

平成 28 年 6 月 3 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
「土木施設維持修繕工事業務」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	国土交通省航空局が管理する 4 空港における滑走路等における清掃や工事等（函館空港、新潟空港、松山空港、宮崎空港）
実施期間	平成 26 年 4 月 1 日～平成 29 年 3 月 31 日
受託事業者	函館空港：株式会社 N I P P O 新潟空港：福田道路株式会社 松山空港：協和道路株式会社 宮崎空港：株式会社志多組
契約金額（税抜）	函館空港：426,000,000 円 新潟空港：515,000,000 円 松山空港：137,400,000 円 宮崎空港：170,000,000 円
入札の状況	函館空港 2 者応札（仕様書取得者数=2 者／予定価内=2 者） 新潟空港 1 者応札（仕様書取得者数=2 者／予定価内=1 者） 松山空港 1 者応札（仕様書取得者数=1 者／予定価内=1 者） 宮崎空港 2 者応札（仕様書取得者数=2 者／予定価内=2 者）

なお、本事業は現在 25 全空港で実施し、発注を 3 ブロックに分けている。（表 1 参照）

表 1：本評価の対象範囲

	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30
平成 23・26 年度開始 4 空港								
平成 24・27 年度開始 11 空港								
平成 25・28 年度開始 11・10 空港								

II 評価

1 評価方法について

国土交通省から提出された平成26年4月から平成28年3月までの間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 質の確保状況	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（一例）	評価
	不具合の復旧未実施件数	0件
	航空機の運行への影響件数	0件
	滑走路、誘導路、エプロン等を良好な 状況に保つための清掃や点検の実施	適切な回数の実施
民間事業者から の改善提案	緊急時の参集体制の確立や必要な資機材の確保の提案がなされたこと、時間内に業務を完了させるための作業量の調整や作業用具の置忘れによる運航への影響防止対策等適切に履行されている	

3 実施経費及び落札率（経費：税抜 単位：千円）

	実施前 (H22)	実施後 (H26～28)	比率	増減額
	従前経費	実施経費 (単年度平均)	経費増減率	増減額
	落札率	落札率	落札率差	落札率効果※1
函館 ※2	111,400	142,000	27.47%	30,600
	98.17%	95.44%	▲2.73%	▲3,877
新潟 ※2	94,500	171,667	81.66%	77,167
	98.42%	92.58%	▲5.84%	▲10,025
松山	40,000	45,800	14.50%	5,800
	99.24%	96.76%	▲2.48%	▲1,136
宮崎	47,500	56,667	19.30%	9,167
	96.79%	91.69%	▲5.10%	▲2,890
合計	293,400	416,134	41.83%	122,734
	98.16%	94.12%	▲4.04%	▲17,928
平均	73,350	104,034	41.83%	30,684
	98.16%	94.12%	▲4.04%	▲4,482

※1 落札率効果：現在の予定価格において落札率差を乗じた場合の経費増減額

※2 除雪回数等の施工見込数量（過去実績の平均より算出、仕様書に開示）増加により増額幅が大きい

本事業は約 60%が人件費に充当し、平成 22 年度と平成 26 年度と比較して労務単価が約 15%上昇している。従って、各空港ともに市場化テスト開始前と比較して経費が上昇したものと考えられる。

4 評価のまとめ

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 26 年度、平成 27 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より、何れの空港においても緊急時の参集体制の確立や必要な資機材の確保の提案がなされたこと、時間内に業務を完了させるための作業量の調整や用具の置忘れによる運航への影響防止対策がなされ、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。

実施経費についても、4 空港あわせて 41.83%の経費が増加したが、落札率では 4.04%減少したことから一定の効果が見られたものと評価できる。

他方で、市場化テストの実施によって、複数年契約化、本店・支店等の所在地用件の緩和、加点項目要件となる工事成績の範囲拡大等要件緩和を実施したものの、新潟・松山空港において 1 者応札となり、競争性の確保について難しいことが明らかになった。

