

令和4年度第5回関東地方整備局事業評価監視委員会 議事録

開 会

○司会（阿久津環境調整官） ただいまより令和4年度第5回関東地方整備局事業評価監視委員会を開催いたします。

委員の皆様におかれましては、お忙しい中、御出席を賜りまして、誠にありがとうございます。

私は、本日進行をさせていただきます、関東地方整備局企画部環境調整官の阿久津と申します。よろしくお願いいたします。

マスコミ関係の方々をお願いいたします。本委員会は公開としておりますが、議事の進行上、カメラ、ビデオカメラ等の撮影、録音は、委員の紹介までと、会議の終わりに予定する局長挨拶とさせていただきますので、御協力をお願いいたします。

現在、新型コロナウイルス感染拡大防止の観点から、この会場内での対面と、各委員とをネットをつないだウェブ会議を併用とした開催としております。

また、本日の委員会は、当局事業評価監視委員会委員12名中12名の方に御出席いただいております。

関東地方整備局事業評価監視委員会運営要領第5条に基づき、委員の2分の1以上の出席となりますので、本委員会が成立することを御報告いたします。

委員の紹介

○司会 ここで、本日、御出席の委員の皆様を御紹介させていただきます。

埼玉大学大学院理工学研究科教授、久保田尚様。

日本大学経済学部学部長、手塚広一郎様。

東京都立大学都市環境学部都市政策科学科教授、朝日ちさと様。

東京大学大学院工学系研究科教授、古関潤一様。

株式会社JTBパブリッシングライフスタイルメディア編集部長、河野多美様。

芝浦工業大学建築学部建築学科教授、志手一哉様。

横浜国立大学大学院都市イノベーション研究院教授、鈴木崇之様。

千葉大学大学院園芸学研究院准教授、竹内智子様。

東京農業大学国際食料情報学部国際食農科学科教授、原珠里様。

東京商工会議所地域振興部長、平澤哲哉様。

日本大学短期大学部建築・生活デザイン学科准教授、山崎誠子様。

東京都立大学都市環境学部都市基礎環境学科教授、横山勝英様。

以上の委員に御出席いただいております。

記者の皆様、カメラ等の撮影、録音につきましては、ここまでとさせていただきます。

御協力をお願いいたします。

報 告

■第4回事業評価監視委員会における御指摘の回答について〈一般国道6号大和田拡幅〉

○司会 第5回事業評価監視委員会の審議に入る前に御報告がございます。

報告としまして、第4回事業評価監視委員会における御指摘の回答について、御説明いたします。

○常陸河川国道事務所 お待たせいたしました。常陸河川国道事務所の日下部でございます。

国道6号大和田拡幅につきまして、前回、第4回事業評価監視委員会において、仮設落石防護柵の設置範囲について、委員へ事前説明の上、次回の事業評価監視委員会で報告することとされております。この場にて改めて御報告いたします。

表紙をおめくりいただきまして、次のページが前回資料でございます。

切土工を実施する範囲で、試掘調査などから玉石が発見され、その範囲の法面を、客土吹付工から法枠工、ロックボルト工とし、施工中は仮設落石防護柵の設置を実施します。

前回、鈴木委員より、仮設落石防護柵の範囲記載がなく、仮設防護柵の範囲と法枠工、ロックボルト工の範囲が一致していないとの御指摘をいただきました。その御指摘を踏まえて作成いたしましたのが、次のページでございます。

法枠とロックボルト工の範囲に合わせ設置した仮設落石防護柵を青線で示しております。

その前後区間につきましては、仮設落石防護柵の設置時に車線規制を伴うため、仮設の置き式ガードレールなどを設置することとしております。

前回の説明資料では、仮設落石防護柵及び仮設の置き式ガードレール等の設置範囲をまとめて仮設防護柵区間と記載していたところです。

なお、今回の増額要因である切土対策の変更については、これらに要する費用であり、委員会で御説明いたしました約41億円の増額となります。

以上でございます。

○司会 以上、御報告させていただきました。

審 議

■審議案件の確認

○司会 それでは、第5回事業評価監視委員会、審議に入ります。

なお、今回審議する一般国道468号首都圏中央連絡自動車道（金沢～戸塚）、一般国道468号首都圏中央連絡自動車道（横浜湘南道路）については、東日本高速道路株式会社との合同審議になります。このため、本案件では、東日本高速道路株式会社の事業評価監視委員から、特別委員として、東京理科大学理工学部土木工学科教授、寺部様に御参加いただきます。寺部様、よろしくお願いいたします。

○寺部特別委員 はい、よろしくお願いいたします。

○司会 ここからの議事進行につきましては、久保田委員長にお願いします。よろしくお願いいたします。

○久保田委員長 はい、皆さん、おはようございます。今日もどうぞよろしくお願いいたします。

では、議事次第に沿って進めてまいります。

まずはじめに、本日審議される案件につきまして、事務局から説明をお願いいたします。

○司会 はい。本日の審議案件について、御説明いたします。

資料1の審議案件一覧を御覧ください。

再評価案件で2件、事後評価案件で1件の、合計3件となります。全て道路事業となります。

再評価案件につきましては、一般国道468号首都圏中央連絡自動車道の金沢～戸塚と横

浜湘南道路の事業となり、重点審議案件となります。この2件の案件につきましては、前回の委員会からの継続審議となります。

事後評価案件は、一般国道16号八王子拡幅事業となります。次ページ以降に各事業ごとの位置を示した位置図をつけております。

説明は以上でございます。

○久保田委員長 はい。ということで、よろしいでしょうか。

■再評価案件（重点審議案件）

○久保田委員長 では早速審議に入ります。ではまず重点審議、一般国道468号首都圏中央連絡自動車道（金沢～戸塚）及び一般国道468号首都圏中央連絡自動車道（横浜湘南道路）の一体評価の審議に移ります。

ではまず事務局から説明をお願いします。

○横浜国道事務所長 横浜国道事務所長の鈴木と申します。どうぞよろしくをお願いします。

それでは着座にて御説明させていただきたいと思っております。

一般国道468号首都圏中央連絡自動車道（金沢～戸塚、横浜湘南道路）について、御説明いたします。

こちらの現地視察につきまして、12月22日から1月13日までの間、計5日間ということを実施させていただいております。委員の皆様方におかれましては、年末年始の非常にお忙しい中、現場のほうまで足をお運びいただきまして、誠にありがとうございました。

