

入札監理小委員会
第632回議事録

総務省官民競争入札等監理委員会事務局

第632回入札監理小委員会議事次第

日 時：令和3年6月11日（金）14：19～15：28

場 所：永田町合同庁舎1階 第1共用会議室

1. 開会
2. 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. 閉会

<出席者>

（委員）

井熊主査、関野副主査、加藤専門委員

（国土交通省）

大臣官房 技術調査課 林建設システム管理企画室長
渡邊課長補佐

（国土交通省）

港湾局 技術企画課 馬場建設企画室長
柳課長補佐

（事務局）

小原参事官、飯村企画官

○事務局 それでは、ただいまから第632回入札監理小委員会を開催します。

初めに、道路、河川・ダム、都市公園における発注者支援業務等の実施状況について、国土交通省大臣官房技術調査課、林建設システム管理企画室長より御説明をお願いしたいと思います。

○林建設システム管理企画室長 国土交通省の林でございます。それでは、資料に沿って、説明をさせていただきたいと思っております。よろしくお願いいたします。

お手元の資料1-1を御用意いただければと思っております。令和2年度の道路、河川・ダム、都市公園における発注者支援業務等の実施状況についてでございます。

まず、1番の概要でございますが、民間競争入札の対象として選定されました道路、河川・ダム、都市公園、これらの発注者支援業務等につきまして、平成23年度から民間競争入札を実施してきてございます。本年度の実施状況報告におきましては、昨年の令和2年度に業務が完了した事業について報告をいたします。

併せまして、昨年度のこの場で、これまでおおむね10年実施してきた取組の効果を分析して、事業の総括的な評価を行うことにしてございましたので、この点についても後ほど報告させていただきたいと思っております。

まず、対象事業でございますが、令和2年度に業務が完了した業務数、件数は、発注者支援業務が725件、公物管理補助業務が214件、用地補償総合技術業務が21件となっております。これらの受託事業者につきましては、弘済会などが9件、約1%、それから弘済会と民間のジョイントベンチャーというのが21件、2%、その他、これはもう民間でございますけれども、930件の約97%と、そういう構成となっております。

確保すべき公共サービスの質でございますが、別紙1にありますけれども、業務成績評定における評定点によりまして評価を行ってございます。

次のページ、実施内容に関する評価であります。

公共サービスの質についての達成状況でございますが、平成22年度に完了した業務の平均評定点が75.9点でございましたが、これと令和2年度に業務が完了した業務を分野ごとに比較しまして、評価してございます。別紙3-1から3-3のほうに、その比較載せておりますけれども、多少の変化はありますが、おおむね同等という結果となりました。

あと、これら全ての業務につきましては、実施要項において実績と認められる評定点、60点以上なのですが、これ以上ございましたので、発注者として求める業務品質は全て

確保されているものと考えてございます。

続きまして、民間事業者が実施した創意工夫でございます。幾つか民間事業者から頂いた提案の事例を紹介いたします。

まず、2ページの下になりますが、業務の実施方針に関するものとしたしましては、管理技術者とは別に、照査専門の担当者を独自に配置してチェック体制を強化する、こういったものがございました。

次ページに行きまして、業務に対する技術提案でございますが、例えば、積算技術業務でいいますと、担当技術者の違いによる積算内容のばらつきを防止するために、独自のマニュアルを用意して研修会を実施するといった事例がございました。

それから、工事監督支援業務では、会社のバックアップ体制を整えたといったものもございます。

技術審査業務では、履行場所への入室に関しまして、指紋認証装置を設けるといった、情報管理の徹底を提案したのもございました。

河川巡視支援業務につきましては、台風などの大雨の発生が多発する出水期までの時間が限られた中で、重点的にテーマを定めて、しっかり巡視を行う、そういった提案もありました。

道路許認可審査・適正化指導業務につきましては、災害時に技術者を追加的に配置して、情報収集や連絡に当たるといった提案もございました。

用地補償総合技術業務につきましては、地権者に対しまして、解決に向けての工程表をお示しすることで、用地取得に対する理解を深める、そういった御提案もございました。

続いて、3番の実施経費についての評価でございます。

こちらにつきましては、競争性の観点につきまして、平均応札者数と1者応札割合の推移によりまして評価を行いました。それから、経費削減の観点につきましては、平均落札率を評価項目としてございます。

まず、平均応札者数の推移でございますが、平成30年度、令和元年度、令和2年度と、それぞれ発注した業務につきまして、民間競争入札実施前の平成22年度と比較しますと、それぞれ業務によって増減がございました。

それから、(2)番、1者応札割合の推移でございますが、こちらもそれぞれ、近年3か年に発注、複数年度のものもありますが、発注したのを見ますと、民間競争入札実施前と比較すると、これもいずれも増加してございます。

続きまして、平均落札率の推移でございますが、こちらも民間競争入札実施前と比較しまして、ほぼ同程度か上昇といった結果となりました。

4番の事業譲渡対象業務の成績評定でございますが、こちらについては、事業譲渡された業務が今回の対象業務の中にはありませんでしたので、評価は行ってございません。

5番のまとめのほうに移らせていただきます。

まず、令和2年度評価の総括でございますが、確保されるべき公共サービスの質は十分達成されているものと考えてございます。また、適切な受注価格で業務は履行されていると考えております。

