

平成 27 年度第 2 回佐賀県公共事業評価監視委員会

日時：平成 27 年 12 月 24 日（木曜日）

9：00～10：40

場所：佐賀県庁新行政棟 4 階 特別会議室 A

1 開会

(山崎副本部長) それでは開会にあたりまして、まずは県土づくり本部長の和泉の方からご挨拶を申し上げます。

(和泉本部長) 県土づくり本部長の和泉でございます。よろしくお願いいたします。本日は、年末も差し迫りましたお忙しい中、委員会にご出席いただきまして誠にありがとうございます。当委員会につきましては今年度 2 回目になるわけですが、今回は事業の再評価ということでご審議をいただきたいと考えているところでございます。前回の 10 月には現地の方もみていただいたと思いますが、公共事業につきましては、できるだけ早期に事業を終わらせて効果を発現することが県民への利益・利便性、提供という面からも望ましいわけでございますが、工法や施工の関係、あるいは予算の関係、あるいは地元調整、用地を提供いただく関係等もありまして長期にわたってしまうということがございます。そのため、長い事業につきましても、効率性、事業の意義をきちんと確認しながら進めていく必要があるということで、このような再評価というシステムを使って審議していただいているということでございます。今回は事業採択後 10 年を経過した時点でまだ継続している事業、それと前回再評価をしていただいていたからさらに 5 年を経過したもの、これについて再々評価ということでご審議をいただくものでございます。河川につきましては再々評価が 1 カ所、道路につきましては再評価が 3 カ所、再々評価が 2 カ所ということでございます。本数が多くなっておりますが、どうぞ熱心な審議の方をよろしくお願いいたします。どうぞよろしくお願いいたします。

(山崎副本部長) 続きまして、前回の会議は欠席しておりました西村部長が本日出席しておりますので、自己紹介をさせていただきます。

(西村部長) みなさんおはようございます。交通政策部長の西村でございます。交通政策部は、空港課、新幹線・地域交通課、今日審議していただく道路課、港湾課の以上の 4 課を担当しています。よろしくお願いいたします。

(山崎副本部長) それでは本日の資料でございますが、資料につきましては事前に送付をさせていただいております。もし本日お忘れなどございましたらお申し出をいただきましたら予備がございます。よろしいでしょうか。

2 議題

(1) 整備系審議評価マニュアルの変更に係る書面審議結果について

(山崎副本部長) それでは、議事の進行につきましては伊藤委員長にお願いしたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

(伊藤委員長) はい。皆さんおはようございます。暮れのおしせまった日若しくはクリスマスイブという特別な日にお集まりいただきましてありがとうございます。今日は道路5件と、河川1件ということで少し案件はございますけども12時より早く終わりたいと予定しておりますのでどうぞ御協力の方よろしくお願ひいたします。それではお手元の議事次第にのっとって進行していきたくと思いますが、まずは報告事項です。整備系新規評価マニュアルの変更に係る書面会議ということですが、議題1となっております。そちらの方のご説明を事務局からよろしいでしょうか。

(企画・経営グループ藤副課長) おはようございます。県土づくり本部企画・経営グループの藤と申します。よろしくお願ひ申し上げます。それでは議題1の整備系新規評価マニュアル変更に係る書面議決の結果についてご報告させていただきます。

10月16日付けで整備系新規評価マニュアルの変更につきましては、伊藤委員長の了解のもと書面による審議を皆さまにお願ひしたところでございます。変更の内容としましては1の諮問事項に記載しておりますが、整備系新規評価マニュアルの中「県土づくり本部基本戦略」への位置付けに関する評価指標につきまして本年度に限って「県土づくり本部基本戦略」を「県土づくり本部基本方針」と読み替えて評価を実施するというものでございました。この変更理由について、これまで毎年度各本部で1年間の重点的に実施していきます政策を基本戦略として取りまとめておりますが、平成27年度につきましては山口知事のもと、新しい総合計画を策定しましてその中で基本方針と名称を変更して策定をしておりますので、これに伴います文言整理が必要になったことによるものです。

以上の取り扱いにつきましては、委員の皆さま全員から書面により承認の御回答をいただいております。これによりまして、本年度当初予算についての新規評価の実施にあたりましては「県土づくり本部基本方針」に基づく評価を実施しているところでございます。以上が結果報告でございます。

(伊藤委員長) はい。ありがとうございます。基本的に非常に簡単な文言の変更ということで、委員全員の方から御承認いただいたということの報告でございました。

(2) 再評価対象事業地区諮問

(伊藤委員長) 次に諮問案件の方に移りたいと思います。先程本部長の方からご説明がありましたように、河川の方で1件、道路の方で5件という事なんですけど、議論を円滑に進めるために河川と道路をそれぞれ分けてご説明をいただいた後に審議という形にさせていただきたいと思います。それではまずは河川の方からご説明いただけますでしょうか。よろしくお願ひします。

【河川砂防課】

○玉島川広域河川改修事業

(前田河川砂防課長) 河川砂防課の課長をさせていただきます前田です。どうぞよろしくお願ひいたします。河川事業の再評価につきまして、ご説明させていただきます。よろしくお願ひします。今年度再評価の対象となっております河川は、10月末に現地視察をしていただきました玉

島川の1河川でございます。玉島川は前回、平成22年度に再評価を受けてから5年が経過しましたので、今回再々評価となっております。

まず玉島川の位置でございますが、玉島川は唐津市浜玉町の中心部を流れ、唐津湾に注ぐ2級河川となっております。河口付近に旧浜玉町市街地が広がり、下流から国道202号、JR筑肥線、二丈浜玉バイパス、西九州自動車道があり、玉島川の左岸側には浜玉インターがございます。また、国道323号が玉島川と並行しておりまして、国道沿いに宅地などの開発が進んでいるところでございます。改修区間は河口から築場橋までの約3.2キロメートルとなっております。10月末に現地調査していただきました箇所が赤色で印をしておりますが、梅豆羅橋下流右岸で玉島小学校の近くになります。

事業の目的でございます。まず被害としまして、玉島川では平成3年9月の台風17号により家屋の床上浸水が34戸、床下浸水が65戸といった大きな被害が発生しました。このような被害が発生した原因としましては、玉島川の河道断面が小さいこととございます。地域住民の洪水に対する安全・安心のため、浸水被害の軽減を図ること、これを目的としてございます。

