

第13回京都市稲荷山トンネル安全対策委員会議事録

1. 開催日時

令和2年11月20日（金）午後2時00分～3時20分

2. 開催場所

職員会館 かもがわ 2階 「大会議室」

3. 議事

- (1) 稲荷山トンネル（新十条通）における環境対策の経過について
- (2) 調査結果報告
 - ア 稲荷山トンネル交通量について
 - イ 平成31年度大気質測定結果（環境測定施設）について
 - ウ 平成31年度大気質測定結果（トンネル内）について
- (3) 稲荷山トンネルの換気設備（排風機）について
- (4) その他
- (5) 質疑応答，意見交換

4. 出席者

- (委員) 東野委員長，市川副委員長，奥田委員，信部委員，橋本委員，原田委員，
柳生委員，山田委員，小西委員
- (関係区役所職員) 山科区役所地域力推進室まちづくり推進担当 大屋係長
伏見区役所地域力推進室まちづくり推進担当 平井課長
- (事務局) 建設局建設企画部建設企画課 竹市係長，山口主任

5. 配布資料

- 資料－1 稲荷山トンネル（新十条通）における環境対策の経過について
- 資料－2 稲荷山トンネル交通量
- 資料－3 平成31年度大気質測定結果（環境測定施設）
- 資料－4 平成31年度大気質測定結果（トンネル内）
- 資料－5 稲荷山トンネルの換気設備（排風機）について
- 資料－6 その他（関連工事の進捗など）

- 参考－1 京都市執行機関の附属機関の設置等に関する条例
- 参考－2 京都市稲荷山トンネル安全対策委員会規則

参考－3 京都市稲荷山トンネル安全対策委員会の運営に関する要綱

参考－4 京都市附属機関等の設置及び運営に関する指針

参考－5 稲荷山トンネル（新十条通）の環境対策について

参考－6 用語解説

6. 議事録

事務局： ただいまから、第13回「京都市稲荷山トンネル安全対策委員会」を開会します。事務局の建設局建設企画部建設企画課の山口です。

本日の委員会は公開です。本委員会は、冒頭に限り、報道機関に撮影を許可しています。現在のところ、一般傍聴、報道機関の出席はございません。開会にあたり、委員長から御挨拶をお願いします。

委員長： 皆さんご存知のように、新型コロナウイルス感染症が拡大しており、各地で感染者数が最高値を更新しています。そんな中、お集まりいただきありがとうございます。稲荷山トンネルについては、昨年度、京都市に移管され無料化されています。大気関係の状況につきましては、これまで通り、問題なく推移しています。今日は、議事次第にもあるように、排風機の運用について、皆様にお諮りしたい議事があります。忌憚ない意見をいただきながら議事を円滑に進めていきたいと思っておりますので、よろしくをお願いします。

事務局： ありがとうございます。続きまして、本日出席の委員を紹介させていただきます。

<出席者の紹介>

本日の委員会は、委員数11名のうち過半数を超える9名が出席であり、京都市稲荷山トンネル安全対策委員会規則第3条第3項に基づき、本日の委員会は成立しています。それでは皆様、本日はよろしくをお願いします。

<資料の確認>

それでは、これからの議事進行は委員長をお願いします。

委員長： それでは、議事（1）「稲荷山トンネル（新十条通）における環境対策の経過について」、事務局から説明願います。

事務局： 本日、資料の説明をさせていただき、事務局の建設企画課 竹市です。よろしくをお願いします。本日は、新型コロナウイルス感染症予防のため、少し窓を開けさせていただき、普段より席を離しています。前方のスクリ

ーンが見えにくいかと思しますので、お手元の資料も併せてご確認ください。議事に入る前に、環境に関する用語について説明いたします。前方のスクリーン、または、お手元のスライドを印刷したものを御覧ください。なお、お手元の資料の、参考－6に用語解説を添付していますので、併せてご確認ください。

＜参考－6に基づき説明＞

それでは、議事（1）「稲荷山トンネル（新十条通）における環境対策の経過について」説明いたします。お手元の資料－1をご覧ください。

＜資料－1に基づき説明＞

委員長： ただいまの説明について、質問、意見等を伺います。内容は、例年、説明いただいているもので、特に変更はないと思います。

＜質疑なし＞

委員長： 次に議事（2）「調査結果報告 ア～ウ」について事務局から説明願います。

事務局： 議事（2）「調査結果報告 ア トンネル交通量について」説明します。
委員会資料としては、資料－2となります。

＜資料－2に基づき説明＞

稲荷山トンネルは、平成20年6月に開通し、今年で12年目を迎えており、平成22年3月の第二京阪開通、平成23年3月の京都線全線開通を経て、大阪方面と繋がりました。

