

令和6年度 第3回秋田県公共事業評価専門委員会

日 時 令和7年1月21日（火）

13：30～14：15

会 場 秋田地方総合庁舎6階 603会議室

1. 開 会

2. 建設部次長あいさつ

3. 審 議

建設部所管事業（継続：2件）

- ・所管課の説明（道路課）
- ・質疑、意見交換

4. その他

5. 閉 会

司会（目黒チームリーダー）

本日は、お忙しいところお集まりいただきまして、ありがとうございます。本日、司会を努めます建設政策課の目黒と申します。よろしくお願いいたします。

開会に先立ちまして、本日の回議資料の確認ですけれども、事前にデータで送信しておりました評価関係の資料はお手元にありますでしょうか。また、本日配布いたしました出席者名簿と座席表もご確認下さい。不足資料が無ければ、ただ今より令和6年度第3回秋田県公共事業評価専門委員会を開催いたします。始めに、建設部次長の近藤よりご挨拶申し上げます。

近藤建設部次長

建設部の近藤と申します。本日は委員の皆様大変お忙しいなか、令和6年度の第3回公共事業評価専門委員会にご出席いただきまして、ありがとうございます。また、日頃から県政について多大なるご理解とご協力をいただきまして、加えて感謝申し上げます。

昨年11月に第2回目を開催いたしましたけれども、農林水産部所管、建設部所管合わせて継続評価が22件、終了評価が8件ということでご審議いただいております。現在、継続事業として、来年度の当初予算について作業を進めているところでございます。国の公共事業の補正予算につきましては、昨年12月に成立しておりますけれども、経済加速、防災減災及び強靱化の経費として、県においても2月議会で提案する運びとなっております。また、来年度の当初予算につきましては、知事選があるということで骨格予算という形になりますけれども、太平川をはじめとする抜本的な治水対策のほか、産業振興、暮らしを支える基盤作りといった事業を確実に進めて行きたいと考えております。本日は建設部所管事業の継続評価2件を委員会に諮問させていただいております。昨年の11月に継続評価がございましたけれども、いずれも国土交通省所管の補助事業でして、継続して事業を進めております。国との調整に時間を要しましたが、この度、国との調整が諮れたということで諮問する運びとなっております。終わりになりますが、委員の皆様から様々なご意見をいただきまして、今後の事業の執行に反映させていただきたいと思っております。ご審議についてよろしくお願いいたします。開会の挨拶とさせていただきます。本日は、どうかよろしくお願いいたします。

司会

それではここからの進行は徳重委員長にお願いいたします。

徳重委員長

改めまして徳重ですが、本年もよろしくお願ひいたします。それでは議事に入りますが、開催にあたりまして、委員10名中8名が出席しております。秋田県政策等の評価に関する条例第13条第3項に定める定足数を満たしていることを報告いたします。また、本日の委員会ですが、14時30分頃の終了を目処に進めて行きたいと思ひますのでよろしくお願ひします。個別事業の審議に先立ちまして、前回の公共事業評価専門委員会で佐藤利規委員からご意見がありました。継続評価時点におけるアンケート調査の実施について、検討していただいておりますので、検討結果の報告を事務局にお願ひします。

事務局（安宅主任）

事務局を努めております、建設政策課の安宅です。前回公共事業評価専門委員会の際に、道路事業は事業期間が長いこともあり、終了評価で実施しているアンケート調査を継続評価時点で実施し、地域の意向を調査してはどうかというご意見がございました。このことについて、検討結果を報告させていただきます。継続評価箇所は箇所数が多く、相当の費用と労力を要することから、全ての箇所でのアンケート実施は難しいと考えており、自己評価点を付けるための継続評価基準に、地元ニーズや協力体制に係る項目を追加し、地域の要望状況等の確認をできるように改定したいと考えております。年度内に評価基準の改定を行い、来年度から適用したいと考えております。以上です。

徳重委員長

ありがとうございます。事務局に報告をいただきましたが、事前に今日欠席の佐藤利規委員へは了承をいただいております。委員の皆様方よろしいでしょうか。ではそのように対応していただくようお願ひします。それでは個別事業の審議に入ります。始めに本日の委員会で諮問があった事項について事務局から説明をお願ひします。

