

九州運輸局入札監視委員会第28回定例会議審議概要

開催日及び場所		令和7年9月9日(火) WEB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]	1 件	委員抽出案件
	一般競争入札 (政府調達に 関する協定適用対象工事)	0 件	・九州運輸局管内自家用電気工作物保 安管理業務委託契約
	一般競争入札 (上記以外の工事)	1 件	・デジタル複合機保守及び消耗品 等の供給業務委託契約
	指名競争入札	0 件	・次世代の九州観光を担う若者層 の“旅行動向”及び“就業”に係 る意識調査事業
	随意契約	0 件	・令和6年度 地域・日本の新たなレ ガシー形成事業「日本一の神話のま ち高千穂」 “いにしえ” から現在、 未来へ
	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]	2 9 件	・令和6 年度スポーツツーリズム推 進のための実証事業
	一般競争入札	2 2 件	
	指名競争入札	0 件	・トラック輸送における取引環境の改 善及び運転者の長時間労働抑制のた めの調査業務
	随意契約 (うち企画競争)	7 件 (7 件)	
合 計		3 0 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		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 または勧告の内容		特になし	

(別紙)

No. 1

委 員	九州運輸局
1. 入札・契約手続き等の運用状況等の報告 (1) 工事に係る入札方式別発注業務一覧表 特になし (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 特になし (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 特になし (4) 指名停止等の運用状況一覧表 特になし (5) 再度入札における一位不動状況 特になし (6) 工事種別ごとの低入札価格調査制度対象工事の発生 特になし	

委 員	九州運輸局
2. 抽出案件の審議 ①九州運輸局管内自家用電気工作物保安管理業務委託契約 【抽出理由】 ○一般競争入札で落札率が 100%となっている理由を知りたい。 【質問・意見】 ○参考見積書を取り寄せた時期は、いつ頃なのか。また、この2社だけに要求して取り寄せたのか。この2社を選んだ理由は。 ○参考見積書が出た段階で決まると一般競争入札の意味がないと捉えられかねないので、注意が必要である。	【抽出理由に対する回答】 ・本契約の入札に係る予定価格の算出には、2者から徴収した参考見積書を比較し、安価であった事業者の参考見積額を予定価格として採用している。 参考見積書の時点で今回落札した「一般社団法人九州電気管理技術者協会」の金額の方が安価であり、その金額を予定価格として採用したところ、契約事業者が参考見積書の金額と同額で入札し、落札したため、落札率が100%となった。 【質問・意見に対する回答】 ・参考見積書は12月末から1月上旬にかけて取得した。 仕様書上、九州全域をカバーできる事業者として2社該当するため。もう1社は「一般社団法人九州電気保安協会」。

委 員	九州運輸局
②デジタル複合機保守及び消耗品等の供給業務委託契約（単価契約） 【抽出理由】 ○一般競争入札で落札率が 100%となっている理由を知りたい。 【質問・意見】 ○他社が入ってこない仕組みになっているので、一般競争入札にするからには儀礼的ではなく、そのあり方を見直すことも必要と思われる。 ○富士フイルム製の複合機は、何年くらいの耐用年数で契約しているのか。独占的にならないのか。 ○5年契約をする際に、リースと保守トータルの見積額で競争させることができるのではないかと。1年目を低く押さえて2年目以降に高くするという不正が考えられる。	【抽出理由に対する回答】 ・本契約の入札に係る予定価格は、前年度の契約単価と仕様書で示す各複合機の月間予定枚数を基に積算した金額を採用したところ、契約事業者が前年度の契約単価と同額で入札し、落札したため、落札率が100%となった。 過去の入札監視委員会でも、本契約の競争性についてご意見を頂戴しており、競争性を確保する観点から、令和5年度の賃貸借契約更新に向けて賃貸借料及び保守料を含めた複数年契約による予算要求を令和4年6月に国土交通省本省に対して行ったが、複数年の賃貸借契約及び単年の保守契約と比較しても明確な金額差が確認できず、費用面で大きなメリットが見られないことから同事案を実施している他局も含めて財務省への予算要求は困難であると国土交通省本省から通知があり、令和5年度の更新時は前回同様、複数年の賃貸借及び単年度の保守契約で実施することとなった。 5年度に締結した賃貸借契約が終了する9年度までは1者応札が続く可能性が高いが、引き続き他局の動向・費用面での効果を確認しながら検討を続けていくこととする。 【質問・意見に対する回答】 ・リース契約は最大で5年となっている。耐用年数も5年であるため、それより前に契約が終わることはない。5年後はすべての機種を入れ替えることとなる。 競争性の確保という点では賃貸借と保守を含めた契約であるが、賃貸借が例外的な複数年契約であるのに対し、保守は予算受けが困難ということもあり単年度契約となっている。 ・他局の動向も踏まえ調査している中で、次年度以降高く設定するといった事象はなされてないことを認識している。

