

令和6年度第1回東大阪市都市計画審議会

令和6年5月20日(月)

午後2時00分～午後2時50分

東大阪市役所 18階大会議室

<議長>

それでは、議案第1号「東大阪市都市計画道路見直し基本方針について」を説明願います。

<事務局>

諮問第1号「東大阪市都市計画道路見直し基本方針」について、説明いたします。

本日は、こちらの次第に沿って説明いたします。

はじめに、前回の都市計画審議会から本日までの「経過」を説明した後、東大阪市都市計画道路見直し基本方針の案について内容を説明いたします。

それでは、1つ目の次第、「経過」から説明いたします。令和5年8月29日に開催された、令和5年度第2回都市計画審議会にて、都市計画道路の見直しを行うことをご報告させていただき、府決定路線との接続の考慮や、恣意的にならない客観性を担保できる基準の設定等のご意見をいただきました。それらのご意見をふまえ「東大阪市都市計画道路見直し基本方針(案)」を作成、令和6年3月1日から4月1日の間でパブリックコメント実施いたしました。その結果、2名の方から、合計2件の意見を頂いております。

1つ目のご意見は、東大阪市内では宅地化が進んでおり、今以上の渋滞の悪化が懸念される。これ以上の宅地化の前に早急な道路拡幅を進めてほしいという内容でした。

2つ目のご意見は、JR鴻池新田駅と、今後整備されるモノレール新駅との乗り継ぎ道路の整備をしてほしいという内容でした。

両意見共に、本方針案に関連しない内容であったため、パブリックコメントによる基本方針案の修正はありませんでした。以上がこれまでの経過となります。

それでは、東大阪市都市計画道路見直し基本方針(案)の内容について、説明いたします。

はじめに、「第1章 都市計画道路とは」です。

1. 都市計画道路の定義と役割です。都市計画道路は、都市計画に位置づけられる都市施設であり、都市の健全な発展と秩序ある整備を図るための基盤施設として、その他の道路とともに都市の骨格を形成し、都市の自動車交通体系の根幹となる道路です。

また道路には、都市における円滑な移動を確保するための「交通機能」だけでなく、都市環境、

都市防災等の面で良好な都市空間を形成し、供給処理施設等の収容空間を確保するための「空間機能」、都市構造を形成し街区を構成するための「市街地形成機能」といった多様な役割を有しており、市民の生活と都市活動に欠かせない重要な施設であるため、都市計画道路を定めています。

2. 都市計画道路の種類です。都市計画道路には、自動車専用道路、幹線街路、区画街路、特殊街路の4種類あり、後ほど説明いたしますが、今回の見直しの対象としている道路は、2つめの幹線街路となります。

3. 都市計画法による建築制限です。都市計画施設として定められた道路等の区域内では、将来、道路を築造する場合に大きな支障をきたさないように建築物の建築が制限されます。区域内に建築しようとする時は、都道府県知事の許可を受けなければなりません。本市は中核市ですので、市長の許可となります。

制限の内容としまして、階数が2階以下でかつ、地階を有しないこと、主要構造物が木造、鉄骨造、コンクリートブロック造などであること、容易に移転し、もしくは除却することができるものであることとなっています。

また大阪市を除く大阪府下の自治体では、規制の緩和を行っており、階数を2階以下から3階以下としています。

続きまして、第2章 都市計画道路の現況、1. 都市計画道路の経緯です。東大阪市では、布施市が特別都市計画法の適用を受けて、1946年9月に戦前から決定されていた道路をすべて廃止し、新たに決定しなおしたのが、現在の都市計画道路のはじまりです。枚岡市・河内市ではそれぞれ、1957年と1958年に決定され、三市合併で東大阪都市計画に改められたあと、1969年5月に全体の整合が図られました。その後、決定より長期間を経過しても事業に着手していない路線も多いことから、2006年2月、2014年8月の過去2回に渡り、それぞれ必要性の検証を行い、必要性が低いと判断した都市計画道路については廃止し、現在の都市計画道路網が形成されました。

2. 計画延長と整備状況です。東大阪市の都市計画道路は、2023年3月31日現在、68路線120.25kmが都市計画決定されています。計画延長のうち86.1%(53路線103.56km)を幹線街路が占めています。また、計画決定された路線のうち、整備済延長は75.58km(62.9%)となっています。

