

第 265 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 265 回入札監理小委員会
議事次第

日 時：平成 25 年 6 月 21 日（金）14:18～15:30

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

○航空灯火・電源施設の維持管理業務〔航空灯火施設維持工事〕（国土交通省）

○空港土木施設維持管理業務（空港土木施設維持修繕工事）（国土交通省）

2. その他

<出席者>

（委 員）

小林主査、尾花副主査、井熊副主査

（国土交通省）

航空局 交通管制部 航空灯火・電気技術室 辻室長、石黒専門官、國吉施設係長

航空局 安全部 空港安全・保安対策課 干山課長、阿南課長補佐、猪岡専門官

（事務局）

後藤参事官、古矢参事官

○小林主査 それでは、ただいまから第265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「航空灯火・電源施設の維持管理業務」、「空港土木施設維持管理業務」の実施状況及び事業の評価について審議いたします。

最初に、「航空灯火・電源施設の維持管理業務」の審議を始めたいと思います。

事業の実施状況について、国土交通省航空局航空灯火・電気技術室辻室長より御説明をお願いしたいと思います。御説明は10分程度でお願いいたします。

○辻室長 航空灯火・電気技術室の辻でございます。

それでは、本日は、「航空灯火・電源施設の維持管理業務」でございますけれども、平成23年度から開始いたしました3空港、新千歳空港、東京国際空港（羽田）、福岡空港に係る維持工事の実施状況について、御説明させていただきたいと思います。

競争原理の導入、3年契約ということで始めた最初の事業でございました。資料にもございますが、事業の概要は、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に点検・監視を行う事業でございます。

事業実施期間は、平成23年4月1日からの3年間、平成26年3月31日まででございます。

先ほど申し上げました3空港、受注者はそれぞれ新千歳が日本電設工業(株)、東京国際空港は富士興業(株)、福岡空港は日本メックス(株)と決まっております。

3者決定の経緯ですけれども、それぞれ実施した入札において、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った結果、上記の会社が落札者となっております。

このときの要求水準ですけれども、航空灯火施設等の管理でございますので、まず「信頼性の確保」で、障害時の応急復旧未実施があってはならず、0件ということを挙げております。障害が発生した場合には、応急復旧を行うということで、2年間を通じて、0件という結果を達成しております。

それから、「安全性の確保－1」は、このときの目標としては、作業員等の人身事故の発生件数を0件に抑えるということでございます。こちらについても、2年間を通じて、3空港とも0件になってございます。

「安全性の確保－2」は、施設の停止における航空機の運航停止件数。これも0件に抑えるということでございます。特に電気関係の施設ですので、例えば灯火が1つ切れるとか、ヒューズが飛ぶということは、これは維持管理をしていけばいろいろ出てくるものですけれども、そのようなことがあった場合でも、施設の停止における航空機の運航停止件数を0件にすることを目標としてございます。結果としては、23年度、24年度ともに0件となっております。

それから、「品質の維持」でございます。先ほどは、特に運航に影響ということでございましたけれども、こちらは航空保安施設の停止件数でございます。維持工事の不備に起因する電気施設の障害による航空保安施設の停止がないことということで、0件を目標にしてございます。結果としては、2年間を通じて、3空港とも0件でございます。

次に、「維持工事の各作業別において確保すべき水準」ですけれども、定期点検を実施する。それから、監視室駐在作業を実施する。応急復旧を実施する。緊急補修を実施する、こちらはいろいろと空港内の工事なども入っております東京国際空港についての条件でございます。それから新千歳空港だけですけれども、雪害対策を実施する。ということで進めてございます。

実施状況については、①定期点検。これは定期点検ですので、件数が非常に多くなってございます。同じ空港の場合であっても、かなり条件が変わってまいりますので、23年度、24年度、実施件数は変わってきておりますけれども、定められた定期点検を確実に実施してございます。

②監視室駐在作業は、監視室に駐在して、さまざまな状況等を監視するということでございます。実施状況としては、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、要領に従って適切に操作を行ったということでございます。

③の応急復旧工事についても、23年度、24年度、示しております件数ですけれども、適切に作業を実施してございます。

羽田の④緊急補修工です。数としては、38件、43件と、③に比べますと件数が少ないのですけれども、こちらについても、2年間で適切に実施してございます。

新千歳空港の④雪害対策工でございます。137件とそれぞれの年度で同じ件数となっております。

「評価」ですけれども、各業務において、信頼性の確保、安全性の確保、品質の維持の要求水準を満たしており、空港の円滑な運用には十分に対応できたものと考えてございます。

続きまして、経費の状況及び評価でございます。平成23年度、3空港の契約額を記してございますけれども、2. で「市場化テスト導入前後の比較」が書いてございます。新千歳空港については、3年契約を単年度に割った数字とそれ以前の22年度の契約とを比較しておりますと、確かに契約金額は下がってございます。羽田空港については、平成22年10月からD滑走路等が供用されまして、施設の増加によって金額が増額になったということでございます。福岡空港については、市場化テスト導入後の単年度当たりの金額が減少してございます。

