

# 第 235 回入札監理小委員会 議事録

内閣府官民競争入札等監理委員会事務局

第 235 回入札監理小委員会  
議事次第

日 時：平成 24 年 10 月 19 日（金）14：36～18：20  
場 所：永田町合同庁舎 1 階 第 1 共用会議室

1. 実施要項（案）の審議

- 財務省行政情報化システムの運用管理業務（財務省）
- 日本貿易振興機構共通システム基盤コンピュータシステムの運用管理業務（（独）  
日本貿易振興機構）
- 航空灯火・電源施設の維持管理業務（国土交通省）
- 空港土木施設維持修繕工事（国土交通省）
- 航空交通管制機器等保守業務（国土交通省）

2. その他

<出席者>

（委 員）

小林主査、井熊副主査、尾花副主査、宮崎専門委員、大山専門委員、小尾専門委員

（財務省）

大臣官房 文書課 情報管理室 寺谷情報管理室長、  
張替課長補佐、佐藤課長補佐、有馬係長  
大臣官房 会計課 阿部課長補佐

（（独）日本貿易振興機構）

企画部 情報システム課 高多課長、蓑和課長代理  
企画部 企画課 森下課員  
企画部 渡部主査

(国土交通省)

航空局 航空灯火・電気技術室 辻室長、岩田課長補佐、石黒専門官

航空局 安全部 空港安全・保安対策課 干山課長、滝本空港安全分析企画調整官、  
佐藤専門官

航空局 交通管制部 管制技術課 鏡課長、坂上調査官

(事務局)

後藤参事官、古矢参事官

○小林主査 それでは、ただいまから第235回入札監理小委員会を開催いたします。

本日は、財務省の「行政情報化システムの運用管理業務」と独立行政法人日本貿易振興機構の「共通システム基盤コンピュータシステムの運用管理業務」、国土交通省の「航空灯火・電源施設の維持管理業務」、「空港土木施設維持修繕工事」、「航空交通管制機器等保守業務」の実施要項（案）の審議を行います。

最初に、財務省の「行政情報化システムの運用管理業務」の実施要項（案）の審議から始めたいと思います。

本日は、財務省大臣官房文書課情報管理室寺谷室長においていただいておりますので、実施要項（案）の内容等について、御説明をお願いしたいと思います。御説明は15分程度でお願いいたします。

○寺谷室長 財務省大臣官房文書課情報管理室長の寺谷でございます。本日はよろしくお願いたします。

それでは、御審議をいただきます「財務省行政情報化LANシステムの運用管理業務」について、実施要項（案）に沿って、各項目の主な内容を説明させていただきます。

実施要項（案）の1ページをお開きください。

対象となります公共サービスについては、1ページの2. (1)に記載しております。財務省行政情報化LANシステム及び歳入金連携システムの運用管理業務として、利用者からの問い合わせに対する一次窓口、問題等への一時対応割り振り、マシンオペレーションに関する定常業務を予定しております。対象となるシステムは2つございます。各システムの概要については、別紙1に記載しておりますので、簡潔に御説明をさせていただきたいと思っております。

資料16ページをご覧ください。

1つ目は、「財務省行政情報化LANシステム」でございます。このシステムは、財務省の情報基盤として、平成8年4月に運用が開始されたものでございます。情報管理室が設置したパソコン、サーバ、プリンタなどの情報機器を接続し、職員等が作成した情報資産を共有するネットワークシステムでございます。

パソコンは約2,000台、プリンタ、複合機は約270台となっております。各パソコンには、業務処理のための各種アプリケーションソフトウェアを整備いたしております。また、国内外の出張等の庁舎外での業務用パソコンの利用のニーズに応えるために、モバイル用パソコンを整備しております。出張先等から業務用のメールを利用することが可能となっております。先ほど申し上げました利用者からの問い合わせ、及び問題等への一時対応割り振りについては、本システムを利用する職員からのパソコン及びソフトウェアの利用方法等に対する問い合わせや障害連絡への対応、機器利用申請等の各種申請の処理、また、必要に応じてLAN運用業者へのエスカレーション対応となります。いわゆるヘルプデスク業務でございます。

2つ目は17ページになりますが、(2)の「歳入金連携システム」でございます。このシス

テムは、財務省で受け付けております電子申請手続きのうち、行政手数料等の納付が必要な手続きについて、財務省会計センターが管理運営いたします歳入金電子納付システムと連携して、電子納付に係る処理を行っているシステムでございます。

先ほど申しあげましたマシンオペレーションに関する定常業務については、このシステムの監視・バックアップ処理等の軽微な業務を行うこととなります。

ページをお戻りいただきまして、1ページをご覧いただきたいと思います。

1ページ中段の「2. (3) 運用管理業務の内容」ですが、民間事業者が行う通常業務としては、(3)①～⑤にお示しをしておりでございます。

続きまして、2ページをご覧いただきたいと思います。

「2. (4) 確保されるべき運用管理業務の質」でございます。

まず「① ヘルプデスク利用者満足度調査」ですが、この満足度調査結果については、基準スコアである75点以上を維持または向上することとしております。この基準スコアの設定については、「普通」である60点以上を目指すべきであること、また、他省庁の同種の事案においても75点とされていることを勘案して、このように設定をしております。

また、「② 業務内容」として、3ページ上の部分まで、基準時間完了率、問題解決率、申請引継時間、セキュリティ対策について、業務目標を定めておりますほか、その下に、「③ 主な稼働率」として、大規模災害等により運用業務が実施できない場合を除いて、ヘルプデスク業務に係る稼働率が各月ごとに100%であることというサービス稼働率を設定させていただいております。

なお、このサービス稼働率については、(5)③に記載がございますディスインセンティブ規定の指標値として設定をしております。達成できなかった場合は、契約金額に稼働率を乗じて得た額を支払う、つまり、減額することとしてございます。ただし、定められた対応及び回答時間であります9時から18時までヘルプデスク業務を遂行していただければ、減額はない仕組みとしております。

続きまして、3ページの一番下でございます「3. 実施期間に関する事項」については、平成23年7月15日に閣議決定されました内容に則りまして、契約期間を平成25年4月1日から平成28年12月31日までとしております。

続きまして、4ページをご覧いただきたいと思います。

「4. 入札参加資格に関する事項」でございます。

まず、法第10条各号に該当する者でないことなど、欠格事由等を記載させていただいております。

また、(7)については、ISMS認証等の情報セキュリティマネジメントに関する体制確保について記載をしております。

続きまして、中段の「5. 入札に参加する者の募集に関する事項」でございます。

スケジュールとしては、来年1月上旬に入札公告を行いまして、入札説明会、提案書の審査等を経まして、2月下旬に業者決定を予定しております。また、3月中は、現行業者

からの引継ぎを受け、4月の業務開始に万全を期すこととしております。

続きまして、5ページをご覧くださいと思います。

5ページ中段の「6. 公共サービスを実施する者を決定するための評価の基準」でございます。評価方法については、本調達の予定価格が80万SDRを超えないことから、最低価格落札方式の一般競争入札となります。なお、評価結果について、入札プロセスの中立性・公平性等を確保するため、財務省のCIO補佐官に意見を聴くこととしております。

続きまして、6ページをご覧くださいと思います。

6ページ中段の「7. 公共サービスに関する従来の実施状況に関する情報の開示」でございます。従来の実施に要した経費、人員、施設、設備等については、別紙3において開示しておりますので、情報の開示の中で、主要な事項を御説明させていただきますので、26ページをご覧くださいと思います。

まず「1 従来の実施に要した経費」ですが、22・23年度は、年間約1,300万円ではほぼ同額でございます。24年度が約860万円となっておりますが、これは、24年1月に財務省行政情報化LANシステムの更改がございまして、1月から3月までは、更改に係る構築・運用業者が、導入初期ヘルプデスク業務を実施いたしまして、3月中に、市場化テスト民間事業者に引き継ぐこととしているため、それ以外の9カ月で調達を行ったものでございます。

続きまして、27ページをご覧くださいと思います。「業務の繁閑の状況とその対応」でございます。問い合わせ及び申請業務については、月別の件数を開示しております。例年7月は人事異動期でございますので、問い合わせ件数は増加しております。これについては、仕様書で、運用管理要員を増員するなど、適切に対応するように記載しております。また、24年7月の問い合わせ件数が、これは上から3つ目の表ですが、1,202件と、前年同月に比べて約1.7倍となっております。これについては、財務省が7月20日に報道発表いたしました、ウイルスに感染した事案の関係でございます。ウイルスに感染した疑いのあるパソコンを交換いたしましたので、その関係で、データの退避・復旧に関する問い合わせ、各種初期設定に関する問い合わせ等が増えております。これについては、特殊な例でございますので、例年ベースの増減は、23年度をご覧くださいと思います。

問い合わせ件数の下に申請業務を記載しております。注記事項に記載しておりますとおり、年々増加傾向にある理由としては、国内外出張等での業務用パソコンの利用のニーズが年々増加しておりまして、それに対応してモバイルパソコンの利用申請が増加しているためでございます。

それ以外の情報の開示については、「3 従来の実施に要した施設及び設備」として、財務省から貸与する設備を記載しております。

28ページの「4 従来の実施における目的の達成の程度」として、稼働率及び業務目標として設定している項目については、過去の実績を記載しているほか、「5 従来の実施方法」として、フローを別紙2（18～25ページ）に添付させていただいております。

なお、資料の全体像としては、お戻りいただきまして、15ページからとなりますが、シ

システムの概要、業務のフロー、情報の開示、利用者満足度アンケート調査、財務省組織図に加えて、仕様書（案）、提案依頼書（案）についても添付させていただいております。

財務省からの説明は、以上でございます。御審議のほどよろしくお願いいたします。ありがとうございました。

○小林主査 ありがとうございました。

それでは、ただいま御説明いただきました実施要項（案）について、御質問・御意見をお願いいたします。

確認ですけれども、サービスの質のところで、「主な稼働率」を設定なさっていますね。それについては、ディスインセンティブをつけているということですが、これはサービスの質に当たるものなのかといいますか、その契約の内容として、その委託者が履行しなければならない基準であって、サービスの質には当たらないのではないかと思うのですが、それはどうなのでしょう。

○張替課長補佐 その点に関しましては、ここにあって明示することによって、業務の履行中に、仮に、何らかの民間事業者の責めに帰すべき事由が何か起きた場合に、後々の双方、財務省と民間事業者の間に疑義が生じないために、ここで「稼働率」を明示し、その分を減額されるものがありますということをあえて明示しているというような位置づけで、今回ここに記載させていただいております。

○小林主査 原則的には、契約上履行しなければならないものが、この100%稼働率ですね。

○張替課長補佐 そうです。

○小林主査 だから、そこが何らかの事情によって大震災等のやむを得ない事情を除いたときには、それは別のところではないんですかね。契約上、払わなくてもいい、債務をちゃんと履行しなかったという、不完全履行だと。ここでわざわざディスインセンティブをつけなくても、業務をやらなかった分は当然払わないことにはならないで、一括委託費として払ってしまうから、相手が休むということになるのですか。そこがよくわからない。

○尾花副主査 今、多分おっしゃっているのは、我々の懸念点は、ヘルプデスクに人がいなくて稼働していないということは、そもそも債務不履行なのではないか。債務不履行があったら、これは契約の解除をすることであって、質がうまく機能してないからお金を減らすという評価にならないのではないかという質問ですね。

○小林主査 これは最低価格落札方式なので、総合評価でやっているわけではないのですが、財務省として、この業務について、財務省の業務自体が滞りなくうまくいくように求めるサービスのレベルがあると思うのですね。公サ法自体は、安かろう悪かろうではだめだから、安くても一定のレベルは保ってほしいというので、満足度というのは、その意味ではサービスのレベルを、そこはクリアしてくれないと困りますよということですが、今の稼働率というのは、そもそも契約の基礎的な要件であって、それがやってももらえないことになってしまうと、それはそもそも業務が行われていませんねというレベ

ルの話で、サービスの質の話とはちょっと違うのではないか。だから、ここで設定するのではなくて、先ほどの契約解除までなるかどうかわかりませんが、そういった契約内容に関するものではないかというので、ちょっと違和感があるのですね。

○張替課長補佐 おっしゃるとおりだと思います。

恐らく、毎月どれぐらい従事していたというのはもちろん確認し、実施要項にあります、検査・監督職員が従事したかどうかを確認して、それが全部満たした上で金銭を払うことになりますので、もしそれが稼働しなければ、当然その分は減額し、事と場合によっては契約解除ということまでになろうかと思えます。おっしゃるとおり、サービスの質かどうか、本来、契約に合致するかどうかというのはあると思いますが、我々は、ここで、大規模災害は除外しますとか、こういうときは減額しますというのを、今回の市場化テストで応募してくるであろう民間事業者の方々に、あえてここできちんと明示しているという意味合いで書いてしまっていますので、サービスの質ということではなく、情報開示という意味合いで書いていますので、おっしゃっているとおりだと思います。契約に基本的に合致するものではそういうことになります。

○小林主査 整理としては、公サ法自体が安かろう悪かろうではダメだということで、ペナルティもあるのですけれども、できる限り頑張ってくださいという、そういう意味でのインセンティブをいかにつけていくかというのがちょっと課題にはなっているのですね。だから、ここまでのサービスのレベルに達して、もっと頑張ってください分、財務省にとってもっと便益になった部分については、少し上乘せしましょうみたいなところだと、効率性を高めながらも質を上げていくというようなことになってくるということですが、今のこのたてつけだと、頑張ってもらおうラインというようなたてつけではないので、その部分はちょっと整理し直していただいたほうがいいのではないかと思います。やはりここに入れたいという御意向ですか。

○張替課長補佐 そこは、事務局とよく相談して、検討してみたいと思います。

○小林主査 お願いいたします。

ほかにいかがでしょうか。

○大山専門委員 今の件にも絡むのですけれども、「稼働率」という言葉がちょっと違うような、普通のこういう調達仕様で見ると違うのではないかというのが違和感を感じている1つの理由だと思うのです。

それと同時に、財務省さんはSLAを締結という形になって、SLAを出してないということで、ある意味サービスの質の要求がそのところは、逆に言うと明確になってない。それよりも、そこにいてくればいいというように見えてしまうので、今回どうしても私は申し上げるつもりはないのですが、その辺の整理はこの先、ぜひやっていただければよろしいのではないかと思います。

最後にもう一つだけ、細かいことで恐縮ですが、1 ページ目の2. の(3)の④で見ていると、読めると言えば理解はできるのですけれども、2行目に「セキュリティアップ



デート等の定常業務」と書いてありますね。「等」は、受ける側は結構怖い言葉で、通し番号で40ページ、調達仕様書の6ページの「(6) マシンオペレーション業務」で②があって、二.で見ると、「その他マシンオペレーション業務を円滑に」と、ここに書いてあるだけなんですよ。どういう書き方をするかというのは、細か過ぎて全部書けないのはわかるけれども、大した話はありませんよというのがわかるようにしてあげると、すごく楽かなど。何となく隠れていて「その他」と言われると、何が出てくるのだろうというのは気になるころは、応札しようとする、気にするころはあるのではないかな。質問で出てくる可能性はもちろんあるのですけれども、それはわかっている話なので、何かそこを一工夫してあげるとよろしいかなど。実績を見ていると、多分そんなに大変なものはないと思うのですけれども、一応「等」は本当に怖いので、その辺むしろお考えいただければありがたいなということです。

○張替課長補佐 そこは工夫しまして、訂正したいと思います。

○小林主査 ほかにいかがですか。

それでは、今の点は、大山委員から御指摘のあった点等も事務局と検討していただきたいと思います。

事務局から確認すべきことはありますか。

○事務局 今言われました「等」について、作業を明確にする。「稼働率」をどうするか。ここに残すか、残さないかというのをどう書くかというところを検討していただくということでございます。

