



北陸新幹線融雪・消雪基地機械設備工事に係る 官製談合防止法に基づく調査結果について

鉄道・運輸機構が発注した北陸新幹線融雪・消雪基地機械設備工事に、平成 26 年 3 月 19 日に公正取引委員会から鉄道・運輸機構に対し改善措置要求が行われました。

今般、上記改善措置要求を受け、官製談合防止法第 4 条第 1 項及び第 2 項に基づき、鉄道・運輸機構の損害の有無並びに職員の賠償責任の有無及び鉄道・運輸機構に対する賠償額について調査を行いましたので、その結果を別添により公表します。

(別添の概要について)

損害額は、実際の落札価格と競争市場が正常に機能していたと考えられる場合の想定落札価格との差から、対象となる工事ごとに算定しました。

改善措置要求の対象となった北陸新幹線融雪・消雪基地機械設備工事については、そのすべての工事請負契約に違約金条項（違約金は請負代金額の 10% 相当額とする）が付されており、工事請負代金の支払いの際、支払額から相殺等することにより、事業者 8 社すべてから違約金を回収しています。

該当事業者のうち 3 社が、鉄道・運輸機構の違約金回収後、違約金返還請求訴訟を提起しましたが、当該訴訟については鉄道・運輸機構の勝訴とする内容の判決（平成 29 年 7 月 20 日東京高裁判決）が確定した結果、鉄道・運輸機構の損害については違約金による回収状況が確定し、さらに賠償請求すべき損害額は存在しないこととなったところです。

【問合せ先】

独立行政法人
鉄道建設・運輸施設整備支援機構
総務部総務課 電話 045-222-9100

官製談合防止法第 4 条第 1 項及び第 2 項に基づく損害の有無並びに賠償責任の有無及び賠償額の調査の結果について

平成 29 年 9 月 12 日
鉄道・運輸機構

I 調査の趣旨

平成 26 年 3 月 19 日、公正取引委員会は、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下「鉄道・運輸機構」という。）に対し、鉄道・運輸機構が発注した北陸新幹線融雪・消雪基地機械設備工事に関し、鉄道・運輸機構の職員が「入札談合等関与行為の排除及び防止並びに職員による入札等の公正を害すべき行為の処罰に関する法律」（以下「官製談合防止法」という。）第 2 条第 5 項第 3 号に違反し、入札談合等関与行為を行っていたとして、同法第 3 条第 2 項に基づき、入札談合等関与行為が排除されたことを確保するために必要な改善措置を速やかに講ずるよう求めた。

今般、上記改善措置要求を受け、官製談合防止法第 4 条第 1 項及び第 2 項に基づき、鉄道・運輸機構の損害の有無並びに職員の賠償責任の有無及び鉄道・運輸機構に対する賠償額について調査を行ったので、その結果を公表する。

II 調査結果

1. 鉄道・運輸機構の損害の有無について

平成 27 年 10 月 9 日、公正取引委員会は、鉄道・運輸機構発注の北陸新幹線融雪・消雪基地機械設備工事について、事業者 11 社が共同して、受注予定者を決定し、受注予定者が受注できるように協力する旨を合意することにより、公共の利益に反して、北陸新幹線融雪・消雪基地機械設備工事の取引分野における競争を実質的に制限していたものであって、この行為は、私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律（以下「独占禁止法」という。）第 2 条第 6 項に規定する不当な取引制限に該当し、独占禁止法第 3 条の規定に違反するものであるとして、事業者 11 社に対し、独占禁止法第 7 条第 2 項の規定に基づき、排除措置命令を行った。この排除措置命令については、事業者 11 社による審判請求は行われず、既に確定している。

これらの状況に鑑みれば、鉄道・運輸機構が平成 23 年 9 月 14 日から平成 24 年 11 月 2 日までに発注した北陸新幹線融雪・消雪基地機械設備工事において談合行為が行われた事実が認められ、この談合行為により、当該期間におい

て鉄道・運輸機構が発注した北陸新幹線融雪・消雪基地機械設備工事については、正常な市場による競争が妨げられ、鉄道・運輸機構に損害が生じたと解することが相当である。

2. 入札談合等関与行為を行った職員の賠償責任の有無について

改善措置要求によれば、鉄道・運輸機構の鉄道建設本部東京支社の職員 3 名（当時）は、北陸新幹線融雪・消雪基地機械設備工事のうち複数の物件について、これらの入札に参加していた事業者のうち特定の事業者の従業員に対し、各物件における入札前までに、未公表の予定価格に関する情報を教示していた。