これは平成3年9月の台風17号の時の被害の状況でございます。上の写真は玉島川沿いにあります国道323号の写真でございます。下の写真は改修区間の上流端の築場橋が流出している写真でございます。このように国道323号では築場橋付近から洪水が越流したため、道路には土砂があふれて堆積し、車も写真のように打ち上げられた状態とございました。

次に、玉島川広域河川改修事業の概要についてご説明させていただきます。改修区間は先ほどご説明しましたとおり、河口部から築場橋までの約3.2キロメートルとなっております。全体事業費は約48億円で、事業期間は昭和55年度から平成32年度までを考えてございます。治水安全度は、概ね30年に一度起こるであろう雨を対象に30分の1とし、それに対する計画流量を550^m³毎秒という形で計画しております。整備内容としましては、一般的な改修になりますが、築堤、掘削、護岸、そして途中にありますJR橋や道路橋などの橋梁架け替え、堰の改築ということで改修を進めているところでございます。下の方に示しました横断面図ですが、改修後は右岸側へ川幅を広げることによりかなり広がりますが、河川環境を配慮して、河道内の掘削を行いまして洪水を安全に流せる流下断面を確保する、ということで整備を進めているところでございます。

これは、玉島川流域の航空写真になります。事業進捗でございますが、河口から約3キロメートルの区間につきましては、築堤、堤防の整備を終え、河床の掘削を残した暫定整備といった形で概成しております。また、河口部のJR橋、中流部の新岡口橋の改築、上流の玉島井堰の改築が完了してございます。平成26年度末時点で事業費ベースで9割近く進捗している状況でございます。現在、河口側から完成断面とする為の仕上げの掘削を進めているところでございます。

次に、河川改修事業の費用対効果、B/Cの考え方についてご説明させていただきます。

総便益額Bについてご説明いたします。上の図の赤く着色したエリアが河川改修を行わなかった場合に、堤防の決壊とか、堤防からの越水などによる浸水エリアになります。この浸水エリアと、浸水深、深さでございますが、これを氾濫解析により求めます。下の図が、それを表した断面図でございます。この結果をもとに、浸水エリアにあります家屋や事業所などの一般資産や農作物、公共土木施設などの浸水による被害額を算出します。求められました浸水被害額は河川改修を行うことで軽減されますので、これを被害軽減額とします。これをもとに年平均被害軽減額を算出し、対象期間にわたって足し合わせたものを総便益額Bとしております。

一番上の総費用額Cコストでございますが、建設費と維持管理費を対象期間分足し合わせた費用

でございます。ここでいいます対象期間とは、この整備期間と施設が完成しました後 50 年間合わせた期間でございます。

このように算出しました結果、玉島川では総費用額が約 110 億円、総便益費額が約 290 億円ということで費用対効果 B/C としましては 2.6 となっております。

次に梅豆羅橋下流までの改修状況でございます。

上流の方に梅豆羅橋がございますが、そこまでの改修状況でございます。左の写真は玉島井堰の改築後の写真です。右の写真は先日現地視察していただきました梅豆羅橋下流の写真でございます。先ほどもご説明させていただきましたように、梅豆羅橋下流までは右岸側に堤防をつくり、拡幅することで暫定の流下断面を確保してございます。現在、下の横断図にありますように約 60 センチメートルから 80 センチメートル程度河床を掘り下げまして、最終形の河川断面になりますように河口側から進めている状況であります。

これは梅豆羅橋から上流の約 200m 区間でございます。まだ未整備のため、計画流量に対してはまだまだ掘削する部分がございます、早急に改修を図りたいと思っております。梅豆羅橋上流は改修後の堤防幅は変わりませんが、右岸側に護岸をつくり変えることで川幅が現在の 1.5 倍程度に広がることとなります。

ここで自然環境に配慮している点につきましてご説明させていただきます。

玉島川は自然豊かな環境でありまして、アユとかシロウオなど、多くの魚をはぐくんでおります。地域では秋に「玉島川鮎まつり」が開催され、多くの来場者でにぎわっているところでございます。鮎まつりは玉島小学校前の河川敷において毎年 10 月に開催されておりますが、河川整備では高水敷の整備、そして巨石を利用しました護岸、低水護岸をつくり対応しています。また地元漁協と話し合いをしながら、アユの生息環境に配慮した形で河道整備を行っております。この写真は西九州自動車道の上流付近でございますが、瀬や淵を形成することでアユが遡上しやすく、生息しやすくしております。平瀬におきましては多数のアユの生息を確認しております。平瀬に配置しました石、石材には右下の写真のようにアユの食み跡も確認でき、良好な自然生息環境となっているところと考えております。今後もこうしたことに配慮しながら、整備を進めていく計画となっております。また玉島小学校では子供たちがサケの稚魚約 28,000 匹を梅豆羅橋下流の河川敷で放流したりして、川に親しんでもらっているところです。

最近の玉島川の出水状況ですが、こちらは平成 24 年 7 月九州北部豪雨の時の玉島川の写真でございます。場所は西九州自動車道の付近になりますが、このときは河床の掘削がまだ残っているため堤防付近まで川の水位が上昇し、あわや越水するところでもございました。幸いに浸水被害は免れましたが、雨の降り方しだいで越水する危険性をはらんでおり河川整備を急ぐ必要がございます。

最後ですが、これまでご説明させていただきましたとおり、今回の対応方針案としましては、住民の洪水に関する安心安全のため事業を継続したいと考えております。ご審議のほど、よろしくお願いたします。

(伊藤委員長) ありがとうございます。玉島川の河川改修事業ということで、いわゆる洪水対策ですね。今年の 9 月には鬼怒川の常総市というところで洪水がございまして、河川が決壊して甚大な被害をもたらしましたが、我々の生命、財産を守るということで非常に公共事業としましては最優先の重要な事業と思っております。最初の方で平成 3 年には浸水被害があったとご説明がございました。この時はさほど大きな被害ではなかったかもしれませんが、少し遡ってこの地域の被害を考え

ますと長崎の大水害というのが昭和 57 年代にございまして、あの時は約 300 名の方が亡くなられて、被害総額 3,000 億相当と非常に甚大でございました。河川というのは一回堤防が切れますと本当に大きな被害になり、また復旧までにもものすごく時間がかかりますので、こういった重大な事業につきまして皆さんのご意見をいただければと思います。よろしく願いいたします。

10 月の終わりに見ていただいたところですね。あの時は晴れていて水も少なかったものですから本当に静穏な川でございましたけれども、一旦水位が上がりますと、いつどうなるかということまで今来ているようでございます。

