

九州地方整備局事業評価監視委員会 (平成25年度第5回)の議事概要について(速報)

■開催日時：平成26年 1月20日(月) 14:00~16:00

■開催場所：福岡第二合同庁舎2階共用第4・5・6会議室

■主な議事

○対象事業の審議

[再評価：道路1事業、港湾1事業、河川2事業、砂防1事業]

- 【道路】 ・ 一般国道3号 鹿児島東西道路 (鹿児島県)
- 【港湾】 ・ 中津港 田尻地区 臨港道路整備事業 (大分県)
- 【河川】 ・ 遠賀川特定構造物改築事業 (新日鐵用水堰改築【中間堰】) (福岡県)
- ・ 遠賀川直轄河川改修事業 (福岡県)
- 【砂防】 ・ 雲仙直轄砂防事業 (水無川上流) (長崎県)

[報告：河川1事業]

- 【河川】 ・ 大淀川直轄河川改修事業 (宮崎県)

なお、議事概要についての詳細は、別紙のとおりとなります。

<問い合わせ先>

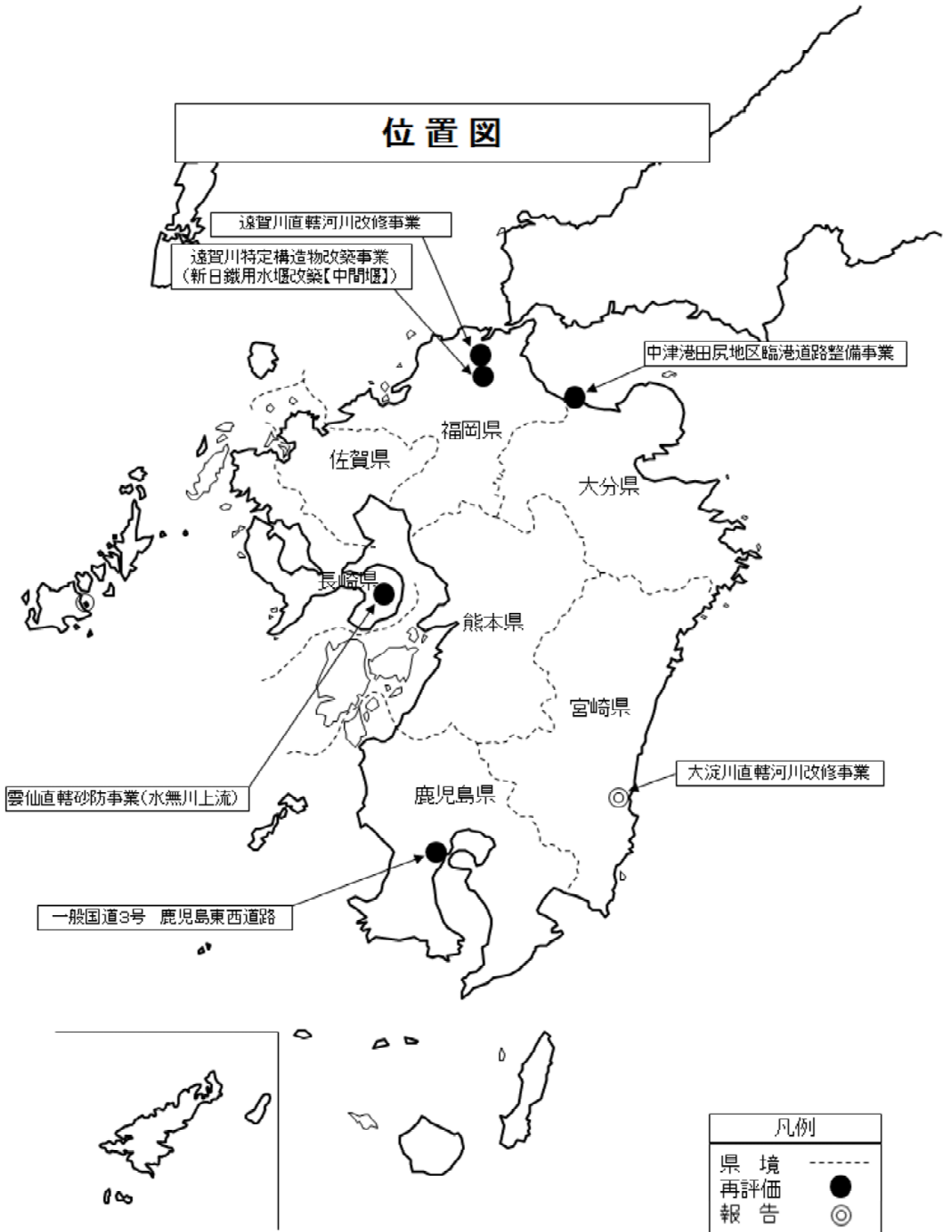
国土交通省九州地方整備局 TEL 092-471-6331 (代表)

