



7 審議の内容	
土木政策調整課長 補佐	<p><b>【議題(1) 社会資本総合整備計画の概要について】</b></p> <p>○資料1～44ページを説明</p>
委員長	<p>説明について、ご質問等がありますか。</p>
委員	<p>幹線道路ができますと、当然、周辺道路の渋滞緩和という効果も生まれてくるかと思えます。ここには明確な指標はありませんが、そのような考えもお持ちの中で道路整備をされていると理解してよろしいでしょうか。</p>
土木政策調整課長	<p>幹線道路の整備の中で、今回は時間短縮を目標として設定しています。整備に伴って周辺の道路も交通状況が変わってくると思います。市としては、整備前と整備後での交通量の調査を行っており、交差点の渋滞箇所の緩和状況やその周辺の交通も、従前と比較・確認しております。</p>
委員	<p>次に、成果指標の中で産業団地に関する件数増加目標があります。企業誘致というのは経済や会社経営等、様々な観点から決定されるところがあると思います。道路の観点で見ると厳しいこともあるかと思いましたが、いかがでしょうか。</p>
産業立地・人材課長	<p>基本的に本計画は道路事業になるのですが、産業誘致の観点においても、道路交通網は企業の進出判断の最も重要な要素と考えています。特に、最近では周辺道路網の整備により、長岡北スマート流通産業団地が完売という状況です。</p> <p>流通業には2024年問題があり、走行距離が450km以上になるとベースキャンプのようなものを作る必要があります。高速道路の近くに比較的大きな4～5haの倉庫が必要になります。</p> <p>そこで、長岡は高速道路が関越から来る路線と北陸の路線がぶつかる場所にあることで、非常に立地が良いというお声を多数いただいております。</p> <p>道路を整備することと、経済が発展するというのは非常に大きな関係性を持っています。この指標が突然出てくるように感じますが、結果として一番分かりやすい評価だと思っています。</p>
委員長	<p>除雪について、長岡は雪が多いので流通では不利にならないのでしょうか。</p>
産業立地・人材課長	<p>雪のないところから来る企業の方は除雪のことを必ず言われます。一昨年の大雪で長岡の国道が大渋滞しているニュースを見て、心配の声をいただきました。極端に降雪量が多ければ停滞することもあります。2、3日過ぎれば動けるようになる素晴らしい除雪機能を持っていますので、その話をさせていただきます。</p> <p>製造業の方に聞くと、「雪の被害はあまり気にならない。1日2日工場が止まっても、無理に職員に出てきてもらって事故を起こされたり疲れるのだったら、むしろ休みを取る。」とのことでした。働き方</p>

	<p>改革により、考え方が変わってきており、雪の予報があれば、無理に出社するのではなく、事前にテレワーク等の対応をしているようです。また、長岡は除雪が良いという評価をいただいております。</p> <p>また、中之島の工業団地では、消雪パイプが大きな効果を発揮し、一昨年の大雪のときにもほとんど物流は停滞しなかったのがありがたかったというお声をいただいています。</p>
委員長	<p>そういう柔軟な考え方で利用していただけるのであれば、整備する側も取り組みやすいですね。</p>
委員	<p>24ページの2の「道路ネットワーク」の中で2つ教えていただきたい。1つめが「日越52号線ほか」で、橋を3本架ける内容ですが、架ける順番や工事の進捗を教えてください。</p>
道路建設課長	<p>日越52号線ほか改良工事については、①橋から整備を始めて、①②が完了しています。③橋についても、下部工が完了し、来年度以降、上部工に取り掛かる予定です。</p>
委員	<p>もう一つ、37ページの「西幹線10号線ほか」とありますが、これは長岡北スマート流通産業団地と、蔵王橋を結ぶ横の大事な線だと思います。ここの現状についてもお聞かせください。</p>
道路建設課長	<p>委員ご指摘のとおり、西幹線10号線は蔵王橋を西に渡って、真っ直ぐ長岡北スマートインターにつながる道路です。進捗状況については、用地取得が終了し今年度から一部工事に着手している状況です。</p>
副委員長	<p>道路を新設するときに、排水を地下浸透させるような工夫はされているのか。今後されていく予定なのか、お聞かせてください。</p>
道路建設課長	<p>歩道については、市街地などで透水性舗装を採用して地下浸透しています。車道は、除雪のこともありますので、側溝から周辺の排水路に排水している状況です。</p>
副委員長	<p>今後、歩道と車道の排水が一体的になって、歩道側で地下浸透ができる工夫がされると、良いと思いました。</p>
