

令和6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6年7月31日（水）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 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 今まで実際には実施していないことを原則のやり方にするということで、事業者 に理解を深めていただくためにきちんとやっていただきたい。 評価の仕方に関しては、どういうインセンティブがあるかを事業者に分かるよう な方法で周知していただきたい。 ・ 2号議案について 悩ましいのは1者応札対策。特に空港の場合は、管制機器類などは専門的なもの で汎用性がない。これは否定できないので、1者応札対策は相当難しい困難 なことだと理解しているが、複数応札に向けての努力は続けていただきたい。

【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の総合評価落札方式に係る基本方針の一部変更について

（質問）

完成段階で評価をすることがどれだけ受注者にとって、インセンティブになるのか。
例えば、入札段階であれば、落札のための評価ということで分かりやすいが、完成段階での評価になると、評価した結果が、今後どうなるか、工事全体での評価につながるのかというところが明確でないと、履行している最中でわざわざ技術提案をするインセンティブがないのではないのか。

（回答）

出口評価のところで、航空局工事成績評定要領につきまして、現在検証をして採点を進めているため、具体的に受注者にとってどんなメリットがあるのかについては、いただいたご意見を踏まえて検証担当の方に伝える。

（意見）

点数も小さいのにわざわざ評価を受けることにつながらないのではないのか。

（質問）

実績としてはいままで S 型をここ3年程やっているが、S 型の実施はどのくらいの割合になるか。

（回答）

S 型はあまりケースがなく、年に1件あるぐらい。

（質問）

そのような頻度のものを原則的なやり方にするのか。

（回答）

S 型の案件が出てきた場合にはこのような体制にして、進めていきたいと考えております。

（質問）

いままで S 型ではないものも原則として S 型で実施するということか。

（回答）

その通り。

（質問）

いままで S 型でやっているものはあまりないとのことだが、全体に占める S 型の割合はどのくらいか。

（回答）

今年度3件ある予定です。

（ 質問 ）

従来、生産性向上技術が浸透してきているということは、実際の今までのどの型を採用するかにはあまり反映をしていなかったということか。

（ 回答 ）

令和3年度から施行してきており、生産性向上技術の活用が社会に浸透してきたため、総合評価の時点で入口評価を出口評価に持っていくということで今後進めていきたいと考えている。

（ 質問 ）

いままで実施していないやり方を原則にすることに関して、事業者には戸惑いは無いという認識か。

（ 回答 ）

戸惑いはあるかもしれないが、丁寧な方法でホームページに記載するなどして対応していきたい。

（ 質問 ）

BIM や情報共有システムに関しては、どの事業者も導入されているので、今後、生産性向上技術に BIM や情報共有システムを活用したとしても評価されないのか。もっと新しいものを求めているということか。

（ 回答 ）

評価自体は、最後の採点をする際に評価する。

（ 質問 ）

技術提案は5項目ほど記載し、そこで生産性向上技術についても、必ず一つ以上は記載させるということだが、そこで BIM や情報共有システムを積極的に活用するという提案があっても、それは評価対象ではなく、さらなる新しい技術提案に対して評価をするというスタンスか。

（ 回答 ）

提案があれば評価する。生産性向上技術に関する技術提案であれば、BIM の活用でも評価はする。

（ 質問 ）

生産性向上技術の提案をさらに促進するという文言なので、BIM や情報共有システムはすでに定着しているから、それは当たり前で、さらによりよいものを考えてくださいということかと捉えたがそうではないのか。

（ 回答 ）

これまではS型に限らずほかのランクのものも生産性向上技術の提案であれば評価していたが、今後はS型のものに限る。S型以外のものに関しては、入札の前の時点での評価はしないが、S型はやっていく。

（ 質問 ）

生産性の基準がどこにあるかということだと思うが、5年前であればBIMが生産性向上に役立つ新しいシステムだったが、現在は定着しているので、新たな生産性向上につながるものを導入して欲しいというメッセージ

