

関東地方整備局事業評価監視委員会（平成16年度 第3回）
議 事 録

海岸事業

重点審議内容の選定

（西谷委員）

横須賀港海岸馬堀地区直轄海岸保全施設整備事業は、高潮対策のために護岸をどうするかということだ。ご承知のように高潮は海の潮位が上がるので、いままでは高い壁をつくれればいいというのが原則だった。しかしそうすると、環境上、海と陸側が遮断され、あまり好ましくない。できたら陸から海がちゃんとわかる構造物で、しかも安全なものがいいので考えられた。

部分的には、いくつかのところすでに施工されている工法かと思う。海岸を前にせり出す、それと同時に波の高さも軽減しなければいけないので、直立ではなく斜面をつけて前にせり出す。そのときに海の環境にも配慮する。海の環境とともに、周辺の漁業にあまり影響を及ぼさない構造物をつくるため考えられた、比較的新しい工法だ。前面に陸地を少し拡張するかたちになり、越波が直接陸地に入らない。陸地を前に出しても、もちろん越波はあるが、それが人の住んでいるところには及ばない構造にしてある。越えても大丈夫なようにする構造は、河川ではスーパー堤防などがあるが、超過洪水時にスーパー堤防を越えた水をどうするかという技術にも、少し参考になるのではないかと思う。

（磯部委員）

横須賀港海岸馬堀地区は東京湾の中にある。東京湾では、通常は湾奥で南側に面したところが高潮の被害を受けやすい。台風が東京湾の西側を通った時に危ないが、ここは東京湾の東側を通ったときに危険になる。過去に浸水の経験もずいぶんあって、何とか高潮に対応しなくてはならない海岸だ。

高潮対策をすると決定された直後、平成11年に海岸法が改正された。それまでは防護が法律の目的だったが、防護、環境、利用の3つを目的にしなければいけないということが事業途中で入ってきたので、設計等についてもそれを生かすために、いろいろ苦労したことがあると思う。そのへんの経緯から時間的に10年経過して継続中という制限ではないが、社会情勢の急激な変化、技術革新により再評価の必要性が生じた事業ということで、再評価したいということだ。

質疑応答

（磯部委員）

2点質問したい。1点は、便益を数値的には計算しなかった部分がいくつかあげられている。景観がかなり大きな要素として説明されたが、それも項目としてあげておくべきではないかと思う。

もう1点は、防護と環境と利用を同時によくするために、具体的には天端高を従来どおりに抑えた格好で、しかも越波を少なくというように設計されている。これでできたノウハウのようなものは、他のところに使えるように技術開発されたと思う。それを今後に生かす体制、つまりどんな格好で情報を伝達するかということだが、何か考えがあったら、教えていただきたい。

(事務局)

1点目の便益について。自然景観の保全という観点からすると、市民が歩きながら海を見られる場所が東京湾で少なくなっているのので、馬堀海岸地区ではそういった場所を残していく。そのこと自体が、来る方々の心理的な満足度といったもので評価されるべきかと思う。しかし金銭的な算出が困難だったために、景観に対する便益の項目が抜けていたのは指摘のとおりで、今後ともそのへんについては十分留意していきたいと考えている。

次に面的防護という整備を進めてきたノウハウの今後の取り扱い方については、この馬堀海岸整備事業は17年度まで事業期間があり、それらの整備が終わった段階で、本省の海岸事業を担当している港湾局、及び農水や河川担当の海岸省庁と一緒に、面的防護といった観点での効果についてPRしていきたいと思っている。

(西谷委員)

海岸を前に出して、越波の部分を従来よりもずっと海寄りに持ってきたということだが、上部工部で水をどう処理しているのか。説明していただきたい。

(事務局)

面的防護という考え方は、まず人工リーフ部で波のエネルギーを軽減させ、次に直立消波ブロックのところでも波のエネルギーを軽減させ、上部工部でも波を当てて軽減させる。上部工部まで越波してきた波は、透過構造の部分を通して、また海に戻っていくという考え方をとっている。

ブロック部分は、人がプロムナード的に歩けるスペースということで利用を考えており、透過構造の部分は石を置いている。この石は沖から来る波の軽減に対しても下の部分で効力を発揮し、この上を越してきた波に対しても、ここからまた海に戻っていくという考え方だ。

(櫻井委員)

