

平成 24 年度業務における自己評価について

高速道路機構では、業務の効率性及び透明性の向上を図るため、業務全体について自己評価を行い、その結果を公表することとしています。

平成 24 年度の業務実績の概要は次のとおりであり、「年度計画にしたがって順調に業務を実施し、着実に成果を上げている」との自己評価をいたしました。

1. 債務の確実な返済のための取組

(1) 新規事業の追加に関する政府方針等を受け、東京外かく環状道路（関越～東名）、名古屋環状 2 号線（名古屋西～飛島）、高速横浜環状北西線（横浜青葉～港北）等の事業を追加した上で、将来交通需要の見直し（「各交通分野の将来交通需要推計手法の改善について」（平成 22 年 11 月 19 日 国土交通省））を反映させ、交通量や金利水準等の基礎的な前提条件を見直すとともに、確実な債務返済を確認し、協定及び業務実施計画を適切に見直しました。

■ 新規事業の追加に関する政府方針等

- ①「道路事業の事業主体、施行区分について-答申-」（平成 23 年 11 月 25 日 社会資本整備審議会）
- ②「直轄事業と有料道路事業の基本的な役割分担の考え方について」（平成 24 年 1 月 24 日 社会資本整備審議会 道路分科会 事業評価部会）
- ③「平成 24 年度国土交通省関係予算の配分について」（平成 24 年 4 月 6 日 国土交通省）

さらに、「日本経済再生に向けた緊急経済対策」（平成 25 年 1 月 11 日閣議決定）で示された政府方針を受け、笹子トンネル事故を踏まえた安全・安心向上のための緊急修繕事業等を実施することとした上で、確実な債務返済を確認し、協定及び業務実施計画を適切に見直しました。

(2) 資金調達については、今後の金利上昇リスクを軽減し、債務返済の確実性を高めるため、長期債（10 年）・超長期債（10 年超）の発行を行ったほか、資金調達の多様化の観点から中期債（4 年債）の発行を行い、総額 2 兆 8,660 億円の資金を安定的に調達しました。

平成 24 年度の平均調達年限は 11.8 年、債務残高の平均残存年限は 6.8 年となりました。

(3) 収支状況については、会社からの債務引受額が計画を下回り、貸付料収入が計画を上回る見込みであることなどから、平成 24 年度末時点における有利子債務残高は、計画値 30.7 兆円を下回る見込みです。

(4) 契約については、平成 24 年 11 月に開催した契約監視委員会において、「競争性のない随意契約」が真にやむを得ないものか、「一者応札・一者応募となった契約」について真に競争性を確保した方策が執られているか、「前回の委員会で意見として出された検討事項」への対応が適切であるかなどについて点検・検証が行われ、その結果、全ての契約について特段の指摘はなく、契約は適正に行われているとの評価を受けました。なお、その議事概要はホームページに公表しました。

(5) 高速道路会社（以下「会社」という。）の経営努力を助長するための助成金制度については、41 件について会社の経営努力要件適合性の認定を行い、その結果、制度発足時からの総認定件数は 214 件となりました。そのうち平成 24 年度には、前年度までに助成金を交付した 93 件に加えて、新たに支払要件を満たした 40 件について、助成金約 9.4 億円を交付しました。

新技術の開発・活用については、「2 車線断面トンネルでのセラミックメタルハライドランプの開発」等の新技術が会社において標準化され、現場で積極的に活用されており、コスト縮減が図られています。

さらに、助成制度を適切に運用していることについて広く国民に理解してもらうため、ホームページに制度の分かりやすい解説を加えたほか、会社に対して新技術の開発・活用を積極的に促していくため、ホームページに経営努力の内容を検索できる機能を新たに設けました。

2. 道路資産の保有・貸付け等

(1) 常磐自動車道(南相馬～相馬)、第二東海自動車道横浜名古屋線(御殿場ジャンクション～浜松いなさジャンクション)等計 219.2km の新規供用、一般国道 139 号(西富士道路) 6.8km の無料開放により、年度末における高速道路の保有・貸付延長は、供用区間が 9,706km、新設区間を合わせた総延長は 10,014km となりました。

