

平成 28 年度  
茨城県公共事業再評価委員会

議 事 録

日時：平成 29 年 1 月 20 日（金） 15:00～

場所：茨城県庁 庁議室

## 平成28年度茨城県公共事業再評価委員会 議事録

日 時：平成29年1月20日(金) 15:00～16:10

場 所：県庁舎5階庁議室

佐藤委員長：それでは、事業の審議に入る前に、進め方を事務局から説明いただけますか。

政 策 監：はい。本日の審議の進め方についてご説明いたします。本日、ご審議いただく事業は土木部の1事業でございます。事業担当課である道路建設課より、概ね20分程度、評価のポイントになる点について絞って説明をさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

佐藤委員長：ありがとうございました。進め方についてはよろしいでしょうか。それでは、今日の審議ですが、意見交換の結果さらに詳細な審議が必要であると判断された場合には、現地調査あるいは委員会を再度開催して審議を行うこともできることになっております。率直な有意義な意見交換をお願いしたいと思います。どうぞよろしくお願いいたします。それでは、主要地方道筑西三和線バイパスの説明をお願いいたします。

### 【道路建設課から説明（主要地方道筑西三和線のバイパスの説明）】

説明者：技佐兼課長補佐(技術総括)

#### ○筑西幹線道路の概要説明

- ・ 県西地域の主要な幹線道路であり、北関東自動車道と一体となって、県西地域と県央地域を結ぶ広域交通拠点のネットワークを構成する路線である「筑西幹線道路」の一部を成す道路。
- ・ 筑西幹線道路は、桜川筑西 IC から古河市の国道4号までの延長約44キロメートル。
- ・ 国、県、市町が連携して事業を進めている。

#### ○筑西幹線道路の供用状況

- ・ 北関東自動車道の桜川筑西 IC を起点として、国道50号区間は、約7.8km。一部区間は国により拡幅事業中。
- ・ 都市計画道路一本松茂田線から国道294号まで、延長約8.2km区間は、筑西市で整備中の1.4km区間を除き供用開始済。1.4km区間は、来年度中には供用開始を予定。
- ・ 国道294号から鬼怒川大橋区間の県道筑西三和線については、現道区間と関城バイパスの整備済み区間を合わせて8.4kmあり、供用済み。
- ・ 赤い波線区間の約6kmが今回の再評価の対象事業区間で後ほど説明。

- ・国道125号からは、当面、広域農道を経由し、古河市道の柳橋恩名線へ繋がる当面ルート。
- ・青は、日野自動車がある古河名崎工業団地。
- ・国道4号から古河市内の旧国道4号までは、まだ具体的なルート決定に至っていない。
- ・現在整備中区間が繋がれば県西地区の広域的なネットワークが形成される。

#### ○筑西三和線バイパスの位置図の説明

- ・県と結城市、八千代町で役割分担し、結城市山王地内から八千代町成田まで延長約6.0km区間。
- ・事業費約67億円、平成24年度より事業着手しており、平成34年度の完了を目指す。

#### ○事業区間の説明

- ・結城市山王地内の現道筑西三和線を起点とし、結城坂東線を横断し、八千代町野田地内の国道125号までの約6kmが当事業区間。起点側、終点側の0.4kmをそれぞれ、結城市と八千代町の工区。

#### ○事業目的の説明

- ・現道区間の交通混雑の緩和を図る。
- ・県西地域の交流・連携を支える交通提携の構築を図る。
- ・北関東自動車道などの整備効果を活かした物流網を形成し、県西地域への企業誘致の促進を図る。

#### ○現道の現況の説明

- ・山王交差点付近、今宿地内の交差点、古河市の尾崎地内、国道125号との交差点部

#### ○工事進捗状況の説明

- ・結城市山王付近、地盤が軟弱であることからプレロード工事、改良工事区間、八千代町の下山川地内 等

#### ○再評価書（3事業計画の延長～4進捗状況と今後の見通し）

本バイパス事業は、平成24年度に着手し、着実に事業を進めておりますが、道路の構造に理解が得られていないことや代替地の折合いがつかず、用地交渉が難航していることから、用地取得に期間を要し、事業が長期化しているため、完成年度を平成34年度まで、7年間延長したいと考えております。

また、事業内容については、当初、終点部において、概略ルートとの接続部を考慮して広域農道までとしておりましたが、よりスムーズな交通を実現するため、国道125号まで延伸し400mを追加いたしました。

