

令和7年5月27日
国土交通省
航空局航空ネットワーク部空港計画課

民間競争入札実施事業
「国際航空旅客動態調査」の実施状況報告について（案）

基本方針に基づく標記事業の実施状況は以下のとおり。

1. 事業の概要

国際航空旅客動態調査については、公共サービス改革基本方針（平成28年6月28日閣議決定）において民間競争入札の対象の事業として選定され、競争の導入による公共サービスの改革に関する法律（平成18年法律第51号。以下「公共サービス改革法」という。）の規定に基づき、以下の内容により平成29年度から民間競争入札により実施しており、現在実施している事業は3期目である。

本調査は国際航空旅客の総合的な動態を捉え、今後の空港整備のための基礎資料を得ることを目的とし、昭和62年度から実施しており、平成21年4月からは統計法（平成19年法第53号）に基づく一般統計調査として実施している。調査の対象は調査実施期間に、国際定期便及び定期的に就航するプログラムチャーター便が就航している空港からの出国旅客（日本人・外国人）及び成田国際空港・東京国際空港・関西国際空港を利用する乗継旅客を対象としている。また、本調査はサンプル調査であるため、偏りが生じないよう、全ての出発便から満遍なくランダムに調査を実施している。

(1) 業務内容

本業務は国際航空旅客の需要動向予測の基礎資料作成等に必要な、国際航空旅客の個人属性や流動パターン等の把握を目的として実施する。

1) 調査の対象

調査実施期間中に国際定期路線を利用して出国した日本人・外国人旅客及び通過（トランジット）旅客を対象とする。

2) 調査対象空港

国際定期便及び定期的に就航するプログラムチャーター便が就航している国内の全空港を対象とする。

3) 調査の時期

調査は、旅客数がピークとなる8月（以下「ピーク時」という）及びオフピークとなる11月（以下「オフピーク時」という）の2回実施する。

令和5年度はコロナ禍からの航空需要の回復傾向を詳細に把握するため調査を4回（5月、8月、11月、1月）実施した。

4) 調査事項

調査項目は、出発便名、旅行目的、アクセス手段等であり、アンケート方式のサンプリング調査とし、調査結果を用いて週間拡大推計及び基礎的集計を実施する。

5) 調査の方法等

旅客ターミナルビル内（制限区域内）で、調査票に記載される内容についてアンケート調査を実施する。また、ラウンジ利用の旅客については、各航空会社のラウンジ入口付近において調査員がアンケート票を配る方式、または、ラウンジの入口に調査票を設置し、利用者自らが記入し回収箱にて回収する方式とする。

(2) 契約期間

令和5年4月12日から令和8年3月31日まで

(3) 受託事業者

国際航空旅客動態調査パシフィックコンサルタンツ・アーバントラフィックエンジニアリング・R・T・ジオリサーチ・エスピー研・トラビ入札参加グループ

(4) 契約金額

当初契約 297,400,000円（税抜）

変更後契約 298,490,000円（税抜）

年度	変更内容
令和5年度	1. オンライン試行調査の対象空港変更 （東京国際空港を福岡空港に変更） 2. 調査対象空港数の増 （当初13空港で予定していたものを航空旅客需要の回復に伴い28空港に変更）
令和6年度	1. 調査対象空港数の増 （当初13空港で予定していたものを航空旅客需要の回復に伴い32空港に変更） 2. 年間調査回数の変更 （航空需要の回復傾向把握のため年4回調査→航空旅客需要の回復に伴い年2回に変更） 3. オンライン試行調査の継続実施 （令和5年度のみ実施から変更） 4. 国交省内における標本設計に係るワーキングチームへの報告資料の作成 （業務追加によるもの）

(5) 実施状況の評価期間

令和5年4月12日から令和7年3月31日まで

(6) 受託事業者決定の経緯

国際航空旅客動態調査に関する民間競争入札実施要項（以下「実施要項」という。）に基づき、一般競争入札（総合評価落札方式）により受託事業者を決定した。入札参加者（1者）から提出された技術提案書について、実施要項に基づき国土交通省航空局に設置した総合評価委員会において審査した結果、所定の評価基準を満たしていた。また、入札価格については、予定価格の範囲内であったことから、上記（3）の者が落札者となった。

