

第3回 県道福良江井岩屋線(松帆古津路・湊地区)
道路整備推進協議会

議事録（概要版）

開催場所：南あわじ市西淡庁舎 1階会議室

開催日時：平成20年7月25日

14:00～16:00

1. 開会

2. 事業者代表挨拶

(県土整備部長挨拶：要旨)

本日の主旨は、具体的な計画、整備計画案を示し整備の計画の決定、ルート決定を議論頂き、決定したい。前回、今後の整備について、湊の交差点から御原橋北詰の交差点までの間、御原橋の拡幅も含め、来年度から事業着手すべく県の中で検討を進めていると説明したが、先日、この事業区間のことを県の幹部に説明し、県の方針として了解された。これから先は都市計画の手続きなどを踏まえ、国に対する要望を年度末に具体的に、今後、具体的に進めることを、県方針として決定した。

大変タイトなスケジュールのなかではあるが、事業化にむけて皆様の協力を得ながら進めたい。

3. 配布資料の確認

4. 議事 議長：協議会会長

1) (事務局：第2回協議会議事録報告)

議事録概要版にて要旨説明

- ・第1回協議会議事録の確認。議事速記録全容は事務局内で記録としてテープ起こしそのまま保存し公開しない。議事録速記録編集は、議事全容の話し言葉を書き言葉、保存文章用に編集し、県民局で公開開示する。HPには、概要版を公開すると決定した。
- ・新年度の役員交代等で7名が新規着任。
- ・一般公募委員を公募したが応募者なしにつき、再応募はせず現状の委員構成で進めると決定した。
- ・協議会の全体スケジュールを再度説明。平成21年度の事業化にむけ、南あわじ市において都市計画決定を3月末までにやりたい等を説明。
- ・道路整備ルート決定経緯を説明し、採決により現道拡幅改良と決定した。
- ・湊交差点及び御原橋北詰交差点の渋滞解析の結果を報告。渋滞解消のため付加車線の増設が必要との解析結果を説明。
- ・道路標準断面の決定の流れを、交通量観測結果と根拠法令、規則、基準等から、車道幅員3.25m、路肩0.75m以上必要、自転車歩行者道幅員3.5m以上が必要と説明。自転車歩行者道を片側だけとするか、両側設置か、どの区間に必要か、片側の場合はどちら側に設置するか、などを協議決定し、さらに、都市計画決定道路として、植樹帯や駐車帯が必要か否かにも言及し、決定しなければならない旨を説明。委員質疑で平成18年度の地元提示案の確認と、古津路地区地元は両側に歩道が必要でという要望があるとの意見があり、県も市街地の状況等から、両側に自転車歩行者の安全性を確保する歩道、自転車歩行者道を設置したい意向を説明。第3回協議会で、道路の断面構成と整備位置の決定を諮りたいとした。
- ・協議会通信の案を、会長と会長代行の二人に確認、了解を得た後、発行、回覧することで決定した。

2) (事務局：協議会通信の確認、情報公開状況の説明)

第1号の道路整備協議会通信は、6月16日付で発行。委員には、南あわじ市から郵送配付済。第1回道路整備推進協議会通信は、湊、古津路の各地区の隣保で回覧し、淡路県民局及び南あわじ市のHPで

議事概要、協議会配付資料とあわせ公開中。また、印刷物は議事録全容、編集版とあわせて淡路県民局、南あわじ市で開示し、いつでも閲覧できるようにしている。

住民からの質問意見要望等は、南あわじ市に電話で1件あり、バイパス案についての問い合わせがあり、現道拡幅案で進んでいる事を説明した。

3)(事務局：道路整備計画案、考え方を説明)

資料4から9にて説明。前回の復唱となるが、道路計画断面決定根拠資料より、交通量調査(平成20年2月20日観測)結果は、12時間で8,410台、24時間での換算推定は、1万台を超えることとなり、「道路構造令による標準断面決定諸元」記載説明の、4,000台を超え、車道の幅員は3.25m必要、路肩は0.75m必要。道路規格は第3種第2級、両側の車線で車道部は8m必要となる。自転車・歩行者通行量の観測結果より、県技術的基準で150人・台/日を超える場合、自転車歩行者道を設置するとあり、片側もしくは両側に3.5mの自歩道を設置することとなる。両側に歩道、もしくは自歩道を設けた場合、全幅として15mとなる。孫太橋から松帆交差点の間、約1.7kmあり、最大幅員が古津路地区で11.2m。一番狭いところは、湊交差点の西淡庁舎寄り、全幅で6.4m。標準的な両側歩道付15m幅員の道路整備をすれば、3.8m。一番狭い所では8.6mを用地の有償提供と物件等の移転が必要となる。

