

平成 29 年度 第 2 回競争契約監視委員会 議事概要

日時：平成 29 年 11 月 17 日(金) 10 時 00 分～12 時 30 分

場所：成田国際空港株式会社 東京事務所

出席：（委 員）日本大学法学部 藤村和夫教授(委員長)
早稲田大学理工学術院 柴山知也教授(委員長代理)
神奈川大学法学部 細田孝一教授
宇都宮大学地域デザイン科学部 藤原浩已教授
（N A A）整備部 玉木執行役員兼整備部門整備部長
調達部 笹田部長、渋谷次長
給油事業部 大塚部長
施設保全部 鈴木次長
法務コンプライアンス部 本城部長
※ 事務局：法務コンプライアンス部

議事：

1. 開会の挨拶(本城法務コンプライアンス部長)

2. 契約状況等

法務コンプライアンス部及び調達部より、契約状況、随意契約理由及び取引停止措置について説明

	委員からの質問・意見	NAAからの回答
1	年度ごとの随意契約の件数にあまり変動がないのに、随意契約の金額に多寡が生じているのは、競争契約で不調となった案件が、最終的に契約の方式を随意契約に変更していることが随意契約の実績として含まれ、かつ、当該随意契約の契約金額が大きかったことが、随意契約の金額実績に影響しているのか。	随意契約金額が多くなる要素の一つとしては、不調による影響が考えられる。

3. 総合評価方式について

調達部、整備部、給油事業部より、以下2件の工事概要及び契約方式について説明

- B 滑走路南側エプロン造成・その他設置工事
- 千葉地区造成工事(P/L 送油能力増強)

	委員からの質問・意見	NAAからの回答
B滑走路南側エプロン造成・その他設置工事		
1	本件工事における地下道工の施工方法について、競争参加者のうち1社の「全部現場打ち」とするVE提案を踏まえると、「全部現場打ち」で施工すれば価格が下がると解釈できるが、他の競争参加各社がそれを認識した上で、一部にプレキャストを使用する提案をしているということは、各社の技術力の問題なのか、それとも他に要因があるのか。	価格面も含め、各社が持っている技術力、あるいは得意分野等、様々な要因が影響していると考えられる。
2	契約制限価格の設定にあたり、ハーフプレキャストで施工の方が工期を短縮できるという考えに基づき積算したとのことだが、競争参加者のうち1社については全部現場打ちを提案した。同社は、現場打ちで施工することで他社よりも工期を短縮する提案となっているが、どのような特徴・要因が考えられるか。	各社の1日当たりの施工能力には違いがあり、それを示す実績を提案の根拠としていただいた結果となっている。施工者側の工程の段取りもそれぞれあると考えられ、それらも踏まえて各社の提案を採用したものである。
3	本件工事は政府調達協定に基づく案件(以下「WTO 案件」という。)であるが、工事の特殊性から、公募条件のうちの施工実績について「国内空港における空港制限区域内での土木工事」としており、海外企業が入り難いように思えるが、WTO 案件の適用基準が単純に金額であることを考えると、ある程度やむを得ないことである。今までにWTO 案件として、各国の企業が参加した実績等はあるか。	工事契約についての外国企業の競争参加実績はほとんどない。 機器等の購入については、爆発物検知装置、X線検査機、金属探知機、空港用化学消防車など、国内企業ではあまり製造していない特殊な機器等については、外国企業からの競争参加が多い。
4	本件工事は、標準案であるハーフプレキャスト構造ではなく、全て現場打ちの提案をした社が受注することとなったが、その品質については実際に施工してみないとわからない面もある。安い金額で調達することで、発注者側としてはリスクを負った可能性があるということか。	当社としては工期が一番短くなる施工方法が「ハーフプレキャスト+現場打ち」であるという検討結果からこれを標準案として採用したが、ハーフプレキャストも現場打ちもどちらの工法も標準案で使っているものであるため、全部ハーフプレキャストであっても、全部現場打ちであって

