

入札監理小委員会 第768回議事録

総務省官民競争入札等監理委員会事務局

第 7 6 8 回入札監理小委員会議事次第

日 時：令和 8 年 7 月 31 日（金） 15：15～16：17

場 所：永田町合同庁舎 1 階 第 1 共用会議室

1. 開会

2. 実施要項（案）の審議

○北海道開発局統合通信ネットワーク運転監視業務（国土交通省）

3. 報告（入札公告時期の前倒し）

○環境省皇居外苑の維持管理業務（環境省）

4. 閉会

<出席者>

川澤主査、小尾副主査、近藤副主査、辻副主査、
浅羽専門委員、井熊専門委員、柏木専門委員、工藤専門委員、宮崎専門委員、
山本専門委員

（北海道開発局統合通信ネットワーク運転監視業務）

国土交通省 北海道開発局

事業振興部 デジタル基盤整備課

古屋電気通信高度化対策官

出崎開発専門官

佐々木専門官

事業振興部 機械課

成田課長補佐

齊藤上席専門官

開発監理部 会計課

杉山会計指導官

（環境省皇居外苑の維持管理業務）

環境省 自然環境局 総務課 皇居外苑管理事務所

佐藤所長

玉置庶務科長

(事務局)

吉田事務局長、谷口参事官、杉田企画官

○事務局 それでは、ただいまから第768回入札監理小委員会を開催いたします。

初めに、北海道開発局統合通信ネットワーク運転監視業務の実施要項（案）について、国土交通省北海道開発局事業振興部デジタル基盤整備課古屋電気通信高度化対策官から御説明をお願いしたいと思います。なお、御説明は15分程度でお願いいたします。

○古屋電気通信高度化対策官 北海道開発局の古屋でございます。それでは、私のほうから御説明さしあげます。

まず、資料A-3を御覧ください。資料左上の背景に記載のとおり、北海道開発局では、統合通信ネットワーク設備や河川・道路情報システム等を運用しており、これらの情報は関係機関や一般利用者に広く活用されています。これらの情報は、全道各地に設置されたCCTVカメラや雨量、水位等を観測するテレメーター設備から収集されるほか、道路情報表示装置等を通じて提供されています。

北海道開発局では、これらの情報を伝送するため、光ファイバー回線と多重無線回線により構成される統合通信網を整備しています。平常時は、主に光ファイバー回線により大容量のデータ通信を行い、災害時には、多重無線回線により必要な通信を確保しています。北海道開発局では、道内を地域ごとに分担して管理する10の開発建設部を配置しており、統合通信網は、これらの開発建設部や河川事務所、道路事務所などの管理拠点を接続し、河川や道路に関する様々な情報を伝送しています。そのため、資料中央上の目的に記載のとおり、設備やシステムの信頼性を確保し、必要な情報が確実に伝送される状態を維持するため、24時間365日体制で監視を行っています。

本業務で実施する内容は、資料右上に記載のとおり、運転監視、巡回監視、運転監視業務の記録及びシステム監視で構成されています。運転監視業務では、設備やシステムの状態を常時監視し、障害等が発生した場合には、その内容を確認の上、監督職員へ報告し、必要な記録を作成します。例えば、多重無線回線については、遠方監視装置により、運用状態や故障の状況を監視しています。資料下段には、その際の障害発生時における代表的な業務の流れを明示しております。

なお、復旧作業、運用判断及び復旧方針の決定については、北海道開発局が実施しており、本業務の対象外となっています。

以上が業務概要になります。

続きまして、市場化テスト対象となったことを踏まえ、実施要項の内容について、ポイントを絞って御説明いたします。資料はA-2となります。

８８分の３ページ下段の（３）になります。業務の継続性を確保するため、業務開始時及び業務終了時の引継ぎについて明確化しました。事業者が円滑に業務を開始、終了できるよう、引継ぎの実施内容や時期を明示しております。

続きまして、８８分の５ページ下段の（７）になります。発注者が貸与する物品と受注者が準備する物品を明示し、それぞれの費用負担を明確化しました。なお、貸与する物品の具体的な内容については、後ほど御説明する１８ページにおいて開示しております。

