

平成 30 年度 第 1 回新城市地域公共交通会議 会議録

1 開催日時

平成 30 年 6 月 20 日（水）午後 2 時から午後 4 時 15 分まで

2 開催場所

新城市役所 4 階 4-2・4-3 会議室

3 委員（19 名中 14 名出席）

所 属 等	氏 名	備 考
新城市長	穂積 亮次	会長
名古屋大学大学院環境学研究科 付属持続的共発展教育研究センター教授	加藤 博和	副会長
公益社団法人愛知県バス協会専務理事	古田 寛	欠席
豊鉄バス株式会社取締役営業企画部長	長縄 規之	
豊鉄タクシー株式会社取締役社長	浅野 丈夫	代理 西山 恭昭
新城交通有限会社代表取締役会長	大橋 京子	
豊橋鉄道労働組合中央執行委員長	長坂 和俊	欠席
新城市社会福祉協議会長	前澤このみ	欠席
新城市老人クラブ連合会長	加藤 実	代理 森田 脩
千郷小学校 P T A 副会長	池上 央子	
バス利用者代表	加藤久美子	座長
バス利用者代表	筒井 博仁	
バス利用者代表	村田 藤子	欠席
中部運輸局愛知運輸支局 首席運輸企画専門官	杉本 忠久	
愛知県振興部交通対策課主幹	榊原 仁	
愛知県新城警察署交通課長	伊藤 由介	
愛知県新城設楽建設事務所維持管理課長	柴田 知之	
新城市総務部長	古田 孝志	
新城市健康福祉部長	滝川 昭彦	欠席

4 会議次第

1 あいさつ

2 報告事項

- (1) 新城名古屋藤が丘線高速乗合バス「山の湊号」について
- (2) バス利用者の推移について（平成 29 年度路線別実績）
- (3) 平成 29 年度地域公共交通確保維持改善事業の二次評価結果について

3 協議事項

- (1) 平成 30 年度生活交通確保維持改善計画について
- (2) 平成 30 年度夏休み小学生 50 円バス事業について
- (3) 平成 30 年度公共交通スケジュールについて
- (4) 新城市「マイバス時刻表」の発行について

4 意見交換

5 その他

5 議事の結果

1 あいさつ（副会長）

この時期は、地域公共交通会議がたくさんありまして、今月は20件くらい参加しています。午前
は北設楽、昨日は田原市、明後日は飛驒市というようになっています。

今日の協議事項（1）にあります「生活交通確保維持改善計画」を6月末までに提出しなければな
らないのですが、これについては協議があるのでこの時期は多いわけです。

午前の北設楽の時にも、田口新城線の話題がありました。今年度、色々ここで議論をしてよりよ
い公共交通がつかれるように、よろしくお願いします。

2 報告事項

（1）新城名古屋藤が丘線高速乗合バス「山の湊号」について

・事務局より、報告資料1に基づき説明を行った。

委員：先ほど、市民病院西バス停を見てきた。もつくる新城南も含め、パーク&バスライドという
ことで利用が伸びている一方、川路バス停からの乗車減が顕著に表れている。ここをしっか
りと分析して、利用増につなげていただきたい。

名古屋に向かう第1便と新城に向かう第3便は通勤通学ということで明確だが、その他の便
についてどこにターゲットを絞るかということになると、ビジネスの方を取り込むというの
も一つ。新城や鳳来に支店がある企業等に行ってPRをするなど、広く周知を図ってほしい。
この7月から運送法の第4条許可の手続きを進めるので、もっと大きく伸ばして、育ててい
ってほしい。

副会長：前年度比率では11か月連続増加ということで、着実に増えている。ただ、今年の4月の伸
びが思ったほどではなかった。1便当たり2〜3人くらい増えるかと思っていましたので、
ちょっと残念な気もする。アンケートは1週間くらいの期間だったのか。

事務局：平成29年8月から年度末まで、月ごとに回収をしてまとめていた。

副会長：同じ人がアンケートに答えているということがあるのか。

事務局：同じ人もあると思われる。

副会長：集計の目的欄は、同じ人が答えていないとすると割合が変わってくると思う。例えば、通学
1.7%、通勤2%とあるが、実際には通勤・通学の人はほぼ毎日使っているから、人数にして
みればずっと多いはず。バスの利用回数の欄で、初めてと複数回の割合が同じくらいになっ
ているので、この数値だけを見たときに通勤・通学が少ないと誤解を受ける心配がある。
それから、アンケートは平成28年度もとっているのか。