このあたりの土地勘がないので、抽象的な質問になるが、海岸事業の必要性云々というところで、背後に成熟した住宅地が広がっているという話があった。また、新たに高層マンションができていくということで、安全を守る必要があるということだ。海岸事業再評価の範疇を超えるかもしれないが、本当は土地利用規制などが入って、災害の危険性が及ぶところには人が住まないようにするという政策がセットにならないと、便益というか必要性だけが高まってしまう。そのところを放っておいたまま、海岸事業をやりましょう、必要性が高いですねと言ってしまうと、国民の目から見たときに説得力がない感じがする。その点はいかがか。

(事務局)

海岸事業は国土の保全がテーマで、その部分が主体になっている。しかしながら、す

でこの地域は、背後に住宅地が広がっている。そこの方々が安心して暮らせるようにということであり、その方々に危険だからどこかへ移転してもらうという事業の考え方ではない。そこにいる方々がこれからもその場所で安心して暮らせる生活を営むことができるようにするという事業の進め方で、この馬堀をやってきたと理解していただきたい。

(森地委員長)

どうして事前に土地利用規制していなかったのか、というのが櫻井委員の質問だ。

(櫻井委員)

危険への接近の法理というものがある。この考え方はほとんど考えられない、今後も考えるつもりはないということか。

(森地委員長)

ハザードマップが発表されているが、海岸もそういうものはあるのか。

(事務局)

海岸でも津波・高潮にかかわるハザードマップはあるが、土地利用が進んだあとになっている。

(西谷委員)

土地利用規制するのも1つの手だが、いま議論にあったように、何もないときにはそれで効果がある。しかし日本は国土が狭いので、かなりの部分で危険に瀕しているところがある。それに対していまの事業をするということがまず1つ。

それからハザードマップをつくるのは、現状がこうだから危ないということとともに、作り方も、いまのような技術が普及すると、危険度は変わらないが、土地利用の仕方が変わってくることがある。これはこれで今回は危険な地域をどうするかということで議論しておく。あと、技術の進歩とともに規制の仕方も違ってくるので、時代とともに少しずつ変わってくるという気がする。技術の進歩なしに、いまここで規制を決めて、ずっとそのままいくということはありません。だから少し柔軟に考えたほうがいいと思う。

(櫻井委員)

これをどうこうしようと言っているのではない。要するに費用便益効果の基準を考えると、これはどんどん成熟してよくなっていったらいいと思うので、そういう視点が本当は必要だということを抽象的に言いたかった。

(西谷委員)

それについては賛成だ。

(櫻井委員)

いままで危険な地域があったから防護するために事業をしてきたというのであれば、海岸防護の必要性で、新たに高層マンションが立地したというのは安易に述べないほうがいい。建築規制もやろうと思えば不可能ではない。もう少し表現を考えたほうが

よいのではないか。

(事務局)

櫻井委員の指摘だが、横須賀市の馬堀海岸地区は住宅地で、平成7年、8年の台風で大被害を受けた。それで大きな騒ぎになり、建築規制の方面での話も恐らくあったと思うが、まずはどうすればいいのかというところが先に来てしまった。なので、こういうかたちで海岸防災事業として採択に至った経緯がある。

(森地委員長)

ありがとうございます。それでは審議が尽くされたということで、海岸事業については対応方針どおり了承したいと思います。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。

河川及び砂防事業

重点審議内容の選定

(西谷委員)

河川砂防関係の2件は、1つは吾妻川流域の砂防事業、もう1つは烏・神流川直轄河川環境整備事業で、今までの工事をすることから見ると、だいぶソフトな事業になっている。

1つ目の吾妻川流域の砂防事業、大前床固群については、工期が少し延びる、それに伴って費用がかさむかたちになっており、そのへんをきっちり説明していただかないと、なかなかうんと言えない。

特に、工期の延びの割には予算、経費がかなり高い割合で増額していることと、環境整備ということで魚道を考えているが、そのつくり方を見ると、贅沢というか、本当にこれで大丈夫かというように立派だ。魚道に3億円という経費が計上されているが、そのへんは少し変わるのではないか。3億円というのは、全体の事業費の中でかなり大きな部分を占めるので、計画は計画としていいが、実施段階で少し詰める必要があるという気がする。

同様に、烏・神流川の河川環境整備事業については、河川環境といっても、今は環境という言葉で、どこでも通るようなことになっているが、河川環境と一口にいっても、河川のある場所によって河川の性格はずいぶん違って、地域の土地利用、その他も含めて違う。多摩川とこういうところの川では全く違うはずで、その手法的な違いが結果にどのように現れているのか、ということの説明していただきたい。

