

1 コマ 一般空港等整備事業（直轄）（耐震対策事業）

【石田会計課長】 それでは、定刻になりましたので、国土交通省の行政事業レビュー「公開プロセス」を始めさせていただきたいと思っております。

本日は、どうぞよろしくお願い申し上げます。私は本日進行役を務めさせていただきます官房会計課長の石田と申します。よろしくお願い申し上げます。

また、本日お集まりの先生方におかれましては、ご多忙の中ご参加いただきましたことだけではなく、これまでの途中の過程におきましても、事業選定の会合、また事前の勉強会、現地視察それぞれにご参加いただきまして、本当にいろいろとご協力賜っておりますこと、改めて御礼を申し上げます。

本日開催いたします公開レビュー、公開プロセスの場を通じまして、本省の国土交通行政がよりよいものになりますよう、忌憚のないご意見、また活発なご議論を頂戴できればと思っております。よろしくお願い申し上げます。

それでは、ただいまから、本日予定しております7事業の議論を始めさせていただきます。

まず最初に、具体的な進め方について簡単にご説明をさせていただきます。基本は、1コマ50分としております。最初の5分で、所管の部局のほうから事業内容を説明させていただき、次の2分で、当方から想定しております論点の紹介、その後、35分程度討論、討議を経ていただきまして、最後の8分程度で、取りまとめ役の先生、このチームは杉本先生をお願いしておりますが、取りまとめの結果、評価結果とコメント案の発表を行っていただき、それについてまたご意見を賜りまして、取りまとめ結果の決定という流れで進めさせていただきたいと思っております。

また、仮に評価区分、取りまとめのコメント案が一つになかなか集約しないという場合には、さらに5分程度延長させていただきまして、なるべく一つの形に集約できるようにご議論を進めていただければ、まことに幸いと思っております。それでは、どうかよろしくお願い申し上げます。

では、まず最初の1コマ目でございます。一般空港等整備事業の直轄関係でございますが、耐震対策の事業につきまして、担当部局のほうからご説明させていただきます。

【説明者】 おはようございます。航空局空港施設課長の長谷川でございます。私のほうから、航空局で実施しております耐震対策事業につきまして説明させていただきます。

お手元資料、A 4 横の説明資料をごらんいただければと思います。

まず 1 ページでございますけれども、事業の対象空港でございます。現在、全国には 97 の空港が存在しております。そのうち、成田空港など会社が管理する 4 空港、また、国管理空港であります別予算で実施しております羽田空港を除いた、92 空港が対象となります。

あけて 2 ページでございますけれども、空港施設の概要と耐震対策事業の概要でございます。

空港は、滑走路といった土木施設でありますとか、航空機との通信や管制を行う庁舎・管制塔といった建築施設、また、航空機の運航を支援します航空保安施設で構成されております。

空港の機能でございますけれども、これらの施設が総合的に稼働し、初めて発揮されるものでございます。したがって、各施設につきましても耐震性を確保する必要があると考えているところでございます。

耐震対策工事のイメージをそこに写真を幾つかつけておりますが、例えば、管制塔のような建物でありますと、地震への耐力が不足する場合には、外壁に耐震フレームを設置したり、また、滑走路でありますと、支持地盤についての改良を行ったり、また、滑走路の下を通過する道路がある場合には、そういったトンネルの躯体補強、こういったものを行っているところでございます。当然ながら、工事の実施に先立ちまして、調査を行い、そもそも耐震化工事が必要なのかどうか精査するとともに、設計を行う中で、適切な工法等を検討しているところでございます。

3 ページでございます。地震災害時の空港の活用事例でございます。過去の 2 つの事例を示しておりますが、平成 16 年の中越地震の際の例でございますけれども、新潟空港は、被災した当日から救急・救命活動に活用されるとともに、翌日から緊急救援物資の輸送の拠点として活用されたところでございます。また、上越新幹線が運転を再開するまでの間は、羽田と新潟空港の間で臨時便が運航されたところでございます。

一方で、平成 23 年の東日本大震災の例でございますけれども、仙台空港におきましては、被災後 4 日目にヘリを活用した救急救命・緊急輸送活動に活用されるとともに、翌 5 日目から米軍機による輸送活動を行っているところでございます。

このように、空港は点の施設でございますので、地震発生時においてもその機能が継続可能であれば、復興・復旧の活動などに活用できるものでございます。

4 ページでございます。地震災害時に空港が求められる機能と、それに対応する耐震対策工事の概要をそこにまとめてございます。私ども、過去、平成19年でございますが、「地震に強い空港のあり方」を検討しておりまして、その中で2点、求められる機能をまとめていただいております。1点目は、救急・救命、緊急物資輸送拠点としての機能という点でございます。2点目は、航空輸送上重要な空港においてでありますけれども、航空輸送ネットワークの維持、背後圏経済活動の継続性の確保といった機能を考えているところでございます。

これらに求められる機能に対して、どのような工事を実施するかでございますけれども、資料の下ほどでございますけれども、1点目につきましては、対象としまして、自衛隊のC-130という輸送機がございますけれども、こういった航空機の運航を前提に、滑走路の2,000メートルの耐震化、加えまして、その航空機の運航を支援します誘導路の一部、最低限の部分、エプロン等の耐震性を確保することとしております。通常、地方空港でも、滑走路は2,500と3,000メートルございますけれども、C-130を前提に、最低限2,000メートルということを考えているところでございます。

2点目でございますけれども、通常、民航機が運航しているわけでございますが、その際の輸送能力の50%に相当する能力を確保するというを考えておりますが、この場合、航空機は民航機の運航が前提になりますので、通常使っております滑走路の全長、それに加えて、必要な誘導路とエプロン、こういったものの耐震性を考えているところでございます。

