

## 平成19年度第1回競争契約監視委員会 議事概要

日時：平成19年5月11日（金） 14時00分～17時40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 長瀧重義特任教授（委員長）

白鷗大学法科大学院法学研究科 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. 前回指摘事項について

調達部より、前回指摘事項について説明。

委員からの質問・意見	N A Aからの回答
（取引停止措置要領について） 工事現場での事故が作業員の責任だから といって、必ずしも会社の責任を軽くすべき ものとは限らないと思う。	要領については国と同様の内容・運用と なっている。発注者としては安全管理の措 置を適切に行っていききたい。
（随意契約見直しについて） 随意契約の見直しに関する検討状況は？	国から参考通知を受けた「公共調達の適 正化」を踏まえ、随意契約の妥当性を検討 するとともに、随意契約ガイドラインを作 成しているところ。 随意契約で発注している業務を点検した 結果、熟練度が求められる将来の直営化の 見通しが立たないターミナルの清掃契約に ついて、子会社への随意契約を取り止めた。 また事務所の清掃など熟練度が求められ ないものについては、競争契約に移行した。 また、随契ガイドラインについては、国 のガイドラインに準ずるとともに、N A A の経営方針として子会社に発注するもの、 閣議決定に基づき地元会社に発注するもの

	などを体系化し、合理性のあるルールを整備していきたい。
子会社への発注にあたり、諸経費の削減に努力していることは評価できる。随意契約ガイドラインには、随意契約にしてよいかの判断基準だけでなく、随意契約にした場合の留意点などは書かないのか？	随意契約であっても価格の妥当性を検証していくことは必要と考えており、御指摘を踏まえ、価格についての考え方を織り込んでいきたい。
一度競争契約に移行したものを随意契約に戻すことはあり得るのか？	あり得ると思う。例えば1回競争したら3年間継続契約してスケールメリット（大口発注のメリット）を引き出すなど、競争促進の視点から策を検討したい。
（総合評価方式の技術審査委員会について） 技術審査委員会への外部有識者の意見反映についてはどのように検討しているか？	現時点では、技術検討委員会で別途検討したものもあるが、高度な技術を要する発注案件がない。今後必要があれば外部有識者にも入っていただきたいと考えている。

### 3. 契約状況等について

調達部、業務監理部より、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、無効案件及び不調案件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
競争契約で不調となった場合、契約制限価格を超えて随意契約する場合と、契約制限価格を再設定する場合があるが、どのような判断によるのか？	辞退した社等からもヒアリングをして、価格交渉で価格が妥当と判断され、合意が見込まれれば契約制限価格を超えて随意契約する。しかし、合意が見込まれない場合は、関連工事と合わせて契約制限価格を再設定・再公募するなどする。
不調になるのは、応募社数が2社など少ない場合と、12社など多いケースがある。	既存施設の状況を把握する必要がある改修工事については、面倒に感じて応募しないことがあるのではないかと思う。
応募社が1社もないケースもあるのか？	応募社がないケースも2件あった。しかし、価格交渉のない国と違い、N A Aの場合

	合は周辺工事を施工している業者を考慮するなど契約相手の候補さえ見つければ、価格交渉を通じて合意に持ち込むことができる。
受注意欲があるからといって、事前に公表した契約制限価格を超えた見積を提出した業者と随意契約するというのは、釈然としない部分もある。	複数社が見積を出してきて競争になればよいが、工事の期限もあるので、総合的に判断せざるを得ない。
当初の応募業者以外と契約に至っているケースでは、当初の応募業者から見て公平性が確保されている必要がある。	可能な限り多くの業者に声をかけるなど手を尽くして、当初の応募業者の提示額より安い金額で契約するのであれば、問題ないと考えている。
契約額が約 8 億円と大きな工事である「千葉港頭揚油用監視制御装置更新工事」は、なぜ随意契約としたのか？	この工事は、揚油施設の運用の合間に親和性を確認しながら古い設備を順次新しい設備に更新していくものである。国の随意契約ガイドラインにもあるとおり、既設の設備と密接不可分であり、同一施工者以外に施工させると著しい支障が生ずる恐れがあるため、随意契約とした。

