
令和元年度 第6回岩手県大規模事業評価専門委員会

日 時 令和2年2月13日（木）15:00～15:30

場 所 岩手県公会堂 21号室

次 第

1 開 会

2 議 事

- (1) 専門委員長及び副委員長の選任について
- (2) 大規模公共事業評価に係る評価基準の一部改正について
- (3) 令和2年度大規模事業評価専門委員会の開催予定について
- (4) その他

3 閉 会

岩手県大規模事業評価専門委員会委員名簿(五十音順)

氏 名	職	専門分野	備 考
加藤 徹	宮城大学 名誉教授	農業土木 農村計画	
狩野 徹	岩手県立大学社会福祉学部 教授	都市計画 建築計画	
小井田 伸雄	岩手県立大学総合政策学部 教授	経済学	新規
島田 直明	岩手県立大学総合政策学部 准教授	植生学 環境生態学	(欠席)
竹内 貴弘	八戸工業大学大学院工学研究科 教授	海洋工学 水工学	(欠席)
松山 梨香子	一般財団法人岩手県建築住宅センター 一級建築士	建築	
八重樫 健太郎	北光監査法人 公認会計士	企業会計	新規
山本 英和	岩手大学理工学部 准教授	地震工学	新規

(敬称略)

令和元年度第6回大規模事業評価専門委員会
配付資料一覧

- 資料 No. 1 大規模公共事業評価に係る評価基準の一部改正について
- 資料 No. 2 令和2年度大規模事業評価専門委員会の開催予定について

大規模公共事業評価に係る評価基準の一部改正について

○ 道路整備事業評価に係る事業別評価指標及び配点について

社会経済情勢の変化などにより以下の事業について、評価指標「(1) ネットワークの位置付け」の区分を見直すもの。

【対象事業（県土整備部所管事業）】

- ・ 地域連携道路整備事業（ネットワーク形成型）
- ・ 地域連携道路整備事業（地域密着型）

① 「交流促進型広域道路」と「地域形成型広域道路」の削除

上記路線については、平成5年度に策定した「岩手県広域道路整備基本計画」において位置付けた路線であるが、策定から30年弱経過し、市町村合併など社会経済情勢の変化とともに路線の位置付けが変化していることから削除するもの。

② 「重要物流道路」、「代替・補完路」の追加

平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、物流上重要な道路輸送網について、上記路線を国で指定したことに伴い追加するもの。

③ ネットワーク形成型における「緊急輸送道路」の配点の変更

「緊急輸送道路」は、昨今の度重なる災害から重要性が高まっており、「いわて県民計画（2019～2028）」のいわて幸福関連指標にも設定されていることから、配点を変更するもの。