5 ページでございますが、そういった考えの中で現在事業を進めておりますが、先ほど冒頭、92空港、空港があるように説明しておりますけれども、実は、その中で優先順位を立てて、絞り込んで実施しているところでございます。2つの視点を持ちまして、15空港を選定しておりますけれども、1つ目は、航空輸送上重要な空港という視点でございます。これは、先ほどありました平成19年の「地震に強い空港のあり方」の中で考えているところでございますけれども、各地域の拠点となります空港、13空港を選定しております。そのうち、一般空港、私どもの予算の対象となりますのは8空港、新千歳などの8空港でございます。2つ目は、釧路など、右側の図面でございますけれども、地震防災対策推進地域に所在する国管理の空港、7空港を対象としているところでございます。合計15空港につきまして、事業を優先的に実施しているところでございます。

6 ページでございますけれども、そういった事業の成果目標と達成状況でございます。

優先順位を大きく3つ考えておりますが、そのうち、優先順位1と2、下の資料でいきますと、赤と青いところでございますけれども、この合計15空港につきまして、平成32年度末までに、「救急・救命、緊急物資輸送拠点としての機能」を確保するということを考えているところでございます。これまで一部事業を進めておりますけれども、今年度、平成27年度末のところ、予定でございますけれども、9空港で事業を完了する予定でございますし、また、赤字で書いておりますが、新潟など6空港がまだ未了でございます。また、優先順位3につきましては、これは「航空ネットワークの維持」という観点での機能でございますけれども、今現在は完了目標年次は設定していない状況でございます。

最後のページ、7ページでございますけれども、そういった中、耐震対策事業の優先順位等の検討ということでございますけれども、現在の私どもの考えは、平成19年に行いました「地震に強い空港のあり方」をベースにしておりますけれども、それからもう既に8年が経過しております。また一方で、中央防災会議等で想定する地震規模がどんどん変化している中で、見直しが必要ではないかと考えているところでございます。このため、昨年、平成26年度でございますが、南海トラフ地震等広域的災害を想定した空港施設の災害対策のあり方につきまして、有識者の皆様にご議論いただいたところでございます。

図面で赤丸を示しておりますが、これは、例えば、大きく3つ視点がございまして、地震防災対策推進地域に所在する地方管理空港も含めたものでございます。全体で32空港を一応検討対象としているところでございます。ただし、具体的にどの空港を対象にするでありますとか、その優先順位につきましては、今後検討するということでございます。

以上、簡単でございますけれども、一般空港等におけます耐震対策事業の概要でございます。ありがとうございました。

【石田会計課長】　続きまして、当方で想定しております論点について、2つご紹介させていただきます。

まず1点目は、レビューシートの成果目標（アウトカム）の関係でございます。現在、救急・救命、緊急物資輸送拠点としての機能を確保するための成果目標となっております。この点につきましては、事前勉強会の場合でも、航空ネットワークの維持、背後圏の経済活動継続のための機能に関する成果目標など、一般空港等の耐震対策として、別の成果目標が必要ではないかというようなご意見があったところでございます。成果目標の設定が適切なものになっているかどうかという点を、まず1つ目として挙げさせていただきます。

2点目は、優先順位の関係でございます。現在、救急・救命、緊急物資輸送拠点としての機能、また、航空ネットワークの維持、背後圏経済活動継続のための機能を確保するという観点から、一般空港などの土木施設部分に関する耐震対策につきましては、国管理空港の15空港に限って進めているところでございます。平成32年度の工事完了を目指してこの15空港を進めておりますが、現在優先順位の対象となっていない地方管理空港等77空港を含めました、新たな優先順位についてどのように考えるべき、優先順位を設けるべきかという点について、論点の2つ目として提示をさせていただきたいと思っております。

これら2点も含めまして、ご議論を賜ればと思っております。

では、取りまとめの杉本先生を中心に、この後、ご議論のほうをよろしくお願い申し上げます。

【杉本委員】 皆さん、よろしくお願いします。

それでは、今のご説明につきまして、ご質問、ご意見等ございませんでしょうか。

では、私のほうからさせていただければなと思うんですけれども。行政事業レビューシートのアウトカム指標、アウトプット指標、これなんですけど、そもそも今ご指摘があったように、研究会でしたっけ、そちらのほうで有識者のご意見を聞いた上で、これを設定したと思うんですけれども。おそらくそのときの議論では、これを一番重視すべきという議論があって進められてきたんだと思いますし、私も、空港の耐震性については、非常に重要な事業ですから、これが最も重要な指標になるということについては、そこについてはそれほど異論はないんですが、それ以外の成果指標といいますか、目標といいますか、そういうファクターもおそらくあったのではないかなと思うんですが、そちらのほうもウエイトづけするなりして、評価対象として、事業の場所の選定ですとか、そういうものを行うという考え方もあると思うんですけど、その点は、この表は非常にシンプルな表なので、ここまでしか出ていないのかもしれないんですが、実務としてはどういうふうに行っていらっしゃるのかという点。

それから、アウトプット指標のところですが、これは事業実施空港数ということで、事業を実施すれば事足れりという形になっているわけなんですけれども、そうではなくて、先ほど目標にした、例えば、救急・救命のレベルをより分析して、何人の人がこの事業をやる前とやる後で結果的に救済されたことになったのかとか、そういう具体的な目標値がどれぐらいクリアされたのかということを数値化して示さなければ、これは予算を使った

ら使った分だけ成果が上がってしまうということで、それはおそらくここで期待されていることではないのではないかと思うんですね。そういう意味でも、実はそこもバックグラウンドで把握しているんじゃないかなというふうな期待感もあるんで、実際のところ、このレビューシートの上ではそういうふうに見えるんですけども、現実の実務として、どういうふうに成果を把握されているのかというところを、まずお伺いしたいなと思うんですが。よろしくをお願いします。

【説明者】 今のご質問でございますけれども、大きくアウトプットとアウトカムにつきまして、我々がどういうふうに考えて、現在どうあらわして、どんな改良をしているかという質問だと思います。

まず前提でございますけれども、空港は全国に、先ほども言いました97空港ございまして、それぞれ活動をやっているわけでございますけれども、主な空港でいきますと、例えば、九州でいきますと福岡空港とか、例えば、中国地方だと広島空港みたいに、地域の拠点空港がありますし、また、その周辺に、九州ですと熊本空港とか、いろんな空港があるわけですが、まず空港の基本的な機能としましては、その空港を活用して民間の航空会社が飛行機を飛ばすと、そこで人が移動し、ものが移動するという経済活動を行っているのがベースになるわけです。

