

## 九州運輸局入札監視委員会第26回定例会議審議概要

開催日及び場所	令和5年9月13日(水) WEB会議方式	
委員	委員長 井上 圭二 (久留米大学 名誉教授) 委員 有田 謙司 (西南学院大学 法学部教授) 神 陽子 (九州国際大学 法学部教授) (敬称略)	
抽出対象	(備考)	
工事 [小計]	4件	委員抽出案件 ・熊本運輸支局 庁舎屋上他防水改修工事 ・トラック運転者の長時間労働抑制のための調査業務 ・九州運輸局管内の「路線バス運転者」に対する意識の実態調査業務 ・公共交通事業者の事業ポートフォリオに関する基礎調査業務 ・九州における新たなアドベンチャーツーリズムのコンテンツ造成等実証事業 ・令和4年度 将来にわたって旅行者を惹きつける地域・日本の新たなレガシー形成事業「温故知新の心にふれる温泉場 湯平温泉」構築事業 ・佐賀運輸支局本庁舎日常清掃等請負業務
一般競争入札 (政府調達に関する協定適用対象工事)	0件	
一般競争入札 (上記以外の工事)	4件	
指名競争入札	0件	
随意契約	0件	
建設コンサルタント業務	0件	
役務の提供等及び物品の製造等 [小計]	35件	
一般競争入札	25件	
指名競争入札	0件	
随意契約 (うち企画競争)	10件 (10件)	
合計	35件	
委員からの意見・質問、それに対する九州運輸局の回答等	意見・質問 別紙のとおり	回 答 別紙のとおり
委員会による意見の具申または勧告の内容	特になし	

委 員	九州運輸局
<p>1. 入札・契約手続き等の運用状況等の報告</p> <p>(1) 工事に係る入札方式別発注業務一覧表</p> <p>特になし</p> <p>(2) 建設コンサルタント業務等に係る入札方式別発注業務一覧表</p> <p>特になし</p> <p>(3) 役務の提供及び物品の製造等に係る入札方式別発注業務一覧表</p> <p>特になし</p> <p>(4) 指名停止等の運用状況一覧表</p> <p>特になし</p> <p>(5) 再度入札における一位不動状況</p> <p>特になし</p> <p>(6) 工事種別ごとの低入札価格調査制度対象工事の発生</p> <p>特になし</p>	

委 員	九州運輸局
<p>2. 抽出案件の審議</p> <p>①「熊本運輸支局 庁舎屋上他防水改修工事」</p> <p>【抽出理由】</p> <p>○落札率が 40.18%となっており、予定価格よりかなりの程度低くなっているが、その理由は。</p> <p>○企業努力の範囲で一般的に考えて行える内容の場合は、判断して良いとのことだったが、それは事後チェックになっている。事前にチェックするようなことはないのか。</p> <p>○予定価格の算定はどういう形でしているのか。</p> <p>○先ほどの低入札価格調査についてどのくらいの水準になっているのか。</p>	<p>【抽出理由に対する回答・昨年度意見に対する対応】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・予定価格と落札者の入札内訳書を比較すると直接工事費の一部と共通仮設費、現場管理費、一般管理費の諸経費に大きな差が見受けられた。落札業者へ今回の入札価格での施工が実現する理由を確認したところ、防水資材メーカーとの長年の取引実績があり、安価で仕入れる事が可能だったことと、工事に使用する機械道具はすべて手持ちのものを使用することが可能であり、経費を圧縮することができた。</li> <li>・必要経費の算定を設計会社へ外注しており、本案件は低入札価格調査対象になり、落札を行う前に調査を行った。</li> <li>・事前に参考見積ということで何社かこの工事に係る見積書を取得することや、諸経費などの共通費と言われるものは、国土交通省が公表している「公共建築工事共通費積算基準」と、(一般販売している)各種算定資料、又歩掛かりなど、そのような資料に基づき算定している。</li> <li>・国土交通省で低入札価格調査基準というものを設定している。予定価格が 1000 万円以上になった場合に対象となり、調査基準価格については、予定価格の何割という算定方法が決まっている。算定した調査基準価格を下回った際に、低入札価格調査というものを実施している。</li> </ul>