それではまず、前回委員会の後、委員の先生方に現場視察を行っていただいておりますので、その現場視察の状況や内容について御報告させていただきまして、その後、前回委員会のときにいただきました御意見、御質問等に答えると、説明させていただくという形で進めていきたいと思っております。

まず資料2の91ページを御覧ください。

金沢～戸塚、横浜湘南道路の全体事業費の増額内訳につきましては、鋼材単価の上昇、発生土の処理など、前回再評価時点で想定できなかった事象に起因する増額が約4割です。それから、覆工板やプラントの設置など、工事中の影響低減、機能補償道路など、地域の方への配慮に伴う増額が約3割です。それから、安全な施工のための仮設などの追加による増額が約3割となっております。これらの増額内容に関するような場所を御視察い

ただいたという次第でございます。

まず、工程①釜利谷～庄戸でございます。

こちらでは、金沢～戸塚の事業経緯や、地元との調整状況を説明させていただきまして、資料に記載しております事業費変更の内容となる、大断面NATMトンネル部の施工状況、あるいは、周辺家屋の近接状況などを御視察いただいております。また、事業箇所周辺の閑静な住宅街を通行しながら、工事用道路の近接状況などを御視察いただいております。

2か所目につきましては、公田ICです。

こちらでは、資料に記載している事業費変更の内容となります、工事用仮栈橋の設置状況、あるいは切回し道路の整備状況、施工現場と近接する住宅地の状況などを御視察いただきました。

続いて3か所目です。栄IC・JCT～戸塚ICでございます。

栄IC・JCTは、金沢～戸塚と横浜湘南道路が接続し、一般道路とも接続する構造となっております。橋梁が5層構造となる複雑な形状となっております、施工中の橋梁上へ登って施工状況を御視察いただきました。

それからその後、栄から戸塚ICの間の工事用道路を通行しながら、機能補償道路、あるいは国道1号の切り回しの施工状況などを御視察いただきました。

4か所目が、藤沢地区でございます。

こちらでは、国道1号の交通量約5万台を確保しながら施工を行うということで、資料に記載しました事業変更の内容となります国道1号の切り回しの施工状況や、路面覆工の状況、あるいは施工現場と近接する住宅地の状況、騒音対策の実施状況などを御視察いただきました。

最後、5か所目でございますが、大鋸発進立坑でございます。

こちらでは、資料に記載しています事業費変更の内容となる、大鋸発進立坑内において施工済の坑内、トンネル坑内を通りまして、地中接合というところを、接合箇所を御視察いただいたということでございます。また、地上部では、建設発生土の改質設備、あるいはセグメントのストックヤードの状況について御視察いただきました。

それでは、次から1か所ずつ詳細に御説明させていただきたいと思っております。

○横浜工事事務所長 東日本高速道路株式会社横浜工事事務所長の川崎です。御説明いたします。

92ページ目を御覧ください。

1 か所目の釜利谷～庄戸です。

庄戸地区の大断面NATMトンネルにおいて、住宅密集地である周辺地盤への影響や、生活環境に配慮した施工状況について視察していただきました。

掘削断面が約480平米で、NATMトンネルとして日本最大断面の施工となることから、周辺地盤への影響を低減するために、施工上の様々な対応を行っております。

掘削では、大型切削機を採用することで掘削範囲が拡大できるため、早期にトンネルを安定した形状にすることで坑内変位を抑制しています。

また、現地の地層に風化層や砂質層の存在が確認されたことから、掘削面の小崩落対策として、アンブレラ工法とも言われるAGFを採用していることを御説明させていただきました。

また、近隣の山からの水みちをトンネルが横断しているため、トンネル内に地下水を引き込まないように、全面防水の止水構造を採用していることを御説明させていただきました。

委員からは、工事中の騒音・振動の計測はされているのかと質問があり、計測しているとともに、沿線住民の方が見えるところに掲示している旨、説明しております。

続いて93ページ目を御覧ください。

2 か所目の、公田ICです。

公田ICにおいても、住宅密集地の生活環境に配慮して施工している様子を視察していただきました。公田ICは閑静な住宅街の中に位置していることから、工事用仮栈橋の幅員を広く確保して、相互通行可能にし、工事用車両の一時停止回数を低減することで、騒音の抑制や、生活環境への影響を低減していることを御説明させていただきました。

現地では、コンクリートの函体を施工するため、仮栈橋上から土砂の掘削をしている様子も御覧いただきました。

また、工事用車両と一般車両を分離するための切回し道路を設置している状況も御覧いただきました。

さらに、コンクリート製造プラントを設置予定であることも御説明させていただきました。

委員からは、発生土は他の道路事業で使用するのかとの質問があり、港湾埋立事業などにも使用している旨、説明しております。

また、地元からの要望事項に対する対応の判断について質問があり、平成24年度の事業評価監視委員会における付帯意見として、「地域住民との十分な対話を基礎に置きつつ、環

境対策や安全対策に、現実的な範囲で最善を尽くすことが不可欠である」といただいております。住民からの意見や要望に対しては、住民との対話を重ねた上で、現実的な範囲で対応が可能かどうかを十分に検討して判断している旨、御説明させていただきました。

さらに、トンネル内の換気方法についての質問があり、トンネルごとに換気所を設置し、排気させる計画としている旨、御説明させていただきました。

○横浜国道事務所長 続きまして、94ページを御覧ください。3か所目の栄IC・JCT～戸塚ICでございます。

栄IC・JCTにおきまして、施工中の橋梁上へ上がり、複雑な橋梁部の施工状況を視察させていただきました。栄IC・JCTは、金沢～戸塚と横浜湘南道路が接続し、一般道路とも接続する構造となっています。橋梁は5層構造となっており、複雑な形状となっております。1層目は料金所やICの接続道路。2層目は料金所と本線をつなぐランプ橋。3層目は高速道路本線。4、5層目は、それぞれの方向につながるランプ橋となる計画を御確認いただいております。

委員からは、下部工の着手のタイミングについて質問がございました。用地取得時期に合わせまして、順次着手している旨を説明してございます。

栄IC・JCTの視察後は、戸塚IC方面へ、事業地内の工場道路を通りながら、丘陵地、切土や盛土、鋼管杭擁壁や地盤改良の施工状況や、調整池の整備予定箇所を御覧いただきました。