事務局：平成28年度は、2か月間行っている。

副会長：年度ごとの比較も載せて、どう変わったかがわかると良いと思うので、比較したデータがあ
れば教えてほしい。

事務局：比較したデータは、まだまとめていない。今年度に行う新しいアンケートでは、年度ごとの
比較も踏まえて作成したい。

（2）バス利用者の推移について

・事務局より、報告資料2に基づき説明を行った。

委員：利用実績の年度ごとの割合について、人数が多いのは「沿線人口」であるので、地域が重複しているためということだと思うが、もっとわかりやすくした方がよい。

事務局：沿線人口の考え方については、すべての沿線人口を足したものを全路線利用実績として出しているが、新城市内を運行する路線はすべて市街地を通ることから、すべての路線の沿線人口に市街地人口が加えられている。今後は、重複部分をカウントしないように作成したい。

(3) 平成29年度地域公共交通確保維持改善事業の二次評価結果について

・事務局より、報告資料3に基づき説明を行った。

3 協議事項

(1) 平成30年度生活交通確保維持改善計画について

・事務局より、協議資料1に基づき説明を行った。修正意見をまとめ、事務局で修正事項を反映させたうえで提出することとして承認された。

委員：報告資料3の二次評価欄に「田口新城線についてよく検討して、公共交通ネットワークを構築することを期待します。」という評価がされているにも関わらず、フィーダー系統確保維持計画(案)には田口新城線の記載がないが、それでよいのか。また、計画の目的・必要性の欄の「新城と名古屋を結ぶ高速バス新城名古屋藤が丘線によって、公共交通網が形成されている」という部分は、確かに形成されていると思うが、高速バスのことは「実証実験中のものであるが」というような記述がなくてよいのか。

事務局：平成30年度生活交通確保維持改善計画は、補助金をいただくということもあり、この3路線について計画を作成したが、事業年度終了後に作成する評価では、この3路線だけではなく、田口新城線、高速バス山の湊号も含めた市全体の公共交通網として行う。その評価に基づき、報告資料3のとおり二次評価をいただいた。田口新城線については、この評価を受けて計画した今年度の事業計画に含めている。

委員：田口新城線は地域間幹線であるが、幹線として認められなくなってしまった場合に、この3路線は補助対象にならなくなってしまう可能性があるということを考えると、平成30年度新城市地域内フィーダー系統確保維持計画にも、田口新城線に関する記述をしておくべきではないかと思う。

委員：協議資料1の「表1」をご覧いただきたい。地域内フィーダー系統の基準適合というものがああり、基準(ロ)で該当する要件を見ると幹線系統と接続することが要件となっている。また、基準(ニ)では山村振興地域の生活交通を守るために鉄道も含めた幹線系統に接続する要件もある。確かに、フィーダーの計画の中で、幹線である田口新城線或いはその他の幹線系統に関する取り組みの記述があれば、より分かりやすい計画になるのではないかと思う。

副会長：北設楽の地域公共交通会議では、田口新城線の検討会をやっていくという紹介があったが、この会議ではそういう報告もない。田口新城線に接続するフィーダー路線は、田口新城線が補助対象外になると同様に補助対象外となってしまうので、この田口新城線を守ることはとても大事だということ。新豊線は、そう簡単になくならないとは思いますが、田口新城線については決して安泰ではないので、利用促進をやらなければいけないということで、愛知県としても重要路線的なところにもなってきている。三重県では、田口新城線のような路線はすでに重要路線として指定されていて、県の検討会でも取り組むことになっている。愛知県は、

そこまで明確化されていないが、それでも取り組むということは、相当危ういと認識されているということである。にもかかわらず、この会議で出てこないというのはどうなっているのかということである。

事務局：もちろん、本市としても重要だと思っている。田口新城線の利用促進については、今年度の重点施策として位置づけており、実施する内容についてはこの後の協議事項（3）でご協議いただく予定である。

副会長：路線バスの利用状況も出していただけるとありがたい。三重県の会議では、三重交通さんから全部出していただいている。補助路線以外の状況も出ており、利用者が増えている路線と減っている路線がわかる。減っている路線については会議でも、危機意識が出ている。5年間の推移ですずっと減り続けている路線もあり、理由が何なのかという議論もした。新城の会議でもやった方がよいという気がした。