委員長	<p>今回の指標で、例えば10ページ、指標1は当初現況値43分が目標値40分とあり、目標値が小さく見える印象を持ちます。</p> <p>市全体で評価すると指標が上がりにくいので、例えばエリアを区切る等、計測の仕方ですぐにぶん違うのではないかという印象を持ちました。</p> <p>これは、従前から使われている指標ですが、もう少し効果の見えるものも補足資料等で示していただくと、効果が見やすい、計測しやすいものになる印象を持ちました。</p>
土木政策調整課長	<p>目標値の中で、1つめの短縮時間は、1台当たりが3分短縮というところで、少なく感じるかもしれませんが、年間何万、何十万台も通る道の中で1台に何人か乗っているという目を見たときの3分は、決して少なくない効果だと感じています。</p> <p>市道の割合で示しますと、あまり率が上がりませんが、市全体の市</p>

<p>委員</p> <p>委員長</p>	<p>道延長が約35,000kmあり、その中の効果で図っているの、このような数字になっているところでは、</p> <p>全体ではなくエリアで区切ったり、効果を確認できる補足的な部分を切り出した見せ方も大事であると、お話を聞いて感じましたので、参考にさせていただきます。</p> <p>道路運送事業者から言わせていただくと、先ほどご説明があったとおり、貨物のほうは、バイパスが通ればスムーズに移動ができるということで非常にメリットがあると思います。市内の中心部に流れ込む車が減ることで、市内の渋滞が緩和されたと思いますし、それに付随して事故も減っているのではないかと思います。</p> <p>交差点事故は市道で非常に多く、車がバイパスに流れれば、その分の効果も出ます。時間的短縮というのは、それほど大きくは見込めないと思いますし、それに伴う様々な経済効果もあるので、単純にこれを目標にするのも難しいです。</p> <p>事業によってどのような効果が出たというのを立証するのは難しいと思いますので、経済効果等も補足資料として盛り込んだほうが、バイパスの効果が強調できると思います。</p> <p>次の指標を定める際に、今のお話も参考にさせていただければと思います。</p>
<p>土木政策調整課長 補佐</p> <p>委員長</p> <p>委員</p> <p>土木政策調整課</p>	<p><b>【議題(2) 評価結果の内容について】</b></p> <p>○資料46～67ページを説明</p> <p>審議に入りたいと思います。ご質問、ご意見等がありますでしょうか。</p> <p>55ページの指標2について、お聞かせください。</p> <p>今回の能登半島地震を見ても、避難道路として安全性ということが重要だということあらためて実感しました。</p> <p>長岡市の安全で快適な道路ネットワークの形成の中で、流通団地等の利便性等については動きがありますが、この指標2を見ますと、実延長に対する有効幅員6メートル以上の道路の割合は、評価値で見るとあまり進んでいないのだなと感じます。有効幅員6メートル以上にすることは、目標値を1%だけ上げる設定の仕方と、その難しさという観点でどういうところが一番大きいのか。あとは、生活道路としての安全性を今度どのように進めていく方針なのか、聞かせてください。</p> <p>評価指標2では幅員6m以上の割合を上げることとしています。長岡市道の「新設改良に係る指針」の中で、市道認定する際の基準を6m以上としております。過去に整備されたところでは4m未満のところもありますが、今後整備するところは全て6m以上と決めています。</p> <p>この6mの理由は、普通車が容易にすれ違うことができることや、緊急車両などの進入を可能にする等、安全で快適な交通の確保という</p>

	<p>面での基準です。</p> <p>今計画の目標数値としては当初現況37%を、目標値は38%、結果として39%ということですので、それぞれ目標は1%の向上、評価としては2%という数字になっています。</p> <p>本計画の中での整備延長は約19kmとなっており、市道の総延長約3,500kmの中では0.5%程度です。加えて、路線の廃止などを進めることで母数も変わってきます。以上を考慮して1%程度の向上というところになっています。</p> <p>ただ、効果が見えにくいため、効果の見え方の部分を課題とします。</p>
委員	<p>数字の見え方はいろんな工夫があると思います。生活道路としての安全性、いざというときの避難道路としての位置付けなど、今後この計画の中に安全性という面も取り入れられるような見え方、そういうものを是非お願いしたいと思います。</p>
