

平成29年度

第4回島根県公共事業再評価委員会議事録

平成29年9月8日(金)

島根県

## 平成29年度 第4回島根県公共事業再評価委員会議事録

件名	平成29年度 第4回島根県公共事業再評価委員会
日時	平成29年9月8日（金） 13:30～16:00
場所	島根県民会館 第1多目的ホール
出席者	<p>●委員 石井洋子、木村和夫、宗村広昭、常國文江、寺田哲志 豊田知世、松崎靖彦、平川眞代、三輪淳子 (敬称略)</p> <p>●県 土木部 次長、土木総務課長、河川課長、港湾空港課長 他 農林水産部 農林水産総務課長、森林整備課調整監 他 事務局 技術管理課長 他</p>
配布資料	<ul style="list-style-type: none"> <li>・議事次第</li> <li>・平成29年度第4回島根県公共事業再評価委員会出席者名簿</li> <li>・平成29年度公共事業再評価対象事業箇所表</li> <li>・平成29年度公共事業再評価委員会スケジュール表</li> <li>・林道事業 国立研究開発法人 森林研究・整備機構 森林整備センターの概要</li> <li>・波積ダム建設事業：波積ダム 流量配分図、費用便益費表</li> <li>・港湾改修事業：河下港 コスト縮減説明資料、滞船日数及び滞船に要する費用、 地元関係者との話し合い経過</li> <li>・フォローアップ地区 国道485号松江第五大橋 「境港出雲道路」の概略図、道路管理委託状況、 ソフトビジネスパークへ立地（契約）した企業の本社所在地 交通事故、交通量の資料、バス定時アンケートの調査数等の資料</li> <li>・各事業 事業要望時、現時点の地域住民等の意見</li> </ul>

## 1. 開会

## 2. 挨拶（土木部次長）

## 3. 議事

○会長 皆さん、こんにちは。

先月は、暑い中での現地調査、委員の皆さん、お疲れさまでした。また、事務局及び各部署の皆さんも、大変丁寧に説明を現地でしていただきありがとうございました。

この夏もあちこちで洪水などにより大きな被害がありました。ああいうのを見てみると、公共事業で造っていかないといけない社会インフラ整備の重要性が高いということ、改めて感じさせられるところでした。そのような状況であっても、社会インフラの整備に使える予算は限られていると思いますので、効率的に公共事業を行っていくということが重要だと思います。今回もそういったことを念頭に置きながら、審議をしていきたいと考えています。

今日は、再評価の7地区と、フォローアップの地区についても審議することになりますので、よろしくお願いします。

それでは、議事に入ります。

本日の議事録ができましたら、内容確認と署名を木村委員と松崎委員にお願いします。

今年度の再評価地区は7地区でしたので、全箇所を抽出しまして、現地調査については、林道三隅線は道の駅で説明を受け、他の地区は全て見て回りました。三隅線は災害で崩れていて行けなかったということでした。また、フォローアップ調査地区の松江第五大橋の現地も確認しました。

詳細審議をする7地区及びフォローアップ地区について、事前に意見具申の案を担当する委員を決めておりましたが、再度、事務局から確認していただければと思います。お願いします。

○（事務局） 次のように決定されております。

〔事務局より説明〕

○会長 委員の皆さん、間違いなかったでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、これから詳細審議に入ります。

審議は、1地区あたり15分程度とっておりますので、よろしく申し上げます。

まず、最初は、林道整備の北山線について、担当されました委員から、方針あるいは意見をお願いします。

○委員 その前に、若干の質問はよろしいでしょうか。

○会長 はい、どうぞ。

○委員 第1回委員会時の資料の中で、B/Cの算出をした資料をいただいております、それを見ていただきますと、北山線のB/Cですが、単純にこの網かけの分を割ればいいんですよね。14.5億円を23.15億円で割ればいいんですよね。

○（森林整備課） はい。

○委員 1.75にならないと思うのですが。何かほかの要素があって、計算が違うのですか。単純なものかもしれませんが、年によってB/Cというのは変化していくものでしょうか。いわゆる基準年における現在価格が5億ということで。そうすると、前回の平成24年に再評価したときに、B/Cが1.89であったのですね。今、単純にこの14.5億円を23.15億円で割ると、1.59になります。この下がった理由というのは、どういうところに主たる原因があるのですか。結構、便益比がかなり下がったようなイメージがあって、あわせて数点、質問させていただきます。

この事業で幹線林道をつけますよね。その後の支線とか、あるいは作業道とかいろいろの事業主体は誰になるわけですか。

○（森林整備課） 事業主体ですか。

○委員 支線以下の小さいところは。

○（森林整備課） 現在、支線は県営で開設していますが、林道の小規模なものについては市町村や、森林組合などが事業主体になる場合があります。

○委員 それは、事業を始めるときに既に方針として、決定をされているということですか。一般論ですけれども。

○（森林整備課） はい。

○委員 これに限らず、林道で幹線道はこういう形でやられるのですが、あとの支線や作業道などの小さいところまでは、いわゆる決められたルールの中でやられるものですか。それともケース・バイ・ケースで。

○（森林整備課） 造林等、保育等に必要な林道以外の道ということになりますと、森林施業の事業体が自ら実施するということになります。

○委員 その場合に、補助制度などはあるのでしょうか。

○（森林整備課） 造林等についても、国からの補助等があります。

○委員 そういう経費の中に入る。

○（森林整備課） 入ります。

○委員 入って、全体的な補助の中でも行われている。

○（森林整備課） はい。行われているところです。

○委員 それが一般的なケース。

○（森林整備課） はい。

○委員 基本的にケース・バイ・ケースで、いろんな形があるということで、よろしいのでしょうかね。

○（森林整備課） はい。

○委員 はい、わかりました。

それからですね、前回の再評価のときは、平成28年に完成予定で、総事業費も8億8,000万ぐらいだったのですよね。それが平成31年になって10億4,000万になった、その大きな理由は何でしょうか。

○（森林整備課） 経年のことでございまして、設計諸項目が増嵩しており、金城弥栄線のケースで計算していますが、大体、平成20年ぐらいから労務費が3割ぐらい、油類なども上がっています。あと、コンクリートも3割ぐらい上がっています。それから、諸経費の見直しがあり、諸経費自体も1割ぐらい上がっていて、あと構造物に関していいますと、震災の関係で構造の見直しがあり、そういう見直しなどにも経費がかかっています。見直したことにより構造物が頑丈なものになり、それに対するコストの上昇分で事業費が増嵩しています。

