

審 議 経 過

それでは、第 1 号議案について事務局から説明をお願いいたします。

[第 1 号議案を朗読]

○事務局

それでは、第 1 号議案について説明させていただきます。お手元の資料か正面のスクリーンをご覧ください。

初めに、高規格幹線道路海南吉備線の位置関係について説明します。

本路線は、高速道路阪和自動車道の一部を形成する道路で、起点が海南市の鳥居から終点の有田川町天満を結ぶ 10.7 キロメートルの自動車専用道路となります。この区間は、海南都市計画区域と吉備都市計画区域、2 つの区域をまたいでいまして、それぞれにおいて名称を定めています。

また、海南都市計画区域のうち、合併前の旧海南市と旧下津町においても、それぞれ名称を定めています。

本路線は、4 車線道路として平成 8 年 11 月に都市計画決定を行いまして、平成 23 年 5 月に 4 車線化が完了しまして供用を開始しているところです。

次に、計画概要になります。

道路規格は第 1 種第 3 級、設計速度は時速 80 キロメートル、車線数は 4 車線、道路延長は約 10.7 キロメートル、標準道路幅員は 17 メートルで、幅員構成は車道 3.5 メートルが 2 車線と、その両サイド 0.75 メートルの路肩で、8.5 メートルのトンネルが 2 本となっています。

それでは、変更内容を説明します。

本路線には、図に示していますとおり（資料 P.3）、海南インターチェンジ、下津インターチェンジ、有田インターチェンジと、3 つのインターチェンジがあります。今回の変更箇所は、この各インターチェンジの料金所において都市計画道路区域を縮小するものです。

それでは、変更の経緯について説明します。

本路線を都市計画決定した平成 8 年の時点では、ETC はまだ普及されていませんでした。そのため、必要となる料金所のレーン数は、一般レーンのみで検討を行い、必要となる都市計画道路区域を決定していました。その後、平成 18

年の4車線化の施工に当たり、その当時のETC普及率が50%を超えていたことを考慮して、各料金所の必要レーン数を再検討したところ、当初決定時のレーン数までは必要なく、料金所の規模を縮小して施工を行いました。それが現在の料金所のレーン数になります。

ただし、この時点では将来のETCの普及率が不明確であったため、都市計画道路区域の縮小は行わずに、今後の普及率の動向を見てから判断することとしていました。そして、現在においてはETC普及率は90%を超えていまして、将来交通量においても減少傾向にあることから、将来的にも現在の料金所のレーン数で十分対応可能との判断に至ったため、各インターチェンジにおける都市計画道路区域を縮小することとしました。

それでは、各インターチェンジでの区域縮小の詳細について説明します。

まず、海南インターチェンジになります。

この図（資料P.4）の赤丸で囲った箇所が、料金所の区域を縮小する箇所になります。縮小する範囲は、黄色で着色した範囲となります。当初は全体で9レーンを想定した区域設定としていましたが、現在の7レーンの区域まで縮小します。

出入り口別の内訳でいいますと、変更前は入口が3レーン、出口6レーンを計画していましたが、変更後は入口3レーンは変わらず、出口が4レーンとなります。

次に、下津インターチェンジになります。

当初は、全体で4レーンを想定した区域設定としていましたが、現在の3レーンの区域まで縮小します。出入口別の内訳では、変更前は入口2レーン、出口2レーンを計画していましたが、変更後は入口1レーン、出口1レーン、出入口兼用が1レーンとなります。

最後に、有田インターチェンジになります。

当初は、全体で9レーンを想定した区域設定としていましたが、現在の5レーンの区域まで縮小します。出入口別内訳は、変更前は入口3レーン、出口6レーンを計画していましたが、変更後は入口2レーン、出口3レーンとなります。