委員からは、整備した調整池の管理は誰が行うのかという質問があり、道路管理者において実施する旨、回答してございます。

戸塚ICでは、国道1号直下に函渠を整備するため、国道1号の約5万台の交通を確保しながら国道を切り回して工事を進めた状況や、国道の切回しに係る5つのステップについて、令和4年4月に完了した状況を御説明させていただきました。

続きまして、95ページを御覧ください。

4か所目、藤沢地区でございます。

藤沢地区の城南交差点付近におきまして、工事箇所周辺の家屋近接状況や、覆工板、遮音壁、国道切回しの施工状況について視察いただきました。

藤沢地区におきましても、戸塚ICと同様に、国道1号の約5万台の交通を確保することから、段階的な車線切替えや全面路面覆工を行ってございます。路面覆工を設置する際におきましても、取付道路を通行止めすることなく、国道1号と接続するため

に、全面的に路面覆工の施工が必要となった旨、御説明させていただいております。

また、城南交差点付近におきまして、住宅が近接している状況を確認していただきました。

続いて、96ページを御覧ください。

最後に、大鋸発進立坑です。

大鋸発進立坑におきましては、シールドトンネル工事の施工状況や、今後予定している地中接合の施工方法について御視察いただきました。

横浜湘南道路シールドトンネルは、シールドマシン2機で掘進しており、大鋸発進立坑付近で既に構築されたシールドトンネルに地中で接合を行います。大鋸発進立坑をおきまして、トンネル坑内を通って、今後予定されている地中接合箇所において、切削セグメントの設置状況や地中接合方法などを説明しております。

地上部では、シールドトンネルの構築に必要なセグメントのストックヤードの状況を御視察いただいております。

また、シールドトンネルで掘削された土砂の搬出フローについて説明しまして、発生土の土砂改質設備や防音ハウスなどを御視察いただいております。

以上5か所におきまして、国道1号の渋滞状況や地元の対応の取組なども御視察いただいております。

続きまして、前回いただきました御意見、御質問について御説明いたします。

内容としましては、大きく4項目で、7件でございます。

まず一つ目です。事業費の増額に関する御質問としまして、単価上昇はどのような項目を計上しているのか。金沢～戸塚と横浜湘南道路のシールド発生土対応の増額内容を詳しく説明してほしいという御質問。

二つ目ですが、地元対応に関する御質問として、1,000回以上実施した地元住民への説明会などの具体的な対話内容を教えてほしい。調整池は河川管理者とどのような協議を行い対応が決まっているのか。また、調整池のデザインはどのように検討しているのかという御質問です。

3点目、費用便益分析に関する御質問としまして、一体評価を開通済み区間を含む釜利谷JCTから海老名南JCTで設定している理由。費用便益分析を実施する際の事業費計上の考え方はどのように設定しているのかという御質問です。

4点目です。前回の再評価以降の取組に関する御意見としまして、早期の完成と供用の

ための取組として、地域住民との対話による事業促進など、事業進捗に寄与した内容も記載したほうがよいという御意見でございました。

これらの御意見、御質問について、これから御説明させていただきます。

まず、事業費の増額に関する御質問として、単価上昇はどのような項目を計上しているのかという御質問について、道路部計画調整課より説明させていただきます。

○計画調整課長 道路部計画調整課長の木本でございます。私から御説明させていただきます。

資料2のページ46をよろしく申し上げます。

単価上昇につきましては、前回の再評価時点から著しく単価が上昇している鋼材について計上してございます。本事業は、延長16.4キロメートルのうち、約6割となる10キロメートルがトンネルの構造、そのほかの区間も掘り割りの構造や橋梁構造が主となっていることに加えまして、栄IC・JCTでは橋梁の5層構造となっていることなどから、構造の単価上昇の影響を反映しているものでございます。

以上でございます。

○横浜国道事務所長 続きまして、金沢～戸塚と横浜湘南道路のシールド発生土対応の増額内容を詳しく説明してほしいという御質問について、金沢～戸塚につきましては東日本高速道路株式会社より説明いたします。

○横浜工事事務所長 45ページ目を御覧ください。金沢～戸塚の増額についてですが、まずは発生土の性状の動画を御覧ください。

[動画上映]

このように締め固めが困難な状況でした。このため、受入先で締め固めが可能となるように、セメント改良や、それに必要な仮置場の追加、土砂改質の添加材の添加量増加も見込んでいます。また、仮置場の追加については、周辺地盤への影響低減として、地盤改良や雨風による仮置き土砂の飛散防止屋根の整備も含まれています。

○横浜国道事務所長 横浜湘南道路につきまして、御説明します。

資料の58ページを御覧ください。

横浜湘南道路の発生土につきまして、土質改良を実施、公共事業での利活用を図ることとしております。また、シールドマシン2号機の発生土につきまして、地元調整の結果を

踏まえまして、仮置場整備の追加及び運搬距離が変更になってございます。

続きまして、地元対応に関する御質問として、1,000回以上実施した地元住民への説明会などの具体的な対話内容を教えてほしいという御質問を頂いております。地元対応については、令和2年度以降、工事着手前の工事説明会や、工事中の現場見学会の開催、個別に自宅訪問して工事の影響を確認するなど、様々な形で御意見を伺い、事業理解の促進に努めているところです。詳しくは、東日本高速道路株式会社より説明いたします。

○横浜工事事務所長 16ページを御覧ください。

工事説明会や現場見学会では、工事の内容やスケジュール、そして地表面変位、地下水位、騒音、振動などの生活環境対策の説明を行っています。地元の方からは、騒音が気になるといった御意見や、工事車両の安全対策をしっかりとやってもらいたいといった御意見、工事中も継続的に現場説明会を開催してほしいなどといった御意見をいただいております。

これら住民の皆様からいただいた御意見に対しては、その必要性も十分に検討し、現実的な範囲で対応しています。

例えば、公田地区において工事車両の台数に関する御意見がありますが、こういった生活環境対策として、工事用仮棧橋の設置やコンクリート製造プラントの設置をすることで、工事中の影響を低減し、工事を進めています。

また、シールドトンネル工事において騒音・振動に関する御意見がありますが、これに関しては、シールド回転立坑に屋根を設置するなどの騒音対策を行い、工事を進めています。

○横浜国道事務所長 次に、調整池は河川管理者とどのような協議を行い対応が決まっているのか、また調整池のデザインはどのように検討しているのかという御質問について、横浜国道事務所より説明します。