○委員 では工事費の高騰に伴って、予算がなかなか付かなくて、年度的には伸びたっという解釈でよろしいですか。

○（森林整備課） はい。

○委員 はい、わかりました。

それから最後に、何か工法とか新技術とか環境対策の中で、何か新しいものを取り入れられたっというような例がございましたら、お伺いしたいと思います。あれば結構です。

○（森林整備課） 一般的に構造物は、コンクリートで仕立てる場合が多かったのですが、最近では補強土壁といひまして、前面にネットを張ったようなものに、後ろにこ

のように控えでもたせるような構造で、擁壁のかわりとなる工法がありまして、それを活用すると、残土が少なくなるとか、前面を緑化できるということで、そういうものを近年は新技術として取り入れ、環境などにも配慮しているところです。

○委員 はい、ありがとうございます。

質問と結論とは、余り直接は関係ないのですが、担当の方針としては、県土の3分の2以上を森林資源が占めている県の状況でございますので、つまりは森林資源を生かした県の主要産業として、やはり取り組んでいくという大きな目的になるかと思う。それで、やはり置かれた状況の中から、県の環境保全の観点からも、このような適切な森林保全対策というのは必要ではなかろうかと。まあ大きな意味で、これはどこにも通じるわけですけど、そういうものを踏まえたうえで、取り巻く状況というのは非常に厳しいわけでございます。そのような中で、やはり産業として成り立つような施策展開をしていくべきというところが一番大もとの考えでございます。

この北山林道はそういう観点から見ても、県東部にあって大変重要な事業だという認識をいたしました。さらに、自然公園にもあの地区はなっておりますから、将来的には多目的に活用できるような可能性も持っているのではないだろうかという気がしております。そして、事業の進捗状況も、今日的にはもう事業費ベースで90%を超えた状況でもございますので、このまま事業を継続すべき。31年にはきちっと完成をさせるべく、進めるべきだという基本的な考えでございます。

○会長 ありがとうございます。

では、B/Cのことについては精査して、後ほど、委員にお伝えするというところでよろしいでしょうか。

○委員 はい、結構です。

○（森林整備課） 済みません、ちょっと1点ほど、費用対効果が下がったということの一つに、先ほど説明した事業費が高騰したということが影響しておりますので、この表については精査させていただきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

○会長 はい。では、この数値は変わる感じですね。

○（森林整備課） はい。申し訳ありません。

○会長 はい。

では、御一緒に担当された委員から、何か補足とか意見はありますでしょうか。

○委員 特にありません。

○会長 はい、わかりました。

ほかの委員の皆様方からは意見や質問、何かありますでしょうか。

県の方針は継続で、委員会としても継続していくということによろしいでしょうか。

では、継続ということをお願いします。

次に、広域基幹林道金城弥栄線について、委員から、方針とか御意見、質問などをお願いします。

○委員 金城弥栄線を見学させていただきました。事業対象地域の森林資源が地域にとって重要度が高いということ、提供頂いたデータの上からも理解できましたし、実際、見学しても感じることができました。事業完了が平成47年度です。第4区間の用地の買収がまだ済んでいないということでした。4.5キロぐらいの区間の用地がまだ買収されていないということでしたが、2キロは国有林や町有林の土地ということで、また2.5キロ範囲は私有林ですが、その住民からの了承はついているということで、用地取得に関してはあまり問題がないようでした。バイオマス発電所や近隣の合板所での木材の需要が増加しているため、この林道の重要性は今後も高まるのかなと感じています。一方、費用対効果が1.03といささか低い値となっています。このB/Cで計られているベネフィットの内訳みたいなものが、もしわかりましたら教えて頂きたいです。というのは、もしこの中に入っていないもので、追加的なベネフィットがあれば記載できればと思っています。また、この林道は地域の住民や観光客なども利用しているということですので、車両の通行量のデータや、生活道や観光道、もしくは緊急時の道路として有効であるというデータあれば教えて頂きたいです。

事業全体に関しては、森林資源の重要な地域でもあり、地域住民の生活や林業などの産業を支える重要な事業道路だと思いますので、継続がいいと考えています。以上です。

○会長 今、委員から質問があった数字は、今すぐはどうでしょう、出せそうでしょうか。難しいですかね。

○(森林整備課) そうですね。2点いただいたと思いますけど、費用対効果に出てこないベネフィット、それから月利用される車両、緊急車両、ふだんの生活等につきまして、今、データを持ち合わせておりませんので、後日、お出しをしたいと思いますので、よろしくお願ひしたいと思います。

○会長 それでは、委員にお渡しいただくということですね。具申案を書いていただくのに。

○委員 よろしいですか。

○会長 はい、どうぞ。

○委員 私の見方がおかしいのか、初めにいただいた対応方針案のところの事業費と工事期間、きょう配られている別紙箇所表の事業費と完了年度、これ、何か違うように思うのですが。当初の対応方針では121億円の事業費で、事業完了が平成47年度と書かれてあって、きょうのこの箇所表では103億で、完了は平成42年度ということです。これの整合はとれていますか。

○会長 金城弥栄線だけ、違っているようですね。

○（森林整備課） 箇所表につきましては、時点がちょっと古いということ。

○委員 そうですか。今日の資料が古い。

○（森林整備課） はい。第1回にお配りしたもののままだったと思います。 申し訳ありません。

○会長 そうですね。最初にいただいた事業箇所表にも103億となっていますね。

○（森林整備課） 対応方針については精査したもので作り直したということですので。

○会長 では、箇所表の訂正をしたほうがいいということですね。

○（森林整備課） はい。

○会長 正しい事業費は121億円で、完了年度は平成47年度ということですのでよろしいですね。

○（森林整備課） はい。

○会長 では、御一緒に担当していただいている委員、何か補足の意見等ありましたら、お願いします。

○委員 特には。

○会長 わかりました。

ということで、継続という意見が委員から出ています。県の方針も継続ですが、委員会としてもそれでよろしいでしょうか。

それでは、継続ということでお願いします。

それじゃあ、次に、広域基幹林道三隅線について、これは私の担当ですので、私からお話を聞きたいと思います。

三隅線の原木の供給が求められているということなのですが、これは安定した需要

があるということでしょうか。

○（森林整備課） 近年、バイオマス発電が稼働を開始した、あるいは、従来からの合板工場、製紙工場などがあるということで、今後も継続した需要が求められるという判断をしています。

