

平成 30 年 12 月 17 日
 総務省行政管理局公共サービス改革推進室

民間競争入札実施事業
 「独立行政法人自動車技術総合機構自動車検査用機械器具の保守管理業務」
 の評価について（案）

競争の導入による公共サービスの改革に関する法律（平成 18 年法律第 51 号）第 7 条第 8 項の規定に基づく標記事業の評価は以下のとおりである。

記

I 事業の概要等

事 項	内 容
事業概要	独立行政法人自動車技術総合機構法第 14 条の規定に基づき <ul style="list-style-type: none"> ・ 関東検査部管内のうち東京都・神奈川県・山梨県内の 10 事務所（以下、「関東（南）」という。） ・ 関東検査部管内のうち茨城県・群馬県・埼玉県・千葉県・栃木県内の 13 事務所（以下、「関東（北）」という。） ・ 中部検査部管内 12 事務所（以下、「中部」という。） ・ 北陸信越検査部管内 6 事務所（以下、「北陸信越」という。） に設置される自動車検査用機械器具（以下、「検査機器」という。）の保守及び管理
実施期間	【共 通】平成 29 年 10 月 1 日～平成 31 年 9 月 30 日
受託事業者	【共 通】安全自動車株式会社グループ （構成員：安全自動車株式会社、株式会社アルティア、株式会社イヤサカ、株式会社バンザイ）
契約金額（税抜）	【関東（南）】32,960 千円 【関東（北）】42,500 千円 【中 部】33,970 千円 【北陸信越】16,270 千円
入札の状況	【関東（南）】1 者応札（説明会参加＝1 者／予定価内＝1 者）不落随契 【関東（北）】1 者応札（説明会参加＝1 者／予定価内＝1 者） 【中 部】1 者応札（説明会参加＝1 者／予定価内＝1 者）不落随契 【北陸信越】1 者応札（説明会参加＝1 者／予定価内＝1 者）不落随契
事業の目的	道路運送車両法に基づき自動車検査の保安基準適合性の審査を行うこととされており、基準不適合車は審査に基づき排除するという公権力の行使で

	あることから、審査は公正かつ厳格に行う必要があり、検査機器の定期点検を着実に実施し、その機能を適正に維持することは必要不可欠となっている。また、点検にあたっては、検査機器の故障による業務の停滞は受検者や関係機関に与える影響が大きいことから、検査コースの閉鎖は可能な限り少なくする必要がある。
選定の経緯	<p>第5回施設・研修等分科会（H19.9.6）において、「独立行政法人整理合理化計画の策定に係る基本方針」（閣議決定）に基づき、具体的なヒアリング対象事業を審議（第24回監理委員会（H19.9.13））で了承。</p> <p>その後、第13回施設・研修等分科会（H19.10.9）において、当時の自動車検査独立行政法人からヒアリング。</p> <p>上記ヒアリング結果を踏まえ、国土交通省より自主的選定ののち、平成19年公共サービス改革基本方針 H19.12.24 閣議決定）において選定。</p>

※受託事業者の決定の推移

【関東（南）】市場化テスト3期目。

第1期（平成21年6月～23年3月）では1者応札の結果、金額不調となったことから、作業日（土日→平日）、期間・範囲を変更して関東検査部23事務所を事業範囲として1者入札の結果、随意契約で事業を実施。

第2期（平成23年4月～28年3月）では事業期間を5年に変更し第1期同様、関東検査部23事務所を事業範囲として入札の結果、2社が応札し評価点上位の者が実施。

第3期（平成29年10月～31年9月）では1者応札の結果、金額不調となったことから、実施地域を関東(南)10事務所に分割するとともに、事業期間の見直し（5年→2年）、業務内容の見直し（校正作業の除外、検査機器清掃作業の追加及び点検項目の追加）、新規参入のための実施経費の情報提供、声掛けを行い1者応札の結果、随意契約で事業を実施。

【関東（北）】市場化テスト3期目。

第1期（平成21年6月～23年3月）及び第2期（平成23年4月～28年3月）は、上記、関東（南）と共通。

第3期（平成29年10月～31年9月）では1者応札の結果、金額不調となったことから、実施地域を関東(北)13事務所に分割するとともに、事業期間の見直し（5年→2年）、業務内容の見直し（校正作業の除外、検査機器清掃作業の追加及び点検項目の追加）、新規参入のための実施経費の情報提供、声掛けを行い1者応札の結果、予定価格内であったためこの者が事業を実施。

【中 部】市場化テスト2期目。

第1期（平成26年4月～28年3月）では中部検査部12事務所を事業範囲として2社が応札し、予定価格内であった者が事業を実施。

第2期（平成29年10月～31年9月）では1者応札の結果、金額不調となったことか

ら、事業期間の見直し（5年→2年）、業務内容の見直し（校正作業の除外、検査機器清掃作業の追加及び点検項目の追加）、新規参入のための実施経費の情報提供、声掛けを行い1者応札の結果、随意契約で事業を実施。

【北陸信越】市場化テスト1期目。

1者応札の結果、金額不調となったことから、平成26年度からの市場化テストを実施せず。検査部において随意契約で調達し事業を実施。

第1期（平成29年10月～31年9月）では1者応札の結果、金額不調となったことから、事業期間の見直し（5年→2年）、業務内容の見直し（校正作業の除外、検査機器清掃作業の追加及び点検項目の追加）、新規参入のための実施経費の情報提供、声掛けを行い1者応札の結果、随意契約で事業を実施。

II 評価

1 概要

終了プロセスに移行することとする。

2 検討

(1) 評価方法について

独立行政法人自動車技術総合機構（以下、「機構」という。）から提出された平成29年10月から平成30年9月までの実施状況についての報告（別添）に基づき、サービスの質の確保、実施経費等の観点から評価を行う。

(2) 対象公共サービスの実施内容に関する評価

事項	内 容					
確保されるべき質の達成状況	以下のとおり、適切に履行されている					
	確保されるべき水準		評価			
			指標（半期）	平成29年度（下半期）	平成30年度（上半期）	適・不適
	定期点検実施に伴う検査コースの閉鎖時間が指標を上回らないこと	関東（南）	125時間55分	125時間45分	124時間15分	適
		関東（北）	228時間55分	182時間20分	167時間20分	適
中部		183時間30分	180時間25分	158時間30分	適	
	北陸信越	100時間6分	94時間30分	86時間45分	適	

	重量計定期 検査実施に 伴う検査コ ースの閉鎖 時間が指標 を上回らな いこと	関東 (南)	H29: 7時間30分 H30:17 時間 30 分	0 時間 00 分	2 時間 45 分	適	
		関東 (北)	H29:12時間30分 H30:10 時間 00 分	0 時間 00 分	0 時間 00 分	適	
		中部	H29: 7時間30分 H30:10 時間 00 分	1 時間 00 分	0 時間 40 分	適	
		北陸信越	H29:7時間30分 H30:5 時間 00 分	0 時間 00 分	0 時間 40 分	適	
	検査機器定期点検 関東 (南) 関東 (北) 中部 北陸信越	全ての対象機器について必要な点検が実施されているか。					適
		検査コース閉鎖時間が報告されているか。					適
		実施結果は実施完了後 14 日以内に報告されているか。					適
		四半期終了後 7 日以内に実施回数及び実施に伴う検査コース閉鎖時間が報告されているか。					適
	重量計定期検査 関東 (南) 関東 (北) 中部 北陸信越	指定定期検査機関による定期検査を受けているか。					適
		全ての点検対象機器について前回の定期検査の日から 2 年以内に定期検査が実施されているか。					適
		実施結果は実施完了後 14 日以内に報告されているか。					適
		四半期終了後 7 日以内に実施回数及び実施に伴う検査コース閉鎖時間が報告されているか。					適
	民間事業者からの改善提案	受託事業者は定期点検及び定期検査の実施にあたり検査コースの閉鎖時間を短縮するため、休憩時間等の審査中断時間を活用する等、閉鎖時間の短縮（質の向上）の努力が認められる。					

(3) 実施経費（税抜、単位：千円）

① 【関東（南）】【関東（北）】の計

H28 従来経費※1	32,224
H30 実施経費	38,179
換算値	35,178※2
削減額	-5,955
換算値	-2,954※2
削減率	-18.5%
換算値	-9.2%※2

※1 金額不調による随意契約の期間中であり、金額比較のため点検回数をそれぞれ換算

したもの。

※2 審査基準改正による作業時間を換算したもの。

各期間で、業務範囲の見直し、実施期間の見直し、清掃業務の追加があり、入札においても金額不調による随意契約があったため、単純比較することは困難であるが、換算金額を比較すると増加している。増加の一要因として、実施報告書にあるように労務単価の上昇も考えられる。

②【中 部】

H28 従来経費※3	14,760
H30 実施経費	16,895
換算値	15,618※4
削減額	-2,135
換算値	-858※4
削減率	-14.5%
換算値	-5.8%※4

※3 金額不調による随意契約の期間中であり、金額比較のため点検回数をそれぞれ換算したもの。

※4 審査基準改正による作業時間を換算したもの。

中部検査部についても各期間で、業務範囲の見直し、清掃業務の追加があり、入札においても金額不調による随意契約があったため、単純比較することは困難であるが、換算金額を比較すると増加している。増加の一要因として、実施報告書にあるように労務単価の上昇も考えられる。

③【北陸信越】

H28 従来経費※5	7,116
H30 実施経費	7,944
換算値	7,444※6
削減額	-828
換算値	-328※6
削減率	-11.6%
換算値	-4.6%※6

※5 金額不調による随意契約の期間中であり、金額比較のため点検回数をそれぞれ換算

したもの。

※6 審査基準改正による作業時間を換算したもの。

北陸信越検査部についても各期間で、業務範囲の見直し、清掃業務の追加があり、入札においても、前回金額不調による機器メーカー毎の随意契約があったため、単純比較することは困難であるが、換算金額で比較すると増加している。増加の一要因として、実施報告書にあるように労務単価の上昇も考えられる。

