

第323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 3 2 3 回入札監理小委員会

議事次第

日 時：平成26年 6 月13日（金）14:17～15:47

場 所：永田町合同庁舎 1 階 第 1 共用会議室

1. 事業評価（案）の審議

○空港土木施設の維持管理業務＜稚内、釧路、丘珠等＞（国土交通省）

○航空灯火・電源施設の維持管理業務＜稚内、釧路、函館等＞（国土交通省）

2. 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

（国土交通省）

航空局安全部空港安全・保安対策課 酒井課長、前川空港施設安全企画調整官、猪岡専門官

航空局航空灯火・電気技術室 松井室長、岩田課長補佐、大下専門官

（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323回入札監理小委員会を開催いたします。

本日は、国土交通省の「空港土木施設の維持管理業務<稚内、釧路、丘珠等>」の事業評価（案）、国土交通省の「航空灯火・電源施設の維持管理業務<稚内、釧路、函館等>」の事業評価（案）の審議を行います。

最初に、国土交通省の「空港土木施設の維持管理業務」の事業評価（案）についての審議を始めたいと思います。

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 空港安全・保安対策課の酒井です。よろしく願いいたします。

それでは早速ですけれども、資料を説明させていただきます。資料は、右肩に国土交通省と書いた資料で、「土木施設維持修繕工事の実施状況について」ということで、私からは「Ⅰ. 事業の概要」を説明させていただきます。Ⅱ以降については、担当者から説明させていただきます。

まず事業の概要、内容ですけれども、既に皆様方に何回か説明しておるので御理解いただいているかと思いますが、そこに3行で書かせていただいております。着陸帯等の草刈り、これは当然ながら滑走路・誘導路・エプロンの周辺にある草場であったり、あるいは構内道路周辺の草場であったり、そういったところの草刈りです。それから、滑走路等の舗装面清掃、これについては滑走路・誘導路・エプロン、あるいは構内道路の清掃です。それから、排水溝の清掃等についてはお分かりいただけるかと思いますが、それから、途中省略しますが、緊急補修工は、滑走路であったり、構内道路であったりというところの欠損が生じた場合、穴ぼこができた場合に緊急補修を実施します。さらには、ここに記載はありませんけれども、北海道のような降雪地域においては、除雪といったものもこの維持工事の中を含めさせていただきます。業者の方で関係者と調整の上、適切な進捗管理を行って航空機運航の安全性・定時性を確保するような業務を行っていただいているということで、いわゆる制限区域内のフェンスの中の工事、それからフェンスの外の空港ターミナルビルに入ってくる進入道路、構内道路と呼んでいますけれども、そういった維持管理の業務を一般的な空港は行ってございます。

次のパラグラフに書いております東京国際空港については、羽田空港ですけれども、大変面積が広うございますので、制限区域のフェンスで囲まれた中と外で工事の発注を分けさせていただきます。この24年度はフェンスの外の工事ということで、構内道路の維持管理でございます。実は、羽田空港は延長大体40キロ余り構内道路がございます。その道路の草刈りや、舗装面清掃、そういったものの工事を実施するという業務でございます。3番目に対象空港を書かせていただいておりますが、後半で言いましたのが東京国際空港構内道路の業務で、それ以外の10空港については、前半部分の3行で説明したものでございます。

「4. 受注者決定の経緯」ですけれども、対象空港11空港あるわけですが、複数応募のあった空港については、丘珠3者、東京国際2者、八尾2者、広島2者、高松2者、福岡2者ということで6空港。1者応募の空港が残り5空港ということで、全体で18者の応募がございました。その18者について応募書類を審査したところ、いずれも入札参加資格及び評価基準は満足していたということでございます。その上で入札に入るわけですけれども、予定価格超過や、入札辞退、そういった者が何者かおり、最終的には、1ページ目の下3行に記載されている15者が予定価格内で札を入れ、最終的には、2ページ目になりますが、その中で評価値の最も高い3. に掲げます業者が落札者になったというところでございます。

概要については以上です。続きまして、II以降について、担当から説明いたします。

○猪岡専門官 それでは、II以降の御説明をさせていただきます。空港安全・保安対策課の猪岡でございます。

「確保すべき質の達成状況及び評価」で、「信頼性の確保」でございます。目標は、不具合の復旧未実施件数0件、測定指標として、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ということで、結果は、24年度、25年度ともに0件でございます。

続きまして、2. 「安全性の確保」でございます。目標は、航空機の運航への影響件数0件、測定指標は土木施設の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いうことで、羽田の構内道路に関しては、航空機という言葉ではなく、構内道路の交通に支障を及ぼさないということになっており、こちらも2年通じていずれも0件でございます。

それから、4ページです。「維持工事において確保すべき水準の実施状況」です。東京国際空港の羽田は、後で御説明させていただきます。

まず、滑走路・誘導路・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ということで、舗装面の清掃を路面清掃車で実施するものでございます。表のとおり実施回数が行われておりまして、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。なお、ところどころ数字が空港によって異なっているところがございますが、例えば稚内空港とか釧路、丘珠は、除雪を冬の間は行っておりまして、その分清掃を行ってないところもございまして、回数が減っております。それから、福岡空港、鹿児島空港のエプロンですが、こちらは便数が多いということで、エプロンの清掃回数を多くしているという状況でございます。

続きまして、5ページ(2)「飛行場標識施設の表面が明確に識別できること」ということで、こちらは滑走路上のマーキングでございます。実施回数に関しては、この表のとおりで、所見としては、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。それから、滑走路ですが、空港によって回数が異なっておりますが、例えば福岡と鹿児島は便数が多くて、それだけマーキングも消えやすいということが多くなっております。それから、括弧は、マーキングでも滑走路の中心線は特

に汚れが目立ちますので、回数を増やしております。

次に6ページでございます。「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、へこみ剥離等がないこと」ということで、点検を年に3回実施しております。24年度、25年度ともに3回実施されておりました、所見としては、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。

次、7ページでございます。「排水施設が良好な状態で機能すること」ということで、こちらは排水溝の清掃の実施回数でございます。実施回数はこの表のとおりでございます。所見でございますが、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。なお、こちらも一部回数が括弧の中で違っておりますが、この括弧の中の数量は、通常はコンクリートなんかでできた排水溝ですが、土地を掘っただけのような素掘り排水でございまして、清掃回数が多くなっております。

それから、8ページです。「道路・駐車場、のり面が良好な状態に保たれていること」こちらは清掃や、草刈りを実施しております、実施回数はこの表に示すとおりでございます。こちらの所見ですが、いずれの空港においても、適切に清掃、草刈りが実施されておりました、それぞれ不備による苦情は発生しておりません。こちらも、回数は空港の特性であったりとか、お客さんが多く集まる空港は清掃回数が多くなっております。

