

入札監理小委員会  
第367回議事録

内閣府公共サービス改革推進室

第367回 入札監理小委員会議事次第

日 時：平成27年6月12日（金）14:30～15:52

場 所：永田町合同庁舎1階 第3共用会議室

1. 実施要項（案）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）

2. 事業評価（案）の審議

○航空灯火・電源施設の維持管理業務＜仙台、成田国際、中部国際等＞（国土交通省）

○空港土木施設の維持管理業務＜新千歳、三沢、仙台等＞（国土交通省）

3. その他

<出席者>

（委員）

石堂主査、井熊副主査、若林専門委員、辻専門委員、早津専門委員  
大山専門委員、小尾専門委員

（法務省）

矯正局総務課 二階堂補佐官、那須専門官、武田事務官

（国土交通省）

航空局航空灯火・電気技術室 松永室長、池田課長補佐、大下専門官  
航空局安全部空港安全・保安対策課 酒井課長、佐藤課長補佐、大久保専門官

（事務局）

新田参事官、金子参事官

○石堂主査 それでは、ただいまから第367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）。

2番目に、国土交通省の「航空灯火・電源施設の維持管理業務<仙台、成田国際、中部国際等>」の事業評価（案）。

3番目に、同じく国土交通省の「空港土木施設の維持管理業務<新千歳、三沢、仙台等>」の事業評価（案）の審議を行います。

最初に「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）についての審議を行います。

最初に、実施要項（案）について、法務省矯正局総務課の二階堂補佐官より御説明をお願いしたいと思います。

なお、説明は15分程度でお願いしたいと思います。よろしくお願ひいたします。

○二階堂補佐官 法務省矯正局の二階堂と申します。どうぞよろしくお願ひいたします。

本日は「矯正情報ネットワークシステムの運用管理業務」の民間競争入札実施要項について御説明させていただきます。

本業務については、これまで平成24年度、25年度の2年間、平成26年度の1年間、そして本年4月から12月までの9カ月間を対象として、公共サービス改革基本方針に基づき、民間競争入札を実施しているところですが、本日は本年10月から平成31年3月までの3年6カ月間の業務委託に係る民間競争入札実施要項について御説明いたします。

本業務の対象システムであります矯正総合情報通信ネットワークシステムは、全国2カ所に設置するバックアップセンターを中心に、刑務所、拘置所、少年院、少年鑑別所など、全国約300カ所の拠点を結ぶワンシステムで、当局ではコーネットと呼んでおります。

コーネットは被収容者の個人情報等をパーソナルコンピュータなどで処理することにより、一元管理を行うほか、各施設における各種情報を全国で共有するなど、矯正行政を遂行する上で必要不可欠となっているシステムです。

今回、民間競争入札を実施するのは、コーネットのバックアップセンター運用管理業務であり、専属の技術者を常駐させ、ネットワーク全体の運用管理を行うというものです。

主な業務内容は、被収容者データ管理システムを初めとする業務アプリケーションの運用保守・管理、各矯正施設のシステム監視・保守、コーネットにおけるセキュリティーの管理などとなっております。

今回の事業期間につきまして、年度途中からの契約としております。これは現在、全国約300カ所の拠点に分散配置しているサーバを、別途契約の事業者により、本年10月に東西の集約センターに集約して運用する予定であり、サーバの集約化にあわせて本業務の調達を行うことで、一者応札が続いている状況の改善を図ることを狙いとしております。

また、現行事業者との契約は本年12月までとなっておりますので、10月からの3カ月間は重複期間となります。この期間に現行事業者及びサーバ集約化を行う事業者から新規事業者への引き継ぎを行うことで、これまで本業務に携わってこなかった事業者でも業務に

入りやすくなるものと考えております。

確保されるべき対象公共サービスの質についてですが、評価事項は従来同様、バックアップセンターの利用満足度、本システムの可用性、本システムの重大障害の件数、業務の適切な実施としております。

バックアップセンターの利用満足度については、平成28年及び平成29年の12月末日時点における状況をアンケートにより調査することとし、基準スコアを80点としております。

可用性についてですが、システムの正常稼働率が四半期ごとに98%以上であることとしております。

システムの重大障害の件数ですが、業務に多大な支障を生じるような重大障害の件数を0件とすることとしております。

最後に、本年5月18日から6月1日まで実施したパブリックコメントの結果及び本年5月13日から6月3日まで実施した意見招請の結果について御説明いたします。

パブリックコメントにつきましては、意見等の提出はございませんでした。

意見招請では1者から7件の意見提出がありました。提出された意見を踏まえ、閲覧資料の追加などを行っております。

なお、意見提出がありましたのは、現行事業者以外の事業者からとなっております。

私からの説明は以上となります。

○石堂主査 ありがとうございます。

それでは、ただいま御説明をいただきました本実施要項（案）につきまして、御質問・御意見のある委員は御発言をお願いいたします。

これは今、1者だということで、NECさんだと聞いていますけれども、これまでもずっとNEC1者ですか。

○二階堂補佐官 そうです。

○石堂主査 スケジュールを見ると、入札説明会なんかも今回は予定されているようですが、これまで説明会の参加者も1者だけですか。

○那須専門官 説明会の参加者は過去に複数者来ております。

○石堂主査 説明会には来たけれども、入札に参加しなかった人へのヒアリング等は、これまで何かやってきましたか。

○那須専門官 過去にヒアリングを行ったことはあります。

○石堂主査 今回、意見を出してきているところがNEC以外に1者あるということは先ほど御説明がありましたけれども、その者は今まで来たことがあるのですか。

○那須専門官 過去に来たこともあります。

○石堂主査 そうですか。

ほか、いかがでしょうか。

○井熊副主査 過去に来たことがあって、何で出なかったのですか。

○那須専門官 詳しいことはわかりませんが、事業者様のお考えがあるかと思えます。

今回は3カ月間の引き継ぎ期間を設けているということと、前回ヒアリングをしたときは、私もうろ覚えで大変申しわけないのですけれども、自社の機器を扱っていないということ、短い引き継ぎ期間ですぐに運用開始を行わなければいけないというようなリスクを多分考えられたのかと思います。

○井熊副主査 前のときは、こうやって積極的に質問を出さなかったのですか。

○那須専門官 申しわけございません。調べてみないとわからないです。

○石堂主査 今度、国際調達の関係で、最低価格落札方式から総合評価落札方式に変わると聞きましたけれども、それについては、いわばどんなふうにも、そうなること自体はやむを得ないとして、新しい人が来やすくなるだろうと考えているかどうかというあたりは、どうなのですか。

○武田事務官 総合評価落札方式になりますことで、当然価格だけではなくて、業務内容に対する提案というところでの加点が生じることになります。

今回、総合評価基準表というものを作成して、入札実施要項のほうにつけておりますけれども、その中では今後の業務を行っていく上での体制でありますとか、引き継ぎを受ける場面での引き継ぎの受け方でありますとか、特に現行事業者でなくても、新しく入ってくる事業者でも、こういう形で事業等をしていきたいという積極的な提案があれば加点できるという評価項目にしておりますので、そういった面では単に価格だけではないというところで、比較的、もしかしたら入りやすくなってもらえればという点はございます。