以上で、説明を終わらせていただきます。ご審議のほどよろしくお願ひしま

す。

○議長　それでは、ただいま第1号議案について説明がありましたが、この議案についてご意見、ご質問を伺いたいと思います。ご意見、ご質問ございますか。

〔「異議なし」の声〕

○議長　よろしいですか。

〔「はい」の声〕

○議長　意見がないようでしたら、第1号議案についてお諮りしたいと思います。よろしいでしょうか。

〔「はい」の声〕

○議長　それでは、第1号議案について本審議会から原案のとおり変更することを適当と認めるとしてよろしいでしょうか。

〔「はい」の声〕

○議長　異議なしということですので、第1号議案について本審議会からは原案のとおり変更することを適当と認めることとさせていただきます。

続きまして、第2号議案について事務局から説明をお願いします。

〔第2号議案を朗読〕

○事務局　それでは、第2号議案について説明させていただきます。

初めに、新和歌浦中之島紀三井寺線の位置関係について説明します。

本路線は、和歌山市新和歌浦を起点とし、中之島を經由して紀三井寺を終点とする延長約1万3,590メートルの道路で、和歌山市の地域間及び拠点間のネットワークを形成する幹線道路の一部です。

今回変更する区間は、通称「大浦街道」と呼ばれているこの区間で、西浜交差点から舟津町交差点までの間約1,800メートルが変更区間となります。

また、この変更に伴って、西浜交差点で交差する南港山東線においても一部変更が生じます。

次に、計画概要になります。

道路規格は第4種第2級、設計速度は時速60キロメートル、車線数は4車線、道路延長は約1万3,590メートル、代表幅員は27メートルとなります。

これが変更箇所の標準断面図になります（資料 P.3）。上段が変更前、下段が変更後になります。

当該区間は、上段の図が示すとおり、当初幅員 27 メートルの道路として都市計画決定しています。そして、現在の道路はといいますと、その下にグレーの線で書いていますが、現道幅員が 15～16 メートルあり、都市計画道路区域とされている拡幅部分については、大部分が店舗敷地として沿道利用されているといった状況にあります。

一方、ここは学生の通学路にもなっておりまして、現状の歩道幅員が約 1 メートル～1.5 メートルと狭く、自歩道整備による交通安全対策の要望が強い区間でもあります。

今回事業の実施に当たり、現状の歩行者・自転車通行量を調査した上で、必要となる歩行者・自転車空間を検討し、またコスト削減による早期の効果発現の観点や、店舗等の沿道利用状況等を勘案した結果、都市計画道路幅員を 27 メートルから一般部は 19 メートルに、交差点部は 22 メートルに縮小するものです。

幅員構成としては、一般部は 3 メートルの車道が 4 車線、それと 0.5 メートルの路肩、3 メートルの自歩道をそれぞれ両サイドに設けます。また、交差点部においては、これに右折レーン 3 メートルが追加されることとなります。

これは変更箇所の詳細図になります（資料 P.4）。上の図は、今回の変更対象となる区間を示したものです。さらに、下の図は、西浜交差点と舟津町交差点の付近を拡大したものです。この外枠の青線、これが現在の都市計画道路区域を示しています。そして、この黄色で示した区域、これが今回の変更によって削除される区域となり、残ったこの緑色の区域が変更後の新和歌浦中之島紀三井寺線の区域となります。

この道路の左右で削除される幅が異なっていますが、これは今ある現道を考慮しつつ、変更後の道路線形ができるだけ直線になるように検討したため、左右で差が出てきております。

これは新和歌浦中之島紀三井寺線と西浜交差点で接続する南港山東線の変更箇所を示しています（資料 P.5）。下の拡大図のとおり、新和歌浦中之島紀三井寺線の幅員が縮小されることに伴って、南港山東線の隅切り部分を延ばす必要

が出てくるため、その分だけ追加となります。追加部分は赤色で示した範囲で、緑色と赤色の範囲が変更後の南港山東線の区域となります。

以上で、説明を終わらせていただきます。ご審議のほどよろしくお願ひします。

○議長　それでは、大浦街道のところの第2号議案の説明がございましたが、この議案についてご意見、ご質問をお伺ひしたいと思います。ご意見、ご質問ございますか。

○委員　ご説明ありがとうございました。標準断面図をもう一度見せていただけますか（資料 P.3）

変更前に比べると中央分離帯がなくなるということなので、若干、安全性が懸念されるかもしれないと思うんですが、その辺の対策は大丈夫でしょうかというのが1点です。

もう一点は、この今回の変更区間 1,800 メートルの前後の区間との接続がどういうふうになるかというか、要はその前後の区間の計画は今後どういう見込みになっているのかについて教えてください。

○議長　事務局2点お願いします。

○事務局　まず、1点目の分離帯の話ですけども、今回この変更前の現道の状況、書いていますように、現道 15～16 メートルですが、車道としてはこの変更後のとおり、今 3 メートルの車道と路肩 50 センチがもう既にございまして、今既にこういう状態で長年供用をしているといったところであります。

