

第 8 回 公物管理分科会

日 時：平成 20 年 10 月 28 日（火）13:38 ～ 15:31

場 所：永田町合同庁舎 1 階第 2 共用会議室

- 1．開会
- 2．農林水産省（林野庁）からのヒアリング
（国有財産（林産物）の売払業務、林道の新設・改良業務）
- 3．国土交通省からのヒアリング
（空港土木施設、航空灯火、電源設備の維持管理業務）
- 4．閉会

< 出席者 >

（委員）

片山主査、逢見副主査、井熊専門委員、高崎専門委員

（林野庁）

須藤国有林野部管理課長、渡邊国有林野部業務課長

（国土交通省）

戸田航空局空港部技術企画課長、木村航空局管制保安部保安企画課航空灯火・電気技術室長、中井航空局管制保安部保安企画課長補佐、渡辺航空局監理部総務課長補佐

（事務局）

佐久間事務局長、関参事官、森山参事官

片山主査 今日はお越しいただきましてありがとうございます。それでは、ヒアリングを始めたいと思います。

今日は、林野庁国有林野部業務課の渡邊課長さんを初めお越しいただいておりますので、林産物の売払業務、林道の新設・改良業務につきまして御説明をお願いしたいと思います。時間は20分程度を目安とし、その後、委員の方から質疑を行いたいと思いますので、よろしく願いいたします。

渡邊課長 それでは、お手元でございます国有林野部のヒアリング資料でございますけれども、まず、事業の中身に入ります前に、国有林の概要につきまして簡単に御説明申し上げたいと思います。

国有林は国民の森林でございますけれども、国有林野事業につきましては、今、申し上げました国民共通の財産である国有林野を管理経営しているということでございまして、その面積なんですけれども、我が国の森林の3割、国土の2割ということでございます。ここにございますように、759万ヘクタールということですよ。

国が所有する国有林のほかに、私有林と都道府県、あるいは市町村が持つ公有林を合わせて民有林と呼んでいますが、民有林と比べまして国有林は、この地図を御覧になっていただくとわかりますように、濃い緑のところは国有林の付存状況でございますけれども、いわゆる脊梁山脈ということで、背骨に当たる高いところに位置しておりまして、水源地域、あるいは国土保全上、非常に重要な地域に位置しているということで、そういう意味では、今、申し上げました、ほかの民有林と比べますと、非常に公益的機能の発揮が重視されるべき森林が多いということでございます。

公益的機能といいますのは、今、申し上げましたように、1つは国土の保全ということで、山が崩れていって土砂崩れが起きて、下の住民の方々に危害が及ばないようにということで、山をしっかりと管理する必要がある。そういう機能を森林が持っておりますので、その機能の発揮をさせなくてはいけないということもございまして、もう一つ、大きくいわれていますのは、水源涵養機能ということで、山に雨が降りますけれども、その水を一気に下らせて洪水などにならないように、じわじわと水を下に流していくという機能などで国有林にはこのような公益的機能を重視すべき森林が多いということでございます。

その証といいますか、具体的には、保安林面積661万ヘクタールとございますけれども、これは、国有林野の9割が今、申し上げましたような水源涵養とか、国土の保全上必要な山崩れを防ぐための保安林に指定されております。土砂流出防備とか、土砂崩壊防備保安林と呼ばれておりますけれども、そういうものにほとんどの国有林が指定されておまして、今、申し上げましたとおり国有林の9割が保安林でございます。また全国の保安林全体の半分以上が国有林という状況になっております。

そのほかに、今は水源涵養とか、土砂崩れ防止のための保安林の御説明を申し上げましたが、森林生態系保護地域等の保護林制度というものがございまして、これは大正時代からある国有林の制度でございます。名前のとおり、いろんな観点から当該森林を保護してい

くわけでございますけれども、ここがございますような屋久島、白神山地、あるいは知床など、いわゆる自然遺産になっております地域を、もともと自然生態系保護地域として、国有林独自で保護してきたわけでございます。こういう観点からの公益的機能の発揮ということも期待されているわけでございます。

もう一つは、レクリエーションの森ということで、国民の方々が保健休養、あるいは環境教育など、森と触れ合う場を設けているわけございまして、ここがございますように、40万ヘクタール、約1,200か所となっています。

こういうふうな具体的な数字でお示しを申し上げるように、国有林というのは、これから御説明申し上げます木材の生産もしておりますけれども、それは1つの森林の機能でございます。そのほかに、様々な公益的機能がございまして、たくさんの機能を持っているということを御理解いただければと思っております。これを高度に発揮させるというのは国有林野事業の役割で、私どもの役割でございまして、下にございますような組織で実施しているところでございます。全国で7の森林管理局がありまして、98の森林管理署というような形で進めております。

次のページを御覧になっていただきたいと思っております。特に国有林の林産物、木材の売払い、林道の新設・改良ということでのご要望でございましたので、それに絞って整理をして、どのような組織があるかということでございます。

今、申し上げました全国7つの森林管理局がございしますが、林道を担当する係として森林整備課の中に2つ係がございします。これが林道計画係と林道実行係で、名前のとおりのような中身でございします。

林道計画係につきましては、ここがございますように、森林管理局全体の、土木事業とありますけれども、林道の新設、改良、維持管理というものです。これらに対する企画とか調整、具体的には計画作り、あるいは下部の指導もありますけれども、そういうものを行っております。

林道実行係につきましては、まさに新しく林道を作る新設と、例えば、既設の林道の拡幅をしたり、あるいは舗装したりという改良事業でございしますけれども、工事の実行に係る事務をやってございまして、発注に当たってどういうふうに積算すべきかや、あるいは積算の前ですけれども、設計に当たりまして、後ほど御説明いたします下部の組織である森林管理署の方で、どういう道のつけ方がいいかということで、線形と呼んでおりますけれども、どういう形に道を走らせるのがいいのかということを検討するわけでございますけれども、それに対する指導などを行っているわけでございます。

次に、森林管理署の方を御覧になっていただきたいと思っておりますけれども、土木係というのがございます。これも土木工事でございますけれども、林道の実施に関する事務を行っております。当該森林管理署の林道工事に係る計画調整、対外的な調整もございしますし、それから、発注に当たりましての積算、実際の工事に当たって、いろいろと課題も生じてきます。場合によっては途中で台風などの災害もあって、工事が中断したり、あるいは一

部修正しなくてはいけないなどもございまして、そういうふうな実行管理を担当しております。

次に、林産物の方でございませけれども、木材の販売の方でございませが、販売課というのがございまして、ここに販売係と生産係がございませ。販売係につきましては、局の木材販売に係る企画調整を担当しております。

もう一つは生産係がございませが、まず、木を伐って丸太にするという作業が必要でございまして、これに係る事務を生産係がやっております。その作業に係る民間の業者さんとの契約に必要な、設計とか、あるいは積算に係る企画、それから、技術指導など、どういふふうに材木を出すのが一番望ましいか、合理的かというようなことを、民間の業者さんにどういふやり方をしてもらうのが望ましいのかというような技術的な指導を森林管理署に対して生産係がしております。順番が逆になりましたが、先ほど申し上げましたように、その後に販売ということに順番的にはなるわけでございませ。

販売係と生産係を両方まとめて、森林管理署では1つの係が担当しております。販売係ということで、国有林野の産物の加工、これは具体的には、立っている木を丸太にするということで、その後にあります製品の評定、製品は丸太なんですけれども、私ども、そういふふうに呼んでございまして、これを幾らで売るのがいいのかという値段を決める事務を行います。そして販売ということになります。販売に当たりましての計画、調整、積算、今、申し上げました価格を決めるということですが、それから、実行管理ということで、予定された数量を円滑に進めていくという役割をこの販売係は、丸太を作る作業を担当しておりますので木を伐る方も、また販売する方も、両方を受け持っているということになります。

次のページをおめくりいただきたいと思ひます。今、申し上げました林産物、木材は国有林でございませるので、国有財産でございませけれども、これの売払業務でございませ。先ほど申しましたように、国有林というのは木材を出すことだけが目的ではございませせん。その木材は、伐る前は森林なわけでございませ。先ほど申し上げました森林の持っている公益的機能が伐採を行ってなくなってしまうことになっては大変だということで、伐採を行うとしても公益的機能の維持増進を旨として管理経営を進めるということでございませ。

具体的には、今、申し上げましたように、むやみやたらに木を伐るということになると、自然環境上の問題にもなりますので、また、そこに住んでいる稀少動物、猛禽類とか、あるいは稀少な植物もございませけれども、そういうものに影響を与えないというような配慮を行いながら、これも公益的機能の一部でございませけれども、その中で持続的、計画的な木材の供給に努めることとしております。

