

## 令和6年度 第3回大阪府建設事業評価審議会都市整備部会議事概要

日時 令和6年7月24日(水) 10:00~11:00  
場所 公益財団法人大阪産業局(マイドームおおさか) 8階 第1会議室  
出席委員 内田部会長・荒木委員・兒山委員・高橋委員・中儀委員・横山委員(6名)  
議題 (1) 審議対象事業について  
(2) 府民意見等の募集結果について  
(3) 意見具申(案)について  
(4) その他

【議事概要】(◆部会長、事務局等の説明等、○委員の発言、⇒部局等の応答)

### ◆ [部会長]

議事次第に沿って進める。まず一つ目の議題で、前回、委員からの質問、ご意見に対する審議対象事業の補足説明を事務局より願います。2つ目に府民意見等の募集結果を事務局より報告、それを踏まえて、3つ目の意見具申の取りまとめを行いたい。

#### (1) 審議対象事業について

### ◆ [都市整備部 交通戦略室 鉄道推進課]

資料1「追加説明資料(大阪モノレール延伸事業)」に基づいて説明。

### ○兒山委員

公共工事設計労務単価と賃金の乖離について、調べていただき感謝する。

H24 から H25 への単価算定方式の変更と、民間工事と公共工事の違いによるものが、要因として可能性があることは一定理解した。まだ説明のつかない部分があり、その原因をこの場で追及することは馴染まないかもしれないが、他事業も含めてどういう対応をとるべきか、この場の議論も参考になると思うので、議論してもいいかと考える。

公共工事設計労務単価の使われ方について、発注者側が積算するに際して使うものであって、受注者側は使う義務もないし、入札に際して明記する必要はないという理解でよろしいか。その理解であれば、工事金額の内訳が分からなくなり、それは仕方ないことかもしれないが、入札、積算の仕方として、市場単価方式があり、細かい部分までは積算せずに、まとめて積算するやり方がある、そのやり方ならこういう矛盾が出にくいと思う。

公共工事設計労務単価の高止まりがあり、その結果として誰が得をしているのかということについて、元請業者や上位下請業者の業績がよくなっていることに関連があると考えられる。建設業の発展は大事だが、望ましくない面もあると考える。

入札の仕方に関する今後の改革の考えがあるのか回答いただきたい。

◆ [部会長]

入札の実態について、指名競争ではなく、一般競争入札をやっているのか。

⇒ [都市整備部 交通戦略室 鉄道推進課]

実績などの条件付きではあるが、一般競争入札方式を採用している。

◆ [部会長]

入札時に費目ごとの内訳を提出させた上ではなく、全体の仕様が決まっているので、一番安い札を入れたところが落札するのか。

⇒ [都市整備部 交通戦略室 鉄道推進課]

今回のモノレール事業については、基本的に、実績だけではなく、技術的な提案なども評価の対象にしている。金額については、費目ごとの内訳の提出はなく、総額での入札となる。ただし、金額が一番低ければいいというわけではなく、最低制限価格等を設けている。実績や技術的な提案、また入札金額を点数化し、最も有利な入札者が落札される仕組みとなっている。

受注者は入札の際に公共工事設計労務単価を使う義務はないが、行政側が設定する予定価格を試算する際には公共工事設計労務単価を用いることになるので、一定、考慮されて入札していると考えられる。元請業者には低入札調査など、適切に下請業者に払うことになっているかの調査はあるが、各業者から労働者に対して、支払われる金額まで踏み込んだ確認はない。

○ 兒山委員

全国的な話にはなるが、落札率が上がり傾向ということであれば、入札制度が適切に機能していないとも考えられる。人手不足など建設業の労働力需要の問題もあるが、実際の賃金より高い単価を用いて積算することは違和感を覚える。仮に実際の賃金をもとに工事価格を積算すると予定価格が下がるが、仮に下がったとしても入札により工事価格が決定するので、影響は及ばないのではないか。

