

協 議 会 議 事 録

1 会 議 名	平成30年度 第4回 太宰府市総合交通計画協議会
2 開催日時	平成31年2月26日（火）10:00～12:00
3 開催場所	太宰府市役所3階庁議室
4 出席者名	外井会長、岡本委員、川津委員、辻委員、富永委員、山口委員、井手委員、森委員、下園委員 オブザーバー：楠田市長、木村観光推進課長
5 欠席者名	藤木委員、田中委員
6 次 第	<ol style="list-style-type: none"> 1. 交通実態調査の実施内容 2. 交通量及び踏切調査等結果 <ol style="list-style-type: none"> 2-1. 調査結果の概要 2-2. 各交差点の交通流動 2-3. エリア内の渋滞状況 2-4. 主要エリアの交通実態調査結果 2-5. 踏切×交差点の解析結果 3. ナンバープレート調査結果 <ol style="list-style-type: none"> 3-1. 調査結果の概要 3-2. 昨年度調査結果を踏まえた地区内交通量 4. 次回のスケジュール
7 開催状況	<div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div>

8 審議内容

事務局	(開会挨拶)
市長	(挨拶) お忙しい中、お集まりいただきありがとうございます。交通に関してこれまでも協議いただき、私自身も強い関心を持っている。私も市長就任から1年が経過し、そろそろ結果を出せるようにというところであり、皆様のご協力をいただきながら前進できるように、またご意見、協議等いただけるよう、よろしくお願ひしたい。
会長	それでは早速、議事に入ることとして、事務局から資料の内容について説明をお願ひしたい。
事務局	(資料説明) 1. 交通実態調査 2. 交通量及び踏切調査等結果：2-1～2-4
委員	言葉の確認だが、渋滞長と滞留長について言葉の定義を教えてください。
事務局	資料33ページをご覧ください。滞留長は、信号が赤から青に変わる瞬間、要するに信号が赤でずっと車が溜まっていき青になった瞬間に発進するので、ここが一番並ぶので滞留長という定義。そこで1回目の観測をしている。それから信号が青になって車が捌けるが、赤になった時に捌けなくて残った車がある場合、その長さが渋滞長となる。 16ページが渋滞長の調査になるが、このオレンジ色が滞留長で一番長く並んでいる車、それから1回の青信号で捌け残った長さが赤色の表記で渋滞長となる。
委員	とするならば、物差しが必要で、ここで渋滞を議論しているときに、どのくらいの長さだと一般的に渋滞という何か基準はあるのか。
事務局	基本的には、交差点の場合、捌け残りがあるということは10mであろうが100mであろうが渋滞しているということになる。一般道路ではこの渋滞長とはまた違って、例えば本来40km/hで走る道路で20km/hを下回った場合は渋滞というような別の定義がある。ここでは交差点での渋滞なので、1回の信号で捌け残った車があれば、長さは関係なく渋滞となる。
委員	最初に市長がおっしゃったように、そろそろ渋滞解消の処方箋をとると、物差しがある程度あって、それに対してどのように処方箋を描くのかというふうに議論が進んでいくのを期待している。そうじゃないと命題をクリアしていかない。

事務局	渋滞をいかに緩和するかというところが目的ではないかと考えている。
会長	今回は色々の実態を調べてみたというところで、これからどういう対策につなげるかが求められている。そこを具体的に結び付けていく作業が必要となってくる。
委員	例えば、連続立体に向けてやっているなら、それなりの調査をすればいいのだが、これは単に調査しているから、出口を意識しているのなら見やすいが、そこが分かりにくかった。
会長	今回はまだ出ていなのだろうと思う。
事務局	連続立体という方向を目指してはいるが、ご理解をいただく上で、前提としてこうした現状を示さないとなかなか話ができる状況にはない。とりあえず実態を示していくところから、連続立体が必要ではないかという方向性が引き出された後に、各関係機関には連続立体の必要性について説明する必要があると思っている。今の段階では協議会としても連続立体しかないという方向性だが、他にもあるのであれば、そちらも十分考えていかなければならないと思っている。
会長	仮に連続立体にするとあの渋滞は消えるのかどうか、一種のシミュレーションみたいなことをやってみて、効果があることを出していかないといけないのでは。
委員	要するに制度に持っていくなら、渋滞長がどのくらいあると、解消の方法としてこういうものがあるとか。薬院でやった西鉄の連続立体はそれがベースになって国の制度条件をクリアに持っていったという、こういった物差しは多分必要かなと思う。出口を意識しているなら、そのあたりがちらちら見えていないとおかしい。
会長	連続立体の基準と比べてという風にした方がよい面はありそう。
委員	渋滞、滞留を考えたときに、踏切はどういう考え方なのか。
事務局	基本的には同じ考え方で、実際には遮断しているときに並ぶので、その最後尾を観測している。踏切が開いた時に、例えば 100mが 50m捌けるが、また踏切が閉じて捌ききれなかった台数の残り 50mを渋滞長としている。基本的には信号と同じ考え方。信号はある程度のサイクルがあるが、踏切の場合は空いた時間にばらつきがあるので、若干違いはあるが、1回で行けなかった車というふうに思ってもらえれば。
委員	その時信号と踏切が近接しているところはどうなるのか。
事務局	踏切が開いていても赤信号の場合は前に進まないで、その場合、滞留長と渋滞長は同じになるかと思う。実態として結果は両方が合わさったもの。踏切だけでなく交