次に、資料5、6により説明。資料5より、道路整備計画案の主な配慮事項として、第1義的なコントロールポイントは見当たらず、二次的要件に基づく線形設定の要点、及び配慮すべき事項として、以下のからがある。

御原橋の拡幅は上流側とする。

渋滞交差点の改良は付加車線が必要。橋も広げる必要があり、経済性、社会性、安全性、構造的な安定性から、拡幅は片側拡幅とし、下流側拡幅は線形を著しく変形させ、補償物件、移転物件が多大な件数となる。併せて、南側の阿万福良湊線の取り付けの線形が現状よりさらに悪化してしまう。よって、御原橋の拡幅は上流側とする。

現況水路は、道路の外に付替え機能保持する。

三原川支線の孫太川横から県道沿にある現況水路を道路の区域外施設として外側に付替える。道路線形の改善を考慮。

現況道路線形は、かなり蛇行したものであり、現道の中心線による拡幅案もあるが、道路構造成上、望ましい線形で改良をしたい。

支障物件数、規模を考慮し、合理性と経済性の最適化を図る。

古津路地区の3軒のガソリンスタンドは、消防法の規定に基づき、敷地内の外側からの離れが必要と規定されており、道路の拡幅で、用地を求めた場合、規定の離隔距離が確保できないことから、敷地の全体的な移転にまで波及し、移転が難しい。

次に、コントロールポイントとは、道路計画において、一般的に優先的配慮事項があり、社会的、自然的条件によって避けがたい特別な考慮を払うべき地点とか、通すべき地点を指し、一般的に自然の条件や社会環境、文化財、公共施設、防災施設、貴重な動植物、学校や病院、天然記念物、空港、鉄道の駅等や、地域自体が地すべり地帯、断層地帯といったようなものに配慮すること。その他、コントロール条件として、道路の構造の基準、規格、設計側道等の道路の幾何構造に関するもの。トンネル、橋など道路に関するもの。御原橋は考える必要がある。また、地域の用途、生活環境に関するもの、地域の都市計画、河川計画、開発、再開発、区画整理等の関連公共事業に関するもの等があり、取り付け、関連する道路、水路等の位置、設置条件に関するもの、孫太川横、県道と並行の水路など、これが条件となる。他には、経済性、

施工性、安全性、快適性、景観で優位となるものなどが配慮すべき事項としてある。

資料 6 と 8。計画図で、現況の住宅、建物を着色し示した図で、着色は、今回検討の中で対象となる、支障となる物件を着色。ケースによってかかったり、かからなかったりしているが、いずれの案も、対象となる物件について着色した。凡例で黄色は住宅、赤は店舗など用途別で色分けし、太い枠が非木造、鉄筋コンクリート造や鉄骨造の建物。2 とか 3 の数字は建物の階数を示す。GS はガソリンスタンドの略。

議長

事務局の基本的な考え方の説明は、道路計画案の前提条件となる。資料 5 の基本的な考え方を下敷きにして道路整備計画の具体案の説明に進める。

(事務局：道路整備計画案の説明)

資料 7, 8, 9。資料の 7 で、湊地区を A 区間、古津路地区を B 区間とし、標準的な、将来の地域象を考えた望ましい道路としては、両側歩道、または、自歩道があるのが望ましい形である。両側とした場合、どちらに道路が広がっていくかをパターン化している。現道の中心線、センターラインをほぼ基本に両側に拡幅を A - 1。道路の左側、西淡庁舎側へ拡幅した場合を、A - 2 として検討。

古津路地区、B 区間は 4 案検討し、両側に拡幅する案を、B - 1。海側、西側、片側の方に振った案を B - 2。山側、東側の片側に広がった案を B - 3。折衷案ともいえる南側の海側部と北側を山側に、振り分けた形状を B - 4 とし比較検討する。

資料 8 に行く前に現地の動画を数分、再認識のため見ていただく。

(道路の走行映像を映写し、南あわじ市次長が解説：省略)

