

近畿地方整備局事業評価監視委員会（平成29年度第6回）

議事録

日時：平成30年1月15日（月）10：00～12：05

場所：大阪合同庁舎第1号館 第1別館（2階）大会議室

【委員長】 議事進行、ご協力方、よろしくお願いします。

■淀川水系直轄河川改修事業

【委員長】 それでは、淀川水系直轄河川改修事業について、ご意見があれば伺いたいと思います。いかがでしょうか。

【委員】 京都府からのコメントで、特に桂川については、近年、洪水が昨年の方も含めて多く起こっているという状況からすると、事業の重要性は地元として非常に高いということ認識されているのではないかと思います。一方、コメントを見ると、コスト増については大変遺憾であると書かれていて、そのあたりの書きぶり、それから、直接の対象者というところのギャップが少しあるのではないかなというふうに感じたんですけども。

例えば、32ページの事業の投資効果のところ書かれていて、特に総費用のところですかね。ここでは、平成25年台風18号による対応とか土壌汚染対策、それから関東・東北豪雨を踏まえた堤防強化等の対策を追加したというふうに書かれていますが、この辺を少しご説明いただければありがたいということ、このあたりは京都府なり関係府県に対してどういう説明をされていて、それでもやっぱり高いという認識を持たれているかというあたりを、少し補足いただければありがたいです。

【事務局】 台風18号に伴う災害復旧とか漏水対策があるのと、ダイオキシンが堤防のところに出てしまったということが増えてきているということ、あと、関東・東北豪雨において堤防強化の事業を全国的に追加されて、危機管理ハード対策というものを実施したことで事業費が増えているということでございます。それについて京都府さんにも説明をして、一応の納得はいただいているというところです。

【委員】 実際にその事業をやり始めると、当初想定していなかったものがいろいろ出てくるというのは当然あり得ると思いますね。

それで、その次にちょっと追加でお聞きしたいのは、平成25年の台風18号は桂川にとって近年起こった非常に大きな洪水だったわけですね。それで、実際に緊急的な対策を

されたということで、それはある意味、整備計画で想定されていたものを前倒ししている。ある意味、内数という見方もありますよね。それが早くやったことによって効果を早く発現するという意味で、それは大変結構なことだと思うんですけども、それが費用増につながるというところが、ちょっとそのギャップがあるような気がするのですが、そこはどうでしょうか。

【事務局】 前倒ししたので費用増につながるというのはあるかと思うんですけども、ここに出てきたのは、その前倒しした分以外に、ダイオキシンのこととか、あと災害対策とか、また、全国的に加わった危機管理ハード対策というのも新たな方法として加わっておりますので、費用は増えているかと思えます。さらに、それに加えて便益についても増えていることもありますので、前倒しした部分については、便益としては上がっているということもあります。

【事務局】 すいません、補足ということで。

毎年、事業計画という観点で各府県さんに行っているんですけども、やはり予定外のダイオキシンであるとか、あるいは新たな施策として大きく事業を進めるというところについては、一定、各府県さんに説明しているんですけども、今回みたいに各府県さんからもう少し丁寧というご指摘をいただいているというふうに思っておりますので、大きく変わるような場合には、より丁寧に説明していく、ということは今後心がけていきたいと思っている次第です。

【委員長】 よろしいでしょうか。説明の仕方にもよるのかなと思います。きょう説明していただいた資料の範囲で見ますと、もう少しコストを安くしたらどういうことになるのだろうかとかいったような比較というのがあまり見えないんですね。例えば物を買うときに、例えばパソコンを買うときに、お店へ行ったら上、中、並というスペックの製品のうち中しか在庫がなかった、それは自分の予算よりもちょっと超えている、でもこれしかないという場合は残念な気がしますが、上、中、並と揃っている中でいろいろ考えた上で、ちょっと予算を超えるけど中を買おうかと思って選んだ場合は印象が全然違いますよね。つまり、選んだ結果というのは自分としても責任を持てるし、人にも言えるということになります。

ですから、例えば53ページのコスト縮減や代替案等の可能性の視点という欄にはコスト縮減だけ書かれていますけれども、この案に至るまでにいろいろな案を検討して最良の案を選んでおられると推察します。そのプロセスがあまり見えないと、何でこうなんだ、