事務局

諮問内容について説明いたします。事前に配布させていただいた資料のうち、ファイル名、第3回公共事業評価専門委員会の2ページ、上部に公共事業評価専門委員会の概要と記載された資料をご欄ください。次ページ以降に継続箇所評価について記載がございます。継続箇所評価につきましては、実施中の公共事業の継続や中止等の判断材料とするため、委員の皆様幅広く意見をいただくことを目的としております。6ページPDFデータのしおり審議箇所総括表をお開きください。この総括表にあります継続箇所評価2件について、今回の第3回委員会の開催にあたりまして、1月7日付けで知事から当委員会に調査審議

するよう諮問がなされております。委員の皆様から頂いた御意見につきましては、事業の実施等に可能な限り反映してまいりたいと考えております。どうぞご審議をよろしく願います。

徳重委員長

ありがとうございます。それでは今回諮問のありました建設部所管の2件について、調査審議を行います。道路課より継続箇所2件の説明をお願いします。質疑、意見交換は説明の後に行います。よろしくお願いします。

道路課長

道路課長の石川です。本日はよろしくお願いします。私からは、道路課所管の事業、継続評価2件について、ご説明いたします。着座にて説明させていただきます。

始めに、主要地方道秋田天王線秋田港アクセス道路について説明させていただきます。しおりの継続評価、建一継一21の1ページをご覧ください。事業の概要から説明いたします。まず、事業の背景及び目的についてであります。近年、秋田港ではクルーズ船寄港回数の増加など港湾を取り巻く情勢が大きく変化しており、平成30年7月には、「秋田港港湾計画」を改訂し、秋田港の機能強化を図ることとしております。秋田港と秋田自動車道の秋田北インターチェンジを結ぶ現況ルートは、大型トレーラーの走行性や定時性の確保に課題を抱えておりまして、秋田商工会議所などからアクセス道路整備の要望を強く受けております。アクセス道路の整備は、クルーズ船旅客の周遊ルート拡大といった観光振興や、物流の効率化といった産業振興に寄与し、県の持続的発展に資するものであるため早期に整備を行うものであります。事業期間については、令和元年度から令和11年度となっております。総事業費については185億円で、前回評価時の事業費に対し、40億円の増額となっております。増額の主な理由としましては、労務資材単価の上昇、週休二日制やICT施工による諸経費率変更等の社会情勢の変化により、工事費が上昇していることが要因となっております。事業の進捗状況としましては、令和5年度末で、事業進捗率が23%、用地進捗率は99%となっております。情勢の変化及び長期継続の理由につきましては、大浜上新城線外4路線において事業認可を受けていることや、秋田港港湾計画を改訂していること、また、秋田商工会議所等から当該路線の整備について毎年要望書が提出されていることから、継続して事業を推進しております。次に事業効果把握の手法及び効果ですが、事業効果を把握する指標としまして、県管理道路における道路改良率を用いておりまして、目標率52.2%に対し令和5年度末の実績値が同数の52.2%で

あり、達成率は100%となっております。続いて2ページ目をご覧ください。前回評価結果等につきましては、特にご指摘はございませんでした。次に、所管課の自己評価について説明いたします。事業の必要性から熟度までの5つの項目について3ページの評価基準により点数をつけております。必要性につきましては、鋭角な交差点があり、大型トレーラーの走行性に課題があることや、現況ルートは、渋滞箇所を通過するという点で、定時性の確保に課題があることから10点としております。緊急性につきましては、港の機能強化を目的として、秋田港港湾計画と密接に関連していることから10点としております。有効性については、防災の観点では、第1次緊急輸送道路として位置付けることを想定していることや、クルーズ船旅客の周遊ルート拡大や、物流の効率化に寄与するなど、観光及び産業の活性化に大きく貢献することから28点としております。効率性につきましては、費用便益比が1.0以上であることや、大規模なバイパス事業であり、事業中止による既投資額の損失が大きいことから、満点の20点としております。熟度については、事業や用地買収の進捗状況から、15点としております。以上より、合計点は83点の判定ランクI、優先度がかなり高いことから、事業の継続は妥当であると評価しており、早期の全線供用に向け、引き続き進めてまいりたいと考えております。

