

近畿地方整備局事業評価監視委員会（平成21年度第1回）

議事録

日時：平成21年8月7日（金）15：00～17：30

場所：国民會館 12階 武藤記念ホール

■国道9号一本柳交差点改良にかかる審議について

○（委員）

資料で言うと11ページのところなのですが、今後の事後評価の必要性等というところで、計画交通量が供用後4,000台、平成42年ということになっています。これはその後の次の12ページの北近畿豊岡自動車道が八鹿のあたりまで延びるということを前提としたという話で、これは高規格道路にかなり移るだろうということなのですが、一体いつ頃開通するのですか。すなわち、今平成21年で、平成42年までだと大分先ですので、高規格道路はいつ頃抜ける予定で、それまでの交通量がどう変化すると見ておられるのか、御説明いただけきたい。

○（事務局）

まず高規格道路のほうの予定から申し上げますと、今、舞鶴道の春日から和田山ジャンクションインターまで約35km開通してございます。今後、八鹿インターまでの区間、約13kmを今工事中でございまして、今のところ平成23年度の供用を目標としてございます。そしてその先線、八鹿から豊岡南インターまでこの先に続くのですが、そちらにつきましても事業化されており今用地測量等が入っておりますので、はっきりとした時期はわかりませんが、そう遠くない将来に開通するという予定でございます。

そういった中で、豊岡まで平成42年よりも前に開通いたしますと、豊岡まで行く車は北近畿豊岡自動車道に転換いたしますし、例えば鳥取方面に行く車も、この八鹿インターで降りて9号に行きますので、かなりの量の転換が見込まれるというふうに考えておまして、例えば平成23年あるいはその先のある開通した年からだんだんと下がって行って4,000台のほうに落ちていくのかなというのが予測でございます。

○（委員長）

審議の結果、「国道9号一本柳交差点改良」の完了後の事後評価は、事業評価監視委員

会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切に行われており、事務局の対応方針（案）のとおりでよいと判断される。こういうことで結論にしたいのですが、いかがでしょうか。ご異論はございませんか。

○（委員）

異議なし。

■国道2号明石西拡幅にかかる審議について

○（委員）

結論的に何も問題ないと思います。ただ1点、将来交通量がかなり減るといふ、この予測が減ることになったこと、その原因をちょっと教えていただきたいです。

○（事務局）

交通量が減るといふのは、先ほどの10ページでございますとおり、平成13年に評価したとき、それから今回の評価の下方修正でございますが、まずこれはトータルの日本全国の交通需要の推計をする中で、平成13年に評価したときのトレンドと、それから今回の平成42年を評価したときのトレンドで、フレーム全体が下がってきています。

もう少し具体的に言いますと、人口の伸びでありますとか、それから車の保有台数とかあと免許の保有率とか、そういったもののトレンドを一昨年に見直しまして、平成42年の推計値というものをつくっています。それを、この路線の中に交通量配分で当てはめると、このようになったというふうに理解をしております。

○（委員長）

審議の結果、「国道2号明石西拡幅」の完了後の事後評価は、事業評価監視委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切に行われており、対応方針（案）のとおりでよいと判断される。こういう結論でよろしいでしょうか。

○（委員）

異議なし。

■国道175号三木バイパスにかかる審議について

○（委員）

事業の定義が変わればB/Cの結果が変わると、これは仕方ないことですね。どういう目的でそれぞれの時点で評価を行うかによって結果が変わるといのは、これはあり得る話だと思います。

ただ、やはりB/Cが4ぐらいになりますと、遅延の損失というのは非常に大きくなってきます。本事例の場合、3年間の遅延により、当初の総費用よりも逸失便益のほうが大きくなってしまっている。これぐらい大きな便益を持つプロジェクトに関してはスピード感を持ってやるということがいかに重要であるかを物語っています。

○（委員長）

はい、ありがとうございます。

全国各地で事業の遅れから莫大な損失が出ているという試算もありますが、ここでも3年間遅れるだけでこのぐらいの社会的便益の発現が遅れているということです。遅れた理由というのは主に何があるんですか。