2. 確保すべき質の達成状況及び評価

(1) スケジュール順守

- 1) 水準：本業務を実施するに当たり、国土交通省航空局と調整の上、スケジュールに沿って確実に業務を遂行すること。
- 2) 結果：業務計画書に示すスケジュールに沿って確実に業務を行った。

(2) マニュアルによる対応

- 1) 水準：問合せ・苦情・照会対応業務においては、受託事業者が対応マニュアル等を作成し、適宜対応すること。また、実査業務に当たり、調査方法を記載した対応マニュアルを作成し、滞りなく調査を実施すること。
- 2) 結果：問合せ・苦情・照会については、安全管理要領及び安全計画書を作成し、緊急連絡体制および情報管理体制の確保や調査員に対する教育訓練などの

対応を行った。
また、調査の実施については、調査空港毎に調査要領を作成し、滞りなく調査を実施した。

(3) 目標サンプル数の達成率

1) 水準：本業務を通じ、ピーク時及びオフピーク時の各アンケート調査における調査票の目標サンプル数達成率（目標サンプル数に対する獲得サンプル数の割合とし、以下「達成率」という。）が100%を下回ってはならない。達成率が100%を下回り、受託事業者の責めによらない場合は、調査の再実施の可否を監督職員と協議する。

なお、達成率が100%を下回った場合は、その要因について分析し、監督職員に報告するとともに、達成率を確保する上で必要な改善策を検討する。

2) 結果：令和5年度及び令和6年度の達成率については、以下のとおり。

		令和5年度			令和6年度		
		a. 目標サンプル数	b. 獲得サンプル数	c. 達成率 (c=b/a)	a. 目標サンプル数	b. 獲得サンプル数	c. 達成率 (c=b/a)
ピーク時調査 (8月)	出国旅客	12,070	13,037	108.0%	16,110	17,103	106.2%
	トランジット旅客	1,040	1,116	107.3%	1,160	1,173	101.1%
オフピーク時 調査(11月)	出国旅客	14,230	15,282	107.4%	16,560	17,566	106.1%
	トランジット旅客	1,040	1,041	100.1%	1,160	1,022	88.1%
合計	出国旅客	26,300	28,319	107.7%	32,670	34,669	106.1%
	トランジット旅客	2,080	2,157	103.7%	2,320	2,195	94.6%

※令和6年度調査は集計作業中のため速報値を記載

(4) 評価

上記のとおり、スケジュール順守及びマニュアルによる対応については、実施要項に定められたサービスの質を達成している。目標サンプル数の達成率については、令和6年度調査のトランジット旅客を除き、全てのカテゴリで目標サンプル数を獲得している。トランジット旅客の調査は羽田、成田、関西空港の3空港で実施しており、関西空港において獲得サンプル数が目標サンプル数を満たせなかった。エアラインに現状を確認すると、運航ダイヤの変化等により、特定の便にトランジット旅客が集中しない傾向にあることが主な要因であることが把握できた。運航ダイヤの変更によるトランジット利用旅客の変動は予測が困難であることから、事業者の責めによらない事情であり、拡大推計を行うにあたり、調査の信頼性を担保するサンプル数を確保できていたことから再調査は行わないこととした。今後は調査の事前調整段階でエアラインに運航ダイヤ状況を詳細に確認したうえで調査し、目標サンプル数の確保を目指していきたい。

また、令和5年度は調査回数を4回（5月、8月、11月、1月）に増やすことでコロナ禍からの航空需要の回復傾向を詳細に把握するための取り組みを実施した。

このように、目標サンプル数の達成率については一部未達成があるが、実施要項の要求水準を概ね満たしている。調査日数の増加やコロナ禍の影響を踏まえた追加分析の実施等、要求水準の達成に向けて取り組んだ点についても、一定の評価ができる。

(5) その他

1) 業務体制の確保及び質の向上

本調査は、全国に及ぶ空港が調査対象であるため、受託事業者における業務体制

の確保及び質が課題となる。

市場化テストの実施とあわせて契約期間を3年間にしたことで、受託事業者における業務体制の確保の効率化、及び受託事業者として調査員の配置計画など必要なノウハウの蓄積を図ることができた。

