

関東地方整備局事業評価監視委員会（平成17年度 第1回）
議 事 録

関東地方整備局事業評価監視委員会運営要領の改正についての審議

改正の趣旨説明

（事務局）

昨年度の第5回目の事業評価監視委員会の開催にあたり、事業に関係する市民の方々から事業評価監視委員会へ委員会傍聴の強い要望があった。このときは時間が限られていたこともあり、規約の改正をせずに委員長の判断の下、各委員の了解をいただいたうえで、要望のあった市民の方々に、別室において審議の様子を中継映像で傍聴していただいた。今後もこのような対応を求められるケースが十分に考えられることから、委員会規則に基づく運営要領を見直したく、提案をさせていただきたい。

改正案だが、現在、関東地方整備局事業評価監視委員会運営要領、第10条【審議過程の透明性に関する事項】（会議の公開について）には、「委員会の会議については、原則として報道機関を通じて公開とする。ただし、審議内容によっては、委員会に諮り、非公開とすることができる」という第1項のみだが、第2項として、「委員長は、必要があると認めるときは、事業の関係者に対し、中継映像による傍聴措置を講ずることができる」を追加したい。

またこの内容に伴い、14条の附則を、「本運営要領は、平成17年7月22日から適用する。」それから2項として、「本要領の施行に伴い、「関東地方整備局事業評価監視委員会運営要領（平成15年10月3日（策定）」は、廃止する」と改めたい。

質疑応答

（森地委員長）

ただいまの説明に対して意見はございますでしょうか。

（委員より「異議なし」の声あり）

（森地委員長）

それではよろしく願いいたします。このとおり（運営要領の改正を）進めさせていただきます。

道路事業の審議

重点審議内容の選定

（中条委員）

再評価対象事業は3件あり、このうち再評価実施後5年間が経過している事業が2つと、それから10年を経過した時点で継続中の事業が1つとなる。

重要審議案件としては、国道50号、下館バイパスを取り上げたが、重点審議の理由は2つある。すなわちこれは再々評価なので、平成12年度の委員会ですでに指摘がされ

ているはずだ。そこでどういう指摘がなされたのかということと、その後の進捗状況について説明をいただきたいということがまず1つ。それから事業評価の作業の効率化ということをぜひ検討していただきたい。

今回は珍しく割と少ないが、毎回たくさんの再評価をしなければいけない。そのための作業も大変なものだ。これは事業評価をしなければいけないものだから粛々とやっていかなければいけないのだが、なるべくなら不必要な作業はなくしていくほうがいだろうということで、特に再々評価の場合に、前回委員会で議論した内容と事業の状況に大きな変化がなければ、B/Cをもう1回算出するなどという作業はやめましょうというのが、私の提案だ。

どの程度のことを大きな変化ということかというのは難しい点はあると思うが、よほどのことがない限り、特に道路の場合などはそれほどB/Cが変わるものではないわけで、バイパスをつくらなければいけないような状況のときに、そういった作業をやめて、コストの低下を図ろうということだ。それから委員会としても、委員の皆さんも忙しいだろうから、そういうものに議論の時間を費やすことはなるべく避けたほうがいいのではないかとということだ。こういう点について、ぜひ検討をしていただきたい。もう一度申し上げると、再々評価の場合には前回どういうことが指摘されたか、それについてどういう進捗が行われたかということとはきちんと説明するけれど、大きな変化がなければ、もう一度B/Cの計算といった作業はやめたほうがいいのではないかとということだ。

(森地委員長)

まず下館バイパスでは、下館市街地を抜けている50号が混んでいるため、バイパスをつくるとするプロジェクト、それは半分ぐらいのところが出来ていて、残りが遅れてきているというものだ。

2番目の竜王拡幅だが、これは国道20号の絶対的な容量不足でボトルネックになっているといった問題。それから17号は前橋市で、川を渡って直角に折れる、市街地に入るところのボトルネック、経験した方も多いかと思う。この橋の部分の車線が足りなくて、しかもその橋は由緒ある橋で、なかなかつけ替えるのも、ということ。それぞれ特色のあるプロジェクトだ。

重点審議内容のほうは中条委員の選択に任せますと申し上げており、主として50号を中心に説明を聞きたいと思う。

質疑応答

(森地委員長)