具体的な売払いに当たりましては、国有林野事業特別会計で行っておりますが、木材の収入ということで財務の健全性を図るということが1つありまして、収入確保も勿論あるわけでございませけれども、同時に、先ほど申し上げました木材の持続的、計画的な供給が国有林の1つの目的にもなっておりますので、そこら辺を念頭に置いて、市況や民有林

の動向、ここら辺を分析して予定価格を決め、あるいはどのようなものを出していくかというようなことを考えて、総合的な検討を行っているわけでございます。どんな時期にどのぐらいの量を出すかというようなものが計画としてございます。

それに加えて、国有林財産の処分ということで、入札の契約とか、あるいは検査などを行っていて、これらは国として真に必要な業務ということでございます。

そのほか、先ほど申し上げましたように、実際に立っている木を丸太にするとか、丸太を市場で売るということにつきましては、民間にお願いをしております、市場ではなるべく材をお買いになる方々のニーズに合わせて、丸太も一塊にして売らざるを得ないけれども、どのぐらいの分量、あるいは樹種の分け方とか、太さとか、いろいろ工夫をしながら、少しでも高く売っていただくように外部へ委託して実施をしているところでございます。そのようなことで林産物の売払業務を行っているわけでございます。

もう一つは、下にございます林道の新設と改良でございます。林道というのは、勿論、林産物の搬出というのはございますが、同時に、山がすくすくと育って、公益的な機能、先ほど申し上げました水源涵養とか、山地災害の防止などの役割を果たすように、きちっと山が手入れができるように、御存じの間伐などがございますけれども、そういうことのためにも必要な施設でございます。そのほか、ここに「適切な保全管理」とありますけれども、特に保安林などをきちっと管理していくために、治山事業を行っておりますが、そういう事業のためにも使われるということでございます。

さらに、先ほどちょっと申し上げました、国民の皆様方に山に入らせていただくレクリエーション事業、これは森林の総合利用と呼んでおりますけれども、これの推進とか、地域によっては林道が山村住民の足ということで、公道とか、民有林の林道との連結などもありまして、生活環境の整備、さらに「地域産業の振興」とございますけれども、そういうふうな役割もしているということでございます。

ここにございますように、林道の整備につきましては、先ほど申し上げましたように、公益的機能が高度に発揮されるように計画をしているということで、新設事業は新しく作るわけですけれども、改良事業につきましては、幅を広げたり、あるいは路面の舗装をしたりするということでやっております。

具体的な事業の進め方についてでございますけれども、今、申し上げましたように、森林の公益的機能を発揮するための様々な作業があるんですけれども、それらが一番うまく進むように、木材生産ばかりではなくて、様々な森の役割を高度に発揮できるような形で、どういうふうに道を入れていったらいいのかというような計画、検討も行いますし、そのほかにも事業実施のための入札に当たりましては、国が事業主体でございますので、当然のことながら入札の契約、林道ができ上がれば検査というようなことで、ここら辺は国として当然必要な業務として行っております。

ただ、実際の道を作るときの詳細な設計、それから、工事は完全に民間の業者の方にお願ひしております、私どもは、先ほどの林産物と同じですけれども、企画・計画部分は

当然私どもでやらせていただいて、実行の部分は民間の方をお願いしているわけでございます。

あと、予算規模がここにあります。20年度予算ということで、林産物の売払いは、先ほど申し上げました丸太の製造には42億、販売には14億ということでございます。それから、林道についての新設・改良70億ということでございます。

それから、外部委託の状況ということで、先ほども申し上げましたが、林産物の売払いにつきまして、伐採をして丸太を作るという作業につきましては、100%民間の企業の方をお願いしております。販売事業につきましては100%に至っておりませんが、なるべく外で、市場などをお願いをしたいと思っております。場所によりましては近くにないということもございまして、これが少しでも100%にということで、いろいろ努力をしているところでございますが、まだ至っていないところでございます。

あとは、林道でございますけれども、これは、先ほど申し上げました調査、設計、新設改良、工事の方で、両方とも合わせて100%を外に出して、民間の方々をお願いしているというような状況でございます。

次のページをおめくりいただきますと、市場化テスト（民間競争入札）の実施の可否についてのお尋ねでございますけれども、今、申し上げましたように、木材の生産、販売、林道の新設・改良につきましては、委託販売について、市場への委託はまだ行き着くところまで行っていないんですけれども、そのほかにつきましては100%実行ということで、私どもとしては、既に民間競争入札に移行済みと考えております。

国有林事業につきましては、債務1兆円を抱えておまして、少しでもスリムな形で、効率よく各事業を進めるということで、ここにありますように、職員の数を激減させております。10年間で半分です。事業の実行も昔は直営実行ということで、たくさんの職員を抱えておりましたが、それもどんどん減らしていき、今はほとんど民間実行というような形で進めさせていただいているところでございます。

以上でございます。

片山主査 ありがとうございます。

それでは、委員の皆さん方、どうぞ。

逢見副主査 それでは、幾つか質問をさせていただきます。国有林野そのものが水源の涵養とか、あるいは国土の保全とか、そういう点で重要な役割を果たしているという認識は共有するものがありますが、他方、国有林野事業が約1兆円の債務を抱えていて、その債務圧縮が求められている。これは国の方針でもあって、したがって、より効率的な事業、あるいはコストの削減をやらなければいけない。これも共通の認識として持っていると思うんです。その視点で、最後の市場化テストの実施の可否ということで、既に民間競争入札に移行済みである、あるいは民間委託化を着実にやっているということなんですが、今話を聞くと、事業の計画策定は自らやっている。実施部分、例えば、林道で言えば、調査、設計とか、工事とかいう部分、あるいは生産、販売については、伐採、造材とか、あ

るいは輸送、販売とか、そういう部分だということなんです、実施部門は完全に100%民間だということではないですか。

渡邊課長 先ほど申し上げましたように、販売の部分で、市場へ委託を更にしていかなくてはならないという残りの部分がございます、そこについて今、努力しているわけがございますけれども、なかなか進んでいないというところがございます。そのところで更に努力をしていかなければいけないというところはありますが、そのほかの、木を丸太にするとか、あるいは林道の設計をするとか、工事をするというのは、もう100%工事を外に出しております。

逢見副主査 仕事の出し方なんですけれども、組織図でいうと、例えば、林道計画係があったり、実行係があったりして分かれています。仕事の出し方も結局こういうふうに縦の系列で分かれていますのではないですか。どういう切り出し方になっているんですか。

渡邊課長 仕事の出し方につきましては、今、おっしゃる御質問の意味は、林道と販売の関係を言っておられるんですか。

逢見副主査 いえ、そうではなくて、林道の計画の部分で出す仕事、あるいは実行の係で出す仕事というのも分かれていますか。

渡邊課長 いえ、実際に契約をいたしますのは、例えば、新設改良工事ということで、事業者というか、業者の方に出すのは、森林管理署長が出します。具体的には、土木係が、ここにございますように、土木工事に係る計画とか、調整とか、積算とかございますが、ここで発注をするという形になります。

逢見副主査 質問しているのは、要するに、どのぐらい包括的な仕事の出し方になっているんだろうかということなんです。つまり、効率化ということから言えば、細かく切り出すよりは包括的に民間に事業を委託した方がコストは安くなると思うんです。そういう意味で、今、民間委託をやっていますと言っているだけけれども、包括化という点でいうと、どのぐらいの規模になっているのかということなんです。

渡邊課長 林道工事で言いますと、予算の関係もございますので、1年間に、土木工事であれば、営林署の段階で1件か2件程度で、2,000~3,000万ぐらいということになります。それは当然、設計の段階から、あるいは完了まで全部、間違いなくきちっとやっていただかなくてはならないということもございますので、土木係としては、先ほど申し上げましたように、入札に係るような手続から、最後は実行管理検査までということで対応しているわけがございます。

井熊専門委員 委託期間1年間というのは。

渡邊課長 台風とか何か特別なことがあれば別ですけども、工事の発注をして、基本的には年度内に作っていただくということなんです。

井熊専門委員 生産業務と販売業務とあるのは特有の理由があるのかもしれないんですけども、一般に生産業務と販売業務を分けると、在庫管理みたいなことができなくなりますね。生産と販売とを一体化した方が、効率的な生産もできるし、在庫量を適正にでき

るというメリットもあるんですけれども、これを分けている理由がよくわからない。

もう一つは、林道の工事というのは、素人ながら受けている印象というのは、高速道路みたいな大型工事ではなくて、小規模の工事がしょっちゅういろんなケースで起こるといふふうになってくると思うんです。そういうところで調査設計と新設の改良工事を分けて発注すると、多分、重複業務が出ます。例えば、現地の確認とか。調査設計をコンサルタントがやっても、工事会社が入るときに、下調査とか、そういうことを行う必要が出てくるので、そういうところで重複が起こったり、臨機の対応ができないとかいうことがあるので、これも分ける意味がよくわからない。

