

## 財務省第9入札等監視委員会

### 平成22年度第3回定例会議議事概要

開催日及び場所	平成23年4月4日(月) 大阪国税局 第6会議室	
委員	委員 尾崎 雅俊(辰野・尾崎・藤井法律事務所・弁護士) 委員 相原 隆(関西学院大学法学部教授・同大学院法学研究科教授) 委員 中務 裕之(中務公認会計士・税理士事務所長 公認会計士)	
審議対象期間	平成22年10月1日(金) ~ 平成22年12月31日(金)	
抽出案件	4件	(備考)
競争入札(公共工事)	2件	<p>契約件名: 近江八幡・港・浪速・西淀川・東成・旭・城東・長田・加古川税務署耐火書庫化・書架設置工事</p> <p>契約相手方: 株式会社オフィスインテリア</p> <p>契約金額: 44,415,000円</p> <p>契約締結日: 平成22年10月27日</p> <p>担当部局: 大阪国税局</p> <p>契約件名: 未利用国有地土壌汚染概況調査業務(京都市伏見区深草越後屋敷町123番)</p> <p>契約相手方: 全日本コンサルタント株式会社</p> <p>契約金額: 336,000円</p> <p>契約締結日: 平成22年10月27日</p> <p>担当部局: 近畿財務局</p>
随意契約(公共工事)	一件	
競争入札(物品役務等)	1件	<p>契約件名: 水島税関支署浮棧橋維持修繕</p> <p>契約相手方: 石田造船建設株式会社</p> <p>契約金額: 6,510,000円</p> <p>契約締結日: 平成22年12月1日</p> <p>担当部局: 神戸税関</p>
随意契約(物品役務等)	一件	
応札(応募)業者数1者関連	1件	<p>契約件名: 平成22年度大阪港湾合同庁舎昇降機設備保守業務委託</p> <p>契約相手方: 三精輸送機株式会社</p> <p>契約金額: 1,575,000円</p> <p>契約締結日: 平成22年10月21日</p> <p>担当部局: 大阪税関</p>
委員からの意見・質問、それに対する回答等	下記のとおり	
委員会による意見の具申又は勧告の内容	なし	

意見・質問	回 答
<p>近江八幡・港・浪速・西淀川・東成・旭・城東・長田・加古川税務署耐火書庫化・書架設置工事            契約相手方: 株式会社オフィスインテリア            契約金額: 44,415,000円            契約締結日: 平成22年10月27日            担当部局: 大阪国税局</p> <p>部材が特注品とのことだが、メーカー指定があったのか。</p> <p>仕様面の特注ということか。もしくは仕様を特定したということか。</p> <p>入札業者ごとに自社で製作すれば幾らになるのか査定するということか。</p> <p>落札業者は、自社製作できるのか。</p> <p>メーカーは何者程度あるのか。</p> <p>入札状況を見ると、入札4回目で落札しているが、同種の工事の場合、他の入札も同様の状況か。</p> <p>落札業者は当初から低価格で入札し、最終的に落札しているが、理由はあるか。</p> <p>耐火書庫の耐火基準は、内部で取り決めがあるのか。</p> <p>本件は一般的な工事であり、業者を選ぶに当たって特殊な能力を要求しない契約と理解してよいか。</p> <p>入札結果を見ると入札を4回実施しているが3回目の時点で1者が辞退し、1者応札者となっている。入札額が低くなった場合、コストの削減になるが、手抜き工事のリスクが懸念されるため、</p>	<p>メーカーの指定はない。</p> <p>一般的に標準品はないということである。書庫のスペースに応じて設計をし、それに基づいて設置可能な書架を製作するため、基本的に、店頭で販売するような標準的なサイズはない。</p> <p>メカニズムが複雑な特注品につき、業者はメーカーに見積りを依頼することになる。</p> <p>技術的に困難であり、製作はメーカーが行う。</p> <p>少なくとも、国内で5者確認している。</p> <p>4回目で落札したのは本件のみだったと記憶するが、他は3回程度行っている。</p> <p>一般的に、業者には、それぞれ協力メーカーがあると聞いている。本件の場合においても、落札業者は、協力メーカーから、安価に仕入れたと聞いている。</p> <p>耐火基準は建築基準法に基づいており、建築基準法に詳細な耐火の仕様が定められている。本件は、1時間耐火仕様で工事を発注している。耐火書庫の仕様は、1時間耐火が一般的と聞いている。</p> <p>そのとおりである。</p> <p>再度入札の規定はなく、執行官の判断に委ねられている。本件は予定価格到達まで些少であったことから継続したものである。            仮に中止した場合、再度公告の上、入札するこ</p>

