

令和3年度第2回関東地方整備局事業評価監視委員会 議事録

審 議

■再評価案件（一括審議案件） 再評価対応方針（原案）の説明・審議

- ・一般国道4号 矢板拡幅
- ・一般国道4号 矢板大田原バイパス
- ・一般国道17号 群馬大橋拡幅
- ・一般国道17号 綾戸バイパス
- ・一般国道20号 坂室バイパス
- ・一般国道50号 前橋笠懸道路

（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。

道路事業の一括審議案件は、本当は7件あるのですけれども、このうち一般国道18号坂城更埴バイパス（坂城町区間）につきましては、重点審議案件の坂城更埴バイパス（延伸）と密接に関係しているので、重点審議の中で、この一括審議の部分が議論されるということなので、道路案件は6件だということであります。私のほうから補足しておきます。

この理解で間違いありませんね。

○事務局 はい。間違いございません。

○朝倉委員長 それでは、今、御説明いただきました道路に関しての6件の一括審議案件について、何か御意見があれば承りたいと思います。よろしくお願いします。

○田中委員 よろしいですか。

○朝倉委員長 お願いします、田中先生。

○田中委員 矢板拡幅で、内川の氾濫高さで考慮して、緊急時も使えるようにということですが、これはそうしたほうがもちろんよいと思うのですが、確率にしてどれくらいの氾濫規模まで考慮しているのかということをお教えください。

それで、事業費が今、18億円増加になっているわけですけど。

○事務局 ハザードマップを作成した矢板市によりますと、内川の流域面積は138km²で、24時間の連続雨量を採用していると聞いております。その結果、24時間の降雨量として655mmの設定だというように伺っております。

○田中委員 はい、分かりました。24時間、655mmで、相当大きな規模のものを考えているということですね。

○事務局 はい。

○田中委員 はい。分かりました。

よく、小さな川ですと、確率規模は2分の1、3分の1ぐらいの計画で、もしそれで考えているような氾濫高さだと、ちょっと緊急のときは使えないかなと思ったので、600mmを超えているということであれば、十分使えるのかなと思います。ありがとうございます。

○朝倉委員長 田中先生、ありがとうございました。

ほかいかがでしょうか。

○鈴木委員 すみません。横浜国大、鈴木です。

○朝倉委員長 はい、どうぞ。お願いします。

○鈴木委員 3番目の群馬大橋拡幅ですけども、3年延長で、ただ用地取得が65%から変わっていないということで、延長は、致し方ないような気はするのですけれども、用地取得が困難で、65%から進まないという現状がある中で、今後延長して、この65%から増やすというような、何か方針というか方策はあるのでしょうか。

○朝倉委員長 いかがでしょうか。これは用地買収を増やす見通しというふうに言ったほうがいいかもしれないですね。どういう見通しが、この近い将来にあるのかということかと思えます。よろしくお願いします。

○鈴木委員 困難であれば、もう計画変更というのもあり得るのではないかなと思ったので、その辺りどのようなお考えなのか。また、この期間延伸で終わらないというのも、それはそれで問題だと思いますので、ある程度、もうかなり難しいのであれば、計画を変更させて一度終わらせるというのも手だと思ったので、質問しました。よろしくお願いします。

○朝倉委員長 いかがでしょうか。

○事務局 御質問ありがとうございます。群馬大橋拡幅ですが、今、既に5車線で供用し

ている部分があるのですけれども、まさにその左右の取付けで、図中「・・・」と示している場所、こちらの用地取得のほうを現地で進めている状況です。おっしゃるとおり、少し難航している部分がありますが、今時点でこの据付けの部分の残件等を見ながら、一定区間終わる範囲というので、今回5年、延伸させていただいております。5年の中でも、やはり難しいとか、そういう状況とかが出てくれば、どういう計画でまたやるかというのが要検討だとは思っておりますけれども、ひとまず当面の用地取得の状況とか、整備可能ということで、分かる期間ということで5年延伸させていただいているというのが、今回、評価の考え方でございます。

○鈴木委員 じゃあ、5年でも駄目かもしれないというのを含んでいるということですね。分かりました。結構です。

○朝倉委員長 これは、実は相手のあることですから、絶対この辺で終わるかどうかわからないけども、今の見通しでは、5年あれば事業が円滑に進むだろうという、そういう見通しだということだと、私も理解しています。

ありがとうございました。

○鈴木委員 もう一つよろしいでしょうか。

4番目の綾戸バイパスですけれども、これはトンネル部を見てみると、上下2車線ずつ4車線で工事が進んでいるのだと思いますけれども、もともとこれ、この写真にもありますけれども、17号は1車線1車線の道路で、ここの山間部のトンネル部分だけ2車線2車線で倍に増えているのですけれども、これは何か理由があるのでしょうか。

○朝倉委員長 いかがでしょうか。

○事務局 17号については、南側から4車線のバイパスの計画がずっと延びてきている区間でございまして、今回、こういう防災機能の高いところを事業化に至っているわけですが、全線的に4車線で造っていくというようなバイパス計画の下、この区間だけ事業を立ち上げている関係もございまして、4車線になっているということでございます。おっしゃるとおり、現道は1車線1車線ですが、非常に線形も悪くて急峻な地域の中で、過去に事故も起きているという中で、今回、こういう事業でさせていただいているというような状況でございます。

○鈴木委員 供用した際には、ここだけぐんと2車線になって、また1車線に閉じるという、というような供用の仕方をされるのですか。

○事務局 そうですね。整備方針というか、先に暫定2車線供用みたいな形で通してから

4車線にするかとか、そういうことも考えながら、事業は進めさせていただいております。

○鈴木委員 まだ方向性は決まっていないということですか。

○朝倉委員長 いや、これは、ずっと東京側から4車線化にしているのです、いずれは上下2車線ずつの4車線にすることが想定されているということではないかと理解します。

○鈴木委員 分かりました。以上です。

○朝倉委員長 ほか、いかがでしょうか。

私から、質問です。

まず、一つ目、二つ目の4号線の矢板のケースですけれども、これは、それぞれの区間を個別に評価する一方で、今回は一体評価するという形になっているのですけれども、これ、個別評価をするときは、もう一本の道路があるということを前提でそれぞれ評価しますので、ベネフィットを計算するときには、その個別評価の結果を足し算しても、全体評価の値とは一致しないということは注意してほしいと思います。コストのほうは、足し算をしたら一致しますが、便益のほうは一致しないので、そういうふうに見てくださいということなんです。