- | | | | |
|----------|--------------|----------------------|-----------|
| ○事業評価全般 | 地方事業評価管理官 | 栗野 ^{くわの} 修司 | (内線 2118) |
| ○道路事業 | 道路部 道路計画第一課長 | 本田 卓 | (内線 4211) |
| ○港湾事業 | 港湾空港部 港湾計画課長 | 馬場 智 | (内線 320) |
| ○河川・砂防事業 | 河川部 河川計画課長 | 藤本 雄介 | (内線 3611) |

**九州地方整備局事業評価監視委員会（平成25年度 第5回）
議 事 概 要 （ 速 報 ）**

- 日 時 平成26年1月20日（月）14：00～16：00
- 場 所 福岡市博多区 福岡第二合同庁舎2階 共用4・5・6会議室
- 出席者
- ・委 員 泉委員、巖佐委員、長委員、瀬崎委員、日野委員、安河内委員、吉武委員
 - ・整備局 岩崎局長、大野副局長、大原副局長、平井企画部長、村岡港湾空港部長、古賀河川部長、喜安道路部長、麓建政部長、松村営繕部長、林用地部長 他
- 資 料
- ・資 料－1 議事次第
 - ・資 料－2 九州地方整備局事業評価監視委員会（平成25年度 第5回）座席表
 - ・資 料－3 九州地方整備局事業評価監視委員会 委員名簿
 - ・資 料－4 平成25年度第5回委員会再評価対象事業一覧及び県からの意見聴取（要旨）について
 - ・資 料－5 平成25年度第5回委員会
（再 評 価：道路1事業、港湾1事業、河川2事業、砂防1事業）
（報 告：河川1事業）
- 議 事
1. 開会
 2. 事務局からの説明
 3. 対象事業の審議
 - 【再評価】（道路1事業、港湾1事業、河川2事業、砂防1事業）
 - ・一般国道3号 鹿児島東西道路 (鹿児島県)
 - ・中津港 田尻地区 臨港道路整備事業 (大分県)
 - ・遠賀川特定構造物改築事業（新日鐵用水堰改築【中間堰】） (福岡県)
 - ・遠賀川直轄河川改修事業 (福岡県)
 - ・雲仙直轄砂防事業（水無川上流） (長崎県)
 - 【報告】（河川1事業）
 - ・大淀川直轄河川改修事業 (宮崎県)
 4. 閉会

位置図



平成25年度 九州地方整備局事業評価監視委員会
委員名簿

いしはら 石原	すすむ 進	(社)九州経済連合会 副会長
いずみ 泉	けんこ 健子	鹿児島大学名誉教授
いわさ 巖佐	よう 庸	九州大学大学院理学研究院教授
おさ 長	やすろく 安六	佐賀大学名誉教授
こじま ○小島	はるゆき 治幸	九州共立大学名誉教授
せざき 瀬崎	みつひろ 満弘	宮崎大学工学部准教授
ただ 多田	あきひで 彰秀	長崎大学大学院工学研究科教授
ひの ◎日野	しんいち 伸一	九州大学大学院工学研究院教授
ひめの 姫野	ゆか 由香	大分大学工学部助教
みぞかみ 溝上	しょうし 章志	熊本大学大学院自然科学研究科教授
やすこうち 安河内	けいこ 恵子	九州工業大学情報工学研究院教授
よしたけ 吉武	てつのぶ 哲信	九州工業大学大学院工学研究院教授

※ ◎印：委員長

○印：副委員長

(五十音順、敬称略)