5 総括（全 25 空港における評価）

（1）本事業におけるこれまでの実施状況

平成 23 年度から順次導入してきた全 25 空港の市場化テストの実施が一巡したところ、すべての空港において、実施期間中に民間事業者が業務改善指示等を受け、あるいは法令違反行為を行うこともなく、また、公共サービスの確保されるべき質に係る達成目標についていずれも達成されており、さらに、民間事業者からの有効な提案もあったことから、良好な実施状況であったといえる。

また、東京航空局及び大阪航空局に外部有識者で構成している第三者委員会において、全空港において既に事業実施状況のチェックを受けている。

しかし、経費については、全ての空港の従前経費と現在の契約金額を比較すると 26.1%増加しており、さらに、全 25 空港中 18 空港が 1 者応札となっている。

（2）今後の方針

国土交通省は、官民競争入札等監理委員会での審議を経て、複数年契約化、本店・支店等の所在地用件の緩和、加点項目要件となる工事成績の範囲拡大等要件緩和、技術者の交代を可能とする条件の緩和等競争性確保に向けた様々な取組を行ってきた。また、入札参加資格を持つすべての業者に対し、実施要項案及び意見募集の結果を周知、さらに現場説明会を行ったが競争性が確保されたとは言い難い。1 者応札が続く要因として、空港の特殊性や 24 時間 365 日緊急時対応を求められることが考えられ

る。

本事業については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ことから「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) の規定に基づいて、全空港を市場化テスト終了プロセスへ移行することが適当であると考えられる。

市場化テスト終了後の事業実施については、東京航空局及び大阪航空局で既に設置され、本事業についての審議を行っている外部有識者等で構成された第三者委員会により、実施状況についての審議を継続し、国土交通省が自ら事業継続に向けた施策を提案することを求めたい。

平成28年5月27日
国土交通省

平成26年度 民間競争入札実施事業
土木施設維持修繕工事の実施状況について

I. 事業の概要

1. 内容

航空機運航の安全性及び定時性を確保するため、着陸帯等の草刈、滑走路等の舗装面清掃、排水溝清掃、滑走路等の標識維持、植木手入れ、緊急補修の工事等を、総合的な調整のもと、適切な進捗管理を行いながら実施するものである。

2. 業務実施期間

平成26年4月1日～平成29年3月31日

3. 対象空港及び受注者

函館空港	:	株式会社NIPPO
新潟空港	:	福田道路株式会社
松山空港	:	協和道路株式会社
宮崎空港	:	株式会社志多組

4. 受注者決定の経緯

対象空港4空港それぞれの土木施設維持修繕工事における民間競争入札実施要項及び入札説明書に基づき、函館空港2者、新潟空港1者（1者辞退）、松山空港1者、宮崎空港2者から提出された競争参加資格申請書類及び技術提案書について、外部有識者を含む評価者により審査した結果、いずれも入札参加資格及び評価基準を満たしていた。入札価格については、平成26年2月10日に開札した結果、函館空港2者、新潟空港1者、松山空港1者、宮崎空港2者が予定価格の範囲内であったことから、それぞれの総合評価及び施工体制を確認するための審査を行い、評価値の最も高い上記の者が落札者となった。

II. 確保すべき質の達成状況及び評価

1. 信頼性の確保

- (1) 目標：不具合の復旧未実施件数 0件
- (2) 測定指標：土木施設の維持工事に起因する不具合の復旧を全て行うこと。
- (3) 結果：下表のとおり、2年間を通じて 0件

【平成26年度】

空港名	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
函館空港	0件	0件	0件	0件	0件	0件						
新潟空港	0件	0件	0件	0件	0件	0件						
松山空港	0件	0件	0件	0件	0件	0件						
宮崎空港	0件	0件	0件	0件	0件	0件						

【平成27年度】

空港名	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
函館空港	0件	0件	0件	0件	0件	0件						
新潟空港	0件	0件	0件	0件	0件	0件						
松山空港	0件	0件	0件	0件	0件	0件						
宮崎空港	0件	0件	0件	0件	0件	0件						

