

連載

共創への道しるべ ~ミャンマーの日々

第49話 国際標準の入札を学ぶ

本誌編集長：玉懸 光枝

11社が参加

4月下旬のある朝、ネピドー中央駅に隣接したミャンマー国鉄(MR)本社の会議室は、まだ8時過ぎだというのに異様な緊迫感に満ちていた。「コ」の字型に配置されたテーブルには企業名が記されたネームプレートが等間隔に並べられ、各社の代表者が着席。その後ろ側、壁との隙間に並ぶ丸椅子には、同行者らしき人々が、まるで従者のように控えている。口を開く者はいない。「ぶーん」となるエアコンの低音と、「カサカサ…」とこすれる紙の音、そ

して、沈黙に耐えかねたような誰かの咳払いだけがたまに響く。奥のテーブルには分厚い報告書や図面が数冊積み上げられ、カーテン代わりに窓辺に吊り下げられた緑色の薄手の布が、外の強い日差しに照らされて柔らかいペーパーミント色に浮かび上がっている。

彼らは、4月頭に地元の新聞にヤンゴン環状鉄道の改修工事を請け負う企業を募る記事、いわゆる「公告」が掲載されたのを見て集まったミャンマーの地元企業をはじめ、さまざまな国の施工会社だ。この記事では、関心のある企業は、発注内容が記された入札図書を事

前に購入した上でこの日の説明会に出席するよう書かれていた。

9時少し前に(株)オリエンタルコンサルタンツグローバル軌道交通事業部の山岡一雅さんと磯野淳一さん、そして日本工営(株)鉄道事業部の森嵯成宏さんが入室し、彼らに対面するように着席した。ほどなくMRのマウン マウン テイン土木局長らも入ってきて、「今日はお集まりいただきありがとうございます」とあいさつ。その上で、これから行われる改修工事が2014年4月から16年8月にかけて実施された調査に基づき、ミャンマー政府の自己資金部分と

日本の円借款部分の2つに分けて行われること、今回の入札は前者のミャンマー資金で行われる土木・施設改修工事に関するもので、路盤や軌道の改修、排水設備の整備、駅のプラットホームのかさ上げなどが含まれること、7月上旬には受注企業を選定し、10月には着工を予定していることなどを、淡々と説明した。

MRのオーナーシップ

開始から一貫して肅々と議事が進んでいた部屋の雰囲気は、マウン マウン テイン土木局長が「今から質問を受け付けます」と発言した途端に一変した。「ミャンマーで登録された企業でなければ応札できないという条件は、海外企業を排除するという意味なのか」「施工した箇所が壊れた場合は誰が修理するのか」「支払いはチャット払いか。日本円で受け取ることは可能か」――。

次々に手を挙げては、英語やミャンマー語で質問をする参加企業たち。そんな彼らに対し、マウン マウン テイン土木局長は、「海

外企業は、基本的にミャンマーに支店を置き、ミャンマーに税金を納めていなければ入札に参加できない」「施工後、1年以内に補修の必要が生じた場合は、施工時に欠陥（瑕疵）があったものとみなし、施工者の責任とコストで対応してもらう」「今回の公示は、ミャンマー政府の資金で行う工事部分を対象としたものであるため、支払いは、ドルでも円でもなく、チャットで行う」と、一つずつ回答する。

この日、土木局長が特に力を入れて説明を繰り返したのは、今回はJICAの調達基準にのっとって入札手続きを進めるという点だ。

「ミャンマー政府資金の工事なのに、なぜ？」と尋ねる参加者に対し、同氏は再度「今回の近代化は、日本の円借款で新しい信号システムの導入・設置工事と新規車両の調達を行い、ミャンマー資金で土木・施設改修工事を行うという2つの部分から成っている」と説明。その上で、「両者は密接に連携しており、同じ品質と基準で進めなければならない、日本部分が国際入

札で行われる以上、われわれの部分も齟齬がないよう、国際標準に準じて進める必要がある」と回答した。また、「入札について分からないことがあればJICAに聞いてもいいか」という質問に対しては、「今回の発注者はわれわれMR。質問があれば、JICAではなくわれわれに問い合わせしてほしい」ときっぱり答えた。

初めてのプロセス

入札説明会は、事業の発注者にとっては応札者の関心や意向、意欲など、生の声を聞く機会であると同時に、その事業に応札するかどうか検討している企業にとっては、公示の内容を確認したり、参加条件を確認したり、競合他社を探ったりするチャンスだ。ライバルが一堂に会した冒頭の会議室にびりびりした空気が張り詰めていたのも、当然だろう。

しかし、ここミャンマーの鉄道事業について、こうしたオープンな形で入札説明会が開かれたのは、これが初めてだ。無理もない。延伸や新線の建設を繰り返し、総延



「橋梁」(左)と「建築施設」(右)の入札図書に記載すべき事項についてMR担当者と話し合う日本人専門家たち(=調査団提供)

長6,000km以上の鉄道網を国内に張り巡らせてきたMRだが、そのやり方とは言えば、デザイナーとして自ら設計図面を引き、実際の施工時には作業員を動員して直営で整備を進めてきたためだ。中古列車や発電機を海外から購入したり、国産のレールを調達したりした経験はあっても、工事を外部に発注して施工監理を行った経験はなく、入札のプロセス自体、これまで経験する機会がなかった。

