

関東地方整備局事業評価監視委員会（平成25年度第3回）

議事録

■一括審議案件（道路事業） 再評価対応方針（原案）の審議

○家田委員長

今回から初めて試みる一括審議案件をどのように審議するかということも含めて、早速、事務局から簡単にご紹介いただきたいと思います。

○事務局

一括審議案件は今年度より、審議を効率的に行うことを目的として取り入れさせていただいているものです。

本日の一括審議案件は、道路事業の一般国道20号坂室バイパス、一般国道20号下諏訪岡谷バイパスの2件ですが、資料については、各委員に事前に送付させていただいております。前回の評価から、事業にかかる情勢の変化が軽微であることを御確認いただいております。

また、委員から特別のリクエストがあればというようなこともあわせてお願いしたわけですが、特別のリクエストはいただいておりますので、対応方針につきましては、原案どおり事業継続ということできさせていただきたいと考えております。

御審議をよろしくお願いいたします。

○家田委員長

両方まとめて御質問がありますか。よろしいですか。

それでは、国道20号坂室バイパス、それから国道20号下諏訪岡谷バイパスの案件について、対応方針の原案どおりでよろしいでしょうか。

〔「はい」という声あり〕

○家田委員長

御異議はございませんか。よろしいですか。

はい、ありがとうございました。

それでは、一括審議案件2件は原案どおりということで決めさせていただきます。

■一般審議案件（道路事業） 再評価対応方針（原案）の審議

○家田委員長

それでは、一般国道18号上田バイパス（延伸）について、審議をお願いしたいと思います。

○楓委員

位置関係をきちっと調べてこようと思ったのですが、ここは中山道の海野宿の恐らくもうすぐそばになるかと思いますが、伝統的な建築物が残っているエリアの近くというような認識ですが、ずれていますか。

○家田委員長

いや、海野宿はもっとずっと南です。

○楓委員

はい、わかりました。ある意味では、観光のお客様にも使いやすい道路であれば良いと思います。

○家田委員長

もう少し御意見いただいてから、まとめてお答えいただきましょう。

○笠委員

資料2-4-①8ページで、国分西から左のほうですが、この赤く立ち上がっているのがバイパスで、新しく開通したけれども、かなり事故が発生しているように見えます。バイパスができて、どうして事故率が非常に高く上がっているのかをお伺いしたいと思います。

○家田委員長

ほかにいかがですか。

○堤委員

用地買収についての見通しをお伺いしたいと思います。今13%で、平成28年には完了になっております。標準的なスケジュールだということでしたが、この間に、あとの用地は可能なのかという見通しをひとつお伺いしたいと思います。何かというと考古学的なものが出てきておくれるとか、地方ほど工事が遅延するということが多いような気がするもので、要望ですが、スケジュールどおりに進めていただきたいと思います。地元の人々の要望もあるとは思いますが、1点だけお伺いします。

○家田委員長

ほかにいかがですか。

○清水委員

2点ほど教えてください。

資料2-4-①3ページで、上田バイパス延長4.1kmの中で、その計画交通容量が31,900と12,600、これだけ乖離があるのは4キロの中でどうしてかというのが1点です。

もう一つは、資料2-4-①8ページで、既に供用を開始しているところで事故率が全国平均をかなり上回っている。供用開始する前と供用開始後でどのぐらい効果が、あらわれているのか。もしそれが余りあらわれていないのであれば、後半のところできてかなりぐっと上がるのかどうかですね。供用を開始したときの、これは現道の死傷事故率が書いてあると思いますが、供用する以前であれば、これがどのぐらいであったのか、その辺の効果を教えていただきたいです。

○家田委員長

はい、ほかにいかがですか。

僕からも追加で質問ですが、1点は、さきほどの説明で、標準的なスケジュールで行っ

ているという話ですが、4 kmばかりの仕事でもう5年もかかっているのに、まだ用地は13%ですとか、昔なら、3年もあれば東海道新幹線全部つくってしまうとそういうスピードで、それと同じことをやれとは言わないですが、何がネックでこのように遅いのか御説明いただきたい。予算がつかないのか、地元が問題なのか、何が問題なのか、その辺を御説明いただきたい。

それから、この区間は4車で作るという御説明だったかと聞きましたが、既設のこの暫定2車の部分は、そのときには、そこで4車が入ってきて2車でボトルネックになる。その辺はどのようになるつもりなのか。もちろんこの便益として計算されている時間短縮便益には、その辺のことも計算済みだとは思いますが、この既にある暫定2車は、この延伸をやった後、あるいは継続してどのようになるのか、御説明いただきたい。

○事務局

それでは、最初の事故のところですが、資料2-4-①8ページについては、今、暫定2車で供用になっていても事故率が高いということで、現道のバイパスのアクセス道路が、まだ市道で現道とバイパスをつなげているわけですが、その関係で、余りバイパスのほうに交通が。