それからこういうものの予算のつけ方だが、なかなか決まるようで決まっていない。効果のほうはCVMなどがあるが、実際にやる積算の過程が、もう少し厳密にやれるのか、やれないのかがわからない。なので、柔軟に対応できるようにしておいて、実施段階できちんとチェックしていかないと、かなり甘いような気がする。

先ほどの櫻井委員の指摘のように堤防の間際まで土地利用が進んで来て、川の中だけで何か処理しろということになってしまうと、川はもたないので、川の外と絡めた計

画を立てないと、手の打ちようがなくなると思う。そういうところも含めて、河川周辺の環境と、河川の中の整備を考えていただきたい。

(事務局)

岩崎委員には事前に意見を伺っているので説明する。

まず砂防事業、大前床固群については、費用対効果の算出にあたって、事業評価の直接の対象となっていない事業箇所費用および効果を含めているので、議論の焦点がはっきりしない面がある。事業評価の単位と、費用対効果の算出単位とを合わせるべきと思われる。

続いて、河川事業の烏・神流川直轄河川環境整備事業については、利用推進の効果を貨幣換算することは非常に難しい。CVM手法以外についても今後、検討していく必要があると思われる。

その他全体を通して、河川事業では防災性向上効果については便益を算出する手法がマニュアル化されているが、環境や社会情勢に与える影響を数値化することが困難なものもある。これらの算出を行う際には、マイナスの効果なども総合的に評価することが重要だ、という意見をいただいている。

質疑応答

(森地委員長)

来年度からは、流域単位で事業の評価も費用便益分析もするという説明があったが、個別事業についてはやらないということか。

(事務局)

事業評価の単位と費用対効果の算出単位を合わせるべきという岩崎委員の指摘もあった。また、今年度で砂防事業の2巡目、2回目の評価が概ね終わるので、来年度以降は流域単位で、事業評価を行う方向で考えている。

なお、個別の施設の説明は、流域の中で行っていく。今回は流域の中で、この施設だけという説明だが、来年度以降は流域の話の中で、個別にこういう施設をやっているという説明としたい。

また、費用便益分析は、なかなか個別には切り出しにくいということで、これまでも流域単位でやっている。

(森地委員長)

残事業の考え方などは整理してやるのか。

(事務局)

残事業についても流域全体での残事業ということで行う。

(西谷委員)

費用の算定の仕方よりも工事の進め方で、私はいま魚道をやっているのがかなりわかっているつもりだが、魚道は形式を選ぶ時にかなり問題がある。いま自分が係わっているところで、多摩川の四谷本宿というところの床固ができて、それに魚道をつける話が持ち上がったが、それは先に床固の計画があり、魚道をつけることにしたという

ことで、順番が逆になっていることが1つ。

それから魚道の考え方が、これは恐らく全断面魚道だと思うが、全断面魚道はどういうものかという、見かけは確かに石が点在していて自然の流れのようになっているが、水が川の幅全体に流れるので、水量がない時にはどこも魚が通れない状況が発生する可能性が高い。それと魚道そのものは人工的なものなので、人工的なものであっても機能がしっかりしているものをつくるべきだと思う。

これは私の持論なのでここで主張するつもりはないが、計画を立てる段階でしっかりしないと、魚道無しと魚道有りとを比べたら、有りのほうがいいですと言われても、この魚道形式で本当にいいのかという評価は、この委員会ではできない。そのへんのことに注意しないと、生態系・環境に配慮するということで、魚道にかけるお金は聞こえは非常によいが、無駄にならないようにして欲しい。

2番目の河川環境整備でも、算定の仕方にだいぶ甘いところがあるような気がする。やりながら詰めていくときに、地元の人はどう考えるかというのを、地域住民とうまくやりながらやっていくほうがいい。それでもどこの川も同じようになる可能性が高いので、そのへんをどう考えたらいいのかというのは1つの宿題なので、ぜひ研究しておいてもらいたい。

(事務局)

魚道について、今後も実施する箇所があるので、勉強しながらやっていきたいと思う。

B/C、CVMのほうも、これから環境の便益をどう評価するかということについては、本省も含めて引き続き勉強していきたいと思う。

(事務局)

