

第28回国家戦略特別区域諮問会議（議事要旨）

（開催要領）

日時 平成29年2月21日（火）17:10～17:40

場所 官邸4階 大会議室

出席議員

議長	安倍 晋三	内閣総理大臣
議員	麻生 太郎	財務大臣 兼 副総理
同	山本 幸三	内閣府特命担当大臣（地方創生、規制改革）
同	菅 義偉	内閣官房長官
同	石原 伸晃	内閣府特命担当大臣（経済財政政策） 兼 経済再生担当大臣
有識者議員	秋池 玲子	ボストンコンサルティンググループ シニア・パートナー&マネージング・ディレクター
同	坂根 正弘	株式会社小松製作所相談役
同	坂村 健	東京大学大学院情報学環教授
同	竹中 平蔵	東洋大学教授 慶應義塾大学名誉教授
同	八田 達夫	アジア成長研究所所長 大阪大学社会経済研究所招聘教授
臨時議員	松本 純	国家公安委員会委員長
同	金田 勝年	法務大臣
同	塩崎 恭久	厚生労働大臣
同	山本 有二	農林水産大臣
同	世耕 弘成	経済産業大臣
同	石井 啓一	国土交通大臣
	カルロス・ゴーン	日産自動車株式会社取締役会長、最高経営責任者
	南場 智子	株式会社ディー・エヌ・エー取締役会長
	野波 健蔵	株式会社自律制御システム研究所代表取締役CEO
	牧浦 土雅	仙北市近未来創造アドバイザー

(議事次第)

- 1 開会
- 2 議事
 - (1) 区域計画の認定について
 - (2) 規制改革事項の追加などについて
 - (3) その他
- 3 閉会

(説明資料)

- | | |
|-----|----------------------------------|
| 資料1 | 区域計画の認定について |
| 資料2 | 国家戦略特区における近未来技術実証 |
| 資料3 | 国家戦略特区における追加の規制改革事項等について |
| 資料4 | 国家戦略特区 追加の規制改革事項について (有識者議員提出資料) |

(配布資料)

- 次世代モビリティビジョン
(ゴーン日産自動車株式会社取締役会長、最高経営責任者提出資料)
- 国家戦略特区における近未来技術実証について
(野波株式会社自律制御システム研究所代表取締役CEO提出資料)
- “日本初”ではなく、“日本発”。
もう一度、日本が技術大国になり、世界をリードするためには。
(牧浦仙北市近未来創造アドバイザー提出資料)

(参考資料)

- | | |
|-------|-----------------------------|
| 参考資料1 | 「東京都 自動走行サンドボックス分科会」の設置について |
| 参考資料2 | 国家戦略特区における重点分野について |
| 参考資料3 | 国家戦略特別区域 区域計画 (案) |

(要旨)

- 山本議員 ただいまより、第28回「国家戦略特別区域諮問会議」を開催いたします。
- 本日は、各規制を所管する大臣、また、日産自動車株式会社のゴーン取締役会長兼最高経営責任者、株式会社ディー・エヌ・エーの南場取締役会長、株式会社自律制御システム研究所の野波代表取締役CEO、牧浦仙北市近未来創造アドバイザーにも御出席をいただいております。

竹中議員は、テレビ会議での御参加となります。

それでは、議事に入ります。

初めに、「区域計画の認定」について審議いたします。資料1と参考資料1を御覧ください。

今月10日に、「合同区域会議」を開催し、10の事業の認定申請と、羽田空港周辺で実証実験等を行う「東京都 自動走行サンドボックス分科会」の設置について審議しました。

認定申請については、関係大臣の同意を得ております。

これらにつき、御意見等はございますでしょうか。

(「異議なし」と声あり)

○山本議員 ありがとうございます。それでは、速やかに認定の手続を行います。

続きまして、議題2の「規制改革事項の追加など」について審議いたします。

資料2に、これまでの「近未来技術の実証」と最近の「サンドボックス特区の動き」についてまとめております。

自動走行につきましては、先月、事業提携を発表されたゴーン会長と南場会長より御意見をいただきます。

また、ドローンにつきましては、野波CEOと、米国の団体から「世界の12人の若者」に選出された牧浦さんより、御意見をいただきます。

それでは、南場会長より、お願いいたします。

○南場取締役会長 これまでも何回か御説明の機会をいただいておりますが、当社は2020年の東京オリンピック・パラリンピックにおける無人走行サービスの実現を目指し、国家戦略特区において自動運転の実証実験を重ねるとともに、そこで出てきたさまざまな制度上の課題について、例えば、いわゆるサンドボックス制度や遠隔型などの制度を政府の皆様へ御提案さしあげてきました。

