

令和6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11月11日（月）九段第二合同庁舎地下1階東京航空局会議室
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	・ 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	全体としてはそれほど大きな問題はなかったと思っている。今後とも、限られた条件の中ではあるが、工夫してより良い運用をしてほしい。

【議事要旨】各委員からの意見・質問

議事3. 2号議案審議

○【技術提案評価型 S 型】評価基準の設定、技術提案の評価

・東京国際空港海上保安庁格納庫その他新築工事

（質問）

技術提案書の審査及び評価結果について、「不採用」と「0点」は同じ評価なのか。

（回答）

「不採用」は不適切な内容であることから、提案した内容を実施してはならないとしている。なお、提案した全てが「不採用」の場合は欠格というペナルティを課している。

「0点」という配点については、提案内容が標準的事項又は過度な提案であることと整理している。

（質問）

提案されたものの評価が低いものは0点ということで理解した。

（回答・補足として）

不適切な内容について、今回提案があった内容に制限区域側の仮囲いの上に高さ2mの飛散防止ネットを設置するという提案内容があったが、高さの設定根拠が不明であり、強風時に仮囲いの転倒というリスクも生じるため、不適切という評価をしている。

（質問）

もう1点質問したい。提案されたが「不採用」あるいは「0点」となった提案があった場合、発注者側の仕様書の説明に不足あったのではないかと行った検証を行ったか、あるいは行う予定はあるか。

（回答）

「0点」という評価をした提案内容については、標準的な事項ということで評価を行っているのが大きな理由である。

（質問）

期待したほどの提案内容ではなかったということか。

（回答）

標準仕様書に記載されている内容とほぼ同じという意味で評価している。

（質問）

「不採用」は不適切なため実施しないということだったが、「0点」の場合、過度な提案だったものについては実施してもいいということになるのか。

（回答）

基本的には「0点」と評価したものについては、提案した内容の履行を求めている。

（質問）

オーバースペックな状態でもいいということか。

（回答）

そういうことになる。

（ 質問 ）

オーバースペックの度合いが過度だった場合はどうなるのか。

（ 回答 ）

程度にもよるが、提案した内容が入札価格に反映されてくるため、当局が設定した予定価格と折り合いがつかどうかというところによると思われる。

（ 質問 ）

折り合いがついていればオーバースペックだと分かっているにもかかわらずということか。

（ 回答 ）

そういうことになる。

（ 質問 ）

程度問題だとは思いますが、オーバースペックになるくらいなら、優とか良になるような提案をしてもらった方が効果としてはいいのではないかと感じた。

（ 回答 ）

オーバースペックの定義を入札公告に提示しており、それに類するような提案をすることは避けるようにということを入札参加者に対して明示している。

（ 質問 ）

であるならば、それでもなおオーバースペックな提案をしてきたら、「不採用」になるのではないか。オーバースペックな提案の定義を具体的に書いてあるならば、その上で提出した提案をオーバースペックと評価されてしまったら、申請者としては基準があるようでないといった印象を受けてしまうのではないか。

（ 回答 ）

どういうものがオーバースペックな提案なのかといった具体的な提示はしておらず、例えば条件変更に伴い設計変更の対象となる提案や、管理基準の厳格化といった提案については、オーバースペックに該当するなどといった大まかな説明しかしていない。そこでどの程度踏み込んで提案してくるかという点でオーバースペックについては評価委員で審議していきたいと考えている。

（ 質問 ）

修正を求めることもあるということか。

（ 回答 ）

今回の入札公告では技術提案の修正や差し替えについては求めている。

（ 質問 ）

賃上げ実施の表明という評価項目について、必ずしも賃上げだけが待遇改善ではないと思うが、その中で賃上げだけを評価してしまうとなると、齟齬があるのではないか。もちろん政府として賃上げを推奨しているという側面もあると思うが、仮に賃上げをしなくても勤務時間や休曜日数の変更などの待遇改善もあると思うのだが、そういう取組は評価から漏れてしまうのでは。