環境整備の積算が甘いのではないかという指摘については、具体的にどこがどうかというところは詰めたい。いずれにしても地元は贅沢な、こうして欲しいという要望はかなり強いものがあると思うが、コスト縮減も大事な視点なのでリーズナブルな出費ですむように、事業実施の個々の箇所での設計にあたって配慮していきたい。

(小澤委員)

烏・神流川環境整備事業のCVMの計算で、アンケートの結果だと、負担金の支払い意志額は0円という方が一番多い。従って、アンケートのやり方というのか、どれ位だったら払えますかというかたちで聞いているのか、どのようなやり方で比較しているのか、もう少し工夫していく余地があるという印象だ。私は実際にこういう河川ではよくわからないのだが。

この10月から環境保全・環境教育推進法が施行されるので、「水辺の楽校」は、学校などでも利用されることが出てくると思う。水辺にふれるだけではなく、安全というか安心というか、自然と共存していく時にはいろいろな学びの要素があると思うが、そういったところもきちんと対応できるように、アンケートの取り方も少し工夫していただけたらと思う。

それから魚道のことで、昔、土木の方と歩いたときの雰囲気、あるいはドイツで見たときとは少し違うかなという印象を受ける。川の流れの急なところと緩やかなところとか、もう少しリズムがあったような気がする。かつて教えていただいた時には少し違った印象を持っていたが、こんなに全部均一なかたちで、魚は本当に登って行けるのかという印象もある。素人の感想です。

(森地委員長)

環境の便益をどのように評価するかということについて、CVMを本省を含めて勉強していくというのは。

(事務局)

前回はCVMは議論になり、聞き方しだいでどんな答えになるかが変わってくるという指摘があった。これは関東地方整備局だけの問題でないので、環境整備の本当のB/Cとは何かという、根本的なところも含めて議論をしてみたいと思っている。魚道については、その河川で、どういう魚種を対象にしている、その流況はどうで、というような個々の特性に応じて採用するタイプは変わってくるので、一様に全面魚道がいいと思っているわけではない。個別の設計をやるときに十分考えていきたいと思う。

(森地委員長)

CVMだが、大学でもこういうちょっとした研究をやっている人はたくさんいる。根本的に、何をだれに対してどういうことを聞いて、どういう手段でということについて、イギリスやドイツでやっているやり方と比べると、ものすごくお手軽な感じがする。

たとえば先ほど海岸事業で、あれは全ての代替案について値段が出ていないが、あそこで直の擁壁をつくって、もう海は見えませんというものを地元の人ならどう評価するのか、あるいはたまに来る人はどう評価するのか、という話を具体例でやってみるというやり方もある。

それから交通事故などは全く違って、架空でガンになった、いくら薬なら買うかという聞き方をして、逆に交通事故を減らす事業はこうだということだが、そういうものをいっぱいやってみて、どれが一番いいだろうという中から模索しようとしている。やっている人たちの苦しさが感じられる。

ところが日本の費用便益分析は、とにかく数字を出さなければいけないからアンケート調査をしましたという話で、これをいつまでも繰り返しているというのは、少し問題ではないかという気がする。だからあまりお手軽にちょっとやらないで、本省で本気でやったほうがいいと思う。

魚道をつくるのと都心の電線を地中化するのと、どちらがいいのかという聞き方をしてもいいと思う。それから先ほどのように、地元はたくさんやって欲しいというのはよくわかるが、全部あのようなことをしてメンテナンスコストがどんどん掛かる時に、この1か所しかやらないのと全部やるのと、順序はどうやったらいいとか、いろいろな聞き方がある。それも地元だけでなく高崎市民一般に聞いたらどうかとか、県民全体に聞いたらどうかということで、少しお金は掛かるが、本気でCVMをどうやってやるかという話をしたほうがいいと私は思っている。

先ほど事務局から話のあったように、環境整備の本当のB/Cは何かという根本的なところを議論しないで、環境の価値というものをお手軽にやると、そういう数字になるかなという印象があると思う。しかし一般の国民は必ずしもそうではなく、順序の問題などはあるが、たとえ5割高くなっても、それが100年にわたって使えるというときに、先ほどの護岸堤に直の取っ手をつくってほしいという人はまずいない。だからあまりビクビクしないで、しかもいろいろな答えがあることを覚悟して、きちんとや