迫るタイムリミット

さらなる困難にも直面した。いくら日本側とミャンマー側で施工を分担したとはいえ、実際は、日本が設置する信号や踏切はミャンマー側が改修する線路沿いに電線を敷設し作動させるため、仮に軌道や土木の施工に不具合があると、信号や踏切も連動して作動しない可能性がある。また、そもそもミャンマー側が軌道工事を終えないと、日本側が信号や通信のケーブルの敷設を開始できない。日本側は結果的に、丸ごと施工するより難しい工程管理と質の担保を迫ら

れることになったのだ。

同じことは、入札手続きについても言えた。近代化事業の全体を円借款で行うのなら、一連の工事はすべてJICAの調達ガイドラインに従い、国際入札によって調達される。しかし、土木・施設工事の主体がミャンマー側にあるということは、施工業者の調達や、設計・施工の瑕疵責任も、一義的にはMRが責任をもつということである。そこで日本側は、円借款部分の国際入札に向けた準備を進めながら、ミャンマー部分の入札手続きを見守っていたのだが、入札経験のないMRのプロセスは、当然ながら難航した。

新規車両の運行開始予定から逆算すると、今年の雨期が明ける10月の上旬にはミャンマー側の軌道工事を着工しなければならないというスケジュールが引かれ、タイムリミットが迫り関係者の焦りも高まっていた16年12月、MRからの1通のレターがJICAに届いた。「入札の手続きを適切に進められるよう、支援してほしい」と訴えるSOSだった。

発注者としての成長見守る

これを受け、適正なプロセスを経て適切な形で施工企業が決まるよう、急きょ、助っ人に入ることになったのが、前出の山岡さん率いる日本人チームだ。今年2月上旬に業務を開始した15人は、フルスピードで活動を開始。「工事契約」「品質管理」「技術仕様書」「積算」「工事計画」「軌道・路盤」「排水」「橋梁」「建築施設」「電力」などに分かれ、各分野の入札図書に書くべき内容についてMRの担当者と協議を重ねたり、ドラフトを指導したりした。「これまで経験したことのない内容ばかりで、MRの職員はかなり戸惑ったのではないかなと思うが、よく勉強してくれた」「土日にも返上で熱心に議論し合う彼らの姿を見て嬉しくなった」と、チームを率いた山岡さんは振り返る。

努力が実って予定通り4月に公告が出され、入札説明会が開かれた後も、奮闘は続いた。今回の入札は、技術提案書と価格札の二札方式。5月中旬までメールで質問



「軌道・路盤」と「技術仕様書」の打ち合わせにはMR土木局長も参加した(=調査団提供)



日本チームの助言を受けてMRが作成した入札図書



ホームに市場が広がるダニンゴン駅(2017年1月撮影)



環状鉄道はヤンゴン市民の足だ(2016年11月撮影)

を受け付けた後、7月上旬にプロポーザルを締め切り、まず技術提案者を審査し、順位をつけた上で技術審査を通過した企業を呼んで価格札を開札。一連のプロセスが適切かつ公正に進められるよう、メンバーたちはMRに助言を続けた。「適切な仕様で入札図書をつくり、公示をかけて施工業者を選定し、工事契約を締結する。この協力では、このような国際的に共有されているプロセスを学んでもらうと同時に、調達手続きがどういう意味を持つ仕事なのか理解してもらおうと心掛けた」。

さらに、今回の応札条件には、この国ならではの状況を踏まえて日本人チームから提案した条項も、1点盛り込まれていた。アドバイザリー契約を結んだ企業の参加を認めたのだ。

一般的に、こうした入札の場合、類似業務の経験は選定の上で大きなウエイトを占める。しかし、この条項が入ったことにより、これまで必ずしも鉄道土木事業の経験がないミャンマー企業であっても、東南アジア諸国連合（ASEAN）か経済協力開発機構（OECD）

加盟国のコンサルティング企業あるいは建設企業から技術的なバックアップを受けられるならばチャレンジの機会が与えられることになったのだ。前出の磯野さんは、「ミャンマー企業が施工経験を積み、成長する機会になってほしい」と狙いを話す。

今後始まる工事は、施工中も列車の運行を完全に停止させることはせず、1周を5つに分け、上り線と下り線を交互通行させながら、1ブロックずつ順番に進められる予定だ。来年5月まで24時間作業が続く。

設計コンサルタントが育つ土壌が醸成されてこず、土木人材の層の薄さが課題となっているこの国では、こうした国際標準の調達制度自体が、発注者にとっても、応札者・受注者にとっても、これまで経験したことがない新しい挑戦だ。実際、冒頭の入札説明会でも、工事の全体像や今回の発注内容、条件など基本的な事項を尋ねる質問が多く、事前に配布された入札図書に目を通さないまま説明会に参加している企業も多かった。

とはいえ、海外からの援助や投

資が殺到し、今後、さまざまな公共事業が一層増えることが予想されるこの国にとって、近い将来、自ら発注主体となって国際標準の調達を行い、瑕疵責任も負えるようになる必要があることは論をまたない。こうした中、現場調査や設計・施工に関する技術指導のみならず、実務に寄り添う形で行われた今回の入札プロセスに関する技術支援は、非常にユニークで、かつ、時機をとらえた内容であり、協力の意義は大きい。

入札説明会の会場で、発注主体としてのオーナーシップに満ちて応対するマウン マウン テイン土木局長の発言を聞きながら、「今回、MRが初めて自ら入札図書を作成した経験は大きい。ぜひ、別入札事業にも応用してほしい」と顔をほころばせた山岡さん。その言葉からは、さまざまな鉄道整備計画が目白押しのこの国において、MRが今後、海外の援助機関や民間企業と対等に話し、主体的に事業の入札プロセスを率いて事業を進めていくことができる体制になってほしいという願いが伝わってきた。（つづく）