

# 平成30年度 北陸地方整備局 第2回事業評価監視委員会 議事録

1. 日 時：平成30年11月1日（木）13：15～15：25

2. 場 所：北陸地方整備局 4階 共用会議室

3. 出席者：委員）川村委員長、飯野委員、池本委員、犬飼委員、小熊委員、菊野委員、小林委員  
整備局）局長、次長、企画部長、河川部長、道路部長、港湾空港部長、総務部長  
事務所）阿賀野川河川事務所長、阿賀川河川事務所長、羽越河川国道事務所長、  
新潟国道事務所長、長岡国道事務所長

## 4. 審議等案件

### 1) 河川事業の再評価

- ◆阿賀野川直轄河川改修事業 (阿賀野川河川事務所) [重点審議]
- ◆阿賀川直轄河川改修事業 (阿賀川河川事務所) [重点審議]

### 2) 河川環境事業の再評価

- ◆阿賀野川総合水系環境整備事業 (阿賀野川河川事務所)  
(阿賀川河川事務所) [重点審議]

### 3) 道路事業の再評価

- ◆国道113号鷹ノ巣道路【防】 (羽越河川国道事務所) [重点審議]

### 4) 道路事業の再評価

- ◆国道289号八十里越【防】 (長岡国道事務所) [一括審議]
- ◆国道49号水原バイパス (新潟国道事務所) [一括審議]

## 5. 審 議

### <重点審議>

#### 1) 河川事業の再評価

- ◆阿賀野川直轄河川改修事業 (阿賀野川河川事務所)
- ◆阿賀川直轄河川改修事業 (阿賀川河川事務所)

(委員)

- ・ 阿賀野川の下流の方の新潟県側の基準地点で、計画高水流量 13,000 m<sup>3</sup>/s があって、前回の目標として 11,000 m<sup>3</sup>/s だけど対策をしているというご説明をしていただきました。それで例えば構造物ですが、阿賀野川は、どこか特に弱い所があってそこを対策すると 11,000 m<sup>3</sup>/s が流れるようになっているのか、それとも全体を少しずつ嵩上げしているのかというような意味合いの質問になるのですが、例えば現在と当面の目標の 11,000 m<sup>3</sup>/s を流せるだけの構造物を作ったとして最終的には 13,000 m<sup>3</sup>/s 流したいというお考えの中では、現在対策された構造物という物は将来 13,000 m<sup>3</sup>/s 流すというようになった場合、また更に対策が必要になるのですか。それとも阿賀野川の場合は既にその構造物自体が 13,000 m<sup>3</sup>/s に対応していて、まだ他に弱い部分があるとか構造物を作っていないとか、そういう所があって、対策すると 13,000 m<sup>3</sup>/s が最終的に流せるようになるようなことになっているのかというのをお聞きしたい。というのも現在既に作られた構造物というのはもしかして仮設というイメー

ジなのか、それとも既に将来に向けた構造形状になっているのかそういうところを教えてください。

(整備局)

- ・ 将来の 13,000 m<sup>3</sup>/s の河道に対して現在 11,200 m<sup>3</sup>/s で整備するものは将来的に無駄になったりしないかというご指摘かと思いますが、現在 11,200 m<sup>3</sup>/s を流す堤防なり護岸なりを整備してきています。将来的には 13,000 m<sup>3</sup>/s に流下能力を上げますが、流れる断面を拡幅する為の河道掘削が主となりますので、今行っている事業は無駄にはなりません。よって仮設物ではなく永久構造物の物を作っていきます。

(委員)

- ・ 承知しました。もう一点、小杉地区の水衝部対策ですが、全部で 35.6 億円あり、その中で色々対策をされると書いてあるのですが、例えば水制工というのはこのイメージ図の横からみた断面図だけなのですか。この 35 億円の中でどういうものに特にお金が掛かるのでしょうか。

(整備局)

- ・ 最初の護岸、高水敷整備に掛かるお金が 25 億円程度です。それから水あたりを緩和させるために水制や河道掘削を行う費用を 11 億円程度計上させて頂いております。

(委員)

- ・ 阿賀川の方で、資料の 2 ページ、3 ページの部分ですけども、今回の河川整備計画では山科という地点で 3,900 m<sup>3</sup>/s を安全に流下させるうえで、戦後最大規模相当の洪水ということですけども、戦後最大相当規模というと 2 ページを見ると山科地点が 3,343 m<sup>3</sup>/s ということになっているのですが、追加説明をお願いできればと思います。

