

令和 5 年度

第 4 回宝塚市都市計画審議会議事録

日時 令和 6 年（2024 年）2 月 16 日（金）

午後 2 時から 3 時 15 分

場所 宝塚市役所 4 階 3-3 会議室

及び各委員所属場所等

宝塚市都市計画審議会

1 審議会要旨

(1) 開催日時 令和6年(2024年)2月16日(金)午後2時から3時15分まで

(2) 開催場所 宝塚市役所4階3-3会議室及び各委員所属場所等

(3) 出席委員等

本日の出席委員は、20人中17人(内オンライン参加8人)で、次のとおり。

〔会議室参集〕坂本委員、植松委員、松村委員、西井委員、林委員、土屋委員、尾中委員、山下委員

〔オンライン参加〕池田委員、川口委員、寺本委員、持田委員、岡森委員、中野委員、水野委員、溝内委員、古川委員

定足数である委員の2分の1以上の出席があったので、宝塚市都市計画審議会条例第6条第2項の規定に基づき会議は成立した。

宝塚市都市計画審議会の運営に関する規程第5条第1項の規定に基づき、本日の議題に係る会議は公開であることを確認した。

(4) 会議の内容

ア 西井会長は、議事録署名委員として、8番岡森委員及び12番水野委員を指名した。

イ 次の議題について審議を行った。

議題第1号 阪神間都市計画道路(3.3.240号中筋伊丹線)の変更について(諮問)

議題第2号 阪神間都市計画道路(3.5.858号中筋山本線ほか1路線)の変更について(諮問)

議題第3号 阪神間都市計画公園(3.3.602号中筋公園)の変更について(諮問)

議題第4号 阪神間都市計画高度地区の変更について(諮問)

2 会議要旨

(1) 議題第1号～第4号

【議題第1号「阪神間都市計画道路(3.3.240号中筋伊丹線)の変更について」、議題第2号「阪神間都市計画道路(3.5.858号中筋山本線ほか1路線)の変更について」、議題第3号「阪神間都市計画公園(3.3.602号中筋公園)の変更について」、議題第4号「阪神間都市計画高度地区の変更について」】

会 長

それでは議事に入りたいと思います。

議題の説明について、事務局から申し出がありましたので、事務局から説明をお願いします。

市

議題第1号から議題第4号は同じ位置での変更でございますので、事務局からの議題説明は一括して行いたいと考えております。

この件につきまして、ご審議のほどよろしくお願いいたします。

会 長 私も相互に関係する議題であるため、その方が良いと思います。
ご異議はございませんか。

委 員 異議なし。

会 長 それでは、議題第 1 号から議題第 4 号を一括して説明していただきます。
事務局から説明をお願いいたします。

市 (説明開始)
都市計画道路中筋伊丹線及び関連市道に関する都市計画変更について、ご説明
します。

本日の説明の流れですが、①計画位置、②道路整備の必要性、③都市計画変
更の内容の順番でご説明します。

そして、これまでいただいたご意見・ご質問の内容とそれらに対する考え方
について概要をご説明し、最後にスケジュールについてご説明します。

最初に①計画位置についてご説明します。

中筋伊丹線は伊丹市との市境に位置しており、八幡神社のある中筋 2 丁目交
差点から南側の伊丹市との市境の中筋 7 丁目交差点までの約 7 3 0 メートル
の区間となっています。

次に関連市道についてですが、中筋山本線は中筋 6 南と記載している箇所を
東西に走る路線、宝塚長尾線は中筋伊丹線の南端、中筋 7 丁目交差点を通る伊
丹市との市境に沿った路線です。

次に②道路整備の必要性について、宝塚市道路網基本構想より抜粋してご説
明します。

宝塚市の地形は扇状地地形の先端に位置しており、交通が集中しやすい地形
となっており、現実として市内各所で渋滞している状況です。

こちらの図は、道路網基本構想策定時の平成 3 0 年に分析したものです。図
は、現在の道路網における市内の混雑の度合いについて表したものです。

分析は、移動したい交通需要に対して、道路がどれだけ供給できているかと
いう「混雑度」という指標で表しています。混雑度については、需要 1 に対し
て供給 1 となる混雑度 1. 0 を超えるとすぐに課題が生じるというものではあり
ませんが、一般的に 1. 2 5 を超えると混雑が生じ始め、1. 7 5 を超えると
慢性的な混雑状況となるといわれています。