申し遅れたが、新しく委員になっていただいた方に、審議の進め方についてご説明します。今日は審議の案件が少ないが、いつもはものすごく多く、みんなやっていると時間不足になるので、あらかじめそれについての専門の委員が1人と、それから決めていただいたもう1人の方に事前に全部を聞いていただいて、その中から重点的に説明する部分と、それからどこがポイントなのかという話の指摘をいただいて、ここで事務局に説明していただくことにしている。今日は時間があつたので、みんな詳しく説明いただいた。それから重点といっても、他のものも説明していただくので、ここでは自由に、どこからでも議論していただいていい、というシステムになっている。それでは、中条委員発言の再評価のやり方については後に回させていただきます。

についての議論を先に始めたい。それではどのプロジェクトについてでも、どの点でも結構。どうぞ自由に質問、議論をお願いしたい。

(進士委員)

群馬大橋拡幅だが、交通の円滑化とともに交通事故が4割減少するというのは、どうやってシミュレーションするのか。そのやり方を教わりたい。

(事務局)

B/Cなどを計算するときにも、交通事故の減少便益を計算することになっている。そのときの数式の中で、交通量や大型車の交通量の変化で交通事故率がどれくらい減少するかという試算の式を用いて計算した結果だ。そういう意味ではあくまでも試算というかたちで受け取っていただきたい。

(進士委員)

どのくらい妥当性が高いのか。

(森地委員長)

自分の住んでいるところのすべての道路のネットワークの交通流分析を12年間右のデータでやっていた。その経験で言うと、ボトルネックとなっている道路を整備すると、幹線系のところは事故がドラスティックに減る。ときどき交差点で事故が増えるところがあるが、それは恐らくその交差点の運用が悪いか、何かそういうことだ。単路線についてはドラスティックに減るとというのが一般的だ。ところが例外もあり、こういう国道ではなくて、ものすごく危ない道路、本当に走っていて恐ろしいような道路については、皆さんすごく気をつけるので、事故率がすごく低い。そういうところについては若干、例外があるが、一般論としては幹線系のところはだいたいこれくらいの整備効果があるという印象だ。

(事務局)

補足させていただくが、2車線の対面交通の道路をいまのように4車線以上の道路にすると、必ず中央分離帯ができる。過去の実績から見ても、中央分離帯のある道路とない道路では事故率が数倍変わっているということで、そういったものも含めて計算式ができています。そこは中央分離帯の有無が、要素としては一番効いているのではないかと思います。

(進士委員)

たまたま先週、知床を走ってきたが、やたらいい道なので、うっかりすると走行速度が高くなってしまふ。だから道がよくなると事故が増えるのではないかと思った。もう1つ本題は、CO₂の計算が出てきたが、たしか5年前にはなかったはずだ。

(事務局)

5年前は試算していない。

(進士委員)

この考え方だが、要するに混雑がなくなってスピードアップする。その間に燃焼す

るガソリンが減って、CO₂が減る。こういう理解でいいのか。

(事務局)

速度向上による効果もある。まず旅行速度の改善効果を計算して、そこから排出係数等を用いて、CO₂排出量を試算している。

(進士委員)

それを便益で計算するときは、どういう計算をするのか。B / Cにはどうかたちで反映するのか。

(事務局)

走行時間短縮便益で旅行速度の短縮効果はあるが、B / Cの中には環境の改善効果は入っていない。

(進士委員)

いまのような時代はCO₂が盛んに言われているので、そういう意味でも大きい改善効果があるということか。

(事務局)

そのとおりである。

(進士委員)

理解できた。これは計算していないので、5年前と比較しなくていいわけだ。別の側面で新しくそういう計算をやりだすと比較にならないと思ったので、まず1つ疑問だった。

もう1つは、改善されると、かえって今度は交通量の絶対量が増えるのではないのか。そうするとCO₂の排出量の絶対量は増えるという理屈になると思う。固定した台数ではない。クローズ系ではなくてオープン系なので、道路が空けば、大勢が走るようになって、結果的には交通量が増える。だからCO₂の問題であまり直接的な言い方をすると危険かと、私は思っている。

(事務局)

試算の対象範囲を1つの路線で見えてしまうと、そういうことになってしまうのかもしれない。しかしこの試算の場合は、たとえば筑西市内全体ということで、市内の交通量全体はそんなに大きく変わらない中で、ここの旅行速度が改善していくということで、地域のCO₂がどれくらい削減するかを試算している。