○重点・要点・一括審議事業の選定説明

本日の審議対象事業における重点・要点・一括審議事業の選定理由について、道路事業、港湾事業、河川事業、砂防事業について、日野委員より説明を行った。

○審議結果

事務局より再評価対象事業（再評価：道路1事業、港湾1事業、河川2事業、砂防1事業）、について説明し、審議を行った。

【一般国道3号 鹿児島東西道路】

■審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。

【中津港 田尻地区 臨港道路整備事業】

■審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。

【遠賀川特定構造物改築事業（新日鐵用水堰改築【中間堰】）】

■審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。

【遠賀川直轄河川改修事業】

■審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。

【雲仙直轄砂防事業（水無川上流）】

■審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。

○報告

事務局より報告事業（河川1事業）について説明を行った。

【大淀川直轄河川改修事業】

九州地方整備局事業評価監視委員会（平成25年度第5回）議事詳細

【一般国道3号 鹿児島東西道路】

（委員）

確認のためお聞きしますが、平成25年9月に開通した新武岡トンネルの施工において、地下水位以下の施工中にシラス地盤で不連続かつ不規則なクラックの存在が新たに判明し、これまで想定していた緩み範囲が0.5Dから1.0Dに拡大したため、補強が必要となり増額が生じたという事でしょうか。曙陸橋についても同様の理由でしょうか。

（事務局）

山岳部については、先程、説明したとおり土圧は高いですが、当初比較的シラスは安定していると考えており、緩み範囲を通常の基準である0.5Dで考えていましたが、地下水位以下のところで、今回クラックが発生していました。これから施工に着手する新たなトンネルにつきましては、地下水の中を通っていきますので、特に山岳部は、構造物の強化が必要になると考えています。次に曙陸橋ですが、この区間は、そんなに深くないため土圧はかからないのですが、重要構造物下の施工となること、また地下水位以下の施工となるため、施工途中にシラスが緩み、沈下が想定されますので、仮設時点での補強を考えています。

（委員）

確認ですが、新幹線の関係で路線に変更が生じたという事でしたが、路線の変更によってトンネルの深さは変わったのですか。

（事務局）

資料7ページの下の方で、水色のルートが都市計画変更前となります。それを新幹線から少し離隔をとる計画に今回変更してしまっていて、トンネルの深さについては、若干深くなっています。ただし、この区間は、元々地下水の影響範囲でした。

（委員）

路線の変更に伴い工事費に影響が出たのではないという理解でよろしいですか。

（事務局）

路線の変更に伴い工事費に影響が出たわけではありません。

(委員)

分かりました。既に完了している上り線の工事において、資料10ページのAと記述がある下図の箇所のクラックの発生が、今回変更の主な理由と理解しました。変更内容の説明では、地下水位以下は、当初予定していた工法では、強度不足のため強化する必要があると理解しました。それは分かるのですが、資料10ページの下図にある上り線のAのゾーンは、シラス土壌かつ地下水位以下という事でしたが、上り線のAのゾーン以外の区間もシラス土壌なのでしょうか。

(事務局)

はい。

(委員)

分かりました。今後施工する区間が、地下水位以下であることが問題だということですね。

(事務局)

はい。

(委員)

今のお話と少し関係しますが、コストはあまり関係ないという事ですが、システムのところを教えてください。まず都市計画道路として決定して、後で新幹線のルートが入ってきたのでしょうか。近接するところにルートを引く場合、予め距離を保った形で安全なルート設定をすると思うのですが、後で路線変更が必要となった事情は、想定より地盤が悪かったという事でしたので、その調整メカニズムについて教えてください。

(事務局)

新幹線のトンネルですが、九州新幹線最初の開通部分で、平成16年に開通となっています。平成11年に工事に着手し、5年間でトンネル施工が行われています。新幹線の工事着手が平成11年に対し、道路の都市計画決定が平成12年ですので、その時点で一度、調整を行っているのですが、その段階では当初計画時点の離隔でご理解いただいていた。改めて今回、地質条件などを踏まえ様々な見直しをする中で、再度調整したところ、新幹線側から離隔に関する要望がありましたので、路線に変更が生じたということになります。

(委員)

工事をしてみると、地盤が想定よりも悪く、見直しが生じたという事でよろしいですか。

(事務局)

