

入札監理小委員会
第640回議事録

総務省官民競争入札等監理委員会事務局

第640回入札監理小委員会議事次第

日 時：令和3年9月29日（水）16：41～17：37

場 所：永田町合同庁舎1階 第1共用会議室

1. 開会
2. 事業要項（案）の審議
○自動車輸送統計調査及び自動車燃料消費量調査（国土交通省）
3. 閉会

<出席者>

（委員）

中川主査、浅羽副主査、辻副主査、生島専門委員、尾花専門委員、川澤専門委員、
三輪専門委員

（国土交通省）

総合政策局情報政策課

内田 交通経済統計調査室長

吉中 課長補佐

小林 専門官

濱 事務官

（事務局）

長瀬参事官、飯村企画官

○事務局 ただいまから第640回入札小委員会を開催いたします。

最初に、自動車輸送統計調査及び自動車燃料消費量調査の実施要項(案)につきまして、国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室 内田室長より御説明をお願いいたします。

なお、御説明は15分程度でよろしくをお願いいたします。

○内田室長 ありがとうございます。私は、ただいま御紹介いただきましたが、国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室で室長をしております内田と申します。本日はどうぞよろしくをお願いいたします。

早速ですが、資料A-2、実施要項(案)の1ページ目を御覧いただければと思います。最初に、自動車輸送統計調査と自動車燃料消費量調査の概要と業務内容について御説明をさせていただきますと思います。

自動車輸送統計調査の概要でございますが、国内の輸送活動を行う自動車を対象といたしまして、その輸送トン数や、輸送人員、走行距離等を把握することによりまして、自動車輸送の実態を明らかにする統計調査になってございます。

調査は、国土交通省が管理します自動車登録データ、いわゆる車検データでございますが、これから毎月、営業用貨物自動車や自家用貨物自動車、営業用バスとかタクシー等の約2万台の車両を抽出いたしまして、標本調査で調査をしているところでございます。また、4,400のバスの事業所、これは全数調査でございますが、こちらについても調査をしています。

続きまして、自動車輸送統計調査の位置づけでございますが、これは統計法に基づく基幹統計調査というものに位置づけられてございまして、これは報告者に報告の義務を課して調査を行っている調査でございます。重要性は非常に高いという位置づけの調査になっております。

続きまして、自動車燃料消費量調査でございますが、こちらは、国内の自動車を対象にいたしまして、その燃料消費量、走行距離を把握することによりまして、自動車の燃料消費量等の実態を明らかにする、そのような統計調査になってございます。調査につきましては、これは自動車輸送統計と似ているのですが、自動車登録データから、毎月、貨物自動車やバス、タクシーのほか、こちらはマイカーも調査しておりまして、マイカーなど約1万台の車両を抽出し、標本調査をしているというところでございます。

この自動車燃料消費量調査につきましては、統計法に基づく一般統計調査というものに

位置づけられております。これは基幹統計と違いまして、協力、お願いベースで調査をお願いしているという位置づけの調査になってございます。

また、この2つの統計の関係なのですが、従前は、自動車輸送統計調査の中で燃料消費量の調査項目を設けて調査をしていたというところでもございましたが、地球温暖化対策の中で、温室効果ガスの排出量について、より正確に数値の公表ができないかという御要望がありまして、それまで輸送にその精度を持たせていた自動車輸送統計調査から、燃料消費量の部分を切り出しまして、燃料消費量に精度をしっかりと持たせた自動車燃料消費量調査というものを作りまして、平成22年4月から実施しているというふうになってございます。

続きまして、本業務の内容について説明をさせていただければと思います。

同資料の5ページを御覧いただければと思うのですが、こちらが、自動車輸送統計調査の業務フローと、今回その業務を委託する範囲、業務範囲を示した図となっております。業務委託範囲につきましてはピンク色に塗っているところです。こちらが今回の業務の内容になります。

まず初めに業務フローなのですが、一番左側のところに調査対象の抽出とありますが、ここにつきましては、当省において、先ほど御説明しました自動車の車検データから調査対象となる車両を抽出いたしまして、その際、その附属の情報として、自動車の使用者の名前とか住所、登録番号等のデータを抜き出しますので、受託事業者はその情報をお渡ししまして、受託事業者が調査の依頼状や調査票等の印刷、封入、発送を行うということになってございます。

