

業務の見直しを進め、持続可能な執行体制の構築を図っている。

そうした中で、局は、道路の維持管理において、都の主導でコンソーシアムが開発・運用するMCRアプリを活用し、都民等と協働することにより、道路陥没などの損傷等をよりきめ細かくかつ迅速に把握する道路通報システムを構築し、令和4年度から本格的な運用を開始した。

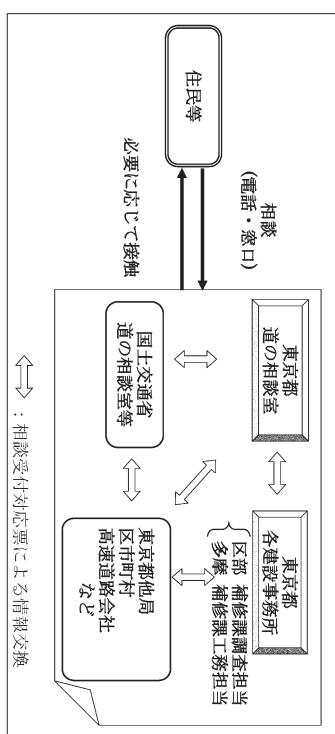
この損傷等の把握については、これまで各建設事務所が巡回監視を行うとともに、平成11年4月からは、国主導の下、国道・都道・区市町村道に係る住民等からの情報を集約して迅速に対応するため、都や国が「道の相談室」を設け対応してきたが、そこにこの道路通報システムを新たに加えたことになる。

そして、局は、都道での道路陥没などの損傷等を把握した場合は、道路を所管する各建設事務所が、速やかに現場を調査した上で、道路維持管理に係る単価契約工事などにより補修等を行っている。なお、その原因が下水道管やガス管などの埋設物によるものと判明した場合には、当該道路占用者に補修を行わせている。

(2) 道の相談室からの情報提供への対応

住民等が都の道の相談室に情報を提供した場合には、道の相談室は損傷等の内容等を相談受付対応票に記載し、図1のとおり、都道については、これを所管する所に送付し、各所は後述するように必要に応じて補修等の対応を行う。国道及び区市町村道については、所管する道路管理者にこれを送付する。

(図1) 道の相談室に提供された情報の流れ



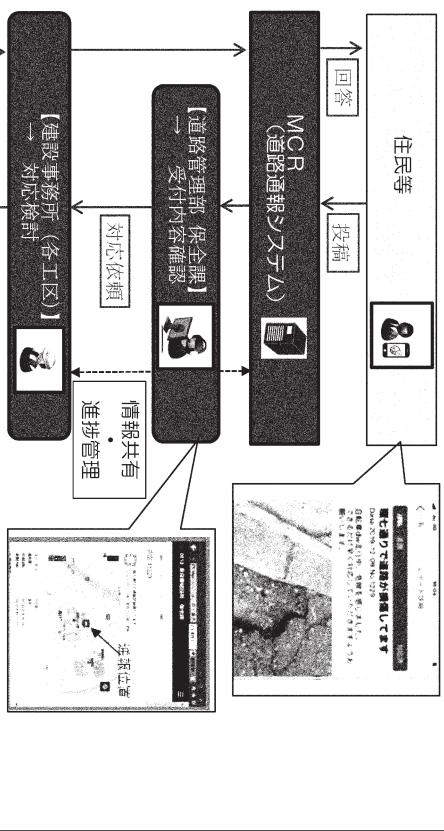
(3) 道路通報システム (MCR) からの情報提供への対応

住民等が、スマートフォンにダウンロードしたMCRアプリを利用して、道路の損傷等の写真等を投稿すると、MCRは、GPSによる位置情報により道路管理者を特定し、その道路管理者へ自動的に投稿内容を提供する。

「2 道路通報システムの整備・運用状況」に後述するが、局においては、図2のとおり、道路の維持管理を所管する道路管理部・住民等からの情報提供を受け、損傷等のあった都道を所管する建設事務所にこの情報を引き継ぎ、建設事務所は、損傷等の内容を調査の上、必要に応じて補修工事を行っている。その

