

令和4年9月1日

日時：令和4年9月1日（木）15：00～16：20

場所：大阪合同庁舎第1号館 第1別館（大会議室/web 併用会議）

「一般国道8号塩津バイパス」

【委員長】 どうもご説明ありがとうございました。

それでは、一般国道8号塩津バイパスについて御意見を承りたいと思います。委員の皆様から御意見ございますでしょうか。

ないようでしたら、私のほうから2つお伺いします。以前から、道路は3便益で評価されていますが、それ以外の効果も道路にはあると思います。それらの中で、特に地元の皆さんにより御理解いただけるような効果を示していくことが大事と思っています。代替路の形成とか、観光とか、今回もいろいろと入っています。その観光についてですが、お示しいただいた道の駅に、コロナ禍においても利用者が結構あって、利用者の減少が小さかったというようなことが書かれていたかと思いますが、それはどういう理由でしょうか。つまり、これからも観光需要を見込まれていますが、その背景には、コロナ禍でもこれだけの需要があったのだから、これからもこの地域の観光需要が期待できるという話かと思うのですが。これがまず1点目です。

2つ目は、長浜市長が「災害に強い都市を支える道路としての効果を期待しています」とされています。今回のこれに対応する効果は、広域的な代替路の確保と思っていますけれども、それでよろしいでしょうか。以上2点です。

【事務局】 御質問ありがとうございます。

1点目の観光が増えている要因でございますが、昨今のコロナ禍におきまして、滋賀県につきましてはアウトドアブームの影響をかなり受けてございます。そういう意味では、湖岸でのキャンプ、もしくはキャンプ場が結構点在していることになってございますし、とりわけ湖北のほうにつきましては非常に景色も良好で、湖もきれいということで、やはり訪れるお客様のアウトドア志向に支えられたのではないかなと。

ちなみに滋賀県の観光入り込み客数の統計調査でいきますと、ベスト30のうち、令和元年が24位だったのが令和2年では18位ということで、コロナ禍の中でも着実に順位を上げているというような状況になっています。

また、長浜市長様が災害に強いと言われている内容ですが、まさしく代替路ということで、福井県境、福井と滋賀を結ぶこの県境、161号、8号、それから北陸自動車道とございますが、北陸道はやはり高速走行をするということで早めに通行止めする傾向がありますが、161号、8号につきましては、融雪装置を現道に備えていることから比較的雪に強いということで、さらにその機能をつなぐということでの期待が寄せられているというような現状でございます。

以上でございます。

**【委員長】** よく分かりました。ありがとうございました。

ほかに委員の皆様から御意見、御質問等ございましたら承りたいと思いますけれども、いかがでしょうか。

では、委員よろしくお願いたします。

**【委員】** ありがとうございます。基本的にこの整備に関しては継続でよいかと思いません。

1点だけ質問させていただきたいんですけども、安全性の確保のところですか。これを整備することによって、地元の中学校区の通学に関しては安全が確保されることになるだろうと思うんですけども、ちょっと分からないのは、写真のところでは2回横断するとかそういうのがあって、整備することによってどういう改善がされるのか。歩道の部分がよくなるのか、あるいは幅員がきちんと取れることや歩道整備されるのか、また、横断する場合の状況がどう変わるのか、そこを少し補足願えればと思います。

**【事務局】** 御質問ありがとうございます。

今、画面共有させていただいています断面変更の経緯ということの中で、今回予定しておりますのが両側に歩道を設置するということになりますので、一定、両側の区間で歩行が可能になるということの中から、通学するところにつきましては横断歩道で結ぶということになりますので、そういう意味ではどちらを歩かれても安全な歩行空間が担保されるというふうな形状に考えてございます。

以上でございます。

**【委員】** ありがとうございます。最近、大型車の交通問題だけではなく、高齢者のアクセルの踏み間違いとかの問題があったり、ハンドルがうまく切れずに歩道の中に進入してしまうという事故も多々目につくように思います。その点も一緒に検討していただければと思います。

以上です。

【事務局】 どうもありがとうございます。

【委員長】 ありがとうございます。確かに先生がおっしゃるとおり、これからは、高齢ドライバーの運転円滑化のような効果も、道路には求められるような気もします。また、そのような効果をあらかじめ示していくということが、道路整備の意義にもなると思います。大変将来的にも有意義な御意見だったかと思います。ありがとうございました。

