

3 コマ 航路標識整備事業

【石田会計課長】 それでは、まだ13時よりちょっと早いですが、皆様もうお集まりいただきましたので、開始させていただければと思います。

午後の部は合計で5コマございますが、うち最初の4コマは長谷川先生のほうに取りまとめをお願いしております。よろしくお願い申し上げます。

それでは、第3コマ目になりますけれども、航路標識の整備事業につきまして、まずは担当のほうからご説明をさせていただきます。

【説明者】 海上保安庁でございます。よろしくお願いいたします。

それでは、お手元の資料の束の中から、説明資料という横のパワーポイントの資料を参照していただければと思います。

まず表紙をめくっていただきまして、航路標識整備事業でございますけれども、海上における船舶の指標となっております灯台とか、それから、これは特に船舶が輻輳する海域につくっているところでございますけれども、海上交通センターなどを維持、管理、それから整備するという事業でございます。

全体の流れでございますけれども、昔は、光波標識という、いわゆる灯台を中心に海の安全を確保してきたところでございますけれども、その後の技術革新で、電波とか、ディファレンシャルGPSとかいうようなものが出てきておりまして、今、どちらかというところ、こちらの電波標識とか、あと海上交通センターという、航行の管制をやっているシステムに徐々にシフトしてきているというような状況でございます。

それで、本事業につきましては、4ページ目でございますけれども、平成24年に一度こちらの公開プロセス、行政事業レビューのほうで議論され、その際のご指摘事項としては、技術革新も踏まえて、光波標識の必要性を検証していくべきだと、こういうふうなご指摘を頂戴いたしました。

それで、海上保安庁としては、平成25年に光波標識の必要性を検証するため学識経験者等で構成されます技術検討会を設置いたしまして、それで、合理的な評価手法というものをつくりまして、全光波標識約5,200基を検証いたしまして、そのうちの382基について、必要性が低下したということで廃止を決定したところでございます。

この廃止でございますけれども、平成26年度から10年間かけて、年間約40基ほどというふうに計画をしておったところでございますけれども、現在、382基のうち17

6基、約半分につきまして交渉を開始しておりますけれども、今年度末までの実施予定の廃止する標識でございますけれども、31基ということで、予定の半分にも満たないという状況でございます。

次に、6ページ目でございます。その際の指標として用いたものがこちらの評価手法でございます。定量的評価というものと定性的評価というものになっておりまして、具体的には、当該航路標識をどのくらい船舶が使っているのかというのを、依存度点という形で評価いたしまして、それから、依存度の係数という形で掛けて定量的に評価するとともに、特別加味点というようなものを加味しながら、必要性をそれぞれ全航路標識について数値化して、順番づけをして、その382基について廃止するというものでございます。

それから、1ページめくっていただきまして、では、具体的にどういった課題が今あるのかということでございまして、現状と書いてあるところ、左側が、今やっているプロセスでございます。廃止交渉については、当庁の現場の部署等が、具体的に地元関係者とか港湾管理者の方々に説明をして、交渉を行っているところでございます。ただし、この場合、廃止交渉の結果、利用者の同意を得たものについて、順次撤去という形になっておりまして、なかなか利用者の方々から同意を得られないというのが1つの課題になっているというところでございます。

それから、もう1点の論点としまして、8ページ目でございますけれども、航路標識の廃止に当たりましては、撤去費用としまして、上のところの欄に書いてありますとおり、平均すると1基当たり600万円ほどかかるということでございまして、これが今現状の航路標識整備事業費の中では、年間38億円ぐらいの予算でございまして、これが実は大きな負担になっているというところでございまして、そのまま撤去せずに、地方公共団体へ移管したというようなケースがございますので、こういったことをどんどん進めていきたいなというふうには考えております。

最後に、9ページ目でございますけれども、今後を見据えますと、修繕費のコストというものが非常に負担になってくるということで、それを見越して、最新技術を導入した修繕費のコスト縮減にも取り組んでいるところでございまして、具体的には、劣化に当たった非破壊検査手法を用いましてモニタリングするような手法とか、今後の考えとしては、ポリエチレンを使った腐食しないようなブイみたいなものを検討していきたいと考えております。

私からの説明は、以上でございます。

【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ご紹介させていただきます。

先ほどの説明とダブりますけれども、合計3点でございます。

1点目は、廃止のプロセスの改善でございます。今説明ありましたとおり、24年度のレビューにおきまして、「光波標識の必要性を検証して、削減できるものは削減すべき」とご指摘を受けておりますけれども、利用者の反対等を理由に廃止が進んでいないという状況がございます。こういった点につきまして、1つ論点として挙げられるかと思えます。

