

入札監理小委員会 第512回議事録

総務省官民競争入札等監理委員会事務局

第512回入札監理小委員会議事次第

日 時：平成30年6月29日（金）13：52～16：19
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

○情報システム運用支援業務（国立研究開発法人土木研究所）

2. 入札結果報告及び事業評価（案）の審議

○道路、河川・ダム、都市公園における発注者支援業務等（国土交通省）

○港湾、空港における発注者支援業務（国土交通省）

3. 事業評価（案）の審議

○東京国際空港施設保全関係支援業務委託（国土交通省）

○東京国際空港航空灯火・電力監視制御システム保守請負（国土交通省）

4. その他

<出席者>

（委 員）

石堂主査、井熊副主査、大山専門委員、小尾専門委員

（国立研究開発法人土木研究所）

企画部 業務課 橋本課長、塙主査

総務部 佐野参事

総務部 会計課 伊藤主査

（国土交通省）

大臣官房 技術調査課 建設システム管理企画室 常山室長

大臣官房 技術調査課 川尻課長補佐

（国土交通省）

港湾局 技術企画課 建設企画室 魚谷室長

港湾局 技術企画課 三浦専門官

（国土交通省）

航空局 航空ネットワーク部 空港技術課 梅野課長、見並課長補佐、伊藤専門官

(国土交通省)

航空局 交通管制部 管制技術課 航空灯火・電気技術室
池田室長、宮島専門官、竹山係長

(事務局)

足達参事官、小原参事官、清水谷企画官

○石堂主査 それではただいまから第512回入札監理小委員会を開催いたします。

本日は、国立研究開発法人土木研究所の情報システム運用支援業務の実施要項（案）、国土交通省の道路、河川・ダム、都市公園における発注者支援業務等の入札結果報告及び事業評価（案）、国土交通省の港湾、空港における発注者支援業務の入札結果報告及び事業評価（案）、国土交通省の東京国際空港施設保全関係支援業務委託の事業評価（案）、さらに国土交通省の東京国際空港航空灯火・電力監視制御システム保守請負の事業評価（案）の審議を行います。

最初に、国立研究開発法人土木研究所の情報システム運用支援業務の実施要項（案）について、審議を始めたいと思います。実施要項（案）について、土木研究所企画部業務課橋本課長より、ご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。よろしくお願ひします。

○橋本課長 業務課長の橋本と申します。どうぞお願いいたします。

では説明のほうは、参考資料のほうを用いて説明させていただきます。お手元の参考資料1をごらんください。本案件の土木研究所情報システム運用支援業務の概要でございます。当研究所は、つくば市を起点としまして、自然共生研究センター、雪崩・地すべり研究センターというのが岐阜県の各務原市、新潟県の妙高市というところにございます。

この業務におきましては、履行場所としては3カ所にしておりますが、研究センターの2カ所につきましては、つくば市からの電話等による業務を実施するというものでございます。

業務の規模としましては、利用者数が400人程度、サーバー数が約25台、ネットワークのスイッチ数としては120台ということで、契約期間としましては、平成31年4月1日から平成34年3月31日までの3カ年を予定しております。また、予定契約金額ですが、約6,000万ということでございます。

主な業務内容としましては、大きく分けまして3つの内容で構成されております。1つ目が、セキュリティ運用支援ということで、サーバー等のログの監視だとか、ネットワーク利用状況の確認、不正プログラム等の確認を行うもの。2つ目が、操作等支援ということで、端末PCの操作支援、障害対応支援等を行うもの。あと、利用状況整理ということで、ウェブサイトのアクセス状況の整理、電子メール等の送受信状況の整理等を行うというのがこの業務の内容となっております。

続きまして参考資料の3をごらんください。これまでの契約状況の推移を示してござい

ます。現在の契約が表の一番右のところに示してございますが、平成28年9月1日から平成31年3月31日までの契約でございます。この契約が市場化テストの対象となっておりまして、入札参加希望者が2者だったのですが、入札時までに1者が辞退して、結果的に1者応募となったことから、継続審議をいただくということでございます。したがいまして、今回の見直しにおきましては、入札参加者を増やすことを主眼と置いた見直しをしてございます。

それでは中身について説明させていただきます。参考資料の2をごらんください。まず1つ目でございます。公告期間を長く確保ということで、現行業務では50日間という期間を確保していたのですが、見直しでは72日間ということで、長い期間を確保しております。2つ目としまして、閲覧資料の開示期間を延長ということでございます。現行業務30日間でしたが、今回の見直しでは72日間ということで、増やしてございます。3つ目ですが、現行業者から次期業者への業務の引き継ぎ期間の確保ということで、現行業務では3週間ほどでしたが、見直しでは6週間を確保してございます。

続きまして4番目、運用技術者の資格要件の緩和でございます。これにつきましては、次のページ、3／3というところに、資格要件の緩和の考え方を示しておりますので、これを一緒に見ていただければと思います。まず最初、情報処理安全確保支援士の追加ということでございますが、これは従前から資格として設けていました情報セキュリティースペシャリスト試験というのが、2016年10月21日をもって廃止されました。その後継資格ということで、情報処理安全確保支援士というのが設定されておりますので、こちらを追加いたしました。

2つ目が、基本情報処理技術者の追加ということでございます。IPAの試験制度の概要を見ますと、高度IT人材となるために必要な基本知識だとか技能というのは、この基本情報処理技術者の資格試験を合格した者であれば、業務管理責任者の指導のもとでは十分業務を行えるという判断のもとに追加してございます。3番目の応用情報処理技術者の追加についても、基本情報処理技術者の上位資格ということでございますので、こちらも十分に業務を行えると判断しまして、追加をいたしました。

4番目でございますが、ユーザー数の経験ということでございます。ユーザー数100人以上のクライアント、サーバーシステムにかかる運用支援業務の運用技術者としての経験について、3年以上の経験から2年以上ということで緩和いたしております。また、次、UNIXあるいはLinux、またはWindowsの業務経験ということですが、

こちらにつきましては、業務管理責任者で認めている業務経験であるため、業務経験の追加ということで、年数につきましては、ユーザー数100人以上のクライアント／サーバーシステムにかかる運用支援業務の運用技術者としての2年以上の経験に対して、2倍の4年という設定をいたしております。

以上が見直しの内容になります。説明は以上でございます。よろしくお願ひします。

○石堂主査 ありがとうございました。それでは、ただいまご説明いただきました本実施要項（案）について、ご質問、ご意見のある委員はご発言をお願いいたします。いかがでしょうか。

ではちょっと私から、やや細かいことで申しわけないですけれども、引き継ぎのところ、今回期間を長くしたということで、この要項を見ると、研究所さんが全体に責任を持つということも非常にきちんと書き込まれていていいと思うのですけれども、これ15／99の「(ア) 現行請負者又は当所からの引継ぎ」というのがあるのですけれども、これ今、今回2期目ということになると、当所からの引き継ぎというのは何かあり得るんですか。業者から業者への引き継ぎとは別に、「当所からの引継ぎ」という。やっぱり、事柄的にあるのならいいんですけど、それと後ろの方に来て、負担が、「必要となる経費は、現行請負者（又は当所）の負担となる」というのがあるのですけれども、もし現行の請負者と別に研究所さんの方が負担するものがあるとすれば、その負担の区分といいますか、そういうのもちょっと読みようによってはあいまいに見えないかなと思ったのですけれどね。要するに、この段階でも現行請負者または当所からの引き継ぎというのが実態に合っているのかというのと、その費用負担についても、当所が負担する分というのがあるのかというのをちょっと確認したいと思ったのですけれど。

○橋本課長 特に今の段階でうちが費用負担するというのが具体的にあるわけじゃないんでしょ。

○塙主査 そうです。

○橋本課長 決まりません。今の時点で、引き継ぎで当所のほうが費用負担するものが具体的にあるかというと、それは予定しているものはございません。ただ、ちょっとこの時間があくまで、引き継ぎの内容によってはそういう項目が出るかもしれないということで、出た場合で、場合によってはうちが負担するものがあったら、それはうちが負担しますよということでございます。

○石堂主査 そうすると原則はもう、現行請負者なんだと。

○橋本課長 はい。

○石堂主査 それでもしも何かあったら、その協議するみたいな話ですかね。

○橋本課長 はい、そうです。

○石堂主査 何かここはそういうふうに書いたほうが。

○橋本課長 わかりました。協議するということをですね。

○石堂主査 ほか、いかがでしょうか。どうぞ。

○井熊副主査 前回の入札不参加に関するヒアリングの状況ということで、まず運用技術者の資格要件に関してはいろいろご配慮されて、緩和をしているということなのですが、ヒアリングの状況から、今回の緩和をすれば、この資格要件を満たす者の配置に関するこの辞退事由というのは回避できるのかということが1つです。それは確認されているかということが1つです。

それからもう一つは、要員不足ということに対しては、どういうような対策をとられているのかということについて教えてください。

○橋本課長 まず1つ目の件でございますが、前回入札参加希望は2者で、応札までの間に1者が辞退ということだったのですが、辞退した会社に辞退の理由を確認したところ、予定していた技術者が配置できないからというのが理由だというふうに聞いております。今回、技術者の資格要件緩和の中で、特に2番目の基本情報処理技術者の追加と応用情報処理技術者の追加ということをしてございますが、これはIPAの試験制度では、一番底辺の部分の技術者になりますので、相当数の技術者が該当するというふうに考えております。ただ、やはり私どものつくば周辺でこの技術者がどのくらいいるかとか、そういうところまでは調べ切れてございませんので、この追加をもって確実に参加者が2者以上になるというところまでは確認はとれていません。ただ、相当数の技術者がこれで対象となりますので、複数の入札参加者が期待できるのではないかなどというふうに考えているところです。

○井熊副主査 この今のお話だと、今のこの資格要件を追加したことによって、このヒアリングで言われている資格要件を満たす者という条件と、それから要員が不足しているという条件を両方対処できるというふうに考えているということですか。

○橋本課長 そうでございます。

○井熊副主査 わかりました。

○石堂主査 ほか、いかがでしょうか。どうぞ。

○小尾専門委員 ご説明ありがとうございます。先ほどもちょっとお話をありました、つくば周辺ということで、やはりなかなか適切な人材を用意できない業者さんが多いのではないかということもありますので、できるだけ、あそこ研究所がいっぱいあったりして、今現在もあそこで似たような業務を調達している研究所も結構多いという状況もありますし、そういう中で今回のような形で、こういう形の入札を行っている研究所もありますので、そういうところと情報交換して、できる限り入札する業者さんを増やしていくみたいなことをぜひやってみてください。