(4) 競争性改善のための取組

競争性の改善のため、独立行政法人自動車技術総合機構が実施した主な取組は、下記のとおりである。

- ①市場化テスト導入前の定期点検に係る契約事務は、管内毎の検査部において、管内全事務所を包括して入札を行い、応札者なし又は不落札となった場合は、各県毎、さらに不落札となった場合は、機器メーカー毎に入札していた。その殆どの場合において機器メーカー毎の契約となっており、競争が働かず、入札・契約の事務手続きにも多大な労力を割いていたがこれを見直し、関東検査部管内において平成 21 年から包括化し一括調達して合理化を図った。その後、中部検査部管内において平成 26 年から包括化し一括調達、北陸信越検査部管内において平成 29 年から包括化し一括調達としている。
- ②随時調達であったものを、競争性改善、事務手続きの効率化のため、最大 5 か年まで複数年度化し、事業者ヒアリングを踏まえて平成 29 年度の契約からは 2 年とした。
- ③事業内容の見直し（検査機器の修繕の除外、検査機器関係の消耗品の供給の除外、校正作業の除外、検査機器清掃作業の追加及び点検項目の追加）、入札グループによる入札の許容の明示などを行った。
- ④ 1 者応札の分析及び改善のため、入札説明会に参加したが入札しなかった事業者に対するヒアリングを実施し、委託期間の状況に応じて見直し延長（2 年→5 年）、短縮（5 年→2 年）、業務内容の見直し（校正作業の除外、検査機器清掃作業の追加及び点検項目の追加）など柔軟かつ迅速に対応、参入障壁を解消するための措置を講じた。
- ⑤入札参加が期待される者へ広報を実施し（20 社）、さらに、興味を示した者（2 者）に対し積極的に声掛けを行い、機構の施設を用いた事前研修が可能である旨明記など、入札参加者の拡大を試みた。
- ⑥過年度事業の経費実績等、情報開示に積極的に取り組んだ。
- ⑦入札説明会の実施、入札公告期間の延長（通常 10 日以上としているところを約 30 日間）など、新規事業者の参入意欲を高める入札スケジュールとした。

(5) 業務の特殊性等

本事業の特殊性等について、更なる改善が困難な事情は、下記のとおりである。

直近の入札結果について、4地域全てにおいて、メーカー4者による共同企業体のみの1者応札となっており、新規参入がみられない状況となっている。これは、機構に設置の特殊な検査機器の保守管理を行うことができるメーカー以外の事業者は数が少ない上に規模が小さく、その大半は検査機器メーカーと提携しており、新たに入札に参加しようとする事業者を望み難いためである。また、自動車検査用機器の定期点検は1年に2回、重量計の定期検査は2年に1回であり、1事務所あたりの平均年間経費は1,500千円と小規模でありスケールメリットが得られにくいこと。定期点検は時期も異なり検査場もそれぞれ物理的に離れていること。さらに、本業務は、労働集約的な業務であり、実施経費の大半が直接人件費となっており、市場環境（労務単価）上昇の影響を直接受けること。以上のような状況においては、機器メーカー、新規参入業者問わず継続した事業として人員を確保し、事業に参入するメリットが少ないと考えられ、採算に見合うものとして新規参入に結び着かないと考えられる。

なお、機構においては、類似の業者に対し積極的に働きかけ、平成23年の関東検査部及び平成26年の中部検査部において一時的に2者応札が実現したが、新規参入業者の事業実施後のヒアリングにおいて、①保守管理業務においては人材確保が難しく人手不足の状況下では参加は困難であること、②年間を通じて事業を担当する社員を雇用することができないこと、③前回の事業において地元業者との協力体制が構築できず自社社員を派遣しなければならなかったことや点検に使用する機器を維持する費用の見積もりが甘かったこと等により想定以上の経費を要したことからその後の応札を見送る結果となっている。

機構において、事業地域を拡大又は分割し、複数年度化するなどより安定的に事業が実施できるように配慮したものの、事業地域に拠点を有しない事業者にとっては他県からの出張による経費の増大となるほか、拠点を設けるにあたっては昨今の人手不足の状況においては新たな拠点の設置は難しい状況がみられたこと、また、検査機器市場として最も規模が大きい関東検査部管内であっても検査機器の保守管理を1者で実施できる体制を有する事業者はいないことなどから、これ以上の参入条件の見直しは困難と考えられる。

(6) 評価のまとめ

前記「(2) 対象公共サービスの実施内容に関する評価」記載のとおり、業務の実施にあたり確保されるべき達成目標として設定された質については、平成29年度、平成30年度の2か年とも全て目標を達成していると評価できる。また、民間事業者の改善提案についても、検査コースの閉鎖時間を短縮するため、休憩時間等の審査中断時間を活用する等、民間事業者のノウハウと創意工夫の発揮が業務の質の向上に貢献したものと評

価できる。

公共サービスの質は確保されており、検査機器の保守管理業務に係る契約を検査部単位で一括して行ったことにより、契約事務が軽減されるとともに、事業実施に係る調整や検査確認業務が包括化され業務の効率化が図られ、公共サービスの質の維持向上に資することになったと評価できる。

一方、1者応札が継続しており、実施経費についても、「(3) 実施経費」記載のとおり、労務単価の上昇もあり削減効果は認められなかった。競争性・経費に課題が認められる。

この点、「(4) 競争性改善のための取組」記載のとおり、競争性改善のための取組を実施したものの、「(5) 業務の特殊性等」記載のとおり、市場化テストの実施だけでは実施状況の更なる改善が見込めないものと認められる。

なお、本事業の実施期間中に委託民間事業者への業務改善指示等の措置はなく、法令違反行為等もなかった。また、今後は、機構に外部有識者等によるチェック体制を設置し、事業実施状況のチェックを受けることが予定されている。

(7) 今後の方針

本事業の市場化テストは関東検査部は3期目、中部検査部は2期目、北陸信越検査部は1期目であるが、競争性及び経費において課題が残るため、良好な実施結果を得られたと評価することは困難である。

しかし、「(6) 評価のまとめ」のとおり、市場化テストの実施だけでは実施状況の更なる改善は見込めないものと認められる。

以上のことから、本事業については「市場化テスト終了プロセス及び新プロセス運用に関する指針」（平成26年3月19日官民競争入札等監理委員会決定）Ⅱ. 1. (2) に当てはまるものとして、現在実施中の事業をもって市場化テストを終了することとする。

市場化テスト終了後の事業実施については「競争の導入による公共サービスの改革に関する法律」の対象から外れることとなるものの、これまでの官民競争入札等監理委員会における審議を通じて厳しくチェックされてきた公共サービスの質、実施期間、入札参加資格、入札手続及び情報開示に関する事項等を踏まえた上で、独立行政法人自動車技術総合機構が自ら公共サービスの質の維持向上及びコストの削減を図っていくことを求めたい。

なお、今後の契約の状況によっては事後調査を行うほか、市場化テストの対象事業として再選定されることもある。

平成 30 年 11 月 27 日
独立行政法人自動車技術総合機構

民間競争入札実施事業
独立行政法人自動車技術総合機構自動車検査用機械器具の保守管理業務
(関東検査部管内「東京都・神奈川県・山梨県」)の実施状況について

I. 事業の概要

1. 委託業務内容

独立行政法人自動車技術総合機構法第14条の規定に基づき関東検査部管内のうち東京都・神奈川県・山梨県内の10事務所（以下、「関東（南）」という。）に設置される自動車検査用機械器具（以下、「検査機器」という。）の維持及び管理

2. 業務委託期間

平成29年10月1日～平成31年9月30日

3. 受託事業者

安全自動車株式会社グループ

(構成員：安全自動車株式会社、株式会社アルティア、株式会社イヤサカ、株式会社バンザイ)

4. 契約金額

32,960千円（税抜）

II. 業務の実施に当たり確保されるべき質の達成状況及び評価

(実施要項15.(5)に基づく事業の実施状況についての報告)

【検査機器・重量計】

業務の実施に当たり確保されるべき質（定期点検及び重量計定期検査の実施に伴う検査コースの閉鎖時間が指標を上回らないこと）の達成状況は、以下のとおり。

各業務	測定指標	評価			
		期間			適・不適
検査機器 定期点検	定期点検実施に伴う閉鎖時間が半期で125時間55分を上回らないこと	平成29年度	下半期	125時間45分	適
		平成30年度	上半期	124時間15分	適
重量計 定期検査	定期検査に伴う閉鎖時間が29年度にあっては7時間30分、30年度にあっては17時間30分、31年度にあっては5時間を上回らないこと (注)	平成29年度		0時間00分	適
		平成30年度 (上半期)		2時間45分	適

(注) 重量計の定期検査の周期は2年に1度のため、各年度における検査基数が異なることから、年度により指標の設定が相違している。

Ⅲ. 業務内容の達成状況及び評価

(実施要項10.に基づく定期点検の実施・報告業務の達成状況)

独立行政法人自動車技術総合機構自動車検査用機械器具の保守管理業務民間競争入札実施要項（以下、「実施要項」という。）に規定する業務内容の達成状況は、下表のとおり達成されている。

各業務	確認事項	評価
検査機器定期点検	全ての対象機器について必要な点検が実施されているか。	適
	検査コース閉鎖時間が報告されているか。	
	実施結果は実施完了後14日以内に報告されているか。	
	四半期終了後7日以内に実施回数及び実施に伴う検査コース閉鎖時間が報告されているか。	
重量計定期検査	指定定期検査機関による定期検査を受けているか。	適
	全ての点検対象機器について前回の定期検査の日から2年以内に定期検査が実施されているか。	
	実施結果は実施完了後14日以内に報告されているか。	
	四半期終了後7日以内に実施回数及び実施に伴う検査コース閉鎖時間が報告されているか。	

Ⅳ. 実施経費の状況

実施経費については、実施時期に応じて業務範囲の見直し、業務委託期間の見直し、業務の追加などがあり単純に比較することは困難であるが、今回市場化テストの実施経費、前回の平成26年度及び平成28年度の市場化テストによらず契約を行った経費を比較すると、下表のとおり実施経費は増加している（重量計の定期検査が2年ごとのため同じ検査基数となる偶数年度の状況を比較）。

ただし、実施経費の増加は、技術者の労働単価の上昇、審査基準改正に伴う機器仕様の変更による点検時間増加等の影響によるものである。平成30年度の実施経費から点検作業時間増加分の経費を除くと関東（南+北）は、35,178千円となり、平成30年度と平成28年度との比較では、9.2%の増加、平成26年度との比較では、29.5%の増加となる。国土交通省が公表している公共工事設計労務単価の単価上昇率は平成24年以降年間約6.9%（単年度では0.7~16.9%）であり、2年間の上昇率は13.8%、4年間では27.6%となり、上昇率は概ね他の労働単価の上昇と同程度となっている。なお、平成26年度の経費の上昇率は大きいものの、これは平成22年度に行った契約に基づく金額であることから、同程度となっているものと思われる。なお、入札不調による随意契約が多く、金額の競争性が確保できていないため市場化テストによる効果の確認は困難である。

(千円・税抜)

	平成30年度	平成28年度	平成26年度
関東（南）	16,775	—	12,212（※3）
関東（北）※1	21,404	—	14,940（※3）
関東（南+北）	38,179	32,224（※2）	27,152（※3）

※1 関東（北）とは、関東検査部管内のうち茨城県・群馬県・埼玉県・千葉県・栃木県内の13事務所をいう。

※2 平成28年度は市場化テストの入札不調により検査機器の定期点検の実施回数が1回となったことから、他年度と比較するために実施回数が2回となるように換算した。

※3 平成26年度の経費は、平成22年度に契約を行った金額である。

V. 競争状況

本業務の応札状況

総合評価落札方式で入札を実施したところ、入札参加者は1者であり、提出された企画書について審査した結果、入札参加資格及び必須審査項目を満たしていたが、入札価格が予定価格を上回ったため応札者と交渉を行い、実施要項を変更することなく予定価格の範囲内で随意契約を行っている。