○（事務局）

こういった事業でありがちな理由になってしまって申しわけありません。やはり用地の交渉とか。

○（委員長）

用地買収ですか。

○（事務局）

そういったところでございます。

○（委員）

先ほどの一本柳のところもそうだったんですが、新しい道路ができると、その周辺にスーパーとかそういったのができて便利になると。今回のやつでも、例えば年間利用客数が増加した、アクセスが強化されて地域活性化に寄与するというふうになってはいますが、一方で地元のほうからすると、駅前とか商店街なんかからすると、逆に整備されたおかげで大型店舗とかが出てきて流出しているという声を結構地方では聞かれるんですが、その辺の評価というのは、だからつくるなというわけでは全然ないんですが、その辺のプラス・マイナスをちょっとしておかないと、時々地方に行きますと道路をつくらなかったら

よかったというような声をたまに聞きますので、今回はこれで別に問題ないと思いますが、流出した分もできれば少し御検討いただけたらいいかなと思います。

○（事務局）

全体の交通量が増えている中で旧道につきましても、交通量がある程度残っているということで、旧道も引き続き地域の道路として使われているのかなというふうに評価をいたしました。

○（事務局）

すみません、補足させていただきます。定性的にはおっしゃるとおりで、光と陰がありますので、その陰の部分についても当然分析をしたほうがいいだろうと思います。

ただ、B/Cの計算上は、例えば新しい立地を計算しておりませんので、逆に差し引く必要も多分ないと思います。これからいろいろB/Cを検討する際に、立地の効果みたいなのをカウントしようということになった際には、ちゃんと陰の部分もどういうふうにするのかということをおわせて考えてやっていくと、そういうことだろうと思います。

○（委員長）

審議の結果、「国道175号三木バイパス」の完了後の事後評価は、事業評価監視委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切に行われており、対応方針（案）のとおりでよいと判断される。これでご異議ございませんか。

○（委員）

異議なし。

■国道2号相生の拡幅事業にかかる審議について

○（委員長）

審議の結果、「国道2号相生拡幅」の完了後の事後評価は、事業評価監視委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切に行われており、対応方針（案）のとおりでよいと判断される。ご異議ございませんか。

○（委員）

異議なし。

■国道29号姫路北バイパスにかかる審議について

○（委員）

9 ページにある、事業の必要性等に関する視点の中で、特に地域活性化のお話が先ほどありましたけれども、その中で、主産業である木材について、森林が多く木材業が盛んということで、当該事業によって物流の効率化が図られるということなのですが、地域産業の活性化というのは、道路などをつくっていく上で、非常に重要なポイントであると思います。ただ、物流の効率化や、それによって地域産業がどのように活性化するかという具体的な中身については、3 便益のようになかなか効果が発現しにくいですね。交通事故が減少するというようなデータと違い、数値化はしにくいし、したがって、予想もしにくいと思いますので、そのあたりの中身について、もう少し具体的にお話しただけたらと思います。

○（事務局）

おっしゃるとおりで、現在、便益につきましては3 便益だけしかできていません。これらにつきましても、定性的に話をさせていただいて、本当は定量的な説明をしたいところですが、なかなか今のところできてないという状況にはなっております。

便益につきましては、今まで説明した事業に関しましてもそうですけれども、こういうようなものを何とか先生がおっしゃられるものにちゃんと数量、定量的に進めていくような検討というのを、さらに進めていきたいというような感じでは思っております。

現在の状況では、今話をしているような定性的な話にはなってしまいますが、地元としてはやはり林業を大事にしていきたいというような思いが非常に強い。森林王国なんていうのを掲げてやっているようなところでございますので、それをどういう形でもバックアップしていきたいというような観点でもって、我々是对応しているというような状況ではございます。

○（委員）

この議論はやはりちょっと粗いかなという気がします。

まず、1 時間になれば人口が増加するということは希望的観測にすぎません。本当にそうなるかどうかは、不確実性が多すぎます。

それから、木材の運搬に関する便益ですが、木材を搬出すればいいかどうかは議論の余地があります。たとえば、地元でできるだけ付加価値を高めていくとか、そういう代替案もあります。そもそも、事業の継続に関する妥当性の議論と、木材加工の議論を無理やり

結びつける必要はないと思います。このような議論を持ち出さなくても、事業継続の妥当性は十分立証されています。事業の間接効果に関しては、まだまだ検討の余地があると思います。