○橋本課長 承知しました。ありがとうございます。

○石堂主査 ほか、いかがでしょうか。

これは規模としてそう大きくないですし、さっきも井熊委員からも指摘ありましたけれども、要員不足により辞退したというのが書いてあるのですけれど、過去の実績から見ると、常駐1人とか2人とか、その程度の、程度というと失礼ですが、それをやっぱり対応できないということですね。

○橋本課長 そういうことだと思います。

○石堂主査 今のつくばでは、ということですかね。

ほか、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。

○事務局 ありません。

○石堂主査 それでは、若干修正していただくということで、その点について、必要な修正を行って、事務局を通じて我々のほうで確認した後、手続きを進めるようにお願いしたいと思います。なお、委員の先生方におかれましては、さらなる質問や確認したい事項がございましたら、事務局にお寄せくださいますようにお願いいたします。それでは本日はどうもありがとうございました。

（国立研究開発法人土木研究所退室、国土交通省入室）

○石堂主査 それでは続きまして、国土交通省の道路、河川・ダム、都市公園における発注者支援業務等の入札結果報告及び事業評価（案）についての審議を始めたいと思います。

最初に、入札結果報告及び事業の実施状況について、国土交通省大臣官房技術調査課建設システム管理企画室常山室長より、ご説明をお願いしたいと思います。説明は10分程度でお願いしたいと思います。よろしくお願ひします。

○常山室長 大臣官房技術調査課の常山と申します。よろしくお願ひいたします。それで

は資料に基づきまして、簡単に概要のほうをご説明申し上げたいと思います。

まずお手元一番上の資料2-1でございます。これは平成30年度の発注状況についてご説明を申し上げるものでございます。経年的な傾向を把握するために例年ほぼ同様の分析させていただいているところでございます。経的な傾向を見るというところで、ご承知おきいただければと思います。

まず前年度と今年度の比較につきまして、4月の1カ月に契約となった業務の状況を比較してございます。これは発注者支援業務の特性としまして、毎年毎年継続的に実施されることが必要でございます。そのため、年度の始めの4月期の比較を行うことで、その傾向を把握できるということで、例年こうした整理をさせていただいております。

まず2の1)にあります表を見ていただければと思います。契約状況につきましては、件数と金額、それぞれ昨年の4月期との比較で増減を表にしてございます。件数ベースで見ますと、合計で0.97、金額でも0.98ということで、それぞれ微減というような結果になっております。これは、我々のほうでちょっと分析してみましたところ、平成29年度複数年契約を開始した業務が例年よりも多い年だったものですから、平成30年度、28年から、27年の複数年契約を終わったものも今年新たな複数年契約の開始となるのですけれども、昨年度がこういった契約が多かったということで、微減になったと考えてございます。

1ページの下段の参考の表でございますが、契約相手別の受注割合をここで整理してございます。後ほどご説明いたしますけれども、弘済会関係の発注者支援業務、これは継続的な譲渡に応じまして、弘済会の発注割合のところ、28、29、30と合計欄のところを見ていただければと思うが、それぞれ8%、1%と減少してきてございます。平成30年度、これも平成29年度に引き続きまして割合としては1%というような状況です。

一方で、2つ右隣の民間事業者のところを見ていただければと思うが、90から97、98と上がってきています。これはこれまでの委員会でもご説明してきましたけれども、東北での震災復興関連業務以外につきましては、平成28年度までに弘済会等の事業譲渡が完了してございますので、弘済会及び民間JVの残っている12件、11件、これにつきましては、東北の震災復興関連というものになっているところでございます。

続きまして裏面の2ページでございます。これも表でございますけれども、金額ベース、件数ベース同様に、弘済会で減少、そしてその分民間事業者が増えているというような状況になってございます。

下の2)の業務の履行状況でございます。これも過年度に契約しております、28年度、29年度の契約案件の合算になってございますけれども、業務件数は変わらず支出金額は5%となっております。この要因、少し分析してみましたが、技術者単価、担当していただく人件費の単価がこここのところ数年上昇しておりますので、そういうことが要因となって支出金額が増えているものと考えてございます。

続いて隣の3ページでございますが、競争性の改善状況についてご説明いたします。まず、1) 平均応札者数の推移でございます。これも上と下の表による比較になります。上の表が平成29年度、下段が30年度ということでなってございます。表の一番右、全件というところになりますけれども、平均応札者の数でございますが、平成29年度が2.9者、30年度も2.9者ということで横ばいとなっております。それぞれの業務ごとには差異がございますけれども、平成22年度に比較しますと、増加していることは明らかになります。また、表にございませんけれども、平成27年度が単年度2.9者、2カ年、3カ年のそれぞれ2.3者、1.1者ということでございますので、3年前よりはこの入札希望者の数は増加しているところでございます。

続きまして下になりますが、1者応札の状況でございます。業務別、また発注機関別に大小ございますけれども、これも例年とまた続いておりますけれども、公物管理補助業務、これに関しましては、総じて1者入札の割合が高くなっております。ところが29年度よりも30年度、これも2ポイント減少というような状況になってございます。

続いておめくり頂きまして4ページでございます。これは平成30年度の地域別及び業務分野別の1者応札の状況となっております。これも例年と同じような傾向が出ておりますけれども、三大都市圏になります関東、中部、近畿、こういったところは企業の数も多いということもあって、1者応札の割合が低くなっていますが、地方部ではやや悪化ぎみのブロックも出てございます。

分野別に見てみると、発注者支援業務につきましては、積算技術業務、技術審査業務といった、我々官側が行う業務に近い業務で1者応札が多くなっています。また、これも私どもが官側でやる業務に近いところになりますが、公物管理、これについても1者応札が多くなっておりますし、工事監督といったところは比較的競争がされているというような状況になります。

続いて隣の5ページでございます。これも業務分野別、ブロック別の1者応札の割合を示しておりますが、同じように公物管理で1者応札が多くなってございます。

6ページ、これは平均落札率の状況でございます。22年度の民間競争入札実施前から経年的に見て、大きな変化はございません。

7ページでございますが、複数年度業務の導入効果ということでございます。2カ年、3カ年の債務負担行為をとって契約をするというものでございますけれども、これは徐々に拡大をとってきておりますが、応札状況というところでは、複数年度と単年度の違いによる1者応札の割合は大きな差が見られておりません。

最後に、この下の6のところでございます。今年度の入札結果を踏まえた今後の対応方針でございますが、1者応札の割合、前年度とほぼ横ばいになっておりますけれども、改めて見てみると、公物管理補助業務の1者応札の割合が目立った結果が出てございます。

1者応札になった業務につきましては、各ブロックの地方整備局等で設置しております外部有識者の皆さんで構成していただいております、入札監視委員会でも、これも例年重点的に選定を行いまして、その入札状況について、審議いただいております。引き続き、個別の入札結果については、有識者のご審議をいただきながら継続して見てまいりたいと思っております。

公物管理補助業務につきまして、昨年度、担当技術者の資格要件の緩和を実施しております。次年度の民間競争入札の実施要項の作成に当たりまして、さらなる緩和・改善すべき事項、あるいは入札への関心を高める内容、入札時の配点方法の見直し等の方策について、これから秋に向けてヒアリング調査を行いまして、その結果を適切に反映させていきたいと考えております。これまでに引き続きまして、競争性が確保されるために資格要件の拡大など、適正な競争環境を進めるための取り組みを進めて、さらにこれまでも進めおりますけれども、ホームページの周知を含めて、業務内容の広報、周知の引き続きの拡大に努めていきたいと思っております。

建設弘済会に関する事業譲渡、この状況につきましては、業務品質の確保は大前提でございますけれども、しっかりとチェックをしていきたいと思っております。

以上が資料2-1による、今年度の4月期の発注状況のご説明でございます。

続きまして資料2-2でございますが、昨年度業務の実施状況の総括でございます。内容は、今ご説明しました資料2-1と重複するところありますので、少し割愛して簡潔にご説明をしていきたいと思います。

お開きいただきまして、まず2のところでございますけれども、今までの評価についてご説明をしております。これも評点のところ、60点以上を最低合格点としておりますが、

27年度からの3カ年、あるいは28年度からの2カ年の業務も、77.9、77.4ということで、業務品質の確保はそれなりにできているという評価を私どもはしてございます。

またお聞きいただきいて、いろいろと工夫点等記載しておりますが、最後のページになります。まとめのところで、評価の総括と今後の方針についてご説明をしたいと思います。

まず評価の総括でございますけれども、基本的に平均総合評価点、これまでとほぼ同等ということで、質については達成をされていると考えております。また、平均落札率につきましても、民間競争入札実施前とほぼ同程度であり、適切な品質を確保するという観点での受注価格につきましては、業務がきっちりと履行されていると考えております。

(2) で今後の方針を書いておりますが、これも一部の業務で1者応札の割合が減少するなど、競争性の確保の観点、多少向上してきておりますけれども、引き続き改善の取り組みの継続が必要なところは多々あると思っております。特に公物管理補助業務の資格要件の緩和を実施しておりますけれども、先ほど申しましたように、この緩和ではまだ十分に改善の取り組みができておりませんので、平成30年度の発注ではこの参加資格要件との緩和について、関係業団体に対し、会員への周知の要請、こういったものも取り組みの周知徹底を図ってまいりたいと思っております。今後とも競争性の確保に向けて適切な競争環境を維持するための取り組み、具体的に申しますと、複数年契約の拡大や資格要件の拡大など、これを検討して、具体的に進めてまいりたいと考えてございます。

長くなりましたが、以上で私のほうから説明のほうは終わらせていただきます。

○石堂主査 ありがとうございました。それでは続きまして、同事業の評価（案）について、総務省より説明をお願いいたします。説明は5分程度でお願いいたします。

○事務局 資料B-2-1に基づきまして、評価（案）についてご説明させていただきます。

1ページの事業の概要等につきましては、先ほどの国土交通省からの説明のとおりであり、割愛させていただきます。

2ページにまいりまして、評価の概要ですが、28年度の評価において、旧建設弘済会等による事業譲渡が完了した段階において、総括とあわせ、民間競争入札を継続することにより、さらなる効果が見込まれるか精査をし、継続するかどうかの結論を得る、としておりまして、まだ事業譲渡が全て完了していない点を踏まえて民間競争入札を継続することが適当であると考えております。

今回の評価におきましては、平成29年度に完了した業務の実施状況をもとに評価を行

いました。下の表にありますとおり、実績として評定点60点以上であることから、適切に業務が実施されております。

3ページにまいりまして、平均応札者の推移を見ますと、28年度や29年度の応札者数が従前と比較して増加しております。

それから4ページにまいりまして、1者応札の割合の推移を見ますと、従前の47%と比較をして、いずれも増加をしております。

5ページにまいりまして、競争性改善等のための取り組みをこれまで実施してきたものとしましては、複数年化を行い、資機材調達の効率化や、発注事務の負担の軽減につながりました。サービスの質については、全てにおいて目標を達成しております。また、関係業界団体へ説明会を開催し、全国から600社以上が参加をしました。

