

令和元年度第5回関東地方整備局事業評価監視委員会 議事録

■事後評価案件 対応方針（案）の説明・審議

横浜港本牧地区国際海上コンテナターミナル整備事業

（上記について、事務局から資料により説明）

○朝倉委員長 ありがとうございます。今の御説明につきまして、御意見、御質問がありましたらお願いします。いかがでしょうか。

はい、加藤先生。

○加藤委員 基本的には提案通りで良いと思いますが、9ページ目で便益計算するときの without ケースの想定が気になりました。ここでは、もしこの事業がなかった場合、5,000TEUの船が横浜港に来るという仮定が置かれていますが、3ページ目の北米航路の動向を見ますと、最新年度では5,000TEUの船は11%しかありません。今後さらに減っている可能性があると思われ、これが事業とは関係なくマーケット全体で起こっている変化だとすると、with ケースか without ケースかによらずに船の大型化は起こるものと考えられます。そう考えると、5,000TEU という想定は現実的でないように思われます。仮に、1万 TEU クラスの船が without ケースでも使われるようになると起こり得そうなことはジャパンパッシングなのではないでしょうか。つまり大型船が日本に寄港しなくなり、近隣国の港に行ってしまう。もしそうになると、他国の港経由でフィーダー輸送により横浜とか東京とかに貨物を運んでくることになるので、恐らくここで計算されているよりも大きい便益が出そうな気がします。このように考えると、今回はかなり低めに便益を計算しているようにも感じられます。この認識が妥当かどうかについて、意見をお伺いできればと思います。

○朝倉委員長 いかがでしょうか。

○事務局 大型化の進展につきましては、御指摘のとおり今 5,000 T E U クラスが 11%、本当に極めて少ないような状況になってきております。この船が就航している港というのは、本当に限られた港になってきている。この HD 4 でも 1 航路まだ残っていますが、他の寄港地に水深が浅い港があるため、この 4,000~5,000 T E U ぐらいの船が入ってきているという状況になっているとお聞きしています。

そういう中で、恐らく海外の港も大型化の対応を行う形になると思いますが、算定上は確かにかなり厳し目にできていると思います。もともとマニュアルでもこのように規定されていて、整備の前と整備の後で大型化の効果については、大型化のコストの削減額だけを計上することになっているので、かなり厳しい形になっていると思います。

まさに日本の、我が国の港に寄港しなくなる、そういうことを防ぐための効果とは、事業評価上はなっていないと考えています。

○朝倉委員長 よろしいでしょうか。

本当は without のときの余分なコストが大きいはずなので、マニュアルが今そうになっているのならそれに従うことはやむを得ないですけども、そういうことも考慮した上でマニュアル自体を見直すように今後検討していただくというのは大いにあり得るのではないのでしょうか。そういう意見もあったということとします。

ほか、いかがでしょうか。

○手塚委員 今の話に関連して、スライドの 6 ページ目です。HD 4 の、確認として 1 点目は、これは HD 4 のコンテナ取扱量の推移だから、こういう形で、横ばいのトレンドに見えるけれども、全体、港全体として見たときには、貨物の取扱量は増えているという理解でいいですか。

○朝倉委員長 お願いします。

○事務局 横浜港の取扱貨物量ですけれども、これは横浜市、港湾管理者が発表した資料になりますが、令和元年の上半期の部分で、過去 2 年間分も振り返って、横浜港のコンテナ取扱個数が 3 年連続増加という形になっています。平成 28 年以降、29 年、30 年、そして 31 年の上半期までは正式発表されておりますけれども、そこまで連続で増加しております。28 年の 1 月に横浜川崎国際港湾株式会社が設立されまして、戦略港湾の法律上の指定を受けて、官民ともに、創貨、集貨に努めているところになってきています。そういう中で、横浜港の取扱貨物量としては増えています。

一方HD 4についても、平成 29 年を見ていただくと、ここで大体下げどまりになっており、増加傾向に転じていると考えております。今後も創貨、集貨に向けた官民挙げての取り組みは推進していく必要があると考えます。

○朝倉委員長 もう一つ、何かありましたか。

○手塚委員 もう一つはコメントで、こういう形でグラフが出ていますが、実質的には 8,000TEU よりも大きい船舶は、この事業がなければ、これは取り扱えなかった、そこに吹き出しで利用者の声がありますが、発生し得なかったものなので、そういう意味では言い方として、今回赤い、ここなんですよというふうに工夫をしていますが、なければもっとそれがゼロに、値が小さかったんだというところは強調されてもいいのではないか。控え目というか、保守的に見積もられているという、そういう単なるコメントです。