(猪八重委員) ご説明の中で宅地開発が進んでいるとのことでしたが、現在もかなり増えていく傾向にあるのでしょうか？

(前田河川砂防課長) はい。河川整備を行って治水安全度が増したということと、西九州自動車道がありまして浜玉インターが近くにあるという地理的なこともございまして、宅地開発が進んでいるところであります。

(猪八重委員) 宅地化というのは、農地が宅地になるというイメージなのでしょうか。

(前田河川砂防課長) そうですね。宅地であるところもありますし、農地転用できるところは農地転用して家屋も増えていると考えております。ちなみに平成 22 年はこの氾濫区域内の世帯数は 85 世帯でございましたが、現在 133 帯と 48 世帯増えております。人口は平成 17 年度の浜玉地区で 10,400 人くらいございましたものが、平成 22 年には 10,700 人くらいと約 300 人ほど増えている状況でございます。

(猪八重委員) その場合、B/C のベネフィットを出す時に一般資産として家屋で出したりとか農地で出したりとかしますが、農地転用となった場合ベネフィットはどのようなのですか？家屋に変わったほうが被害額は大きくなるのですか？

(前田河川砂防課長) 基本的には農地が浸かって農作物に影響をあたえるよりも、家が浸かって家や家財とかに被害が出る方が金額的には大きくなってきます。

(猪八重委員) という事は、今後もベネフィットが上がって、B/C でいうと数値が高くなる傾向にあると考えてよろしいですね。

(前田河川砂防課長) そうですね。

(猪八重委員) ありがとうございます。

(伊藤委員長) 他にどなたかございますでしょうか。はい。お願いします。

(佐藤委員) 基本的な事を伺うのですが、計画治水安全度というのが 30 分の 1 で設定されてい

るのですが、この安全度というのはどういう風な基準で設定されているのでしょうか。他の川も今まで見せていただいたのですが、そこは50分の1だったりして、安全度が変わるんですけど。30分の1というのはある程度危険性が高いと予見されての設定になっているのでしょうか。

(前田河川砂防課長) まず計画治水安全度を今回30分の1としていますが、その30分の1という意味は1年間にその規模、堤防を越える洪水が発生する確率が30分の1という確率の話となります。確率の話ですから、30年間に1回発生するということや、昨年発生したから今後は30年後ということではなくて、今年あってまた来年もあるかもしれませんが、確率的に30分の1ということでございます。

30分の1のもう一つの意味でございますが、河川を計画する時は周りの氾濫した時の家屋とか、先ほどの農地の資産とか、その背後の人口とか、将来計画も含めましてそういう資産など配慮して川の重要度を勘案しまして、ここは30分の1とか、ここは50分の1とか設定しているということでございます。

(佐藤委員) これは佐賀県の中でも危険性が高い方ですか。

(前田河川砂防課長) だいたい普通だと思います。

(伊藤委員長) 他にどなたかございますか。よろしいですか。では、この玉島川の広域河川改修事業に関して再評価の審議をいただきたいと思いますが、継続という形でよろしいでしょうか。はい。では委員の方全員から継続といただきました。ありがとうございました。

それでは続きまして、道路の関係で再評価が3件、再々評価が2件ということになりますが、まずは道路改良事業の国道444号の話からでよろしいでしょうか。

【道路課】

(永石道路課長) 道路課長の永石です。よろしくお願いいいたします。道路関係の再評価事業ということで、今回5件お願いしております。一つ目は道路改良事業の国道444号の佐賀福富道路。これは有明海沿岸道路の佐賀福富道路区間ということになっております。事業年度が平成13年度から平成34年度で、これは再々評価になります。2番目は道路整備交付金事業で相知山内線。これにつきましても平成13年度から平成32年度で再々評価ということでお願いしております。3番目は道路整備交付金事業で国道204号湊地区でございまして、平成18年度から平成30年度、再評価となっております。これは現地調査箇所でございます。4番目は道路整備交付金事業の中津天建寺武島線で、平成18年度から平成29年度、再評価ということでお願いします。5番目は道路整備交付金事業の松尾湯の原線で平成18年度から平成30年度、再評価ということで5件をよろしくお願いいいたします。5件続けてまずは説明させていただきます。

まず道路事業のB/C、費用対効果の考え方を説明させていただきます。便益につきましては金額に換算できる指標ということで3つの便益で算定をしております。まず一つ目が走行時間短縮便益で、道路整備を行うことによって走行時間が短縮されるということでございます。次に走行経費減少便益で同様に走行に係る経費燃料で減少がはかれるという便益でございます。それともう一つ

が交通事故減少便益で道路整備により交通事故の減少がはかれるということの便益、この3つの便益を足し合わせております。それと費用、コストとしましては、道路整備に係る事業費、その後の維持管理費を計上しております。費用便益比としましては総便益を総費用で割った値で算出しております。また便益と維持管理費につきましては供用開始後50年間で算出しております。マニュアル等ですが、将来交通需要推計手法で将来の交通量を推定する必要がありますが、これが平成24年・25年と見直しが行われております。これにつきましては経済成長とか将来人口を各分野で統一と書いておりますが、例えば航空とか鉄道とか道路とか以前は別個に推計をしていましたわけですが、それらを統一的に推計するような手法に変更がなされております。それと費用便益分析マニュアルでございますけれども、現在価値に算出のための社会的割引ということで4%、現在の価値に将来の分を割り引いて算出することになっております。基準年次としては評価時点で現在の評価となっております。

○国道444号（佐賀福富道路）

まず一般国道444号佐賀福富道路についてご説明をさせていただきます。まず佐賀県の道路方針を記載をしております。佐賀県総合計画2015を今年作成しております、その中で道路の整備方針といたしまして3つの柱を立てております。まず一つ目が幹線道路ネットワークの整備で、有明海沿岸道路、佐賀唐津道路、西九州自動車道、国道498号を四つの主要な広域幹線道路として整備を進めていくことにしております。次が暮らしに身近な道路の整備で、通学路などにおける歩道などの整備、また、生活圏内における安全な道路環境の整備を図っていくことにしています。3つ目が道路防災の推進で、防災対策の推進、また近年問題になっております橋梁とかトンネルとかの長寿命化修繕計画に基づく計画的な点検や修繕の実施で、しっかりした対応をとっていくということで、この3つの柱を重点的に進めていくということでございます。