(2)番からが、この対象事業のこれまでの総括的な評価ということでございます。

評価の観点については、先ほどの令和2年度単年度のものと同じであります。まず競争性の確保の観点につきましては、その改善のための取組といたしまして、過去10回にわたって要件緩和を実施してきております。そのアンケート調査、あるいはヒアリングも行ってございますが、その実施要領につきましては、求める業務実績や資格要件に関しまして、約9割の企業から、現状のままでよいといった回答が寄せられてございます。ヒアリングも行ってございますが、参加要件については、企業のほうから一定の評価が得られていると考えてございます。

一方で、1者応札割合につきましては、民間競争入札実施前と比べて増加、あるいはほぼ同程度といった業務が多くございます。これはそれぞれの業務につきまして、専門性、特性があることが要因として考えられます。

それぞれ、以下にまとめてございますけれども、まず積算技術業務につきましては、1者応札割合、平均入札者数もほぼ同程度ということですが、これは積算基準体系システムを使う作業でございますので、これらに精通していることが必要である業務特性が一つ要因としてあるのかなと考えております。

次のページ、技術審査業務につきましても、1者応札割合は増加、平均入札者数はほぼ同程度ということで、こちらも企業情報を扱うこととなりますので、ほかの業務と兼務できないといったことが、一つ、要因としてあるのかなと考えております。

河川巡視支援業務につきましても、1者応札割合、平均入札者数ともほぼ同程度となっております。各河川、それぞれ全国で特徴ありますし、点検要領に精通していることが必要であります。また、大変広い範囲を対象にした業務となりますので、それなりの数の技術者の配置が求められるということが、この一つ要因としてあるかと思われます。

続いて、河川許認可審査支援業務でございますが、こちらも1者入札割合、平均入札者数もほぼ同程度となっております。こちら在庁型の業務でございますが、他業務との兼務ができないといったことが、一つ要因としてあるかと思えます。

ダム管理支援業務については、1者応札割合が増加、平均入札者数はほぼ同程度といったことであります。これは勤務先がダムになりますので、山間地、遠隔地になることから、通勤できる技術者の確保ということが一つありますし、在庁型であるほか、出水期、災害時には、ずっと体制に入りますので、交代要員の確保が必要だといったことが、この業務の特性としてございます。

続いて、堰・排水機場等管理支援業務でございますが、こちらも1者応札割合は減少しておりますが、平均入札者数はほぼ同程度となっております。こちらも在庁型であること、それから出水期、災害時に体制確保が必要であること、こういったことが特性としてあると思えます。

道路許認可審査・適正化指導業務、こちらは1者応札割合がやや増加傾向、平均入札者数はほぼ同程度ということでございます。これも在庁型の勤務であること、いろんな技能、知識、対応力を有する技術者が配置を必要であるということがございます。

企業へのアンケートによりますと、1者応札割合の理由といたしましては、技術者不足が回答の7割程度となっております。また、地方部については、とりわけ技術者の確保が難しいといったこともあるようでございます。

それから、②であります。複数年契約を希望する回答が6割程度でございます。やっぱり技術者の安定雇用、育成、確保といった観点からメリットもあると思えますが、一方で、複数年契約ですと、技術者がいなくて配置できないといった回答もございまして、単年度契約も一定程度希望するといったことも分かってございます。

以上、まとめますと、要件緩和によりまして、競争性については一定程度確保できているというふうに考えておりますが、やはり1者応札割合の増については技術者不足の影響が大きいのではないのかなと考えてございます。

続きまして、公共サービスの質の観点になりますけれども、こちらは実績と認められる評定点60点以上をほぼ確保できておりますので、これは十分達成されていると考えております。

それから、経費削減の観点につきましても、適切な受注価格で業務は履行されていると考えております。

あと、周辺事情となりますけれども、民間競争入札実施前は全国で旧建設弘済会の受注がございましたが、昨年度の復興・創生期間の完了をもちまして、こうした事業の全てが民間事業に事業譲渡を終えているといった状況に至っております。

最後に今後の方針でありますけれども、これまで委員会におきます審議を通じまして指摘されてきた様々な事項を踏まえた上で、今後も各地方整備局に、それぞれ特性、個別の課題等ありますので、そういったものに引き続き対応していくために、国交省で設置しております入札等監視委員会での議論を踏まえまして、引き続き質の維持・向上、コスト削減、事業の透明性の確保といったことを図っていくこととしたいと考えてございます。

説明、以上になります。よろしくお願ひいたします。

○事務局 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、総務省より説明いたします。

○事務局 総務省から、評価案について説明いたします。

資料A-1を御覧ください。

事業の概要については、先ほど国土交通省から説明がありましたので省略いたします。

評価について御説明いたします。結論を先に申し上げますと、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。

2ページ目です。評価は、国土交通省から提出された全10回の実施状況に基づき、サービスの質の確保、実施経費及びその前提としての競争性等の観点から行います。

確保されるべき質の達成状況についてです。

評価対象業務の平均総合評定点は、従前の業務とほぼ同等の結果であり、実施要項において実績として認められる評定点、60点以上であったことから、一定の業務品質を確保しつつ、業務内容、仕様書等を踏まえ、適切に業務が実施されたと評価できます。

4ページ目です。民間事業者からの改善提案の内容について記載しております。これらの提案に基づき、業務の品質の維持・向上が図られたと評価できます。

(3) 実施経費です。

本業務は、業務ごとに実施内容、業務量、実施期間等が異なるため、従前の業務の経費と直接比較することは適当ではないため、1者応札の割合の推移により競争性の観点、平均落札率の推移により経費削減の観点について評価を行います。