○朝倉委員長 ありがとうございます。

50 年間で評価するわけだから、今後の見通しについて、どういうシナリオを書いているかというところが実は重要なのではないか。今後も今と同じ状況が続くという、そういう想定だと思いますが、本当にその想定が確からしいのかどうかは、きちんと吟味する必要がある気はします。逆に、今と同じだけの貨物量を確保すべく努力をすれば、これだけの便益は確保できるという言い方のほうがむしろ良いかもしれない、そのような説明があったほうが、良いように感じました。ほか、いかがでしょうか。

○古関委員 スライドの 10 枚目の耐震岸壁の効果について、事前に質問させていただいて、対応して説明を加えていただきありがとうございます。右下のあたりですが、再現期間 200 年の地震で、ポアソン過程で計算し、地震 1 回、1 年分だったら輸送コスト回避額でいうと 380 億円なのが、4 分の 1 強ぐらいで見積もったと理解いたしました。

このことと冒頭でおっしゃった、今後 30 年以内に 70% の確率で震度 6 強が来るということとの関係はどうなるのでしょうか。

○事務局 今後 30 年以内の発生確率 70% ということで、耐震強化岸壁を港湾計画上きちんと位置づけて整備を推進していくことが今進められています。HD 4 もそのようにで整備が進んできており、これもマニュアル上でかなり厳し目になりますが、再現確率としては、200 年をとって、ポアソン過程で算定しますので、減少し続ける形になります。それも 200 年でゼロになるわけではなく、減少し続ける形になります。そういう意味では 50 年間の期待値が物すごく薄くなる形になっています。大体 4 分の 1 ぐらいで、施設の回避

額も4分の1ぐらいになりこれをさらに社会的割引率を差引き、かなり減った形で便益を算定しています。

○古関委員 ありがとうございます。

○朝倉委員長 御質問の趣旨は、冒頭にあった30年以内70%というのと、200年の再現確率の想定が同じなのですかということをお願いしているのでは。

○古関委員 一方はマニュアルどおりで、他方は横浜港が置かれている個別の状況であるために違うという理解でよろしいですか。

○事務局 その通りです。

○古関委員 そうすると、先ほどの議論と同じですが、これはマニュアルどおりではないですが、実際には30年で70%の確率なら、50年間の間にはもっと確率が高い震度6強が来て対策していなかったらある被害が出て、それはマニュアルどおりの試算結果よりも多分大きいということは、それも強調されてもいいのかと思いました。これはコメントです。

○朝倉委員長 ありがとうございます。

ほか、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

何人かの先生から御意見いただきましたが、今回のこの評価については、保守的、かたい目の前提で計算しています。そういう意味では悪くはないと思いますし、しかもマニュアルどおりに計算されているので問題はない。しかし、その想定については今後検討していただく余地があるのではないかという意見もあったと理解します。ありがとうございます。

それでは、本案件の対応方針ですけれども、了承ということにさせていただきたいと思いますが、よろしゅうございますか。

〔「はい」という声あり〕

空港整備事業における費用対効果分析について

○事務局 費用便益比等の算定に当たりましては、航空局が公表しています「空港整備事業の費用対効果分析マニュアルVer. 4」に従って行います。

事業評価の対象事業ですが、費用や社会的影響の大きさを考慮し、空港の新設、滑走路

の新設、そして今回対象事業のように航空機の大型化等に対応するために滑走路を延長する、3事業が対象となります。

分析手順ですが、フロー図の手順で評価指標であるC B R等を算定しますが、今回の対象事業の滑走路の延伸部は、既に2014年に供用していることから、利用者便益と供給者便益の算定に使用する旅客や、大型機の就航事業需要については、2015年以降の深夜早朝ダイヤの大型機の座席数や、着陸回数等の実績を用いることとしています。2020年以降の便益の計算についても、今のところ深夜早朝の発着の増加予定がないことから、2019年のダイヤ実績をもとに算定しています。

続きまして、費用と便益の内訳とC B Rの算定についてですが、費用の内訳として、用地費、補償費とありますが、この事業ではこれらはありませんので、滑走路延伸の建設費、維持管理費のみを計上しています。続いて、便益の内訳です。基本的に便益として取り扱う項目を二重丸、更に赤枠で囲っています。空港利用者の便益は、旅行時間の短縮、旅行費用の低減効果があります。旅行時間の短縮効果については、年間の深夜早朝の中型機から大型機に移行した際の座席数の差分に搭乗率を掛けて対象旅客数としています。この旅客が代替空港に行くことなく羽田空港に移動する時間の差分と時間価値を掛け合わせて算定します。旅行費用の低減効果ですが、旅客数の差分と移動費用の差分を掛け合わせて算定します。