続きまして、送られてきた調査票につきましては、報告者が自ら調査票を記入いたしまして、それを国土交通省のほうに返送していただくということになってございます。

提出されました調査票につきましては、そのまま国土交通省から受託事業者にお渡しをいたしまして、受託事業者が、調査票の仕分け、受付を行いまして、その後、簡易的な内容検査を行うということになってございます。内容検査時に疑義が生じれば、報告者への照会を行うということと、未提出の調査票につきましては督促を行います。また、報告者から問合せがございましたら、随時、対応していただくことになっています。

また、調査票が集まった段階で、紙で提出がありました調査票につきましては、データパンチ、電子データ化を行いまして、データの整理を行った後、国土交通省へ納品をしていただくということになります。その後、国土交通省では、納品されたデータに基づきま

して、より詳細な内容検査を行った後、集計、公表という流れになります。

同資料の6ページの図2に自動車燃料消費量調査の業務フローも記載がございますが、これはほぼ自動車輸送統計と同じ内容になってございます。異なるところは、自動輸送統計の5ページ目の図1のところ、国土交通省が調査対象を抽出して報告者に電子メールで調査を依頼するというところが違うところがございます。ここについては国土交通省が行う部分でございますが、調査依頼状を調査報告者、対象者にお送りした際に、紙で調査票は要りません、電子メールで結構ですと言う方につきましては、事前に電子メールを登録していただきまして、そのメールアドレス先に、調査票の代わりに電子データをメールで送るところが、唯一、自動車輸送統計調査と自動車燃料消費量調査の違うところがございます。それ以外は、基本的な業務のフローについては同じものということになってございます。

続きまして、業務の期間でございますが、7ページを御覧いただければと思います。3-1の(1)に業務期間がございますが、業務期間につきましては、記載のあるとおり、令和4年10月1日から令和7年9月30日までの3年間で予定してございます。

続きまして、今回市場化テストを導入するに当たりまして、改善点につきまして御説明をさせていただければと思います。同資料の44ページ、別紙2になりますが、平成30年度から令和2年度の民間委託の実績についての資料をつけさせていただいております。今回の委託に当たりましては、印刷・発送業務等と内容検査業務、これを一本化した業務とさせていただきます。これは従来、印刷・発送業務を受託した事業者から、調査票を発送した報告者の情報を、内容検査業務を受託した事業者にその情報を渡す作業というのがありまして、それぞれの工程において、取り扱うデータが基本的には同一なものでございますから、それらのことに鑑みまして、同一事業者が一貫してこの業務を行うほうが効率的な業務の遂行が可能ではないかというふうに考えまして、今回は印刷・発送業務、内容検査業務を一本化しているというところでございます。

また、これまで、最低落札方式、一般競争入札によって単年度の契約を実施していたところでございますが、これを、市場化テストの実施に際しまして、総合評価落札方式を導入いたしまして、かつ、契約期間を3か年とすることとしております。同資料の43ページ、別紙1に評価項目一覧というのをつけさせていただいておりますが、この総合評価落札方式を導入することで、民間企業の創意工夫を評価することができるようになりますので、より質の高い事業者の選定をすることが可能になるのではないかと考えておりますし、

その結果、統計調査の品質向上が期待できるというふうに考えてございます。また、今回、契約期間を3年間といたしますが、3年間とすることによりまして、受託事業者が、これまで単年度を前提とした人員体制の確保とか、あとは機器の調達等を、3年間とすることで長期的な視点で考えることができるようになるということもありますので、参入意欲の向上が期待できるのではないかと考えてございます。

さらに、年度当初からの単年度契約では、3月下旬に受託事業者が決定し、4月1日からすぐ事業開始になるということになりますので、引継ぎを含めたその準備期間が一、二週間程度に限られてしまうということがございますが、これが新規参入の障壁になっていたと考えてございます。本業務では、同資料の31ページの6-1にスケジュールを記載してございますが、7月上旬に契約を締結いたしまして、10月から事業開始スケジュールとしておりますので、業務内容の引継ぎも含めまして、人的、設備面においても、その手配に要する準備期間を3か月取れるようになりますので、この期間をしっかりと確保することで、新たな参入が期待できるものではないかと考えてございます。