(2) 平成 23 年度の会社による高速道路の維持、修繕、その他の管理の実施状況については、平成 24 年 8 月に 6 会社から「維持、修繕その他の管理の報告書」により報告を受けて、当機構のホームページにまとめて公表しました。併せて、機構では、会社による管理の実施状況の情報の共有化のために実地確認を行っており、平成 24 年度においては 6 回実施しました。

(3) 道路管理者の権限の代行については、次のように制度の適切かつ効率的な運用に努めました。

① 道路占用許可については、「高架下利用計画等検討会」での審議を踏まえて「関越自動車道新潟線高架下利用計画（練馬区区間）」等を策定するなど、制度の適切な運用に努めました。また、会社に対し占用許可申請書のチェックポイント等の周知を図るため各地域で占用更新説明会を開催するなど、会社との連携体制の強化を図るとともに、必要な根拠書類を充実させ、機構においてこれを厳格に審査しました。

② 特殊車両通行許可については、包括的事前協議の対象に複数の会社を跨る許可申請を加え、より一層の業務効率化に努めました。

また、「水底トンネル等における危険物積載車両の通行の禁止又は制限に関する検討会」を開催し、神戸市道生田川箕谷線（新神戸トンネル）における危険物積載車両の通行規制について、審議結果を踏まえて決定した上で、公示を行いました。

③ 車両制限令違反への対応については、常習的に違反を繰り返した運送会社に対して警告書を送付して改善を促すとともに、再三警告を行ったにもかかわらず法令遵守への取組が不十分な運送会社名をホームページで公表しました。

また、首都高速4号線元赤坂付近で車限令違反車両による重大事故（平成23年9月22日発生）を起こした運転手及び運送会社を、首都高速道路株式会社との連名で、平成24年9月に警視庁に告発しました（運送会社は平成25年3月に起訴されました。）。

3. 積極的な情報開示

機構の業務運営の透明性を高め、説明責任を果たすため、次のような情報公開に取り組みました。

(1) 平成24年8月に、平成23年度決算の公表に合わせて、全国路線網、地域路線網（4路線網）及び一の路線（7路線）ごとの債務返済の計画と実績の対比及び差異の理由、セグメント情報等の機構の財務状況に関する詳細な情報について公表しました。

(2) 機構の業務の枠組みや、平成23年度業務の実施状況、同年度決算の概要等をコンパクトにまとめた「高速道路機構の概要2012」を10月に、同英語版及び詳細な開示情報を一冊にまとめた「高速道路機構ファクトブック2012」を11月にそれぞれ発行しました。

(3) ホームページについては、アクセスデータの収集・解析やユーザーへのアンケート調査を実施し、閲覧動向や改善要望を把握した上で、関連情報へのリンクの設置やアクセスランキング上位ページ欄の充実等、情報を検索しやすくするための工夫を行うとともに、「決算の概要」や「債務返済の実績」等の情報について分かりやすく解説したページを新設するなど、情報の充実を図り、より使い勝手の良いホームページとなるよう全面的なリニューアルを行いました。

4. その他

国土交通省独立行政法人評価委員会の「平成 23 年度業務実績評価調書」における「課題・改善点、業務運営に対する意見等」、「中期目標期間業務実績評価調書」における「課題・改善点、業務運営に対する意見等」及び「平成 23 事業年度監事監査報告書」における意見等に対して、それぞれ別紙 1、2 及び 3 のとおり対応してきました。