（ 回答 ）

制度としての話になると思うが、本件は建築工事業の A 等級以上の企業に対して競争参加を求めており、我々の制度として WLB 推進企業の認定を受けている社に対し、1 点の加点を与えている。この WLB 推進企業

とは、たとえば女性活躍推進法や次世代法、若者の雇用促進法に基づいて多岐にわたる認定を受けている企業であり、これら企業に対し加点するという一つの評価項目を設定している。

（ 質問 ）

WLB 推進企業の認定は企業の戦略としてあるのかもしれないが、女性活躍や次世代育成などは個人の労働環境とは関係ないのではないか。

（ 回答 ）

そういった枠組みを認定している企業として、働きやすさを推進しているということかと思われる。

（ 意見 ）

表明は表明するだけだが、認定するとなるとまた別の労力や時間がかかると思うので、待遇は改善しているということが反映できるようになるといいのではないか。安易に賃上げばかりに焦点を当ててしまい、結局年間 1,000 円だけしか上がっていないみたいなことになりかねないのではないかと思った。

（ 質問 ）

技術者ヒアリングの評価基準について、「優」と「良」は、工事の施工に対して差が出ると判断して、評価に差をつけているということか。「良」でも普通に施工できると思うが。

（ 回答 ）

航空局の直轄工事における総合評価落札方式の運用ガイドラインの中では、ヒアリングの目的に配置予定技術者が提案している内容を理解しているかという観点があり、優・良・可の3段階で評価するような枠組みとなっているため、ヒアリングの結果を三段階で評価し、理解度を 1.0 点とするか 0.5 点とするかを相手によって決めている。「可」でも施工可能だが、今回のヒアリングでは1社の方は配置予定技術者の説明は説得力があったが、他方の社は配置予定技術者と資料作成者が互いに補足をするような形だったため、配置予定技術者の理解度は2社比較すると劣るということで、理解度の評価に差をつけている。

（ 質問 ）

A 社と B 社では技術提案書自体の点数は変わらず、どこで差がついたかといえば加算点のところ。複数の担当者が互いに発言を補足しながらの説明であったため劣るのではないかという話があったが、チームで施工するわけだからチームとして回答するのは問題ないのではないか。

（ 回答 ）

ガイドラインによると配置予定技術者に管理能力があるのかという観点からあくまで配置予定技術者の理解度を測るヒアリングであり、B 社は配置予定技術者がすべてにおいて理路整然と説明したのに対して、A 社は配置予定技術者の説明が足りないため、現場に関わらない資料作成者が補足説明をしていた。ゆえに今回はあくまで配置予定技術者の理解度を図る観点で、今回の採点に差をつけさせてもらった。

（ 質問 ）

差をつけたというより差がついてしまったということでは。

（ 回答 ）

その通り。評価者はすべて同じ評価だったため、かなり差はあったということだと思う。

（ 質問 ）

評価項目「企業の施工能力」内の「②過去 15 年の施工実績」は過去 15 年に類似の工事の実績があるか否かということだと思うが、一方で「③東京局発注『建設工事業』受注工事の成績評価点の平均点（過去4年間）」と

いう評価項目もある。②からは本件工事の建物自体は特殊なものではないということが見て取れるが、にもかかわらず③にて東京航空局発注、つまり空港関係の工事の実績を考慮に入れるというのはなにか特殊な事情があるのか。

（ 回答 ）

特に特殊な事情という意味で設定しているわけではなく、ガイドラインに基づき設定した。

（ 質問 ）

これを評価基準に入れざるを得ないということか。

（ 回答 ）

その通り。

（ 質問 ）

評価基準に東京局発注の『建設工事業』受注工事の成績評価点の平均点を入れなければいけない趣旨はなにか。

（ 回答 ）

500 万円以上の受注金額の工事については、すべて工事成績を採点することになっており、その中で建築工事については標準点を 65 点に設定をしており、65 点から加点・減点をしている。ゆえに 65 点を下回っている社については、入札参加の対象にならないという設定をしている。