#### 4. 低見積調査について

事前に委員が選定した 2 件について、調達部より低見積調査の状況について説明。

2 P T B 受変電設備工事（2 期増築・インライン）： 落札率 4 6 %

1 P T B 1 サテ G P U 能力増強工事（機械）： 落札率 6 7 %

委員からの質問・意見	N A A からの回答
どのような理由でこのような低見積となったのか？	「2 P T B 受変電設備工事（2 期増築・インライン）」については、工場の稼働率確保のため受注したいという戦略的判断のもと、積極的な価格低減を図ったものと聞いている。また、「1 P T B 1 サテ G P U 能力増強工事」については、過去と同一の仕様であったことから設計費の削減が図れ、また経験を生かして夜間工事を減らしたことなどによると聞いている。

<p>N A Aは機器費の積算を行う際、積算手段はあるのか？ それとも見積をもらっているのか？</p>	<p>工場製作によるものについては、経済調査会に市場価格調査をお願いして、それに基づいて積算している。</p>
<p>ダクト工事や基礎工事でN A Aの見積と業者の見積が大きく違うものがあるか？</p>	<p>N A Aの積算精度が低い場合もあり、それは反省点で、その部分の構成比が大きいと契約の不調にもつながる。本工事においては、ダクト工事や基礎工事は外注工事となる。N A A見積ではこの点を精度良く算定していないので、差が生じている。</p>
<p>安く購入できたのはN A Aにとっては良かったが、何か問題が発生することはあるのか？</p>	<p>工場検査も行うし、成田空港の受変電設備で故障が起きたらメーカー自身のブランドに傷が付くので、粗悪品が入るような心配はしていない。</p>

#### 5. 総合評価方式について

「第2ターミナル駅増設工事（北側）」など、アクセス鉄道整備に伴う空港駅の拡張工事3件について、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>評価項目のうち工期短縮は、ほぼ全社が120日以上短縮を提示し、満点を取っている。各社に差はなかったのか？</p>	<p>120日を超える工期短縮を提示しても点数が変わらず自分の首を絞めるだけなので、ほぼ全社が120日の短縮を提案した。</p>
<p>今回の点数配分はうまくいったと思うか？</p>	<p>工期は全社が満点だったので、次回の総合評価ではもう少しハードルを高くしたい。</p>
<p>工期短縮を含め、提案された項目が実際に履行されたかの検証方法は決めているのか？</p>	<p>工事の施工計画には織り込まれているが、提案が履行されなかったらペナルティを課すという形にはなっていない。契約書を確認して、措置を検討したい。</p>
<p>コンクリートの品質確保について、温度ひび割れ調査を行うなどの各社の提案は加</p>	<p>標準仕様書に記載がある事項は、通常行うものであるとして加点していない。</p>

点に値すると思うが？	
3工事とも低見積となっているのはなぜか？	目的物の工事費ではN A Aの見積と大きくは違わないが、仮設費で差が出ている。N A Aとしては通常のウェルポイント工法を想定していたが、業者側がディープウェル工法のほか、土留めとして通常のアースアンカーを想定していたが既存の駅躯体を反力壁として使うなどを提案してきて、これらを妥当なものとして採用したことによる。
N A Aでは社員が設計をおこなっているのか？ 今回のように低見積となった経験はどこに蓄積され、活用されるのか？	設計は外注しているが、今回のような経験は認識の深度の問題はあるものの発注担当の中では共有している。しかし「これは」というアイデアは、最終的には業者の競争を通じて初めて出てくるのが実情である。
総合評価方式は、いろいろな情報を業者から集められるが、有利に活用するためにはノウハウを蓄積できるシステムにしないとけない。	発注者側でこうしたノウハウを蓄積してあらかじめ設計コンサル会社に技術指導できればよいが、鉄道工事は滅多にないので、なかなか難しい。

## 6. 全体を通しての意見

委員からの意見
新しい入札制度によって価格が安くなったとしても、メンテナンスの費用も含めるといくらかかるのか、構造物の場合は10年や20年の時間をかけてライフサイクルコストの視点で評価をする必要がある。

## 7. 業務監理部長閉会挨拶

次回の委員会は平成19年11月5日（月）に開催予定。