① 1者応札の割合の推移です。

評価対象業務における1者応札の割合は、どの業務も年々増加傾向にあり、年度ごと、

また10年間の合計を見ても、ほとんどの業務が従前の業務より1者応札率が高くなっており、また、過去10年の業務全体としても、従前の業務より微増し、半数以上が1者応札となっています。

なお、工事監督支援業務及び用地補償総合技術業務を除き、1者応札の割合が高いです。

6ページ目、②平均落札率の推移です。

平均落札率は、従前の業務と比較して、用地補償総合技術業務を除き、僅かに増加傾向にあります。また、過去10年間の業務全体としても、僅かに増加しております。

8ページ目、(4)競争性改善のための取組です。

これまで事業の複数年化、発注者支援業務等に関する説明会の実施、実施要件、資格要件等の緩和などに取り組んでおります。

特に実施要件、資格要件の緩和は、これまで民間事業者に対しアンケート調査やヒアリングを実施した結果を受けて、複数回にわたり実施してきたものです。

昨年度実施したアンケート調査などでは、約9割の企業が資格要件に対して、現状のままよいという回答であり、これまでの資格要件の緩和の実施が多くの民間事業者から評価を得られていると考えます。

(5)業務の特殊性等です。

競争性改善の取組にもかかわらず、1者応札率が高い業務ごとに分析しております。

各業務に必要な基準、特徴、要領などに精通していることや、関係法令への理解が必要であることのほか、業務全般的に技術者の確保について課題があります。民間事業者へのアンケート結果においても、技術者不足が7割を占める結果となっております。これまで技術者に関する資格要件の緩和などを実施してきたものの、このような理由から新規参入が進まないものと考えられます。

9ページ目、(6)評価のまとめです。

確保されるべき質については、全て目標を達成しており、また、民間事業者の改善提案につきましても、業務の質の向上につながったものと評価できます。

実施経費については、「(3)実施経費」に記載のとおり、全体の平均落札率は従前の業務と比較して変化は見られず、大きな改善がされたとは言えません。

一方、1者応札の割合が増加しており、競争性に課題が認められます。この点、「(4)競争性改善のための取組」に記載のとおり、取組を実施したものの、「(5)業務の特殊性等」に記載のとおり、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

ものと認められます。

10ページ目です。上から7行目のところから、さらに、平成28年度以降の評価において求められていた5つの点について、国土交通省の分析結果を記載しております。

①「業務の質の確保」と「競争性の改善」のバランスを踏まえたさらなる資格要件の緩和についてです。

これまで様々な資格要件の緩和を行ってきており、これ以上の資格要件の緩和は品質の低下が懸念されるほか、経験年数の浅い技術者が監督を行うことにより、元請業者への負担も考えられるため、今後も慎重に検討をする必要があると考えております。

②民間競争入札導入後に新たに受託事業者から提案された創意工夫の内容と業務内容を踏まえたさらなる創意工夫を求める余地についてです。

これまで4ページに記載してあります「民間事業者からの改善提案」のところに記載のとおり、様々な創意工夫がなされております。近年では、建設現場において、遠隔臨場やウェブ会議の普及等、効率的に業務を行うための創意工夫が行われてきていることに伴い、ICTやDX関係の新たな創意工夫が提案される可能性はあると考えます。

③複数年化による効果と業務区分ごとの契約期間の妥当性についてです。

アンケート調査では、複数年契約を希望する回答もある一方、技術者不足により、単年度契約を希望する意見もあったことから、引き続き単年度契約、複数年契約を状況に応じて使い分けることが必要と考えます。

④各業務の発注単位の妥当性についてです。

アンケート調査では、4,000万円以下のロットを希望する回答もある一方、複数年契約を希望する回答もあり、各年の業務量や状況に応じて、引き続き発注単位は変化するものと考えます。

⑤民間事業者の意向についてです。

これまで国土交通省において業務説明会に参加した企業を対象にしたアンケート調査やヒアリング等を実施しており、これまでの説明と同様になりますが、主なものを11ページ目に記載しております。

以上のとおり、①から⑤についての検討結果を踏まえても、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ものと考えられます。

以上のことから、本事業については「市場化テスト終了プロセス及び新プロセス運用に関する指針」Ⅱ.1.(2)の基準を満たしているものとして、現在実施中の事業をもって

市場化テストを終了することが適当であると考えます。

以上です。

○事務局 それでは、ただいま御説明いただきました事業の実施状況及び評価案について、御質問、御意見のある委員は御発言をお願いいたします。

○関野副主査 御説明ありがとうございました。

10年間にわたって大変御苦労さまでしたと言いたいのですが、評価自体は致し方ないなと思っておりますが、最初に説明された受託事業者の中で、弘済会から事業譲渡された民間の会社が増えているということですが、今後、この民間事業者というのは技術者不足ということにはならないですか。ここが少し心配だったのですが、そこはどのようにお考えなのでしょうか。

○林建設システム管理企画室長 当然、もう民間ですので、一般のコンサルタントと一緒にして、一般論として、やっぱり若手入職者ということが課題としてございます。この件に限らずですけれども、給与や、休暇確保など、そういったことに省を挙げて、若手入職者が確保できるようなこと、担い手確保に取り組んでいるところでございます。