2点目でございますが、廃止に必要なコストの関係でございます。航路標識を廃止し、撤去する場合に、先ほど説明ありましたとおり、撤去費用が結構多額に及ぶという状況がございます。廃止に当たって必要となる費用を軽減する方策についても、ご議論を賜ればありがたいと思っております。

3点目は、航路標識の改修におけますコストの削減の関係でございます。先ほど最後の説明にありましたとおり、老朽化が進んでいる中で、最新技術の導入など多様な観点からコストの削減をどう検討するべきかという点についても、ご議論を賜ればと思っております。

その辺を含めまして、ご議論をよろしくお願い申し上げます。

では、長谷川先生、引き続きよろしくお願いいたします。

【長谷川委員】　　それでは、議論のほうをお願いいたします。

【石堂委員】　　どうもご説明ありがとうございました。

レビューシートの事業目的、あるいは事業概要という欄を読んでいくと、ここに書いてある文言からいくと、今資料でご説明のあった航路標識の廃止の話というのは、特にこの事業概要の中にはそう明記されているわけでもないんですね。また、横版の資料でも、海上交通センターの概要というのが出ていて、要するに、前向きに整備していく施策と、一部撤去する、その両方が入っているような感じを受けるんですね。

そうすると、このレビューシートにある、例えば、26年度なり27年、40数億金額が出ていっているわけですが、これは海上交通センターの整備にどのくらいかかり、そのほかの標識のいわば前向きの整備にどのくらいかかり、一方で、不要になったものの撤去にどのくらいかかっているのかという、ざっくりしたイメージが欲しいなと思うんですが。

どうもご説明のほうは、今、難渋しているという部分もあるのかもしれませんが、撤

去のほうに随分軸足があったような気がするんですけど、全体として、お金もそちらのほうだけに使われているのでもなかろうなという感じを受けるものですから、施策別にどのくらいのお金が出ていっているという感じなのか、それをちょっと教えていただきたいと思いますけど。

【説明者】 まず、廃止等、撤去とかやっているものにつきましては、ご案内の光波標識という灯台の部分の予算でございまして、そちらのほうの整備費用につきましては、平成27年度の内訳を申し上げますと、47億4,900万円のうち、ざっくり申し上げますと、光波標識の関係に10億円ぐらいの予算を使っているところでございます。

それから、光波標識の中でもブイというものがございまして、これは、どちらかというと、これも徐々に撤去はしているところなんですけど、実はまだまだ使うべきところの部分等もあるようなものでございますけれども、そちらのほうに約11億円ぐらいの予算を費やしているという状況でございます。

あと、委員のほうからもお話ありましたけれども、どちらかというと前向きな整備というか、むしろ電波とか、そういった新しい技術を使って船を操船していくというような形で、海上交通センターのほうの予算に7億円使っております、その他、10億円ぐらいあるんですけども、うち人件費がざっくり言って5億円ぐらいかかっている、というような内訳になっているところでございます。

【石堂委員】 今、光波の部分で10億、ブイで11億というのは、これはいずれも撤去オンリーのあれですか。

【説明者】 いえ、撤去のみならず、修繕というものもございまして、修繕と撤去と光波標識のほうには入っているというもので、廃止だけでいくと、1億2,000万ですか。撤去費用だけは、光波標識の約10億円の中の1億2,000万円が撤去費用として計上しているところでございます。

【石堂委員】 わかりました。

【菊池委員】 先ほど、近隣の反対などもあるので、なかなか買い取りなどの交渉が難渋しているということだったんですけども、それは根本的にはどういうところから来ているのかというのと、あと、交渉をもうちょっとフローチャート化するなどして、効率的に短時間でできるような施策というのはないのかというのを伺いたいたいですけれども。

【説明者】 まず交渉のほうでございまして、先ほど資料でご説明させていただきましたように、評価手法というのがございまして、6ページですけれども、定量的評価という

ことで、主に利用している度合い、それから、定性的評価ということで、どちらかという
と安全性の面ということで、これら評価手法を学識経験者等の方にご検討いただきまして、
選定したという経緯がございます。実際に現場に行って交渉してみますと、確かに、航行
実態等はかなり落ちていまして、利用度が下がっているということはあるんですけども、
ではゼロかという、全くゼロではございませんで、やっぱり使っている人がいるという
ようなこともありまして、実際に使っている方々にとっては非常に重要なものだというふう
に理解されていまして、我々の認識と違うということが主なところでございます。