また、起点部の現道の擦り付け区間を精査したことにより200m延長し、計600mを事業区間にしました。

事業費につきましては、道路延長を延伸したことによる用地費、工事費の追加や地盤調査により、当初想定していなかった軟弱地盤層が深いことなどによりその対策費用が必要になったこと、また、地元との調整により側道を設置する追加の用地補償、工事費などから工事費を約32億円増額し、67億円に変更したいと考えております。

#### ○事業費の増加について補足説明

- ・ 終点側400m延伸  
当初は筑西幹線道路のルート検討を考慮して広域農道までのタッチ。
- ・ 起点側200m延伸  
現道との擦り付け区間の精査による変更。
- ・ 側道設置箇所約3.5km  
地元説明会後の地域住民との協議の結果による側道の設置。
- ・ 整備延長を600m延伸したことにより、約7.5億円の増額
- ・ 側道整備の追加 約6億円の増額
- ・ 軟弱地盤対策工事 約1.4億円の増額
- ・ 補償算定の詳細による増額、人件費高騰による工事費の増額で4.5億
- ・ 計32億円の増額

#### ○再評価書（5評価内容）

事業の有効性につきましては、本事業の実施により通過時間が約5分短縮が見込まれ、現道の1日の交通量が9,800台から6,600台となり、約33%の交通量の減少が予測されるなど、県西地域の交通利便性の向上に有効と考えております。

事業の効率性につきましては、本事業区間が全線開通した場合は、この区間の通過時間の短縮や、走行時間の減少など事業として有効な効果があると考えており、このような効果を換算した結果、費用対効果は1.3となっております。

また、コスト縮減については、土量の流用が多い工事であることから、建設発生土の有効活用により約5億円のコスト縮減を図っていく予定としております。

本事業は、現道の交通混雑の緩和を図り円滑な交通流動を確保するとともに、筑西市・八千代町・古河市の連携強化により地域産業の活性化が図られ、企業誘致等の推進が期待できることから、その必要性は変わらないものと考えており、全線暫定2車線供用による整備効果の早期発現に努め、事業を継続したいと考えております。

## 【意見交換】

木内委員：質問をさせていただきます。まず、完成年度の変更で、道路の構造について理解が得られないと書いてあるのですが、これが何かということと、6 kmのうちの0.4 kmが八千代町、0.4 kmが結城市ということで、それを含めたのが全体の予算なのかということ。また、その数字と5.4 kmが6 kmになったというのが結構近い数字なので、市町村で別にやることと何か理由があるのかということを知りたい。

道路建設課：まず道路構造の理解というのは、この路線自体が田の中を走りますから、現状の地盤よりも少し高い構造になっています。(説明画面を見て) こういう感じで田面より道路が高くなってしまいます。これは何か所か水路などを横切るわけですが、水路を横切って上流側から氾濫する構造となるので、その道路によって横堤になって水路の上流側は浸水域が広がるのではないかと。当然道路には、横断する水路ボックスを作りますが、心配をされている方がいらっしゃるということです。これについては、きちんと計算をして、ある程度の雨が降っても流れるということを計算しておりますので、粘り強く説明をして理解を得られるように努めていきたいと考えております。

続いて事業区間についてですが、筑西幹線道路全体がそれぞれの事業主体、県だけではなくて、国・県・市町が一緒になって整備を進めていく事業を4.4 kmという長さでやっております。元々、結城市と八千代町も、この道路を着手する時に一緒に整備をすることに合意をいただいております。八千代町の部分は、125号までやった方が将来のために流れがよく通行できるため、広域農道の拡幅部分を八千代町が整備を行うこととなり、元々、5.4 kmに着手した時から八千代町側の施工区間を、南側に変更していただくということになりました。元々、市町村道部分を増やしたわけではなくて、多少、部分は変わったのですが、3者で一緒に整備をする思想は変わっていないということです。

木内委員：そうすると5.4 kmじゃなくて6 km全部をやるということなんですね。

道路建設課：6 km全部です。この事業費は、県分の5.2 km、結城市分の0.4 kmと八千代町の0.4 kmを合わせた全体の事業費が6.7億円です。3事業主体の合計の金額で再評価を受けている。