○石堂主査 わかりました。

ほか、いかがでしょうか。

大山専門委員、どうぞ。

○大山専門委員 今回の現行の受託者から移行する先へ、新しく応札しようとするところは、当然今からどう引き継いでもらって、自分たちができるかということに対して、そこが一番怖いのです。なので、現状どうやっていて、あるいは、引き継ぎのときにどういう手順で何をやればいいのかというのは一般的には知りたいと思うのです。そこについて、かつて同じ業者さんがやっているようなので、あえてそこで確認したいのですけれども、その引き継ぎの手順書みたいなものは今までつくられていなかったのでしょうか。

要するに、実際は引き継いでいないのだけれども、必ず応札する人をふやそうと思ったら、引き継ぎの手順書みたいなものは用意していなければ、次の人は入りにくいわけですね。ですから、今まで何期かやっているのです、今回は4期目ですね。そういう意味では、入札をやっていれば必ずそこで何らかの形で、次に入ってくる人のために通常は用意しているかなと思うのだけれども、たまたま全部同じなので、そういうのが実際はないのかもしれないと思うのですけれども、それはどちらなのですか。今までのものはあるのですか。ないのですか。

○二階堂補佐官 きちんとした引き継ぎ書というのは存在しないと思います。ただ、システムごとの、今までのQ&Aみたいなマニュアルは全部整備されていますので、お休みの

ときとか、SEさんもたまに中で交代する場合がありますので、別の人が来てもわかるようにという形で整備されております。

○大山専門委員 でも、それはきっと、同じ者であれば、場合によっては本人に連絡をして聞けるということですね。

○二階堂補佐官 そうですね。現状はそうなっています。

○大山専門委員 そこに対しての工夫というのは、何かなさる予定はないですか。多分皆さんが応札する側になったら、そこが怖いなとすぐわかると思うのです。教えてもらえないし、下手に前の業者に聞くとお金を要求されるということもあり得るし、いろいろなことが、全然そういう情報がないからわからないのですけれども、ほかの例ではそんなことも聞いていますので、そこに対して何か対応策というのをお考えになられているところはあるのでしょうか。あるいは、質問は幾らでも受け付けるのか。

現行業者に対しては、次の引き継ぎのところが聞いた場合に回答するということは、必ず発注者である法務省さんが間に入って、その調整はするというだけでもいいし、安心感を与えるためのいろいろな工夫は必要だと思うのです。物が無いのであればなおのことです。

○武田事務官 引き継ぎにおきましては、今回の引き継ぎのためのマニュアルであるとか、引き継ぎ書というものを、現行事業者とサーバを集約化する事業者のほうでつくったものについて当省でチェックすることとしておりますし、加えて次の新規事業者へ引き継ぎを行うことについても、当省がきちんとチェックをしますという形で、仕様書にも、こちらの実施要項にも記載はしているところでございます。

○石堂主査 これは18ページのところですか。「運用管理業務の引継ぎ」というところが今回加えたところですか。ですから、今の大山委員の目でこれを見たときに、質問の趣旨がこの中にあるかどうかというあたりかと思うのです。

○大山専門委員 これだけでは安心感が足りないのではないかと思うのです。

競争性を本当に高めるなら、そのところは何らかの形で工夫いただけるとよろしいかと思えます。

それと同時に、確実に今のシステムの引き継ぎというのは、いつ起きるかわからないということを考えておくべきで、そのためには常に業者との契約期間が切れるというよりも、次の入札を始める、調達手続を始めるときには、もうある程度準備されているというのをしないと、なかなか新規の人にはハードルが高くなってしまいかもしれない。

それと同時に、その意味では、業務システムと書いてあるのだけれども、隠れているソフトはないですねというのもすごく心配になっています。何か1個でもわけのわからないソフトが入っているだけで、普通はできなくなってしまうのです。そういうことはないのですと、業者が変わっていればないなというのはわかるのだけれども、ずっと変わっていないので、そうするとそこは、大丈夫ですかと聞きたくなのです。

そういうことについても、ぜひ確認いただいて、もし可能であるならばその旨を明記す

れば大分違うような気がします。

○武田事務官 その旨といいますのは、ここに書かれた。

○大山専門委員 ここに書いてあるソフトが全部です、このシステムのためにつくられた専用のもはありませんということです。ぜひお考えいただければと思います。

○武田事務官 承知いたしました。

○石堂主査 今の大山委員のご発言は、意見招請での意見の3番目の「現行受託者及び移行業務受託者から引継ぎが可能な運用手順書やマニュアルを別添5の閲覧資料に追記頂きますようお願いします」とダブりますか。

○大山専門委員 そうですね。

○石堂主査 これに対して回答が、今は対応できないと答えてしまっているのですけれども、今の時点ではできなくても、今後可能な限り、こういうふうに対応していくということを書けるかどうかということでもあろうかと思うのです。

○武田事務官 承知しました。

こちらは別添という形で仕様書につけている関係で、別添に閲覧資料はこれですよということをしちんと明記をして、それで仕様書として出すという関係もありましたので、今の段階で不確定な要素を仕様書に残しておくことは難しいというところで、記載ぶりとしてはこういう形になってしまいました。

○石堂主査 ですから、今の大山委員のいろいろな御心配を勘案すれば、ここに書く書かないとは別に、とにかく業者さんのほうにそういう情報が行くということで、今はこういう事情があるけれども出しますということを知周する方法を考えていただきたいということになるかと思うのです。

よろしいですか。

○武田事務官 はい。

○石堂主査 そのほか、何かございますか。

井熊副主査、どうぞ。

○井熊副主査 やはり今までずっと続いてきた大手ベンダーに対して、ほかの人が出るというのは勇気が要ることなので、法務省さんの姿勢というか、その辺は出てほしいという姿勢を示すことが大切で、今の話もありますけれども、なるべく、ないからできませんという紋切り型の表現は避けたほうが良いということです。

あと、総合評価を見ると、総合評価というのは基本的には既存業者のほうが強くなるのです。特にこの総合評価の加点のところを見ると、現行システムの理解というものが前提となっている加点項目が多いように感じるのです。例えば新しいアイデアというようなものが、そもそもそういう対象のシステムではないのかもしれないですけれども、それが多ければ新規参入者の人が勝てる見込みがあるのですけれども、現行システムへの理解を前提とすると、やはり今やっている人のほうがどうしても強くなるということがあるので、業務上その辺を重視されるのはやむを得ないかもしれませんが、現行システムの内

