

令和3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3年8月4日(水) オンライン形式による開催	
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:江川 淳(日本橋江川法律事務所 代表弁護士) 委員:平田 輝満(茨城大学大学院理工学研究科 准教授)	
審議対象期間	令和2年10月1日～令和3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 「令和2年度地中構造物耐力照査に関する 検討業務」</p> <p>○本業務は地表や地中構造物の補強等が発生するものなのか。</p> <p>○課題が見つかり、別途の対応が必要となった場合、現在の受注者が検討するのか。</p> <p>○今回の調査は就航予定の新型機の応力が従来より数%大きくなる可能性を見据えて、実施するようだが、応力が数%大きくなることに対して、実態を調査することは難しいと想像するが、今回の検討調査で具体的に分かったことはあるのか。</p> <p>○1者応札の要因は何か。</p> <p>○事前の説明会は実施していたのか。</p> <p>○できれば、公告の前に告知の意味を込めて説明会を開催する機会があれば、事業者の準備ができたかもしれないので、ご検討いただきたい。</p>	<p>○本件は、現在ある構造物の課題の抽出を行うもので、調査を行う中で課題が見つかった場合、空港を運用しながらどういった補修をしたら良いか等の対応を検討するものです。</p> <p>○検討結果を踏まえ、新たに航空局で発注します。</p> <p>○今回の業務で地中を掘り返して行うことができないので、計算上の調査になります。他のインフラと共通の問題になりますが、完成から相当な年数が経過し、老朽化しているものがあり、今後改修を行うのか、新設するのかなど検討が必要となったものがあります。</p> <p>○新型コロナウイルス感染症の感染拡大により、航空局予算の執行が一度見合わせたため、発注時期が予定より大幅に遅れることになり、その結果、技術者を確保することが難しくなったため、参加者が1社となったと思われる。</p> <p>○事前の説明会は実施していません。</p>

【物品の製造】

一般競争

「HARP-13A 型複合他航空路監視センサー処理装置 1 式の製造（製造・調整）」

○本件は、導入済みの HARP が対象とのことだが、更新内容はこういったものか。

○既存システムの更新となるので、新規参入は難しいのか。

○HARP に使われている技術は、国内だと NEC しか保有していないのか。

○以前、航空管制システムの設計に携わったことがあり、そのときにも HARP に相当する機材があって、当時は三菱製だったように記憶している。現在の受注者は NEC なので、受注者の交代があったのだと思う。当時、システムを見学した際に、新規参入は難しいという印象を持ったが、それでも競争入札を行っている以上、多数の応札者が存在することが望ましいので、受注者の交代が起こりうる体制を作る必要がある。

○現在の HARP は平成 25 年に整備を開始し、平成 31 年に運用を開始しています。更新することで、整備当時に比べ、同時に処理できる機数を増強するほか、複数のセンサーから航空機情報を受信することで高精度な航空機位置検出が可能となり、また、各センサーより受信した航空機情報を統合し、統合版の航空機情報を生成することが可能になります。

○本件の仕様は、ICAO の基準や各種法令等に基づいて作成しており、これまでのメーカーに限定されることがないような仕様となっています。他のメーカーでも開発可能だと思います。ただ、航空機から得られる情報について豊富な知識の収集が必要だったり、国内に 1 つしかない装置のため、新規参入して開発費を回収することが難しいといった経営上の判断もあるのではないかと考えています。

○現在の HARP については、そのような可能性もありますが、今回の仕様に関しては、他のメーカーでも開発可能であると考えています。

<p>○レーダーや MLAT の製造メーカーはどこでしょうか。</p> <p>○技術の進歩が早い中、設計当時の最新の技術が運用時には古い技術となる可能性もあるので、設計製造の間にも最新の技術を柔軟に取り入れることができるようライフサイクルを組み立てることが必要となり、そういった対応の中で2番目・3番目の応札者が出てくるような検討が必要だと思う。</p> <p>○次期システム導入においては、仕様を標準化して更新しやすくすることも重要と認識している。その結果が入札への参加しやすさに繋がると考えている。</p>	<p>○NEC 以外にも東芝や三菱などが納品しています。</p>
<p>【役務の提供】 一般競争 「航空交通管制処理システム (TEAM) 性能向上及び調整」</p> <p>○既存システムの性能向上の場合、既存プログラムの内容などを別事業者を提供することはできるのか。</p> <p>○ハードウェアの製造業者はどこか。ハードウェアの製造業者に依存することになっていないのか。</p> <p>○当初整備において今回の内容を含めた発注はできなかったのでしょうか。</p> <p>○競争環境を整えるには、対応の容易性を追求することも重要になると思う。</p>	<p>○航空局がプログラムの著作権を保有しているので、提供可能です。</p> <p>○当初整備は NTT データです。</p> <p>○技術革新が早く、社会情勢に合わせた対応が必要となるため、今回のような発注方式としています。</p>

<p>○以前は特殊なシステムであったが、今後は標準的なシステムとして整備し、参加できる事業者の窓口を広げる努力をしていただきたいと思います。今回の発注方式について、価格競争ではなく、総合評価としている理由は如何。</p> <p>○価格点と技術点を1：1とすると価格勝負は難しく、技術力勝負となる。技術力の評価は作文能力次第となるため、比率を見直す必要があると感じている。また、総合評価方式は1者応札に繋がりやすいと感じている</p> <p>○配点を1：1とするのであれば、仕様書の作り方を変えなければいけないと思う。目的に対して、どのような技術で実施するか提案させるような内容が望ましいと考える。</p>	<p>○管制システム全般ではありますが、システムトラブルによって航空機の運航に影響が出てはいけいないので、品質を重視しなければなりません。一方で複数の応札を目指すため、価格のみではなく、技術力がある業者の参入を期待して総合評価方式を採用しました。</p> <p>○総合評価方式の採用については、政府の統一した考え方なので広い議論が必要になると思います。また、発注者側の感想としては、事前に技術提案書で参加者の実力を確認できるのはメリットも感じていました。一方で価格点と技術点の配分については、難しいところもありますが、技術点の内訳（基礎点と加算点）は自由度があるので、発注ごとに工夫していきたいと思います。</p>
<p>【総評】</p> <p>○1者応札率が高く、不落が少ないのは、現在の発注方式が1者向けの発注と方式と推測される。1者応札が増えていけば、該当する事業者が受けるか否かによって、事業の進展に影響が出てしまう。そのような状況からも複数応札や2番手の事業者育成など引き続き努力をお願いしたい。</p> <p>○総合評価方式についても結果的に1者応札に繋がりにくいので、改善を検討していただいて、参加者に魅力のある入札になるよう企画していくことが大切だと考える。</p>	