

財務省第9入札等監視委員会
平成20年度第3回定例会議議事概要

開催日及び場所	平成21年3月27日（金） 大阪国税局第7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 久保 宏之（関西大学大学院法務研究科 教授） 委員 松川 正毅（大阪大学大学院高等司法研究科 科長）	
審議対象期間	平成20年10月1日（水）～平成20年12月31日（水）	
抽出案件	4件	（備考）
競争入札（公共工事）	2件	<p>契約件名：六甲アイランド出張所、ポートアイランド出張所照明設備改修工事 契約相手方：東洋電気工事株式会社 契約金額：22,050,000円 契約締結日：20年11月14日 担当部局：神戸税関</p> <hr/> <p>契約件名：行永合同宿舎外壁等改修工事 契約相手方：吉田工業株式会社 契約金額：45,360,000円 契約締結日：20年10月7日 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）	2件	<p>契約件名：小型乗用自動車等の交換（区分1～3） 契約相手方：（区分1）大阪日産自動車株式会社 （区分2）大阪日産自動車株式会社 （区分3）不調 契約金額：（区分1）8,385,330円 （区分2）18,157,460円 （区分3）不調 契約締結日：20年10月3日 担当部局：大阪国税局</p> <hr/> <p>契約件名：電気自動車駆動用蓄電池2式の交換作業に係る契約 契約相手方：スズキ株式会社 契約金額：1,522,500円 契約締結日：20年12月10日 担当部局：大阪税関</p>
随意契約（物品役務等）	一件	

応札（応募）業者数 1 者 関連	2 件	競争入札（物品役務等）に同じ（小型乗用自動車等の交換（区分 1～3）及び電気自動車駆動用蓄電池 2 式の交換作業に係る契約）
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>六甲アイランド出張所、ポートアイランド出張所 照明設備改修工事 契約相手方：東洋電気工事 株式会社 契約金額：22,050,000 円 契約締結日：20 年 11 月 14 日 担当部局：神戸税関</p> <p>入札状況調書によると、全応札業者が調査基準 価格（契約の相手方となるべき者の申込みに係る 価格によっては、その者により当該契約の内容に 適合した履行がされないこととなるおそれがある と認められる場合の調査を行う基準となる価格。） を下回った応札金額となっている。</p> <p>本案件における入札結果には、様々な要因が関 係していると思料するが、当該入札結果を踏まえ 今後どのような改善等を考慮しているのか。</p> <p>落札した東洋電機工事株式会社については、応 札金額に至った具体的な要因の説明があったが、 それ以外の応札者にはどのような要因があった か把握しているか。</p> <p>今回の設計及び予定価格の算定に当たっては、 設計会社に調査を委託し、参考としたとのこと であった。</p> <p>本案件については、調査基準価格を下回る結果 となったのであるから、今後、工夫や改善が必要 となるのではないか。</p>	<p>当該入札結果については非常に良い経験であ ったと認識しており、今後具体的な改善等につ いては、予定価格の決定が重要なひとつの要素 であると考えている。</p> <p>予定価格の算定に当たっては、様々な要素を考 慮した上で決定しているが、当該案件について は、適正価格の算定が非常に困難であったので、 この点が課題となる。</p> <p>もうひとつの重要な要素としては、入札を実施 した結果、調査基準額を下回る応札金額であつた 場合に、その応札金額であっても、仕様書に応じ た適正な履行が可能であるかを見極める手法が 重要であると考えている。</p> <p>落札者以外の応札金額に対する個別具体的な 要因は把握していない。</p> <p>人件費部分については、通常、割引が見込めな いものであると認識しているが、資材関係につ いては、予定価格の算定に当たって、ある程度 の割引率を見込み算定した。</p> <p>しかし、入札を実施したところ、資材関係につ いて、当方が予測した以上の割引が行われたも ので、この点を今後どのように考えていくかとい</p>

入札実施時期から見ると、昨年の世界同時不況の直前であった。

この世界同時不況が本案件に影響するの否か微妙な時期であり、予測も困難であったと思料するが、本案件の入札結果を踏まえ、今後、何らかの検討を行うべき点があるのではないかと思料する。

行永合同宿舎外壁等改修工事

契約相手方：吉田工業 株式会社

契約金額：45,360,000円

契約締結日：20年10月7日

担当部局：近畿財務局

本案件については、再度入札を4回実施しているが、再度入札を行うに当たって、条件付けや誘導といったことはあったのか。

再度入札を4回繰り返し、100%の落札率という結果となったのであるが、2回目、3回目、4回目に至る過程において、何らかの条件付けを行った結果なのかという意味である。

