

高速道路機構・会社の業務点検検討会 第5回検討会

平成27年7月3日

【事務局】 皆様、本日はお忙しい中、また、夕刻からお集まりを頂きまして、誠に有り難うございます。

それでは、只今から高速道路機構・会社の業務点検検討会の第5回検討会を開催させていただきます。

開会に当たりまして、道路局長の深澤より、御挨拶を申し上げます。

【道路局長】 本当に夜遅い時間といたしますが、こんな時間になりましたけれども、お集まり頂き、有り難うございます。

高速道路機構・会社の業務点検につきましては、取りまとめの時期を7月ということをお願いしていましたが、本日より業務点検の結果の取りまとめの案を示すことができるようになりました。これまで本当に何回にもわたり御議論頂きまして、有り難うございました。これについて今日は御意見を頂きたいと思っています。

今までの検討会の中では、民営化時に目的としていたことに対して、その進捗がどうなのか、課題はないのかということと併せて、民営化後起きたこと、例えば東日本大震災であるとか、あるいは、笹子のトンネルとか、当時は想定していなかったことも結構ありました。それについて、最終的に道路利用者がきちんと安全に利用ができるようにということができているかどうかという観点から、様々な課題につきまして、その取組状況についても御議論を頂いてきたところです。委員の皆様方から本当に色々と多方面にわたって御意見を頂きまして、有り難うございました。

本日はこうした意見を踏まえまして、国土交通省として取りまとめた結果の案につきまして、忌憚のない御意見を頂ければと思っています。また、御意見を頂いた業務点検結果につきましては、機構、それから、会社の方にきちっと実行するように、これは我々の責任として果たしていきたいと思っていますし、フォローアップも行っていきたいと思っております。

ということで、今日、最終的な取りまとめに向けての御議論を是非お願いしたいと思っております。よろしく願いいたします。

【事務局】 有り難うございました。

続きまして、本検討会の委員の先生方を代表されまして、座長の根本敏則一橋大学大学院教授より、一言御挨拶を頂戴いたします。

【座長】 一橋大学の根本でございます。これまで4回の検討会を開催してまいりました。高速道路会社、機構からヒアリングを集中的にいたしました。私自身、勉強になりましたし、これまでの成果、課題について大分議論が前進してきたかなというふうに思っているところであります。

本日は、局長から御紹介ありましたように、国交省としての業務点検結果取りまとめ案が示されます。それを基に、また検討会としてその内容を充実できないか、検討させていただきたいというふうに思っております。

本日も、前回同様、忌憚のない御意見をよろしく願います。

【事務局】 根本座長、有り難うございました。

開催の記者発表でもお知らせしておりますが、本日の検討会議事を非公開とさせていただきます。恐縮ですが、カメラ撮りはここまでとさせていただきますので、報道関係の皆様におかれましては、御協力をお願いいたします。

なお、会議の終了後、この会場の隣の共用会議室の3Aにてブリーフィングをさせていただきますので、よろしく願いを申し上げます。

(報道関係者退室)

【事務局】 それでは、議事に入らせて頂く前に、お手元の資料確認をさせていただきます。上から順に、配席図、議事次第の他に、資料1といたしまして、「高速道路機構・会社の業務点検概要(案)」、資料2といたしまして、「高速道路機構・会社の業務点検(案)」、資料3といたしまして、「高速道路機構・会社の業務点検基本データ集(案)」がございます。

資料不足等がございましたら、お知らせ頂きますようお願いいたします。よろしいですか。

本日は、6名の委員のうち、大串委員と小幡委員が欠席となっておりまして、4名の委員に御出席を頂いておりますので、本検討会の成立条件を満たしておりますことを御報告申し上げます。

以後の議事の進行は根本座長をお願いいたします。よろしく願います。

【座長】 それでは、議事を進めていきたいと思っております。

本日の議事は、業務点検結果の取りまとめについてであります。本日は、1、本文につ

いての議論、2、概要についての議論、3、基本データ集についての確認の3つに分けて議論を、議事を進めていきたいと思います。

まずは、本文について、事務局からまとめて説明して頂き、委員の皆さんに御意見を頂きたいと思います。それでは、よろしく願いいたします。

【事務局】 資料1, 2, 3を説明

【座長】 それでは、この本文について、御意見、御質問などあれば、よろしく願いいたします。いかがでしょうか。

【委員】 全く細かい修文ベースですけど、7ページの27行目ですけれども、27行目の「考慮しても」と入っているんですが。

【座長】 日本語がおかしいですか。

【委員】 「暫定2車線区間については、対面通行の安全性や走行性、大規模災害時や積雪時の対応を考慮しても、その状態を長期間継続すべきではない。」「も」は要らない。「考慮して」ですよという。

