

国道2号 コネクtpパーキング宮島 整備計画

目次

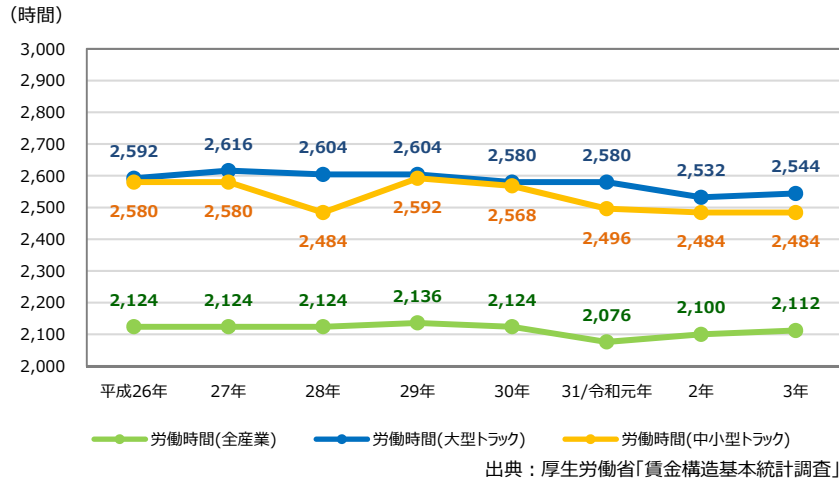
- | | |
|----------------------|------|
| 1. 検討の背景 | … 1 |
| 2. 物流に関する施策や制度 | … 8 |
| 3. コネクtpパーキング宮島の整備計画 | … 15 |
| 4. 今後の進め方について | … 22 |

1.検討の背景

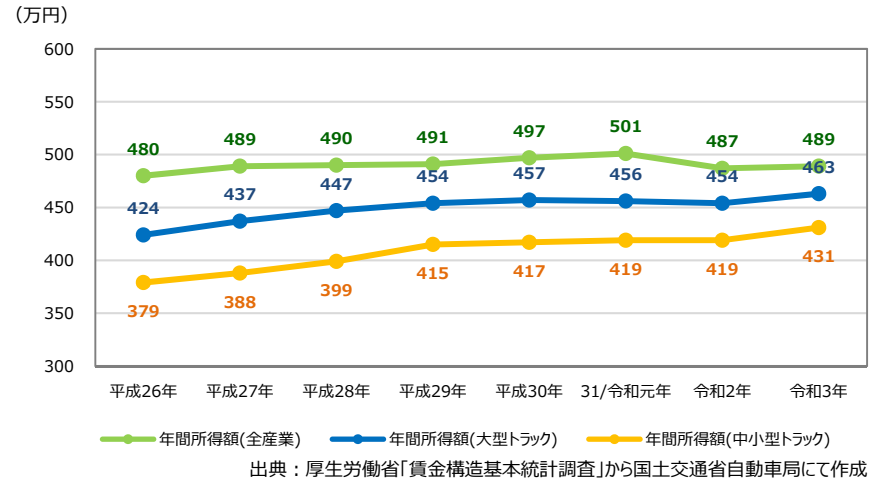
■ トラック運送事業の従事者は、全産業と比較して労働時間が長く、賃金が低く、人手が不足し、高齢化が進んでいる。

トラック運送事業の働き方をめぐる現状

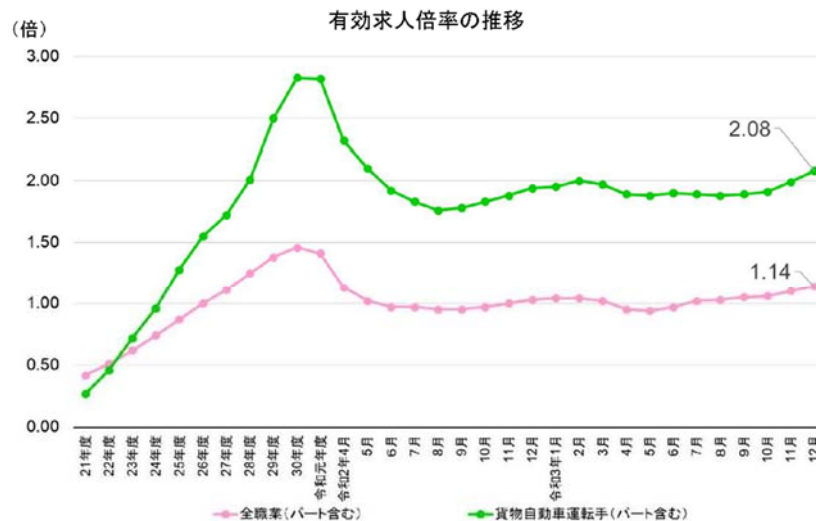
労働時間 全産業平均より約2割長い



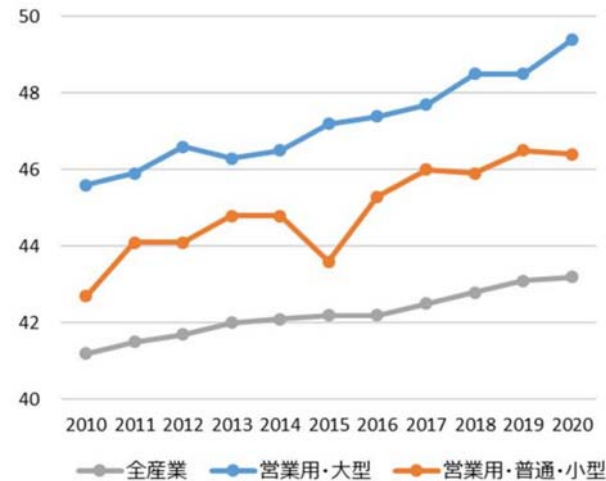
年間賃金 全産業平均より約5%~10%低い



人手不足 全職業平均より約2倍高い



平均年齢 全産業平均より約3~6歳高い

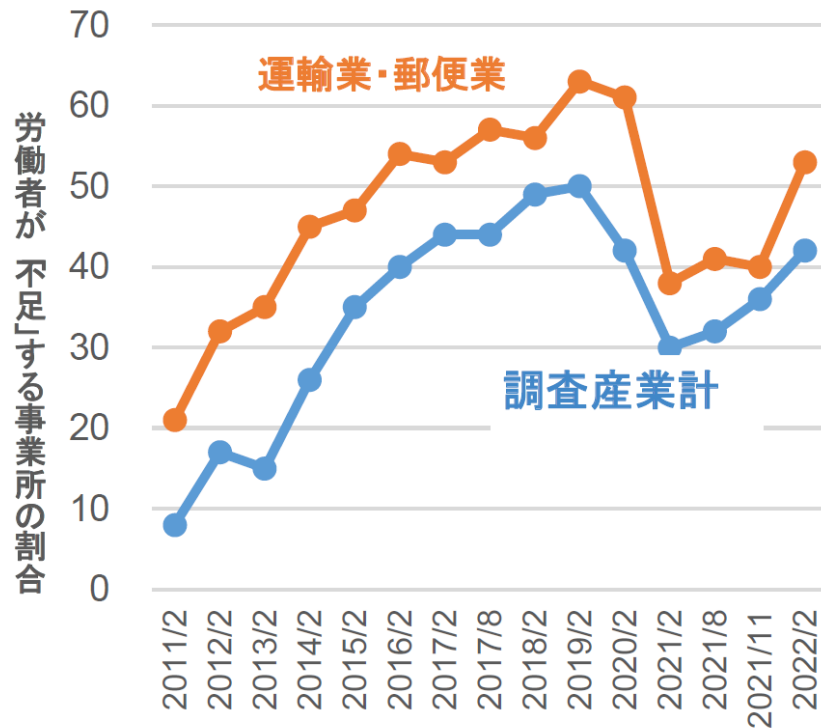


「賃金構造基本統計調査」より経済産業省作成
令和2年に調査項目及び調査方法の見直しが行われたため、令和元年以前については、「令和2年調査と同じ推計方法を用いた過去分の集計」を用いた。

- 物流分野においては労働力不足が近年顕在化している。
- トラックドライバーの需要は増加していく一方で、トラックドライバーの供給量（人数）は減少していく予測となっており、2028年度には約27.8万人のドライバーが不足するとの試算もある。