以上、簡単ではございますが、実施要項（案）につきまして説明をさせていただきました。どうぞよろしくお願いいたします。

○事務局 ありがとうございます。それでは、ただいまの実施要項（案）の説明について、御意見、御質問のある委員におかれましては、御発言をお願いいたします。

生島先生、お願いいたします。

○生島専門委員 御説明ありがとうございます。資料A-4の契約状況等の推移に関してお伺いしたいのですが、今、入札不参加に対するヒアリング状況及び結果というところを拝見しております。確かに引継ぎ期間が短いということを回答されているのですが、若干気になったのが、令和元年度、③番、つまりSGシステムが事業実施者で、上記以外の応札者がいないという環境で、このお返事があったということですけど、ほかの方たちは、これは、3番に対して説明参加者が2者いて、その参加されなかった方がおっしゃっていたということなのではないでしょうか。ほかの方たちはお返事がなかったという理解でよろしいでしょうかというのが1点。それから、令和2年度のところで、応札できない理由として「予見できない事業が発生する可能性ということ。業務内容が変更となるリスクがある」ということなのですが、これは具体的にはどのようなことをイメージをお持ちになって、御心配なさっていたのかなということについてヒアリングされているのでしょうか。

あと、受注者以外に応札されたA社というのはどういう会社なのでしょうか。御教示お

願います。

○内田室長 御質問ありがとうございます。回答につきましては、小林専門官のほうから御回答させていただきます。

○小林専門官 国土交通省の小林と申します。今、委員から御指摘いただいた点について回答させていただきます。

3点ございました。1点目、令和元年度の契約の③のところ、これについては、委員のおっしゃるとおりです。SGシステムのみが応札して、それ以外の方が応札しなかった、その理由は、一番下に書いてあるこちらの理由となっております。これが1番目の回答でございます。

2番目に関しては、令和2年度のところで、一番下のところのリスクの話を御指摘いただきました。こちらは、具体的には自動車輸送統計調査になりますが、令和2年の4月から新しい調査となりました。その調査の方法等が変わりまして、その新しい調査を令和2年4月から始めたということで、例えば、その調査対象の方からの問合せですとか、それまでの業務の中で経験なかったことなどが発生するということを発注者側も若干危惧しておりまして、そういったことをリスクとして受注予定者のほうも計上していたのかなというところがございます。

3番目のA社でございます。こちらは印刷会社に分類される会社でございます。

回答は以上となります。

○生島専門委員 ありがとうございます。あと1点、43ページのほうの別紙1のところについて、実施場所の基本的な設備環境が用意されているかということを確認させていただきます。基礎点になっているもの、こちらは具体的にどのぐらいの広さとか、具体的な情報がどこか別のところに示されているのでしょうか。電話機とロッカーとパソコンだけあればいいのか、ほかにスペース、どれぐらいの広さとか、国土交通省の距離とか、そういった何か別の条件があるのでしょうか。ある場合は、どこかに示されているのでしょうか。

○内田室長 国土交通省で用意している広さにつきましては、57ページに記載があるとおりでございます。

○生島専門委員 では、これは基本的な、十分な環境が用意されており、国土交通省の中でやるということですよ。

○内田室長 国土交通省の中でやる場合は、これぐらいの内容、今現在、ここを貸していますので、少なくともこの環境があれば、もちろん外でやっていただく場合も可能なので

すが、それは事業者を選んでいただくということになってございます。

○生島専門委員 これは、新規の方がここでやりたかったら選ぶ、国土交通省の中でやる
ことができるということでしょうか。

○内田室長 はい、できます。

○生島専門委員 そうしたことなのですね。ほかで借りる場合はそれでもいい、ほかで行
う場合は、こういうようなことだったらいいよということなのですね。

○内田室長 そうですね。この程度の広さがあれば十分対応ができますということです。

○生島専門委員 なるほど。そうするとここの基礎点ですけど、国土交通省の中でやる業
者の場合は、ロッカーはついているから電話機とパソコンがあればいいということですか
ね、このポイントが取れるのは。