9ページです。「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」ということで、これは樹木の手入れでございまして、実施回数はこの表のとおりでございまして、こちらも適切に植木手入れ工が実施され、植栽が良好な状態に保たれており、また、これが植木手入れ工の不備による苦情は発生しておりません。

それから、10ページです。「滑走路・誘導路・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な良好な状態が保たれていること」。こちらは除雪でございまして、表はまさにその年実施した回数でございまして、いずれの空港においても、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。

これからは、羽田の構内道路でございます。11ページ(1)「舗装表面のごみや塵埃等により構内道路の交通に支障とならないようにすること」ということで、施工回数は48回でございまして、こちらも適切に清掃が実施され、不備等による苦情は発生しておりません。

それから、(2)「舗装表面の交通の阻害となるひび割れ、へこみ及び剥離等がないこと」ということで、こちらは、点検を12回毎年実施しております。こちらの点検も適切に実施され、監督職員の指示により適切に不具合場所は補修が行われております。

それから、「排水施設が良好な状態で機能すること」ということで、排水溝の清掃でございます。こちらも表のとおり実施されておりました、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。

12ページでございます。(4)「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」ということで、こちらも表のとおり施工が実施されておりまして、不備等は発生しておりません。

それから、「舗装表面が降雪等で構内道路の交通に支障とならないよう良好な状態に保たれていること」ということで、こちらも表のとおり実施されておりまして、確実に除雪も行われ、除雪等の不備による苦情は発生しておりません。

それから、(6)「構内道路が円滑に機能するよう良好な状態に保たれていること」ということで、所見でございます。先ほどから御説明しております、舗装面清掃、巡回点検、排水溝清掃、植木手入れ、除雪等が適切に実施され、土木維持工事の不備による苦情や交通への影響等は発生しておりません。

5. 「評価」でございます。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、施工後の苦情も発生しておりません。それから、維持工事に起因する航空機の運航や構内道路の道路交通への影響等も発生しておりません。

それから、Ⅲ. 「実施経費の状況及び評価」でございます。こちらに書いている金額でございます。

それから、2. 「市場化テスト導入前後の比較」ということで、前と後で応募者が減ったところはありません。丘珠空港が2者から3者が増えております。東京国際空港（構内道路）が1者から2者が増えております。広島空港が1者から2者が増えております。あとは、1者、2者ということで、24年度と同じ数値となっております。

14ページです。「落札等」でございます。平均で23年度の落札率が98.33%、24年度の落札率が94.56%で、落札率は、3.7%下がっております。落札の効果としては、約4,000万円ほど全体で効果が出ておりまして、1空港で平均いたしますと、3,663,000円ぐらいの効果になっております。

それから、「契約額」でございます。全体的に下がっておりますが、丘珠空港に関しては増えております。こちらの理由ですが、当初発注の際に、過去3年間の除雪回数で計算しておりまして、その回数の原因でこのような形になっております。それから、八尾空港、熊本空港に関しては、前年度と同じ金額で入れているということでございます。

それから、3. 「受注者からの技術提案を反映した業務の履行状況」で、まず最初のテーマで「緊急時（地震、台風等自然災害含む）への配慮」で、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、緊急時の速やかな対応が可能となる体制が組まれておりました。

それから、日々の内容に係る配慮ですが、いずれの空港においても、工事作業時における航空保安施設等の破損防止対策や後片付けの効率化等の提案がなされ、日々の工事内容に係る対策が確実に実施されておりました。

「評価」でございます。応札者数は、対象空港11空港全体で14者から17者で、3者増加

しております。落札率は、対象空港11空港で平均3.77%下がっております。また、技術提案に関しては、緊急時及び日々の工事内容に係る配慮について必要な提案がなされ、確実に実施されております。

「総括」でございます。各空港において、確保すべき質としての信頼性、安全性が確保され、確保する要求水準についても満足するもので、航空の安全かつ円滑な運航に貢献している。応札者数の増加や落札率が低下したのは、複数年契約による初期投資リスクの緩和など市場化テスト導入の効果があったと考えております。

以上により、本工事における市場化テスト導入は、良質かつ低廉な公共サービスの実現に一定の効果があったと思っております。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、25年度に実施した入札参加資格を持つ全ての民間事業者に対してパブリックコメント資料の送付や、人材確保等のための準備期間確保について、引き続き実施していくこととしたいと考えております。

それから、最後ですが、第三者委員会での意見でございます。東京航空局では、意見として、市場化テストとしておおむね良好であったと評価ができる。それから、大阪航空局でございます。確保すべき要求水準が満足され、市場化テストの導入効果もあったと思われる。即効的に競争を高めることが困難であれば、契約形態を含めた見直しを検討してもよいのではないか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、同事業の評価（案）について、内閣府より説明をお願いいたします。なお、説明は5分程度をお願いいたします。

○事務局 それでは、内閣府評価（案）について御説明を申し上げます。

本評価（案）は、ただいま御説明をいただきましたとおり、平成24年から開始された事業の実施状況について評価をするものでございます。

それでは、3ページを御覧ください。

「対象公共サービスの実施内容に関する評価」として、（1）（2）で、「信頼性の確保」「安全の確保」として定められました項目に関しては、良好に実施されており、評価できるとさせていただいております。

また、4ページ目ですが、（3）「維持工事において確保すべき水準」については、評価（案）12ページまで、実施された内容について記載をさせていただいております。こちらについても良好な実施状況でございました。

続きまして、（4）「民間事業者からの改善提案による改善実施事項」については、緊急時への配慮、日々の工事内容に係る配慮、それぞれについて速やかな対応、そして、的確かつ確実な作業の完了が可能になったことについて評価できるとさせていただいております。

次に、3「実施経費についての評価」ですが、本11空港に係る3年間の総額としては約

30億円でございます、単年度換算すると約10億円。こちらは従来の実施経費と比較いたしますと、1年当たり2.9%の経費の削減となっており、金額としては約3,000万円の削減が図られているところでございます。

また、平均落札率に関しては、市場化テスト実施前と比較しますと、3.77%低下しており、94.56%という状況でございました。

民間競争入札導入前に比べて、3つの空港において応札者数が増加していることについては、複数年契約による初期投資リスクの緩和等の効果によるものという御報告を受けております。

以上を踏まえまして、本評価のまとめですが、確保すべき質の項目に関しては、全て目標水準を達成しているものと評価しております。

また、経費については、1年当たり3,000万弱の経費減、約2.9%の削減となった点について評価しております。

一方、競争性の観点から、さらに多くの民間事業者の入札参加を促すため、競争性を高める方策として3点記載をさせていただいております。1点目は、近年の入札参加資格要件の緩和状況について幅広く周知をお願いすること、2点目として、応札可能な民間事業者に対しても積極的に情報の開示を行っていただくこと、そして、3点目としては、人材確保に係る準備期間を確保していただくことについて、引き続き、国土交通省様には検討をいただきたいと考えております。

