

## 関東地方整備局事業評価監視委員会（平成 19 年度 第 4 回）

### 議事録

#### 港湾事業

##### 重点審議内容の選定

（中条委員）

港湾の場合、大概是貨物の施設が多いが、これから旅客ターミナルの整備事業ということも考えていかなければいけない。その時、貨物のターミナル、あるいは貨物の港湾について経済便益の測定は簡単ではないが、旅客の場合、一層難しいというところがある。今回の場合は幸いにして事業便益の方だけでクリアしているので問題はないと思うが、今後、旅客の便益の測定について、今回の手法で良いのかどうかも含め、検討をしていく必要があると思う。

（磯部委員）

旅客なのでクルージングをどのように評価するかということもあり、また環境整備ということも入っている。よって、色々なファクターがあった時、どのように便益を計測していくのか、今回も含め、これから改良をしていく必要があるのではと考える。事務局でも随分苦労されているようなので、その辺を伺いたい。

##### 質疑応答

（西谷委員）

非常に基本的な質問だが、耐用年数とはどのように考えたらいいのか、ご説明願いたい。例えば食べ物であれば賞味期限のようなもので良いのか。耐用年数とは、普通、構造物であれば、それ以上使わないということではないと考えるが、その辺の説明をお願いしたい。

（事務局）

港湾施設、他の社会資本施設全般にも当てはまるのかも知れませんが、施設を造ります。鉄で造ったものについては、当然その使用等々で劣化をしていき、時がたてば力学上の耐力がなくなってきます。ある程度安全率を見込みまして、50 年経てば即座に壊れるという設計ではありませんが、性能的な保証はするものではないような造り方をしていま

す。必要以上の頑丈さを造るというのは、不経済なものもありますので、50年というように割り切っているわけです。

(西谷委員)

そのように考えると、今でも変える必要は全然ないということも言えるのではないだろうか。耐用年数は来ているが、「使えるものは使え」ということでよいのではないか。

(事務局)

今回の施設につきましては、耐用年数が来ていて、さん橋についても、かなり損傷していたということが調査として得られております。「このまま、さらに使う」ということについては、危険なため、使えないかと思えます。

(西谷委員)

どれくらいまでなら耐用年数を超えても大丈夫かというような目安か何かあればと思うが。

(森地委員長)

基本的にはマニュアルに入っている。会計上の耐用年数、物理的な耐用年数、社会的耐用年数という概念があり、「このようにやっていきます」ということが決まっている。

(岩崎(美)委員)

最後の便益算定結果【割引後】の便益の金額と、それ以前のそれぞれについて出している金額の違いが大変気になる。その点を説明して頂きたい。

(事務局)

それぞれで出しているのは、年間当たりが発生している便益ということで算出しています。今回のプロジェクトについては、整備効果としては50年程度の期間を見込んでおり、それが毎年便益として発生してくるということになります。ただ、社会的割引率ということで、未来のものについては割り引いていくということで計算をしており、これは4%の割引をしています。例えば来年の10億と50年後の10億であれば、50年後の10億の方が価値が低いということになります。そのような割引をして足し算をしたものが、最終的に便益算定結果という表でまとめられたものになります。

(岩崎(美)委員)

交流・レクリエーション便益が桁違いに大きいわけだが、来訪者をどのように把握できるかということ。入場料は確か要らなかったと思うので、その把握をどうしているかと

ということと、1人当たりが1万2,200円とか1万2,700円とか、本当に使うのかを考えると、若干大きいという気がする。

また、もう一つにはこのような埠頭を整備することは、そもそも埠頭は船が着いて、ターミナル機能を持つということが本来の機能だと思う。このようなレクリエーションというものは重要な機能であり、便益だとは思いますが、これほど桁違いに大きいということに関して違和感がある。これほど高くなくても、費用の811億円を優に超えるわけであり、何故、桁違いの便益になっているのか。計算の仕方、それに伴うが、何か埠頭の意味がとても大きいように思われ、その辺が気になる。

#### (事務局)

来訪者の数が非常に多いため、結論として便益が大きくなりますが、これは最初に重点審議のポイントで、中条委員の方から、この大きい部分は気になるという話も頂きました。とは言え、他の部分でも1を超えていることは、非常に大きく、安心できる材料でもあります。この計算については非常に素直に行っており、無理して大きくしようと思っただけで他意があったわけではありません。

