

## 第182回秋田県都市計画審議会議事録

1 日 時 令和3年8月3日（火）午後1時30分～午後2時30分

2 場 所 秋田県正庁

### 3 議事案件等

(1) 議案第1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（15人）

山口邦雄、佐々木吉秋、野村恭子、木元慎一、進藤政弘、谷川原郁子、相沢陽子、東北地方整備局長代理 岩澤功英、東北運輸局長代理 玉田紀之、東北農政局長代理 八巻睦房、秋田県警察本部長代理 虎谷一美、佐藤信喜、鈴木健太、鳥井修、富田義行

(2) 欠席委員（1人）

門脇光浩

### 5 議事の概要等

(1) 資料確認、あいさつ

#### ○三浦幹事

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」、「議案説明用の資料」、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佐藤幹事から御挨拶申し上げます。

#### ○佐藤幹事

県建設部長の佐藤です。よろしく申し上げます。委員の皆様におかれましては、お忙しい中にもかかわらず、本日秋田県都市計画審議会に御出席をいただきまして、誠にありがとうございます。

また、皆様には、日頃より都市計画行政への御理解と御支援を賜っておりまして、この場を借りて感謝申し上げます。

県では、激甚化・頻発化する水災害に備えるため、昨年9月に関係機関と共に、米代川、雄物川、子吉川の3圏域で流域治水協議会を設置し、堤防整備、河川監視カメラの設置などハード対策とソフト対策からなります具体的な取組である流域治水プロジェクトを策定し公表しており、流域のあらゆる関係者が協働して、流域治水を計画的に推進していくこととしております。

なお、流域治水プロジェクトにおいては、被害対象を減少させるための対策として水害リスクを考慮した立地適正化計画の策定や見直しも含まれ、防災の観点からも立地適正化計画は重要な役割を担っております。県としましては、立地適正化計画による都市のコンパクト化への誘導と災害に強いまちづくりを進めることにより地域の活性化、安心・安全

の確保、そして持続可能な都市経営を市町村と共に取り組んでまいります。

結びになりますが、委員の皆様におかれましては、専門的なお立場からの忌憚のない御意見や御提言をくださいますようお願いいたしまして、開会にあたっての挨拶とさせていただきます。本日は、よろしくお願いいたします。

○三浦幹事

続きまして、秋田県建設部都市計画課長の伊勢幹事から、新たに委員に御就任いただいた方を御紹介します。

○伊勢幹事

都市計画課長の伊勢です。前回、3月に行われました都市計画審議会から委員の変更がありました。新しく就任されました委員の皆様について御紹介します。

まず、行政機関の委員についてですが、人事異動によりに変更がありました。東北地方整備局長の稲田雅裕委員ですが、本日は代理で、秋田河川国道事務所の岩澤功英調査第二課長に御出席いただいております。東北運輸局長の田中由紀委員ですが、本日は代理で、秋田運輸支局の玉田紀之支局長に御出席いただいております。

次に、県議会議員の委員ですが、佐藤信喜委員でございます。

○佐藤委員

佐藤です。よろしくお願いいたします。

○伊勢幹事

鈴木健太委員でございます。

○鈴木委員

鈴木です。よろしくお願いいたします。

○伊勢幹事

鳥井修委員でございます。

○鳥井委員

鳥井です。よろしくお願いいたします。

○伊勢幹事

次に、市町村議会議長代表委員ですが、秋田県町村議会議長会会長の富田義行委員でございます。

○富田委員

富田です。よろしくお願いいたします。

○伊勢幹事

以上でございます。

○三浦幹事

それでは審議に入りたいと思いますが、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。本日御審議いただきたい案件は、「議案第1号 都市計画道路の変更について」1件となっております。

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、議案署名人指名

### ○山口会長

ただ今から第182回秋田県都市計画審議会を開会します。

はじめに、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、野村委員と進藤委員にお願いしたいと思いますがよろしいでしょうか。

