

令和元年度第1回 国土交通省航空局 入札監視委員会 審議概要

開催日及び場所	令和元年6月24日(月) 中央合同庁舎第2号館国土交通省第2会議室	
委員	委員長 廣渡 鉄 (廣渡法律事務所 弁護士) 委員 高田 和幸 (東京電機大学理工学部教授) 委員 橋爪 宏達 (国立情報学研究所アーキテクチャ科学研究系 教授)	
審議対象期間	平成30年10月1日～平成31年3月31日	
「公募随契約の本運用について」	1件	
工事	0件	
建設コンサルタント業務等	1件	
役務及び物品	1件	
地方官署 工事・一般競争	0件	
合計	3件	
委員からの意見・質問、それに対する回答等	意見・質問	回答
	別紙のとおり	別紙のとおり
委員会による意見の具申又は勧告の内容	なし	

(別紙) 委員からの意見・質問、それに対する回答等	
意見・質問	回 答
<p>【公募随契約の本運用について】</p> <p>○2年間の施行の結果、価格の減少が見られた。今後、契約業者の方が無駄な金額設定を改めて、より合理的な金額設定ができるよう導くような目的が達成されるのではないかと思いますので、工夫と努力をお願いしたいと思います。</p>	
意見・質問	回 答
<p>【建設コンサルタント業務等】</p> <p>一般競争 「東京国際空港の飛行経路見直し後の運用時における騒音防止工事助成対象施設調査検討業務」</p> <p>○1者応札となっておりますので、説明をお願いしたい。また、入札公告が12月3日で完了日が3月22日なので、もう少し前倒しで発注が出来なかったのかという点、競争参加資格の調査実績において航空機の騒音に限定している点、必要性についてもご説明をお願いしたい。</p> <p>○航空機騒音防止工事の設計業務実績について、これを行うためには、航空機に特化した経験やノウハウが必要なものなのか。</p> <p>○期間については、技術者の確保の観点からも可能な範囲で前倒しを行って頂きたい。実績については、航空機騒音に関連した実績がないと参加できないとするのは新規参入業者を排除しているように見受けられる。今後、どのようにして新規参入業者も参加できる要件を構築されていくのか、航空機以外でも騒音は多種多様にあり、航空機騒音に限定することなく可能な範囲で要件の見直しをお願いしたい。</p>	<p>○1者応札となった要因を分析するため、参加資格要件を満たす一部の者及び説明書を配布した者に対してヒアリングを行いました。前者につきましては、公告は定期的に確認しているものの、年間を通じて社内業務の平準化により当該時期の公告の確認は行っていなかったこと、後者につきましては、本件が3月末の履行期限であり、同時期の案件を複数抱えており技術者の配置が困難であったために参加を見送ったとのことでした。公告時期については、羽田の新飛行経路における関係自治体との事前調整によりこの時期の発注となりました。また、本件の実施には航空機騒音に関わる補助手続きの中で、施設の防音機能の有無や設計への反映が含まれており、対象となる32施設の確実な調査実施のため、実績要件において航空機の騒音に限定したものです。</p> <p>○当該案件で不明な部分がある場合には、当局職員と調整しながら資料を作成することとなり、調整時間を考慮した工期設定が必要になりますが、本件は初めての発注でもあり、調査の確実な履行及び発注時期、施設数を考慮すると調整に費やす期間の確保が難しいことから、このような要件を設定させて頂いたところです。</p>
<p>【役務及び物品】</p> <p>一般競争</p>	

「飛行検査機航空機用一式の購入」

○本件は価格点と加算点のバランスがとれているのか、加算点が価格に見合ったものとなっているかどうかご説明をお願いしたい。

○価格点評価項目の機体の一般性能について、1位業者のみ得点を付与してもいいものなのか。それから、入札を辞退した1者に対して、提案していた機体はかなりポイントがかなり付与されている。この部分の評価は、最終的に入札した2者はあまりポイントが取られていないので、辞退された業者の評価を取り除いて、残りの業者で評価することになっていない現状になっていないので、機体の善し悪しを評価するのであれば、残された者の中でいいものを評価するプロセスも必要ではないのかと思う。1番優位な業者に対してのみポイントを付与しているの、相対的な形でポイントを付与していれば、このような事は起きないのではと思う。

○航空機の場合はなかなか難しいのかもしれないが、可能な限り1位2位3位の点数の付与の仕方は避けた方がいいのではないかと。また、加点の基準が、時速何キロ以上に対して何点付与することを公表しておいて、その通りに採点することによって、後になっているいろいろな疑念が業者から出ないように透明性を図ることも必要であると思う。相対評価を採用しているのは、航空機特有の理由があるのか。

○点数は順位で付与し、一番良い提案をした者に対して最も高い点数を付与する、いわゆる相対評価、定性的な評価を行っているところでございます。入札参加者ごとの評価結果について、例えば「1. 機体の一般性能」では、最も優れた性能を提案した者に対してのみ加算点を与える評価基準となっております。

○入札に関しては、先方から提案された技術評価をもって、内部の評価委員会で評価点を決定します。事業者が入札を辞退するかどうかは、発注者側としては入札当日にならないとわかりません。そこから、技術点の配分をし直すのは制度的に難しいところがあります。今回は、残りの配点で評価しました。

○競争性の部分でこちらを優位に持っていけば、動機付けの一つになるのではないかと考えます。また、提案の段階で、改修や自分たちの工夫によって、改善できるのであれば競争が働いて優位に働くのではないかと考えております。また、制度上、先方から提案された技術評価をもって点数を決め与えた上での札入れになりますので、札入れの後に点数を変更することは、点数操作に結びつくような入札者の疑念を招きかねないと考えます。