

関東地方整備局事業評価監視委員会（平成 26 年度第 6 回）

議事録

■一括審議案件 再評価対応方針（原案）の審議

- ・鶴見川総合水系環境整備事業（鶴見川環境整備）
- ・一般国道 14 号 両国拡幅
- ・一般国道 19 号 松本拡幅
- ・一般国道 158 号 松本波田道路
- ・茨城港常陸那珂港区外港地区国際海上コンテナターミナル等整備事業
- ・国営常陸海浜公園

（上記事業について事務局から概要説明）

○家田委員長

まず一括審議案件でございます。

鶴見川総合水系環境整備事業の河川事業 1 件、それから一般国道 14 号、19 号、158 号の道路事業 3 件、それから茨城港常陸那珂港の港湾事業 1 件、それから国営常陸海浜公園、以上につきまして一括審議でございますが、皆さんから何かお言葉はございますでしょうか。

よろしいですか。

それでは、一括して以上、継続ということでお認めいただいたということでよろしいですか。

ありがとうございます。

■重点審議案件 再評価対応方針（原案）の審議

- ・東京港中央防波堤外側地区国際海上コンテナターミナル整備事業

（上記事業について事務局から資料 4-3-①により説明）

○家田委員長

それでは、次に、重点審議案件に入ります。

本日の重点審議案件は、東京港中央防波堤外側地区国際海上コンテナターミナル整備事業でございます。

どなたからでも、また、どこの部分でも結構ですので、御質問あるいはコメントをいただきたいと思っております。

○朝香委員

資料の中で、9ページを見まして、それこそアジアの各都市の増加ぶりといいますか、釜山港や上海港の取り扱いの急激な増大といいますか、一方で日本の港は全部右肩下がりということですので、大型化に対応できていないという事実がこれで非常によくわかるなと思っております。

そういうことであれば、国際的に対応できるような港湾の必要性というのは十分かと思っておりますので、ぜひ推進していただければと思っております。

また、最後のほうに自治体の御意見等もございまして、これについては積極的に進めていただければというところです。よろしくお願いいたします。

○家田委員長

ありがとうございます。コメントということによろしいですね。

○鈴木委員

今日は横浜港の施設を視察させていただいて、御説明を聞いて、今回の東京港ですけれども、水深16mで対応した埠頭を今度はつくと。

それで、今、世界の潮流は8,000個から今度は1万4,000個というか、どんどん、大型化してくるというふうに話を聞いてしまうと、今の時点で供用開始時点のときには、もっとでかいもの、既に何か釜山はもう18m、19mクラスになっている、その辺のこれから先の世界の物流の変化と港湾施設の整備との将来像というのは、どういうふうに関係しているのか、お伺いしたいんですけど。

○事務局

先ほど、鈴木先生御指摘のとおり、今、1万8,000個積みという、今日御覧になっていた船の4倍の大きさの船が就航していると。おっしゃるとおり、1万8,000

0個積みの船が着くには、水深18mが必要になります。

京浜港全体というところで見るときに、実は今日いる横浜と東京、川崎というところ三つを合わせて京浜港として国際コンテナ戦略港湾として、我々は選定をさせていただいたところでは、

その3港を一体として選定させていただいた趣旨としましては、やはり横浜という港につきましては、東京湾の入り口に近いということと、自然水深が深いところでは、

今日御覧いただいた南本牧につきましては、これは水深18mでコンテナターミナルの整備をしているということですので、主に1万8,000個積みが就航するような、特にヨーロッパ行きの船ですね。これは、横浜で今後受け入れていく。例えば8,000個積みが今後回ってくるような北米航路だとか、そういうようなところについては、引き続き東京でも受け入れられるような形にしていくということで、その3港をうまく役割分担しながら対応していきたいというふうに考えております。

○家田委員長

先生、いかがですか。

○鈴木委員

わかりました。役割分担して効率よくやるという意味ですね。結構です。

○家田委員長

その役割分担があれですよ、従来のような個々の港が個々に単に管理しているということを越えて、統合的な荷役をやっていったりする動きだと思いますが、その辺ももう少し解説いただけませんか。

○事務局

今まで、港湾法というところでいきますと、港湾管理者というところについては、主に地方自治体が港湾を管理・運営を行うことと規定されておりました。

今回、京浜港国際コンテナ戦略港湾に指定しまして、東京湾全域で、そういうような国際競争力の強化を図っていくというふうな動きが起きてきているところでは、

そのため、港湾法を平成23年に改正しまして、従前の港湾管理者という概念のほかに

港湾運営会社という制度を新たに導入しました。単なる地方自治体ではなくて民間の会社、これが都道府県の枠を超えて、京浜港全体で運営していこうというような形に制度を変えたところです。

今、現在は、東京、横浜、川崎、それぞれの港がそれぞれ運営をしているところですが、今後、その3港の運営部門が統合しまして、京浜港として一つの会社として京浜港全体を運営していくと、きちんと役割分担をしながら機能強化を図っていくというようなことで調整を進めているところです。

そういう体制づくりも含めて、ソフト面の取り組みを含めて、今回の施策については進めさせていただいているところです。

○家田委員長

ありがとうございます。鈴木先生、よろしいでしょうか。

○鈴木委員

はい。

○家田委員長

ありがとうございます。

○蟹澤委員

13ページの事業の評価のところ、④残存価値というのがあるんですが、これを読みますと50年リースということだと思いますが、この仕組みは最後50年後に更地返却で国が売却するのか、その後は事業継続、民間業者がどの辺にお使いになるのかとか、教えてくださいいただけますか。

○事務局

これについては、更地じゃなくて民間がそれを使うというふうな前提で残存価値を算出しているところです。

○蟹澤委員

では、50年契約で、また、そこはリースの再契約になる。

○事務局

はい。

○蟹澤委員

そういうことになるわけですか。わかりました。

○家田委員長

リース契約云々のことという話と別にね、費用対効果分析をやる際に、計算期間を50年にしましょうねという共通のルールがあって、その後のところについては、残存価値というふうにして評価に入れましょうねってなっている話とね、リースの話と、あるいは港湾会社の話と混同するといけないと思うんですけども。

○事務局

失礼いたしました。リース云々というよりも、50年後も基本的には継続してこの施設を使用するというふうな意味で残存価値を考慮しています。更地にするという形ではなくて、この施設が50年後も価値があるものだと、その後も使用するというような前提で今回のところについては残存価値ということの評価上、組み入れているところです。