### ○野村委員、進藤委員

はい。

### ○山口会長

よろしく申し上げます。

## (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、事務局から報告をお願いします。

### ○三浦幹事

報告いたします。議案書の資料を表紙から2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。

「令和2年度 議案第5号 建築基準法第51条ただし書に基づく建築物の敷地の位置の許可について」ですが、都市計画においてその位置が決定していない産業廃棄物処理施設等については、特定行政庁が都市計画審議会の議を経て許可した場合に建築等ができることとされていることから、本審議会に付議したものです。本審議会での答申を受けまして、令和3年4月15日付けで秋田市長から許可されております。以上です。

### ○山口会長

ありがとうございます。それではただ今の説明について、何か御意見、御質問ありましたらお願いします。いかがでしょうか。

質問等ないので、続きまして議案の審議に入ります。議案第1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。

## (4) 議案第1号 秋田都市計画道路の変更について

### ○清水幹事

都市計画課の清水と申します。本日はスライドを用いて20分程度の説明時間になりますが、よろしくお願い申し上げます。

議案書の2ページを御覧ください。今回は、都市計画道路明田外旭川線の変更となりまして、左側に変更後の諸元の表と理由を記載しています。右側は諸元の変更前、変更後を示しています。今回は、交差点区間の幅を変更する内容について御審議いただくのですが、この表には変更そのものは記載されません、変更と同時に決定する車線数と延長の内訳だけが記載される様式になっています。このため、その変更の詳細についてスライドを用いて説明申し上げます。

5枚目のスライドを御覧ください。この5項目に従って説明いたします。

6枚目のスライドを御覧ください。当該案件となる都市計画道路明田外旭川線は、水色の線で示しており、線の端にある丸い形状が道路起点、矢印は終点を意味しています。秋田市東通観音前から秋田市泉外旭川字八幡田に至る延長6,490m、幅員16m、車

線数2の幹線街路であります。当該路線は、昭和29年7月5日に告示された手形泉線が昭和41年12月に延伸して明田外旭川線となった都市計画道路です。変更区間は、赤線にて引き出しした秋田市手形山崎町交差点から北側へ155mの区間となります。

7枚目のスライドを御覧ください。変更区間を拡大した図面です。変更区間は、赤い引き出し線で示しております。直近の変更した平成3年7月の都市計画図です。

それでは、審議内容について説明申し上げます。交差点の左折対応レーンの延伸による交差点形状の変更が今回御審議いただく内容です。現地のイメージをお伝えするために、スライドの9枚目を御覧ください。左側は変更前、現状の図面であり、右側は御審議いただく内容を反映した図面となります。秋田大学から手形山崎町交差点に向かって進行する方向の現状は、左折する区間が短いので右図に示すとおり左折対応レーンを約12mから105mへ延伸するために交差点の形状を変更します。

10枚目のスライドを御覧ください。平成31年4月に南から北方向に向かって撮影した現地写真となります。赤色に網掛けした部分に変更する区域を示しております。コンビニの左に位置する車線に注目ください。右折車両は2台に対して、直進及び左折レーンに複数台の車両が滞留し渋滞している様子が確認できます。当該区間は、渋滞することが以前から指摘されており、令和元年11月に手形陸橋4車線化工事完了以後も渋滞が改善していません。

11枚目のスライドを御覧ください。計画の変更にあたり、2つの検証を実施しました。「現況調査」と「シミュレーション解析」です。現況調査は、変更区間の現地写真、旅行速度、交通量に関する3つの調査を令和元年11月に完了した手形陸橋四車線化工事の完了前と完了後を挟んで実施しております。また、都市計画の道路網の検討の際は、マクロ的な視点で行われるゆえにミクロ的な現象を再現できない場合があります。このため、ミクロ的な解析としてシミュレーション解析を用いました。シミュレーション解析は、2通り実施しております。一つ目は、現況交通を再現できるかどうか。二つ目は、変更後の交差点形状に将来推計交通量を入力した場合、支障がないかどうかを確認するシミュレーション解析を実施しました。

現況調査の説明をいたします。13枚目のスライドを御覧ください。令和3年1月26日火曜日朝7時から8時において秋田大学から手形山崎町交差点方向に撮影した現地状況です。手形山崎町交差点から手前の信号にかけて車両が滞留しています。「秋田県渋滞対策協議会」では全県に62箇所を渋滞箇所として指定しており、手形山崎町交差点は18番目の指定交差点となっております。

