

大分県舗装長寿命化計画



おんせん県おおいた

令和7年6月

大分県土木建築部道路保全課

目次

1	舗装長寿命化計画の目的	1
1.1	目的	1
1.2	管内の道路概要	2
1.3	計画の対象	2
1.4	舗装長寿命化計画の構成	3
2	管内の舗装の現状	5
2.1	県管理道路の整備状況	5
2.2	他県と比較した場合の整備状況	6
2.3	舗装の点検	7
2.4	定期点検	8
2.4.1	路面調査（点検）	8
2.4.2	路面下空洞調査	12
2.5	補修の実施状況	13
3	維持管理における基本方針	14
4	実施方針	15
5	長寿命化計画の取り組み	19
5.1	事業計画の基本方針	19
5.2	事業計画の策定	19
5.3	長寿命化計画を実践することによる長期的な効果	20

1. 舗装長寿命化計画の目的

1.1 目的

道路交通は、大分県における主要な交通手段であり、道路は県民の日常生活や社会活動を支える基礎的な社会資本です。また、近年の道路に対する県民ニーズが高度化する中、車両の走行快適性や円滑な物流を確保する上で舗装機能を確保することは重要です。

大分県が管理する道路は、一般国道、主要地方道、一般県道をあわせて総延長3141.0kmに達しますが、その多くは高度経済成長期以降に整備され、舗設後年月を経過している箇所も多く今後補修必要箇所が大幅に増加する可能性があります。

これまでは、舗装路面の損傷が比較的大きくなった箇所についてオーバーレイを行うなど、事後保全型の維持管理を行ってきました。しかし、このような維持管理を続けた場合、将来の維持管理コストの増大や、補修時期の集中など、今後の維持管理に支障が生じることが予想されます。舗装の損傷が進行した箇所では、管理瑕疵に繋がる段差やポットホールなどが発生しやすくなることも懸念されます。

将来にわたり安全・安心なネットワークを確保するためには、舗装の維持管理水準を計画的、戦略的に確保する必要があります。そこで、舗装状況をこまめに把握し、健全性が著しく低下する前の適切な時期に適切な対策を行う予防保全型管理に移行するとともに、トータルコストの縮減や予算の平準化を図ることを目的として平成27年7月に「大分県舗装長寿命化計画（以下、第一期計画という）」を策定しました。

また、第一期計画策定以降、計画に基づく点検・補修等の実施状況をふまえ、適宜計画の見直しを行っています。これまでの計画の見直しの状況は次の表に示すとおりです。

	策定・改定年月	主な改定内容
第一期計画	平成27年7月	—
第二期計画	令和4年1月	事業計画、各種点検要領の見直し
第三期計画	令和7年6月	事業計画、各種点検要領、基本方針、実施方針、維持管理水準、対策優先順位の見直し

1.2 管内の道路概要

大分県は 14 市、3 町、1 村から構成されており、その道路は 12 土木事務所に区分され、管理されています。



図-1.1 土木事務所区分

表-1.1 土木事務所別管理延長

土木事務所	延長 (km)
豊後高田	120.0
国東	194.7
別府	249.9
大分	436.7
臼杵	197.0
佐伯	326.5
豊後大野	313.9
竹田	193.7
玖珠	234.8
日田	359.8
中津	274.4
宇佐	239.6

(令和 7 年 3 月時点)

1.3 計画の対象

舗装長寿命化計画は、大分県が管理する一般国道（指定区間外）、主要地方道、一般県道を合わせた総延長 3141.0km を対象とします。

- 一般国道（指定区間外）：682.4km（14 路線）
- 主要地方道：956.0km（45 路線）
- 一般県道：1502.5km（195 路線）

合計 3141.0km（254 路線）

(令和 7 年 3 月時点)

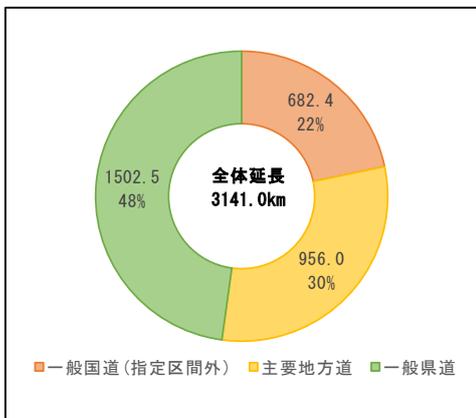


図-1.2 県管理道路の路線延長(km)

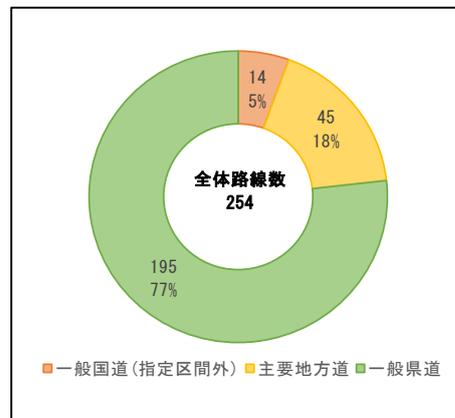


図-1.3 県管理道路の路線数

(令和 7 年 3 月時点)

1.4 舗装長寿命化計画の構成

- 本計画は大分県舗装長寿命化計画（本書）と各種要領・マニュアル、大分県道路施設マネジメントシステムから構成されています（図-1.4）。
- 長寿命化計画（本書）では、長寿命化計画の目的と維持管理における基本方針に加え、点検・診断方法や事業計画を定めています。
- 各種要領・マニュアルは、点検要領、日常点検マニュアルなどから成り立ち、点検や補修の実施レベルについての内容で、長寿命化計画に基づく事業（点検・対策）を実施するためのツールとして位置付けられています。
- 大分県道路施設マネジメントシステムは、長寿命化計画を円滑に運用することを目的として、施設台帳、点検結果や補修履歴データなど、維持管理を実施するために必要な情報のデータベースとして位置付けられています。