リース期間につきましては、これはそれぞれの港について違いますので、必ずしも50年間リースをするだとか、10年間リースをすると、これは各港ごとに状況は違います。一応、事業評価につきましては、今、家田先生がおっしゃっていただいたとおり、50年間ということの一つの評価単位にしておりますので、50年間を評価単位にしてその後も使い続けるというような前提で、用地等の残存価値として計算上、算出しているということです。

○家田委員長

要するに、経済評価のときのある種のルールに基づいて計算しているところの50年、あるいは50年以降の話という世界と一体この施設をどういうふう運営して、実際には

どのくらい使うのかというのは、全く独立した話ですねという、そういうことですね。
よろしいでしょうか。

○蟹澤委員

はい。

○家田委員長

ありがとうございます。

○佐々木委員

先ほどの鈴木先生の件ですけれども、この資料の7ページ、8ページあたりを見ると、どれも表現として水深が16m以上という、「以上」という言葉が入っていますよね。というような形になっているので、多分、この資料だけを見ると、何か16mでは不足なような印象を受けると思うので、先ほどもお話があったような、京浜港全体での戦略のようなことをちゃんと書いておいたほうが、この資料だけ見る人が誤解しないようにする方がいいのではないかなと、そういう気がいたしましたので、それをお願いしたいと思いました。

それから、2点目は2ページあたりの話なんですけど、これは細かい話で恐縮ですが、ちょっと確認で、基幹航路における便数が減少している、非常に減っているということなんですけれども、一方でコンテナ船の大型化ということが進むと、便の数としては減っても運べるとか、そういうこともあるかと思えますし。

それから、アジアへのシフトというんですかね、そういうことから基幹航路が減ってくるという面があると思うので、そういう意味で実質的にどのくらい減っていて、困っているのかなというところがもう少しはっきりするといいかなという、そういう印象を持ちました。

それから、最後、3点目ですが、19ページのあたりで、これは前々回になるのかもしれませんが、航路をつくるのに水深16mでつくっていますけれども、その後、しばらく時間がたっていると思いますが、このあたりは泥なので、維持浚渫とか、そのあたりが予定どおり行っているかどうかというあたりを確認させてください。

○事務局

先ほど、資料のコンテナ船の大型化の見せ方につきましては、おっしゃるとおり16m以上の必要な船型というところは、表現が適切ではなかったもので、次回から注意させていただきます。

あとは、もう一つが、2ページ目の基幹航路の減少と船の大型化ですが、実際、こちらについては9ページの左下のグラフ、こちらが現状の基幹航路の便数の推移ということを示させていただいております。

東京港では、平成7年時点は、週29便あったのが、現状では週15便というところ、あとは横浜港では週31便が今、週15便という状況です。

この期間、船の大きさをいけば1.5倍から2倍程度、船の大型化をしておりますので、取り扱っている貨物量としましては、京浜港の取扱量としては大きく変化していないんですけど、日本全体の貨物がふえている中で、やはり本来、東京港、横浜港、大阪港で取り扱うべき貨物が地方港経由で韓国だとか、釜山に出てしまっていて、そこから欧米に運ばれてしまっている状況も大分ふえてきていることも事実でございます、その海外のトランシップ率もどんどん年々ふえてきている状況もございます。

我々としては、問題なのは、本来は京浜港、阪神港、日本国内から欧米に出すべき貨物が海外に取られてしまっているという状況がふえてきているというのは非常に問題だと思いますので、そういうところを基本的には是正して、日本国内で扱うべきものは扱いたいと考えているところです。

○事務局

維持浚渫の御質問を今いただきましたが、まだ建設にかかって浚渫をした直後でございます、今のところ舞い戻り等はないということです。

それから、東京港の中、奥に大きな河川が流れ込んでおるということではありませんので、これから50年間という施設の供用期間になりますので、維持管理計画等、注意しながらやっていくということですが、余り大きな埋没等があるという認識はございません。

○家田委員長

今ね、佐々木先生が言った2番目のところについてはね、もし一つも基幹航路が存在しなくなった場合、今、14万円のところがそこに3万円足して、17万円になってしまう

ということですねと。だから、コストでいえば2割くらい上がってしまうということですねと、輸送費がね。

それから、所要日数が30日のところが最低でも2日足すことになるし、状況によってはそれにさらに1週間ぐらい足すことになるから、やっぱり2、3割高くなってしまいうだと。

それは直ちに価格に転嫁されるから、価格の物品に対するウエートが仮に1割とするなら、もっと多いかもしれないけど、1割とするなら、それがコスト2割増が2%増になるわけですね、価格がね。

そういうようなことだと思うんだけど、佐々木先生の御質問はね、そういうエクストリームになくなってしまいうというのは書いてあるんだけど、じゃあ、今、ここまででこの話題になっている東京港が往時は週に約30便あったのが、それがざっと半分になっていると。

その半分になったということは書いてあるんだけど、それで何が起きているんだと。量は変わらないというけど、コストとかね、あるいは荷主からしたら週に30便もあったのが週に15便になってしまうと、出しにくいというのがどういうふうにか、コストとか、生産とかに響いてくるのかというようなところだと思うんですよ。

佐々木先生、率直に言うと、その辺の分析は、これは関東に限らずなんだけれども、本省を全体にしてもまだまだ勉強したほうがいいのではないかと私も思っているところでございまして、そういうところをね、関東などではぜひ率先して勉強していただきたいなと思っているところです。

○港湾空港部長

佐々木先生の御指摘ですけれども、便数が減ったからどうなのと、全体の個数は確かにふえているということで、このあたりの分析はこれからもずっと続けていかないといけないんですけれども、確かに全体の個数はふえていますと、船舶も大型化しています。

そういう意味で、トータルのボリューム的には問題ないのではないかというふうに見えるかもしれませんが、単純に週30便が15便になるということは、サービス提供力が2分の1になるということです。例えば荷主さんからすると、それだけ1週間待たなければいけないと、こういうオーダーになりますので、そういう意味でデメリットが出てくると。

それから、もっと貨物があるのに、国際トランシップとってアジア経由で行くのも出てくると。そうすると、本来であればそのまま基幹航路で積めたものが1回ワンクッションになる。

そうすると、それが徐々に、徐々にふえてくると、ますますそれが基幹航路を減らすという方向にも向かっていくと。そうなると、それがデフレスパイラルみたくなっちゃって、最終的に1枚紙がありますけれども、最後の最後に基幹航路がもしなくなってしまうたら、そもそもにおいて土俵の外に出されてしまう状況になりますので、価格交渉力すらなくなってしまう。これが最も恐ろしいところであると考えます。