土木部長	<p>生活道路については、本計画の中には含まれていませんが、別の計画の中で生活に密着した、例えば幅員4mのものは6mにするというものにも取り組んでいます。そうすると、緊急車両が入れない道路が拡幅されて安全性が確保できます。これも機会を捉えてお示ししたいと思います。</p>
委員長	<p>幅員6mは、安全にも寄与するというのも市道認定の基準の背景にあるのではないかと思います。この数字が上がることで生活道路の安全性にも寄与しているということになっているかと思っています。</p>
委員	<p>56ページの除雪の距離についてですが、機械除雪というのは、除雪をする道路の延長ということでしょうか。</p>
道路管理課長	<p>機械除雪というのは、ドーザーやロータリーなどの除雪機械を使って除雪する距離です。</p>
委員	<p>増えるのは分かりますが減るといのはどういうことでしょうか。</p>
道路管理課長	<p>減るのは、消雪パイプが敷設されている部分が増えているということです。長岡市は、基本的に消雪パイプの新設はしないのですが、町内会の消雪組合等で消雪パイプを設置してもらっている部分は、今後機械除雪が要らなくなります。</p>
委員	<p>57ページの長岡北スマート流通産業団地の件です。</p> <p>先ほどの話では、ほとんど完売で、道路の整備が進んだことで移転しているところも多いと思います。今後の見込みを聞かせてください。</p> <p>また、雇用を考えると、移転ではなく新たな企業が進出してきた割合と、総合計画の上位の市民生活の向上に、どのように寄与しているのかを教えてください。</p>
産業立地・人材課長	<p>今後の見通しですが、中之島インターの近くに新たな産業団地の造成を計画しています。長岡北スマート流通産業団地と同規模のものを想定しています。これは公表していますが、企業のアンテナは高く、</p>

	<p>既にいつできるのか、どのくらいの大きさかという問合せをいただいています。</p> <p>現在、基本設計という段階で、計画では令和10、11年度供用予定と考えています。</p> <p>これも高速道路沿いにあり、企業の方も非常に期待しています。長岡、中越地区の産業活性化に資するものであり、選ばれるまち長岡になるのではないかと考えています。</p> <p>長岡北スマート流通産業団地の雇用ですが、団地の中全体で、既存の方も含めて千人を目標にしており、うち新規の方が350人です。</p> <p>工場進出の理由として、新たな雇用は見込めないため、機械による全自動化を進める中で、現在の工場の大きさでは、新しい機械が入らないので、新たな工場用地が欲しいという企業が増えてきています。</p> <p>県外の企業は1社となっており、昔のように新しい団地をつくり、雇用が大幅に増えるというのは、なかなか見込めないように感じます。</p> <p>いずれにしても、団地をつくることで、例えば若い方が職業選択の幅が広がります。様々な企業を誘致し、働く場所があるということは、若者の選択肢として有利になると思っています。今後そういうところも含めて頑張っていきたいと考えています。</p>
副委員長	<p>61ページの指標以外の成果達成度で、道路ができることによって商業化とか、宅地以外の雇用を呼ぶような建物が建ってきていることを示していると思います。市役所内で、都市計画や、まちづくりの人たちと連携して呼んできているのか。民間が自ら探して入ってきているのか。率先して、あるエリアを決めて呼ぼうとしているのかどうかをお聞きしたいです。</p>
土木政策調整課長	<p>61ページの資料のところで、今回の計画の左岸バイパスの沿道の土地利用を例示しています。土地の利用に関しては、都市政策課で線引きや用途地域などの計画を立てています。市では、土地の利用形態を定める計画をし、誘致については、積極的にはしておりません。</p> <p>ただ、産業立地・人材課長からも説明があったとおり、こういった道路の整備が進んでくると、民間の方、場所を探している皆様からすると、魅力度が上がるというところがあると思います。その結果として、今回の指標以外の成果というところで上げさせていただいています。沿道も需要が変化して利用されてきているということをお示しさせていただきましたものです。</p>
副委員長	<p>ありがとうございます。すごく良いことだと思います。</p>
産業立地・人材課長	<p>産業立地・人材課としては、産業団地等を整備する際に、土木部、都市整備部からこういう資料をいただいて、企業の方に全面的に情報提供をしております。</p>
委員	<p>新潟県全体として車社会という中で、道路が活性化していくということは流通や産業、いろんな分野でプラスの部分があると思います。福祉分野では、車のない人たちの視点で考えたときに、取り残されていく人たちも逆に増えています。双方を考えていかななくてはいけないと思います。</p> <p>流通・産業が活発化して、安全安心に暮らせる社会ができることは</p>