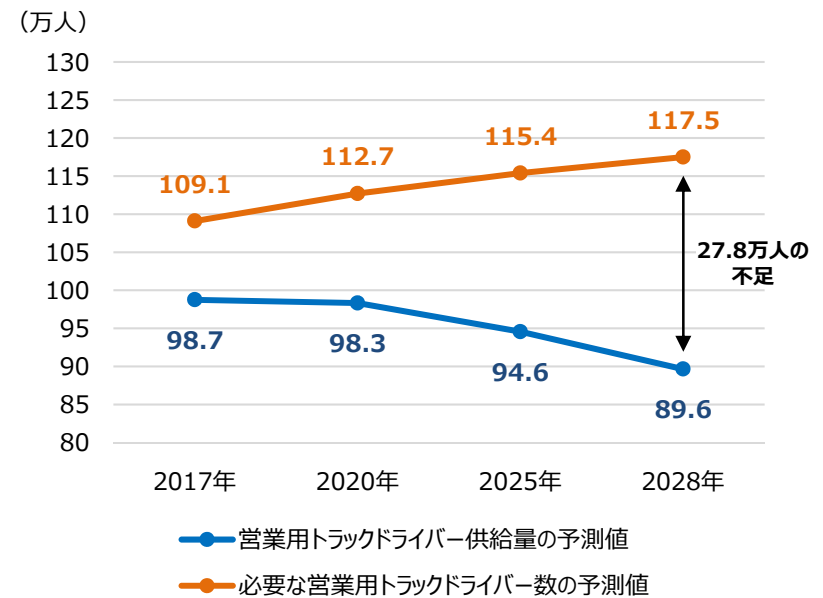
物流分野における労働力不足の顕在化

常用労働者の過不足状況



(出典)厚生労働省「労働力経済動向調査」

トラックドライバー需給予測



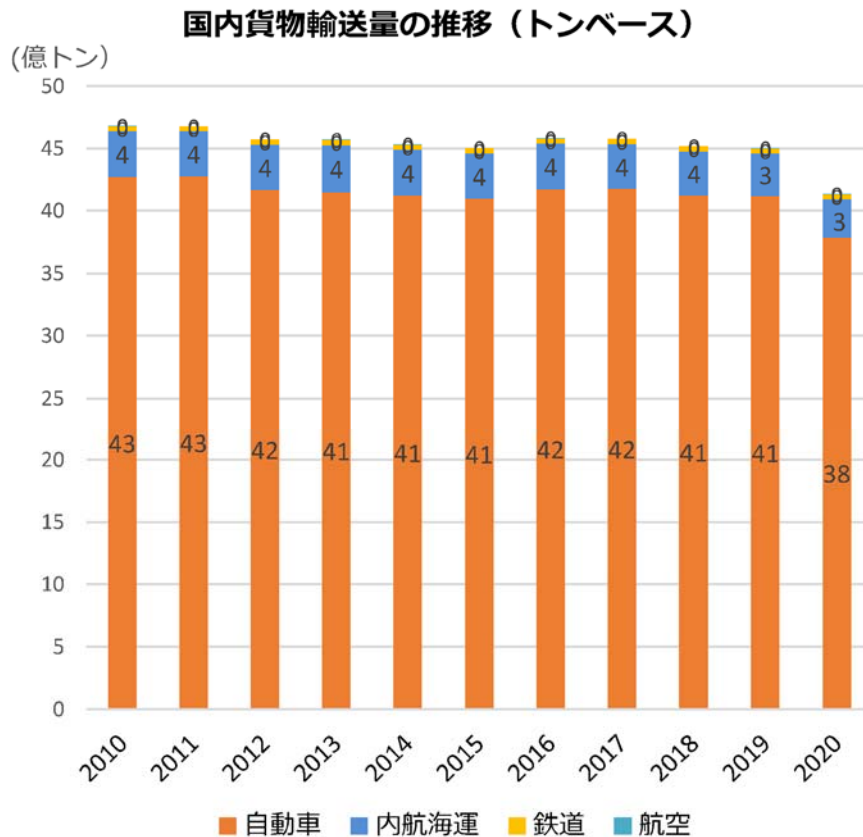
(参考) 鉄道貨物協会H30報告書におけるトラックドライバー需給予測

- 2028年度の営業用トラック輸送量と営業トラック分担率の予測値から、ドライバー需要量を予測→2028年度：約117.5万人
- 将来人口予測からドライバーの供給量を予測→2028年度：約89.6万人
- 上記を踏まえると、**2028年度には約27.8万人のドライバー不足**が予測される。

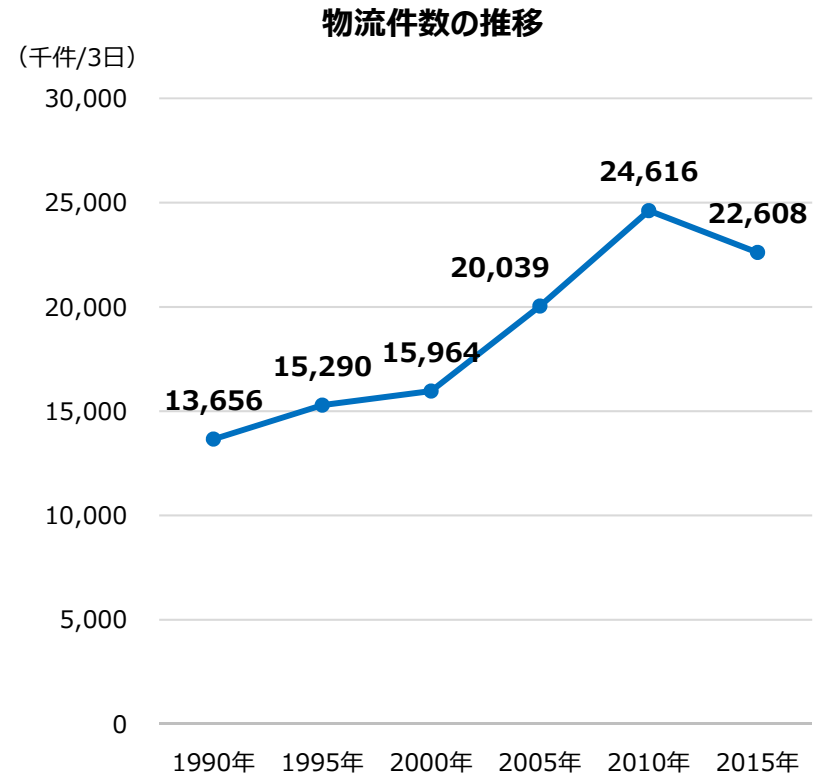
※参考URL
<https://rfa.or.jp/wp/pdf/guide/activity/30report.pdf>

- 国内貨物輸送量は、輸送重量(トンベース)ではほぼ横ばいで推移していたが、2020年度は大幅に減少した。
- 貨物量が減少する一方、物流件数はほぼ倍増しており、物流の小口化・多頻度化が急速に進行している。

国内貨物輸送量の推移



(出典) 国土交通省総合政策局情報政策本部「自動車輸送統計年報」
「鉄道輸送統計年報」「内航船舶輸送統計年報」「航空輸送統計年報」より作成。



(出典) 国土交通省「全国貨物純流動調査(物流センサス)」

- 平成30年7月交付の「働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律」において、長時間労働の是正を図る観点から、時間外労働の罰則付きの上限規制が導入された。
- 自動車の運転業務においても令和6年4月より、年960時間（月平均80時間以内）の上限規制が適用される。

自動車運送事業における時間外労働規制の見直し

- 平成30年7月6日に公布された「働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律」において、長時間労働の是正を図る観点から、時間外労働について罰則付きの上限規制が導入されることとなり、自動車の運転業務についても、改正法施行の5年後（令和6年4月1日）に、年960時間（＝月平均80時間以内）の上限規制を適用することとなった。
- 自動車の運転業務のポイントは以下のとおり。
 - ①5年間の猶予期間の設定 ②段階的实施（年960時間以内の規制で適用開始。将来的には一般則の適用を目指す。）
 - ③長時間労働を是正するための環境整備を速やかに推進