(整備局)

- ・ 戦後最大規模相当の洪水という意味ですけども、2 ページの一覧表がございますが、戦後これまで雨の降り方ですとか実際の川の流れた流量などを測っておりまして、それを統計的に処理しまして流量を計算していくのですが、昭和 22 年当時はまだ山科地点で水位、流量を計測しておりませんでした。ですが雨の降り方、全体の雨の量を見ますと昭和 22 年の方が多く雨が降っておりまして、流量観測されていなかった昭和 22 年の流量が大きいのではないのか、ということが流出解析等の中からわかっておりまして、そういうことで戦後最大規模相当という言い方をしています。

(委員長)

- ・ 資料の中でこの関連性をしっかりとご説明して頂ければ、以降の河川改修事業について委員の理解が深まるのではないかと思います。それは何かと言いますと、まず既往最大流量という一つの量、それから基本方針という所出てくる計画高水流量の決め方、それと今後 30 年相当での河川整備計画で決める流量。この三つをどういうふうに説明をされるかということが相当重要な事だろうと思っておりますので、ご説明して頂ければと思います。

(整備局)

- ・ まず基本方針の中で定められている計画高水流量でございますけども、こちらについては過去に雨の降り方というのは観測しておりますので、それらを統計的に検討することによって将来的な洪水を安全に流すための流量として定めて設定している所でございます、概ね 100 年～150 年までを安全に流すための流量として設定しているものでございます。続きまして河川整備計画での設定している流量でございますけど、こちらについては計画高水流量を流すためには相当な期間がかかりますので、それまで段階的に安全に流せる流量の目標値として設定しているもので、概ね戦後最大相当の流量を流せるようにしているものでございます。既往最大流量っていうものが同義になる場合が多いと思うのですが、そういった形で選考させて頂いている所でございます。

(委員長)

- ・ よくわかりました。そういうような形で河川改修事業を皆様方には見てもらってということをお願いを申し上げたいと思います。

(委員)

- ・ 二点質問があります。一点目は河川整備計画のことかもしれませんが二つを並べてみて当面の事業の目標年度が大分異なっているのはどうしてかというのが一点です。もう一点は阿賀野川の方の事業で、全体事業の方は浸水がかなり解消され、当面の事業の方が基準点直下だけは浸水するというような絵ですけども、4 ページではその後の事業でまた下流域の整備を行うことになっている。これは河道掘削しなければそこへ溢れてしまうから下流が溢れないけども、そこを整備すると下流へ沢山流量が行ってしまっ壊れるので直さなければならぬということなのではないでしょうか。そうしますと、時期によって溢れる場所が変わってきそうな気がするのですが如何でしょうか。

(整備局)

- ・ まず一点目についてご説明をさせていただきます。当面の事業期間が今回阿賀野川と阿賀川の方で年度が異なっている点ですけども、当面の事業の期間の設定の考え方は、河川整備計画の上下流や左右岸のバランス、それから予算規模を考慮しながら一定程度の事業効果が発現する時期を設定しております。このため今回の場合は河川によって期間が異なっているという状況でございます。

(整備局)

- ・ 二つ目のご質問の回答をさせていただきます。当面の事業と残事業、それから全体の事業の中で当面の事業であった下流側もメニューが色々あるということですが、まず当面の事業なり全体の事業なりの投資効果については、量的な整備といいますか流下能力向上に資するメニューについての効果を記載させて頂いております。よって下流側の流下能力向上に資する河道掘削や堤防の拡幅をすることによって当面の事業の効果が表れ、上流側がまだ未着手の部分は色が付いております。下流側のメニューにつきましてはもう一つ言いました、堤防の浸透対策とか水衝部対策という質的なメニューがございまして、これにつきましては7 ページにありますような量的な整備の効果に反映できませんので、この図には出ていない

ということになります。

(委員)

- ・ つまり、この浸透対策をしないと確率的に溢れるかもしれないけど、そこは考慮しないケースですか。

(整備局)

- ・ 氾濫についてはそういうことです。

(委員)

- ・ わかりました。

(委員長)

- ・ どういう資料を出されて河川整備計画を作られるのか、簡単でよいですからご説明を頂けると助かるのですが、かなりの資料を河川整備計画の中ではお渡しされてご議論されているのですか。

(整備局)