以上を踏まえまして、次期事業においては、引き続き民間競争入札を実施することが適当であるとさせていただいております。

説明は以上でございます。

○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。

応札者の数が増えたりとか、改善の傾向はあるのかなということなので、比較的順調に行われているのだと思います。落札率などを見ると、やはり複数者の方が落札率が低くなっていることもあり、この競争をいかに維持するかということが一番大きな課題かなと思います。

1つお聞きしたいのは、2者、3者になって、落札できなかった企業は、ここにほかを落札した会社も含まれているのですか。どんなような顔ぶれになっているのでしょうか。

○酒井課長 御質問いただいた点ですけれども、例えば丘珠の案件に応募された方で落札できなかった者は、他空港で落札をしています。ただ、技術者が同じかということまでは、今の時点ではちょっと分かりませんが、企業としてはほかの空港で落札をしていることはあります。

○井熊副主査 ここに挙げられている企業は、全国規模で事業をやられている会社がほと

んどなので、やはり確実に競争率を上げていくためには、こういう企業が複数の空港に応札していただくようなことが重要なこと。その意味では今後いろいろな周知をしていく際にも、こういう意欲のあるところに確実に情報が届くような形を留意していただければと思います。

○酒井課長 今いただきました御意見も踏まえまして、実は25年度から、書かせていただきましたけれども、パブリックコメントの資料を応募できるであろう、資格を有するであろう者数十者に対して資料を送付させていただいて、検討をしていただいているという状況でございます。

また、平成24年当時において、先ほど、1ページ目あるいは応札していただいた数が書いてありますけれども、これについて、1者しかないところですが、ここについては、資料は取りには来たけれども、応募してないという空港もございまして。ですので、最初から1者しか手を挙げなかったのかと、応募したのは1者ですが、関心は示してくれてはいたけれども、応募にまでは至ってないというところがあります。

○井熊副主査 説明会はまた別にあるということですか。

○酒井課長 説明会は、実は、土木工事は、以前から談合の疑いがあるということで、同時に同じ者を集めて説明会をすると、あらぬ疑いをかけられるということで、談合事件があると、必ずそれはやめましょうということになっており、今はもう現場説明会はしておりません。私どもとしては、資料を関係するであろう者に配るのが一番いいだろうということで、昨年やらせていただいたところです。

○井熊副主査 それは、大体複数者が資料を取りに来たのですか。

○酒井課長 取りに来てもらうのではなく、こちらから関心を持っていただくように資料を送付するやり方をさせていただいています。

それから、1点だけ補足させていただきたい点があります。複数者あると落札率が下がることの御指摘ですが、1者応募の場合、その当該者が自分しか応募してないかどうかというのは、実は開札した後でないと分かりません。ですから、1者応札の方であっても、ほかに応募している可能性があるということで札を入れるシステムになっていますので、その点だけ補足させていただきます。

○辻専門委員 資料1の1ページ目、下から3行目ですが、丘珠空港だけ3者入札となっております。これは恐らく都会に近いとか、比較的小規模とかという条件があったからかもしれませんが、何かほかに3者も集まっているような事情はあるのでしょうか。

○猪岡専門官 ヒアリングをさせていただいたのですが、そのとき、会社の方針として、その会社は全国的な会社ではあるのですが、北海道に今後営業を拡大したいというお考えがあったと聞いております。

○辻専門委員 2ページ目の上ですが、「確保すべき質の達成状況及び評価」ですが、目標として、「不具合の復旧未実施件数」とございしますが、これは、未実施件数と認定される定義のような、基準のようなものはあるのでしょうか。幾らでも時間をか

けても構わないから直せばよいという、そういう基準なのか。それとも、不具合が発覚したら何日以内に直せとか、そういう基準はあるのでしょうか。

○酒井課長 特記仕様書では、工事をこの資料に基づいてやってくださいという仕様書を出しているのですけれども、その中では、不具合があったときに、こちらから指示をして、速やかに修繕してくださいということになっております。このときに、「速やか」という定義が確かに定まっておりますけれども、例えば、先ほど技術提案のところで、緊急時への配慮などに関する提案の中で、空港の周辺に人を配置して、指示があつてから、60分以内に必要な修繕体制をとって作業にかかりますと記述がありますので、そういう企業側の自主的努力でその辺りの時間は決まってくるものと考えています。

例えば滑走路などに不具合があると、飛行機が飛ばない状態になり、1分でも早く復旧するということがございますので、当然、業者に対しては「速やかに」と言って、それが決まった数字はありませんが、企業側もその辺を斟酌して、できるだけ短くということをやっているというのが現状です。

○辻専門委員 今の「速やかに」とちょっと関連するかもしれませんが、3ページ目に「安全性の確保」で、「航空機の運航への影響件数 0件」とございます。「航空機の運航への影響がないこと」と書いてございますが、運航への影響というのは、どういう定義なのでしょう。これは、民間の航空会社のダイヤが狂わなかったのかと、そういう意味合いでよろしいのでしょうか。

○酒井課長 少し話がそれますが、航空会社において飛行機の定時出発率という定義があり、時刻表の時刻の15分以内で飛行機がプッシュアウト、搭乗橋から離れることができれば定時性があつたということになっております。一方、我々の方は、どちらかというとも飛行機が着陸するときに、もう飛行機は着陸準備が出来ているのに上空旋回するような状態であったり、出発準備が出来ていて、いつでも飛び立てる状態であるけれども、例えば滑走路を補修しているために離陸できないというのは、やはり運航への影響ということになります。ただし、飛行機が運航しないときに、補修をしている状態というのは、それは別にその当該空港において運用が変化するわけではございませんので、それは運航への影響というような言い方はしておりません。

○辻専門委員 もうテイクオフできるのに、ごみがあるから、車止めを外したけど、動けないとか、着陸したいけれども、ごみがあるから着陸できない、旋回しているということは1件もなかったという意味合いなののでしょうか。

○酒井課長 はい。

○辻専門委員 分かりました。

○石堂主査 さっきの「速やかに」の話で、辻先生が恐らく疑問に思ったのは、どこかがおかしくなったら、それは最終的には直るだろうと。それを速やかにと言っても、一定の範囲内で、いわば発注した側が満足する時間のうちに直ったかどうかというものがないかという趣旨だと思うのですよ。私も空港の現場を知らないのであれですが、何かあつたと

いうときに、業者にこれはどのくらいで復旧できるか、また、発注側としても3時間ぐらいだろうというプロとプロの一つの見方があると思うのですね。そういうので、実際に最初からこのくらいだったら何時間、このくらいだったら半日とかと定義するのは難しくても、実際に起きたときに、この要件でやるときに、そのときにいわば一定の決めをして、それが守れたかどうかというやり方はできるのではないかという気がするのですけれども、そういうのは現実にはやっておらないのですか。

