

令和7年度第1回尼崎市環境影響評価審議会 議事録

日時：令和8年1月16日（金曜日） 午前10時から午前12時まで

場所：市役所本庁舎中館 8階 8-2会議室

出席者

審議会委員：7人（うち5人はWeb会議システムを用いて出席）

事業者：9人

事務局：5人

傍聴者：なし

○開会

事務局：

昨年度に会長・副会長がご退任されておりますので、新たな会長・副会長が選出されるまでの間、事務局で進行をさせていただきます。

－ 一定足数の確認－

－ 出席者（委員・事務局）の紹介－

－ 局長あいさつ－

○議事

議事1 正副会長の選出について

事務局：

それでは、議事に入りたいと思います。

まず、1つ目の「正副会長の選出について」です。

尼崎市環境影響評価審議会規則では、審議会に会長と副会長を置くこととなっておりますが、令和6年度に行いました委員の改選におきまして、前会長・前副会長がご退任されておりますので、新たな会長・副会長を選出する必要があります。僭越ではございますが、事務局から正副会長の候補をご提案させていただければと思います。

委員の中で委嘱年数が長く、本市の過去の事例に精通されている藤長委員に会長を、法学がご専門で、環境影響評価制度全般について精通されている山本委員に副会長をお願いしたいと考えております。

なお、本日欠席の藤長委員におかれましては、会長にご推薦させていただくことについて事前にご了承いただいております。

皆様いかがでしょうか。

委員：

－異議の声なし－

事務局：

それでは、会長を藤長委員に、副会長を山本委員にお願いしたいと思います。

本日は藤長会長がご欠席のため、今後の進行については、山本副会長にお願いしたいと思います。どうぞよろしく願います。

議事 2 尼崎西宮芦屋港 末広地区埋立に係る環境影響評価実施計画書について（諮問）

副会長：

改めまして、山本でございます。よろしく願います。

それでは、次の議事に移りたいと思います。

議事 2 は「尼崎西宮芦屋港 末広地区埋立に係る環境影響評価実施計画書について」となっております。まずは尼崎市から諮問をしていただいて、その後、実施計画書の内容の審議に入りたいと思います。

それでは、事務局より願います。

事務局：

諮問をさせていただきます。

－諮問文の読み上げ－

副会長：

ありがとうございます。

諮問を受けるにあたって、何かご意見、ご質問等はございませんでしょうか。

特にならなければ、諮問を受けたいと思います。

事務局：

諮問をお受けいただきありがとうございます。

よろしく願います。

副会長：

では、まずは、本案件について事務局から説明をお願いしたいと思います。

よろしく願います。

事務局：

－参考 1・参考 2 に基づき説明－

なお、本日は、事業者であります兵庫県も出席されており、実施計画書の詳細については後ほど事業者から説明をしていただくこととしております。

副会長：

ありがとうございました。

尼崎市の環境影響評価制度、それから審議の進め方などについてご説明いただきましたが、何かございますでしょうか。

委員：

審議会は事業計画をより環境適合型にするものということで、最終的に事業の是非には関わらないということ、よく分かりました。この事業の最終的な是非の判断は、公有水面埋立法に基づいて港湾管理者である兵庫県が、事業計画に照らしてゴーサインを出すということによろしいでしょうか。

事務局：

公有水面の埋立の許認可に関しては、最終的には兵庫県にさせていただくこととなります。

委員：

分かりました。ありがとうございます。

副会長：

それでは、続きまして、事業者から説明をお願いしたいと思います。

事務局：

事業者からの説明に先立ちまして、事務局から、事業者を紹介させていただきます。

－事業者側の出席者の紹介－

本日は、初めての審議ですので、事業計画と事業による環境影響を踏まえて、環境影響評価項目としてどのようなものを選定しているか、という部分を中心にご説明いただくこととしています。

なお、本日の審議会におきましては、環境影響評価項目に過不足が無いかということを中心に審議いただければと存じます。

事業者：

ースライド資料に基づき実施計画書の内容について説明ー

副会長：

丁寧にご説明いただきまして、ありがとうございました。

それでは、ただいまのご説明に対しまして、質問・確認したい点などございましたら、お願いしたいと思います。

まず本日は、初回ということで、調査項目に過不足はないかという観点を中心にご質問いただきたいと思います。ただ、初回ですので、事業全体に関わるようなこと、事業計画全体に関わるようなこともございましたら、ご質問いただければと思います。