○関野副主査 ありがとうございます。

その民間事業者というのは、物によって違うでしょうけど、各地方にできたという、弘済会の支部みたいなものを引き継いであるという考えでよろしいのでしょうか。だから、地域ごとに求人をして、またさらに若手とか技術者を育てていくという、それが、その各企業に求められているという解釈でよろしいのですか。

○林建設システム管理企画室長 そうですね。

○関野副主査 そこに国土交通省として何か参加するとか、教育をするとか、そういうことは、これからはもうないということですか。

○林建設システム管理企画室長 この業態のためだけにということはないとは思いますが、いわゆる建設会社にしても、設計会社にしても、大きな意味で建設業の担い手ではありますので、そういった全体の担い手を確保するという観点で、国土交通省としては様々な取組をしておりますし、今後もしていきたいと思っております。

○関野副主査 ありがとうございます。少し心配なのは、道路とか河川とかダムとか、そういうものですから、手が回らなくなるとか、民間事業者ですから、倒産するとか事業撤退とか簡単にできますので、そこ辺りを心配したのです。

○林建設システム管理企画室長 おっしゃるとおりでして、いずれも発注者、行政事務を

行う者の支援ということでやっていただいている事務でありますので、これだけ、正直、公務員の数も減っている中で、こういった支援の業務を活用させていただいて、行政の事務というのは成り立っているところもありますので、本当に我々としても、この担い手確保にしっかり取り組まないといけないと認識してございます。

○関野副主査 ありがとうございます。

○加藤専門委員 10年間、どうも長きにわたって御苦労さまでした。

質問なのですが、先ほど事務局のほうから、A-1のところの少し考察的な評価のところ、DX関係とかというキーワードが出たのですが、結構、発注者支援とかは、もちろん専門性が高いものとか、発注者支援の中でもいろいろ種類があると思うのですが、DXの効果って見込めやすいのではないかなんて、少し思っていたりもするのです。そういうものができてくると、また新たな仕事のやり方とかという形で、仕事を請ける方たちに対して魅力ある業務みたいな形で、どういう業務をDXにして本当に効果的にするのかというのは、多分、最初はトライアルな感じかと思うのですけれども、例えば、そういうものを先行的に積極的にやっていくと、1者応札みたいなものも削減して、そういう初めてのところは、企業もなるべくいろんな経験して勉強しながら、共に業界全体育っていくみたいな形もあるのかと思っているのですけれども、国交省において、こういったもののDXの取組というのは、もちろん全体として、インフラDXとかやってやられているということはあると思うのですが、例えば、この業務は、どう感じられていますか、もし聞けたらなということで質問です。

○林建設システム管理企画室長 加藤先生、ありがとうございます。

おっしゃるとおりで、今、発注者支援業務ですけれども、そもそも、発注者と受注者の間でのインフラDXというのは相当進んできていると思います。それに当然、発注者支援として絡んでくる業態になりますので、無関係でいられないと思いますし、まさにそういったことを使うことが担い手確保にもつながると思っています。

例えばですけれども、積算支援業務なんかでも、チェックミスを防ぐためにAIを活用しようだとか、そういったこともあると思いますし、河川の許認可、管理関係についても、3Dの点群データを用いた河川管理とかということを考えていく中で、当然、この支援業務だって無関係でいられないと思っていますので、その支援業務の技術提案なり、あるいは我々としてのリクワイヤメントの中で、そういったものが今後入ってくると私も思っております。

○加藤専門委員 ありがとうございます。期待して楽しみに見っていますが、少しリスクはあるのだけでも、変革している姿が見えてくるかどうかというのが、仕事をやりたいかどうかという一つのモチベーションにはつながるのではないかと。もちろん御承知なのだと思いますけど、そう思っているので、陰ながら楽しみに見えていますので、引き続き頑張ってください。

どうもありがとうございました。

○事務局 ほかにいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

井熊主査、お願いいたします。

○井熊主査 大変長い間、どうも御苦労さまでございました。

この委員会のやっている取組では、入札状況を改善することができないというような判断で、今回の結論は妥当だというふうに思います。

ただ、この委員会として申し伝えたいことでありますし、あと総務省の評価にも、ぜひ反映していただきたいと思いますが、今、加藤先生がおっしゃったとおりで、民間が積極的に人材投資をして、ここに参入をしたいという魅力ある事業としての改革を進めていただきたいというふうに思います。

私も民間の分野におりますけれども、このDXの流れについて、民間は、今、大きな危機感を持っていて、改革の方向にない業務というのはだんだん避けるような傾向があるかというふうに個人的には思っています。その意味で、国土交通省が先頭に立って、民間の魅力が持つような事業の改革というのを進めていただきたいというふうに思います。

それでは、事務局におかれましては、本日の審議を踏まえまして終了とする方向で監理委員会に報告するようにお願いいたします。

本日は、どうもありがとうございました。

(国土交通省退室)

(国土交通省入室)

○事務局 続きまして、港湾、空港における発注者支援業務の実施状況について、国土交通省港湾局技術企画課、馬場建設企画室長より御説明お願いしたいと思います。

○馬場建設企画室長 本日は、どうぞよろしくお願いいたします。

令和2年度港湾、空港の発注者支援業務の実施状況、それと、これまで約10年間にわたりまして取り組んでまいりました事業の総括の御説明をさせていただきたいと思います。

資料1ページ目でございますが、まず、令和2年度に完了いたしました元年、2年の複

数年契約の事業と、2年度の単年度の期間の事業についてでございますが、こちらにつきましては、発注者支援業務の件数、100件になってございます。内訳は括弧の記載のとおりでございます。 (3) 受託事業者でございますけれども、こちらは一般財団法人港湾空港総合技術サービスセンター、通称SCOPEと呼んでございますけれども、こちらが受注した件数が60件、それからSCOPEと民間がJVを組んだものが8件、民間が受注したものが32件というふうになってございます。

