

載を削除した上で、補助対象経費として認められない予備品等に係る経費を明確に示すこととするなどした。

イ 地方整備局等に対して事務連絡を発し、事業主体に LNG バンカリング整備事業の補助対象経費を明確に示すこと、アの改正後の補助要綱に基づいて補助対象経費の審査を適切に行うことなどを周知徹底した。

- (3) 空港消防等業務の実施に当たり、作業員等が業務提供時間中に休憩時間を取得する際は代替要員を配置する必要があることを標準仕様書に明確に記載することなどにより、空港消防等業務を整備基準等に基づき適切に実施する体制が執られるよう改善させたもの

会計名及び科目	自動車安全特別会計(空港整備勘定) (項)空港等維持運営費
部 局 等	国土交通本省、東京、大阪両航空局
空港消防等業務に係る請負契約の概要	航空機事故等が発生した際に直ちに必要な措置を講ずるなどすることができるよう消防業務等を実施するもの
検査の対象とした空港消防等業務に係る請負契約の件数及び契約金額	17 件 66 億 2714 万余円(令和4年度～6年度)
上記のうち空港消防等業務を適切に実施する体制が執られていなかった請負契約の件数及び当該体制が執られていなかった時間に係る契約金額相当額	17 件 8 億 8384 万円

1 空港消防等業務の概要等

(1) 国管理空港等における空港消防等業務の概要

国土交通省は、航空法(昭和27年法律第231号)等に基づき同省が設置して管理している空港(以下「国管理空港」という。)において航空機事故等が発生した際に直ちに必要な措置を講ずるなどすることとしている。そして、東京国際空港等11空港(以下「11空港」という。)(注1)において、航空機事故等が発生した際における人命救助を目的とした迅速かつ円滑な消防活動等を行う消防業務(以下「消防業務」という。)及び救急医療活動等を行う救急医療業務(以下「救急医療業務」という。)並びに同省が管理する区域における保安の維持等を図るための警備業務(以下「警備業務」という。)を実施している。また、国土交通省は、防衛省等が設置して管理している飛行場で、国民が利用するなど公共の用に供するためのものとされた札幌飛行場等7飛行場(以下「7飛行場」といい、11空港と合わせて「18空港等」という。)(注2)において、救急医療業務及び警備業務を実施している。

(注1) 11空港 東京国際、新潟、松山、高知、北九州、長崎、大分、宮崎、鹿児島、那覇、八尾各空港

(注2) 7飛行場 札幌、三沢、百里、小松、美保、岩国、徳島各飛行場

そして、東京、大阪両航空局(以下「2航空局」という。)は、11空港においては消防業務と救急医療業務又は警備業務の2業務を、7飛行場においては救急医療業務と警備業務の2業務を、それぞれ請負契約を締結した民間事業者に実施させている(以下、これらの業務を「空港消防等業務」といい、空港消防等業務を実施する民間事業者を「請負人」という。)

空港消防等業務を実施するための要員は、請負契約の履行に関する運営管理を行う現場責任者のほかに、指令卓で空港の運用状況等を常時確認するなどする職員(以下「リーダー」という。)及び事故現場に出動するなどして空港消防等業務を行う職員(以下「作業員」といい、リーダーと合わせて「作業員等」という。)とに区分されている。

(2) 国管理空港等において必要とされる作業員等の配置人員

国土交通省は、国際民間航空条約(昭和28年条約第21号)の附属書等に準拠して、国管理空港等で発生する航空機事故等に備えて人命救助等を目的とした消火救難機材の配備等の基準となる「空港等における消火救難体制の整備基準」(平成17年国空管第84号。以下「整備基準」という。)を策定している。

国土交通本省は、整備基準に基づくなどして、請負契約標準仕様書(以下「標準仕様書」という。)において、空港消防等業務における作業員等の配置人員、業務提供時間等を定めており、作業員等の配置人員については、いずれも業務提供時間中は常に配置され業務を行う必要があるとしている(図表1参照)。

図表1 標準仕様書で定められている作業員等の配置人員及び業務提供時間

項目	リーダー	作業員		
		消防業務	救急医療業務	警備業務
配置人員	1人	請負人に使用させる消防車両の台数×2人	1人	2人
1日当たりの業務提供時間		11.5時間～24時間 (各空港等の運用時間)		24時間

(3) 労働基準法に基づく休憩時間を取得する際の作業員等の体制

標準仕様書等によれば、請負人は、労働基準法(昭和22年法律第49号)等の関係法令等を遵守することとされており、同法によれば、使用者は、労働時間が6時間を超える場合には少なくとも45分、8時間を超える場合は少なくとも1時間の休憩時間を労働時間の途中に与えなければならないこととされている。そして、国土交通本省は、業務提供時間中は、常に標準仕様書等で定める配置人員と同数の作業員等を配置して業務を行う必要があることから、配置された作業員等が休憩時間を取得する際は代替要員を配置する必要があるとしている。