【委員】 よろしいでしょうか。

【委員長】 お願いします。

【委員】 今の観光ということと安全ということに関係すると思うのですが、今回は短い区間ですが、その南側の空間には自転車の通行帯や矢羽根というようなものが、この琵琶湖の周りで結構整備されており、ビワイチに対応するようなこともされているかと思えます。今回の断面を見ますと、先ほど見せていただいた中には、歩行者自転車道という書き方がされて、3.5メートルと記憶しておりますが、東側のほうが歩道ということになっています。要は、車道側について、同じように、自転車の安全な走行空間みたいなことも配慮された整備になるのか、そのあたり、前後の接続性という面から見たときに、どのような対応が実際されているのかということをお伺いできればと思います。

以上です。

【事務局】 ありがとうございます。

琵琶湖につきましては、琵琶湖湖周を反時計回りに、「ビワイチ」ナショナルサイクルルートに指定してございます。今回の当該区間につきましては、ビワイチルートとしましては、少し見づらいかもわかりませんが、この市内のこういった中を基本通っていただくことになっておりまして、国道の部分の一部通るところは、この写真の3に示しますように矢羽根というものを設置してございます。これは道路利用者に対しても自転車が通る区間だということをアピールする表示になっておりますので、極力、サイクルルート自体は交通の少ないところを指定してございますが、一部渡るようなところについてはこういう矢羽根なんかで対応しているということで、サイクリスト等に安全を促すということと、利用されるドライバーの方にも認識していただくというふうな対策を取ってございます。

以上でございます。

【委員】 ありがとうございます。

今回提示されている対象の部分については、自転車が直接通る部分にはなっていないという感じでしょうか。

【事務局】 一部、国道303のほうに左折していくのがサイクルルートになっていて、山側から下りてきて、一部この横断する区間につきましては、サイクルルートということになるというふうに思っています。

【委員】 そうすると、脇道から国道8号に当たるところはクロスして矢羽根の通行帯を通るということですね。

【事務局】 そうですね。ここの303のところは横断歩道がございますので、そこまでは山側のほうの歩道を通っていただいて渡るといふ、そんな感じになっています。

【委員】 分かりました。そういうことも含めてやられるということであれば理解しました。ありがとうございます。

【委員長】 ありがとうございます。観光を積極的にということと、一方で、それによって安全が脅かされてはいけない、そのようなことを確認されたように思います。それについては、一応確認できたということで、ありがとうございます。

それでは、ほか、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、今、審議いたしました一般国道8号塩津バイパスですけれども、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、対応方針のとおり事業継続することが妥当と判断するとさせていただこうかと思いますが、よろしいでしょうか。

(首肯する委員あり)

【委員長】 ありがとうございます。それでは、事業継続妥当ということでお願いしたいと思います。

「一般国道9号福知山道路」

【委員長】 どうも御説明ありがとうございました。

それでは、御説明のありました一般国道9号福知山道路について、委員の皆様から御意見、御質問等ございましたら承りたいと思います。よろしく願いいたします。

先生、よろしく願いいたします。

【委員】 ありがとうございます。説明、ありがとうございました。この件に関しても継続で結構かと思えます。

1点気になるところがあります。残りの区間が非常に短いところでも、用地買収があと少しで、通常であれば、あとは建設だけ残すのみが多いかと思えます。用地買収がまだ進

んでいないというところがあると思うんですけども、この見込みも立っているのかという点がちょっと気になるところでございます。その点、いかがでしょうか。

以上です。

【事務局】 ありがとうございます。

用地の見込みでございますが、この部分が今まで事業を実施していった中で、公図といえますか、法務局のほうに設置されている公図がかなり混乱を来しております、その部分を訂正するというところでございます。公図の混乱というのは、法務局に誰々が持っていて、このぐらいの土地がおよそ分かるような図面がございまして、それを現地で地権者の方に来ていただいて訂正すると。ちょっとその地道な作業が残っております、それさえクリアすれば、あと、用地のほうは任意交渉に入っていて工事のほうができていくと。1.7キロでございますが、工事量を合わせると、約5年延長させていただければ可能であるというふうに我々は考えておるところでございます。