土木政策調整課長	<p>大事だと思っています。発展する反面、そういう人たちもいるのではないかと考えたところです。どうしても、郊外に商業施設がたくさんできると、買い物に行けないお年寄りがいたりするので、そういった背景も考えていかなければいけないと思いました。</p> <p>道路事業としては、道路の新設、改築などインフラ整備を中心とした計画を示させていただいております。一方で、車を使えない方々もいる中、市には交通政策の担当部局もあり、タクシー業者さん、電車やバスなど公共交通の窓口もごさいます。</p> <p>今日のお話を参考に、土地利用の面では都市政策課と、産業団地の開発は産業立地・人材課と、市の中で、各部局で連携を取りながら、各部局とあらゆる事業について連携を取りながら、事業を進めていきたいと思っています。</p>
委員	<p>66ページの要因の整理の表を見たとき、一番上に栃尾山田土ヶ谷本津川線があります。完了の見込みについてお聞かせください。</p>
道路建設課長	<p>栃尾山田土ヶ谷本津川線の完了見込みについては、まだ複数年かかる見込みです。</p>
委員	<p>ほかの路線もそうですが、この4つの効果指標で括ると個別個別の地域では効果が出るであろうものも、道路延長等大きな指標の中に入れてしまって効果がなかなか見えません。そういうことを補完する意味で、目標・指標以外の成果ということで、いくつか細かい指標をつけていただきました。</p> <p>先ほどの資料のほかにも、こういう細かいところにも目を配っていただいて、事業を進めていただければと思います。</p>
委員長	<p>それでは順番に確認したいと思います。46ページに、成果目標ということで、それぞれの指標1、2、3に対して、目標値、評価値、目標達成度が掲載されています。これについて、この提案をお認めすることよろしいでしょうか。</p> <p>2番目の指標は、まだ事業が完了していないので、達成度は評価しないというご提案です。</p> <p>3番目については、このとおりにお認めしたいと思います。</p> <p>続きまして、52ページです。これも計画の成果目標で、指標1から4まであります。目標値に対して全て評価値が向上しているということで、「○」のご提案で、このとおり、お認めしたいと思います。</p> <p>最後に関連する指標のご提案がございました。65ページです。それぞれの基幹事業と指標との関係を示すものです。この内容はよろしいでしょうか。</p> <p>67ページの一番下の標識は「◎」がないのですが、書式としてこのような形式で良いでしょうか。</p>
土木政策調整課長	<p>ここで該当するのは、案内板、いわゆる標識です。道路自体ではないという意味合いなので、「間接的に貢献」と分類させていただいております。</p>
委員長	<p>従前から、同種の整理は、「○」を用いて整理されるということですね。</p>

土木政策調整課長 委員長	はい。  ご提案の審議事項については、すべてお認めすることといたします。
土木政策調整課長 補佐 委員長 委員 土木政策調整課長 委員 土木政策調整課長 委員 道路建設課長 委員 道路建設課長	<p><b>【議題(3) 今後の整備方針について】</b></p> <p>○資料69、70ページを説明</p> <p>それでは審議に入ります。ご質問、ご意見等がありますでしょうか。</p> <p>今ほどの「リダンダンシー」という言葉について、詳しくお聞かせいただけますか。</p> <p>最近、災害が多発している中で、道路で言えば、緊急輸送路、避難路などが必要となるところです。災害の際に、元々あるルートが1本だと、その道路が途絶した場合、孤立してしまう場合もあります。土砂崩れや川の氾濫で途絶した場合には、通行可能な予備のルートを確保して、孤立を防いだり緊急的避難を可能にするということです。語源は「余剰」「冗長性」という意味です。「あらかじめ交通ネットやライフラインを多重化する」という意味の機能というところを、リダンダンシーと表現させていただいています。</p> <p>今までのご説明だと、この70ページの表、1番、2番がそれぞれ分かれていたと思います。この表は一緒になっていますが、この70ページの表の整理は、一緒に行う位置付けでよろしいでしょうか。</p> <p>この表は、1つの表で達成されたこと（効果）・残された課題、改善方法と今後の予定を表現させていただきました。</p> <p>残された課題のところの、西幹線84号線の事業ですが、タイミング的に大積のインターができるのと、道路の完成はほぼ同時という形なのか、それともタイムラグが生じるのか、教えてください。