

第 140 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 140 回入札監理小委員会
議事次第

日 時：平成 22 年 9 月 21 日（火）17:33～20:20
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

- 消費動向調査（内閣府）
- 空港土木施設維持修繕工事（国土交通省）
- 航空灯火施設維持工事（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）

小林副主査、逢見副主査、佐藤専門委員

（内閣府）

経済社会総合研究所景気統計部 杉原部長、堤部長補佐、池本研究専門官

（国土交通省）

航空局 総務課 濱本企画調整官

空港部技術企画課 干山課長、高橋課長補佐、渡辺調査官

航空局管制保安部 保全企画課 航空灯火・電気技術室 木村室長、島崎補佐
管制技術課 加藤課長、坂上管制技術調査官

（事務局）

館事務局長、栗田参事官、後藤参事官

○小林副主査 それでは、ただいまから第140回入札監理小委員会を開催いたします。

本日は、内閣府の「消費動向調査」、国土交通省の「空港土木施設維持修繕工事」、「航空灯火施設維持工事」、「航空交通管制機器等保守業務」の実施要項（案）について審議を行います。

はじめに、「消費動向調査」の実施要項（案）の審議を行いたいと思います。

本日は、内閣府経済社会総合研究所景気統計部、杉原部長に御出席いただいておりますので、実施要項（案）の修正点等について御説明をお願いしたいと思います。

御説明、10分程度でお願いいたします。

○杉原部長 それでは、内閣府の景気統計部長の杉原です。よろしくお願いいたします。

消費動向調査、何回か御説明しているので、少し覚えておられるかと思いますが、消費者、あるいは世帯の消費者の意識、物価見通し、そういったものを把握するという調査でございます。

実施要項（案）の方ですけれども、ざっと御説明をしたいと思いますが、この実施要項（案）で意見調整というのを行いまして、WTOの関係の手続ですね。それについては、民間から特に意見はなかったということで、我々としては比較的、この形でやっていけるのかなというような感じを持っております。

実施要項（案）のところですが、1ページ目、消費動向調査の概要ということでございますけれども、調査対象は全国の世帯ということで、若干除外世帯がございます。基本的に、15か月継続して調査をして、月々15分の1ずつ、別の世帯に交代をするという、そういう形になってございます。

調査方法は、訪問留置ということで、現在、調査員を使ってやっております。ただ、これは前にも御説明をいたしましたけれども、我々として調査方法を郵送方法に変えることも検討しております。今のところ、昨年試験調査をやって、まだ引き続きちょっと検討しておるということでございますので、23年度については引き続き訪問調査ということでやりたいと考えてございます。

調査の規模、調査客体数ですが、6,720世帯ということで、うち一般世帯が4,704、単身世帯が2,016ということでございます。

全国の229の市町村から336の調査区を選んで調査をしておるということであります。

1つ飛んで、5の調査事項でございますけれども、消費者の意識、物価の見通し、この2つは毎月調べております。四半期に1回、旅行の実績・予定、それから自己啓発等、いろいろなサービスの支出予定を聞いておると。年に1回、主要耐久財の保有状況、買い替え状況を調べておると。世帯の状況については毎月聞いておるということでございます。

2ページ以降、具体的な項目がございますけれども、業務の内容ということですが、ちょっと2ページの下の方、(4)がございまして、業者のやるべきことというのを列記してございます。一応8工程を幾つかのグループに分けてございまして、実査の準備として、調査員の確保・指導、調査関係用品の印刷、それから世帯名簿の作成、調査世帯の選定、これをやると。

実際の実査ですが、調査を依頼して調査票を配布する。調査票を回収して、当然チェックをするわけですが、礼状、謝礼配布をします。

チェックはその次に、3ページの一番上にございましたけれども、調査票を検査して、照会等に

対応するということとございます。

審査ですけれども、調査票を審査して、照査票、疑問のあったところをどう処理したかというようなことをまとめておくと。

最後に集計ということとございます。

それ以下、かなり細かくいろいろ書いてございますけれども、基本的には通常の調査員調査でやるような調査員の確保・指導とか、そういったものから始まってございます。

ただ、先ほど申した調査方法を変えることを考えておるといことで、少し違うところをご紹介しますと、3ページが一番下のところに、これは調査用品を印刷するという中で、こういったものを印刷するかというリストアップをしているところとございますけれども、一番下に、消費動向調査の調査方法の変更についてということと、仮に24年度から調査方法を郵送調査にしますと、その前のある程度の準備をちょっとしておかなければいけないということと、23年度の3月ぐらいに、ちょっと調査方法の変更みたいなものを、既存の既にやっている調査世帯に配るとか、そのために印刷をするとか、そういったことをやると。

4ページ、世帯名簿の作成、それから調査世帯の選定ということとございますけれども、基本的に調査員がその調査区を回って、それぞれの世帯の名前とか属性を確認すると。あるいは単身世帯については、住基台帳から名簿を作成するということ。その作成した名簿から、ランダムサンプリングで調査対象を選ぶということとございます。

その次の実査でございますけれども、これは依頼して調査票を配布するということとございますが、5ページの方に、調査方法を変更した場合ということと、5ページの上から2つ目のパラグラフとございますけれども、これは仮に調査方法を変更した場合、新規世帯に対しては、通常のパターンであれば、今までも翌年度の4月調査の世帯に対しては、前年度の業者が訪問をして、調査の依頼とか、調査方法とかを説明しておったわけですが、郵送になった場合は、むしろ作業を軽減できて、訪問して依頼をするのではなくて、郵送でもダイレクトにお願いをするという形になります。

そのさらに下、真ん中辺りにも、もう一つ「ただし」ということがございますけれども、調査票を配布するときに、今まで「調査票」自体、あるいは「調査協力のお願い」、「しおり」、「記入の仕方」等を配布しておったわけですが、仮に郵送調査した場合、調査方法の変更ということとを説明をしてもらうということ、これは若干プラスアルファの作業になるということとございます。

5ページの下は、調査票の回収等、それから、6ページに行きまして、検査、それから、さらにその下の⑦の審査、それから、さらにその下の⑧の集計というふうに進んでございます。

7ページの下半分の方は、提出期限などを規定しておるといことで、基本的に調査月の月末の26とか27日、その辺りで納品をするという形とございます。

8ページに行きますと、情報セキュリティをきちんとするよというよな話とか、3のところの留意事項ということでは、ちゃんとした設備を備えるべきということですね。

8ページの下3分の1ぐらいのところから、4の「業務遂行に当たり確保されるべき質」がございまして、調査の上では質を確保することが重要ということと、ここでは2つ書いてござ

いますけれども、(1)で業務を適切かつ確実に履行するというので、この実施要項(案)に書いたような事項をきちんと履行することによって、質を確保するというのが第1点。

(2)では、「目標回収率」ということで、ある程度の回収率を確保する。ここでは70%と書いてございますが、これは後ろの方でちょっと御説明しますけれども、一応我々が提示する目標回収率は70%と。ただ、業者が創意工夫をもって、さらに高い目標率を目標とするということであれば、それは実際に入札をした時点で評価の対象になるということを考えてございます。実際、22年度の入札についても、実施要項では目標回収率は70%としておったところでございますけれども、現在落札したところは、いろいろな工夫によって、回収率を75%にするというようなことを提案してきたということでもございますので、この辺は我々の目標プラス業者の工夫によるかさ上げという、そういう2段階で考えているということでございます。

あと、9ページの上の5ですけれども、業務の改善策という、これは今までも一応個々の項目については、改善が必要な場合は民間事業者、あるいは内閣府がイニシアチブをとって改善策をとるということでありまして、ちょっと今まで項目としてまとめてなかったんですけれども、今回の実施要項(案)では、この項目としてまとめて記載をしておるということでございます。

ちょっと飛ばしまして、10ページ以降、競争入札の手続が書いてございます。大体一番上に書いてございますけれども、入札公告、11月上旬ぐらいから始まって、あとは説明会とかした後、書類を提出してもらおうと。その後、評価をして開札、契約という、そういうことで、最終的には来年の4月に契約の締結ということと考えておるということでございます。

11ページ以降、業者から何か入札の企画書が出てきたときに、企画書の評価基準というのを書いてございます。これは後ろの方の20ページにございますけれども、一応評価項目の一覧ということがございまして、通常のパターンどおり、必須項目と加点項目ということで分けてございまして、必須項目には括弧がかかっております。

上の方から、事業の実施計画が適正なものかというような話、あるいは事業の実施体制というのがきちんとできているかということ。上の半分ぐらいは大体必須項目、どこの業者であっても、これは最低クリアしなければいけないという、そういう項目でございます。

下の半分は個別業務の実施方法ということで、こちらの方は工夫がどのくらいされているかということの評価するような項目になっておりまして、調査員の確保や指導などにどういう工夫があるかということから始まりまして、印刷とか、名簿の作成、調査の依頼、回収、検査、審査、集計、そういったものに対しての工夫を評価するという、そういうような項目になってございます。

14ページの方にちょっと戻っていただきまして、一応それで評価をする。先ほどの評価、すみません、技術評価ということになっております。技術評価をクリアした者に対して、今度は金額を入札してもらって、価格評価ということになっておりまして、算出の方法ですけれども、真ん中の辺りに小さい表がございますけれども、得点配分としては、技術点200点、価格点100点ということ、これは大体スタンダードな配分だということでございます。

その上のところに、総合評価点算出という算式がございまして、これもスタンダードなやり方ですけれども、総合評価点は技術点と価格点を単純に加算すると。技術点については、先ほど

の技術評価、価格点については、入札価格と予定価格との差分というか、比率に応じて価格点がつくという、そういうような形になってございます。

以上が入札の方法で、あと、特にそう大きな話ではないんですけども、15ページのところに、民間事業者が講ずべき措置で、特に報告についてということで、どういった事項を報告しなければいけないかということはずらっと列記してございます。

その前の段落のところに、「また」ということが書いてございまして、内閣府は、必要に応じて、民間事業者と情報交換の場を設けるということで、これは今までも実際上やってきたことではあるのですが、より密接に情報交換をしながら、きちんとした調査を進めていきたいという、そういうことでございます。

私の方からは、以上でございます。

○小林副主査 ありがとうございます。

それでは、ただいまの御説明につきまして、御質問・御意見をお願いいたします。

○逢見副主査 今回は、調査員調査で行うけれども、平成24年度以降、郵送調査になることが検討されているということですか。

○杉原部長 それを考えている。今はその方向でやっているという感じですけども。

○逢見副主査 基本的にはそういう方向にいくと。

○杉原部長 はい、そうです。

○逢見副主査 3ページ一番下のところで調査方法変更、その場合には、印刷物を配布するということですが、25ページに印刷物の基本数量見積がありますが、そこには入ってこないんですか。

○杉原部長 ある意味で差しかえみたいになるんだと思いますけれども。

○逢見副主査 25ページの調査方法変更について、印刷物、一番下に入っていますよね。これですか。

○杉原部長 ことです。

○逢見副主査 基本的にはこれも含んで見積りを出すということですね。

○杉原部長 はい。ですから、すべての業者について、同じ条件で入札することになりますので、仮に調査方法がそのまま、この変更については印刷をしなくても、入札の評価に対しては問題がないかと思えます。

○逢見副主査 わかりました。

それから、謝礼のところですけども、6ページのところで、1回330円で、15回協力した場合は5,000円、配布の頻度は創意工夫ということですが、そうすると、企画書にはどのぐらいの頻度で配布するかというのが創意工夫として出てくると理解してよろしいですか。

○杉原部長 そういうことです。

○逢見副主査 それはどういうふうに評価するんですか。

○杉原部長 それは非常に難しいですね。非常に一般的な、抽象的に言えば、そういう配布の頻度をその業者が提案したように設定することによって回答の確率が高まるかどうか、そういうことを評価することになるかとは思うのですけれども、ちょっと具体的にそれ以上細かい基準は今考えて

