

関東地方整備局事業評価監視委員会（平成 17 年度 第 4 回）
議 事 録

市民の方の意見の扱いについて

（事務局）

委員の皆様にはすでに案内しているが、市民の方から当該事業評価監視委員会へのご意見をいただいている。事業評価監視委員会は市民の方々等からの意見を直接聞く場を設けていないが、委員長と相談のうえ、市民の方より提出された意見書をお手元に用意した。

また、この中で審議傍聴に関する要望も含まれている。これについても委員長に相談し、その指示により、関東地方整備局事業評価監視委員会運営要領の第 10 条にある、「委員長は必要があると認めるときは、事業の関係者に対し、中継映像による傍聴措置を講ずることができる」という規定に基づき、別室でのモニター傍聴を行わせていただく。

（森地委員長）

事務局から説明があったように、本事業評価監視委員会にあたり市民の方から意見をいただいた。先週末、事務局へ指示し、委員の皆様へ届けるようお願いした。事業評価監視委員会の規約上は、直接市民の方の意見を聞く場を設けていないが、広くさまざまな意見を参考にすべきとの考え方から、今回、委員の皆様のお手元にも置いてある。また、意見の中には、本委員会の審議範囲を越える事項も含まれているが、委員の皆様には闊達な審議をお願いするとともに、事業者においても、このような意見もあることを斟酌していただければと思う。

なお、この会議の開始前、市民の方に私がお目にかかり、短い時間だったがお話を伺った。基本的にはここに書いていただいていることだが、それ以外に、どうしてこの部屋での傍聴はできないのかというお話があった。先ほど事務局から話があったように、規約に従っていまのような形態を取っている旨、お伝えした。私だけではなく、ほかの委員の方の意見も聞いてほしいということもあったが、これも規約で委員長が指示をして決めることになっているので了解をいただきたい。

道路事業

重点審議内容の選定

（中条委員）

○重点審議の項目としては、国道 298 号 東京外かく環状道路（千葉県区間）を選定した。その理由は、自動車専用部分と一般道路との一体的な検討が必要ではないかということ。これは前回の第二東名に関して櫻井委員からもご意見があったが、非常に重要なことだ。

ただ、これがこの委員会で議論すべきかどうかという点は別問題であるが、事業評価の分け方、割り方については、是非それを検討する場所でご検討をいただきたいと思います。私は個人的には、一体的な検討をするかどうかというのは、かなりケース・バイ・

ケースであると思う。この前の第二東名のケースのように、高速道路のアクセス道路の場合はそれが目的となっているから、一体的に議論する必要がある。ただし外郭環状のようなケースでは個別に役に立つので、そういう点では個別に議論をしたほうが良いということもある。

もう1つは、専用部と一般部を一体的に検討すべきかという議論と、区間について一体的に議論すべきかということだ。たいがいの場合、費用と便益の計算をすると、プロジェクトは大きい範囲でやったほうが通りやすくなってしまふ。そうすると、一体的にやると、本来通るべきでないものが通ってしまうケースもある。もちろんその逆の場合もある。従ってこれは、かなりきちんと検討しなければいけない項目だと思う。ここで議論をすべきことかどうかというのは別問題だが、重点審議事項に選ばせていただいた。

(森地委員長)

○私も中条委員の指示の通りやっていただくことにしたいと思う。

質疑応答

(森地委員長)

○東京外かく環状道路(千葉県区間)の審議からお願いします。

(中条委員)

一体的に整備した場合の専用部(自動車専用道路)と一般部(国道298号)のB/C(費用対効果)の数値、両方が示された。これは追加費用と追加便益というかたちで比較をしているが、共通費の部分はどれくらいあるのか。要するに追加費用と追加便益の場合に、共通の部分の費用というのは、こういうケースの場合はほとんどないと思うが、追加費用の部分を2つ合わせれば、一体的に整備したときの費用にあたるのか、それとも共通の費用が別にあるのか、そこを教えてください。

(事務局)

費用については、追加費用を2つ合わせれば一体的に整備された事業費と考えられる。合わせた場合の便益については、まだ試算していない。それぞれ別々に試算した結果を参考までに説明させていただいた。

(中条委員)