際、道路維持補修について単価契約をあらかじめ土木工事業者と締結することで速やかな対応を図っている。

(図2) 局内におけるMCRの処理の流れ



これら、道の相談室及びMCRによる道路損傷、不良等の情報提供についての受付件数は、表1のとおり、令和6年度において、前者が1,803件、後者は1,278件で、合わせて3,081件となっている。

(表1) 道路損傷、不良等の情報提供の受付件数の推移

種別	R1	R2	R3	R4	R5	R6
道の相談室受付	1,241	1,120	1,106	1,084	1,245	1,803
MCR受付	3	87	390	1,514	1,016	1,278
合計	1,244	1,207	1,496	2,628	2,261	3,081

(単位: 件)

住民等から道路の損傷等に関する情報を得た場合の補修等対応状況について、道路の維持に関する単価契約105件のうち10件を抽出(抽出率9.5%)し、システムの記録、相談受付対応票、工事契約における施工状況等を見たところ、施工内容確認申請書、指示書、完了届等により、都所管道路については、現場確認の上、必要に応じて契約業者に指示し補修等を行っていることを確認した。

また、国・区市町村・高速道路会社等との間については相互で連携し情報交換を行っていることを確認した。

2 道路通報システムの整備・運用状況について

(1) 道路通報システムの整備

道路通報システムは、MCRを利用する自治体、国立大学法人東京大学等開発者により構成されているコンソーシアムが開発したスマートフォン用アプリである「MCR」を利用している。

MCRを利用する自治体は、コンソーシアムによるMCRの維持管理に係る経費として、人口に応じて設定された会費を負担することにより、住民等から道路の損傷等について情報提供を受け付けるシステムとして活用している。

住民等の利便性と道路管理者の管理の効率性の向上に向けて、継続的にMCRの機能追加・改善等を図るため、局は令和元年度から令和3年度の共同実証実験期間内に、コンソーシアムに対する委託契約により、その都度、それまでの効果検証を踏まえ、投稿を道路管理者別に振り分ける機能の追加など、機能改善を行った。

(2) 道路通報システムの運用

投稿の受付処理に関する処理の流れは図2のとおり、

- ① 道路管理部が受け付け、内容を確認し
- ② 部が各建設事務所へ対応を依頼、
- ③ 各建設事務所は、対応を検討し、必要に応じて補修業者へ補修を指示し、
- ④ 各建設事務所は、対応結果について投稿した住民等へ報告している。

これらの処理について、第三・第四・第五・西多摩の4つの建設事務所において、住民等がMCRを通じて投稿した情報提供への対応に関して、投稿のステータスや処理のタイミングなどからリスクが高いと思われる事例を抽出し、検証したところ、提供情報の受付に漏れは見受けられなかつたものの、対応状況を速やかに情報提供者に回答していない事例などが認められたことから、別項指摘事項のとおり改善を求めた。

また、所管する道路管理部、各建設事務所において利用するMCRの操作マニュアルについて見たところ、改善すべき事項が認められたことから、別項指摘事項のとおり改善を求めた。

なお、本稼働後も引き続き、局はコンソーシアムに対し機能の追加・改善等を要望しており、令和7年4月から、MCRアプリ上で、投稿に対する回答を希望する住民等に向けその旨のチェック項目を設け、必要とする住民等に速やかな回答ができるよう、システムの改善につなげたことを確認した。

3 MCRの普及、各道路管理者との連携について

(1) 登録者増加のための普及啓発

表2のとおり、令和6年度末現在のMCRの都民登録者数は7,387人であり、令和6年度の新規登録者数は単年度でこれまでの最大となる2,388人である。

(表2) MCRの都民登録者数の推移 (単位:人)