また、供給者の便益としては、着陸料と停留料の収益の増加が見込まれます。着陸料の増収については、機材重量と騒音値による中型機から大型機への着陸料の差分と年間の着陸回数の差分を掛け合わせて算出します。停留料の増収については、機材重量と駐機時間による中型機から大型機への停留料の差分と年間の駐機機数の差分を掛け合わせて算出します。このほか、残存価値を便益として計上します。

そして、これらの単年度の便益と費用を整備期間と供用後の50年間分を計上して、社会的割引率4%をもちいまして現在価値化した便益を費用で割り、C B R値を算出します。

分析の基本的な考え方は、以上でございます。

○朝倉委員長 ありがとうございました。

これについて御質問とですが、具体的に案件を伺ってからのほうがよろしそうですね。

それでは、東京国際空港C滑走路延伸事業の説明をいただいた上で、空港整備事業における費用対効果分析についての説明に再び戻り、あわせて、お伺いすることにしましょう。お願いいたします。

東京国際空港C滑走路延伸事業

(上記について、事務局から資料により説明)

○朝倉委員長 ありがとうございます。それでは、御質問、御意見ありましたらお願いいたします。いかがでしょうか。

○手塚委員 1点目は、あくまで大型機が飛べるようになったということで、先ほども御説明があったとおり、差分をとっている。大きな飛行機の座席数から小さな飛行機の座席数の差をとっているという、そういう理解で良いですか。

それに対するコメントとして、本来機材が大型化すれば、それに対する利益というのは、大型な飛行機が飛ぶことにより、利益が増えた座席数以上に増えるものと考えたと保守的という気持ちがある。これが1点目です。

2点目が質問ですが、時間価値が3,332円から2,918円に算定の根拠を教えてくださいというものが2点目の質問です。

○事務局 1点目のコメントについては、そういう部分はあるかと思います。ただ、費用対効果分析なので、非常にかたく算定しました。

2点目の御質問、時間価値が減った理由ですが、これは調査に基づいてアンケート調査を行っているのですが、空港の場合、時間価値というのは空港利用者の年収から割り戻してこの時間価値を出しているのですが、国際線が非常に使いやすくなったというか、例えば、若い方も多く利用するようになったので、全体として見た場合に、算定上時間価値が落ちてきている状態だと考えています。

○手塚委員 ありがとうございます。

○朝倉委員長 どうでしょう、飛行機を使うときは時間価値が高いと思います。いかがでしょう。加藤先生。

○加藤委員 先ほどの質問の1点目についてですが、エアラインの収益は便益にカウントされないのでは、関係ないのではないかという気がしました。

○手塚委員 個人的な印象としては、座席が増えるとかになると様々なパッケージが提案できたり、より大きな機材が使えるということ自体の利益は、単なる収入の増に加えて何かしらの外部、スキルオーバーしているのではないかという、そういう印象で話をしました。

○加藤委員 わかりました。

質問が一つありまして、今回の便益は、先程の御説明でいくと、2ページ目の目的というところに書いてありますが、本来便益が発生するのは北風のときだけ。その北風は、1年の間でどれぐらい吹いていて、どれぐらいの割合があるのかというものの感覚がつかめないので可能ならばそれを教えていただきたい。もちろんそれを考慮して計算したということは一応確認させていただければと思います。

○事務局 北風の運用は、大体年間の6割ぐらいが北風の運用になります。便益の旅客数の算出ですが、北風になるか南風になるかというのは、そのときの状況でないとわからないので、北風、南風により、飛行機が飛べる飛べないとなると困るので、便益の算出は北風、南風で分けずに、深夜早朝はこの整備によって大型化されたとみなしているので、旅客数の便益としては全て還付します。ただ、事業の必要性の背景は、この北風のために必要になることです。

わかりやすく言うと、南風時であれば今までも3,000メートルで使えるので飛べます。ところが北風のときに飛べないので大型化が図られなかったと。これが北風のときも3,000メートルで使えるようになったので、初めて航空会社としては大型機をここに就航できるようになった、こういう計算になります。

○加藤委員 わかりました。つまり、これはエアラインの機材選択に影響を与えたということなのですね。

○事務局 そういうことです。

○加藤委員 私の理解が間違っていました。

○事務局 それがこちらの表でございます。

○加藤委員 なるほど。北風と南風の割合がそれぞれどれだけかではなくて、機材そのものが変わったので、結局南風のときでも同じように効果が発生しているはずだから全ての便で計算されたということですね。ありがとうございます。

