

社会資本整備審議会 道路分科会 関東地方小委員会（平成 26 年度第 1 回） 議 事 録

○石田委員長

本日は、効率的といえますか、いい視察を企画、実施していただきまして、ありがとうございます。いろいろなことがよくわかって、非常に有意義な視察でございました。

それでは、視察のことも踏まえながら、ぜひきょうも積極的な御審議をお願いしたいと思ひまして、審議に入りたいと思います。

本日の議題は、お手元の議事次第にありますとおり、4つございます。

まず、今日のテーマであります、一般国道 20 号の長野県諏訪市～下諏訪町間の計画段階評価について、まず「計画段階評価の手続きについて」から御説明をいただければと思います。

○事務局

道路計画第一課長の篠田です。よろしくお願いします。資料 1、A4 の 2 枚ものをご覧いただけますでしょうか。 前回の小委員会が平成 25 年 11 月でしたので、半年ぐらい空いておりますので、経緯と今後の進め方について、資料 1 でご説明させていただければと思います。

前回、平成 25 年 11 月の第 1 回は、データ等を踏まえ、この地域の現状と課題をまず 1 回整理させていただいたと。その上で政策目標の案を設定しまして、それが本当に妥当なのかということを確認するために意見聴取をさせていただきたいという内容でございました。

2 月から 3 月に実際に意見聴取を行いました。簡単に申し上げますと、住民であるとか、事業者にもまず、意見聴取票を使ってアンケートをやらせていただくとともに、企業であるとか観光客の方々に直接ヒアリングをさせていただきました。また、オープンハウスなども実施して、いらっしゃった方、通りかかった方からも意見をいただく、そういった取り組みをさせていただいております。

そういう結果として得られた意見というものが、よくしっかり取れたのかといったことを今日をご確認いただきたいと思います。それに先立って、実際の現地の状況を地形等も含めてご覧いただいたということでございます。

今後ですけれども、具体に対応の方針を取りまとめていくことになると思っております。そのため、今日は 500 メートルぐらいの幅のルート帯をお示ししまして、それが本当にこの地域の必要

な政策目標に合致しているのかということを確認するような第2回の意見聴取に向けたやり方の方法についてもご意見をいただければと考えております。その意見がとれた後、また必要な整理をさせていただいて、次回以降のご審議をまたお願いするという流れを考えております。

めくっていただいた2枚目ですけれども、昨年11月15日に開催した1回目のご検討のときの主なご意見と、そのご意見を踏まえて計画段階評価全体としての取りまとめをさせていただく必要があります。前回の資料などを一部修正させていただいております。

その修正した資料はその後ろに付けております、ちょっと分厚いのですけれども、参考資料1という資料の束でございます。主要な地域で使われている道路として湖周線というものがあつたのですけれども、そういうものがしっかり落ちていなかったのを追加させていただいたり、あと、表現の適正化とかそういったことをさせていただいて、今後こちらのほうで地域の課題であるとかを説明していきたいと考えておりますので、あわせて配付させていただきました。

○石田委員長

ありがとうございました。

これまでのところで何かご質問等ございますか。

ないようでございますので、続いて、議題の(2)「第1回地域の意見聴取の結果について」のご説明をお願いします。

○事務局

長野国道事務所長の護摩堂でございます。資料2をご覧ください。

地域の意見聴取(第1回)の内容と結果についてご説明を申し上げます。

2ページ目をご覧ください。

意見聴取の期間でございますが、今年の2月6日から3月7日まで、約1カ月間行いました。

対象といたしましては、住民のほうは諏訪市と下諏訪町に郵送で全戸配布をしております。

33,713部でございます。

留置きのほうも各市町村の役場等で行っておりまして、400部ほど留置きをしております。

Web、インターネットでの意見も聴取させていただきました。

事業者につきましては、郵送ということで、諏訪市と下諏訪町の商工会、観光協会、トラック協会の企業、合計で約600社に送付をしております。

ヒアリング調査のほうも事業者と観光客のほうで行わせていただきました。

次の3ページ目でございますが、今回の意見聴取の周知、PRということで、ホームページにつきましては、長野国道事務所とあと、県、周辺の市町村のご協力をいただいております。新聞広告に

つきましても、長野県の地元紙2紙に広告を出しております。広報チラシを諏訪市と下諏訪町のほうをお願いをして配付をしていただきました。ポスターも公民館等に掲示しております。それと、先ほど申し上げました留置きを6市町村で行っていただきました。こういう形で、幅広く意見をいただけるように努めた次第でございます。

4ページ目をご覧ください。

今回の意見聴取の回収の状況でございます。

住民のほうでございますが、郵送回収が8,142部ということで、24%と高い回収率でございました。留置きは188部。インターネットは296部ということで、合計8,626部の意見をいただきました。

事業者につきましては、214社から返送がありまして、36%とこちらも高い回収率でございました。

ヒアリングのほうは、事業者23社、観光客315人の方から意見を伺っております。

続きまして、5ページ目でございますが、オープンハウスということで、地元諏訪市と下諏訪町に延べ4日間、私どもの職員が行きまして、意見を聴取したということでございます。合計で104人の方から意見を伺いました。

続きまして、意見聴取の結果について、7ページをごらんください。

まず、住民のほうの意見の集計の結果でございます。

円グラフを見ていただきたいのですが、回答者の地域区分は諏訪市が67%で約7割。下諏訪町が30%、3割ということで、配布部数、右のグラフでございますが、ほぼ比例しております。

郵便はがきの回収率でございますが、こちらのほうは諏訪市が23%、下諏訪町が26%で、回収率はおおむね同数。それぞれ地域ごとにそんなに大きな違いはなかったということでございます。

続きまして、8ページ目でございます。

属性でございますが、年齢は50歳以上が74%。職業は会社員・公務員が4割弱。無職の方も3割ほど。性別は男性が72%ということで、男性のほうが多くなっております。自動車運転免許の保有ですが、こちらは9割ということで、長野県全体は、右下の図で7割の保有率ですが、それよりも今回の回答者は保有率が高いという結果でございました。

続きまして、9ページ目でございます。

国道20号の利用の頻度でございます。20号をどの程度利用しているかということですが、左側の円グラフでございますが「ほぼ毎日」が5割。「週に数回程度」が26%、「月に数回程度」が17%という結果でございました。

20号を通行する際に最も多い目的はどういう目的で利用していますかということに関しては「日常的な買い物・食事など」が46%で半分ぐらいです。「通勤・通学」が25%。「仕事」が20%と