評価のまとめですが、複数化により、効率化が図られましたけれども、その効果の検証や、適正な契約年数について検証が必要であり、また発注の単位につきましても、4,000万以下を目安に実施しておりますけれども、競争性を確保した発注ロットとなっているかの検討が必要であると思います。それから、サービスの質については達成されておりますけれども、1者応札の割合につきましては、導入前と比較して高くなっています。地方部で高い。それから積算技術業務や技術審査業務、公物管理補助において高くなっています。

今後の方針としましては、28年度の評価において、さらなる資格要件の緩和の余地や、複数年化の効果、妥当性、発注単位の妥当性などについて精査をすることとされておりますが、今回の発注状況によれば、東北の震災復興関連の事業譲渡が完了していないということで、引き続き民間競争入札を継続しつつ、発注スケジュールの早期化、それからこれまでの要件緩和の適用実績やその効果についても、確認が必要かと思っております。以上です。

○石堂主査 ありがとうございました。それでは、ただいまのご説明に基づきまして、入札結果報告及び事業評価について、質疑の時間をとりたいと思いますけれども、ちょっと私のほうから。

今の総務省の説明の中で、評価のまとめのところで、1者応札の関係ですね。やっぱりこれ、1者応札の比率が高いし、先ほどの実績の報告のほうで、4ページですか、各地域別の数字見ても、必ずしも改善もされてないし、率そのものも高いなという感じを受けるのですよね。これで見ていくと、一番低いのが近畿の30年度で32%が一番低いくらい

で、これは国土交通省さんとしていろいろやって、大体このくらいに行ってくれればいいのだが、というのは何か水準を胸に描いて進めてるのですかというのが1点です。

それから、やっぱりこの総務省の資料の評価のまとめのところで2番にあった、ロットの話が出てくるのですけれども、4,000万以下のロットで発注を実施してと、これはこれまでに、4,000万くらいがいいだろうという何か水準が出てやつておられるのですかね。もしそうだとすれば、現実にその範囲を超えるものを見られるというのが、それぞれの事情によるといえばそれまでなのでしょうけれども、どのくらいあるのか。そしてそれは今もその4,000万以下にするのが適正なロットであろうという考え方は変わりないのか、その2点をお聞きしたいと思います。

○常山室長 まず1者応札の割合をどのぐらいにすべきかというところについては、まだ改善に向けての取り組みはしているのですけれども、具体的な数値目標というところは検討できていません。これから、先ほどの説明の中でも申しましたけれども、やはり業者さんが多くいる地域となかなかいき難いところということで、どうしても田舎になりますと交通費も含めてかかるものですから、なかなか儲けが合わないというようなご意見をいたしたりもしたりしております。そういったところは少し工夫等をしていかなければいけないと思うのですけれども、そういった意味で先ほどの4,000万円というのも、関係する業者さんに対するアンケートの中で、大体応募しやすい大きさがどのくらいかといったときに出でてきた数値になっておりまして、この民間の皆さんに参入していただけるような取り組みの一つとして4,000万を定めております。ロットが大きくなるというのはどうしても工事の状況、あるいはそこの事務所での、小さい工事しかないところはまとめて出したりとか、あるいは先ほどのトンネル工事のように大きなプロジェクトになると、工事そのものについて工事監督支援業務を入れたりしますので、そうすると、プロジェクトが大きくなればなるほどやはり、その一つで発注するものですから、ロットが大きくなったりといったことで、工事の特質でやや大きくなるところはございます。で、4,000万以下のところはすみません、今数字持ち合わせていませんので、後ほど整理してご報告させていただければと思います。

○石堂主査 いずれにしても28年度の整理で、東北の震災復興関連のところの事業譲渡が終わってから総括ということになっているわけですけれど、今の気になるのは、例えば1者応札が大体このくらいでいいのじゃないかなということを、国土交通省さんのほうが持つていなければ、その32年度の総括のときにやっぱりもうちょっと市場化テストの中

でやりたいというふうに考えるか、考えないかという判断がつかなくなると思うのですよね。それで32年度といつてもそう遠くないので、そろそろこれまでの実績等を見る中でこのくらいだろうという、あるいは地域別かもしれませんけれども、もうそろそろ出すべき時期に来ているのではないかなと思いますので、よろしくお願ひしたいと思います。

○常山室長 検討してまいりたいと思います。

○井熊副主査 これ、いろいろな業務といろいろな地域が混じっているので、原因を分析していくためには、今後詰めていくためには、この委員会でも話が出ていますけれど、部分的な卒業とか、部分的に卒業できなくとも対象を絞っていくとかいうことがないとやっぱり、業務の内容とか、地域によって問題の質が違うのかなというふうに思うので、そういう検討の方向というのは必要なではないかなと思いますので問題の本質をきちんと突いた議論がなされるということを期待したいなというふうに思います。

あともう一つは、この競争性が進んでいないところというのは、この公物管理の分野だと。ここは業務を見たところだとやはり人手を食いそうだなという業務が多いので、特にフィールドワークが多そうな部分で、これは今回の事業だけではなくて、あらゆる分野でこの手の人員というのは不足していると。今後もあまり増加が期待できないというような分野だと思うのですけれど、これを参考にということなのですが、こういう部分というのは、国土交通省さんとして、IoTの技術なんか使って無人化していくとか、人手ではなくて、カメラとかいろいろそういうセンサーとか使ってやっていこうという研究は並行してなされているのですか。

○常山室長 ええ、カメラでの管理とかその辺は今、i-Constructionということで、技術開発のほう、進めています。これはもう民間の力も借りながらいろいろとやっているのですけれど、それを現場にどうやって実装させていくかというのはこれからになっていくと思うのですけれども、ただ、先生今ご意見いただいたように、どうしても人手不足のところで応募がないというところも事実ですし、実際に応募していただいているところであっても、技術者を確保するというところは非常に苦労しているというようなご意見はいただいておりますので、あまり時間をかけずにそういう新技術を導入して、管理の合理化、そういうものは進めていくということで今、検討のほうは進めているところでござります。特に、コンクリートの構造物とか、あとトンネルの中のコンクリートで覆っている覆工とかいったところについては、民間のほうでも大分、センサーで異常を発見するような技術等も今開発してきておりますので、あまり時間がかかる中で実装のほうをしてい

くということで今、取り組みのほうは進めているところでございます。

○石堂主査 よろしいですか。それでは入札結果報告及び事業評価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、本件につきましてはその28年度の整理があるという事情がございますので、市場化テストを継続するということで、監理委員会に報告いたしたいと思います。先ほどの4,000万を上回るかどうかは参考までに数字をいただければ結構だと思いますので。

それでは、本日はどうもありがとうございました。

(国土交通省退室、国土交通省入室)

○石堂主査 それでは続きまして、国土交通省の港湾、空港における発注者支援業務の入札結果報告及び事業評価（案）についての審議を始めたいと思います。入札結果報告及び事業の実施状況について、国土交通省港湾局技術企画課建設企画室魚谷室長より、ご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。よろしくお願いします。

○魚谷室長 国土交通省港湾局技術企画課建設企画室長の魚谷と申します。よろしくお願ひします。

それではお手元の資料3-1について、まず平成30年度の港湾、空港における発注者支援業務の発注状況ということで、民間競争入札実施前の平成23年度及び昨年度、29年度との比較でご報告いたします。29年及び30年とも、4月の1カ月で契約に至りましたデータを対象にしております。また、複数年契約での金額につきましては、全体契約額のうち、該当年の年割額で整理をしております。また、8地方整備局のほか、北海道開発局及び内閣府沖縄総合事務局を含んだデータになっております。

平成30年度の契約等の傾向でございますけれども、件数で昨年に比べまして1.29倍、金額で1.37倍と昨年度から少し増加しているような状況でございます。

契約相手別の受注割合の状況でございますけれども、平成30年度におきましては、SCOPEの受注割合が29年度と比較いたしますと、件数ベースで51%から50%。金額ベースで44%から42%と少し減少しております。また、23年度と比較いたしますと、件数ベースで52%から50%、金額ベースで46から42%と、こちらも減少しているような状況でございます。

次に年度別の業務の履行状況でございます。平成30年度に履行中の業務件数及び支出額でございますけれども、全体では29年度と比較いたしまして147件が135件と少し減少しております。また金額も74億円と、78億9,000万から減少しているようなところでございます。

年度別の業務履行状況における契約相手別の受注割合でございます。年度別の業務履行状況におけるＳＣＯＰＥの受注割合でございますけれども、29年に比べますと件数で46%が49%。それから履行金額ベースで38%が40%と、少し増えておりますが、民間競争入札前の23年度と比較いたしますと、件数ベースが52%が49%。金額ベースが46%が40%と減っているようなところでございます。

他方、民間の受注割合でございますけれども、件数ベースにつきましては、30年度が36%。29年度、23年度と35%ですので、少し微増。金額ベースでまいりますと、30年度が38%ですので、29年度、23年度のそれぞれ35%、34%と比較いたしましたと少し増えているような状況でございます。

競争性の改善の状況でございます。まず平均応札者数の数値でございますけれども、30年度は単年度、複数年度ともに29年度の1.2から1.1と若干減少しております。さらに、平成23年度の1.6と比べても、減少しているところでございます。

また、1者応札の割合でございますけれども、平成30年度は単年度で89%、複数年で88%と、前年29年度の単年度82%、複数年85%と比較いたしますと、増えているところでございます。

契約相手別の1者応札の割合でございます。平成30年度における1者応札の割合は、ＳＣＯＰＥの場合ですと、単年度契約100%だったものが96%、複数年87%が100%というような変化でございます。

また、民間は、29年度で50%だったものが単年度契約で67%、複数年で80%が67%と変化しているところです。

地域別及び業務分野別の1者応札です。まず1者応札の業務別の状況でございますけれども、発注補助、技術審査補助で1者応札が多いような状況でございます。今年度大きな変化がありましたのは、1者応札の地域別の状況でございますけれども、従来、地域別で見たときに1者応札が少なかった九州、29年度20%、23年度30%でありましたものが、今年平成30年度は90%ということで、1者応札の割合が高くなっています。

次に、競争性の改善に向けた要件緩和等の効果でございます。平成30年度の契約業務

における要件の緩和ですけれども、29年度と同様に、管理技術者または担当技術者の資格要件等々の緩和を実施いたしましたが、1者応札の状況等の結果から見ると、競争性の改善には大きな変化は見られなかったところでございます。