○小林主査 「稼働率」という言葉はいいのですか。

○大山専門委員 どういう手段をとられるか。このままで書くなら「稼働率」という言葉の意味合いを、普通と違う使い方なので、そここのところがわかるようにしていただければいいと思います。もし、ほかに出すということであれば、文章は全く違うでしょうから、そうだと、今度は「稼働率」という言葉に逆にこだわることはなくて、どうなさるかというのはお考えいただければと思います。

○小林主査 その点は、先ほど大山先生からも御指摘があった、何を求めるのかという、SLAは設けていませんけれども、これから検討するかどうかと併せて御検討いただければと思います。それを検討していただいて。

○事務局 直しがあつたら、また、先生方に確認をしていただく。その後、確認がとれれば、パブコメに進んでいくということになります。

○小林主査 それでは、今回の審議の中で出てきました検討事項を御検討いただきまして、それを委員も確認をさせていただいた上で、パブコメをしていただいて、次回の審議で議了するような方向で調整を進めたいと思いますので、よろしく願いいたします。

委員の先生方におかれましては、質問できなかった事項、確認したい事項がありましたら、事務局にお寄せいただきまして、事務局で整理をしていただいて、その結果を委員に送付していただきますので、よろしく願いいたします。

では、本日はありがとうございました。

(財務省退室、日本貿易振興機構入室)

○小林主査 それでは、続きまして、独立行政法人日本貿易振興機構の「共通システム基盤コンピュータシステムの運用管理業務」の実施要項(案)の審議を始めたいと思います。

本日は、日本貿易振興機構企画部情報システム課高多課長に御出席いただいておりますので、実施要項(案)の内容等について御説明をお願いしたいと思います。御説明は15分程度でお願いいたします。

○高多課長 それでは、改めまして、日本貿易振興機構企画部情報システム課の高多と申します。どうぞよろしくお願ひいたします。

当機構の業務システムの基盤となります「JETRO共通システム基盤コンピュータシステム」がございます。こちらは平成20年度に構築いたしまして、これまで4年弱運用させていただいております。本システムも間もなく4年が経過することになりまして、平成25年1月の更改に向け、移行準備を現在進めているところでございます。本システムの運用管理業務が民間競争入札の対象として選定されましたので、「公共サービス改革基本方針」に従いまして、民間競争入札実施要項(案)を作成、お手元でございますけれども、本日、委員の先生方に御審議いただく運びとなりました。何とぞよろしくお願ひいたします。

それでは、実施要項(案)については、担当の渡部から御説明させていただきます。

○渡部主査 日本貿易振興機構企画部の渡部と申します。よろしくお願ひいたします。

では、簡単にシステムの概要等について御説明申し上げます。

最初に、本システムですけれども、お配りした資料の後ろから10枚(74ページ)目に、仕様書の別紙2という「システム全体図」があります。この全体図を参考にまず御説明させていただきます。

本業務の特徴としては、今回、クラウドを導入いたしました。クラウドは、本機構は日本のみならず世界中に拠点があるため、24時間安定稼働するサービスが必要と考えて導入したものでございます。クラウドでいいますSaaSは、クラウド環境で各種サービスを提供するという仕組みですが、こちらでは、電子メールサービス、グループウェア、オンラインストレージサービス等を実施しております。それは、この図で言いますと、向かって一番上右側にあります、インターネットから右側にありますSaaSという四角で囲った部分がこのサービスになります。

続きまして、IaaSというものがございます。これは、今度はこのシステム全体図の向かって左側一番上の部分ですが、これはサーバ環境をクラウド上で提供するサービスでございます。こういったものを利用して、インターネットで外部との窓口となるゲートウェイ機能、すなわちファイアウォールとか、侵入検知、防御サービス等を行っているのが、今回導入するシステムでございます。

また、このシステムは、複数拠点を対象としてございます。メインの拠点としては、図の向かって真ん中左側にございます本部(東京)でございます。それから、右側にありま

す研究所、そして、右下にございます大阪本部という拠点、この3拠点がメインの拠点となっております。それ以外に、向かって左下の36カ所に各地方にございます貿易情報センターが分散してございます。それぞれ特徴としては、この3つのメインの拠点にそれぞれヘルプデスクが個別に存在するというのが特徴的なところではございます。また、世界中に73カ所の今現在海外事務所がございますが、こういったところからも時間帯によっては問い合わせ、連絡が来るというような仕組みでシステムが運営されてございます。

次にインターネット接続ですが、国内についてはIP-VPN。この図で言いますと、真ん中やや下のほうですが、国内IP-VPNというネットワークでつないでございます。海外については、広域WANという仕組みを使いまして、海外とやりとりをしております。また、研究については、向かって右側、研究所の上にSINETとございますが、SINET経由でも一部インターネットの世界へ接続しているというところでございます。

続きまして、利用状況ですが、現在、ユーザー数は約2,500です。国内のクライアントの台数は1,750台ございます。サーバ数は、現在54台。プリンタは212台です。これについては、この中の資料には、台数についての記載はございません。

また、もう一つの特徴となるのかですが、ネットワーク環境の悪いアフリカとか中南米にも事務所等がございまして、そういったところも対象となっております。また、研究所の海外研究員が発展途上国にも多く派遣されている関係で、そういった国々の職員も対象としてサービスを行っております。

続きまして、現在の運用管理の概要について、簡単に説明させていただきます。これは実施要項3ページ（通し番号5ページ）です。

現在のヘルプデスクの業務としては、先ほどの3拠点の常駐の職員数として、本部が、東京本部5名、大阪本部1名、研究所4名という、合計10名で実施しております。詳しい人数等については、通し番号19ページにございます「従来の実施に要した人員」で、人数は詳しく出てございます。

実際に委託している業務としては、実施要項の通し番号5ページの大分類、次のページのシステム運用管理業務から保守業務までの8つの分野について担当をしてもらっております。主な業務としては、職員からのシステムに関する質問や相談に対応することが一番の業務です。

続きまして、PCやプリンタ、IP電話等の設置・回収業務、それから、機器の貸し出し、返却に対応すること。また、各種のトラブル等にも対応することとありまして。あとは、ウイルス、それから、Windows等の修正プログラム、また、サーバのバックアップの管理等を行っております。

年間の問い合わせ件数は、通し番号25ページの別紙3をごらんいただけますか。平成21年度が5,198件、平成22年度5,188件、平成23年度5,592件。稼働日ベースで考えますと、1日に22～23件程度の問い合わせに対して対応しているという計算になります。

それから、通し番号19に、「従来の実施に要した人員」で、外部委託人数と派遣職員の

人数のところは若干ダブっているというか、21年度は10名、22年度が一時期12名になり、23年度が10名になっているところについて御説明申し上げます。このときは、ヘルプデスクの業務内容・体制等の見直しを行いまして、責任体制の明確化と受託者の技術的水準の向上等を目的として業務の見直しを行いまして、平成23年1月より、業務委託へ全面的に切りかえました。それまで、本部（東京）の3名から5名に増員を行いまして、派遣契約については、期間が満了した時点で契約を更新しないという形で行なっております。

それから、ヘルプデスクが対象としているシステムがございしますが、我々はこの共通システムの上に稼働する業務アプリケーションが相当数ございします。現在、経理システムや人事システム、貿易投資情報システムなど、34ほどのシステムがこの基盤の上に業務システムとして動いております。これらのアプリケーションの運用にかかわる経費としては、平成21年～23年で、年間約2億4,000万円ほどかかっております。また、新基盤のシステムそのものが、年間約3億5,000万円ぐらいかかっておるものでございまして。金額もさることながら、日本の貿易に関するさまざまな重要課題に柔軟に対応するため、世界中にあります事務所と人的ネットワークを張りめぐらしてあり、必要な情報を柔軟に提供し続けるという意味では、これの管理業務はシステム規模に見合う資格と確かな経験、技術力を伴う管理が必要と考えております。

先ほど高多から説明がありましたとおり、現在、新基盤へ移行するということところで、新基盤になったときの運用管理はどのようになるかということをご想定しておるわけですが、そこについては、次期運用管理業務では、システム構成が、今までのように、手元に、自分のところにサーバが動くという、これをオンプレミスとっておったのですけれども、そういったものからクラウドに一部サーバが移行します。ということところで、運用管理業務を見直すべきであろうということ、見直しをしております。

主に削減される業務としては、クラウドへ移行することによって、SaaSで提供されておりました電子メール、グループウェア、オンラインストレージ等のサービスのオペレーション、このものがなくなります。次に、各サーバでバックアップをしておりました多数のテープの管理が不要となります。

こういったことを考えておりますけれども、クラウド導入は今回初めてでございしますので、業務の内容については、運用をしながら、適宜見直していこうと考えております。

拠点数ですが、先ほど御説明したとおり、メインの3カ所は変わらず、国内外の事務所については、多少の増が見込まれると考えております。将来も、ヘルプデスクの拠点3カ所は維持すべきかと、今のところは考えてございします。インターネットの接続状況、こういったものについても、現行の仕組みをそのまま使っていくものでございします。また、利用状況として、ユーザー数については、現在のシステムと同じように、約2,500を想定しております。クライアントの数ですが、現システムに比べて、170台ほどアップした約1,900台を予定しております。サーバ数は、現システムから大幅に減りまして、27台、ちょうど半分です。54台あったものが27台のサーバという形になります。プリンタについても、133

台へ、79台ほど数を減らすというようなことを考えてございます。共通基盤の上で運営されます各業務アプリケーションについても、現在とほぼ同様な業務システムが運営されるというように考えてございます。

以上で、簡単ですが、御説明を終わらせていただきたいと思います。

○小林主査 ありがとうございます。

それでは、ただいま御説明いただきました実施要項（案）について、御質問・御意見を願います。

○大山専門委員 最初に確認させてほしいのですが、クラウドへの移行のスケジュールは、こちらには書いてないのですか。

○渡部主査 ここには記載してないですね。

○大山専門委員 業務委託期間の27年3月31日までの間に、何か変化が起きるということでしょうか。

○高多課長 クラウドの導入自体は平成25年1月からスタートしますので、この運用管理業務が始まるのが平成25年4月1日からになりますので、もう既にクラウドが導入されているという状況でございます。

○大山専門委員 でも、サーバの数とか、大分変わっていくのですね。25年1月の時点では、今説明があった最終の形になっているということですか。

○高多課長 そうでございます。

○大山専門委員 そうすると、今やっていることの実績をディスクローズしてもらいますが、変わるかもしれないとか、わからないのですね。

○高多課長 済みません。もう一度お願いします。

○大山専門委員 今出ている情報公開のためのさまざまな人員の数とか業務の内容とか書いてきていますが、これ自体が、25年4月1日の次の対象となる人たちがやるべきことと全く同じことはないのではないかとということです。だから、変わる可能性があるということと言わなければいけないのですね。

○渡部主査 それについては、通し番号60ページから後ろで、委託業務範囲で詳しく述べているのですけれども、この中で、今まで行なっている、今現在の業者に委託している内容からは変わったものが、この仕様書の中につけてございます。そういう意味では、例えば、今までありましたバックアップテープのオペレーションなどがこの項目から抜けているわけです。つまり、次期の受託される業者の方々が実施するであろうと思われる業務で、この「業務委託範囲」を詰めてございます。

○大山専門委員 そのことが前提で、確認をさせてほしいのですけれども、まず最初1つ目は簡単な話ですけれども、派遣をやめた理由は、何があったのですか。

○渡部主査 先ほども簡単に御説明させていただいたのですけれども、責任体制の明確化と技術の向上ですね。会社をお願いしている場合ですと、会社側で定期的にセキュリティの教育、それから、場合によってはマイクロソフトの講習会に行かせる等、教育レベル、

技術レベルを上げてくるわけですね。ところが、全ての方がそうとは言わないのですけれども、派遣の方ですと、自分でお金を払って資格を取って行かれるような方々になりますので、そういう意味では、派遣の方に責任をとってくださいますというような仕組みには契約上もなっておりません。責任あるシステムをお願いするときに、業務がだんだん忙しくなってきたときに、実態としての業務のやり方がこのままではちょっとよくないのかなというところで見直しをかけて、派遣業務から全て委託のほうへ切りかえたというのが内情でございます。

○大山専門委員 わかりました。そういうことであるなら、納得できる話だと思います。

次は、運用要員の要件に、レベル4以上というのが、総括管理責任者、副総括責任者及び責任者に要求、そのオペレーションシステム管理及びサービスデスクで要求なさっているのですけれども、この必然性を御説明いただきたいことと。

それから、同じように今申し上げたお三方については、官公庁及び独法の運用経験を、これもまた要件になさっているのですが、官公庁及び独法の運用経験あるいは同規模の云々という話があるのですけれども、そんなにはないのではないかとということが1つ気になるのと、それから、民間との違いは何かというのがよくわからないので、その辺についても説明をいただけるとありがたいと思います。

○渡部主査 最初のレベル4というところで、定義としては、サイズというところで、金額というものがまず1つになるのかなと考えてございます。確かにオペレーション業務だけの金額ではそこには達してございませんが、面倒を見ていただくシステムの総額、そういったものが非常に高額になっているというところでは、ある意味サイズを一部満たしているのではないかと考えました。レベル4としては3億5,000万あったのですが、新基盤、つまりアプリケーションが載っていないシステムだけで、年間3億5,200万円ほどの契約でございまして、そういう意味ではサイズの3億5,000万はクリアしていると考えたものでございます。

続きまして、こういった官公庁・独立行政法人等の政府関係機関にかかわる業務を経験したことということですが、これは実態として、どこかの会社を見て数えたというわけではございません。いろいろな入札の情報を見て、やっておられる会社が複数あるのではないかと書いてある部分もございまして。ただ、こちらの希望というか、考え方としては、こういった厳密に処理を行なっていただく国等の仕組み、それから、報告義務、こういったものに対応できるようなことを経験されている方々を想定したというのが正直なところでございます。

○小林主査 今回の点は、総合評価の評価表に、総括管理責任者と副総括責任者と責任者というのに、基礎点部分になっているのですね。だから、これは参入を制限していると思えるを得ないですね。だから、民間の場合とどう違うのかというのは非常に疑問ですし、これは修正していただいたほうがよろしいと思いますが、いかがでしょうか。

○大山専門委員 「こうである」という明確な理由が必要だと思うのですね。これは基礎

点ですから失格になりますし、その観点から見ると、入札参加資格のところ、そこはしっかり書いてなければいけないはずになると思うのですね。ですから、その点、明確に答えがあれば、ここで教えていただきたいと思います。

○小林主査 今、通し番号92ページのところです。今のところは重要というか、入札参加資格のところにかかわってくるとなると、非常に限定している、選んでしまっていることになるので、競争環境を整えている、広くしているということとは全く逆行していることとなりますので、そこはちょっと御検討いただいたほうがよろしいと思います。

○渡部主査 わかりました。この部分の文言をどうするかというのはございますが、必須項目にする、しないを含めて検討をさせていただきます。

○宮崎専門委員 ついでですが、通し番号の93ページの62、63、65などの基礎点がついているところですが、この辺りも、例えば、具体的にこのような基礎点で失格かどうか判定する場合に、「どのようなビジネス場面でも十分なコミュニケーション能力がある程度の日本語の知識を有しているか否か」というのを判断するか、あるいは、日常会話の英語レベルがあるか否かとか、ちょっと内容が曖昧だと、逆に運用として難しくなるところは、項目としてちょっと検討いただければと思います。

○小林主査 全体として、この評価書の内容が、今の宮崎先生がおっしゃったように、例えば63番も「日常会話が行なえる程度の英語の知識を有していること」が基礎点で、クライアントが非常に不明確といいますか、いつもこんな風でしたか。総合評価の評価表は、もうちょっとグルーピングして、このことに関しては、これとこれというふうに通常のようになっていきますね。そうすると、この場合はここをポイントに押さえて出せばいいというのがわかりますけれども、これは非常に広範にわたっているような印象で、少し整理していただいたほうがよろしいのではないかという気がいたします。

