

別紙

平成 26 年度 第 2 回 沖縄県公共工事入札契約適正化委員会
再苦情申立に係る議事要旨

開催日及び場所：平成 26 年 10 月 31 日（金） パレットくもじ 3 階会議室

出席者氏名：幸喜令信、有住康則、真喜屋治、上江洲純子、
友知政樹、古荘みわ、宮城初枝、榎本拓也、友利廣

1. 再苦情申立に係る審議

(1) 申立人：(有)長浜建設(以下「長浜建設」)
沖縄ピーシー(株)(以下「沖縄PC」)

(2) 審議内容
指名停止の解除(撤回)

(3) 議事要旨

・各申立人より再苦情申立が土木建築部・農林水産部・企業局に対し提出されていることに対し、事務局より経緯を説明。

委員：指名停止を行うことで今後どのような影響があるのか。

事務局：建設業法上の経営事項審査については指名停止は評価対象としない。しかし、入札参加資格については平成 29 年・30 年度において、資格審査の減点対象となる。企業の表彰については、過去 1 年以内に指名停止を受けたことのある企業は表彰対象とならない。

委員：指名停止となった工事についての成績はどうなるのか。

事務局：当然、事故を起こしたことは成績に加味される。

委員：運搬していた橋桁は現場着単価の資材なのか。

事務局：現場着単価である。しかし、橋桁の運搬工については、施工計画書の中で、長浜建設が元請として安全管理を担う立場にあり、下請の事故について、元請は責任を負わなければならない。

委員：指名停止については元請、下請、1 次 2 次問わず、全く同じ理由で指名停止をかけるのか。

事務局：仰るとおり。

委員：沖縄 PC は元請ではないが。

事務局：沖縄 PC は下請に対する責任がある。

委員：三者三様の契約形態があるのに同じ指名停止の通知なのか。

事務局：今回の指名停止の原因となった事故は 1 つの事故であり、県は事故に対して判断しており、個々の契約についての判断は行っていない。

委員：元請については工事全体について、単なる運搬とかではなく、全体に責任がある。

委員：指名停止の原因は、事故を起こしたロックピンなのか、誘導車の配置ミスなのか。

事務局：これは全部が原因である。ロックピンを外さなければ、その補助員がいれば、運行途中で後続車がついていれば、この事故は起きなかったかもしれないといういろいろな要因がある。

委員：施工計画書と搬入経路が違うことについては触れないのか。

事務局：それについては道路法にて処分されている。

委員：指名停止の理由に施工計画書に記載されている搬入経路と違うことを記載したらだめなのか。これは、長浜建設も沖縄PCもすべてに係ること。

元請だけじゃなく、下請にも責任がありますよと記載すべきだったのではないか。沖縄PCはうちは元請ではないと言っている。しかし、元請じゃないが、指名停止に係る理由はこれだと言えばいいのではないか。

事務局：委員会の意見書として記載していただければ、申立人に対しても通知や公表がなされる。

委員：解除しないという場合には理由をつけるのか。

事務局：理由を明らかにした上で、回答文を申立人に出すこととなる。

委員：指名停止を解除するようにとか、今申立のある2者をひとくくりにして審議するのではなく、1者は妥当であるが、もう1者は違うという解釈を行うことは可能なのか。

事務局：委員会としての意見ということで出して頂くことは可能である。

委員長：事前に報告を受けた際に、委員長案として腹案を作成したので、確認していただきたい。(委員長作成の意見書(案)配布)

委員：県は元請と契約を行うが、元請が委託した下請が事故を起こした場合、元請は連帯責任を負うのかということを契約上記載しているのか。

委員：下請だから責任がないということはない。元請は統括責任だから連帯責任もある。

委員長：工事を請け負った場合、工事をどう施工するのかという仕様書を県に出すことになっている。その仕様書の中身は下請も承知の上であり、間接的ではあるが、県に約束したこととなり、下請も当然守らなければならない。

委員：仕様書の中に。元請と下請の関係というのは明記されているのか。

委員：施工体制台帳に明記されている。

事務局：概念的には、発注者と当初契約を行うのは元請かもしれないが、2次下請の元請は1次下請の沖縄PCになる。

指名停止の要領第7条において、「責を負うべき有資格業者である下請負人が明らかになったときは、その情状に応じて指名停止を併せ行うものとする」と明記されている。

委員：下請人の責任が明らかと言うことですね。では、沖縄PCの下にさらに2次、3次と下請がいるが、これはどう読むのか。

事務局：当然、その下請に対しても同じように措置を行っている。

委員：そう回答したらよいのではないか。

委員：指名停止要領第7条でいくと孫請けも含めて全部解釈としては入るという認識ですね。別表第1の5号に該当するということですね。

元請自身は元請としてその責任を負うべきという立場。県の見解で下請に責任があって、元請も措置すると回答すると「作業員個人の責に帰すべきもの」という原則に対する例外を申立てていると思うので、条文の根拠や立場をはっきりさせる必要がある。

別表第1の5号に該当して、元請に責任があって、さらに7条で下請自身に責任があるという部分にならないといけないのではないか。

委員長：元請と発注者が契約を行い、元請ではさらに下請に出すという仕様書、具体的な計画書を提出する。

では、どうして事故が発生したかという、1つには運搬計画に従った運搬経路を通っていない。2つには後続車両の監視がなされていない。元請は統括責任で、沖縄PCも自分で下請した部分については責任を負う。監督責任を負う。

委員が仰っていた、個人の脇見とかによる原因については責任を負わないんじゃないかということは、監督責任を果たした上で、それであれば負うのかもしれないが、今回は予定の経路を通って、後ろでちゃんと監視していたら、この事故は防げていただろうということである。新丸も責任を負うし、個人も責任。これは、刑事責任、民事責任を負うはずである。

ただ、刑事責任を負う、負わないの問題と指名停止をするかしないかは別問題である。処罰されていないから、指名停止される理由にならないというわけではない。

委員：事故報告の時はロックピンの話がでており、指名停止通知には誘導車の話が出ていて、整合がとれていないのではないかと。今までの話で監督責任の話で納得はできるが、指名停止に記載されている内容では申立人は納得できないであろう。文言修正はできないのか。なにか、表示をする方法はないのか。

事務局：今日の審議を受けて、回答書のなかで説明を行いたいと思う。

委員：県は施工計画書を承認しているが、運搬経路どおりにいったら、90度で曲がれない箇所がある。だから、事故を起こした経路を選んだと思う。

事務局：道路管理者はそれを許可しているから、曲がれるということではないか。

委員：誘導車をつける理由はポールトレーラーは長いから、対向車線にはみ出さなければならぬ。後ろがオーバーハングするため、交通規制を行うため配置するもの。ピンの抜き差し配置ではない。ただ、結果的にそれは確認した方がいいに決まっているが。指名停止の文言を書き直した方がいいと思う。

委員長：いろいろ検討して加えていけばよい。

事務局：再苦情の回答については県が行う。

(会場の使用時間ぎれのため、委員長案の意見書について、各委員からの意見を委員長にて集約して回答を行うこととなった)