委 員	九州運輸局
<p>②トラック運転者の長時間労働抑制のための調査業務」</p> <p>【抽出理由】</p> <p>○長時間労働の実態把握はどのようになされたか。</p> <p>○トラック運転者の長時間労働の改善に向けては現状ではどのようなことが阻害要因になっているか。</p> <p>○長時間労働の解消に向けた提言はなされたか。</p>	<p>【抽出理由に対する回答】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本実証実験に先立って、熊本運輸支局、そして関係するトラック運送事業者、また熊本経済連、熊本県トラック協会、そしてコンサルティング事業者が参画する熊本県地方協議会における実証実験会議を開催しており、コンサルティング事業者からトラック事業者へのヒアリングにより調査を行うと共に、コンサルティング事業者が実際の作業工程を現地視察することにより長時間労働の実態把握をまず行っている。</li> <li>・実証実験に先立って、その現状は熊本県からのトマト・ミニトマトの輸送では荷積み、付け、荷降ろし、すべてが運転者による手荷役作業となっている。また、熊本の発地側の市場で使用されているパレットは構内専用の規格（1300×1300）であり、関東圏内の着地側市場で使用されるパレット（T11型、1100×1100）との規格違いのため、そのままトラックに積み込むことができない状況にある。 <ul style="list-style-type: none"> <li>そのため、発地・着地において恒常的な長時間の手荷役作業が発生している。</li> <li>また、関東圏内の着地側先市場ではパレット荷役が手荷役よりも優先されるケースがあり、恒常的な荷待ち時間が発生している。</li> <li>以上のような「荷役作業時間」「荷待ち時間」が発生していることが、長時間労働改善への阻害要因となっている。</li> </ul> </li> <li>・熊本県からのトマト・ミニトマト輸送のパレット化の実証実験により、関東圏内の着地側市場での荷役作業時間が平均で2時間程度の短縮が確認され、併せて作業効率（単位時間当たり作業トン数）では2.9倍～3.4倍の向上が見られた。また、パレットが優先される着地側市場では荷待ち時間の短縮も確認された。一方で、熊本の発地側市場では構内用パレットからT11型パレットへの積み替え作業が発生したことにより、作業時間が平均で30分程度長くなる結果となった。</li> </ul>

委 員	九州運輸局
<p>○発地側、着地側のパレットの規格が統一化しなければ効率が上がらないだろうと考える。実際は荷物が着いたときに着地側の従業員の構内作業となるのか。</p> <p>○実証実験が終了した後はパレットがそのまま進められているのか、元に戻るのか。</p> <p>○2024年問題の件もあるが、本事業のトマト輸送だけではなく、他の製品の搬送の時にどれくらいパレットを利用しているか。等国土交通省としては把握しているのか。</p>	<p>ただし、総合的には「荷役作業時間」「荷待ち時間」共に改善が見られており、運転者の長時間労働抑制のためにはパレット化は引き続き推進すべきとの提言がなされた。</p> <p>一方、従来からの商慣習により運転者が行っていた着地側市場でのトマトの等階級ごとの仕分け作業は、パレット化により着側市場作業員の作業となり負担が増大することとなった。本運用にあたっては、着荷主側に対し従来からの商慣習である作業負担の見直しに関する理解を求めていく必要があるとの提言もなされた。</p> <p>また、長距離輸送においては帰り荷を積んで帰らなければ採算がとれないため、パレットを持ち帰ることで積載効率が下がるパレット使用は敬遠されるという指摘もある。パレットを使用した場合にも採算がとれる運賃水準に見直すことが必要であり、そのためには荷主の理解が得られるように協議を行っていくことが課題であると提言がなされた。</p> <p>また、関東圏内の着地側市場へのヒアリングからは、パレット化にあたっては着荷主となった市場だけでなく、さらに川下の大手量販店の理解を求めることも必要であるとの意見もあったことから、今後、サプライチェーン全体で問題意識を共有していくことが重要であるとの提言がなされた。</p> <p>・従来は運転者が荷卸しして、(トマトの)等階級毎に仕分け作業まで行っていたが、今回の実証実験でパレット化を行ったことにより、現地の着地側の作業員がフォークリフトで荷卸しを行って、そのまま仕分け作業まで行う従来と異なる作業分担になった。</p> <p>・実証実験の為に一定数のパレットを予め借り上げ、すべて使い切るまでが実証実験の対象とした。現状はまた元に戻って手荷役で行っている状況。</p> <p>・現在のすべての製品の輸送におけるパレット輸送の割合の数字は持ち合わせていない。        なお、ご指摘のパレットの統一に関して、規格の統一が必要であると国も認識しており、「官民物流標準化懇談会」という会を立ち上げ、そちらで「パレット標準化推進分科会」というものを設置している。</p>