いるわけではありません。

○逢見副主査 基本的には15回配布してくださいということですか。しかし、仮にその頻度が少なくても、きちんと回収できるのであれば、それはそれでいいですと。

○杉原部長 そうですね。別に毎回毎回やる必要はなくて、例えば3回ごととか、四半期ごととか、半年ごととか、場合によっては本当にもう全部終わってからとか、そういうことがありますので、その辺は業者として、こういうやり方をすれば回収率が高まるということで提案をしてもらおうという、そういう趣旨です。

○廣松専門委員 23ページの別紙2の回収率についてですが、その計算の説明の中に、調査客体数が8万640とあります。これは、要するに世帯数6,720に12を掛けた数値のようです。今の説明で、現状がどうなっているかということですがけれども、例えば75%の人が15か月間ずっと調査に協力していただいているのか、それとも、間が空く、例えば1か月とか2か月空いてまた回答してくるのか、そういう状況の把握はされていますか。

○杉原部長 基本的には、同じ人が15か月続けてということになっていると思います。ですから、1回調査を受けてくれた人が途中で脱落するとか、そういうことは余りないということです。

○廣松専門委員 わかりました。恐らくこういう調査の場合には、最初に受けていただいた世帯が、原則、そのまま15か月間続けて協力していただけると考えればいいたらと思います。

それとは別で、別紙の2の21ページの方ですけれども、ちょっと気になったのが、平成20年度から21年度にかけて、落札金額がかなり大きく減っています。これは、21年度に落札した業者がそういう形で入札をしてきて落札をしたということですか。

○杉原部長 基本的には、何か業務が増えたり減ったりというのがそう大きくあったわけではないということです。ですから、結局、入札者の方はかなりこう落として応札してきたという、そういうことだそうです。

○小林副主査 ほかにいかがでしょうか。

○佐藤専門委員 9ページ目の入札参加資格に関する記述のことで御確認いただきたいのですが、7番目に、実施要項の検討に当たり、委員会を活用する場合、「委員及び委員が属する民間事業者でないこと」という記述があるのですが、御趣旨は、通常この要件、利益相反で評価者と関係のある事業者を排除するという趣旨だと思いますが、これはまず「実施要項の検討に当たり」でいいのか、あるいは応募者が提出してきた企画書を評価して、総合評価における加点審査を行う場合のことをおっしゃっておられるのであれば、「企画書の検討に当たり」ということの御趣旨で本実施要項と書いていただいたのであれば、ちょっと表現を確認していただきたいという点と。

11ページの一番上のところに、「評価者として、内閣府職員（5名）のほか、外部有識者（1名）を指名する」とだけお書きいただいている、そういう意味では評価者の氏名を事前に公表しておかないと、企画書を提出した後になって、評価者と関係がありましたから失格ですと言われるのは、ちょっと応募者の方にとっては酷なのかなというふうな気がしますので、その評価者の公表は事前になさるのかどうか、そここのところの手続的なことですがけれども。

○杉原部長 すみません、ちょっとそこまで、私自身が余り詰めてなくて申しわけないのですけれども、これは実施要項（案）の検討ですから、まさにこれの検討ということになると思います。ですから、ちょっと評価委員会というのが何のことかわからないといえはわからないんですけども、もしかするとこういうところでやっているということを示している。

○事務局 事務局からよろしいですか。

○小林副主査 はい、お願いします。

○事務局 今のところですが、評価委員会の活用は、実施要項（案）と企画書の評価双方かなと思います。実施要項（案）の検討の際に、評価委員会と言うかはちょっとあれですけども、それは各省さんの方で外部有識者を入れて御検討していただく場があるかと思うのですが、基本的には実施要項（案）の検討と企画書の評価のところはイコールかなというふうに思っています。

ということで、外部の方が参画されていますので、実施要項（案）そのものを具体的にどういうことを書いていくのか。情報開示はどういうのが必要かということも含めて考えてみたいと思っております。実施者の方がどうかはちょっとあれですけども。

○杉原部長 わかりました。ちょっとその辺が混乱していて申しわけありません。これ、一応実施要項（案）の評価委員会というのは、さっきおっしゃったように、内閣府で評価委員会をつくった場合という、そういう趣旨だそうです。ただ、今回我々はこういった評価委員会はつくっておりませんので、これは該当しないということですね。

○小林副主査 事務局、お願いします。

○事務局 それでは、今の段階で、当然要項、ここまでできているのですね。要項の検討に当たって、外部の方を、有識者の方を入れて検討されているということではないということであれば、外部の方が入る部分を明記した方がよろしいかなと思うのですが、そこはいかがでしょうか。

○杉原部長 そうですね。では、この7は企画書の評価も含むということで、そういう形の文言に変更するというにいたします。

委員を事前に公表することについては、我々も今の時点ではちょっとまだ決めておりませんが、決めた段階で適切な対応ということを考えたいというふうに思います。

○小林副主査 企画書の評価ということだと、評価についての記述のところだったのでしょうか。

○杉原部長 評価についての記述。

○小林副主査 評価委員会を。

○杉原部長 10～11ページのところに、評価委員会という名前ではないのですけれども、評価者として、内閣府職員のほか、外部有識者を指名するというふうになっておりますので、ここについてのことだというようなことを、9ページの方では。

○小林副主査 そうすると、今佐藤委員が御指摘になったとおり、入札参加資格の中の7番に今おっしゃったようなことがあるわけなので、そのときに外部有識者が公表されていないで、参加資格があると思って入札に参加した者の不利益が生じてくるので、その部分の手当てが必要だということですよ。

○杉原部長 わかりました。それは御指摘のとおりだと思います。

○事務局 この氏名の公表ですが、多分ほかの要項でも、そこまで個人の、この方が入っていますというのは、恐らく出ていないのではないかなと思うんですね。それで、それは実施者の方で、評価を実際する外部の方にはその旨御説明し、そのことは外部有識者の方もご存じだと思います。実際に応札をされる際には、企画書を応札された段階で、実施者の方で判断するということではどうなのかなとちょっと思うのですが。

○杉原部長 すみません、それはほかの省庁の同様の調査では、そもそもこういう条項は入っていないんですか。

○事務局 入ってございます。

○杉原部長 入っている場合、そういう氏名をあらかじめ公示するということは要求はされていないということですか。

○事務局 今のところは、要項上に入れたり、あるいは説明会のときにというのは特に私は聞いたことはないのですけれども。

○杉原部長 なるほどね。

○事務局 そこはちょっと事務局で整理させてもらっていいですか。

○杉原部長 そうですね。でしたら、それは通常やられているパターンでやらさせていただくということによろしいでしょうか。

○館事務局長 私もたまたま消費動向調査やっていたものですから、外部有識者の方を選定される場合は、ほとんどこの業者の方にとって、その方が入っていることによって阻害要因になるということはある得ないと思います。

○杉原部長 形式的にそういう担保が必要かどうかということかと思いますが、それは通常の何かやり方があれば、それにのっとってやらさせていただくと。

○佐藤専門委員 あと、もう一点この表現に関して申し上げますと、すみません、これまで市場化テストのこの小委員会で議論しなかったかどうかちょっと記憶にないのですけれども、委員でないことというのははっきりして、「委員が属する民間事業者でないこと」という書きぶりについては、大抵、委員と人的、資本的に密接な関係を有する者ではないこととかいうような表現でもって、例えば社外取締役をやっていないとか、従業員は差し支えないとか、社外取締役、経営サイドの人間でないとか、あるいは出資していないとか、そういったようなことを求めることが多いかと思うのですけれども、ちょっとこの委員が属する民間事業者でないという表現も、ほかの例と、ちょっと事務局と別件でのスタンダードな表現と合わせていただいたらいいのではないかなというふうに思います。

○杉原部長 それはその方向でやりたいと思います。

○小林副主査 何か日本語がよくわからなくなってしまって、「委員及び委員が属する民間事業者でないこと」。委員でないことと、委員が属する民間事業者でないことという意味なんですか。要項の日本語がわからなくなってきた。

○杉原部長 委員本人が入札する場合と、委員が属する民間事業者が入札する場合。

○事務局 いずれにしても、ちょっと事務局の方と整理させていただいて。すみません。

○小林副主査 先ほど逢見委員が指摘なさったところで、先ほどの謝礼の配布のところの創意工夫の発揮というところの評価の問題ですけれども、それは、これまでの経験から言うと、創意工夫があつて、こういうことが確実に回収率の向上が見込めるとか、そういうような評価の基準というのでしょうか、そんなものがちょっと、これまでの知見からは少し得られたところはあるのでしょうか。

○杉原部長 実際、配布の頻度について、創意工夫を企画書として出してきたものはありませんので、ここは創意工夫の範囲を広げるという意味で、いろいろなことを書いておるということで、特に今まで配布の頻度を創意工夫として非常にすばらしいものがあつたとか、そういうことはありません。

○小林副主査 ほかによろしいでしょうか。

それでは、この消費動向調査の実施要項（案）についての審議は、これまでとさせていただきたいと思います。

先ほどの1件、9ページのIVの7番のところの調整を、ちょっと事務局としていただきたいということ。

○杉原部長 わかりました。

○小林副主査 そのほか、事務局から確認することはありますか。

○事務局 今御指摘いただきました点は、早急に実施者の方と調整させていただきまして、変更点につきまして、あらかじめ先生方に御照会させていただいた上で、その後、監理委員会に付議ということでお願いできたらと思います。

○小林副主査 今の点を了承していただきまして、その変更の結果を委員に通知していただくということで、それを了解した上で、この審議をおおむね終了したものと、小委員会を開催せずに、監理委員会に報告したいと思いますけれども、それでよろしゅうございますか。

（「異議なし」と声あり）

○小林副主査 はい、ありがとうございます。

それでは、今の点を確認していただくという作業がございますけれども、そのほかはこの本実施要項（案）に沿って適切に事業を実施していただきたいと思いますので、よろしくお願ひいたします。

○杉原部長 どうもありがとうございました。

○小林副主査 ありがとうございました。

（内閣府退室、国土交通省 空港土木施設担当者入室）

○小林副主査 それでは、続きまして、「空港土木施設維持修繕工事」の実施要項（案）の審議を行いたいと思います。

本日は、国土交通省航空局空港部技術企画課、干山課長に御出席いただいておりますので、事業の概要や実施要項（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。

○干山課長 それでは、お手元に「空港施設の維持管理業務（参考資料）」というものが配られて

いるかと思えます。事務局の方から、本日、実施要項（案）の御説明の前に、空港の維持管理についての概要を御説明ということでございましたので、まずそちらを、この資料で御説明をさせていただきたいと思えます。

ページをめくっていただきまして、1ページ目、2ページ目は、今年の7月6日に閣議決定をされました基本方針の抜粋でございます。空港の土木施設の維持管理、それから航空灯火、それから、無線施設と、3つの分野での市場化テストを実施いたしますので、その3つにつきましての閣議決定された内容を抜粋してございます。

まず、空港土木の維持管理業務についてでございますが、来年の4月から実施する。契約期間としては3年間で契約を行う。対象とします空港は、函館、新潟、松山、宮崎の4か所をまず来年度から実施し、その結果を踏まえて、25年度までの間に残る23空港について民間競争入札を実施するというのが今年の7月に決まっております。

したがって、この4空港につきまして実施要項（案）を作成いたしました。

あとの2つの分野は、後で、分野ごとに御説明をいたします。

なお、この空港土木については、合計27空港が対象になるわけでございますが、これは国が管理する空港が21空港ございます。北は千歳から、ブロックの拠点となりますような空港については国が管理しております。それが21空港。それから、供用空港ということで、三沢や小松など、米軍あるいは防衛省が管理する空港で、ターミナル地区だけを民航がつくって、そこを国が管理している。そういう空港が6つございまして、合計27空港が全体での市場化テストの対象になるということでございます。ただし、後で出てきます管制の関係は、地方が管理する空港についても国が管理しているものがございまして、数はそこまでカバーした形で市場化テストということになります。土木については27空港で、まずは4空港での実施をするということでございます。