2) 調査員の確保及び質の向上

本調査は、限られた日数で必要な数のサンプルを確保する必要があるため、各調査対象空港に配置する多くの調査員の確保及び質が課題となる。

契約期間を3年間にしたことで、多言語に対応した調査員の確保の効率化、及び調査員として調査の実施に必要なノウハウの蓄積を図ることができた。

3) オンライン試行調査

オンラインによる試行調査を実施した結果、回収率や有効回答率の低下による目標サンプル数への未到達といったリスクや、回収されるサンプルの年代に偏りが生じることにより既往調査と国際航空旅客の動態が異なり、一般統計調査としての継続性や信頼性を損なうリスク等の懸念があることが把握できた。調査のオンライン化の本格導入については、更なる検討が必要である。令和7年度以降においても試行調査を実施する予定であり、オンライン調査導入に向けて慎重に検討を重ねていく。

【実施状況】

令和5年度：東京国際空港で実施予定だったところ、福岡空港に変更し、4日間実施

1・2日目：ヒアリング形式（調査員によるタブレット入力）

3・4日目：タブレット配布形式（調査対象者によるタブレット入力）

令和6年度：成田空港 1日間実施

タブレット配布形式（調査対象者によるタブレット入力）

福岡空港 2日間実施

1日目：タブレット配布形式（調査対象者によるタブレット入力）

2日目：QRコード配布形式（調査対象者による携帯端末入力）

3. 実施経費の状況及び評価

表1：市場化テスト前後の契約金額比較表

	市場化導入前	市場化導入後
	平成28年度(A)	令和6年度(B)
契約金額（税抜）	58,330,000円	89,521,818円
※控除後金額（税抜）		※70,121,818円
市場化テスト前後の増減率（B-A）／A	—	+53.5% ※+20.2%

※令和6年度の契約金額から、平成28年度の業務内容に含まれていないオンライン試行調査および標本設計に係るワーキングチームへの報告資料の作成の費用を控除した金額

表2：地域別最低賃金改定状況（単位：円/1時間）

	平成28年度(A)	令和6年度(B)
全国加重平均額	823	1,055円
市場化テスト前後の増減率（B-A）／A	—	+28.2%

※出所：厚生労働省 地域別最低賃金改定状況

(<https://www.mhlw.go.jp/content/11200000/001309125.pdf>)

表3：設計業務委託等技術者単価

	平成28年度(A)	令和6年度(B)
全職種単純平均値	35,470円	46,880円
市場化テスト前後の増減率 (B-A) / A	—	+32.2%

※出所：国土交通省 設計業務委託等技術者単価

(<https://www.mlit.go.jp/tec/content/001864579.pdf>)

【参考】表4：消費者物価指数（2020年を100とした年平均）

	平成28年度(A)	令和6年度(B)
総合	98.2	109.5
市場化テスト前後の増減率 (B-A) / A	—	+11.5%

※出所：総務省消費者物価指数HP

(<https://www.stat.go.jp/data/cpi/sokuhou/nendo/pdf/zen-nd.pdf#page=4>)

令和6年度実施経費から市場化テスト導入前（平成28年度）には含まれていない業務分の経費を控除し、市場化テスト導入前（平成28年度）と導入後（令和6年度）の実施経費を比較すると令和6年度は20.2%増えている。令和6年度は労務単価の上昇、調査員の各空港における移動費・宿泊費の上昇していることが実施経費の主な増加要因となっている。

（令和5年度はコロナ禍からの航空需要の回復傾向を詳細に把握するため、調査を4回実施しており、2回調査との実施経費の比較が困難なため比較対象から除外）

本調査は調査員が調査票に記載される内容についてアンケート調査を実施する方法等であり、実施経費に占める人件費の割合は高く、全体の契約金額のうち、直接人件費（計画準備、実査、調査員手当、集計作業、報告書作成等）が約7割、直接経費（物品費、移動費、宿泊費、印刷費等）が約3割を占めている。

