

関東地方整備局事業評価監視委員会（平成16年度 第1回）
議 事 録

平成15年度第6回目の委員会の取り扱いについて

（事務局）

平成16年度2月に開催しました平成15年度第6回目の委員会の取り扱いについて、事務局の方からご報告させていただきます。平成16年度2月19日に開催しました平成15年度第6回目の委員会は、出席を頂いた委員が5名ということで、委員会運営要領第5条に基づいて、会議としては成立していない状況でございます。その後、事務局から個別に当日欠席されました委員の皆様へ、当日会議で議論された内容をご説明し、ご了解を得ております。平成15年度第6回の取り扱いについて審議をお願いします。

（森地委員長）

平成15年度第6回の取り扱いについてですが、前回ご出席の委員の方には、その後ご欠席の方に確認を頂き、本日最終的に決定をいただくということで打ち合わせをいたしております。この件につきまして、何かご質問、ご意見はございますでしょうか。よろしいでしょうか。それでは意見等ございませんようですので、平成15年度第6回目の審議案件につきましては了承ということでよろしいでしょうか。

（「異議なし」の声有り）

（森地委員長）

ありがとうございます。

営繕事業

評価手法説明（平成15年度第6回委員会継続審議事項）

質疑応答

（櫻井委員）

賃貸した場合と増築した場合を比較している。50年の総コストということだが、今回審議にかかっている建物も50年は使っていない。旧庁舎が築後それぞれ、26年、25年、37年で建て替えているのに、どうして50年という基準で計算されているのか。

（事務局）

50年というのは試算である。B/Cを算定するときに50年という期間で考えることが決まっているので、50年間のコストで試算をしている。

（櫻井委員）

しかし、それだと実際と違う。50年と考える実質的な根拠を教えていただきたい、と

ということで質問している。

(事務局)

50年がもう少し短くてもいいのかというのはなかなか難しいが、B/Cの計算を50年で進めるという考えが決まっているので、それで試算している。たとえば今回の事例では、概ね20年くらいで同等になるという試算を得ている。

(中条委員)

櫻井委員の質問は、要するに50年というのは耐用年数50年ということから決まっているのだろうが、実際には26年とか30何年で建て替えている。ということは経済的にそれくらいの時間で陳腐化するわけだから、計算の年限をもう少し短くすべきではないかという質問である。

(事務局)

今回の試算では、増築と賃貸の場合、概ね20年くらいでペイしている。

(中条委員)

そういうことではなくて、50年で比較することがおかしくないかということだ。

(事務局)

なぜ50年でやったかということだが、これも一つの割り切りで、ものによっては20~30年で建て替えているものもある。ただ最近の流れとして、建物はできるだけ長期間使っていこうという配慮も出てきているし、耐用年数の問題も含めて、今後は基本的に少なくとも50年くらいは使うという前提で考えてもいいのではないか。今回試算した、賃貸と増築の経年費用比較は、20年ちょっとで比較するという話があった場合でも、実際には賃貸のほうが不利な数字が出ているので、新しく建て替えることの効果は、この数字からわかるという考え方をご理解頂くために取りまとめたもの。

(森地委員長)

たとえば鉄道のケースで言うと、レールは当然、取り替え資産だからそういう扱いをするし、車両は20年経ったら買い換える事を前提にコスト計算である。建物の耐用年数はどこまで細かく切り分けるかだが、内装は50年もつわけないとか、設備関係はどうだとか細かくやっていると、会計上の耐用年数が50年かどうかというのは議論のあるところである。

櫻井委員の話のとおり、会計上の耐用年数と実耐用年数が一致しているのかという議論はあるはずで、マニュアルに決まっていますとか、これからは使えますとかいうのは、あまり説明になっていない。

(事務局)

50年で評価するやり方が決まっているので、それを一つの指標にしているということだ。

(中条委員)

なぜそうなっているかを質問しておられるわけで、なぜそうなっているかを言わないと答えにならない。マニュアルで決まっていると言うのであれば、こんな委員会は要らない。

(事務局)

50年の数字を紹介しているが、違った年数においても、それぞれの比較ができることになっている。それぞれの年数で賃貸と建て替えではどちらが有利かということは、連続的に判断できる。

もちろん耐用年数が50年といっても、実際に使う年数が本当に50年かどうか、それは必ずしもわからない。委員長が言われたように、建物の中身を個別にとってみれば、耐用年数が10年もないものもあれば、まちまちだと思う。しかしそこを細かくやってみようがない面もあるので、50年ということでトータルに見て評価する方法もあるということで、50年の部分を数字として紹介した。

(森地委員長)

一般の土木構造物は災害や特別なことがない限り、いわゆる社会的機能、交通流がオーバーとかいろいろなことがない限りは、50年以上使っている。会計上の寿命よりも長く使っているケースがある。そういうところから、これでいいということになっているわけであるが、櫻井委員が言われるようにもっと短いとすると、25年なら25年経ったらその建物を建て替える。そのコストを入れて、ずっと賃貸で借りたのと比較するというのが論理的には正しいように思う。

(事務局)

言われるとおりと思う。たとえば20~30年で建て替えた場合は、そこから再度スタートしなければいけない。余分な費用がかかるという考え方は当然ある。先ほどの例で言えば、20年くらいのところ逆転の箇所があるので、20年くらいを想定して考えれば、賃貸と建て替えはペイするという見方ができるのではないか。もし実際に使う年数が20年ということであれば、そこから再度スタートして比較することは可能だと思う。

