

岩国港装束～室の木地区臨港道路整備事業

港湾事業の再評価項目調書

事業名（箇所名）	臨港道路整備事業（岩国港 装束～室の木地区）					
実施箇所	山口県岩国市					
該当基準	社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業					
主な事業の諸元	臨港道路					
事業期間	事業採択	平成16年度	完了	令和11年度		
総事業費（億円）	287	残事業費（億円）		120		
目的・必要性	港湾における物流効率化を通じて、産業の立地競争力を確保するとともに、周辺環境の改善を図るため、岩国港のふ頭間を結ぶ臨港道路を整備する					
便益の主な根拠	臨港道路の自動車交通の円滑化による効果 <ul style="list-style-type: none"> ・ 輸送時間短縮による輸送時間費用の削減 ・ 輸送費用縮減による輸送費用の削減 ・ 交通事故減少による事故損失額の削減 （臨港道路計画交通量（全線供用時）：55百台/日～67百台/日）					
事業全体の投資効率性	基準年度	令和5年度				
	B：総便益（億円）	441	C：総費用（億円）	355	全体B/C	1.2
	B-C	86	EIRR（%）	7.2		
残事業の投資効率性	B：総便益（億円）	108	C：総費用（億円）	93	継続B/C	1.2
感度分析			事業全体のB/C	残事業のB/C		
	需 要（-10%～+10%）			(1.1～1.4)	(1.0～1.3)	
	建 設 費（+10%～-10%）			(1.2～1.3)	(1.1～1.3)	
	建設期間（+10%～-10%）			(1.2～1.3)	(1.1～1.2)	
事業の効果等	岩国港の港湾関連交通の時間の短縮、費用の削減等を通じ、産業の立地競争力の確保と周辺の生活環境改善に寄与する					
社会情勢等の変化	大きな変化はない					
主な事業の進捗状況	総事業費287億円 既投資額168億円 令和5年度末現在の事業進捗率59%					
事業の進捗の見込み	令和11年度に完成予定					
コスト縮減や代替案立案等の可能性	今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減に努力しつつ、事業を推進していく。					
対応方針（原案）	継続					
対応方針理由	十分な事業の投資効果が見込まれると判断でき、港湾管理者からも早期完成が強く要望されているため					
その他	（その他の指標による効果） <ul style="list-style-type: none"> ・ 岩国港周辺における物流機能の効率化が促進され、地域産業の競争力が向上するとともに、立地企業の生産活動や雇用の促進が期待される ・ 港湾関連車両の適切な通行ルートが確保され、住宅地等での騒音や振動等が低減されるとともに、歩行者の安全確保など周辺環境の改善に寄与する ・ 陸上輸送の効率化により、CO2やNOx等の排出ガスの低減が図られる 					

「事業再評価」 岩国港 装束～室の木地区 臨港道路整備事業

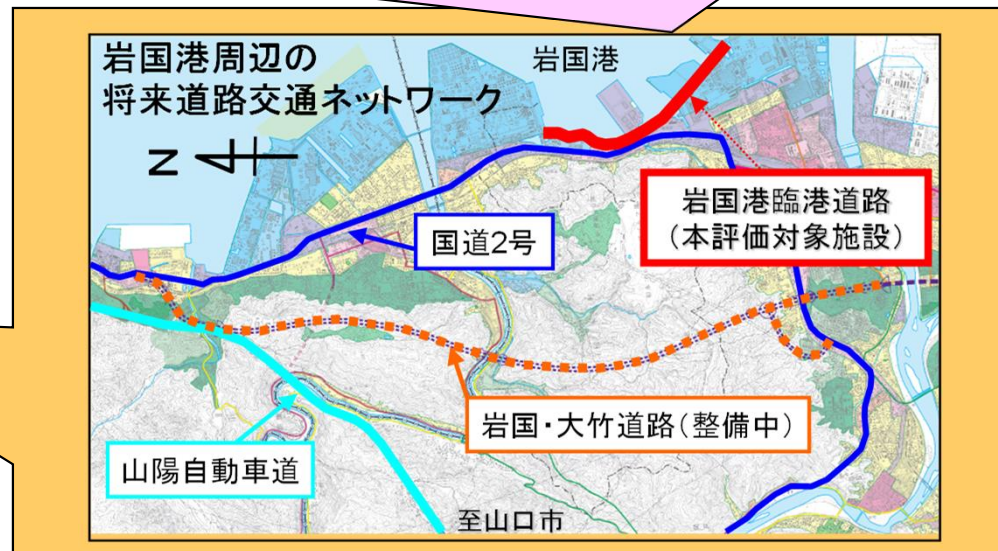


令和5年12月
国土交通省 中国地方整備局

1.再評価の重点化・効率化判定票

項目	判定		
	判断根拠	チェック欄	
事業を巡る社会経済情勢等の変化			
事業の効果や必要性、周辺環境に変化がない	なし	変化なし ■	変化あり □
前回評価からの事業費・事業期間の増加		増加なし	10%以内増加 10%超え
事業費の増加	全体事業費:229億円(2019<R1>評価時)→ 287億円(今回評価時) 25%増加	□	□ ■
事業期間の増加	2004年<H16>～2025年<R7>(22年:2019<R1>評価時) → 2004年<H16>～2029年<R11>(26年:今回評価時) 18%増	□	□ ■
前回評価からの費用対効果分析に関する影響要因の変化等			
費用便益分析マニュアルに変更がない	R4.2 費用分析マニュアル改訂	変更なし □	変更あり ■
需要量の変化(需要量等の減少が10%以内)	【臨港道路の計画交通量】 約58～86百台/日(2019<H31>評価時) → 約55～67百台/日(今回評価時)	10%以下 ■	10%超え □
下記のうち、一方もしくは両方を満たしている ・事業費に対して費用対効果分析に要する費用が大きい ・前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている	直近3カ年の事業費の平均に対する分析費用 1.3% > 基準値(1.0%) 前回評価時の感度分析下位ケース 1.0 ≥ 基準値(1.0)	満足している ■	満足していない □
前回評価で費用対効果分析を省略していない		省略していない ■	省略している □
その他の事由(重点的な評価が必要な特別な事由)	特になし	—	
判定案:事業進捗等に大きな変更がある事業			

2. 事業位置図



3. 岩国港の概要

岩国港は、装束地区に石油化学、室の木地区に製紙などを主に扱う企業が立地しており、工業港として発展してきた港である。

原油荷役

原木荷役

コンテナ荷役

木材チップ荷役

岩国港臨港道路 (事業箇所)

しょうぞく 装束地区

しんみなと 新港地区

むろのき 室の木地区

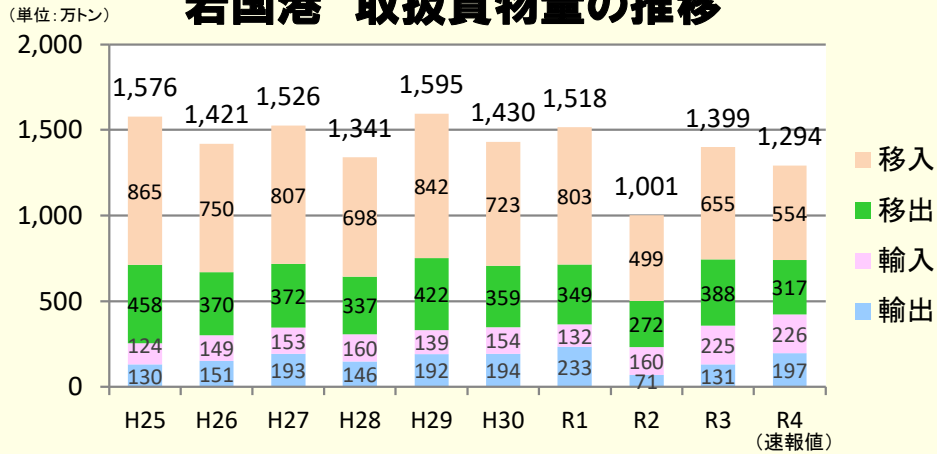
- 紙・パルプ・紙加工品製造業
- 化学工業
- 石油製品製造業
- 木材・木製品製造業