他はないのかというふうに思われるのもやむを得ないかなと思いますし、府知事さんが府民の方に説明されるときにも、これが一番いい案ですということがなかなか言いにくいかもしれない。

ですから、幾つか検討のプロセスで考えられた代替案の比較を見て、それで、その中で今回提案する、あるいはやろうとしている案がこういう理由で一番いいと我々は考えました、あるいは、ほかにもっといい方法があると思われるなら、それをお示しいただいて比較するという話になろうかと思います。その選んでいった、あるいは絞り込んでいったプロセスを説明していただくと、理解を得られやすいのではないかと思います。

【委員】 1点だけ。47ページに、氾濫のエリアがどう変わるかという現況と整備後が描かれていて、多分これにもいろんな絵を描かれているのではないかと思いますのですが、47ページが戦後最大で、これは昭和28年ということですか。

【事務局】 はい。

【委員】 48ページが1/150ということ。それで、多分、昭和28年というのは当然大事な洪水だと思うんですけども、もう一方で、例えば平成25年の台風18号のときだったらどうなのか、それから、緊急対策をやる前とやる後でどうだったのかというのは多分持っておられるのではないかと思いますけども、そこも含めてやっぱりご説明していくということが、先ほど、前倒しをすることによる便益も含めて、いろんな変化が起きているというご説明だったわけですけども、そこも極めて大事な説明の仕方ではないかなという気がします。

きょうの資料に全部それを入れていくと膨大な資料になってしまいますから、例えば京都府に説明をするときはそういうことも含めて説明されているということであれば、そういう費用の変化についても十分理解が進むのではないかなという気がしますので。これがずっと流れでやってきている資料なのということとはよくわかるんですけども、やっぱり最近起こったことも含めて説明していくということも、丁寧という意味では大事なのではないかなという気がします。

【委員長】 ありがとうございます。1つは、お仕着せ感というのがあると何となく承服しかねるところが出てくるかもしれませんので、納得のプロセス、つまり代替案を絞り込んでいたプロセスはこういうふうに合理的だと、あるいは妥当だと考えますというところも含めて丁寧に説明していただければ、この事業に限りませんが、よろしいのではないかなと思います。

ほか、いかがでしょうか。よろしいですか。

【委員】 平成25年の非常に大きな災害を受けて、事業的に何か早くするようなことを今されたというご説明があったのかどうか。それを教えていただきたいのが1点と、もう1つは、私、生態学の方なので、このままどんどん浸水というものがなくなるというのは人にとってはとても重要なんですけども、その辺の氾濫を生かして生きている生物、植物、動物があるので、その辺をどこまで担保しながら、これはもっと別のところで議論されていると思うんですけども、どんどん事業を進めていくことによって、人間としての環境が多様性を低下させるとか、そういうことも少し心配されるので、氾濫源を抑えるという、浸水を抑えるということの一方、自然環境は担保するということを多分されていると思うので、その辺のことと相まって、平成25年の大きな洪水以降どういうふうな事業展開というものを、修正なりを加えられたかというところを少し補足してご説明いただければと思います。

【事務局】 例えば桂川では、平成25年の洪水を受けまして、緊急治水対策ということで平成26年から平成31年までに緊急的に治水対策を行っておりまして、100万 m^3 の土砂を掘削するとか、井堰を撤去するとか、そういうことを緊急的に進めております。そういうことで前倒しをしているというのが1点あります。

あともう1点。環境との絡みですけども、淀川には環境委員会というのがありまして、事業を行う上で、先生方に、こういう事業を行うのに対してどういうふうな影響があるかと、小さなアセスみたいな、ミニアセスみたいなこともしながら、例えば井堰の撤去で水位が低下するとかということで、どういう生物、植物に影響があるかということを検討しながら、工法なども選りながらやっているということで、治水対策だけではなくて、環境にも配慮しながら事業を進めているところです。

【委員】 ありがとうございます。結構です。

【委員長】 ありがとうございます。

ほかはよろしいでしょうか。

では、ただいまの淀川水系直轄河川改修事業の審議結果といたしまして、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切であり、対応方針（原案）のとおり事業を継続することが妥当と判断されるといたしますが、よろしいでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