ページをめくっていただきまして、3ページが空港土木の維持管理業務ということですが、時間もございますので、6枚の写真で、本当にごく簡単に概要を御説明いたします。

まず、この写真の下の左側には、これ除雪工とあります。これは積雪がある空港については、その除雪工というものを入れますが、南側の空港で積雪のないところは、この除雪工というものは入りません。

それから、残りの5枚のもので、上の一番左側が巡回点検ということで、これは滑走路、誘導路エプロン、そういうメインとなる舗装について、通常年3回、目視で点検を行うというもの。

それから、上の真ん中の写真でございますが、これは草刈りということでございまして、適切な長さに芝を維持するために、通常、年2回草刈りを行っております。

それから、上の一番右側でございますが、緊急補修ということで、これは舗装がいろいろな不具合で破損し、特に今年の夏は結構暑さで舗装が盛り上がったたり、例えばエプロン舗装でぐっと膨張して盛り上がったります。そういうときに航空機の通常の走行に影響がある場合には、緊急的にそこを補修するというようなことが出てきます。そういったものでございます。これはその都度、発生した場合に対応するというところでございます。

それから、下の写真に行きまして、真ん中が標識維持ということでございまして、空港には滑走

路にセンターラインとか、誘導路、いろいろなところにマーキングがございます。これは消えやすいところは回数が多いわけでございますが、その場所、場所によって回数を指定してマーキングを行っております。

それから、一番右側の舗装面清掃ということでございますが、これは年数回、路面清掃車によって、行っております。これはエプロンとか滑走路に異物が落ちていますと、それがエンジンに吸い込んで、エンジンが故障してしまうということがあるので、特にこういう舗装面の異物を取り除くというのは非常に重要な事柄でございます、これを実施するというところでございます。

この業務のうち、下の一番右側のこの路面清掃車にはC A Bと書いてございます。それから、除雪の写真にも、C A Bと書いてございますが、こういう特殊車両につきましては、国の方が準備して、それを業者に貸与するというようなやり方で実施しております。

それ以外の、例えば真ん中のマーキング車とか、草刈り機とか、通常手に入るようなものについては業者側が手配して、空港に持ち込んで実施する、こういうようなやり方になってございます。

それから、巡回点検について、つけ加えて申し上げますと、通常、異物が落ちていて非常にまずいということで、朝と昼については、その空港の職員、我々の職員がきちっと点検をするという点検はありますが、これは国がきちっと、国の責任でやるということで、こちらに書いていますのは、ひび割れなどを発見して、不具合なところを例えばまとめて補修するとか、そういう計画をつくるために点検するという種別のものがございます。

以上、本当に簡単でございますが、空港の土木関係の維持管理業務の概要につきまして、御説明を申し上げます。

引き続きまして、実施要項について御説明を申し上げますが、これは私どもの渡辺空港技術調査官の方から御説明を申し上げます。

○渡辺調査官 よろしく願いいたします。

今回の民間競争入札として対象となっております4空港、新潟、函館、松山、宮崎でございますが実施要項（案）の説明は、除雪作業が含まれています新潟空港を代表例として説明させていただきます。

まず、表紙をめくっていただきますと、目次でございますけれども、目次は、民間競争入札の実施要項の標準例に沿って作成されております。

それから、右側のページにございますけれども、実施要項（案）を補足する資料として、別紙1から別添5まで、添付資料としてお手元に配付しております。

ページをめくっていただきまして、1ページでございますけれども、土木の維持工事の詳細な内容として、新潟空港の施設概要と工事内容を記載しております。工事内容の大きな分類としては、2ページになりますけれども、（1）土木施設維持修繕工事、それと下の段、（2）の除雪工事というふうに2つに分類されます。

この工事の具体的な中身につきましては、別紙1の「新潟空港土木施設維持修繕工事概要書」の方に記載させていただいております。お手元の配付資料にございます工事概要書、こちらの方に具体的な工事内容を記載させていただいております。

それから、実施要項、概要書の用語の説明については、同じ添付資料でございますが、別紙2の「空港土木工事共通仕様書」の方に記載しております。

4ページでございますけれども、下の段の表に、維持工事の質を表としてまとめております。主としましては、航空の安全と円滑な運航が保たれることを基本としています。それに、信頼性の確保と、安全性の確保を主要事項として定めております。

測定指標としましては、維持工事に起因する不具合の復旧をすべて行うことと、維持工事に起因する航空機の破損、または、損傷による航空機の運航への影響がないこととしております。

5ページでございますけれども、維持工事での確保すべき水準を（1）から（7）に示しております。なお、現行基準として、従来の実施方法を14ページの6. になりますけれども、ここに開示する資料として記載しております。また、それは後ほど御説明させていただきます。

1. 2. 3、下の段でございますけれども、請負業者の創意工夫について、（1）（2）で提案を行うことができるということにしております。

それから、5ページの下段でございますが、以下、工事費の支払い方法、それから、費用負担、工事に伴う貸与品等について、8ページまで記載しております。

8ページの2. でございます。ここに維持工事の実施期間を定めておりまして、平成23年4月1日から、26年3月31日の3年間というふうに定めております。

それから、3. でございますが、入札参加資格に関する事項を定めております。3. 4で、舗装工事業の「A等級」の一般競争の資格を持っている方。

3. 6で、建設業法に基づく地域要件として、新潟県を中心とした近隣の県というふうに定めております。

なお、今年度までは新潟県の隣接県を4県定めておりましたが、今回はその近傍まで含めまして、8県まで広げております。

3. 8、下の段の方でございますが、工事实績としての参加条件を①から④まで定めております。9ページの上段の方になります。

3. 9は、工事の主任技術者の資格について定めております。工事を行うための責任者を定めることを規定しております。

3. 10と12でございますが、これは航空局が発注した工事の成績評定点の取り扱いについて定めているものでございます。

3. 11は、施工計画書の提出を記載しております。

3. 13では、入札参加者の留意事項を定めているものでございます。

10ページの3. 15でございますが、これは入札参加がグループで対応できるように定めているものでございます。

11ページにつきましては、4. ですが、入札に参加する者の募集に関する事項として、入札実施のスケジュール、それと、実施手続について記載しております。

それから、12ページの5. でございますが、維持工事を実施する者を決定するための評価の基準及び決定に関する事項として、学識経験者を含めた第三者委員会による総合評価落札方式で行うこ

とを定めております。

また、5. 1で、サービスの質について評価項目を設定しております。提出された技術提案書の内容が工事の目的・趣旨に沿って実行可能かどうか、また、効果的なものかどうかについて審査を行うこととしています。

5. 1. 1ですが、必須項目の審査を定めておるものでございますが、空港制限区域内工事を実施するための安全対策が確保されるものとなっているかを標準点として100点を付与し、これを満たない場合については失格とするということにしております。

下の段、5. 1. 2の加算点項目審査でございますが、加算点の項目審査としては、13ページに示す(1)から(5)について加算するというふうに定めております。

評価項目及び配点については、お手元に添付しております別紙3の「評価内容と評価基準」及び別紙4の「施工体制確認審査(施工体制評価点)に係る評価内容と評価基準」とに表として取りまとめております。

それから、5. 2で、落札者決定に当たっての評価方法を記載しております。

それから、14ページでございますけれども、従来の実施状況に関する情報の開示資料として、別添1に示しております。内容としては、工事に要した費用、人員、必要とした施設と設備、工事目的達成における不具合の発生件数等を示しております。

それから、8. 以降につきましては、工事のほぼ一般的な内容でございますので、省略させていただきます。

以上につきまして、新潟空港の民間競争入札の実施要項でございます。よろしく申し上げます。

○小林副主査 ありがとうございます。

それでは、ただいまの御説明につきまして、御質問・御意見をお願いいたします。

○逢見副主査 これは従来も総合評価方式で民間委託をやっていたということですが、実際には1者応札が多くて、形式的には競争入札の形をとっているけれども、1者応札であれば、予定価格の範囲内であれば、あとは比較しようがないわけですから、事実上競争がないということになっていて、今回、市場化テストをするに当たって、どのぐらい競争性が維持できるかということがポイントになると思うんですけれども、そこは競争拡大という、入札者を増やすという点についてはどういった工夫をしておりますでしょうか。

○干山課長 まず、今御説明申し上げました実施要項(案)の中の3. 6ですか、調査官が御説明申し上げましたように、隣接県4県だったものを、その近傍まで含めて8県にするということで、実際は空港によって参加資格者数というのは違いますけれども、新潟空港の場合は、従前の4県の場合は8者が入札可能だったものが、この8県に広げることで22者に応募資格が増えるということで、この点で相当入札に参加する枠が広がっているというふうに考えております。

それと定性的な話ですが、今回のバブコメなどで、事前にこういう情報が表に出ますので、そういったようなことがかなり後押しをしてくれるのではないかなというふうに考えております。

○小林副主査 今に関連して、今8者いらっしゃるという御説明でしたけれども、実際は1者しか参加せずにということですね。そうすると、ほかの者が参加してこなかったことについては、何

かヒアリング等をしていらっしゃるのでしょうか。

○干山課長 何者かにヒアリングをいたしました。その結果、出てきた意見であったのが、まずは先ほど申しました機械の関係で、草刈りのような機械を、二十何者いる空港のうち、リースで調達してくるところもあるのですが、自分の会社で買って、維持工事に参加しているところがある。多分そういうようなところを見てだと思えますけれども、なかなか初期投資が難しいなど。もう一つは、人の確保の面で、やはりこれ空港の中の工事だということで、相当空港の中の工事のルールとかいうものを知らない、なかなか工事が円滑にいかないということで、そういったノウハウを持った人を探すといいますか、そういったものがなかなか難しいなどという、主にそういう2つの意見がございました。まだ集計してございませんが、今後パブコメもございますので、そういった結果も踏まえて、整理してみようかと思っております。

○逢見副主査 施設内に立ち入ることが新規参入としてはそこがなかなか難しいということですか。

○干山課長 空港の工事というのは割と特殊な工事なので、それほど経験を持った人がどこにでもいるというわけではないということで、そういう御意見があったのだと思います。

○逢見副主査 今回は、隣接県の数を増やすことによって、要件は緩和できるということですか。

○干山課長 そこは参加者が面的に広がって、参加者数が多くなるので、やってみようかということもその中にはあるのではないかと、そういう意味でございます。

○逢見副主査 従来の実施状況に関する情報の開示で、要するに、21年度が高くなったのは、金額が変わるのは除雪工の増によるものということですね。

それで、除雪実施のための人員の確保が必要だということですが、そこはもちろん天候のことだからよくわからないけれども、大体民間事業者にとっては、ある程度こういう除雪実施のための人員確保は想定されてできるということでしょうか。これが不確定だから参加を躊躇するということはあり得ないですか。

○渡辺調査官 これまでは、他社にとってはどれくらいの間がかかったのかということについては開示していませんので、今回、3年間の実績ですけれども、こういったことを開示することによって応札がしやすくなるのではないかと考えています。

平均的な除雪を想定して毎年出しておりますので、確かに昨年、新潟は特に大雪が降って、かなり除雪の実績が増えたんですけども、特殊な大雪を除けば、平均的な除雪の回数というのはわかるのかなというふうに思っています。

○逢見副主査 除雪回数は開示されているんですか。

○渡辺調査官 回数といいますか、時間です。

○逢見副主査 時間で大体わかるんですか。

○渡辺調査官 ええ、表示して開示しております。

○小林副主査 今の実施状況のところですよ、月単位の人員配置状況というところで、21年度と平成19年、20年は何かちょっとギャップのあるところがあって、21年度11月は18と、何かすごく少ないんですが、12月はすごく多いと。逆に、20年度、19年度は12月がやたら少ないということにな

っているのですね。これはどうなっているんですか。

○渡辺調査官 新潟空港でございますけれども、12月はかなり大雪が降ったと思います。

○小林副主査 いや、多いのはわかるんですけども、何で少ないところがこんな少ない、7とか3とかというのが20年度の12月に。

○渡辺調査官 少ないときですか。これは通常、シーズンのには12月、メインとなる草刈りとか、それから先ほどの標識工事とか、そういったものはもう終わっていますので、通常の清掃業務とか、そういっただけの業務でございますので、このぐらいの数で済むのかなというふうに思います。

