

令和2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2年7月6日(月) 中央合同庁舎第3号館 国土交通省航空局7階 A会議室	
委員	委員長 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) 委員 高田 和幸 (東京電機大学理工学部教授) 委員 江川 淳 (日本橋江川法律事務所)	
審議対象期間	令和元年10月1日～令和2年3月31日	
工事	0件	
建設コンサルタント 業務等	1件	
役務及び物品	2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>【建設コンサルタント業務等】</p> <p>一般競争 「地方空港からの農林水産物・食品の輸出力強化に関する調査（実証実験）」</p> <p>○入札参加資格について、物流の内容に対してどうして測量及び建設コンサルタント等を設定したのか。</p> <p>○当該案件は、第2期の実証実験であり、以前に（平成29年度）にも行っている。その時落札した業者と今回の実証実験の業者は違うのか。</p> <p>○第1期・2期とも同じ業者が落札すると、2期の入札で他の業者が競争参加する意思がなくなる傾向にある。第1期・2期において別の発注をする場合は、引継ぎ等が分かる要領等を事前に準備しておく必要があると思う。</p>	<p>○今回、入札参加資格を変更しており、以前は、測量及び建設コンサルタント等のその他の業種に設定していましたが、建設コンサルタントの中には港湾及び空港も含まれており、その他の業種よりも建設コンサルタントの方が業務内容も広く対象事業者も多いということで変更しました。</p> <p>○平成29年度以降の実証実験は、今回（令和元年発注）の落札者と同じです。</p>
<p>○1社応札に対する改善策として、一般的に公告期間を長くする等あると思われるが、今回の入札公告期間が10日間であり、この期間はどのように設定されているのか。</p>	<p>○公告期間については、今年度の調査について期間を前倒しで行いたい意図から入札までの期間を早めるために10日間という期間を設定しました。コロナウィルスの関係で受注者側が調査に対する人員配置等を考慮するための意味もあります。また、前年度の調査内容を公表しており、競争参加者が発注内容を確認できる適切な期間を設けています。</p>

意見・質問	回 答
<p>【役務及び物品】</p> <p>一般競争 「空港管制処理システム（TAP S）性能向上、ハードウェア更新機器一式の製造及び調整」</p> <p>○当該案件は発注規模が大きい（高額）場合、一般的には業務内容を個別に分けるとか細分化することはできないのか。</p> <p>○説明会に来た会社は何社か。</p> <p>○日本の航空管制システムは仕様を決めて手作りしているが、一方で各国全部そういうわけではないみたいで、国際的な企業が取り扱っているシステムをそのまま取り入れているようだが、日本に関してはその辺りどうなのか。</p> <p>○発注規模が大きい（高額）場合、1社に受注するところがあり、下請けをたくさん使っていると思うが、下請けの企業を把握されているのか。</p> <p>○当該案件の場合、例えば受注者がソフトウェアの設計を行い、ハードウェアに関しては受注者より仕様の提供をしてもらい他の企業が参入しやすいようにする工夫などがあるのではないか。一番重要な部分は、受注者又は国交省が握っている形で他の業者が参加しやすい方法を検討して頂ければと思う。</p>	<p>○性能向上とハードウェアの更新と大きく分けて2本立てではありますが、ハードウェアの更新に伴い、ハードウェアを動かすためのソフトウェアの改修ということになり分けることは不可能ではないですが、合理性に欠けてしまうところがあります。</p> <p>○今回は1社だけです。</p> <p>○各国のシステムを細かく把握しているわけではありませんが、日本においては、狭い空域のなかで混雑して飛行するなかで、今回の性能向上の自身と関連しますが、非常に定時性を重んじますので、求めるものが若干違うのかもしれない。</p> <p>○下請けを行う場合は、受注者（元請け）が申請する必要がありますが、当該案件では申請がありませんでした。</p>

<p>【役務及び物品】</p> <p>一般競争</p> <p>「飛行方式設計装置の購入等」</p> <p>○入札公告を出す際に、複数社が参加すると考えていたのか。それとも、当該案件の受注者ぐらしか参加されないという考えだったのか。</p> <p>○前回の契約の際も今回と同じ会社か。</p>	<p>○国内で飛行設計方式のシステムを販売している社は、当該案件の受注者しかございません。海外では、当局で把握している限り5カ国ほどあります。</p> <p>○前回も同様です。</p>
<p>○海外の業者が参入することを想定すると、設計するソフトウェアはあると思うが、日本の地形等を考慮して作られると思う。その意味では海外の企業に参入を促すことは現実的ではないのか。</p>	<p>○当該案件は、政府調達の手続きをしています。外務省で行われる説明会に英語の書類などを提出し、見て頂ける機会は作っております。使用側としては、外国の製品は国際基準であるICAOと合致していますが、その製品に日本の基準も取り入れる必要がありそこが大変です。また、故障した際に、外国に企業があるため来てくれないということも考えられます。</p>
<p>○海外の業者が参入することを想定すると、設計するソフトウェアはあると思うが、日本の地形等を考慮して作られると思う。その意味では海外の企業に参入を促すことは現実的ではないのか。</p>	<p>○当該案件は、政府調達の手続きをしています。外務省で行われる説明会に英語の書類などを提出し、見て頂ける機会は作っております。使用側としては、外国の製品は国際基準であるICAOと合致していますが、その製品に日本の基準も取り入れる必要がありそこが大変です。また、故障した際に、外国に企業があるため来てくれないということも考えられます。</p>
<p>○他社の入札を促すことを考えると、日本固有のデータの部分で受注者の自社の資産としてしまうと、永久的に受注者以外の参入できなくなってしまう。</p>	<p>○日本独自の基準については、常に公表しているわけではありませんが、情報公開請求が来た場合は提出できるようにしております。</p>
<p>○データの利活用の問題とソフトウェアであれば著作権の問題もあるし、もし共同開発しているのであれば、すべてを受注者に著作権を与える必要もないし、特許も絡んでいるのであれば、不当に握られれないように契約書を作るということも大事なのではないかと思う。少なくとも、システムを運用して得られるデータの取り扱いを、発注者側でも自由度を高く設定することで、後でやりやすくなるのではないか。</p>	<p>○著作権自体は物として売っているもので、すべて受注者の物となっております。当局が提供しているものは、方式はこういうもので作りますよという基準で、国際部分については国際機関（ICAO）がやっており、日本のものに見直してる部分もあります。受注者に対してソフトウェアをアップデートするために基準を提供しています。他社が参入しやすいように、巷でもっと目に触れる機会を作るなど考えていきたいと思えます。しかし、他社が今から自分のところでシステムを開発するという事は躊躇するのではないかと思います。</p>