委 員	九州運輸局
<p>○長距離輸送の場合中継点を設け、リレー方式にすると少し運転手の労働時間の短縮ができるのではないかと考える。</p> <p>○モーダルシフトを推奨していると思うが、もう少し有機的に輸送ができるために国として音頭をとっていただきたい。テレビ報道で熊本を出発し北九州から大阪までは船で輸送していた内容で、運転手は船の中では自由時間が増えたということだった。反面、問題はその間の給料が減るということも一方であるわけで、その他荷主が依頼しているが、倉庫の問題等体制が整っていないなど、様々な問題が多いと感じる。</p> <p>○今回トマトの輸送に限っての調査となっているが、昨年度は別の品を運ぶことを行っている。系統を立てて色々な特徴ある品を全てこれから行っていくということか。これだけの費用をかけて、この分野しか改善しないことは、それはそれで重要でもあるが、国の予算を使用するにあたりお金のかけ方が適切なのか。もう少し広い範囲の方向ではなく、このような絞った形の調査になったのか。</p>	<p>九州運輸局</p> <p>その中で検討を進めており、昨年度の令和4年度にT11型パレットを推奨していくと国として示しているところ。現在、具体的な運用ルールについて検討が行われている。</p> <p>・国交省でも中継輸送での普及促進に取り組んでおり、令和4年度には中継輸送実現に向けたポイントをまとめたリーフレットや手引き書、そして取り組み事例集を作成し、公表を行っている。</p> <p>中継地点での貨物の積み替えだけでなく、先生がご提案いただいた中継地点でのドライバーの交代、トラクターの場合にはヘッドを交換し折り返し運行を行う事も推奨しており事例を交えホームページ上で紹介をしているところである。</p> <p>・まず国全体で平成27年に全国でパイロット事業というものを行っており、全国でさまざまな輸送品目を対象に実証実験を行っている。この実証実験の結果を取りまとめ輸送品目ごとの改善のためのガイドラインを国で作成している。</p> <p>今回は、更なる実証実験をということで、本省から各地方局にさらに実証実験を行いたい協議会はないかと提案を募ったところ、今回、熊本の協議会がトマトの輸送に関して実証実験を行いたいと手を挙げ、そこで選定されて予算措置が行われたところ。</p>

委 員	九州運輸局
<p>○厚生労働省の協力、省庁の垣根を越えた協力はできないのだろうか。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・厚生労働省との連携としてはトラック運転者の労働時間は厚生労働省が主管官庁にはなっており、このようなトラック輸送の協議会に我々運輸局だけではなくて、労働局も同様に事務局となって協力して取り組んでいる。</li> <li>来年から、トラック運転手の改善基準告示が改正されて、いわゆる労働時間が短くなるという問題が指摘されているが、労働局では各地で今、説明会などを開いて周知活動も行なっている。</li> <li>その関係のチラシ等に関しても、運輸支局で配布するなど相互に協力を行っている。</li> </ul>
<p>○実証実験の品目が今回トマト、昨年度は卵となっており、先ほどのパレット話などの似たような形で応用して実施結果を使えるようなことは考えなかったのだろうか。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・各実証実験の結果をとりまとめたガイドラインを平成 27 年に行った後に作成しており、新たに行った実証実験についても、それに追加して行くという形で広く皆様の参考になるよう更新をしている。事業者の皆様や荷主の方々にご確認いただき活用していただければと考えている。</li> </ul>
<p>○懸念点として、トラック輸送の運転手の労働条件を改善していこうという風潮の中で、中には反対にトラックの制限速度を外して、速度を上げて運行するような考えもあり、すごく心配に思う。この実証実験はその方向性に行かないものと理解している。</p>	
<p>○熊本協議会が設置されているとのことだが九州管内ほかの件でも協議会があって、例えば、九州管内の熊本県以外の他のところの協議会は、やはりこのように似たような調査になるか、どうなのだろうか。九州ではこれだけを熊本のこれだけを取り上げたということなのだろうか。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・九州では企画競争の対象となって実証実験を行ったのは熊本だけとなっているが、全県で協議会自体は設置しており、協議会ごとに例えば荷主へのアンケート調査を行うなど、様々独自に取組を行っている。</li> </ul>
<p>○全国のこの実証実験の調査結果というのは、国土交通省として冊子のようなものにまとめているのか。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・取りまとめたガイドラインを国交省のホームページで公開している。</li> </ul>