委 員	九州運輸局
③令和6年度観光地域動向調査 次世代の九州観光を担う若者層の”旅行動向”及び”就業”に係る意識調査事業 【抽出理由】 ○画提案書の提出者数が1社なのは、どのような理由からなのか、観光事業についての専門性をもった事業者は多数あると思われるが、1社となった理由を知りたい。 【質問・意見】 ○本事業は予算が限られているためオンラインツアーという形になったと思われるが、宿泊施設の労働環境などを根本的に解決するための考えがあれば教えていただきたい。 ○就業条件の改善となると厚生労働省の所管にも関わるため、省庁をまたいだ総合的な政策が必要な印象を受けた。 ○各地域で運営している観光地が大手グループ会社買い取られることが多く、地域にお金が落ちる仕組みが薄れている。地域の暮らしや自然を大切にしてツアーに組み込むことで、地域の持続性も確保できると思われる。九州の価値観を守ること行政の役割だと思われる。	【抽出理由に対する回答】 ・観光事業についての専門性をもった事業者は九州に多数あるが、今回の調査事業がオンラインツアーを実施する仕様となっており、その部分に関する実施ノウハウを持った事業者は限られるため、企画提案書の提出者数が1社と少数になったもの。 また、企画提案説明書の交付は2者に対して行ったが、応募がなかった者に参考に理由を確認したところ、「説明書的内容的に自社が得意とする分野でなかったこと。オンラインツアー実施などのノウハウがなかったこと。」そして、「予算170万円ではなかなか企業として採算を取るのが難しく、事業として成り立つのか懸念もあったこと。」などが応募を断念した理由として挙げられる。 【質問・意見に対する回答】 ・オンラインツアーを主体にすることで現地ツアーと比べ、若者層の参加者をより多く集める意図がある。先進的な観光地や観光産業の従事者の取組を情報発信できる意味合いもある。 また、他課ではあるが就業セミナーや受入環境整備など継続して支援している。 ・就業条件の改善では、観光地の高付加価値化がある。例えば宿泊施設等を高付加価値化することで、お金が落ちる仕組みができ従業員にも還元されることになる。 また、二次交通の問題については他の部署と連携していきたい。