佐藤委員長：そうすると、2つの市町村がお金を提供するだけということではないんですか。負担分とはどういうことなんですか。

道路建設課：その区間分は市町村が施工をしますが、工事の中で一緒に整備した方が望ましいところは県が受託している場合がございますし、最終的に管理もその施工主体ですから、5.2 kmは県が管理し、それぞれ400 mずつは結城市と八千代町に管理していただく。将来、6 kmの管理を含めて、県と市町で施工をしている。

佐藤委員長：今の負担という問題についてお聞きしたいんですが、県が施工する分と市町が施工する分とで最終的な負担割合というのはどちらがやるかということで変わってくるというようなことがあるのですか。これ全体は県道というわけなんですよ。

道路建設課：基本的に、5.2Kmが県道で800mは市町村道となります。元々、事業主体自体が市町村道で、八千代町さんが町道で、結城市さんが市道として400m整備していて、一連で筑西幹線道路。その中の5.2Kmは県の筑西三和線の整備です。

佐藤委員長：なるほど。短い市町道区間が入るというわけですね。そうすると、市道を工事する場合と県道を工事する場合で、県と市、あるいは国の負担割合というものは変わるものですか。

道路建設課：もちろん市町村道をやるときには、市が全面的に整備をする。

佐藤委員長：もちろん工事をやるというのは分かりますけれども、事業費の負担割合というのはどういう風になるのですか。

道路建設課：そうですね。補助事業というものもございますので。

佐藤委員長：そういうことを聞いているんですけども。例えば国からの補助というものがある。

道路建設課：あります。道路事業としてやっていきますので。

佐藤委員長：そうですね。ですから、例えば32億円増えたときに、32億円が県の負担になるわけではないと。

道路建設課：そうですね。半分くらいは国補として国の交付金で賄っています。

佐藤委員長：国の交付金で賄って、関係市町の負担はない。

道路建設課：この中でも市町は2億円くらい増えると。

佐藤委員長：パーセントで何か決まっているのですか。県の施工としてやる場合には半分が国費で賄われてあとの半分は県と関係市町村が持つということ。

道路建設課：いや、県道の整備は、県が国の交付金を半分くらいいただいて、県と国のお金

で県道の部分をやります。市町村の部分につきましても、国から市町村が交付金をいただいて国の交付金と市町村の負担で整備します。

佐藤委員長：そこには県がお金を出すことはないのか。

道路建設課：ないです。

佐藤委員長：そうすると、そういうことも含めて、どこを誰がやるかということで総額の支出が決まるわけですが、その支出割合と言いますか、その支出額を前提にして全体の共用部分はこういう風にしましょうよ、ということが合意されているわけですね。それは、今回はそんなに大きな変更はないということですか。32億円増えることによって国の負担額も増えるということですね。

島袋委員：この会議でだいたい議論する時は工事が長引いているというような話が多いのですが、今回はケースが違うような気がしました。最初の計画と現在の姿が、色んな意味で、道路の規格も変わって大幅にこの建設費も変わったのではないかと。道路延長でいうと少しの長さなのに倍近くになるなんて普通はあり得ません。多分、最初の目論みと現在が違うんだと思うんです。だから、工期とお金が掛かるようになったって言うだけかかないと、納得しづらいような気がするんですね。

理事政策審議：計画としては全然変わっていない。ただ終点を少し伸ばしたと言うだけです。

島袋委員：伸ばしただけですか。

道路建設課：はい。

島袋委員：そうするとなんでこんなに増えるのかと思います。

佐藤委員長：どうしてこんなに増えてしまうのかということは、先ほども説明がありましたけれども、一番大きいのは軟弱地盤の改良なんですよ。だから、毎回毎回問題になるんですが、事業計画をスタートさせる時は大したことないだろうと言って、少ない金額で出来るだろうという目論みでスタートをして、やってみると非常にお金が掛かりますという話なので、これは一般論として公共事業は安くできますよということでスタートして、スタートしたらそれを途中で止めることは難しくなってしまうので、これはあまりよろしくない例だと思います。ただ、技術的には、事業をスタートする時とは違って、本当に軟弱地盤が7割もあって改良しなくてはならないということに結果としてなったわけです。こういうことがもう少し技術的に事前に分かっている、当初からこれだけ掛かりますよという大きな金額を提示してもらっていた方が、県民としては非常にスッキリするのではな

いかということだと思っんですね。全体の金額の伸びについては色々な要素がありますが、一番大きいところはそこなので、そのことに関して委員の方からも何かご意見がありましたら。

