

令和5年度第3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6年3月1日（金）九段第二合同庁舎 10階共用会議室
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	・ 1号議案審議 ・ 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	・ 1号議案について 運用にあたっては適切に行ってほしい。 ・ 2号議案について 客観的に見ても分かるような評価をしてほしい。

【議事要旨】各委員からの意見・質問

議事3. 1号議案審議

○東京航空局工事調達総合評価落札方式に係る基本方針改正

- ・東京航空局直轄工事における「ワーク・ライフ・バランス等推進企業」を評価する取り組みの導入について

- ・東京航空局直轄工事における応札意欲を高める取り組みに係る試行の実施について

(質問) 一括審査方式を東京航空局では導入しないということか。

(回答) 旧建設省系の部局や港湾局は大規模な工事があるため、1工区、2工区、3工区といった分けて発注することが可能である。そういう点で、積算などを一括で準備できるので、分割発注ができる状態で一元的に審査をする体制が取れる。

しかし航空局の場合はそのような大規模な工事発注は数年に1件あるかないかという程度である。同じような無線局舎の工事の発注を一括でやれるかという点、場所が離れているため広域的な発注になってしまい、条件が同一とはいえないといった問題もあるため、その点を検討していく必要がある。

無線局舎の発注でも、それぞれの局舎において設計や積算があるため、それらを同時期に集めて同時に発注できるかという問題もありその準備の体制や、単年度工事となると適正な工期が確保できるのかという問題もあり、契約の準備が煩雑になりかねないという点を懸念している。

(質問) ワーク・ライフ・バランスの認定はすでに多くの企業が受けていると思うが、この認定の有無を資格要件に加えることでどれほどの効果があるのか。

(回答) 政策的にワーク・ライフ・バランスを推進していく一助にはなると考えている。ただ零細企業などはワーク・ライフ・バランスを取り入れる余力がないところも多く、大企業優遇の措置になってしまわないかという点は危惧している。

(質問) 政策的な意図があるなら、1点ではなくもっと点数を加点してもいいのではないか。

(回答) 金額が大きく複数年にわたる工事であれば可能かもしれないが、単年度工事では中小企業による一者応札が多いという現状もあり、かえってこの制度が分け目になってしまい、逆に発注できないという可能性がある。

(質問) ワーク・ライフ・バランスの有無が決め手らしいという話が業者間に広まれば、ワーク・ライフ・バランス認定を取ろうとする企業が増えてくるのではないか。

(回答) 全社が取ればこの制度自体なくなってしまうと思うが、なかなか難しいところではある。

(質問) 一括審査方式の導入について、「多角的な調査・検討を進める期間を設ける」とあるが、具体的にどのくらいの期間で何を調査するのか。

(回答) 目途としては来年度（令和6年度）いっぱいを考えている。

問題の洗い出しを進め、東京航空局・大阪航空局・本省航空局での3局会議を令和6年度中に2回ほど実施する予定があるので、その中で検討を進めていきたい。制度的には契約の事務方の手続きもあるため、そことも足並みを揃えていかなければならないと考えている。

(意見) 一括審査方式を導入しない理由を挙げるための会議となってしまうと、それ自体が無駄な話になりかねないと思う。また、問題の整理の仕方として、事務的に難

しいからできない話なのか、そもそも発注形態として想定しているような発注がないということなのかという点はしっかりと整理すべきである。例えば、手続きが煩雑になるからということを経由とすれば、手続きのシステムを変えれば問題ない話になるかもしれない。そうならばシステムの改善から着手する必要があるというところに落とし込むことができる。従来のやり方をどのように変えれば一括審査方式を導入できるかというところから考え、その議論の過程を公表することで、しっかりと考えた上での導入であることを世の中にもアピールできるのではないかと思う。

また、「必要に応じて選択及び実施できる規定」とあるが、規定に入れること自体は良いと思うが、結果として誰が必要だと判断して、誰がそれを決めるのかということが不明なので、規定には載っているものの適用されないという状態になりかねない。この制度は参加者を促して新陳代謝を図るという意味合いがあるのだと思うが、結局、規定にだけ記載されて実用されていないという状態になると、本末転倒な話になりかねないと思う。このあたりも踏まえて議論すべきだと思う。また、一括審査方式やその他の制度が理想的な姿かどうかというところも議論すべきだと思う。

(回答) おっしゃる通りだと思う。

一括審査方式については、我々の業界に馴染むか否かというところが大きな問題だと考えている。一括審査方式に適合した工事はほぼ皆無という現状もある。ただ、小規模な同種案件どうしを集めればできるのではないかという問題もある。

「導入しない」方向で考えるというよりは、「導入するとしたらどうなのか」という視点がまずあると思うが、当然、その結果として導入しないという結論に至ることも有り得ると思う。もちろん、前向きの検討をしていくということをお大前提に考えていきたい。

試行例の環境については、令和6年4月1日からこの基準を適応させる予定である。4月1日以降、試行例を実施していくか否かについては、今年度（令和5年度）に改定されてから半年ぐらいの間に発注原課も含めて検討を進めた。4月1日以降、試行をやるという課もいくつかあり、実際に動く準備を行っているため、規定が形骸化しないようにしたいと考えている。