○朝倉委員長 いつでも使えないといけないということですね。

他、いかがでしょうか。

もともと、C滑走路の南側というのは、スペースが空いていたわけですね、ここは、最初のうち使わなかったのは、何か理由はあるんですか。

○事務局 ここは、もともと沖合展開事業で、廃棄物処分場、埋め立て土砂で土地をつくらせてきたので、3,000メートルあれば十分ということと、建設残土等ではなく、焼却灰を

入れてきたということがあるので、土地利用を空けていたということです。今回、その廃棄物というか、焼却灰対策もしっかりした上で使うということなので、そういった場所をフルに活用しているという用地でございます。

○朝倉委員長 わかりました。

あと、貨物は特に考えなくていいんですね。

○事務局 貨物については、旅客機と同様に大型機になることで、貨物がより積める状況は発生していると思います。ただ、今回いろいろ調査しましたが、それを定性的には貨物が積めるようになったお話は聞けましたが、定量的に貨物がこれぐらい増えたというところが整理できませんでしたので、今回は便益上は算出していません。ただ、それが定量的にカウントできれば、便益としてはカウントできる項目だと思っています。

○朝倉委員長 最初のマニュアルには貨物もと書いてあったので、今回そういったことも検討されたが、定量的に評価するには至らなかったので入っていませんというふうに、書いておいてたほうが今後のためになると思います。忘れていたわけではなく、評価の対象に入っているけど定量的評価には至っていないということのほうがよろしいかと思います。

○事務局 わかりました。ありがとうございます。

○朝倉委員長 ほか、いかがでしょうか。

それでは、特に御意見はないようなので、本案件ですけども、了承ということで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。基本的には、この事業については了承です。ただ、今後の同種事業についての計画・調査のあり方や事業評価の見直しはないと書いてあるんですけど、ないではなくて、必要に応じて見直すことは考えてもいいというのが一番正しいのではないのでしょうか。この方法を適用すること自身が間違っているということは全くないと思いますが、今後状況がどういうふうに動くかわからないので、そういったことについては対応できるようにしておくほうが、むしろ自然だと思います。差し支えなければそういうふうにしてもらったほうがよろしいのではないのでしょうか。そうでなかったら、ここは変えたほうがいいんじゃないかという意見は言いにくくなります。この案件としては了承なんですけど、今後はそういうスタンスで臨んでいただいたほうが何かと

よろしいかと思えます。

以上で港湾空港案件が終了いたしましたので、港湾空港部が退場されて、営繕部が入場されます。

○朝倉委員長 それでは、続きまして、営繕の案件、三つあるんですけども、今年度初めての案件ですので、官庁営繕事業の事業評価についての説明を事務局よりお願いします。

官庁営繕事業の事業評価について

○事務局 1 ページをご覧ください。

官庁営繕事業に係る評価手法は、B/Cを用いずに事業計画の必要性、合理性、効果の三つの視点で評価をしています。事後評価の評価概要については、次ページで説明をさせていただきます。2 ページをご覧ください。

事業計画の必要性ですが、現在入居をしている建物の状況から事業の必要性を評価します。老朽、狭あい、防災機能の不備等、項目ごとに点数を出しその点数が100点以上かどうかを確認します。現在の建物に問題が多いほど評点が高くなる仕組みです。続きまして、真ん中の合理性になります。同等の性能が得られる代替案、単独の建替とか、改修・増築、民借の有無をまず確認した上で、その代替案と事業案を経済比較いたします。それで、事業案のほうが経済的に有利であれば100点がつく方法です。

三つ目が、効果ですが、こちらはB1（業務を行うための基本機能）と、B2（施策に基づく付加機能）、この2点について効果を評価します。

まずB1の基本のほうですが、適正な執務空間、適正な規模が確保されているか等を点数化し、このB1についてのみ100点以上か確認します。

B2の施策のほうですが、こちらは付加機能ということで、点数化はせず緑化の推進、ユニバーサルデザイン等が施策として盛り込まれているかを確認します。

続きまして、3 ページをご覧ください。「事業計画の必要性」に関する評価で使用している表を示しています。

左端のところには計画理由ということで、老朽、狭あい等と並んでいます。それぞれの項目に対して、横軸に評点が記載してありますが、それぞれの項目についてどの点数になるかといったことをまず確認します。その中で一番点数の高いものを主要素とし、それ以外の項目については従要素ということで、主要素の評点に従要素の10%を加えた点数を評