図示は、1. 5 以上を黒色、1. 7 5 以上を赤色としています。

現在の状況は、市内各所で赤色となっており、慢性的な混雑状況となってい
ます。右の図の将来の交通、これは定められた推計手法を用いて算出したもの
ですが、多少は改善するものの、依然、道路網として混雑は残ることが分かり
ます。

よって、経年的な交通量減少は見込んでも、道路課題の方が相当大きいこと
から、道路網の整備は必要であると考えています。

混雑度は、ある路線がどれだけ通行できるかという交通容量に対し、実際に
どれだけ交通があるかという考え方で示した指標となります。検討の中では交

通量は現況交通量配分、将来交通量推計による交通量を、交通容量は道路構造令で示されている設計基準交通量を使用して計算しています。

また、副次的な道路課題として、幹線道路の渋滞を避けるため、生活道路を抜け道として利用することで、危険が生じるなどの課題も生じていますが、適切に幹線道路を整備することで改善すると考えています。

続いて、道路整備の必要性について整備計画上の位置づけの観点から、ご説明します。

宝塚市では、道路の考え方や整備の優先順位を道路網基本構想、都市計画道路整備プログラムで定めています。

また、兵庫県においても、整備の優先順位などを社会基盤整備プログラムや渋滞交差点解消プログラムなどを定めており、これらの計画に沿って中筋伊丹線を整備していきます。

次に、具体的に道路整備の必要性についてご説明します。

中筋伊丹線について、中筋2丁目交差点及び中筋7丁目交差点において渋滞が発生しています。

また、伊丹市から北上してきた車両が宝塚市域に入るところで4車線から2車線となり、ボトルネックになっています。

さらに、現在の交通需要に対して片側1車線の道路では交通容量が不足しており、混雑の原因となっています。具体的には2車線道路の交通容量は8,000台程度とされる中、現在、約15,000台の交通量となっており、大幅に不足しています。現況の2車線道路の場合、混雑度は約1.88、交差点改良を含む4車線化を実施することで、混雑度は約0.64となり、計画交通量18,500台を混雑なく通行できるようにします。

次に、関連市道について、中央部の中筋山本線については、中筋伊丹線との交差点において、一部未整備の区間が存在しています。

また、南端部の宝塚長尾線ですが、中筋7丁目交差点において、右折の需要が多いにも関わらず、右折レーンが無いことにより直進及び左折車両の進路を阻害し、渋滞の原因となっています。

これらの県道・市道の課題に対応するため、道路整備が必要であると考えています。

次に中筋2丁目交差点の渋滞となっている課題の一つを航空写真でご説明します。

交差点の交差角度が悪く折れていることで、南側の県道から右折する際に、対向車線の赤で示した車両の有無が判別しにくく、右折が困難になっています。現在、右折車線は約5台分の延長しかなく、5台以上の車両が溜まることで直進、左折する車両の通行を阻害し、渋滞が発生しています。

次に中筋7丁目交差点の状況写真です。現在、右折レーンが無いため、2台程度右折待ちの車両があると、後続の直進や左折する車両の通行を阻害してしまいます。

続いて、③都市計画変更の内容についてご説明します。

まず、中筋伊丹線の変更内容ですが、中筋2丁目交差点付近について、北側の市道との接続を考慮して、現計画よりも西側（八幡池側）に線形を変更しようと考えています。

また、中筋伊丹線とJR福知山線の交差点において、JRの高架を支える橋脚が存在しています。歩道及び自転車レーンについて橋脚を避けるように、外

側に配置することで道路の区域を増加しようと考えています。

最後に道路幅員について、現在、決定されている計画を作成した当時より周辺の開発が進み、宅地や店舗が周辺に多く立ち並んでいる状況を踏まえ、影響範囲を少なくするため、標準部で幅員を25メートルから24メートルに、付加車線部（交差点周辺）で27メートルから25メートルに縮小しようと考えています。

