

令和3年度
第3回 長崎県公共事業評価監視委員会
議事録

日 時：令和3年12月3日（金）13：30～14：19

場 所：長崎県庁 1階 大会議室C

出席委員：友広 郁洋 委員長

大嶺 聖 副委員長

梅本 國和 委員

中村 政博 委員

岡 美澄 委員

五島 聖子 委員

令和3年度第3回長崎県公共事業評価監視委員会

日 時：令和3年12月3(金)
13時30分～14時19分
場 所：長崎県庁1階 大会議室C

午後 1時30分 開会

1. 開 会

事務局(植村) 定刻となりましたので、ただいまから、令和3年度第3回長崎県公共事業評価監視委員会を開会いたします。

審議に入りますまでは、長崎県土木部建設企画課の植村が進行を務めさせていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。

委員の皆様におかれましては、イレギュラーな委員会の開催にもかかわらず、ご多忙の中ご出席賜りまして、誠にありがとうございます。

本日は、中村沙織委員からご欠席されるとのご連絡をいただいております。また、梅本委員は業務のご都合により若干遅れると伺っておりますけれども、委員7名のうち過半数の方にご出席いただいておりますので、長崎県政策評価条例第11条の規定によりまして、委員会が成立していることをご報告申し上げます。

本日、ご審議いただきます案件は、県の土木部が事業主体でございます一般県道奥ノ平時津線(時津工区)の1件でございます。

それでは、この後は友広委員長に審議の進行をお願いいたしたいと思っております。どうぞよろしくお願いいたします。

2. 審 議

再評価対象事業の説明及び審議

友広委員長 皆さん、こんにちは。12月に入りまして大変ご多忙の中にご出席いただきましたこと、私からもお礼を申し上げます。

それでは、座って進めさせていただきます。

早速ですけれども、審議を進めてまいりたいと思っております。

まず、事業者から説明をいただいた後に、委員の皆様からのご意見をお伺いしたいと思います。

事業者におかれましては、正確かつ簡潔、明快な説明をいただいて、委員会の議事進行にご協力いただきますよう、お願いいたします。

なお、説明される方につきましては、所属とお名前を申されてからお願いいたしたい

と思います。

道建 - 1 一般県道奥ノ平時津線（時津工区）

友広委員長 それでは、道建 - 1 一般県道奥ノ平時津線（時津工区）について、事業者より説明をお願いいたします。

説明者(長崎振興局道路建設課) 長崎振興局道路建設課の岩永と申します。本日は、どうぞよろしくお願いいたします。

1 枚目の道建 - 1 道路改築事業 一般県道奥ノ平時津線（時津工区）の再評価について、ご説明いたします。

まず、審査の経過でございますが、今回は2回目の再評価となります。再評価の理由といたしましては、事業費が133億円から142.9億円と9.9億円増額になるものでございます。後ほどご説明いたします増額の内容につきましては、今年の4月から6月までに発生した事象でありまして、工法の検討等に時間を要しましたことから、この時期にご審査いただくこととなったものでございます。どうぞよろしくお願いいたします。

次に、時津工区の概要でございますけれども、長崎市と佐世保市を1時間以内で結ぶことを目指して整備しております延長約50キロの西彼杵道路、このうち時津町内の日並郷から野田郷を結ぶ延長3.4キロメートル、こちらの赤色の区間となります。

本事業は、西彼杵道路の一部として広域高速ネットワークを形成するとともに、時津中心部の渋滞を緩和することで交通事故の減少や地域経済の活性化を目的としております。

事業の経過としましては、平成26年度に事業化し、平成27年度から用地買収、工事に着手し、令和元年度にはトンネル本体工が完成し、現在、令和4年度の完成に向けて橋梁や土工事の整備を鋭意進めているところでございます。また、事業進捗率は、事業費ベースで88%、用地の取得率は100%となっております。

次に、事業の効果、必要性ですが、時津交差点、左底交差点など、時津町の中心部の国道におきまして慢性的な混雑、渋滞が発生しておりまして、この時津工区の整備により、交通の分散化が図られますので、交通の混雑を緩和し、安全で円滑な交通の確保が図れるものと考えております。

次に、事業費の増加について、ご説明いたします。

今回、全体事業費を133億円から9.9億円増加し、142.9億円に見直しておりますが、その内訳について大きく(1)から(3)まで3点ございまして、いずれも、この図面に示しておりますように日並インターチェンジ、トンネルを抜けて一番北側の区間の部分で起こった事象でございます。

