

平成25年 7 月12日
内閣府公共サービス改革推進室

平成23年度民間競争入札実施事業
空港土木施設維持修繕工事の評価（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。

I 事業概要等

1 実施の経緯及び事業の概要

空港土木施設維持修繕工事については、公共サービス改革基本方針（平成22年 7 月 6 日閣議決定）において、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）に基づく民間競争入札（以下「民間競争入札」という。）を実施することを決定した。これを受けて国土交通省は、官民競争入札等監理委員会の議を経て、「空港土木施設維持修繕工事 民間競争入札実施要項」（以下「実施要項」という。）を定め、実施要項に基づき、民間競争入札を実施し、受託事業者を決定している。その概要は以下の通りである。

事 項	内 容
業務内容	空港土木施設の維持工事 （１）土木施設維持修繕工 （２）除雪工（函館空港及び新潟空港のみ）
契約期間	平成23年 4 月 1 日から平成26年 3 月31日までの 3 年間
受託事業者	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
契約金額	函館空港：344,400,000円（税込） 新潟空港：286,650,000円（税込） 松山空港：126,000,000円（税込） 宮崎空港：155,400,000円（税込） 合 計 912,450,000円（税込）
確保されるべき質・水準の設定項目	1. 維持工事の質 （１）信頼性の確保 不具合の復旧未実施件数【0 件】 （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。） （２）安全性の確保 航空機の運航への影響件数【0 件】

	(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。 2. 確保すべき水準 (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。 (2) 飛行場標識施設の表面が明瞭に識別できること。 (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。 (4) 排水施設が良好な状態で機能すること。 (5) 道路・駐車場、護岸、のり面が良好な状態に保たれていること。 (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。 (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。 (函館空港及び新潟空港のみ)
--	---

2 受託事業者決定の経緯

4 空港（函館空港、新潟空港、松山空港、宮崎空港）それぞれに実施した入札において、函館空港は3者、新潟空港は3者、松山空港は3者、宮崎空港は5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23年2月16日に開札した結果、函館空港は3者、新潟空港は1者、松山空港は1者、宮崎空港は1者が予定価格の範囲内であったことから、それぞれ総合評価を行い、上記の者が落札者となった。

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23年度及び24年度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、実績評価を行うものとする。

2 対象公共サービスの実施内容に関する評価

(1) 信頼性の確保

①実施状況

不具合の復旧未実施件数（0件）を目標として設定したところ、復旧未実施件数は0件である。

②評価

土木施設の維持工事に起因する不具合を全て復旧させており、適正に復旧が行われていると評価できる。

(2) 安全性の確保

①実施状況

航空機の運航への影響件数（0件）を目標として設定したところ、運航への影響件数は0件である。

②評価

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く、適正に安全性が確保されていると評価できる。

（３）維持工事において確保すべき水準

①実施状況

イ 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を業務水準として設定したところ、清掃の不備による苦情等は発生しておらず、何れの空港においても適切に清掃が実施されている。

舗装面清掃工の実施回数

【平成２３年度】

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２４年度】

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

ロ 飛行場標識施設の表面が明瞭に識別できることを業務水準として設定したところ、何れの空港においても標識工の不備による苦情等は発生しておらず、適切に標識工が実施されている。

飛行場標識工の実施回数

【平成２３年度】

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２４年度】

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

※滑走路中心線のみ2回/年実施している。

- ハ 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を業務水準として設定したところ、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。

巡回点検の実施回数

【平成23年度】

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	3回	3回	3回
松山空港	3回	3回	3回
宮崎空港	3回	3回	3回

【平成24年度】

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	3回	3回	3回
松山空港	3回	3回	3回
宮崎空港	3回	3回	3回

- ニ 排水施設が良好な状態で機能することを業務水準として設定したところ、排水溝清掃工の不備による苦情等は発生しておらず、何れの空港においても適切に排水溝の清掃が実施されている。

排水清掃工の実施回数

【平成23年度】

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24年度】

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

ホ 道路・駐車場、護岸、のり面が良好な状態に保たれていることを業務水準として設定したところ、清掃及び草刈りの不備による苦情等は発生しておらず、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ている。

清掃及び草刈りの実施回数

【平成23年度】

空港名	道路・駐車場（清掃）	のり面（草刈）
函館空港	8回	2回
新潟空港	8回	—
松山空港	12回	—
宮崎空港	12回	—

【平成24年度】

空港名	道路・駐車場（清掃）	のり面（草刈）
函館空港	8回	2回
新潟空港	8回	—
松山空港	12回	—
宮崎空港	12回	—

ヘ 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を業務水準として設定したところ、植栽が良好な状態に保たれ、植木手入れ工の不備による苦情等も発生しておらず、何れの空港においても適切に植木手入れが実施されている。

植木手入れ工の実施回数

【平成23年度】

空港名	剪定	施肥	灌水	薬剤散布
函館空港	1回	1回	0回	1回
新潟空港	1回	1回	3回	2回
松山空港	1回	1回	1回	2回
宮崎空港	1回	1回	0回	1～3回