VI. 評価

(1) 検査機器の保守管理業務に係る契約を検査部単位で一括して行ったことにより、主にメーカー毎に行っていた契約が包括化され契約事務が軽減されるとともに、事業実施に係る指示や検査確認業務が包括化され業務の効率化が図られている。

受託事業者は定期点検及び定期検査の実施にあたり検査コースの閉鎖時間を短縮するため、審査を行わない休憩時間を活用する等、閉鎖時間の短縮（質の向上）の努力を引き続き行っており、良質なサービスが提供されている。

(2) 前回の市場化テストと今回の市場化テストを比較すると契約金額は上昇しているが、これは技術者の労働単価の上昇、審査基準改正に伴う機器仕様の変更による点検時間増加等の影響によるものである。

前回市場化テストに参加した事業者は今回の応札を見送った理由として、①保守管理業務においては人材確保が難しく人手不足の状況下では参加は困難であること、②年間を通じて事業を担当する社員を雇用することができないこと、③前回の事業において地元業者との協力体制が構築できず自社社員を派遣しなければならなかったことや点検に使用する機器を維持する費用の見積もりが甘かったこと等により想定以上の経費を要したこと、を挙げている。

このように契約金額自体は上昇しているものの、働き方改革等に基づく労働単価の上昇や近年の人手不足等の社会環境下においても、労働単価の上昇率は国土交通省が公表している公共工事設計労務単価の単価上昇率と同程度であり、この影響を除けば、引き続き低廉なサービスとなっているものと考えられる。

(3) 以上のように、市場化テストの実施により、検査機器の保守管理業務において良質

かつ低廉なサービスの提供が実現できていると考えられる。ただし、1者入札等の課題があり、直ちに新規参入者を見込むことは難しいものの、引き続き検査機器に知見のある事業者の情報提供を行っていく所存である。

VII. 今後の方針

(1) 本業務は、2年計画の中間段階であるが、これまでの事業全体を通じた実施状況については以下のとおりである。

なお、実施状況の判断にあたっては、「市場化テスト終了プロセス及び新プロセスの運用に関する指針」(平成26年3月19日付け)のⅡ. 1. (1)に示された条件について確認した。

- ① 本事業の実施期間中に、民間事業者が業務改善指示等を受けた事実、業務に係る法令違反行為等はなかった。
- ② 本事業については外部有識者等によるチェック体制を設置し、実施状況のチェックを受けることとしているが、これまでも機構における調達等の合理化を進めるため、契約監視委員会の中で点検を行ってきたところである。
- ③ 本事業の入札は、第1期応札者1者(説明会参加15者)、第2期応札者2者(説明会参加者10者)、第3期応札者1者(説明会参加者4者)であった。
- ④ 本事業において確保されるべき質に係る達成目標については、目標を達成している。
- ⑤ 本事業の実施経費については、今期において契約金額は上昇しているものの、その要因としては、技術者の労働単価の上昇に伴う労働単価の見直し、審査基準改正に伴う機器仕様の変更による点検時間増加等の影響によるものであり、経費削減において少なからず効果を上げている。

(2) 本事業の実施において、上述(1)を踏まえると、今期において1者応札となっており競争性について課題が残っている状況にあるが、質の確保、経費削減の観点からは一定の効果が得られているところである。

このため、競争性の改善のために、事業範囲の見直し、事業期間の見直し、業務内容の見直し等を図ってきたところであるが、本事業が労働集約的なものであり、労働単価の上昇や人手不足等の労働環境下においては、新たに人員を確保・教育し、新規事業として事業に参入するには市場が限定的で小さいことからメリットが少なく新規参入事業者がなかなか現れない状況から、競争性の確保のための抜本的な改善が困難な状況となっている。

(3) 当機構の運営は検査手数料に基づく自己収入において賄っているところであり、限られた予算を適正に執行する観点から、検査機器の保守管理業務においても良質で低廉なサービスが提供される必要がある。このため、市場化テストの実施如何に関わらず、今後とも契約内容を厳しく確認していく方針である。

一方で、上述のとおり競争性の改善については、今次労働環境では抜本的な改善が困難な状況にあることから、市場化テスト終了プロセス及び新プロセスの運用に関する指針Ⅱ. 1. (2)に示す「これまでの市場化テストを継続しても更なる改善が困難な事業」にあたると思われる。

このため、本事業の実施にあたって引き続き改善を行っていくものの、市場化テストを終了し、当機構の責任において事業を実施していくこととしたい。

平成 30 年 11 月 27 日
独立行政法人自動車技術総合機構

民間競争入札実施事業

独立行政法人自動車技術総合機構自動車検査用機械器具の保守管理業務
(関東検査部管内「茨城県・群馬県・埼玉県・千葉県・栃木県」)の実施状況について

I. 事業の概要

1. 委託業務内容

独立行政法人自動車技術総合機構法第14条の規定に基づき関東検査部管内のうち茨城県・群馬県・埼玉県・千葉県・栃木県内の13事務所（以下、「関東（北）」という。）に設置される自動車検査用機械器具（以下、「検査機器」という。）の維持及び管理

2. 業務委託期間

平成29年10月1日～平成31年9月30日

3. 受託事業者

安全自動車株式会社グループ

（構成員：安全自動車株式会社、株式会社アルティア、株式会社イヤサカ、株式会社バンザイ）

4. 契約金額

42,500千円（税抜）

II. 業務の実施に当たり確保されるべき質の達成状況及び評価

(実施要項15.(5)に基づく事業の実施状況についての報告)

【検査機器・重量計】

業務の実施に当たり確保されるべき質（定期点検及び重量計定期検査の実施に伴う検査コースの閉鎖時間が指標を上回らないこと）の達成状況は、以下のとおり。

各業務	測定指標	評価			
		期間			適・不適
検査機器 定期点検	定期点検実施に伴う閉鎖時間が半期で228時間55分を上回らないこと	平成29年度	下半期	182時間20分	適
		平成30年度	上半期	167時間20分	適
重量計 定期検査	定期検査に伴う閉鎖時間が29年度にあつては12時間30分、30年度にあつては10時間、31年度にあつては10時間を上回らないこと (注)	平成29年度		0時間00分	適
		平成30年度 (上半期)		0時間00分	適

(注) 重量計の定期検査の周期は2年に1度のため、各年度における検査対象基数が異なることから、年度により指標設定が相違している。

Ⅲ. 業務内容の達成状況及び評価

(実施要項10.に基づく定期点検の実施・報告業務の達成状況)

独立行政法人自動車技術総合機構自動車検査用機械器具の保守管理業務民間競争入札実施要項に規定する業務内容の達成状況は、下表のとおり達成されている。

各業務	確認事項	評価
検査機器定期点検	全ての対象機器について必要な点検が実施されているか。	適
	検査コース閉鎖時間が報告されているか。	
	実施結果は実施完了後14日以内に報告されているか。	
	四半期終了後7日以内に実施回数及び実施に伴う検査コース閉鎖時間が報告されているか。	
重量計定期検査	指定定期検査機関による定期検査を受けているか。	適
	全ての点検対象機器について前回の定期検査の日から2年以内に定期検査が実施されているか。	
	実施結果は実施完了後14日以内に報告されているか。	
	四半期終了後7日以内に実施回数及び実施に伴う検査コース閉鎖時間が報告されているか。	

Ⅳ. 実施経費の状況

実施経費については、実施時期に応じて業務範囲の見直し、業務委託期間の見直し、業務の追加などがあり単純に比較することは困難であるが、今回市場化テストの実施経費、前回の平成26年度及び平成28年度の市場化テストによらず契約を行った経費を比較すると、下表のとおり実施経費は増加している（重量計の定期検査が2年ごとのため同じ検査基数となる偶数年度の状況を比較）。

ただし、実施経費の増加は、技術者の労働単価の上昇、審査基準改正に伴う機器仕様の変更による点検時間増加等の影響によるものである。平成30年度の実施経費から点検作業時間増加分の経費を除くと関東（南＋北）は、35,178千円となり、平成30年度と平成28年度との比較では、9.2%の増加、平成26年度との比較では、29.5%の増加となる。国土交通省が公表している公共工事設計労務単価の単価上昇率は平成24年以降年間約6.9%（単年度では0.7～16.9%）であり、2年間の上昇率は13.8%、4年間では27.6%となり、上昇率は概ね他の労働単価の上昇と同程度となっている。なお、平成26年度の経費の上昇率は大きいものの、これは平成22年度に行った契約に基づく金額であることから、同程度となっているものと思われる。なお、入札不調による随意契約が多く、金額の競争性が確保できていないため市場化テストによる効果の確認は困難である。

(千円・税抜)

	平成30年度	平成28年度	平成26年度
関東（南）※1	16,775	—	12,212（※3）
関東（北）	21,404	—	14,940（※3）
関東（南+北）	38,179	32,224（※2）	27,152（※3）

※1 関東（南）とは、関東検査部管内のうち東京都・神奈川県・山梨県内の10事務所をいう。

※2 平成28年度は市場化テストの入札不調により検査機器の定期点検の実施回数が1回となったことから、他年度と比較するために実施回数が2回となるように換算した。

※3 平成26年度の経費は、平成22年度に契約を行った金額である。

V. 競争状況

本業務の応札状況

総合評価落札方式で入札を実施したところ、入札参加者は1者であり、提出された企画書について審査した結果、入札参加資格及び必須審査項目を満たし、入札価格が予定価格の制限の範囲内であったため業務実施者とした。

VI. 評価

(1) 検査機器の保守管理業務に係る契約を検査部単位で一括して行ったことにより、主にメーカー毎に行っていた契約が包括化され契約事務が軽減され契約事務が軽減されるとともに、事業実施に係る指示や検査確認業務が包括化され業務の効率化が図られている。

受託事業者は定期点検及び定期検査の実施にあたり検査コースの閉鎖時間を短縮するため、審査を行わない休憩時間を活用する等、閉鎖時間の短縮（質の向上）の努力を引き続き行っており良質なサービスが提供されている。

(2) 前回の市場化テストと今回の市場化テストを比較すると契約金額は上昇しているが、これは技術者の労働単価の上昇、審査基準改正に伴う機器仕様の変更による点検時間増加等の影響によるものである。

前回市場化テストに参加した事業者は今回の応札を見送った理由として、①保守管理業務においては人材確保が難しく人手不足の状況下では参加は困難であること、②年間を通じて事業を担当する社員を雇用することができないこと、③前回の事業において地元業者との協力体制が構築できず自社社員を派遣しなければならなかったことや点検に使用する機器を維持する費用の見積もりが甘かったこと等により想定以上の経費を要したこと、等を挙げている。

