

令和7年度第2回伊賀市地域公共交通計画検討分科会 議事録

■開催日時 令和7年12月24日（水）午後1時30分～午後3時30分

■開催場所 伊賀市役所 4階 406会議室

■出席者（敬称略）

【委員】

辻本 勝久（和歌山大学）
川北 幸宏（三重交通株）
前田 敦志（三重県タクシー協会）
山本 いずみ（公募委員）
成底 正好（公募委員）
森 慶之（中部運輸局三重運輸支局）
中矢 裕丈（伊賀市地域力創造部長）

【事務局】

地域力創造部 佃次長
公共交通課 森地課長、中島主幹、中川係長、西條

■欠席者（敬称略）

【委員】市川 覚（伊賀鉄道株）

■傍聴人：0人

■会議概要

1. 開会

公共交通課 森地課長

2. 協議事項

- （1）地域公共交通の利用実態・ニーズについて
- （2）課題整理結果・基本方針（案）について
事務局から資料1・資料2・当日配布資料に基づき説明。

【質疑応答】

委員（市民公募）	伊賀市の住民として、また観光の計画を策定したなかで、いろいろな課題があるということで、私なりに4点考えてみた。
----------	---

	<p>まず一つが運転手不足対策。公助から共助、官民連携への転換ということ意識されていると思うが、目指すべき方向性が、次年度、再来年度と続くのであれば、日本版ライドシェアや住民ボランティアの輸送等が書かれていないと思う。</p> <p>二つ目。高校生の通学利用、ニーズ調査から参画、共創へ、というイメージだと思うが、高校生がもっと参画できるような、パートナーとしての巻き込みができたほうが、より具体的に、高校生の移動経路とかも把握しやすくなると思う。</p> <p>三つ目。クロスセクター効果の話があった。いろいろな計算の仕組みがあると思うが、たとえば、公共交通にいくらの予算を払っている。で、福祉車両がある、かたや通学用のバスがある、いろいろな交通形態がありますよ。これを重ねた場合の試算がどれくらいで、こうすればもっと減るよ、という点を具体的に示された方がよい。</p> <p>四つ目、観光インバウンド視点の強化。こちらをもっと突っ込んでいくべきかと思っていて、忍者のポテンシャルを活かす、観光客向けのシームレスな移動体験、それがやっぱり薄いかなと。もうちょっと具体的に、デジタルフリーパスとか、いろいろなものを活用できるような施策をイメージさせるものが、この計画にあったほうが、審議会でも、より具体案が出しやすくなると思う。</p> <p>もし修正できるのであれば、地域主体の手段確保のプロジェクト、検討事項として、自家用車有償旅客運送や、自治体版ライドシェアの実証実験など、そういったものを追記しておく。次世代ユーザー共創プロジェクトとしては、先ほどもお話ししましたが、高校生との定期協議会の開催、あとは移動中の車内Wi-Fiサービスなどがあると、高校生も利用しやすいかと思う。あとは公共交通の価値、見える化プロジェクトで、クロスセクター効果、先ほどお話ししました医療福祉等その他算出と公表、コロナ禍の位置付けなどしたらどうかと。</p>
事務局	現時点で提示している内容は、まだ途中のものであり、今日の検討部会で理念などをまとめていただいた次の段階として、そのような具体的な取り組みを記載することになると考えています。
委員（市民公募）	それよりも前の段階で、地域主体の移動手段の確保とか、高校生も共同で入っているとか、公共交通の見える化など、それぞれが独立した手段のなかではなくて、もう少しそれを具

