

## 平成30年度 第3回公共事業評価専門委員会

日 時 平成31年3月18日（月）

10時～11時

場 所 秋田県庁73会議室

司 会

皆様、本日はお忙しいところお集まりいただき誠にありがとうございます。ただいまから平成30年度第3回公共事業評価専門委員会を開催させていただきます。

開催にあたりまして、建設部次長の菅原よりごあいさつ申し上げます。

菅原（建設部次長）

おはようございます。年度末のお忙しい中、今年度の第3回目となります公共事業評価専門委員会にご出席いただきましてありがとうございます。3月7日に終わりました2月議会においては、平成31年度当初予算が可決されたところであり、2週間後に始まる新年度からは、県政の運営指針であります「第3期ふるさと秋田元気創造プラン」の2年目に始まることから、施策を着実に進めたいと考えているところでございます。

平成31年度の建設部関係の予算を説明させていただきますと、公共事業関係の予算は、前年度に比べ約23億円の増額の約640億円となっております。増加率としては、3.7%となっております。県全体の予算額が4年連続で減少になっているという中で、増額となっておりますのは、平成29年7月・8月、平成30年5月の豪雨災害によるものが大きいところでございますが、その災害費を除いても1.5%の増額となっております。これにより、地方創生の基盤となる道路などのインフラ整備、あるいは防災・減災に関わる県土の防災力の強化など、県民の生活環境の改善と安全安心に取り組んでいくことにしております。

また、この度3月8日に、秋田自動車道の横手ICと湯田IC間の一部区間が、暫定2車線区間から4車線区間への整備箇所として、国土交通省に選定されたところであります。産業振興や災害時の安定的なルート確保など、本県における高速道路ネットワークの強化に向けて大きく前進したものと考えているところでございます。

本日は、秋田港と秋田北ICを結ぶアクセス道路など、新規の道路事業3件について、委員会に諮問させていただいております。多様な視点から忌憚のないご意見をいただき、新年度からの事業実施に反映させたいと考えておりますので、よろしくご審議くださるようお願いいたします。

司 会

ありがとうございました。

それでは、ここからの進行は松渕委員長からよろしく願いいたします。

**松渕委員長**

改めましておはようございます。本日の3件の審議につきまして、ご協力の程よろしく願いいたします。それでは早速ですが、議事に入らせていただきます。

開催にあたりまして、委員総数10名中9名が出席しておりますので、秋田県政策等の評価に関する条例第13条第3項に記載されている定則数を満たしていることをご報告いたします。

それでは議事に従いまして、進行させていただきます。

はじめに、本日の委員会で諮問があった事項について、事務局の方より説明をお願いします。

事務局

おはようございます。事務局からご説明いたします。

今回の第3回委員会の開催にあたりまして、道路事業の新規箇所3件につきまして、3月7日付で知事から当委員会に審議するよう諮問がなされております。今回諮問された3件の事業につきましては、知事、副知事及び庁内関係部長により構成される平成30年度第2回公共事業新規箇所選定会議において12月6日に審議され、事業の実施が妥当と評価されております。本日、委員の皆様からいただいたご意見につきましては、事業の実施に可能な限り反映してまいりたいと考えております。どうぞよろしくご審議をお願いいたします。

**松渕委員長**

それでは、今回諮問のありました建設部所管の新規事業3件につきまして、審議を行います。担当課長よりご説明をお願いします。

佐藤（道路課長）

道路課の佐藤です。道路課所管の3件についてご説明いたします。

はじめに、建一新-06についてであります。国道103号和井内工区でございますが、鹿角市側から発荷峠を越え、十和田湖に面したT字路の部分となっております。

資料の2ページをご覧ください。図面中ほどに、薄黄色で着色されている部分が現道でありまして、赤色に着色されている部分が道路改良計画となっております。

まず、現道の状況についてであります。改良区間のうち、小坂町側から十和田湖にかけての現道は、直線半径30mの急カーブが3カ所連続しているとともに、T字路の交差点内まで7%の急勾配が続いており、危険な道路線形となっております。また十和田の湖畔側の現道は、道路幅員が全幅6.5mと狭い状況であり、弘前市側から十和田湖市側に向かって行きますと、T字