いう結果でございました。

利用の手段でございますが、どういう移動手段を使っているかということで、こちらは9割が「自動車」ということで、圧倒的に自動車が多いということでございます。

続きまして、10 ページ目でございます。

諏訪地域の課題はどのような課題があると思いますかという質問が質問④でございましたが、まず、一番多かったのが「交通の集中による渋滞の発生」ということで、7割ほどの方がこういう問題があると。2番目が「自然災害による被害（リダンダンシーの確保（代替路の確保））」が5割ぐらいの方。「踏切遮断による交通渋滞の発生」も5割ぐらいの方が課題があるということをおっしゃっています。

この課題を解決するための政策目標、質問⑤ですが、どういう項目が重要だと思いますかという質問に対しては「交通の円滑化」が7割、68%の方が必要だと。次に「災害に強い代替路の確保」が6割の方が必要だとおっしゃっております。

続きまして、11 ページ、道路整備の必要性でございます。

諏訪市から下諏訪町区間の道路整備は必要だと思いますかという質問に対しまして「必要だと思う」「どちらかという必要だと思う」が合計で83%でございました。「必要ではない」が7%でございます。

分析でございますけれども、「必要」と答えた方々がどういう課題があるかというのを見ますと、やはり「交通の集中による渋滞の発生」を一番上に挙げられている。「必要ではない」という方につきましては、こちらが一番多いのは「交通の集中による渋滞の発生」ですが、「沿道環境の改善」も上位にきているということでございます。

続きまして、12 ページ目でございます。

各意見における道路の必要性についてのご意見でございます。

まず、交通の集中による渋滞の発生が問題だとおっしゃっている方につきましては、9割ほどが道路が必要ということで、その次のリダンダンシー、自然災害、踏切、沿道環境の改善、高速道路ICアクセスあるいは救急搬送とそれぞれ課題があるという方の9割の方は必要性を認識しているということでございます。

続きまして、13 ページでございます。

今後の道路整備に当たって配慮すべき事項があればということで、自由意見でございます。

幾つかご紹介しますと、災害に強い代替路の確保の関係では、大雨時に道路が冠水する。迂回路の整備が必要。交通の円滑化に関しましては、国道20号、県道も渋滞が激しく、東西を結ぶ道路整備が必要。歩行者に優しい歩道の整備も必要。交通安全については、安全を第一にしてほしい。産業の関係では、高速へのアクセスを充実してほしい。安心・快適な暮らしづくりでは、救急搬送の

改善が必要ではないかということです。

質問⑧で、道路整備を必要だと思わない理由についてということで、人口減少にある中で、現状で十分ではないか。観光資源に予算を使うべきであるという意見がございました。

その他の意見といたしまして、水害に強いバイパスが必要。国道は踏切で遮断されないようにすべきというご意見がございました。

次に、地域別に見た課題でございますが、こちらのほうは諏訪市、下諏訪町、その他長野県内、長野県外と分けましたが、諏訪市と下諏訪町あるいはその他長野県内、こういう地域については、ほぼ全体と同じような傾向、交通の渋滞、自然災害、踏切の遮断というのが上位にきております。

右下の図ですが、長野県外につきましては、交通の集中が一番上位でございますけれども、2番目が踏切の遮断、高速道路 IC アクセスの関係。やはり県外の方は渋滞関係、交通の円滑化について意見をおっしゃっている。上位であるということでございます。

続きまして、15 ページでございます。

こちらは使う頻度による意見の違いでございますが、こちらは利用される毎日あるいは週に数回、週に1回と回数が違っていても、上位のほうの渋滞、自然災害、踏切遮断は同じような傾向を示しております。

ほとんど利用しないという方と、利用したことがないという方につきましては若干違いがありまして、ほとんど利用しない方は沿道環境の改善が少し上位にある。3位にある。

利用したことがないという形については、1番に自然災害による被害。代替路の確保が必要ではないか。あと、交通集中による渋滞の発生が3番目にきているということでございます。

続きまして、16 ページでございます。

こちらは利用の目的による差異ということで、通勤とか買い物とかがありますが、こちらは全ての項目と申しますか、利用目的による違いは大きくない。順番はほとんど同じという傾向を示しております。

続きまして、17 ページでございます。

こちらは地区別でございます。道路の必要性について諏訪市、下諏訪町、長野県内でございますが、この辺は大きな違いはございません。

長野県外、右下でございますが、こちらは逆に必要だという率が92%ですが、若干高目に出ているということでございます。

続きまして、18 ページでございます。

こちらは道路の必要性に関しまして、利用頻度の違いによるものでございますが、週4～7回、週2～3回、週1回というところで大きな違いは出ておりません。

右下の2つですが、ほとんど利用しない方については、必要性については64%。必要ではないは

16%。利用したことのない方についても、必要は64%。必要ではないは26%。やはり利用していない方のほうが必要性については少し低くなっているということでございます。

続きまして、19 ページ、利用目的別について必要性をまとめたものでございます。

こちらのほうは「通勤・通学」では約9割の方が必要だと。「仕事」関係でも9割ということになっております。「買い物・食事」は少し落ちて、8割という結果でございました。

続きまして、20 ページからが事業者についての意見聴取の結果でございます。

事業者につきましては、左の円グラフでございますが、製造業が6割、宿泊業2割、観光業1割という方々から意見をいただいております。

製造業の出荷先でございますが、長野県内が6割。首都圏が2割ということになっております。

製造業につきましては、約4割が国道20号を利用している。物流業では7割が国道20号を利用している。これは右上のグラフのほうでございます。

観光業につきましては、約6割の方が首都圏からの来訪ということになっております。宿泊業では、観光客の約8割が首都圏からの来訪という結果になりました。

諏訪地域までの移動手段、右下のグラフでございますが、電車3割、バス2割、自動車・バイクが4割ということで、自動車が多いということでございます。

続きまして、21 ページでございます。

事業者の考える諏訪地域の課題ということで、これも住民とほぼ同じですが、渋滞の発生が65%。自然災害による被害が6割ぐらいでございます。沿道環境の改善が3位にきていますが、これが住民と少し違う傾向でございました。

問題を解決するための政策目標でございますけれども、こちらはやはり交通の円滑化が7割、災害に強い代替路の確保が7割ぐらい。これもほぼ傾向としては住民の意見と同じでございます。

次に、3番目に地域産業の活性化というのがございまして、これはやはり事業者として少し住民と違う意見ということでございます。

続きまして、22 ページでございます。

道路の必要性について、左のグラフでございますが「必要だと思う」「どちらかという必要」が11%ということで、合計で73%でございました。「必要ではない」というのが12%でございます。