次回以降議題になります、各調査項目の調査、予測、評価の方法に関しましては、時間が余れば、ご質問等をお受けしたいと思います。

いかがでしょうか。

委員：

実施計画書の 2-7 ページの工事の概要について、影響要因の評価として、水面の埋立と建設機械の稼働と工事関係車両の走行という形になっていますが、水面の埋立というのは、この工事の概要で示されている①～④の手順全てということよろしいでしょうか。

事業者：

その通りです。

委員：

埋立と書かれている④だけではなく、全てということですね。

事業者：

はい。

委員：

承知しました。

あと、工事関係車両の走行については、工事の概要工程のところであり記述がないような気がします、基本的には全ての埋め立て資材などは、車両で運搬されてくるという理解でよろしいでしょうか。

事業者：

まだ車両で運ぶか、もしくは船で運んでくるかは決まっておりません。ただ、基本的にはどち

らかというと、船で運搬するほうがメインになってきます。

船がメインにはなりますが、全て船で運んでくるのか、もしくは一部陸上からの車両運搬が混ざるのかが決まってないというところ、割合としては、今のところ、船による海上運搬が大半を占めると想定しております。

委員：

承知しました。

船による運搬が入ってくると、その船からも大気汚染物質がそれなりに排出されますが、これは建設機械の稼働というところに評価が含まれるということでしょうか。

事業者：

そういう形で整理させていただく予定です。

委員：

承知しました。

では、建設機械の稼働には、船舶の航行量増加と作業船が主に入ってくるという理解でよろしいということですね。

事業者：

そうですね。土砂を船で運ぶ場合に、その運搬船による環境への影響というのは入ってきます。

委員：

ということ、メインが作業船での工事中の船ということですね。

事業者：

その通りです。

委員：

承知しました。ありがとうございました。

副会長：

ありがとうございました。他の委員の先生方から何かございますでしょうか。

委員：

①今回の工事（埋め立て）で港として整備し、そこに大型船が入ってくるため、港として機能するためには、浚渫を継続的に続け、8m なり 10m の水深を維持しなければいけないですね。今回の事業対象とされるべき区域が（資料3）スライド4にあり、水質・底質は2km までとい

うことですが、これは、実際どの辺までかかることになるのでしょうか。

- ②それに関連するのは、DO（溶存酸素）は項目として入れていただいています。大阪湾の湾奥部における一番大きな環境課題は、貧酸素水塊の発生になるかだと思います。やはり栄養塩の負荷の大きいところ、あるいは現状でCODの高いところ、閉鎖性が高いところが貧酸素の発生源になると思うのですが、そういう意味では、尼崎港は割と大きな発生源になるかだと思います。貧酸素の場合は当然、深ければ深いほど底にたまりやすいということと、光が届かないので酸素が発生しにくいこととなります。なので、浚渫した航路の存在も、尼崎港の中だけではなくて、大阪湾の湾奥部に影響を及ぼす可能性があるのではないかと思います。そういう意味で、貧酸素の問題にあまり触れられていませんが、それは関わってくるのかと思います。
- ③この特殊事情は、下水処理場が西側であって、そこからの処理水は港内に入っています。なので、河川ではないですが、栄養塩の負荷がそれなりに入ってくる場所で、これは将来非常に長い期間を考えると、瀬戸内海での栄養塩の不足の話から、管理運転をする、あるいは下水処理の精度を下げている、リン・窒素をより放出する方向に向かう可能性があると思います。現状では大阪湾は緩めないという方向で動いていますが、将来的には分からないため、湾内で栄養塩の負荷がどんどん増えていくことも考えなければいけません。そのため、現況どれぐらい入っているのかということとは少なくとも調べていただきたいです。
- ④現況の調査で、動物は入っていますが、植物が全く入っていない。確かにそれほど貴重な海藻が生えているわけではないですが、ワカメのようなものはあってもおかしくない。以前、ここで実験をやった、ワカメぐらいいは生えている可能性があるということを見ると、大阪湾全体で見ると、大阪と兵庫のMOBAリンク構想というのがあり、大阪湾湾奥部を藻場でつなごうという方向になっています。実際、尼崎港の外側でワカメが芽を生やす実験もいろいろなところでされていますし、以前に国交省がやったこともあります。そのため、海藻類も項目としては重要なのではないかと思います。もう1つは、プランクトンの問題も当然そこに入ってくるので、動物だけではやっぱり形が違うのではないかと思います。
- ⑤景観とふれあいの問題は、西側は21世紀の森として公園として整備されています。魚つり公園が前にあって、その景観は考えていただけるようですが、現状、公園の前は、湾ではあるけど、海なんですよね。それが港湾に変わる。つまり、車がたくさん停まるような場所が変わるということで、景観の問題というのは少し考えてもいいのではないかなという気はします。それは人と自然とのふれあいの問題にも、もしかしたらなるのかもしれないですが、項目としては、再考していただきたい内容です。
- ⑥浚渫したときに出てきた土砂は、基本的には埋立に使われるのだとは思いますが、埋立に適さないものが出てきた場合に、どこへどう持って行って処理するのか、特に、有害物質が含まれていた場合は、残土としてどこかで処理しなければいけないこともあるかもしれないので、廃棄物も出てくるかもしれないということは項目として考えておいたほうがいい。
- ⑦瀬戸内海環境保全特別措置法で、この海域は埋め立てが現に抑制されている場所で、認められるのは、公害の防止、あるいは環境の保全に寄与するということが明確であるというのが条件になります。今回、現状での利用の仕方として、陸域での車の搬送などが増えていて、という