ということか。

（ 回答 ）

その通り。

（ 質問 ）

BIM や情報共有システムに関してはあまり高く評価されず、プラスアルファの何かを新しく提案するとより高い評価につながるということか。

（ 回答 ）

その通り。

議事4. 2号議案審議

○【市場化テスト】実施状況の報告

・東京国際空港他1空港消防等業務請負[羽田、新潟]

（ 質問 ）

「確保すべきサービスの質」において、件数が0件であったこと自体は問題ないと思うが、何件発生して、それが0件だったといわないと正確ではないのではないか。

「全く発生がなかった状態での0件」と「何件が発生した状態で、0件で済んだ」とでは、質においては変わってしまうのではないか。状況が発生していないとなると、出勤すらしていないので当然0件になる。件数を書くべきか、ということは別の議論になるが、発生があった中で0件だったという書き方でないと正確ではない。

（ 回答 ）

分母となる件数について、羽田においては令和4年度34件、令和5年度26件、新潟においては令和4年度24件、令和5年度15件出勤回数がありました。それに関して、分子となる件数が0件になった。

「①空港運用の継続」については、日々業務に取り組む中で、何もなかったねというのが積み重なった結果、0件という数字になっている。

（ 質問 ）

「質の高い業務の提供がされていた」「質の向上が図られた」との記載があるが、何をもってそれを言えるのか。

①でいうと、技能B・Cの技術者を配置したことで、何をもって質の高い業務が提供されたといえるのか。

配置することが提案内容であれば、配置しているということで済む話で、配置したことで業務がスムーズになるとかいう提案が書いてあるのであれば、それが達成されたかどうかまでで評価しないと、創意工夫の反映が正確ではないのではないか。

（ 回答 ）

技能B・Cについては、研修施設で訓練を積んで評価を受けた者がライセンスを持ち業務に当たっている。Cについては、研修は受けておらず、トラックの免許だけを持っている。この人たちを研修に向かわせることで、CからBへとステップアップするように取り組んでいるという姿勢をもって、質の高い業務につながったと判断した。

質の向上がどこまで図られたかについては今後確認等していく。

（ 質問 ）

評価において、実施経費の増加が 3.7%に抑えられたとあるが、人件費が上がっている中、経費が削減されたことが本当によいことなのか。

どの部分で経費が削減された結果、3.7%の増加に抑えられたのかまで確認しないと良くないのではないか。

例えば、人件費の削減は下請けに圧をかけている状態によるものかもしれない。

今後は経費の部分はどう見るかは慎重に考えないといけない。業務において創意工夫をし、安全性を確保し、人命救助を最優先にすることで、経費が抑えられているかどうかを一つの基準にしてしまうと、本当に必要な経費が削減されてしまって本末転倒になってしまう。人件費や物価の上昇を入札の際に、経費として加味するかを考えていかないと、ここの部分を評価されたとなってしまうと、結果として何が問題か分からなくなってしまう。日本全体の問題として、生産性向上を目指している中で費用を抑えよとやってしまうと、賃金はいつまでも上がらないという状況になって、国が言っておきながら国がそれをやってしまうということになる。

（ 回答 ）

この業務のほとんどが人件費で構成されている。

たしかに、経費が上昇する中、契約金額を抑えられたことを単純に評価することはできないかもしれない。

今後の展望として、1者応札だったものが複数者入ってくる環境をさらに作りつつ、その先に競争原理が働いて、質のいいものを安く提供してもらうように努めていく。

（ 質問 ）

人件費が削減される要因は、例えば、年配の方が退職されて若い方が入ってくると人件費を安くできる、というくらいしかないのではないか。そこに対して評価をしてもあまり意味が無いのではないか。