	体的に、この段階で入ってこないと、次の審議会で披露するときも同じはなしになると思う。
事務局	今委員がおっしゃったことが、すべてこの基本方針に紐づいて、具体的な事業として記載することとなります。
委員（市民公募）	市民が見て、こういうことをやってくれるんだな、ということが見えてこないと、参画する意識もなくなってくる。具体的なものをイメージさせるようなやり方がいいと思う。 私が調べたものもあるが、他地域の先行事例がある。そこを上手く引き出してきて、伊賀市だけで構想を練るのではなく、違う地域の成功事例をもとに、それを伊賀市に当てはめたらどうか、ということをお突っ込んでいただけないかと思う。
事務局	おそらくそれが、基本方針の2につながってくる。先ほどおっしゃっていただいた、高校生のところは、基本方針の3につながってきます。高校生は欠かせないと考えています。 クロスセクター効果についても、基礎資料として、分析を日本工営さんにしてもらっているので、おそらく完成した資料では、みなさんに示せると考えています。 インバウンドの強化やシームレスな移動というところも、基本方針1での観光資源、観光来訪者の環境を整えるというところで、そちらに紐づくかたちで考えたいと思います。 今日頂いた意見を、次の詳しい事業の展開のところに参考にさせていただければと考えます。
委員（市民公募）	並行する感じをお願いしたい。多分このタイムスケジュールだと、時間がないはずなので、ある程度、次の機会では詰めるような内容でやるといいかと思えます。
事務局	逆にそういう意見を今いただければ、それを踏まえて事業を立てられるということになります。
事務局	ご意見としては、この基本方針の中に、今おっしゃっていただいたことが書かれていないと、次のまた具体的な取り組みのところに、連動しにくい、イメージしにくいということですね。
委員（市民公募）	どうしても最終的に落とし込むときに、市民に向けてやっていけないといけない。そこを最初から意識して基本構想を描いていた方が、「あ、こういうふうに変わっていくんだ、こういう風に取り組むんだ」ということになる。
事務局	この先にある個別事業のところで記載するよりも、この基本方針のレベルで、具体的な考え方がはっきり書かれていない

	とわかりにくい、ということですね。
委員（市民公募）	<p>あまり文章は増やさないほうがいいのですが。行政用語を控えつつ、市民がわかりやすい書き方で落とし込んだ方がいいと思う。どの地域も一緒だと思うんです。人手不足、お金も足りない。</p> <p>もう一つありました。できればせっかくいろいろな公共交通機関とか資源とかを高めていきたいので。できる、できないは別として、たとえば伊賀市の駐車場の問題とかいろいろあると思うけど、なぜ公共交通機関が使えないのか。自家用車で行って乗ることができればベストですけど、その際の費用負担を、たとえばその交通機関が負担できるようなパスポート、クーポン券など、それがアプリか何かで、一元管理されていけば、その中での行政のお金の使い方が見えてくるはずなんです。公共交通機関を使いたいんですよ、本当は。でも行って、帰るときに、なんでこんなに取られるの、と思って、自家用車で行こうとする。だからそのあたり、人がもう少し公共交通を活用するようになる施策に落とし込んでいただけないかなと。</p>

委員（市民公募）	<p>この資料を見て悩んでいるのですが、総合計画での、公共交通の目指す姿としては「身近なバスや鉄道に愛着を持ち、みんなで支える」。この「愛着を持つ」ということについて、ケーブルテレビでも見せていただいたし、市長さん自ら交通機関を利用したりして、PRしてくれていますが、一番公共交通機関にかけ離れた地域に住んでいる自分の身の回りにどうやったら、勧めていけるのか。</p> <p>行政バスを利用しても、ここへ私が1時半に来ようと思ったら、朝家を出て、ここに11時半に着くものしかない。そのあとはもう夕方になってしまうという現状がある。だから誘って行くにも行けない現状がある。半分あきらめている地域になりつつある。またこのアンケートでも、その通りだと思ったのが、関西本線も利用しないといけないと思っても、利便性の観点から、県外の駅から乗るという現状がなかなか解決できない。以前も例を挙げたけれど、万博の夜を見ようと思ったら、新堂や佐那具から乗った場合、伊賀上野止めというものがある。阿山地域から行こうと思ったら、どうしても本数の多い草津線経由になってしまって、関西本線に協力できない。JRの赤字路線のところに乗っているから、何とかし</p>
----------	---