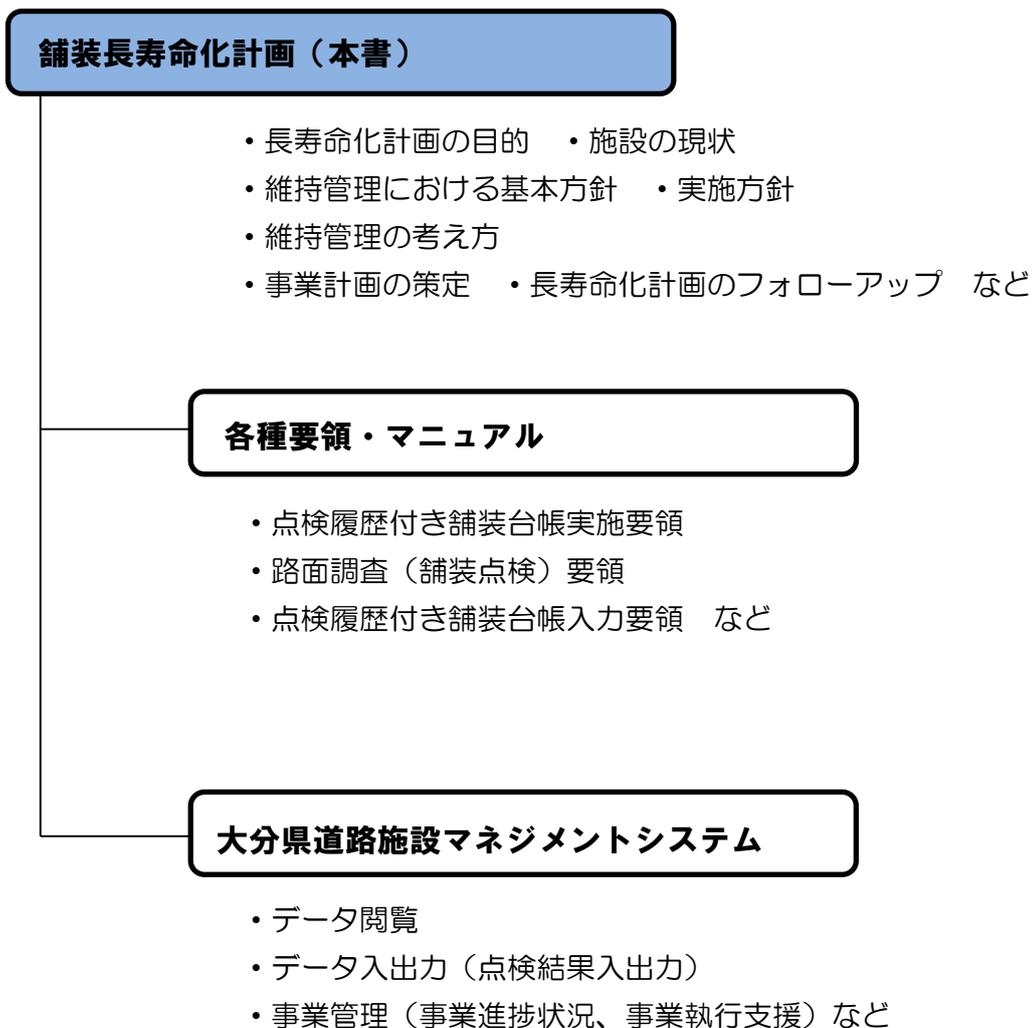


図-1.4 計画の構成

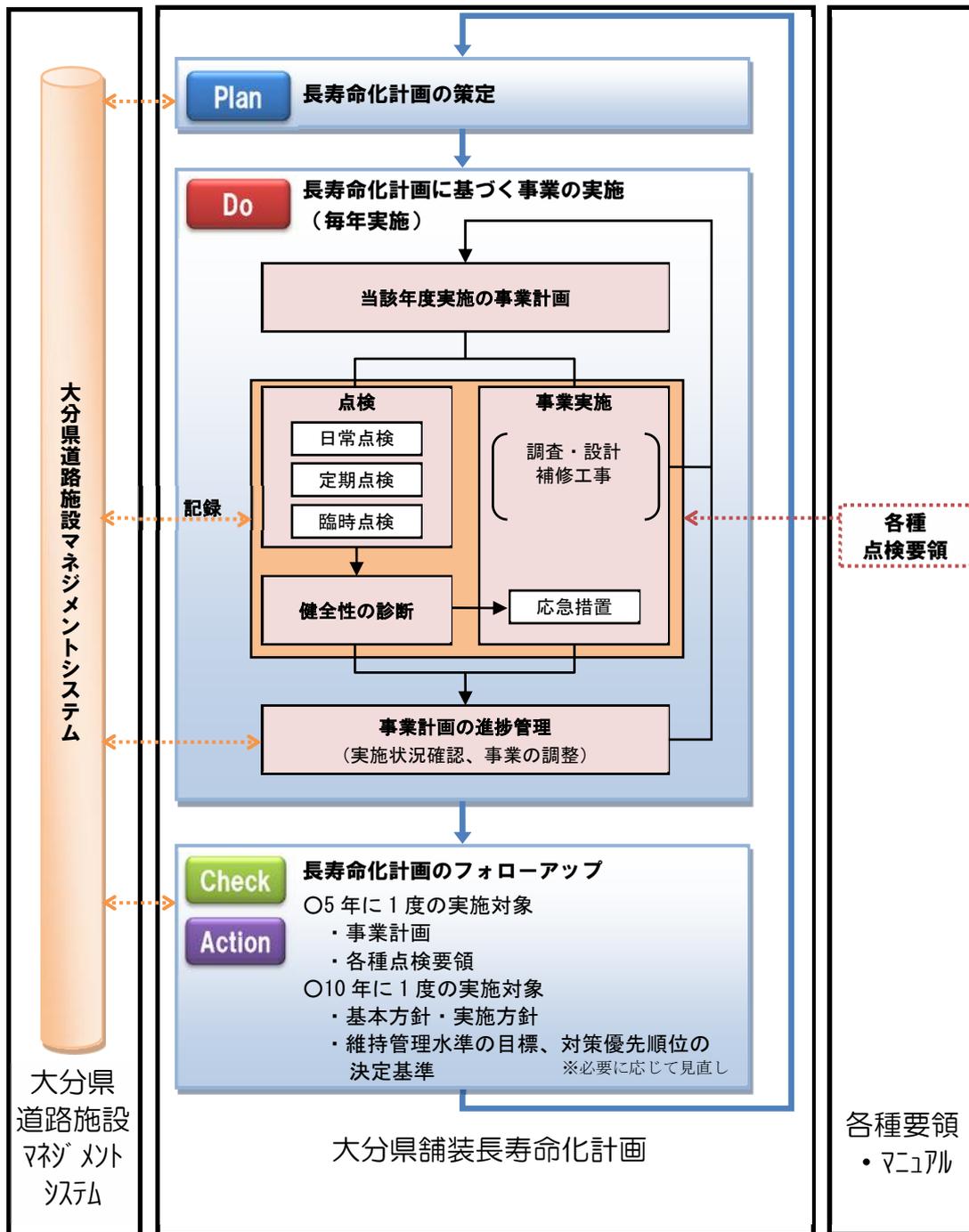


図-1.5 大分県舗装長寿命化計画の構成

2. 管内の舗装の現状

2.1 県管理道路の整備状況

- 改良率は高い順に国東、中津、別府となっており、低い順に比較的山地の多い日田、豊後大野、佐伯となっています。
- 高級舗装率は高い順に宇佐、豊後高田、竹田・佐伯となっており、低い順に豊後大野、佐伯、日田となっています。

表-2.1 県管理道路の整備状況

事務所	豊後高田	国東	別府	大分	臼杵	佐伯	
5.5m以上改良率	87.7	91.1	90.0	82.5	77.0	74.1	