その後、阪神高速道路株が有料道路として管理し、平成30年度の交通量は、上下線合わせて1日当たり約8,400台でした。

平成31年4月から無料化され、京都市が管理を行っていますが、平成31年度の交通量は、平均で一日当たり、東行きで10,100台、西行き9,200台の合計約19,300台に増加しました。

なお、令和2年4月以降は、コロナ禍で、4月、5月はやや落ち込んでいますが、平均すると、一日当たり約20,000台程度で推移している状況です。

事務局： 次に「イ 平成31年度大気質測定結果（環境測定施設）について」説明いたします。お手元の資料－3をご覧ください。

<資料-3に基づき説明>

まず、委員会の資料にデータをお示ししている環境測定施設の位置について説明いたします。

赤丸は、稲荷山トンネルを通行する車両からの影響を把握するために設置している、測定局です。①鴨川東、②山科としています。

青丸は、特定の工場や道路などに直接影響を受けない、地域を代表する値が得られるような場所に設置している一般測定局です。

赤丸と比較するため、稲荷山トンネルに近い③伏見測定局と⑤山科測定局の測定結果を用います。

青星は自動車から排出されるガスの影響を測定することを目的に、排出ガスの影響が最も強く現れる道路に近接した場所に設置している、自動車排出ガス測定局です。④自排南を用います。

なお、山科測定局の名称が重複するため、委員会では、一般測定局のみ、山科測定局と測定局をつけて、表現いたします。続きまして、二酸化窒素(NO_2)について説明いたします。表のとおり、①鴨川東、②山科、③伏見測定局、④自排南、⑤山科測定局、全ての測定結果は、国の環境基準と京都市の当分の間の環境保全基準を達成しています。なお、京都市環境保全基準は×となっていますが、この基準は京都市のほとんどの地域で達成されており、今後、段階的な達成に向けて施策を進めていくための基準と位置づけられているものです。

このグラフは、 NO_2 の年平均値の推移を示しています。

①鴨川東及び②山科の測定値は③や⑤の一般局と同程度であり、京都市内全域において、減少傾向にあります。

このグラフは、 NO_2 の日平均値の年間98%値の推移を示しています。

年平均値と同じように、①鴨川東及び②山科の測定値は③や⑤の一般局と同程度であり、全体的に減少傾向を示し、全ての測定局で環境基準を達成しています。また、近年④自排南の値と一般局の値の差が小さくなってきています。

続きまして、浮遊粒子状物質(SPM)について説明いたします。

SPMは、①鴨川東、②山科、④自排南、⑤山科測定局 全てで、長期的評価、短期的評価を達成しています。

なお、③の伏見測定局におけるSPM測定は、平成24年をもって終了しており、掲載していません。

このグラフは、SPMの年平均値の推移を示しています。

鴨川東及び山科を含めて、京都市内全域において、減少傾向にあり、①

鴨川東，②山科の測定結果は，③，④，⑤の他測定局と同程度となっています。また，④自排南の値が，平成25年前後から，一般測定局と同程度となっています。

このグラフは，SPMの年間2%除外値の推移を示しています。

すべての測定局の値が同程度で，減少傾向を示しており，環境基準についても，それぞれの測定局で達成する結果となっています。

議事(2)「ウ 平成31年度 大気質測定結果(トンネル内)について」説明いたします。お手元の資料-4をご覧ください。

このグラフは，トンネル内における排気ガス濃度と交通量の関係を示したものです。なお，トンネル内の大気質濃度は環境基準と比較するものではなく，参考値としてお考えください。

無料化後の変化としては，青線，赤線で示す交通量の増加率に対し，緑線のNO₂は，これまでより高い値を示しています。

オレンジ線のSPMはほぼ横ばい傾向を示しています。

次に，資料には添付していませんが，令和2年度9月までの計測結果のグラフを示します。

令和2年6月，9月のNO₂の測定値は，無料化前と同程度の値となっており，交通量とトンネル内の大気質濃度の相関性を確認するためには，もう少しデータが必要かと考えています。