	現行規制	見直しの内容「働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律」（平成30年7月6日公布）
原則	<<労働基準法で法定>> (1) 1日8時間・1週間40時間 (2) 36協定を結んだ場合、協定で定めた時間まで時間外労働可能 (3) 災害復旧その他避けることができない事由により臨時的の必要がある場合には、労働時間の延長が可能（労基法33条）	<<同左>>
36協定の 限度	<<厚生労働大臣告示：強制力なし>> (1) ・原則、月45時間かつ年360時間 ・ただし、臨時的で特別な事情がある場合、延長に上限なし（年6か月まで）（特別条項） (2) ・自動車の運転業務は、(1)の適用を除く ・別途、改善基準告示により、拘束時間等の上限を規定（貨物自動車運送事業法、道路運送法に基づく行政処分の対象）	<<労働基準法改正により法定：罰則付き>> (1) ・原則、月45時間かつ年360時間 ・特別条項でも上回る事の出来ない年間労働時間を設定 ① 年720時間（月平均60時間） ② 年720時間の範囲内で、一時的に事務量が増加する場合にも上回る事の出来ない上限を設定 a. 2～6ヶ月の平均でいずれも80時間以内（休日労働を含む） b. 単月100時間未満（休日労働を含む） c. 原則（月45時間）を上回る月は年6回を上限 (2) 自動車の運転業務の取り扱い ・施行後5年間 現行制度を適用（改善基準告示により指導、違反があれば処分） ・ 令和6年4月1日以降 年960時間 （月平均80時間） ・将来的には、一般則の適用を目指す

ポイント1

ポイント2

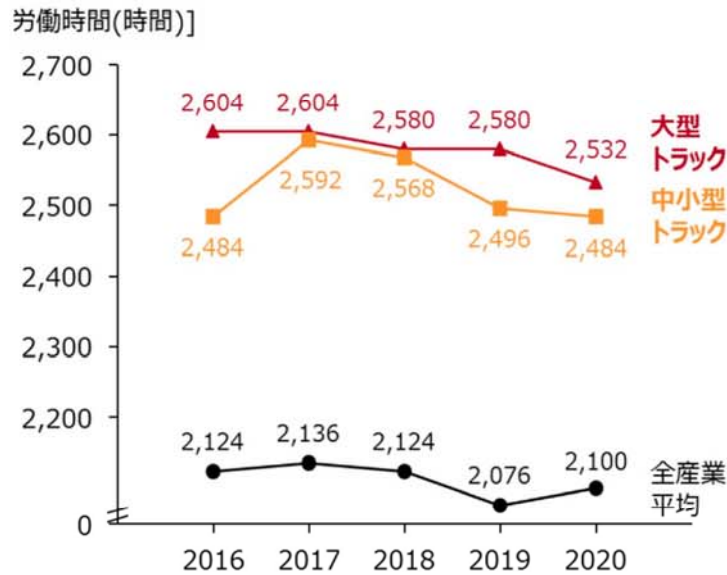
ポイント3

「働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律」に対する附帯決議（参議院）（抜粋）
 荷主の理解と協力を確保するための施策を強力に講ずるなど、取引環境の適正化や労働生産性の向上等の長時間労働是正に向けた環境整備に資する実効性ある具体的取組を速やかに推進すること。

- トラックドライバーの年間労働時間は全産業平均に比べ2割程度長く、労働環境を改善する必要がある。
- 2024年度からトラックドライバーに時間外労働の上限（休日を除く年960時間）規制が適用されるほか、自動車運転者の労働時間等の改善のための基準(改善基準告示)の改正により、拘束時間は短縮され、休憩時間は延長される。

自動車運送事業における時間外労働規制の見直し

トラックドライバーの年間労働時間



(出典) 全日本トラック協会(2021)「日本のトラック輸送産業現状と課題」

トラックドライバーの働き方改革

法律・内容		2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度
労働基準法	時間外労働の上限規制 (年720時間)の適用【一般則】		大企業に適用	中小企業に適用	→			
	時間外労働の上限規制 (年960時間)の適用【自動車運転業務】							適用
	年休5日取得義務化		適用	→				
	月60時間超の時間外割増賃金引き上げ (25%→50%)の中小企業への適用						適用	→

出典：経済産業省・国土交通省・農林水産省 我が国の物流を取り巻く現状と取組状況 令和4年9月2日

改善基準告示		現行	2024年4月以降(原則)
	年間拘束時間	3,516時間	3,300時間
	1カ月の拘束時間	293時間 (最大320時間)	284時間
	1日の拘束時間	13時間	13時間
休憩時間	連続8時間	連続11時間を基本とし、連続9時間	

出典：経済産業省・国土交通省・農林水産省 我が国の物流を取り巻く現状と取組状況 令和4年9月2日
厚生労働省 自動車運転者の労働時間等の改善のための基準 (改善基準告示)

- ドライバーの年間拘束時間の上限を、2024年4月の改善基準告示より適用される原則3,300時間とする場合、荷待ち時間減少などの対策を行わなければ、約14.2%（4.0億トン）の輸送能力が不足するとの試算もある。
- 発荷主別では農産・水産品、特積みにおいて、地域別では中国、九州、関東において、輸送能力が特に不足する。

労働時間規制による物流への影響

(1) 不足する輸送能力（全体）

	不足する輸送能力の割合	不足する営業用トラックの輸送トン数
2019年度データ	14.2%	4.0億トン

※拘束時間を3,400時間とした場合、不足する輸送能力は5.6%、不足する営業用輸送トン数は1.6億トンと見込まれる。

(2) 不足する輸送能力（発荷主別）（2019年度データ）

業 界	不足する輸送能力の割合
農産・水産品出荷団体	32.5%
建設業、建材（製造業）	10.1%
卸売・小売業、倉庫業	9.4%
特積み	23.6%
元請の運送事業者	12.7%
紙・パルプ（製造業）	12.1%
飲料・食料品（製造業）	9.4%
自動車、電気・機械・精密、金属（製造業）	9.2%
化学製品（製造業）	7.8%
日用品（製造業）	0.0%

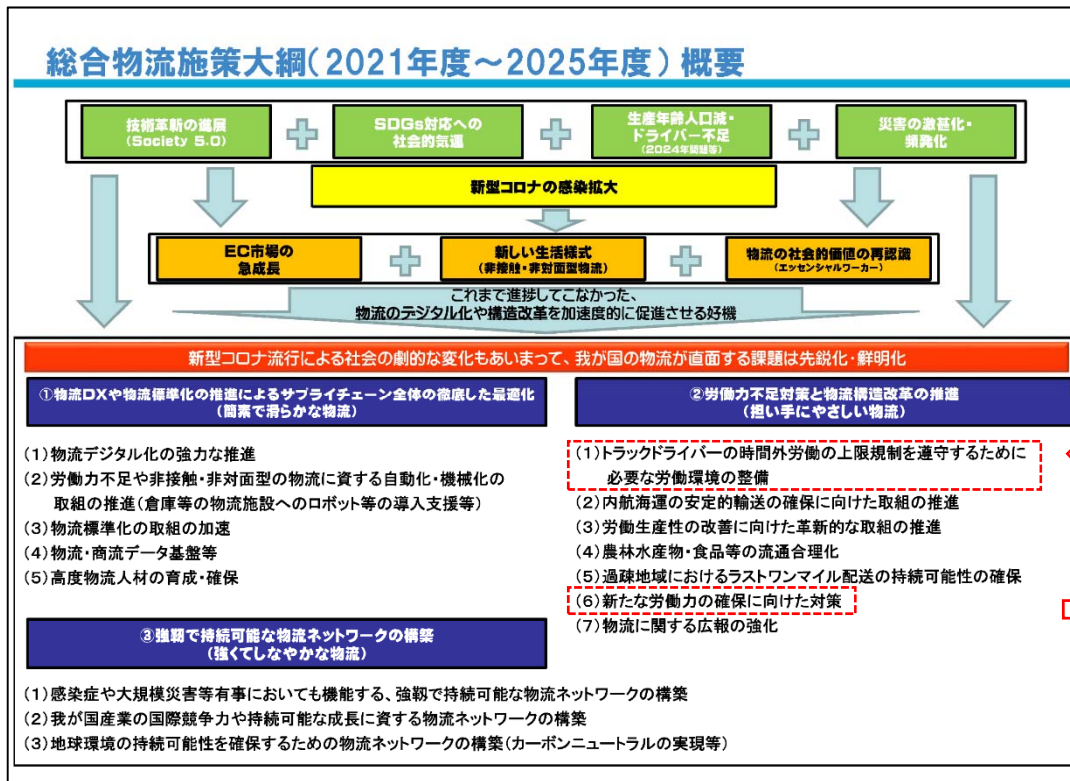
(3) 不足する輸送能力（地域別）（2019年度データ）

地 域	不足する輸送能力の割合
北海道	11.4%
東 北	9.2%
関 東	15.6%
北陸信越	10.8%
中 部	13.7%
近 畿	12.1%
中 国	20.0%
四 国	9.2%
九 州	19.1%

2.物流に関する施策や制度

- 令和3年6月に「総合物流施策大綱(2021年度～2025年度)」が策定された。
- 今後取り組むべき施策として「トラックドライバーの時間外労働の上限規制を順守するために必要な労働環境の整備」や「新たな労働力の確保に向けた対策」が挙げられており、ドライバーの拘束時間短縮や日帰り勤務を可能にする中継輸送の普及促進や、SA・PA等を活用した中継輸送が位置付けられている。

