第10回　トラック輸送における取引環境・労働時間改善広島県地方協議会
議　　事　　録

１．日　時：平成30年9月28日（金）　13時30分～15時30分

２．場　所：ホテルメルパルク広島　6Ｆ　「平成」

３．委　員：

若井　具宜　　経営コンサルタント（広島県立大学　名誉教授）
三井　正信　　広島大学大学院　社会科学研究科　教授
中野　博之　　広島県経営者協会　専務理事【欠席】
谷村　武士　　広島県商工会議所連合会　幹事長
富永　　修　　マツダ株式会社　生産管理・物流本部長【欠席】
（※代理出席：木原　学　生産管理・物流本部　調達物流部　部長）
仁城　明彦　　全国農業協同組合連合会広島県本部　ＪＡ担当部長
宮田　秀雄　　株式会社福屋　物流部長
福島　淳仁　　株式会社サンエス　管理本部人事部次長【欠席】
田中　一範　　広島県冷蔵倉庫協会　会長
有馬　重樹　　日本通運株式会社　執行役員　広島支店長【欠席】
（※代理出席：鵜木　准二　次長（業務・安全・作業管理））
八田　弘明　　福山通運株式会社　専務執行役員　営業本部副本部長【欠席】
竹本　昭法　　芸北急送株式会社　代表取締役社長
沖藤　克治　　沖藤運送株式会社　代表取締役会長
岩本　和則　　公益社団法人広島県トラック協会　専務理事
三浦　英次　　広島県交通運輸産業労働組合協議会　議長
向井　　裕　　中国経済産業局　産業部長【欠席】
（※代理出席：上西　今日子　産業部中小企業課　下請取引適正化推進室　係長）
川口　達三　　広島労働局　局長【欠席】
（※代理出席：鈴木　秀博　労働基準部長）
土肥　　豊　　中国運輸局　局長
森井　茂人　　中国運輸局　広島運輸支局　支局長

４．開会挨拶：

（中国運輸局：土肥局長）

皆様、本日はお忙しいところ、本協議会にご出席頂きましてありがとうございます。ただいまご紹介頂きました中国運輸局長の土肥でございます。本協議会の開催にあたりまして一言ご挨拶申し上げたい

と思います。 平素より本日ご出席の委員の皆様方におかれましては、交通行政、とりわけ貨物輸送関係の行政につきまして、多大なるご理解、ご協力を頂いておりますことにつきまして、厚く御礼申し上げたいと思います。

さて、今日ご出席の委員の皆様方、既にご覧いただいているところでございますけれども、トラック輸送環境の分野、これはもう、我が国の物流輸送システムの根幹を担うのがトラックということでございます。また、今般の豪雨災害におきましても、中国地方は非常に大きな被害を受けましたけれども、トラックは緊急輸送物資の輸送ですとか、あるいは被災地の復興・復旧対応について、非常に大きな貢献をしていただいているところでございます。また、今週末には開通しますが、JR 山陽線、まだ不通区間がございます。従いまして、JR 貨物さんが、通常やっていただいております、いわゆる中国地方だけではなく、西日本の物流基幹となっております物流輸送がございます。これの代替輸送につきましても、根幹になっていただいているということで、このようにトラック輸送といいますのは、本当に我が国の経済活動、国民生活、これを支えるソフトインフラとして極めて重要な役割を果たしているところでございます。今回の災害対応にも、改めて私自身もそれを強く感じておるというところでございますが、そのトラック輸送に関して申し上げますと、一番直面しておりますのが、この輸送システムの担い手不足、これにどう対応するかということであります。すなわち、この担い手がもう本当に不足しているというのが顕在化していまして、このままいきますと、日本の物流そのものが機能不全に陥ってしまうのではないか、というくらいの危機感が、特に今年になってから、だいぶ浸透しつつあるのかなというところではなかろうかと思っております。従いまして、この我が国の物流を守る、あるいはこれから維持していくというためには、物流の担い手をしっかりと確保するということ。そのためには、トラック輸送における取引環境、それから輸送の担い手の労働状況の改善というのが、まさに必要不可欠になっていくということではなかろうかと思っております。取引環境につきましては、昨年、標準貨物自動車運送約款を改正致しました。適正な運賃・料金を収受するための環境整備が整うというところでございます。今年度は、この改正された約款をどのように運送事業者の方々が取り組んでいただけるのかということについて、実態調査を行うこととしました。問題点を検証しながら、私共、国土交通省としては、当該約款の普及定着を進めていきたいと考えておるところでございます。また労働条件につきましては、これは皆様方にご案内の通りでございますけれども、先般の通常国会で働き方改革関連法が成立致しました。これにつきましては、罰則付きの時間外労働の上限規制、これは 5 年の猶予がついていますので、2024 年 4 月からということになっておったかと思いますけれども、これは 5 年間余裕があるということでは決してないということでございます。今の実態を法体系などに適合させていくということについては、相当な努力が必要であり、皆様方と一緒になって解決していかなければならない懸命の努力がいる問題ではないかと認識を致しております。ここ広島県におきましては、本日の議題となっておりますが、コンサルティング事業を行うことにより、その解決策を見出すという作業が、今年も引き続き行われると認識しております。今、いろいろ申し上げましたが、いずれに致しましても、本日この会議の議題となっておりますことは、トラック輸送という物流システムが抱える最も大きな、重い、重要な課題を乗り越えるための解決策を探るという重大なミッションであると私自身は思っております。本日の協議会の議論が、実り多きものになりますよう、委員の皆様方の、ますますご理解とご協力