以 上

平成 23 年度業務実績評価調書における「課題・改善点、業務運営に対する意見等」への
対応状況等（平成 24 年度）

課題・改善点、意見等	対応状況
<p>・ホームページに関しては、どのような方がどのような情報を得るためにアクセスしているのかなどを把握、分析し、どのような情報を充実させていくべきなのかを整理した上で、さらにホームページの改善がなされることが望まれる。</p>	<p>・ホームページについては、より使い勝手の良いものとするため、アクセスデータの収集・解析やユーザーへのアンケート調査を実施し、閲覧動向や改善要望を把握した上で、次のように情報を検索しやすくするための工夫や情報の充実を図り、全面的にリニューアルした。</p> <ul style="list-style-type: none"> － 決算の概要や債務返済の実績等の機構として特に積極的に発信したい情報について、それぞれ分かりやすく解説したページを新設するとともに、トップページの見やすい位置にバナーを設置。 － 掲載情報を主なカテゴリーごとに整理し、そのバナーをトップページに掲出するとともに、高速道路関連情報等の積極的に公開すべき情報をより上位の階層に掲載。 － トップページのアクセスランキング上位ページ欄の充実。 － トップページの各バナーにプルダウンリストを設置。 － ホームページ内検索システムの機能の充実。 － 各ページ内に関連する情報ページへのリンクを設置。 等
<p>・設定されたアウトカム指標については、機構と会社とが連携・協力してその達成を図り、利用者への安全で安定的なサービスの提供につなげることが望まれる。</p> <p>アウトカム指標の組替えに関し、その目標設定の考え方や方法が不明であり、また、具体的設定について会社間での考え方が異なっていることから改善を図るとともに、アウトカム指標を充実させ、管理水準の向上を図ることが望まれる。</p>	<p>・利用者への安全で安定的なサービスの提供及び管理水準の向上につなげていくため、アウトカム指標の充実、考え方の見直しに向け、担当部長会議等を開催するなど、高速道路会社（以下「会社」という。）と連携・協力し、検討を行った。</p>
<p>・債務引受に関して、会社からの債務引受額の実質的な妥当性を担保する制度が、未だ、不十分のように感じられ、改善が望まれる。</p>	<p>・現在実施している債務引受け前の書面審査及び債務引受け後の現地確認（各会社ごとに新設・改築・修繕・災害復旧の事業：1件/年）に加え、次の措置を講ずることについて、担当部長会議等を開催するなど、会社と調整を行った。</p> <ul style="list-style-type: none"> － 新規建設（区間延伸）事業については、可能な限り引受け前に、現地事前確認を追加実施する。 － 除却等で資産登録が複雑な修繕事業の現地確認の箇所数を増やす。

課題・改善点、意見等	対応状況
<p>・会社の経営努力による高速道路の新設・改築及び修繕に要する費用の縮減を助長するための仕組みは、良い制度であり、更なる活用が望まれる。また、他にも適用できる分野が多いように思われ、新技術の標準化も含め更なる費用の縮減が期待される。なお、助成限度額等の決定に際し、そのチェックや、制度の適切な運用について国民に対してきちんと説明できるようにするなど、制度運用の妥当性を担保する仕組みが不十分のように感じられ、改善が望まれる。</p>	<p>・助成対象額の算定については、助成金交付要綱に基づき、協定の相手方である各会社と連携しつつ、過去の助成案件を踏まえて適切に実施した。</p> <p>・助成制度を適切に運用していることについて、広く国民に理解してもらうため、ホームページに制度の分かりやすい解説を加えたほか、会社に対して新技術の開発・活用を積極的に促していくため、ホームページに経営努力の内容を検索できる機能を新たに設けた。</p>
<p>・通行止め、特殊車両許可、道路占用許可及び連結許可等の膨大な業務を効率的に実施しているが、その際の諸情報（通行止め情報、特車関連情報等）の積極的な活用も併せて考えて頂きたい。</p>	<p>・通行止め情報については、各会社において、接続又は並行する他の道路管理者との情報共有を行い、円滑な交通確保に努めた。</p> <p>・通行止め情報の高速道路利用者に対する提供については、リアルタイムで情報を提供している（財）日本道路交通情報センターや各会社の工事予定情報のリンクを貼りつけることにより、ホームページでの情報提供を行っていたところであるが、さらに情報を検索しやすくするための工夫として、全国の通行止め情報を一覧できるページを新設するとともに、トップページから直接アクセスできるバナーを設置した。</p> <p>・車両制限令違反車両の取締りについては、各会社に対して、他の道路管理者等との連携による更なる取締りの強化を促し、各会社や並行する他の道路管理者との間で情報共有を図って、同時取締を実施した。</p>
<p>・危機管理に関しては、機構においてはより一層の危機管理能力の向上が求められていることから、今後とも不断の努力をお願いしたい。</p>	<p>・定期的に安否登録訓練及び参集応答訓練を実施することにより、異動者に対する発災時の行動について周知を図るとともに、役職員全体の防災意識を高め、危機管理能力の向上を図った。</p> <p>・関西業務部において、首都圏における大規模地震により、機構東京事務所の機能が停止した場合を想定した訓練（道路監理役代行訓練、出納事務支出訓練等）を実施した。</p> <p>・内閣府が首都直下地震を想定し実施した「平成 24 年度政府総合図上訓練」に、会社と共に指定公共機関として参加し、関係機関との連携強化を図った。</p> <p>・港区防災危機管理室の職員を講師に招き、「災害時における職場や家庭における心構え」や「自治体としての防災計画」等の防災に関する内容の講演会を開催し、役職員の防災意識を高めた。</p>