次に、主要地方道横手大森大内線三本柳について説明させていただきます。しおりの継続評価、建一継一22の1ページをご覧ください。事業の概要からご説明いたします。まず、事業の背景及び目的についてであります。主要地方道横手大森大内線は、横手市から由利本荘市までの、国道13号と国道105号を結ぶ主要な幹線道路でありまして、産業振興や救急医療、地域防災などの機能を担う非常に重要な路線であります。当該区間の車道幅員は狭く、沿線には物流基地が点在し車両交通量が多く混雑が発生しているほか、周辺には、横手地区統合小中学校や平鹿総合病院などの公共施設があり、事故も多発しております。また、第2次緊急輸送道路に指定されている本路線の機能を保持するためにも、早急に整備を行う必要があります。事業期間については、平成27年度から令和12年度となっております。前回の継続評価時から工期が6年延びておりますが、この主な理由としては、所在者不明の用地がありまして、その取得手続きに時間を要したこと、また、相続関係者の協議に、不測の日数を要したことによります。総事業費につきましては19億円でありまして、前回の継続評価時と同額となっております。事業の進捗状況としましては、令和5年度末時点で事業進捗率が74%、用地進捗率は73%となっております。下から2段目の情勢の変化及び長期継続の理由につきましては、令和元年8月に横手北ス

スマート I C が供用したほか、横手市からは当該路線の整備につままして、事業着手後にも要望書が提出されていることなどから、継続して事業を推進しております。次に、事業効果把握の手法及び効果ですが、先ほどの秋田港アクセス道路と同様で、県道の道路改良率を用いております、目標値に対して 100% となっております。続いて 2 ページをご覧ください。前回評価結果等につまましては、特にご指摘はございませんでした。次に、所管課の自己評価について説明いたします。事業の必要性から熟度までの 5 つの項目について 3 ページの評価基準により点数をつけております。必要性につまましては、幅員狭小で線形が悪く事故が多発しているほか、冬期堆雪帯が無いなど一年を通じた交通安全確保に課題があることから満点の 15 点としております。緊急性につまましては、国道 13 号と横手北スマート I C を結ぶ本路線において、当該区間のみが道路構造規格を満足しておらず、渋滞も発生していることから満点の 15 点としております。有効性につまましては、第二次緊急輸送道路に指定されているほか、横手北スマート I C や、平鹿総合病院へのアクセス道路であることなどから、満点の 30 点としております。効率性につまましては、費用便益比が 1.0 以上であることや、ほ場整備事業との調整により、田の排水と路面排水を兼用しながらコスト縮減を図っていることから 18 点としております。熟度につまましては、事業や用地買収の進捗状況から、16 点としております。以上より、合計点は 94 点の判定ランク I、優先度がかなり高いことから、事業の継続は妥当であると評価しており、早期の全線供用に向け、引き続き進めてまいりたいと考えております。説明は以上でございます。よろしくご審議くださいますようお願い申し上げます。

徳重委員長

ありがとうございます。ただ今、継続箇所 2 件について説明いただきましたが、ご質問やコメントなどがございましたらお願いします。

込山委員

説明ありがとうございます。今回の審議において詳細な図面は確認できていないのですが、秋田港アクセス道路について、今回事業を進めている区間の既存の道路との接続部分の設計というのは、具体的にどうなっているのかということと、その設計案というのは想定される交通量や車両の法線に対応したものになっているのでしょうか。今回の目的を考えるととても重要ではないかと思っております、例えば、港の所と道路の接続部分と上飯島駅近くの交差する部分と北インター近くの丁字路の部分というのは、恐らくですが、もし事業が完成した段階で、車の動きが変わると右折とか左折が非常に多い交差点が出来

上がるのではないかと考えています。その結果、改善はされるけれども、新たなボトルネックが交差点の設計次第では発生するのではないかと思うのですけれども、その点については何か検討していただけるのでしょうか。

道路課長

設計の段階において、委員ご指摘の秋田港付近と国道7号にタッチする上飯島駅付近、また秋田北インターチェンジ付近にタッチする箇所ですけれども、こちらの主な3箇所については、交通量や大型のトレーラーなど車両も全て考慮しまして、道路を車両がどう走るかですとかも全て検討して交差点の形状を決定しております。

込山委員

ありがとうございました。右折が多い道路はレーンの長さを十分に確保したり、部分的には3車線で設計しなければいけないのではないかといった点が気になりまして。由利本荘で由利橋ができたのですけれども、右折する車で帰宅時とかにすごく長い行列ができていますのでそういったことについて検討していただければと思い確認しました。もう一つの横手の方も病院と小学校に右折したり左折したりというのが既に多く発生している区間ではないかと思っております、指摘事項には右折が多いと書いておりますけれども、例えば病院に向かう道路との交差部分というのも、そういったような点を考慮されているのでしょうか。