以上です。

【委員長】 先生、よろしいでしょうか。

【委員】 ありがとうございます。それで結構です。この件ではありませんが、用地買収がなかなか進まなくて進捗が遅れるということが多々あるので、その点だけがちょっと気になるところではございました。それが大丈夫だということであれば安心です。よろしく進めていただければと思います。ありがとうございました。

【事務局】 ありがとうございます。

【委員長】 ありがとうございます。公図混乱等、いろいろ難しい面があるかと思えますけれども、できる限り順調に進めていただきたいと思っている次第です。ありがとうございます。

それでは、先生、手が挙がっているかと思いますが、よろしく願いいたします。

【委員】 聞こえていますでしょうか。

【委員長】 はい、聞こえています。ありがとうございます。

【委員】 説明ありがとうございます。進めていただくことでもちろん構わない、いかなど、ぜひとも意義はあるなと思っておりますが、少し読み方を教えてください。

冒頭のページを見ますと、ここは福知山工区だろうと理解をします。昭和60年、1985年に始まって、事業期間としては当初45年だったのが、今度50年に延びるということですかね。45年と考えると2030年ですから、あと8年間。あと、それプラスさら

に5年間という予定ということでしょうか。

あとは、進捗状況がこの5年間で2%というのが、ここだけ見ますと少し数字が小さく見える。同じく土地の取得についても1%、そこだけを見ておきますと少し小さく見える感じがしますので、そこについてもう一度御説明を賜ればと。

以上です。

**【事務局】** 失礼いたしました。今回、延ばさせていただく、なぜ5年間かということですが、今まで事業をずっと行ってきて、用地の買収とか工事難航とかいうことで積み重なってきて、今、まさに初めて、初めてというか、多少の公図混乱等はありませんが、初めてここで大規模な混乱にぶつかったということですが。そこで5年延長いただくことによって解消して、工事が進められるという見込みを御説明した次第でございます。

もう1つ、進捗の状況でございますが、公図の混乱の中で、まず、公図をきちんとした上で、用地の測量を行って、持ち主とエリアもはっきりさせた上で買収ということになってまいりますもので、そこでかなり手間がかかって、進捗がちょっとダウンしているというところでございます。

ただ、混乱していないところ、公図がきちっと設置される場所については買収等を進めておりますので、その部分でちょっと少ないように見えますが、進んでいるということで、90%ということで計上させていただいているところでございます。

以上です。

**【委員】** ありがとうございます。

**【委員長】** よろしいでしょうか。

続いて先生、手が挙がっているかと思えます。よろしくお願ひします。

**【委員】** ありがとうございます。専門ではない分野の質問で恐縮ですが、残事業に対して費用便益比が5.3となっております。これまで4車線の整備が済まれて、例えば3ページに、これまで1,650メートルの渋滞が起こっていたのがゼロメートルになったと、解消されているという、いい結果が出ております。

それに対して、3ページの未整備部分では最大渋滞長は420メートルと書かれていますが、ここの整備が終わったときに一挙に5.3に上がるという仕組みについて、今まで1,650メートルの渋滞が解消されていて、あとは420メートルの渋滞長が解消されるときに、走行時間短縮便益ががんと上がっていますが、その辺の、仕組みはどのように考え

たら、このように5.3になるのかを簡単に教えていただけるとありがたいです。

以上です。

**【事務局】** すいません、7ページのところでございまして、ちょっとお待ちください。

ここでございますが、まず、全体の便益を見てもらいますと、6キロのうち大体1,500億ぐらい、1,455億でございます。あと1.7キロでございますが、総費用としては133億ということでございます。ここの部分の便益が、あと3分の1便益が残っている状況。ただ、事業については10分の1ということですので、かなりここの部分はほかと比べて低廉ですというところから、割り算すると5.3ということでございます。

以上でございます。

**【委員】** 承知しました。数字上と言うとよくないのですが、かなり整備が進んで実際に渋滞解消されて、走行時間の短縮も図れているのですが、あと残っている420メートルの赤色のところで一気に5.3まで上がるというのは、その残り事業に対してというわけではなくて、トータルに考えたときにこうなるということでしょうか。

残事業と書いてあったので、この赤色の僅かな距離の最大渋滞長が、420メートルが解消されるだけで、ぼんと上がっているのが、どうしてだろうという疑問を持ったのです。3ページの部分に、1,650メートルの渋滞がかなり減少されているのにあんまり費用便益比は上がらずに、このラストのところでぐっと上がるのは、そういうものでしょうか、という、質問ですが、その部分ですが、数字上のことであるという感じでしょうか。