4. 岩国港の利用状況

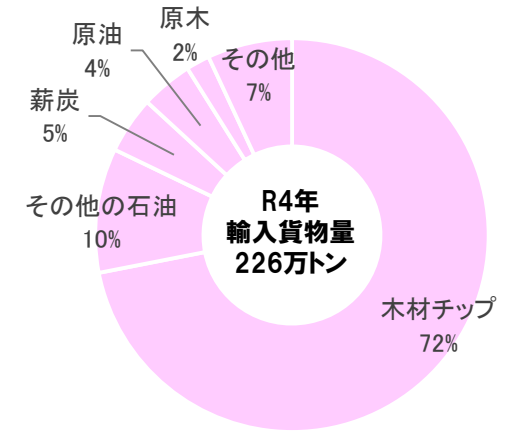
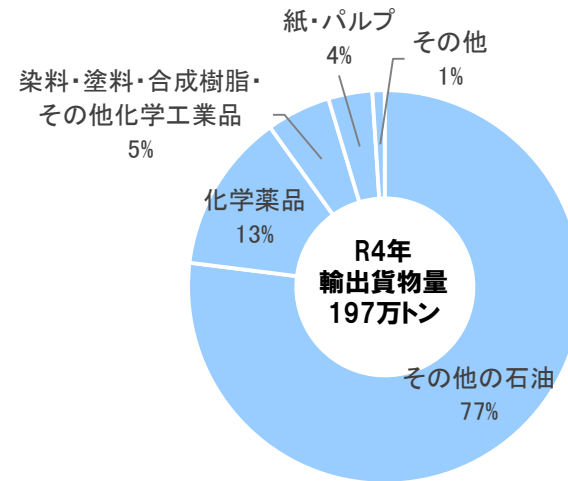
岩国港の取扱貨物量の推移

取扱量貨物量は、令和2年に約1,000万トンまで減少したものの、令和3年以降は約1,300万トンで推移している。原油、木材チップなどの原材料を輸移入し、石油製品、化学薬品等を輸移出している。コンテナ取扱貨物量は約385千トンであり、コロナの影響にて若干減少しているものの、近年は概ね横ばいである。

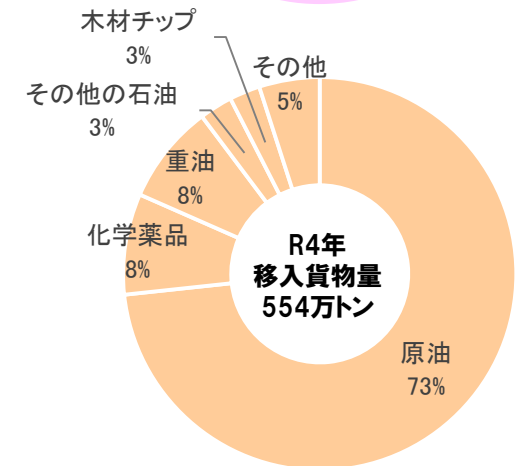
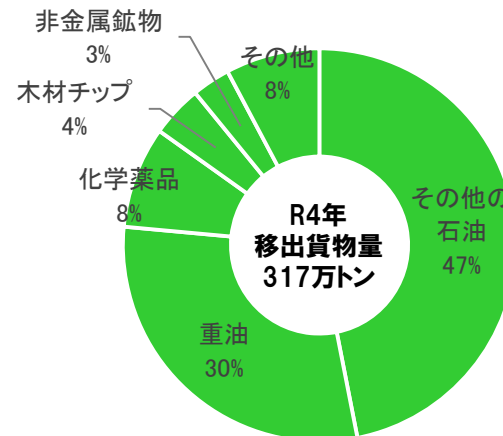
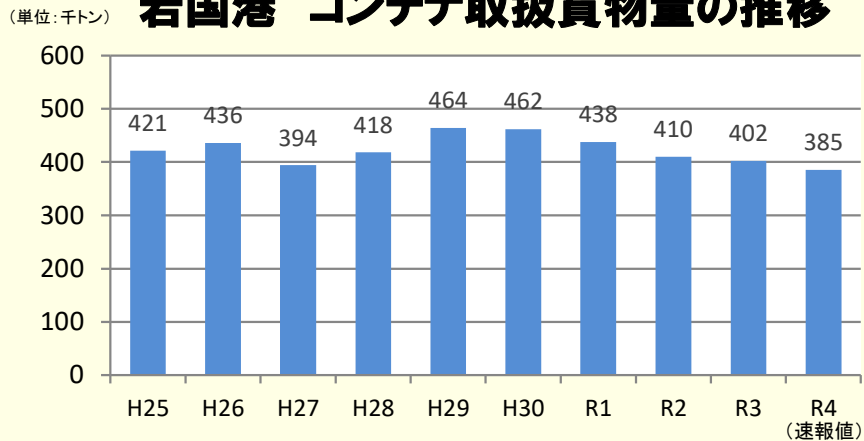
岩国港 取扱貨物量の推移



移輸出入の品目別取扱貨物量



岩国港 コンテナ取扱貨物量の推移



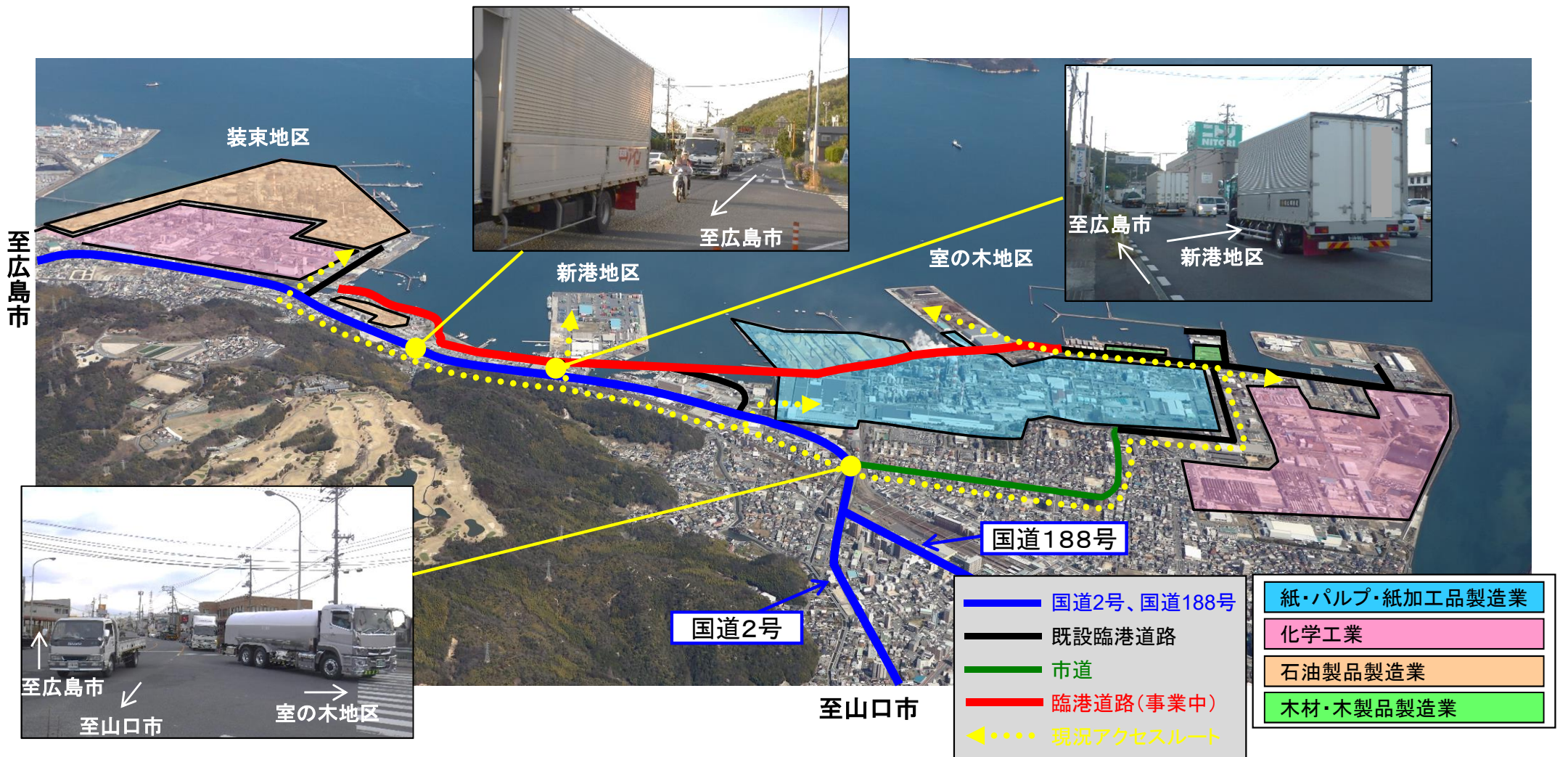
出典: 港湾統計 (H25～R3確定値, R4速報値)

