

令和元年度第4回関東地方整備局事業評価監視委員会 議事録

■再評価案件（一括案件審議） 再評価対応方針（原案）の説明・審議

- ・一般国道4号 春日部古河バイパス
- ・一般国道20号 八王子南バイパス

（上記について、事務局から資料により説明）

○朝倉委員長 ありがとうございます。

今、2件の一括審議案件の説明がありましたが、これらの案件につきまして、委員の先生方から何か御意見はありますか。よろしいでしょうか。

それでは、この2件の一括案件の対応方針ですが、いずれも継続ということにさせていただきます。よろしいでしょうか。

〔「異議なし」という声あり〕

○朝倉委員長 ありがとうございます。

御審議いただきました一括審議案件2件につきましては、いずれも継続ということといたします。

■再評価案件（重点審議案件） 再評価対応方針（原案）の説明・審議

一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道（金沢～戸塚）

○朝倉委員長 ありがとうございます。

平成24年、平成27年の再評価の委員会の際に、地域住民との対話を誠実に注意深く行う

ことと、環境対策や安全対策にも注意して最善を尽くすように指摘をいただいております。今回の再評価に当たっても、このような観点を含めて審議したいと考えております。

委員の皆様方から御質問、御意見等ございましたら、御発言いただきますようお願いいたします。

○田中委員 11 ページですが、これくらいの深さだと通常は開削工法と思います。技術的にこれを当初設定したときは、工事中の騒音とか振動においても、恐らく問題ないだろうという当時の判断はあったと思います。変更する理由を明確に説明していただけないでしょうか。

○朝倉委員長 施工方法を変更した理由についての説明ですね。お願いします。

○事務局 御指摘のように、当初、構造は、土被りの厚さから申し上げまして、開削工法での費用の積み上げ、ボックス構造で考えていたところですが、従来より環境に対して地域住民の方々からの御意見により、非開削工法の検討も視野に入れて、工事中の周辺住民、住宅地への騒音、振動、粉じん発生等を低減することなど、強い要望に対して検討しております。

また、監視委員会の附帯意見でも環境等の取り組みを望むという意見をいただいております。一方では圏央道の整備で、さまざまな効果があり、早期開通を目指す観点から、住民の皆様との合意形成や圏央道の早期開通を考慮して、総合的な観点で検討を実施してきたところではあります。

そういう中で、非開削での技術的な検討で、先進導坑による工事により、確認をしてきたところですが、周辺地質状況を踏まえて非開削工法でできるということを確認し、今回、この箇所においては、開削工法から非開削工法への変更する判断をしたところではあります。

○朝倉委員長 よろしいでしょうか。

○田中委員 はい。

○朝倉委員長 ほか、いかがでしょうか。

河野先生。

○河野委員 増額に関する問題点とそれに対する対応というのは、御説明で一旦理解はするものの、総額で 1,000 億円を超える増額は、非常に大きな増額であると思います。

この 2025 年の供用開始ということについて、その見通しと実現については是非お伺いしたいと思います。目標があり、そこまでの工期で終わるという設定だと思われませんが、これが例えばまだ延びることによって、さらに増額になる可能性があるのかとか、今、ほぼ

全体の見通しが立った最終段階と捉えていいのか。そのあたりの見通しを教えてください。

○朝倉委員長 いかがでしょうか。前回に比べると20%ぐらい事業費が増額になっておりますが、これ以上の大幅な費用の増額が、今後あり得るのかあり得ないのか、どういうふうに見込んでおられますかという御質問だと思います。

○事務局 はい。現時点で判明している事象について、検討をした結果と考えております。この目標、この事業費で進めるということです。

○朝倉委員長 ありがとうございます。全く想定しないような出来事が起これない限りは、今後大幅な事業費増加は、ほぼ想定はされていないということと理解しています。ありがとうございました。

ほか、いかがでしょうか。

どうぞ。西山先生。

○西山委員 御説明ありがとうございます。私も事業費増加の御説明のところ、増額は必要と思う一方で、160億円、100億円単位のものが次々増えていくことに、一国民の感情としては凄いなと思います。他の工法と比べて非開削工法を選択したという、様々な比較対象があったと思いますので、その辺どのようにこの方針で、非開削工法で行うことにし、この予算の事業費の比較ということでどういう努力がされたという、説明していただけると、やはりこの工法で、この事業費で行うしかないという理解が進むと思います。

今の時代、環境保全等とか、社会性、社会的な問題の解決ということをする一方で、経済性に対しても、事業費の増加で、増えていくのは仕方がないというのは、なかなか許されない。社会性と経済性を両立しなければいけないという時代になっていると思いますので、その辺の努力の跡ということを御説明いただけると助かります。

32ページからコスト縮減の取り組みということで、御説明はいただいているんですけども、これはもう基本方針が決まった上での小さな額の努力です。そもそも根本的な方針、事業費が160億円増加するということに対して、どういう選択肢があったのか、御説明いただけると助かります。

○朝倉委員長 はい。いかがでしょうか。

一番最初の開削工法を非開削工法にしたことで160億円増加しましたが、開削工法のスタンスをとりつつ、例えば上を上手にカバーして、環境への影響を下げるような努力をしたとか、あるいは非開削工法でも、別の方法でも検討して、これが一番有効だというふうに判断したとか、何かそういう説明が必要なんじゃないですかということかと思えますけ

ど、いかがでしょう。

○事務局 今回こういう御提案を申し上げているわけですが、どういった工法をとる必要があるだろうかという技術的検討の中では、何でもかんでも技術的ということだけではなくて、その技術検討会等の中で、合理的、妥当的な対策であるかどうかということを検討させていただきながら、今回の構造にしたので、ほかのとり得る方法を、技術検討会などを踏まえまして、今回の工法にしたところでございます。

そのほかの項目につきましても、安全性やコスト等を比較検討した案の中で、採択してきたところで、定性的な言い方になりますけれども、今回の案を提案させていただいています。

○朝倉委員長 ということは、工法を修正するに際しては、少なくとも代案はほかにもあったということですね。複数の代案を比較して検討した上で、この非開削工法が対策後の工法としてベストであるという判断をされたということですね。

○事務局 基本的にはそのように考えております

○朝倉委員長 そうなら、その説明があったほうがより理解が進むと思います。今すぐそれを出しなさいとは言いませんけど、それがあれば、お示しいただくほうがベターかと思います。

西山先生、よろしいでしょうか。

○西山委員 はい。

○朝倉委員長 ほか、いかがでしょうか。

手塚先生。

○手塚委員 費用便益分析のところですか。基本的に便益は変わらずに費用が増額し、結果として1.5という値から1.2という値になったことですが、コストが増額するというのは、環境面あるいは安全面を踏まえて、やむを得ない面は多々あると思います。一方で、コストの縮減の側面も、結果としてここはコストを縮減してはいけないようなところをやってしまうと、返って全体としての利益を損ねてしまう恐れもあると。そうすると、かかるお金と出てくるアウトプットといいますか、結果との兼ね合いで御判断いただく必要があると一般論として考えております。それに関連して、無尽蔵にコストを増やせばいいかということ、それはそうもいかないと。