それから、(4)の「競争入札応札者数」でございます。市場化テストを開始しました23年度の3空港、確かに1者応札でございました。

続きまして、「受注者からの技術提案を反映した業務の履行状況」については、緊急時に対する工夫、それから、日々の工事内容にかかわる工夫が提案されまして、このとおり実施してございます。

「評価」ですけれども、市場化テストの導入に伴って経費節減対策については、特に羽田空港は対象施設の増減があるため一様に削減にはなりませんけれども、以前と比べ、諸経費の減少分が節減となつてございます。

それから、今回3年間の契約ということも含めて、競争参加資格の枠を広げる形で対応したのですけれども、新たな応札者の参入はなかったということでございます。これについては、いろいろ関係する事業者ヒアリングを行ったところ、いろいろな意見が出てございます。夜間作業が大半を占めているとか、作業時間が限定されるとかということもございまして、当初、参入者はふえてございません。このときではございませんが、応募枠の緩和を引き続き進め、競争入札の公告、公示期間の延長を、25年度事業で他の空港で実施した結果、複数者の応札があったという形になってございます。

「総括」ということで、こちら信頼性の確保、安全性の確保、品質の維持という観点で要求水準は、まずはこの事業については満足していたと判断しております。それから、積算についても、羽田については施設の増がございましたけれども、ほかの2空港、単純に比較しますと、確かに経費の節減効果はあったということでございます。今後は、公告期間の延長、引き続き広報誌への掲載、周知・啓発といったことで、より応札しやすい環境をつくってまいりたいと考えてございます。

ざっとした御説明はこれですけれども、細かい点があれば、担当から追加で説明したいと思っております。

○石黒専門官 航空灯火・電気技術室の石黒でございます。よろしく申し上げます。

先ほどありましたところの6ページ目の「実施経費の状況及び評価」で、経費の節減効果で諸経費が下がったことについて、補足説明をさせていただきます。

工事を積算するに当たって、労務費に対して諸経費があるのですけれども、これは対象となる金額が大きくなればなるほど諸経費率が下がってくると。その結果の諸経費が下がりますので、単年度のときの諸経費額と3か年の諸経費額を1年分に按分した諸経費額の差が経費節減になったということでございます。

以上です。

○小林主査 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、内閣府公共サービス改革推進室より説明をお願いいたします。

○事務局 それでは、評価（案）について、お手元の資料Aに基づきまして御説明いたします。

まずは3ページをごらんください。「対象公共サービスの実施内容に関する評価」ですが、3～6ページに記載してございますとおり、確保すべき質として設定した項目は全て達成されておまして、良好な実施状況と評価できます。

次に6ページをごらんください。真ん中辺り（5）にございますとおり、「民間事業者からの改善提案による改善実施事項」のイトロにございますとおり、「緊急時への配慮」、「日々の工事内容に係る配慮」といった内容の民間事業者からの提案がございまして、業務の効率性、安全性の向上が図られていると評価できます。

次に「実施経費についての評価」ですが、7ページをごらんください。上の表に従来経

費と契約額の比較をまとめてございます。今回の3空港について比較したところ、新千歳空港に関しては約430万の減額、東京国際空港に関しては約3,500万の増額、福岡空港に関しては約660万の減額となっております。これらの増減要因分析については、先ほど国土交通省から御説明があったとおり、労務単価に関しては上昇しました。しかし、諸経費率が対象金額が大きいほど減少することによって、複数年契約によって対象金額が増加したことにより、諸経費率が減少し、その結果、諸経費が減少したというところでございます。

東京国際空港の増額については、平成22年10月からのD滑走路、あるいは国際線地区が供用されるなど対象施設が大幅に増加になったために、諸経費の減額分よりも増額分が上回ったというようなことでございました。なお、平均落札率については、99.25%から98.74%と0.51%低下しております。

最後に、「評価のまとめ」でございますが、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、競争参加資格については、類似工事实績の適用範囲拡大、あるいは本店等所在地要件緩和、配置予定技術者の途中交代を認める、及び入札へのグループ参加を認める等を行ったものの、今回の3空港全ての入札において1者応札となっており、競争性の確保が必要であります。

「今後の方針」としては、良好なサービスの質が達成されていることから、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必要と考えられますが、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、広報誌への掲載、周知・啓発活動を行う等により積極的な情報開示を行うとともに、多くの民間事業者の入札への参加を促す以下の方策について、検証する必要があると考えているところでございます。

まず1点目としては、国庫債務負担行為を活用して、入札手続きを前倒しで行うことにより、事業実施のために十分な準備期間の確保をすること。次に2点目として、真に入札可能な業者を精査し、それらに対して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。2点でございます。

以上でございます。

○小林主査 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事業の評価（案）について、御意見・御質問をお願いいたします。