今回新たに車線がふえるというわけでもないんで、今と利用状況が変わらないので、分離帯をあえて設けていないというところと、あと位置図にちょっと戻るんですが（資料 P.1）、今回のこの舟津町交差点のさらに北側に加納町の交差点がありますが、ここから北向きの路線は中央帯のない 4 車線道路として整備が完了し供用しておりまして、その間においても特に危険だという声はないので、今回も同様に分離帯がなくても大丈夫と判断しています。

次、2点目の前後の区間の状況ですけども、今回、舟津町の交差点から北向きにおいて、加納町の交差点までの区間においては、先ほどの標準断面図のと通りの、既に 19 メートルの道路があるので、それと同様の形状になるといったところですよ。

それと、この西浜交差点より南については、まだ現状 2 車線道路といったところで、都市計画道路の幅としてはまだ 27 メートル残っているんですけども、それについては、この南港山東線の西浜交差点向いて今道路の工事を行っておりまして、今後ここが 4 車線で供用した後の交通状況を見ながら、この南の部分はどうするかについては検討していきたいと考えております。

○議長 委員、よろしいですか。

○委員 はい。

○議長 ほか、何かご意見、ご質問ございませんか。

○委員 今、委員のお話、ダブることがあるかもわかりませんが。

あそこにある南港山東線については、ある意味ではかたくなに中央分離帯をつくってるんですよ。ところが、今、当初計画に中央分離帯がありながらなくすという、僕この意味が前々からよくわかってない。何を基準として中央分離帯をつくるのか、つくらないのか。つくってないところは、4 車線道路でもたくさんあるでしょう。あの高松の通りとか、あるいは海南の温山荘とかのあたりはゼブラで中央帯という明示をしているんですけど、大きな事故があったようなことも聞きませんし、その辺何というのか、ちゃんとしたモデルケースがあるのか。中央分離帯の設置基準はあるんですか。教えてください。

○議長 事務局お願いします。

○事務局 基準については、道路構造令とか県でも基準は条例で定めているんですけども、その中で分離帯については、必要があるときはというふうに定義しております。その必要があるというのは、それぞれの路線で判断することになると思うんですけども、今回は、先ほどの説明と重複するんですが、もう既に 4 車線として供用している区間であり、沿道利用も既に行われているので、今から分離帯を設けて利用形態を変えに行くことはあえてしないというところ です。

南港山東線については、もともと 2 車線しかないところを 4 車線に増やしに行くと、道路の利用形態も変わるというところで、急に道が広がって、スピード出る車があるとか、そういったところで分離帯は必要という判断でさせてもらったかと思います。

○委員 そういう明確な答えがあるとすれば、何で阪井バイパスは中央分離

帯ないんですか。つい最近、去年の 6 月オープンしたとこ、真っさらの道ですよ。そこには中央分離帯はありません。何か都合でというのか、誰の判断か知りませんが、そういう確たる基準というのがあるのかないのか。今、何かどなたかの判断ですとかせんとか決めるんですか。

○議長 事務局お願いします。

○事務局 各事業課でそれぞれの路線について判断していくことになると思うんです。こういう時は要るという明確になったものはないので、必要の判断は各事業課が行うことになっています。

○委員 よくわかったような、わからんような話なんですけど。

私個人的に前にも申し上げたと思うんですけど、南港山東線、秋葉山から西浜の交差点へ行く道路、あれはもともと 2 車線の道路を、両サイドの皆さん、住民の皆さんに大変な迷惑をかけて協力をいただいてつくったところで、中央分離帯をかたくなにつくらなあかんということで、今までずっと右へ行っていた、ずっと左へ行っていたのが、中央分離帯があるためにずうっと向こうへ行ったら U ターンしてくるような、非常に地元の皆さんが困っていた。多分もう何年前、ここへ傍聴にも来たと思うんですよ。

