

第 187 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 187 回入札監理小委員会
議事次第

日 時：平成 23 年 10 月 14 日（金）14:45～17:00

場 所：永田町合同庁舎 1 階 第 1 共用会議室

1. 実施要項（案）等の審議

- 矯正情報ネットワークシステムの運用管理業務（法務省）
- 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請負業務（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

（法務省）

矯正局 椿矯正調査官、伊藤専門官、石川係長

（国土交通省）

<空港土木施設維持修繕工事>

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

<航空灯火施設維持工事>

航空局交通管制部交通管制企画課航空灯火・電気技術室 辻室長、島崎課長補佐、
石黒専門官

<航空交通管制機器等保守請負業務>

航空局交通管制部管制技術課 鏡課長、坂上管制技術調査官

（事務局）

和田参事官、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187回入札監理小委員会を開催いたします。

本日は、法務省の「矯正情報ネットワークシステムの運用管理業務」の実施要項（案）について、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）についての審議を行います。

はじめに、「矯正情報ネットワークシステムの運用管理業務」の実施要項（案）の審議を行いたいと思います。

本日は、法務省矯正局椿矯正調査官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。

○椿矯正調査官 法務省矯正局で情報管理を担当しております矯正調査官の椿でございます。よろしくをお願いいたします。

早速ですが、本年7月に改定されました公共サービス改革基本方針の別表に基づきまして、法務省において実施を検討しています「矯正情報ネットワークシステムの運用管理業務」について、民間競争入札実施要項（案）に沿って、各項目の主な内容を御説明申し上げます。

まず、本年度に実施する手続ですが、基本方針の別表においても記載されておりますとおり、契約期間を平成24年4月から平成26年3月までの2か年度の複数年での民間競争入札を実施したいと考えております。

対象となります公共サービスの内容は、法務省矯正局が所管しております矯正情報ネットワークシステムに係る運用管理業務となります。このネットワークシステムは、刑務所、拘置所、少年院、及び少年鑑別所など、これを矯正施設と申しますが、矯正施設等をインターネットに接続していない閉鎖型のネットワークの回線により結んでいる、このようなシステムでございます。全国に305の拠点を結んだ広域のネットワークを構築してございまして、業務システムによる被収容者の情報の共有、グループウェアによる業務情報の共有等を行っております。

2ページに記載がございしますが、本ネットワークの規模観といたしましては、今申し上げました305のすべての拠点にサーバを分散配置し、これに接続しているクライアントパソコンは約16,000台となっております。

対象業務システムは、表1にございまして6種類。被収容者の個人情報管理システムなど、当省で独自に開発した業務システムを複数稼働させております。

3ページ目から、民間事業者が行う運用管理業務の内容について説明をさせていただきます。業務内容といたしましては、記載しております（ア）～（サ）のと通りの運用及び保守管理業務を行います。また、民間事業者が作業をする場所としては、川越少年刑務所内に設置しております東日本バックアップセンター及び大阪刑務所内に設置しております西日本バックアップセンターであり、常勤の技術者を2名ずつ配置することを考えております。

入札する運用管理業務の詳細な内容については、別冊をご覧くださいまして、「矯正情報ネットワークシステムバックアップセンター運用管理業務委託仕様書」に詳しく記載させていただきました。

次に、「確保されるべき対象公共サービスの質」については、先行事例であります「駐留軍等労

働者労務管理機構の情報システム運用管理業務における民間競争入札実施要項」を参考としつつ検討をいたしました。また、別添資料1-4に「従来の実施における目的の達成の程度」という項目がございますが、こちらに記載しておりますとおり、本システムを利用しております職員を対象として、本年8月から9月までの間、アンケート調査を実施いたしました。この調査結果を踏まえ、目標となる指標を設定しております。

次に6ページでございます。

入札参加資格として、当省において実施している一般競争入札の参加資格及び「情報システムに係る政府調達の基本方針」に従った内容を記載するとともに、共同事業者による入札参加に関する規定を盛り込んでおります。

続きまして、入札のスケジュールについては、本年12月下旬に入札公告を行い、現場説明、過去の調達仕様書や各システムの設計書等の資料閲覧ができる機会を設けまして、入札書類を作成するための期間の確保をしております。また、現行の民間事業者からの事業の引継ぎができる期間についても確保をしております。

8ページでございます、対象公共サービスを実施する者を決定するための評価の基準等については、本入札の予定価格が80万SDR（1億2千万円）、これを超えないことから、コンピュータ関係の政府調達の手続上の定めに従いまして、最低価格落札方式の一般競争入札となります。

評価に当たりましては、民間事業者からの具体的な提案が盛り込まれた履行証明書について、別添資料2にございます「矯正情報ネットワークシステムバックアップセンター運用管理業務委託履行証明書項目一覧」により評価を行います。

なお、評価結果については、入札プロセスの中立性及び公正性を確保するために、法務省のCIO補佐官の意見を聴くこととしております。

次に、従来の実施状況に関する情報の開示でございます。これについては、別添資料1にございます「従来の実施状況に関する情報の開示」のとおりとなります。

公共サービス実施民間事業者に使用させることができる国有財産については、10ページ、民間事業者が使用できる国有財産は、従来の委託業務と同様に、施設としては東日本バックアップセンター及び西日本バックアップセンター、設備としては、委託業務に必要な電気・通信設備、その他として、委託業務に必要な機器・備品及び消耗品となります。

民間事業者が対象公共サービスを実施するに当たり、当省に対して報告すべき事項等については、適正かつ確実に業務を実施しているか把握するために、仕様書において業務報告書を提出させることとしております。また、運用管理業務の適正かつ確実な実施を確保するための調査や指示ができることとしております。秘密を適正に取り扱うための措置については、本運用管理業務で取り扱う業務は、刑務所等の被収容者の個人情報を含む秘匿性の高い情報であることから、目的外利用の禁止、内部管理体制の確立、個人情報の適切な管理などに加えまして、「機密保持に関する誓約書」を提出することを求めています。

また、再委託については、本運用管理業務の全部を一括して再委託することを禁止し、一部について再委託を認める場合には、当省の承認を受けることとしております。

次に 14 ページでございます。民間事業者が故意又は過失により当該業務の受益者等の第三者に損害を与えたことに関し、国家賠償法第 1 条第 1 項や民法第 709 条に基づいて当省が民間事業者に対して求償することができることとしております。

最後に、対象公共サービスに係る評価ですが、内閣総理大臣が行う評価の時期を平成 25 年 5 月の予定として、本運用管理業務の実施期間の中間点であります平成 25 年 3 月末時点における状況を調査することとしております。調査の方法については、アンケートによる利用者の利用満足度調査の実施、セキュリティ及びネットワークの重大障害に関して、民間事業者からの業務報告書による調査によって行う。このように考えております。

法務省からの説明は、以上となります。

○小林副主査 ありがとうございます。

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

○逢見副主査 これは市場化テストではありますけれども、総合評価方式によらない、いわゆる一般競争入札ということになるのですが、ただ、公共サービス改革法の本質とか、事業者の創意工夫が生かされる仕組みの中で、質を維持しつつ、しかし、できるだけ安いコストでということ、実施要項（案）での論点の 1 つは、創意工夫の部分が履行証明書に記載されて、それが適切に創意工夫の部分が評価されるのかどうかということですのでけれども、その辺、履行証明書で出されたものを評価するに当たって、どういう点を留意しようとされておりますか。

○伊藤専門官 お答えいたします。

履行証明書の評価に当たっては、まず仕様書が満たされていることを確認させていただいて、その上で要求事項に創意工夫の部分があるかどうかをチェックさせていただくというような状況になると思います。

○逢見副主査 あと、仕様設定は、私もシステムのことはよくわからないのですが、大体この設定は事業者さんが見れば、ほぼどういう仕事の内容か推定できると考えていいですか。

○椿矯正調査官 これまでの実績から見ましても、このような定め方をすれば、十分理解できるものだと思います。

○伊藤専門官 仕様書の方にも、システムの構成を細かく記載させていただいておりますし、なおかつ、業務フローも提示することになりますので、どういう業務の流れになるのかというのは、業者さんはわかると思います。

○逢見副主査 システムをつくったところがメンテナンスの上でも有利になるということにはなっていないですか。

○伊藤専門官 それは、実際問題は可能性はあるとは思いますが。要は、ベンダーが作ったものをずっと見ていくという方が、やりやすいという面はあると思います。

○椿矯正調査官 参入のしやすさはあるとは思いますが。ただ、できるだけ広く事業者を募るような工夫をした質の確保の項目を入れております。

○伊藤専門官 なおかつ、入札のプロセスになったときに、資料閲覧とかで、今ある情報を全部お

出しするような状況になります。手順書とか、今バックアップセンターで蓄積しているような問い合わせの内容とか、開示できるものはすべて開示しようと考えております。

○逢見副主査 21 ページの別紙2で、バックアップセンターの問い合わせ対応件数一覧を見ると、大体年間4,000件を超える問い合わせがあるということで、その下に※で「過去の主な問合せ及び回答については、民間事業者に提供する。」となっていますが、これはどのような形で提供されますか。