○（事務局）

もう少しブラッシュアップというか検討を進めていかななくてはならないと思っています。ちょっと説明が足りなかったかもしれませんが、姫路港は実は木材港、木材を出す港がございまして、その貯木場のほうに実際持っていつている量というのはかなりあるかなというような話はございます。

それから、あと60分圏域の話につきましては、こういうデータがありますけども、これらにつきましては、さらにデータを取りながら検証していくということが必要なのではないのかなというふうには思っております。

○（委員）

それに関して言いますと、九州の例は平成2年と12年のデータですよね。もう今や人口減少社会になっているわけですから、そのあたりをもうちょっときめ細かになさったほうがいいのではないのでしょうか。

○（事務局）

補足させていただきます。

基本的にはやはりこの事業の判断は、現在B/Cでやるということになっておりますけども、それもB/Cのほうが1.何がし出ているということですが、この今事務局から申し述べた領域に関しては現在勉強中でして、若干この60分圏域は説明者の思いがほとぼしっただと思って御理解いただきたいと思います。

それから、水産業なんかですと、結構クリティカルなポイントが意外と設定できたりして、ぱっと出ることもあるんですが、今回は林業ということでなかなかうまく出なかったのかなということで、さらに研究を進めたいと思いますのでよろしくお願いたします。

○（委員長）

審議の結果、「国道29号姫路北バイパス」の再評価は、事業評価監視委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切に進められており、対応方針（原案）のとおり継続でよいと判断される。この答申文でご異議ありませんか？

○（委員）

異議なし。

■国道161号西大津バイパスにかかる審議について

○（委員）

先ほど環境対策を随分配慮されたのご説明がありました。環境対策に対する配慮を行ったことが、恐らく事業費が増加する原因の一つになっていると思います。しかし、費用便益分析には、環境便益が入っておりません。騒音の抑制効果は、費用便益分析における評価の対象になっていない。費用便益マニュアルによる定量的評価対象は、今のところ走行時間、走行費用、交通事故に限定されており、本事業の目的の一つである環境対策便益が、実は事業評価の対象になっておりません。別途、環境のところで、定性的でもいいですから、どれぐらいの効果があるのか、御説明をされたほうがいいのではないかと思います。こここのところはどうですか。

○（事務局）

ありがとうございます。暫定供用期間における環境対策も含めて、今回車線を動かすことによってさらに対策を進めているということも含めて、環境対策費の全体の計上ができてございません。できてございませんが、社会的要請の中での環境対策費はそこそこのボリュームがあるということでございますので、それはいわゆる交通機能を確保する観点で、そのまま費用のほうに計上させていただいているというのが今の実態かと思えます。テクニク的には何かあるかなというふうに考えますけど、今そこまで至っておりません。

○（委員長）

審議の結果、「国道161号西大津バイパス」の再評価は、事業評価監視委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切に進められており、対応方針（原案）のとおりに継続でよいと判断される。これでご異議ございませんか？

○（委員）

異議なし。

■国道1号線栗東水口道路Ⅱにかかる審議について

○（委員）

意見ですけど、B/Cに出してくるのは非常に難しいと思うんです。先ほど林業のお話もあったんですけども、この地域は、私もちょっとある中小企業団地を湖南市さんから頼まれて調べに行ったりしたことがあるんですが、第二名神を含めて整備が非常に進んでいて、期待が高まっているところだと思うんですが。先ほどの部分もそうなんですが、例えば舞鶴港とどんなふうに結んでくるとか、このピンポイントでこういう役に立つんだよというのはいいですけども、もう少し、少し引いた中でどういう役割があって必要だというふうな御説明があると、さらに一般の人間からすると理解しやすいかなと。

その中で、もう1つ関西なんかですと関心があるのは、実はこの辺の企業、進出している企業さんにお話を聞くと、道路が整備されてくると関西に出なくていいと。要するに第二名神から亀山に抜けて、金城ふ頭に一直線に行けて、中部空港が利用しやすいと。そういう御意見もあって、これはそれで便利になるからいいと、道路をつくられる方はそれでいいと思うんですけど、一つそういったものも出していただくと、例えば、だからこそもう少し関西のミッシングリンクみたいなものを整備しなければ負けてしまう、というような話にもなっていくので、その辺がなかなか伝わってきていないところが。私も昨年度そういう会に出たときに、なかなか皆さん御存じないので。中部圏は、着々と整備が、僕は愛知県の仕事もしているのですが、愛知県のほうは着々と進んでいて便利になっていく。それで、滋賀県のほうの、例えば京都あたりの中小企業の経営者も、例えば関空へ出るよりも中部のほうがこれから便利になるのではないかというようなことを言っていますので、少し引いた部分のどういう効果があって、どういう役割があるのかというのをしていただくと、より理解しやすいかなと思います。