○井熊副主査 受託者というのは、何か特殊な技術を持っているのですか。

○石黒専門官 受託者については、空港の施設の維持管理ということですから航空灯火施設の維持工事または設置工事の実績を条件として求めています。

○井熊副主査 特殊な技術というのは、例えば何か特殊な機械が入っていて、その機械を調整するとかそういうような技術的なことが障壁になっているのか。あるいは、空港での作業状態を知らない、作業環境がよくわからないというようなことが障壁になっているのかと。その辺が、空港のことをよく知っているということでごちゃごちゃになっていて整理されてないのではないかと思うのですね。基本的には、詳細に勉強しているわけではな

いのですけれども、こういう維持管理であれば、技術そのものに物すごい特殊性があるということではなくて、作業環境に対する理解とか、そういったものが十分伝わってなくて、それで見積もれないとか、そういう理由もあるかもしれないと。

何で1者なのかと。今の地方のこういう業者さんなんかの業務環境を考えれば、夜間に仕事があるからといって、可能性のある仕事から逃げているという、そういうような経済環境にはとても思えないのです。そういうことを考えると、1者しか入らないというようなことの原因分析をきちんとすべきだと思います。今までとは違った地域とか、違った分野の業者さんとか、そういうのが入ってくる。そういうようなニューカマーを入れるという方針で枠組みをつくっていかないと、同じ業者さんがずっとやるというような状況を変えられないと思うのですね。同じ業者さんがずっと続いていることが、非常によくない状況が続いているということを厳しく認識されたほうがよろしいのではないかと思います。

○石黒専門官 直接的な答えになっているかどうかわかりませんが、報告書の3ページ目にありますとおり、確保すべき水準として、求めているものに定期点検があります。それと同時に、監視室駐在作業もあります。なおかつ、応急復旧もあり、また、空港によって緊急補修工や雪害対策工もあると。ですから、例えば普通のビルのメンテナンス会社のように一つの業務をやるのではなくて、複数の作業内容を一つの工事会社が請け負っていくというところが特殊なのかなと思っております。

○井熊副主査 だとしたら、その特殊な作業に関して、国土交通省から詳細に業務スペックを書き、何かわからないことがあったらサポートするとか、そういうことも含めて知識が必ずしも100%自信がない人でも、十分できるような発注条件を出せばいいのだと思うのですね。

○石黒専門官 そこは十分承知しております。

○小林主査 今回の井熊副主査の御指摘と関係して、8ページの「総括」の4行目ですね。

「1者応札対策に関しては」というところですけども、「本工事の特殊性から今以上の業務実績の条件緩和を行わないこととし」と書いてあるじゃないですか。その今の御指摘のところの「本工事の特殊性」が何なのかということが透明にならないといけないと思うのですね。それが透明になって、やはり業務実績は要るのか要らないのかということもあるのではないかというふうにも思いますけれども、その辺はどうですか。もうちょっと明確に書くということとはできないですか。

○石黒専門官 仕様書や入札説明書に書いてあるところの、航空法施行規則第117条の作業実績を求めておりますけれども、それが、117条に書いてある灯火を1つでも施工実績があれば認めておりますので、さほど厳しくはないと思います。実際に、地域枠を広げたときに、ある程度の数の会社を確保はできております。夜間作業が主体であるとか、電工駐在365日張りつけなくてはならないとか、そういう空港の環境条件、仕様によって縛られることが多いものですから、その部分が敬遠されているのかなと考えております。

○小林主査 そのところは、評価（案）に書かれているところの、前回もいろいろ委員

から指摘があったところの、準備期間を十分確保できるようなタイムフレームをつくるために、ゼロ国債を活用していくというようなことが求められているので、そういう意味からは、国交省のほうの何で1者応札になってしまうのかというところの原因分析をもう少し精査していただくことと。それから、公告期間の延長とか、周知・啓発というようなことだけではなくて、応札する人がふえるために、応札しやすいように十分なタイムフレームを確保するといったところも、十分検討していただく必要があるのではないかと思います。

○辻室長 主査の御指摘はごもっともでございますけれども、8ページの「本工場の特殊性」という言葉がやたら特殊な資格を必要とするとか、そういったことではなくて、どうしても空港ですので、何か障害があったときに、とにかく飛行機に影響を出さないようにかなりプレッシャーを感じながらの作業となり、羽田空港はともかくとしても、地方の空港であっても、特に夜間の作業ですから、朝の初便に影響を出さないようにというプレッシャーをかけているのかもしれないかもしれませんが、業者さんもそういうつもりで対応しているその部分かなという感じがします。特に、言葉で「特殊性」と書いてありますけれども、「とにかく何かあっても空港機能が止まらないような作業をお願いしますね」というところぐらいかなと思います。あとは、空港の中の作業なものですから、当然、空港の中で立ち入って作業ができる場所と立ち入ってはいけない場所とか、そういったことは、まだ空港で作業したことのない会社は当然知りませんから、そこについては前広に説明して回ろうかなと考えてございます。

