

関東地方整備局事業評価監視委員会（平成 26 年度第 8 回）
議事録

■一括審議案件 再評価対応方針（原案）の審議

- ・一般国道 20 号 新山梨環状道路（北部区間）
- ・一般国道 139 号 都留バイパス

（上記事業について事務局から概要説明）

○家田委員長

それでは、まず、一括審議案件ですが、一般国道 20 号新山梨環状道路（北部区間）と、それから、一般国道 139 号都留バイパスにつきましての審議でございます。

これは、事前に皆様のところ資料をお送りして見ていただいているところでございますが、何か御質問とか御意見とかはございますでしょうか。

〔「なし」という声あり〕

○家田委員長

それでは、対応方針は原案どおり、継続ということよろしいですか。

〔「異議なし」という声あり〕

○家田委員長

ありがとうございます。

それでは、一括審議案件、以上 2 件は継続ということにさせていただきます。

■重点審議案件 再評価対応方針（原案）の審議

- ・南鳥島における活動拠点整備事業

（上記事業について事務局から資料 3-2-①により説明）

○家田委員長

続きまして、重点審議案件、南鳥島における活動拠点整備事業について、御質問やコメントをいただきたいと思います。

○佐々木委員

2点、確認と教えていただきたいと思います。まず、1点目は5ページのところで、低潮線保全基本計画の説明が下のほうにございますが、その中で、この事業をするときに「海洋の環境の保全に配慮」という文言が入っているかと思うのですが、この事業をする上で、そのあたりで何か配慮する必要性とか、そのあたりがもしあって何かされていれば教えていただきたいということで、個人的にはそれほど気にするようなことはないのかなど、そういう認識は持ちましたけれども、一応、確認させてください。

それから、2点目ですが、12ページのところで真ん中あたりなのですが、総費用のところの再評価が348億円ということになっていて、これが新規事業評価のときに比べて大分増えていて、その理由は、多分、管理運営費を年間6億円に変更ということなのだと思うのですが、このあたりの費用が増えたように見えているところについて御説明をお願いしたいというふうに思います。

全体としては、国策での事業ということで、必要性などはよくわかるというか、そういうものだというふうに理解しております。

○事務局

こちらについては、一つ、先ほどの費用のほうから先に御説明をさせていただきますと、管理運営費というところについては、南鳥島は内地から非常に離れた島ですので、実際にこの施設を管理運営していくために必要となるような資機材だとか、それから、あとはそのための人員だとかというのを、事業採択後、いろいろ各方面と調整だとか精査させていただいた結果、そちらの額が上がったということになりますので、総費用について計上させていただきます。

○事務局

それから、工事に際しまして海洋で特に環境に留意している点ということでしたが、特に海域に何か区域が設定されているわけではないのですが、やはりこういう太平洋の真ん

中にあるサンゴ礁でできた島ということで、事業に当たりましては、環境に悪影響を与えるようなことはやらないという方針の中で工事を進めております。

○家田委員長

佐々木先生、どうですか。

今のところ、確認ですけれども、そうすると、25ページに管理運営費が6億円と出ていますけれども、もとは幾らだったのですか。

○事務局

年間2億円。

○家田委員長

そうすると、2億円が6億円になったのですね。

○事務局

はい。

○家田委員長

その、どうしてかというのはどこかに書いてあるのですか。

○事務局

もともと2億円というところについては、新規事業採択のとき、基本的には内地だとか本土でその施設を維持管理するために必要な額に準拠してある程度想定させていただいたのですが、実際に現地で工事をするようになって、現地の環境だとか、気象状況だとか、それから、現地で運用する上での課題だとかというところがわかってきましたので、そうした課題を考慮した上で、実際に現地活動に必要な機材だとか必要な人員配置だとかというのを再検討した結果、増加してしまったというところです。

○家田委員長

では、佐々木先生の御指摘の1点目は、やはり12ページには「年間6億円に変更」と

書いてあるけれども、では、幾らから6億円に変更したのかと書いていないから、もとは2億円のつもりだったのだけれどもというのを25ページあたりにきちんと書くことと、その4億円がふえるというのはどういう意味合いのものなのかというのを、どこかこの右のほうに、空欄にでも書き込んでおいていただけませんか。

1点目は、佐々木先生、そういうことでいいですか。環境のほうはどうでしょうか。いいですか。

○事務局

委員長、すみません。少し補足で。

先ほど、工事に際しては注意しながら行っているということですが、逆に、管理という面に関しまして、この水域の部分に、島の周りになります。特定離島港湾区域という港湾区域を設定しておりまして、その港湾区域の中では土砂の採取の禁止を原則としておりますので、そういう意味で、第三者が環境を破壊するということは規制できるようになっているということです。

○家田委員長

では、今のところ確認させてください。10ページの絵がいいかな。要するに、三角形をした島にこういうふうに突堤をつけて、その片側に着岸できるということですね。これが片方だから、波は、この絵でいうと南東の方向からを想定しているわけですね。

○事務局

波の主方向は南東のほうになります。

○家田委員長

ということですね。その波の主方向、あるいは風の、ローズダイアグラムといったかな、ああいう資料はどこかに入っていますか。

○事務局

申しわけありません。今回の資料にはおつけしてございませんが、別途、存在はしております。

○家田委員長

そうですか。この6ページなり、10ページの設計が妥当であるというあたりのところを、何か、バック資料で図とかをつけておいてくれませんか。

○事務局

はい。

○家田委員長

ということは、ある程度までは、その方向からのときには何も問題なく着岸できるのだろうけれども、逆方向から来ると、また困ったりもするものですね。

そうすると、年間、これをつくることによって、現時点では着岸可能な、要するに荷役が可能な日取りがこのくらいのはずなのだが、これをつくることによって、どのぐらいまで上がるという見積もりは、どういうふうになっているのですか。