渡邊課長 一つは、在庫管理の考え方ですけれども、一番末端と申しますか、森林管理署段階では、先ほど申し上げましたように、販売係が生産と販売の両方を見ておりますので、どれだけのものが丸太として生産されて、どれだけのものが出ていっているというのは把握できているのではないかと考えております。

それから、林道の話で、調査と工事の関係でございますけれども、御指摘の趣旨は、一緒にやった方がということだと思っておりますが、すべて一般競争入札にしておりますので、その中で、まずは調査をそれを専門とする業者の方の中から一般競争入札で決めて、こういうふうな工事をやるんだと設計してもらい、その上で設計書に基づいて土木工事をやる各会社に競争させるという分けてやった方法が競争原理が働くのではないかと考えております。林道関係につきましては結構指名競争入札の歴史も長いですが、先ほど申しました丸太の生産につきましても、昔は随契でやった時代もありましたけれども、去年からすべて一般競争入札ということで、なるべく競争機会を作っていくということを考えております。違う話をして大変恐縮でございますけれども、少しでも競争の機会を、一つひとつの作業に設けることでコスト削減が図られるのではないかとこのように考えているところでございます。

井熊専門委員 包括化することと一般競争入札は何ら矛盾することではないので、例えば、設計と改良工事を一体化しても、別にそれは一般競争入札にかけられると思うんです。工事額が2,000~3,000万で個別に発注するというのは、官側にしても、民側にしても、調達コストがかかり過ぎると思うんです。小ロットにして発注していると発注額に対する調達コストがかかり過ぎるので、枠を包括化してやった方が、調達コストが減るので効率的だと思うんです。

あと、在庫管理に関しては、公共入札というのは基本的には手間がかかるので、市場の変動に迅速に対応するのはまず無理だと思うんです。例えば、係の方が市場の状況を見て生産業務行為を発注するという場合、市場のタイミングにぴったり合った手続を公共側でとることは多分できないと思うんです。そうした変化は民間の包括的な業務の中で調整していった方がうまく調整できると思うんです。

渡邊課長 今、2つお話がございましたけれども、後の方ですけれども、もともと国有林の使命は、先ほど申し上げましたように、木材の計画的な供給ということで、確かに収

益を追求するというか、少しでも高くというか、私どもは特別会計ですので、確保することは勿論念頭にあるわけですが、一方で、申し上げたような国有林の役割がありまして、その兼ね合いもあります。兼ね合いといいますのは安定的供給ということで、安定的供給をしていかないと、木材を使っている、例えば、製材工場さんへの影響があると思います。その製材工場さんがもしつぶれるという話になりますと、材木を買ってもらえない。そうしますと、収入が確保できないので山の手入れができないということになります。間伐という山の手入れに伴って出てくる木があるわけですが、すなわち、木材の供給とは、法律にも書いています国有林の役割なんですけれども、地域の活性化のためにということで、安定供給が必要ですので、今、申し上げたかったのは、勿論、市場価格などに機微に反応していくというのもあるんですけども、一方で、年度当初に今年1年の、去年からの趨勢とか、いろんなものを勘案しまして、どのぐらいの材料をどのタイミングで出す、勿論、それは販売の前に生産もあるんですけども、そこをセットで考えて出していているという状況です。

市況が変わっても、計画どおりにただやっているわけではなくて、そのところは若干フレキシブルに、少し材価が高くなれば早目に出そうというようなこととしていますけれども、全体的に安定的な供給という使命はございますので、ある地域に偏っていたり、もうかるときにが一んとという形で、あとは全然出さないというような話にはならないというのが、私どもの役割の1つでございます。

井熊専門委員 ただ、職員の方がこの10年間で半減しているわけです。これからも多分減っていくんですね。そうすると、公共の職員が何をやるかということを中心に定義すべきだと思うんです。そのときに、市場対応から、国有林の公的な機能の保全のところまで全部、10年間で半減している公共側の職員の方がやるというコンセプトをずっと貫くのはしよせん無理があると思うんです。職員の方の数が減っているのであれば、当然公共側の機能は上流側にシフトしていくべきで、下流側の計画機能とか市場対応の機能は民間側にゆだねていくのが普通の考えだと思うんです。

渡邊課長 おっしゃるように職員の数はかなり減っております。少ない数の中で業務を回していくのが私の責任といたしますが、立場なんですけれども、その中でいかに業務改善をして、少なくなった中でも職員に普通にやってもらえるかという努力はしております。

減っていく中で、何も変わらなければ、どこかの業務を切っていくかなくてははいけないわけなんですけれども、私どもとしては、いわゆる販売のところも国有林として非常に重要だと感じておりますので、職員数は減ってきている中ではございますが、業務の改善をして、少しでも負担がないように、少ない人数でも回せるような形で今まで何とか対応してきているということで、今後もそういうふうな対応をさせていただきたいと思っております。

ただ、民間活力の活用というのは非常に大事だということで、今、おっしゃったところではなくて、先ほど申し上げましたように、売り方1つにしても、例えば、細い木ばかり集めて売ったり、太い木ばかり集めたり、あるいは1本だけいいものを売ったりで全然値

段が変わりますので、民間である市場の能力というものをおかりして、少しでも効率よく
というか、高く売れるようにというようなことはさせていただきたいと思います。

高崎専門委員 今の延長線上の質問になるかもしれませんが、一般競争入札を導入して、
多くの仕事を外注して民間に委託しているんだというお話でしたけれども、競争原理がど
の程度働いているかということをお聞かせ願いたいんです。例えば、1件当たり入札会社
は何社ぐらい入ってくるのか、あるいは落札率はどの程度なのか。競争原理を取り入れて
効果を上げているということですが、そういう指標があれば判断できると思うんで
す。今、データがわかりますか。

渡邊課長 今はわかりません。

高崎専門委員 もしなければ結構です。というのは、国土交通省辺りでも、1件当たり
の工事費が非常に小さいとか、設備工事とか、こういうのはかなり入札者が少ない。しか
も不調不落工事が多い。競争原理が働きにくい、あるいは働いていない。だから、実務第
一線の方々も非常に困っているし、市場原理が機能していないということもあるんです。
そういう傾向がないかどうか、お聞きしたかったのが1つと、もしそういう傾向があるん
であれば、改善しなくてはいけないと思うんです。

そうすると、包括的な契約というのも入ってくるのではないか。包括的な契約というの
は、私は2つあると思っています。1つは、似たような工事を集めてしまって、束ねて金
額的に大きくする。それによって効率を高める。もう一つは、上流から下流に、縦に束ね
る。計画業務から設計業務、施工業務、維持管理業務、今回で言えば、林道の計画、施工、
生産事業、販売事業を縦に束ねてしまって包括化してまとめて出すと、そういう方法も1
つ考えられると思います。もしそういうお考えがおありでしたら、お聞かせ願いたいと思
います。

渡邊課長 似たような工事を集めることにつきましては、私どももそんなに予算があり
ませんので、2,000万、3,000万というのは非常に大きな工事だと思っておるんですけれど
も、そういうものと比べて、例えば、林道で言いますと、砂利を引く、あるいは緑化をす
るみたいな、もっと小さい工事がありまして、そういうものはほとんど、場所がばらばら
になっていてもまとめて発注に出すというのは基本としてやっております。

縦の方ですけれども、今、川上から川下という話がございましたが、例えば、今回の話
として、林道があって、その後、それを使って木を伐って、販売みたいな話になるとして、
縦になります。林道については、先ほど申し上げましたように、木材生産だけを目的とし
た道ではございませんので、それをセットにするということは実態として、効率が余りよ
くないと考えています。

といいますのは、今、申し上げましたように、林道は木材生産だけのために作っている
わけではございませんので、いろんな機能をなるべく最大にするように作るものだからで
す。丸太の生産というのは、勿論林道も使いますけれども、山はいろんな傾斜があって、1
0メートルずれば、例えば、傾斜も違ったり、地質も変わったりするわけです。すなわ

ち木材生産とは、いろいろ地形が変わっているところでいかに効率的にやってもらうかということが重要であり、林道とセットで入札するメリットがないものですから、林道は林道で一般競争入札で競争してもらってコスト削減、立っている木を丸太にするという作業を一般競争入札でやってコスト削減というような段取りで今まで進めてきて、大分削減ができております。すべてを網羅して今、申し上げたわけではないんですけども、林道と生産の関係で言えば、メリットにはつながらないというのもあったりします。