バイパスだけを見えてしまうと、バイパス側に車が行ったことによって、バイパスの交通量は増えるのかもしれないが、それによって周辺の交通改善が図られて、地域全体として改善していくだろう。そういう試算条件で計算している。

(進士委員)

そういう見方もできる。ただ通過利用などの増大は、交通行動全体で見れば、30分で行けるなら車で行こうという話になるわけだから、あまりCO₂対策ばかり言うのはどうかと思う。

(森地委員長)

それはCO₂対策だけではなくて、費用便益全体の問題でもあって、世界中で問題になっている。発生量、つまり行動が増えるのと、行き先が変わるのと、交通機関の分担が変わるのと、経路が変わるといふ4種類の段階があって、それをどうやって計算すればいいのかという話は、各国で苦労している。いま、本省でも交通工学者や経済学者と一緒にマニュアルをつくっているところである。

(岩崎(政)委員)

下館バイパスのことを伺いたい。平成12年再評価の説明で、一部地域に用地取得が困難なところがあったので、工事の進行が遅れたということだが、そこを重点的に解消することで事業が進み始めるという内容だった。用地の取得困難と言われたところは、任意買収で全部、土地を取得したのか、それとも土地収用をかけたのか。

(事務局)

この用地取得難航箇所だが、平成12年の再評価後、精力的に調整させていただき、任意で買収させていただいた。

(岩崎(政)委員)

それによって用地取得費用は非常に増えたか。つまり当初の事業費が非常に増えて、その結果、新しくB/Cを計算したときに、少し悪くなるというかたちで何らかの反映があったかどうか、ということ伺いたい。

(事務局)

この用地取得難航というのは、権利関係が輻湊していて、相続人まで含めると非常に多数の対象者がいて、非常に時間がかかったということだ。価格が不満でいろいろ対応したというわけでもないし、買収が遅れることによって用地費が非常に増大していくということではない。基本的な用地補償の考え方をもって調整させていただいているので、用地費が増えていくことは一般的にはないと思われる。この部分に限って言えば、特に用地交渉対象者が非常に多かったということで、その体制を強化して、ここに集中的に人員を配置したということに対応した。

(岩崎(政)委員)

そういうノウハウを持つことによって用地取得が迅速に進むということであれば、将来の投資の問題を解決するときに役に立つので、そういう経験を何らかのマニュアル化しておいていただければいいと思う。

そのようなことから、B/Cの計算を事業費の計算でやっているのだから、何らかの影響が出たかどうかを聞いた。

(西谷委員)

下館バイパスの対応方針の原案のところでは、4車線供用が最終的な目標になっていて、とりあえずは2車線でやるということになっている。2車線が完成したときに、それで様子を見ながらという意味はどういう状況なのか。それから2車線供用で機能が決まったとしたら、それに対してB/Cを計算して、それでどうかという判定はないの

か。

(事務局)

いまの段階では最終形を4車線としているが、事業効果の早期発現ということで、まず2車線でつなげるというところを目標としている。その段階で、たとえばここでは筑西市街地の交通状況やバイパス自体の交通状況をきちっと精査して、どういうスピードでどういう事業展開をしていくかということも含めて、4車線化をどうやっていくのかを一度暫定2車線で効果が大きく発現したあとに検討して、4車線化を目指していきたいということだ。

(西谷委員)

そうすると、初めから4車線ありきということで話は進んでいて、2車線で足りるかもしれないということはある、と考えているのか。

(事務局)

いまの交通量の状況などを考えると、将来的には4車線必要だろうということで事業計画を立てているが、そこはどのような段階を経ながら進めていくのかというのをいったん2車線で供用した状況を見て判断していただく。

(西谷委員)

どこの計画もそうだが、ある計画を立てる。そうするとそれで満杯になって、その次どうするかというのはその次の段階で出てくる。4車線供用なら初めから4車線供用を目指した事業の展開でないとうまくいかないというか、ちょっと変な気がする。2車線で終わるということもありうるということだ。ないなら別だが。2車線でやっても絶対に足りないのはわかっている、という話のように聞こえないので質問した。

(森地委員長)