（変更前）9点

（変更後）12点

【施行日】

令和2年4月1日

※詳細は別添新旧対照表のとおり。

大規模公共事業評価に係る評価基準の一部改正新旧対照表

改正前					改正後								
別記1 関係					別記1 関係								
大規模公共事業の評価に係る事業別評価指標及び配点					大規模公共事業の評価に係る事業別評価指標及び配点								
県土整備部(道路)					県土整備部(道路)								
対象事業	評価項目	評価指標	区分	配点	備考	対象事業	評価項目	評価指標	区分	配点	備考		
別記1 関係	必須性 (30点)	(1)車道等幅員 (5点)	・現況幅員<規定値-2m	5	・車道等幅員は、車道+路肩幅員とする ・規定値は、道路構造令による。	(1)車道等幅員 (5点)	・現況幅員<規定値-2m ・現況幅員<規定値-1m ・現況幅員<規定値 ・現況幅員<規定値	5	5	・車道等幅員は、車道+路肩幅員とする ・規定値は、道路構造令による。	5	・現況幅員<規定値-2m ・現況幅員<規定値-1m ・現況幅員<規定値 ・現況幅員<規定値	
			・現況幅員<規定値-1m	4				4					
			・現況幅員<規定値	3				3					
			・現況幅員<規定値	0				0					
			・現況幅員<規定値	0				0					
		(2)曲線半径 (5点)	・現況半径<10km/h最小値	5	・曲線半径は最小曲線半径とする。 ・最小値、規定値は道路構造令による。	5	(2)曲線半径 (5点)	・現況半径<10km/h最小値 ・現況半径<10km/h規定値 ・現況半径<規定値 ・現況半径<規定値	5	5	・曲線半径は最小曲線半径とする。 ・最小値、規定値は道路構造令による。	5	・現況半径<10km/h最小値 ・現況半径<10km/h規定値 ・現況半径<規定値 ・現況半径<規定値
			・現況半径<10km/h規定値	4					4				
			・現況半径<規定値	3					3				
		(3)縦断勾配 (5点)	・現況勾配>10km/h特例値	5	・勾配は最急縦断勾配とする。 ・規定値、特例値は道路構造令による。	5	(3)縦断勾配 (5点)	・現況勾配>10km/h特例値 ・現況勾配>10km/h規定値 ・現況勾配<規定値 ・現況勾配<規定値	5	5	・勾配は最急縦断勾配とする。 ・規定値、特例値は道路構造令による。	5	・現況勾配>10km/h特例値 ・現況勾配>10km/h規定値 ・現況勾配<規定値 ・現況勾配<規定値
			・現況勾配>10km/h規定値	4					4				
			・現況勾配<規定値	3					3				
		(4)歩道設置の必要性 (3点)	下記項目に、 ・1項目以上該当 ・該当なし ・周辺に駅、商業施設、公共施設など人の集まる施設がある ・人家連綿地区である ・通関・通学路に指定または指定の見込みがある ・将来の開発計画がある ・前後区間の歩道設置状況から歩道の連続性の確保が必要である	4	3	0	(4)歩道設置の必要性 (3点)	下記項目に、 ・1項目以上該当 ・該当なし ・周辺に駅、商業施設、公共施設など人の集まる施設がある ・人家連綿地区である ・通関・通学路に指定または指定の見込みがある ・将来の開発計画がある ・前後区間の歩道設置状況から歩道の連続性の確保が必要である	4	3	0		
				3					3				
				0					0				
0	0												
0	0												
(5)道幅度 (2点)	・現況道幅度≥1.0	2	2	0	(5)道幅度 (2点)	・現況道幅度≥1.0 ・現況道幅度<1.0	2	2	0				
	・現況道幅度<1.0	0					0						
(6)定時性 (2点)	・10km/h以上	2	1	0	(6)定時性 (2点)	・10km/h以上 ・5km/h以上10km/h未満 ・5km/h未満	2	2	0				
	・5km/h以上10km/h未満	1					1						
(7)事故率 (3点)	・50件/10台/年以上	3	1	0	(7)事故率 (3点)	・50件/10台/年以上 ・超過あり ・超過なし	3	3	0				
	・超過あり	1					1						
(8)遊憩地域等の振興 (5点)	・遊憩市町村かつ山村振興地域	5	4	3	(8)遊憩地域等の振興 (5点)	・遊憩市町村かつ山村振興地域 ・準遊憩市町村かつ山村振興地域 ・遊憩市町村 ・準遊憩市町村または山村振興地域 ・上記以外の地域	5	5	4	3	・遊憩市町村かつ山村振興地域 ・準遊憩市町村かつ山村振興地域 ・遊憩市町村 ・準遊憩市町村または山村振興地域 ・上記以外の地域		
	・準遊憩市町村かつ山村振興地域	4					4						
別記1 関係	重要性 (30点)	(1)ネットワークの位置付け (15点)	・地域高規格道路、 <u>交通幹線道路</u> 、 <u>高規格幹線道路</u> と一体となった整備	15	12	(1)ネットワークの位置付け (15点)	・地域高規格道路、 <u>(削除)</u> 、 <u>高規格幹線道路</u> と一体となった整備、 <u>重要物流道路</u> 、 <u>北陸・北陸道</u>	15	15	12	9	3	・ <u>重点輸送道路</u> 、 <u>広域圏間連絡道路</u>
			・ <u>広域圏間連絡道路</u>	12			9						
			・ <u>緊急輸送道路</u> 、 <u>地域形成促進道路</u>	9			9						
			・ <u>広域圏間主要幹線連絡道路</u>	9			9						
			・ <u>広域圏間主要幹線連絡道路</u>	3			3						
		(2)産業振興、生活支援 (15点)	下記項目に、 ・4項目以上該当 ・3項目該当 ・2項目該当 ・1項目該当、該当無し 産業振興 ・物流支援、農業支援、林業支援、水産業支援 製造業支援、観光支援 生活支援 ・緊急医療アクセス向上、公共施設アクセス向上 ・交通圏アクセス向上、通関通学路の安全性向上 ・地域の合意に基づくローカルスタンダード整備 ・峠道などの冬の安全性、走行性確保 ・県道道路	15	12	9	(2)産業振興、生活支援 (15点)	下記項目に、 ・4項目以上該当 ・3項目該当 ・2項目該当 ・1項目該当、該当無し 産業振興 ・物流支援、農業支援、林業支援、水産業支援 製造業支援、観光支援 生活支援 ・緊急医療アクセス向上、公共施設アクセス向上 ・交通圏アクセス向上、通関通学路の安全性向上 ・地域の合意に基づくローカルスタンダード整備 ・峠道などの冬の安全性、走行性確保 ・県道道路	15	15	12	9	0
				12					9				
				9					9				
				9					9				
				0					0				
		(3)10km以内に迂回道路 (5点)	・なし	5	5	0	(3)10km以内に迂回道路 (5点)	・なし ・あり	5	5	0		
			・あり	0					0				
			・なし	0					0				
		(4)緊急性の有無 (15点)	・あり	5	0	0	(4)緊急性の有無 (15点)	・あり ・なし	5	5	0		
・なし	0		0										
・なし	0		0										
(5)緊急性の有無 (5点)	・なし	5	0	0	(5)緊急性の有無 (5点)	・あり ・なし	5	5	0				
	・あり	0					0						
	・なし	0					0						
(6)効率的な交通手段 (20点)	・3.0≤B/C	20	18	7	(6)効率的な交通手段 (20点)	・3.0≤B/C ・1.5≤B/C<3.0 ・1.0≤B/C<1.5 ・0.6≤B/C<1.0 ・B/C<0.6	20	20	18	15	7	0	
	・1.5≤B/C<3.0	18					18						
	・1.0≤B/C<1.5	15					15						
(7)用地取得の進捗状況 (5点)	・60%以上	3	2	1	(7)用地取得の進捗状況 (5点)	・60%以上 ・30%以上60%未満 ・0%未満30%未満 ・0%	3	3	2	1	0		
	・30%以上60%未満	2					2						
	・0%未満30%未満	1					1						
(8)地元要望 (2点)	・あり	2	0	0	(8)地元要望 (2点)	・あり ・なし	2	2	0				
	・なし	0					0						
計(100点)						計(100点)							