○家田委員長

そのところはわかっている、さっき説明があったからいいんだけど、現状だって、単に本数が減ったとかというのは、本数が減りましたってだけの表現で、これが続くとあななりますよみたいなことだけじゃなくてね、現状、じゃあ、それだけ荷主が不便だと言うなら、それは幾ら高くなっているんだと、というようなところまでの分析を追わないと、やっぱり常に後手後手になるじゃないですか。

というようなことは、佐々木先生のみならず私も思っているところでありまして、ぜひ勉強していただきたい。すぐに出せとは言わないけど、ぜひ時間かかるかもしれないですけど、お願いしたいと思いますね。

○清水委員

3点ほど教えていただきたい。1点目は、9ページの資料で下にある、東京港から上海港まで比べたときに、上海は非常に伸びているわけですね。

一方で、日本はすべて減っている。例えば、神戸は、16m以上の岸壁が1,550mぐらいあるのだけれども減っている。この減り方と、上海をはじめこれらの上がり方が本当に16m以上の大水深の岸壁の依存だけなのか、その辺が何か検討されているのかが1点目です。

また、日本はそれ（大水深の岸壁）が足りないと言うのであれば、今回は800m延長のものができるわけですが、国際コンテナ戦略を将来的に見据えたときに、一体どのぐらいの延長までが必要なのか、これが知りたいところです。

それから、2点目は、14ページのところで、事業費の評価がありますが、私も佐々木

先生の先ほどの御質問のように、Y2のときには16mの航路を浚渫確保するというところで、非常にお金がかかっていたと思うのですね。しかし、維持浚渫しなくても平気そうですけれども。

ここの中に、維持管理とかいうお金が余り見られなくて、費用の中に事業費・更新投資費という、この更新投資というのは一体何なのかというのが知りたいところです。これは、ほかの事業では、更新投資費という名目が入っていなかったのではないかと思います。

それから、3点目が、16ページで、便益の計測をされている、明快ですけれども、例えばWithoutの場合は、仙台の塩釜とか、いろんな地方の港をこうやって使うわけですよね、港は使われると当然、港には使用料が入るわけですね。

ということは、Withになったら地方のこういった港は、逆に損失してしまうのではないかと、日本全体と考えたときに、やはりコンテナ戦略も大切ですが、地方の港の損失分に対して何か懸念はないのか、その辺の3点を教えていただければと思います。

○楓委員

次回、横浜の再評価がかかると伺っていますので、この国際コンテナ戦略港湾政策の全体を示していただきたいと思います。

その中で、阪神の目指す方向、京浜の目指す方向、その京浜の中で東京や横浜の目指すところをある程度の先までお示しいただけると参考になるとと思います。

○事務局

まず、一つ目の御質問の神戸の件ですね、神戸は施設延長はあるのに貨物は減っているじゃないかというような御指摘でございます。

それは、清水先生おっしゃるとおりの状況でございます、必ずしも16mの岸壁を整備すれば、その港が使われるというような状況ではないということで想定しております。

今回の国際コンテナ戦略港湾政策というところの大きな目標としては、先ほどちょっと口頭で述べましたけれども、これは単にハード面だけじゃなくて、その港に国内からの貨物をいかに集めてくるかというようなところとか、そこでいかに貨物の新しい需要を創出してくるかというようなところもあわせて実施することで、戦略港湾に貨物を集めていこうというのが、今回の国際コンテナ戦略港湾の大きなポイントだと思っております。

神戸につきましては、残念ながらハード面は完成しましたが、例えば九州の貨物という

ところについては、本来は神戸に集めていくべきところが、どうしても釜山のほうに流れてしまっていて、貨物がどんどん流出して取られてしまって便数が減っているというような状況がありますので、これは別途、いろいろ内航フィーダー船の強化だとか、国内輸送の強化だとか、そういうソフト面の取り組みを実施することによって、今、貨物を神戸に集めていこうというような取り組みを実施しているところです。

あと、国際コンテナ戦略港湾として水深16mの岸壁がどれぐらい必要なのかというようなところにつきましては、ちょっとすみません、今、手持ちで資料がございませんので、次回にお示しをさせていただきたいと考えております。

あとは、こちらの14ページの費用のところの中身でございますが、基本的には維持浚渫だとか、コンテナターミナルのメンテナンスの費用みたいなところについては、こちらの管理運営費44億円と記載しておりますが、その中に基本的に額として含まれています。

あと、更新投資費につきましては、これはガントリークレーンという上物の機械の入れ替えとなります。耐用年数が20年ぐらいになりますので、50年間の間に取りかえる必要がある機械のような物は、どうしてもコンテナターミナルは出てきます。

主には、クレーンだとかの更新費というところが含まれているものと理解していただければと思います。

○事務局

便益の中の地方港は収入が減るじゃないかという質問につきましては、恐らくそういうミクロ的に見れば、箇所、箇所で見れば多分、地方港の収入が減ったりというようなところも出てくるのではないかと考えますが、今の計算のところではそのところは出てこないと考えております。

ただ、いずれにしろ、国内の輸送距離について、京浜港で扱うべき貨物が京浜港で扱えなくて、仙台を使わざるを得ない状況だとか、そういうことが起こり得るということで、便益の計算をしておりますので、そういう面で陸上輸送コストがこのターミナルを整備することによって削減されるというような効果を便益として積んでいるというところがございます。それはちょっとミクロ的な収入の減少みたいなところについては、計算できていないのが現状です。

○家田委員長

そもそも港湾の使用料については、どこを使ったって払っていく。結局、キャンセルしちゃうから、そこはいいですね。

○事務局

私ども全体のところにつきましては、次回、横浜港の説明のときにきちんとさせていただきます。

○家田委員長

そうですね、港湾のシステムはなかなか複雑で、日本全体を謳っている基本方針というのがあって、そこでのお話を少ししていただく必要があるのと、それから各港湾の基本計画があって、それに基づいてこういう新規投資を決めて、そしてそれが再評価されていくということになっているんで、なるべく全体像が見えるような姿で御説明いただければ、大変恐縮ですけど、今日はちょっと準備ができていなくて次回に補足説明していただくと。横浜の件と一緒にやっていただくということで御了解いただけたらと思います。