【平成24年度】

空港名	剪定	施肥	灌水	薬剤散布
函館空港	1回	1回	0回	1回
新潟空港	1回	1回	6回	2回
松山空港	1回	1回	1回	2回
宮崎空港	1回	1回	0回	1～3回

ト 函館空港及び新潟空港において、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を業務水準と

して設定したところ、運航への影響を最小限に留められており、何れの空港においても、各空港が所有する除雪機材に適した体制で監督職員の指示に従って的確かつ確実に除雪が行われている。

除雪等の実施回数

【平成23年度】

空港名	除 雪	凍結防止剤散布
函館空港	1 4 4 回	3 回
新潟空港	1 0 9 回	5 3 回

【平成24年度】

空港名	除 雪	凍結防止剤散布
函館空港	1 0 1 回	1 回
新潟空港	7 0 回	3 6 回

②評価

何れの項目においても確保すべき水準を満足しており、施工後の苦情等もなく、運航への影響も最小限に留められていると評価できる。

(4) 民間事業者からの改善提案による改善実施事項

①実施状況

- ・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、緊急時の連絡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になる体制が組まれている。

- ・日々の工事内容に係る配慮

何れの空港においても、作業時間内で確実に作業を完了させるための対策として、工事作業時における施設破損防止対策及び後片付けの簡略化等の提案がなされ、的確かつ確実にこれら対策が実施されている。

②評価

民間事業者からの提案により、緊急時における速やかな対応と、日々の工事における時間内の的確かつ確実な作業の完了が可能になったと評価できる。

3 実施経費についての評価

3年間の契約額は、912,450千円であり、単年度換算すると304,794千円となる。従来の実施経費(平成22年度)は、308,070千円である。1年当たり3,276千円(約1.1%)の経費減となったが、宮崎空港においては標識の維持数量の増加等により、契約額が増額となっている。なお、平均落札率については、98.15%(平成22年度)から96.18%(平成23年度)と1.97%低下している。

民間競争入札導入前に比べて応札者数が増加した理由について、国土交通省は、「幅広い参入を促すために行った入札参加資格要件の緩和(企業・技術者の施工実績の緩和及び本店・支店又は営業所の所在の拡大)、複数年契約による初期投資リスクの緩和の効果があつたと

考えられる。また、落札率が低下したことは、応札にあたり競争原理が働いたことが考えられる。」としている。

従来経費と契約額（単位：千円）

空港名	従来経費 平成 22 年度 (A)	平成 23～25 年度		従来経費 との差 (B－A)	増加割合 (B－A) /A
		契約額	単年度換算 (B)		
函館空港	116,970	344,400	115,411	-1,559	-1.3%
新潟空港	99,225	286,650	95,583	-3,642	-3.7%
松山空港	42,000	126,000	42,000	0	0.0%
宮崎空港	49,875	155,400	51,800	1,925	3.9%
合計	308,070	912,450	304,794	-3,276	-1.1%

(A) の従来経費は、直近の平成22年度の経費としている。

(B) の単年度換算額は、3ヶ年分の受注額を1年分に按分した金額としている。

競争入札への応札者数（民間競争入札導入前との比較）

空港名	平成22年度	平成23年度
函館空港	1 者	3 者
新潟空港	1 者	3 者
松山空港	2 者	3 者
宮崎空港	2 者	5 者

落札率

空港名	平均22年度	平成23年度
函館空港	98.17%	96.55%
新潟空港	98.41%	94.46%
松山空港	99.23%	99.05%
宮崎空港	96.78%	94.63%
平均落札率	98.15%	96.18%

4 評価のまとめ

確保すべき質として設定していた項目（①不具合の復旧未実施件数<0件>、②航空機の運航への影響件数<0件>、③維持工事の水準の確保）は、全て目標水準を達成していると評価できる。また、民間事業者からの提案により、業務の効率性の向上等が図られていると評価できる。

経費については、3年間の契約額は、912,450 千円であり、単年度換算すると 304,794 千円となる。従来の実施経費（平成 22 年度）は、308,070 千円である。1 年当たり 3,276 千円（約 1.1%）の経費減となった。

本事業を実施するにあたり、幅広い者の参入を促すために入札参加資格要件の緩和等を行った結果、何れの空港でも複数者の応札はあったが、更に多くの民間事業者の入札への参加を促し、競争性を高める方策として、近年の入札参加資格要件の緩和状況について十分に周知すること、応札可能な民間事業者に対して積極的に情報開示を行うこと、人材確保等の準

備期間を確保すること等について検討する必要があると考えられる。

良好なサービスの質が達成されていることから、次期事業においても引き続き民間競争入札を実施することが必要と考えられる。

以上

平成25年6月21日
国土交通省

平成23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23年4月1日～平成26年3月31日

3. 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

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3者、新潟空港3者、松山空港3者、宮崎空港5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23年2月16日に開札した結果、函館空港3者、新潟空港1者、松山空港1者、宮崎空港1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23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	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	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	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	0件	0件	0件	0件	0件	0件