種別	R1～R3				R6
	新規登録	R4	R5	R6	
累計	1,763	2,181	1,055	2,388	7,387

(2) MCR導入団体拡大に向けた取組

監査日(令和7年3月7日)現在、MCRを導入している都内の自治体は、12区市(千代田区、港区、品川区、大田区、世田谷区、杉並区、葛飾区、国分寺市、国立市、福生市、多摩市、稲城市)となっている。道路管理者が国、都、区町村と異なる中、MCR導入団体が増加することは、窓口のワンストップ化による都民等の利便性向上と道路管理者における維持管理業務の効率化につながるため、局は、区町村に対し、毎年度、MCRの無償試行の案内を実施するなど、MCRの導入を働きかけていることを確認した。

【監査委員からの所見】

本道路通報システムは、日常の都道の維持管理において、都民等と協働し、道路陥没などの損傷等をより細かくかつ迅速に把握するものであるとともに、首都直下地震等の発災時において、都民等から道路損傷等の情報を速やかに受け取ることで、インフラ被害状況の迅速な把握や救援・復旧活動に必要な情報の効率的な共有などで活用も見込める。

こうしたことから、安全安心な道路の維持管理に向け、局は、引き続きコンソーシアムと連携し、利用状況に応じたMCRの機能改善や効果的な運用ルールの整備を図るとともに、これらを通してMCRの有用性を周知することなどにより登録者の増加や新たな区町村での導入などの利用拡大を進めていく必要がある。

1 重点監査事項
「調布飛行場及び島しょ空港の維持管理における安全・安心対策について」

【選定理由】

調布飛行場は、平成13年3月から供用を開始した都営コミュニター空港であり、現在、大島、新島、神津島及び三宅島との航空路が開設されている。これらの航空路における乗降客数は、新型コロナウイルス感染症の影響により減少した観光需要が徐々に戻りつつあることなどから、旅客人員は増加傾向にある。このように、調布飛行場は、東京と島しょを結ぶ離島航空路線の拠点、防災・医療・消防等緊急活動の拠点として、ともに重要な役割を果たしている。

調布飛行場及び島しょ空港の維持管理は、局が直接又は総務局の支局に委任して実施するとともに、離着陸する航空機に周辺空域の運航状況や気象情報等については、国機機関等に業務を委託し、迅速的確に提供している。

近年、島しょにおいて豪雨等の自然災害が多発するとともに、太平洋沿岸での巨大地震の発生が想定されていることから、離島港湾部、調布飛行場管理事務所など関係部署が連携して、自然災害等が発生した場合であってもこれらの航空拠点の維持管理を安全かつ適切に実施し、都民の安全・安心を確保しているか等を確認する必要がある。

以上のことから、調布飛行場及び島しょ空港の維持管理における安全・安心対策を重点監査事項に選定し、事業者が適切に行われているかについて監査する。

【着眼点】

- ① 滑走路や消防施設等、航空機の安全な運航に必要な日常の施設維持管理は適正に行われているか、（合規性）
- ② 空港の運営に携わる事業者等との連携が適切に行われているか、（有効性）
- ③ 発災時の滞留者対応、早期復旧、インフラ機能喪失への想定が適切に計画され、訓練が実施されているか、（合規性、有効性）

【結果の概要】

1 施設維持管理の状況について

(1) 空港施設の概要

本土と伊豆諸島間では、船舶や航空機が運航しており、表1のとおり、乗降客数も同程度（大島除く。）であることから、いずれも住民の足として欠かせない交通手段であるとともに、観光客誘致を含めた産業振興のための重要な資源である。また、船舶では本土に最も近い大島でも6時間（高速船では1時間45分）かかる距離を、航空路では25分で到達するなど、住民の高速移動手段として、航空路線の安定的な稼働は重要なものとなっている。なお、新型コロナウィルス感染症の影響により減少していく乗降客数は、現在、コロナ禍以前の水準まで回復している。

都は、空港法（昭和31年法律第80号）第4条及び第5条に基づき、大島・新島・神津島・三宅島の各空港及び調布飛行場（以下「都営空港」という。）を設置しており、それぞれの都営空港は離島航空路線の拠点であるとともに、東京都地域防災計画等においても医療・物資輸送等の救急活動拠点として位置づけられている。