○事務局

今、実は、実際に27年から一部、船が利用を始めるということですので、少し船長のほうと、つける波の条件とか、今、調整を始めたところでございますので。

ただ、現時点では小舟しか着けられないようになっていますから、それがもう少し大きな船、順々に伸びていきますので、そこはかなり稼働率が上がってくるという見込みでございます。

○家田委員長

現時点ではまだよくわからないけれども、実績を踏まえて整備していくということですね。

では、これもいずれ事後評価をやることになるから、それに向けて、着実に状況を把握するようにお願いしたいと思います。

○事務局

はい、わかりました。

○家田委員長

ほかにはいかがでしょうか。

○清水委員

15 ページで便益の算定のところですが、コバルトの価格に依存するというのがわかりました。しかし、ここでは海洋資源開発が低潮線基本計画の中で大きい位置づけだということで試算されている。新規採掘の評価時点での、価格に依存しないような、採掘のコストとか、それから輸送のコストとか、そういったものが再評価時点では上がっています。

この辺はどうしてそうなっているのか。これは採掘が進んでいるわけではないので、想定しているのですから、想定している中でこれだけ評価の価格が違うというのは、どういった理由があるのかということをお教えいただきたいと思います。

○事務局

お答えいたします。こちらの南鳥島周辺海域における、そういうレアアースを含めた海洋資源の分布状況というところにつきましては、これは年々測量技術の進歩だとか、いろんな方々が現地に入って調査をした結果、場所だとか深さだとかというところが変わってきています。そちらについて、過去の平成21年のころのレアアースの分布状況のデータだとか、その深さについては、先ほど東京大学の調査によって、最近はもっと浅いところにレアアースの分布があるというのがわかってきたとか、そういうような最新の調査データを含めて、この輸送コストだとか、採掘コストというのを計上し直した結果、このような差が出てきてしまっているという状況です。その時点時点で、現状の調査結果を踏まえて更新をしているということです。

○家田委員長

ありがとうございます。ほかにはいかがでしょうか。

よろしければ、対応方針を決めましょうか。

28 ページに原案がございます。本事業は継続が妥当であるということでよろしいでしょうか。

〔「異議なし」という声あり〕

○家田委員長

ありがとうございます。それでは、これは継続ということにいたしましょう。

事務局の御説明でもございましたけれども、こういう種類の事業を評価するのはどういうふうにするべきであるかというのは大いに考えさせられるところがあるかと思います。その辺も議事録に残して、今後に向けて、本省等々にも具申していただけたらと思います。よろしくをお願いします。

○事務局

今、本省のほうでも、こういう事業を含めて、どう評価をすべきかという検討も進めたいと考えておりますので、引き続き、御指導いただければと思います。

○家田委員長

はい、ありがとうございました。

■一般審議案件 再評価対応方針（原案）の審議

- ・一般国道246号 都筑青葉地区環境整備
- ・一般国道464号 北千葉道路

（上記事業について事務局から資料2-4-①、2-5-①により説明）

○家田委員長

それでは、以上2件について審議していただきます。

まず、一般国道246号都筑青葉地区環境整備につきまして、御質問や御意見などはいかがでしょうか。

では、私から一つですけれども、これは、残事業そのものは、歩道がまだ残っているとか、そういうことですね。

○事務局

歩道整備と右折レーン設置が残っております。

○家田委員長

ということですね。それで、気になった表現がないでもないで申し上げますと、14ページですね、残事業のところコメントがついていて、※で「本線部が完成しているため、残事業の便益は発生しない」と。それで、一方、8ページの事業の必要性のところを見ると、二つ目のポツでは、「歩道整備未完了区間は完了区間に比較して歩行者事故が多い」と。だから、歩道をつくるのですよね。

したがって、14ページの表現は、今、道路のマニュアルで対象にしている自動車の走行にかかわる便益は残事業については発生しないけれども、計算上には乗らないものの、歩行者の安全向上に資することは言うまでもないとか、何か、そういう配慮が欠けていて、いかがなものかなと思いますが、どうなのでしょう。

○事務局

わかりました。おっしゃるとおりです。

○家田委員長

それは直しておいていただけたらと思います。

○事務局

わかりました。

○家田委員長

ほかにいかがでしょうか。

では、本件はよろしいですか。

それでは、一般国道246号都築青葉地区環境整備の対応方針をごらんください。17ページでございます。

事業継続とするということですが、よろしいですか。

〔「異議なし」という声あり〕

○家田委員長

ありがとうございます。

では、続きまして、一般国道464号 北千葉道路。

楓先生、どうぞ。

○楓委員

17ページですが、先ほど暫定2車は平成30年で供用と伺いました。参考の前回のときは、暫定2車線は、いつをめどにされていたのでしょうか。

そして、もしかしたら途中で説明があったかもしれませんが、これだけおけているという理由を、もう一度、教えていただければと思います。

○事務局

前回は、全線を暫定2車線で整備していくという方針は、特段、持っていませんでした。前回の前提は、基本的には4車線で平成31年供用を目指すという、そういう内容でした。