(事務局)

住宅の管理においても、物的な耐用年数と、社会的・経済的に陳腐化する耐用年数という話があった。つくったものが手狭になる。それから社会的に効用を果たさない。IT化に対応していない。冷暖房がうまく入らないということがある。これは住宅の経験だが、結果として陳腐化してしまったので新しく建て替えたほうが早いという経験を高度成長期にはしてきた。

ただ現在は社会経済も成熟してきたので、今後、何があるか予測するのは難しいが、広さの面、IT化の面、様々な部材の品質の面というものは、かなり安定してきたのではないかと思う。そういうことでつくるものも、いままでのように安かろう悪かろうではなく、かなり高品質なものをつくっている。また、それを手直ししていくということで、いままでのような短いサイクルで建て替えるということはない。70~80万戸の賃貸住宅を管理している昔の都市基盤整備公団で今は都市再生機構において、そのような議論があった。

(事務局)

言われるようにマニュアルの50年は絶対ではないと思うし、その根拠は財産上の評価などであると思う。ただ櫻井委員をはじめ、各委員の方が言われるように26年とか30年ということであれば、実態も踏まえていく必要もある。マニュアルは50年だが、感度分析と言っては語弊があるけれども、そういう実態も踏まえた評価も合わせて、議論いただくかたちで考えていきたい。

マニュアルは出来ているので、それはそれで、またもう一つ合わせていくことも含めて評価をし、議論していただくことにしたい。

(森地委員長)

櫻井委員、そんなことでよろしいか。

(進士委員)

事業評価監視委員会がどこまで言うのかはわからないが、大きく言えば、それが目的だろうと思うので、意見を二、三、言いたいと思う。

金額換算になじまないケースとしてb3という話をされた。金額換算できるケースb1、建物性能向上等みなし換算するケースb2は金銭換算できるので数字になっているが、b3は換算できないので、アンケートくらいで感覚的に、という話である。私が言いたいのは、これから営繕をやるときに、b3が意外と大事だという認識をもっていただきたいということである。

営繕事業の流れは、私もわからないところがある。実際の役所の中ではそういうことがうまくいっているのだろうが、予算化ができるまでの、企画・計画から予算要求をやって事業化するまでの予算はきちんと確保されているのか。

PFIと関係するが、この間、千代田区の合同庁舎の地元の審議会で聞いたが、委員全員が問題だと言う。それを今日、問題にするつもりはないが、簡単に言うと、計画が悪い。デザインはいい。PFIでやっている事業者は与条件の中で精一杯やっている。

簡単に言うと、皇居のお堀ばたに合同庁舎が二つあり、そこへもう一つ第3合同庁舎を建てる。これを今までの倍くらい高くする。上のほうには関東地方整備局が入って、下のほうに千代田区役所が入る。いわゆる公共事業である。これは単純に一体的敷地として、ボーナスをもらってウワツと大きくするという思想だ。

公共事業は、どこかで公共の福祉に寄与するという思想がないといけない。つまり営繕というのはただ建物をつくって提供するのではなく、環境全体を向上させるということでない、公共の意味がないだろう。例えば、3棟をもう一回一緒に考え直して、配置計画から土地利用、それから両サイドはお堀なので、その景観に配慮し活用する。今回の計画のように、制度の活用は一連の土地ということでボーナスを与えておきながら、建物の計画は一連の土地は全然無視して、狭い3分の1を単位にやっている。つまりこれは計画はない。デザインはよくやっているという話である。

PFIをやるということは、民間にある与条件を与えて、民間は其中でしか頑張れない。本当はその前提になる計画に金と知恵を出さないといけない。あるいは公共が地域貢献というのも変な話だが、いまの公共事業はお金あまりないせいか、環境を壊すようなことをやる。

ですから私が言いたかったのは、計画段階でもっと力を入れるべきなのに、特に営繕は、予算化したあとはすぐに設計に入ってしまう。一般ならコンペティションをやっ

たり調査活動をやったり、いろいろなことがやれると思うが、企画・計画から予算化までの間は、これだと普通の運営費みたいなものでやるようなイメージに受け取れる。設計、積算、建設工事と全部ハードだ。いま言ったように、環境全体から押してくるような話はどのように進めているのか。

それと一つ言いたいことは、そういうことを検討してほしい。企画・計画段階をもっときちっと位置づけてやらないと、たとえ営繕事業といえども、むしろ公共事業に対する市民の反発を買ってしまう。現実にはいまそれが起こっている。

(事務局)

事案にもよるが、基本構想や基本計画と呼ばれる企画段階でも、いろいろな調査費等を投入して、コンサルへの委託や学識経験者に指導を受けるということも含めて検討した上で、将来の構想を決めて予算要求するというのが、最近、特に増えてきている。昔は必ずしもそうではなかった面もあると思うが、最近はそういうことが増えてきているし、おっしゃるように重要なことだと認識している。できるだけそういうプロセスを組み込むようにしている。

金額的には事業費そのものよりはるかに小さいものだが、それなりのお金を投入して、いろいろな検討をして、そういうことは十分考えて動いている。

(森地委員長)

ありがとうございます。まだご意見があろうかと思いますが、次のテーマも営繕事業ですので、そのご説明を聞いてから、もしご意見がありましたら伺いたいと思います。それでは、ただいまの一連のご説明についてはご了解いただき、それから企画部長からお話しのあったような格好で、これからは対応することにしたいと思います。