総合物流施策大綱の概要



(1) トラックドライバーの時間外労働の上限規制を遵守するために必要な労働環境の整備

③ 労働環境改善に資する幹線輸送の更なる推進

複数のトラックドライバーが中継拠点を活用して長い輸送行程を分担することにより、ドライバーの拘束時間の短縮や日帰り運行を実現する「中継輸送」の普及・実用化に向けて、「中継輸送の取組事例集」などを活用し、引き続きトラック事業者の中継輸送の取組を促進する。また、スワップボディコンテナの活用等により荷役分離を推進するなど、更なる拘束時間の短縮に努める。

また、ドライバー不足対策や物流効率化を図るため、ダブル連結トラックの幹線物流での普及促進や、ドライバーの休憩環境の改善を図るため、SA・PAにおける駐車マスの整備や、駐車場予約システムなどの検討を推進する。さらに、SA・PA等を活用した中継輸送、物流施設とのアクセスを強化するなど幹線物流に資する高速道路の機能を強化するほか、「道の駅」を活用した休憩サービスの拡充等高速道路外の休憩施設の活用も推進する。

加えて、海上輸送等の活用によるモーダルシフトは長距離ドライバーの負担軽減など働き方改革につながるとともに、トラックドライバーのフェリー乗船時間について厚生労働省の改善基準告示の特例の適用を受けられることから、今後もこれを積極的に推進する。

(6) 新たな労働力の確保に向けた対策

女性や若者、高齢者等の多様な人材の確保・育成が図られるよう、働き方改革を推進し、多様な人材が活躍できる職場環境を整備する。

トラック運送業については、荷主とトラック事業者による取組環境の改善の協議等を通じて労働条件を改善するほか、荷役分離を推進し、女性ドライバー等が働きやすい環境整備を促進する。さらに、「自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画」に基づき、日帰り勤務を可能にする中継輸送の普及や、力仕事に頼らない機械荷役への転換を推進する。

また、船員について、多様な人材にとって働きやすい職場づくりのため、多様な働き方への意識改革のほか、求人票の様式の改訂等を通じた事業者の取組の見える化、表彰制度等を通じた優良事例の横展開など、行政や業界における必要な環境の整備を図る。

さらに、物流業界においては、既に庫内作業等の一部をアルバイトとして採用された留学生などの外国人が担っているが、物流業界におけるダイバーシティの確保等の観点も踏まえ、トラックドライバー等への外国人の活用についても今後議論を進めていくほか、空港における航空貨物取扱業務への特定技能外国人の活用について推進する。

こうした多様な人材の確保・育成に当たっては、経験やスキル等を重視した労働慣行だけに頼らない業務のあり方の検討も重要であり、物流DXの推進により、AIやIoT等新技術を活用することで、オペレーションの定型化や標準化を進める。

- 「ホワイト物流」推進運動とは、トラック運転者不足が深刻になっていることに対応し、国民生活や産業活動に必要な物流を安定的に確保するとともに、経済の成長に役立つことを目的として、
 - ①トラック輸送の生産性の向上・物流の効率化 ②女性や60代の運転者等も働きやすい 労働環境実現に向けた取組。
- 取組を進めるための事例として、中継輸送が位置付けられている。

「ホワイト物流」推進運動の概要

「ホワイト物流」推進運動の背景

トラック運転者不足の深刻化により、物流機能は危機的な状況に陥っています。この改善には、荷主企業・納品先企業の皆様や国民の皆様の協力が必要です。



国民生活や企業活動に不可欠な物流の担い手であるトラック運転者の不足は極めて深刻で、トラック運転者がいないために物が運べないこともしばしば生じています。

その背景には、出荷元・納品先での待ち時間が長いことによる長時間労働や、積込・積降し等荷役作業の肉体的負担などがあります。

これら待ち時間や荷役作業時間の長さ、および荷役作業の負担の改善には、出荷元や納品先での物流業務を効率化することが欠かせません。

物流事業者と、荷主企業や納品先企業等の物流の利用者が相互理解の下に連携して、物流の効率化や生産性向上に向けての取組を広げていくことが求められています。

「ホワイト物流」推進運動への参加により期待できる効果

「ホワイト物流」推進運動への参加で、このような効果が期待できます！

- ・ 業界の商慣行や自社の業務プロセスの見直しによる生産性の向上
- ・ 物流の効率化による二酸化炭素排出量の削減
- ・ 事業活動に必要な物流を安定的に確保
- ・ 企業の社会的責任の遂行 等



取組方法の事例

改善を進める実施手順



荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン



中継輸送の実施に当たって（実施の手引き）



食品に係る物流効率化実施の手引き



トラック運送における生産性向上方策に関する手引き

参考となる事例を紹介



荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン事例集



成功事例に学ぶ：中継輸送成功の秘訣 中継輸送の取組事例集

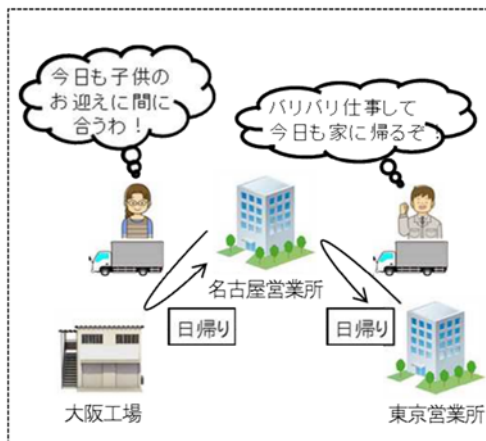
- 近年、宅配便の増加などによりトラック輸送の必要性が向上する一方、ドライバーには長時間労働による負担や労働時間の上限規制、高齢化や担い手不足など様々な課題があり、限られた人員で効率的な輸送を実施する必要がある。
- 中継輸送とは、一人の運転者が一つの行程を担う働き方ではなく、一つの行程を複数人で分担する働き方を指す。
- 中継輸送には、「ドライバー交替方式」、「トレーラー・トラクター方式」、「貨物積み替え方式」の3方式が存在する。

中継のイメージ

[中継輸送を実施しない場合]



[中継輸送を実施する場合]