都営空港には、図1のとおり、ターミナルビルや航空機への情報提供機能を有する管理事務所のほか、航空機が離着陸するための滑走路、航空機を停めておくためのエプロン、滑走路とエプロンとを結び航空機が移動するための誘導路などの空港土木施設や、着陸する航空機に対して正しい進入角を示す進入角指示灯などの航空機の安全な運航を支援する航空灯・火災施設がある。

都営空港においては、供用年数が20年を経過している施設も存在している。滑走路、誘導路及びエプロンなどの施設については、空港機能の供用性及び航空機の運航に対する影響度が特に高いものとなつてきているため、点検や補修を確実に実施していくこととしている。

都営空港における空港施設の点検等は管理事務所職員による日常的な点検や巡回点検のほか、専門的な知識を有する事業者への業務委託等により実施されており、主な業務ごとの実施体制の概要は表2のとおりである。

(表1) 航空機及び船舶の乗降客数（曆年）

(単位：人)

区分	航空機					(参考船舶)
	令和元年	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	
大島	24,539	16,499	16,183	23,021	24,469	335,443
新島	32,343	21,335	23,335	30,573	33,279	34,657
神津島	22,638	15,178	17,252	23,536	25,855	24,959
三宅島	29,163	19,371	20,780	26,843	30,220	24,167
調布	97,041	62,884	68,419	93,295	103,328	—

(注) 東京港港勢（港湾局）及び空港管理状況調査（国土交通省航空局）を基に監査事務局が作成

【空港業務の実施体制】

(1) 空港業務の実施体制

(2) 空港業務の実施体制

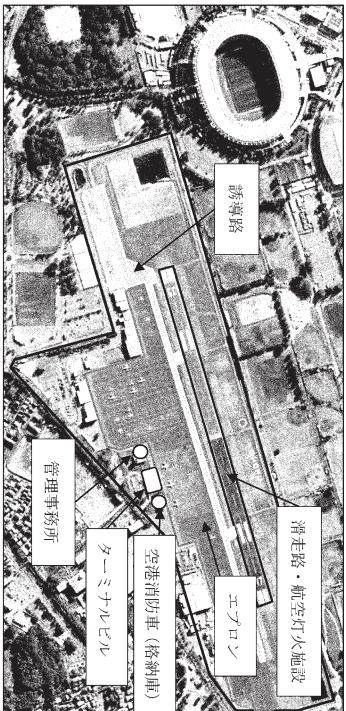
区分	航空会社	情報提供（滑走路・航空機）	消防（消防車両）	巡回点検（空港土木施設）	気象観測（注2）	警備（空港内全域）	灯火運用（航空灯火施設）
業務の概要	運航	情報提供（航空機）	消防活動（日常点検・消火活動）	支障物等の目視点検	風向・風速等の気象情報	巡回	遠隔操作
調布	○	○	○	○	○	○	○
大島	○		○		○	職員	職員
新島	○	国知心	○	職員	職員	職員	職員
神津島	○	(注1)	○	職員	職員	○	○
三宅島	○		○		○	○	○

(注1) 滑走路や気象状況等を航空機に情報提供。この情報を基に機長が離着陸の判断を行う。調布以外の空港は、国土交通省新千歳空港センターが対応。

(注2) 調布、大島以外は、管理事務所職員が気象台機器を使用して観測を実施。

(注3) 調布、三宅島以外は、管理事務所職員が警備業務を担当。また、全空港で離着陸時に警察官が立会い。

(図1) 空港における主要な施設（調布飛行場の例）



(注) 地理院地図を加工して監査事務局が作成

(2) 日常的な施設維持管理

都営空港では、空港の運用開始前に、航空機の運航や空港の供用性に影響を及ぼす異常がないかを確認するため、日常的な点検を行っている。

滑走路、誘導路及びエプロンについては表面及び異物付着の状況確認を、航空灯・火災施設については動作確認を、管理事務所職員が空港の運用開始及び運用中に適宜実施している。

また、消防施設（空港消防車）については、消防業務受託者が異常の有無や動作確認を行っている。加えて、管理事務所は委託業務受託者が実施した点検等について、業務日報や点検報告書等の提出等