（ 回答 ）

若い人たちにより働いてもらい長く勤めてもらうという観点から言えば、人件費の引き上げの必要があると考えている。事業者からのアンケートによる意見を踏まえ、けん引免許が必須になっていることが雇用に向けての弊害になっているなら、意見を聞きながら、けん引免許持っていない人だったらこれぐらいの賃金でどうだろうかとしたうえで付加価値をつけていくとかなったら、人件費というよりはライセンスに付与することで一部経費の削減になるのかもしれない。

（ 質問 ）

市場化テストの評価をしているので、業務を効率的にできるようになった結果、経費を削減できたと読めるようなものがあるといいと思う。

この文章だけ見ると市場化テストの評価としては、キーワードが足りないのではないか。

（ 回答 ）

引き続き考えていきたい。

（ 質問 ）

「3. 実施要項の主な変更内容 (3)大型化学消防車を増車する際は、民間事業者と協議の上、増車することとした。」とあるが、民間事業者の承諾がなければ増やさないという意味か。

（ 回答 ）

実際に今年度準備をする際には、令和7年4月から消防車両が増えることを見越した人数を確実に配置できるような頭数にあわせて事業者に求めている。しかし実際には令和7年4月に増車するわけにはいかないの、消防車が入るタイミングで、事業者と相談しながら納車された車に対応する人が確保できたら車両を提供するので業務をやっていただきたいという仕組みを作り上げようとしている。

（ 質問 ）

民間事業者が人を集められないときは、先送りになるのか。

（ 回答 ）

可能性はある。

（ 質問 ）

実際消防車を増やす時期は少しの間で事業者の状況を聞きながら進めます、というならいいが、民間事業者が準備できなければ永久にできないということではないが。

民間事業者が人を集められなかったときの対応をはっきり国として決めた方がいい。

民間事業者に都合のいい解釈をされないような定めを決めたほうがいい。

（ 回答 ）

今後方針を検討していきたい。

○【市場化テスト終了後国庫債務負担行為】実施状況の報告

・東京国際空港警備業務(制限区域)

（ 意見 ）

「2. 確保すべき水準」のうち仕様に示された水準で確保されているということについては問題ない。

「各業務の確実な実施により、警備体制が保持され、空港の秩序の維持に寄与している。」とあるが、空港の秩序とは何か。

「警備業務の目的」には空港の秩序の維持については何も触れられていないが。空港の秩序というのが曖昧ということと、そもそも業務の目的に入っていないものが評価の文言に入っているが、何を評価したのかととらえられるので、改めた方がいい。

（ 質問 ）

「3. 実施経費」について、これ自体はいいことだと思うが、仕様書配布業者が、市場化テスト中が最も少ない数になっていて、かつ応札者も1者になっている。市場化テストが終わったあと、最低価格落札方式になった途端に、配布業者が15社に増え、かつ応札者も2社に増えている。これをどう解釈するか。

（ 回答 ）

コロナの影響もあるかもしれない。令和4年ごろからワクチンが普及してきたことで、企業として仕事を求めた結果、仕様書を取りに来るという行動につながったのかもしれない。仕様書を取りに来た業者自体も様々な業態の業者だった。各企業が何かできることはないかと模索した結果がこのような数になっているのではないと思う。

（ 意見 ）

「4. 今後の方針」は、仕様書を取りに来た業種が広がったという書き方がいいのではないか。

興味を持たれているのであれば、なぜ応札しなかったかまでフォローすると、今後役立つことがあるかもしれない。

（ 質問 ）

市場化テストを行う前の平成27年度はどういう形でやっていたか。

（ 回答 ）

一般競争入札かつ単年度契約でやっていた。

（ 質問 ）

その頃も1者応札だったのか。

（ 回答 ）

平成 27 年度は複数者の応札だった。

（ 質問 ）

市場化テストを行っても応札者は増えなかったのか。

（ 回答 ）

その通り。

（ 質問 ）

2回の市場化テストの結果、方式を変えたということか。

（ 回答 ）

その通り。

（ 質問 ）

単年度ではなく複数年度でやっているところが平成 27 年度とは大きく異なるということか。

（ 回答 ）

その通り。

（ 質問 ）

市場化テスト以降の 3 回の入札において、落札者は変わっているのか。

（ 回答 ）

落札者は同じ業者。

ただし、応札者に関しては、平成 27 年度と令和4年度～令和6年度の2者について、落札者以外の者は別の会社だった。

（ 質問 ）

同じ事業者であっても、市場化テスト後はより安く入札してきており、競争原理が働いたという認識で正しいか。

（ 回答 ）

その通り。

○【市場化テスト終了後国庫債務負担行為】実施状況の報告

・航空交通管制機器等保守請負[羽田、成田、新千歳]

