

公共事業再評価について

意 見 具 申

令和 3 年 12 月 17 日

島根県公共事業再評価委員会

令和 3 年度 島根県公共事業再評価の結果について

島根県では、公共事業の効率性及びその実施過程の透明性の一層の向上を図るため、「島根県公共事業再評価実施要綱」を策定し、公共事業の再評価を実施している。

再評価にあたっては、「島根県公共事業再評価委員会」を設置して、県が進める道路・河川・治山・漁港などの事業のうち、採択後一定期間が経過している継続事業、あるいは社会情勢の変化等により知事が必要と認める事業などを抽出する。この再評価の対象となる公共事業は、土木部、農林水産部及び健康福祉部が所管する国土交通省、農林水産省及び厚生労働省の国庫補助事業、交付金事業及び県単独事業となっている。

委員会は評価対象事業の中から、詳細に審議する事業を選定し様々な視点から審議して対象各箇所の再評価を行う。取りまとめた結論は委員会の総意として意見具申する。県におかれては委員会の意見を尊重し公共事業の推進にあたられるよう要望する。

1 総括的意見

今年度本委員会においては、事業採択後 10 年を経過している継続中の事業 6 件、再評価実施後 5 年を経過している継続中の事業（下水道事業を除く）1 件、計 7 件について審議を行った。

新型コロナウイルス感染予防への対応については昨年度と同様の方法で行い、各地区の詳細な資料とともに、事業者側からビデオ映像を説明材料として提出いただいて現地調査に替えての審議となった。和江地区の漁港事業については、委員から現地を見たいとの声が多かったことから現地調査を実施して、計 4 回の委員会開催となった。

全ての対象地区に出向いて実際に見聞、審議する意義の大きさは承知しながらも、コロナ対策を踏まえた委員会の開催方法を採用し、当再評価委員会「実施要綱」第 3 条に規定されている再評価の視点を逸脱することなく、幅広く慎重に事業実施の妥当性等について詳細に審議した。以下に、今年度の再評価対象地区の審議における議論と、今後の事業の進め方への提言等をまとめ「総括的意見」として述べる。

（1）大規模災害への対応を考慮に入れた事業執行

地球規模の気候危機は、既に現実的脅威として島根県にも影響を及ぼしている。その表れのひとつである気候変動は激化し、公共事業には想定を超える激甚な災害に対する備えを急ぐことが求められている。

洪水から直接被害を受ける河川は当然のこととして、道路事業においてもその危険性は高まっている。この再評価委員会における審議が行われていた令和 3 年 8 月にも、出雲市多伎町では地すべりによる変状の影響で、国道 9 号と J R 山陰本線が不通となった。今回、幾つか評価対象となっている中山間地域間を繋ぐ道路改良事業において、もしも土砂災害・土石流・地すべりの被害が起これば、今夏の地すべり被害と同様に交通が途絶し、孤立する地域も出てくる。こうした脆弱性を回避するための事業とし

での道路改良の意義が大きいことは本委員会で認めるところであり、県内特有の状況への現実的対処とともに、限られた予算を有効に分配していかれるよう要望する。

こうした島根県の公共事業全般の執行過程においても、省エネルギー化の推進、化石燃料から再生可能エネルギーへの転換など、脱炭素社会を実現しSDGsの理念を推し進め、気候危機回避のための具体的な取り組みを率先して進められたい。

(2) 水産基盤整備事業

流通拠点整備によって、漁業活動の効率化や魚価の安定、漁業者の労働環境の改善が図られており、島根県の水産業のインフラ整備を促進する事業であった。こうした、需要に即した取組を他の漁港事業においても取り入れ、ハード面のみではなく水産教育拡大や魚の食育等ソフト面においても、一般県民への事業効果の波及を推進されたい。

(3) 道路事業

今回審議した道路事業は「社会資本整備総合交付金事業」及び「防災安全交付金事業」合わせて5件であった。そのうち4地区で1.5車線の改良が実施され、これらについては費用対効果算定が行われないこととなっている。島根県では事業の意義を明確にするための追加的評価基準として、平成30(2018)年度から「1.5車線の改良総合評価算定シート」を使って独自に評価している。