路交差点付近が6%の急勾配となっており、その先の横断歩道が見えにくくなっております。平成21年と平成26年に、道路横断中の歩行者が巻き込まれる人身事故が発生しております。これらの課題を解決するために、道路改良計画を策定したところであります。

道路改良計画の概要であります。全長が765m、道路幅員につきましては、車道幅員が6.0m、全幅8.5m、交差点部の縦断勾配は2%程度に抑えて安全性を確保しており、事業費は2億8,000万円となっており、事業期間は平成32年度から平成35年度までの4年間を予定しております。

この事業の特徴としましては、小坂町で事業箇所周辺において実施する観光拠点施設の整備計画があります。これは、環境省などが十和田八幡平国立公園ステップアッププログラムを策定し、関係機関が主体となってインバウンド対策の強化に取り組むこととしており、この拠点整備も同プログラムを受けたものとなっております。観光施設は道の駅への登録を目指しており、十和田湖ブランドであります「十和田湖ひめます」を活かした観光拠点として、駐車場、休憩施設、公衆トイレなどで、飲食や喫茶スペース、観光案内機能などを整備する予定と伺っております。

観光拠点の整備にあたっては、既存施設や旧和井内ホテル跡地などを活用したエリア一体での整備を計画しており、この道路改良計画は、それらの計画と調整を図って行くものとしております。

次に所管課の1次評価についてご説明させていただきます。

必要性につきましては、現道の線形が悪く人身事故が発生しており、道路の現状に課題があることから23点、緊急性については、関連事業として道の駅登録を目指している観光施設の整備計画があることから20点、有効性については、第二次緊急輸送路に指定されていることから12点、効率性については、事業の費用便益比の結果から13点、熟度については、毎年2つの同盟会や地元である小坂町から要望書の提出されており、地元熟度が高いことから15点の合計83点と評価点しております。総合評価につきましては、合計点が80点以上の判定ランクIであり、事業実施箇所としての優先度がかなり高く、事業を実施すべきであると評価しております。

続きまして、建一新-07秋田港アクセス道路についてご説明いたします。

秋田港アクセス道路は秋田港と秋田自動車道の秋田北ICを結ぶ道路であります。

秋田港の情勢と機能強化についてであります。秋田港では近年コンテナ取扱量が増大、クルーズ船寄港の増加など、港を取り巻く情勢が大きく変化しております。このため、県では平成30年7月に秋田港の港湾計画を改訂し、港の機能強化を図ることとしております。このような中、秋田港と秋田北ICを結ぶ現況ルートは、秋田港から主要地方道秋田天王線、市道下新城東西線、市道金足添川線、主要地方道秋田北インター線を経由する北側のルートと、秋田港から港湾道路で主要地方道秋田天王線、主要地方道秋田北インター線を経由する2つのルートがあります。北側の現況ルートでは、JR奥羽本線の踏切と国道の7号の間隔が35mと短く、また遮断時間が長いこと、南側のルートでは、大半が住宅地、市街地を通過するために沿道環境に影響があるとともに、渋滞箇所を通過することなど、どちらのルートとも大型トレーラーの走行性や定時性な

どに課題を抱えているところであります。このため、秋田商工会議所や秋田港振興会などから、港湾機能を最大限に発揮するためには、港と道路網のスムーズな接続が不可欠であり、特に秋田港と秋田自動車道については、アクセス道路の整備が必要との要望を受けております。物流生産性の向上による産業振興や交流人口の拡大など、秋田県の持続的発展に寄与する秋田港と秋田自動車道を結ぶアクセス道路の整備が重要ということでもあります。

秋田港アクセス道路の概要についてであります。秋田港から、国道7号及びJR奥羽本線を立体交差した後、都市計画道路横山金足線と平面交差いたします。その後、水田の区間を通過し、市道糠塚槻ノ木線と重複し、秋田北インターチェンジ手前の交差点に接続するルートとなっております。

なお、国道7号との立体交差点には、ランプを設けて国道と接続できる構造としております。

全長は、6,120m、幅員は車道幅員7.0m、全幅10m、設計速度60km/hであり、事業費は145億円、事業期間は平成31年度から平成41年度までの11年間で予定しております。