○井熊副主査 これは、非常に確実な人にやってもらいたいというお気持ちはよくわかるのですが、ただ、これを満たせる業者がどのくらいいるのかということがわからずに条件ばかりやっていると、まず受け手側がかなり制限されてくるのかなと思っているので、そういうマーケット側の情報もきちんと拾った上で、ある程度把握した上で、競争が成り立つような条件にしないといけないのかなと思います。

○高多課長 この語学のところだけ申し上げますと、逆に、例えばTOEICとかそういったもので縛りをかけてしまうと、むしろ候補者がより減ってしまうということで、ちょっと表現としては曖昧にはなっているのですけれども、むしろ広くこの入札のほうに御参加いただけるのかなと。ただ、全く語学ができないのは、それはそれで、私どもは海外にも七十数カ所拠点がございますので、やはりある程度英語もコミュニケーション能力がある方に来ていただきたいというところがございます。

○小林主査 その意図はわかるのですけれども、基礎点になっているところは、先ほど申し上げたとおり、そのところでもう参加できない、そこで落ちてしまうということになりますので、基礎点として見るべき部分をどこにするのかということと、それから、加点

として見る部分も、どこまで求めたいのか、どこまでいい業者さんだというふうに評価していくのかということなので、ちょっと整理をしていただいたほうがよろしいのではないかと思います。これを見るほうも、この連番の番号で全部75番まで見ていくというのよりは、何のポイントについてこれとこれとこれが求められているというふうに見て、その中で基礎点と加点がどうなっているのだというふうに見ていったほうが見やすいですし、わかりやすいと思うのですね。その点をちょっと事務局とも検討していただきたいと思うのですが、よろしいでしょうか。

○高多課長 今回の項目立てのところは、御指摘のとおりだと思いますので、そこは事務局とも御相談させていただきます。

○井熊副主査 キャリアが10年というのが結構出ているのですけれども、これはやはり必要ですか。

○渡部主査 先ほどと同じことで、やはり確実に業務をこなせる方という意識はあったのです。

○井熊副主査 資格、キャリアはダブルチェックみたいな感じがします。

○渡部主査 そうですね。資格だけ持っても、実務経験がないという方はたくさんおられます。

○井熊副主査 この資格の中に、何年、何年というのをある程度書いてありますね。

○渡部主査 それもあります。そういう意味ではダブルという形は、確かに御指摘のとおりでございます。

○小尾専門委員 IaaSの部分について、例えば5ページで、「IaaSが提供される業務については民間事業者」これを応札する側の業務範囲だというふうになっていて、実際のほうで60ページ以降に「業務委託範囲」が細かく書かれてはいるのですが、IaaSで実際に何をやればいいのかということについて余り具体性がないということで、例えば65ページに、監視業務をやって、何か異常が認められた場合は適切な対処を行うとか、バックアップをなささいというのが、その後ろのほうの「データ保全」に書かれていたりするのですが、こういうのをやるに当たって、IaaSでどのようなシステム構成になっているのかとか、または、どういうアプリケーションが動いているとか、そういうことが全く開示されていない状態でこれをやれというのは、さすがにちょっとつらいかなということがありますので、もし、こういう業務を入れるのであれば、きちんとしたシステム構成というか、どういうものが動いていて、どういうようなことを本当にしなければいけないのかということをきちんとわかるような形の情報を開示していただきたいと思います。

あと、もう一点、64ページで、「非定型オペレーション」のq.で「その他本部（東京）、大阪本部、研究所、貿易情報センター及び海外事務所の運用管理に必要な業務を追加的に行う。」という記載があるのですが、これは、何をやるのかということが余りクリアではなくて、これだけ見ると、何でもやらされてしまうような項目になっていますので、これは表現とか、もし、こういうことを想定されるものがあるのであれば、具体的に書かれる



とかしていただかないとちょっといけないかなと思います。

○大山専門委員 最初に私から聞かせてもらった、環境が変わっていくということを踏まえると、この話を出すタイミングと、時期的にどうなるかというのはもちろんあるのですが、この話を出すタイミングと、時期的にどうなるかというのはもちろんあるのですが、けれども、応札の希望者に対しては、より細かい情報をどこかで渡してあげないと多分判断できないというので、1者応札になるのではないかという気がするのです。ぜひそのことを考えていただきたいのが1点ですね。

もう一つは、先ほどの英語云々の話ですけれども、それこそSaaS、クラウドのサービスとかそういったものが全部英語でやっているとかと言うなら話は別ですけれども、通し番号5～6ページに書いてある業務で、システム運用管理とか、データ管理、システム運用、システム資源管理、安全対策云々とあって、この中で英語が必要なのはどれかと考えると、ひょっとして想定しているのはヘルプデスクですかという感じがするのですよ。もしそうだとしたら、ここだけ切り離すほうが、当然、応札する会社は一気にふえるので、その辺の語学の話をおっしゃるのであれば、そこは違う軸になるから、そここのところの整理が必要なのではないかという気がします。もし、私が言っていることが違うのであれば、そこは指摘いただければと思うのですけれども、想定しているものが違うので、最初から「英語のやりとりが結構あるのですよ」というのであれば、それはそれでわかるのですけれども、海外の拠点が多数あるのはわかっていますけれども、向こうの現地の採用の人が直接聞いてくる話をどれくらいやるのかというのは、日本人が中にもいるでしょうからというのをいろいろそちらの業務の状況を思い返してみると、どうして英語になるのかなというのがちょっとわからなかったの、そこはお考えいただければと思います。

○小林主査 ほかによろしいですか。

今いろいろ御意見いただいた部分は非常に重要なところで、1者応札になる可能性が高いというのは、つまり、従来から業務を引き続きやっている人たちのほうが情報量が多いわけで、情報の非対称性がやはり生まれてきてしまうのです。だから、入札に参加していただくという方々に等しく、あまねく情報が均てん化して与えられなければいけないということなので、いろいろ見ないとわからない。最初に初めて見るわけですので、その辺のわかりやすさといいますか、情報の提供、十分な情報が提供されているかということも含めて検討しないといけないと思いますので、先ほどの評価のところもあれですけれども、いろいろ事務局と検討していただかないといけないところがあるのですが、その点を踏まえて、よろしくお願ひしたいと思うのですが、事務局のほうとの検討が結構ふえて申しわけありませんが、その検討をしていただいて、委員に回していただいて、また、その後パブコメというような形でよろしいでしょうか。

○事務局 それで通常の流れで、パブコメになります。

○蓑和課長代理 1点、小尾委員が御指摘された情報の開示の部分に関しては、やはり難しいところが結構ございまして。中には、情報システムの中の情報を全て開示することによってセキュリティの問題とかも発生することもあり、最初の段階の公示の書類の中にう

ちの設計図、構成図等々を記述することは非常に難しいと感じております。ただし、入札公示の実際の段階においては、我々が今までやってきている中では、我々の設計図、構成図等々を資料閲覧という形で相当期間閲覧するという準備期間は、今までの競争入札の中でも持たせていただいていることは事実としてやっておりますし、今後も、それを実際導入していく予定でございます。

○小林主査 ただいまの審議の内容を踏まえて、実施要項（案）の見直しを事務局とよろしくお願ひしたいと思ひます。

それでは、いろいろ検討しなければいけないことがありまして、ちょっと大変ですがけれども、日本貿易振興機構におかれましては、事務局と検討していただきまして、修正等をしていただき、それを委員に連絡していただき、委員が確認して、パブコメというようなことで、次回の審議で議了する方向で調整を進めたいと思ひますので、どうぞよろしくお願ひいたします。

委員の先生方は、ほかにも気がついたことがありましたら、事務局へお寄せいただきまして、事務局で整理をしていただき、その結果を委員に送付していただきますので、よろしくお願ひいたします。

本日はありがとうございました。

（日本貿易振興機構退室、国土交通省入室）

○小林主査 それでは、続きまして、国土交通省の「航空灯火・電源施設の維持管理業務」の実施要項（案）の審議を始めたいと思ひます。

本日は、国土交通省航空局航空灯火・電気技術室辻室長に御出席いただきしておりますので、実施要項（案）の内容等について御説明をお願ひしたいと思ひます。御説明は10分程度でお願ひいたします。

○辻室長 航空局の辻でございます。よろしくお願ひいたします。

航空灯火・電気技術室が担当しております、本日は「航空灯火・電源施設の維持管理業務」でございます。

まず最初に、概略です。全国にあります空港の「航空灯火・電源施設の維持管理業務」ということで、本制度によりまして、平成23年度から全国の空港順繰りでこの制度を進めてきております。資料C-2にありますように、23年度から比較的大きな空港4空港で開始しておりまして、昨年24年度は、全国の国の管理している空港のほぼ全体の21空港を実施しております。それから、25年度、これで国管理空港は一巡するわけですがけれども、成田国際空港、中部国際空港、関西国際空港といった、現在、経営主体そのものが会社になっている空港を出すとともに、仙台空港は本来ですと昨年実施する予定ではいたのですがけれども、震災・復旧等の関係もありまして、本年度に回っております。ここまでが空港でございます。

昨年この委員会でも、いろいろ応募する会社の話とか、それから、スケジュール管理が厳しいとかといったところもございましたので、その辺りを25年度に幾つか見直したと

ころがございます。C-2の「4. 実施要項（案）変更点」と書いてございますけれども、入札の手續、スケジュールの変更で、その手續期間を少し余裕を持たせたものとしております。具体的には、ここに書いてもございますけれども、技術提案書の提出期限を、今まで年内12月下旬と言っていたものを1月上旬まで延ばして、「技術資料をつくる時間がなかった」というヒアリングの結果にも応えてございます。それから、「早めに契約者を決めてほしい」という意見もございましたので、開札・落札予定者等の決定を、今まで2月下旬としていたところを前倒しいたしまして、2月上旬としております。この辺りは、カレンダーの都合もあって、2月5日になるのか、2月8日になるのかといったところもございまして、開札・落札予定者の決定があつてから1カ月半以上は期間を設けるように変更してございます。

ほか、実施要項については、いろいろ文言をよりわかりやすく変更したところもございますし、それから、後で出てきますが、パブリックコメントにおきまして、事業者の方から質問を受けた部分、そういったところも幾つか変更してございます。

それから、5つ目の「応札者拡大策」も、年度ごとに、まずはこの市場化プログラムを始めてから、契約年度を3年にしたところから始まっているのですけれども、単年度契約から3年ではありますけれども、その後、多々、グループでの参加を可能としたり、地域要件、監理技術者の途中交代可といったことなどを最初につけてございます。昨年度の施工実績の緩和。これは、実際に現在供用している空港の実績があることという基準をつくっていたところですが、その基準を廃止して、とにかく空港での実施実績があることと、緩和してございます。それから、地域特性ですが、県単位であったところを、隣接県に拡大したり、昨年は、ほぼ地方ブロック、その単位まで拡大してございます。今年度は、仙台空港は、昨年の例でまいりますと、東北6県というような要件になろうかと思いますが、震災後に、いろいろな業者が仙台空港の復帰工事等を担当したこともございますので、東京航空局管内（東日本全域）であればよろしいというように拡大してございます。

先ほども少し触れましたけれども、パブリックコメントを実施いたしまして、7件御意見をいただいております。そのうち6件については、この御意見を取り入れた形で実施要項の変更を実施しております。詳細については、補佐の岩田から説明を続けていきたいと思っております。

○岩田課長補佐 それでは、お手元の資料C-2-2で御説明させていただきます。

今回の実施要項については、24年9月26日から10月9日までホームページを通じて意見を募集しまして、7件、いずれもインターネットによるコメントがございましたので、その内容を紹介させていただきます。

仙台空港航空灯火施設維持工事の御意見はなく、全て保全業務のほうの御意見でした。まず、【申請様式3】欄外に、工事のほうでは、既に責任者の交代を国と協議することで可能としているという記載がございましたけれども、保全業務については今回が初めてと

いうことで、「病気、死亡、退職等の極めて特別な場合に限る」という文言が残っております。そちらは意見どおり「国と協議するものとする」に変えさせていただきました。

それから、【申請様式3】で、業務責任者の資格という欄で「第2種電気工事士同等以上又は同種業務の経験を3年以上」を求めているわけですが、その者に対して何か他に評価は得られないのかということで、そちらも検討いたしまして、評価表で第2種電気工事士については、もともとの資格で0点ですが、第1種電気工事士とか、それより上位の資格の電気主任技術者とか電気工事施工管理士については1点とする評価に変更しました。

それから、【申請様式2】の加点項目の審査ですが、配点基準の中で、仕様に求める実施体制を超える要員数を配置しているかという部分で、この業務の場合、2名の駐在員配置が仕様書上義務づけられているわけですが、それに対して2割とか1割の増で加点するのは非現実的だ、過大評価につながるのではないかという御指摘がありました。これを業務責任者が常時配置されるかどうかということの評価に変えさせていただきました。

それから、【申請様式2】の現場フォローアップということで、当該地域に本社・本店を有しているかというところですが、本社とか本店が、その地域になくても、支援体制が構築されていれば、その評価が得られるのではないかというような御意見がありました。こちらでも要項を変更して、具体的な支援体制が明確に示されれば1点の加点対象とすることにしました。

次のページです。

実施要項の創意工夫の発揮の可能性、訓練体制ということで、訓練の内容が、どのような内容かというような御質問ですが、そちらについては、訓練内容を通して、安全管理とか技能向上という文言を括弧書きでつけさせていただきます。その内容が明確に示されれば、評価の対象になるということに変えさせていただきます。

次は、単に文言の統一ということで、実施要項では「業務の考え方、認識」で、評価表には「業務に対する認識」としていましたが、これの整合性をとるために、評価書についても「業務の考え方、認識」というふうに、文言を統一させていただきます。

それから、最後の御意見ですが、こちらは成田国際空港とか中部国際空港とか関西国際空港の電気設備の保全業務が公共サービスに付されることに対する何か御意見、御批判のようなことをいただいているのです。これは推測ですが、成田国際空港、中部国際空港、関西国際空港のそれぞれ株式会社が、子会社に発注している業務に対して、それが公共サービスのこういうスキームの中で競争が行なわれるというふうに勘違いされたのではないかと考えています。対応、理由については、国については、もともと競争入札を導入していますし、ここにも書いていますように、公共サービスの主旨に則って「国の行政機関の事務又は事業として行われる国民に対するサービスの提供その他の公共の利益の増進に資する業務のうち、施設の設置、運営又は管理の業務など」ということで、もともと

そういう業務について対象となっていることを明確にして、「市場化テストでは、透明かつ公正な競争の下で民間事業の創意と工夫を適切に反映させることにより、より良質かつ低廉な公共サービスを目指すために実施するものです」ということで、この辺を御理解願いますということで、回答をしております。

以上が、パブリックコメントでいただいた内容と修正点でございます。

具体的に、修正箇所を実施要項に沿って御説明いたします。

その次のページに、変更点の変更、修正（案）と現行の一覧表をつけています。

資料C-4の中部空港の実施要項になります。まず6ページです。

6ページで青く色分けされていますけれども、1項目目は、1.2.3の「（3）訓練体制に対する提案」で、括弧書きで「（安全管理、技能向上）」を追記させていただいております。

それから、次は10ページです。5.1.1の「必須項目審査」の（1）の「業務に対する認識」を「業務の考え方、認識」に変え、文言を整合させております。

それから、次の11ページです。こちらも、訓練体制の具体的な内容とか、業務実施体制の加点評価の仕方では業務責任者の常駐の有無とか、それから、現場フォローアップとして、緊急時の支援対策に変更しております。