それから、今、御議論があった17号の綾戸バイパスですけれども、これについては、特に防災面が主体となっていて、現在のB/Cの評価にはあまりなじまないということで、数字は出しているのですが電卓をはじけば分かりますが、B/Cの値を出していません。

ですが、この綾戸バイパスについては、代替機能が発揮されるということを期待して、これを造るというふうに言っているのです、そのことについての説明をもうちょっとしたほうがいいのではないかなと思います。これは要するに関越道が使えないときに、17号をバイパスにするという、そういう意味ですよ、この代替というのは、少し説明していただけますか。

○事務局 朝倉先生、ありがとうございます。御指摘いただいておりますとおり、左の4ポツというところに、課題や効果という言葉でまとめておりますのと、あと概要図の中にも少し写真が載っております。こちらの綾戸地区ですが、非常に厳しい地形で、過去にのり面の崩壊が発生したり、線形の不良の箇所があるということです。

また関越道についても、濃霧や大雪に通行止めが発生してございます。昨年の冬も、雪が発生して、通行止めが起こってしまっていて、もうちょっと北のエリアになるのですけれども、地域としてはそういうようなエリアになってございます。

関越道もそういう可能性があって、現道も非常に通行止めのリスクがあるという中で、

今回こういうバイパスを整備させていただいて、仮に現道が止まったときもそうですし、あるいは関越道が通行止めになったときも、その代替機能を果たすような道路として、防災面の効果が非常に高いというような道路として、事業のほうを進めさせていただいてるところでございます。

○朝倉委員長 分かりました。

どのルートの代替として整備しようとしていて、そのときにどういう効果を発揮することが期待されているのかというのは、この道路を、いわゆる普通のB/Cを評価の基準として議論するのではなくて、参考として見るということであれば、代替性ということに関してもうちょっと丁寧に説明したほうが、なおベターだというふうに感じましたので、そのようにしておいてくださるとありがたいです。

それから、その次の坂室バイパスですけれども、これは今度B/Cの値を見ると 1.01 とかなり厳しい数字なので、これは意見ですけれども、これから注意して、コストがかからないように、きちっとしたマネジメントをやっていただくということが重要かなと思います。もちろん残事業のB/Cはたくさんありますので、問題ないと思いますけれども、少し注意してウオッチする必要があるのではないかと思います。

ほかに御意見、よろしいでしょうか。

〔「なし」という声あり〕

○朝倉委員長 もし御意見なければ、この道路の案件の6件につきましては、この一括審議案件、いずれも継続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。

■官庁営繕事業に係る再評価手法について

■再評価案件（一括審議案件） 再評価対応方針（原案）の説明・審議

・富士川地方合同庁舎

（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した。

それでは、営繕事業に関する再評価手法とそれを適用した富士川地方合同庁舎のこの評価について、御質問があればお願いいたします。

いかがでしょうか。

○古関委員 すみません。質問をさせていただいてよろしいでしょうか。

○朝倉委員長 はい、どうぞ。

○古関委員 3番の事業費の増加に関しまして、なぜ地盤調査を事前に詳細にできなかったのか。それから、地盤調査の結果、どんな結果が得られて、どのような地盤改良、それからどのような規模の山留めが必要になったのか、もう少し詳しく教えてください。

○朝倉委員長 よろしく申し上げます。

○事務局 まず地盤調査につきまして、前回評価が新規採択時の評価になっております。営繕事業に関しましては、新規採択をいただいた後に、事業開始の年度に地盤調査を行うこととしております。新規採択の時点では、地盤調査を行っていませんでしたので、このような変更が生じてしまいました。

次に、結果についてですけれども、調査結果の細かいところは、私、今、手元にございません。申し訳ございません。ただ、その結果といたしまして、当初、杭（くい）基礎で計画していたところですが、地盤の強度が取れないということが分かりまして、その規模についてですが、地盤改良をすることによって、杭基礎の場合との差額が約 5,000 万円ほど発生しております。

また、山留めについても同様に、掘削工事の際には必要になりまして、5,000 万円ほど増額することとなっております。

以上ですが、よろしいでしょうか。

○古関委員 もう少し詳しく確認させていただきたいのですけれども、地盤改良をすることで杭基礎をやめて直接基礎にしたということですか。

○事務局 はい。そのとおりです。

○古関委員 そうですか。はい。了解しました。ありがとうございます。

○事務局 ありがとうございます。

○朝倉委員長 鈴木先生、何か御意見がありましたね。どうぞ。

○鈴木委員 この建物じゃないですけど、検察庁とかいろいろな局が集まって一つになるということで、移動した後の検察庁とか既存の建物はどうされるのですか。

○事務局 まずこの事業の目的として、「国有財産の有効活用」を挙げさせていただいておりますが、そちらのほうについては、この事業計画地を、容積率を余らせない、有効に活用するという意図で、記載させていただいております。

一方、御質問いただいた跡地に関しましては、今現在、国有財産を所管する財務省のほうで、有効に活用する手法を検討しているというふうに聞いております。例えば、考えられる手段としては、既存の建物を別の用途に使うとか、更地にして売却するとかそういうことが考えられますけれども、具体にはまだ、決定はしていないと聞いております。

以上です。

○鈴木委員 分かりました。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。

○加藤委員 一つよろしいですか。

○朝倉委員長 はい、お願いします。

どうぞ、加藤先生。

○加藤委員 先ほど評価手法について御説明をいただいた中で、合理性の判断をするのに、代替案との比較というのが書いてあったんです。それで、バックデータという資料も頂いていたので拝見したのですが、代替案の情報が何もないので、結果がどうなのかというのが、我々が見ようがないのですけれども。もちろん信頼はしていますが、安いと書いてあるので。何かそれを根拠づける情報をいただけたりしないものでしょうか。