※中継輸送の実施に当たって（実施の手引き）
（国土交通省自動車局貨物課・平成29年3月）を加工・引用

中継輸送の方式

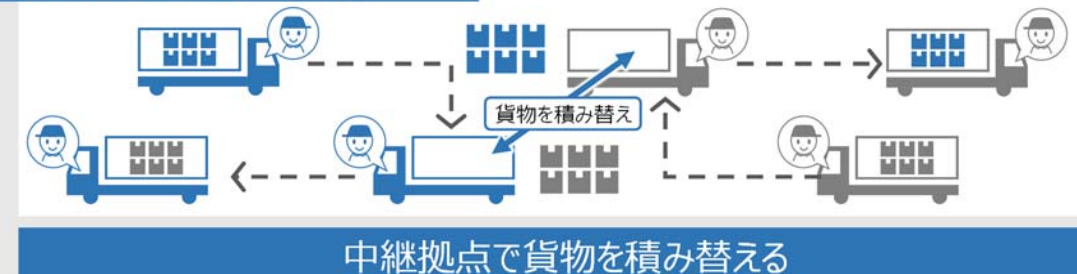
パターンA：ドライバー交替方式



パターンB：トレーラー・トラクター方式

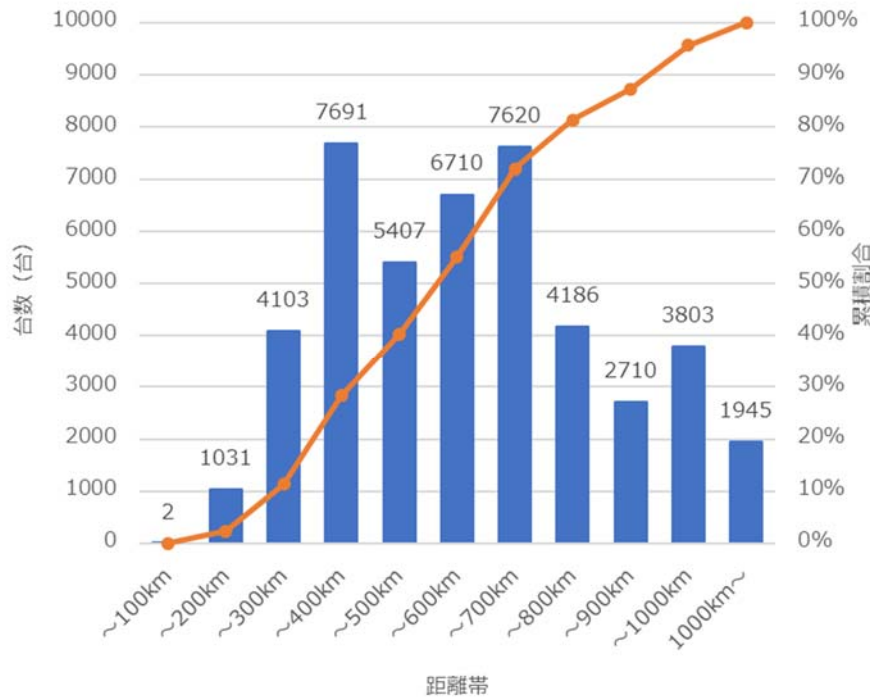


パターンC：貨物積み替え方式



- 貨物車両の利用が特に多い小谷SA、八幡PA、福山SA、宮島SAを抽出し、商用プローブデータを用いて、整備の妥当性を確認した。
※使用データ：富士通プローブデータ、対象期間：2021年 9月30日～10月31日
 - 山陽道を利用する半数の貨物車両が、400km～700kmの移動距離帯を占めており、山陽道を通過後は、近畿や中部方面へ移動する車両が多い。
 - 4つのSAPAでは、全体の休憩回数自体も多いが、そのSAPAしか休憩を取らない貨物車両も多い。
 - 4つのSAPAは距離も近く、4箇所のどこかで休憩を取る傾向がある。
- 以上を踏まえると、中国地方内でも廿日市～福山周辺が中間拠点として適している。

■ 山陽道の走行距離帯分布



■ 貨物車両のSAPAの使い方

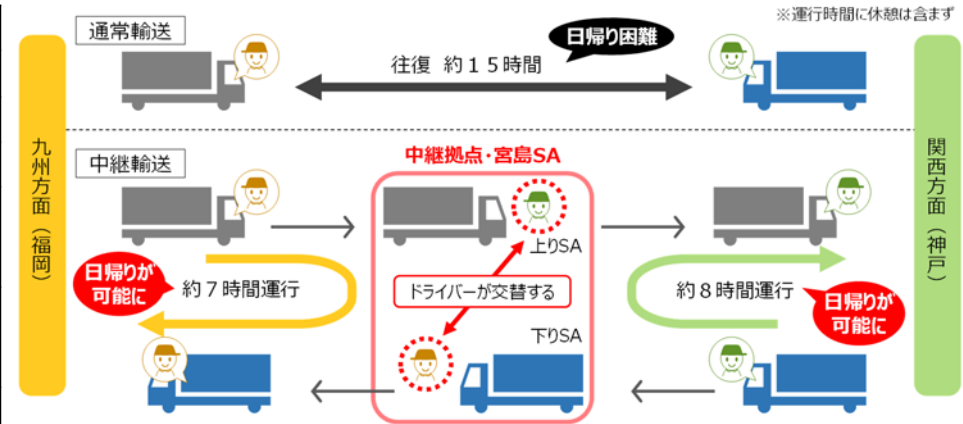
SAPA	貨物車 利用台数	当該SAPAしか休憩を 取らない貨物車両		中継輸送拠点の可能性が 見込める利用 ※	
		台数	割合 (%)	台数	割合 (%)
福山SA	4,309台/月	859台/月	20%	533台/月	62%
八幡PA	4,169台/月	645台/月	15%	476台/月	74%
小谷SA	4,818台/月	1,110台/月	23%	901台/月	81%
宮島SA	3,903台/月	717台/月	18%	591台/月	82%

※ 中継輸送拠点の可能性が見込める利用
 →発着地が広島県以外かつ、移動距離が200km以上のトリップ

- 令和4年3月に、山陽自動車道・宮島SAにおいて中継輸送の実証実験を実施した。
- ドライバーの満足度や今後の導入意向が高いことや、時間短縮や負担軽減などへの期待を確認した。

実施概要

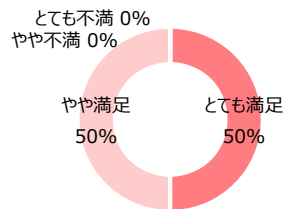
事業者		A社	B社	C社
中継実施日		3月1日～2日	3月3日～4日	3月10日～11日
中継時間		2:00～3:00	1:30～2:00	9:00
中継便数		1便/日	1便/日	1便/日
区間	東行	福岡22:00発 → 神戸 <概算520km>	北九州22:50発 → 明石 <概算500km>	総社6:00発 → 山陽小野田 <概算300km>
	西行	神戸21:00発 → 福岡 <概算520km>	茨木20:30発 → 福岡 <概算620km>	山陽小野田6:00発 → 総社 <概算300km>
車両		大型トラック(12m)	大型トラック(12m)	セミトレーラー



ドライバーアンケート結果

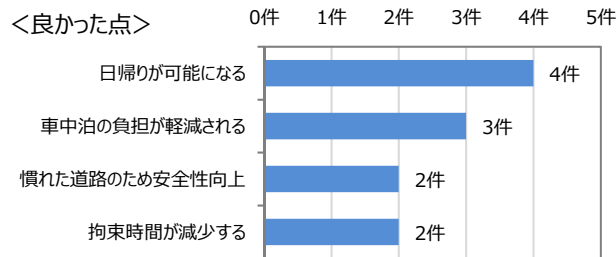
資料：アンケート結果 N=6

<満足度>

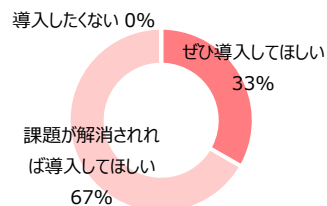


➔ 全員が満足・やや満足と回答。日帰り可能・車中泊の負担軽減などの効果を実感。

<良かった点>

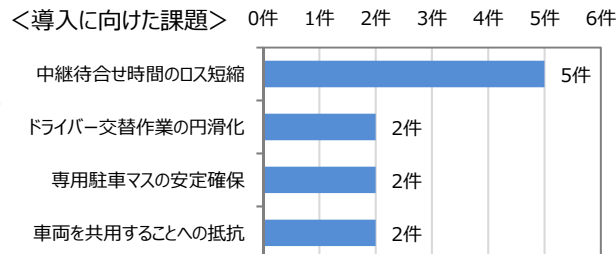


<今後の導入について>



➔ 全員がぜひ導入・課題が解消されれば導入と回答。中継の時間ロス短縮が課題。

<導入に向けた課題>



ドライバーの声

資料：アンケート・ヒアリング結果

A社



- ・毎日自宅に帰りたい人によりシステムだと思う
- ・中距離輸送においては時間の短縮になると思う
- ・1箇所で荷卸しができる会社にはよい

B社



- ・宮島SAで休憩できるため効率的
- ・中継待ち合わせ時間のロス短縮が課題
- ・導入を待ってます ・とても良かったです

C社

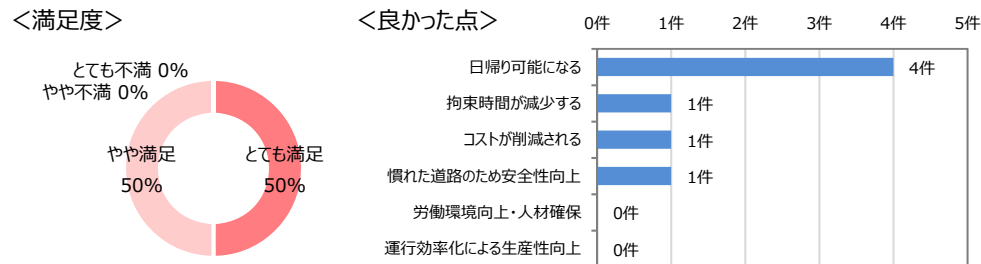


- ・交替をうまくできれば
- ・拘束時間が短くなり仕事が楽になると思う
- ・時間や交通事情など色々なリスクを背負ってみんな走っている
- ・負担の軽減策があればみんな助かるのでは