それから、フローチャートにつきましては、これも先ほど簡単にご説明させていただきました
ように、7ページに本庁、管区本部、部署ということで、それぞれの組織がございま
す。その中で分担しながら交渉を進めておるんですけども、いろんなパターンがござ
いまして、先ほどありましたように、港湾管理者ですとか漁港管理者、それから、利用者
であります漁業者の方ですとか運航者の方々、それぞれに説明をして、ご納得いただけ
ればそのまま廃止ということになるんですけども、1つは、代替の小さなものでもいいの
で明かりをつけてくださいということもあります。それから、その明かりを港湾管理者で
すとか、そういう管理者がつけるというようなパターンもいろいろありまして、そういう
パターン化された交渉は進めておるんですけども、きめ細かなフローというのは、まだ
詳細にはつくっておりませんので、今交渉が順次進んでおりますので、そのあたりは全国
の各交渉の経過を進めながら、細かいフローをいろいろ検討しながら進めていきたいとは
考えております。

【永久委員】 灯台って、よく公共財の定義のときによく出てくる話で、誰でも使える
し、誰かが使うことによって誰かが使うことを排除しないという、そういうものの定義と
してよく出てきますけど、今、廃止が決められた灯台に関して言うと、これは公共性で言
うと、特定の方しか利用していないということと、あとは、これがなくても安全性には問
題もないというふうに理解してよろしいですか。そういうことで決められたんですよね。

【説明者】 利用率が落ちて特定性ができるという、ここの廃止に当たって決めた部分
での特定性ができるかということについては、実際、厳密な意味での特定できるかと言わ
れると、実はそうではなくて、例えば、あるときの状況とか、そういうところ、ピンポ
イントの部分での利用なものですから、おおむねの傾向値はそれでわかると思うんですけ
ども、そこを厳密に、100%その人たちだけで使っているかと言われると、ご案内のと
おり、海が広がったりとか、あと、海の場合、特に外洋から見て、その航路標識を、あの

位置だということを理解して進んでくるような船があるものですから、なかなかその部分のところだけの利用者がそれだけで特定できるかということについては、若干言い切れないところがあるというところでございます。

【永久委員】　じゃ、もうちょっと質問を変えますけど、これがなくなったとしても安全性というものは確保されるということでしょうか。確保されるというか、支障なく航海できるというか、これがあってもなくても航行上は何も変わりがないと理解したらよろしいですか。

【説明者】　一般論ということでご説明させていただきますと、船の航行の安全というのは、ご案内のとおり、灯台だけで航海の安全というものは保たれているわけではございませんで、船側の持っている航海機器とか、それぞれの、例えば交通ルールとか、そういったものを含めて安全性という担保をしているものだと思いますので、そういった中で、我々として利用率が低いという意味で、この灯台については廃止しても問題なкаろうと評価したということでございます。

【永久委員】　なくても差し支えないと。簡単に表現しちゃうと、そういうことでしょうか。

【説明者】　先ほどの6ページの資料でございますけれども、どちらかという、先ほどの利用率ですとか利用量というのは、上の定量的評価という中で、年間利用の延べ総トン数ですとか依存度係数ということ、これはいろんな漁業者の方がどれぐらい出入りに使っていますとか、そういうのを判定したものでございます。

それから、下の定性的評価と書いてありまして、ここはどちらかという安全性の部分でございます。3つほどしか挙げてないんですが、このほかにも12個ほど項目をつけていまして。ただ、これは定性的に数字は出せませんので、ここについては、至近に障害物があるかどうかとか、実際に夜間に利用されているかどうかですとか、初めて入るような外国船舶が来るかどうかみたいな、このようなものが安全性としてはどの程度影響があるかというのを一応判定していまして、これがなくなると全く事故が起きないという話は、先ほどありましたように、できないんですけれども、そういうことも、いろんな全体的なものを考えまして、一応評価いたしまして、大きく影響しないだろうというような結果で、以上の判定をさせていただいています。

【永久委員】　あともう一つだけ確認ですけれども、そのかわりとして、この海上交通センターの機能の拡充というものを、代替というわけでもないでしょうけれども、さらに

機能強化するという、違うシステムをつくらうとしているわけですね。

【説明者】 海上交通センターは、特に東京湾とか伊勢湾とか、そういう輻輳した海域についてのみを対象としたシステムなものですから、今、むしろこの廃止対象となっているところというのは、どちらかという、そういう輻輳していない海域の部分についてが多いものですから、そこの役割が補完関係に立つかという、必ずしもそういうものでもございません。

【永久委員】 わかりました。

【石田委員】 先日は現地視察に行かせていただきまして、ありがとうございました。

そのときに、最も典型的な例として、横浜貯木場の防波堤灯台をご紹介いただきましたけれども、これはまだまだ使えて、年間のランニングコストは、メンテナンスフリーなので7万円だけれども、実際に撤去するとなったら600万円かかるというお話を伺って、廃止の方向なんでしょうけれども、もう本当に危ない、使えなくなるまでは、ランニングコストのほうが安いわけですよ。これ、撤去にすると600万円なので、その辺のところは、このまま使い続けていくのと、いずれかの時期では必ず撤去しなければいけない、600万円という撤去費用と、どういうふうにしていくのかという、全ての廃止対象についてスケジュール化というのはされていらっしゃるのでしょうか。