容をできるだけわかるように伝えるような表現とか姿勢というのを、ぜひ前面に出していただきたいと思います。

○石堂主査 先ほどの話と同じような感じですね。

そのほか、何かございますか。

小尾専門委員、どうぞ。

○小尾専門委員 1点、先ほどの大山委員の話と重複するかもしれませんが、集約センターの運用が来年の28年10月から始まる。引き継ぎ期間がありますが、そうすると、もう既に、ここでは基本設計書ぐらいを出すと書かれているのですが、7月に公募をかける段階だと詳細なものが決まっているのかという気もするのですが、そこら辺はいかがですか。実際には詳細設計まで出すかというのがあると思うのですが、システム構成がどうなっているのかとか、場所とかは公開はできないのかはあれですけども、どういうところなのかとか、もう少し詳細な情報を出してあげたほうが、恐らく集約センターに関する業務もこの人たちがやるということになっていると思いますので、より安心して応札できるかと思うのです。出せる情報があるかということになるのです。

業務の引き継ぎに関しても、従来のものに関しては今までと同じような形で引き継ぎができるかもしれないのですが、集約センターに関しては新たな業務ということで、今まで多分やったことがないというか、現状何らかのエビデンスになるものがないという状況にあるのではないかと思います。

そうすると、実際集約センターは何をやればいいのかというのがわからない状況で応札をしていくというのは、少しリスクがあるかと思いますが、何をやればいいのかというのが具体的にわかるようなものを、できるだけ開示してあげるといのが必要だとは思っています。現在の資料の中でそれがわかるのであればそれでもいいのですが。

○武田事務官 現時点で基本設計書等を、昨年度にサーバ集約のための環境構築ということで機器等を入れた際に成果物として出されたものについて、閲覧資料としております。それはもう成果物としてこちらで持っているものですので、きちんと7月の時点で閲覧資料として出せますということで確定はしていますので、仕様書にも載せられたというところがございますので、これからまた1カ月の間に、サーバ集約の事業者のほうで何か成果物ができて、それが閲覧できるような状態にまでなっているかどうかというのは、今のところでは、まだ何もわからないところではございます。

○小尾専門委員 説明会はやるのですか。

○武田事務官 入札説明会は行います。

○小尾専門委員 そういうところで、資料という形ではないかもしれないのですが、情報を提供していただければ、少しは入るかと思いますが。

○石堂主査 ほか、いかがですか。よろしいですか。

それでは、本実施要項（案）の審議はこれまでとさせていただきます。

事務局、何かございますか。よろしゅうございますか。



そうすると、先ほどの大山委員の御指摘がございましたけれども、あれは要項の中に何か入れるという形で解決しますか。それとも、今、小尾委員のほうからあったように、何か別の場というか、入札説明会とか、そういうところで説明を尽くすという形をとりますか。

○武田事務官 大山先生からのお話も総合しますと、入札説明会でより積極的な情報開示をするということのアナウンス自体はどこかでしたほうがよろしいのかなど。実際の対応の仕方は入札説明会になるのか、閲覧資料になるのかというのは、今のところ検討が必要かとは思いますが、これからまだ入札まで時間がある分、資料として閲覧が可能になったもの等についての情報公開を行う旨を、入札実施要項に載せる方向で検討ができればとは考えています。

○石堂主査 そうですか。わかりました。

そうしましたら、若干要項の修正があるという前提で、法務省さんにおきましては引き続き御検討いただいて、きょうの審議を踏まえて、実施要項（案）に必要な修正を行って、事務局を通じて各委員の確認を得た上で、議了とする方向でいきたいと思っておりますので、そういうことでよろしく願いいたします。

委員の先生方におかれましては、さらなる質問、あるいは確認したい事項等ございましたら、事務局にお寄せいただきたいと思います。

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）

○石堂主査 それでは、続きまして、国土交通省の「航空灯火・電源施設の維持管理業務<仙台、成田国際、中部国際等>」の事業評価（案）についての審議を始めたいと思います。

最初に、事業の実施状況につきまして、国土交通省航空局航空灯火・電気技術室の松永室長より、御説明をお願いしたいと思います。

なお、説明は10分程度でお願いしたいと思います。よろしく願いいたします。

○松永室長 航空灯火・電気技術室長の松永でございます。よろしく願いいたします。

それでは、航空灯火・電源施設の維持管理業務につきまして、平成25年度航空灯火施設維持工事及び電気設備保全業務の実施状況を御報告させていただきます。

報告資料2をごらんください。事業の概要は、仙台空港及び成田、中部、関西国際空港について、空港の円滑な運営及び航空機運航の安全性を確保するため、航空灯火施設、または航空保安無線施設、庁舎管制塔など航空の用に供する航空保安施設等に電力を供給するための電気設備を常時良好な状態に保つように定期点検、監視室駐在作業による運転監視及び障害発生時の応急復旧等を行うものです。

事業実施期間は平成25年4月1日から平成28年3月31日までの3年間です。3年契約を導入したのものとしては3度目の事業となり、各空港の受注決定者は、資料の1ページのI.3. のとおりです。

受注者決定の経緯を4. に記載しておりますが、応札状況結果はそれぞれ入札参加者から提出された競争参加資格確認申請書類その他について総合評価を行い、決定しております。

次に「確保すべき質の達成状況及び評価」をII. に記載しております。

まず「1. 信頼性の確保」ですが、維持工事及び保全業務とも、緊急時の応急復旧または対応について、未実施があってはならないということで、目標を未実施件数0件としております。結果は、2年間を通じて4空港とも0件でした。

次に「2. 安全性の確保－1」として、安全管理体制不備に起因する作業員等の人身事故がないこととし、目標を人身事故の発生件数0件としております。こちらも2年間を通じて4空港とも0件でした。

「3. 安全性の確保－2」は、維持工事の不備による施設の運用停止に起因する航空機の破損または損傷並びに運航停止がないこととし、目標を運航停止0件としております。こちらは維持工事のみ対象となっており、仙台空港において2年間で0件となっております。

「4. 品質の維持」は、工事等の不備による電気施設の障害による航空保安施設の停止件数を0件としており、4空港全てにおいて、2年間で0件となっております。

「5. 維持工事又は保全業務の各作業種別において確保すべき水準及び実施状況」です。

「(1) 確保すべき水準」として、業務内容を記載しております。維持工事及び保全業務とも、定期点検につきましては、指定された作業を行うこととなっており、実施要項に記載してある対象施設数と点検回数を乗じた件数により、点検を確実に実施しております。

監視室駐在作業等は、監視室に駐在して航空灯火施設等の状況を監視し、異常や予兆を察知した場合に関係者に連絡し、監督職員の指示に従う等により、要領に従って、適切に機器の操作を行ったということです。ここでは初動対応件数を記載しております。

応急復旧工及び緊急時の対応は、表に分類した障害について、いずれも適切に復旧作業を実施しております。

次に「6. 評価」でございます。「信頼性の確保」「安全性及び品質の確保」「維持工事及び保全業務の各作業種別において確保すべき水準及び実施状況」については、空港利用者に影響を与えないよう、空港を運営することに対応できたものとして、要求水準を満足しているとしております。