【委員長】 ありがとうございます。

■一般国道9号京都西立体交差

【委員長】 それでは、一般国道9号京都西立体交差について、ご意見をいただきたいと思います。いかがでしょうか。

【委員】 私も一時期、桂キャンパスにおりましたので、この事業は大変実感を持って経験させていただきまして、今は非常にスムーズに流れているので大変ありがたいなと思っておりますが、ただ、最後ご紹介あったように、ですから、千代原口のところが従来の平面交差であった時代、それから工事中の時代、それから現在という、要するに3つあるわけですよね。それを特に地元の方がどういう実感を持って評価されているかというところが大事で、それが次の葛野地区の方の事業にどう反映されるかというところが鍵になっているんじゃないかなという気がします。

それで、ご質問は、先ほど、渋滞の長さの図がございましたね。それをもう一度出していただけないでしょうかね。参考資料というふうに出された図です。

それで、左上が事業化直前というか着手時点、直前の状態ですよね。それで、千代原口は非常によくなったというのは、これ、一目瞭然ですよね。葛野地区のところが、今まだ着手していないわけなんだけど、渋滞の長さが何となく短くなっているようにも見えるんですが、これは千代原口のところが完成したということと何か関係があるのか、それ以外の違う道路ができたことで既に何か違う変化が起こっているのか、この辺は何か分析されていないのでしょうか。現時点でまだ着手していないわけですよね。ですが、先ほどの左上は少し前、ですから今から10年ぐらい前と何か環境変化が起きていますかという質問です。

【事務局】 10年前、平成11年から比べますと交通量が相当下がっておりますので、そういった影響による、総量自体も減っていますし、周辺道路の整備によって9号自体の交通量が落ちていきますので、そういった影響はあるかというふうに考えています。

【委員】 9号の交通量が減っているのは、京都縦貫ができたからなのですか。

【事務局】 その影響もありますし、事業化は11年ですので、そこから比べると総量も減っているというところもあるかと思えます。

【委員】 そういうことですね。だから、前の時点を、例えば葛野地区のところの整備が必要だということを訴えられるときに、15年前の状態は当然原点としてももちろんあるでしょうけども、例えば地元の方が評価するときに、どれをビフォーとするのかとい

うのはなかなか難しい話なので、その辺は十分整理された方がいいんじゃないかなという気がしますけど。

【事務局】 ありがとうございます。混雑度とかその辺を見ても、まだまだ葛野地区は改善の必要があるというふうには考えていますので、現況どういった状況にあるかきちんと調べて、それを踏まえて計画に必要なものは見直しますし、地元の調整もしっかりやって進めていこうと思います。

【委員長】 ありがとうございました。この区間、私が学生の頃から混んでいた区間で、随分改善されてきたなと思います。

ほかにご意見ないようでしたら、結論を得たいと思いますが、よろしいでしょうか。

それでは、一般国道9号京都西立体交差の審議結果につきましては、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切であり、対応方針（原案）のとおり事業継続することが妥当と判断されるといたします。よろしいでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

【委員長】 ありがとうございました。

■一般国道26号第二阪和国道

■一般国道26号和歌山岬道路

【委員長】 それでは、ご意見、ご質問をいただきたいと思います。いかがでしょうか。

ないようでしたら、私から1点。これはこの事業には限らないと思うんですが、5ページの左の下のところに、アクセスがよくなって、今まで来訪を諦めていた人の来訪が可能になったと説明されています。それで増えて、結果的に混雑が増加しているわけですね。これは整備していただいて状態が改善したと思うのですが、この費用便益の評価からすると、多分悪くなる方向に働きますよね。これはどういうふうに考えればいいのでしょうか。

【事務局】 すいません。ここの場合は、ちょっと言葉足らずで申しわけありません、旧26号は2車線でございまして、その先にこの「とっとパーク小島」というのがありました。旧26号がすごく渋滞してまして、それで人が来なかったんですとおっしゃっています。それがバイパスがもう1つできまして、旧道は全然すきました。それから、第二阪和国道、和歌山岬道路につきましても、端末以外は今、明確に渋滞してございませので、そういう意味で効果があったという整理をしております。ですから、費用対効果の中には一応織り込み済みというような形になろうかと思っています。

【委員長】 この事業に限らず、例えばこの後に出てきます和歌山の北バイパスなんかでも、事前説明いただいたときにもお話ししたのですが、道路を整備すると、例えば今まで混んでいて諦めていた交通が出てくる、あるいは通っていた交通がより遠くまで行けるようになるというふうに、その便益は上がるのですが、今の3便益の考え方でいくと、多分それは反映されないですよ。