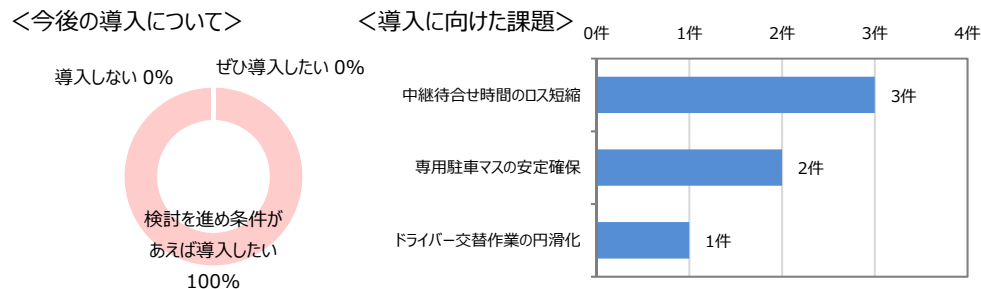
- 各事業者の満足度や今後の導入意向が高いことや、ドライバーの時間管理や効率化負担軽減などへの期待を確認した。
- 一方で、中継時間のロス等の時間に関する課題が確認された。

事業者アンケート結果

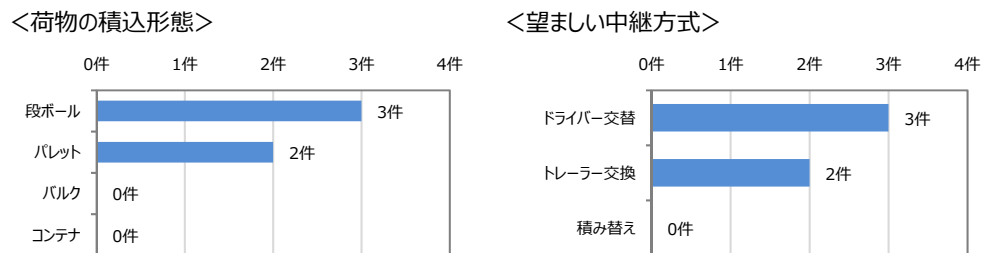
資料：アンケート結果 N=4



➔ 全員がとても満足・やや満足と回答。ドライバーが日帰り可能になるほか、拘束時間減少、コスト削減、安全性向上などのメリットを実感。



➔ 全員が課題が解消されれば導入と回答。中継待合せ時間の短縮、専用駐車マスの安定確保、ドライバー交替の円滑化が課題。



➔ 積荷は段ボール、パレットが多いため、スイッチ時間の短いドライバー交替やトレーラー交換方式が望ましい。

事業者の声

資料：アンケート・ヒアリング結果

A社



・現在の輸送における課題は
ドライバーの時間管理である

B社



・4時間運転30分休憩の法律があるがSA、PAはどこも埋まっており休憩ができない状況
起終点から4時間弱の位置で中継できると効率が良い
・IC周辺に駐車施設やドッキング場を整備してほしい
発着地は様々なため、中継できる箇所は多いとよい
・上下の便の時間を調整して
中継の待ち時間を減らせるとよい
・意義ある実験なので、是非とも実現化を進めて頂きたい

C社

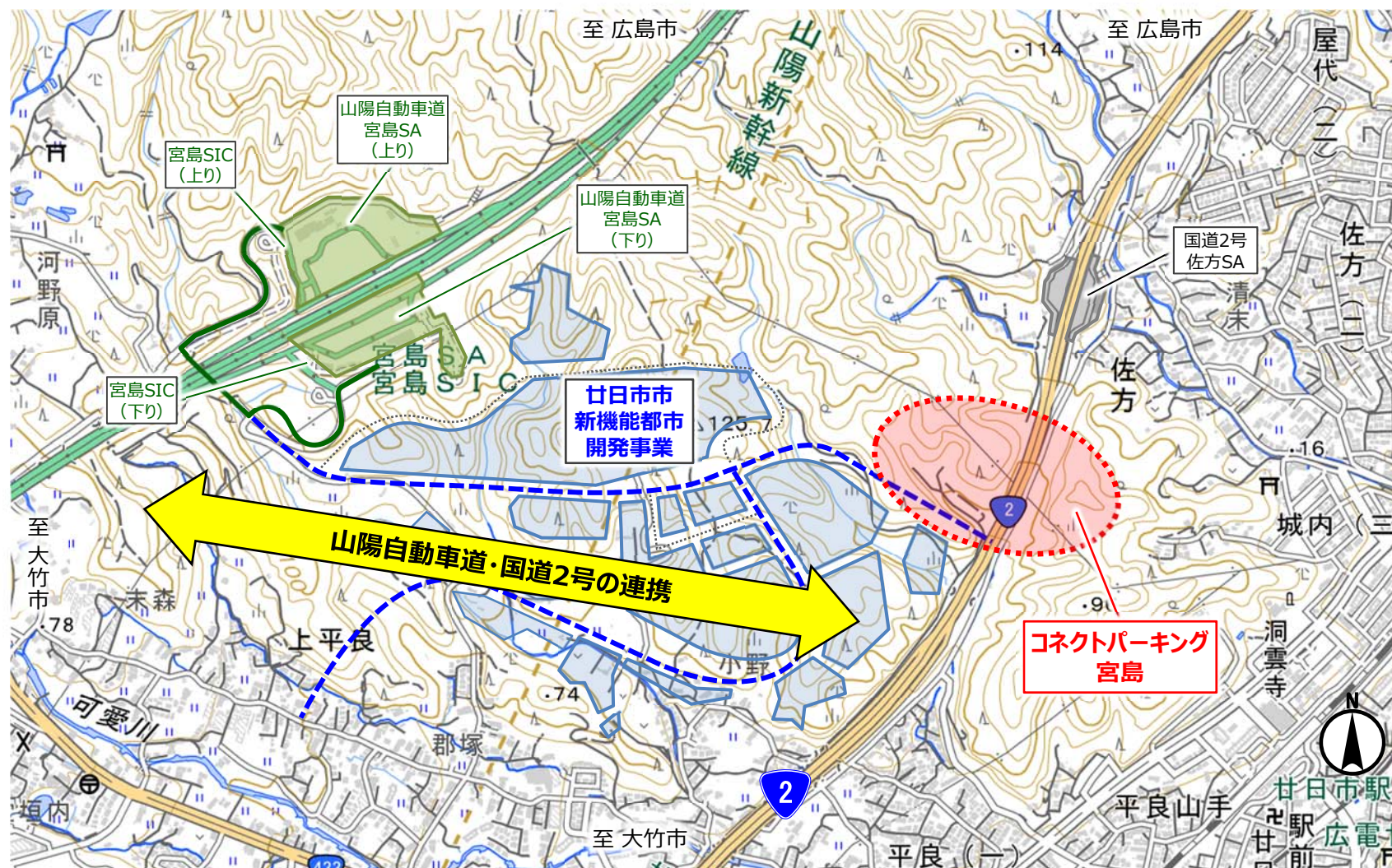


・現在の輸送における課題は
ドライバーの拘束時間が長いことである
・岡山市～福岡市の輸送を行うため
宮島SAでの中継実施が望ましい

3.コネクtparking宮島の整備計画

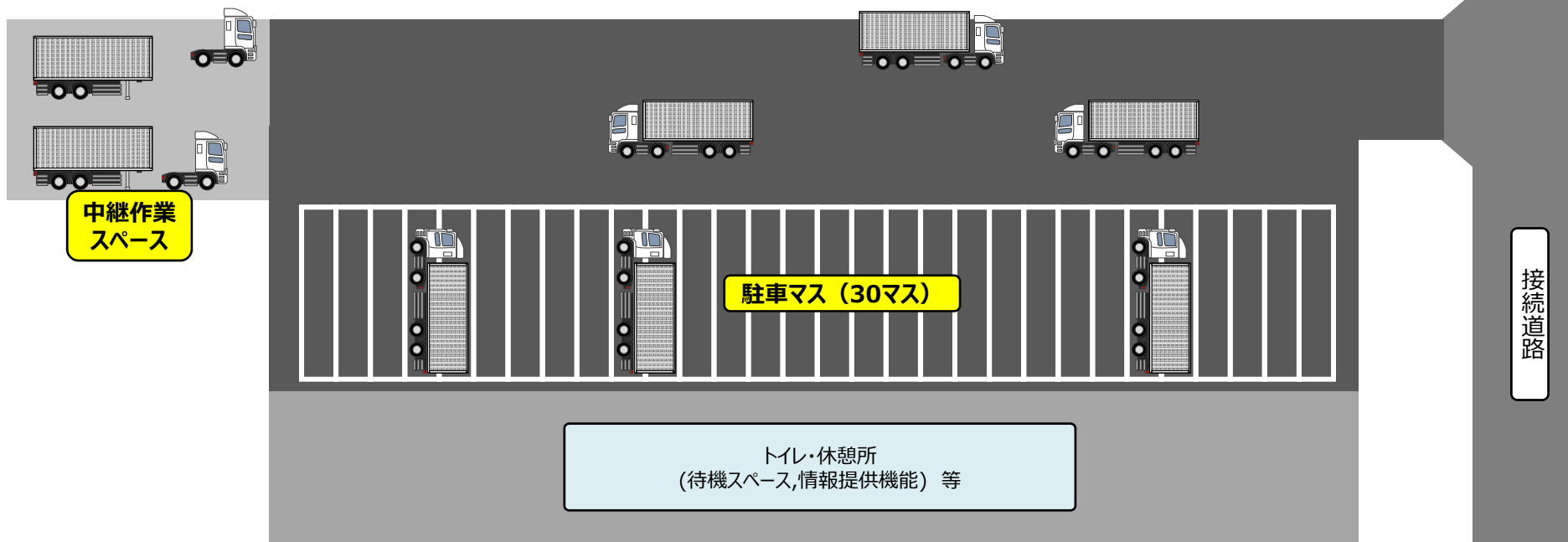
- 施設整備位置は廿日市市佐方地区とし、国道2号・西広島バイパスに近接する地点とする。
- 近隣では廿日市市新機能都市開発事業が計画されており、観光・交流施設、工業施設が整備予定であるほか、国道2号と宮島SICを結ぶアクセス路が整備されることで、山陽自動車道との連携が期待できる。

