年7月1日である。定期的な見直し時期は定めていない。
◎A級と特A級について質問ですが、川副地区にA級案件が6か所ある。工期が限られている中で、同じ川副地区において特A級で受注された工事もある。案件番号6番から10番がすべてA級になった理由を確認したい。	○質問いただいた案件番号14番は現場条件的にも水路が隣接し、工事中の排水が水路間で関連をしていることもあり特A級で発注した経緯がある。他の工事個所は今年度の工事予定個所に優先順位をつけた中で、早期に入札を行った工事となる。工事路線が離れてしまうと単独発注となるが、路線が近接していれば複数の工事個所を抱き合わせで特A級へ格上げすることも可能である。
◎特A級だと競争が働いてA級だと競争が働かないということがすべてではない。例えば特A級でも競争が働かないケースはある。競争が33333働かないというのは特A級の入札でも 100%とか 99%で落札しているケースが過去に多くある。入札率は、工事業者の受注状況等の需給状況を含めて、発注機関としてバランスを見ながら特A級かA級にするか判断されると思う。	
◎毎回、100%か 92%かの二極化が話題になる。資料データを一覧表とする表記の仕方をするから際立つ部分ある。横並びになると、外部から見ると見え方が悪い。私たちが疑問に感じるぐらい一般の方々も疑問に感じる点だといえる。自社の評価点が高くないなと思っている業者が戦略的に 92%と100%の間を狙うようなことも、経済的な考えだとありだと思う。そのような方向性に誘導すれば、競争原理は適正に働くのではな	

いか。この辺のことも含めて発注機関は戦略を用いれば良いのではないか。	
資料番号 54　＜佐賀土木事務所＞ **道橋補助 第 0110323-001 号** **国道323号(境谷橋)道路橋りょう補助工事(橋梁補修工)(令和7年度国補正)** 資料番号 55　＜佐賀土木事務所＞ **道橋補助 第 0130284-001 号** **別府牛津停車場線(砥川大橋)道路橋りょう補助工事(橋梁補修工)(令和7年度国補正)**	
◎案件番号 54 番、55 番について、同日落札の同種工事における入札状況を確認したい。総合評価が、補修部位の違いなどによる工事の難易度に即した適切な業者選定に繋がっているのかなど、橋梁をはじめとするインフラ維持管理工事に関する発注の考え方も併せて確認したい。	○・ 本工事の入札参加資格の設定にあたっては、工事の内容、規模及び難易度に応じて業種や等級を選定するとともに、工事に必要な施工能力を確保する観点から、企業には施工実績、配置予定技術者には施工経験を要件として設定している。 ・ 本工事は総合評価落札方式を採用しており、入札金額のみではなく、企業の施工能力や配置予定技術者の能力を含めて総合的に評価し、落札者を決定している。 ・ 54 番及び 55 番は、ともに橋の老朽化対策として実施する橋梁維持管理工事であることから、同じ考え方に基づき、橋梁補修工事の施工実績を有する企業及び施工経験を有する技術者を要件として設定している。 ・ 橋梁をはじめとするインフラ維持管理工事は、供用中の施設を安全に利用しながら補修を行う必要があり、施工品質の確保が重要となる。 ・このため、価格だけではなく施工実績や技術者の経験を重視し、工事内容や難易度に応じた受注者選定を行っている。 また、インフラ維持管理工事は今後さらに増加が見込まれる分野であり、品質確保と技術継承の両立が重要な課題であると認識している。 ・このため、今回の工事についても、とび・土工・コンクリート工事のA級及びB級を対象とするなど、必要な技術力を確保しながら参加機会の確保にも配慮した条件設定としている。 ・ このように、工事ごとに適切な入札参加資格及び同種工事要件を設定するとともに、総合評価落札方式により価格と技術力を総合的に評価することで、工事内容や難易度に応じた適切な業者選定を行っている。
◎防災と維持管理関連の発注は、今後ますます増えることを考え、今回、審議の対象とした。今の説明はよくわかりました。本審査会で審議する事項ではないかもしれないが、予防保全モデルとしてのサイクルが確立されているのか気に係るところである。国か	○各施設決められた期間に点検を行い、お話があったように優先順位を決めて予防保全の形で補修工事を廻している状況である。 ◆長寿命化計画について補足すると、橋梁施設はメンテナンスを何もしないと朽ちるが、定められたサイクルで補修することで延命し、長く使っていこうというのが長寿命化計画である。何もせずに朽ちてから