	<p>差点と連動の話も諸々あるかと思う。</p>
会長	<p>だから、実際には青時間が減ってしまう。信号としてはある程度時間を確保しているが、その青時間の間に踏切が閉まってしまうと先に行けないということがある。</p>
事務局	<p>17 ページを見ていただくと、洗出交差点の 17 時ピーク時間帯は渋滞長が非常に長く表示されている。これはやはり踏切と信号の連動による渋滞長であると考えているところで、洗出交差点での渋滞の大きな一因としてあると考えている。踏切によるものか信号機の現示の時間帯によるものか、今は現象から分析しているので、そこまでは至っていない。</p>
市長	<p>この調査は休日分もあるのですか。</p>
事務局	<p>こちらは平日の調査のみとした。</p>
市長	<p>この近所に住んでいるが、休日は下手すると両方に出られない。踏切側も信号側も出られなくて流入するのがさらに難しい。休日はもっとひどい。</p>
会長	<p>連続立体にすれば、交差点の青時間は有効に使えるだろう。そういう風につながるのだろうと思う。</p>
事務局	<p>連続立体を考えるとときに、福岡筑紫野線から国道 3 号へ向かう交通量というのが非常に多いので、そのあたりも考えておかないといけないと思う。ただ、かなりの交通量が入っている。今踏切が平面交差しているので、ある程度交差点への流入量が制限されているような状況にはなっているが、それを良しとするかどうかという点もあると思う。福岡筑紫野線と国道 3 号への乗り換え交通は大量に発生すると今後考えられるので、将来の伸び、今後増えてくる可能性もある。それを含めたところで、連続立体交差と同時に、都市計画道路化して拡幅していかなければならないのか、そこも踏まえた上で道路ネットワークというのは重要な課題になっていくと思う。</p>
会長	<p>9 ページに書いてあるように 1 日に全体で 5 万台が行き来していると、これがさらに増えるということか。連続立体するとこれがさらに増えて、国道 3 号に入ってくればいいが、その途中で側道などを使わないと入れない構造になるのですよね。</p>
事務局	<p>国道 3 号の方に入っていくように道路構造を変える。この 7 千台というのが大野城市から流れてきているのだが、今後増えてくる可能性もあるのではないかと考えている。下大利駅界隈での連続立体交差関係の工事が進んでおり、国道 3 号というのは大野城市に行くとずっと北側に行くので、距離が開くような形になる。するとここで乗り換えた方がいいということで、福岡筑紫野線の福岡側から入ってくるというような交通の流れがあるのではないかと。今後この 7 千台が増加傾向になるというのは、</p>