○大野委員

荷物の将来推計について、どういうデータが使われたかというのをちょっと知りたいのですが、例えば7ページにコンテナ取扱貨物量の推移というのが左側のグラフにありますね。これに似たようなデータが使われたのだと思いますが、ここでアジアから入ってきた荷物というのは、荷物の出発地がアジアなのか、要するに荷主さんがアジアなのか、それとも直前の港がアジアだったのかということを知りたいです。

もし、直前の港ということであれば、大きな船でアジアの各港に入って、そこで小分けして入ってくるということになるわけですね。ただ、荷主さんの立場で考えれば、そういうルートが意思決定に反映されますね。

ですから、大型の船が入るようになると、そういう経由をしなくても済むようになるということで、結構、将来の推計のときに影響が出てくるような気がします。それで、この直前の港がアジアだったのか、荷物の出発地がアジアだったのか、これを教えてください。

○事務局

7ページの図の表につきましては、これは直前の港がアジアだったというようなものを計上しているところです。

○大野委員

これに基づいて、荷物の将来予測を行ったのでしょうか。

○事務局

これに基づいてではなくて、別途、5年に1回、全国コンテナ貨物流動調査を行っており、発着地ベースで整理しているものもありますので、推計についてはそちらのほうを使って、荷物の発着地ベースのものを中心にやっているところです。

○大野委員

何となく過小になっているような気がします。経由するルートに比べて、直接、大きな船が入れるようになると、もっと所要時間も諸費用も短縮されますから、このサイズで先ほどの16mでよろしいのでしょうかという議論に行くような気がします。一応、このデータの内容はわかりました。

○事務局

先生のおっしゃるとおりだと思いますので。

○家田委員長

ベースになっている需要は発着地、すなわち地面というかね、本当の出どころと本当の行きどころでやっていますということですね。

それが、あるシナリオのもとには釜山経由で来ちゃうし、あるシナリオのもとには東京経由になるとかね、そういう話をやっているんですね。

だけど、御質問は、もしこれでもうちょっとこういうふうにごんごん来れるようになると、発掘される需要もあるはずであって、そうなるともうちょっと大きくなる可能性もあるよということなんだけど。

私の知る限り、港湾ではそこまでの需要の推計はやっていないという理解をしているん

ですが、それでよろしいですか。

○事務局

そこまで、実際、追えておりません。

○家田委員長

だから、そこはアンダーエスティメイトではあるんだけど、逆に言うと投資を評価するという面で見ると、固く地道にという、律儀にといいますか、余り大きく評価していないなという、そういう予測になっているんですね。

そのあたりも、あんまり書いていないので、港湾では重要予測はこんなふうなプロセスでやっているんですよと簡単な資料で結構なんだけど、次回のときに補足資料で御説明いただきましょうかね。

○加藤委員

二つありまして、一つは、清水先生が話していたミクロの話じゃなくて、日本全体の話で、こっちの経済効果があったらこちらはマイナスになっているだろうから、トータルで考えたらどうですかという話だったと思っています。だから、ミクロじゃなくて、日本全部で考えてということなんで、それが1点。

もう一つなんですけど、これ、理解が正しいかどうか教えていただきたいんですが、13ページと12ページの話なんですけど、結局、今回はY3を入れて、Y3のコストが小さく便益が大きいから今回、Y3の事業がそういう効果があるから、結構変わってきているわけね、数字がね。

それで、その理由は12ページに書いてあるように、一体化してやる、だからそれは理由だと。今回、再評価にかかっている理由が(a)から(e)の項目で(e)というふうになっているんですけど、これは事業変更ではなく(e)でよろしいんですね。

○事務局

そちらの分類については迷ったんですけど、(a)にするのか、(e)にするのかというふうなところがございますが、今回、国際コンテナ戦略港湾である京浜港のコンテナターミナルの整備事業という大きな目的だとか、事業の大きな内容だとかというところには変

化なくて、そういうことで延長のところを追加されたというところだとか、そういうところの変化なので、一応、(e)として挙げさせていただいたところです。

○加藤委員

ということは、大体(e)という形でいいんですね。すみません、細かいことですが、書類上のことですので。

○鈴木委員

基本的なことでもまだ疑問が一つあるのでお伺いしたいんですけども、この事業評価は19ページに今回の評価はY3の岸壁と一体化してY2とY3の岸壁を一体化して評価するために事業費が増加しましたということですよ。

今回の事業評価は東京港中央防波堤外側地区のコンテナターミナルの整備事業、Y2と今度はY3をつけ加えて評価しているんですけども、10ページと11ページを開いていただくと、まず11ページの写真にはY1というのがY2の隣に写っていますよね。

それから、10ページの表の東京港における右の表ですね、耐震強化岸壁の整備状況、下のほうを見ていくと、中央防波堤地区って、これは外側地区じゃない地区なので、どこかわからないんですけども、でもここにY2とY3が出てきて整備中と、Y1を整備中。

○家田委員長

同じ場所ですね。名前が外側と書いてないけど、同じ場所なんですよ。

○鈴木委員

そうすると、この後、Z1とX5というのも計画されると。今回は、Y2がずっと来て評価していたんですけど、Y3を今度つけ加えて評価して、Y1は関係なくて岸壁で計画中のY5とZ1はこれからどうなるのか、こういう何かばらばらに出てきてつけ足して、前のY1はしないという、こういうのはちょっとよくわからないんですけど、説明してもらいたいんですけど。

○事務局

このY1につきましては、実はこれは地形条件として水深11mのコンテナターミナル

になっています。なので、こちらについては水深16mに掘り下げることができなくて、水深11mでつくっているコンテナターミナルというふうなことになります。

11mのコンテナターミナルと今回整備する16mのコンテナターミナルと船型だとか扱うべきターゲットにしている航路だとかというのは大きく変わりますので、Y1というのは、それはまた別に評価をしているところです。

実施主体もY1については東京都のほうが実施している事業でございますので、実施主体が違うということと対象にしている船舶だとか貨物がちょっと変わるということで、一体評価になじまない想定しています。

あとは、Z1につきましては、基本的には今のところ事業化の道筋というのは全く立っていない状況でございます。基本的にはまずはY3までつくった後、実際の貨物動向を見ながらの採択ということになっていくと思いますので、今のところそちらについては事業費だとか事業計画は全く立っていない状況なので、そちらについて一体で評価するというのはなかなか難しいのかなと考えております。