25ページを御覧ください。

金沢～戸塚、横浜湘南道路の整備によりまして、もともと山間地や田畑であった箇所にも道路を建設することで、その道路内に降った雨水の多くは、下水管などを通じ河川に流れます。その際、下水管や河川の処理能力を確保するために、流量を圧迫させないように、一旦事業地内に整備する調整池にためてから、流量調整を行って徐々に流してまいります。

これら雨水の流出抑制施設につきましては、河川や下水管を管理している各自治体と協議しまして決定され、容量なども決めてございます。金沢～戸塚、横浜湘南道路ともに、各管理者との協議によって調整池を設置した上で流量調整を行う計画となっております。

また、デザインについては、地元からは、水を貯めておいた場合の害虫に対する懸念の声もございまして、蓋をかけるような構造にしてほしいとの意見も出ていることから、今後調整してまいりたいと考えてございます。

続きまして、費用便益分析に関する御質問として、一体評価を開通済み区間を含む釜利谷 J C T～海老名南 J C T で設定している理由という御質問について、計画調整課より説明いたします。

○計画調整課長 75ページを御覧ください。

圏央道は、首都圏の三環状道路の一部であり、圏央道のような広域な環状道路は、放射道路間を接続することで最大限効果を発揮する道路となっております。そのため、今回、放射状道路である横浜横須賀道路と、新東名高速道路を接続する釜利谷 J C T～海老名南 J C T 間で評価を行ったものでございます。

以上です。

○横浜国道事務所長 続きまして、費用便益分析を実施する際の事業費計上の考え方はどのように設定しているのかという御質問につきまして、横浜国道事務所より説明いたします。

77ページを御覧ください。

便益の算定につきましては、完成年次を、各事業ごとに投資パターンを設定し、事業費を計上してございます。

今回、一体評価における事業費は、既に供用している区間である新湘南バイパスから海老名南 J C T までの事業費についても計上し、費用便益費を算出しております。維持管理費につきましては、橋梁・トンネル等の道路構造物の点検・補修に係る費用、巡回清掃等に係る費用などについては、金沢～戸塚、横浜湘南道路や既に供用している区間も含めまして、各区間が開通した時点からそれぞれ計上してございます。また、更新費につきましては、既に供用している区間における橋梁などについて、更新に係る費用を計上しております。

最後に、前回の再評価以降の取組に関する御意見として、早期の完成と供用のための取組として「地域住民との対話による事業促進など、事業進捗に寄与した内容も記載したほうがよい」につきまして、道路部計画調整課より説明いたします。

○計画調整課長 こちらについては、6ページを御覧いただければと思います。

御指摘のとおり、地域の住民との十分な対話の取組につきましては、事業の着実な推進

にも寄与しております。

このため、こちらのページの1-2の付帯意見への対応の①早期の完成と供用というところに、二つ追記してございます。一つは地域住民との十分な対話を通して、事業への理解促進を図ること、二つ目は、関係機関と協議を行い、建設発生土の海面埋立事業への再利用をすることです。これらの取組は工事の着実な推進にも寄与、ということを追記しています。

以上です。

○横浜国道事務所長 以上で、説明は以上となります。御審議のほど、どうぞよろしくお願いいいたします。

○久保田委員長 ありがとうございます。これは継続審議でございまして、前回、委員の皆様からいろいろな御質問をいただきました。それから、皆さんに御視察いただいた際にはいろいろな御意見、御質問をいただきました。それについて今、お答えいただいたわけですが、委員の皆様から、この点についてのさらなる御質問、あるいは追加的な御意見などがありましたらいただきたいと思えます。何らかの方法で、ネットの方も意思表示をお願いいたします。特によろしいですか。

朝日先生、どうぞ。

○朝日委員 御説明ありがとうございます。また、視察のときも丁寧に見せていただいて、本当にありがとうございました。

2点あるんですけども、御説明いただいた点はよく分かりました。増額したところの説明が、今回も見せていただいたところの具体的な内容、増額の内容がどういうふうになっているかであったかと思うんですけども、追加で費用をかけたところの理由と、それによって発生した効果というのは御説明いただいて、また見せていただいて、よく分かりました。

その上で、評価としての書き方なんですけれども、例えば増額要因というふうには、資料の2で言えば、47ページに増額要因ということを書いていただいて、内部と外部と分けていただいたりというふうにしていただいているんですけども、その増額したコストがそれに見合う便益になっているのかというところが、多分知りたいところでもあり、それを御説明いただいた、あるいは見せていただいたりしたところかと思えます。できれば、今後かもしれませんけれども、増額したことに対して、何が効果として発生しているのかという書き方も検討いただければと思いました。

例えば地元に対してということであれば、地元の環境改善ということはもちろんですし、それによって工期が遅れないということもあるでしょうし、あるいは事業に対する理解という全体的な話も、そこまで個別のところを書くかは分かりませんが。そういった、増額したなりに発生した効果というところを、もう少しそれぞれで書いてもいいのではないかなというふうに思ったのが1点です。

それからあと、これはこの件で感じたことで、この件だけではないかもしれないんですが、コストの面でのリスクの管理についてです。コスト外部要因、内部要因というふうが増えてしまったところを、要は予測がなかなか難しかったところを分けていただいている、それはよく分かるんですけども、それに対して、評価の中で何をしているかというところ、割引率で見られるところ、例えば、物価なんかはそうかもしれませんし、政策変更があったとか、このプロジェクトに限らず全体に関わるようなところというのは、割引率で見られるところという解釈になります。一方、その個別のリスクですね。プロジェクトごとの増額要因で予測できなかったところについてはもう少し、今やっていることはこの前御説明いただいたように感度分析だと思うんですけども、その説明が事業評価の中では強化されていく方向にあるかと思うんですね。

何て言うんですかね、事業のコスト予測が楽観的になるというような研究結果も多くて、それを反映させたようなイギリスとか海外のマニュアルの事例もだんだん充実してきているというところもあります。あと世界的に物価上昇など、コストマネジメントが問題になっているという背景がありますので、そこのところがもう少し評価として、リスクマネジメントというんですかね、リスクをもともと列挙しておくような、あるいは感度分析をプラス10%マイナス10%だけではなくて、もう少し過去の事例を見ながら充実させていくような方向性がかなり示されるようになってきていると思うんですね。

これは、今のマニュアルにはない部分なので、すぐということではないかもしれないんですけども。こういった形で事業評価の場で確認するというプロセスは今成り立っていると思うんですが、今後こういうふうにもコストが見込めない部分、不確実な部分があるというところをある程度書いていただいていると思うんですね、今回も。なので、そういったところをもう少し、事業続きますので、次回に向けて不確実な部分が分かるようにこの段階で書いておくということも、検討いただければというふうになった次第です。