そういう意味で、私ども、例えば、これは空港をつくる時も同じですが、そこに空港を新しくつくるか改良することでどんな便益が生まれるかという、別途検討をやっているところであります。その中では、当然ながら、お客の利便性が上がるでありますとか、貨物事業者の利便性が上がる、そんなこともあるわけでございますけれども、今回、特に耐震で考えておりますのは、単にそういった航空輸送の拠点としての空港だけではなくて、各地域において防災活動を行うときに空港がどういうふうに活躍するのかというところがございます。

先生おっしゃいましたように、いろんなことを考えてはいたわけですがけれども、やっぱり表に対して説明する際に、客観的に、できるだけ数値目標を持って説明できるのがいいという概念をもともと持っているわけでございますけれども、結構難しいところがありまして、あまり細かくなり過ぎるとわかりにくいとか、あまりラフにやってしまうとかえって数字がいいかげんになるというところがありまして、今現在になっているところがございます。

そういう中で、まずアウトプットとアウトカムの私どもの今の考えですけれども、基本

的にアウトプットは、予算を使って何かまず事業をしましたと、それを基本的にアウトプットという概念でまとめています。アウトプット、空港におきますこういった事業をやった結果、どういった便益なりが発生するか、それをアウトカムとして、今、一応整理しているところでございます。

このレビューシートでは、おっしゃるように、わかりにくいところが実際あるわけですが、アウトプットのところは、これ、先ほど説明しましたように、耐震といいますが、滑走路の耐震改修をやったり、庁舎の改修をやったり、いろんな工事が混ざっておりますが、この一行に示せと言われたときに、なかなか書ききれなくて、こういうふうに行った数で管理していると。

一方で、アウトカムでございませうけれども、そこで成果目標を書いておりますが、航空輸送上重要な空港等のうち、一般空港等について、地震災害時における救急・救命、緊急物資輸送拠点としての機能を確保した空港。これは空港数で書いています。これは事前勉強の際に、わかりにくいというご指摘があったわけでございますが。国交省全体の政策評価の分析表というのがあるかと思っておりますけれども、この中に私どもの耐震対策事業も入っております。右肩の番号でいきますと、国土交通省27-⑭というところでございませうけれども。航空局もさまざまな事業をやっておりますけれども、幾つか抜き出してこういった評価をやっているところでありますが。この中の上の表……。配られていますか。すみません、配られていると聞いていたので。

【杉本委員】 ありました。

【説明者】 ありました？

【杉本委員】 私は見つけました。

【説明者】 右肩の番号が27-⑭です。

この中の上の表の116番、これは耐震対策事業であります。これは、冒頭申しましたように、平成19年にあり方検討会でやったときには、主要な空港として13空港を選んではいて、これには羽田空港とか成田空港も入っていると。これは航空局全体の管理シートですから、そういった大規模な空港も入った形で、まず整理しているところです。

その際ですけれども、空港の数ではなくて、人口でやっております。右のほうに小さな字で解説を書いておりますけれども、そういった対策をやったときに、そういう緊急対策が、ある意味サービスといいたししょうか、それを受けることができる居住人口、空港から100キロ圏内に居住する人口ということで、一応管理しているところでございませう。

そういう意味では、この数字の内数として、私どもがやっている一般空港の事業も一部入っているわけですが、すみません、その数字がまだきちんと、そういう計算をもととしておりませんでしたので、ちょっと急ぎといいたほうがいいでしょうか、空港の数でこれは書かせているところですが、私どもの概念としましては、こういった救急・救難につきましては、居住人口という概念で管理する、また、それでお示しするのがわかりやすいのかと考えているところがございます。

【杉本委員】 ありがとうございます。

ということは、そういう観点でも別途把握はされているんですが、ここには表現されていないという理解でよろしいんですね。ありがとうございます。

それ以外に、何か。どうぞ。

【石堂委員】 ご説明ありがとうございました。

レビューシートで見ても、事業の開始が平成19年度となっております、24年度以降も、大体実績額で10億という年度もありますけれども、60億ぐらいというようなことで、結構な額が支出されているんですが。先ほどのご説明の2ページで、実際の耐震対策事業の概要という中で、土木工事と建築施設、それから、これ、通信関係なんでしょうけど、空港保安施設と3種類に分けられております。それで、ご説明でも、各種機能が有機的に連携して、初めて空港として機能するというので、各種の工事を一緒にやらないと、おそらく効果がないということだと思えるんですね。それで、ただ、1つのイメージを持つために、土木なり、建築なり、空港、通信関係で見た場合、19年度以降、ざっとした数字でいいんですけど、総額幾らのうち、どの方向にどのくらいの金があったかというのをちょっと知りたいというのが1点です。

それから、もう一つは、レビューシートで不用額の説明の欄に、非常に高い執行率だというふうに書かれておまして、それはレビューシートの1ページ目を見ると、なるほど、執行率99とか97とかになっているんですが。これは、私、この表の作りそのものにちょっとまずいところがあるんだと思うんですけども。実は、翌年度へ繰り越す数字を先に引いちゃってからパーセンテージを出しているんですね。これは本当はその額も本年度中に使い切るべきだといううちから、年度末決算を立てたら翌年度繰越が発生しましたという話だから、本当はこの数字は執行率から落とすべきだと思うんです。そうすると、そう高い執行率ではなくなる。そのことが、論点の2の優先順位と関係してくると思うんですけども。今対象にしている工事では、少なくともこの二、三年度については、はっ

きり言うと、予算を使い切れない状態が続いていると。逆に言うと、優先順位のもうちょっと低いところに予算を配分して、いわば幅を広げて執行すれば、本当の意味での執行率が高くなり、整備も進むのではないかというふうにちょっと思うんですがね。