まず、1点目が土質改良工の追加ということで、具体的には盛土材改良の追加となっております。切土区間において発生する残土、赤丸のところの切土区間で発生する残土

につきましては、当初設計時に実施しました地質調査の結果によりまして、盛土区間の路体材や路床材にそのまま流用できるものと想定しておりましたが、実際に切土工事を行って土質試験を実施しましたところ、所定の試験結果が得られなかったために、土質改良工、石灰による安定処理を施した上で流用する必要が生じました。これによって5.3億円の追加となっております。

2点目が地滑り対策工の追加でございます。こちら平面図、それから左下が断面図、右上が変状発生時のドローンの写真、白い線は亀裂を強調して書いたものであります。右下が対策施工中の写真です。

当初設計時に実施した地質調査の結果を基に設計を行っていくんですが、その中では断面図の黒線のような、こういった形で1対1.5という緩やかな勾配での切土を行ってございましたけれども、本年5月の降雨の際に地すべりによる法面の変状が生じたことから、地すべり対策としてグラウンドアンカー工及び水抜きボーリング工を追加する必要が生じました。これにより2億円の増額となっております。グラウンドアンカー工は、左下の図面の青い線、水抜き工も青い線で斜めに表示しておるものでございます。

続きまして、3点目が橋台施工に伴う仮設工事の追加でございます。橋台施工に伴いまして、左下の断面図の青線にお示ししておりますような1対1.5という緩やかな勾配での床掘りを行ってございましたが、こちら法面に生じたために、橋台床掘りにおける仮設工を再検討しまして、アンカー式親杭横矢板工法、こちら、橋台が2つありますので2工種ございます、及び切梁式親杭横矢板工法を追加する必要が生じました。これにより1.3億円の増加でございます。

以上の3点に加えまして、その他としまして資機材の単価の上昇、それからトンネル掘削に伴う水源補償、こちらが1.3億円ございまして、合計して9.9億円といった内容になっております。

続きまして、社会経済情勢等の変化について、ご説明いたします。

整備区間周辺におきましては、時津10工区が住宅地や商業施設として分譲されて、さらなる地域経済の活性化が期待されております。また、今年度、時津町におかれまして、町道子々川日並線の2車線整備が完了すると伺っております。町道とも連携しまして交通渋滞が著しい時津地区の交通の分散化を早期に図るためにも、本工区の早期完成が必要と考えております。

続きまして、事業の投資効果、B/Cについて、ご説明いたします。

費用対効果のマイナス要因につきましては、これまでご説明いたしました事業費の増額によるものでございます。費用対効果は、前回再評価時点の1.24に対しまして、今回、今時点での評価としまして1.16に低下しております。

続きまして、対応方針ですが、費用対効果は、ご説明しましたとおり低下しておりますけれども、事業進捗率が約88%と非常に高いこと、渋滞緩和などの効果が大きく、地域にとっても重要な事業であること。また、地元自治体等からも早期完成を要望され

ていることなどから、対応方針は「継続」とさせていただきたいと考えております。
ご審議のほど、よろしくお願いいいたします。

友広委員長 ありがとうございます。ただいま、事業者より説明をしていただきましたので、これからご意見、ご質問をお受けしたいと思っております。

五島委員 本件は、とても大事な工事だと思ひまして、早急な完成が望まれると思うんですが、ここ2年ほど、コロナの関係でいろいろな資材の調達であるとか、労働力の調達であるとか、資材の価格であるとか、以前にはない状況にいろいろあると思うんですが、そういうようなことを考えても、この増額で予定どおり令和4年に完成することができるんですか、あるいは予期しないコロナの状況の負の部分も吸収しての予算ですか。

説明者（長崎振興局道路建設課） ご指摘のとおり、コロナの以前からも資機材の単価の上昇という傾向は建設業界では続いておりまして、その傾向が続いておるようなところですが、現時点で再度費用等を見直しまして算出しておりますので、この金額で大丈夫と考えております。

友広委員長 よろしいですか。

五島委員 はい。

大嶺副委員長 私の専門的なところで、地盤工学のところで地盤改良はよく出てくる話なんですけど、今回も軟弱地盤だったということで、急遽、地盤改良が必要になって、今回、かなりボリュームが、7万9,000立米ですかね、金額でも5.3億円ということなんです。