【座長】 有り難うございます。

【委員】 すみません、細かい話で。

【座長】 いえいえ、大事です。これ、もう公表直前ですから、てにをは、についても御指摘ください。15ページ目の35行目、最初のところに中黒があるんじゃないでしょうか。中黒、点、「このため」のところ。違いますか。

【事務局】 点がないですね。

【座長】 点がない。

【事務局】 行変えどっちかですね。

【座長】 どっちかだね。

【委員】 ちょっとよろしいですか。

【座長】 どうぞ。

【委員】 全体のたてつけの話ですけども、安全・安心のちょっと取扱いについてですけども、私もちょっとこの仕事をやるようになってから、JRとか、あと、航空会社とかの企業理念とか、あと、リソースをどういうふうに分けているかというところをちょっと色々見させて頂いているんですが、やっぱり道路とか航空とか鉄道で見たときに、安全の書きぶりがやっぱり他のモビリティ産業に対して少し、前面にあんまりは出てないんですよ、道路の場合は。

それはこの企業、この業務点検ということよりも、各道路会社の企業理念のところの一番上のところに安全というのがまず余り出ていないと。むしろ地域との連携であるとか暮らしを支えるという非常にベーシックな文言があって、安全は余り前面には出てないというのが1点あるという背景の中で、今回、たてつけとしては、安全・安心というのは1つ、2 - 2 . という形で頭出しされていて、その大きなくくりは早期かつ極力少ない国民負担による整備管理という話の中でまとめられてはいるのですが、何となく今後のあり方として、暫定2車のところのロジックを読んでいて、これよく書けているなと思ったんですが、やはり安全の観点から、暫定2車というのはよろしくない、まさにそうだなという気がしたんです。

そうだとすると、何か前回の民営化の際に、我々はやっぱり抜け落ちていた視点というのが書かれていますように、やはり安全第一で持続可能な高速交通の体系をどう作っていくかということだとすると、もう少し安全・安心、安全第一の高速道路ネットワークの整備というところで、安全を一番大きな見出しのところにも加えた方がいいのではないかと。

あるいは、そういうたてつけにした上で、安全というものをやっぱり高速道路というものが満たすべきものだということに見たときに、この業務点検の結果、浮かび上がったことというのは、意外に多くあって、やはりこれも比較になりますが、JR西日本があんなに尼崎の事故の後、考動館というのを非常に大きなものを造られて安全教育に資しているとか、あるいは、JALさんとかANAさんも相当の教育センターを造っていると。

タイの高速鉄道で中国が入札したという中に教育システムもセットにしているというような話がありましたが、やはり高速道路の経営において、社員の教育も含めて、安全教育みたいなことに対して、私もちょっと何回か質問したと思うんですが、明確にはこういう形で重点的に作っていくということの返事はなかったように思いますので、そこの辺りは十分企業努力の中で対応していると思うんですが、もう一步踏み込んで、それをもっと進めていくべきだというトーンをより鮮明に具体的に書いていくとともに、安全というのを一番見出しにした方が、ETC 2.0の使い道でも安全が重要でしょうし、暫定2車を何とかしていくというのも安全ということがかかってきますので、これをもう少し前に出していくようなたてつけがあるのではないかなということをおもいました。この辺りについて、お聞かせ頂きますでしょうか。

【事務局】 いいですか。

【座長】 どうぞ。

【事務局】 確かに2の表題は、確かに安全・安心のサービスが大半を占めるにもかかわらず、確かに整備が強い感じがしますので、2の表題はきっちり修正したいと思います。

更に、ちょっと私、説明をし忘れたんですけど、この前、委員から御意見を受けまして、26ページ、14行目からちょっと、「安全・安心強化等のための技術開発の推進」と書きまして、ちょっとこれ、言い足りているのか、社長さんの方からも、技術開発、ちゃんとやりたいんだという話がありまして、26ページ、14行目のところで、技術開発について、各会社連携してその取組について更に進めていく必要があるということと、それから、笹子トンネル事故を踏まえた社員教育、研修の充実とか技術開発の成果についてちゃんとPRしていく必要があるんだということを記載させて頂きました。