高級舗装率	88.9	80.1	81.0	82.8	79.0	55.9	
事務所	豊後大野	竹田	玖珠	日田	中津	宇佐	平均値
5.5m以上改良率	69.7	86.8	76.0	61.73	90.2	85.3	79.4
高級舗装率	55.3	83.6	83.6	60.4	80.1	90.0	76.9

(令和7年3月時点)

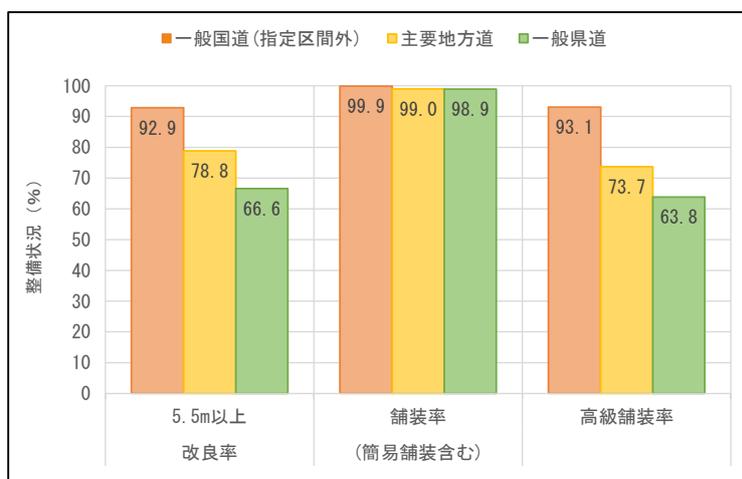


図-2.1 県管理道路の舗装整備状況

(令和7年3月時点)

2.2 他県と比較した場合の整備状況

大分県の県管理道路の整備状況について、九州管内の近隣6県と比較すると、改良率は福岡県、鹿児島県、佐賀県について4番目、高級舗装率は3番目である。改良率の比較を図-2.2に、高級舗装率の比較を図-2.3に示します。

