

第283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283回入札監理小委員会議事次第

日 時：平成25年9月27日（金）14:55～17:24

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

- 航空交通管制機器等保守業務＜新千歳空港・大阪空港・福岡空港＞（国土交通省）
- 航空交通管制機器部品補給管理等業務請負（国土交通省）
- 航空灯火・電源施設の維持管理業務＜新千歳空港・東京国際空港・福岡空港＞（国土交通省）
- 石油産業情報化推進調査（経済産業省）

2. 空港有害鳥類防除業務に関する報告（国土交通省）

3. 東北森林管理局における入札結果等について（農林水産省）

<出席者>

（委員）

石堂主査、井熊副主査、関根専門委員、佐藤専門委員、宮崎専門委員

（国土交通省）

航空局 交通管制部 管制技術課 鏡課長、宮園調査官、安江調査官

（国土交通省）

航空局 航空灯火・電気技術室 松井室長、岩田課長補佐、石黒専門官

（経済産業省）

資源エネルギー庁 資源・燃料部 政策課 濱野課長、長谷川課長補佐、
櫻井課長補佐、森川係長

（国土交通省）

航空局 交通管制部 運用課 辻課長、沖津運用調整官、三好専門官

(農林水産省)

林野庁 国有林野部 業務課 田口企画官、尾山企画官

(事務局)

後藤参事官、金子参事官

○石堂主査 それでは、ただいまから「第283回入札監理小委員会」を開催いたします。

本日は、1つ目、国土交通省の「航空交通管制機器等保守業務」の実施要項（案）、2番目に、国土交通省の「航空交通管制機器部品補給管理等業務請負」の実施要項（案）、3番目に、国土交通省の「航空灯火・電源施設の維持管理業務」の実施要項（案）、4番目として、経済産業省の「石油産業情報化推進調査」の実施要項（案）、これは再度の審議であります。5番目に、国土交通省の「空港有害鳥類防除業務」に関する報告、6番目に、農林水産省の「東北森林管理局における入札結果等」の報告について審議いたします。

最初に、国土交通省の「航空交通管制機器等保守業務」の実施要項（案）についての審議を始めたいと思います。

国土交通省航空局交通管制部管制技術課鏡課長より御説明をお願いしたいと思えます。なお、説明は15分程度でお願いしたいと思います。よろしくお願ひします。

○鏡課長 航空局の管制技術課長の鏡と申します。

それでは、平成26年度に発注いたします交通管制機器等の保守請負。SMCというのは、システム運用管理センターの略称であります。対象としますところは、北海道地区を束ねる新千歳SMC、それと関西・中国・四国を束ねる大阪SMC、それと鹿児島は除きますけれども、九州を担当する福岡SMC、その3カ所の契約ということでございます。市場化テストは平成23年度から順次行ってまいりまして、当初は2年契約で実施してきておりましたが、ちょうど2巡目に入りまして、この3カ所についても2巡目で、契約期間も2年から3年に延長しようというものでございます。

実施要項の細目につきましては、担当の調査官のほうから説明させていただきますけれども、私のほうからは、特に大きな変更点のみ、まず御紹介したいと思います。

昨年度のこの委員会での御審議におきまして、業務に必要な専門能力の証明については、技術評価項目として国が評価することという御指摘をいただきました。それを踏まえまして、この専門能力の証明については、従来は請負者側が証明するというようになっておったわけですが、国が評価することにしたいということが第1点でございます。

第2点目は、入札参加は複数の企業グループでも可能だということでございますけれども、従来はA社、B社、C社、それぞれ分担を明らかにすることにしてございましたけれども、工事で言うところの共同施工ということで、一体として受注することもできるというものにいたしました。

あと、周知・啓発活動につきましてですけれども、これも昨年の委員会での御指摘を踏まえまして、東京航空局、大阪航空局でそれぞれ入札公告前の説明会というものを開催させていただきました。もちろん、それは今回も開きますけれども、あわせて希望者に対しては現場を説明する。実際に機器を見ていただく説明会でありますとか、専門の研修をしていただくためにカリキュラムを作成支援するといった説明会なども開催したいと思っております。従来から実施してきておりました地方航空局でのホームページにおける事業内容の掲載、出先に出入りする業者への周知活動、あるいは航空専門誌への

掲載等々については、引き続き実施していきたいと考えているところでございます。

それでは、詳細につきまして、担当の宮園から説明させていただきます。

○宮園調査官 担当の宮園でございます。よろしくお願いいたします。

A-2の資料に基づいて説明させていただきます。

まず、2ページ、1.1.4に保守業務の内容が記載されております。大きく3つありまして、定期保守業務、緊急保守業務、特別保守という3つです。定期保守というのは、指定された点検内容を実施し、機器の性能を常時適切な状態に保つということです。緊急保守につきましては、障害発生または発生のおそれがある場合に適切に対応し、早期の改善を行う。特別保守については、指定された点検、作業等を実施し、国の業務を適切に支援するということです。

今回、大阪SMCで説明させていただきたいのですが、次に、1.1.5の保守業務の実施体制になります。こちらについては、保守体制が大きく2つあります。常駐保守実施体制と巡回保守体制となっております。大阪空港における運用時間中に保守技術者が常駐する常駐保守実施体制と、大阪SMC管内、近畿・中部・四国の管制機器等の巡回に当たる巡回保守実施体制を確立するところで、表に示しているとおおり、大阪空港、広島空港、高松空港にそれぞれの要員を配置し、下のほうに巡回保守の部分が表になっているのですが、大阪SMCのほうに最低要員6名を配置することにしております。

あと、確保すべき質の達成状況及び評価ですが、信頼性の確保ということで、これは機器の不具合による障害を全て復旧させることということで、復旧不可能件数0件を目標にしています。あと、機器設備の保全・保守業務の不備に起因する破損とか損傷がないこと。この破損及び損傷件数についても0件を目標としています。

26年度契約に向けた実施要項（案）の変更点なのですが、昨年度の委員会での審議で御指摘がありました、業務に必要な専門能力の証明については、技術評価項目として国が評価することを反映したものが7ページの3.9になります。そこに朱書きで書いているのですが、専門能力の具体の要件については別紙3ということで、これが88ページになります。23年度のときとの変更点を書いているのですが、23年度の場合は「専門能力の証明の指針」としておりました。それを「専門能力の保持」と記載しております。したがって、一番下の3ポツ、4ポツに「専門能力の証明」として、事業者に対して求めていたのですが、それについては削除しております。（2）には、入札希望者は研修終了後、保守業務に従事させる保守技術者に対して研修レポート等の提出を行わせ、研修カリキュラムを履修したことを証明する履修証明書を作成すること。

あと、入札希望者は、保守業務に従事させる保守技術者が、上記（1）から（2）に従って専門能力を保持する者と同等の能力を有していると判断する場合はその根拠を示すこととしております。

あと、16ページに新たに評価表をつけております。評価表の追加修正の部分ですが、保守技術者の専門能力として、「妥当な内容のカリキュラムを履修し、保守技術者が内容を

理解していることということで、「合・否」という形になっています。

その下の加点としての項目ですが、専門能力研修のカリキュラムの内容としまして、「専門能力の保持の指針に示す研修時間を超える研修を行っているか」。これについては、我々が実施要項の中で記載している時間以上に履修した場合は、加点の対象としております。

2点目の変更として、入札参加グループでの個別要件というのがありまして、それを7ページの3.12.2個別要件に記載しております。その中に、これまではそれぞれ定期保守、緊急保守、特別保守と、その業務に対して個別で要件を出していました。それを削除しまして、先ほど課長のほうから説明がありましたけれども、各構成員が部分的に業務を分担するわけではなくて、全体で実施することで考えています。これについては、建設工事等で実施されていますので、航空局としては、ほかの市場化テスト事業にあわせて個別要件というの削除しております。

あと、従来の新規参入拡大の対応状況なのですが、我々としては参加資格要件の緩和を実施してきております。

あと、今回の資格としては、無線従事者資格、これは電波法に基づいた必要な資格というのがありますので、これについての要件緩和は不可能と考えております。

あと、23年度の市場化テストの導入から複数年契約、グループ入札を可能としてるところと、専門能力の取得に必要な研修時間についても、平成19年度は1,552時間だったのですが、それについても407時間ということで、縮小しております。平成19年度比27%という数値になっております。

あと、市場化テスト導入後も、24年度には総合評価項目の見直しを行っており、保守業務実績の加算点を最小化して、専門能力保有数の項目を削除することにより、新規参入事業者が不利にならないような配慮、あるいは創意工夫に対して加点を大きくしてきております。

周知・啓発活動につきましては、昨年度開始した入札公告前の説明会を複数の回数実施ということで、現地の器材、保守業務を見ていただくという対応を予定しております。

また、23年度の市場化導入を機に、地方局のWebページで事業内容の掲載をしている。市場化テスト導入後も周知活動の範囲を本省、地方局、現地事務所まで広げた形で実施します。

また、実施要項のパブリックコメントの実施については、航空専門誌、航空ニュースに掲載して、あと地方局のホームページに掲載もしております。

以上、簡単ですが、変更点を説明させていただきました。

○石堂主査 御説明ありがとうございました。

それでは、ただいまの御説明内容につきまして、御質問、御意見のある委員は御発言をお願いいたします。どうぞ。

○井熊副主査 御説明ありがとうございました。

前回に比べていろいろ御検討が加えられているなど思っております。

あと、競争性を確保するために、民間企業の方々が、新しい企業の方々が入ってくる意欲を持てるかどうかというところなのですが、何点か聞きたいのですけれども、まず新規にこういうところが入ってくるのではないかとある程度の見込みというのは立っているか、目星があるのかということが1つであります。

もう一つは、技術提案書というのを2週間ぐらいで作成することになっているのですけれども、これは新規参入者の方が2週間あれば十分作成できるものなのかどうかということ。

最後は、落札者決定から1カ月ぐらいで新しい人と引き継ぎがあるのですけれども、そういうことについても十分できるだけのスケジュールになっているかという3点、お願いします。

○石堂主査 いかがですか。

○鏡課長 1点目でありますけれども、昨年度は入札前に説明会を開催いたしましたところ、メーカーさんとか従来の工事業者さんといった方々を中心に多数集まっていただきました。その後、我々がいろいろな無線機器を設置あるいは更新する工事業者にも、割と幅広く周知を行っておりますが、あらゆる会社が注目しているわけではありませんので、端的に申し上げて新規にいろいろな会社から問い合わせがあるという状況にはないと思っております。恐らくは、去年と同じような会社がまた説明会には来ていただけるのではないかなと思っております。

2点目の引き継ぎの関係ということでもありますけれども、引き継ぎに当たっては、我々国のほうも十分サポートしていくと考えております。従前、中部エリアを中部空港会社の子会社が請け負っておりますけれども、それが航空保安施設信頼性センターという財団法人から請負者が移転したわけです。そのときも1カ月程度でちゃんとできておりますので、対応可能ではないかと考えております。