	<p>大野城市側の道路整備が進捗することと同時に起こってくるのではないかと考えている。現地を見られたら分かるが、片側歩道の9.5mの道路を計画しているところだが、そこに7千台の車両が入っていくことになっており、減る傾向はない。</p> <p>J Rと西鉄天神大牟田線の踏切が2箇所あって渋滞が予測されるのだが、皆さんここに入ってきて国道3号を目指される。ここに区画整理地があるが、生活道路を通り抜ける車両も増えてきているという状況。そのあたりも踏まえて、7千台が入ってきている市道の計画というのは検討しなければならない。連立立体交差と同様の話になるが、連立をしない場合、ここは国道3号まで通れない。ボトルネックが一つ無くなればどうなのかというイメージ、そちらの整備を考えることが必要である。将来交通量を見るにしても、前提として連立立体交差になった時の将来交通量となると、推計という方向に向かうのだが、その場合連続立体交差ありきでの話にならないとぶれるので、ご意見等いただいたらそちらの方向でやっていきたいと考えている。</p>
委員	<p>参考までに聞きたいが、今西鉄がやっている連続立体は下大利で下ろして、事業に着手するときから、このあたりの交通量は伸びているのか。</p> <p>その時に一緒にできなかったのかなと、素朴に思う。仮に交通量が原因で、条件をクリアできていないのでやらないということであったのなら、答えは見えてくるような気がする。そのあたりの調査はやっているのか。</p>
事務局	<p>大野城市、春日市、福岡市で連立立体交差を組まれた当時のお話というのは、最終的なところ、太宰府市と一緒にプランは検討していない。その当時直接話していないので不明な点もあるが、鉄道敷の形状、九州縦貫道路があるためにオーバースタックできないだろうというのが一つあって、その点で非常に難しい。さらに先の方に県道長浜線のオーバースタックもあってなかなか難しい状況ではなかったか。さらに道路が鉄道の上を上がっているため、鉄道をオーバースタックするためには角度の問題があり、難しいと判断して私共には話がなかったのではないかと考えている。</p> <p>今、西鉄天神大牟田線の連立一体交差事業をみると、オーバースタックしている道路のところも一定程度の期間が過ぎているので、道路を平面交差させて鉄道を上にあげるといった考え方のもとで整備が進んでいるので、私共の道路形態でもそういった作業をやることによって事業化できるのではないかと、今となっては方向性が転換できるのではないかと。十分交通量に対して、当時のやりとり等をみると、太宰府市域の方でもこの道路については、都市計画道路を考えていた。その時はアンダーパス、オーバースタックを駆使したところで道路を作っていくという青写真はあったが、現在は整備に着手することはできていないし、計画にも結びついていないのが実情となっている。この7千台のところは必要だと、その当時から大野城、春日との一体となったプランの中では、必要性については言われている。</p>
委員	<p>国道3号で、長浜太宰府線の交差点では渋滞はしていないのか。</p>
事務局	<p>こちらは確認していないが、若干政庁前の方は、車両は増えている。</p>

委員	<p>連立してもそこが渋滞していると効果が少ないのではないかと、そこもちゃんと調べて、踏切なしでもどういう動きをしているのかを考えた方がいいのではないかと。</p>
事務局	<p>こちらは後のナンバープレート調査で話させてもらおうが、ここから太宰府天満宮の周辺エリアになっていて、天満宮周辺では非常に渋滞が見込まれている。28年度の実態調査時点で通過交通が非常に発生していることが確認されていて、まず通過交通を排除することによって、この域内の車両量を減らすことで対策が打てるのではないかと、今少し処方箋が打てるような状況になってきている。</p>
事務局	<p>(資料説明) 2. 交通量及び踏切調査等結果：2－5</p>
会長	<p>信号が青でも踏切が閉まっていて使えないということが、渋滞の非常に大きな原因で、それは方向別に少し違うということでしょうか。連動させることで結果的には良くなる可能性はあるけれども、難しい。</p>
委員	<p>ひょっとすると、並行して走っている福岡日田線の交通量がわからないが、今の国道3号の下にある高架して残している道路を例えば閉鎖して、福岡日田線に集約する交通量として断面が取れるのであれば、そっちに持っていけば、交差点と踏切が近接しなくなるので捌けるということでは。向こう側の道路に預けて交差点を作らない。止めてしまっ、域内の住んでいる人達が使いやすいようにだけして、通過交通は全部そっちへ持って行ってしま。要は昔の国道3号。今はバイパスで上に載せているので、主な通過交通はここにいるはず。もっと言えば都市高速もあるので、都市高速とバイパスが大きな受け皿になってくれていて、こぼれた分を下で拾っているわけだが、それが影響を及ぼしているのなら、これを元々の福岡日田線に集約してしまう。これで捌くのが可能であるなら、例えば断面を捌けて交差点容量だけの問題になれば、交差点を改良してしまえば大きな工事をしなくて済むのかもしれない。</p> <p>端的に言うと、交差点の容量を満足しているし、交通量的には交差点でパンクするはずがない。問題なのは踏切が近いからだということなら、踏切を無くしてしまうか、交差点を無くしてしまえばいい。交差点を無くするためには、もう一つ先にある道路を使って交差点をなくしてしまうというのも一つの考えとしてはあるのかもしれない。</p> <p>その先の先の朱雀の話は、そもそも天満宮、太宰府市の中心市街地に入ってくる交通量をどうするかが一番大きな問題意識としてあって、それを周辺の交通を上手く捌くことによって制御したいというのが多分狙いとしてあるので、だとするとどこに問題があってどう解決していけば、中心部に入ってくる交通を迂回や遮断できるのか。そこをきちんと念頭に入れていかないといけない。</p>
事務局	<p>確かに私も国道3号関係で思うところも沢山あったが、地域と現況交通との兼ね合いがあると思う。そこが非常に難しいかなと思うが、参考とさせていただき検討の一</p>