2. 安全性の確保

- (1) 目標：航空機の運航への影響件数 0件
- (2) 測定指標：土木施設の維持工事に起因する航空機の破損又は損傷による航空機の運航への影響がないこと。
- (3) 結果：下表のとおり 2年間を通じて 0件

【平成26年度】

空港名	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
函館空港	0件	0件	0件	0件	0件	0件						
新潟空港	0件	0件	0件	0件	0件	0件						
松山空港	0件	0件	0件	0件	0件	0件						
宮崎空港	0件	0件	0件	0件	0件	0件						

【平成27年度】

空港名	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
函館空港	0件	0件	0件	0件	0件	0件						
新潟空港	0件	0件	0件	0件	0件	0件						
松山空港	0件	0件	0件	0件	0件	0件						
宮崎空港	0件	0件	0件	0件	0件	0件						

3. 維持工事において確保すべき水準の実施状況

- (1) 滑走路、誘導路及びエプロン舗装の表面に石片や異物など航空機の損傷の原因となるものがないこと。

【平成26年度】舗装面清掃工の実施回数

空港名	滑走路	誘導路	エプロン
函館空港	4回	4回	4回
新潟空港	4回	4回	4回
松山空港	6回	6回	6回
宮崎空港	6回	6回	6回

【平成27年度】舗装面清掃工の実施回数

空港名	滑走路	誘導路	エプロン
函館空港	4回	4回	4回
新潟空港	4回	4回	4回
松山空港	6回	6回	6回
宮崎空港	6回	6回	6回

【所見】

何れの空港においても適切に清掃が実施され、清掃の不備による苦情等は発生していない。

- (2) 飛行場標識施設の表面が明瞭に識別できること。

【平成26年度】飛行場標識工の実施回数

空港名	滑走路	誘導路	エプロン
函館空港	1(2)回	1回	1回
新潟空港	1(2)回	1回	1回
松山空港	1(2)回	1回	1回
宮崎空港	1(2)回	1回	1回

【平成27年度】飛行場標識工の実施回数

空港名	滑走路	誘導路	エプロン
函館空港	1(2)回	1回	1回
新潟空港	1(2)回	1回	1回
松山空港	1(2)回	1回	1回
宮崎空港	1(2)回	1回	1回

※括弧書き（ ）は、滑走路中心線の実施回数

【所見】

何れの空港においても適切に標識工が実施され、標識工の不備による苦情等は発生していない。

- (3) 滑走路、誘導路及びエプロン舗装の表面に航空機運航の阻害となるおそれのあるひび割れ、凹み剥離等がないこと。

【平成26年度】巡回点検の実施回数

空港名	滑走路	誘導路	エプロン
函館空港	3回	3回	3回
新潟空港	4回	3～4回	3回
松山空港	3回	3～4回	3～4回
宮崎空港	3回	3～4回	3～4回

【平成27年度】巡回点検の実施回数

空港名	滑走路	誘導路	エプロン
函館空港	3回	3～4回	3回
新潟空港	4回	3～4回	3回
松山空港	3回	3～4回	3～4回
宮崎空港	3回	3～4回	3～4回