○家田委員長

質問の第1は、この図は18号の現道の図と、それから暫定2車でやったほうの図と、どのように分かれているかわからない。

○事務局

このグラフ自体は現道の事故状況です。

○家田委員長

バイパスのほうは何でないのか。

○笠委員

赤く立ち上がっているのは、バイパスではないのですか。

○事務局

いえ、これは全部現道の事故率です。

○笠委員

全部現道のですか、バイパスはないということですね。

○事務局

ええ、あらわしていません。

○家田委員長

あらわしてないのか、事故がないのか、どちらですか。

○事務局

あらわしていません。

○家田委員長

事故はあるけどあらわしてないのですか。

○事務局

多分事故は発生していると思います。

○家田委員長

あるいは、その手前は渋滞だが、そのバイパスのほうの渋滞があらわしてないのか、その辺はどうですか。

○事務局

渋滞のほうもあらわしていません。現道だけです。

○家田委員長

どうしてあらわさないのですか、そこも込みにして御説明した上で、解説をしたほうが

いいのではないですか。

○事務局

大きくバイパスの効果、必要性ということで現道のほうに着目して、そちらのほうの。

○家田委員長

それにしても、この辺の道路が、どこが混んでいるかということは、どこで事故が起きているかということのを頭に置いて、どのような仕事をするかであって、現道だけ見ても仕方ないのではないですか。

○事務局

そういうわけでは、全体のネットワークとして見たときのボトルネック。

○家田委員長

表現はしてないけど、わかった上で説明していただいたほうがいいのではないですか。だから、バイパスにどんどん車が走っててくれるならば、現道はこのように混んだり事故は起こっていないのだから、たまたま表現はしてないけれども、バイパスのほうは渋滞も事故も余りないのですよという理解をしていいのか、それとも、現場の事務所自身がわからないでやっているという話なのか、そこを聞いているわけです。

○事務局

ここにはあらわしていませんが、バイパスのほうは、これほどひどい渋滞ですとか、事故の発生している状況ではありません。

○家田委員長

きちんとした説明がないと、事務的にやっているという感じがしますね。

○事務局

2点目の今後の用地の見通しということで、スケジュールどおりにってほしいという御意見については、今、平成31年完成を目途にやっています、埋蔵文化財ということ

で、27、28、挙げていますが、今、用地取得している中では、文化財は確認されてお
りません。今後、用地を取得して、現地調査した段階で埋蔵文化財があれば、調査も今後
必要になってくるかなということ、予定のところにはいっております。今のところ、大
きな文化財的なものはないと聞いております。今後、予算のつきぐあいにもよりますが、
用地を促進しながら、このスケジュールにのっとり。

○家田委員長

今の説明ですと、用地で手間取ったり反対運動が起こっているから遅いのではなくて、
予算がつかないから遅いということですね。

○事務局

いえ、今まで遅れていたということは、やはり地元の了解がないと用地に着手できませ
んの、先ほどの地元説明会を110回、丁寧に丁寧に了解を得るために説明会を行って
おります。そのようなことから、なかなか進めないという現状もあります。

○笠委員

一括審議のときもそうでしたが、今、再評価、途中ですということは、一定の時間が
たったので、その効果を検証するという事だと思えます。例えば坂室のところでもそう
ですが、2車で、その暫定供用した場合、どの程度の効果が上がったのかというデータが
なくて、今回もそうだと思いますが、そこを見せていただかないと、実際問題ここまでや
って、ここでとめるということはあるかとは思えます。評価する側としては、やは
りそのデータがないと、2車、暫定のところでこれだけ効果が上がっています、そうす
ると、今後また継続してするともっと効果が上がりますねということだと思えますので、も
う一度再評価するという事の意味を考えていただくと、今の時点でどれだけの効果が出
ているかというデータは必須のものではないかなと思えますので、それなしに評価するこ
とは難しいのではないかなと思えます。

○家田委員長

この暫定2車のところは、最後の1.8kmは21年に供用されていますね。

○事務局

そうです。22年に道路交通センサスで調査していますが、それによりますと、供用前は交通量、現道のほうが27,000台あったものが、21,000台ということで、約6,000台ほど転換が図られております。事故も、供用前、死傷事故率が170だったものが134ということで、かなりの割合では減少になっています。部分的な供用ではあっても効果があって、さらにこの延伸部をやることによって、もっと大幅に緩和されるのかなと予想はしております。

○家田委員長

今質問されたようなところに当たる資料をもう少し充実しておいていただいて、追加資料にしておいてもらうということをお願いしましょう。

○道路部長

これまで暫定的に供用していた部分の、そのときの効果と、今後さらにそれを延ばす、あるいは他の区間を4車化したときの効果ということの御指摘を受けましたので、今後、この資料もそうですが、そのようなことを充実していきたいと思います。

それから、用地買収の期間ですが、当然ですが、相手側の協力の度合いによって随分変わってきます。ここについては、必ずしもすぐに全部が了解ということではなかったですが、比較的理解が得られてきている地域ではあります。時間がかかっているのは、やはり公共事業の大幅削減が21年から22年にかけてありました。2割減がありまして、こういった、まだ事業が始まってすぐのところについては、それ以上の削減ということがありましたので、先が見通せないような時期がありました。そのようなことで、その交渉に行っても、なかなか買収ができない可能性もあるということで、かなりペースを抑えざるを得なかったというのは、ここの事業についてはありますので、そのようなことも影響しております。それが大分予算もつけられるようになりましたので、今後は全面展開して、できるだけ早く買収するようにしたいとは思っております。

それから、清水先生からお話のあった交通量が大幅に、この区間の終点起点のほうで差が出ているということですが、それは、資料2-4-①6ページの航空写真でもわかると思いますが、この図面で言うと下から152号という国道が入ってくると思います。ここから合流して長野方面へ行く車がありますので、長野側は交通量が多いですが、小諸側は、