点としています。その点数が100点以上になっているかを確認しています。

続きまして、4ページをご覧ください。

「事業計画の合理性」に関する評価ですが、まず代替案の検討方法として、同等の性能が得られる代替案の有無を確認した上で、その中で最も有利なものを代替案とします。分析期間は50年間、社会的割引率4%を用いて、費用の算定を行っています。そうして、「代替案」引く「事業案」、これがゼロ以上、言いかえると、事業案の総費用のほうが安ければ100点を得るといった評価です。

続きまして、5ページをご覧ください。「事業計画の効果」のB1で用いている表になります。

項目としては、用地の取得、災害防止・環境保全等並んでいますが、それぞれの項目について係数がどこになるかを確認します。標準的なものについて1.0と、それよりも条件が良い場合は1.1がつく評価の仕方をしています。それぞれの係数を掛け合わせて100を乗じた数字、これが100点以上になっているかを確認します。

続きまして、6ページをご覧ください。「事業計画の効果」のB2施策に基づく付加機能に関する評価です。

こちらは、評価項目として、7項目あります。それぞれの項目について4段階で評価する形をとっています。例えば、一番上の地域性については、一番右の欄に評価要領で地方公共団体、地域の協議会等との連携と書いてありますが、こういった施策に何個該当しているかといったことを確認し、その施策の数等によってAやBをつけていくやり方をしています。

評価手法に関する説明は、以上になります。

○朝倉委員長 ありがとうございます。今、説明いただいた官庁営繕事業の事業評価についての説明ですが、何か御質問ございますか。

○小野委員 最後の事業計画の効果のB2のところですが、これは点数にはしないというお話でしたが、例えばこの地域性とか、景観性のところにA、B、C、DのCの評価のところ、一般的な取組がなされているというのが、それはどういうものかということ、右側に関連する法令などと整合が図られているとありますが、普通に考えると法令に整合しているのは当然のことで、これが最低基準じゃないかと感じるのですが、いかがでしょうか。

○朝倉委員長 いかがでしょうか。

○事務局 おっしゃるとおりです。一般的な取組がされていればCとしており、法令に整

合していないということは基本的にはないと思いますが、事業を進めている中でどうしても達成できないものが出てきたりするかもしれないということです。そういうときにはDをつけて、事後評価など、そういう形で評価することになると思います。

○朝倉委員長 小野先生の御意見は、ここに書いてある関連する法令、条例、計画、協定等、これは整合が図られていなければそもそももう零点だろう。一般的な取組というのは、ここにプラスアルファの何かがあるのではないかと。そういう表現にしたほうが良いのではないかとと思いますが、このように書いてあると一般的な取組というのがかなり低いレベルに見られてしまうので、よろしくないのではないですかということなんですが、今のマニュアルはこうなっているということですね。今後、マニュアルを見直していただくときに、この書きぶりを工夫されたほうが誤解が生じなくてよろしいのではないのでしょうかというサジェスションではなかろうかと思いますが。御検討ください。

○事務局 いただいた御意見は、本省にもお伝えさせていただきたいと思います。

○朝倉委員長 ほか、いかがでしょうか。

それでは、具体の案件の説明をお願いします。

湘南海上保安署

(上記について、資料により事務局から説明)

○朝倉委員長 ありがとうございます。御質問、御意見をお願いします。いかがでしょうか。

○横木委員 結論はよろしいかと思いますが、事業目的の達成状況の参考の2の11ページのところの、アンケート調査を行っていることは、マニュアルにあるのかと思いますが、対象者が15人というのは少ないのではないかと思います。こういうときでもアンケートをやらなければならないのかお伺いしたいと思います。

○事務局 全ての施設について、CS調査をしているわけではないですが、事業評価の対象になったものは、このような参考で提示することもあるので、アンケート調査をしています。もともと海上保安署単独庁舎でもあり、規模もそれほど大きくなく、職員自体の数が少ないので、このように対象者が少ない数になっているものです。

○横木委員 施設の規模が小さいとは思いますが、人数が少ないときはこういう調査ではなく、別の方法で調査してもいいのではないかなと思いました。

○朝倉委員長 ありがとうございます。

ほか、いかがでしょうか。

○小野委員 先ほどの全体的な手法のところでも聞いてもよかったのですが、8ページの環境保全性の評価項目の木材利用というところですが、これは木材利用を図っているものを評価するという趣旨と思いますが、どのように調達した木材かは問わないのですか。