委 員	九州運輸局
④令和6年度 地域・日本の新たなレガシー形成事業「日本一の神話のまち高千穂」 ”いにしえ” から現在、未来へ 【抽出理由】 ○2社の応募があった中で選ばれた企画であることで、企画目的と何が評価されて選ばれることになったのか、その成果物は目的にかなったものであったのか知りたいため。 【質問・意見】 ○高千穂に限って企画競争を出した理由について教えていただきたい。 ○本事業は九州の他の地域にも応用できると思われ、行政でのコンサルティングの材料にもなり得る。	【抽出理由に対する回答】 - 企画が優れていた点は、主に三つ。 第1に、包括的な調査を行うということ。来訪者、町民、事業者を対象にしたアンケートやヒアリング調査を組み合わせ、地域の現状と課題を多角的に把握する提案内容となっていた。 第2に、観光地ブランディングの分析を行うこと。観光動向や統計データをもとに、ターゲット設定を行い、どのような旅行者を呼び込むべきかを整理できていた。 第3に、持続可能な観光戦略の視点があったこと。神話や神楽を核に据え、これら地域資源の文化継承、住民参加、観光人口の増加といった効果も視野にいていた。 また、調査手法の精度や具体性が高く評価され、実現可能性の検討についても深度があり、本事業の趣旨に最も適合していると判断し、選定となった。 - 成果物としては事業報告書が提出された。内容については、包括的な調査の実施により、高千穂町の観光現状と課題の整理がされていた。また、入込客数や宿泊動向などのデータ分析に加え、町民・事業者の意識調査、来訪者の満足度調査が実施され、課題が明確化される結果となっていた。観光地ブランディングについては、これらの調査結果を踏まえつつ、高千穂町が策定している総合計画や観光マスタープランと照らし合わせる形で整理されていた。さらに、神話や神楽を軸にした観光ストーリーを再編集し、資源ごとの説明、ターゲット設定、そして面的施策の方向性が提示されていた。 これにより、本事業の目的であった「構想策定」「調査と課題整理」「資源の再編集」が的確に果たされていたと評価した。 【質問・意見に対する回答】 - 九州運輸局のホームページにて希望調査・募集を行い、3地域から手が挙がったもの。それを観光庁に提出し有識者が申請内容を審議して、九州から高千穂町が選ばれたという形である。

委 員	九州運輸局
④令和6年度 スポーツツーリズム推進のための実証事業 【抽出理由】 ○企画提案書の提出者数が1社なのは、どのような理由からなのか、専門性の故なのか、その理由が知りたい。 ○観光開発事業の一環として本テーマが設定されたのであろうが、そもそもスポーツツーリズムとはどのようなものなのか、またスポーツツーリズムの開発・拡大によってどのようなメリット及びデメリットがあるのか。デメリット面の一つとして自然破壊等の観光ツーリズムによる観光公害は引き起こされないのか、疑問に思うところである。スポーツツーリズムの開発普及に伴う問題点やその対策面について提言はなされているか。 ○契約金額が大きいことから、何に対してどの程度の金額が考えられて契約がなされたのか、またその成果物がどうであったのかが知りたい。	【抽出理由に対する回答】 ・ 公示後3社から問合せがあり、企画提案説明書を交付したところ、結果として1社から企画書の提出があった。1社となった理由までは把握していないが、他の事業者を排除するような記載は一切していない。1社だとしても必ず採択されるわけではなく、提出された企画提案書を適切に評価した上で採択している。 ・ スポーツツーリズムとは、スポーツ資源とツーリズムを融合する取組で、参加や観戦目的とした旅行とそれらを実践する仕組みや考え方、スポーツで人を動かす仕組みづくりを指すと捉えられている。メリットとしては、4つ挙げられる。一つ目が飲食宿泊や周辺観光などへの経済効果、2つ目が交流人口拡大、3つ目が旅行者へのスポーツ施設・プログラムや宿泊環境整備によるまちづくり、4つ目が国際競技大会をはじめスポーツイベント招致による情報発信。デメリットとして抽出されたような観光公害が引き起こされないよう、配慮が必要と思われる。本実証事業で取り上げた「ツール・ド・九州」の大会理念において、環境負荷が少ない運営、自然環境への配慮、九州の豊富な水資源の活用・保護といったSDGS活動の実現が意識されている。また、UCI 気候行動憲章の創設メンバーとして自転車競技に関わる組織が競技による環境への影響を減らすこと等について具体的な行動に取り組まれている。このような理念や取組を他のスポーツにも展開させるべく、当局としても適切な場にて周知・啓発活動を行っていく。 ・ 契約金額 1,400万円（税込み） ◆戦略会議（会議運営費用等） 300万円 ・ 委員報酬、交通費、宿泊代、会場費 ◆受入方策実施 800万円 ・ 観戦実証（観戦環境整備など） 530万円 ・ モニターツアー（ガイド料等） 270万円 ◆事務局経費 170万円 ◆合計 1,270万円（税抜き）