○内田室長 さようでございます。

○生島専門委員 なるほど。

○内田室長 テーブルとかも必要になります。

○生島専門委員 電話機は自分たちで持ち込むのですか。

○内田室長 はい。回線はございますが、電話機は持ち込んでいただきます。

○生島専門委員 国土交通省の回線が使えて、電話機だけ持ち込むということなのですね。

○小林専門官 国土交通省、小林でございます。補足追加させていただきます。実施要項
の8ページ、9ページに、環境、実施する場所の要件が記載しております。今申し上げた、
国土交通省が用意する場所、用意する設備というのが8ページに書いてございます。8ペ
ージの3のところです。

○生島専門委員 でも、電話機も用意されていて。

○小林専門官 そうです。もう国土交通省でやる場合は、電話機10台は国土交通省がも
ともと用意しているものを使っただけでございますが、その回線使用料ですか、フリーダイ
ヤルの料金とか、そういったものは応札事業者がこの業務の中で負担していただくもの
となっております。

○生島専門委員 それで、机と椅子は自分たちで用意するということですね。あとパソコ
ンも自分たちで用意するということですね。分かりました。何かこの表記と実際に必要な
ものが少し違うのかなと思ったのですが、その辺が気になりまして確認させていただきました。
ありがとうございました。

○事務局 ほかにございませんでしょうか。

三輪先生、よろしくお願いします。

○三輪専門委員 三輪でございます。調査のやり方についての質問をさせていただきます。こちら、今回、複数年度、3年度の契約になるということだったのですが、標本抽出、つまり対象となる車を最初にランダムに選ぶと。バスはたしか全数調査といったことなのですけれども、今までの歴代というか、ここまでの調査というのは、毎年1回、標本の車を選んで、それを毎月調査するというやり方で正しかったでしょうか。

そして、今後この、例えば同じ業者が複数年担当するときに、それも毎年1回サンプリングして、12か月追跡の調査をするといったことを、3年間、3ラウンドやるというか、3周やるという理解をしているのですが、これは正しいでしょうか。

○内田室長 基本的には、毎月サンプリングしますので、毎月調査対象が変わるというのが基本です。

ただ、この自動輸送統計の営業用貨物自動車につきましては、3か月に1度、3か月でワンサイクルになっていまして、前期と後期に分かれているのですが、前期のときに少し大きな数字を取りまして、具体的には、2ページ目の(2)調査の規模のAの①というのがあるのですが、営業用貨物につきましては、4、7、10、1月の部分については9,800両とありますが、それ以外の月はその半分の4,900になっています。この9,800の同じ対象が、それ以外の月半分ずつに振り分けられる、その後2か月に振り分けられるようになります。ただ、今申し上げましたとおり、4、7、10、1月のときにはサンプルが全部変わりますので、それ以外の調査以降のものについては、毎月その台数は変わるという内容でございます。

○三輪専門委員 分かりました。ありがとうございました。つまり継続ではなくて、基本的に毎月サンプリングして、1回調査をして、また、新しくサンプリングしてということですね。

それで、伺いたかったのが、いただいた資料Aの2の51ページのところなのですが、例えば郵送で何件回収ができた、調査受付って、要するに回収だと思っております。それからe-Surveyで何件来たといったことが書かれておりますけれども、自動車燃料消費量調査のほうは、割と毎月、例えば第1号様式だったら1,000件程度の回収ということで割と安定的に回収されているように見受けられます。一方、自動車輸送統計調査のほうは、月によって回収できている調査票の数、客体数が割とばらついていると思うのですが、これはどういう理由か何か検討はされているのでしょうか。こういったふ

うなことと理解すればよろしいのでしょうか。

○小林専門官 国土交通省の小林です。回答を申し上げます。

自動車輸送統計調査、今51ページの郵送の受付のところを御覧いただいたものですが、例えば第1号様式、とても数字が月ごとに波を打っているのですが、こちらは、先ほど内田より説明ありましたとおり、1号様式は、4、7、10、1の月に9,800の調査をして、残りの月にその半分の4,900を調査していくので、それでまず波が発生するのと、9,800を調査したときに、その調査の回答が返ってくるのが翌月であったり、中には翌々月であったり、そういったタイムラグが発生するので、それによってちょっと数字がばらついているように見えてしまうというところでございます。