高崎専門委員 林道をやる業者さんは建設業者になるんですか、それから、生産をやる会社と、販売をやる会社と、これは全く違う業種で、会社は全部ばらばらですか。違う会社が応札してくるわけですか。

渡邊課長 全く違います。

高崎専門委員 そういう会社は、地域限定の小さな会社なんですか。それとも全国展開しているような、あるいはもう少し広域的な会社ですか。

渡邊課長 土木工事の会社であれば、県全体ぐらいを範囲として、国有林ばかりではなくて、民有林とか、普通の平地の工事も対象としていると思います。

木材生産の方は、申し上げましたように、一般競争入札を去年から開始しておりますけれども、別に地域限定にしておりませんので、だんだん広がりを見せてきて、これまで他県からというのはなかったところ、他県から入ってきてというような状況になってきています。

高崎専門委員 市場があれば、業者さんはちゃんとしてくる。ただし、複数機能といえますか、販売、生産、林道と束ねてしまうと、彼らもコンソーシアムを組むか、JVを組むか、あるいは機能を増やしていくように投資していかなくてはいけないわけですが、ついてこれそうですか。

渡邊課長 仮にJVでやるとして、すべてが最も効果や効率のいい人たちの集まりとは限りませんので、場合によっては、言い方がおかしいですが、3社のJVなら、Aランク、Aランク、Cランクみたいな形で、あるいはDランクとか、4つの業種だとすれば、ばらばらになってしまいます。ところが、今、申し上げましたように、一つひとつで競争させれば、うちは競争に勝ったAランクの人しか拾いませんので、それが一番効率的になる。

高崎専門委員 それは今までのやり方ですね。ほとんど100%近く外に出してこられて、そういう方法、一般競争入札でこれ以上改善するとなると、今までのやり方では限界が見えていますね。

渡邊課長 いえ、それはまだまだ改善すべき点はあると思っています。一般競争入札も始まったばかりですので、事業評価もやり始めたりしておりますので、そこら辺の評価システムを変えたり、いろいろと考えることはあると思います。私どもとしては、企画部門は先ほど申し上げましたように自分たちできっちりやりたいと思っておりますけれども、実行部分については民間のお力をいただきたいと思いますので、今、うまくいっていないのが、先ほどの委託販売の部分はまだ全体に行き渡っていない状況がありまして、努力は

しているんですけれども、そのところが悩ましいところだと思っております。100%行き着いているかと言えば、そのところはまだ行き着いていないので、そのところを何とか進めたいと思って努力しているところです。

片山主査 さっき、林道の新設・改良と生産とは直接関係ない面が多いという話をされましたね。

渡邊課長 はい。全く関係ないわけではありませんけれども。

片山主査 その例を挙げられましたね。そういう例もあると思うんですけれども、でも、国有林野事業で、企業ですから、林道という投資と生産、販売というのは密接に関係する、そういう森林も多いですね。林道、作業道というのは搬出のために作るわけでしょう。

渡邊課長 おっしゃるとおりです。搬出のためにも林道を使っているという話であります。

片山主査 そうしますと、どこに林道を作るかという点で言いますと、全部とは言いませんけれども、公益的機能よりも収益的機能の強い森林だったら、どこに林道とか作業道を作るかということと、どこを伐るかということとは強い関連性があるはずですよ。そういうところが多いでしょう。

渡邊課長 生産について、道を使うということについての関連性は当然ございます。ただ、先ほどの繰り返しになりますけれども、公益的機能の発揮についての効率性をきちっと確保しなくてはいけないということです。

片山主査 でも、余りそれを言われると、林道とか作業道は生産と関係ないところを作っているという話になってしまう。

渡邊課長 いえ、私が申し上げたかったのは、例えば、縦の組み合わせの話がありましたので、林道と生産が一緒になるようなお話だとすれば、それを行う会社の業態も全く違いますし、更に、木を伐る会社については木を伐るという能力が大きくなければならないので、これをきちっと推しはかる必要があるので、別途入札を行うことが必要だと申し上げたわけです。

片山主査 いえ、業者のことを言っているのではなくて、皆さん方の役所の中のことを言っているんです。どこに林道の新設しようかということと、どこを伐ろうかということが全く無関係に行われているわけではないんでしょう。組織図だと、それはどこでやっているんですか。

須藤課長 今の説明を補足させていただくと、かなりわかりづらい説明をされていたんですけれども、木を伐る場所というのは、国有林はかなり広いものですから、50ヘクタールとか100ヘクタールとか、そういうのが小規模なんです。ほとんど隣接しているところが多いものですから、1,000ヘクタールぐらいのところがあります。

林道を設置するときには、伐る適齢期に当たるところと、森林整備をするところ、これから植林するところ、これから間伐するところ。しかし、森林整備というのは、整備しても、ほとんどそこから木は出ないんです。ただ枝を落とすぐらい。そういう場所をくつつ

けるようにして1本引くのがベストなんです。

1本引いた林道で、なるべく崩れないということも必要なんです。国有林の林道は舗装していませんので、舗装する金もないというのが実情なんですけれども、雨に当たると、上に水が流れるとよく沢のところは崩れます。それをやられると国土防災上、非常に悪い結果になる。それがないようにするために場所を選ぶ。結果としてそうなるということです。

それを補完する上で、若干作業路を足して、これは非常に若干ですけれども、最後に生産活動をするという仕組みに今、作業設計がなっているんです。したがって、林道を作るときには、時間軸でいうと、生産をするというのは本当にごく一部で、むしろ、ほかの隣接している、国有林自身が持っている山全体でベストな道を選ぶような設計を持っていないと、山の管理ができないということが非常に重要だと思います。

片山主査 要するに、総合して判断して作るわけでしょう。林道だけ単体で、林道計画係と林道実行係がやっていて、生産は生産で別のところがやっていて、施業、植林とか、下草刈りとか、枝打ちとかはまた別のところでやっているとというわけではなくて、全体を見て、どこに作るのが一番合理的かということ判断されているわけでしょう。マネージメントをされているはずで。それはどこでやっているんですか。

須藤課長 それは森林整備部です。

片山主査 マネージメントが本当にできていますかということなんです。お役所でこういう官僚組織を作るとどうしても、林道は林道、いろんな要請があって、生産は生産、そういう齟齬があるようなことはありませんか。

渡邊課長 おっしゃったことは非常に大切なことでして、それは今、説明させていただきましたけれども、どこで森林整備があるとか、どこは何年生になっているから、そろそろ手入れをしなくてはいけないということもわかって、みんなで集まって、情報を得て道を入れているということです。

片山主査 そういうものをお役所だけでやるのがベストなのか、それとも、民間の力を活用してやったら、もっと効率的にできるかもしれないか、それを比較しましょうというのが官民競争入札なんです。皆さん方は単体として、パーツごとに全部やっています、これからやりますと言われるんですけども、総合的なマネージメント機能のところは自分たちがやるのがベストだと思っておられると思うんです。多分、そうかもしれないです。今は民間の森林施業者は必ずしもマネージメント能力を持っていないかもしれないけれども、それはやっていないから育っていないだけで、今、民間で山持ちで、私の知っている人でも、小規模だけれども、山の管理を、林道、作業道を作るところからやっている人もいます。そういう人が成長してくれば、ひょっとしたら、お役所がやるよりも総合的なマネージメントはもっとうまくできる可能性があるかもしれない。それを官民競争入札でやってみませんかということなんです。だから、皆さんが単体でパーツごとに全部やっていますというのと、我々が考えている、全体のマネージメントの計画の段階から含めて官以外の

主体にやってもらう、さてどっちが効率的でしょうかねというのを競争してみませんかということなんです。

皆さんの管理している森林の中には公益的機能が中心で、林道もほとんど散歩道になっているところもあると思います。それはそれで公益的機能はいいと思うんです。私も利用させてもらったりしたことがあります。必ずしも森林の生産と関係ない道もあるんで、それは否定しませんけれども、そうは言っても、収益を上げなければいけない森林もあるのではないですか。秋田県の天然杉のところとかね。そういうところは、もうちょっと機能的なマネジメントが働いてもいいのかなという着眼があるわけです。

だから、すぐに全部とは言いませんけれども、どこかやってみて、やはり林野庁がやった方がよかったと、それはそれでいいし、民間企業がやった方が効率性がありますねということを実証してみるというのは、私は意義があると思うんです。1つの計画で生産、林道をセットにして部分的に市場化テストに出していくというのは意義が大きいんじゃないかなと思うんです。そういう意味です。善意に受け止めて、更に検討してもらいたいなと思うんです。