続きまして、23 ページでございます。

業種別の課題ということでございます。こちらは製造業と観光業を見ていただきますと、ほぼ同じような傾向でございます。物流業でございますが、1位に自然災害による被害、代替路の確保が必要だということを挙げていらっしゃいます。宿泊業につきましては、右下でございますが、沿道環境の改善が一番課題ではないかというご意見でございました。

続きまして、24 ページでございます。

こちらは道路の必要性に関して各業種ごとでございますけれども、製造業につきましては、7割の方が必要だと。物流業に至っては100%。観光業が8割。宿泊業も約8割という結果でございました。

続きまして、25 ページでございます。

こちらは自由意見でございます。道路整備に当たって配慮すべき事項ということで、幾つかご紹介しますと、災害のとき迂回路となれること。今回の大雪が参考になるのではないか。道幅を広く曲がりを少なくしてほしい。交通渋滞が起これると流通にも影響がある。国道に2カ所も踏切横断があるところはここだけではないか。あるいは救急搬送が円滑にできるような道路が必要ではないかというご意見です。

質問⑧、必要だと思わない理由でございますが、この狭い場所にこれ以上道路は必要ない。お客様から道に関して不満は出ていないというご意見です。

その他の意見としましては、水害、積雪に対応できる代替路線の確保。あと、早急にバイパスをつくってほしいというご意見がございました。

続きまして、26 ページでございます。

ヒアリングを行いました、それぞれの業種による意見ということで、大まかにまとめてありますが、全ての業種から、災害に強い代替路の確保が必要ではないかというのと、交通の円滑化が必要ではないかというご意見をいただいております。

続きまして、27 ページでございます。

ヒアリングにおける意見ということで、これも幾つかご紹介しますと、災害に強い代替路の確保のところでは、天候に左右されない道路が好ましいのではないか。交通の円滑化につきましては、朝出発する観光客と通勤する市民の車が利用する道路が重複して混雑してしまっている。産業の活性化のところでは、国道20号は諏訪地域6市町村を結ぶ、くしの役割を担っており、地域交流の観点からも重要だと。あと、夏場は道路が動かず観光業界のツアーから外されているというご意見もございます。安心・快適な暮らしづくりのところでは、下諏訪岡谷バイパスの開通により、大型車が街中に入らず、街中の環境は大幅に改善されたというご意見もございました。

続きまして、28 ページでございます。

観光客へのヒアリングでございます。こちらはどこから来られたかということで、長野県外が75%、長野県内が25%。県外から来た方の割合としては関東が6割、中部が2割、北陸が6%という結果でございました。

諏訪地域までの移動手段。どういう移動手段で来たかというのは、自動車が7割と圧倒的に多いということです。諏訪地域内での移動手段についても7割が自動車を使うということでございます。

観光客の旅行形態。左下の表でございますけれども、宿泊で63%。宿泊でこられる方が多い。2回以上が81%ですから、リピーターが多いということで、問題をよく把握されているのではないかと感じます。

その感じられる点についてですが、多い意見としては、赤枠で囲みましたが、車道が狭い、道路線形が悪く、走りにくい。歩道が狭く、危険であるというのが「非常にそう思う」あるいは「そう思う」という方が多い部分で少し特徴がございます。

続きまして、29 ページ、オープンハウスの意見でございます。

いろいろな意見をいただきましたが、計画の内容につきましては、今回の雪を考えるとバイパスがあったほうがいい。現道拡幅では踏切部分の課題の解決にならない。あと、地域の課題としては、現道は狭くて怖い。地域の意見聴取については、関心を集めるので、いい方法ではないかというご意見がございました。

30 ページ目でございますが、こちらは自然環境に関する意見もいろいろ自由意見でいただいておりますので、ご紹介をさせていただきます。

全体で333件のご意見がございました。主な意見でございますが、生活環境に関しましては、居住環境に変化をきたさないこと。排気ガス対策をしっかりとってほしい。騒音対策をやってほしい。あと、水源等自然環境を守ってほしい。地下水の保全が必要ではないか。自然環境では、動植物への配慮あるいは生態系への影響の少ない設計・工法を配慮してほしい。その他としましては、周辺の景観にマッチした、諏訪湖の景観にマッチした道路整備。諏訪湖を眼下に楽しめる空間の併設も必要ではないかというご意見をいただいております。

今回の意見のまとめを31 ページで行っております。

課題としましては、自然災害による被害、リダンダンシーの確保（代替路の確保）あるいは交通の集中による渋滞の発生、踏切遮断、交通事故、高速ICへのアクセス、救急搬送、沿道環境の改善という課題があるという中で、住民と事業者を含めまして、このグラフにありますように、交通の集中による渋滞の発生が諏訪地域の課題ではないかということが一番多く挙げられております。

中段の道路整備の必要性でございますが、住民の約8割、83%の方々が道路整備が必要。事業者については73%、約7割の方が必要だとおっしゃっております。住民、事業者とも多くの人が道路整備の必要性を認識しているということでございます。

まとめでございますが、第1回目の意見聴取で提示した政策目標については、地域が感じている国道20号の主な課題を網羅している。道路利用者の多くが道路整備の必要性を感じているという結果でございました。次の段階に進むということで、諏訪地域の政策目標を達成するための機能を有するルートの検討を行っていくということでございます。

○石田委員長

ありがとうございました。

ただいまのご説明に対してご質問等がありましたらお願いしたいと思います。

いかがでしょうか。

では、確認を含めて私から何点か質問をさせていただきたいと思います。

まず、中でもご説明いただいたのですけれども、2ページ、意見聴取の方法は調査票形式によるものとヒアリング。これは双方向のコミュニケーションがありますね。あるいはオープンハウスも双方向ですね。調査票のほうは大体こういうことを皆さん、関心をお持ちであろう、大事だなと思っておられるであろうということを議論して設計されたわけですね。双方向のほうで、確認なのですけれども、大事でありながら、想定していなかったご意見が出てきたかどうかという確認です。先ほどの説明を伺った限りではないように思うのですけれども、そういう理解でよろしいかというのが1つ目です。

あと、これは純粋な好奇心だけで伺うのですけれども、20号線という地域の大動脈をほとんど利用しない人とか、利用したことがないという人が若干おられるのですが、差し支えのない範囲で、どういう人たちなのかということがわかる範囲で結構ですので、教えていただければと思います。

○事務局

意見聴取、調査票をお送りして回答したものではなくて、ヒアリング、双方向でやったものについて我々が想定していなかった課題等が意見であったかという御意見でございますけれども、私が資料を全て見た限りではそういうものはなかった。ほぼ同じという結果でございました。