【説明者】 そういうふうに厳密な意味でスケジュール化はしていないんですけれども、我々としては、マクロ的に全体の基数みたいなもの関係では考えておりまして、今おっしゃられた7万円というのは、本当に維持管理はそうなんですけど、もし仮にこの灯台を残して、すみません、ちょっと議論は違うのかもしれませんが、そこの部分のところをもう一度、何年かたったときに、50年後とか7、80年後作り直すというような費用は実は入っておりませんで、そういうことを入れるとなると、多分、もっとその金額というのは跳ね上がってくるのかなと思っております。

【石田委員】 今のお話は、だから何というのは、だから何なんですか。

【説明者】 ですので、7万円、今おっしゃったのは、廃止するという金額が600万円で、維持管理費が7万円ということなんですけれども、我々としては、将来建てかえの費用みたいなことをそこに残してしまうと、どうしても、場合によっては、永遠に残るといような期待値が高まるのではないかなということをお慮してございまして、そういう意味で、いざ実際作り直したときにかかるというようにお金まで含めた上で考えたほうがいいのかと思ったので、申し上げた次第でございます。

【石田委員】 廃止対象になっているということは、皆さんの中で、これは撤去しても船舶の航行に支障はない、ほかに代替のものが、もう光源があるからというお考えなわけですよね。ただし、今ここにあるのは、その利害関係者というか、今実際に利用されている方がいて、なかなか難しいというお話なんでしょうから、それはもうはっきり、これはもうなくしますよ、対象ですよ、ただし、まだ使えるから、年間7万円だから、最後まで、危なくなるまで、崩壊のおそれがあるとか、そういう危険性になるまでは使い続けてもいいですけど、その後はもう私どもはこれは撤去しますよということをおっしゃるか、あるいは、もうこれは廃止対象だから、でも、お使いになりたいのであれば、ランニングコストは7万ですから、逆に、少し言葉は悪いですけど、ふっかけて、月1万円で年間12万円もらって、撤去費用を積み立てるということもできると思うんですよ。

だから、その辺は、まず廃止ありきななので、今、廃止の交渉が困難化していますというお話なので、廃止のプロセスについて、利用したいという人がいる場合、その人とこういう交渉をすとか、そういうのをきちんとしたプロセス、フローチャートみたいなものをおつくりになって、国でお金はたっぷりあるのかもしれませんが、ランニングコストをくださるといふんだったら、年間1万円だったら駐車場代より安いですから、要るんだたらそのぐらい払いますよね。それも払えないんだたら、「じゃ、不要ということですよ」と言ってしまうればいいと思うので、その辺はもっと、いろいろな法律もあるでしょうけれども、おつくりになられて、対処されたほうがいいのではないかなという意見です。

【永久委員】 確認ですけど、これは同意を得る法的な必要性はないんですよ。

【説明者】 航路標識の整備については、海上保安庁長官に裁量権があると思っておりますので、そういう意味では、法的には同意というものは要らないというように理解しております。

【石堂委員】 いろいろお話を聞いていると、要するに、ここはもう灯台としての機能は要らないなというのが、先ほど来言っている廃止計画であって、撤去計画とイコールではないのではないですか。要するに、灯台であるうちは、おそらく、私もあまり詳しくはないんですけども、国有財産法でいうところの行政財産であるという整理であって、要らなくなれば、灯台としての機能を停止する。そうすると、整理上、普通財産になって、それは売れば売るし、危険になれば撤去するし、借りたい人がいれば貸すしという、行政目的のためにはもう使いませんという、財産区分けが変わるだけで。

そして、私も現地を見に行かせていただきましたけれども、堅牢な構造物ですから、電

気がつかなくなったら急に崩れるはずもないので、機能が停止したからといって、新たにコストがすぐ発生するわけでもないのではないかと。

それで、もうちょっと広く考えれば、国が持っている普通財産全体に言えることで、うんと予算があればどんどん撤去も進むかもしれないけど、そうはいかないからちまちまやっているという事実があつて。だから、灯台として要らないという決断があつたら、それは電気を消せばいいのであつて、それとイコール撤去だと、使わなくなったんだからすぐ撤去だと考えるからややこしくなるのではないかという気がするんですけどね。