今回の再評価対象である「社会資本整備総合交付金事業(一)須川谷日原線 日原工区」については、採択された平成12(2000)年度当時、そして再評価に抽出された平成23(2011)年度、平成28(2016)年度においても、まだ「1.5車線の改良 総合評価算定シート」は導入されていなかった。今回の再評価で初めてその算定シートにより評価され“計画を見直す必要がある”と判定されたが、社会的効果が高いという理由から継続が妥当と判断した。

既に多く着手されている1.5車線の道路改良事業は、県民生活の質の向上にとって必要であることが明白な場合が多い。次年度以降の公共事業再評価において同様の状況に起因する混乱をもたらさないためにも、既着手事業の再評価における「1.5車線の改良 総合評価算定シート」の取り扱いについて、判断理由を明らかにされることを望む。

(4) 河川事業

近年、局地的にそして想定を超える豪雨が頻発し大規模な災害が増え、島根県内でも毎年のように被害を受けている。今回再評価の対象である神戸川も、実際に被害を受けた地域の防災対策であり、着実な事業の推進が望まれる。こうした整備の間にも想定以上の豪雨被害の可能性は高いことから、地域住民の安全を守るための被害想定区域や避難ルートの周知など、ソフト面も含めた対策についても関係自治体および機

関と連携した取り組みに注力されたい。

(5) おわりに

本委員会は7件を再評価対象事業とし、地域振興のための「産業インフラの整備促進」を行う水産基盤整備事業、生活基盤の維持・確保に向け「道路網の整備と維持管理」を行う道路整備事業、「災害に強い県土づくり」に対応していく河川整備事業について審議してきた。

今回の再評価対象地区それぞれが、島根県民にとって重要な事業であって、県の示す対応方針も妥当と判断できることから7事業全てを「継続」とした。関係する事業担当者の方々には委員会の意見を尊重され、事業の速やかな執行に尽力されたい。

2 審議対象事業

島根県が、再評価の対象として提出した事業は下記のとおりである。

◎全箇所数 7箇所

○農林水産部 1箇所

| 番号 | 事業名・地区名 | 所在市町村 | 事業費(億円) | 工期 | 再評価区分 | 抽出箇所 |
|----|------------------|-------|---------|------------------------|-------|------|
| 1 | 水産基盤整備事業 和江地区 | 大田市 | 36.1 | H24(2012) ~R8(2026) | ② | ○ |

○土木部 6箇所

| 番号 | 事業名・地区名 | 所在市町村 | 事業費(億円) | 工期 | 再評価区分 | 抽出箇所 |
|----|--------------------------------------|-------|---------|-----------------------------|-------|------|
| 2 | 防災安全交付金事業 (一) 草野横田線 東比田工区 | 安来市 | 4.0 | H24(2012) ~R7(2025) | ② | ○ |
| 3 | 社会資本整備総合交付金事業 (一) 三隅井野長浜線 三隅工区 | 浜田市 | 30.7 | H24(2012) ~ R15(2033) | ② | ○ |
| 4 | 防災安全交付金事業 (主) 浜田美都線 木都賀工区 | 浜田市 | 10.9 | H24(2012) ~R6(2024) | ② | ○ |
| 5 | 社会資本整備総合交付金事業 (一) 須川谷日原線 日原工区 | 津和野町 | 26.7 | H12(2000) ~R7(2025) | ④ | ○ |
| 6 | 防災安全交付金事業 (一) 中村津戸港線 上西2工区 | 隠岐の島町 | 7.2 | H24(2012) ~R7(2025) | ② | ○ |
| 7 | 総合流域防災事業 神戸川 | 飯南町 | 7.8 | H23(2011) ~R7(2025) | ② | ○ |

注：再評価区分「①～⑥」

① 事業採択後5年を経過した後も未着手の事業

- ② 事業採択後 10 年を経過している継続中の事業
- ③ 事業採択前の準備・計画段階で 5 年を経過している事業
- ④ 再評価実施後 5 年を経過している未着手又は継続中の事業(下水道事業を除く)
- ⑤ 再評価実施後 10 年を経過している未着手又は継続中の事業(下水道事業)
- ⑥ 社会情勢の変化等により知事が必要と認める事業

注：抽出箇所「○印」

3 審議日程及び経過

第1回 令和3(2021)年7月6日(火)

出席委員 上野和広、武邊勝道、常國文江、寺田哲志、豊田知世、
長廻英夫、松浦俊彦、三輪淳子、吉岡有美(50音順)