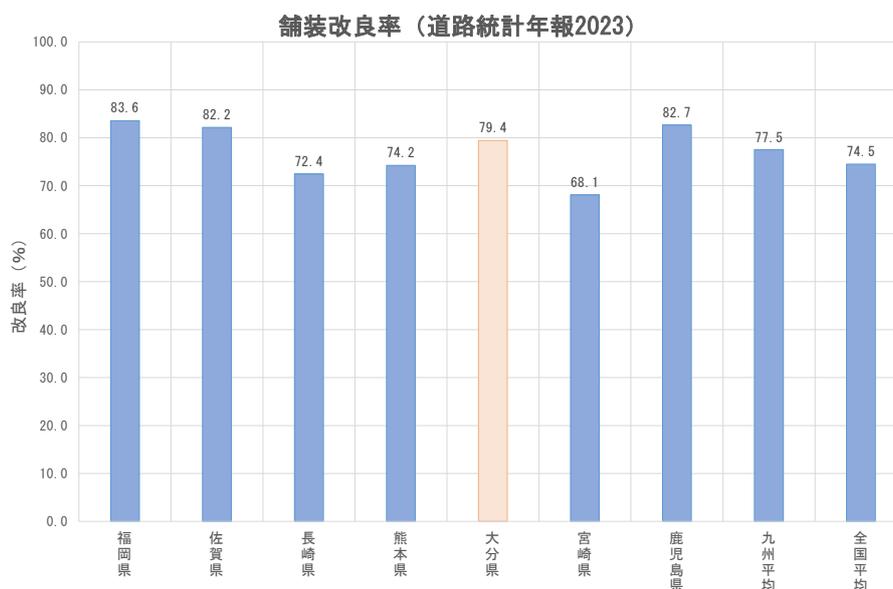


図-2.2 九州他県との改良率の比較（道路統計年報 2023）

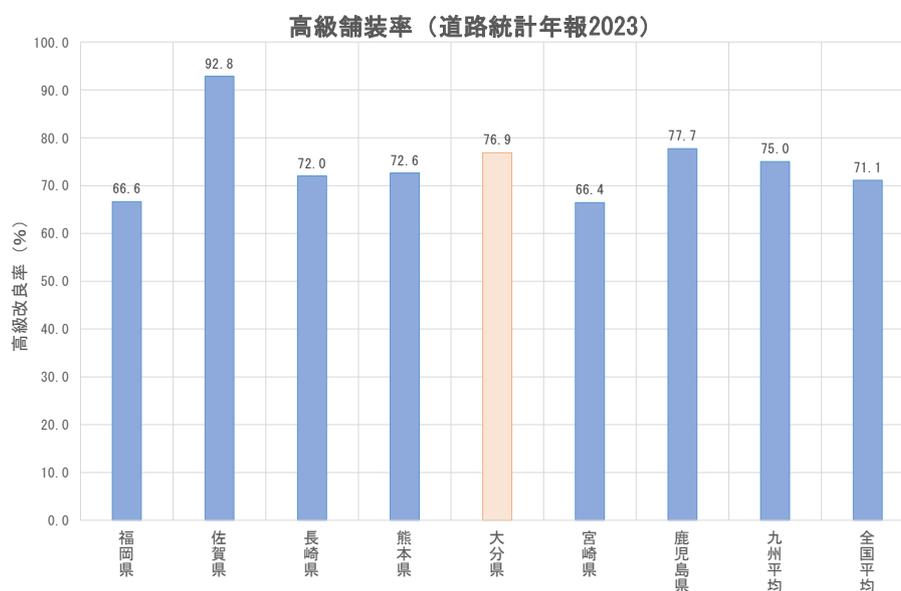


図-2.3 九州他県との高級舗装率の比較（道路統計年報 2023）

2.3 舗装の点検

大分県では道路利用者に対するサービス水準を確保するため、「日常点検」「定期点検」「臨時点検」の3種類の点検を継続的に実施し、異常箇所の早期発見と緊急性が高い箇所への対策を優先的に実施しました。

表-2.2 舗装の点検項目

点検の種類	点検の項目	実施方法	実施頻度	目的
日常点検	日常パトロール	車上からの目視	1週間に1回以上	異常箇所の早期発見
	振動特性調査	スマートGセンサーによる自動測定	1週間に1回程度	走行性能の確認
定期点検	路面調査(点検)	車上からまたは路上からの目視等	4年1サイクル	年間補修計画
	路面下空洞調査	空洞探査車	緊急輸送道路等を10年間を目途に実施	空洞箇所の発見
臨時点検	異常時点検、緊急点検	車上または路上からの目視	地震や台風、想定外の破損時	道路の安全確保



図-2.4 舗装の点検状況

2.4 定期点検

2.4.1 路面調査（点検）

①実施状況

路面調査（点検）は、舗装のひび割れ発生状況を目視点検でランク評価しました。令和6年度末までに管内全路線を点検し、令和7年度より5巡目の点検を実施する計画になります。



損傷ランク 1



損傷ランク 2



損傷ランク 3



損傷ランク 4



損傷ランク 5



損傷ランク 6

図-2.5 損傷ランクの例（損傷ランク 1～6）



損傷ランク7



損傷ランク8

図-2.6 損傷ランクの例（損傷ランク7、8）

表-2.3 路面調査（点検）の損傷ランク

損傷ランク	ひび割れ率 (%)	代表値	判断の目安	状態
1	0	0%	ひび割れ無し（新設に近い状態）	良い
2	0~5	3%	ひび割れ延長 1~2mが点在	
3	5~15	10%	縦断方向に1本のひび割れ または、1本のひび割れから広がった面状ひび割れが1本	普通
4	15~25	20%	縦断方向に2本のひび割れ または、1本のひび割れから広がった面状ひび割れと1本のひび割れが各1本	やや悪い
5	25~35	30%	縦断方向に幅の狭い面状ひび割れが2本 または、幅の広い面状ひび割れが1本	
6	35~50	40%	縦断方向に幅の広い面状と線状ひび割れが各1本 または、幅の広い面状ひび割れと幅の狭い面状ひび割れが各1本	悪い
7	50~75	60%	縦断方向に幅の広い面状ひび割れが2本（全体の半分強）	非常に悪い
8	75~100	80%	ほぼ全面に面状ひび割れ	

②点検結果

舗装全体の健全性（路面調査（点検）の損傷ランク）について、前回点検と比較して、Ⅲ判定（損傷ランク6～8）の割合が9%から24%に増加しています。（図-2.7 参照）