無人走行サービス実現においては、これらの制度整備とともに技術が絶対に不可欠ですが、今回、この技術についても日産自動車という力強いパートナーと業務提携することとなりました。

本日は、我々が実現したいことについて、日産自動車の代表であるゴーンさんの口から直接お話しされたいとのことなので、お願いしたいと思います。

ゴーンさん、よろしくお願いたします。

○山本議員 それでは、ゴーン会長、よろしくお願いたします。

○ゴーン取締役会長、最高経営責任者 本日は、このような機会を賜り、心から感謝を申し上げます。これから、日産自動車の将来のモビリティに関するビジョンと、官民連携のもとどのようにその可能性を最大限に引き出していけるかについて、お話ししたいと思います。

自動車業界は、今後10年間、過去50年間で経験した変化よりはるかに多くの変化に直面するでしょう。将来のモビリティは、電気自動車、自動運転、そして、つながる車、コネ

クテッドカーです。しかしながら、今後の変化の全体像はまだ見え始めたばかりです。今後の変化の規模は、おそらく、当初、馬の要らない馬車と呼ばれていた自動車が自動車と呼ばれるようになるまでの規模に匹敵するでしょう。そして、日本の自動車メーカーは、当時の変化の先頭に立っており、今もまたその変化を再びリードしようとしています。

先頭に立ち続けるためには、必要なのは次の3点です。革新に集中的に取り組む民間部門、新技術を受け入れる社会、それら革新の成功を支える政府からのサポートです。日本にはこの3つがそろっています。そして、日産自動車は、日本の革新の中でも最高のものを世界に御提案できることを誇りに思います。

しかしながら、技術の進化はよりよい社会を目的とするものであるべきです。それこそがニッサンインテリジェントモビリティの目標であり、ニッサンインテリジェントモビリティは、ゼロエミッションと死亡事故実質ゼロ達成に向けた青写真です。モビリティの発展は、日本社会のあらゆる層、すなわち、高齢者、身体障害者、そして、過疎地に住む交通弱者など、あらゆる層に役立てる大きな可能性があります。特に自動運転は、総理が進めておられる高齢者による死亡事故の低減活動の一助となるでしょう。

社会にとってのメリットに加え、自動運転技術は全ての自動車メーカーにとって将来の競争力を左右する重要な要素です。アナリストの予測によると、2030年までに販売される新車の15%が自動運転車になります。しかしながら、これは一朝一夕では実現しません。

当社の戦略は、自動運転装備を4段階に分けて展開していきます。第1段階では、高速道路の単一車線による自動走行を実現します。既にこの技術を搭載した車を販売しております。それは国内で最も売れているミニバンのセレナです。現在、セレナを御購入いただいているお客様の実に6割以上が、自動運転技術であるプロパイロット1.0を選ばれています。日産リーフにも同様の技術を近々搭載する計画です。第2段階は、高速道路の複数車線で車線変更のできる自動走行で、こちらは2018年に計画しています。第3段階は、市街地での自動走行で、これは政府の計画に沿って2020年までに実現予定です。最終段階にあたる第4段階では完全自動走行、すなわち、無人運転です。私どもは、日本政府が進める2020年までに完全自動運転を実現する取り組みに敬意を表します。

今年、日産とディー・エヌ・エーは、無人運転のモビリティ・サービスでの技術活用を目指す実証実験を首都圏で開始する予定です。両者はともに国内の自動運転のリーダーを目指し、クリーンかつ手ごろでシームレスなサービスを御提供することを目標としています。

このためには、実証実験を、天候、地形、交通パターンなど、あらゆる条件の中で行うことが肝心であり、柔軟な法規制の対応が必要です。国家戦略特区を初めとするさまざまな取り組みを加速化することで、当社を含め、日系メーカーの競争優位性を確固たるものにするると同時に、日本社会のニーズに対応し、また、イノベーションを日本の主力輸出品として継続させることができるでしょう。