「有明海沿岸道路とは」と書いておりますけれども、福岡県の大牟田市から佐賀県の鹿島市を結びます全長約55キロの地域高規格道路となっております。先ほど言いました4つの幹線ですけれども北の方から西九州自動車道それと佐賀唐津道路、国道498号でこれらの路線について重点的に整備を進めていくということでございます。

佐賀唐津道路につきましては国の事業ですけれども、一部この有明海沿岸道路と接続します（仮）佐賀ジャンクションを計画しておりますけれども、そこから国道34号までの区間、約4キロ程度は佐賀県で事業を進めるということで、現在、都市計画決定の手続きや環境影響評価の手続きを進めているところでございます。

有明海沿岸道路の概要ですけれども、福岡県側の区間27.5キロについては整備が着々と進んでおりまして、残っております柳川西から徳益インターチェンジ間、約4.5キロありますけれどもここは平成29年度に開通するというところでございます。それと県境区間になりますが、筑後川の橋梁については昨年度から工事着工されています。また県内に入ります大川佐賀道路、ここについても国の方で事業を進められており、早津江川の橋梁について先月起工式が行われて、今後事業が進展していくということになっております。

この大川佐賀道路9キロにつきましては、先ほど言いました早津江川の橋梁につきましては福岡国道事務所のほうで施工されることになっておりまして、残りの分については佐賀国道事務所のほうで施工をされることになっております。

それと今回お願いしております佐賀福富道路でございますけれども、大川佐賀道路繋がります（仮）

佐賀ジャンクションから（仮）福富インターチェンジまでの約 10.5 キロとなっております。この区間につきましては嘉瀬南インターチェンジから芦刈インターチェンジまでが 4.5 キロありますが、既にも既に供用を開始している状況となっております、引き続き芦刈インターから（仮）福富インターに向けての工事を現在進めているところでございます。

この事業の目的ですけれども、大きく地域間の交流の支援と県で管理しております国道 444 号のバイパス機能でございます。

まず地域間の交流支援強化ですけれども、現在大牟田から鹿島市まで一般道を通りますと 110 分で、将来、全線有明海沿岸道路が開通いたしますと約 42 分になり、1 時間程度短縮されることで地域間の交流が活発になるということで、また経済的にも大きな効果が発揮されると考えております。

次のバイパス機能ですけれども、ここで緑で示しておりますのが国道 444 号になりまして、渋滞したり色々な交通に支障になっている箇所もあります。このため、バイパスとしての整備になっております。

また芦刈インターチェンジから（仮）住之江インターチェンジの間約 2 キロにつきましては、今年度末に開通予定になっております。

渋滞対策ですけれども、既に開通しております 4.5 キロ区間の嘉瀬新町交差点付近、この辺の交通量が有明海沿岸道路が開通したことによって約 20%程度減少したということで、渋滞が大きく解消されております。

次が安全確保ですけれども、ここが六角川にかかっております住之江橋で、幅員が総幅員で 5.9 メートル程度で、大型車同士の離合に非常に支障があるということで、どちらかが停車して通過するのを待つという状況で交通混雑が発生しています。

次にストック効果について、道路を整備することによってどういう効果がでるのかということで、交通渋滞の解消とかそういうものもあるのですが、経済的にも効果が図られているということで、その一つが有明海沿岸道路につきましては佐賀空港へのアクセスの要だと思っております、佐賀空港の活性化にも大きく寄与すると考えております。佐賀空港の利用者の推移グラフにグングン増加と書いてありますが、平成 26 年、昨年度は 55 万人でそれまでの 30 万人台から大きく増加し、今年度は 60 万人を突破すると聞いているところでございます。このため駐車場も非常に満車状態が続いているということで、拡張のため今その整備を図っているところでございます。

次に社会情勢等の変化ですけれども、佐賀県の人口は減少しているところですが、世帯数は増加傾向で自動車の保有台数についても年々増加しているという状況となっております。やはり佐賀県、公共交通機関が充実していないということ、また平地部が多く非常に小さな都市が分散しているということで、本県においては自動車に頼らざるを得ない状況ということで引き続き道路の整備が必要と考えております。

次に佐賀福富道路の事業概要ですが、全体事業費が約 580 億円、工期が平成 13 年から平成 34 年を予定しております。延長としましては 10.5 キロで、平成 27 年度の進捗率は事業費ベースで 53.4%、用地の進捗率としては 82.2%となっております。

費用便益 B/C は 1.9 で、便益の合計が 1,120 億、費用が 578 億となっております。

コスト削減ですけれども、この区間、全線が軟弱地盤になっておりまして、その上に高い盛土を築造するということが軟弱地盤対策にコストがかかっております。このため県では軟弱地盤対策の技術検討委員会を平成 14 年度から設置いたしまして、そちらのほうに諮問いたしました工法で行っているということでございます。また、盛土がほとんどの区間となっておりますので、他の工事で

発生します残土を流用いたしまして、コスト縮減を図っているところです。

佐賀福富道路の対応方針ですけれども、先程ご説明しましたように佐賀空港や三池港もございまして交通拠点との連携を強化する地域高規格道路です。また、佐賀空港の発展や観光振興などに期待される地方創生を下支えしていく重要な道路であると考えております。また費用対効果も 1.9 で重要性必要性は変わっておりませんので、これらのことから引き続き事業を継続したいと考えております。佐賀福富道路につきましては以上です。

○主要地方道相知山内線（武雄市）

次に、同じく再々評価であります主要地方道の相知山内線、武内工区の説明をさせていただきます。まず位置、場所ですけれども、国道 498 号、武雄市の若木バイパスを、現在整備を進めております。そこと、山内町の国道 35 号、こちらを結ぶ路線ということになります。それと、視察していただいた女山トンネルがそこにございまして、その整備も 29 年度を目指して進めている地区です。また、この相知山内線の近傍には武雄北中学校、武内小学校がございまして、通学路にも指定をされているというところです。これが通学路の指定図となっておりますけれども、青で示したところが通学路の指定で、事業区間も通学路に指定されているという状況となっております。

事業の目的ですけれども、この区間は通学路となっておりますけれども歩道がないということと、部分的に線形が悪い箇所があるという事ことで、交通の円滑化と通学の安全性の確保を図っていく事業であります。