続いて、中筋山本線の変更内容は、中筋伊丹線の幅員が縮小することにより、交差点の隅切り部において区域が変更となります。

最後に宝塚長尾線の変更内容は、中筋7丁目交差点において付加車線（右折レーン）を設置するよう変更を考えています。

付加車線部においては、幅員を11メートルから14メートルとし、3メートルの拡幅となります。

次のページから拡大した図で変更内容をご説明します。

中筋2丁目交差点付近について、中筋伊丹線の線形変更ですが、交差点付近の東側は現都市計画から約7メートルの縮小、現在の道路端から約5メートルの拡幅となります。

一方、西側の八幡池側は現計都市画及び現在の道路端から約5メートルの拡幅となります。線形を変更することで、北側の市道1047号線との接続を改良したいと考えています。

併せて都市計画決定の範囲外にはなりますが、北側の市道1047号線についても、交差角度の改良のためオレンジ色の線のように改良を行いたいと考えています。このように改良することで、交差点の交差角度が約4度改善します。

中筋伊丹線の車道の構成は、西側（八幡池側）から順に、直進・左折の走行車線、右折の走行車線となっています。

中筋2丁目交差点で左折する車両は直進・左折の走行車線から直進の走行車線と左折の付加車線に分離します。このような形にすることで、右折車による直進等の車両阻害がなくなると考えています。

次に、中筋伊丹線の計画幅員の縮小を横断図でご説明します。標準部については、上の図が変更前、下の図が変更案となります。

変更前の計画は歩行者及び自転車の通行空間として、自転車歩行者道としていましたが、現在の基準では、歩道上での自転車事故軽減のため、歩行者と自転車の通行空間を分離することが原則となっていますので、歩道と自転車通行帯を分離しています。

また、植樹帯の幅を見直すことで両側合わせて1メートル全体の幅員が縮小しています。現況との比較では現況12メートルに対し計画24メートルと12メートルの拡幅となります。

次に右折レーン等がある付加車線部（交差点周辺）について、上の図が変更前、下の図が変更案です。

歩道と自転車通行帯の区分、植栽帯の考え方は標準部と同様で1メートル縮小します。そして、変更前は中央帯を1メートル設置する計画でしたが、今回削除し、全体で2メートル縮小しようと考えています。

現況との比較では現況15メートルに対し計画25メートルと10メートルの拡幅となります。

車線数の考え方は将来交通需要（計画交通量）日当たり18,500台に対し道路容量（設計基準交通量）が日当たり8,000台～28,800台とな

っており、4車線の計画は適切であると考えています。

次に起点部（中筋2丁目）の北側市道との接続部を西側に変更する理由についてですが、既決定の計画策定時は赤破線で示す位置に中筋鳥脇線という市道整備の計画があり、道路認定がされていました。

しかし、令和3年に図の左の吹き出しにある、細い赤実線の市道1047号線で将来交通量を処理できる見込みが確認できたため、赤破線区間の道路認定の廃止を行っています。

このことにより、中筋伊丹線の接続が、現道の市道1047号線へと変更となり、線形を変更しています。

次にJR福知山線との交差点付近についてです。

こちらの図で車道はグレー、自転車レーンを青、歩道を赤で着色しています。当該箇所では自転車レーンと歩道を分離し、歩道が橋脚を避けるように変更しています。これにより、橋脚の周囲の部分が変更前の計画より外側に広がる形となります。

続いて、中筋6丁目南交差点付近の変更内容ですが、幅員の変更については先ほどの説明と同様の考え方となります。

中筋山本線については、中筋伊丹線の幅員が縮小することにより、接続部が内側となり、交差点の隅切り部において区域が変更となります。

次に、中筋7丁目交差点付近の変更内容ですが、幅員の変更については、先ほどの説明と同様の考え方となります。

宝塚長尾線については、過去に都市計画に沿って整備を行っていますが、付加車線（右折レーン）の追加により、中筋7丁目交差点周辺において北側に3メートル拡幅したいと考えています。

右折レーンの詳細についてですが、道路構造令に則った適切な滞留長を確保し、そこから現道に擦り付けます。

今回の変更案では東側については5台程度、西側においては6台程度の車両が右折レーンに入りますので、直進、左折車両の進路障害は軽減される見込みです。

市道部分の横断図は、付加車線部のみ幅員が11メートルから14メートルに3メートル拡幅する計画です。

次に、道路の変更に伴い、併せて都市計画の変更が必要となる事項をご説明します。

最初に、中筋公園について、中筋2丁目交差点付近において、中筋伊丹線の線形変更により、八幡池に影響があります。八幡池の部分は、都市計画公園として決定されていることから、将来の公園計画について、黄色で着色した部分を減少させる計画となります。