続いて、8ページの「III. 実施経費の状況及び評価」について、1. が「平成25年度契約額」、2. が「市場化テスト導入前後の比較」です。

表は平成25年度契約額を1年分に案分した額と、平成24年度契約額との比較及び落札率の比較です。契約額そのものについては、4空港全体の合計で1年当たり546万円、1空港1年当たりで平均136.5万円減少しております。

複数年契約としたことにより、契約対象金額全体が増加した結果、諸経費率の低下により諸経費額の減額、及び複数者応札の可能性による競争原理によるもの。また、業務の効

率化から経費が減少したものと考えられます。

なお、中部国際空港については、人件費単価の上昇があったものの、契約額は同額で、落札率も低下していることから、経費削減効果はあったものと考えております。

(4)の表に入札者数がまとめられておりますが、仙台空港については、2者の応札があり、落札率も低下していることから、複数者応札による競争原理が働き契約額が節減されたものと考えております。

次に「3. 受注者からの技術提案を反映した業務の履行状況」です。入札実施要項で求めた技術提案は、維持工事で2点、保全業務で3点でした。

まず、維持工事ですが、1点目は地震・台風等、自然災害を含む緊急時への配慮で、空港の運用に影響を来すような緊急時への対応に関する各受注者からの技術提案です。

2点目は日々の工事内容に係る配慮で、工事中の作業ミスや、日々の工事実施に係る品質改善や作業効率の向上に係る提案です。

次に保全業務ですが、1点目は業務の質の向上について改善すべき提案、2点目は業務の実施方法に対する具体的な提案、3点目は訓練体制に対する提案です。いずれの提案も、業務に適切に反映されております。

次に10ページの「4. 評価」です。経費節減効果については、複数年契約により、対象工事費が増加したことによる諸経費率の低下に伴う諸経費額の減少分が節減となっております。また、複数者が応札したことと、複数者応札の可能性を念頭に置いた入札により、落札率も若干低下しており、競争原理が働いたものと思われま。

参入促進についてですが、これまで競争参加者資格について類似工事の適用範囲、地域の拡大、配置予定技術者の途中交代及びグループ参加を認めるなどの緩和を行ってまいりましたが、今以上の業務実績に関する条件緩和は、業務の品質低下を許容し、航空保安上の不安全隐患となることも懸念されるため、公告期間の延長などの方策により、参入促進を図ってまいりたいと考えております。

これについては、実施要項のパブリックコメントを行う中で、国土交通省ホームページに掲載することや、広報誌へ掲載するなどの周知・啓発活動を行ってきたところですが、平成27年度実施分の事業について、複数者応札の促進に効果があったと考えられますので、引き続き推し進めてまいりたいと存じます。

次に、11ページの「V. 総括」です。「1. 実施状況」ですが、本業務につきましては、平成23年度から実施しておりますが、これまで業務改善指示、法令違反行為等はなく、確保すべき質の水準を満たしていると考えております。

経費節減効果に関しましては、複数年契約により諸経費率が低下したことによる、経費節減の効果がありました。

また、一部の空港については、複数者応札となって競争原理が働き、落札率が低下したものと考えられ、市場化テストの取り組みが反映されたものと考えております。

次に「2. 市場化テストにおける競争性改善に向けた取組」としまして、平成23年度か

ら順次条件緩和、公告期間の延長、業務内容の理解度を高めるための現場見学会の実施、ゼロ国債を活用した準備期間の十分な確保など、さまざまな改善策を講じたところ、平成27年度事業に関しましては5空港が2者応札となっており、平成24年度と比べて3空港改善された結果となっております。

一方、応募しなかった理由についてアンケート調査をしたところ、主な要因としましては、夜間作業が主体であること、技術員の確保が困難との回答でありました。

以上から「3. 今後の方針」としまして、さらなる条件緩和は品質を低下する恐れがあり安全上困難であること。また、入札に応募しなかった主な要因が空港の運用に関することであることから、これらを反映することは困難であり、市場化テストの実施だけでは即効的に改善することは困難と考えております。

したがって、効果があったこれまでの入札改善策を引き続き実施することとしますが、市場化テストにつきましては、全空港を終了プロセスへ移行したいと考えております。

なお、官民競争入札等監理委員会の関与を外れることになりましても、航空局自らが設置している第三者委員会において審議を受ける仕組みを継続し、公共サービスの質の維持向上、コストの削減を図っていくこととしたいと思っております。

最後にVI.の東京航空局及び大阪航空局で実施されました第三者委員会におきまして「1. 東京航空局」からは1者応札の対策として、入札の改善に取り組んできたことは、一定の成果であり、市場化テストの終了プロセスに移行を検討しても引き続き同様の改善策は行っていただきたい。

「2. 大阪航空局」からは、確保すべき要求水準が満足されており、円滑な運営及び運行の安全性の確保が図られている。1者応札の改善については、市場動向を把握し、引き続き応札者の新規参入促進に努められたいとの御意見をいただいております。

以上で、航空灯火・電源施設の維持管理業務の報告とさせていただきます。ありがとうございました。

○石堂主査 ありがとうございました。

続きまして、同事業の評価（案）について、内閣府より御説明をお願いいたします。なお、説明は5分程度でお願いいたします。

○事務局 それでは、資料Bに基づきまして説明をさせていただきます。

内閣府といたしましては、国土交通省の評価（案）と同様に考えております。したがって、9ページの「4 評価のまとめ」より説明させていただきます。

確保すべき質として設定していた項目が5項目ございますが、5項目について全て目標水準を達成していると評価できます。また、民間事業者からの提案により、業務の効率性や安全性の向上が図られていたと評価できます。

経費については、3年間の契約額は約6億円であり、単年度換算すると2億円となっております。従来の実施経費が、平成24年度は2億600万でございましたので、比較すると1年あたり546万円、2.7%の経費減となっております。

他方で、幅広い者の参入を促すべく、類似工事实績の適用範囲拡大、本店等所在地要件緩和、配置予定技術者の途中交代の容認及びグループ参加の容認等を行ったものの、2者応札のあった仙台空港を除き、全ての入札において1者応札となっており、競争性の確保について課題が残ったと考えております。

「Ⅲ 総括」の「1 本事業におけるこれまでの実施状況」です。平成23年度から順次導入してきた本事業に係る市場化テストについては、平成25年度開始事業の実施をもって全ての実施が一巡したところでございます。全ての空港において、実施期間中に民間事業者が改善業務指示等を受け、あるいは法令違反行為を行うこともなく、また、公共サービスの確保されるべき質に係る達成目標について、いずれも達成されており、さらに民間事業者からの有効な提案もあったことから、良好な実施状況であったと考えております。