続きまして、平均落札率の状況でございます。平均落札率でございますけれども、契約相手別、それから1者応札、複数応札について、平均落札率を載せてございますけれども、契約相手別で見ますとSCOPEが昨年度の93%が94%。民間が90%が89%と、昨年と比べるとほぼほぼ同様の状況。23年度と比べますと、SCOPEにつきましてはやや低下している一方で、民間は85%から89%ですので、少し高くなっている、といった状況でございます。

続きまして、複数年度業務の導入効果でございます。平成30年度の契約業務につきましては、全体件数で56%を複数で契約しております。1者応札の状況でございますけれども、単年度で平成30年度89%、複数年契約で平成30年度88%でありますので、この数字を見る限りは1者応札の割合の改善の面では複数年度業務の導入効果は見られないと考えております。

平成30年度、今回の入札結果を踏まえた今後の対応でございます。平成30年の発注におきましてSCOPEの単独の受注割合は、29年度と比べて減少いたしましたが、1者応札の割合は増加しているような状況でございますので、競争性の改善はあまり見られていないのかなと考えています。今後は、例年と同様でございますけれども、民間企業への具体的な要件の緩和等々につきましてアンケートを実施いたしまして、その内容を踏まえまして、対応を検討したいというふうに考えております。

続きまして、資料3-2に移らせていただきます。平成29年度に完了いたしました、港湾、空港における発注者支援業務の実施状況についてでございます。28年度の複数年度、2カ年及び29年度の単年度契約期間で実施した事業、こちらにつきまして、実施状況を報告するものでございます。

年度別の平均総合評定点でございます。こちら、29年度の評定点が76.8点。28年度が76.7点、23年度が76.4点ですので、発注者の求める業務品質については、継続的に若干の増減はあるものの同等程度ということで、業務品質は確保されているというふうに考えているところでございます。

民間事業者が実施した創意工夫の事例について、それぞれ業務の実施方針に関する提案と実施、それから業務に対する実施提案内容及び実施状況について載せております。

次に実施経費についての評価でございます。本業務は、実施内容、業務量、実施期間等々それぞれ異なりますので、直接的な比較は難しいため、平均応札者数及び1者応札の割合、平均落札率の推移について評価を行っております。まず平均応札者数の推移につきましては、全体で見まして平成23年度は1.6であったものが、28年度1.1、平成29年度1.2ということで、こちらについては減少しているようなところでございます。

1者応札の割合の推移でございますけれども、こちらは平成23年度で64.5%が、28年度で88.4%、平成29年度81.8%ということで、全体的に見ると増加をしているような状況でございます。

さらに平均落札率の推移でございますけれども、平成23年度91.6%でありましたものが、28年度が91.0%、29年度が91.7%ということで、大きな変化はないというようなところでございます。

私からのご説明は以上でございます。

○石堂主査 ありがとうございました。それでは続きまして、同事業の評価（案）について、総務省より説明をお願いします。説明は5分程度でお願いします。

○事務局 総務省より、資料のC-1に基づきまして、評価のほうをご報告させていただきます。

まず今回の評価の対象業務の件数なですけれども、今回平成29年度の3月に終了しました事業ということで、合計で113件、平成29年度単年度の事業で44件、平成28年度の複数年度で69件というところになっております。

選定の経緯なですけれども、一般財団法人港湾空港建設技術サービスセンターによる1者応札の割合が高く、見直しが必要と判断されたことから、平成23年度の基本方針において選定されました。今回の評価で6期目になります。

1枚めくっていただきまして、今回の評価なですけれども、今回は次期におきましても民間競争入札を継続することが適当であると考えております。一方で、民間競争入札が長期化しているところですので、これまでの取り組みにおける改善が大きく見られないところから、次回以降の評価においては、今後も継続していくべきかどうかというのは慎重に検討する必要があると考えております。

確保されるべき質の達成状況なですけれども、こちらの評価点は60点を基準で設けております。3ページを見ていただきたいのですけれども、平成28年度も平成29年度も全て全体で60点を上回っているところでして、こちら全業務について業務成績60点

以上であったことからも、発注者が求める業務の品質は確保されていると判断できると思います。

次、実施経費についてなのですが、本業務は、業務ごとに実施内容や業務量、実施期間が異なるため、市場化テストの従前従後を比較することが困難となっておりますので、本事業は平均応札者数及び1者応札の割合の推移と、平均落札率の推移によって経費の削減の観点について検討しております。

4ページのほうをめくっていただきたいと思います。まず、平均応札者数の推移なのですが、こちらは真ん中の上のほうの表を見ていただきたいのですけれども、平成28年度の全体の数字が1.1者、平成29年度は1.2者というところで、平成23年度の1.6者よりも平均応札者数は減少しているといった結果になっております。

次に1者応札の割合の推移なのですが、こちらは平成28年度の応札者数割合については88.4%、平成29年度については81.8%といったところで、平成23年度の64.5%よりもともに大きく増加しているといったところであります。

5ページのほうをごらんください。次に平均落札率の推移についてですけれども、こちらは平成28年度の落札率は91.0%、平成29年度は91.7%といったところで、平成23年度の91.6%から大きな変化は見られないといったところになります。

次、評価のまとめに入らせていただきます。こちらですが、確保されるべき公共サービスの質につきましては、先ほど申し上げたとおり、全ての業務において業務成績60点以上であったことからも、達成されていると評価できます。

ただ、一方で、競争性の観点につきましては、どの業務もまだ改善されていないというところが見られておりますので、引き続き、競争性については課題が認められているところであると考えております。

6ページのほうに移っていただきまして、今後の方針になります。本業務につきましては、競争性に課題が残っていることに加えまして、国土交通省から、品質を確保しつつ競争性の改善に向けた取り組みが必要であるとの意向が示されたことからも、次期においても民間競争入札を実施することが望ましいと考えております。

しかし、本業務はこれまで資格要件の緩和、事業の複数年化等々のさまざまな競争性確保のための取り組みを行ってきたところでありますが、1者応札の割合については大きな改善が見られていないところであります。そのため、本年度以降の競争性の改善に向けた取り組みにつきましては、前年度までに行ってきました取り組みの効果を十分に分析した

上で、今後どういった取り組みが効果的であるかというところを考えた上で実施していく必要があると考えております。

では具体的に述べさせていただきますと、①から④になっております。①は発注ロットの見直しを行いまして、民間企業の参入を促進させる余地があるかどうか。②は入札手続の早期化の実施による競争性の改善の余地はあるか。③は技術者に必要な資格取得についてのPRを推進することは可能であるかどうか。④は資格要件の緩和についてさらなる改善の余地はあるか、等につきまして、過去の取り組みの分析や検証を行いまして、今後の取り組みを検討していくことが重要なのではないかと考えております。

今回の実施状況についての報告において、平成30年度以降の取り組みとしまして、民間企業に対するアンケート調査を実施し、その結果をもとに今後の1者応札の改善に向けた対応を検討していくとの方向性が示されておりますが、具体的な実施内容までは明記されていなかったところであります。

そのため、国土交通省には、アンケートを実施するに当たりまして、以下の2点について要件を求めたいと考えております。まず1点目ですが、平成30年度に実施するアンケートの対象者及び調査内容を決定するに当たっては、これまでの競争性改善の取り組みの実施結果を十分に考慮した上で検討すること。2点目につきましては、アンケートの回答に基づきまして、1者応札が減少しない理由について十分に分析を行い、その分析結果を踏まえまして、前年には見られないような取り組みを検討して、実施していただきたいと考えております。

なお、本業務については、平成24年度から民間競争入札を開始し、本評価で6期目となっているところから、次回以降の評価につきましては、今後の1者応札の改善に向けた取り組みの実施結果を踏まえまして、今後も民間競争入札を継続すべきか総合的に判断する必要があると思われます。

総務省からは以上になります。

○石堂主査 ありがとうございました。それではただいまのご説明に関しまして、入札結果報告及び事業評価(案)について質疑の時間を設けたいと思います。いかがでしょうか。

○井熊副主査 ご説明ありがとうございました。なかなか、発注環境の改善というのが進まないという難しい案件なのかなと思うのですが、この審議の前に、道路、河川・ダム、都市公園における発注者支援業務の審議があったのですけれど、構造的にやっぱり我々、似ているなと思っていまして、弘済会があって、それからSCOPEがあつてと。

それで、率直に言って、この道路、河川・ダム、都市公園のほうが民間移転が進んでいるということが言えるし、それからあと、応札者の数も相対的に多い。こっちがよくできているということでもないのですけれども、でもやっぱり、その差は何かというと、件数が圧倒的に違うということはあります。

これの受注している民間のリストを見させていただくと、民間といつてもかなり顔ぶれが共通しているなというようなところがあって、やっぱりこの分野は競争性を上げていくためには、今、港湾と空港の発注者支援業務にかかわっている事業者の中だけで競争性を上げていくというのはなかなか難しいものがあって、分野が違うということの難しさはあるかもしれないけれども、こういうほかの分野で発注者支援業務を手がけているような業者さんにいろいろな勉強会やったりとか、そういうところへの情報を提供したりして、他分野からの参入というのを促していくって、これにかかわる事業者さんの数を増やすないと、競争性がなかなか上がっていかないんじゃないかなというふうに思いました。以上です。

○石堂主査 今のご意見に対してはいかがですか。

○魚谷室長 おっしゃることはよくわかります。競争性が上がらないことの要因の1つとして思っているのは、技術者が非常に限られていて、その技術者に頼らざるを得ないので、再度、確認しますが、例えば資格要件とかそういうのを広げても、実際にそれで来ている人が変わっていない可能性もあると思っています。その点については分析をさせて頂きたいと思います。結果的に、資格要件を広げても広げても、結局は来ている担当技術者や管理技術者は実は広げた資格要件で来ている訳ではなく、従来の資格要件で来ている可能性もありますので、確認をさせて頂きたいと思います。

○石堂主査 私のほうから、S C O P E というものの動きが非常に気になるわけですけれども、発注状況の3ページに1者応札の状況があって、30年度で、単年度と複数年度で民間企業しか来なかつたというのが合わせて22件あるんですね、そうすると少なくともこの22件についてはS C O P E は全く関心を示さなかつたという感じかなと思うのですね。これは複数の応札があった中にもS C O P E が参加していないケースもあるのかもしれませんとすると、経年的に見たときにS C O P E はこの事業に対してだんだん関与を減らしていくのか、例えば件数では減っていても実額では一緒だとか、その傾向的なものというのは、国土交通省さん側としては何か把握されているんですかね。