その2点をお聞きしたいと思っているんですが。

【説明者】 まず1点目の、これまでの幾らお金を使ったかという話、その内訳としてどんな割合かという話でございますけれども……。すみません、失礼しました。これまで、19年度から一応27年度執行見込みまで入れてでございますけれども、370億ほどの予算規模で実施しているところでございます。うち、大体8割方が土木施設とさせていただければ結構だと思います。

ご質問の2点目の執行率の関係でございますけれども、まずは、すみません、このシート of 書き方としてそうなっておりますので、こういう表現になっておりますが、実は、先生おっしゃるとおりに、一部繰越が出ているのは、これは事実でございます。繰越のある意味で理由でございますけれども、これは空港の中で実施する事業でございますして、関係者との調整、わりと大変でございます。そういう意味で、準備段階で手間取ったりとか、あと、実施する中でもさまざまな影響が出たりというところで、一部繰越とかが出ているところでございます。現場におきましては、この前羽田も見ていただきましたけれども、できるだけ、貴重な予算でございますので、きちんと執行できるように頑張っておる管理しているところでございます。

それで、仮にこのお金をほかの空港に回したら、もうちょっと促進できるのではないかという観点でございますけれども、確かに、ある意味そういうこともあるかもしれませんが、一方で、空港で広げたときに、それぞれその空港で本当に実施できるのか、実施体制とかという観点もございまして、そこは、先ほどの説明の一番最後に私ども言っておりますが、これから本当にどこまで広げるのか、また、どういう数字をつけるのかにつきましては、いろんな検討が必要かと思っております。

【石堂委員】 ありがとうございます。

ただ、繰越額、決して小さいパーセンテージでないんですね。ですから、適切な執行という意味で、レビューシートに執行率が高いと書いていただかなかったほうがよかったんじゃないかなということと、今言った事情は、いろんな工事の関連で必ず発生する事情だと思うんですが、そのことについての解決をやはり考えていく必要があるのではないかなということでございます。

【杉本委員】 ありがとうございます。

それでは、どうぞ。お願いします。

【永久委員】 最初のところに戻って恐縮なんですけれども、アウトカムとアウトプットの関係というか、この事業の構造がまだあまりクリアになっていませんが、これは15の優先順位のある空港に対して耐震の整備をしていくというのが、まずあるわけですよね。このレビューシートのアウトカムというところで示されているのは、15をまず整備するんだというKGIを設定して、それで、何個それが整備されましたかというKPIがあるというふうな理解でよろしいんですよね。

【説明者】 おっしゃるとおりです。

【永久委員】 じゃ、それはわかりました。

それと、あと、次のアウトプットと書いてあるところの、この空港数というのは、この15以外のところですよね。

【説明者】 その点、補足いたしますけれども、アウトプットのこの数は、各年度書き分けておりますけれども、その年度に工事を実施した空港の数を書いております。

【永久委員】 ちょこつとでもやったら、耐震にかかわらず。

【説明者】 全体としては完了しなくても、その年度にその空港でやった工事の数を書いているところです。

【永久委員】 耐震ではなくて。

【説明者】 耐震です。

【永久委員】 耐震に関して、この15のほかに77ある空港で耐震工事をちょこつとでもやった数ということで、これはこの事業の中の仕事として認識されているという、認識というか、あるということですね。

【説明者】 はい。すみません、1点補足ですが、その際わかりにくいのは、15空港を優先的にやっていますのは、土木施設を中心にやっているわけですが、それ以外の空港につきましても、建築施設、これは私どもの庁舎、管制塔ございまして、そこは職員がそこで働いているわけなんですけれども、そういったものの耐震でありますとかは別途進めているということで、見かけ上ですが、例えば、24年度でいきますと、実施した空港の数は28、これは15より多いわけなんですけれども、それはそういった建築施設の工事をやっている空港も入っているということで。

【永久委員】 なるほど。それはこの予算の中に入っているものであるという。

【説明者】 おっしゃるとおりです。

【永久委員】 わかりました。

それで、あとアウトプットとアウトカムの関係なんですけれども、アウトカムというのは、この中ではなかなか把握しづらいもので、なぜかという、震災時にこうした輸送ですとか、そうしたものがネットワークとかが維持されたかどうかというのが多分アウトカムなわけで、それって保険みたいなものですから、なかなかこれは起きてみないとわからない話。ですから、アウトカムというのを無理矢理つくるとするのは難しい話でもあるんですけれども。きちりとやるべきところが進んでいるという意味においては、アウトプットとしてもきれいになっているというふうには思いますけれども、この関係が、先ほどのご説明では僕には理解しづらかったので、今のご説明を求めたんですけれども。わかりました。

【杉本委員】 よろしいでしょうか。

じゃ、石田先生、お願いします。

【石田委員】 先日、こちらの対象の空港ではありませんが、羽田空港の滑走路の整備状況を視察させていただきまして、ありがとうございました。

滑走路の整備には非常に大変な手間がかかる。結局、昼間は整備できないので、夜間しかできない。それも限られた時間の中で、何か緊急事態があったら30分以内に移動できるようにという、大変な作業ということがわかったんですが。

そこで、ちょっとご質問なんです、このアウトカム、これがアウトカム指標かどうかは別にして、目標値は、いつも対象の15空港になっていますよね。終わりの年度は32年度ですね。平成19年度からこの事業を開始ということで、8年たって、26年度までで53%の達成率なんですね。ですから、これが、目標値は、32年度は15だけど、当初の計画どおり今整備が進んでいるのかどうか。

滑走路の整備は非常に大事だけど、時間がかかる。1つの2,000メートルの滑走路を整備するのに2年ぐらいかかるわけですね。だから、進捗状況が予定どおりなのかということと、32年まであと7年ですね。7年で全部いくのかどうか。その辺の見通しをお願いします。

【説明者】 まず1点目の進捗ですけれども、先生にも現地を見ていただきましたけれども、幾つかの課題といいましょうか、前提があって工事がなかなか進まないわけですが、その1つの大きなところが、耐震対策工事を実施するための、1つは機材といいましょ