何が申し上げたいかということ、そのB/Cの値で、将来1.2というところから1を下回るとするのは、それは、相当大きなことになると思うので、現状1.5から費用が増えたこ

とによって、1.2 になりました。それが1を下回るような事態、質問としてはそういう可能性はあるんですかということと、意見としては、そういうことはくれぐれもあってはいけないというふうに考えております。

○朝倉委員長 最初に議論があったポイントと近いと思いますけど、いかがでしょうか。

○事務局 1.0 だけを見てということはあるかと思いますが、当然コストを下げることを努力しつつ、もちろんコストを下げるために必要最小限の安全というものを切つてまでやるということは、当然あり得ませんので、そこは、技術的に必要な安全とか基準上必要なものをベースに、なるべく安いものを採用していくという基本姿勢というのは、当然のことだと考えております。

○朝倉委員長 お願いします。上田さん。

○上田委員 3点ほどお伺いさせていただきます。

まず、14 ページでございます。シールド発生土の件ですけれども、この事業でも 300 億円の増額でございまして、また次の横浜湘南道路でも 500 億ということで、かなり増額の中の位置づけとしても大きいと思っております。これが、着実に他の公共工事にうまく活用されているのか。また、他の公共工事において、コスト削減につながっているのか。お伺いしたいというのがまず一点目でございます。

18 ページでございますが、地域住民の対話ということで、これまで 1,000 回を超える話し合いが行われ、それから現場の見学会も複数行われておりまして、確かに積極的に行われているという印象は受けます。ただ、これが他の公共工事に比べて多いものなのかどうか。他のものと比べて多いかどうかというのは、重要なことではないかと思っておりますけれども、丁寧に行われているという印象を受けるためには、その辺もお聞かせいただきたいなと思っております。

11 ページを拝見いたしましたら、トンネル工事の地上部分に緑地のようなものもあるかと思っておりますけれども、これはどういう位置づけなのかかわからないんですが、こういうものも含めて、今回の公共工事をきっかけとしたまちづくりなども住民の方と話し合いが行われているのか。そういった観点からもお聞かせいただければと思います。よろしく願いいたします。

○朝倉委員長 はい。いかがでしょうか。

○事務局 まず、1点目でございますが、ほかの工事に確実に使われているかどうか、私どももその周辺のさまざまな公共事業の予定というものを確認した上で、個別に調整を当

たらせていただくことで、最初から決まっているわけではなくて、公共事業の状況を踏まえながら調整をしていくわけです。現時点では、この後また次の事業でも説明させていただきますが、それぞれ公共事業を見つけて使ってもらうようにしていくことで、個別に調整は当たっているところです。その調整については、ある程度目処がついてきています。

それから、コストについてどうなっているかという点について、私どもの事業者から直接のコメントは難しいところで、私ども、としてはわからない部分でございます。

それから、2点目、住民の方々の住民説明の数でございます。定性的には多いと思っ

ているところです。それから、3点目として、上部空間については、まず、写真の説明だけ先にさせていただきますと、この緑地、道路用地として確保されている箇所でございます。将来の上部の土地利用については、これまでも一部の地元の皆様からも御要望等をいただいているところがあるので、今後とも地元の住民の方々、関係機関と調整していきたいと考えています。

○朝倉委員長 ありがとうございます。よろしいでしょうか。

ほか、いかがでしょう。

○事務局 補足致します。3点質問いただいた中で、1点目、14ページの発生土の公共利用のための設備の追加ということで、ほかでもしっかり使われているのかという御質問がございました。基本的には、これは、ほかとの受け入れ先との調整というのが非常に重要になっておりまして、受け入れてもらえるように調整するという前提のもと、このようなシステムを導入しているという考えで、今回必要な経費ということで計上させていただいております。

これは、この事業も、次の事業もそうですけども、事業自体、非常に長く続いているところですが、事業化当初からこの発生土をめぐる環境が、結構変わってきているところがありまして、我々発注者も、発生土を基本的にリサイクルしなさいというのが平成10年代にルールが出たり、土壤汚染対策法という法律ができたり、改正されたりして、変なものが含まれていない、あるいは必要な強度がなければいけないとか、しっかりチェックするという枠組みが受け入れ側としてもできてきている状況の変化がございます。

そうした中で、この工事の特徴として非常に大量に土が出るので、しっかり分析して、必要な強度があるか、あるいは基準値を満たしているか、チェックしてから搬出させていただくことを非常に重要視しています。そのために、シールド工法で使うときに必要な添加剤みたいなものを混ぜる。さらに仮置きして分析する。そういうプロセスを追加してい

るといのが、この事業、次の事業でも御紹介をさせていただく内容になっております。

現地で一体的にやらせていただいた上で、きちんとした土を受け入れ側に搬出するというようなプロセスを踏んで出しているという考えでおりますので、基本的には使ってもらえるように調整しているというところ です。

それと、こういう取り組みはどれくらいやっているのか、相対的にわかりますかという御質問がありました。この事業、一つ土地活用としては、都市部での地下工事で、かつ長く続いているというところ です。地域の方との合意形成というものを非常に重要視してきている事業です。今で言うと、工法やストック効果をはじめ、我々道路事業者もいろんな形で発信するようになってきていますが、この事業については、平成 10 年代からいろんな広報誌を使ったり、相談窓口を設置して、かなり早い段階からそういう取り組みを現地でさせていただいているというのは、一つ特徴です。

回数ももちろんそうですし、かなり時間もかけてそういう取り組みも徐々に増やしなが ら、あるいは広げながらいろんな合意形成を図ってきているところ です。

○朝倉委員長 はい。ありがとうございました。

シールド発生土の処理については、コストが掛かるということはよく理解できるのですが、量の大小に依らず、処理のための設備を造らないといけないですね。それから、それに加えて量に比例して掛かる費用があります。それが一体どれぐらいなのかについても、御説明してくださると、300 億は高いのか安いのか、より理解できると思います。

今後、他の事業での発生土の処理に関する事業費増の影響を考える時に、議論もできます。設備は、この工事が終われば、ほかの現場に、また再利用して使えれば、なお有効に使えるかもしれない。そういう説明があれば、より理解ができるのではないかなと思います。何か説明はありますか。

○事務局 14 ページで、さっき比較の御質問もありましたけども、この発生土の利用も、実はほかのやり方と比較は、考え方としてはしています。このようにある程度初期投資をかけて、右下とか中央にあるような改質機と呼ばれる、発生土を粉碎して改質剤を混ぜるような、そういう機械を設置したりとか、広大な面積に仮置場を置いたりとか初期投資はある程度こちらのやり方はかけています。

一方、方法としては、このまま出る土を処分するというような方法もあります。ただ、その場合は、公共利用が非常に難しいので、土自体の処分単価としては高いもので、専用の処理施設に持っていくと。そういうような比較をしております。土の量が少ないと、初

期投資をかけずにそういう処理をした方が経済的には安価だという考え方もありますが、こういうシールド工法である程度の延長を持ってくる事業になると、ある程度は初期投資としてかけさせていただいて、かつ排出してくる土に応じて、改質材を混ぜていく方が、経済的にも合理的だという比較検討は、比較を勉強させていただいた後に、このような形でまとめさせていただいているところです。