○酒井課長 先ほどは特記仕様書の記載内容について説明させていただいたのですが、実際に工事を請け負った者は、工事が始まる前に、それぞれの工種毎にどのような体制でやるかということに記載した施工計画書を提出してもらいます。そのときに企業側から特記仕様書と同じように「速やかに」と書かれるかもしれないし、先ほど言いましたように、提案した場合であれば、「60分以内」と書かれる方もいらっしゃると思います。「速やかに」と特記仕様書と同じに書いてあった場合、我々と認識がずれていると困りますので、現場では、大体どのくらいかかるのかを確認されていると思います。

○石堂主査 談合防止のために説明会をやめているという事例は、ほかの案件でも聞いたことはあるのですけれども、それによって情報伝達の質が落ちてはまずいと思うのですね。例えば書類を送って、「これをちゃんと見てください」というのはいいのですけれども、説明会の場だったら、その場で質問することができる。そのような細かい点も、どうなのですかと直接聞ける。説明会の代わりに何かをやっているということであれば、その代わりにやっているものの中に、聞いてくれればこういうことにも応じられますよという情報提供をして、説明会はこういう理由があってやめているけれども、それに代わる場はこういうふうにはちゃんとありますよと。それに代わる機能を果たすものがありますよということを知徹底する必要があるのではないかなと思うのですね。その辺で何か留意されている部分があるかどうかをお聞きしたかったのですね。

○酒井課長 その点については、工事を公告した場合に、質問があったら、質問先をここにしてくださいということが明記されておりますので、そういう形でキャッチボールができるような形にはなっております。

○石堂主査 私はもう一步踏み込んで、これは説明会にかわるものだとして、もし、あなたが説明会に行っていたらどう行動したかというのは、いわばこの中で解決しなければならぬということが相手に伝わるようにすべきではないかなという意味です。「質問してもいいですよ」というのはどこでも書いてある話なのでね。説明会がなくなって、後から入ってきた業者は、最初からこんなものだと思うかもしれませんが、説明会があったときからの業者にすれば、最近、説明会がないんだよなと思っているかなと思うんです。

○酒井課長 多分、そういう者は余りいないのではないかと思います。もう何年も説明会を開いていませんので、ここ3～4年とかというオーダーではなくて、10年以上ではないかと思えます。

○石堂主査 もう、無いのが当たり前になっているのですかね。

○酒井課長 はい。我々の一般的な土木工事においては、そのようになっています。

○石堂主査 分かりました。

それから、最後のところに第三者委員会の内容があって、大阪で、「即効的に競争性を高めるのが困難であれば、契約形態を含めた見直しを検討してもよいのではないか」と。私はほかの場でも言ったのですけれども、この契約形態を含めてという表現の中に、多分随契に戻したらという趣旨を含んでいるような気がするのです。これは、国交省さんなり、航空局としては、どう受けとめて、どういうふうに対応されようとしているのですか。

○酒井課長 どういうやり方があるのかも含めて、随契も1つかもしれませんが、本当にそれでいいのかということは当然ながら再度考えなければいけないと思います。

○石堂主査 第三者委員会がこういう意見を出してきたときに、受けた航空局の側としてはどういうふうに対応することになっているのですか。意見は聴きました、で別に返す義務もなければ、検討すべきではないかと言われたからといって、検討する義務もないということなのですか。必ず回答は返すのですか。

○酒井課長 一般的には、少なくとも何らかの回答はすることが必要だと考えています。

○石堂主査 速やかに回答するとかいうことですか。

○酒井課長 次回の。

○石堂主査 次の会合ですか。

○酒井課長 はい。(次回)には回答することにはなろうかと思います。

○石堂主査 どんな回答になりそうなのか、ぜひ、そのうち聞かせていただければと思います。

最後、もう一つ、ほかの案件にも関係するのですけれども、今回、11空港を一括した整理になっているし、評価もみんな一括してやっておられるのですね。ただ、11空港の実施要項はそれぞれに定められて、契約も別々になっているという話です。今回は残念ながらそういうことはなかったのですけれども、11空港のうち、この市場化テストをやって、抜群の成績であったと、経費の節減もここだけはなぜか20%も下がったし、評価も抜群にいいし、落札率は非常に良好だし、ここは市場化テストの効果がある意味では期待以上にあらわれているというようなときに、その空港だけは市場化テストから外そうかという発想は、国土交通省さんとしてはお持ちにならないのですか。あくまでもこの11空港はいわばグループとして動くしかないということなのですか。

○酒井課長 それはないと考えています。既に4空港、11空港、11空港と、少しずつ年度をずらして、今やらせていただいておりますので、11空港セットでないといふことではないというふうに考えています。

○石堂主査 最後、非常に細かい話で申しわけないのですけれども、評価のところ「苦情等はなかった」という表現があちこちに出てくるのですけれども、この「苦情」は、発注サイドの人間の苦情、お客様の苦情、どれもありということですか。

○酒井課長 そうです。空港の中であれば、当然航空機を運航されるパイロットさんの方

から何かクレームや、いろいろな御意見が出てきますし、また、東京空港の構内道路においても、一般の空港利用者や、飛行機に乗らない人でも通った場合に、どこかに穴ぼこがあって非常に危なかったというようなことがあれば、当然そういう意見や、苦情が入ってくるので、そういうものがなかったというふうに御理解いただければと思います。

○辻専門委員 苦情というのは、何か特定の経路を経たものを苦情と呼んでいるのか。それとも、電話でも何でも何か文句が来たら苦情というとらえ方でよろしいのでしょうか。

○酒井課長 はい。そういうふうに考えています。

○若林専門委員 競争性を確保するために、人材確保のための準備期間を確保するとか、あるいは、評価（案）の方で情報開示を行うとか、そういう話があったのですけれども、それ以外に個別に対処すべき何か特殊事情のあるような空港は、特になんという理解でよろしいのでしょうか。つまり、この空港の業務は、ちょっとこういう特殊な事情があって、いま一つ魅力的でないので1者応札になっているというような空港は特になんという理解でよろしいのでしょうか。

○酒井課長 基本的に、国が管理している空港では、運用時間が少し違うとかというのはありますけれども、運用の仕方は基本的にほぼ変わりませんので、特にある空港だけが特殊な能力を持ってないと維持管理業務ができないとか、そういうことはないというふうに考えています。

○石堂主査 ほかはいかがでしょうか。

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。

事務局から何かございますか。

○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（空港安全・保安対策課）退室、国土交通省（航空灯火・電気技術室）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」の事業評価（案）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、国土交通省航空局航空灯火・電気技術室松井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。よろしくお願いいたします。

○松井室長 航空灯火・電気技術室長の松井でございます。よろしくお願いいたします。

それでは、「航空灯火・電源施設の維持管理業務」について、平成24年度航空灯火維持工事の実施状況を御報告させていただきます。資料2を御覧ください。

まず、「事業の概要」ですけれども、稚内から沖縄までの21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、航空灯火施設等を常時良好な状態に保つ