【平成24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	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	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	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	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23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	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	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	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	0件	0件	0件	0件	0件	0件

【平成24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	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	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	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	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23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24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23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24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

※滑走路中心線のみ2回/年実施している。

【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23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	3回	3回	3回
松山空港	3回	3回	3回
宮崎空港	3回	3回	3回

【平成24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	3回	3回	3回
松山空港	3回	3回	3回
宮崎空港	3回	3回	3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23年度】排水清掃工の実施回数

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24年度】排水清掃工の実施回数

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が保たれていること。

【平成23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	2回
新潟空港	8回	—
松山空港	12回	—
宮崎空港	12回	—

【平成24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	2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23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	0回	1回
新潟空港	1回	1回	3回	2回
松山空港	1回	1回	1回	2回
宮崎空港	1回	1回	0回	1～3回

【平成24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	0回	1回
新潟空港	1回	1回	6回	2回
松山空港	1回	1回	1回	2回
宮崎空港	1回	1回	0回	1～3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23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	144回	3回
新潟空港	109回	53回

【平成24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	101回	1回
新潟空港	70回	36回

【所見】

何れの空港においても、各空港が所有する除雪機材に適した体制で監督職員の指示に従って的確かつ確実に除雪が行われ、運航への影響を最小限に留められている。

4. 評価

何れの項目においても確保すべき水準が満足しており、施工後の苦情等もなく、運航への影響においても最小限に留められている。

Ⅲ. 実施経費の状況及び評価

1. 平成23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	344,400,000円（税込） (115,411,392円（税込）)
(2) 新潟空港土木施設維持修繕工事	286,650,000円（税込） (95,583,276円（税込）)
(3) 松山空港土木施設維持修繕工事	126,000,000円（税込） (42,000,000円（税込）)
(4) 宮崎空港土木施設維持修繕工事	155,400,000円（税込） (51,800,000円（税込）)

2. 市場化テスト導入前後の比較

(1) 競争入札応札者数（市場化テスト導入前との比較）

空港名	平成22年度	平成23年度
函館空港	1者	3者
新潟空港	1者	3者
松山空港	2者	3者
宮崎空港	2者	5者

(2) 落札率等

（単位：千円）

空港名	① 平均22年度 落札率	② 平成23年度 落札率	③ 落札率差 ②－①	④ 平成23年度 当初契約額	⑤ 落札率効果 ③×④
函館空港	98.17%	96.55%	▲1.62%	115,411	▲1,870
新潟空港	98.41%	94.46%	▲3.95%	95,583	▲3,776
松山空港	99.23%	99.05%	▲0.18%	42,000	▲76
宮崎空港	96.78%	94.63%	▲2.15%	51,800	▲1,114
計	—	—	—	304,794	▲6,836
平均	98.15%	96.18%	▲1.97%	—	▲1,709

※④欄は、3ヶ年分の受注額を1年分に按分した金額

(3) 契約額

(単位：千円)

空港名	① 平均22年度 当初契約額	② 平成23年度 当初契約額	③ 差額 ②－①
函館空港	116,970	115,411	▲1,559
新潟空港	99,225	95,583	▲3,642
松山空港	42,000	42,000	0
宮崎空港	49,875	51,800	1,925

※②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

各空港で落札率が下がっているが、施設の整備、現場状況に合わせ施工数量の変更を行っており、宮崎空港においては標識の維持数量の増加等により、契約額が増額となっている。

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、緊急時の連絡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に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、作業時間内で確実に作業を完了させるための対策として、工事作業時における施設破損防止対策及び後片付けの簡略化等の提案がなされ、的確かつ確実にこれら対策が実施された。

4. 評価

応札者数は、4空港全体で6者から14者となり、8者増加している。落札率は、4空港平均で1.97%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、的確かつ確実に実施されている。

IV. 総括

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、確保する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。

応札者数が増加したのは、幅広い参入を促すために行った競争参加資格要件の緩和(企業・技術者の施工実績の緩和及び本店・支店又は営業所の所在地の拡大)、複数年契約による初期投資リスクの緩和の効果があったと考えられる。また、落札率が低下したことは、応札にあたり競争原理が働いたことが考えられる。

以上より、本工事における市場化テスト導入は、良質かつ低廉な公共サービスの実現に一定の効果があったと思われるが、更に多くの民間事業者の入札への参加を促し、競争性を高める方策として、応札可能な民間事業者に対して十分な情報提供を積極的に行うこと、人材確保等の準備期間を確保すること等について検討していくこととしたい。

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

- ・ 応札者数の増加や落札率の低下については一定の効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

- ・ 現在、市場化テストを実施している事業は、市場化テストに適した事業内容と思われる。
- ・ 導入された良い制度をさらに確実なものとして、定着させて頂きたい。