

第178回秋田県都市計画審議会議事録

1 日 時 平成31年3月11日（月）午後1時30分～午後2時30分

2 場 所 ルポールみずほ 3階 ふよう

3 議事案件等

(1) 議案第2号 秋田都市計画道路の変更について

4 出欠の状況

(1) 出席委員（14人）

山口邦雄、佐々木吉秋、野村恭子、渡邊綱平、木元慎一、谷川原郁子、相沢陽子、齋藤辰雄、東北地方整備局長代理 今野敬二、東北運輸局長代理 兼平悟、秋田県警察本部長代理 三浦稔、工藤嘉範、原幸子、三浦茂人

(2) 欠席委員（3人）

鈴木良典、門脇光浩、阿部文夫

5 議事の概要等

(1) 資料確認、あいさつ

○三浦幹事

定刻となりましたので、ただ今から秋田県都市計画審議会を開催いたします。

はじめに、資料の確認をさせていただきます。本日は、「配席図」、両面の「委員名簿・幹事名簿」、「秋田県都市計画審議会条例・運営規程」の3枚の資料をお配りしております。議案書につきましては、あらかじめ郵送し、本日御持参していただくようお願いしていたところですが、お持ちでない方は挙手により、お知らせください。よろしいでしょうか。

それでは、開会に先立ちまして、秋田県建設部部長の小川幹事から御挨拶申し上げます。

○小川幹事

ただ今御紹介いただきました秋田県建設部 部長の小川でございます。委員の皆様におかれましては、年度末の大変お忙しい中お集まりいただきまして、誠にありがとうございます。

委員の皆様には、日頃都市計画行政をはじめとする県政各般にわたりまして御理解と御協力をいただいておりますことに、この場を借りて感謝申し上げます。

本日御審議していただきます都市計画道路の大浜上新城線につきましては、重要港湾秋田港から秋田自動車道の秋田北インターチェンジまでを結ぶものでありますが、皆様御存知のとおり秋田港での国際コンテナ取扱量が大変増えております。

また、クルーズ船につきましても寄港回数が伸びている状況にありまして、このクルーズ船のお客様を県内全般に行っていただくためにも今回の道路は非常に効果が高いものであると思っております。産業・観光振興などに資することを念頭に、次の時代に向けて秋田の未来を創造していく都市計画道路となっていくよう期待しているものであります。

本日は、それぞれの専門的なお立場から忌憚のない御意見や御提言をいただきたいと思っておりますので、よろしくお願いたします。

以上、簡単ではございますが、私の挨拶とさせていただきます。

○三浦幹事

続きまして、都市計画課長の竹村幹事から、新たに委員に御就任いただいた方を御紹介します。

○竹村幹事

都市計画課長の竹村でございます。人事異動により行政機関の委員に変更がありましたので御紹介します。

秋田県警察本部長の鈴木達也委員ですが、本日は代理で、秋田県警察本部交通規制課の三浦稔課長に御出席いただいております。

○三浦幹事

それでは審議に入りたいと思いますが、以後の進行は、議長であります山口会長にお願いいたします。

(2) 開会、議事録署名人指名

○山口会長

それでは、ただ今から第178回秋田県都市計画審議会を開会します。

はじめに、本日の審議会は、委員の2分の1以上の出席がありますので、秋田県都市計画審議会条例第5条第2項に定める定足数に達していることを御報告いたします。

次に、秋田県都市計画審議会運営規程第9条第2項に基づき、議事録署名委員の2名を指名させていただきます。今回の議事録署名委員は、佐々木委員と野村委員にお願いしたいと思いますがよろしいでしょうか。