実際に、現地も4車線で用地を買って、最初から構造物などは4車線で作ってあるのです、それを成田空港の発着回数が27万回だったのが30万回に伸びるとかみtainなことがあること、それから、周辺ネットワークが整備してくる中で、ここが残っているようなところがございまして、4車化をせずに、まず、2車線をつなぎますと、その分の回せるものというのをほかのところに回していくようなことを県のほうで考えておられまして、県が去年12月、1カ月前に千葉県議会で議論になりまして、既に暫定2車線でいこうという方針で取りまとまったというふうに報告を受けております。

そういうことを踏まえまして、今回、この再評価でそれに合わせた形に投資パターンを変えさせていただいたということでございます。

○楓委員

暫定2車であれば、ほぼ計画どおりの年数でということでしょうか。

○事務局

本当は、ほぼ、4車だったとしても計画どおり動いてはいます。

ただ、4車でやっていくためには、ちゃんと4車でやるためのお金も今投入しなければいけないと。その投資を、一時的にこの事業の便益を下げて、ほかのところで発生させるために回したいと。ただ、下げたとしても、それなりの効果が出ること、特に、B/Cで発現しない、カウントできない、例えば災害時のリダンダンシーみたいなところは2車線でもそれなりに発揮できるというようなところがございまして、総合的に勘案して、暫定2車線でいいという判断がされているということでございます。

○楓委員

わかりました。

○家田委員長

ほかにいかがですか。

○池邊委員

1点、北千葉道路については、国がやる意味合いということで、大規模投資を必要とすることということと、鉄道近接施工区間があるということと、あと、もう一つ、N値が1未満の軟弱な地層が存在するということだったのですけれども、これについては、特に路線変更せずに、どのような対応で、これは防災上も安全な道路であるというような形のネットワークになっているというようなことの評価だったと思うのですけれども、それを避けたのは、工法だけなのか、どの程度の軟弱な地層がどういう部分に位置していたのか、それをどう対応したのか、その辺について説明していただければと思います。

○事務局

10ページ、11ページのあたりを開いていただければと思います。

今、池邊委員から御指摘があったのは10ページの一番下のところだと思うのですけれども、11ページの図面のほうを見ていただけますでしょうか。

沼がありまして、周辺は田んぼです。なので、基本的に、そのさらに南側に広がっている丘陵部を除けば、地盤としては極めて軟弱です。

そういったところですので、基本的に橋梁にして、杭基礎を打ち込むか、地盤改良した上で盛り土をするかという選択になるのです。

このあたりは、周辺に家が両側に出てくるようなところについては両側に道路をつくっています。すなわち橋梁で挟みました。でも、それ以外のところは、道路をスカイアクセスの両側に回しますと、交差点が広がって追加投資とかが発生しますので、そういった両側に道路をはわせる必要がないところというのは基本的に片側に寄せています。

片側に寄せると、今度、地盤改良して盛り土にしたほうが有利という面が出てくるのです。ただ、軟弱地盤で沈みやすいですね。沈みやすくて、それによってゆがんだ結果として、スカイアクセスの下部とかに影響が出ると困ると。なので、慎重な地盤改良をやらなければいけなくて、その部分がある区間というのが集中していたのが結果的に暫定2車線区間ぐらいから、供用区間から成田側にかけての区間だったということでございます。

そういったこともあって、その区間を中心に、現道の464号と、一番東が成田、押畑というところがございますけれども、ここにもう1本補助国道408号というのがございまして、この区間を挟む形で、直轄のほうで、権限代行で区間を預かったということです。

○池邊委員

結果として、地震時にもこの北千葉道路は安全だということは確認されているのでしょうか。

○事務局

橋梁と改良で、それぞれ、当然、技術基準は違うものでございますけれども、それぞれ最新のものを使ってやっておりますので、大丈夫だと思っています。

○家田委員長

ほかにはよろしいですか。

それでは、21ページに対応方針でございます。

事業継続が原案でございますけれども、よろしいでしょうか。

〔「異議なし」という声あり〕

○家田委員長

ありがとうございます。それでは、本日予定しています再評価案件は以上でございます。

引き続きまして、事後評価でございます。審議案件3件ございますが、それぞれちよつと性質の違うものなので、まず港の関係の話から始めます。

■事後評価対応方針（案）の審議

- ・鹿島港外港地区航路整備事業
- ・百里飛行場滑走路新設事業

（上記事業について事務局から資料3-3-①、4-2-①により説明）

○家田委員長

それでは、鹿島港につきまして御質問等がありましたらお願いしたいと思います。

○清水委員

最後の御説明のところ、予想外に漂砂量が多くて、航路の維持浚渫土量が増えたということで、その対策として潜堤ですか、そういうものを設置したということだと、当初から所定の水深を確保するということを考えたときに、今後の維持管理費として当然その潜堤とかそういったものが計上されてくると思うのですが。そういうものも含めた中で、最終的にB/Cというのが少し変わるのではないかなと思いますが、その辺はどうでしょうか。

○事務局

潜堤につきましては、実はこちらは今、別途、これは昨年審議いただいた、鹿島港外港地区で国際物流ターミナルを整備しておりまして、こちらで中央防波堤の部分の便益だとか潜堤の部分も含めて評価をしているところでございまして、今回評価とは別の事業のB/Cというか、その効果や費用の中に計上させていただいております。