このグラフは，平成31年度のトンネル内排気ガス濃度の測定結果の詳細データとなります。トンネル内排出ガスは，四半期毎に7日間測定しており，グラフの値はその平均値となります。無料化前と比べ，NOの濃度が高くなっており，自動車等からの排出の増加が原因とは推測されますが，先ほどの説明のとおり，令和2年度6月，9月の測定値は無料化前と同程度となっていることから，来年度委員会にて，今後の測定値を含めて，ご報告させていただきます。

これで，「議事(2)」の説明を終わります。

委員長： ありがとうございます。ただいまの説明について，質問，意見等がございますか。

委員： 無料化に伴って，交通量が増加するのはわかるが，SPMなどが減っているということに対して，その理由が分からない。減るような努力をしたからなのか，車の性能が上がったから減ったのか，説明して欲しい。

事務局： SPMなどの減少は、少し専門的な言葉になりますが、バックグラウンド濃度という、その地域が持っている環境の大気質濃度自体が京都市全域で下がってきていることが理由と考えています。もし、稲荷山トンネルの周辺だけ、測定値が上がるということになれば、稲荷山トンネルを通行する車の排出ガスの影響で濃くなったことになりますが、車の性能がすごく向上していますので、その影響は殆どありません。

委員長： 特に問題があるというものではなく、今も話があったように、車の性能が向上しています。近年、ヨーロッパの方では、2030年には、ガソリン車の販売ができなくなります。日本では、そこまでなっていませんが、自動車の性能もますます向上すると思います。(追記：委員会終了後に、政府は2030年代半ばに国内の新車販売を全てハイブリッド車や電気自動車などの電動車に切り替え、ガソリン車の販売を事実上禁止する目標を12月10日に打ち出す)

委員長： 続きまして、議事(3)について、事務局から説明願います。

事務局： 議事(3)「稲荷山トンネルの換気設備(排風機)について」説明いたします。お手元の資料-5をご覧ください。

稲荷山トンネルに設置されている換気設備について、設置経緯や現状について説明いたします。十条・山科の換気所に設置されている排風機は、平成6年に阪神高速道路株式会社が、計画交通量の日当たり33,700台で、当時の基準を用いて、環境影響評価を実施した際、環境基準を満足させるために設置されたものです。平成31年4月の無料化により、交通量は増加し、日当たり約20,000台になりましたが、自動車性能の向上等により、トンネル出口付近に設置した環境測定局の測定結果に増加する傾向はみられていません。また、環境基準も下回っている状況です。

このような現状を踏まえ、事務局としては、排風機の停止に向けた検討を行いたいと考えています。参考としまして、排風機に係る維持管理費は、山科・十条を合わせて年間約3,000万円、改修費は、それぞれ1億円を超えるものです。

次に、排風機の停止に向けた検討手順案について、説明いたします。

本日の委員会において、現在の基準を用いた、排風機を停止した場合の影響についての解析結果等を報告します。その後、説明した内容をもとに、実

際に排風機を停止し、周辺の大気質濃度への影響を1年間確認するための、モニタリングの実施について、審議していただきたいと考えています。

なお、モニタリングの実施に承認いただいた場合、モニタリングを行った結果をもとに、来年度の委員会で、排風機の停止について審議していただきたいと考えています。

この表は、排風機を停止した場合について、事前にコンピューターで解析した際に用いた条件の一覧です。比較のため、排風機を運転した場合と停止した場合で解析しています。交通量としては、当初計画の1日当たり33,700台としています。解析手法としては、現在の環境影響評価と同様の手法を用いており、自動車の排出ガスの影響については、国の定める2019年度の排出係数を用いています。

なお、トンネル内の空気を排風機に取り込む量を示す排気率は、諸条件から17%となっており、排風機が運転している場合、トンネル坑口からは83%の空気が排出されます。その他の条件については、表のとおりです。

トンネル内の空気を排風機に取り込む場所は、西行きの下り線では、上の図の箇所となります。トンネル出口手前の左側面に、右下の写真のように網が付いた開口部があり、そこから、排風機の力により、強制的に空気を吸い込んで、排気塔から上空に排出します。東行きの上り線では、トンネル出口付近、右側面に、大気を取り込み口があります。