それよりかなり少ないということで差が出てきていると思われます。

○家田委員長

それでは皆さん、最後のところの対応方針（原案）のところをごらんください。事業継続とするという原案です。

ただいま幾つかいただいた御質問の項目について、資料の充実を図っていただくという条件つきで、原案どおりお認めいただくという部分にはいかがかと思いますが、いかがでしょうか。

〔「はい」という声あり〕

○家田委員長

よろしいですか、ありがとうございます。

それでは、ぜひ資料充実のほうをよろしくお願いいたします。

■重点審議案件（空港事業） 再評価対応方針（原案）の審議

○家田委員長

それでは、東京国際空港C滑走路延伸事業について、審議いただきたいと思います。

○大野委員

発着回数と旅客数の御説明の中で、資料3-2-①3ページです、発着回数がもう限度に迫っているということでしたが、このグラフを見ると、旅客数はそれほどふえていない。ということは、1便当たりの旅客数が減っているという理解でよろしいでしょうか。要するに、飛行機が小型化しているか、あるいは空席が目立つようになっているか。いずれにしても、1機当たりの旅客数が減っている状況に見えます。そうすると、大型化がなぜ必要なののでしょうか。もし発着回数が逼迫しているならば延伸ではなくて滑走路がもう一本必要なのではないかというような対応になる気がします。もちろんそれは費用が非常にかかるので別の話になると思います。

○家田委員長

ありがとうございます。加えてほかの方、どうぞ。

○堤委員

費用対効果に関して、資料3-2-①14ページですが、B/Cが1.8とありますが、これは大変低い印象を持ちました。説明に定量的・定性的な効果があり、人だけでなく貨物の量の効果を入れてくると、全く違うのではないかと感じるわけです。このB/Cの出し方にはいつも疑問を持っているわけですが、例えば、人の効果と物の効果というような形で出すことはされないのかなというように、この場合は定量や定性的な効果が非常に大きいのではないかと感じました。

それから、この場でお礼申し上げるのは恐縮ですが、国際政策について、学生が、ぜひこれからの社会を、グローバル化の中のいろいろな物流の流れも知りたいということで、東京国際空港を見学させていただきました。羽田の国際的な効果というのは、これからますます高まるのではないかと、若い人の印象でして、ここでお礼申し上げたいと思います。ありがとうございます。

○家田委員長

はい、よろしいですか、ありがとうございます。ほかに、どうぞ。

○清水委員

資料3-2-①3ページの図の見方を教えていただきたいのですが、発着可能回数というのが赤線で書いてありますが、実績の発着回数は載ってはいないですか。逼迫しているというのがわかりにくいと思います。

それから、22年10月でD滑走路が供用開始したので、日当り830回という発着回数が906回まで伸びたという解釈でよろしいのなら、その後、特に新たな事業を実施していないのにもかかわらず、発着回数が1,114回まで伸びていく理由は、なぜでしょうか。かなり大きい効果ですね。それはどうしてなのかということをお教えいただきたいと思います。

○家田委員長

ほかにはどうですか。

僕からも追加で、約200億円かかるというわけですね。これが単に広い道路を360mつくるとしたら、なぜ200億もかかるのかという感覚があると思いますが、この200億の内訳を御説明いただきたい。

それから、C滑走路は平成2年から平成18年の沖合展開事業第3期計画において3,000mで整備されていますが、最初から3,360mにつくればいいのではないかと、なぜ今ごろ実施するのかという感覚にはどのようにお答えになるのか。歴史的経緯や、その後の経緯などいろいろな事情があると思いますので、そこを御説明いただきたいと思います。

私は以上ですね。ほかには、よろしいですか。

○笠委員

資料3-2-①15ページの航空利用者に対する効果というものの考え方ですが、羽田から国際線に乗ろうと思うと、多分チケットはかなり高い、成田から乗るより高くなると思いますが、それを利用者が、チケットは高くても成田まで行くよりも羽田のほうが良いということで、選択の幅が広がったということではいいのだろうと思いますが、デメリットもあるということだろうと思います。これを16.1億円とカウントしていいのか、つまり、便利になった分はチケットが高くなるという形で、もう消費者がその分のコストを支払っているのではないかなと思ひまして、その点の考え方を教えていただきたいと思ひます。

○家田委員長

はい、ありがとうございます。ほかにはいかがでしょうか。よろしいですか。それでは、順次お答えいただきたいと思います。

○事務局

それでは、大野委員からの御質問にお答えいたします。

発着回数が限度に迫っている一方で旅客数はさほど増えていないということで、1便当たりの旅客数が減少しているのかとの御質問だったと思ひますが、現在、羽田の国内線に

つきましては65%ぐらいの搭乗率があります。長距離国際線につきましては80%から90%の搭乗率がありますので、便数をふやすというのがありますが、大型化して、発着枠の制限内で対応したいということです。

それから、堤委員からの貨物の効果も便益に計上しないのかという御質問ですが、国際線の貨物につきましては、東京国際空港にも施設はありますが、今現在、成田周辺のほうが運送事業者の施設も整っており、成田国際空港でメインに扱っています。資料3-2-①16ページですが、with時の想定ということで便当たり貨物量16トン、年間貨物量51,000トンと示しておりますが、いつこの数値まで貨物量が増加するかというよい想定方法がないわけです。したがって、今回、貨物につきましては、費用便益分析の便益の中には含めていないということです。分析マニュアルでは、人と貨物、それぞれ算定できるようになっています。

それから、清水委員の御質問ですが、発着実績回数は、この階段状になっている発着可能回数にすぐ重なってしまうという状況です。したがって、データはここにお示していないのですが、ほとんどこの階段状の実績回数だと思っていただければよろしいです。