により日々報告を受けるとともに、航空機の運航に影響を及ぼす異常・不具合等が発生した際には、報告を受けた内容を踏まえて事業者とともに直ちに対応している。

事故等の際には管理事務所及び各事業者等が連携して対応することとしており、平時から連絡体制や班編成を構築して備えている。

（3）計画等に基づく巡回点検等

都営空港では、滑走路等の空港土木施設の維持管理等については、国土交通省が定める、空港の維持管理の標準的な事項を示した「空港内の施設の維持管理指針」に基づき、各空港が「維持管理・更新計画書」を策定しており、空港内の施設の供用性を確保するための基本方針、点検項目や点検頻度などの維持管理に関する計画、滑走路等の更新に関する長期の計画などを定めている。

「維持管理・更新計画書」に定めていない航空灯火施設や消防施設（空港消防車）の維持管理については次のようになっている。

航空灯火施設については、国土交通省が定める「航空灯火施設保守要領」に基づき、各空港が定めた「灯火施設保守要領」により維持管理を実施している。

消防施設（空港消防車）については、国土交通省が定める「空港等における消防救難体制の整備基準」、道路運送車両法（昭和26年法律第185号）及び自動車点検基準（昭和26年運輸省令第70号）に従って維持管理を行っている。

主な空港施設ごとの巡回点検における点検項目や頻度等については、表3のとおりである。頻度については、空港における安全確保、維持のため、施設に異常が生じた際の人命及び航空機への影響度や供用年数を考慮して設定している。

また、空港の供用性を確保する上で重要な施設である滑走路、誘導路及びエプロンのうち、供用年数が長い施設については、表3の点検回数について、更に年1回加算している。

（表3）主な空港施設における巡回点検回数等（周期1年未満のもの）

施設名称	点検項目	標準的な点検回数等	根拠規程等
滑走路	ひび割れ、わだち掘れ、くぼみ、段差等	3回／年以上	維持管理・更新計画書
誘導路			
エプロン			
航空灯火施設	水平・仰角・向き、レンズ清掃等	1回／月以上	航空灯火施設保守要領
消防施設	ハンドルの操作具合、ブレーキの効き具合、エンジンの動作状況等	12か月点検に加え、3か月点検又は6か月点検	道路運送車両法及び自動車消防車の車両に関する点検のほか、ポンプ、薬剤等の車両に搭載されている消防設備の点検を別途実施している。

（注）消防施設（空港消防車）の点検については、上記の車両に関する点検のほか、ポンプ、薬剤等の車両に搭載されている消防設備の点検を別途実施している。

（4）各空港施設の点検状況

滑走路、誘導路及びエプロンの巡回点検については、主に管理事務所職員が目視で実施しており、異常箇所の確認の際には打音調査を組み合わせている。

また、点検結果、対応が必要か否か等の評価については、職員単独では行わず、複数の職員によるクロスチェックを実施している。

また、専門的な知識や資機材等が必要となる航空灯火施設、空港消防車等の点検については、業務委託契約等により実施している。

点検結果については空港施設における長期計画の更新時に適切に反映させるなどしている。

（5）補修等の対応

点検の結果、舗装の沈下やひび割れなどの異常が発見された場合、異常が生じた位置や状況などから補修の要否を判断しており、令和6年度では調布飛行場及び新島空港で補修を実施している。

調布飛行場では、巡回点検、定期点検の結果、航空機や車両の通行量が多いエプロンや場周道路などに沈下やひび割れが生じていたため、工事請負契約により舗装の打替えを実施している。

また、新島空港では、点検中に滑走路のひび割れを発見し、ひび割れの大きさや深さなどから航空機の運航に影響が生じるおそれがあったため、管理事務所職員によりアスファルト舗修材を注入する補修工事を実施している。

以上の空港施設の点検及び補修等の対応について、関連する契約34件（施設点検以外の気象観測業務委託や航空灯火に使用する電灯等の消耗品の購入契約を含む。）のうち30件を抽出し、報告書や工事写真等により、点検や補修が適切に実施されているか確認したところ、指摘すべき事項等は認められなかった。