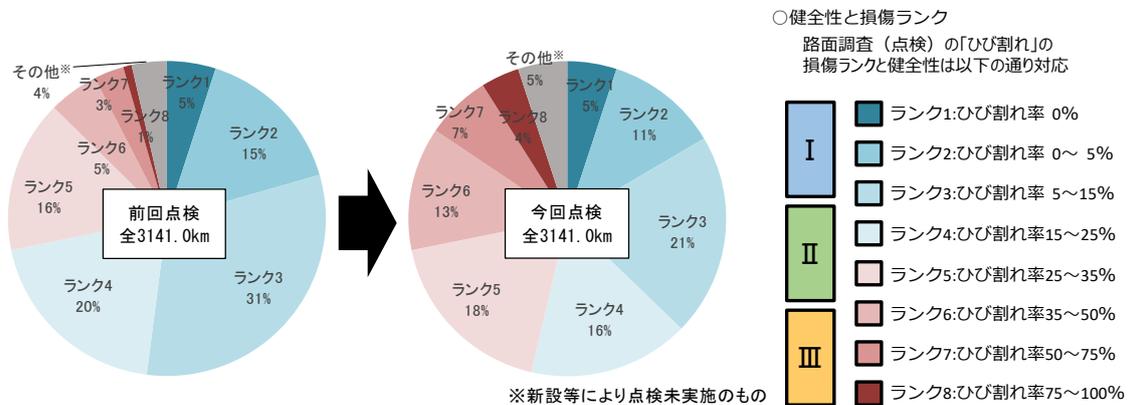


図-2.7 舗装全体の健全性（損傷ランク）

（令和7年3月時点）

道路種別の健全性（損傷ランク）の件数を整理した結果、一般国道、主要地方道、一般県道の順にひび割れが進行していないことがわかります。（図-2.8 参照）

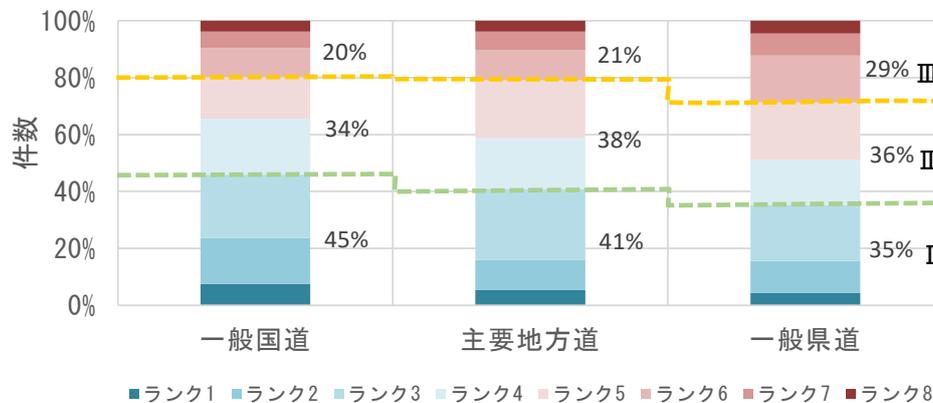


図-2.8 道路種別毎の健全性（損傷ランク）

（令和7年3月時点）

舗装計画交通量別の健全性（損傷ランク）において、最も損傷が進行している（ランク6以上）種別はN1であり、最も健全（ランク1～3）な種別はN7となっています。（図-2.10参照）

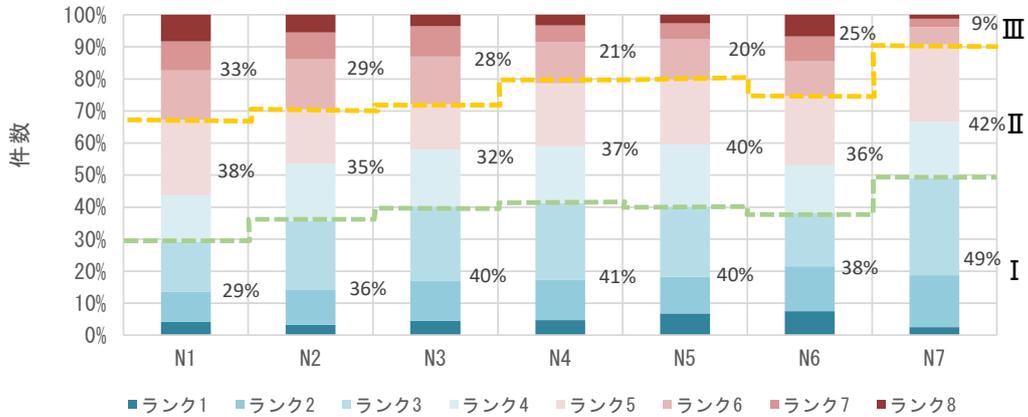


図-2.10 舗装計画交通量別の健全性（損傷ランク）

（令和7年3月時点）

【参考】舗装計画交通量とは

舗装計画交通量とは、舗装の設計の基礎とするために、道路の計画交通量及び2車線以上を有する道路にあって、各車線の大型自動車の交通の分布状況を勘案して定める大型自動車の1車線あたりの交通量のことをいいます。交通量毎に下表に示す7区分に分類されます。

表- 舗装計画交通量の分類

交通区分	舗装計画交通量 ^{※1} (単位：台/日・方向)
N7	3,000 以上
N6	1,000 以上 3,000 未満
N5	250 以上 1,000 未満
N4	100 以上 250 未満
N3	40 以上 100 未満
N2	15 以上 40 未満
N1	15 未満

※1：一方向あたりの大型車交通量

2.5 補修の実施状況

舗装では、令和4年1月に策定した舗装長寿命化計画（第二期計画）に基づき、路面調査（点検）において対策が必要と判定された舗装を対象に年間15km程度の補修を進めてきました。

また、緊急対応が必要な道路異常については、日常パトロール等により措置を行い、安全確保に努めています。



写真- 補修実施状況



写真- 緊急対応状況

3. 維持管理における基本方針

大分県では、以下の2つの基本方針に基づき、舗装の長寿命化を進めます。

1. 県民の安全・安心な生活を支えるため、メンテナンスサイクルの確立・推進により点検、診断、措置、記録を確実に実施し、舗装の機能維持を図ります。

舗装は道路ネットワークを支える施設として重要な役割を担っていますが、今後、高齢化による損傷のため、修繕が必要となる箇所が増加が予想されます。舗装の損傷が進行すると安全な交通の機能維持に支障を来し、道路ネットワークが持つ本来の機能を果たせなくなり、県民生活への影響が危惧されます。