○干山課長 通常、12月は雪が降るので、それ以外の点検工とか、芝刈工とか、なるべく入れないでおいておいたら、雪が降らなかったんで、数が少なかったという、そういうことだと思います。

○渡辺調査官 21年度は特殊だったと思います。

○小林副主査 21年度が特殊ですか。

○干山課長 いや、20年度とか19年度が特殊なのではないかな。雪が降ると思っていたのに、そこはちょっと避けようと思っていたらなかなか降らなかったと。だから、ここは除雪で手が加かるので、ほかの工事を入れない。すみません、これ推定で申しわけないですけども、そういうようなことではないかなというふうに思います。

○小林副主査 だから、先ほどの除雪の時間数がわかった方が、この説明能力としては、何かこれよりもあるような気がするのです。

○渡辺調査官 時間につきましては、工事概要書の別紙1の2/4ページをごらんいただきたいのですが、工事概要書ですね。除雪工というところです。

○干山課長 ここに、トータルの時間は除雪のところに書いているということですね。2/4ページのスノーバ除雪車、プラウ除雪車、ロータリ除雪車、トラクタショベル、機械ごとに稼働時間を書いております。

○逢見副主査 これは予定ですよ。

○干山課長 予定です。

○小林副主査 実績。

○干山課長 実績が一番最後の方の21年度のものとなります。

予定では若干少な目に設定して、後で精算するという方式をとっていますので、実績に比べて、最初の段階では少し少な目に設定しています。

○逢見副主査 こういう情報開示は、どのようにするんですか、1人当たりでやる除雪作業量というのが大体決まるんですか。だから、時間が決まると人数も自動的に出てくるという感じなのか。

○渡辺調査官 人数的には、除雪の車両台数が何台あって、それに対するオペレーターとか助手等が配置しますので、むしろ除雪の車両台数が作業員というか、そういうふうに大きく影響します。もちろん、除雪の車両を使わない、人力でやるような作業がございますけれども、大きくはやはり除雪車両に影響されます。その台数に影響されます。

○逢見副主査 要は、除雪をやろうとする事業者、入札に参加する事業者がこのデータを見て、大

体除雪作業にどのぐらいの人間が配置されるかが想定つくのであれば、それでいいと思うんですけども。大体わかるのですか。これを見ればわかるのですか。

○渡辺調査官 貸与する除雪車両とか、それから、会社から持ってくる車両台数は示しておりますので、それに伴うオペレーターを準備しなければいけないということと、それが毎月どれぐらいの人数かかったかということから割り戻すといたしますか、そういったふうに考えれば、およそ見当はつくと思います。

○小林副主査 つまり、先ほどの競争を高めるということからすると、先ほど、8者いるんだけど、1者しか来なかったという話があって、それでほかの参加してこなかった人たちが何を障壁というのでしょうかね、難しいところが、困難なところが何かあって、積算するもののベースというのが、経験がないとか、何かいろいろな意味で足りないところがあって、このデータを見て、すぐに、では、これだと何人日要るのか、どういう技能の人が何時間、何人日要るのかというようなことが計算できれば、それは非常に見積もりが出しやすいと思うのですけれども、なかなかそういう経験がなかったりとか、何かそういう十分にまだ情報を得ていない人が見たときにわかりやすいかどうかということを知りたいということなんですね。

だから、この情報にプラス何かの情報があるともっと何かわかりやすくなって、積算しやすくなるとかことがないかということが確認できればということなんですが。

○干山課長 先ほど調査官が説明しました、この工事概要書の開けた最初の方に、貸与する機械の数が載っておりますので、工事概要書をまず開けると、どういう機材を貸与するかがわかります。例えばスイーパーだったら4台、それから、高速プラウ車だったら2台です。プラウ車、2台、4台ですから6台。ロータリ車が2台と、貸与する機械が設定されます。そうすると、それに対してオペレーターの数があるので、その人が何時間ぐらい1日働くかというようなことがポイントになるかと思いますが、そこは稼働時間と、通常の積雪の状況などを見ると、まあ何人ぐらいオペレーターを用意しておけば賄えるのではないかというのは推測がつくのではないかということだと思います。

○小林副主査 そのところが、例えば実施の状況に関する情報の開示のところ、2のところの人員のデータが出ているのですけれども、この人員のデータというものに例えば単価を掛ければ、そのスキルを持った人の賃率といたしますか、そういうものを掛ければ、こういう積算になりますみたいな、そういう情報を。単純にこの巡回点検で21という人員、人日ですね、実際にはそういう巡回点検できる人の単価がこれに掛けられればこの委託費になるというような、そんな単純な考えでいいのですか。

○渡辺調査官 そうですね。人数と単価を掛ければ、必要な見積もりはできるというふうに思います。

私どもの官側が積算する積算基準は持っているのですが、これももともと公表していますので、どういう考えで積算しているかというのは、業者さんが見ようと思えば見れるようになっております。

○小林副主査 ちょっと事務局に言っているのですけれども、今まで実施要項で、委託費部分が通

常ブラックボックス化するという事を申し上げていて、なるべく何に幾らかかったかというようなことを出していただいた方が新規参入する人にとってはわかりやすいのではないかとこのことを言っていたのです。これは、その意味で積算の根拠としてこういうものがありますということはあるのですけれども、実際に、これを積み上げていくと、この1億132万になりますとかというようなことになるのかどうかというのは、ちょっとまだ何かブリッジがよく見えない感じがしまして、その辺、何か補足情報はないのですか。

○事務局 国交省の方に確認したいのですが、この原価計算資料を出していいのかということと聞かれているのですけれども、出せるのですか。予定価格の算定調査の内容が公開できるかということと聞かれているのですけれども、出せるのですか。

○小林副主査 それは別に逐一明細を出しなさいと言っているわけではなくって、こういう業務には実績として幾らかかりましたということぐらいは、それは出せるんですよ。

○事務局 それは多分出せる範囲で出してもらえばいいのですけれども。

○小林副主査 つまり精算している。これは実績ですから、結局、これは請負費定額分という、定額分だから、変動部分は入っていないということですかね。そうではないですよ。最終的ですよ。

○干山課長 これは最終的です。精算した後。

○小林副主査 そうしたら精算した後ですよ。だから、雪が降ってしまった。除雪の作業について非常に多かったんで、このところは幾らになりましたというようなことは、こういう中分類というのか、何分類というのはわからないのですけれども、そういう分類の中では実績金額はわかるんですよ。精算しているわけですからわかるんですよ。

○渡辺調査官 私どもの方で予定価格をつけるときには、1時間幾らです、10円なら10円です。業者さんは何円かというふうに決めるわけですね。私どもの方の積算価格は出しておりません。総価で契約するものですから、個々にその内訳を出すということにはならないのです。草刈り工は幾らですかとか、年間これくらいかかりましたというのは出るのですが。

○小林副主査 結論としては、先ほど御説明いただいた作業区分ごとにというのは難しいんですよ。

○事務局 ちょっとバックシートの方にわかれば聞いてもらいたいんですよけれども、出せないという事は私確認していますので。

○干山課長 当然数字はあるわけです。積算ですから、積み上げであって、うちもあるし、業者側もある。うちの積み上げについて、そこまで出すのは余り我々は考えておりません。

○渡辺調査官 積算書を公表しているということはしていませんで、そこは難しいんですよ。ただ、積算書となるもとの基準といいますか、そういったものは公表していますので、具体的な単価を入れたものは公表はしていません。

○小林副主査 でも、評価するときは、実施に要した費用というのは一応聞いて出すわけですね。そうすると、今まで出していなかったということかな。

○事務局 すみません、確認なんですけど、予定価格を積むときの積算というのは当然出ないと思う

んですね。これまでの実績として、19年度、20年度、21年度と情報開示の資料で委託費というのを、金額を入れていただいておりますけれども、これの今の人件費、人がどのぐらいかかりますというのは出てきていたんですが、委託費を考えると、人件費だけ考えればいいのかどうか。人件費以外のものも当然あるんだと思うんですね。今出ているのは、人としてどのぐらい、何人日かかりましたという情報をいただいているのですけれども、実際に委託費を積むときに、では人件費以外の部分というのはどのぐらいのウェイトを持っているか、僕もよくわからないのですが、そういった情報がもし、19、20、21の実績として、何か出せるものがあるのであれば、この先、入札をする際に、その価格を積むのに参考になるかなということなんですね。人については、確かにこれだけの労力かかりますというのは、実績としていただいているのですが、これに技術者に応じた単価というのを、機械の配置だとかに応じて考えていけば出るのではないかというお話だったと思うんですが、そのほかの部分のものは、何か出るようなものというものはあるのでしょうか。あくまでもこれまでの実績、請負契約なので、総額だけというところなのかもしれないのですけれども、もし、それが内訳として何か出せるものがあれば参考になるのかなということかと思えます。

○事務局 結局、実績を業者から聞けるかということなんですから。勿論、皆さんのところではわからないはずなんですけれども。だから業者から聞いて出せるものであれば出せるんですが、でなければ、出せないはずですよ。皆さんのところには積算しかないんですから。

○干山課長 実際にかかったという金額はですね。こちらはあくまでもその積算上の金額です。

○事務局 はい。私は、そちらの担当からは、出せないというふうに聞いていますので、それはちょっとはっきりここで言わないと、出せないものを出すということになっても困ってしまいますから。

○濱本企画調査官 補足させていただきますと、これは整理して、何か出せるものがあれば、事務局を通じて報告させていただこうと思います。ですが、直観で申しますと、実際に工事を受注した企業にとってみれば、実際にかかった金額というのは基本的には企業秘密であるはずなんですね。例えば、人員の配置を効率的に行ったり、先ほど干山課長から申しあげましたけれども、本当は12月に草刈りをするといいのだけれども、降雪が予想されるので、12月には人員を降雪の方に割こうとしたりする等。そうすることで工事期間全体、維持管理期間全体を通せば、人員が均一化されて最小限の費用で済む。それにより、見積もりも少なく抑えられて、入札で競争力がつく。落とすことができるといったことです。

ですので、基本的には企業にヒアリングをしても、昨年度請け負った事業について、どういう内訳で行ったのですかというのは、なかなか教えてくれるのは厳しいのではないかなと思います。一応念のため再度確認の上、こちらから改めて御報告をさせていただきます。

○小林副主査 なるべく参入しやすい条件にさせていただきたいという、そういう意味合いなんですね。だから技術はあるけれども、こういうところに参加するところのノウハウにちょっと欠けているところですね。だから、サービスの質を任されればできるんだけれども、入札参加するときのそういう積算であるとか、何かいろいろところでハードルがあるといったところを、少しでも何かわかりやすくしていただきたいというような意図なので、その辺もちょっと確認していただ

ければと思います。

○干山課長 よく検討させていただきます。

○佐藤専門委員 入札の競争環境を整備するという観点から御質問を差し上げるんですけども、実施要項（案）の9ページの3.9の主任技術者、監理技術者の専任配置条件のことなんですけど、これについては、関連する記述が3ページの1.1の（2）のところに、請負者は、現場ごとに、これらの有資格者を専任で配置すべしという御要求があって、有資格者ですし、当然人件費も高いでしょうし、何人ぐらいの専任、要するに、他の工事と、この業務を請け負った3年間は、この工事だけの仕事をしなさいという、そういう御要求ですね。これは従来の発注の場合にも、この有資格者の専任配置要件というのがあったのかということと、それから、この点が今回かなりいろいろな点で競争環境を整えるための要件緩和はしていただいているのですけれども、この有資格者の専任配置要件が競争環境を阻害していないかという点については、御検討されたかどうかというのをちょっとお聞かせいただきたい。

専任で配置することが、この工事の性格上必要だということであれば、また、そういう工事の内容自体がよく理解ができていない面もありますので、その点も含めて、ちょっと御説明、可能であればお願いします。