○会長 今後も継続した需要があるので、こうやって投資していく訳ですけども、そうすると効率が上がる。上げないと追いつかないというほどの需要なのでしょうか。

○（森林整備課） 三隅線沿線は広葉樹が多く、現在特に、先ほどのバイオマス発電等の需要が高まってきておりますので、そういったところに効率よく出すためには、早期開設の実現が必要だと考えております。

○会長 今も残っている未着手区間とか、危険な箇所があるのですが、未着手区間は、そこを通過して危険な状況であると考えて良いのでしょうか。それとも、ただ、ゆっくり走らないといけないという感じなのでしょうか。

○（森林整備課） 危険とおっしゃるのは、このたびの災害のことでしょうか。

○会長 ではなくて、通常に使う場合ですね。危険なほどに狭いとかですね、カーブが急で。

○（森林整備課） それはないと思います。未開設区間があるのは確かなことですが、路線自体は2車線で、林道1級規格でやっておりますので、特に幅員が狭いとかいうことで危険な区間はないと思っております。それから、両方とも国道、県道に、高規格な道路に三隅線の場合は接続しておりますので、特段危ない区間はないと考えております。

○会長 はい。わかりました。この林道事業、今、3つ出てきたのですけども、全体として森林全体の持続性ということが上げられているのですけども、上手にサイクルを回していくという意味では、人の手が入ったほうがよいと言えるのでしょうか。

○（森林整備課） はい。そのように考えておりますけれども、県の方針としましても、切って、さらに植えて、手入れをして、山を整備していくというのが方針でして、切っただけからは必ず植えるということで、循環型の林業というものを目指しておりますので、そのほうがよいと考えております。

○会長 それが、国土や環境の保全に役立つということにつながるのですよね。

○（森林整備課） そうですね。ただ、自然で残す山というものもあるとは思いますが、そういうものはしっかり計画の中で切り分けてやるということで考えております。

○会長 それを効率的に行うためには、きちんと整備された林道があったほうが良いと

ということになりますか。

○（森林整備課） そうですね。

○会長 はい、わかりました。

三隅線は85%の進捗率で、あと少しということであり、このまま計画どおりに事業を終わっていただいて、投資した額に見合うように原木をうまくさばいて、産業の活性化につながればいいと思いますので、このまま継続でぜひ早く完成させていただきたいと思います。

それと、一緒に担当していただいた委員、何か御意見とかありますか。

○委員 ありません。

○会長 はい。

では、県の方針、継続なのですが、委員会としても継続ということによろしいですか。

それでは、継続をお願いします。

○委員 会長。

○会長 はい。委員。

○委員 継続なのですが、今のところについて、少し質問よろしいですか。

○会長 はい、どうぞ。

○委員 今の寺田会長からも出たのですが、バイオマス発電等でこの原木のニーズがすごくあるということなのですが、実際のところ、例えば江津の発電所等は半分以上が、約半分ですか、海外からのヤシガラなども燃やしているというのを実際に聞いております。それとか、自分が住んでいる益田圏域からもかなりの原木がそちらのほうに行っていると思うのですが、浜田圏域でこの林道を使ってかどうかよくわからなくて、質問のポイントがずれているかもしれないのですが、実際にこの浜田圏域からこのバイオマスなどのエネルギーにするための材木といいますか、原木はどのくらい出ているのかというのが、何かあんまり見えてこないというか、数字ではわからないようにすごく感じています。確かに、先ほどのお話で、効率的に今後行うには林道が大変重要だということもわかるのですが、浜田圏域の材木がどのくらいそのエネルギーに使われているかというのがすごく漠然としていて、その辺のところは何かもう少し知りたいなと思ったのですが。今日いただいた資料でも、植えてという循環型でしたけども、広葉樹が半分以上占めているとかで、実際に今後の島根県の主要産業として森林を発展させていく、ビジョンというのが何かあんまり見えないので、その辺を何かもう少し知りたいというところですが。

○会長 お願いします。

○（森林整備課） 御質問は2つあったと思います。1つは浜田圏域の中で、どれだけバイオマス発電所へ供給しているかということ。これについては、使う側は効率的に安く集めたい訳で、集めたいときに効率のいいところから買うというのもあり、今のところ、浜田圏域から出る量が季節的に偏っており、一概には言えないのですが、今手元に浜田圏域だけの内訳がないので、調べた後にお答えしたいと思います。今までのデータはあると思います。一つ言えるのは、どこから出すということで、浜田圏域から出すのが一番近くていいのですけれども、そのためには出すまでの費用を低減させるという目的で、林道の必要性があるということ、主張していきたいと思っております。

あと、ビジョンについて、どのような方向に向かっていくのかという部分につきましては、島根県、地域森林計画という計画を立てており、その中で各流域ごと、浜田でしたら江の川下流域になりますが、その森林の目標数値を定めて人工林はどれぐらい伐採するとか、施業はどれぐらいやるというような計画を立てておまして、そういう中で目標を立ててやっています。それと、県のプランとが融合する形で、林業を進めていくことになります。

○会長 浜田圏域のバイオマス発電の取扱量、県全体については以前にもらっているようですね。

○（森林整備課） はい。

○会長 圏域でというのはもらってないようですね。こういうのはわかるものですか。出せるものですか。

○（森林整備課） それも含めて調べた後にお答えさせていただきます。

○会長 はい。

○（森林整備課） ヤシガラを使っているという話もありましたけども、これもヤシガラを有効利用するということで、普通の木だけではなくヤシガラを入れることによって、よりうまく燃焼する効果もあって使っていると聞いております。

○会長 出せるようでしたら、圏域内であつて、圏域内で発電に利用されているというのが、数字が出せるようでしたら、委員にお伝えください。

○（森林整備課） ちょっと時間をいただき調べたいと思います。

○会長 次に、波積ダム建設事業について、河川課から追加説明があるそうなので、簡潔にお願いします。

○（河川課） 追加説明をさせていただきます。資料を追加で2枚配付しておりまして、波積ダム建設事業の費用便益比と流量配分図についてお配りしております。

費用便益比について説明させていただきます。

②の便益というところの表の残存価値を訂正しております。当初ですけれども、事業費から消費税を除いて計算する過程において、非課税分の補償費の消費税も合わせて除いたところがありまして、残存価値を訂正しております。前回お示しした資料では、残存価値が、一番下の基準年における現在価値の欄で、7億5,000万でありましたが、7億1,800万になります。その部分を訂正し、合計もそれにあわせて変更しております。これに伴う費用便益比の変更はございません。費用便益比の説明については以上です。