**【事務局】** 私もここ、ちょっと便益の計算の中を見ますと、全体を通してこういう比率ではなっているんですけども、残りの事業費が10分1と少ないような状況でして、ここがかなり安くて、便益のところはまだこれだけ残っているということかなということ、すいません、ちょっと説明があれなんですけど……。

**【委員】** 分かりました。考え方ですね、これから使う費用が少ないのに対して効果が大きく出るという、そういうことでしょうか。

**【事務局】** そうです。そういう計算になっております。

**【委員】** 分かりました。すいません、ありがとうございます。

**【事務局】** すいません。ありがとうございます。

**【委員長】** ありがとうございます。

もちろん私自身が計算しているわけではないので、はっきりとは分かりませんが、交通工学の学者の視点から申しますと、今回がそうかどうか確信はありませんけれども、交通

ネットワークでは、連結とか拡張がある一定のところを超えると、どーんと効果が大きくなるということがあるのです。ネットワーク効果ともいうものです。急に効果が大きくなるようなことが起こり得ます。ただし、もちろん、今回、それが発現したかどうかは分かりませんが、そういうことがありえます。間違いなく、費用が効果に対して小さいので、割り算すると、比較的費用便益比が大きく出ているということはあるとは思いますが。一方で、もしかしたら、ネットワーク効果もあるのかもしれないと思います。想像の域を出ませんが、先生にちょっと補足ということで……。

【委員】 ありがとうございます。そういう効果も多分はじかれているだろうなど。ここに表れている直線上の渋滞解消だけではなくて、ネットワーク効果みたいなものもはじいておられて、こういう5.3という値が出ているのではないかと私も思います。ありがとうございます。

【委員長】 ありがとうございます。私と前迫先生も多分そうじゃないかと思うのです。確認いただけるようでしたら、確認いただきたいと思います。

【委員】 ありがとうございます。

【委員長】 先生、最後に1つお願いします。

【委員】 確認までですが、今回のこの対策区間の北西側の地名でいうと岩井という鳥取に向かう方があると思いますが、この未整備区間が終えられると、岩井のほうはもう全部4車線化されていて、全部一気につながるというイメージでよろしいでしょうか。向こうはまだ2車線が残っていて、渋滞がまだちょっと残るということか、今回、これで全解消ということになるのか、そのあたり、確認までに教えていただけますか。

【事務局】 この図でちょっと説明させていただきます。

まず、この事業自体は新庄までが計画されているところでございます。こちらから9号、鳥取方面に向かっては2車線しかございません。ここに429号という道路がございます。ここからは兵庫県から流れてくる車が結構ありまして、ここをうまくさばく、4車線化して、うまくさばくことで交通が流れやすくなるというふうに考えておりますので、今のところ、ここさえ解消すればスムーズにこの辺りは流れるというふうに考えております。

【委員】 分かりました。429号のほうは交通レベルが卓越しているから、そこは2車線ではあるけれども、今の問題は解決するという意味ですね。

【事務局】 そういうことでございます。

【委員】 承知しました。ありがとうございます。



【委員長】 いろいろと御確認いただきまして、ありがとうございます。

それでは、結論にいかせていただきたいと思います。おおむね反対意見もなかったように感じておりますので、一般国道9号福知山道路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）のとおり事業を継続することが妥当と判断されるとさせていただきたいと思いますが、委員の皆様、よろしいでしょうか。

（首肯する委員あり）

【委員長】 ありがとうございます。それでは、事業継続妥当ということでお願いしたいと思います。

#### 一括審議案件

「加古川直轄河川改修事業」「揖保川直轄河川改修事業」「九頭竜川直轄河川改修事業」

【委員長】 一括審議案件3件、いずれも河川改修事業、加古川、揖保川、九頭竜川ということでございます。一括審議とさせていただきますけれども、この3件について、何か御意見、御質問、ございますでしょうか。いずれも今、大雨、水害等、我が国では頻発しつつある中で、大変重要なプロジェクト案件ではないかと考えられます。いかがでしょうか。

委員の皆様がお考えの間に、ちょっと雑談のような質問ですけれども、改修工事とか、いろいろな工事をされてますよね。前回も少しばかり尋ねたのですが、それらの順番を決めていく科学的なアプローチはあるのでしょうか。なかったら、研究領域として面白いと思ったりしたのですが。