3. 未着手区間の状況です。都市計画道路の未着手区間としては、未改良区間26.69kmと概成済区間4.81kmがあり、合わせて31.5kmが事業未着手となっています。未着手区間の全てが、都市計画決定後30年以上経過した「長期未着手区間」となっています。

4. 事業中の道路です。東大阪市の都市計画道路で現在事業が実施されている路線は、

14路線13.22kmで、事業中の路線名と延長距離は以下の通りです。

第3章、都市計画道路見直し検討の背景と必要性、1.都市計画道路見直し検討の背景です。国は、平成12年に改正都市計画法に関する考え方を示す「都市計画運用指針」を策定し、道路に関する都市計画の見直し方針が明示されました。それにより、平成18年、平成26年に都市計画道路の見直しを行っています。

前回の平成26年の見直しから概ね10年が経過し、その間に将来まちづくり計画の策定・改訂などが行われました。具体的には、東大阪市第3次総合計画の策定、大阪のまちづくりグランドデザインの策定、東部大阪都市計画区域マスタープランの改定、東大阪市都市計画マスタープランの改定等です。

また、長期未着手による建築制限の課題には継続的にまた、定期的に対応していく必要があります。

以上のことから、今回、都市計画道路見直しを行うこととなりました。

見直しの背景について、詳しくご説明いたします。見直し検討の背景となった将来まちづくり計画について、都市計画道路に関連する箇所を抜粋しました。東大阪市第3次総合計画においては、分野別施策に【誰もが利用しやすい交通環境づくり】があり、公共交通の利便性向上、安全・安心で快適な交通環境の実現、市民生活を支える持続可能な交通システムの構築があげられています。

課題として、東大阪市第3次総合計画においては、市全体のまちづくりの観点から令和12年を目標年次とする本市のまちづくりの基本方針が示されており、当該基本計画に示されたまちづくりとの整合を図る必要があります。

東部大阪都市計画区域マスタープランにおいては、今後の方針として、道路については、未着手である都市計画道路について、将来の必要性や実現性を考慮し、計画の存続、変更、廃止を決定するなど、見直しを進めます。とあり、また、環境・エネルギー先進都市の形成については、「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考え方のもと、歩いて暮らせる都市の構築を目指した鉄道駅周辺等への都市機能の集約・高度化の促進、物流の効率化を図るための道路ネットワークの整備、公共交通への利用転換を進めます。と記載されています。

課題として、東部大阪都市計画区域マスタープランにおいては、東部大阪広域都市圏における今後10年間の道路の方針が示されているが、当該方針を踏まえない場合は、本市を含めた広域的な交通網体系の整合が図られず、本市における円滑かつ効率的なネットワークが形成されない恐れがあります。

東大阪市都市計画マスタープランでは、基本方針に基づき取組む施策として、イノベーション創出エリア内の連携強化、利便性の高い都市交通の構築、既成市街地の更新などが挙げられ

ています。

課題として、都市計画道路は、将来都市像を実現するための骨格をなすものであり、都市計画マスタープランと整合を図る必要があります。整合が図られなければ、本市の将来都市像によっては都市計画を維持することに、客観的合理性を欠く恐れがあります。

大阪府における総合的な交通のあり方については、誰もがいつでも快適に移動できる交通、国内外からヒト・モノを呼び込み様々な交流機会を生み出す交通、安全・安心でグリーンな交通の3点が挙げられています。

課題としては、大阪府における総合的な交通のあり方においては、30年先の大阪における交通の方向性が示されており、当該計画に示されたまちづくりとの整合を図る必要があります。

東大阪市総合交通戦略においては、安全・安心で便利な交通環境の確保、公共交通機関の更なる利便性の向上、市民生活を支える持続可能な交通システムの構築の3点が施策方針として挙げられており、その中で、主要道路の自動車混雑度の低下・持続可能な南北の公共交通の確保・広域的な交通ネットワークの充実・バス路線の効率化による利便性向上などが挙げられています。

課題として、東大阪市総合交通戦略においては、本市における中長期的な交通施策が示されており、当該交通戦略に示されたまちづくりと整合を図る必要があります。

建築制限の課題については裁判の事例を記載しています。都市計画道路における建築制限について、平成20年の伊東市における最高裁判例で、“都市計画は合理的な現状認識及び将来の見通しに依拠されたものでなければならない”とした趣旨の判決が下されています。