をお願いさせて頂きまして、私からのご挨拶とさせて頂きます。本日はどうぞよろしくお願い致します。

５．配布資料の確認：

(1)　議事次第

(2)　委員名簿、出席者名簿、配席図

(3)　資料１　平成 29 年度トラック輸送における長時間労働抑制に向けたパイロット事業報告書
（広島県　島根県　山口県）
プレガイドライン（素案）平成 28 年度パイロット事業事例集（目次）

(4)　資料２　「働き方改革」～改正労働基準法等

(5)　資料３　標準貨物自動車運送約款の改正による手続状況

(6)　資料４　新・標準約款、長時間労働抑制等に向けた取組に関する実態調査（案）

(7)　資料５　取引環境及び人材確保対策事業等について

(8)　資料６　トラック待機時間問題に対する冷蔵倉庫の自主行動計画

(9)　資料７　平成 30 年度広島県コンサルティング事業概要

(10)　資料８　平成 30 年度協議会とコンサルティング事業のスケジュール

６．議題：

(1)　平成 29 年度パイロット事業（実証実験）について

(2)　トラック輸送における取引環境・労働時間改善について
①【働き方改革】～改正労働基準法等について
②トラック運送の適正取引推進の取り組みについて

(3)　平成 30 年度コンサルティング事業等について

７．議題の内容：

（三井先生）

それでは、進行させて頂きたいと思います。本協議会は、いよいよ 4 年目を迎えるということでございます。この協議会も活発に議論を重ねてきたわけでございますが、この間に、トラック運転手不足が深刻化致しまして、今年の 5 月には、働き方改革関連法案が可決成立しまして、2024 年には、先程お話にもあったように、トラック運送事業にも罰則付きの時間外労働の上限規制が課される、時間外労働規制が強化されるところでございます。こういうことで、ますますこの人手不足が問題になろうかと思うのですが、運輸支局さんも高校訪問等をして、人材集めの PR をされておりますが、益々、人を引き付けるような業界になるように、本協議会を進めて参りたいと思います。トラック輸送事業が今後も運送の原資を確保しながら、地域の経済を支えていけるあり方につきまして、皆様方と熱くご議論できればいいということを考えております。非常に重要な会議でございますので、皆様方何事も忌憚なく、ご発言をお願いしたいと思います。何かご意見ご質問等ございましたら、ご遠慮なく、手を上げてお願いをしたいと思います。

それでは早速議事に入らせて頂きたいと思うのですが、その前に本日の議事の進め方につきまして次の通りとさせて頂きます。予めご留意の程、お願いを申し上げます。まず議題 1、平成 29 年度パイロット事業につきましては、事務局の広島運輸支局から説明を行って頂きます。議題 2 のトラック輸送における取引環境・労働時間改善についてでございますが、まず一点目の、改正労働基準法等につきましては、事務局の広島労働局から説明を行って頂きます。それから二つ目としまして、トラック運送の適正取引推進の取り組みにつきましては、事務局の広島運輸支局、広島県トラック協会から説明を行って頂くこととしたいと思います。次に議題 3 でございますが、平成 30 年度コンサルティング事業につきましては、事務局の広島運輸支局が説明を行って頂くことと致します。各議題について、ご質問やご意見があれば、説明後にご発言をお願いします。皆さん忌憚のないご意見を期待しておりますので、何卒よろしくお願いを申し上げる次第でございます。それでは早速、議題 1 に入りたいと思います。広島運輸支局から説明をよろしくお願い致します。