四谷千枚田新城線は、以前は中学校の夏休みということもあり、8月の利用がほとんどないという状況だったと思うが、今は8月が普通にある。理由を知りたい。

事務局：四谷千枚田新城線は、元は本長篠海老線という路線で、夏休みでも中学生が全く登校していないわけではなく部活動での利用もほぼ毎日あったが、部活終わりが午前中の場合には2時間待たなければいけないため、家族が送迎していたということが沿線住民アンケートで判明した。その結果を踏まえ、鳳来中学校を12時50分に出発するとともに、併せて海老地区から四谷地区まで延伸したことにより、利用が伸びていると考えている。

副会長：それならば、行くときは乗れているのだから数字が出ていると思う。ほとんどゼロのところから伸びているということは、帰りが乗れないから行きも乗らないということなのか。

事務局：行きは、バスに乗って通学していたと聞いている。おそらく、行きは田口新城線に乗っているのではないかと考えられる。

副会長：四谷地区の利用は、このうちの何%くらいに当たると思われるか。四谷以外の地区は、田口新城線と共通なので、むしろ田口新城線の一部として評価した方がよいのかもしれないが、四谷地区だけは独自のところなので、OD調査や乗降調査を行い、この区間だけで1日何人いるかがわかると良い。

事務局：昨年度から四谷千枚田新城線にも職員が乗り込んで、利用者に直接聞き取りをすることを始めたところである。まだ、明確に何人の方がというデータはないが、今後はそういう調査をしていきたい。

副会長：そのデータがないと、四谷千枚田新城線の意味が不明確になる。増便しただけで四谷地区に行くようにしたことのメリットが出てこない。四谷地区に行くようにして良かったという結果にしたい。その区間の利用者が1日に5人だけだったとしても、その5人の方が田口新城線の停留所まで歩かずに、直接乗れるようになって良かったという効果として数えられるので、それを出してほしい。それから、中宇利線は利用がかなりあると感じた。

事務局：特に朝の便では、一般の利用の方が多い時で10人以上は乗っている路線になるので、市中でもかなり利用者数が多い路線である。

副会長：それは通院でが目的か。

事務局：安定的に乗られるのは、沿線に工場の方で、事業所の方が回数券を買いに来るという定期的な利用がある。他には、まず、かかりつけの病院に行き、その後ピアゴまで移動して、帰りはピアゴから乗るという方がいるこれまでの乗降調査でも、降りたバス停とは別のバス停か

ら乗られるという事例を見ているので、通院、買い物が利用の多くを占めていると思う。また、この地域は、新城東高校に通うのにかなり距離があるので、雨の日などに高校生が利用することもあるので、利用者数が多いと考えている。

副会長：中宇利線は、新城東高校に8時34分着だが、2年前はもう少し遅い時間だったと思う。

事務局：ギリギリの時間ではあるが、8分ほど到着を早めたことにより、通学ができる時間設定にはなっている。

副会長：作手線と守義線は、両方とも増加傾向だが、これも新城東高校の作手校舎のおかげか。

事務局：毎年、高校から人数を聞いて把握しているが、作手線は増加している。守義線については、これまで作手地区内でバスを利用して通学するというのはなかったが、昨年度から2名がバスで通学するようになり、その効果で一般利用として増加している。

副会長：月に400～500人だから、1日に約20人でそのうち4乗車が高校生なので、その分が増えている。もともと分母が少ないが、毎年2人ずつ乗れば、3年で6人であるので、非常に大きい数値になってくる。通学できるということは、そこに暮らしていけるということなので、こういう積み重ねが大事だと思う。そういうところを、きちんと評価していくと良い。それが新城市の公共交通の一つのイメージだと思うので、そういう意味ではここに書いてあるコメントだと浅いというか、利用が多くなった、少なくなったということだけでなく、それが新城市のどういうところに寄与しているかということがつながるような内容にするとよい。

委員：先ほどの四谷千枚田線の状況だが、平成25年度から27年度までは利用が非常に少ないということであるが、旧本長篠海老線は登校日のみ運行であった。8月は夏休みで出校日である1日みの運行のため、実績は1日分の乗車人数になる。平成28年度からは四谷千枚田新城線となり、通常運行になっているので、数字も伸びているということである。