その通りです。

(委員)

工法の見直しについて、セグメントを強化するという事で理解をしましたが、既に完成している上り線のAのゾーンは、強化された工法で施工されているのでしょうか。

(事務局)

この区間は、大断面部でかなり軟弱でしたので、補助工法を追加しています。工法は、検討会の中で決定し、安全に施工も完了しています。

(委員)

先程の話に関連して1点と、もう1点お伺いします。資料12ページの換気所の安全性の向上のところですが、この換気ダクトについては、完成した新武岡トンネルも新しい工法に見直して施工したのかお伺いしたいのが1点と、もう1点は、事前説明の時もお聞きしましたが、交通量需要予測についてです。資料3ページの棒グラフで、現況の4万3300台が、平成42年には、現道と鹿児島東西道路を合わせて7万4000台となり、約1.7倍に増える予測となっています。ところが資料6ページを見ますと、自動車保有台数や交通量も平成17年からほぼ横ばいか、多少減少傾向にあります。何故1.7倍も増えるのかお聞きします。以上の2点についてお願いします。

(事務局)

最初のご質問ですが、新武岡トンネルの換気ダクトについては、当初から側方接続で計画しています。次に資料3ページの交通量推計について、大幅に交通量が増えている理由は何故かという事ですが、まず曙陸橋の交通量が現況で4万3300台とありますが、一昨年前に現況交通の流れをビデオ解析しまして、トンネルを通過する交通の流動を確認したところ、4万3300台の約半分の交通が、甲南の方へ向かっていましたので、その交通は、地下のトンネルに転換されると想定しています。残り半分の交通は、横の路線に逸れる人達ですので、地下トンネル完成後も、現武岡トンネルを利用されると想定しています。半分の交通は現道、残り半分の交通は地下トンネルに転換されるとお考えください。その上で、現道部分はJRを跨ぐ区間で、ボトルネック箇所が多数あり、これまで混雑していましたが、地下トンネルへの転換が図られると、これまで混雑していた区間が解消され、周辺道路から交通の転換があると考えています。現に新武岡トンネル開通後に、そのような傾向が出ています。周辺道路の交通量を考えますと、1万5000台程増えると想定していて、現道で3万5000台程の交通になると想定しています。次に地下部分の交通ですが、現道から転換される2万台については、先程説明したとおりですが、残りの1

万9000台は、現在整備されている南九州西回り自動車道の開通や指宿スカイラインが無料化になると、周辺の県道からの交通の転換が想定されます。指宿スカイラインは、現在有料ですが、新武岡トンネルの開通により、既に一部転換が図られています。それらを踏まえ、解析を行ったところ、3万9000台という予測になりました。

(委員)

分かりました。平成42年は、現在と同じ人口ではありませんが、そこは考慮されているのでしょうか。

(事務局)

平成42年の交通量推計は、全国的なデータをもとに当該区間の検討をしており、人口についても考慮されています。

(委員)

分かりました。

【中津港 田尻地区 臨港道路整備事業】

(委員)

2点お伺いします。1つ目の質問は、資料5ページの社会情勢の変化について、下の緑のグラフは日本全国のものか、それとも九州地区のものなのでしょうか。2つ目の質問は、グラフデータが2012年となっていますが、2013年と比較して増えているのか、同じくらいなのか教えて下さい。

(事務局)

緑の部分は、中津の背後に立地する大手自動車メーカーの生産台数です。次に2013年のデータは、統計上タイムラグがあり、まだ公式に出ていませんが、ほぼ横ばいではないかと推測しています。

(委員)

港湾を使わず、例えば、直接トラックなどで運んでいる物もあるのでしょうか。

(事務局)

はい。そうです。

(委員)

主な変更理由は、地盤の問題とありますが、過去の委員会でも事前調査が出来なかった事象がありましたが、資料4ページの図を見ますと、当初から真ん中でもう1本地質調査をしていれば、追加調査や追加対策は生じなかったと思います。それでお聞きしたいのは、ボーリングなどの事前調査を実施する際の規定はあるのでしょうか。例えば1キロ毎、または500メートル毎に行うなどの規定があれば教えてください。

(事務局)