（ 質問 ）

今回、A 社は実績なしだが、この場合はどのように評価するのか。

（ 回答 ）

実績なしの場合も競争参加資格は有としている。

（ 質問 ）

東京航空局発注の実績があり、その評価点が 65 点未満の場合はお断りするということか。

（ 回答 ）

その通り。

（ 質問 ）

評価項目と評価基準があるが、0 点の評価基準が「その他」というのは大雑把な気がする。0 点が「その他」になってしまうと、ロジック的にたとえば 15 点以上の評価でも「その他」に入る可能性が出てくると思う。上の方の点数ほどいいものであることを明確にしておかないと、点数の意味がなくなるような気がする。

（ 回答 ）

その点については、VE 審査会で審議したい。

（ 質問 ）

結果的に B 社の提案が選定されたということだが、A 社の提案がどのように評価されたかというについては A 社にフィードバックされるのか。結果が戻ってこない、どのように評価されたか分からず次回以降の改善に繋がらないと思うが。

（ 回答 ）

今回評価した内容については、申請があった各社に対して結果は伝えてある。ただ、入札前の結果通知であるため、具体的な点数までは通知していない。加点対象になっている項目には「○」、0点は「－」、不採用は「×」という形で結果を通知している。

（ 質問 ）

技術者の理解度についてはどうか。

（ 回答 ）

特に公表は行っていない。

（ 質問 ）

技術者の理解度の箇所では差が大きくなっているのが、次回以降、良いプロポーザルを出してもらうためには、技術者が提案内容をしっかり理解していないとなかなか選定されないということを伝えた方がいいのではないと思う。

（ 回答 ）

承知した。

（ 質問 ）

ヒアリングの際は技術提案一つ一つに対して、本当にできるのかという聞き方もするのか。

（ 回答 ）

中身について、実現性を確認するようにしている。

（ 質問 ）

きちんと答えられなければ、その部分が至らなかったと分かるようなやり取りになっているのか。

（ 回答 ）

そういった観点で配置予定技術者に一つ一つ確認し、その中で実現性やオーバースペックではないかというところを確認している。

（ 質問 ）

ヒアリングに来た技術者としても、どこが足りなかったかということがヒアリングを通じてある程度分かるという理解でよいのか。

（ 回答 ）

その通り。

○【技術提案評価型 S 型】評価基準の設定、技術提案の評価

・東京国際空港海上保安庁格納庫電気設備工事

（ 質問 ）

の競争参加資格確認審査について、実質的には「(1)企業の施工能力」と「(2)配置予定技術者の能力」の2点の審査ということか。

（ 回答 ）

そのとおり。「(3)賃上げ実施の表明」については、「なし」でも可としている。

（ 質問 ）

(1)、(2)は○か×で評価しているにもかかわらず、(3)だけ「あり」、「なし」と記載しており、「なし」でも可とすると、技術審査項目として同じ表に並べるのは正確でない気がする。

また、賃上げについて、A 社と B 社の暫定点は 1 点差しかないが、この差は賃上げ実施表明の有無によって生じているが、賃上げは技術的な問題ではないため、技術審査において賃上げ表明の有無で逆転が生じるのはいかがかと思う。

（ 回答 ）

賃上げについては、全体の評価点からのパーセンテージで評点しており、一つの評価方式として適正に実施したと考える。本件、設備関係の点数が最大 40 点であるところ、中々評点ができるものが出てこなかったということもあり、結果的にこのような結果（賃上げ実施表明の有無による逆転現象）が起きたのではないかと考える。

（ 意見 ）

技術的なところで差がついているので、それを尊重すべきなのではないか。賃上げはたしかに大切だと思うが、発注しているのは技術的な部分なので、そこを評価することの方が優先だと思う。