基本的にこういうことだ。4車線の計画で、暫定で2車線だけやると、次に4車線化するとき、あと2車線分増やすときに、それが妥当かどうか検討する、追加できる。そのときに価値がなかったら、それはもう無し。そのときに前に買った土地が無駄になるのではないかというのは、事後評価としてそういうことが無駄でしたと評価していくしかない。4車線を計画にしているとしても、追加する2車線分を評価する段階ではなくて、途中でやめることはありうる。

費用便益は2種類ある。全体プロジェクトと、それから追加分だけで評価するという2つがあるのは、そのためだ。

(中条委員)

私も西谷委員と同じ疑問があって、要するに最初から4車線でやるなら、100億円で済む。だけど2車線をやって追加して、2車線をやっていったら150億かかるという場合に、最初から4車線の計画で考えていったほうがいい場合が当然ある。

一方、経済状況が変わってしまって、4車線必要だと思っていただけでも、2車線で済んでしまう場合が当然ある。そのときに追加の2車線を、最初から4車線ありきで、無理矢理やる必要はない。それをどうやってうまく考えていったらいいのかという質問だと思う。

(森地委員長)

理屈の上では、一番最初のプロジェクトの事前評価のときに、オルターナティブで2車線でやる案と最初からフルにやる案があって、あるいはタイミングをどこでやるかという案があって、その費用便益を比較して、これが一番いいということに決まったはず。本来そういうふうに行っているだろうと思う。

それでとにかく2車線やったとすると、次に4車線に行くときにもう1回チェックする。そのときに元に戻って計算するやり方と、追加コストと追加便益だけで計算する場合がある。

(西谷委員)

そこでやらないで、4車線ありきで計画をして事業コストを計算する場合もあるはずだ。それがなぜ2車線でやって、途中で、その後の交通状況を見ながらというかたちになるのか。

(事務局)

用地は全部4車線で買ってある。

(西谷委員)

それだと、見ながらということではなくて、4車線やるということだ。

(事務局)

しかし情勢の変化によってこの際きちっと評価する必要があるということで、やはり4車線で行うときにはそのときの評価をした上で、取り組む必要がありますね、ということをもう一度やる。最初に4車線を計画したときには、4車線が妥当だということは、当然そういう評価をした上でやっている。ただし2車線をつくった段階で、また状況をもう1回把握して、4車線にしたほうがB/Cが高いというときには当然やる。もし4車線が必要ではないということであれば、とりあえずそこで踏みとどまる。従って、最初にやるときに2車線か4車線かというのはチェックした上でやっている。スタートのときに2車線で十分だということであれば、4車線はやらないということになると思う。

(西谷委員)

計算方法はわかるが、計画の問題だ。

いまの場合だったら、2車線拡幅をやるということで進めるわけだ。それでは将来的に足りそうにないということがあるのなら、その将来がどこでどうなっているかが明確ではないものだから、交通状況を見ながらという非常に曖昧な表現になっている。この表現が気になる。

(事務局)

交通状況を見ながらというのは、茨城県内の国道50号は、4車線の区間と2車線の区間がまだら状態になっている。恐らく全線が4車線になれば4車線の交通量が流れると思うが、下館バイパスだけを4車線にしても、前後の区間がまだ2車線で残ってい

るときは、それほど急いで4車線の完成形にする必要はない。だから前後の整備状況によって、50号の全体の交通量が増えてきた段階で4車線にするということだ。だからそういう意味では下館バイパスの部分だけ議論していても駄目で、ほかの事業とのバランスが出てくるのではないか。そのへんの説明が不十分なのでわかりにくいのではないかと思う。

(西谷委員)

下館バイパスの対応方針(原案)の「平成20年代半ばに全線暫定2車線で供用し、その後、交通状況を見ながら全線4車線供用を目指して事業促進を図ります」の表現だ。4車線供用を目指してということは、4車線供用はもともとの路線計画である。ほかができているので、とりあえずはこれで完成にするという表現ならまだわかる。もとの計画はどんなふうになっていたのか、悪く言うと出たところ勝負だ。そのようなことはないのだが、そういうふうにとれる文章かと思ったので、文章を変えたらいいと思う。

(事務局)

前後の区間の整備状況とか、その部分も読めるようなかたちにする。

(事務局)

「交通状況を見ながら」というのは、交通状況だけではなくて、周辺の整備状況などを踏まえながら検討していくというふうに、趣旨がわかるように修正したい。

(中条委員)