<p>1者になった段階で、中止することはできなかったのか。</p> <p>予定価格は、厳密な上限価格か。</p> <p>広範囲に渡る工事現場を一括発注する趣旨は如何。</p> <p>合理的とは、どのような判断基準か。</p> <p>同種の工事の場合、他の入札も複数回入札を行っているのか。</p> <p>予定価格と落札金額に差があったため、実績を見てシビアな査定をしたところ、複数回、再度入札を行う結果になったということか。</p> <p>契約一覧から、耐火書庫化・書架設置工事の落札率が極めて高いが、要因はなにか。</p> <p>予定価格の積算上、書架購入部分と内装工事部分に大きく二分されると思うが、比重は書架の購入費用の比率が高いか。</p> <p>予定価格積算内訳書は誰が作成するのか。</p> <p>応札業者に対し、設計数量は渡さないのか。</p> <p>例えば棚をつくる場合、何メートルのどんな太さのものが何本必要か業者は設計図を見て計算し、入札しているのか。</p> <p>業者に対し、計算を求めると設計数量を渡した方が、単価を入れるだけとなるため、業者は効</p>	<p>となるが、予定価格は変わらないため、結果的には落札価格は同額程度となったと考えられる。</p> <p>他に選択肢として、随意契約という方法もあるが、高額な工事であり、公正な契約の観点から、入札を継続したものである。</p> <p>そのとおりである。</p> <p>書架はメーカーが製作・設置し、落札業者は、現存する建物を耐火化するだけであるため、工事内容は難しいものではなく、利益は少ない。</p> <p>このため、受注業者の利益確保、事務の効率化の観点から、業者、メーカーからヒアリングを行い、最も合理的に発注できるよう、グルーピングし一括発注したものである。</p> <p>工事の規模である。</p> <p>本年度、入札工事は5件しておりうち、1回入札が2件、3回入札が2件、そして本件である。</p> <p>そのとおりである。</p> <p>過去の入札の状況において、予定価格と落札金額に開差があったため、本件に限らず、適正な予定価格になるよう予定価格の基準というのを年々厳しくし、つまり、率の分母を小さくした結果である。</p> <p>そのとおりである。</p> <p>設計士が設計し、数量の提示を受けるが、単価入れ以降は職員が行っている。</p> <p>渡してはいない。</p> <p>そのとおりである。</p> <p>建築業界では、元請業者は、工事内容に応じて各種専門の外注先に図面を渡し、積算するのが一</p>
--	---

率的と考えるが如何。

一般的である。外注先は専門業者であるため、むしろ図面の方が積算し易いと聞いている。

未利用国有地土壌汚染概況調査業務（京都市伏見区深草越後屋敷町123番）

契約相手方：全日本コンサルタント株式会社

契約金額：336,000円

契約締結日：平成22年10月27日

担当部局：近畿財務局

落札率が非常に低い理由は何か。

落札業者に聴取したところ、本件業務を遂行するための設備・人員やノウハウを持っており、品質・利益を確保できる範囲で企業努力により応札価格を設定した結果、低価の落札となったのであろうと、認識している。

予定価格の設定はどうだったのか。

予定価格については、建設物価や設計業務委託等技術者単価、全国標準積算資料などすべて公表されている資料に基づき算出していることから、適正なものであったと認識している。