ここからは、排風機を停止した場合の解析結果を示します。

まず、鴨川東IC周辺のNO₂についてです。環境測定局がある、赤丸の箇所において、排風機が停止した場合の増加量は、0.001ppm未満となり、少数点以下3桁の数値としては、運転している場合と同じ数値です。また、環境基準も満足しています。

同じ箇所のSPMです。同様に、排風機が停止した場合の増加量は、0.001mg/m³未満となります。また、環境基準も満足しています。

山科IC周辺のNO₂についてです。環境測定局がある、赤丸の箇所において、排風機が停止した場合の増加量は、0.001ppm未満となります。また、環境基準も満足しています。

同じ箇所のSPMです。同様に、排風機が停止した場合の増加量は、0.001mg/m³未満となります。また、環境基準も満足しています。

解析では、鴨川東、山科の各環境測定局において、排風機の停止による影響は見受けられないという結果となっています。

次に、大気質に係る規制等の動向として、乗用車の排ガス規制値の推移を説明いたします。左の表は、昭和63年から平成21年までの、乗用車の排ガス規制値となります。こちらの資料は、昨年度の委員会において、次回委員会で提示するとしていた資料となります。右のグラフのとおり、当初計画の基準となる昭和63年を100とした場合、15年前の平成17年には2割となっていることから、現在、道路上を走っている殆どの乗用車がその規制値を満足した車両になっていると考えられます。

次に、大型のディーゼル車の排ガス規制値の推移を説明いたします。上の表は、昭和49年から平成28年までの、大型車の排ガス規制値の推移です。

下のグラフのとおり、平成6年を100とした場合、現在ではNO_xが6.7%、PMが1.4%になっています。今後も、規制は厳しくなっていくと思われ、古い車両も徐々に買い替えが進むことから、自動車の排出ガスが環境に与える影響は増加することはないと考えられます。

こちらは、新車販売台数に占める次世代自動車の割合です。乗用車の新車販売台数において、ハイブリット車や電気自動車などの次世代自動車の割合が2008年は2.6%だったものが、2019年は約40%となっており、今後も、この傾向が続くと考えられます。

ご説明させていただいたとおり、現在の基準及び条件で排風機を停止した場合の解析を行い、周辺の大気質濃度に変化は生じないとの結果を得ました。

また、規制の強化などによる自動車性能の向上等により、近年、NO₂やSPMなどの大気質濃度は減少傾向にあり、今後も、次世代自動車の割合が増加することが想定され、大気質濃度についても、同様の傾向となると考えられます。このことから、解析結果などからは、排風機の停止による周辺の大気質濃度への影響がないことが確認できたと考えていますが、解析結果だけで、排風機の停止を審議することは性急であり、事務局としては、実際に一定期間、排風機の運転と停止を繰り返し、その期間中の周辺への影響をモニタリングしたうえで、排風機の停止についての可否を審議いただきたいと考えています。

つづいて、モニタリング方法の事務局案を説明いたします。

モニタリングの期間は、平成26年に土壤脱硝施設を停止した時と同様に、排風機の運転と停止を2週間毎に繰返し、それを1年間行うこととし、モニタリング開始は令和2年12月15日からを考えています。モニタリング期間中における測定値を委員の皆様へ報告する方法としては、排風機の停止後、1サイクル目の測定結果を2月上旬頃に報告します。その後、測定値に大きな変化が見られなかった場合は、これまでとおり、3カ月に1回の報告とします。万一、表に示す環境基準値の80%の値を2日連続で測定値が超えるような場合は、1サイクル（4週間）毎の報告とします。最後に、モニタリング期間中に異常値が確認された場合の対応としては、モニタリングの継続について学識委員に停止の要否を相談します。なお、排風機停止の2週間の平均値が環境基準値を超えた場合は、モニタリングは中止いたします。

これで、「議事（3）」の説明を終わります。

委員長： ただいまの説明について、重要な案件ですけれども、皆様の方から、質問、意見等を伺います。よろしくをお願いします。

類似の案件として、平成26年度に行った土壤脱硝装置の停止の際も同様に事前にモニタリングし、問題ないことを確認したうえで、停止したように、今回もモニタリングを実施したうえで、異常がなければ、停止の検討を行うという事務局からの提案でした。

委員： わかりやすい説明ありがとうございました。年間の運転費で3,000万円、今後、修理するのに十条、山科それぞれで1億円必要になるといった費用の問題があり、環境への影響について、大気濃度の予測解析を行い、 0.001 mg/m^3 、 0.001 ppm といった、計測器で計測できる数値未満までの影響しかないとのことなので、停止の検討は問題ないと考えます。なおかつ、1年間のモニタリングで、気象の変化も確認することができることから、計画の内容も問題ないと考えます。