なお、抽出した業務委託契約等のほか、空港消防車について点検整備記録等の確認及び関係者へのヒアリングを行ったところ、一部の空港において令和6年度に必要な定期点検の一部が実施されていないことが認められたため、別項の指摘事項のとおり、改善を求めた。

2 運営に携わる関係者間の連携について

（1）空港の運用に携わる事業者等

空港を安全に運用していくため、前述の表2のとおり、航空機を運航する事業者のほか、航空機に対する滑走路や空港付近の気象状況等の情報を提供する事業者等、空港の気象観測等を担う事業者等、火災が発生した際に対応する消防業務受託者等の多様な関係者と管理事務所とが日常的に連携することに加え、後述する会議等においても関係者間で情報共有・意見交換等を行っている。

また、管理事務所職員及び空港の運用にかかわる事業者等については、定期的な安全教育及び能力確認等を通じて、安全に関する知識及び意識の向上を図っている。

業務を改善しながら空港を運用していくことを確認した。

3 自然災害への対応について

(1) 空港業務継続計画 (A2-BCP) の策定等

平成30年9月に発生した台風21号による関西国際空港における、滑走路の閉鎖等の空港機能の停止に至る被害を契機に、大規模な自然災害が発生した場合においても、航空ネットワークを維持することができるよう、空港の機能確保等の対策の取組の方向性や緊急に着手すべき課題が、有識者によつて構成される国の検討委員会において整理されたこととなつた。

それにより、平成31年4月に公表されたとりまとめにおいて、空港業務継続計画（以下「A2-BCP」という。注）の策定が緊急に着手すべき課題として位置づけられた。

その後、各空港におけるA2-BCPの策定や見直しの際に参考となるよう、災害発生時において空港に必要となる機能確保の考え方や、A2-BCPの構成・記載内容を整理した「A2-BCP ガイドライン」（以下「ガイドライン」という。）が策定され、都営空港においても、ガイドラインを基に策定及び見直しを行つてゐる。

A2-BCPは、空港全体としての機能保持及び早期復旧に向けた目標時間、事前の備えや災害発生直後等の関係機関の役割分担を定めたものであり、災害時に空港内に設置される総合対策本部の本部長の統括のもと、関係機関が一体となって行動することを目指すもので、後述のとおり、基本計画（B-Plan）と機能別喪失時対応計画（S-Plan）から構成される。

都営空港におけるA2-BCPでは、気象警報等が発表されていればその解除後、復旧作業が開始でき次第、72時間以内に民間航空機の離着陸が可能となる状態まで、滑走路や旅客ターミナルビル等の最低限必要となる飛行場施設を復旧させることとしている。総合対策本部の本部長は島しょ空港においては各支庁長、調布飛行場管理事務所長であり、その指揮のもと、管理事務所と関係機関である航空会社又は燃料供給取扱者との役割分担を定めている。

（注）「A2」は、「Advanced」と「Airport」の意味であり、「A2-BCP」は Advanced Airport Business Continuity Plan の略である。

(2) 基本計画 (B-Plan)

基本計画 (B-Plan) は、災害発生時においてすべての滞留者が一定時間、安全に滞在するための対応策を定めた滞留者対応計画、滑走路等に異常が生じた際の復旧策を定めた早期復旧計画を定めている。滞留者対応計画及び早期復旧計画について、事前の備えなどの対応状況について確認した結果の主なものは次のとおりである。

滞留者対応計画では、管理事務所が被害状況の調査、国土交通省航空局への被害状況の連絡、滞留スペースの確保、飲料水の提供等を担い、航空会社は滞留者の安全確保及び避難誘導、近隣の一時滞在施設や避難所等への誘導等を担うとしている。

備蓄品については、飲料水、非常食、簡易トイレ等を準備しており、必要に応じて滞留者に提供でき

るようしている。

また、早期復旧計画では、管理事務所が関係機関との調整、滑走路等の空港施設の応急復旧を担い、航空会社は航空機等の被害状況の確認や運航再開に向けた調整を行うこととしている。