具体的には、今回の交流・レクリエーション便益を算出するに当たり、TCM(旅行費用法)を用いています。この旅行費用法は、訪問者が費やす旅行費用、つまり実際に交通運賃を払うことと時間をかけて移動するため、その分の時間価値をあわせた一般化費用がそこに行くだけの価値があるから、それだけの費用を払うという支払意思額を表現していると仮定をして、それに基づいて施設の効果を算出する手法です。この手法により、大さん橋ふ頭に来ている実際の方に「どこから来ましたか」といったアンケートをとり、移動にかかる費用、またその時間をそれぞれ組み合わせて合計しました。そして、その人の一般化費用を出し、それに基づいて消費者余剰、訪問頻度関数を算出します。旅行費用が減ると1人当たりの訪問回数は増えるという概念でこの関数は考えているわけですが、その関数の推計をして、消費者余剰を計算しています。

この部分については、関数的にも安定しない部分もあり、この額が手法によっては多少前後することはあり得ることと思います。

#### (一色委員)

それに関連して、今の交流・レクリエーション便益の話だが、これは昭和61年からこのようなことを計画されたとのことだが、61年当時にB/Cを計算する時にも、このような便益をカウントしていたのかどうか、また再評価時はどうか。逆に、今現在、平成16~18年の間にこのような計算をしたとすれば、それを50年先まで現在価値に直すにしても、同じような状況が続くことを前提に置いていることは、若干違和感がある。この点をどのように考えるのか。

もう一点は、先程も話があった、港湾整備とレクリエーション施設の整備を一緒に評価

することが良いことかどうかという点。本来であれば、港湾整備のために幾らコストが掛かりどれだけの便益が出たかということと、それにあわせてレクリエーション施設を整備し、その効果はどうだったのかということはそれぞれ評価した方がわかりやすいのではと思うが、この2点について説明頂きたい。

(事務局)

まず最初のB/Cを61年に整備着手した時に算出していたかどうかについては、残念ながら、当時はまだそのような事業評価をB/Cという形で行うということはしていなかったもので、過去のデータがないということになります。

再評価については、事業評価自体が、平成11年ぐらいより始めたため、この事業自体がその対象にそのタイミングで乗ってこなかったため、今回がその意味ではB/Cを算出する最初の評価となっています。

50年後まで便益が発生し続けるかということについては、確かに50年後の予測というのは誰もできない部分もあるのかも知れませんが、本施設については今も需要が非常に伸びている傾向もあり、今後も増加傾向を予測しています。横浜港、大さん橋地区、大さん橋ふ頭もますます認知されていけば、より増える要素も近年的にあると考えています。当然、地元である横浜市も、その誘致等々についても努力していくと思われるので、適切な維持管理は行う必要があり、50年後も同じような魅力を有し続ける施設として活用していきたいと考えています。したがって、50年後も少なくとも同程度使われるものと考えており、ここは若干割り切りの部分もあるかと思いますが、50年間このような効果が見込めます。逆にいうと、増えるものもカウントできないということになると思います。

また、港湾整備の評価をどのような分類で行うかということについては、今回の旅客ターミナルについて言えば、旅客船が来ますと、それを訪れて人が来るという相乗効果があります。そのような効果をどれだけ切り離せるかと言えば、なかなか切り離せないものと考えております。旅客船が来て、それを見に来る人がおり、かつ、その施設については一体不可分な施設であるため、人の流れを多く生み出すという意味で単純に切り離すことができない施設と考えています。但し、そこをここまでということでギリギリに切り分けるとすれば、先ほど岩崎委員からあったように、例えば交流便益を外してみても、費用についてもホールのある部分を建物の半分を切るとか、しなければならぬと思います。そのような考え方でチェックをしてみても良いかとは考えています。ただ、基本的には、一体的に造って相乗効果を生み出すような施設構成としておりますので、評価としても一体的にすべきではないかと考えています。

(秋山委員)