100%の落札率がやはり非常に気になる部分である。

それについてはどのように考えているか。

再度入札の回数は事前に決定されているのか。

物品の購入とは異なる、本案件のような請負契約の場合には、例えば、A、B、CのうちAが最も技術的に優れている等のいわゆる「技術評価点」も考慮するのか。

ことと思っている。

今回、設計及び調査を委託した設計会社は、電気工事を得意としている業者であり、その設計や調査結果については合理的なものであり、設計等は適切であったと認識している。

了解した。

それは、落札率が100%となったのはなぜか、ということか。

再度入札を実施する前に、最低入札価格を公表し、その最低入札価格を上回ることはないように説明を行うが、それ以外の追加説明は特に行っていない。

本案件は外壁改修工事であり、非常に作業内容が単純である。

また、作業内容の細部についても、仕様書で示しているため、当局の予定価格の算定と落札業者の応札金額の算定が合致した要因の1つであると考えている。

再度入札の回数については、事前に決定されているのではなく、入札の状況に応じて入札執行官が判断する。

本案件は一般競争入札であり、本案件については「技術評価点」は採用していない。

本案件の設計及び予定価格の算定については、大変困難であると思料するが、前述の神戸税関と同様、設計委託等を行っているのか。

小型乗用自動車等の交換（区分1～3）

契約相手方：(区分1)大阪日産自動車 株式会社
(区分2)大阪日産自動車 株式会社
(区分3)不調

契約金額：(区分1) 8,385,330円
(区分2) 18,157,460円

契約締結日：20年10月3日

担当部局：大阪国税局

本案件は、総合評価落札方式を採用しており、価格だけでなく環境性能も総合評価するものであるが、これは対象車両のことなのか、その車両を提供する企業のことなのか。

それでは、今回は対象車両の環境性能値については考慮しなかったのか。

他者が本案件に対し興味を示したことはなかったか。

仮に他者が入札に参加した場合、対象車両の環境性能値はどのように比較するのか。

では、仮に他者が入札に参加し、2者が同価格で応じた場合には、各者の公表資料等の環境性能値により落札者を決定することとなり、応札価格が多少前後している場合であっても、車両価格が安価な業者が落札者となるのではなく、車両価格が高額であっても、環境性能値が高ければ落札者が逆転することもあるのか。

本案件に興味を示した4者のうち、3者が入札に参加しなかった理由は把握しているか。

本案件は「交換」という形式を採用しているが、乗用車のほかに同形式を採用することがあるのか。

神戸税関と同様に委託を行っている。

対象車両自体であり、対象車両の環境性能値を総合評価に加えている。

結果として1者応札であったため、他の車両との比較はできなかった。

4者が本案件の仕様書を受領している。

仮に他者が入札に参加した場合、対象車両の環境性能値については、各社の公表資料及びカタログ等で確認し、比較する。

そうである。

同価格で応じた場合には、対象車両の環境性能値により落札者を決定することとなる。

また、本案件は、車両価格に環境性能値を加え、総合的に判断した上で落札者を決定するのであるから、車両価格が高額であっても落札する可能性は十分に考えられる。

当局の仕様と合致する車両を保有していないこと及び社内検討の結果、本案件への参加を辞退することとした旨、説明を受けている。

医療用機器、計測機器、事務用機器及びコピー機が交換対象品目として規定されている。

例えば、本案件のような乗用車については、必ず交換の形式を採用しなければならないのか。

本案件の応札状況を見てみると、1回目の応札金額と最終の落札金額に開差がある。

これは当局の割引期待率が高く、応札者の割引率とに差があるということか。

電気自動車駆動用蓄電池2式の交換作業に係る契約

契約相手方：スズキ株式会社

契約金額：1,522,500円

契約締結日：20年12月10日

担当部局：大阪税関

対象となる蓄電池は、メーカーの受注生産であるとのことであるが、既製品として販売されているかの調査は行っているか。

仕様の内容から、既製品として販売しているものとは異なり、特別な蓄電池であるとの印象を受けるが、スズキ株式会社製の電気自動車の蓄電池は、スズキ株式会社しか供給できないという実情があるのではないか。

仕様の内容に「16年式スズキ社製エブリィEVに搭載されている蓄電池と同程度以上の性能を有する・・・」とあるが、性能だけでなく規格まで制限しているということか。

既製品では対応できないとなると、他のメーカーでは供給が困難であるという実態があるのではないか。

他の案件で、同様の蓄電池の調達案件が見受けられ、同案件についても1者応札であったが、これもメーカーが限定されていたのか。

各メーカーでないと対応できないということになると、案件自体が入札になじまないものではないのか。

通常、乗用車については、「下取り」という商習慣がある。

そのような商習慣があるものについては、交換の形式を採用することを基本としている。

若干の差は存在すると思われる。

しかし、落札という結果を考慮すると、予定価格は適正に算定されたものであると認識している。

メーカーごとに電気自動車の蓄電池収納部の形や大きさが異なる。

収納部に収まる（仕様に合致した）蓄電池が既製品として市販されているという認識はない。

スズキ株式会社に限らず、規格に合致した、収納部に収まる蓄電池を製作することが重要であると考えている。

そうである。

そうである。

各電気自動車に応じた蓄電池を受注生産により製作している。

随意契約になじむようなものかもしれないが、今は国として入札や公募を行う方針にあり、本件もメーカー以外の者が参入する可能性が皆無と

理想的には望ましいが、メーカー以外の他者が作成するとなるとコスト的に割高となることが予測され、現実的には困難であると考えます。

本案件において、不調として終了した場合は、どのように対応するのか。

は言えないことから、入札を行ったものである。

不調として終了した場合は、随意契約を検討することとなる。