重点審議内容の選定(2人の委員により事前に重点審議内容を選定)

(櫻井委員)

営繕事業というのは、ほかの公共事業に比べると事業規模としても一般的には小さいと言える。それから普通の事務を遂行するための事務所、建物ということであれば、特段の特徴はあまりないだろうと通常考えられると思ったので、重点審議内容を選定する必要はないと言った。したがって、身の丈に合ったかたちでナチュラルに説明していただくことが大切。地球環境に配慮しているとか、際立っていびつな説明をされるとおかしいので、そのあたりはシンプルに説明をお願いしたいと申し上げた。

ただ先ほどの議論からいくと、今回、建て替えの対象になっているものは、もともと品質が高くなかつくっていたというのが前提のようで、25年くらいしかもたないようなものであったということ。それから今度は高品質のものをつくるということだから、50年は使うということは確認したい。そのようなところがポイントかと思う。

(小澤委員)

公共事業の意味を考えたときに、戦後の大変な時期にこういう建物を建てたときは貧しかったというのが実感。公共事業であるからこそ、まちづくりにおいて、その地域の質を高めるものを率先してやるべき機能を本来持っているはずだったのではないか

という思いがした。

そういう中でも特に、これからもあると思うが、建物を複合化していくところから、特に台東地方合同庁舎に興味や関心があった。いわゆるオフィスの仕事の能率、効率性ということである、あるいは土地の制約を超えて土地を集約していくということは、今後もありうると思う。

今後のまちづくりの公共事業における役割を考えると、新しい関係とか、先ほど公共の福祉という言葉が出ていたが、そういった視点からもきちんとした計画が今後も求められていくと思う。これは事後評価だから、そういったものが結果としては入りづらいと思うが、今後の計画にあっては、公共の福祉の意味、あるいは都市のシステムの質を高めていくという観点から、ぜひ考えていただきたい。今回の説明ではそれをお願いしたい。

これは結果としてだが、建物の建て替えが20何年で短いということは、建物を環境や景観上、配慮したとしても、一方での産業廃棄物としていかなものかという思いもした。しかしそれは今回の説明からは除外されると思っている。

質疑応答

(西谷委員)

現在、現時点で費用対効果を考えていると思うが、先ほどの50年の耐用年数を考えたときに、それくらいまでのことを考えて機能的にとか、キャパシティ的に大丈夫だという計画はあるのか。

(事務局)

それぞれの建物の計画時点で、現時点での需要予測、職員数といったもので面積等を算定するが、一部税務署等については今後の事業量の伸びといったものをある程度考慮に入れて計画しているところもある。それが何年先まで見ているかというとなかなか難しいが、ベースは現時点で、ある程度将来対応も考えている。

(西谷委員)

そうするといままでと同じことが起こる。50年先を見ていてもちょっと手狭になったとか、機能的に劣るとか、建て替えなければいけないということが起こることは、いまの時点で予想しておかないといけない。

(事務局)

50年後となったときに、それぞれの業務が増えてくれば手狭になるということは十分考えられる。

(岩崎委員)

今回の建物も一般事務用のビルだ。オプションとなっているのは新築・建て替えということだけのようなが、こういう一般事務用なら、中古の物件というのが取得できると思う。私が言いたいのは国税の滞納物件で国がすでに差し押さえをしているものなど、あるいは裁判所で競売にかけている物件で、未入居で建てたけれども代金が払えなくなって競売にかけているもの、差し押さえられている物件といろいろあるので、まだ新しい物件というのも実際ある。

50年本当に使うのならそれは新築だろうが、25年とか26年ということであれば別にその必要はない。しかも東京であれば、そういう競売物件等が結構ある。それは非常に安く取得することができる。国が滞納物件で差し押さえているのであれば税金の代わりだから、その滞納税相当額の金額でおそらくその物件を取得することが可能になる。

先ほどの説明だと、オプションは新築と賃借の二つだったが、ほかにも方法がある場合にはそれも考慮したうえで、どれが一番公共性にとってよいかという選択も可能だと思う。こういう今回対象になっている一般ビル物件のときに、常に新築しか考慮しないのか。もし法律があって滞納物件を買うなどということはできないというのならそれは仕方がないが、法律上の制限がないのならもっと別の考慮もあり得ると思うが、いかがか。

(中条委員)

岩崎委員の質問というか意見も私は賛成だし、先ほどの進士委員が言われた、計画のところからという話も賛成である。結局のところ、営繕についての事業評価監視委員会を関東地方整備局がやっているというのがおかしいのだと、私は思う。これは本来なら事業の主体が税務署であるなら、国税庁が新しい税務署を建て替えるべきかどうかという計画のところから、国税庁にそういう事業評価監視委員会があるかどうかは知らないが、そこがやるべきだし、警察の科学警察研究所なら警察庁がそれをやるべきだ。

関東地方整備局でそれを議論していてもあまり意味がないし、営繕部としては言い方は悪いが下請でやっていることに対して、計画がどのと言われても困るだろうし、それから代わりの中古の物件を買ってこいと言われても、やはり困ると思う。中古の物件でいいのか、新築がいいのかというところは、事業の主体をすところの省庁が考えるべきことであって、同時にそれにどれだけの予算をその省庁が使ったらいいかということを決めるべきだと思う。基本的にここで議論しているのはあまり意味がないことだと思う。

