

第38回 四国運輸局入札監視委員会審議概要

開催日及び場所	令和7年9月10日（水） 高松サンポート合同庁舎南館4階会議室	
委 員 員	三野 靖（香川大学法学部名誉教授） 大平 昇（弁護士） 國村 年（公認会計士）	
審議対象期間	令和6年4月1日～令和7年6月30日	
審議案件	総件数 4件 一般競争 2件 指名競争 0件 企画競争 2件 公募手続 0件 隨意契約 0件	① 香川運輸支局吸收冷温水機改修工事（一般競争） ② 四国運輸局愛媛運輸支局の官用車交換契約（一般競争） ③ 高知県仁淀川流域にある「にこ淵」入域協力金の電子決済化を活用した地域周遊促進事業（公募手続） ④ 「令和6年度 四国運輸局によるDMOの伴走支援事業」にかかる課題を検証するマーケティング支援事業（公募手続）
委員からの意見・質問、それに対する回答等	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

意見・質問	回答
<p>① 香川運輸支局吸収冷温水機改修工事</p> <p>吸収式冷温水機について、故障したから部品を交換したのではなく、故障の恐れがあったから改修したということだが、通常はどれくらいの期間で更新するものなのか。</p>	<p>当該機械の法定耐用年数は15年なので、通常はその期間を目安に改修を検討するが、適切なメンテナンスを行っているとそれよりも長く使用できる。</p> <p>今回対象の冷温水機は問題なく使用できていたが、法定耐用年数を大幅に超えて使用しているため突然故障する可能性があることから、四国地方整備局からオーバーホール等の改修を推奨されていたため実施した。</p>
<p>本件工事を含め審議対象の全件が契約保証金免除とされているが、どのような場合に契約保証金を差し入れさせるのか、また、どのような場合に免除するのか。</p>	<p>契約保証金は、会計法の規定により納付が定められているが、予算決算及び会計令第100条の3の規定により、同法第72条第1項の資格を有する者による一般競争に付し、もしくは指名競争、もしくはせり売りに付し、または随意契約による場合において、その必要がないと認められるときは免除することができることとされている。</p>
<p>必要がないというのはどのように判断しているのか。判断の内部基準はあるのか。</p>	<p>担当官の個別の判断になり、内部基準はない。</p>
<p>担当官の個別の判断ではなく、ある程度定量的な判断基準を定めたほうがよいのではないか。</p>	<p>当局ではこれまで契約保証金を免除する運用をしてきたが、今回の工事も含め、納付を求めるべき案件があることを認識しており、今後の発注に向けて免除の可否の基準について検討しているところ。</p> <p>ご指摘を踏まえ、地方整備局の例等を参考に判断基準を検討していきたい。</p>
<p>当初二者から競争参加資格の確認申請があつたが一者が辞退し、一者応札になっている状況だが、一者が辞退した理由は何か。</p>	<p>競争参加資格を有していなかったため、競争参加資格の確認手続の途中で申請を取り下げたものである。</p>
<p>競争参加資格は基本的な条件だが、なぜそのような事態になったのか。</p>	<p>当該者は国土交通省の他部局の競争参加資格を有していたが、資格申請の際に四国運輸局を</p>

意見・質問	回答
<p>今回の機械は日立製作所製で、日立関連会社が落札しているが、改修工事は系列会社でなくとも対応可能だったのか。</p> <p>応札者数が少なく、競争参加資格のない者による入札があるといったことから、基本的な手続の中に問題があるようと思われる。</p> <p>参考見積を徴取する業者の選定はどのように行っているのか。競争参加資格を有する該当する等級の者から選定しているのか。</p> <p>運輸局は他局に比べて発注案件が少なく、担当者が経験を積まないため、問題が生じていることが見受けられる。ノウハウだけでは適正な手続を継続的に行っていくことが難しいため、会計的なマニュアルを整備する等、対策を取っていくべき。</p>	<p>希望部局としていなかつたため、今回の競争参加資格がないということになった。</p> <p>参考見積を徴取した他社から見積書の提出があったことから、対応可能であったと認識している。</p> <p>会計課としては、当然対象の有資格者から参考見積を徴取すべきという考えがあるが、運輸局職員は経験が少なく、そのような理解があまりないため、資格を考慮せず見積を徴取している状況である。</p> <p>今後検討していく。</p>
<p>②四国運輸局愛媛運輸支局の官用車交換契約</p> <p>前の官用車が平成 25 年式で、走行距離 11 万 8 千 km と言うことだが、経過年数や走行距離数によって買い換えの基準はあるのか。</p> <p>リースと、買い換えではどちらが効率的なのか。</p> <p>四国運輸局が保有している官用車の台数は？</p>	<p>官用車は税法上の耐用年数を基に、4 年以上 6 年未満を目安に多額の維持費や修理費等が必要と認められる場合には交換できるものとしている。</p> <p>リース契約の方が安価な場合もあるが、最長 5 年の国庫債務予算を組む必要があり、局単体でのリース契約では契約する車両数が少ないと費用対効果が薄くなる可能性がある。</p> <p>18 台保有している。</p>
<p>予算取りや台数の問題があることは理解できるが、効率的な車の運用ということを考えると、リース契約も含めて検討した方が良いのではないか。手続きに係る手間や今後維持費</p>	<p>今後検討していく。</p>