○佐々木委員

はい。

○野村委員

はい。

○山口会長

はい、よろしくお願いたします。

(3) 報告事項

○山口会長

続きまして、前回の付議議案の処理状況について、事務局から報告願います。

○三浦幹事

報告いたします。資料を1枚めくっていただきますと、前回の審議会において議決していただいた議案の処理状況を記載しております。

「平成30年度 議案第1号 秋田都市計画区域区分の変更について」ですが、市街化区域に指定されていた秋田市楯山石塚谷地地区、上北手荒巻地区の一部について、都市

的な開発、土地利用が見込めなくなり、隣接する農地と一体的な土地利用を促進するため、市街化調整区域へと区域区分を変更したものです。

本審議会での答申を受けまして、この変更を都市計画決定し、その旨を平成31年2月1日付け秋田県告示第61号で告示しております。以上です。

○山口会長

ただ今の報告について、何か御質問等ございますでしょうか。

【特に質問等なし】

(4) 議案第2号 秋田都市計画道路の変更について

○山口会長

続きまして、議案の審議に入ります。

なお、本日は、議案の審議にあたり必要と認められることから、秋田県都市計画審議会運営規程 第7条の規定により、秋田県道路課の担当職員にも出席いただいております。

「議案第2号 秋田都市計画道路の変更について」、事務局から説明してください。

○長谷川幹事

秋田都市計画道路 大浜上新城線及び関連する都市計画道路の変更について、御説明します。スクリーンを御覧下さい。本日御説明する内容の流れです。1. 変更対象の都市計画道路から 6. 今後の手続きまで概ね25分を目処に御説明します。

今回、変更対象である都市計画道路の名称と位置について御説明します。初めに、大浜上新城線です。秋田港を起点とし、御所野追分線とJR奥羽本線を横断し、秋田北インターチェンジへ通じる路線です。次に、秋田港北線です。海沿いを縦断する路線です。続いて、御所野追分線です。秋田市市街地の西側を南北に縦貫する路線で、国道7号、13号でもあります。今回変更する箇所は、国道7号の部分です。続いて、横山金足線です。市街地の東側を縦貫する路線です。最後に、外旭川上新城線です。横山金足線から秋田北インターチェンジへ通じる路線です。以上の5路線が変更対象の路線となります。

また、関連して、秋田市が決定する都市計画道路の変更があります。飯島相染線です。港側の産業団地を南北に通る路線です。続いて、将軍野相染線です。奥羽本線東側の住宅地を南北に通る路線です。今回の変更は、大浜上新城線が主であり、他路線については大浜上新城線の変更に伴うものであります。

次に、大浜上新城線の都市計画の決定経緯と機能について御説明します。昭和41年に都市計画道路 大浜下飯島線として当初決定され、その後の変更を経て横山金足線まで、概ね現在のルートで決定されています。その後、平成9年に、横山金足線から外旭川上新城線まで延伸するとともに、名称を大浜上新城線に変更し、現在に至っています。

続きまして、当路線が有する主な2つの機能について御説明します。一つは、秋田港と秋田北インターチェンジを結ぶアクセス道路としての機能です。もう一つは、環状道路として、秋田港、国道7号、横山金足線、秋田北インターチェンジを連絡する道路としての機能です。物流道路として、トレーラーなど、大型車の通行や地域住民の日常における円滑な交通に寄与するものと考えています。

次に、大浜上新城線の変更が必要となった背景について、御説明します。近年、コンテナ取扱量、クルーズ船寄港回数の増加など、秋田港を取り巻く情勢が急激に変化しており、秋田港の機能強化のため、秋田北インターチェンジへのアクセス強化が必要となっています。

このような中、現状において、アクセス道路として機能しているルートとしては、主に二つあります。初めに、現況ルート①黄色線のルートです。港から北上し、市道下新城東西線や横山金足線などを通るルートですが、奥羽本線のaの位置において、滞留区間の短い踏切が存在します。また、bの位置の交差点が鋭角であり、トレーラーの走行性に課題があります。次に、現況ルート②赤色線のルートです。港から南下し、新国道などを通るルートですが、cの位置など、大半が住宅地・市街地であり、かつ主要渋滞区間を通過することから、生活環境への負荷が課題となっています。

また、現在の大浜上新城線、白い点線については、港側から国道7号までの区間は概ね整備済みであります。港側の交差点が鋭角であり、走行性に課題があるほか、飯島地区の赤丸の箇所については、住宅密集地を通過することから、多くの家屋等の移転が必要となるなど、事業化に至らなかった経緯があります。

このようなことから、県では、秋田港と秋田北インターチェンジを結ぶアクセス道路について、新たなルートを検討してきました。秋田港の機能強化に対しては、秋田北インターチェンジと直結するルート、より早期実現の可能性が高いルート・構造とすること。住宅密集地である飯島地区では、住環境に対して影響が少ないルート・構造とすること。交通需要の変化に対しては、交通量に見合った道路規格、交差方式等の構造とすること。このような観点で選定したルートについて、他路線も合わせて、変更概要を御説明します。

