

令和８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８年７月３１日（金） オンライン形式による開催	
委員	委員長：橋爪 宏達（大学改革支援・学位授与機構研究開発部 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（茨城大学学術研究院 応用理工学野 都市システム工学領域 教授）	
審議対象期間	令和７年１０月１日～令和８年３月３１日	
建設コンサルタント業務等	１ 件	
役務の提供等	２ 件	
工事	０ 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
【建設コンサルタント業務等】 一般競争 「令和7年度能登空港土質調査業務」 ○競争参加資格を確認した2者のうち、1者が辞退した理由は把握しているか。 ○土質調査自体は一般的な業務であるが、能登という地域について、復旧工事等が多く手が回らない等の事情はあるのか。 ○入札参加資格に「空港における」土質調査等の要件が付されているが、必要なものであったのか。広く参加を認めるのであれば、その旨が明確に伝わる記載とする等の工夫も必要ではないか。	○聞き取りの結果、社内の手持ち業務との兼ね合いから人員を確保できなかったとのことであった。 ○能登では道路の工事・復旧等に各社の人員が割かれており、他の地域であれば3者から5者程度の応札があった可能性がある。 ○同種業務は「空港における土質調査」としてはいるが、類似業務は空港に限らない土質調査としており、空港での経験のない者にも参加頂けるようにしている。制限区域への立入手続を円滑に処理した経験があれば業務も円滑に進むという事情はある。
【物品の製造】 一般競争（総合評価落札方式） 「飛行情報管理処理システム（FACE）更新機器一式の製造・性能向上及び調整」 ○1回目の入札で落札に至らず、2回目の入札が行われた経緯はどうか。 ○落札率が高い水準となるのはなぜか。事業者側も積算により予定価格に近い額を提示してくるものなのか。 ○もともと関わっていた事業者が受注し、一者応札が続いている類型と思われるが、今後どのような対応が考えられるか。	○1回目の入札価格が予定価格を下回らなかったため、2回目の入札を行い落札に至った。 ○公示した仕様内容とこれまでの契約実績を踏まえて入札価格を算定していると考えられる。初度の開発から本件受注者が落札しており、そうした経験を有している。 ○年度当初に調達計画をホームページ等で周知するとともに、調達セミナーを開催し、競争参加を検討する者の準備期間を設けている。今

○公募型随意契約により、一者となることを前提としつつ価格を引き下げの方策は将来的にあり得るか。 ○総合評価落札方式における価格点と技術点の比率はどうなっているか。比率について何らかの目安はあるか。 ○技術点を重く見る現行の総合評価方式の下で、第三者が新たに参入しようとする場合、どのような戦略が考えられるか。 ○技術点は、当該案件を遂行できる一定の水準を満たしていれば、それ以上の差について点数差を設けなくてもよいのではないか。一定の技術水準を設定しているか。 ○加算点は本来プラスアルファであり、その配分を大きく取ると、価格競争ではなく提案書の作文競争となる。当初から関与している1者以外の参入余地をほぼゼロにしているのが現行の総合評価の実際の効果と考えられるため、制度の根幹に立ち返り、改善の在り方を検討頂きたい。 ○本件は総合評価方式の制度に関わるため航空局のみで解決できる話ではないと思われるが、検討してみしてほしい。	年度は5社程度に声掛けを行い、20名弱の参加を得ている。 ○性能向上及び調整作業については公募型随意契約としているが、製造案件についてはこのような形になるものと考えている。 ○価格点と技術点の割合は1：2としている。本件はシステム構成を事業者任せ、その技術能力を重視した評価を行うこととしたためである。新規のシステム製造時には1：3を想定することもある。 ○技術力を生かして高いハードルをクリアするか、技術力で及ばないと考えるのであれば価格を大幅に引き下げるかの二択になると考える。 ○総合評価表において基礎点と加算点を定めており、技術点の満点は332点である。基礎点は、本件の理解や製造方法といった基礎的な部分を満たす場合に100点を与えるものであり、残る232点の加算点により事業者による差の度合いを測るものである。 ○ご指摘のとおりであると認識している。妥当性も含め、局内で改めて検討する。 ○頂いた意見は、今後の検討の参考とさせて頂く。
---	---

【役務の提供等】

一般競争

「福岡空港の機能向上に係る管制要件調査」

○当初のA・B等級では応札者がなく、等級を拡大したことにより一者の応札があったとのことだが、本件の入札参加者は何等級か。

○手続の流れにある「入札参加者選定審査会」は何を行う審査会か。公告の内容を決定するための事前の審査か。また、下段の審査会では何を行うのか。「決裁」は誰の決裁となるのか。審査の基準やメンバーはどうなっているか。

○参加資格の等級を変更することは珍しいことか。当初A・B等級に限定した理由は何か。また、等級拡大の判断はどこで行うのか。

○複数者の応札を得ることを目的とした場合、公告から締切までの期間も短いように見えるが、何かやりようはあったのか。等級の幅を当初からもう少し広く取ることや、急な案件との印象を与えないよう相応の期間を確保することも考えられるのではないか。

○D等級である。

○前段は、入札参加者についてどのような資格を有する者を参加要件とするかを局内の職員が審査委員となって確認する手続であり、公告の案文の作成も局内で行っている。後段は、競争参加の申請があった際にその競争参加資格を審査するものである。決裁権者は支出負担行為担当官であり、金額の大きいものは航空局長決裁となる。審査会の規程は大臣官房から示されたものをベースに航空局において要領等を定めており、構成員は基本的に課長クラスである。

○発注しようとする案件の予定価格を踏まえて等級を定めることとされているため、当初はA・B等級とした。応札者がいない場合には等級を拡大することができることとされており、予定価格を引き下げたものではない。等級拡大に当たっては、発注を成立させるために拡大が必要である旨の決裁手続を行っている。

○再公告時にも15社程度が情報収集を行っており、潜在的に対応可能な事業者はいると考えられる。公告の時期をより早くする等、少しでも準備期間を確保する対応が必要であった。なお、増設滑走路の供用開始後に地元から早期の増枠を求める声上がり、必要な調査内容を局内で検討した上で公告に付したことから、着手の時期が遅くなった面がある。