本県としては、県民の安全・安心、その他必要なサービス水準を確保するために、点検→診断→措置→記録→（次の点検）というメンテナンスサイクルの確立・推進を行い、このサイクルを通して、舗装に求められる適切な性能を、より長期間保持するための長寿命化計画を作成・充実し、舗装の維持管理を効率的、効果的に進めていきます。

2. 予防保全の考え方を導入した計画的な対策を実施することにより、舗装の長寿命化を図り、補修・更新にかかる費用を低減していきます。

県が管理する3141.0kmを網（ネットワーク）としてとらえ、各々の道路の性格に応じた管理水準や維持修繕パターンを設定し、平均ひび割れ率を現状以下になるよう維持管理し、将来にわたる維持管理コストの縮減を目指します。

また、管内全体の損傷状況を把握することによって、これまでの対症的な事後保全型の維持管理から、計画的な予防保全型へと移行することが可能となります。さらに、計画的な維持管理を行うことで維持管理コストの縮減、年間予算にばらつきや過度なピークが生じないように平準化を図ることができます。

4. 実施方針

基本方針に基づき、次の9つの具体的な実施方針を定め実践していきます。

(1) 点検・診断等の実施方針

- ① 点検・診断の実施にあたっては、道路の役割や性格、修繕実施の効率性、ストック量、管理体制等の観点から、「舗装点検要領（国土交通省 道路局）」を参考に表4.1に示す道路の分類A～Dに区分した上で取り組むこととします。

表-4.1 分類のイメージ

特性	分類	主な道路※1 (イメージ)	大分県の道路分類
・高規格幹線道路 等 (高速走行など求められるサービス水準が高い道路)	A	高速道路	■分類 A：46km 対象：自動車専用道路
・損傷の進行が早い道路 等 (例えば、大型車交通量が多い道路)	B	直轄国道	■分類 B：1,305km 対象：舗装計画交通量 N5 以上 緊急輸送道路
・損傷の進行が緩やかな道路 等 (例えば、大型車交通量が少ない道路)	C	補修国道・県道	■分類 C：929km 対象：舗装計画交通量 N3,N4
・生活道路 等 (損傷の進行が極めて遅く占用工事等の影響が無ければ長寿命)	D	政令市・一般市道 市町村道	■分類 D：860km 対象：舗装計画交通量 N1,N2

- ② 的確な点検項目、評価方法を検討し、各種点検要領を整備します。
- 長寿命化計画では、スマートフォンの加速度センサーを利用し、道路利用者が感じる乗り心地や道路の凹凸危険箇所を日常的に点検します。



図-4.1 振動特性の調査

③ 定期点検については、点検計画を策定し、計画的に進めていきます。

- 舗装点検は、下記の通り道路分類毎に適切な点検頻度・点検手法に依りて、管理水準を踏まえた健全性の診断を行います。

1) 分類 A、分類 B（損傷の進行が早い道路）

- **点検頻度**：4年に1回程度以上の頻度を目安とします。
- **点検手法**：路面調査（点検）に加え、国交省点検要領に定められた3指標のうち、ひび割れ以外の2指標（わだち掘れ量、IRI）の点検を実施します。
- **管理水準**：3指標に応じた適切な管理を行います。
- **健全性**：点検で得られた情報により、下記の健全性の診断を行います

区分		状態
I	健全	損傷レベル小：管理基準に照らし、劣化の程度が小さく、舗装表面が健全な状態である。
II	表層機能保持段階	損傷レベル中：管理基準に照らし、劣化の程度が中程度である。
III	修繕段階	損傷レベル大：管理基準に照らし、それを超過している又は早期の超過が予見される状態である。
	(III-1 表層等修繕)	表層の供用年数が使用目標年数を超える場合（路盤以下の層が健全であると想定される場合）
	(III-2 路盤打換等)	表層の供用年数が使用目標年数未満である場合（路盤以下の層が損傷していると想定される場合）

※舗装点検要領（平成28年10月 国土交通省道路局）

2) 分類 C、分類 D（損傷の進行が緩やかな道路）

- **点検頻度**：4年に1回程度以上の頻度を目安とします。
- **点検手法**：路面調査（点検）を実施します。
- **管理水準**：ひび割れ損傷ランク評価に応じた適切な管理を行います。
- **健全性**：点検で得られた情報により、下記の健全性の診断を行います。

区分		状態
I	健全	損傷レベル小：管理基準に照らし、劣化の程度が小さく、舗装表面が健全な状態である。
II	表層機能保持段階	損傷レベル中：管理基準に照らし、劣化の程度が中程度である。
III	修繕段階	損傷レベル大：管理基準に照らし、それを超過している又は早期の超過が予見される状態である。

※舗装点検要領（平成28年10月 国土交通省道路局）

④ 新たに有用な点検手法が確認されたら、積極的な活用に努めます。

(2) 維持管理・修繕・更新等の実施方針

- ① 交通量等、施設の特性を踏まえて、維持すべき管理水準の目標を明確にします。
- ② 補修・点検等の必要な対策を計画的に実施するため、施設の損傷状態^{※1}や重要度^{※2}から対策の優先度を考慮し、今後10年間の事業計画を策定します。
- ③ 的確に舗装の損傷原因を特定しやすいように補修の対策マニュアルを作成します。

※1「損傷状態」とは、(1)③に示す健全性を指す。

※2「重要度」とは、主に以下の観点に基づく指標を指す。

- ・安全性（交通量等）
 - ・道路ネットワーク（緊急輸送道路であるか、迂回路があるか等）
- なお、迂回路を考慮するにあたっては、目標地点に対する現地条件（幅員や距離など）の確認が必要。