○井熊副主査 維持管理なんかで、ずっと1者の随契が続いているようなものでは、現場にその業者さんが維持管理業務をしているときでも、現場をサーベイしてもらって、いろいろな質問をしてもらおうとかというようなことで、新しくやってこようと思う人が、関心を持っている人が、作業環境を理解するようなイベントなどをやっている例もあるわけですよ。ですから、空港というところが何かよくわからないから怖いとかというのを、資料だけではなくて、実際この現場を見てもらおうとか、いろいろなことをして障壁を取り除いていかないといけないのではないかと思います。

○辻室長 そうですね。やはり空港だから難しそうだと思うられている節もあろうかと思えますので、そこを改善する方法は進めていかなければならないと考えております。一方では、空港はどうしても立入制限区域というものも多々存在しますので、そういったものとうまく折り合いがつくような形で、空港の中の仕事を理解してもらえるような、そんなことができればと。広報活動の一つかもしれませんけれども、そういったことで進めていきたいと思えます。

○尾花副主査 1点、8ページの「評価」のところ、複数応札がなかった主たる要因として、業者さんのほうが敬遠されたと思われるがということが大きな理由と読み取れてしまうのですが、こういう結論に至るために、何者に対して、いつ、誰がヒアリングをされたのでしょうか。

○石黒専門官 前回の工事契約後にヒアリング調査を127社に対して実施しております。回答数が98社ございました。作業分析をしたところ、応札しなかった理由として、複数回答もありますけれども、空港の作業環境によるものが121件で約61%。入札、工事の手續に係るものが53件で27%。その他、会社の自己都合によるもの、例えばこの分野に関心がない等が23件で12%でした。25年度事業のときに、航空局として改善できるものはないかということで入札手續に関するものとして、先ほど言いましたところの公告期間の延長とか、入札手續の技術資料の提出期限を遅らすなどの対応を行いました。あと、広報活動が足りないのではないかとということもありまして、業界紙にも掲載をさせていたところがございます。

○尾花副主査 環境についての作業環境に起因するものはどういったものがありますか。

○石黒専門官 アンケート結果では、「夜間作業が主体となっているため、経費面で採算が合わない」とか、「本件契約金額に対して工期が長いので、工事の規模の割には利益が見込めない」とか、どうしてもコスト的に手を引いてしまうところが多いのかなと思っております。その他の理由として、「空港の作業は夜間作業が主体となっているため、作業員の確保が困難である」とか、今回、東京・新千歳・福岡については、空港の規模が大きいので、「規模が大き過ぎて怖くて入れない」とかという回答もございました。

○尾花副主査 ありがとうございます。

改善策の点ですが、ほかの委員もおっしゃったように、周知・啓発活動は、いわゆる広報誌への掲載だと思うのですが、加えて、既存業者以外の方が参入しやすいように、情報開示の部分で業務手續のフローとか、今までどんな形でやってきたかをさらに開示するというポイントも井熊副主査等はおっしゃったかと思うのですが、その辺についての工夫を今後されるという御予定はありませんか。

○石黒専門官 少なくともパブリックコメント、意見募集する段階では、国土交通省のネットにも載りますので、その段階で、こういう事業をやることがわかります。そのほか、業界紙といいますか、そちらのほうにもちょっと働きかけて、こういう事業を国がやりますよということを紹介しようかなとは思っております。

○尾花副主査 今のはそういうことではなくて、実施要項の中にもう少し詳細な業務フロー、その他、過去の実施がどんなものであったのかというものをさらに書き加えるという検討はいかがでしょうか。

○石黒専門官 例えば、先ほど言われた作業内容をわかりやすくするとかという話でございませうか。

○尾花副主査 はい。

○石黒専門官 わかりました。そこは、検討させていただきたいと思います。

○小林主査 いろいろ指摘があったのですがけれども、今、政府は調達の改善が非常に大きなテーマになっていて、国土交通省は各府省の中でも突出して公共工事とか役務の調達の金額がすごい多いのですよ。今、いろいろ委員から指摘があったとおり、広報することを

超えて、既存業者が有利になる状況が今多分あるのだと思うのですね。現場を見ていただくとか、情報の非対称性の壁をイコールフィッティングにしていかないと、事業者さんにとっては、リスクを取ることは非常に厳しいので、リスクがどういうふうヘッジできるのかとか、リスクを軽減するためにこういうふうによればいいのではないかと、そういうノウハウの改善もありますので、ぜひ、いろいろ情報の提供とか、現場のサイトビジットとか、そういうようなことも含めて御検討いただくことと、内閣府の評価（案）の中に書いてあるとおりに、十分な準備期間を確保していただくというようなこと、また、今まで既存業者が取っているという状況が続いていることについての原因分析をきちんとやっていただくことがやはり重要なのだらうと思いますので、よろしくお願ひしたいと思います。