- ・ 事業の優先度といったものについては、今回ご説明させて頂いているような河川整備の現在の状況等を踏まえながらご審議の方を頂いているという所でございます。河川整備計画につきましては事業の優先度や経済性の観点のみでなく環境関連でございますとか、そういった観点も含めご審議頂いている所でございますので、後ほどご説明させて頂きます環境事業がどういった内容か含めて多様なご議論を頂戴しているところでございます。

(委員長)

- ・ わかりました。阿賀野川、阿賀川につきまして、非常に丁寧な説明がございましたし、当面の整備計画につきましてもそれなりの評価といいますか効果があるということでございます。当委員会といたしまして原案通り今後の事業評価へ、或いは改善措置というものに対しては評価指標を見直さないということで原案通り継続ということによろしいでしょうか。

(出席委員了承)

- ・ それでは引き続いて阿賀野川、阿賀川の直轄河川工事については国民の納得の行く様な事業を進めていただきたいというふうに思います。宜しくお願い致します。

## <重点審議>

### 2) 河川環境事業の再評価

#### ◆阿賀野川総合水系環境整備事業(阿賀野川・阿賀川河川事務所)

(委員長)

- ・ 平成9年でしたでしょうか、河川法改正によりまして治水ばかりではなくて、河川環境の整備と保全が目的化されまして、このような事業をしていただいているところでございます。市民目線からもかなり身近な事業でございます。

(委員)

- ・ 20 ページの費用対効果の所について、水辺整備事業とか自然再生事業の CVM のアンケートを使って便益を計算するというのですけども、このアンケートの範囲、影響範囲というのが世帯数等々含めてかなり膨大で、大体全部取られたのか、ある程度範囲等決めて取られたのか。というのも河川流域に住んでる人だと恐らく普段接してる河川なので河川が改良される便益という評価ができると思うのですけども、あまり離れた所に住んでる人にアンケートをとっても良くわからない状態が多分あって、うまく評価できない所があると思うのです。どの位の範囲で設定してるのか、どの位の範囲なのかというのをお聞きしたい。

(整備局)

- ・ アンケートの対象世帯数の範囲の考え方でございますけども、この事業は継続案件ということで過去から調査を行っております。平成 23 年度にアンケートのプレテストを行っておりまして、実際に各地区に訪れやすい距離をアンケートの中から選定しております。今回の場合は概ね 10 キロ程度の圏内の市町村の方々を対象に世帯数を測定しております。配布数によりましてマニュアルに基づきまして有効回答数が 300 程度を上回るように抽出を行っております。

(委員)

- ・ 資料の 2 ページについて、今回拡張するという事で、かわまちづくりということですが、この道の駅とか新しく作られる設備は、国土交通省がやれるのは整備だけで、例えば道の駅の建物とか或いは今回作られるこの設備などは国土交通省が作られるわけではないのですか。

(整備局)

- ・ ご指摘のとおりでございます。3 ページ目の表をご覧頂ければと思います。左側の事業概要でございますけども、環境整備事業として国土交通省が整備する物といたしましては第 1 期第 2 期合わせまして親水護岸の整備でございますとか、高水敷の整正ということで基盤の整備を実施しているというふうにご理解頂ければと思います。

(委員)

- ・ わかりました。ということは、このような整備が終われば維持費は負担しないという考えでよろしいでしょうか。

(整備局)

- ・ 基本的に整備を行っている関連事業を行っている地方自治体のもとで維持管理を行っていく形となります。

(委員)

- ・ わかりました。というのも、こういういろんな川沿いにテニスコートがあったり富山県にも結構そういう整備された所があるのですけども、必ずしも有効活用されていないとか結構あるような気がしますので、今後ちゃんと有効に活用されてるか或いはされていないので

あれば何が原因であるのかをしっかりと分析してやって行って頂きたいと思うのですが、その辺は国土交通省の手を離れるのかという感じではあります。

(委員)

- ・ 世の中、色々河川の氾濫とか色々ニュースで見られるのですが、そういう中であってこういう事業をやるっていうのは、ちょっと批判的に見られる場合もあるかと思うのです。この事業は重要な事業だと思うのですが、親水空間を作るとか色々されておられる中で、護岸だとか高水敷とかそういう面もきちっと整備されていて治水にも関係があるのかと思いますので、そういう切り口での理解醸成活動も含めてされてはよいかなというふうに感じました。

(委員)