14枚目のスライドを御覧ください。これは民間プローブデータから各路線における一日の平均旅行速度を図化したものです。上図は手形陸橋拡幅前の令和元年、下図は拡幅後の令和2年に、ともに10月の平日に観測したデータとなっております。南北方向となる変更区間の旅行速度の変化はなく、時速10から20キロメートルの赤線となっていることから、慢性的に速度低下していることがわかります。

15枚目のスライドを御覧ください。東西方向の旅行速度は、手形陸橋の区間が赤色から黄色となり、時速にして20キロメートルの速度改善が図られたことがわかります。このことにより、変更工区は手形陸橋四車線化工事が完了後も渋滞が継続して発生していることがわかります。

16枚目のスライドを御覧ください。次に、交差点交通量調査の説明をいたします。調査は、手形陸橋四車線化工事の完成前後をはさんだ日程で12時間交通量を観測しております。調査の結果から、一つ目は、交差点の交通量は“微増”であったこと二つ目は、変更区間の北側から東側に左折する交通量が卓越していたこと、三つ目は、歩行者数の多い交差点であることが確認できました。

詳細について御説明申し上げます。17枚目のスライドを御覧ください。図は、令和2年と平成29年の交通量の比率を示しています。赤枠で囲った上段は交差点方向をまとめた比率、下段は3方向ごとの比率を示した内容です。変更区間の北側の秋田大学側の比率は、交差点方向として「1.08」。右折は「1.01」、直進は「1.15」、

左折は「0.99」と微増の傾向になっています。また、西側の手形陸橋側の比率は「1.04」、東側の広面小南側の比率は「1.04」、南側の秋田駅東口側の比率は「1.05」と残る3方向でも同様の傾向であり、交通量は微増であることがわかります。

18枚目のスライドを御覧ください。令和2年11月の車両の台数と歩行者数の交通量を示しております。歩行者数は緑色の文字で、通行量に応じて矢印の太さを変えております。北側の横断歩行者数は「794人」、車両の交通は、右折は「1,338台」、直進は「3,396台」、左折は「1,463台」と赤枠で囲っている左折の台数が卓越していることがわかります。また、それぞれの横断歩行者数は、西側は「888人」、東側は「1,146人」、南側は「937人」と歩行者数の多い交差点とわかります。

続きまして、シミュレーション解析について説明いたします。20枚目のスライドを御覧ください。今回シミュレーション解析に用いたモデルはVISSIMモデルです。交通シミュレーションモデル開発については、一般社団法人交通工学研究会が「共通の土俵」で比較するための「標準検証マニュアル」を策定しており、当該モデルはその20モデルのうちの一つであり、世界75カ国以上で利用されているマイクロシミュレータです。3D動画によるシミュレーション結果を、後ほど、委員の皆様には解析結果を動画で御確認していただきます。

21枚目のスライドを御覧ください。まずは、現況の交通量再現によるシミュレーション解析を行いました。交通量推計は、「転換率供用容量制限付分割配分法」を用いました。これは、交通量推計において一般的な手法であります。交通量の再現性について相関性を確認したところ、平成27年度センサス交通量による各路線の相関係数は0.81、当該地区交通量調査による各交差点との相関係数は0.91となり、0.8以上の高い値を示したことからシミュレーション解析モデルの再現性が確認できました。

22枚目のスライドを御覧ください。シミュレーション解析では、渋滞する要因が2点確認できました。一つ目は、左折レーン長さの不足による直進・左折の阻害発生です。二つ目は、横断者による左折交通容量の低下です。

では、シミュレーション解析の映像を御覧ください。シミュレーションの動画を確認する前に、見方を説明します。走行する車は、速度に応じて凡例に示す通り色が変化します。停止線の色の変化が信号の変化を示します。それでは、シミュレーション解析の動画を御覧ください。今、南北方向は信号で止まっており、車がだんだんたまっております。今信号が変わりましたので流れ始めました。流れると同時に歩行者の横断により車が止まったりしております。信号が今変わりました、都市計画変更区間に車がたまりはじめ、かつその流れが次の交差点、秋田大学側にも車両がつながっています。東西方向の交通がメインとなっているため、信号の時間的サイクルタイム的にも南北方向の時間は限られています。ようやくまた信号が変わって流れますが、まもなく南北の信号が変化するので、また止まってしまい、ずっと渋滞しているような状態になるのがシミュレーション結果から確認できました。