○清水委員

事業が違うと。

○事務局

すみません、プロジェクト的に分かれてしまう、これも一つの事業の分け方の課題があります。港単位で便益を計算すれば、その港の事業全体における効果が出てくるのですが、港の中で幾つか事業が分かれてしまうと、その港の中のどのプロジェクトにその費用を入れて、どうやってその便益を出すのかというところが、その境目がわからなくなってしまうところがあります。これも港湾の事業評価課題の中の一つですが、先ほど言った、この部分の潜堤の部分の費用だとかについては別事業のほうで計上されておりまして、それは別の便益の中で評価されています。

○家田委員長

ほかにいかがですか。

○佐々木委員

今の御質問にも関連しますけれども、4ページのところで、ここを要は2.2mまで掘り下げるということを、浚渫をされたということですが、これをやる前には相当埋まっていたということですね。

○事務局

はい。

○佐々木委員

それで、どのくらい埋まっていた状態からどのくらい掘ったのかということと。

それから、掘ってみたけれども、やはり沿岸漂砂の関係でたまるので、潜堤などをというお話でしたけれども、これは恐らく工事をする前からわかっていた話だと思いますから、恐らく計画の部分は両者を一体として計画されたんだろうなと想像するんですけど、事業としては別になっているのですかね、これは。なので、そのあたり、本来であれば全体として見ておくべきなのかなという印象を受けたのですが、そのあたりはどうなのかという話と。

それから、最後は、これは細かい話ですけども、沿岸漂砂の方向が北からと南からで

集まってくるような書き方になっていますが、11ページのヘッドランドの話なども考えると、基本的には波の影響のほうがむしろ強い、沿岸漂砂には効くかなというふうに、それが一般的な理解ではないかなと思うんですが。そうすると、どちら方向にも多分行くんですよね。それで、障害物があるとそれによって砂が遮断されてそこでたまと、そういうことが起きるとのことだと思っただけですが、このあたりの漂砂がずっと港に集まってくるような書き方になっているところが、これで正確な表現かというところを教えてください。

○事務局

漂砂につきましては、確かに実際ここは海岸浸食で砂が削られているというところについては波の影響が大きいんですけど、この沖合にやっぱり北側からの潮流があって、潮流に乗ってくるところについてはやはり北側からのところが卓越しているのかなというところが想定されておりますので、やはり主に北側からの流れを遮断するというところが一つの大きな課題と想定をしております。

あとは、4ページ目の、すみません、パワーポイントを見せていただけますでしょうか。この漂砂については事前にわかっていたのではないかという御指摘だったと思うんですが、現在鹿島港では、この港の中の、波が北東のほうから、波の向きは卓越して来るものから、鹿島港内に波が入らないために、この南防波堤をこう伸ばすという事業を実施しております。

この南防波堤を伸ばすと何が起こるかと言うと、この北側から流れてくる漂砂がこの南防波堤に当たって港の中に入ってきてしまうと、それで航路にたまってきてしまうというのが鹿島港の今回の事業の一つ大きな課題になります。

当初、この航路埋没の速度については大体年間5cm程度で埋まるだろうということで想定をしておりました。ただ、その後、この南防波堤を伸ばすという工事をやっていく途上で、この事業期間中には堆積速度が大体10cmぐらいに増えてしまったということがございました。その5cmの差というところが当初予期できていない部分で、今回その事業費で増えてしまったところの土砂の量ということになります。

なので、鹿島港については、この港の中の静穏度確保でこの南防波堤を伸ばすということと、それから、流れてくる土砂をどうやってとめるかというところを、どうやって両立するかというところが難しい港になっておまして、そのためにその両立する方策とし

て、潜堤というところで、ここの入ってくることを防げば多少なりともその埋没速度が押さえられるのではないかという対策を現在行っているところです。

あとは、この事業前にどれぐらい埋まっていたかというのは、大体1 m程度埋まっていたということです。なので、2.2 mの航路が2.1 mになってしまっていたので、これを1 m掘り下げる事業ということで本事業をやっておりました。

○佐々木委員

わかりましたけれども、そういう意味では、全体としてそういう姿が一応見えていて、それをそれぞれの個別の事業に割り振ったという、そういうことでよろしいですね。

○事務局

そういうことでございます。なので、全体の説明をすればよかったです、申しわけございません。

○佐々木委員

あと、漂砂の話ですけれども、これ港のほうに結局集まってくるような書き方になっているのですが、これ要は、基本的には波向きで漂砂は決まっていて、波向きが季節などによって変わりますよね。そうすると、障害物があれば必ずあるときにはそこに集まるので、今度別のときには集まりませんが、また別の季節になると集まってくる。だから、結局どっちにしろ、南側にしろ北側にしろ、結局砂が集まってきちゃうという、そういうことだと思いますので。沿岸に確かにあるとは思いますが、それよりむしろ波のほう効いているんじゃないかなということと。

あと、ヘッドランド工法が有効だということは、結局そういう両方に波向きが振れることによってうまく安定した砂浜形状が、北側にも南側にもできるということのを売りにしていると思いますので、その辺の表記が、北から南とかそういうのは誇張し過ぎているかなと、そういう印象を受けたんですが。

○事務局

先生おっしゃったとおりでして、主たる波の方向、波向きの方向は、今の一番外側の防波堤で妨げている方向と。冬季などは、今の時期は、先生おっしゃるとおり、開口部のほ

うからの波が卓越しまして、それによってまた漂砂が動いているというような状況でもございますので、そんな意味も含めてどうやってとめるかというところが一つ潜堤で工夫したいなと思っているところであります。