それで、今の話からいくと、ちょうどこの6ページの、定量的評価、定性的評価のところ、定量的評価の2の特別加味点というので、要するに、維持するところと、文化財価値とか観光資源と書いてある。これはもう灯台としての機能は停止していいよ、それで、電気をつけたければつけてもいいんで、それは灯台の電気ではないということですね。これはもうはっきり言って、特別加味点であつても、文化財価値があるから残すというのは、さっき言いました行政財産ではなくなるだろうと思うんですよ。だから、財産上の行政目的に使うか使わないかという本庁の判断と撤去ということをあまりイコールにしないで考えると、考えやすいのではないかなという気がするんですけどね。それを、廃止イコール撤去だと頑張っちゃうから、逆に、そこに置く以上は維持費7万かかるから、この7万をどうしたらいいだろうという話になるんで。

それで、消すということについては、利用者の声を聞くというのは、一見真つ当なように聞こえますけれども、これは、逆に、利用者がここに灯台が欲しいと言ったからって、つくるはずはないと思うんですよ。それと同じようなところがあるような気がします。それで、廃止したいと言ったときに、それは困るという利用者は、基本的に特定者だと思うんですよ。全然関係ない人が、「いや、そこの島の灯台消されると、俺、困るんだ」と言ってくるはずがないから。そうすると、おのずとそこは特定の受益者というものが浮かび上がってきて、その人のために残すか残さないか、それだったら、経費は受益者から回収しなければならないという構造もはっきり見えてくるような気がするんですよ。

だから、どうも、廃止する権限はうちにあるんだと言いながら、最後、利用者の意見を聞かなければ廃止できないというところは、やっぱりちょっと引かかるんですけどね。それと、繰り返しになりますけれども、灯台としての機能を廃止することと撤去をイコールで結びつけないと、いろんなことがやりやすくなるのではないかと。この2点をお聞きしたいんですけどね。

【説明者】 今、先生のほうからご指摘を受けました、廃止ということと撤去ということとを絡ませないでというところにつきましては、一部は休止をしているようなところもあったりして、実際、先生のおっしゃるところを取り入れている部分というのはございます。なので、もう少し全体的な、我々もどちらかという、柔軟に現場ではやっているところはあるかと思うんですけれども、制度設計に当たっては、やっぱり廃止イコール撤去というところ、まさしくそこを切り離して考えていくというのは、少しそういう弾力的な考え方を、もう一回この問題については、プロセスのところについては検討してみたいと思っています。

それから、もう1点、先生、これだけは申し上げておきたいというのがございます。特定されているから利用者からお金を取るという論点につきましては、いざ取るとなると、多分、何で俺たちだけ取るんだという話になって、あいつもこいつもというようなことがわーっと出てくるというところが、いろいろ考えていくに当たりまして、逆に、ある人たちを特定して、その人たちという話になってきますと、そういった論点が出てきたりとか、いろいろ考えなければいけない部分があるかなと思っています。

【石堂委員】 もちろん、ケース・バイ・ケースだと思います。だけど、この前見せていただいたところなんかは、どうもそこにあるマリーナしか使わないという現実にはほぼ見えているような気もしましたし、その現状に応じて、やっぱり交渉してみる価値はあるのではないかという気はします。

【説明者】 先生、実は、あそこの奥まったところに、よくわからないんですけど、釣り船とか、いろいろあるんだそうです。すいません、そこまであのかにはご説明が足りなくて恐縮です。

【長谷川委員】 廃止の交渉についての議論が大体進んでいるんだと思いますけれども、いろいろ議論をお聞きしていると、基本的には、国交省さんとして、交渉に行くに当たっての安全性の基準であったり、進め方だったり、いろいろ自治体さんと交渉していくに当たってのオプションだったりとかという、おそらくそれを含めて、国交省さんとしての立場に若干揺らぎがあるところが、なかなかこの交渉のプロセスが進まないのではないかなというようなご意見が多かったと思いますけど。

その観点で、1つだけなんですけど、4ページのところで、計画期間が10年間ということになっておりまして、これはおそらく廃止の同意をとるという意味での計画なんだと思いますけれども。もし本当にもう少しきめ細やかに進捗管理をしようと思うと、短期的

にどれぐらい廃止に持っていくと。もしかしたら、わかりませんが、検討次第では、少なくとも同意がなかったとしても、かなり限られた利用者であれば、もうそれは国交省としては予算をつけない措置をとっていくとか、10年の間にこれだけやりますというよりは、一応年間40とは書いていますけれど、もう少し短期的なメルクマールと進め方、あるいは、踏ん切り方も含めて、何かご検討されているようなことというのは今ございますでしょうか。

【説明者】 今、一応382基リストアップしているところなんですけれども、その中で交渉がうまくいくいかないというようなところを見て、単年度ごとの計画みたいなものはつくっているところではあるんですけれども。