たいと思っても、将来のことを考えつつ、日々の暮らしの中で、なかなか公共交通が便利ではないから、だから余計利用しない。でもだから余計にどんどん削減、削減となる。増便を希望しても、利用していないじゃないかと言われ、切られてしまう。でもそれはもう当然ですよ。公共交通はボランティアで動いているわけじゃない。だから私も本当に悩んでいて、悩みを言ったところで仕方がないのですが、とにかくどこかで増便できないかと。先日、名古屋に行くために三重交通の高速バスに「そうだ、今日は車じゃなくて乗ろう」と思った。そうしたら、ほぼ満員に近かった。減便した分、濃縮して乗っているという現状もある。朝、2本逃すと午後になるから、皆さん、同じ考えで、満席に近かった。細かく毎日利用者数を調べたりするのは大変だけれど、増やせるところは増やしていただいて、バス会社さんにしろ、色んなところも、そうやって、もうちょっと考えていただいたら、きっと違うところでちょっと潤うから、違うところにも行けるかなと思ったりした。タクシーの現状も、ずいぶん変わっている。看板のことも、待機もしてくださっている様子もみせていただいている。これは具体的なことにはなりますが、予算がかかるから、それほどあちこちにはないが、隣のまちには、タクシー会社に直接つながる電話が、拠点にあったりする。アプリとかの方が、今はいいと思うけれど。具体的にはSEIYUさんに置いてある。それが、不便なりにちょっとタクシー使おうかなとかという動機になっていると思う。そんな視点をどこかに入れといていただけたらなと思う。

あと、伊賀市地域公共交通計画っていうのが、伊賀市民にとって生活が便利であること、自分が今一番不便なところで生活しているから、自分たちの生活にとって利便性がいい公共交通を望むとともに、やっぱり伊賀市自体が、観光都市伊勢市のように、気軽にはお出かけすることが、まだまだできないけれど、交流と活力というのを、この背景に書いてあったり、よく「にぎわい、にぎわい」って言ってくれているような視点があるといい。両輪ではない。やはり暮らしが私は一番重要だと考えているので、それがメインだけれど、せっかく観光もあるのだからと思う。「伊賀市地域公共交通」だから、やっぱり伊賀市民なのか、とか、周りの声などいろいろ聞くなかで感じています。

いろいろPRしてくれているのは、私も非常にありがたい。

	でも周りの人はあまり関係ないみたいに思っているのが、とてもつらいというか、それこそ自分事になっていないんですよ。
委員（市民公募）	いつでも来てほしいというニーズと、行政からすると予算がないという、そうして削られる部分が出てくる。でも、だからこそ、伊賀市地域公共交通計画が大前提にあると思うので、やはり一元管理が必要だと思う。福祉車両とか、交通機関へのアクセスの方法を、ひとつの計画の中に盛り込むという、そういうチームがないといけない。アプリ開発にしろなんにしろ、進まないと思う。一元管理することによって、高校生のニーズがどういうものなのか、高齢者がどこで困っているのか、福祉はどういったことができるのか、それを行政がまとめることによって、普通の方々が利用できなかったことができるようになる。福祉車両にも乗れるよとか、いろいろな体系が出てくると思うし、そこがメリットだと思う。そしてネットワークがつくられてくることによって、経費も削減できるだろうし、先ほどお話しされていたことも含めれば、全部解決の糸口が一番見やすいのではないかと思います。

会長	基本理念の主題はこれでいいと思うのですが、山本委員のお話を聞いていて、副題がこれだけでいいのかなと、すごく感じています。みんなが便利に利用できるとか、気軽にお出かけできるネットワークづくり、という風に変えた方がいいのかもしれないなど。「愛着を」とか、いろいろ書いてあるけれど、愛着を持つという前に、まずは今、鉄道にしてもバスにしても、便利なものにしていくということが一番大事なのかなと。
----	---

委員（市民公募）	せつくなので聞きたいのですが、地域が抱える問題に対しての事業予算の枠があるのかなと思っているのですが、こういった今のような話し合いは、全国各地であると思う。高齢化を迎えて、公共が成り立たなくなっている。そういったなかで、もし先進事例があったら、こういった事例を活用することができるよ、とか、こういう成功事例があるよ、とか、そういったものがあれば、お示しいただければ、もっと具体的に近づくかなと思うので、よろしくお願いします。
委員（国）	個別の取り組みがある程度明らかになれば、たとえば公共ライドシェアでしたら、必要な車両の購入補助であったり、本