井上副委員長：32億円のうち14億円ということですので約半分です。そのところの説明はぜひお願いしたいなと思います。

佐藤委員長：それでは、どうしてそういう風になってしまうのかということ。

平沼委員：地元の要望で側道整備という話が出ましたけれども、この側道整備というのは一番最初の計画では入ってなかったのでしょうか。

道路建設課：はい。大きな市道などは、交差点を付け替えられないため、最初から計画することもあります。まず最初に、今回の全体の事業費がなぜ増えたのかということは、事業に着手時は、地元ルートを含めて説明をする以前に、来年に事業に着手することについて決めています。地元説明をし、皆様に協力を得た後に事業着手が出来ないことにならないよう、許可を得てから地元への説明会を行い、地元との調整を行うのが一般的なやり方です。そのため、調査、測量を入らないまま、確実に必要な額を積み上げたため増額になってしまった。問題点でもあるとは認識しております。そういう点も踏まえて先ほどの側道ですが、将来は4車線になる道路については、農耕車が横断するのは危険なので出来ない。交差点を集約したり、田んぼの利用者が横断するなど、その土地の方々がどういう利用形態をしているのかを、地元の土地改良区などと協議して利用があるのならば側道が必要ということになります。水田部が多い地域ですが、地元説明をして道路を作る位置づけをしてから、始めて協議が行われるため、想定で約3kmの側道が必要とはせず、当初計画には側道は一切積上げていなかったという状況です。

平沼委員：そうしますと、この側道に掛かった用地費についても追加分となったということですか。

道路建設課：そうですね。

平沼委員：分かりました。

中山委員：単純なことですが、結城市や八千代町さんとやるということで、当然工事業者も変わるわけですね。そうするとその接点部分というか、その繋ぎ目という所は良くなるのではないかと。その辺のご配慮というのはどうなっているのでしょうか。走っているとそういうところに遭遇するんです。



道路建設課：道路管理者が違うので管理も違うから業者は異なると思います。ただ、道路の構造規模というのは市町村道路でも県道でも同じなので、極力支障はないようにしたいと思います。

中山委員：橋を渡るときなどは当然物理的になるわけけれども、道路を走っている時にそういうバタバタというものが気になる。例えば、斜めに工事をしてタイヤが一本ずつ渡っていくというようなことも。中々、行政の中ではそういう走り心地の良さという所は難しいのだと思うんだけど。

木内委員：先ほどの話に戻ってしまうのですが、再評価調書の進捗状況と今後の見通しのところですが、6,000mではなく5,200mが正しいということなんですが。

道路建設課：これは6,000mです。

木内委員：そうするとこれは市町村の予算まで入っているということですか。

道路建設課：はい。

木内委員：そうするとこれは後でもらうのですか。

道路建設課：市町村部分も含めて今回は再評価としてやっている。400mについては市町村が負担をしている。

木内委員：市町村が負担をして後から県がもらうということ。

道路建設課：市町村が自らお金を出して自らやるということです。

理事政策審議：市町村の分も含めて一体で評価いただきたいということです。

佐藤委員長：この事業の効率性のベネフィットはそこまで含めてということですよ。一体のものですから別々には評価できないと。

木内委員：実際に400mだけ市町村が管理するということはあるのですか。

道路建設課：お願いすることとなります。特に八千代町の南側の125号線より南側は八千代町が管理していますので。

石黒委員：二つほど伺いたいのですが、先ほどの軟弱地盤の工事費がアップしていくとい

うことの中で、(この事業は)震災以降に計画されている事業ですか。

道路建設課：はい。

石黒委員：そうしますと、震災以降で地盤強度の評価、道路工事や土木工事などの強度の評価というものが変わってきている。それも震災直後ではなくて、何年か経ってから見直しというものがあるので、どのくらい金額増加に影響を与えるような評価があるか、それを教えていただきたい。それと、毎回伺ってしまっていますが、人件費が高騰しているということは、これからも同じことが繰り返されると思いますけれども、毎年毎年こういう上昇率の見直しというものはされるものなのですか。要は、再評価の資料では工事金額の全体でしか見えていないので、細かく人件費に関しての金額を精査していくと、どのくらい人件費はアップしているのか。年度ごとにどのくらい上昇しているのかということ。また、今後27年度から7年延長するわけですが、この7年においてもどのように考えようとしているのかというものをお聞かせいただければ、お願いいたします。