初めに、大浜上新城線です。黄色線が現大浜上新城線のルートを表しています。これを、赤色線の位置、市街地の北側を通過するルートに変更します。これにより、黄色線の現計画は都市計画道路としての指定がはずれます。この変更に伴い、秋田港北線については、大浜上新城線との交差位置を南から北に変更します。続いて、飯島相染線については、大浜上新城線に接続するため、延伸します。続いて、御所野追分線については、大浜上新城線との交差位置を南から北に変更します。続いて、将軍野相染線については、接続している大浜上新城線を北側へ変更するため、黄色線の区間を廃止します。続いて、横山金足線については、大浜上新城線との交差位置を南から北に変更します。最後に、外旭川上新城線については、大浜上新城線との交差位置をインターチェンジ側に変更します。

変更案の通過ルートについて、少し大きな図面で西側から順に説明します。黄色が現計画、赤色が変更案となっています。初めに、港側の秋田港北線との交差位置については、現計画の鋭角な交差点から新城川の北側に変更します。秋田港北線については、右折・左折レーンを設置することから、道路幅員を広げます。工場施設を避け、新城川右岸沿いを北上し、延伸する飯島相染線とは平面で交差します。続いて、新城川までの区間については、大型車の走行性を考慮した線形とし、合わせて運動広場を避けたルートとします。新城川を渡った後の、横山金足線までの市街地を通過する区間については、高圧送電線に対して必要な離隔距離を確保したルートとします。国道7号及びJR奥羽本線に対しては、上空を高架構造で通過します。また、国道7号と連絡するため、接続道路を設置します。その際、国道7号に右折レーンを設置することから、幅員を広げます。奥羽本線を過ぎた後は、神社を避けたルートとし、横山金足線とは平面で交差します。横山金足線との交差後は、北側の山裾を通過し、下新城岩城地区の集落付近で現計画のルートに戻ります。集落区間を過ぎた後は、現計画と同様に大きく南側にカーブさせ、市道糠塚槻ノ木線と重ねたルートにします。市道とはT字交差になりますが、秋田北インターの方向については、高速道路本線との合流のような、導入路を設けて走行性を確保します。終点側の外旭川上新城線とは、平面で接続します。

変更案の標準断面について、説明します。現計画の幅員31m、4車線を、車道幅7m、全幅員10mの2車線に変更します。歩道は設置しません。また、横山金足線から東側の田園区間は、両側に側道を設けた構造とします。

都市計画図書の計画書における変更について、説明します。配布の議案書と合わせて御覧下さい。議案書の3ページが変更前、4ページが変更後となっています。左側の上

段に記載の横山金足線については、法改正により車線数を明示することが必要となったため、今回4車線と明示し決定するとともに、平面交差9箇所を10箇所に変更します。右側の上段の大浜上新城線については、幅員の変更に伴い名称の番号を3・2・13から3・6・13とし、延長を5,830mから6,120mに、幅員を31mから10mに、平面交差3箇所を4箇所に変更します。また車線数を2車線に決定します。その下段の秋田港北線については、平面交差1箇所を3箇所に変更します。その下段の外旭川上新城線については、車線数を4車線に決定し、平面交差箇所数を2箇所に変更します。

最後に、都市計画変更手続きの流れを御説明します。都市計画素案の住民説明会を昨年10月9日と10日に昼1回、夜2回行っていきます。国等との協議を経て、都市計画案の縦覧を行い、4件の意見書が提出されています。その後、秋田市に対して意見聴取し、異議なしの回答をいただいております。本日の都市計画審議会に至っております。当審議会において御承認いただければ、国土交通大臣への協議・同意を得た上で、都市計画の変更告示されることとなります。

続きまして、お配りしている「意見書及びこれに対する県の見解」を御覧下さい。縦覧した都市計画案に対して提出された意見書は4件あり、全て大浜上新城線に関する御意見です。

それでは、意見書の要旨とこれに対する県の見解について御説明します。

【1件目】です。①の御意見は、変更理由に関するものであり、これに対する見解として、変更案については、一つ目として、秋田港と秋田北インターチェンジを直結するルートとして早期実現の可能性が高いこと、二つ目として、限られた公共事業費の中で、より高い費用対効果が得られること、三つ目として、住宅密集地を避け住環境に対してより影響が少ないルートであること、以上の観点から選定したものであります。②の御意見は、事業費に関するものであり、変更案の事業費は約145億円であり、対して現計画で整備する場合の事業費は、この金額に10数億円の掛かり増しになることが見込まれております。③の御意見は、年間利用台数に関するものであり、変更案における計画交通量は1日当たり約5,000台となっております。④の御意見は、現計画の地域コミュニティの分断に関するものであり、飯島地区の住宅密集地において、現計画は、大きく掘り込んで通過し、地形的に地域を分断することとなります。結果として、地域コミュニティが分断され、それにより考えられる影響については、個別の影響の大小ではなく、全体として分断自体が懸念されると考えております。