変更前の面積が約20,502㎡、今回の変更で約250㎡減少するので四捨五入して2.1ヘクタールから2.0ヘクタールへ変更となります。

次に、高度地区について、高度地区は建物の高さなどの制限について定めたものです。

中筋の地域は概ね第3種高度地区として、高さの限度を20メートルに制限しています。しかし、幹線道路沿いの、都市計画道路から30メートルの範囲は第4種高度地区として、高度利用を目的として高さの限度が定められていません。

都市計画道路の幅員の変更に伴い、都市計画道路から30メートルの範囲も

変わるため変更を行います。

次に、これまで頂いたご意見、ご質問の内容とそれに対する考え方について、代表的なものをご説明します。

1つ目は、人口減少社会における新たな道路整備の必要性についてです。

これまでのスライドでご説明しましたが、人口減少を見越した将来交通量を踏まえ、整備の優先順位を定めた計画との整合も図りながら、交差点の改良を伴う4車線道路の整備を行うことは適切であると考えています。

2つ目は、道路空間の再編に対する考え方についてです。

まず、市内全域としてみると、幹線道路整備に伴い、市中心部の生活道路における通過交通（抜け道利用）が軽減されると考えています。

今回の地域に関する路線については、今回の幹線道路整備に伴い、並行する市道1071号線について、沿線の交通安全性を高めるための対策や空間再編等の検討を進めていきたいと考えています。

検討の例は次ページ以降でご説明します。

3つ目は、自転車の通行空間の整備に関する考え方についてです。

宝塚市自転車ネットワーク計画に基づいて整備を行っていますが、見直しの必要性を認識したので、適切に更新を行い、計画に基づいて整備を進めてまいります。詳細は次ページ以降でご説明します。

4つ目は、中筋2丁目交差点部における沿道利用状況を踏まえた道路改良案についてです。

本計画は、沿道利用状況を踏まえつつ、特に国道・県道の交差角度が悪化しないことや、八幡神社へ抵触しないことにも配慮した道路改良案としています。

それでは2つ目の道路空間の再編に対する考え方について、検討の例をご説明します。

左の図で示すように、現在の道路網は幹線道路に課題があることで、生活道路の市道1071号線が抜け道利用されるなど補助幹線道路のように利用され、道路ごとの役割分担ができていない状況となっています。今回幹線道路整備を行う事で、改善すると考えています。今後課題が残るようであれば、沿線の交通安全性を高めるため、さらなる対策、空間再編等の検討を進めていきたいと考えています。

検討の例として、市道1071号線は幅員9メートルで見通しもよく通行しやすい状況ですが、物理的に速度低減が期待できるハンプの設置や用水路に蓋掛けをして歩道を設置し歩車分離を行う、中央線を削除し車道幅員を狭め、路側帯を拡幅、カラー化するなど、様々な方法が考えられますので、今後検討を進めていきたいと考えています。

次に3つ目の自転車の通行空間の整備に関する考え方について詳細をご説明します。

宝塚市では、平成30年に宝塚市自転車ネットワーク計画を策定しています。

計画の概要としては、対象は人口が集中しており、道路勾配から自転車通行が多いと考えられる南部市街地の平野部としています。

期間は平成30年度から令和9年度の10年間としており、必要に応じ見直すこととされています。

この計画の中で自転車レーンを整備する路線、車道混在をする路線を決めて

います。中筋伊丹線は自転車事故が多く、自転車利用者数も多いことから、自転車レーンを整備する路線として定められています。

当該箇所の自転車通行区間の連続性の考え方ですが、今回整備する中筋伊丹線は、宝塚市の計画の中で自転車レーンの整備をする計画ですが、南側の伊丹市域についても併せて自転車レーンの整備を実施されていく方針です。

伊丹市域は、国道171号から北に向け順次整備されている状況で、緑実線が整備済み、緑破線箇所が今後整備されていく路線です。実施時期は双方概ね10年後が想定されています。また、中筋山本線については、現計画では整備の具体は定められていませんが、駅への連続性確保などのため、自転車ネットワーク計画の見直しが必要と考えています。