○魚谷室長 経年的な数字については確認をさせて頂きたいと思います。ただ、S C O P E が、発注者支援業務から少し撤退をされているというような雰囲気はあると思っていま

す。そのために、JVをされて、技術移転をしたりされると理解しております。

○石堂主査 もう一般財団だから、もっといい話があればそっち行っちゃうだろうという感じしますし、実際にこちらの資料で落札率を見ても、やっぱりSCOPEよりもその他の受注のほうが平均落札率が低いということは、国土交通省さんにとっても民間がもうちょっと幅を利かせてくれたほうが恐らくいいという状況なんだろうと思いますね。だから、SCOPE自身がみずから将来像をどういうふうに描いているかということなのかもしれないのですけれどね。SCOPEが、今のお話で私「ああそうか」と思ったのですけれど、JVというのがSCOPEが民間への技術移転ということを考えて共同体を組んでるということ、これ非常に一つの方向性を示していることだと思います。最初、この案件やったときには、SCOPEがどうしてここまで占めちゃうんですかということばっかり考えていたのですけれども、だんだんそれは、もうSCOPE自身も考えているというようなふうに捉えてよろしいのかなと思うんですね。

○魚谷室長 少なくともSCOPEが公益法人の時にJVを始められたときには、技術移転を民間にするということでJVを始めていらっしゃいました。今は、公益法人ではないので、そういったような話をうかがうことはできないので、今どういうおつもりでされているのかは、わからないですけれども。JVをまだ続けていらっしゃるということは、そういう気持ちでやっていらっしゃるのではないかというふうに思っています。

○石堂主査 さっきの井熊先生のお話と若干かぶりますけれども、要するにもう6期やつてきて、これまでいろいろ手を尽くして、だけども1者応札の比率見てもあまり改善されないどころか悪くなっているような部分もあると。今回そのアンケートをやるという話になっているのですけれども、アンケート、よほど画期的な聞き方でもしないと、もう分かり切ったものしか出てこない可能性もあると思います。今回アンケートを実施されるということで、次もう一回市場化テストを継続して、そしてその様子を見て、もうやっぱり、方向性を決めなければならぬのではないかという気がしますので、よろしくお願ひしたいと思います。

それでは、本入札結果報告及び事業評価(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、本日の審議を踏まえ、市場化テストを継続することとして、監理委員会に報告いたしたいと思います。

本日はどうもありがとうございました。

(国土交通省退室、国土交通省入室)

○石堂主査 それでは続きまして、国土交通省の東京国際空港施設保全関係支援業務委託の事業評価（案）について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ネットワーク部空港技術課梅野課長よりご説明をお願いしたいと思います。なお、ご説明は10分程度でお願いしたいと思います。よろしくお願ひします。

○梅野課長 空港技術課の梅野でございます。よろしくお願ひ申し上げます。

概要ペーパーをごらんいただけますでしょうか。東京国際空港施設保全関係支援業務委託の業務概要を説明させていただきます。

まず、空港土木施設についての説明ですが、皆さん多分空港には行かれたことがあるかと思いますけれども、飛行機が離発着する滑走路、滑走路を離脱してエプロンまでに行く誘導路、それから航空機が駐機するエプロンと大きく分けて3つの基本施設がございます。羽田空港には、滑走路が4本ございますが、日本の中では一番施設が多い空港となっています。それから誘導路も全体で約45キロございますので、かなりの延長があり、また、誘導路は車道よりも広い幅がありますので、それぐらいたくさん施設があることになります。それからエプロンについては、面積が約300ヘクタールということで、スポット数という言い方をしているのですけれども、航空機1機1機がとまるるスポット数でいうと233という数のスポットがあります。皆さんのが飛行機に乗るときであればちょうどターミナルビルの前面のところのスポットに飛行機が駐機していますが、夜になると沖のほうのスポットに飛行機をとめてメンテナンスをしますので、それだけ多くのスポットが羽田空港にはあります。

それから、羽田空港を利用するお客様の数は、年間で約8,500万人ということで、これも日本で一番多い空港で、日本全体で約1億9,000万人ですので、大体半分ぐらいが羽田空港を離発着する航空機のお客様だということになります。

それだけ大きな空港ですので、いろいろな施設が傷んできたり、メンテナンスをしたりという業務がかなりたくさんございまして、そういう業務を職員と委託業務とがうまく回しているということでございます。

概要ペーパーに業務フローを書かせていただいておりますが、このようなサイクルの中で仕事を進めております。どこがスタートということではないのですけれども、右上のところに発注者と書いてございますが、実施の検討とか方針を職員が決定するということで、

1年間どういう形でメンテナンスをするとか、点検をどの様にするとかの実施方針を決めて、それをベースにして、調査設計支援業務として、資料を収集したり、現場条件を整理したり、発注図書を作成したりといったところを支援業務で実施する形となっております。

そういう形で、支援業務のほうで作業した成果を用いて契約をして、調査をしたり、点検をしたりということになってございます。

それから、調査とか点検を行いますと、データがいろいろ収集できますので、そういうデータを整理すること、データの入力といったものを、この支援業務の中で実施しております。

そういうデータを整理して、次年度の計画を立てていくということで、先ほど申し上げましたようにたくさんの施設がございますので、効率よく点検なり維持管理なり保全なり修繕をしていくということを、工夫をしながらやっているというのが業務の概要でございます。

詳細については、伊藤のほうから説明させていただきます。

○伊藤専門官 空港技術課の伊藤でございます。引き続きまして実施状況についてご説明いたします。資料は右肩に資料4と書いてある資料でございます。こちらに沿って、ご説明差し上げます。

まず、業務の概要でございますが、先ほど課長が説明した資料にありましたように、この業務には、保全計画の支援業務と、調査設計等の支援業務があり、これらは切り離せない関係の業務ですが、これらの業務を支援業務として実施しております。こちらの業務につきましては、契約期間が平成29年4月から31年3月までの2年間の契約を実施させていただいております。

受注者でございますが、パシフィックコンサルタントが受注しております、実施状況の評価は、平成29年4月から30年3月までの1年間を評価期間として実施状況を評価してございます。

次ページをごらんください。確保されるべきサービスの質の達成状況についてご報告いたします。こちらの確保されるべき公共サービスの質7項目と、これらを評価するための評価項目につきましては、実施要項の策定時に設定している項目となってございます。

まず、達成目標の7項目についてですが、保全計画支援業務におきましては、管理システムへのデータ入力及び更新を適正に実施すること、点検結果の整理について管理資料の更新等を適正に実施すること、施設管理図の更新について図面等を正しく作成することと

といった項目を目標とするサービスの質に設定してございます。

これらの7つの項目を評価するための評価項目が表の右側に記載しておりますが、専門技術力を評価する項目としましては、目的と内容の理解度、的確な履行、目的の達成度を設定し、また管理技術力としては、業務の実施体制の的確性や打ち合わせの理解度、指揮系統の迅速性、確実性といったものを評価することとしてございます。あわせて取組姿勢であるとか、業務の執行上の過失、法令違反などの不適格事項がないかというような確認項目というものも設定してございます。

続きまして3ページは、これらの評価項目を評価した結果の一覧表になってございますが、目的の内容の理解度などの評価項目に対して、これを具体的に評価するための着目点というのを細分化して整理してございます。表の真ん中が評価の着目点になりますが、調査職員の指示内容と業務の趣旨を理解していたかどうかといった内容を評価項目毎に細かく区分して、各項目についてそれぞれチェックを行っております。

チェックの結果、7項目全てがこれらを満足する結果になっていることを確認し、あわせて違法行為や不適切な行為がないということも確認しております、適切な業務が実施されていることを確認してございます。

以上のことから、本事業については確保されるべき対象公共サービスの質を達成したものと評価してございます。なお、今回の事業の実施に当たって、民間事業者から提案を受けておりますが、実施方針に関する提案としましては、羽田空港の特性や、空港土木施設に関する専門的知識、豊富な経験、そういう有資格者を配置することや、組織的なバックアップ体制を確保して、配置技術者の代替要員を確保するといった提案、業務に関する提案としては、担当技術者の教育訓練を実施すること、現場調査を適切に実施することなど業務を円滑に進めるための有用な提案がございました。

続きまして、実施経費の分析についてご報告いたします。まず、実施経費の比較でございますが、市場化テスト導入前は、1年間で約3,080万円の費用がありました。市場化導入後は、1億2,400万円ということで、こちらは2年間の業務でございますので、1年間にしますと6,200万円の金額になります。市場化テスト前と導入後では、約2倍の金額差になっておりますが、この実施経費の増額理由といたしましては、現在羽田空港では2020年のオリンピック・パラリンピックの開催に向けて、首都機能の空港としての機能を強化するなどの取組みを政策的に実施しております、そういう観点から業務量が29年度に前年度比で2倍ぐらいになるといった関係がありまして、支援業務委託の配

置の人員を2名体制から4名体制に変えてございます。このような理由から、実施経費が増額になってございます。

実施経費の分析についてですが、年間経費で比較しますと導入前は3,080万円で、導入後は1年間ベースで6,200万円ですが、人数見合いで2人体制に置きかえますと約3,100万円となりますので、ほぼ同額の経費だったというふうに考えてございます。

一方、近年人件費は増加傾向にありますので、技術者の単価差についても確認してございます。今回その配置技術者の単価が導入前は2万8,400円で、これは日額ですけれども、導入後は2万9,900円ということで、1,500円ほど人件費の単価がアップしてございます。単価上昇率でいうと約5%でありますと、その単価上昇見合いというものを考慮して実施経費を算出した場合には、若干ではございますけれども、3,080万円に対して130万円ぐらいの経費が削減できたのではないかということを確認してございます。

続きまして、競争性の確保でございます。本業務につきまして、応札者数が市場化テスト前、10年ぐらいは1者応札になっておりました。市場化テスト導入後には、民間競争という形で民間事業者が参入し2者の応札がございまして、競争性が改善されているということを確認してございます。

下表でございますが、本業務は総合評価落札方式を採用してございます。これは価格と技術点を総合評価して加点で点数をつけて、落札者を決定するのですが、市場化テスト導入後はこの点数についても若干上がっていることを確認してございます。

次のページをおめくりください。最後にまとめでございます。今回の実施状況について全体を総括いたしますと、確保されるべき公共サービスの質の達成状況については、上記の2.(2)に示すように、民間事業者に業務の過失や法令違反はなくサービスの質を満足させていたということを確認しています。実施経費については、市場化テスト導入後と導入前では業務量の違いがありますので、業務の経費を単純に比較することはできませんが、市場化テスト導入前後の経費につきましては、ほぼ同額であり、技術者単価の上昇分見合いで若干の削減効果を確認してございます。さらに、入札における競争性の確保につきましては、これまで1者だったものが、2者ではありますけれど複数者の応札が行われたということで、競争性が確保されております。