委 員	九州運輸局
【質問・意見】 ○イベント主催者が実施することを行政が引き受けているように思える。公共交通や安全に観戦できる環境整備を整えることが行政の役割だと思われる。観光で一般企業がやること、行政がやることを見直すことも必要と思われる。 ○経済面の成長効果はあるが、地域住民の生活に与える影響や環境面への配慮も今後必要かと思われる。	事業の成果物としては、実施報告書を提出させている。 (抜粋) 効果検証としては、本実証事業における効果や課題、解決の方向性についてアンケート結果等の取り纏めなどを行った。総合的な満足度として、大会の観戦状況やモニターツアーを通して参加者の9割が満足したと回答。 SNSを活用して情報発信を行い、延べ100万回以上のリーチを獲得した。TVなど高コストの媒体よりも、SNS情報のもつリアルさや影響力、伝わる速さを考慮するとSNSのコストパフォーマンスの高さが分かる結果となった。 課題としては、レース実況を日本語直訳の英語にしたことで満足度を得られなかったこと。 欧米人など体格が大きい方にも合うレンタルバイクが不足していたことや食事の課題。 各外国人の要望に応じて高付加価値な商品提供に向けて、地域関係者や自治体と連携していく必要がある。 【質問・意見に対する回答】 ・九州は欧米豪からの旅行者が少ないこともあり、国際スポーツイベントをフックに呼び込み、経済効果を生む検証を行ったところ。いただいた意見は今後の事業に反映させていきたい。

委 員	九州運輸局
⑥トラック輸送における取引環境の改善及び運転者の長時間労働抑制のための調査業務～トラック輸送におけるアンケート調査業務～ 【抽出理由】 ○本アンケート調査は誰を対象として行われたか。 ○調査の結果、どのような問題性が浮かび上がったのか。	【抽出理由に対する回答】 ・本調査は、福岡県内のトラック事業者と一般消費者、九州管内の荷主企業に対して行った。 具体的には、トラック事業者は福岡県トラック協会の会員企業。一般消費者はネットリサーチ会社（(株)アスマーク）が保有するシステムの福岡県内のモニター。荷主企業は九州商工会議所連合会、福岡県商工会議所連合会、福岡商工会議所の会員を対象とし、変更契約後は規模の大きい1,500者を抽出して調査を行った。 調査対象が福岡県内の事業者と一般消費者である理由は、本調査が、「トラック輸送における取引環境・労働時間改善福岡県地方協議会」にて、トラック輸送の取引環境の改善及び運転者の労働時間抑制への取組を推進するため、福岡県内のトラック運転者不足に関する調査を行うことが決議されたことにより実施したものであることによる。 なお、荷主企業については、発荷主だけでなく着荷主も調査対象とするために、調査範囲を九州管内としている。 ・まず、運賃に関するトラック事業者と荷主企業の認識に大きな差があるということ。望ましい水準の運賃として、国土交通省は「標準的な運賃」の告示を行っているが、この標準的な運賃を適正運賃とした場合に、適正運賃で支払えていると回答する荷主企業が8割以上と大半を占めている一方、適正運賃を収受できていると回答するトラック事業者が23％程度となっている。この認識のずれが生じている背景として、標準的な運賃について、トラック事業者は96％とほとんどが認知していることに対して、荷主企業への認知は55％程度となっていることが考えられる。また、適正運賃を収受出来ない理由として、約半数のトラック事業者が荷主が運賃交渉に応じてくれないことを挙げている。次に、トラック運転者の労働時間について、一日の平均拘束時間が10時間を超える事業者が約半数となっている。その原因の一つに荷待ち時間があるが、荷待ち時間の発生要因