○干山課長 実は、この建設業法の第26条に基づいて、2,500万円以上の公共性のある、我々が出す公共工事とか、あるいは多数の者が利用するような施設については、この法律の26条に基づいて、2,500万以上のものは、工事現場に専任の技術者を配置しなければならないという規定があります。これはそういう意味では法定事項でございまして、我々は、そういう公共事業の、先ほど言った金額以上のものについては、もうこれが自動的に規定されてしまうということになります。

これが、そういう意味では実はこういう人の確保は業者にとっては大分厳しい、配置されても1年間ずっと工事があるわけではないので、それ以外のところには緊急対応というような、そういうようなかかって、ほかの工事に主任技術者として登録することができないという、そういう意味ではきつい条件になっているという話も、ヒアリングの結果出ておりますので、ただ、それをこの維持工事だけ外すということが、法定事項であるがゆえに、ちょっとできないという事情があって、そういう意味では各参加する業者全員に対して、かなり厳しい条件になっているのではないかなというふうに思いますが、そういう事情でございまして、規定にのっとっております。

○佐藤専門委員 3ページ目の、この現場ごとというのは、どういう趣旨の表現と理解したらよろしいのでしょうか。これも建設業法の、今、御教示いただいた所定の法令上の表現ということでしょうか。

○渡辺調査官 その工事ごとということになりますね。

○干山課長 草刈りなら草刈りですか。

○渡辺調査官 発注した工事単位となります。

○干山課長 維持工事、維持という、現場ということですね。

○濱本企画調査官 例えば、同一工事の中に芝生部分の草刈りと滑走路の維持の部分があったとして、それぞれの場所について主任技術者が必要ということではありません。新潟空港の維持管理業

務を発注していれば、そこで1人、全体を監理する資格を持った技術者が要ることになります。

○干山課長 すみません、「現場ごと」というのが、今のような誤解を与えるようなことになるので、書き方は少し誤解を生まないような書き方をします。

○佐藤専門委員 これは純粋に質問で申し上げるのですけれども、6ページ目に契約後V E方式という記述があって、この記載の内容を読んでいると、請負者にバリューエンジニアリングの提案を義務づけてはいなくて、することができるという書きぶりです。しかもその契約締結後だということだとすると、発注側として、少しでもコスト削減できる場所はそういう提案をしてきてくれるのはわかるのですけれども、逆に請負者側から、このコスト削減の提案をするインセンティブは何か設けてあるのでしょうか。そうでなければ、これ書いただけになってしまうのかなと思って、ちょっと拝見していたのですけれども。

○干山課長 通常、契約後、V Eの場合はコスト削減になった分の半分は提案した側に差し上げます。要は100安くなれば、50だけは提案した側に差し上げますという、それは、規定に書いています。

○高橋課長補佐 工事概要書の後ろの方、16ページです。(5)の5)のところ。「V E提案により請負金額が低減すると見込まれる額の10分の5」相当の金額は削減しません。削減した分の半分は提案者のものとなります。

○干山課長 これが通常の契約のV Eのインセンティブに当たるものです。大体どこの工事もそうです。

○佐藤専門委員 わかりました。

あと、忘れないうちに、実施要項(案)の9ページの3.13.1の資本関係のところ、「更正会社」の「更正」は「更生」という字だと思いますので、これは誤記の訂正です。お願いします。

○干山課長 すみません。訂正いたします。

○小林副主査 それでは、今検討をいたしましたけれども、若干資料を出すことができるかどうかといいますか、情報の開示ができるかどうかを含めて検討をしていただきたいというふうに思います。

本実施要項(案)につきましては、それで開示できる情報があれば開示していただくという方向で調整していただいて、それでパブコメをするのですよね。事務局に確認。

○事務局 御指摘いただきました情報開示の部分も含めまして、国交省の方と事務局が調整いたしまして、その結果を委員にお諮りした上で、よろしければ、このままパブコメに移りたいと思っております。

○小林副主査 それでは、本実施要項(案)につきましては、次回の審議で議了する方向で調整を進めたいと思いますので、本日の審議に基づきまして、国土交通省の方は引き続き御検討いただくようお願いしたいと思います。

○干山課長 ありがとうございます。

○小林副主査 よろしく願いいたします。

(国土交通省 空港土木施設担当者退室、航空灯火担当者入室)

○小林副主査 それでは、続きまして、「航空灯火施設維持工事」の実施要項(案)の審議を行いたいと思います。

本日は、国土交通省航空部管制保安部保安企画課航空灯火・電気技術室、木村室長に御出席いただいておりますので、事業の概要や実施要項(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。

○木村室長 航空灯火・電気技術室の木村でございます。

それでは、お手元の資料、先ほどお配りした、空港施設の維持管理業務の参考資料の4ページをお開けいただきたいと思います。

「航空灯火、電源施設の維持管理業務について」ということでございます。航空灯火・電源施設の維持管理業務は、空港の安全な運用、航空交通の安全を確保するために空港の航空灯火、電源設備を常時良好な状態に保つよう点検・維持管理をしているものでございます。

航空灯火と申しますのは、空港の滑走路灯とか進入灯とかございますけれども、夜間や低視程時に、航空機に滑走路の位置や最終進入経路を示すもの、航空機の安全運航にとって非常に重要なものでございます。

それから、ここで言う電源施設と申しますのは、その航空灯火への電源と、それから航空灯火ではなくて、次に御説明ありますけれども、航空保安施設、レーダーとか無線施設とかの電源の部分を書いておまして、電源を安定的に供給する非常に重要な施設の維持・点検をやっているということでございます。

4ページの、どんな維持管理業務があるかと申しますと、左上の図から御説明いたします。

まずは、滑走路等に埋め込まれた灯器の電球の交換でありますとか、簡易な補修作業、それから下にまいりまして、破損等があった場合は応急復旧作業というのがございます。それから、右に行きまして、灯器の交換作業というのがございます。それから、現場で点検作業等も行います。それから、清掃車、ここに小さくて恐縮ですが、埋込灯火の清掃車両がございまして、これを使って清掃作業を行うという業務がございます。それから、悪くなった灯器の交換したものは、ちょっと1つ飛ばしまして、右下の3段になっているものでございますけれども、整備作業所に持ち帰りまして、灯器の搬入をいたしまして、中身を分解点検清掃いたしまして、さらに、その後再組み立てを行いまして、配光検査というのをしまして、その後はまた、補用品として確保して、また必要なときに交換に使うというような業務でございます。それから、電源施設でございますけれども、右上の図にありますけれども、機器室における監視業務、電流値の確認等とか、それから、先ほど飛ばしましたけれども、下の右から2番目にございます航空保安用電力施設の保守点検ということで、中を開けて点検作業を行うというようなものでございます。

契約につきましては、18年から一般競争入札、それから、21年度から一部総合評価方式による一般競争入札ということでやっておりますけれども、今般、閣議決定に基づきまして、1ページ目に戻りまして、民間競争入札を実施するというところでございます。実施予定時期といたしましては、

平成23年4月からということ、実施契約期間といたしましては、23年4月から26年3月の3か年間、それから対象官署といたしましては、新千歳空港、東京国際空港、大阪国際空港、福岡空港の4か所をまず最初に始めたいということで、それ以降、24年度以降につきましては、残り48か所につきましては、25年度までの間に実施をするということでございます。ただし、著しく少額であるところにつきましては、適否についても23年度中に検討を行って結論を得ることが閣議決定されております。

それで、1者入札が多いということもございまして、今回の要項（案）には、民間競争入札の実施に当たりましては、複数年契約、先ほど申しましたけれども、3年契約ということで、入札者が少ない理由の一つに、初期投資リスクといえますか、そういうのがありますので、3年ということで、それを軽減できるのではないかとということで、導入期間を3年、それから、入札参加グループでの入札を導入する。それから、入札参加資格要件の地理的な範囲を緩和するというようなことで、今回進めさせていただきたいと思っております。

それでは、要項につきましては、島崎課長補佐の方から御説明いたします。

○島崎課長補佐　それでは、入札実施要項につきまして、具体的に御説明を申し上げたいと思っております。

今回、要項、C-2、3、4、5とございますけれども、施設規模が一番大きいので、C-4の東京国際空港の入札実施要項（案）につきまして御説明をしたいと思います。

先ほどの土木とも重複している部分が結構ありますので、そこら辺をちょっとはしよらせていただきまして、ページを開けていただきますと、目次になっておりまして、この項目は当然ながら法に基づく必要な項目を挙げて、そのページでございます。

それから、その次のページにつきまして、別紙の1から8まで、こういうものがございます。それから、入札に係る申請書式はこんなものがあります。これは別紙なので、後で御説明するとして、こんなふうに別紙、別添をつけておりますということで、次のページの1ページでございますけれども、1.1につきましては、今回の民間競争入札にかかる業務の内容でございます。1.1で、対象施設の概要を書いておりまして、今、室長の方から申しましたように、灯火及びエプロン照明灯とか、道路駐車場灯とか、電源の部分がこんな台数があるということを示しております。

こんなことで、ずっと内容につきまして、1ページ、2ページは用語の定義とか、3ページが内容ということで、3ページの1.1.4の維持工事の内容としましては、(1)の定期点検、それから、次のページに行きまして、4ページで(2)の監視室駐在作業、それから、次の5ページでございますが、(3)の応急復旧工、それから、(4)の緊急補修工、こんなふうに工種分かれておりまして、次の6ページでございますけれども、実施体制について、先ほど御指摘いただきましたように、「現場ごと」というのも、ここも使っておりますので、ちょっと用語については検討したいと思っております。

それから、体制について、点検項目ごとに、こんなふうに定義をしております。

それで、8ページに駐在員の方の勤務割をこんなふうにお願ひしますということを定義しております。

それから、9ページでございますけれども、1. 1. 6の注意事項とか、これは一般的なので。次の10ページでございますけれども、維持工事の質ということで、今回のこの工事において、どれだけの質をもってやっていただくかということと、先ほどの土木でもありましたような信頼性の確保、それから、安全性の確保、品質の確保の観点から、当然ながら0件ということで、質の確保をお願いしますということでございます。

それから、続きまして、1. 2. 2は、維持監理の確保すべき水準ということで、定期点検とはどういうことだということを書いております。

それで、今、工事の内容でありますので、ちょっと先の方へ飛ばしまして、すみません、13ページになりますけれども、1. の範囲の話が終わりまして、2. で13ページ、実施期間に関する事項で、これは先ほど室長から申しましたので割愛させていただきます。

それから、3. につきましては、入札参加資格に関する事項ということで、3. 1、3. 2、3. 3までは、一般的な、破産していない人とか、不正行為をしていない人とかなので、3. 4の今回求めるのは、電気工事業のA等級に認定を受けている方ですよということを規定しておりまして、それから、当然ながら、次の14ページでございますけれども、3. 5で、指名停止を受けていない者です。

それから、3. 6は、先ほど、室長の方から説明しましたように、範囲の拡大ということで、我々の電気工事業の部分は東京都に絞っていたのですけれども、それを隣接の埼玉、千葉、神奈川、山梨ということで、範囲を拡大しました。他の3件につきましても、千歳、大阪、福岡につきましても同じ扱いで、隣接県にまで広げております。

それから、3. 8で、施工実績を有する者であること。

それから、3. 9は、先ほども議論ありましたけれども、主任技術者、監理技術者の要件を示しております。

それから、次のページに行きまして、15ページでございますけれども、これは、入札参加グループでの入札ということで、JVでも参加できますよということで、これも範囲を広げているというところでございます。

それが入札参加要件でございまして、16ページでございますけれども、16ページは4. で、入札に参加する者の募集に関するということで、スケジュールを明記しております。

それから、入札実施手続なり、申請書類の説明をして、17ページでございますけれども、5. で、評価の基準その他を定めておりまして、これも、先ほど土木の方で御説明しましたのと同じような話なので、中身についてはちょっと割愛させていただきます、19ページに飛びますけれども、従来の実施に関する情報につきましては、別添でつけておりますので、後で御説明させていただきます。

7. でございますけれども、こういうものを国有財産の仕事にすることができるということで、現場事務所の用地とか、先ほど言いました洗浄車とか、配光測定車とか、特殊な車両につきましてはこちら側で準備しますということを明記しております。