渡邊課長 おっしゃる御趣旨はわかっているんですけども、林業というものにつきまして、最近では民有林でも林業として動き始めているんですけども、国有林は林業を行ってきた歴史を長く持っておりますので、そういう意味では、今の林道1本入れる入れ方につきましても、一番効率的な方法でやっていると思っております。

片山主査 と思いますけれども、それが本当かどうかをやはり検証してみなければいけないですね。他のプレーヤーがやってみたら、違ったやり方で、ひょっとしたらもっと効率的なことができるかもしれない、だから官民で競争してみましようということなんです。皆さん方の経験と自負は当然そうだろうと思いますけれども、それを検証してみて、やっぱり林野庁の方が効率的で質の高い仕事だなというなら、それはそれでいいことです。万々歳です。だけれども、気がつかない非効率な面とか、マネジメント不足というのは、お役所はマネジメント不足はありますから、あつたなということだったら、それを機会にして役所全体が気をつければいい話でして、そういうきっかけにもなると思うんです。自己検証とか、自己をもっと高めるという意味でも官民競争入札を導入してみるというのは私は非常に意義があると思います。被害者的な感覚ではなくて、ポジティブに、やってみて、自分たちの方がよかったという検証のフィールドにも使いたいということにしたいだければいいと思うんです。

時間もきましたので、今日はお伺いをして、委員の皆さんも御質問もあつたし、私もちょっと御意見申し上げましたので、更に皆さんにも検討していただいて、こちら側の事務局とまたよく折衝してください。ありがとうございました。

(農林水産省(林野庁)関係者退席)

(国土交通省関係者入席)

片山主査 お待たせをしました。それでは、引き続いて国土交通省からヒアリングを行いたいと思います。

本日は、航空局空港部技術企画課長の戸田さん初め御関係の皆さんにおいでをいただいておりますので、空港土木施設、航空灯火、電源設備の維持管理業務について御説明をお願いしたいと思います。約 20 分程度御説明いただいて、あと、質疑応答に入りたいと思います。よろしくお願いいたします。

戸田課長 私、国土交通省航空局空港部技術企画課長の戸田と申します。よろしくお願いいたします。

それでは、私の方から、お手元の資料の前半部分、空港土木施設の維持管理業務について御説明させていただきます。2 ページをお開きください。

空港土木施設の維持管理業務につきまして、空港土木の対象範囲でありますけれども、ここにありますように、滑走路、その周りを取り巻く着陸帯、誘導路、エプロン等を初めとした舗装関係、その他、空港内部にあります道路とか排水路、さまざまな種類の土木施設の維持管理をやっておるということでございます。

どの空港でやっておるかといいますと、下に空港分布図があります。小さくて見にくくて恐縮ですが、国土交通省が維持管理を自ら行っている空港は、ここで言う赤印の 26 空港でございます。このうち 21 の空港は国土交通大臣が設置管理する空港であります。残り 5 つにつきましては、自衛隊もしくは米軍と共用している空港、自衛隊、米軍の飛行場に民間航空が乗入れしているという空港でありまして、民航エリアについては私どもで維持管理をしているということでございます。

3 ページ目にまいりまして、空港土木施設の種類を書いております。なじみのない名前もあろうかと思いますが、先ほど言いました滑走路、その周りの着陸帯、誘導路、4、5、6 と飛ばして、7 番のエプロン（駐機場）、空港内道路、排水施設、消防関係の施設、あと場周柵、プラストフェンス等々、こういった土木施設の維持管理をしております。

維持管理の内容・方法につきましては、 にありますように、大きく 3 つの業務に分かれております。

1 つは、点検業務であります。これは巡回点検、緊急点検等ございますが、不具合がある、なしのチェックをするための点検業務。

2 番目に、維持業務といたしまして、現在ある土木施設を良好な状態に保つという意味での工事でありまして、草刈りでありますとか、滑走路の清掃、滑走路につきました航空機のタイヤのゴムの除去、最後に除雪工。積雪寒冷地の空港での降雪があった場合の除雪も維持工事に含まれております。

最後に修繕工事ではありますが、これは不具合が生じた場合の緊急的な補修、修繕の工事です。

大きく分けると、この3つの工事業務をやっているということでございます。これらのうち、1は民間業者に委託をしておりますけれども、特に国の方で自らやっておりますのは、維持管理計画の企画立案、点検、維持工事・修繕工事の設計・積算・発注業務、3番目として、請負・監督の検査業務、これらにつきましては国自ら担務しておるということでもあります。

続きまして、4ページでございます。これを担務している組織図であります。本省で言いますと、航空局、空港部技術企画課、私どもが全体を担務しております。

地方に行きますと、地方航空局(2)とありますが、これは東京と大阪に2つの地方航空局がございます。その下の土木建築課というところで業務を行っておりますが、ここで主に土木施設の点検業務、維持工事の発注に係る業務を行っております。

それと、26の各地の空港における空港事務所におきまして、点検、維持、修繕と、いわゆる現場に係る発注・監督・検査の業務をそれぞれの空港で行っているということでもあります。

5ページ目に少し具体例を示しまして、どういうことをやっているかを御説明したいと思います。

5ページの右の上、巡回点検とあります。これは、滑走路の路面に不具合がないかということ。小さく写っておりますが、人がそれぞれ滑走路に横断方向に並んで、ずっと目視なり、ハンマーで舗装をたたいたりした点検を、これは当然、滑走路が運用していないとき、夜間を中心に行っているということでございます。これが点検業務の1つであります。

左側にあります草刈工、下の路面清掃工、ゴム除去工は維持工事でございます。草刈工につきましては、年2~3回の割合で草を除去しておりますし、舗装面の清掃、ゴム除去工も、適宜、年に数回、決められた回数、清掃をして、航空機のエンジンが異物を吸い込んだり、降雨時のハイドロプレーニング現象が起こることを防ぐための工事をこういう形で実施しております。

6ページも同じような図面ではありますが、航空機の標識工というのは、路面にマーキングをしているものです。あと、緊急に不具合が出たところを補修する緊急補修工。左の下が降雪時、降雪後の除雪の工事でございます。右下にありますのは、比較的広範囲の修繕が必要だと思われるところにつきましては、パッチ当てより少し範囲を広くして、それぞれ不具合が出そうなところ、劣化したところについては修繕工を施しているというようなことをやっております。

7ページ目に緊急補修工事の実態ということで、誘導路の路面がひび割れて剥離しかけている、写真にあるような状況が仮に起きたときの仕事の流れを示しております。まず、誘導路において少し不具合が出ているということは、通常の点検でわかればよろしいのですが、非常に広い空港でありますので、時にはパイロットからの通報でありますとか、いろんな空港に携わっている方の通報を受けて、私ども、設置管理者として、この状況をまず点検に行くというところから始まります。

この点検の結果、これは補修するか否かの判断を行いまして、仮に補修する必要があるということであれば、昼間帯におきましても、この誘導路をクローズして、航空機の利用を禁止して応急の措置をやる。誘導路を止めるか、止めないかという判断をここでいたしまして、止めるとなると、委託業者に補修の内容を指示する。

2番目に、民間の業者が最小限の時間で復旧できるような工事を施します。

その結果、 にありますように、パッチ当てみたいな、アスファルトが上に乗ってありますが、これで運用再開していいか、ここの上に航空機が乗っても大丈夫かどうかという判断をして、元の使用状態に戻るということであります。

これは仮復旧の段階でありまして、このままにしておきますと、早晚、同じようなものが周りのひび割れから入ってきますので、右側にありますように、ほとんどは夜間、運用時間外であれば一番いいんですけれども、羽田みたいに24時間クローズしないという空港であれば、夜間、トラフィックが少ない時間帯を選んで、本格的な復旧をやります。それが にありまして、補修内容を委託業者に指示とともに、関係者との調整がございます。

関係者との調整というのは、下にありますように、緊急着陸ができませんよ、この滑走路、誘導路は使えませんかというような周知徹底をやる必要があります。この場合で言えば、この誘導路がクローズしていますよということ、航空会社、ビル会社、その他の関係者に通知、周知する必要がある。また、国で自らやっております管制、後ほど説明になります照明、無線、いろんな部署への運用が停止されるということの調整がなされて、実際の工事が5番のように、少し時間をかけて念入りに直すということでもあります。

最後に6番で、完了したという確認を官の方でやりまして、それではオープンしようということ、そのオープンの周知をまた関係各方面に行う。こういう流れで仕事をしております。

8ページ目に、民間に委託している業務の費用を書いております。27件ございます。さっき26と言いましたけれども、東京国際空港、羽田につきましても、規模が大きいということもありまして、制限エリア内の土木施設と制限エリア外の道路の維持工事を分けて発注しております。計27件、約30億円の工事を委託しております。羽田を除きまして、これらはすべて総合評価落札方式の一般競争入札かつ空港で1本の包括契約を行っております。