今回の施設は、かなりデザインオリエンテッドというか、良いデザインの施設だと思う。

それが関連していて、そのような集客力を上げていると思う。少々、営繕的な発想になるが、普通のラーメンのような四角四面のものを造った場合と比べてみて、このように複雑なデザインは追加投資をしているはずだと思うので、その増えた分でむしろ集客力が上がっているという話もあって良いのでは。観光とか集客を別にカウントする場合、普通のデザインではなく、独創的なデザインを横浜というものに合うようなデザインをとったことの意味が具体的に検証されることも大事であると感じた。そのような考え方であれば、よりわかりやすいのではと思う。

(事務局)

これは国際コンペで外国のデザイナーが当選しました。独創的なデザインであり、施設内も広く、柱のないような構造であり、非常に特色のある施設になっています。今、お話頂いたように、デザインなども含めて集客力が上がったということは言えると思います。これは算出してないため不明ですが、仮にデザインのPRということを目的とした場合には、そのような手法もあり得るという気がします。

(森地委員長)

ここはオープンした時からお客がものすごく増えている。玄関を造ったようなものだが、なぜこれ程、寄港数が急に増えたのだろうか。

(事務局)

寄港数は、日本では神戸が多かったと思います。東京がこの後、若干減ってきているという側面はありますが、東京の減り以上に急速に増えており、これは相当数、外国からの寄港数が増加したことが大きいと思われます。

(港湾空港部長)

このような客船は、誘致事業として世界的に大きなビジネスになっているのが実情です。そういった意味では、日本ではまだあまりビジネスになっておりませんが、このようなクルーズを呼ぶ港として日本で初めて世界的な標準レベルに近い施設ができたというのが現状です。クルーズをビジネスとして考えている方々が、日本に寄ってもそれなりに客船としてもペイができるというビジネス的な判断ができるようになり、初めてクルーズ船の寄港が増えているという側面もあります。そういう意味では、どこかの港から呼んできたとか、日本の中で取り合ったというよりも世界的に評価されて寄港が増えていると言うのが要因になっています。

(森地委員長)

港湾事業については、この既定方針、原案どおり承認するというところでよろしいでしょ

うか。

——— ありがとうございます。それでは、原案のとおりにさせていただきます。

## 河川事業

### 重点審議内容の選定

(岩崎(政)委員)

河川事業については、再評価対象事業が8件、事後評価対象事業が1件、非常に件数が多いが、重点審議事項としては、再評価対象事業の1～7の、利根川水系の改修事業を取り上げた。これらの河川事業については、その河川整備計画の策定に関して、現在、別の委員会の方で審議中である。このような河川改修事業にとって影響のある河川整備計画の策定について審議されている途中に5年目の再評価の対象になった時、当委員会としてはどのような判断をしたら良いのかということが初めて問題になるケースである。そしてどのように判断するかについての方針自体は、これまではっきり決められてきたわけではないので、その点は事務局と議論し、別委員会の方で方針が確定するまでの間は、当委員会としては従来の方針どおり粛々と再評価を行うのが良いのではないかとということになった。そこで、この7事業について、特にもう一つの委員会の動向に直接影響されることなく、我々の従前の方針に従って評価するというにさせて頂いた。

(西谷委員)

別の委員会では計画を見直した場合、それをもって再評価するというのは、今、お手元にあります資料の中にも書いてある。そのような訳で別委員会の結論が出た上でどうするかということになると、これは報告でしかあり得ないことになると思う。今、ここで、再評価と言うよりは、今、どのようなことが行われているかをお伺いすることが、本日の委員会では必要と考える。

### 質疑応答

(西谷委員)

この河川整備計画はまだ策定中であり、工事実施基本計画に基づいた工事について「評価する」ことは、後で変わる可能性のあるものを評価することであり、大変難しい。例えば、資料にある流量配分図の黒い字で書いてある工事実施基本計画と下の赤い字で書いてある河川整備基本方針、その間の差がどのようになっているか、工事実施基本計画で行っても、それがフォローされているということを説明して頂かないと、よくわからない。というのは、赤い字の方が大きい数字もあるし、小さくなっている数字もあるのかどうか、大きい場合は、今行っている工事実施基本計画に基づいているものは含まされ

る可能性もあるが、もっと足りないところがあるという話になる。小さければ、ここは止めなくてはならないというところは出てくるわけで、そのような説明が欲しかったと思う。

(事務局)