よう定期点検、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を行うもの
でございます。

業務の実施期間は、平成24年4月1日から平成27年3月31日までの3年間でございます。
これは3年契約を導入したものとしては、2度目の事業になります。

受託した事業者は、21空港、ここに記載しておりますとおりです。

「受託事業者決定の経緯」でございます。2ページの4項に記載しておりますが、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、その他を総合的に評価いたしま
して決定しております。

第Ⅱ項に「確保すべき質の達成状況及び評価」を記載いたしております。

まず、航空灯火施設の管理ということで、「信頼性の確保」がございます。障害時の応
急復旧に未実施があってはならないということで、指標を0件としております。結果は、
2年間を通じて、21空港とも0件でございました。

「安全性の確保－1」として、維持工事の安全管理体制不備に起因する当該施設内での
作業員等の人身事故がないこと、としております。これについては、残念ながら、平成25
年10月に新潟空港において、作業員1名が負傷する感電事故1件が発生しております。

次に、5ページの「安全の確保－2」でございます。維持工事の不備に起因する施設の
運用停止により、航空機の破損または損傷並びに運航の停止がないこと、としております。
これについては、6ページと7ページに表がございますが、21空港全てにおいて2年間を通
じて0件となっております。

7ページの「品質の維持」については、維持工事の不備に起因する電気施設の障害によ
り航空保安施設の停止がないこと、としております。こちらについても、21空港全てにお
いて2年間を通じて0件となっております。

9ページに進んでいただきまして、「維持工事の各作業別において確保すべき水準及び
実施状況」を記載してございます。

(1)の「確保すべき水準」に各業務の内容を記載してございます。実施状況ですけれ
ども、定期点検については、定められた周期により定められた内容の点検を行うというも
のです。表では、実施要項に記載している対象施設に点検回数を乗じた件数により点検を
確実に実施したということで記載してございます。

11ページの「監視室駐在作業」でございます。ここでは初動対応の件数を載せさせてい
ただいております。監視室駐在作業ですけれども、これは監視室に駐在いたしまして、航
空灯火施設等の状態を監視し、日常点検等において異常を認めた場合、または異常のおそ
れがある場合には、関係者に連絡をするとともに、監督職員の指示によって、要領に従っ
て機器の操作を適切に行うということでございまして、この件数だけそうした初動対応が
あるということでございます。

最後に、13ページの「応急復旧工」でございます。ここに件数を載せてございます。応
急復旧工は、仕様書に定められた作業内容について、航空灯火施設等の不点とかケーブル

の絶縁低下に伴う不良とか、こういった箇所の障害について、監督職員の指示に従って障害発生前と同じ状態に急急に復旧する作業を行ったということでございます。表の記載は、ここに述べてあります各区分ごとの件数を記載して、適切に対応したということでございます。

14ページに「評価」を載せさせていただいております。「信頼性の確保」「品質の維持」及び「航空機の運航に係る安全性の確保」という点については、水準を満たしております。空港利用者に影響を与えることのないよう空港を運営することには対応できたということで、要求水準を満たしているとしておりますけれども、残念ながら安全性の確保については、負傷事故1件ございました。この負傷事故1件ですが、平成25年10月に新潟空港において、受配電設備の定期点検時に作業員が高圧充電部に接近し、電撃を受けて感電負傷したものでございます。幸いにも感電による火傷、後遺症はなくて、5日間の検査入院で退院しております。事故原因について検証いたしました。受注者において入札実施要項で求める安全管理に係る各事項、例えば緊急時の対応、連絡体制、安全ミーティング等、これらは守られておったのですけれども、事故の直接的な原因は、作業員が受配電盤全体に充電されているという状態であることを失念したまま高圧充電部に近接してしまったヒューマンエラーであったと考えております。本件がヒューマンエラーであったということと発注者側の作業手順書に受注者側の詳細作業項目があった場合の記載方法及び注意喚起の方法に若干改善の余地があったこともありまして、一概には、維持工事の安全管理体制の不備というふうには言い切れないところがございました。しかしながら、結果的に、ヒューマンファクターを考慮した作業員の注意喚起あるいは安全措置を検討するなど、さらなる対策の余地があったことから、今回、作業員等の人身事故の発生件数1件として記載させていただいております。

この感電事故の後ですが、発注側としては、発生事案についての情報共有、注意喚起及び点検作業手順書作成マニュアルの改正などの再発防止対策を行っております。また、受注者側においては、作業員のヒューマンエラーを未然に防止する観点で、各作業員に対する安全再教育の実施、及び作業の実施時の高圧接近警報機の備えつけなどの再発防止策を実施し、安全対策の強化に努めております。これらの実施状況については、発注者側においても確認しておりまして、現時点においては、確保すべき質の水準を満たしているものと考えております。

次に、15ページの「実施経費の状況及び評価」についてでございます。平成24年度契約額及び市場化テスト導入前後の契約額、それから、落札率の比較を表に載せさせていただいております。ここに21空港の一覧が載っておりますけれども、17ページに「経費節減効果」について取りまとめさせていただいております。

まず契約額については、経費節減効果として、契約額そのものについては、21空港、全体合計で1年当たり46,249,000円、1空港1年当たりでは平均2,202,000円減少しております。これは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て、制度的には、工

事の契約金額が大きくなるほど小さくなる諸経費率が低下し、減額したものでございます。

17ページの下表に入札者数をまとめておりますけれども、釧路空港及び函館空港については、2者ですが、複数者応札があり、16ページの表の落札率がございまして、両空港とも落札率が低下していることから、契約額の節減に複数者応札による競争原理が働いたものと考えております。競争入札応札者数については、釧路空港及び函館空港については、1者から2者に増えたのですが、残念ながら小松空港については、2者から1者へと応札者数が減じております。

このほか、些少ではありますけれども、契約額の増減の要素として、業務仕様の違いがございまして、ここに挙げさせていただいております。

18ページの「受注者からの技術提案を反映した業務の履行状況」でございまして。入札実施要項で求めた技術提案は2点ございました。

まずは、(1)の「緊急時(地震・台風等自然災害含む)への配慮」で、これは空港の運用に影響を来すような緊急時の対応に関する各受注者からの技術提案でございまして。

それから、2点目は、(2)の「日々の工事内容に係る配慮」で、工事中の作業ミス、それからFOD、こういった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ございまして、いずれも以下に列記してございまして、業務に適切に反映されております。