ったほうがいいのではないかと思う。

それから諸外国でどうやっているかというのも恐らくもう調べていると思うが、それと日本のやり方がどうか、というようなこともやったらいいかなと思う。ちなみに道路、交通事故に関して、ホフマン係数の昔の判例を使うので、日本は異様に低く評価している。諸外国の何分の1の価値しか見ていない。しかし、恐らく個人は死ぬことについて、今回の災害などもそうだが、もっと高く評価している可能性が十分ある気がする。

(櫻井委員)

委員長の発言に刺激されて1点申し上げたい。行政のあり方として、ビクビクしないでという話があったが、私はこの事業評価監視委員会に入り、国土交通省の皆さん非常に努力しておられるということは前にも言ったと思う。要するに公共事業をやるときに、どのように説明責任を果たしていくかということの一環だと思う。

ただ、あえていうなら、説明責任はたしかに一生懸命に説明をするのだが、説明した相手方の受容能力の問題というものがあって、一般公衆や世論の側がどのくらい恒常的な関心を持って、どのくらい責任ある態度でレスポンスしてくるのか。それはアンケートにどう答えるかという話ともつながってくると思うが、その部分は、基本は無責任だと思う。やはり行政の客体だ。

主役だ何だといっても、それは一種の説明のあり方というか言葉のレトリックの問題で、実際に権力を持ち、正当性をもって権力を行使していくから、それは行政がきちんと専門的な立場で、しかも公益とは何かを考えてやらなければいけないというのは基本だ。

従って、環境の価値などという話も、国民がこう言ったからとか、地元の人がこう言ったからということでは全く汲み尽くされないもので、それは一つの参考資料に止まるのであり、行政は行政として、一見すると住民の意見といったものと矛盾することは当然ありうる。

しかしながら、それを越えるような大きな価値を実現しているということは、恐らくそれが真実なのであり、説明責任は言葉が一人歩きしているが、責任ある政策決定というものをやることが必要で、こういう事業評価などというのも本当はそういうところに到達しないといけないだろうと考えている。

(森地委員長)

ありがとうございます。それではここでもよろしいでしょうか。いろいろ勉強することはたくさんありますし、魚道については実施段階で検討ということで、原案どおり了承する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

(森地委員長)

道路事業は3つある。事後評価は、相模原拡幅1件なのでやっていただく。再評価は、小田原箱根道路と上尾道路と2つある。上尾道路は東京方から行って17号のバイパスがずっとつながって北まであるが、上尾のところだけが中抜けになっている部分の事業です。圏央道ともつながるもので、ネットワークとしては非常に重要で、金額も大きい。

小田原箱根道路は、皆さん経験していると思うが、シーズンになると小田原厚木を降りてから箱根に行くところが慢性的に渋滞している。ほんのちょっとの距離だが、ピーク時には皆さんが困っているところです。

(森地委員長)

磯部委員の意見については、時間がありませんので私からご紹介します。

大きな事業であるということと、環境配慮の内容を伺いたいので、上尾道路を取り上げてほしい。相模原拡幅については、事業の効果と事業計画上の想定、事後と想定との差について、説明してほしいという意見です。従って、上尾と相模原の2つにしたいと思う。

質疑応答

(森地委員長)

相模原拡幅事業で、予定が昭和42年から平成11年、たったこれだけの距離に30何年間、本当にそんな予定をしたのか。別プロジェクトだったのか。この程度の距離だから、最初から30何年かかると計画したわけではないと思うが。

(事務局)

途中で都市計画変更をしているので、そうではない。拡幅と橋本五差路の立体化については、昭和53年にこういう計画になった。その前は八王子バイパスの取り付けのところが事業化している。

(森地委員長)

実態はいいが、事業遅延による社会的損失を計算するときに、最初から30何年間で計画していました。それがたった2年の遅れで済みました。損失がコンマ何%ですというのは、実感としては何を計算しているのかというイメージになると思う。それからコスト増が1億円だけで、それなら最初からやらなくて、最後のほうでちょこっとやればいいじゃないかと、実態を知らないとそういうことになる。だから評価の仕方も、何を測っているのか、はっきりさせてやったほうがいいのではないかと。

(事務局)

コストの増分をいろいろ考えたが、2年間遅れることによって、物価高になるということはあるが、2年間の遅れの間にもやる環境対策の増分が、2年間の遅れの増分なの

か、環境対策の増分なのかということがあって、純粹に遅れた部分でどれくらい増かというのがなかなか計算できなかった。ここでは全体事業費が当初の事業費とあまり変わらなかったのので、現在貨幣価値の換算だけを計算した数字を出している。当然遅れた分の増分は考えないといけないが、いまのところいい案が浮かばないために、現在貨幣価値の換算分だけを計算した結果になっている。