確認したいが、2週間ごとに運転と停止を繰り返すということは、1年間で52週とすると26週間を停止するという考えで良いか。

事務局： 週で表現するとそうなります。

委員： 今日の委員会でモニタリングが了承され、令和2年12月15日から試験を開始することになると、1年間のモニタリング結果は、来年の12月に出る。結果の取り纏めや検討などが必要だが、次回委員会は、年度内に

行うということで間違いないか。

事務局： 来年度の第14回委員会について、モニタリング結果を年度内に解析したうえで、学識の委員に相談させていただき、年度内に開催させていただきたいと考えています。

委員： 今年のように11月ではなく、2月とか3月の開催となるということで良いか。

事務局： 申し訳ないですが、その時期になると考えています。

委員長： 他にあるでしょうか。

委員： 排風機は、阪神高速道路（株）が設置した際には、目的があって設置したと思うが、現在は車の性能が良くなったので、排風機が無くても大丈夫かどうかをモニタリングで確認するという事だと思ふ。排風機の設置目的が、トンネル内の事故等でガスが出た時に使用するためだったのではないか気になる。また、停止しても問題ないかもしれないが、撤去するにも、お金が必要であり、一時的に運転するとか、運転時間を少なくするなど一つの方法と思うが。

事務局： 排風機が設置された経緯ですが、トンネルの計画当初は、自動車性能が良くない時代であり、バックグラウンド濃度も高い状態であったことから、トンネルによる大気への影響を低減する必要があり、設置されたものです。阪神高速道路（株）が計画当初に実施していた解析でも、排風機を運転している状態で環境基準ぎりぎりの解析結果となっています。

また、トンネル内で事故が起こった場合、排風機が必要ではという質問についてですが、トンネル内には、天井にジェットファンというものが設置されており、排風機を停止しても、ジェットファンは残るので、万一、トンネル内で火災が発生した場合でも、排煙する機能に問題はありません。その際、トンネル坑口から煙が出ることにはなりますが、あくまでも緊急時の一時的なものとなります。

もう一つの質問について、例えば朝夕だけ運転するという内容だと思ひますが、基本的には、解析から必要ないという結果であり、費用の面で、短時間でも運転するとなれば、電気代が少し安くなったとしても、年間3、

000万程度の維持管理費，さらに改修費1億円は必要となり，結局のところ，同じ形となってしまうので，事務局としては停止という形で検討したいと考えています。

委員： 初歩的なことを聞いて申し訳ないが，排風機は，そもそもどのような機能があるのか。トンネル内の空気を取り込んでトンネル内の濃度を下げたためのものか。

事務局： 排風機の機能は，トンネル内の空気をトンネルの出口付近にある開口部から取り込み，換気塔から外に排出するものです。トンネル内部の空気は，ジェットファンなどにより，走行方向に流れていますが，その空気の一部を煙突から出すものです。

委員： トンネル内の空気量と排ガスの濃度の関係を考えると，排風機で空気を出すことで，濃度を希釈するという認識でよいか。

委員： 濃度で考えるとわかりにくくなるが，空気の量で考えた場合，排風機が無ければ，トンネル坑口から全て外へ出てしまうが，排風機があれば別の出口から排出されることで，トンネル坑口周辺に排出される量が減るということです。なおかつ，排風機から排出される場所は，高い位置であるため，住民への影響は少なくなるというものです。

委員： 了解した。結論としては，モニタリングして影響がなければ良いと思う。

委員長： 他にあるでしょうか。

特に無いようなので，事務局から提案いただいている，排風機の停止による大気質濃度への影響を確認するためのモニタリング実施の可否について，判断したいと思います。モニタリングを行ってもよいと思われる委員は挙手をお願いします。

<出席者9名 全員賛成>

本日，出席いただいています委員の皆様，全員の方が賛成ということになり，出席委員全員の承認が得られましたので，来月の12月15日から，モニタリングを行うことで進めて参ります。