2点目の国道20号を利用されない方ということでございますが、想像でございますけれども、高齢の方で20号から離れている地域に住んでいらっしゃる方ですね。そういう方は生活形態が徒歩中心だと思いますので、20号までは来ない可能性が高い。そういう方がまれにおられるということだと思います。

○石田委員長

ありがとうございました。

どうぞ、お願いします。

○牧野委員

皆さん方からの調査票の中でも、災害に強い道路をとという自由意見のところがございます、きょう、視察の中でも冠水する箇所とか、凍結の状況などもお伺いしたところなのですけれども、25ペー

ジを見ると、霧の発生とか雪害のことが出ていますが、その辺の詳しい、どんなときに霧、諏訪湖の水蒸気で夏場なのかどうなのかとか、そのようなあたりがもしおわかりでしたら教えてください。

○事務局

霧でございますが、盆地でございますので、割と風の影響を受けにくいということで、霧が発生した後、滞留しやすい地形だと思います。そういう意味では、ほかの平野部、広いところよりは霧が濃くなってしまいう現象、盆地特有なものがあると思います。

雪害でございますが、諏訪は長野県の中ではそんなに雪は多くないと思うのですが、峠を持っておりまして、盆地から出ると、今日、少しごらんいただいた塩嶺峠、塩尻のほうに行くと、ころなどは大きな山といいますか、峠になっていますので、そういうところはやはり雪が多くて、雪害で道路が渋滞するというのは冬の間起きておりますので、そういうお話、そういうご意見があったのだと思います。

○石田委員長

よろしいですか。

小濱委員は何かございますか。

○小濱委員

あまり大したことではないのですが、2つほどお伺いしたいことがございます。

23 ページになりますけれども、事業者等への調査を行ったときに、宿泊業の中で最も大きな課題として沿道環境の改善というものが出ています。具体的にはこれはどんなことを指しているのかわかっていれば教えてください。

それから、27 ページになります。その中の安心・快適な暮らしづくりの中で2つご意見があって、大型車の通過の際の振動と騒音の話が出てまいります。意外な感じがしたのは、ほかのところ、まちの中に大型車の混入が多いというコメントがどこかにあったと思うのですが、その割には大型車の通行による騒音や振動というのは、住民の皆さんは余り感じていないのかなと思うのですが、そういう理解でよろしいかどうかの2つでございます。

○事務局

1 点目のご質問の 23 ページの宿泊業の方々が感じている課題、沿道環境の改善が一番上位にきているということでございますけれども、これにつきましては、やはり観光客は諏訪市内をある程度歩いて観光する方も多ということで、そういう意味で、観光客の方の環境を守るためにも、排ガ

スとか、あるいは道幅が狭いと危険ですから、沿道環境の改善というのは、観光客の目から見た改善が必要ではないかというご意見だと思います。

続きまして、27 ページでございますが、事業者のほうから大型車による騒音や振動の問題を言っているということでございます。こちらは観光業ということでございますので、諏訪、下諏訪ともにホテル、旅館が道路の沿道にありますので、先ほどのこととも絡んでくるわけでございますけれども、夜間の大型車による振動、騒音がやはり観光へ影響があるということで、なるべくそういうものを低減してほしいというご意見だと思います。これについて住民の方から意見がないかどうかでございますが、これは特に自由な意見といえますか、ご紹介しませんでした。当然ながら住民の方からも、沿道に住んでいる方からはそういうご意見はあるということでございます。

○石田委員長

よろしいですか。

○小濱委員

ありがとうございました。

先のほうのご回答の沿道環境の改善のところですけども、これは具体的に道幅の話はされましたが、街路樹とか街灯だとかということも含むのですか。それともそれは含まないのですか。

○事務局

言葉としては全て総合的に含んでいます。沿道関係の改善は今、おっしゃった街路樹とかそういうものも含めて聞いておりますが、回答された方がどれを注視されているかは、そこまでは読めません。

○石田委員長

感想で申しわけないのですが、今日、見せていただいて、現道の一部区間には、本当に幅員が狭くて、歩道が十分にとれていないところとか、全くない区間とか、狭い歩道があるのだけれども、電柱が真ん中に立っているとか、そういうことはいやが応うでも目につきましたので、そういうことも含んでおられるのではないですかね。そのような気がいたします。

どうぞ。

○小濱委員

石田先生がおっしゃった話と同じでございます。参考資料のほうを見ていて、どんな人たちがこ

ういうことを言っているのかなというのをばらばら見ていて、どれがということは言いませんけれども、結構10代の人、つまり学生さんたちの答え方というのはほかの人たちとはパターンが違うではないですか。だけれども、数から言うと少ないので、全体の中ではネグられてしまっていますが、今、石田先生がおっしゃったように、恐らく高校生諸君などが自転車で通学をしているなどというのを想像すると、結構こういう話は出てくるのだらうなというのは想像できますが、明確にアンケートの中でこれというのがないのでうまく指摘はできません。だけれども、実際に道路行政を考えていく中で、アンケートのパイが大きいから高校生というか、10代の人数が非常に少ないのでこれはうまく出てこないけれども、地域の問題としては、交通弱者というのか、車の免許をとる前の人たちで自転車、徒歩の人たちの思われていることというのは非常に重要なことだと思いますし、特に幅員が狭い、歩道が狭い、電柱は先生がおっしゃいましたが、そういうこと、観光客の目から見たときの街路樹ですとか、街灯だとかという話が総合的に含まれているという感じがしたのでちょっと突っ込んでみました。

ありがとうございます。

○石田委員長

ほかにいかがでしょうか。

追加で、これも確認なのですが、地域課題等への意見に自由意見をまとめていただいておりますね。これは非常にいいことで、ありがたいことだと思います。さらに、脚注に「掲載件数は、意見数に応じた」と書いてございまして、これもすばらしい態度だなと思いました。その上で確認なのですが、意見は当然のことながら多いもの順に、例えば3件掲載だったら、1番、2番、3番が掲載されていると考えてよろしいのですね。

○事務局

自由意見につきましては、委員長がおっしゃったように、意見の数に応じて、27ページに代表的な意見を書かせていただいております。この意見のピックアップの仕方ですが、完全に多い順という形ではなくて、当然多いのを優先しておりますが、主立った意見を私どものほうでピックアップして掲載しているということでございます。