秋田港アクセス道路の特徴としましては、現道の生活環境に配慮して家屋連坦地域を極力回避するとともに、国道7号とJR奥羽本線を立体交差することによって走行性を確保し、秋田北ICまで所要時間が現況ルートの20分から10分に半減されることとなっております。また、道路構造につきましては、重要物流道路に求められる構造を満足するものとしております。この制度におきましては、平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、国土交通大臣が物流上重要な道路輸送網を「重要物流道路」として指定し、機能強化、重点的な支援により、国際海上コンテナ車の円滑な走行を確保し、物流生産性の向上に資するものであり、現在、この指定に向けて作業を進めているところであります。

次に、所管課の1次評価についてご説明させていただきます。

必要性につきましては、滞留長の短い踏切や鋭角な交差点、渋滞箇所の通過など、道路の現状に課題がありますので17点、緊急性については、秋田港港湾計画を改訂し港の機能強化を計画しており、その機能強化と連携した道路整備が必要なことから20点、有効性については、整備後は第一次緊急輸送道路にすることを想定していることから13点、効率性については、事業の費用便益比の結果から15点、熟度については、秋田商工会議所等からの要望があるほか、地元秋田市の協力体制が整っていることから15点の合計80点の評価点としております。総合評価は、合計点80点以上のランクIであり優先度はかなり高く、事業を実施すべきであると評価しております。

最後に、県一新08の主要地方道路鳥海矢島線中直根工区につきましてご説明いたします。

位置図を載せておりますが、事業箇所は由利本荘市鳥海町中直根地区にあり、市道百宅線を通り、秋の紅葉で有名な法体の滝に通じるルートに位置しているとともに、国が事業を進めている鳥海ダム建設事業では、工事の際に当該区間を工事用車両が通行する予定となっております。

2ページをご覧ください。事業計画図を載せておりますが、現道が薄茶色、赤色部分が今回の

事業計画となっております。

まず現道の状況について説明させていただきます。現道は、集落内を通過し、全幅5mと歩道が整備されていない1車線の狭隘な道路となっております。直線半径30mの急カーブ、縦断勾配が6%~8%の急勾配区間が複数存在するなど、幅員や線形等に課題を抱える状態となっております。特に積雪期には幅員狭小や急勾配等の課題がさらに顕著となっております。また平成19年と平成23年には、道路横断中の人身事故が発生している状況にあります。このような状況に加え、鳥海ダム建設事業のための工事用車両の通行が予定されており、大型車両の増加による騒音や振動などの影響が懸念されるほか、地域住民などの安全確保が大きな課題となっております。これらの課題を解消するため、集落を回避したバイパス計画を策定するものであり、ダム工事用車両等はバイパスを通すことで、集落内の沿道環境の悪化を防止し、地域住民の安全を確保することにしております。

計画の概要であります但延長が2km、道路幅員は車道幅員5.5m、全幅が8.0m、事業費は9億2,000万円、事業期間は平成31年度から平成40年度までの10年間を予定しております。またバイパス計画としましては、地域住民の利便性を考慮し、集落から近いルートを設定しております。

また、由利本荘市では、鳥海国定公園を中心とした周遊観光や鳥海ダムを活用したダムツーリズムにより観光振興に取り組むこととしており、当該区間の整備もこれに大きく寄与するものと考えております。

所管課の1次評価についてご説明させていただきます。

必要性については、現道で人身事故が発生しており、道路の現状に課題があることから27点、緊急性については、関連事業として鳥海ダム建設事業があることから20点、有効性については、救急医療施設へのアクセス性向上から5点、効率性については、事業の費用便益比の結果から13点、熟度については、由利本荘市および地元町内会から要望書の提出があり、地元熟度が高いことから15点の合計80点と評価点としております。総合評価は合計点80点以上のランクIであり優先度はかなり高く、事業を実施すべきであると評価しております。

なお、今回の3件が年度途中の諮問となった理由につきましては、和井内工区と中直根工区では、小坂町の観光拠点施設や鳥海ダム建設事業といった関連事業の調整に時間を要したこと、さらに関連事業の工程を考慮した場合、早急な事業化が必要であったことが挙げられます。また秋田港アクセス道路につきましても、都市計画変更の手続きにおけるスケジュールの関係により、当初の委員会に諮問できなかったのですが、当該道路整備が秋田県の産業・観光振興に大きく寄与することが期待されることから、1日も早い事業化が必要という考えにより、今回諮問させていただいたところであります。