８８分の９ページ中段の（４）になります。入札手続及びスケジュールについて明示しております。事業者が十分な準備時間を確保できるよう、公告開始から開札まで７７日間を確保する予定としております。

続きまして、８８分の１１ページ上段、（２）になります。実際の業務内容をより具体的に把握できるよう、月次報告書、運転監視業務日誌及びシステム監視記録簿の閲覧を可能としました。これにより、入札参加を検討する事業者が実際の業務内容を具体的に把握できるようにしました。

続きまして、８８分の１３から１４ページになります。まず１３ページ下段（４）から、管理技術者の役割や指示系統を明確化し、管理技術者が運転監視員及びシステム監視員に対して指示を行う体制を明記しました。また、管理技術者が運転監視員及びシステム監視員を兼務できないことについても明記しております。

さらに、再委託については、１３ページ上段のオに記載のとおり、本業務における主たる部分を明確化するとともに、再委託できない業務の範囲を具体的に明示しました。これにより、本業務の役割分担や責任体制をより明確にしております。

続きまして、８８分の１７から１９ページになります。まず１７ページから１８ページにかけて、管理技術者、運転監視員及びシステム監視員の配置状況や、業務に必要な人員規模、再委託の状況を開示しました。

また、１８ページには、貸与物品の具体的な内容を開示しております。

さらに、１９ページには、過去３年間のアラーム発生件数及びインシデント発生件数、試験操作等の実績を掲載しております。これにより、事業者が業務量や必要となる履行体制をより具体的に把握できるようにしております。

続きまして、８８分の２１から２２ページになります。２１ページ、第５条に管理技術者、２２ページ第６条並びに第７条に運転監視員及びシステム監視員の資格要件を記載しております。資格要件のうち、実務経験要件について見直しを行いました。従来は対象設

備に関する実績を求めていましたが、情報システムまたは情報通信設備の運用・監視に関する実務経験を有する者についても配置可能とし、要件を緩和しました。これにより、参入を検討する事業者の選択肢の拡大を図っております。

次に、８８分の２４から４５ページになります。本業務において、受注者が実施する業務内容を具体的に記載し、仕様内容の明確化を図りました。例えば、２４ページ下段の３運転監視業務の記録及び２６ページ上段の（オ）記録では、報告内容や報告方法を具体的に記載しております。

また、２５ページ中段の③では、解釈の余地があった「必要な措置」について補足説明を追記いたしました。

さらに、２５ページ下段（イ）②及び２６ページ上段（エ）では、本業務の対象外となる事項を明示しております。これにより、事業者が本業務の実施内容及び業務範囲を具体的に把握できるようにしております。

続きまして、８８分の４６から８８ページになります。実際の監視業務の実施方法を具体的に把握できるよう、現在使用している運転監視マニュアルを特記仕様書の一部として開示しました。

また、８４ページから８８ページには、報告対象となる気象警報や連絡先を一覧化した補足資料を添付しております。これにより、事業者が実際の業務内容を具体的に把握できるとともに、受注後に必要な情報を容易に確認できるようにしております。

以上のとおり、本実施要項では、業務引継ぎ、費用負担、情報開示、資格要件及び仕様内容の見直しを実施し、事業者が業務内容や必要な履行体制を十分把握した上で、入札参加を検討できるよう、競争性及び透明性の向上を図っております。

以上でございます。

○川澤主査 ありがとうございます。それでは、ただいまの御説明につきまして、御意見のある委員の方をお願いいたします。

小尾委員、お願いいたします。

○小尾副主査 御説明ありがとうございました。少しお伺いしたいのですが、今回監視対象となっているシステムは、幾つかのシステムに分かれているかもしれないのですが、そこを構築した会社がどこかということをお聞きしたいのと、もう一つ、ヒアリング等で、人員が不足しているので入札できないという意見があったとのことですが、単年度契約なので、単年度での人員を確保するというのは入札する会社にとっては負担が高いと思いま

す。複数年度契約にすることで、例えば頑張って人を用意しようという動機づけになるかと思うのですが、その検討はなされたのかということをお伺いしたいのですが、よろしくをお願いします。