(3) 安全確保の実施方針

- ① 点検等により緊急措置が必要と診断された箇所については、安全確保に向けて、速やかに必要な措置を実施します。
- ② 路面陥没等の危険箇所を把握するために調査（空洞探査）を計画的に実施します。
 - 道路が突然陥没して重大な事故に繋がらないよう、計画的に路面下空洞調査を実施していきます。



(出典：国土交通省九州地方整備局九州技術事務所ホームページより)

図-4.2 空洞探査車

(4) 耐震化の実施方針

- ① 定期的・計画的な路面下空洞調査を実施し、地震時における陥没等の災害を未然に防ぐ仕組みを検討します。

(5) 長寿命化の実施方針

- ① ライフサイクルコストの低減を図るため、予防保全が望ましい段階の舗装について、予防保全の観点から必要な措置を実施し、長寿命化を進めます。

(6) 新技術等の活用方針

- ① 点検業務・補修工事等において、効率化、費用縮減、安全性向上等を図るため、新技術情報提供システム（NETIS）や点検支援技術性能カタログ等を参考に新技術を積極的に活用します。

(7) 費用の縮減に関する方針

- ① 点検業務・補修工事等において、新技術の活用等により、費用の縮減を目指します。

(8) 統合や廃止の方針

- ① 機能していない道路施設については、道路交通サービスの低下につながらないことを前提に、廃止を含めた検討を行います。

(9) 総合的かつ計画的な管理を実施するための体制の構築方針

長寿命化計画の実効性を向上する仕組みづくりを進めます

- ① 継続的な 点検→診断→措置→記録 の実施と充実
 - ・ 定期点検結果を基礎とした、必要な点検及び補修の実施と記録の充実
- ② 維持管理技術の習得
 - ・ 県職員・市町村職員及び点検実施者を対象とした技術習得を目的とした研修の実施
- ③ データベースの構築・運用
 - ・ 膨大な数の道路施設を長きにわたり管理していくために、職員が管理施設の状況を的確に把握し、対策の判断を支援するデータベースシステムの構築と運用
- ④ 長寿命化計画のフォローアップ
 - ・ 計画の進捗状況の確認だけでなく、事業実施による効果についても定期的に評価し、次の計画に反映

5. 長寿命化計画の取り組み

5.1 事業計画策定の基本方針

事業計画は、大分県の現状を踏まえ、より効率的・効果的に道路舗装を管理することを目的として位置付け、点検・診断、対策検討、補修工事を計画的に実施するための年次計画です。

事業計画の対象期間は、経済情勢が不透明な状況下であることを考慮し、10年間（令和7年度～令和16年度）として検討します。この期間の中で、舗装の長寿命化を図りつつ財政負担を平準化することで、効率的・効果的な維持管理を進めます。