公共サービスの質についての評価でございますけれども、説明は割愛させていただきますが、別紙1にあるとおりでございます。業務成績評定に反映するということでの評価をしてございます。

続きまして、2ページ目でございます対象公共サービスの実施内容に関する評価の御説明でございます。

(1) が質についての達成状況でございますが、こちらは平成23年度に完了した業務の平均総合評定点と今回の対象業務の評定点を比較するものでございます。

詳しくは別紙2のほうにございますが、これをまとめたものが下の表になります。

平均総合評定点で見ますと、23年度と比較しまして若干の増減はありますけれども、おおむね同等。下の表の全体を見ていただきますと、23年度から、およそ1点、2点、1点強のプラスにはなっております。適切な業務が実施されたものというふうに考えてございまして、業務成績そのものは60点以上を十分確保されてございますので、品質については、しっかりとしたものが確保されているというふうに評価してございます。

少しページ飛びますけれども、参考資料というものがございます。少し後ろのほうに行ってくださいまして、8ページ目の(3)でございますけれども、こちらに令和2年の評定点の比較を、SCOPE、それから民間で比較したものがございます。これを見ますと、基本的には両方で大きな差はないと、同じような水準であるというふうなことが言えるかと思っております。

元の資料に戻らせていただきます。2ページ目の中段の(2)の創意工夫の事例でございます。まず、業務の実施方針に係る様々な提案、それから結果をまとめたものになります。

たくさん書いてございますが、かいつまんで御説明いたしますと、2ポツ目には、情報管理に関する講習を実施したり、この下になりますが、データの盗難防止の対策をしたり、もう少し、三、四行下に行きますと、様々なチェックをしながら業務を進めてございます。

が、確認漏れの防止措置を講じたり、そのページの一番下から3行目辺りになりますが、迅速かつ確実な業務の実施のための工夫をしていただいたり、最後の行になりますけれども、担当技術者同等以上の資格を持つ臨時要員、これは自然災害の不測の事態への対応ということで、こういった工夫も実施していただいております。

それから、3ページに進んでいただきまして、一番上でございます。工事を監督するという業務の中では、安全対策について、しっかりと対策をするということで、写真を添付した資料を作っていただいたり、こういったことに取り組んでもらっています。それから、環境保全対策ですね。こういったことにも取組がなされ、また、担当いただいている方々については様々な研修や講習会に参加されて、積算技術そのものの向上を図っていただいたりという取組が見られました。

それから、続いて、2)、これは業務の内容の中での技術提案の状況でございます。

主立ったものでいきますと、中段ほどに「石材搬入時に」といったところがございまして、現場で石材運搬船の過積載による事故を防止すると、そういった観点で、船にマークがされていますけれども、ここまで行くと満載ですよといったようなマーク、こういったものを細かく確認いただいたり、こういったことに取り組んでいただいております。

また、港湾という特殊性もありまして、本来なら入ってはいけないエリアに入って釣りをしている方々の対策ですとか、また、入っても良いのだけれども、そういった方々の安全対策、こういったこともつぶさに実施をいただいております。

それから、様々な港湾の利用者ですね。特に船の関係でございまして、港の出入りする予定、あるいはその船舶の航行ルート、こういった情報を入手して、共有して、安全対策に生かすといった取組がなされております。

たくさん書かれてございますけれども、ちょっと時間の関係で、こちらについては割愛をさせていただきます。

続いて、4ページ目になります。実施の経費についての評価でございます。

こちらにつきましては、従前の事業の経費と直接的な比較がなかなか難しいということでございまして、平均落札率の推移でもって評価をしております。

(1)番、こちらは平均応札者数の推移で競争性を評価しております。こちらは23年度に比べまして減少しております。なかなかいい結果とは言えないというふうに感じております。

それから(2)1者応札割合の推移でございまして、こちらにも競争性に係る指標でござい

ますが、こちらにつきましても、平成23年度と比較いたしまして、数値としては増加を
してございます。

発注補助業務、それから技術審査業務、上の2つになりますが、こちらについては比較
的高い水準で維持をしましてしておりますが、発注補助業務の令和2年度単年度について
は、これまでずっと100%で来ておりましたが、今回、複数の参画が見られたというこ
とで、93.8%と書かせていただいておりますけれども、こういった状況はかいま見えた
というところでございます。

ちなみに参考資料の「非公表」と書いた資料がございます。そちらのほうを参考に御説
明をさせていただきたいと思っております。こちらは1者応札率の経年変化を4つの補助業務ご
とにまとめたものでございます。

全体といたしましては、23年度以降、1者応札率の高い状況が続いてございますが、
令和2年度に要件の緩和等を行っております。地域精通度評価の緩和、それから担当技術
者の評価方法変更、こういったことを講じまして、令和元年度と2年度を比較いたします
と、4つある補助業務のうち、1番と3番、それから4番、こちらにつきましては前年度
よりは数値は改善したというところでございます。