※ 計画可能な硬直項目について
・国のマニュアルの硬直(走行時間短縮、走行経費減少、交通事故減少)は全箇所において計画。
・その他、箇所毎に計画すべき硬直(環境改善、通行危険箇所解消、異常気象時通行不能区間解消、大型車すれ違い困難解消、歩行快適性・安全性向上、公共施設等アクセス向上、救急病院等アクセス向上)についても計画可能なものは硬直として計上。
・しかしながら、全ての硬直項目を網羅的に計画することは一般的に困難であり、計画可能な硬直項目のみのB/Cとしているもの。

(参考) 総合評価時に参考とする修正費用硬直比について
総合評価時は、上記の費用硬直比のほか、別途、地域間格差を考慮した修正費用硬直比も参考とする。
修正費用硬直比：所有水準や物価水準といった地域間格差を考慮し、東京を基準(1.0)とした地域別の地域修正係数を乗じて修正した費用硬直比
地域修正係数の値： 黒央=1.407、黒南=1.609、沿岸=1.635、黒北=1.736

※ 計画可能な硬直項目について
・国のマニュアルの硬直(走行時間短縮、走行経費減少、交通事故減少)は全箇所において計画。
・その他、箇所毎に計画すべき硬直(環境改善、通行危険箇所解消、異常気象時通行不能区間解消、大型車すれ違い困難解消、歩行快適性・安全性向上、公共施設等アクセス向上、救急病院等アクセス向上)についても計画可能なものは硬直として計上。
・しかしながら、全ての硬直項目を網羅的に計画することは一般的に困難であり、計画可能な硬直項目のみのB/Cとしているもの。

(参考) 総合評価時に参考とする修正費用硬直比について
総合評価時は、上記の費用硬直比のほか、別途、地域間格差を考慮した修正費用硬直比も参考とする。
修正費用硬直比：所有水準や物価水準といった地域間格差を考慮し、東京を基準(1.0)とした地域別の地域修正係数を乗じて修正した費用硬直比
地域修正係数の値： 黒央=1.407、黒南=1.609、沿岸=1.635、黒北=1.736