追加費用の部分を2つ合わせれば、一体的にやった場合の費用も全部含まれているということか。一体的に整備した場合には便益はもっと高くなると考えて良いのか。

(事務局)

それぞれの効果が足し合わされるという一般的な感覚はあるかもしれないが、一体として便益を試算していないので、いまのB(便益)で試算しているものの合算値よりも増えるのかどうか、明らかにはできていない。

(進士委員)

事業の進め方で3段階の整備ステップを描いているが、これは区間によって構造が違うのか。

(事務局)

ステップ1(国道6号~市川松戸線)の部分については、本線が高架部分ですりつく部分があり、整備イメージは、高架部分から地下に入っていく手前の断面を示している。ステップ2(国道357号~市川浦安線)、ステップ3(市川松戸線~高塚新田市川線)については、掘割の部分が続いていくので、各ステップ整備イメージの断面にしている。残りの用地取得の遅れている部分について、どういう整備をしていくのかは、用地の取得状況を見ながら、今後検討させていただくことになると思う。いずれにしても用地が取得できる場所を有効活用しながら、この区間をつなげていこうと考えている。

(進士委員)

ステップ2と3は意味があるがステップ1は別だ。ステップ1はもともと構造が違うのだから、用地が手に入ったところを上手にやっけていこうという整理としてはステップ1、2、3とならないと思う。

(事務局)

ステップ1の部分で、一般部(国道298号)だけでもつながれば、国道6号から市川松戸線までつないでいくことができるという効果はあると考えている。その後、ステップ3及び残りの区間で、順次用地が取得できたところを活用して、延伸し供用していくという形態も考えられると思っている。

(進士委員)

解釈の違いだけだけれども、これだと発展段階に見える。ステップというのは、同じところがこうなってこうなってというやりくりの話に取る。これは場所によって違うやり方で有効活用するという意味だ。

ステップというのは、環境施設帯を先にやって、住環境を整えながら掘り込んでいくという発想で私は理解した。有効利用の問題、どういうところを有効に利用するかということもある。たとえばモザイク状にしか土地取得ができていなければ、とりあえず広場化して市民に開放しておいて、つながってきたら道路化する。私は公共事業のステップというのはそういうことだと思っているから、ちょっと解釈が違う。

(事務局)

紛らわしかったかもしれない。区間1、2、3というほうが正確だ。いまの用地の取得状況を見ると、ステップ1としている区間1の松戸市区間は99%用地が買えているので、結果として開通する時期はそういう順番になるだろうという思い込みがあって、ステップと書いてしまった。区間であり、その区間で有効利用しながら、かつ環境を守りながら、部分的に使うという意味だ。

(森地委員長)

各区間について、ステップ1の次にどこをやっけてというのが、それぞれにある。進士委員の質問は、ステップ1の整備イメージで一般部がステップ1だとしたら、次はどこをやっけてという順序があるのか、一般部が終わったら全部ができあがったということなのか、ということだ。

(事務局)

その区間の中でも、用地が取得できた状況に応じて、順次整備をしていくことになると思う。

(中条委員)

区間によっては、ステップ1で留まってしまう場合もあるのではないかと。

(進士委員)

用地を100%取得していれば、ステップ1でも終わる。一部しか取得していないからステップアップしていくのではないかと。

そうでなければ、区間の提示でしかない。ステップ2、3の場合は環境施設帯の一部が充実していきながら、本体がステップのいくつか知らないけれども、ステップ5ぐらいで完全に終わるという理解ではないのか。

従って、最終ステップでは全部完成する。

(事務局)

そういうことだ。

(進士委員)

もう1つ。この外環についてはB/Cが一般と専用の2つだけ出されたが、組み合わせがもう少しあるのではないかと考えた。個別にそれぞれやるもの、両方やるもの、ずれ込んでいくもの、どうなのか。

(森地委員長)

何がWithで、何がWithoutかという説明をしてください。

(事務局)

自動車専用部がある前提で、一般部(国道298号 今回評価区間)があるかないかの便益を評価し試算したB/Cが1.8。次に、一般部があると考えて、その前提で専用部(三郷～高谷間)があるかないかの便益の評価したB/Cが1.25。

(森地委員長)