【事務局】 今のは、別の川同士でどういう順番でやっていくのかという意味か、川の中でどういう順番で……。

【委員長】 例えば加古川でしたら、加古川の中で上流、中流、下流でいろいろなものが考えられていますが、それをどのような順番でやっていくのがいいかみたいなことです。

【事務局】 基本的には、計画としては、その水系全体で、まず20年から30年ぐらいの事業の期間で目標を決めます。例えば30年に1回ぐらいの規模の洪水に対応できるようなものとか、あるいは戦後最大の洪水に対応できるようなものとかです。そういう目標をまず設定した上で、どういう順番でやるかというところは、基本的には下流側から順番にやっていくというのが大原則になります。

というのは、上流のほうを先に改修しますと、下流のほうにリスクが相対的に高まると

ということがありますので、基本的には下流の流れをよくして、徐々に上流のほうに攻め上がっていくというのが基本です。

【委員長】 そういうのはB/Cの値に反映されるのでしょうか。下流から対応した方がいいとか。

何を申し上げたいかという、B/Cだけでやっているわけではないと思いますが、B/Cは非常に重要な尺度の一つです。そうであれば、個々の工事についてのB/Cが分かっている、その組合せのB/Cも分かっているのでしたら、そのB/Cが最もよくなるような順番に対応していくというようなアプローチが、既にあるのでしょうか。

【事務局】 大体、下流からやっていく。あとは、市街地がやはり下流部に広がっていることが多いという。例えば淀川ですと、やっぱり下流の大阪に市街地が集中している。結果としては、そういうところを優先してやっていきますので……。

【委員長】 結果的にはB/Cが……。

【事務局】 B/Cが高くなって行って、最後、ずっと寝てくるという……。

【委員長】 そうなりますね。

【事務局】 そうような傾向にあります。それで目標を一応達成したら、もう一度新たな目標を、例えば今度は100年に1回に目標を引き上げて、もう一度下流のほうから順番にやっていくと、そういうのが基本になります。

【委員長】 なるほど。分かりました。

【事務局】 その中で、例えばどこかで災害が起こったりしたときには、その部分については暫定的に先行してやるということはありませんけれども、基本的には下流から順番にやっているというのが原則ですね。

【委員長】 分かりました。では、私の思っていることは、新しい研究領域にはならないということのようで、ちょっと残念です。

それでは、先生、よろしくお願いします。

【委員】 ありがとうございます。事前御説明のときにも少し伺った件で、再度で恐縮です。

3つの河川について、いずれも治水プロジェクトを立ち上げて、その中でグリーンインフラというのを強く打ち出しておられます。その地図を、例えば加古川ですと12ページ、揖保川ですと14ページ、九頭竜川ですと12ページに、どこでグリーンインフラの活動をやっているのかというような地図もあって、非常に積極的にグリーンインフラというも

のを取り入れて、治水と、そして多様性の保全というか、自然環境の保全に力を入れる視点でもって流域治水を推進されているという姿勢がよく読み取れます。その中で、いずれも私も詳しく現地を知っているわけではないので、あまり分からない部分があるんですが、例えば揖保川の水系流域治水プロジェクトですと、豊かな森に育まれたというふうなことで、森というものを意識しておられるんですね。

3 河川ともそうですが、グリーンインフラって、森と川とのつながりを、生態系としてのつながりを考えながら、そこでアユが遡上する川づくりを目指すとか、その河川の地域性というものを考えながら特徴ある取組をされていると思うのですが、ただ、やっぱり森という視点がちょっとは弱いというか、河川の、河川敷だけではないですが、河川の見えるところで何か取組をされているようですが、上流域の森までを含んで、包括してグリーンインフラを推進しているというのが、地図だけですとちょっとよく分かりません。

揖保川は、丸石河原に生育するカワラハハコの新再生とか、かなり河川敷特有の植物を再生する取組もされていて、非常にいいと思います。これは3つとも本当にいいのですが、森までたどって、今後、森と川という、そこはかなり広域的な中でグリーンインフラを推し進めるようなことをしていただけると、より一層いいなと思います。そのあたり、実際にはやっているけど、ここには出ていないとか、森まで入れるのはやっぱりちょっと難しいとか、そのあたりの御意見をちょっと頂戴できればと思いますので、補足説明的に、グリーンインフラと治水ということについてのコメントを頂戴できればありがたいです。