か、という問題と、あと体制の問題がございます。当然ながら、現地では夜間工事ということで、かなり制限された中でやっているわけでございますけれども。私ども、気持ちとしてはできるだけ早くやりたいところですが、そういった周辺の環境、状況を勘案すると、ある意味で32年までかかるのかなと。これまでの執行でいきますと、そこそこある程度、ある意味予定どおりかなというところでございます。

一方で、じゃ、32年度に確実にできるのかという話でございますけれども、これまで実施してきました経験を踏まえますと、いけると思っております。実は、この32年度の中には、土木工事だけではありませんで、建築工事も入っております。最終的に、今、32年度まで、一番最後にかかりますのは、那覇空港の庁舎であります。これは現在2本目の滑走路をつくっております、庁舎を移転する計画がございます。その関係で、今の庁舎には実は耐震工事をやっていないところあります。それが一番最後のスケジュールとして、今、予定で31年かちょっと2年にできるところですので、一応32年度という数字を入れているところがございます。そういう意味では、32年度はきちんと管理できると思っているところがございます。

【石田委員】 ありがとうございます。

当初の目標が32年度ということなんですが、最近、地震も多いですね。南海トラフ、それから、関東大震災級もいつ来るかわからないといったときに、国民にとっては、これ、喫緊の課題だと思うんですね。本当に32年度でいいのか。もっと早くなくていいのか。あるいは、滑走路と誘導路だけれども、滑走路だけとりあえず15空港やるとか、あるいは、まだ手を着けていない地方空港もあるわけですから、地方空港についても、ヘリコプターだけはとめられるスペースをどんどん確保していくということは、どんどんやっていかなければいけないのではないかなというか、そこがやっぱり——アウトカム、実際に事が起きたときに機能するかどうかってなかなか見れないことではありますが、カバー率というのは非常に大事だと思うんですが。

そこで質問なんですが、これ、予算を増やすと、時期を早めることはできるんですか。あるいは、予算を増やすと、今全くと言っていいほど滑走路、エプロン系に手が着いていない地方空港まで手を広げることはできるんでしょうか。

【説明者】 簡単に答えられる質問ではないんですけども、一般論として、お金があれば、それは事業は進む可能性は当然あるわけですけども。先ほどの質問でもございましたけれども、やっぱりある意味若干特殊な工事ですので、それをやれる体制とかという

のも一方で関係するでしょうし、例えば、地方自治体の管理空港に広げるとしたときに、もともと予算上の対象にはなるわけでございますけれども、基本的には、こういったものの判断は、管理者の判断になるんだと思っています。私ども国の立場でやりなさいと押しつけるわけではございませんので。例えば、ある空港を管理する管理者である地方公共団体が、そこでやりたいという、まず意思がなければいけないかというところもございまして、なかなか答えにならないんですけれども、可能性としては、進む可能性はあるとは一般論として言えると思いますけれども、それが本当にどれだけかというのは、すみません、なかなか答えにくいところですが。

【石田委員】 すみません、滑走路と誘導路の関係は。もう誘導路については、むだな誘導路は手を着けずに、滑走路を優先されているのかどうかというところをお願いします。

【説明者】 すみません、失礼しました。前回もその質問ございましたけれども、もう一度確認いたしましたところ、15空港、滑走路と誘導路をやっていますけれども、まず15空港のうち、滑走路で対策をやっているのは、そのうちの11空港です。やろうとしていますのは、残りの4空港は、照査した結果、対策は要らないと。その11空港のうち、実際の滑走路そのものが、滑走路の下の地盤が液状化で壊れる可能性がある空港は、5空港です。それ以外の空港は、地下に道路とか走っていますから、そういった道路の躯体を補強するという工事になります。

そういう意味では、そもそもまず対象空港をちゃんと限った上でやっておりますし、同じことは、誘導路も同じでして、滑走路と並行に走っていますので、誘導路も実は限ってやっているというところですよ。

ちなみに、エプロンですけれども、エプロンは、これまでの照査の中では、可能性があるのは、今、1空港だけです。ほかの空港は何かもつのかなと。

それと、もう一つは、エプロンは非常に面的に広いところでございますので、滑走路と同じ工法でやるのが必ずしも有益ではない、効率的ではないというところもございまして。また、例えば、エプロンですと、仮に壊れても、どういう管理をするかですけれども、何らかの応急対策をとるなり、まだ滑走路に比べるとやりやすいところもございまして、そういった、ものによった特性とか、当然ながら、現地の地盤状況とかを勘案した上でやっておりますので。

【石田委員】 わかりました。

あと、今、15空港あるけれども、滑走路の対策が必要がないのが4空港っておっしゃ

いましたよね。その4空港というのは、このアウトカムの成果実績の中にはもう既に入っているんですか。

【説明者】 入ってくることになります。

【石田委員】 はい。あと、すみません、もうちょっと。

地方空港の場合には、2分の1、自治体がお金を出さと言わないとできないわけですよね。そのときに、全部、全ての地方空港とは言わないですけども、優先順位を考えて、やっぱりここは手を着けなければいけないだろうというところは、国の補助率を上げるとか、そういうことが必要なような気がするんですけど、その辺についてはお考えはいかがでしょう。

【説明者】 補助率というか、実際には負担金です。2分の1を負担するという経理規程になるわけでありましてけれども、一応法律事項でございますので、簡単ではないのかなというところ。国全体の財政事情を考えたときに、そういった負担割合はなかなか難しいのかなと。

そういう意味では、先生おっしゃるように、自治体の中でも、やっぱりやるべきだと考えている空港は幾つかあるようです。私ども、毎年度ですけれども、翌年度の予算編成のため、予算要求のためのヒアリングを各自治体からもやっておりますけれども、幾つかの空港、地方が管理する空港ですが、耐震化をやりたいなと言っているところも出てきていますのでございます。ただ、これまで私どもは、地方自治体までその枠を広げておりませんでしたので、そういったところの考え方、冒頭の資料でありました一番最後のところの、どの空港まで広げるのか、また、どういった優先順位で広げていくのか、それは別途まとめる必要があると考えているところでございます。