(櫻井委員)

いまの事業遅延の話だが、用地取得の難航物件があってという話だった。少し違和感があるのは、裁判沙汰になるというのは私から見るとごく普通のこと、本来そういうものも込みで計画を立てるべきではないか、少なくとも今後はそうなのではないかということが1つ。

それから、任意で買収するのがいいとは限らないと思う。本当に公益性があって、事業を速やかに進めたほうがよい場合には、いまの法制度に問題があるというところもあると思う。いまの法制度は不十分で、土地収用法はもっと効率的にできるようにしたほうがいいという感触をお持ちか。

(事務局)

当初事業のスケジュールを組むときに、用地買収で何年間と組んで、それが間に合いそうになると、速やかに事業認定に入っていればいいが、なかなかふん切りがつかない。ずっと遅れて、その結果、事業認定に入るのが遅れて、そのまま事業も遅れるということが、いままでの傾向だと思う。今後はもう少しタイミングを見計らっていけばいいかと思う。当初予定した事業の中で考える用地買収のスケジュールに間に合うように手続きに入っていけば、それほど遅れはないと考えている。

(櫻井委員)

とりあえず運用でよろしいということか。これからは事業認定をさっさとやるという感じか。

(事務局)

用地買収を頑張りながら前段としてある。

(事務局)

指摘のとおり、今後増えていく可能性はあると思う。現に圏央道の八王子区間、日の出～あきる野間については、訴訟は継続中だが、事業はできるようなかたちになった。あきるのから八王子のジャンクションの間も、訴訟は継続しているが、代執行の対象となる物件がなかったということで、特に混乱もなく昨年8月17日から事業に着手できるようになっている。

(森地委員長)

櫻井委員の質問は、裁判所のいろいろな手続きに不満はないか、改善するところはあるかという質問だ。

(事務局)

非常に難しいところがある。逆に原告適格をもう少し緩めるという方向での議論もさ

れている。ただそれに対して私どもとしては、判決を早く出していただくこと、執行停止の決定を早く出していただくことが、事業の促進につながるのではないかと考えている。

(櫻井委員)

今回 42 年ぶりに行政訴訟法が改正された。今回の改正は裁判実務主導だったので、今の話だと早く判決を出してほしいと言ったら、とんでもない判決の出る可能性が高くなってきている。そのへんは発想を変えないと対応しきれないのではないかという感じがする。コメントです。

(森地委員長)

事業遅延による社会的損失の計算をちゃんとして欲しいというのは、何にこういう計算を使うのかということを理解しておく必要があると思うから。1つは裁判所の手続きをしている人に、1年間というのはどれくらいの税金のコストに相当しているかということ、きちんと伝えたほうがいいと思う。これは文化財も同じこと。そうでないと、早くやってくれと言っても実感がない。

さっきのCVMと同じで、これでどれだけ税金の無駄とは言わないが、増になっていますよという話を、いろいろな人に対してクリアにしたほうがいい。だから、1億円しかないというのは、私は信じがたい。建設会社が2年間短縮したら、機械の使用料、オフィス、人間と、ものすごくなるはず。もしそれが1億円だとすると、最初の積算が甘い。何のためにやるかという話の1つは、住民もそうだが、いろいろな人たちに、時間がいくらの価値を持っているかということを知らせる。それから先は価値観の問題なので、すぐとは言わない。

もう1つは、インセンティブが働かないと役所内部も早くしようという気にならない。インセンティブを組み込んだ制度をつくるためには、標準時間をどれくらいに設定しておけばいいかということがわからないといけないので、そのデータを蓄積したほうがいいと私は思っている。だから、事後評価のときに、こういう計算をしたほうがいいとずっと言い続けている。それが目的を離れて、何かわからない1億円ですと言われると、何のためにやっているのかということになる。

(事務局)

民間で発想した場合、どこにどれだけの金がかかっているかということと、役人的な発想と違っているのではないかと思う。役人的な発想の中には、人件費がどれだけ余分にかかっているというのは入っていない。あるいは建物費用や維持費、いろいろな費用がかかっているけれども、それが入っていない。

また、民間であると、借金の利子が非常に大きいと思う。そういう部分が役所のほうでは入っていない。そこをどううまく見込んでいくかという手法も含めて勉強しないとけないと思う。