また、経費につきましても、一部の空港においては増加となっているものの、対象施設の大幅な増加等に起因するものと考えられ、その他の空港においては経費削減となっていることから、市場化テストの実施により、本事業全体としての経費削減効果はあったと考えております。

さらに、国土交通省は、複数年契約とすることで初期投資リスクが減少する見込みが生じたことなどから、落札率の低下につながったものと考えており、落札率についても、市場化テストを導入した効果があったと思われまます。

「2 本事業における競争性の確保に向けた取組」についてです。国土交通省は、官民競争入札等監理委員会での審議を経て、類似工事实績の適用範囲拡大、本店等所在地要件緩和、配置予定技術者の途中交代の容認、グループ参加の容認及びゼロ国債の活用等、競争性確保に向けたさまざまな取り組みを行ってまいりました。また、入札前の業務説明会や現場見学会の開催、業界誌への工事公告の掲載等、本事業についての周知啓発活動も強化してはりましたが、直近の平成27年度開始事業においては、22空港中17空港での1者応札の結果となっておりまして、必ずしも競争性の確保につながったとは言えない状況であると考えております。

この結果を踏まえまして、国土交通省は入札後、入札参加資格を有する民間事業者へのアンケート調査を行い、本事業への参入可否を検討した経緯についてヒアリングを実施したところ、応札しなかった要因といたしましては、本事業は夜間作業が主体であること、保守技術要員の確保が困難であること、さらに技術面ですが、一般的なものとも異なるとか、本事業で得たノウハウについて、他分野への展開が見込めないことなど、本事業に内在する特殊性を指摘する声が挙げられました。

「3 今後の方針」についてですが、本事業については、良好なサービスの質が達成されている一方、入札結果を見ると、平成25年度開始事業においては4空港中3空港で1者応札、さらに、直近の平成27年度開始事業でも22空港中17空港で1者応札となっておりまして、さまざまな入札改善策を講じたものの、競争性の向上にはつながりませんでした。その理由として、先ほども説明しましたが、本事業について夜間作業が主体であること、

保守技術要員の確保が困難であること、本事業で得たノウハウについて他分野への展開が見込めないことなど、本事業に内在する特殊性のために、新規事業者の参入が困難であったことが考えられます。

従いまして、本事業は、実施状況は良好でございましたが、入札における競争性については市場化テストの実施だけでは即効的に改善し難いと考えられるところ、今後の本事業につきましても、国土交通省自らが積極的に競争性の確保に向けた取り組みを行っていくこととし、本業務の内容の特殊性に鑑み「市場化テスト終了プロセス及び新プロセス運用に関する指針」、Ⅱ. 1. (2)の規定に基づいて、市場化テストを終了することが適当であると考えております。

なお、官民競争入札等監理委員会の関与を外れることとなっても、これまでの監理委員会審議において厳しく審議されてきた公共サービスの質、実施期間、入札参加資格、入札手続及び情報開示に関する事項等を踏まえた上で、国土交通省で既に設置され、本事業についての審議も行っている外部有識者等で構成された第三者委員会により、市場化テストで得られた成果を後退させないため、実施状況について審議を引き受ける仕組みを継続し、さらには国土交通省航空局の専門的知見を活用して公共サービスの質の維持向上に資すること及びコストの削減を図っていただくことを求めたいと考えております。

以上です。

○石堂主査 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事業の実施状況及び評価（案）について、質問・御意見のある委員は御発言をお願いいたします。

どうぞ。

○井熊副主査 御説明ありがとうございます。

基本的に終了プロセスに行くということ自体に異論があるわけではないのですが、書かれていることで、やや一貫していないなという部分があるのです。

一つは、いろいろな改善策をやってきて、一定の効果があったけれども、アンケートの結果などから見て、もう限界に来ているというようなことが書かれていますね。その一方で、この一番最後の11ページなんかは、今後も同様の改善策を行っていきたいということが書いてあります。片方でもう限界だと言っておきながら、もう片方で同様の改善策を続けていくというのは違和感を覚えます。今までのことと同じだと、もうだめだからやめるということは、しばらく時間を置いて、例えば新しい業者さんの育成であるとか、あるいは入札の範囲の検討であるとか、違った改善策を少し時間をかけて取り組まないと現状は打破できないわけですね。

あるいは、競争性がないのであれば、トップランナー方式みたいな形でベストプラクティスを常に見つけていくとか、競争性が少ない中でも改善策をやっていくような形を、国土交通省さんとしてやっていくとかです。現状はここまで限界に来ているので、ひとまずここで終了だと。だとすると、次は何か新しい改善策を検討していくという姿勢が書か

れるべきではないかと思うのです。

○大下専門官 私、航空局の大下と申します。市場化テストの担当をしております。

平成23年度から平成26年度にかけて、いろいろな取り組みを出来る限り実施してきました。今回、終了プロセスに移行したから、これまでの取組だけを継続するという事ではなくアンケート結果から主に夜間作業で技術者の要員が少ない。空港内という制限された作業時間帯で作業を確実に終了させられる要員の確保が困難、航空灯火は特殊であり技術的に難しい、又は運航の安全上リスクが高いというところで敬遠されているところです。そのような問題を解決する上で一つの例ですが、要員が少なく実施可能な保全のやり方の見直し、要員体制など、参入しやすくするという事は、当然考えていかなければいけないと思っております。また、地域性などありまして、すぐに保全の実施方法を簡易的に変更することも難しい。当然、今のメンテナンスの効率化された方法で、現場の作業量を少なくするとか、要員が少なくできる方法は、やっていかなければいけないという考えは持っていますけれども、なかなかそれをすぐにできるかということは難しいです。長期的に考えていきたいと思っております。

○井熊副主査 ですから、今、この瞬間に、来年もやるところで、新しく仕組みを見直すとかということの意味で、継続というのは難しいというのは理解するのです。

あとは書類の書きぶりということを行っているわけなのですが、書きぶりという表現というか、これまでやることは、今の体制の中でできたということです。次はこういう視点で、しばらくいろいろな観点から、体制とか業者育成とかいろいろなことをやっていくのだと書かれたほうが、内閣府さんの論理が一貫するのではないかと思います。

○池田課長補佐 単純に今実施していることだけではなくて、さらに1つ2つ、新しい策をとということですか。

○井熊副主査 今やっていることが限界だからやめるわけですか。ですから、次は時間をかけてこういうことをやるのだと書かないと、納得感がないですね。

○池田課長補佐 今実施していることをやめるわけではなくて、基本的には続けていくつもりでいます。2巡目という話もありますので、まだこれからもう少し浸透させなければいけないところもありますし、1回目のときに今実施している対策を全て実施したわけではなく順次導入してきた形にして、この何年間で新しい取組として、昨年は現場説明会も実施してまして、現場の説明を1回しか聞いたことのない事業者もいますので、そこは今実施していることを続けていくことで、少し効果は出てくるのかと思っておりますけれども、先生がおっしゃるように、確かにもう1つ2つ新たなことも考えておりますので、必要であれば少し書き加えることも考えたいと思います。