もう一つお配りしております流量配分図について御説明いたします。前回の現地説明で、波積ダムで毎秒85トンカットして、25トン放流するというので説明していましたが、これについても訂正させていただきます。正しくは流量配分図に示しているとおり、ダム地点の基本高水流量、毎秒110トンを90トンカットして、毎秒20トン放流することになります。

もう一つあります。これは口頭での回答になりますけれども、前回の現地調査のときに、保留させていただいていましたが、ダム建設により下流で何軒被害が免れるかということについての質問があり、これについて回答します。件数のみを口頭での回答とさせていただきますけれども、86軒が被害を免れるということになります。説明は以上です。

○会長 ありがとうございます。

追加説明いただきました。

では、担当の委員、何か今後の方針や意見をお願いします。

○委員 特段、この事業で反対とかそういうのはなくて、減災、防災の意味でも、下流の方々の安全の意味でも重要かと思えますので、このまま本体工事進めていただいてもよいのではないかと、普通を感じています。

今さらですが教えていただきたいことがあって、質問させていただきたいのですが、今から本体工事を始められるということで、もう既に設計等々、それは終わっているのですよね、本体工事の。

○（河川課） そうですね。設計にも仮設等いろいろありまして、まだ全てが終わってなくて、一部継続してやっているところもあります。

○委員 ああ、そうですか。

○(河川課) はい。

○委員 その中で、事業効果のところ、今後も積極的に新技術、新工法を採用して、コストの縮減を図ると書いてありますが、始まった以降も結構フレキシブルに計画を変えていけるものですかね、そっちのほうが何かコストがかかる気がするんですけど。

○(河川課) そうですね。発注に当たって、既に仮設の工法などでコスト縮減等の検討しているところです。仮に発注後に変更してコスト縮減を図るとすれば、業者とも契約しますので、業者との協議の過程において新技術の提案等があれば、発注以降にも新たなコスト縮減が考えられます。基本は発注の時点で、ある程度そういったものを決めていきたいと思っております。

○委員 この事業って、国半分、県半分でしたっけ。

○(河川課) そうです。2分の1補助です。

○委員 そうですね、国からお金が出ていて、発注後に計画変更しようとする、お金来ているからかなり難しいような気もしたんですけど、その辺は県のほうでバックアップして、調整されるっていう意味でしょうか。

○(河川課) そうですね。発注の時点で、標準的なものを県で示して、基本的にそれでやるという形になりますので、場合によっては発注後の変更もあり得ます。

○委員 可能ということですよ。

○(河川課) そうですね、内容によってですが。

○委員 以前お聞きしたかもしれないのですが、事業関係の配慮のところ、希少種が確認されたと書いてあったんですけど、何でしたっけ。もう一回、それ教えていただいてもいいですか。

○(河川課) 今、直接的な資料を持っていませんが、植物、鳥類、猛禽類なども調査しております。重要な植物は事前の移植などをやっております。具体的なものについては資料を持ち合わせておりませんが。

○委員 それをいただいてもいいですか。

○(河川課) 提供できる範囲で、お示ししたいと思います。

○委員 はい。ありがとうございます。

あと、本来、河川が持っている機能のところ、渇水時において、流水の清潔の保持って書いてあるのですが、これはどういう意味ですか。

○(河川課) 水質という意味合いになります。水量が少ないとどうしても水質が悪く

なっていくしますので、ある程度、量を流して水質の維持を図っていくという意味です。

○委員 水質の項目の対象は何ですか。水質にもいろいろありますけど、一般的にダム湖をつくると、流量が下がったり、栄養塩が増えたりして、放流水の水質は悪くなってしまいう傾向が全国的にあると思いますが、そういった観点から考えても、流すだけで、河道の環境維持ができるかということ、ちょっと疑問だなと思ったりするのですが、どうでしょうか。

○(河川課) 今、水質のどの項目かすぐに回答できませんので、またお示ししたいと思います。

それから、もう一つ、そのまま水量を増やすだけでいいかというお話ですが、これについての考え方も再度、確認をさせていただければと思います。

○委員 そうですね。教えていただければと思います。

○会長 それでは、委員、方針としては、今後は。

○委員 そのまま。

○会長 継続ということで。

○委員 継続していただいてもいいと思います。

○会長 今の河川の環境維持という話ですが、ある時に多く流したり、ふだんは平常流量で流したりというような、そういうことではないのですか。あるときフラッシュする、川をきれいにするという話ではないのでしょうか。

○(河川課) フラッシュ放流するという意味合いではなくて、特に渇水時になりますが、雨が降らないときでも一定の流量を流して、流水の水質の維持を図るというような意味合いになります。ここで流量が決まっているのは、項目としてはいろいろありますが、流水の清潔の保持、動植物の生息等の観点からの流量で決まっています。今の水質については、特にフラッシュ放流とかそのようなことはなくて、必要な量を最低いくらかは流すと、そういったイメージです。

○会長 では、その指標については、また後日、委員にお伝えいただくということですね。

○(河川課) はい。

○委員 つまり環境維持流量を、流量に関してだけ、環境維持流量をキープすると、渇水時に。そういった意味合いで書かれているという理解でいいですか。特に、水質項目という訳ではなくて、流量をまずは維持していくと。

○（河川課）　そうですね、広くは、いろんな項目を検討するのですけれども、波積ダムに関しては動植物の生息に関する部分と、流水の清潔の保持という部分等を検討しており、河川環境の維持を図るという意味合いから最低でもこの流量は川に流します、という意味合いでの流量となります。

○委員　その動植物の保全というのは、河道内にある動植物という意味。

○（河川課）　そうですね、今回必要な流量は魚で決まっています。

○委員　魚。

○（河川課）　はい。ここの川にいる魚ですね。代表種でいいますと、ウグイになります。ウグイが産卵するときの必要な水深から流量を求め、最低これだけは常に流すという形で、流量が決まっています。

○委員　治水ダムですよね。何か、雨がいっぱい降った時にためて流すみたいな、洪水調整の機能もありますよね。河道の中の動植物を大事にということですが、今回、ウグイですけど、砂がたまったりしているところがあると、治水上あんまり良くないと感じてしまいますが、その辺は特に心配しなくても十分排水能力も維持できて、かつ動植物も保全できるような規格上の検討とかが十分されているという意味ですよね。