○家田委員長

ありがとうございます。写真でぱっと見ると似ているけど、違うものだと、Y1はということですね。Y2、Y3は新幹線みたいなものだけど、Y1これは山手線みたいなものということですね。

○事務局

Y1については11mなので、アジア向けの貨物を扱うことを想定しています。

○蟹澤委員

すみません、次回に全体の港湾の戦略を御説明していただくときでもいいかもしれませんが、7ページの貨物の取扱量の推移というのを見ていると、実は日本は10年ぐらいずっと変わってなくて、あと一般的な経済状況からいって製造業の工場が外に行っちゃったとかいろいろあって、日本国内の需要としてのコンテナの需要だけだと、もしかしたら今のままでいいというような理解もできると思うんですね。

これを見ると北米も欧州も同様にこの地位は下がっていて、伸びているのはアジアその他の国がものすごく伸びているという状況が読めるわけですが、実は、ただし、今日お話

を伺った日本が無視されてスルーされると、物流コストがかさむんだという問題はよくわかるのですが、であれば、ふえた分を日本はじゃあハブとして、日本に入ってきてどこかに出すというのがないと、日本の需要はそんなに変わらないわけですから、その戦略があるのではないかと思うわけですが、その辺も含めてもし次回でも結構なので、御説明いただきたいなと思います。

○事務局

一つ、御指摘のとおりなんですが、日本の貨物需要についてはここ最近どうなっているのかというところで、先ほどの7ページの左側の図を見ていただくと、ちょっと小さいのでわかりづらいんですけど、1992年、日本全体で1,210万というふうな貨物を取り扱っております。

それが、2010年になると、1,773万ということになっておりまして、実は日本はこの10年間で日本の貨物量全体も1.5倍程度ふえてきているという状況になっております。

御指摘のとおり、その間のGDPというのは横ばいの状況になっておりますが、この期間は何が起こっているかというところ、結局、製造業の海外移転、また国際的な水平分業みたいなのが進んできた中で、要は国際的な貨物のやりとりというのは一つの製造業の生産工程に組み入れられるというようなことだとか、あとは例えば我々が今着ているもの、ユニクロや、ニトリのような生活雑貨について、そういうものの海外依存度というのは高まってきているという状況もございまして、貨物の需要は実際にはふえてきている状況になっています。

この傾向については、しばらくそのような状況というのは続くのかなと想定しておりますので、また今後の需要推計の根拠については次回のお示しになりますが、そういうような前提のもと、今後とも日本国内発着の貨物についてもベース貨物としては伸びていくと想定しております。

○家田委員長

基本的に説明しなきゃいけないことはね、仮に需要が伸びないとしても、基幹航路から外れてセカンダリートランスポートになると困るよねと。それも、その程度がふえるだけでも困るよね、全部がセカンダリートランスポートになってはとんでもない話だし、減る

だけでも困るよねというところの論拠が重要だと思うんですよ。

それから、ハブという意味次第でなんですがね、ハブというのが他国へのトランシップ貨物を受け取る、取り扱っていくことをハブポートと仮に言うならば、日本のロケーションはハブポートには全く向いていないんですね。アジアの中心にあるわけじゃないからね。やっぱり、シンガポールであるとか、上海であるとか、そういうところが有利なわけですよ。

だから、日本の港湾政策が決してそういう意味でのハブポートになろうということを目指してはなくて、引っこ抜かれちゃうのをやめてほしいと。つまり、流通コストが上がるのだけは避けたいねと。それから、それを産業界に負担をかけるようなことは避けたいねという方針でやっているというところなんですよ。

そのところが、やっぱりもう一回戻るような話だけど、この参考資料に、さらに加えたような勉強を進めていただいて、説得力を高めていただけるといいと思います。

私からも1個だけ質問させていただいて、それをお答えいただいて、あとは判定というふうにしましょう。

21ページに工程表があって、先ほど、まずY2について海運業者とうまくいかないから2年延びているというのは、さらっとお話がありましたけどね。2年というのは極めて大きい話ですよ。その2年、施設が遊ぶというのは大変な損害であって、便益のロスになるわけでしょう。

そのところが納得できるような話なのか状況をもうちよっと御説明が欲しいと思いますね。

もう一つは、H32がオリンピックでしょう。それで、特に東京港のところについて言うと、お台場のところでいろんな競技をやったりするし、そのときにはオリンピックレーンとかいろんなことをやったりするし、少なくとも8月とかあの辺は通行規制なんて声もあるわけですね。

だけど、産業をがっちり支えているコンテナ物流みたいなものは、オリンピック期間だからといって、船を入れないぞというわけにはいかないし、日本の産業が停滞してしまいますからね。

だから、通勤・通学であるとか、人の輸送についてはいろんな意味で電車を使ってもらったりして我慢してもらうけども、物流はね、そうはいかないですよ。

とすると、東京港については、一体こうやって重点的にやっていく、そしてコンテナの

ルートが、今日は、地図がないからよくわからないけど、該当する道については、やっぱりきっちり通りますよと。

というのも、シナリオがないと、Y2、Y3がオリンピックくらいのにでき上がってくるころなんで少し心配なんですけどね。それは、今日の審議そのものじゃないから、次回にお答えいただくんでもいいんだけど、何かちょっと状況の御説明を参考的に教えていただけたらと思いました。ちょっと時間がないので、前半の部分も御説明は次回でも結構ですが。

○事務局

今、御質問ありましたY2ターミナルの状況なんですけど、少し利用のほうの調整がおくれているという説明を事務局からさせていただきましたが、実は東京港のターミナルは、東京都と東京都埠頭株式会社、東京都は港湾管理者の立場、東京都埠頭株式会社というのは、上物の利用を調査しているところです。

先ほど、港湾運営会社という話もありましたが、東京都埠頭株式会社が特例港湾運営会社というふうになら、指定をされている状況にありまして、そういう立場であります東京都と埠頭株式会社が中心になり、誰が借り受けるかというところを実は募集をしていたわけなんですけど、少しそこに実は時間を要してしまっていて、最終的には少し……。

○家田委員長

時間を有しているのはさっきからわかっているんだけど、なぜ時間を有しているのかとかね、もめているのはなぜなんだとか、何でそんな時間がかかるんだと、そのところを追及しないとね、再評価ですから、要するに進捗状況の管理というのが重大な審議事項なんで、それが何かうまくいっていないみたいですよみたいな話ではおかしいじゃないかという感じがする。