○出崎開発専門官 北海道開発局、出崎と申します。私のほうから回答させていただきます。

まず1つ目の御質問ですけれども、構築した者というところのお話だったかと思います。実はこのシステムは様々なシステムが混ざっております。ですから、特定の者がやったということではございません。いろいろなシステムが積み上がって現在のシステムが出来上がっておりますので、複数者、十、二十、様々な会社が入ってシステムを構築しております。そういった形で今のシステムがありまして、それぞれのシステムを、ここ北海道開発局の第一合同庁舎の中に本局というのがございますけれども、そこにそのシステムの監視する部分を全て集めて、ここで監視しているという状況をつくって、現在監視をしているというところになっております。

続きまして2つ目の御質問といたしますか、お話になります。複数年というところのお話になります。実際、本市場化テストに向けまして、過去、それから今年度も、資料の請求といたしますか、特記仕様書なり、そういったものをダウンロードしている者が複数者ございました。その者に実はヒアリングをさせていただいております。

実際のところ、お話としましては、人を確保するのがなかなか難しいというお話は、御指摘のとおりのお話でした。そうした中で、そのお話の中で複数年というところのお話をしたときに、その方は、もし仮に新規参入するのであれば、今この業務内容においては、複数年というところを確保すること自体がなかなか心理的なハードルが高いということをおっしゃっていました。むしろ、やめられる選択肢といたしますか、1年でというところでやっただくほうが、新規参入するのであればハードルは高くないのではないかというお話をしておりました。途中でやめて、人がいなくなってしまうと、それを確保できない状況になったときに、やめることができないという状況が心理的にも難しいということをおっしゃっていました。

条件としましては、今これは365日24時間という設定をしております。今回いろいろ何社か、ヒアリングで確認させてもらいましたが、その人を集めるというところ、それから盆、正月、夜間というところの人を集めるのがなかなか苦しいとおっしゃっていました。

これは余談になりますけれども、長くというところのお話は、やめられなくなるというところはすごく心理的なハードルがありますというお話をしていたというところになっております。

以上になります。

○小尾副主査 ありがとうございます。確かに複数年度だとハードルが上がるという部分はあるのですが、今回伺っていると、受託事業者が実際に請け負っている部分は少しの部分で、大部分は再委託と聞いているので、1社ではなくて、コンソを組んで応札を認めるとか、できるだけ心理的な負担を下げるような取組も行った上で、複数年度を考えてみるとか、今回は間に合わないかもしれないのですが、検討いただくのがよいかと思えます。

私からは以上です。

○出崎開発専門官 よろしいですか。北海道開発局、出崎です。御指摘ありがとうございます。今年度、今このように御説明させていただきましたとおり、開示する部分でありますとか、それから仕様要件を拡大させてもらうなど、より見えやすい形というところを取らせてもらっております。こういった形で今年度臨んだ中で、また来年度、この資料を見ていただいた方にまたここでヒアリングはさせていただくということを考えておりますので、そのときにも、今回の新しいこの仕様についても、また少し掘り下げてお話を聞きながら、御指摘の内容については改めて検討していきたいなと思っております。

以上です。

○川澤主査 ありがとうございました。

宮崎委員、お願いいたします。

○宮崎専門委員 御説明ありがとうございました。幾つか伺いたいところですが、主な業務として、運転監視とシステム監視になっているかと思うのですが、運転監視のほうを24時間365日必要とされているのはなぜなのかというところをまずお教えいただければというのが1点でして、さらに、これは即答が難しければまた後日でもいいのですが、88分の19に従来の実施状況で、アラーム発生状況やインシデント発生状況の過去3年間の件数が書いてあるのですが、この内訳として、では本当に土日とか深夜から明け方にかけてアラームやインシデントが発生した実績があるかということをお教えいただければと思います。