25枚目のスライドを確認ください。次に将来推計交通量と変更した交差点形状について検証を行いました。一つ目は、令和12年に想定している道路網と交通量を設定。二つ目は、変更した交差点の形状を設定しています。

26枚目のスライドを御覧ください。将来推計交通量は、令和12年度の値を採用しています。平成29年時点の現況交通量との変動率は「1.14」となっており、当該区間の交通量は増加を示す赤い線となっています。

それでは、シミュレーション解析動画を御覧ください。ちょっと小さくて見えづらいですが、都市計画変更区間が3車線でき3列車が止まっております。それが今信号が変わりまして流れます。信号のサイクルタイムに関しましては先程の現況と同じものを使っておりますが、変わったのは、交通量と交差点の形状だけというシミュレーションとなっております。また信号が止まりまして、今回は後ろ側にもずっと滞留することなく、次の北

側の交差点の交通が流入してもまだキャパシティがある状態が確認できます。また信号が変わりまして滞留していた交通が流れ出します。先程の現況ですと、秋田大学側まで渋滞が続いておりましたが、この改善をすることによって交通量がきちんと流れ出すということがシミュレーションにより確認できました。

28枚目のスライドを御覧ください。まとめになります。当該区間は、現況調査によって「北側の秋田大学方面から東側の大学病院方面へ左折する交通が多い」こと、「歩行者数の多い交差点である」ことがわかりました。併せて、シミュレーション解析を行ったところ、「交差点形状の変更によって渋滞を解消する」ことが確認できました。以上、変更区間となる「交差点の形状」「左折対応レーンの延伸」について委員の皆様へ御審議くださいますようお願い申し上げます。

最後に30枚目のスライドを御覧ください。スケジュールになります。都市計画決定の手続きとしては、図に示すとおり薄桃色の住民の意見を反映し、市町村の意見を伺い、うす青色の案について公告・縦覧を実施した上で、本日開催しております都市計画審議会にて御審議いただき、原案が承認されましたら薄緑色の告示・縦覧の手続きを行う予定となっております。先程の流れに従い、手続きを行った日付を示しています。6月10日に開催した説明会は、市の広報や沿線町内会に配布することで呼びかけを行った結果、参加者は10名となりました。反対意見はなく、事業に向けての詳細についての質問が多くありました。6月22日から7月6日の縦覧期間では、縦覧者が1名。意見提出はありませんでした。以上、変更区間について委員の皆様へ御審議くださいますようお願い申し上げます。事務局からの説明は以上です。

#### ○山口会長

ありがとうございました。シミュレーションの所は全部理解、消化しきれなかった所もあるかと思いますが、ただ今の説明に対しまして皆様から何か御質問や御意見ありましたらお願いします。

相沢委員をお願いします。

#### ○相沢委員

住民説明会10名参加されたということですが、呼びかけた範囲はどの程度の範囲で、10名というのは何割くらいに相当するのでしょうか。

#### ○清水幹事

沿線近くの町内会にお配りしましたが、今手持ちで全員何名かというのは持ち合わせておらず、何パーセントというのをお答えするのは難しい状況にありますが、よろしいでしょうか。

#### ○山口会長

相沢委員、いかがでしょうか。

#### ○相沢委員

今それ以上のことはわからないということであれば。

#### ○山口会長

オーダーのレベルでもわかりませんか。何十人、何百人程度など正確な数字でなくても、お聞きしたかったのはどの位ということだと思えますが。

#### ○清水幹事

手形山崎町の方々にはお配りしたということは確認しておりまして、住民の数はこの場では確認できませんが、後ほどお知らせできるかと思えますが、よろしいでしょうか。

**○相沢委員**

わかりました。反対意見がなかったということですが、どの位の人にお知らせしてということであったのか、心配しておうかがいしました。

**○山口会長**

はい、ありがとうございます。他にいかがでしょうか。はい、谷川原委員。

**○谷川原委員**

幅員が増えるということで、増えた部分の土地の立ち退きとかはあるのでしょうか。その辺は問題なかったのでしょうか。

**○清水幹事**

事業に関わる方が立ち退かれるかどうかという御質問ですが、今回は都市計画の計画変更となります。この手続きが済んだ後に県で事業化して実際に土地の所有者の方と交渉していきますので、これから御協力については我々の方で説得していかなければならないということになります。縦覧等には反対等の意見がなかったので、スムーズに進められるのではないかという気持ちです。