出典: R4港湾統計 (速報値)

5. 岩国港の課題①

【課題】港湾物流効率化(陸上輸送アクセスの制約)

岩国港には埠頭間を結ぶアクセスルートがないため、港湾関連車両は、混雑が激しい国道2号を利用せざるを得ず、さらなる混雑要因となっている。
このため、港湾貨物の輸送に時間を要し、物流コストの増加要因となっている。



5. 岩国港の課題②

【課題】周辺の生活環境への影響

室の木地区に立地する港湾関連企業の車両は、住宅地内の市道を通っており、住宅、保育園、病院、公園の近隣を通行することから、歩行者の安全、沿道周辺の騒音・振動など周辺の生活環境に影響を及ぼしている。



【市道桂町2号線を利用する港湾関連車両】



6. 事業の概要と進捗状況

【目的】臨港交通ネットワークの構築により、物流効率化を通じた産業の競争力の確保とともに、周辺的生活環境の改善を図る。

■計画概要

計画延長	2.9km
道路規格	第3種第2級に準拠
設計速度	50km/h
車線数	2車線

■事業費

評価前:229億円
評価後:287億円

■事業期間

評価前:平成16年度～令和7年度
評価後:平成16年度～令和11年度

■進捗状況

- ・平成16年度に事業着手
- ・平成28年4月にI期区間供用開始
- ・令和5年度末の全体進捗率 59%
- ・令和7年度にII期区間完了予定



7. 事業内容の見直し①

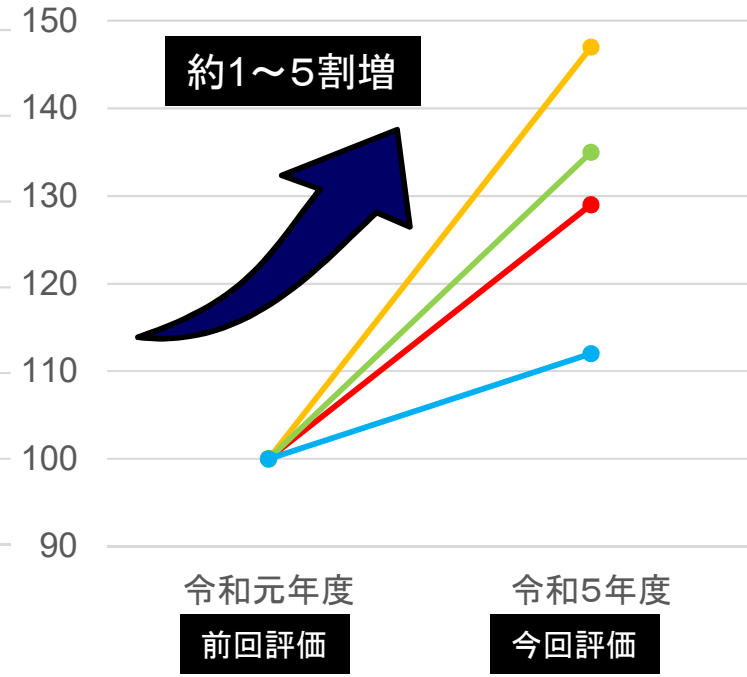
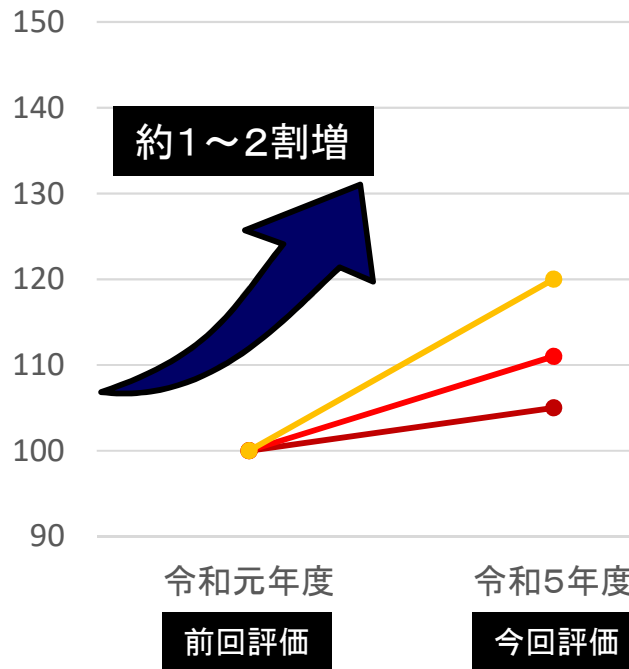
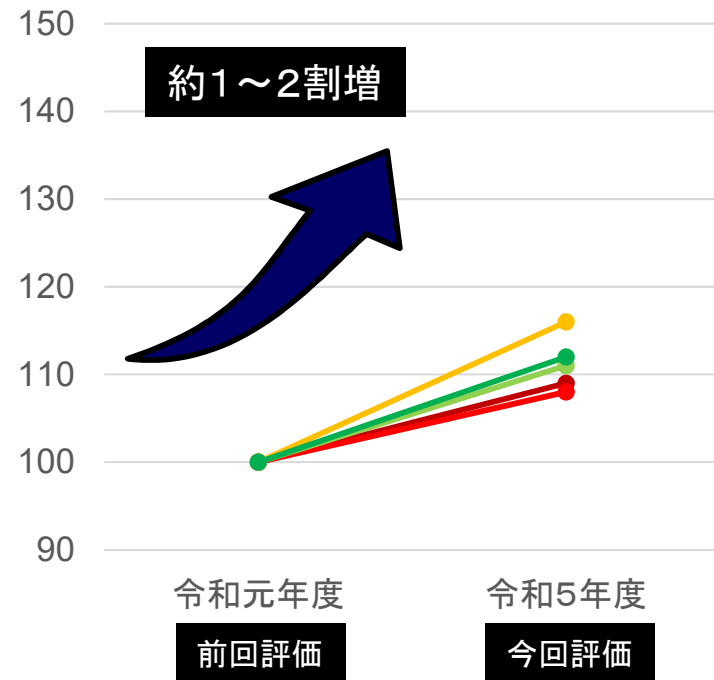
(主な変更内容) 労務・資材等の価格高騰に伴う事業費の増加・・・約52億円の増加