○（事務局）

工業団地について非常に注目すべきところがあって、その新名神の整備効果の中でも企業団地ヒアリングとかをやらせていただいています。そういう視点が入っているのかどうかも含めて、一回そういうデータがあれば御紹介できるものは是非出したいというふうに考えています。

○（事務局）

補足をさせていただきます。実は高規格幹線道路と称される、もっと広域的な交通を担う道路もありまして、そういうときには必ずそういう引いた、高いところから見た観点を

必ず盛り込むようにしているのですが、今回はちょっと入れ損ないまして。ちゃんと考えれば入る事項ですので、是非そういう方向でやらせていただきたいと思います。

それから、ミッシングリンクの件ですけれども、確かに中部圏は非常に今スピードが速いんですが、私の聞いた話では、甲賀市あたりに新名神関連で立地した企業は、中部と関空と天秤にかけて、コストが変わったりしますので、天秤にかけて立地したんだという企業もどうもあるみたいでして、そのくらい交通路の整備が企業立地に影響するということだと思っておりますので、また別の場でもプレゼンをさせていただければと思います。

○（委員）

こういうふうな設計変更でコストの縮減が図れるというのは、結構なことだと思うんですけども、こういうふうな形の、特に供用部分と交差点等の設計変更ありというのはどれぐらい一般化できるやり方ですか。

○（事務局）

交通量の見直しが生じた際にどういうふうに見直しをしていくかということですが、まず一番わかりやすいのが、車線数が減ればこれは一番わかりやすいです。4車線が2車線になる。それから、交通量が落ちますと、多少路肩を縮めたりしても走れるものですから、そういう検討を次にします。それから、3番目に出てくるのがインターチェンジですね。交差点の、要は立体交差です、インターチェンジですけども、インターチェンジというのは非常に見直しをしやすい部分で、例えば平面交差を避けてくるくる巻きになっている、トランペット型というんですけども、ああいうインターチェンジをつくっておいたものを、交通量が下がれば、平面交差を許してインターチェンジを組むと、格段に安くなります。

実は、今回の設計変更もインターチェンジの関連ですので、そういう意味では割とよく出てくるケースですが、このセンターとサイドの入れ替えというのは極めてまれで、普段はコストが出ないんですね、センターとサイドを入れ替えても。ところが、今回はわきに非常に長い側道橋がずっとくっついていたものですから、あれはインターチェンジの関連でくっついていてと思えばいいわけですし、そこが入れ替わるので非常に今回効果が出たという珍しいケースです。ただ、一般的に言えば、インターチェンジの設計変更というのは非常にポピュラーに行われるものですので、そういう意味では概念としてはポピュラーだけでも、事象としてはまれと、こういう感じにお考えいただければいいと思います。

○（委員）

構造についても、先ほどのように見せていただかないと、御専門の方以外はわかりにくいので、難しい部分もあるかもしれませんが、今後も補足的に、よりわかりやすいご説明を加えていただければと思っております。

先ほどの姫路バイパスもそうですが、Cの評価をするときに、3便益で評価するというのはやむを得ないと思いますが、今回のこの事業に関しましても、事業目的の中に、地域活性化という言葉がうたわれていると思うんですね。そうなりますと、その言葉が挙げられている以上、もう少し説得力のあるデータが見たいという気がしております。

道路の場合、交通事故の減少や渋滞の緩和というのは、効果の発現が非常にわかりやすく、すぐにデータが出ると思いますが、例えば、間接効果として、産業振興や観光振興、観光面で、この事業によってこれだけ増収がありました、人がくるようになりましたということは、タイムラグがあって、なかなか効果も出にくいと思いますし、本来の便益計算の中にも入らない部分だと思います。ただ、事業を継続すべきかどうかという点を考えるときに、直接的な効果だけではなく、間接的効果、特に、地域産業の振興や観光振興、医療の問題などは、地域の問題として、現在、非常にクローズアップされていますので、当該事業が、周辺地域の人々の生活や経済とどのように関わって、どのように変化していくのかという視点をもう少し盛り込んでいただけたらと思います。