説明は以上でございます。よろしく審議くださいますようお願いいたします。

#### 松淵委員長

ありがとうございました。

それでは、ただいまご説明ありました3件について、ご意見やご質問等を頂きたいと思います。まず、私から建一新-08の鳥海矢島線についてですが、鳥海ダムは1ページ目の位置図の左下に記載されている予定地に建設されるということによろしいでしょうか。

#### 佐藤（道路課長）

はい、そのとおりです。今回整備を予定している中直根工区を通過し、市道百宅線を通過した先に鳥海ダムが建設されます。

#### 松淵委員長

鳥海ダムの建設事業期間が平成40年までに対し、今回の道路整備の事業期間も平成40年までとなっておりますが、事業期間の調整をされているのでしょうか。

#### 佐藤（道路課長）

ご指摘のとおり、事業期間が平成40年となっているのは、鳥海ダム建設の期間との調整した結果であり、理由といたしましては、ダム建設の期間中に現場で発生する土を、中直根工区で流用する計画としております。今回整備するバイパス区間が、多くの盛土を必要とする工区であり、新規購入土での対応となると多額の費用を要するため、ダムからの発生土流用で工事費のコスト縮減を図る計画となっていることが挙げられます。

#### 松淵委員長

ダム建設の伴う工事用車両の通行を可能とするためには、道路整備の完成時期を、平成40年よりも前倒しすることが必要ではないかと考えますが、それぞれの事業の工程は調整されたのでしょうか。

#### 佐藤（道路課長）

鳥海ダム工事事務所からは、平成30年代半ば頃から中直根地区を工事用車両が通行する予定と伺っておりますが、来年度から道路整備を事業化しても、調査・測量、用地買収等に要する時間を見込むと、早期完成は非常に困難となります。実際には、暫定形の盛土や、幅員も完成2車線ではなく暫定1車線などによる供用を考えており、その後にもまだ平成40年度まで鳥海ダムからの流用可能な発生土があれば、可能な限り有効活用を図っていきたいと考えております。

松渕委員長

以前に事業予定箇所付近において、地盤崩落が発生した箇所があったと記憶しておりますが、中直根工区では地盤崩落の懸念は無いのでしょうか。

佐藤（道路課長）

事業化された後に、ボーリング等で詳細な調査を進め、対策の必要性を検討してまいります。

松渕委員長

よろしくお願ひします。ほかにご質問等ありませんでしょうか。

関口委員

建一新06の和井内工区についてですが、道の駅の建設予定地は位置図のどのあたりとなるのでしょうか。

佐藤（道路課長）

十和田湖畔に面した凡例でピンク色の点線で囲まれた範囲となります。

関口委員

旧和井内ホテルの跡地はどのようになるのでしょうか。

佐藤（道路課長）

当該跡地は環境省の所管となっていることから、道の駅の整備に併せ、環境省でフィールドアスレチックとして整備する予定と伺っております。

松渕委員長

この道の駅は、環境省の所管となるのでしょうか。

佐藤（道路課長）

小坂町の所管となります。

松渕委員長

旧和井内ホテル跡地については、現在は更地でしょうか。

佐藤（道路課長）

平成27年にホテルを解体し、現在は更地となっております。

松淵委員長

ほかにございませんでしょうか。

徳重委員

建一新-06についてですが、事業としては、道路整備と道の駅整備という大きく2つの目的があると考えられます。この場合に、将来交通量には道の駅が整備されることによる観光客の増加分も見込まれているのでしょうか。

佐藤（道路課長）

今回は、道路整備による当該区間の走行性向上のみを将来交通量の推計に見込んでおります。道の駅整備による観光客の増加までは見込んでおりません。

徳重委員

それでは、道の駅による効果も見込めば、さらに交通量が増加する可能性もあると考えてよろしいでしょうか。

佐藤（道路課長）

その可能性もあると考えます。

徳重委員

分かりました。

また、建一新-07の費用便益比においては、秋田港の機能強化や、救急医療施設としての秋田厚生医療センターへのアクセス性の向上等が便益として影響すると考えられますが、これらは見込まれているのでしょうか。

佐藤（道路課長）

基本的には、県が道路事業を実施するにあたり、国で定めている基本3便益と、県独自に定めている拡張15便益を用いて、当該道路の整備により考えられる便益を積み上げてまいります。しかし、秋田港アクセス道路については、国による補助事業化を目指していることから、国で定めている基本3便益のみを積み上げております。