続いて、【2件目】です。⑤の御意見は、現計画や変更案のルートに関するものであり、一つ目の現計画については、住宅密集地を通過し多くの家屋等の移転を要するなどの課題があります。変更案は、現計画を含め複数のルートと比較し選定したものであり、最適なルートと考えております。二つ目の変更案のルートについては、高圧送電線に対して必要な離隔距離を確保しつつ、住宅地を極力避けたルートとしております。⑥の御意見は、土地収用、残地に関するものであり、用地買収や建物補償、残地については、事業着手後に詳細な調査を実施し、補償基準に基づき個別に検討してまいりたいと考えております。

続いて、【3件目】です。⑦の御意見は、生活環境に関するものであり、変更案における騒音・振動などの環境調査は現在実施中であり、必要に応じて対策を検討してまいりたいと考えております。⑧の御意見は、残地に関するものであり、⑥と同様です。

次ページをお開き下さい。【4件目】です。⑨の御意見は、案の縦覧の告知方法に関するものであり、案の縦覧の周知については、秋田市の広報には掲載出来ませんでした。秋田魁新報への掲載や町内会回覧などにより出来る限り周知に努めてまいりました。⑩の御意見は、大浜上新城線の必要性に関するものであり、一つ目のトレーラー台数については、交通量推計の元となる全国一斉の交通量調査において、トレーラーに特化した調査は行っていませんが、変更案の計画交通量として、1日当たり約5,000台を見込んでおります。二つ目の必要性については、変更案は、企業や近隣住民を始めとし

て県内外の幅広い方々が利用する道路として計画しております。道路整備により、コンテナ取扱量のさらなる増加など、秋田港の利用拡大につながり、さらに、円滑な交通への寄与や産業活動の活発化・観光振興が期待され、ひいては、秋田県全体の発展に資するものと考えております。このことから、当該道路の整備が必要であると認識しております。三つ目のルート比較については、現計画は変更案に比べ、所要時間に大きな差はなく、事業費についてはさらに10数億円の掛かり増しになることが見込まれております。また、市道下新城東西線を利用するルートについては、変更案に比べ大きく迂回し所要時間が長くなるなどの課題があることから、事業費は算出しておりません。⑪の御意見は、変更ルートに関するものであり、⑤と同様です。⑫の御意見は、変更案近隣の住民への影響に関するものであり、一つ目の騒音等環境に関するものについては、⑦と同様です。孤立した状態になることに関しては、住宅地を通過する区間については、高架構造となる予定であり、住宅地内の市道は現状とほぼ同様の交通形態を確保するものとしております。二つ目の説明会については、来年度に予定している事業化の段階で改めて開催する考えでおります。

○山口会長

ありがとうございました。ただ今の説明に対しまして、何か御意見や御質問等ございますでしょうか。

○今野代理委員

秋田市の都計審の時に申し上げればよかったのですが、二つ質問があります。元々外旭川上新城線と大浜上新城線の交差についてはランプのインター形式であったという計画に対して、縦断を下げたので平面交差になる計画となりました。その時に物流を考えた場合に、背高コンテナが回れる隅切りを取っているのでしょうか。これを取らないと外旭川上新城線の停止位置を後ろに下げなければならない、そうしないと頭が対向車線にはみ出してしまいますので信号距離が長くなるという問題があります。この際考えていけばよいが、考えてなければセットメニューで考えていただければと思います。二つ目は、秋田昭和線に抜ける道路にかぶさる区間がありますが、この区間は今の道路にかぶさるという考え方でよいのでしょうか、そうしますと幅員的には造り方がわかりません。通行止めをしないで造るとなると3車線分位の幅になります。通行止めをすれば2車線でよいのでしょうか。

○山口会長

はい、ありがとうございます。事務局の方からお願いします。

○佐藤道路課長

一つ目の質問につきましては、現状でも隅切りに余裕があり今の用地内で対応できると考えています。工事の問題については、両側に側道を設ける計画になっており、側道を造り、切り替えながら行っていきます。詳細の計画は今後考えていきます。