それから、別紙3の評価表で、それぞれ先ほど申しました必須項目の評価項目とか、評価の具体的な方法について、文言を整合させております。

【申請様式2】も、現場フォローアップということで、「計画している場合は記入すること」とか、「具体的に記入」とか、「連絡体制の有無」の追記で、わかりやすい内容としております。

次は、【申請様式3】で、こちらも青く色塗りされておりますけれども、技術者区分として、常駐の有無で評価するというので、そちらを修正。それから、欄外の業務責任者、配置予定者となっておりますけれども、業務責任者と明確にして、複数の場合は、その人数分提出するとか、途中交代について国と協議するものということに変更させていただいております。

あとは、【提案様式1】も、わかりやすい表現として、それぞれ【提案様式1、2、3】ありますけれども、そちらに複数の提案がある場合には、提案ごとに通し番号をつけるというような、別々に書いていただきたいという趣旨で、そちらを修正しております。

以上が、パブコメによる今回の実施要項の修正内容でございます。

引き続き、前回御質問があった「落札情報について」ということで、C-6-2です。1回や2回で落札していないということで、全てが不落になっているのかという疑問があったということですが、そうではなくて、1回で落札しているところもあれば、最高23回の見積もり合わせでかなり予定価格に近い値で落札しているというようなことが、あります。表の上にも書いていますように、1回目の入札で落札者がいない場合は、2回目の入札を行いまして、2回目の入札で落札者がいない場合は、落札者のうち最低の価格

で入札した者から見積もり徴収を行い、その回数が記載されています。それでも落札しない場合が不落札となります。大分の場合だけが不落札で、再公告行った後2回目で落札したというような実績でございます。

引き続き、入札参加資格の過去の変更点、資料C-7の具体的なお話をさせていただきますでしょうか。

○事務局 その資料は、前回の資料につけさせていただきました。

○小林主査 これですね。

○事務局 それは前回説明させていただいております。

○岩田課長補佐 今回、新しく追加させていただいた資料の御説明は、以上のとおりです。

○小林主査 ありがとうございます。

それでは、パブリックコメントに基づいた修正点等を含めて御説明いただきましたけれども、御意見・御質問を委員の先生方からお願いいたします。

○井熊副主査 これは、具体的に、応札のどの辺が競争率を上げるために緩和されたというところかというのをかいつまんで教えてほしいのです。

○岩田課長補佐 スケジュールの変更以外の話というような意味合いですか。

○井熊副主査 スケジュールは変更したと。

○岩田課長補佐 はい。地域要件の拡大等ですね。それから資格者についても、以前は、供用中の空港の施工実績であったものを空港の航空灯火の工事をやっていれば参加可能というふうに拡大しました。他に技術者の途中交代が弊害になっている部分を、協議により可能とするというような内容にしています。保全のほうは、もともと供用中の空港の保安施設に係る電源の保全業務というような制限をかけていたのですけれども、今回は、高圧電気設備の保全、設置工事をやっていれば、一応5面以上という制約はありますけれども、民間の実績であっても参入可能というふうに変更しております。

○小林主査 1者応札になっているということで、競争環境をいかに高めるかということで、前回審議いたしましたときに、1カ月半が人員を整える上で必要であるということで、2月上旬に開札をお願いしたというようなことですが、そのほかに、競争に参加していただく者を増やす努力としては、先ほど御説明いただいたようなことをやっていたいのですけれども、例えば、先ほど室長からも御説明があったところの1月上旬ごろに提出期限にするというので、果たして、どのぐらいの入札しやすさ、参加しやすさにつながるのかとかですね。例えば、八十何社応札可能なところがあると算定されているのですけれども、そこの社のどのぐらいが参加するのだろうかみたいな予測といいますか、すぐに競争が働くようにというのはかなり難しい、いろいろな努力を重ねていかないとは思いますが、今のパブコメを受けて訂正したもので、競争が働くような感触が得られているという、その辺は率直にいかがなのでしょう。

○石黒専門官 最初にありましたところの、例えば配置予定者、業務責任者が、今までは、死亡とか退職ということでしか交代が認められなかったというところに対して、ここで年

度ごとに交代できることを認めてほしいという意見があったことは、「ちょっとは参加したい」という感触があるのかなという思いです。結局、参加する意思がなければ、そういうことは言うてこないと思われまますので、そういう意味では何らかの形で来るのかな、応札の意思があるのかなという感じでは受けとめております。

あとの点については、加点評価について結構質問してきているところがありますので、こちらについては、保全業務の評価項目に対して、自分を有利とするために高位の資格者を配置するとかを目論んでいるのかなと思われまます。

○井熊副主査 ある程度改善して、どのくらい効果があるのかというのは、やってみないとわからないところもあると思うのですけれども、ここに、各空港に対して結構な数の事業者さんがいるわけで、その方たちに、こういうような入札が行なわれるということをもう少し周知するような方法はないのかということと、それで、周知する方法があったとしたら、その方たちは、周知したにもかかわらず、もし応札されなかった場合、後で、何らかの形で、全員ではないにしても、そのヒアリングをするとか、改善に向けた取り組みを、今年で全て改善できるかどうかかわからないし、そういうような周知の努力と、それで、来なかった方からの意見を聴取して反映していくとか、入札の条件書の外側でも、そういう努力を重ねていく必要があるのではないかと思います。

○小林主査 今のは全くそのとおりでございまして、応札可能な業者さんの数を挙げていらっしゃるんで、今回がもし応札者が余りいないというようなことになったときには、どうしてそうなのかと。前にもヒアリングをしていただいたと思うのですね。そのときに、周知と同時に、応札しなかった業者さんへのヒアリングをぜひやっていただいて、報告していただきたいと思いまますし、改善につなげていっていただきたいと思いまますし、前回、去年の場合も、大幅なスケジュールの前倒しが、応札するに当たっての重要な要素だという御意見があったということですので、その点も、今回1月上旬にさせていただいてはおりますけれども、年末年始で、実質的な期間の伸びは少し足りないといいまますか、もうちょっと大幅なといったところでの努力も必要になってくるのではないかと思いますので、ぜひいろいろ今後に向けて御検討いただければと思いまます。

○辻室長 井熊副主査、小林主査から、いろいろ御指摘いただきましたけれども、実際に、入札要項の改善点といったものは、これまでは、普通に入札公示ですから、東京航空局、大阪航空局のホームページに出しているのと、そういったパターンで。ただ、入札を知らなかったという業者も幾つかありましたので、関連業界が出している機関紙に少し出そうかなと。それを実は事前に考えてきたところですが、ただいま井熊副主査からございましたので、改善点がよくわかるような形でそれを周知する方法をちょっと考えてみたいと思いまます。

○井熊副主査 あとは、そういうことはあつてはいけないのですけれども、「あそこはあの業者で決まっているでしょう」と思っている人もいるのですね。これだということではなくて、公共事業とか公共サービスの分野では、それが本当かどうかは別にしてもですね。

だから、いや、そうではなくて、広く事業者を募るのだという公共側の意思を何らかの形で伝えないとなかなか応じてくれない。30社とか40社とかいて、それで応じる企業が1社というのは、やはり何かとても変な状況があるはずなわけですから、そのコミュニケーションの改善を図っていかないと、もう少し期間を延ばしたからといって、40分の1が40分の10になるかというところなので、ぜひそういう公共側の意思を通じ、向こうの意見を聴取するというプロセスをとっていかないといけないのではないかと思います。

○辻室長 そういった方向で行きたいと思います。どうしても地方の空港ですので、何となく「何とか空港はどこそこ」と暗黙の了解といったものがあるのかどうか。あると言ってしまうと申しわけないのですけれども、そういったものが例えば地域的にあるとすれば、こちらはそういうことではなくて、今、井熊先生がおっしゃいましたように、とにかく広くいろいろな会社に作業をお願いしたいことと、厳正な競争をしていただきたい、何かそういった姿勢が見えるような宣伝の仕方といいますか、その辺の工夫が必要かなと考えております。

○尾花副主査 重ねての御質問で申しわけないのですが、申請書類技術提案書の提出期限を例えば1月中旬にすると、国のほうでどういう障害があるのでしょうか。というのは、競争参加資格結果通知をしなければいけないのが1月下旬なので、10日ぐらいあるとできるのではないかと思ってしまったのですが、それを中旬にするのが難しい、何かほかの理由はございますか。

○石黒専門官 今のお答えですが、契約に当たっては、標準的なスケジュール等があるのですけれども、その中で、参加資格決定通知するまでにやらなくてはいけない仕事として、内部でのVE審査会とか、あと、外部委員を招いた総合評価委員会とかというものがあまして、そういうのを組んだときに、あらかじめ部外委員の先生については、日にちとかも定められているところもございまして、そういうのを勘案すると、最速で1月上旬に資料等を取りまとめる必要が出てくるというところがございます。

○井熊副主査 私もホテルに3日ぐらい缶詰にされて審査したこともありますし、それは姿勢次第ではないかと思えます。

○辻室長 こちらは、事務的なスケジュールリングということだけでございますので、可能な限り、事業者の対応ができるようなスケジュールリングはしたいと考えております。ただ、今ありましたように、我々だけでもないものでございますから、その調整のつく範囲でということで検討していきたいと思えます。

○小林主査 ぜひお願いしたいと思えます。

ぜひお願いしたいのは、1月中旬はあれですけれども、もっと前倒しという大幅な改善は、ぜひ今後に向けて検討していただければと思えますので、よろしくお願いしたいと思います。

○辻室長 昨年のヒアリングでもありましたけれども、1カ月では準備期間が短かったと。



何社かヒアリングしたのですけれども、1カ月半ぐらいあれば何とかなるかもしれないというようなこともございましたので、今年は少なくとも1カ月半以上はとったということで、まずはこちらで進めてまいりたいと考えております。先ほど御指摘がありましたけれども、それでも集まらないような場合には、いろいろとまた深くヒアリングをしたり、対策を、ほかの方向になってしまうのか、ちょっと考えてみたいとは思いますが、まずはこういった方針で進めさせていただきたいと思っております。

○小林主査 先ほど辻室長がおっしゃっていた広報のホームページだけではなく、業界紙等を含めた広報をするというような方向をお伺いいたしましたので、ぜひそのように周知をしていただくことと、結果、今後は、競争環境を整えていく上でのいろいろな調査、ヒアリング等を行なっていただいて、ぜひ委員会に報告していただきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

それでは、「航空灯火・電源施設の維持管理」の実施要項（案）についての審議はこれまでとさせていただきます。

事務局から、何か確認すべきことはありますか。

○事務局 御報告をさせていただくという形でよろしいでしょうか。取り組みの状況を航空局さんから委員会に報告させていただくということで、それをお願いいたします。

○小林主査 それでは、本実施要項（案）については、本日をもって小委員会での審議はおおむね終了したのものとして、改めて小委員会を開催することはせず、実施要項（案）の取り扱いや監理委員会への報告書の作成については、私に一任いただきたいと思います。委員の先生方、よろしいでしょうか。

（「はい」と声あり）

○小林主査 ありがとうございます。

それでは、今後、実施要項（案）の内容等に何か疑義が生じた場合には、事務局から各委員にお知らせして、適宜、意見交換をさせていただきますので、よろしく願いいたします。

国土交通省におかれましては、本実施要項（案）に沿って、また、状況等を委員会に報告していただくのと、適切に事業を実施していただきますように、どうぞよろしく願いしたいと思います。

本日はありがとうございました。

（国土交通省担当者入れ替え）

○小林主査 それでは、続きまして、国土交通省の「空港土木施設維持繕工事」の実施要項（案）の審議を始めたいと思っております。

本日は、国土交通省航空局安全部空港安全・保安対策課千山課長に御出席いただいておりますので、実施要項（案）の内容等について御説明をお願いしたいと思います。御説明は15分程度でお願いいたします。

○千山課長 それでは、早速ではございますけれども、御説明に入らせていただきたい

と思います。まず私から、工事の概要、それから、これまで、今年3年目になりますけれども、過去2年の実施の状況あるいはそのときの導入の効果について、簡単に御説明をさせていただきたいと思います。資料は、横長のパワーポイントの資料で「空港土木施設の維持管理業務について」を迫る形で御説明をさせていただきたいと思います。

まず、工事の概要が、この資料の左のほうに書いてございますけれども、土木施設の点検、清掃、修繕、あるいは寒冷地空港ですと除雪といったもので施設の維持管理を行う、機能を正常に保つという工事でございます。幾つか代表的な工事を挙げますと、まず、巡回点検工で、これは舗装のひび割れとかそういった不具合がないかどうかを定期的に点検するものでございます。また、その右側に行きますと、草刈工ということで、これは着陸帯の舗装区域ではない区域、滑走路の離脱等に備えて保全をしておく区域ですが、そういったところの草刈工。それから、下のほうへ行きますと、緊急補修工ということで、舗装の剥がれとか、大きなひび割れがありますと、緊急に補修をする。それから、舗装面の清掃工。あるいは標識ですね。中心線とか、あるいは誘導路からビルに向かうときのガイダンスのそういう標識がございしますが、そういったもののメンテナンス。それから、寒冷地空港では除雪を行うというような工事がございます。

右側にまいりまして、23年度から過去2年間で実施してきたことです。全体で、国管理空港が25空港26件と。羽田空港については、規模が大きいので、空港の中と、それから、構内道路側という2件に分けておりますので、25空港26件について実施をしております。23年度は、まず4空港で、函館、新潟、松山、宮崎、24年度（今年度）はここに記載の11空港について実施し、さらに25年度ということで、本日御議論をいただきます残る11空港について実施を予定してございます。

その導入の効果は、この資料の右下に書いておりますけれども、23年度からのこの市場化テストにおいて実施した対応策が書いてございます。競争参加資格の要件を緩和するというので、例えば、入札参加者の本店、支店の所在地については、従来、空港の隣接県に限っていたものを、さらに一回り広げて、一つの北陸ブロックとか、そういったブロックに広げたとか、あるいは、入札参加者の工事の施工実績を、何㎡という面積で規定していたものを外したり、あるいは、複数年ということで、単年度契約を3カ年の契約にすること。それから、パブリックコメントを実施して、広くホームページ上等を使って、入札参加者に対しての事前周知を図ること、あるいは、制限区域内作業の教育となる規程などを広く公表する、こういうようなことを実施してまいりました。

参考2という資料がありますが、「市場化テストの拡大及び応札者数の状況」という資料でございます。23年度の入札では、4空港実施したものについて、それまでの1者応札が、この4空港については、実施した23年度は1者入札がなくなりまして、マイナス2とか減っている。それから、今年度、2年目の実施状況については、23年度から24年度の比較を見ていただきますと、それまで1者応札が8空港あったものが、5空港に減っていますが、引き続き5空港で1者入札がなされたこともございまして、今回、この後御説

明申し上げますけれども、さらなる緩和を行いたいと考えております。その対応策と、パブコメを既に先だって実施しておりますので、そのパブコメで出た意見とそれの対応策、併せてその2点について、当課の滝本調整官より御説明をさせていただきたいと思っております。○滝本調整官 今後の対応ですけれども、資料D-1の中ほどから下のほうで御説明いたします。

【今回の対応】で、平成25年度（第3期）の11件は、今年度の実績を踏まえて、入札参加条件のさらなる緩和を実施するというので、2つの対応を考えております。

1つ目です。（1）ですけれども、入札参加事業者の本店、支店又は営業所の設置要件を、これまで「空港に隣接する県内（東北地方、四国ブロック等）」と言って分けていたものを、「東京局管内又は大阪局管内（東日本地域又は西日本地域）」に、その地域要件を拡大することにしたいと思っております。

2つ目です。単年度予定価格が5,000万円以下の6空港については、舗装工事業に係る等級を「A等級」から「A又はB等級」に拡大したいと思っております。従前は、1,500万を超えるものについては、Aでありましたけれども、5,000万円まではBも参加できるように、枠を広げたいと思っています。