また、平成17年の盛岡市における最高裁判例で、“長期間の建築制限に対し、損失補償の必要はないという考え方は大いに疑問”とした趣旨の意見が判決に付されました。

この為、本市の長期未着手路線においても、建築制限の実態を踏まえた検討が必要であり、都市計画道路の計画として合理性を担保する必要があります。

見直しの必要性をまとめたものです。先ほどご説明した背景、課題により見直しを行うことで得られる効果を最下段の枠内に記載しており、[都市計画道路の見直しの効果]として、本市の将来像に整合した都市計画道路を維持することができ、また、必要性の低い都市計画道路を廃止することにより不要な建築制限がなくなり、土地の流通性が高まり経済活動の活性化等が期待できます。

3. 駅前交通広場見直し検討の必要性、本市の駅前交通広場は一部を除き、道路の一部として都市計画に定められています。駅前交通広場の見直し検討における背景及び課題は、都市計画道路と同様であるため、駅前交通広場についても、見直し検討が必要です。

第4章、都市計画道路見直しの基本的な考え方、1. 見直しに係る対象路線です。

今回の見直しにあたっての課題に対応するため、本市決定路線のうち未着手幹線街路を見直しの評価対象路線とします。なお、自動車専用道路、区画街路、特殊街路については、各々の特定の機能や目的を果たすために都市計画決定された路線であることから、見直しの対象外とします。東大阪市の都市計画道路は68路線あり未着手区間を含む幹線街路が27路線で、府決定路線の12路線を除くと、対象となる路線は15路線となります。

2. 見直しの視点は以下の3点です。一つ目は、将来まちづくり計画との整合性の検証です。

東大阪市都市計画マスタープランに優先的に取り組むべき事業が示されており、また、東大阪市第3次総合計画の実施計画においても、今後実施する事業が示されています。したがって、将来まちづくり計画に位置付けられているかどうかを確認します。

二つ目は、本市の将来像を踏まえた道路機能の検証です。「都市計画運用指針」では、「道路の都市計画については、都市計画基礎調査や都市交通調査の結果等を踏まえ、地域整備の方向性を見直しとあわせて、その必要性や配置、規模等の検証を行い、必要がある場合には都市計画の変更を行うべきである」と記載されています。したがって、本市の将来まちづくり計画が示すまちづくりの方向性にに基づき、道路機能を検証します。

三つ目は、廃止による影響の検証です。必要性が低いとなった路線について、当該路線の廃止に伴い、他の路線の必要性が低くなり廃止されるなどの影響が大きいかどうかを検証します。

3. 見直し評価の考え方です。「本市の将来まちづくり計画との整合性の検証」に対する考え方ですが、東大阪市都市計画マスタープランや東大阪市第3次総合計画の実施計画等の将来まちづくり計画に位置付けのある路線は整備を予定している路線となるため、存続とします。

「本市の将来像を踏まえた道路機能の検証」に対する考え方ですが、本市の都市計画道路の評価にあたっては、国土交通省の「都市計画道路の見直しの手引き」における都市計画道路に求める機能である、交通機能、都市環境機能、都市防災機能、市街地形成機能の4つを、本市のまちづくりの視点に基づき整理し、評価項目を設定します。

交通機能に対する評価としては、物流拠点や産業拠点から広域都市軸へのアクセス向上に資する道路であるかどうか、隣接都市間相互の円滑な交通処理の改善効果が高い道路であるかどうか、自転車歩行者交通の需要が高いと考えられる路線であって、現状では歩道が狭い又は整備されていないなど、計画道路を整備することによって歩行者や自転車の安全性が向上する道路かどうか、道路ネットワークの改善に資する道路かどうか、渋滞の緩和機能があるかどうか、公共交通の円滑な走行の支援に資する道路かどうか、の6項目で評価します。

都市環境機能に対する評価としては、本市「みどりの基本計画」等で環境形成に資する位置づけのある道路であるかどうか、の1項目で評価します。

都市防災機能に対する評価としては、本市地域防災計画に位置づけられている道路かどうか、

市の防災拠点へのアクセス等、災害発生時における避難や救助活動等に有効であるかどうか、緊急交通路にアクセスしているかどうか、延焼遮断に有効であるかどうか、の4項目で評価します。