- ・ この審議が重点審議になった理由は佐野目地区の整備事業で 21 億円が 25.5 億円になって 4.5 億円増で 10%越えてるからということでしょうか。

(整備局)

- ・ 事業費だけではなくて事業期間も延びているということで、そちらも合わせて変更されますので重点審議ということです。

(委員)

- ・ 色々な環境整備をされるということでご説明頂きました。その中に例えば掘削というキーワードがあるのですが、河川の掘削といいますと阿賀川の河川整備事業と同じような地域が整備対象地域になっていて、そこにも河道掘削といった事業とかキーワードが書かれているというような気がするのですが、それとは被らないのでしょうか。

(整備局)

- ・ ご指摘の通り被らないという言い方が出来ると思います。治水事業の流下能力向上を目的とした掘削については、河川改修事業で行います。今回自然再生事業で行われるものは一度掘削したけれども、木が生えてきたものを取り除く事業でございます。

(委員)

- ・ 自然再生事業のことですが、1 ページの所で阿賀川の再生事業が平成 30 年度までとなっているのですが、これはもう今年度で終わることなのではないでしょうか。あとはこの自然再生事業をやって樹木伐採とかをされていて礫河原の再生なんですけども、また生えてくるのではないかと、ワンドも埋まっていくかもしれないかと思、そういうものの継続というのはどういう位置付けでされていくのでしょうか。

(整備局)

- ・ まず阿賀川の方の自然再生事業なんですけど、実は 5 年前に現場の工事は終わっておりまして、5 年間モニタリングを継続して今年度が最後のモニタリング期間ということで結果としては当初目的とした礫河原というのが形成されました。それ以降もその礫河原が維持されている良好な状況が継続しているということを確認しておりまして、今年度で終わり

ということになります。先ほども治水等の話がありましたけども、ここで治水の環境の方で再樹林化等しないような削り方ですか、そういうものの知見とかは当然河川改修の掘削ですか樹木の伐採の方にも当然活かすように進めることで考えております。

(委員)

- ・ ということは阿賀川のモニタリングはもうお止めになるということですか。阿賀野川の方は最後の5年というのはモニタリング期間ということですか。

(整備局)

- ・ 阿賀川のモニタリングは自然再生のモニタリングは終わりなんですけども、通常の河川の環境の調査、植物ですか動物の調査、それは継続的にやっていきますが、この事業のモニタリングは終わりということになります。

(整備局)

- ・ 阿賀野川につきましても委員のお話の通り最後の5年につきましてはモニタリングのみの期間ということで考えております。

(委員)

- ・ 5年間モニタリングして樹林化しなかったからもう大丈夫というふうに判断されても大丈夫なものなのですか。ワンドもこのまま5年間モニタリングしたらずっとそのまま維持できるという考えなのでしょうか。

(整備局)

- ・ 自然が回復する効果という面で見るとという意味での5年間で、長い目で見るとまた木が生えてきたり、また変わってくるという所の事業についてはそれをやると永遠に事業が続きますので、もしも変わる様なら、維持費なり、また次の事業化もあり得るかと思えますけども、事業目的である自然を回復できるかどうかという意味では5年間程度のモニタリング期間がほしいということです。

(委員)

- ・ この事業としてのモニタリングは終わるけども効果は継続的に見ていくという、そういうお答えだと理解しました。

(委員長)

- ・ 環境整備事業は、治水事業に比べれば予算的なものが少し少ないのですけども、先ほど説明があったようにエンドレスといいますか、今回はこういう地区の所でやっていらっしゃるわけですけども、やはりまた地元の要望があれば他の所もやっていかなければならないだろうし、以前やった所でも今のように樹木がまた再生してくるとか色んなことがあるということなので、この辺の所をどういう整備をしたらよいのかというなかなか難しい面があると思えます。

阿賀野川総合水系環境整備事業でございますけども、横越地区もきちっと事後評価と言い

ますか、当初と終わった所をきちっと検証されまして、また事業を継続頂ければと思っておりますけども、事業の継続ということによろしいでしょうか。

(出席委員了承)

## <重点審議>

### 3) 道路事業の再評価

#### ◆国道113号鷹ノ巣道路【防】(羽越河川国道事務所)

(委員)

- ・ 4ページの図3-1をみますと、脆弱の地盤が見えてきたということで、図3-2の補助工法で対応するとされてますが、この矢印で囲ったエリアだけを想定した25億円増なのか、それともトンネル全部を補助工法でいく上での25億円なのか、どちらなのでしょう。