<整備位置>



- 中継輸送を行うための機能として、駐車マスおよび中継スペースを整備することで、ドライバー交替方式およびヘッド交換方式による中継に対応する。
- 加えて、中継相手との待ち合わせや休憩に利用できる施設を整備する。

<整備イメージ>



※今後、上記機能について協議等により変更となる場合があります。

<利用イメージ>

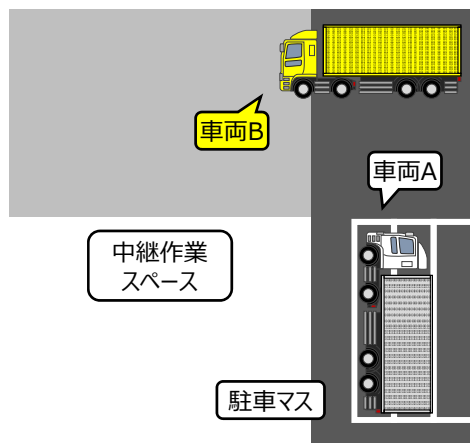


出典：北海道開発局 <https://www.hkd.mlit.go.jp/as/release/a0791l00000051fv-att/a0791l000000526o.pdf>

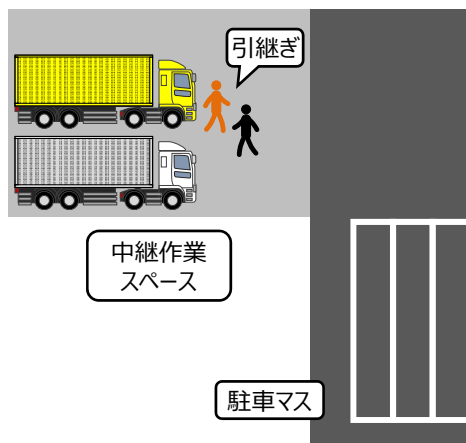
- ヘッド交換方式で中継を行う場合、駐車場と別に設ける中継スペースを利用する。
- 中継スペースに2台を並列に駐車し、引継ぎを行ったのち、シャーシを切り離してヘッドの交換作業を行う。

<ヘッド交換方式の作業イメージ>

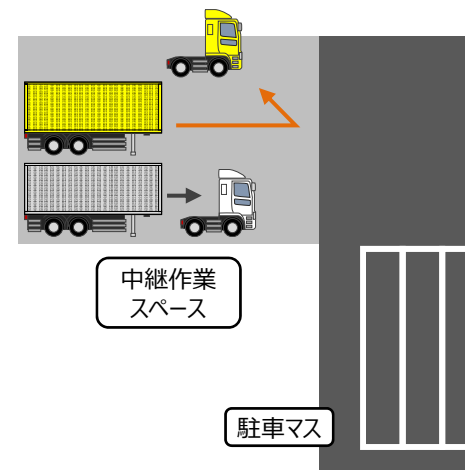
①車両Aは駐車マスで待機、車両Bが到着



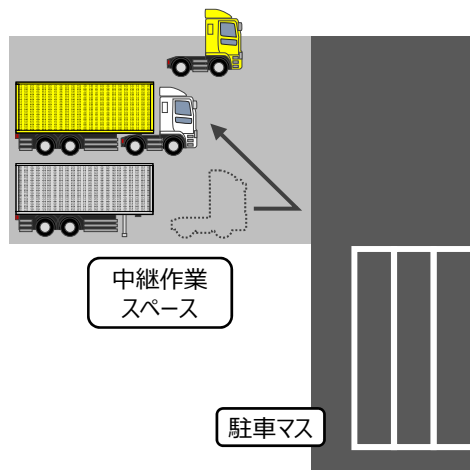
②中継スペースで並列に駐車、引継ぎを実施



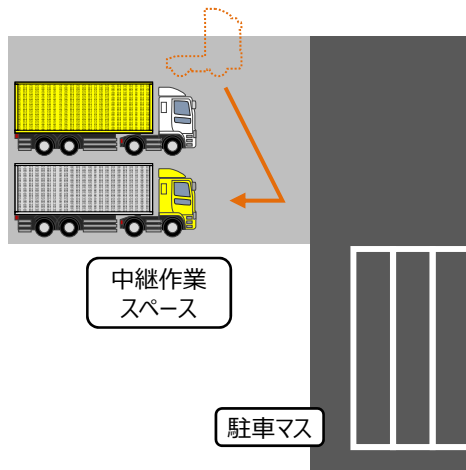
③シャーシを切り離し、車両Bのヘッドを移動



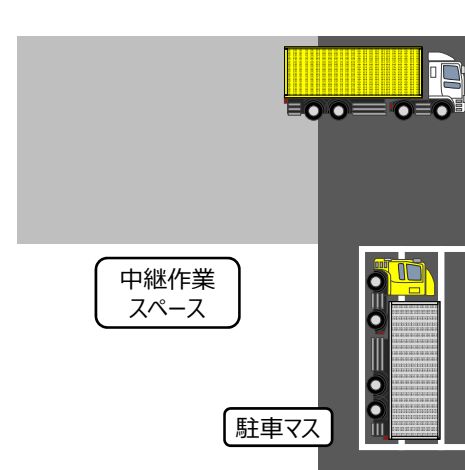
④車両AのヘッドとシャーシBを連結



⑤車両BのヘッドとシャーシAを連結



⑥安全確認、休憩を済ませ発車



- 中継相手との待ち合わせのため、トラックドライバーの休憩所を整備する。
- 併せて、安全で円滑な運行のため道路情報提供機能の設置を検討する。
- 十分な数のトイレを整備するほか、民間のノウハウを活用した施設整備についても検討する。

<機能イメージ>

コネクtpパーキング宮島の機能(総面積：約2,000㎡)
トイレ
休憩所 (待機スペース・情報提供機能)
その他 民間のノウハウを活用した施設（食堂、シャワー、物販）

※今後、上記機能について協議等により変更となる場合があります。



トイレ



休憩所

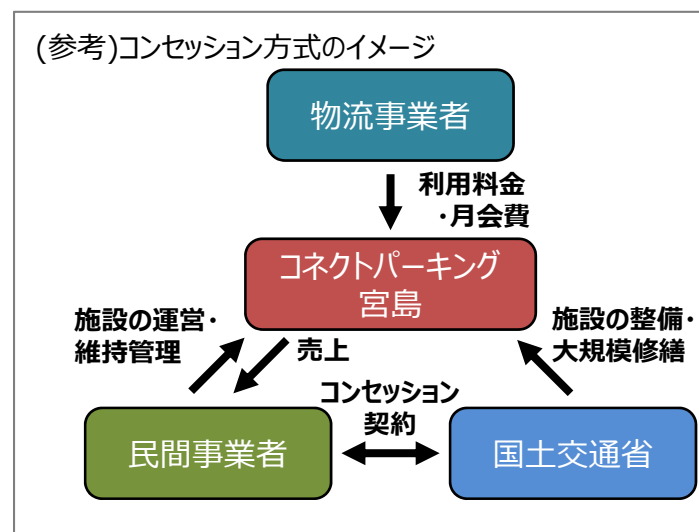
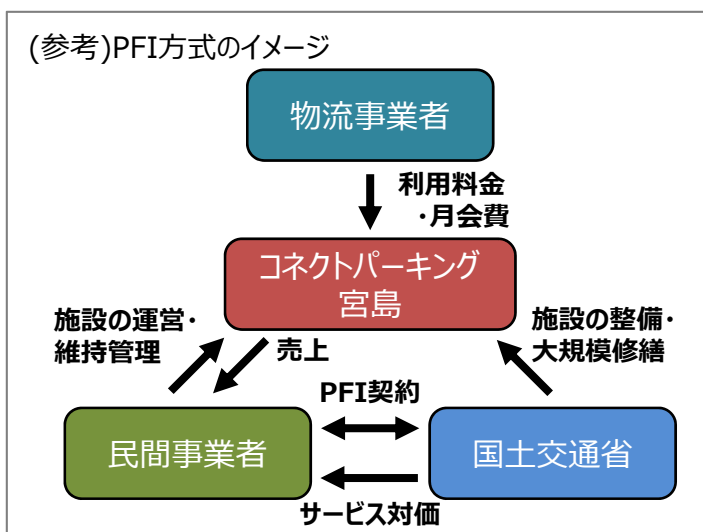
参考：道の駅西条のん太の酒蔵