この目標に向かって、今後も引き続き御協力のほどどうぞよろしくお願いいたします。

○山本議員 ありがとうございます。

野波CEO、お願いいたします。

○野波代表取締役CEO 配付資料を御覧ください。

2 ページ目ですが、千葉県国家戦略特区では、昨年4月にイオンモール屋上から物資搬送と10階建て高層マンションの屋上への菓の搬送、11月には稲毛海浜公園におきまして、携帯電話の通信回線であるLTE回線を活用して40キロ離れた場所からのドローンの遠隔制御と荷物搬送を実施しました。また、今年1月12日には、福島ロボットテストフィールドにおいて、世界初の12.5キロメートルの海上長距離日本配送飛行に成功いたしました。昨年5月には、千葉県御宿町のゴルフ場で1カ月間ドローンによるデリバリーサービスを実施しました。また、昨年10月には愛媛県今治市、また、今年2月から長崎県五島市でも実証実験を行っております。

この1年間の実験で明らかになったことは、第三者上空飛行が原則許可されていないことが実証実験の障害になっているということです。現状は飛行ルートに関係する団体等の飛行の許可承認を毎回取っております。これが大変な作業になっております。また、長距離飛行時の安全管理を徹底するために、飛行状態をリアルタイムでモニターしたいわけですが、日本の場合は通信環境等を含めた管理システムがまだ十分でないために、漁船で追尾せざるを得ないという状況がございます。

平成27年11月5日の未来投資に向けた官民対話で、安倍首相が、早ければ3年以内、つまり、2018年末ごろに、ドローンを使った荷物配送を可能とすることを目指すとおっしゃっています。

これを実現するためには、東京湾上空や河川上空、あるいは道路横断、第三者上空飛行、さらには有人地帯の通常の市街環境等の上空でも、長距離飛行試験を実施していく必要がございます。このような前例のない実証実験を進めるに当たりまして、国家戦略特区を活用した「規制を緩和する仕組みの創設」をお願いしたいと思っております。

以上でございます。

○山本議員 ありがとうございます。

牧浦さん、お願いします。

○牧浦仙北市近未来創造アドバイザー 国家戦略特区秋田県仙北市近未来創造アドバイザーの牧浦と申します。

まずは、昨年7月に仙北市で開催させていただいたドローンレースの動画を御覧ください。

(動画上映)

○牧浦仙北市近未来創造アドバイザー ありがとうございます。

私の資料は赤です。

1 ページ目を御覧ください。

ドローンを空中で飛ばしあうだけなんて、ただの遊びではないかとよく指摘されます。

F1という速い車を競い合うエンターテインメントスポーツは、今、我々が日々乗る自動車の関連開発技術の場所として機能しました。ゴーンさんの隣で車の話をするのも恐縮です。失礼しました。同じように、継続的にレースを行えば、正確で速いドローン開発のためのバッテリーや飛行の安定性が向上、エンターテインメントからイノベーションにつながるのではないのでしょうか。

次は、制度についてです、2ページ目を御覧ください。

先日、特区で実施されたドローンレースも、実証に至るまで1年以上かかりました。そこで導入したいのが、イギリスが率先して活用しているサンドボックス特区です。私はイギリスのボーディングスクールに6年間通っていましたが、同国の教育の真髄は自由と規律。サンドボックス特区も、同じように、箱の中だけなら自由にトライ・アンド・エラーを繰り返せる。そして、市場に出せるようになり、そこから規制をかけていく。この考え方を根付かせるべきです。現に、イギリスでは、先駆けてサンドボックス制度を導入することで、サービスが世に出るまでの時間が3分の1程度短縮され、2年間で200社にこれが実施されています。ぜひ既存の全特区に本サンドボックスを適用してほしいと考えております。

最後に、今後、実行させていただきたい取り組みを2つ御紹介させていただきます。3ページ目を御覧ください。

1つ目は、前述したとおり、遊びで終わらせないために、さらに大規模なドローンレースの開催。2つ目は、アワード型国際ロボットオリンピックの開催です。着眼点として重要視しているのは、原発事故など災害現場などの状況を想定し、どうロボットが人命救助や機械整備に生かせるのかという社会問題へのチャレンジです。アワード型というのは、賞金制という意味。そうすることで海外の頭脳を引き寄せ、世界に日本のやる気をもう一度見せる必要があります。