○家田委員長

よろしいですか。

ほかにはいかがですか。ございませんか。

それでは、まとめのところをごらんください。特に見ていただくのが、こういうオフィシャルの事後評価をさらにやるかというようなところについて言うと、この(2)にありますけれども、特段の必要性はない、こういうことでございます。

それから、(3)のほうに、事業評価手法の見直し等の必要性は見られないと書いてあるわけですね。この辺どうかなど。

特にどうなんですか、港というのは非常に広域にわたる空間をやっているものであって、しかもいろんな多種多様な事業を、時間差攻撃もあったり、それからいろんな主体がまじり合っただけでやらなきゃいけないという難しいことですよ。だけど、水は全部つながっているから、こっちでやった仕事があっちにもプラスで影響したりマイナスで影響したり、それをいろんな要素を加味しながら、なるべくいい答えを見出していくということだと思ふので。

さっきの潜堤の話も、完全に最初から予見できたかというとは何とも言えないのだけれども、やっていくうちにその量がはっきりわかっていくという中で、潜堤というのは別の事業でやるのがこっちにはプラスで効いていると、だけどコストはそっちの事業費になっている。逆に言うと、その事業を検討、評価するときには、実はその外側にこういうメリットも出ているというのも言ってあげなきゃいけないですね。事業というのはそういうものであるということを、ここまでの事業で、次がこの事業でと、ぶった切ってやるというのは、そういうものでは仕切れない面があるということ、やはり港湾のマニュアルの中でも十分認識されやすいように記述が必要じゃないかと思ひますけどね。

私の理解では、余りそこまでのことを書いていないように思うのですが、特にマニュアルそのものを、手法そのものを見直しということじゃないのですが、事業評価というものがどうあるべきか、どう理解するかというところには、やっぱりここからもレッスンがあるんじゃないかと思ひますが、いかがでございましょうかね。

○事務局

まさに、先生のおっしゃったとおりだと思います。この場でも、実は東京港と横浜港の評価のときに、今までの評価単位と少し変えた形で評価させていただきというお願いをさせていただいたと思うのですが、港湾の評価についても、どの単位で評価していくのがいいのか、プロジェクトをどう切ればいいのかというところについては、これは本省レベルでも、各整備局レベルでも、今、検討しているところですので、また本省のほうとも相談しながら対応していきたいと思います。

○家田委員長

ということで、この(3)の事業評価手法の見直しの必要性までは言いませんけれども、テイクノートしていただきたいのは、隣接している関連する事業なんかと費用なり便益なりがやりとりされる種類のものがあるという理解をすべきだというようなことを残していただけたらと思います。

まとめは、ここに書いてあるような原案でよろしいですか。ほかにつけ加えることはございませんか。

どうぞ。

○堤委員

くどいかもしれませんが、南鳥島のところも定性的な評価をという総合的な観点の必要性が言われました。この事業などもやはりそういう観点も加えながら、事業に対応した多様な評価の仕方がほしいです。また、この表現やまとめ、この資料の出し方などにも、もう少し工夫と視点の多様性というものを加えていただくと、私どもにもわかりやすいのではないかというふうに感じました。

○家田委員長

前広な視点に立って評価レポートをまとめましょうという御提案でございますね。よろしいでしょうか。

それでは、この案件は認めていただいたことにします。

朝香委員が退場されますので、本年度最後の委員会でもあるので、全体的な御感想も含

めてお願いします。

○朝香委員

中途退席いたしまして申しわけございません。前回も中途退席だったものですから、本当に申しわけございません。

事業評価監視委員会ということで、きょうまで8回ということで、私も今年度から新しく委員に就任させていただきましたけれど、やはりこういう形でインフラの重要性ということを目の当たりに経験させていただきましたし、またインフラを整備するに当たっては、これだけ長い時間がかかって、それだけのコストを要するというのも、身をもって感じさせていただきました。

ですからこそ、こういう事業評価ということのある程度のスパンでやっていくということの重要性というのは非常に感じております。とりわけ、やっぱりインフラですから、我々経済団体としましては、経済界にとっても整備されるということは非常にありがたいことだと思っておりますので、非常にありがたかったなと思っております。

あとは、実際、こういうペーパーだけでなく、現地の視察とかそういうこともさせていただきましたので、この辺につきましても非常に納得できる内容で物事を見ることができたなと今、感謝をしております。本当にどうもありがとうございました。

途中で退席することを御容赦いただきたいと思っております。ありがとうございました。

○家田委員長

引き続きまして、百里飛行場滑走路新設事業につきまして、御質問、コメントをいただきたいと思っております。

○楓委員

空港の利用促進云々について余りこの場で言うのもふさわしくないと思いますが、間違いなく海外からのお客様が増えますので、ここで整備することが、恐らく2020年に向けて効果が出てくると思っております。

一つ教えていただきたいのは、これを整備する際に貨物輸送のことは全く計画にはなかったのでしょうか。または、今の貨物便の実態に関して教えていただければと思います。

○事務局

この空港につきましては、貨物については見込んでおりません。

○楓委員

今後も。

○事務局

今後につきましては、ニーズによってだと思えます。

○事務局

すみません、東京航空局でございます。

貨物専用便におけるそういうものは、考えては当初からないのですが、旅客におきまして、ベリーといいまして、一部貨物も積んで、実際、他空港においてもそういう運行をしておりますので、そういうところの貨物においては、当然、需要等は見込んでいる状況だと思っております。