Withは両方ある状況で環境や経済効果を見ている。ただし基準値が、片方があって、片方がないというのが違いますという説明だ。

(進士委員)

両方あるものの数字は出ていたか。

(森地委員長)

両方あるのがWithで、Withoutのときは一般道と高速道とあると、1つは高速道だけがあって一般道がない、もう1つは一般道だけがあって高速道がない。相手があって自分がなかったらというものを出発点にして、両方あるケースを計測しているということだ。

(中条委員)

両方がない状態で、両方をつくった便益はさらに大きくなるはずなので、それは計算していませんね、というのがさっきの質問だ。

(事務局)

それはまだ試算していない。

(中条委員)

両方ないところで両方やった場合に、両方にかかわるコストは、さっきの質問で費用の場合にきちんと計算されているのか確かめた。それについては、それぞれに配分しているという理解で良いのか。

片方だけやった場合でも発生するコストは恐らくあるが、それは何らかのかたちで配分してあるから、それを2つ足せば両方やった場合の費用になる。であるならば、費用のほうは考えなくてもいいので、便益の増える部分だけ考えればいいのではないですかということだが、どれくらい増えるかという計算はまだしていないということの良いのか。

(事務局)

そういうことです。

(森地委員長)

B/C が 1.25 のケースと 1.8 のケースの費用は、それぞれの追加費用になっている。その両方の追加費用を足すと全体費用になるのか。

(事務局)

そういうかたちでやっている。

(森地委員長)

したがって便益に関しては、基準点は違うが、両方ができたところを計算している。中条委員が言われるように、両方がないときを基準にするともっとたくさん出る、という話だ。環境上の話は同じで、ゼロを基準にするとこれだけプラスで、悪化するというのは大きく出るはずだが、この場合は環境基準を満たしているかということをやっているから大丈夫です、という説明だ。

(秋山委員)

便益が測定されていないということは、両方がないときと比べると B/C が 1.8 よりも高くなる可能性が高いという理解でよいか。

(中条委員)

これはそれぞれのケースで違う。今回は片方の B/C が 1.25 なので、B/C が 1.8 よりも高くなるかどうかはわからない。

(秋山委員)

1.8 と 1.25 の間になるということか。

(中条委員)

それもわからない。少なくとも 1.25 よりも高くなることは確かだ。

(森地委員長)

市民の方から意見書をいただいた中で、B / C の時間価値の話があったが、これについては何か事務局から説明があるか。

(事務局)

市民の方からの意見書の中にも、時間評価値のことについて、ご意見が出されている。時間評価値の求め方については、マニュアルを机の上に置いてある。これは、平成 15 年 1 月に時間価値原単位の考え方を整理したものだ。

時間価値の原単位は、自家用乗用車、営業用乗用車に分け、さらに自家用乗用車について業務目的の場合の時間価値は、賃金と福利厚生費を足して労働時間で割るというかたちで求めた時間単価を出している。そういうかたちで、自家用の業務のときにはこういう時間単価、自家用の非業務のときにはこういう時間単価と試算している。さらに走行台キロ、走行量の比率で加重平均を取ったかたちで、乗用車はどのような時間単価になるのかと示している。この試算の仕方について、意見書の中でも触れておられる。

なお、賃金は全国平均を使っている。

(中条委員)

ここで議論する話ではないが、こういう全国平均の数値を使っているから一般に地方の道路は B/C が高く OK になってしまうのではないかと、という気がする。東京だったら、数値はもっと高いはずだ。原単位をいくらにするのが望ましいかというのは、この委員会でする話ではないので、また別の機会に話させていただく。

(森地委員長)

私はこのマニュアルをつくるときの委員長だったので、もう少し具体的な説明をする。時間価値は 2 種類の選び方がある。1つは 1 時間にいくら稼げるかという計算だ。もう1つは、2つの選択肢があって、こっちは高いけれども便利だ、こっちは安いけれどもあまり便利ではないというときに、どちらを選ぶか。そこで選んだときから逆算した時間価値がある。どちらを使っているか国によって違う。