このように契約金額自体は上昇しているものの、働き方改革等に基づく労働単価の上昇や近年の人手不足等の環境下においても、労働単価の上昇率は国土交通省が公表している公共工事設計労務単価の単価上昇率と同程度であり、この影響を除けば、引き続き低廉なサービスとなっているものと考えられる。

- (3) 以上のように、市場化テストの実施により、検査機器の保守管理業務において良質かつ低廉なサービスの提供が実現できていると考えられる。ただし、1者入札等の課題があり、直ちに新規参入者を見込むことは難しいものの、引き続き検査機器に知見のある事業者の情報提供を行っていく所存である。

VII. 今後の方針

- (1) 本業務は、2年計画の中間段階であるが、これまでの事業全体を通じた実施状況については以下のとおりである。

なお、実施状況の判断にあたっては、「市場化テスト終了プロセス及び新プロセスの運用に関する指針」(平成26年3月19日付け)のⅡ. 1. (1)に示された条件について確認した。

- ① 本事業の実施期間中に、民間事業者が業務改善指示等を受けた事実、業務に係る法令違反行為等はなかった。
 - ② 本事業については外部有識者等によるチェック体制を設置し、実施状況のチェックを受けることとしているが、これまでも機構における調達等の合理化を進めるため、契約監視委員会の中で点検を行ってきたところである。
 - ③ 本事業の入札は、第1期応札者1者(説明会参加15者)、第2期応札者2者(説明会参加者10者)、第3期応札者1者(説明会参加者4者)、であった。
 - ④ 本事業において確保されるべき質に係る達成目標については、目標を達成している。
 - ⑤ 本事業の実施経費については、今期において契約金額は上昇しているものの、その要因としては、技術者の労働単価の上昇に伴う労働単価の見直し、審査基準改正に伴う機器仕様の変更による点検時間増加等の影響によるものであり、経費削減において少なからず効果を上げている。
- (2) 本事業の実施において、上述(1)を踏まえると、今期において1者応札となっており競争性について課題が残っている状況にあるが、質の確保、経費削減の観点からは一定の効果が得られているところである。
- このため、競争性の改善のために、事業範囲の見直し、事業期間の見直し、業務内容の見直し等を図ってきたところであるが、本事業が労働集約的なものであり、労働単価の上昇や人手不足等の労働環境下においては、新たに人員を確保・教育し、新規事業として事業に参入するには市場が限定的で小さいことからメリットが少なく新規参入事業者がなかなか現れない状況から、競争性の確保のための抜本的な改善が困難な状況となっている。
- (3) 当機構の運営は検査手数料に基づく自己収入において賄っているところであり、限られた予算を適正に執行する観点から、検査機器の保守管理業務においても良質で低廉なサービスが提供される必要がある。このため、市場化テストの実施如何に関わらず、今後とも契約内容を厳しく確認していく方針である。
- 一方で、上述のとおり競争性の改善については、今次労働環境では抜本的な改善が困難な状況にあることから、市場化テスト終了プロセス及び新プロセスの運用に関する指針Ⅱ. 1. (2)に示す「これまでの市場化テストを継続しても更なる改善が困難な事業」にあたると思われる。
- このため、本事業の実施にあたって引き続き改善を行っていくものの、市場化テストを終了し、当機構の責任において事業を実施していくこととしたい。

平成 30 年 11 月 27 日
独立行政法人自動車技術総合機構

民間競争入札実施事業
独立行政法人自動車技術総合機構自動車検査用機械器具の保守管理業務
(中部検査部管内) の実施状況について

I. 事業の概要

1. 委託業務内容

独立行政法人自動車技術総合機構法第14条の規定に基づき中部検査部管内12事務所(以下、「中部」という。)に設置される自動車検査用機械器具(以下、「検査機器」という。)の維持及び管理

2. 業務委託期間

平成29年10月1日～平成31年9月30日

3. 受託事業者

安全自動車株式会社グループ

(構成員：安全自動車株式会社、株式会社アルティア、株式会社イヤサカ、株式会社バンザイ)

4. 契約金額

33,970千円(税抜)

II. 業務の実施に当たり確保されるべき質の達成状況及び評価

(実施要項15.(5)に基づく事業の実施状況についての報告)

【検査機器・重量計】

業務の実施に当たり確保されるべき質(定期点検及び重量計定期検査の実施に伴う検査コースの閉鎖時間が指標を上回らないこと)の達成状況は、以下のとおり。

各業務	測定指標	評価			
		期間			適・不適
検査機器 定期点検	定期点検実施に伴う閉鎖時間が半期で183時間30分を上回らないこと	平成29年度	下半期	180時間25分	適
		平成30年度	上半期	158時間30分	適
重量計 定期検査	定期検査に伴う閉鎖時間が29年度にあっては7時間30分、30年度にあっては10時間、31年度にあっては12時間30分を上回らないこと(注)	平成29年度		1時間00分	適
		平成30年度(上半期)		0時間40分	適

(注) 重量計の定期検査の周期は2年に1度のため、各年度における検査基数が異なることから、年度により指標設定が相違している。

Ⅲ. 業務内容の達成状況及び評価

(実施要項10.に基づく定期点検の実施・報告業務の達成状況)

独立行政法人自動車技術総合機構自動車検査用機械器具の保守管理業務民間競争入札実施要項（以下、「実施要項」という。）に規定する業務内容の達成状況は、下表のとおり達成されている。

各業務	確認事項	評価
検査機器定期点検	全ての対象機器について必要な点検が実施されているか。	適
	検査コース閉鎖時間が報告されているか。	
	実施結果は実施完了後14日以内に報告されているか。	
	四半期終了後7日以内に実施回数及び実施に伴う検査コース閉鎖時間が報告されているか。	
重量計定期検査	指定定期検査機関による定期検査を受けているか。	適
	全ての点検対象機器について前回の定期検査の日から2年以内に定期検査が実施されているか。	
	実施結果は実施完了後14日以内に報告されているか。	
	四半期終了後7日以内に実施回数及び実施に伴う検査コース閉鎖時間が報告されているか。	

Ⅳ. 実施経費の状況及び評価

実施経費については、実施時期に応じて業務範囲の見直し、業務委託期間の見直し、業務の追加などがあり単純に比較することは困難であるが、今回市場化テストの実施経費、前回の平成26年度及び平成28年度の市場化テストによらず契約を行った経費を比較すると、下表のとおり実施経費は増加している（重量計の定期検査が2年ごとのため同じ検査基数となる偶数年度の状況を比較）。

ただし、実施経費の増加は、技術者の労働単価の上昇、審査基準改正に伴う機器仕様の変更による点検時間増加等の影響によるものである。平成30年度の実施経費から点検作業時間増加分の経費を除くと15,618千円となり、平成30年度と平成28年度との比較では、5.8%の増加、平成26年度との比較では、10.0%の増加となる。国土交通省が公表している公共工事設計労務単価の単価上昇率は平成24年以降年間約6.9%（単年度では0.7～16.9%）であり、2年間の上昇率は13.8%、4年間では27.6%となり、上昇率は概ね他の労働単価の上昇と同程度となっている。なお、入札不調による随意契約となっており、金額の競争性が確保できていないため市場化テストによる効果の確認は困難である。

(千円・税抜)

	平成30年度	平成28年度	平成26年度
中部	16,895	14,760 (※)	14,187

※ 一部検査機器の定期点検の実施回数が1回となったことから、他年度と比較するために定期点検の実施回数が2回となるように換算した。

V. 競争状況

本業務の応札状況

総合評価落札方式で入札を実施したところ、入札参加者は1者であり、提出された企画書について審査した結果、入札参加資格及び必須審査項目を満たしていたが、入札価格が予定価格を上回ったため応札者と交渉を行い、実施要項を変更することなく予定価格の範囲内で随意契約を行っている。

VI. 評価

(1) 検査機器の保守管理業務に係る契約を検査部単位で一括して行ったことにより、主にメーカー毎に行っていた契約が包括化され契約事務が軽減されるとともに、事業実施に係る指示や検査確認業務が包括化され業務の効率化が図られている。

受託事業者は定期点検及び定期検査の実施にあたり検査コースの閉鎖時間を短縮するため、審査を行わない休憩時間を活用する等、閉鎖時間の短縮（質の向上）の努力を引き続き行っており良質なサービスが提供されている。

(2) 前回の市場化テストと今回の市場化テストを比較すると契約金額は上昇しているが、これは技術者の労働単価の上昇、審査基準改正に伴う機器仕様の変更による点検時間増加等の影響によるものである。

前回市場化テストに参加した事業者は今回の応札を見送った理由として、①保守管理業務においては人材確保が難しく人手不足の状況下では参加は困難であること、②年間を通じて事業を担当する社員を雇用することができないこと、③前回の事業において地元業者との協力体制が構築できず自社社員を派遣しなければならなかったことや点検に使用する機器を維持する費用の見積もりが甘かったこと等により想定以上の経費を要したこと、等を挙げている。

このように契約金額自体は上昇しているものの、働き方改革等に基づく労働単価の上昇や近年の人手不足等の環境下においても、労働単価の上昇率は国土交通省が公表している公共工事設計労務単価の単価上昇率と同程度であり、この影響を除けば、引き続き低廉なサービスとなっているものと考えられる。

(3) 以上のように、市場化テストの実施により、検査機器の保守管理業務において良質かつ低廉なサービスの提供が実現できていると考えられる。ただし、1者入札等の課題があり、直ちに新規参入者を見込むことは難しいものの、引き続き検査機器に知見のある事業者の情報提供を行っていく所存である。

VII. 今後の方針

(1) 本業務は、2年計画の中間段階であるが、これまでの事業全体を通じた実施状況については以下のとおりである。

なお、実施状況の判断にあたっては、「市場化テスト終了プロセス及び新プロセスの運用に関する指針」（平成26年3月19日付け）のⅡ. 1. (1) に示された条件について確認した。

① 本事業の実施期間中に、民間事業者が業務改善指示等を受けた事実、業務に係る法令違反行為等はなかった。

② 本事業については外部有識者等によるチェック体制を設置し、実施状況のチェックを受けることとしているが、これまでも機構における調達等の合理化を進めるため、

契約監視委員会の中で点検を行ってきたところである。

- ③ 本事業の入札は、第1期応札者2者（説明会参加者5者）、第2期応札者1者（説明会参加者4者）であった。
 - ④ 本事業において確保されるべき質に係る達成目標については、目標を達成している。
 - ⑤ 本事業の実施経費については、今期において契約金額は上昇しているものの、その要因としては、技術者の労働単価の上昇に伴う労働単価の見直し、審査基準改正に伴う機器仕様の変更による点検時間増加等の影響によるものであり、経費削減において少なからず効果を上げている。
- (2) 本事業の実施において、上述(1)を踏まえると、今期において1者応札となっており競争性について課題が残っている状況にあるが、質の確保、経費削減の観点からは一定の効果が得られているところである。
- このため、競争性の改善のために、事業範囲の見直し、事業期間の見直し、業務内容の見直し等を図ってきたところであるが、本事業が労働集約的なものであり、労働単価の上昇や人手不足等の労働環境下においては、新たに人員を確保・教育し、新規事業として事業に参入するには市場が限定的で小さいことからメリットが少なく新規参入事業者がなかなか現れない状況から、競争性の確保のための抜本的な改善が困難な状況となっている。
- (3) 当機構の運営は検査手数料に基づく自己収入において賄っているところであり、限られた予算を適正に執行する観点から、検査機器の保守管理業務においても良質で低廉なサービスが提供される必要がある。このため、市場化テストの実施如何に関わらず、今後とも契約内容を厳しく確認していく方針である。
- 一方で、上述のとおり競争性の改善については、今次労働環境では抜本的な改善が困難な状況にあることから、市場化テスト終了プロセス及び新プロセスの運用に関する指針Ⅱ. 1. (2)に示す「これまでの市場化テストを継続しても更なる改善が困難な事業」にあたると思われる。
- このため、本事業の実施にあたって引き続き改善を行っていくものの、市場化テストを終了し、当機構の責任において事業を実施していくこととしたい。