それから、平成22年10月にD滑走路が供用されて回数が増えて以降、さらに回数が増えているのはなぜかという御質問ですが、資料3-2-①6ページの空港を真上から見た航空写真が載っていますが、これだけの近いところを航空機が常に2本、3本、滑走路を使って離発着するわけです。したがって、離陸する航空機、それから着陸する航空機とが接触しないように、また、国際線、あるいは国内線ターミナルビルに誘導路を通っていく航空機がバッティングしないように、4本の滑走路ができてから、運用関係を慣熟させながら発着回数をだんだん上げていくと聞いています。

それから、家田委員長の御質問で、事業費209億円の内訳ですが、今回は廃棄物対策がありましたので、そちらの対策に92億円ほど、それから用地造成、排水工事、舗装等に96億円です。航空保安施設に関するもので20.3億円、気象施設に0.7億円で、合計209億円になっています。

○港湾空港部長

なぜ当初から3,360mで整備しなかったのかという御質問ですが、当初、国際線は成田、国内線は羽田に分離するというので、C滑走路はこの位置に3,000mで十分な機能を有するという前提で全体的な配置計画が決まったと認識しております。しかしそ

の後、近距離国際線は部分的に就航させることとなり、さらにその後、全面的に国際線を就航させるということになり、政策が変わっていきました。このような状況下で、当初、3,000mでよかったのですが、今はもう少し延ばさないと長距離旅客便や貨物便などが就航しにくくなっているということです。

○家田委員長

外部環境の変化ということですね。その辺を明快にしておいていただけると理解しやすいですね。

○港湾空港部長

はい。それから、もう1点、1機当たりの旅客数という話がありましたが、もともと羽田空港というのは1機当たりの旅客数が圧倒的に大きい空港で、世界で1番でした。今でもそうだと思います。滑走路は3本ありましたが、2本の運用でジャンボをどんどん飛ばして旅客数を増やしてきたという経緯があります。それを滑走路を4本にしたので、ようやく多頻度運航というある種の高度化ができるようになり、今現在に至っている状況です。

○家田委員長

一通り御説明いただいたと思いますので、いいですか。

○事務局

笠委員からの御質問で資料3-2-①15ページの効果のところでの話で、チケット分は支払われているのではないかとということですが、今回、東京国際空港を利用できない人は成田を使わざるを得ないということになりますので、成田まで行く旅行代、時間の活用をここで計算しております。したがって、羽田便が大型機になって座席数が増えた場合は、救済される旅客は成田まで行く費用は負担しなくてもいいと、その便益をここで計算しているという説明です。

○笠委員

羽田から出るときには、羽田発のチケットは高いので、その分を割り引いておられるかということですが。私の理解では、多分、羽田発、同じロンドンに行くのに、羽田発の飛

行機と成田発の飛行機ではチケットの値段が違ったと思いますが、その分を差し引いておられるでしょうか。

○事務局

航空機チケット代の差分については入れていません。

○笠委員

わかりました。

○楓委員

非常に情緒的なお話になって恐縮ですが、今、成田発着のツアーは安い。特にLCCが入ってきて、ツアーでなくても飛行機代だけでも安い。羽田発着の場合は、多少高くても非常に便利である。それをお客様が選んでいただいているというのが旅行業としての立場でして、羽田発が取れないから無理やり成田に行ってもらっているということは、現実にはないことはないですが、そのような認識でそれぞれの空港を使い分けてはいません。我々としては、両方の空港をお客様に上手く使い分けていただきたいという立場ですので、羽田を使えなかったから成田にどうしても行かざるを得なくて、それが不利益だという計算になっているのは、感覚的には違和感があります。ただ、360mは早く延ばしていただきたいと思います。

○家田委員長

この航空の費用対効果分析の技術的な係数をどう設定して、どう計算するかというのは、航空のマニュアルに基づいてやっていると思っていいですね。要するに、これは制約条件が緩和されることの効果をどうカウントするかという問題で、なかなか難しいですね。制約条件が緩和されれば、そのまますいすいとそのとおりになるかというのも、なかなかそうとも言えないところがある。もう一つ、一応解説しておく、旅客の運賃に関する、あるいは料金に関するものというのは、片方が払っていると片方は受け取る、これは費用対効果分析のときには入れません。つまり、最終消費者であるユーザーに、最終的に便益で残るのは時間短縮や、あるいは貨物の場合には、最終的に消費物価がどのくらい安くなるか高くなるかというところなので、ここでは、それはカウントしない方がいい

と思いますが、ただ、楓先生が言うように、制約条件の緩和がこのようなセッティングでいいのかどうかというのはいろいろと議論のあるところですね。ただ、マニュアルに基づいてますという、事務局としてはそのようなお答えでしょう。

それから、国際便のベリー、つまりおなかの下側に積んでいる貨物を制約しないと離発着できないとなっていました。ここで計算しているのは旅客が成田に行く、それで電車に乗らなければいけないなど、そのような費用をカウントしているので、それは貨物ではないだろうというのがありますが、ほかにカウントのしようがなかなか難しいので、これで代用してみましたということですね。だから、ぜひここは改めたほうがいいと思いますが、とにかく仮定をして計算してみると、一応B/Cは1.8です。それから内部収益率は15%ぐらいだったか、結構な範囲です。ある種仮定をして計算していると、ほかとのバランスを考えたり、飛行場の事業の中で言えば決して悪い事業には入らないと思いますが、やはり今後も状況を見定めながら、例えばコストダウンに努力をしていくとか、よりよく使われるための努力をしていくという中で、ぜひやろうじゃないですかというスタンスではないですか。