委 員	九州運輸局
○この調査によって浮かび上がった問題に対してその解決に向けてどのような方策なり方向性が具体的に示されているか。 【質問・意見】 ○福岡県地方協議会、各県地方協議会でこのアンケート結果を役立ててほしい。荷主に対して受け身になっていないか、トラック事業者から提案・アピールした方が良いのではないか。 知り合いの運送業者に聴くと、昔と違って今は運送業者側から運賃や運送方法について荷主側に提案をしている状況であった。 荷主と交渉のテーブルにつくためには、トラック事業者から標準的な運賃制度を提案・アピールしていく必要がある。 運ぶ品目・種類・業種によって労働時間がどうなるのか、細かく分析して運賃交渉に持っていくことが重要と思われる。	として、「車両の集中」をトラック事業者、荷主企業者ともに最も多く回答しており、搬出・搬入時間の分散が実践できていないという課題が挙げられる。 また、一般消費者について、宅配便利用の際に、不在の場合に利用するサービスとして、再配達又は特に対応しないという割合が4割以上となっていることが、物流の効率化への課題として挙げられている。 ・運賃収受について、適正運賃を収受できているトラック事業者の取組をみると、価格根拠を明確に説明すること、取引条件を書面化するなど明確な根拠をもとに交渉を行っていることが調査から明らかになったことから、トラック事業者側は適切な交渉材料を準備するとともに、荷主企業側も標準的な運賃について理解を深めることが必要との提言がなされている。 次に、荷待ち時間の削減として、車両の集中を防ぐために、各所での業務効率化が重要であり、DX化を含め、物流の効率化推進が提言されている。 また、宅配便の再配達の削減に向けては、宅配ボックスの設置や置き配、ゆとりを持った配送日時の指定など、一般消費者の意識改革・行動変容を促すための情報発信が必要との提言がされている。 【質問・意見に対する回答】 ・本事業の成果物である報告書は、福岡県のトラック取引環境改善協議会に共有しているところ。協議会はトラック事業者だけでなく、荷主や労働団体も含めて参加している。特に2024年問題にかかる長時間労働などの課題について協議されている。 荷物の種類によって労働時間がどのように変わってくるのか、という意見は今後の協議会での検討材料としたい。

委 員	九州運輸局
○トラックGメンはどのような制度なのか。 ○標準的な運賃制度について、荷主側にどのように周知しているのか。 ○今回の調査で運送事業者と荷主とのギャップと問題点が分かったので、協議会で活かしていくべきと思われる。 ○調査結果は中小企業庁や厚生労働省などに展開する予定はあるのか。こういった問題は省庁またいだ総合的な政策を行わないと改善しないと思われる。 ○調査結果は国土交通省の中でも共有していただきたい。課題となっている適正運賃や荷主の問題は陸運・海運共通と思われる。	・トラックGメンは、運送事業者の長時間労働など違反を是正するため処分するだけでなく、荷主事業者に対して啓発活動や問題意識をもってもらうことを目的とした組織である。 主にトラック事業者からの情報を基に活動を行っている。情報の中に違反原因行為となるような荷主側の依頼、例えば過積載や荷待ちが恒常的に発生している状況で改善策を取らないなどがあつた際は、荷主に対して働きかけを行い、それでも改善されない場合は勧告等を行っている。 また、情報を待たずとも荷主側にパトロールし、運送の依頼状況の把握や2024年問題に関する啓発活動を行っている。 ・標準的な運賃に関するチラシをGメン活動の際に荷主に対して配布している。 ・協議会は毎年開催しており、2024年を迎えても問題が解決されたわけではないので、今回の調査結果を基に今後の労働時間の方向性を検討することになるかと思う。