私のほうから何度か言っている環境負荷を考えると、この地盤改良、特に石灰を使った改良というのが、二酸化炭素の排出量がかなり高くなる。石灰とセメントが建設材料で環境負荷が一番高い材料と言われてますので、今回、立米30キロとかなり少ない量なんですけど、7万9,000立米あるので、それを掛けて二酸化炭素の排出量、結局、石灰をつくるときに1,000度以上で焼かないといけないので、そのときの燃料費がCO₂となって出てくるということで、ざっと計算すると1,000トンのCO₂が出ているんじゃないかなという計算なんですけど、それを価格が安いから、この工法がいいということで、それ自体は問題ないと思うんですけど、今後もこういった地盤改良で、工期が足りないからこの工法にするというのを、何か全体的に見直せないのかなというのが私の意見です。

今回の事案は、特にこれでいいと思うんですけど、例えば、いろんな工事で発生土が出て、それをなかなか流用できない。県のほうでそういうことを検討するというのは、時間的にも独自にされるとするのは難しいと思うんですけど、例えば、コンサルとか専門のところに委託するとか、この工事だけじゃなくて、全体のスケジュールでどこかに

発生土を改良したのをストックヤードに置いて、必要なときに、砂みたいな材料なので、軟らかい粘土と混ぜれば、こんなに石灰を入れなくても。そういう全体を見直すような、見直すというか、材料の使い方をもうちょっと検討できないのかなというのが意見です。それについてはこの場での議論ではないので、コメントということでお願いします。

説明者（長崎振興局道路建設課） ご指摘の環境負荷と土質改良の話ですけれども、まず、今回の実態といいますか、どういうふうに決定したかということのご説明をまずさせていただきたいと思います。

今、画面にお示ししておりますけれども、立米当たりの単価を、残土処分して土を買った場合が一つ考えられます。それが一番左ですね。それから、一般的に我々、指針に基づいているんな仕事をしておりますけど、ここにお示ししております道路土工指針というところにセメントや石灰を固化材として一般にやりますという、これまでの表記がなされておる中で、こちらのような比較を3つ、セメントと石灰と一番左の全て購入するというパターンの比較を行いまして、石灰を選択しておるところでございます。

さらに、こういう時代ですので、これまでと違ったCO₂とかの視点でも検討が必要なんだろうとは考えておりますけれども、今後、課題として捉えさせていただきたいと考えております。

五島委員 ということであれば、私からも提案というか、意見ということで専門の立場から。

そういう形でCO₂とかを考慮していくのであれば、やっぱり壁面緑化、今、大体、法面がコンクリートの打ち放しになっていて、景観的にも非常によろしくないし、熱くなる、あるいは水が流れるというようなことがありますので、将来的にそういう法面を緑化していくいろいろな方法があると思うんです。ツタを這わせるから木を植えるまでいろいろありますが、やりっ放しにするというよりは、そこを緑に戻していくというような対策を練られると、CO₂、あるいは景観、あるいはヒートアイランド的な対策になっていくのではないかと思います。

説明者（長崎振興局道路建設課） 先生ご指摘のとおり、ここは現場がもともと山であった部分も多くて、そういった意味では緑が失われるという視点も当然でございます。できるだけ、緑化が可能な場所は緑化していくということは考えていきたいと思うんですけれども、一方で、それよりも言ったら語弊がありますが、安全も第一に考えないといけないので、法面も固めたりしないといけない法面もございまして、押さえたり、固めたりですね、どうしても...

五島委員 ツタを這わせるとかですね。

説明者（長崎振興局道路建設課） その上にですか。

五島委員 そうです。自分で這っていくので緑化になる。植え込むだけが手法でないもので、いろいろすべはあると思います。

説明者（長崎振興局道路建設課） 勉強させていただきます。ありがとうございます。

事務局（植村） 先ほどの副委員長のご意見に対して全体的な話をお答えしたいと思
います。

建設発生土については、基本的には自工区内、当該工事の現場の中で流用するという
のがまず基本的なルールでございますが、それができない場合は他工区に流用するとい
うことがございまして、それもかなわなければ残土処分場に搬入をするという形になり
ます。