事業概要ですが、全体事業費が 8.3 億円で工期は平成 13 年から平成 32 年度、延長は 940 メートルで、今年度までの事業ベースの進捗率は 56.6%、用地の進捗率は 96% で用地についてはあと 2 筆残っている状況となっております。940 メートル区間でありまして、図面の右側、山内町側ですが、まだ黄色という事は次年度以降の施工箇所ですけれども、こちら側にももう一軒件用地が残っておりまして、そこはつい最近の状況として来年度当初にでも契約していただける状況だと聞いております。それと、また反対側、相知町側で、松浦川の河川改修と同時に、この橋の架け替えも予定しているところですが、ここの用地が共有名義で、相続が数十人発生しており、用地が長引いているということでございます。

上の写真が整備の済んだところの状況でして、片側に歩道が設置され、車道が 2 車線整備されている状況でございます。下が未整備区間で、これはちょうど橋梁、先程の松浦川の河川改修と同時に橋梁を架け替える予定のところでございます。歩道がない、車道が狭いという状況となっております。同じく右側もちょっと広いですが整備する予定の箇所で、今後歩道を整備していくということでございます。これが横断図で、右側が計画で 3.5m の歩道を整備するということになっております。

社会、経済情勢の変化でございます。まず交通量につきましては平成 17 年、22 年ほとんど変わっておりません。人口が減っているにもかかわらず交通量は減っていないという状況でございます。

次に費用便益費 B/C ですが、これにつきましては 1.2 で便益が合計 11.1 億円、費用が 9.1 億円となっております。コスト縮減としましては、再生資材の利用促進、工事で発生している残土を盛土等に流用しているという状況となっております。

対応方針ですが、先程申し上げましたように、武内小学校や武雄北中学校の通学路ということ、また工場や運輸会社があり、大型車が混入率 20% あるという事で、県内としては大型車の通行が多い区間となっております。しかしながら、先程言いました線形不良箇所、また歩道がないという

ことで、交通の円滑化と歩行者の安全性向上のため引き続き事業を継続したいと考えております。相知山内線については以上です。

(伊藤委員長) ちょっと、どうでしょうか。当初は5件まとめてご説明いただいてから審議という計画、予定になっていたのですが、今回は再々評価だけで1回議論させてもらえますか。というのは5件まとめてお話いただきますと皆さんお疲れになると思いますし、前の方のを忘れていって何が問題だったか忘れるといけませんので。ここでどうでしょうか、再々評価案件だけをとりまとめて御審議いただけますか。いずれもB/Cは1を超えて数字的にはもちろん継続すべきものであるということですが、B/Cが1を超えれば全て継続となればこの委員会そもそも開く必要がありませんので、その中身とか今後どうしたらいいとか、皆さんの御提案も含めて色々な御意見いただければと思いますがいかがでしょうか。

これは再々評価でございますからどうしても事業が長引いているということです。最初の有明海沿岸道路に関しては延長が長いものですから、もしかするともう一回再々再評価という事が出てくる可能性もあるわけですが、それはなさそうですか。5年先にもう一回。

(永石道路課長) 可能性はあります。

(伊藤委員長) 延長が長いものに関してはそういう可能性がございますけれども。いかがでしょうか。御意見をお願いいたします。

(鳥井委員) おはようございます。お尋ねです。10ページにありました、事業をめぐる社会経済情勢等の変化の中に、人口減少の傾向にもかかわらず交通量は横ばいとなっていて、重要性ということ謳ってあるのですけれども、次のページ、この中で近隣には製鋼工場や運輸工場があり大型車があり大型車の通行量が多いとなっております、自動車等の交通量が多いというのは、結局人口が減少しているけれども製鋼工場や運輸工場が多いから交通量が変わらないのか、それとも例えば観光とか色々な要素があって交通量が変わらないのか、そのあたりは分かりますか？

(永石道路課長) 当然生活道路としても非常に活用されておりますし、今は皆さん車を持っておられて1世帯に2台とかいう状況となっております。また、ここに工場があって、その会社への通勤者や工場から搬出される大型車があります。これは平成17年と22年の交通量ですけれども、今年、平成27年11月中ごろ県内全部交通量調査をしており、その結果がまだまとまっていない状況ですけれども、当然人口が減少しますので将来的には交通量は減少していくと考えております。県内の道路についても将来的には交通量は減少していくだろうと。ただ現時点ではまだ横ばい状態という交通量の状況だと考えております。

(鳥井委員) そうですか。ここの説明を見ると、人口の減少があって交通量が横ばいになっていて非常に重要、必要だけれども、実際には近隣の通行量が多いというと、工場や会社のために道路が必要なんだというような感じに私は受け取ってしまったので、結局これは子供達の通学路の安全度が重要だということが見えなかったのものでそれでお尋ねしました。

(永石道路課長) この事業をめぐる社会経済情勢等の変化という項目は、例えば有明海沿岸道路のような大きな事業だったら述べやすい項目もあるのですが、こういった短い区間そこだけを交通安全事業をやっているようなところでこの表現をどうするかというところは、事業サイドとしても悩ましいところです。ただ、佐賀県の現状としては、自動車の保有台数も全国的にも非常に多いということが言えますし、人口減少が非常に叫ばれている状況で、そういう経済社会情勢がありますよということで、他の箇所についてもこういうことを記載しているところです。

(鳥井委員) 分かりました。

(山崎副本部長) これから人口減少という形で進んでいくわけですが、当然世帯はしばらく増加をしていく、車も一人一台の時代になって保有台数も増えています。また、人口減少の社会を迎えるにあたって交流圏の拡大、先程言いました産業と物流だけではなくて、観光とか人的交流も含めて交流を促進していくということになりますので、そういう意味で、人口は減っていきながらも交通量はある一定、横ばいというか、伸びたり維持されたりという形で進んでいくと考えられます。そういう中で、この地区については特にまだ混む地帯ということで交通安全という面では歩道の整備が必要だということです。ただ、社会経済情勢の変化ということで言うと、物流という面では近隣に工場もありますし、交流という面ではさっき言いました広域の幹線のネットワーク、動脈みたいな形で当然他の県道もそれを結ぶ役割を担っているということで、交通量も一定ないし増加をしていくのではないかと。

(鳥井委員) 写真を見る限りは決して反対しているわけではなくて、非常に重要なのだろうと思います。ただもう少し現状との整合性を考えた書き方というか、表現の仕方が何かあればいいなと思っただけです。