らの補助金が決定されるにあたって、事前に行われる点検で各インフラを比較された点検データを基に優先順位をつけ、それに対し補助金が交付され、工事を発注できるという仕組みとなる。佐賀県では予算的にそのサイクルで「やるべきところはちゃんとやる」ことができているのか。	新設すると大きな費用が必要となるため、定期的に施設の延命措置を施す。ただ、橋梁はかなり数があるため全体的な計画を策定し、毎年度の補修計画を作成する。それを基に補助金を申請する。補助金として決定した予算により佐賀県のインフラの長寿命化を図るのだが、全国規模での補助金配分であるため、十分な予算が交付されるわけではない。結果として、既定の長寿命化計画に少し見直しをかけながら、橋梁を維持できるよう計画を進めていくことになる。本当に長いスパンでの長寿命化計画で進めているのが実態である。
資料番号 89 ＜伊万里土木事務所＞ **IC補助 第 1111204-003 号 国道204号(松島工区)道路改良工事(道路改良工)(令和7年度国補正)**	
◎案件番号89の工事は、入札参加者が 1 社で落札率が 100%である。入札参加者が増えない、あるいは競争が働きにくい理由として、どのようなことが考えられるか。入札参加資格の設定方法と併せて説明して頂きたい。	○・この工事は、西九州自動車道の(仮称)伊万里中央 IC のランプとの接続箇所の道路改良工事で、伊万里港へのアクセス道路として大型車の交通量が多く、学校も近くにあるため、歩行者も含め交通安全対策に配慮が求められる工事ある。 ・また、西九州自動車道の工事とも輻輳するため、他社(国の請負業者)との調整も必要となり工程の制約も多いことから、利益が出にくい工事と推察される。 ・入札参加資格は、県で統一された基準 35 百万円～80 百万円に工事費が区分されることから、唐津・伊万里土木事務所管内土木一式Ａ級としている。 ・土木一式 A 級工事として、下限値に近いことも利益が出にくい要因となっているものと推察される。 こうした理由により入札参加者が１社で落札率が100%になったものと考えている。
◎今回の資料で、伊万里土木事務所発注の「国道204号の道路改良工事」が5件ある。いずれも応札者が1者か2者で、その中の2件は同じ業者が落札している状況である。先ほどから、他の発注機関の議論であったとおり、今回の発注工事一覧表の中で当案件だけが入札参加者が1者である。落札率が審議の題材になっているが、同じ落札率で 100%でも参加者が複数あるのと1者だけとでは、より見え方が違ってくる。その見え方の点で、結果として落札率 100%はまだいいとしても、入札参加者がそもそも少なく1者という状況が続くのは宜しくないと思っている。もちろん、絶対的に業者数が少ないこともあるが、先ほど1者になった理由の説明を受けて入札加者を増やす方策や、あるいはこれまで伊万里土木事務所とし	○伊万里土木事務所管内に Ａ 級の業者が全部で8社ある。このうち伊万里市内に本社を構える会社が5社で有田町に本社を構える会社が3社ある。業者数としては少ないことと、昨今は監督できる技術者が高齢化しているため現場に配置する人間がいないという声を聞く。実際は発注件数が多いので、やり易い工事には人が集まるが、交通規制を伴うとか砂防とか河川工事のような山間地の工事及び水の切り替えとか締め切り工事を伴うような工事は敬遠される。対策として同じ等級に発注する上での設計価格を上げることで下限値ギリギリぐらいの設計金額をなるべく上限値近いような形での発注ロットにするような仕掛けをするなどの工夫を行っている。

て、どのような対策を立ててこられたのかを伺いたい。	
◎28 ページの工事一覧表で 88 番から 90 番で、例えばですけど松島工区の工事が三区に分かれている。これは先ほどA級から格上げするという話がありましたが、先ほど「クリ防災」の話からすると、何もかも特A級に格上げする訳にもいかないという説明もあったが、この道路改良工に関して格上げすることに実態的な弊害が生まれるのか。 ◎競争だけ考えると参加資格のエリアを広げる方法もあるが、そうすると伊万里地区からんどん業者がいなくなる現象につながる。地域の業者の数はしっかりキープする必要がある。	○先ほど説明したように、現道の交通が非常に多く、その交通規制や道路の切り回しを伴うような工事はA級では厳しいところがある。規制に伴う仮設に相当なお金がかかるので敬遠されがちな傾向があるので、発注ロットを大きくして特A級案件にするという形で最初から割り切って発注している。一方で交差点付近でも現道に影響がないような工事、例えば二車線を四車線に拡幅する工事では拡幅部での車の通行もないので特A級案件であっても、A級で施工し易い工区となるように分割して発注する場合もある。