【石田委員】 ありがとうございます。

【杉本委員】 ありがとうございます。

じゃ、樋野先生、お願いします。

【樋野委員】 私から2点あります。

1点目は、石田委員のご意見を受けてですけれども、地方の空港も含めて耐震化の状況などの現状把握、全体像の把握はできているかどうかということです。

2点目は、15空港を選ぶに当たって、地域防災対策推進地域に所在する空港がやや機械的に選ばれているような印象を受けますが、実際には陸路での代替性であるとか、あるいは、ほかの空港との近接性であるとか、想定される被害の内容によって精査すべきでは

ないかという点です。その点についてはいかがでしょうか。

【説明者】 まず1点目の地方管理空港の件でございますけれども、地方管理空港も、県によりましては照査をやっているところもあります。私ども、これは聞いている範囲でありますけれども、照査をやっている中では、やっぱり対策が必要だという空港もどうもあるみたいですし、そもそも非常に強固な地盤の上につくっている空港は要らないとか、そういう空港もあるところがございます。ただ、先ほどありましたように、基本的には管理者がやるかやらないかが前提ですので、私どもとして、今の段階できちんと管理しているわけではございません。

2点目の空港の選択、15空港の選定でありますけれども、2つの視点でまず選定しているわけでした、1つは、緊急防災用の話と、もう一つは、ネットワークでありますけれども、最初の観点は、全国に、資料でいきますと、5ページでございますけれども、左側の図面でありますけれども、それぞれの地域の拠点となる、わりと大きな空港をまず選んでいるということです。この場合、成田、羽田とかを入れて考えた場合ですけれども、全国の実際の旅客数の約8割強をこの空港でカバーすることになります。そういう意味では、限られた予算を使っていく中では、やっぱり発現する効果を考えれば、こういった空港があるのかなと当初考えたところがございます。

その後、右側の地震防災対策地域に所在する空港というのを追加しておりますけれども、先生おっしゃった指摘、例えば、福岡空港と北九州空港でありますとか、北九州と大分とかも若干近いですし、また、特に九州の東側は、東九州自動車道の開設とか、そういうところを結んでいる中で、その辺、近接性とかを考えるべきではないかという指摘だと思いますけれども、なかなかこの段階ではそこまできちんと精査といいたいでしょうか、始めた当時、東九州自動車道もどこまで本当にどのタイミングで開設するかということもなかなか見えないところ、一方で、地域からすると、こういった震災が現にあるかもしれない。当然ながら、多分、私ども以上に、地域の方々から考えると、ある意味で、おらが空港の耐震性といいたいでしょうか、何か起こったときの自分のところの空港を拠点とした活動は大事だという声が強くありましたので、そういう中で選んできているところがございます。

ということで、すみません、なかなか答えになっていないかもしれませんが、そんな感じで今進めているところがございます。

【石田会計課長】 申しわけございません。討議中でございますが、残りあと予定時間8分程度になっております。コメントシートの記入、適宜進めていただけますよう、よろ

しくお願いいたします。記入終わりましたら、合図をいただければ、担当者が回収に参ります。よろしくお願いいたします。

【杉本委員】 ご質問よろしいですか。

じゃ、宅間先生、お願いします。

【宅間委員】 先ほど4空港は耐震の必要がなかったということがあったと思うんですが、おそらくそれが、説明された6ページのパワーポイントに、表の下にある「照査の結果、耐震対策が不要の空港」に相当すると思うんですけども、おそらくその4空港についても、予算は既に確保していたと思うんですが、その予算は翌年度に繰り越すとか、そういう形でほかのことに回ったのかということが1点。

もう一つ、15空港については、おそらく多分必要なんだろうというふうに僕は考えています。ただ、それ以降、残り32程度から検討して優先順位を決めてやる。それについてなんですけれども、いわゆる国費を使ってやるわけですから、当然のことながら、その事業の正当性というか、説明責任的なものがあると。何らかの優先順位を決めるための指標が必要になってくると思うんですが。そのときに、先ほどもコメントありましたが、航空ネットワークだけで考えると、おそらくかなり数が増えてくると思うんですね。例えば、この最後のページのところに、西日本ってかなり密に検討する候補の空港があるわけですが、それに比べて、東日本はかなり粗いわけですよ。東日本でこの程度でいいのであれば、西日本はもう少し候補対象空港の数を減らすことも可能なのかなと。そのとき考えるべきことは、空港と空港の間をつなぐ道路ネットワークですよ。そこら辺も考慮した上で優先順位を決める、何らかの指標に基づいて考えないと、かなり対象、優先順位に基づいて事業をしないといけない空港数が増えるのかなという、少し懸念があります。

【説明者】 まず、ご質問の1点目の4空港の話でありますけれども、まずやりますのは、調査をやりますので、調査をやった結果、照査をやった結果、要らないところの予算は要求しません。だから、むだな予算を要求して、ほかに回したということは、まずございません。

2点目の、最後の7ページの今後の話でありますけれども、確かに先生おっしゃるような視点も、私ども大事かなと持っているところでございます。おそらくほかのいろんな視点もあるかと思っておりますので、そういったあたりは、ある意味でちゃんと我々も検討しなければいけませんし、それはある意味で、皆様を含めて、わかりやすく公表するといいたいようか、説明する中で、我々がどういうふうに考えて進めていくのかというのが大事だと

思っておりますので、それにつきましては引き続き検討していきたいと思っております。

【杉本委員】 よろしいでしょうか。

それ以外、ご質問、ご意見。永久先生、お願いします。

【永久委員】 羽田は対象ではない空港ですけども、現地視察させていただいて、とても制約条件の厳しい中でお仕事を本当にきっちりされているというような印象を受けました。

その中で、工事を推進させるためのボトルネックとなっているのが何点かありましたけれども、その中で、機材の問題と労働力確保の問題がかなり大きな問題になっていると。これは、機材のほうは、おそらくお金を投じれば済むような話かもしれませんが、労働力の確保に関して言いますと、東日本大震災の復興のところでの労働力が極めて需要が高いということと、あとは東京オリンピックでしょうか、そうしたところの公共工事との関連で、とても確保するのが難しくなっている。しかも、労働条件としては、ほかのところよりは厳しいと。そういう中で、公共事業間の労働力の調整というか、そうしたものはされているのかどうか。単純に市場原理で奪い合いをしているのかどうか。そのあたり、どうなっているのかということをちょっとお伺いしたいんですが。