委 員	九州運輸局
<p>③「九州運輸局管内の「路線バス運転者」に対する意識の実態調査業務」</p> <p>【抽出理由】</p> <p>○本調査ではどのような内容の意識調査が行われ、バス交通政策に対して建設的な提言がなされたか。</p> <p>○「九州運輸局管内の「路線バス運転者」に対する意識の実態調査業務 日本工営・復建調査設計共同提案体」という落札者についていかなるものか。</p>	<p>【抽出理由に対する回答】</p> <p>・本調査は、バス運転者という職業に対する意識について、バス事業者だけではなく、バス運転者や就職斡旋者、バス運転者の候補になり得る方を対象に調査を実施、その結果からバス運転者という職業が選択されるための方策や運転者が辞めないための方策を検討し、バス事業者に対して提言を行うことを目的としている。</p> <p>調査は「バス事業者・バス運転者への調査」、ハローワークや就職情報サイト運営会社などの「就職斡旋者への調査」、高校生や保護者、トラックや貸切バスなどのプロドライバー、自動車学校で大型二種免許を取得中の方などの「バス運転者の候補となる方への調査」を実施した。その結果、バス運転者や候補者等の意識とバス事業者等との意識の主なギャップとして、「住居補助などの福利厚生ニーズ」や「深夜勤務の不許容」「教育・訓練に対する不満」「重大事故の報道によるマイナスイメージ」などが浮かび上がった。</p> <p>このギャップに対して、自治体等への交通政策に対する提言も含め、「福利厚生の充実」「深夜勤務への対応」「教育・訓練の充実」「イメージアップのための情報発信」「路線バスの走行環境の改善」の5点を提言している。</p> <p>本調査の提言が活かされるよう、報告書について弊局ホームページへ掲載し、調査にご協力いただいた団体やバス事業者等に連絡、今後も機会を捉えて管内地方公共団体やバス事業者に広く案内することとしている。</p> <p>・受託者は、2つのコンサルティング法人（日本工営と復建調査設計）が協定を締結して本調査業務について共同提案を行うための組織体。</p> <p>共同提案体は本業務について共同で提案を行うための組織体であり、代表者を選出し、弊局との連絡調整等を担っている。</p> <p>なお、共同提案体の構成者全員が企画競争参加資格要件を満たす必要があり、構成員それぞれに対して要件を確認している</p>



委 員	九州運輸局
<p>○本事業のタイトルは「路線バス運転者に対する意識調査」とあるが、内容は運転者自身や事業者の人事担当やハローワークなど関係者への意識調査という意味合いとなるのか。</p> <p>○もう少し絞った調査が良かったのではとも考える。仕事の不満理由がどこにあるのか、それは給料の問題なのか。この種の「職業」に対する、あるいは「仕事」に対する意識調査では、人間関係など色々な理由が挙がってくる。仕事意識、勤続意識などは男女差や年齢等によっても理由は異なってくると思う。</p> <p>○調査票はどのくらいの質問項目があるのか。</p> <p>○共同で提案することは一般的なのか。</p>	<p>※事業概要は資料を元に説明。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・路線バス運転者という「職業」に対する意識調査という形となっている。その視点から、単純に路線バス運転者に対する調査だけでは足りない部分が出てくる。そこでバス運転者になり得る方や第三者の立場として就職斡旋の方々の視点も調査した上で、バス事業者が持っているイメージとのギャップを明らかにしたいという視点で調査を行った。</li> <li>・絞込みをする形もあると思う。バス運転者不足に対する調査はこれまでも色々実施はしているが、あくまでもバス事業者に対する調査が多い。今回運転者という立場、職業に対する意識ということで、バス運転者の方の目線を取り入れた調査を実施するという形をとっている。バス運転者とバス事業者のギャップというのは当然あり得るが、その視点だけでは深掘りが足りないのではと考えた。バス運転者の候補になりえる方や第三者の視点もやはり必要ということで、今回はハローワークと就職情報サイト運営会社にも調査を実施した。</li> <li>・バス運転者対象だと約80項目。スマートフォンで回答できるものだが、設問数はかなりのものとなっている。</li> <li>・弊局で企画競争共同提案体の形の事例は少ない。</li> </ul>