(整備局)

- ・ トンネルの事業につきましては、実際トンネルを掘削しながら、地質を確認しながらいくという性格がございます。現在、確定しておりますのは旗揚げさせていただいた部分だけでございまして、この部分の費用になります。

(委員)

- ・ そうしますと、このボーリングしていない所で、もしまた別な問題が出てきた時には、更に増額の可能性があるということですか。

(整備局)

- ・ その可能性はございます。

(委員)

- ・ こちらの道路ネットワークの所で、安全性と、そしてもうひとつ信頼性の高い道路ネットワークという表現が出てきますが、この信頼性というのは、どういった意味合いを含んでのものなのかご説明をいただけないでしょうか。

(整備局)

- ・ 安全性につきましては、交通安全です。信頼性は安定して通れる、時間が読める、それで事故が少なくなるのでそれがまた高まるということでございます。

(委員)

- ・ 鷹ノ巣道路は防災面でも評価も行う事業ということでこの効果に関する評価は、6、7ページが該当するかと思います。例えば河川の場合は事業を実施する場合、しない場合ということで災害時の死者数が減ったりとか、細かく出してる部分がありますが、道路で河川と似たような形で該当する項目を評価するということではできないのでしょうか。

(整備局)

- ・ 鷹ノ巣の例では、雪による速度変化は、反映しております。これが災害が起きて通行止めになって、大きな迂回になり、どれだけのマイナスの効果があるのかを金銭換算するという所は、まだまだ道路の関係では、研究の段階というところです。

(委員長)

- ・ 道路事業で B/C を立ち上げるには、線形を決めなければいけません。その線形を決めるには、調査をして概略設計を行い、当初の B/C が立ち上がる訳です。事業化が認められ詳細な調査・実施設計をして、実際事業が進んでいくわけです。概略設計と実施設計が変わるといのは、これはしょうがないと思っています。ただその一方で B/C を立ちあげるといのは、予算という大義名分があるわけですから、概略と詳細が大きな乖離するといのは、少し如何なものかと。1号トンネルが 25 億加算されて 50 億です。これほどまでに概略と詳細が変わるといことで、例えば自治体ですと、議会承認も得なければいけませんし、補助事業ですと、国に色々説明しなければいけない。やっぱり乖離があるといのはしょうがないと思いますが、その乖離をどういうふう小さくしていくか。例えば、概略時の調査というものがどの予算でやれるのかといのがどうも一番根本にあるのではないかと思われま。事業化すれば、色々な調査とか色々な設計ができますが、線形を作る前の概略設計のための調査では、どの予算でやらなきゃいけないかという話が重要だと思います。

(整備局)

- ・ 確かにたくさん調べた方が良い事は間違いないですし、調査費で調べるのも色々あります。往々にして土壌や地盤が絡むトンネル事業は掘ってみないとわからない。最初からきちんと調査していくことが、きわめて大事で、それから後に事業費が増えた場合は、直轄と言いましても地方負担がありますので、あらためて自治体にもちゃんと説明に行き、ご了解もいただき解答いただいております。その意味で、委員会で議論いただいているところです。最初の調査仕方、それからお金の積み方とかをきちんと考えていかないといけない。例えばあらかじめ余裕をとるとか、どれくらい出るかもしれないということもこれから考えて、新しい事業費は積んでいかなければいけないと思います。

(委員長)

- ・ 私も同意見でして、平成 27 年の再評価時にもこの事業は増額でした。お聞きしますと、2号、3号トンネルも、おそらく増額になるだろうと。私もトンネルは何回も現場に入らせてもらって勉強させてもらい、色々な対応の所でも一緒にやらせてもらってますから、設計変更ということはあります。それはよくわかりますが、概略というところで一つ B/C を立ち上げて、事業の実施で B/C が相当変わる。また次も変わる。次も変わる。といことでどんどん変わっていくといことは私としては疑問だったものですから今の質問をさせてもらって、一番最初の概略をかなりの精度で行い、あまり実施と大きな差がないようにして欲しいというのが意見です。

(整備局)

- ・ その通りだと思います。一つだけご了解頂きたいのは、いきなり事業する前に現地には入れないことです。調査には限界があって、その中でできるだけ精度を高めなければいけない。最初の数字は、どういう精度であるかをきちんと事業化する時に説明しなければいけないということだと思います。引き続き努力していきたいと思います。