道路建設課：まず、震災以降の地盤の考え方は、基本的に道路の安全性ということとに関してはまだありませんが、6年前に道路管理者として地震を経験して、多くの通行止めを経験した。その中で安全に通行止めにならないような道路を整備していくことが大事だと思っています。多くのところで地盤が悪く、段差が出来て通行止めになってしまったということから考えると、過去に比べてより地盤に対して神経質になっていると思います。過去に比べて地質調査を綿密にやるようになっており、より一層安全な道路の整備をしていると思っています。

人件費ですが、平成23年度に事前評価を受けた時の普通作業員と言われている一般的な労働者は12,700円というのが工事を発注する時の人件費でございました。今年は18,700円になっており、23年から5年間が経過して147%、1.47倍。とび職とか鉄筋工など作業をする人によって単価は異なってくるが、一般的にこの5年間で1.46~1.47倍というのは変わっていないので、約1.5倍近くこの5年間で上昇しているというのが事実でございます。今後、何年後に何倍になるかの想定は出来ません。確かに23年のときにも、28年のときには1.5倍になっているだろうという想像もしておりませんでした。こんなに上昇するとは思っていませんでしたので、全体の中での2.5億円ですが、この人件費の1.4倍というのはかなり大きなウェイトを占めていると思っております。急に上がっているのは、3.11の地震があって、東北の方に人が流れて行ってしまっている。その中で、県の工事を請負時の人員確保の際に高くなってしまうというのが一番大きな原因で上がっている。今後もどのように推移していくのかということ予測するのは難しい。

石黒委員：たぶん、東京オリンピックの開発もあるので、同じ位、上昇率を見込まないと。上昇率に関しては予算上それを見越して予算をたてるということを普通はしな

いでしょうから、現行の人件費の算出で予算ということになるんですよ。

理事兼政策審議官：現時点ではこれしかやりようがないということ。当然、単年度の予算を立てる時にはその時の単価で組みますので若干の増減はしますが、オリンピックから落ち着くことが一般的な見方としてはありますので、その辺はなんとも分からないというのが正直なところですよ。

佐藤委員長：他にいかがでしょうか。

井上副委員長：基礎的なことを2点確認させていただきたいのですが、再評価書で事業計画の変更とか進捗状況のところでは、費用は67億円となっていることでよろしいですよ。事業の効率性のところで65億円となっているのは何故でしょうか。

道路建設課：費用対効果を算出するにあたりまして、国土交通省のマニュアルにのっとって算出しております。事業費の算出に際しては、総事業費は67億円掛かるのですが、現在価値に換算をして50年間の利益とその事業に掛かったもので費用対効果を算出するため、67億円を現在価値に換算しますと若干減ると、用地買収した用地は最後に県の財産になることから、その分は差し引いたお金になります。それが67億円から65億円に減っている理由になります。

井上副委員長：わかりました。それともう1点なんですけど、建設発生土の有効活用により約5億円のコスト削減を図るとのことなんですけど、これは今後67億円から5億削減できる見込みであるということですか。

道路建設課：削減した後が67億円ということになります。ですから、67億円になるように5億円の削減します。

佐藤委員長：他はいかがでしょう。ご意見がなければ、最終的にはこれは委員会の意見として付けることになるんですけども、私としてはやはり軟弱地盤の問題というのがどうしても気になる場所なんです。区間延長とか無しに当初の事業費35億円に対して、他の区間延長などの要因無しでも、軟弱地盤だけで14億円上がってしまう。35億円でスタートした事業が軟弱地盤の問題だけで49億円になってしまう。この事業費の変化というのは極めて大きいと言わざるを得ないと思うんですよ。だからこの事業の軟弱地盤の改良はやらなくていいということにはならない訳ですけども、この事業とは別の問題として、事業をスタートさせるときの、事業が展開していく中で起こっている問題として、当初スタートしたものの見込みが甘かったですと、あるいはきちんと把握できなかったんです、ということでスタートした後に極めて大きな事業費の増になっている。だからと言って止めるということにはならないということが起こっているということも事実だし、そう