競争性を確保する上では、オンラインで常に動き続けているようなシステムですと、

24時間365日の監視というのも必要なかと思うのですが、夜の特定の時点でチェックして不具合があった場合に、朝までに復旧できればいいとか、その間の監視の時間帯を少し減らしてあげると参加が大分しやすいのではないかと考えていまして、これは仕様書の内容そのものになりますので、今すぐどうこうというわけではないのですが、そういう観点から、まずは実績、88分の19の従来の実施状況のアラームやインシデントが本当に土日とか深夜に発生しているものがあるのかという点を確認いただいた上で、その上でこれが本当に土日、365日24時間監視が必要なものなのかというところは、今回が難しければ、次年度の入札に向けて一度御検討いただければなと感じたところでございます。

以上です。

○出崎開発専門官 御質問ありがとうございます。北海道開発局の出崎と申します。まず先に、88分の19ページのアラームのお話について御説明いたします。

こちらは、土曜・日曜、それから夜間というところの分けというのは、細かいところは調べないと分かりませんが、24時間365日ずっと動いているシステムですので、平均的にずっと、平日だけではなく、夜間も休日も大体平均してアラームは発生しております。特に災害が起きて地震とかが起きたりするとアラームとかはぐっと上がることはあるのですけれども、大体押しなべて平均的にこの件数が月の中で平均して発生しているという状況になっています。

もう一つ、その前段でありました御質問ですけれども、365日24時間運転監視というところです。これらのシステムを私たちは河川管理、それから道路管理というところの中で使用しております。夜も昼も問わず、障害があれば対応しなければいけないという状況になっておりまして、本来で言えば、我々職員が気づいて障害対応をするのですけれども、逆に言うと、夜であったり、それは休日であったり、盆や正月でもですが、なかなか見ることができない時間帯も含めて監視いただいた中で、気づきといいますか、こういった障害が上がっていますというところのお知らせをいただいて、我々がそこから動いていくという状況をつくっておりますので、これは365日24時間というのは、必須といいますか、これを目的として出している業務というところになります。

以上です。

○川澤主査 宮崎委員、いかがでしょうか。

○宮崎専門委員 御説明ありがとうございます。状況はよく理解できましたので、なかなか短縮とか、夜間の時間を減らすとかも難しい性質であるとすれば、そちらというよりは、

これはシステムにも係るのかもしれないけれども、常駐というところであるとか、遠隔で監視できないのかとか、そういったところも少し検討いただければなと思ったところでございます。

○川澤主査 どうぞ。

○出崎開発専門官 北海道開発局の出崎です。御意見ありがとうございます。今の遠隔というところのお話ですけれども、実は今、この第一合同庁舎にシステムを集めて監視する仕組みを整えております。

これは、内部の中で完結しているネットワークをつくってございまして、その中で監視をしております。現状ですけれども、それを外に持っていくというところのお話になりますと、まずセキュリティーの問題があります。国土交通省のセキュリティーポリシーというものがございまして、まずそういったハードルがございまして、それから、改めて外にそれを持っていくということになりますと、今、先ほど一番前段にお話ししましたシステムは様々な者によって構築しているというところになります。

ですので、それらも含めて全部を外に持っていくという環境を整えなければいけないというところがありますので、費用的な負担というところもございまして、この先、もしかするとやれるお話というのは出てくるのかもしれませんが、現状ではなかなかそういった環境を整えるというのは難しいという状況になっております。

以上です。

○宮崎専門委員 御説明ありがとうございました。状況は理解いたしました。ありがとうございます。

○川澤主査 ありがとうございます。

井熊委員、お願いいたします。

○井熊専門委員 井熊です。御説明ありがとうございました。皆さんが言っているように、これは常駐の人数を減らさないと、ほかの状況を変えてもなかなか競争が高まらないのかなと私も思います。それで、人数を単純に割ると、毎日数人、ずっと人を張りつけなくてはいけないということになっていますので、一旦つくったそういう体制が参入障壁になってしまって、新たにチャレンジする人に非常に大きなハードルになっているというのが今の状況だなということです。