応札者も5者あり、落札業者は32万円であったが、一番高い者で100万円であったことから、予定価格については特に高いものではなかったと考えている。

低い落札率となっている中、適切に業務が実施できるかといった点について、どのように確認したのか。また、落札業者の過去の実績などは確認しているのか。

「予算決算及び会計令第85条」に基づき、最低価格の基準が設けられている案件ではないので事前審査は行っていないが、落札業者に対してしっかり業務を行うよう説明し、後は履行状況を適切に監督しており、成果品についても仕様書どおり履行されている。

また、落札業者は過去、当局で実施した土壌汚染調査の実績がある。

応札者側の見積りに大きな誤りがあった場合、あるいは意図的に安い価格を提示した場合に、その結果、請け負った業務が不完全なまま終わるような場合には、その後の処理又は責任関係はどのようなになるのか。

最後に検査確認をして不十分な結果が見られた場合は、見積り合わせを行い、その分は減額するので、そこで調整されることになる。

仕様書どおり履行されたかどうかについて、どのように確認したのか。

落札業者から提出された報告書の中に土壌、試料を採取した時の写真が添付されている。また、この調査の場合は、別の会社に分析を依頼しており、その分析会社から計量証明というものが提出されている。これについては、計量法という法令で規定されている。

別の会社へ分析依頼をしているとのことだが、落札業者自身も利益をとって、内部の人件費も払って、外注先の検査機関（分析業者）にも費用を

落札業者は環境省の指定する指定調査機関であるということは入札要件であるため、環境省の指定証明の写しは入手しているが、検査機関まで

払っているので、この32万円よりもかなり安い値段で検査をさせていることになる。

その検査機関が確かなところなのかということ  
は、落札後の履行状況のチェックとあわせて、調査若しくは、確認しておく必要があるのではない  
か。

ただ、1カ所基準をオーバーしたという分析結果  
が示されており、検査が実施されていることは  
理解できる。

予定価格については客観的な資料から積算せざる  
を得ないが、実績を見つつ、割引期待率を今後、  
検討する必要があるのではないか。

はとっていない。

今後、同種業務があった場合には検討させてい  
ただく。

結果としては基準オーバーとなったため、本件  
業務後に深度方向の調査を実施している。

応札結果を受けて、落札業者だけでなくこの業  
界の他の業者にも確認してみると、今回の積算で  
使用した全国標準積算資料の金額設定は少し高  
いのではないかと思われる。ただ、当局としても  
他に積算できる資料がなく、結果として少し高  
くなったのかもしれない。

今後は実態を見ながら、予定価格を作成する上  
で参考にしていく予定である。

## 水島税関支署浮棧橋維持修繕

契約相手方：石田造船建設株式会社

契約金額：6,510,000円

契約締結日：平成22年12月1日

担当部局：神戸税関

予定価格を積算するに当たり、業者から意見聴取した単価表のようなものがあるということだが、それは公開されているのか。

その業者というのは、神戸税関が作成された積算の基礎とする資料に意見を聞かれてどのように反映されたかというのは、知る立場ではないということか。いろんな人から聞いているというか。

2者応札があったが、この物件で施工能力とかを考慮し、応札する可能性のある業者数というのは何者ぐらいあったのか。

近隣の造船業者のみ参加したのは、地理的などころの制約が大きいということか。

競争参加資格のA、B、C、Dという等級について教えていただきたい。

今回、応札される業者の数がそれほど見込めないということで、全等級に拡大して応札を求めて

内部資料として使用しているため、公開していない。

税関の監視艇は、兵庫県神戸港、岡山県水島港、広島県広島港及び日本海側等にあるが、税関が今まで契約した業者、入札に参加した業者等に対して、工賃などの価格調査を行っており、その調査結果を神戸税関として予定価格の積算資料としている。

積算資料の作成には広範囲で数多くの業者から協力を得ているが、本件についての応札可能な者数は把握していない。本件については、既設浮棧橋を上架のため造船所まで持ち帰り、代替の浮棧橋を仮設するという仕様から、例えば遠方に造船所を構える者であれば代替の浮棧橋を持って行くとか、造船所までの曳航費用、上架するに当たっての費用等のコストが割高になってくることが考えられ、近隣の造船業者の参加となったと考えられる。