○事務局

はい。

○家田委員長

私の感覚でいうと、この先ほどの200億円のうちの90億円に相当する廃棄物対策ですか、それはこの事業を実施するにあたりどうしても必要な仕事なのか、この事業がなくてもやらなければいけない仕事なのか、つまりついでにやる仕事なのか、不可欠な仕事なのか、その辺が十分にはわからなかったのですが、いかがでしょうか。

○事務局

資料3-2-①11ページ、下段のほうに断面図、縦断面図があります。茶色い部分のところが現在の地盤のレベルでして、この滑走路の末端に約5mほどの土が盛られることになります。したがって、この5mの土が廃棄物に対し悪さ、影響するのではないかとということで、この廃棄物対策工事をとったわけですので、今回の事業のための対策ということで費用を入れています。

○家田委員長

滑走路に対する悪さをする。

○事務局

しっかりと固まった強度の高い地盤ではないので、5mの土を盛ると廃棄物の埋め立て深度付近の土、その下の土までも沈下していくということになりますので、その対策ということで、この事業の中に入れていきます。

○家田委員長

中が廃棄物でなければ、普通の土ならやらなくていいということですね。廃棄物で埋め立てたがゆえに追加的に出てくる費用ということですね。ということは、埋立事業というのは、土地をこのように有効利用されますが、東京で出てくる廃棄物を処理するメリットのいわば、ネガティブエフェクトを、この空港事業の中で一部負担しなければいけないのだと思えばいいわけですね。

○事務局

はい。

○家田委員長

そうですね。そこのところを勘案すると、もしこれが廃棄物でないなら、B/Cは恐らく1.8でなくて2.5くらいになるはずだけれど、東京でこのようなことをやる以上、きちんとやっていくのが歴史的な経緯を踏まえたものであるとこのような理解ですね。はい、わかりました。

それでは、ほかに御質問はございませんか。

○若松委員

今の議論は興味深く、やはり5m盛り土をしますと、下が廃棄物ではなくても圧密沈下が予想されますし、埋め立て層の下には、造成当時の1990年代は羽田マヨネーズ層と言われた軟弱層がありますので、圧密沈下対策が非常に重要で、航空機の滑走路の地盤対

策はしっかりしていただきたいと思います。特に東日本は、3・11を踏まえて、やはり航空施設というのは堅固であるということが重要かと思っています。

○家田委員長

はい、ありがとうございます。

ほかに御発言はございませんでしょうか。よろしいですか。

それでは、最後のページに、今後の対応方針があります。総合的に判断してこれは大事な事業だと思しますので、本事業を継続することは妥当ということでしょうか。お認めいただけますか。

[「はい」という声あり]

○家田委員長

それでは、そのようなことにいたしましょう。はい、ありがとうございました。

■重点審議案件（営繕事業） 再評価対応方針（原案）の審議

○家田委員長

それでは、前橋地方合同庁舎について、審議をお願いしたいと思います。

○蟹澤委員

まず、必要性で狭隘、狭いというのはわかりますが、資料4-2-①5ページの現有施設の延べ床面積を足すと大体10,000㎡くらいになるでしょうか。それに対して、今度つくるものは、地下駐車場を削減するなど努力はされたということですが、延べ床面積が16,543㎡、約1.5倍ぐらいになりますが、その妥当性、要するにふえた分が、例えば共用部や、今までなかったようなものが含まれているのか、その事務スペースが単純にどれくらい増えたのか、おわかりでしたらその辺をお示しいただきたいのが1点です。

それから、もう一つは、事業のこの評価のところ資料4-2-①13ページ、妥当性、必要性とありますが、環境保全性能のところ、ここは表に出ているのが屋上緑化、エン

トランス木質化というのがありますが、木材利用推進というのは法律でもありますが、通常、最近、民間のこのような建築でもっと関心が高いのは、一次エネルギー消費量の削減、古い建物よりも断熱性能がいいということが要因で冷暖房の負荷が少ないなど、そのようなことがあると思いますが、その辺の評価というのは、それほど大きいように読めないですが、かつ、それが低くなればランニングコストというのは相当違ってくるとは思います、余り評価項目に上がっていませんが、その辺はどうするのか。

それから、CASBEEの評価がSランクということだったと思いますが、CASBEEがSとなると、民間の最新の建物に対しても胸を張って省エネ性能が高いと言えと思いますが、そのようなところが資料やデータにうたわれてないのは、もう少し省エネ性能や、環境負荷低減ということなど、評価手法では幾つかエネルギー消費量というのもありますし、二酸化炭素排出量というのもあると思いますが、それは今の評価の基準にないから書かれていないということなのか、その辺も理由がありましたら教えていただきたいとします。

○家田委員長

ありがとうございます。

続けてどうぞ。

○大野委員

資料4-2-①11ページの事業費との比較について、一つ教えてください。事業案の総費用において、こちらに引っ越してきた場合、もとのところを更地にするということの費用というのは、それは、その次のそこで何かをやるときの費用にかかってくるのか、引っ越すときに、その壊す費用も負担するのか、この辺はどうなるのでしょうか。あるいは、何か別に利用するのか、そのままの建物で別に利用されるのか、そこを教えてくださいとします。