端的にいうと、モデルで便利さと高い安いとやると、場所、場所でものすごくばらつく。そのばらつきを全部許容するとモデル誤差が入ったかたちになって、あるところでは時間価値が非常に高く、あるところは低いという数字が出ると、中条委員が先ほど指摘されたことと逆の問題が起こる。したがってどっちがいいかというのは、学者によって意見が分かれている。学問的にいうと、選択をしたほうが論理的にきれいなので、そっちがいいという人が多いが、実務上は、その誤差が顕著に出てくるという問題がある。これが 2つの選び方だ。

数値そのものについては、1つは外国と比べて大きい小さいか。先ほど中条委員が言われたように、地域によって違うという問題をどう扱うかということがあがるが、では、その地域はどのような単位で決めるのか。福島県は東京でやるのか、千代田区だけ

でやるのか、横須賀に住んでいる人は安いのか。こういう話をやりだすと、あまり論理的な話がない。マニュアルでは今のところ全国一律でやろうとなっているが、それを今後どう変えるべきかという話は、いま次のステップのマニュアルとして検討中だ。先ほど事務局から説明があったように、この数字は業務目的、そうでない目的、車種別にそれぞれの計算をして、予測交通量でどういう比率で混ざっているか、加重平均をして出したものになっているはずだ。

外国と比較すると、日本の数値は業務でやるとヨーロッパと比べてやや低めに出ている。業務外のものについては、日本の時間価値はうんと高いというかたちで出ている。これは出し方の問題もあるが、一般の認識としては、ヨーロッパの人のほうがお金に厳しく、首都高は10分乗って700円というヨーロッパ人は乗らない。日本人はそうした点ではわりとおおらかなところがある。そうした感覚とわりと合ったかたちになっている。業務は逆で、日本はよりシビアな格好で効いているというかたちだ。鉄道との差の問題は、鉄道は算出しているコストが少し違うこと、東京でいうとこっちのルートを使うか向こうのルートを使うかということを出していること、あとお金を自分で払っている人とそうでない人がいることから、自動車とは違う数字が出ている。

(中条委員)

計算の説明はよくわかったが、出てきた平均値をあてはめるときに大都市と地方と同じでいいのかという別の議論があると思う。時間価値については、日本は1人あたり国民所得が世界3位かなので、ほかよりも高くなっても当然かなという気はする。

(森地委員長)

事後評価、国道17号柿沼肥塚立体と国道16号湾岸君津の2件についてもご意見を伺いたい。

国道17号柿沼肥塚立体の説明で、熊谷のほうでまだ渋滞が残っているところがあって、信号の問題だという話だった。簡単にもう一度説明して頂きたい。

(事務局)

渋滞が残っている要因はいろいろあると考えている。1つはここに交差点が残ってしまっていること、さらにこの道路整備が進み、もともとT字路だったものがつながって十字路の交差点になって、整備前と交通の流れが若干変わっている状況もある。信号の現示も1つの原因かと思っているので、信号の現示や交通の流れをよく見て、交通管理者と調整をしていきたいと思っている。

(森地委員長)

開通前に比べて開通後の渋滞損失時間は、肥塚の東京寄りが高くなっている。ということは、可能性として、開通前はボトルネックがいっぱいあって、そのボトルネックに車があまり来なかったのが、開通後は全部ここに集中したとも考えられる。

(事務局)

そういう原因も考えられるのではないかとということで、今後この交差点を中心に交通状況を分析していきたいと思っている。

(森地委員長)

分析するのはいいが、解決しなければしょうがない。

(事務局)

1つは信号現示が大きな問題になっていると思っている。ここは立体化されたが、その先に信号現示が十分に連動されていない信号があって、そこを先頭に渋滞が発生しているということもある。その信号交差点についてどういう対策を取っていくのか、きちんと分析したいと思っている。

(森地委員長)

それでも予定どおりの便益が出たのか。

(事務局)

先ほど旅行速度が向上した実態、周辺的生活道路の交通量が2割減少したというデータも説明したが、渋滞が残っている実態でも、旅行速度の改善も図られている。

(森地委員長)

私はいつも言うように、事後評価はどんなにうまくいっていても、もっとうまくいく方法がなかったのかという観点でやるべきだと思う。その意味で便益が出たからよかったのではなく、そこに問題があったら、こうやって解決できます、こうやったらもっとよくなります、といったスタンスが重要と思っているので、申し上げた。