○石田委員長

主立ったというのはどういうことですか。

○事務局

補足しますけれども、やり方としては、1つの意見が出ました。その中によくよく見ると2つの意見があった場合は、それをまず分割する。分割して、似たような、あるいは同じ趣旨のことをお伝えしようとされたのだらうと思えるものは1つの意見としてくくっていく。その中で多いほうからとっていったという形です。

○石田委員長

明解になりました。ありがとうございます。

それと、細かい話なのですが、31 ページの真ん中のボックスの左のほうに「住民の約8割、事業者の約7割が」と書いてあるのですが、これは正確に言うと、回答をいただいた方の8割であり、7割ですね。住民の皆さんの8割でも、7割でもないので、これは任意のアンケートで、完全に母集団を再現したものではないという限界がありますので、そこはやはり十分注意していただかないと誤解を与えますので、よろしくお願ひしたいと思います。

○事務局

わかりました。確かにこれはあくまでも、今回のアンケートでいただいた住民の方、事業者の方の回答を集計したものでございますので、表現にそこをつけ加えさせていただきます。

○石田委員長

よろしくお願ひいたします。

いかがでしょうか。ほかにご質問、ご意見等ございましたらいただきたいと思ひます。

それでは、ないようでございますので、次の審議事項の(3)「対応方針(ルート帯案)について」のご説明をお願ひいたします。

○事務局

32 ページからでございます。

対応方針(ルート帯案)についてということで、33 ページをご覧ください。

当該地域の課題を解決するための対応方針の検討ということで、地域の状況と課題あるいは地域の将来像、そういうものを踏まえて政策目標を考えてきたわけでございますが、今回、住民等のニーズ、課題認識を意見聴取したということで、それを踏まえまして、課題の設定、政策目標の設定ということで、赤字で書いた5つが挙げられるということでございます。災害に強い代替路の確保、交通の円滑化、交通安全の確保、地域産業の活性化、安心・快適な暮らしづくりが政策目標として

挙げられるということでございます。

それぞれの目標に対しての内容、どういう具体的な検討ができるかということですが、災害に強い代替路の確保については、ネットワークを強化できる道路。交通の円滑化については、交通混雑を緩和し、地域交通を円滑化する道路。事故関連では、安全性を高め、交通事故が減少する道路。地域産業の活性化については、高速道路 IC までの定時性を向上できる道路。安心・快適な暮らし関連では、救急医療機関への速達性の向上、沿道環境の改善ができる道路ということでございます。それらを重視するというので、これらを念頭に置いてルート帯案を設定していくということでございます。

次の 34 ページでございますが、今回の第 1 回の意見聴取で地域の課題、政策目標を確認いたしましたので、これにコントロールポイントを踏まえて、ルート帯案を設定したいということでございます。

設定したルート帯案が第 2 回の意見聴取によって政策目標を達成できるかどうかを確認してもらいたいということでございます。

政策目標でございますが、災害に強い代替路の確保ということで、こちらのルート選定のポイントにつきましては、浸水想定区域を回避できるか。地すべり危険箇所を回避できるか。交通の円滑化については、交通容量の増加、交通の集中の分散、踏切を回避できるか。交通安全の確保につきましては、交通の分散により混雑を回避し事故を低減できるか。地域産業の活性化は、高速 IC までのアクセス性や定時性が向上できるか。連続する信号交差点を回避できるか。安心・快適な暮らしづくりでは、高次救急医療機関への速達性の向上、夜間騒音などの沿道環境の改善ができるか。

もう一つ、最後の緑の枠については、配慮事項ということで、生活・自然環境への配慮も必要ということで、生活環境への影響が小さいか。自然環境への影響が小さいか。景観への影響が小さいか。これらの観点も必要ということでございます。

そのほかのポイントとしましては、沿道施設への出入りが容易か。市街地、集落が分断されないか。支障家屋数が少ないか。事業費が大き過ぎないかということをお勘案するということでございます。

これらについて、バイパス整備と現道拡幅によって政策目標を達成することが考えられますが、まず、現道拡幅による政策目標を達成する案でございますけれども、こちらにつきましては、冠水の問題。もし、今の現道を嵩上げしたとしても、沿道からのアクセスが非常に困難になるということもございまして、比較案とさせていただきます。バイパスのほうでございますが、都市計画変更ルート。現在の都市計画変更ルートがございまして、こちらのほうにつきましては、やはり地域への影響が大きいということで、地域の合意が得られない可能性が高い。居住地への影響が大きいということで、こちらも比較案とさせていただきます。バイパスにつきましては、新たなバイパ

ス案、山側ルートということで、都市計画ルートをより改善して、地域への影響を低減したルートというものを提案させていただいております。

35 ページをご覧ください。

こちらはコントロールポイントでございます。下の表でございますが、社会的状況ということで、学校、主要な変電所等の施設、神社仏閣。自然的条件では、重要な種の生息地。動物等です。重要な種・群落の生育地、植物等あるいは景観資源、人と自然の触れ合いの場、公園等です。そういうものがコントロールポイント。法令上の地すべり危険箇所。こういうものをコントロールポイントとするということです。

上の図面を見ていただきたいのですが、右のほうの凡例ですが、地すべり危険箇所については薄い茶色。浸水区域については青の斜線。鳥獣保護区域、重要な種の生息地は紫の丸など、こういうものをこの図面のほうに落としております。

今、資料のほうで説明しましたが、続きまして、これらのコントロールポイントを踏まえまして、36 ページ、これは大きい A3 の図面を委員の先生のお手元にお配りしております。バイパス案（山側ルート）について示したものでございます。あわせて先ほど申し述べました比較案 1、現道拡幅ルート。これは薄い赤で示しております。薄い緑が比較案 2 ということで、現在の都市計画ルートでございます。そして、今回の案が 500 メートルの幅で示させていただきましたが、現在の都市計画ルート、比較案 2 をよりコントロールポイントを考慮しつつ、都計ルートを改善した案ということで引いたものでございます。

特徴でございますが、下の表の中にありますが、浸水対策は、バイパスにより高台に回避。土砂災害の危険性は山側にさらに回避しております。バイパスに交通が転換することにより、国道 20 号の交通混雑が解消。生活・自然環境への配慮については、影響を与える可能性は小さいとしております。一部市街地や集落を山側に回避することで、地域分断については大分、小さくなっている。影響する家屋数は 210 棟という結果でございます。これが主な特徴でございます。