備考 ・区分の変更 ・改正部分は朱書き下線の部分

大規模公共事業評価に係る評価基準の一部改正新旧対照表

改正前					改正後						
別記1 関係					別記1 関係						
大規模公共事業の評価に係る事業別評価指標及び配点					大規模公共事業の評価に係る事業別評価指標及び配点						
国土整備部(道路)					国土整備部(道路)						
対象事業	評価項目	評価指標	区 分	配点	備 考	対象事業	評価項目	評価指標	区 分	配点	備 考
必 要 性 (30点)	(1)車道等幅員 (5点)	*視覚幅員<規定値-2m *視覚幅員<規定値-1m *視覚幅員<規定値 *視覚幅員≧規定値	5	5	*車道等幅員は、車道+路肩幅員とする *規定値は、道路構造令による。	(1)車道等幅員 (5点)	*視覚幅員<規定値-2m *視覚幅員<規定値-1m *視覚幅員<規定値 *視覚幅員≧規定値	5	5	*車道等幅員は、車道+路肩幅員とする *規定値は、道路構造令による。	(1)車道等幅員 (5点)
			4	4							
			3	3							
	(2)曲線半径 (5点)	*視覚半径<10km/h視覚値 *視覚半径<10km/h規定値 *視覚半径≧規定値 *視覚半径≧規定値	5	5	*曲線半径は最小曲線半径とする。 *視覚半径は、規定値は道路構造令による。	(2)曲線半径 (5点)	*視覚半径<10km/h視覚値 *視覚半径<10km/h規定値 *視覚半径≧規定値 *視覚半径≧規定値	5	5	*曲線半径は最小曲線半径とする。 *視覚半径は、規定値は道路構造令による。	(2)曲線半径 (5点)
			4	4							
			3	3							
	(3)縦断勾配 (5点)	*視覚勾配>10km/h特例値 *視覚勾配>10km/h規定値 *視覚勾配≧規定値 *視覚勾配≧規定値	5	5	*勾配は緊急縦断勾配とする。 *規定値、特例値は道路構造令による。	(3)縦断勾配 (5点)	*視覚勾配>10km/h特例値 *視覚勾配>10km/h規定値 *視覚勾配≧規定値 *視覚勾配≧規定値	5	5	*勾配は緊急縦断勾配とする。 *規定値、特例値は道路構造令による。	(3)縦断勾配 (5点)
			4	4							
			3	3							
	(4)歩道設置の必要性 (3点)	下記項目に、 *1項目以上該当	3	3		(4)歩道設置の必要性 (3点)	下記項目に、 *1項目以上該当	3	3		(4)歩道設置の必要性 (3点)
			0	0							
			0	0							
	(5)混雑度 (2点)	*視覚混雑度≧1.0 *視覚混雑度<1.0	2	2	*道路交通センサス	(5)混雑度 (2点)	*視覚混雑度≧1.0 *視覚混雑度<1.0	2	2	*道路交通センサス	(5)混雑度 (2点)
			1	1							
			0	0							
(6)定時性 (2点)	*10km/h以上 *5km/h以上10km/h未満 *5km/h未満	2	2	*定時性は、道路交通センサスまたは実測の旅行速度(※)・旅行速度(※)により求める。	(6)定時性 (2点)	*10km/h以上 *5km/h以上10km/h未満 *5km/h未満	2	2	*定時性は、道路交通センサスまたは実測の旅行速度(※)・旅行速度(※)により求める。	(6)定時性 (2点)	
		1	1								
		0	0								
(7)事故率 (3点)	*50件/万台*以上 *程度あり *程度なし	3	3	*過去3年的人身事故を対象とする	(7)事故率 (3点)	*50件/万台*以上 *程度あり *程度なし	3	3	*過去3年的人身事故を対象とする	(7)事故率 (3点)	
		1	1								
		0	0								
(8)連続地域等の振興 (5点)	*連続市町村かつ山村振興地域 *連続市町村かつ山村振興地域 *連続市町村 *連続市町村または山村振興地域 *上記以外の地域	5	5		(8)連続地域等の振興 (5点)	*連続市町村かつ山村振興地域 *連続市町村かつ山村振興地域 *連続市町村 *連続市町村または山村振興地域 *上記以外の地域	5	5		(8)連続地域等の振興 (5点)	
		4	4								
		3	3								
重 要 性 (20点)	(1)ネットワークの位置付け (5点)	* <u>交通振興型広域道路</u> 、 <u>高規格幹線道路と一体化した整備</u> 、 <u>緊急輸送道路かつ地域形成型広域道路</u> 、 <u>広域振興圏内主要都市間連絡道路</u> 、 <u>広域振興圏内主要都市間のアクセス</u> 、 <u>広域振興圏内主要都市間環状道路</u> 、 <u>市町村合併支援道路</u> *上記以外	5	5		(1)ネットワークの位置付け (5点)	* <u>（新設）高規格幹線道路と一体化した整備（新設）</u> 、 <u>広域振興圏内連絡道路</u> 、 <u>重要物流道路</u> 、 <u>代経・特設線</u> 、 <u>緊急輸送道路</u> 、 <u>（旧設）広域振興圏内主要都市間連絡道路</u> 、 <u>広域振興圏内主要都市間のアクセス</u> 、 <u>広域振興圏内主要都市間環状道路</u> 、 <u>市町村合併支援道路</u> *上記以外	5	5		(1)ネットワークの位置付け (5点)