松淵委員長

費用便益分析の結果を今回の3事業で比較してみると、建一新-07においては拡張便益による効果を考慮していないのですが、実際には非常に高い便益があると考えられます。

今日の日本経済新聞で「費用便益分析には限界も」という記事がありましたので、ご紹介いたします。記事では、クロスセクター効果というものが、富山県のライトレール導入の事例で紹介されておりました。これはライトレールの整備により、高齢者の方の外出が容易になったことや、外出により新たに友人ができたことなどの波及効果が見込まれるということです。したがって、通常計算される費用便益というのは、これらの波及効果が加味されてはおらず、過小評価される懸念があるということをお述べておりました。また、波及効果の例として、鉄道があることによる存在効果、いつでも利用できるという安心感、そのほかにイメージアップ効果などがあり、これらを観光振興への影響として換算すれば、高い便益が期待されるものと考えられます。

この建一新-07も、時間短縮効果以外にも物流等の効果で、二次効果、三次効果と波及効果を考慮すると、非常に高い便益があると考えますが、その算出の方法には限界があるのではないかと思います。交通まちづくりの地域再生という日本経済新聞の記事のシリーズで、費用便益分析についてのコメントがありましたので、皆さんの業務のご参考になるかと思われるので、ぜひご覧ください。ほかにございませんでしょうか。

#### 永吉委員

建一新-07の2ページにおいて、計画交通量が平成42年の将来推計で5,097台と記載されております。現況において、高速道路を利用しているトレーラー等の車両は、秋田北ICを利用している場合と、新しいルートが北側へ移動する場合であれば、秋田北ICを利用せずに昭和男鹿半島ICを利用する場合がありますと考えられます。将来交通量の推計には、当該路線の整備による利用状況の変化がどのように反映されているのか教えていただければと思います。

#### 佐藤（道路課長）

将来交通量は、各路線の走行速度や交通容量などを設定した、仮想の道路ネットワークを用いたシミュレーションで推計します。具体的には、現況の道路交通網でネットワークを作成し、そこに今回の秋田港アクセス道路が新たに追加した場合、車両の流れがどのように変化するのかを計算することになります。現在、昭和男鹿半島ICを利用している車両が、利便性の向上により、秋田北ICを利用するように変化する可能性も考慮されております。

#### 永吉委員

また、建一新-07の調書の事業目的に「時間短縮効果と大型トレーラーの走行性確保による観光・物流振興」とありますが、大型トレーラーと観光が同じ文章に記載されており、少し違和感がありますがいかがでしょうか。

佐藤（道路課長）

近年の秋田港へのクルーズ船寄港回数の増加もあり、当該道路の整備により観光バスの利便性向上が考えられ、観光振興という記載をさせていただきました。大型トレーラーと物流振興、観光バスと観光振興というように、区別して記載するのが適切だったと考えます。

松渕委員長

観光バスの利便性向上の効果も考えられると思います。

佐藤（道路課長）

クルーズ船で寄港された方の観光バスや、タクシーによる秋田北ICへのアクセス性が向上することにより、周遊観光ルートの形成にも寄与するものと考えております。

永吉委員

参考までになりますが、大型トレーラーの規格に合わせた道路構造にしておけば、観光バスの走行にも特に支障がないということによろしいでしょうか。

佐藤（道路課長）

そのとおりです。重要物流道路で対象としている大型トレーラーとは、40ft背高の国際海上コンテナを運ぶ車両を指しており、車両の長さが16.5mとなります。一般的な特殊車両の制限は長さ12mとなっており、それよりも大型の規格であるため、これを満足していれば、観光バスの走行も可能となります。

松渕委員長

ほかにございませんでしょうか。

齊藤委員

建一新07の秋田港アクセス道路についてですが、近年の観光ブームのようなものがあり、最近クルーズ船の寄港が増えておりますが、ブームが下火になり、また違うブームが出てくのではないかという懸念もございます。当該道路の整備については、事業期間が平成41年までとなっておりますが、可能な限り、早期着手・事業期間の短縮に努めていただければと思います。

また、物流に関しても、秋田商工会議所・秋田港振興会からの整備要望が毎年提出されているということですので、そちらも配慮して事業の実施に努めていただければと思います。