なお、この見直しにあたっては、前回策定時のプロセスを参考に実施する予定ですが、宝塚市、兵庫県、兵庫県警の関係者で構成される自転車ネットワーク協議会を開催し、関係機関と協議しながら、見直しを行う考えです。

その他のご意見については、配布している資料に記載していますのでご確認いただきますようお願いいたします。

最後に今後の予定についてご説明します。

今後は3月に県の都市計画審議会に諮り、都市計画案が承認されれば、令和6年4月ごろに都市計画変更の決定告示を予定しています。

その後、令和6年度に兵庫県の事業評価を行い、令和7年度から県道部について、順次事業認可を取得し、事業に着手していく計画としています。

事業着手後には、詳細な設計を行い、用地測量、道路区域内の物件の調査を行ったうえで、各土地、建物所有者様と具体的な補償について協議を開始したいと考えています。

都市計画道路中筋伊丹線及び関連市道に関する都市計画変更についてのご説明は以上です。

質疑応答

- | | |
|-----|---|
| 会 長 | 議題第1号から4号についての説明が終わりました。
ご質問等がありましたら、発言をお願いします。
本日の資料の中に法定手続きについての説明はありませんので、見ていただく中でお気づきの点や、ご質問があれば発言していただいても結構です。 |
| 委 員 | 全線的な幅員の見直しで25メートルから24メートル、付加車線部が27メートルから25メートルになった理由を教えてください。 |
| 市 | 平成6年度に決定されてから今日までの周辺の開発状況や、住宅地や店舗の立地状況を踏まえて少しでも影響範囲を縮めようという考えから今回の見直しを行いました。 |
| 委 員 | 今回の内容とは異なるのかもしれませんが、中筋公園の池がある所は将来的には公園になるということでしょうか。 |
| 市 | 都市計画上は将来的に公園として整備していくという計画になっています。 |

- 委員 駐車場は出来るのでしょうか。出入口がどこになるかなど、将来的なことも考えた上での今回の計画なのでしょうか。
- 市 中筋公園については、都市計画決定はしておりますが、整備が進んでおらず溜め池になっている状態です。
将来、公園となった際に駐車場を設けるという想定はしていないため、道路幅についてもそのような前提で幅員を設定しておりません。
- 委員 結構広さがあるようにみえますが、徒歩や自転車で来られることを前提として進めていく考えだということですか。
- 市 こちらの公園は2ヘクタールあり、公園の種別は、近隣公園というものになります。
近隣公園は、500メートル以内の住民の方を対象とする公園ですので、通常は駐車場を設けないため、設置の計画はしておりません。
- 委員 近くに中筋4丁目さくら公園がありますが、あの辺りも路上駐車が多いので、この大きさの公園には車で来られる方もいるのではないのでしょうか。
そうすると近隣の店舗に駐車するなど迷惑がかかるのではないのでしょうか。
今回の道路設備には関係ないのかもしれませんが、心配になりましたのでお伝えしました。
- 会長 中筋7丁目交差点課題解消イメージの宝塚長尾線について質問です。
中筋7交差点の計画案では、東側の右折レーンは30メートルの滞留長を取っており、擦り付けが40メートルで市道が少し膨らんだ形で交差点に入って北の方へ右折します。
一方で西側の方は、滞留長は40メートルで擦り付けは40メートルと同じです。
同じ右折でも右折交通量の違い等を考慮されて40メートルや30メートルの滞留長を設定されているのか、或いは、現場の先見の事情でこういった擦り付け部分の確保を考慮して滞留長の差が付いたという事でしょうか。
- 市 東側、西側共に右折交通需要に関して検討しております。西側からの伊丹市域側への右折の需要が多く交通量が多いので、滞留長を少し増やすように設計しております。
- 会長 幹線道路では、最低30メートルというようには理解しており、そういった意味では西側から北へ入る30メートルは十分機能すると思えますし、伊丹市側へ抜ける方はもう少し余裕を持って交通量の加減で40メートルにしたというように理解してよろしいでしょうか。
- 市 はい、その通りです。