		も構造上問題ないと考えている。それも踏まえた上で、施工時には当社として現場管理をしっかりやっていくことが大事な役目となる。
千葉地区造成工事(P/L 送油能力増強)		
5	本件工事は複数社が応募したものの、1社のみを残して他社は見積辞退したが、当該1社と価格交渉する際には、他社が見積辞退したことは伝えるのか。	価格交渉の相手方には、応募状況や見積辞退者など、他社に関わる情報は一切伝えない。
6	見積辞退にはそれぞれに理由や各社の事情があると思うが、本件工事における見積辞退理由としてはどのようなことが考えられるか。	見積辞退した各社は千葉県外の企業が多かったが、工事概要を読んで一旦は本件に応募したものの、詳細な仕様を確認したところ、本件工事では工事対象地域への進入路が狭くて車両の出入りが難しかったり、あるいは周辺に民有地があるために地元住民への細かな配慮等が必要となるといった難しい施工条件があることがわかったために、辞退したのではないかとと思われる。
7	本件工事は簡易型総合評価方式であるが、標準型総合評価方式で実施した前記案件の「B 滑走路南側エプロン造成・その他設置工事」とは、価格点と技術点の配点方法が異なっている。両案件のこのような配点方法の違いには何か理由があるのか。	簡易型総合評価方式の評価項目と評価方法についてはあらかじめ一定のルールが決められており、それに基づいて総合評価を行う。 一方、「B 滑走路南側エプロン造成・その他設置工事」のように VE 提案を求める標準型総合評価方式の場合には評価項目や評価方法をある程度自由に決められるため、個々の案件ごとに求める条件等を考慮して、そのつど評価項目等を設定している。

4. 低見積調査について

調達部、整備部、及び施設保全部より、以下 3 件の工事概要及び契約方式について説明

- B 滑走路南側エプロン造成・その他設置工事
- NAA 第 1 ハンガー屋根補修工事
- A・B 開閉所受配電設備更新工事

	委員からの質問・意見	NAAからの回答
B 滑走路南側エプロン造成・その他設置工事		
1	<p>「B 滑走路南側エプロン造成・その他設置工事」は低見積調査対象となったが、現場打ちなどある程度価格を低減できる工法がわかっていた中で、契約制限価格の設定の仕方によっては低見積調査案件とならなかった可能性がある。一方で、工法を施工条件等で限定すると競争参加者が限定されるなど、競争環境に弊害が生じる可能性もあると考えられる。これらの点を踏まえ、本件工事はどのような考え方に基づいて積算における工法の選択と契約制限価格の設定を行ったのか。</p>	<p>当社では、本件工事のみならず、すべての工事案件において標準的な工法及び基準を採用して積算を行い、契約制限価格を設定している。</p>
NAA 第 1 ハンガー屋根補修工事		
2	<p>複数の社で第 1 回目見積額が同額となっているが、理由として考えられることは何か。</p>	<p>仕様上、工種が少ない工事においては、見積金額がある一定額に集まってしまうことが傾向として考えられる。一方、含まれる工種が多ければ、下請け業者等が複数入ってくるので、そこで各社の金額に差が生じる要因となる。本件工事は工種が限られており、見積額が集中しやすくなっていたと思われる。</p>
3	<p>低見積価格調査においては、安い価格で受注した場合に適正な工事の履行ができるのかという視点のみで調査するのか。</p>	<p>低見積価格調査では、適正な工事の履行に支障がないかという視点で相手方の経営内容を含めて評価している。また、当社では競争参加資格登録を 3 年に 1 回更新しているが、その際にも財務状況を確認して登録している。また、低見積価格調査を行った場合は、調達部から工事監督部室に対して品質管理を徹底するよう依頼し、現場では施工状況をしっかりと管理している。</p>