企業努力もあるかと思うが、曳航費用等を踏まえると、遠方の業者は手を挙げたくてもなかなか挙げられないだろうと思っている。

従って、当方としては、入札参加資格、通常であれば格付はCであるが、全等級を参加させるという形で競争参加者の拡充に配慮した。

契約する内容、例えば物品の販売、製造及び役務の提供ごとに、AからDまでのランクに分かれている。

競争参加資格の等級は、予定価格で決まっており、3,000万円以上はAランク、1,500万円以上3,000万円未満はBランク、300万円以上1,500万円未満はCランク、300万円未満はDランクとなっており、資格の審査により格付されている。

今回の工事そのものは、浮棧橋の鎖を通す筒部分の修繕であり、あまり高度な技術やノウハウが

いるが、この工事をする能力の問題とは無関係だということか。

予定価格の積算の基礎が造船業者の実勢価格に近いものであること、そして地理的に2者しかないということからすると、競争が働きにくいという感じがする。

これは致し方ない。だからといって、妙案があるのかという話になるとなかなかないのですが、組み立て方としてはそうなっている。

非常に多くのところから競争して安いところの値段をベースにするというより、実際にここに頼まざるを得ないというところから一般的な情報を得ておいて、予定価格の積算の基礎にしているという意味では、まず下がっていない。かつ、そこに2者しかいない。近隣以外の地域の業者であれば余計なコストがかかるため、入札に参加しても落札できないということだから、難しいということか。もっと都会で簡単な工事であれば、無理してでも入札してくる業者が他にもあることだと思うが。

この作業は、浮棧橋を陸に上げて行うとのことですが、それはどこに上げるのか。また、今回落札したのは広島業者であるが、実際の作業場というのは広島まで持っていくのか。

代替の浮棧橋はどこから持ってくるのか。

仮浮棧橋の提供ができるかどうか、地理的な要件というのは、別発注というか、代替の浮棧橋を調達するのと修繕というのをやるのを分離して入札すれば、それぞれ、修繕の方については入札者が増えたかもしれない。

ただ、同じところにやらせたほうが、抱き合わせ的に値段は安くなると思われるし、本件ではちょっと当てはまらないかもしれません。

実際、自分のところへ持って帰るのであれば同

必要な分野ではないので、より多くの参加による競争を期待して全等級を参加させることとしたものである。

一般的な役務、工事の予定価格と実際の落札額が、例えば案件を横に並べてうまく同じ系統立ててできるかと言えばそうではなく、例えば照明設備とか電気工事であれば、いたる所で同様の工事があるため部材のストックがあるとか、そういう取引で安価なものが入手できるとなると、予定価格より極めて低い額で落札するような形になる。

ところが、税関の取締りの機器というのは、特殊なものが非常に多く、予定価格の算出自体も公的な積算資料が存在しない場合が多い。

そういった形からすると、やはり関係業界の方に毎年ヒアリングをかけて、内容を見て、それと通常の物価の上昇率などを見比べて、業者の言っていることが適正か否かを判断するが、それが適正であった場合、やはり一番の頼りはそこにせざるを得ない。

また、造船業界が本件のような工事をやるわけですが、船や浮棧橋を上架するためには、それだけの設備や、スペースがマッチしたものがないと、コスト的に合わないこととなってくるため、実際に入札に参加できる業界の方が、先ほど先生がおっしゃった地域性的の問題もあるが、各企業の設備の規模とか限定的になってしまい、契約していて非常に悩ましいというか、苦しい部分である。

広島県尾道市にある落札業者の造船所まで海上を曳いている。

尾道市から曳いて持って来る。



じという気はしたが、入札の方法としては、例えば、代替えの浮棧橋を提供することがセットになっているがために入札に参加する業者の数が減ってしまう可能性があるのであれば、それは分けるという考え方もある。