人件費については、平成28年度と令和6年度の比較において、表2の最低賃金では28.2%上昇、表3の設計業務委託等技術者単価では全職種平均値で32.2%上昇している。加えて、直接経費増の参考として、平成28年度と令和6年度における消費者物価指数を比較したところ、11.5%上昇している。一方、契約金額の増減率は表1のとおり20.2%に抑えられていることから、実質的には経費が節減できているものと評価できる。

4. 競争性改善のための取組み

市場化テスト3期目（平成29年度－令和7年度）までの取組み

1) 入札参加要件の見直し

- ・企業の参加資格について、「測量及び建設コンサルタント等」から「役務の提供等」へ変更し、新規事業者の参入を促進した。
- ・配置予定技術者の要件について、技術士（総合技術監理部門又は建設部門）の配置を必須から加点項目へ緩和した。
- ・求める業務実績としての取り扱いサンプル数について、2千件/週、3百件/日の実績を求めていたが、「取り扱いサンプル数が2千件以上のアンケート調査実績があること」に緩和した。

2) 仕様の明確化

- ・言語別（中国語（繁体字）、中国語（簡体字）、英語、韓国語、その他言語）の回答割合を記載した。
- ・外国語が堪能な者は、複数の外国語に対応できる必要はない旨を明記した。

3) 総合評価項目の見直し

- ・「運輸・交通に関し、複数箇所にわたるアンケート調査実績」を「交通・運輸に関する調査項目が含まれる複数箇所にわたるアンケート調査実績」に緩和した。

4) 入札スケジュールの見直し

- ・契約期間を延長（単年事業から3カ年事業）することで、事業者が安定的に実査に係る人員及び体制を確保できるようにした。
- ・入札公告期間を延長（約10日間から約40日間）することで、事業者の業務実施体制の検討期間を確保できるようにした。
- ・契約開始時期を6月から4月に前倒しにし、実査までの期間を伸ばすことにより、人員及び体制の確保を容易にした。

5) 情報開示の充実

- ・過去の業務で使用した様式・フォーマットを開示し、新規事業者の参入を促進した。

6) 広報の実施

- ・業務の発注予定情報を国土交通省HPに掲載し、事前に入札時期を周知することで事業者の入札準備・検討期間を確保した。

市場化テスト3期目まで上記のとおり競争性を確保するための取組みを実施してきたものの、今回応札者については1者であり競争性確保に課題が残った。実施可能な事業者が限定される主な要因として、本調査の全国規模かつ空港セキュリティエリア内での多言語による航空旅客に対する調査協力を得るための声かけ及び有効票を獲得するための調査の趣旨を踏まえた調査項目の説明対応が必要になる等の特殊性が挙げられる。

5. 民間事業者からの改善提案による改善実施事項等

1) 調査員に対する教育内容の提案

- ・調査員に対して事前説明会を実施し、調査員向けのマニュアルをもとに、調査の趣旨や調査方法、注意事項、クレーム等への対応、持参品、緊急時の連絡体制等について説明し、確実な調査体制を確保できていた。

2) 調査のオンライン化に向けた試行

- ・実調査での活用に向けた適切な調査方法および調査員配置について、タブレット配布方式とQRコード配布方式の異なる方法で試行し、それぞれの方式の課題を整理した上で実施していた。
- ・オンライン調査票の内容については、回答率を向上させるための画面の見やすさに配慮した設計となっていた。
- ・オンライン試行調査とあわせて、調査対象に対して調査票の改善点に関するアンケートを実施し、回答結果(※)を整理したうえで、令和7年度実施予定のオンライン試行調査における調査票の改善案(※)を提案していた。

※ 出発便名が記載しにくいとの意見に対し、主要なエアラインをプルダウンの選択方式に変更等の改善案を実施予定。

6. 全体的な評価

2. (4)に記載のとおり、本事業は、確保されるべきサービスの質については、スケジュールの順守、マニュアルによる対応について、設定された要求水準を満たしており、履行状況についても、実施要項に示す実施の基準を満たしている。目標サンプル数については、運航ダイヤの変化等に因るトランジット旅客の変動等、予測困難な事情により、水準を満たせなかった空港があったものの、調査の信頼性を担保できるサンプル数は獲得しており、概ね目標は達成しているものと考えられる。令和5年度において、コロナ禍から