○宮園調査官 技術提案書のほうはカリキュラムがあるのですけれども、これは我々が参加資格として求めているのは、電波法による資格と、あと専門能力については半数ぐらいが事前にとっていただいて、あと半数については契約した後に半年間かけて履修していただく形にしておりますので、そこは我々として期間は十分かと思っております。

あと、契約の手続き部分については、一月という話だったのですが、それについては入札公告してから諸手続を行っても2週間の期間で、これまで市場化テストは23年度から実施してきているのですけれども、問題なくできているのかなと思っております。

○石堂主査 いかがですか。どうぞ。

○宮崎専門委員 6ページですけれども、今回、実施期間3年間ということで、2ポツの実施期間に関して書いてあるところですが、「26年度予算が成立し、予算示達がなされることを条件とする」ということで、3年の契約期間なのですが、単年度予算で措置していく形になっていって、予算の関係でどうしても入札公告が少し遅くなっているのではないかと思っております。今回は間に合わない要因もあるかもしれませんが、今日の実施

要項の内容ではないのですが、一者入札が今後も引き続き継続するのであれば、将来に向けてはさらなる改善として、引き継ぎ期間を少し長くできるように国庫債務負担行為をとる。

もともと3年の期間ですので、単年度予算で措置していくこと自体にちょっと矛盾があると思っておりますので、そこは今回間に合わなかったにしても、3巡目に向けては国庫債務負担行為を活用していくことは、一者入札のさらなる改善ということでぜひ検討いただきたいと思います。

○宮園調査官 今の話は、ゼロ国債ということによろしいですか。

○宮崎専門委員 はい。

○宮園調査官 我々、先ほど言いましたように、無線従事者の資格ということの一つの条件にしておりまして、あとは半数については専門能力を有した方という形です。そういった方々を確保してもらうことに対しては、新たな業者さんに対しては体制を組まないといけないところがあるのです。それに対しては、役務的費用が発生するところもあるものですから、そういった業者さんの負担と、我々がゼロ国債で実施というのは予算上費用ゼロという話ですので、そういった中では業者さんに負担をかけてしまうところがあるかと思っています。

○宮崎専門委員 業者さんに負担がかかるということが理解し切れていないところがあるのですが、新しい業者さんが参入しやすいように、早く契約手続きができて、引き継ぎの期間がしっかりとれるほうが、新規に入る方は安心なのだと思うのです。その兼ね合いで、事務的な手続きが早められるのであれば、そこは検討していただきたいと思います。

○宮園調査官 もともこの保守業務を委託したときに、その資格条件というものを掲示していきまして、単年度というよりも、2年、3年前から受託に向けて準備期間として、保守技術者を確保するということが可能かと思っております。そういった中では、ゼロ国債を組むまでもなく、新規参入の方が保守業務を受託したいとの意向があれば、事前に資格条件に見合う準備はしてこられるのかと。ただ、保守技術者全ての方に、専門能力を求めることは無理な話だと思っていますので、そこは半数の方という条件として、あと半数の方については契約後に履修していただければいいですよという条件を緩和しているところでは。

○石堂主査 私からちょっとお聞きしたいのですが、グループ参加の要件を緩和したということで、これも新規の業者を入れたいという御努力の一環だと思うのですがけれども、前回の条件ではグループ参加してきたところはなかったですね。それで、今回、条件を緩和したことによって、いわば来るであろうという見通しを持っておられるのですか。

○宮園調査官 見通しというか、出資の割合でできるということで、各メーカーさん、器材を製造しているところもありますので、確定しているわけではないのですが、そういったところでは幅広くできるのではないかといいところはあります。

○石堂主査 要するに、新規事業者がなかなか入ってこなくて一者応札が続いているとい

うときに、今、落としているというか、受注しているところは、もともと国がこの業務をやるためにつくった組織の後継組織だと思うのです。それは私、いろいろなところで言っているのですけれども、いわばこの業務をやるのにちょうどぴったりのものを持っているところであって、民間にはそういうぴったりのところはない。そうすると、競争入札にかけても前からやっているところが絶対有利なのですね。ですから、新規参入をどんなに求めても、新規に入札してきても、結局競争入札をやれば負けると私、思うのです。

それを打破しようと思えば、要項の1ページに業務の内容が書いてありますけれども、(1)から(4)までいろいろあるのですけれども、これを分割発注するようなことを考えないと、さっきも言いましたように、これらの幾つかの業務をやるのにちょうどよくつくられている組織が強いに決まっていると思うのです。これをばらして、その1つだったうちのほうが有利だという民間業者が初めて出るのではないかという感じを持つのです。規模として3億円ぐらいの結構な額の業務ですけれども、これを分割発注することは国土交通省さんとしては耐えがたい部分があるのですか。

○鏡課長 まず、SMC、システム管理センターが全国で8カ所ございます。北海道とか仙台にありまして、主査が御提案されたのは、例えば大阪のエリアを中国と四国に分けるとか、さらには巡回と定期に分けるということだろうと思います。

まず、地理的なところを分けることにつきましては、大阪SMCのほうに通常は保守員がいるわけですけれども、定期的な保守あるいは障害が発生したときに緊急保守に行くこととなります。山口県の空港に行く場合、事前に大阪で国の職員と調整して現地に行ってもらって定期保守する、あるいは緊急点検することとなります。戻ってきたら、また報告してもらおうということが必ず必要になります。そういったプロセスが全部抜けてしまうこととなりますので、そこはなかなか難しいのかと。

もう一つは、保守を分ける。緊急保守担当は緊急保守のみ、定期保守担当は定期保守だけということになると、人をその分余分に張りつけていくようなことに多分なると思いますので、業者としては巡回保守と定期点検をそれぞれうまく混在させて一定の何十人という体制をとっておりますので、それを明確に分けると、結果的に細分化して、契約の本数、金額も増えるということではないかと思えます。

○石堂主査 そういうお話を聞くと、業務としてのセットメニューは結局変えられないということになると、従来、国が育てたところが絶対有利だというのがずっと続いていくような気がするのです。それを見ていると、ほかはあえてグループまで形成して入ってくる気になるのかなという気がするのです。ですから、A社、B社、C社、民間の業者のこことここを結びつけば十分に既存の何とかセンターに対抗できる力を持ち得ますよと言っても、価格面で対応できないのではないかという気がするのです。そうすると、あとはそういう技術を持った人間を民間に送り込んで、民間のそういうところを育てなければならないという方法しかなくなるような気がするのです。

その辺、中長期的な展望として、国土交通省さんでは何か考えておられるのですか。そ

れとも、もうこれはしようがない。これまでやってきた業者がずっと続けていくしかないのだと考えておられるのか。そうだと、もう随契に戻したほうがいいのではないかという話になりかねないと思うのです。その辺、どうお考えでしょうか。

○鏡課長 今、8つのSMCと申し上げましたけれども、平成11年に中央省庁改革基本法で、こういう管制機器の整備という言葉で、いわゆる維持修繕という意味なのですけれども、それに民間活力を導入していくと法制化されました。それを受けて平成13年度から委託してきておりました。市場化テスト自体、平成23年度からということでございまして、今、主査がおっしゃられたのはまさに実情でございます。今、8つと申し上げましたけれども、これからさらに集約する可能性があります。例えば8つを6つとか5つということももちろんあり得ると思います。それは、我々、国の職員のほうもスリム化を求められておりますので。

そうすると、どんどん集約化して、保守をする人たちもある場所に集約化されていって、何かあると緊急に障害が発生すると保守に行かなければいけない。その間は、例えば飛行機が飛ばないということで利用者の利便性が悪化するので、我々としてはできるだけ機器の信頼性を高めることによって、その影響をできるだけ小さくしていかなければいけないと思っております。そういうことで、集約していくという流れは多分変えられないと思えます。

保守技術者につきましては、確かに非常に特殊な機器でありますし、狭い業界と言っては何ですけれども、そういう面もありますので、20社を超えるような会社が去年、説明会に来てくれましたけれども、日常的に結構つき合いの多い会社ではありますけれども、そうではない全く新規ということはなかなか想定し得ないというのが実態でございます。それは主査のおっしゃるとおりでございます。

○石堂主査 急にここで急カーブを切るわけにもいかない部分もあるでしょうし、中長期的にはどうやって競争を実現していこうとするのか、それとも手間暇かけることをもうやめるのかという岐路に立っているような気がしますので、その辺、実態を踏まえた御検討を。

それで、今回出された要項の中でいけば、グループ参加という道を開いて、それを改善したというところが目を引くところだと思いますので、これを民間に対してアピールして、ぜひジョイントを組んで参加してもらいたいのだということを声を大にして御説明していただくくらいかなという感じがいたします。はい。

○井熊副主査 募集要項は改善されていてあれなのですけれども、先ほどグループにして、どのくらい参加が見込めるのかということに対して、国土交通省さんのほうからこうじゃないですかという類推がないというのが1つ問題かなと。今、必要なのは、こんなことを言っただけですけれども、今年の実施要項の修正で多分全ては解決できなくて、マーケットを変えていくのは大変なことですから。

国土交通省さんに今、必要なのはマーケティングの視点だなと。応募者が来て、応募し

ない人がいたら、なぜ応募できなかったのか、何をやればよかったですかということを経年トレスして、それを実行して、今年こういうことを改革した。だとすれば、このヒアリング結果からこういう効果があるはずだという科学的なというか、根拠があるような計画的なアプローチをやっていかないといけないのかなと思います。

○石堂主査 ほか、いかがですか。はい。

○関根専門委員 今回の件にも関連しますが、入札するときだけですと、周知といってもなかなか難しいのかと思っています。すぐには効果が出ないかもしれませんが、この方向で競争をふやそうというのであれば、1年や2年というのではなくかなり長期的に考えて周知や、関連しそうなところに対するヒアリングといったものを、行っていかないといけない、多分そんなに簡単ではないのではないかと思います。皆さん、努力はされていると思うのですけれども。

そういう視点で行われるということであれば、既に実績として何年も行っていますから、今後も続くということは、そういうアピールをすれば周りの方たちも理解されるのではないかと思いますので、その点が期待するところでございます。

○石堂主査 ほか、いかがですか。よろしいですか。

(「はい」と声あり)

○石堂主査 それでは、時間も来ましたので、本実施要項(案)の審議はこれまでとさせていただきます。

事務局から何か確認する点、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、本実施要項(案)につきましては、今後実施される予定の意見募集の結果を後日、入札監理小委員会で確認の上、議了とする方向で調整していきたいと思っております。

国土交通省さんにおかれましては、本日の審議や意見募集の結果を踏まえて、引き続き御検討いただきますようお願いいたします。今日はどうもありがとうございました。

引き続きの説明ですね。続きまして、同じく国土交通省の「航空交通管制機器部品補給管理等業務請負」の実施要項(案)の審議を始めたいと思っております。

実施要項について、引き続き国土交通省さんより御説明をお願いいたします。説明は15分程度でお願いいたします。

○鏡課長 配布した資料B-3にて説明いたします。航空局では、空港監視レーダーや管制無線電話装置あるいは無線航行援助施設等を航空交通管制機器と申しております、それらは全国に約8,500装置ございます。