次に、4.「評価」でございまして。経費節減効果については、先ほども述べましたとおり、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減少に伴う諸経費の減少分が節減となりました。市場化テスト導入の効果については、複数者が応札した釧路空港及び函館空港においては、落札率が若干低下しており、競争原理が働いたものと思っております。応札者が1者の空港については、落札率が上昇と下降まちまちでございまして、効果の判断はちょっと難しいと考えております。参入の促進についてですけれども、釧路空港及び函館空港以外の19空港で、新たな応札者の参入がなかったことについては、作業時間の大半が夜間に限定されるなど、作業損失が多いことから敬遠されたと思われまして。これまで、競争参加者の資格については、類似工事の適用範囲、地域の拡大、それから、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、緩和を行ってきたところですが、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ますため、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、国土交通省の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26年度実施分の事業、新千歳と福岡において、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「総括」でございまして。安全性の確保について、感電事故1件があったものの、航空機運航の安全性には影響を与えておらず、再発防止策を実施し、安全対策の強化を図っ

ていることから、現在においては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ては、複数年契約により契約額が増加し、結果として諸経費率が低下したことにより、諸経費が減額したことによる経費節減の効果がございました。また、釧路空港及び函館空港については、複数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、部分的には効果があったと考えております。しかしながら、ほかの19空港は1者応札でありましたことから、市場化テスト導入効果が全体を通してあったかは判断が困難と考えております。

これらから、引き続き航空機の運航の安全に影響しないよう、現在の工事品質を維持向上させつつ、参入状況の改善につながる方策を模索することとし、公告期間の延長や広報誌掲載などの周知・啓発活動を行うことに加えて、今年度からは新たにゼロ国債を活用することにより、より応募しやすい環境となるよう図ってまいりたいと考えております。

なお、終了プロセスについては、市場化テスト導入2巡目となります平成27年度21空港分の発注後に、応札者等に対しヒアリングを行うなどの検証を行った上で検討していくべきかと考えております。

この後、V. 項として、東京・大阪局で行われました第三者委員会の意見を記載しておりますので、併せて御覧いただければ幸いです。

以上でございます。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、内閣府より説明をお願いします。説明は5分程度をお願いします。

○事務局 それでは、内閣府の評価（案）について御説明を申し上げます。

本評価（案）は、平成24年開始事業の21空港についての評価を行うものでございます。資料Bに基づきまして、御説明を申し上げます。

まずは4ページを御覧ください。こちらに「対象公共サービスの実施内容に関する評価」について、質の観点から記載をさせていただいています。

(1)の「信頼性の確保」に関しては、応急復旧を全て行っているというところから、適切な復旧が行われていると評価できるものとしております。

(2)の「安全性の確保」に関しては、先ほど御説明をいただいたとおりですが、平成25年10月に新潟空港において1件の感電負傷事故が発生したことについて記載をしております。こちらについては、さらなる安全対策の余地があったことも踏まえ、作業員の人身事故として計上したものでございます。ただし、事故発生後、国土交通省様の再発防止策とはまた別に、受託事業者においても、関連事故再発防止策などを含め、さらなる安全対策に努めていること、そして、感電事故に伴う空港の運用や、航空機の運航の安全阻害要因にはなっていないというところから、他空港も含めて、現在においては、確保すべき質の水準を満たしているものと評価してございます。

(3)「品質の維持」、そして、(4)の確保すべき水準に関しては、先ほど御説明を

いただいたところですが、満たすべき仕様書に定められた業務を的確に遂行されていることを確認してございます。

(5) 「民間事業者からの改善提案による改善実施事項」については、緊急時への配慮並びに、日々の工事内容に係る配慮に関して、民間事業者からの提案が細やかに行われ、業務の効率性、安全性の向上が図られているものと評価してございます。

続きまして、実施経費についての評価ですが、こちらは3年間の契約額で約25億円、単年度では約8億4,000万円ですけれども、民間競争入札導入をする以前の従来経費と比べますと、1年当たり5.2%、額にして約4,600万円の経費の削減が図られているというところでございます。

また、次のページの表に記載をしておりますが、平均落札率については、99.2%が従来の落札率だったのですけれども、こちらが、24年度は99.37%で、0.17%上昇している状況でございます。

以上を踏まえた「評価のまとめ」ですけれども、まず、(1)「評価の総括」で、質の項目に関しては、先ほど御説明申し上げた新潟空港における1件の事故もございましたけれども、こちらは現時点において、確保すべき質の水準を満たしているものと評価できることから、ほかの項目についても良好な実施状況であったという評価をしております。

経費に関しては、5.2%の経費削減がされております。その下に、競争性の観点から記載をしておりますが、2者応札がありました釧路空港及び函館空港を除き、19空港においては1者応札となっているところではございますが、こちらの件について競争性の確保が必要であるとしております。

最後ですけれども、「今後の方針」ということで、今御説明申し上げた内容を踏まえまして、次期事業についても、引き続き民間競争入札を実施することが適当と考えてございます。次期事業においては、競争性確保の観点から、より多くの民間事業者の入札への参加を促すために、公告期間の延長等を実施いただくことになっておりますが、さらに、これまでの入札小委の審議を踏まえまして、4か年の国庫債務負担行為での初年度を歳出化ゼロとする予算要求を行い、入札手続を前倒しで行うことによって、民間事業者にとっての十分な準備期間を確保するという取組もなされる予定でございますので、そちらを踏まえつつ、例えば、これまで入札に参加しなかった民間事業者へのヒアリング等も含めながら、実効性のある改善策を構築することを求めたい、としております。

説明は以上でございます。

○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。

○辻専門委員 御説明どうもありがとうございました。

資料2の5ページ目一番下に「航空機の運航停止件数【0件】」とございまして、さらにおめくりいただいて7ページ目に「航空保安施設の停止件数【0件】」とございます。

いずれも0件で、大変すばらしいかと存じますけれども、「運航停止件数」は、どういう要件が満たされると、運航停止になったと判断されるのか、その辺りをお聞かせいただけますか。

○大下専門官 今回担当させていただきます大下といいます。よろしく申し上げます。

「運航停止」を満たす件数等としては、航空灯火については、灯火の運用の基準が一つ一つ定められておまして、例えばその灯火の不点数が5%とか10%とか、または、一部の灯火が不点になったときは運航ができない。そういったところの施設の基準がありまして、維持工事の不備によりこの基準が満たされないような状況になったときには、停止件数として上がります。

○辻専門委員 客観的な指標があつて、要件が客観的に書面化されているという理解でよろしいですか。

○大下専門官 基準としてはございます。

○辻専門委員 分かりました。

続いて、2点目ですが、9ページ目下の方に③「応急復旧工」とありまして、「指定された作業内容を行うこと」とございますが、これは何か時間的な制約、いつまでに作業内容を完了させようとか、そういう締切のようなものは設定されているでしょうか。

○大下専門官 指定された時間は特にございません。ただ、操作する上での操作方法とか、間違つた操作をしてしまうと、よけい波及事故とか起こしますので、そういったマニュアル等はございまして、操作手順等は決められています。そういったものに従つて応急的な復旧を的確に対応して頂くというように考えております。