通常は、50メートルピッチや100メートルピッチで行いますが、今回は、先程ご説明したとおり、道路用地の取得が出来なかったエリアです。昨年まで、道路用地を取得できなかったエリアがあり、その部分は調査できませんでしたが、今回、用地が取得できましたので土質調査を行いました。その結果、地盤が悪く追加対策が必要となりました。

(委員)

過去の委員会でも、用地取得を理由にボーリング調査が出来なかったという説明がありました。これからもこのやり方ですと同じような事が起こりうると思います。ボーリング調査は、大きな穴を掘るわけではなく、パイプを押し込んで抜くやり方ですよね。用地を

取得しなくても、所有者の方に許可を得る、場合によってはボーリング調査のため若干の謝礼を支払うなどして、事前に調査できないのでしょうか。用地取得後のボーリング調査となると、全ての用地を取得しないと基礎調査が出来ず、現地に沿った計画が立てられないので、出来れば取得できなくてもボーリング調査を行えるような仕組みや手立てを考えてください。

(事務局)

同じ地権者でしたので非常に難しい用地取得でしたが、近傍の土地をお借りしてボーリング調査する事は可能であったかもしれませんので、今後検討していきたいと思います。

(委員)

用地取得に関連する理由は、これまでの委員会でも何回も説明があり、委員のご発言の様に、出来る限り事前の調査をするという事だったと思います。私の理解は、一般論として所有者の許可が得られれば、用地取得前でも出来るだけボーリング調査を行うが、中には地権者の方の理解が得られず、調査が出来ない状況で工事を進めている場合に、これからもこのようなケースが起こりうると理解しているのですが、それでよろしいでしょうか。

(事務局)

地権者の方の理解を得ることが非常に難しく、交渉の結果、用地内でのボーリング調査はできませんでした。

(委員)

ご協力いただけるように、より一層の努力をお願いします。

(委員)

結局、地権者の理解が得られず調査が出来なかったわけですね。それをまだ動かないと言っている人に掘らせて下さいという事は現実的に難しく、かえって拗れて動かなくなるのではないかと思います。動かないと言っている方に話して掘らせてもらえというのは困難なことと思いますが、如何でしょうか。

(事務局)

地権者の方でもご理解いただける方とそうでない方がいますので、その時々状況に応じて対応していきたいと思います。

(委員)

資料5ページの緑色のグラフは、ある大手自動車メーカーというお話でしたが、黄色の

グラフは、中津港の完成自動車の取扱いですよね。例えば2012年で黄色のグラフから緑のグラフの数値を引いても、かなり台数が余りますが何故でしょうか。

(事務局)

黄色のグラフの港湾取扱貨物量は、台数ではなくトンベースです。

(委員)

台数ではないという事です。

(事務局)

緑のグラフが台数ベースで黄色のグラフがトンベースとなっています。

(委員)

では、大手自動車メーカーは全体の内どれくらいの割合を占めているのでしょうか。

(事務局)

大手自動車メーカーの場合、小型乗用車になりますので、1台5トンとなります。2012年の生産台数が45万台ですので225万トンになります。

(委員)

ほとんどが大手自動車メーカーということになるのでしょうか。

(事務局)

全て港から出しているわけではなく、陸上輸送も含んでいます。

(委員)

分かりました。

【遠賀川特定構造物改築事業】

(委員)

資料5ページの事業費のところ、平成20年度時点の114億円と現時点で変更はありませんが、全事業の費用Cについて、平成25年度時点で116億円となっていますが、2億円増えるということでしょうか。

(事務局)

現在価値化すると116億円になります。

(委員)

分かりました。新規事業採択後5年経過という事で、今回、初めての再評価という事ですが、事業全体の工程の中で、5年経過し何処まで進捗したのか、また、残メニューとして何があるのかなど、事業の進捗が把握できるような資料を入れていただけないでしょうか。予定どおり進んでいると思いますが、これはお願いです。

(事務局)

わかりました。

(委員)

進捗率ですよね。

(委員)

パーセントや金額は出ていますが、これまでの完成箇所や、これからの実施箇所が把握できるようなものがあればと思っています。

(委員)

因みにアバウトで結構ですが、進捗についてご説明いただけますか。

(事務局)