委員長： それでは，議事（4）「その他」について，事務局より説明願います。

事務局： ご審議ありがとうございました。[その他]については、関係工事等の情報提供となります。お手元の資料－6をご覧ください。

1つ目は、今年4月から、NEXCO西日本が行っている、鴨川西ICの料金所新設工事による鴨川東ICから鴨川西IC間の西行き通行止めについてです。現在、稲荷山トンネル西行きは、第二京阪に進入できない状態となっており、鴨川東IC出口付近において、渋滞が発生するなど、ご迷惑をおかけしていますが、年明け2月26日で通行止めが解除される予定です。

次に、先月完了しました、山科料金所の撤去工事についてです。皆様の御協力のおかげで、料金所が撤去され、10月7日から2車線でスムーズに通行できるようになりました。なお、料金所は撤去されましたが、自動車専用道路であるため、歩行者・自転車・125cc以下のバイクは通行できませんのでご注意ください。

最後になりますが、現在、山科ICの東側で工事を行っています舗装道補修工事についてです。山科IC～大石神社前交差点までの区間で実施いたします。舗装が傷んでいたことから、舗装の打ち換えを行います。舗装を打ち換える工事自体は年内に完了する予定です。御迷惑をおかけしますが、ご協力のほど、よろしくお願いいたします。

これで、「議事(4)」の説明を終わります。

委員長： ただいまの説明について、質問、意見等を伺います。

全体を通しまして、これまでのテーマに関するもの、なんでも結構ですので、意見ございましたら、よろしくお願いいたします。

委員： 実際に1日に2万台近くの車が走っているようですが、まだまだ増える傾向にあるのでしょうか。また、山科ICの出口の左折車線に横断歩道があるが、車に対する信号が赤の点滅なので、そのまま突っ込んでくることもある。子供たちの横断が多いので危ないことが多々ある。

事務局： 移管前に交通解析を行った結果が、約2万台/日程度であり、現在、約2万台/日で推移しています。今後、無料化が周知されることで、少しづつは増えるかもしれませんが、当初の計画交通量33,700台/日になるようなことは、無いと考えています。

2つ目の御質問の、山科IC出口の左折車線の横断歩道について、現在、

当該箇所の舗装補修工事をさせていただいており、その工事の中で横断歩道を引き直します。また、左折車線には工事の中で「横断者注意」という路面標示を昨日、既に設置しました。合わせて、山科IC出口から直進する車両に対しても、交差点北東角に歩行者への追突対策として、車止めの設置も予定しています。今後も、地元の方からの御意見をもとに、東部土木事務所と山科警察署とも調整したうえで、できることから順番になりますが、対応していきたいと考えています。

委員： 鴨川東IC周辺に住んでいるが、最近、朝晩の停滞がすごく、トンネルを抜けてきたところから車が止まっている状態となっている。信号機を調整することで何とかならないでしょうか。

事務局： 信号機につきましては、いただいた御意見を京都府警に報告させていただく形になりますが、現在、山科ICから鴨川西ICに向かっていくと、連続して第二京阪を利用できないことから、これまで西向きに高速道路を利用していた全ての車両が鴨川東ICから降りている状態です。NEXCO西日本の工事が完了する2月26日までは、おそらく今の状態が続くと思います。工事完了後、連続して利用できるようになると、無料化直後ぐらいに落ちつくのではないかと考えています。工事完了後に状態を確認させていただき、問題があれば、京都府警と協議させていただきます。

委員： 今は全ての車両が降りているから多くなっており、工事が終わったら、少し渋滞が緩和されるということですか。

事務局： その通りです。京都市としましても、工事により通行止めとなった段階で、かなり渋滞長が伸びたということを確認しています。

委員： 朝晩がかなり渋滞している。その時間帯に横断歩道を渡ったりする際、車が急に曲がってきたり、ちょっと怖いと思っています。

事務局： 御迷惑をおかけして申し訳ございませんが、NEXCO西日本の工事完了まで、お待ちください。よろしく申し上げます。

委員長： 鴨川東ICを出たところの交通に問題が生じているということなので、その辺りについても、対策をしていただきたいと思います。

他に意見等はありませんか。それでは事務局にマイクを返します。

事務局： 皆様，本日は長時間に渡り，誠にありがとうございました。本日の内容につきましては，議事録として取りまとめの上，建設企画課のホームページに掲載する予定です。事務手続きに少し時間をいただきますことを御了承願います。それでは，これで「第13回京都市稲荷山トンネル安全対策委員会」を閉会いたします。皆様，本日は，誠にありがとうございました。