A・B 開閉所受配電設備更新工事		
4	<p>低見積価格調査において、労務費のうち特に外注労務費をコスト低減の要因としているが、外注した協力会社の労務費にしわ寄せをするような見積である懸念はなかったのか。</p>	<p>競争参加各社における下請け業者からの見積を含む詳細な見積内訳を確認したところ、本件工事の受注者が他の競争参加者と比較しても突出して外注労務費を抑えている内訳とはなっておらず、また、最廉価ではなかったことから、外注労務費へのしわ寄せはないと考えている。</p>
5	<p>低見積価格調査の特別重点調査において、一般管理費に関し「戦略的な金額」とあるが、この表現をどのように解釈しているか。</p>	<p>当空港での受注実績を作りたいという熱意を、このような言葉で表現したものだと理解している。</p>
6	<p>受配電設備は、一度設置するとその後のメンテナンス等様々な維持管理費用が必要となるため、本件工事を受注した者が保守契約においても後々有利になるのか。</p>	<p>メーカー点検においては、設置した設備の製造メーカーが維持管理に関わることになる。</p>

5. 無効及び不調案件について

調達部、施設保全部及び整備部より、以下2件の工事概要及び契約方式について説明

- 高速離脱誘導路再編等舗装工事
- 牽引式スノースーパー1号エンジン修理作業(H29)

	委員からの質問・意見	NAAからの回答
高速離脱誘導路再編等舗装工事		
1	<p>本件工事については、不調の原因として共通仮設費等において見積額と契約制限価格に乖離が生じたため、その対応として、入札条件の緩和及び共通仮設費等の積算の考え方の見直しを行ったとのことだが、見直しの具体的な内容について説明いただきたい。</p>	<p>本件工事は滑走路の近くでの夜間工事であり、日々滑走路運用が始まる早朝までに工事資材を速やかに撤収させて空港の運用に支障がないよう施工しなければならないため、仮に不測の事態が起こっても、その機材等をすぐに移動させられるような態勢を取ることを条件としていた。当社の積算の考え方では、不測の事態において必要な機材等の操作に係る費用について、専属の作業員を要さずに他の作業員で兼用できると見込んでいた。しかしながら、競争参加者へヒアリングを行ったところ、そのような不測の事態では、実際の現場でのリスク回避を考えると、専属の作業員を張り付けざるを得ないとのことであった。この部分</p>

		で、当社の積算の考え方に現場の実態との乖離があったことが判明したため、積算を見直した。
牽引式スノースーパー1号エンジン修理作業(H29)		
2	不調となった当初の相手方と、損害賠償請求に係る契約条件が折り合わなかったというのは、具体的にどういふことか。	合意できなかった契約条件の一つは、第三者に損害を与えた場合の二次賠償責任に関する条項である。 もう一つは保証期間に関する条項であるが、当社では求める保証期間を1年としているが、相手方は3ヵ月あるいは運転時間300時間までしか保証できないということであった。
3	不調後に、契約相手方を変更して随意契約できたということは、当初から競争契約が可能だったのではないか。	本件の受注者が行う作業のうち、機械本体の部品交換や分解を伴う修理といった重篤な整備については、当初、当社が随意契約の相手方として予定していた者の協力ができないものである。

6. その他

調達部、法務コンプライアンス部より、以下の件について説明

- 当社前役員による少額随意契約を巡る不祥事について
- 契約制限価格の事前公表の試行結果と本格導入について
- 公正取引委員会の調査の対応状況

	委員からの質問・意見	NAAからの回答
当社前役員による少額随意契約を巡る不祥事について		
1	今後の再発防止の検討にあたって、委員からの意見等も参考にして参りたい。	
契約制限価格の事前公表の試行結果と本格導入について		
2	本格導入後も、データの検証は引き続き行い、今後もし契約額の高止まりといった事象が現れた場合には、適宜見直しをすべきである。	了解した。
3	契約制限価格の事前公表が競争契約における不正防止策である本来の目的を踏まえ、会社に不利益が生じるおそれがある場合に該当して事前公表しなかった理由については、説明できるようにしていただきたい。	了解した。

7. 全体を通しての意見

	委員からの意見
1	全体として、特に問題はなかった。

8. 閉会の挨拶(本城法務コンプライアンス部長)

次回の委員会は、平成 30 年 6 月 15 日(金) 10 時開催予定

以上