**○山口会長**

よろしいですか、ありがとうございます。他にいかがでしょうか。はい、鈴木委員。

**○鈴木委員**

先ほど相沢委員からも質問ありましたが、住民説明会でどの範囲の人数まで声をかけたかというのは、今は出ないということでしたが、山崎町内会のレベルなのか、そこを含めた地区、明德地区であったり東地区であったりまで声をかけているのか、こういったものは法的にどういう所まで声をかけるべきなのか、決まりはあるのか、もし町内会だと狭いと思います。ここの交差点を使う人は、必ずしも近隣の人だけではなく、かなり広範囲の人が使っています。誰も知らないうちに反対意見ありませんでしたというのはどうなのかと思ひまして、その辺はどうなっているのでしょうか。

**○清水幹事**

御指摘のとおり、狭いのではないかというお話ですが、沿線であります手形山崎町の方々に声をかけさせていただいたのと、多様な利用者がいらっしゃるというのは認識しておりまして、市の広報等で住民説明会を開催いたしますということを掲載しております。広域的には市の広報で拝見していただいた方に御参加いただいたという理解で進めております。

**○鈴木委員**

周知は市の広報のみということになりますか。

**○清水幹事**

はい、そうなります。

**○山口会長**

はい、ありがとうございます。他にいかがでしょうか。はい、玉田代理お願いします。

**○玉田東北運輸局長代理**

左折する車が多くて停滞するということですが、信号機による制御ということは考えられたのでしょうか。左折可の矢印の表示により、直進よりも先に左折の車が先に曲がっていくことで渋滞が解消されるということも考えられますが。

### ○清水幹事

警察本部とも事前協議したところ、こちらの交差点は交通量に応じて自動的に現示を自動調整するという信号機になっておりまして、私達の方でも現示を工夫してここを何とかできませんかと協議しに行った時には、既に自動セットされているので、渋滞に対しては信号機で効果を発揮できるものを最大限やっておりますという回答をいただいております。

### ○玉田東北運輸局長代理

ありがとうございます。左折の矢印が出ることによりある程度の車が流れていくのではないかと思いましたが、左折の矢印を出すよりも交通量にあった信号制御により効果を出すということなのでしょう。

### ○清水幹事

左折だけの現示はこちらからは、直接お願いをしておりませんでしたので、その点につきましてもう少し検討の余地があったのかと思います。こちらの交差点については自動制御になっているので、後は特段要望などない限りはなかなか改修するのも難しいのかなということでその場の話は落ち着いたところです。

### ○玉田東北運輸局長代理

秋田市内を車で走行していて、例えば、山王十字路から茨島交差点に向かい、茨島交差点から13号線に出る時に左折の表示が出てスムーズになり、また有楽町方面から卸町交差点で13号線に出る時にも左折の表示が出てスムーズに流れていくという印象を受けていたので今回の場合もどうなのかと思いましたが。

### ○清水幹事

左折専用の信号現示ができればすみやかに曲がれると思いますが、左折できるレーンの区間が約12mしかなく、2台停まれるくらいであり、左折できるレーンを延長しなければ効果が少ないと理解しております。

### ○山口会長

自動的に制御する信号というのは、ある種のアルゴリズム設定によって信号を制御するという仕組みでよいのでしょうか。

### ○清水幹事

おそらく、私も詳細はわかっておりませんが、滞留長、渋滞の流れ、その時の交通量を検知して、どのような現示が効率がよいのかということアルゴリズム、AI的に判断して現示を変えているということであると思います。私達も手形陸橋が完成したことによりその前後で渋滞がなくなるのかと思ったのですが、実際はあまりなりません。そうすると次は信号現示を変えていただきたいと担当の方と協議したところ、ここに関しては自動で制御されているので、いつ何秒で切り替わっているのかというのは、何日のデータが欲しいということでなければ、詳細はわからないということでして、オートメーションになってしまったからということでした。