以上のように、実施状況については、概ね良好な結果が得られたものと認識してございます。このため、今後の事業の実施に当たっては、国土交通省として責任を持って実施するということで、市場化テストを終了させていただきたいと考えております。なお、今後

市場化テストを終了した場合であっても、これまで官民競争入札監理委員会において審議された公共サービスの質、契約期間、入札参加者、入札手続及び情報開示に関する取り組みについて継承しながら、今後も公共サービス改革法の趣旨を踏まえたサービスの質の向上やコスト削減に努め、外部有識者を構成する総合評価委員会を設置し、審議を受ける仕組みも継続して実施していきたいと考えております。

国土交通省からの説明は以上でございます。

○石堂主査 ありがとうございました。それでは続きまして、同事業の評価（案）について総務省よりご説明をお願いします。なお説明は5分程度でお願いします。

○事務局 それでは総務省から、評価（案）についてご説明させていただきます。資料D-1をごらんください。

まず事業の概要ですけれども、これは先ほど国土交通省からご説明がありましたとおりでございます。この事業の実施期間は平成29年4月から31年3月までの2カ年間。受託事業者はパシフィックコンサルタント株式会社です。今回、契約金額は2年間で1億2,400万円です。入札の状況としては、今回から2者応札となりました。予定価内2者でございました。選定の経緯ですけれども、競争性に課題があり、1者応札がずっと続いたということで、自主的に選定されまして、平成28年の基本方針に記載されたものであります。現契約が1期目となっております。

II 評価にまいります。まず結論ですけれども、市場化テストを終了することが適当であると考えられます。この理由につきまして、次のIIの2検討で説明させていただきます。

評価方法につきましては、国土交通省からの実施状況報告に基づいて、サービスの質の確保や実施経費、またその前提としての競争性等の観点から評価を行いました。

(2) 番の対象公共サービスの実施内容に関する評価でございます。次のページに行きまして、確保されるべき質の達成状況として、先ほど国土交通省から説明のありましたものを抜粋して記載させていただいたのですけれども、これら全てにつきまして、全ての評価項目において設定された各着目点の求める事項を達成したということで、また業務上の過失等に係る評価項目については、該当がなかったという結果になっております。

それから、民間事業者からの改善提案ということで、先ほどもご説明がありましたとおり、実施方針に関する提案と業務に関する技術提案があり、これについては有用な提案であったということで、報告がされております。

次の3ページにまいりまして、実施経費なのですけれども、実施経費は従前経費が3,

080万円で、実施経費のほうが2年間でしたので、これを単年度換算しまして6,200万円ということで記載させていただいております。こちらを従前の配置人数と同じ2名分で換算しますと3,100万円となり、ほぼ同額であったと考えられます。国土交通省が分析をした結果、技術単価というものが市場化テストに入る前と後とで5%ほど上昇しているということで、これを控除して経費を算出したところ、従前経費よりも135万円、約4.3%の削減率の減額となっているという結果が得られました。

次の4番目の、選定の際の課題に対応する改善について、この選定の理由が、1者応札が続いているということで、資料D-4の契約状況等の推移のほうもごらんになっていただきたいのですけれども、平成28年度までは1カ年契約で、毎年1者応札でこちらの事業者がとっておりましたところ、国土交通省の取り組みとして公告期間の延長や、事業の複数年契約化、それから入札参加資格要件の拡大、仕様書の表現の明確化等の取り組みをした結果、2者応札となり、どちらも予定価内であったということで、改善が認められました。

次に、評価のまとめですけれども、こちらは先ほどもご説明しましたとおり、確保されるべき達成目標として設定された質について、全て目標を達成していると評価しました。また、民間事業者の改善提案もありまして、創意工夫の発揮が業務の質の向上に貢献したものと評価できます。また、実施経費につきましても、業務量の増加によって市場化テスト実施前との単純比較は難しいのですけれども、分析したところ、一定の効果はあったのではないかと評価できます。

今後の方針です。事業全体を通じて実施状況としましては以下の①から⑤のとおりですけれども、実施期間中に受託民間事業者への業務改善指示等の措置はなく、また法令違反行為もなかった。それから2番目としまして、国土交通省に設置している、外部有識者で構成された総合評価委員会において、事業実施状況のチェックを受ける予定である。3番目として、入札において2者の応札であり、競争性が改善された。4番目として、確保されるべき公共サービスの質において全ての目標を達成していた。5番目は、経費削減については技術者単価上昇率を調整すると、市場化テスト実施前よりも実質的には削減することができた、といえます。

以上のことから、指針のⅡ.1.(1)の基準を満たしているということで、今期をもって市場化テストを終了することが適当であると考えられます。今後は、この法の対象から外れることになりますけれども、これまで厳しくチェックされてきました公共サービス

の質や実施期間、入札参加資格や手続、情報開示等に関する事項を踏まえた上で、国土交通省がみずから公共サービスの質の維持向上及びコストの削減を図っていくことを求めたいと思います。

以上です。ご審議お願ひいたします。

○石堂主査 ありがとうございました。それではただいまご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、質疑の時間をとりたいと思います。

非常に良好な結果が得られてよかったですということだと思うのですが、この契約状況の推移で、説明会参加か仕様書の取得か、4者のうち2者が参加しなかったのは、中立公平性に関する要件からと書いてあるのですが、これは具体的に何だったのですか。

○伊藤専門官 まず、応札に2者が参加しなかった件ですが、1者につきましては、中立公平性の立場から、この業務をとった場合に別な業務が受注できません、ということを仕様書に明示しておりました。具体的には調査設計業務の中で、積算業務として金額を算出する業務などがありますので、その予定している業務についてはあらかじめ受注できないということを指定しております。その業務を受注したい者がこの業務の応札に参加しなかったというものです。

もう1者につきましては、会社の電子入札システムの不具合があったということです。入札参加の意志はございましたので、システムの不具合がなければひょっとしたら3者の応札があったのではないかというふうに考えております。

なお、応札の参加を見送った者につきましては、指定していた仕様の業務を受注されており、別件の羽田空港の業務を実施されております。

○石堂主査 複数応札といつても2者ですし、こういう入札の結果、そのうち1者がもう来なくなるというようなことも、競争の結果としてあり得るところですので、今後の競争性の確保のためには、今の1者みたいなところに声かけて確実にその応札に応じてくれるよう、努力もまた必要なと思います。

○伊藤専門官 わかりました。ありがとうございます。

○井熊副主査 今後の終了プロセスに行くということに関しては、異論はありません。今回、幾つか取り組みをされて、国土交通省さんとして最も効果があった、民間が応札するのを促すのに最も効果があった取り組みというのは何だったのかなという点が1つ。あともう一つ、落札率が高まった理由は何かなということが1つと。最後は、競争参加資格はずっとA等級で来ているということで、今後はこれについての緩和の可能性はあるのかど

うかという3点について、教えてください。

○伊藤専門官 まず1点目でございますが、今回、入札手続期間を長めに設定しております。この業務は配置技術者を確保しなければいけない業務ですので、人員的な計画が必要になるだろうということで、公告期間を長めに設定することで周知期間を延ばすとともに、落札決定後から業務着手時点までの期間について、従来1週間程度であったものを、約50日間としまして、落札後にも人員計画ができるような配慮をしており、人員計画がしやすくなったことで応札者が増えたのではないかと考えております。あわせて、2年契約となりましたので、ロットが大きくなつたことと、2年分の人員配置計画ができるということで、複数年契約が有効であったのではないかと考えております。

次に、落札率が下がらないという傾向でございますが、こちらについては、総合評価落札方式を採用しているということで、価格が高くても技術点が高い方が落札者になるという傾向がありますので、総合評価方式の中では、単に価格が安い方が落札者となるというような仕組みの価格競争ではないというところが、落札率を上げる傾向になるのではないかと感じています。

A等級に関しては、空港の分野でも相当な数がおりますので、競争性の確保に関して問題ないと考えており、B等級の緩和は必要ないと思っております。今回、入札参加要件の拡大につきましては、今まで単独企業だったものを、JVも含めた参加要件に広げておりますので、今後も競争性に関しては広がっていくものと感じております。

○石堂主査 よろしいですか。

○井熊副主査 はい。

○石堂主査 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 それでは本日の審議を踏まえ、市場化テストから終了プロセスに移行することとして、監理委員会に報告いたしたいと思います。本日はどうもありがとうございました。

（国土交通省退室、国土交通省入室）

○石堂主査 それでは、国土交通省の東京国際空港航空灯火・電力監視制御システム保守請負の事業評価（案）について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、国土交通省航空局交通管制部管制技術課航空灯火・電気技術室池田室長より、ご説

明をお願いしたいと思います。なお、ご説明は10分程度でお願いしたいと思います。よろしくお願いします。

○池田室長 航空灯火・電気技術室長の池田でございます。よろしくお願ひいたします。

それではお手元の資料5-1に沿ってご説明させていただきます。東京国際空港航空灯火・電力監視制御システム保守請負の実施状況について、まず1番目としましては、事業の概要でございますけれども、お手元の資料E-3非公表のパワポの資料がございまして、この資料に基づいて説明させていただきます。

保守請負につきましては、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の航空灯火・電気施設について、運用状況等の監視及び遠隔制御するために設置しております航空灯火・電力監視制御システムの点検、それから当該システムの障害に係る緊急時の対応を年間を通じて実施しております。ポンチ絵の右側に、航空灯火・電力監視制御システムというのがございますけれども、東京国際空港におきましては、航空灯火それから監視システム等に送っております電源施設、これらの運用状況を把握するために、信号伝送装置、操作卓、それから大型表示盤等が設置されており、これらシステムのことを航空灯火・電力監視制御システムと呼んでいます。

当該システムにおきましては、航空灯火・電気施設の運用状況の把握とともに、通信インターフェースを通して操作卓等から集中的な監視制御を遠隔で行っているということです。東京国際空港以外にも、管轄しております仙台、新潟、成田、青森等の東北地方の空港も監視している状況です。

保守請負の内容につきましては、パワーポイントの左側にございますが、当該システムの通常の定期点検保守でございます。これは、施設を機器ごとに停止させ、消耗部品の交換や部品の劣化状況等を点検する業務でございます。それから、通常点検保守でございますけれども、日々点検を行っており、機器の状態等を確認しているということでございます。このために保守員は、24時間365日駐在をし対応しております。

また、緊急時の対応としましては、障害発生時の状況を把握し、連絡体制表に基づき各関係者に連絡と、それから直ちに復旧対応していただくことが、今回の保守請負の中に業務として入っております。