基本的には流量を、今回の基本計画の策定に当たりまして、従来の工事实施基本計画で想定していた、必要とされていた流下能力よりもさらに上げる方向で、基本方針は定められております。それに基づいて今後、整備計画を定めていくということになりますので、現在行っております事業が、逆に手戻りになるようなことは少なくとも想定されないと考えています。

(西谷委員)

手戻りではなく、これから何をしなくてはならないということではないか。それとのギャップがあるため、今、これで「良い」「悪い」と言う評価は、ここでは下せない。だから、難しい訳だが、今は、そのような時期ではないと思っている。最初の評価のところでもそのように申し上げ、途中経過をお伺いするというにとどまるのではないかと思う。

(岩崎(政)委員)

私も当初そのように申し上げ、我々の委員会で何らかの結論を判断するのは難しいのではと申し上げた。ところが、国交省の方で策定している実施要領によると、審議中の場合にあっても、当委員会としては「判断する」と書いてある。「判断する」とは、何を判断するのか難しいとは思っていた。判断するとすれば、我々ができるのは、従来の基準を使って、今、行われている事業が当初の計画どおり、うまく進んでいるかどうかということぐらいしか判断できない。もし何らかの判断をするならば、それしかないということ資料をつくって頂いたというのが経緯である。ただ、実施要領自体の判断するというその文言が、何を判断させることを想定していたのかが、それこそ明らかではないということがわかった。今回、取り上げたのは、そういうことをこの場で議論して頂くことも意義があると思ったからである。

(西谷委員)

私も同感で、少し言葉は違うが、同じようなことを申し上げた。だから、ブロック別に利根川水系を評価するような方向で行きたいということが、ここで初めて出されたと理解している。今までは河川別の工事別で評価していたと思う。この堤防はどうだったかとか、堰がどうだったという評価だった。

(事務局)

7つの改修事業ということで、この区分というのは、前回の再評価の時と同じです。この利根川のそれぞれ本川と支川ごとに実施している事業について、まとめて評価をして頂いているというのが、前回からの流れです。

前回再評価をして頂いたこれらの事業について、今年で5年経過したということもあり、まだ整備計画としては策定、審議中です。では来年度、どのようにするかを、まずご判断頂かなければいけないということで、従来の再評価の視点から行うしかないのではないかと考えております。

(西谷委員)

途中経過で評価しなくてはいけないということは確かだが、別の委員会で同じことを決定する機関があり、それに基づいて事業が行われた時、ここで行うという形になるものと思っている。したがって、今の時点では、「今までどおりやっている」という報告を受けるよりほかに、ここでは議論しようがないと思う。今のことを了解するのだが、その先の整備計画の方がどのようになっている、今の工事実施基本計画で行っているのは、うまくそれにはまるようになっている、そしてその延長線上で次のことが行われるというような説明をして欲しかった。

(河川部長)

今、7つになっているのは、平成14年の再評価が7つだったので、それを踏襲して7つにしているわけです。しかし、なかなかないケースかも知れませんが、今回がちょうど新しい計画を立案中の、まさに作業中で、もう一年ぐらいするとそれができ上がるというタイミングです。ちょうど5年目を迎えるこの時に、今、現在進めている事業をどうするかということに関してご判断を頂きたいというのが私どもとしての気持ちです。その時に、今、実施している事業とは、ご説明した全体の事業なのか、つまり利根川、江戸川の改修事業としてやらなければならない事業体ということなのか、ここに当面の事業の対応方針について判断する、全体についてはないと、このようには書いてあります。そこで、一応、B/C等は、例えば利根川、江戸川については、利根川、江戸川の基本方針全体のもので評価させて頂いておりますが、そのうち優先度の高いものとして、「当面、実施しているものがこのような事業です」というものを、一応一覧として出させて頂いているものが資料に記載している事業です。これは、今、まさに今年も行ってありますし、来年も実施をしていく。新たに手をつけるというよりは、継続中の事業です。これを、タイミングとしましては、もう一年先に新しい計画ができるというところで、「来年も続けても宜しいか」というところをご判断頂ければ、というのが私どもの気持ちです。

ちなみに、そのために、これが新しい計画になったらなくなるようなことが大きく想定されるのか、ということに関してですが、全体の枠組みとしましては、対象とする改修



の目標とする流量が河道の方で少し増えるというところが、基本的にこの事業を行っているところになっております。一部、例えば印旛沼というところに書いてあります利根川放水路は、2件とも減っておりますけれども、これは、当面、今、行っている事業の中に入っておりません。ですから、ここに掲げております事業名の中に、これは出てきていない種類のものです。