市街地形成機能に対する評価は、検討委員会等で検討中の事項と関連があるか、公共交通のための導入空間など、収容施設が想定される道路であるかどうか、の2項目で評価します。

これら13項目のうち、1項目でも該当すれば必要性が高いと判断します。

ただし、交通機能については、同等の機能を有する現道又は代替事業の計画が存在するかどうかを確認し評価するため、代替路線ありと評価した項目については必要性が認められないこととします。

廃止による影響の検証に対する考え方ですが、必要性が低いと評価された路線（区間）については、当該路線（区間）の廃止に伴い、他の路線（区間）の必要性が低くなり廃止されるなどの影響が大きいかどうかを再検討し、評価します。見直しのパターンとしては、存続か廃止となります。

見直しの流れを示したフロー図です。最初に将来まちづくり計画との整合性の検証を行い、整合するものは存続候補とします。整合しないものについては、道路機能の検証を行い、必要性が高いものは存続候補とします。必要性が低いものについては、廃止による影響の検証を行い、影響があれば存続候補とし、影響がなければ廃止候補とします。

第5章、駅前交通広場見直しの基本的な考え方です。1.見直しに係る対象広場は、本市域の駅前交通広場のうち、概成済を除く未着手広場とします。本市域の駅前交通広場は23カ所のうち、対象広場は7広場となります。

2.見直しの視点は以下の4点です。一つ目は、将来まちづくり計画との整合性の検証です。こちらについては道路の視点と同様となっています。

二つ目は、都市計画道路の見直し評価を踏まえた駅前交通広場の検証です。「都市計画運用指針」では、「鉄道駅等交通結節点においては、複数の交通機関間の乗り継ぎが円滑に行えるよう、必要に応じ駅前広場等の交通広場を設けるものとし、周辺幹線街路と一体となって交通を処理するものについては道路の一部として都市計画に定めることが望ましい」と記載されており、本市の駅前交通広場の多くは道路の一部として都市計画に定められています。したがって、都市計画道路見直し検討における路線の評価を踏まえて、駅前交通広場を検証します。

三つ目は、本市の将来像を踏まえた駅前交通広場機能の検証です。駅前交通広場は、都市交通対策上の重要な施設であることから、交通結節点としての円滑な交通処理機能、土地の高度利用や他の交通機関との連携強化など、拠点性を高める市街地形成機能、鉄道駅相互の乗り換え交通等の鉄道利用者の交通や、バス相互間の乗り換えなどを行う鉄道利用以外のターミナル交通等の交通ネットワーク機能等についても検証し、その必要性を評価します。

四つ目は、廃止による影響の検証です。必要性が低いとなった駅前交通広場について、接続する道路の必要性に影響を与えるかどうかを検証します。

見直し評価の考え方です。「本市の将来まちづくり計画との整合性の検証」に対する考え方ですが、東大阪市都市計画マスタープランや東大阪市第3次総合計画の実施計画等の将来まちづくり計画に位置付けのある駅前交通広場は存続とします。

「都市計画道路の見直し評価を踏まえた駅前交通広場の検証」に対する考え方ですが、駅前交通広場は、都市計画道路の一部として構成されているため、本市都市計画道路見直し検討で、廃止と評価された路線（区間）に付随する駅前交通広場は、廃止します。ただし、他の都市計画道路の一部として再構成することが可能かどうかを検討したうえで判断します。

「本市の将来像を踏まえた駅前交通広場機能の検証」に対する考え方ですが、都市計画道路の見直しにあたり評価する機能に、交通結節点に関わる交通の円滑化と駅の拠点性向上の2つの視点を追加します。具体的には、駅前交通広場計画時に検討が求められる交通機能、都市環境機能、都市防災機能、市街地形成機能について、周辺の道路状況や、他施設の計画の有無により、駅周辺において必要性が高いかどうかを、確認することとします。

交通機能に対する評価としては、徒歩や自転車による都市拠点、地域拠点等へのアクセス機能に貢献する広場であるか、交通結節点として、周辺街路との接続など円滑な交通処理機能が求められる駅であるか、駅周辺地区における交通機関相互の乗継の円滑化に資する施設であるか、の3項目で評価します。