⇒ [都市整備部 交通戦略室 鉄道推進課]

一概に言えないが、落札率が高止まり傾向にあるので、予定価格を下げてしまうと、入札不調となり入札が成立しなくなるケースが増えると推測する。

◆ [部会長]

技術力の差がつくような案件の場合、入札金額にばらつきが出ると思うが、モノレール関係の工事で工夫の余地のある案件があるのか。

⇒ [都市整備部 交通戦略室 鉄道推進課]

モノレールの工事は、大部分がコンクリート構造の支柱建設やその基礎工事であり、一般的な土木構造物とあまり差はないと考えられる。

また、府庁全体として、発注金額による業者のランク分け、技術力を加味した評価などの入札制度の改善は行ってきている。さらに、これまでの実績や落札率を考慮し、また、建設業界へヒアリングするなどし、毎年入札制度の改善を行っている。

○兒山委員

入札の改革は引き続き行っていただきたい。例えば、厚労省調査の「毎月勤労調査」の賃金額をもって積算することも考えられる。

今回は、公共工事設計労務単価が1.7倍に増加しても、制度上、この単価を使用するのはやむを得ないと理解した。

◆ [部会長]

私は意見が異なる。実際の賃金を官公庁の積算に採用するのは、労働者に適正に支払われていない状況を反映した単価となり、制度上、悪い方向へ作用しかねないと思う。適正に下請業者に支払われていないことが問題であり、そのチェック体制が必要と思う。

○横山委員

入札時に総額の提出だけでなく、下請業者に支払う金額を提示させるなど明確にさせるチェックも必要と考える。

労働環境だけではなく、人手不足の影響が大きい。建設業界は、外国人労働者に頼らざるを得ない環境になってきているので、安心安全を担保するための教育や日本語の理解など含めて、元請業者や下請業者が行うことが大事である。そういう仕組みを作らないと外国人労働者離れが起きる。

また、人手不足により日本の技術者も減少し、技術レベルの低下につながるリスクがある。総括的に時代の代わる節目であり今後検討すべき事項であると考えている。

◆ [部会長]

本内容は大きなテーマであり、この部会というよりは別の機会で継続して審議したい内容である。

○荒木委員

将来のリスクについて説明があった。今回の再評価のように2年で大きく計画を見直さなくてはならないような事態を防ぐため、今後、説明で挙げられたリスクごとにどのような管理をされるのかお聞きしたい。

⇒ [都市整備部 交通戦略室 鉄道推進課]

今後生じる可能性のある物価変動や工事施工時に判明する増額リスクについて、しっかりモニタリングしていくため、現場の事務所と本庁で連携し、マネジメントを行う会議を設けたところである。

○荒木委員

内部でのモニタリングということだが、大きな変更が生じるときは今までと同様に再評価が必要で、それまでの間の内部確認であるとの認識でよいか。

⇒ [都市整備部 交通戦略室 鉄道推進課]

そのとおりである。

○中儀委員

入札のことは初めから気になっていた。予定価格を高く設定し、入札で安く落札するという事になっているのか、低く見積もり事業を進めて後で高くなる仕組みがあるのかどうか疑問があった。制度として適切であると良い。

また、事業費が上がった時の、府民への公表のタイミングも検討いただきたい。

○高橋委員

入札の話題が出たので、その費目がある程度算出しておかないと、価格変動の契約条件があると思うが相手の要求が適正かどうかについて、後出しになる可能性がある。契約の締結の段階ではそういった条項、費目を入れた上での締結が考えられた方がよい。

◆ [部会長]