(1) 平成 29 年度パイロット事業（実証実験）について
　　資料１　　広島運輸支局　省略
(2) トラック輸送における取引環境・労働時間改善について
　①【働き方改革】～改正労働基準法等について
　　資料２　　広島労働局　　省略
　②トラック運送の適正取引推進の取り組みについて
　　資料３・４　広島運輸支局　省略
　　資料５　　広島県トラック協会　省略
　　資料６　　広島県冷蔵倉庫協会　省略
(3) 平成 30 年度コンサルティング事業等について
　　資料７・８　広島運輸支局　省略

（三井先生）
はい、ありがとうございました。ただいまの運輸支局からのご説明について、なにかご質問ご意見等ございますでしょうか。

（広島運輸支局：森井支局長）
広島運輸支局の森井でございます。ただ今、今年度のコンサルティング事業について、概略をご説明させて頂きましたけれども、スケジュールを見て頂ければと思いますが、去年よりも少し遅れ気味で進んでおります。コンサルティング事業にご協力頂く荷主様について、いろいろと個別訪問をさせて頂きながら検討してきたところですが、なかなか思うように行かず、時期が遅くなったというところでございますが、今後はこのスケジュールに従って、コンサルティング事業なり、協議会なりを進めさせて頂きたいと思っております。そしてその中で、今回、荷主様にもご承諾頂いているところですけれども、まだコンサルティング事業の中身について、何をどのようにするか、例えばどこからどこまで、どうい

った物を、どういった観点で、改善作業を行うかということについては、ご説明させてもらいましたように、10 月に入ってからの検討会で詳細を詰めますので、まだ資料にも一律に会社名などは入れさせて頂いておりません。ご了解、ご承諾頂きすよう、よろしくお願い致します。

（三井先生）
　ありがとうございました。今回、コンサルティング事業にご協力頂くということで、一同非常に感謝を致しております。
　議題の説明も、以上で一通り終わりましたので、ここで各委員の皆様から、トラック輸送における取引環境、労働時間改善に向けて、ご意見を伺いたいと思います。トラックドライバーの人手不足、長期間労働、低賃金の現状にふまえて、将来的な労働規制強化の動きも見据えて、製造業、流通サービス業にも、事業活動において、広く利用していけるトラック輸送事業が輸送に必要な原資を確保しながら、地域の経済を支えていけるあり方につきまして、どのようなことでも結構でございますので、ご発言頂きたいと思います。自社での、生産性向上に対する取り組み、配送依頼を行う際の運送業者に対する苦労や問題点など、それぞれ荷主サイド、運送事業者サイドのそれぞれの立場から忌憚のないご意見、ご発言をお願いできたらと思います。それではトラック事業者ということで、日本通運株式会社の鵜木様、よろしくお願い致します。

（日本通運株式会社：鵜木委員）
　日本通運の鵜木でございます。今、有効求人倍率が、非常に高止まりしておりまして、中途採用が非常に厳しい状況になってございます。それと先程トラック協会さんのほうからもありましたが、高校生に向けての啓蒙活動、業界の周知含めて、それぞれの事業者さんもいろいろとアピールを行ってはございますが、なかなか、長時間労働というか、かなりきつい業界だというご認識が親御さんともあるようで、なかなか採用に結びついていないということがあり、人材の底上げが出来ていないのが現状かなと思っております。そのような中で、お客様と共に、そういった労働力を確保する原資の一部として、一定程度のご理解を頂きながら、料金値上げをさせていただいているという現状にあります。また、今いる従業員、ドライバーの労働条件を改善するためにも、やはりパレット化、機械荷役ができるような形、それと先程田中委員からもありましたけれども、待機時間の削減を、それぞれお客様に対して、今、申し入れをして、お客様と共に、そういったものの改善を少しずつ進めているという状況でございます。自動運転含めて、なかなか一足飛びにできるものではないというふうに思っておりますので、地道なものを積み上げて、少しずつ労働環境また職場環境を改善して、労働力の確保に努めていきたいという状況でございます。以上です。