それでは、時間になりましたので、「航空灯火・電源施設の維持管理業務」の事業の評価（案）等に関する審議は、これまでとさせていただきます。

事務局から何か確認すべきことはありますか。

○事務局 特にございません。

○小林主査 それでは、事務局におかれましては、本日の審議を踏まえて、事務局から監理委員会に報告をお願いしたいと思います。

では、よろしくお願ひいたします。

（国土交通省担当入退室）

○小林主査 それでは続いて、「空港土木施設維持管理業務」の審議を始めたいと思います。

事業の実施状況について、国土交通省航空局空港安全・保安対策課干山課長より御説明をお願いしたいと思います。御説明は10分程度でお願いいたします。

○干山課長 どうぞよろしくお願ひいたします。

それでは、お手元の資料2で事業の実施状況について御説明を申し上げます。

まず、事業の概要をⅠ番目にまとめてございます。Ⅱからは、さらに詳細な説明を担当からさせていただきます。

まず、「事業の概要」は、空港の土木施設維持修繕工事の内容ですけれども、ここに3行で書いてございますけれども、滑走路の両脇の着陸帯、これは草地で構成されておりますが、その草刈り、滑走路の路面の清掃、排水溝の清掃、滑走路の標識の維持、あるいは、舗装が剥がれたような場合には、緊急的に補修しなければいけないということで、そういう補修の工事、そういったものをパッケージにしまして、通年契約を実施しております。23年度に実施しましたのは、3か年の契約にいたしまして、函館と新潟と松山と宮崎の4空港が対象になってございます。3番目にそれぞれの受注者が記載してございます。

4の「受注者決定の経緯」についてでございます。4空港について、それぞれ今申し上げた順で、3者、3者、3者、5者ということで、書類が提出されました。その内容につ

いて、入札の参加資格を確認した上で、23年2月16日に開札を行いまして、その結果、それぞれの空港、函館については3者、それ以外の空港については、それぞれ1者が予定価格の範囲内であったということで、それ以外のところは予定価格よりも上回っていたということでございますけれども、審査を行いまして、そういう意味では函館の3者については、評価値も含めた競争の評価を行いまして、入札者を決めているという経緯でございます。

引き続きまして、工事が適正に行われてきたかどうかという点について御説明を申し上げます。

○阿南課長補佐 それでは、「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。

1番目は「信頼性の確保」という形で整理をさせていただいております。まず目標としては、不具合の復旧未実施件数についてはないことをという形で、0件になってございます。それから、測定指標という形では、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になってございまして。結果については、下表のとおりですが、2年間通じて特に問題になるようなことはございませんでしたということで、0件になってございます。

次ページです。

次に、「安全性の確保」ですが、目標については、航空機の運航への影響件数については、これもないことを前提としてございます。それから、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ございまして。結果については、これについても、2年間を通じて影響を与えるようなことはありませんでした。

3番目以降から、具体的な維持工事の工種にかかわる内容についての御説明になります。3番目の(1)でございます。これは舗装面清掃工で、いわゆる滑走路・誘導路・エプロン等の基本施設の舗装面に石片とか異物などがあることによって航空機への損傷の原因になるようなことにもなりますので、それらについての清掃をきちんとなされているのかということでございます。施工回数については、下表につけております回数が施工回数という形になってございまして。3ページになりますが、【所見】としては、いずれの空港においても、適切に清掃が実施されておりました、清掃の不備によります苦情等は発生していないというような状況になってございます。

次に、飛行場標識施設ですが、表面が明瞭に識別できるという前提になってございます。施工回数については、滑走路について、括弧書きにしていますのは、滑走路の中心線標識で、標識いろいろございますが、特に中心線については2回施工するという形になってございまして、そのほかについては1回ということになってございます。これについても、いずれの空港においても、適切に標識工が実施されておりました、苦情等は発生していないという状況になってございます。

それから、(3)ですが、巡回点検でございます。これは基本施設等の表面に航空機の阻害となるおそれのあるものがないかどうかということで、例えば舗装のひび割れとか、くぼみ、剥離のようなものがないかということになってございます。この巡回点検についても、それぞれ回数が決められておまして。結果としては、4ページ目ですが、いずれの空港においても、点検はきちんと実施されておまして、監督職員の指示により補修が必要なものについては補修がなされているということになってございます。

(4)です。空港の排水ということで、排水施設の清掃ということになってございます。この結果についても、適切に排水溝の清掃がなされているということで、排水溝清掃工によります不備というようなことで、滞水とかそういうような問題がなかった、苦情等も発生していないというような状況になってございます。

(5)ですが、道路・駐車場、のり面が良好な状態が保たれているのかということで、清掃とか草刈りを実施するということになってございます。道路・駐車場については清掃を行って、のり面については草刈り等を行うというような内容ですが、この結果についても、5ページですが、適切に清掃及び草刈りが実施されているというところでもございます。清掃の不備、草刈りの不備等によります苦情等も発生していないということになってございます。

(6)ですが、植栽の植木手入れの実施ということになってございまして。植栽が良好な状態に保たれているのかというようなことでございます。これについても、適切に施工がなされておまして、良好な状態に保たれているということでもございまして、手入れの不備によります苦情等も発生していないというようなことでございます。