○石堂主査 今、おっしゃったように、書きぶりの問題なのか。もう少し実質的に考えると、やはり市場化テストをいろいろやったけれども、今以上の効果というのは望みがたい。だから市場化テストから離れるということですか。

その先を考えると、私なんかと思うのは、今ははっきり言ってどこも1者しか関心を示

してくれていないわけですね。その1者が、もううちは退出したいと言ったらどうするかと思うわけです。そうすると、先ほどの御意見の中にあったように、抜本的に保守のやり方を見直すという検討をやっておかなければだめなのではないかと思います。単に市場化テストをやったものを放棄せずに、これからも続きますということが、決してその状況の改善にとって力強いものにならないような気がするのです。

ですから、我々は別に無責任に、もう手を放したから知らないというつもりもありませんけれども、市場化テストの力ではどうしようもないということで、今回外すということです。そうすると、外した後どうなるのだろうと思うので、その辺はやはり国交省さんの、いわば新しい観点で検討をさせていただく必要が生じてくるのではないかと思います。

○松永室長 先生方、どうもありがとうございました。

先生方からいただきました御助言は、関係者と相談していきたいと思います。

○早津専門委員 私も全く同じ印象を受けたのですけれども、4空港中3空港で1者応札とか、22空港で17空港が1者応札ということは、残りの空港では2者になっていたりするのですね。

きっとさまざまな入札改善策を講じられているということなので、1者ではないところは何か特殊性というか、どうして2者入っているのかとか、ここはどうして1者ではなくて、ちゃんと2者入ってくれているのかというのは分析されているという前提でよろしいのですね。

○大下専門官 アンケートはとっておりますが、応札した事業者というのは当然、事業に魅力があり自身の営業地で対応できるということで応札されているところで、そちらの方にはあえてとっていなく、応札をされなかった事業者からアンケートを取っております。

○早津専門委員 何か限界が、この空港という特殊性にあると言っているのだったら、2者入っているところが何で2者入っているのかというほうが、むしろ分析の対象になるのではないかと思います。

○石堂主査 ほかの案件でも一緒なのですが、やはり発注者の側が自分の地元なり何なり、それぞれのところの業者の状況といいますか、そういうのを熟知しているかどうかというところにかかわってくるような気がするのです。

今、質問のあったものについても、2者入ってきているので、実はこういう技術力もあり、夜間にも対応できるような業者が複数いるケースもあるのだと、発注者の側が情報として持って説明できれば、ここで回答できてしまうお話のような気もするのです。

○池田課長補佐 地域的なものもあると思いますけれども、その場所によります。

○石堂主査 これは手を離れたからといって、突然次期から随契になるとも思わないのです。そうすると、入札をやっていく中においては、この市場化テストの中で培ったノウハウをどう生かしていくかということは継続してあると思いますけれども、いろいろやったけれども1者しか関心を示してくれないという実態からいくと、先ほど私が言ったような心配を現実のものとして、国交省さんがいろいろ考えていかれたほうがいいのではないかと



と思っています。

○池田課長補佐 確かにおっしゃるとおり、実施した対策でどれが一番効果的だったかというところも確認をしながら、新しいことも考えてやっていきたいと思います。

○石堂主査 ほか、いかがですか。よろしいですか。

それでは、本事業の評価（案）の審議はこれまでとさせていただきます。

事務局は何かございますか。

○事務局 ございません。

○石堂主査 それでは、事務局におかれましては、本日の審議を踏まえ、事務局から監理委員会に報告するようにお願いをいたします。

本日はどうもありがとうございました。

（国土交通省航空局退室 国土交通省航空局安全部入室）

○石堂主査 それでは、続きまして、国土交通省の「空港土木施設の維持管理業務<新千歳、三沢、仙台等>」の事業評価（案）についての審議を始めたいと思います。

最初に、事業の実施状況について、国土交通省航空局安全部空港安全・保安対策課、酒井課長より御説明をお願いしたいと思います。

なお、説明は10分程度でお願いしたいと思います。よろしく願いいたします。

○酒井課長 改めまして、空港安全・保安対策課長の酒井と言います。どうぞよろしく願いいたします。

それでは、お時間も限られておりますので、私のほうから資料に基づきまして説明させていただきますが、「Ⅰ．事業の概要」を私のほうから、そして、Ⅱ．以降については担当者のほうから説明させていただきたいと思います。この空港の施設維持管理業務についてということにつきましては、配付されている資料に少しパワーポイントの資料もありますので、そういうものも見ていただきながら、今までも何度か説明しておりますので、御理解していただけるかと思います。

「Ⅰ．事業の概要」ですが、大ざっぱに言いまして、空港の中の制限区域内の飛行機が通るところを中心とした維持管理を行うことによって航空機の安全の確保を図ることがこの業務になります。具体的には、資料で書かれているところで申し上げれば、着陸帯というのは滑走路、あるいは誘導路周辺の草地になっているところです。そういったところの草刈りであったり、あるいは滑走路、誘導路、エプロン、飛行機が走行するところの舗装面清掃については、ごみとか物があつた場合に、エンジンに吸い込んだりすると航空機に大きな影響を与えるということで、そういう舗装面の清掃、あるいは排水溝というのは、空港内に降った雨をスムーズに流して、冠水しないような状態にするということが業務となります。

あと、細かいところは省略し、緊急補修については滑走路であるとか誘導路の舗装表面が破損した場合に、航空機の運航に支障を与えますので、そういったところを速やかにすぐ直す。あるいは、ここには記載がございませんけれども、積雪地方などでは除雪といっ

た業務があり、そして、これは関係者と調整を行って、適切な進捗管理を行いながら実施するのがこの業務で、それによって航空機の運航の安全性、あるいは定時性の確保を図っていくものでございます。今回の事業実施期間は、平成25年4月から平成28年3月の3年間でございます。

少し飛びまして「4. 受注者決定の経緯」でございますけれども、今回11空港を対象に実施したわけですが、4番目に書かせていただいているように、新千歳空港で2者、東京国際で2者、小松で2者、高知で2者、大分で2者、那覇で2者、それ以外の5空港では1者からの書類の提出がございました。トータル17者からあったわけですが、その書類について審査した結果、大分空港の1者につきましては、競争参加資格要件で条件を満たしていなかったということで失格でしたが、それ以外の16者については、入札参加資格や評価基準を満たしていたということで、16者が入札に参加しております。入札参加した結果の中でも、高知空港の1者だけが予定価格をオーバーしたということで、それ以外の15者が予定価格の範囲内で総合評価、施工体制の確認、総合評価値を判断した結果、3番目に記載している業者が選定されたという経緯になっておるところでございます。