各空港では、応急補修材として常温合材を備える、島しょの空港では支庁と建設業協会との間で災害応急対策業務に関する協定を締結するなどして備えている。

(3) 機能別の喪失時対応計画 (S-Plan)

機能別の喪失時対応計画 (S-Plan) は、空港を機能させるために必要となる電力、通信、上下水道、燃料供給、空港アクセスの5つのインフラについて、機能が失われた際の対応や復旧計画について定めている。

機能別の喪失時対応計画について、事前の備えなどの対応状況を確認した結果、主なものは、表5のとおりである。

（表5）機能別の喪失時対応計画

機能	対応状況
電力供給機能	・ 航空灯火用の非常用発電設備を配備 ・ 一部の空港では可搬型の発電機も配備
通信機能	・ 管理事務所で無線機等の通信手段を配備
上下水道機能	・ 飲料水、簡易トイレ等の備蓄品を配備
燃料供給機能	・ 航空灯火施設用非常用発電設備用及び航空機用燃料を備蓄 ・ 燃料供給取扱事業者と緊急時の供給について調整
空港アクセス機能	・ 支障物撤去のため、重機保有建設事業者と災害時協定を締結

(4) 災害対応訓練の実施状況

ガイドラインでは、毎年定期的に訓練を実施することを推奨しており、各空港では年1回、A2-BCPに基づく訓練を実施することとしている。

訓練では管理事務所だけではなく、航空会社等の関係者とも連携し、タイムラインに沿つて役割分担、報告事項、動線等の確認、備蓄品の現地確認などを実施している。

また、訓練終了後には懲念事項などを整理し、運用面での質の向上を図っている。

以上のとおり、自然災害を想定した事前の備えや訓練等が実施されていることを確認した。

【監査委員からの所見】

都営空港は、島しょ地域における社会・経済活動を支える交通拠点とともに、災害時には島しょ地域への物資輸送等の拠点となる重要な施設であるため、局は、空港を安全に供用できるよう、ハーフ面では空港施設の点検を計画的に実施し、ソフト面では空港の運用を担う職員及び関係者への組織的な教育や情報共有を行うとともに、自然災害等の非常時に備えた訓練を実施している。

引き続き、安全かつ安定的な空港の供用を継続するため、安全推進委員会や安全管理委員会における連携のもと、離島港湾部及び全都営空港が各施設の運営及び維持管理に関する知識・スキルの継承を組織的に行い、安全管理体制の一層の充実を図るとともに、自然災害に起因するインフラ機能喪失などへの事前の備えを確実に実施し、災害発生時においても交通拠点としての役割を着実に果していくことが必要である。

2 指摘事項等

〔指摘事項〕

(重点監査事項) (その他)

(1) 空港消防車の定期点検を確実に実施するよう組織的に取り組むべきもの

都は、空港法(昭和31年法律第80号)第4条及び第5条に基づき、大島・新島・神津島・三宅島・八丈島の各空港及び調布飛行場(以下「都営空港」という。)を設置しており、各空港は、離島航空路線の拠点、防災・医療・消防等緊急活動の拠点としての役割を果たしている。離島港湾部は、これらの都営空港について、管理運営等を担っている。

道路運送車両法(昭和26年法律第185号)及び自動車点検基準(昭和26年運輸省令

第70号)は、自動車の所有者に対し、車両の用途や重量等に応じて、自動車検査、定期点検及び日常点検を行うことを義務付けている。都営空港には、空港火災や事故等に備えるための空港消防車を配備しており、新規登録時及び2年ごとの自動車検査(以下「車検」という。)、12か月ごとの定期点検(以下「12か月点検」という。)及び日常点検に加え、総重量8トン以上の空港消防車については3か月ごとの定期点検(以下「3か月点検」という。)が、総重量8トン未満の空港消防車については6か月ごとの定期点検(以下「6か月点検」という。)が、それぞれ求められている。