(2) 平成30年度夏休み小学生50円バス事業について

・事務局より、協議資料2に基づき説明を行い、50円バス事業の運賃について承認された。

委員：昨年度の利用は、何人だったか。

事務局：Sバス全体では218人の利用があり、守義線は84人の利用があった。その他で多くの利用があったのは、塩瀬線で71人、布里田峯線で30人。利用形態については、平成27年度から玖老勢地区で夏休み期間中に学習塾を開催しているので、沿線の小学生が定期的に利用していただいた。それまでは一桁だった利用人数が、一昨年度が80人、昨年度が101人ということで、50円バスの実績としてはかなり大きな利用者増につながっている。

副会長：どうしてもこの時期の協議になるので、50円バスに合わせて何かをやらうとしても話ができない。毎年やるのであれば、もう少し早い段階、1回前の会議でなければいけない。或いは、関係者の皆さんに先に意見を聞くなど、そうすることでより意味が増すのではないかと思う。それから今、学習塾の話が出たが、このような企画では、どこかへ遊びに行くということになりがちだが、実際に夏休みになるとコミュニティバスの利用が多くなる路線がある。なぜ多くなるのかを調べると、小学校のプールに行くとか、季節ならではの動きが寄与している。そうした動きに合わせて利用促進をPRすると面白いと思う。夏休み期間は長いので、子どもにこのバスに乗ったらどこに行けるのかなということも、色々と考えてもらえると良いと思う。この企画は、Sバスだけでなく豊鉄バスの路線も50円となるので、タダに近い

ぐらいすごくお得である。そこで夏休みに何をしようかと考えてもらうきっかけにするにはどうしたら良いかというところが大事である。そこで学校との連携ということであるが、PTAとしてはどう考えるか。

委員：私の家では、毎年50円バスを利用して息子と祖母が旅に出る機会として使わせていただいている。普段は通学でバスを利用させていただいているが、いつもと違う環境、違う状況で、すごく遠くに行くわけでもなく、ただ一緒にバスに乗るだけで楽しいということである。しかし、それを周りに聞いても利用していない。良い経験であるので、小学校と協力して広めていければよいと思う。

委員：先ほど言われたように、すごく良い機会だと思う。伊良湖の方まで行けて非常にお得感があるので、ぜひ広めていただければ、バスに乗るきっかけにもなる。私もバスが好きで、子どもの頃によく乗っていた。乗らざるを得なかったということもあるが、今でも乗ることに対する抵抗はないので、そういうきっかけづくりとして、皆様方で広げていただければと思う。

(3) 平成30年度公共交通スケジュールについて

・事務局より、協議資料3に基づき説明を行い、平成30年度公共交通スケジュールが承認された。

委員：作手地区の新たな運行形態等についてご提案いただいたが、エリアデマンド運行をどの路線で行うのかがわかりにくかった。いろいろなご提案をいただくのは良いが、場所ごとにご相談いただきたい。特に、つくであしがる線については、補助対象路線系統になっているので、補助のことや運行形態も含め、早め早めにご相談いただきたい。長篠山吉田線については、場合によっては公共交通空白地有償運送というようなご提案もあり、協議会を立ち上げるということであったが、これについても可能性について検討とあるので、この段階からご相談をいただきながら、時間的に余裕を持って進めていただきたい。田口新城線については、複数系統案があると良かった。今後のスケジュール感もあるので、一緒にしっかり検討していきたいと思う。

事務局：現在、作手地区は診療所前、作手総合支所前、作手高里といった中心部のバス停を境に、そこから北方向に守義線、地域全体を網羅するような形でつくであしがる線を運行している。今回の再編はこの2路線を考えている。再編の大枠の内容は、中心部を境として北と南で、それぞれ車両1台ずつで対応するようなデマンド運行で、中心部と戸津呂、和田のバス停を乗り継ぎ拠点として、作手線に乗り継いで新城市街地へ円滑に行くことができるような時刻設定をしていく。今年度に詳細を検討していきたいと考えている。また、つくであしがる線については、現在フィーダー補助をいただいている路線であるので、今年度4月に開催された公共交通セミナーの際に、支局の企画調整担当の方と輸送担当の方には、まず一度この段階で相談をさせていただいた。補助金のことも含め、引き続き調整しながら進めていきたいと考えている。