○朝倉委員長 例えば、300億円のうち、設備投資費用が100億円で、量に比例する費用が200億円ぐらいとか、オーダー感はどんな感じでしょうか。

○事務局 非常に大雑把に言うと、先生が今おっしゃった数字に割と近いぐらいの、半分弱ぐらいは、施設で、残り半分強ぐらいが、いわゆる改質材といったものになってくる所です。

○朝倉委員長 わかりました。ありがとうございました。

ほか、いかがでしょうか。

お願いします。

○西山委員 事業費の要因のところ、増えている事業費の多くは、道路をつくるという本来の目的からではなくて、二次的に発生しているような、例えば極端な話ですけれども、住宅地の下を通らなければ開削工事でよかったとか、通常のクレーンが置けないからタワークレーンを使わなければいけないとか、いろんな都市機能の密集化によって生じてきている二次的な費用という、そういうものがどんどん複雑化して増えている印象をすごく持ちました。

これは、昭和63年に事業化されたということで、随分前だったんだと思いますが、この圏央道がつながることで、地方分散という方向に促していこうという目的も一方であるように御説明を聞いています。これ以上遅延しないように、早く地方分散に不要な、二次的な費用がかさんでいくようなことから、事業費をシンプルにしていくというようなことに、早く転換していけるように、これ以上は遅れずに早くネットワークとして繋なると良いという想いも持っているので、是非よろしく願いいたします。

○朝倉委員長 はい。ありがとうございました。

それでは、本件でございますが、これまでの事業評価監視委員会で付帯意見もつけていただいております。当然それは尊重しなければならないと思っております。また、先ほどの議論の中で、地元の神奈川県、横浜市からもできるだけ早期の開通を希望するというような意見も出ております。また、委員の先生方からも、確かにコストは大変かさんでい

るけれども、事業自体について問題があるという御発言は特になかったように思っておりますので、本件については基本継続ということで進めていただければと思います。ただし、付帯意見はつけておいたほうが良いと思います。

付帯意見については、一つは早期の完成と供用に努めていただくこと。これは地元からの要請もそうだし、地元に限らず我が国全体を考えたときも、できるだけ、早期の完成をしていただいて供用してもらうということが大事かと思えます。

それから、二つ目の意見としては、地域住民の方と対話を十分にさせていただいて、そして環境対策、安全対策も積極的に取り組んでいただき、その中で最善を尽くしていただくということであろうと思います。これは当たり前と言えれば当たり前ですが、でもそのことを書いておくことが大事だと思います。

それから、三つ目は、やはり事業費のことでありまして、コスト縮減はこれまでも努めていただいているところではありますが、引き続きコスト縮減に努めていただくこと。今回も事業費は増となっているんですけども、なぜその事業費が増になったのかということについて、その要因を分析していただいて、今後のコスト管理に要因を反映していただくということが大事ではないかなと考える次第です。

私としては基本継続ではありますが、今の付帯意見をつけて継続ということにはいかがと思いますが、委員の皆様方、いかがでしょうか。

〔「はい」という声あり〕

○朝倉委員長 ありがとうございます。それでは、今申し上げたように、継続ではありますけども付帯意見をつけさせていただくということにさせていただきます。ありがとうございました。

一般国道 468 号 首都圏中央連絡自動車道（横浜湘南道路）

（上記について事務局から資料により説明）

○朝倉委員長 ありがとうございます。本件につきまして、御質問、御意見等ございましたらお願いいたします。いかがでしょうか。

古関先生。

○古関委員 この件もシールドの発生土の有効活用にかなり多額な費用の増額がありますが、平成 28 年の直前の再評価時には、この部分はどう見込んでいらっしゃったんでしょうか。

○朝倉委員長 いかがでしょうか。

○事務局 当初の計画では、発生土については搬出先へ直接運搬するというのを考えていたところでした。

○古関委員 今、当初とおっしゃったのは、平成 28 年。

○朝倉委員長 前回の評価の時にどういう判断だったのですかという。

○事務局 前回 28 年度より検討したその受け入れの調整とか、トンネルの本格掘進の状況を踏まえ、土質試験等を実施したところ、今回の強度不足ということがわかったことから、追加で土質改良のための施設等を設置することを考えています。

○古関委員 お聞きしているのは、前回どう見込んでいらしたかという趣旨です。

○朝倉委員長 可能性としては、前回の時点では、どれぐらいシールド発生土が出るかわからなかったとか、あるいは出た時にどういう材料のものが出てくるかわからなかったの、この金額は積んでいないということなのか。あるいは前回もある程度想定していて、例えば 200 億円ぐらいは掛かる想定であってプラス 500 億円なのか、そこを明確に説明してくださいということ。

○事務局 前回の時点では、改質材については判明していなかったの、前は入っていないという前提で考えています。

○古関委員 前は、費用として見込んでいなくて、今回 500 億円が純増したという理解でよろしいでしょうか。

○事務局 そういうことです。

○古関委員 この 500 億円を、今見込んでいる発生土のボリュームで割ると 1 m³当たり幾らぐらいになるんですか。

申し上げたいのは、それが妥当な金額であるかより申し上げたいのは、前回の再評価の時に、B/C は 1.8 で通ったわけですけど、その段階でこういう発生するであろうものを見込んでいなかったというのは、やっぱり前回の時、それは説明されるべきだと思います。こういうのは見込んでいない。上振れの可能性があるとか、これは個々の事業でお聞きするというよりは、この評価のやり方にかかわることですけど、その辺はいかがなんでしょうか。

○朝倉委員長 いかがでしょうか。

○事務局 おっしゃるように、前回の時点では、改質材の分量など、判明していないというところで見込んで入れていなかったというのは事実でありまして、先生がおっしゃるように、ある程度要因的に考えられるものを見込むべきではないかという部分の御指摘については、ごもっともな部分があると思っております。事実関係としては、前回はまだ改質材等のそういった中身が決まっていなかったことから、判明していなかったことから含んでいないという事実でございます。

○事務局 こういう再評価の時に、事業費が増加になった場合に、しっかりと御説明していく必要があるだろうと思っております。

再評価の時点で、明らかにこれぐらい増えるだろうといったことについては、その時点でしっかりと計上させていただいております。

一方で、ここは議論のあるところかもしれませんが、ある程度増えそうだという見込みはあるけど、詳細な調査はできていないし、どのぐらいのボリュームになるかもわからない。金額の確定はその時点ではできないといったようなことも想定されるだろうと思っております。その時点のものをこういう場でどういうふうにお伝えするのか。可能性としてこういうことがありますということをお知らせしておいて、またその次のときにしっかりと金額も含めて説明をした方がいいのか、その辺の取り扱いは、この事業云々ということではなくて、ほかの事業も含めてというように思っておりますので、この事業費を計上するタイミング。事業費増、その辺については、少し議論させていただけたらというように思っております。

○朝倉委員長 ありがとうございます。

これは要望ですが、確かに精査してみないと具体的な金額まではわからないけれども、でもこういった費用が将来的には発生する可能性があるということについては、それが想定される時点で、説明していただくほうが、誠実だと思います。

それを踏まえてもやる価値があるとか、その懸念が余りに大きいから見直すかという議論もできる。金額は発生してみなければわからない、確かにそれはそうなんですけど、ある程度予見されるものについては、金額はわからないけれどもこういったことが想定されるということは、おっしゃっていただいたほうが、ベターかと思っております。