○事務局

要はターミナルを貸すという行為になりますので、今度、民間側がそれを借り受けるということになりますので、幾らで借り受けるのかということの調整を双方合意しないと貸したり借りるという行為が成立しないということで、実はそこは借りるほうは経済活動の中で動いているということでもありますので、その金額面の交渉に時間がかかっていると

いう今、状況でございます。

具体的には、今、Y2はおくれましたが、仮受船社、これは韓進という韓国の船会社なんですけど、ここが借り受けるという予約を今したというところまでやってまいりましたので、この後、仮受の船会社が決まりますとターミナルのレイアウトが今度は決まってくるんですね。

やはり、借り受ける船会社さんによって、ターミナルのレイアウトが違いますので、レイアウトが決まらなるとその次の整備、あるいは利用に向けての準備ができないということでしたので、ちょっとおくれってしまったんですが、そこは急いで今のところ関係者一致してやっている状況です。

○家田委員長

じゃあ、これ以上おくれなと思っていいですね。

○事務局

おくれないようにしっかりやってまいります。

○家田委員長

ありがとうございます。

それじゃあ、時間の都合もございますので、審議は以上にさせていただいて、これの対応方針を検討いただきます。

23ページに対応方針原案で、継続というのが原案でございますが、いかがでございましょうか。

よろしいですか。

〔「異議なし」の声あり〕

○家田委員長

では、継続ということにさせていただきます。

附属の資料等々については、適宜、修正をお願いしたいと思います。

はい、ありがとうございました。

■一般審議案件 再評価対応方針（原案）の審議

・利根川総合水系環境整備事業（中川・綾瀬川環境整備）

・利根川総合水系環境整備事業（渡良瀬川環境整備）

（上記事業について事務局から資料2-2-①、2-3-①により説明）

○家田委員長

それでは、続きまして、一般審議案件で、利根川の関係について議論していただきます。

○家田委員長

中川・綾瀬川の件、それから渡良瀬川の件、両方まとめてご質問をいただき、審議したいと思います。

一般案件ですので、逐一お答えいただかないで、まとめて御質問いただいて、まとめてお答えいただくというふうにします。

どうぞ、どなたからでも結構です。いかがでしょうか。

加藤先生。

○加藤委員

これ二つ共通の質問なんですけど、流域の影響範囲ですよ。予備調査でやっておられるということは、確認なんですけど、ここにありますアンケート調査の郵便番号で受益を見て確定されて、この受益範囲が変わったということなのか、それともどういう根拠で変わったかを教えていただきたいと思います。

○家田委員長

いかがですか。

蟹澤先生。

○蟹澤委員

細かいことも含みますが、中川・綾瀬のほうの資料の11ページですけども、ここに事

業の評価というのがあります。一つは、満足度調査の結果とありますけども、出典の原本を見ればわかるんだと思いますが、例えば整備前がいつの調査で整備後がいつの調査で、サンプル数がどれくらいかという情報が、こういうグラフを見たときに欲しいなと直感的に思うことなので、おわかりになったら教えていただきたいのと。

あと、下に本調査で得られた地域住民の主な意見と書いてありますが、ここに出典が二つ、綾瀬川のアンケート調査というのと、河川水辺の国勢調査というのがありますが、この本調査というのは何の調査なのか、もう1個のは渡良瀬川のほうにも本調査とありましたけども、そこをはっきり明示していただけるかなということです。お願いいたします。

○清水委員

まず、中川・綾瀬ですけれども、最初のところで中川・綾瀬流域は、急激に都市化してきたということで、治水の面から2ページにありますように、切り立った護岸にしてきた。その中で、3ページを見ますと、水辺整備として綾瀬川・中川が大曾根地区からあるわけですね。

中川・綾瀬は、やはり相当都市化が進んできて、この切り立ったような護岸、水辺に近づけないようなところというのは長い延長であると思います。中川自身の延長は80kmぐらいあるわけですから。

この中で整備としては、極めて短い区間、例えば綾瀬川の水辺整備であれば高々延長63mの2カ所の階段、それから綾瀬川の親水護岸整備では高々200mと、ここの事業箇所を選定した理由ですね。一般には、やはり投資効果というのが、大きいところからやるべきである中で、こういう短い区間のみやられた選定の理由を説明ください。

それと同時に、この事業は、これで終わりのような言い方がされていますが、一方でモニタリングは続けていくということも書いてありますし、これだけ長い延長がある訳ですから、ほかのところでもここの綾瀬水辺の拠点でやったような事業が、今後要望として挙がってくる可能性はとてもあるではないかと思います。これぐらいの短い区間しかやっていないわけですから。

その辺については、今後、事業の中に取り込むのか、あるいは新規事業としてまた出てくるのか、その辺を教えていただければと思います。

○家田委員長

続けてどうぞ。

○鈴木委員

両方とも共通してですけど、最初のほうの中川・綾瀬川のほうの12ページで、本事業を通じて得られた知見というのがあって、渡良瀬川のほうにもあるんですけど、全く同じ文言なんですよね。

それで、ここでは管理用通路とか、親水護岸、ワンド、水辺整備が周辺施設って、多分これ、周辺の自治体の施設じゃないかと思うんですけども、これと連携された場合はとてもよくなると。

それから、その下では、自治体や市民団体が自主的に熱意がある活動をしているところではうまく行って早くいくと言っているんですけども、やられた知見というんだったらば、何かもっと周辺自治体と連携をとって協働関係を築いてやったらもっといいものができるよということじゃないかと思うんですよね。

ちょうどここに出ている綾瀬川の親水護岸は、草加の松並木のところがあそこでは、すごくいい雰囲気ができているのは知っていますので、あそこは多分、草加市の公園か何かと一体化されたのかな。

そういうことは、特に綾瀬川とか中川は本当に周辺は密集市街地ですので、そういった自治体との強力な連携をすることによって、ここでやっているような親水護岸だとか、水辺に近づきやすいというのは、基礎自治体の協力と周辺住民の協力、理解なくしてはないのは当たり前なので、ちょっとそういう知見としてはぜひ連携協力関係というのは入れていただいたらどうかと思うんですが。

○家田委員長

ほかにいかがですか。よろしいですかね。

じゃあ、私からも1点だけなんですけど、方法論はほとんど同じ手法でね、どちらも評価しているんですけども、考えてみると渡良瀬川は首都圏の中ではありますけども、やっぱり地方部であって、一方、綾瀬川はもう本当に都市河川ですよ。