常駐はなくせないというのは理解いたしましたけれども、例えば2人のところを1人にして、もう1人をスタンドバイオペレーションができるような距離にいてもらうとかとい

う形で、常駐の負担を少しでも減らすという検討をしていかないといけないのかなと。参入障壁ができていてということはこの事業者も気がついていて、落札率は非常に高止まりしているわけですから、その意味で、常駐の壁を減らす、もし常駐がなくせないのだったら人数を減らすためにどうしたらいいとか、そういうことを検討しないといけないのではないかなと思います。

以上です。

○川澤主査 国土交通省様、いかがでしょうか。

○出崎開発専門官 北海道開発局、出崎です。御指摘ありがとうございます。御指摘の体制の人数のことについてというところになりますが、今この内容を改めて、この業務として今年度はそこまで踏み込んで内容を変えるというのはなかなか難しいとは思いますが、今後に向けて検討していくというところは、一つの障壁を減らすということは考えるべきところなのかもしれません。やり方をどう変えるかというところはあるのかもしれません。

○井熊専門委員 了解いたしました。ありがとうございます。

○川澤主査 ありがとうございます。

ほかの先生方、いかがでしょうか。辻委員、お願いいたします。

○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。今回は、いろいろと条件の緩和とか明確化を工夫して下さったようでございまして、誠にありがとうございます。

それで、1点ちょっと気になってお伺いしたいところがございますけれども、資料A-2の88分の19でございまして、こちらの従来の実施状況を拝見しますと、これの令和7年度を見ていただけますでしょうか。これを拝見すると、試験操作・設定作業という部分に注目しますと、結構月によって数字がばらついているのかなという印象を受けております。特に令和7年度を拝見すると、5月、6月、それから11月のあたりが突出しているのかなとお見受けいたしまして、実際にその後、令和6年度、令和5年度も似たような傾向にあるのかなという感じを受けております。

お伺いしたいのは、この試験操作・設定作業というのは具体的にどういう作業であって、かつ、なぜこのような一見ばらつきとも思えるような状況が生じているのか、何かもし判明していればお伺いできればと思います。

○出崎開発専門官 北海道開発局、出崎です。私より回答させていただきます。まずこちら

らの作業ですけれども、1点目、各種システムがございます。システムが新しくなったり、変更になったりしたときに、その使い方であったり、その操作について今後また監視していただかなければいけないということを踏まえて、実際に操作や切替えといった作業をやっていたりするということはございます。

それから、資料A-3、下段にありますとおり、遠方監視装置による障害の把握というところで、実は無線装置がございます。無線装置というのは、北海道内でネットワークを無線で構築しております。実はこの中で障害が発生したりといったことがあると、無線機を切り替えたりとかという操作があります。そういったときに、例えば夜間に発生したりといったことがあれば、その切替えを行っていただいたりということも含めて、ここの設定作業というところのお話になっております。

月によって差異があるという御指摘ですけれども、すみません、こちらはなぜそういう差異があるかとまでは、私のところで、申し訳ありませんが、分析しておりませんでした。実際、作業をするのは、そういった状況の作業としてあるということは明確に御報告いたしたいと思います。

以上です。

○辻副主査 ありがとうございます。念のためですけれども、先ほどたしか、システムの入替えとかのイベントが発生するとこの作業が発生するとおっしゃっていた記憶がございます。それで、システムの変更とかというイベントというのは、国交省様のほうが、この時期にシステムの変更をしようとした決心をなさるのか、それとも受託者の側でこの時期にシステムを変更しようとする選択権が受託者側にあるのか。その辺り、システム変更のタイミングを決定することができるのは誰なのでございましょうか。

○出崎開発専門官 北海道開発局、出崎です。御指摘のお話ですけれども、システムの変更を決定するのは我々側にあります。それは、システムを変更する、改修する、それからやめるのも含めまして、我々の別途業務を発注しておりまして、それが全道各地にわたって行われています。ですので、それが終わり次第、変更が生じることになりますので、新たなシステムというところでシステムを改修されて、新しくなったものを見ていただく、それを触っていただいて、また監視として使っていただくという仕組みになっておりますので、それはその都度発生していくという状況になっています。