(進士委員)

単に検討をどこかでやっておいて欲しいという意味だが、PFIの活用は大いに結構で、いろいろな可能性が出てきたと思っている。ただ、このあいだの地元自治体の景観審議会での議論をやっていると、そこはもう全然動かさせないということになってしまって、PFIの要綱みたいなものが恐らくあるのだから、かちっと固める前にそういうところに元にもうちょっとフィードバックできるようにする。

というのは、いまは国といえども自治体の意見を聞かないといけない。採算計画から最後まで全部終わった段階でかかわってくるという、あれは現実を反映していないと思う。先ほどの件は、たしか関東地方整備局そのものの仕事だからあえて言っているが、私の結論はPFI等の動かし方の中にそういう自由度を上げておかないと、硬直化してしまったら何のためのPFIかがわからないというのが一つ。

それから先ほどb3の話をしたが、公共事業というのはどういう性格をもつべきか、地域環境全体へプラス効果をもたらすという理念として原則に入れるということが、これからは必要になるのではないかという意見だ。

(森地委員長)

費用対効果の項目を出して、個別の数字を出さないで総額だけ出すというのは、いかにもずさんで、どういうつもりでこういうことをされるのか。総額を見たらチェックのしようがない。それは評価委員会をあまりにも軽んじている。持っているなら見せていただければいいが、次回以降は絶対こういうことはあり得ないと思う。
ほかの分野でこういうことはあったか。

(事務局)

内訳も含めてという趣旨ですね。

ほかの分野は分からないが、委員長の言われるように、できるだけそういった趣旨に沿うようなかたちで、今後やっていきたい。

(中条委員)

ほかの分野でもあったので、お願いをしたことはある。こういうのはある程度、全事業について、それぞれ共通のマニュアルでここくらいまでは出す、ということでやっていただいたほうがいいと思う。

(森地委員長)

それでは、まとめて答えをいただきたい。

(事務局)

まず、最初に新築ありきではないかという話だが、最初の計画の段階で営繕計画書、これは広く中古物件などの取得というものも含まれているので、各省庁の中で、たとえば差し押さえ物件でいいものがあれば、それを使う。過去の例でそれほど数はないが、差し押さえられた敷地を使って建てた。それからそういうビルを改修して使ったという例は、少ないとはいえる。

位置・規模・構造の基準というのがあるが、位置的にいいか悪いかというのが一番大きな問題ではないかと思う。そういったものを含めていろいろな検討を本省のほうでメインにやっているが、それについてはもっと幅広く検討していくことは大事ではないかと思う。できる限り、本省に伝えていきたいと考えている。

それから九段第3合同庁舎の話が出たが、確かに第3合同庁舎というものだけを見るとちょっと、唐突な感を受けると思う。この合同庁舎ができたあと、現在ある第1合同庁舎、第2合同庁舎の使用調整というか、玉突きではないのだが、各官署の移動などがあるので、そのときに第1、第2をどのようにしていくかという検討の余地があるのではないか。できるだけ全体としてまちづくりに貢献できるような整備、改修の仕方が検討できるのではないかと考える。

それから今回のB/Cの個別の数字は、3件まとめたので項目だけになったが、それを今後表にするなり、工夫させていただきたいと考えている。

(事務局)

B/Cの評価については、間違いなくしっかり計算している。たくさん出してもわかりにくい部分があって、そういうことでこういうかたちになった。ただ、内訳がわからない、あるいは根拠が漠として議論ができないという指摘もあったので、ぜひ次回から、営繕に限らず、どこまで出せるかという議論はあるが、しっかりと理解いただけるようなかたちでの工夫をさせていただきたい。

(森地委員長)

中条委員の、他機関の管理する建物の事業評価を関東地方整備局で実施することについてここで議論するのは、というのはなかなか難しいか。

(中条委員)

意見として聞いていただければいい。

(事務局)

主務の官庁があって、それが予算要求してどういうことをやるか、それをある程度委任を受けてやる部分があるので、たしかにわれわれの営繕部隊がどこまで川上に入り込んで議論ができるか、ということはあろうかと思う。

委員の方が、いろいろ議論されてそういう意味でいろいろ不満な部分はあるかもしれない。我々としてもいま話があったように、そういう意見があるというのは事実であり、そういうことも可能であるという事例でもある。主務の官庁にもそういうことを含めて、このような議論を伝えしていきたいと思っている。

(森地委員長)

それでは、営繕事業について審議は尽くされたということで、よろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

(森地委員長)

ありがとうございます。それではこの営繕事業について、対応方針どおり了承いたします。ただし、いろいろとご意見があったことについては、いま企画部長からお答えがあったようなかたちで対処していただくということで、ご了承いただきたいと思います。ありがとうございました。

空港事業

重点審議内容の選定(2人の委員により事前に重点審議内容を選定)

(中条委員)

東京国際空港、要するに羽田の沖合展開の第 期事業の部分だけが、再評価の対象になっている。沖合展開事業全体で議論すべきことであって、第 期事業のところだけを取り上げて、ほかの道路の場合でも河川でも同じだが、全体計画の中の一部だけ見てそれを再評価しても、あまり意味がない話だと思う。形式的に第 期の部分だけがどうしても残ってしまっているので仕方がないが、沖合展開全体で再評価すべきである。