○伊藤専門官 現状、バックアップセンターに問い合わせがあった内容については、データベース化して蓄積してありますので、要は、こういう問い合わせがあってこういう回答をしたというようなQ&Aみたいなのを既にもう持っていますので、新たに参入してきた業者については、それも提供しますという内容です。それなので、過去の実績が丸ごと見られるような形にはなるかと思いません。

○小林副主査 私から質問ですが、5ページのサービスの質のところのウの「情報漏えいの件数は0件である」という項目ですけれども、情報漏えいはあってはならないことだと、そのことだと思うのですが、情報漏えいがあった場合は、ペナルティといいますか、契約解除とか、いろいろな制裁がかかってくるということですね。質としてここに書き込んでおくことは必要ですか。情報漏えいもいろいろなタイプのものがあると思うのですが、そのすべてのタイプと言うのは変ですけれども、そういうものについてとにかく情報漏えいがないことというような意味に解釈していいのですか。

○椿矯正調査官 やはり被收容者のプライバシーに関わる情報を多数有しておりますので、まずは、この矯正施設におけるネットワークの性質として、他よりもより一層機密性を高くする必要のあることと、このシステム自体がインターネットにつながっていない閉じられたネットワークですので、そういったシステムの中において、なお、情報漏えい起きるといようなことはあってはならないことだとは思いますが、是非こちらに記載させていただきたい。

○佐藤専門委員 先ほど逢見副主査からも御質問があった実施要項の8～9ページの落札者の決定方式のところ御質問を差し上げたいのですが、イメージとしては、総合評価方式の技術点の部分が全部資格項目に回っていて、それは合格か不合格だけで、その部分の点数の差はつけません。総合評価方式は実は応募してきた人の評価も難しいのですが、結局、評価する側の能力も試される面もあってすごく難しいのだらうとは思いますが、これを最終的に価格だけで決める方式という整理をなさるについて、こういう立て付けの入札方式については、事業実施のための技術がまだマーケットで民間事業者の方で十分に持ってないとか、あるいはほとんど性能発注と言いながら、民間の工夫の余地がないぐらい定型化されてしまった業務だというようなことであれば、技術点に、あるかないか分からないような提案の内容を無理やり、例えば1位になったら満点で、2位になったらその半分でみたいな評価方式は、すごい無理な差をつける必要は、そういうことであればないのだらうと思うのです。翻って、本件はどんな業務をやるのかなと思って、改めて文字だけなのでなかなかイメージが沸きにくいのですが、実施要項の3ページのウの「業務内容」を（ア）、（イ）、（ウ）とずっと見ていくと、例えば4ページに「システムの改善提案業務」とあり

ます。(サ)の「その他業務」の中にも、SE業務手順改善業務があって、これは民間事業者からの御提案をいただければ、こういう部分はかなり違った提案が出てくる可能性があるけれども、それはとにかく何か書いてあれば、資格としては合格として、あとはもう肩書を見ましょうというたてつけだと思うのですね。このやり方に関しては、ある程度その事情の想像もつくところもあって、つまり、総合評価方式の技術点は、書いた者勝ちで、書き賃を上げてしまって、札を取ってしまったら、あとは全然やってくれないみたいなのところがあったりするのだろうというふうに想像します。ただ、逆に、こういう改善提案を求めるのが資格要件だとおっしゃると、改善提案を書きました、合格しましたという後に、落札した方が、その改善提案をまず点数を作る段階で、どのくらい点が見つからないもの、合格・不合格しかないから、必死になって書いてくるかもしれないし、いや、何か書いてあればいいのだから、適当に書いておこうよという方もいらっしゃるかもしれない。結局、その方は低く値段を入れてくれば、値段が低いということは、多分改善業務はそんなに真面目にやらないのかなとか、いろいろな想像が働くのですけれども、多分、今回のこういう立て付けをやられると、合格・不合格の項目にしてしまったことについて、従来は、いわゆる入札参加資格というまさにその資格を持っているか、持っていないかだけのようなことが参加資格の確認だったわけですが、こういう形である程度工夫の余地があることが、参加資格あり・なしの方に分類してしまった場合に、取った業者さんがどのくらい真面目にやってくれるのかなというところがちょっと想像がつかなくて、その意味ではこの方式でやってみていただいて、実際に取った方がどんな仕事ぶりなのかというところは、後でモニタリングというか、教えていただきたいという気がします。こういう立て付けは実験的なことなので、やっていただいた方がいいとは思いますが、そこら辺がモニタリングの重点の一つなのかなというふうに、要するに感想なんですけれども。

○小林副主査 そのとおりだと思います。システムではないのですけれども、「履行できます」と言って、実際にできなかったので契約解除をしたという事例があるのですね。その場合をどう扱うのかということは考えておかないといけないと思うのですよ。

ちょっと気になったことで質問をさせていただくと、17ページの「従来の実施状況に関する情報の開示」で、委託をしているので、2のところ、どんな繁忙の状況があるかとか、いろいろ状況を書いていただいているのですけれども、気になっているのが、委託費が少しずつ上がっているところがちょっと気になって、お伺いしたところ同じ業務ですというような、業務量は同じですということだったけれども、これを見ると、大体23年度直近のもので見ると、こういうふうに遡増していることは、何の要因で遡増しているのかというところは何も記載がないじゃないですか。そここのところの御説明があればお伺いしたいと思います。

○伊藤専門官 お答えします。

これは一般競争入札で、予定価格を組んでいまして、特に増加しているという状況で当局の方で把握している状況はありません。要は、予定価格が設定されていて、そこに最低価格で入っていることになります。

○小林副主査 これを見たときに、参入して来る業者さんが、これは1者だったので競争がないような状況の中で予定価格の範囲内で決まったのでこういうふうになったのだと思うのですけれど

も、そうすると、この価格自体に全然競争性が反映されていないので上がっている。だからマーケットの方で上げているということだと思うのです。そうすると、ベンチマークになるのはどこかという、一番高い価格をベンチマークすると思うのですよ。だから、そこの読み方は、今回参入者が増えて競争が行われた結果として、最低価格で落札者ができたという結果になれば、それは大変ハッピーですけれども、そうでない状況のもとだと、一般事業者にとっては、競争に参入するというインセンティブが働かないという、何か逆の情報を出しているみたいなことになってしまっているの、何か工夫がないかなと思っただけです。普通の一般事業者だったら、コストを下げている競争に勝とうというのが普通のインセンティブですけど、これだと逆になっているわけではないですか。

○伊藤専門官 現在、単年度契約を行ってしまして、1者応札の状況は改善しなければならないということで、複数業者から見積を取ったり、入札説明会があるときには、電話連絡等でいろいろなベンダーさんにお声掛けしているのですが、結果が伴わないというような状況だとは思いますが。

○小林副主査 今回は、競争性が働くということの複数年度契約とかそういうことで喚起をしようということですか。

○伊藤専門官 はい、そうです。

○小林副主査 それでは、時間となりましたので、「矯正情報ネットワークシステムの運用管理業務」の実施要項（案）については、これまでとさせていただきたいと思えます。

事務局から確認することはありますか。

○事務局 特にございませぬ。

○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えますので、法務省におかれましては、本日の審議や今後実施していただく予定の実施要項（案）に対する意見募集の結果を踏まえて、引き続き御検討をいただくようお願いしたいと思えます。

また、委員の先生で、ほかにお気づきのことがありましたら、事務局にお寄せいただきまして、事務局で整理をしていただき、その結果を送付していただくことにいたします。

では、本日はどうもありがとうございました。

（法務省退室、国土交通省入室）

○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えます。

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

○干山課長 それでは、早速ではございますが、御説明に入らせていただきたいと思います。

前半2分ぐらいで業務の概要あるいは今後の計画、初年度の導入効果等について御説明をさせていただいた後、パブコメの内容につきまして御説明をさせていただきたいと思います。

まず1枚目の資料に基づきまして、業務の概要でございますが、左の方に主な工種を写真で掲載

してございますけれども、滑走路を始めとする舗装、構造物の点検・清掃、草刈り、あるいは寒冷地ですと除雪等の作業もございまして、これらを年間通じて実施するという業務でございます。

市場化テストの実施状況でございますが、右の上でございます。平成 23 年度、ここに記載の 4 空港について実施をさせていただいております。来年 24 年度でございますが、ここに記載の 11 空港、そして、残り 11 空港については平成 25 年度実施する予定でございます。

平成 23 年度の導入の効果についてでございます。競争資格要件の緩和などを行っております。また、複数年契約の実施、パブコメ等による広報の実施等によりまして、結果でございますが、応募者が、4 空港合計で 6 者（前年度）ございましたが、それが 23 年度は 14 者に増加しております。落札率については、4 空港平均で約 2%ほど下がっているということでございまして、一定の効果があつたと考えているところでございます。