(7)ですが、滑走路・誘導路及びエプロン等の除雪ということでございます。これについては、航空機の運航の支障とならないように良好な舗装面を保つため除雪を行うというものでございます。除雪の回数は、降雪によりましてその回数が変わってきますので、そういった面で、23年度、24年度において除雪の回数が違っているのは、降雪状況によって回数が変わっているためでございます。結果については6ページですが、これについても、各空港で所有する除雪機材によりまして、適切に監督職員の指示に従って除雪が行われておまして、運航への影響を最小限にとどめられていたという結果になってございます。

全体の評価としては、いずれの項目においても、確保すべき水準が満足しており、施工後の苦情等もなく、運航への影響においても最小限にとどめられているというような状況でございました。

Ⅲ番目に「実施経費の状況及び評価」です。1番目については、23年度当初におきます契約金額になってございまして、それぞれの空港において金額がこういうふうになってございます。括弧書きについては、3か年契約ということになってございますので、1年分に按分した金額という形で整理をさせていただいてございます。

次に、2番目に「市場化テスト導入前後の比較」ですが、函館、新潟については、1者から3者にふえているところでございます。松山については2者から3者、宮崎について

は2者から5者と業者数がふえているという結果になってございます。落札率については、平均としては、22年度においては98.15%でしたが、23年度においては96.18%ということで、これは3か年分の金額における落札率ですが、そういった面では1.97%落札率的には下がったというような状況になってございます。次ページに、「契約額」で整理をさせていただきます。各空港において、函館、新潟については、多少ですが、金額が下がったという状況になってございます。松山については、按分したところで、変動がなかったという状況になってございます。それから、宮崎については、(4)でも書かさせていただきましたが、標識の維持数量の変更、増加がございましたので、そのために金額的には前年度に比べますとふえているという形になってございます。契約の増減についての要因としては、宮崎については施工数量の変更を行っているという形で増になっておりますが、そのほかの空港については、松山は変わらないというところはございますが、下がっているというような状況になってございます。

3番目に「受注者からの技術提案を反映した業務の履行状況」です。これについては、緊急時（地震、台風等自然災害を含む）への配慮でございまして。いずれの空港においても、緊急時の連絡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ました。緊急時の速やかな対応が可能になる体制が組み立てられていた状況でございます。

それから、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、作業時間内で確実に作業を完了させるための対策として、工事作業時における施設破損防止対策及び後片づけの簡略化等の提案がなされ、的確かつ確実にこれら対策が実施されたところでございます。

4番目で「評価」ですが、応札者数は、4空港全体で6者から14者となり、8者増加しているところでございます。落札率については、1.97%下がっているという状況でございます。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ておりました。的確かつ確実に実施されておりました。

「総括」として、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、確保する水準についても満足するもので、航空機の安全かつ円滑な運航に貢献しておりました。応札者数が増加した点については、幅広い参入を促すために行った競争参加資格要件の緩和（企業・技術者の施工実績の緩和及び本店・支店・営業所の所在地の拡大）、複数年契約による初期投資リスクの緩和の効果があったと考えてございます。また、落札率が低下したことは、応札に当たり競争原理が働いたと考えておるところでございます。

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。

次ページ、最後ですが、これを受けて、「第三者委員会への報告内容及び第三者委員会での意見」という形でまとめさせていただきます。函館・新潟を管轄しています東京航空局においての内容は、「意見等」という形で、応札者数の増加や落札率の低下については一定の効果があったと評価できるという意見をいただいております。

それから、松山・宮崎を管轄する大阪航空局ですが、市場化テストを実施している事業は、市場化テストに適した事業内容と思われる。導入されたよい制度をさらに確実なものとして、定着させていただきたいというような意見を賜っているところでございます。

以上で、御説明を終わらせていただきます。

○小林主査 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、内閣府公共サービス改革推進室より説明をお願いいたします。

○事務局 それでは、評価（案）につきまして、お手元の資料Bに基づいて御説明いたします。

まずは2ページ目をごらんください。対象公共サービスの実施内容に関する評価ですが、確保すべき質として設定した項目は全て達成されておりまして、良好な実施状況であると評価しております。実施状況については、先ほど国土交通省から御説明があった内容と同じような内容を2～6ページに記載させていただいております。

次に6ページ目をごらんください。中段辺りの（4）ですが、「民間事業者からの改善提案による改善実施事項」です。緊急時への配慮、日々の工事内容に係る配慮といった内容が、民間事業者から提案がございまして、緊急時における速やかな対応と日々の工事における時間内での的確かつ確実な作業の完了が可能になったと評価できます。

次に、経費についての評価ですが、7ページをごらんください。7ページの上の表に、従来経費と契約額の比較をまとめてございます。比較したところ、函館空港に関しては約150万の減額、新潟空港に関しては約360万の減額、松山はプラスマイナス0、宮崎空港に関しては約190万の増額となっております。宮崎空港の増額分に関しては、先ほど国土交通省から御説明があったとおり、対象施設が拡大したことによる増額と考えられるところでございます。

次に、その下の表「競争入札への応札者数」ですが、平成22年度市場化テスト実施前に比べて、23年度は全ての空港で入札者がふえております。落札者については、先ほども御説明があったとおり、平均落札率については△1.97%となっております。