○（河川課）　そうですね、今回のダムの目的であります洪水調節と河川維持流量等の確保、こういったことを検討した結果、それを満たす上でこのダムの計画が決まっています。

○委員　はい、わかりました。

最後にもう一点。

○会長　はい。

○委員　本日配付いただいた資料で、黄色い附箋の5番目で、波積ダム、平成6年の事業採択があり、当時の要望の有無は不明ということで、昭和46年、47年の豪雨があって被災し、県のほうから積極的にダムを造らないと厳しいというような形で行われているという認識でよろしいでしょうか。

○（河川課）　そうです。46年、47年の大きな災害等を受けまして、治水対策が必要ということがありまして、治水対策のやり方というのもいろいろありますが、今回、ダムの事業ということで進めていったということなんです。

○委員　だから、地元からの要請ではなかったということで。不明なのでもう無かったということですよね。何か現在の要望書を見ても、特段切迫感もないので、県から積極的

な働きかけなのかなんてふと思ったのですけども。

○（河川課）　そうですね、いろいろ確認する中ではそういったものがはっきりわからなかったというところでありまして、経緯等、今の段階でどちらが先だったかは不明です。

○委員　県の事業は、住民とか各市町村からの要望があって何か事業が動き始めるものと、県がこれは大事だと思って事業を始めるものと、2種類あるという理解でいいですか。この2種類だけじゃないなかもしれませんが。

○（河川課）　どちらかが主体的にというのもあるでしょうし、双方一致してというやり方もあるでしょう。

○委員　ああ、なるほど。今回の場合は不明ですけども、きっと県が主体的に動いたのではという理解ですよ、この場合だと。

○（河川課）　そうですね。その辺の、確定までは今となってはできません。

○委員　まあ、はい。理解できました。ありがとうございました。

○寺田会長　江の川流域全体の中で、都治川もあってというような関係性はないのでしょうか。江の川に流入する流量を調整する、江の川流域全体の流量配分の中で求められているということはないですか、今のお話の続きですけど。

○（河川課）　都治川の計画に当たっては、特に江の川までを考慮して計画したのではなくて、都治川の中で完結という計画です。

○会長　はい。ありがとうございます。

それでは、一緒に担当されています委員、御意見とか補足とかありましたらお願いします。

○委員　別にありません。

○会長　はい。

もうちょっとだけ自分も質問させてもらっていいですか。ダムの本体構造も何かもう決まっていますよね。その設計以降に、これまでの既往の最大雨量を超えるような豪雨というのはなかったのでしょうか。設計変更しないといけないような降雨があったというようなことはないですか。

○（河川課）　昭和47年の豪雨が過去最大になりまして、計画もそれになりますので、変更はございません。

○会長　変更の必要はないということですね。

○（河川課）　はい。

○会長 それでは、委員からは継続ということで、県も継続ということになっていますが、委員会としても継続でよろしいでしょうか。

はい、では、継続ということでお願いします。

○委員 済みません、今の会長の質問に加えて。

○会長 はい、どうぞ。

○委員 47年ですか、その豪雨ということですけど、今、集中豪雨ですとか、温暖化ですごく水量が増えていますが、そのあたりは考慮された数字という認識でよろしいですか。例えば津波なんかもそうですけど、過去の実績とかということではなく、今も本当、地球自体が温暖化なんかすごいことになっているので、そのあたりはこれに加味されているのかなと思ったのですが。

○（河川課） 近年も、大きな雨は降っていますが、昭和47年が最大ということですよ。

○会長 そこに設計上もいくらかの余裕が乗せてあるってということですよ。

○（河川課） そうですね。一番大きなもので設計をしておりますので、最近も大きな雨は降っていますが、そういったものを考慮しても、大丈夫だということになっております。

○会長 はい、ありがとうございました。

それでは、波積ダム建設事業は継続ということでお願いします。

それでは、この辺でちょっと休憩を挟んでよろしいでしょうか。ちょっと早いですかね。それでは、今から10分ぐらい休憩しようと思います。45分ごろから再開したいと思います。

〔休 憩〕

○会長 では、全員そろったので再開したいと思います。

次は、海岸侵食対策事業、和木波子海岸ですね、委員、お願いします。

○委員 現場も見せていただいて、とても大変な状況もよく理解できました。それで、ぜひ対策として進めていただきたいと思います。

一つだけ伺っておきたいのですが、国総研にバックアップしてもらっているということを伺いましたが、これは今後の事業の進捗にあわせて、対策工の検証なりをされていくことになると思ってよいのでしょうか。

○（河川課） そうですね。毎年、国総研から助言に来ていただいており、現地の状況ですとか、あとシミュレーションの状況とか、対策工法の検討状況などを確認し、意見を

いただきながら事業を進めていきます。

○委員 毎年ですか。

○（河川課） はい。

○委員 そうですね。わかりました。ウェブでも見させていただきましたけど、土木学会なんかでも論文投稿されていて、ぜひ対策工と効果とか、解析に対する実績とか、そういったことも世に問うような形で進めていかれたらいいのではないかなというふうに。日本海側で、それぞれの現象は違うのでしょうけども、一つの典型として大きな事業だと思っておりますので、先進事例として公表されたりすると良いかなと思いました。意見です。以上。

○会長 ありがとうございます。

そのまま進めていってくださいということでした。

では、一緒に担当された委員から、何か補足意見等ありましたら。

○委員 特にありません。

○会長 では、自分からもちょっと質問させてください。先進事例として紹介されたほうがという、今、松崎委員からもありましたが、これ全国的にもある問題ですよ。砂防から続いて、治水とか河口の閉塞、海岸が侵食するというメカニズムになっていると。こういうのに対する新しい対策工法みたいの何か、もう出されているのでしょうか、まだ何も無いのでしょうか。教えていただけますか。

○（河川課） 御指摘のような事例があるのか、正直お答えできるものがなかなか無いというような状況ですが、毎年、国で研究もされて、新しい工法とか論文などの発表をされております。そのような問題を解決するような工法等ありましたら、今後、対策工法の詳細を検討していくに当たり、考えたり取り入れたりしていきたいと思っております。