○三浦代理委員

住民説明会を行っていますが、その際の住民の合意形成はどの程度のものであったのか感触を教えて欲しい。平面交差の関係で、交通量の関係から信号が必要となると考えられるのが横金線と7号、港湾道路の3箇所については、信号機の要望があるとのイメージでしょうか。港湾道路のタッチで天王の方から来れば右カーブをして交差点にぶつかり、土崎の方から来れば坂道を下って交差点になりますが、その際の大体の距離を教えてください。

○山口会長

はい、3点ありました。いかがですか。

○長谷川幹事

説明会の際の住民の御意見については、現状のルートでなぜできないのかという方が一人、もう一人が現況ルートの北部道路を使うルートも考えられるのではないかと、大きくは二つの意見がありました。

○竹村幹事

補足させていただきます。説明会を3回開きましたが、今の二つの意見は反対の意見ですが、声なき声といいますか、賛成だという声もありました。相対的には賛成の方が多かったのではないかと受け取っています。

○山口会長

2点目の平面交差の信号についてはいかがでしょうか。

○佐藤道路課長

信号の件については、お話が出た箇所については、信号が必要となると考えていますが、詳しい話については、今後協議していきたいと考えています。

臨港道路と新たな道路との交差点の位置ですが、南側から行くと新城川を越えて約160mの距離になります。滞留長の区間は2.5%以内の縦断勾配であり、交差点としての基準を守るように計画しています。

○山口会長

はい、今のお答えでよろしいでしょうか。

○三浦代理委員

北側から来た場合のカーブを曲がってからの距離はどうなっていますか。

○佐藤道路課長

カーブを曲がってからの左折の滞留長としては75mあり問題ないと考えています。

○山口会長

75mというのは大体何台位ですか。

○三浦代理委員

10台位です。

○山口会長

はい、齋藤委員お願いします。

○齋藤委員

5路線を一気に説明され、個別にそれぞれ問題があると思いますが、地元に対する説明もなされたようだが、何回位、場所はどこで説明されたのか、地元から御意見としてここに付されていますがこれを一気に説明されたので、どれがどこなのか理解し難いところがありました。今回はこのような形で説明されましたが、できればページ毎、路線毎の形で説明いただければありがたいです。

資料の1ページの下欄にJR羽越本線とありますが、羽越本線とはどこから出てきたのでしょうか。羽越本線は秋田駅を起点として新潟県の県境の都市につながる路線であると理解していますが、羽越本線はどの場所を指しているのでしょうか。

○長谷川幹事

説明会については、昨年10月9日に夜1回、10月10日は昼1回、夜1回、計3回土崎の北部市民サービスセンター、通称キタスカで行っています。羽越本線との立体交差ではありますが、御所野追分線の交差部分を全て記載することとなっており、場所についてはスクリーンに映し出されているこの部分です。

○齋藤委員

はい、わかりました。各路線は順次整備されていくことと思われませんが、除雪対策、自転車や歩行者の通行に対する考え方を教えていただきたい。

○山口会長

はい、お願いします。

○佐藤道路課長

自動車専用道路ではないので、自転車が通ることも可能です。除雪については、必要な堆雪幅を設置することとしています。歩行者については、歩道はなく、かつ大型車が通る道路でもありますので、市道などの現道を利用していただければと考えています。

○齋藤委員

先ほど言い忘れましたが、立体交差すると勾配がありますが、安全性を考えると十分配慮しなければならない。

○佐藤道路課長

縦断勾配に関しては3%が一番きつい勾配となっています。100mで3mなので普通の一般道路に比べるとそれほどきついものとはなっていません。カーブに関しても設計速度60kmに対して最低限150mの曲線半径があればよいことになっていますが、今回は曲線半径300mであり線形的にも優れた設計となっています。

○山口会長

はい、ありがとうございます。先ほどの住民説明会との関係で、案の縦覧というのがあるのですよね。

○長谷川幹事

縦覧につきましては1月18日から2月1日までの期間行っています。

○山口会長

説明会当日は説明を聞きますが、その後住民の方は詳しい資料を見ることができるといふシステムになっていますね。

他にいかがでしょうか。はい、谷河原委員

○谷河原委員

この計画はいつ頃実施されて、かなりの大きな工事ですが、どういう順番で行われるのでしょうか、それともまた10年後変更となってしまうのでしょうか、住民の方達はどのように思っているのでしょうか。

