

第2回競争契約監視委員会 議事概要

日時：平成18年11月6日（月） 10時00分～14時00分

場所：成田国際空港株式会社 東京事務所会議室

出席：委員：愛知工業大学工学部 長瀧重義教授（委員長）
東北大学大学院法学研究科 鈴木孝之教授（委員長代理）
筑波大学法科大学院 藤村和夫教授
横浜国立大学大学院工学研究院 柴山知也教授

N A A：上子常務取締役、岡野執行役員（調達部長）、林執行役員（工務部長）
業務監理部、調達部、工務部

議事：

1. 上子常務挨拶

2. 契約状況等についての審議

業務監理部より「工事発注適正化策」への対応状況、工事等に関する契約状況、公募型競争契約の公募条件、随意契約理由、取引停止措置の状況について説明。

委員からの質問・意見	N A Aからの回答
価格交渉方式の具体的な交渉方式は？	調達部で調査した単価等をもとに、見積額の安価な上位3社と、単価・総価ともに交渉を行う。3社の会社名・順位は交渉中は明らかにしない。交渉の終了は、価格の下げ幅や工事のスケジュール等を考慮して判断している。 なお従来は、第1順位者と交渉しても契約制限価格を下回らなかった場合に、第2順位者との交渉に移ることとしていた。
総合評価方式は、昨年の1件は約35%、今年の1件は約57%となっているが、一般的に落札率が低くなるものなのか？	施工方法を募ることにより、N A Aの想定した標準工法に比較して安くなることはあるが、今回のような低い率が今後も続くとは考えていない。

委員からの質問・意見	N A Aからの回答
競争の結果として落札率の数字は低下しているが、工事の質が満足できるものかの評価は行うのか？	施工管理を専門に行う部署として工事部があり、国道51号線切替工事のような低見積のものは、プレキャスト製造工場で検査を行うなど、重点的に監督する予定である。第三者機関による品質評価までは行っていない。
総合評価方式や契約制限価格事前公表は、どのような場合に採用するのか？	技術提案によりコスト低減や品質向上が図れるものは総合評価方式を採用する。また価格競争を主にする工事のうち3000万円以上のものは、契約制限価格の事前公表を行っている。
継続的役務を随意契約としているが、やむを得ないものなのか？	本来はN A Aが行うべき業務を、専門の子会社を設立して高品質かつ低コストで行わせているもの。日常点検業務のノウハウを活かして修繕工事等を行わせている。
随意契約としている契約を競争契約に移行する意向はないのか？	常にその方向で考えており、少額であっても汎用性のある部材を使うような工事は競争契約としてコストダウンに努めている。滑走路補修等の工事は空港運用をよく把握しているグループ会社に強みがあるが、一方でコストダウンも図る必要があり、工事内容によって競争契約にするかどうかを判断している。

委員からの質問・意見	N A Aからの回答
<p>グループ会社との随意契約で落札率が100%になるのはどういうことか？</p>	<p>2000万円以下の工事は、発注原課で積算と価格交渉を行っている。価格交渉が済んだ価格を調達部で契約制限価格として設定するという運用をしているため100%となる。当初の積算から比較すると相当下がっている。</p> <p>入札契約適正化法はグループ会社でも別会社とみており、積算した金額を教えない。</p>
<p>外部から見ると、親子会社間でも馴れ合いがあってはいけない。なるべく随意契約を競争契約に移す方向で検討してほしい。</p>	<p>グループ会社と随意契約する場合、諸経費率も通常の積算基準より絞り込んだ積算を行っている。競争契約にすれば価格が下がる可能性は確かにあるが、随意契約だからといって価格を甘くしているわけではない。</p>
<p>空港運営ノウハウを蓄積したグループ会社と契約することが、新規参入者を入れず、価格面で高いと見られることに見合う価値があるか検証したことはあるか？</p>	<p>検証は難しいが、業務を円滑に実施できることは確実で、社員の負担を軽減できる。空港の安全等の質の面を考え、コントロールできる会社で固めるためにグループ会社を作ったものである。グループ会社に対しても、価格交渉を通じて、品質を落とさずコストダウンを図ることとしている。</p>
<p>公募しても応募が1社しかない場合はどう対応するのか？</p>	<p>N A Aに不利になるので契約制限価格の事前公表は取りやめるが、価格交渉は苦勞することもある。事前調査では複数の施工可能業者がいて資料は受け取るのだが、見積書提出の段階で1社しか提出しないことがある。</p> <p>競争が働く応募者数になるよう、関連工事をまとめて発注するなどの工夫はしている。</p>