都市環境機能に対する評価としては、景観の形成に関する計画等に、地域の景観形成に資する施設として位置づけがあるか、の1項目で評価します。

都市防災機能に対する評価としては、周辺市街地が密集市街地で、地震等の際の一時的な避難場所や緊急活動の地区拠点となる事が期待される施設（駅・駅前交通広場）であるか、の1項目で評価します。

市街地形成機能に対する評価としては、駅前交通広場と密接に関連する具体的な市街地整備等の面的整備の予定があるなど都市の再生・再構築が求められているか、都市拠点、地域拠点等において都市機能を集約するなど、魅力的な拠点の形成に貢献する施設（駅・駅前交通広場）であるかの2項目で評価します。

代替機能を受け持つ施設等の存在の評価としては、周辺に駅前交通広場と同等の機能を有する施設又は空間や代替事業の計画が存在するかどうかを確認し、評価します。

「廃止による影響の検証」に対する考え方としては、必要性が低いと評価された広場については、当該広場の廃止に伴い、接続する路線（区間）の必要性が低くなり廃止されるなどの影響が大きいかどうかを検討し評価します。見直しのパターンとしては、存続か廃止となります。

見直しの流れを示したフロー図です。最初に将来まちづくり計画との整合性の検証を行い、整合するものは存続候補とします。整合しないものについては、道路見直し結果との整合の検証を行い、整合しないものは廃止候補とします。道路見直し結果と整合するものについては、広場機能の検証を行い、必要性が高いものは存続候補とし、必要性が低いものについては、廃止による影響の検証を行います。影響があれば存続候補とし、影響がなければ廃止候補とします。

第6章、今後の進め方です。見直しの基本方針を策定次第、個別路線ごとの評価を行い、見直しの素案を作成します。その際には隣接市や大阪府と調整を行います。素案ができましたら、都市計画手続を行います。

最後に、廃止路線、廃止駅前交通広場がある場合の都市計画手続きのスケジュールです。令和6年9月に説明会、10月に公聴会、11月に案の縦覧を行います。年が明けまして令和7年の2月に都市計画審議会にて付議をし、3月に都市計画決定を行いたいと考えております。

以上で諮問第1号「東大阪市都市計画道路見直し基本方針」についての説明を終わります。

<議長>

ありがとうございました。説明が終わりましたので、審議をいたします。

委員の皆様、ご意見いかがでしょうか。

<委員1>

都市計画道路の見直しの基準について、どれも納得いくものばかりですが、できればメリハリをつけていただければと思います。

特に建築制限と言いますか、仕事柄非常によく直面する部分ですけど、例えば建築制限は容積率で建物の容量が決まって参りますので、200%程度のところであればそんなに影響はないのかなと思われませんが、300%、400%になりますと、倍以上の容量になる可能性がありますので、極端な例を言いますと、地価が倍になってしまいます。と言うことは、建築制限によって本来の評価の半分になってしまう可能性もあるということで、大きな損失かなと思います。重要なところに指定をいただいているので、やむを得ないと思いますが、それを何十年もほっとかれるというのは、やはり問題かなと思いますので、その辺りも特に強く考慮いただければと思います。

また、特に私は山麓、山沿いに住んでおりますので、避難の困難な細い道路が多く、対向できない道路もあるので、拡幅の方の意味でもメリハリをつけて考えていただけたらと思います。

あと、これは今回の範疇外だと思いますが、幅員についても見直してもいいのかなという所もあると思いますので、そんなに広くなくても、もう少し縮めたりとかという形で計画してもいいのかなという所も見受けられますので、個人的な見解ですけど、とにかくメリハリをつけていただければと思

います。

<事務局>

今ご意見いただいた通り、建築制限が非常に長い間かかっています。実際容積率が200%の土地もあれば400%の土地もあるという現状の中で、いたずらに建築制限だけがかかり続けている状況というのは非常に問題があるといったところが、今回の見直しの一つの契機になっております。

今後整備を進めていく際に、そういった規制の度合いによって、400%のところいきちんとした道路が通れば、その周辺も400%地域ですので、町もより発展していくという良い部分もございますので、今回の見直しは、あくまで存続もしくは廃止というところになっていますが、制限の度合いについては考慮しながら進めていく必要があると考えております。