その下に、千歳と徳島の例を挙げておりますが、全体について御説明したいと思っておりますので、参考3をご覧くださいと思います。例えば東京航空局管内でいきますと、千歳については、昨年までは、28社が応札可能でございましたけれども、支店等の所在地を広げることによって、47社まで対象が広がることとなります。三沢で申し上げますと、従前62社が113社で、プラス（2）のB等級を5,000万円まで上げるということで、5社拡大されまして、118社に広がることとなります。今の6空港と申し上げたのは、三沢、小松、美保、徳島、長崎、大分の6空港で、それは単年度で5,000万円未満の空港になりますので、ここがそういう形で、枠が広がるということでございます。

以上が、今回、今年度を踏まえて新たにとった2つの緩和策でございます。

次に、パブコメの意見をいただいておりますので、その対応について、D-3の資料で御説明いたします。D-3は2枚ありますけれども、1枚目が、全国共通の意見になっております。2枚目が那覇空港になっております。

1枚目の1つ目です。内容をかいつまんでお話ししたいと思いますけれども、「8.5.2 金品の授与の禁止」。これは実施要項の14ページにありますけれども、意見としては、金品を受け取ってはいけないとありますけれども、必要かつ正当な請負費等については、当然、それはできるでしょうという意見でございます。パブコメの御意見は、ごもっともな意見でございますので、それをはっきりわかるように、対応のところちょっと記述を変えたいと思っております。8.5.2の「金品の授与の禁止」について、「受注者は、本維持工事の実施にあたり、正当な理由で必要となる請負費や工事資材等を除き、金品等を受け取ってはならない」という記述に、パブコメの意見を踏まえて修正したいと思っております。これは、千歳の実施要項でいきますと、14ページに赤書きで入れてありますけれども、このような形に

したい。

次に2つ目です。実施要項の1.1.5で、ちょっと中段からお話しします。実施体制のところで、「また、一定のサービス水準の維持及び航空機の安全運航の確保を図るため、各工種を安定的に行うとともに事故・災害等緊急事案にも迅速な対応が可能となる体制を整えることが必要である。」という記述に対して、意見ですが、「どの程度の事故・災害を想定しているのか。また、災害等の『等』は何を示すのか。」という意見でございます。

これについては、記述はそのままですけれども、対応として、ここにもう少しわかりやすく説明したいと思います。1つ目の事故・災害については、一定のサービス水準の維持及び航空機の安全運航の確保を図るため、空港の運用、航空機の運航に支障を与える土木施設に係る事案を対象と考えるということで、運航とか、運用に係る事故・災害についてを対象としていますということと。

2つ目です。「また」のところですが、災害等の「等」とは何ですかという質問に対してですが、事故・災害以外の緊急事案を想定しております。具体的に言いますと、例えば、突発的な舗装の剥がれとか、柵を破られるとか、そういったようなこともありまして、そういったものに対応するというので説明を加えてあります。これは具体的には、実施要項の1.1.4の中にもありますけれども、「緊急補修工」を設けてあります。それで対応いただくということにしたいと思います。

次、3つ目です。実施要項で5.1.2に「加点項目審査」で、「配置予定技術者の能力について」記述しているところがございます。実施要項では12ページとか19ページになるのですが、これは何を話しているかということ、加点としては、1級土木施工管理技士は1点を配点するとしております。意見としては、その試験とは別に、空港工事施工管理技術者資格という試験がございます。この資格認定者を加点対象としていないが、なぜか。また、将来的にはいかがか。そういう資格を持っているのは有効だと思われていると思います。その資格については、加点対象になぜ入っていないのですかという質問です。

これについては、記述は現行どおりにさせてもらいたいと思いますけれども、理由としては、「当該資格者を加点対象とすべきかについて、現在、試行工事を実施してしおり、妥当と判断できれば、次年度以降の適用を検討してまいりたい」ということで、お返ししたいと思います。

4番目です。土木施設維持修繕工事概要書で意見が出ております。これは意見の最初のほうを申し上げます。「共通仮説費、現場管理費、一般管理費の考え方を明確に記載願いたい。」この意見の理由をかいつまんでお話ししたいと思います。諸経費の算定をするに当たって、単年度ごとの規模に対して経費をかけるのですか、それとも3カ年まとまったボリュームに対して経費をかけるのですか。積算の手法の質問です。

これについては、理由のところでお答えしたいと思いますけれども、「諸経費の算出については『空港土木請負工事積算基準』に基づき、通常为国庫債務負担工事と同様に、3カ年全体の金額を対象に諸経費を算出しています」というのをお知らせしたいと思います。

これはどちらかというと、経費は安くなる積算方法になっています。

次に、那覇空港の土木施設維持修繕工事について2件あります。

実施要項の3.6に、先ほどお話ししました地域要件で、西日本、沖縄まで含めて、大阪航空局管内の29府県に対して広げましたけれども、それに対しての修正意見です。上の4段を申し上げます。「参加資格の範囲が広過ぎるため、沖縄地区、九州地区、近畿地区、四国地区等に区分として御検討いただきたい。また、航空局が公表している指名基準の『地理的条件に恵まれていること』に対して、反すると思慮され、御検討を願いたい。」後段の航空局が公表している指名基準の話は確かにそうですけれども、これについては1つ御理解をいただきたいと思ひまして、「理由」に書かせていただきました。

「今回の市場化テストの目的は、競争環境の拡大を目的としていることから、参加資格の拡大については御理解をいただきたい。」ということでお返ししたいと思います。

2つ目です。別紙3「土木施設維持修繕工事概要書」。この中に記述があるのですが、概要書の中にこのように入れられないかという意見だと思います。修正意見の上の3行を申し上げます。「那覇空港は深夜貨物便の導入、自衛隊との供用空港、島嶼県のため、救難機出動多発等で他空港に見られない特殊な空港である。このため、夜間専属の現場代理人1名の追加をお願いしたい。」という意見です。

これについては、通常は、2人でなければだめだという話はありませんで、「理由」に書きましたけれども、「現場代理人が全てに対応するものではないことから、昼夜24時間1人でやることにはなっていないので、適切に担当技術者を配置していただくなど、1人の人に過度の負担がかからないように配慮いただきたい。なお、本工事に参加するに当たっては、工事内容に対応できる体制を各社において検討いただき、入札に参加していただきたい。」というお返しをしたいと思います。

以上がパブコメに対する対応を御説明いたしました。

○小林主査 ありがとうございます。

それでは、ただいまの御説明いただきました実施要項（案）について、御質問・御意見をお願いいたします。

○井熊副主査 ありがとうございます。

参考2で、今までの市場化テストの拡大及び応札者数の状況ですが、数字だけ見ると、23年度に行われた4空港に対しては、何か条件緩和の成果が数値的にもあったと読み取れますが、24年度に実施された11件に関しては、これは基本的には改善はされてないと読み取れると思うのですね。過去のデータのトレンドから見て、2者だったからよかったということではなくて、例えば羽田空港の場合は1、2という継続的な数字がなされているだけですし、明確に改善されたものは多分1件もないと思うのですよ。ですので、24年度に行われた条件緩和は、競争の強化に対して余り効果的ではなかったと読み取るべきではないかと思っています。

そういう意味では、24年度とは違った切り口で条件緩和とか周知とかそういうことを図

っていかないと、競争性の強化ということにはならないのではないかと思います。資格要件のところを見ると、資格要件の問題なのかどうかということもありますが、例えば、工事の施工実績とかということ、例えば平成9年以降とかというような期日が規定されているとか、元請であるという条件が規定されているとか、出資比率という条件が規定されているとかというようなことで、私なんかから見ると、こういうのは少し制限的かなというように思います。

それから、各空港で、潜在的な応札できる事業者の数に比べると、パブコメの意見なんかも非常に少なく、関心という意味では、そもそも周知されていないのではないかとかというようなことも、昨年とはもう少し違ったことをやらなくてはいけないということと、それから、こういう施工実績に関してはどうかということと、もう少し周知に対する努力もしていかなければいけないかなと思います。

○干山課長 確かに23年度は、初年度ということで、パブコメに当たって、業界に直接ダイレクトメールでファクスを送ったりしてしまして、23年度は1者入札がなかったので、24年度も、我々当初始めるときに、かなり効果があるのではないかとあって、若干油断したところがあったかもしれませんが、基本的には、24年度も同じような形で業界に周知してやったつもりではおります。御指摘のように、我々も見込みとちょっと違って、改善のスピードが鈍化したなという点はちょっとございましたので、今回も、関連の業界の新聞に掲載していただくようお願いしたりして、結構大きく出させていただいたということもやりましたが、それが全ての解決策ではないとは思いますが、引き続き、これからも、まだ時間もありますので、周知についてはしっかりやりたいと思っております。

それと、条件の中で制限条項が見られるという御指摘もございました。この辺り、元請の規程とか出資比率は、他の工事も同じような条件を規定してやっています、この辺りは、その工事の質にもかかわるところがございまして、今後の検討のテーマとしたいと考えております。

これに関連してということで、今AランクのものをBランクまで拡大することも、今年の緩和策に取り入れさせていただいておりますので、この様子もちょっと見たいと考えております。

○井熊副主査 資格で、過去に1者、2者となっているところで、例えば元請と言ってしまったら、もうその1社が圧倒的有利になるのではないかとと思うのですね。ですので、競争を上げるということは、新しい参入者をやるということですから、実績よりも、その人がどういうことをちゃんとやってくれるのかという実施方法とかそういうものを評価していくというほうが競争性は上げられるのではないかと思います。

○干山課長 数の面で行きますと、数十社、90社とか出てきていますので、元請という制限でも、数は出てきているなとは思っています。これが10社とか15社とか、それだとちょっと少ないと思うのですが、今回、所在地を広げたということで、40社、90社とかなって、元

請という考えをベースにした状態でこれだけ広がっているのです、それに効果をちょっと期待したいと考えている次第でございます。

○小林主査 この応札可能な民間企業数は、今、井熊先生が御指摘になったような、入札参加資格の中での元請とか、その要件、例えば「①、②又は」とやっていることを満たしている業者がこれだけいるということですか。

○干山課長 この数をカウントしております。

○小林主査 だけど、実際、実績とのかなりのギャップがあって、これだけ可能などころがあるにもかかわらず、先ほどの結果を見るとかなりということですね。

○干山課長 これは、実は過去のアンケートで、今年度こういう結果になったので、入札説明書を取りに来た、でも、入札に参加しなかったという方にアンケート、ヒアリングをいたしまして、原因がどこにあるかというのをちょっと聞いてみたのですけれども、彼らが多く言っていたのが、ほかで経常的に持っている工事があるので、この工事のために新たに人材を確保するのが困難だと判断したという意見とか、それから、工事の維持管理が、空港の特殊な環境の中で行われるので、慣れた人がいないので中途半端なことになるのではないかと考えたというような御意見もございました。

それと、一方で、半分評価してくれていると思うのですが、3カ年に延びて、一定の投資はできる環境にはなった。それは評価できるけれども、だからといって、すぐ人を確保したり、機材を調達したりということにすぐ踏み切れなかったのですよと、こんな意見がございまして。この工事ということで、ある程度特殊な機械を用いて、特殊な環境の中でやる工事だということで、若干敬遠されているところがあるのかなというところを感じた次第でございます。そういうことで、我々としては、周知を図り、情報を開示し、こういう規程に則ってやっていただければできるのですよということをこれからも周知していきたいと考えております。

○井熊副主査 何十社応募できる資格があることと、今ヒアリングされた結果とちょっと矛盾していると思うのですね。これは、過去にこれだけ元請実績がある人が何十社いると言っているのに、今までやったことがないからとか、新しく人を投下しなくてはいけないからというような理由があるのは矛盾しているように聞こえるのですね。

○干山課長 そういう意味では、要件が緩いからという、この数をカウントする場合の条件が我々の維持工事よりもずっと緩いところに置いていますので、ですから数はあるのですけれども、実際にやる工事が特殊な環境になるので、そこで、自分は参加できるけれども、そういう特殊な条件のほうが気になって、実際には入札に参加するのを躊躇したと、こういうことだと考えております。

○小林主査 先ほどのパブリックコメントの中的那覇空港のコメントですと、御事情はわかるのですけれども、結構エンクローズしてしまっているようなことなので、今まで競争環境というよりは、囲い込まれていると言うと嫌な言い方ですけれども、そういうことを市場に出しているのですということの周知徹底というのでしょうか、そういうことを図っ

ていかなければいけない。だから、これまでの実績の縛りが結構かかっているような印象を受けているのですね。

だから、例えば、先ほどの5,000万以下のところはBまで認めましたといったところで、その空港は、多分今までは1者、1者が続いているところが実績を見てみると結構多いので、そこも拡大を図っていくのはなかなか難しいかもしれないけれども、それだけの広報であったり、周知徹底であったりとか、そういった努力が求められる。参入していただくことに切りかえていかなければいけないということだと思いますので、そういう努力をしていただくということでしょうか。

○宮崎専門委員 資料の確認ですが、新千歳空港で行きますと、入札要項の12ページで、5.1.2の(5)で、加点項目に施工体制確認審査で合計30点と、①、②と。これが18ページから2枚ほどめくりますと、別紙2で具体的な評価基準があると思うのですが、ここがそれぞれ15点に合計がなっているのですが、内訳が15と5となっていて。これをどのように配分するのか。もしかして、上が10点ですか。

○滝本調整官 これは、得点が15点満点ということで、上の条件であれば15点満点になります。下に該当する場合は5点になります。15点か5点で、満点のところを得点としています。

○宮崎専門委員 わかりました。

○尾花副主査 このたびは、本店、支店または営業所の設置要件を広くされていて、その点は非常に評価できると思うのですが、さらに、もう一步、評価基準の加点のところ、結局は、本店及び支店の所在地とあって、いずれかがあれば資格はあるけれども、本店と支店が例えば徳島とかだと、大阪航空局内にあつたら1点と加えるような形になっているのですが、それは、さらに、加点から設置要件を外すというところまではなかなか難しいでしょうか。

○滝本調整官 管内に拠点があるのは有利な条件になるものですから、そこは従来どおり加点していきたいということです。

○尾花副主査 総合評価の場合の点数の開きは、例えば、1点、2点で決まるようなものでしょうか。それとも、大きく10点ぐらい差があつて決まるのでしょうか。例えば、1点、2点で拮抗しているような場合に、せっかく設置要件を緩和したにもかかわらず、加点でこのように、本店及び支店が両方ともないと加点しませんということにすると、結局、一旦緩めて、実はよく見ると緩まっていないというような懸念があるのかなと思ひまして、ちょっと意見を申し上げました。

○干山課長 数点の違いということになっている場合もあると思いますので、御指摘のような懸念はあると思いますが、その管内に本店、支店両方あると。

○滝本調整官 本店または支店という読み方になるのですね。あと、営業所というのがあります。営業所は加点してないのですけれども、本店、支店がその管内にあるということで、資材でも、実施体制でもいろいろな面でも、やはり有利なのです。そういうことで



1点。書き方が、本店または支店です。

○尾花副主査 「または」と書いていただくと、非常に緩和した効果が、第三者的には非常によくわかるので、そう修正していただけると、それだと懸念は晴れました。ありがとうございます。

○小林主査 では、そこを「または」ということで修正してください。

○滝本調整官 はい。

○小林主査 ほかにいかがでしょうか。

○井熊副主査 今、配点表を見ていてあれですけども、上の加点のところの配点数が多いですね。20点で。

○滝本調整官 はい。

○井熊副主査 新しい人をやるためには、過去にどのような作業を行っていたかというような情報をできるだけ開示してあげて、新しく参加する人でも、いろいろな提案ができるようにしてあげるとかしたらいいかと思います。