そして、たしか私の記憶では、綾瀬川というのはどうしようもないぐらい汚い代表の川だったのがね、ここにもあるように、顕著にきれいにしてきたわけであって、それを顕

著にきれいにしたからこそ、そしてまた水辺なんかあまり得られないまちだからこそ、こういうことをやるという、シンボルみたいな事業のような感じもするんだけど。

さっき、清水先生おっしゃったことと関係するんですけどね、そのシンボルならば、この綾瀬川は短い期間で整備してこれで終わりなのかね、もうちょっとロングビジョンというのか、ビッグビジョンみたいなものがあるのか、その辺がよくわからなかったので、一言教えていただけたらと思います。

ほかにはよろしいですかね。

じゃあ、以上について、まとめてお答えください。

○事務局

受益範囲の変更でございますが、これは中川・綾瀬川の資料の7ページでございます。前回の評価のときには、安全側に見ています。一番下の一番左側の図ですが、受益範囲が1 kmとも2 kmともとれるようなところで判断をして、安全側を考えまして1 kmとさせていただきました。

整備後、同様なアンケートをしますと、明らかに今度は1 kmから2 kmに範囲が広がっているということ、これは整備したことによって、利用される人の範囲が広がったというように考えております。

ですので、受益範囲を変更させていただいております。

あと、同じく中川の11ページの満足度の調査をしている時期ですが、これは完成後にやっています。

質問の内容は、整備前はどうでした、整備後はどうですかという調査をさせていただいています。

サンプル数は、確認しますので、後で答えさせていただきます。

○家田委員長

サンプル数がもしわからなかったら書き込むというふうにしてね、資料を。資料としてサンプル数が入っていないだとか、こっちの文献は年数が入っているけど、こちらは入っていないだとか、一定の資料作成のモラルは守っていただくということにして。

○事務局

わかりました。

○家田委員長

サンプル数そのものの御関心ということよりも、そこをちゃんと書いてくださいという御指示ですよね。

○事務局

わかりました。サンプル数を入れさせていただきます。

あと、その次の質問でございますが、主な意見のところは、これは水辺の国勢調査ではなくて、アンケート調査のときの意見を書かせていただいております。

あと、綾瀬川の護岸の長い延長の中で、なぜここを整備するのかという御質問に対しましては、基本的にこの水辺環境整備事業につきましては、地元自治体と河川管理者が連携のもとでつくりましたかわまちづくり計画、河川利用の促進、体験活動の充実を図るための水辺の楽校プロジェクトといった地域と連携したものについて事業を進めております。

地域が一生懸命やろうとしているところと河川管理者が連携して事業を実施しているところがございます。

今後につきましては、流域内で地域の機運が持ち上がれば当然、今後も継続して実施をしていきたいと考えております。

その次に、知見のところでございますが、確かに委員の言われたとおり、各自治体と連携し協力をして実施していかなければならないことだと思いますので、今後もそういうところは気をつけて実施していきたいと思っております。

○事務局

最後の委員長からありました水質がよくなって川がシンボリックに整備されていくという中で、長期計画をつくっているかどうかという御質問につきましては、委員長おっしゃるとおり、非常に綾瀬川は水質が悪くてワースト幾つとか言われた河川ですけれども、おかげさまで流域の方々の取り組みとか、下水道関係の整備とか、流域の方々がクリーン作戦とか、ごみ拾いとかいろいろやっていただきまして、おかげさまで環境基準のBOD5（mg/L）を満足するような値になってきているというような状況でございます。

水環境の関係については、浄化施設とがつくっていましたが、概ねそのところは今のところ悪化しない限り、これから増やすという計画はございません。

あと、水質がよくなった関係から、水辺整備につきまして、今、幾つか整備しているんですけども、ここは先ほど説明がありました地域の方々の取り組みとあわせてということと、それから整備が終わった後に地域の方々に管理をお願いするという形になりますので、そういう熱意があるところを今やっています、今後、出てくればやっていくというところなんですけど、今のところ全体計画というものまではつくっていないという状況でございます。

○家田委員長

要するに、関東地整としては綾瀬川をいい都市河川のシンボルにしようなんていうつもりがあるわけじゃない。

○事務局

そういうわけじゃないんですけども、水質もよくなったということを十分PRして、地域の方々の取り組みもすばらしくなってありがたいということは、どんどんやっていこうと思っています。PRも下手で、なかなかうまくお知らせできていないところがあることは反省しております。

○家田委員長

大体よろしいですか。

それじゃあ、この2件につきまして、判定をお願いします。それぞれ最後のページに原案が出てございます。

どちらも引き続き継続が原案でございますが、いかがでございますでしょうか。

よろしいですか。

〔「異議なし」の声あり〕

○家田委員長

はい、ありがとうございます。

それでは、ただいまの2件、中川・綾瀬川、それから渡良瀬川、どちらも継続ということにさせていただきます。

資料、ちょっと不備だった、あるいは御指摘いただいた分は直しておいてくださいね。お願いします。

■一般審議案件 再評価対応方針（原案）の審議

- ・一般国道6号 新宿拡幅
- ・国営昭和記念公園

（上記事業について事務局から資料3-2-①、5-3-①により説明）

○家田委員長

ありがとうございました。

それでは、御発言はどちらもの件について、一緒に言っていて、それでお答えはそれぞれについて、まとめてお話しいただくというふうにしましょう。

どうぞ、どなたからでも結構です。

大野先生。

○大野委員

国営昭和記念公園のほうですが、事業費の現在価値化する前の単純に足し算した数値がどうなっているかということ、ぜひ書いておいてほしいと思います。

道路事業のほうはちゃんと書いてあります。

この事業の費用対効果分析を見ると、総費用は前回評価よりも高くなっていますが、これは現在の時点を変えたことによって、現在価値化の計算結果が変わったというだけの話ですね。事業費は変わっていないということですね。

わかりました。それをどこかに書いておいていただけるとありがたいです。

○鈴木委員

一般国道6号の15ページ、先ほどJR貨物が原因なのかどうなのか、この工事工程表でいくと、最後全部完成するのが平成34年になっていますけども、工事の立体化という

のがおけているのかな。拡幅が31年に完成していますよね、要するに立体化は別の事業だったら前倒しでやれば全体が全部早く供用できるんじゃないかと、オリンピックにも間に合うというか。

首都圏ですので、こういうのはなるべく早くしたほうがいいんじゃないかと思うんですけども、ここの立体化がおくれるというのは、どういう理由だったんでしょうか、確認したいのですが。