下館バイパスで、単純な質問だが、わからないので教えていただきたい。下館バイパスの費用対効果で、H12再評価区間を除く区間として参考1、事業全体として参考2とある。参考2の事業全体はよくわかる話で、また既供用区間を除く区間についてやったというのもよくわかるが、参考1というのがわからない。平成12年の再評価区間を除く区間というのは、平成12年のときの事業計画と現在の事業計画とは違うのか。既供用区間のところが違うのはわかる。平成12年のときの再評価区間と、現在の再評価区間プラス既供用区間が同じだと私は思っていたが、そうではないのか。

(事務局)

前回の平成12年のときは、H12再評価区間だけが妥当かどうかという評価をしている。その後、平成13年に事業化区間を延ばしている。13年に延ばしたことが妥当かどうかということを見るためには、延ばした部分がB/Cがあるかどうか。平成13年以降に延ばした部分については、平成12年には評価していない。延ばしたことが妥当かどうかを評価するためには、その残りだけを評価してみないとわからない。従って、12年のときに評価されていないマターで、これを延ばしたことがよかったかどうか、ということだ。

(中条委員)

そうすると、これは再々評価事業ではない。全然違うプロジェクトだ。平成12年の再評価区間も今回再評価したところも、全部合わせて一つのプロジェクトだということなので

あれば、前回は一部しか見ていませんでした、今回はもっと全体を見ました、だからこれはもう1回やらなければいけない話だ。

かつ平成12年の再評価区間と今回評価対象として追加された区間とは全然別の話だから、別途にやりましたというのであるならば、これもやはり別にやらなければいけない話だ。これは再々評価ではない。

(事務局)

下館バイパスという事業で評価していたので、それに追加してやった。実際には先ほど言われたように、平成13年に事業化区間が追加されているので、追加したことが妥当かどうかというのは今回初めて評価する。

(中条委員)

そういうことだ。だから再々評価として選ぶこと自体がおかしい。これは平成13年事業化なので5年経っていない。だからこれは評価しなくていいのではないか。

(事務局)

こちらの再評価は全体を含めるから全体で評価する。

(中条委員)

そうでなければ最初から、事業全部が対象として出されていて、それが全部できていないからもう1回やります、再々評価もやりますというのはわかるが、いまみたいなやり方だと、必要がない話をなぜここで時間をかけてやらなければいけないのか。結局これはプロジェクトの区間、切り方の問題で、恐らく平成12年のときの切り方が細かすぎた。もっと大きな事業区分で見えていくべきだった。

(事務局)

平成12年評価では、平成13年に追加で事業化した区間は都市計画決定はされていたが事業化していなかったなので、評価区間になっていなかった。事業化していない区間は評価しなかったということだ。

(中条委員)

ここで議論する話ではないが、事業評価について、もうそろそろいままでのやり方をもう少し検討し直すということ、いろいろな点でやらなければいけない。説明はわかりました。

(森地委員長)

ありがとうございます。そのほか、いいでしょうか。

今日は、これは対象ではないが、再評価、再々評価のときに再評価したのと同じことをやらなければいけないのかどうかということ、マニュアルについているのか。

(事務局)

事務次官通達で、再評価の実施要領というものが出ている。その実施要領に基づくと全部再評価はしなくてはいけませんが、その再評価をするにあたって、この委員会でも

ういうかたちで審議していただくかは委員会に任されている。

中条委員が言われたように、今回は事業区間そのものがずれているが、もし同じ事業区間で再々評価だった場合には、特段の変化がないときにはB / Cの計算をこの審議の場では省略させていただくとか、いろいろな簡素化、効率化のための方法はあるかと思う。

(中条委員)

審議は省略しないほうがいい。そうではなくて、審議をするにあたっての資料の作り方などで効率化を図って、何度も計算し直すのは大変なので、そこは効率化していいと思う。審議はやっていないと言われると、事業評価監視委員会としても手を抜いたのかと言われるから、それはきちんと対象にしたほうがいいと思う。

(森地委員長)

具体的には恐らく、もう前にやったから何も変わっていないというケースはあまりないような気もする。少し次以降見ていって、事前に委員に担当を決めていただくので、その段階でまた議論してみたいと思う。

(中条委員)