○滝本調整官 いろいろこういうことが必要ですとか、こういう資料が必要ですか、月に何人ぐらい必要ですとかという、そういうものもあります。

○干山課長 ヒントになることがありますので、それをじっくり読み込んでいただければ。

○事務局 配付はしてないのですが、ここにあります。

○井熊副主査 わかりました。

○小林主査 それでは、今の意見修正箇所ですね。「、」のところを「または」というふうに訂正していただきたいと思います。

また、いろいろ御意見が出ましたように、競争環境を整えていくということの周知を含めた努力をしていただきたいということを要望したいと思います。

それでは、本実施要項（案）についての審議は、これまでにしたいと思いますが、事務局から、確認すべき事項はありますか。

○事務局 今まとめていただきましたので、そのとおりにお出しいただくということでございます。

○小林主査 それでは、本実施要項（案）については、本日をもって小委員会での審議はおおむね終了したものとしまして、改めて小委員会を開催することはせず、実施要項（案）の取り扱いや監理委員会への報告資料の作成については、私に一任いただきたいと思いますが、委員の先生方よろしいでしょうか。

（「はい」と声あり）

○小林主査 ありがとうございます。

今後、実施要項（案）の内容等に何か疑義が生じた場合には、事務局から各委員にお知らせし、適宜、意見交換をさせていただきますので、よろしく願いいたします。

委員の先生方におかれましては、本日質問できなかった事項や確認したい事項がございましたら、事務局にお寄せいただきまして、事務局で整理していただいて、委員にその結

果を送付していただきます。

国土交通省におかれましては、本実施要項（案）に沿いまして適切に事業を実施していただきますように、また、いろいろ競争性を高めていって、質と効率性の高いものにしていただきますように、いろいろヒアリング等もしていただきますようによろしくお願ひしたいと思ひます。

本日はありがとうございます。

（国土交通省担当者入れかえ）

○小林主査 それでは、続きまして、国土交通省の「航空交通管制機器等保守業務」の実施要項（案）の審議を始めます。

本日は、国土交通省航空局交通管制部管制技術課鏡課長に御出席いただいておりますので、実施要項（案）の内容等について御説明をお願いしたいと思います。御説明は15分程度でお願いいたします。

○鏡課長 航空局管制技術課長の鏡と申します。よろしくお願ひいたします。

資料E-3で御説明をさせていただければと思ひます。

「行革における検討の経緯」が若干書いてございますけれども、平成10年の「中央省庁等改革基本法」の中で、管制機器の保守業務について、民間能力を活用することという規定が盛り込まれたことを受けまして、平成11年以降、順次、航空保安無線施設等の保守の民間委託を開始してきているというものでございます。

具体的にどういうことをやっているかということについて、3ページをお開きいただきたいと思います。航空交通管制機器等保守でございますけれども、航空保安無線施設ということで、管制官とパイロットが通信するための対空通信施設とか、あとは、レーダーとか、空港あるいは航空路を示すために無線の方位施設とか、空港に最終進入を援助するための計器着陸装置、そういったもの全般を航空保安無線施設等と言っておりますけれども、それらを常に安定的に稼働できるように定期的な点検、あとは、障害時の緊急対応を外注しているというものでございます。

導入状況は右の上の欄ですけれども、平成23年度から3カ年計画で順次この市場化テストの対象として進めてまいりました。今お手元に配付させていただきましたけれども、「システム運用管理センター概要」という紙ですが、これが市場化テスト対象を示すものでございます。全国を8つのブロックに分けております。新千歳、仙台、東京、中部、大阪、福岡、鹿児島、那覇と。それに、ここでは成田空港だけは別途にして、8+1ということで9つの対象を3カ年ずつ、3空港（施設）ずつ実施してきたというものでございます。平成23年度に、東京ブロック、成田空港、それと、鹿児島ブロックで実施したものでございます。2年間の契約でしたので、25年度は2巡目に入ることになります。24年度には、新千歳と大阪と福岡で実施しました。来年度は、残ります仙台、中部、那覇と、2巡目の東京、成田、鹿児島で実施するというものでございます。

例えば東京システム運用管理センターの図を見て、管轄範囲が、西は静岡から、北は新

潟あるいは茨城県・長野県といったような広いエリアで、伊豆諸島などの八丈島等も含めて、非常に広いエリアの航空保安無線施設あるいはレーダー等が配置されておりますけれども、それらの定期点検、さらには、障害が発生した場合に、緊急時に駆けつける。24時間運用している施設も多ございまして、そういう意味からは365日24時間の対応を求めているといったような、非常に特殊性のあるものでございます。

入札の導入の効果ですけれども、過去3年の市場化テストの導入によりまして、ここにありますように、4つほど大きく応札者を拡大するための方策を図ってきたつもりでございます。まず、当初は単年度契約であったものを、2年の複数年契約にすることによって、初期投資のリスクを緩和できるのではないかとということで、複数年契約を導入いたしました。競争参加資格の要件の緩和ということで、専門能力、非常に特殊な機器、電波によりまして、方位とか距離とか、あるいは、精密な進入コースとか、そういったものを、しかも、それは国際基準に適合した精度のものを常に安定的に運用していかなければいけない。そのために保守をしなればいけないということで、その専門能力を取得するためのカリキュラムをかなり軽減したと申しますか、改善をしました。あとは、こういう市場化テストを実施していますということで、実施要項（案）をホームページ上で公表しましたし、あるいは、航空局本省、あるいは東京・大阪の両地方局等への出入りの業者にも幅広く周知をやってきております。さらに、1社だけではなく、グループによる応札も可能といったことでやってきたところではございますけれども、結果としては、全て1者応札でございました。ただ、落札率については、23年度、24年度、微々たるものかもしれませんが、少しだけは落ちているということで、我々としては、一定の効果があったものと考えているところでございます。

あとは、特に25年度の変更点等について、担当の者から御説明をさせていただきます。

○坂上調査官 坂上でございます。よろしく願いいたします。

それでは、資料E-2の実施要項で御説明をさせていただきたいと思っております。

まず3ページを見ていただけますでしょうか。今年度の実施要項は、3点ほど変更がありますので、その3点に限って御説明を申し上げたいと思っております。3ページの1.1.5の「保守業務実施体制」でございまして。（1）①の一番最後に、「なお、専門能力取得期間中である配置後6ヶ月以内の期間についてはこの限りでない。」といたしました。これは、以前は、保守技術者が、契約後6カ月以内に専門能力を取りなさいということにしていたのですが、そうしますと、途中で人の交代とかそういったものに苦慮するというようなこともございましたので、そこを緩和したというところでございます。それが1点目です。

続きまして、6ページを御説明申し上げます。2.に「実施期間に関する事項」がございまして。これは成田空港の例で御説明いたしますと、ここは23年度から23、24と、1回目2年で実施しました。その評価結果を受けて、25年4月から28年3月で、1年延長して3カ年にしたということでございます。契約を少し延ばすことによって、事業者側の経営の計画とか、雇用の計画とかそういったものが立てやすくなるのではないかとというような

ところが1つと。あと、これは地方航空局でやっております第三者委員会での意見もございましたので、反映したというところでございます。それが2点目です。

3点目、飛びますが、64ページを見ていただきたいと思います。これは先ほども話に出ましたカリキュラムの内容を示したものでございまして。ここは何を変えたかという、学習内容をより細かく表記したということでございます。今までは要点だけ、例えばローカライザーアンテナとかありますけれども、「アンテナ」という書き方しかしてなかったものを、このような形で細かく細分化して、具体的にわかりやすく記載したというところでございまして。履修内容とか履修時間については、全く変更をしております。書き方だけを変えました。

以上、3点が25年度に向けた実施要項の変更点でございました。

続きまして、E-3の資料で、今までどういうふうな応募要件の緩和をしてきたのかという一覧をつけております。4ページを見ていただけますでしょうか。

19年度から記載しておりますけれども、上のほうから行きますと、入札の契約方式は、従前ずっと一般競争でやっておりましたものを、23年度から、市場化テストに載せるものは総合評価落札方式に変えたということでございます。必要な無線従事者資格、2つ目ですが、これは電波法による資格の制約でございますので、いずれも変更はしてございません。

契約期間は、21年度までは単年度契約、22年度からは2年契約で実施しておりました。24年度には、25年度に向けた契約は、評価の結果、3カ年がいいのではないかとといったところを受けまして、3カ年に変えております。

入札参加グループの入札ということで、保守請負自体が、10人とか20人とかという規模の人が集まらないとなかなかできないというところもございますので、幾つかの会社でグループをつくってもらって結構ですということで、23年度、市場化テスト導入のタイミングでこれを許しております。

専門能力の取得に必要な研修時間ということで、従前、20年度までは1,552時間、21年度に22%減をして1,200時間、さらに、22年度市場化テスト導入のタイミングで60%減をして407時間まで緩和したところでございます。

次にまいります。保守体制の緩和ですが、当初は、契約時に専門能力を取得していることが条件でありました。ところが、なかなかそういう人が揃わないというような事情もございまして、契約後6カ月以内に専門能力を取得してくださいというふうに緩和をして運営してきたのですが、25年度は、配置後ということにして、契約時を配置後に変えたということでございます。

保守業務実績の緩和ですが、最初、過去5年を10年にしたり、いろいろ行ったり来たりしましたが、21年度以降は、実績があれば年数は問いませんということで、年数の制約はありません。

次、保守業務実績・対象機器ということで、昔は、それ相応の無線局あるいは保守をしていただいたとか、そういうような実績を求めておりました。それを21年度からは、無線

従事者資格が必要な無線局の保守ということで、第1級陸上無線技術士、第2級陸上無線技術士とかという縛りは緩和したというところでございます。

総合評価項目です。23年度、一番最初の市場化テストでは、機器の保守実績とかは2点にしておりましたし、提案項目6点、専門能力の保有者数6点、こういうふうな割合にしておりましたところを、もっと入りやすいようにというところを考えまして、保守実績は1点に変えました。提案に創意工夫が見られるところについては9点を傾斜配分しております。専門能力保有者数は項目を取っております。こういうような形で、24年度、25年度に向けて変更したところでございます。

最後に、啓発・周知活動ですが、従前は、航空保安施設信頼性センターでこの業務の内容とか、セミナーでつまびらかにお知らせをしていたところでございます。それに加えて、23年度からは、ウェブページによる事業内容の掲載、あるいは、航空局内に入出入りする業者さんに対してお話をしていく、こういうような運動をしてみりました。23年度には、パブリックコメントを載せるタイミングで航空の専門誌掲載ということで、幅広に周知をしてきたところでございます。そういうような形でやってきたのが、応募要件の緩和というところなんです。

以上で、説明を終わります。

○小林主査 ありがとうございます。

それでは、ただいま御説明いただきました内容について、御意見・御質問をお願いいたします。

○井熊副主査 これは質問ですけれども、E-3の応札者の状況なんかを見ると、この保守業務は、基本的にはメーカーでないとできないということではないですね。いろいろなメーカーがつくった機械があって、それを何とかセンターとかという必ずしもメーカーではないところが保守をやっていると、そういう業務内容でよろしいですか。

○鏡課長 はい。

○井熊副主査 これは、E-3の7ページに、上の5社ぐらいが、そういうサービス系の会社らしいところを書いてあり、そこから下はずっとメーカーが並んでいるのですが、メーカーが応募してきたことがあるのでしょうか。

○鏡課長 ございません。応札可能な民間業者の表の上、これはメーカーの欄でございます。そこから下は、いわゆる工事業者といいますか、設置業者、そういった方々だと思っただいて結構でございますが、こういうことで市場化テストをやっていて、参入希望がありますかという、ヒアリングをいろいろとメーカーあるいはこういう工事業者の方々に希望聴取をしてきたところでございますが、結果的には、参入はないというようなところでございます。

○井熊副主査 私がこういうメーカーさんなんかといろいろとつき合っていると、ほかのメーカーのところにメンテに入るのは、一種おきて破りみたいなところがあって、そういうところに関しては、彼らは業界的に非常にネガティブであるというようなところがあっ

て、そこをあえて、その不文律を破ってというのは、よほど何か特殊な仕掛けをしないと難しいのかなと思うのですが、それから下の工事業者さんみたいなところが、ほかの分野なんかでは、こういう保守・運用のメーカーの随契になっていたものとか、こういうちょっと公的なにおいのする機関を破る一つのきっかけになっているという部分があるので、そういう人たちの参入意欲を高めていくと、そういうような試みが必要なのではないかと思います。

この上の5社は、財団であったり、株式会社であっても、長らくずっとその空港関係の仕事をしているとか、そういうような会社さんですね。

○鏡課長 ここでは、セントラルリーシングシステムと東京電気技術サービスは、平成21年度から入っていただいた会社であります。空港情報通信は、成田の空港会社の電気通信あるいは情報通信のいわゆる子会社です。中部国際空港情報通信も、中部の開港に伴って設立された中部空港株式会社の子会社です。

○井熊副主査 今のお話で言うと、子会社がずっと1者独占でやっているという状況は、どういうふうに判断されているのですか。

○鏡課長 我々も、この市場化テストを契機に、参入しやすくなるように、こうやっていろいろな対策もやり、それから、こういったメーカーとか業者にも説明してきているのですけれども、労働集約的なものですので、実際に点検をして、異常時はそれこそ夜間でも土日でも行かなければいけないという、そういう中で、いわゆる契約額が非常に予算的に抑えられているところもありまして、なかなか新たに参入意欲はわかないところかなというところはあると思います。

○井熊副主査 申し上げたのは、中部国際空港とか、成田空港で、その子会社が、情報通信のためにつくっている会社に対して、どこかをぶつけて、もしかしたらその会社が仕事を失うようになるかもしれないビッドをやるのは、それなりに判断も必要な部分かなとは思っています。

○鏡課長 空港情報通信等は、空港会社が保有する、通信施設、あるいは航空保安無線施設などを保守するための会社でもあるのですけれども、それらは我々国と同じような施設ですので、その対象を広げて、例えば中部エリアは中部国際空港情報通信に参入していただいたということです。

○井熊副主査 そこにそんなにわだかまりはないのですか。

○鏡課長 我々は、一定の資格あるいは能力があれば、本当にこういった会社にどんどん入ってきていただければ、それに何もこだわるものではございません。

○小林主査 入札参加資格のところ、7ページの3.9ですね。「専門能力の証明の指針による」というところで、これがちょっとわかりにくいというか、「専門能力の証明」が非常に何か不透明な感じがするのですけれども、これについてはどうなのですか。

○鏡課長 60ページ別紙3ですね。

○小林主査 60ページですね。

○鏡課長 これは、それぞれここでILSあるいはVOR/TACAN(カソ)、レーダー、ARTSと書いてありますが、こういった施設の専門研修のカリキュラムは、先ほど若干ありましたけれども、63ページ以降の例えばこれはILSの例ですけれども、こういった研修項目、学習内容について、これらの規定の時間はやってくださいということでもあります。それらの能力を証明するところは、3. ですけれども、研修終了後、その会社が筆記もしくは口述試験によってちゃんと履修状況が確認できるようにやってくださいということを、ここで申し述べております。我々がチェックするのではなくて、会社が研修を行って、その研修の効果がちゃんと出ていることをチェックしていただければ、専門能力の証明になるということでもあります。

○小林主査 何か一定の客観的な証明というか、認定試験みたいなものであれば、これを取った人とか、技術のレベルがどうのこうのというのであれば、それはわかりやすいと思うのです。

○鏡課長 確かに、そのほうが我々にとってもいいのかもしれませんが、そのためには、そういう試験制度にするなり、それを誰がやって、例えばそれは国がやるというなら、また、そういった新たな制度創設になってまいりますので、我々としては、ちゃんと研修をうまく終わられて、その能力がちゃんと付与できたことを、会社として我々に証明をしていただければいいのではないかとということです。