【事務局】 はい、反映されないです。

【委員長】 それで、ちょっと調べましたら、誘発需要についても費用便益の中で検討するようなことが時々なされているようですが、マニュアルの改訂には至っていない。誘発需要を考慮に入れない理由があればご説明いただけないかと思います。

【事務局】 必ず道路をやると誘発が起きるよねとずっと過去から言われていまして、今日の例もそうなんですけど、新しくできるので例えば事前に住宅が建ちますとか、あるいは、よく圏央道とか京奈和では、この間もありましたけれども、工業団地が建つとかというので必ず交通が増えます。

もともと誘発交通を見る見ないという議論があったときに、道路のB/Cの固いところなんですけれども、確実なやつだけ見込みましょうというのが過去なっていて、いわゆる現在の交通の発集量というのがまずベースにありまして、将来は開発が起きるかもしれないですけども、あくまで現在を発着点にしてそれで将来を予測するものですから、あくまで現時点で確実なもののみを交通量予測としていると。結果として、例えば5年後、10年後に開通した後、交通量なり、発集量が増えてくれば、今度はそれをベースにその次のやつをするということになりますので、いわゆる一周遅れみたいな形の交通量予測になっているのが実態でございます。

なので、よく申し上げているのは、このB/Cでははかれないものがありますよという言い方で、いわゆるB/Cのものを出して、これは一番固いベースのものと、それと並べるような形で、それ以外にこんな効果があり得ますというのを並立して、総合的に評価を見ていただくというのが、今の総合評価のやり方になっているのかなというふうに思います。

【委員長】 よくわかりましたが、また別の機会に同じような質問も多分出てくるだろうと思いますし、他の要素についてもマニュアルに入っているものと入っていないものが当然あります。どこかにそういう資料があるのかもしれませんが、入っていないものに対して、なぜここに入っていないのかという理由などを整理していただくと理解しやすいかな

と思います。選ばれたものだけではなくて、選ばなかったものについて理由を付けて説明していただくと非常にわかりやすくなるのではないかなと思います。ありがとうございます。

ほか、ご意見、ご質問ありますでしょうか。

では、一般国道26号第二阪和国道および一般国道26号和歌山岬道路の審議結果を、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切であり、対応方針の原案のとおり事業継続することが妥当と判断されるといたします。よろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【委員長】 ありがとうございます。

【委員長】 これから事後評価の審議に移ります。

■一般国道161号志賀バイパス

【委員長】 それでは、ご意見、ご質問をいただきたいと思います。いかがでしょうか。

【委員】 4ページの当初計画、開通後というのがあって、その下に現道があって、きょうご説明いただいたので、現道の交通量が非常にスムーズになって、いわゆる効果を発揮していると、それはそれで結構だと思うんですね。

それで、ご質問は、左側の4車線という形で当初計画されて、これ、平成15年再評価時ということなんですけども、そのときの交通量が3万8,700台、今が1万5,000台ということで、約半分なわけですよ。これをきょう評価するわけではないという理解ではいますが、ただ、一方で、この後どうするのかということも、やっぱり当然その事業の先としてはあるわけで、暫定2車線という形でもう十分だという評価なのか、いや、それはまた違うという形なのか。あるいは、平成15年当時の4車線化という形でスタートしたところの想定というのが現状と何が違うのかというあたりが、いわゆる社会的には大事なのではないかな、一方で大事なのではないかなという気がするんですけど、そのあたりはどうなのでしょう。

【事務局】 左の方に、国道161号のネットワークと整備状況についてご紹介させていただく図を今表記させていただいています。こちらが北の方向になります。こちらが南向になります。この国道161号につきましては、いろいろな事業を展開してございまして、ちょうど志賀バイパスはここで暫定2車線が供用しているところでございまして、この志賀バイパスにつきましては、今後の交通状況等を踏まえまして、この4車線化について

はまた検討していくことになるんですが、今現在、赤で書いているところが事業を行っている区間でございます。一番南の方では西大津バイパスは4車線化されています。さらに湖西道路につきましては、暫定2車線で供用し、現在4車線化の事業を行っているところでございます。さらに北の方にいきますと、小松拡幅がまだ整備半ばでございます。さらに湖北バイパスについても、暫定2車線の事業をまだ進めているところでございます。