(4) 作業員等に係る人件費等の積算方法

2航空局は、空港消防等業務に係る請負契約の予定価格について、空港消防等業務請負積算要領(昭和59年空管第83号)に基づき積算しており、予定価格の基となる積算価格のうち、作業員等の人件費等については、標準仕様書等で定められている配置人員と同数の作業員等が、業務提供時間中に常に配置され業務を実施することとして算出されている。

2 検査の結果

(検査の観点、着眼点、対象及び方法)

本院は、合规性、有効性等の観点から、航空機事故等が発生した際における人命救助を目的とするなどした空港消防等業務の実施体制は整備基準等に基づき適切に執られているかなどに着眼して、令和4年度から6年度までに実施された2航空局の18空港等における空港消防等業務に係る請負契約17件、契約金額計66億2714万余円を対象として、2航空局において、勤務実績表等の書類を確認するとともに、請負人において、空港消防等業務の実施状況を聴取するなどして会計実地検査を行った。また、国土交通本省において、仕様書の基となった標準仕様書の趣旨や整備基準等の内容を聴取するなどして会計実地検査を行った。

(検査の結果)

2航空局は、18空港等の空港消防等業務に係る請負契約の仕様書において、標準仕様書で示されている配置人員と同数の作業員等を業務提供時間中に配置するなどして請負人に空港消防等業務を実施させることとしていた(図表2参照)。

図表2 仕様書で定められていた作業員等の配置人員及び業務提供時間 (単位：人、時間)

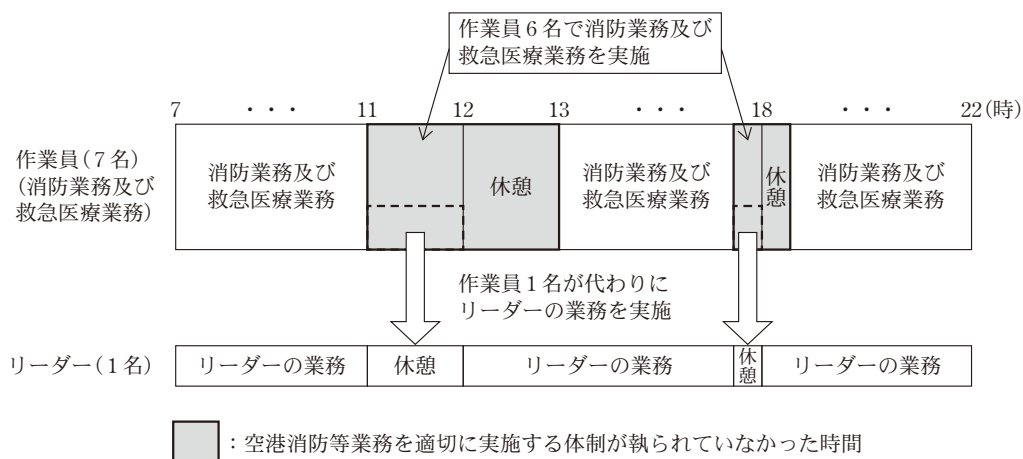
空港等名	作業員等の配置人員				1日当たりの業務提供時間		
	リーダー	作業員			リーダー	作業員	
		消防業務	救急医療業務	警備業務		消防業務、救急医療業務	警備業務
東京国際空港	—	8	1	—	24	—	—
新潟空港	1	6	1	—	14	—	—
松山空港	1	6	1	—	15	—	—
高知空港	1	6	1	—	14	—	—
北九州空港	1	6	1	—	24	—	—
長崎空港	1	6	1	—	15	—	—
大分空港	1	6	1	—	15	—	—
宮崎空港	1	6	1	—	14	—	—
鹿児島空港	1	6	1	—	15	—	—
那覇空港	1	6	1	—	24	—	—
八尾空港	—	2	—	2	11.5	—	24
札幌飛行場	—	—	1	2	13	—	24
三沢飛行場	—	—	1	2	11.5	—	24
百里飛行場	—	—	1	2	13.5	—	24
小松飛行場	—	—	1	2	15	—	24
美保飛行場	—	—	1	2	15	—	24
岩国飛行場	—	—	1	2	15	—	24
徳島飛行場	—	—	1	2	14.5	—	24

(注) 図表中の「—」は、国土交通省が空港消防等業務を実施していないことを示している。

そこで、18空港等の請負契約17件における作業員等の業務の実施状況について、勤務実績表を確認したところ、仕様書に示されている配置人員と同数の作業員等を業務提供時間に配置したとされていた。

しかし、各業務の実施状況について、請負人から説明を徴するなどして確認したところ、18 空港等の全てにおいて、実際には、作業員等が業務提供時間中に労働基準法に基づく休憩時間を取得していた。そして、標準仕様書で求められている作業員等の配置人員を業務提供時間中に常に満たすためには、作業員等の休憩時間に業務を行う代替要員を配置する必要があるのに、18 空港等の全てにおいて、作業員の休憩時間に代替要員は配置されていなかった。また、リーダーの休憩時間については、配置された作業員のうちリーダーの業務を実施する能力を有する者が代わりにリーダーの業務を実施していたが、作業員の数その分減少する状況となっていた。上記の状況を整理すると、図表 3 のとおりである。