平成 30 年 11 月 27 日
独立行政法人自動車技術総合機構

民間競争入札実施事業
独立行政法人自動車技術総合機構自動車検査用機械器具の保守管理業務
(北陸信越検査部管内) の実施状況について

I. 事業の概要

1. 委託業務内容

独立行政法人自動車技術総合機構法第14条の規定に基づき北陸信越検査部管内6事務所（以下、「北陸信越」という。）に設置される自動車検査用機械器具（以下、「検査機器」という。）の維持及び管理

2. 業務委託期間

平成29年10月1日～平成31年9月30日

3. 受託事業者

安全自動車株式会社グループ

（構成員：安全自動車株式会社、株式会社アルティア、株式会社イヤサカ、株式会社バンザイ）

4. 契約金額

16,270千円（税抜）

II. 業務の実施に当たり確保されるべき質の達成状況及び評価

(実施要項15.(5)に基づく事業の実施状況についての報告)

【検査機器・重量計】

業務の実施に当たり確保されるべき質（定期点検及び重量計定期検査の実施に伴う検査コースの閉鎖時間が指標を上回らないこと）の達成状況は、以下のとおり。

各業務	測定指標	評価			
		期間			適・不適
検査機器 定期点検	定期点検実施に伴う閉鎖時間が半期で100時間6分を上回らないこと	平成29年度	下半期	94時間30分	適
		平成30年度	上半期	86時間45分	適
重量計 定期検査	定期検査に伴う閉鎖時間が29年度にあつては7時間30分、30年度にあつては5時間、31年度にあつては2時間30分を上回らないこと（注）	平成29年度		0時間00分	適
		平成30年度（上半期）		0時間40分	適

(注) 重量計の定期検査の周期は2年に1度のため、各年度における検査基数が異なることから、年度により指標設定が相違している。

Ⅲ. 業務内容の達成状況及び評価

(実施要項10.に基づく定期点検の実施・報告業務の達成状況)

独立行政法人自動車技術総合機構自動車検査用機械器具の保守管理業務民間競争入札実施要項（以下、「実施要項」という。）に規定する業務内容の達成状況は、下表のとおり達成されている。

各業務	確認事項	評価
検査機器定期点検	全ての対象機器について必要な点検が実施されているか。	適
	検査コース閉鎖時間が報告されているか。	
	実施結果は実施完了後14日以内に報告されているか。	
	四半期終了後7日以内に実施回数及び実施に伴う検査コース閉鎖時間が報告されているか。	
重量計定期検査	指定定期検査機関による定期検査を受けているか。	適
	全ての点検対象機器について前回の定期検査の日から2年以内に定期検査が実施されているか。	
	実施結果は実施完了後14日以内に報告されているか。	
	四半期終了後7日以内に実施回数及び実施に伴う検査コース閉鎖時間が報告されているか。	

Ⅳ. 実施経費の状況

初めて市場化テストが行われた北陸信越において、業務範囲の見直し、業務の追加などを比較することはできないが、今回の市場化テストの実施経費とそれ以前のものを比較すると、実施経費は増加している（重量計の定期検査が2年ごとのため同じ検査基数となる偶数年度の状況を比較）。

ただし、実施経費の増加は、技術者の労働単価の上昇、審査基準改正に伴う機器仕様の変更による点検時間増加等の影響によるものであり、平成30年度の金額から点検作業時間増加分の経費を除くと7,444千円となり、平成30年度と平成28年度との比較では、4.6%の増加、平成26年度との比較では2.4%の増加となる。

国土交通省が公表している公共工事設計労務単価の単価上昇率は平成24年以降年間約6.9%（単年度では0.7～16.9%）であり、2年間の上昇率は13.8%、4年間では27.6%となり、北陸信越の上昇率は他の労働単価より低くなっている。

なお、金額の競争性が確保できていないため市場化テストによる効果の確認は困難である。

(千円・税抜)

	平成30年度	平成28年度	平成26年度
北陸信越	7,944	7,116 (※)	7,268

※ 平成28度は市場化テストの入札不調により一部検査機器の定期点検の実施回数が1回となったことから他年度と比較するために実施回数が2回となるように換算した。

V. 競争状況

本業務の応札状況

総合評価落札方式で入札を実施したところ、入札参加者は1者であり、提出された企画書について審査した結果、入札参加資格及び必須審査項目を満たしていたが、入札価格が予定価格を上回ったため入札参加者と交渉を行い、実施要項を変更することなく予定価格の範囲内で随意契約を行った。

VI. 評価

- (1) 従来随意契約であった北陸信越において市場化テストが実施でき、また、検査機器の保守管理業務に係る契約を検査部単位で一括して行ったことにより、主にメーカー毎に行っていた契約が包括化され契約事務が軽減されるとともに、事業実施に係る指示や検査確認業務が包括化され業務の効率化が図られている。

受託事業者は定期点検及び定期検査の実施にあたり検査コースの閉鎖時間を短縮するため、審査を行わない休憩時間を活用する等、閉鎖時間の短縮（質の向上）の努力を行っており良質なサービスが提供されている。

- (2) 今回の市場化テストの実施経費とそれ以前のもの进行比较すると契約金額は上昇しているが、これは技術者の労働単価の上昇、審査基準改正に伴う機器仕様の変更による点検時間増加等の影響によるものである。

前回他の検査部の市場化テストに参加した事業者は今回の応札を見送った理由として、①保守管理業務においては人材確保が難しく人手不足の状況下では参加は困難であること、②年間を通じて事業を担当する社員を雇用することができないこと、③前回の事業において地元業者との協力体制が構築できず自社社員を派遣しなければならなかったことや点検に使用する機器を維持する費用の見積もりが甘かったこと等により想定以上の経費を要したこと、等を挙げている。

このように契約金額自体は上昇しているものの、働き方改革等に基づく労働単価の上昇や近年の人手不足等の環境下においても、労働単価の上昇率は国土交通省が公表している公共工事設計労務単価の単価上昇率より低く、この影響を除けば、低廉なサービスとなっているものと考えられる。

- (3) 以上のように、市場化テストの実施により、検査機器の保守管理業務において良質かつ低廉なサービスの提供が実現できていると考えられる。ただし、1者入札等の課題があり、直ちに新規参入者を見込むことは難しいものの、引き続き検査機器に知見のある事業者の情報提供を行っていく所存である。

VII. 今後の方針

- (1) 本業務は、2年計画の中間段階であるが、これまでの事業全体を通じた実施状況については以下のとおりである。

なお、実施状況の判断にあたっては、「市場化テスト終了プロセス及び新プロセスの運用に関する指針」（平成26年3月19日付け）のⅡ. 1. (1) に示された条件について確認した。

- ① 本事業の実施期間中に、民間事業者が業務改善指示等を受けた事実、業務に係る法令違反行為等はなかった。

- ② 本事業については外部有識者等によるチェック体制を設置し、実施状況のチェックを受けることとしているが、これまでも機構における調達等の合理化を進めるため、契約監視委員会の中で点検を行ってきたところである。
 - ③ 本事業の入札は、応札者1者（説明会参加者4者）であった。
 - ④ 本事業において確保されるべき質に係る達成目標については、目標を達成している。
 - ⑤ 本事業の実施経費については、今期において契約金額は上昇しているものの、その要因としては、技術者の労働単価の上昇に伴う労働単価の見直し、審査基準改正に伴う機器仕様の変更による点検時間増加等の影響によるものであり、経費削減において少なからず効果を上げている。
- (2) 本事業の実施において、上述(1)を踏まえると、今期において1者応札となり競争性について課題が残っている状況にあるが、質の確保、経費削減の観点からは一定の効果が得られているところである。
- このため、競争性の改善のために、事業範囲の見直し、事業期間の見直し、業務内容の見直し等を図ってきたところであるが、本事業が労働集約的なものであり、労働単価の上昇や人手不足等の労働環境下においては、新たに人員を確保・教育し、新規事業として事業に参入するには市場が限定的で小さいことからメリットが少なく新規参入事業者がなかなか現れない状況から、競争性の確保のための抜本的な改善が困難な状況となっている。
- (3) 当機構の運営は検査手数料に基づく自己収入において賄っているところであり、限られた予算を適正に執行する観点から、検査機器の保守管理業務においても良質で低廉なサービスが提供される必要がある。このため、市場化テストの実施如何に関わらず、今後とも契約内容を厳しく確認していく方針である。
- 一方で、上述のとおり競争性の改善については、今次労働環境では抜本的な改善が困難な状況にあることから、市場化テスト終了プロセス及び新プロセスの運用に関する指針Ⅱ. 1. (2)に示す「これまでの市場化テストを継続しても更なる改善が困難な事業」にあたると思われる。
- このため、本事業の実施にあたって引き続き改善を行っていくものの、市場化テストを終了し、当機構の責任において事業を実施していくこととしたい。

(別紙 2) 自己チェック資料①②

平成 30 年 11 月 27 日
独立行政法人自動車技術総合機構企画部企画課

民間競争入札実施事業
「独立行政法人自動車技術総合機構自動車検査用機械器具の保守管理業務」
(関東検査部管内「東京都・神奈川県・山梨県」)の自己チェック資料

① 競争性改善上のチェックポイントの対応状況

(1) これまでの市場化テストの実施状況

市場化テスト導入前の定期点検に係る契約事務は、検査部において、管内全事務所を包括して入札を行い、応札者なし又は不落となった場合は、各県ごと、さらに不落となった場合は、機器メーカーごとに入札を行っていたところ。その殆どの場合において機器メーカーごとに契約を行う状況となっていた。

第 1 期の市場化テストでは、関東検査部 (23 事務所) の業務について包括化し、事業期間を 2 年として入札 (応札者 1 者) したものの不落となったため、事業内容の見直し、事業期間の変更 (1 年 10 月) を行い再度入札した結果、予定価格を上回ったものの応札者と交渉を行い、実施要項を変更することなく予定価格の範囲内で随意契約し、事業を実施した (平成 21 年 6 月～23 年 3 月)。