それをかたくなにしながら、一方では阪井バイパスなんか真っさらな道をつくっているのに中央分離帯はない。余りにも基準が曖昧というのか、私たちが説得するんですよ、地元の人を。説得する根拠が足りない。弱いですよ。それをもう新しい道をつくる時は完全にするんだと、誰が言ってきてもあかんのやと言うのやったら、それでいいのに、一方では新しい 4 車線の道が中央分離帯なしにどんどん走っている。一方では、わざわざご迷惑かけて寄ってもらったのに、地元の皆さんには不便を強いて、そしてかたくなに中央分離帯をつくるという、その姿勢がわからない。明快に説明できますか。もうくどいようでするので、これで終わりますけど。

○議長 事務局、何かありますか。よろしいですか。

なければ、まずはこの大浦街道については、今お話がございましたように、車道は今の道のままということで歩道幅を広げるといふ、この件についてはそういうことでご説明をいただいたと思いますが、この本案件とは関係なくはないですけども、全体としてその中央分離帯の設置するしないみたいのところ、

何かなければ。

どうぞ、委員。

○委員 この道路は、長年歩道の部分が大変狭くてね、非常に危険であった状態が続いていました。今回、これに上げていただいて地元の方の心配も少し減るかなと私は思っておるんですが、そういう意味で、歩道はきっちり今後は確保していきましょうという解釈でよろしいですね。

○事務局 そういうことです。

○委員 ありがとうございます。

○議長 よろしいですか。

ほか、何かご質問、ご意見ございますか。よろしいでしょうか。何か、もしございましたら。

○委員 私ばかりとって申しわけないです。

せっかく計画にありながら取るというのも、また何かわかったような、わからんような話じゃないんですかね。その辺のこと、また今度ゆっくり膝詰めで説明受けますわ。

○議長 はい。この案件につきましては、先ほど委員のご質問にもご回答ございましたとおり、通学される和歌山工業高校も星林高校もあって、その歩道の拡幅が急務ということで、それから車道は現道のままというご説明がございましたので、そういうことでございますが、2号議案についてお諮りしたいと思います。よろしいでしょうか。

〔「はい」の声〕

○議長 それでは、第2号議案について、本審議会からは原案のとおり変更することを適当と認めるとしてよろしいでしょうか。

〔「はい」の声〕

○議長 異議なしということですので、第2号議案について本審議会からは原案のとおり変更することを適当と認めるとさせていただきます。

それでは、引き続きまして、第3号議案について事務局から説明をお願いいたします。

〔第3号議案を朗読〕

○事務局　それでは、第3号議案について説明させていただきます。

まず初めに、黒江線の位置関係について説明します。

図（資料 P.1）の真ん中にあるのが JR 海南駅、この海南駅の西側に海南市の中心部があります。そして、この中心部から北側に JR 黒江駅があるんですけども、この黒江線は海南市の中心部から黒江駅へのアクセス及び和歌山市へアクセスする幹線道路の一部を形成する道路になります。道路延長は約 540 メートルで、今回の変更区間は全区間が対象となります。

次に、計画概要です。

道路規格は第4種第2級、設計速度は時速 40 キロメートル、車線数は 2 車線、道路延長は約 540 メートル、道路幅員は 12 メートルで、幅員構成は車道 3 メートルが 2 車線、それと路肩 0.5 メートルと 2.5 メートルの歩道が両サイドで×2 となっています。

次に、今回変更する内容について説明します。まず、1 点目は道路幅員の変更になります。

昭和 56 年の当初決定時は、幅員 11 メートルで決定しています。その後、平成 25 年 3 月に、「和歌山県が管理する県道の構造の技術的基準等に関する条例」を制定していき、その中で歩行者同士が安全に通行するために必要な歩道幅員を定めています。これに基づき、当初決定時よりも歩道幅員を両サイド 0.5 メートルずつ増加させて、全体幅員としては 11 メートルから 12 メートルへ変更するものです。

2 点目は、道路線形の変更になります。

上の図は（資料 P.4）、今回変更する区間全体を表示しています。そして、下の図は、起点側交差点を少し拡大したものになります。図の外枠を青線で囲った範囲、色でいうと緑色と黄色で着色した範囲、これが現在の都市計画道路になります。

見ていただくとわかりますように、交差点に対して今の都市計画道路はやや斜め方向に侵入する計画となっています。安全上は、できるだけこの交差点に対して直角に交差するほうが望ましいとされていき、また見通しの面からも、交差点までの直線区間が確保されることが望ましいため、図の外枠を赤線で囲った範囲、色でいいますと緑色と赤色、この範囲に線形を変更して交差点

