

令和元年度第1回入札監視委員会議事概要

開催日時及び場所	令和元年10月15日(火) 海上保安庁会議室(11階)																	
委員	委員長 堀江 正之 : 日本大学商学部教授 委員 尾花 眞理子 : 弁護士 委員 郷田 桃代 : 東京理科大学工学部教授																	
抽出案件	<table border="1"> <tr> <td>工事</td> <td>1件</td> </tr> <tr> <td>(小計)一般競争</td> <td>1件</td> </tr> <tr> <td> 公募型及び工事希望型指名競争</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td> 指名競争</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td> 随意契約</td> <td>0件</td> </tr> <tr> <td>建設コンサルタント業務等</td> <td>0件</td> </tr> <tr> <td>物品又は役務等</td> <td>2件</td> </tr> <tr> <td>合 計</td> <td>3件</td> </tr> </table>	工事	1件	(小計)一般競争	1件	公募型及び工事希望型指名競争	-	指名競争	-	随意契約	0件	建設コンサルタント業務等	0件	物品又は役務等	2件	合 計	3件	<p><備考> 委員会開催にあたり 委員長に 堀江 正之 委員 を選任した。</p>
工事	1件																	
(小計)一般競争	1件																	
公募型及び工事希望型指名競争	-																	
指名競争	-																	
随意契約	0件																	
建設コンサルタント業務等	0件																	
物品又は役務等	2件																	
合 計	3件																	
	意見・質問	回 答																
委員からの意見・質問、それに対する海上保安庁の回答等	別紙のとおり	別紙のとおり																
委員会による意見の具申又は勧告の内容	なし																	

別 紙

委 員	海 上 保 安 庁
<p>1. 入札・契約手続の運用状況及び指名停止運用状況並びに入札結果等</p> <p>新規参入業者が増えれば入札談合の牽制効果もあり、更には応札者数の増加に伴い落札率も下がっていく傾向となるので、引き続き応札者を増やす努力をお願いします。</p>	<p>応札者が増えれば競争原理が働く傾向にあるので、応札業者が増える努力をしていきたいと考えている。</p>
<p>2. 抽出事案の審議 <工事：一般競争契約> 「関門航路第十九号灯浮標ほか5基交換工事」 (第七管区)</p> <p>1回目、2回目とも落札に至っていないが、何か要因があったのか。</p> <p>これについては仕様書を工夫することで改善可能なのか、それとも難しいものなのか。</p> <p>全国の同種案件の分析は行っているのか。</p> <p>他の管区と比べても、今回のケースは落札率が高いということだが、我々委員は落札率の高さと参加業者の固定性について注視しなければならないと思っている。</p>	<p>関門海峡は潮流の激しい海域であり起重機船にて作業するが、気象海象条件が厳しいことから、業者側は、これらを勘案して作業回数を少し多めに想定しており、その分人件費も増えているようだった。</p> <p>関門海峡は潮流が激しく、天候に左右される部分が大きいため、企業努力が介入する余地がなく、リスク分を上乗せしたのではと考える。</p> <p>調査したところ、全国的にバラつきがあるものの、平均すると約9割前後での落札となっている。</p>

<p><物品買入：一般競争契約> 「航空タービン燃料油買入（中部、4～3月分）」 （第四管区）</p> <p>例年2者応札となっていたが、これ以外の業者の応札は難しいのか。</p> <p>航空タービン燃料について、落札率の高止まりになっているように見えるが、他管区とも比較して値段の観点からどのように分析しているか。</p>	<p>例年応札していた2者以外に、納入が可能と考えられる業者2者にも声をかけたが、中部空港内での営業は考えていない、搭載数量が少ないといった理由から応札を断られている。</p> <p>他管区とは比較していないが、本契約価格が割高との認識はない。燃料油は製品の性格上、単価が推測されやすいものであることから、落札率が高止まりになっているものと考えている。</p>
<p><役務：一般競争契約> 「20メートル型巡視艇定検修理（2019-001）」 （第六管区）</p> <p>一般管理費についてはどのように算定しているのか。</p> <p>これは業者に開示しているのか。</p> <p>定期修理については、1者のみのように見受けられるが、他の業者が辞退しているという状況なのか。</p> <p>なぜこのようなことが起きるのか原因調査はしたのか。</p> <p>建造造船所が定期検査を請け負うことは多いのか。</p>	<p>毎年本庁から、労務単価、諸経費率が通知されており、それに基づいて積算している。</p> <p>開示していない。</p> <p>2者以上の複数者が応札の意思を示していたが、ドックの空き状況を理由に1回目の応札で辞退された。</p> <p>参考見積を徴収した際には、ドックの受け入れも可能という回答を得ていたが、1ヶ月の公告期間中に他の民間船などの受注があり、受け入れできない状態になり、辞退したと聞いている。</p> <p>そういった場合もあるが、多いことはない。</p>

<p>本件のような修理が定期的にあるが、第三者的に予測可能な修理内容なのか。</p> <p>仕様書だけ見ても業務量は推測しにくいのか。</p> <p>海上保安庁が業務を行うため、船舶をしつかりと整備することは必要であり、単に価格を下げることに注視するなど無理をすることは決してあってはならないと思うが、具体的にどういったところが考えられるのか。</p>	<p>検査周期については予測可能であるが、就役後間もない船から20年を超える船もあるため、修理内容の推測は難しい。</p> <p>仕様書については、修繕内容を詳細に記載しているものと認識している。</p> <p>民間業者の都合であるため当方では分かりかねるが、仕様書に記載のある船舶の型式や過去の開札結果などを参考にしていると考えられる。</p>
--	---

<p>審議の結果</p> <p>入札・契約手続きは適切に行われている。</p> <p>民間業者から見ると、海上保安庁の仕事は大きな利益につながる仕事ではなく、その一方で、緊急時には臨機応変な対応を求められるなどの業務の特殊性も十分踏まえて、これまでも競争性、透明性を確保していることについては、一定の努力をしていただけているということが理解できたので、総じて大きな問題は見当たりませんでした。</p> <p>ただ、4点ほど気付いたことをお伝えいたします。</p> <p>1点目は、落札率の高さと参加業者の固定性の問題です。これについては、今後もモニタリングを継続して注意を払うことが必要です。</p> <p>参加業者の発掘や、十分な入札期間を確保するなど海上保安庁で工夫されている点については理解できましたが、もう少し踏み込んだ参加業者を増やす手法の検討が必要ではないかと思えます。</p> <p>2点目ですが、同一調達の商品・サービス・役務において、1者応札になり入札価格が高止まりになっていないかなど、他の管区を含め横断的に調査されるとよいと思えます。</p> <p>3点目は、落札率100%となった場合に国民目線からすると、不自然な印象を受けるかと思えます。予定価格の算定には難しい面もありますが、算定方法の客観性を引き続き十分に確保してもらえれば、結果として落札率が高くなったとしても説明責任が果たせると思えます。</p> <p>4点目ですが、1回目の応札で辞退が起きるようなケースについては、辞退理由を深く具体的に調査された方がよいかと思えます。</p> <p>いずれにせよ、客観的で十分な説明が出来るように、競争性、透明性、客観性に引き続きご留意いただきたいと思えます。</p> <p style="text-align: right;">以 上</p>