○家田委員長

ほかにいかがでしょうか。

これは、茨城空港という名前と百里飛行場という名前は、どういうふうに使分けられて理解したらいいのですかね。素朴な疑問であります。

○事務局

法律の正式な名称は百里飛行場になります。俗称というか、一般の方には茨城空港ということです。

○家田委員長

通称なんですか、あれは。

空港と飛行場というのは、どういうふうが違うのですか。

○事務局

空港は民航機の専用といいますか、そういうことで。こちらで言います共用飛行場とい
いますのは、今回、防衛さんと民航機共用での場合においては、飛行場ということで。

○家田委員長

共用だと飛行場になるわけだ。

○事務局

という言い方を、通常させていただいております。

○家田委員長

はい、状況わかりました。

ほかにはいかがですか。よろしいですか。

最後のところにあるまとめについて、何かコメントはございますか。よろしいですか。

それでは、ここにまとめに書いてあるとおりの御了解いただくということですね。ありが
とうございました。

失礼しました。鈴木先生、一言お願いいたします。

○鈴木委員

手短にします。今回、事業評価、さまざまにされたものが、レッスンという形でまとめ
られて、よりよい、評価のほうもよりよくなっていくというか、そのことが今回とても大
きな成果であったんじゃないかと思っておりますので、引き続きこういう形でよりよく、
事業もよりよくなるし、評価のほうもよりよくなるようなことが考えられるといいなと思
っております。よろしくお願いいたします。

すみません、中座いたしまして。

■事後評価対応方針（案）の審議

・甲府地方合同庁舎

（上記事業について事務局から資料5－2により説明）

○家田委員長

それでは、甲府地方合同庁舎について、質疑をお願いしたいと思います。

堤先生、最初にいかがですか。

○堤委員

堤です。甲府に住んでいるものとして、総合的な感想を申し上げさせていただきます。

この甲府駅北口の都市計画や開発事業は、20年以上前から市民がいろんな形で話し合ったりしてきました。このような形でまとまったということは大変市民としてうれしいことだと思います。ただ、課題なり問題はないわけではないと思います。例えば、藤村記念館は武田神社の一角に古ぼけた形であったものが、多くの人に見てもらうためにこの歴史ゾーンに持ってきたというのは、良かったか悪かったか、市民の考えの分かれるところでもあります、見解がいろいろです。でも、それを今後、地域の歴史を知ることで、どのような意味を持たせるかが大切です。市民の意見はいろいろあるところを今後どういうふうに生かしていくか、地域の歴史を知る象徴としてどのような意味を持たせるかということが課題ではないかというふうに、私は感じております。

駐車場が満車という問題もありました。こういったことも予想されておりました。つまりすごく混むという時期にはどのように対応をすとかということは今後も検討することが大切です。いろんな問題を今後どのように対応していくかということが課せられていると感じております。ある意味ではいいモデルになっていってくればいいなと思いますし、この事後評価のまとめも大変よくできているというふうに私は感心いたしました。

○家田委員長

どうもありがとうございます。

ほかの方も御発言いただければ、いかがでしょうか。

○蟹澤委員

私も、こういう事業については、利便性の面からも、最近の省エネとかということから考えても、合同庁舎として集約してということはメリットのあることなので、非常にいいことじゃないかと思います。

これは、P F I 事業ですよ。ですから、もし御説明が補足いただけたら、この設定のプロセスも含めて、このP F I の場合どうやられているのかということをおひとつ御説明いただきたい。

といいますのも、このいろんなセットバックして街並み形成するとか、非常にいいんですが、この6ページに周りの環境のおまとめになったものがありますけれども、例えばこれ、山梨文化会館というのは丹下健三、有名な建築家の設計した建物ですし、県立図書館も大手の設計会社が入った建築雑誌に載るような設計なんですよ。それに比べると、ちょっと残念なのが、この合同庁舎も非常に工夫はされているんですが、そういうランドマークとかデザイン性みたいな面で言うと非常に合理化され過ぎているところもありまして、せっかくおやりになるのであれば、税金を有効に使うということがあるんですけれども、もう少し付加価値がつくような条件がついてもいいんじゃないかなと思います。その辺は、P F I とか発注の方法とかの設計の標準仕様とか、その辺で限界があるのかなというふうにも思うんですが、その辺はいかがでしょうか。

○事務局

蟹澤委員の御発言ですが、公共建築がランドマークとなるといった視点は、やはり重要な視点かと思いますが、今回は甲府市のまちづくり計画と連携しているという面もありまして、そういった全体計画に対して合同庁舎が貢献しているといった面もございますので、全体のグランドデザインの中で、このエリアはそういうランドマーク的なものが建つべきだというのがございましたら、そういった条件での整備があり得たのかもしれませんが、特段なかったの、我々の通常の枠組みの中での整備を行っています。

○蟹澤委員

わかりました。そういう限界があるとしても、例えば一部に壁面緑化とかそういうことも取り組まれていると思いますけれども、例えばもう官庁の仕様書のほうで、そういうところは民間のお手本になるようなトップランナー的なところでやっていくとか、あと、木材利用の推進法に基づいて木材も使っているんだと思いますけれども、これはかなり、まだ地域産材というところまでは、もしかしたらこだわっていないように見えますけれども、そういったところをもっとやれるところはおやりいただくとか、やはりそういう面で、いい意味で公共工事の建物が民間の手本になるような、先導的なモデルになるような、今