○前回評価(令和元年度)後の資機材・労務単価上昇によって、増額の必要が生じた。

労務単価の伸び率【山口県】

船舶使用料*の伸び率【全国】

資材単価の伸び率【山口県】



- 【凡例】
- 特殊作業員 109%
 - 普通作業員 108%
 - 土木一般世話役 116%
 - 高級船員 111%
 - 普通船員 112%

- 【凡例】
- 起重機船 700t吊 105%
 - 起重機船 2,200t吊 111%
 - 引船 4,000PS型 120%

- 【凡例】
- エポキシ樹脂塗装鉄筋 129%
 - 鋼板 147%
 - 鋼管矢板 135%
 - 生コンクリート 112%

約8億円の増額

約2億円の増額

*償却費、維持修理費、管理費等の
単位時間あたりの金額

約42億円の増額

7. 事業内容の見直し②

II期区間・海上部：棧橋施工における岩盤層への対応・・・約4億円の増加

II期区間(3号橋(仮称))の海上橋脚施工に必要な仮棧橋の施工において、想定以上に支持層(岩盤)が固く支持杭打設・引き抜きに想定外の時間を要した。また、仮棧橋及び橋脚基礎工の施工に時間を要したため、仮棧橋の材料(リース材等)費用が増加することとなった。

P2,P3橋脚整備のため仮棧橋を設置



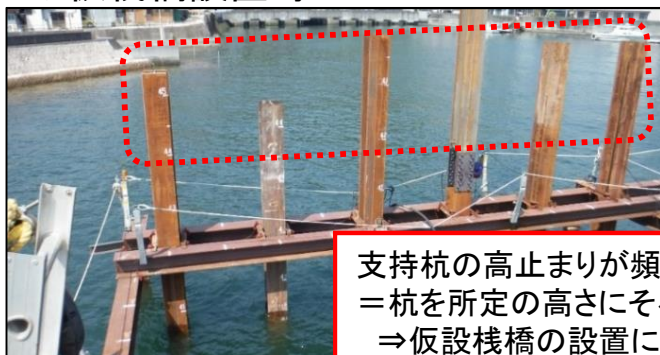
【仮棧橋の施工方法】



支持杭を一つずつ打設し、上部工を順次架設しながら仮設棧橋を延ばしていく。

【支持層(岩盤)が固いことによる影響】

●仮棧橋設置時



支持杭の高止まりが頻繁に発生
＝杭を所定の高さにそろえるため切断作業が必要
⇒仮設棧橋の設置に時間を要した

●仮棧橋撤去時

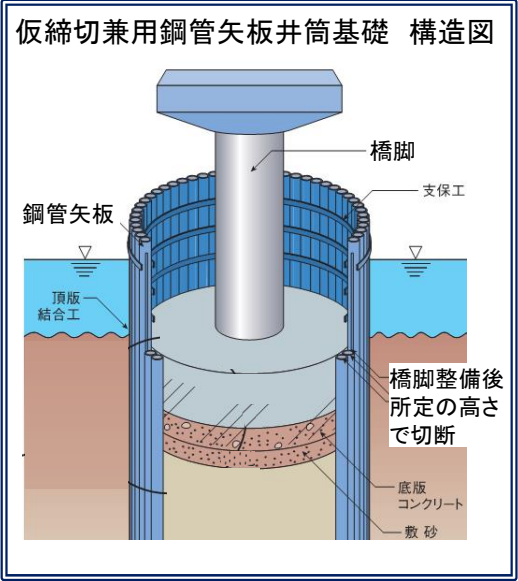
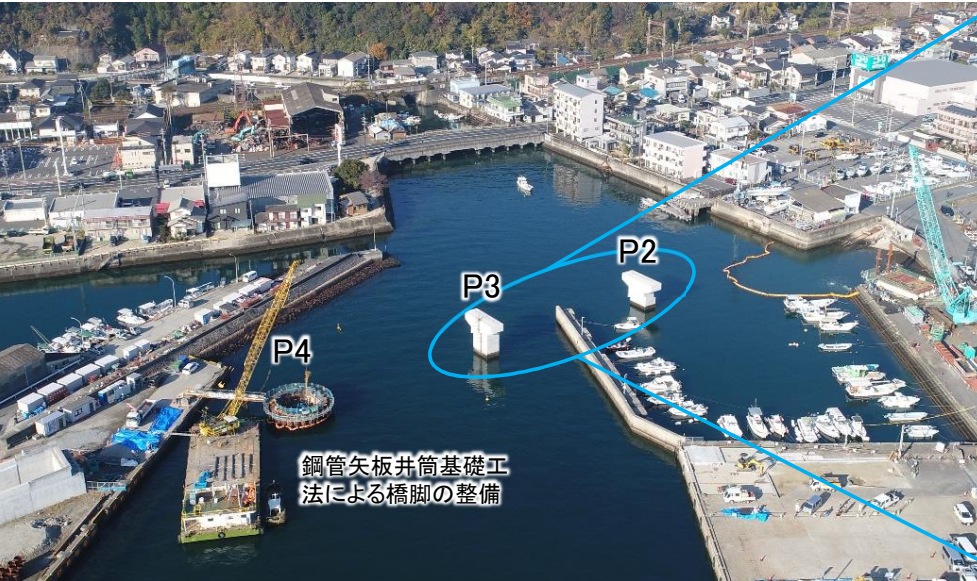


原地盤と支持杭が固着しており、撤去作業に時間を要した。

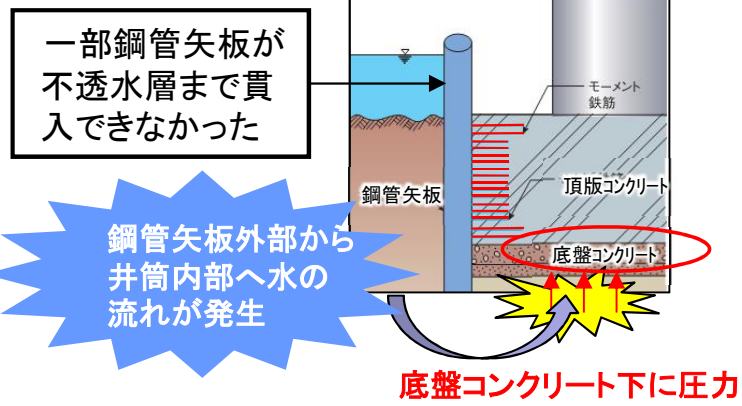
7. 事業内容の見直し③

II期区間・海上部：鋼管矢板高止まりによる橋脚基礎構造の変更・・・約2億円の増加

海上橋脚部は仮締切兼用の鋼管矢板井筒基礎工法を採用している。P2橋脚、P3橋脚において、施工開始後、支持杭となる鋼管矢板打設の際、支持地盤(岩盤)の不陸が大きく一部の鋼管矢板が計画深度までの打設が困難な状況(高止まり)となった。そのため、対策工法について検討を行った結果、橋脚底盤構造の変更が必要となった。



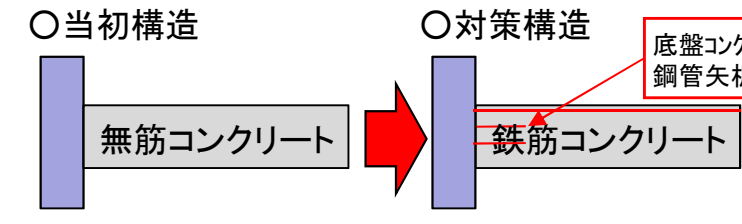
【鋼管矢板高止まりによる影響】



【対策】

底盤コンクリート下からの圧力に耐えられるよう底盤コンクリート構造を変更

【底盤コンクリートの構造】



7. 事業内容の見直し④

事業期間の延伸・・・4年間の延伸(R7年度⇒R11年度)

- ① II期区間(3号橋(仮称))の海上橋脚施工に必要となる仮栈橋の施工において、想定以上に支持層(岩盤)が固く支持杭打設・引き抜きの施工に時間を要したため約1年の遅延が発生。
- ② II期区間(3号橋(仮称))P2、P3橋脚の基礎工(鋼管矢板)の施工において、支持地盤の不陸が大きく鋼管矢板を計画深度まで打設することが不可能となった。その対策工法の検討及び実施に時間を要したため約2年の遅延が発生。
- ③ II期区間(3号橋(仮称))P1橋脚基礎杭の打設を開始したところ、近隣住民等から騒音・振動対策の要請があったため、その検討及び関係者調整に不測の時間を要し約0.5年の遅延が発生。
- ④ 近年の世界情勢の影響により鋼材の調達が難しくなっており、II期区間(3号橋(仮称))下部工基礎の鋼管矢板及び仮栈橋の支持杭等の鋼材の入手に不測の時間を要し約0.5年の遅延が発生。