最後に、「評価のまとめ」でございます。7ページの下のところですが、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、いずれの空港でも複数者の応札はありましたが、さらに多くの民間事業者の入札への参加を促して、競争性を高める方策として、近年の入札参加資格要件の緩和状況について十分に周知すること、さらには、応札可能な民間事業者に対して積極的に情報開示を行うこと、人材確保等の準備期間を確保すること等について検討する必要があると考えられるところでございます。

したがいまして、良好なサービスの質が達成されていることから、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必要であると考えられるところでございます。

以上です。

○小林主査 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事業の評価（案）について、御意見・御質問をお願いいたします。

○井熊副主査 まずは、3者から5者の応札があったということで、これについては一歩前進であると思います。ただ、従来 of 事業者が勝っていることと、それから、落札率でこの1%ぐらいだったら、落札率の効果があったと認められるかどうかというのはちょっと怪しいもので、従来 of 事業者は十分な自信を持って、我々が勝つという自信を持って応札をしたということではないかなと思います。特に松山などを見ますと、それがあらわれているのではないかと思います。

そうすると、例えば函館以外のところは、ほかの人たちがちゃんとこれを見積もれるような情報とか事業環境の理解みたいなことが十分ではなかったのではないかと。例えば滑走路のいろいろな作業、作業自体は特殊な作業には見えませんが、そういうことに対して過剰にリスクとか手間を見積り過ぎている可能性はないのかというようなことがあります。それから、函館は3者応札したにもかかわらず、従来事業者が勝ったということは、その評価方法において、経験者が有利というような形になっていないのかというようなところを、もう一回ちゃんと分析する必要があるのではないかと思います。

今後については、今、内閣府からも御説明がありましたように、事業者の数をふやすことも重要ですが、その人たちが十分自信を持って見積をし、これなら実行できると思うような理解を進めるような取り組みをやっていかないといけないのではないかと思います。

○干山課長 今、先生から御指摘あった点は、そういう点はあったかだと思います。特に宮崎は、4者が我々の見積価格よりも大きな価格を出してきておまして、新しく参加してくれたのはいいのですが、おっしゃられるような点で理解が十分でないので、過剰な見積をしているという点はやはりあったかだと思います。

経験者が有利とならないかということについては、我々、技術点のところでは20点あるわけですが、過去そこでやってきた人が経験に基づいて提案するという部分で、確かに有利になる部分はあるかと思うのですが、それが過剰な有利にならないように、我々も評価する指標なんかをもよく変更して、そういう偏らないような方策は必要かと思うので、そういった対応を今後進めるに当たって十分配慮していきたいと考えております。

○小林主査 今に関連して言いますと、今、宮崎のことをおっしゃっていただいて、見積が十分にできなかった、リスクが加算されたのではないかとこの予想をおっしゃられましたけれども、松山の例とか見ますと、3者が入っているのに、前年度と同じ金額を入れて勝っているということなのですね。そうすると、3者が説明会とかに来たときに、多分この協和道路さんですかね、具体的な名前を言ってもあれですが、この事業者さんは自分のところの優位性を物すごくほぼ確信されているのではないかとこのふうにも読めるのです。ですから、本来、公サ法上は、コストダウンのノウハウを高めていただく、

向上していただくことと、質のレベルを維持していただく、質とコストと競争の環境の中で、両方とも国民に対してハッピーになるようにするというのが公サ法の趣旨なので、これを見ると、ほとんど競争が働いてないというふうにも、国民的な目線から見ると見えてしまうのですね。

だから、そこの辺をどうやって改善していくか。私もこういう事業はよくわかりませんが、多分、事業者さん的には、例えば説明会に来たときに顔合わせになってしまうというようなことがあるじゃないですか。そのときに、事業実績についても、価格の見積りにおいても、自分のほうが非常に優位性があると思われた。マスキングされているわけではないので、マスキングされていれば、誰が入ってくるかわからないから、ある意味、そこでコストダウンの努力もしなければいけないことが、事業者さんにもある程度はあるかもしれないと思うのですが、その辺のこれからの工夫といいますか、参加者の参入をより高めていって、競争していただく環境をつくっていくといったところで、国交省さんのほうでのその原因分析と改善点、具体的な改善みたいなものを考えていただく必要がやはりあるのではないかと思います。

○干山課長 今の入札時の参加者の顔合わせという点については、いわゆる談合防止という観点で国交省もいろいろな施策に取り組んでいまして、そういう顔合わせをすると、どこが来るかわかるので、そういった談合の温床になるのではないかとということで、そういうものを避けるべく、今改善を図ってきております。その点は、おっしゃるように、こういう契約で競争性を高めていくことにもつながる要素はあると思いますので、そういった点で競争性を高めることにつながる点については、御指摘のように、改善をこれからも考えていきたいと思っております。