副会長：自家用有償運送するにあたり、誰が運行するのかという目星はついているのか。注意点として、今年3月に自家用有償運送の進め方が改正されている。まず、バス・タクシー業者にやっていただけるかを確認し、2か月を置いて出てこなければ自家用有償運送ということが原則となる。そのため、4か月くらい見ておかないといけない。ただ、運行事業者がやらないことを早めに言うていただければ問題はないので、早く進めることも可能だが、今回の場合は、豊橋の事業者も入る可能性があるなので、その辺りのタクシー会社にも公募してできるか

どうかを聞かなければいけない。ただ、まだ明確に決まったわけではない。平成31年10月もしくは平成32年4月という時期的に早く実施したい場合には、組織をつくらなくてはならないので、注意が必要である。具体的にどういう形を想定しているのか。現在は、西三交通さんに委託していると思うが、それを継続する形なのか。

事務局：現状の案としては、作手地区は実施主体を新城市として、今の事業者さんに委託をするということを想定している。鳳来南部地区については、地元の団体が立ち上がり、一生懸命検討をしているところで、その団体としても自分たちで運行を行うことを考え方の一つとして、相談を受けている。例えば、運行区域を広げすぎるとバス・タクシー会社と被るということもあるので、支局にも逐一相談しながら、途中でひっくり返ることがないように進めていきたいと考えている。

副会長：例えば、駅とどこか遠いところといったときに、駅だと営業所があればタクシー会社でも対応できるが、遠隔地から呼ばれた場合には、行く時間もかかるし難しいということが結構ある。その時は、行く方はタクシー会社で対応して、帰る方は空白地有償運送で対応するというのも考えられる。兵庫県では国家戦略特区で5月から始めた事例があるが、国家戦略特区でなくてもできる。もしそういう場合には、共同でやることも可能である。もしかすると山吉田辺りでは、そういうこともあり得ると思うので、参考に情報提供しておく。長篠山吉田線は田沢まで行っている。貴重な県境越えの路線だが、地域としてはその辺はどう考えているのか。

事務局：地域としては、新城市街地も浜松市も両方選べるようなということで進めていきたいというようになっている。浜松市は、市街地までというバス会社もタクシー会社もたくさんあるので到底無理だと思うが、今の定期路線はJR飯田線や田口新城線の時間に合わせてしまうと、竹平・田沢まで乗り入れていただいている遠鉄バスの路線に合わないのでは、どうしても浜松へ行こうとするとバス停で1～2時間待たなければならぬという現状がある。デマンド運行であれば、そちらでも待ち時間なく乗り換えが可能かと思うので、ある程度、市が提案もしていかなければならないと考えている。

副会長：当然、浜松市にも話をしなければいけないことだが、公共交通空白地有償運送であれば、公共交通会議にかけなくても良いが、浜松市のタクシー会社とは話をしなければいけない。市町村の有償運送は公共交通会議にかけなくてはならないので、注意が必要。遠鉄バスさんは、新城市に話をせずダイヤを変えて接続できなくなったので、そこも円滑にしておいた方が良いでしょう。また、あちらの方でも数年もしないうちに撤退という話も出てくるかもしれないので、そうすると共同で色々できるようにしてくるかもしれない。実際に田沢までの路線は、数年先を考えると流動的だと思う。とりあえず、今はそれで進めていけばよいと思うが、万が一撤退ということになると、もう少し先まで行けるように考えなくてはならない。

(4) 新城市「マイバス時刻表」の発行について

・事務局より、協議資料4に基づき説明を行い、新城市「マイバス時刻表」の発行は承認された。

委員：この資料のままでは、色のついた部分が非常に見えづらい。

事務局：事務局としても、印刷してみても読みづらいと感じていた。特に路線の色については、現在のバスマップの時刻表と同じ色にしたが、工夫して見やすくしたい。

委員：非常に良い取り組みである。他の事例では、バスマップにつけてやっているところがあるが、

それをさらに進化させて、スポット的に支援するという形になるので良い。イベントのときなどに、こういった支援するような取り組みをしていただけると良いと思う。

委員：申し込みがあってから、手作りでつくられるのか、コンピュータ等でつくられるのか、どのように作るか。

事務局：この事業を実施するにあたり、すべてのバス停別の時刻表を一覧としてデータに落とし込んであるので、そのデータで抽出した時刻をひな型に打ち込むという形で、作業の最後は手作りとなるが、途中の段階はデータを検索しながらやっていく。