審議内容 ・再評価対象事業7箇所について
事業者から事業箇所の説明及びビデオ視聴による調査
・審議箇所の担当委員決定
・現地調査箇所の選定
・その他

第2回 令和3(2021)年8月24日(火)

出席委員 上野和広、武邊勝道、常國文江、寺田哲志、豊田知世、
長廻英夫、松浦俊彦、三輪淳子、吉岡有美(50音順)

審議内容 ・水産基盤整備事業 和江地区の現地調査

第3回 令和3(2021)年9月21日(火)

出席委員 上野和広、武邊勝道、常國文江、寺田哲志、豊田知世、
長廻英夫、松浦俊彦、三輪淳子、吉岡有美(50音順)

審議内容 ・再評価対象事業の審議、対応方針の決定

第4回 令和3(2021)年10月18日(月)

出席委員 上野和広、武邊勝道、常國文江、寺田哲志、豊田知世、
長廻英夫、松浦俊彦、三輪淳子、吉岡有美(50音順)

審議内容 ・意見具申案の審議

(1) 【水産基盤整備事業 和江地区】 → 継続

本事業は、島根県中央部に位置する和江、五十猛、久手、仁万の4市場の統合による集出荷の一元化に合わせて効率的な水揚げ体制を構築し、漁業就業環境の改善を図るため、荷捌き所および防波堤等の整備をするものである。

この事業は浜田漁港に次ぐ、県西部の重要な流通拠点である和江漁港を中心とした大田圏域の水産基盤整備を目的とする事業である。平成24(2012)年4月、和江漁港と五十猛漁港を統合し、平成25(2013)年9月に4市場(和江、五十猛、久手、仁万)を和江に統合した。

事業採択は平成24(2012)年度。工事着手も平成24(2012)年度。計画時の総事業費28億2,600万円、事業完了予定時36億1,281万円。既に和江本港の荷捌き所・浄化施設・駐車場(4,510㎡)・道路(516m)・第二沖防波堤・西防波堤(75m)、五十猛分港の岸壁・護岸(62m)は令和2(2020)年度末時点では整備を完了しており、進捗率は、71.4%である。一方、和江本港の外防波堤改良・新沖防波堤新設(80m)、さらに五十猛分港の泊地新設(2,800㎡)が未整備であり、事業採択後10年を経過している継続中の事業であり、この度、再評価対象事業になった。和江本港の新沖防波堤新設については令和3(2021)年度より現地着手し、令和8(2026)年度の完成を目指しており、和江本港の外防波堤改良および五十猛分港の泊地新設については令和8(2026)年度の現地着手・完成を目指している。

費用対効果B/C = 2.26。費用対効果分析は現在、実施主体自らが行う分析になっている。県民等、外部が評価の妥当性を容易に確認できるようなくみづくりをお願いしたい。

生活環境・自然環境への影響に関しては、新沖防波堤の一部を海水交換のための透過式とし、水質環境に配慮、防波堤整備箇所近辺にワカメを主体とする藻場があるため海藻の着床を促すため溝付き消波ブロックの採用等行なっているところではあるが、世界が目指すSDGsの理念を推し進める県の事業としては気候危機、災害対策を見据え、脱化石燃料や自然エネルギー電源の導入、省エネルギー化の推進が遅れている。省エネルギー化の削減コストをハード面のみならず、水産教育拡大や魚の食育等ソフト面にも還元できるよう、更なる推進に期待したい。

その上で産地市場を有する流通拠点の整備により、漁業活動の効率化や魚価の安定(整備前比20%UP)、さらには漁業者の労働環境の改善を推し進めており、担い手の確保等も進められているので、本事業を引き続き整備することにより、島根県の水産業の振興により深く寄与することから、この事業を継続とする。

(2) 【防災安全交付金事業 (一) 草野横田線 東比田工区】 → 継続

本路線は、安来市伯太町草野を起点として、一般国道432号を経由し、奥出雲町(旧横田町)大呂において一般県道横田伯南線に接続する路線であり、中山間地域を東西に

縦貫する沿線地域の生活を支える路線であるとともに、安来市に合併した広瀬町東比田、伯太町を繋ぐ最短ルートとなっている重要な路線である。安来市広瀬町東比田地内において、幅員が狭く(現道 3m)線形の悪い 0.65km 区間を、本事業で円滑な走行及び安全性を確保するものである。