</p> <p>今のところ用地取得は同時に進んでいます。今後の工事は、まだ複数年かかると思います。</p> <p>承知しました。一点だけ、交通事業者として気になったのが、50ページの青いルートと赤いルートが表示されていますが、青いルートがショートカットできてしまうのです。青葉台中学校の横を通ってくと短縮できますが、あそこを大型車が通ると非常に危険です。もし、タイムラグが生じて大積スマートインターが先にできるようであれば、公安委員会さんと相談され、大型車を通行止めするなどの措置も、前もって考えておいた方が良くと思います。</p> <p>開通に当たって検討してまいりたいと思います。</p>



副委員長	<p>田んぼがなくなったり、新しい道路ができると、日本の排水はどうしても小河川に迅速に水を流すような構造になっていると思います。</p> <p>田んぼは水の流れを弛緩させる効果があります。道路を通して人の生活が活性化していくことと、ゲリラ豪雨や気候変動などで集中的に雨が降ってくることを考えると、道路排水の地下浸透や、道路をつくる時に、合わせて緑地帯を設け、歩行者にうるおいを与えることなどにもご配慮いただきたい。</p> <p>先ほど、車社会という話もありましたが、歩行者にとっても、生活環境の向上につながったり、自然災害を起きにくくするような減災という面でも道路整備は絶対必要となります。より効果的なものをつくっていただければと思っています。</p>
道路建設課長	<p>貴重なご意見ありがとうございます。減災やバリアフリー、自然環境、景観など、様々なものに配慮して計画していきたいと考えています。</p>
委員	<p>今後の予定の中に災害時の予備ルート、リダンダンシー確保という話も盛り込んであって、予備ルートを含めたあり方というのは非常に大事だと考えていました。</p> <p>標識や道路の名前が分からない人もたくさんいると思います。予備ルートを設置されるのであれば、いざというときにすぐに分かるような標識・見せ方にも取り組んでほしいです。</p> <p>事前にいろんな広報手段を使って、住民に周知していただきたいと思っています。</p>
土木政策調整課長	<p>今お話しいただいたリダンダンシーの整備と合わせて、住民の皆さんに分かりやすい案内、標識などの表示に努めます。市からの案内も、インターネットやSNSなどを活用しているところです。工夫して、より分かりやすくなるよう進めていきたいと思っています。</p>
委員	<p>大積スマートインターの道路は、関西からの観光誘客と合わせて利便性が向上します。ここができればニュータウン道路からフェニックス大橋を通過して、摂田屋、山古志まで、さらに観光振興ができると期待しています。</p> <p>救急も広域で、長岡以外の救急車もよく見かけます。広域の安全安心、中越全体の安全安心につながることにありますので、ぜひ頑張っていたいただきたいと思っています。</p> <p>2年後、八十里越の整備もあります。奥只見、会津若松方面の方々も、三条の基幹病院を利用したり、広域観光の効果もあります。長岡では、河井継之助のつながりとか、いろんなところが発現してくるだろうという期待があります。その関連する道路整備も併せて動いていただければと思います。</p>
委員	<p>私も同様で、災害時の対策というところで、私たちの福祉施設などでも、BCP（事業継続計画）の策定なども減災のことを考えながら策定しています。道路交通もどんどん進んでいく中で、長岡の3病院が大きなメイン通りにあります。基幹病院が魚沼と三条と、そういったルートではつながりやすいところがあります。医療、福祉、産業、観光、すべてが道路でつながるといえるところでは、非常に期待できることだと思います。</p>

<p>土木政策調整課長</p>	<p>今回の輪島の災害を見ていると、救急車が通れないということもたくさんあって、助かる命も助からなかったこともあります。そういう部分では私たちも、迂回路なども把握した上で、日常生活ができるというなど。それが安心につながるのではないかと思います。</p> <p>大変貴重なご意見をいただいたと思っています。</p> <p>市内全体で申し上げますと、長岡市内は南北に信濃川が流れていて、東と西は分断されている。近隣の市町村との関わりは、北側には見附市、三条市、燕市、その先は新潟市で、南側は小千谷市や魚沼市で、南北のつながりがあります。長岡市が道路整備を進めている中で、70ページのところにもラダー型広域幹線道路網ということで、信濃川左右岸の縦軸を南北軸、左右岸を結ぶ信濃川の橋梁を、梯子形に整備する幹線道路網の構築を進めております。