	<p>格運行にあたっての実証運行であったり、そのための会議体をつくったり、そういった交通空白支援の補助メニューがあります。今この場で、その支援メニューについてご説明しても、時間も足りませんし、今後具体的に計画が固まっていくなかで、今年はどういった事業があって、じゃあどういった協力金が見えるのか、ということを確認いただければ、国としても、観光も合わせて使える支援メニューもありますので、紹介させていただければと思います。</p>
委員（市）	<p>交通計画に書いていないことは、なかなか国にも認めてもらえないので、市としてやりたいことをきちんと書いておくことが大事だと思う。</p>
委員（市民公募）	<p>計画は分科会だけではなく、審議会に落とし込んでいただいて、ただ、たぶんこの日程ではなかなか議論できないはずなので、今は分科会ですが、プロジェクトチームをどこかでつくっていただいて、お話を一つ一つ、つぶすと言ったらおかしいですけど、しっかり作り上げていく、というものがあればいいと思いました。</p>
委員（国）	<p>部長がおっしゃったように、計画に位置づけがないと、補助を受けることができない事業もある。国として今、今年を含めて3年間、全国の交通空白を解消しようという取組みを進めています。その中で交通空白地を解消していくために、優先して予算を充てていこうという動きもあります。伊賀市さんの中に、交通空白の問題をかかえているところがあれば、また年明けに調査がありますので、活用もいただければと思います。</p>

委員（国）	<p>協議内容とずれるかもしれませんが、計画策定の背景に、人口減少や高齢化が進む、と中段以降に記載がありますが、観光客を含めた来訪者のことが書かれていません。外から来る方の利用も含めて、次のにぎわいづくりといった話につながるかなと思うので、外から来る人も公共交通が必要、ということで記載いただいたほうがよいと思います。</p> <p>あと資料の23ページ、現行計画の評価に「地域公共交通に対する市民の満足度の向上」とあるのは、利用者の満足度の向上なのか、市民全体の満足度の向上なのか。</p> <p>また、多角連携型都市というのは、伊賀市には6地域あって、そこがそれぞれに連携する、ということを目指していると思うのですが、対角にある地域が、なにかできる取り組み</p>
-------	--

	<p>が、どういったものがあるのか。住んでいる方々はもしかしたらわかるのかもしれませんが。伊賀鉄道を軸に、上野市駅を中心として連携するということであれば、わからなくもないのですが、「多角連携型都市」という言葉の意味を教えてください。</p> <p>あと、「分野間の調整による効率的な交通サービス」とありますが、行政で言う「効率的」と言うと、たとえば、何人も乗らなければ、サービスを減らしてしまう、低下させてしまうようなことを、よくそういう言い方をすると思うのですが、どういった意味合いで記載されているのでしょうか。</p>
事務局	<p>満足度については、資料編の11ページ、数値目標の達成状況の部分「一緒に考え、次世代につないでいく持続可能な仕組みづくり」で、目標を「地域公共交通に対する市民の参画度の向上」と「市民の満足度の向上」、「市民の利用割合の増加」、「クロスセクター効果」という4つを掲げています。市民の満足度については、総合計画に基づき毎年実施している「まちづくりアンケート」をもとに算出された数値になります。ですので、無作為に抽出された市民を対象に実施したアンケートの結果です。策定時は20%でしたが、目標値25%に対し、現況が26%ということで、1%だけですが、目標を達成している状態です。利用促進の取組などが、一定効果が出た結果であると考えています。</p>
委員（市民公募）	<p>たぶんここにクロスセクター効果が出てくる。予算との兼ね合いでどのくらい減ったかとか、あるともっと具体的に見えるかなと。で、じゃあこの予算をもっとここに使ったら全体的に効率よくまわれるよね、というのが見えてきたらいいかなと思って。</p>
事務局	<p>現在、わたしたち公共交通課が所管している以外のスクールバスや、いろいろな事業者さんが運行されている送迎のバスなども含めた交通手段を一元管理をしたなかで、いろいろ組み換えすることが、一番効果が高いと考えていただいていると思うのですが、ただなかなか一筋縄でそこへは行けないので。</p>
委員（市民公募）	<p>確か市議会で賛否取られたときに、ダメになったのですか。全体でやるもの。総合基本計画にあうかたちの、何ですか、役所の、システムの。</p>
事務局	<p>市役所の組織改正案のことですか。</p>
委員（市民公募）	<p>そう。あれダメになったのですよね。もったいない。それを</p>