すみません、長くなりました。ありがとうございます。

○久保田委員長 ありがとうございます。

いかがでしょうか。

○計画調整課長 道路部計画調整課長の木本でございます。御指摘ありがとうございます。私からお答えをさせていただきます。

まず1点目につきまして、資料の作り方についての御指摘と受け止めさせていただきました。御指摘のとおり、再評価資料を作成する際には何が増額したかの説明に終始してしまいがちのところがございますが、御指摘のとおり各取組で発生する効果というものもございます。こういった資料を作る際に、そういったそれぞれの取組の効果を記載することで、よりその具体的な中身が伝わることもあろうかと思っておりますので、今後の資料作成にぜひ生かさせていただければと思います。

次に2点目でございます。

2点目につきまして、コスト増額という知見をどう生かすかといった御指摘と受け止めました。関東地整における各事業の経験は、次の事業に生かされていくものであり、新しい増額の要因等が出て来れば、また次の事業に反映するというを考えてございます。

以上でございます。

○久保田委員長 はい、ありがとうございます。

よろしいですね。

では、竹内先生どうぞ。

○竹内委員 はい。私からは3点ほどお願いしたいと思っております。

初めに、年末の本当にお忙しいところ、現場の皆様におかれましては大変丁寧にご案内いただきましてありがとうございました。大規模な工事を、今まで大きな事故なく進めていらっしゃることに敬意を表します。本当にありがとうございました。

1点がこの事業に関する事、他の2点は今後の評価に関する事で意見を述べさせていただきます。

まず1点目、先ほどもご説明いただきました25ページの調整池です。12か所を62億円、これから設計・工事調整をしていくということですが、今まで土地利用として緑地や農地

で受けていたような雨水を、これから道路に降る分を一時貯留して下水施設に排水する
のご説明でした。

ぜひ、12か所のうち、1か所でも2か所でも流域治水の発想を生かした設計・施工を現
場と相談してやっていただきたいと思います。年末にちょうど関東地整備局さんで、「流
域治水推進室」という新しい組織つくったと伺いました。プレスを拝見しましたが、大変
すばらしい取組だと思います。関東地方整備局さんの中で、様々な部署が連携して流域治
水に取り組んで、管内の流域治水を推進していく、ということを挙げられていました。こ
の事業は、予算金額的にもかなりあり、地域的にも横浜市は流域治水が進んでいる自治体
ですので、ぜひ連携して流域治水推進室の素晴らしい事例にしていきたい、と今後に
期待しております。

後の2点は、今後の全体の事業評価についてです。現場を見させていただいて、市民の
方に何回も何回も説明をして、すごく苦勞されているところを拝見しました。それによっ
てどうしても工事の遅れや、対応に対して事業費の増が生じるということですが、こうし
た工事の遅れや事業費増や、先ほどの流域治水に資する事業配慮をした場合の便益が、今
の評価だと恐らくあまりプラスにならないと思います。丁寧に意見を聴いて対応している
ことで、市民の満足度は多分上がっているにもかかわらず、マイナスにしかならず、それ
を現場の方で別な便益でカバーしなければならない。公共事業全体として、もう少し市民
の満足度を高めたことによる便益が評価されればよいと思いました。

3点目は、鋼材の価格上昇がかなりあるということですが、こうしたことや、コロナ禍
で職人さんの手配がなかなかできないとか、全国に波及するような、この現場だけでない
工事の遅れや、価格上昇の影響など全ての現場で対応しなければいけない要素と、それ以
外のこの現場だけで工夫したり対処しなければいけないものを、分かりやすく分けて評価
できるとよいと思いました。2点は感想です。

以上です。○久保田委員長 ありがとうございます。

いかがでしょうか。

○計画調整課長 御質問ありがとうございます。計画調整課長の本本でございます。

3点お答えさせていただきます。

まず1点目につきましては、調整池の話でございます。説明の中でも申し上げましたが、地域からいろいろなお声を頂いているところでございます。ただ一方で委員に御指摘いただきましたように、流域治水の考え方が進んでいく中で、地域の意見も踏まえつつ、両方鑑みて今後検討を進めることが重要かと考えております。今後内部での相談を進めていきながら、様々な意見を含めてよりよいものができるように調整をしていきたいと考えております。

2点目につきましては、地域の対応が市民の皆様の満足度を上げる効果もあるんじゃないかという御指摘かと思えます。資料の中では事業の効果を記載したページがあることから、地域の皆様の満足度なども記載することによって、多くの効果を生み出しているんだというところを申し上げることができるかと思えます。今後の再評価資料作成に生かしていきたいと考えております。

最後は、鋼材の上昇は等一般的な問題ではないかという御指摘かと思えます。この神奈川の圏央道につきましては非常に構造物が多いという特徴があることから、鋼材の上昇を反映したところがございます。今回の知見を生かせるように情報の共有等を進めてまいりたいと考えているところでございます。

以上です。

○久保田委員長 ありがとうございます。よろしいでしょうか。はい、ありがとうございます。

そのほか、ございますでしょうか。

○横山委員 よろしいでしょうか。

○久保田委員長 どうぞ、お願いします。

○横山委員 都立大の横山です。先日は現場を見させていただきありがとうございました。

先ほどの工事費一覧表の、1,100億円増額したときの一覧表があったと思うんですけども。

それで、具体的に地域の御要望にお応えして対策した結果増えたというのは、この①番くらいなんですかね。あるいはもう少し、例えば5番とかもあるんですかね。というのは、御対応されて具体的にどの部分が費用増につながっているのかというのが、ちょっとこの表を見ても分かりにくくて、地域対応はきめ細やかにやりつつ、あんまり予算に影響していないのか、それともその部分がかかなり大きなウエートを占めているのかというのがもう少しこの表の中で分かりやすくお示しいただけると、きめ細やかさとお金との関係がもう少し分かってくるのかなと思ったんですけれども。

○久保田委員長 はい、ありがとうございます。いかがでしょうか。

○計画調整課長 計画調整課長でございます。お答えさせていただきます。

資料47 ページですが、委員御指摘のとおり、①番は地域の皆様の対応です。

そのほか⑥番の国道1号区間における橋梁施工及び仮設方法の変更のうち、その右側の増額理由の3行目の「住戸近接による作業制約など現地条件より、土留め壁を変更」といった内容も同様です。

