

特集 / 電子入札の取り組み

電子入札の取り組み

国土交通省大臣官房技術調査課長補佐

そごう おさむ
十河 修

1. 電子入札は、はじめの一步

2001年10月1日、国土交通省直轄事業において、電子入札が稼働を開始しました。単一のシステムで、現在の入札箱以上の透明性・公正性を実現した電子入札としては世界初の運用となります。

これにより国土交通省のCALS/ECアクションプログラムでの目標は達成したこととなりますが、電子入札システムはこれで完成というわけではありません。

公共事業の調達単なる購買ではなく、土地に定着する社会資本を所定の品質で一品生産する必要があり、多くの関係者が莫大な情報のやりとりを行いつつ進めるものです。

これら全体プロセスにITを適用して、より良い社会資本を、より安く、より早く整備する必要があり、このときに真の「電子調達」が実現するものだと考えています。

具体的にはCAD図面を超高速インターネットでやりとりし、入札契約のプロセスもすべて電子的に処理し、会計データベースで管理するといった姿になりそうです。この時の契約実績データは、後に他事業等の企画・計画の段階で再利用され、精度の高い概算も可能とするでしょう。

電子入札システムはこのように大きな価値を生むCALS/ECシステム構築への第一歩として、他省庁、公団等のもとより地方公共団体での導入をおすすめしています。

2. 標準化の莫大なメリット

国土交通省では、税金による公共事業の執行プロセスを国際的・全国的・長期的視点にたって、国民にとっての利益が最も大きくなるように電子入札の普及方策を検討してきました。

その結果、CALS/EC地方展開アクションプログラムにおいて、「標準化を進めながら迅速な普及を図る」との方針を決定しています。

この方針に基づき、本年7月に電子入札コアシステムコンソーシアムが設置され、活動を進めています。

国土交通省では、2000年度より電子入札ソフトウェアを無償提供していますが、同コンソーシアムはこのソフトウェアを発注者が割り勘で改良し、汎用的で高機能なものとする取り組みです。地方公共団体にとっては安価に電子入札が導入できるのはもちろん、同時に標準化も進展することとなります。

標準化のメリットは、中長期的にみると莫大なものとなります。地方公共団体が電子入札を導入する場合にはITベンダーの提示する初期開発コストではなく、維持運営を含めた全体コストが安くなる方向で、方式を検討することをおすすめします。

(1) 建設コスト

国土交通省として重視しているのは、建設コストの低減です。電子入札で国内に複数の方式が乱立すると、受注者はそれぞれに対応する必要が生じ、コストが増大してしまいます。電子入札によ

る建設コスト縮減額は公共事業全体で年間2,000~3,000億円と見込んでいますが、数方式が乱立するとコスト増大額の方が大きくなってしまいう計算です。

標準化を進めずに電子入札導入を図っても、弊害の方が大きいといえます。

(2) システムの共同利用

県と市が同じ電子入札ソフトウェアを利用していれば、サーバーを統合して共同利用することによりランニングコストを大幅に削減できます。

(3) 国際標準

電子入札が世界的に普及するのは確実ですが、国際標準づくりが進められる可能性が高いです。この時に、日本とは異なる方式が採用されれば、国内の受発注者は新方式への対応で大変なコスト負担が求められます。

日本が技術的に優位性をもっている現在、仕様公開を含めた国際標準化への準備を進めることが必要です。

標準化が、地方公共団体にとってコスト縮減をもたらすとは、言い換えればITベンダーの売り上げが下がるわけですが、上記コンソーシアムには外資系も含む多くの企業が参加されています。

3. 電子入札に必要な機能

上記コンソーシアムは、国土交通省の電子入札ソフトウェアを普及するための場というよりは、それを割り勘で磨いていくための場です。必要な機能を満たしたより良い(安価な)方式が開発されれば、国土交通省自身もそれを採用することとなるでしょう。

電子入札に必要な機能とは、以下のものだと考えられます。インターネットを利用した結果、現在の木箱より信頼できないものとなってしまっは元も子もありません。

(1) 透明性(公正性の説明責任)

現在の入札箱では、入札から開札まで鍵をかけ、発注者が事前に開封したりできないよう、法律で第三者の立ち会いを求めています。電子入札では、入札から開札までの期間が長い間、この間に不正が入り込む余地がないようにしなければなりません。

国土交通省では、発注者が事前に開けられない

機能として鍵管理サーバーを持っています。関連するソフトウェアは公開しており、公正性が第三者に確認できます。透明性向上のための電子入札で、この部分を不透明にしてしまっは官製談合とすら言われかねません。発注者として説明責任を有する部分です。

(2) 本人性(法的根拠)

現在の入札書には、法的に効力を有する社印が押印されています。これによって入札後の否認や疑義を防止しているのですが、電子入札によっても同等の信頼性がなければ、受注者にとって安心して参加することができなくなります。

国土交通省は2000年8月に実用版を開発しましたので、法的な裏付けを求めなければ直ちに運用可能でしたが、電子署名および認証業務に関する法律に基づいて本年10月に開始することとしました。落札者が否認したり、他業者が入札無効を主張したり、会計検査等で原本性を確認できなかったりといった混乱を招いては、制度として成立しなくなりますので、法的根拠は重要です。

4. 新たなるチャレンジ

このように、標準化を図りつつ迅速な電子入札普及を進めるとともに、直轄事業への電子入札導入についても、いくつかの新しい取り組みを進めています。

(1) 計画の前倒し

当初は2004年度に直轄事業への完全導入を予定していましたが、これをおおむね1年前倒しして実施可能とするための予算要求を行っています。

(2) 認証局多様化

公的個人認証・法人認証も含めた対応や、民間個人認証を複数化して認証局間の競争を促進するための検討を進めています。

(3) 電子契約

インターネットでの契約を可能とするための、法律的な検討を進めています。

これらを受けて、電子入札はより便利で利益を生み出せる形へと進化をとげるはずですが、10年後の20年度には電子入札という言葉自体がなくなり、当たり前の行為となるでしょうが、その時に2001年のスタートに誇りを持てるよう仕事に励みたいと思っています。