第 2 期の市場化テストにおいても、関東検査部 (23 事務所) の業務について包括化し、事業期間を 2 年から 5 年に変更し入札した結果、応札者 2 者による競争により落札され、事業を実施した (平成 23 年 4 月～28 年 3 月)。

第 3 期の市場化テストでは、第 2 期同様、関東検査部 (23 事務所) の業務について包括化し、入札 (応札者 1 者) したものの不落となり、第 2 回入札において事業期間の変更 (2 年 6 月)、第 3 回入札において事業期間の変更 (2 年)、実施地域の分割、対象業務の見直し、第 4 回入札において作業時間の見直しを行い入札した結果、予定価格を上回ったものの応札者と交渉を行い、実施要項を変更することなく予定価格の範囲内で随意契約し、事業を実施している (平成 29 年 10 月～平成 31 年 9 月)。

なお、全期間において、大手機器メーカー 4 者がグループを形成して応札し、事業を実施している。

(2) 実施要項作成時における競争性改善上のチェックポイント

チェックポイント中、該当する事項については全て対応している。

(3) 事業改善を図った項目

前述のとおり、これまでの市場化テストを通じて様々な改善を図ってきたところである。

① 事業地域の見直し・事業期間の見直し

事業地域を拡大 (H25 年に新規参入の応札が確認されたことから関東検査部周辺の中部検査部・北陸信越検査部も対象に追加) し、より安定的に事業

が実施できるように配慮したものの、事業地域に拠点を有しない事業者にとっては他県からの出張による経費の増大となるほか、拠点を設けるにあっても昨今の人手不足の状況においては新たな拠点の設置は難しい状況がみられたことから、関東検査部の第3期において関東検査部の事業地域を地理的に2つの地域に分割した。

また、事業期間については、関東検査部の第2期において2年から5年に拡大したものの、労働単価が上昇している状況では複数年契約が反って足かせとなり、3回の入札不調による事業者からのヒアリングを踏まえ第3期から2年に短縮した。

このように、競争性改善は、労働市況により見直しの方向性が全く異なってしまう状況にある。

②業務内容の見直し

関東検査部第1期及び第2期においては、検査機器の保守管理業務に検査機器の校正業務を含めていたが、応札した事業者及び応札はしなかったものが入札説明会に参加した事業者からのヒアリング結果を踏まえ、関東検査部第3期では機器校正業務を除き、また、審査基準改正に伴う検査機器仕様の変更による点検時間の増加及び検査機器の清掃業務の追加を行った。

(4) これまでの指摘事項に対する対応

① 1者入札

関東検査部第3期の入札においては、中部検査部第1期に新規に参入した事業者から景気動向、労働市場の変化の見通しに不安があるため事業期間が短い方が良くことや業務内容から機器校正業務を除いて欲しいとの意見をいただき、これらについては見直しを行い、参入しやすい状況を配慮してきた。

なお、当該事業者は関東検査部第3期の応札を見送ったこの主な理由として、イ) 保守管理業務においては人材確保が難しく人手不足の状況下では参加は困難であること、ロ) 年間を通じて事業を担当する社員を雇用することができないこと、ハ) 前回の事業（中部検査部第1期）において想定以上の経費を要したこと、を挙げている。

②グループ入札

検査機器には機器メーカーごとに仕様の違いがあるため、定期点検を行うためにはそれぞれの検査機器に関する知識が必要であることから、機器メーカーが自社製品を保守管理するにアドバンテージを持っている。また、機器メーカーは自社で販売した検査機器に対するアフターサービス体制を置いている。このため、機器メーカーは自社製品の保守管理業務を引き受けやすい状況にある。

しかし、機器メーカーでは自社が販売した検査機器のアフターサービスを行うのに必要な要員以上の人員は確保しておらず、他メーカーの機器の点検を実施できる体制となっていない。また、機器メーカーにおいても人手不足の状況はその他の事業者と同様であり、他社製品の保守管理要員を確保するのは難しい状況にある。

このような背景のもと、市場化テストにおいては機器メーカーがグループを形成しなければ当機構の事務所に設置されている複数メーカーの機器の点検が実施できないことからグループ形成が必要となっている。

このため、新規参入を図るために、中古検査機器の販売会社（中部検査部第1期で参入した事業者）及び保守管理業務を行っている会社（施設管理や製造装置のメンテナンスおよび人材派遣を行う企業）に情報提供とともにヒアリングを行ってきたが、共通しているのは要員の確保ができないことにあった。

機器メーカー以外の事業者にとって、事業規模が大きくなり、かつ、現在の人手不足の労働需給下では、検査機器の保守管理という専門的な業務を一つの企業として引き受けることが難しい状況となっている。

これらのことから、前述のとおり現時点ではグループ入札でなければ実施体制を構築できない状況であると考えられる。

なお、グループを構成する機器メーカーの規模は、A社 342 名、B社 276 名、C社 325 名、D社 438 名でそれぞれ当機構の自動車検査場（93 箇所）のほか、地方運輸局長が指定する指定自動車整備事業場（約 30,000 工場）の検査機器の保守管理を行っており、決して余裕のある人員配置とは認められない。また、中部検査部第2期の事業を実施したE社の規模は10数名であり、十分な人員を確保しているとは認められない。

（5）更なる改善が困難な事情

関東検査部の第1期市場化テストが開始されたときの労働市況と現在の状況とは異なったことにより、現在以下の課題が顕在化している。

①調達内容が小規模かつ限定的

保守管理業務は労働集約的な業務であり、実施経費の大半が直接人件費となっており、事業規模を大きくすることによって効率化を図り、経費を削減することは難しいこと、また、自動車検査用機器の定期点検は1年に2回、重量計の定期検査は2年に1回であり、1事務所あたりの平均年間経費は1,500千円と小規模でありスケールメリットが得られにくいことから、労働市況が過熱している状況下では、継続した事業として人員を確保し事業に参入する可能性が低いものと考えられる。

②検査機器市場の規模

検査機器市場として最も規模が大きいのは関東検査部管内（8都県、自動車検査場23ヶ所、指定自動車整備事業場約7,000工場）であるが、当該規模であっても当機構の検査機器の保守管理を1者で実施できる体制を有する事業者はいない。また、検査機器の保守管理を行う事業者は数が少ない上に規模が小さく、その大半は検査機器メーカーと提携しているため、新たに検査機器市場に入ろうとする事業者がいらない限り、新規参入が望めない状況となっている。

さらに、事業者ヒアリングを踏まえると、保守管理業務は目視による点検、給脂、ボルトの取付状況の確認が大半を占める等高度な作業ではないものの、当機構の検査機器の仕様は整備工場等のものと比べて自動化を図った独自のものであり、作業員にはそれに対応した教育が必要であり、作業員を

雇用できたとしても、すぐさま当該業務を実施できるものではない。このため、新規事業として参入するメリットが少ない状況となっている。

② 更なる改善が困難な事情の分析（該当がある場合のみ）

本事業については課題があるものの、全期間を通じて良質なサービスが得られてきた。労働需給が逼迫していない時期においては低廉なサービスが提供されてきたところであるが、現在の労働市況において実施経費は上昇している。

また、調達内容が労働集約的業務である保守管理であり、かつ、事務所単位の業務が小規模であること、また、既存の保守管理事業者が限られ、多くは提携関係にあることから、現在の労働市況において継続した事業として人員を確保し事業に参入する魅力に欠けており、すぐさま改善を図ることが難しい状況にある。

他方、当機構の運営は検査手数料に基づく自己収入において賄っているところであり、限られた予算を適正に執行する観点から、検査機器の保守管理業務においても良質で低廉なサービスが提供される必要がある。

このため、当機構としては、市場化テストの実施如何に関わらず、今後とも契約内容を厳しく確認していく方針である。

しかしながら、前述のとおり、事業改善を図り、可能な限り課題を解決してきたところであるが、人手不足やそれに伴う労働単価が上昇している労働環境下において、更なる改善の余地がない状況にある。

(別紙 2) 自己チェック資料①②

平成 30 年 11 月 27 日
独立行政法人自動車技術総合機構企画部企画課

民間競争入札実施事業

「独立行政法人自動車技術総合機構自動車検査用機械器具の保守管理業務」
(関東検査部管内「茨城県・群馬県・埼玉県・千葉県・栃木県」の自己チェック資料)

① 競争性改善上のチェックポイントの対応状況

(1) これまでの市場化テストの実施状況

市場化テスト導入前の定期点検に係る契約事務は、検査部において、管内全事務所を包括して入札を行い、応札者なし又は不落となった場合は、各県ごと、さらに不落となった場合は、機器メーカーごとに入札を行っていたところ。その殆どの場合において機器メーカーごとに契約を行う状況となっていた。

第 1 期の市場化テストでは、関東検査部 (23 事務所) の業務について包括化し、事業期間を 2 年として入札 (応札者 1 者) したものの不落となったため、事業内容の見直し、事業期間の変更 (1 年 10 月) を行い再度入札した結果、予定価格を上回ったものの応札者と交渉を行い、実施要項を変更することなく予定価格の範囲内で随意契約し、事業を実施した (平成 21 年 6 月～23 年 3 月)。

第 2 期の市場化テストにおいても、関東検査部 (23 事務所) の業務について包括化し、事業期間を 2 年から 5 年に変更し入札した結果、応札者 2 者による競争により落札され、事業を実施した (平成 23 年 4 月～28 年 3 月)。

第 3 期の市場化テストでは、第 2 期同様、関東検査部 (23 事務所) の業務について包括化し、入札 (応札者 1 者) したものの不落となり、第 2 回入札において事業期間の変更 (2 年 6 月)、第 3 回入札において事業期間の変更 (2 年)、実施地域の分割、対象業務の見直し、第 4 回入札において作業時間の見直しを行い入札した結果、落札され事業を実施している (平成 29 年 10 月～平成 31 年 9 月)。

なお、全期間において、大手機器メーカー 4 者がグループを形成して応札し、事業を実施している。

(2) 実施要項作成時における競争性改善上のチェックポイント

チェックポイント中、該当する事項については全て対応している。

(3) 事業改善を図った項目

前述のとおり、これまでの市場化テストを通じて様々な改善を図ってきたところである。

① 事業地域の見直し・事業期間の見直し

事業地域を拡大 (H25 年に新規参入の応札が確認されたことから関東検査部周辺の中部検査部・北陸信越検査部も対象に追加) し、より安定的に事業が実施できるように配慮したものの、事業地域に拠点を有しない事業者にとっては他県からの出張による経費の増大となるほか、拠点を設けるにあつ

ても昨今の人手不足の状況においては新たな拠点の設置は難しい状況がみられたことから、関東検査部の第3期において関東検査部の事業地域を地理的に2つの地域に分割した。

また、事業期間については、関東検査部の第2期において2年から5年に拡大したものの、労働単価が上昇している状況では複数年契約が反って足かせとなり、3回の入札不調による事業者からのヒアリングを踏まえ第3期から2年に短縮した。