	九州運輸局
<p>○双方の会社がそれぞれ何か得意領域があった上で、一緒にやりましょうということであれば、本件では、1社はバス運転者とバス事業者、もう一方は就職斡旋者とバス運転者候補者、と思われる。</p> <p>将来の求職者（高校生）へ調査するときに聞いてもらえれば面白いなと思ったのは、他の職業とどう比べているか、つまりバス運転者を選ばない理由。どのような理由でほかの仕事を選んでいるのか、何が良いのか。その点が分かると、そこを改善していけば、バス運転者の方に流れていく可能性も高まるのではないかと思った。関西のバスのニュースであったが、赤字だけではなく、運転手の確保が難しいので路線廃止、廃業する届出を出したという内容だった。かなり運転手不足は深刻な問題と認識したので、この調査自体、非常に有意義だと考える。</p> <p>○調査結果では、回答者は中途採用者が圧倒的に多い。バス運転者は新卒採用よりも中途採用が多いとみて良いか。</p> <p>○中途採用者の前職やバス運転者に転職した理由などは調査しているか。</p> <p>○トラック運転者は給与が下がったと言われているが、バス運転者も下がっているのか。</p>	<p>・高校生に対する質問の中で、バス運転者を選ばない理由も確認しているが、「すでになりたい職業を決めている」という回答が多かった。</p> <p>※資料を用いて該当箇所の調査結果を紹介。</p> <p>・バス事業者の採用状況を正確に把握しているわけではないが、やはり新卒採用は少ないと聞いている。大型二種免許取得がネックになる模様。</p> <p>・前職は調査しており、結果としては、サービス業など運転者以外の職業からの転職が多かった。</p> <p>・現在確認できる資料では、H13年とR3年を比較すると、下がっている模様。</p>

委 員	九州運輸局
<p>④「公共交通事業者の事業ポートフォリオに関する基礎調査業務」</p> <p>【抽出理由】</p> <p>○落札者が監査法人ということについて。</p> <p>○「事業ポートフォリオを構築する取組みを支援して行く必要がある」ということだったが、何か具体的な支援方法が提言されているのか。</p> <p>○先ほどの審議③「九州運輸局管内の「路線バス運転者」に対する意識の実態調査業務」の労働条件などの調査についても本調査の財務関係と関連していると思うので、相互に活用検討し全体的に行政に生かすと費用対効果が良くなるのでは。</p>	<p>【抽出理由に対する回答】</p> <p>・本件企画競争参加資格要件では、全省庁統一資格の「役務の提供」において「九州・沖縄地域」の参加資格を有していることなどを条件としており、当該法人はこの要件を満たしていたため、企画競争への参加資格があると判断、提案書審査の結果、特定に至っている。</p> <p>また、受託者の系列会社にはコンサルティングを主とする会社も存在しているが、本調査業務は交通事業者の財務状況の分析が主となることから、監査法人が企画競争に参加したと聞いている。</p> <p>・具体的な内容としては、事業者と自治体だけではなく、医療・福祉と交通、教育・子育てと交通、買物と交通など色々な分野との連携のための事業に対する支援というところなどが提言されている。なお、国土交通省でも同様の取組に対する支援を実施している。</p> <p>※調査結果を用いて説明。</p> <p>・本調査では、事業者ヒアリング等で運転者不足の部分についても若干触れている。また、本件の調査結果を受け、今年度は事業者間の共創の取組を深掘りして横展開ができないか調査を行っている。</p>

委 員	九州運輸局
<p>⑤「九州における新たなアドベンチャーツーリズムのコンテンツ造成等実証事業」</p> <p>【抽出理由】</p> <p>○他に競り合った企業とどのような形で差がついたのか。</p> <p>○新たな、としているが、これまでもコンテンツに対して多額の事業費を費やしてきたと記憶している。ほぼ1千万円を要するほどの内容となっているのか確認したいため。</p>	<p>【抽出理由に対する回答】</p> <p>※アドベンチャーツーリズム（以下、AT）の概要説明</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本事業は企画競争を実施し、企画提案書については、「業務内容の理解度」、「提案内容の具体性」、「提案内容の独創性」、「業務遂行の確実性」、「必要経費の適性度」の5項目の評価を行い、その評価において、各評価項目の総合点が最も高い事業の提案書の特定を行った。</li> <li>・本事業では2社、特定者の株式会社JT B福岡支店と、もう1社の提案を受け、企画競争審査委員会による評価の結果、株式会社JT B福岡支店の提案を特定した。</li> <li>・審査員の評価においてはこの株式会社JT B福岡支店がATに関する知見やノウハウを有しており、コース造成の手順や研修講師の選定、あるいは研修会の運営など全般を通じ、他社と明確な差別化を図った提案はなされたということが審査項目の「提案内容の具体性」あるいは「業務遂行の確実性」が評価に差がついている。</li> <li>・本事業は主に鹿児島県奄美大島エリア対象に、大きく3つの取組で組み立てている。</li> <li>・一点目は、今回奄美大島を対象にしたATコンテンツ及びコースの造成は有識者のアドバイスも得ながら取り組んだ。またフィールドワークの実施については、特に奄美大島ならではのストーリー性を有した体験価値を高められるコンテンツ、それからコースの磨き上げといった観点のもとに取り組んだ。また、有識者を招いて実施したモニターツアーは、ターゲットとなる欧米豪の訪日外国人旅行者に対し、本当に訴求できうるコースとなっているかを検証する意味で必要不可欠な取組として行った。</li> <li>・二点目はATガイドの育成について。これはATを専門的に取り扱うコーディネーター、あるいはスルーガイドもまだ不足しているという課題に対する取組。昨年より踏み込んで九州全域を対象にATを専門に取り扱い、欧米豪に訴求できる・対応できるガイドを発掘育成するための座学研修および実地研修を行った。</li> <li>・三点目は、この事業で造成したATコンテンツ及びコースの満足度や課題改善点、ATガイドの育成にかかる手法改善点の整理を行った。また、新たな取組として、気づき集を取りまとめている。</li> </ul>