佐藤（道路課長）

県の発展に大きく寄与すると思われる事業のため、早期着手・完成に努めてまいりますので、ご支援のほどよろしくお願いいたします。

松渕委員長

ほかにごございませんでしょうか。

関口委員

引き続き、建一新-07についてですが、現道の課題解決を図る事業という印象が非常に強いのですが、近年の秋田港のコンテナ取扱量の増加を考慮すれば、当然必要になってくる事業だと思います。しかし、例えば秋田港と新潟港を比較すると、コンテナ取扱量には非常に大きな格差があると認識しており、今回の道路整備により、港湾間の格差も改善されるものと試算されているものでしょうか。

佐藤（道路課長）

今回の道路整備により、秋田港へのアクセス性の向上や物流生産性の向上、商品価値の向上へつながり、港周辺が活性化することで、県の産業振興の発展に寄与すると考えております。しかし、道路整備による秋田港のコンテナ取扱量増加の試算などは実施しておりません。

松渕委員長

調書の必要性の欄にも記載されているとおり、アクセス道路が整備されない場合、平成30年7月に改訂された秋田港港湾計画の効果が十分に発揮されないものと考えられます。

秋田港からの輸出を考える際に、太平洋側からの物流が港付近で最後まで滞留せず、スムーズに輸送されることで、物流が集まりやすくなるというメリットが生まれるのではないかと考えます。ほかにご意見はございませんでしょうか。

齊藤委員

建一新-08の事業計画図で、道路設計条件の欄に歩道有無の記載がありますが、大型の工事用車両の走行が予定されるのであれば、地域住民の安全確保のため、道路整備に合わせた歩道設置も実施した方がよろしいのではないのでしょうか。

佐藤（道路課長）

中直根工区の歩道有無の考え方について説明いたします。

当該区間は集落東側へのバイパス整備であり、整備後は通過交通がそちらに流れることから、集落区間内は交通量が減少し、沿線住民の安全が確保されることが期待できることから歩道無し

の区間となります。しかし、起終点側の現道拡幅区間については、現道を工事用車両が走行することから、歩道者の安全を確保する必要があるため、歩道有りの区間となります。

齊藤委員

ありがとうございます。

松渕委員長

せっかくの機会ですので、男鹿地区からは何かご要望はございませんか。

齊藤委員

道路が整備され過ぎて宿泊客が減少するという話題が出ることもありますが、やはり男鹿半島というのは県内でも一番遠い地域にあり、北海道新幹線の整備等を考えると、北海道よりも遠い男鹿半島というような表現をされることもあります。新幹線等の公共交通が整備されていない男鹿地域では、道路の整備状況に期待せざるを得ない状況であります。

お越しになるお客さまのご意見にも、あまりに距離が遠いという意見が多く、それが男鹿観光のリピーターに繋がりにくいという印象を受けております。現在も道路整備を実施していただいておりますが、今後ともよろしく願いいたします。

松渕委員長

話は変わりますが、今年度に供用した国道285号・滝ノ沢バイパスを走行したところ、従来までと比較して、走行性は非常に快適なのですが、秋田側から来ると米内沢の町中が素通りとなるため、地域の衰退を少し懸念いたしました。バイパス整備における現道の沿線地域の衰退など、このような課題点が道路整備の難しいところなのだと考えたところであります。

それでは、意見が出そろったということで、委員会としての意見を集約したいと思います。本日出ました各委員の意見を、今後の業務を行う上での参考にすることにいたしまして、県の評価を妥当と認め、県の対応方針を可と決定してよろしいでしょうか。

【「異議なし」の声あり】

松渕委員長

ありがとうございます。それでは、県の対応方針を可とするものと決定いたします。

以上で、本日の審議を終わります。事務局の方にお返しします。

## 司 会

松淵委員長におかれましては、大変ありがとうございました。また委員の皆様におかれましても、審議に対して意見をいただきまして大変ありがとうございます。本日の審議の議事録につきましては事務局で案を作成し、皆様にご確認いただいたうえで県のホームページに掲載させていただきます。

それでは、これを持ちまして、今年度最後となる第3回専門委員会を終了させていただきます。委員の皆様からは本年度3回の委員会において大変貴重なご意見をいただきまして誠にありがとうございました。引き続き来年度もこの委員会につきましてよろしく願いいたします。

それでは、大変お疲れ様でした。