○三輪専門委員 分かりました。例えば、今の1号様式が、4月よりも5月のほうが回収の数が多くなっているのですが、今の3か月に1回といった説明だと4月のほうが高くてしかるべきだと思ったんですが、遅れて5月になって調査票が届いているといったこと、そういったラグがあるので数字が揺れるという理解でよろしいでしょうか。

○小林専門官 そうですね。

○三輪専門委員 分かりました。もう1点。2つの調査のやり方、輸送統計調査と燃料消費量調査はほぼ同じだとおっしゃったのですが、1つ大きな違いは、ファクスを使うかどうかというのがあると思うんですけども、これに関しては、燃料消費量調査のほうはファクスでも割と回答可能なぐらい調査票の枚数が少なくってといったふうな、何というか、なぜ方法を両方整えないで、こちらだけファクスがあって、上のほうの輸送調査のほうはファクスがないのかなと思ったのですが、これは質問数だとか、そういった調査の都合からなさっているという理解でよろしいですか。

○内田室長 委員のおっしゃるとおりでございます。先ほど私のほうから、当初は自動車輸送統計の中で燃料消費量の調査をしていましたと申し上げました。ただ、制度設計が輸送ですので、燃料に精度を持ってないので、あまり正しくないというか、参考数値だということで、燃料だけ取り出しましたというふうに御説明させていただいたのですが、例えば、自動輸送統計の調査票につきましては、75ページ以降に詳細がございますが、その調査期間、トリップ一つ一つの、どこからどこまで、どういう品目を何キロ運んだというのを、運んだトリップごとに全部を書いていただくということで、非常に枚数が多くなる内容になっています。

一方、燃料消費量調査につきましては252ページにあるのですが、提出してもらって

も、はがき1枚程度、それも、調査開始時のオドメーターの距離は何キロですか、調査終了は何キロですか、差引き何キロですか、そのときに燃料は何リットルですか、これだけでございますので、そういう意味では非常に簡易な内容になっているというところがございます。

○三輪専門委員 分かりました。ありがとうございました。

○事務局 ほかにいかがでございましょうか。

中川先生、お願いいたします。

○中川主査 中川です。御説明ありがとうございました。2点、質問差し上げたいと思います。

1点目なのですが、実際に調査票が返ってきて、それを処理するのに郵送・ファクスで回答された分とオンラインで回答された分と2種類に分かれるかと思えます。委託された業者にとっては、この郵送の分とオンラインの分というのはかなり業務量に差が出てくるのではないかと思います。恐らく、既存の業者はこの辺りの感覚とか、昨年こうだったよねとか、今年はオンラインが増えそうだとするところが何となく想像できるかと思うんですけど、新規のこれから応札をしようと思っている方々に、何か分かりやすいような御説明ないし記述はどこかにありますでしょうかというのが1点目です。

2点目なのですが、先ほど、単年度から3年間にした理由として、人員体制及び機器の確保の効率を図るためにということだったのですが、機器に関しては、先ほど生島委員のほうからも御質問のあったパソコン、プリンター、あるいは机、椅子といった機器を指していらっしゃるのかということを確認させていただきたいと思えます。

以上、2点です。

○内田室長 ボリューム感といたしましては、資料の51ページに調査票の受付件数がございますので、郵送とe-Survey、e-Govなりファクス、e-Surveyの件数も載っていますので、どれぐらいのボリューム感なのかということはこちらで分かるかと思えます。

ただ、その後行われる内容につきましては、紙で内検するのか、画面で内検するのかというのは、基本的には内容は変わりませんので、そのボリューム感が示されていればよろしいのではないかとこのように考えてございます。

○中川主査 ありがとうございます。基本的に、郵送とオンラインの場合の、実際の業者が行う業務のプロセスそのもの、例えば1件を入力するのにかかる時間とか、それから、

掛けることのボリュームだと思うんですけども、その辺りが分かる表記はどこかにありますか。例えば、1件やるのに郵送だと何分かかかるのだけど、オンラインだと何分で済むとか。

○内田室長 具体的に、1枚当たり、紙の場合だとどれくらい、オンラインだとどれくらい時間的にかかるというところを示した部分はございません。実は、今現在はオンラインの部分については国土交通省側で処理をしているというところで、紙でどれくらい、オンラインでどれくらいというところを実は正確には比べていないというところがございます。