中期目標期間業務実績評価調書における「課題・改善点、業務運営に対する意見等」への
対応状況（平成 24 年度）

課題・改善点、意見等	対応状況
<p>・特筆すべき意見はないが、自由度が高く自主性やインセンティブが明確な項目の評価がよいように感じる。さらに自由度が高まり、柔軟かつ機動的な努力・工夫と意思決定ができるような枠組みの整備が、環境や経済情勢の変化が予想され今後において、さらに重要になると思う。</p>	<p>・役員会、内部統制委員会、定期的な幹部クラスの会議等を通して、経営トップの方針の徹底や横断的な業務情報の共有等を緊密に図ることにより、自主的かつ機動的な組織運営に努めた。</p>
<p>・金利動向、経済状況による交通量の減少、緊急経済対策としての料金割引など、経営状況は多くの要因に左右される。このような中、金利や需要動向のモニタリングとその経営への反映についてより重要性が増している。</p>	<p>・高速道路の利用動向や金利動向の把握、無料化社会実験、東北地方の無料開放及び高速道路利便増進事業等の料金割引による料金収入への影響の分析を行うなど、債務返済の見直しについて、定量的な把握に努めた。</p> <p>・新規事業の追加に関する政府方針等を受け、東京外かく環状道路（関越～東名）、名古屋環状 2 号線（名古屋西～飛島）、高速横浜環状北西線（横浜青葉～港北）等の事業を追加した上で、将来交通需要の見直し（「各交通分野の将来交通需要推計手法の改善について」（平成 22 年 11 月 19 日 国土交通省））を反映させ、交通量や金利水準等の基礎的な前提条件を見直すとともに、確実な債務返済を確認し、協定及び業務実施計画を適切に見直した。</p> <p>■ 新規事業の追加に関する政府方針等</p> <p>①「道路事業の事業主体、施行区分について-答申-」 （平成 23 年 11 月 25 日 社会資本整備審議会）</p> <p>②「直轄事業と有料道路事業の基本的な役割分担の考え方について」 （平成 24 年 1 月 24 日 社会資本整備審議会 道路分科会 事業評価部会）</p> <p>③「平成 24 年度国土交通省関係予算の配分について」 （平成 24 年 4 月 6 日 国土交通省）</p> <p>・さらに、「日本経済再生に向けた緊急経済対策」（平成 25 年 1 月 11 日閣議決定）で示された政府方針を受け、笹子トンネル事故を踏まえた安全・安心向上のための緊急修繕事業等を実施することとした上で、確実な債務返済を確認し、協定及び業務実施計画を適切に見直した。</p> <p>・金利動向や各高速道路の交通量・料金収入については、毎月、モニタリングを行った。</p>

課題・改善点、意見等	対応状況
<p>・情報公開にあたっては、国民の理解と支持を得ていくため、今後とも利用者にとって価値のある情報をわかりやすく提供する等、公開内容の充実を図り、より積極的な公開を期待したい。</p>	<p>・情報公開については、債務返済状況等をまとめた高速道路事業関連情報の公表をはじめ、積極的な取組を行った。</p> <p>・ホームページについては、より使い勝手の良いものとするため、アクセスデータの収集・解析やユーザーへのアンケート調査を実施し、閲覧動向や改善要望を把握した上で、次のように情報を検索しやすくするための工夫や情報の充実を図り、全面的にリニューアルした。</p> <ul style="list-style-type: none"> － 決算の概要や債務返済の実績等の機構として特に積極的に発信したい情報について、それぞれ分かりやすく解説したページを新設するとともに、トップページの見やすい位置にバナーを設置。 － 掲載情報を主なカテゴリーごとに整理し、そのバナーをトップページに掲出するとともに、高速道路関連情報等の積極的に公開すべき情報をより上位の階層に掲載。 － トップページのアクセスランキング上位ページ欄の充実。 － トップページの各バナーにプルダウンリストを設置。 － ホームページ内検索システムの機能の充実。 － 各ページ内に関連する情報ページへのリンクを設置。 等
<p>・組織については、業務実態や社会経済情勢の変化に的確に対応するため、継続的に点検を行い、機動的に見直しを図る必要がある。</p>	<p>・組織については、業務実態や社会経済情勢の変化に的確に対応するため、必要な規程類の整備を行うなど、適切な対応に努めた。</p>