◎利益が出にくい工事があるとは思うが、私どもの事業者から聞く声として、「設計単価をもう少し上げてもいいのではないか」という意見がある。いわゆる昨今の資材高騰を反映できてないのではという声が多くある。冒頭の課長の挨拶では公共工事設計労務単価は前年比で 4.5%上昇したとの話があったが、利益が出やすいようにもっと上げることはできないのか。 ◎それでも、福岡県が高いのか。	◆公共工事設計労務単価は国が定める 3 月の基準を用いて一年間通して適用する。資材単価については、佐賀県は比較的頑張っている。市場の価格をできるだけ早く反映できるように毎月改訂を行っている。ただそう言いながらも、ご意見について現場で耳にすることもある。請負った後に金額が変わることはあるため、資材が契約後に値上がりし、当初の設計よりも高くなった場合に適用できるスライド条項がある。契約後に単価が高くなった場合の差額についてスライド条項を適用し変更する制度がある。双方が協議をし、変更契約を結ぶことになる。また、昨今の原油高に伴いナフサ由来の製品が高騰している。土木で使うもとして塩ビ管があり、国から通知が発出されている。スライド単価は職域を加味しないが、塩ビ管については例外的に職域を含めて適用することが通知され、佐賀県も4月末に運用を開始している。できるだけ業界に寄り添うよう運営を図っている。 ○労務単価について言えば、佐賀県との格差はある。普通作業員で 3,400 円の差がある。鳥栖市及び東部地域では福岡県に人材が流出するという課題もあるので、格差を少しでも縮めたい思いはある。ただ、単価は労務単価調査結果により翌年度分が決定され、実際に払った金額が次年度の単価を決定することになる。
資料番号 104 ＜有明海沿岸道路整備事務所＞ **道改2B 第 1110208-011 号** **国道208号(佐賀道路)道路改良(国道)(2B)工事(道路改良工)(令和7年度国補正)**	
◎案件番号104～119の有明海沿岸道路の工事は、入札参加者が多く落札率がすべて92%になっている。工事の件数が多いに	○・本工事は、取抜方式により同時発注した 14 件のうちの 1 件である。応募者は 21 社であったが、他工事の落札に伴い 13 社が入札参加資格を喪失したため、残る 8 社による入札となった。その結果、入札

もかかわらず、落札率が一律92%となっているため、総合評価の内容を確認したい。なお、すべての工事について説明を求めるものではない。 ◎毎回申し上げているのは、全部が横ならびになっていると結果を見られてしまう。この案件で競争は難しいと思うが、どうしても見てくれが悪いと感じる。	に参加した 8 社の入札金額はいずれも最低制限価格となり、企業の施工能力及び配置予定技術者の能力を評価した評価点は 109.0 点から 110.4 点であった。 ・なお、本工事を含む 16 件全ての工事において、落札額が最低制限価格となっている要因としては、いずれの工事も施工箇所周辺に家屋等の施工上支障となる施設がなく、工程どおりの施工が見込まれることから各社の受注意欲が高かったため、各社が最低制限価格で応札したものと考えられる。
◎27 ページの案件番号 63 番、64 番の排水メンテナンス工事と 32 ページの案件番号 2 番、3 番の排水メンテナンス工事が随意契約になっていることについて、何か違いがあるのか。 　結果的に一社しかないとかんがえられるが。 ◎本内容については、当審査会でも問題になったことがある。今、議題になっているような随意契約の案件を条件付一般競争入札で公募し、1 者入札の 100%落札の状況が続いていた。そのため、外部から指摘があり、このような案件は随意契約に切り替えるべきであるということになった。	○32 ページの随意契約、案件番号 2 番と 3 番の発注内容は排水機場のポンプ設備であり、主ポンプ関連のエンジンなどのメンテナンス工事となる。排水機場の主ポンプは専門性が高いので、制作メーカーでないとシステムメンテナンスができない。一方、条件付一般競争入札とした 63 番、64 番の案件は除塵機などの周辺の機械設備であり、汎用性があるもので複数のメーカーでも対応が可能である。主ポンプ関連ついても、入札の競争性を上げるための手続きとして、他社でも当該設備についてメンテナンスが可能なところはないか声掛けを行っているが、専門的な技術性が高いため他の業者の参入が望めない状況にある。