それら航空交通管制機器の部品補給管理業務をこの市場化テストの対象にするというものでございます。

まず補給管理業務とは、左下に書いてあるとおり、約8,500装置の航空交通管制機器の部品は、単純に言うと、抵抗とかコンデンサといった部品単体のイメージよりは、右上の空

港監視レーダーの例のように、ユニット化されているものが非常に多くございます。

そういったものが、全部で規格数としては約9,600種類ございまして、全国に約25万個の交換可能な部品が実装されております。

これら部品を故障等で修理及び製作すると長期間かかりますので、航空交通管制機器の突発的な障害等に備えるためにも、全国で約7万個の部品をストックしてございます。

部品は、各空港に置いてあるものと、中央の羽田空港内の補給センターに約1万個の部品を置いております。非常に多種類の機器及び部品、それと多数の製造メーカーがあり、管理している部品番号も多々ございますので、その部品の出入等についてはコンピュータシステムを使っております。

左上の絵でございしますが、A空港事務所から、ある部品が足りないという要求がありますと、中央倉庫の羽田空港補給センターで必要な部品を用意して、必要な場合にはメーカー等で修理も行っており、部品の保管・管理をして、別契約の運送会社を介して要求のあった空港に持って行く。

さらには、A空港にあるものをB空港に管理換えするといったことも実施しております。

羽田空港事務所の中に、この補給センターというものがございまして、部品の保管庫は、全部で約750㎡の大きさでございまして。

資料B-3の3ページ目ですが、我々はAPPSと申ししておりまして、このシステムが、なぜ必要かということを書かせていただいております。

先ほどの無線機器保守請負と似ており、電子機器ですので、当然不具合や劣化をします。さらには、雷とか台風とか、いろいろな自然災害で影響を受けることもございます。

それらによりまして、定期便が遅延する、あるいは欠航するということ、さらには代替措置として管制官にレーダーで誘導してもらわなければならないということで、管制官の業務負担増あるいはパイロットの負担増にもなるということでございます。

それらの影響をできるだけ少なくするために、こういう補給管理システムを設けているものでございまして、年間約1,300個の部品交換を実施しております。

この部品補給管理システムは、昭和62年に構築されまして、その当時、その業務を行うために財団法人 航空保安施設信頼性センターというものが設置されまして、以来、現在まで約27年間、継続的に運用しているものでございます。

体制としてお願いしておりますのは、365日、日勤帯ですけれども、朝8時半から17時までの間に常時2名置いていただくということで、この契約が成り立っているというものでございます。

それでは、詳細につきましては、担当の安江のほうから説明させていただきます。

○安江調査官 安江でございます。よろしくお願いたします。私のほうから、一番最後についています一覧表（資料B-4：契約条件等の推移）の資料と、資料B-2の民間競争入札実施要項（案）で御説明させていただきます。

本請負でございますが、先ほど申しましたとおり、昭和62年に業務開始いたしまして、平成18年度までは航空保安信頼性センターと随意契約を行っておりました。平成19年度から一般競争に契約方式を移行いたしまして、平成21年度には部品の運送業務、電子計算機の保守業務を分割いたしまして発注しているところでございます。平成23年度からは、既に市場化テストを導入しました無線機器保守請負に準じまして、業務の周知・啓発活動ということも行っているところでございますが、残念ながら一者応札が続いている状況でございます。

それでは、まず資料B-2の入札実施要項（案）の4ページ目でございます。一番下、1.2 サービスの質の設定ということで、1枚めくっていただきまして、5ページ目で業務の質を求めているところでございます。業務の質といたしまして、管理部品の取扱い。こちらは、管理部品について、取扱いの不備に起因する破損、損失、紛失がないこと。

それから、迅速な管理換え等の調整ということですが、部品を移送することについて、物品管理法上、管理換えという名称になっておりますので、管理換えという名前にさせていただいております。管理換え等の手続について、調整に滞りが無いことを質として求めているところでございます。

それから2ページ目、1.1.3 業務の内容でございます。大きく分けて、まず管理業務ということで、統括実務者を置いていただき、実務者の指揮監督、それから監督職員との連絡・調整及び実務者への教育訓練を実施していただいております。

それから、実質的な業務である、補給センター業務といたしまして大きく4つ。このシステムを通称APPSと申しまして、私ども、時々APPSという言葉を使っておりますが、これらのシステムの名称だと御理解いただければと思います。

1番目には、APPSの電子計算機を使用いたしまして、データの管理、検索、入力業務等を行っております。

2番目、補給関連業務として、先ほど申しましたとおり約750㎡の倉庫に保管しております1万点の部品の管理及び現地から要求があった場合の入出庫の業務を行っております。

3番目といたしまして、物品管理関連業務と申しまして、APPSの運用マニュアルがあり、そのマニュアルに基づいて物品管理法上必要な帳票等の作成・処理を行っております。

4番目は、修理関連業務といたしまして、APPS電算機での在庫確認、それから修理メーカーとの連絡調整等もこの補給センターで行っているところでございます。

先ほどの資料B-4の契約条件等の推移のほうに戻らせていただきます。

今回、平成26年度の市場化テストの実施に当たり、条件の見直し等を行った部分の説明をさせていただきます。

まず上から3番目、競争参加資格のところでございます。本来、この案件でございますが、A又はB等級ということが求められておりますが、こちらのほうをAからDまでの全ての等級に拡大しております。資料B-2の入札実施要項(案)6ページ目の3.4に記載しているとおり、「A、B、C又はD等級」ということで、全ての等級に拡大を図っております。

それから、無線機器保守請負と同様に、入札の参加グループもこれまで明確には規定しておりませんでした。資料B-2の入札実施要項(案)7ページ目でございますように、入札参加グループでの入札についても、今回規定させていただいております。

資料B-4の契約条件等の推移の業務責任者の資格・実務経験の項目ですが、これまで業務責任者には航空管制機器物品補給に関する各種調整業務を行うために、管制機器そのものについての知識、それから空港や管制機器の運用に関する知識、それから航空法、電波法、物品管理法に関する知識を持っていることが条件とさせていただいておりますが、今回、市場化テストに当たりまして、統括実務者にはその要件を求めず、実務者の指揮・監督を行うため、電子部品・精密機器の製造、保守又は在庫管理の業務実績を3年以上有している者であれば可としております。こちらは、資料B-2の入札実施要項案4ページ目の1.1.4の(3)に記載させていただいております。

また、組織としての資格・実務経験でございますが、こちらのほうはこれまでは特段明記していないというか、業務責任者の経歴を持っている者ということで規定させていただいたのですが、平成24年度から電子部品、精密機器・製造、保守又は在庫管理の実績があれば可ということにさせていただいております。平成26年度の市場化テストに当たりまして、引き続きこの条件とさせていただこうと考えております。

それから、事業内容の情報開示でございますが、資料B-2の入札実施要項案18ページ目、別添1以降に資料をつけさせていただいております。

次に、企画提案書でございます。今回、市場化テストに当たりまして、今までの一般競争入札から総合評価方式に転換させていただこうと考えております。資料B-2の入札実施要項案9ページ目、5.に規定させていただいております。

それから、資料B-2の入札実施要項案16ページ目でございます。今回、総合評価を行うに当たりまして、評価表に評価項目、評価基準をつけさせていただいております。

それから、資料B-2の入札実施要項案17ページ目にこれらに対する配点基準をつけさせていただいております。求める内容といたしましては、業務の質についての提案、実施方法についての提案、研修・訓練体制についての提案、緊急時及び非常時対応の業務実施体制についての提案、業務実績についての提案、それから品質管理マネジメントシステムについての取組状況ということで、こちらを評価点として加えることを検討しているところでございます。こちらにつきましては除算方式で、配点は必須項目といたしまして、業務に対する認識・管理体制が100点、加算点項目については40点の配点を行うこととしております。

それから、民間参入促進ということで、平成23年度から、先ほど申しましたとおり無線機器保守請負に倣いまして、業者さんへの周知活動は実施していたところですが、市場化テストの実施に当たり、今年度、入札公告前に説明会開催を考えているところがございます。

最後、契約期間でございますが、資料B-2の入札実施要項案6ページ目の2. にございますように、平成26年4月1日から平成29年3月31日までの3カ年とさせていただきたいと考えております。

主な点については、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、意見、質問等ございましたら、御発言願います。

○井熊副主査 御説明ありがとうございます。

これは、業務の名前を見ると難しそうな感じもするのですが、実際問題、やっていることは在庫管理に限りなく近いと思っていて、そうするとできるだけ多くの人に参加できるような資格とかハードルをどれだけ下げられるかということです。資料B-2の入札実施要項案7ページに書いてある電子部品・精密機器の製造でもいいし、保守でもいいし、在庫管理でもいいということで、この電子部品・精密機器の分野をもっと広げることはいませんか。

○安江調査官 我々が扱っている部品が、先ほどの資料B-3の写真でもございましたが、まさに電子部品そのものでございまして、特にこの部品が通常の製品のようにケースに入っているようなものであればいいのですが、基板の状態、つまり裸の状態と言ったらよろしいのでしょうか、そういう状態で輸送する必要がございますので、このような電子部品を取り扱った経験者でないと、梱包とか、それから、壊れたものを送っていただいても仕方がないので、それは必要な管理を行っていただくわけですが、当然出荷前に部品の状態を1回確認いただいてから出庫作業をしていただいておりますので、この経験がないと、その部分はなかなか難しいのかなと考えております。

○井熊副主査 ある意味で、電子部品を扱っている人は、民間には幾らでもいるわけですが、そういう人たちへの周知というのは今までどういうふうにされていたのですか。

○安江調査官 航空局でも航空管制機器の製造調達をしておりますので、そちらの製造会社を中心に話をする機会があり、A P P S業務請負の説明はさせていただいていたところでは。

○井熊副主査 どういう企業が参入されるかという目処はありますか。

○安江調査官 資料B-4の契約条件等の推移になるのですが、昨年度は、1者、仕様書を取りに来ていただいた業者がございまして、そちらの業者は関心があるということでございました。具体的な社名は挙げたほうがよろしいですか。

○井熊副主査 業者の名前は、どういう企業かとか。

○安江調査官 こちらは、主に設計等を実施している企業でして、電子機器の製造も行う

ている業者が1者、昨年もお見えになりましたので、そちらであれば関心を持っておられるようです。

○石堂主査 先ほど井熊委員もおっしゃったように、私もこれを見ていくと、限りなくデータ管理といいますか、指示が来たら1個出すのだという、物を物理的に管理するという業務では余りないのかなと思っていたのですが、さっきおっしゃったように、実際に出荷するとき、必要があって持ち出すときに、それがちゃんと機能するかどうかをチェックするのだというお話になると物理的な管理にも見えます。非常に多種多様な機械に対するチェック用の機械が備えられていて、それを操作して大丈夫だということをやって初めて出すのですか。