後ぜひ要素が入るような発注方式とかそういう計画方式も考えていただけるといいなと思います。

○家田委員長

ほかにいかがでしょうか。

○池邊委員

すみません、シビックコアの事業はほかのところでもかなり、こういった地域活性化という点について貢献していると思うんですが、今回はシビックコア事業の評価ではなくて、あくまで甲府地方合同庁舎としての効果なんだと思いますけれども。

ただ、事業目的の達成状況のところ、そういう地域の活性化というか活力向上みたいなものとか、経済性というところも、逆に後ろのほうに、経済性というのは、あくまでこの調査での対応保全性というところで経済性だけなんですけれども、逆にこの合同庁舎とこういうシビックコア事業をやったことにおける経済的な地域への波及効果みたいなものというんでしょうか、そういうものは今後こういう庁舎、合同庁舎というものはある程度、公共的なものである以上、地域貢献というかそういうものが求められると思うんですけれども、そういうような項目はこの事業計画の効果の中には入ってくる予定はないんでしょうか。

○事務局

今、御指摘いただいた点につきましては、説明はしていなかったんですが、16ページの事業計画の効果に関する評価の中の地域性というところで、自治体との連携を評価していますので、事業評価という枠組みの中でも、こういったシビックコアも評価しています。

○池邊委員

そういう点では、逆に景観性が特に充実した取り組みがなされているというように、「A」というふうに言えるのかどうかという面で、ここの中では、今、御説明いただいたところでも、地域の歴史的建造物の有効活用はできているんですけど、地域性のある材料の採用とか、そういう部分としては、この合同庁舎に甲府らしさは全く感じられないと思うんですけれども、そういうあたりに関してはいかがでございますでしょうか。

○事務局

地域性のある材料という視点でございますが、連絡会議で景観形成基準をつくる中で、樹木を選定する際は、そういった樹木を選定についても横通しして情報共有していきましようといった視点がございます、この合同庁舎の中での植栽の中でも、甲府市の木である檜の木を採用したりしております。

○池邊委員

オープンスペースで入れたということで、建物ではなくて。

○事務局

はい、建物周辺でございます。

○家田委員長

ほかにいかがでしょうか。

この関東地整の営繕の仕事でやっぱり思い出されるのは、横浜の気象台の修繕ですか、改築というのか。あれはなかなかすばらしいものであって、あれはよくぞやったという、その景観といっても、特にすばらしいとつけても何の違和感も感じなかったけれども、きょうの特に景観性ですごいか言われると、そんな気がしないというのが大方の御意見じゃないかと思えますね。

だから、僕は、何でもかんでもB/Cみたなのをはじくだけが能じゃなくて、こういう営繕でおやりになっているような総合的な手法というのは割と高く評価しているほうなんですけれども、それはやっぱりあんまり教条的に適用して、何かちょっとでも、二つでもひっかかっていれば「A」にしてしまえなんていうことではなくて、二つといえば確かに二つであるけれども、よくよく考えるとただ四角いビルだねと、これじゃあやっぱり甲府に申しわけなかったなと思っても不思議はないというくらいの謙虚な気持ちで評価に臨んでいただく必要がやはりあって、建築物というのはやっぱりいいものをつくるという精神が根本でないと、やっぱり長い目でみるとどうかと思う面もありますよね。

今回のが別に評価を変えろとは言いませんけれども、ぜひ運用に当たってはそういったことを考えていただきたいし、きょうの何人かの委員からの厳しい御指摘はそういう趣旨

だったと思いますので、よくよく飲み込んでおいていただきたいなと思うところがございます。

○営繕部長

今ほどの横浜の気象台、大体、歴史的な建造物の保存ということでは全国にも波及していきまして、彦根の海洋気象台などにも反映をしていっております。今ほど御指摘ありました建築のデザインの評価は難しく、ここで評価をしましたのは、地方公共団体さんが描くところのまちづくり像に我々もどういうふうに合わせていくかというところで、セットバックの話であったりとか、色彩もその連絡会議で決めたものに沿って、我々のものだけではなくて、隣の消防署さんであったりNHKさんであったりとか、そういった枠組みを共同でつくって、それに沿ってやってきたというところをここで評価させていただきました。

○家田委員長

いや、それはわかっているんだけど、そのくらいのことでやるのは当たり前のことだろうと。それがとりわけすぐれているなんて、特に充実、「特に」というほどのことかっておっしゃっているんです、皆さん。だから、充実した取り組みとか一般的な取り組みという意味では、それは今時そんなことを配慮するのは当たり前の話で、今時、靴はかないで会議に来る人いないでしょう。靴はいたって何も評価されないのと同じように、その程度のことを配慮するのはどこでだってやるべきことであって、それ以上やったときに特にすぐれているとか言うべきではないかというのが大体のお考えじゃないですか。

○営繕部長

わかりました。隣に建っております丹下先生のものと同様相並ぶようなものというのは、なかなか難しいことだと思いますけれども。

○家田委員長

それはそうだ。費用も違うしね。

○家田委員長

心意気としてそういうものを失わないようにしていただきたいなという趣旨だと思います。

○宮繕部長

わかりました。

○家田委員長

よろしいですか。

それでは、対応方針ということで、ちょっとコメントがいろいろ出ましたけれども、事業を立派にやってくださったなということでよろしいですか。

ありがとうございました。

■関東地方ダム等管理フォローアップ委員会の結果報告

- ・藤原ダム地域連携事業
- ・草木ダム地域連携事業

(上記事業について事務局から資料6-1-①、6-2-①により報告)