また、その次のページに進んでいただければと思っておりますけれども、1者応札の競争相手
というところでございます。これは表を見ていただくと、一番左の欄に1者応札者数の件
数がございますけれども、その内訳として、SCOPE、それから民間、それからSCO
PEを含めたJV、このようなカテゴリーで分類してございますが、SCOPEのところ
を見ていただきますと、23年、68.5%とございましたが、令和2年、直近の値ですと
62.5%、それから民間のほうでございますが、23年が16.3%に対して、令和2年
で25%ということでございます。1者応札の割合そのものは高い状況が続いております
けれども、中でも民間が落札できる環境が、少しずつではありますが、整ってきているの
かなというふうに感じているところでございます。

本体資料のほうの4ページの下段の(3)平均落札率の推移についての御説明ござい
ます。こちらにつきましても、平成23年度と比べまして、ほぼ変わらないという状況か
と思っております。

5ページ目に、まとめをさせていただいております。

(1) 評価の総括。こちらは令和2年度分の完了分です。こちらにつきましても、業務
成績評定点については、民間競争入札実施前とほぼ同等であるということ、それから確保

されるべき質については十分達成できているというふうに感じております。民間の創意工夫もなされており、品質の確保が図られているというところでございますが、一方で、競争性確保の観点につきましては、入札参加要件の緩和などに取り組んでおりますけれども、民間企業が参加しやすい環境づくりということで取り組んできたところではございますが、なかなか改善、全体としては経費節減の効果が見受けられないという状況でございます。

(2) でございます。全体の評価でございます。

まず、1) の競争性の確保についてでございますが、こちらは1者応札率がやはり高い状況が続いてございます。こういった状況を改善するための取組として、①から⑥に掲げたものに取り組んでいるところでございますが、なかなか改善の効果が現れていないというところでございます。

その要因分析でございます。アンケート結果そのものは、次の6ページにございますけれども、発注補助業務については図面とか数量計算書などを作成するもの、技術審査業務については技術審査の審査補助をやるということでございますが、こういった業務につきましては地域特性、例えば、気象海象であるとか、その地域の環境、あるいは関係者、こういったところを踏まえた独自の基準とかルールがございますけれども、こういったところ、専門性の高い人材の確保が必要でございます。なおかつ業務量も年間で変動が大きくて、発注時期に合わせて人を確保しなければいけないということ、それから業務そのものの専属性を求めておまして、また、他の業務に参画できないというような制限があるので、なかなか応札者の方々からいたしますとメリットが少ない業務というふうに感じております。

また、技術審査補助業務につきましては、我々の都合ではあるのですが、公務員の定員削減というところもありまして、本局のほうで一括して発注して審査をしているところでございますが、そういったことで発注件数そのものが少ないということ、それから発注者独自の基準、網羅している専門性の高い技術者というのが限られてございますので、なかなか新規参入が進まないのではないかとというふうに考えてございます。

6ページになります。2) 質の観点でございます。ほぼ全ての業務において、23年度業務よりも評定点の上昇が見られます。発注者が求める質は確保されているということでございます。また、創意工夫等も発揮されてございまして、様々な事例が報告されているところでございます。

それから、3) の経費削減についてでございます。労務単価等の上昇の要因があったと

思いますけれども、全体の落札率は23年度業務とほぼ同等でございます。経費削減の効果は、なかなか小さいかなというところでございます。

落札率を落札者ごとで比較してございますけれども、SCOPEと民間事業者の差は縮まっているというふうに考えてございます。

それから、4)の工事種別の特殊性についてでございます。

まず、港湾工事でございますが、海上、海中、多岐にわたる環境下での工事になりまして、気象海象条件の影響を受けるということ、それから波に対応した構造物になりますので、起重機船を使ったり、陸上工事ではなかなかない、そういった環境下で行うという経験や知識が必要となります。

また、空港でございますけれども、空港の場合は、特に空港の運用に支障を来してはいけないということの安全性の配慮が高く求められるものになっております。なおかつ、工事そのものは夜間に基本的には行われます。それから、場所でございますが、ほとんどが制限エリア内で行われる工事ということで、保安対策、安全対策、こういった観点での経験や知識が必要となるものでございます。

5)業務種別ごとの特殊性でございます。ア、イ、ウ、エと4つの補助業務について記載してございますけれども、いずれにいたしましても技術者が不足している状況、それから経験と専門的な知識が必要であるということ、それから年間の業務量が変動が大きくて、それに合わせた技術者の確保がなかなか進まないこと、こういった観点で、民間からいたしますとメリットが低いと、こういった業務で評価されているのかなと感じてございます。

最後に(3)今後の方針でございますけれども、質、それは民間競争入札の実施前とほぼ同等であろうというふうに考えてございます。品質の確保も図られているというところではございますが、競争性の確保については、なかなか改善には至ってございません。

これまで10年にわたり、監理委員会の皆様から様々な御助言を頂いておりますけれども、引き続きこういった御指摘を踏まえまして、質の改善、コストの削減、それから透明性の確保、これらについて進めていきたいと思っております。どうぞよろしく願いいたします。

○事務局 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、総務省より説明いたします。

○事務局 それでは、総務省評価案について説明いたします。

まず、事業概要等ですが、ただいま国土交通省から説明がありましたので割愛させてい

たきます。

IIの評価です。終了プロセスに移行することとしております。

なお、昨年の小委員会での議論を踏まえ、これまで提出された全9回分の実施状況に基づき事業全体の評価を行うため、以下、内容の検討状況について申し上げます。

では、2ページ目、確保されるべき質の達成状況ですが、評価基準の業務評価60点以上を毎年達成しております。また、民間事業者からの改善提案も毎年なされており、民間事業者のノウハウと創意工夫の発揮が業務の質の向上に貢献したものと考えております。