走行映像確認後に 事務局説明：計画案の解説

湊地区を A とし、A - 1、現道を両側に拡幅した場合、両側に自転車歩行者道 3.5m を設置すると、道路車道部は 8m。併せて 15m。道路中心線を基準に、原則的に均等幅の 7.5m で両側に分けた場合、湊交差点からシーパ前川側の区間に住居、店舗がある側は、背後に残地がなく、全て構外移築、敷地外に移転という結果になる。孫太川からシーパ間の水路は外側に付け替えのため、その分さらに用地幅が必要。

A - 2 は、西淡庁舎側へ拡幅した案で、左側、川側の移転はなくなり、西淡庁舎側への移転で、用地の幅、対象物件がふえる。他の条件としては、水路を道路の外側に付け替えることが必要となるのは同じ。移転対象物件数が違い、経費、事業費も違う。

古津路地区の B 区間は 4 案を検討。B - 1 は現道を両側に拡幅するという案。現道中心から 7.5m ずつ張り出し、15m の幅員とした場合、支障物件は両側となり、片側の約倍近くになる。現道からは、古津路の広い地区でも両側に 1.9m、3.8m の用地、道路幅が必要となる。最大 11.2m の所から狭くなり、対象物件の用地面積が膨大な数となる。

B - 2 は、15m 幅の道路としてつくる場合、全て海側の方に拡幅するとしたもので、東側、山側の移転対象物件は全て消え、海側で全部の用地提供、物件の移転をお願いする必要がある。

B - 3 は、B - 2 と反対に、山側に振るケースで、海側の用地、物件移転はなく、全て山側において、用地提供、物件の移転をお願いする必要がある。

B - 4 は、南側を海側へ振り、北側を山側とする。線形の考え方は、現道の動画から理解いただいたように、現状蛇行している線形を修正しつつ、御原橋から北寄りの方は、海側への拡幅。終点の松帆交差点寄りは、山側の拡幅とした案。ファミリーマートの北側の空き地から、両側をかけるように切り替え、海側に西原計量所前の空き地辺りから、反対側山側の鴻原瓦産業側を松帆交差点側に線形が振る案。この案

は、消防法の制限、法的な制限によって、移転、改造が困難となる3つのガソリンスタンドをできるだけ避けるとしてコントロールした案。

次に資料9。用地と物件等に分け、湊地区、古津路地区の場合で、工事費は含まない概算で、用地費、物件は、木造、非木造を区分し、動産移転、営業補償等、いろいろな補償区分を概算的、定量的に示した表で、A-1、湊地区は21億2500万の用地補償費が必要になり、A-2は、9億9800万の用地補償費が必要。

古津路地区は、B-1は13億200万、B-2は8億6,800万、B-3は8億7200万、B-4は7億6700万の用地補償費用となり、当然、両側にかけた場合、物件が35戸の移転対象となり、B-4では25戸と減る。

議長

道路の幅員は15mを基本とし、それを現在の道路の法線、流れに対して、右側に振るか、左に拡幅するかを比較案の判断の重要案件として、物件移転数を配慮し、考えるべきではないかということで、その情報を資料9に提示している。これに関して、質問があればどうぞ。

委員

以前、県で測量し、道路はできるだけ真っ直ぐの方が良いととして、道路の中央にピンを打っているが。

事務局

18年に測量した分です。

委員

その計画は全くの白紙になっているのか。

事務局

先程説明した第4案が、過去に古津路地区の方に示した道路法線とほぼ似た形となっている。

委員

道を造るのであれば、橋から松帆の信号まで見通せるようなきれいな良い道を造りたい。それが基本になり、歩道をどちらに付けるか、両方に付けるかを検討すると理解をしていたが、現状の曲がったままでも両方付けても良いという話もある訳か。この場合、B-1でも、皆が賛成だと言えば、県の方はOKなのか。どうせするなら真っ直ぐの方が良いだろう。

事務局

4案を示したが、線形の決定、ルートを決めるためのコントロールポイント的なものがある。その様なものを考慮し、経済性を図り、安全性も図っていくことも考え、総合的に考えるべき。