意見・質問	回答
<p>が上がっていくことを考えたときに長い目で見ると良い。</p> <p>車種の指定が総排気量が 1,300cc 以上 2,000cc 以下となっているが、少し幅が大きすぎるのではないか。</p> <p>他の市町村ではカーナビにテレビ機能があり、NHK を受信できる状態になっていたにも関わらず 受信料を払ってなかったという話題があったと思うが、四国運輸局では以前からテレビが映らないような仕様になっているのか。</p> <p>官用車の使用にあたり、悪路や山道を走ることはあるのか。</p>	<p>総排気量の基準については、現在使用している車と同等のものを選定できる仕様にしている。大手ディーラーが販売している車相当分で考えているが、現実的に 1300cc 程度の車種は選択肢として挙がらないため範囲を狭めることも検討したい。</p> <p>平成 22 年度に農林水産省が会計検査院の指摘を受けて以降、官用車のカーナビにはテレビ受信機能を付けない仕様になっている。</p> <p>そのような道を走ることはほとんどないが、検査や監査業務に使用する荷物があるため、積載量が比較的大きい車である必要がある。</p>
<p>③ 高知県仁淀川流域にある「にこ淵」入域協力金の電子決済化を活用した地域周遊促進事業</p> <p>キャッシュレスは確かに時代の潮流であるが、それだけが「にこ淵」の活性化につながるという点が判然としないのでこの点について説明してほしい。</p>	<p>「にこ淵」という場所は山間部に位置する滝壺であり、今まで現金支払いのみの募金箱を設置して入域協力金を募っていた。</p> <p>観光地としての持続可能性を維持するために協力金の収入増加が必要であったが、急激な観光客の増加に伴い環境整備のコストがかさむ中で、キャッシュレス決済を導入すれば写真を撮影する観光客の募金を促進できるのではないか、という考え方から今回の事業に至ったものである。</p> <p>また「にこ淵」だけではなく、他の近隣観光地に行ってもらえるように入域協力金に観光コンテンツを組み合わせて、観光客の周遊を促すとともに近隣観光地の収入増加を狙った。</p>

意見・質問	回答
<p>入域協力金には、金額の定めはあるのか。それともいくらでもいいのか。</p>	<p>観光客の任意の金額となっている。</p>
<p>例えば「ふるさと納税」や「法定外目的税」「法定外普通税」など汎用的な制度は他にもあると思う。これらは制度的に観光へのメリットを与えることができるし、使い方によっては特典を与えるということもできる。「にこ淵」だけキャッシュレス決済が可能であることは事業目的である周遊につながらないのではないか。今回、他の行政対応は考えなかったのか。</p>	<p>今回の実証事業にあたっては、第一に現地を訪れている観光客を対象に現地での収入を伸ばすことに焦点を当てて実施した。</p>
<p>今回、観光に関するノウハウを持ち合わせていないために外部に委託したことだが、それでは運輸局の観光部の存在意義に疑問が残る。</p>	<p>観光に関する体系的な知識自体は持っているが、システムの構築等について、より専門的な部分に関して要件を当局から細かく指定する段階には至っていなかった。</p>
<p>運輸局が全て自前で設計することに無理があることは理解できるが、企画競争委員会は局内の職員だけではなく外部の専門家などを入れて、より客観的に評価をすべきではないか。その方が運輸局のノウハウの欠如を補いつつ、一定程度公平性のある審査ができると感じる。</p> <p>それは制度的にできないのか。</p>	<p>企画提案内容等について、専門的、技術的な見地から、特に意見を聞く必要があると判断した場合には有識者委員会を設置して審議することができる。</p>
<p>事業評価にあたり、現場のいの町の意見を聞く機会はあったのか。</p>	<p>最終的な評価にあたっては、いの町の意見を聞く機会は設けなかった。</p>
<p>いの町の意見を聞くことは必要だったのではないか。キャッシュレス決済を導入するいの町の意見抜きで勝手に運輸局が事業者を決定するのは、企画を押しつけているように捉えられてしまう。いの町の意見を聞くことは必要だったのではないか。</p>	<p>本事業をやる上で、いの町と観光部で方向性を一致させた上で始めているというのが大前提である。企画提案の内容も審査の範囲なので、情報の管理等の観点からすぐに実現はできないかもしれないが、ご指摘のとおり、今後は意見交換の機会を設けることを検討したい。</p>