さらにもっと言えば、沖合展開だけではなく、羽田全体の今後の需要・供給ということを考えて、再拡張も含めた羽田の全体像ということを考えながら議論していくべき問題であろう。その視点からぜひ検討していただきたいというのが、一番主な点である。

(森地委員長)

今回はこれを選ぶということではなくて、いまの中条委員の話もあるが、二期事業のターミナルがちょうどいま姿を現しているような時期で、たまたま遅れの関係で、再評価ということになったものと思う。

質疑応答

(新町委員)

意見ということで聞いていただければいいが、供給者便益が千億単位とある部分について微妙な感覚でこれを見ている。これはすなわち空港使用料として、航空会社が基本的には負担しているということ。一般的に皆さんもすでに承知だと思うが、日本における国際競争力が他国に比べて非常に厳しい。特に航空会社については、空港使用料が非常に高いことが、国際競争力を厳しくしている。

したがって、ここの供給者便益が多くなればなるほど、B/Cにおいてはいろいろな有利な展開になるのだろうが、私ども利用者、航空会社にとってみれば、このへんが非常に微妙なところで、多くなればなるほど航空会社としての国際競争力が厳しい状況に陥ってくる。最終的には運賃という形で、利用者のほうに跳ね返ってくることもあるので、できる限り空港施設料が高くならないよう、着陸料を含めていろいろと国家的見地、国益の面からさらに考えていただければと思っている。

それと、4番目の滑走路はできる限り早く着工して、完成していただきたいと思っている。現在でも国内線を中心とした羽田の、国内の拠点空港の許容量が大きく制限されているために、利用者、国民に対する十分なる便益が供与できていないということもあるので、できる限り早く着工し、完成していただきたいと思っている。意見として聞いていただきたい。

(櫻井委員)

いまの意見と少し似ていて、空港もそうだが、港湾や鉄道といった、旧運輸省系列の事業は、一般市民の観点があまりないというか、すごく事業者中心でできている。先ほど言われた供給者便益もそうだが、航空会社のことは割と相対で考えているのだが、公共用物だから広い意味では国の財産ということになる。そういう全体としての公益的な観点が、法律の構造上もそうなのでやむを得ないところかもしれないが、その観点が薄い。

いろいろな説明資料や説明などでもそういうことがないというのが、どちらがいいか悪いのかはわからないが、河川や道路と違うところで、私としてはそこはずっととても違和感をもっている。単に、空港の利用者便益というのでも汲みつくされない公益というのがおそらくあるはずで、そういうところが汲み上げられていないかたちで事

業が展開されているという印象をととても強くもっている。

だからどうしろということでもないのだが、本当はそういうものが総合評価の中で出てこないとおかしいし、地域住民という項目もあるが、こういうところとか、事業展開についてどのくらい手間暇をかけているのかという視点が、基本的にないという印象を強くもっていて、何とか改善していただければいいと思っている。社会科学的観点とでも言ったらよいのか。意見です。

(森地委員長)

費用設定のところ、関東地方整備局分の費用だけがここに入っているのか。

(事務局)

東京航空局分と両方入れてある。

(森地委員長)

わかりました。

(事務局)

まず、櫻井委員の意見に対する私どもの考え方だが、一般市民、住民という観点からの意識が低いのではないかと理解した。我々自身は決してそういうつもりはないのだが、もし説明でそういう印象を与えているとしたら、反省すべき材料かと思っている。今回の羽田の事業に関しても、沖合展開事業の大きな目的のうちの一つが、騒音問題にどう対応するかということであった。騒音問題は飛行場をつくる場合、切っても切り離せないのも、私どもは常にそれを意識しながらやっている。また、ビルから直接飛行機に乗り降りできるということも、実際に利用いただくという観点からは、利用者、国民の便宜というか便利さというものを常に意識してやっている。ただ、今後ともどういうふうに見られているのかという視点は忘れずに、反省材料として持ち帰りたい。

それから新町委員の着陸料が高いという指摘は、ほかでもいろいろ取りざたされているので、私ども事業者の立場からうんぬんするというのは、適当かどうかというのがある。いずれにしても機会をみて本省のほうにも、こういう指摘をいただいているということを伝えたい。また、再拡張事業、4本目の滑走路の点については、いま鋭意作業を私どもしている。なるべく期待に沿うようなかたちで進めてまいりたいと考えている。

(森地委員長)

どうもありがとうございます。それでは空港整備事業について、審議が尽くされたということで、対応方針案どおり了承ということでよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

(森地委員長)

ありがとうございます。

道路事業

重点審議内容の選定（2人の委員により事前に重点審議内容を選定）

（岩崎委員）

今回の再評価対象となっている道路は、3本ある。いずれも再評価の対象となる事業だが、そのうちの「一般国道18号 野尻IC関連」の道路を選定し、重点的に説明していただきたいとお願いした。

その理由だが、この野尻IC関連というのは、野尻湖周辺の道路について、8月の観光シーズンだけものすごく混む。これを解消するためにバイパスをつくるという作業だが、8月の非常に混む時期以外は交通量は比較的安定していて、新規にさらに事業を継続する必要があるかどうかということに、若干疑問をもっている。