それから、8. につきましては、秘密の保持とか、それから、こういう書類を提出してください

よということで規定しております。

それから、それがずると20ページ、21ページと行きますので、8. の話がありまして、それで、24ページの9. でございますけれども、これも第三者に損害を与えた場合の扱いはどうですよという規定です。

それから、10. につきましては、実施状況に対する調査の時期とか、11. も一般的なことですが、必要な事項だということで示させていただいております。

以上、要項（案）でございまして、それで、別添がいっぱいありますが、概略を御説明いたしますと、別紙1が、施設面がありまして、対象施設をある点検頻度で点検をする必要があるのも、この数字が何灯という灯数になります。それで、その灯数が左側に施設名が、A滑走路の進入灯で、EHF-31の一般点検が月1回で151灯ありますよと、こんなふうにボリューム感が、これを読んでいくと大体わかるようになっております。交換するのは6か月に1回なので、151灯1回でやっってくださいよということで、こんなふうに、これが施設一覧ということで、別紙1が15ページまでございます。

次の別紙2は保守要領で、今のものに対応して、日常点検とはどういうことをやるんだ、それで、定期点検はどんなことをやるんだみたいなことを区分として書いておりますので、この星取表と施設数を見れば、どういう作業をやるかというのが大体見えてくるようになっております。

それから、別紙3、4につきましては、図面なので、こんな範囲をこの時間帯でやっってくださいよと。空港であるので、とめられる時間、滑走路を閉鎖できる時間というのが限られるので、それを説明しております。

それから、別紙5は、異常事態が起こったら、こんなふうに対応してくださいよということで、処理方法を説明しております。

それから、別紙6につきましては、洗浄車を貸与するけれども、どういう扱いをしてくださいよということですね。

それから、別紙7は、それ以外の貸与機材の扱いについて説明をしております、別紙8は、支給材料として、今回使うものは特殊な電球とかがあるので、それを会社持ちにするわけにいかないもので、使う頻度もいろいろ変わったりするので、それはこちら側で支給しますよということをお示ししております。

あとは、契約関係で評価点とか、それから、施工実績はこんな様式ですよということで、それで最後に、従来の実施状況に関する情報の開示ということで、別添1でございます。従来に要した経費はこれぐらいで、これは最初の契約金額と、それから、人数、これぐらい出しておりましたということですね。それから、施設、これぐらいの機材を使っておりますということを整理したものでございます。あとは組織図とかになっております。

大分急ぎましたけれども、実施要項（案）につきまして御説明を終わりたいと思います。

以上です。

○小林副主査 ありがとうございます。

それでは、ただいまの御説明につきまして、御質問・御意見をお願いいたします。

○逢見副主査 これも1者応札が多いということで、今回提案されているところは、全部総合評価でやっているところなんですけれども、すべて4か所とも1者応札だと承知しております。東京は、3億円ぐらいの契約額なのになぜ1者応札なのかというのがとても理解できないのですが、これは業務の質というのが非常に高く、もともと参入できる業者が少ないということですか。それとも何か参入障壁に当たる別の理由があるのでしょうか。

○島崎課長補佐 一応、業者数としては結構な数もいます、聞き取ったところによると、なぜというのは、やはり規模が大きくなり、それから先ほども出ましたけれども、1年間、べったり主任技術者なり監理技術者を張りつけなければいけないとか、その辺のところで新たな者がなかなか入りにくいということは聞いております。

それと、先ほどもありましたけれども、初期投資みたいなものも結構必要だし、それに、人数も必要ですから、集めてきて、1回やったらもうとれませんでは、また処遇とか何とがありますので、ちょっと一般の建設工事みたいに短期間でやるんだったら良いでしょうけれども、なかなか難しいようなことは聞きます。

○逢見副主査 それで、今回、拡大策として5点ほど挙げておりますが、3番目に、制限区域内作業の教育に参考となる規定を公表すると。制限区域内作業の教育というのは、どういうものが公表されているのでしょうか。

○島崎課長補佐 空港管理規則に基づく、こういうことをやってはいけないとか、車で場内を走る場合には、どういう場所だと、場周道路だと40キロで走りなさいとか、それから、航空機の近くであれば8キロぐらいで走らなければいけないとか、バックしてはいけないとか、そういう話とか、それから航空機のプラストというのは、60メートル離れていても車が吹き飛ばされるぐらいのものとか、そういうことを教育しないと中に入れないというところがあって、そういう関係の書類を縦覧するということ。

○逢見副主査 これ、実施要項（案）には入っているのですか。

○島崎課長補佐 書類の取り扱い上、実施要項（案）でパブコメ段階で出してしまったら、もう際限なく、だれでも見られることとなって、全体の中には部外に出せない部分もあることから、ある限定された者にしか見せられない、今はインターネットの時代なので、何でも、どこからでも見られるようなことになれば、ちょっと問題があることから、この段階ではつけていません。

○木村室長 空港事務所で規定をつくっているわけですがけれども、その中にはセキュリティですね、対テロみたいな関係の部分もあって、全体を一般の人に公開しますと、ちょっと問題があるというふうに考えています。

○逢見副主査 そうすると、どの時点で公表されるのですか。

○島崎課長補佐 公告して、手を挙げてきた人に見せられますよというところですよ。

○逢見副主査 入札説明会のときに公表するのですか。

○島崎課長補佐 そうですね。閲覧できます。

○逢見副主査 そうでしたら、そこは実施要項（案）のどこかに入った方がいいですね。

○島崎課長補佐 それは、別添1の一番最後の5. で、従来の実施方法のところ、別紙1、「施

設一覧に示す」のほかに、なお、維持工事仕様書、設計図書、空港管理規則等は縦覧することができるといことで、もともと、過去においても縦覧することができたのですけれども、余り公開を大きくしていなかったのです。

○逢見副主査 これが応札者の拡大策の一つであるというのであれば、もう少し親切な示し方をした方が良いと思います。セキュリティがあるというのはわかるのですけれども、実施要項（案）のどこかに閲覧できるということを書いておいた方がいいのではないですか。

○島崎課長補佐 わかりました。ちょっと検討して、考えたいと思います。

○逢見副主査 グループでの入札を可能とするということになると、参入要件はかなり緩和されると考えていいのですか。

○島崎課長補佐 そうですね。施工実績とか、監理技術者はグループの代表者だけしか求めなくて、構成員については求めないので、構成員については大分緩和されるのだと考えております。

○小林副主査 入札に参加できる人たち、業者の見込みと伺いますか、それはどうなんでしょうか。

○島崎課長補佐 範囲を広げることによって、1.3倍とか。例えば東京国際の例では1.3倍ぐらいで54者ぐらいのが、69者ぐらいに応札可能者が広がるであろうと考えています。

○小林副主査 今現在は1者応札なんですよ。先ほど御説明あったような理由がやはり参入障壁になっているという、大体そういうことなんですか。

○島崎課長補佐 そうです。

○小林副主査 これ、先ほどちらっと、最初の福岡の方も見ていたんでしょうか、作業量と伺いますか、人員配置の状況と別添1の従来の実施状況に関する情報の開示ですけれども、ここに開示されている人員の情報の多寡、増減と、請負費定額部分というの、何か相関性が余り見えなくて、注記のところ、19年度から21年度の委託費が増えているが、大きな変更はないというふうに書かれてしまっているので、大きな変更がないといえないのかもしれないのですけれども、2,000万、20年度増加していて、21年度は若干何か減っているというところなんです、それと、作業量的には、20年度は定期点検が増えていて、応急復旧工が増えていて、21年度は定期点検が若干増えているというところですよ。

だから、何で金額が違っているのかという説明がちょっとよくわからなくて、その辺は説明できないのかなという気はしたんですけれども、だから、先ほどのところともちょっと通じるんですけれども、業務内容とか業務、こちらの方が比較的わかりやすいと思うんです、やること。やることが非常にわかりやすいと思って、だからその意味ではもっと参入してもらうこともできるのか。それだけ長期間にわたって固定的に人員を確保しなければいけないというような問題はあるけれども、比較的やる作業と、確保しなければいけない人員の関係は非常に見やすいというか、見えるようになっているのではないかと、それにしても、何かもう少し参入できるはずなのにできないというところが、何かちょっと不思議なんですよ。だから、通常、競争が働いていれば、比較的、効率性が働くようになるというふうに思われるだけだけれども、何かこの数字、業務量によってこの金額が説明できるかという、なかなかそうならないのではないかなという印象があって、何かその辺工夫はないものなのでしょうか。

○島崎課長補佐 この数字につきましてはなかなか悩ましいところです。今回提示したものは実際に今の請負者が出した人工数をヒアリング調査したものです。そうしますと、会社内の事情とか、それから超勤で仕事させた場合とか、何かいろいろな要素があって、それを一律に扱えないところがございます、必ずしも金額と人工数はリンクしていないところです。

それから、金額と対象施設の関係につきましては、例えば、年度が変わると労務単価が変わったりするのです。そうすると、それによって金額も変わり得るところもございまして、なかなかカチッと掛け算でパッと出るつくりは、実績ベースにおいてはなかなか難しいところです。ただ、それは積算ベースにおいては、標準歩掛かりがあるのですけれども。

そんな状況で、これは生の数字を、ある者がされたのがこの数字だったということで、恐らく数字だけであれば、そんなに、これより倍かかるとか、そんな話も恐らくないでしょうから、参入を希望する会社の感覚としては、規模は見えるのではないかと思います。

それから、先ほど土木のときにも申しましたけれども、旧来のいろいろなやり方がありますので、それは工夫が生かせるのではないかなという感じもするのですが。

○小林副主査 よろしいですか。

それでは、「航空灯火施設維持工事」の実施要項（案）については、これまでとさせていただきますけれども、事務局から何か確認することはありますか。

○事務局 先ほどの空港土木と同じように、これ以上に情報開示ができるのかできないかにつきましては、航空局全体の問題でもありますので、ちゃんと検討をしていただいて、それで、回答をもらった上で、委員にお諮りした上で、パブリックコメントに移りたいというふうに考えております。

○小林副主査 私、先に福岡を見たときに、平成20年度、これすごく何か見やすい数字になっていて、定期点検が20年度減っているのに、20年度請負費が増えているとかというのがあったりとかすると、何かちょっと疑問かなとか、19年度と21年度比べてみると、その定期点検のところで、19年度より少ないのに、何かやはり19年度より増えているというのは、ちょっと何か見たときに説明能力がないなとか、何で見たらいいのかなという気がしまして、その辺大きな増減はないというような、ぱっきりそれで切ってしまうのではなくて、何か説明が欲しいなという気はしたところでありました。

それでは、なるべく競争が働くように、参入者が増えるように工夫をできるかどうかということを検討いただきたいと思いますので、よろしく願いいたします。

また、委員の先生方、コメントがありましたら、どうぞお寄せいただいて、事務局にまとめていただきたいと思います。よろしく願いいたします。

それでは、よろしくご検討いただきますようお願いいたします。ありがとうございます。

（国土交通省 航空灯火担当者退室、航空交通管制機器担当者入室）

○小林副主査 続きまして、「航空交通管制機器等保守業務」の実施要項（案）の審議を行いたいと思います。

本日は、国土交通省航空局管制保安部管制技術課、加藤課長に御出席いただいておりますので、事業の概要や実施要項（案）の内容等について御説明をお願いしたいと思います。よろしく願い

いたします。

○加藤課長 管制技術課でございます。

まず参考資料の方でございます。資料の2ページのところですが、この中の航空保安無線施設等の保守業務についての民間競争入札を実施するというところでございます。

入札等の実施予定時期につきましては、平成23年4月からでございます。契約期間は23年4月から25年3月までの2年間でございます。

入札等の対象官署の数でございますけれども、対象が日本全国で9か所、9ブロックでございます。このうち平成23年度は東京ブロック、成田ブロック、鹿児島ブロックの3か所から着手するというところで考えております。