図表 3 作業員等における業務の実施状況の一例



そして、請負契約 17 件において、作業員の休憩時間等に代替要員が配置されていなかったため、その間は、実際に勤務している作業員が仕様書に定められている配置人員より少ない人数となっていて、航空機事故等が発生した際における人命救助を目的とするなどした空港消防等業務を適切に実施する体制が執られていなかった（空港消防等業務を適切に実施する体制が執られていなかった時間に係る契約金額相当額 4 年度 2 億 8751 万余円、5 年度 2 億 9197 万余円、6 年度 3 億 0434 万余円、計 8 億 8384 万余円）。

請負人によれば、休憩時間に作業員の代替要員を配置していない理由について、仕様書において休憩時間に業務を行う代替要員を配置する必要があることが明確に記載されていなかったため、代替要員の配置は求められていないと認識していたとのことであった。そして、2 航空局によれば、仕様書において作業員等の休憩時間に業務を行う代替要員を配置する必要があることを明確に記載していない理由について、標準仕様書においてその旨が明確に記載されていなかったため、代替要員を配置する必要があることを認識していなかったとのことであった。

このように、2 航空局において、国管理空港等における空港消防等業務の実施に当たり、作業員等が業務提供時間中に休憩時間を取得する際は代替要員を配置する必要があることを仕様書に明確に記載していなかったため、休憩時間に代替要員が配置されておらず、空港消防等業務を整備基準等に基づき適切に実施する体制が執られていなかった事態は適切ではなく、改善の必要があると認められた。

(発生原因)

このような事態が生じていたのは、2航空局において、空港消防等業務に係る請負契約の仕様書の基となる標準仕様書について国土交通本省への確認が十分でなかったことにもよるが、同本省において、作業員等が業務提供時間中に休憩時間を取得する際は代替要員を配置する必要があることを標準仕様書に明確に記載する必要性についての認識が欠けていたことなどによると認められた。

3 当局が講じた改善の処置

本院の指摘に基づき、国土交通本省は、7年8月に標準仕様書を改正して、配置された作業員等が業務提供時間中に休憩時間を取得する際は代替要員を配置する必要があることを標準仕様書に明確に記載した。そして、8年度以降に請負契約を締結して実施する空港消防等業務が整備基準等に基づき適切に行われるよう、7年8月に2航空局に対して通知を発して、改正された標準仕様書を基に仕様書の作成を行うとともに、入札公告等の際に入札参加者に対して改正された標準仕様書の内容を明確に伝えるよう周知する処置を講じた。

令和5年度決算検査報告掲記の意見を表示し又は処置を要求した事項の結果

(1) ICT(情報通信技術)活用工事の積算について

(令和5年度決算検査報告 376 ページ参照)

1 本院が求めた是正改善の処置

国土交通省は、平成28年4月以降、ICT施工技術を全面的に活用する工事(以下「ICT活用工事」という。)の実施要領及び積算要領を順次策定して、直轄事業に適用している。また、同省は、29年6月に、都道府県等に対して実施要領、積算要領等を参考送付しており、都道府県等は、これらを準用するなどしてICT活用工事に取り組んでいる。実施要領によれば、ICT活用工事においては、原則として、施工プロセスにおける①3次元起工測量、②3次元設計データ作成、③ICT建設機械^(注)による施工、④3次元出来形管理等の施工管理、⑤3次元データの納品の各段階において3次元データを活用することとされている。そして、令和2年4月以降に入札契約手続を開始するICT活用工事については、土工等に係る積算要領によれば、空中写真測量(無人航空機等によるもの)、地上型レーザースキャナ、これらに類似するその他の3次元計測技術により3次元座標値を面的に取得する機器を用いた出来形管理及び3次元データ納品(以下、これらを「3次元出来形管理等」という。)を行った場合は、補正係数として、共通仮設費率に1.2、現場管理費率に1.1をそれぞれ乗ずるなどして、3次元出来形管理・3次元データ納品の費用、外注経費等の費用(以下、これらの費用を「出来形管理等経費」という。)を計上することとされている(以下、共通仮設費率及び現場管理費率を「共通仮設費率等」といい、それぞれ補正係数を乗ずることを「ICT補正」という。)。一方で、従来手法による出来形管理等(以下、これらを「従来型出来形管理等」という。)やICT建設機械の施工履歴データを用いた出来形管理等を行う場合は、ICT補正は行わないこととなっている。また、土木工事標準積算基準書等によれば、施工箇所が複数あり、施工箇所が1km程度を超えて点在する工事(以下「点在型工事」という。)では、共通仮設費率等の補正について、施工箇所ごとに設定することなどとされている。