それと、今の表題の件を修正するというような形で対応させて頂きます。

【委員】 検討して頂くと。

【座長】 大きい2番のタイトルに、安全・安心みたいな文言が入るような形ですかね。

【事務局】 そうですね。ボリュームがそちらが結構占めているにもかかわらず、確かに言い得てないような気がします。

【座長】 2-1.を重点にしたような表題になっていますね。

【事務局】 そうですね。順番を変えるほどではないと思うんですけど、「安全・安心なサービス」を前に持ってくるほどではないような気もするんですけど。表題が分かるように。

【座長】 それ、表題を変えるのでいいですかね。

【委員】 ええ。案件としては、この整備のところ、2-1.のところが重要であることは間違いありませんので、ここのところは一番、国民の皆様も気にしておられるところでしょうから。ただ、それが実現する上で、やっぱり安全というのが一番基本になっているということは、全体のたてつけの中では表現して頂いた方がいいかなと思っております。

【委員】 おっしゃるとおりだとは思いますが、この全体の組立てが民営化のときの3つの目的というものに対応した構成になっているわけで、そういう観点から、ちょっと私、気になっていますのは、2.の今のタイトルが「整備・管理」となっていますよね。途中でおっしゃったんですけども、実はあんまり管理については目的の中では書いてなかったので、管理もちゃんと入れますという、そういう意味では、ここに安全というのが入ってもいいのかなと思うんですけども。

そうしたら、「早期整備と建設コスト縮減」というところに管理についても、目的の中に

安全についても余り明確に書いてありませんでしたということをむしろ書いた方がいいのかなという気がしました。だから、その辺の扱いをどうするかというのは議論した方がいいんじゃないかなというふうに思います。

ただ、おっしゃるようなＪＲとＪＡＬ、航空会社と決定的に違う点は、ＪＲも航空会社も、飛行機と列車の運行そのものをやっているわけですよね。それに対して、高速会社というのはそこまでやっていないので、ちょっとスタンスが違うし、そういうことにおいては、色んな関係機関があるわけですね。道路管理者だけじゃなくて、警察さんも関係してくるんで、どこまで強く書き切れるのかなというのがあって、ＪＲがこうやっているから、ＪＡＬがこうやっているからということの理由に直接的にはちょっと難しいかなという気がしますけどね。

【委員】 おっしゃるとおりで、ＪＡＬとかＪＲというのを理由に書くというのがそもそもちょっとおかしいという話、それ、まさにそのとおりで、多分、私もその民営化時に書かれていたとか書かれてなかったということが、それを改めて言うというよりは、移動というものが満たすべき基本的な要件が安全だという、人の命がみんなその高速道路の上を通っているわけですので、その大原則というのは改めて書かれはしなかったかもしれないんですけども、やっぱり点検においてはちゃんと書くべきことだろうという話であります。

【座長】 そうでしたら、前回、委員からの提案を受けて、２－２の頭書きに少し文章を入れて、その章全体がこうなっているんですよという説明を入れると、分かりやすくなるという話がありましたよね。

それと同じようなことで、例えば２－１の前に、この２全体で、民営化時に安全・安心というのが目的になかったわけだけれども、むしろ少ない負担で整備というところが重点的だったけれども、ここではそういう、それにとどまらず、そういう安全・安心みたいなことを含めて検討することをしたというのを、何か短い文章が２－１の前にあれば、理解しやすくなるのではないのでしょうか。

【事務局】 分かりました。表現を、国民負担による、まず、建設と、安全・安心なサービスの提供にまずさせて頂いて、今、座長がおっしゃられた文章を入れる形で書いたらいいかなと。それが内容を全部網羅しているので、そういう形にさせて頂ければと思います。

【座長】 そうですね。親切ですね、その方が。それでいいですか。はい。

とりあえずここまでのところは。

【委員】 よろしいですか。

【座長】 どうぞ。

【委員】 すみません、14ページのところなんですけど、2つございまして、経営を圧迫することなく資金を確保する方策の考え方が、減価償却とかそういうのはよく内部資金の留保効果というのがあるんですけども、これはどういうことなのか。