○辻専門委員 成果物の締切は、明文上は決まってないという理解でよろしいですか。

○大下専門官 成果物というのは。

○辻専門委員 業務終了時ですね。

○大下専門官 作業は運航に影響があつてはいけない時間帯に実施しておりますので、当然その中のできる範囲で、きちんと時間を守っていただくということがあります。

○辻専門委員 各作業について、見積でこれぐらいの時間がかかるということは書かれているのですか。

○松井室長 個別の作業について、最初から何分とか何時間とかという、そういうものはありません。あくまでも、不具合が発生したときに応急的に実施するものです。場所によって、作業内容は必ずしも同じではありません。ただ、ここにある不具合は、航空機の運航に影響を与えてはいけないので、結果としては、品質の維持で、航空機の停止につながると考えています。ですから、航空機の運航に影響を与えるような復旧の遅れあるいは未実施になってはならないと、考えていただければと思います。

○辻専門委員 運航の停止というのは、何か具体的に要件はあるのでしょうか。

○松井室長 例えば、不点の灯火がたくさんあつて、それを交換するわけですがけれども、交換が間に合わなくて、滑走路がオープン出来ず、航空機が着陸出来ない場合とかですね。

○辻専門委員 どういう場合に、定時運航ができないとかそういうのがあるのですかね。

○松井室長 そういうことですね。まさに定時運航ができないと。ですから、やって来たけれども、あるいは、そもそも出発できない。

○辻専門委員 その辺り何分間までだったら大丈夫とかそういうのはあるのでしょうか。

○松井室長 そこは管制の問題になってしまうのですけれども、例えば、滑走路オープン時刻は、当然ありますので、出発側の空港で、着陸予定空港の滑走路は使えない状態になっていて、着陸時刻までに、滑走路オープンが出来ないとなれば、当然出発できないことになるかと考えております。

○辻専門委員 航空機の運航の停止は、結構幅のある概念で今運用しているという理解でよろしいですか。明確に、何分以内だったら大丈夫だとか、何分以上たった場合は、運航停止と判断するとかという明確な基準があるわけではないという、理解でよろしいですか。

○松井室長 遅れたということになればエアラインからそういうふうに言ってまいります。それで上がってしまうということです。

○辻専門委員 分かりました。

○石堂主査 今の件で、ここで「運航の停止」という言葉を使うのですね。たまたま今日は航空局さんの案件が2件続いたのですが、さっきの土木の関係では、「土木施設の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」という表現を使っている。これは「運航への影響」になっているのですね。そうすると、遅れとかいろいろなことが入っているなというのは分かるのですけれども、こっちは、「航空機の破損または損傷」というふうにそれぞれ並べて、それと同じ並びで航空機の停止という「停止」という言葉を使っているものですから、結局は同じことを言っているのか、どっちが厳しいのか、よく分からないなという感じを私は持ったのですけれど。「停止」と言うと、飛行機が飛ばなくなってしまったという感じにも見えるけれども、さっきの何分遅れだったらどうなのですかなどという議論を聞いていると、要するに航空ダイヤに影響があったら全部「停止」だと考えて読むのか。

○松井室長 それで結構だと思います。飛ばなくなったというか、飛ばない状態、止まっているということですね。

○石堂主査 定時に飛ばなくなったという意味ですか。

○松井室長 そうです。これが要因ということです。

○石堂主査 運休したという話とは違うのですか。

○松井室長 もちろんそうです。運休したという話ではないです。

○石堂主査 そういうことですか。

○早津専門委員 19ページに、航空灯火施設維持は、夜間作業が大半を占めているので、敬遠されたという記載があるのですけれども、これはどこかから聴取した結果が書かれているのでしょうか。

○大下専門官 21空港の入札実施後にアンケートをとっております。

同種又は同類工事の実績のある135者調査をしております、そのうち84者回答がありました。その回答者の内、空港環境に影響するものとして作業員の確保が困難なものとして約27件、また夜間作業が多いということで、人の確保が困難であることなどの回答が結果として出ております。

○辻専門委員 17ページです。先ほど、夜間作業が多い点の一つのハードルになっていると理解したところですけれども、この表を見ていくと、例えば三沢、百里、小松、美保、那覇空港、この辺り幾つか航空自衛隊と滑走路を共有しているところが見受けられるのですけれども、この辺りに自衛隊と滑走路を共有しているから、要件が付加されているとかそういうのが今あるのか。さらには、今ないとしたら、今後、実施要項でこの辺り、特別扱いをしていく予定があるのかどうか、その辺りをお聞かせください。

○大下専門官 防衛省との共用空港ですが、百里、小松、美保等については、滑走路は、防衛省側の管理になっておまして、民航側と防衛側との使用が分かれております。民航側のエプロンから滑走路までの誘導路が航空局の維持管理の範疇になっておりますので、直接の影響は少ないですが、那覇空港とか、新千歳空港は、防衛省と共用ですけれども、そういったところに対しては、防衛も運用しつつ、民間航空も運用していく中で、防衛との調整、夜間のスクランブルとかありますので、それは綿密にやらなければいけない、厳しさがあります。

○井熊副主査 受託されている企業さんは、全国展開で事業をされているのではなくて、例えば四国だったら四国とか、北海道だったら北海道とか、そういう地域性のある企業さんが多いのですか。

○岩田課長補佐 受注者ですけれども、全国展開している受注者もありますが地域的に、営業活動をしている受注者もありそれぞれ空港によって異なっている状況でございます。

○井熊副主査 何となく地域でやられている企業が、何とか支店とかあるので、多いのかなと思うのですけれども、この中で一番問題なのは、何と言っても1者応札が余りにも多いという状態をどういうふうに解決するのかということだと思っておりますけれども、地域の中でどうやって競争を生み出していくのかということをもう少し検討された方がいいのかなと思うのですね。

例えば、四国で見れば、四電工が四国電力関係の会社だと思っておりますけれども、こういう会社さんは、別に高知だけでなくいろいろなところに出られる可能性はあるわけですね。そういう事情をきちんと地域ごとに把握して、それで、その地域の中で事業を展開されている企業さんが出られるようにきちんと連絡をとっていくというふうに、地域ごとの競争を高めていくようなアクションというか、そういうものをとられた方がよろしいのかなと思います。

○岩田課長補佐 先ほどアンケート結果の報告でもありましたけれども、業務説明会の中でも、電工駐在の配置が困難であるとか、夜間作業が主体であるとか、特殊な分野で、24時間電工を配置する体制にそれぞれの業者が、ほかの魅力ある事業を展開している中で、

空港での縛られた作業に対して、配置する人数を抱えていないというような部分で、ほかの空港まで実施することが、各社検討段階に入らないのではないかとこのように考えています。