上記理由より、II期区間において約4年間の遅延が発生したため、事業全体の完了年度についても令和7年度から令和11年度へ延伸する。

区間	R1年度まで	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度
II期				← 上記①～④の理由により約4年間の遅延が発生 →							
III期											

凡 例

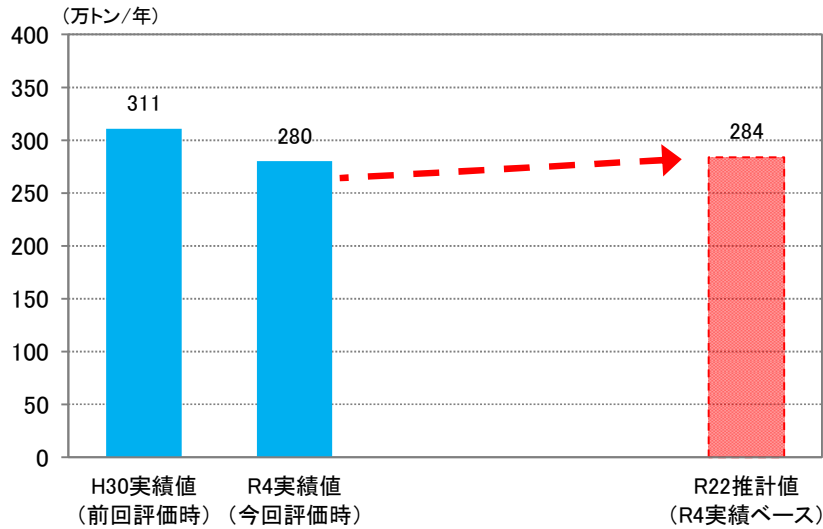
■ 当初

■ 変更

港湾取扱貨物量の変化

○新型コロナウイルス感染症や世界情勢の影響を受けて前回評価時より実績値は減少傾向に推移するものの、企業ヒアリング等の今後の貨物動向に基づき将来需要を284万トンと設定した。

■ 港湾貨物需要量の変化



※貨物量(万トン/年)から貨物関連発生集中交通量(台/日)の換算は下記の通りである。

■ コンテナ貨物関連発生交通=①+②+③

①トレーラー発生交通量(台/日)=年間貨物コンテナ港湾取扱量×各種係数(※)/365

②大型車発生交通量(台/日)=①トレーラー発生交通量(台/日)×大型車両換算係数(※)

③関連車発生交通量(台/日)=①トレーラー発生交通量(台/日)×車両換算係数(※)

■ 港湾関連貨物車両台数の変化

(単位:台/日)

項目		R1評価時	R5評価時
港湾	貨物	8,182	7,484
	通勤	9,198	9,580
	緑地	388	388
	船溜まり	93	100
合計		17,954	17,552

■ 非コンテナ貨物関連発生交通=①+②

①大型車発生交通量(台/日)=年間取扱貨物量×品目別車両換算係数(※)×大型車両換算係数(※)/365

②関連車発生交通量(台/日)=①大型車発生交通量×(車両換算係数(※)-1)

※:各種係数は「港湾の施設の技術上の基準・同解説(H30.5)」より設定

その他

○平成31年4月より岩国港室の木地区に処理能力160トン/日を有するごみ焼却施設が新たに稼働。

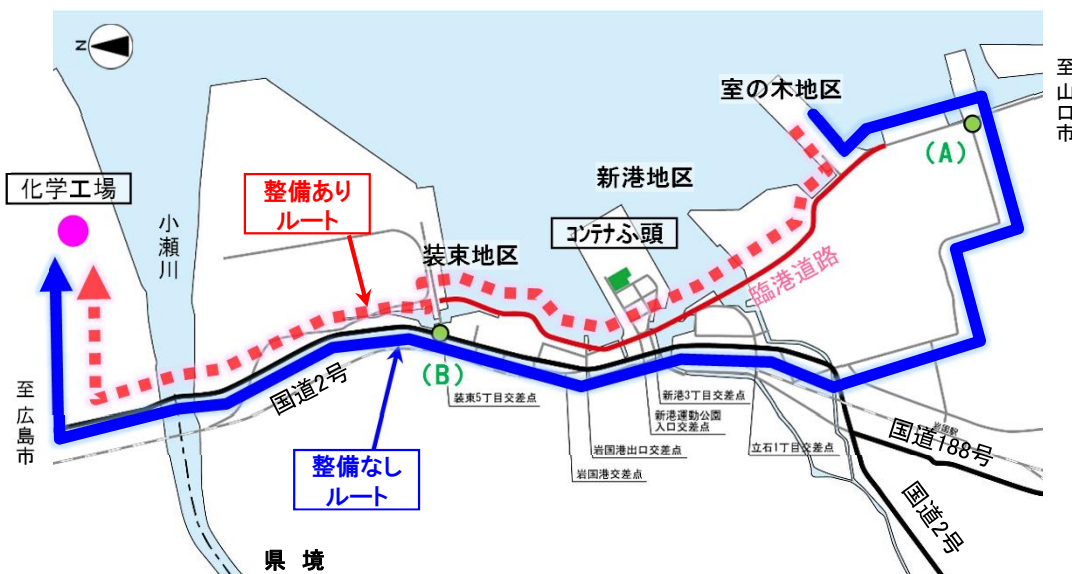
○臨港道路完成後はゴミの搬入経路が、現行の市街地を通行するルートから臨港道路を利用するルートに切り替わる見込み(ごみ焼却施設からの発生交通量は約250台/日)。

9. 事業の効果① (貨幣換算される効果)

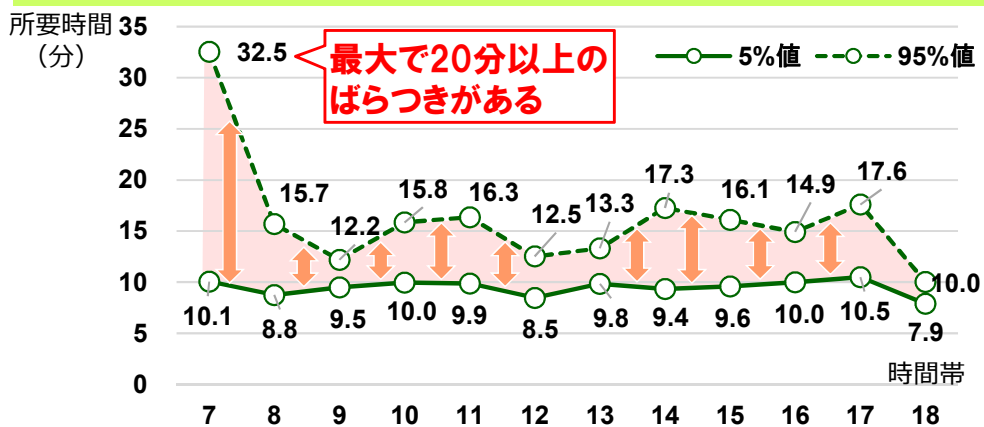
自動車交通円滑化効果

臨港道路の整備により、ふ頭を結ぶ輸送ネットワークが確立し、国道2号の通行を回避できるとともに、輸送距離が短縮され、岩国港の港湾物流輸送における、安全性・速達性が向上する。