それでは、引き続きまして、パブコメの内容について御説明を申し上げます。

○滝本空港安全分析企画調整官 パブコメの件と実施要項（案）について御説明したいと思います。

パブコメですが、9 月 16 日から開始しまして、9 月 29 日に締め切っております。8 者から合計 10 件の御意見をいただきました。

パブコメの説明をさせていただく前に、お手元には実施要項（案）を 2 つお配りしております。その意味をお話ししたいと思います。

釧路空港土木施設維持修繕工事と東京国際空港構内道路維持修繕工事という 2 つの実施要項でございます。東京国際空港以外の空港については、構内道路も含めて空港全体の土木施設の維持管理で一つの工事を出しておりますけれども、東京国際空港については、規模が大きいこともあって、ターミナル側になります構内道路と飛行機が実際に運用しております制限区域の中と、この 2 つに分けて実施しております。今回は構内道路の部分が対象でございまして、羽田と釧路空港の違いは、エリアの違いということで 2 つ用意しております。中身については同じでございます。

実施要項（案）ですけれども、昨年度一定の効果が見られたこともありまして、競争参加資格要件については、23 年度と同様にしておりますが、より一層応募者の拡大につながるように、パブコメも含めて実施要項（案）に変更を加えております。

それでは、お配りの左上が青く塗ってあります 3 枚物の資料で、パブコメの対応と実施要項（案）の変更とあわせて御説明したいと思います。時間内に簡潔に説明できるように、手短かに説明させていただきます。

3 枚つづりの 1 枚目でございます。1 枚目と 2 枚目が釧路空港ほかです。3 枚目が東京国際空港のパブコメの意見でございます。

まず最初のページの 1 項目でございます。実施要項（案）でいきますと 8 ページに相当いたします。3. 9 で、「次に掲げる基準を満たす主任技術者又は監理技術者を当該工事に専任で配置できること。」で、意見としては、「複数の配置予定候補者で応募可としてほしい。」ということでございます。これについては、意見のとおり、応募は可能でございますので、これまでは、申請書の様式の中には、複数でいいですよという書きぶりではありますけれども、意見をいただきましたので、本文の中になお書きで、対応の欄でございますけれども、アンダーラインの部分を追加いたしまし

た。複数記入いただけるように変更いたしました。

2つ目でございます。3ページになります。これは、現場代理人と主任技術者を配置していただくのですけども、途中交代についての記述があります。これについては、「工期内に主任技術者の変更を可能として欲しい。」ということです。これについては、「現行どおりとしたい」と思っています。今でも可能でございます。ただ、協議はしてくださいねという記述になっております。途中交代は可能でありますということで、現行どおりとしたいと思っております。

3番目でございます。これは実施要項（案）の3ページに当たります。今回、スケジュールどおりいきますと、2月の中旬ぐらいに応札があるのですが、契約までの間に、空港の中に立ち入ったりするための手続を開始させてもらえないかということでございます。これについては従前から実際上はやっておるのですが、この件につきましても、はっきりさせる、わかるようにしたいということで、対応の中段にアンダーラインで「契約前に所定の手続を行ってください」ということを入れることで意見に対応できると思っています。

4つ目でございます。これは緊急時の対応のところ、今、私どもは緊急時の対応に対して、日ごろの配慮できることについて提案をいただこうと思っているという記述でございますけれども、被災を受けた後の対応についても、全般に記述を求めたらいいのではないかという意見をいただいております。これについては、被害があった後の対応までは意見を求めておりませんで、日ごろの対応についてだけ書いていただければということで、現行どおりにしたいと思っております。

5つ目でございます。実施要項（案）の9ページに相当します。これは意見として出されているのですが、ちょっとかいつまんでお話ししますと、共同企業体で参加が可能になっております。このところは、共同企業体の構成員の条件について記述している部分でございます。この記述は、代表者と構成員から成りますが、いろいろ求めるのは、例えば元請の経験があるとか、そういった要件が必要ですが、代表者だけあればいいということで、構成員には求めないと、そういうことになっております。これについては、修正意見として長く書かれておりますけれども、これは評価しますという内容でございます。後半部分に書いておりますけれども、この要件は必要ですということで、肯定的といいますか、評価をいただいている意見だと思います。対応には特段ございませんので、そういう意見がありましたということです。

6番目でございます。これは7～8ページに相当します。主任技術者の施工の実績の要件でございます。これは修正意見のところを読ませていただきます。「今回、3年契約となるため、主任技術者等の従事実績についても、3年後工事が完了した時点で初めて実績と見なされることから、3年後の新たな調達事業は、本主任技術者の従事実績が考慮されない。3. 8. 1要件にあります3か月以上従事していれば実績として認めていただきたい」と。これは3年後の話になりますが、今でも、例えば工期が3か月であれば認めています。ただ、これは市場化テストの3か年の中の3か月を認めてもらえないかという話でございますので、できるだけ認めていく方向には考えたいと思っております。3か年という長い話ですから。ただ、3年後になりますので、それに間に合わせる形で、調達時に見直しを検討していきたいと思っております。

7番目の事項でございます。これについては、3ページにこのことが書いてあります。注意事項

がここに書いてありまして、ここには「些細な事項の実施受注者は、維持工事の実施にあたり、関連する物品の軽微な整理等」の「関連する物品」はわかりにくいので、具体的に表現したらという修正意見でございます。これについては、対応のところですが、**「支給品及び貸与品」という言葉を入れて明確にしたい**と思います。支給品・貸与品そのものについては、この要項の中に表にされておりますので、これでおわかりいただけると思います。

次、8項目目でございます。これは8ページ目にあります実施要項（案）の3.9.1。こういう人を主任技術者としたいという申請様式があります。（申請様式3）131ページです。この様式の中に最終学歴を求めているところがあります。この学歴については削除すべきだと思いますという意見をいただいています。削除できる場合と削除できない場合が実はありまして、例えば資格として、1級土木施工管理技術士を持っていれば、それだけで学歴は必要ありません。ただ、それに相当する、同等の資格というときには、最終学歴から何年経過とかというのが建設業法の中にうたっています。これを証明するには、学歴といいますが、卒業年度が必要になりますので、そういう場合は求める必要があります。それが対応のところにも長く書いてありますけれども、それがわかるような記述を下のアンダーラインのところ追加いたしました。

9項目目でございます。別紙3。135ページでございます。これは配置予定技術者の評価内容と評価基準です。評価基準で、過去2年間の工事成績を求めているのに対して、修正意見では、過去2年の対象期間を長くすべきだと思いますという意見でございます。これについては検討をいたしまして、市場化テストそのものが3年間という工期を持ってやっていますので、やはり長くすべきであるということで、4か年に期間を修正意見に沿った形で変更いたしました。

以上が、東京国際空港以外の意見に対する対応でございます。

次に、3枚目最後のページでございます。これは東京国際空港構内道路維持修繕工事に対する意見でございます。1つでございます。実施要項の7ページにあります。実施要項3.8.に、元請けとして、平成8年4月1日以降完成・引渡し完了した下記の要件を満たす工事で、要件は下に書いてあるとおりです。これに対する修正意見は、この施工要件に「空港の制限区域の滑走路、誘導路又はエプロン等の基本施設工事」を追加していただきたいという意見。もう一つは、この要件でいきますと、特定の会社に有利に感じられますという意見でございます。これについては、一番下の「理由」のとおりですが、これだけの要件でいきましたが、相当数の会社が対象になりますし、構内道路の工事ですので、場内の工事成績は必要としておりません。そういうようなことで現行どおりとしたいと思っております。

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、御意見・御質問をお願いいたします。

○佐藤専門委員 今の一番最後に御説明いただいた東京国際空港のパブコメの御省からの回答ですが、これも改めて実施要項（案）の1ページから2ページに書いていただいたこの業務で発注する工事内容と突き合わせてみると、まさに書いていただいたとおりの資格でいいのだらうと思われて、修正意見は、要するに、前者が不要な資格を付け加えて、おれに有利にしてくれ。後者

の方は、ほかの人を有利にするのですかと、平たく言えばそんな修正意見に対して、「理由」の説明ぶりがちょっと抽象的で、何か随分土俵際まで寄り詰められてしまっているような印象を受けるので、まさに必要最低限の要件を定めたということなのだと思うのですけれども、要するに、本件業務に必要な資格は何も立たず、何もひかず、求めただけですということをもっとストレートに書いていただいた方がわかりやすいのかなと思ったのですけれども、いかがですか。

○滝本空港安全分析企画官 はい、ありがとうございました。

○逢見副主査 私も、これは別に特定の会社に限定しているわけではないというのは書かなくてもいいような気がしましたね。

○滝本空港安全分析企画官 はい、表現を工夫させていただきます。ありがとうございます。

○小林副主査 ほかにいかがでしょうか。

○逢見副主査 これは 23 年度に先行している 4 空港があつて、冒頭、競争性も増しているし、それから、落札率も下がっているということで、効果があつたということですので、それに続く今回の実施要項（案）で、実施が増えるわけですから、是非、同じようにこの効果があるようにしていただきたいと思っています。入札参加条件は、先行 4 空港と同じですので、これ以上緩和しなくても、一定の競争性は残されるのではないかなと思いますから、それでいいかなと思います。

あと、震災がありまして、今回は対象に入っていませんけれども、仙台空港などは大きな被害があつて、その被害の割には比較的早く復旧できた。それはそれぞれの現場の力もあつたと思いますが、パブコメでも、そういう震災対応などの提案も追加したらどうかということで入れておりますけれども、現行どおりでも、別にそういうことを書くなというわけでもないのでもいいかなと思いますけど。今回の震災での教訓というか、そういうものもいい提案があれば、是非、加点の中で評価していけばいいのではないかなと思います。