○家田委員長

今度は報告事項で、ダムの管理フォローアップ委員会の結果報告の2件です。御質問やコメントがございましたらお願いしたいと思います。

○池邊委員

両方見せていただいているんですけども、ここにさまざまなものを整備なさっているんですけども、こういうものについては何かマニュアルみたいなものがあるのでしょうか。

といいますのは、トイレとか用具入れとか、昭和の時代のようなものが改めてつくられているようなんですけども、今、観光立国とかいろいろ言われていて、ダムもいろんな意味で、国立公園の中とか私も文化庁や何かという、そういう特殊なところではなくても、

少なくともこちらの草木ダムのほうは多少配慮されているような感じもするんですけども。あと、駐車場の周りの柵ですとかそういうものについても、どうも藤原ダムのほうはそういうことが全く配慮されていないようなふうに見受けられるんですけども、そのあたりについては。

これは、あくまで住民の方との協議で、住民希望がなければできるだけ簡素にするとか、何かそういう形になってこのような施設ができてしまっているのでしょうか。そのあたりについてお伺いしたいと思います。

○事務局

藤原ダムのほうでございますが、まず道路が狭かったもので、大型の車が進入できないということで幅を広くしたり、駐車場がなかったものですから駐車場を整備したりと、トイレもなかったものですから設置ということなんですが、これも地元の住民の皆様といろいろ相談させていただきまして、その中で、こういったものがあるといいよねとか、そういったものを相談させていただいて、住民の皆様の納得のもとでこういった整備をさせていただいたわけでございます。

○池邊委員

じゃあ、コンサルがちょっとレベルが低かったということ。

○家田委員長

そういうことは評価に入っていないんですよね。

○事務局

特に評価には入ってございません。

○家田委員長

そういうのは委員から意見が出なかったんですか。

○事務局

特段、意見はございませんでした。

○家田委員長

ほかに御意見はありませんか。

○大野委員

事業自体に異論はありません。ただ、費用便益分析の方法についてもっと簡単に安くできないかなと思います。

というのは、それぞれの事業でわざわざCVM調査を実施されて、いつもと似たような数字が出てきていますね。恐らく、この調査には100万円以上の費用がかかっているはずで、そうすると、この後に出てくるコスト削減の取り組みのオーダーと大体同じです。これまでにたくさんの事例が全国の地整で蓄積されていますので、それらをデータベース化して、そこから便益の原単位や便益の関数を導いておけば、もっと簡単に安く評価できるような気がします。これくらいの費用の事業であれば、1㎡当たり幾らぐらいの便益が見込まれる、あるいは周辺の人口分布との関連で大抵これくらいの便益が見込まれるというレベルの評価でよいような気がします。

マニュアルについては別の意見もありますが、これはこの事業についてではありませんので、後で述べさせていただきます。

○家田委員長

ほかにはございますか。どうぞ。

○蟹澤委員

一つ、すごく細かいことなんですけれども、草木ダムのほうで間伐材を利用してというお話があって、これ非常にいいことなんですけど、ただし、この写真を見ますと、いわゆる結構細かい材を掘っ立て柱にして、手すり台も結構細くて、こういった寿命は何年ぐらいで設計をされているんでしょうか。

○事務局

特に、こういった間伐材で寿命何年といった設計上の年数はなかったと思います。

○蟹澤委員

わかりました。多分、間伐材って丸々使うと普通の木より腐りやすいんですね、周りの若い白太の若い部分が入っているということもあるので。そういうことから言うと、最初のイニシャルコストは安いかもしれませんが、もしかしたらその寿命、もちという点では短くなる可能性もあるんじゃないかなと、そういう観点も。

当然、間伐材の利用ということはトータルな面ではいいことなんですけれども、そういう点でデメリットもあるということの一つフォロー的に申しました。例えば、寿命がこれぐらいの細さだと10年はもたないだろうなという感じがするものですから、参考までにとのことです。

○家田委員長

どうもありがとうございました。よろしいですね。

ほかには御意見ございますか。よろしいですか。

それでは、ただいまのは報告事項ですので、承ったということにしたいと思います。

以上で予定された議事は終わりですね。

○家田委員長

私の司会を返す前に、きょうは最終回でもありますので、もし今、大野先生、方法全般についてコメントがあるとおっしゃっていますが、もしそういう御発言がほかにもありましたら御発言いただきたいと思います。

○大野委員

港湾や空港の費用便益分析について、国益という大きな視点が抜けているような気がしてなりません。というのは、港湾や空港は国益を考えないといけないレベルの施設だということなんです。

今のマニュアルでは、港湾でも空港でも、その事業箇所と直接つながっているODの時間短縮と費用節約を中心に便益を計測していますね。でも、それらはオールジャパンで、すなわち日本の航路ネットワークの中で捉え、その事業箇所があった場合となかった場合でどんな違いがあるのかを評価しなければなりません。

例えば、別の混雑航路の緩和につながるということもありますでしょうし、別の港が災害などで壊れたときに緊急避難的にこの港が使えるということもあります。このような日本の航路ネットワークの強靱性、一つが壊れても大丈夫ですよということも含めて、国益という視点を、この空港整備や港湾整備の便益計測の中にはぜひ入れてほしいと思います。

これは本省に注文すべきことですが、ぜひ検討していただければと思います。

○家田委員長

どうもありがとうございます。

ほかに御意見ございますか。よろしいですか。

それでは、私の司会をお返しいたします。