現場間で建設発生土を流用するための仕組みとして、建設発生土流用システムという
ものがございまして、これは国と県と市町村、公共工事の発注者が連携して、いつ、ど
こで、どれだけの残土が発生するのか、あるいは逆に必要とするのかというところを共
通のシステムの中に入力をしまして情報共有をしてマッチングを図っていくと、そうい
うシステムがございまして、それを活用して異なる工事の間で土のやり取りをしている
というものがございます。

ただ、時期がぴったり合うというものがなかなかありませんで、やむを得ず、持って
行き先がない、あるいは土をもらえない現場がないというようなケースも多々ございま
すので、今後は副委員長がおっしゃったように、例えば、ストックヤード、一時的に土砂
をストックできるヤードを確保して時期のずれをその中で吸収しながら有効活用を図
っていくとか、そういったことも考えなければいけないだろうなというふうには思っ
ておりますので、今後、土木部全体の課題として検討を進めてまいりたいと考えます。

以上です。

友広委員長 ありがとうございます。どうぞ、ご遠慮なく。

中村(政)委員 中村です。この事業は、効果も非常に大きいし、必要性も高いと思
うんですけども、4 ページに事業の効果・必要性（交通混雑の緩和）というのがございま
すけども、具体的にどれくらい緩和効果があるのかということをもう少しご説明してい
ただけますでしょうか。それが1点です。

それと、10 ページの費用対効果（B/C）ですが、表の中の全事業 1.24 から 1.16 に変
わりますというところの費用のところ、前回評価（平成 30 年度）は 118 億円とい
うのがございます。今回は 143 億円。143 億というのは、全体事業費と同じ数字な
のですが、この 118 というのがどこにあるのか、ちょっとよくわからないんですが、
これはどういう数字なのか教えてください。

友広委員長 お願いします。

説明者（長崎振興局道路建設課） まず、1 つ目のご質問の 4 ページの交通混雑の緩
和についてでございますが、今、黄色い旗揚げで左底交差点の付近が 4 万 4,000 台ほど、
それから時津交差点の少し市街地側が 3 万 4,560 台ということで、かなりの交通量が
っております。混雑度というところがございまして、こちらが左底のほうで 1.59。
右側にその混雑度が今回の整備によってどれくらい減るかという試算をしております。

こちらが 1.59 から 1.01 に減少するというので、この混雑度と申しますのが、この道路が持っているキャパシティーに対して、どれくらい交通がのっているかと、大まかにいうと、そういった指標になっております。今、相当なキャパオーバーになっておりますけれども、今回の工事である程度適正な状態に近づいていくというような試算がなされております。

なお、今回の時津工区、バイパス部の推定される交通量につきましては、試算の結果、1万3,000台ぐらいが見込まれておりますので、そういったところで現道がかなり交通の負荷が減少するであろうと考えております。

続きまして、10 ページ目の事業の投資効果につきましてですが、B/C の分母が前回 118 億円、今回 143 億円ということで、今回はほぼ同じ額になっているんですけど、前回は事業費として 133 億円でございます。なぜこういうことになっているかと申しますと、結果的に今回評価が全体事業費に近い数字になっておりますけれども、算出した結果、偶然近い数字になっておるものでございまして、算出方法が事業費そのものではなく、そこから消費税と用地費を控除しまして、かつ将来にわたる維持管理費をプラスいたします。その上で将来の分、過去の分については、現在価値に換算するという操作を行います。そういった3つの操作といいますか、プラス、マイナス、それから換算というものを行った結果、前回は 118 億円、今回はプラス、マイナスでたまたま同じぐらいになってしまっているんですけど、143 億円といった結果になっております。

中村(政)委員 先ほど、混雑のところ、今、4万4,000台ぐらいのところ、1万3,000台ぐらい減って3万台ぐらいの見込みというか、そういうふうな想定ができるというふうに考えてよろしいでしょうか。

説明者(長崎振興局道路建設課) 大まかに言うと、ある程度そういったことになろうかと思えますけど、発生する地点とか、例えば商業施設とかが多くて、そこに行くお客さんは使わなかったりとか、そういった交通量の形態も影響してきますので、大まかに捉えると近いような感じになるのかなと思っております。

中村(政)委員 ありがとうございます。

岡委員 岡です。今日は、時間もゆっくりあるので私の意見を述べさせていただきたいと思っております。

この委員会を長年通して思いますに、世の中はどんどん進歩していつているにもかかわらず、地質調査に関しては結構単純な、掘ってみないとわからないというのが、結局、現状なんだなというのがまず感想であります。すごい金額が、何億、何十億と変化していくのに、地質調査に関しては、なかなか進化しないということが、日本にとってマイナスだなと思っております。これは、ここだけの問題じゃないので、私個人の意見としましてですね、今日、時間があるということもあるんですけども、述べさせていただきました。