【所見】

何れの空港においても適切に点検が実施され、監督職員の指示により適切に補修が行われている。

- (4) 排水施設が良好な状態で機能すること。

【平成26年度】排水溝清掃工の実施回数

空港名	排水溝	集水桝
函館空港	1回	1回
新潟空港	1回	1回
松山空港	1回	1回
宮崎空港	1回	1回

【平成27年度】排水溝清掃工の実施回数

空港名	排水溝	集水桝
函館空港	1回	1回
新潟空港	1回	1回
松山空港	1回	1回
宮崎空港	1回	1回

【所見】

何れの空港においても適切に排水溝の清掃が実施され、排水溝清掃工の不備による苦情等は発生していない。

(5) 道路・駐車場、のり面が良好な状態に保たれていること。

【平成26年度】清掃及び草刈りの実施回数

空港名	道路・駐車場（清掃）	のり面（草刈）
函館空港	8回	3回
新潟空港	8回	—
松山空港	12回	—
宮崎空港	12回	—

【平成27年度】清掃及び草刈りの実施回数

空港名	道路・駐車場（清掃）	のり面（草刈）
函館空港	8回	3回
新潟空港	8回	—
松山空港	12回	—
宮崎空港	12回	—

【所見】

何れの空港においても適切に清掃及び草刈りが実施され、清掃及び草刈りの不備による苦情等は発生していない。

(6) 植栽の特性に合った年間の施工計画を策定し、植栽が良好な状態に保たれていること。

【平成26年度】植木手入れ工の実施回数

空港名	剪定	施肥	灌水	薬剤散布
函館空港	1回	1回	—	1回
新潟空港	1回	1回	1回	1回
松山空港	1回	1回	2回	2回
宮崎空港	1回	1回	1回	2回

【平成27年度】植木手入れ工の実施回数

空港名	剪定	施肥	灌水	薬剤散布
函館空港	1回	1回	—	1回
新潟空港	1回	1回	1回	1回
松山空港	1回	1回	2回	2回
宮崎空港	1回	1回	1回	2回

【所見】

何れの空港においても適切に植木手入れが実施され、植栽が良好な状態に保たれている。また、植木手入れ工の不備による苦情等も発生していない。

- (7) 滑走路、誘導路及びエプロン舗装の表面が降雪等で航空機の運航に支障とならないよう良好な状態に保たれていること。(函館、新潟のみ)

【平成26年度】除雪等の実施回数

空港名	除 雪	凍結防止剤散布
函館空港	74回	0回
新潟空港	35回	16回

【平成27年度】除雪等の実施回数

空港名	除 雪	凍結防止剤散布
函館空港	92回	5回
新潟空港	23回	14回

【所見】

何れの空港においても、各空港に配備された除雪機材に適した体制で監督職員の指示に従って確実に除雪が行われている。

4. 評価

確保すべき質としての信頼性、安全性が確保され、確保すべき要求水準については何れの項目においても満足しており、施工後の苦情等もなく、維持工事に起因する航空機の運航への影響等は発生していない。

Ⅲ. 実施経費の状況及び評価

1. 平成26年度当初契約額（括弧内は1年分に按分した額）

(1) 函館空港土木施設維持修繕工事	426,000,000 円（税抜）
	460,080,000 円（税込）
(2) 新潟空港土木施設維持修繕工事	（ 142,000,000 円（税抜） ）
	（ 153,360,000 円（税込） ）
(3) 松山空港土木施設維持修繕工事	515,000,000 円（税抜）
	556,200,000 円（税込）
(4) 宮崎空港土木施設維持修繕工事	（ 171,666,666 円（税抜） ）
	（ 185,400,000 円（税込） ）
(1) 函館空港土木施設維持修繕工事	137,400,000 円（税抜）
	148,392,000 円（税込）
(2) 新潟空港土木施設維持修繕工事	（ 45,800,000 円（税抜） ）
	（ 49,464,000 円（税込） ）
(3) 松山空港土木施設維持修繕工事	170,000,000 円（税抜）
	183,600,000 円（税込）
(4) 宮崎空港土木施設維持修繕工事	（ 56,666,666 円（税抜） ）
	（ 61,200,000 円（税込） ）

2. 市場化テスト導入前後の比較

(1) 競争入札応募者数（市場化テスト導入前との比較）

空港名	平成22年度	平成26年度
函館空港	1 者	2 者
新潟空港	1 者	1 者
松山空港	1 者	1 者
宮崎空港	2 者	2 者

(2) 契約額（税抜）

（単位：千円）

空港名	① 平均22年度 当初契約額	② 平成26年度 当初契約額	③ 差額 ②－①
函館空港	111,400	142,000	30,600
新潟空港	94,500	171,667	77,167
松山空港	40,000	45,800	5,800
宮崎空港	47,500	56,667	9,167
計			122,734

※②欄は、3ヶ年分の受注額を1年分に按分した金額

(3) 落札率等

（単位：千円）

空港名	① 平均22年度 落札率	② 平成26年度 落札率	③ 落札率差 ②－①	④ 平成26年度 当初契約額	⑤ 落札率効果 ③×④
函館空港	98.17%	95.44%	▲2.73%	142,000	▲3,877
新潟空港	98.42%	92.58%	▲5.84%	171,667	▲10,025