以上です。

**【事務局】** よろしいですか。

**【委員長】** どうぞ。

**【事務局】** ありがとうございます。大変重要な御指摘だと思っております。当然、川というのは水源のほうから河口まで、まさにその流域一帯として管理していくということが大事でありますし、やはり山、森のほう荒廃しますと、結果として非常に土砂災害であるとか洪水被害というのが大きくなる傾向にありますので、きちんとその森の視点も取り込んで、グリーンインフラというのに取り組んでいくというのは我々も非常に大事だと思っております。

今回、グリーンインフラの中でここに明示的に書かせていただいたところは、やはりいろんな関係機関との連携の中でやっていくところでございますので、様々な部局の方とかともいろいろ調整をさせていただいた上で記載している部分でございますので、そういっ

た視点を持って、徐々に森のほうにもメニューが加えられるような形で働きかけをお願いしていきたいと思っております。

【委員】 ありがとうございます。今まで出てきた河川のプロジェクトの中では非常に先進的というか、分かりやすく取組を明示していただいていると思います。そういう意味では、既に森林部局等とも連携を持ちながら進めていく体制というか、テーブルというか、そういうものがあるということで理解してよろしいでしょうか。

【事務局】 森林のほうとも連携しながらやらせていただいているところでございますので、引き続きそこを発展させていきたいと思います。

【委員】 承知いたしました。どうぞよろしく願いいたします。

以上です。

【委員長】 ありがとうございます。

いかがでしょうか。よろしいでしょうか。一括審議案件3件に特に強い反対意見等ございませんでしたので、原案どおり、事業継続が妥当ということと思います。

まとめますと、加古川直轄河川改修事業、揖保川直轄河川改修事業、そして九頭竜川直轄河川改修事業、いずれについても、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う結論とさせていただきたいのですが、委員の皆様、よろしいでしょうか。

（首肯する委員あり）

【委員長】 ありがとうございます。それでは、事業継続ということで結論づけたいと思います。

本日の審議案件は以上でございます。委員の皆様、長時間のご審議お疲れさまでした。

一旦、事務局のほうにマイクをお返ししたいと思いますので、事務局のほうからよろしく願いいたします。

【事務局】 御審議いただきまして、ありがとうございました。

この御審議を踏まえまして、本日の議事録の作成も、これから作成いたしますので、少しお時間をいただければと思います。

【委員長】 本日の審議結果の速報版ということでございますが。映しますよね。

（「映します。少々お待ちください」の声あり）

【委員長】 それでは、読み上げさせていただきます。

審議結果。まず、再評価、重点審議。

1、一般国道8号塩津バイパスですけれども、審議の結果、一般国道8号塩津バイパスの再評価は、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。

2、一般国道9号福知山道路。審議の結果、一般国道9号福知山道路の再評価は、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、対応方針のとおり事業継続することが妥当と判断される。

続きまして、再評価、一括審議。

加古川直轄河川改修事業ですけれども、審議の結果、加古川直轄河川改修事業の再評価は、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、対応方針のとおり事業継続することが妥当と判断されました。

2、揖保川直轄河川改修事業につきましても、審議の結果、揖保川直轄河川改修事業の再評価は、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、対応方針のとおり事業継続することが妥当と判断される。

3つ目、九頭竜川直轄河川改修事業。審議の結果、九頭竜川直轄河川改修事業の再評価は、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、対応方針のとおり事業継続することが妥当と判断されるということで、本日の議事録（速報版）とさせていただきます。よろしくお願いいたします。

事務局から皆様にお知らせすること、ございますでしょうか。

【事務局】 御確認ありがとうございました。詳細な議事録につきましては、後日取りまとめの上で公表する予定としておりますので、よろしくお願いいたします。

以上です。

【委員長】 ありがとうございました。

委員の皆様から最後に何か、ございますでしょうか。よろしいでしょうか。

（首肯する委員あり）

【委員長】 ありがとうございます。ないようでしたら、本日の審議を終了して事務局に最終的にマイクをお返ししたいと思います。

【事務局】 ありがとうございました。以上をもちまして、令和4年度第2回の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。委員の皆様、御審議、誠にありがとうございました。

以上でございます。

【委員長】 ありがとうございます。お疲れさまでした。

— 了 —