平成 23 事業年度監事監査報告への対応状況等（平成 24 年度）

監事監査報告	対応状況等
<p>1. 入札及び契約の適正化</p> <p>・（不動産表示登記等業務について）契約の監督や進行管理を適時適切に行うとともに、単価契約等において業務の履行の確認を厳格に行い、さらに、単価契約の方法についても見直しの検討を行うこと等により、契約の適正な執行により一層努めることが必要である。</p>	<p>・平成 24 年度不動産表示登記等業務の発注において、契約の適正な執行により一層努めるため、予定価格を従来の「単価×予定数量の総価」から「基準単価 1 項目」に変更するなど入札方式の見直しを行うとともに、業務の進捗状況を毎月報告することを新たに仕様書に義務付けるなど、業務の履行確認を厳格に行った。</p>
<p>2. 給与水準</p> <p>・独立行政法人等の役職員の給与の見直しが言われている中、引き続き、人件費の見直し等についての必要な取組みを進めていくことが重要である。</p>	<p>・国家公務員の給与の改定及び臨時特例に関する法律（平成 24 年法律第 2 号）に基づく国家公務員の給与の見直しに準拠して、次の措置を実施した。</p> <p>【役員】</p> <ul style="list-style-type: none"> － 平成 24 年 4 月から国家公務員に準じた率（俸給月額削減率 9.77%）で、本来の支給額からの減額を実施（平成 26 年 3 月まで）。 － 国家公務員の給与の見直しに準拠して、平成 24 年 4 月に本給月額を平均 0.5% 引き下げ（平成 23 年 4 月分から平成 24 年 3 月分については、平成 24 年 6 月の期末手当で調整）。 <p>【職員】</p> <ul style="list-style-type: none"> － 平成 24 年 7 月から職務の級や手当の内容に応じて、国家公務員に準じた率（俸給月額削減率 4.77%～9.77%）で、本来の支給額からの減額を実施（平成 26 年 3 月まで）。なお、本年 4 月から 6 月分及び 6 月の特別手当分については、本年 12 月の特別手当で調整。 － 国家公務員の給与見直しに準拠して、平成 24 年 4 月に本給月額を平均 0.23% 引き下げ（平成 23 年 4 月分から平成 24 年 3 月分については、平成 24 年 6 月の期末手当で調整）。
<p>3. 道路管理者の権限代行</p> <p>・マニュアルについては、23 年度においてすでに高速道路管理実施マニュアル（交通管理編）が策定されたところであるが、交通管理以外の業務（占用許可等）についても作成するとともに、必要に応じて改訂を行うこと等により、引き続き、会社と一層連携したより円滑な業務の執行を行っていくことが必要である。</p>	<p>・高速道路管理実施マニュアル（道路管理編）の作成について、高速道路会社（以下「会社」という。）とマニュアルの作成方法、作成スケジュールなどについて調整等を行った上で、平成 25 年度上半期の策定に向け、権限代行ごとにマニュアルの作成作業を実施した。</p>