○事務局 ここでの評価に当たっては、国産材とか、県産材とか、そういうような指定は特になく、木造化とか内装等の木質化をしているかという観点での評価になります。

○小野委員 今後のことになるとと思いますが、たしかCASBEEでも持続可能な森林、単に国産材というだけではなく、認証評価を得たような森林の材を使うとか、そういう考え方が入っていると思いますが、ただ木材を使えばということよりは一歩進んで考えていただいたほうが良い。更に言うと、型枠材はCASBEEに入っていないのですが、熱帯雨林の違法伐採した木材か何かが使われているというのは新国立競技場でも報道されているところがありますが、すぐには整理できないかもしれませんが、お考えいただければと思います。

○朝倉委員長 ありがとうございます。今後の評価手法の改善に向けて検討していただく必要があるのではないかという御意見かと思えます。

ほか、いかがでしょうか。

○加藤委員

4ページ目の合理性の評価が、先程説明していただいたマニュアルとは違う方法で行われているように見えます。先程のマニュアルですと、コストをはじいて代替案で比較することになっていました。今回はそういうやり方をとらず単に困難だったと結論づけられているのですが、「困難だ」ということは、評価そのものは可能なのではないのでしょうか。評価しないのはなぜでしょうか。例えば、周辺の施設について耐震補強を無理やり行い、賃貸コストがどれぐらいかかろうだからお金がこの程度必要という計算くらいはできそうな気がします。あえてマニュアルに記載されていない方法を使った理由があれば教えてほしいですし、その理由を明記したほうが良いと思います。

○朝倉委員長 いかがでしょうか。

○事務局 マニュアルから外れているという認識はありませんが、先ほどの手法の説明のところ、同等の性能が得られる代替案の有無を確認した上で、その中の代替案と、有利

な代替案の比較ということで、今回この海上保安署につきましては、その有無を確認した段階で代替案がないと判断をしております。補強してまでというところについては、これまでの事業評価と同様な整理の仕方をさせていただいています。

○朝倉委員長 有無を確認して代替案がないということになれば、特に差額の計算をする必要はない、こういう判断ということですね。そういうことですね。

○事務局 代替案が見つからなかったという形になります。

○朝倉委員長 なるほど。どうですか。

○加藤委員 まだどうも釈然としないです。何らかの代替案は作り得るものではないでしょうか。作ることができないというのは、何かしら強い制約がかかっていることを意味していると思うので、それに関する説明をお願いします。

○事務局 今回の建物は、官署が海上保安署で、特別な業務を行っています。構造だけ見れば耐力1.25倍にするように補強すればいいと思いますが、それ以外が、例えば設備の関係とか、通常の民間の建物には多分ないという状況だと思いますので、そういう意味でこの事案ではこういう整理をさせていただいたところもあると思います。

○朝倉委員長 わかりました。耐震性能というよりもむしろ留置場が敷設されているとか、そういう意味で借りるようなものはないというほうが、わかりやすい説明と思います。

○事務局 すみません、今後はそういう説明をさせていただきます。

○朝倉委員長 ありがとうございます。よろしいでしょうか。

○志手委員

6ページが一番下に経済性がありまして、事後評価だけの評価ということになっていて、評価項目が耐用とか、保全性となっているのですが、取組状況のところは充実した取組がされていると一言書かれているだけです。このあたりはどういう点検をするのかとか、どういうふうな評価をするのかを教えてくださいました。

例えば、劣化診断みたいなものをするとか、2年ぐらいの間に何か不具合がなかったかを確認して評価するとか。

○朝倉委員長 いかがでしょうか。何か、間仕切の話が書いてありましたが。

○事務局 このB2の評価に当たっては、まずこの表の中と、先ほどの事業評価の資料の7ページのところになりますが、評価要領に書いてある項目に該当するかどうかで評価をしています。ここに書いてあるものを採用しています。

不具合有無の確認については、営繕の事後評価は完成後2年たってから行っており、環

疵期間が終わってからのタイミングで評価を行っています。もしそういう不具合があったりすれば何らかの形で評価していくことになると思います。

○志手委員 わかりました。

○朝倉委員長 今回の志手先生の御指摘は、私なりに理解すると、マニュアルの耐用・保全性ということについては、具体的に書いてありますが、ここにも追加すべきものがあるのではないかと。要するに保全性ですから、メンテナンスをしやすく工夫したとか、あるいは長く使えるように、モニタリングをきちんとするようにしたとか、そのようなことが書かれるほうが耐用・保全性ということからするとよりふさわしいので、そういったことも考慮したらどうかというコメントだと理解いたしましたが、そういう意味ですか。