松山空港	99.24%	96.76%	▲2.48%	45,800	▲1,136
宮崎空港	96.79%	91.69%	▲5.10%	56,667	▲2,890
計	—	—	—	416,134	▲17,928
平均	98.16%	94.12%	▲4.04%	—	▲4,482

※④欄は、3ヶ年分の受注額を1年分に按分した金額

(4) 経費の増減要因

- ・契約額については、労務単価（4空港平均約15%の上昇率）等に加え現場状況に合わせた施工数量（緊急補修や除雪回数など）の増加により増額となっているが、落札率は下がっている。

3. 受注者からの技術提案を反映した業務の履行状況

- ・緊急時(地震、台風等自然災害含む)への配慮
何れの空港においても、緊急時の参集体制の確立や緊急時に必要な資機材の確保といった提案がなされ、緊急時の速やかな対応が可能となる体制が組まれていた。
- ・日々の工事内容に係る配慮
何れの空港においても、日々の作業の時間内完了のために、時間管理による作業量の調整(タイムテーブルの作成)や作業用具の置き忘れによる運航への影響防止対策(チェックリスト管理)といった提案がなされ、日々の作業において確実に実施されていた。

4. 評価

応札者数は、対象空港4空港全体で5者から6者となり、1者増加している。落札率は、対象空港4空港平均で4.04%下がっている。

また、技術提案に関しては、緊急時及び日々の工事内容に係る配慮について必要な提案がなされ、確実に実施されている。

IV. 総括

1. 実施状況

各空港において、確保すべき質としての信頼性、安全性が確保され、確保すべき要求水準についても満足するもので、航空の安全且つ円滑な運航に貢献している。

応札者数の増加や落札率の低下については、競争参加資格要件の緩和や複数年契約による初期投資リスクの緩和などにより、一定の効果は認められるものの、依然として1者応札の空港も見受けられた。

2. 市場化テストにおける取組

平成23年度から順次導入してきた市場化テストにおいて、応札者数の拡大を図るため、複数年契約による初期投資リスクの緩和、競争参加資格要件の緩和、人材確保等のための準備期間確保、競争参加資格要件を持つ全ての民間事業者に対してのパブリックコメント資料の送付、業務の内容について、民間事業者の理解の促進を図るために、希望者に対して業務説明及び現場見学会を実施するなど様々な入札改善策を講じてきたところ、市場化テスト導入前と比べると、全体平均では落札率は低下傾向となっている。他方、依然として1者応札の空港(25空港中18空港)も見受けられた。

3. 今後の方針

本業務については、上記のとおり様々な入札改善策を講じてきたが、更なる競争参加資格要件（施工実績・技術者資格）の緩和は品質の低下を招くおそれがあり、安全上の観点からも困難である。

したがって、市場化テストについては、全空港を終了プロセスへと移行することとしたい。

なお、官民競争入札等監理委員会の関与を外れることになっても、これまでの当委員会において審議されてきた業務実施期間、競争参加資格要件、入札手続及び情報開示に関する取り組みについては一定の効果があったことを踏まえ継続するものとし、既に東京航空局及び大阪航空局に設置している第三者委員会での審議による対応について、引き続き実施していきたい。

V. 第三者委員会への報告内容及び第三者委員会での意見

○東京航空局

(1) 報告内容

- ・ 公共サービス（空港土木施設の維持管理業務）の実施状況

(2) 意見等

- ・ 応札者数の拡大を図るための取組みなどの実施状況に関しては、一定の成果があったと評価できる。

○大阪航空局

(1) 報告内容

- ・ 公共サービス（空港土木施設の維持管理業務）の実施状況

(2) 意見等

- ・ 確保すべき要求水準が満足されており、円滑な運営及び運航の安全性の確保が図られている。引き続き、点検結果等実施状況を定量的に整理し、データを活用することで、公共サービスの質の向上に努められたい。