委 員	九州運輸局
<p>○行政が行うべきことの線引きどこはだろうか。今はオーバーツーリズムの問題もある。確かにその観光の事業収入で何兆円という市場を見込んで、行政がそこに力を入れることは欧米豪で実際あるからということだが、この欧米、オーストラリア、ニュージーランドでは政府が中心になってこんなにお金を投じてアドベンチャーツーリズムを開発しているのか。</p>	<p>この気づき集は事業実施において弊局や関係者で気づいた細かい注意点や押さえるべきポイントを取りまとめたもので、ほかの地域でも今後の取り組みを展開していただく際に参考となるので、非常に大事な取組と考えている。</p> <p>これらを取りまとめたうえで研修受講者及び関係者に向けた成果発表会を行った。本事業報告書はホームページでも公開しており、広く活用していただけるように機会を捉えて取り組みを進めていきたい。</p> <p>本事業の成果目標を予め設定しているが全て上回る結果が得られたと考えている。</p> <p>また、9月11日から14日まで北海道で体験型観光の国際イベント『ATWS（アドベンチャートラベルワールドサミット）』が開催され、こちらに広域DMOの九州観光機構が参加し、商談会等の場で本事業により造成した奄美大島エリアのATコンテンツ及びコース企画についてPRしていただくこととなっている。</p> <p>このATWSを契機に世界中のAT関心層に九州のATに関心を持っていただき、また、九州のAT関係事業の持続、自発的な取り組みに寄与していくことに期待をしており、本事業については予算をかけた相応の成果を得られたものと考えている。</p> <p>・早くからATマーケットが発達した欧米豪でも、自然を守る取組とともに行政で推進されてきたものと思うが、予算等の詳細は承知していない。現在は地域、民間組織レベル（DMO等）でATの取組が進められていると思うが、ATマーケットがまだ確立していない日本とは状況が異なるため、（国が率先して）取り組んでいるもの。</p>

委 員	九州運輸局
<p>○現在外国人旅行者の入国が増えており、例えば火をおこしてはいけない場所で火をおこす、寝てはいけない場所で寝てしまう、等々、各地でのハレーションがかなり問題となっている。また本来のコースではないところに行き、亡くなってしまったケースがあるとも聞いている。そのような行動を操作することは、各自治体が負担することになると考える。また責任を持ってツーリズムを開発していることから、医療や消防など補助についてどのような考えだろうか。</p> <p>○ガイドに関して、事業団体やこのツーリズムについて資格認定のようなものがあるのか。(例えば先ほどのオーバーツーリズムの無許可で住宅等敷地内に) 入り込んでしまうという場合にガイドとして助言ができ、目が届くようなものが存在するのか。 資格を作るのであれば、資格要件にそのような項目を入れ込むようなことを行う。適格な資格を備えた担い手作りに国、観光庁として、何か考えはあるだろうか。そういうものを展開するためにお金を使っていくのはそれなりに意味があるかと思う。</p> <p>○WAF Aの内容は大事なものかと思うが先ほどの地域住民への配慮を行うものとは意味合いが違うようなので、何か配慮をいただきたい。</p> <p>○ツアーコンダクターには必要な資格制度があるかと思う。そのように今後資格制度を新しく作られる場合、資格要件の中に入れ込むことができると、それが研修内容にもなり、資質向上となるので是非ご検討いただきたい。</p>	<p>・ATだけに限らない話となるが、政府は秋にオーバーツーリズム対策をとりまとめる と聞いている。国土交通省も来年度の予算でオーバーツーリズム対策のための取り組みの予算要求をしている。 ATに限らず、観光客を誘致するからには地域にとってはやはり何か負のインパクトに対して責任は必ずあると考える。オーバーツーリズムとまでいえるか分からないが、九州においても外国人が多く来ていただいている一部の地域において、外国人のマナー問題の話も耳にする。九州運輸局ではオーバーツーリズムの事前の未然の防止になりうるマナー啓発等の取組を行っていく予定。ATの取組においても、ご指摘の観点について関係者と話していきたい。</p> <p>・アドベンチャーツーリズムのガイドをするうえで必須の認定資格は特段ない。なお、WAF A (野外災害救急関係の資格) という資格取得が推奨されてはいるが要件が厳しい。 令和4年度、九州観光機構が、ガイドの人材育成という観点からWAF Aの資格支援を行っている。</p>