○安江調査官 基本的には目視確認が中心になっており、部品の基板には配線がございますので、配線が切れていないかを確認します。この配線も通常のように線で張ってある配線もあるのですが、プリント基板と申しまして、基板そのものに配線自体が埋め込んであるものもありますので、そういうものがよく断線していたり浮いていたりするので、そういう部分を確認いただいています。

○石堂主査 もう一点、資料B-4の契約条件等の推移で業務責任者の資格・実務経験のところで、これまでやってきた条件を緩和するというわけですけれども、私など素人が見ていると、平成21年度のところに書いてある内容と平成26年度に書いてある実務経験3年、どっちが重いのか軽いのか、ちょっと判断しがたいなと思うのです。これは、見る人が見れば画期的に要件を緩和したと見えるのですか。

○安江調査官 平成21年度のほうの規定を見ていただくと、航空法、電波法、物品管理法に関する知識等、管制機器単体の機能や用途という知識を持っていてくださいという、限りなく我々に近い方の要件を求めているところですが、今回で申しますと、電子部品とか精密機器の製造、保守、それから在庫管理の経験が3年ということですので、大きく緩和したと我々は考えているところでございます。

○石堂主査 逆に言うと、法律的な知識は問いませんというところがポイントだという理解ですか。

○安江調査官 応札段階では求めないということになります。

○石堂主査 どうぞ。

○関根専門委員 まだ全体像がよくわからないところがあるので確認させてください。資料B-3の補給管理業務とはというところで、25万個で9,600規格とあります。先ほど目視で確認するとおっしゃっていましたが、いろいろ規格があると目視だけで確認するのは、よく慣れた方、その規格をよく御存じでない方であるとなかなか難しいようなイメージも若干あるのですが、そのあたりはどうなのかということです。

それから、結局、保管されている状態においては、今回入札を行う業者さんにはそれ自体の責任はないと考えていいのかどうかということです。4ページに従事者の配置数が数名とあり、年間1,300個の部品が動くということですが、そこでの出入りだけを見るような

感じなのか、全体像としてのボリュームとか責任がどこまであるのか、そのあたりがよくわからなかったので、教えていただきたいのです。

○安江調査官 電子部品ですので、保管状況等は仕様書の記載の通り環境を整えていただき、部屋もきれいにしてくださいというものは求めているところがございます。ただ、彼らの過失によって壊れたもの以外については、そこまでの責任は問わないと考えておりますが、もし彼らの責によって、その部品に異常をきたした場合は責任を問うような形になると考えております。

○関根専門委員 となると、これは、人数としては数名で行うような形のもので、実際行う業務というのは主に出入りのところになる、出すときに中身を確認して、きちんと取り扱う、そこがポイントになると考えてよろしいでしょうか。

○安江調査官 直接的にはそうなるのですが、実はこの背景で1,300の部品が動くことによって年間2万件以上の物品管理替えの書類が発生いたしまして、そういう処理もございしますので、そちらの方もかなりボリュームがあるのかと考えております。

○石堂主査 お話を聞いているとだんだんわかってきた感じなのですが、1万個あって年間に1,300個が出ていくとなれば、物によっては何年間もそこにあり続けるものもあるという感じになって、それが時間によって劣化しないのか、出るときの目視だけで何まで確認できるのか、素人にはわかりませんが、業務の内容が、件名は補給管理となっているのだけれども、物理的な物の管理ではなくて、まさしく情報の管理なのだと考えていいのでしょうか。

○安江調査官 基本的には、1万個の部品というのは請負者に預けておりますので、物の管理も当然、この中では棚卸といえますか、帳票と現物が確実に合っているかという確認も求めていますので、基本は物の管理だと考えております。

○宮崎専門委員 すみません、資料B-2の入札実施要項案18ページですけれども、従来の実施状況に関する情報の開示で、先ほどの資料B-2の入札実施要項案4ページに記載があるとおり、必要な人員というのは管理者1名と実務者2名だと思っておりますが、同18ページの1.で、かかったコスト、従来の実績で見ると4,000万円弱ということですが、2.従来の実施に要した人員が月当たり、総括管理者が20人弱、実務者が50~60人、または80人となっていて、これは恐らく2、3人の方が1カ月丸々従事したというより、1人が20日だと思っております。

そうだとすると、「人」ではなくて、「人/日」ないしは「日」なのかなと思います。ここが80とか70と書かれると、ものすごく人員を擁しているように見えて、括弧の上段の金額ではとてもできないと思ってしまうものですから、1カ月当たり18日、22日従事したという意味であれば、「人/日」という記載にさせていただいたほうがよいと思います。

○安江調査官 この人数について、変動がある部分なのですが、こちらは新規の採用者の

研修もこの人数に入っているところをごさいますて、そういう表記ができるのかどうか確認させていただいて、もしその部分に変更があれば、また御報告させていただきたいと思ひます。それでよろしいでしょうか。

○宮崎専門委員 確認いただければと思ひます。意味としては、66人が1カ月従事したとか、22人が1カ月従事したという意味ではなくて、1人ないし2、3人の方が22日従事したという積数ですね。

○安江調査官 はい。

○石堂主査 そういう意味では、普通は「人／日」と書かれるべきところだなという感じではありますね。

ほか、いかがですか。どうぞ。

○佐藤専門委員 資料B-4の契約条件等の推移を見ていただけますか。「効果等」のところの下から3番目のコラム、発注者が把握している上記条件下での応募可能企業数。これが平成24年度、5者と把握して、翌年度10者に増えているのですけれども、これは何か発注の立てつけを変えられたのですか。

○安江調査官 まさに周知活動を行って、ちょっと、すそ野が広がった部分を5者から10者ということで挙げさせていただいております。

○佐藤専門委員 それは、具体的に実施能力とか、そういうことをおっしゃっているのではなくて、国土交通省のほうで周知活動を行ったので、応募企業が増えるだろうという見込みをお書きいただいたということですね。

○安江調査官 はい。

○佐藤専門委員 わかりました。

○石堂主査 ほか、いかがですか。よろしいでしょうか。

(「はい」と声あり)

○石堂主査 それでは、時間となりましたので、本実施要項(案)の審議はこれまでとさせていただきます。

事務局から何かございますか。

○事務局 それでは、資料B-2入札実施要項案の18ページの従来の実施に要した人員のところ、「人／日」という表記に改められないかというところを検討させていただきまして、その検討結果を先生方に御報告した後、御承認いただければパブリックコメントに移らせていただきたいと思いますと思っておりますが、いかがでしょうか。

○石堂主査 それでは、ただいま事務局からありましたように、本日の審議を踏まえまして必要な修正を行い、事務局を通じて各委員が確認した後、意見募集を行うようお願いいたします。

国土交通省さんにおかれましては、本日の審議や意見募集の結果を踏まえて、引き続き御検討いただきますようお願いいたします。

また、先ほどの件で私、言い忘れたのですが、委員の先生方におかれましても、本日質

問できなかつた事項とか確認したい事項がございましたら、事務局のほうにお寄せくださいますようお願いいたします。

本日はどうもありがとうございました。

(国土交通省(管制技術課)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、引き続きまして、国土交通省の「航空灯火・電源施設の維持管理業務」の実施要項(案)の審議を始めたいと思います。

最初に、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15分程度でよろしくお願ひしたいと思います。

○松井室長 航空灯火・電気技術室の松井でございます。本日はよろしくお願ひいたします。

本日御審議いただきます航空灯火・電源施設の維持管理でありますけれども、前回6月に平成23年度事業の評価をいただきました。その中で、競争性の確保の観点から、新規参入事業者を確保していくために公告期間の延長、周知・啓発活動と積極的な情報開示に加えて、国庫債務負担行為の活用により十分に準備期間を確保すること。真に入札可能な業者を精査し、入札に参加しなかった理由をしっかりとヒアリングした上で、実効性のある改善策を構築すること。過去の実施業務フロー等を実施要項で情報開示することの3点の方策について、しっかり検証することという御意見をいただきました。

平成23年度事業では、事業契約期間を1年から3年に延長。それから、地域を近隣県に拡大するという緩和策を行ったところだったのですけれども、3空港の全てが一者応札でありましたところから、平成24年度と平成25年度の事業の実施に当たって、競争に参加しやすくなるようさらなる条件の緩和を行っております。

その内容でございますけれども、まず施工実績の緩和を行っておりまして、類似工事につきまして、供用中の空港での実績としておりましたものを、新設の空港の実績も認めることといたしております。

それから、地域枠につきまして一層の拡大を図っておりまして、近隣の県というところから東京航空局管内、または大阪航空局管内に拡大いたしております。

また、申請書類及び技術提案等の提出に係る準備期間を確保するために、申請書類及び技術提案書に関する質疑応答、提出期限を12月下旬から1月上旬に変更し、また教育訓練などの準備期間を確保するために、落札予定者の決定時期を2月下旬から2月上旬に早めて、準備期間を確保いたしております。

このほか、積極的な情報開示といたしまして、啓発活動のために業界誌に工事公告を行っております。平成26年度の事業につきましては、これまでのこうした改善点を全て踏まえつつ、さらに御指摘の事項に沿った対策を実施することといたしております。

まず、啓発活動等、積極的な情報開示についてであります。業界誌への工事公告の先をさらに拡大することのほかに、業務実施に当たって、空港内で作業を実施していただくことについて、工事リスクは決してなくなりほしくないのですけれども、どんなことのリ

クがあるのかを明確にすることによって、業者の方々がお持ちになられている漠然とした懸念を払拭したいということで業務説明会を開催いたしたいと存じます。

それから、十分な事業準備期間を確保するため、「国庫債務枠を予算要求すること」という御指摘があったのですが、受注者が業務を開始するための十分な準備期間を確保するために、平成26年度の予算要求におきまして、平成27年度の事業であります稚内空港外21空港の航空灯火・電源施設の維持管理業務から、4カ年の国債で初年度を歳出化ゼロとした予算要求を行ったところであります。ただ、残念なことに、平成26年度の事業につきましては当然平成25年度の要求になってしまいますので、26年度事業の新千歳、東京国際空港、福岡空港につきましては、従前どおりの3カ年の国債で実施することといたしたいと存じます。

次に、ヒアリングの結果を踏まえた改善策の構築についてでありますけれども、入札可能な企業にいろいろとヒアリングを行ったのですが、その中では「365日運用時間内の要員配置は困難だ。」それから、「夜間作業の要員確保も難しい。」、「工事の規模の割に非常に工期が長く経費面で採算が合わない」といった意見が寄せられました。