(伊藤委員長) 次回から御検討いただくとありがたいのですが、おそらく、鳥井委員がもやもやされているのは数量的な話は別として、当事者の意見も少しここで紹介されたいのではないかと思います。当事者というのは、例えばさっき道の端を歩いていた小学生とか、若しくはそのPTAの方、学校の先生、この道は本当にこんなに危ないんだよ。例えば子供が、僕はここで轢かれそうになったよ、とかそういう、それがもっと統計的な意見が、何人もここで危険な目にあったとか、そういうのが数量的に出てくればいいんですが、それがなくてもこんな意見がちょくちょく上がっているという道ならば今言った交通量が減少しようが、人口が減少しようが最優先でやらなきゃいけない、子供の命を守るために。県の方が客観的に危なそうだなというだけではなくて、そういった当事者の意見を上げていただければいいんじゃないかと私は思いますが。よろしいですか。

(鳥井委員) そうですね、ありがとうございます。

(伊藤委員長) 他の委員の方向か御意見ありますでしょうか。

(油布委員) 有明海沿岸道路は大きな工事になると思うのですが、その中で工事する場所の自然環境に対する配慮というのは具体的にどういった調査、配慮をされているのかという事が疑

間に思いましたのでお願いします。

(永石道路課長) この有明海沿岸道路につきましては非常に大規模な事業ということで、まず環境影響評価を行っております。環境影響評価については方法書とか準備書とか最終的に影響評価書、3年程度かけて調査から全て学識経験者の皆さんによる委員会を開いて行っております。それにつきましては、工事中にどういった対応を取るとかいろいろなことが書かれておまして、ここの箇所につきましても、毎年工事に合わせて調査を行って報告書を作成して委員の皆さんにお示ししているところで、今後もそういう調査をしながら進めていくということで環境面では十分配慮した対応を取っていると考えております。だから先程言いましたように、こういう大規模な事業、例えば佐賀唐津道路は今、多久佐賀間15キロをやっていますが、これについても、現在、環境影響評価を行っております、その最終段階ということで、委員の先生方からのいろいろな意見を聞きながら進めてやっているところです。

(西村部長) 補足させていただきます。3ページを開いてください。今の事業をやっている箇所は佐賀福富道路、真ん中のブルーのところですね。その左に福富鹿島道路、緑の区間がございますが、これは今後数年後に事業着手を予定していますが、こういった大規模な道路については、事業に入る前に環境アセスが大前提になります。環境アセスをクリアしないと事業に入っていけないということで、佐賀福富道路もすでに色々な観点からアセスをやっています。そこをクリアした上で事業を行っておりますので、事業に入る大前提ということで説明させていただきます。

(油布委員) ありがとうございます。もう一点ですけれども、コスト削減のところ再生資源の利用促進を図っているということで11ページに書いてある部分がありますが、工事をするにあたってゴミとかがたくさん出ると思いますが、資源再生、ごみの再生といったことをどういう風な感じでされているのかをお願いします。

(永石道路課長) 再生資材ですけれども、まず、土砂については他の工事場所で流用するとかここで流用するとかやって、アスファルトを剥いだりしたものはアスファルトプラントに持っていきましてそれを再生して新規材を混ぜて使うとか、路盤材につきましても剥いだものは再生で新しい材料と混ぜて使うとか、今、県といいますか日本全国ですけれども、再生資材という観点では、かなり、ほとんどが再生されて再利用されているという状況でして、廃棄はかなり少なくなっている状況だと思います。

(油布委員) ありがとうございます。

(伊藤委員長) 先程の環境アセスの件で、私の方からひとことお願いがございます。大きなプロジェクトになりますと工事に入る前に当然、アセス、委員会を開いて、問題があるかどうか審議されて、もちろんゴーサインが出てから工事に入るわけですが、例えば工事中とかだんだん進行してきますとまた状況も変わってきますし、新たな、生き物が少し減ったよ、というようなこともあるかもしれません。実はこの委員会の委員の3名の方は環境の専門の方ですね。森のプロジェクトであったり生き物の専門家だったり。ですから、この委員会でも事前のアセスの結果でも結構

ですから少し御紹介いただけたらもう少し議論が活発になると思います。ゴーサインはいただいたよ、だけど中身はなんだったのか、いわゆる重要な、ここでは生き物はこういうのを守る計画があるよ、とか、そこらへんを少し説明に入れていただけると、こちらでは御専門ばかりですので、もうちょっと活発な議論ができるかと思います。

他はいかがですか。とりあえずこの再々評価の2件の案件も、これからご説明いただく3件の案件とまとめて、最後に継続の可否については御審議いただくとしましょう。

それでは続きまして国道204号、再評価の案件3件についてご説明いただきます。この204号に関しては10月の末に私ども見学させていただいたところですね。お願いいたします。

○一般国道204号

(永石道路課長) 一般国道204号湊工区の再評価ということでお願いします。位置図として示しておりますが、唐津の市街地から呼子に向かう海沿いのルートで、湊工区、ここ湊漁港があるところでございます。右側の図面では湊の集落の中を通る道路ということで、近辺には小学校、中学校もあるところです。

目的としましては、歩道がなく、また幅員が狭い、また部分的には志坂鼻の付近ではカーブで見通しが悪く、非常に危険な道路ということで、歩道整備及び視距改良を行うことで、安全性また交通の円滑化を図っていくということでございます。事業の目的と書いておりますが、安全に通行できる道路の整備が必要ということで、ここについては現地も見ていただきましたように、地滑りが今年の8月に発生いたしまして現道が一時通行止めになったということで、まだ現在も片側通行を行って工事を進めております。その時に迂回路が、一般車は非常に遠回りを余儀なくされたということでございます。このため早く整備を進めてほしいということで地元からも強い要望があっている状況となっております。

事業の概要ですが事業費が46億円、工期は平成18年度から平成30年度、延長が1,730メートルで、進捗状況としましては事業費ベースで82.6%、用地進捗率が98.2%、これは起点側にあと1名様いらっしゃる状況となっております。図面で呼子町側ですね、図面の右側ですが青で着色している区間がすでに整備が完了したところです。現在、志坂鼻付近の掘削また地滑りを止める工事をやっている状況でして、先程言いました1名の用地が残っているというのが一番左端のところでございます。現地の状況ですが、整備が進んだ区間が上の写真2枚ということで両側に歩道が設置されているところがございます。下の左側の写真が志坂鼻付近の状況。それと右側が用地がまだできていないところの状況でございます。横断図ですが6メートル程度の道をほぼ倍ぐらいの13メートルにする事業で、両側に2.5メートルの歩道を設置するというので進めております。