			4	4							
			3	3							
			2	2							
			0	0							
(2)産業振興、生活支援 (15点)	下記項目に *4項目以上該当 *3項目該当 *2項目該当 *1項目該当、該当無し 産業振興 *物流支援・農業支援・林業支援・水産業支援 *製造業支援・観光支援 生活支援 *緊急輸送アクセス向上・公共施設アクセス向上 *交通拠点アクセス向上・通関連通路の安全性向上 *地域の合意に基づき「次」ローカルスタンダード整備 *発達などの発達の安全性、実行性確保 *開閉道路	15	15		(2)産業振興、生活支援 (15点)	下記項目に *4項目以上該当 *3項目該当 *2項目該当 *1項目該当、該当無し 産業振興 *物流支援・農業支援・林業支援・水産業支援 *製造業支援・観光支援 生活支援 *緊急輸送アクセス向上・公共施設アクセス向上 *交通拠点アクセス向上・通関連通路の安全性向上 *地域の合意に基づき「次」ローカルスタンダード整備 *発達などの発達の安全性、実行性確保 *開閉道路	15	15		(2)産業振興、生活支援 (15点)	
		12	12								
		9	9								
		6	6								
		0	0								
緊 急 性 (15点)	(1)関連事業の有無 (5点)	*あり *なし	5	5		(1)関連事業の有無 (5点)	*あり *なし	5	5		(1)関連事業の有無 (5点)
			0	0							
			0	0							
			0	0							
			0	0							
(2)防災区域、主要河川ポイント、老朽橋、交通不能区間、通行危険箇所等 (5点)	*あり *なし	5	5	*通行危険箇所とは、落石対策・震災対策・交通障害箇所（道路規格の不連続・建築限界不足など）とする。	(2)防災区域、主要河川ポイント、老朽橋、交通不能区間、通行危険箇所等 (5点)	*あり *なし	5	5	*通行危険箇所とは、落石対策・震災対策・交通障害箇所（道路規格の不連続・建築限界不足など）とする。	(2)防災区域、主要河川ポイント、老朽橋、交通不能区間、通行危険箇所等 (5点)	
		0	0								
		0	0								
		0	0								
(3)部分供用の有無 (2点)	*あり *なし	2	2		(3)部分供用の有無 (2点)	*あり *なし	2	2		(3)部分供用の有無 (2点)	
		0	0								
		0	0								
		0	0								
(4)10km以内に迂回道路 (3点)	*ZL *あり	3	3		(4)10km以内に迂回道路 (3点)	*ZL *あり	3	3		(4)10km以内に迂回道路 (3点)	
		0	0								
		0	0								
		0	0								
効 率 性 (20点)	(1)費用便益比(B/C) (20点)	*3.0≦B/C *1.5≦B/C<3.0 *1.0≦B/C<1.5 *0.6≦B/C<1.0 *B/C<0.6	20	20	*計測可能な便益項目(※)のみのB/C	(1)費用便益比(B/C) (20点)	*3.0≦B/C *1.5≦B/C<3.0 *1.0≦B/C<1.5 *0.6≦B/C<1.0 *B/C<0.6	20	20	*計測可能な便益項目(※)のみのB/C	(1)費用便益比(B/C) (20点)
			18	18							
			15	15							
			7	7							
			0	0							
熟 度 (15点)	(1)用地取得の進捗状況 (3点)	*80%以上 *30%以上80%未満 *0%未満30%未満 *0%	3	3	*用地費ベース	(1)用地取得の進捗状況 (3点)	*80%以上 *30%以上80%未満 *0%未満30%未満 *0%	3	3	*用地費ベース	(1)用地取得の進捗状況 (3点)
			2	2							
			1	1							
			0	0							
			0	0							
(2)地元要望 (12点)	*あり *なし	12	12		(2)地元要望 (12点)	*あり *なし	12	12		(2)地元要望 (12点)	
		0	0								
計(100点)						計(100点)					