そのほか②番の右側の増額理由の「関係機関協議の結果、本線を地下横断する道路の追加や、施工時の交通確保のため施工方法を変更」も地域に配慮というところです。

○久保田委員長 はい、ありがとうございます。よろしいでしょうか。

○横山委員 最大250億円ぐらいが主に地域対策として増額になっているということでしょうか。

○計画調整課長 はい。おおむねそのとおりです。

○横山委員 はい。その辺一応書いてはあるみたいですが、分類して示して、つまり今までのお話は大体、現場で掘ってみたら何か変なものが出てきたとか軟弱地盤であることが発生、判明したとか大きな石が出てきてとか、大体その工法に関することだとか、あとはその土砂判定、土砂の仮置き場所が足りないとか、割と技術的なことが多くてこういう費用増になっていたと思うんですけど、今回はかなり難しい地元対策が求められているというところで、技術的な部分とそうでないところがもう少し分かりやすく整理してあっていいのかなと思いました。ありがとうございます。

○久保田委員長 はい、ありがとうございました。今後の参考にさせていただくとともに、今御指摘いただきましたので、議事録には今の点が必ず残りますので。ありがとうございます。

そのほかございますでしょうか。よろしいですか。

〔「なし」という声あり〕

○久保田委員長 いろいろな御意見、それから現場視察も含めて大変ここまでありがとうございました。

これで2回に亘って御議論いただきましたので、ここでこの結論について、私のほうで少し提案させていただきたいと思います。

結論としては、事業継続ということによろしいのではないかと思います。

ただ、非常にいろいろな御指摘もありましたし、今も御意見いろいろいただきましたとおり、今後に向けての課題もあるということなので、付帯意見をつけてはどうかと思います。少し具体的に提案をさせていただきますけれども。この金沢～戸塚、それから横浜湘南道路、この両者について2点、付帯意見をつけてはどうかと。

一つ目は、地元地域の安全安心と施工の安全を最優先として早期開通に努めること。

もう一つは、引き続きコスト縮減に努めるとともに、今回事業費増となった要因を分析し、今後コスト管理の徹底に努めること。

この2点をつけてはどうかと思います。

さらに、この金沢～戸塚については、今までの事業経緯がいろいろありますので、もう一つ、3点目をつけたらどうかと。その三つ目というのは、地域住民との十分な対話を基礎に環境対策や安全対策に積極的に取り組み、現実的な範囲で最善を尽くすこと。この点も金沢～戸塚については加えるということで合わせて3点ですね。

これを付帯意見として、その上で事業継続というふうにしたいと思いますが、いかがでしょうか。

○横山委員 よろしいでしょうか。

○久保田委員長 お願いします。

○横山委員 住民との対話につきましては、現場を見させていただいた感じでは非常に気を遣って努力されているということが伺えまして、この委員会でその付帯意見をつけるといのは、今までの対策では不十分だからもっとちゃんとやんなさいと言っているように私はちょっと感じられたんですけども。やっぱりつけておいたほうが世間体がいいのか。

○久保田委員長 すみません、ちょっともう一回申し上げますね。

金沢～戸塚のところの3点目ですけど、「地域住民との十分な対話を基礎に、環境対策や安全対策に積極に取り組み」という表現で、つまり今までもずっとやってこられた対話を基礎として、もし必要であればさらに、例えば環境対策とか、そういうものについての御要望がもしかしたらこの先もあるかもしれないですよ。だから、対話はもうこれでやめると、十分今までやってきたからこれでやめるということではなくて、常に対話の窓口を開けておいて、必要に応じて対応していただくということを常に基礎に置いていただきたいということで、これまでのことは不十分だとかいうことでは決してないんですけど。そのつもりでこの基礎という表現をしているつもりですけど。

○横山委員 はい。私は委員として、今までしっかりやられてきて、このまま続けていただければそれでいいのかなというところで、あえてそこを追いかぶせるように言う必要があるのかどうかというのはちょっと分からなかったんですけども。

○久保田委員長 むしろこれを言うことでそれを評価していると私は思っているという。

○横山委員 そういうことですか。

○久保田委員長 はい。

○横山委員 はい。

○久保田委員長 よろしいですか。そのほかいかがでしょうか。

〔「異議なし」という声あり〕

○久保田委員長 それでは、よろしければこのように、この委員会としては結論づけたいと思います。ありがとうございました。

それでは、この事業については以上とさせていただきますので、特別委員の寺部様、それから東日本高速道路株式会社の皆様につきましては、御退室のほうよろしく願いいたします。ありがとうございました。

○寺部特別委員 はい、失礼します。

○久保田委員長 寺部先生、お疲れさまでした。

〔退出〕

■事後評価案件

○久保田委員長 それでは続きまして、今度は事後評価案件です。

一般国道 16 号八王子拡幅について審議いたします。準備が整いましたら事務局から説明をお願いいたします。では、よろしいでしょうか。

○相武国道事務所長 すみません、お待たせいたしました。

それでは資料の 3 になります、一般国道 16 号八王子拡幅事業についての事後評価の御審議をお願いしたいと思います。

事業の御説明をさせていただきます。

まず 1 ページを御覧いただけますでしょうか。事業の目的と概要になります。

国道 16 号八王子拡幅は、八王子市中野上町から八王子市左入町までの区間の現道、2 車線区間を 4 車線区間にする拡幅事業になっておりまして、交通渋滞の緩和、それから安全性・快適性の向上を目的としまして延長 2.7 キロの整備を行うものになります。昭和 54 年度に事業化いたしまして、平成 30 年度に事業が完了しております。

全体事業費については 197 億円となっております。

事業の中には、中央道の八王子 I C とのアクセス機能を含んでおります。

2 ページを御覧いただきたいと思っております。事業の経緯と周辺状況についてです。

八王子拡幅は八王子バイパス、こちらが 4 車線で整備されております。それと国道 16 号の現道区間となっております、この八王子バイパスに関しましては、トリップ長が 40

キロ以上の中長トリップが交通の5割を占めているといった状況になりますけども、八王子拡幅現道部分につきましては、トリップ長が20キロ未満の短トリップ交通が5割を占めているといった状況になってございます。

続きまして3ページになります。事業の経緯に関してです。

八王子拡幅につきましては、昭和36年の都市計画決定から始まりまして、54年度に1.4キロの事業化、それから62年度に1.3キロと2回に分けて事業化させていただいております。