○滝本空港安全分析企画官 はい。それはそのつもりでおります。

○小林副主査 ありがとうございます。

先ほど佐藤委員がおっしゃったように、自分のところが有利になるようにみたいな、何かそういうことのニュアンスなので、パブコメの回答については、そこの理由のところをちょっと直していただきたい。競争性を高めることが非常に重要な観点で、そういうふうに業務を出しているわけなので、そういうことを訂正いただきたいと思います。

それでは、事務局から何か確認することはありますか。

○事務局 特にございませぬ。ありがとうございました。

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

（「はい」と声あり）

○小林副主査 ありがとうございます。

今後、実施要項（案）の内容等に何か疑義が生じた場合には、事務局から各委員にお知らせし、

適宜、意見交換をさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

また、本日質問できなかった事項等がありましたら、委員の先生方が事務局にお寄せいただいて、整理をしていただいた上で、各委員に結果を送付していただくようにしたいと思います。

また、国土交通省におかれましては、本実施要項（案）に沿って、適切に競争性を高めて事業を実施していただきますように、よろしくお願いいたします。

本日はありがとうございました。

（国土交通省担当者入替え）

○小林副主査 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、国土交通省航空局交通管制課航空灯火・電気技術室辻室長に御出席いただいておりますので、実施要項（案）の内容等について、御説明をお願いしたいと思います。御説明は 15 分ほどお願いいたします。

○辻室長 航空灯火・電気技術室長の辻でございます。よろしくお願いいたします。

本日は、「航空灯火・電源施設の維持管理業務」についてご説明させていただきます。この業務の概要につきましては、資料C-2でまとめてございます。まず平成 23 年度新千歳、羽田以下 4 空港について、公共サービス改革基本方針に基づいて実施中でございます。引き続き、平成 24 年度の事業といたしまして載せておりますけれども、稚内、釧路等々 21 空港についての新たに導入したいと考えてございます。

実施要項（案）でございますが、まず、23 年度分からの変更点として、言葉だけの問題ですが、「請負者」から「受注者」へ変更してございます。あとは、最近の行政の流れということで、「不良不適格業者（暴力団等）の排除」のための提出書類を追加しています。

それから、昨年 4 空港は、その空港だけで作業が完結してはいたけれども、今度募集をいたします 21 空港は、国側の管理業務を集約しております関係で、運用責任者を今回組織図に追加しております。ほか、いろいろ役所言葉等がございましたのを、わかりやすい言葉に入れ替えているところでございます。

それから、応札者の拡大策として、昨年度、「入札参加グループでの入札」を可能としました。それから、「地域要件の拡大」も実施しており、「監理技術者の途中交代を可」としたといったこともございます。本年度、それに加えて、「施工実績の緩和」、供用中に限らず、新設空港における事業も実績として認めるようにしてございます。

それから、昨年に引き続きまして、「地域要件の拡大」をより一層拡大して、対象業者が増えるようにしてございます。

といったところを踏まえた実施要項（案）を作成いたしまして、先月パブコメを実施いたしました。この期間に 12 件の御意見をいただきました。そのうち 9 件については御意見を取り入れて、要項（案）を修正しておるところでございます。

以上が概略でございます。詳細については、島崎から説明させていただきます。よろしくお願いいたします。

○島崎課長補佐 航空灯火・電気技術室の課長補佐をしております島崎です。よろしくお願いたします。

お手元の資料のC-3の新旧対照表と、資料3-2の要項本体の2つに沿って、先ほど辻からご説明しました23年度から24年度に要項(案)をどのように修正したかという観点から、御説明をしたいと思います。

1 ページ目は、地名、空港名です。松山の下に線を引いておりますけれども、これについては、21空港分すべて変わっていきますというイメージを示しています。次に、大阪と記した部分は、地方航空局は大阪と東京しかないので2種類ですが、管轄地域によってこれは変わっていきます。

2 ページ目については、文言の修正でございます。

3 ページ目は、「不適格業者の排除」ということで、資料3-2の一番最後の(第8面)の部分が追加になったことを明示しています。

次の4ページは、受注者なり地名の読み替えです。それから、1.1は対象施設です。今回保守をしていただく対象施設の数量が変わりますので、これも21空港それぞれでございます。

それから、5ページは、地名だけ入れ替えてございます。

6 ページは、(8)で運用責任者を明示しています。先ほど申しましたが、松山の場合は、大阪空港事務所のブロックの管轄になっております。大阪空港事務所で常時24時間監視しております、そこと調整しながら現地の作業を行っていただくことがあるので、運用責任者を明示しているということでございます。この挿入により、以降順番がずれてまして、それから、文言を修正しております。

8 ページ、9 ページも小さな文言の修正、10 ページも若干の修正でございます。

それから、12 ページについては、1.1.5ですが、空港ごとに運用時間が定められておりました、空港ごとに作業可能時間帯が違うことから、それに対応した時間を記入しております。それから、13 ページについても、文言の修正です。

14 ページ、15 ページにつきましては、③をよりわかりやすくするように、「最低1名確保すること」を明記しました。

それから、16 ページの駐在人数ですが、ここは、後ほどご説明させていただきますが、パブコメの後に若干直すことになるのですが、一旦、こういう駐在人数を明記しました。

それから、18 ページは、「運用時間、勤務時間、作業員などの変更が生じる場合は」ということで、変更条項については、契約書に記載されていますが、要項(案)の段階で明記しました。

それから、次の19 ページの(8)については、前年度は大空港が中心だったもので、すべての空港で車両運転の試験があったわけですが、今回、小規模なところにおいては、試験まではやらない空港があるので、押しなべてここまで書かなくても、「所定の手続を行い」で読めるということで、その部分を削除しております。

それから、21 ページですが、これも文言の修正でございます。

22 ページについても、文言の修正です。

それから、25 ページについては、「物品の貸与」です。(7)の②について昨年は、「個別承認を

受けること」としていていたのですが、作業には必須のものであることから自動的に許可することとしております。

それから、27 ページは、これもパブコメで意見があり、後ほどご説明させていただきますが、いったん評価点について記述しました。

それから、30 ページは、項目を書き分けて、より読みやすくしました。

それから、31 ページは先ほど申しました不適格業者について、「暴力団が実質的に・・・」を追加しました。

それから、32 ページは、不適格業者を排除するための確認書を提出することを明記しました。

それから、34 ページについては、文言の修正です。

35 ページは、昨年度の要項では、入札監理委員会への報告が明記されていないが、実際には行っていたものですが、今回明記させていただきました。

それから、従来の実施に関する別添が 1 枚増えましたので、修正しました。

38 ページ、39 ページは文言の修正です。

それから、41 ページは、8. 5. 13 の（2）が、違約金の項ですが、昨年度は消費税を抜いていましたが約款が変わりまして、消費税込みで 10 分の 1 違約金に修正しました。

その他は、大体文言の修正です。

以上が、23 年から 24 年に向けて、パブコメ前に要項（案）を直したのもののご説明でございます。

引き続きまして、資料 C-4 により、応募要件の推移についてご説明させていただきます。これは松山空港を例にして、21 年から 24 年までどのように応募要件を変更していったかという推移を示させていただきますいております。

入札契約方式については、一般競争から総合評価落札方式に 22 年から変えております。実績の対象空港につきましては、変わりはありませんが、実績対象工事として、21 年においては、数量的な規定をしていたのですが、22 年からは、同種工事と類似工事を区分し、23 年からは類似工事のところに、「供用中の」を外しております。これについて、先ほど辻から申しましたように、「供用中」を外して、新設空港における工事实績も認めることとし、応募要件の拡大を図っております。それから、地域性については、22 年までは愛媛県内に本支店があることというのを、23 年は四国内に、24 年においては、広島県も追加しております。入札参加グループは、松山については市場化テスト対象ではなかったもので、23 年は「不可」だったものを、今回「可」としております。それから、監理技術者の途中交代も、協議で替えられることとしました。契約期間についても、1 年から 3 年にしたということです。

以上により、応募可能者数がこのように推移しているということでございます。

続きまして、パブコメに対する御意見と、それに基づいてどのように要項（案）を修正しようと考えているかをご説明します。資料 C-5 と C-6 をご覧下さい。C-5 の頭紙は、パブコメに対する結果公表文書案です。その文書の別添として、次のページの 1 / 3 ページでございますが、1. 1. 5 の維持工事実施体制への意見として、一般職員の勤務と休暇に関する法律はわかりにくい、

また、3か年の日数ですかという問です。資料C-6を見ていただきますと、C-6の8ページの上のところでは、一般的な「土日、祝日及び年末年始」を表示して、362日間を書けば3年分とわかるということで修正しております。

それから、C-5の表には空港名を表示していますが、ご指摘は21空港押しなべての話なので、それはすべての空港の要項を直すこととしております。

元へ戻りまして、2項目目の【実施要項】1. 2. 4の請負費の支払いでございますが、これについても、もともと「各年度における請負費の支払限度額の」と書いていたのですがわかりにくいというご指摘がありましたので、「各会計年度における出来高予定額の10分の4以内の前払い金及び10分の2の中間前払いの請求をすることができる」に修正しました。