あと、今回、石灰で土壌を改良するというので、せっかく沖縄のほうに石灰がいっぱい届いているのに塩が入っているから使えないということでしょうけれども、こういふときのために何かストックヤードがあると、日本全体で考えてみるべき時代になったのかなと思っております。

ここから質問なんですけれども、高規格道路ということで、有料、無料、どちらもあるんですかね。通行料は無料の予定でされているんですか。質問はそれだけです。

説明者（長崎振興局道路建設課） 通行料は無料で予定しております。

友広委員長 今日、土木工事といいますか、事業の根幹に関わる問題等も提起されているところでございますが、事務局のほうから何か言うことがあれば、いいですか。

大嶺副委員長 補足で、土質調査とか、制度が昔から変わらないというよりも、最初から予算が組み込まれてなくて、工事して掘ってみると、やっぱり軟らかいところがあった。その全体を把握するのは最初に調査をする、金額としてはそんなに高くないと思うんですけど、今回も何億も工事費がかさむとか、そんなことからすれば金額は僅かだと思うんですけど、なかなか最初からそういうことを前提に計画が立てられてないということで、本来なら、そういうことがあると、今まで何度もそういうことを経験しているので、恐らくこの区間もこういうことがあるだろうというのを最初から見込んで、工期の中で軟弱なものが出たら、どこから、ストックヤードにもしあれば、そこからすぐ使えるとか、ここだけじゃなくて、別の工事もたくさんあると思うので、全体の中で、こうなったというのをもう最初からイメージして計画を立てたほうがいいのか。現実には難しいのかもしれないんですけど、私はそういう意見です。

以上です。

岡委員 もう一つ質問ですが、佐世保と長崎を1時間以内で結ぶ目的があるということなんですけれども、この道路は第2西海橋などを通るルートの続きになる道になるんですか。

あの辺は有料道路になってます、大串まででしたか、今現在、有料道路になってますけれども、全体的に全てがつながったときは、途中までが有料で、途中からが無料という、今現在の計画はそういうことでしょうか。

道路建設課 道路建設課の松永と申します。よろしくお願いたします。西彼杵道路の、先ほどご意見がありました西海パールラインにつきましては、新西海橋とか橋梁区間がかなり多くありまして、そちらのほうで、事業費がかなりかかっております。そういった中で少しでも事業の進捗を図るために有料道路事業を活用して事業化を図ったところがございます、その有料道路事業で使った金額を償還するまでは、一定期間、有料の区間があります。

今回の時津工区につきましては、有料道路事業を活用していないので無料という形に

なっております。

梅本委員 梅本です。質問ですけども、10ページのB/Cですけども、便益で走行経費減少便益というのは、どういう便益になるのかということと、あと、それぞれの走行時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益を金銭に換算する計算を簡単に教えてもらいたいんですが。

説明者（長崎振興局道路建設課） 3便益と言われる3つの便益ですが、順番に説明いたします。

走行時間短縮便益につきましては、移動に係る、車が移動する際に走行時間が短縮になると思います。時速が上がったり、距離が短縮されたり、大きくはそういった2つの効果だと思いますが、そういったところで時間が短縮されますので、その短縮された時間分、利用者の方々が便益を受けるという考え方になります。走行時間短縮便益がかなり、通常は相当大きなウエートを占めてくるものになります。3番目の交通事故減少便益につきましては、交通事故が減少することによる便益と。走行経費減少便益は、ガソリンとかそういった経費に係る部分、燃料費等が減少するといったことです。走行時間短縮便益につきましては、整備した場合と、しない場合の比較ですが、走行時間の費用の差の分を全て集計していくというような形になっております。

梅本委員 渋滞が解消されると、それだけガソリン代が安くなるということなんですか。

説明者（長崎振興局道路建設課） そうですね、渋滞が解消したり、距離が今回短くなる方もたくさん増えたりしますので、そういったところでガソリン代がかからなくなっていくというようなことがメインの内容となっております。