キャッシュを残しておくという考え方なのか、むしろ、道路事業としての採算を平準化できる会計的処理を行っておくということで、その分の貸付料としての社外流出が起らないようにしたいということなのかという部分が、ちょっと非常に複式簿記的で恐縮なんですけど、それが1つなんです。

それから、もう一つ、こういうことに費用をあらかじめ計上しておく場合、近年の会計的潮流では、極めて特殊な話を言っている部分になりまして、これ、非常に確率が見にくいものを、損益を平準化するために費用計上するというのはあんまり会計的には最近行われていない。

だから、特殊な法律なんかで時々、昔はよくあった、特殊法人なんかでも、なんですけど、その辺もちょっとございまして、このあらかじめに費用をこういう突発的な事象に計上しておくという部分があるものですから。経営的に何か手当てをしておきたいという部分をどう対策を立てるかという。

リース料なんかの算定に少し配慮、こういうものの要素を配慮してほしいという趣旨なんだと思うんですけども、ちょっとその辺についてちょっと非常にやっかいな気もするんですけども。

【座長】 プロの立場から見ると、このような工夫がなされている、なされうる、などがありますか。

【委員】 そういう意味では、リース料約定の決定方式を少し何か考慮、今後、考慮をする等、一定の対策が必要みたいな。ちょっと、だけど、あんまりそのリース料の約定なんて言っちゃうとまた縛られちゃうとすれば、もっと抽象的に何か両者の負担関係の取決め方式に関して、今後も対策が必要である位になられるのか。

むしろ、会計的なことよりは、本当はその1.0に、その分、大雪の分、1.3%分位で何とかじゃないけど、何か、ないしは、その分だけは別個に積み上げてアドオンしてリース料を決めてくれれば、それでも済んでしまう。

【事務局】 機構と会社のその貸付料のやり取りの中でこの問題を解決するのか、今、会社の中で必ず何年かに1回、大きな雪の対策が必要になりますので、そうじゃない年にその内部留保しておいて、それを期間の平準化をするというような仕組みが会社の中でできるということができないかというのが直接の思いではあるんですけども。

【委員】 そういう意味で、本当はその利益の留保の金額でそういう平準化をバッファするのはもう全然問題ないんですけども、利益を算定する前段階でそのバッファを掛けられちゃうということは、この成果を正しく測定しようとする会計の目的からすると、少しずれていってしまうという部分です。

だから、同じことを申していますが、利益剰余を少しもうちょっと厚めにできるようなリース料改定みたいなものにして頂けた方が、そういう意味ではいいのかなと。ただ、そうすると、機構にある程度残っている。ただ、どっちにしろ、費用計上をするのもある意味では同じ位、算定の難しさはあるものですから、別に利益の前でバッファを取るか、利益、利益に出した上でバッファを取るかだけの違いなので、その辺は多分算定の難しさとか色々、その辺はどのみちあると思うので、ちょっとそこのところをもうちょっと御検討頂ければと。

【委員】 株式上場についての検討会としての意見について、私、書くべきだと思うんですけどね。やっぱり安全の問題とか管理の問題とか、色々な議論はされたし、想定もされたんでしょけど、ちゃんと書いてないことの問題が色々出てきたわけだから、課題が、それを示しているわけだから、そういうことでもう一回ちゃんと考えましょうという位のことにはちゃんと言うべきだと思うんですけどね。

ただ、その書き方ですよ。適否も含めと言うと、ちょっと強過ぎるかなという気がしなくもないですが、どうでしょうか。

【座長】 いかがでしょうか。どうでしょうか。

【委員】 確かに言われると強いかなとは思いますが、このステージだと適否も含めかなという気はしている。

【座長】 これは4ページでしたかね。前の方に同じくだりがあるんですね。どこでしたっけね。

【委員】 あります。ありますね。

【座長】 何ページでしたっけ。

【委員】 最初の4ページの12、13。4ページ。

【座長】 国交省は、引き続き淡々と検討していくというけれども、検討会では適否を含めて考えていくと。

【委員】 少し強く出たということ。

【委員】 出したということですね。

【委員】 というよりは、この4ページまでに検討したことからすると、株式上場については慎重に見極めていく必要があるんだけど、その後、いっぱい書いてあるわけですね。安全の問題とか管理の問題とか震災の問題とか、色々書いてあって、その結果、適否も含めてということになるんじゃないのかなというのが私の理解なんですけどね。国交省と我々というのは違うわけだね。