それから、次の項ですが、「主任技術者または監理技術者の工事实績を求めています」ということで、先ほど申しました、C-6の14ページですが、もともとそこに評価点について書き込んだのですが、ここの部分は、参加資格の実績に限定すべきだろうということで、書きぶりを「13年4月1日以降に完成した」という書きぶりに直しました。

それから、入札の手続のスケジュールにつきましては、既定のスケジュールで動いていますので、大幅に前倒ししてほしいと言われてもちょっとできないので、今回は「現行どおりとしたい」ということで回答したいと考えております。次回以降については、別途もう少し前倒しできないか検討をしていきたいと考えております。

次に、秘密の保持のについてわかりにくいというご指摘ですが、あくまでも「公知の事実を除く」と書いておりますので、これを読んでいただければいいのではないかとということで回答したいと考えております。

次の2/3ページですが、実施要項の引き継ぎの期間が不明確とのご指摘ですが、受注者の都合もあるので、「落札者の決定日以降に引き継ぎを行っていただきます」と書けば、それによって各々必要な期間を設定していただければいいのではないかなということで「現行どおりにしたい」と回答したいと考えています。

続きまして、C-6の2ページを見ていただければ、点検の方法を書いているわけですが、作業の実施区分で、専門業者と、電工を区分していますが、日常点検、定期点検、臨時点検という点検実施区分のところにもまた丸が打ってあるので、わかりづらいという御指摘がございました。作業の実施区分を点検実施区分に合わせて表現するということとし、作業の実施区分自体の項をなくしました。

次に点検周期が適宜とあり、不明確というご指摘がありました。適宜を止め、明らかにしました。

続きまして、3/3ページですが、障害発生時の処理のところ、函館空港についての指摘ですが、千歳からブロックで監視しているのですが、それが分からないというご指摘だったので、C-6にありますように、わかりやすく、千歳と函館の関係を明記しました。

最後になりますが、配置予定技術者の資格・経験の記載のところ、監理技術者については、資格は必要ですが、主任技術者については、経験年数でも建設業法上認められておりますがそこが要項(案)でわかりにくいという御指摘がございました。C-6の最後のページの【申請様式3】に、

「又は施工経験」なり、「実務経験〇〇年」を明記しました。

これをすべて反映させたものが資料3-2の実施要項であります。

以上で、御説明を終わります。

○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 これも、平成23年度に先行する4空港があって、それを踏まえて新たに21空港を増やすということですが、1者応札という問題があって、資料C-4でこれまでの応募要件の緩和をしてきた推移が書かれてあって、国土交通省としてもかなりいろいろ努力はされてきているということだろうと思いますが、C-4の一番下に、契約期間を3年としたことと、類似業務で供用中の飛行場という部分を削除したことと、それから、地域内の本支店の所在地で、四国を越えて広島まで増やしているということで、応募可能な民間企業数が32社になるということなので、そういう点で言えば、かなり資格要件の緩和にはなっているだろうと思いますが、是非、今後、委員会に対しても、応札状況がどうであるかについては報告願いたいと思います。

今回はちょっと間に合わないのかもしれませんが、パブリックコメントの中で、事業実施1か月前となっているところを、もう少し緩和できないかというのがあって、今回はできませんという回答ですけれども、同じ国土交通省の国営公園ですかね、国庫債務負担行為について、実施年度の前年も前倒しでそこも負担行為の年度と設定して、そうすると、早いうちから入札の実施ができるということで、それで落札者を決定して、ある程度時間を置くことによって対応が可能になるというのがありますので、今後はそういうことも検討をされて、力のある業者さんが参加した中で、いいところが落札できるというふうにさせていただければと思います。これは今後の検討ということをお願いしたいと思います。

○佐藤専門委員 今の逢見副主査の御指摘の点について、もう少し教えていただきたいのですが、実施要項（案）の16~17ページのスケジュールですけれども、まず、16ページの箱の中の手順の3番目、「入札参」の後は「加」が入るのですか。

○島崎課長補佐 そうです。すみません。

○佐藤専門委員 その下も脱字があるので、その2か所に入れておいていただいて。

17ページで、本件は総合評価方式だと書かれているので、価格点と技術点の両方を評価するということだと思うのですが、このスケジュールの中の4つ目に、技術提案書の提出期限を今年の12月下旬と書かれているところがありますね。加点審査項目は、この技術提案書についておやりになるという理解でいいのですか。

○島崎課長補佐 そうです。それと、ページが打ってなくて恐縮ですが、後ろの方に「評価内容と評価基準」がございます。その中において、優良工事などを加点対象としております。

○佐藤専門委員 技術提案書が加点項目審査対象書類ですね。

○島崎課長補佐 はい、そうです。

○佐藤専門委員 それで、競争参加資格結果通知が今年の1月下旬に行われるということですがけれども、そうすると、参加資格あり・なしは、加点項目審査だけやって、あと、入札書の提出は、価

格、札を入れさせるということですね。

○島崎課長補佐 はい。

○佐藤専門委員 私がお聞きしたいのは2点あって、技術提案書で点数に差がつくのだと思うのですが、そのところであたかも価格の札入れの参加資格、要するに、合否だけ決めるという手続でまずおやりになって、それで次に価格を入れてもらって、一番低いところに落とすというたてつけと理解してよろしいのですか。

○島崎課長補佐 はい。

○佐藤専門委員 そうすると、次の質問は、入札書を提出してから、落札者の決定は2月いっぱいかけると書いてあるのですが、価格の一番低いところだけ決めるのに、要するに、技術提案書の加点項目審査みたいな煩雑な手続はないのだろうと想像するのですが、技術提案書の加点項目審査が大体1か月かかって、それから、今度札入れしてから1か月かかるという、札入れしてから1か月も時間が必要な理由が、所定の手続を御説明いただけていないのでよくわからなかったのですが、そこら辺は、先ほどの函館、稚内の空港について、要するに、新規参入したいと言っている人が新規参入できない結果のスケジュールになってしまっていますから、スケジュールの組み方次第では、結局、これだけ要件を緩和してきていただいているけれども、本件は労働集約型の、しかも、1者入札の理由が、夜間の作業で、作業員を集めてくるのが大変だということに理由があるとしたら、このスケジュールがネックになって、どんなに緩和しても、1者入札が延々続くことになると思うのですが、そこら辺は、今回の入札においても、新規参入業者の方に少しでも時間をさしあげるといえることはできないのですか。

○島崎課長補佐 わかりました。今回も含めて、もう少しこれを詰められるかを十分検討をしたいと思います。

○小林副主査 今のところはすごく重要なところだと思いますので、御検討をいただきたいと思います。

参考の応札者の状況とかを見ると、当初21年は複数者応札があったにもかかわらず、だんだん1者応札が多くなっているというような状況ですが、この資料はないのですか。

○事務局 はい、委員のみです。事前に配付させていただきました。

○小林副主査 人員の確保という業者の方からのハードルがありますので、そのところは何とかしていただくようにしていただいた方がいいかなと思いました。

○島崎課長補佐 はい。

○小林副主査 あともう一つ、直していただいているのですが、別添1の「従来の実施状況に関する情報の開示」の「従来の実施に要した人員」で、人・日を書いていたのですが、この上の表の定期点検とか応急復旧工とかの人・日という情報と、下の月単位の人員配置は、すべてのこの3つのことについてのという理解ですか。

○島崎課長補佐 はい、そうです。

○小林副主査 その読み方がちょっとわかりにくかったので。

○島崎課長補佐 わかりました。

○小林副主査 両方とも、この人・日がかかっているのですね。人工がかかっているということですね。

○事務局 おっしゃるとおりです。

○小林副主査 はい、わかりました。

それでは、時間となりましたので、「航空灯火施設維持工事」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が、先ほど指摘があったスケジュールの点ですね。なるべく参入していただく者を多くしていただきたいというところで、スケジュールをもう少し前倒しというのでしょうか、スムーズなスケジュールと前倒しというようなことが可能になるように、今の16ページのスケジュールは、また、御検討をいただけるという理解でよろしいですか。

○島崎課長補佐 はい。

○小林副主査 その点は、事務局と詰めていただいて、少しでもスムーズに入札の手続が動くようにちょっと調整していただきたいと思います。

それを確認していただいていいですか。

○事務局 今御指摘いただきました実施要項（案）の16ページのスケジュールにつきましては、調整をさせていただいて、調整後に再度お諮りしたいと思います。

以上です。

○小林副主査 ありがとうございます。

それでは、今の調整をいただきまして、それを委員の方にフィードバックしていただいて、確認するというので、進めていきたいと思いますので、よろしく願いいたします。その確認をしていただきまして、小委員会での審議をおおむね終了したのものとして、小委員会を改めて開催することはせずに、実施要項（案）の取扱いや監理委員会への報告の資料の作成については、私に一任いただきたいと思いますが、よろしいでしょうか。