○家田委員長

ありがとうございます。

ほかにかがでしょうか。

○笠委員

資料4-2-①5ページのところで少し教えていただきたいことがあるのですが、5ページでは、群馬労働局が95年に、これは借りていたものということですが、まだ18年ぐらいしかたっていないのに、その耐震性が不足しているということについてお尋ねしたいということと、あと、8ページのところで土地交換のお話が出ていますが、この感じだと、何か等価交換のような感じにお話を伺いましたが、広さが違うのに、たった道1本隔てて等価交換だったのかということと、駐車場、その結果、それ以外の要因もあってというところで、地下駐車場を3階つくるというのが1階に変更されたという、これが、その統計センターが入らなくなったことによって、その向かい側に移ったことによってというような御説明だったと思いますが、3分の1の広さになったというところの背景について、もう少しお伺いしたいということです。

○家田委員長

はい、ありがとうございます。

ささいなとこだけ私も、資料4-2-①12ページの表では、表中に別表参照というのがありますが、別表はどれなのかよくわからない。

それと、この1.1とか1.0という数字をどのようにすると、この133.1となるのかよくわからないので、追加解説をお願いしたいと思います。

○事務局

蟹澤先生の御質問ですが、必要性の狭隘についてですが、既存の庁舎の建物の面積がありますと、それに対して、実際に今、狭隘が発生しているかどうかということについては、そこにいる職員の人数や、別に必要な固有業務室や特別な部屋などそういうものがありますと、それらを換算して、合計した数値と既存庁舎の状況と比較し、それで狭隘になっているということであれば、それを狭隘という形で、今、評価をしているということです。したがって、共用部、事務スペースというよりか、その全体の中で合同庁舎内の場合には、その各官署ごとの人数に必要な事務スペース、または個別の業務の部屋ということで、それらを積み上げて整理をしているというところです。

次に、環境の保全性の資料4-2-①13ページのところです。先ほど、CASBEEのSランクという御質問がありました。今、環境対策ということで考えているものですが、

積極的に、先ほどの複層ガラスの話に加えまして、低層南面の透かし積みのレンガ、ブロックファサードに通水をして、蒸散効果にはヒートアイランドを抑制するとか、事務室の自動調光制御による消費電力の節約とか、そのようなことも含めて環境対策ということです。CO₂の削減量ということですが、年平米当たり84.91kgCO₂ということまで考えています。

CASBEEの評価についてですが、CASBEEがどうか、そのような評価をするというよりは、13ページの表で評価するというので、なかなか見えにくいところはあるかと思います。前橋がCASBEEのSということで評価が高い背景としまして、実際に地域性とか町並みというものもCASBEEの中では評価をするということがありまして、そのようなことの貢献度ということがあるということは、一つ挙げられると思っています。具体的に、事後評価になりますと、具体的にどうだったかということで、もう少し細かい評価をしたりしているという状況です。

次に、大野先生の11ページの、もとのところを更地にする場合の費用の負担というところですが、土地について、評価の中で、機会費用のような形で見てはいるところがありますが、合同庁舎を移転した後の取り壊しということは、この業務自体には入っていません。そこについては、最終的に財務のほうで、土地のほうを所管して、そこから土地交換ということで財務と前橋市のほうで交換をしていくということになります。

笠先生からいただいた5ページの、借りているところなのに耐震性が低いとのことについて、確かに1995年ということで、基準法上の耐震性能というものは確保されているということですが、労働局につきましては、それよりもさらに1.25倍程度高い耐震性を保有する必要があるというような官署だと位置づけていまして、実際に地震が発生したときに、単に建物と人命の安全の確保というだけではなくて、その後に業務を継続してやるということも考えますと、実際に必要な耐震性の不足ということが評価として入ってくるということです。ただ、内容としましては、やはり賃借ということですので、それを借用返還ということで集約一体化というのが今回の計画ということです。

それから、地下駐車場の、地下3階を1階に取りやめたということですが、敷地面積が2,000㎡ほど広がったということで、来庁者の駐車場についてですが、今までの土地であると、駐車場の敷地が確保できなくなって、地下駐車場をつくる必要があったということになるのですが、敷地が広がって、来庁者の駐車場のスペースが敷地内に確保できたということが、今回の計画の変更点です。

あと、家田先生の御質問で、12ページで、別表参照と書いてあるものは、実は、この13ページのこちらがその別表ということになっています。すみませんでした。

あと、1.1と1.0ということですが、こちら、全て上から掛けていき、 $1.1 \times 1.0 \times 0.1 \times$ で、最終的に出たものが、1.331になると思います。それを100倍したものが133.1ということで、実際に、例えば0.9とか0.8のような低い評価が出てくると、掛けると、その評価が減っていくというような仕組みになっています。

○家田委員長

はい、加えて、どうぞ。

○堤委員

この合同庁舎の機能についてですが、それぞれ違った部署が一緒になるということで、それなりの機能を果たすことと思いますが、一つだけ、例えば前橋地方気象台に関して、築年数も資料4-2-①5ページには1932年とあります。不具合状況は、ここには耐震性不足は書いていないのですが、気になる点というのは、この気象台は、場所移動はしてもいいのか、そのまま残すのか。なぜかという、例えば、サクラの開花は、その気象台にあるサクラを見て、今までずっと観察しているとか、温度も全てこの気象台の土地とか、その敷地内にあるそれぞれの、多分測定のものを使っていると思うのです。それをそちらに持っていった方がいいかどうか、この気象台の土地はそのまま残すのだろうかなど、細かいことですが、機能に関して、一緒にしていいものと、できないものもあるような気がするものですから、その辺、説明はないのでと思いました。