会 長

わかりました。他にご意見はございませんか。

本日は法定手続きの中で、地元説明会時に出てきたご意見もあり、県と市の対応や回答がなされています。

地域の方々は、この幹線道路整備について、どのように受け止められているかという貴重なご意見かと思えます。

その点についてもご質問やコメントがあればお願い致します。

会 長

前回の説明から資料を訂正していただいた部分もございまして、その点についてのご確認もお願い致します。

資料18枚目の表の2番の道路空間の再編の考え方の回答について、赤字で訂正しています。より誤解のない説明をしたいという事で訂正がありました。

この部分の道路空間の再編という考え方は、これからの道路整備として新しく道路を造るというよりも、既存の道路をより効率的な形で使いましようという考えで、車がたくさん動くためではなく、人が動くのに安全で快適で移動しやすいといった意味です。

そういった意味で色々な提案や空間の再整備という事業手法がとられてきています。

そういったところからのご意見かと思えますが、生活道路が抜け道利用や通過交通で交通環境が悪くなることを解消するために幹線道路を整備して、抜け道利用していた車を幹線道路に戻し、その結果、生活道路的な使われ方をする補助幹線道路や生活区画道路の抜け道利用が幹線道路の事業効果として改善されるという意味で、道路の再編についてのご意見がでてきたのですが、そもそもの幹線道路の整備というのは道路空間を再編するということよりも、そういった通過交通を排除して抜け道利用で悩ませられている生活道路のような機能も有する街路の交通環境を良くするものだということです。

そういったことで市全体としては生活道路における通過交通を排除し軽減することが期待しているものだということです。

ご意見にあった市道1071号線については、JRの過去の引き込み線の所が道路に利用されている部分で、地図の下にあるように伊丹市の方にずっと繋がっている道路です。

したがって、県道の中野中筋線という今回の案件の県道整備が出来ると多くはこちらを利用するということになりますので、通過交通は県道で一気に処理される事になります。

なおかつ市道1071号線に関係する、この地区に目的地や出発地となる施設がある部分は残るわけですから、そういった生活空間の中で発生する交通の処理をする道路としての機能は担保していく必要がある、それに伴ってお年寄りや子供、自転車といった交通との共存の仕方は今後検討していく必要があるといった意味で、今回地域に関する路線は交通の安全性を高めるための対策や空間の再編ということも含めて検討を進めていきたいという市の考え方を明らかにしておくということにしておきました。

その趣旨でこの資料の訂正をしたということです。

以上、私の方から補足いたします。

- 会 長 他にはございませんか。
ご意見やご質問は無いようですので、第 1 号から第 4 号議案については諮問案件ですので、裁決をいたします。
議題ごとに答申する必要がありますので 4 回に分けさせていただきます。
- 会 長 まず、議題第 1 号の裁決に入ります。
議題第 1 号は阪神間都市計画道路（3.3.240 号中筋伊丹線）の変更についてです。
それでは議題第 1 号について原案の通り変更することに同意するとし、答申することに異議なしの方は挙手をお願い致します。
異議のある方はおられませんので、議題第 1 号につきましては、原案の通り変更することに同意するとし、答申いたします。
これで議題第 1 号に関する審議を終了いたします。
- 会 長 引き続き議題第 2 号の裁決に入ります。
議題第 2 号は、阪神間都市計画道路（3.5.858 号中筋山本線ほか 1 路線）の変更についてです。
議題第 2 号について原案の通り変更することに同意するとし、答申することに異議なしの方は挙手をお願い致します。
異議のある方はおられませんので、議題第 2 号につきましても、原案の通り変更することに同意するとし、答申いたします。
これで議題第 2 号に関する審議を終了いたします。
- 会 長 次に議題第 3 号の裁決に入ります。
議題第 3 号は、阪神間都市計画公園（3.3.602 号中筋公園）の変更についてです。
議題第 3 号について原案の通り変更することに同意するとし、答申することに異議なしの方は挙手をお願い致します。
異議のある方はおられませんので、議題第 3 号につきましても、原案の通り変更することに同意するとし、答申いたします。
これで議題第 3 号に関する審議を終了いたします。
- 会 長 最後に議題第 4 号の裁決に入ります。
議題第 4 号は、阪神間都市計画高度地区の変更についてです。
議題第 4 号について原案の通り変更することに同意するとし、答申することに異議なしの方は挙手をお願い致します。
異議のある方はおられませんので、議題第 4 号につきましても、原案の通り変更することに同意するとし、答申いたします。
これで議題第 4 号に関する審議を終了いたします。
- 会 長 以上をもちまして、本日の審議会を閉会いたします。
長時間ご審議をいただき、ありがとうございました

－以 上－