この案件をきっかけとして、この案件だけではなく、入札制度全般等で考えなければいけないところだが、この内容は部会ではなく、親会の審議会で議論をしたい。あえて一つコメントを申すと、基本的には費用が小さくなる方向で、安めに契約の締結をするし、入札もしていると思う。それが安くなりすぎないように標準単価があり、土木専門家から見ると、単純な構造物の場合、誰がどうやっても同じような積算結果になるので、その範囲内でちょっとした工夫で高い、安いというようなところで決まっている。将来の増加リスクと言っても、物価上昇の話は一つの事業で影響してくる話ではなく、物価上昇の影響は大阪府だけでなく、国全体がどう考えていくかという話である。その他のことについては、コストを安くしないと、上げるとなると当然プレッシャーがかかってくるので、現場の方が努力されていることが、今のところは機能していると感じる。

今回のような物価上昇と工種の変更の二つが重なったが故に、非常に大きな変更になったということで、社会的にも注目を浴びているが、起きるべくして起きたような話かと思う。逆に、予めリスクを考えた上で、これぐらいの金額がかかるかもしれないという形で予算を認めていると、今度は逆に執行がルーズになる。ここまで予算がついているんだから、少々いい加減にやってもいいのではないかという方向に行くよりは、安い金額で事業が進んできたが、上振れして大騒ぎになる方が相対的には健全かと思う。

その一方で、計画屋としては当然上振れリスクも最初から考えた上で、いかにうまく回していくかというのが理想ではある。

民主的な社会における事業の進め方としては、今のようやり方がベストとは言わないが、実行可能な制度と感じている。

◆ [部会長]

議題1について、まとめたい。

この部会のレベルを超えた、継続して考えていかなければならないことについては、追加でご指摘を受けたというふうに整理したい。

具体的なモノレール事業の再々評価に関しては、追加説明の内容で了解したということによろしいか。

(各委員 異議なし)

◆ [部会長]

各委員、了解したということで進める。

今まで仮決定していた、事業を継続するという方向で結論を維持することにする。

(2) 府民意見等の募集結果について

◆ [事務局]

資料2「府民意見等の募集結果」に基づいて説明。

◆ [部会長]

モノレールを利用される方にとってみると、早く作ってくれという当然のご意見が上がってきているということであった。事業継続することに対する否定的なご意見はなかったと思う。

(3) 意見具申(案)について

◆ [事務局]

資料3「意見具申(案)」に基づいて説明。

◆ [部会長]

私からは、意見具申の中でB/Cに触れる必要はないと事前に申した。各委員の意見を一通りお聞きしまとめたい。

○荒木委員

付帯意見を何故つけるのという点について、審議結果を記入するだけでは足りないことがある場合に付けることになるかと考える。本件が何らか特殊であるから、本件の特殊性とそれに応じた付帯意見をつけることになる。

第2段落、第3段落が、意見を付す理由と、付帯意見の本体になると思うが、説明は全て合理的であったのであれば、付帯意見を付けなくてもいいとも思うが、やはりそれがあるから、ただし書きになるのかという気もする。記載するのであれば、案文中の「ただし、」以降は、このようなやや抽象的な文言でいいのか気になる。

○兒山委員

当たり障りのない感じはするが、かといってもっとここを尖らすべきということもないので、こんなところと思う。

1行目の当該(延伸)事業が「在来鉄道10路線を」と記載しているが、当該事業であれば4路線を新たに結節し、既存のものを含めて10路線ではないか。若干の表現の修正が必要。

○横山委員

先ほど部会長がきちんと取りまとめていただけたと感じており、適切に、小さく入札を行って、その後、今回のような上昇に対して、こういう審議の場を活用しながら、明らか

にしていくやり方が適切だと感じた。

その中で府民の皆さんが、疑問に思うことは説明が必要と思うので、形として、付帯意見で議論した内容の要点をお示しするのが適切と考える。様々な情報を載せてしまうと、よく分からなくなることがあり、端的に何が議論されてどうか決めたというのを載せるべきと思うので、今回の取りまとめはとても良いと思う。