(中条委員)

私も全く同じことを申し上げようと思っていた。

(事務局)

渋滞の残った部分については、信号交差点が原因の1つと考えているので、そこは今後きちっと対応していかないといけないと思っている。

(森地委員長)

道路についてはここまでのご議論でよろしいでしょうか。

対応方針は、先ほど中条委員の話もあり、意見書もいただいておりますので、こんな格好でと思っている。

対応方針の原案は、「当事業は継続が妥当と考え、一般部は早期の整備効果を発現すべく、用地の取得できた箇所より段階的に整備を進めるとともに、専用部の事業者である東日本高速道路と連携を取り、平成20年代半ばの開通を目指し、計画的に事業を推進していく。整備にあたり、学識経験者や地元団体が構成される有識者懇談会や環境保全空間整備検討会の意見、及び地域の声を聞きながら進めていく。」となっている。

今日、議論いただいたことから、「周辺地域における道路交通事情の改善や課題解決を望む地元の声の高まり等、事業の必要性については十分理解できることから、早期に整備に向けて事業を継続すべきである。なお、事業の推進にあたっては、いろいろな考えの地元の方々の声に対し、真摯かつ適切に対応し、理解が得られるよう、事業者としてより一層の努力を期待する。また、密接関連事業がある場合は、事業全体

としての評価を今後どのようにするかを検討されたい。」と言う格好でまとめたいと思いますが、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。それではそのようにしたいと思います。

港湾事業

質疑応答

(磯部委員)

事後評価対象事業である常陸那珂港外港地区防波堤整備事業は、常陸那珂港の港湾の電力部分で、最後の防波堤をつくるということから、防波堤がないと港としては機能しないというのは当たり前の話で、その防波堤が費用対効果分析をすれば、1を超えるというのはよくわかるような気がする。

港全体としては、実はもう少し違うことがあるはずで、最初に電力会社がここを石炭火力の発電所としてつくり、埋め立てをして、岸壁をつくって、そこに発電施設を入れ、それに防波堤を加えて、港として石炭を輸入できるようになったので、はじめて機能するという事なので、もし事業の実施主体が1つであれば、発電ということまで含めて、事業全体としてどうであったかということ、ぜひ検討していただきたいと感じている。

少なくともこの理解としては、電力会社がこの外郭施設、防波堤の負担まで含めて、電力会社としての視点から、費用対効果というか経済性というか、それをチェックしたという理解でよいのか。

(事務局)

防波堤がないという仮定は計算上行っているが、現実には防波堤がないという状況はない。それではもしこれら全体で見たらどうなのかということ、まさに磯部委員の言われるとおりで、東京電力としては、当然ここに立地して発電すれば、国民なり市民なりが求めている必要な電力をきちんと供給することが可能になるということ、経営上も、電力を売ることによって儲かるということだ。そうしたことを総合的に勘案して、東京電力はここへの立地を決定していると考えられる。

(中条委員)

私はいまの磯部委員の質問に対する答えは納得できない。ではなぜ東京電力が自分でやらないのかということで、東京電力に任せておけば、投資効果があるのだったら自分でやるだろうから、何も港湾行政でやる必要はないのではないのかというのがまず1つ。

それから防波堤の効果を見るのだったら、まさに防波堤ができたことによって、静穏率が高まったということは先ほど説明があった。防波堤ができたことによって、高まった静穏率の差の部分が便益であって、防波堤整備が行われない場合、近隣港湾に荷揚を移動しなければいけないというのは港自体の便益なので、これを比較するのは、私はおかしいと思う。

(森地委員長)

複数件あると重点審議内容を選定して頂くが、今回は1件しかなかったのが岩崎(政)委員に説明して頂くチャンスがなかった。岩崎(政)委員なにかありますか。

(岩崎(政)委員)

いまの中条委員の質問に関係することを、私はこのプロジェクトの話がうかがったときに申し上げた。費用対効果を計算するときの便益は、今回は東京電力だけの効果で計算しているが、本来は違う。