（「はい」と声あり）

○小林副主査 それでは、ただいまのことを事務局と調整いただきまして、よろしく願いいたしたいと思います。

そのほかに、委員の先生方で何か確認したいことがございましたら、事務局にお寄せいただいて、事務局で整理していただいて、また、フィードバックしていただくようにしたいと思います。

国土交通省におかれましては、スケジュールのスムーズな手続を御検討いただきまして、本実施要項（案）に沿って、適切に競争性を高めながら事業を実施していただきたいと思いますので、よろしく願いいたします。

○辻室長 はい、わかりました。

○小林副主査 本日はありがとうございます。

（国土交通省担当者入替え）

○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、国土交通省航空局交通管制部管制技術課鏡課長に御出席いただいておりますので、実施要

項（案）の内容等について御説明をお願いしたいと思います。

なお、御説明は15分程度でお願いいたします。

○鏡課長 それでは、航空局管制技術課長の鏡でございます。

私どもは管制機器保守業務について23年度から市場化テストを、全部で9ブロックを対象に3か年かけて導入するという事で決定いたしまして、当委員会において御審議をいただいていたところでございます。おかげさまをもちまして、平成23年度契約分、羽田、成田、鹿児島でございますけれども、落札率では数パーセントではありましたが、低下を見ておるところでございます。市場化テストは我々初めての試みでもありまして、いろいろと勉強をしていかなければいけない、あるいは、さらに検討を継続していかなければいけないところが多々ありますので、今年も引き続き御指導を賜りたいと思っております。

それでは、資料の絵の方で若干御説明させていただいた上で、要項（案）については、担当から詳しく説明をさせていただきたいと思っております。

資料1枚目は、繰り返しでございますけれども、この管制機器等と、具体的には航空保安無線施設等でございますけれども、どういったものがあるか。これは昨年も既に御説明しておりますので、詳しくは説明を割愛させていただきますけれども、飛行機がある空港を離陸してから着陸するまで、空港あるいは航空路上、さらには、到着空港でさまざまな管制官のサービスを受けたり、あるいは、地上の無線施設から位置情報、方位情報等の情報を受けて、安全に航行しているというものでございます。中ほどに幾つか施設の絵が描いてありますけれども、空港監視レーダー、あるいは航空路監視レーダーは、これは航空機の位置あるいは動きを常時監視するためのレーダー施設でございます。左から2つ目の管制通信施設、これはいわゆる管制官の耳となり口となるいわゆる通信施設でございます。VHF帯あるいはUHF帯の波を使ってパイロットと管制官等が交信するための施設、これが一番重要なものになるということでございます。右側の2つが、いわゆる航空保安無線施設の代表的なものでございますけれども、方位を示すものがVOR、あるいは距離を示すものがDMEといったもの、さらには、空港に設置されておりますけれども、気象条件が悪いときにも、安全、確実に滑走路に着陸するための計器着陸装置といったものが設置されております。さらに、これらすべての情報をコンピュータで処理して、一番下の中ほどのところにコンピュータ処理された画面がございますけれども、こんなものも全部やっているということでございます。

資料2ページ目をお開きいただきたいと思っておりますけれども、航空保安無線施設の保守の概要ということで、これらの施設の定期的な点検、日例、週例、月例、あるいは3か月、あるいは1年といった定期的な点検を行いつつ、さまざまな気象条件とか、勿論、機器の劣化あるいは雷といったようなものも含めて故障が発生するものでございまして、それらを緊急に保守する。必ずしも空港にある施設ばかりではございませんので、遠方まで行かなければいけないということでございますけれども、緊急にそういったものを早期に、かつ確実に復旧させる作業が求められるということでございます。

右側の上ですが、我々が考えている計画ということで、平成23年度（今年度）羽田ブロック、鹿児島ブロック、さらには、成田空港で実施させていただいたところでございます。今日御審議い

ただきます対象でございます来年度は、新千歳、大阪、福岡の3ブロック。さらには、25年度に計画しておりますのが、仙台、中部、那覇ということで、トータル9ブロックになるというものでございます。

昨年から、できるだけ応札者を拡大するという努力を我々としても努めてまいったつもりでございます。まず、2年契約にすることによって受託者側が、単年度契約よりはリスクを低減することができるのではないかとということで、複数年契約にいたしました。

競争参加資格要件の緩和につきましては、次のページをご覧いただきたいと思います。23年度については、保守体制、必要な専門能力に係る条件の緩和ということで、研修に必要なカリキュラムを60%以上削減したということでございます。それ以前からも、ここにございますように、保守体制あるいは保守の業務実績の有効年数の緩和あるいは撤廃、さらには、その会社としての保守業務実績の資格等の緩和ということで、平成19年度、20年度、21年度と、それぞれここに掲げられておる内容で、いわゆる競争性を拡大するための措置は施してきたつもりでございます。

2ページ目に戻っていただきまして、パブコメで、この実施要項（案）をホームページ上で公表したり、さらには、航空局内、本省あるいは地方航空局として東京と大阪に2つございますけれども、そういった我々の管制技術課によく出入りする業者へ、こういったものでやるという広報を十分やってきたつもりでございます。さらには、グループ会社による応札も可能であるというようなことにさせていただいたところではございますが、残念ながら、23年度分については、すべて1者応札であったということでございます。括弧内に書いてございますのは、落札率でございまして、先ほど数パーセントと言いましたけれども、具体的には約1.4%の低下を見ているところでございます。結果的には1者応札ではございましたけれども、市場化テストによって一定の効果が得られたものと考えているものでございます。

平成24年度に予定しております実施要項（案）については、お手元の資料に沿いまして、担当の坂上から詳しく説明をさせていただきます。

○坂上管制技術調査官 実施要項（案）の説明をさせていただきます坂上です。よろしくお願いたします。

平成24年度の市場化テスト、冒頭の話にもありましたけれども、新千歳、大阪、福岡の3つのブロックの管轄の管制機器の保守請負に係る実施要項のうち、今日は、お手元に配られております新千歳SMC管轄分について説明をさせていただきます。

実施要項（案）の説明に当たりましては、当該千歳分の概要をまずお話しさせていただきました後に、23年度分に審議をいただいた実施要項から今回変更した箇所について説明をさせていただきます。

それでは、本要項の2ページを開いていただきたいと思います。

まず、本保守請負の「保守」は大きく4つに分かれておりまして、上段の方にありますが、(13)の「巡回保守」。これは巡回官署の保守対象施設を保守するということでございます。今回、千歳には巡回官署保守の対象はありません。

(14)の「定期保守」。保守対象施設の障害の発生を未然に防ぐため、定期点検等を、時期を定

めて計画的に行う。こういった保守を定期保守とっております。

「緊急保守」とは、保守対象施設の障害が発生した場合に、あるいは発生するおそれがある場合に行う保守のことを言います。

「特別保守」とは、電波法あるいは飛行検査等、こういったものに必要となるデータ取得等を監督官が指示をし、行う、定期保守と緊急保守とは別の保守業務。

こういった構成で保守は行われます。これらの保守を行うわけですが、さらに1枚めくっていただけますか。3ページの中ほどにごぞいます表をご覧くださいと思います。新千歳SMCの保守請負に含まれる空港と最低配置員数でごぞいます。本請負で管轄する空港は、新千歳空港のみならず、備考にごぞいます函館空港事務所、旭川空港出張所でごぞいます。保守の対象機器は、表の「専門能力区分」に書いてごぞいます。先ほど絵で説明がありました計器着陸装置（ILS）やVOR（位置情報提供装置）、これらの装置を、国家資格を有する者がNAV・COM担当保守技術者として2名で実施することになります。函館については、ILS、VORのみならず、レーダー装置やARTS（情報処理装置）までを、情報処理担当保守技術者最低1名を含む3名で実施するという規定をしております。旭川についても、同様に2名で実施することになります。

それぞれの勤務時間は、その下に③で「常駐保守技術者の勤務時間」と明記してありまして、例えば新千歳空港ですと、千歳の空港運用時間が24時間となっておりますので、00：00から24：00、フルに張りつきということになります。函館空港については、空港の運用時間が0：30～20：30ということで、前に30分、後ろに15分ということで、07：00から20：45まで、旭川については、同じ13時間ですけれども、08：00から21：00までの13時間の空港でごぞいまして、そこは07：45から21：15まで張りついて保守をしてくださいねというふうな業務内容になっております。

これらが当該保守の概要でごぞいます。

続きまして、本年度の実施要項から変更した部分を説明してまいりたいと思いますが、随分飛びます。73ページをお開きいただきたいと思ひます。

冒頭、課長より説明しましたとおり、応募要件については、平成19年度から順次見直しをしてまいりまして、現状といたしましては、最低限の要件まで引き下げてきたというところでごぞいます。しかしながら、23年度の応札の結果といたしまして、各ブロックとも1者応札であったことから、評価表の加点項目の配点及びその配点基準の見直しをすることによりまして、新規業者がなるべく不利にならないような改善をしたいと考えておりまして、修正をしたところでごぞいます。