平成 22 年度大阪港湾合同庁舎昇降機設備保守業務委託

契約相手方：三精輸送機株式会社

契約金額：1,575,000 円

契約締結日：平成 22 年 10 月 21 日

担当部局：大阪税関

財団法人が作成した積算基準という資料は、公表されているものか。

また、刊行されていれば、入札業者も前もって知ることが可能か。

ということは、入札業者は予定価格を大体推測できるのか。

ということは、大体、推測可能であるということか。

エレベーター保守の場合、以前から、導入したメーカーの系列が保守を行うという傾向がある。それは補修部品を手に入れることが制約となるということを知ったことがあるが、実質的には、入札者のメーカーの昇降機を導入しているため、事実上ここでしかないというような事情があるのか。

例えば A という業者が仮に落札したとしても、部品等を持っておらず、メーカーから購入する必要があると思う。

対象設備がメーカー製であり、今回の落札業者もこの会社である。ということは、A が仮に落札したとしても、メーカーから部品を入手しないと仕事ができないと思われる。

それでは事実上、そこで参入障壁があり、無理だと。ということは、入札という形をとっているが、事実上はこの会社しかない、いわゆる随意契約せざるを得ないようなものと同等のように見える。

当該書籍は、一般に販売されているものであることから、標準の仕様や、それに係るものを、入札業者は知り得ることは可能である。

当局においては、これらの資料をもとに積算している。

建築保全業務共通仕様書は、国土交通省の官庁営繕部が作成したものであり、仕様の内容や、それに係る歩掛について知ることは可能である。

この件については、部品のストックというのが当方としては当然求めるところであり、大阪港湾合同庁舎に海上保安庁も入居していることから、24 時間体制としている。

エレベーターについても 24 時間稼働するものであるから、故障時の応急的な対応というのが非常に重要になり、そのときに対応するためにはやはりある程度ストックをする必要があることから、ストックを求めている。

従って、メーカーが強いというところは否めないところであるが、昨今、メーカー以外の業者等も応札に参加しており、メーカー以外が落札しているという事案も多々出ているので、メーカーでないと対応できないというものから、若干変化はしている。

実際に部品のストックというところで、やはり、メーカーからの提供というのが必ず必要になってくると思うが、ただ、メーカーにしても設備を設置しているすべてのところを保守・点検等で請け負うことというのは、おそらくよほどの大企業でなければ不可能ではないかと思う。

しかしながら、平成 23 年度の入札につきまして 3 月末日に行った結果、メーカーでない者が当該案件の契約者となったので、メーカーしか保守等ができないため随意契約というようなものというのは若干違うかと思う。

現実に、メーカーでないところが落札したのであれば結構である。

当該案件の契約期間が5カ月ほどの変則的な期間になっている理由は、

わかりました。

別の視点であるが、当該案件について複数年契約を結べば安価となるということはないのか。それとも複数年契約は国として行えないのか。

例えば、次の1年となるかわからないが、平成23年度は、別の業者が落札されたということであるが、そうであれば、部品を手当しなければならぬと、1年限りだったらやめておこうかという話があると思うが、3年契約だったら腰を据えて部品の在庫をストックして応札しようかというところ、想像するとそんなことが考えられるが、1年ごとにころころ変わるようではやめておこうと。そういう意味で、複数年契約というのは可能か不可能か。

当該エレベーターは、三精輸送機株式会社製か、このもともとの設置時期はいつだったか。

平成22年度に大阪港湾合同庁舎が耐震改修工事を行っており、その改修工事の中にエレベーターの設置工事が入っていた。

その請負工事の契約の中に保守・点検も含まれており、10月31日まで工事の契約業者側で保守点検を行っているので、契約が切れた11月1日からのこちら側の、庁舎側の保守点検契約として入札を行っている。

複数年契約等によって経費を削減するという動きが出ており、当然我々としても予算の要求等の中で、予算査定部局から複数年で予算を措置するというケースがある。

そのものについては複数年契約を行っている。また、昨今の動きとしまして、庁舎1つだけではなくて複数の庁舎を盛り込んだ契約の一括化及び複数年というような動きも今関東地区のほうで出てきており、おそらく近いうちに関西地区、全国へ広がっていくものと思われる。

現在のところ、大阪税関のこの大阪港湾合同庁舎については、平成22年度、平成23年度は、単年度という契約方式としている。

平成22年6月に設置し、引き渡しを受けたのが同年7月である。