

令和5年度第2回 国土交通省東京航空局 総合評価委員会
審議概要

開催日及び場所	令和5年11月30日（木）九段第二合同庁舎地課地下1階会議室
委員	委員長 廣渡 鉄 （弁護士） 委員 高田 和幸 （東京電機大学 教授） 委員 鎌田 裕美 （一橋大学大学院 准教授）
内容	・ 2号議案審議
各委員からの意見・質問	別紙【議事要旨】のとおり
委員会による具申内容	委員から意見等のあった事項については、今後業務内容を工夫しながら進めること。

【議事要旨】各委員からの意見・質問

議事3. 2号議案審議

(1) 【市場化テスト案件】実施状況の報告及び来期の前倒し実施について

○東京国際空港他1空港消防等業務請負

- (質問) 令和6年度のゼロ国債の期間は職員の育成をしたいという業者からの要望による対応だが、この期間は業者にお金が支払われない状態で、どうやって人材育成をするのか。
- (回答) 契約に係る金額は、請負に対する金額を積み上げている。9ヶ月間の準備期間においても受注者内では従業員の確保や教育訓練の実施など経済的な活動が発生することは想定しているが、通常の公共工事でもゼロ国債は通例となっており、そのやり方になっている。
- (質問) 契約を9ヶ月間前倒しして、職員を育成することができる期間を設けるということだが、具体的に何を育成するのかというノウハウは現在契約していない企業も分かるものなのか。
- (回答) 全国の地方自治体管理の空港においては、民間の企業も空港の消防業務に参入している。消防業務の具体的な業務については、実際に取り組んでいる会社があるため問題ない。
- (質問) 会社ごとに人材の奪い合いになっていると聞くと、アンケート調査ではそのような理由の回答はなかったか。
- (回答) そのような回答はなかった。アンケートの実施は令和4年7月であったため、人材不足は話題になっていたが、今ほど人件費の高騰についてはまだ話題になっていなかった。空港消防業務はそこまで市場性の高い業務ではないため、仕事の奪い合いは起きにくいのではないかと認識している。ただ、市場性の確保は大事だと考えている。また、羽田空港の大空港である特殊性のため、新規参入が難しい実情はあるのではないかと考えている。

(2) 【公募型プロポーザル方式】評価基準の設定、技術提案の評価（事後報告）

○新千歳空港新管制塔新築設計業務

- (質問) 評価テーマ2の採点が、テーマ1より配点が高いにも関わらず2社とも低い点数だが、どうしたらより点数がとれるイメージなのか。テーマの設定が難しすぎるのか、それとも趣旨が伝わっていないのではないかと。独創性の定義が発注者側と受注者側でずれているのか、そもそも独創性自体が出しにくいテーマだったのではないかと。
- (回答) テーマ2については、環境配慮型プロポーザル方式を採用していることから、ガイドライン上必ず環境に配慮した技術提案を求めることとしている。そのため、テーマ2は必須項目として設定している。ただ、環境配慮の取り組みが始まった当初は独創的と見なされていた技術でも、取り組みが浸透して今となっては一般的な技術となり独創性を見いだせていないという実状もある。このため、配点のバランスについては課題だと考えている。

- (質問) 提案を出しやすいテーマ設定をしたほうが良いのではないかと。寒冷地、建物の形状、環境負荷の軽減など条件が多いように感じる。価格やコストを下げれば良いのか、環境負荷を軽減するためにはコストがかかるため判断が難しく、提案を思いついても出しにくいテーマだったのではないかと。伝わりやすいテーマだと良いと思う。
- (回答) 今回は寒冷地ということで、寒冷地に特化したテーマ設定をした。またコスト面から、「技術提案は予定工事費の範囲内での実現可能性を考慮すること。」という一文を追加した。今後はいただいたご意見を参考にテーマを考えて行きたい。
- (質問) S 者が保有する実績について、総合、電気及び機械の主任担当技術者にかかる配点がない。そのあたりが弱い会社であったのか、他の業務に対応していて人材不足であったのか。
- (回答) 総合、電気及び機械の主任担当技術者に配点がないのは、過去5年の東京航空局および大阪航空局空港部発注業務の実績にかかる項目である。S 者は大企業であるため、たまたま条件に合う技術者の中で航空局の実績のある者がいなかったと想定している。
- (質問) ペーパーを見る限りは様々な提案がされており、積極性があると感じたため、どのように評価されたのか気になった。実際に評価者のコメントでは積極性あるいは取組意欲について触れているのはA 委員とE 委員だけであった。B、C、D 委員は考察に記載がないが、評価項目として挙げている以上は触れなければならないと考える。
- (回答) 考察に記載していないが、積極性も含めた評価をしていると理解している。しかしながらご指摘の通り、第三者が見ても分かるよう記載することが重要だと考えるので、今後の参考としたい。

(3) 【簡易公募型プロポーザル方式】評価基準の設定、技術提案の評価（事後報告）

OPFI 手法による東京国際空港国際線地区旅客ターミナルビル等整備・運営事業等に関する検討業務

- (質問) 提案書のなかで、免税店やアクセス、駐車場の話は専門家でなくとも出てきそうな意見だと考えるが、国土交通省として継続して担当しているチームにアドバイザーを委託することが適任だと考えているのか。少し違う見知からもできるという認識なのか。その違いで次回以降作り方が変わってくるのではないかと。
- (回答) 本件業務は、プロポーザル方式で発注しており、特定の者を前提としているものではなく、幅広く応募していただきたいと考えている。年度ごとに事業を取り巻く状況に応じて仕様書等を作成し、発注していくものである。
- (質問) 継続して契約している業者に独創性を求めることは難しいのではないかと。独創性を求める理由はなにか。実績がある者は、今までの実績を踏まえてどういうことができるのか、という観点で提案して貰えないのか。
- (回答) ある程度、経年している継続事業であることから、確かに独創性という点において提案することは簡単ではないと認識している。しかしながらガイドライン上規定されていることでもあるため、独創性を求めざるを得ない側面もある。

独創性のある提案を引き出せるように、引き続き検討していきたい。

以 上