特に二つのバイパスのうちの野尻湖周辺のほうはもう済んでいて、継続的に市街地部分のバイパスをつくる事業がまだ残っているが、それを実際に完結することについてまだ数百億のお金がかかる。そのお金をかけて、いったいどれだけ公益があがるのかという観点を特に説明いただかない限りは、この事業については継続する意味が少ないと、事前の検討で判断した。さらに国費、税金を投入して道路をつくるだけの公益上の効果がどれだけあるかということ、説明いただければありがたいと思っている。

（森地委員長）

基本的には、一連のプロジェクトの優先順位が高いほうからやっていって、最後に残ったところについていまのような議論があるということで、評価のやり方にもかかわる問題であり、これを重点ということで選定した。

質疑応答

（中条委員）

甲西道路の費用便益費の便益の現在価値が、未完成区間全体についての便益と平成17年以降の残事業についての便益が、両方とも402.1億円で同じだというのは、どういう意味か。

（事務局）

なぜ事業全体と残工事の2ケースについて計算をしているかということ、未完成区間の残事業費をこれから投下することによって得られるB/Cがどうかということ、を説明するために計算している。実際には未完成区間にこれまで300億円投下した。全体としてのB/Cもあるが、ここでやめたほうがいいのか、それともさらに続けたほうがいいのか。残っていた部分を投資したときにB/Cがどうなるかということ、を計算している。実際には未完成区間でいまままで投資した分があるので、結果として区間は一緒なので便益は一緒となる。

さらに今後投資すべきなのか。もしB/Cが未完成区間全体として1を切っていたとした場合に、残る区間にさらに投資していくのか、やめるのか、どちらがいいのか。そうしたときに、残る金だけでもB/Cが1を切っているようだったら、これはやめたほうがいいのかという判断になる。そういう意味合いで、こういう計算を出している。便益が一緒だというのは、あくまでも未完成区間の中ですでに投資したもので、投資

してもまだ便益は発生していない。

(中条委員)

便益は発生していないけれども、これから発生する便益を含めて、402.1 億円というのは、未完成区間全体に関して発生するであろう便益か。平成 17 年以降の残事業と未完成区間は一緒なのか。

(事務局)

区間としては一緒である。まだ供用していない、便益が発生していないという意味で一緒だということであり、供用しなければ便益は発生しない。

(中条委員)

両方とも、便益は未完成区間全体ですね。費用は、すでに投資したものとこれから投資するものとの差という意味か。

(事務局)

そうです。その B / C を出しているのは、トータルでもし 1 を切っていた場合、ここでやめたほうがいいのか、さらに続けたほうがいいのか。残りの事業費を支出してでもやったほうがいいのかどうか。そのために出している。もともと 1 を超えていればあまり意味がない。

(中条委員)

だから、事業全体の B/C だけでいいのではないか。

(事務局)

そういうことです。もともと 1 を超えていない場合にはそれが意味を持ってくる。

(中条委員)

わかりました。

(中条委員)

もう 1 点、甲西道路は中部横断自動車道の下にくっついている。この場合に甲西道路だけの費用便益が意味があるのかという質問。つまり中部横断自動車道のお客さんはどれくらいいるのか。甲西道路だけで十分ではないかという疑いを私は持っている。

(事務局)

今回は中部横断自動車道の便益については計算していない。ただ、受け持つ交通が違っていると考えている。計算はしていないが、52 号、甲西道路は地域の交通を受け持つ。

(中条委員)

もちろんそれはわかるが、甲西道路が空いていれば、都市間の交通が走ってもかまわない。だから、両方必要なのかという質問である。端的に言えば、中部横断自動車道は必要なのか。甲西道路だけで何とか対応できそうな感じがする。

(事務局)

中部横断自動車道の開通している区間は交通量が2000台/日ぐらいしか走っていないので、現時点で評価すると必要性はあまり高くないということになるかと思う。ただ去年の民営化の議論の中でも、中部横断自動車道全体として静岡までつながった場合には、費用対効果はかなり高いという結果も出ている。高速道路だから、部分的な段階では評価がしづらいのだろうと思っている。

もう一つ、高速道路と一般道路を合わせて整備するような場合に、トータルで評価することも場所によっては必要なのだろうと思う。いま制度的なもので別々に評価しているが、本来はそうした評価もして、全体として甲西道路、高速道路も含めて評価していく必要があるのだろうと思っている。

(中条委員)

私の言いたいこともそういうことだ。

(岩崎委員)

私が重点的に説明がほしいと言った野尻IC関係については、当初予算よりもかなり予算を減らすような工夫をしたということは理解した。しかし、バイパスについては、依然として私はかなり疑問に思っている。新しいバイパスを通すことの意味は、周辺の工場の便益につながるという話があった。製錬会社、森林事務所、電気通信関係の会社がある。

でも、これらの会社はバイパスがなくても、信濃信州新線という道路を使って、それぞれの事業活動を行うことができる状況にある。バイパスができたなら、もっとよくなるかもしれないが、これがなくても今既にある新線ですでに事業ができる状態だ。だから、それはあまり意味がない。もしもっと利益があるのだったら、受益者負担金を取って、そこから道路の費用をいただいたほうが良いように思うくらいだ。だから、これはあまり便益の対象にならないと私は思っている。

市街地部分を回避するようなバイパスを通すことにメリットがあると話された大きな理由は、大型のトラックがそこを通るであろうということ、それから市街地部分の交通事故が減るであろうということだと思う。事故が減るのはいいが、年に13件という事故である。これは周辺地域に比べてものすごく多い事故件数なのか、このくらいは不幸にして起こってしまう件数なのか。特に多いから回避する必要があるというのだったら、そのへんももう少し伺いたい。