○会長 ありがとうございます。

それでは、県の方針は継続ですけれども、委員会としてもそれでよろしいでしょうか。継続でよろしいですか。

それでは継続をお願いします。

では、次に行きます。港湾改修事業、河下港について、港湾空港課から追加の説明があるそうなので、よろしくをお願いします。

○（港湾空港課） それでは、本日お手元に追加配付させていただいた資料について説明します。

まず初めに、河下港のコスト縮減資料について説明します。左上の図ですけれども、これが防波堤における従来からの一般的な工法でして、防波堤としても非常に施工実績が多い工法で、これが標準的な工法であります。続きまして、左下の図になりますけれども、斜面部分に当たる波の力を下側に逃がしてやる構造とした工法でして、これが河下港の防波堤での採用工法となります。上と下の、標準工法、採用工法、それぞれの図面に、それぞれの工法を点線で投影して比較できるようにしております。そして、右側に、どれほどコスト縮減が図られたかということをもとめた資料を載せており、防波堤の周りを巻く消波ブロック、こちらは32トン型と50トン型がありますが、32トン型については1億8,200万円、50トン型については6,700万円、合わせまして2億4,900万円の削減。ケーソンの上に打つコンクリート、これが上部コンクリートというところに書いてありますが、そちらについては3,300万円の削減。一番下のケーソンの下に敷く、一番下の部分ですね、そちらの基礎の捨て石については1億7,000万円の削減ということで、合計で4億5,000万円の削減を行っております。

続きまして、下に河下港の航空写真が写っている資料で、現地において質問をいただいたことについて説明します。まず、波が高い場合に、港に入ることができずに沖待ちや他港へ避難する、これを滞船といいますけれども、その日数とその費用について説明します。現在の河下港の状況は、1年間に延べ30日の滞船が生じております。内訳は、石灰石運搬船が年間7日、LPG運搬船が年間16日、石材運搬船が5日、石炭灰運搬船が2日となっています。このほかに企業のヒアリングで冬などに湾内が荒れている関係で、河下港から出航ができない場合が少なからずあると聞いていますが、それについては今回のこの滞船日数には計上しておりません。それと、冬になると、河下港は湾内が荒れるということで、各社は貨物が在庫切れにならないようあらかじめ多めに船に積み込んで、事前に河下港にストックしておくような状況で、冬季の滞船対策ということで現在は対応している状況です。

続きまして、この滞船に要する費用ですけれども、これは、港湾整備事業の費用対効果分析マニュアルがございまして、そちらから1日当たり、1隻、50万円という費用となっております。

続いて、下に参りまして、航空写真がついているところですが、そちらの説明をします。現地での質問で、防波堤の整備によって、河下港の可能容量、河下港の貨物とかの改善率ですね、それがどの程度増加するのかといった質問がございましたけれども、それについ

てお答えいたします。荷役といいまして、貨物の積みおろし作業のことですけれども、それができない日数がどれほど改善されるかといった数字を用いて説明いたしたいと思えます。まず、荷役ができる上限波高、これを基準波高といいまして、利用船舶の規模に応じてそれぞれ決まっております。500トン積みの船は基準波高が0.3メートル、1,000トン積みや5,000トン積みの船における基準波高は0.5メートルというふうになっております。小さな船ほど基準波高が低いため、波の影響を非常に受けやすくなっているという状況です。これらをもとに下の河下港の航空写真を見ていただきますと、まず右側に書いてあります小津地区、①と書いてありますけれども、ここを利用する500トン積みの船舶は、河下港の防波堤沖の整備により、荷役できない日数が年間46日から6日に減少、そして1,000トン積みの船舶は年間12日荷役できない日数がゼロ日というふうになります。続きまして、垂水地区、こちらは②と書いてありますけれども、ここはマイナス7.5メートルの耐震強化岸壁となっておりますけれども、こちらは5,000トン積みの船舶を着けることができまして、5,000トン積みの船舶の荷役ができない日数は、現在、年間9日ですけれども、こちらはゼロ日になります。最後に垂水地区の③、こちらは物揚げ場ですけれども、500トン積み船舶の荷役ができない日数が現在、年間27日ということになっていますが、こちらは7日に減少します。防波堤沖の整備によって、よりいい方向に改善されるということがわかると思えます。

続きまして、3枚目になります。こちらは、提出の依頼がありました地元関係者との話し合いの記録を載せており、一覧表としてまとめさせていただきました。平成22年度から平成26年度にかけて、地元関係者とある程度個別に話し合いをしております、現地で工事に入る平成27年度からは工事着手前の毎年5月に、地元の漁業関係者等に集まっていたいただき、工事の内容などの説明、そして意見交換などを行っております。以上で説明終わります。

○会長 ありがとうございます。

それでは、担当された委員、お願いします。

○委員 方針としては、県東部の防災関係の大切な港湾であるということと、東部のライフラインの重要な役を担っているということで継続、早期完了を望みます。

ただ、ちょっと質問ですが、いただいた資料の中に、マリンタウンプロジェクト調査報告書というのがあり平成6年3月の資料ですが、この中でページ95というところに書いてありますが、いろいろな要望のようなものが記載されており、この点について、県とし

ではこの要望を受け入れて、目的になるような話し合いで工事をしたということをしていただいているのでしょうか。これを見ていると、出雲河下港のパンフレットをもらったのですが、住民の方が求めている、住民の日常的な水との触れ合いの場として、観光客も含めたにぎわいのある環境を創出ですか。それと、定住促進のための住宅地として利用するというような項目がありますが、実際これを見ると、河下港臨海工業団地に変わっているんですね。こういうところが話し合いの中で、21年も工事をしているんですけど、話し合いの場を持たれると思うのですが、結構いろいろ変わってきていたのではないかなと。そういうところがどのように処理されてきたのかと思ったのですが。

○（港湾空港課） 詳しい利用の形態が変わってきた経緯については、調べて示したいと思いますが、ただ、それぞれ事業を進めるに当たっては、必ず地元の住民の方や漁業関係者との話し合いの場を設けて、事業を進めています。現在、当初のマリントウンプロジェクトに掲載してあるものと利用形態が変わっているという場所についても、当然、地元との話し合いの場を設けて、それで別の利用に転じていると考えられる状況です。

○委員 このプロジェクトの意見を聞かれて、内容が変わった、何かこういうような報告書はあるのですか。

○（港湾空港課） これ以降の報告書については、そのあたりがありましたらお示ししたいと考えております。

○委員 21年も継続しているんですけどやはり、平成6年の資料は何かすごく古い感じがして、世の中、社会的にも変わってきているので、その都度、新しい報告書というものが出来ていいかなという気がします。