委 員	九州運輸局
<p>⑥「令和4年度 将来にわたって旅行者を惹きつける地域・日本の新たなレガシー形成事業「温故知新の心にふれる温泉場 湯平温泉」構築事業」</p> <p>【抽出理由】</p> <p>○他の競り合った企業の企画との比較で何が決定的にこの財団法人でなければならなかったのか。なぜ地元や九州内ではなく東京の企業に九州のレガシー形成事業を委託するに至ったか。</p>	<p>【抽出理由に対する回答】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>本事業は企画競争での実施となっており、その評価においては、「業務内容の理解度」、「提案内容の具体性」、「提案内容の独創性」、「業務遂行の確実性」、「必要経費の適性度」の5つの項目により行われ、各評価項目の総合点で最も高い事業者の提案書が特定された。 本事業においては、特定者である『(公財)日本交通公社』と、その他2社の3社から提案をうけたところで、この3社は企画競争審査委員会による評価を受けている。その中で特に「提案内容の具体性」が特定事業者は高評価を得たところであり、結果的に各審査員の評価項目の総合点が最も高かったため、『(公財)日本交通公社』が請負事業者に決定した。</li> <li>「提案内容の具体性」が特定事業者は高評価を得た考えられる理由としては、特定事業者は、業務実績として由布市の「2010年度(平成22年度)由布市観光基本計画策定業務」、「2021年度(令和3年度)由布市観光基本計画見直し委託業務委託」等を受託している他、DMOである(一社)由布市まちづくり観光局及び由布院温泉観光協会が発注する業務の実績があり、10年以上前から由布市の観光関係の事業に関わり続けていた。 これまで由布市の観光に係る事業実績が豊富で、地域との関係性があり連携がとれていることにより、各種調査や検討会の内容が具体的に記載されているなど効果的なデータやランドデザイン策定に必要な要素の抽出の期待ができるものだった。</li> <li>ランドデザイン策定にあたって、各社素案→計画案→最終計画といったステップを踏んで行うような流れであったが、不特定となった事業者は、「湯平の課題」「目指すべき将来像」「基本戦略と目標」「基本戦略の具体的施策」「推進体制とスケジュール」と、策定に向けた目次を掲げているものの、本事業内で行うアンケート調査や、検討会の意見を踏まえ作成といった表現にとどまっているものだった。</li> </ul>

委 員	九州運輸局
	<p>一方で、特定事業者は、「旅館組合と観光協会が連携し新たな事業主体を作成し空き地空き家を活用した事業に社会実験的実験をする。」「次に空き旅館で長期滞在型宿泊施設を試行。(リノベーション、一棟貸、レジデンスタイプ、ドミトリータイプ等若者や訪日外国人を対象に食事提供なし・温泉なしの温泉街で過ごすもの)」といった由布市の関係者と連携し、施設の活用方法を示し、グランドデザイン策定のための具体的な計画を提示していた。</p> <p>また特定事業者は由布市だけでなく、観光庁事業の「古民家や歴史的資源の活用した観光まちづくり推進の調査業務」や「地域観光統計や訪日外国人消費動向調査の集計・分析に係る業務」を行っている他、全国の温泉地の観光関連の業務実績があり、本事業に湯平温泉に他地域の先進事例を紹介し、湯平の将来像や具体的・再生歴史的資源の活用などを検討できるきっかけづくりから業務を行うとされているなど具体的に提案できていた点があった。</p> <p>このように由布市の温泉・観光に関しての状況や課題について、他の事業者より詳しく、また他地域の状況や課題なども参考として、一步踏み込んだ内容で提案できており、「提案内容の具体性」が特定事業者は高評価を得た理由となっている。</p>