道路課長

三本柳工区につきましても、物流の基地もあるということで、そういったことから大型のトラックなどが入る交差点もありますので、そういった所の交差点の改良も含めて今回設計の方を行っております、病院や学校も含めまして安全な交通確保に努めているところであります。

込山委員

ありがとうございます。

徳重委員長

他にございませんでしょうか。

酒井委員

横手市増田町に在住しております。この三本柳につきましても時々通るのですけれども、例えば横手北インターから真っ直ぐな道路で来て、突然三本柳に入りますと、カーブが多いとか狭いとかといった箇所があります。なおかつ、資料にありますとおり病院や新しい

小中学校があるということで非常に危険だということを痛感しております。基本的なことで申し訳ないのですが、資料にあります必要性の線形不良ということと、緊急性の道路構造規格を満足していないという2点について、ほかの横手在住の方とも今後お話できたらと考えておりますので、教えていただけないでしょうか。

道路課長

最初の説明にもありましたとおり、横手北スマートICから国道13号に向かう道路ということで、道路構造規格を満足していないということが、走行されている時に皆様方が、旅行速度と言いますけれどもスピードが落ちてしまって、それが混雑する原因となります。その規格ですが、新しい道路ではそれを満たした形となりますので、より走行性が安定して時間の方も短縮につながるといった設計にしております。そういった改善をして、より安全な交通を確保するといった設計になっております。

酒井委員

関連してなんですけれども、恐らく改善改良されると克服されると思うのですが、特に冬場は非常に危ないと思いますのでその辺りのご配慮がもしありましたら教えて下さい。合わせて、子ども達はほとんどスクールバスかと思いますが、歩行者に対するご配慮とかがありましたら教えていただけたらと思います。

道路課長

冬期の安全確保において、重要な項目というのが大きく分けて2つあります。1つは平面的に急カーブとかがないかということで、もう1つが縦断的に勾配がきついということでスピードが出て止まれなくなるというようなことですが、幸いこの三本柳工区につきましては、ほぼ平面的な地形でございまして、そういった所では線形をしっかりと構造令を満たした形で冬期の安全確保に努めた設計にしております。歩行者につきましても、スクールバスという話もございましたけれども、高校生など自転車に乗られる方もおられますので、そういったところの安全についても配慮しているところでございます。

徳重委員長

今の質問について、道路構造例に現状が合っていないということで何か具体例ありましたら教えていただけないでしょうか。

道路課長

幅員についてですが、車道幅員が5.5mということで記載しておりますけれども、それが改善されまして6.5mになり、歩行者用の歩道も付きます。また、最小曲線半径が

20mということで書いておりますが、これを緩やかにするといった設計をしております。

徳重委員長

他はいかがでしょうか。

一色委員

一色でございます。私も横手大森大内線を利用させていただいているのですが、この区間だけでも2、3箇所跨いで裏道として使っている方がとても多い道路でございます。この道路を作ることは絶対に必要だと思っております。交通事故が起きないことを願って、抜け道として使う方のための止まれとかがあればと思いますが、何かそういった対応はありますでしょうか。

道路課長

ここの道路は何箇所か交差点形状がありますので、先ほどの右折レーンであったり滞留を防ぐ構造であったり、見通しが良くなるような平面形状というようなことに配慮して設計をしております。また、先ほどの酒井委員からの質問に補足させていただきますと、耐雪幅という雪を寄せられるようなスペースが新しい道路にはできますので、現況では歩道込みで9mの道路が12mまで拡がることで安全性が確保されるものであります。

徳重委員長

よろしいですか。ほかはいかがでしょうか。

佐藤委員

工事費のことについてですが、秋田港アクセス道路が当初95億円、これが今回40億円増額ということで約4割近く上がっているということで、諸般の情勢からすれば一定の理解は得られるかと思うのですが、一方で横手の方に関しては全く工事費が上がっていない。そこが疑問に思ったのですが、何か理由がありますでしょうか。

道路課長

本来であれば秋田港アクセス道路と同様に、社会情勢の増分というのが当然でてくるのですけれども、この三本柳工区につきましては、用地補償や建物補償の関係の調査がまだ確定していない部分がありまして、本来であれば社会情勢の増分をプラスしてお示ししなければいけないのですけれども、その額が今は確定していないということで今回は工期だけということで延ばさせていただく次第でございます。