社会経済情勢の変化ですが、近隣の西九州自動車道が今年、伊万里までつながっております。また、県で事業を進めております唐房バイパスの整備を進めていくことによりまして、呼子方面への観光道路としての活用が図られると考えております。またそういうものを初めとした物流関係にも活用されることで交通量の増加が予想される路線でございます。

コスト縮減につきましては先程と同様、再生資源の利用促進、また工事で発生する残土等を盛土などに利用しているところでございます。

対応方針としましては昨年度の末、26年度末時点で1,730メートルの内1,300メートルが完了しております。残り約400メートル区間につきましても地元から早期の整備の要望をいただいております。今後とも引き続き事業を継続し早期に完成させたいと考えております。204号につきま

しては以上です。

○一般県道中津天建寺武島線

次が一般県道の中津天建寺武島線です。天建寺工区で、これも事業採択後 10 年ということで再評価をお願いいたします。場所ですが、筑後川の堤防上の道路になります。この区間はみやき町の筑後川の左岸側で、久留米市側の飛び地のところの道路でございます。

事業目的としましては、写真の左側でございますが、現在幅員が狭い状況で、これを 2 車線の道路にする整備を行っております。事業概要は全体事業費 1.4 億円と非常に少額でございますけど、工期が平成 18 年度から 29 年度、延長は 1,135 メートルで、進捗状況は事業費ベースで 85.7%。ここは用地買収は発生しておりませんで、筑後川の改修後に道路を上に乗せて拡げるという事業です。平面図ですが、青の区間が昨年度までに整備が済んだ区間、赤が今年度、後残り黄色が次年度以降ということでございます。現地の状況ですが、整備が済んだところについては 2 車線で整備ができていますが、未整備区間は非常に狭い道路になっています。これが横断図ですが、筑後川の堤防の整備が青色の線で示しておりますが、ここの整備が済んだ後に道路で 2 車線に拡幅する、腹付け盛土を行って拡幅するという整備を行っておりますので、河川事業の進捗がはかどらないとなかなかこの事業も先に進めない状況になっております。社会経済情勢の変化ですが、先程も話しました佐賀空港が非常にお客様が増えておりますが、久留米方面から佐賀空港へのアクセス道路としてもこの道路は非常に必要で、整備を進めていくと考えております。費用対効果ですが、事業費が非常に安いということで B/C は 4.2。便益は 10.9 億で、費用は 2.6 億になっております。ここにつきましても、コスト削減については、発生する残土を盛土等に流用する。また、先程の再生利用も同時に行っております。

対応方針としましては、ここでも書いておりますが、佐賀空港のアクセス道路としても非常に重要ということで引き続き事業を継続していきたいと考えております。中津天建寺武島線につきましては以上です。

○一般県道松尾湯の原線

最後でございますが、一般県道の松尾湯の原線小副川工区です。場所は、佐賀市から嘉瀬川ダムを通過して唐津方面へ向かう国道 323 号がございますけども、熊野川温泉がここにあり、その付近から北の方に行きます道、これが松尾湯の原線で、北の方へ行きますと北山ダムのダム湖の付近に行く道となっております。またここ周辺には富士小学校がございます。こういう位置となっております。

事業目的ですが、バイパス事業で進めておりますが、現在の現道の幅員が非常に狭く、また歩道もないという事で、歩道整備を含みますバイパス事業により交通の円滑化、通学者の安全性確保を図るものでございます。

事業の概要ですが、事業費が 11.8 億円、工期は平成 18 年度から平成 30 年度、延長は 525 メートルとなっております。進捗率でございますが事業費ベースで 80%、用地進捗率で 99.1%、あと 1 名となっております。国道の 323 号から嘉瀬川を渡りましてバイパスという事になっております。青で示したところが昨年度までに事業が完了している箇所、今年度が赤、それと残りが黄色となっております。ここに用地が、ハッチングしておりますけれども、まだ買収できてない箇所がございます。またここの旧道ですけれども、嘉瀬川に架かっておりました旧小関橋、これについて

は老朽化も激しかったということで、現在はすでに撤去しております、現在は全てこちらのバイパスの方から通行をしていただいています。これが現地の状況ですけれども、先ほど言いました上の左の写真が、新しく架け替えました小関橋になります。それとその右側が行き止まりになっております起点側の状況で、下の写真は現道の狭い状況という事になっております。横断図ですが、現在の約6メートル程度の道路を10メートル、片側2.5メートルの歩道をつけた道路にしています。

社会経済情勢等の変化ということで書いておりますけれども、ここは平成25年度に富士南小学校が富士小学校に統合されております。このため、この道路を利用して通学する児童が増加している状況になっております。またここは、古湯温泉、熊野川温泉、嘉瀬川ダムが近辺にありましてこの富士三瀬周辺の周遊ルートの一つという状況となっております。

費用対効果B/Cですが、1.2で便益は15.6億円、費用が13.5億円となっております。

コスト縮減としましては、同様に再生資源資材の利用促進、又は残土の盛土等への流用等を行っているところでございます。

対応方針としましては、小学校が近辺にある道路ということで歩道整備を図って、交通の円滑化、及び通学路の安全性向上を図っていきたいということで、引き続き事業を継続したいと考えております。説明につきましては以上です。

(伊藤委員長) ありがとうございます。再評価の案件3件についてご説明いただきました。204号に関しては、今日お越しの委員ほとんどの方が現地に行って、かなり大変なところだということは体感していただいたと思っておりますが、それでは何かご質問・ご意見等ございましたらお願いします。

私の方から一つ、204号ですが、これはB/Cは出さないやり方なんですね、安全対策という形で。

(永石道路課長) そうです。交通安全事業については歩道を設置する事業ですので、車の走行時間短縮とかなかなか出てこない要素も多く、交通安全事業については便益の算定手法が確立されていないということで算定していないという事でございます。

(伊藤委員長) 最後の案件も見方によると交通安全対策というようなウェイトが大きいわけですよ。その辺の交通安全事業とこのB/Cを出す事業というのは、どういう住み分けになっているんですか？

(永石道路課長) 先程の松尾湯の原線はバイパスなんですね。現道があってバイパス事業という事で、こちらは当然、交通安全対策も兼ねておりますけれども、道路の改築事業と改良事業という要素が非常に大きいということで、こちらは改築事業系と考えて事業の新規評価も行っているところです。ですから新規評価を行う時点で、改築事業系とか交通安全事業系とかそこで区別をしております、交通安全事業につきましては一部車道を拡幅したりすることもございますけれども、主な目的が歩道の整備という事で位置づけて分類をしているところです。

