

令和5年度第1回 国土交通省大阪航空局 総合評価等に関する委員会  
審議概要

開催日及び場所	令和5年6月19日(火) (大阪航空局 会議室B・C)
委員	委員長 古阪 秀三 (立命館大学客員研究員) 委員 鎌田 敏郎 (大阪大学大学院工学研究科教授) 委員 倉本 宜史 (京都産業大学経済学部准教授)
内容	<p><b>審議事項</b></p> <p>1) 市場化テスト実施状況(終了プロセス)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 空港土木施設維持修繕工事</li> <li>・ 航空灯火施設維持工事</li> <li>・ 電気設備保全業務</li> <li>・ 有害鳥類防除業務</li> </ul> <p>(次年度より業務説明会の実施等一者応札改善の継続した取り組みについて報告事項へと移行)</p> <p>2) 高知空港事務所新庁舎新築工事 (技術提案のテーマ設定及び評価基準等の妥当性)</p> <p>テーマ a) 「コンクリート躯体の品質確保」 テーマ b) 「工事上の制約や地域条件に配慮した安全対策」</p> <p>3) 中部国際空港管制塔長周期地震動対策工事 (技術提案のテーマ設定及び評価基準等の妥当性)</p> <p>テーマ a) 「補強材等の施工精度及び施工管理等に関する生産性向上」 テーマ b) 「工事上の制約等に配慮した安全対策」</p>
委員からの意見・質問	意見・質問
	別紙【議事要旨】のとおり
委員会による具申内容	1) から3) について審議内容を了承

## 【議事要旨】委員からの主な意見・質問

審議事項 1)：市場化テスト（終了プロセス）

（質問）最近の応札状況では、応札者は増えており、今後も状況を教えていただきたい。施工能力評価型Ⅰ型に変更したということの説明していただきましたが、時系列的にはこの変化によって増えたといえると思うが、事業者から評価方式が変わったことで、入札しやすくなったという意見等は集約されてますでしょうか。

（回答）今も1社応札の状況がございますのでその改善を模索しつつ努力していきたいと思っており、今後も報告をしてまいりたいと思います。技術提案型から、施工能力評価型Ⅰ型への変更で、少ないですが数社が変更になったことや提案する労力が少なくなったという点の連絡は受けております。応札者が増えた理由には、提案をするにあたって、空港維持という特殊な現場の状況を知らずに記載することは結構難しいところ、施工能力評価型Ⅰ型への変更により記述が簡素化され競争が働いたと思います。

（質問）確保すべき要求水準があまり高くなければ、どの空港でもまああの技術でパスしている。今の基準はどのぐらいか、例えば長期耐久性を追求するようなことになれば、もう少し水準が上がってくることも予想されたりするが、この水準そのものがどうかということを見直したり、議論することはありますか。それが適正であれば、このまま続ければいい。

（回答）大阪航空局管内の国が管理する空港の中で一番利用頻度の多い空港は、那覇空港で沖縄地域の拠点空港であり、次は鹿児島空港となります。これらの空港の土木施設維持修繕工事において求められる要求水準は、基本的には客観的指標で決まっており同じレベルです。那覇空港は、二本の滑走路を夜間も利用していることで非常に利用頻度が多く、鹿児島も利用頻度は非常に多いところ、これらの空港の中では、那覇空港や鹿児島空港で土木施設維持修繕工事を実施いただくのは、求められる水準は同じであるが、利用頻度が多い中で実施していかなければならないことから、少し難しくなっていくという認識である。国が管理する空港は、水準を作って継続しているが、地方自治体管理空港までは反映されていないので、そこも考慮して設定するのか、国管理空港だけでやるのか、どこを重要度にしてやっていくのか議論がいろいろあると思います。

（質問）巡回点検により発見した舗装異常箇所の補修済み箇所数のところですが、令和3年の補修箇所が例年より多くて、令和4年度が少ないように思いますが、巡回点検の設定回数を確実に実施されたとなっている。令和3年度と令和4年度の設定回数自体がそもそも違って、工事後何年か経過し、老朽化して、集中的に令和3年度に行う必要があったから数が多いのか、それとも突発的に補修が必要になり、確実に対応されたものなのか理由があれば教えてくださいませんか。

（回答）集中的に直した後は、次の年はまだ補修したことによる効果が続いている状態でそれ以上の補修が必要なかった。補修材としても劣化していくので、劣化するとまた補修する繰り返しになっている。そのため多い、少ないはあると考えている。

## 審議事項 2)：高知空港事務所新庁舎新築工事

(質問) テーマ b) について、施工期間中の台風対策は想像できますが、高潮対策についてどのような想定をしていますか。

(回答) 以前から周辺環境に配慮した中で台風対策は個別にマストで求めています。周辺環境に配慮したというところの解釈としては、施工上の制約ですとか、地域条件と考えています。高潮対策は、地域条件として考慮提案していただくことを想定しております。

(質問) 地震に関しては、施工中に来る可能性もあると思いますので、工事自体の地震・津波対策というのも意識した上で進めていけたらよいのかなと思います。地域条件というのは広く解釈できますので、台風対策は必ず一点、地域条件としては、地震対策等も考慮してくださいと一言伝えていただけるといいのではないかと思います。

(回答) 頂きましたご助言を踏まえ、技術提案を求める際に表現を工夫したいと思えます。

## 審議事項 3)：中部国際空港管制塔長周期地震動対策工事

(質問) テーマ a) で生産性向上とありますが、品質確保のための施工制度、施工管理も当然要求はするのでしょうか。品質確保というキーワードを含めてさらにそこを求めるといえるのでしょうか。

(回答) 総合的な品質確保ということです。生産性向上は、具体的には ICT といった通信網を使った新しい技術などの提案を想定しております。品質確保では具体的には鋼材等の施工精度とかも生産性向上の 1 つと考えておりますので、総合的には品質確保というのにも入っているということです。

(質問) 品質確保というキーワードを頭出ししなくてもよいのですか。生産性向上に係る施工管理がひいては品質確保を兼ねているからという意図なのでしょう。

(回答) そうです。ICT 技術を用いて、例えば配筋のピッチや太さなどがパッドを用いて設計図通りになっているかデジタルにチェックを行う技術もあると聞いておりますので、それも品質確保につながると考えております。

(質問) テーマ b) は、管制塔庁舎を運用しながらの工事について、特に管制塔では上で人が仕事をしているので、騒音振動とか狭隘な階段スペースでの粉塵対策が安全対策と書かれていますけど、騒音粉塵対策は安全対策ではなく、環境対策という方がよいのではないかと。安全対策に重きを置いて、環境対策は当然やっているだろうと言う前提でしょうか。

(回答) 施工する現場は建築会社が安全対策をするので、ここでいう安全対策は工事現場周辺への対策に重きを置いたものになります。