（ 質問 ）

賃上げの配点についての裁量はないのか。

配点を決める段階で、2点や4点にすることはできないのか。

（ 回答 ）

以前、1号議案で審議いただいたとおり、賃上げ表明3点は固定であるため、どの案件でも配点3点である。

本来であれば3点は大きな点数にならないが、提案があまり良くないために高い点数がつけられず、結果的に賃上げ表明の有無で差がつく結果となった。

（ 質問 ）

そういうことが起き得るということは認識しておかなければならないと感じた。

（ 回答 ）

今回、建築工事による決まった建物での提案ということもあり、裁量の度合いが低かったということもあり、自由な発想がしづらい環境だったのではないかと感じている。

（ 質問 ）

技術提案評価 S 型・(WTO)の対象工事ということだが、WTO とは国際的な入札が可能ということでしょうか。

（ 回答 ）

ご認識のとおり。

（ 質問 ）

外国籍の企業が入ってきた場合、技術提案などは英語でも対応可能なのか。
賃上げ実施の表明という項目を疑問に思うのではないかと思ったので、聞いてみた。

（ 回答 ）

入札公告・説明書に提出の際は日本語でという記載をしているため、日本語での提出となっている。

（ 質問 ）

色々な技術提案を求めたにもかかわらず、結局点数がついているのはA社、B社ともに1件だが、そもそも技術提案型の方式が適切だったのか。

（ 回答 ）

今回、規模の大きい発注であったため、民間事業者からの提案によってより質の高い工事となるよう、ガイドラインにしたがって技術提案型を採用した。

（ 質問 ）

あまり新しい提案がないということは、技術的な新しさを打ち出しづらい類の発注工事なのかなという気もするが、技術提案をしなくてはいけないということが参加者にとっても高いハードルになっているのではないか。

（ 回答 ）

実際、各社1つは評価できる提案があり、本件の方式としては、意味があったのではないかと考えている。

（ 質問 ）

賃上げ実施の表明は、表明さえすればいいものなのか。

（ 回答 ）

参加資格確認申請があった際に、賃上げの有無を確認する項目があり、そこにチェックがついている社については、表明があったものとして加点をしている。

（ 質問 ）

フォローアップはしないのか。

（ 回答 ）

提出資料内にいつまでに賃上げをするか記載してもらっており、それにしたがってフォローアップを行っている。

（ 質問 ）

どのように確認しているのか。

（ 回答 ）

開札後、契約者が賃上げ表明をしていた場合は、いつまでに賃上げをするかということが記載された関連資料を要求し、その時期になったら賃上げが実際に行われたことが分かる証明資料を求め、確認を行っている。

企業毎において株主へ説明する時期に違いがあり、賃上げ表明期間が工期後となる場合がある（工期末3月、賃上げ期間末6月）が、工期終了後であっても賃上げが行われたかの確認は行っている。

○【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

・丘珠空港事務所庁舎新築外設計業務

（ 質問 ）

「環境配慮型プロポーザル方式」の適用業務であると記載があり、それが評価テーマ2かと思うが、「評価テーマ2に対する技術提案」の箇所を見ると、S 社、T 社ともに他の項目に比べて点数が低い。温室効果ガスの削減というテーマ自体がやはり難しいのか、それとも、もう少し工夫のある提案がされるだろうと見込んでいたものの結果がふるわなかったのか。

（ 回答 ）

個人的には高い評価をつけたが、評価委員は様々な分野から集めた5人であるため、委員の間の評価に差がついたのではないと思う。個人の感想としては、脱炭素に向けて様々な提案をしてもらったと考えている。全体の評価は各委員の平均点をとるため、その点では高い評価をつけた委員の意見も点数に反映されているのではないと思う。

（ 意見 ）

評価テーマ2の配点が各項目の中でも高いということは参加者も理解していたと思うが、画期的な提案を出しづらいテーマだったのか、それとも見込んでいたほどの良い提案が出てこなかっただけなのかという点は、今後、環境配慮型のテーマ設定をする上で考えるべきことなのではないかと思った。