ただ、オンラインであれば内検時間が紙よりかかることはない、同程度とは考えておりますが、入力作業がなくなるというところのメリットはあるのかなというところがございます。そういう意味では、具体的に書いてあるところはございません。

○中川主査 分かりました。そうすると、オンラインの場合は、もうほとんどその部分は委託業者の業務がなくなるということですね。

○内田室長 そうですね、簡易的な内検作業というのは発生しますが、データパンチ業務というのはなくなります。

○中川主査 なくなるということですね。これについては、来年どうなるかという部分というのは、出すことは難しいのでしょうか。過去のデータは出しているのですが、例えば、来年はオンラインがこのぐらいになりそうとか、郵送がこのぐらいになりそうとかいう予想を出していただくのは難しい感じですか。

○内田室長 そうですね。我々もオンライン化というのは非常に重要な課題だと思っております。この調査については、非常に丁寧に、オンラインで出していただく資料をつけているところがございます。ただ、その一方で、その毎月決まった事業者とかが調査対象であれば、引き続きということでもいろいろやって、オンラインもやっていただけたところであるのですが、毎月調査対象が変わるというところが、若干ネックになっているといたしますか、なかなかオンライン化が軌道に乗らないというところなのかなとは思っています。

そういう意味では、今以上に業界団体とかに働きかけとかは行っていきたいというふうには考えているのですが、いきなり著しくオンライン利用率が上がるとかというのは、ちょっと考えにくいのかなと思っております。

○中川主査 分かりました。ありがとうございます。

○吉中課長補佐 国土交通省の吉中でございます。2つ目の御質問の機器の関係でございますが、一応、事業者の創意工夫で、例えばOCRの機械を導入して人件費を抑える工夫

をすとか、そういった面を考えているというところでございます。

○中川主査 分かりました。ありがとうございます。

○事務局 それでは、川澤先生、その次に辻先生、お願いいたしたいと思います。お待ちください。

川澤先生、よろしくお願いいたします。

○川澤専門委員 御説明ありがとうございました。まず、298分の2のところでは調査の規模を示していただいているかと思えます。今回、3年間の委託調査になるのですが、母集団の数というのはおおむね変わらないという想定で大丈夫なんでしょうか。3年間で変動があるようであれば規模感も変わるのかなと思いましたので、その辺りの確認です。

○内田室長 基本的には、母集団の数は自動車の登録の数でございますので、若干は増えていくかと思えます。あと、標本の数はサンプル設計をしていますので、基本的には、著しく精度が落ちない限りは、通常考えにくいですが、標本の数も変わらないということでございます。

○川澤専門委員 分かりました。ありがとうございます。

続いて298分の8なのですが、(4)の体制整備の①の部分で、一番最後の行で業務管理責任者としての実務経験を有する者を選任することということで、業務管理責任者としての実務経験を要件にされているのですが、これはやはり単に実務経験ではなくて、業務管理責任者というところは必ず必要になるのでしょうか。その辺りが参入障壁にならないかというところが少し気になりました。

○小林専門官 国土交通省の小林でございます。例えば、電話に出る専門の作業員の方とか、そういったことではなく、そういった要員の方を束ねて指揮する、そして、我々発注者とコンタクトを密に取るという、その中心となる人物として責任者を置くことを我々としては求めておまして、それが過度な参入障壁になるとは認識をしていないところでございます。

以上でございます。

○川澤専門委員 分かりました。ありがとうございます。298分の28の部分に目標回収率を設定されているのですが、それぞれの2つの統計の目標回収率について、※のところを書いていただいているかと思えますが、2つ目の※2のところは直近3か年度となっていて、目標回収率の計算方法が異なるのは何か理由があるのでしょうか。

○濱事務官 国土交通省の濱と申します。御質問といたしましては、28ページの※1、

※2について、目標回収率、※1自動車輸送統計調査については令和2年度のもので、一方の※2の燃料消費量調査については直近3か年度、この違いということによろしかったでしょうか。

この理由といたしまして、自動車輸送統計調査につきましては、令和2年4月から新調査を行っているところをござしまして、その新調査をベースとした1年間の実績を基に目標率を決定しているところをござします。

一方の燃料消費量調査については、自動車輸送統計調査と異なりまして、直近で調査の変更がなかったものですので、より過去に遡って3か年度の平均回収率というふうに目標を設定しているところをござします。