○朝倉委員長 いかがでしょうか。

代替案というのは、これ、建物を建てないで、何かほかのを借りるとかというの。

○加藤委員 どういう代替案を立てられているのかの情報も書かれていないので、ちょっとよく分からないというのが正直なところです。

○朝倉委員長 はい、お願いします。説明をお願いします。

○事務局 申し訳ございません。一括審議でしたので、ご指摘の部分を省略してしまいました。

代替案の具体的な手法について御説明いたします。

まず、5か所ございまして、それぞれでやり方が別々になっております。

まず、区検察庁さんのほうは、増築と改修によって、庁舎の老朽と狭あい等を解消することとしています。

法務局さんにおきましては、検察同様に増築と改修です。

税務署も同様に増築と改修でございます。

職安さんと労基署さんに関しましては、増築、改修では解消できないので、単独で建て替えをするというような代替案を検討しております。

なお、この地域といたしましては、これらの庁舎に必要な面積に対応できる空きビルというものがございませんので、民借等は今回の代替案に採用しておりません。

以上になります。

○加藤委員 結構ですけど、ほかの事業に比べるとバックデータというのが何も実はないに等しいので、全ての根拠をきちんとバックデータに入れていただくようお願いできないでしょうか。

○朝倉委員長 はい、これは私からもそう願います。

○事務局 大変申し訳ございませんでした。

○朝倉委員長 この結論がまずいというよりも、議論をするのに十分なバックデータがないというのはいかがなものかということなので、せつかくバックデータを示すことができるというシステムになっていますから、そこにきちっと入れてくださることを希望したいと思います。よろしく願います。

○事務局 はい、改善したいと思います。

○朝倉委員長 ほか、いかがでしょうか。

〔「なし」という声あり〕

○朝倉委員長 はい。それでは、特に御意見、御質問ございませんので、今の富士川地方合同庁舎については、継続ということにさせていただきます。

■特定離島における活動拠点整備の評価の考え方

■再評価案件（一括審議案件） 再評価対応方針（原案）の説明・審議

・南鳥島における活動拠点整備事業

（上記について、事務局から資料により説明）

○朝倉委員長 はい。それでは、今、説明いただきました特定離島における活動拠点整備の評価の考え方及び南鳥島における活動拠点整備事業について、御意見、御質問があればお願いいたします。いかがでしょうか。

よろしいですか。

こういった特定離島については、B/Cは参考までには計算するけれども、それでもっ

てこの事業の継続の可否の判断の大きな基準にはしないということであります。

よろしいでしょうか。

〔「はい」という声あり〕

○朝倉委員長 はい。それでは、本件、南鳥島における活動拠点整備事業については、継続ということにさせていただきたいと思います。よろしいでしょうか。

〔「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。

■再評価案件（重点審議案件） 再評価対応方針（原案）の説明・審議

・沖ノ鳥島における活動拠点整備事業

（上記について、事務局から資料により説明）

○朝倉委員長 はい、ありがとうございました。

それでは、御質問、御意見があればお願いいたします。いかがでしょうか。

○山崎委員 山崎です。

○朝倉委員長 はい、お願いします。どうぞ。

○山崎委員 継続には問題ないと思うのですが、昨今の台風とか異常気象が今までにないサイズの気象の異常がある中での工事ということで、非常にまた問題が、今、考えている以上のことが起こっても大丈夫なような形の事業費というふうになっているのかどうかを教えてください。

○朝倉委員長 はい、お願いいたします。

○事務局 事業費についてですが、今のところ台風等の発生は、基本的には工事に向かう期間については、ないという想定、年間工事をするわけではございませんので、その期間においては、ないという想定の下で事業費の事業期間をはじいてございます。

○山崎委員 なるほど。

○事務局 はい。向かっている途中で台風とかが発生した場合には、現地にとどまること

が危険な場合は、沖縄、あるいは進路に沖縄が含まれている場合には、鹿児島の方に逃げるといふようなことを考えてございます。

○山崎委員 設定される施設に関しては、もう出来上がった、出来上がる施設に関しても、かなり強固なというか、そういうような災害とか気象、物すごい海洋の気象の状態のときでも、維持管理は十分にできるというものです。

○事務局 はい。7ページのこの写真を御覧いただきたいのですが、こちらの棧橋、大変高いところがございますので台風等の大波が来ても、この棧橋の上は波が被らないような構造となっております。

○山崎委員 分かりました。ありがとうございます。

○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。

○手塚委員 よろしいですか。

○朝倉委員長 どうぞ。

○手塚委員 今の映しているスライドに関連して、令和9年の事業完了予定の見込みについて、(予定通りに)行けそうかを教えてください。というのは、この手の事業は、遅れば遅れるほどそれなりの損失があるためです。ためです。不確実性が大きいとは思いますが、見込みとしてどうかをお教えください

○事務局 現時点では、令和9年度の事業完了を目指して頑張っておりますが、もし、先ほども説明しましたとおり、台風等が異常発生して、退避等によって避難しなければいけないとなった場合には、その分の事業期間が延伸される、または避難することによる事業費の増というものも考えられるというふうに見込んでございます。

○手塚委員 ありがとうございます。

○朝倉委員長 ありがとうございます。

この臨港道路というものが本体というか荷さばき施設にくっついているのですけれども、これも実は海面から同じ高さがあるものが同じレベルでくっついているのですけれども、これがなくっても中央棧橋、あるいはこの幾つかの棧橋を使えば、同じ機能は達成できるんじゃないかという意見もあろうかと思うのですけれども、そこはいかがでしょうか。

○事務局 今、この形のままで船が係留できませんので、これに係留、あるいは高い棧橋ですので、上に登るための昇降施設というものを早期に整備して、暫定供用を図りながら、臨港道路の目的は、臨港道路以外の施設がリーフの外側にございますので、リーフの

中にも安全に入っていけるように、臨港道路の先端はリーフの中に入る予定になってございます。リーフの中での作業をする際には、臨港道路を使ってリーフの中まで行って、そこでゴムボートなりに乗り換えて、リーフの中で作業をするというようなことを計画してございます。

○朝倉委員長 なるほど。分かりました。

それから、もう一つは、この構造物の強度ですけれども、例えば垂直に離・発着できるようなヘリコプターとかあるいは何かの航空機材がここに降りることは想定されているのですか。

○事務局 いや、そこまでは想定していません。

○朝倉委員長 そういう強度はないかもしれないということですね。

○事務局 想定していませんので、強度があるかどうかについても検討していません。

○朝倉委員長 なるほど、分かりました。

つまり、ここに行って調査をするために、わざわざ船で行かないといけないとなるとかなり限られますけれども、もし、何かこういう航空機に相当するものを最も近いのがどこか分かりませんが、南大東島なのか小笠原諸島か分かりませんが、この辺から飛んでいけるのであれば、そういったものを有効活用して、各種の調査を実施できるんじゃないかなと思ったのですけれども、そういう利用の想定はされていないということですかね。