○事務局

気象台につきましては、移動することによって観測の条件が変わるということで、ほかにも事例はありますが、気象台の方とも詰めながら、実際に移動するのかというところを計画は決めているということです。気象台は、建物敷地は、財務のほうで対応します。処分になるかどうかというのはわからないですが、その横にある露場というか、観測しているところについては残るというようには聞いています。形として、気象台のほうで、その必要なところは残した上で、事務室スペースなど、機能として合庁のほうに持ってくるといような形で計画をされています。

○堤委員

ありがとうございます。もう一つ、関東一円で、このような計画がまだ幾つかあるのでしょうか。

○事務局

気象台ではなくて。

○堤委員

だけではなくて今、いろいろな、分散している国の行政機関を集約立体化するというような方向がとられているようです。また、この国有財産の有効活用を図るということでの利便性で総合させるというこのようですが、ほかにも、各県そのような方向で取り組まれているのでしょうか。

○事務局

各県とまではいかないですが、基本的に、官公庁施設の建設等に関する法律というのがありまして、可能な限り合同化して、一体集約化することによって、国有財産の有効活用という観点もありますし、利便性の向上や、能率の増進というところも図っていくところです。

昨年、評価させていただいた立川の合同庁舎が、実際に立体集約化ということでやっているということです。今の財政の厳しい状況もありますので、本当に必要なものというものを精選して、それを選別して建てていくというような感じになっているところです。

○堤委員

ありがとうございました。

○家田委員長

はい、どうぞ。

○楓委員

ちょうど向かい側で市がいろいろな計画をされているようですが、今は更地になっているのでしょうか。

○事務局

まだ更地にはなっていません。実際に使っていて、今回の新合同庁舎ができてから、そこに既存庁舎の入居官署が移動するというような話になっています。

○楓委員

国は国、市は市で進めるのでしょうか、最近、地域全体の中でエネルギーの供給や、雨水に関しても、地域全体のデザインの中で工夫がされていって、結果として非常に効率的なやり方というの、特に民間では進んできていますが、その辺は合同で、うまく進めるのは難しいのでしょうか。

○事務局

難しいというより、確かに、かなり大都市部ではそのような形でやるということを今後検討することもあるのかなと思っていますが、しかし、今の時点で、前橋について、全体でエネルギーの共有化というか、図っていくというところの計画は今のところは立っていないというところです。

○家田委員長

はい、どうぞ。

○笠委員

等価交換の件をお答えいただきたいという件が一つと、等価交換だったのかどうかという事です。

また、先ほどの返事の中で、公的な施設については、地震の後に仕事が続けられるように、一般の耐震性よりも1.25倍というお話でしたが、それがどのような感じで1.25なのか、その地方の気象台が書いていないということは、恐らく気象台はここから外れているのかなと思ひまして、どのような施設に対して1.25なのか、物によっては1.5なのかとか、そのあたりのこともあわせてお伺いできればと思います。

○事務局

等価交換だったのかというところですが、実際にこの土地の交換自体は財務事務所と市のほうでされているので、こちらでそれを把握しているわけではないのですが、何らか国
有地とその市の持っている土地と同じ価値だということで交換がされるということなので、
この建物、この土地だけなのかどうかというところは把握していません。

○笠委員

ということは、その事業費自体は全然その交換の前後で変化がないということですか。

○事務局

事業費自体は、整備局として、事業として持っている費用というところの意味では、特
にその変化というのはありません。

○笠委員

相当広さが違うので、今のお話だと、ほかの土地と一緒に、こうパッケージにな
って交換したというお話ですか。

○事務局

そこは、実際にどのようなことかというのは、財務事務所のほうで、はい。

○笠委員

道1本隔てて、これだけ広さが違って、価格が同じというのは何か。

○営繕部長

説明の中でも出たことですが、私どもの事業、官庁営繕の建物をつくる事業については、
建物向けのほうについては国土交通省のほうでやりますが、その土地を交換したりですと
か、土地の貸し借りですとか、そのようなところは全て財務省の財務局が、その地方の財
務機関で担当している形になります。先ほどその跡地をどうするのかとかというようなこ
とについても、その後、その建物自体をどうするのかというのについては、実際、それを

解体するためのその事業をやってくれということになれば国土交通省のほうでやりますが、その土地の処分の仕方だとか、そのようなものについては財務省の所管になります。

○笠委員

ご存じないということですか。

○宮繕部長

財務局の中で、土地の交換などの費用対効果を、検討して決めているという形になると思います。ただし、このうちの施策の中で資料4-2-①11ページの事業の合理性に関する評価の中で、事業費の総費用の中に、土地の占有にかかる機会費用というのが書いてありますが、この中で、仮に現在使っている土地を、別に運用した場合にどのくらいかかるというものは積算しています。先ほど、少し大きな土地になったということについて、ここで、それをもし別に活用したら、こういった額がかかりますよというものは積算していますので、その分の考え方は、この比較の中には入っています。ただ、実際のその土地のやりとりのほうについては財務省の所管ということになっていきますので、ご理解をいただければと思います。