令和 7 (2025) 年度完了予定の現状において、再評価実施要領(再評価の視点)に基づき意見を述べる。

1. 事業の進捗状況

路線区間の工事は事業費ベースで 61%の進捗。0.47km 区間が既に完了しており供用率 72%の進捗である。現在バイパス部の改良工事を施工しており、令和 7 (2025) 年度の全線完成を予定している。用地買収は、既に 100%完了しており、用地提供者の地元住民も早期完成を強く望んでいる。

2. 事業を巡る社会経済情勢等の変化

本路線は、豪雪地帯であるため、一部の区間が狭小で除雪に困難をきたすと全線の通行が確保されず、生活や緊急時の安全確保ができない状況は以前と変わらない。除雪に必要な堆雪幅も考慮されていることから、計画どおり早期完了を目指して安全性を確保されたい。

3. 事業採択時の費用対効果分析の要因の変化

B/C : 算定せず

当工区は 1.5 車線の改良区間の一部である。1.5 車線の改良は、便益の評価手法が確立されていないことから算定されていない。当工区はヘアピンカーブ部分をショートバイパスで改良することから 2 車線改良で設計を行っており、計画交通量から道路規格第 3 種第 4 級、設計速度 30km/h と防災安全対策に配慮されていることから要因の変化は認められない。住民生活及びアクセスの利便性は十分に評価できる。

4. コスト縮減や代替案立案等の可能性

残事業(0.18km)は、バイパス部の切土であり、掘削残土を隣接工区の盛土材に流用することでコスト縮減としている。また、既に路線の前後は改良済みであることから、この区間での線形、工法についても代替の余地はないと思われる。

以上により、本事業の継続は妥当と判断する。

(3) 【社会資本整備総合交付金事業 (一) 三隅井野長浜線 三隅工区】 → 継続

本事業は、三隅町を起点とし、三隅町井野を經由して浜田市長浜町方面に至る道路の 1.16km 区間をバイパス整備および現道拡幅整備をするものである。三隅地区中心部と井野地区を結ぶ生活道路であり、生活路線バスやスクールバスも運行されている。その一方で、幅員が狭い場所やヘアピンカーブなどにより離合困難な箇所があり、危険な状況である。これらの改善を目指すこの事業は、令和 2 (2020) 年 3 月に策定された島根創生計画 2020-2024 年度の「安全安心な県土づくり」の「暮らしの基盤を支

える」の「生活基盤の確保」の「道路網の整備と維持管理」に該当する。

この事業は、平成 24（2012）年度事業採択され、当初は、平成 31（2019）年度完成予定の事業であった。しかし、用地買収の交渉に想定以上の時間がかかったため、工事着手年度が平成 30（2018）年度と遅くなり、再評価対象事業となるに至った。

当該路線の費用便益は、 $B/C = 0.4$ であるが、主要路線であること、小中学校の通学路であること、安全性が向上することなどから、社会的効果が高いと判断できる。事業の進捗の課題であった用地の取得は解決しており、残りの用地買収についても、地権者から事業に対する了承は得られている。このため、今後は計画通り事業が進むと期待される。大きな山切り工事や盛土工事があり、切り盛りを調整しながら工事を進める必要があり、加えて、生活道路のために通行止めもできず、工事に時間がかかることが想定されるため、令和 15（2033）年度完了予定となっている。事業期間は長くなるものの、必要性が高い事業であること、今後の事業計画が予定通りに進むと想定されることから、再評価は継続とし、早期の全線供用を目指すことが望ましいと考えられる。

（４）【防災安全交付金事業（主）浜田美都線 木都賀工区】→ 継続

本事業は、浜田市弥栄町木都賀地内の事業延長 3.49km のうち、4 箇所 0.72km 区間を整備する事業費 10.9 億円の事業である。平成 24（2012）年度に採択され、事業採択後 10 年経過したため、再評価の対象となった。現在までの進捗率は事業費ベースで 54% であり、すでに 3 箇所（0.41km）が供用済みであり、令和 6（2024）年度に全線完成の予定である。