したがって、このようなところについては、当然どうするかという議論があります。今、ご判断をと言っても「それは無理だろう」ということですが、そうではないところについては、もう一年どうするかということについてご意見を頂いている、ということです。

なお、当然ですが、整備計画が策定されましたら、それにつきましては直近の委員会でご報告をさせていただきます。もしその場合に、今回の継続事業について、一部、仮にですが、その事業が変更になったとしたら、それについてはその時点でご説明をして、ご理解を頂くということになるかと思えます。現在のところ、そのようなことは、今、掲げている事業ではないだろうと想定しております。非常にややこしい時期にご評価をお願いするということになってしまっているのが事実です。

(岩崎(美)委員)

資料中に整備期間が昭和55年から平成191年、次のページには、平成20年から平成191年とあるが、この平成191年がどのように出されているのか、200年も想定していたのかということをお聞きしたい。その下に、評価対象期間は整備期間プラス50年だから、200年プラス50年、250年も評価対象期間にしているのかと思って、次のページをあげると50年間となっている。この平成191年の意味と、評価期間の整備期間プラス50年の、何が評価の期間なのかがよくわからないので、ご説明頂きたい。

(事務局)

評価の期間としては、整備にかかる期間として200年と、それに加えて、整備が完了した以降にその効果を発揮する期間として50年間をカウントするので、合計としては250年間ということになります。

資料にある評価対象期間50年が評価対象期間というのは、言葉が同じなのに違う年数が書いてあるので、誤解を招きかねないのですが、250年で評価しているというのがお答えになります。ベネフィットにしても、コストにしても同様です。

その200年の整備期間というのは、今、評価の対象としている工事実施基本計画が、おおむね200年間程度の整備期間を見込んでおりますので、それに沿って200年間という期間を設けているということです。

(磯部委員)

新しい計画をつられるという問題だが、それは、本日ここでそれができる前ということで妥当性を判断したとすれば、新しい計画をつくる方で、ここまでやってきたことを前提にして、それと整合性を持つようにつくって頂けると理解してもよろしいのか。

その上で、ここではそれを前提として評価をする。そして、その評価で、今、岩崎委員からご指摘があった 250 年ということだが、これはマニュアルどおり行くと、このようになる。その前提のもとで行えば、その B / C が 25.3 とかというのは理解できるわけだが、ただ、直感的な話として、200 年建設期間があって、その先 50 年に集中する便益を計算するというのは、これほど長い期間を考えていくのかという感覚もある。そういう意味で、やはり私たちが生きている時間、期間も大事だと思うので、建設の順序とか 200 年後ではなく、もっと近未来を重視した順番の立て方の工夫がされているのかどうかについてお伺いしたい。計算上もそれをやれば、割引率があるので近い将来で便益が出るような工夫をしていけば、当然、数値上もプラスに出てくるのだらうと思う。その辺りの工夫について説明をお願いしたい。

(事務局)

200 年間の整備期間とプラス 50 年間ということで説明しましたが、河川の整備については、例えば堤防を少しずつ造っていきませんが、まだ途中であっても、堤防ができた時点である程度の効果が出てくる、要は、効果としては徐々に発揮されていくというような考え方です。今、現時点はマニュアルに沿ってということで、250 年間の B / C を出しておりますが、ご指摘のように、より我々の感覚に合った、近未来の B / C を出すということであれば、それほど作業的には難しくないと考えられます。そのような算出は、今後、考えていく必要があるとは思っています。

(磯部委員)

ベネフィットがだんだん増えていく訳だが、増やし方をできるだけ早く立ち上げることが大事ではないかということである。つまり建設期間が終わった時、最終的にはベネフィットをできるだけ早く上げた方が、私たちの感覚としても良いし、もちろん計算上も良い。どのような工夫をしているのか、という質問である。

(事務局)

それは、言い換えると、事業をより早く進める工夫ということであると思います。当然、我々もできれば早く進めたいと言うことで、各現場でも、できるだけ早期の完成ということは、特に地元からも要望が強いこともあり、工夫をしながら行っております。ただ、先ほど説明の中で申しましたように、例えば、堤防をつくるとか、あるいは河道を掘削するといった、大規模な土の移動を伴うものについては、できればその川の中だけで土の移動をしたりということもあります。その周辺の土地改良との土のやりとり、