○山口会長

事業化に向けてということですが。

○佐藤道路課長

大変失礼ではあると思ったのですが、今回の都市計画審議会の前に来年度の当初予算に事業費として1億円程計上させていただいています。県としても当該道路は、県の持続的発展、産業・観光振興に効果が高いものと考えており、できるだけ早く事業化したいと考えております。順調にいけば来年度から事業化ということになります。その後測量・調査・設計・用地買収を進めて工事ということになりますが、そこまではもう少し時間がかかります。本都市計画審議会承認いただければ、来週には公共事業専門委員会という事業化に向けた第三者委員会があり、その場で説明して認めていただければ事業化ということになります。

○山口会長

そうしますと、都市計画の手続きの後に、事業認可を得てという段取りになるのですか。

○竹村幹事

都市計画の手続きとしては、変更の決定をした後に、都市計画事業認可ということになります。それ以降は、道路課長が申したような着手の段取りとなります。

○山口会長

わかりました。はい、工藤委員お願いします。

○工藤委員

二つあります。一つは、工事費の新旧の差が10億円程度ということで、予想していたよりは差がないものだなというのが率直な感想であります。新旧計画での飯島地区の住宅密集地の用地買収、建物補償の試算はどの位になっているのですか。もう一つは、秋田港北線かと新しい計画の道路、飯島精練の付近がT字路になりますが、私も利用しますが、北から来た場合にカーブとなっており、スピードも出て非常に危険とを感じるが道路構造、交差点構造が問題がないのか心配であります。

○佐藤道路課長

交差点の滞留長の区間は縦断勾配2.5%以内という基準があり、そのような基準はクリアできるものとしています。

○工藤委員

場所が場所だけに凍結や風も強いし、普通の長さでよいのか、どの位の滞留を予想しているのかということをお心配しています。北からものすごいカーブで入ってきますので、新旧10数億円の差があるのであれば、その差額で立体にするなどすることも考えられるのではないのでしょうか。

○佐藤道路課長

住宅の用地補償関係は旧計画では60億、新計画では30億円となっています。交差点については、北側から来たときに滞留長としては75m、その少し前の段階で左折レーンに入っていくテーパ長を60m、計135mを設けています。

○山口会長

佐々木委員お願いします。

○佐々木委員

私は秋田市の農業委員を務めていますが、その観点から早期に道路計画を進めていただきたいということでお話します。この道路が計画されている地域の農業者の皆さんが基盤整備をしたいということで前から話があります。規模の大きい農家の皆さんを中心として農地の所有者の同意等を求めるというようなことをしていますが、この道路の問題が片付

かないと、基盤整備に進めないという状況のようであります。なんとか道路の計画が早期に進むように、1～2年前から道路の方も動きが出てきて新たな路線も目処がつきつつあるという話ですが、農家の皆さんから機会があれば話をしてくれないと言われていました。10アール区画の田んぼは農道も狭くてぬかるむ、後継者もなかなか育たないと問題を抱えており、できれば道路の問題を一日も早く進めていただいて、農業の問題の解決にもつなげていけるように、皆さんからもお力添えをいただきたい。私からは以上です。

○山口会長

今お話のあった地域の農地とはどの辺りですか。

○佐々木委員

横山金足線を過ぎるとすぐ農地が有りその一帯です。

○山口会長

その辺は基盤整備済みではないのですか。

○佐々木委員

済んでいません。区画が狭い、農道が狭い、ぬかるむ地域です。農地の汎用化という観点からも、50年先、100年先を見据えても基盤整備を進めなければいけないということで、是非、道路問題も早期に進めていただきたいということです。

○山口会長

齋藤委員どうぞ。

○齋藤委員

先ほどの説明の中で、道路と奥羽本線が交差するところは線路と陸橋の桁下の高さはどの位あるのでしょうか。

○佐藤道路課長

国道7号と鉄道が交差するところは立体交差となっています。JRと協議して必要な離隔をクリアする高さとしています。

○山口会長

他に御質問意見等ありますでしょうか。ないようですので、よろしいですか。これまで質問等ありましたが、特段反対等はなかったと理解しています。

それでは、「議案第2号」について、お諮りします。

「議案第2号」について、原案のとおり承認することに御異議はございませんか。

【異議なしの声】

○山口会長

御異議ないものと認め、原案のとおり承認することに決定します。

以上をもちまして、本日の議事の審議は終了とします。その他事務局から何かありますか。

○長谷川幹事

事務局からは特にありません。

○山口会長

それでは、進行を事務局にお返しします。

○三浦幹事

委員の皆様方には、御審議をいただきありがとうございました。
これもちまして、第178回の審議会を閉会いたします。