○小林主査 問題にしているのは、これが入札参加資格のところにあるということで、例えば4番で「同等の能力を有する者」ということで、「同等の能力を有していると判断される場合は、この限りでない。」と書いてあるのですけれども、これは、その基準になり得ているというか、私は専門家ではないということもありますけれども、この判断基準がよくわからない、不透明な感じが拭えないのですけれども、どうなのですかね。

○坂上調査官 今の4. の「同等の能力を有する者」という表現ですけれども、ここに書いているカリキュラムというのは、市販で売っている、例えばILSの基礎とかという、そういった本を会社側で購入していただいて、それを会社側の要員の方々の皆さんに学習していただく。会社としても、そういった基礎知識がないと保守はできないので、一定のレベルで、会社側で例えば線を引いていただいてチェックをしていただく。それで、うちのほうに申請をしていただくのですけれども、そのときに不備があれば、我がほうで当然ヒアリングをしたり、本当にどれぐらいのレベルがあるのかというのは聞きますけれども、そういうようなイメージなので、何か基準を設けてというふうなところは余りできないものかなと思っております。

○小林主査 透明性が高いことが必要なのですね。この市場化テストの場合は、透明性が高くて、誰でもこれを見たら、これは、あれをクリアしていればいいというふうにはわからなければいけなくて、そこがすごくもやもやしているのは、そういった技術を持っている人たちが、国にいた人たちが再就職しているところがそういうことを出しやすいと、そういうことになっているのではないかと憶測というのでしょうか、そういうことを推測

させるようなことになっているのではないかということですが、これはほかに、代替的に透明性の高いオープンなというか、今おっしゃったようなそういう技能がないといけないといったところでのクライテリアはないのですか。今、会社がやってくればいいですよというのだと、会社に投げているわけだけでも、会社として、そんな証明書を自分のところを出して、これで参加オーケーですということになるのですか。

○鏡課長 証明書とか、そういう形式というよりも、こういった履修科目、時間でちゃんとやってくださいと。それがちゃんとやってありますねということを確認するということでもあります。別にその会社で何か合格証とか、会社は出されてももちろん結構ですがけれども、そこまでは我々は求めていない。この保守の入札に参加しようとする会社で、その要員には、少なくともここまでは基礎的知識としてやっていただかないと困るので、我々はここを出しているということです。

○尾花副主査 質問の仕方を変えさせていただきますと、E-3の応札者の状況で、受注されているこれらの会社は、専門能力の証明の指針として、2及び3に従って証明されているのですか。それとも4なのでしょう。

○鏡課長 結果的には、これは4です。冒頭申し上げましたけれども、平成11年からスタートしておりました。これは国の我々が直営でやっていたところですが、それを民間能力を活用しようということでやってきたものでございます。そもそも非常に限られた施設でありまして、全国に散らばっているということで、なかなか参入の希望がないという状況でもございました。したがって、できるだけスムーズに委託化をしていくためには、我々は管制技術官と言っていますけれども、それはまさにこれらを本業としてやってきたわけでありまして、彼らにはこういう履修をしていただく必要はないので、そういう場合は同等の能力を有する者、同等以上と申し上げていいと思いますけれども、そういうものとして我々は見えておりました。したがって、もし、例えばここで、どこかのAという会社の人が、新規に人を集めてこようとした。そのときには、ILS等の経験は全くないはずですので、少なくとも基礎的な知識としては、ここまではやっておいていただかないと、我々の仕事は多分やっていただけないだろうと思っております。

○小林主査 今回の4で認められているということになると、それはイコールフットィングではないですね。国は、今まで何とか官という人たちが専門的にやってきたことで、その人たちには能力があると認められるからというような御説明だったですね。

○鏡課長 入札参加資格の審査の段階でということです。

○井熊副主査 勉強して来いということですね。

○鏡課長 Aという会社で、この入札に参加しようとする際に、例えば10人集めてきましたと。その10人は何も勉強もせずによられては、それは困るので、少なくとも参加する際に、10人にはちゃんとこれだけの教育をしましたと、それを会社として、ここでは証明という言葉にしておりますけれども、それを我々にちゃんと説明してくださいと、そういう趣旨のものでございます。



○坂上調査官 あまりハードルが高くなっているわけではなくて、118ページと119ページを見ていただけますでしょうか。入札していただく会社は、少なくとも業務実施能力ということで、専門研修訓練をやっていただけるような体制がないと困りますということと、あと、それを証明していただくような訓練の結果をつまびらかに出示してくれというようなことを言っております。この5つの会社の中でも、全部がそういった経験者ばかりではないので、例えば成田でもプロパーで採用した方々が今国の保守もやっているようです。その方々はこういった個別に出示していただいて、専門能力があるかないかを判断しているということをごさいます。うちのOBだから行きやすくなっているというようなイメージではないと思います。

○小林主査 こういう判定する体制がないとだめということですか。判定する体制とかというのは、一般の企業はつくっているのですか。

○井熊副主査 研修をやっただけというならいいかもしれないですけども、試験とか判定とかというと、普通の企業は、どういうふうに行ったらいいかというのがわかりにくいかもしれないですね。何を意味しているのかと。

○鏡課長 こういうやり方で試験をしてくださいとかというものも我々は求めてはいないわけです。

○小林主査 いないのですけれども、この用紙だと、試験日と判定結果と試験結果、「その他、具体的に専門能力履修状況確認試験の内容や試験結果を添付すること。」と書いてありますから、そういった体制がビルトインされてないと、なかなか出しにくいのではないですか。

○井熊副主査 これは例えば研修をさせて、それで、試験をなくして、上司なり何なりがちょっと評価を書くというのではまずいのですか。

○坂上調査官 このもともとのカリキュラムは、管制技術官というもともと国みずからがやっている保守の研修のときに使う資料です。その中で基礎的な部分だけ、要は、航空保安無線施設を保守するに最低限知っておいていただかなければいけない項目だけに絞ってカリキュラムを組んでおりますので、最低そこは守っていただかないと、本当に何もわからずに来て、先輩の指導でやりますと言っても、うちはそれを容認するわけにはいかないと。

○井熊副主査 それはすごくよくわかるのですが、ただ、試験とか合格とかという言葉が書いてあると、何をもってそういうふうにするかということは、普通の会社はなかなかわかりにくいかもしれないですね。それと、何となく合格する人間の責任もついてきますし。例えば何か試験用紙がついていて、その試験で70点取れるまで繰り返せというほうがまだよくわかりますね。

○小林主査 さっきおっしゃっていたのは、そんなに厳しいものではありませんよ、研修していればいいですよと言っているのだけれども、今おっしゃっているのはちょっと矛盾していて、それがちゃんと証明できないといけないみたいなたてつけにこの用紙はなっ

いるのですね。だから、試験日判定結果は、民間企業にさせるというよりは、もし、ここまで求めるのであれば、国がやるとか、国の所管しているどこかがやるとか、何かそんなふうなほうがわかりますよね。だから、どこまで求めているのかというのが、これははっきりしてないと思うのですね。

○井熊副主査 わかるようにしてあげればいいのだと思うのですね。今、先生がおっしゃったように、国の方が何かチェックするのか、あるいは、何時間講習させるとか、あるいは、この添付のペーパーでもって70点取れるまでやらせるとか、そういうふうなあれだったらわかりますけれども、試験能力がないとこれはなかなか難しいかなと。そこら辺は、お話を聞いていると、ある参考書を与えられて、その参考書を一生懸命勉強してきなさいというインプットを求めているのか、それとも、その人がそれなりの能力を取得したという会社としての評価能力を求めているのか、それが聞いていて、どちらなのかちょっとよくわからないのですよ。前者は多分どこの会社でもできると思うのですが、後者という話になると、会社にとって、判定能力があるかどうかというふうになってしまうと、それは非常にわかりにくいでしょうね。

○小林主査 そうですね。

これは改善できないのですか。

○坂上調査官 そういった訓練する体制を持っている会社は、恐らくこういうふうな規定があるものだと私たちは思っていて、ただ、何かそこに座らせて、本を読んで、訓練をやりましたという会社はまずないと思いますので、そういった教官もいて、教える側もいると、そういうふうな体制をここで求めているので、そこで何点を合格点にするかというのは、基本的には、その会社の判断レベルだと僕は思っています。

○井熊副主査 だとすると、今のそういう教えて判定するような体制があるのは明確には書いてないけれども、そこが一種の資格条件になるわけですね。

○坂上調査官 こういう体制があることと書いてありますので、それはそういうことになります。

○井熊副主査 それはわかりやすく書いたほうがいいですね。それが、もし障壁になるのだったら、どういうふうにしたらいいのかを考えなければいけない。

○小林主査 そうですね。だから、7ページの入札参加資格の3.10の「体制を確保すること」では、何を求めているのですか。

○坂上調査官 これは、実施評価の条件の中で、全部がその専門能力を持ってなくてもいいと言いました。それは、入ってから、交代して半年間の間に専門能力を取ってくださいと、これが課した条件ですので、少なくともそれは満足していただかなければいけないというのは、体制を必要とするということです。

○小林主査 今のやりとりの中で、こういうものは当然会社が持っているものだと思っていたというような感じに、そういうふうには私は受けとめてしまったのですけれども、そういうような御回答があったように思うのですけれども、当然これは持ってないと思

ます。試験日とか判定結果とか、試験結果を添付することとかいったところに対応できるようなのは、民間企業はそういうことはやってないと思いますね。

○鏡課長 研修を最低限ここまでの知識としてやってくださいと。カリキュラムとか時間数もちょうんと書いてありますけれども、それらの達成度は必ず確認されると思いますので、それをいつ確認した、それをどのように確認していますということを我々に説明をしていただければいいというような趣旨でありますので、試験日とか判定結果とか合格とかとなっておりますけれども、趣旨としてはそういうものでありますので、もし応募があつて、それで、判定結果で何とか合格で、記載が不十分であれば、実際どんな判定のやり方をしたんですかというのは、もちろん我々も確認しなければいけないところだと思っておりますけれども、様式としてはそういうことで、いつ確認をしましたか、その確認のやり方はどうでしたかということをご確認したいということになります。

○小林主査 その指針の中に書かれている4の「同等能力を有する者」という「判断される場合は」は、もっと具体的には書けるのですか。どういう場合には同等の能力を有していると判断される。「証明された者と同等の能力を有していると判断される」。

○鏡課長 実態の話を申し上げますと、国で保守を行う者には、国土交通大臣が発行する技能証明があるのですけれども、それを有している者を、もちろんOBになってからは技能証明は無効ではありますけれども、技能証明を取得したことがある者を「同等の能力を有する者」として書くことは決して不可能ではないかとは思いますが、何となくOBを採用するのを助長しているかのごとく思われるのかなと思います。

○小林主査 今の技能証明というのはどういうものか、私もよく知りませんが、そういう何とか資格、何級とか何とかというのであれば、それはわかりやすい。

○鏡課長 それは、現役の時分に国土交通大臣が出す技能証明です。

○小林主査 それは公務員でないとだめということですね。

○鏡課長 退職すると、それは失効します。保有したことがある者とかですね。

○小林主査 技能証明がいいと言っているわけではなくて、技能証明というようなもの、公のところが出したような、客観的にみんなわかる一定の資格みたいなものを求めているというのであればわかりやすいけれども、そうはなってない。

○鏡課長 技能証明を出すには、こんな400時間では全然だめです。もっと長時間、実際、実技も伴ってやります。ここの400時間は、技能証明の中の本当の入門編だけありますので、もちろん技能証明とは書けないというか、どう書くかというのはあると思います。

○小林主査 先ほど、4で認められているところが多いという御説明をいろいろ聞いていると、そうすると、OBが優先されている。

○鏡課長 優先しているつもりはございませんけれども、なかなか特殊な事情もございまして、こういう専門能力を有する人が日本にはそんなにたくさんいないものですから、OBが結果的に多くなっているということです。

○井熊副主査 でも、OBが多いと言ってしまうと、どうにもならない感じがします。そこ

は何かいい方法はないのですか。OBでなくて、何か判定できるということがわかる。こうすればいいんだよというふうにするためには。

○坂上調査官 市販のカリキュラムの頭をサーッとなめていただいて、その求める技術者は、第2級陸上無線技術士以上の技術力を持った者を入れてくださいねということを言っていますので、その技術者に航空の特化した部分を勉強させて入ってきてくださいということを言っているわけですね。それで、会社の中で、例えばエレベーターのメンテナンスの会社もそうでしたけれども、いろいろ聞き取りをしたときには、それなりに、技術者に何かをやらせる前には、必ず一定の技術ができるかどうかという評価をやっていますと。セントラルリーシングシステムなどもそうだったのですね。どこの会社でも大体技術で何か保守をするというようなところは、ただ来て、「はい、明日から」ということはしていないようです。ですから、うちに応募するような会社は、基本的にはこういうふうな体制を持っていると思いますし、そういった技術の養成の機関はちゃんとつくられているとおもっています。

○井熊副主査 だとしたら、履修証明書ですね。合格判定書ではなくて、今のお話であれば。

○小林主査 そうですね。

○井熊副主査 履修しましたという証明書を会社が出せばいいのであって、今のお話は、合格判定書ではないですね。

○小林主査 履修して、一定の知識を得ましたということの履修の証明であって、パスしたか落ちたかということではないですね。

○鏡課長 ただ、一定のレベルは引いてもらわなければいけないわけですから、そのやり方はお任せしますけれどもということ。あくまでも履修状況とその成果の確認を会社として。

○小林主査 一般企業もちゃんとした仕事をするためには、やはりそういう訓練なり研修なりをして、その人が履修して、ちゃんと理解したことを確認して、業務に出すと思うのです。だから、その部分は、ちゃんと十分な研修を受けていて、十分な能力があるということはあるけれども、合格とか何とかという話になってくると、それは非常に民間とのギャップですかね。試験日とか、判定結果とか、合格とか、試験結果を添付することとかというのは、これは直せないのですか。

○鏡課長 例えばどんなものですか。

○小林主査 わからないですけども、履修証明ですね。

○井熊副主査 「履修証明」といって、部長が判こを押せばいい。

○鏡課長 ただ本を読んでいただいたというのは、私たちは認めていないです。

○小林主査 でも、最初は、これだけの研修をすればいいんですというような基準であって、全然そんな厳しいものは求めていませんということでしたね。

○坂上調査官 厳しくないのですけれども、履修して、技術者がちゃんと身につけていた

だいているかどうかはチェックする必要があると思います。なぜなら、直接機械に触る人ですから。ただ読みましたからと言って、触っていただくわけにはいかないということを申し上げています。

○井熊副主査 さすがに企業はそこまで無責任ではないです。私も民間事業者なので、ちょっと民間企業的に言うと、合格判定をしろということと、履修証明をしろということで、内容にどれほど大きな差があるかということはあるのですが、履修証明を仮に部長が押しだしたら、さすがにそんなにいいかげんなことはしないと思うのですね。ただ、合格判定というふうになると、会社の中として、制度をつくったりしなくてはいけないのですよ。多分、合格判定を誰かに出しなさいというときに、会社の中で何も制度をつくらないで判定できないのではないですかね。

○小林主査 できないでしょうね。

○井熊副主査 だとしたら、それは入札のために、会社の中でそういうことを行って、制度をつくって、人を任命してという話になるのですよ。そうすると、それは公募期間には絶対に間に合わないですよ。

○坂上調査官 そういう体制がないところが、にわかにつくっていただいて、教えていいかと。

○小林主査 その体制をつくるためにコストがかかるのですね。

○坂上調査官 資料E-3の7ページで示した、メーカー等を書いた下の白い部分がございました。例えば、工事業者が中段にございますが、こういったところは、工事業者と言いつつも、いろいろな保守をやっています。そういうような会社に我々が確認をしていきますと、原子力の維持管理とかもやっていたりするわけです。きっちりした体制も、可否をつける制度も持っていますし、そういった会社ばかりなのです。ほかに入ってくる会社を広げるために、全くそういうような体制を求めないと言ったら、例えばILSとか自動着陸装置とかを点検させられる人ではないですよ。そういうような会社にやっていただきたいということです。