■ PFI・コンセッション（公共施設等運営権）制度等の活用も念頭に入れ、民間の技術やノウハウを活用した効率的・効果的な管理・運営を検討予定。

<各スキームについて>

手法	手法の概要
業務委託	専門的技術を要する業務や事務量の集中する業務について、その一部を民間に委託し、民間の資源や能力を活用することにより事務効率の改善やコスト削減などを図る。
包括委託	事務事業に係る一連の業務を包括して民間に委託し、民間ノウハウの活用より、人材やスペースの有効活用、運用・維持コストの削減を図る。
指定管理者制度	民間事業者を指定管理者として指定し民間のノウハウ等を活用することで施設の維持管理・運営等のコスト削減及びサービスの質の向上を図る。
貸与	行政の所有する施設等を、有償または無償で民間に貸与し、民間が当該施設を活用した事業運営、サービスの提供を行うことで、財政負担を軽減しつつサービスの確保及び質の向上を図る。
PFI法	設計・建設から維持管理・運営等に至るまでの全部または一部を民間の資金、経営能力及び技術的能力を活用して、適切にリスク分担のもと効率的・効果的なサービスの提供を図る。（公共と事業者は事業契約を結ぶ）
PFI法 (コンセッション)	民間事業者がPFI事業の契約に基づいて、公共施設などの運営権を取得し、公共施設などの運営などの事業を長期的・包括的に行う手法。※公共施設等運営権制度（コンセッション方式）

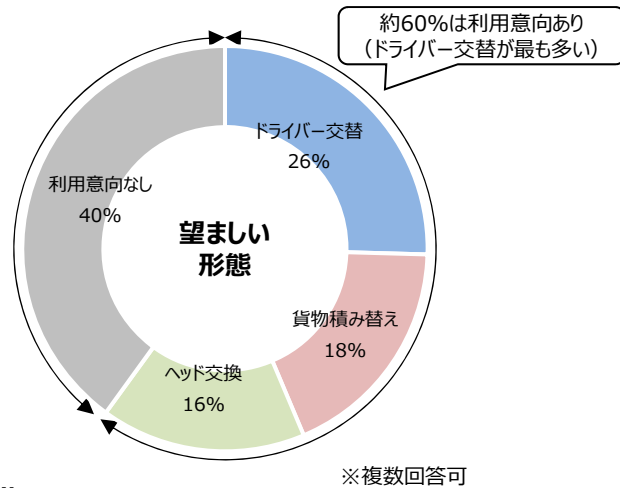
参考：全国地域PFI協会HP



- 広島大学において、トラック協会を通じて物流事業者、ドライバーに対しアンケート調査を実施。
- 事業者の約60%から広島県内における中継輸送の利用意向があり、利用したい時間は夜間、特に0～1時頃が多い。
- 必要な機能として、待機スペース・シャワー・トイレ・自販機・食堂等のニーズが高い。

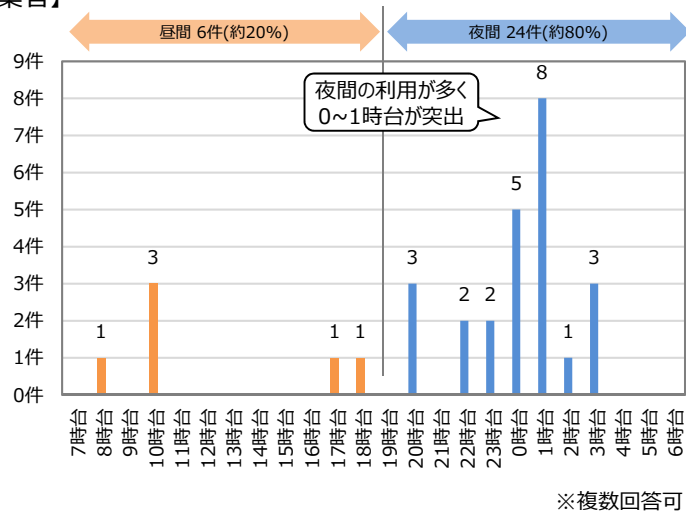
中継輸送を行う場合に望ましい形態

【事業者】



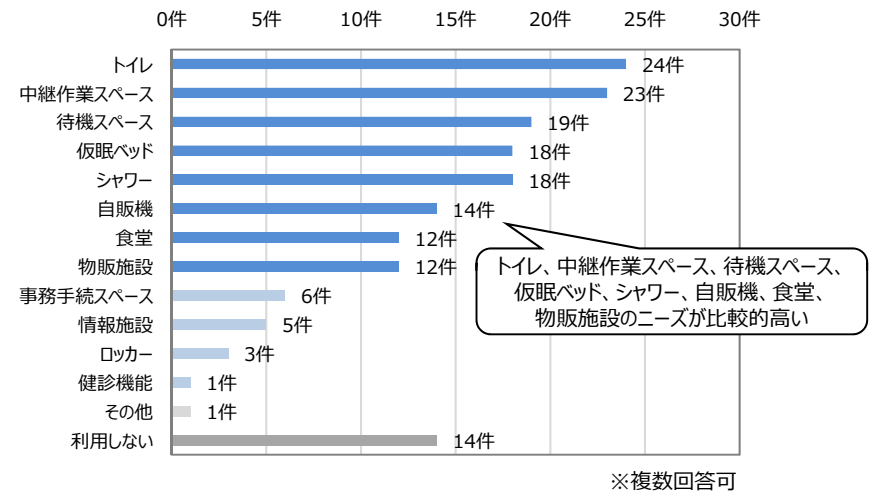
利用したい時間帯

【事業者】

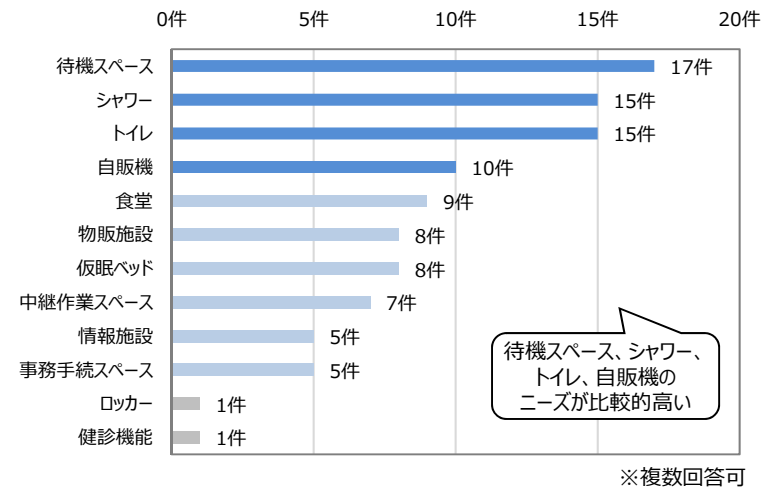


中継拠点に必要な機能

【事業者】



【ドライバー】



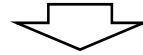
4.今後の進め方について

山陽自動車道・宮島SAにおける中継輸送実証実験の実施

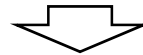


第1回 コネクトパーキング宮島の整備に関する検討会

(審議事項) ○規約、検討事項、スケジュール 等
○コネクトパーキング宮島の整備方針(案)

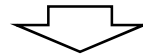


調査・設計



(必要に応じて) コネクトパーキング宮島の整備に関する検討会

(審議事項) ○整備位置、マス数、施設規模の精査
○事業費と採算性についての検討
○実施スキームの精査、民間事業者(整備,維持管理)の選定



工事