いうことはこの再評価委員会の席で初めて分かることだと思うんです。それで、私からの提案ですが、当初把握できない事情でもって、スタートしてからどんな風に事業費というものが上がってしまうのかということ、政策審議室の方で少し情報を集めていただいて、当初の事業をスタートさせるところに何らかフィードバックしていくという方法をとらないと、どうもこのように軟弱地盤の改良が必要だったんですねと、あーそうですかと、次から次へと認めていくわけにはいかないような気がするんです。ちょっとその辺の実態を少し整理していただいて、今年中に結論を出さなくてはいけないということではないと思いますけれども、来年度に何かそういう機会があればそのようなことを報告していただいて、ここの委員会の審議事項ではないけれども、何かフィードバックできるような、何かそんなことをしていただいた方がいいのではないかと思います、いかがでしょうか。

理事兼政策審議監：ありがとうございます。ご案内のように、公共事業も土木事業ばかりではなくて、最近の話では圏央道の開通が大幅に遅れて、あれも軟弱地盤で膨大な額の増大があったりとか、あとはダムの関係では八ツ場ダムとかですね、当初の予定から見ても大幅な増額になっていると。工業団地などもそうですが、どうしても役所がはじくときには、水田地帯なので当然地盤が悪いと知った上での設計金額をはじいているのですが、ただそれ以上悪いであろうというところまでは想定していないと。頭のどこかにはあるのかもしれないのですが、基本的にはやらないで、なるべく、少ない予算で効率よくこれだけ出来ますよというところからスタートしてしまうということがあったものですから、これは3.11もありましたし、色々な面で行政としてもきちんと見直す形で進めております。今も実際に各部で甘い見積もりはやめろということでやっておりますので、更に徹底して、また、今までにどういうものがあるのかということも、これからも正直なところ、これから再評価委員会で諮る案件ではありませんが、別な案件でも出てくると思いますので、その辺も踏まえ私どものところで整理させていただき、また今後の取組に活かしていきたいと思えます。

佐藤委員長：ありがとうございます。

島袋委員：道路の場合、その事業の必要性として交通渋滞の緩和という話がありますよね。今回はっきり分からないのですが、渋滞自体もあるかもしれませんが、交通の質というか種類の問題もあるのではないのでしょうか。例えば、工業団地への大型車の交通量が増えるようなことが見込める時に、日常の生活圏の中にそういうものを通すというわけにはいかない訳でして、なおかつ、農業等の現場もあって農業用の交通もあるわけですよ。そういうものが交じることによって危険性もあるっていうことは、しっかりとベースの情報としてあげられた方がいいような気がします。

理事兼政策審議監：おっしゃるとおりですね。

佐藤委員長：それでは、この事業についての評価ということになるのですが、審議の中でもここで止めた方がいいのではないかと、路線を変えた方がいいのではないかとというようなご意見はなかったように思うのですが。ということは、基本的にはこの事業は継続するということがよろしいでしょうか。それでは、委員会としての付すべき意見というようなものは何かありますでしょうか。評価書に対応方針と再評価委員会の意見というのがありますけれども。

島袋委員：繰り返してしまいますが、先ほどの道路を計画されときの説明会のお話を聞いてよく分かりました。委員長からもありましたが、もっと最初の時点の計画を精査できる場を強化していただくことが非常に大事だと思いました。

木内委員：今のお話ですが、やりだすと土地が上がってしまっていて買収が進まないということになる。

島袋委員：それはよく分かります。それをやったら事業が成立しないというのがよく分かるので。でも、そうするとどうなんですかね。

佐藤委員長：地権者と話を進めていったりしますと、どうしても色々な費用の増加要因が出てきたり、今回のように了解はするけれども、それなら側道は付けてくれと、そのような強い意見が出てきたりして、それを当初から側道を用意するということを経済的には中々しづらいということがあって、どうしても実際に事業を始めてみて増えてくるという要因も無きにしも非ずとは思いますが。ですからそれを、単純に軟弱地盤の問題だけではなくて、色々な側面はあると思うので、全体を整理していただいて、今後活かしていただくということではいかがでしょうか。ということで、この事業そのものについての意見ということではないんですが、もう少し一般的な意見として、そういうことについて、今後検討して配慮いただきたいということです。そんな意見を付して、ということではよろしいでしょうか。特にこの事業そのものについてはないということです。それでは、そういう結論にさせていただきます。では、再評価委員会の意見のところ、少し一般論としてをお願いを委員会として書くということにさせていただきます。その具体的な文面につきましては、委員長にご一任いただけますでしょうか。また、結果につきましては、後程皆様のごところに報告したいと思います。よろしいでしょうか。それでは、今日の審議は以上ということで、終了したいと思います。皆様ご協力ありがとうございました。