(伊藤委員長) わかりました。

(佐藤委員) 一般県道中津天建寺線ですけど、これはだいたい前に見せていただいた、墓がいっぱいあって相続人が多岐にわたっているから工事ができないという所とはまた違う所ですか？

(永石道路課長) 墓があって進んでないのは対岸の方、右岸側の諸富西島線という路線になって、そこは墓があってできてないんですけども、ここは対岸の方でまた別の箇所になります。

(佐藤委員) 別の箇所なんですね。もしそこだったら相続人が多岐にわたっていて海外にいる方もいらっしゃるから事業そのものができるかどうか微妙ですという事を現地で伺っていたので、それだったら河川工事の目途が立つのかなと思ったんですが。

(永石道路課長) 場所が違ってここには墓とかないので、河川事業の方で買収されて築堤をしていただいて、そのあと道路拡張をしていくということで、ここは目途が立たない状況ではないと聞いております。

(伊藤委員長) ここはもともと筑後川の川の中だったんですよ。佐賀県が筑後川の福岡側にはみ出している場所ですよ。明治頃は昔の筑後川のラインに沿って県境がありましたけど、蛇行していると洪水をおこしやすいので、出来るだけ川をまっすぐにしようということでまっすぐにしたものですから、飛び地のように川の向こうに佐賀県が出てしまった。同じように福岡県も筑後川の佐賀側に、おそらくピンク色のところがそうじゃないですか。

(永石道路課長) ピンク色が福岡県です。

(伊藤委員長) 川をまたいで交互に福岡県と佐賀県がとびとびであるというのがこの辺の特徴でしょうね。ですからもともと川なので、ここは賠償の問題はほとんどないでしょう。

よろしいでしょうか、全体を通してでも結構でございます。

(牟田委員) 委員長の方に聞きたいんですが、これ我々が審議してダメだといった場合、これは県の方はどう対応されるんですか？

(伊藤委員長) これは知事への答申を行う委員会ですので、我々がダメだと言ったらとりあえずストップで、県の側で再検討されるという事になりますね。

(牟田委員) 分かりました。

(伊藤委員長) 過去においてそういう事例はございましたか。

(西村部長) 呼子の港湾事業で1件中止の案件がございます。その他は、私の記憶の範囲では有田の猿川ダムが予定されていたのですが、これが中止を受けております。

(伊藤委員長) 委員会で中止ですか？もしくはそちらから中止のご提案で中止ですか？

(山崎副本部長) 猿川ダムにつきましては、いわゆるダムの検証が始まったんですけれども、県のダムでしたのでそこは内容を検討しまして一応県としても中止の方向で答えを出させていたところなんです。それに対しては委員会でも中止のご意見をいただきました。

(牟田委員) もし我々がOK出して、県も行きましょうという事で予算組みされると思うんですが、いかに予算組みしようと議会でだめだといわれたらそこで止まってしまうわけですね。わかりました。

(伊藤委員長) この委員会というのは県民を代表いたしまして、県民の意見を県の方に投げかけると言いますか、ご意見するという形の委員会ですので、もちろんこちらの意見ですべて中止・継続というのが決まるというようなわけではございませんけれども、重要な委員会だと私は考えております。

ご意見も出尽くしたようでございますので、それでは道路の、只今ご説明いただきました5件の案件につきまして継続か中止かという事も含みまして、最後に審議いただきたいと思いますが、特に中止というご意見ございませんでしたので5件とも継続という形でよろしいでしょうか？

はい、では委員全員の方から継続というご意見いただきました。

それでは最後に委員長の方から総括という形で少しだけ述べさせていただきたいと思います。

今回、河川、昨今ゲリラ豪雨も含めて非常に重要な公共工事、県民の財産や生命を守るという事で重要な工事と、それから人口減少に伴って経済発展もさせていかななくてはならないということ、もしくは特にこれから大事になってきます子どもの安全確保、といった観点から道路事業の安全対策5件審議させていただきました。今後、社会情勢もだいぶ変わってくる事が予想されておまして、重大なパラダイムシフトが起こるだろうという事で、人口減少・高齢化という事に伴って公共工事に関する県の予算も社会保障に圧迫されてだいぶ縮減されるだろうと思われまます。ですからこれから道路事業、どんどんどんどん先の再評価、再々評価、もう1個再が付くような評価というのが出てくる、予算がつかないから長引くという可能性はございます。そういったところでこれからは色々な案件が出てくると思いますけれども、できるだけ重要な案件をここでご提案いただいて、県民の意見の総意という形で活発な議論のもとにまとめ上げたいと思いますので、今後ともよろしくお願い致します。

それでは事務局の方にお返しいたします。

3 閉会

(山崎副本部長) 本日はまことに長時間ご議論いただきましてありがとうございます。色々な意見をいただきまして次回に色々工夫させていただく部分については、また考えさせていただきたいと思います。

それでは最後に、今後のスケジュール等について説明をさせていただきたいと思います。

(企画・経営グループ北島係長) 県土づくり本部企画・経営グループの北島と申します。それでは、事務局より今後の予定について連絡させていただきます。次回第3回の公共事業評価監視委員会は1月の下旬若しくは、2月の月上旬に新規箇所評価の報告ということで会議を予定しております。

具体的な日程につきましては改めて調整をさせていただきたいと思っておりますのでよろしくお願いたします。

なお、1点お願いがございます。28年の1月からマイナンバー制度が導入されたことに伴いまして税金の分野でこの利用が開始されます。このため県から報酬等受けられている方におかれましては県が作成いたします税務署や市町村に提出される書類の中にマイナンバーの記載が必要になっております。このため委員の皆様におかれましても当方でマイナンバーの把握が必要となってまいりますので、次回の会議の折に情報をいただければと考えております。なお、すでに情報の提出をいただいている方につきましては不要となっております。詳細につきましては、次回の会議の御案内に記載しますのでよろしくお願いたします。連絡は以上です。

(山崎副本部長) 事務局の方から今後のスケジュールの話がございましたので、また日程調整につきましては御協力お願い申し上げます。それではこれもちまして平成27年度第2回公共事業評価監視委員会を終了いたします。本日はどうもありがとうございます。お疲れ様でした。