まず、加算点項目の3つ目でごぞいます。「研修・訓練体制についての提案」でごぞいますが、従前は、評定が0～3、ウェイトが×2、配点が0～6になっておりましたところを、評定をそのままにしまして、ウェイトを×3にして、0～9に修正をしたところでごぞいます。これによりまして、業者からの提案部分、上の3つですが、業務の質についての提案、あるいはその実施方法についての提案、研修・訓練体制についての提案、こういったものが3項目で加算点40点満点のうち約7割になるような、そういうような格好にしております。

中段にごぞいます「保守実績」については、従前は0～2の評定で、配点としては0 or 2という

配点分配でしたが、今回は、0～1、配点を0 or 1として、既存の業者が極端に有利にならないような形で、最低点として修正をしたところでございます。

次に「品質管理マネジメントシステムの取組状況」という項目でございますが、これはISO9001の取得で項目を設定しております。この項目については、東京航空局で行っております総合評価委員会、有識者を含む第三者委員会でございますが、この中で評価配分が低いというような御指摘も受けまして、従前0～2の評定のところを、0～3に修正しまして、結果、配点として0 or 2だったものを0 or 6という分配に整理したところでございます。

さらに、1枚めくっていただけますでしょうか。配点基準の見直しについて、続けて御説明をしたいと思っております。

まず一番上でございます【業務の質についての提案】を1例に説明いたしますと、前回の配点基準では、優・良・可・不可という4段階の設定をしております。例えば「優」は「全体的に優れた提案で、高く評価すべき提案である」ということを「優」にしております。「良」は「評価できるけれども、特段優れた提案にはなっていない」。例えば「可」でありますと「提案はあるが、評価すべきものではなかった」と。「不可」は未記入か、提案がないと、こういった形で3、2、1、0点という形で4段階を設定しております。

実際に23年度の評価を判断するに当たりまして、優と良の線引きが大変難しく、判断するのに苦慮したということがございまして、そこで、4段階の配点基準を、優・可・不可の3段階に見直すことにしております。【業務の質についての提案】で御説明しますと、「優」は「質の向上に対して具体的な提案があり、実施について具体的な方法が明記されている」と。「可」は「提案はあるが、特に評価すべき具体的な記載が見られない」。「不可」は、未記入あるいは提案がないといったもので、3点、1点、0点といった3段階に見直しをしたところでございます。

この見直しは、下にございます実施方法の提案についてと、あと、研修・訓練体制についての提案、1つ飛びまして、業務実施体制で、ほぼ同様の見直しを行っております。

以上が、新千歳SMC管轄分の保守請負に係る実施要項の概要と主な変更点でございます。

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、御意見・御質問をお願いいたします。

○逢見副主査 これも、先行事例があつて、さらに拡大するわけですが、やはり1者応札の問題をより競争性のあるものにしていくためにどうするかという、そこが一番大きな課題かなと思っております。管制機器の保守ですから、これはミスがあると大事故につながりかねないという問題がありますので、しっかりした要件を整えた方が参加することは当然ですけれども、それで、しかし、1者ではなくて複数の応札のためにどうするかということだと思っておりますね。

1つ、研修カリキュラムについては、これまでも緩和はしておりますけれども、例えば48ページの専門能力の証明がありますが、これは研修をするところはここに限っているということなのですか。同等の能力というのがありますけれども、同等の能力は、どこかでここ以外の研修で得られるというものなのではないでしょうか。どういうふうにその能力を高める、専門能力を培う機会があるの

かですけれども。

○鏡課長　ここで、50 ページから専門能力研修を、先ほど 60%減らしたことを書いておりますが、I L S が 59 時間、あるいはV O R / T A C A N が 104 時間ということで、51 ページ以降詳しくその時間割が書いてあるわけでございます。例えば、I L S は 52 ページですけれども、まず基本的な動作理論、あるいはシステムの理論、さらには、運用管理、保守技術の理論をやっていただくということで、テキストとして国際民間航空条約付属書のものとか、既に市販されているような資料を使ってやってくださいということでございます。つまり、一定の資格を有している人であれば、これぐらいの時間であれば、今まで直接 I L S の保守をやって、運営に携わってない人でも十分できるだろうということで、ここまで下げてきたつもりでございます。それは、そういうことで研修時間の見直しを昨年大幅にやってきたわけですけれども、一方、これに同等のということにつきましては、例えば実際に今までこういったものに従事している人については、既にこういう知識の上で、しかも、日々の業務の上でやってきておられるわけですから、そういう意味で同等ということを我々が判断するというものでございます。

○逢見副主査　この研修は、国の職員が実施する内容のものは、それ以外にも。

○鏡課長　国のいわゆる航空管制技術官の場合は、例えば、今は航空保安大学校がございまして、そこで2年間勉強をするわけです。これよりもっと深くいろいろなものもやります。その後、いろいろな各職場、空港とかの現場へ行きまして、I L S を補修したり、レーダーを補修したりしております。我々はレーティングと言っていますが、そういう専門の技能証明を取っていくということでございまして。そういう意味からは専門知識もそうですし、実技の面でも充実しているはずでございます。実際に保守を受託しようとする人は、そんな人は基本的にはいないはずですので、無線技術の資格をベースにして、I L S あるいはレーダーは触ったこともないけれども、少なくともこういう座学といいますか、そういったものでこの時間をかければ、そこはできるだろうというふうな見込を我々はつけているわけでございます。したがって、こういう研修をこういう時間割に応じてやっていただければ、少なくとも知識としてはつくだろうと。それはちゃんと研修をしたよと。その会社が試験をして、確かに知識がついたという者を出していただいて、入札に参加していただくということですが、仮に、その会社で、もし、既に I L S の保守をしている人がいるような者を集めて会社ができたとすれば、それはこういう研修をやらなくてもいいようにしてあげましょうという意味であります。

○佐藤専門委員　逢見副主査から御指摘があったところと同じ論点についてのお話ですけれども、1 者応札の問題ですが、パブリックコメントすら 1 件も来ないという状況が何でなのだろうというのを、民間事業者側の気持ちになって想像してみると、端的に言うと、仕事に粗相があった場合の損害賠償額の限度額がわからないから、青天井だからだと、私は思います。確かに、このポンチ絵を見ていて、万が一機器の保守管理にミスがあって、飛行機が 1 機落ちたということであれば、もう、受けたその事業者さんは多分倒産しますね。

こういう性質の人命に直結するような事業について、入札の競争条件を整えることを考えるときに、多分、ほかの市場化テストでやっている事業とは全く違う視点で考えないといけなくて、つま

り、参加資格を緩和するという方向で考えるのも、極端に言うをやめた方がいい。緩めれば緩めるほど危ない業者が入ってくる可能性があるわけだから、こういう安全・安心・安定というようなことが本当にだれの目にも明らかな事業については、参加資格の緩和は、ある程度のところまでで追求するのはやめた方がよくて、責任限度額を限定してあげるという方向で、もし、この手の事業について今後も市場化テストに出て、本当に複数応札が必要だとお考えになるのだったら、やり方は、手順としては幾つかあるのですけれども、一番最初は、保険の加入を義務づけて、その保険料については、入札価格、提案価格の中に織り込んで構わないという形で、保険を買って参加することを義務づけるというやり方がまず最初にあるのですが、そもそもマーケットで、こういう業務の業者さんのミスカバーするような保険が、保険料もリーズナブルな価格で売っているかどうか、ちょっとそれも怪しいところもあるのですが、万が一保険が利用可能であれば、まず保険を買ってきて参加してくださいということを、落札の暁にはその保険を必ず買ってくださいという形でやったら、保険金でその損害額が全部カバーできるかということ、多分そこも怪しくて、そうすると、超えた部分についてどうなるかということだと思いのですね。多分、こういう民間委託という形で発注なされたものについては、その民間受託業者のミスは、国家賠償法で言うところの公務員に準ずるものとして、これはたしか最高裁で判例があったと思いますけれども、国が責任を負うことになると思いのですね。ただ、受託先に落ち度があるのであれば、国はその民間業者に求償することになると思います。そうすると、その求償権が制限できるかというところがポイントで、多分、こういうものに参加しよう、こういう市場化テスト事業があるので参加しようということを民間の会社の中で稟議にかけたときに、役員からの質問で、この事業に参加することによるリスクの上限額は幾らなのかという質問が必ず出てきて、それが青天井ですということだとすると、おまえはばかだと言われるわけですね。そうすると今度、発注する際に、違約金、損害賠償の予定額を定めておいて、万が一故意とか重過失があった場合は除かなければいけない、モラルハザードを起こさないようにしなければいけないのですが、責任限度額を設けることが、国の市場化テスト事業において、現行法制上可能なのかどうかについては、ちょっと私にはわからない部分なんです。結局、責任限度額を設けると、今度こういうようなモラルハザードを起こされることなので、この案件で競争環境を整えるという話は、どういう切り口から追求したらいいのか。すみません、私しゃべっていて結論がないのですけれども、まずは現行法制上、責任限度額を設けることが可能なのかどうかという辺りをお調べいただかないと。今回のこの入札には間に合わないとは思いますが、今後の課題としては、もし、この手の事業を入札で、しかも、競争条件を整えるということであれば、今申し上げたような点を検討しないと、なかなか民間企業が出てくるという形にはならないのかなというのが感想です。