対象路線は、浜田市熱田町から益田市美都町までを東西に縦貫しており、中山間地域の連携強化のための重要な幹線道路である。しかし、未供用区間は幅員が非常に狭く、自動車同士がすれ違えない箇所があったり、ヘアピンカーブがあったりするため、走行の安全性に大きな問題がある。また、急峻な地形が多く、冬場は積雪も多いため、落石の危険性が高かったり、冬場の交通条件が著しく悪かったりするなどの課題も多い。中山間地域をつなぐ重要な道路であるが、脆弱性が高い地形であるため、早急な完成が願われる。特に気候変動によって豪雨が増加している昨今、急峻な地形での土砂災害や土石流、地滑り被害が多発している。危険性の高い箇所に適切な災害対策を講じながら、残りの事業を実施されたい。

（５）【社会資本整備総合交付金事業（一）須川谷日原線 日原工区】→ 継続

本事業は、鹿足郡津和野町須川から日原に至る 1,660m を 1.5 車線の改良により整備するものである。平成 12（2000）年度に事業採択されて以来、既に 21 年が経過し、平成 23（2011）年度と平成 28（2016）年度の二度の事業再評価が行われ、今回 3 度目の

事業再評価となったものである。

本路線は、津和野町役場や日原診療所等がある日原地区と須川・相撲ヶ原地区を結ぶ唯一の県道であり、生活道路としても重要な道路となっている。事業区間は最小幅員が2.1mと狭く、急カーブが連続する上、落石危険個所があり、交通の隘路となっている。そのために、狭隘区間の解消および災害時の孤立集落解消を目的とし、1.5車線の改良による現道拡幅を行うものである。

この間、平成17(2005)、18(2006)年度には事業を休止して、事業計画(バイパス案)の見直しが行われ、1.5車線の改良による早期の完成が地元としても熱望されている。平成22(2010)年には災害発生により全面通行止めが11日間続いたりしたが、一方で、平成25(2013)年の豪雨災害時には国道9号で事前通行規制が実施された時には、益田津和野間の迂回路として利用されこの路線の重要性も再認識された。

現時点で事業の進捗率は72%、用地は100%取得が完了している。すでに約1.2kmが供用されているが、事業の完成は令和4(2022)年度から令和7(2025)年度となる見込みである。

この路線については、今回3度目の事業再評価であり、前回(平成28(2016)年度)の再評価時において「1.5車線の改良の効果算出について今後検討願いたい」との委員からの意見もあり、平成30(2018)年度から運用されている「1.5車線改良総合評価算定シート」による評価が今回行われた。前回(平成28(2016)年度)評価時から落石対策費の追加、対向車検知装置区間の改良、労務単価、消費税率の引上げにより総事業費が5億7,100万円の増となっている。その結果として、延長あたり事業費による評価で1.0百万円/m以上と【計画を見直す必要がある】という評価となっている。

一方で、生活環境の改善、交通の確保、交通安全などの社会的効果の項目で高評価となっており、中山間地域の生活道路として、日常的な交通安全の確保はもとより、災害時における避難、救助、物資の輸送など集落の孤立化を防ぐ極めて重要な役割を担っている。

事業課によれば、本路線の工事区間は、急峻な地形、急カーブが連続する上、落石対策を講じながらの難しい施工であり、事業費が高くなっているとのことである。住民の命と暮らしをつなぐ唯一の道路であり、安全安心な交通を確保するためにも必要な事業であるとしている。

また、コスト削減対策、環境にも考慮した対応として、近隣の公共工事で発生する残土の盛土材利用や、自然環境に配慮した掘削法面の緑化工法の採用や、地山の掘削を抑えた軽量盛土工法を多く採用し、自然の改変範囲を最小限になるよう配慮するなど、工夫もされている。

本事業については、事業採択から21年が経過し、この間、事業の一時休止やバイパス案から1.5車線的な改良への計画の見直し、また1.5車線的な改良の総合評価算定シートの導入など、紆余曲折を経て今日に至り完成予定も令和7(2025)年度とあと5年先となっている。

こうした中で、事業を中止した場合には、安全で安心な通行に支障をきたすとともに、災害時には集落が孤立する恐れがある。また、中山間地の定住化、活性化への影響も懸念されると考えられる。地元としても、重要な生活道路として早期完成を熱望しており、用地買収（100%完了）及び工事の実施に際しても大変に協力的である。