○事務局 はい。また、ヘリコプター等の巡航距離というのも、かなり沖ノ鳥島が離れた位置にありますから、改良型というかそういったものにしないと飛んでいけないのかなというふうにも見込んでございます。

○朝倉委員長 そういう検討はしていないということで、理解でよろしいですか。

○事務局 はい。

○朝倉委員長 分かりました。

○事務局 具体的に航空機を活用するというを前提に施設の計画はされていませんけれど、実態上は、ヘリコプターぐらいは十分降りられますので、硫黄島からヘリコプターで人員を輸送するという事は可能になると思います。

以上です。

○朝倉委員長 はい、ありがとうございました。

それは、この工事中に何か緊急事態が発生して、人を輸送しないといけないということが発生するかもしれないし、また、今後の調査をするときにも、そういう機能があればわ

ざわざ船で行かなくてもできるかもしれないので、何かそういうのがあればいいかなというふうに思った次第です。ありがとうございました。

ほかに御質問、御意見ございますか。

○田中委員 じゃあ、一つ教えてほしいのですけど。

○朝倉委員長 お願いします。

○田中委員 低潮線保全基本計画に関する活動、12項目挙げられています。今の質問にも関係するのですが、いろいろ挙げられているわけですが、令和9年までのこの事業が完成すれば、ある程度見通しが立っているというか、そういう方向なのでしょう。あるいはその後さらに何かをつくらなければいけない、次のステップが必要という性格のものなのでしょう。活動的には非常に重要な活動が並べられているわけなのですが、その辺りの見通しみたいなものがありましたら教えてください。

○事務局 関係者へのヒアリング等を行っておりますと、今、完成予定時期が令和9年度ですが、活用したいという方々の中には、もう少し早く使いたいというような意見もございます。我々、限られた施工期間の中で工事をしておりますので、急いで令和9年度までに完成させて、そういった要望に少しでも早く応えたいというふうに考えてございます。

○田中委員 12の項目の中には具体的な要望のあるものもあるというような、そういう状態だという意味ですね。

○事務局 はい、そうです。

○田中委員 分かりました。どうもありがとうございます。

○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。

〔「なし」という声あり〕

○朝倉委員長 それでは、ほかに御質問、御意見ないようでございますし、この事業についても非常に重要な事業であるという認識では一致していると思いますので、本件の対応方針ですけれども、継続ということに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 はい、ありがとうございました。

御異議ないようですので、今の沖ノ鳥島の案件につきましては、継続とさせていただきます。ありがとうございました。

■再評価案件（重点審議案件） 再評価対応方針（原案）の説明・審議

・一般国道 18 号 坂城更埴バイパス（坂城町区間）

・一般国道 18 号 坂城更埴バイパス（延伸）

（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した。

それでは、質問、御意見等がありましたら、お願いいたします。

いかがでしょうか。

○加藤委員 一つよろしいでしょうか。

○朝倉委員長 加藤先生、お願いします。

○加藤委員 ちょっと難しく、一体で評価しているというのを、どう見たらよいかとても悩む資料だったので、ちょっと的外れな質問だったら申し訳ないのですが、事業の効果の御説明をいろいろしていただいているときには、私が見ていると、この事業がまだ未着手のところも含めて、こういう効果が出ると御説明しているように見える資料だったのですね。ページで行くと、10 ページぐらいから緊急医療とか観光とかというのは、

そう見える一方で、14 ページ目の費用便益分析になった瞬間に、開通済み区間及び未事業化区間は一体評価区間には含みませんと、わざわざ※で注意書きされていて、どう理解したらいいのかが分かりません。特に気になったのは、この篠ノ井の未事業化区間②ですかね、ここの部分がつながらなかつたら、一番混雑しているのは 18 号のここの部分なわけですね。これがないという前提で費用便益分析をやって効果が出るというのが、ちょっと僕にはすっきりよく分からなかったもので、その辺のどういうふうに一体評価というのを考えて効果が見込めると考えておられるのか、お考えをもう少し教えていただけないでしょうか。

○朝倉委員長 よろしく申し上げます。説明してください。

○事務局 先ほどの、ここの評価でございますけれども、この暫定 2 車線開通区間と未事業区間を含まないということで、B/C を算出するときに、便益の計算はここを含まない

で計算していますということですが、ネットとしてはこの暫定2車線開通区間が既にありますので、ここの現道の18号と同じような考えでここはつながっている。あとは、ここの未事業化区間はまだ事業化していないので、こちらの県道とかをネットもそういうふうを活用しています。

○加藤委員 ①はいいですね。②はどうですか。

○事務局 ②もそうですね。

○加藤委員 でも、橋はないですよ、ここを見た感じ。

○事務局 そして、ここに主要地方道の長野上田線、塩崎バイパスというのが、ここに今。

○加藤委員 見えないだけであるのかな。

○事務局 申し訳ございません。ここはちょっと画面上見づらくなっているのですけれど。

○加藤委員 何かありますね。ああ、あるある。

○事務局 延伸区間の終点と、ここの紫のこの線ですね、これが長野上田線の塩崎バイパスで、これがつながると、こっちへこう行くという感じになるかと思えますけれども、そこはネットに入っているのです。ここはB/C出すときの中に入っていますので、これを考慮したB/Cというか、交通の流れを出して便益を計算しているということになります。

県道をまずはこことつないで、バイパスのここが未事業であっても、こちらとつながるということで便益が発生するというような計算になっていると思われます。

○加藤委員 分かりました。さっきの医療とかの効果のところの説明は、これはやっぱり、この「○○○」といっている未事業化区間のところは、できてないという前提でこれ全部絵が描かれており、効果が説明されているという理解でよろしいのですか。