（ 質問 ）

新規参入が難しい理由は、機材に汎用性がなく高い専門性が求められるためだということだが、今後、業務説明会や周知・広報活動をしたところで、状況は変わらないのではないか。

今後の方針として、本当に適切なのか。

課題への対応が必要なのではないか。

（ 回答 ）

1者応札に対する対応としては、対応策がなかなか見えないところではあるが、継続して検討していく。メーカーの技術者も保守ができる可能性がある。少しでも多くの会社に知ってもらえるように、こちらからも積極的に事業者へ声がけをしていくことが現時点でできることだと思う。

（ 質問 ）

仕様書を取りに来たのは1者か。

（ 回答 ）

ここ最近では1者。

（ 質問 ）

「今後の方針」において、保守効率化を航空局の施策として実施するということだが、これは具体的に何か。例えば、常駐拠点の削減は保守効率化につながるということだが、これ以上の削減は難しいのではないか。対策が尽きてしまうと思うが、何をもって保守効率化というのか。

（ 回答 ）

例えば、保守の回数は、これまで安定性のために年2回していたが、そのうち1回は実際に測定するのではなく、これまでのデータの分析をするといった形で、保守の回数や内容の見直しなどを実施している。

（ 意見 ）

常駐拠点を削減した結果、保守効率化が図られたのであれば、なぜこれまで常駐拠点として設定していたのか、という矛盾がでてきてしまうため、丁寧に言葉を添えて説明した方が良い。やらなくてもいいことをやっていたということになりかねない。

（ 回答 ）

管制技術の拠点を集約し、人数を減らして広範囲を見るようにしているのと同じような観点から、保守員の削減や機材の集約をしたため、常駐拠点を減らすことができた。

（ 意見 ）

集約によって保守員の一人あたりの仕事量が増えると思うが、それは賃金に反映されないのか、という矛盾にもつながりかねないので、丁寧に言葉を添えた方が誤解を防ぐ。

保守の内容を変更したことで新しい人材を探すことになれば、効率化とはいえないので、誤解が無いように表現した方がいいのではないか。

（ 質問 ）

「①信頼性の確保」の評価項目として、「障害の未復旧件数は0件であった」とあるが、当然0件になるという気がするが、起こりえるものなのか。

（ 回答 ）

万が一、保守員を派遣できなかった場合は、国の職員が対応する。

（ 質問 ）

障害が起きてしまうと、その空港のシステム自体が機能麻痺を起こしてしまって飛行機を飛ばせないような状況だと解釈していた。

（ 回答 ）

装置が壊れた場合、どの部品が壊れているかの特定も、保守請負業者が対応するが、その特定ができないといった状況に陥った場合、国の職員が対応して確認する。そういった場合を、「障害の未復旧件数」としてカウントしている。

（ 質問 ）

緊急保守の件数が多いと感じた。

定期保守がメインで緊急事態的なものの発生がレアであれば、他の事業者も入札参加を検討すると思うが、ここまで緊急保守が頻繁に起きている事業には参加したがるのではないのか。