最後の9ページであります、説明のまとめでございます。空港土木施設の管理につきましては、航空法47条、55条の2、また施行規則92条に基づきまして管理を行っておりますが、これらの法令に基づきまして、国の設置する空港におきましては、設置管理者自ら管理をする必要があるということでもあります。

これまで、航空需要の増加、空港整備の進展に伴いまして、非常に多くのストックが蓄積されております。その経年劣化を防ぎつつ、かつ大型航空機の頻度が増えた、そういう悪条件の下で良好な空港の維持管理をする必要があるということで、空港土木施設の継続的な機能の保持が非常に重要であり、これからも必要であろうと思っております。

また、点検、維持、修繕と、3つの種類を説明申し上げましたが、これらの企画、また実施の確認につきましては、空港設置管理者自ら行う必要があると思っておりますが、現場における作業等につきましては、民間の能力を活用しているところでございます。

特に先ほど説明いたしました施設の破損によります緊急の補修、または降雪時におきましては、航空機の安全運航を確保しつつ、更に利用者の利便性を確保することを考慮する必要がありますが、そのために、この施設を止める、止めない、除雪をする、しない、補修なり除雪をした後の施設をオープンしていいかどうかという判断は、空港管理者の下に、非常に的確な判断を短期間で行う必要があるというような状況でございます。

既に民間に委託している業務につきましては、現場における点検、維持、修繕業務につきまして定型的な業務については民間に委託しておりますし、一般競争入札を導入し、透明性、公平性を確保しているところでございます。

ただし、民間に委託している施設であります。空港の中の非常に制限されたエリア、かつ航空機の運用が行われている、夜間の非常に短い期間で行う必要があるということで、非常に安全性に注意しながらこれらの業務をやっていく必要がございますので、空港管理者自らの管理、指導に基づき、適切に行っておりますし、今後ともそういうことをやる必要があると思っております。

いろいろ御説明してまいりましたけれども、結果的に空港土木施設の維持管理業務における市場化テストの実施については適当ではないと考えておまして、その理由としては、繰り返しになりますが、民間にゆだねる業務は既に民間にゆだねておると、また、官が担う部分は、施設のクローズ・オープン、修繕の要否、除雪の要否など、大変高度な判断を有し、航空機の安全性、利用者の利便に非常に大きな影響を与える部分でございますので、そういったところについては引き続き国、官の方で担うのが適当ではないかということで結んでございます。

以上、土木施設の説明でございます。

木村室長 私は国土交通省航空局管制保安部保安企画課航空灯火・電気技術室の木村と申します。よろしく願いいたします。座って説明させていただきます。

航空灯火、電気施設の維持管理業務でございますが、資料11ページをごらんいただきたいと思っております。航空灯火、電気業務につきましては、夜間及び悪天候状態時における必要な航空灯火、等と書いてございますのは電気業務のことございまして、航空灯火の電源でありますとか、航空保安無線施設等の電源部分の整備並びに航空灯火等の運転監視及び保守点検に係る業務を実施しております。そのうち維持管理業務といたしましては、以下のとおり、運用管理業務、保守管理業務及び技術管理業務を行っております。

航空灯火というのはどういうものかということでございまして、資料の17ページをごらんいただきたいと思っております。航空灯火は法的には3種類ございまして、航空灯台と飛行場灯火と航空障害灯とございます。ここの図は主に飛行場灯火について御説明した図でございまして、航空機に進入角を指示いたします進入角指示灯でありますとか、最終進入経路

を示します進入灯、あるいは滑走路の輪郭を示す滑走路灯でありますとか、滑走路の中心線を示す滑走路中心線灯、誘導路を示します誘導路灯、あるいは誘導路中心線灯等々の灯火が空港にはございまして、実際にこれが全部あるわけではございませんが、空港によって、運航状態等に応じて必要な灯火が配置されています。

ちなみに、東京国際空港、羽田空港でございますと、灯火の数すべてを数えますと、大体1万4,000灯ほどでございます。

18ページをお開きいただきたいんですが、電気施設の方でございます。空港の電力施設といたしましては、電力会社から高圧、または特別高圧で受電した電力を空港内の諸施設に配電する。また、必要な電圧に変換して電力を供給するための設備でございます。電力を供給している先といたしましては、先ほど御説明いたしました航空灯火のほかに、左上にございますが、管制施設、レーダーでございますとか、右上にございますILSとか、VOR/DMEといった、航空機を電波で誘導するための航空保安無線施設、それから、右側にございます、管制塔と航空機が無線で交信をするための施設、あとは庁舎等の照明等の一般的な電源、これらをすべて電力供給ということで賄ってございます。

それから、説明で抜けましたけれども、灯火につきましては、国が管理している全国の26空港について業務をやっている。それから、電気施設につきましては、それら26含めまして、全体で60ほどの空港施設を維持管理しているということでございます。

また11ページに戻っていただきまして、左側でございますが、運用管理業務といたしましては、全国を5つのブロックに分けまして、それぞれ中心のところから、航空灯火、電気施設の常時監視を行っております。また、障害発生時には速やかな情報収集を行い、復旧時間の短縮を図るということで、このブロック管理官署には24時間の運用を課し、管轄官署との連絡調整、管制官とか、先ほどの土木の関係もありましたけれども、職種横断的な調整で、航空会社とかパイロットに灯火等の状態の情報を必要に応じ通知するための手続をここでやってございます。

右上の保守管理業務といたしましては、航空灯火・電気施設の機能を正常な状態に保持するために、保守計画の企画・調整でございますとか、保守点検・測定の実施等の保守を委託しておるわけではございますが、その委託管理を行っている。それから、電気事業法に基づきまして、電気工作物の工事、維持、運用の保安の監督を行ってございます。

右下にございます技術管理業務といたしましては、信頼性向上、保守方式改善のための業務を実施しておりまして、監視データ、測定データの管理でございますとか、統計処理、技術解析等を行いまして、灯火の寿命の予測とか、更新計画の策定を行っております。それから、それに基づきまして、機器の設計、製造、設置、運用方針の改善の提言、交換部品の補給管理を行ってございます。

12ページに行きまして、担当業務と組織でございますけれども、航空局本省の管制保安部に私ども航空灯火・電気技術室がございまして、施策の企画立案でありますとか、基準、予算に関する事務をやってございます。

それから、地方航空局は東京、大阪の2か所でございますが、保安部の中に航空灯火・電気技術課がございまして、ここで所管している官署の航空灯火・電気施設に関する整備・管理に関する事務を行っております。

それぞれの現場の官署におきましては、空港事務所が30か所ありますが、先ほどの拠点官署に当たるところは管制保安部というものがございまして、その中に航空灯火・電気技術課がございまして、ここで各空港の航空灯火及び電気施設に関する工事運用、保守でありますとか、各空港の航空灯火の設置及び管理の監督、それから、拠点官署以外におきましても、これらの業務をしております。

13ページでございますけれども、外部委託の現状でございます。航空灯火等の維持管理業務のうち定型的な業務、監視業務の補助につきましては、民間業者へ委託しております。行政といたしましては、航空灯火等の運用状態の監視、関係機関との連絡調整等を実施しているということでございます。

左の方に模式図でございましてけれども、民間委託業者が行っておることは、航空灯火等の点検手入れ、これは毎週でありますとか、毎月であります定期点検。それから、航空灯火の障害時の応急復旧、これは必要時です。それから、航空灯火の点灯試験の巡回、これは毎日。それから、監視室におきます監視業務の補助ということで、実際の計器の電流値の確認でありますとか、電源設備の電流値、電圧値の確認というような補助業務を委託してございます。

小さくて見にくくて恐縮ですが、右側に具体例といたしましてございます。右上の方に、運用監視室におきまして官で監視しております。その補助業務を民間に委託している。それから、左側ですが、電球の交換作業ですとか、簡易な補修作業は委託をしております。官の方では、最終的にライトチェック、最終確認をやっておるという状況です。それから、下の方にありますが、応急復旧作業でありますとか、灯火の点検清掃作業、航空保安用電力施設の保守点検、灯器を持ち帰りまして分解点検清掃作業も行ってあります。それもすべて民間に委託してやっておるところでございます。

引き続きまして14ページをお開きいただきたいと思います。外部委託経費の内訳でございます。がついているところが国が管理しております26空港で、航空灯火と電気設備と両方を一括して、空港ごとに維持管理を委託しているものでございます。印のないものは電気設備だけについて維持管理をしております。これも基本的には空港ごとに委託しているということでございます。それぞれの額の違いは、無印と は今、言ったような、航空灯火の有無という点が大きいですし、ほかのところは、それぞれの空港の規模に応じまして、必要な灯火電源の規模も違いますので、このような金額になっておまして、総額で18億円ほどになってございます。