その後、平成25年度までの間、24、25年度の間に残る6ブロックについても民間競争入札を実施するというところで考えております。

次に、保守業務の概要でございます。5ページでございますが、航空交通管制機器等の保守業務というのがございますけれども、どういうものを保守業務の対象とするかということでございます。この絵にございますように、航空機はお客様を乗せまして、スポットに着くと、スポットを出まして、到着空港のスポットに入るまで、常に航空管制を受けつつ、また地上の後方支援施設の電波による位置情報というものの提供を受けつつ飛行しております。ここにもありますように、出発空港におきましては、航空機がスポットアウトしまして、空港にあります通信施設、あるいはレーダー施設により管制を受けるとともに、空港にある位置情報の提供施設、あるいは上空に行きましても、管制通信、あるいはレーダーによる航空管制、位置情報提供装置により位置情報を受けて、航空機は安全に効率よく運航するというふうになってございます。

着陸空港、到着空港におきましては、やはり同様に管制を受けるわけでございますけれども、着陸時には、ILSと呼ばれる計器着陸装置で航空機し、常に航空機の安全運航のために、こういう無線を出します施設により管制、あるいは位置情報の提供というものを行っております。

こういう施設の保守業務を外注しておりまして、その保守業務の委託に関します業務でございます。万が一、こういう施設が自然災害、雷、風、雨等、あるいは機器故障等により不具合が発生して、施設が運用停止いたしますと、航空の安全が低下するとともに、欠航や遅延等、運航の効率にも重大な影響を及ぼすというものでございます。

この絵にございますのは代表的施設でございまして、このほかにも、種々、レーダーデータの情報処理のためのコンピューターだとか、あるいは管制に使用します管制卓というようなものもございます。

次の6ページでございますけれども、この保守業務でございますが、まず左側にシステム運用管理センターというのが書いてございます。これは、国側の方でこういう施設の運用管理を行っておりますブロックを全国8つに分けて管理を行っております。行っておりますというか、今現在こういうブロック化を進めているという状況でございまして、平成23年度には完全に8のブロック、プラス成田、9ブロックが完成するというところでございます。

このブロックは、ここに色分けしてございますように、地域ごとにこういう管轄内の施設全体を

一元的に、広域的に運用管理を行う、あるいは航空保安無線施設の信頼性に係るデータ収集を行ったり、あるいは障害発生時には、このブロックごとに管制官とか運航者との調整を行って対応策を検討するというをやっております。

保守業務は、このもとにありまして、施設の保守業務を委託するということでございます。したがって、この保守業務に関しましても、このブロックごとに保守という業務を契約するということが一番大事でございます、このブロックごとに契約ということにしております。

保守の概要でございますけれども、保守点検業務には、1つ目の○でございますけれども、定期保守と言われる定期点検、あるいは電波を計測する業務、定期点検の中には、日例、週例、月例等がございます。

2番目にありますように、施設は正常に動いているのですけれども、機材のデータのトレンドを見まして、これはちょっと危ないという状況であれば、性能回復のための計測、調整等を行う予防的な保守。

一番下が、実際に機材が障害を起こしたというような場合に、障害原因を探求して復旧作業を行うという緊急保守と、こういうような内容になってございます。

これが保守業務の委託の概要でございます。

次に、この民間競争入札実施要項につきまして、坂上調査官の方から御説明いたします。

○坂上管制技術調査官 それでは、鹿児島SMC管轄航空交通管制機器等保守請負における実施要項（案）について御説明をさせていただきたいと思っております。

ちょっと繰り返になりますけれども、さきの2件とほとんど一般事項のところは共通しておりますので、本業務にかかわりまして、特段御説明しておかなければいけないところをピックアップいたしまして、順次進めていきたいと思っております。

まず1ページでございます。対象施設の概要というところでございますが、18ページを開いていただけますでしょうか。18ページに、保守対象施設の一覧というものを書いてございまして、上は鹿児島NDBから始まりまして、その下、鹿児島VORTAC、こういったものは先ほど概要のところ御説明いたしました位置情報の提供装置ということでございます。

続きまして、鹿児島ILS、これが自動着陸装置。こういったものを保守の対象施設としております。

18ページから19、20、ずっと続きまして、23ページまで、場内の、要は鹿児島空港のサイト、それと鹿児島空港を取り巻く場外の、鹿児島空港のための場外の施設、こういったものを一覧で書いてございます。

それに加えまして、鹿児島のブロックでは、宮崎空港の契約も包含しておりますので、24ページからは、宮崎のVOR/DME、こういったものから、ILS、加えて25ページまで、こういった庁舎のレーダー装置ですとか、対空通信装置とか、こういったボリュームで鹿児島は契約を考えているところでございます。

続きまして、2ページを開いていただきますと、1. 1. 4に保守業務の内容を書いてございまして、(1)で定期保守業務、下の方に続きまして、(2)で緊急保守業務、3ページの上段の方に

(3)に特別保守業務と。大別しますと、この3つの保守がございます。定期保守は、決められた保守を一定の期間に基づきまして、決められた箇所を定期的に点検して、機械の健全性を確認していきます。緊急保守は、文字のとおり、障害等発生した場合に対応する、修理を行うという緊急保守です。特別保守、これは年に1度、あるいは2度、無線局の検査ですとか、航空局が指定する飛行検査、こういったものに伴いますデータの取得等々充てる保守でございます。

続きまして、1. 1. 5に保守業務の実施体制ということを書いております。

まず保守業務、鹿児島と宮崎、それぞれ2つの空港を基本的には常駐いたしまして、保守を行います。その保守義務、大きく分けますと、その常駐実施体制をまず確保していただくということでございます。

中段に表がございまして、施設担当区分ということを書いております、これは特別な資格といますか、そういった区分ごとにNAV・COMと書いてありますが、位置情報装置ですとか、航空機と通信をする対空送信装置、こういったものを一まとめにしてNAV・COMという担当区分を設定しております。そこに最低2人配置をしていただくということでございます。そこに求める専門能力の区分としましては、ILS、これは自動着陸装置、VOR/TACANと書いてありますが、これは位置情報提供装置ということになります。

加えまして、鹿児島には、先ほどの施設一覧の中にもございましたけれども、レーダーと、それに加えて情報処理担当が設定しております、レーダーはよく空港で見かける、回転している赤いアンテナ、あれでセンサーをしております。それを情報処理で、テレビの画面のようなものに飛行機を映し出して管制をするための装置でございます。これらレーダーと、専門区分の方にARTSと、これアーツと我々呼んでいるんですが、こういうふうな区分で2名ということで、必ず4名の体制で配置をしてくださいということをご記載しております。

基本的に、3ページの③で、常駐保守技術者の勤務時間を指定しております、鹿児島空港と宮崎空港ともに7時から21時45分まで。空港の運用時間ということで設定しております。

4ページの頭でございます①巡回保守実施体制ということで、鹿児島は当然離島等も含まれます。こういったものを鹿児島空港に常駐したもの以外の常駐保守員に、巡回用の保守員によって定期点検、あるいはその緊急保守に当たっていただくというようなことで、必ず2名、その専門区分はILSとVOR/TACANとレーダー、こういった専門区分を持った者2名で必ず巡回保守要員の実施体制を確保してくださいということをご記載した事項でございます。

この巡回保守は、空港の運用時間とはちょっと別に、原則9時から18時までの9時間、1時間の休憩を含んで設定しております。

あと、一般的な事項をちょっと割愛させていただきまして、6ページに保守業務の質というところで記載をしております。保守業務の実施により、航空の安全かつ円滑な運航を可能にすることとしまして、信頼性の確保と機器・設備の保全という2つに大別をしております。測定指標としましては、機器の不具合による障害をすべて復旧させる。すべて直してくださいということでございます。備考に、復旧不可能件数は0件とします。機器の設備の保全につきましては、機器・設備について、保守業務の不備に起因する破損及び損傷がないこととしまして、これも同様、0件を目標値

と設定しております。

続きまして、7ページでございます。本業務の期間ということで、1の中段の2.のところに期間を設定してあります。23年4月から25年3月31日までの2年間でございます。

3.に、入札参加資格に関する事項といたしまして、基本的には資格要件は同じでございますが、本件にかかわる部分で特別に御説明をさせていただきたいのが、3.6.1でございます。これは電波法に基づく資格であります無線従事者資格、第1級陸上無線技術士、あるいは第2級陸上無線技術士、もしくは第1級総合通信士を必ず持っているということでございます。

それと、3.8には、保守業務を実施するために必要となる機器の機能・機構・操作及び障害探求・復旧等に必要となる専門能力に精通していることということで、専門能力をも求めているところでございます。

続きまして、3.12です。グループでの入札というところで、先ほどの2つの例とほぼ同じでございますが、3.12.2、個別要件ということを書いたところを8ページの下段の方に書いてございまして、ここで①のような形で立案とか、定期保守、緊急保守、特別保守というような形で、これらでグループを組んでいただいて結構ですというようなイメージで書いてあるところでございます。

続きまして、今度10ページ、上から2つ目でございます。本業務は平成13年度から一般競争の最低価格落札方式で実施してございまして、今般初めて総合評価に切りかえたものでございまして、ここで落札者の決定の方法とかを決めております。評価項目の設定項目でございます。

これにつきましては、76ページをご覧いただきたいと思っております。別紙4というところで、評価表という一覧をつけてございます。必須項目としては、業務に対する認識、これは「保守を適正かつ円滑に行う方針が記載され、計画的な業務の実施が検討されていること」としております。管理体制につきましては、「管理総括保守技術者、総括保守技術者、保守技術者等の業務管理体制及び責任の所在が明確になっていること」と。これは必須項目でございまして、あと加点項目といたしましては、業務の質についての提案ですとか、実施方法についての提案、あるいは研修・訓練の体制、過去の保守実績、それと業務実施体制、ISO等品質管理マネジメントの取り組み状況というところが加点項目として設定をしているところでございます。

駆け足でございましたが、さっきの2件と大きく違うところをかいつままで御説明をさせていただきました。以上でございます。

○小林副主査 ありがとうございます。

それでは、ただいまの御説明につきまして、御質問・御意見をお願いいたします。

○逢見副主査 これは、今までは、国が直接やっていたのですか。民間委託したのはいつごろからのことですか。

○加藤課長 これは、中央省庁等改革基本法、平成10年に制定されましたけれども、それで、これまで国がやっておりました。国の専門家、航空管制技術官と言っておりますけれども、そちらがやっておりました。やはりこの部分について外注をすべきだということで、法で決められまして、平成11年から民間委託をしているというものでございます。

○逢見副主査 では、平成11年以降は民間委託ですが、一般競争入札をやっていたのですか。

○加藤課長 一般競争入札です。

○逢見副主査 1者応札が多かったというか、ほとんどそうだったということですか。

○加藤課長 はい。

○逢見副主査 そうすると、契約金額というのはほとんど今まで動いてこなかったということですか。

○加藤課長 民間委託も、当初は保守が非常に簡単な施設、あるいは航空コースに影響を及ぼさない施設から始めまして、徐々に高度な専門能力を要するものと拡大してまいりました。したがって、契約金額そのものは全体の保守の民間委託の拡大に伴いまして、全体額は増えております。平成20年度ぐらいまでがかなり増えてまいりまして、21年からは巡回保守という格好で、各空港に人を張りつけるのではなくて、先ほど申しましたブロック化に伴いまして、そこから巡回に行くという方法に切りかえてきており、全体額も徐々に低下しているというような状況でございます。

○逢見副主査 それで、今回入札参加資格を拡大するということで、グループ化とかあるのですが、あとは複数年契約とかありますが、重要度というのは、研修カリキュラムの履修時間数を削減するというのはあるのですが、これは実施要項(案)にはどういうふうに記載されているのでしょうか。

○加藤課長 54ページに、専門能力研修時間表というのが書いてございます。これ施設ごとに専門能力が違いますので、施設ごとにこういう研修時間、あるいは次のページからカリキュラムが書いてございまして、カリキュラムを規定してございまして、今回、専門能力の必要な研修時間につきましては、だんだん新しい機材が入ってきて、信頼性も上がってきたと。あるいは、今までの保守委託の実績を踏まえて、特段の大きな問題も発生しないというような事情もございまして、この時間を今までに比べたら半分ぐらいに一応低減させた、削減したというので、相当これは応札者の拡大には寄与するのではないかというふうにこちらは期待しているものでございます。