（ 回答 ）

例えば、雷が発生すると、アラームが出るので、その場合は必ず保守員を派遣しないといけないため、この件数を減らすことは難しい。

（ 質問 ）

緊急事態ではあるが、損傷のレベルとしては大きくないということか。

（ 回答 ）

アラームがでると対応しないわけにはいかないなので、その場合は、緊急保守をやらざるを得ない。

（ 質問 ）

北海道全域の場合、基地は千歳にあって、北海道の地方空港で何か起きた場合は、そこから向かうということか。

（ 回答 ）

そのとおり。

（ 質問 ）

実際は千歳の人が行くのではなく、現地のグループ会社の人が見てきてくれるのか。

（ 回答 ）

千歳の人が行く。

（ 質問 ）

いい方法があるといいですね。

（ 回答 ）

時代の流れとしか言えない。以前直轄で保守していた時は、北海道の各空港に我々の保守要員が常駐していたが、時代の流れで保守要員を引き上げて外注化している。

（ 質問 ）

復旧するまでの時間は、昔に比べると長くなっているのか。

（ 回答 ）

間違いなくそうになっている。

例えば稚内空港で何かあったとしても、昔は職員がいたので比較的即時復旧できたのが、今は行くだけで3時間4時間かかる。

（ 質問 ）

航空機が運航できないということもあるのか。

（ 回答 ）

年間通してみるとどこかで起きている。

数は相当少ない。我々はバックアップ体制を持っているので、全部が機能しないという状態はあまりない。

（ 質問 ）

市場化結果の「4. 応札者数」は1者応札となっているが、3ブロックとも同じ業者か。

（ 回答 ）

成田だけ別の業者です。

（ 質問 ）

新千歳と東京は同じ業者か。

（ 回答 ）

そのとおり。

（ 質問 ）

令和元年からずっと同じ業者が落札しているということですね。

（ 回答 ）

そのとおり。

（ 質問 ）

契約期間を今回2年でそろえたとあるが、契約期間と1者応札対策とにはどのような関連があると考えてるか。

（ 回答 ）

市場化テストを始めた時には、「複数年契約の方が業者側の負担が少ない」、「保守員を育てる意味でも、育てるのに時間がかかるので、単年度だとなかなか入りづらい」ということで、3カ年契約にしている。3カ年契約を基本としているが、例えば、令和元年度に東京ブロックを2カ年にしたのは他のブロックと契約年度を合わせるために残り4カ年を2カ年ずつに分けて契約した。結果として改善はできてはいないが、複数年契約の方が1者応札に対する対応策となるのではないかとということで実施している。

（ 質問 ）

複数年契約の方が事業者にとっては応札しやすいということだとすると、3年に比べて2年は短い。

（ 回答 ）

説明が漏れていたが、本来3年で契約しようとしていたが、常駐拠点や保守員の削減を試行しているブロックが大阪局管内であり、常駐の職員を3名だったところを2名にしたときに業者側の負担がどうかとか、緊急で人を派遣しないといけなくなった状況がないかを評価しており、その評価結果を経て、人数を減らすか、でも減らしたら厳しかったというのを反映するのに、3年間は長すぎるため、とりあえず2年評価してその結果を令和7年度からの契約に反映しようということで、今回イレギュラーで2カ年契約となっている。

（ 意見 ）

民間業者からすると、今後はできるだけ長い契約期間にさせていただいた方がいいのかなと思う。

（ 質問 ）

新規参入の可能性を探るために事業説明会をやるということだが、一方で専門性が高いため、なかなか難しいのではないかとということで、WEB で説明会をやればやるほど難しさを周知していることになってないか。

（ 回答 ）

全機材ではないが一部の機材が所沢の東京航空交通管制部に技術管理センターという組織があり、そこで見学会を設けたことはあるが、装置があまりにも複雑すぎることもあり、当然汎用性が全くない、一般の人から見ると初めて見るような装置になってしまうので、効果はと言われると、というところだが、一方で勘違いして応れられても困るので、真意を伝えるという意味では説明会は重要だと考える。

（意見）

専門性の高い作業をどこかでトレーニングできるような現場はないのか。新規参入できるかどうかを事業者が考える際には、これならできるという感覚がないと入って来づらい。WEB の説明会だけだと、「これは無理だよな」となってしまうので、実際の作業を具体的に専門性の高さを分かるような作業レベルを一通り知ってもらう場がないと難しいのではないのか。