周辺の事業者の方々と色々な調整の中で土のやりとりをやっていくなど、そのような部分ではかなり制約条件というか、進めたくてもなかなか進められない部分は事業者としては常日ごろ感じております。できるだけ整備を早くしていきたいと考えているところです。

(河川部長)

今、策定作業をしている河川整備計画は、全体の計画の中、おおむね30年分ぐらいを取り出して、何をやるかというメニューを決めようといった計画になります。そうすると、ご指摘のように30年で整備をして、その後50年間、ですから80年分の効果を算定しようということになります。現在、まだその計画がないため、残念ながらそのような評価ができませんが、そのような計画ができると、そういう期間で評価ができるようになります。ご指摘の点はまことにもっともであり、そのように変えていこう、ということが新しい計画でもあるわけです。

2つ目は、いわゆる段階的な目標ということを行っているのですが、災害の場合はどこかで堤防が切れると大きな被害が発生するので、段階的に、例えば50年に1回の洪水ぐらいまで、まず整備を全体的に進めよう、その次にまた80年くらい、100年に1遍ぐらいの対処にしようというような目標を設定して、レベルを上げていくというように行っています。そうすると、どうしてもよく起こりやすい被害の方が、被害額が大きく出るということになりますので、まさにカーブの端の方が立って、だんだん寝てくる、このような形になるように、この計算でも、改修の手順を想定して計算をしています。実際の取り組みもそのように行っているところです。

(森地委員長)

新しい計画になる時に、ここで何を評価するのかという話だが、「手戻りはない」とのことなので、この問題についてはそのように理解します。それから、計画の評価の手法については、(今、部長のお話で、)新たな格好でお示し頂く、こういうことでよろしいでしょうか。

——— ありがとうございます。それでは、原案のとおりにさせていただきます。

## 道路事業

重点審議内容の選定

(岩崎(美)委員)

前回の事業評価監視委員会での指摘に基づいて、事前に一つ一つの事業について、質問

をした。それについてどのように対応したかというのが、今回の資料と説明の中に反映されていると思う。とりわけ前回、進捗度というものが一般の人にはよく分からないので、分かるように説明して欲しいということをお願いし、工程表の形にいただいた。私が色々申し上げた意見、指摘は殆ど反映していただいていると思う。

重点審議の案件は、再評価から1件、事後評価から1件選んだ。再評価は一般国道1号新湘南バイパス、事後評価は一般国道52号甲西道路である。

新湘南バイパスを選んだのは、一般事業と有料事業が重なっている、少々ややこしい事例であり、このようなことをきっちり評価してみたいためである。それから、事後評価については、再評価の時からの変化を説明していただけると思う。

(森地委員長)

今のご指摘と同様です。

質疑応答

(一色委員)

新湘南バイパスで高架構造をやめた場合のB/Cを算出しているが、暫定形の方が早く効果が発生するはずだが、そのことを反映しているのか。

(事務局)

用地取得に要する期間は同じだが、施工は完成形の方が長い期間を要する。その期間はさほど長くないが、考慮できていない。

(森地委員長)

工期は用地交渉などが大半だと思うので、高架構造か平地かでそれほど変わらないのではないかと思う。

(秋山委員)

甲西道路でB/Cが前回再評価と今回事後評価で異なっているが、どちらも総事業費が760億円と変わっていないのは何故か。

(事務局)

総事業費は変わっていない(760億円)。B/Cのコストは、維持費を含んでいるので、維持費用分が変わっている。

(森地委員長)

道路事業については、この方針を含めて、原案どおり承認するというところでよろしいで

しょうか。

——— ありがとうございます。それでは、原案のとおりにさせていただきます。

## 営繕事業

### 重点審議内容の選定

(山岸委員)

重点審議案件としては千葉第2合同庁舎増築工事を取り上げた。これは、増築の難しさがあり、やや限界性もあるのかと思うが、このアンケートの中で、工事をやった後、執務環境がどう変わったかというところで、「向上した」という回答が49%あり、「どちらでもない」という回答が29%、「向上していない」という回答が22%とある。「向上した」というのが49%あり、明らかに「向上していない」というのが22%あり、これをどのように評価するかということは難しい。その問題点では、外来者の対応スペースや収納スペースが問題であるという、不満が出ている。特に外来者の対応スペースが悪く、色々混乱を起こすといったことがあったので、その辺について説明頂きたい。