委員：他の公共交通会議でも、マイバス時刻表が欲しいという意見があったので参考にさせていただきたい。

副会長：使う人には良いと思うが、費用対効果が悪いのではないか。そのために職員が数十分かけて作業するというのはどうかと思う。国のフォーマットで標準データというのがあり、現在その普及を図っているところである。そのフォーマットでデータを持っていれば、グーグルで検索が可能になる。私は、最終的にはその標準データを使ってダイヤ申請もできるようにしなければいけないと思っている。全国のバス停データをこの標準データでやれば、誰もが検索しやすくなるし、同時に運輸局の業務も省略化される。データをつくるのに時間はかかると思うが、これによりグーグルで行きたいところを検索すれば、何時何分にこのバスに乗って、何時何分にこのバス停で降りるといったことができる。それが一般に使ってもらえるので、そういう展開の中で活用しながらマイバス時刻表をつくるという方が良いのではないかなと思って聞いていた。

事務局：実施しているいくつかの自治体にヒアリングをしたが、どの自治体も「負担になっていない」という返答をいただいたので、それなら大丈夫かなということではじめていきたいと思う。

副会長：三重交通のバス検索システムだと、1日のどこからどこまで何時何分というのが一覧で全部出るので、それをそのままプリントアウトすればよいと思う。

事務局：申し込みがあるのは、よく利用される方だと思うので、データが積みあがっていけば、その後の利用促進策などに活かせると思うので、頑張っていきたい。

4 意見交換

委員：これから再編やダイヤ改正など利便性向上を第一に考えやっていくと思うが、一方で、私どもは安全ということを最優先に考える。その中に、運送事業者に対するバス規定が非常に強化されている。新都市のコミュニティバスに関しては、実施主体は市ということになるが、実際に運行するのは事業者さんになる。実際に私どもが事業者さんを見させていただき、その結果コミュニティバスそのものが止まってしまうということになりかねないということで、しっかりと実施主体と事業者さんの間で協議をして連続運転時間など法令順守をしていただき、そういうことがないように調整を図っていただきたい。また、運送事業者さん全般に言えることだが、人手不足ということが非常に深刻になっている。愛知県の有効求人倍率は約1.9になっているが、バス・タクシー事業者さんになると3倍近い有効求人倍率という状況になっている。一つは定着率を高めるということがあり、運転手さんに気持ちよく仕事をしていただき、引き続き運転手として仕事をしていただくということで、運転手さんに聞くのは、モチベーションが上がると思うことの一つに「ありがとう」と声をかけていただくだけでモチベーションが全然違うという話がある。小さな積み重ねだが、それによつ

てこの地域の足が守られていくということを地域に広げていただきたい。それと、乗っていただく。空のバスを運転していても面白くないので、お客さんに乗っていただくことがモチベーションが上がるということになるので、そういったことも含めて広げていただければと思う。

委員：非常に運転手不足になっている。特に豊橋は広く、不足している状況である。ただ、このところ応募は結構来るようになってきており、新城営業所も若干良くなってきている。

委員：高速乗り合いバスだが、4月に初めて利用させていただいた。家族2人で利用したが、安くて、早くてこれは便利だなと思った。

5 その他

事務局：第2回目の会議を10月に開催させていただきたく予定。日程等を調整し、改めて通知するのでよろしく願いしたい。

議事終了

会長挨拶（市長）

本日は、報告事項、協議事項と色々と熱心にご協議いただいたと思います。地域自治区でこの公共交通のことを俎上に載せるように、2年くらい前にこの会議で加藤先生等からアドバイスを受けました。以来、地域の中での足の確保ということで、いくつかのモデル事業が始まり、それに基づく計画が成就されつつあります。いろいろな意味でこの公共交通会議への要望、或いは期待というものも地域の方々からお聞きすることもございますので、今後とも色々な小さな改善であれ、重ねながら、より抜本的な対策になれるように頑張っていきたいと思います。皆様のご協力に感謝申し上げ、ご挨拶といたします。ありがとうございました。

<終了>