先ほどの資料の5-1に戻りますけれども、当該事業につきましては、平成28年4月1日から平成31年3月31日までの3年間ということで契約をしております。受注者は東芝電機サービス株式会社でございます。

受注者の決定の経緯でございますが、今回この保守請負につきましては、民間競争入札実施要項、入札説明書に基づき、入札参加者1者から提出された競争参加資格確認申請書類、技術提案書につきまして、外部有識者を含む評価者により審査した結果、入札参加資格、評価基準を満たしているということで決定したものでございます。

本事業選定の経緯につきましては、5ポツ目でございますけれども、平成25年度の官民競争入札等監理委員会におきまして、競争性等に問題があるため改善を要する事業等、ということで選定されております。航空局としましても、それまでの間も地域要件を撤廃する等の自主的な改善を行っておりましたけれども、なかなか1者応札の改善が図れなかつたことから、ヒアリングを行って、例えば再委託を可能とすることで製造業者以外の応札、それから点検保守につきましては、あらかじめ点検マニュアル等も貸与することで、製造事業者の技術情報がなくても複数の同業他社にその応札が期待できると判断しまして今回の市場化テスト事業とし、自主選定を行ったものでございます。

続きまして2ページ目でございますが、確保すべき質の達成状況と評価についてご説明させていただきます。

今回、2年間行った結果でございますけれども、まず信頼性の確保ということで、障害時の緊急対応未実施件数が0件ということを目標にしております。2年間を通じまして、61件の障害が発生しておりますが、これらにつきまして全て対応しているということで、未実施の件数は0件となっております。

2ポツ目が安全性の確保でございますが、これは作業員等の人身事故の発生件数が0件であることを目標としまして、これも2年間を通じて0件でございます。

3ポツ目が安全性の確保ー2ということで、運航に影響を与える航空保安施設等の停止件数、これも0件であることを目標としまして、2年間を通じて0件という結果になっております。

3ページ目でございますが、保守請負の各作業種別における確保すべき水準及び実施状況でございます。

確保すべき水準につきましては、定期点検保守、それから通常点検保守、緊急時の対応という3つの保守要件を制定しております、まず実施状況としましては、定期点検でございますが、平成28年度、平成29年度におきましても、1週点検、それから1カ月点検、6カ月点検、1年点検と、表にございますように、点検をしっかりとやっております。

それから②の通常点検保守でございます。これは、初動対応ということでございまして、

28年度、29年度におきましても、四半期ごとに件数を出しておりますが、これらのトータルで28年度は36件、それから29年度は43件ということで対応している状況でございます。

続きまして4ページ目でございますけれども、緊急時の対応でございます。28年度におきましては、不具合対応作業が27件でございます。平成29年度におきましては、34件で、復旧に必要な人員、材料等を準備しまして、復旧に向けて指定された作業を行うことになっており、仕様書に定められた作業を行い、監視制御装置などの障害について基板の交換を行ったというのが実施状況でございます。

評価としましては、当局が求める確保すべき質については、要求水準を満足し、かつ、技術提案を反映した業務においても適切に行われたと判断しております。

続きまして実施経費の状況及び評価でございますが、市場化テスト前の平成27年度契約額につきましては、1億2,300万円でございます。28年度の契約は、3カ年契約になっておりまして、実際の契約額は3億3,000万円でございます。これを1年分に按分しますと1億1,000万円になります。前回の27年度と比較をしました結果、1年度の金額で比較をしますと、差額が1,300万円になっておりまして、落札率につきましては、平成27年度が97.04%、平成28年度は89.54%という結果になっております。

5ページ目の経費節減の効果ということで、落札率においては先ほどの数字でございますので、7.5%が低減されたということになっております。3年分に換算しますと金額では3,900万円の経費節減効果があったことになっております。

それから、平成27年度と平成28年度からの契約における業務仕様の違いでございますけれども、1つ目としましては、仕様の点検内容を製造者以外の者において実施できるように再委託を可能となるよう、実施要項に明確に記載したものでございます。それから、2つ目としましては、保守請負の実施にあたり、業務実施に必要な点検マニュアル、取扱説明書の技術情報を貸与することを実施要項に明記しています。

競争入札の応札者数は、残念ながら平成28年度におきましても1者ということになつております。

4ポツ目は、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すが、これについては省かせていただきます。

続きまして6ページで、これまでの評価でございますが、市場化テストの導入に伴う経費削減効果につきましては、先ほどもご説明しましたけれども、落札率の低減が見受けら

れ3年間で3,900万円、年間では1,300万円の節減効果があったということでございます。また、3年契約としたことで作業員の安定的な雇用が確保された結果、従業員の作業意欲の向上が図られたと思っております。

競争参加資格につきましては、等級の拡大、それからグループ参加を認める等の緩和を行いまして、点検、緊急時等の一部を再委託可能とし、点検マニュアル等の貸与を行ったわけですけれども、残念ながら入札における競争性の確保にはつながらなかつたということです。

続きまして、監督実施状況及びモニタリングにつきましても、実施状況については日々監督職員が確認を行っております。また、点検や疑義点等の打ち合わせを行いまして、監督職員は受注者から技術提案も含めて実施状況や安全対策等の活動状況も確認している状況でございます。

全体の総括としましては、まず実施状況ですけれども、先ほど申しましたように、業務の実施状況につきましては、要求水準を満たしているということでございます。それから、経費の節減効果につきましては、落札率の低下が見受けられたということ。それから、作業員の安定的な雇用確保、技術提案による履行がなされ、業務の質の向上が見られたということでございます。

2ポツ目の、競争性改善に向けた取り組みでございますが、平成28年度から導入した市場化テスト実施過程におきまして、先ほど申しましたが競争参加資格について等級の拡大、それからグループ参加、仕様書については、点検及び緊急時対応の一部を再委託可能としましたけれども、残念ながら一般競争入札における競争性の確保にはつながっておりません。

契約後に、入札に参加しなかった、同等のシステム等の製造業者5者に対しまして聞き取りを行った結果、参加が困難な理由としましては、5者全てが自社製品以外のシステムに関して業務を実施する上で必要な技術情報が不足しており、品質管理体制、それから保守体制が構築できないため、点検は実施できないということでございました。

入札参加に係る資料は2者がとりに来ておりますが、もう1者は応札を行っておりません。これにつきましては、当該システムのかなりの部分ですけれども、今回受注しております東芝製でございますが、これらの全てを再委託するということになると、それなりのコストがかかるということから入札に参加しなかったということを聞いております。

また、当該業務の対象となるシステムの障害により、運用に影響を与えた場合の社会的

影響を考慮するとリスクが高く、受注するメリットがないため入札には参加しなかったという意見もございました。

3 ポツでございますが、今後の方針としまして、当該システムの点検を実施するためには、貸与資料である点検マニュアルや、それから取扱説明書などの技術情報があれば実施可能というふうに考えておりましたけれども、緊急時の対応においては製造業者からの技術情報が必要となり、その情報については製造業者の著作権等により情報提供がなされないということから、緊急時の対応につきましては当該システムの製造業者等の技術協力がなければ実施が困難であり、業務を再委託する必要があるというふうに考えております。

今回、再委託のことにつきまして条件として大きく出しておりますが、これ以上の改善に向けた対応については非常に困難というふうに思慮しておりますので、市場化テストの実施だけでは実施状況のさらなる改善が見込めない事業として、今回をもって市場化テストを終了することとしたいと考えております。

ただ、今回行いました市場化テストにおける3カ年契約でありますとか、それから実施要項に基づきます実施期間、入札参加の資格、それから条件に関する事項等を踏まえた上で、引き続き市場化テストにかけなくとも我々航空局としましては、公共サービスの質の維持向上に資するとともに、コスト削減を図っていきたいと考えております。

続きまして、資料5-2の、自己チェック資料について若干ご説明させていただきます。お手元の自己チェック資料でございますが、民間競争入札実施事業の自己チェック資料でございまして、我々競争性改善のチェックポイントの対応状況としましては、3年前に監理委員会を開いていただきまして、その中で指摘のあった項目については全て取り組んでまいりました。また、契約の性質上、明らかになじまないものを除きまして、指摘項目以外についても同様に改善には取り組んでおります。

何度も申しますが、我々としまして主体的に取り組んでいることにつきましては、事業者が再委託を行う際に、事業主体が協力要請を行うなど、円滑に参入できるように行つたということと、それから新規参入事業者が円滑かつ業務の開始ができるように、現受注者に対しまして協力要請も行っております。また、点検を行う上で必要となる点検マニュアル、それから取扱説明等を事前貸与しまして、事業者が効率的かつ計画的に業務に参入できるように取り組んでおります。

②としましては、さらなる改善が困難な事情の分析。該当がある場合のみでございますけれども、これにつきましては、監理委員会の指摘事項も踏まえ、競争性改善に向けた対

応は全て行っており、さらなる改善の余地はないというふうに考えておりまして、事業主体では関連事業者にヒアリングを実施し、実施可能な事業者が極めて限定される要因の分析を以下のとおり行っております。

なお、お手元の資料のE-5に、各社からのヒアリング結果がございますけれども、これについては省略させていただきます。

それらを分析した結果、まず1ポツ目としましては、その大きな理由としましては、システム機能にかかわる技術情報が不足していることから、品質管理や障害発生時の対応が困難であるということでございます。なぜ技術情報が出せないのかというところにつきまして、2ポツとしまして、技術情報が提供できない理由という形で書いておりますが、①としましては、ソフトウェア仕様、それからシステム構成図等のシステム機能にかかわる技術情報には、独自に開発したノウハウ、それから著作権情報など各種秘密情報が含まれておりますので、開示することにより技術情報が漏れ、営業上の利益が侵害されるということから、第三者への開示はできないということになります。

2つ目が、ソフトウェアにかかるプラットホームにおいては、他の契約者と共通している部分もございます。開示することにより、他の契約者の情報も開示されることになるため、セキュリティーの観点からも機密性の高い情報であって、開示できないということです。

3ポツ目につきましては、我々発注者としまして、今回の監視制御システムの製造時に、こういったソフトウェアの仕様であったり、構成図のシステム機能にかかわる技術情報を成果物として求めているものではございません。

以上のことから、我々が今回取り組みました保守請負につきましては、再委託が大前提となるということでございまして、実際、今回の業務におきましても、再委託を実施しておりますが、さらに資料をとりに来ました1者のうち応札しなかった会社から出ているものにつきましては、今回の東芝製のシステムがかなりのものを占めるところでございまして、これらについて再委託すると、それにかかる管理費等の費用が必要となって、メリットが少ないということの確認をとっております。