以上です。

○辻副主査 分かりました。ありがとうございます。今期は難しいかもしれないけれども、

恐らくこれから手を挙げようとする方々は、もしも人の割り振りにこういうばらつきがあるのであれば、その辺りの情報も知ることができれば手を挙げやすくなるかと思いたいで、一見、月によって作業の数にばらつきがあるとも思える状況について、今後、分析の上、またさらに情報公開をしていただければと思いました。

○川澤主査 国土交通省様、いかがでしょうか。

○出崎開発専門官 ありがとうございます。この後また分析しながら、御指摘の内容につきましては、調べて公開できるようなものを示していきたいと思っております。

以上です。ありがとうございます。

○川澤主査 ありがとうございます。

浅羽委員、お願いいたします。

○浅羽専門委員 御説明ありがとうございます。同じく資料A-2の88分の18の上の表の見方を御教示いただきたいのですが、この各年度の各月の人日の数字を見てみますと、システム監視のほうは1名体制で各日20日前後ということで、これはもうすごくよく分かるのですが、もう一つの運転監視の2班2名体制で人日が120日前後となっておりますが、これは、常に2人でこの数になるということなのか、それとも運転監視員の仕事の時間が2班体制なのですが、朝の8時半から夜の8時半まで、夜の8時半から朝の8時半までと業務時間12時間と、何かかなり長い時間に見えますけれども、この人日の数え方について教えていただきたいというのが1点。

あと、その下の従来の実施に要した施設及び設備で、貸与品のほうは6人が全て使えるようなものがそろっているのですけれども、請負者がプラス1名分の何か仕事をできるパソコンモニター、机、椅子と、何かそろっているのですけれども、これは時に7人がいることもあるということを示唆しているのか、そうでなくたまたまこのようなことになっているというだけのことなのか、新たな事業者が見たときにどう見えるのかなというのが少し疑問に思いましたので、質問させていただきました。よろしくお願いいたします。

○出崎開発専門官 御指摘ありがとうございます。北海道開発局、出崎です。

まず一番上、18ページのお話になります。こちらにつきましては御指摘のとおりで、運転監視員は、24時間365日、2交代制で、8時半から20時30分まで1班、それから20時30分から朝の8時30分までというところの内容で、2人ずつ、必ず2人いるような体制を取っておりますというところです。その人数の加算で120というところのお話となっております。

あと、下段のお話になります。貸与品につきましては、私たちが構築しておりますシステムを見ていただくための設備を整えて、それから我々へのメールなどによる通知をするための手段として持っていていただいております。下段のお話ですけれども、こちらは、請負者からのリクエストによって認めているというところになっております。具体的に何をしているかというところになりますと、私が知っている範囲でございますと、請負者が自社の中でメール等でのやり取りをするために、こういった形で持込みをしているというお話になっております。

ですので、同時に7名働くというお話ではございません。同時に人がいる最大の時間というのは、システム監視員と運転監視員が常駐する平日の日中時間3名が最大となりまして、その中で非常勤といいますか、管理技術者が、年に50日程度ですけれども、こちらにやってきて仕事をするというところでございます。

以上です。

○浅羽専門委員 どうもありがとうございました。前段の話ですけれども、私もこれは1か月30日の場合は30日掛ける4かな、それで120かなと思いはしたのですけれども、同時に先ほど申し上げたように、時間が12時間労働で常に2人ずついてというのは本当に可能なかと思いましたので、結構何かハードな感じで、プラス、下のシステム監視員については8時半から5時半のよくあるパターンの時間で、それらの1人日を同じとカウントしているのは本当なのかなということがありましたので、質問させていただいたところでございます。

後半のほうは、よく分かりました。ありがとうございます。

○川澤主査 ありがとうございます。よろしいでしょうか。

それでは、事務局から何か確認すべきことがありましたらお願いいたします。

○事務局 御指摘ありがとうございました。様々な御指摘がありましたけれども、今回の実施要項の修正ができるかどうかの確認としまして、令和7年度の試験操作設定作業について、月によって数字がばらついているというところですが、この月による差異がなぜあるかというところの分析は、今回の実施要項の反映には間に合わないということでよろしいでしょうか。国土交通省様にお聞きしております。