委員

総合的というのは、できるだけ道は真っ直ぐということか。敷地の中に打っているピンは最終的に、現時点で、生きてるか。死んでいるか。もしくは白紙か。

事務局

過去に、その様な形で地元と話をし、提示したもので、今後はこの協議会におけることと、過去のことは切り離していただきたい。

委員

今まで何年もいろいろとやってきたことは全く無駄だったということか。県で何度も測量し、道路の両端 50mまで全部測量し、こういう道を付けたいという設計図も書き、大変な時間と費用の全部がペアか。

事務局

否、一部見直しする部分はあるが、使えるものは充分に使っていく。今回、地域の意見を聞きながら、より良い安全な道路を造るため、今までの測量も活かし、求めるべき歩道、道路をつくっていきたいと考えている。

委員

できるだけ真っ直ぐの良い道で、どちらに歩道を付けたら安全、あるいは経済性も含めて良いかという、基本はそこにあると思う。

事務局

議論の進め方を考えて、単純に山側に広げる、海側に広げる、という案も示したが、我々も指摘のように、道路線形は良くしたいと考えている。B - 4 案は、道路線形として、道路管理者の立場から一番良い案だと思っている。今回の資料は、皆さんが分かりやすいように、単純に、山側、海側に広げた時、両側に均等に広げた時はこうなるというものを比較したので、道路線形を良くしたい。歩道を付けて交通安全に配慮したいという気持ちは全く変わっていない。過去の測量などは、もうペアかとの指摘であるが、当然、50mずつの幅で測量したものは、今回もそのまま使える。ただ単に設計上、線を引いた過去の片側歩道の分を今回、両側歩道で見直した所が違う。

事務局

今日、計画案がまとめれば、都市計画の手続きに入る。手続きのなかで、地元にも説明するつもり。

その場合、古津路で説明する際は、以前 18 年度に示した資料と同じような資料を作っており、それを元に地元には説明させていただきたい。

委員

はい。結構。

委員

前回の協議会の後に配られたニュース、通信の中で、4 つほどの案が出されていた。その中で、自転車歩行者道路、自歩道という部分をどうするのが良いのかという問題提起が前回あったかと思うが、どうせ造るのであれば、阿万バイパスは非常に立派な道ができているが、自転車歩行者道を造る、最大 15m幅が理想的だという説明もあり、長い将来を考えた時、造るならば、そうするのが良いという意見もある。その場合、大変予算もかかり、片側歩道と比較では大幅な増額になるのかという所で、その裏付けが、不安な点もあり、その点はどのように考えているか。また、モデルケースのような、用地補償費の数字の比較

が出ている訳だが、機械的な適用か、現状、詳細に見た時に、付け加えたり減らしたりの修正作業、用地補償費の増額、減額があるのか、ないのかを尋ねたい。

事務局

平成 18 年度、片側歩道の話があったが、B - 4 案はそれに近い両側歩道とした案である。これを比較、確認したが、支障物件数と経済性について、大きな差が生じない。前回は地区から両側歩道が欲しいとの要望もあり、金額に大きな差異がないのであれば、両側の歩道を整備することが妥当ではなからうかと判断し、今回の説明とした。また、補償は、どのルートについても同様の基準で評価した。詳細では若干の移動が出てくる可能性はある。

補足で、当初、18 年度の計画では、用地補償の費用は、約 6 億で、今回の B - 4 案は 7 億 6700 万である。両側歩道を整備しても、金額に大きな差異がないことから今回提案した。

委員

先程、橋の工事に触れ、下流側をそのままにし、上流に拡幅するという話であった。その場合、工事は橋の通行を規制しながらしなければならないかということが気になる、一番交通量の多い所で、迂回路も少ない状況になり、上流、片側に拡幅するのが、一番通行に支障のないやり方かとも思う。また、法線の関係で、古津路の交差点は、少しクランクになっていたと思うが、B - 4 案の場合、交差点の取付がうまくいくのかなと思う。

事務局

橋の工事は、現在の橋梁を規制しながら、工事を進める必要がある。古津路の交差点のクランクは B - 4 案は、山側に法線、道路を広げる。現在、逆方向クランク状に法線がずれた状態にある。したがって終点側を東側に拡幅する事により交差点のクランクを解消する事ができることになる。