また、このような設計がどのような設計プロセスなのか、あるいは課題がどのようなところにあるのか、説明して頂きたいと思います。

(秋山委員)

今と同じだが、コンテナの方は、基本的には倉庫に近いような建物であり、営繕的に言えば事務所ビルの方が件数が多いと思うので、重点審議は千葉第2地方合同庁舎でお願いすることにした。それから、一般的な事務所ビルとこの建物の特殊な部分というのを、具体的にどう使い分けておられるのか、費用の計算の時に、一般的な事務所ビルと比較した部分と特殊な部分と分けて計算しているわけだが、その特殊な部分の具体的な必要性について説明頂けたらと思います。

また、アンケート調査が簡単に一枚で表現されているが、実際はもう少し詳しい調査をされているようにも思うので、充実した調査であるべきではとの感想を持っている。

### 質疑応答

(岩崎(政)委員)

せっかくお金を使って建物を増築したが、アンケートを職員にしてみると、良くなったという評価は49%しかなく、51%は金をかけたことの有効性を評価していないという結果が出たことについて、これはあまり良いことではなく、その原因を考えなくてはならないのではと思う。前に借りていた民間のビル、特にこれは別に安全性やセキュリティーを重視する必要がないような建物については、民間の建物を借り続けるという方法で

も支障はないはずである。要するに、執務に必要な期間、民間のビルを借り続けた時の支出と、今回、建物を造ることによって、その期間使えることの支出と比べて、非常に支出の度合いが少なくなるというのであれば、多少不便になったとしても、国としてはメリットがあるということでバランスすると思う。その辺は調べられたかを聞きたい。仮に民間のビルを執務に必要な期間、借り続けている時に予想される費用総額と、今回建物を造ったことの費用をバランスさせて、国としての負担額がかなり減るとか、具体的にどのくらい効果があるかというのは、調べられたのか。

(事務局)

実は、この件については今回の評価ではそこまで調べていません。同様な事例が昨年あり、民間のビルを借り続けた場合、同じ面積を国で造って将来使った場合は、割引率を入れなければ、単純にコストだけ積み上げていきますと、民間ビルを借り続けた方が高くなるという結論が出ていました。

(岩崎(政)委員)

面積が同じ場合だが、この増築した建物にかかった費用部分と、民間の建物を以前、借りていたところで、床面積が労働局分はほぼ同じとのことだが、収納スペースが不足るとか、外来対応スペースが不足するという評価が出るというのは、レイアウトがよほどひどいか、何か無駄にスペースを使っているか、どちらかということになるのではないか。

(事務局)

多分、既存の庁舎にあったものも、増築の方に移動されて使っているのではと考えています。

(営繕部長)

面積はおよそ5%ほど小さくなってしまったということですが、賃料についても調べており、月500万ぐらいの光熱費を除いた賃料を払っていたということなので、年間6,000万弱ということですので、ですから、今回の費用を考えますと、10年少々で割引が少ないともう少し長くなるんでしょうかその程度ですので、十分今回造ったことによる効果ができていると考えております。

(岩崎(政)委員)

こういう建物評価の時、特に賃貸物件でいくか、それとも固有の建物を造るのか、ということの便益の違い、それを明らかにするような資料をつくって欲しい。

(西谷委員)

コンテナ貨物検査場について、検査スペースだと特殊な冷蔵庫や冷凍庫がある。これはかなり単価は高額か。特別にここのために工夫したというところはないか。

(事務局)

何と比べるかというところが、今回、比較対象がわからなかったので、これだけかかりました、という出し方でしか出ておりません。事務スペースと比べると、高くなります。躯体そのものの断熱の部分とか、冷凍機 冷蔵庫用の機械が入ってきますので、相当高くなります。特に工夫したというところはないです。

(森地委員長)

営繕事業について、原案どおり承認するということがよろしいでしょうか。

——— ありがとうございます。それでは、原案のとおりにさせていただきます。

河川事業(報告)

特段の意見なし

以上