このように、競争性改善は、労働市況により見直しの方向性が全く異なってしまう状況にある。

②業務内容の見直し

関東検査部第1期及び第2期においては、検査機器の保守管理業務に検査機器の校正業務を含めていたが、応札した事業者及び応札はしなかったものが入札説明会に参加した事業者からのヒアリング結果を踏まえ、関東検査部第3期では機器校正業務を除き、また、審査基準改正に伴う検査機器仕様の変更による点検時間の増加及び検査機器の清掃業務の追加を行った。

(4) これまでの指摘事項に対する対応

① 1者入札

関東検査部第3期の入札においては、中部検査部第1期に新規に参入した事業者から景気動向、労働市場の変化の見通しに不安があるため事業期間が短い方がよいことや業務内容から機器校正業務を除いて欲しいとの意見をいただき、これらについては見直しを行い、参入しやすい状況を配慮してきた。

なお、当該事業者は関東検査部第3期の応札を見送ったこの主な理由として、イ) 保守管理業務においては人材確保が難しく人手不足の状況下では参加は困難であること、ロ) 年間を通じて事業を担当する社員を雇用することができないこと、ハ) 前回の事業(中部検査部第1期)において想定以上の経費を要したこと、を挙げている。

②グループ入札

検査機器には機器メーカーごとに仕様の違いがあるため、定期点検を行うためにはそれぞれの検査機器に関する知識が必要であることから、機器メーカーが自社製品を保守管理するにアドバンテージを持っている。また、機器メーカーは自社で販売した検査機器に対するアフターサービス体制を置いている。このため、機器メーカーは自社製品の保守管理業務を引き受けやすい状況にある。

しかし、機器メーカーでは自社が販売した検査機器のアフターサービスを行うのに必要な要員以上の人員は確保しておらず、他メーカーの機器の点検を実施できる体制となっていない。また、機器メーカーにおいても人手不足の状況はその他の事業者と同様であり、他社製品の保守管理要員を確保するのは難しい状況にある。

このような背景のもと、市場化テストにおいては機器メーカーがグループを形成しなければ当機構の事務所に設置されている複数メーカーの機器の点検が実施できないことからグループ形成が必要となっている。

このため、新規参入を図るために、中古検査機器の販売会社（中部検査部第1期で参入した事業者）及び保守管理業務を行っている会社（施設管理や製造装置のメンテナンスおよび人材派遣を行う企業）に情報提供とともにヒアリングを行ってきたが、共通しているのは要員の確保ができないことにあった。

機器メーカー以外の事業者にとって、事業規模が大きくなり、かつ、現在の人手不足の労働需給下では、検査機器の保守管理という専門的な業務を一つの企業として引き受けることが難しい状況となっている。

これらのことから、前述のとおり現時点ではグループ入札でなければ実施体制を構築できない状況であると考えられる。

なお、グループを構成する機器メーカーの規模は、A社342名、B社276名、C社325名、D社438名でそれぞれ当機構の自動車検査場（93箇所）のほか、地方運輸局長が指定する指定自動車整備事業場（約30,000工場）の検査機器の保守管理を行っており、決して余裕のある人員配置とは認められない。また、中部検査部第2期の事業を実施したE社の規模は10数名であり、十分な人員を確保しているとは認められない。

（5）更なる改善が困難な事情

関東検査部の第1期市場化テストが開始されたときの労働市況と現在の状況とは異なったことにより、現在以下の課題が顕在化している。

①調達内容が小規模かつ限定的

保守管理業務は労働集約的な業務であり、実施経費の大半が直接人件費となっており、事業規模を大きくすることによって効率化を図り、経費を削減することは難しいこと、また、自動車検査用機器の定期点検は1年に2回、重量計の定期検査は2年に1回であり、1事務所あたりの平均年間経費は1,500千円と小規模でありスケールメリットが得られにくいことから、労働市況が過熱している状況下では、継続した事業として人員を確保し事業に参入する可能性が低いものと考えられる。

②検査機器市場の規模

検査機器市場として最も規模が大きいのは関東検査部管内（8都県、自動車検査場23ヶ所、指定自動車整備事業場約7,000工場）であるが、当該規模であっても当機構の検査機器の保守管理を1者で実施できる体制を有する事業者はいない。また、検査機器の保守管理を行う事業者は数が少ない上に規模が小さく、その大半は検査機器メーカーと提携しているため、新たに検査機器市場に入ろうとする事業者がいけない限り、新規参入が望めない状況となっている。

さらに、事業者ヒアリングを踏まえると、保守管理業務は目視による点検、給脂、ボルトの取付状況の確認が大半を占める等高度な作業ではないものの、当機構の検査機器の仕様は整備工場等のものと比べて自動化を図った独自のものであり、作業員にはそれに対応した教育が必要であり、作業員を雇用できたとしても、すぐさま当該業務を実施できるものではない。このため、新規事業として参入するメリットが少ない状況となっている。

② 更なる改善が困難な事情の分析（該当がある場合のみ）

本事業については課題があるものの、全期間を通じて良質なサービスが得られてきた。労働需給が逼迫していない時期においては低廉なサービスが提供されてきたところであるが、現在の労働市況において実施経費は上昇している。

また、調達内容が労働集約的業務である保守管理であり、かつ、事務所単位の業務が小規模であること、また、既存の保守管理事業者が限られ、多くは提携関係にあることから、現在の労働市況において継続した事業として人員を確保し事業に参入する魅力に欠けており、すぐさま改善を図ることが難しい状況にある。

他方、当機構の運営は検査手数料に基づく自己収入において賄っているところであり、限られた予算を適正に執行する観点から、検査機器の保守管理業務においても良質で低廉なサービスが提供される必要がある。

このため、当機構としては、市場化テストの実施如何に関わらず、今後とも契約内容を厳しく確認していく方針である。

しかしながら、前述のとおり、事業改善を図り、可能な限り課題を解決してきたところであるが、人手不足やそれに伴う労働単価が上昇している労働環境下において、更なる改善の余地がない状況にある。

(別紙 2) 自己チェック資料①②

平成 30 年 11 月 27 日
独立行政法人自動車技術総合機構企画部企画課

民間競争入札実施事業
「独立行政法人自動車技術総合機構自動車検査用機械器具の保守管理業務」
(中部検査部管内) の自己チェック資料

① 競争性改善上のチェックポイントの対応状況

(1) これまでの市場化テストの実施状況

市場化テスト導入前の定期点検に係る契約事務は検査部において、各県ごとに入札を行い、応札者なし又は不落となった場合は、機器メーカーごとに入札を行っていたところ。その殆どにおいて機器メーカーごとに契約を行う状況となっていた。

第 1 期の市場化テストでは、中部検査部 (12 事務所) の業務について包括化し、事業期間を 2 年として入札した結果、応札者 2 者による競争により落札され事業を実施した (平成 26 年 4 月～28 年 3 月)。

第 2 期の市場化テストでは、第 1 期同様、中部検査部 (12 事務所) の業務について包括化し、事業期間を 2 年から 5 年に変更し入札 (応札者 1 者) したものの不落となり、第 2 回入札において事業期間の変更 (2 年 6 月)、第 3 回入札において事業期間の変更 (2 年)、対象業務の見直し、第 4 回入札において作業時間の見直しを行い入札した結果、予定価格を上回ったものの応札者と交渉を行い、実施要項を変更することなく予定価格の範囲内で随意契約し、事業を実施している (平成 29 年 10 月～平成 31 年 9 月)。

(2) 実施要項作成時における競争性改善上のチェックポイント

チェックポイント中、該当する事項については全て対応している。

(3) 事業改善を図った項目

前述のとおり、これまでの市場化テストを通じて様々な改善を図ってきたところである。

① 事業地域の見直し・事業期間の見直し

事業地域を拡大 (H25 年に新規参入の応札が確認されたことから関東検査部・中部検査部に接する北陸信越検査部も対象に追加) し、より安定的に事業が実施できるように配慮した。

また、事業期間については、中部検査部の第 2 期において 2 年から 5 年に拡大を検討したものの、労働単価が上昇している状況では複数年契約が反って足かせとなり、3 回の入札不調による事業者からのヒアリングを踏まえ引き続き 2 年とした。

このように、競争性改善は、労働市況により見直しの方向性が全く異なってしまう状況にある。

②業務内容の見直し

中部検査部第1期においては、検査機器の保守管理業務に検査機器の校正業務を含めていたが、応札した事業者及び応札はしなかったものの入札説明会に参加した事業者からのヒアリング結果を踏まえ、中部検査部第2期では機器校正業務を除き、また、審査基準改正に伴う検査機器仕様の変更による点検時間の増加及び検査機器の清掃業務の追加を行った。

(4) これまでの指摘事項に対する対応

① 1者入札

中部検査部第2期の入札においては、中部検査部第1期に新規に参入した事業者から景気動向、労働市場の変化の見通しに不安があるため事業期間が短い方がよいことや業務内容から機器校正業務を除いて欲しいとの意見をいただき、これらについては見直しを行い、参入しやすい状況を配慮してきた。

なお、当該事業者は中部検査部第2期の応札を見送ったこの主な理由として、イ) 保守管理業務においては人材確保が難しく人手不足の状況下では参加は困難であること、ロ) 年間を通じて事業を担当する社員を雇用することができないこと、ハ) 前回の事業において想定以上の経費を要したこと、を挙げている。

②グループ入札

検査機器には機器メーカーごとに仕様の違いがあるため、定期点検を行うためにはそれぞれの検査機器に関する知識が必要であることから、機器メーカーが自社製品を保守管理するにアドバンテージを持っている。また、機器メーカーは自社で販売した検査機器に対するアフターサービス体制を置いている。このため、機器メーカーは自社製品の保守管理業務を引き受けやすい状況にある。

しかし、機器メーカーでは自社が販売した検査機器のアフターサービスを行うのに必要な要員以上の人員は確保しておらず、他メーカーの機器の点検を実施できる体制となっていない。また、機器メーカーにおいても人手不足の状況はその他の事業者と同様であり、他社製品の保守管理要員を確保するのは難しい状況にある。

このような背景のもと、市場化テストにおいては機器メーカーがグループを形成しなければ当機構の事務所に設置されている複数メーカーの機器の点検が実施できないことからグループ形成が必要となっている。

このため、新規参入を図るために、中古検査機器の販売会社（中部検査部第1期で参入した事業者）及び保守管理業務を行っている会社（施設管理や製造装置のメンテナンスおよび人材派遣を行う企業）に情報提供とともにヒアリングを行ってきたが、共通しているのは要員の確保ができないことにあった。

機器メーカー以外の事業者にとって、事業規模が大きくなり、かつ、現在の人手不足の労働需給下では、検査機器の保守管理という専門的な業務を一つの企業として引き受けることが難しい状況となっている。