資料3ページの平面図で、赤で着色された箇所の右岸側、この図の上側になりますが、上半分の堰の設置工事をしています。現在、床版が完成し、上の構造物を造っているところです。それが終わると次は、図の下側の堰の床版、上の構造物を造る予定です。

(委員)

先程のご説明で床版が沈下したため、現在委員会を立ち上げその対応を検討していると

いう事でしたが、委員会の中で結論が出て、沈下対策や事業費等の変更が明確になった時点でもう一度再評価に諮るという事でよろしいですか。

(事務局)

中身が軽微なものであれば、委員長にご相談をさせて頂こうと思っています。

(委員)

軽微というのは事業内容、対策内容及び事業費についてでしょうか。

(事務局)

はい。B/Cもかなり高いという事もありますので、委員長にまたご相談をさせて頂いただけばと思っています。

(委員)

先程ご説明頂きましたが、杭の打設、増し杭の対策でプラス5億円という事でしょうか。

(事務局)

最大限の対策をした場合、5億円多くなると思っています。中間堰の委員会でご検討頂くのですが、最大限コストがかかる場合として5億円を想定してしまして、それよりも少なくなる可能性もあります。

(委員)

黄色で着色している現況の中間堰が沈下しているということでしょうか。

(事務局)

今施工中である赤い部分の中間堰です。

(委員)

資料6ページの事業の必要性のところ、B/Cで計測できないものとして、避難判断水位に到達する回数が減るという事が書いてありますよね。これは資料5ページのB/C算定上の計算の一部になるのではないかという気もしたのですが、水が浸かる場合の損害だけカウントして、人の避難は損害にカウントされていないという事なのでしょうか。営業停止損失にもかかってくると思うのですが、わざわざ別に示されているということは、避難すること自体がマイナスになるというお考えでしょうか。道路事業では、B/Cで計測できないものとして医療施設までのアクセス改善などの説明がありましたが、あれは交通時間短縮により早く救急車などが走行できるようになるもので、カウントできないのは

理解できるのですが、これについて本当にB/Cに出ない要素があるのかどうかについて教えてください。

(事務局)

資料5 ページの表の便益についてですが、こちらは家屋の畳が濡れたり、農産物の被害が出たりと実際に浸水した場合の損害額を示しています。資料6 ページの避難判断水位に到達する回数については、堤防より水が流れ出てはいないが、避難する必要があるので避難いただく回数が5回ですので、資料5 ページの表の中に避難判断水位に到達する事による被害、コストというのは算出できませんので入っていません。

(委員)

内容は分かるのですが、B/Cに全く含まれていないものを上げるのかと思いましたが、実際には表現の違いはあるものの、一部は同じ内容で含まれるものではないかと思ひ、二重に上げられている感じがするのですが、そうではないのでしょうか。

(事務局)

基本的に便益として計上しているものは、被害軽減額ですので、被害として発生したものが発生しなくなるという事に対して、便益を計上させていただいています。この避難判断水位に到達する回数というのは、避難をしていただく回数ですので、全く便益として計上していないものとして我々は考えていますので、このような表現とさせていただきます。

(委員)

そうすると、実際には水を被るわけではないが、危ないので避難を呼びかけることによって、住民が非常に不便を感じるであろうということで、その部分もカウントしているということでしょうか。

(事務局)

委員が言われるように、住民の方が避難する時の不安と言いますか、精神的な苦痛も与えますし、実際の行動を伴っていただく事もありますので、それを別に表現させていただいたということになります。

(委員)

わかりました。

【遠賀川直轄河川改修事業】

特になし

【雲仙直轄砂防事業】

(委員)

必要性については十分わかっているのですが、240万m³と40万m³についてもう少し詳しくお聞きしたいのですが、現場には不安定土砂が1億7000万m³あって、土石流で240万m³と40万m³が流れ込みそうだとということですが、1回の土石流で最大これだけ流れ込むのか、何回かに分かれて流れ込むのか、この240万m³と40万m³というのはどういう性質で流れてくるのかという事をお聞きしたいのと、いずれにしても分母が1億7000万m³ありますので、280万m³分を対応しても後でまた流れてくるのか、そこはある程度落ち着いているというお考えなのか教えてください。

(事務局)