提案というか、これは前にも申し上げたことだが、先ほど進士委員からCO₂はどうか、という質問があったが、このB / Cの表に入っていないけれども、費用と便益を一覧にして示すというのは、河川のほうは確かそういうかたちだ。CVMのものは入れないけれども、ちゃんと表には入れている。あれはとてもわかりやすいので、道路のほうもそのようにして示したほうがいいというのが1つ。

それから2つ目は、先ほど事故率についても進士委員から質問があったが、事故率がどうやって減少するかという計算式のモデルがあるはず。それからB / Cの計算の仕方もあると思う。そういうものは毎回持ち帰る資料ではなくて、机の上に置いておいていただいて、必要だったらそこに書いてありますのでご覧くださいと、モデル式などもそこにポンと書いてあれば、見ればわかる人はわかるだろう。そういうかたちで何か基本的なものを用意してあると、私たちも便利ではないかと思う。

(事務局)

いまの指摘はそのとおりだと思うので、次回からは机の上に要領やそういうマニュアルを置くようにさせていただきたい。

(櫻井委員)

先ほど岩崎(政)委員が言われたことと関係あるが、この委員会が何をやっているのかという話は、最初からいろいろなことをやっているという感じがあるのと、なかなか評価といっても基準が明確ではないところがあるので、少しずつ明確になっていけばいいかなと思っている。

1つ申し上げたいのは、土地収用の話があったが、特に群馬大橋の拡幅のような話。一般論として任意買収の交渉をしているというが、コストもかかるし、手間暇がかかるということであるとすると、行政のスタイルとしては、収用委員会できちんと認定をしてもらって、さくっとやる。そういうふうに、行政のスタイルも変わっていくべきではないかと思っている。

そのあたり行政の方はどんな感触をお持ちなのかということが1つ。

それから今度義務付け訴訟ができたので、勝訴することはなかなか難しいが、事業認定を義務付けるといふ訴訟を第三者がすることが出来る。そういうことになると、最近の傾向だと、ひょっとして認定しなさいという判決が出る可能性もなくはない。そういう判決を歓迎するかどうか伺いたい。

(事務局)

非常に難しい質問だが、基本的にはケースバイケースで、通常3年・8割ルールというのが一般的にはある。極力それを遵守するようなかたちで事務所のほうに対しては指導しているが、ただやはり事情により、特に公益性の観点から、要するに接続道路がない場合だと3年・8割をいっても、公益性の議論でなかなか事業認定がとりにくいというケースもある。

従って、そういうところについては、事業認定をとれと言われても、実際には訴訟とかが起こると、そのへんの公益性の議論で敗訴するような可能性もあるので、そういう場合にはちょっと難しい点もある。ケースバイケースと考えただければと思う。

(櫻井委員)

一般論としてはどうか。やはり今のやり方をずっと継続していきたいと感じているか。

(事務局)

今のやり方を基本的には、要するに促進するようなかたちでなるべく早く事業認定をとるような方向には持っていきたいと思っている。

(事務局)

最終的には、どういうやり方をすれば一番早くできるかの判断だと思う。あまり早めに事業認定をとっていろいろこじれると、またかえってまずいかもしれないし、かと言ってそこで躊躇していると時間がかかってしまう。トータルとして一番早くできるやり方はどこなんだということは、きちっとわれわれが判断できているかどうか、その議論だと思う。

(櫻井委員)

このような議論がそろそろ出てきてもいいはずなので、ゆっくりやっていたらいいというものでもないだろうし、それから収用手续がもう少し、いまとは違うかたちで充実させるようなことを検討していかなければいけないのかな、と思っている。

(森地委員長)

ありがとうございます。よろしいでしょうか。

それでは議論が尽きたということで、先ほどこの委員会の結論の文案については、西谷委員のご指摘で少し修正をさせていただくということを前提にして、今後の対応方針はこれでよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

(森地委員長)

どうもありがとうございました。それではそのところを検討のうえ、進めたいと思います。

その他

平成17年度第2回関東地方整備局事業評価監視委員会は9月下旬を予定している。

開催日時：今後調整する

審議内容：砂防事業、営繕事業、道路事業

重点審議委員

砂防事業：西谷委員、山岸委員

営繕事業：秋山委員、岩崎（美）委員

道路事業：森地委員長、岩崎（政）委員