意見・質問	回答
<p>再委託について、委託費用が合計 680 万円程度で契約額の半分近くある。再委託先の B 社は地元の業者だと思うが、この業者へ再委託した理由を知りたい。</p>	<p>今回の事業には観光コンテンツの開発業務も含まれていたため、地元住民から迅速に多くの観光情報を収集する必要があり、既に現地において観光コンテンツ開発の事業を行っていた当該事業者へ委託することが効果的かつ効率的であると判断した。</p>
<p>システム関係も地元事業者の C 社に再委託している。コンテンツづくりもシステムも再委託であれば A 社は何をするのか？</p>	<p>どういったコンテンツを開発するのか、どういったシステムを構築するのかは A 社。実際に現場で動くのは再委託事業者である。</p>
<p>④「令和 6 年度 四国運輸局による DMO の伴走支援事業」にかかる課題を検証するマーケティング支援事業</p>	
<p>3 つのエリアがこの支援対象となった理由は何か。</p>	<p>事業 1 と 2 はモデル DMO、事業 3 はヒアリング DMO に分けられており、事業 1 と 2 については観光庁から過去に補助金を受けていないことやマーケティング支援など条件をクリアする DMO を 2 社以上公募で採択するよう指示があった。事業 3 については、当局が業務上ヒアリングを実施している DMO の中で、マーケティング事業に興味があるが人手不足等の兼ね合いから事業になかなか手上げできていない業者を 1 社指名した。</p>
<p>運輸局がこの事業を行うことによって、金銭的にも労力的にも DMO 自身の負担は減るのか。</p>	<p>事業 1 と 2 に関しては、当局と DMO で話し合いながらアンケートシートの骨組みを組み立てたり、報告会を開いたりできるので負担的な面では軽減できている。</p>
<p>この事業自体は半年ぐらいで終わっているが、今後持続可能的に各エリアで活用してもらうための伴走支援のようなものは制度的にあるのか。</p>	<p>現状、制度的にはない。 しかし、観光業界は事業を一度行っただけで何年もその効果が持続することは無く、継続的な満足度調査や消費額調査を実施しながら戦略を組み立てていくことが重要になってくる。従って、毎回このような事業を実施するのではなく、DMO 自身がこのような調査事</p>

意見・質問	回答
	<p>業を継続してできる仕組みと一緒に検討することが当局の目的だった。</p> <p>また、報告会等をとおして別のDMOにも横展開することで持続可能性を担保している。</p>
<p>再委託に関して、企画提案の段階ではD社が235万4千円、E社が341万円であったが、実際の契約段階では両社とも金額が減少している。関わらずリクルートとの契約金額は700万円から変わっていないのはなぜか。再委託費が減少したら契約金額も減少するのではないか。</p>	<p>インバウンドの属性調査及びニーズ調査にあたり、4カ国にアンケート調査をすることになっていたが、業者を特定した後にDMOとリクルートを踏まえて協議をする中でDMO側から欧米系もアンケートの対象に入れたいという提案があり、契約金額内に抑えるためにアンケートの調査先を絞ったりインターネット調査に切り替えたりしたため結果的に再委託費が下がった。</p>
<p>事業3についてDMPの構築やCRMの確立は自社ですすめる必要性がないという成果が上がっているが、企画提案の中では構築することになっている。これはどういうことか。</p>	<p>DMP自体がいらないというわけではない。DMPを活用するにしても伊予市自身がDMPに係るデータ等を集める必要は無く、愛媛県の広域的な愛媛DMOという団体が既にデータを集めているため、うまく流用できればかなり経費の節減につながることが分かった。</p>
<p>このようなDMOに対する支援事業はこれまで四国運輸局としてやったことはあるのか。</p>	<p>DMOが現状困窮している事柄に対してダイレクトに支援する事業は今回が初めてだが、観光庁補助事業ではDXやコンテンツ造成など、当局でもDMOの悩みを聞く機会はあった。</p>
<p>DMOについて最近ではあまり時事的に話題にならないような状況になっているような気がするが、国の力の入れ具合が変わったのか。</p>	<p>DMO自体の状況はあまり変わってはおらず、より質を高めていかなければならない。そのような中で、目立つような仕組みづくりを運輸局としても検討していきたいし、DMOから求められることもよくある。現在は過渡期に入っているので、日本国内でもDMOのレベルアップを目指して全国的に動いているような状況。</p>

意見・質問	回答
<p>観光や文化など様々な地域振興は本来民間の力でやるべき事業だと思う。近年行政が参加しているケースが多いが、やはり民間がその枠組みを作っていく方が本来の行政目的変えると望ましい。</p> <p>今回のような事業についても、特定の自治体を支援するよりも運輸局が広域的に実施することに意味があるのではないか。</p>	<p>今回の事業については、四国全体として事業を進めていける組織が自治体にないため、DMOとしても工夫してやっていかなければならない中で、DMOだけでは担えないような部分を国が相互負担しながら四国全体のDMOを底上げすることに国の存在意義があると思っている。</p> <p>3つのエリア内だけで完結することなく、その他のDMOにヒアリングをしながら、伴走支援で得られた知見を運輸局が紹介していきたい。</p>
<p>観光部に関しては、本来の行政目的に立ち返って事業選択を行っていく必要があるのではないか。四国運輸局の存在意義も踏まえて考えるべき。</p>	