短期的なスパンで考えたときに、一番難しくなりますのは、やっぱり撤去費用がかかるということがありまして、例えば、単年度にたくさん計上してしまうと、全体の予算の中でそれが十分こなせるのかなというところが若干心配なところでありまして、そういう意味では、ある意味、撤去しないで、例えば、自治体さんとか利用者の方に引き取ってもらうとか、そういったことを組み合わせながら、そういったところは考えていきたいと考えております。

【長谷川委員】 そちらの点についても、先ほど少し議論があったかもしれませんが、機能、用途として、もう廃止の同意をとる、あるいは、もう国交省さんで意思決定をするということと、現に物理的に撤去をしていくということは、おそらくタイムスパンもあると思うんですね。お金もかかる話ですので。交渉については、時間を費やせばできますけれど、撤去はお金がかかりますので、それをずっとセットで議論していくと、なかなか短期的には進まないんだと思いますから、そこの考え方も、即座に撤去しないとしても、朽ち果てて落ちますというものとそうではないものというのがおそらくあると思いますので、そこをもう少し分けたような形で整理をされていければいいのではないかなと思いました。

【説明者】 長谷川先生のご指摘を踏まえまして、もう少しきめ細かくこの382基の状況を見て、場合によっては、廃止の計画と撤去の計画というものを少しずつらしながら、全体の予算も考えながらというようなことを検討してまいりたいと思っております。

【石田会計課長】 すみません、途中でございますが、討議の予定時間あと10分切りましたので、またコメントシートのほうをよろしく願いいたします。

【樋野委員】 私も同意プロセスを再検討するという立場で来ましたが、見方を変える

と、プロセス側ではなくて、むしろこの評価基準に再検討の余地があるのではないかと
思います。もちろん、専門の方がかかわられてつくっているとは思いますが、評価基準に
再検討の余地があるのではないかという意見に対してのお考えをお聞かせください。

【説明者】 先ほどご説明したように、学識経験者の方等で検討していただいたんです
けれども、こういう航路標識の評価基準のようなものの考え方って、実は全くございませ
んで、この航路標識の評価については、新しい考え方となっています。確かに、先ほどあ
りましたような特別加味点ですとか、安全性に関する定性的評価というもののいろんな項
目ですとか、そういうものが完全かと言われると、そうではないかもしれませんが、
一応我々、26年度から廃止計画を立てるために、どういふものをリストアップするかと
いうことで、いろいろ慎重に検討していただいて、それで出させていただきましたので、一
応この382基で、若干予算の制約もありますけれども、この方向でのものについては、
今の段階ではかなり妥当なものだということ考えておりますけれども、先ほどありまし
たように、これで全てのものが評価できているかどうかですとか、今交渉している段階で、
いろんな意見が出てきているということもございますので、今後、いろんな交渉等進めな
がら、見直すところがあれば、そういうのも考えていきたいと思っております。

【樋野委員】 ありがとうございます。

【菊池委員】 1つ確認というか、質問なんですけれども、26年度から翌年度繰越と
いう数値が14億ぐらいあったと思うんですね。それがかなり大きなものなんですけれど
も、それは、どうしてそれだけのものが繰り越されているのか、その中に、同意を得ると
いう交渉が難航して、進まないものが入っているのかというのかだけ、確認しておきたい
んですけどね。

【説明者】 こちらのほうは、光波標識の撤去関係というよりは、むしろ補正予算に計
上された海上交通センターの整備の関係の繰り越している部分というふうに理解してい
ただければと思います。

【長谷川委員】 もう一つ、観点が違うんですけれども、このシートの入札者のリスト
があると思いますけれども、見てみますと、多分、業界的な特殊性もあるんだと思いま
すけれども、一者入札なんかも非常に多く、落札率を見ても、90%後半というものもた
くさん見受けられます。それについては、業界が非常にニッチな産業で、特注品である
とか、そういうような説明はこの間もいただきましたけれども。では、この現状を受け
て、より入札なり効率的な調達をしていくという意味では、何か考えていらっしゃるよ
うなことは

ございますでしょうか。

【説明者】 委員のおっしゃるとおりの現状にございますけれども、私どもも、この業界の状況につきまして、情報収集等、あるいは市場調査等を行いながら、可能な限りの機会を拡大するという考え方で調達に臨んでおりますけれども、現状、結果についてはこのようになっておるといことで、委員のご指摘のとおり、ある種、金額としてもあまり大きくない、特殊品の多い業界分野ということで、門戸を広げたからといって自動的に応札する会社が増えてくるということが必ずしも期待できない状況の中で、このような結果になっておるといように理解しております。