「No Challenge, No Change!」というフレーズで締めさせてさせていただきたいと思っております。

ありがとうございました。

○山本議員 ありがとうございました。

ただいま議論いたしました「サンドボックス制度」も含め、資料3に、今国会に提出する特区法改正案に盛り込む項目などを取りまとめております。

これらにつきまして、規制担当大臣を中心に御発言をいただきます。

まずは、金田法務大臣、お願いします。

○金田臨時議員 クールジャパン・インバウンド分野への外国人材の受入れにつきまして、専門的、技術的分野の外国人材を積極的に受け入れる観点から、関係府省と連携して検討に参画してまいります。

以上であります。

○山本議員 塩崎厚生労働大臣、お願いします。

○塩崎臨時議員 多様な主体による地域限定保育士試験の実施につきましては、保育の受け皿整備に伴って必要となる保育士の確保に貢献するものでありまして、厚生労働省としても、こうした地方自治体の創意工夫ある取り組みを支援してまいります。また、テレワークにつきましては、子育て・介護と仕事の両立の手段としても有効でありますから、地方自治体と良く連携して、企業に対する情報提供、相談、助言等をワンストップで実施してまいります。

クールジャパンやインバウンド分野における外国人材の受入れにつきましては、専門的・技術的分野における外国人の方々の就業を積極的に推進する厚生労働省の立場にも合致するものであります。外国人材が習得した専門的な知識及び技術が十分に活用されるために、適切な管理の下で受入れが図られるよう、現場の声にもよく耳を傾けながら、積極的に取り組んでまいります。

○山本議員 石井国土交通大臣、お願いします。

○石井臨時議員 自動走行や小型無人機につきまして、国土交通省としましては、地方自治体や民間企業の取り組みに対して技術的助言などの必要な支援を行うとともに、自らも新技術の実証実験を推進してまいります。

こうした観点から、日本版レギュラトリー・サンドボックス制度の検討については、本日の議論も踏まえつつ、安全の確保を前提に関係各府省とよく連携してまいりたいと考えております。

以上です。

○山本議員 世耕経済産業大臣、お願いします。

○世耕臨時議員 2点、申し上げます。

まず1点目、女性活躍、社会起業を後押しするため、社会的課題の解決に取り組む一般社団法人等についても、特区において信用保証制度の対象とすることで、その資金繰りを支援してまいりたいと思います。今後、制度の詳細を仙台市等と検討していきます。

2点目、外国人材についてであります。ファッションや流通業などの分野で、日本で経験を積みスキルアップを目指す外国人材が、国内外で活躍できるよう、経産省としても、産業界のニーズを踏まえながら、今後の制度設計に当たり、十分な貢献をしていきたいと思っております。

以上です。

○山本議員 山本農林水産大臣、お願いします。

○山本臨時議員 農業の担い手となる外国人材の就労解禁の特例措置によりまして、農業の成長産業化における必要な人材が確保され、経営規模の拡大、生産性の向上等が一層促進されることによりまして、農業の競争力の強化が図られることを期待しております。

以上です。

○山本議員 松本国家公安委員会委員長、お願いします。

○松本臨時議員 自動運転技術を搭載した自動車の公道実証実験については、運転者が周

圃の状況等を監視し、緊急時等に必要な操作を行うものであれば、何ら警察への事前の調整や許可を要することなく現行の道路交通法において可能であり、警察も円滑な実験実施のために積極的に取り組んできています。

近未来技術の実証を促進する国家戦略特別区域において、安全性を確保しつつ、遠隔監視・操作による車両内が無人の実証実験が円滑に実施できるよう、的確に対応してまいります。

○山本議員 石原経済再生担当大臣、お願いします。

○石原議員 昨年8月に、厚木と追浜の工場を訪ねさせていただきました。ゴーン会長がお話しになったセレナに乗せていただきました。先週には、南場会長にプレゼンターをしていただきました。2020年までに世界最先端の自動走行を実現する実行計画を取りまとめました。これまで各省ばらばらの対応でございましたけれども、これからはこの実行計画のもとに、政府を統一して取り組んでまいりたいと考えております。