以降、2番目については、担当者のほうから説明させていただきます。

○大久保専門官 空港安全・保安対策課の大久保でございます。よろしくお願いたします。

2ページの「Ⅱ. 確保すべき質の達成状況及び評価」について、御説明させていただきます。まず、「1. 信頼性の確保」でございます。目標としましては、不具合の復旧未実施件数がゼロ件ということ、測定指標につきましては「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」でございます。結果としましては、表が2つございますが、平成25年度、26年度の2年間を通じましてゼロ件でございます。

3ページ「2. 安全性の確保」ですが、目標としましては、航空機の運行への影響件数がゼロ件、測定指標につきましては「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」。結果としましては、これも平成25年度、26年度の2年間を通じましてゼロ件でございます。

4ページ「3. 維持工事において確保すべき水準の実施状況」ですが、まず、「(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」でございます。これにつきましては、舗装面清掃工ということで、路面清掃車を使って清掃しております。所見としましては、いず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おりません。

また、回数における滑走路の部分で三沢、小松、美保、徳島空港が空白になっているところがありますが、小松、美保、徳島空港は、滑走路を防衛省が管理しており、三沢空港は米軍が管理をしておりますので、滑走路の回数は空白にさせていただいております。維持工事につきましては、あくまで民航の管理範囲が、維持工事の対象となります。

5ページ「(2) 飛行場標識施設の表面が明瞭に識別できること」ですが、「飛行場標

識工の実施回数」、これは路面のマーキングでございます。所見としましては、いず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おりません。回数につきまして、空港により回数が異なっております。これは、新千歳空港と羽田空港、那覇空港は便数が多いということがございまして、それだけマーキングも消えやすいということから回数が多くなっています。また、滑走路の部分で括弧書きがございしますが、これは、滑走路の中心線につきましては特に消えやすいことから、これも回数が多くなっています。

6 ページ「(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」ですが、巡回点検の実施回数をお示しております。所見としましては、いず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おります。回数につきましても、先ほどと同じように、便数が多い空港については回数が多くなっています。

7 ページ「(4) 排水施設が良好な状態で機能すること」ですが、排水溝清掃工の回数をお示しております。所見として、いず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おりません。

8 ページ「(5) 道路・駐車場、のり面が良好な状態に保たれていること」ですが、清掃及び草刈りの回数をお示しております。所見としましては、いず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おりません。なお、羽田空港につきましてはブランクになっております。これは昨年も同じような説明をさせていただいておりますが、羽田は対象の範囲が広うございまして、制限区域、フェンスの内と外で工事の発注を分けております。平成25年度はフェンスの中の工事ということで道路駐車場の清掃はブランクとしております。

9 ページ「(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」ですが、植木手入れ工の実施回数をお示しております。所見としましては、いず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おり、また、植木手入れ工の不備による苦情等も発生しておりません。

10 ページ「(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」ですが、これは空港の除雪でございます。対象の空港としましては、新千歳、三沢、仙台、羽田、小松、美保空港となっております。所見としましては、いずれの空港においても、各空港に配備された除雪機材に適した体制で監督職員の指示に従って確実に除雪が行われております。

「4. 評価」につきましては、確保すべき質としての信頼性、安全性が確保され、確保すべき要求水準については、いずれの項目においても満足しており、施工後の苦情等もなく、維持工事に起因する航空機の運航への影響等も発生しておりません。

11 ページ「Ⅲ. 実施経費の状況及び評価」でございます。「1. 平成25年度当初契約額」ということにお示しております。2 段になってございまして、下段の括弧内は1 年分に案

分した額を記載しております。

2番目に「市場化テスト導入前後の比較」ということで整理をしております。「(1) 競争入札応札者数」で、市場化テストの導入前と後で比較をしております。平成24年度が導入前、平成25年度が導入後でございます。これにつきましては、大分空港を除きまして応札者数は同じか、あるいは新千歳、羽田空港においては1者から2者に増えているという状況でございます。

12ページ「(2) 契約額」「(3) 落札率等」ということでお示ししております。上の表は、契約額をお示ししております。これは導入後の平成25年度は、3カ年分の受注額を1年分に案分した金額をお示ししております。下の表の落札率につきましては、このような整理をさせていただいております。

「(4) 経費の増減要因」ですが、契約額については、現場の状況に合わせた施工数量、例えば緊急補修や除雪の回数が増えている等の要因による施工数量の増加により、11空港トータルでは増額となっておりますが、落札率につきましては1空港の平均で0.43%下がっており、落札率の効果としましては、11空港トータルで約300万円ほど効果が出ている状況でございます。

13ページ「3. 受注者からの技術提案を反映した業務の履行状況」ですが、自然災害を含みます緊急時の配慮としまして、いずれの空港においても、緊急時の参集体制の確立や緊急時に必要な資機材の確保といった提案がなされており、緊急時の速やかな対応が可能となる体制が組み立てられました。

次に、日々の工事内容に係る配慮ですが、いずれの空港においても、日々の作業時間内の完了のために、時間管理による作業量の調整や置き忘れによる運航への影響防止対策といった提案がなされており、日々の作業において確実に実施がなされておりました。

「4. 評価」につきましては、応札者数は、対象空港11空港全体で15者から16者と1者増加しております。落札率は、対象空港11空港平均で0.43%下がっております。また、技術提案に関しましては、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ており、確実に実施されている状況でございます。

「IV. 総括」ですが、各空港において、確保すべき質としての信頼性、安全性が確保されており、確保すべき要求水準についても満足しており、航空の安全かつ円滑な運行に貢献しております。応札者数の増加や落札率の低下につきましては、競争参加資格要件の緩和、複数年契約による初期投資リスクの緩和などによりまして、一定の効果が認められております。また、依然として、1者応札の空港も見受けられております。

以上のことから、引き続きまして、平成26年度に実施をしております人材確保等のための準備期間確保、あるいは入札参加資格を持つ全ての民間事業者に対してのパブリックコメント資料の送付などを実施することに加えまして、業務の内容につきまして、民間事業者の理解の促進を図るため、希望者に対し、個別で業務説明及び現場見学を実施することとしたいと考えております。

最後に14ページ「V. 第三者委員会の報告内容及び第三者委員会での意見」ということで取りまとめております。東京航空局におきましては、「実施状況は、評価項目、内容とも概ね良好であったと評価できる」という意見をいただいております。大阪航空局におきましては、「確保すべき要求水準が満足されており、円滑な運営及び運航の安全性の確保が図られている。引き続き、要求水準の確保について意識し、業務の遂行に努められたい」という意見をいただいております。

以上でございます。

○石堂主査 ありがとうございます。

続きまして、同事業評価（案）につきまして、内閣府より御説明をお願いいたします。説明は5分程度をお願いいたします。

○事務局 資料Cに基づき、説明をいたします。

内閣府といたしましては、国土交通省の評価案と同様に考えているところでございます。したがって、11ページ「4 評価のまとめ」より説明をさせていただきます。確保すべき質として設定していた項目が3項目ございますが、こちらは全て目標水準を達成していると考えております。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と考えております。しかし、経費につきましては、3年間の対象施設の合計契約額は約49億円であり、単年度換算すると16億5,900万円となります。従来の実施経費が平成24年度は16億4,300万円でございます。1年当たり直しますと1,500万円、約0.9%の経費増となっております。こちらは現場の状況に合わせた施行数量、緊急補修や除雪回数などの増加によるものであります。