○（事務局）

観光それから医療、産業については、先ほど来お話が出ていますけど、我々手段としてアンケート調査するとかいうことしかなかかなか持ち合わせていないんですけど、できるだけデータストックの中で議論される内容かと思えます。何か議論も進んでいるのかなとは思いますが、最終的には我々の手段としては交通量に、将来交通量に反映されているという評価の中で我々はさせていただいているというのが事実、実態なんですけど。できるだけ事例としては、我々も蓄積して、道路整備効果なりを御説明していきたいと考えています。

○（事務局）

補足させていただきます。先生がおっしゃった今の3便益以外のさまざまな便益の問題については、実は中部と近畿以外の地整では、もう既に議論がされておるんです。というのは、新聞でも出ました18事業、B/Cが出ないのでストップして、何か見直しで大騒ぎになっているみたいな記事が出ておったんですけども、実はそういう議論に踏み込んだ地

整もあるんです。今回近畿地整はそういうB/Cが1を割る路線がなかったものですか
ら、さぼっておるという状況ですけども、もし時間が許せば次回以降、そういった領域に
についても少しずつお話をさせていただければと思います。

○（委員長）

審議の結果、「国道1号栗東水口道路Ⅱ」の再評価は、事業評価監視委員会に提出され
た資料、説明の範囲において、おおむね適切に進められており、対応方針（原案）のと
おり継続でよいと判断される。この答申文でご異議御座いませんか？

○（委員）

異議なし。

■報告事項

○（事務局）

河川部から河川事業に関する報告事項2点御説明をさせていただきます。

以前から話題になっておりますけれども、淀川水系の河川整備計画、こちらが本年3月31日に策定されました。前回までは策定されてなかったものですから、御報告を差し上げたいと思います。

整備計画自身は昨年6月20日に案の段階で知事協議という法定協議に入りました。これをもちまして、関連します6つの府県から知事意見がそれぞれ2月から3月の初めにかけて出てきたところでございます。これを踏まえまして、近畿地方整備局としまして3月31日に整備計画を策定、こういうふうな流れでございます。

中身は、治水それから環境等から成っておりますけれども、治水の観点について簡単に申し上げますと、淀川の全水系に対しまして大阪府域、こちらは従来より治水事業が進んでおりまして安全度が高い状態、今回の整備計画ではその上流に当たります桂川、宇治川、木津川の治水安全度を高めていきましょう。こういうことで、例えば桂川においては川を浚渫していく、あるいは宇治川においても浚渫、それから木津川では一部築堤をする。こういったようなことをやっていきます。

ただ、これをやりますとこの赤い表題になっているものは、実はこれ整備を進めますと従来氾濫をしていたものが、今度は氾濫せずに下流に流れていく、大雨のときにそういう事象が起きてしまいますので、下流に負担がよりかかってしまうということもありまして、例えば水を遊ばせる遊水、あるいは一時期水をためますダム、そういったものがこの青い短冊になっていますけど、これをうまくコンビネーション、組み合わせながら整備を進めていこうということで、戦後起きました一番大きかった洪水、昭和28年の洪水の対応でいきたいと思います、こういう流れで整備計画をつくらせていただいております。

ダムにつきましては一つ一つ再評価の単位となっておりますので、改めて御紹介いたしますと、大戸川ダム、こちらは整備計画におきましては知事意見も十分に踏まえまして、大戸川ダムの本体工事、これについては当面実施はしないという方向で整備計画はつくられました。将来ダム本体工事に着手する場合には、改めて知事等の御意見を聞いて、法定手続きを踏んで整備計画を変更して本体工事に着工しますよと。具体的に言いますと、先ほど見ていただきましたように下流の安全度を守っていきながら、赤いメニュー、青かったメニュー、あれを組み合わせっていきます。その進捗状況を見ながら判断していきましょ

うねということになっておるわけでありませう。

それから3番目、ただそれでも、地域の非常に強い要望になっておりました県道大津信楽線の付替工事、これはダム事業の準備工事としてダム事業予算をもって継続をしていきたいと思います。こういう少し変則でありますけれども、進め方が決まったわけでございます。なお、付替道路の工事につきましては、今年度から進めていけるように、今地元の滋賀県それから地元の地域の方々の御意見をいただくような状況でございます。