	つとしていきたいと思う。
会長	連続立体とするにしても、道路網の接続性は考えた上でないといけないということ。
委員	資料の中で遮断時間の長い踏切という説明があったと思うが、西鉄の踏切を制御する方式は緩急選別という方式を使っている。緩急選別というのは、急行や特急の速い電車が通過する時と普通電車が通過する時とで踏切を下ろすタイミングを変えているということ。わかりやすい例でいうと、都府楼前駅は普通電車で乗降時間を踏まえたところで踏切の下ろすタイミングを遅らせている。上りの特急電車だと二日市駅を出た時点で制御をかけている。なので、踏切が下りて電車が通過する時間は普通電車と特急電車と分けて制御している。そうすることで渋滞の解消、踏切の遮断時間を短くするという取り組みをしている。そういうことを踏まえると、これ以上踏切の遮断時間を短くすることは技術的には難しいと考える。そこから先は、本数を減らすぐらいしかないのかなと思う。踏切の時間をなんとかできないのかというのは今の段階では難しい。
委員	国の方でも、今の話は総称として「賢い踏切対策」と呼ばれていて、JRも西鉄もそれなりの対策を既に打っている。渋滞を是正する踏切という切り口で調べたけど、それぞれで対策は練っているのだからこれ以上は難しいと思う。
会長	他に何かあるか。
事務局	少し気になっているところで、もうちょっとしたら連続立体が下大利までくるが、そうなった時に電車の本数は現状のままでいくのか、増える方向なのか、もしわかればと思うが。
委員	そこまではわからない。
事務局	何となく素人考えで、利便性が高くなるので電車を利用する立場としては沢山走った方がいいのかなと思いき、増えるとなると、もしかすると遮断時間が長くなるかとも思う。
委員	先程ご意見があったとおり、条件の厳しい踏切でも賢い踏切をだいたいやっている。連立に持っていきたい気持ちがあるのかもしれないけど、連立の採択基準をちゃんと確認してから、そもそも踏切のどれが対象かとか考えていくべきでは。幹線道路のどれが立体交差できるとか、過去ならなかったのはなぜなのかとか調べた上で話さない。連立やりたいなというムードだけでやるのはどうなのかなと思うところがある。
事務局	緊急的には下大利 12 号、及び 14 号踏切は危険踏切として指定されているため、今後対策を考えていかないといけない。