○出崎開発専門官 北海道開発局、出崎と申します。御指摘のとおり、資料が膨大ですので、内容を日報から追いかけて確認しなければいけないので、お時間をいただけるのであれば可能ですけれども、どのぐらいのお時間があるかというところにはよると思います。

数日レベルではできないと考えております。

以上です。

○事務局 ありがとうございました。では、そのところは後ほど調整させていただけたらと思います。かかる時間とか、あとは相談させていただきたいと思います。

あともう1点です。最後の浅羽委員からの御指摘で、毎日12時間労働、2班2名体制で12時間働いているというところがございます。システムの監視員は8時間働いているというところで、同じ1人日としてカウントしてもいいのでしょうかというところの疑問があったのですが、こちらはもう少し分かりやすく記載いただくことはできますでしょうか。例えば、12時間の間に1人の人が張りついているのか、それとも、もしかして2人の人が張りついているのかというところがあるかと思うのですが、そちらの詳細を開示していただくことはできますでしょうか。

○出崎開発専門官 北海道開発局です。御指摘のとおり、この内容につきましては、詳細がどういう形になるかはまた御相談させてもらいながらかもしれませんけれども、ここの中でお示しすることは全く問題ございません。実際、2名が常駐していて、その中で休憩時間、例えば日中の時間帯ですと、お昼の時間を同時には取らずに分けて取っていただいたりとかということで1時間ずつ取ってもらっているというところはございますが、基本的には2人が常駐して運転監視を行っていただくという状況になっております。そこを分かりやすく、もう少し見えるような形にするというところで修正させていただきたいと思っております。

以上です。

○事務局 ありがとうございました。事務局からの確認事項は以上となります。

○川澤主査 ありがとうございます。

今後、実施要項の内容等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し、適宜意見交換をさせていただきますので、よろしくお願いします。

それでは、本日の審議を踏まえ、国土交通省におきましては引き続き御検討いただき、事務局を通して、各委員が確認した後に手続を進める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。

○事務局 事務局でございます。国土交通省様、御審議は以上で終了となりますので、退出ボタンを押して、御退出されてください。ありがとうございました。

○出崎開発専門官 ありがとうございました。

○古屋電気通信高度化対策官 ありがとうございます。

(国土交通省 退室)

○事務局 引き続き、小委員会の再開に向け、準備を行いますので、しばらくお待ちください。それでは、環境省様に御入室いただきます。

(環境省 入室)

○川澤主査 それでは、第768回入札監理小委員会を再開いたします。

初めに、環境省皇居外苑の維持管理業務の報告案件について、環境省自然環境局総務課、皇居外苑管理事務所、佐藤所長から御説明をお願いしたいと思います。なお、御説明は5分程度でお願いいたします。

○佐藤所長 ありがとうございます。環境省の佐藤でございます。よろしくお願いいたします。

それでは、資料2、「「環境省皇居外苑の維持管理業務」に係る」という表題のものを御覧いただければと思います。

その1の概要の部分でございます。皇居外苑事務所は、その写真にございますように、黒松が点在する皇居前広場を中心とした皇居外苑、それから江戸城址の面影を残す北の丸の地区を管理しております。これらの区域では、豊かな自然環境や歴史的建造物を適切に維持するとともに、一般利用客へのサービス提供を行うため、維持管理業務を民間事業者に委託しているところでございます。

現在、この業務については、令和7年4月から令和10年3月までの契約期間で、市場化テストの第1期を実施しているところでございます。その調達でも1者応札ということになっており、十分な競争性の確保が重要な課題となっているところでございます。

次に、同じページの2ポツの事業開始時期を前倒しする必要性でございますが、この第1期の1者応札の原因を探るべく、落札決定したものを除く説明会に参加いただいたほかの3者の事業者へのヒアリングを実施したところ、1者からは、業務の範囲が広範であるという理由で、参加が困難であるという回答をいただいております。ただ、別の2者からは、公告期間や落札決定後の準備期間が十分に確保されれば、コンソーシアムを組むなどして入札に参加できた可能性があるという回答をいただいたところでございます。