（三井先生）
ありがとうございました。つづきまして、芸北急送株式会社の竹本様よろしくお願い致します。

（芸北急送株式会社：竹本委員）

芸北急送の竹本と申します。私の会社は広島の地場の会社でして、今、日本通運さんから説明あった通り、ドライバーさんの募集に関しては大変厳しい状態が続いているところです。もう一つは、今いる社員が辞職しないようにということで、やはり労働環境の改善ならびに賃金の上昇というものも、一年のうちに上げて、そして労働力の確保ということも行っているところです。今、実際に、私共の取り組んでいるところというのは、労働時間の短縮に向けて、実際に働いている時間の管理というものが、デジタルタコグラフ等で管理をしていくわけですけど、ドライバーさんの操作のやり方によっては、なかなかその実態調査が正確にできないということで、今、そこのところを取り組んで、実際に時間がどれくらいかかっているのかということを把握する作業をしているところです。それによって長時間労働の短縮と、それからそれに似合った賃金を払えるようにということで、取り組んでいるところです。その中でも、一つ問題としては、今いる社員はやはり今までの労働時間に見合った賃金を払っていまして、適正な時間に集約すると、総支給というか、その分賃金が下がるという現状も出ていまして、いかに生産性を上げて、時間が短くても、同じ賃金が払えるような体制というか、そのやり方を今から考えていかければならない、と強く感じているところです。私からは以上です。

（三井先生）
はい、ありがとうございました。つづきまして、今度は荷主さんからお伺いしたいと思います。それでは、全国農業協同組合連合会広島県本部の仁城さん、よろしくお願い致します。

（全国農業協同組合連合会広島県本部：仁城委員）
全農広島県本部の仁城でございます。全農は特に農産物を取り扱っている団体です。農産物の中でも、とりわけ青果物は非常に手積み、手卸しが多く、非常に改善を求められているところです。先月の 8 月 9 日に、全国段階ではありますが、トラック輸送における取引環境を業界あげて改善しないといけないということから、先ほども話がございました通り、農産物の一貫パレチゼーションによる循環モデルを構築するために、農産物パレット推進協議会を設立したところです。青果物業界最大手の東京青果株式会社様、日本パレットレンタル株式会社様、全日本トラック協会様等々、役員になって頂きました。また、全農も役員に入れて頂き、これから改善に取り組んでいくこととしています。即、改善ということにはならないと思いますが一歩一歩改善に向けて取り組んでいくこととしています。以上です。
。

（三井先生）
はい、ありがとうございます。つづきまして、株式会社福屋の宮田様、よろしくお願い致します。

（株式会社福屋：宮田委員）
福屋の宮田でございます。まず、この夏の豪雨災害時、トラック業者の皆様に、私共大変お世話になりました。本当にありがとうございました。この場を借りまして、各方面に申し上げたいと思います。さて、我々でございますが、まさに今年は、春から宅配料金の値上げについて、ほぼ他所様のご要望通

りの値上げを受けさせて頂きました。これについて、いろんなことを考えたわけでありますが、やはり最終的には、最終消費者であるお客様に、その一部をなんとかご負担いただこうということで、この春に、お客様から頂戴する宅配料金について、値上げをさせて頂きました。当初は大変心配をしたわけでございますが、おかげさまで大きな混乱もなく、概ねご了解をいただけたと思っております。我々としましては、なんとかその料金について、価格転嫁をさせていただかないと、会社の経営に大変左右される大きな内容でございました。あと、この夏の豪雨被害の際におきましても、大変な被害をお受けになられたお客様もそうなのですが、我々小売業者も、ちょうどお中元時期でございまして、売上収益的にも大変なダメージを受けております。それが、残念ながら、今も続いている状況でございます。なんとかしなければならない、元気な広島を取り戻したい、ということでございまして、幸いに、昨日から、広島カープの優勝セールを開催させてもらっております。今日ご出席の皆様方にも、ぜひとも広島市の中心部へおいでいただいて、経済活性化の一翼をなんとか担って頂きたいということでございます。それと最後になりますが、働き方改革という件でございますが、我々から出荷する荷物というのはあまりないのですが、その中でも、従来でありますと、催し場が毎週週末に終わります。その後、集荷にきていただいていたというのが現状でございましたが、やはり今、夜の残業が大変厳しいということでございまして、夜の集荷問題について、今、前にいらっしゃる日本通運さんとお付き合いをさせていただいておりますが、今後のなんとかいい形を模索しながらやっているという現状でございます。私からは以上でございます。