そうではありますけれども、本事業は供用中の空港における業務であることから、航空灯火施設等の運用時間内の監視駐在要員及び障害発生時の速やかな応急復旧対応可能な要員を365日配置することと、滑走路等の点検作業について、航空機の運航への影響を避けるとともに作業の安全を図る必要性から、滑走路等が閉鎖可能な深夜に実施することを必然的に課しております。ではありますけれども、事業者様、業者様のほうとしては、このような条件での事業実施について、空港の維持工事の専門要員を確保するための経費というものが、工事価格に見合っていないと判断されたようであります。結果として入札不参加に至ったものと思われまます。

でありますので、我々としては維持工事の実態調査を今後行いまして、諸経費率などを見直していきたいと考えております。

最後に、実施要項で情報開示をせよということでございますけれども、維持工事における仕様書、設計図書、空港管理規則等は、閲覧可能と実施要項本文に記載しております。そういう形で情報開示を行っているところでありますけれども、実施フローにつきましては、実施要項の別添4に記載しているわけではありますが、これをさらにわかりやすいものとするために、これまでのフローにつきまして、落札予定者決定から業務開始までの間に必要な手続、制限区域の立入申請とか制限区域内運転のための講習で運転許可を受ける。さらに施工計画書の作成、工事説明会の開催などにつきましても追記いたしました。

そのほか、幾つか土木施設維持修繕工事との間で評価内容と評価基準の見直しも行って整合を図っております。

要項の具体的な内容につきましては、岩田補佐のほうから説明させていただきます。

○岩田課長補佐 航空灯火・電気技術室の岩田でございます。よろしくお願ひします。

それでは、お手元の資料C-2に従いまして、東京国際空港航空灯火施設維持工事にお

ける民間競争入札実施要項（案）につきまして、前回の平成22年11月版との変更点について簡単に御説明申し上げます。

資料1ページですけれども、1.1.1の対象施設の変更ということで、空港の航空灯火施設は、土木工事等の関係で滑走路に設置されている灯器がございまして、現在、羽田においてはC滑走路の延伸工事等が実施されており、その関係で滑走路に設置されている灯器などが消灯されて対象数量が減っております。エプロン照明灯というのは航空機の駐機している部分の照明なのですけれども、エプロンの増設等がありまして対象数量が増加しています。駐車場もアクセス道路の改良等がございまして、その分若干増加するなど、施設の増減となっております。

それから、2ページ以降、公共工事標準請負約款の用語の変更で、「請負者」を「受注者」ということに全て変更しております。

それから、3、4ページも同様でございますけれども、5ページの中段の④は、「東京国際空港航空灯火等自然災害対策処理要領」という本来のタイトルに修正させていただいております。

それから、7ページ、中段の（オ）は、道路交通法改正により中型自動車の規格の変更があったために、「11トン未満」から「8トン未満」に変更しております。

7ページ（4）③、④の人数のほうも、施設の変更で若干増があります。

それから、8ページの「休憩時間」の「時」という部分につきましては、単に脱落していたということでの修正しております。

9ページ、10ページにつきましても、内容を変更するというものではなく、表現方法を変えたのみでございます。

それから、11ページの④につきましては、先ほどと同様に別添5のタイトルの変更です。

それから、1.2.4につきましては、請負代金の支払い方法の項で「東京航空局」という部分に、正式に「工事請負」であるとか「国土交通省」という名称を追記させていただきました。

それから、14ページ、3.6項は、当初においては、本店・支店の営業所の所在地は当該空港の隣接県としておりましたけれども、応札者の拡大のために、24年度については関東地域に拡大して、25年度からは地方航空局の管轄全て。東京であれば東京航空局管内、東日本管内一円に本社・支店又は営業所があるところということに変更させていただいております。

それから、3.8項につきましては、「供用中の」というのを削除しておりますけれども、新空港の実績があるところも参入可能とするということで削除しております。

それから、（1）（2）の追記につきましては、上段に書いてある内容を箇条書きにわかりやすくした内容でございます。

それから、15ページの「公共事業」というのも対象をわかりやすくしたということです。16ページにつきましては、グループ会社の参入の要件ですけれども、代表企業と構成員の

要件を明確に表現しました。

3.13.2 個別要件の(2)につきましては、入札参加グループの構成のあり方で甲・乙というものがございまして、従前の記載では乙に限定したものであるという御指摘がありましたので、25年度から、甲・乙、どちらのグループ入札参加方式でも良いということで、削除させていただいております。

それから、4.1 入札の手続及びスケジュールですが、記載のとおり、入札資料の配布を早めました。なおかつ、提出期限を遅らせることによって、申請とか技術提案書の作成期間が2週間であったものを4週間に延長しました。また、次のページで落札予定者の決定も早めまして、落札してからの準備期間を長くとするということで、こちらのほうも応札者の拡大に努めてまいりました。

それから、17ページの下段に(3)、(4)を追記しておりますけれども、これは25年度から共通で追記しております事項で、暴力団排除の誓約書ですが、以前は入札参加時において細かい証明書も求めておりまして、その手間がなかなか大変だということがありましたので、入札に参加する場合においては、企業から誓約書をいただいて参加可能としております。それから、開札後に細かい証明書をいただくという仕組みに変えております。

18ページは加点の方式ですけれども、これもわかりやすい内容に変更したという内容でございます。

それから、5.2.2につきましても、御指摘によって「官民競争入札等監理委員会へ報告するとともに」公表するというを追記させていただいております。

それから、20ページの6.も、従前の書き方であれば開示する資料が別添1から4と限定されるという御指摘が前回の土木施設維持修繕工事のほうであったと聞いておりますので、開示する資料を限定しないで、求めに応じて開示することができるよう変更しております。

それから、21、22ページも同様の変更でございまして、8.5.13(2)で違約金を算出する際に、消費税を割り戻して10分の1としていたものを、契約金額の10分の1に変更しております。これも標準約款の変更による変更でございます。

それから、ページをめくっていただきまして、26ページ、10.1は日付の変更等でございます。10.3も内閣府事務局から、調査項目として、「従来の実施方法に」提案を反映したものでなくて、「サービスの質に関する項目に」提案を反映した履行状況ということの御指摘がございましたので、24年度からこちらのほうも修正しております。

11.1につきましては、25年6月の入札実施要項標準例の改定によりまして、削除しております。

それから、11.3.2の罰則等の規定ですけれども、こちらの(1)は、前回の記載漏れということで、秘密の厳守に関して違反した場合の罰則のことを追加しております。

以上が本文に関する変更点でございます。別紙資料につきましては、細かな変更もございましたけれども、この場では省略させていただきます。

それから、本日改めて配付した別添資料ですが、こちらは、先ほどの(申請様式2)企

業の施工実績の記載内容について、土木施設維持修繕工事との整合をとりました。例えば企業の施工実績であれば、「航空局」の2年間としていたものを「国土交通省」の4年間の成績評価点で国土交通省（電気工事）の受注額の大きい上位3件とし、ただし書きとして、受注額にかかわらず航空灯火施設維持工事は含めていただくという内容です。

優良表彰につきましても、「国土交通省」であったところを「国又は都道府県」の発注工事に拡大しているということです。

それから、事故とか不誠実な行為の減点につきましても、二重の罰になるという御指摘がありましたので削除しております。

あとは、先ほど御説明したのと同様の内容の変更でございます。

同じように、（申請様式3）配置予定技術者の資格・施工経験につきましても、「航空局」のみならず、「国土交通省」の実績に変更しております。

施工計画書、技術提案書においても、参加者の方がイメージしやすいように、かなり注釈を加え、25年度と同様に变更してございます。

評価内容と評価基準につきましても、先ほど申し上げたとおり、国の実績であるとか地方公共団体の実績、また不誠実な行為等については削除ということで、同様に修正しております。

それから、98ページは、情報の開示の年度を最近の3年間の実績に修正しております。

それから、別添2の組織の部分については、航空灯火・電気技術官というのは同じなのですけれども、東京国際空港担当と広域ブロック担当に新たに組織が分割されましたので、それを記載しているという内容でございます。

最後に102ページです。こちら委員の方から御指摘があったと思いますが、業務の流れをよく理解していただくために、従前の実施方法のフローに落札予定者の決定から業務開始までの間のフローを1頁追記させていただきました。

以上が今回の実施要項の変更点でございます。

○石堂主査 今、最後に御説明いただいたのは、90ページから始まるわけですが、これは資料のどこにつながるのですか。

○岩田課長補佐 本文別紙資料8の「支給材料一覧」の後ろに同じ（申請様式1）ということについておりますので、そちらからの差しかえになります。

○石堂主査 我々いただいた資料が通し番号がないもので、90がどこからつくのか、ちょっとわかりづらい。

○岩田課長補佐 一番最後からの差しかえになります。

○石堂主査 ありがとうございます。

それでは、ただいまの御説明につきまして、意見、質問等ございましたら御発言願います。

○井熊副主査 大分いろいろな改善を加えていただいたなと思います。

あと、事業者さんから出ている、割が余りよくないというところがどう改善しているの

かという点です。先ほどの経費率の見直しというのは、次回の工事でも経費率の見直しが行えるということですか。それとも今後ということですか。

○松井室長 これから経費率の見直しを行うのですけれども、間に合うものがあれば、そこから順次ということになると思います。ただ、どれをやるか、まだこれからです。

○石黒専門官 灯電室の石黒と申します。よろしく申し上げます。

経費率の見直しにつきましては、現在、調査として「航空灯火施設維持工事の積算要領に関する経費率等の分析調査」を契約しました。この中で調査を行って、間に合うものであれば次回の事業から採用していきたいと考えております。

○井熊副主査 次回、次の入札ですか。

○石黒専門官 はい。

○井熊副主査 あと、別添資料で人員のデータとかも出していただいたのですが、人員配置の数値を見ると、結構な人を張りつけるというイメージにどうしてもなりがちなのですが、例えば夜間の要員の確保の問題などもあるのですが、これが恐らくベタで張りつくのではないと思いますし。

夜間は、2交代なり3交代で対応しているのかもしれないけれども、例えば空港の稼働状態を見ても、東京国際空港で夜間稼働している滑走路は全部じゃないですから、そういう昼間と夜間の数で出せるかどうかわかりませんが、夜間は人の配置が少なかったら少ないとか、あるいはここで丸一日じゃないような人もいるのだったら、そういうことを書いてあげるとか。ここでベタで毎月、二、三十人の人間をずっと張りつけるように見えてしまうので、そういうところはもう少し柔軟に解釈できるような形の情報開示が行えないか。

経費率は、今年度はできるところはできるということで、どこまで改善できるかわからないので。あと、業者さんのほうで過剰な積み上げがないような情報開示をしてあげるといことだと思えます。これだけでいいのだという印象を与えてあげることが大事だと思います。

○石黒専門官 8ページに電工の駐在の配置表があるのですけれども、24時間配置ということで、夜間配置人数を4人としています。もう一つ、施設対象一覧表というのが中ほどに別紙1以降、ついているのですけれども、その中で対象とする施設のうち夜間作業であるものについて数量が記載されています。あと、この数量を点検するにあたり、何人ぐらいそこに配置すればよいかは、空港の運用状況によって変わります。例えば空港の滑走路等の閉鎖時間とか状況とかに左右されますので、この数量を業者さんが適宜判断していただいて、人を配置していただくこととなります。