(森地委員長)

よろしく願います。それでは審議は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、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。

官庁営繕事業

重点審議内容の選定

(櫻井委員)

営繕については、それほど深刻な問題はないと思っている。1つは費用対効果の評価基準をもう少し説明していただきたい。

考える材料として説明していただきたいのは、横浜地方・簡易裁判所の事案について、古い建物の外観を残すということだが、外観を残すことになると、定量化できるかどうかは別にして、むしろその分手間暇も含めて費用がかかるのではないかとということで、その点について説明していただきたい。

(小澤委員)

この6件は、私も講師で行ったりして馴染みのある建物で、昔の面影を残しながら、まちづくりに対して景観上とてもいいデザインで、公共建築はやはりこうあってほしいという思いです。

いま櫻井委員が言われた点は同じだが、ニュアンスが私の場合と恐らく少し違うと思う。公共建築物は全部が耐震、環境などの技術的な配慮がされているということ。もう1つは横浜の地方・簡易裁判所については、もともとあったところに建っているのので、その建物の持つ意味あるいは歴史的な意味というものを大事にする。

そのためには、これはヨーロッパでは当たり前なことだが、お金がかかっても sense of place、場所の意味をきちんと評価していくことで、私は逆に少くらいお金がかかっても、公共建築物だからこそ、率先してそういう範を示していくものではないかと思っている。評価の仕方ということにもかかわってくると思うが、そういう点からも説明をお願いしたい。

質疑応答

(小澤委員)

いままでの営繕のもので、不満が高いのは空調関係だ。これは環境工学のほうの問題であると思う。私の大学もそうだ。

新しく建てたところがやはり不満で、そういうところをきちんと押さえていかないと、個人差が大きいということもあるが、いくら空間を良くしても、全体に日本の気候に合っていない空調システムというか、あるいは大部屋になって執務空間がわりと個別に対応ができていないシステムとか、ずっと見ているとほとんどそこに対する不満があったと思う。

飯田市の第2地方合同庁舎は、まちづくりとしては貢献が高いと思うが、どうしても形でいくと、中の執務空間としては不満が出る。いままで見た中では不満が一番高いが、これは如何ともしがたいと思う。環境工学の部分で、もう少し研究していただくことが必要ではないか。

(事務局)

空調については、小澤委員が言われたとおり個人差があり、完璧にという話にはならないが、個々に空調が対応できるようになっていても、中央で一括して制御してしまうとか、昨今の環境に配慮ということで5時半に一齐に止めてしまうとか、そういった運用面での問題がかなりあるということがわかってきた。

究極には個別空調のような話になってくると思うが、B/Cとの関係で、どの程度お金をかけるメリットがあるのかということもあるので、今後の課題として検討していきたい。

(事務局)

空調も、具体的にどういう空調の意見なのか。たとえば5時半過ぎたら冷房が切れてしまうという意見なのか、それとも寒すぎるという意見なのか。いまの小澤委員の話もあるので、空調についてどういう具体的な意見があるのか。それが建物に起因しているのか、どちらに起因しているのか。そのへんをもう少し突っ込んで調べてみたい。

(森地委員長)

横浜地方・簡易裁判所は、外観のイメージを残して3億円というのはずいぶん安い。そんなものか。

(事務局)

低層棟は新たにRCで造っているので、躯体の m^2 単価は高層棟とほとんど変わらない。仕上げ材などの材料にお金がかかっている。このあとに整備した横浜税関は、古い建物をそのまま使用しているので、そちらの方がはるかにお金はかかっている。

(森地委員長)

横浜の旧裁判所は昭和の初め頃のものだが、そんなに耐震性がないのか。当時の建物は強すぎるくらい強いのではないか。横にしても壊れないという話をよく聞くが。

(事務局)

建物の用途上、大部屋もあり耐震性能が不足していた。また、コンクリート強度にもバラツキがあった。

(森地委員長)

櫻井委員、何かありますか。

(櫻井委員)

よくわかりました。ありがとうございました。

(森地委員長)

それではご意見がないようですので、審議は尽くされたということにしたいと思いません。官庁営繕事業について、方針通り了承ということに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 4 回 関東地方整備局事業評価監視委員会は、
平成 17 年 1 月 27 日 (木) 13:00 ~ 開催予定
重点審議委員については、
河川砂防事業：西谷委員、小澤委員
道路事業：森地委員長、櫻井委員