11ページに「落札率効果」というものを載せております。こちらで市場化テストを行った平成25年と、市場化テスト前の平成24年の落札率差（A）というところになりますが、記載をしております。確かに上がっているところと下がっているところが両方ございますが、トータルで考えますと、平成25年度と平成24年度で比較して落札率が0.43%下がっております。入札予定価格も上がっておりますので、その伸びに比較すると落札価格の伸びは抑えられていたというところで、経費の増加も抑えられていると考えております。

12ページの文章に戻りまして、本事業を実施するに当たり、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、2空港において応札者数の増加がございました。国土交通省はさら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、人材確保等のための準備期間の確保や入札参加資格を持つ全ての民間事業者に対するパブリックコメント資料の送付等の実施、個別での業務説明や現地見学を実施するとされております。このような取り組みについて、引き続き検討する必要があると考えております。

以上のことから、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適当であると考えております。

事務局からは以上です。

○石堂主査 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事業の実施状況及び評価（案）について、御質問、御意見のある委員は御発言をお願いいたします。

○井熊副主査 御説明ありがとうございます。

質問なのですけれども、いろいろ要件緩和して、2空港で参加者がふえたのですが、業種的にどのような会社が新たに参加してきたのかということをお教えいただきたいのと、1者入札のところと2者入札のところでは落札率に大きな違いがあるのは那覇空港ぐらいで、ほかのところは1者入札と2者入札で余り落札率に大きな差がない。本気で競争したときに、落札率がさすがに97とか99というのはないのかなと思うのですけれども、なぜ競争があるにもかかわらず、落札率が上限に張りつくのかということの2点について教えていただきたい。

○酒井課長 まず、1点目の入札者でどのような会社がふえているかということについて、基本的には、舗装工事を主体とするような会社が多いのではないかと考えております。あとは、地元企業においては土木工事会社というのが多いのかなと思います。

2点目の御質問でございますけれども、前回にお話しさせていただきましたが、この維持工事というのは予定価格の作り方が直接工事費と間接工事費、間接工事費は現場管理費とか共通仮設費ということになっており、この直接工事費というものの人件費の占める割合が6割ということで、非常に高いということで、あとは機材の運用費とか、材料費が各々15%ぐらいということで、一般の土木工事の場合であれば、資機材の割合が非常に高くなっていくということで、そういう資機材の調達などで工夫をされて、入札額を少し下げるということはできるのかなと思います。ただ、維持工事の場合は、特に人件費が6割近くを占めるということで、なかなかそこが下げにくいのかなと思います。

では、なぜ沖縄がこんなに低くなっているのかということについてですが、これはあくまでも個人的な推測でございますけれども、沖縄は非常に工事量が少ないものですから、人件費も含めて切り込んで入札しているのではないかとということが1つ。それから、以前、那覇空港の維持工事において、ほかの業者が落札したこともあって、かなり業者間で無理をして札を入れている節がどうもありそうだという印象は受けております。

○井熊副主査 ありがとうございます。

前者の話だと、舗装工事をやっている会社であれば、そんなに技術的なハードルは高くないと。これがそれなりに魅力のある仕事だと思ってもらえれば、参入はしてもらえということだと。

○酒井課長 はい。魅力が少ないということについては、前回もお話しさせていただいたかもしれませんが、維持工事というのは24時間365日、空港の安全のため、緊急時対応もしなければいけないということで、そういった技術者を専任で配置しなければいけないわけですが、そういった技術者の手配がなかなか厳しいということ、さらには、技術者だけではなくて実際の作業員、夜間も含めて作業員を手当てしなければいけないということで、

そういう作業員の手配もなかなか難しいという声があることを、民間会社から聞いているところでございます。

○石堂主査 どうぞ。

○若林専門委員 今のお話の関連で確認というか、質問なのですけれども、素人目にお聞きしていると草刈りとか清掃とか、余りすごい技術が必要な業務ではないのかなという印象を受けたのです。その割に1者入札が続いていて、なぜだろうといったときに、今、お聞きしたように人件費の割合が高いとか、余りほかと比べてうまみが少ないのではないとか、そういうふうに分けられているということだとすると、今後の改善に向けてどうするのかというのが疑問に思ったところです。例えば現地見学会を実施するということで、もちろん理解は高まると思うのですけれども、人件費が高いということ、余りうまみがないということについて、余り変わらないのかなという印象もちょっと受けたのですが、その点はいかがでしょう。

○酒井課長 お金のお話で言うと、予定価格が高ければ高いほどみんなうまみがあって、手を上げる可能性は当然あるわけですが、そういった人件費なり、施工の実態が、今どういう状況にあるのかというのを、定期的に歩掛実態調査というのを実施しまして、適正な歩掛であるとか人件費などの積算を見直していくということをしております。

例えば、現在、東北地方の復興時期になっており、作業員の確保というのが非常に難しくなっております。それによりまして、かなり作業員の人件費というものが高くなっており、平成25年、平成26年とたしか数%ずつ上げているということを行っておりますので、我々の工事においても、そういうことを反映させて、予定価格の積み上げのときに考慮しています。当然、3年間もあれば施工途中で変わることもありますので、そういう場合には、物価スライドとって途中で変更契約ということで、人件費については、考慮することはあります。資材などについても同じようにやります。そうすることによって、わずかずつではありますけれども、そういう積算の工夫で対応している。それぐらいしか現実問題としてはないというのが正直なところです。

○石堂主査 ほか、いかがですか。

○井熊副主査 これは、総合評価でやられていて、こうやって落札率が上限に張りつくということは、基本的には技術点で差がついているということですね。

○酒井課長 そうです。

○井熊副主査 単価的にも、収益的にも厳しいから積算単価の一番上のほうでみんな入れているということであれば、今後はもう少し価格の競争点、配点を上げていくことはされないですか。

○酒井課長 そうすると、だんだん技術力軽視になってきますので、極端に価格点だけを上げるというよりも、最後は質でちゃんとしたものをしてもらわなければいけない。価格だけに走ってしまうと質が落ちるリスクもありますので、我々とするとは今後の検討課題だとは思いますが、今のところその見直しまでは考えておりません。

○石堂主査 ほか、いかがですか。よろしいですか。

それでは、本事業評価（案）の審議はこれまでとさせていただきます。

事務局、何かございますか。

○事務局 特にございません。

○石堂主査 それでは、事務局におかれましては、本日の審議を踏まえ、事務局から監理委員会に報告するようにお願いをいたします。

本日は、どうもありがとうございました。