また、山麓部についても同様となっております、事業性を含めて検討していかなければならないと考えております。

最後に、幅員のご意見もいただいていたのですが、実際に都市計画決定してから数十年経っている中で、当初決定した時の幅員が今示させていただいている幅員となっております。本当にこの幅員でいいのか、広げる方がいいのか、もう少しコンパクトにした方がいいのか、といったところもございますので、事業化の際には、幅員も含めて検討していかなければならないと考えております。

<委員2>

今回、最高裁判決も二つ挙げていただいて、現時点での建築制限をかけ続けているということへの合理性というところを、基準を具体的にさせていただいて、積み上げていただいているものと理解しております。

一点、例えば盛岡市の方の最高裁判決は補足意見なので、どこまで基準として見るかという問題はあるかと思いますが、その制限の及ぶ期間が60年にわたって整備が課せられている場合には、損失補償の必要はないということが多いに疑問であると基準、期間について言及されていることを、今回の基準でどのように位置付けるのかというところについては、今回、50年以上の長期未着手というところが多いようですので、こういった長い期間制限が行われている部分についても、必要性、合理性というところを、制限があることを前提に、合理性を認められる基準を立てていただいたという理解でよいでしょうかという質問が一点。

後は、今後また10年後などに向けてのことだと思いますが、今回のそういった制約が長い期間続いても合理性が非常に高いという判断がなされて存続廃止候補が決定されると思われます。ただ、今後また10年経っていくとさらにその期間が70年と続いていく可能性もあるので、さら

に制約の不利益の程度、内容が大きくなる一方で、それを合理性という意味ではより高いものが必要になってくるものと思いますので、それだけ長期未着手になっていながら必要性があるということが、果たして実際に必要性があると言えるのかどうか、そこまで放置されているのであれば、必要性がないという間接的な評価もあり得るのかもしれませんが、次回以降については、この基準通りでいいのかもしれませんが、そのあたりの不利益の程度が大きくなっていくところを少し加味していただけたらなと思いました。

<事務局>

長期間、未着手のままの状況となっている中、今回の見直しを行っておりまして、過去にも10年前、20年前にそれぞれ行ってきました。

10年前や20年前にも、必要性については検証した上での存続という形になっておりますが、年を経つごとにより長期間になっていくといったことも踏まえながら、より必要性についてはきっちりと説明していく責任が増してくると考えておりますので、またこの先10年後に見直すといった際におきましても、今委員からご意見いただいた通り、本当にそれが必要性の説明になるのかといったところも含めて検討していかなければならない時期になってきていると実感しております。

ただ、現状といたしまして、まだ未整備の所が残っており、一番の問題は、着手がなかなか進んでいないといったところがあるかと考えておりますので、今後は事業着手に向けても、我々都市計画部局だけではなく、事業部局ともきっちり協議をしながら、より早い整備に向けて検討ができるように調整していきたいと考えております。

<議長>

都市計画道路の長期未着手路線は、都市計画関係者皆が知っているところですが、基本的には都市計画道路を整備するための財源がない。その財源というのは、全体の建設費の中で河川整備や下水道など、徐々にそういったところに予算の割合が多くなり、都市計画道路を整備するための財源が少なくなっているという現状です。

他方、財源がないから廃止してもいいかという単純な話でもないところがあり、どうしても作りた道路というものもある中で、財源がないということに加え、先ほど委員のご意見にもあったように、権利制限が長期間かかることにより財産価値が半分ぐらいになるという状況もあり、その両方を見ながら悩んで決めていかなければならないという現状です。だから、今回見直してまた先ほどあった、10年後見直さなければならぬ状況になる可能性もあると思います。

東京で数年前に、第2次世界大戦前の計画で戦後、計画が進められた都市計画道路が整備されたという話がありましたが、あの道路がまさにそうです。本当に長い間未着手でしたが、どう

しても東京都が欲しいということで計画から外さず、道路が実現しました。

他によろしいでしょうか。それでは他にご意見がないようですので、お諮りしたいと思います。議案第1号「東大阪市都市計画道路見直し基本方針について」の件につきまして、原案に対して異議なしとしてよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

<議長>

それでは異議なしと認め、議案第1号「東大阪市都市計画道路見直し基本方針について」は、原案に異議のないものといたします。

議案に関しては以上となっております。

それでは、以上をもちまして本日の日程を終了いたします。議事進行にご協力いただきましてありがとうございました。