ことは書いてはありますが、やはり説明としては、これをやることで、どういう環境改善に貢献するのかということをもう少し詳しく具体的に入れていただいた方が納得しやすいのではないかと思います。今の書きぶりでは、本当にこれで環境改善に進むのかがあまり見えません。逆に、どんどん RORO 船が入って車が詰まることになると、その分は相殺されるかもしれないわけですから、もう少し書き方を考えていただいた方がいいかと思いました。

事業者：

順に回答させていただきます。

①今、2km 円を示したものがございませんので、次回提示させていただきます。

委員：

はい。水は常時出入りしているわけですから、湾の中だけではなく、その外側も、現況の把握としては見ていただいた方がいいのではないかと思います。

事業者：

はい、承知しました。

②③貧酸素のことで、現況の調査が必要ではないかという点ですが、これについては、先生がおっしゃったような航路を作るために、要は窪地状になっているところで、貧酸素は発生する例があるので、そういうところの影響も考えた方がいいということですかね。

委員：

はい。

事業者：

分かりました。溶存酸素も調査項目には入っているのですが、そういうところも考慮した調査ステップを考えます。

委員

あともう 1 つ、工事中の話ですが、浚渫に関しては懸濁物が出ることになり、スクリーンを貼って防がれるというのは承知していますが、それで完全に防げるわけではないので、そのことが COD や貧酸素にも影響してくるし、生物への影響も非常に大きい。特に海藻は、堆積物の影響を受けやすいので、項目としては、やはりある程度手厚く見ていただきたいと思います。

事業者：

はい、承知しました。持ち帰り再整理させていただきます。

④植物につきましては、ご指摘のとおり対象となっていないので、こちらも同様に、再整理して次回お示しします。

- ⑤（事業者作成資料に基づき説明）景観につきましては、ご指摘のとおり、西隣に 21 世紀の森が
あって、その東側が埋立の対象地ということになります。埋め立てる範囲は着色している部分
全てになりますが、埋め立てをして、右側に岸壁が来て、船がついて、港湾の作業活動の場
になります。これに関して、過年度から地元の方を含めた検討会や協議会をやってまして、その
中での意見も反映して、21 世紀の森に産業の場が直接隣接するのではなく、この境界部分の処
理を考えてもらわないかという意見もございました。そのため、計画の中でこの緑地（薄い緑
の箇所）ですが、幅としては 20m くらいあるところで、直接接することがないように、緩衝帯
として緑地を整備することで、少しでも隣接の影響に配慮をした計画としております。
- ⑥もし環境基準を満たさない浚渫土が出てきたらどうなのかということにつきましては、埋め立
てに使いませんし、通常の残土処分もできないので、有害物質が入っていても大丈夫な最終処
分場であったり、その中でも管理型処分場であったりというのを、出てきたものに応じて選定
して行って適切に処分をしていくことになると思います。
- ⑦瀬戸法で埋立が抑制されている中で、公害防止や環境への寄与がないと埋立が原則認められな
い中で、この事業どうなんだというところを指摘いただきました。これにつきましては、書き
ぶりはもう 1 度確認させていただいて、改善しようと思っています。大きな考え方としまして
は、確かに船が来るとか、それを迎えに来る車がという話はあるのですが、大本として、
国全体が、2024 年問題もありますが、長距離のトラック輸送によって環境負荷がかかっている
という現状が課題になっております。それに対して、モーダルシフトという形で、船舶で大量
輸送という形になりますけれども、そちらに切り替えることで、トータルの環境負荷が軽減で
きるということで、国の方でもモーダルシフトを推進しているという動きになっており
ます。県としても、その一環として、埋め立てを行って、RORO ターミナル（船がつく港）を
整備することで、モーダルシフトによりまして、トータルで環境負荷が軽減されと考えており
ます。そのあたりをもう少しきっちり書くようにさせていただきます。ご指摘ありがとうございます。