以上をござします。

○川澤専門委員 ありがとうございます。恐らく、令和2年度だけでいいのかなというところが若干気になったものですから、これから、その3か年で調査するに当たって、過去2年分、今、数字は出ないですけど、過去2年分、過去3年分にするですとか、何か工夫があってもいいのかなということ思いました。令和2年度が異常値の場合に、その目標設定が適切かというところがあるかなと思いましたので。

以上です。

○内田室長 ありがとうございます。

○事務局 辻先生、よろしくお願いいいたします。

○辻副主査 辻でございます。御説明どうもありがとうございました。

298分の76でございます。こちら、恐らくアンケートの対象となる方の会社の方が御自分で御記入なさるものだと思います。実際に、この調査開始時のメーターの数字とかを書くようになってございます。それからもう1つ、298分の256です。こちらも燃料調査のほうでございますけれども、走行距離のキロメートル数とか、それから燃料の補給量が記載されるようになってございます。

1つ疑問なのが、こちらの数字、恐らくアンケートの対象となる会社の方が御自分で記入なさると思うのですが、この数字が正しい数値であるという担保はどのようなところにあるんでしょうか。これはあくまでも信頼ベースでやっていて、性善説で正しい数字を記載していただくという前提のみで運用なさっているわけなんでしょうか。

○内田室長 ありがとうございます。基本的には、報告者の記載の内容が全てと、基本的に虚偽の記載というのはないということが前提で考えております。ただ、例えば桁間違い

とか、どう考えても1日当たりでそれぐらいの距離は走りにくいだろうとか、そういうところにつきましては、我々の詳細なエラーチェックの中で内容を見ておりますので、どうもおかしいというものについては、調査の対象外にするとか、連絡が取れるということであれば連絡を取って内容を聞くということで対処しているというところでございます。

○辻副主査 ですと、受託者の方としては、あくまで調査対象者が出してきた数字をそのまま報告すればいいだけであって、何か別の手段、抜き打ちで現地に行くとか何でもいいんですけれども、何か別の手段で真実性を時々確認するとか、そういう業務は一切ないという理解でよろしいですか。

○内田室長 御質問ありがとうございます。基本的には精度を見ておりますので、あまり外れ値が、全体に比べて、毎月その精度がどの程度にあるのか、外れ値が多いようであれば、そのときに精度が落ちてまいりますので、そういうところで、どこが問題なのかを洗い出しをする作業を毎月やっております。その中で、異常値ははじけるのかなというふうに考えてございます。なかなか、調査をやっていただいて、御協力いただいて、それによって監査なり、数字の信憑性ということで現地に行つてということは、基本的には統計の世界では行われぬというか、なかなか、協力いただけなくなってしまうとかなりますので、そういうことは行われてないというのが通例かと思ひます。

○辻副主査 よく分かりました。ありがとうございます。

○事務局 生島先生、どうぞ。

○生島専門委員 さっき質問し忘れたことを1点だけお願いします。資料A-4のところで、予定価格超過の会社、令和元年度と3年度の分の予定価格を何パーセント超過したかというのを教えていただければと思ひます。

○吉中課長補佐 吉中でございます。予定価格の超過というのはどういう意味でしょうか。基本的には、予定価格の範囲内でないと落札にならないものですから。

○生島専門委員 すみません、こちらの資料に、予定価格以内のものと予定価格超過のものがそれぞれ何社ということで、こちらが、それぞれ何%超過されていたのか教えていただきたいです。

○吉中課長補佐 金額ベースでどれぐらい超過しているという、割合がということですね。

○生島専門委員 そうですね、何%超過されていたのかというのご教示ください。

○吉中課長補佐 今、そういった資料を持ち合わせておりませんので、ちょっとお答えできないところでございます。申し訳ございません。

○生島専門委員 後ほど教えていただけますか。

○吉中課長補佐 そこはお時間いただいて調べるようにいたします。

○生島専門委員 はい。では数字で教えてください。よろしく申し上げます。ありがとうございます。

○事務局 ほかに大丈夫でしょうか。

尾花先生、お願いいたします。

○尾花専門委員 2点、質問をさせていただきます。298の33ページです。ここで評価者のことが記載されているのですが、各評価者の得点に、重要度に応じた加重を乗じた値とするということなのですが、この各評価者と、3人で構成される評価委員会の関係について教えてください。それが1点目です。