これらのことから、前述のとおり現時点ではグループ入札でなければ実施体制を構築できない状況であると考えられる。

なお、グループを構成する機器メーカーの規模は、A社 342 名、B社 276 名、C社 325 名、D社 438 名でそれぞれ当機構の自動車検査場（93 箇所）のほか、地方運輸局長が指定する指定自動車整備事業場（約 30,000 工場）の検査機器の保守管理を行っており、決して余裕のある人員配置とは認められない。また、中部検査部第 2 期の事業を実施した E 社の規模は 10 数名であり、十分な人員を確保しているとは認められない。

（5）更なる改善が困難な事情

中部検査部の第 1 期市場化テストが開始されたときの労働市況と現在の状況とは異なったことにより、現在以下の課題が顕在化している。

①調達内容が小規模かつ限定的

保守管理業務は労働集約的な業務であり、実施経費の大半が直接人件費となっており、事業規模を大きくすることによって効率化を図り、経費を削減することは難しいこと、また、自動車検査用機器の定期点検は 1 年に 2 回、重量計の定期検査は 2 年に 1 回であり、1 事務所あたりの平均年間経費は 1,500 千円と小規模でありスケールメリットが得られにくいことから、労働市況が過熱している状況下では、継続した事業として人員を確保し事業に参入する可能性が低いものと考えられる。

②検査機器市場の規模

検査機器市場として最も規模が大きいのは関東検査部管内（8 都県、自動車検査場 23 ヶ所、指定自動車整備事業場約 7,000 工場）であるが、当該規模であっても当機構の検査機器の保守管理を 1 者で実施できる体制を有する事業者はいない。また、検査機器の保守管理を行う事業者は数が少ない上に規模が小さく、その大半は検査機器メーカーと提携しているため、新たに検査機器市場に入ろうとする事業者がいない限り、新規参入が望めない状況となっている。

さらに、事業者ヒアリングを踏まえると、保守管理業務は目視による点検、給脂、ボルトの取付状況の確認が大半を占める等高度な作業ではないものの、当機構の検査機器の仕様は整備工場等のものと比べて自動化を図った独自のものであり、作業員にはそれに対応した教育が必要であり、作業員を雇用できたとしても、すぐさま当該業務を実施できるものではない。このため、新規事業として参入するメリットが少ない状況となっている。

② 更なる改善が困難な事情の分析（該当がある場合のみ）

本事業については課題があるものの、全期間を通じて良質なサービスが得られてきた。労働需給が逼迫していない時期においては低廉なサービスが提供されてきたところであるが、現在の労働市況において実施経費は上昇している。

また、調達内容が労働集約的業務である保守管理であり、かつ、事務所単位の業務が小規模であること、また、既存の保守管理事業者が限られ、多くは提携関係にあることから、現在の労働市況において継続した事業として人員を確保し事業に参入する魅力に欠けており、すぐさま改善を図ることが難しい状況にある。

他方、当機構の運営は検査手数料に基づく自己収入において賄っているところであり、限られた予算を適正に執行する観点から、検査機器の保守管理業務においても良質で低廉なサービスが提供される必要がある。

このため、当機構としては、市場化テストの実施如何に関わらず、今後とも契約内容を厳しく確認していく方針である。

しかしながら、前述のとおり、事業改善を図り、可能な限り課題を解決してきたところであるが、人手不足やそれに伴う労働単価が上昇している労働環境下において、更なる改善の余地がない状況にある。

(別紙 2) 自己チェック資料①②

平成 30 年 11 月 27 日
独立行政法人自動車技術総合機構企画部企画課

民間競争入札実施事業
「独立行政法人自動車技術総合機構自動車検査用機械器具の保守管理業務」
(北陸信越検査部管内) の自己チェック資料

① 競争性改善上のチェックポイントの対応状況

(1) これまでの市場化テストの実施状況

市場化テスト導入前の定期点検に係る契約事務は検査部において、各県事務所ごとに入札を行い、応札者なし又は不落となった場合は、機器メーカーごとに入札を行っていたところ。その殆どにおいて機器メーカーごとに契約を行う状況となっていた。

関東検査部の実施状況を踏まえ平成 26 年 4 月から北陸信越検査部 (6 事務所) に拡大を図ったものの 2 度にわたり不落となり、検査機器の定期点検等を実施しないことによる審査業務への影響を考慮し、実施を断念した。

第 1 期の市場化テストでは、北陸信越検査部 (6 事務所) の業務について包括化し、事業期間を 2 年として入札 (応札者 1 者) したものの不落となり、第 2 回入札において事業期間の変更 (1 年 6 月)、第 3 回入札において事業期間の変更 (2 年)、対象業務の見直し、第 4 回入札において作業時間の見直しを行い入札した結果、予定価格を上回ったものの応札者と交渉を行い、実施要項を変更することなく予定価格の範囲内で随意契約し、事業を実施している (平成 29 年 10 月～平成 31 年 9 月)。

(2) 実施要項作成時における競争性改善上のチェックポイント

チェックポイント中、該当する事項については全て対応している。

(3) 事業改善を図った項目

前述のとおり、市場化テストの実施にあたり様々な改善を図ってきたところである。

① 業務内容の見直し

北陸信越検査部第 1 期においては、当初、検査機器の保守管理業務に検査機器の校正業務を含めていたが、不落となり応札した事業者及び応札はしなかったものの入札説明会に参加した事業者からのヒアリング結果を踏まえ、機器校正業務を除くとともに、審査基準改正に伴う検査機器仕様の変更による点検時間の増加及び検査機器の清掃業務の追加を行った。

(4) これまでの指摘事項に対する対応

① 1 者入札

北陸信越検査部第 1 期の入札においては、中部検査部第 1 期に新規に参入し

た事業者から景気動向、労働市場の変化の見通しに不安があるため事業期間が短い方がよいことや業務内容から機器校正業務を除いて欲しいとの意見をいただき、これらについては見直しを行い、参入しやすい状況を配慮してきた。

なお、当該事業者は北陸信越検査部第1期の応札を見送ったこの主な理由として、イ) 保守管理業務においては人材確保が難しく人手不足の状況下では参加は困難であること、ロ) 年間を通じて事業を担当する社員を雇用することができないこと、ハ) 前回の事業（中部検査部第1期）において想定以上の経費を要したこと、を挙げている。

②グループ入札

検査機器には機器メーカーごとに仕様の違いがあるため、定期点検を行うためにはそれぞれの検査機器に関する知識が必要であることから、機器メーカーが自社製品を保守管理するにアドバンテージを持っている。また、機器メーカーは自社で販売した検査機器に対するアフターサービス体制を置いている。このため、機器メーカーは自社製品の保守管理業務を引き受けやすい状況にある。

しかし、機器メーカーでは自社が販売した検査機器のアフターサービスを行うのに必要な要員以上の人員は確保しておらず、他メーカーの機器の点検を実施できる体制となっていない。また、機器メーカーにおいても人手不足の状況はその他の事業者と同様であり、他社製品の保守管理要員を確保するのは難しい状況にある。

このような背景のもと、市場化テストにおいては機器メーカーがグループを形成しなければ当機構の事務所に設置されている複数メーカーの機器の点検が実施できないことからグループ形成が必要となっている。

このため、新規参入を図るために、中古検査機器の販売会社（中部検査部第1期で参入した事業者）及び保守管理業務を行っている会社（施設管理や製造装置のメンテナンスおよび人材派遣を行う企業）に情報提供とともにヒアリングを行ってきたが、共通しているのは要員の確保ができないことにあった。

機器メーカー以外の事業者にとって、事業規模が大きくなり、かつ、現在の人手不足の労働需給下では、検査機器の保守管理という専門的な業務を一つの企業として引き受けることが難しい状況となっている。

これらのことから、前述のとおり現時点ではグループ入札でなければ実施体制を構築できない状況であると考えられる。

なお、グループを構成する機器メーカーの規模は、A社342名、B社276名、C社325名、D社438名でそれぞれ当機構の自動車検査場（93箇所）のほか、地方運輸局長が指定する指定自動車整備事業場（約30,000工場）の検査機器の保守管理を行っており、決して余裕のある人員配置とは認められない。また、中部検査部第2期の事業を実施したE社の規模は10数名であり、十分な人員を確保しているとは認められない。

(5) 更なる改善が困難な事情

現在以下の課題が顕在化している。

①調達内容が小規模かつ限定的

保守管理業務は労働集約的な業務であり、実施経費の大半が直接人件費とな

っており、事業規模を大きくすることによって効率化を図り、経費を削減することは難しいこと、また、自動車検査用機器の定期点検は1年に2回、重量計の定期検査は2年に1回であり、1事務所あたりの平均年間経費は1,500千円と小規模でありスケールメリットが得られにくいことから、労働市況が過熱している状況下では、継続した事業として人員を確保し事業に参入する可能性が低いものと考えられる。

②検査機器市場の規模

検査機器市場として最も規模が大きいのは関東検査部管内（8都県、自動車検査場23ヶ所、指定自動車整備事業場約7,000工場）であるが、当該規模であっても当機構の検査機器の保守管理を1者で実施できる体制を有する事業者はいない。また、検査機器の保守管理を行う事業者は数が少ない上に規模が小さく、その大半は検査機器メーカーと提携しているため、新たに検査機器市場に入ろうとする事業者がいけない限り、新規参入が望めない状況となっている。

さらに、事業者ヒアリングを踏まえると、保守管理業務は目視による点検、給脂、ボルトの取付状況の確認が大半を占める等高度な作業ではないものの、当機構の検査機器の仕様は整備工場等のものと比べて自動化を図った独自のものであり、作業員にはそれに対応した教育が必要であり、作業員を雇用できたとしても、すぐさま当該業務を実施できるものではない。このため、新規事業として参入するメリットが少ない状況となっている。

② 更なる改善が困難な事情の分析（該当がある場合のみ）

本事業については課題があるものの、良質なサービスが得られている。労働需給が逼迫していない時期においては低廉なサービスが提供されてきたところであるが、現在の労働市況において実施経費は上昇している。

また、調達内容が労働集約的業務である保守管理であり、かつ、事務所単位の業務が小規模であること、また、既存の保守管理事業者が限られ、多くは提携関係にあることから、現在の労働市況において継続した事業として人員を確保し事業に参入する魅力に欠けており、すぐさま改善を図ることが難しい状況にある。

他方、当機構の運営は検査手数料に基づく自己収入において賄っているところであり、限られた予算を適正に執行する観点から、検査機器の保守管理業務においても良質で低廉なサービスが提供される必要がある。

このため、当機構としては、市場化テストの実施如何に関わらず、今後とも契約内容を厳しく確認していく方針である。

しかしながら、前述のとおり、事業改善を図り、可能な限り課題を解決してきたところであるが、人手不足やそれに伴う労働単価が上昇している労働環境下において、更なる改善の余地がない状況にある。