港全体でどれだけ便益があるかというのがこの防波堤の意味であり、この防波堤は現在の事後評価でいくと、たしかに東京電力が扱っている部分だけが直接関係しているのだが、もともと東防波堤は延長部分が予定されていて、今回、事業評価の対象になっているのは、その半分くらいだ。半分で機能しているわけではなくて、全体で防波堤として有効な機能を果たす。その全体というのは、東京電力だけではなく、その南側にずっとつながってくるはずの岸壁を利用する様々な企業のためのものである。東京電力はなぜこんなところに火力発電所をつくるかということ、岸壁を使う様々な企業のための電力を供給するということがあったことで、先ほど説明があったように、現在、東京電力は当初予定されていた機能の半分しかまだ稼働していない。なぜ半分かということ、南側の岸壁がまだ全部できていないから、そこに当初予定されている企業も入ってきていないから、電力需要はそれほどない。

さらにもう1つ問題があって、どうしているいろいろな会社がこの岸壁を使うかということ、北関東自動車道ができたときに、物流が東京に行かなくて、全部関東に回ることができる。それがこの港をつくることの大きな意味になるのだが、そういう便益を一切見ないで、今回は東京電力の石炭需要の点だけから便益を計算しているという点で、これは本来の便益と言えるかどうかよくわからない。本来はもっと大きな便益があるはずのところを、たまたま今回の事業評価に関する岸壁部分は東京電力にかかわるものだけだから、そういう計算をせざるをえなかった。

私の疑問はこういう複合的な事業に関する評価をするときに、費用対効果はどういうふうに計算するのが望ましいのだろうか。将来的な課題として、もう少し検討していただけないかということだ。

(事務局)

順番に説明する。まず1点目。東京電力が単独でやればよかったのではないかということだが、北防波堤と東防波堤の北側 3,700m(エネルギー港湾分)の効果は、東京電力に効果を発揮するのはもちろんだが、将来的につくられるバスや、現在ある公共バスにも効果を発揮する。従って、受益者負担として、東京電力から全体の5割の負担をしていただいて、それで国が事業をしたというものだ。

また、どんな企業でもできるかということではなく、企業合理化促進法の中で定められている比較的公共性の高い企業、特にこのようなエネルギー港湾という制度が使えるのは、エネルギー関係の事業者と鉄鋼関係の事業者である。東京電力の効果と公共部分の両方あるので、両者の適正な負担によって事業が実施されたと考えている。従って、公共分への効果があるのだから、公共と民間がお金を出し両者の適切な負担により事業を推進するという考え方である。

次に、防波堤ができたときの静穏率の差だが、withoutのケースは北防波堤と東防波堤の北側 3,700m(エネルギー港湾分)がない。今回の設定は外洋なので、これがな

かったら静穏度はゼロであるため、船は泊まれないと仮定している。
また、東京電力だけではなく、港の本当の効果はもっとほかにものあるのではないかという指摘については、この防波堤にしる、公共分の1,700m部分にしる、現在ある岸壁およびこれから将来できる岸壁というところまで含めて、効果のあることはたしかである。

ただ、将来できる岸壁の計画は十分な需要が見込まれてからつくる。従って、そこまでの効果も含めてしまうと、事業の実施分でないところまで入れることになってしまう。その点については、計算上の問題になるのではないかと考えている。

あと北関東自動車道が開通すれば需要が上がり、岸壁は使われだすので、そのときには便益が発生していくと考えている。そうした中、今回なぜこのような計算を行ったかというと、道路の場合で言うと、1つのプロジェクトという区間を切ったというのに似ているのだが、ここの岸壁を使うのに、必要な防波堤分について評価をしましょうと。それは北防波堤と東防波堤の3,700m分だけだと考えて、今回はここの部分だけとした。

言われるとおり、港全体という評価というのは今後の課題だと思うので、引き続きよく考えていきたいと思う。

(中条委員)

それはちょっと違うと思う。先ほどの道路の外郭環状の場合は、一般道路を追加的につくった場合に、便益が追加的にどれだけ発生するか。一般道路のほうのコストは追加的にどれだけか。この比較はいいのだが、この場合で言うと、防波堤だけつくっても追加的な便益はゼロだ。だからこの場合は便益はゼロで、そういう比較の仕方はおかしい。東京電力の範囲だけで考えたほうがいいというのは、それはそれで結構だと思うが、少なくともここの東京電力が使う岸壁を含めて、港湾の整備費用がその便益を下回っているかどうかで検討するべきであると思う。