続きまして、3ページ目、(3)実施経費です。業務ごとに実施内容、業務量、実施期間等が異なるため、評価対象基準と従前の業務の経費を直接比較することは適当ではないため、1者応札の割合の推移により競争性の確保、平均落札率の推移により経費削減の観点について評価しております。

①1者応札の割合の推移です。表1にあるとおり、従前の業務と比較して、全体を見ると割合は増加しております。

続きまして、②平均落札率の推移です。②の表にあるとおり、従前の業務に比較して、全体で見ますと、ほぼ同等という状況になっております。

続きまして、4ページ目、(4)競争性の確保です。

①入札状況、1者応札の割合ですが、先ほどの(3)の①の表の再掲になりますが、従前の経費と業務と比較し、高い割合で継続している状況であります。

5ページ目になりますが、②契約相手別の実施状況です。これについて、ア、イで評価しております。

まず、アの契約相手別の受注状況です。SCOPEと民間の受注割合は、全体としては、ほぼ変化なく推移している状況であります。

続きまして、イですが、各年度の契約相手方別の落札率の状況であります。これについても、ほぼ毎年大きな変化がなく推移している状況であります。

続きまして、6ページ、(5)の競争性改善のための取組ですが、これまで国土交通省、内閣府が実施した主な取組は、①から③のとおりであります。特に③については、民間事業者にアンケート調査の結果で出ました課題である技術者不足に対する数多くの緩和策を実施しております。

続きまして、(6)業務の特殊性です。3つの観点から記載しております。

①民間事業者に対して実施したアンケートの結果です。特に、下に記載しているアから

エについては、専門性の高い人材が不足しているとの結果となっている状況であります。その要因としては、年間を通しての業務量の変動が大きい業務の中、発注時期に合わせた人の確保が困難な状況である等と思われまます。

続きまして、7ページ、②になります。工事種別の特殊性です。

まず、ア、港湾工事ですが、施工場所が陸上、海上、海中と多岐にわたるほか、気象の影響や建設に使用する大型の作業船等、資機材等は陸上工事では使用しないものとなるなど、工事について豊富な経験と知識が必要になっている状況です。

また、イ、空港工事については、空港運用のために安全性に配慮する必要であること、夜間工事が多く特殊性が多いため、必要な保安上の対策を講じるなど、経験がない者では品質を確保することが困難というような状況、以上のことから、港湾・空港に関する高度な知識と一定の経験が必要であります。

③発注業務別の特殊性です。表で示すとおり、監督補助業務以外の3つの業務については、港湾工事に関する豊富な経験と専門的な知識が必要となる一方、年間の変動幅が大きな業務であり、業務のピーク時に合わせて人を確保することが困難であることが考えられます。

続きまして、8ページ、(7) 評価のまとめです。

業務の実施に当た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は、平成24年度から令和2年度まで、全ての目標を達成していると評価できます。

実施経費については、全体の平均落札率は、従来の業務と比較し同等で推移し、大きな改善がされたとは言えない状況にあります。

また一方、毎年多くの1者応札が継続しており、競争性に課題が認められます。この点については、技術者不足や各業務の専門性に課題が認められると思います。

アンケート調査の結果等を踏まえ、これまで様々な競争性改善の取組を実施してきたが、多くの企業の競争参加を促すことができていないと判断でき、競争性は確保されず、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まれないものと認められます。

なお、本事業の実施期間中に、委託民間事業者への業務改善指示等の措置はなく、法令違反行為等もなかった。また、国土交通省及び内閣府に設置されている外部有識者で構成される国土交通省入札監視委員会及び内閣府入札等監視委員会において、事業実施状況のチェックを受けることが今後予定されています。

最後になります。(8) 今後の方針です。

本事業については、競争性の確保において課題が認められ、良好な実施成果を得られたと評価することが困難であります。市場化テストの実施だけでは実施状況のさらなる改善は見込めないものと認められます。

以上のことから、「市場化テスト終了プロセス及び新プロセス運用に関する指針」Ⅱ. 1. (2)の基準を満たしているものとし、現在実施中の事業をもって市場化テストを終了することとします。

説明は以上です。

○事務局 それでは、ただいま御説明いただきました事業の実施状況及び評価案について、御質問、御意見のある委員の方は御発言をお願いいたします。

○関野副主査 御説明ありがとうございました。

質問ですけれど、非公表の参考資料が出されましたけど、1者応札の契約相手がございますが、例えば、1者応札、令和2年ですけど、これは仕事内容としては発注補助業務ですか、監督補助業務ですか。どの業務につき民間が多いのでしょうか。

○馬場建設企画室長 非公表の1ページ目になります。

4つございますが、1番の発注補助業務と技術審査補助業務、こちらは発注時点で発注に必要な資料作りであるとか、入札契約手続において提出された技術提案資料などの審査をやる、こういった入札契約手続に係る部分での補助業務になってございまして、こちらについては、民間の参入、応札がなかなか進んでいないというものになります。

それから、3番と4番、こちらは実際に工事が動いている中で、様々な請負者とのやり取りをする、そういったのが監督補助業務、3番、それから、一定程度、物が完成いたしますと、そのできたものの検査をする、こういったものが4番になります。