もともとこれらの事業が4車線で全部開通したことを前提として、3万8,700台の計画交通量を算出しております。今後、こういった事業の進捗状況を踏まえて、また交通量も変わってくると思われまます。そういった状況を踏まえて、4車線化については今後検討していくということになります。

【委員】 そうすると、だからここだけがまだ周辺の状況から見てこれだけの実際の需要になっているということで、周辺環境がより向上してきたときに、さらに大きな交通量というのが見込まれるので、その段階でここについても4車線化を、ある段階で検討していくというステージに入るということになるわけですね。

そのときに、きょうも幾つかありますが、一体評価みたいな話と、ここが4車線化がフルにできたときに、それはそもそもどこから交通が転換されてくるのかと。今は、いわゆる直近の現道からの転換ということがきょうの説明だったわけですが、今度は琵琶湖の湖西側と湖東側のバランスだとか、いろんな話に多分なってくるのだと思うんですけど、その辺が今後の鍵になるんだということでもよろしいのでしょうか。

【事務局】 今、ここ西大津バイパスは4車線化されていまして、さらに湖西道路が今4車線化を進めているところなんですけど、この4車線から2車線になるところが非常に混雑してございます。それがだんだん進んでくれば、さらに本当の需要に応じた交通というのが流れてくるのではないかなと思っております、それはこれからの状況を踏まえてということになろうかと思えます。

【委員長】 ありがとうございます。

今、ご質問の中で一体評価という言葉が出ましたけれども、ただいまの質疑もまさにそれなんです。前回か前々回に、「空間的な一体評価の考え方」について大変わかりやすい資料を出していただきましたが、今回の段階整備についても、「時間的な（時間軸上の）一体評価の考え方」という資料に整理して、そのもとでこういう暫定の評価になるんですということをお示しいただいたら、多分もう少し理解がしやすいのではないかなと思えますので、今後ご検討いただければと思います。ありがとうございました。

【委員】 おそらく、その暫定2車線というのは道路で至るところにあるはずなので、その暫定2車線としての現状の評価と、それが、一部4車線化で実際に進めているところも、実際に用地を買ったりだとか、橋のところを4車線で橋台だけつくっているとか、いろんなところが多分やられているはずなんですよね。だから、その先の現状評価というのも両方ほんとうは必要で、それというのは、まさに全線開通したときにどうなるかということも当然含みで評価していかないといけないということだと思います。

【委員】 8ページに事業の効果の発現状況について書かれています。この事業の目的の中に、地域の活性化の支援というのが「1. 事業の目的と計画の概要」(2ページ)にあります。今回、「4. 事業の効果の発現状況」(8ページ)のところでは観光のことが挙がっているんですけども、観光についてのみ書かれ、しかも経済的側面ではなく、入り込み客数という人数が出ているのであって、産業がもたらす本当の経済効果というのが出ていないことに疑問を感じます。

そして、この項目自体、説明が不十分ではないかと思います。ほかの産業、業種についても広く総合的に見ていく必要があるのではないかと。今後は、ほかの分野についてもしっかりと見てほしいと考えます。よろしくお願いします。

【委員長】 これ、先ほど事務局が仰った、3便益以外にもいろいろありますよという中の1つですけども、説明の仕方についてのご要望ということだと思いますが、そういう理解でよろしいですか。

【事務局】 すいません。多分、一断面の観光だけでしたので、確かに経済面とか防災面とか、ほんとうはいろんな効果があるはずですので、もう少し今後勉強させていただいて、わかりやすいものを幾つか事例が並べられるように、ちょっと工夫したいと思いますので、よろしくお願いします。

【委員長】 ありがとうございます。

それでは、一般国道161号志賀バイパスの審議結果につきましては、当委員会に提出された資料、説明の範囲内において、おおむね適切であり、対応方針(案)のとおりでよいと判断されますといたします。よろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【委員長】 ありがとうございます。

■一般国道483号和田八鹿道路

【委員長】 それでは、ご意見、ご質問をいただきたいと思います。いかがでしょうか。

この事業も先ほどと同じく暫定2車線ということですので、同じような説明の仕方を今後また少し検討いただければと思います。

それから、事業評価手法についての見直しの必要性ということで、総合的に評価する方法について検討いたしますと、大変踏み込んだ書き方をさせていただいているんですけども、これも国交省全体としてご検討いただければと思います。