委員	<p>以前、踏切と交差点がやはり連動していないと言われて、市民からも梅大路の右折を踏切と連動させられないかと話があった。これはずっと調査したが、技術的に困難。いわゆる踏切の遮断機と信号機をつなぐ機械の技術的な開発はこの業者もしない。そういった技術、機械を作るというのが出来ればいいが、今後開発する予定はないそうなので、踏切と信号を連動させるのは不可能である。新たな企業が出てくれば別だが、現状では困難であるという回答を受けている。</p>
委員	<p>J Rもそういう話が来ても基本的には難しいと回答している。通常動いている時はいいが、踏切に何らかのトラブルが起きたときに、例えば人身事故で踏切がずっと閉まりっぱなしになった時に、連動している信号の方にも影響が多大になる。連動というのは何かあった時の影響が大きすぎるので、どちらかという避けている方であり、鉄道事業者もあまりやるべきだとは言っていない。</p>
会長	<p>多分開発していけば、非常時なども含めて技術的にはできるでしょうが、現段階ではないということですね。</p>
事務局	<p>昨年検討していく中で、梅大路交差点の関係でこの話題がよく出て、確認させていただいた。今回も前年の分を踏襲して、あえてその話題に関してはここでは触れていない。</p>
会長	<p>ここまででご質問、ご意見があれば。</p>
委員	<p>森委員がおっしゃった、交差点を廃止して福岡日田線で捌くという意見だが、第 3 回協議会で平成 27 年の交通センサスの資料が付いていて、福岡日田線が国分のあたりで 18,000 台、これに都府楼前駅等からの直進部分を含めると 21,000 台くらいになる。</p>
市長	<p>この辺りに住んでいるが、川があって橋がないので出られない。政庁の方に出るかしかない。住んでいる人は出ようがなくて、どちらにも出にくい。旧 3 号に出ることはできるが、そうするとぐるっと回らないといけない。個人的な話ではあるが、住んでいる人からすると、切実な問題だとお伝えしたい。</p>
会長	<p>通過交通だけがなくなってくればいいが、どう考えるか。</p>
委員	<p>踏切を渡って国道 3 号の側道を走って、福岡方面へ曲がっていく車が相当数ある。高速に乗れるし、途中の信号も国道ということでそれほど数がないので、そちらに流入していく。</p>
会長	<p>このあたりはもう少し詳しくネットワークの流れの問題と連立の問題を合わせて、色々考えていかないといけない。今すぐに答えは出ないだろう。難しい問題だと思う。</p>

事務局	<p>ここで良くなかったのは、区画整理をこのエリアでやっていて街路を作っているが、都府楼前駅のところが街路の終点になっている。市内の方に行くというのは当時想定されていなかったもので、都市計画上の不備もあり、私達も非常に反省すべき点ではある。かといって、その時どうすれば良かったかは案がないのが正直なところ。</p>
会長	<p>色々難しい問題が沢山あるようなので、今日のところは分析をしてこんな問題があるということが分かったということにさせてもらいたい。</p>
事務局	<p>(資料説明) 3. ナンバープレート調査結果</p>
委員	<p>調査結果をみると、平日の方が休日よりも交通量が多い。また、通過交通を除いた場合の数値を出しているが、強制的に迂回させた場合、例えばバイパスの分岐点、松川で迂回させると、通過交通が排除できて、これが達成できるということになるのか。</p>
事務局	<p>考え方としてはそういうことである。</p>
委員	<p>観光利用がどれくらいかわからないが、天満宮周辺の混雑は大型バスの影響というわけではないということか。</p>
事務局	<p>そう考えている。観光目的の車両が混雑に影響していることは否定しないが、実数の調査においても大きな数ではなく、影響は大きくはないと想定している。</p>
委員	<p>筑紫野古賀線はそもそも福岡の東環状の性格を持った道路。六反に抜けるというか都心部に入ろうとしている。もう少し広めの範囲で考えたほうが良いかもしれない。</p>
委員	<p>東から入って、松川を通り、西、福岡筑紫野線方面に抜ける可能性はあるのかも。</p>
委員	<p>であれば、バイパスをしっかりと 4 車線で作り上げて、福岡筑紫野線のアクセスを強化することで、福岡の中心市街地に入る車両を太宰府市の中心市街地からは排除できるということになるか。軸である福岡筑紫野線の機能を強化すると、太宰府市の渋滞が緩和できるかもしれない。観光客をどうすればいいかという話ではなさそう。</p>
会長	<p>混雑の原因は、観光客、観光利用の車両ではなかったということがわかったということ。</p>
事務局	<p>バス、駐車場の状況、または観光シーズンにおける混雑と、肌感覚でしかなかったものが数値で示されたと思っている。</p>