委員からの質問・意見	N A Aからの回答
<p>応募が1社しかない場合、裏で談合が行われている可能性は無いのか？</p>	<p>そのような場合は落札率などの数字にも注目している。</p>
<p>競争契約から随意契約に移行する場合はどのように対応するのか？</p>	<p>交渉状況や時間の制約を考慮し、募集からやり直す場合もあれば、見積辞退した業者に声をかける場合もある。形式的には随契であっても、実質的には複数社での競争状態になるように配慮している。</p>
<p>不調となった案件はあるのか？</p>	<p>17～18年度には7件あり、原因を分析し、条件や金額を見直したり、関連工事をまとめて再発注したりしている。</p>
<p>国は地元業者を入れるためにランク分けをしていると思うが、成田ではその適用が必要だろうか？</p>	<p>受注参加機会の均等化を図るためのもので、ランク分けをしないと全て大企業が取ってしまう。地元業者の多くはCDランクで、それなりの規模の工事を受注している。今後は公共法人としての法的制約を確認しながら、発注方法を見直していきたい。</p>
<p>金額の大きな工事についてはランクの低い業者も応募できるようにしたほうが合理的ではないか？ 議論のあるところなので、時間をかけて検討してほしい。</p>	<p>点数が高い業者のほうが技術的な面で安心して任せられるというのが正直なところである。</p>
<p>取引停止措置要領の中に、重大事故の位置づけに不適切と思われる記載があるが、見直すべきではないか。</p>	<p>要領等については、再度内容の確認を行いたい。</p>
<p>公募条件は国の方法を踏襲しているとのことだが、将来を考えると、N A Aにとって有利となるよう、検討してほしい。</p>	<p>応募条件を広げすぎているとの懸念もあり、点数で絞り込むなどを検討している。</p>

委員からの質問・意見	N A Aからの回答
<p>公募条件は国の方法を踏襲しているとのことだが、将来を考えると、N A Aにとって有利となるよう、検討してほしい。</p>	<p>応募条件を広げすぎているとの懸念もあり、点数で絞り込むなどを検討している。</p>
<p>応募条件で実績を求めているが、1社しか応募が無いケースでは将来も1社しか応募してこないことになるのか？</p>	<p>事前調査の段階では3～4社あり、たまたま1社しか応募が無かったもので、公募条件が厳しかったというわけではない。 従来の指名競争では我々の知る範囲の業者しか指名できないが、条件を示しての公募であれば世間にも納得いただけると思う。</p>

3. 低見積調査についての審議

事前に委員が選定した「国道51号切替その他工事」について、工務部より工事概要を説明し、調達部より低見積調査の状況について説明。

委員からの質問・意見	N A Aからの回答
<p>低価格見積となった工事について、工事途中で追加費用を求めてきたらどう対応するのか？</p>	<p>構造は許可を受けているので変更できない。仮設費については費用を追加するつもりはない。後で問題にならないよう、施工計画作成の段階で細かく詰めていく。また、設計変更については、原則として、工事費の積算に当初工事の落札率を乗じることになっている。</p>

4. 総合評価方式についての審議

事前に委員が選定した「P-7GWY雨水幹線補強工事」について、工務部より工事概要、総合評価基準の設定内容、技術審査の内容等を説明。

委員からの質問・意見	N A Aからの回答
<p>応募各社とも安価だった国道51号線工事に比べ、P-7GWY雨水幹線補強工事は、落札した1社だけが安い見積となっている。積算の合理性等について調べたのか？</p>	<p>契約制限価格は従来型工法で積算している。アイデアを出してきた落札業者の工法と従来型工法との間に金額に開きがあることは不自然ではない。</p>
<p>当初設計時点での流下能力を下回らないという条件が必要なのではないかと？ 性能から言えばそういうものを作ってはいけない。</p>	<p>提案を想像して配点したが、補強により断面積が減ることを想定していた。流量に対する粗度係数等の寄与率を詳細に検討していれば、流下能力削減ゼロで満点とすることもできたと思う。初めて総合評価を行った工事なので、検討が足りなかった面はある。</p>
<p>総合評価方式では、第三者を入れるなどして、採点基準の良し悪しを議論・評価する場があって然るべきではないか。</p>	<p>発注担当では議論しているが、外部委員は入っていないので、検討の深度が足りないかもしれない。</p>
<p>事前に定めた評価方法に固執するより、提出された提案に応じて評価尺度を変える自由度を持ったほうが、事前の設定と合わない提案が出てきたときに公正な評価ができるのではないかと。</p>	<p>評価尺度を事前に公表して公正を期しているため、途中で尺度を変えることはできない。想定外の提案に対しても公正な評価ができるよう、採点基準の設定にあたっては事前の検討を綿密に行うようにしたい。</p>
<p>椅子購入の総合評価では、デザイン評価が高くても値段の問題で契約に至っていないが、どう考えるか？</p>	<p>そのような結果を受け、価格1円当たりのデザイン点で比較する「除算方式」で試行したところ、評価のバランスが取れていたと感じている。</p>

5. 全体を通しての意見

委員からの意見
現時点では受注能力を持つ社が他になくとも、潜在的にでも競争が成立する可能性があれば、随意契約ではなく競争契約を目指すよう検討してほしい。
全ての発注機関が応募条件で同種工事施工実績を求めると、業者は上のランクを目指すことができない。創造力ある会社を育てる取り組みがあってもいいと思う。
個人に知識を蓄積することに加え、業者に関する情報が組織の中（特に入札部門と工事監督部門）で蓄積・共有される必要がある。また、外部との情報のやり取りとして、17年度に総合評価方式で行った椅子購入では「空港会社はデザインより価格を優先する」ということが第一のメッセージとして伝わった。会社として業者に何を求めるのかをわかりやすく示す必要がある。
総合評価方式の拡大にあたっては、契約段階では難しいかもしれないが、完成後の維持・改善費用、性能、品質といったものを評価要素として含めることを、検討課題としてほしい。

6. 業務監理部長閉会挨拶

次回の委員会は平成19年5月11日（金）に開催予定。