計画に基づき、舗装の予防保全を推し進めることで、道路利用者の安全・安心を確保し続けると共に、将来的なLCCの縮減を目指します。

なお、実際の事業実施の際には、補修・補強時点の損傷状況、技術動向に応じて対策検討を行い、的確な工法を選定し、工事を実施します。

5.2 事業計画の策定

必要となる補修対策内容や実施時期を設定した事業計画を図5-1に示します。この事業計画に基づき、計画的に点検および補修対策を進めていきます。

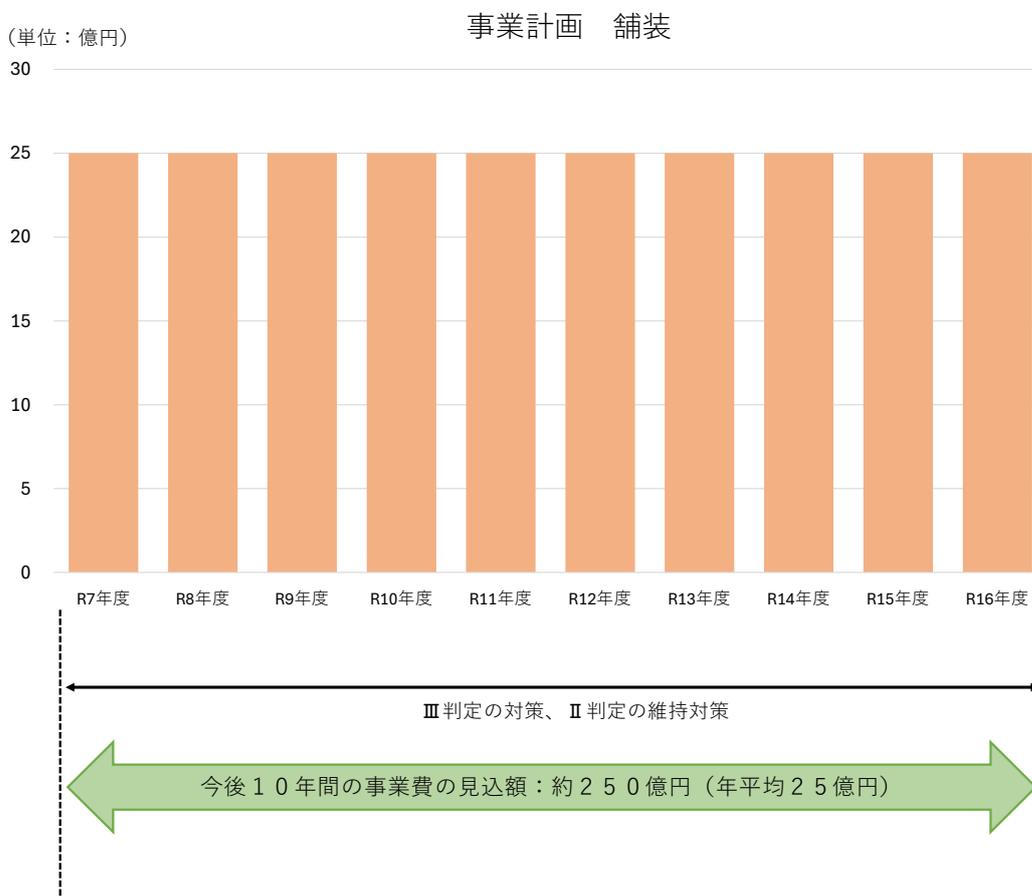


図-5.1 今後10年間の事業計画

5.3 長寿命化計画を実践することによる長期的な効果

舗装長寿命化計画策定により、下記の効果が期待できます。

① 道路交通安全性・信頼性の確保

きめ細やかな点検の継続や舗装状態の把握を行うことにより、危険箇所の早期発見および維持管理の精度が向上し、道路交通安全性・信頼性の確保を図ることができます。

点検結果を基に、管理瑕疵につながる恐れのある箇所を把握し、優先的に補修を実施することで、道路交通安全性・信頼性の確保につながります。

② 維持管理トータルコストの縮減と予算の平準化

これまでの対症療法的な維持管理対応（事後保全）から、計画的な予防保全へとシフトすることにより、今後の維持管理のトータルコストの縮減を図ることができます。

また、管内全体の舗装損傷状況を把握することによって、計画的な維持管理が行えるようになり、年間予算のばらつきや過度なピークが生じないように、予算の平準化を図ることが可能となります。

【参考】用語集

表-1 用語の解説

語句	説明
長寿命化	計画的な点検や補修等を行うことにより、将来にわたって必要なインフラの機能を発揮し続けるための取組のことを指します。
維持管理水準	施設をどのような状態に維持するか（どのような状態になったら措置するか）の基準を指します。
予防保全	施設の老朽化が進行し、施設の有する性能が要求性能を下回ることがない早期の段階で予防的な対策を講じることを指します。
事後保全	施設の老朽化が進行し、施設の有する機能が要求性能を下回る（または下回った）可能性がある段階で対策を講じることを指します。
点検	適切な時期に、目視その他適切な方法により、施設や部材における変状の有無やその程度、及びその要因を調べる行為のことを指します。
日常点検	安全性を大きく損なう損傷を早期に発見するために、車両でのパトロールや徒歩により日常的に行う点検を指します。
定期点検	道路法施行規則に基づき、近接目視により、4年に1回の頻度で行うことを基本とする点検を指します。また、定期点検では、施設の状態に応じ、健全性を診断し、その結果を舗装点検要領に基づき分類します。
臨時点検 (異常時点検・緊急点検)	地震や台風などの異常気象や施設の想定外の破損に起因する事故等が発生した場合に、施設の安全性を確認するために実施する点検を指します。
健全性 (舗装点検要領に基づく分類)	定期点検により確認された変状等に応じて診断され、Ⅰ（健全）、Ⅱ（表層機能保持段階）、Ⅲ（修繕段階）に分類される施設の状態を指します。
補修	切削オーバーレイや路盤を含めた舗装打換など機能を回復させる措置、並びに、ひび割れ箇所へのシール材注入やわだち部の切削など、機能を維持するための措置を指します。
緊急輸送道路	災害直後から、避難・救助をはじめ、物資供給等の応急活動のために、緊急車両の通行を確保すべき重要な路線を指します。 緊急輸送道路は、第一次緊急輸送道路（主要都市や空港等を連絡する道路）、第二次緊急輸送道路（第一次緊急輸送道路と県庁や主要な防災拠点等を連絡する道路）などに分類されます。
緊急措置	施設の機能に支障が生じている、又は生じる可能性が著しく高い場合に、緊急的に行う措置のことを指します。
新技術情報提供システム (NETIS)	国土交通省が運用している新技術にかかる情報を、共有及び提供するためのデータベースを指します。
点検支援技術性能カタログ	国土交通省がとりまとめた、定期点検を行う際に点検支援技術の利用を検討するにあたって、機器等の特性を比較整理するための参考資料を指します。
ライフサイクルコスト	施設の建設から維持管理、撤去までの期間に要する費用の合計を指します。
改良率	道路構造令の規格に適合するように改良された道路の延長の全道路延長に対する比率のことを指します。
舗装率	セメントコンクリートまたはアスファルトにより舗装された道路の延長の全道路延長に対する比率のことを指します。
高級舗装率	セメントコンクリート舗装要綱やアスファルト舗装要綱に基づき、路床強度や交通量を踏まえ舗装された道路の全道路延長に対する比率のことを指します。

【大分県長寿命化計画検討委員会】

本計画は、令和6年度に開催した「大分県長寿命化計画検討委員会」により橋梁やトンネルなど合計5施設と横並びで検討を行い、施設間の調整や考え方の整合を図り更新したものです。

第1回検討委員会：令和6年10月15日

第2回検討委員会：令和6年11月29日

第3回検討委員会：令和7年2月27日

第4回検討委員会：令和7年5月29日

表-2 委員名簿

区分	氏名	所属・役職
委員長	一宮 一夫	大分工業高等専門学校 都市・環境工学科 教授
委員	奥村 徹	九州産業大学 建設都市工学部 准教授
	岸元 和明 ^{※1}	大分県 土木建築部 審議監
	成瀬 哲哉 ^{※2}	
	佐川 康貴	九州大学大学院 工学研究院 准教授
	佐藤 研一	福岡大学 工学部 教授

※1：第1回～第3回（令和6年度）、※2：第4回（令和7年度）
（委員は五十音順で記載）



図-1 検討委員会の開催状況