(委員長)

- ・ おそらく地質調査業のいわゆる技術問題もそこにかなりからんであると思います。この鷹ノ巣道路につきまして、防災面でかなりの効果があると同時に活性化の問題であったり命の道であったりがございます。事業の継続ということによろしいでしょうか。

(出席委員了承)

## <一括審議>

### 4) 道路事業の再評価

- ◆国道289号八十里越（長岡国道事務所）
- ◆国道49号水原バイパス（新潟国道事務所）

(委員)

- ・ 289号の八十里越の方で、質問させていただきます。事業費の増額が9%ということで一括審議になっていますが、トータルで言うと60億円というとんでもない金額が増額になっています。トンネルひとつにとっても、プラス26億円。先ほどの113号の鷹ノ巣道路のトンネルの25億円と同じような金額なわけですが、斜面変状対策の15億円もあり、それぞれ審議されるようなぐらいのレベルのものだと思いますが、この増額に対して、一括審議でよいのでしょうか。というのが1点と、さらに言えば、関係する組織に説明をきちんとし、了解をきちんと得られているのでしょうか。

(整備局)

- ・ 最初のご質問は鷹ノ巣よりも事業費の増額の金額だけで見れば、多いというご指摘かと思いますが、確かにその通りでして、一括審議ではあるんですが、10%いかないということで一括審議になってございます。ただ、そのことは意識しておりまして、今回の事業費増の説明については一括審議ではありますが鷹ノ巣道路と同じぐらいの説明の時間とか資料を準備したつもりでございます。
- ・ 次のご質問の財源につきましては、こちら権限代行事業ではございますが、新潟県、福島県からも事業費の負担をいただいているものでございます。それにつきましても、今回継続という意見をいただいておりますが、きちんとその増額の方も含めまして事前に説明を行って了解いただいております。

(委員)

- ・ 増額については、%基準と絶対額の基準と両方の基準を設けるべきだと思いますが、検討いただければと思います。  
水原バイパスでの資料の3ページに交通事故の減少というのがあって年間12件の死傷事

故件数の削減が期待されるという記載がありますが、12 件というのは変化ですか。それとも実際に全体の数が 12 件でしょうか。

(整備局)

- ・ 12 件というのは、12 件減る見込みとなります。

(委員)

- ・ そうすると、何件から何件に減るのですか。

(整備局)

- ・ この 12 件というのは、この今回事業中の箇所のみではなくて、より広いエリアで考えておりまして、影響範囲の中で、2127 件から 2114 件で 12 件。約 1%を少し満たないぐらいですが、そのぐらいの事故件数が減る。という見込みでございます。

(委員)

- ・ 審議案件の概要資料で、該当要件の「社会経済情勢の急激な変化等」と左側の「社会情勢の変化」と表現が似ているため、該当要件の所の表記が非常に分かりにくくなっています。説明をお聞きすると事業費の増加とか事業期間の増加という該当要件で再評価される対象になったということなので、ズバリそういう表現にした方がわかりやすいんじゃないかなと思いますので、ご検討いただければと思います。

(委員長)

- ・ 事務局の方ご検討いただきたいと思います。

(委員)

- ・ 八十里越事業は全線が開通しないと、全く効果がないと思うのですが、福島県側の途中までは、福島県が事業主体で、この事業が終わった時には福島県施工側もすべて終わるといふ理解でよろしいでしょうか。

(整備局)

- ・ 県施工区間については、国土交通省は事業主体ではないものですから、必ずこうということは断言はできませんが、当然すべての区間が開通して初めて効果を発揮するものですから、事業進捗を調整しまして、その所だけ開通して効果がでないということは、なるべくないように 3 機関で調整して進めております。

(委員長)

- ・ 八十里越は、大変厳しい状況はよく存じ上げております。もう 81%進捗でございますので、どうか精査をさらに入念にやっていただいて、また 289 号各自治体への期待も背負って、続けていただければと思います。
- ・ それでは、この 2 つの事業につきまして、事業の継続ということでもよろしいでしょうか。  
(出席委員了承)

(委員長)

- ・ それでは、本日の審議結果を確認させていただきます。本日は再評価 6 事業をご審議いただきました。色々なご意見賜りましたけども、より精査をして、いずれも原案の通り事業の継続が妥当ということでご賛同いただきましたけど、よろしいでしょうか。

(出席委員了承)

以上