トラックがどのくらい通るのか、1日の台数がどのくらいあるのかを知りたい。何か資料はあるか。

(事務局)

まず1点目のバイパスはいま建っている三つの工場にはそれほどメリットはないという話だが、市の都市マスタープランの中でこの地域は今後発展させる工業地域と位置づけられている。いまは三つしかないが、今後黒姫の駅の周辺を地元としても整備していきたいということである。

(岩崎委員)

それはわかる。でも、そのために信濃信州新線という道路をつくったのではないのか。その周りに工場ができていないのか。その道路が黒姫駅を渡る道路としてつくられた。だから新線なのではないかと思う。

(事務局)

信濃信州新線という県道の名前の由来は、野尻湖のところが信濃町、それと信州新町という町があり、その二つを結ぶということで、「信濃町信州新町線」の「町」を取って信濃信州新線という名前になった。新しくつくった道路ではなく、大型車はとても通ることができないような非常な山道である。

(森地委員長)

私が事前に伺ったときに一番問題だなと思ったのは、これで事業をストップするという登坂車線のところだ。市街地のほうは、都心の真ん中このような格好で維持しておくことが幹線国道としていいかどうかという意味では、整備する必要があるだろうなという気がした。

それから、先ほどもご質問があったが、事故はほかの平均より相当多いと思っっているのか。

(事務局)

今度のバイパス区間の事故率については、全国平均、長野平均よりも上回っているというデータになっている。

(森地委員長)

それは同じ距離の区間でということか。

(事務局)

そうです。台キロあたりです。

(森地委員長)

日本全国でここは非常な危険区域だという3000箇所を公表している。その事故多発地点というところが年平均6件である。だから、この区間の発生件数は、相当な数ではある。

(事務局)

事故の件数には表れない事故もけっこうある。JAFの出動回数もけっこう多い区間になる。特に冬場、コツコツと当ててしまうような事故が多い。そのときに通学者がいるので、みんな苦労しながらすれ違いながら、その脇を通学しているという状況で、それを何とかしてあげたいという考えだ。

(森地委員長)

もう一つ、いままでは事業の遅れの計算をしていただいていたはずだが、これはないのか。事業が遅れた損失がいくらかという計算はないのか。ここでは遅れの理由で遺跡が出たからというのがあるが。

(事務局)

事業遅延による社会的損失費用については、事業評価において実施している。

(森地委員長)

事後評価だけか。こちらはなかったか。

(事務局)

再評価ではやっていない。

(櫻井委員)

質問だが、先ほど民営化の話が出た。民営化後はこの事業評価委員会にかかるのか。

(森地委員長)

高速道路はここではやらない。

(櫻井委員)

さっき有料道路の話があった。

(森地委員長)

あれは一緒にやれという話で、本来は道路公団のほうでやる。
逆に直轄区間になるとこっちでやる。そういうことですね。

(櫻井委員)

いま公団でやっているようなものは。

(事務局)

公団の委員会でやっている。

(櫻井委員)

一般的な質問で関係ないのだが、それは民営化後はどうかたちになるのか。会社の中でやることになるのか。

(事務局)

何らかのかたちで継承されると思う。会社でやるかどうかわからないが、少なくともこの場でやることはないと思う。

(櫻井委員)

自発的にするというかたちを取るのか。

(事務局)

民営化したあと、民間会社がどうかたちで事業評価をやるかは決まっていない。
まだ法律ができただけで、政令や省令、いろいろな規則はこれからなので、決まっていないというのが実態だと思う。国会の付帯決議で、民営化しても事業の評価をきちんとやれという付帯決議もあるので、そういう方向で考えるとは思いますが、まだ細かい

政省令、規則ができていないので、まだ取り扱いは決まっていない。

(櫻井委員)

理解した。

(森地委員長)

岩崎委員から必要ないのではないかという議論もあったが、そのへんいかがか。

(森地委員長)

だいたい房総の中を走っている国道をイメージしていただければいいのだが、軒をかすめてトラックが走っているものを放置していいのか、いけないのかという価値観にかかわることかなと思う。私はこっちはやるべきではないかと判断した。

(森地委員長)

いかがでしょうか。何か関連してご意見がございませんでしょうか。

よろしければ、道路事業に対する審議が尽くされたということで、対応方針原案どおり了承したいと思いますが、いかがでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

(森地委員長)

ありがとうございます。

ダム事業

重点審議内容の選定(2人の委員により事前に重点審議内容を選定)

(進士委員)

荒川上流のダム再開発事業で、二瀬ダムが大変古くてアジャストするシステムが複雑であるということが一つある。しかしこれの嵩上げをやることによって容量を増やせる可能性がある。それから、それは非常に難しいので大洞ダムというものを上流につくってフォローできないかという考え方がもう一つある。さらにその他のダムも、容量の再編をやることでいろいろな可能性が出る。要するにここでの議論はダムを上流につくるという話ではなく、三つ、あるいはさらにもっとあるのだろうが、さまざまな選択肢があるので、この検討を進めたいと理解している。バランスよく三者を議論していただいたらいかがかと思う。

(西谷委員)