室の木地区(バルクふ頭)から大竹地区へ輸送する場合

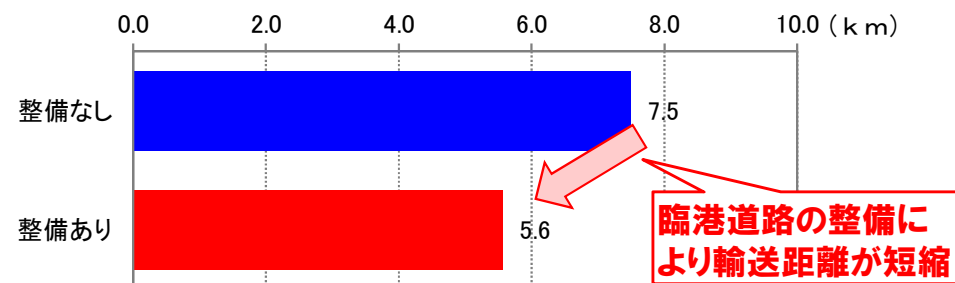


室の木地区(A)・装束5丁目交差点(B)間の所要時間のばらつき(北進)



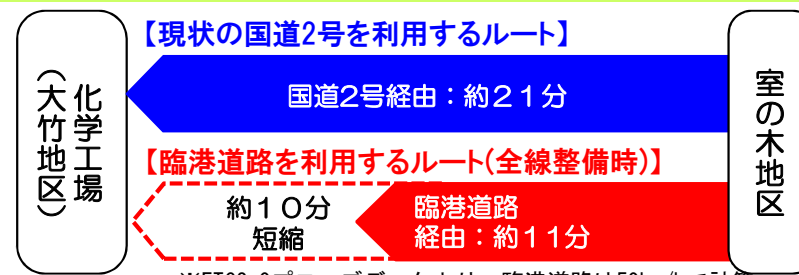
出典:ETC2.0プローブデータ (2022.10~2023.3 平日)

輸送移動距離(整備前後比較)



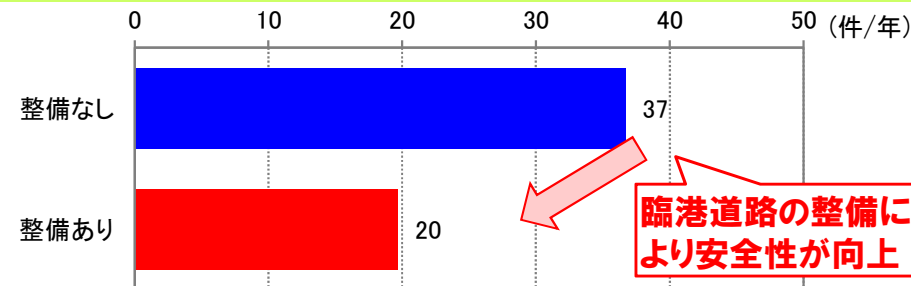
※集計区間: 化学工場(大竹地区)~室の木地区

所要時間(整備前後比較)



※ETC2.0プローブデータより。臨港道路は50km/hで計算。

交通事故件数(整備前後比較)



※集計区間: 化学工場(大竹地区)~室の木地区

9. 事業の効果② (貨幣換算される効果)

① 輸送費用削減便益

① 輸送・移動費用便益 = Without時の輸送・移動費用 - With時の輸送・移動費用
 ここで、輸送移動費用(円/日) = 交通量(台/日) × 区間距離(km) × 走行費用原単位(円/台・km)

② 輸送時間費用削減便益

② 輸送・移動時間費用便益 = Without時の輸送・移動時間費用 - With時の輸送・移動時間費用
 ここで、輸送移動時間費用(円/日) = 交通量(台/日) × 区間距離(km) ÷ 区間速度(km/h) × 走行時間費用原単位(円/h・台)

③ 交通事故損失額削減便益

③ 事故損失額削減便益 = Without時の事故損失額 - With時の事故損失額
 ここで、事故損失額は道路の費用対効果分析マニュアル(令和4年2月)による。

※本プロジェクトの効果としては、「臨港交通ネットワークの構築による港湾貨物輸送の効率化」、「主要幹線国道や県道・市道を含めた周辺道路への効果」を計上
 令和22年までに事業完了する主要道路の整備を考慮している。

① 輸送費用削減便益	Without時	臨港道路未整備時の輸送移動費用	66.8 億円/年	1.1億円/年
	With時	臨港道路整備時の輸送移動費用	65.7 億円/年	
② 輸送時間費用削減便益	Without時	臨港道路未整備時の輸送・移動時間費用	283.9 億円/年	8.2億円/年
	With時	臨港道路整備時の輸送・移動時間費用	275.7 億円/年	
③ 交通事故損失額削減便益	Without時	臨港道路未整備時の事故損失額	8.1 億円/年	0.1億円/年
	With時	臨港道路整備時の事故損失額	7.9 億円/年	

自動車交通円滑効果便益: 9.5 億円/年

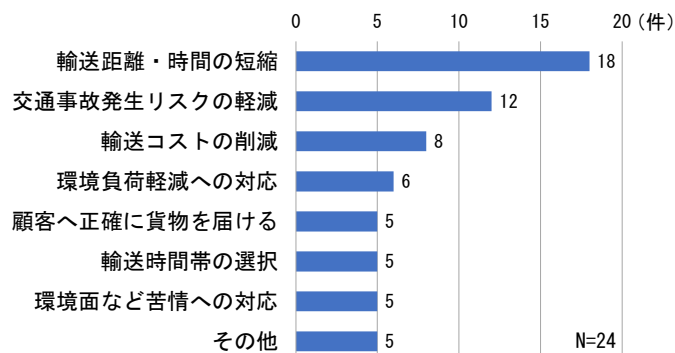
※端数処理のため、各項目の金額の差は必ずしも合計とはならない。

9. 事業の効果③ (その他の効果)

地域産業の安定・発展に貢献

- 岩国港周辺における物流機能の効率化が促進され、地域産業の競争力が向上するとともに、立地企業の生産活動の促進が期待される。

岩国港臨港道路に期待すること



・ I 期供用により新港地区から装束地区の行き来は、非常に早くなった。
 ・ また、近年カーボンニュートラル志向の高まりから室の木埠頭の利用ニーズが非常に増えており、室の木埠頭までの早期の全線供用を強く希望します。

(R5.7岩国港臨港道路整備事業に係わるアンケートより)

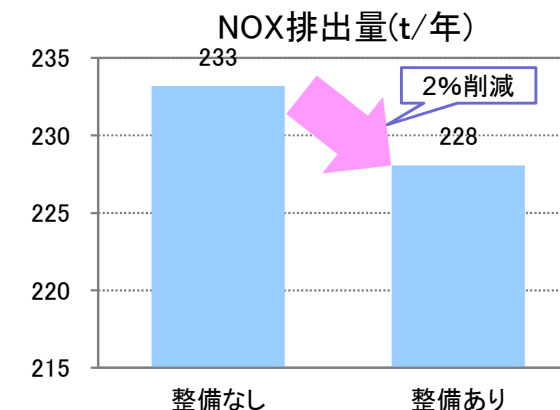
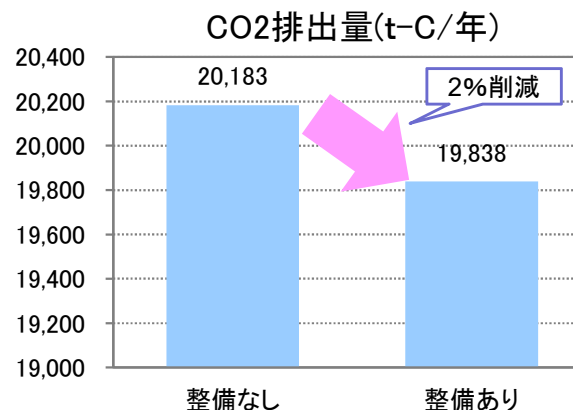
周辺環境の改善

- 港湾関連車両の適切な通行ルートが確保され、住宅地等での騒音や振動等が低減されるなど周辺環境の改善に寄与する。
- 室の木地区の岩国市ごみ焼却施設に出入りするごみ収集車の通行ルートの改善に寄与する。