### ○山口会長

AIの弱点といいますか、理由は示さない、でも結果は示す。なかなか扱いづらいということなんじゃないでしょうか。

### ○山口会長

他にいかがでしょうか。ちょっと確認なのですが、28枚目のスライドの審議内容で、

左折対応レーンの延伸というのはよくわかりましたが、交差点形状の変更というのは、何を意味しているのでしょうか。

#### ○清水幹事

左折レーンを拡張するために交差点の形状が変わってしまうということです。私達が交差点という場合は、隅切りの部分から、右折、直進、左折のレーンにシフトする始まりの位置の所までを交差点としています。

#### ○山口会長

他にいかがでしょうか。岩澤東北地方整備局長代理お願いします。

#### ○岩澤東北地方整備局長代理

国交省といたしましては、渋滞を解消する計画をたてる場合には、最初に信号の制御でできるのであればそれが一番住民の方々に負担をかけないということで考えます。そこを確認した上で、既に制御が行われていて対策が限界であるとなれば、左折のレーンを伸ばすということは理解できると説明を聞いていて思いました。その上で確認ですが、26枚目のスライドに交通量の変動率が平成29と令和12年で1.14倍交通量が伸びるとありますが、この1.14倍というのは外旭川方面から駅東口に向かってくる合計の交通量の伸びなののでしょうか、それとも左折だけの伸びなののでしょうか。

#### ○清水幹事

こちらに関しては断面交通量なので、2車線を通っている全ての交通量となります。

#### ○岩澤東北地方整備局長代理

左折する交通量の伸びも確認できているということによいのでしょうか。

#### ○清水幹事

伸びの確認については、現況の交通量に単純に伸び率をかけたものとして左折も交通量も増えると理解しています。

#### ○岩澤東北地方整備局長代理

断面交通量ということで、外旭川方面から向かってくるのも、上りも下りも含めたものとなりますか。

#### ○清水幹事

上り下りの区別で算出できればいいのですが、この解析に関してはそこまでの分析を行っておらず、上りでも下りでも1.14の値を採用して検討しております。

#### ○山口会長

今のやりとりですと、まず1.14というのは断面、上りと下りと合算したもの、今回の案件の左折の伸びはここでは出ない。そうするとこれは何を意味していますか。

#### ○清水幹事

路線として交通量が減るのであれば、改良することが投資に対して効果が薄いということになりますので、ここの区間については、人口減少の中にあっては交通量が減る状況であっても交通量が伸びるという確認を得るための作業での数値となります。

#### ○山口会長

議論しているのは左折の渋滞の話で、それと今の話をあわせると生産的な議論ではないような気がしなくもありませんが、私は交通系はあまりわかっておりませんが。

**○清水幹事**

そこについては、交通系でなかなか難しいというところがありまして、全体のネットワークで交通量がどこにどの位流れるかということネット上、網の目状に出す結果であり、今起きているのは交差点で部分的なことであり、ネット上の解析の数値が必ずしも反映しているかといいますとそうでない場合もあります。それを補完するためにもシミュレーションを用いて渋滞するということを確認し、かつ改良することで解決できるということをマクロ的・ミクロ的にみて確認できたということとしております。

**○山口会長**

ということはストーリーとして、まず、ここら辺りは渋滞するという大きな話があって、それをミクロで見ると特に左折車線が問題となっていて、それをこのように計画変更するとシュミレーションで解消されますということでしょうか。わかりました。

**○山口会長**

ほかにいかがでしょうか。よろしいですか。

ないようですので、議案第1号について、お諮りします。議案第1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。

**○山口会長**

以上をもちまして、本日の議事の審議は終了とします。その他事務局からお願いします。

**○清水幹事**

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、御審議をいただきありがとうございました。これをもちまして、第182回の審議会を閉じることとします。