こちらの現場で実施いただく支援業務につきましては、比較的民間の参入がございます。参入の割合とか、これはちょっとばらつきがございますけれども、それは23年度から現在にかけては、一定程度、民間の参入があるという状況でございます。

○関野副主査 ありがとうございました。

ということは、1者応札はずっと割合が高くて、あまり変わっていないとか、だんだん、1者応札が高い傾向にあるのだけれども、民間企業が増えてきたという説明にはなるわけですよね。ここに書いてありますけど。

○馬場建設企画室長 はい。それで、この評価の2ページ目に、1者応札そのものの受注者の中身を比較させていただいております。1者応札そのものはSCOPEである場合も

ありますし、民間事業者が1者で応札しているという、そういった状況もございます。

この表の見方でございますが、全体に占める内数としてSCOPE、それから民間、JV、3種類の数字を並べてございますが、SCOPEは23年から比較しますと、割合としては1者応札の割合が減っております。68.5%から6割前後。他方、民間のほうは16%から25%というふうに、結果は1者応札ではあるのですが、民間の参入も、こういう視点で見ますと増えてはきているという評価でございます。

○関野副主査 ということは、評価としては、1者応札は増えているけれども、競争性がある程度できているという評価になってもおかしくはないということではないですか。

○馬場建設企画室長 はい。さようでございます。

○関野副主査 なので、総務省のこの評価というのは全く駄目だみたいなことが書いてありますけど、よく考えれば、1者応札だけでも、少しずつは改善されているという表現を使っても間違いではない。

○馬場建設企画室長 中身を見ますと、そういった視点もある、そういった評価もできるかなと思っています。

○関野副主査 ありがとうございます。では、そのように評価を。焼け石に水のなところはありますけれども、1者応札が続いているけれども、民間事業者が割合としては増えている傾向が見られるというような表現を使ってもよろしいのではないのでしょうか。

以上です。

○馬場建設企画室長 分かりました。ありがとうございます。

○事務局 事務局からですけれども、SCOPEと民間、いろいろ市場化テストが始まってから、こういう分け方をしておりますが、SCOPE自体は一般財団法人ということで、国土交通省も、最初るときから、これも民間の一部ということで評価されているところもありましたので、我々としては、スタートが60%から、現在80%と、1者応札の割合が高くなっておりますので、そういう評価として整理しております。

○関野副主査 しかし中身は違うと。

○事務局 SCOPEも一応民間事業者ということで我々整理しております

○関野副主査 では、この資料の、うち民間というのはSCOPEではないということですよ。

○馬場建設企画室長 はい。

○関野副主査 SCOPEとは関係ない会社ですか。

○馬場建設企画室長　そうです。はい。

○関野副主査　なので、少しそれは理解が違うのではないのでしょうか。

○馬場建設企画室長　この資料が誤解を招いて申し訳ございません。

総務省の御説明にあるとおり、基本的にはSCOPEは民間企業でございますので、民間という視点で大きくくりで見ますと、やはり1者応札そのものが、なかなか改善しないという事実はございます。他方、これまでの9年間の議論の中で、SCOPEから民間に何とかならないかという御指摘も頂いたものですから、あえてこういった資料を用意させていただいておりますが、そういう意味では総務省のまとめは正しいかなと思っております。申し訳ございません。

○関野副主査　なるほど。SCOPEから民間に移管はしたけど、SCOPE自体も民間なのだから変わらないというのが総務省の見方ということですね。

分かりました。ありがとうございます。

○加藤専門委員　今の御議論だと、この事務局の案の資料自体は、国交省が出されたものを引用しながらなのかもしれないのですが、表ではSCOPEと民間のJV、民間という3つの表記を取っていますよね。なので、この表記だと今みたいな議論になるので、多分、総務省的な表現をするなら、SCOPEと比べたいなら、民間企業の前に、その他民間企業、正しくは、民間企業という表記じゃなくて、その他民間企業という比較には最低限修正しないと、言っていることとはジャストマッチはしないかなという印象を持ちました。

説明について、特に質問はないので、以上です。

○事務局　ほかにいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

井熊主査、お願いいたします。

○井熊主査　長い間、この委員会に御対応いただきまして、ありがとうございます。

私ども、入札の条件のいろいろ改善ということで、競争環境等を改善しようというふうに図ってきたわけですが、そういった手法では競争性の改善等を図ることはできなかったということで、終了というのは、このとおりでよろしいかなというふうに思います。

ただ、やはり非常に多く1者入札が続いているということで、この事業に、もっと魅力を持って多くの事業者が参加していただくような環境づくりをしていただきたいなというふうに思っています。

今、民間企業はDXなんかが進んでおりまして、やはり新しい方向性を持っていない分

野より、持っているところで仕事をしようという、そういう動きが顕著かなというふうに私は思っております。その意味におきましても、国土交通省のほうで、ぜひ民間にとって魅力ある、未来性のある、そういう業務への改善・改革を図っていただきたいと思いき、総務省の評価案のほうにも、そういう思いを込めて終了というふうにしていただければなというふうに思っております。

いずれにしましても、本件につきましては、審議を終えまして終了とする形で監理委員会に報告をしていただければというふうに思います。

本日は、どうもありがとうございました。

○馬場建設企画室長 ありがとうございました。

(国土交通省退室)

— 了 —