続きまして、37 ページでございます。

こちらのほうは、バイパス案（山側ルート）と比較案 1 と比較案 2 の 3 つを並べて比較したものでございます。

簡単に御説明しますと、政策目標の災害に強い代替路でございますが、バイパス案につきましては、浸水被害は高台に回避する。土砂災害の危険性は山側に回避ということでございます。現道拡幅については、路面の例えば嵩上げをしても、その効果は、浸水の危険性の回避はバイパス案より小さいということでございます。

交通の円滑化につきましては、バイパスに交通が転換するので、国道 20 号の交通混雑が解消。これに比べまして、現道拡幅のほうにつきましては、立体交差等を行いますが、やはり現道を使うと

ということで、混雑の改善についてはバイパス案より小さいということでございます。

交通安全の確保につきましては、バイパス交通に交通が転換しますので、交通事故が減少する。現道拡幅については、バイパス案よりも効果は小さい。

地域の活性化につきましては、バイパス案はアクセス性、高速 IC までの定時性が向上するというのですが、現道拡幅は現在のルートそのままですから、定時性は余り向上しないということです。

安心・快適な暮らしづくりについては、高次医療機関への速達性等が改善するというところでございますが、現道は余り改善しない。

今、都市計画ルート案、比較案は特に申し上げませんでした。比較案 2 についてはバイパス案とほぼ同等の効果があるということでございます。

環境の改善でございますが、生活環境につきましては、バイパス案は市街地を回避ということで、影響が小さくなるということでございます。水環境につきましてもおおむね回避しているが、ルート位置・構造によっては、影響を与える可能性がありますので、この辺は配慮が必要となるところでございます。現道については、やはり市街地を通過しますので、影響を与える可能性があるということでございます。

自然環境でございますが、こちらもバイパス案は回避するという事です。現道は同じような傾向でございます。

その他、景観でございますが、こちらは景観資源をバイパス案は回避する。人と自然の触れ合いの場の回避もそういう意味で影響は小さいということでございます。これは現道拡幅もほぼ同じでございます。これも比較案 2 はバイパス案（山側ルート）とほぼ同じような傾向でございます。

その他の沿道施設への出入りでございますが、こちらはバイパス案については、沿道施設への出入りは困難となります。現道拡幅案でございますが、浸水対策によって嵩上げを行いますので、沿道施設への出入りが難しくなるということでございます。比較案 2 も同様でございます。

地域分断でございますが、これは市街地をバイパス案は回避しますので、ほぼ地域分断は生じない。現道拡幅については、現道を 4 車線に拡幅でございますので、地域分断が生じやすくなるということでございます。比較案 2 の都市計画ルートでございますが、これがバイパス案と違いまして、一部市街地や集落を通過いたしますので、こちらはバイパス案よりも地域分断の生じる可能性が高いということでございます。

影響する家屋数でございますが、バイパス案が 210 棟、宅地面積は 4 万平米でございます。現道拡幅が 930 棟、19 万平米の影響がある。都市計画ルート案の比較案 2 は 320 棟で 6 万平米ということで、特に宅地面積を見ていただくとわかりますように、バイパスルート案は影響が少ないということでございます。事業費につきましては、バイパス案が 700～740 億円、比較案 1 の現道拡幅が 760～800 億円、都市計画変更ルート案が 810～850 億円という形になってございます。

○石田委員長

ありがとうございました。

ご質問、ご意見がありましたらお願いしたいと思います。

○牧野委員

今、お示しいただいた政策目標のところなのですが、意見聴取の結果のまとめで、住民の方々、事業者の方々、アンケートに答えた方々が一番気になっているのが交通の集中による渋滞の発生ということで、交通の円滑化というのが一番、皆さん方の意見が多いところだと思うのです。次に自然災害というのがきているのですが、政策目標の順番もこの皆さん、住民の方の順番にあわせたほうがより意見を参考にしたことになるのではないかと思います、いかがでしょうか。

○石田委員長

いかがですか。

○事務局

31 ページ、意見聴取の結果でございますが、牧野先生がおっしゃるとおり、住民、事業者とも交通の集中に対する課題を一番感じている。2 番目が自然災害ということでございます。この 31 ページのまとめ方としまして、一番上に自然災害がきておりますが、これは当初設定した課題の順番で書いておまして、今回こういう第 1 回目の結果がございましたので、ここは順番を変えることはやぶさかではないと思います。

○石田委員長

ちょっと意見がありまして、33 ページを見ていただくと、きょう決めるべきことは、右上の赤字で書いてあるこの 5 つでいいかということを決めることですね。そこで思うのですが、これは 1、2、3、4、5 と番号をつけてしまうから最初のもが一番大事で、5 番目がそうでもないという印象を与えているのではないかなという気がするのです。これはポツでもいいわけですね。多分、災害に強い代替路の確保と交通の円滑化、どっちが大事ということをはなかなかに言いにくいので、だから、この 5 つを政策目標として決定するのだということが大事なことであって、5 番目に書いてあるからそれは余り重要ではないということの意味していないので、順番を変えてもいいのですが、この 5 つが大事ですよというしつらえにしておいたほうがいいのか。だから、ここは 1、2、3、4、5 と書いてありますが、箇条書きにしてあげればそれだけでいいのかなという気がしましたが。

○事務局

その下にある点線の四角の箱も含めて、番号はとっておきます。今回意見を出していただいた方の中ではそういった順位に見えてしまうのですけれども、そうではない方とか、極めて限定的な方かもしれないですが、すごい問題意識を持っていらっしゃる方もいて、どれが大きい、重いという軽重は一概には評価できないと思っています。そのためにいろいろな形でいろいろな意見聴取をしまして、総合的にものを考えた結果としてこの5個を選んだのですけれども、済みません、ここだけ数字を。私も今、慌ててこっちのA3の大きいものを見たら、こっちはやはり番号を振っていないのです。ここだけなぜか番号を逆に振っていたので、とらせていただこうかなと思っています。

○石田委員長

そういうことでよろしいですか。

委員長が結論めいたことを言うのはだめかも知れませんが、33ページの5つは多様なステークホルダーから、多様なチャンネルでいろいろなことで意見を集められて、それはこの5つにうまく集約されているのではないのかなと思いましたので、これはこれでいいのだろうと思いますけれども。