監事監査報告	対応状況等
<p>4. 内部統制の状況</p> <p>・有効な内部統制の仕組みの構築が、規模や業務内容において全く異なる各独立行政法人を通じる共通の評価尺度の一つになっていることに鑑みると、機構においても内部統制活動の成果をより一層積極的に毎年度の業務実績として報告し、国交省独法評価委員会等の外部評価を受け、内部統制の更なる改善を目指すべきであると考えます。</p> <p>・機構では倫理規程、情報セキュリティポリシー等を定め、講演会の開催等により啓発に努めているが、特に新たな役職員の着任時には、これらの趣旨、内容についての説明資料を配布する等、役職員が遵守すべき基準として、十分な理解を求める必要がある。</p>	<p>・国土交通省独立行政法人評価委員会に対し、平成 23 年度における次のような主な内部統制活動について積極的に報告し、同委員会から当機構の対応は適切であるとの評価を受けた。</p> <p>①役員会、理事長を委員長とする内部統制委員会等の各種委員会のほか、幹部連絡会その他随時行われる各部門とのミーティングを通じて、理事長等は日頃から業務上重要な情報を適時適切に把握していること。</p> <p>②役員会や内部統制委員会を開かれた運営とすることで、法人の長の方針について、職員が審議内容を踏まえた深い理解ができる体制としていること。</p> <p>③機構のミッションに係る重要な要因となる金利、交通量の変動状況等について、幹部連絡会等を活用して常時把握するとともに、役員会・内部統制委員会等において、債務返済の計画と実績の対比、要因分析等を適切に行っていること。</p> <p>・効率的かつ適切に機構の目標を達成するため、このように日頃の業務執行の中で、常に内部統制を図る体制を整備している。</p> <p>・機構の倫理規程、情報セキュリティポリシー等の理解と遵守を促すため、規程類の要点をまとめた概要版を作成し、全役職員へ周知した。</p>
<p>5. 国民の理解を得るための情報提供</p> <p>・ホームページの「入札契約情報」において情報の検索が容易になるよう見出し項目を工夫したり、「入札及び契約の結果の公表」において契約に係る情報を一覧できるリストを掲載した外、トップページのリニューアル等を行ったところである。今後とも、定期的に見直しを行い、ユーザーが必要な情報を容易に得られる使い勝手の良いホームページとなるよう、更なる改善に取り組んでいく必要がある。</p>	<p>・ホームページについては、より使い勝手の良いものとするため、アクセスデータの収集・解析やユーザーへのアンケート調査を実施し、閲覧動向や改善要望を把握した上で、次のように情報を検索しやすくするための工夫や情報の充実を図り、全面的にリニューアルした。</p> <ul style="list-style-type: none"> － 決算の概要や債務返済の実績等の機構として特に積極的に発信したい情報について、それぞれ分かりやすく解説したページを新設するとともに、トップページの見やすい位置にバナーを設置。 － 掲載情報を主なカテゴリーごとに整理し、そのバナーをトップページに掲出するとともに、高速道路関連情報等の積極的に公開すべき情報をより上位の階層に掲載。 － トップページのアクセスランキング上位ページ欄の充実。 － トップページの各バナーにプルダウンリストを設置。 － ホームページ内検索システムの機能の充実。 － 各ページ内に関連する情報ページへのリンクを設置。 等

監事監査報告	対応状況等
<p>・ホームページ上のコンテンツについても、例えば 23 年度に締結された変更協定自体は速やかに開示されたが、変更後の償還計画（機構と会社の収支予算の明細）等についてのより分かりやすい形での情報提供は遅れた。また、協定も度重なる変更により全体を捉えにくくなっており、単に変更協定のみを順に掲載するのではなく、当初協定に追加・差替えしたものを併せて提供し、しおりを付し、協定変更の概要も掲載する等、分かりやすさ、ユーザーの負担軽減の観点から工夫の余地があると考え。</p>	<p>・変更協定締結後速やかに、機構と会社の収支予算の明細、債務返済の見通しの根拠（前提条件）、機構の未償還残高の推移などを更新し、情報提供を行った。</p> <p>また、ホームページのリニューアルに合わせて、変更された最新の協定については、ユーザーにとってより分かりやすい形での情報の提供を行った。</p>
<p>6. 防災対策の充実</p> <p>・震災時の体験はそれ自体が貴重なものであり、将来、機構職員となって防災業務を担う者とも体験を共有する観点から、震災時に機構が業務をどのように実施したか、詳細な記録を残し資料を整理することが求められている。</p> <p>・情報システムのバックアップ及び電源・回線の確保等の対策については、災害時における事業継続の観点から、東京事務所の早期移転の検討の中で、十分に考慮する必要があると考える。</p>	<p>・震災時に実施した機構業務について事例をとりまとめ、防災業務ファイルに追加することで、体験の共有化を図り、今後想定されている地震等の発生時に活用できるよう整理を行った。</p> <p>・東京事務所の早期移転の検討に当たり、オフィスビルの現地調査等を通じてビルの自家発電装置の機能やテナントが独自に当該装置を設置する場合の要件等について情報収集を行ったところ、独自に電源を確保することは、効果的でないことが判明した。このため、関西業務部においてバックアップを図ることを基本に対策を検討した。</p>