15ページでございますけれども、航空灯火の運用・維持管理業務と、電気施設の運用・維持管理業務に分けて書いてございます。

航空灯火の運用については、航空輸送サービスの安全を支えるため、もし支障がありま

すと、航空交通、ひいては国民生活に多大な影響を及ぼすこととなるということで、ひとたび障害が発生いたしますと、航空機の離着陸に支障がないか等の判断を瞬時に行う必要がございます。また、応急・復旧作業に係る作業の監督、指示についても適切に行う必要があるということでございまして、航空機の運用や飛行場運用に係る極めて高度な専門的知識及び経験が必要になる部分がございます。

電気施設につきましては、先ほど申しましたように、航空管制業務に必要な機器等への電源供給を行っておりまして、わずかな障害、ミスも許されないような状況でございます。また、ひとたび障害が発生いたしますと、安全と効率に甚大な影響を与えることとなりますので、高い信頼性を確保しつつ、継続的かつ安定的な業務実施が必要となっております。このため、電源設備一般はもとより、管制機器に係る極めて高度な専門知識、技能及び経験が必要となる業務をやっております。

これらのことから、国の職員が、その養成も含め、国の責任を持って実施する必要がある業務でございます。

一方、先ほど申しましたように、既に民間委託しているものについては、定型業務ということでございまして、それにつきましては、会計法令に基づく一般競争入札を実施して、厳格な透明性、公平性を担保しているところでございますし、入札の参加資格につきましても、特別に厳しい条件を設けているわけではなく、一般的な電気技術に係る国家資格を有する者を配置するというような一般的なものであって、現実に複数事業者の応札もあり、現状で透明・公正な競争環境は整っていると考えてございます。

それから、委託する業務の内容でございますけれども、繰り返しになりますが、灯火の点検・清掃作業等の極めて定型的な業務でありまして、回数でございますとか、その基準値というものも仕様書で明確にうたっておりまして、創意と工夫を反映させる余地はなかなかないのかなと思っているところでございます。

以上によりまして、航空灯火・電源施設の維持管理業務における市場化テストの実施については、適当ではないのではないかと考えているところでございます。

以上でございます。

片山主査 それでは、委員の皆さん、どうぞ。

逢見副主査 東京国際空港の国際線地区整備事業はPFI手法でやっていると聞いております。それから、愛知県の名古屋飛行場は指定管理者による管理をやってっていると聞いております。今、るる御説明があったことと、PFI手法、あるいは指定管理者でやっているところはどういうふうに施設管理、維持管理をやっているのか、おわかりでしたらお話ししたいと思います。

戸田課長 羽田の国際線のPFIにつきましては、国際線地区の一部のエプロン、要するに駐機場について、施設をSPC、特別目的会社につくらせて、30年間維持管理をするというスキームで今、始めようとしておりまして、そういうことが行われつつあることは存じております。これはエプロン（駐機場）だけの話ですが、私が冒頭に説明したものに

つきましては、メインたる滑走路、誘導路、その他、エプロンも含まれますけれども、対象範囲が違うというのはあるかと思えます。

それと、PFI手法でうまくいかないとは勿論言いませんが、うまくいくということで我々は始めておりますけれども、結果はまだ出ていないというか、まさに今から始められるということだと思っております、その中身によっては少し考え方を改めるということはあるかもしれません、まだ結論が出るようなことにはなっていないと思えます。

名古屋飛行場の指定管理者制度はよく存じておりませんが、静岡でも似たようなことをやろうとしているようでありますので、そういうことも関心を持っておりますけれども、結論についてはまだ十分出ていないのではないかという気はしております。

逢見副主査 9ページで、航空法47条、55条2によって、国自らが、設置者としての維持管理が必要だという根拠にしていますが、今、言ったPFIや指定管理者も航空法適用飛行場なんですね。そうすると、やりようによっては、国が維持管理責任を持つとしても、範囲、あるいは手法には、もっと多様性があるのではないか。そうすれば、これを根拠にして市場化テストをできないという理由にはならないのではないかと思うんですが、いかがですか。

渡辺課長補佐 ただ、指定管理者制度といいましても、私どもの認識といたしましては、丸々全部委託できるというふうには思っておりません、あくまでも、これは国管理空港に関してですけれども、設置及び管理は一緒にやらなければいけない。繰り返しになって恐縮ですけれども、その中で、設置管理者が責任を負える範囲内はそれをやって、事実上の行為、点検・保守とか、料金徴収とか、そういうものについてできるという形でやっていますので、静岡県などに関しても、相談がある場合には、そのような国の考え方を伝えております。

名古屋の飛行場の件は、詳しくは把握しておりませんが、そもそも指定管理者制度の内容といたしまして、私が把握している限りでは、非権力的な行政行為であれば委託可能であるけれども、権力的な行政行為を丸々管理を委託するようなどころについては、ほかの公物も含めて、そういう判断はしていないのではないかという認識であります。

逢見副主査 別に丸々民間にやらせるということは言っていないです。勿論、設置管理責任というのはあると思えます。だけれども、今、説明しているように、ごく限られた部分の実施を民間にやらせて、例えば、7ページだと、緑の部分が本当にこれだけなのか、もっと幅広く民間に委託できるということは、もっと工夫のしようがあるのではないかということなんです。

渡辺課長補佐 議論をしていくというのはこれから必要なことだとは思いますが、繰り返しの御説明で申し訳ないんですが、工事を、緊急でやっただけではなくて、本格的に補修する必要があるのかという判断の部分が、設置管理の責任を持っている者が行う部分として今、残っているという考えの下にやっておりますので、その部分について、もうちょっと議論を尽くさなければ、今、やっている以上のことを更に委託していくことが

できるのではないかというところまでは、今の時点では申し上げにくい状況かなと思います。

井熊専門委員 議論が必要なことは確かだと思っんですけども、空港はすごい広いところなので、その広いところに土木の維持管理する業者さんが入って、電気設備の維持管理をする業者さんが入って、公共の人が入って、入り交じって仕事をしていくというのは、ものすごい重複が出てくると思うんです。だから、なるべく1つの事業者さんに任せるところは任せるところを前提にして、官の責任を保った範囲で、どこまで民間に任せられるのかを考えることによって、効率化できるところは非常に多いんじゃないかと思うんです。

渡辺課長補佐 そうですね。そこはこれからの議論があると思います。ただ、管理の委託というところと市場化テストというのは別の問題ではないかと思うんです。

井熊専門委員 何をもちいて管理とするかの定義ですねの問題です。少なくともこの10年間、解釈は随分広がってきていると思います。例えば、ターミナルなどは民間が管理をやっているのではないですか。国民生活とも書いてありますが、我々が空港利用者として一番接するのはターミナルなわけですね。そもそもターミナルは民間が運営していますけれども、今度のPFIのターミナルも、電車おりてから飛行機乗るまで全部、民間がつくった、民間が管理している施設を歩いて我々は飛行機に乗るわけですね。その意味においては、そもそも国民の安全性をPFI事業で相当民間に委ねようという方向に走っているのではないですか。そういうことも踏まえて、国の最終的な管理はここまで、ここから先は民間に任せると判断をできるんじゃないかと思うんです。

渡辺課長補佐 管理者としての責任というのは、その範囲の問題だと思っんですけども、国管理に関しては、国としての考え方という形で、県に関しては管理の委託の範囲というのはまた別な考え方があると思いますが、それにしても条例で定めなければいけない。その中では、非権力的行政行為で、今、おっしゃられたような議論をする場合には、国だから、地方だからという話ではなくて、管理というものがどのレベルまでやる必要があるのかという議論をまず全体でする必要があるのかなと思います。

井熊専門委員 事実行為の解釈がすごく小さい感じがするんです。1つの機能の維持ということを考えれば、例えば、7ページのところでも、官が途中で滑走路の緊急補修の確認をする必要があるのだろうかとも感じますし、誘導灯に関して、全体としての誘導機能を1つとして考えれば、民間に委託できる部分はすごく広がるんじゃないかと思うんです。

もう一つ、空港は相当な運営経験があって、かなり予測可能な業務だと思っんです。例えば、いきなり予測もしないような滑走路の破損が起きるとか、予測もしないようなランプの破損が起きるといったケースは非常に少ないんじゃないか。そうであれば、民間もかなり蓄積を持って、計画的に運営できると思っんです。