○石堂主査 いかがですか。

では、私から。先ほど、業者さんのほうからコスト面で合わないという意見があるというときに、これは言葉の使い方かもしれませんが、諸経費率を見直すというお話があったのですけれども、業者さんが不満だと言っているのは直接費の話であって、諸経費率とい

うと間接費率みたいなイメージがあります。そこは違うのではないかという気がしたのですけれどもね。

○石黒専門官 諸経費率といっても、労務費を算出するにあたり、ある特定場所の工事をするのですけれども、その場所がたまたま誘導路とかで、航空機の接近によって退避する必要が生ずる場合、どうしてもそこに作業損失が出てくる。そういう作業の場合、例えば本来ならば1で済むところ、1.5要ります。そういう場合の0.5を見る率、これを、間接作業費率といっているのですけれども、その率を調整しようかなと思っているところがございます。

○石堂主査 わかりました。

あと、事業名が航空灯火施設維持工事となっていますけれども、規模的には3億数千円という結構大きい額ですね。これは、内容的に分割発注することは可能、あるいは不可能と考えますか、どうですか。質問の趣旨、おわかりかと思えますけれども、前からこれを受注してきたところが有利だと思うのです。それを打破しようと思ったら、分割発注というのが1つ考えられるかなと思うのですけれども、それは無理なものなのか。

○石黒専門官 少なくとも電工駐在業務と応急復旧業務というのは、不可分と考えます。あと、単独の定期点検は、可能かもしれませんが、電工駐在、応急復旧、定期点検というのを一体でやったほうが、国としても作業効率がよくて、経費がトータルとして安くなるものと考えます。

○石堂主査 いろいろ手立てを講じて、新規の業者が入ってくるかどうかということが非常に難しいところがあるし、入ってきて、今までやってきた業者が国が発注する業務に本当にフィットした体制を持っていると思うので、なかなか強いと思うのです。だから、新規業者の参入を促す努力が実ればいいのですけれども、こうやって言っても、また一者応札という状態が続くのではないかと懸念されると思ったのです。

ほかいかがですか。よろしいですか。

(「はい」と声あり)

○石堂主査 では、時間となりましたので、本実施要項(案)の審議はこれまでとさせていただきます。

事務局から何か確認すべき事項はございますか。

○事務局 特にございません。

○石堂主査 それでは、本実施要項(案)につきましては、今後実施される予定の意見募集の結果を後日、入札監理小委員会で確認した上で議了する方向で調整を進めたいと思います。

国土交通省さんにおかれましては、本日の審議や意見募集の結果を踏まえて、引き続き御検討いただきたいと思います。

また、委員の先生方におかれましても、本日質問できなかった事項とか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くようお願いしたいと思います。

本日はどうもありがとうございました。

(国土交通省退室、経済産業省入室)

○石堂主査 引き続きまして、経済産業省の「石油産業情報化推進調査」の実施要項(案)の審議を始めたいと思います。

最初に、経済産業省さんから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。

○濱野課長 資源エネルギー庁資源・燃料部政策課長をしております濱野と申します。先生方には、日ごろから大変御指導いただきまして、誠にありがとうございます。

先般の御審議の際におきまして、いろいろと御指摘、御指導賜ってございますので、それに応じまして資料を修正・追記させていただいて参上させていただいております。それで、担当の櫻井のほうから概要を説明申し上げます。よろしくお願いたします。

○櫻井課長補佐 2回目のお時間をいただき、ありがとうございます。前回の小委員会の御指摘を全般的に反映させてまいりました。

実施要項18ページになります。落札方式及び得点配分について、そもそもこの統計調査について、石油に関する専門知識がどこまで必要なのか、どういう業者に来てほしいのか、その姿勢を実施要項の中で明確に記載すべき。もし、この統計調査が専門性をそれほど必要としない業務であれば、技術点の配点を見直すべきという指摘をいただきました。また、評価項目で求めている必須項目について、何をもちいて満たしていると認められるかが不明解である。専門的知識、ノウハウとは何なのか。それについても、実施要項にできる限り明確に記述すべき。また、必須でないのであれば、加点項目に変更すべきという指摘をいただきました。

経済産業省としては、本調査で専門的知識が必要ということには変わりはありませんが、具体的な専門的知識の内容が不明確であるとの御指摘をいただいたので、専門的知識、ノウハウについて追記いたしました。これは後ほど説明いたします。

委託業者には、統計調査としての数値の正確性、公表期日の確実性を求めています。ほかに毎月の変動要因、今後の需要動向等の分析業務等も求めています。これらの業務を迅速かつ的確に委託業者に実行していただく必要があるわけでございます。そのためには、原油・石油製品に関する専門的知識、ノウハウ等の蓄積を有していることが必要と考えます。いずれにしろ、専門的知識の蓄積は重要であるという考えでございますので、技術点と価格点の配分は従来どおり2対1とすることが適当と考えております。

前回御指摘いただいた類似調査についてですが、官公庁の統計調査、月次統計調査のことを想定しておりますが、石油に関する統計調査に限らないものと考えております。専門知識については必須ではありますが、類似調査については実績内容に応じて加点項目になるようになっております。その際、短期間で実施する統計調査の実績があれば点数が高くなるものと考えております。

このようなことを明確にするために、実施要項の5. 落札者を決定するための評価の基

準及び落札者の決定方法の中に、実施要項で言いますと17ページになりますが、注1、注2のとおり、注記として追加することといたしました。

まず、注1ですが、評価項目の類似調査とは、官公庁の統計調査又は月次統計調査をいうが、週報調査、四半期調査等の比較的短い期間で実施する統計調査の実績も加点の対象とする。なお、統計調査の実績については、石油に係るものでなくてもよい。これを明記いたしました。

注2として、評価項目の専門的知識、ノウハウについては、具体的には以下に関する最低限の知識ということで記してあります。専門的知識ですが、①原油。原油の種類と特性。あるいは、原油を輸入する企業への知識。原油価格、輸入価格の変動要因等について。②石油製品。石油製の種類、特性、用途。石油製品の需給の主な変動要因。石油製品の流通等。③その他として、法律、規則等の理解。このように専門的知識の内容を注記いたしました。

ノウハウについてですが、上記の専門的知識を有することにより、実査において報告された異常値、データの誤り、不整合等について早期に発見することが可能となり、報告者への照会、質問に対しても短時間で対応が可能となる。また、集計や修正指示等がスムーズに行われる。その結果として、データの修正、集計表作成等の集計業務も効率的かつ短期間で行うことができる。

さらに、専門的知識を活かした、集計結果の的確な分析と詳細な説明は、統計の信頼性、行政サービスの質の向上にとって不可欠であるということを追記いたしました。

続いて、個々の御指摘されたことについて御回答させていただきます。

最初に、石油情報システムの詳細仕様について資料として添付すべきという指摘をお受けしました。これについては、別添資料17、110から158ページになります。大量になっておりますが、石油情報システム操作マニュアルを添付しました。

次に、5ページの(3)システムに関する概要、石油情報システムのところで、この石油情報システムを使用するか否かは自由という記述ではなく、原則使うとして違う手段があれば認めるという書き方にした方が良いのではないかと御指摘を受けまして、「データ集計の補助を目的として、経済産業省資源エネルギー庁よりこの石油情報システムのプログラムを原則配布する。このシステムを原則使用することとするが、経済産業省が認める代替手段があればそれを使用することも認める」、これを追記しました。

次に、ページが飛んで申しわけございませんが、12ページの5. 業務に当たり確保されるべき質というものがございます、(3)でございます。ここは「回収率100%を目標とすること」の一言だったのですが、業者の参入リスクを軽減するために「調査の回収率に関して目標とする水準は100%とすること。なお、提出の遅延、拒否等の事業所に対しては、目的の達成に向け督促等を行うこととするが、経済産業省もこれに協力する」ということを追加いたしました。

次に、今、ここに開示情報と従来の資料について添付させていただいておりますが、こ

れ以外にも積極的に開示することを示していただきたいという御指摘がございました。これの回答につきましては、別紙2、29ページに当たります。その5. その他として、以下の記述をしてあります。本事業に係る詳細情報について、開示要求がある場合は、入札公告から質問等受付期間まで、法令・機密性等に問題のない範囲で開示に応じたいと追加しました。

次に、7ページの業務の引継ぎについても御指摘をいただきました。ここについては、経産省が引き継ぎを間に入れてやるのか、民間事業者がそれぞれやるのかということが、ちょっとよくわからないという指摘を受けました。それで、記述については、まず①として、現行の民間事業者からの引継ぎ、②として、その事業者の契約が終了して、また次の民間事業者への引継ぎと、①と②を分けました。そして、事業者同士で十分な引継ぎを受けるものとするということで、書かせていただいております。

駆け足になりましたけれども、私の説明は以上でございます。

○濱野課長 それから、サマリ審査と機械審査については、用語を統一せよという御指示もいただいておりますので、8ページでございますが、修正させていただきます。

○石堂主査 御説明ありがとうございました。今回、2回目ということですので、今、御説明いただいた変更点を中心になろうかと思っておりますけれども、御質問、御意見のある委員は御発言をお願いいたします。はい。

○井熊副主査 御説明ありがとうございました。かなり改善されたかと考えております。

1つ、引継ぎのところなのですが、民間が引き継ぐけれども、その前に発注されているのは経産省なので、どこかに書いてあるかもしれませんけれども、引き継ぎ事項に関して経産省さんが前の業者に発注しているわけですから、民間の引き継ぎに対して要望があれば協力してあげるということは書かれたほうがいいかなと。

もう一つは、専門性に関して、基本的にこういう石油関係の知識を持っている会社で、一般に言う調査・分析ができる会社であればいいというところで、整合性がとれたのかなと思うのですが、そういう団体というのはどのぐらいいるのですか。この2点です。

○濱野課長 私どもの基本的な立場は、なるべく多くの業者の方に入札に参加していただきたいという思いがございます。それゆえにちょっと曖昧であったという御指摘を前回いただいたものですから、この専門的知識につきまして整理いたしました。この専門的知識が必要となるような局面が大きく2つあるかと思っております。

1つは、18ページに書いております、上記のような専門的知識を有することによって、データの誤りとか不整合を早期に発見して、ある種プロである事業者の方たちと同じとまではいなくても、それなりの専門的知識を持って共通の言語で会話することによって、データの補正とかが迅速にできる。

もう一つは、統計で例えばガソリンの需要が上がりました。軽油の需要が上がりました、下がりましたというときに、その背景は何だろうかということが普通は気になるわけで、

私なども、櫻井さんとかに背景は何ですかと聞くわけですがけれども、そのところの要因分析がそれなりにできる。例えば自動車登録台数について知見があって追っているとか、そういった意味での専門的知見だと思っております。