○事務局 そうです。そのとおりでございます。

○加藤委員 そうですか。分かりました。じゃあ、私の誤解でした。

じゃあ、一応、想定としては首尾一貫した想定の下で全部説明されているということで、理解してよさそうですね。

○事務局 ありがとうございます。そのつもりでございます。

○加藤委員 はい、承知しました。分かりました。ありがとうございます。

○事務局 ありがとうございます。

○朝倉委員長 加藤先生、ありがとうございました。

実際、この丸がつながっているところの扱いはなかなか難しく、これがある程度、事業が濃厚であれば、これ丸じゃなくて実は赤の点線になって、そのときは一体評価のとき

のネットワークに入るのですね。これがまだ具体化が全くその路線も決定されていないので、これはないものというふうにみなしてやっているのも、なかなかこの条件設定が難しいというのは、私も全くそのとおりでと思います。ありがとうございました。

ほかに御意見はいかがでしょうか。

○古関委員 よろしいでしょうか。

○朝倉委員長 お願いします。

○古関委員 右下の番号で7番のスライドを見せていただきたいのですけれども、はい、これです。

事前説明のときにも御質問させていただいたのですが、見直し案のほうにある縦断図の中の地盤柱状図で、N値が大きい30ぐらい、あるいは50まで大きいところが、それも軟弱層と評価された理由を教えてください。

○事務局 先生がおっしゃっているのは、この辺りの少し山が出ているところだと思いますが、これにつきましては、この辺は粘土層ということで評価してございますけれども、ここの箇所につきましては、一部分が固結した箇所を観測したと考えまして、上下の地層を見ても同様な物質でございますので、限定的だという判断をした下で、ここの層については一体で同様な評価をさせていただいているということでございます。

○古関委員 ありがとうございます。

でも、軟弱層じゃないと思いますので、やっぱりそこは丁寧に違う色で示す等のほうが分かりやすい資料かと思います。

○事務局 承知しました。ありがとうございます。

○古関委員 以上です。

○朝倉委員長 ありがとうございます。

ほか御意見いかがでしょうか。

じゃあ、私から2点あるのですが、1点は、真ん中の丸々がつながっているところ、実は今これ県道が恐らくあるのですね、青い県道が。この両側からバイパスができますと、通過交通がまだ完成していない、この緑のところに相当入ってくる可能性があって、この安全対策をどう考えているのですかということとはきっと問われると思うのですが、そのことについての言及はなくてもよろしいのでしょうか。

○事務局 そこにつきましては、特に今この「○○」になっているところが主要地方道でございますので、長野県が管理している道路にかなり負荷がかかってくるということでご

ございますので、県と連携して適切に交通安全対策を検討していきたいと思ひますし、一部、部分的に県道のこの端のこちら側になるのですけれども、線形の改良事業なども県のほうでやっけていただいているということでございますので、引き続き県と連携しながら、情報共有しながら進めてまいりたいと考えてございます。

○朝倉委員長 これバイパスが両側からやっけてくるのが完成するまでは、まだ相当時間があるかと思ひるので、それまでの間に、この真ん中の緑のところの交通安全対策ですね、交差点、あるいは、歩行者、自転車等に配慮等を相当やっけていただかないと、できてからよーいドンでやりますよということでは間に合わないので、その対策も併せて検討する必要があるというふうに、どこかに書いておいたほうが僕はいいと思ひます。これが1点です。

もう1点は、ちょっとこれは嫌らしい質問ですけども、個別に評価したときと全体で評価したときのB/C、15ページを開けてもらえますか。これを拝見すると、この個別で評価したときは、B/Cが2.0と0.8なのです。この0.8というのは、この延伸区間という、要するに左側のところのコストがかなり増大する、130億から180億に増大することによってB/Cが落ちちゃったわけですね。なので、すごく意地悪な言い方をすると、一体評価をすることによってB/Cが1.3になるようにやっけてのではないのというふうに言う人がいないとは限らないので、そういう意見に対して、どういうふうにディフェンスするかということをおしえてください。

○事務局 無理やりこういった一体評価をして、よく見せているのではないかというような御指摘だったかと思ひます。

2つございまして、1つは、まずこの一体評価というので、4号ですとか、こちらの18号を御紹介させていただきました。こちらは平成29年ぐらいから、本来道路がネットワークとして機能するというような目的の下、こういうバイパス関係のところについては、一定の区間ごとでこういった評価を取り入れていくべきだというような考えで、うちの事業のほうも採用させていただいているとます。

こちらの坂城更埴についても、前回平成30年に再評価した際も一体評価でさせていただいております。なので、本来のそういう道路としてのしっかりとした効果を把握するために一体評価というやり方を取っけていて、1.3で評価していますというのが答え方の1つかなと思っけておりますのと、あともう1つ、次のページにもあるんですけども、ほかの事業もそうですが、こういう事業全体のB/Cと、あと残事業B/Cというのもおし認しなさいというのがルールの1つになってございます。

仮に、こちら坂城更埴の延伸区間についても、個別評価では0.8という評価になります
が、残事業B/Cは一応2.4ということで、1.0を超えるような形になってございます。
したがって、全体としては少し厳しい結果ではあるのですが、残り事業の完成に向
けて進めることで効果があるということで進めさせていただいておりますので、そういう
一体評価として評価するということと、あと、残事業B/Cもしっかり見ていますという
ような説明を補足させていただければと思っております。

○朝倉委員長 ありがとうございます。

従前から、この2つの区間については、一体的に機能するということを前提に評価して
きたわけなので、今回に限って都合がいいから一体評価をするわけでは必ずしもありませ
んということで、首尾一貫した議論をしているということですね。ありがとうございます
た。

あと残事業についても、仮に個別で評価したとしても残事業B/Cは問題ないというこ
とでした。ありがとうございます。

ほかに御意見、御質問はいかがでしょうか。

○加藤委員 今のやりとりに関して1つだけ追加すると、今日いただいた御説明だと、そ
の延伸の区間というのは地域の防災に非常に強く機能するという御説明だったような気が
するのですが、理解として正しいですか。

さっきの別の案件でもあったような気がするのですが、防災の便益というのは、まだ十
分それを評価する手法が確立されてないと理解しているので、実はここは防災の部分も非
常にあって、本当はもっと効果があるのかもしれないのだけど、十分に図れていないとい
う、こういう御説明もあってしかるべきだと思うのです。どうでしょう。

○事務局 加藤先生のおっしゃるとおりで、13ページに説明した資料の中にも、そういつ
たことを入れていますので、説明するときには、そういったものを合わせて事業の効果と
いうか、そんなものを説明していきたいと思えます。ありがとうございます。