○事務局

もう一点だけいいですか。

牧野先生に補足でご説明したいことがありまして、今回は、諏訪は今、事務局からご説明したとおり、現道拡幅が非現実的なので、都市計画を1回打ち、さらに山側に打ったのだけれども、それもいろいろと地域の方から、地域分断等の観点でご意見をいただいてしまって現実的ではないと。なので、1案をお示しさせていただいたのですが、昨年やった計画段階評価案件の中に勿来バイパス、東北と一緒にやっていたものがあつたのです。あれはそういったことなく、複数の案をつくることができたのです。その複数の案のうちどっちが最後、より望ましいかといった判断のときは、そのとき得られた意見聴取を参考にして判断するしかないと思っています。そういった場合には多少の順位づけをそのときにするのかと思っています。今回そういう形ではないのですけれども、本来、第2回の意見聴取はそういったことをやるためにあるのかなと考えているところもありまして、そういった段階の前である今の段階で、やはり順位づけというのはできれば避けたいと思っていますというのをございます。

○石田委員長

その上で、例えば市民の皆さん、住民の皆さんの感情に素直になるためには、交通の円滑化を上
に上げておいてもいいかもわからないとは思いますが、5つが大事なので、順番はどうだっ
ていいとも思うのですが、せっかくたくさんアンケートに答えてくださった、あるいはヒアリング、
お話に来ていただいた方、皆さんの思いも大事ですから、順番を変えてもいいのかなと思いますけ
れども。

○事務局

アンケート技術論を勉強しながら、やはり並んでいる順にそうだねという形になっていないと、
アンケートに回答していただいた方からすると違和感を覚えるかもしれないですから、2回目のア
ンケートであることを意識しながら、順位づけはせずに、ただ、どういう順番でやるのが2回目の
アンケートとして受け入れてもらいやすいのか勉強して、適正化したいと思います。

○石田委員長

もう一つ、お願いがございまして、36ページの絵なのですけれども、案を500メートル幅でびし
っと線を書いてありますね。ところが、冒頭説明いただいた資料1は、概ね500メートル帯と書い
てあるのですね。多分、考え方としては、概ね500メートルぐらいの、余り広げ過ぎるとやはりい
ろいろこれからコミュニケーション活動をしにくいので、無制限に広げるのではなくて、概ね500
メートルぐらいで考えるということなのだろうけれども、それは500メートルを超えてはならない
とか、そんなことではないと思うのです。でも、こう赤線でびしっと書くとそういう印象を与えか
ねませんので、もうちょっと何か表現を工夫していただくみたいなことができましたらお願いした
いと思うのですけれども。

○事務局

今、委員長がおっしゃったように、500メートルで書きましたので、これは工夫して、概ね500
メートルというのがわかる形で絵のほうを修正させていただきます。

○石田委員長

よろしく願いいたします。

ここに関しては、きょうお示しいただいたものを案として、現道を高上げする、あるいは今、都
市計画決定されているものは比較案とするという位置づけにしたいということでございましたけれ
ども、そのことについてのご意見がございましたらお願いしたいと思います。

よろしいですか。

あえて何うのですけれども、もうちょっと北側をさらに遠回りするという案は、やはり費用の問題とか自然環境とか、先ほど御説明していただきましたが、コントロールポイントがあつて、地すべりとかがあつて、なかなか難しく、今の案がまあまあ最適であると理解してよろしいですか。

○事務局

おっしゃるとおりでございます、さまざまな条件を勘案しております。アクセス性、アクセス性というのは、やはり高速道路ではありませんので、まちとのアクセスも必要でございます。そうしますと、あまり山のほうに通しますとそのアクセス性が非常に悪くなりますので、その辺はバランスをとって、アクセス性も考えつつ、当然費用も考えつつ、地域分断とか住居への影響を考えつつ、最も考えられるルート案を引いたものでございます。

○石田委員長

ありがとうございました。

○事務局

今、事務局から触れなかったのですけれども、ここは結構急傾斜ですので、そういった観点の、縦断のすりつき、交差道路とかも意識しながら、高さ的な制約なども考えていくと、どんどん奥に行けばいくほど、そこは急傾斜の上になって、そこはトンネルで、どうやってアクセスするのという話になる。そういったところも含めて、余り奥に行かせ過ぎないように、しかしながら、避けるべきものは極力避けた結果としてこのような位置になったとお考えいただければと思います。

○石田委員長

ありがとうございます。

もしご意見等がなければ、政策目標案については、この原案のようにしていただく。ただ、細部、表現とか順番とか、そういうものについてはご検討いただくことにさせていただければと思います。

ありがとうございました。

それでは、次が（４）「第２回地域の意見聴取の方法について」でございます。

これのご説明をお願いします。

○事務局

38 ページからが地域の意見聴取の第２回の方法でございます。

39 ページをお開きください。

第2回目の意見聴取ということで、表のほうでございますが、1つが、第1回意見聴取の結果の妥当性ということで、これについて意見を伺いたい。結果が妥当か。結果が妥当だと思わないということを出した方については、自由意見を出して、その理由はということで、自由回答をしていただくということです。

2点目は、ルート帯案を選択する際に重視すべき政策目標ということで、この後でご説明しますが、どういう項目を重視すべきか。選択式で5段階評価をいただこうと思っています。

検討にあたって配慮すべき事項ということで、具体的にルートを検討する際に配慮すべき事項を自由回答で意見をいただきたいと考えております。

40 ページ目でございます。

意見聴取の対象、意見聴取の方法等々でございますが、こちらにつきましては、第1回目と同じでございますので、説明は割愛させていただきます。

意見聴取の期間も1カ月ということで、1回目と同じことを考えております。

続きまして、41 ページからでございますが、こちらはお配りしておりますアンケートの案、資料3をご覧くださいと思います。こちらでご説明をいたします。

表紙は前回と同じで、諏訪バイパスの対象区間、赤く書いた11キロということでございます。

開いていただきまして、中に質問票が出ております。これはこういう質問、回答を出していただくために必要な質問票でございます。

本紙のほうでございますが、第1回の地域の意見聴取ということで、左側が住民からの意見の結果、右側が事業者からという形でまとめさせていただいております。

調査の住民のほうでございますが、回収率であるとか、オープンハウスの実施状況。あと、諏訪地域の課題はどういうものがあるかということで、先ほどご説明したグラフ。課題を解決するための目標についてはどういうことが政策目標として考えられるかということ、いただいた意見をグラフにしたものを入れております。あと、自由意見として幾つか入れております。

右側のほうの事業者の意見聴取も同じでございまして、ヒアリングと調査票をお送りして、こういう結果になりましたというところを入れております。自由意見もつけ加える。あと、まとめしまして、先ほど申し上げましたように、政策目標は20号の主な課題を網羅している。多くの方が道路整備の必要性を感じているということで、ルート案の検討に入るということでございます。

それを観音開きしていただきまして、こちらの左側でございますが、現在の諏訪地域が抱える課題等を写真、グラフ等であらわしております。その各項目の下に政策目標ということで、赤字で災害に強い代替路の確保、交通の円滑化等を書いてございます。