※ 計測可能な便益項目について
 ・ 国のフェニアルの便益(走行時間短縮、走行経費減少、交通事故減少)は全箇所において計測。
 ・ その他、箇所別計測すべき便益(道幅改善、通行危険箇所解消、異常気象時通行不能区間解消、大型車すれ違い困難解消、歩行快適性・安全性向上、公共施設等アクセス向上、救急病院等アクセス向上)についても計測可能なものは便益として計上。
 ・ しかしながら、全ての便益項目を網羅的に計測することは一般的には困難であり、計測可能な便益項目のみのB/Cとしているもの。

(参考) 総合評価時に参考とする修正費用便益比について
 総合評価時は、上記の費用便益比のほか、別途、地域間格差を考慮した修正費用便益比も参考とする。
 修正費用便益比： 河津水車や柳原水車といった地域間格差を考慮し、取次基準(1.0)とした地域別の地域修正係数を乗じて修正した費用便益比
 地域修正係数の値： 黒丸=1.407、黒南=1.609、沿岸=1.835、黒北=1.738

※ 計測可能な便益項目について
 ・ 国のフェニアルの便益(走行時間短縮、走行経費減少、交通事故減少)は全箇所において計測。
 ・ その他、箇所別計測すべき便益(道幅改善、通行危険箇所解消、異常気象時通行不能区間解消、大型車すれ違い困難解消、歩行快適性・安全性向上、公共施設等アクセス向上、救急病院等アクセス向上)についても計測可能なものは便益として計上。
 ・ しかしながら、全ての便益項目を網羅的に計測することは一般的には困難であり、計測可能な便益項目のみのB/Cとしているもの。

(参考) 総合評価時に参考とする修正費用便益比について
 総合評価時は、上記の費用便益比のほか、別途、地域間格差を考慮した修正費用便益比も参考とする。
 修正費用便益比： 河津水車や柳原水車といった地域間格差を考慮し、取次基準(1.0)とした地域別の地域修正係数を乗じて修正した費用便益比
 地域修正係数の値： 黒丸=1.407、黒南=1.609、沿岸=1.835、黒北=1.738

備考 ・ 区分の変更 ・ 改正部分は朱書き下線の部分

令和2年度大規模事業評価専門委員会の開催予定について

1. 審議案件

- ① 木賊川広域河川改修事業【県土整備部】
 (公共 再評価) <盛岡市、滝沢市>
- ② 北上川(上流)広域河川改修事業【県土整備部】
 (公共 再評価) <岩手町>
- ③ 地域連携道路整備事業(地域密着型)(一)大ヶ生徳田線 徳田橋【県土整備部】
 (公共 再評価) <盛岡市、矢巾町>

※事前評価や随時再評価の必要が生じた事業があった場合には、上記案件以外にも審議をお願いすることがあります。

2. 報告案件

- 経営体育成基盤整備事業一関第1地区【農林水産部】
 (公共 事後評価) <一関市、平泉町>
- 地域連携道路整備事業(ネットワーク形成型)和井内道路【県土整備部】
 (公共 事後評価) <宮古市>

3. 年間スケジュール

時 期	専門委員会等の内容	備 考
6 月	第1回専門委員会(審議)	諮問審議 パブリックコメントの実施
7 月	第2回専門委員会(現地調査)	継続審議
8 月	第3回専門委員会(審議)	継続審議、事後評価報告
9 月	第4回専門委員会(審議)	継続審議、答申案の審議
10 月	専門委員会(予備日)	
2 月	第5回専門委員会(審議)	翌年度スケジュール等

※例年の基本的なスケジュールを元に作成した予定であり、審議等の進捗状況に応じて、時期及び審議回数は変更する場合があります。