○【市場化テスト終了後国庫債務負担行為】実施状況の報告

・空港有害鳥類防除業務[羽田、新潟]

（質問）

8.93 件はバードパトロールをしていないところの平均値ということだが、これは羽田も新潟もバードパトロールをしているとすると、8.93 は、バードパトロールをしているにも関わらずということになる。もちろん目標値を超えていないという意味においては、信頼性の確保がされているというところではいいとは思いますが、この解釈は難しいと思う。なぜこういう風になっているのかを少し見せたほうがいい。

（回答）

目標値を設定する必要はあるが、環境によるところがある。鳥が寄りやすい環境、例えば新潟は海辺に近いので、鳥が寄り付きやすい。山の中や北海道であれば、鳥の出現が少ないなど、地域的・環境的な要因はかなりあり、バードパトロールを実施していないところはそもそも鳥の出現回数が少ないため、そこを判断基準にするかは非常に悩ましいところである。バードパトロールをやっていないところよりは少ない数にという考えでやっている。自然相手でもあるので、その年ごとに鳥の出現回数は変わってくるので難しいが、一つの基準として考えていた。

（質問）

それに関連して、今後の方針で、新潟空港においては「有害鳥類防除業務に加えて、滑走路点検等の空港運用支援を行う新たな業務に移行する予定である」とあるが、本当にいいのか。ぎりぎりのラインにありながら、さらに違う業務が追加されてしまうことになってしまう。類似の業務ならいいと思うが、場所が似ているというだけで業務内容が違うとすると、そもそも応札するところが本当にあるのかという問題につながってしまう。

（回答）

新潟空港の来年度以降の体制だが、完全に類似した業務を追加するわけではなく、新たな点検業務を追加することとしている。現状、空港運用業務については、民間の会社がやっているところも増えてきている。成田空港だと成田国際空港株式会社がやっている。コンセッションも増えており、仙台空港や北海道の空港についても、民間の会社が実施しており、空港の運用業務に対応できる会社が増えている。それに加えて、有害鳥類防除業務をやるような人員を確保できれば、この業務も請け負っていただけるのではないのか。蓋を開けてみないと、というところはあるが、このような背景から応札者が増えることを期待している。

（質問）

業務イメージにあるように、銃器、煙火による防除は何回ぐらい行うのか。1時間に1回ぐらいやるようなものなのか。「②作業の安全性にかかる品質の確保」のところは 0 件になっているが、頻繁にやっていることに対して 0 件なのか。

（回答）

銃器を使う頻度は、各空港1日4回から5回ぐらいの定期巡回をやっており、そのうち銃を使う時間帯は日中だけに限定している。日没後は銃を使うことはできないので、日没後にも 1 回定期巡回を行うことから、銃を使うのは1日3回から4回程度なので、年間 1000 回程度使用機会がある。銃を携帯しながら防除を行う。一者応札になっているのは、銃の資格保持者の確保がネックとなっている。空港運用の部分を追加すれば、鳥の防除のためだけに銃の資格を取るのではなく、空港運用とセットであれば銃の資格を取ってもいいという

会社が出てくることを期待している。

（ 質問 ）

バードストライクを防ぐために銃器で脅すというのは機械的に最先端ということか。

（ 回答 ）

アナログだが、その通り。

レーザーなど、いろいろな技術が出るが、最も有効なのは銃。専門家の先生もそうおっしゃっている。銃に勝るような対策は世界的に見ても無い。

駆除をしないと音だけでは慣れてしまう。空砲も使うが、それだけだと鳥は慣れてしまって逃げなくなってしまうため、実際に駆除する必要がある。

そのため、狩猟免許が必要。慣れを防ぐため、鳥を殺すことも必要だが、駆除が目的ではないため、ある程度駆除数は制限をしている。

以 上