○朝倉委員長 加藤先生、ありがとうございました。

それでは、本件につきましてですが、ほかの御意見、御質問ないようですし、地元から
も早期の事業化をお願いしたいという意見も出ておりますことから、この坂城更埴パイパ
スの件については継続というふうにさせていただきたいと思えますが、よろしゅうござい
ますでしょうか。

〔「はい」という声あり〕

○朝倉委員長 ありがとうございます。それでは、本件継続ということにさせていただきます。

■再評価案件（重点審議案件） 再評価対応方針（原案）の説明・審議

- ・一般国道 50 号 結城バイパス
- ・一般国道 50 号 下館バイパス
- ・一般国道 18 号 桜川筑西 IC 関連（延伸）

（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、今説明していただきました一般国道 50 号に関連する案件ですけれども、御質問、御意見等がありましたら、お願いいたします。いかがでしょうか。

田中先生、どうぞ。

○田中委員 結城バイパスのところですけど、地下調節池を造るということですが、もちろん増分をカットすればよいとは思うのですが、何かこれ同じ場所ですかね。道路が盛土形式でない場合は、何か周辺から水が結局入ってきてしまうので、増分だけの対処で大丈夫なのかなという、要は大雨のときは道路が水の通り道になったりするので、何かそういう周辺から入り込んでくる分も含めて調節池を造ったほうがいいのではないかなという気もするのですが、その辺り、どういうふうな計画をされていますでしょうか。あるいは、この辺りはそんなに周辺から水が入り込んでくるような場所ではないということでしょうか。

○朝倉委員長 いかがでしょうか。

○事務局 御指摘のとおり、我々が調整池を整備しているのは、道路増分による分を調整しようということで、調整池を造らせていただいています。

一方、このとき 2018 年度ですね、水害を受けまして、筑西市のほうでいろいろ河川の流末の整備等も進めているというように聞いていますので、我々の調整池と筑西市さんの整備を合わせて、地域の水害を少しでも緩和できるかなというように考えているところがございます。

○田中委員 そうですね、増分を対象としてよいのは分かっているのですが、写真を見ると何となくそれをちょっと造ったぐらいでは、結局道路が冠水しちゃって動けないのかなど。それは別のプロジェクトで処理する分だという考えで進めているということでしょうか。

○事務局 はい、そうでございます。

○田中委員 はい、分かりました。

○朝倉委員長 ありがとうございます。

ほかにいかがでしょうか。

○古関委員 質問させていただきますか。

この次のスライド、7番のスライドをお願いします。

これの変更後によりますと、Ⅱ期線のほうは地盤改良をするということです。ほかの2か所でも軟弱地盤対策が出てきて、そちらは既供用部分も含めて地盤改良をするという計画になっていますが、その違いはどういう理由によるものでしょうか。

○事務局 今回の計画におきまして、まず地点①で過去にボーリングをしまして、今回、平成30年に地点②と地点③でボーリング調査をしまして、軟弱地盤を確認したところです。

今回、整備する内容につきましては、今の事業中区間と、その下を軟弱地盤を5mほど改良するという計画であります。

一方、記載の区間は道路を供用しておりますので、路面表面を維持管理しながら様子を見ていくというような考えでいるところでございます。

○古関委員 じゃあ、12ページの桜川筑西ICは同じ考えは適用できないのでしょうか。

○事務局 11ページ、12ページの関連でございますが、軟弱地盤の分布がⅠ期線部分、Ⅱ期線部分、両方に存在するということが、また、現道部分につきましては、既に軟弱地盤による影響が出ておまして、対策が既に必要だということが判明しているということもありまして、Ⅰ期線、Ⅱ期線両方について対策を行うことを決めたものであります。

○古関委員 ありがとうございます。

それぞれ何か違う根拠で判断をされたように聞こえますので、何かやはり1つの路線とて全体の性能をアップするために、何か統一的な判断が必要なのかなと思います。

以上です。

○朝倉委員長 ありがとうございます。

軟弱地盤であるということは、その供用前には分からなくて、供用してみると路面にひ

び割れが入ったので軟弱地盤であるということが分かったという、そういうことですかね。

○事務局 はい、委員長御指摘のとおりでございます。

○朝倉委員長 なるほど。これまでの案件だと、当初事業化の段階では分からなかったけど、途中、工事を進めていく中でボーリングを何か所か実施したら軟弱地盤であるということが分かって、それで改良しますというのはよくあるのですけれども、今回のケースみたいにそういったことはしなくて、実際に道路を供用してからひび割れがあったので軟弱地盤であることが分かりましたというのは、結構あるようなケースなのですかね。参考までに教えてください。

○事務局 委員長御指摘のとおり、あまり経験のないケースでございます。

○朝倉委員長 ということは、実際に事業を実施しているときは、特にボーリングしなくても軟弱地盤があるということは想像できなかったという理解でよろしいでしょうか。また、ないと判断したその根拠は何でしょうか。

○事務局 ないと判断したわけではなくて、当初はこの7ページでございますけれども、地点①というところでボーリング調査をさせていただきました。その断面図が当初というところを書いてあるのですけれども、やはり軟弱層が少しございましたので、1mほどですね、こちらのほうは路床改良をして供用したというものでございます。

その後、地点②、地点③のボーリングを実施したところ、先ほどの地点①のボーリングとは相違して、軟弱地盤層も大きく確認されたというところでございます。

○朝倉委員長 僕が言いたかったのは、供用してからその軟弱地盤の改良をすると、交通も止めないといけないし、またコストもかかるだろうから、その事業中に軟弱地盤の状況はきちっとセンシングして、もし何かそういったことがあれば、事業中に対応するというのが普通かと思うのですけれども、そうしなかったのはどうしてですかという質問だというふうに言い換えてもいいです。

○事務局 その点、は供用時点ではそこまで気づかなかったというところでございます。

○朝倉委員長 正直な回答だと思います。ありがとうございます。いかんともし難いですね。

ほかに御質問はいかがでしょうか。

○手塚委員 よろしいでしょうか。

○朝倉委員長 はい、お願いします。

○手塚委員 今のようなケースというのは、事前に分からなかったけれども、途中から新

たにコストが発生したものです。これに関連して、いわゆる共同溝についても、事後的事後的に地中化のような政策が入ってきたために、追加で発生したコスト、という理解でよいでしょうか。そうであれば、(この額が) そうであれば (この額が) 36 億円と結構大きな額でもあるので、(追加でコストが発生することは)やはり致し方がないようにも見えません。