それと一つ質問でちょっとわからないのですが、この静穏度、パーセントで出しておられますが、これはどういう式になるのですか。何かの高さとか。

○（港湾空港課） 静穏度というのは、先ほど説明させていただきましたが、この静穏度によって荷役がどれだけできるかという割合でして、これは詳細設計を行っていない段階で平田市が、このあたりに防波堤があればいいんじゃないかという構想段階での静穏度を出しておられ、実際の静穏度とは異なっていますが、例えば静穏度90%ということであれば、365日のうち9割、荷役作業ができると考えていただければと思います。

○委員 わかりました。詳しい資料ありがとうございました。

○会長 それでは、一緒に担当された委員、補足意見等ありましたら、お願いします。

では、ほかの委員からは意見とかないでしょうか。

県の方針は継続で、委員会としても継続ということによろしいでしょうか。

それでは、継続をお願いします。

次は、海岸侵食対策事業、益田港海岸について、これは委員、お願いします。

○委員 益田港海岸の侵食対策事業につきまして、これはB/Cが3.6に、また進捗率が97%ということで、早期に完成をしていただくということで、これは継続というふうに判断いたします。

ただちょっと一つだけ気になる場所ですけれども、本日、配付をしていただきました追加資料で、益田港海岸沿岸というのがございますけれども、これが益田地域海浜リゾート整備計画ということでございまして、平成元年の3月にできております。侵食対策がもう少しで完成するような時点で益田市の計画では、ビーチ整備で、お茶屋とか駐車場、サイクリングロード、またマリーナ、施設とかいろいろつくる予定で、ここでリゾート地ができるような計画のようでございますが、今の時点でこれがどの程度着工されているのか、私どもがこの前見学させていただいた時点では、余りにそのような施設は見当たらなかったような気がいたします。県のこの海岸事業を待って、市のほうでこういった動きをなされるのか、それとももう社会情勢が変わってきて、ここら辺については少し計画を見直すような状況にあるのか。そうだとしたら、せっかくこうしたリゾート計画をつくって、県に要望された。なので、県ではきちんこの事業をこなしていった。けども、市はもう、うちではしないよと、リゾートは開発しないよということでは、何かおかしいような気がするのです。リゾート計画ばかりの海岸はないと思うんです。民家が海岸のすぐそばに迫っており、防災の視点からも非常に重要な工事だと、私は見受けました。また、高津川の砂をここに持ってきて、益田港の船の航路の確保をするということも、これも非常にいいやり方ではないかと思っております。なので、この今申し上げた2つにつきましては、非常にいい方向で海岸の整備がなされていると思います。ただ、益田市のリゾート計画との整合性、そういった点でどのようになっているのか、聞かせていただきたらと思います。

○（港湾空港課） 益田市のリゾート計画は、平成元年の資料を添付しておりますけども、今、かなり時間がたっている状況で、整備状況等につきましては、再度益田市に確認し、後日、回答させていただきたいと思えます。

○会長 まだ、何も手がつけられてない状況だということですね。

○（港湾空港課） はい、そうです。

○会長 では、調べてから、委員にお伝えください。

一緒に担当された委員から、何か補足意見等ありますか。

○委員 実は、5年前にこの事業を担当し、今回、見させていただきましたが、率直なところ、見た目にはあんまり良くなったというイメージがなかったです。これから養浜が本格的に始まって、すばらしい砂浜ができるのだろうなというイメージで見させていただきましたが、本当にその砂が定着をするという根拠は間違いなくあるのでしょうか、変な言い方ですけども。

それと、5年前と今日との砂浜の状況の比較ができるような写真とか、いわゆる検証がはっきりできるようなものがあれば、見たいと思います。

○（港湾空港課） 砂浜の定着につきましては、現在の計画で砂浜の幅80メートル形成するという目標を以てしており、設計では80メートル形成できれば、砂浜は安定する計画で進めているところです。養浜につきましても状況を見ながら進め、今後も検討していきたいと考えております。

それと、5年前との写真の比較については、資料を作成し示したいと思います。

○会長 よろしいでしょうか。

ほかの委員からは、何か御意見等ありませんか。なさそうですね。

では、県の方針は継続ということで、委員会としても継続ということでよろしいですか。それでは、継続でお願いします。

では、続いて、再評価地区ではありませんが、フォローアップの地区の国道485号、松江第五大橋について、道路建設課から追加説明をお願いします。

○（道路建設課） 皆様のお手元に追加資料ということで、一般国道485号松江第五大橋道路改築事業の、これ第2回委員会、現地視察の際に提供して欲しいということで、追加で配付しております。簡単に説明をします。

まず、最初に、境港出雲道路の概要図ということで、よろしいですか。現地で質問が出ました。今回の松江第五大橋道路は、境港出雲道路地域高規格道路の中の一環でやっていますということで、その概要図をもう1枚の、後ろのカラー刷りを配付しております。

それと、②番ですが、この第五大橋道路、出来てからどのような形での道路管理委託、どのような業者がやっているのかという質問がありました。それについて表にまとめております。ご覧のとおりですけども、道路パトロールを日に2回、365日しております。委託業者はそこに記載しているとおりです。この道路の特徴としては、山陰道と接続しているということもあり、道路交通情報ですとか、気象情報の収集、それから道路情報板に

よる道路情報提供などは山陰道の情報等も載せたりする場合がありますので、そのようなことも踏まえて、西日本高速道路株式会社の中国支社に委託をしているところです。あと2つ、これは主に冬季の部分になりますが、凍結防止対策業務、それから除雪業務というところで、そこに記載の業者に委託をしております。

それと、③番目ですが、この「だんだん道路」が出来て、ソフトビジネスパークへの立地が進んだということ、第1回の委員会の中で整備効果の一つで示しました。ソフトビジネスパークへ立地した企業の本社、県外の業者がどのくらいあるのかという質問でした。それもまた③の表にまとめております。全部で22社、今現在、立地しているもののほか、契約、まだ現地には建っていないけれども、もう立地の契約をしているというところも含みますが、それが全部で22社です。それぞれの本社の所在地を調べたのがこの表ですが、22社のうち、県外が8社というところです。ちなみに、右側に平成22年以降ということで、第五大橋道路ができる前のところから、こちらに契約をされた業者が、22社のうちの11社ございまして、このうちの5社が県外企業ということです。割合としては、最近、割と県外からも出てきているのかなというところになります。