○事務局 御指摘、よくわかりました。

実は、前回の案件でも、例えば全体の中でこの効果だけの事業費増がかかったので今

回計上します、こちらは次回といったような説明もしておりますので、どういう対応をしたらいいかというのは考えさせていただけたらと思います。

○朝倉委員長 ありがとうございます。

他はいかがでしょうか。

はい、お願いします。河野先生。

○河野委員 聞き逃してしまったので、もう一度御説明していただきたい部分があるのですが、事業費変更の内容の6番と7番は基準の変更によるものという御説明だったかと思えます。このうち、7番はトンネル事故等で基準が変わったという御説明ですが、この6番はどのような基準の変更か、もう一度お願いします。

○朝倉委員長 お願いします。

○事務局 6番の内容については、トンネルの図面をご覧ください。この下側を避難空間、ここでもし火事が起きた時という意味の図とっていただければと思うんですが。

当初想定していた構造は、ここは人が通れるくらいのサイズの構造です。ここを避難通路として、近年増加している都市内の長大トンネルで、火災や事故などを考慮して、防災計画の見直し事例が増えてきていることから、横浜湘南道路でも避難時の床下空間の活用について、議論を進め、検討をしてきました。

その結果、関係機関、消防等と協議をした結果、この床下に避難弱者の方の救助活動の迅速化という観点で、床下に緊急車両が走行できる空間が必要という指摘を受けまして、トンネル内部の設計を見直したというところです。このように車両が通れるようなサイズ、柱や床版を薄くしていくという基準構造の変更をしたということです。

○河野委員 これで結構ですが、そのトンネル内の事故に対する対応基準が変わったというよりは、現場で検討していくうちに、今回6km弱の長いトンネルなので、車両が必須であるという意見に基づいて変更したと理解すればよいわけですね。

○事務局 現地の状況を踏まえて、関係機関とも協議した結果、安全対策としてこのような対策取ることにしたという意味でございます。

○河野委員 ありがとうございます。

○朝倉委員長 そうですね。これは仕方がないのですが、本当に大きなサイズの救急車両を入れる必要があるのかとか、ということも含めて議論すべきのではという気もします。サイズを小さくすれば今の仕様の中でも通れるはずですし、そういったことも含めて検討をした上で、普通のサイズの車両が入るような設計にされたのかどうかですね。

○事務局 この絵はイメージ図でございまして、車両は、町中で走っている消防車、救急車が走れるほどのサイズではなくて、比較的小さい車に限定になる見込みです。

下の図面も、ポンチ絵には支柱が入っておりますが、当然いろんな設備等も入っていますので、町中で走っている車が入れるようなサイズではありません。上の図も比較的小さい車になります。

○朝倉委員長 わかりました。

ほかはいかがでしょうか。

事業費増について、前回 2,600 億だったものが、2,000 億増えて 4,60 億 0 になっているので、40%の増なんですね。そのうち 800 億については、先ほどのものが 6 番 7 番ですけど、ある意味外的要因で増えているので、これは事前に予見できなくても仕方がないということはあるかと思えます。その上の方の技術的対応の 1,200 億のうちある程度予見できたものについては、もう少し早いうちに議論ができた可能性もある。逆により削減できるというような検討も、これからやっていただくことになろうかと思えます。できる可能性もあるので、一言で事業費増といっても、外的要因で増えたものと、それから技術的検討を踏まえて変更されたもの、あるいは環境等の問題から変更されたものというふうに、整理していただかないと、2,600 億から 2,000 億も増えたというのは、いかななものかという意見も出るかと思うので、説明はもう少し丁寧にしていただいたほうがいいんじゃないかと感じます。

ほかはいかがでしょうか。

それから本案件につきましては、地元の住民の方から御要望をいただいております、委員の皆様方には昨日メールで配信しておりますので、見ていただいていることかと思えます。

個別の項目についての議論をすることは想定していませんけど、住民の方の懸念はある意味でもっともなところもあります。このような市街地で行われるトンネル事業であり、住民の方々の御心配の声もあるということ踏まえまして、事業実施中は周辺環境等に配慮して事業を進めていただきたいと思います。また、事業が完成した後も供用していく中で何らかの問題が発生するということが懸念される場合は、速やかにその対策を検討していただくということを希望したいというふうに思います。

このことで、住民の方々からいただいている御要望については、全てカバーしているというふうに理解しますので、そういう御対応を検討していただきたいと思います。よろ

しいですね。

それでは、ほかに御意見はいかがでしょうか。よろしいですか。

それでは本件の扱いでありますけども、案としまして、今御審議いただいた分については、基本継続ということにさせていただきたいと思います。それでも、やはり先ほどの案件と同様に付帯の意見は付けておいた方がいいだろうと思います。

一つ目の付帯意見は、先ほどと同様に、できる限り早期の完成とそれから供用です。早く供用することの効果は大きいと思うので、早期の完成と供用に努めていただくということが、1点です。

それから2点目は、コストに関することです。コスト縮減について引き続き努力をしていただくとともに、今回事業費が増となった要因があると思いますので、その要因を分析し、本案件についてのコストの管理を徹底していただいて、さらなるコスト増がないように、あるいは抑制されるようにしていただくということを、付帯意見として付けさせていただきたいと思います。そういった付帯意見をつけて継続ということにさせていただいてよろしいでしょうか。

〔「はい」という声あり〕

○朝倉委員長 ありがとうございます。それでは、そのようにさせていただきます。

東関東自動車道水戸線（潮来～鉾田）

（上記について事務局から資料より説明）

○朝倉委員長 ありがとうございます。ただいまの説明につきまして、御質問、御意見等ありましたら、お願いいたします。いかがでしょうか。

田中先生。

○田中委員 二つほどお伺いさせていただきます。12 ページ、将来河川事業をする時に橋梁を架け替えるわけにいかないの、計画断面で最初から造っておくというのはよくわかります。しかし、現況5分の1ぐらいの計画からすると、果たして本当に将来 50 分の1がその地点に流れてくるって、いつぐらいの話になるのかなとか、県管理河川として 50 分の1の流量を流せるような川ってできないと思うんですね。ボトルネックになっている

ような箇所であればそこを広げるべきなんでしょうけど。ほかの選択肢は、もちろん河川で遊水地を造るとか、河川事業のお金になるから、それで広げておくという話なのかもしれないんですけど、本当に 50 分の 1 の川幅が、将来 50 分の 1 流れることがあるのかなと思います。そういう視点で一つ、どういう川なのかということをお教えしてほしいということです。

それから、13 ページ目ですけど、毎回同じような話が出てくるので、今後は最初から見込んでおくべきものと思います。その辺りどう考えているかを教えてください。

○朝倉委員長 いずれも河川管理と関係して、事業費増になった分に関する御質問ですね。お願いします。

○事務局 まず、この事業に限ったことではなくて、河川の計画等がある場合の対応として、基本的に新設する橋梁については、供用した後の手戻り、交通止して橋梁を架けなきゃいけない話になりますので、基本的に橋梁を新設する際は、計画があればその計画を反映する形で橋梁を整備するというようにしております。