○山本議員 ありがとうございます。

続きまして、資料4に基づきまして、八田議員より御発言をお願いします。

○八田議員 ありがとうございます。

諮問会議では、昨年秋以来、多くの自治体、事業者から大胆な御提案をいただきました。これらを今回提出する法案に反映させるため、最終調整の段階でございます。

中でも、以下の2つの項目は、法案提出までもう一段議論を前進させる必要があると考えております。

第1は、「レギュラトリー・サンドボックス」制度です。今や自動走行やドローンの実証は全国で実施されております。しかし、今後は世界最先端を含め、レベルを上げた実証ニーズが増大していきます。そのためには、現行規制の大幅な緩和とともに、新たな規制の設計も必要となると思います。一方、個々の自治体が省庁に対して実証のための手続緩和などの規制改革をしてもらうのは非常に難しいのが現状です。今回、法案に盛り込むサンドボックス制度では、特区の区域会議で関係省庁と直接協議しながら、最先端の実証を行い、制度の設計をしようとするものです。

第2は、外国専門人材の受入れです。これまでは、例えば、調理師や通訳など「消費者向けサービス」に係る専門性を有する外国人材については、職種ごとに受け入れ要件を国が定めてまいりました。しかし、要件の設定には膨大な検討期間を要し、クールジャパンやインバウンドの人材のように必要性が急激に高まる人材に対しては、迅速に対応できませんでした。したがって、これらの人材に関しては、特区の区域会議で関係省庁の協力のもとに迅速に解決できる仕組みを考えております。今回の仕組みは、これまでの特区での家事支援、創業等に関する外国人材受入れ制度と同様に、法的措置として位置づけるべきだと考えております。

どうもありがとうございました。

○山本議員 ありがとうございます。

続きまして、他の有識者議員からも御意見をいただきたいと思います。

まず、坂村議員。

○坂村議員 サンドボックス特区ですが、実際、英国の「レギュラトリー・サンドボックス」が現行法制度を即時適用せず実験的な試みを可能とする環境ということであっても、やはりFCA、金融行為規制機構との事前協議と許可が必要です。警察庁も国交省も、話を聞くと、自動運転については、一般が思っているよりはずっと前向きで頑張っていると思います。しかし、技術の側から見ると、米国や英国と比べるとやはり日本は大きく遅れているように感じてしまいます。結局、何が違うかということ、マインドということだと私は思います。

ここで、日本がどうしたらいいかを考えるポイントは3つだと思います。まず1つは、窓口です。英国はFCAで一本化しています。日本では、今、一本化していません。これからは一本化しないと、マインド的にどうしても規制的に感じるようになってしまいます。次に、地元の意志です。これも非常に難しく、例えば、仙北市の実験では、どこで実験するか、どういう警備体制にするかで自治体とコミュニティで多くの協議が必要で、それと警察との協議が掛け算になるので、実際にはそれほどではないということも聞いていますが、事業者への大きな負担と感じてしまうのです。最後は広報です。例えば、日産とか、国とパイプがあるところはいいとして、多くの人、ベンチャーは、いまだに国交省や警察は自動運転に消極的だと思っています。これは間違っているのですけれども、実証実験としては、既にいろいろできる状況で、それが伝わっていません。

サンドボックス特区ですが、こういうことを解決することになると思います。大事なのは、事業者にとって、窓口の一本化と、地元の意志の明確化と、さらにここならできるというマインドで寄与することが実質としてはメインの期待だと思います。

広報については、具体的な提案ですが、国として自動運転車のナンバープレートとか、若葉マークならぬ自動運転マークとかをつくったらどうでしょうか。国の自動運転に積極的だという姿勢の具体的なアピールになります。また、「今日、町で自動運転マークを見たよ」とか、ツイッターで広まるような効果も期待できます。人々が自動運転は夢の話ではなくてつい近くの話と実感すること、一番の障害はマインドという意味では、これは意外と大事なのではないかと思います。

以上です。

○山本議員 坂根議員、お願いします。

○坂根議員 私はいつも個別の議題と無関係なマクロな問題ばかりで申し訳ないのですが、私は、今、個人的に、地方創生はこの特区、そして先月から山本大臣から御指名で地方大学振興、若者雇用創出を仰せつかっております。会社としては、地元で農林業を支援しております。

この活動に数年かかわってきて、以前もお話ししましたけれども、結局は特区担当各地方の行政のトップの本気度と推進力にかかっている。トップがかかわった途端によくなるケ

ースとトップがかわった途端に悪くなるケース、私は、ある農林業の地元組織でトップがかわって悪くなって、もう手伝わないと宣言して手を引いたりしておりますが、本当にこのトップの本気度と推進力がキーだと思いますし、そうなれば、必ず産学の知恵と具体的な取り組みを引っ張ってこられると思います。