以上のことから（一）須川谷日原線 社会資本整備総合交付金事業 日原工区については、引き続き効率的な工法の検討、自然環境への配慮などを検討しながら、一日でも早い完成を望む地域住民の期待に応えるために、そして最近頻発している豪雨災害時等への対応の必要性など総合的に勘案し【継続】とすることが妥当であると考えられる。

（6）【防災安全交付金事業 （一）中村津戸港線 上西2工区】→ 継続

本事業は、隠岐の島町中村を起点とし、津戸地内の津戸港に至る一般県道の離合困難箇所の解消を図るものである。

対象工区は、幅員狭小で線形も不良であり、通行する車両の離合が困難な状況にある。また、急勾配区間があるため、冬期通行時の難所となっている。

これらの状況の解決を図るため、平成24（2012）年度に本事業が採択され、現在に至るまで整備が進められてきた。現在、経過年数10年で進捗率51%である。

本事業区間は歌木地区、皆市地区、都万地区から隠岐の島町中心部のアクセス道路として、日常的な通勤や買い物のほか、隠岐の島町隠岐病院への最短経路として利用されている。また、令和2（2020）年8月の豪雨では、本区間の全区間が通行止めとなり、歌木地区が一時孤立した。島根創生計画の「安全安心な県土づくり」の「暮らしの基盤を支える」の「生活基盤の確保」として、「道路網の整備と維持管理」面からも道路改良の必要性は高い。

事業のコスト縮減のため、現道を活用して1.5車線の改良とし、切土法面においても、大規模な掘削を避け、鉄筋挿入工により切土勾配を急にし、コスト縮減が図られている。

また、法面の緑化には在来種が配合され、自然環境への配慮がされている。

現在用地補償は、地籍が混乱しているため12%であるが、地元は協力的であり、令和4（2022）年度より、用地買収に着手できる見込みになっている。このことより事業に対する地元の理解が得られていると思われる。

事業の経過年数は10年になるが、地元住民の安全な生活道路の確保と、集落の維持や定住環境の向上のためにも、令和7（2025）年度の完了に向け本工事を継続することが妥当と判断する。

(7)【総合流域防災事業 神戸川】→ 継続

本事業は、島根県飯石郡飯南町から流下して日本海へ注ぐ一級河川の神戸川に対し、飯南町赤名地内において流下能力の向上を目的とした河床掘削、橋梁架替、護岸整備、取水堰改修を行うものである。平成 18 (2006) 年 7 月豪雨などで家屋浸水被害が発生し、周辺地域の安全・安心が確保されているとは言い難い状況であった。この解決を図るため、平成 23 (2011) 年度に事業が採択され、現在に至るまで整備が進められてきた。現在、経過年数 10 年で事業進捗率 65%となっており、B/C は 2.02 である。この事業は、令和 2 (2020) 年 3 月に策定された島根創生計画 2020-2024 年度の「安全安心な県土づくり」の「安全安心な暮らしを守る」の「防災対策の推進」としての「災害に強い県土づくり」に該当する。

本事業区間を含む神戸川上流域では、平成 18 (2006) 年 7 月豪雨を含め過去何度も浸水被害が発生しており、これまでに飯南町下赤名から上来島に至る約 2.5km の区間の河川改修が実施されてきた。本事業区間はこの上流部分に位置し、周辺には多くの住宅や保育所などが存在する。また、この地域の指定避難所は住宅地から見て神戸川の対岸に位置することから、災害発生時に安全な避難経路を確保するためにも本事業区間の神戸川の治水能力向上が欠かせない。沿川住民が再度の災害防止のために河川改修の早期完了を強く要望していることや、用地買収の進捗率が 90%に上ることからも、本事業は沿川住民の期待に応えるものであると判断できる。さらに令和 3 (2021) 年 7 月に発生した豪雨時には、本事業区間の神戸川の水位が家屋に迫る様子を報道で確認し、治水対策事業の重要性を改めて認識することができた。豪雨災害が激甚化・頻発化する状況下において、本事業の速やかな完了が望まれる。したがって、令和 7 (2025) 年度の完了に向け本事業を継続することが妥当と判断した。ただし、事業の実施にあたっては、近年激甚化する災害の状況を踏まえ、想定以上の豪雨が発生した場合の対応など、ソフト対策を含めた多段的な対策についても、飯南町をはじめとする関係自治体および機関と連携して取り組んで頂きたい。

以上