【座長】 本文は国交省の公式見解で書いて、最後のところには、少し自由に検討会の総括的な意見を付けるということはどうですか。だから、違っていいんだと思うんですよね。

【委員】 違うんですよ。

【座長】 違っていい。

それで、これでいいですかね。先ほど例えば。

【委員】 適否ですよ。いや、これでいいと思います。

【座長】 安全・安心な通行の確保が求められているということ、今、100%国が持っている場合と、純粹民間に株式上場してなったときと、その安心・安全の確保という点で少しやっぱり心配だからということがあるわけですよ。

【委員】 よろしいですか。私、実はそこの今おっしゃられたポイントで、上場うんぬんというのは実はちょっと違うかなという気がしまして、むしろ、その前の文章の社会的役割のところの話で言っていた方が。

【委員】 分かります。そうなんですよ。

【委員】 別に上場会社でも安全・安心はもう必死になってやっている。

【委員】 安全・安心は民間であろうが要するに公共だろうが関係ないんです。

【座長】 関係ないですね。

【委員】 そこが株式のところは重要ではなくて、社会的な使命を果たす上で、株式の方が有効であればそうすべきだし、そこのところを明確に判断する必要があるというのが多分この重要な点ですよ、恐らく。

【委員】 だから、そういう意味では、この社会的役割が再認識されたということ。

【委員】 いうことで正しいと。

【委員】 賛成です。

【委員】 成長戦略とか地方創生。

【委員】 踏まえてるんですけどね。

【委員】 おっしゃるように、社会的な役割がこれまで以上に必要でとされる、するの
でというふうがすっきりするんじゃないのかなという気がしますね。今、御意見を伺って。

【委員】 のみを書くと。

【委員】 だから、債務も建設も安全・安心も書かないと、ここでは。

【座長】 そうすると、社会的な役割があるから、上場についてはその適否を含めてと。

【委員】 これ、やっぱり国際競争力の強化や地方再生なんかの社会的役割が再認識さ
れたという。時代の経過とともに、成長戦略の中で再認識されたということの社会性とい
う。

【委員】 ただ、若干だけちょっと言うと、雪の話も含めて、その安全・安心がどうや
ったら果たせるのかというときに、要するに、民間企業としてだろうが、公共だろうが、
やらないといけないんだけど、民間企業としてやっているがゆえに果たせない部分がある
とすれば、やっぱりそれは要するに適否も含めてやっぱり判断すべきことなので、安全・
安心というのもやはりこの適否のところの前にはやっぱりいれるべきだと思います。

【座長】 入れといた方がいいのでしょうか。

【委員】 私は入っていると。ただ、多分これだけではないという話でいくと、座長が言
われたように、その社会的という表現でまとめてしまうというのはそれはありかなという
ふうには思います。

【事務局】 そうすると、国交省の立場から言うと、最初にあるように、債務の話とか、
そういうことを考えると、少し慎重にやらなきゃいけないと我々は考えているんですけど、
検討会としてはそれだけじゃないと。もっと重要なことがあって、社会的役割のことから
考えると、適否も含めてやらなきゃいけないんだと。

【座長】 何といひかな、例えば建設がかなり進んできて、債務も少しずつ減ってきて
いる。それから、永久有料にしなければいけないというふうな話から言えば、これは上場の
条件としてはフォローウインドーなんですよ。

【事務局】 そうですね。

【座長】 けども、必ずしもそうじゃないというか、民营企业では困るようなことも。

【委員】 いろんなことが浮かび上がっていますよね。

【座長】 あるからねということで。だから、そういうほんとは両方書いてもいいと思う位なただけでも。「社会的な役割を考えて、適否を含め見極めていく」ということにしましょうかね。今の基本方針で、あと、相談頂いて。

あと、首都高速と阪神高速を国道にしたら、もっとすっきりするのにねということをごここで書くかどうかですね。

【委員】 首都の道路だから。これ、安全・安心を考えたら絶対国が管理する。

【委員】 座長、副座長に一任、一任で。

【座長】 そうすると、永久有料、首都高速と阪神高速の国道化、動的料金のための情報技術開発の議論を書くことにしましょう。

【委員】 これも、検討会としての意見としてつけてほしい。

【座長】 さて、大体全体通して見て頂いたことになりましたけれども、ちょっと確認しましょうか。どういうふうに直したのかということをごちょっと確認させてもらっていいですか。