○家田委員長

ほかにいかがですか。はい、どうぞ。

○楓委員

先ほどの港湾がおくれたときのお話と全く一緒ですが、今回、これが他の事業者によって2年間延びることについて、公共事業は間接費という考え方がないのでピンとこないかもしれませんが、我々民間事業者としては2年間の間接費を考えますと、膨大な金額が支出されるというイメージがあります。その辺を詳しく教えてください。

○家田委員長

公園のほうですね。

ほかにいかがでしょうか。

はい、どうぞ、若松先生。

○若松委員

国道6号の拡幅のところで教えていただきたいのですが、資料の7ページに、この拡幅することによって特定緊急輸送道路とか、災害時の道路啓開のための道路に使うというようなことが書いてありますが、ここは東京都内でも特に軟弱層が厚いところを通過しています。道路自体の耐震性は確保されているのでしょうか。JRの立体交差に関してJRのほうには踏み込めませんが、例えば歩道橋のようなものは設置されていて崩落の危険性はないのでしょうか。

資料を拝見すると、道路は全く無被害だということを前提に、この道路の災害時の用途が書かれています。道路自体の耐震性に関してどういうふうな方針でやっていらっしゃる

かということをお教えいただきたいと思います。

○家田委員長

はい、ありがとうございます。

ほかにいかがでしょうか。よろしいですか。

じゃあ、私から一つだけ、新宿拡幅のところで、先ほど出た踏切ですよね。貨物で、旅客線じゃないから、列車の本数はあんまり多くないんだと思うんだけど、それはどういう数字になっているのか。

それから、私の記憶では、ここの踏切は通常の踏切と違って、通常の踏切は一旦停止が基本であって、一旦停止してそれでアクセル踏んでいくから、当然、そこで道路側の容量が落ちるわけですけども、たしか、これは信号型になっていて、信号が青のときには一旦停止しないでいいというやり方をやっているんじゃないかなといううろ覚えの記憶なんです。

もし、列車の本数が少なくて、そしてしかも信号制御であるならば、あまり道路側に負担がかかっていないのかもしれないし、その辺の事情をお教えいただけたらと思います。

ほかによろしかったですか。

じゃあ、以上、まとめてお答えいただくんですが、まず道路から御説明いただきましょうか。

○事務局

では、二次確保のほうの御説明です。最初に立体事業と拡幅を同時にできないのかという御質問がありましたけども、立体事業につきましては、8ページ目の縦断図のところを御覧ください。ここにJR新金線の貨物というところが空中に浮いている形になっています。これが将来計画ということで、今現在は、この黒破線のところが二次確保の立体事業なんですけど、ちょうど上り坂のところに新金線が位置してしまっていると。

ですので、新金線が立体していかないと、道路の線型自体が描けないというところで、まずは平面で交通容量を確保して、新金線が立体化されたときに、この車路というか、スロープをつくっていくというふうな段取りで考えてございます。

それと、踏切につきましては、これは確かに貨物で1日4本ということで非常に少ないのはあります。

ただ、信号処理もしてしまっていて、そのままずっと走れるんですけども、私もよくここを使うんですが、やはり踏切や何かがあるとどうしてもちょっと気になって助走したりとか、そういうのがきっかけで渋滞が誘発されていくというのはありますね。

それと、道路が歩道橋があるようなことで、実際に地震が起きたときに大丈夫なのかというような御質問でしたが、確かに歩道橋はございます。これは、ただ歩道橋につきましては、一般的に通常の橋梁に比べると、耐震性は非常に高いというところにはなっております。

ただ、じゃあ、道路は何事もなく無事かということ、両サイドに商業施設、ビルや等々ございますので、いろんなものが崩落して落ちこちてくると。

これにつきましては、首都直下地震に向けて道路啓開をしっかりとやっていきたいと思いますということで、まさに関東地整の中でそういった計画を今、策定しております。

全く何もないと、安心しているということではありません。そのための対応ということも引き続き検討しているというところでございます。

○事務局

道路の耐震性の考え方について補足します。関東大震災、それから最近ですと阪神淡路、中越等、地震が続いている中で、路盤の応力の見方から地震動の考慮、最近になっては倒壊防止、できれば多少の段差の発生は許容するけどもその段差さえ解消すれば、上を道路として発災後も使えるような、そういうふうに道路が使っていけるような技術基準の見直しというのを綿々とやってきております。

実際に、3・11のときも大きな被害が出ましたが、結果的には東北道等、NEXCOのほうで段差解消をして緊急物資であるとか、自衛隊を通すことができたというふうに考えております。

この道路も同じように、最新の基準を使ってやっておりまして、全く被害がないかと言いますと、やはり立体ですから、ジョイント部とかに多少のずれ等が発生するかなと思っておりますけども、そういったものを許容しつつ、その段差のずれを速やかに土のう等で埋めて、その上を走らせていく。それによって、一次輸送としていざというときに使っていけるのではないかというふうに考えている、そういうことでございます。

○家田委員長

一通りお答えいただいたかと思います。

じゃあ、続けて、公園のほう、お願いします。

○事務局

事業期間の2年間の延伸について御説明させていただきます。

残堀川と残堀川調節池というのが公園の中にございますが、これは東京都が所管しております河川施設になってございます。

予定では、この残堀川調節池を公園外の土地区画整理事業等事業地に移設をしていただく予定となっております。ところが、この移設予定地の周辺に猛禽類の生息が確認されて、営巣期の間は原則として工事を行わないというような保護対策が打ち出されたことによりまして、工期が2年間延びることになったと伺っております。

この2年の事業延伸に伴う、子ども公園に対する影響はここの未供用部分の開園が2年おくれるといった状況でございます。

○家田委員長

事業費そのもののところは。

○事務局

全体事業費は650億円で変更はございません。

○家田委員長

ありがとうございました。

今、一通りのお答えをいただいたんですが、いかがでございましょうか。

よろしいですか。

[「はい」という声あり]

○家田委員長

それでは、審議は以上にさせていただきます、以上2件について、今後の方針を決め

させていただきます。

それぞれ最後のページにございますが、道路のほうは最後から1枚前のところですが、事業継続ということでございます。

いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

〔「異議なし」の声あり〕

○家田委員長

ありがとうございました。

それでは、ただいまの2件、一般国道6号、新宿拡幅と昭和記念公園については、継続ということにさせていただきます。

予定した議事は以上でございます。