続きまして、④のところ、これは現地で説明をしておりますが、交通事故、それから交通量、それぞれの資料をつけております。

それから、⑤番ですが、これも第1回の委員会の際に「だんだん道路」の第五大橋道路の整備効果で、バスの定時性がよくなったということの結果を示したところですが、その出典を教えてくださいという質問がありましたので、そこに記載しております。このバスの定時性に関するアンケートは、県が独自にやったものではなくて、松江市が、いわゆる公共交通のバスの利用実態とか満足度とか、そういったものを調べるのに、結構大がかりにやっているアンケート調査の中の1項目を取り出したものです。内容についてはそこに記載しておりますとおりで、松江市の15歳以上の市民の方、約1万人の方を対象に、郵送で配付回収をしております。有効回答数は約4,000人、いろいろたくさん質問がありますので、このうち定時性に関する調査という部分に回答があった数というのが2,834で、有効の回答率といえますか、回収率は27.8%で、今回、こちらの資料に示しています。以上でございます。

○会長 ありがとうございます。

それでは、担当された委員、意見等ありましたらお願いします。

○委員 失礼します。松江第五大橋道路について報告します。意見が3点、質問が2点

お願いします。

1点目は、まず全体についてですが、全体として運用されて5年目ですけれども、渋滞緩和にとっても役立っていて、当初の目的は達成していると考えます。

次に、意見の1点目です。1点目は、企業立地の促進についてです。平成22年以降、ソフトビジネスパークに企業立地が進んでおりますけれども、利便性の高さですとか、アクセスのよさをもっと県としてアピールしていただきたいと思います。

2点目、2点目は観光についてです。県外にこの道路の広報ですとか、周知をもっと促進していただきたいと思います。ホームページとか、パンフレットに載せるなど、観光客の方々にもっと知っていただいて、大根島、境港、あとはもう出雲、広く使っていただければと思います。ベタ踏み坂などもありますし、道の駅本庄も大変最近では県外の方が増えてきているという報告を伺っています。

3点目は、道路の維持管理、安全についてです。今、報告がありましたように、現在、安全パトロールは1日2回されているということですが、とにかくこの道路は交通量が多いです。また、スピードも、現地調査、8月9日に見せていただきましたら、とても速かったと感じます。ですから、交通事故も死亡事故は少ないものの、数はそれほど少なくなると考えます。ですので、維持管理はとても重要だと思いますので、これに留意されて、運用に努めていただきたいと思います。

次からは質問です。質問1点目、前回の意見具申で、木が伐採されて山肌が見えているという御指摘がありました。それで、土砂崩れの心配などをされていますが、その後の工事はどのようになっていますか。

質問の2点目は、この松江のバス定時性アンケートなど、バスを運行されているのは松江市ですけれども、公共交通全体の推進について県はどういうふうにご考えておられるかということをお聞きします。以上です。

あっ、済みません、最後に言い忘れましたが、当初の目的の宍道湖・中海の将来性を見据えたことというのは、この意見の3つにかかわることと考えます。以上です。

○**会長** それでは、質問がありましたので、お答えいただけますか。

○**(道路建設課)** 御意見からですが、3件いただきました。企業立地とか観光とか、そういった面でもっともっと、現地の視察の際にもおっしゃっていただいておりますが、いろいろと県外の人に対してもアピールをすべきじゃないかということだと思っております。それぞれの役割が、県の中でも企業立地とか観光とかございますので、そういった部局とも

連携をとって、こういった意見をいただいたということも伝えまして、PRを図っていきたいと思っております。

それと、道路の維持管理につきましても、今、説明したような内容でやっているところですが、今後も抜かりのないようにやっていきたいと思っておりますので、よろしく申し上げます。

あと、御質問ですが、おっしゃるとおり、前回の意見具申の中で木が伐採されて、山肌が見える箇所が多いとか、土砂崩れとか心配があるのではないかとということですが、今のところ、大きなそういった土砂崩れとかいったものは発生していないということです。

それと、公共交通の推進ということで、県の全体の中でということでは、ちょっと私どもではなかなか答えにくいところもあるのですが、またこれも最初に言いましたとおり、県の中の部局と連携をとりながら、道路も造るだけじゃなくて、利用されていくらだというところですので、連携を図っていきたいと思っております。

以上、回答になっているかどうかとは思いますが、よろしく申し上げます。

○**会長** ほかの委員の皆さんからは、何か御意見等ありませんか。

あと、それでは、本日出した結論をもとにして意見具申をしていくことになりますが、全体について何か言い残したこととかありましたら、お願いします。なさそうですかね。

それでは、今後のスケジュール等について事務局から説明をお願いします。

○**(事務局)** 本日、次第につけておりますスケジュール、あるいは委員さんでありましたら、ピンクのファイルの表表紙の裏に再評価委員会のスケジュールをつけております。いずれかをごらんいただければと思います。次回、第5回の委員会は、10月30日、月曜日ですけれども、この日に開催し、知事への意見具申の審議をお願いします。委員の皆様におかれましては、担当箇所の意見を9月29日までに事務局へ提出をお願いいたします。本日いただきました、さらに質問でありますとか、資料でございますとか、そういうものにつきましては、早目に取りまとめまして、担当委員さんにメール等で送付をさせていただきたいと思っております。皆様方からの意見具申案の提出につきましては、郵送、ファクス、メール等でも、何でも構いませんので、送付をよろしく申し上げます。事務局で取りまとめた後につきましては、会長に10月13日には送りますので、会長は10月23日まで、その日までのところで総括意見を事務局に提出をお願いします。

事務局からは以上でございます。

○**会長** それでは、事務局では各委員が取りまとめたものを、会長と委員全員に配信を

お願いします。私は、それをベースに総括意見をまとめようと思います。

各委員におかれましては、担当箇所の執筆についてよろしくお願いします。締め切りまでに出していただくようお願いします。

以上で、本日予定していました議事は終了しましたが、事務局でその他何かありますか。

○（事務局）　　ございません。

○寺田会長　　それでは、マイクは事務局へお返しします。

○（事務局）　　それでは、会長、それから委員の皆様、長時間にわたりまして、熱心な御審議をいただきました。ありがとうございました。

委員の皆様方には、意見具申案の提出について、よろしくお願いします。なお、第5回の再評価委員会は、先ほど申しましたけれども、10月30日の月曜日、場所はここ、県民会館の第1多目的ホールで行う予定です。

以上をもちまして、第4回の公共事業の再評価委員会を終了させていただきたいと思えます。ありがとうございました。

#### 4. 閉会

以上