○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ございます。まず以前、バイパスができた当時は周辺の開発がそれほど進んでいなかったということですが、その後、商業施設などができまして、電力需要等が増えて、電線共同溝が必要になった。

さらに、位置付けとしましても、平成 28 年に施行された無電柱化の推進に関する法律というものに基づいて、茨城県のほうで令和 2 年の 3 月に無電柱化推進計画を策定したという位置付けがなされたことを受けまして、この改築事業の中で同時施工するという形で決めたものであります。

○手塚委員 ありがとうございます。これ(共同溝)は、結構割合としても大きいので、費用の増額の中で事後的に分かったと(いう項目)に入ると思います。これ(共同溝)は、と(いう項目)に入ると思います。○朝倉委員長 関連してなんですけども、この今回の事業化対象区間全域、全路線でこの電線の地中化、あるいは、共同溝化をするのですか。それとも、これはそのうちの一部だけなのですかね。確認です。

○事務局 今、ちょうど画面に表示されておりますけれども、地図の中の対象期間 3 k m という引き出し線が出ております。具体的には、J R を超えて、そこより西側の市街地の部分のみ対象区間となっております。

○朝倉委員長 分かりました。そうすると、3 k m で 36 億円だから結構高いですね。通常の電線の地中化の単価に比べてかなり高いと思うのですが、どういう理由なのでしょう。

○事務局 上下線にすると 6 k m という数字になっていまして、おおむね、ほかの事業も大体 k m 当り 4 億から 5 億ぐらい、電線共同溝はかかっております。5 億にすると確かに 36 億円なので少し高いですが、6 k m にすると普通より少し高いぐらいの相場観なのかなと思ってございます。

○朝倉委員長 なるほど。これ共同溝というのは道路の両側を共同溝にしないといけないのですか。どちらか一方だけでうまく使うことはできないのですか。

○事務局 他の事業も含めるとケースによることが多くて、片側にいろいろな施設ですとか、集中している箇所ですと、片方だけということもございますし、今回の場合ですと、沿道の両側にそういう需要がある施設があるということもあって、両側に整備するということになってございます。

○朝倉委員長 分かりました。

私もその電線共同溝化自身には反対するものではないのですが、単価もかなり安くはないので、効率的にそれを行うような工夫というのを、今後していただくことが大事なんじゃないかなというふうに感じている次第です。

ありがとうございました。

ほかに御質問、御意見等はございますか。

あと、最後に1つだけ確認なのですが、B/Cを計算しておられて、19ページを見せていただけますか。

そうすると、個別の区間で便益の計算をするのですけれども、個別の区間の便益の評価をするときは、今回の場合はですけれども、他の区間は全部つながっているという前提で、ある特定の区間がつながっているか、つながっていないかで便益を計算するのですよね。

そうすると、1本の道路なので、どこがつながってなくても実は便益の額はそんなに変わらないというふうに考えるのが普通ですよ。

ところが、結構、便益の額が路線の長さによって変わってしまっていて、例えば、桜川筑西のところの便益は41億円しか出ていないですよ。確かに端っこのほうなので、距離も短いしというのもあるのだけれど、実はそんなに変わらないのではないですかね、直感的には。どうして、この便益の額がこのように大きく変わるのでしょうか。

単純なクエスチョンで、長い1本の路線があって、その区間は全部で三つに切れていると。それぞれ他はできているという前提で、自分のところはできていないという計算をするわけですから、どこかがミッシングであったとしても、実は便益の値はそんなに変わらないはずですよ、そこが通れないのだから。withとwithoutで計算すると。なので、そんなに大きな違いは出ないのではないかというふうに思うのですけれども、その差が出るのはどうしてですか。

○事務局 先生、すみません、御質問の確認で申し訳ないのですが、個別評価の場合と一体評価の場合で便益の差が大きいのではないかということでしょうか。

○朝倉委員長 いえ、そうじゃなくて、個別評価の3つを比べた時です。個別評価の3つ

を比べた時に、どこが切れてミッシングであったとしても、それは全体の中のどこか一部分がないということなので、そういう意味ではどこが切れていても同じで、であれば、3つのところのどこが切れていても、その個別評価の便益は、この括弧内の数字というのは、そんなに大きく変わらないのではないかなと。

もちろん、どこかすぐそばを通る別の道路と、はしご状にその対象区間がつながっていれば、それはケース・バイ・ケースで違うと思いますけども、そういうネットワークの構造をしているということですかね。

○手塚委員 先生、よろしいですか。

これは都市部を通っている道路ですよ。そうだとすれば、その都市の中で人口の分布によって、都市の中だけを通るような車もあれば、最初から最後まで、端から端までを通過していくような車もあるとすると、その1本の線ではあるけれども、密度自体が変わってくるのではないですか。

○朝倉委員長 もちろん、それはあるのだけど、ただ、これバイパスなので。

○手塚委員 ああ、なるほど。

○加藤委員 僕もちょっとだけコメントしていいですか、今の話は。

どうも計画交通量を見ると、みんな同じぐらいの値なので、台数としてはおっしゃるとおりですね。ということは、多分、短縮時間とかのほうに差がありそうな予感があります。

代替の道路との時間差がどれぐらいかによって、便益は変わるのではないのでしょうか、単純に。だから、もう既にある代替道路が、かなり速い道路だったら、造っても確かに短縮時間が短いので効果が小さくてということなのかな、というふうに私は想像しておりますが、いかがでしょうか。

○事務局 1ページで少し補足説明しますと、ちょうど今回、交通量自体はそれぞれ箇所によって違いがございます。特に桜川筑西に比べますと、下館、結城ですとかは、ちょうどJRの駅前の人口集中地域って、この上の図面でピンクに囲ってある場所がD I Dで市街化区域みたいな場所になっている箇所ですけど、そういう箇所の近くを通ることもあって、通過交通ですとか、ここの交通の転換ですとか、多分、そういった効果が一定程度、結城とか下館の場合は上乘せされている面もあるのかなと思っております。

なので、ちょっと路線としては25kmあるのですが、多分、場所によって少し交通特性みたいなのが違うこともあって、特に桜川筑西インターが小さいのは少し郊外部になっていることもあって、台数自体もほかに比べると少なかったりすることもありまして、