【長谷川委員】 平成24年でしたか、5年でしたか、一度私も見させていただいたときと、それほどこの状況は変わっておりませんので、多分、説明されたとおりの業界的な状況になっているんだと。それはもう国交省さん、例えば、一発注者が多分左右できるものではないと思いますので。

となってくれば、事後にどういうふうにチェックをかけていくのかということが、次は重要になってくるんだと思います。例えば、防衛省さんですと、一部の調達品については、原価を監査するというような仕組みを入れていたりとか、経済産業省さんでも、たくさん海外の開発関係とかでも保証金を出していますけれども、かなり確定検査する中では、民間に対する補助金も支出の項目の妥当性なんかをチェックしていたりとか、そういう事後チェックの動きというのは最近出てきておりますけれども、そういったことに関するご意見というのはいかがでしょうか。

【説明者】 実際の契約の結果を受けまして、例えば、落札率が異常に低い、低入にかかわるようなもの等につきましては、なぜそのようなことになるのかと。実際に、ある額で見積もっておきながら、それよりもはるかに低い金額で落札するというようなケースにつきましては、事後に聞き取りを行いまして、実際にそれで施工可能かどうかということも含めまして、事後に聞き取り等を行いまして、なぜそうなったかということの調査は、当然、私ども行っております。

その結果に対しまして、落札事業者としては、もろもろの説明をなされるわけですが、それが、私どもが会社の原価計算の実態を踏まえて、どこまで調査が踏み込めるかということにつきましては、どうしても聞き取り以上のことができないということがありまして、その調査によって実際に施工可能であるという説明を受ければ、それで納得して、それ以上のことについてはなかなか調査が及ばない面もあるということがございます。

【長谷川委員】 低入札価格の調査があることは、既に制度として長年あることは承知しておりますし、他省庁さんでは、聞き取り以上のところに踏み込んで、いろいろ企業に行って、内部の資料を見にいたりとか、実際、他省庁さんではそういう取り組みもされておりますので、一度そういうところもお聞きになって、検討いただければと思います。

【石堂委員】 よろしいですか。

最初に施策、どんなものにどのくらい使っているかという数字をお聞きした趣旨が、きょうも結局廃止の話に大半の時間をとられるわけですけれども、例えば、アウトカムで、海難事故の海難隻数をどうやって減らすかというようなこととか、こういう目標と、不要な灯台を相当数撤去したという実績とは、私、素人ですけれども、ほとんど関係ないだろうなという気がするんですよね。ですから、この資料のつくりも、結局、センターの整備とか、要するに、海難事故等をここにアウトカムとしてこういうのを掲げるのであれば、それに関連する施策をどういうふうな計画で、どう推し進めているかということを中心に説明していただくべきだったのではないかなと思うんですよね。

ちょっと気になるのは、これのアウトプットのところで、航路標識整備事業の実施箇所数という、この場合の整備というのは、撤去ではないんですか。

【説明者】 こちらの事業実施箇所数というのは、撤去だけではなくて、修繕をしたものとか、整備したものとかも入ってございます。

【石堂委員】 そうすると、言葉はきれいで申しわけないけれども、撤去数も入っているの？

【説明者】 撤去数も、そういう意味では入っております。

【石堂委員】 そうなんですか。

【永久委員】 時間があるならちょっと。

今のお話って相当重要というか、理解するには重要で、今、撤去の話がすごくメインになっていますけれども、撤去しても問題ないというのは、撤去したところと、何か起きたところの相関を示すべきなんじゃないかな。だから、それは今までにないというんだったら、表示のしようがない。これは違うもののアウトプットとアウトカムの表記になっているということですね。

【説明者】 なぜここにアウトカムとして海難隻数を掲示しているかということでございますけれども、実は、この航路標識整備事業の中には、先ほど申し上げました海上交通センターとか、航路標識とか、電波標識というもろもろのものが入っているんですけど

も、例えば、海上交通センターであれば、特に輻輳している海域の船舶事故の衝突とか乗り上げとかを防止するとか、光波標識についても、浅瀬の障害物などを表示するとか、電波標識は、むしろ沖合に行く船、沖合の船について、電波を通じて位置を照らすみたいな形で、航路標識整備事業というのは、単体というよりは、むしろ全体でネットワークで機能して、船の安全を支えているというように我々は理解しておりますので、それでやっぱり全体のマクロの効果という意味で、日本近海で発生している海難隻数をこのアウトカムに出しているというところがございます。

【永久委員】 だから、事業って幾つもあるわけですよ。その事業にかかわって、トランブルの相関を述べるべきであって、全体としてのも書かれていたら、理解しやすいですね。こういう全部十把一絡げにしたような表示の仕方ですと、例えば、今、灯台の廃止について議論しているわけですが、それが本当に効果があるのかどうかとかという話は、もうできなくなっちゃうんですね。