本業務の内容は、そこに①から⑨までありますとおり、業務全体のマネジメントとか、庭園管理、清掃といった多岐にわたる9つほどの業務で構成されておまして、これらを円滑に実施するためには、業務内容の理解だけではなく、事業実施に必要な人材の確保や、

そういった人への教育などの受託体制をしっかりと整える準備期間、それから、前任の事業執行者からのしっかりとした引継ぎが必要ということかなと思っております。

この結果を踏まえて、競争性を高めるためにも、入札参加者、新規事業執行者の十分な準備期間を確保するため、次期の市場化テストにおいては入札公告期間の前倒しをお願いするものでございます。

スケジュールでございますけれども、次の２ページの３ポツ、前倒しに係るスケジュール等でございます。３ページの図を見てもらったほうが分かりやすいかなとも思いますけれども、当初の予定では、２０２８年、令和１０年４月から２０３１年、令和１３年３月までの３年契約ということでございましたが、これを前倒しして、２０２７年、令和９年９月からの前倒しにして３年７か月の契約にさせていただければと存じます。

なお、前倒した契約初年度となる２０２７年度、令和９年度におきましては、実質的な業務は行わずに、前任事業者からの引継ぎ、それから２０２８年度の実際の事業が始まる年度への準備、これをしっかりとやる準備期間として、歳出を伴わない、要は国からの支出を伴わない、いわゆるゼロ国債として、実際の業務実施は２０２８年、令和１０年の４月からと考えております。

これに伴いまして、公告期間につきましても、その図にありますとおり、２０２７年、令和９年の１２月から翌２月まで、実質的には年末年始がありますので、２か月ぐらいの期間を、２０２７年、令和９年４月から７月までの約４か月間に延長することで、入札に向けた十分な準備期間を設け、同年８月の開札、９月からの契約開始といったところに変更させていただければと思っております。

それから、本委員会の今実施しております第１期の市場化テストの事業評価、それから次期に実施要項（案）の審議も前倒しになるのではということで、事務局様と相談させていただいているところでございます。皇居外苑及び北の丸地区の維持管理業務をより安定かつ効果的に実施していくために、次期につきましては、事業開始に向けた十分な準備期間の確保、これは事業者にとって十分な準備期間の確保と前任の事業者からの引継ぎを可能とすることで、新規事業者の参入しやすい環境を整えて、競争性の向上を図りたいと思っております。

すみません、長くなりましたけれども、説明は以上です。ありがとうございました。

○川澤主査　ありがとうございました。それでは、ただいま御説明いただきました報告案件について、御質問、御意見のある委員は御発言をお願いいたします。

近藤委員、お願いいたします。

○近藤副主査 御説明ありがとうございます。このスケジュールを変えるということは、業者が変わるという前提のようにも読めるのですが、これは、業者が変わらなかった場合にも、この7か月間は準備期間として契約をするという考え方になるのでしょうか。

○佐藤所長 そのとおりでございます。基本的には、業者がそのまま国民公園協会になりましたら、基本的には契約はしますけれども、実質の引継ぎはないということですので、御認識のとおりと思っております。

以上です。

○近藤副主査 これは総務省にお伺いしたいのですが、こういう契約方式というのは一般的に取られる方式でしょうか。こんなに長く準備期間を取って業者は変わらずにいったというのは、今までも前例があるということでしょうか。

○事務局 総務省からお答えします。似たような形でゼロ国債を取ってしっかり準備期間をとった事業は、過去にはこの市場化テストでもございました。

○近藤副主査 ありがとうございます。私は以上です。

○川澤主査 ありがとうございます。

ほかの先生方、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

ありがとうございます。それでは、審議はここ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があればお願いいたします。

○事務局 事務局からは特にございません。

○川澤主査 ありがとうございます。

それでは、本日の審議を踏まえ、当事業の報告案件について、監理委員会に報告することといたします。

報告案件の審議は以上となります。本日はどうもありがとうございました。

○佐藤所長 ありがとうございます。

○事務局 環境省様、御審議は以上となりますので、退出ボタンを押して御退出されてください。ありがとうございます。

○佐藤所長 ありがとうございます。

(環境省 退室)

— 了 —