○尾花副主査 1点質問があるのですが、今回の入札の状況について言えば、予定価格に満たない方たちが3空港に入札した以外の方はそうだったという意味でいくと、その方たちは本気で入札してないか、もしくは事業がわかっていないかの2つだと思うのですね。そういう意味でいくと、新潟、松山、宮崎については、実質的な競争がなされていないというふうに理解するのですが、「総括」に書かれている文章が、危機感を持って、今後どこを改善していこうかという部分が余りないので、この辺りについて、もう少し明確な御意見をいただけるとうれしいなと思っております。ほかの事業評価（案）なんかであれば、こういった場合には非常に危機感をお持ちになられて、次回はこうしますというような提案があるのですが、こちらは何か余りないような気がするのですが、その辺りお考えいただけるといいなと思っております。

○阿南課長補佐 御指摘ありました価格とかの関係については、基本的に、歩掛かりとかそういったものが開示されております。維持の場合については数量が限定されているのと、そういう積算歩掛かりとか、場合によっては、落札後におきます積算書の開示請求とかがなされてございます。そういった面では、業者さんにおいては価格といった面では十分把握できる環境下にあるかと思っております。

また、空港の場合においては、先ほどもお話あった、空港におけるリスクと申しますか、そういったところが業者さんによってかなり違う部分があるのかなと思ってございます。業者さんによりましては、空港の場合、通常の維持工事に比べて、緊急時への対応がやはりリスク的なものがあるのかなと。そういった面から申しますと、業者さんによっては、現場代理人とかを複数確保しておかないといけないというようなことを言われているところがございますので、なかなかお金に見れない部分のリスク管理を業者さんがどういう形で考えられるのかによっても、そこが高止まりになっている部分があるのかなというふうには思っております。そういった面では、改善できるところについては、改善していかないとはいけませんし、参入を促すために、地域も拡大を行っているというところでございまして。今回の入札公告とかについても、業界紙等を通じて広く周知を図っております、引き続きその努力はしていきたいと考えているところでございます。

○干山課長 今の御指摘で、上回っているものについては、本当に入札に本気で来る気がないか、理解が深まってないかという御指摘でございました。恐縮ですが、我々の提出させていただいた「総括」には、そういう意味では今後の改善点ということがちょっと十分でないということは、実は、内閣府さんが作成された最後の「評価のまとめ」では、そこがかなり詳細に書いていただいております、ここは理解を深めることをきちんとやるべきだということで、入札条件の緩和について十分に周知するとか、情報開示を積極的に行うとか、人材確保の準備期間を確保すると、こういう明確な方針も出していただいておりますので、内閣府さんのほうで御指摘いただいた、最後のまとめの点は十分にやっていきたいと考えております。そして、理解を深めることで、我々の予定価格を上回るような、そういう入札がなされないように取り組んでいきたいと考えております。

○井熊副主査 3者にふえたということが一つのきっかけで、ここで国土交通省さんが本気になって取り組まれているかどうかというところが事業者にどれだけ伝わるかということで、今年は非常に大事な年で、ああ、やはり勝つやつが勝つんだと思えば、また1者になってしまったということなので、今年をそういう課題に対して国土交通省さんが本気で取り組まれていることを十分知らしめるような対応をぜひされてほしいなと思います。

○小林主査 ちょっと気になったのが、今、課長がおっしゃったとおり、評価(案)には、こうしたほうがよいという改善点をいろいろ指摘しているけれども、今、尾花委員が、国交省さんの7ページの「総括」で、応札者数が増加したのはとてもいいことです。だけど、落札率が低下したことについて、「応札に当たり競争原理が働いたことが考えられる」というのは、ちょっとそれは違うよというのが今の議論ですね。多分それも御理解になっていると思うのですが、落札率は若干低下はしているけれども、応札に当たり競争原理が働くように一層の工夫が必要であるみたいな、そういった書きぶりにはしていただかないと、ちょっと整合性がとれないと申しますか、国交省さんのほうの認識と内閣府の評価(案)を、今、干山課長はこの部分は十分理解しますとおっしゃられているので、ここをちょっと変えていただけないですかね。いかがですか。

○千山課長 そうですね。我々の「総括」のところを、今御指摘の趣旨でちょっと修文させていただきます。

○小林主査 その点をちょっとお願いして、別にそんなにきつく書く必要はないと思いますけれども、これからまだ改善の必要があるよというようなニュアンスでちょっと修正を加えていただくということで、その修正を、また、委員のほうにフィードバックしていただけますか。

○事務局 承知いたしました。

○小林主査 では、その点はよろしくお願ひしたいと思います。

「空港土木施設維持管理業務」の評価（案）等に関する審議は、これまでとさせていただきます。今、修文の要請をいたしましたけれども、よろしくお願ひしたいと思います。その点も含めて、事務局で確認することはありますか。

○事務局 修文のほうをいただいた後、また、各委員に御確認いただいた上で、御対応させていただきますと思います。よろしくお願ひします。

○小林主査 それを委員が確認させていただきますして、それに基づいて、事務局におかれましては、本日の審議を踏まえ、監理委員会への報告をお願ひしたいと思います。

では、よろしくお願ひいたします。ありがとうございました。