それからあと、天ヶ瀬ダム再開発、こちらは継続実施をするということで計画に位置づけました。

残り3つダムがございます。

川上ダム、こちらについては一部、利水事業が需要見直しをしまして需要量が減りました。そういうこともありまして、ダムの規模を縮小し、また新たな目的、これはダムにたまります土砂を効率よく吐き出していこうということ、新たにダム事業の目的に加えまして実施をしていきたいと思いますということになったところでございます。現在こちらは転流工、ダムをつくる時に今の流れている川を一時的に横に切り替えておかななくてはならない、そのための工事を工事発注されたところでございます。7月の末でございました。

それからあと、丹生ダム、こちらはまだ調査検討を行う段階にございまして、それを進めていきたいと思います。余野川ダムにつきましては、当面の間実施しないということで、計画には実施する位置づけにはなっていないという状況でございます。

このような形でこれから淀川水系河川整備計画の推進をしてまいるということでございます。

続きまして、2つ目の話題でありますけれども、今度は兵庫県の西部を流れます揖保川のお話でございます。揖保川の環境事業、すみません、環境事業のほうです。これは今まさに淀川に引き続きまして計画策定、間もなくというような状況になっておりました、その作業をやっているさなかに、以前この環境整備事業は、平成20年2月ですからちょうど1年半ぐらい前に御審議をいただいて、再評価、継続ということになったものであります。整備計画の整理をしていく中でB/Cの数値に一部訂正を必要とするところが出てきましたので、それを御説明したいと思っております。

この整備計画、環境整備計画というのは、大変水質の悪い林田川という支川のヘドロ浚渫、それから自然再生事業としてこういう河原の再生、それから水辺でいろいろなことができる利用、親水ですね、親水（おやみず）、親水の機能を増強しようというものでござ

います。

このB/Cにつきまして、大きく2つの点を修正したいということです。

1つは、これまでコスト、便益をカウントしておりましたけど、評価をしますね、これで行きますと平成20年の時点でございますが、そのときに現在価値化をしなくてはならないと。この現在価値化。

評価をするのは、再評価の時期ですから、ここですね。これは総便益の算出のグラフですけれども、この時点でこれから出てくる便益、それからもう既に工事中の中に出てきている便益というものを、この時点の貨幣換算で処理をしなければならない。例えば、物価が違ってきますとか、あるいはここで便益として1万円便益が生じているのと、ここで1万円便益が生じているのでは、ここの1万円というのはこの期間資金運用ができますので、いわゆる利子分が、要はここで便益を得ることによって増加します。逆に将来のやつについてはそれが減ってくるということで、この緑のものがその年その年の実質の貨幣換算なんですけれども、それを価値判断しますと、将来にわたってはオレンジ色のように下がってきます。逆に過去のほうについてはオレンジ色が上がっていくという、こういう修正作業をやってきたというわけでございます。これはコストについても同様にやってまいりました。

それともう1つ、TCM。これは環境整備の便益評価って非常に難しいところがございます、貨幣に換算しにくい。そこで、この手法の一つとして、川がきれいになったら行きますか、どういうふうな交通手段でどのくらい時間をかけて行きますかというふうな問いかけをしたところ、私は1時間かけて車で行きますよ、電車で行きますよというふうなことが返ってくる。これを旅行費用法と申しまして、これを基に便益を算定するんですが、車で来る方の便益に、来るまでの時間コスト、これはいいんですけれども、1台当たりの自動車のガソリン代、これをカウントしていました。例えば10人車で来るとすると、10台分のガソリンをカウントしておったわけです。ただ、2人で来る場合もあれば3人で1台に乗って来る場合もあります。そういうことから、ガソリン代についてはもうやめておきましょうというふうなことを今回見直しました。

その結果、前回御審議いただいた際の数値というのはここですけれども、便益が372億円、これが542億円に、費用については114億円が186億円ということで、B/Cが3.27だったのが1割ほど減りまして、2.9になるというような状態になっております。参考までに、残事業のみの評価で行きますと、同様な考え方で1.68が1.64ということになっており

まして、再評価については御審議いただいたわけではありますが、再度きちんと精査をしたところ、このような値になっておりますことを御報告させていただきたいと思えます。