環境負荷の軽減

- 本プロジェクトの実施により、貨物の陸上輸送の効率化が図られ、CO₂、NO_x排出量が削減される。

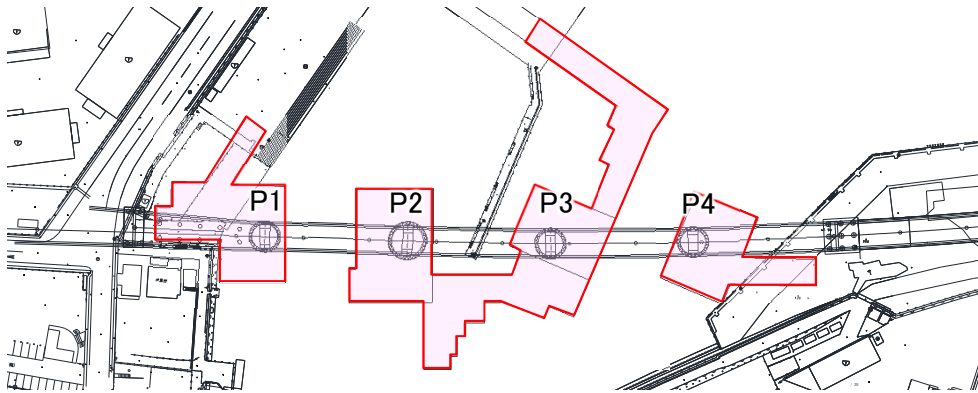


10.コスト削減の方策①

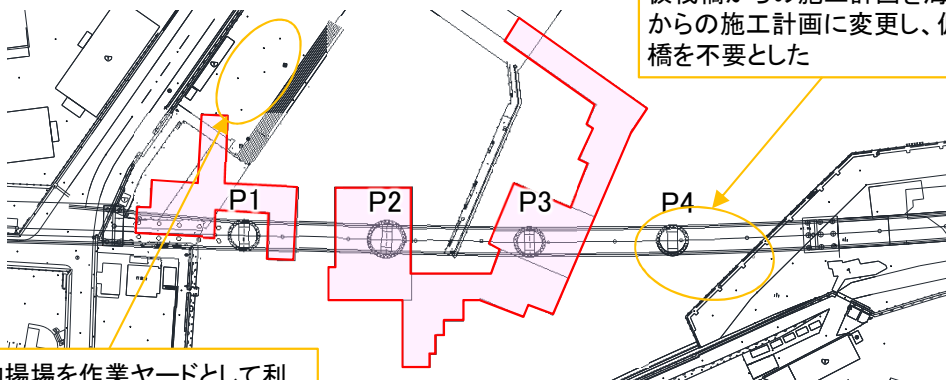
■P1、P4橋脚施工にかかる仮棧橋範囲の見直し及び施工方法の変更

Ⅱ期区間のP1、P4橋脚の施工において、コスト削減を図るため、関係者と再調整を行った結果、仮棧橋範囲の縮小(1,030m²⇒820m²)及び施工方法の変更(仮棧橋からの施工⇒海上からの施工)が可能となった。これにより、コスト削減(1億程度)となる。

【当初】各橋脚整備にかかる仮棧橋配置図



【見直し後】各橋脚整備にかかる仮棧橋配置図

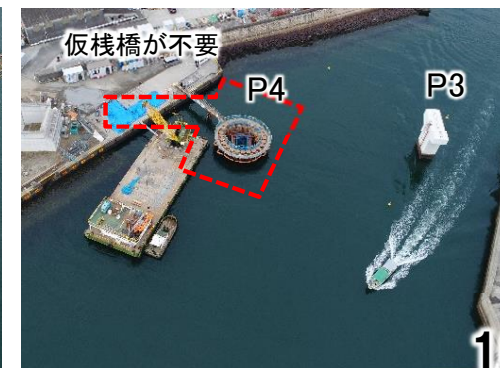


仮棧橋からの施工計画を海上からの施工計画に変更し、仮棧橋を不要とした

背後、物揚場を作業ヤードとして利用することにより仮棧橋範囲を縮小

約1億円コスト削減

Ⅱ期区間 3号橋(仮称)の橋脚整備状況

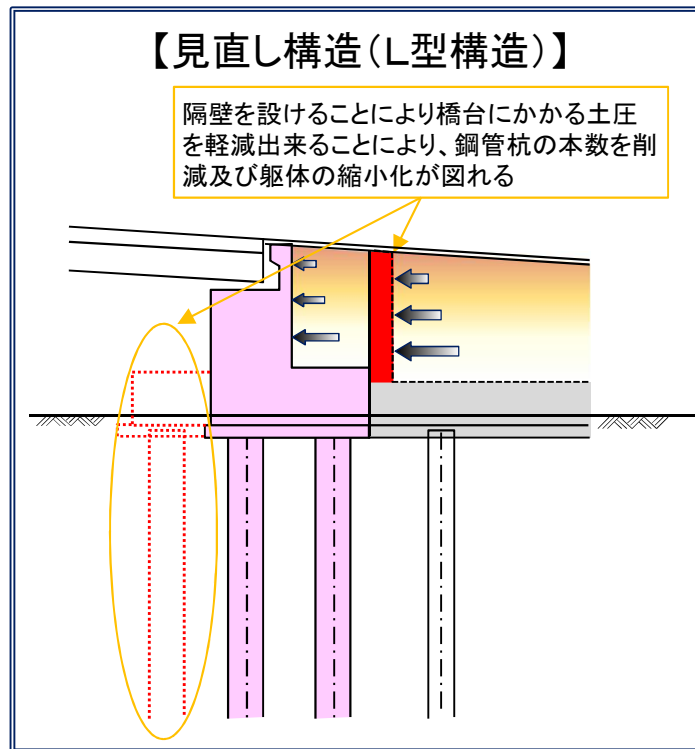
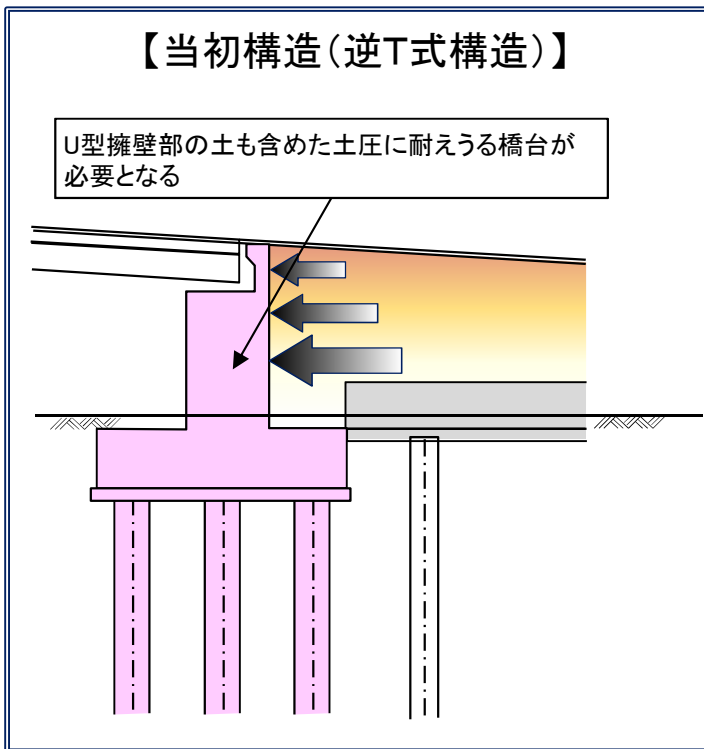


■橋台構造の見直し

Ⅱ期区間終端部の橋台において、当初、逆T式構造による施工を計画していた。
今般、コスト削減を図るため、構造を再度、見直した結果、

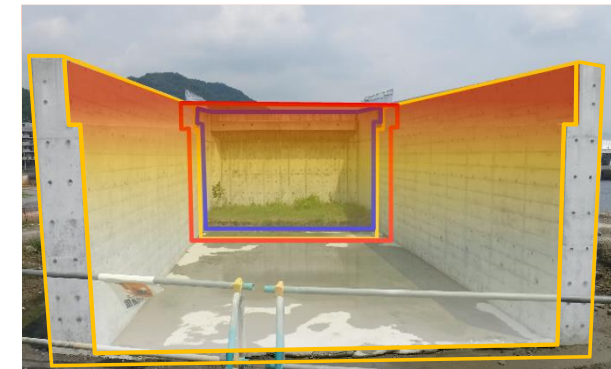
- ①橋台背面のU型擁壁に隔壁を設けることにより、橋台にかかる土圧を軽減することが出来、**橋台基礎杭の本数を削減（9本⇒4本）**することが可能となった。
- ②橋台にかかる土圧を軽減することにより、**橋台構造を逆T式構造からL型構造**とすることが可能となった。それに伴い、**擁壁の根入れを浅く**することで**躯体体積の削減**が可能となった。