副会長：

ご説明ありがとうございました。委員、よろしいでしょうか。

委員：

はい、結構です。

副会長：

他の先生方から何か他にございますでしょうか。

委員：

（資料 3）スライド 5 で、周辺に文化財（旧小阪家住宅）があると書かれている状況の中、スラ
イド 11 で、項目として選ばれない理由が「周辺に文化財は存在しないため」というのは、矛盾す

ると思います。入れる入れないはさておき、書き方を変える必要はあるのかと思います。

例えば、影響があるものとしては、その振動が伝わることによって、土壁のようなものが剥離するであったり、かやぶき屋根だと思しますので、火災の危険であったり、そういったものが確実に回避できるという理由であれば、外していいのかと思います。かなり距離があるので、調査地に入れるべきかどうかというところではありますが、今は住宅がメインであるところの振動の調査をされるということで、そのあたりは多分人が住んでいないからということで調査対象地にはなっていないと思うのですが、どのぐらい振動の影響があり得るのか、もしくはあり得ないと言えるならいいと思うのですが、そのあたりや、火災の危険として、火は使わないと思いますが、そういった意味で危険がないことは確認させていただければと思います。

事業者：

ありがとうございます。まずは書きぶりが明らかに矛盾しますので、改めさせていただきます。

内容につきましては、場所が少し離れているので、明らかに影響ありませんということであれば、そういう形で整理して、入れる入れないも含めて、持ち帰り再整理させてください。

副会長：

ありがとうございました。委員、よろしいでしょうか。

委員：

はい、大丈夫です。

副会長：

はい、ありがとうございます。

委員の先生方から他にございますでしょうか。

委員：

地盤変状についてお聞きしたいのですが、今回、大阪湾（海成の軟弱粘土層が厚く堆積しているような場所）の埋め立てということで、埋立による圧密沈下は含めなくてよいかをお聞かせくださいませんか。

埋立による沈下自体は、ある程度の量で発生するかと考えます。しかし、地盤変状のところを選定しないとなっているのですが、その点、選定する必要はないのでしょうか。

事業者：

圧密につきましては、今深い議論がこちらでもできておりませんので、他事例の確認も含め持ち帰り精査させてください。申し訳ありません。

委員：

はい。特に今回、独立した島の埋め立てではなくて、周辺も埋め立て地盤で、そこを埋める形で隣接している土地があるので、そのあたりへの影響であるとか、その辺も含めて少し検討していただいてはどうかと思います。

事業者：

はい、承知しました。ありがとうございます。

副会長：

ありがとうございました。

他の委員の先生方、ございますでしょうか。

委員：

少し議論が戻ってしまいますが、事業の全体に関わることを含めていくつかお聞かせいただければと思います。

この事業計画の前提に、1つ重要になっているのが港湾計画ということで、港湾計画の改訂がなされた上で事業計画ができているということなのですが、港湾計画の改訂段階において、環境への影響というのは、それなりに評価・配慮された上で、港湾計画が改訂されているという理解でよろしいでしょうか。最近では、戦略的環境アセスなど、計画レベルでの環境配慮のようなことも言われていますが、このあたりは、手続きとしてはどうでしたか。

事業者：

港湾計画改訂の作業において、環境調査等はもちろん行っております。

大気や水質等についても、今位置づけられた施設などができた状態での影響はシミュレーション等々を行っており、一定内容についても精査して検討しております。また、港湾計画を改訂する最終段階において、環境省とも協議を行っており、瀬戸法に関する埋立について、基本的には厳に抑制することというところも、きっちりと意見書としていただきながら、港湾計画の内容について改訂しているというところですが、あくまでも計画の改訂レベルでのシミュレーション等々になっておりますので、詳細につきましては、事業化にあたっての今回のアセス等々で確認していくという流れで考えております。