240万m³という数字は、過去の実績に伴う数字となっています。平成5年に3回の大きな雨が連続して起きまして、それで一気に240万m³程の土石流が流れてきたという実績があります。この240万m³という数字は過去の既往最大値となっておりまして、対策を検討する際の基本計画とさせていただいている数字となります。

(委員)

既往最大の土石流が発生すると止めていたダムが満杯になり、予備軍として残っている1億7000万m³の不安定土砂がまたゆっくりと崩れてくるというのは、新しい土石流を起こす事もあるという事になりますかね。

(事務局)

通常、砂防では除石はしないのですが、ここについては非常に狭いエリアに大量の土砂がありますので、除石を前提とした砂防計画となっています。

(委員)

除石のコストを見込んだ上でB/Cを算定されているのでしょうか。

(事務局)

実際は、事業の中で除石をしていますので、~~見えてこない~~見えてこないのですが、基本的には、施工の際に掘って発生したものを現地で使用していますので、そういう意味では含まれているのではないかと思います。完成後については、別の議論として検討することになるかと思えます。

(委員)

1連で240万m³ということでしたが、例えば地震が発生した時は、もっと溶岩ドームなどが崩れたりするのではないかと思うのですが、そういう場合はどのような対策になるのでしょうか。

(事務局)

溶岩ドームの崩落要因として、我々は大きく2つに分けて想定しています。1つは非常に風化が進んでいて経年劣化していますので自重で崩れる可能性があると思います。実際にこの辺は、落石等が多数発生しています。もう1つ想定されるのは、委員が言われたとおり地震等で、地震或いは大雨の外力によるものです。現状では震度4程度は経験していて今のところ崩れていないのですが、震度5以上があった場合は、非常に不安が残るところです。実際に今回問題となっているのは、こちらの溶岩ドームですが、こちらの眉山という山はこれ自体が溶岩ドームでして、220年前の噴火に伴う地震で山体崩壊を起こし、まさに溶岩ドームが崩れまして、島原大変と呼ばれる大災害で1万5000人の方が亡くなりました。委員が言われるとおり地震等があれば、崩れる可能性があると思います。ただ、1億m³の溶岩ドームの内、特に崩れることが想定される場所については、溶岩ドームの委員会の中で議論させていただいてまして、その対策を今回実施させていただければと考えています。残りについても、崩れば下流全体に大きな被害を及ぼすことが懸念されますが、発生確率等が分からない中で何処まで対策を行うべきか、溶岩ドームの委員会の中で様々なご意見をいただいておりますが、現状はまずは監視と避難で対応させていただくことになっています。

(委員)

嵩上げしても、事業期間は延長にせずに済むという事でよろしいでしょうか。

(事務局)

コストが全体からすれば約15億円ということでそれ程大きくないという事と、元々平成29年の完成に向けて事業費が減ってきていたところに15億程の事業が増えたわけですが、全体的に見るとフラットくらいになるので、結果的に事業期間に変更なく完成できると考えています。

(委員)

嵩上げする時に地盤的には大丈夫なのでしょうか。

(事務局)

堰堤そのものに嵩上げしますので、影響はないと考えています。ただ、この場所は火山

噴火により堆積した土砂が溜まっていますので、高い砂防ダムが造れません。地盤支持力を考えますと最大でも水通し高さ15mを上限と考えているところです。

(委員)

それは大丈夫なところまで嵩上げするという事ですよ。

(事務局)

それについては、筑波にある国交省の土木研究所等に技術的な相談をさせて頂いていて、そのアドバイスを踏まえて決定しています。

【大淀川直轄河川改修事業】

(委員)

今回は、特に八重川の地震津波対策としてのコストが上がったという事ですが、これに対する便益のところがよく分からないのですが、今まで治水上の高さとして問題はないが、地震に伴う耐震補強が必要となりコストは増えるが、現実にはベネフィットについて、本当は新たに計算し直す必要があるのではないかと思うのですが、そこがよく見えないのでご説明をお願いします。

(事務局)

個別にはベネフィットは計上出来ていないところですが、B/Cは全体で評価しています。

(委員)

今回のB/Cは、水系ではなくて事業としてということによろしいでしょうか。

(事務局)

水系で行っています。