議長

資料 9 で、物件移転補償費等をベースに、投資額から見ると、ガソリン税、住民の税金を使っでの道路整備事業で、このような差がある中で、計画案を絞っていかなければならないということ。湊地区では、A - 2 の案が良い案で、西淡庁舎側の片側へ 15m の幅員を全体として取っていく。古津路地区は、現在の道路自身をより良い線形に修正しながら、南側は海側へ、北半分は山側へ拡幅が総物件補償費では少ない、B - 4 が、このような数字になるという提示である。

南あわじ市

今日の協議会で、両歩道という話が出、法線も、事業費等も、比較で示しているが、市役所の立場から、この道路を都市計画道路という位置づけをしようとしているが、この道路は、湊、古津路の幹線道路であり、西淡地区の目抜き通りだと思っている。そのことから提案の両側歩道が良いと思う。将来に向けて、西淡地区の顔になる道路であることから、きれいな道路が望まれると思う。幅員に関しても最終的には皆の合意のもととならうかと思うが、この地域の目抜き通りあり、電線を地中に入れるという事まで考えるべきでないかなと思う。最近の道路改良を見ると、地区の中心部について、見苦しい電線は地中に入れる道路整備が進められ、その件も考えたい。電柱の関係について県の考え方等も聞かせていただきたい。

事務局

3.5mの歩道であれば、物理的に地中化は可能。西淡地区の顔として、地中化をやっていきたいと考えているが、県は道路管理者であり、占有者はNTTと関西電力、他ケーブルテレビ等で、一番抵抗ある関西電力の了解を得なければ地中化はできない。了解を得て、地中化の計画もしていきたいと考えている。

議長

地中化に関しては、道路管理者の立場として、考えていきたいという回答があり、関連費用を負担する側との合意形成の中で実現に向けて努力するという答であった。次、A案、B案と提示したこの道路計画を、協議会の立場として整理する必要がある。道路管理者としての考え方を総合的に説明すること。

事務局

A湊地区は、西淡庁舎側への拡幅が、最適と考え、B古津路地区は、B-4案が最適と考える。

議長

まとめとして、提示された湊地区は、総投資額、特に用地費や、補償費も勘案し、A-2案で考えていく。古津路地区はB-4案で、基本的に考えるとして、協議会としてまとめたいが、よろしいか。

委員

古津路のB-4案は、1委員として賛成ではあるが、今、出ている委員の中で賛成か反対か、どれが良いかの発言はない。それなのに、協議会として、それで進めるとするのは、いかがなものか。

議長

この協議会の立場として、それぞれの地域の代表、PTA、学校関係等、色んな立場から見て、この計画案がどうかをまとめることを基本に整理するということが我々の役割と思う。次、事業計画に向けてやるとしても、地元の説明会は、都市計画決定の法的な手続きのなかで必要である。地元の説明会をして、より具体的な質問、地域別の、個別の質問があろうかと思うが、それは、規定の手続きの中で地元説明会をやることで、整理していく議事をしている。事務局はそれでよいか。

事務局

それで、結構。

議長

個々それぞれの立場、目線で、この委員会の立場から見て、背後の住民の皆さん方の気持ちを意識して、この進め方、案について意思表示をしていただきたいと思う。まず、道路幅員が、15mで基本的にやることについて、賛否を取ります。賛成の方は挙手願いたい。

挙手、多数。

道路の法線を含め、湊地区は、両側に広げるのではなく西淡庁舎側の片側に全体を拡幅していくという、A-2案で進めるという件につき、賛否を取ります。賛同の方は挙手願いたい。

挙手、多数。

古津路地区の採決を取る。4つの案につき比較、法線的にも検討したが、B-4の案がベターとの地元の案あり確認する。B-4案で基本的に進めることで、賛同の方は挙手願いたい。

挙手、多数。

以上、基本的な道路計画としての進め方につき、当道路整備推進協議会の決議できた。

次の、議題 4、今後の展開をどのように考えていくか。

4)(事務局：今後の展開案を説明)

今後のスケジュールとしては、今日の結果をもとに、南あわじ市の方で、都市計画の手続きを進める。洲本土木事務所は、平成 21 年度の事業化に向け、準備を進めていく事となる。この協議会は、今後の都市計画決定の手続き、進捗を見ながら、必要に応じて開催、または報告する。今後都市計画決定のプロセス、地図訂正の状況を、南あわじ市から説明する。