ただ、その専門的知見については、まだ実施要項に反映し切れておりませんが、最低限の知識とするという記述を書こうと思っております、かつ入札説明会において、この専門的知見を私どもの方からしっかり御説明申し上げて、エントリーできる事業者の方をなるべく増やしたいと思っております。現時点でどれぐらいの会社があるか、なかなかわからないところがございますけれども、最大限そういった努力をして、裾野を広げたいと考えているのが私どもの今の考えでございます。

○井熊副主査 今、課長が御説明されたようなことであれば、ある程度知識を与え、そういう知識の理解力があって、調査の分析などができる会社であれば、基本的には基礎点は獲得できるということですか。

○濱野課長 普通の会社であれば、基礎点でゼロになって失格になることは、余り想定していないのですけれども、先ほど申し上げましたように、統計をやるに当たって、油にはこういう油種があって、性状の油はどこから来ているみたいな基礎的なことはある程度知っていただかないと、業者とのやりとりもスムーズに行きませんし、普通の石油をそれなりに知っている人であれば見落とさないようなところを見落とすリスクはあるものですから、そういったところはそれなりに知っていただかないと困ると思っておりますけれども、それはべら棒に高い専門的知識は考えてございませんので、入札説明会のときのような場を借りて、しっかり御説明申し上げます。

御説明申し上げれば、普通の会社はクリアするのではなかろうか。やってみないうちから、予断をもって申し上げますのは余り適切じゃないかもしれませんが、そんなふうに思っているところでございます。

○石堂主査 非常に大事な点だと思うのです。御説明というお話があったのですけれども、要するに業者の側が専門的知識とはどんなことなのかと聞いたときに、それをちゃんと教えますよというのを要項の中に書いたらいいのではないかと思います。必要に応じて、業者のほうの希望に応じて、基礎的知識の内容について事前に経産省のほうから御説明申し上げますということを書いて、その説明を聞いてわからないようならば、ダメということで。

○濱野課長 それはしっかりさせていただきます。

○石堂主査 あと、情報開示の部分の表示、その他のところに書き入れていただきましたが、他の件名のひな形にもできそうな表現で、ありがたく思っております。

ほか、いかがですか。どうぞ。

○佐藤専門委員 これは中身のことでなくて、要項（案）の18ページの総合評価の技術点と価格点の重みづけなのですけれども、これは2対1とお読みしていい記述ですね。事務局に確認ですけれども、別件で市場化テストの場合の重みづけは1対1と決まっている

と先日教えていただいた記憶があるのですが、この重みづけのルールは。

○事務局 そこは基本的には2対1以内となっております、他の統計調査を見ても、2対1となっております。

○佐藤専門委員 ありがとうございます。

○石堂主査 よろしいですか。

(「はい」と声あり)

○石堂主査 それでは、これまでとさせていただきます、本実施要項(案)の審議は終わらせていただきたいと思います。

事務局から何かございますか。

○事務局 それでは、本実施要項(案)につきましては、本日の審議を踏まえまして、経済産業省さんのほうで必要な修正を行っていただいた後、事務局を通して各委員に御確認いただいた上でパブコメの手続に入らせていただきたいと思います。よろしいでしょうか。

(「異議なし」と声あり)

○石堂主査 それでは、本実施要項(案)につきましては、今後実施される意見募集の結果を後日、入札監理小委員会で確認した上で、議了の方向で調整を進めたいと思います。

経済産業省さんにおかれましては、本日の審議や意見募集の結果を踏まえて、引き続き御検討いただきますようお願いいたします。

また、委員の先生方におかれましては、本日質問できなかった事項とか確認したい事項がございましたら、事務局のほう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。

(経済産業省退室、国土交通省入室)

○石堂主査 それでは、国土交通省さんの「空港有害鳥類防除業務」に関する報告に移りたいと思います。

最初に、国土交通省さんから御報告を5分程度でお願いしたいと思います。

○辻課長 航空局運用課でございます。前回、委員の先生方にいろいろ指摘された事項、質問のあった事項、今日はその御報告に参りましたので、よろしく申し上げます。

特に、実施要項についてですけれども、前回、例えば専門能力の証明を会社がやるのか、国がやるのか。それから、入札参加グループの要件といったことがございました。資料Eの実施要項でいろいろ細かく訂正したところもございます。そちらは、そこで後ほど御説明いたしますが、まずは資料E-1で入札参加グループ構成の可能性についてというものを1つつけさせていただいております。

前回、グループ化したときに実質どれくらいの会社が参加できると想定しているのかという御質問で、全国ということであれば、空港内で仕事をした実績がある会社は300社ほどありますとお答えしたところですが、仙台空港に限ってまとめてみました。

1枚目ですけれども、過去3年間、平成22から24年度、仙台空港における該当事業者数、

35、52、49とありますが、重複を除きますと3年間で80社ということでございます。それぞれ本社所在地といったことも載せてございます。業務形態は、空港でございますので、警備業務、空港内の工事、設計といった感じでございます。このほかには、本業務であります鳥類防除業務も含まれております。まずは、単純に重複を除いて、80社ほどは実績のある会社として捉えることができるということでございます。

それから、有害鳥類防除業務、毎年、空港関係ではセミナーを開いて、こういう業務をお願いしたいということを広くお知らせしているところでもありますけれども、その中でも、下でございますとおり、警備会社、工事会社といったところが参加して、興味は示していただいております。これらのうち、空港内の業務実績のある会社、色を塗ってございますけれども、警備7社、工事2社、清掃1社といったところで、10社に空港内実績があり、なおかつ鳥類駆除についても興味を持っている会社であろうと思われれます。

2ページに移ります。では、今回、一番問題になるであろう銃器取扱いに係る業者がどれぐらいあるのかということですが、実際に空港に限ってみますと、ほかの空港、国管理空港以外、会社空港、成田・中部といったところ、それから、地方公共団体の状況を69空港について調査してみたところ、銃器を使って鳥類防除をやっているところは29空港。請け負っている会社は、よく出てきますけれども、航空保安協会、ほか地元猟友会、空港関係会社が鳥類パトロールを実施していることがわかっております。

ほか、空港関係ではなく、実際に銃器を使って害鳥・害獣駆除をやっている業種というものも当たって見たのですけれども、実質、民間事業者に限りますと余りないという感じでございます。どうしても農水関係、猟友会に時限的にシーズンだけお願いするといった仕事が多いようでございます。以上、①、②と書いてございますけれども、我々が期待している新規参入グループになりますと、少なくとも空港内での作業実績のある会社は80社でございます。

一方で、銃器を使用した事業を行っている一般会社ということになりますと、これは希少であると考えられます。とはいっても、空港制限区域内での事業経験を有する事業者が、銃器を使う環境を確保することによって参入が可能であろう。それが今回のグループ化したところでございます。

何をやっていただくかといいますと、銃器の資格を有する者を雇用するのか、それから工事会社なりが社員の方に銃器の資格を取得させる。それから、数は少ないですが、銃器を使用できる会社とのグループを形成するといったことで、現在、仙台空港に関しては過去2者が参入した実績がございますけれども、空港内の仕事の実績、プラス銃器の使用を1者に限定すると、どうしてもその2者となってしまいますので、グループ化ということで新規参入の可能性がふえるのではないかと考えております。本年度から、先ほど申し上げたセミナーにおいても、グループによる入札参加が可能になりましたと、そこはしっかり宣伝しておこうと考えております。

以上がグループ構成の可能性についてということでございます。

引き続きまして、実施要項の主な改正点につきまして、三好から説明いたします。

○三好専門官 では、実施要項の改正点につきまして簡単に説明いたします。

まず、入札実施要項を開いていただきまして、4ページ目に作業員の専門能力の「証明」という部分ですけれども、これは「確認」と直してございます。同じく、12ページ目も「証明」を「履修証明書」の提出と変えております。

20ページの「専門能力の研修及び証明について」というところも「確認」にしておりまして、2. 専門能力の確認のところ、国の監督職員がヒアリングにより作業員等の専門能力の確認を実施すると直してあります。

続きまして、指摘のありました入札参加資格のところ、9ページ目になります。入札参加グループの代表企業につきましては、前のページにあります入札資格に関する事項の3.1から3.8の全てとしておったのですけれども、このうちの3.8の要件、つまり制限区域内の作業の実績を有することというところは、代表企業が満たしていることとし、3.7については、代表企業は満たさなくてもよしとしてあります。

制限区域内での作業実績の必要性について説明ということでもございましたけれども、この業務は、航空機が頻繁に離着陸する環境におきまして、航空機の安全性を確保しつつ実施するものであります。この業務を実施するためには、航空機の運航に関する知識とか空港内における作業規則、車両運転規則等の空港運用に関する知識に精通していることが必要ということでもございます。つまり、これらの知識を有していなければ、適切な研修や訓練を含みます業務実施体制を確立することができません。

代表企業につきましては、業務全体の企画・立案とか包括的な管理をするというところから、制限区域内における業務実績を求めるところでありまして、業務実績を有しない、その他のグループ企業に対しては、代表企業のほうから教育訓練を実施するとしてあります。

簡単でございますが、以上でございます。

○石堂主査 御説明ありがとうございました。

それでは、ただいまの御報告につきまして、意見、質問等ございましたら、御発言願います。

ちょっと私から、今日の資料でおやっと思ったのですけれども、2/2で、他空港の状況、69空港で、銃器を使用した防除作業が29空港と書いてあると、半分以上は銃器を使っていないということなのですね。

○三好専門官 そうです。

○石堂主査 確かに、別に鳥を撃ち落とすのが目的でないから、どんという音が出ればいいのですね。だから、銃器を使用するというを必須だと考えなきゃいいのではないかかと思ったのですけれどもね。

○辻課長 飛行機の便数の多いところ、それから鳥の集中する空港で、実際に鳥との衝突が多い順番にバードパトロール、銃器の使用というのを入れてきているのですけれども、

69空港、地方公共団体の空港という話をしますと、1日の便数が少なく、実際に発煙筒であったり、いわゆる音でも追い払えば十分という空港も実はある。とはいっても、便数の交錯するところだと、鳥を銃器で直接駆除するわけではないのですけれども、当然空包を撃ったりします。そういった業務で短時間である程度鳥を追い払えなければいけないということで、銃器を使用しております。

○石堂主査 ですから、過密ダイヤのところできっと追わなきゃならないと言うけれども、それは、銃器である必然性はないのではないですか。

○三好専門官 鳥は学習能力がありまして、それが実際に危害を加えないものであるということを知ってしまえば、幾ら空包を撃ったところで逃げなくなってしまうというのがございます。どうしても銃器を使いまして、実際に捕獲するということが必要と、世界的にも認められているところがございます。

○石堂主査 確かに空港を実際に管理されている方の専門的知見と言われると、ああ、そうなのかなと思いますけれども、何となく銃器のところできっと引かかかってしまうわけです。話を難しくしているのは銃器だといってもよいぐらいに思われます。そうすると、銃器を使わないで防除するということができれば、随分楽になりますね。