低めに出ているのかなと思ってございます。

○朝倉委員長 分かりました。

これはちょっと詳細を見てみないと、本当のところはどうかというところは分かりませんが、もしかすると、実は真ん中のところというのは一番、ここはミッシングだと一番影響が大きいかもしれないし、何かしかるべき理由があるだろうと思うのですね、そういうふうになることの。

なので、今すぐ説明してくださいとは言いませんけども、私のような疑問もそんなに変わらないかなと思うので、合理的に説明できるようにして下さると、なお内容がよく理解できたと思います。ありがとうございました。

ほかにいかがでしょうか。

〔「なし」という声あり〕

○朝倉委員長 それでは、ほかに御質問、御意見等ないようすし、地元の茨城県からも早く造ってほしいというふうな、コスト縮減を行った上で早く造って下さいという意見なので、原案としては継続とさせていただきたいと思いますが、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。御異論ないようですので、継続とさせていただきます。

■再評価案件（重点審議案件） 再評価対応方針（原案）の説明・審議

・一般国道138号 新屋拡幅

（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した。

1個確認ですけど、この案件が重点審議になっている理由は何でしたかね。特に費用が増えているわけでもなかったんですけど。

○事務局 事業期間の延伸でございます。

○朝倉委員長 ああ、そうですか。分かりました。

丁寧にやっただけなので、ちょっと時間がかかっているという理解だと思えますから、特に悪いことはないと思うのだけれども。

すみません、ありがとうございました。

それでは、先生方から意見、もしくは質問があればお願いします。

○小野委員 よろしいでしょうか。

○朝倉委員長 小野先生、どうぞ。

○小野委員 小野です。

たまたま知っている場所なので、確かにいつも渋滞していて、事業の必要性はよく分かります。質問ですが、9ページの下の中の写真がありますが、これ浅間神社のところだと思うのですが、この浅間神社自体が多分、世界遺産の構成資産だと思うのですが、この森が若干削られるということになるのですか。確認ですが。

○事務局 現在の計画で申し上げますと、拡幅するのは今写っているページの右のところでも申し上げますと、この地図でいうと、緑のところの下側、南側のほうに浅間神社があるのですが、拡幅する方向といたしましては、北側のほうに拡幅する計画でございますので、浅間神社の境内のほうは用地を取得しない計画には考えてございます。

○小野委員 片側だけに拡幅するという、そういう都市計画決定になっているという理解でよろしいですか。

○事務局 はい、そうです。都市計画決定はそうなっています。

○小野委員 了解しました。

あと、そこに電線の地中化の話が出ていますが、先ほど話題になりましたが、これは事業費に入っているという理解でよろしいのでしょうか。

○事務局 入っています。

○小野委員 はい、ありがとうございます。

○朝倉委員長 ありがとうございます。

非常に景観上も重要な道路であるし、地元の調整もきっとそういうところにあるかと思うので、丁寧にやっただけを期待したいと思います。ありがとうございました。

ほかはいかがでしょうか。

○平澤委員 よろしいでしょうか。

○朝倉委員長 はい、お願いします。

○平澤委員 先ほどの御説明の中に、地元の自治体の考え方として山梨県の御意見がございましたが、この案件につきましては富士吉田市との調整が非常に大事だと考えております。富士吉田市といろいろやっただいていてと思いますけれども、この道路の整備につきまして、早期の完成とか、何かおっしゃっておられるところ、具体的なところがありましたら、御紹介いただきたいと思います。

○事務局 御意見ありがとうございました。富士吉田市とは、先ほど御説明させていただいた、まちづくり検討会ですとか、あとは、それに引き続いて実施してございます調整会議の中で適宜意見交換をいただきながら、やらせていただいているところでございます。

富士吉田市の意向で一番大きいのは、やはりまちづくりとの絡みがあるので、なかなか一気に進むというのは難しいところかなというところは御理解されていまして、先行的にやれるところというのを、まずはやっという意識がかなり高いというふうに理解してございます。

そういう意味で、先行整備区間というところをしっかりと明示し、そこをまずは重点的に整備し、並行してまちづくりのところは一緒になってまちづくりの計画をつくっていかうと、そういうような動きで一緒に動いているところでございます。

○平澤委員 どうもありがとうございました。よく分かりました。

○朝倉委員長 ありがとうございます。

道路を拡幅するわけですから、沿道の用地を買っていかなくてはいけなくて、通常のバイパスに比べると圧倒的に大変だとは思っているので、地元とよく協議していただいて、あまり強引にならないように進めてくださることを期待したいと思います。

ありがとうございます。

ほかいかがでしょうか。

○河野委員 河野です。

○朝倉委員長 はい、お願いします。

○河野委員 ありがとうございます。

先ほどの説明で、観光的な視点において入り込みも多少伸び悩みがあるというお話もあったと思うのですが、このエリアは山中湖と河口湖の間で、富士山観光の拠点と言っても過言じゃないと思っています。今はコロナ禍で非常に苦しいのですが、グランピングとかキャンピングのような、自然を相手にするような、車で行くお出かけに非常に親和性が高いエリアだと思います。地元との調和が非常に大変だというのは今伺って分

かったのですけれども、できるだけ早期に拡幅が完了して、整備効果が高まることが期待されると感じました。

以上でございます。

○朝倉委員長 ありがとうございます。

そうですね、観光上、非常に重要な道路だと思います。

ここはこの富士吉田を取り巻くように、これ自動車専用道がぐるりと回っていますよね。ですので、そういったものもうまく使いつつ、この区間をどういうふうにするかということを考えていただくということだろうと思います。ありがとうございます。

ほか、御質問ございますか。よろしいでしょうか。

〔「なし」という声あり〕

○朝倉委員長 ありがとうございます。

それでは、本件ですけれども、地元からも早期に進めてくださいという意見も出ているようでありますし、また、着実にこれから進められるであろうと思いますので、継続ということにしたいと思いますが、よろしゅうございますでしょうか。

〔「はい」という声あり〕

○朝倉委員長 ありがとうございます。

それでは、本件138号、新屋拡幅継続ということでお願いいたします。ありがとうございました。

それでは、私のほうでお伺いしている議題は以上ですので、進行を事務局のほうにお戻しいたします。

閉 会