</p> <p>新潟県が管理している東西道路は左右方向にありますし、今回ご審議いただいた左岸バイパスは左岸の縦軸の幹線道路というところで、東で言えば、国道8号、17号が南北に幹線としてあります。それぞれ、国や県、長岡市が道路を整備しているところですので、それぞれと連携して整備を進めることを目指しています。</p> <p>八十里越の整備は国土交通省が整備を進めています。長岡市としては枳尾地域が入り口にありますので、観光誘客、河井継之助の交流などもあります。関連する道路整備の期成同盟会にも加わっています。新潟県管理の県道になりますが、アクセス道路への働きかけもしています。</p> <p>そのような形で、国、県等と連携して、幹線道路を整備改良していただくように進めていますので、またご理解、ご協力のほどよろしくお願い致します。</p>
<p>委員長</p>	<p>先ほど、大雪時の対応で、産業立地・人材課長から「流通は3日間ぐらい休んでも平気だ」ということでした。道路を整備するのも限界があります。最近は働き方もだいぶ変わってきたので、出勤規制などのソフト対策により渋滞緩和もできるように思います。大雪時に出掛ける必要がないようにしていただくと効果的だと思います。</p> <p>最近、大雪の予測時は、電車も止まるなど、色々な変化が受け入れられています。長岡市は非常に雪の多いところなので、市としても、事前のアナウンス等をもう少し取り組んでいただくと良いように思います。</p> <p>また、除雪も、非常に頑張っているのはよく承知しているのですが、2車線道路が1車線になって渋滞することもあります。</p> <p>渋滞の起きる場所は把握されていると思いますので、コントロールポイントを効率的に除雪するなど、少し考えていただきたいのが市民の希望です。</p> <p>お話の中で脇道へのショートカットの話がありました。脇道は幅員も狭く、歩行者がいる場合も、スピードを出して走行する方がいます。安全という点では非常に問題があります。</p> <p>小さなことで申し訳ないですが意見として申し上げました。</p>
<p>土木政策調整課長</p>	<p>最初の大雪時の対応です。元々、国土交通省とNEXCO東日本、長岡市と県の道路管理者で情報共有会議をしていました。一昨年の12月に大渋滞があり、その後、これを密にして、大雪時にはウェブ会議を常時接続状態にして、それぞれの道路の状況を共有しています。その中で</p>

	<p>長岡市の情報も常時発信することが可能になっています。</p> <p>市民の皆様への発信については、インターネット、ホームページに加え、LINEやSNSも、広報部局と連携して発信しています。</p> <p>国や県、NEXCOや長岡市の話し合いの中で、広域的な情報発信については、国やNEXCOがテレビや新聞等で発信しています。市民の皆様への直接の発信は、長岡市がそういうツールを持っていますので発信しています。</p> <p>ソフト対策としては、道路管理者はもちろん、除雪作業を一生懸命やりますが、それ以外にも出控え要請をしています。雪が予想される場合は、国交省の方も、予定の前倒しや後ろ送りという形の発信を行っています。</p> <p>ショートカットの話も、私どもは地域の皆様から様々な要望を承る中で、そういう話を受けるケースがあります。先ほどあったように規制による方法もありますが、その場合、市の道路管理者ではなく警察が行います。地元の方にとってどうかということもありますので、ケースバイケースで、その場所でどういう方法が良いか、地域の皆様方と相談させていただき進めたいと考えています。</p>
<p>道路管理課長</p>	<p>除雪の件でお答えします。一昨年12月の集中的な大雪を受けて、国や県は調整会議や連絡会議を頻繁に持つようになっていきます。市としても、当時の大雪に対応するような人員や除雪機の台数を確保するのは難しい状況です。例えば、バス路線ですれ違いが難しいところにロータリー除雪車を入れるなど、ロータリー除雪車を有効に使いたいと考えています。様々な要素により流れが変わってくる部分がありますので、地域の皆様から情報をいただきながら、できることをやっていきたいと考えていますのでご理解とご協力をいただきたいと思います。</p>
	<p>委員長</p> <p>委員の皆様から様々な意見を頂戴しました。ぜひ、この意見を今後の施策にも反映していただければありがたいと思います。基本的には、本計画により達成されたこと、残された課題の内容については確認させていただいたということにしたいと思います。</p> <p>以上で、道路事業の議事を終了したいと思います。</p> <p style="text-align: right;">以上。</p>