○尾花副主査 今の議論は、資格があるかどうかを判定する責任を民間業者に負わせてしまうと、そこで何か失敗してしまった場合に、それが、さらに、業務の履行の失敗につながった場合、結局、損害賠償につながるのではないかと民間業者は思うと思うのです。その資格の判断まで民間業者にやることによって、民間業者が資格の判断に失敗したことによって、さらには、損害賠償にまでつながるのではないかという懸念があって、それが非常に抑制的に働くので、合格かどうかというところは民間業者の判断の権限から除いてあげるのはどうでしょうかというのも一つの考え方です。だから、先ほどほかの委員がおっしゃっていたのは、国がむしろ判断すべきなのではないでしょうかというポイントなのではないかと思うのですが、それはいかがでしょうか。

さらに、一般の飛行機の利用者として不安なのは、技能証明を取るために、このカリキュラムを受けたぐらいでは全然だめで、もっと高度な技術もあって初めて取れるんですと

言われると、履修しただけでは甚だ不安なような気がして、履修プラスどのぐらいまで能力が備わったかについては、ぜひ国に判断していただきたい。そうすることによって安全な運航も可能だし、さらには、民間業者も合格判定のところで過失があるというふうに判断されずに、安心して参入できるのではないか。多分、ほかの委員の方がおっしゃっているのは、それも含めてだと思うので、国が何か技能について判定していただくような仕組みがつかれないのだろうかというところを望んでおります。

○鏡課長 できるだけ民間の能力を活用しようということで始まっておりますので、国がその能力を有しているかどうかを新たにチェックするというと、また、何か少し逆戻りするのかなということを思っております。今、専門能力の証明であるとか、それを試験日とか合格日とか、そこで非常に参入が難しいように思われておりますけれども、我々の言いたいことも繰り返して言うとおりであります。少なくとも研修をやっていただいて、その履修状況をちゃんと確認してくださいという意味の合格であったり、試験だという、そういう趣旨であります。そこは含めて民間にお任せできるのではないかということでもあります。そこまで国がちゃんとチェックをしよう、さらには、受託後も、彼らは会社の中で訓練体制を整えていって、実務をしながら、さらに、その専門能力をつけていくわけですが、それをまた、国が、適宜、チェックをしていくというのは、ちょっとそこは新たな制度の創出にもなりますので。

○井熊副主査 いろいろアイデアを考えるのはあれだと思います。では、履修をしたという証明と、それから、あなたの会社では、その人を履修したかどうかを評価するためにはこういうような体制がありますよと、それを分けて評価したらどうですか。言っている意味がわかりますか。そうすれば、そんなに無責任にもならないのかなと。

○小林主査 参加資格のところにもそういうものが入っているというところで、やはり非常に問題があると思うのですよ。もし、これがすごく重要ですよというのであれば、先ほどの国が認定したような試験みたいなものを通っているというのだったら、その資格がある人が参入してくださいというのはわかりやすいですね。もし、たくさん参入していただいて、そこで競争が起こったときに、技術と効率性と両方達成できるのが、この公サ法の意図なので、もし、技術が非常に重要ですよということであれば、参入していただいた上で、評価表というか評価のところ、そこを基礎点にするのか、必須項目にするのかどうかわかりませんが、そここのところできっちり見ていただいて、やはりあなたのところはだめでしたねという、そこで落ちるのだったら、それはまだ納得しますけれども、最初から、参入にちょっと難しいみたいなどころがあるのは、この市場化テストの中での趣旨とは相入れないと思うのです。

その意味では、評価表は物すごくシンプルになっているのですよ。本当は、技術がなければいけないし、価格も競争していただかなければいけないしというのであれば、何を見るのかということ、評価表にもちゃんと入れ込まなければいけないはずですね。

まずは、さっきの合否は、履修証明にしていいただきたい。それは参入するゲートを開け

るだけの話ですから、参入してもらって、その人は能力があるかというのは、国が責任を持って評価していけばいいわけですね。それは民間に任せますというのは、そこはちょっとおかしくないですか。

○坂上調査官 118、119にある様式を、今言われているのは、試験日とか判定ではなくて、認定、履修。

○小林主査 履修証明をくださいということです。

○坂上調査官 これらの保守委託の制度をつくり込むときに、我々が勝手に独自にここに作り込んだわけではなくて、ある種そのメーカーも含めていろいろなところに聞き取りをして、求めなければいけない最低のレベルと今申し上げたとおり、全く素人さんでは困るので、最適なレベルを。その最低限のレベルを履修して、ちゃんと入りましたという証明をくださいと私たちは言っています。それをつくり込みするときに、各社にいろいろ聞いて、障壁にならないようなところを詰めていこうとしたのですけれども、大体の会社に研修の体制はあります。

○小林主査 そうだとして、だけど、実際そこで入札参加資格の中で認められた人たちは、実はさっきの指針の4に当たっている「同等と認められた人たち」ということになって、それが実態として、OBであるということになると、それは国民目線から見ると、限りなく、今までの慣習の上にやっているような印象を持ちますね。だから、そこを払拭しなければいけない。おっしゃっていることは、払拭していると、市場化に出したのだからということですね。

○坂上調査官 はい。

○小林主査 だとしたら、透明性を高めなければいけないわけですね。先ほど、ヒアリングして、合否もやっていますというような企業ばかりですとおっしゃっていましたが、そういうことに参入してくる業者さんを広く求めようというのが基本的で、将来的に考えて、この会社だけがターゲットではないはず。そうだとしたら、もっと参入はしていただいた上で、その人たちがスキルなり能力なりあるところは、ちゃんと技術点のところ国が見ます、評価していきますと。第三者委員会などをつくって評価していきますというようなたてつけにしないと、競争自体が働かないということになると思うのです。だから、ぜひとも、まず評価表のところをどうするかという話はちょっと大変な話になってしまうので、最低限、少なくとも履修証明にはしていただきたいということと、その辺の仕組みをもうちょっと検討していただきたいのです。

○坂上調査官 我がほうが、その履修証明を受けた後、保守をやらせて、一定の技術が備わっているというふうな判断ができるかどうかを、これは今すぐ変えると、履修証明だけで本当に判断できるのかと言われたときに、我がほうも困りますので、ちょっと一回やらせていただいでですね。

○井熊副主査 いろいろなところで、こういうアウトソーシングとかPFIとかやっていて、過渡期のときに、透明性を上げようと思えば、官側がある程度フォローしなくてははいけな

いケースはすごく多いのですよ。それは民間だから、あとは全部民間責任でと言われると、それは実質的にすごく絞られてしまって、これはほかの施設でもそういうのはよくありません。はじめは民間に任せただけでも、結果的には、官が始めは随分指導する感じになったよねと。今はそういう過渡期なので、そのこのところで、先ほど課長が言われた、建前としては民間に任すというのはよくわかるのですけれども、ノウハウが官のほうにあるものを民間に任せる場合に、なかなかすっきりいかない部分があるのですよ。そのこのところは、将来はともかくとして、ある程度競争性が高まるまでそういうことをせざるを得ないのかなと思います。

ちょっと1つよろしいですか。先ほど成田空港のがあって、成田空港では、成田空港の子会社がやっているときに、工事業者や設置業者がありますね。こういう会社が、自分たちが受注できる案件なんだという自覚がどれほどあるのかということに関して結構懸念を感じるわけですよ。あそこはもう決まっているよねと。そういうことをきちんと知らせるための、過去に国土交通省さんの案件なんかでも、そういうのをやっているときに、公告の前に、説明会とか事前にやっているのですね。そういうのを何か知らせるための場をセッティングして、開かれた入札なんだということを説明する機会をぜひ設けてほしいと思います。

○坂上調査官 国土交通省として直接説明しているわけではないですけれども、今、航空保安施設信頼性センターでおこなっているセミナーの中では、どの空港で発注しているものも特定のものではないと。センターが受けているから、これはセンターの縄張りですよということを言っているわけではなくて、こんな仕事があるので、体制ができる会社はどんどん参入してくださいというセミナーをやっております。したがって、我がほうの意図は、集まっていたらいいこのような会社には伝わっていると思いますし、空港情報通信が受注しているから、成田は手を出しちゃいけないんだというふうな意識は全くないと思います。

○井熊副主査 いや、伝わってないから1者入札なんです。それは間違いなくそうですよ。伝わっていたら、1者応札になることはあり得ないと思うのですよ。

○坂上調査官 例えば、成田、中部はちょっと置いておきましても、セントラルリーシングは本当に21年から入った民間の会社ですし、あと、東京電気技術サービスもしかりです。そこにもやはり来ないというのは、成田と同じ条件ではないかと思います。何が原因かというところ、体制、人が26人、第2級陸上無線技術士とか第1級陸上無線技術士とか持った人がなかなか集まらないのが1つと、その折り合いがつかないお金の部分というところではないかと分析はするのですけれども、成田に限って、空港情報通信が受注しているから手を出してはいけないというふうな浸透もないと考えております。

○鏡課長 いずれにしても、今はセミナーをやったりとか、地方局のホームページに出したりとか、そういうこともやってきていますので、それは引き続き継続してやっていかなければいけないことだとは思っておりますので、それはやらせていただきます。



○井熊副主査 でも、きょうは1時間も話して、そういう結論だとしたら、全然改善の方策がないということになりますね。説明、浸透はしている、それから、こういう体制は民間にあるはずだというのであれば、改善方策はないですね。

○坂上調査官 まだ周知をしながらやっているのですけれども、各会社がなかなか本気になってくれてないだけではないかなと僕は思っています。グループ応札もオーケーだし、こういった会社が3つ集まってやることだって許しているわけですから、人が確保できてきたタイミングでみんなが集まるというのは今後出てくると思います。未来永劫この5社がずっと取っていくとは思ってはおりません。

○井熊副主査 僕にはそう見えないですね。というのは、どこも崩れてないですね。もし、おっしゃるようなことがあるなら、どこか崩れているところが出ているはずですね。でも、ずっと同じところが受注していることが続いているわけですね。だから、そういう市場の変化は僕は起こってないと思います。やはり十分な周知を与え、はじめはある程度官側がサポートしながらそういう事業者を育てていくとか、そういう取り組みと意思表明を、説明会をやって明文化するとかということをしていかないとだめだと思います。市場化テストを期待値でやられているような感じがするのですよ。こういうふうにやっていけば開くのではないかなという期待値で。そうではなくて、こうやれば開くはずだというもっと必然性を持って取り組まないと、多分、何年たってもこれは変わらないのではないのでしょうか。

○小林主査 今事業をやっている事業者さんに、間違いなく、そのノウハウについてはあるわけですね。その中で、ほかの会社がそこにチャレンジしようと思ったときには、やはりそれ相当な予測とかリスクとかいろいろなことを見積もらないといけないですね。そういう意味で、それをちゃんとイコールフットィングにしてあげなければいけないといったところで、官の努力がやはり必要になってくると思うのですよ。いつかは出てくるかもしれないというような、よく入札でもありますね、理論的には「応札者があるはずだ」みたいなのではなくて、透明性を高めながら、ほかの人が参入したときに、その事業の成否といいますか、そういうものが見積もりやすくしてあげるということ。もちろん参入して、技術とか価格とかというところで競争するわけだから、そのときに、複数者応札があった場合には、どこかが取って、どこかが負けるわけですが、そのときのリスクとか、取ったときの将来キャッシュフローだとかということを経営者としては、なるべく確実なものとして予測していかなければいけないわけですね。その上で、その危険を取った上で入っていかなければいけないということを取るわけだから、そこに官のイコールフットィングに向けた、決してOBがいる会社が有利なわけではなくてというところの環境整備をしてあげなければいけないというところの努力が、どうもまだ足りないと思えるのです。

○宮崎専門委員 そのために、先ほど出ている話の1つとしては、事業者でも専門知識を持っていること、試験なりをやって証明してくださいという形になっているわけですが、

例えば、必要な研修を受けましたという履修証明を、履行をしましたということをした上で、これは総合評価なり、技術審査なり、加点もあるわけですから、具体的に、ILSとかリーダーとかをどのようにあなたは保守しますかということをご提案なり書かせて、それで点数をつけてあげて、ちゃんとしているところにはより点数をあげるとか、例えばそういった形に少し変えていくと、そうすると、自分のところがまだ技術が足りないからまだチャレンジできないのかとか、OBの方よりも点数が同等についてきたのかとか、理解しながら参加できるような環境にはなっていくと思いますので、そこを今後少し工夫できるというのではないかと思います。

○坂上調査官 わかりました。履修証明に変更して、ちょっと様子を見てみるという話になりますね。

○小林主査 履修証明に変更していただけますか。

○坂上調査官 変更して、様子を見るという、そういうお話ですね。

○小林主査 非常に小さい一歩ですけれども、まずは履修証明にして。履修証明にしたからといって参加者がたくさん出てくるというわけではないと思うのです。評価表も、本当は、国交省として、この業務について求めなければいけないレベルをもっと明確に出していけないといけないと思うのですよ。だから、そのところで、能力、技術の部分をちゃんとチェックして、それで評価していく、選んでいくというふうにしなないといけないですね。

○井熊副主査 私は個人的に2つあります。1つは、周知をもっと徹底してほしい。

それから、調査官が先ほど来言われている、人が足りないところを官がちゃんとサポートしてあげてほしい。それは、向こうに全部技術のチェックを負わせるとかそうではなくて、こちらがそういうチェックもちゃんとするし、必要であったら、その後、どういうふうに指導したらいいかということに関しても何か支援するというようなことがなければ、問題は解決していかないような感じがします。

○小林主査 おっしゃるとおりで、ここに書いてあるような周知の方法ではまだ足りないと思いますし、今の状態がずっと続いていくということになっていくと、能力とかの点でOBに依存していることになってくるので、将来的にも、そういったマーケットというか、そういった技術分野の拡大というか、向上といいますか、そういうものを国としても積極的に推進していかなければいけないわけじゃないですか。そういった観点も考えれば、国がこういう分野の業界の競争をもっと高めていくといった方向で、この実施要項をつくり込んでいく必要があると思います。一足飛びにそこまで行くのはちょっと難しいかもしれないので、きょう、いろいろ委員からも御意見がありましたから、そういったものを踏まえて、これはどうするのですか。

○事務局 次にパブコメを実施します。

○小林主査 パブコメをするのです。だから、きょうのやりとりの中で、国土交通省として修正できるところとか、改善できるところを考えていただいて、事務局とやりと

りしていただいて、それを委員にフィードバックしていただいて、委員が確認したら、それでパブコメに行っていただくという、そんな手続ですね。

○事務局 承知しました。

○尾花副主査 1点ですが、資料E-3の(3)で、事業者参入のリスクのところ、国で責任を持つ必要があるのは、事業者の故意でないミスに起因するものだとおっしゃられていて、それとの関係で、入札実施要項を拝見いたしますと、入札実施要項では、過失の場合も損害賠償を負いなさいという定めになっていて、これとの関係はどのように整理されていますか。

○小林主査 14ページですね。これも含めて、これは契約書の内容を確認していただくということなので、ここの「故意又は過失により」というところは、「故意又は重過失」ではないかと。それは確認していただけますか。

○鏡課長 わかりました。

○小林主査 それでは、今の議論したところを踏まえまして、国土交通省で改善できるところを検討していただいて、それで、事務局とやりとりをしていただいて、それを委員にフィードバックいただいて、それを確認して、パブコメというふうにしたいと思いますので、国土交通省におかれましては、引き続き御検討いただきますように、よろしく願いいたします。

委員の先生方におかれましては、きょう質問できなかった事項、確認したい事項がありましたら、事務局にお寄せいただいて、事務局で整理していただきたいと思います。

それでは、本日はありがとうございました。