○沖津運用調整官 この鳥の追い払いについては、国交省も、関係省庁、それから鳥の専門家、学識経験者といった方々に協力いただいて対策検討会というのを開催しております。その中でも、結論としまして、諸外国でもこの銃器を使用したものが有効とされていて、それ以外に決め手となるような他の手段がなかなかないという中で、日本においてもこの手法を採用しているというところなんです。

それで、先ほど三好が申し上げたとおり、専門家の目から見ても、鳥というのは学習能力があるので、時にしつこい鳥については捕獲する必要があるのだという指導をいただいています。

○関根専門委員 となると、諸外国などでも、日本に限らず銃器を使用する人を見つけるのは難しいけれども、それ以外に手が無いという感じなのですか。日本は一般的に銃器を使用するのは少ない国というイメージがあるので、それとの兼ね合いで、例えば比較的銃器を使用するところがもし多いような国があれば、コストとかいろいろなことを考えると銃器が一番いいということになるのかもしれないのですけれども、日本だとかなり限られているという状態の中でも、決め手が無いというのが一番だということでしょうか。

○沖津運用調整官 世界各国、国によって事情が異なるところがあります。日本は基本的に銃を持ってない社会というところがありますので、事業者のほうはなかなか見つからないところなのかなと思われまして。

それで、先ほど音だけというところにつきましても、我々鉄砲を使うのは、何も実包だけではなくて、散弾を使って鳥を捕獲するときは実包を使うこともあるのですが、それ以外のときに、追い払いについては空包。空包というのは、その場でぱんと音が鳴るだけではなくて、長距離飛んでいった先で音が鳴るという、一般に我々はシェルクラッカーと呼

んでいるのですけれども、そのような材料もあわせて使っているところがございます。

○石堂主査 ほか、いかがでしょうか。よろしいですか。

(「はい」と声あり)

○石堂主査 それでは、この報告書につきましては、時間となりましたので、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 そうしましたら、本日の議論を踏まえまして、このままパブリックコメントのほうに進ませてもらいたいと思います。

○石堂主査 それでは、本件に係る実施要項(案)につきましては、今後実施される予定の意見募集の結果を後日、入札監理小委員会で確認した上で議了とする方向で調整を進めたいと思います。

国土交通省さんにおかれましては、本日の審議や意見募集の結果を踏まえて、引き続き御検討いただきますようお願いいたします。

また、委員の先生方におかれましても、本日質問できなかった事項や確認したい事項がございましたら、事務局のほうにお寄せくださいますようお願いいたします。

本日はどうもありがとうございました。

(国土交通省退室、農林水産省入室)

○石堂主査 それでは、農林水産省の「東北森林管理局における入札結果等」についての審議を始めたいと思います。

最初に、入札結果について農林水産省さんより御説明をお願いしたいと思います。なお、説明は10分程度でよろしくお願ひします。

○尾山企画官 よろしくお願ひします。本来であれば業務課長が出席して報告するところですが、所用のため、本日は担当より報告させていただきます。

お手元には「東北森林管理局における民間競争入札の入札結果等について」と題する資料を用意しておりますので、御確認ください。

平成25年度の国有林の間伐事業については、8カ所を対象に民間競争入札を実施してきたところがございます。このうち東北森林管理局津軽森林管理署の民間競争入札実施箇所において、二度の公告・入札を行ったところですが、いずれも不落となったことから、応札者との協議により実施予定者を決定しましたので、その経緯等について報告させていただきます。

まず、1の入札の状況ですが、1回目は7月31日に2者が応札しましたが、再入札も含め、不落でした。その後、応札者にヒアリングするとともに、直ちに公告を行いました。2回目は、9月12日に2者が応札しましたが、やはり不落となりました。

次に、2ページの2でございますが、初回入札終了後、応札者から入札価格の考え方についてヒアリングしましたところ、初年度の事業期間が短く、間伐する木の太さが細いので、作業人員を追加する必要がある。世界遺産に近い作業箇所であり、景観に配慮する作

業を考え、また間伐木を全て搬出できる線形、延長距離等を考えたことから、路網整備に経費を要するなどの意見があったところでございます。詳細は、別紙1の3ページになりますので御参照ください。

しかしながら、これらの事項については、実施箇所の面積や集造材材積の数量など、実施要項に定める事項の見直しにより対応できるものでもなく、さらに予定価格に関しても、現地調査を踏まえ、標準的な作業システム及び森林作業道の線形、延長距離によって行っていることから、今回、特段の見直しは行わず、再度公告を行ったところですが、結果として不落となりました。

このため、3ですが、今後の実施方法について検討しましたが、さらにもう一回公告し、入札を行うことは、積雪の多い地域であり、初年度の事業期間がほとんどとれなくなることから、難しいと判断しました。また、事業を中止することについては、当該箇所により生産される丸太の販売による25年度の国有林野事業収入との関係もあり、選択しにくい状況でした。このため、再度公告時の応札者2者と順次協議を行い、調整したところですが、1者から、予定価格の範囲内で実施要項等と同様の条件で事業を実施できることが確認できたので、実施予定者として特定したところでございます。

なお、今回の応札者からの聞き取りでも、公告から入札までの期間設定や公告時期についての意見が出ており、これまで一定の見直しを行ってきておりますが、本年度の他の実施箇所の状況等とあわせて、次期実施要項等の策定に向けて検討していく課題と考えております。

以上で報告を終わらせていただきます。

○石堂主査 御報告ありがとうございました。

ただいまの御報告に対しまして、意見、質問等ございましたら、御発言願います。はい。

○井熊副主査 2ページの3の(2)で、調整を行った結果、予定価格の範囲内で実施要項等と同様の条件で事業を実施することが確認できたとのことだが、これは、何らかの条件調整を行ったのか、あるいは向こうがコストで泣いたのか、あるいは向こうが十分に状況を飲み込むことによって、これならできると言ったのか。なぜ、ここで合意できたのか、理由をちょっと教えてください。

○田口企画官 まず、先方の意見で環境に配慮した路網計画を考えましたとのことでしたので、この点を確認したところ、道をつくったときの水の処理を考えて、ヒューム管などの構造物を使用したいという思いが本人たちはあったようでございます。そこについては、そういった構造物をつくらない工法で大丈夫なことを理解してもらおう中で、価格的に折り合ったということでございます。

○井熊副主査 ありがとうございます。こういう入札というのは非常に難しく、自然を相手にしているものなので、完全に事業の仕様を書き切ることは、多分不可能だと思います。

それで、総合評価方式の一つとして、日本では余りはやっていないのですけれども、例

えばヨーロッパでは競争的対話方式みたいなものを行っているわけですが、もう少し事業の条件に対して事業者と対話した上で条件を詰めて、最終的な札入れをしていただくという形で、自然条件に対して、例えば林野庁さんが自然条件をいかに調べたところで、この自然条件にこう対応するというのは、多分林野庁さんの考え方で、事業者さんがそれと同じ考え方をするとは限らないということで、どうしても対話というか、協議というものが必要だと思うし、それを仕組みに織り込んでいくような形にできないかなど。

私も国の入札でやった経験はないのですが、そういう対話をやるという仕組みは、最近日本でも事例はあります。そういうことをやったらいいと思います。

○田口企画官 ありがとうございます。現地説明の機会を利用し、そういったところで、どういうやり方をしていくということを、今まで以上に少し丁寧に話をしていくような形を今後はとっていきたいと思っております。

○石堂主査 私から1つ。先ほどのお話で、景観に配慮した路網整備までは必要ないのだよという話をして、最終的に折り合ったという結論ですが、そのお話というのは初回公告による入札後の意見のやりとりの中で既に出てきているわけですね。業者さんのほうに、そんなところまでは要らないのだということをその時点で言っていれば、再入札のときに落とされたかもしれないという気がするのです。

それで、3ページにある初回公告による入札後のA社とB社の意見というのは2つあって、いずれも上のほうは、業者さんのほうがコストがこのぐらいかかるだろうと考えたものであり、もう一つのほうは、逆に発注側から見れば、そんなことまで考えなくていいのですよという意見を持っていた。この後者のほうについては、両方ともそんなところまで入れてもらう必要はないよと言うことで、ある意味では半分解決できたのではないかという気がします。

もう一つは、業者さんのほうは、両者とももうちょっとコストがかかると思ったがゆえにという部分があるのですね。それなのに、2ページの聞き取り結果に対する対応のところでは、あくまでも標準的な積算基準にしたがったものとして、予定価格を変える必要はないと考えたところが、どうも理解しがたい。

これは、市場調査というところとちょっと感じが違うかもしれないけれども、まさしく非常に業者さんの数が少ない中で、このヒアリングというのはある意味では市場調査のような意味があるわけで、それを生かすべきだったのではないか。自らの予定価格を変えなかった結果、再入札も不落になり、最終的には辞退されてどうしようもなくなった。私は、どちらかというと、ちょっとやり方をまづったのではないかという感じを持っています。

○田口企画官 まず、木が太いとか細いということにつきましては、確かに太い木も細い木も、1回切る作業は同じですので、太いほうが効率がよくなります。こういったことにつきましては、積算の中で太い木、細い木に応じた工程というものをつくっております。それに基づいて、この事業だけではなく、単年度の事業でも同じ積算の中で実施していますので、この事業だけをヒアリングの内容に応じて、工程を変えるということにはならな

いと、私たちは判断しています。

私たちもしっかり反省しなくてはいけないこととして、1ページの下のところにあるのですが、現地説明会を8月9日に予定して案内したのですけれども、実際は参加者がゼロで、今のお話のようなところをしっかりと説明し切れなかったところがあったのかなということがございます。今後は、現地説明会に、来ていただけるような対応をとっていかねばいけないと思っております。

○石堂主査 たくさんの業者がいて、入れかわり立ちかわり応札してくれる状況でないことははっきりわかっているわけで、非常に特殊な市場環境の中で企業の声を聞かなきゃならないということだと思いますので、どちらかという柔軟に対応していただくほうがよろしいのではないかと思います。

ほか、いかがですか。どうぞ。

○関根専門委員 関連して、入札後の声という形で、A社、B社、C社ときかれています。結局、最後に請け負ったB社は、径級が細いということを書いているもの、それ以外のところには、3者のうち2者ですけれども書いてあり、そういうふうにする方が多いということも言えるのかと思います。このような点は、今回に限らず、次の入札でも同じように出てくると思いますので、そのあたりは、説明するもしくは説明書の中にも書くといったことが、次につながるのかなと思います。

○石堂主査 よろしいですか。

(「はい」と声あり)

○石堂主査 それでは、時間も来ましたので、入札結果に関する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 今回、報告の資料につきましては、この資料で監理委員会に報告したいと思っています。次に、実施要項の策定が控えていますので、今回の議論を踏まえて、反映できるところは反映して、次回の策定をしていきたいと思っております。

○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。