（ 質問 ）

提案を出してきたのが2社しかいなかったが、提案を出すハードルが高いものだったのか。2社しか参加申請がなかった要因を教えてください。

（ 回答 ）

入札資料をダウンロードした会社が全部で11社、そのうち9社からヒアリングを行い、入札の参加条件や仕様書の内容については特に問題はなく、技術者不足で応募に至らなかったと聞いている。結果的に2社となったが、できるだけ多くの社が応募してくれるよう今後も対応を検討したいと考えている。

（ 質問 ）

技術者の CPD についての評価は2社で大きな差が出てきている。CPD で高い点数を取るには、講習、セミナー、学会での技術発表などが必要になってくると思うが、大手など余裕のある企業の方が CPD で高得点を取りやすいという傾向はあるのか。

（ 回答 ）

中小企業の方が低い傾向にあるのではないかという指摘は、個人の感覚としてもそうなのではないかと考えているが、継続的に自己の知識の幅を広げて、総合的な技術力を高めるといった施策のもと実施しているため、こういった項目を評価項目として設けている。

（ 意見 ）

問題があるというわけではないが、人手不足になるとそういった傾向はもっと広がってしまうのではないかとこの点は懸念されるのではないかと思った。

○【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

・令和6年度 PFI 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 ）

「業務への取組体制」という箇所だが、(1)に「当チームは羽田空港国際線地区 PFI 事業及び羽田空港第2ゾーン整備・運営事業のアドバイザー業務を継続して実施してきた企業によって構成されるチームであり、」という記載があるが、匿名性という点で問題ないのか。

（ 回答 ）

実績については内容を適切に把握し評価する必要があると考えている。今年度の検討内容は、事業期間終了時の取り扱い及び羽田空港の混雑対応をテーマとして設定しており、新しい者が応募しやすいような工夫をしたが、結果としては一者しか応募がなかった。

（ 質問 ）

関心を持った企業は何社かあったのか。

（ 回答 ）

仕様書をダウンロードした会社は 13 社で、去年と比べて1社増だった。

（ 質問 ）

ヒアリングはしたのか。

（ 回答 ）

参加表明の締め切り直後にヒアリングを実施した。配置予定技術者の手持ち業務との兼ね合いから参加を見送ったという回答が一番多かった。また、業務を実施する上での人数や体制が整わなかったという回答もあった。結果的に1社のみの参加となったが、単なる興味や関心だけでなく具体的な検討までしていただいた社がいたということが分かった。

（ 質問 ）

PFI 事業の終了予定は 2038,39 年ということか。

（ 回答 ）

そのとおり。

事業期間がちょうど折り返し地点を超えて後半に差し掛かったが、事業期間終了後の取り扱いについては事業契約上では具体的に定まっていないところ。今後とも羽田空港は混雑対策など様々な課題に不断に対応していく必要があるため、国としても早期に対応方針を確立していくにあたって、今回、基礎的な検討を行うこととしたもの。

（ 質問 ）

14 年、15 年先となると、経済・社会状況が大きく変わってくると思うが。

（ 回答 ）

確かにまだ少し先かもしれないが、事業終了時の整理検討については相当の時間がかかると見込まれる中、基礎的な検討は現時点から実施していく必要があると考えている。その上で社会情勢に合わせて内容を更新しながら対応することになるものと考えている。

（ 質問 ）

PFI 事業終了後、どういう形が良いかということも含めてということか。

（ 回答 ）

そのとおり。

一般的に PFI 事業は終了後には公共側に戻ってくる場合が多いが、独立採算制でこれだけ事業規模が大きな事例はあまりないため、次にどうしていくかという点は国としても検討していかなければならないと考えている。

（ 質問 ）

今のやり方はどういう問題や課題があるかという点は分析なくていいのか。

（ 回答 ）

当然、今のスキーム上で良いのか悪いのかも含めて、次はどういった方針でやっていくのが良いのかということを一から検討するといった業務である。

以 上