委員：

はい、ありがとうございました。

あと、工事の詳細は未定ということで、今後アセス手続きを進めながら、また工事の詳細もどんどん決まっていくのかと思います。工事の詳細が明らかになれば、アセス手続きにも随時反映させていくことも想定されているということでもよろしいでしょうか。

事業者：

おっしゃる通りで、準備書、評価書という各ステップを上がっていくにつれて、検討が追いつけば、書ける内容を追記していきたいと思っております。

委員：

分かりました。ありがとうございます。

それから、尼崎市のアセスの手続きのご説明の中でフローチャートがあったと思うのですが、市民等から意見を聴取して、得られた意見に対して事業者が見解書を作成すると、それも踏まえて市長が意見を述べるという手続きが想定されていたと思います。今回の事業に関しましては、意見聴取・見解書の作成の手続きは、今進行中ということでしょうか。

事業者：

そうですね、当然該当します。審議会の方が先に来てしまっているのですが、地元説明会を実施した上で意見書を募るという形になっており、地元説明会は、あさって日曜日と来週水曜日の2度開催した上で、従覧期間中に意見書が出せるということに条例上なっております。公告が1月7日で、その後30日間縦覧を行いますので、意見書の提出期限としては2月5日になります。

意見書が出され、見解書を作った場合、その審議は第3回になるのでしょうか、事務局さん。

事務局：

見解書に対する審議は審議会ではないです。

事業者：

それは市長が判断されるということですね。

委員：

分かりました。審議会には特に見解書は合流せず市長までということで、ここでは特に審議の対象にはならないということですね。

ただ、市民等から寄せられた重要な環境要素みたいなものもあれば、本来であればアセス手続きにも適宜反映できるものは反映させていただくことになるのかなとは思っております。

事業者：

そのあたりも市長意見として返ってくるのかなと承知しております。

委員：

はい、承知しました。ありがとうございます。

次に、今回の主要なテーマである調査項目についてですが、事業計画書の中でもはっきりと「供用は対象外」と書いてありました。尼崎市の技術指針などを見ますと、工事と供用の各段階で、行為と存在についてアセス対象になるというのが基本ですが、供用については対象外とここでは

なっています。確かに、埋め立てて、その上で飛行場を作って飛行機を飛ばすといった場合には、空港に関するアセスの手続きが別にありますので、供用の対象外ということになりますが、今回のような、埋め立て地があって、それを利用して、そのときにそれなりに環境負荷が発生するという場合、供用は対象外と言ってしまって大丈夫なのでしょうか。埋め立て地の存在に起因する環境負荷については、対象になるのですよね。例えば、埋め立て地の上でトラックが走って、それによる排ガスが発生するとか、廃棄物が発生するというような場合、これもアセスの対象にしていいという理解でよろしいですか。

事務局：

確かに上物事業に関する供用については対象外ですが、国の港湾のアセスの個別省令では、例えば停留施設であったり、荷捌き施設であったり、保管施設などの港湾事業に関する供用部分については、例えば騒音振動が該当するなら評価項目とすることが記載されております。そのため、港湾事業に関するものの供用については、環境影響評価を行うようにと意見として出すのは特に問題はないと考えております。ですので、港湾事業に関する供用について、準備書の段階では評価項目に入れられたいというような意見を出すことには支障はないです。

委員：

ということは、結果的には、埋め立て地の上でトラックが走ったり、あるいは、船が行き来したりするときに発生する排ガスや水質汚濁も対象にしていいということですか。

事業者：

個別省令につきましては、港湾計画編の方の個別省令にはそう書いてあるのですが、実際の埋め立て事業編の方では供用は対象外となっています。本事業に関しましては、単なる埋め立ての事業になりますので、おそらく供用は対象外になると認識しています。港湾計画編となると、もっと広い個別省令が書いてあって、港湾計画の中で船が行き来するとか、そういったものは供用時の影響として考えなさいというのは、その個別省令には入るかなと思うのですが、本事業に関しましては、埋め立て事業編の方の個別省令が当てはまると考えています。