○鏡課長 今、先生がおっしゃった点は、勿論重要なポイントだとは思いますが。ただ、このことによってパブコメあるいは応札者がいないということに直結しているかどうかは、それはちょっとわからないところはございます。むしろ、こういう非常に特殊かつ専門的な分野ですし、しかも、いわゆる通信のための手段の先ほど通信施設と言いましたけれども、そういったものから、あとはレーザーとか、さらには、情報処理システムまで含めたようなことに波及していくようなことになりま

す。そういう意味で専門の周波数帯で言うと、HFみたいな何キロヘルツのところから何十ギガヘルツというような非常に幅広い周波数帯を扱いますし、出力も、ワットのものからメガワットのものまであったりと、いろいろなことがあるので、そういう専門技術者がなかなかいないのがまずあるのかなとは思っております。

それと、もし、今先生が御指摘になりました事故があったときにどうなるのかと。それは我々この保守をしているから、国の管制技術官は何も知らないというわけではございません。先ほど、ブロックを8つに分けて、成田が入って、今は9になっていますが。そこで管制技術官をちゃんと配置をして、日々の運用管理をやっていて、その保守を委託しているだけでありますので、最終的責任は我々国にあると思っております。

1つだけ最後につけ加えさせていただきたいのは、この資料で幾つか施設がございますが、我々は、ある施設がトラブルになったら何もできないようにしないために、例えばレーダーについても、覆域が必ず1か所が2つあるいは3つのレーダーで、ダブル、トリプルでカバーできているようにするとか、空港の監視レーダーも2か所でするとか、あと、通信施設もちゃんと覆域がございますので、それは二重に必ずなっているようにするとか、そういうものがございます。そういう意味ではかなりリダンダンシーを持ったシステムづくりを心がけているということでございます。ある施設がトラブったから、直接安全に脅威になるということでは必ずしもないということがございます。実際に今までも、これは幸いなだけかもしれませんが、例えばILS、あるいは何かの施設がトラブって、そのことで航空機事故に至ったという事例は我が国では幸いなことにはございません。しかしそういったことも含めて今先生が御懸念のところだと思しますので、なかなか法律的な問題とかが難しいところだとは思いますが、勉強はさせていただきたいと思っております。

○小林副主査 今の関連で言うと、もともとは国が直営でやっていて、今は、入札をしたところ、複数の民間企業と公益法人が取っているという状況です。直営で実施していたときのこれをやっていた方たちはどこに行ってしまったのですか。

○鏡課長 退職をされて、こういう会社あるいは財団に雇っていただいているということもございますし、全くこういう職業と関係ないものに就いている者も勿論います。

○小林副主査 今は、パブコメの御意見が1つもなく、1者応札が続いているけれども、少しずつ競争環境といいますか、実施していた者が入っているということなので、グッドニュースだと思うのですが、こういった業務がマーケットに出ているといいますか、民間業者が参入できるということがまだよくわかってないのかもしれないと思うのですね。そういう技能を持った人を雇用しなければいけないということはあると思うのですが、こういうレーダーとかをつくっているところがあるわけですから、その技術を持っているところがあるわけですから。そういう企業は、これからマーケットに出てこようと思えば、そういうものを保守することができるということですよ。だから、安全・安心を確保した、きちんとした技術を持っている人をそういう企業が雇用をしながら参入してくるという機会を高めていくというようなことが必要とされるということだと思います。

○鏡課長 そこは、おっしゃるように、例えばメーカーの人とか、あるいは、航空会社でも、いわ

ゆる整備部門で無線機器とかいろいろ扱っております、そういう人たちとか、あるいは、空港でいろいろな通信事業を行っている会社とかもございまして、あるいは工事会社の関係とか、そういった方々に、先ほど申し上げましたように、本省あるいは地方航空局によく来ますので、こういう市場化テストをやっているよということは十分やってきたつもりであります。あとは、これはちょっとまだ一般誌ではございませんけれども、航空の専門誌にも一応記事として掲載していただいたことはございます。こういう努力を今後も可能なものは広げていきたいと考えているところでございます。

○小林副主査 ほかによろしいでしょうか。

○佐藤専門委員 これは、聞いていただければと思うのですが、法務省の社会復帰促進センター、俗に言う刑務所ですね。これがPFI事業で出ましたときに、日本では民営の刑務所がそれまではなかったということで、いろいろな業者さんが実施方針の説明会に参加して来られたのですね。当然刑務所ですので、私も、事業をやっている事業者さんの代理人で携わったので、契約を見る機会があったのですが、例えばサービス対価、国から払ってもらえるお金が、受刑者が例えば逃走してしまうと、そうすると、年間の業務委託費を何%減額するみたいな話になるわけですね。

何が言いたいかというと、要は、私もさっき保険だの損害賠償の限定だのという話をしてしまったのですが、要するに、こういう事業に業務請負未達の際のリスクは何なのかというのがちょっとよくわからない部分があって、この事業にまつわるリスクの中身をもう少しかみ砕いて説明されるなり、民間の不安を緩和するなりということをするのが、ひょっとしたら役立つ可能性があるのかなというのが1つ感想です。

これはそもそも機器をつくったメーカーで民間がいるわけだから、当然、そのメンテナンスもメーカーとしてやっているはずであり、民間が全然参入できないほどのリスクが本当にあるのかどうかはちょっとよくわからないのですけれども、業務の範囲の組み合わせ方によっては、例えば他社さんがつくったものについてのメンテナンスもやらなければいけないのかもしれない。そうすると、交換部品などを調達する供給の場合はどうなっているのかとか、いろいろな難しい問題が出てくると思うのですが、基本的には、リスクの中身をもう少し説明をする。民間がどういう部分を不安に思っているのかをまず認識されることから始めないことには、パブコメすら来ないという悲しい状況を解消するとしたら、そこら辺が、むしろ保険とか損害賠償額の限定とかそんな話をするよりはよほど建設的だし、可能性もあるのかなとちょっと考え直しました。

○小林副主査 今、佐藤委員からは、リスクという観点だったのですが、参入している民間事業者がいるのですから、そこにヒアリングして、何が課題かを聴いているのですか。別にそれは聴いてないのですね。つまり、この事業についての参入している業者からのコメントというか、参入している事業者以外のところとか。

○鏡課長 例えば保守を間違うとかそういうことは実はほとんど起こり得ないことでありまして、我々としては、特に、今はできるだけ経費を節減していかなければいけないということでありまして。そのためには、機器を高信頼性のものにする、さらには、それをモニタリングするようなシステムをつくるということをやった上で、こういう巡回を進めていくわけですが、巡回するのはい

いけれども、逆に、今度は何かが起こったときには、そこへ行くのに時間がかかる。そこで行って初めて原因を追及して、トラブルシューティングをして、今度は必要な場合には部品を交換する。あればいいですけども、なかったら手配しなければいけないということで、復旧までの時間が長くなることは非常にデメリットの部分ではございますが、経費節減のため、巡回保守という方法を選択してきているわけでございます。

したがいまして、復旧までの時間が長くなるということは、結局は、その間、航空機が欠航してしまうとか、あるいは、欠航に至らなくても、例えば遅れが生じてしまうといった事例はございますが、それはたまたま今そのことで、例えばエアラインの方から損害賠償請求ということには至ってはおりませんけれども、例えばもし事故になって、それが直接的な原因であったとしたら、勿論、それは損害賠償になるでしょうし、事業者の方がそれを理解した上で参入しているかどうかというのは、ちょっと確認はとれておりませんが。

○小林副主査 参入障壁になっているのが何かというようなことだと思うのです。今参入している方々にとっては、リスクヘッジにどのぐらい使っているというか、コストがかかっているというようなことは聴けると思うのですね。

それと、あともう一つは、専門技術を持った人を 25 人とか雇用していかなければいけない。そういうところに障壁があるのかもしれないですし、いろいろなことが考えられると思いますので、その辺は今後も対応いただきたいと思います。

○鏡課長 それは、今後もいろいろな問い合わせというか、こちらホームページという手段以外でもいろいろ考えていきたいと思います。

○小林副主査 それでは、「航空交通管制機器等保守業務」の実施要項（案）についての審議はこれまでとさせていただきます。

事務局から、何か確認すべきことはありますか。

○事務局 特段ございませんけれども、今御指摘のありましたリスクを実際の企業から把握していくという作業については、引き続き確認していきたいと思います。

○小林副主査 何が要因かというのもちょっとよくわからないと思うのです。周知されてないこともあるかもしれませんが、マーケットの方にまだ準備ができていないのかもしれませんが、というようなことですね。その辺はよく分析していただいて、競争環境が整うように、安心・安全を確保しながら整うようにしていただくことは必要だと思います。

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

（了 承）

○小林副主査 ありがとうございます。

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

また、委員の先生方で、本日質問できなかった事項、確認したい事項がございましたら、事務局

にお寄せいただいて、事務局で整理をしていただいて、結果を送付していただきたいと思います。

また、国土交通省におかれましては、本実施要項（案）に沿って、これまで国が直営でやってきたを出しているというような業務ですから、なるべく効率的で安全なサービスができるようにということで、適切に事業を実施していただきますようによろしくお願ひしたいと思ひます。

本日はありがとうございました。