【説明者】 私の立場でどこまで正確に答えられるかあれなんですけれども、多分、マーケットの中での調整はないんだと思います。といいますのは、私ども、空港、例えば、滑走路とかの工事、これは普通つくる場合も同じですけども、ある意味で舗装工事です。この舗装工事というのは、例えば、道路の工事と同じような工事ですけども、多分、私が民間のどこかの会社で、どこの工事を取りにいこうかと思ったら、工事の施工性とか、どれくらいもうかる可能性があるとか、もしくは、一方で、どこで発注されるかによって、自分のところの拠点があるとか、いろんなことを考えて多分応札されると思いますので、そういった中で空港の事業、工事といいますのは、現地をちょっと見ていただきましたけど、かなり条件は厳しいほうだと思います。だから、そういう中で、ある意味、自然と厳しいのかなというところだと思います。

【永久委員】 ということは、この事業を加速させるというか、推進させる中において、もう方法がないと。あるいは、逆の言い方をしたら、これはもう市場に任せちゃうということですね。要は、条件のいいところ、価格の高いところ、そういうところに労働力が行くということですから、これを加速させるということは現実的ではないということですね。

【石田会計課長】 すみません、ちょっと航空局でない部分もありますので、会計課のほうから若干補足的に。

1つは、労働力確保。当然ながら、我々のほうの建設業の中の問題もありますが、建設業の外との人の取り合いも当然ございます。実は、労働条件から申し上げますと、普通の工場の、いわゆる生産に従事されている方よりも、かなり年収がまだ現状低い状態がございまして。特にバブル崩壊以降、公共事業もかなり減ったものですから、実際の従事している方が外の業界に出ていってしまった部分が結構ございます。最近、少しお金は戻ってきたんですが、ピーク時と比べるとまだわりと安い。工場労働よりはまだ低い年収換算という状況でございます。ただ、上がってきたので、少し人が戻ってきているというので、そういう意味も含めて、若干人手の確保は進んでおります。

ただ、それでも、実を申し上げますと、構造的には高齢者もしくはその予備軍の方が多いものですから、この後、10年、20年を考えると、かなり労働力が問題になる可能性は高いので、今、別の局になりますけれども、新規の労働の就職の確保ということで、それは別途の政策を打っております。金銭の問題もありますが、同時に、社会保険にちゃんと入ってくれている会社が実は全てではないような、そういう業界でもありまして、そういったいろんな、広い意味での労働条件の改善、あとイメージの改善、その他、それは別途の意味の施策で今進めているところでございます。

【永久委員】 じゃ、確認で。僕は調整されているのかどうかだけ聞いたかったんですけども、そうした量を増やすという努力をされるということなわけですね。調整は特にしていないということですよ。

【石田会計課長】 基本的には、やはり各企業が自分の営業スタンスで取りにいかれるものですから、我々のほうで指名的に、昔は指名競争入札というのがあったわけですけども、最近はほとんど、特にこういう我々の所轄は一般競争ですので、自由参入競争でやっておりますので、そこは、すみません、指名的な形での調整はしていないという形になります。

【杉本委員】 よろしいでしょうか。今、永久先生がおっしゃったポイントというのは、通常の空港運営については、地方空港とかは自治体の地域の事情とかを勘案してやるということはわかるんですが、このように災害緊急対策のための耐震工事、補強工事ということになりますと、全国ベースでロジスティクスを考えてやらなくてはいけないから、優先順位をつけた上で発注体制も整えたほうがよろしいんじゃないかというご指摘だったよう

に思うんですけども。

【永久委員】 それを指摘するための質問をしたんです。

【杉本委員】 そうだったんですね。

追加して、1つご確認したいんですけども。そういうふうな事情ですからやむを得ないところもあると思うんですが、行政事業レビューシートが一番最後のページを見ますと、やはり一者入札が相当数あって、一者入札の落札率が高いという状況は数字的に否めないと思いますので、その点についても、なかなか難しい状況だとは思いますが、継続的に改善のほうをお願いしたいなと思います。よろしくをお願いします。

それ以外、何かございませんでしょうか。

【永久委員】 お時間あるようでしたら、すみません。

【杉本委員】 じゃ、どうぞ。

【永久委員】 災害から復旧するとき、これの4ページにありますけれども、航空ネットワークの維持、背後圏経済活動維持の継続のための機能というのがありますけれども、発災後3日をめどに定期民航機の運航が可能という、この3日というのはどういう形で決まったというか、どういう理由が、合理性があるのか教えていただきたいんです。

【説明者】 きちんとした合理性というのはなかなかないところなんですけれども、気持ちとしては、発災後すぐにでもまず飛ばしたいというのはございます。ただ、過去の事例を見たときに、いろんな障害が発生する可能性があるわけですけども、例えば、舗装そのものが傷むケースもあるでしょうし、庁舎みたいな建物が傷むケースもあるでしょうし、その中の機材が傷むとか。一方で、仙台の場合に起こりましたのは、実は仙台は地震と津波も同時に起こってしましまして、例えば、部分的に舗装は使える状況ですけども、空港そのものとして使おうとしたときに実はフェンスがないとか、いろんなことが起こる中で……。すみません、この当時は、まだそこは起こる前の話ですけど、ただ、当時もいろんなことが起こる中で、ある意味では頑張って3日という感じだと思います。

【永久委員】 結構短い設定をされた、すごく高い努力目標をされたのかなというふうに思ったんですけどね。いいです。すみません、ありがとうございます。

【杉本委員】 まだちょっと時間があるようですので、追加のご質問等ありませんでしょうか。では、石田先生、お願いします。

【石田委員】 ポンチ図の7ページのところなんですけど、今後、地方空港についても32空港検討の対象とされるというお話なんですけど、そうすると、こちらの対象は全部で

92で、その後15やって、今回32対象にするという、48というのはどうなるんでしょうか。

【説明者】 私ども、やっぱり予算限られていますので、一気に九十幾つまで広げるのはなかなか難しいかなという中で、段階的に広げるとしたときに、一方で、どこまで広げるかは当然理屈もいるでしょうから、1つの候補としてこういうのがありますなど。ただ、32にいきなり広げるわけでは当然ありませんで、考え方を整理した上で、この中からさらに絞り込んでいくということを考えております。