56ページからが、各施設のカリキュラム、どういう項目を研修、履修すべきかということ、時間を振って書いてございます。

○逢見副主査 応札可能業者ってどのぐらいいるのですか。

○加藤課長 なかなかこれ難しいのですね。先ほど申しましたように、要件としまして、まず電波法上の無線従事者資格というのはどうしても必要なんです。これ電波法的に必要なんですよね、義務化されております。

さらに、こういう無線局の保守実績というのも一応求めております。無線局と申しまして、これは航空とは言っていませんで、昔は無線局についても、第2種陸上無線技術士を持った人がやる無線と規定していましたが、だんだん緩和してまいりまして、今一般の無線局の保守実績というふうにっております。

そういうことで、まず無線従事者資格を有する方がこういう企業に何人いらっしゃるかと、あるいは、その実績が企業にどの程度持っていらっしゃるか、無線局の保守実績なるものが。無線局というのは、全国もう非常に多くございまして、実際に何者いるかというのは非常に難しいところなんです。ただし、私たちが知る限りというか、最低限という意味でございまして、航空関係の例えばメーカーさん、無線機をつくっておられるメーカーさん、あるいは航空会社の整備

部門、あるいは航空関連の電気通信事業者、これは例えばNTTコミュニケーションさんがそうですし、そういう方は、航空のこういう専門にも詳しいですし、あるいは無線の従事者資格を持っていらっしゃる方が何名かいらっしゃいますので、これは全部足して大体20社ぐらいあるというふうに私たちは考えております。最低でもこれだけありますが、さらに全国には相当な数の無線従事者を持った会社さん、あるいは実績のある会社さんというのは相当あると思っております。ちょっと何社というのは、実際問題調べようがないというか、そういう状況でございますが、今回の緩和に伴いまして、さらに増えてくるのではないかというふうに期待しているところでございます。

○逢見副主査 業務の性質上、そんなにたくさん業者がいるというわけではないでしょうけれども、民間競争入札やると決めた以上、やはり競争性が働くような努力をお願いしたいと思います。

私からは以上です。

○小林副主査 先ほど逢見委員が御指摘になった研修時間でしたか、研修カリキュラムの履修時間数の大幅な削減というのは、実施要項の本体の方には、それは別に書いてないのですか。

○坂上管制技術調査官 基本的にはここでは項目と時間数を設定しております、これは市販されておりますこういった教材で、皆さんが、参入を希望する者が簡単に履修できるような、そういうような、一般に売られているもので履修ができるような形をとっております。

○加藤課長 削減そのものを本文では書いておりません。これ客観的にこれだけ要りますよということを皆さんにお知らせしますが、前年度からこれだけ減りましたとか、特にそういうのは本文には、要件を書く文章ですので、そういう経緯まではちょっと書いていないというのが実態でございます。

○小林副主査 1者応札というのがかなり問題だということだと思えますね。それで、どのぐらい参入できるところがグループ企業の応札とかというのでも可能性があるかということについて、既存の業者、参入している業者の持っている情報の優位性みたくないものというのが既得権益化してくると、かなり参入するのが難しくなってきたりとかすると、もう入札説明会自体に来ていないですよ。入札説明会には来ているんですか。

○坂上管制技術調査官 今までは、基本的には1者応札で、参加の希望した者はなかなかおりませんでした。

○小林副主査 いろいろこの拡大策でどのぐらい競争性が確保できるかというのが、ちょっとなかなか確信できないところで、非常に難しいところなんですけれども。

○加藤課長 確かに悩ましいんです。実は民間会社数社に、一応、どうして入りにくいんですかという意見もお聞きしたんですよ。そうしますと、まず無線従事者を多く抱えている社というのが、それなり的人数要るわけですが、ブロックで十数人とか、数十人とか。そうした社というのは実は余りなくて、あったとしても、その人たちは今本来の業務というか、メーカーさんなんかも、それに一応専業で、そんな余っている人はありませんという話ですね。

それと、こういうメーカーなんかもそうなんですけれども、この中の着陸装置には詳しい、つくったこともある。あるいはVOR/DMEという装置には詳しい、レーダーには詳しいという人がいますけれども、全体として、総体としてこういう保守業務ができるというのはなかなか難しいの

ではないのというの言える。これについては、今言いましたようにグループ企業の応札ということになりますと、各専門的な能力を持った方々が集まって応札するというのも可能になりますので、その辺は緩和されるのかなという気がしております。

それと、あとは航空の安全性ということですよ。もし問題が起きると安全性が損なわれるということがございまして、それに対して非常に大きな、何というか敬遠するというか、ちょっと怖いなという社会的責任があるのではないかと、そういうことをおっしゃっているところもございまして。これにつきましては、あくまでも国の方が最終的に責任をとるということで、保守の委託ということで、管理は私の方がやるということをお話ししているわけでございます。

あと、今やっているということで、単年度でそういう要員を養成したり確保したりするのも、なかなかリスクが大きいと。一遍確保したはいいが、次とれなかったら、またこの要員どうするんですかと。これ特殊な要員ですので、そういう意味で複数年度になれば、それなりの緩和というか、入りやすくなるのではないかとということでございます。

どれだけの方が入ってこられるかというのはなかなか悩ましいところでございます。

○小林副主査 そうですね。この中の参考のところの外部、これまでどこが請け負っているかというデータを見ますと、このセントラルリーシングとか、あるいは東京電気技術サービス、これは一般の会社、企業でしょうか。

○加藤課長 一般といいますか、一応無線機器の保守業務を行っている。無線従事者もいます。例えばセントラルリーシングさんですと、これは空港内の施設の維持管理とか保守を行っている会社さんです。東京電気技術サービスというのは、どちらかといったらコンサルとか委託を受けてそういう電気技術者の教育訓練をやっていると、そういう会社でございまして、それなりにこういう人たちも無線従事者を何人か抱えておられるということとか、そういう航空についても若干のそういう親しみというか関係があるというようなところでございます。

○小林副主査 つまり競争が働くように工夫していただくということは重要ですが、一方、財団法人の1者応札があるということについての公共の目というのでしょうか、そういうものがやはりあると思うんですよ。だからそこを、先ほど御説明いただいたような企業さんがいて、委託を請け負っているわけですから、ほかにそういう企業の可能性がないわけではないというふうに思いますし、なるべく法の趣旨にのっとって何かできないかなという、そういうふうに思うところなんですけれども。

○加藤課長 私たちも今おっしゃいましたように、そういう状況でございまして、是非多くの企業さんに入っていただくように、今回そういう意味では大分緩和をされましたし、相当効果を期待しておるところでございます。

○佐藤専門委員 今回、グループでの参加が可能ということなので、多分、1者入札になっている原因の可能性であることがあるのではないかと私が推測するのは、例えば53ページに、航空管制機器等の保守業務に必要な専門能力ということで4つの区分を挙げられているのですけれども、各区分ごとに入札を実施されたら、単独で入っていらっしゃる会社さんもあるんだろうと。ただ、これ何分にも安全にかかわることなので、これをブロックごとに、これで包括して発注すると

いうことに決定的に重要なのであれば、それは技術面の話として、私自身としては、その安全性の評価に関してはちょっと理解が及ばない点があるんですけども、業務が広過ぎて、ほかの人と組まないと出てこれないという話になると、多分それ自体が参入障壁になる可能性があるのだろうなというふうに思っています、実際に従来の請負者が全部チームを組んでは出てきていないわけですね。つまり、これの管制機器4つについて、全部1社でカバーできるというところが出てきているということなので、競争環境を高めるということだけからしたら、発注区分を細分化するというのが1つあるのだろうとは思いますが、そのことがブロックごとに、この管制機器全部について1社が見て、1社の責任ですべて仕事をしてもらうというところに、逆に安全性の確保の観点からの考慮があるのかなというふうにも思いますので、ちょっとそこら辺、業務を細分化することは、今回のこの入札出してみても、結果的にやはり1社しか出てこなかったと。しかも、従来のところは1社だけ出てきたということであれば、多分それは競争環境を促進するという観点からは、業務区分が広過ぎる可能性があるのではないかなというふうに推測します。それはまた、入札を実施してみた結果を見てからの評価でいいのだろうと思いますけれども。

○加藤課長 おっしゃるとおりだと思います。ただ、1つ問題なのは、区分ごとにもし出すと、コストが4倍、5倍とか、そうなるのがございますので、そこはちょっとどうするか。コストが例えば何倍になっても区分すればいいというようなふうになればいいのですけれども。今は、数多い施設を、例えばILSとVOR/TACANにまとめて同じチームで全部やっているのですよね。要するに、ばらばらにやりますと、1個ずつに必要な要員を確保しなければならないということになりまして、相当コストは高くなるというのがちょっと1つございますけれども。

それと、今回専門性のカリキュラムを申しましたけれども、ILSならILSの専門書というのが市販されています。その本を読んでもらえば、無線従事者の資格の能力を持った方であれば、それほど困難性なく、ちゃんとしっかり勉強できるというような条件になっておりますので、そんなに大きなそういう専門能力について、ハードルにならないのではないと思っています。しかも、カリキュラムの数も、時間数を減らしましたので、相当そういう意味では民間企業の方が努力をしていただければ、入りやすくなったのではないかなというふうに考えております。

○佐藤専門委員 すみません、もう一遍、業務が広過ぎるという観点からは、私が拝見しているSMCというブロックごとですかね。空港が3つしかないところとか、5つあるところとか、6つあるところとかいろいろあるのですけれども、このブロックについては、これで包括してブロック内の空港については1社に任せるということについては、何か技術的な理由があるんですか。

○加藤課長 国の方の運用管理がブロック単位でやっています、その運用の方と保守とは一体なんです。保守管理もブロック単位の国の技術者がやっています。したがって、そのブロック内にばらばらといろいろな業者が入るといって、責任問題だとか、統一性、施設だといろいろ関連性があります。あるVOR/DEMと、VOR/DEMは単純に単体に働いているのではなくて、お互いに関連して働いています。そういう意味では、ブロック単位で私たちが運用管理しようとしております。それにあわせて保守もやっていただきたいというのが、一番の効率のよい運用ができるということだと考えております。

○小林副主査 ちょっと今、成田を見たら、実施のところですけども、21年度は、人員が3倍になっているので、委託費定額分が増えているというのが人員だろうというのはわかるのですけれども。その説明、ここにありますか。

○坂上管制技術調査官 91ページをご覧くださいませでしょうか。91ページの資料には、平成19年度から21年度までの3か年の状況が書いてございまして、19年度は、一番左の欄にございますように、成田HFと書いた施設、こういった施設の保守を委託しておりました。20年度、21年度でこのような形で対象施設が増えてきたために人数が増えた。

○小林副主査 それは、ここにちょっと注記していただいた方がよろしいのではないのでしょうか。

○坂上管制技術調査官 対象施設が増えたということですか。はい、わかりました。

○小林副主査 それをお願いしたいと思います。

では、本件についても、競争の確保というのがかなり問題だということなんですけれども、それについて努力していただきたいというふうに思います。

事務局からパブコメ等について、確認すべきことをお願いします。

○事務局 こちらも先ほどの2件と同じように、現状の実施状況の資料については、もう少し出せるものがないのかどうかを航空局全体として判断をしていただいて、その資料を委員にお諮りした上で、パブコメの方に移りたいというふうに考えます。

○小林副主査 お願いいたします。

やはりいろいろこう拡大策があるのですけれども、例えばグループでの参入といいますか、そういうことでも可能ですよというような、PRと言うと変ですけども、可能性を含めて、いろいろ努力していただきたいと思います。

本実施要項(案)につきましては、次回の審議で議了する方向で調整を進めたいと思いますので、国土交通省におかれましては、よろしく御検討いただけますようお願いいたします。

本日はありがとうございました。

(国土交通省、傍聴者退室)