○田中委員 それは理解しております。ただ現況の川幅の、多分 5、6 倍の川幅になってしまうので、そのあたりの川は本当にそんなに 50 分の 1 に広げられるかと。その計画としてはもちろんあるんですけど、何となく違和感を感じます。

○事務局 今回、すごく局部的な豪雨がありましたけども、その時にもやはり河川が多少氾濫して被害が出ていることもありますので、必要ではないかと我々は考えています。○朝倉委員長 2 点目、いかがでしょうか。

○事務局 5 分の 1 確率については、強度 35mm で計画がされており、50 分の 1 確率については、降雨強度 78mm で、時間当たりで計画をしているということになっております。

○朝倉委員長 御質問は、この次の 13 ページのところ、こういったことは事前にある程度見込まれたのではないですかという御質問だったのではないかと思います。

○事務局 県の基準が変わったこと、なおかつ河川管理者等と協議をする中で、我々は、当初は河川に直接放流できると考えていましたが、昨今の災害の発生状況等も踏まえて、直接放流することは河川に負担をかけることになるので、貯水池を整備して欲しいという結果になっています。

○朝倉委員長 よろしいですか。

○田中委員 そうですね、質問の意図は、個別事業において後で追加するよりは、毎回同じような変更が出てくるので、最初から見込んでおくべきものなのではないかということ。

○事務局 御指摘のとおり、こういう案件は前回もあったように認識をしており、特にこの排水の考え方は、後々昨今の状況を踏まえて調整池を造って欲しい、道路で溜めて欲しいという声もかなり多くなってくるとも想定されるので、今後事業費を算出する時には、恐らく見込んでいるのだらうと思っておりますが、その辺の考え方も含めて、検討させていただけたらというふうに思います。

○朝倉委員長 よろしいでしょうか。ありがとうございました。

ほかはいかがでしょうか。

手塚先生。

○手塚委員 B/C0.9 というのは非常に具合が悪いですね。Bには納税者が1万円の税金を使いこの道路をつくりました。そしたら、結果として経済効果は9,000円でした。そうすると、なぜ1万円を投じて1,000円損しなければならないか、社会的な意味を含めて損しなければならないのですかということが、当然出てくることになります。したがって、1を下回るとするのは、相当大きな意味があると個人的には考えています。

一方で、費用便益分析マニュアルに基づいて評価をする場合に、かなり保守的であると。移動時間短縮、種々の便益を足しますけれども、それ以外にも例えば環境であるとか、今そこで追加で出された信頼性の話等々、あるいはリダンダンシーみたいなものも全てを抜けて、非常にシンプルで保守的なところで見ているのでかなり厳しい値ではあるけども、ここは守るべきハードルレートとしては、何とかしていただきたい。

それに関連して、既に対策していただいているのが、恐らく費用便益分析に含まれない効果のところであるけれども、こうだけでもほかにも便益がありますということを説明していただくということは、非常に重要な作業と思います。

一方で、一つはストック、いわゆる社会資本、そういったところから生み出す効果の部分と、それに加えてその費用便益分析にこういった便益が入っていないということで付け加えになる効果と、それが一まとめに評価をされているところがある。これは仕方ないことだとは思いますが、ストックの意味でこういう形で評価ができますという、費用便益分析ではこういうところが評価されていないので、これを足し合わせていくと、実は10万円では0.9だけでもそれを上回るという化けた形と言いますか、きちんと整理した形で説明があると良いというのが、コメントです。

○朝倉委員長 ありがとうございました。29ページの上部に書いてあるスライドで、表現の仕方にもう少し工夫の余地があるのではないかと思います。

それと、今回のこの事業について見ると、供用延長 30 km で、費用が 1,100 億ですね。キロメートル当たりものすごく高い道路をつくっているわけでは必ずしもない。

その一方で、何故 B/C が出ないのかと考えると便益が小さいですね。この道路をつくれれば、もっと便益が期待できるようなも思えます。それはむしろ、これからつくられるべきこの道路をどう使っていただくかをもっとより検討していただいて、便益を増やす。潜在的にあるべき便益があるはずなので、そこを増やすことについて、もっと積極的なアクションを展開していただかないといけないと思います。実際に暫定二車線で 1 万台ぐらい走りますから仕方ないと思いますけど、ここにこういうものを作って本当に 1 万台なのか。もっと利用者はいるのではないかと思うのですね。そういったことについての言及があれば、より説得力も増すのではないかなと感じます。これは意見です。

ほかはいかがでしょうか。

古関先生。

○古関委員 軟弱地盤対策について教えてください。8 ページの断面図を拝見すると、当初計画と見直し案では、盛土の断面そのものも変わっているんですが、これはどういう理由でしょうか。

○朝倉委員長 いかがでしょうか。

○古関委員 つまり、10.5m の幅員が 13.5m に増えて、さらに側道かあるいは将来の拡張用地らしきものも出てきているんですけど。

○事務局 当初計画は、2 車線に必要な最小限の断面ということで計画をしております、見直し案で道路幅員が 10.5m から 13.5m に増えているのについては、これは対面通行の高速道路で反対車線へ飛び出しての重大事故が非常に多いということで、固い防護柵をセンターラインに入れるというようなことで、道路構造の見直しをしまして、道路の幅員が 10.5m から 13.5m に広がったことが、まず 1 点です。

その段のような形で盛土の形が変わってことについては、地盤改良の費用を減らすために、押さえ盛土という形で、既存の供用している部分が滑らないように押さえる形で盛土をしているので、若干形が変わっています。

○古関委員 ありがとうございます。もう 1 点よろしいですか。その上の位置図に書いてある条件の変更が、赤で書いてあるのが全部、当初は盛土載荷重工法、プレロードですね。プレロードで安上がりにより一部を抑えようとしていたのを、全てこの深層混合に変更していますが、ここはプレロードで大丈夫だとか、あるいはコスト削減の取り組みで紹介さ

れた橋台の裏込めの軽量盛土をこの盛土本体にも使って、それで深層混合を深くまでの幅でやらなくても、もっと経済的な工法があるとか、検討はされたのですか。

○事務局 箇所箇所それぞれどういう工法が良いのかを考えていて、当初の盛土載荷重工法の決定の根拠が、その場所でボーリングをやっているデータを活用してやっていることではなくて、既存にある周辺のボーリングデータを活用して当初の事業費を決めていたことがあるので、今回、ジャストでボーリング調査して、最も安くなる工法を選定したという形になります。

○古関委員 その結果が全部深層混合処理ということですか。

○事務局 そうです。先ほどの軽量盛土を使って橋脚の構造を変えることについては、橋脚自体が非常にお金のかかるものなので、そこは、軽量盛土は若干値段が高いのですが、それでも採用すれば橋脚の構造が簡素になりかなりコストが削減ができます。盛土の部分については、軽量盛土を使うことは、軽量盛土自体が非常に高いので、逆にコストアップになってしまうと考えています。

○古関委員 軽量盛土自体は高いですけど、深層混合のボリュームを減らせれば、トータルとしては安くなる可能性もあると思います。この案件ではそうではないことで理解しましたが、安易に深層混合で法尻をやれば通るという考えにも見えるので、引き続き最新の工法まで視野に入れてコスト縮減への取り組みをお願いできればと思います。