2点目が、298ページの43です。ここで、4.1のところ、国土交通省が創意工夫を求めている項目以外の創意工夫の事項ということで、かなり高い12点を配点されています。この「項目以外の」というところなのですが、ここで工夫というのでサーチしてみると、ほぼ全ての業務について工夫を求めておられ、ここで創意工夫を求めている項目以外の創意工夫の事項ということで、国土交通省が何を狙っておられるか。この2点教えてください。

以上です。

○小林専門官 国土交通省、小林でございます。1問目と2問目で回答者が分かれてしまっていますが、1問目は私、小林のほうから回答させていただきます。

評価者と評価委員会の違いということなのですが、評価者につきましては、国土交通省の調達の手続の中で評価者を決めまして、評価の点数をつけていく、その点数について評価委員会のほうで御議論いただいて、認証というか、お墨つき、お認めいただくということを考えております。

1問目については以上でございます。

○濱事務官 2問目について回答させていただきます、濱と申します。2点目、評価項目一覧表の4.1について、その他、業務を効果的・効率的に実施するための創意工夫が示されているかという点につきまして、我々、国土交通省側として期待している内容といたしましては、例えば、我々としてもオンライン回答率の向上というところを念頭に置いておりまして、例えば、受託事業者の方が、報告者からの問合せ対応や督促を行っていただくなど、そういった報告者との接点となる場面において、オンライン回答について適切に案

内するような、そういった手順が盛り込まれているか、そういった観点から追加の創意工夫の要素として考えているところがございます。

2点目については以上となります。

○尾花専門委員 ありがとうございます。そういたしますと、2点目については承知いたしました。

1点目なのですが、ここの33ページの、各評価者の得点に、重要度に応じた加重を乗じた値とするというところだけを読みますとちょっと分かりにくいかもしれないですね。各評価者の得点につき、評価委員会で最終得点を決定し、重要度に応じた加重を乗じた値とするというようなことでしょうか。ほかの事例だと各評価者の得点を平均した点をもって得点とするとか書く場合もあるので、もし、評価委員会で決定すべき、取るべき手続というのであれば書き加えたほうが、入札をされる方にとっては分かりやすいかと思います。

以上です。

○吉中課長補佐 吉中でございます。その点は、過去の事例等、直近の総合評価した事例などを参考にして、少し検討させていただきたいと思います。

○尾花専門委員 よろしく申し上げます。

○事務局 ほかにいかがでしょうか。

それでは、実施要項（案）の審議はこれまでとさせていただきたいと思います。ありがとうございました。

中川先生、それでは取りまとめのほうをお願いしてよろしいでしょうか。

○中川主査 御審議、御説明、ありがとうございました。まず、実施要項（案）については、2点ほど委員のほうから御意見が出ていたかと思います。28ページ、目標回収率の対象となる過去のデータ、こちらについて、特に自動車輸送統計調査のほうが令和2年度のみだけになっているので、今後3年間の応札になるということも含めて、こちら、何か見直しが必要であれば再検討させていただきたいと思います。

2点目が、33ページ、先ほど尾花委員から御指摘のありました加点部分の評価の表記について、こちら、より分かりやすく再検討いただければなと思います。

また、生島委員のほうから御質問のありました過去の予定価格の超過のデータについては、追って御連絡をいただければなと思います。

以上かと思います。

○事務局 ありがとうございます。そうでしたら、どういたしましょう。審議のほうはこのまま先生のほうで最終的には預かっていただいて、再審議はしないということによろしゅうございましょうか。

○中川主査 ほかの先生方、そちらでよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

○中川主査 ありがとうございます。それでは、実施要項(案)につきましては、本日もちまして小委員会での審議は終了したのものとして、改めて小委員会を開催することはせず、実施要項(案)の取扱いや監理委員会への報告資料の作成については、私に御一任いただきたいと思います。

今後、実施要項(案)の内容に何か疑義が生じた場合には事務局から各委員にお知らせをし、適宜、意見交換をさせていただきますので、よろしく願いいたします。

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。

○内田室長 どうもありがとうございました。

(国土交通省退室)

— 了 —