（三井先生）
　はい、ありがとうございました。せっかくですから多くの委員の方に、ご発言ご意見いただきたいと思います。トラック事業者から沖藤運送株式会社の沖藤様、よろしくお願いします。

（沖藤運送株式会社：沖藤委員）
　はい、私共、主に鉄鋼製品を運ばせていただいております。使わせていただいている車両は、輸送効率化が焦点でございまして、セミトレーラー、ポールトレーラー、そしてフルトレーラー、このような車両を使って輸送させていただいておりますが、何しろ経験が必要でございますので、トラック協会の専務からお話しがございましたけれども、人材確保対策、これは当然やっていかなければならないことではございますけど、我々のところは、なかなか今の免許体制の中でいけば、普通免許を持っていれば良い、というような業界ではないということです。少なくとも経験を5年以上踏んでいかないと、なかなかそういうものの輸送に携われないというような、経験が非常に大切な業界でございます。もちろん高齢化ということもありますし、もう一つは女性のドライバーを入社させていただいておりますけれども、これにあたりましても、なかなかやはり、指導教育に時間やコスト、そういうものがかかる、ということではございます。もう一つは、幸いなことに荷主さんの理解がございまして、いかにして、運転時間あるいは労働時間を短縮するか、こういうことで一点、高速道路の利用を今年度から全面的に認めていただいた、という事例がございます。ワンマン運行がございましたので、ある一定の距離以上について、そういうようなことを荷主様からご理解いただいたということでございます。また、待ち時間等

のいわゆる運賃以外の料金についても、同様に今回、荷主様の方からご理解をいただいたというのが今の実態でございます。それで全ての問題が解決するのかというと、なかなか時間がかかる、というのが悩みの種でございます。わが社の実態を少し申し上げました。ありがとうございました。

（三井先生）
　はい、ありがとうございました。それではマツダ株式会社の木原様、よろしくお願いします。

（マツダ株式会社：木原委員）
　マツダの木原と申します。今日もありましたように、いろんな環境云々というところもそうなんですけども、特に最近、まず中でできることをやろうということで、先程お話にあった通り、例えば女性の運転手さんでもできるようにとか、年齢層、高齢の方でもできるようにとか、いかにその作業をシンプルにするかということ。結構、部品関係でお願いしているものっていうのは、あちこちここで順番に降ろして下さいとか、ここでこういう空の容器を積んで下さいとか、結構複雑な作業があります。いろんなところにいろんな種類の作業があって、一人が休んだからといって、じゃあ代わりの人ってすぐいかないという、そういう窮屈さであるとか、そういうところの環境が、我々やっぱり主体的に動いて変えていかなければならないということで、マツダロジスティックスという物流部門もありますので、そこと一緒にそういう取り組みを、細々とではありますけど進めています。我々も、基本的に全部トラックの運送です。一部 JR さんのコンテナもありますけど、今、JR が止まっていすので、全てトラックの輸送に頼っているという状況がありますので、いかに成長していくためには、環境の改善というのは必須であるという認識で取り組んでいます。

（三井先生）
　はい、ありがとうございました。それでは、今日の会議の総括ということで、最後に若井先生から一言ご発言を頂きたいと思います。若井先生、よろしくお願い致します。

（若井先生）
　経済のコンサルタントをやっております、若井といいます。皆さんのお話聞いてまして、一々もっともことで、問題の核心をついていらっしゃるのかなと思って聞いておりました。先程、今年は災害が多くてというお話ありましたが、確かによく地震とか台風とか大雨とか災害をイメージしますが、宮田委員のお話にもありましたように、トラックの強みというのは、鉄道と違って、どこかで道が繋がっておれば物を運べるということであり、災害の多かった今年は特にそれが発揮されているな、という印象を強く受けました。それで、総括ということになるかどうか分かりませんけれども、今、この協議会で一番大きな問題になっているのは、一言で言えば、トラック輸送の労働時間が長い、その上に賃金が安い、運賃が安いというのが大きなポイントだろうと思います。これを解決して頂くために、いろんなアプローチがあって、皆さんのお話を伺って、またコンサルさんとも鋭意検討を進めておられるようなので、段々完成していくのを楽しみにしたいと思っています。最近の新聞をみていますと、まず、大手の