○朝倉委員長 ありがとうございます。御指摘のように、確かに案としてはこの案に絞り込まれたが、その案に絞り込む際に、ほかにどういったものを検討されたのかということをお示しいただいた上で、これにしましたという説明だと、より理解できるので、次回以降もそのような説明をしていただくことを期待したいと思います。

ほかはいかがでしょうか。

西山先生。

○西山委員 31ページの今後の取り組みの休憩施設のところで、今設置に向け検討をされていることで、もし休憩施設を設置するとなれば予算がまた増えることですね。サービスエリア、パーキングエリア等を設置する予定であれば、事業化、数値が出ない段階でも何かパッケージのような、基本の額みたいなものを入れておいた方が良いのではないかなと思うのが1点と。

それから、サービスエリア・パーキングエリアというのはとても活性化していて、道の駅同様、地元経済にとってはとても大きなインパクトがあるものだと思います。この道路

ができるという計画のどの段階でこういうものが検討され始めるのか、地域にとってはできる、できないということはものすごく大きな問題なので、できるだけ早い段階で地域が関わる方が、より効率的に、先ほどのベネフィットの問題にも間接的につながると思うので、お聞きしたいと思います。

○朝倉委員長 いかがでしょうか。

○事務局 まず、パーキングエリア、休憩施設の費用については、今の段階ではまだ位置も構造も決まっていないということで、今の事業費には入っていません。構造等が決まれば盛り込むように考えています。

ベネフィットを増やすアクションでは、現在、休憩施設設置に向けて関係機関や自治体と調整をしております。その中で、せっかく休憩施設を設けるのであれば、それを地域の活性化につなげたいという自治体の思いがあります。今の方向性としては、パーキングエリアに道の駅を併設する形にして、一般道からも利用できます。高速道路の利用者も休憩だけじゃなくて道の駅のような施設を利用できる、そういった構造で整備をしていく方向で今調整をしている状況です。

○朝倉委員長 よろしいでしょうか。ありがとうございました。

パーキングエリアとかサービスエリアについては、別にこの道路事業の中でやらなくても、外に上手にそれを置いて、地元と連携してやっていただくということも、コスト削減かつ地元の振興ということにもつながるので、そのように考えていただくことも一つのアイデアではと思います。

ほかはいかがでしょう。よろしいでしょうか。

ネクスコ東日本と共同でこの事業をやっていただくので、国交省単独でやるより早くできるのですね。そのメリットが実はすごく大きいはずが、B/Cに早くできることのメリットが、余りうまく表現されてないように思います。例えば1年間当たり、年間50億円ぐらいのベネフィットがあるとして、それが3年遅れるのか、前にもってこられるのかによっては、随分そのベネフィットは違うように思います。それが今の方法では、スライドするので、うまく表現できないとか見えないとか、そういうことになっているような気がします。精査してないのでわかりませんが。

なので、もしそうであれば、ネクスコ東日本と一緒にやっていただくことで、国交省単独でやるよりはメリットがより大きくなっていて、一緒にやっていただくことの利点が大いに発揮されているというような説明があれば、なお良いのではないかなと思いますので、

御検討いただけますか。

○事務局 今回の御指摘のとおり今回有料事業と一緒にやっていますが、恐らく有料事業が入らないと、今のB/Cの算出となっている仮定の供用時期には当然できなくて、もっと何年も後ろになって供用することになります。それを有料を入れることによって、一体的にやって早く供用できるので、当然B/Cは、便益は早期に算出しますので上がるということになっておりますので、どこまで表現できるかというのはあるのですが、委員長の御指摘を検討してみたいと思います。

○朝倉委員長 ありがとうございます。ほかはよろしいでしょうか。

それでは、本案件ですが、マニュアルに従ってB/Cを算定すると1を下回りますが、残事業B/Cが1.5ありますので、そういった意味では、懸念は少し和らぐと思うんですけども、御指摘にあったように現行のB/Cだけでは表現できていないものも沢山この便益の中にはあると思うので、そのことの説明をしていただくということが大事なんじゃないかなと思います。

そのことも踏まえて、基本的にはこの事業の効果は大変大きいと思うので、継続ということにさせていただきたいと思います。前回の事業評価委員会でも付帯意見が付いておりましたので、それを継続したいと思います。

前回の付帯意見は、できるだけ早期の完成と供用に努めてくださいというのが主な内容であったと理解いたしますので、それはつけていただくことにして、それに加えて、供用後にそのストック効果がより一層発揮されるように、これは国交省とかネクスコだけではなく、地元の方がそのことをより積極的に御努力いただくように、地元とも連携してやっていただくということを、お願いしたいと思います。造ったが管理は地域に任せきりになってはいけないので、そこをきちんとやっていただくということを期待し、付帯意見をつけさせていただきたいと思います。そういうことで継続ということにしたいと思いますが、よろしいですね。

〔「はい」という声あり〕

○朝倉委員長 ありがとうございます。それでは、そのようにさせていただきます。

一般国道 357 号 東京湾岸道路（東京都区間）

(上記について事務局から資料により説明)

○朝倉委員長 ありがとうございます。それでは、今の案件につきまして、御意見、いかがでしょうか。お願いします。

○手塚委員 費用便益分析に、東京都区内と括弧書きで東京都と神奈川県とされていて、ネットワークのページを見ると千葉も含まれていますが、千葉県は含んでいるのですか。

○事務局 前回の時が多摩川トンネルを中心に御審議していただいた関係で、東京都と神奈川を一体に評価した数字を参考に入れさせてもらっています。そのときも含めて千葉県は入っていなかったもので、今回も入っていません。

○手塚委員 千葉県も含めたらネットワーク効果がもう少し大きく出したりとか、期待できるといいですね。

○事務局 そうですね。先ほどお話をした専用部の部分がつながってきていますので、だんだん広域的な効果が上がってきているような状況だと思います。

○手塚委員 ありがとうございます。

○事務局 補足させていただきます。今回、前回の経緯もあって、一体評価では東京都と神奈川県でお示しさせていただいているところです。

2ページ、3ページにも湾岸道路全体の計画図です。まさにエリア的には神奈川も東京もそうですし、千葉も含めて東京湾岸部の港湾、空港、物流施設、工業地帯等々を有機的に結ぶ非常に重要な路線と思っていますので、千葉県も含めて一体評価をというアドバイスと認識しております。この事業は、新しく3立体をこれからやっていくことを含めて、まだ続いていくところもありますので、そのような評価の仕方も勉強させていただいて、また、是非こういう場で御紹介できればと思います。

○朝倉委員長 ありがとうございます。一体的に機能して意味のある事業は、やはり一体的に評価するという方が自然と思うので、そういった方法についても検討してください。

ほかはいかがでしょう。

それでは、ほかに意見はないということでございますが、本案件の対応方針でございますけども、重要な道路であり、また効果も大きいので、基本的には継続ということにしたいと思いますが、よろしいでしょうか。

〔「はい」という声あり〕

○朝倉委員長 ありがとうございます。それでは、継続ということにさせていただきます。

以上で、道路事業についての審議は終了になります。道路事業全体について、事業費増が多かったものもありますので、そういうものについては、増額となる要因について更に詳細な分析をしていただいて、その結果についてはまた機会を改めてこの委員会等でも御紹介、御報告いただくことを期待したいと思います。