市長	<p>確かに、南へ行くより市内で高速に乗った方が近道と思う。</p>
事務局	<p>筑紫野古賀線の北側は工業、商業集積等が進んでいるエリアなので、その勤務者や利用者が入っている可能性はあるかと考えている。</p>
委員	<p>結果をみると、4車線と2車線でボトルネックになっている部分で考える余地を与えているので、4車線で直線を優先的に信号処理することで、規制をかけなくても通過交通は減ると思う。筑紫野古賀線を国道3号にしっかりアクセスさせること、福岡筑紫野線の大佐野辺りの混雑を幹線道路として捌くことで、選択肢ができて国道3号か福岡筑紫野線かの二択になれば、市街地をわざわざ通る車が減るかもしれない。</p>
会長	<p>国道3号は混んでおり、また、高雄の手前の交差点がかなり混んでいる。県土整備事務所等を含め、広めの範囲で議論した方がよいかもしれない。</p>
委員	<p>ネットワークの検討が必要。</p>
会長	<p>市でできることとできないことがある。その判断材料が出てきた。国道3号の縦は、踏切対策は現状無理そうなので、踏切と交差点の近接に関して道路の方で対策するしかない。線路を越えさせるとか、道路集約とか、三笠川と反対側に1本道路を追加または拡幅するなど。市街地への流入の抑制については、バイパスの強化が考えられる。</p>
事務局	<p>具体的に対策をしていくには、もっと各機関からメンバーを集めて議論することが必要かもしれない。</p>
委員	<p>これから具体的な整備という話ができるものでしょうか。</p>
事務局	<p>繰り返しになるが、国や県での構想や計画があると思うので、その辺りとの調整が必要。渋滞対策協議会もあるし、ここは重要なエリアで、全体として議論は進んでいる。また、那珂県土整備事務所も道路のネットワークとしてどこを優先的に整備していくか考えながら進めているだろうから、そこを協議のメンバーに入れないともったいない気がする。</p>
委員	<p>市民の方からも対策を望む声が挙がっており、市の中でできることとしてエリアプライシング等を考えながら、県や国へ協議を働きかけていければと思う。</p>
事務局	<p>調査したデータは貴重で、これをベースに話を進められるのではないかと。管理者と話をしていくということが、市民の方にとっても市がしっかり対策を進めているという風に映るのでは。</p>
	<p>那珂県土整備事務所にも話をしていきたい。</p>

会長	<p>ここでの結果を問題提起していくという形が良いでしょう。</p> <p>今回の調査によって、通過交通がある程度明確になった。これに対しては、エリアプライシングが有効という考え方か。</p>
事務局	<p>実際に運用している事例が今のところない。鎌倉市は先行してエリアプライシングのモデル事業に取り組んでいるところということ。本市も、議会の承認を得られれば、モデル事業の採択を受けていき、その中で方向性を導いていければと考えている。</p>
会長	<p>そのあたり突破口にしていければ良い。</p>
委員	<p>国の一丁目一番地、重要課題が観光産業である。太宰府市は観光都市であるので、重視して取り組んで行くべき。それに、渋滞対策は急いでやらなければならない。そうでないと市民が困ると思う。</p>
事務局	<p>通過交通だけでなく、観光も含め、地域内のはみだし通行車両に関する対策も検討していかないといけないとは思っている。</p>
事務局	<p>観光推進課としてご報告すると、福岡へのクルーズ船が1日50便から100便入っている流れで、観光バスの流入は平成27年度に約4万台、平成29年度に約5万台となっていたが、平成30年現在にかけては頭打ちとなっている。減ることはないと思われるが、国の施策等も踏まえ今後考えていかないといけない。</p>
会長	<p>観光バスを受け入れるためにも、通過交通を減らした方が良いということにもなるのか。</p>
市長	<p>市長就任から1年経って、観光客をどう受け入れるか、加えてそれ以上に、市民不在になっていないかとの意見も強く感じる。観光客の車両の乗り入れについても対策していくことが有り得るかなと思う。</p>
事務局	<p>(資料説明)</p> <p>4. 次回のスケジュール</p>
会長	<p>次回は整備の方向性を示すということになるか。ハード、ソフトなど。</p>
市長	<p>短期的な視点、中長期的な視点があると思うので、そういった形で考えていけたらと思う。</p>
委員	<p>踏切部分の解消に関連して、現在進行している連続立体事業は、資材の価格高騰や人件費の影響等により、当初予定よりも事業費がかなりふくらんできている。慎重に考えていく必要がある。</p>

会長	質疑は以上とし、進行を事務局にお返しする。
事務局	協議いただきありがとうございました。事務局で、次回開催について日程調整をして、改めてご連絡したい。
	以上で第4回協議会を閉会とする。
事務局	(閉会挨拶)