戸田課長 羽田みたいに非常にビジーに使われている空港でビジーに使っている滑走路が破損しやすいというのは統計的にわかりますけれども、どの部分がどういう形で破損す

るかというのは全く予測不可能で、これは経験的にしかわかりません。例えば、雨が降った翌日は危ないとか、夏場の暑い日が危ないとか、そういう経験的なもので、予想ぐらいの話はできますけれども、とてとても、この辺が次に壊れるぞなどということは、ほとんど予測不可能なレベルだと思います。

また、7ページで、官のやることをもっと減らせるんではないかという御指摘であります。先ほども説明しましたように、チェックするということは、この施設を止めるか、止めないか、航空機に違うところを通ってもらうなり、違う滑走路を使ってもらうなり、ある意味、利用者に影響を与える部分の判断を管理者としてやっているということでありまして、そこをこの部分まで民間に委託していいのか。今は設置管理者自らやるべきだということで、そういう維持管理をやってきているということだと思います。

木村室長 灯火に関しましても、先ほど経験でわかるんではないかという話もございましたけれども、例えば、1灯なのか、あるいは複数、その場所でどこが不具合があったかというパターンはなかなか過去の経験だけでわからなくて、そういうことが起きたときに、空港として、その程度なら続けられるのかとか、運用を止めても修理を優先するのかとか、それは気象状況等との兼ね合いもございまして、どこの灯火がどの程度不具合があるのかによって判断も変わってきます。

また、それを補修するにも、飛行機を止めてやる必要があるのか、それとも運用の方をちょっとカテゴリーダウンしても、飛行機を運航する方を優先して、修理の方を、その間、視程条件とか、厳しくなったりする場合もあるんですが、それでも運航させた方がいいのかという、空港管理者として、空港運用そのものの判断をする必要がある。当然、安全性を考慮した上で、利用者に対する影響を最小にするかというような総合的な判断が必要になると考えてございます。

井熊専門委員 判断権を官に残すという話と民間にゆだねるという話は全く別の話だと思うんです。今の話だと、判断基準というものがまだきちんとスペックアウトされていないということなんですか。スペックアウトされていれば他人に任せられますね。最終的な判断だけは公共側で行うだけの権利を持っているのですから。

木村室長 ある程度簡単なものはあると思いますけれども、それを越えた部分がどうしても出てくるということで、完全にはマニュアル化というのは難しいと思っています。

高崎専門委員 今のに絡めて、質問と確認ですけれども、3ページ、維持管理の内容としては、点検業務、維持工事、修繕工事がある。上の2つの点検工事、維持工事は定型業務として考えてよろしいんですか。

戸田課長 これはすべて外注しているんです。

高崎専門委員 修繕工事も外注はしておられるんでしょうけれども、事前に予測が不可能だから、事前に予算を組んで発注するというのは難しいですね。そのところはどのようにしているんですか。

戸田課長 実際やっていることは、数年間の平均で、この空港であれば100件の不具合

があるだろうと、まさに単なる統計上の数字で予算を組んで、確かに実際何件起こるかわからないわけです。ですから、例えば、100件予算化していて60件しか出なかったら、60件分だけお支払いする。残りの予算は契約金額から差し引く。逆の場合もあると思います。そういうやり方をしない限りは、事前に仕様を決めて、この箇所とこの箇所、何か所やれというような発注はちょっとできないです。

高崎専門委員 その発注する切り口ですけれども、下の方の黄色い枠の中で、官のやる仕事として1、2、3と書いてあります。この中の2の設計とか積算、この辺は民に委託しているんですか。

戸田課長 設計の一部は民に発注しておりますけれども、積算・発注事務は官でやっております。

高崎専門委員 そうすると、こういう仕組みで官の方が担当しておられるとなると、民の方は仕様発注的な請負になるわけですね。

戸田課長 いろいろ種類があると思うんですけれども、包括して契約していますので、仕様発注的なものもあろうと思いますし、少し技術的に難しい面のある部分もやる。例えば、草刈りとありましたけれども、草刈りというのは大体、年に2～3回、決まった時期にこのエリアは草刈りなさいというので、これはほとんど仕様発注できると思うんですけれども、その他、先ほど言いましたような修繕の箇所数とかはなかなか事前にはわからない。ただ、いかんせん非常に限られた時間の中での工事でありますし、安全性を最重要視するという中で工事ですので、その中での経験を持って、こういう条件でやれば、この時間から準備しておけば早くできるのではないかと、例えば、気象条件がこうであれば少し早目に準備してというような、各民間会社の創意が発揮できる部分もございます。そういうものと、定型的な業務と混ざっているという感じだと思います。

高崎専門委員 土木施設と、航空灯火と電源設備ですか、これは全く別々に発注されていて応礼会社も別ですか。

戸田課長 別です。会社も別です。

高崎専門委員 こういうものは一緒にできないんですか。

戸田課長 私どもが発注しているのは、一番大きいのは、舗装の修繕みたいなところが一番クリティカルなものです。しかも空港の中で工事したことがある人でないと、その辺の業者が来られても困るもので、結構大手の舗装会社が受注している場合が多いです。片や灯火の方は、電気会社、メーカーというか、そういったところで、もともとやっている仕事が違うものだと思います。

高崎専門委員 専門工事業というか、技術別に仕事を分けて発注するから、業者もそれに沿って育ってきていると思うんです。空港管理というくくりで発注して市場ができれば、一部の業者はついてこられるかもしれない。特に欧米の方はそういう業者が多いですね。そういう方法は時間はかかるんでしょうけれども、新しい市場をつくり出す。

戸田課長 空港の管理業務は、市場自体がそんなに大きくないと思うんです。道路とか

河川とか、膨大な量が日本全国にあるというたぐいの社会資本ではないんです。育てればできるのかもしれませんが、それが競争して価格なり技術面での競争をやるということは、現実的にはなかなか難しいと思います。

井熊専門委員 民間企業は多分、航空のマーケットだけというふうに見ていないと思うんです。土木とか電気施設の全般の業務として見ていると思うんです。空港によっては、両方合わせれば2億とか3億とかというものもありますね。PFIの事業で言えば、維持管理業務として、事業契約の額が100億円に相当するような規模なんです。だとすると、それなりの規模の業務が出てくれば、対応する企業はいるんじゃないかと思うんです。やってみないとわからないんですけれども、いるんじゃないかと思います。

戸田課長 現状から言いますと、今のそれぞれの発注形態の条件を出して、両方とも取れる業者はほとんどいないんじゃないかという気はします。違う仕様書というか、参加資格を考えています。

井熊専門委員 グループを組めばいいことです。

戸田課長 JVで。そういうやり方はあると思います。

片山主査 中部国際空港は、土木の方は会社がやっているわけですか。

戸田課長 関空、成田、中部会社はそれぞれの3空港会社が自らやっています。

片山主査 戸田課長さんのところは関係ない。

戸田課長 やっていません。

木村室長 灯火についてはそれぞれの会社がやっています、空港に設置されています。レーダーとかの施設については、国が電源について委託している。

片山主査 そうすると、設置者がやらなければいけないかどうかという議論がさっきありました。もう一つは、官か民かという話になると、民がやってもいいわけですね。

戸田課長 事実、3会社は民でやっているわけです。

片山主査 だから、設置者がどうかという問題はクリアしなければいけない問題があるけれども、官か民かという話になると、官が独占すべきものではないですね。官でなければいけないということはないですね。

渡辺課長補佐 おっしゃるとおりですね。

片山主査 というと、もうちょっと創意工夫の余地があるんじゃないかなと私などは思います。現に地方団体の場合、指定管理者制度というのは、現状を私も詳しく知りませんが、愛知県がどこまで指定管理しているかというのはわかりませんが、指定管理というのは、やろうと思えば丸投げに近いこともできるんです。

渡辺課長補佐 やろうと思えばですね。条例を定めて、合意が得られればですね。

片山主査 その可否は別にしまして、法的にはね。だから、そういうことも視野に入れると、もうちょっと官民競争入札に進んでいく余地があるんじゃないかという気がするんです。

皆さんはどう考えておられるかわかりませんが、一斉に全部やろうというと、こ

れは大変です。多分、無理だと思う。だけれども、どこかちょっとやってみて、それでいいあんばいに行くかどうかというのを見てみるということぐらいはやってみたらいいんじゃないかと思うんです。ちょっと踏み込んでね。そうすると、やっぱりお役所がやった方がよかったなど、官であり、かつ設置者がやった方がよかったなという結論が出るかもしれない。それだったら皆さん自信を持っていいわけだし、やってみたら、思わぬ創意工夫ができたなということだったら、それを取り入れたり、広めたりするということはあると思うんです。

そんな観点で、今日は平行線に終わったところもありますけれども、更に事務的な協議も含めて検討を加えていきたいと思います。ありがとうございました。