右側のほうにつきましては、先ほどのルート帯案ということで、より地元への影響と交通アクセ

ス等、さまざまな条件を勘案してつくった案を図面のほうに入れさせていただいております。都計ルート案、現道拡幅ルート案も比較案として入れております。

先ほど委員長のほうからご指摘がございましたので、このルート案につきましては、概ね500メートル幅という表現がわかる形に変更させていただきます。

先ほどご説明した比較案1、2とのバイパス案の比較表も入れさせていただいております。

最後に裏面でございますが、こちらのほうは、現在の諏訪バイパスの状況ということで、前回の意見聴取で最初に関東小委員会を行いまして、2回目が行われて、今、第2回目の地域の意見聴取を行っているところでありますということを示してございます。

あと、回答の書き方の見本等を下のほうに入れてございます。

ちょっと説明を忘れましたが、この中に入っている質問票でございます。

こちらにつきましては、問1、問2、問3については属性の調査ということで、前回と同じでございます。

問4が第1回目の地域の意見聴取の結果、今回、お示ししたものについて妥当だと思うか、思わないか。そういうご意見を5択で書いていただく。

問5で妥当だと思わない理由を書いていただく。自由意見です。

問6でございますが、これが重視すべき事項。地域にとって望ましいルート帯案を検討する際にどのような項目を重視すべきかということで、11項目ありますが、これについてそれぞれの項目について1から5までの選択をしてくださいということで、1番目は自然災害箇所を回避する。災害に強い代替路を確保する道路。2番目は交通混雑を緩和し、円滑化を図る道路。3番目が交通事故が少なく交通安全に寄与する道路。4番目が高速道路ICからアクセスしやすい。地域産業の活性化に寄与する道路。5番目は救急病院に早く行ける道路。6番目が生活環境（大気環境・水環境）。7番目が動植物。8番目は景観。これらに配慮した道路。9番目が沿道施設へ出入りしやすい道路。10番目が地域分断や支障家屋が少ない道路。11番目が事業費が経済的な道路。あと、その他ということで自由に入れていただくという形で設問をつくっております。

問7が配慮すべき事項。ルートを検討する際に配慮すべき事項について自由な意見をいただく。

その他、問8で意見をいただければということでございます。

問9は、第1回目の回答をされたかどうかという質問でございます。

以上の質問をさせていただきたいと考えております。

○石田委員長

ありがとうございました。

ご意見等ございましたらお願いしたいと思います。

○小濱委員

住民の皆さんへの留置きはわかったのですが、事業者の皆さんの資料が45ページについてございまして、今回は観光業と宿泊業をやらないのかなと思ったら、やることにはなっているのですね。これは単純に調査票を添付し忘れたというだけの話でしょうか。それともやらないのでしょうか。

○事務局

これは前回と同じように観光業等々も行います。45ページは製造業と書いてしまいましたが、例として挙げたものでございまして、同じようにやらせていただきたいと考えております。

○石田委員長

よろしいですか。

牧野委員は何かご質疑等ございますか。

○牧野委員

確認ですけれども、据え置きのところはこういう形で、郵便のところはこのはがきでということでしたか。

○事務局

これを郵送で住民、事業者に、住民は全戸配布で郵送で送らせていただくという形でございます。留置きも同じようにこれを市役所、町役場等のわかりやすいところに置かせていただくということです。

○牧野委員

回答をするときにはがきのところと、これを返送用の封筒で送るということでしたか。

○事務局

済みません、お配りしておりませんが、前回も封筒にはがきを入れてありまして、留置きのものも封筒に入っておりまして、中にはがきが入っております。裏面の見本がありますが、こういうものはがきとして入れておきまして、このはがきに回答していただくという形をとりたいと思います。

○石田委員長

よろしいですか。

私からは特にございませんので、こういう方向でいい調査ができることを期待しておりますので、よろしく願いいたします。

以上でご準備いただいた4つの事項についての審議は終了いたしました。何かその他みたいなものはありますか。あるいはきょうの視察のご感想がありましたらお願いしたいと思いますが。

私はちょっと感想とお願いしたいことがありまして、冒頭でも申し上げましたけれども、やはり現地視察は大事だなと思ひまして、こういうことを企画していただいて感謝しております。ただ、1日潰して、日程が調整できる委員の方は、定足数は満足しておりますが、8人中3人ということできりぎりぎりですので、やはり審議の質を上げるためにも、いい視察といい議論ができるような工夫をお願いしたいというのが第1点でございます。

第2点は、きょうも一部出ておりましたけれども、我々の評価対象は、新しいルートということになりそうなのですね。比較案、現道の嵩上げはあくまで比較案ということについて、それでよからうということになったのですが、では、そのときに現道をどうするかということですね。これは騒音とか振動あるいは歩道がないねという話をいたしましたけれども、やはりここは観光地域で、地域にとって現道は非常に重要な道路であり続けるということだと思ひるので、空間の再配分とか、しつらえを踏まえた、どうするかということも多分重要なので、これは関東地方小委員会の所掌業務かどうか微妙なところだと思ひのですが、これから整備をいろいろな形で具体的に考えていく上では、現道のあり方は大事だと思ひますので、もうされているとは思ひますけれども、その辺もぜひ配慮をしていただければありがたいなと思ひましたので、この機会でも申し上げておきたいと思ひます。

もしないようでもございましたら、審議についてはこれぐらいにさせていただきたいと思ひます。

次回の小委員会は、先ほど御提案いただきましたように、きょう、委員の先生から御承認いただきました意見のアンケートの結果が出てから次の小委員会を招集したいと考えておりますので、よろしく願いしたいと思ひます。

最後に事務局から連絡事項がございましたらお願いしたいと思ひます。

○事務局

ありがとうございました。

○石田委員長

それでは、本日の審議はこれまでということで、進行を事務局にお返しいたします。

よろしくお願いいたします。

○事務局

改めて、ありがとうございました。

なお、本日の委員会の結果につきましては、速報を後日公表したいと思います。速報につきましては、委員長一任とさせていただきたいと思いますがいかがでしょうか。

(「異議なし」と声あり)

○事務局

ありがとうございます。

議事録については、速やかに事務局で取りまとめて、委員の皆様にご確認をいただくようにした上で、ホームページで公表させていただきますので、どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、これをもちまして「社会資本整備審議会道路分科会関東地方小委員会」を閉会とさせていただきます。

本日は長時間にわたり熱心なご審議、ありがとうございました。

— 了 —