基本的にはいま進士委員が説明されたようなことだが、大洞ダムについては何回か前の委員会で、二瀬ダムは操作が複雑で、これのリハビリではうまくいかないといった説明だったので、この時の委員会では検討してくださいということで終わっていると

いう話の一つある。その後、恐らく検討されたのだと思うが、二瀬ダムのリハビリも含めて全体的に考えることができるということで、大洞ダムを建設することの代替案が見つかりそうだということがあったので、大洞ダムの建設は見直して、上流全体の治水に対する調整能力を高めることを考えたいというのが今回の提案かと思う。

前の委員会で出たのは、荒川の下流は都市化が非常に進んでいて、ここをどうするかということであったが、下流は下流で堤防を強化するし、仮に上流のダムがなかったら下流の堤防はどんどん嵩上げしなければいけない、通過能力を高めなければいけないということにもなるので、流水の制御のための再検討はどうしても必要だというのが前回の結論で、その延長線上にある議論かと思う。

質疑応答

(山岸委員)

荒川上流ダム再開発事業をどの方針にするかということは難しい問題だろうと思うが、大きなダムをつくっていくときにいつも問題になるのは、社会的合意形成をどう図っていくのかということだろうと思う。そのときに情報公開をしながら、どのように意見を聴取していくかということがいつも問題になる。

たとえば自然環境の調査についてはしたということだが、もう一つは大洞ダムの場合は住民がほとんどいないということが書いてある。住民という場合、普通でいうと住民票を持った住んでいる人ということだろうが、もっと公共性の大きな概念でいうと、住んでいない人も含めた市民的な観点で、意見の聴取がどうされていくかということが大きいと思う。大洞ダムの場合、もし建設するという観点になるとどういう吟味がされているか、話していただければと思う。

(事務局)

説明責任を果たしていくには、一つはこのような評価委員会という場もあるが、河川事業の場合、河川整備基本方針というものを長期的な目標でつくり、当面、二、三十年間、どういう事業を行うかについては河川整備計画という計画を策定することになっている。荒川についてはまだこれらはできていないが、もし大洞ダムを建設することであれば、整備計画を策定する中で住民の方等の意見を聞いていくことになるかと思う。

整備計画の手続きの中で、いろいろな意見を聞かなければいけないということが法的に定められている。だからそれをつくるときに、きちんと公聴会をやるなどのかたちで意見を聞く場をつくるということになる。

(中条委員)

実施計画そのものではなく、調査が評価対象になっているので、もっときっちりと調査してくださいというか、調査自体やらなくてもいいというか、そういうことを私たちが決めるべきであるということになるのか。私としてはきちんと調査してくださいということしかないと思うが、ただ問題は、なぜこれは再評価になっているのか。要するに時間がかかってしまったからそうなっているのか。調査ごときになぜこんなに時間がかかったかということについての、釈明というか説明をしていただきたい。

(事務局)

今回再評価の理由は、前回評価から5年間経ったということになる。なぜそんなに時間がかかっているのかということについては、ダム事業はかなり規模が大きいという観点から、建設の前の段階から評価いただいているということになる。これまでは現地調査、ボーリングを行っているが、予算面の制約もあり、年間1本とか2本ぐらいしかできないということもあって、平成7年度から、これまで時間がかかっている。また、その後の情勢の変化で、先ほど話があったように新しいダムをつくるのか、それともほかの方法も考えながらやったらいいのではないかとということもあり、選択肢が増えてきたということで検討の方向が増えたこともあり、時間がかかっているということもある。

(進士委員)

いま話があったとおりだと思う。普通ならダム建設を前提に調査をやり、設計をしていくということだが、それ以外のいろいろなオルターナティブを研究するということで、ダム建設に伴う実施計画調査ではなく、水管理全体での総合的な検討を事前にやっていくというルールがだんだんできていくことは大変結構ではないかと思っている。容量再編ですめば一番いいし、ダムの嵩上げですめば次によくて、建設しなくてもよいのならそのほうがいい。もちろんコストはどのくらいか、このダムは複雑だそうで、嵩上げというのも結構かかるかもしれないので、ダム建設とどちらがいいかという議論はあるだろう。しかし、少なくとも容量再編のようなソフトでかなりのことがやれるという話は大変大事で、先ほどの話にもあったが、むしろ下流部のいろいろなバランスまで範囲を広げて容量再編を検討することのほうが望ましいのではないかと思うくらい、今回の流れは非常にいいのではないかと思っている。

(森地委員長)

水位の絵では堆砂部分が結構大きく、あそこの砂を取るという選択肢はないのか。

(事務局)

二瀬ダムは堆砂も問題になっている。そちらもいま別途調査検討をしており、上流に入ってくる土砂を止めるための小さな砂防堰堤のようなものをつくるといったことも検討している。

(森地委員長)

絵では洪水容量と同じぐらいあったが。

(事務局)

高さ的に低いほうは狭いので、高さが結構あっても容量はほとんどない。

(森地委員長)

ありがとうございます。そのほかにご意見はございますでしょうか。よろしいでしょうか。それではダム事業についても審議が尽くされたということで、対応方針どおり了承ということでよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

(森地委員長)

ありがとうございます。

その他

平成 16 年度第 2 回 関東地方整備局事業評価監視委員会は、
平成 16 年 9 月 28 日 15:00 ~ 開催予定

重点審議委員については、

砂防事業 : 西谷委員、岩崎委員

道路事業 : 森地委員長、小澤委員