(事務局)

岸壁が公共岸壁であれば、そのような評価の仕方をする。ただ、ここは東京電力が100%お金を出してつくっている専用岸壁なので、事業主体が東京電力であることから、今回は公共の部分だけにしたということだ。そのときに岸壁がなければ、防波堤だけで効果は発生しないというのは言われるとおりであるが、ここでは岸壁があるという前提で、この防波堤の効果にあたる部分をはじいたということになる。

繰り返しになるが、公共岸壁で行う場合、公共岸壁と防波堤はセットのプロジェクトになるので、そのときには岸壁と防波堤を含めたB/Cとしている。

(森地委員長)

他のプロジェクトではこういう考え方がある。たとえば地下鉄で、国が補助金で半分出します。地方が半分出して、地下鉄ができました。そのときに国の出した分、地方の出した分、あるいは事業者が出した分を全部足して費用対効果がどうだったというやり方と、それから国の立場から見ると、自分が補助金を出したおかげでみんなが動いたということで、コストのほうは自分の出した分だけで計算するというやり方も、費用対効果の場合にはある。

この場合、防波堤をつくったから東京電力がこういう事業をやったと考えると、実はもう1つの考え方としては、防波堤の半分だけをコストにして、国のやったことに対

して、あとはどういうことが起こったか。これは公共が出した分に対する費用対効果はどうだったかという考え方になる。

防波堤のコストは民間と国の分を含めた全部のコストなので、考え方としては、東京電力が寄付をしてくれて、それと合わせて公共がこの全体の防波堤をつくりました。そうしたら東京電力がこういう事業を始めました、効果はどうでしたか、という理解の計算になっている。

だからかかったコストを全部入れて、民間のものを全部入れて計算しろというのは、全体を評価することだが、ある主体が出したことに對して、その効果がどうだったかというときは、それをやったことによって、ほかの人たちが当然のようにやるということを前提にして計算すると、こういう計算になる。

従って、理屈のうえで間違っているわけではなく、そういう考え方の費用対効果の計算をやることも現実にある。

(中条委員)

その考えであるならば、便益のほうも部分的に取り出さないと。民間がやった部分も含めて全部含めてコストと便益を比較した場合に、便益がコストを上回っていなければ、そのプロジェクトはGOじゃない。これは明確な話だ。そのうえで、国がお金を出すという部分は効果があったかどうかというのを見るべきであって、まずは全体として便益があるプロジェクトかどうか。

いまは社会的便益を考えている。社会的便益としては、民間で発生する便益も含めて、民間で発生するコストも含めてOK、国に発生する部分も含めて全体として社会的便益はOKということと比較するのではないか、というのが私の基本的な質問だ。

(進士委員)

全体でできているのに部分だけを、先ほどの高速道路で言うと、高架道路のピアだけを計算するみたいな話なのだから、ナンセンスだ。だから事務局が大変だろうと思う。苦労してロジックを立てているので、私はそれで結構だろうと思っている。

しかし、常陸那珂港はもともと地域開発だ。北関東自動車道、そして常陸那珂港とこの周辺の地域開発もずいぶん前から計画されていたはずだ。私が学会に出たときに、そのへんの仕事をしていたチームがあったように思う。

従って、もともと地域開発全体の話をしているわけだ。そして港湾があって、それをエネルギーの安定供給と、それによってエネルギーの生産があるから、周辺に工場立地が起こっていく。そういうかたちでの大きな地域開発なのに、防波堤というのはそれを成り立たせる必須要件だ。なくていいなら別だが、なければいけないものを、そこだけを取り出して、というのは無理な話だ。

それに対する費用と便益を計算しろというのは、費用は工事費なので出る。しかし便益をその部分に還元するなんていうのは、論理的にやはり無理があると思う。

それからもう1つ、政策的価値をどうするのか。つまりエネルギー政策、エネルギーの安定化という大きな政策的判断をB/Cでやるということそのものが、私に言わせれば本当は怪しい。逆にそれはすり替えだと思う。