これにより、コスト削減(0.6億程度)となる。



約0.6億円コスト削減

U型擁壁から橋台を望むイメージ写真

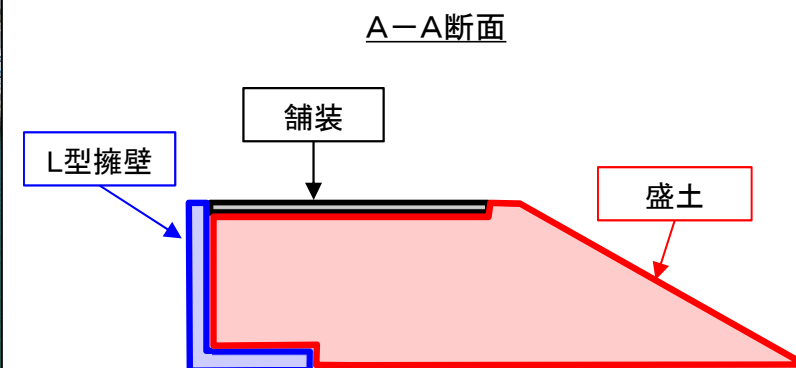


凡例
○ : U型擁壁
□ : 橋台
□ : 隔壁

10.コスト削減の方策③

■購入土から流用土に変更

Ⅱ期区間の土工部の盛土材において、当初計画では他工事とのスケジュール調整があわず、購入土による施工を計画していた。今般、再度、工事スケジュールの調整を行った結果、他工事にて発生した土を流用することが可能となった。
これにより、コスト削減(0.5億程度)となる。



約0.5億円コスト削減

■費用便益分析結果

単位：億円

項目	事業全体	残事業
費用(C)	355	93
事業費	353	92
維持管理費	2	1
便益(B)	441	108
輸送時間費用削減便益	407	92
輸送費用削減便益	31	15
事故損失額削減便益	3	1
残存価値	0.2	0.1
純現在価値(B-C)	86	15
費用便益比(B/C)	1.2	1.2

※端数処理のため、各項目の金額の和は必ずしも合計とはならない。
※本表中の額は、令和5年度を基準年として現在価値化した後のものである。

■感度分析結果(B/Cによる分析)

要因	事業全体		残事業	
	-10%	+10%	-10%	+10%
需要量	1.1	1.4	1.0	1.3
事業費	1.3	1.2	1.3	1.1
事業期間	1.3	1.2	1.2	1.1

費用対効果分析の結果、

○純現在価値(B-C)= 86億円

○費用便益比(B/C)= 1.2

となり、十分な投資効果があることが確認された。

12. 前回評価時との比較

事項	前回評価 (2019<R1>再評価) (重点審議)	今回評価 (2023<R5>再評価)	備考 (前回評価時からの変更点)
事業施設	臨港道路	臨港道路	-
計画交通量	約58～86百台/日	約55～67百台/日	<ul style="list-style-type: none"> ・取扱貨物の需要等の見直し ・将来交通需要推計ベースの変更(全国道路・街路交通情勢調査ベース:2010<H22>→2015<H27>)
事業期間	2004年度<H16>～ 2025年度<R7>	2004年度<H16>～ 2029年度<R11>	<ul style="list-style-type: none"> ・事業期間の見直し
総事業費 (現在価値化前)	229億円	287億円	<ul style="list-style-type: none"> ・事業費の見直し
総費用(C)	249億円	355億円	<ul style="list-style-type: none"> ・総事業費の見直し ・現在価値化の基準年変更(2019<H31>→2023<R5>)
総便益(B)	277億円	441億円	<ul style="list-style-type: none"> ・現在価値化の基準年変更(2019<H31>→2023<R5>)
費用対効果 (B/C)	1.1	1.2	

13. 今後の対応方針（原案）

（1）再評価の視点

①事業の必要性等の視点

1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化

◇変化なし

2) 事業の投資効果

費用便益比（B／C） = 1.2（事業全体） 1.2（残事業）

3) 事業の進捗状況

◇総事業費： 287億円（既投資額：168億円）
◇残事業費： 120億円
◇事業進捗率： 59%（令和5年度末）

②事業の進捗の見込み

◇2029年度（令和11年度）完了予定。

③コスト縮減や代替案立案等の可能性

◇今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減に努力しつつ、事業を推進していく。

（2）港湾管理者への意見照会結果

【「対応方針（原案）」：継続】に対して、異存なし。
引き続き、コスト縮減等を考慮の上、早期完成に向けて、より一層の事業促進に努めていただきたい。

【今後の対応方針（原案）】

上記(1)、(2)の各視点により、事業の投資効果が見込まれると判断でき、港湾利用者からも早期完成が強く要望されていることから**継続が妥当**

山口県への意見照会と回答

国中整企画第48号
国中整港計第17号
令和5年10月26日

山口県知事様

国土交通省 中国地方整備局長
(公 印 省 略)

中国地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針（原案）の
作成に係る意見照会について（依頼）

貴職におかれましては、日頃から国土交通行政に対するご理解、ご協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

さて、当地方整備局管内における直轄事業については、国土交通省所管公共事業の再評価実施要領（以下「実施要領」という。）に基づき、事業採択後一定期間が経過している事業等について、その効率性、実施過程の透明性を確保するため、中国地方整備局事業評価監視委員会（以下、「委員会」という。）において、再評価に係る対応方針（原案）について審議しております。

このたび、令和5年12月1日に委員会を開催することとなりましたので、実施要領に基づき、委員会に諮る対応方針（原案）の作成にあたり、別紙について貴職のご意見を賜りたく依頼致します。

(別紙)

事業名	「対応方針（原案）」案 ※	備考
一般国道188号 藤生長野バイパス	継続	
岩国港装束～室の木地区臨港道路整備事業	継続	

※貴県の意見を踏まえ、「中国地方整備局事業評価監視委員会」へ諮る対応方針（原案）を作成します。

■ ご意見の返信期限：令和5年11月22日（水）まで （※様式自由）

■ 返信・お問い合わせ先

〒730-8530 広島市中区上八丁堀6-30 広島合同庁舎2号館

中国地方整備局 企画部 企画課

課長補佐 前田 （内線：3153）<maeda-k87mb@mlit.go.jp>

係長 藤井 （内線：3166）<fujii-t87hr@mlit.go.jp>

係員 池田 （内線：3167）<ikedas87nf@mlit.go.jp>

TEL：082-221-9231（代表）

中国地方整備局長 様

山口県知事 村岡 嗣政
(公 印 省 略)

中国地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針 (原案) の作成に係る
意見照会について (回答)

令和 5 年 1 0 月 2 6 日付け国中整企画第 4 8 号並びに国中整港計第 1 7 号で意見照会がありましたこのことについて、下記のとおり回答します。

記

事業名	一般国道 1 8 8 号 藤生長野バイパス
「対応方針 (原案)」案に対する意見 【「対応方針 (原案)」案：継続】	異存なし
(意見) 引き続き、コスト縮減等を考慮の上、早期完成に向けて、より一層の事業促進に努めていただきたい。	

事業名	岩国港装束～室の木地区臨港道路整備事業
「対応方針 (原案)」案に対する意見 【「対応方針 (原案)」案：継続】	異存なし
(意見) 引き続き、コスト縮減等を考慮の上、早期完成に向けて、より一層の事業促進に努めていただきたい。	