○志手委員 ありがとうございます。

○事務局 こちらにも本省のほうに伝えていきたいと思えます。

○朝倉委員長 ほか、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、本案件の対応方針なんですけども、基本的にはこの案件について了承ということでもよろしいかと思えますが、先ほどから様々な議論が出ているように、事業評価手法の見直しの必要性がないと書いてしまうと、今の御意見は全部なくなってしまい、よろしくないと思えます。必要に応じて見直しをする必要があると書いていただいたほうが、より正確だと思うので、そのように書いてください。何か問題があれば、今御指摘いただければありがたい。

もしそれでよければ、お認めいただきたいと思えます。よろしいでしょうか。

〔「はい」という声あり〕

○朝倉委員長 では、そのようなことで了承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。

それでは、続きまして西ヶ原研修合同庁舎の説明をお願いします。

西ヶ原研修合同庁舎

(上記について、資料より事務局から説明)

○朝倉委員長 ありがとうございました。本案件について、御質問、御意見いかがでしょ

うか。

どの評価項目も総じてAとBで、良い評価ですけども、気になるのは防災性だけCになっています。この種の研修施設は災害時の対応を考えたとき、多種多様な利用が想定されると思いますが、防災性がCというのは、この場所は自然災害リスクがあまりないので特に考えなくていいということか、考えがあつて特にCという評価にとどめているのか。もっと高めても良いのではと思います。

○事務局 この事業は一部中止をかけていて、コストをぎりぎりで行っていたと話を聞いており、施策の追加まで手が回らなかったのではないかと思います。

○朝倉委員長 わかりました。ただ、非常にいろんな目的に使われる可能性がある施設だと思うので、今後可能であれば、耐震性は十分だろうと思いますが、災害時にもこの施設がきちんと機能するように何かしかるべき投資を、してもいいのではないかと思います。御検討ください。

○事務局 わかりました。ありがとうございます。

○朝倉委員長 ほか、いかがでしょうか。

特にないようであれば、本案件ですけども、了承ということにさせていただきますが、よろしいですね。

[「はい」という声あり]

○朝倉委員長 はい、ありがとうございました。それでは、本件は了承ということにさせていただきます。

それでは、世田谷地方合同庁舎の説明をお願いします。

世田谷地方合同庁舎

(上記について、資料より事務局から説明)

○朝倉委員長 ありがとうございます。本案件について、御質問、御意見いかがでしょうか。

○山崎委員 環境保全性の特に充実した取組の中に、屋上緑化と書かれていますが、セダムによる緑化というのは、余り効果がないと言われていたり、なおかつ維持管理に関して、

花が咲くと枯れてしまう性質があったりするので、いろんな樹種検討が行われています。屋上緑化に関しては、その後の維持管理が問題で、入れて終わりではないので、特に充実した取組で点数を上げることは良いのですが、持続的に管理できて、緑化ができているということを確認した上で評価しないといけない部分です。ほかの取組はハードなので入れたら終わりですが、緑化に関しては継続していかなければいけないので、今回の評価に対して実際行って見たのか、今後どういうふうに見ていくのかということの検討について、懸念があり、少し不安があります。いかがでしょうか。

○事務局 今回、取り上げている施設は、今回の事業評価をするに当たり、現地確認をそれぞれ行っています。この世田谷地方合同庁舎の屋上の部分を見てきていますが、先生の御指摘のように、セダム系の緑化をしています。部分的に少し枯れていたりすることは確かに見られました。自動のかん水装置がついていなくて、手動でやらないといけません。水やりの仕方が余り良くなかったことはあるので、今回に限らず、いろいろ保全指導ということもやっている中で、その中で施設管理者に説明しています。

西ヶ原研修合同庁舎については、屋上緑化でセダム系ではなく、タマリユウを使用しており、かん水は、タイマー式のかん水装置をつけており、青々としていた状況です。施設管理者にはきちんと整備状況に応じた指導等をする必要がある認識を持っており、

○朝倉委員長 今の追加的にそういう施策を講じるとして、大変大きなお金がかかるものなのですか。

○山崎委員 結局、ほかのものは入れて終わりですが、緑化はメンテナンスにお金がかかってくるので、当初からどう入れるか、屋上緑化って誰も見ないところなので、壁面のほうが景観にも関与するし、いわゆる環境にも関与するから、新しく何か施設をつくる場合は、見える化というか、何か入れたことを皆にわかるような方法をとるほうが環境保全性とか、景観性にも当たるものと思います。緑地を入れたら終わり、そのまま環境に関与すると考える人が多いので、そうではないと思います。評価として上げたいのならば、見えるところに、例えばベランダスペースとか、少し上がったところのサロンの前とか、そういうところだと意味があります。屋上は見ることがない、そうすると手入れも落としがちになるので、設置場所と樹種を考えて充実した取組として点数を入れても良いかと思います。