それから、増加にはいろんな要因があるかと思いますが、そういった要因のうち、事業中の案件あるいは新規事業に、増額の要因の分析結果が反映できるものについては、反映していただいて、ある程度事前に見込まれるものについてどうするとか、ということも含めて事業中又は新規事業に適切にフィードバックしていただくことをお願いしたいと思います。

事業を始める時点は、小さく見積もっておいて、途中でどんどん増えてしまうというのは余り望ましくない。せっかく良い事業をされていても、事業を実施するということに対する信頼性を損なうことにもつながりますので、そのようなことはできるだけないようにしていただくということが、大事なのではないかなと思います。よろしくお願い申し上げます。

○事務局 朝倉委員長、ありがとうございます。おっしゃるように、増額の要因分析をきちんとし、我々も分析してまたきちんと報告させていただきたいと思っております。

また、今後新規事業化していきたい事業もありますので、事業中、既に終わった事業を含めてきちんと結果を分析して、新規事業にどうやって事業費として積み上げていくのか検討してまいりたいと思っております。

また、本日いろいろ重点審議案件の中で付帯意見をいただきましたので、コスト縮減ですとかコスト管理、また早期供用に向けて引き続き努めてまいりたいと思っております。

今回、道路事業中心に総事業費が大幅に増になっております。コスト管理については、日ごろから十分注意をして配慮してきたつもりではありますが、大変皆様には申しわけなく思っております。

コスト増の要因としまして、今ほど説明もさせていただきました。また御指摘もいただきましたけれども、事前の検討が不十分であったものもあったかと思えます。それから、

事業中に基準が変わったりあるいは条件が変わったりということで増えているものもあります。また、本体で増えているものと、それから環境対策等でコストが増えているものがあると思います。

今ほど事務局からもありましたけれども、今後、こうした分析をしっかりとやらせていただいて、きょうの委員長の先ほどの御指摘もありますように、再評価の信頼性というものについて、しっかりと行政側では条件を出させていただいて、御議論できるようにしていきたいと思います。

特にこれまで、ややもするとコスト増の結果を皆様に御説明するというところで終始してきたように思います。先ほど古関委員からもありましたように、これからコスト増の要因については、現段階から事業の完成に向けて、何が発生してどのように処理をしていくかといったようなところも、皆様と一緒に御議論ができるようにしたいと思います。

また、手塚委員からありましたように、事業評価が費用便益分析で 1.0 を超える超えないということは、非常に社会的にも注目を浴びているところではありますが、なかなか便益に加えられない効果もさまざまありますので、再評価でありますから少しそうしたところも体系的に整理をして、これは整備局だけではなく全体の事業だと思いますけれども、いかに評価をしていくかというところをもう少し精査をさせて、また御相談させていただきたいと思います。

引き続き忌憚のない御意見いただければと思います。よろしく願いいたします。

○朝倉委員長 よろしく願いいたします。

それでは、これで道路案件につきましては終了いたしましたので、道路部と建政部は入れかわっていただくこととなります。

それから、後藤特別委員、ネクスコ東日本の方におかれましては、ここで御退席となります。どうもありがとうございました。

〔事務局入替〕

■都市公園等事業（明治記念大磯邸園整備事業）の費用対効果分析について

○朝倉委員長 よろしいでしょうか。それでは、続きまして公園事業です。

都市公園等事業における費用対効果分析についての説明を、事務局よりお願いいたします。

○事務局 明治記念大磯邸園整備事業は、平成 30 年が明治 150 年記念ということでござ

いまして、「明治 150 年」関連施策の一環として、明治期の立憲政治の確立等に関する歴史的遺産の一体的な保存・活用を図る事業です。

そこには、歴史的遺産を保存・継承することによる価値が存在すると考えました。

国土交通省の仮想的市場評価法適用の指針に基づきまして、CVMにより便益を算出し、B/Cの算出により本事業の投資的効率性を評価いたしました。

便益につきましては先ほど述べたとおり、また、費用につきましては、用地費、施設費、維持管理費について、それぞれ予定されている年度に社会的割引率を適用して、便益を算出いたしました。

便益の算出には、算出手順でございますが、調査範囲の設定、アンケート調査の実施、支払意思額の推計、便益の算出として行ないました。

まずは調査範囲の設定ですが、本事業の便益の及ぶ範囲としては、全国と想定して、調査範囲を全国に設定しております。これは、本事業が閣議決定に基づく国家的記念事業であるということから、このように考えさせていただきました。

次のページです。アンケート調査の実施ですが、インターネットによる回答方式で、全国の世帯を対象としました。

アンケート調査の内容ですが、まずは本事業の概要の説明、そしてCVMを用いて本事業を評価することについての賛否を問う質問としました。そして、本事業における支払意思・その理由に対する質問。そして、これについて負担に賛成した人に対する支払意思額の質問としました。また、世帯の負担回数については1回限りという質問としております。次のページをお願いします。支払意思額の推計です。

まずは、有効回答の抽出というのを行いました。真ん中の表の左側、黄色くハッチがかかっている部分を、ちゃんとした理由があって出す・出さないといっているもので、こちらを有効回答としまして、その他については無効回答とさせていただきました。この結果、有効回答率は46.3%になっております。

そして、そこから支払意思額から賛成率曲線から推計して平均値を採用して、支払意思額を出しましたところ、1世帯当たり3,500円という数字が上がりました。

次のページをお願いします。便益の算出です。

便益については、全国世帯数に、先ほど言いました有効回答率を掛けまして、それに1世帯当たりの支払意思額を出しております。その結果、総事業費120億に対して、便益が843億余り、そして社会的割引率等々を考慮しまして、維持管理費も考慮しました総費用は

137.4 億ということで、費用便益比が 6.1 という数字が出ております。

そして、次のページですが、参考ということですが、用地費については、用地取得及び補償費ということでございます。また、施設費につきましては、支出年度にある事業費を割り振りまして、社会的割引率をつけて、総費用を出しております。維持管理費にいても、年度ごとの費用を出しております。

下の表ですが、用地費で、全体で 88 億となりまして、施設費が 40 億になっております。足すと 128 億になってしまうんですが、ここの用地費の 88 億のうち 8 億につきましては、もともとこの事業地の中に町が持っていた土地があり、そのまま使えるということはあるのですが、機会費用の考え方から 8 億円として計上しました。

そして、施設費の 40 億のうち、約 10 億円が園地の整備、そして 30 億円が建物関係の撤去、補修費用ということで、計上しております。

費用対効果分析につきましては、以上でございます。

○朝倉委員長 続けて、もう一つの資料も説明してください。

明治記念大磯邸園整備事業

(上記について事務局から資料により説明)

○朝倉委員長 はい、ありがとうございました。

本案件につきましては、小野先生が公園の御専門ですが、本日所用で欠席ですので、事務局で、事前に小野先生に意見を聞いているようなので、その御紹介をお願いいたします。

○事務局 それでは、事務局のほうから、小野良平委員のコメントを報告させていただきます。

5 点ございます。

一つ目、明治 150 年の記念事業として閣議決定された本事業に、費用対効果の算出がなじむのかという、そもそもの疑問があります。

二つ目、その上で言えば、都市公園の費用対効果分析マニュアルについては、マニュアルの考え方や本事業の特殊性から適用困難と思われ、CVMを代替とすることには合理性があるが、歴史的遺産の価値はCVMでも扱いにくいものと思われ、慎重な適用が必要だと思えます。