まず、2.の表題はどうなったんでしたっけ。

【事務局】 2の表題は、「早期かつ極力少ない国民負担による整備と安全・安心なサービスの提供」。並列した方がいいかなということです。

【座長】 そうですね。これは大きな変更ですね。

あと、細かいことは別として、例の。

【事務局】 それで、そこに何か二、三行入れるんじゃないかな。

【事務局】 書きます。

【委員】 二、三行入れるんでしたっけね。

【座長】 前書きとして。

【事務局】 外には入れなくてもいいと思います。

【座長】 それ、入れると。説明をね。

【事務局】 民営化時の枠組みの目的にはなかったということを書きます。

【座長】 あとは。

【事務局】 細かい、あと、7ページ目の細かい。「も」は抜くと。

【座長】 それから、最後に、検討会の総括的な意見をつける。

まずは、機構と会社は民営化の目的に即して、着実に成果をあげていると。その成果と

しては、有利子債務を着実に返済していること、会社が機動性や柔軟性を発揮して開通の前倒しやコスト縮減を達成していること、そして、S AやP Aで民営化のノウハウを活かしてサービスが格段に向上していることの3点。これを踏まえれば、これまで成果をあげてきた基本的な枠組みについては、当面、継続する必要がある、ということよろしいですか。

一方で、民営化後の状況を見ると、東日本大震災や大雪など頻発化する重大な災害の発生、笹子トンネル事故や逆走事故の発生で、国民の安全・安心な通行の確保に対する意識が高まっている。また、攻めの部分として、国際競争力の強化や地方創生といった、成長に向けた要請も強まっていると。

よろしいですか。

こうした民営化の状況をあらためて認識して、我が国の経済・社会を支える高速道路を担う組織として、機構と会社は、これまで以上に社会的な役割を果たしていくことが求められている。今後は、民営の目的に加えて、民営化時点では明確に示されていなかった役割についても適切に対応していかなければならないと。

よろしいですか。

【委員】 ここで、安全や安心を確保するために、安易なコスト縮減はあってはならないと加えるべきでは。

【座長】 わかりました。

そして、株式上場についてですが、民営化後のこうした社会的役割を考慮して、その適否を含めて見極めていくことが必要である、ということよろしいですか。

【委員】 そして、首都高速、阪神高速の国道化について加える。

【座長】 今回の業務点検の範囲ではないけれど、国土幹線道路部会などで、引き続き検討してもらうこととして、まずは、高速道路の適切な維持修繕や更新を行うために、償還満了後も料金徴収を行うことを検討する。2つめに、首都高速と阪神高速は我が国の中枢の経済や防災等の役割から、国の重要な役割を担うネットワークであり、全国の高速道路ネットワークが接続していることから、今後、国道として位置づけることを検討する。よろしいですか。

【委員】 異議なしだが、新たな料金体系の実現に向けて、高速道路会社間が連携を強化して、動的料金を効果的に行っていくために、情報技術などの技術開発や、確実な債務償還を確保するための方策や効率的な管理の方策の検討を進めていく、ことも加えてほしい。

【座長】 皆さんよろしいですか。では、これを最後に検討会意見として加えることとします。

ということで、大体予定した時間になったわけですがけれども。集中的に御議論頂きまして、本当に有り難うございました。大体まとまったようでございます。よろしいですかね。

最後の検討会としての総括のところの細かい書きぶりは座長、副座長に一任頂きたいと思います。

それでは、私の方の進行はこれにて終わります。そちらの方に進行をお願いします。

【事務局】 長時間にわたりまして、また、夕刻からの時間帯ということで、本当にお疲れさまでございました。有り難うございました。

今日の内容につきましては、従前と同様、また後日、案を送付させて頂きまして、議事録案を御同意頂いた上で公開させて頂きます。また、速報版は近日中に簡潔にホームページにて公表させて頂きます。

会議資料はそのまま置いて頂ければ結構でございます。後ほど郵送させて頂きます。

以上をもちまして、この会につきましては閉会とさせて頂きます。本日は本当にお疲れさまでございました。有り難うございました。