での安全性確保を図りたいと考えております。

以上で、説明を終わらせていただきます。ご審議のほどよろしくお願ひします。

○議長　それでは、ただいま第3号議案について説明がありましたが、この議案についてご意見、ご質問を伺いたしたいと思います。ご意見、ご質問ございませんか。

〔「はい」の声〕

○議長　はい。意見がないようでしたら、第3号議案についてお諮りしたいと思います。よろしいでしょうか。

〔「はい」の声〕

○議長　それでは、第3号議案について本審議会からは原案のとおり変更することを適当と認めるとしてよろしいでしょうか。

〔「はい」の声〕

○議長　異議なしということですので、第3号議案について本審議会からは原案のとおり変更することを適当と認めるとさせていただきます。

それでは、最後ですが、続きまして第4号議案について事務局から説明をお願いいたします。

〔第4号議案を朗読〕

○事務局

「(仮称)高野参詣道(黒河道)特定景観形成地域の指定に係る和歌山県景観計画の変更について」説明させていただきます。

前方のスクリーンもしくはお手元の資料4の方をご覧ください。

景観計画とは、景観法第8条第1項により、それを定めることができるとされてございまして、県では平成21年1月に策定してございます。その和歌山県景観計画では、良好な景観を形成する上で特に重要であると認められる地域を「特定景観形成地域」に指定してございまして、これまで世界遺産周辺を対象として4カ所の特定景観形成地域を指定してございます。

こちらが地図でございしますが(資料P.2)、その赤で囲んでいるところがこれまで指定されている4カ所でございます。

今回、平成 28 年 10 月に橋本市及び九度山町内の「高野参詣道（黒河道）」が世界遺産「紀伊山地の霊場と参詣道」に追加登録されたことを受けまして、その周辺を「(仮称) 高野参詣道（黒河道）特定景観形成地域」に指定することについて検討をしてきました。

続いて、「景観計画の変更の手続き」ということをございます。

手続としては、景観法第 9 条第 1 項に、住民の意見を反映させるための措置を講ずること、また都市計画区域または準都市計画区域に係る部分については、法第 8 条第 7 項に「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」いわゆる「都市計画区域マスタープラン」に適合しているかを観点として、法第 9 条第 2 項に「都道府県都市計画審議会の意見を聞かなければならない。」となつてございまして、本審議会で議題とさせていただいております。

その変更手続のうち、住民意見の反映については、景観計画変更の素案についてのパブリックコメントを 2 月 14 日から 3 月 13 日までの 29 日間実施しまして、いただいた意見はございませんでした。

続いて、「(仮称) 高野参詣道（黒河道）特定景観形成地域」指定区域のうち、都市計画区域または準都市計画区域に係る部分については、橋本都市計画区域の一部となつてございまして。この景観法第 8 条第 7 項における「都市計画区域マスタープラン」への適合としては、橋本市が含まれております紀北圏域都市計画区域マスタープランにおいて、景観形成に関して次のように書かれてございまして。文化遺産、自然景観を継承、活用するまちづくりを行うように位置づけられてございまして、これについては良好な景観形成を図る「和歌山県景観計画」の趣旨と適合が図られている状況でございまして。

続いて、今回指定する区域でございまして。世界遺産区域及び世界遺産を結ぶ歩行者動線からの可視領域を基本として、地形で明確に設定できる尾根筋であったり、河川や行政界、都市計画区域など、既に決められている境界を考慮して今回設定してございまして。

今回、追加登録された世界遺産からの可視領域、そこの結果としては、こちらで（資料 P.5）地図の茶色く示しているところ、少しわかりづらいですけど、緑の外郭のところでも茶色く示しているところが、今回、特定景観形成地域に指定する区域でございまして。その一部がこちらのピンクで指し示しているところ

の北側において、橋本都市計画区域に入っております。

なお、今回指定します区域については、赤く塗っております世界遺産の周辺のバッファゾーン、また黄色く塗っております世界遺産を結ぶ道及びバッファゾーンと並行して通っている歩行者の動線の区域、またそれ以外の緑で塗っておりますその他の区域に区分してございます。

なお、県では良好な景観の形成を図るために、一定規模を超える建築物や工作物、また開発等も含んでございますが、そちらの行為を行おうとするものについては、県に事前に届け出をし、景観形成基準に適合するよう求めている届出制度を行っております。