の航空需要の回復傾向をより詳細に把握するため、追加分析調査等を実施するなど、質の確保に取り組んだ点については、一定の評価ができる。

また、契約金額は20.2%の経費増となったが、賃金の上昇率及び消費者物価指数の上昇率を加味すると、実質的には経費が削減されていると評価できる。

他方、競争性を確保するため、上記のとおり様々な取組みを実施してきたものの、応札者については1者（市場化テスト3期目は、初めてJVによる応札となった。）であり競争性確保に課題が残った。入札資料の取得事業者へのヒアリングを踏まえ、競争性改善が困難な主な理由は下表の通りである。

ヒアリング結果	対応が困難な理由
外国語に堪能な調査員を大人数確保することが困難	（調査の特殊性） 本調査は目標サンプル数を満たすように調査を行う標本調査であることから、調査協力を得るためには、調査員が直接、旅客の言語に応じて声かけすることが必要となる。また、有効票を獲得するためには、調査項目について、調査の趣旨を踏まえた説明対応等を行う必要があり、外国語に堪能な調査員による対応が不可欠である。
事業者の実施体制の確保が困難	（調査対象空港を地域毎に分割することの困難性） 本調査で回収した調査票についてはとりまとめに際し内容確認を行い、個別の調査票に不整合がある場合は全国分一律の方法で内容の補完作業を行っているため、補完作業の統一性が損なわれる恐れがある。また、全空港データを集約した集計・報告書作成という新たな発注業務の発生など、非効率化に繋がる可能性もある。そのため、調査対象空港を地域毎に分割して調査発注することは困難である。
本調査の内容を満たす集計分析は実施不可能 ※コンサル系以外の事業者からの回答	（実査業務と集計・分析業務に分割することの困難性） 本調査は、目標サンプル数を算定し、サンプル数を満たすように調査を行う標本調査であり、獲得したサンプルを週間拡大し、その後年間拡大することで調査結果として公表している年間値を算出している。 本調査の結果は、国際航空旅客の需要予測や、その他施策の基礎データとなることから、データの信頼性を確保する必要がある。そのため、調査を実施する事業者の実査業務と集計・分析業務を一連の流れで責任を持って実施させる必要があり、実査業務と集計・分析業務に分割することは困難である。
分析業務は可能だが、空港内セキュリティエリア内での調査の実績が無い ※コンサル系以外の事業者からの回答	（調査の特殊性） 本調査の実施エリアである空港セキュリティエリアは、そのエリア内に持ち込める物品等の制限があるなど、空港の保安規定に関する禁止行為や航空業界内

	の専門用語など一定の知識が求められる。受託事業者が立入申請および実査時にセキュリティエリア内での保安規定の理解を得るには、実査経験を有しているか否かに依るところが大きい特殊性がある。
--	---

なお、受託事業者による法令違反行為はなかった。また、国土交通省航空局には、外部有識者等で構成する入札監視委員会および総合評価委員会が設置されており、本業務に係る契約についても監視の対象とされていることから、今後も引き続き、外部有識者のチェックを受ける仕組みを備えている。

7. 今後の方針

本事業は市場化テスト3期目であり、これまで等級の拡大、入札スケジュールの確保、入札参加グループによる入札、広報等実施してきた。

以上のとおり、改善に向けた取組を行ったものの、1者応札が続いている。市場化テストの実施だけでは実施状況の更なる改善が見込めないため、「市場化テスト終了プロセスに関する方針」（平成 26 年 3 月 19 日官民競争入札等監理委員会決定Ⅱ. 1（2））の基準に照らし、現在実施中の事業をもって市場化テストを終了したい。

なお、市場化テスト終了後も、これまで官民競争入札等監理委員会における審議を通じて厳しくチェックされてきた公共サービスの質、実施期間、入札参加資格、入札手続き及び情報開示に関する事項等を踏まえた上で、引き続き、法の趣旨に基づき、国土交通省自ら公共サービスの質の維持向上及びコスト削減等を図る努力をしてまいりたい。