	九州運輸局
<p>○特定された事業者が10年以上にわたってその地域での取り組みを行っているのであれば、その事業者に任せるべきなのではと思う。どこまで行政のやるべき事なのか。</p> <p>経営者の方々はまず稼ぐということより、行政の助成金など公金を目指しているように全部内向きになってしまっている。行政の行うことの意味はどこに持っているのか。</p> <p>ストーリー作りなど観光業にとっては大切ということで、業者が行うことは理解できる。実際はコンサルタント業務でお金を得て行き、地域に還元されているのか。開発の対象は過疎地域が多いと思うので生き残りを懸けて、一生懸命行っているのは理解できる。</p> <p>九州は観光にはとても魅力ある場所があるが、そこに住んでいる人々を守りながらの観光はどうあるべきかという調整役であれば、行政がやるべきかと思うが、最近では広報等、費用対効果を見ても疑問に思うことがある。本当に地域を育てるのであれば、派手なことではなく、地域でできるようなものを提案していくことが本来的な役割ではないだろうか。</p>	<p>・当初は国の費用で行っているが、最終的には、その地域が自立自走することとで、持続可能な地域、稼げる地域としていただければと私どもも考えている。今いただいた意見を踏まえて、今後の事業に活かして行きたいと思う。</p>

委 員	九州運輸局
<p data-bbox="236 257 774 293">⑥「佐賀運輸支局本庁舎日常清掃等請負業務」</p> <p data-bbox="252 331 391 367">【抽出理由】</p> <p data-bbox="236 405 815 584">○落札率が 59.09%と非常に低い。委託業務内容からすると、委託費用の中で人件費の占める割合が高いと思われるため、この落札率で請けるとなると就労する労働者の賃金がかなり低くなるのではないかと懸念される。</p> <p data-bbox="236 663 815 875">○佐賀県外の飯塚市の企業が59.09%というかなり低い価格設定でとっていて、年間契約の清掃にかなり低い額であるため就労者に適正な賃金が支払われるのか、適正に必要な清掃が行われるのか、無理がないか確認したいため。</p> <p data-bbox="236 1603 815 1671">○会社は福岡県の飯塚で、会社に雇われていることは、福岡の賃金が適応する。</p>	<p data-bbox="831 322 1141 358">【抽出理由に対する回答】</p> <p data-bbox="815 396 1362 642">○本契約案件においては、過去にも佐賀県外の事業者と契約した実績はあり、令和4年度に契約した(株)美装福原は全省庁統一資格を有しており、他官庁との契約実績もあることから入札参加資格の審査結果については、特段支障はなかったものと考えている。</p> <p data-bbox="831 651 1362 752">また、清掃作業の履行確認は佐賀運輸支局本庁舎の職員が確実に行っており、適正に必要な清掃作業が行われている。</p> <p data-bbox="831 761 1362 1189">「就労者に適正な賃金が支払われるのか」については、予定価格が低入札価格調査に該当しないことから、聞き取り調査等は実施しておらず、契約当時の賃金はどうであったかについては説明できないが、参考までに、令和5年6月28日時点に、ハローワークのHPで募集されていた当該清掃業者の賃金について確認すると、時給900円程度で、佐賀県の(令和4年10月2日からの)最低賃金は「時間額853円」であり、比較すると越えている金額であった。</p> <p data-bbox="831 1198 1362 1480">今後の対策としては、予定価格が低入札価格調査の対象外であっても、本契約のようにあまりにも金額が低く、適正な履行がされないことなるおそれがあるときや、最低賃金法等の関係法令違反の疑いがあるものについては、事業者へ聞き取り調査を行い、不正が行われていないかを確認していきたいと考えている。</p> <p data-bbox="831 1592 1362 1659">・業務地が佐賀県なので現地のハローワークで募集をかけている。</p>

委 員	九州運輸局
<p>○最賃水準で国が事業をすることは問題。            予定価格を算出する際に、これまで実績がある業者が見積りを出し、その中で1番低いということだが、会社の取り分を除けば、ほとんど賃金ということ。結局、労務提供型の事業なので、だからその辺は何か工夫できないのかと思う。確かに税金なので、一般競争入札で1番低いところというのはわかるが、他方ではそれでいいのかとも考える。入札制度と相矛盾することをどのように調整して、反映させていくのかというところの問題。</p> <p>どのような人件費レベルを予定価格で想定するかを検討と、先ほどのように調査をするということは、非常に有効で引き続きお願いしたい。予定価格を設定される際に少し考えていただきたい。</p> <p>また入札時に低い金額でこれは不適切だなと思えば、1番低い額のところであっても、排除して次のところに決めるとかというようなことが出来ないのか、検討していただきたい。</p>	<p>○ご意見を参考にさせていただき入札手続きを進める上で検討して進めたい。</p>

九州運輸局 入札監視委員会 委員名簿

	氏 名	役 職
委員	井上 圭二	久留米大学 文学部 名誉教授
委員	有田 謙司	西南学院大学 法学部 教授
委員	神 陽子	九州国際大学 法学部 教授