佐藤委員

ありがとうございます。

名取委員

名取です。よろしく申し上げます。2件を比べると秋田港アクセス道路の方が、規模が大きくて距離も長いのに早く完成する。横手の方は距離が短いのに時間が長くかかるのはどうしてだろうと考えていたのですが、それは用地取得に時間がかかっているからということでしょうか。

道路課長

三本柳工区につきましては、委員ご指摘のとおり、用地買収について相続の関係の手続きや反対者がいるといったことも含めて難航しているというところがございます。また、県の施策上の予算の貼り付けも道路課所管の事業としては秋田港アクセス道路は一番推進すべき事業として位置づけておりますので、そういったところで若干進捗がほかの箇所よりも予算が付くことにより進められているといった部分もございます。

名取委員

ありがとうございます。点数の評価のところでも、緊急性、必要性が15点満点であるのに時間がかかるといったことが気になったので質問させていただきました。もう一点、秋田港アクセス道路の方ですが、秋田港の機能がより活発になったということで必要性が高くなったということかと思うのですが、港湾計画を改訂した時にこの道路というのは、位置づけられていたものでしょうか。

道路課長

元々、アクセス道路は今の新しい路線ではなくて大浜上新城というのがありまして、それを港湾の方に位置づけておりましたので、計画として秋田北インターから秋田港までを結ぶルートというのは設定されております。そういった中で港湾計画でも位置づけられております。

名取委員

分かりました。私は専門が環境なので、環境の視点から考えると1つの計画が作成されて、必要だからということでそれに付随して別の計画が次から次に出てくると環境への影響が大きくなるので質問させていただきました。新しい道路は空中写真を見ても分かるようになっていますが、道路が完成した後の沿線というのはどのようになっていくのでしょうか。道路ができると開発がそれに沿って進むというのが色々なところで見られることですが、区画整理されたような農地の中を通ることになっておりますが、周りの農地への影響があるかということをお伺いしたいと思います。

建設部次長

現在のルートについては、北インターに近い田んぼのエリアは都市計画の調整区域となっておりますので基本的には開発行為はできないエリアとなっております。秋田港から国道の部分までは用途区域が入っておりまして住居専用地域ということで住居専用の開発というのは当然ながら出てくるのかと思っておりますけれども、基本的には国道に近いエリアは立体交差となっておりますので道路に接続して開発行為が行われるというのは基本的には無いのかなという認識でおります。

名取委員

分かりました。ありがとうございます。

徳重委員長

他はいかがでしょうか。

荻野委員

秋田港アクセス道路について教えて下さい。基本的には港から高速道路へのスムーズなアクセスができるというのは、ほかの港を見ていると多くの地域でそういうのができておりまして、秋田港の場合はそれが無いというのは以前から感じておりました。こういう道路の存在意義というのはすごく大きくて、ほかの地域と比較しても作るべき道路なのかなと思っております。その上でお尋ねしたいのですが、アクセス道路ができることによって非常にスムーズな交通が可能になるということで、現在の北インターまでのアクセス道路というのはどこを通ることになっているのかが分かるとより違いが明確に分かると思いますが、現在はどのようになっているのでしょうか。

道路課長

資料の5ページ目をご覧ください。秋田北インター線を北インターから真っ直ぐ所謂新国道にぶつかる野村交差点まで進んで、そこを右折して港の方へ入っていくということになっております。新しい道路ができて交差点が渋滞するというお話もありましたが、野村交差点から真っ直ぐ八橋の方へ向かう道路ができたおかげで北インター線から港の方へ右折するのが非常に渋滞しているという課題が増えております。そういったところで北インターから野村交差点を通過して新国道へ入って線路の前を通過して港へ行くというのが現状のルートですが、それが5ページの赤いルートになることによって時間が20分から15分程度になるということで考えております。

荻野委員

やはりそうですよね。現況のアクセス道路はそこなのかなと想像はしていたのですが、おっしゃるとおりであり今は良くないですよね。大型のトレーラーの場合は特にひどいと思うのですが、そう考えると非常に効果は大きいのかなと思います。効果はクルーズ線とコンテナの増加というのもありましたけれど、秋田港は定期便のフェリーもありますので、その旅客の交通というのも結構大事かと思っております、フェリーですからほとんどのお客さんが車で乗降されますので、そこを降りた方が高速道路を使ってそれぞれの目的地へ向かうことになるかと思っておりますので、そういう意味でもこの道路というのは便利に使われるのかなと思いました。長くなって申し訳ないのですが、私は地盤専門なのでお尋ねしたいのですが、工期が令和12年開通予定となっておりますけれども、恐らく秋田北インターチェンジの付近は軟弱地盤が結構あるはずですが、今でもプレロードをかけたりということをしておりますけれど、全線については軟弱地盤対策というのは進んでいるのでしょうか。結構時間がかかると思っておりますので教えて下さい。