今回の「(仮称) 高野参詣道 (黒河道) 特定景観形成地域」に指定されることによって、例えば一番上に示しております(資料 P.6) 建築物の新築等については、現状では高さ 13 メートルを超えるもの、または建築面積が 1,000 平米を超えるものについて、県に届け出が必要でありましたが、今回の指定に伴ってバッファゾーンと呼ばれる世界遺産の周辺については、全ての行為。で、先ほど黄色く示しております歩行者動線沿道においては、高さ 10 メートルを超えるもの、または延べ面積が 500 平米を超えるもの。また、先ほどの地図の緑で示しているところについては、高さ 13 メートルを超えるもの、または延べ面積で 1,000 平米を超えるものが届け出の対象の規模となって、これまでよりも小さなものも届け出が必要ということになります。

なお、この変更となります規模の考え方については、特定景観形成地域、今回指定する西隣にあります「高野参詣道 (町石道) 周辺特定景観形成地域」の規模と同一となっております。

続いて、行為に対して適合を求める景観形成基準でございますが、こちらについても、バッファゾーンにおいては建築物の規模の制限を設けていたり、また歩行者動線においては、下にありますが(資料 P.7)、外観の基調色について制限を設けていたり、またその他の地域においては、眺望点からの山稜のスカイラインを保全する等について規制を上乗せしたような形の基準を課すこととしてございます。

なお、今回決めています景観形成基準についても、先ほどお伝えした「高野参詣道 (町石道) 周辺特定景観形成地域」の基準と同一となっております。

最後になりましたけれども、今回指定します特定景観形成地域の名称についてでございますが、世界遺産の資産の名称であります「高野参詣道（黒河道）」に合わせて特定景観形成地域の名前も「高野参詣道（黒河道）特定景観形成地域」とすることとします。

説明は、以上となります。ご意見のほどよろしく申し上げます。

○議長　ありがとうございます。

これは意見照会ということですが、第4号議案について説明がありましたけれども、この議案についてご意見、ご質問を伺いたいと思います。ご意見、ご質問ございますか。

委員、お願いします。

○委員　ご説明ありがとうございます。

もうちょっと拡大地域の地図のところを見せていただけますか（資料 P.5）。

趣旨としては非常にいいことだと思うので、賛成なんですけども、若干気になっているのが、一番北側の今回対象とする区域と、ほかの区域との接続部分、橋本市の用途地域がかかっているところになるのですが、そこはどういった扱いになっているのか。

逆に、例えばそこで無制限になっていたら、せっかく緑のところでも制限をかけても意味がなくなることが起こらないのかというのが若干気になるんですけど、そのあたりどのようなになっているか教えていただけますか。

○議長　事務局お願いします。

一番上の用途地区のところと緑のところの境目、用途地区のところですね。

○事務局　現在、用途地域の区域については、この表でいくと一番右側になります（資料 P.6）、まず和歌山県の景観計画区域、今回「特定」という言葉で言いますが、逆に言うと一般地域というような地域ですが、そういったエリアが既に指定されております。それよりも今回は少し細かい規模のものまで届け出させていただこうということで、既に景観計画区域に入っていますので、届け出は必要なエリアにはなってございます。

用途地域については、第1種住居地域、第2種住居地域ということで、比較的小規模なものに限られている。逆に言うと、大規模な店舗等は建てられないという形になっておりますので、特にそこまで特定景観形成地域の網をかける

という必要性はないと考えております。

○議長 委員、よろしいですか。

○委員 はい。

○議長 「登録資産(コア)」というのは、そのところちょっと見にくいですが、南に下がったところから始まっているということによろしいんですね。

○事務局 そうです。はい。

○議長 ほか、何かご質問、ご意見ございますか。よろしいでしょうか。

〔「はい」の声〕

○議長 意見がないようでしたら、第4号議案についてお諮りしたいと思います。よろしいでしょうか。

〔「はい」の声〕

○議長 それでは、第4号議案について本審議会からは意見なしとしてよろしいでしょうか。

〔「はい」の声〕

○議長 異議なしということですので、第4号議案について本審議会からは意見なしとさせていただきます。

以上で、本日予定しておりました議案は全て終了しました。委員の皆様方、どうもありがとうございました。

それでは、事務局、よろしく申し上げます。

○司会 ご審議ありがとうございました。