平成4年度に北側の区間、谷野街道入口から左入橋交差点間の1.1キロを平成4年度に開通しまして、順次整備が終わったところを開通してきたといった経緯で進めさせていただいております。

4ページになります。

事業の目的の達成状況についての御説明になります。

交通渋滞の緩和についてでございます。

整備前と整備後の旅行速度をグラフで表させていただいております。

上り線につきましては、整備前かなり赤色ということで、速度が低下していたものが、整備後についてはほとんど解消されたといった状況になってございます。

一方、下り線側につきましては、こちら左入橋交差点の部分になりますけども、拡幅事業は終わりましたが、渋滞が移動しまして、渋滞が生じているといった状況になってございます。

5ページを御覧いただきたいと思っております。

安全性・快適性の向上について三つ御説明申し上げます。

まず事故の関係です。

本事業区間の死傷事故件数は、整備とともに年々減少してございまして、全線整備後の死傷事故件数に対しては、整備初期と比べまして8割の減少が見られております。特に追突事故が減少してございまして、渋滞による急減速の発生頻度が減少したためと考えられます。

6 ページになります、二つ目になります。

稲荷坂南交差点におきましては、右折レーンを新設させていただいております。こちらによりまして、八王子市役所方面への経路分担というのが可能になりまして、細街路に走っていた車が 16 号に転換しまして、細街路等の事故が 7 割減少したといった状況になってございます。

続きまして 7 ページになります。

三つ目になりますが、八王子拡幅の整備前につきましては、こちら左下のように歩行者が車道を通行しているという危険な状況になってございましたけれども、整備後においては、広い歩道空間が整備されたということで、安全に歩行者が通行でき、また自転車も歩道内で分離ができるといった結果、歩行者、自転車の事故の件数が減少している状況でございます。

8 ページを御覧ください。

緊急輸送道路ネットワークの確保の観点でございます。

本事業区間は、八王子バイパスとともに第一次緊急輸送道路に指定されております。防災関連機関が集積します八王子中心部と中央自動車道ほか、広域防災拠点等を結ぶ道路としての役割がありまして、本事業の整備によりまして並行する八王子バイパスと 4 車線区間のダブルネットワークが形成されました。

これによりまして、豪雪時の状況ですけれども、スタックした車によって通行止めが発生していたものが、多車線になりましたので、その通行止めが解消できたということで災害に強い交通に寄与しております。

9 ページを御覧ください。

土地区画整理事業への寄与になります。

本事業ですけれども、公共施設管理者負担金制度を活用し、土地区画整理事業と連携しまして、用地取得を円滑に実施させていただいております。

また沿線では、大型商業施設や道の駅といった立地を促しまして、地域生活拠点の機能充実と沿線地域の活性化に寄与したと考えております。

10 ページを御覧ください。

路線バスの定時性の向上になります。

当該区間では、八王子駅と周辺の団地、それから大学を結ぶ路線バスが9系統、1日358本運行されております。地域交通を支える重要な路線となっていました。本事業の整備によりまして、当該区間の旅行速度が向上しまして、バスの定時性向上と地域の公共交通サービスの利便性向上に貢献したと考えております。

11 ページを御覧ください。

事業の目的と達成状況、費用対効果の観点でございます。

平成20年度の再評価時点では費用便益比が1.5となっておりましたが、1.2と0.3ポイント減少したということになってございます。

下がった要因といたしましては、まず、交差点の新設、機能補償道路の追加に伴う事業費の増加、20億円増加しております。それから、事業区間が35か年から40か年と、5年間の事業期間を増加させたということと、それから計画交通量が下がったといったことから、0.3ポイント下がったと考えております。

12 ページでございます。

平成29年を原単位としましたB/Cにつきましては、1.1となっております。

13 ページになります。

今後の事業へ活かすレッスンということでございますけれども、段階整備による事業効果の早期発現ということを進めさせていただきました。

当事業は八王子IC周辺において複数の事業が展開されているといった状況になりまして、整備効果を早期に発現するために、八王子ICから北側の区間を先行して整備させていただきまして、順次南側に移ったということになっております。

それから南側の区間につきましては、バス停車による後続車の進行阻害が渋滞要因の一つとなっておりますので、区画整理事業で取得した土地にバス停を設けるといった暫定的な整備を進めさせていただいたことによりまして、早期の効果が発現できたと考えてお

ります。こういったことを今後の事業に生かしていければと考えているところでございます。

14 ページでございます。

まとめでございますが、今後の事業評価や改善措置の必要性についてです。

国道 16 号の交通渋滞の緩和、交通事故の減少、防災まちづくりの支援、バスの定時性の向上等、様々な効果が確認されておりまして、一定の効果が得られたと考えております。一方、依然として渋滞している左入橋交差点については、隣接する八王子～瑞穂拡幅事業におきまして、交通渋滞の緩和機能が発揮できる立体整備の検討を引き続き進めていきたいと思っております。

次に、同種事業の計画・調査のあり方や評価手法の見直しの必要性についてでございますが、本事業の一部が区画整理事業地内であったことから、工程等の各種調整が必要でありましたが、区画整理事業と密に連携を図り、スケジュール管理を徹底する必要性がありました。

一方、一体的に整備したことによりまして、安全性や利便性の向上に寄与したと考えております。

また、昭和 50 年代から進めておりました国道 16 号現道区間の 4 車線化が完了したことによりまして、八王子バイパスとのダブルネットワークの形成により、信頼性の高い道路網の形成に貢献できたと考えております。

一方で、本事業の端末については依然として渋滞が発生していることから、隣接事業と連携した効率的・効果的な整備計画を立案推進する工夫が必要であったというふうに考えております。

なお、本事業では開通後に周辺小学校や事業者にはアヒアヒングをしていますが、事業の必要性や効果検証に当たっては、事業化前もしくは事業中の時点で、道路利用者からより広く意見を聞く満足度調査等を活用することが有効と考えられることから、現在東京都内の国道 16 号につきましては、道路利用者の満足度等に関するアンケート調査を実施しているところでございます。

説明は以上になります。御審議のほどよろしく願いいたします。

○久保田委員長 はい、ありがとうございました。

それではただいまの御説明につきまして、御意見あるいは御質問等ございましたらお願いいたします。

お願いします。

○手塚委員 ありがとうございます。こちら事後評価ということで、今まで進めていただいたことを振り返って評価をするものと思います。（この事業の）成果ですとか、次に引き継ぐべきことなどがお話の中でも出ていたと思いますが、もし何か具体的な例がございましたらお知らせください。