(質問) 一括審査方式の目的は技術審査の効率化という発注者側のメリットだと思うが、参入者にとってはどのようなメリットがあるのか。

(回答) 条件の同じ複数の工事を一括で審査するため、たとえば10件あっても、業者側も一回の申請で10件分を申請できるため、書類作成の手間が減る。よって発注者・参入者双方にとってメリットがあると考えている。

(質問) 個別の工事をまとめて大きな工事にした場合、企業規模の大きいところしか対応できなくなり、結果的に入札者が減ってしまうということにはならないか。

(回答) 一括審査方式でも、工事はすべて単体である。10件あっても10件まとめて発注ではなく、それぞれ1件ずつの発注となる。それに対して、どの案件を申請したかを業者が選択することができる。

航空局の案件は全国各所に空港が点在しており、現場の統一性がないという特色

があるため、基本的には複数の案件をまとめるということはず、受注機会の公平を期しているところである。

(質問) 一者応札を促進させるような悪影響はないと考えてよいか。

(回答) ある程度競争性が保てるような受注ロットであれば問題ないと思うが、小さい工事に対して1者しか入札してこないという現状になっているため、まとめたところで全件にわたるだけの業者が集まるかという問題はある。5件まとめて公告した場合に、参入してくる者が5者未満の場合は、公告が遅くなりその結果工期が短くなるというデメリットはある。

(質問) 運用が難しそうだと感じたがいかがか。

(回答) 東京航空局は設備系の工事が多いため、馴染むかどうかは難しいところだとは感じている。その点も踏まえて、今後検討していく。

議事 4. 2号議案審議

○【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）

・東京国際空港除雪車庫新築外設計業務

(質問) 資料 29 ページに構造的な検討の比重が高いので構造の配点を加算したとあるが、実際の評価結果の一覧(31 ページ)を見ると、評価比重が高いはずの「構造」の点数が両社ともあまり高くなく、一方で 30 ページの技術提案の評価テーマには「構造計画」という言葉が入っている。

技術力としては低い点数がついているにもかかわらず、提案力としては高い点数がついていることに矛盾が生じていないか。

(回答) たしかに一見するとそのような印象を持たれる結果になっているかもしれないが、申請のあった構造の担当技術者は、2社とも構造設計一級建築士という通常の建築士よりも高い資格を持っている。また、実績に関しても、こちらで設定している基準を満たしているため、評価については妥当だと考えている。

(質問) 「簡易公募型プロポーザル方式」は、提案書の評価のみで事業者を決定しているのか。費用面はどの段階で考慮されるのか。

(回答) 当該方式では、費用に関する評価はせず、技術力や資格、技術提案書の中身で評価を行う。費用に関しては、特定された1社に対して見積合わせを行っている。

(質問) 見積合わせで折り合いがつかないということはあるのか。

(回答) 仮に折り合いがつかなかった場合はやりなおし(不調)となる。

(質問) 業者の企画書では、スパンは積算する際に重要だが計算にコストがかかるため受注できれば計算するという書き方になっているが、費用が見えない中で企画書を書くのも大変ではないかと感じたが。

(回答) 設計料という形では見えていないが、業者への公告資料では工事費の規模感は記載している。建築の設計は、工事費の規模感が分かれば、大まかな設計料は計算式がホームページに公表されているのである程度は想定可能であると考えている。

(質問) 本業務は、空港ならではの特色があるため、空港工事の実績が必要ということはあるのか。

(回答) 入札参加条件としての業務実績に関しては、過去の空港施設実績が無くとも、業

務遂行は可能であるため、より広く受注機会を図る観点から、空港施設に特化した実績縛りはしていない。

(質問) 各委員の評価シートでは、空港施設の実績が具体的にどのようなメリットとして評価されているのか読み取れない部分があるように思えるが。

そこまで空港という立地で建築をする難しさや特殊性はないということか。

(回答) 車庫そのものの“仕様”については、空港内・外で大きな違いはないと考えている。一方、立地場所が羽田空港の場合は、沿岸部であることから風の影響や塩害への配慮、並びに、埋立て地域であることから軟弱地盤への配慮等が必要となる。また、空港の施設は、空港運用に支障のないよう高さの制限があるため、計画する建物の高さや使用する重機についての配慮等、空港施設特有の条件があり、各委員の評価については、そのような業務経験を有すると、より業務が円滑に進むこと等を勘案したものと考えている。

(質問) 空港内に建てるという意味での特殊性はあると言えるという認識でよいのか。

(回答) そのとおりである。

(質問) 目標が高ければそれだけコストもかさむと思う。提案書に掲げた目標は達成するよう厳しく業者に言えるのか。

(回答) 提案書上では「目標とする。」という書き方になっているため、勿論その目標に向けて業務を実施してもらう。また、提案書の記載内容は、履行義務が生じるが、提案内容について設計内で検討し、費用対効果が見込めない等の結果となった場合は発注者の判断で採用しないこともあり得る。

(質問) そうすると、良いことをたくさん書けばそれだけ評価も上がっていくということになってしまうのではないか。

(回答) そこがプロポーザル方式を評価するうえで重要であり難しいところだと感じている。明らかに実現が難しそうだと考えられる提案を行う業者も中にはあり、そういうものに関しては、評価する側で実現性が低いと判断し、優劣を評価することとなる。

以 上