梅本委員 交通事故は、道路が渋滞するほうが交通事故が多くなるんだというふうな考え方なんでしょうか。

説明者（長崎振興局道路建設課） 交通事故減少便益につきましても、道路の整備が行われた場合と、行われなかった場合の比較に当然なるんですけど、車がそこに集中しなくなることで事故が減るということを前提に考えるということになります。

梅本委員 これ、計算式はかなり複雑な計算式でしょうから、簡単な計算式であれば教えてもらえればなと思います。余りにも複雑なものであれば今は理解できないかと思えますけど。複雑な計算式になっているんですか、それぞれ。

説明者（長崎振興局道路建設課） 走行経費減少便益等でいきますと、差分を出していくということなんですけど、整備前、整備後の全体の車の流れというのを想定しまして、その車それぞれが、どれぐらいの速度で何キロ走るかというのを全部足し算をしていって、その差分に原単位と申しまして、車1台当たり大体これぐらい、1時間、時間が減少すればこれぐらいの価値があるよというような決められた数値を掛けていくということになります。

梅本委員 今日審議が1件で時間があるため、興味本位で尋ねてみました。計算が難しいということがわかりましたので結構です。

友広委員長 出せる資料があれば、お示したほうが分かりやすいかなと思いますけど、そういう資料はないですね。

説明者（長崎振興局道路建設課） そうですね、今手持ちでは準備しておりません。

道路建設課 交通便益とかそちらのほうが、いろいろな区間とか道路の幅員とか、そういうようなものをいろいろ加味してコンピューターとかパソコン上で計算していくような式になっておまして、一概にこういったところが、こういう数値に表れますということは、なかなかご説明しにくい部分がございますので、そちらの資料については、改めて送らせていただくとか、そういった対応をさせていただければと思っております。

友広委員長 せっかくご質問いただきましたので、後日、それに見合う資料を提供していただくということで、よろしいですか。

道路建設課 はい、わかりました。

友広委員長 よろしくお願ひします。

ほかにございませんでしょうか。 ほかにないようでございます。

今日、1件だということで、基本的なことといいますが、根幹的なことといいますが、そういうことについてもご意見、ご質問いただいたところでございますが、なかなか環境問題、あるいは安全対策といいますが、B/Cの問題とか、いろいろあると思いますが、この問題は委員会でも再三出ているところでございますが、今後の課題として、先ほど課長も申されましたが、土木部の一つの検討課題として今後、やっぱり踏み出さないことには前に進まないと思いますので、ひとつそういうことについてもご検討いただければというふうをお願いをしておきたいと思ひます。

審議のほうはこれでよろしゅうございませうか。

それでは、いろいろご意見をいただきましたけれども、ご質問、ご意見についてお答えいただいたということでご理解いただいたんじゃないかと思ひますので、お諮りをしたいと思ひます。

道建-1の時津工区につきましては、対応方針の原案どおり、この委員会として認めるということでご了承いただけますか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

友広委員長 ありがとうございます。ご異議がないようでございますので、原案のとおり認めることといたします。

本日は、先ほど申しましたけれども、1件の審査でございますので、これで審議を終わりますけれども、皆様のほうから何か全体的なこと、いろんなことでご意見がございましたらお受けしたいと思ひます。

ないようでございますので、これにて審議を終了して、あとは事務局へお譲りいたし

たいと思います。よろしくお願いいたします。

3. 閉 会

事務局 たくさんの貴重なご意見、ご助言をいただきまして、ありがとうございました。また、友広委員長には、円滑な審議の進行、取りまとめを行っていただきまして、感謝申し上げます。

本日は、対象事案のことのみならず、環境に配慮したインフラ整備の在り方ですとか、地質調査の制度の向上とか、非常に大きな、重要なご示唆もいただきましたので、県庁内の事業部局でそういったご意見を共有しながら今後の取組に生かしていけるように考えていきたいと思います。

本日の議事内容につきましては、速記録に基づきまして議事録を作成いたしまして、後日、委員の皆様にご確認いただいた上で公表したいと考えておりますので、よろしくお願いいたします。

また、意見書の内容につきましては、後ほど事務局から確認させていただきますので、こちらのほうもよろしくお願いいたします。

第3回委員会は、これで閉会いたしますけれども、本年度は、2月頃にもう一回、第4回の委員会を開催させていただきたいと考えておりますので、大変恐縮ではございませんけれども、またよろしくお願いいたします。

本日は、誠にありがとうございました。

友広委員長 どうもありがとうございました。

午後 2時19分 閉会