道路課長

委員ご指摘のとおり、軟弱地盤対策を実施しております、国の補正事業でも秋田港側の切り土の山がございまして、その切り土の土を持って行きまして北インター側の方で軟弱地盤対策をするということで、これは補正事業ですので今年度に契約しまして事業を進めて先に沈下を促進するといった対策をとっております。

荻野委員

分かりました。ありがとうございます。

永吉委員

軟弱地盤のお話が出ましたが、北インターに入るまでの区間は農地を貫くような線形で、現状は道路沿いに電信柱がたくさん並んでいますが、ほとんどの電信柱が農地側に大きく傾いております。傾いている方向を見るとそちら側に盛り土がされています。農家さんからは、ちょっと心配だとか、いつか倒れて来るのではないかというような声が聞かれるのですが、県の方でしっかり把握しているのでしょうか。また、これに対する補償工事はどのように考えているかを教えて下さい。

道路課長

軟弱地盤対策を行う時に必ず行うことは、観測をしてどういった動きがあるかというのを把握します。委員ご指摘の電柱につきましては、どこの箇所かは今は把握しておりませ

んけれども、そういったところで動きがあれば、施工業者の方で確認したものを県で報告を受けて対応をするといった形を取っております。また、仮に農地の方にも影響が及ぶ可能性がありますけれども、そういった時にも、例えば水が田んぼに入らないなどがあれば補償はしていかなければならないと考えております。

永吉委員

今の時点で詳しくは把握はされていないということですよ。かなりひどい状況なので、実際に見られた方がいいと思いますよ。

道路課長

北インターから曲がった道路の土嚢を置いている箇所は私も把握はしておりまして、その部分で若干傾きがあるというのは把握しております。

永吉委員

はい。よろしくお願いします。

徳重委員長

今の秋田港アクセス道路ですけれど、橋梁は何本でしたでしょうか。

道路課長

5号橋まであります。

徳重委員長

盛り土で田んぼの中を通過して、道路と新城川を交差して行くということですね。B/CのBの方ですけれども、先ほど荻野委員からも話があったのですが、これは秋田港へのアクセスのみを想定しているのか、そうではなく男鹿半島へ行ったりとそこから先の交通誘導とかも考慮してのBという理解でよろしいでしょうか。

道路課長

そうです。

徳重委員長

分かりました。そうするとBがもうちょっと上がってもいいような気がしたので。もう1つは三本柳の方ですが、今回は工期延長だけの変更ですが、今後、用地買収が一段落ついた段階で事業費の増額というのは想定されていると先ほどのお話にありましたが、難しいかもしれませんがどれくらい上がりそうかという見込みというのは想定されておりますでしょうか。

道路課長

3割程度は現在で上昇が見込まれております。三本柳については今はそこがカウントされていないのですけれども、工事費自体は三本柳の方が秋田港アクセスに比べて3分の1程度ですので、そう考えますと40億円ということではなく、用地補償も含めて10億円前後ではないかなと思いますけれど、そこはまだ正式な試算はできておりませんが、そういったところを想定しております。

徳重委員長

ありがとうございます。そういったところも含めて評価として妥当かどうかということをお考えいただければと思い質問しました。他にいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

そうすれば、概ね意見が出揃ったようですので、建設部所管の2件について委員会としての意見を集約したいと思っております。本日出ました各委員のご意見を今後の業務を行う上での参考にしていただくということで県の評価を妥当と認めて対応方針を可と決定したいと思っておりますがよろしいでしょうか。ありがとうございます。それでは県の対応方針を可とするものと決定いたします。よろしく申し上げます。そのほか、委員の皆様より何かございますでしょうか。よろしいでしょうか。無ければ以上で審議を終わります。進行を事務局の方へ返します。

司会

ありがとうございました。徳重委員長におかれましては、議事進行ありがとうございます。また、委員の皆様におかれましても、ご審議に関しご協力いただきまして感謝申し上げます。それではこれもちまして、本日の委員会を終了とさせていただきます。長時間に渡ってのご審議ありがとうございました。