そういう意味で、このつくり直し、今さら求めても仕方ない話ですが、今後、そうしたような分析の方法とか、自己評価の方法というのは考えるべきだろうと思います。

【石堂委員】 私もそういう趣旨でありまして、事業名が航路の整備事業となっておりますから、要するに、整備することによって海難防止にどういうふうに効果が上がっていくかという説明が中心にあって、それらの整備が進む、あるいは、進むがために、進んだ結果として、一部要らないものも出てくるという話ではないかなと。それが、要らないのを撤去するほうの話がどんと中心になっちゃっているから、どうもこのアウトカムとびったり一致しないなという感じになっちゃうと思うんですね。

【説明者】 先生、すみません、前回一度ご議論していただいた項目が、光波標識を計画的に廃止するという論点だったものですから、今回のレビューも、そこがその後うまくいっていればこのようなことはなかったと思うんですけども、実は、そのところにもまだ我々はつまづいているところなものですから、こういう課題設定をさせていただいたところがございます。

【石堂委員】 わかりました。そうであれば、トータルな予算はこれで仕方がないのかもしれないけれども、航路標識の廃止に係る、これまでの実績なり予算なりを別紙で説明して、何でこれを取り上げるかというのは、今おっしゃったことだということであれば、あれかと思うんですね。ただ、この事業名をぼーんとやって、40数億というのを掲げて、

それで、中身的には灯台の廃止の話ばかりというと、どうも違うようになってっちゃうと思うんですね。

【長谷川委員】 それでは、航路標識整備事業につきまして、取りまとめについて発表させていただきます。

評価結果につきましては、事業内容の一部改善が、全員6名ということで一致しております。

主なコメントですけれども、廃止の計画期間について短期の目標設定ですとか、段階的な廃止数の明示など、もう少し進捗管理を精緻に行うべきではないか。廃止と物理的撤去というのは区分して、もう少し精緻にタイムスケジュールを考えるべきではないか。

そのほかですけれども、受益者への所有権を移譲するとか、受益者に費用負担を求めるべきではないか。また、撤去費用の一部については、引き当てるようなことも検討すべきではないか。

同意プロセスの再検討がやはり必要ではないか。原則廃止すべきものは、原則やはり廃止として、例外的に自治体、漁業関係者等へ提案して、それよりもさらに有利な対応ができるのは個別対応というような、これもおそらく国交省さんとしても、立場、進め方をもっと明確にすべきではないかということだと思います。

こちらの意見もですけれども、灯台等の機能停止におきましては、やっぱり所管官庁である国交省さんの判断が優先されるべきではないか。実際、廃止と撤去は切り離して考えるべきではないか。

こちらのコメントにつきましても、より細やかな交渉フロー、期限を示す等の工夫が必要ではないか。

そのほかですけれども、こちらも廃止、撤去については、コストの効果を考えて進めていくべきではないか。あるいは、耐用年数なりのランニングコストとその廃止のコストをしっかりと比較して、ランニングコストを負担してもらって無償譲渡する、そっちのほうが有利であれば、そういう考え方もあるのではないかな等の意見でございます。

これらの意見を踏まえまして、取りまとめのコメントとしましては、廃止対象の光波標識については、所管官庁が責任を持って原則廃止として、廃止と撤去を区分して、廃止を急ぐべき。これまでの交渉状況も踏まえて、廃止基準を再検討。代替案の手順も含めた、交渉手順を明確に設定するなど、特定の利用者等の同意を必要としない調整プロセスも再検討すべきではないか。また、例えば、休止や無償譲渡なども視野に入れて、廃止や撤去

に至るまでの多様なプロセスを検討・策定すべき。一者入札が多い状況につきましては、例えば、事後的に入札金額の事後チェックをするなど、他省庁の取り組みも参考に検討すべきではないかということで、事業内容の一部改善ということで取りまとめております。

これに関しまして、ご意見、コメントはいかがでしょうか。

【石堂委員】 今、委員の意見の中だったと思うんですが、撤去費の引当の話がありました。国の会計では、引当金の計上というのはあり得るんですか。

【石田会計課長】 会計的な意味では、直にというのは難しいかとは思いますが。

【長谷川委員】 いかがでしょう。もしご意見ございましたら、遠慮なく。

では、ご意見ないようでしたら、先ほどの案で取りまとめということにさせていただきたいと思っております。

【石田会計課長】 ありがとうございます。

3つ目の項目につきましては、これをもって討議を終了させていただきます。

引き続きまして、4つ目は14時からスタートということで開始させていただきたいと思っております。よろしくお願いいたします。