【石田委員】 同じポンチ図に、その優先順位は今後検討する予定という話なんですけど、いつをめどに検討が終わるんでしょうか。

【説明者】 私どもの中のある意味気持ちですけれども、先ほど言いましたように、来年度の予算要求をヒアリングする中で、幾つかの自治体からできないかという話があります。そういう意味では、一番早くて、実際に来年度の予算を使うとして、今年度中とか。ただ、すみません、これはいろいろな関係がありますので、今のはどっちかという私の個人的な気持ちかもしれませんけれども。そういう意味では、できるだけ早く考え方をまとめたいたいと思っていますところであります。

ただ、私どもが勝手に決めたから、これでやりますというわけではいけないと思いますので、きちんとした形でご議論をいただくなり、そういう途中段階の仕組みは必要かと思えますけれども、できるだけ早く決めていきたいと思っております。

【杉本委員】 よろしいでしょうか。

まだ若干お時間があるようですので、追加のご質問等ございませんでしょうか。

【石田委員】 じゃ、また。

【杉本委員】 よろしくお願ひします。

【石田委員】 東日本大震災の時、あの日、上空からの絵はすごくあったんですよね。でも、陸路が何ともできないので、みんな大変な絵は見ながらも何もできなかったというのがあるんですけど。やっぱり空港を整備すれば、地震対策としてはかなり強力なものなんでしょうか。地震対策ってほかにもいろいろやっていたらっしゃると思うんですけど、皆さんはご担当だからというのはあると思いますけど、客観的に見たときに、空港の耐震対策、地震対策というのは、優先順位としては、全体のところからいくとどのぐらいなんですか。あるいは、国は今どんなふうを考えていらっしゃるんでしょうか。

【説明者】 非常に難しい質問なんですけど、客観的に起こった事実としてですけれども、

地震が起こった後の最初の初期的な活動は、多分空港が中心になっていると思います。うまくいけば全然問題ないかもしれませんが、例えば、道路が寸断されるとか、例えば、新潟の地震の際には、それこそ新幹線もとまってしまうという中で、空港は点の施設でありますので、そこを拠点として、まずはヘリが活動して行方不明者を探すとか、そういった活動に多分使われると思いますので、ほかの局ということではなくて、我々航空局を担当している中では、空港は極めて重要な施設だと認識しているところでもあります。

【杉本委員】 ありがとうございます。

【石田委員】 じゃ、すみません。

ヘリコプターだと、例えば、いろんなビルの屋上とかも使えるんじゃないかという気がするんですけど、だったら別に空港に限らなくても、もっと何も無い広いところでもあるんじゃないのという気がするんですが、その辺はいかがでしょうか。

【説明者】 ヘリの運航そのものを考えれば、もしかしたらいろんなところで使えるかもしれません。ただ、通常の場合には、ヘリにしても、その辺の野っ原にとまれるわけではなくて、場所を限ってやっているわけですが、地震が起こった際の後の対策を考えますと、単にヘリがそこで動けばいいだけではなくて、例えば、幾つかの県でありますけれども、空港に隣接して防災基地をつくっている県があります。そこにはいろんな資材をストックして、空港を拠点としてヘリで資材を運ぶとか、また、被災者がいれば空港に連れてきて、最初のトリアージをそこで行うとか、そういった活動がプラスアルファされてくると思いますので、確かにヘリの運航そのものはいろんな場所でする可能性はあるかもしれませんが、被災後の活動を考えれば、空港は非常に有益な場所かなと考えているところです。

【説明者】 1点、補足させていただきますと、要するに、もともと国なり自治体なりで空港を拠点として対応するという前提で、例えば、空港につながる道路であるとか、関係の施設であるとか、備えの食料の備蓄であるとか、そういったものも総合的に震災対策で対応しておりますので、違うところのヘリポートがあればいいのではないかということでは、トータルとしての震災対策には不十分なのかなと思っております。

【杉本委員】 皆さんのコメントが取りまとめられましたので、ご報告したいと思います。

本事業に関する評価結果は、現状どおりの方が3名、事業内容の一部改善が3名、で6名という結果となりました。

主なコメントをご紹介させていただきます。

アウトプット・アウトカム両指標について、例えば、災害時の救急活動や輸送活動が平時と比べてどの程度できるのかなど、事業の効果や達成度をわかりやすく表現できるように工夫すべき。

次のコメントが、地方管理空港等の中には、救急・救命拠点として重要と考えられる空港も含まれることから、15の国管理空港に限定せず、土木施設の耐震対策の優先順位の考え方について、例えば、既存の道路ネットワークの状況など、多様な観点も含めて見直すべき。

本事業については、国民の地震に対する不安を解消するため、負担率の再検討も含めて、早期の事業執行をお願いしたい。

このようなコメントをいただいております。

結果、現状どおりという結論と、事業内容の一部改善という結論に分かれているんですが、いかがでしょうか。現状でも、もしかしたら大きな障害はないのかもしれないんですが、おそらく開示するとか事業内容をよりわかりやすく説明する、目標設定をしていくという点においては、改善の余地がないわけではないとも思いますので、一部改善という結論にさせていただいてもよろしいでしょうか。

では、皆さんの賛意を得られたと思いますので、結論といたしましては、事業内容の一部改善ということにさせていただきたいと思います。

追加的に何かご意見ございませんでしょうか。

では、本事業につきましては、これで審議を終わらせていただきます。

【石田会計課長】 ありがとうございます。

1つ目の事業につきましてはの討議は、これにて終了させていただきます。

2つ目につきましては、定刻予定どおり、11時5分スタートということでさせていただきたいと思います。よろしくお願い申し上げます。