募)	やってくれていたら、そこを窓口にしていろいろできたかと思っていました。
事務局	あと「伊賀流多角連携型都市」についてですが、伊賀市マスタープランという上位計画に記載があります。地域拠点が各周辺部に、各支所単位である。そこは地域の必要な拠点で、歴史や文化といったことや、山間部にも、山並みや里山といったいろいろなゾーンがある。また中心市街地には、城下町などがある。広いかたちで、地域共生社会の連携、といったことが書かれています。
委員（国）	上位計画の言葉を引用したということですね。
事務局	都市マスタープランのなかで定義されている言葉で、旧上野の中心部をコアとして、合併以前の役所があったところをそれぞれ周辺の核と位置づけて、それぞれの核がお互いに連携して、ということなのですが、ご指摘のとおり、その連携が端と端でどういう連携をするのかということについては、具体的な答えを持ち合わせていません。ただそれぞれの核に役割があって、それぞれが連携しあって高めていくというイメージだと思います。
日本工営	<p>弊社の解釈ですが、伊賀市の成り立ちとして、6市町村が合併して市が出来上がっているところが「多角」というところかと思えます。そして各旧自治体のなかで、お買い物や通院といった日常の移動を、行政バス等で支えている都市構造にある。またある一方で、大事な日、いわゆるハレの日の非日常的な移動は、伊賀市の中心市街地に寄ってくる。この拠点同士が連携するという意味で、日常的な生活の範囲は、あくまで旧町村単位で行政バス等での移動をしながら、広域的な、中心地である上野及びこの市役所周辺までの移動を、すべからく確保していくという都市構造を目指しているのかと理解して、この計画書の作成を支援させていただいております。</p> <p>一方で、ご承知のとおり、公共交通計画については、自治体における地交計画の最上位のマスタープランですが、みなさんは何の目的もなく移動するものではございません。あくまでも何かの目的、通院、買い物、あるいは旅行、観光など含めて、何か目的を持って移動をするなかで、その目的の部分や、都市としてどうあるべきか、ということについては、この計画に記載する内容とは少し違うと思いますので、その部分については上位計画を参考にしながら、記載しております。</p>

	す。
委員（国）	理念的に住民の方に考えてもらうことはよいと思います。一方で、無理な連携をすると、行政コストも上がるかと思いません。ある程度課題として記載すると、何かしら取組む目標が必要となってきます。どういったことをやるのか、というところで、あまりに過大な目標や指標になってしまうと、あとあと苦しくなってくるので、ご注意ください。
事務局	文言として「多角連携型都市」というと、かたくわかりにくいと思いました。地域拠点と中心市街地を結ぶネットワークを構築したいという目的なので、表現について検討したいと思います。
事務局	あと、行政的な観点で「効率的」というと、確かにコストカットといった意味合いが強いかもかもしれません。ただ、どちらかというところ、利便をあげるというイメージの効率的、という意味と、持続可能であることには、どうしてもコスト面の問題も出てくるので、どちらの意味も含めた表現であると考えています。
日本工営	この文言を記載した思いとしては、先ほどおっしゃっていただいたとおりスクールバスと路線バスが並行している、あるいは三重交通バスと伊賀鉄道とが並行しているなど、交通資源が非常に豊かな時代であれば、多様な公共交通手段が提供されていることは、市民の方にとっては非常に重要なことです。ただご承知の通り、担い手の確保が非常に難しくなってきた時代で、公共交通については、競争ではなく、もはや協調していく時代になってきています。先ほどからご指摘いただいております、例えばスクールバスについても、他地域の先進事例というお話もございましたが、スクールバス混乗というかたちで、一般の方もスクールバスに乗ることができるという事例もあります。ただ、他の地域でもよく聞かれる意見ですが、今回のアンケート結果でも、スクールバスに一般の方が乗ってくるというのは保護者の方からすると非常に抵抗があるというところがあり、なかなか実現は難しいと感じたことです。そのような中で、では伊賀市として、どこに効率性と、市民の方の満足度や安全性を求めていくのかという点については、引き続き事務局と協議しながら、施策を検討していきたい、という方向性をお示しするため「効率的」という文言を書かせていただきました。ただ確かに少し行政的な言葉かと思えますし、表現についてはまたご相談さ