委員：

供用が対象外ということと、埋め立て地の存在による環境負荷が対象ということの線引きが分かりにくいところがあると思ったので、確認した次第です。

事務局：

このあたりは次回までに事務局の方で整理しておきます。

委員：

はい、調査項目にダイレクトに関わるころだと思うので、もう1回ご説明いただければと思

いました。

最後に、埋め立てに使う土砂は、地図で言うと、手前の海から掘って埋め立てるということで、他の場所から持ってくるということはないということですか。

事業者：

まだ海底の測量等をしているところなので、正確な値ではないのですが、埋立をする場合、概ね 200～300 万 m³ほどの土砂が必要になります。一方で、前の浚渫分は、これも精緻ではないのですが、概ね 20 万～30 万 m³のボリュームしかございません。ですので、有害物質が出ない前提でも、前の土だけでは全然足りないということになります。

前の方でまず埋め、その次に、県内の他の港で堆積している（掘りたいけど捨てる場所がない）という問題がありますので、県内の他の港で浚渫した土を持ってくるというのが第 2 になります。それでも足りなければ、他府県まで視野を広げて、基本的には海からの流用土という形で考えております。

委員：

分かりました。ありがとうございます。

他の事例で、他から持ってきた土の中に外来種等が入っていると、生態系に影響を及ぼすという話も聞いたことがありますので、気になった次第です。いずれにせよ、工事の詳細がこれから明らかになっていくということですので、適宜、調査に反映していただければと思います。

事業者：

承知しました。

委員：

はい、ありがとうございます。

副会長：

他の先生方からご意見・ご質問等はございますでしょうか。

では、時間が余っておりますので、各調査項目の調査、予測、評価の方法に関しましても、ご意見等ございましたらお願いします。いかがでしょうか。

委員：

騒音関係の予測項目について、交通騒音が多いのかなと思いますが、指標としては、環境基準と要請限度の 2 つがあります。通常、要請限度の方が圧倒的に値として大きく、それをクリアしなければいけないという解釈ができるかと思うのですが、一般的には事業が新しく準備されるときには、環境基準をもとに、基準を超えていたら、その基準を超えないように対策がなされていくことが多いかと思います。今後予測をする中で、環境基準を超えていて要請限度は超えていな

い場合の対応はどのように考えられているのかをお聞きしたいと思います。

事業者：

環境基準は必ず超えてくると思いますので、実際、要請限度の値を目安に予測評価をしていくというイメージになります。

委員：

その場合、予測ですが、基本はシミュレーションをされていくと思うのですが、私がこれまで見てきた中でよくある形としては、対象とする工事車両のみで実際にどれだけの等価騒音レベルになるのか、それが環境基準を満たしているのかどうかをまず見た上で、当然それは実際に計測される騒音レベルとは異なりますので、対象とする車の騒音と暗騒音を合計したものがどうなるのかというように、単体と合計の評価がなされる場合が多いかと思います。そのときに、単体の評価として環境基準を少なくとも超えていないという判断をなされるが多かったかと思うのですが、そういう評価もされる予定はないということでしょうか。

事業者：

現況の交通量から現況再現して、補正值のようなものを算出します。その上に、どれだけ増えるのか、増加分を出して、その現況に足し合わせて一つの評価を行うと考えております。

委員：

ということですね、了解です。であればいいかと思いました。

副会長：

ありがとうございます。

他に先生方からご意見等がございませんようでしたら、本日の審議はここまでにしたいと思います。

最後に、今後の審議の進め方等、事務連絡等ございましたら、事務局からお願いいたします。

事務局：

委員の先生から事前にいただいている質問がありますので、この場で確認させていただきたいと思います。

景観や現時点の生態系を確認するにあたって、現場やその周辺の写真等がございましたら提示していただきたいのですが、お願いできますでしょうか。

事業者：

－スライド資料（周辺写真）に基づき説明－

事務局：

ありがとうございます。

今、写真を用いた現地の様子を説明いただきましたが、景観、生態系といった項目を審査する上で必要でしたら、現地視察会を開催しようと考えています。視察会が必要かどうか、委員の皆様のご意見をお聞きしたいので、必要だと思われる委員は挙手をお願いできますでしょうか。

－委員の挙手あり－

必要だと思われる委員がおられましたので、視察会を開催したいと思います。委員の皆様には、後日メール等で改めて視察会に参加されるかどうか伺いますので、参加ご意向のある委員を中心に日程調整させていただいて、参加できる方のみで現地視察会を行いたいと存じます。

－事務連絡の説明－

副会長：

ありがとうございました。それでは、これをもちまして、本日の審議を終わりたいと思います。

以 上