航空局からの説明につきましては以上でございます。

○石堂主査 ありがとうございました。それでは続きまして、同事業の評価（案）について総務省より説明をお願いします。説明は5分程度でお願いします。

○事務局 資料E-1に沿って、総務省評価（案）、ご説明させていただきます。

事業の概要等につきましては、国土交通省からただいまご説明がございましたので、割愛いたします。

次に評価です。運用指針Ⅱ. 1. (2) 市場化テストの実施だけでは実施状況のさらなる改善が見込めない事業として、1期目ではありますが、終了プロセスに移行することが適當であると考えております。

次に2ページ、1枚おめくりください。対象公共サービスの実施内容に関する評価ですが、確保されるべき質の達成状況につきましては、記載のとおり、適切に履行されているものと評価できます。

次に3番の(3)の実施経費ですが、従前経費が1億2,300万、実施経費が1億1,000万、削減額が1,300万、削減率が10.57%となっております。

3ページ目(4)です。選定の際の課題に対応する改善ですが、製造者以外の他者において本事業が受託できるよう一部業務の再委託を可能とする等の取り組みを国土交通省において行っていただきましたが、結果1者応札となり、課題が残りました。

(5) 業務の特殊性等です。本事業の対象設備には東芝製品でないものも含まれておりますが、設備数としては圧倒的に少ないため、本監視制御システムが納入されてから、保守を請け負ってきた事業者は製造事業者のグループ企業である東芝電機サービス株式会社であり、保守請負を実施できる事業者が極めて限定されている事業です。

その要因は、同業他社へのヒアリングによりますと以下のとおりです。

他社製品の保守は、品質管理や障害発生時の対応が困難である。自社製品の保守を優先するため、他社の保守業務は受注しない。他社製品の保守を実施するためには、製造事業者への業務再委託が前提となり、利益の面を考えると受注するメリットがない。監視制御システムの障害により、空港運用に影響を与えた場合の社会的影響を考慮すると、リスクが高く、受注するメリットがない。

これらの理由により、製造事業者以外の事業者が保守を請け負うためには、業務の再委託が前提となり、コスト及びリスクを考慮すると受注メリットがなく、応札をしないものと考えられます。製造事業者が技術情報を提供できない理由としては、知的財産権の観点、セキュリティの観点から、開示できないものということが考えられます。技術情報の不開示については一定の合理性があるものと考えております。

本事業には、以上のような製造事業者以外の保守請負は、技術情報の提供がなければ業務の再委託が前提となります。コスト及びリスクの面から受注メリットがないという事

情があり、競争が働きにくいものと評価しております。

(6) の競争性改善のための取組です。国土交通省は、単年契約から複数年契約へ変更、入札参加資格の拡大、最低価格落札方式から総合評価落札方式への変更等々の取組を実施されております。

(7) 評価のまとめですが、確保されるべき達成目標として設定された質については、2カ年とも全て目標を達成していると評価できます。実施経費についても、10.57%の経費削減が図られており、公共サービスの質の維持向上、経費の削減の双方の実現が達成されたものと評価できますが、入札の状況は1者応札となっており、競争性に課題が認められます。

(8) 今後の方針です。5ページお願いします。入札において1者の応札であり、競争性に課題が残っています。そのため、本事業において良好な実施結果を得られたと評価することは困難ですが、競争性改善の取組については、各種取組を行っていること、競争性の改善についてさらなる改善が困難な事情が分析されていること、再委託可能な旨を実施要項に明記したことにより、技術的には他社の新規参入を可能としたこと、資料交付を受けた者が1者から2者に増えておりまして、入札参加者の拡大に改善傾向が見られたという点が認められます。

製造事業者以外の保守請負は、技術情報の提供がなければ業務の再委託が前提となりますが、コスト及びリスクの面から受注メリットがないとの事情を踏まえますと、市場化テストの実施だけでは1者応札の改善は困難であると考えます。

以上のことから、本事業につきましては、運用指針Ⅱ. 1. (2) に当てはまるものとして、1期目ではあるものの、今期をもっ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。以上です。

○石堂主査 ありがとうございました。それではただいまご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、審議の時間をとりたいと思います。

○井熊副主査 よろしいですか。

○石堂主査 はい、どうぞ。

○井熊副主査 ご説明ありがとうございました。まず、この公サ法の対象にしたということに関して、経費の節減が図れたということに関しては効果があったのかなと思います。ただし、この事業に対して、マニュアルの提示であるとか再委託の条項を入れたということに関しては、あまり、ほとんど効果がなかったと。事業者さんにヒアリングをしていた

だいたいの点、事業者さんの意見は全くもつともだなというふうに思います。

この業務の競争性を確保するためには、このシステムを納入した事業者が十分なノウハウを開示し、第三者が維持管理を行った場合に、それに対して必要な情報等を提供するという条件が、当初の調達において求められなければいけなかつたというふうに思っております。その意味では、当初のこの調達条件に不十分な点があつたというふうに私は考えます。

したがいまして、次にこの公サ法の対象から外れた後に、国土交通省さんがここで検討された条件を継続していただくのは結構なのですが、やはり根本的な改善は、次の調達にあるんだというふうに思っております。

あと、総務省さんのこの評価（案）に関してもやはり、一部修正すべきではないかなというふうに思います。1つは、3ページの一番下のところであります。著作権と知財のことがありますが、そもそも著作権とか権利というのは、著作の権利を守るために制定されているものであつて、そもそも開示を前提としているために権利というものがあるわけであります。

それからあと、2番目のところのセキュリティーの観点というのは、これは契約上で対応できるものではないかなと私は思います。だからしたがいまして、下から2番目の一定の合理性という言葉をあえて使う必要はないのではないかというふうに思っております。

それから2番目は、5ページの④のところで、入札参加者の拡大に改善傾向が見られたと。先ほど、入札環境に改善が見られたというふうにご説明があったように思いますが、そう言いながら、その下で、市場化テストだけでの改善は困難と書いてあるのは、やっぱりどうしてもこれは矛盾して聞こえるというふうに思います。入札参加者は拡大したが、現状では競争性の改善は難しいというような表現にしていくべきではないかと思います。

一委員の希望としては、先ほど私が説明させていただいたような、なぜこの事業というものが公サ法の対象から外すべきであるかということに関する理由を付していただくことを希望します。以上です。

○石堂主査 今の井熊先生のお話の一部にあったかと思うのですけれど、次にこのシステムそのものの取りかえといいますか、それはいつごろになりそうなのでしょうか。

○宮島専門官 専門官をしております宮島です。よろしくお願ひいたします。

監視システムですが、大体15年を目途に更新を計画しております、こちらのほうがまだこの段階でははつきり決まっておりませんが、羽田の新しい滑走路をつくったときに、

この監視システムを納入しておりますので、平成40年代ぐらいになると思います。

○石堂主査 そうすると相当先で、保守のところは国土交通省さんがどういう方針をお持ちかは知らないですけれども、もうほとんど随契にしたほうがいいような話になっている。誰も他は来ないよ、ということで、画期的な何かアイデアもあればあれでしちゃうけれども、そうするともう、国土交通省さんはこれ移行したあとは随契でいくという考えなのですか。

○池田室長 隨意契約につきまして、どうしてもその随意契約の条件がございまして、我々としては確かに現状はそういう状況で1者応札という形になっていますけれど、基本的に再委託をすればできるという感じでありますので、東芝電機サービスしかできないということがなかなか打ち出せなくて、例えば公募型の随契の方式だとか、そういうものを少し検討しながら、今言われたように、果たしてこの一般競争入札が適切なのかどうかということについては、少し検討が必要というのは思っていますけれども、今の段階で、直ちに随契に移るというところまでは決めておりません。

○石堂主査 多分、一般競争入札にしても1者しか来ないんですよね。だから、今法令上の要件のどこでも読めないというところで悩まれるのかもしれませんけれど、形式的に一般競争入札を繰り返していくというのも何かちょっと釈然としないものもありますから、やっぱりここまで書いていただくのなら、もうちょっと国土交通省さんの中で検討して、これはやっぱり随契でいくべきではないか。私はまた、取りかえ時期が比較的直近であれば、そのときに構築と保守と一緒にして、そこで競争してもらうというほうに移行するのかなと実は思っていたのです。大分その先だとなれば、その間、繰り返しこの保守契約をやっていくときに、それはもう1者しか来ないんだろうなという感じがするので、ちょっとご検討いただくほうがよろしいのかなと思いました。

○井熊副主査 よろしいですか。

○石堂主査 はい。

○井熊副主査 これは東芝さんが入札する気がある以上、他社が再委託して東芝さんより低い価格が言えるはずがないので、それは対策としてはなかなか対策にはならないなど。ほかの案件では、自分なんかが経験したものでは、プラントなんかでそこの事業者に情報を全部開示させて、それから支援させるような業務を途中でのんでもらったという例はないことはないです。

ただ、ここでやっぱり書いてあるのは、まずそういう一般的なプラントなんかより、これのほうが東芝が独自につくっている部分のほうの割合が多過ぎるという部分と、あとも

う一つは、この事業者さんのヒアリングにも出ていますけれども、何かトラブルが起こった場合の波及のリスクですね、やっぱり深刻度というのが空港だということもあって、なかなかそのリスクを請け負うということを新規参入者の方が請け負って、かつかなり守密性の高い情報を東芝さんが出すというのは、相当レアだなというふうに思います。ゼロではないけれど相当難しいと。ただ、そういうことを認めて、その努力を続けていかれるのか、随意契約で1%でも2%でも価格が安くなるように交渉されるかだなというふうに思います。

○池田室長 今ご指摘ございましたように、確かに東京国際空港は、ちょっとのミスで会社の名前も出ますし、かなりリスクが高いというのは各社も申していますので、ヒアリングを行った5者につきましては、例えばほかの空港の同様のシステムを入れているところもございますが、やはり羽田については、もし障害時に間違った操作をして、別なところに波及したらというところについてはかなり大きいというように思っています。いろいろな形で対応はおこなっておりますが、なかなかそこがお金等の面でうまくいかないというところはおっしゃるとおりだと思います。もう一つは、製造時にそこまで今度は求めるときにもう少し検討しなければいけないのですけれども、実際その情報も一緒に出すときに、どれだけの価格的なことがあるかということも含めまして、そこは検討させていただきたいと思っています。ほかのシステムも含めてそうですけれども。

○石堂主査 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。事務局何かございますか。

○事務局 特段ございません。

○石堂主査 それでは、本日の審議を踏まえて、本件につきましては、市場化テストの実施だけでは実施状況のさらなる改善を見込めないものとして、終了プロセスに移行するということで監理委員会に報告いたしたいと思います。

では本日はどうもありがとうございました。

(国土交通省退室)

— 了 —