三つ目、その点で、今回有効回答率を系数的に活用していることは一定の評価ができ、

他の事業でのCVMの適用にも参考になると感じる。

四つ目、支払意思額は感覚的にやや高いと思われるが、一昨年が明治150年であったことが影響したと思われ、後に同様の評価を行うと下がる可能性もある。

五つ目、最後でございます。いずれにせよ、都市公園のマニュアルの適用がなじまない中で、CVMを選択し慎重な適用を行った本計画については、妥当なものとする。

以上でございます。

○朝倉委員長 ありがとうございます。

ほかに御意見、御質問等ございますでしょうか。

はい、どうぞお願いします。

○山崎委員 事業費の評価に関しては問題がないと思いますが、この事業費の積み上げの仕方がとても大まかなので、私自身はつかみ切れないところがあります。単純に、例えば公園の整備ですとか施設整備だと、大概平米当たり幾らであるとか、そういうような指標が、私たち設計や管理を行っている者からすると一つの指標になるのですが、案外、庭園だけで見ると少し高く、施設整備で見ると少し安いというのが、この120億の金額を聞いたときに感じた金額でして、先日、首里城があのような形で火事になったりとか、今オーストラリアでも問題になっています。

こういう文化財の保存に関しては、特にこれは明治期の建物なので、非常にその防火対策というのが問題になると思います。施設整備の中で一応防火対策というか設備系はお金がかかるもので、今自治体などは予算がなく、お金を捻出するのに現場では大変な思いをしております。

この事業費の積算の仕方の中で、設備に関する金額が抑えられているのかということと、伝統的な建築であったり伝統的な庭園であるので、いわゆる普通の人ではなく職人さんじゃないといけない。労務にしても単純に普通作業員とかそういう形ではない形の積み上げ方をしなければいけない部分が、何か通り一遍の人工になっていたりする場合のほう非常に多いので、やはり国のしっかりとした史跡というか、こういう事業であるのであればそれなりにする必要があります。

あと、コスト削減というのをまた記入していますが、予定していた材料が見つけれなかったため異なる材料で代用しましたみたいなもので片づけられるようなものではない施設、庭園だと思っていますので、むやみなコスト削減って、有識者はいろいろいらっやるとは思いますが、きちんと検討の上でのコスト削減をしていただきたい。

現場サイド側にいるので、気になりました。

○朝倉委員長 いかがでしょう。コスト積算の中で、特に設備系、防火等も含むコストをどういふふうに見込んでいるかということと、それから労務コストの中で、高度な技術をお持ち方のコストをどういふふうに想定しているのかという御質問かと思えますけど。

○事務局 おっしゃるとおり、まだ詳細な積み上げというのはまた設計をしていく中で行っていく話になりますので、現在のところは、例えば園地整備であれば標準的な人工等で計算をしているところもございませう。それで園地整備はいわゆる園路とか広場とかそういったものにつきましては、平米当たり1万7,000円弱というような形で計算をさせていただきまして、建物の整備費につきましては、約30億という中で、平米当たりになってしまうと100万を超えているような数値になっています。

これにつきましては、実を申しますと30億の中に5億5,000万ほどの、これはもともとホテルの結婚式場として使われていた部分がございます、非常に大きなバンケットの鉄筋コンクリートがございます。これの撤去費が5億5,000万見込んでおりまして、また、建物につきましては、その他増改築されている部分の、新たに増築された部分等の撤去等々もございませうので、そういった面で少し普通のものよりも高くなっていると思えますが、近隣事例の中から、大体面積的にはこのぐらいだろうということではじいているというのが、現状です。

今後、この詳細調査をしていくということで、文化財的な価値も含めて調査をして、その文化的価値を損なわないような形で修復、公開をしていきたいと考えているところです。

○朝倉委員長 よろしいでしょうか。ほかはいかがでしょう。

はい、どうぞお願いします。

○手塚委員 費用便益分析の導入は、1を超えるかどうかということに、非常に私個人としてこだわりを持っております。したがって、便益が非常に大きいものであるならば、そこで見合った費用というものが積み上がったとしても、それを上回っている、あるいは純便益があるということを確認できるのであれば、そこから質を下げるようなコスト削減であるとかむしろするべきではないと考えております。

もう一つ、今回このマニュアルを適用することの妥当性についての議論なんですけど、経済学的な話をさせていただくと、公園というのは、消費の非競合性、排除可能性という経済で言うところの二つの性質を持っていて、まさにマーケットに乗りにくい。マーケットに乗りにくいものを無理にでも経済評価をさせようというのが費用便益分析の意図で、

まさに公園の評価というものを、マーケットに乗りにくいものをまず経済評価をしてみようということで、これが設けられていると理解しております。

したがって、コストが安いかどうかというのを判断するというよりも、むしろCVMに、いろんな議論があるものの、マニュアルの適用というのは必要であると私自身は考えております。

これは質問でなくて意見です。

○朝倉委員長 ありがとうございます。ほかはいかがでしょうか。

お願いします。

○河野委員 整備しながら順次公開する予定ということで、早いものはこの夏から庭園が公開される。今後の運用方法で決まっていることがあれば、教えてください。

○事務局 運用といたします。

○河野委員 公開の仕方であるとか、どこが管理するのとか、そういったことですね。

○事務局 まず、資料の一番初めに事業の目的と計画がありまして、今青い部分と緑の部分で分かれておりますけれども、実は青い部分が邸宅とその周辺の庭園ということで国が行う部分。そして緑の部分が町が行う部分ということで、役割分担をさせていただいております。

次回公開するところにつきましては、青の部分について、一番左側のほぼほぼ青の部分に当たるあたりをこの夏に公開したいと思っております。そこについては国が管理者でございますので、国が責任を持って行うことで、実質的には包括的に事業者が管理をしていただくことになると思っております。

将来的には、全面開園したら、役割分担に応じましてそれぞれが責任を持つんですが、一つの事業者さんで全体を管理していただくような一体的な管理ということを、町のほうとお話をさせていただいているところです。

○朝倉委員長 はい、よろしいでしょうか。

私は、このような歴史的価値があり、守っていくべきものについては、B/Cを算出しなくても良いのではないかと。頑張って数値をつくらなくとも良いのではないかと、という意見でしたが、説明する関係で、やはりきちんと算出したほうが良いという御判断でしたのでこのようになったと思います。国民一人当たりにしても、120億だから100円ぐらいです。国民の皆さんにはご理解いただけたらと思うので、こういった良いものをつくっていただいて、それを国民のアイデンティティというのか、そういったものを醸成するために使って

いただくように運営していただくということが、望ましいのではないかなと思います。

本件の対応方針なんですけども、継続ということによろしゅうございますね。

〔「はい」という声あり〕

○朝倉委員長 ありがとうございます。それでは、本件については継続というふうにさせていただきます。

本日の案件は以上となりますので、進行を事務局にお返しいたします。

閉 会