南あわじ市 都市計画課長

資料 10 にて都市計画決定の手続き、スケジュールを説明。

南あわじ市 管理課長

この事業につき、今後、21 年度以降、事業化の運びで進めるとし、事業を具現化するために必要な、古津路地区は公団等の混乱地域で、手法、選択肢として、地籍調査を先行し入っていく必要性があると意識し、地籍調査の着手に向けての調整を市の内部で行っている。

事務局

資料 11。事業着手の考え方は、孫太橋付近から湊交差点を経て、松帆の交差点までの、約 1.7 km での道路計画の確定であるが、1.7 km を実行するには、事業費や、期間の問題が当然あり、区切って行う必要がある。具体的には、湊地区の自転車歩行者道を設置、改良する区間と、湊交差点を起点、中心に渋滞交差点の湊交差点と、御原橋北詰交差点の渋滞解消に向けて事業化を図る区間。古津路地区の自転車歩行者道を設置、改良する区間の 3 つに分かれる。県では、湊交差点の改良を来年度着手。測量や計画をする段階から事業着手というが、5、6 年かけ立派な交差点改良を成し遂げたい。その間に、用地の整理を南あわじ市で行い、引き続き、事業化の目途が立てば、順次、実施していきたいと考えている。

議長

事業着手につき、御原橋中心のところから説明であったが、これに関連し質問を受ける。

委員

西淡地区のメインの道路でもあり、地域の顔でもあるということで、15m 幅員の道路ができることを期待している。その事から、今の御原橋は瓦橋として、20 年ほどになるが、瓦を葺いた形で設置をしている。是非、その形を残していただきたい。あわせて、瓦も屋根に上げるだけでなく、腰に貼る瓦、地面に貼る瓦など、地場産業低迷の中でも、一生懸命がんばっている。瓦産地として大きく世の中にアピールする形で、是非使える部分については瓦を使っていただきたい。商工会も 3 年前から南あわじのインターの出口、伊毘の海水浴場、丸山の漁港瓦のモニュメント等を設置している。瓦の町を大きく PR できる形で、この道路の改修についても、是非お願いをしておきたい。

議長

今の要望に、県としての考え方、答えられることがあるか。

委員(県土整備部長)

道路の実施、事業の際は、詳細設計をやる。そのなかで、単に道路の機能、安全性を確保するのは当然の事で、電線類の地中化や、道路景観、道路の修景も非常に大事なポイントであると思っている。道路景観、空間を大事にし、地中化や瓦を使う道路の修景につき、旧西淡町のメインの道路でもあり、道路の修景に配慮した道路計画をやっていきたいと思っている。

委員

松帆地区は非常に地面が低いように思う。台風 23 号でも、かなり被害を受けた地域であり、防災上、万全を期していただきたい。

委員(県土整備部長)

三原川の河川改修計画を進めている。具体的には、三原水系の河川整備計画案をつくり、国の承認の手続き中である。承認を今年度内にうけ、浸水対策を来年度から事業着手すべく、県の内部で、浸水対策としての事業化の知事了解まで得ており、意志決定している。内容は、ポンプ場、ポンプの増強と、古いものを更新する事業をまず実施する。入貫川、孫太川、倭文のポンプ場のうち、入貫川を来年度から事業着手するとして進めている。浸水対策は、川の整備という観点からやっていきたい。道路に防災上の機能を持たせ、浸水対策の防災上の機能をもたせることではなく、この道路は、緊急輸送路という重要な機能をこの道路は担っている。その意味で防災対策に寄与する道路だと考えている。

委員

この県道、現在、色んな問題があり、側溝の排水が非常に悪く道路冠水をよくする。高い所の割には道路冠水がある。歩道を付ける改良ではあるが、道路側溝もしっかりと整備をし、非常緊急の道路としての活用ということであれば、冠水がないようにと思う。

事務局

道路排水の計画であるが、道路の中で地域の水が溜るようなことのない形で、流末処理は十分な状況で排水できるよう考慮していきたい。

議長

予定の時間、これをもって協議会を閉じたい。まとめ的として、道路幅員は 15m、両側歩道を都市計画決定をして事業化をする。まず事業着手は、御原橋の中心から実施。協議会の内容は、道路整備推進協議会通信で内容をまとめ、地元の皆さん方に回覧、意見交換の用意をすることとなっている。

今日は、これにて閉じたい。

(了)