これらの行為は、官製談合防止法第 2 条第 5 項第 3 号の規定に違反し、事業者による談合行為を容易ならしめるものである。したがって、鉄道・運輸機構に損害を与えた責任を免れるものではなく、損害賠償責任を負うと解することが相当である。

3. 賠償請求を行う額について

入札談合等関与行為を行ったと認められる工事の損害額は、例えば、国土交通省四国地方整備局発注工事に係る入札談合事案について見ると、過去の同種事案の例を踏まえて算定することが適当であり、地方整備局が発注した水門設備工事に係る当該工事の落札価格と、談合行為がなかった場合の市場が正常に機能している状況で想定される落札価格（想定落札価格）との差であると解して算定したという考え方と同様の考え方で算定するものとするとき、具体的には、入札談合等関与行為を行ったと認められる工事の落札価格と、談合行為に関与した事業者が指名停止を受けている期間を除外した期間における同種工事の平均落札率を基に算定した想定落札価格との差を損害額としているところである（平成 27 年 6 月 23 日国土交通省公表）。

本件においても、この考え方に基づき、損害額を算定するものとするとき、東北新幹線融雪・消雪基地機械設備工事の案件（平成 19 年 1 月から平成 20 年 6 月までに入札を実施）と平成 23 年 9 月 14 日より前の北陸新幹線融雪・消雪基地機械設備工事の案件（情報漏洩案件については価格形成要因の影響を受けている可能性があるため、損害額算定の基礎としての平均落札率に含める同種工事から除くものとする。また、低入札案件については、日本道路公団発注の鋼橋上部工工事の入札談合に係る裁判事例（※）も踏まえ、2 件の案件（落札率が 76.41%と 75.57%の案件）については落札率が極端に低く、個別事案の特殊要因によるものである可能性があるため、損害額算定の基礎としての平均落札率に含める同種工事から除くものとする。）を同種工事と考えた場合、それぞれの予定価格と落札額との関係で算定される平均落札率は 92.54%で

あるため、この率を用いてそれぞれの案件の想定落札価格を計算し、それぞれの案件の実際の落札額との差を損害額としている（別紙参照）。

※ 日本道路公団発注の鋼橋上部工工事の入札談合に係る東京高裁平成 20 年（ワ）第 21 号・平成 24 年 7 月 27 日判決においては、平成 20 年度入札事例と平成 21 年度入札事例とを合わせた 62 事例の平均落札率が 92.67%であるところ、一般競争入札（WTO）の 2 件 76.48%となっている入札事例については「落札率が極端に低く、個別事案の特殊要因によるものである可能性が高いため除外すべきである」と判示し、損害額算定の基礎としての平均落札率に含める同種工事から除いている。

上記の考え方にに基づき算定された損害額については、第一義的には、不法な利益を得た受注者からそれぞれの案件につき回収を図るべきと考えられるところ、鉄道・運輸機構が平成 23 年 9 月 14 日から平成 24 年 11 月 2 日までに発注した北陸新幹線融雪・消雪基地機械設備工事の案件については、工事請負契約に違約金条項が付されており、平成 26 年 11 月 18 日、独占禁止法に違反し、刑の確定した受注者 4 社に対し、請負代金額の 10%に相当する違約金を請求したほか、その他の対象受注者 4 社に対しても、違約金の額が確定した時点で違約金を順次請求したところである。

違約金の回収については、工事請負代金の支払いの際、違約金の額を工事請負代金から相殺等することにより行っており、受注者からの違約金の回収は全額完了していたところであるが、違約金の支払いに不服のあった事業者 3 社からは、鉄道・運輸機構を被告とする違約金返還請求訴訟が提起された。この訴訟については、第 1 審は当該請求が棄却され、控訴審においても平成 29 年 7 月 20 日に事業者の主張が退けられ、事業者 3 社は上告期限までに上告を行うことなく、事業者 3 社の敗訴の判決が確定したところである。

この判決により、違約金の回収状況（別紙参照）が確定することとなり、これにより、鉄道・運輸機構が平成 23 年 9 月 14 日から平成 24 年 11 月 2 日までに発注した北陸新幹線融雪・消雪基地機械設備工事に係る鉄道・運輸機構の損害はすべて回復したことになることから、事業者 11 社及び鉄道・運輸機構の鉄道建設本部東京支社の職員 3 名（当時）に対して賠償請求を行うべき損害額は存在しないこととなったところである。

(別 紙)

請負者	機構の損害額 (想定落札率92.54%)	違約金 (最終請負金額の10%)
8社	1,252,795,112円	2,221,294,970円