	せていただきたいと思います。
--	----------------

委員（三重交通）	担い手不足ということですが、人口減少イコール運転手不足ということになっていますが、なかでも二種免許を持っている人が激減しています。当社としても、バスの運転手をなんとか確保するため、運賃を上げさせていただき、それを原資に処遇改善ということで、初任給や、基準賃金などを上げるなどの取組を行っています。今までは、やはり一般産業と比べると、運転手の平均基本給はかなり低いレベルでした。そこをまず上げていく。そうすることによって、東京や大阪へ流出した学生さんが、例えば親の面倒を見るために、30代40代でこちらに帰ってきたときに、地元のバス会社で働こうかと思ってくれる方が、一人でも二人でもいればと考えております。また地域の中で働く一つの選択肢として三重交通があれば、とも思います。消防署と連携させていただいたり、外国の方を採用したりしています。もう運転手になられたと思いますが、昨年は中勢営業所で、中国の方を一人採用しました。バスの運転は、非常に難しい点もありますが、日本に何年か住んでいる方ですと、特に問題なく勤めていただけたらと思います。人員不足という問題について、視野を広く持ちながら解消に努めているところです。定年についても、今は60歳ですが、徐々に65歳に引き上げています。またそれ以降も、当社については、72歳まで路線バスの運転手としてできる制度となっています。さらにそれ以降についても、自家用事業部という部署で、福祉バスや送迎バスなどに乗っていただいている乗務員もおります。
委員（市民公募）	退職された方も人材資源として活用されているということですが、それでも人材は不足する傾向なのですか。
委員（三重交通）	そうですね。定年や任期満了で退職される方と、新しく入ってくる方の人数には差があります。

委員（タクシー）	伊賀市では正直、当社の車両はそれほど動いていません。2台か3台が動いているだけです。相互さんとか、三交さんとか、そちらの方が台数的には多い。そのような状況で、すべてのニーズに沿うことができていない。現在、夜の実証運行を行っていますが、実は名張の車両を使っている。20時30分から23時まで、待機してはいるが、どうしても売り上げが名張とは全く違う。だからなかなか乗務員が伊賀の方で仕事を
----------	--

	<p>したがりません。これは正直なところの実態です。入社段階で、ある程度希望地域を出しますので、そのあたりは非常に辛いところです。わが社も何年か前から、アプリを取り入れています。夜間の人件費を圧縮するためです。実証運行でも、かなりの台数がアプリ配車です。今までは夜の車両はなかったですが、相互さんが少ないなりに活動され始めています。アプリを上手に活用される人も多い。地理的に不慣れな状況、特に夜間で、実証運行はお勉強であると感じています。</p> <p>人材としては、新しい人がパタパタと入ってきてくれることもあるので、それに期待しています。なかなか若い人が定着しにくい仕事です。いろいろな利用者がいて、狭い密室において一人で対応しないといけない、厳しい仕事。若い人が育ちにくい。新しいことを取り入れながら、少しずつやっていきたいと考えています。これからはそれこそ、ライドシェアとかいろいろなことが出てくると思います。役所の方と、いろんな意見を聞かせていただきながら進めさせていただければと思います。</p>
--	--

会長	<p>では基本方針と基本理念に戻っていただいて。 基本理念については、主題はこのままでいいと思うのですが、みんなが気軽にお出かけできるネットワークづくり、とか、そういった感じにした方がいいような気がします。その方向で考えてもらえますか。 基本方針はどうでしょうか。理念が「便利に」とか「気軽に利用できる」ということだから、3はいいかと。</p>
委員（市民公募）	<p>今の公共交通の話聞いて、現状ではなかなか厳しいものが、将来的にというか、もう起こっているかと思うので、2と3を足したイメージかと思います。ライドシェアなどといったものを頭に置きながらいかないと、たぶん解決できない。みんなで支え合わないといけない、ということと、便利でないといけない。このあたりが合体していると、具体的になるのかなと思いました。</p>

会長	<p>併記というか、両方書いてあることが大事ということかもしれませんね。 他に特にないようでしたら、今日のところは先ほど申し上げたような基本理念の案と、事務局提案の基本方針案の組み合わせ</p>
----	---

	わせで、よろしいでしょうか。
--	----------------

(3) 今後のスケジュールについて
事務局から資料3に基づき説明。

【質疑応答】

委員（市民公募）	できれば資料はメールでいただきたい。なるべく早めに。
事務局	容量の都合もあるため、それぞれ相談させていただけたらと思います。
委員（市民公募）	前の総合計画のときのようにはできないのですか。IDとパスワードを入れて。その方がよい。
事務局	方法を確認します。

3. その他
特になし

(終了)