○事務局

地震の関係で、气象台の話ですが、先ほど、実は1.25という話をさせていただきましたが、大きく三つありまして、基本的には、通常の官署であれば、建築基準法上の耐震性能、一般の建物と同じレベルということであれば1.0ということで、次に、労働局や气象台もそうですが、Ⅱ類ということで、その場合1.25ということで、さらに耐震性能を持たせるということで、実際は建物の柱とか、梁の躯体とかの耐力を強くして、地震でも、実際に大きな補修をすることなく、実際に活動ができるというようなものをⅡ類ということで位置づけています。また、実は1.5のⅠ類というものもございまして、例えば、本省の中央合同庁舎など、あのようなところにつきましては、もう1.5倍ということでⅠ類と、ここもそうですね。ですから埼玉のこの合同庁舎は、実際に地震が起こったとしても、そのまま活動ができるような状態ということで、かなり高い耐震性能を確保しています。そのような形で官署ごとに機能を分けて、それに合う建物をつくっているというような状況です。

○家田委員長

はい、ほかにいかがでしょうか。はい、どうぞ。

○蟹澤委員

関連してですが、耐震性が強くて、壊れないだけでは事業継続性というのは確保できないわけですが、今、民間ビルだと自家発電設備や燃料電池などの対応も、丸一日はそのまま事業ができるとか、そのような観点があるのですが、この場合は、そのようなものは含まれているのでしょうか。

○事務局

自家発につきましては、Ⅱ類以上の庁舎というか、要は1.25倍以上というような庁舎ですと、自家発も配備して活動できるように、必要な機能を確保できるようにしています。また、設備機器の耐震性というか、実際に追従できるような、振動に対して、揺れに対しての耐力というものを持たせるような形になっています。

○家田委員長

はい、ほかにいかがでしょうか。

1点だけ教えてください。この事業費の内訳で、建築、電気設備云々とありますが、これには、現在のこの前橋地方合同庁舎を解体撤去する費用は入っているのか、入っていないのか、それはもう市が実施する話なのか、どのようになっていますか。

○事務局

この事業費には、入っていません。実際、どのような形で売却するのかというところは財務の所掌です。

○家田委員長

ということは、もしこの青いところでもとの案でやろうとすると、解体する費用が必要だったわけでしょう。

○事務局

そうです。

○家田委員長

ということは、コストがもっと高かったはずですね。

○事務局

そうです。

○家田委員長

ですよね。だから、この事業をこのように計算する以上は、随分今回の変更で得しているわけですよね。だけどその分は、今度は市がかわいそうという、それでいいのかな、それで。

○事務局

そこはどう考えるかだと思いますが。

○家田委員長

表現をするときは、いろいろな仮定をしないとできないから、これはこれでいいですが、そのところは頭に置きながら、かみこまないかね、と思いますけどね。

○営繕部長

現在の建物をどうするかは、わかりませんが、市のほうの活用としては、市役所が、資料4-2-①8ページの下の矢印の①と書いてあるところの辺で市有地というのがあります。この辺が一体で、市の施設として使えるということもありますので、かなり市役所にもメリットがあるのではないかとこのように考えられます。

○家田委員長

もちろんそのとおりで、だからこそ乗ってくれたわけですね。はい、ありがとうございました。

ほかに御質問はありませんか。

〔「はい」という声あり〕

○家田委員長

それでは、本件の対応方針を御検討いただきたいと思います。

資料4-2-①最後のページの一番下に、黄色く塗ってあるところが対応方針ですが、事業継続が妥当であるという方針案ですが、これでよろしいでしょうか。

〔「はい」という声あり〕

○家田委員長

はい、ありがとうございます。それでは、継続ということに決定したいと思います。

■一般審議案件（営繕事業） 再評価対応方針（原案）の審議

○家田委員長

それでは、世田谷地方合同庁舎について、審議をお願いしたいと思います。

○蟹澤委員

一つ教えていただきたいのですが、資料4-3-①13ページの資料ですが、先ほどの群馬とほぼ同じものが使われていますが、環境保全性のところで、屋上緑化と太陽光発電というのは並立するものではない、どちらかというかと相反するものなので、これが、例えば群馬でやるときと世田谷でやるときに同じ評価なのか、群馬だったら太陽光優先だろうとか、世田谷だったら緑化が優先だろうとかというのは、今の評価の仕組みではないのでしょうか。

○家田委員長

ほかの方、どうぞ加えて御発言ください。

よろしいですか、それでは、蟹澤先生の御質問をお願いします。

○事務局

蟹澤先生の質問いただきました屋上緑化と太陽光、前橋と世田谷で、その評価の仕方ですね。そのような差があるのかという話ですが、実際に、こちらの必要性の評価というところは、環境保全性の取り組みということで、どのようなことを取り組んでいるかということで、実際に評価自体は、そこによっての差というところが特にあるというものではありません。また、実際に整備するときに、どのように採用していくかという話ですが、確かに屋上緑化、太陽光、どちらも基本的には屋上に設置するというものですが、特にどちらかを優先するというような話でやっているということは、特にはありません。太陽光、屋上緑化どちらも、できるのであれば、そのスペースの中で確保していくというような形でやっているという状況です。

○家田委員長

ほかにいかがでしょうか。御質問はありませんか。

〔「なし」という声あり〕

○家田委員長

よろしいですか。

それでは、よろしければ対応方針の検討に入りたいと思います。

原案、事業継続が妥当であるとなっていますが、それでよろしいですか。

〔「はい」という声あり〕

○家田委員長

はい、ありがとうございます。

では、異論もないようですので、本件事業継続が妥当であるということにしたいと思います。