エネルギーの基盤みたいな話をこんなに矮小化して、土木工事費に還元するなんていう議論は、もともと無理があるように思う。やるなら、そういう地域開発政策全体をどうとらえて、それはたとえばコストより便益がいまのところ小さくても、将来の地域開発の便益全体を考えたら、やはり投資すべきだという判断で本来やっているはず

だ。そういう政策決定から事業までのプロセス全体を見ないで、ここだけを計算させるというやり方そのものに無理があるように思う。

(事務局)

1点目だが、民間の分まで含めて考えてみると、東京電力の立地なり専用岸壁がある場合とない場合ということになると思う。without ケースの、ない場合というと、100万kwを発電しない場合ということになるのではないかと思う。

(中条委員)

そんなことを言っているのではなくて、それは市場がどれくらいかを考えればいい。

(森地委員長)

だからそれと同じで、発電所も市場で来ている。

(中条委員)

それだったら、全部、市場でやる。東京電力が自分でやるというかたちで。ただし、その防波堤の部分は東京電力だけのものではないだろうから、半分負担しましょうという話で、そこでOKの話だ。ここで議論しなくてもいいのではないか。

それから地域経済の話をするのであるならば、この常陸那珂港というのは関東地域の地域経済上でこれだけプラスの効果があるというのは、何らかのかたちで示せると思う。それを示してほしい。地域経済の発展ということ言えば、日立、鹿島、小名浜があるところで、なぜ常陸那珂港が必要なのかというのは、多くの人が恐らく疑問に思うところだ。それに対して、これは必要なんですということは、やはりきちんと説明する必要があるだろう。

だからそういう点で、この防波堤が必要か必要でないかという矮小な議論をやるのは意味がないというのは、進士委員と私は同じ考えだ。先ほど岩崎(政)委員が言われたように、評価のやり方として、こういうものを議論する必要があるのでしょうかという、むしろそちらの疑問のほうが大きいということだ。

(事務局)

エネルギー港湾制度という事業制度があって、それに基づいて行った事業が終わったがゆえに、今日説明したような評価をせざるをえなかったというのが、実のところだ。いろいろ指摘を頂いたとおりであり、こういう場合にどういう範囲でとらえるかとか、複合的な地域開発みたいなときにどういうふうにするのがいいのかというのは、いろいろ指摘も頂いたので、今後よく検討をしていきたいと思っている。

今日説明した事柄については、これまでのやり方が前提となっているがゆえに、こういうかたちになってしまったという実情はご理解いただきたい。

(森地委員長)

よろしいでしょうか。

それでは対応方針について。基本的にこのプロジェクトについての議論ではなくて、評価のやり方について問題がいろいろあるという話だ。私自身は先ほど申したように、考え方としてはこういうやり方もなくはないというか、こういうものと全体というのは当然あっていいと思う。

ただ何年以内に何をしなければいけないというルールの下で、この段階で何ができるかということで、事務局が苦勞されたのだらうと思う。したがってこの事業については、事後評価のまとめとして、先ほど事務局からあったような格好で理解をしたいと思う。

今後の改善措置の必要性等及び評価の見直しの必要性とか計画調査のあり方を含め原案どおり了承するというので、よろしいでしょうか。

(中条委員)

進士委員が言われるように、事務局は苦勞されていると思うが、このままでは事業評価監視委員会の結論として恥ずかしいと思う。

(森地委員長)

部分的な施設の評価をする場合の考え方について、さらに検討していただく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した。ではそのようにさせていただきます。

報告(ダム事業)

(事務局)

利根川水系の群馬県・埼玉県にある下久保ダムのダム水環境改善事業と相模川水系の神奈川県にある宮ヶ瀬ダム建設事業の2ダム事業について報告する。

ダム事業の場合、建設段階では事業評価監視委員会においてご議論いただくが、ダムが完成したあとは関東地方ダム等管理フォローアップ委員会があり、ここで、5年ごとに定期報告をする。最初の5年後には事後評価もやることになっている。事後評価実施要領細目で、その結果について事業評価監視委員会に報告することが決まっており、今回報告させていただくものである。

質疑応答

(森地委員長)

この議題は審議事項ではなく、報告事項ということですが。質問等、よろしいですか。これで終了してよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

(森地委員長)

それではこれで報告を終了したいと思います。