各空港の令和6年度の空港消防車の定期点検等の実施状況について見たところ、新島空港、神津島空港、津島空港において、表1のとおり、車検及び12か月点検については実施されていたが、新島空港では3か月点検、神津島空港では6か月点検については、その対象であるにもかかわらず一部実施されていないことが認められた。なお、神津島空港では、前年の令和5年度にも、国七交通省東京航空局により行われた空港検査で同点検が未実施であると指導されている。定期点検は、法律で義務付けられた安全に不可欠なものであり、新島空港、神津島空港の空港消防車について、令和6年度に必要な定期点検の一端が実施されていないことは適正でない。これは、都が、令和5年度の神津島空港での点検の未実施に対する指導の状況について、他都営空港に対して情報共有にとどまり、発生を未然に防ぐための活用を十分に行っていないことによるものである。

都は、引き続き空港の安全管理に向けて組織的に取り組むとともに、各空港に対し、空港消防車の定期点検が確実に実施されるよう指導されたい。

(港湾局)

(表1) 空港消防車に必要な点検及び実施状況

項目	空港 (対象車両)	必要な点検	実施状況 (○/×)	状況
1 (総重量8トン 以上の 空港消防車)	新島空港	車検	○	—
	12か月点検	○	—	令和6年4月前後及び同年7月前 後に3か月点検が必要だが、未 実施。
2 (総重量8トン 未満の 空港消防車)	神津島空港	車検	○	—
	12か月点検	○	—	令和6年9月に6か月点検の実施 を予定していたが、未実施。

(注) 新島空港で令和7年5月12日に3か月点検、神津島空港で令和7年5月28日に3か月点検を、それぞれ実施したことを確認した。なお神津島空港では、令和7年2月に空港消防車の買替を実施し新車は車両総重量8トンを超えていたため、3か月点検対象となっている。

(歳出)

(2) 鉄道橋歩道化工事に係る工事変更手続を適正に行うべきもの

臨海開発部は、豊洲一帯海間に位置する春海運河に残存している旧晴海鉄道橋について、本橋の歴史的な価値を残しつつ、海上公園の一部として保存するための晴海部の歩道化の工事を行うため、表2の契約を締結している。本工事の工期は、令和5年度から令和7年度までとなっており、監査日 (令和7年4月16日) 現在、7回の中間検査を実施している。なお、本工事は臨海開発部が施工し、工事監督事務は東京港建設事務所が行っている。

ところで、工事変更の手続について、東京都工事施行規程 (昭和46年東京都訓令第15号) 第22条により、工事の内容を変更する必要があると認めたときは、すみやかに工事変更手続をとらなければならないと規定されている。

一方、次の①から③に掲げる重要な内容の変更を除き、その他の工事変更手続かつ二会計年度

以上にわたる工事の場合は、同条第3項により、それぞれ各年度末及び工期末までに一括して行うことができると規定されている。

①工期変更を伴う工事変更

②重要な構造、工法及び位置の変更を伴う工事変更

③変更見込金額が請負金額の十パーセントに相当する額又は八百万円を超える工事変更

そこで、本工事の契約変更手続について見たところ、次とおり適正でない状況が認められた。

令和6年6月と同年11月に、現地調査の結果、鋼材の数量変更を行う必要が生じたとして、受注者から変更協議書が提出され、所は、変更の承諾を行うとともに、当該工事変更の内容は上記①から③に掲げている重要な内容の変更には当たらないことから、工事変更手続を一括で行うことを見直している。しかししながら、工事期間中の令和6年度末に必要とされる工事変更手続を行っていかなかった。

当該工事は二会計年度以上にわたる工事であるため、年度中に変更承諾を行った工事内容については、各会計年度の末に一括して工事変更の手続を行うべきであるにもかかわらず、令和6年度末に工事変更の手続を行っていないことは適正でない。

所は、鉄道橋歩道化工事に係る工事変更の必要が生じたことを都へ連絡するなど、工事監督事務を適正に行わねたい。

部は、工事変更手続を適正に行わねたい。

(港湾局)

(表2) 契約の概要

(単位: 円)		
契約件名	工 期	契約金額

契約件名	工 期	契約金額
------	-----	------