宅配業者の福山通運さんが、日曜集配をやめることを検討されていて、早速来月から新規のほうも着手するとかいう話も出ていますから、一部では既にそういう動きも出ています。また、これも最近ですが、郵政さんのほうが、オーストラリアの失敗した物流事業を再構築されて、今度、子会社クラスで、ちょうどアマゾンがやっておられるような、これから伸びるネット物流を含めた物流に挑戦してみたいというものです。そういう話も出ていますので、大いにやってもらいたいなと思っております。その郵政さんの土曜集配ですかね、日曜・祝日に続いて土曜もやめるようないうことを言っておられますから、業界全体では、その物流関係の改革の取り組みがあちこち進んでいるのかな思います。それも、こういう会議とかいろんなところで議論が出たことを反映されているのだと思いますが、挑戦として歓迎したいと思います。それと今までの議論を含めてですけれども、どうも我が国のサービスというのは、この物流や宅配も全てトラック輸送のサービスなんですけれども、一般消費者も含めて、サービスいうのはタダという意味と同じように誤解していたところがあるんですね。イギリスとかアメリカあたりでは、サービスというのは、はっきりと対価を頂くものだと、タダという意味では決して思ってないですね。それが日本ではなぜかタダという意味で誤解してとられている。このあたりの意識改革をやっていかなければならない。私も大学で講義する時は必ずそれを言っています。長い間染み付いた体質は変えるのが難しいかもしれないですが、やがてはうすうす変わっていくんではないかなということを期待したいと思います。それから、労働時間だけではなくて雇用にも関係するんですけども、アメリカ・イギリスというのは定年がないんですよね。年齢による人の差別というか、禁止しています。だから、同じ大学の先生でも 90 過ぎてもまだやっている人もいたりします。これは大学だけとは限らないですよね。体力とか気力とか能力とか、年齢による個人差が大きいですから。どうも日本という国は、みんなで一緒に、一律一緒だというのが好きなので、それの影響もあるかと思いますが、やっぱり民主主義や資本主義、自由主義といった時に、定年はなくしていって、個人の能力に応じて、いつまででもできるというのが素晴らしいと思います。もう一つぐらいにして終わりたいと思いますが、経済というか経済学には、貨幣錯覚という言葉があります。英語ではマネーイリュージョンといいますが、経済を発展させるためには、3%程度の弱インフレが好ましいんですよ。つまり少し物価が上がり気味のほうが、経済全体が成長していく源になる。今、高齢化社会になってしまったから、年金で生活されている人は、物価が上がらないのを望まれるわけですよね。下がってくれるほうがむしろ嬉しいのですが、それが経済全体では間違っているのです。価格が上がることは、企業にとって売上が増えるということですから、当然賃金も上がるし、収益も増えるということに繋がるので、少し上がっていくのがいいと思います。それが年に何百%も上がるようになったら、これは価格の機能が壊れてしまうと思いますからそれはまずいので、やはり 3%前後の緩い価格上昇が全体では望ましいのではないかなと思います。それで、この協議会に出ていますけれども、運賃を上げていくというのも、そういう意味でも好ましいですよね。運賃を上げていくことで全体を改革すると。運賃を上げる、賃金を上げる、それから会社の収益も上がる、経済全体も上に伸びていく、というような感じになりますね。上昇志向が、それを経済学では貨幣錯覚、錯覚いうのもマネーイリュージョンと言いますから、私は決して錯覚じゃなくて、そういう方向へ政策的に誘導していくのが、全体が調和して発展していく道ではないかなと思っています。ありがとうございました。

（三井先生）
　はい、若井先生ありがとうございました。以上で、本日予定されておりました議題は全て終了致しましたので、マイクを事務局のほうにお返ししたいと思います。事務局、よろしくお願い致します。

（事務局）
　はい、三井座長、司会進行ありがとうございました。議題も全て終了しましたので、以上をもちまして、この協議会が終了させて頂きたいと思います。本日は誠にありがとうございました。