○中儀委員

簡単にまとめたという印象も受けたが、これでいいとも思うし、府民の方に分かりやすくアピールするという手もあり、府に対して本当にしてほしいことを記載することもあるかとも思い、付帯意見の位置づけがよく分からなかった。

綺麗にまとめたという印象に終わってしまい、せっかくだから効果的に使うという手もあるかと思う。

○高橋委員

私は、このような抽象的な表現で留めて問題ないという意見。あとは府民の方が気になるようであれば公開されている各資料を見て判断される。この付帯意見で十分である。

◆ [部会長]

意見募集もそうだが、府民の方に対して、いろいろな文章を出す機会があるが、その時に多くの資料をつけてその解説的な文章の場合と、今回のように本体の文章が固まった形式になっている時とやっぱり書きぶりは変わるべきと思う。

この本体の方は、適切であると判断したという、これしか書けないような様式になっていて、それに対して何が問題になったのか、具体的に問題点として指摘されたのは二つ、それらについて慎重に議論したという事実関係を示しているというところがこの文章の最大の意義であろうと思う。

3段落目は書いても、書かなくても一緒じゃないかという意見であるが、2段落目のところで、いろいろと検討をして、何度も宿題を出してやり取りしたのだから、これから似たようなことがあったら当然厳しい対応となるし、そうならないように努力してほしい。この辺りは府民に対してではなく、府の担当職員に対するプレッシャーという意味もある。だから他の審議会でも何かしらの意見を付ける。

ただ、本当に府民・市民の方にこれで意図が伝わるかという点、そうではないというのはその通りかと思う。その点については、事業管理をなされている府の部局でも考えなければならぬ話だと思うし、部会ではなく、親会の審議会でも慎重に考えた上で必要であれば、というふうに思う。

全体の構成としては、もっと意義のある文章にすべきというご指摘があるが、今までの経緯も踏まえてそれなりに踏み込んだことで、府の内部の方に対してはそれなりに圧力として作用する文章かと思うので、大筋はこれでお認めいただくということによろしいか。

○荒木委員

このただし書き、3段落目というのが、他の付帯意見よりやや厳しい、これでも厳しめのものだということであるならそれで構いまわらないが、総じて付けているような付帯意見と同じなのだったら、本件の特殊性に見合うものではないのかなと思う。これでも、やや厳しいものになっているということであれば、それで構わないし、そうでないならどうなのかとを感じる。

◆ [部会長]

事業期間が長期に渡るというのは、こういったインフラ整備においては他と同じなので、そういった点でいうと他の案件と違うものではなくて、この件ならではの分析は正しいかと思う。

ただ第2段落で、変更等による事業費の増額および事業期間の延期というような重大なことがあったことに触れていて、今後のことについては、もう大丈夫だからほったらかしではなくて、再度これから先も同じようなことを私達としては心配している。同じ轍を踏まないようにということで、あえて同じことをまた繰り返し書いている訳で、これは結構きつい締め付けだと思う。

この辺りは受け取る方次第なので、今ご質問を受けたことによって、私も言わなくてもいいことをあえて、こうして部会場できつめに言っているのだから、この発言が記録されていることで、より効果を持つと思う。

○荒木委員

資料3の1ページ目の審議結果について、HPのリンクがあるが、今後も大阪府としてサイトを維持していくのか。

⇒ [事務局]

HPには過去の審議会の結果についても残っており、今回の結果も期限なく維持されることとなる。

◆ [部会長]

兒山委員からの修正については、「在来鉄道10路線を」の文言の修正は必要となるので部会長預かりとし、事務局と調整し進めることとしたい。

提案通り「事業継続」と結論付けてよろしいか。

(各委員 異議なし)

承認、感謝する。

◆ [事務局]

意見具申案については、部会長と最終調整を行ったうえで、公表の手続きを進めさせていただく。

(4) その他

◆ [事務局]

今回(第3回)で今年度審議予定の1件が終了した。残りの6件について、第4回以降で審議していただきたい。

以上