○井熊副主査 実際には、複数やられている企業さんもありますね。ですから、一つの会社さんが10も20もやれと言っているわけではなくて、今は1個だけけれども、2個に対応していこうという企業さんが各地で増えていけば、十分競争率は上がっていくわけですよ。ですから、全ての会社が1空港しかできないということではないのだと思うのですね。そこから辺をもう少しきめ細かくフォローをしていかないと、競争率は上がらないのではないかなと思います。

○岩田課長補佐 御指摘のとおりだと考えていますけれども、なかなか長年の実績を踏まえて、地元の電工なりを確保している業者さんが、新たにそういう体制を構築してやるというところまでいたらないので、実施したい業者に、我々もインセンティブを与える等の努力を今後引き続きやっていかなければならないのかなと考えています。

○石堂主査 夜間作業が多いとか、作業損失の多い工事であるということが書かれているのですけれども、これは、夜間作業の場合、夜働く人を自分のところで抱えるわけにいかないという会社ばかりだとどうしようもないと思うのですけれども、例えば作業損失が多い工事だというのは、いわば作業内容を見てみれば分かる話で、それは予定価格のつくり方にそういうものを反映することで解決するのではないかという気がするのですが、そうではないのですか。

○岩田課長補佐 作業損失自体も実績をもって見直す部分もあるのですけれども、場所とか運航実態とかそういうものによって変化しますので、なかなか決め切れない部分があって、昨年度は経費の見直しも、上げさせていただきましたが、市場化が始まって3～4年目ですので、あと1巡ぐらいまでには見直していかざるを得ないのかなと考えているところです。

○石堂主査 ですから、契約をどういうふうに仕立てるかということでもあろうかと思えますけれどもね。過去3年実績に従って大体こういう作業になりますよと。それに対して突発的な作業があったら、それはまた起きたときに、それは別途に払いますという契約形態ももちろんあり得ると思いますしね。過去の経験だけで縛って、なるがゆえに業者の方もこれは危ない、つまり何かあったときには、全部自分がかぶるのかということに入ってこないとすれば、それは何かつまらない話だなと思うのですね。だから、業者さんがいないというのが、結局は排除した結果になっていないかなと思うのです。今後、もう一回やる中で、いろいろと工夫していただくしかないかなと思います。

それから、もう一点、先ほども申し上げたのですけれども、大阪航空局さんの第三者委員会の意見が出ていますね。即効性が見込めないのだったら、契約形態を含めた見直しもしたらどうかというのを大阪の第三者委員会が意見を上げているというのが最後に出てくるのですけれども、今回は、そういう意見は出たけれども、今までどおりのやり方だと

もかくもう一回やりますという結論を出しているわけですがけれども、この第三者委員会の意見に対しては、どういう理由で今までどおりやることにしましたという答えを返そうとしているのですか。

○大下専門官 大阪航空局で、第三者委員会の先生方からそういった意見が出ているということで、そこについてどう対応するかということですが、航空局として、航空灯火維持工事の特殊性とかはお話しさせてもらっておるところですがけれども、現状、若干ながら23年度から始めて1者から2者とかなくなってきておりますので、大阪航空局の意見というお話は、恐らく特殊性があるから一般競争入札にそぐわないのではないかと、一旦、違う契約の仕方ということで、例えばですが随契とか、そういったやり方も考えてもいいのではないかとこのお話は出ているかと思うのですけれども、今現在進めている中で、一般競争入札で何者か応札が増えてきているというところで、もうしばらくは様子を見ていきたいことと、会計法上、それがすぐ違う契約ができるかという、難しいのかなとは思っておるところです。

○石堂主査 そうすると、ある意味では「一般論」を並べて、だから、うちは見直しの検討は当面はしません、という答えを返そうとしているということですか。

○大下専門官 そういうわけではございません。最後に報告書でも総括として記載していますが、今回、27年度に実施する予定の21空港、航空灯火の工事の中でも大半を占めているわけですが、これは今度2回目になりますので、応札状況を見て、ヒアリング等で、しっかり意見を聴いて、真にこういったやり方がいいのかどうなのかも含めて、今後は検討していかなければならないと思います。

○石堂主査 第三者委員会は何のためにあるかと考えれば、外から見た上でどういうふうに見えるかということで、いわば意見をしてきているわけですね。それに対して、検討してもよいのではないかとこのことに対して、こういう理由で、当面、その検討はしませんという回答を返さざるを得ないと思うのです。そのときには、どういう理由を挙げて、あなた方からこういう意見はもらったけれども、当面、それは我々としては受け入れませんという答えをされるのかなと。そこまでは答える義務はないとお考えになっているのかも含めてですけれどもね。

○岩田課長補佐 随契という話であれば、やはり随契の契約の決まりというのもありまして、予定価格が少額であるとか、秘密にする必要がある場合などでないと難しいと思います。

○石堂主査 何かの理由で、この第三者委員会から出た契約形態を含めた見直しというのを当面はやらないという回答を返すおつもりなのですねということですか。

○岩田課長補佐 今のところ、複数者応募の可能性があるとこの事業ですので、そういう随契には移行できないというふうに考えております。

○石堂主査 第三者委員会だって、いきなり契約形態を見直せと言っているわけではなくて、「本業務の特殊性が強いことから1者応札となり、即効的に競争性を確保することは

困難と認められ、契約形態を含めた見直しを検討してもよいのではないか」とおっしゃっているわけですよ。それに対して、まだ十分今のやり方で効果を上げることができますので、御提言はいただきましたけれども、今までやらせていただきますという答えをされるつもりなのかということを知っているわけです。

○松井室長 今回御報告した24年度の事業の中では、確かに19空港で1者応札ということもあって、このような御指摘をいただいたのは仕方がないことだと思っておりますけれども、ようやく2巡目で、前回と比較しても、公告期間の延長とか、広報誌掲載の周知・啓発活動とか、それから、今年度からゼロ国債を活用するとか、前回にはなかった幾つかの競争の促進策を入れたやり方をしようとしておりますので、この結果を一応見てから、全く同じような状況、あるいは全然改善の方向性が見えないということであれば、改めて、御指摘のとおり、契約形態を含めた検討も確かに俎上に上がっていくのではないかと考えておりますので、そういうふうに御説明することかと思っております。

また、併せて、実施状況について、改善点の分析や定量的な分析も行った方が良いとの御提言をいただいておりますので、新たな施策を取り入れた中で、それについて調査等を行ってから御回答すべきと考えております。

○井熊副主査 お聞きしていて、国土交通省さんのお考えが何か定まってないなというふうに思うのですね。今、室長がおっしゃられたように、当面は入札に行くのであれば、こういう改善をやって、いろいろな工夫をして、応札者数が増えるようにやるのだと。それで結果が出なかったらこうするのだとかというふうにはっきり方針を定められた方がよろしいかなと思います。

○松井室長 御指摘ありがとうございます。

○石堂主査 ほかはいかがですか。

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。

事務局から何かございますか。

○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いたします。

本日は、どうもありがとうございました。