これまで認定されました特区はいっぱいありまして、内閣府の事務局や民間議員、我々だけではなくてワーキンググループの委員の方々は多分相当詳しくわかっておられるのですけれども、おそらくどの特区がこのままでは成果が出せそうにないかということは、大体皆さん意見が一致しているはずなので、他の地域にその規制緩和のチャンスを与えるべきではないかと思います。それが結果的に競争心を生み出しますので、ぜひ他の特区、本気度のあるトップを見つけてやらせていただきたいと思います。

○山本議員 秋池議員、お願いします。

○秋池議員 新たな社会現象ですとか新しい産業の創出をしようと思ったときに、過去にさまざまな発生のある現在の規制が組み合わさった中で、非常にそれが使いにくくて動けなくなっているということがあると考えております。

今回、国家戦略特区の規制改革につきましては、同じ時期にこれに取り組んでいるということがございます。例えば、先ほどペーパーにもございましたが、新たな社会の要請に応えるための人材の制度につきましては、同じ時期につくることになりますから、府省を超えて同期をとった形で制度を改革していくなど、今回、せっかく取り組むこの規制改革は、将来使いやすいものであることが重要と考えております。

○山本議員 次に、竹中議員、お願いします。

○竹中議員 発言の機会をありがとうございます。

先般の未来投資会議で第4次産業革命を突破するための4つの提言をさせていただいたのですが、そのうちの1つがサンドボックスでありました。その意味で、今回、さまざまなサンドボックスの議論が前向きに各大臣からもしていただいて、大変時宜を得た前向きなよいことだと思っております。

1点だけぜひ申し上げたいと思います。国家戦略特区は、海外でアベノミクスのお話をさせていただくときに必ずこの特区の話が1つの中心になります。海外から注目されていることには、1つの大きな理由があると思います。それは、この法律が2013年にできて以来、臨時国会、通常国会、ほぼ全ての国会で毎回法律改正が行われて、規制緩和の追加項目ができてきた。そして、その規制緩和の項目が法律でピンどめされているというところに非常に大きな注目点があるのだと思います。

これは先ほどの坂村議員の話にもありましたけれども、霞が関の皆さんと話すとき、どうしても今の制度の中でできるのではないかということになりがちなのでありますけれども、実際は本当に困ってできない。その意味では、今回も法律でしっかりピンどめをして、新たな追加緩和項目を決めていただきたい。そのように思っております。

以上です。

○山本議員 それでは、本案につきまして、本諮問会議の取りまとめとしたいと思いますが、よろしいでしょうか。

（「異議なし」と声あり）

○山本議員 ありがとうございます。異議なしということで確認させていただきました。

それでは、本とりまとめに基づき、法案の提出等を行いたいと思いますので、関係各大臣におかれましても、引き続き御協力をお願い申し上げます。

以上で本日予定された議事は全て終了しました。

最後に、安倍議長から御発言をいただきますが、ここでプレスが入ります。

（報道関係者入室）

○山本議員 それでは、安倍議長、よろしく申し上げます。

○安倍議長 本日は、ゴーン日産自動車会長始め皆様から、自動走行、あるいはドローンといった近未来技術への取組についてお話を伺いました。その中で、特区での実証実験に対する皆様の大きな期待を感じたところであります。

他方、特区ですら多くの煩雑な規制や手続が存在していることも事実であります。技術革新が規制制度に阻害されないよう、安全性を確保しつつ、事前規制や手続を抜本的に見直す「サンドボックス制度」を創設し、自動走行やドローンなどの分野で先行して導入していきます。

今国会に提出する改正特区法案に、「サンドボックス」を盛り込みます。世界一を目指す挑戦者である皆様には、世界一自由度の高い環境を目指す場で、イノベーションを爆発させていただきたいと思っております。加えて、今回の法案には、多様な専門性を有する外国人材の受入れなど、インバウンド対応や競争力強化のための項目、子育ての環境を改善するための項目を盛り込んでおります。

関係大臣には、本日の取りまとめに沿って、法案の最終調整を進めていただくようお願いいたします。

○山本議員 安倍議長、ありがとうございました。

プレスは退室願います。

（報道関係者退室）

○山本議員 それでは、時間になりましたので、会議を終了いたします。

次回の日程については、事務局より後日連絡いたします。

本日はありがとうございました。