○久保田委員長 お願いします。

○相武国道事務所長 最後にちょっと御説明差し上げたんですけど、事業の評価をするのに当たっては、やはり利用者の方々、沿線の方々からのアンケート等を集約して、それを事業前、事業後で比較するということが大切かと思っております。今アンケート調査をさせていただいているところですけども、この事業の北側の八王子～瑞穂拡幅事業に生かしていけるかなと考えております。また、区画整理事業と同時に進めさせていただきましたが、こちら10月に御説明差し上げました日野バイパス、八王子南バイパスでも区画整理事業と連携して用地の取得等を進めさせていただいているということで、事例といいますか、それが生かされたということで考えていただいて結構かと思っております。

○手塚委員 ありがとうございます。事後評価を適切に行うということで、ありがとうございます。

○久保田委員長 はい、ありがとうございました。

そのほかございますでしょうか。特によろしいですか。

〔「はい」という声あり〕

○久保田委員長 それでは今後のレッスンについてもいろいろお話しいたきまして、今確認いただきましたように、今後への引継ぎもうまくできそうな予感がいたしますので、今後ともどうぞよろしくお願いいいたします。

それでは本案件の対応方針ですけれども、事後報告、事後評価につきまして了承するというところでよろしいでしょうか。

〔「異議なし」という声あり〕

○久保田委員長 ありがとうございます。

それでは、本事業はそのようにさせていただきます。ありがとうございます。

では以上をもちまして、本日の審議案件は全て終了いたしましたので、進行を事務局にお返しいたします。

○司会 久保田委員長、ありがとうございます。

以上をもちまして本日の議事は全て終了いたしました。

本日御審議いただいた内容については、委員長に確認いただいた後、速やかにホームページで公表する予定です。

また、議事録については事務局で取りまとめ、委員の皆様の御確認を得た上でホームページにて公表いたしますので、よろしくお願いいいたします。

その他何かございますでしょうか。よろしいでしょうか。

〔「なし」という声あり〕

○司会 令和4年度の事業評価監視委員会での審議については今回で終了となります。

今年度も多くの審議に当たり、感謝申し上げます。

ここで、今年度最後の委員会を終わるに当たり、4年間この委員会に御尽力いただき、今年度で退任される古関委員から、一言退任の御挨拶をいただきたいと思ひます。

○古関委員 東京大学の古関です。

今御紹介いただいたように、4年間務めさせていただきました。専門が地盤工学ですので、トンネル掘ったときとか軟弱地盤改良が実際、事前調査とちょっと条件が違ったときとか、かなりの割合で発生するこの案件についていろいろ勉強させていただくとともに、幾つか気が付いたところを意見申し上げさせていただいたという記憶がございます。

個人的に非常に勉強になりましたし、少しでもこの事業評価のお役に立てていたら幸いです。今年度いっぱい大学を退職いたしますので、委員としての任期もこれで終わりにさせていただきます。

どうもお世話になりました。

○司会 ありがとうございます。

最後に、関東地方整備局長より御挨拶申し上げます。

○廣瀬局長 久保田委員長をはじめ、委員の皆様方におかれましては、本日も活発な議論をいただきまして誠にありがとうございました。

先ほど事務局からございましたように、もともと再評価、時のアセスと言われておりまして、再評価実施要領等に基づいて、本年度実施しないといけないものはこの5回の先生方にお時間いただいた審議をもって、先生方に意見を聞く手続は、今日をもって最後になるかなというふうに思っております。御協力いただきまして本当にありがとうございました。

また先ほどからございましたように、今回の金沢～戸塚等の視察に当たりまして、年末年始のお忙しいところ現場をしっかりと見ていただきまして、これについても誠にありがとうございました。

事務局からございましたように、今年1年間で再評価一括審議案件が11件、重点審議案件19件、それから本日の事後評価1件の御審議をいただいています。

また河川につきましては、河川整備計画のフォローアップ委員会で審議された10件についても報告をさせていただいたというふうに認識しているところでございます。委員の先生方におかれましては、新型コロナウイルス感染症がまだまん延している中、本日もそうですけれども、ウェブでの参加に御協力いただくとともに、事前の準備であつたりとか、議

事の進行にも多大なる協力をいただいたというふうに認識しております。誠にありがとうございました。

私も事業評価に長く関わってきてあれなんですけれども、事業評価、個別事業で、今日も非常に的確な御指摘いただいたとさせていただきますけれども、個別事業で例えばこの後の金沢～戸塚がどのように進めていくかということについても、当然真摯に受け止めて対応していくことが必要だと思っておりますけれども、やはり今御指摘いただいたことを、我々横で展開して、他の事業でしっかりやっぱり反映していく。これ時のアセスでも申し上げたように、3年5年という節目ではなくて、その間でやっていて、その5年目の節目で先生方にしっかり見ていただくという制度なので、私たちとしては今回いただいた意見、当然金沢～戸塚をはじめ、今の事業もありますが、そのほかの事業にも展開していくことが大事だというふうに強く思っているところでございます。

次年度も時を迎えるものがございますし、事後評価もあるかと思えます。投資の効率性であったりとか、今回も議論になっております事業費の問題であったりコスト縮減という観点からもしっかり取り組む、その論点をしっかり我々事業者がしっかり整理した上で、先生方にきちんと御指導いただくような仕組みとする、機能することが大事だというふうに強く思っておりますので、どうか引き続き御指導いただければなというふうに思っております。

先ほど御退任の挨拶をいただきました古関先生におかれましては、長い間本当にありがとうございました。先生の専門分野に近いところのお話として、盛り土規制法というのが新しくなりました、あるいは今回も、一応事業費の増に先生方に御心配いただいた建設発生土のリサイクルというの、これも重要な課題になっているかと思えます。この場は先生御勇退いただくこととなりますけれども、引き続き御指導いただければというふうに思っておりますので、ぜひよろしくお願ひしたいと思えます。

他の先生におかれましても、本年1年間、大変お世話になりました。ぜひ来年度もよろしくお願ひしたいと思えます。

ありがとうございました。

○司会 これをもちまして、令和4年度第5回関東地方整備局事業評価監視委員会を閉会させていただきます。

本日は長時間の御審議、誠にありがとうございました。

事務局の誘導に従い、委員の方より御退室ください。

閉 会