○朝倉委員長 貴重なコメントとして承わり、今後の施策に反映するようにしてください。ほか、いかがでしょうか。

○手塚委員 5番、6番、7番、全てに関連してきますが、この評価の仕方の場合、どれだけ稼働しているかという稼働率、利用者の数、がよく見えてこない。費用対効果分析は必ず含まれている印象があり、こういった事業評価の中には、どれだけ使っているかを何か担保しているようなものは含まれていますか。質問としては使っていますかという質問です。

○朝倉委員長 いかがでしょうか。一番ありそうなのは、経済性、機能性、その辺のところに稼働状況とか、そういうのがあってもいいと思います。そういうのはないように見えますが、どこかに隠れて見えないのでしょうか。

○事務局 事業評価上の観点からですと、施設整備に対する事業評価と捉えており、その後の運用については、維持管理になると思います。事業評価の対象になるのは、完成後2年ということなので、施設管理者へのヒアリングに行ったときには、どれくらい使われているか、そういったことは聞くようにしています。それが評価上出てくるかという、表現しきれていないのが現状かと思います。

○朝倉委員長 事業の効果等の発現状況と、スライド上部に書いてありますが、事業の効果等の発現状況と言うからには、この施設、あるいは設備がどう使われているかを評価しないと、発現状況の評価したことにはならないのではないかと。現在のマニュアル上それはないかもしれませんが、先ほどからずっと議論になっているように今後こういった評価をされる時は、そういった項目は是非つけ加えていただくべきであるという意見があったということをフィードバックしてもらったらいかがでしょうか。

ほか、いかがでしょうか。

○志手委員 最後のまとめに(1)で今後の事業評価及び特段の改善措置の必要性はないとなっていますが、11ページのCS調査を見ると、満足度が低い項目がありまして、トイレの動線が悪い、駐車場が使いづらいとかありますので、改善の必要がないと言い切っているのかと思いました。こういう調査で出てきているようなことは、フォローしていただければと思いました。

○朝倉委員長 そうですね。いかがですか。

○事務局 CS調査で出てきた意見については、事業評価とは別に、例えばトイレが詰まりやすいとかという話であれば、その水量を調節するよう指導するなど、フィードバックは適宜やっている状況です。

○朝倉委員長 事業自体の改善措置というほどの意味ではありませんが、この施設がより

よく使われるためには改善は必要なので、職員の方や利用者からの声を反映して、改善していただく必要があるのではないか。これはもっともかと思うので、どこかにフィードバックしてください。

ほか、いかがでしょうか。

これも先程のA、B、C、Dの評価のところの並びを見ると、景観性だけがCということになっていまして、何故こんな良い建物、景観性がCなのかと思い、その景観の評価の項目について別の資料のところを見ると、周辺環境等を考慮してつくっているとか、文化環境を考慮しているとか、普通の建築家が考えればそんなことは当たり前と考えそうなことが並んでいるんです。周辺環境と調和しない建物を建てることは、あり得ないと思うのですが、そういうところを見てもCなんですかね。色をきちんと考えるとか、デザインもそれなりに考えるとか、普通考えると思います。一流ではなくても三流建築家ぐらいでも考えると思いますが、それもないと理解してよろしいのでしょうか。それとも一流建築家がつくったわけではないからCだということですか。

○事務局 整備するに当たり、配慮は当然しておりまして、逆に言うと、本事業では配慮をしたことで評価を上げたりはしていないというのが現状です。この建物についても外観上、縦ルーバー等を使用し、目の前にあるマンションの人からの視線、逆にこちらからマンションが見えないようにするという配慮をしています。そういう配慮はしていますが、評価はそこまでではないという整理をしております。

○朝倉委員長 わかりました。景観性ということの定義が難しいので、余りそのことを議論しても仕方がないですが、一つだけCだと、目立ってしまいますね。考えてないのかと思われても嫌だと思ひまして、コメントをしました。ありがとうございました。

ほか、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、本案件について、幾つかコメントはございましたけども、基本的には了承ということと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した。

今後の評価に向けて幾つか意見も出ていますが、最後にある今後の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はないという言い切りは、言い過ぎかと思うので、ここ

の表現は全ての案件について修正して、よりポジティブにこのことがフィードバックされるように修正していただくほうがよりベターかと思えます。よろしく申し上げます。

以上で、本日の審議は終了といたします。