ほか、特段ご意見はございませんでしょうか。

なければ、一般国道483号和田山八鹿道路の審議結果を、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切であり、対応方針（案）のとおりでよいと判断されるといたします。よろしいでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

【委員長】 ありがとうございます。

■一般国道26号和歌山北バイパス

【委員長】 ご意見、ご質問をいただきたいと思います。

【委員】 素朴な質問ですけれども、今のところは、要するに和歌山市の紀の川の北部にこの道路とあわせたいろんな開発が行われて、事前説明のときにも、結局、紀の川を渡る人たちが総量として増えているという非常におもしろい事例だなと思ったわけですが、それは、いわゆる和歌山の人たちがそちらに住んだり買い物に行ったりだとか、和歌山大学もあるようですけれども、そういうような活動がより活発になったということに貢献しているという意味では大変結構だと思うんですね。

一方で、先ほどの第二阪和和歌山岬道路は、今度は大阪とのいわゆる広域の話が出てきますよね。そうすると、こちらの方が完成したときに、こちらで要するに交通量を先食いしてしまって、こちら側から本格的に需要が発生したときに、それを合算したときにもつのだらうかというのがちょっと気になったんですけど、それは大丈夫ですか。

【事務局】 前段で仰った和歌山市の北側の開発に伴ってというのは、ほぼ仰る通りだと思っております。それから、6ページ目で、ちょっとグレーの色でお示しした粉河加太線という、県の方で事業を進めているところが、東側から交通量を引っ張ってくるような効果も出るような立派な道路が整備も進んでいますので、それらも含めて、需要全体が増えているのかなというふうに思っております。

再評価でありました第二阪和国道、それから岬道路の方のさらにこちらが延びてきたらというところでありますけども、今、この北バイパスの紀の国大橋を渡った、ちょうど紀の川を渡ったところになりますけども、朝夕はやはりある程度の渋滞長を持った混雑状況が発生しておるんですけども、非常に問題になるほどのことではなく、それなりにスムーズに流れるような状況は得られておりまして、今後、状況を見ながら、地域で渋滞を検討する対策協議会のようなものも関係機関とあわせてやっておりますので、そういったところできちんと捉えながら、必要な対策をまた検討していきたいと思っております。

【委員長】 よろしいでしょうか。ほか、ございませんでしょうか。

今の話も先ほどの誘発需要と大きく関連する話で、新たに開発されてというのも広い意味での誘発になってくるだろうと思いますので、そのあたりの便益、あるいは、この目的に救急医療を上げておられますけども、それも評価の本体になるべく入るように今後ご検討いただければなおよろしいのではないかと思います。当初の効果はきちんと発現されているということです。この事業の審議結果につきましては、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切であり、対応方針（案）のとおりでよいと判断されるといたします。よろしいですか。

（「異議なし」の声あり）

【委員長】 ありがとうございます。

本日の審議、報告事項については以上で終わります。

12時をちょっと過ぎてしまいましたけども、活発なご審議をいただきまして、ありがとうございます。これで一旦マイクを事務局にお返しします。

【事務局】 長時間にわたります審議等ありがとうございます。

それでは、ここで議事録速報版を作成いたします。しばらくお時間をいただきたいと思います。

議事録速報版の方、皆様のお手元に届きましたでしょうか。

委員長、改めまして、議事進行の方をお願いいたします。

【委員長】 それでは、事業評価監視委員会審議議事録速報版の確認及び修正に移ります。

お手元に配付されました議事録速報版（案）について、確認をお願いします。

議事録速報版については、これでよろしいでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

【委員長】 議事録速報版につきましては、お手元の資料のとおり確認をいたしました。
そのほか、事務局より皆様にお知らせすることはありますでしょうか。

【事務局】 特にございません。

【委員長】 ほかに、委員の方から何かございませんか。

ないようでしたら、本日の審議を終了いたします。事務局にマイクをお返しします。

【事務局】 以上をもちまして、平成29年度第6回近畿地方整備局事業評価監視委員会
を閉会といたします。

本日は長時間の審議、まことにありがとうございました。

【議事録終わり】