

会 議 録

会議の名称	令和5年度第4回御宿町地域公共交通活性化協議会
開催日時	令和5年1月26日（金）13時30分 開会 14時30分 閉会
開催場所	保健センター
会長氏名	御宿町長 石田義廣
出席者氏名 (9名)	<ul style="list-style-type: none"> ・御宿町長 石田 義廣 委員 ・小湊鉄道株式会社バス部部長 深山 宏樹 委員 (代理) 加藤 啓太 様 ・住民又は利用者の代表 堀川 賢治 委員 ・国土交通省関東運輸局 千葉運輸支局首席運輸企画専門官 小林 聡 委員 (代理) 高橋 直人 様 ・小湊鉄道労働組合書記長 清水 崇志 委員 ・夷隅土木事務所所長 堀越 宏喜 委員 (代理) 今村 康士 ・いすみ警察署交通課長 坂井 陽一 委員 ・一般社団法人千葉県バス協会専務理 成田 斉 委員 ・JR東日本旅客鉄道株式会社勝浦駅長 小口 宗昭 委員
欠席者氏名 (2名)	<ul style="list-style-type: none"> ・千葉県総合企画部交通計画課 企画調整班 小松 直人 委員 ・一般社団法人千葉県タクシー協会理事 松本 眞 委員
事務局氏名	御宿町企画財政課 課長 渡邊 和弥 課長補佐 柴原 進一 主事 長谷 真子
会 議 次 第	<ol style="list-style-type: none"> 1. 開会 2. 会長あいさつ 3. 議題 <ul style="list-style-type: none"> (1) 御宿町地域公共交通計画素案について (2) エビアミー号の利用状況について 4. その他 5. 閉会

<議事要旨>

事務局（柴原）

それでは、第4回御宿町地域公共交通活性化協議会を開催します。
はじめに、石田会長よりご挨拶申し上げます。

石田会長

本日は大変お忙しい中、第4回御宿町地域公共交通活性化協議会にご出席いただきましてありがとうございます。

本日は、『地域公共交通計画素案について』と『エビアミー号の利用状況について』となっていますのでご協議のほどよろしく申し上げます。

事務局（柴原）

ありがとうございました。本日の出席者は出席者名簿のとおりです。ご確認ください。本日の会議は委員の半数の出席がありますので成立しております。

交通会議の運営は、会長が議長でございます。これより進行は会長にお願いいたしますのでよろしく申し上げます。

石田会長

それでは、議題にうつります前に、御宿町地域公共交通計画策定業務を委託しているランドブレイン株式会社様に事業説明者として出席していただきますのでご了承ください。

（1）御宿町地域公共交通計画素案について

石田会長

それでは、議題（1）御宿町地域公共交通計画素案について事務局から説明をお願いします。

事務局（柴原）

それでは、始めさせていただきます。

前回の12月の会議では本日お配りしております素案の51ページの実施事業までを説明させていただきました。

今回は、計画の目標を実現するための具体的な実施事業について説明させていただきますが、追加事項がございますのでそちらを説明させていただきます。

追加修正部分を赤字で示しております。本日お配りしたA4の紙をご覧ください。

これは、公共交通計画と補助制度の連動化を図るため、補助事業の位置づけや必要性などを明記するものです。地域内交通（エビアミー号）について、その必要性について追加しました。

50ページでは評価指標の中で、目標とその目標を達成するための取組み、また、効果について明記し整理しました。追加・修正した部分の説明は以上です。

それでは、本日追加の部分、51ページの一覧表をご覧ください。計画目標を踏まえた実施事業です。

目標を4つ設定しました。

1つ目の目標は、利用ニーズに即した利便性の高い交通ネットワークの形成です。

目標①に関連した実施事業は4つあります。

52 ページをご覧ください。

(事業1) 『鉄道ネットワークの維持・活性化』ということで、実施体制は、御宿町、鉄道事業者、近隣市町です。こちらは、JR 外房線における鉄道ネットワークの維持・活性化ということで、広域交通として重要な役割を持つところで、路線の維持・利便性の向上を図るとともに、利用者促進に向けた取組みを鉄道事業者と連携して、引き続き取り組んでいくという内容です。

(事業2) 『高速バスの維持・サービスの見直し』ということですが、実施体制は、御宿町、高速バス事業者、近隣市町となっています。

現在、高速バスは、町公民館から東京方面に1日3便運行しています。広域交通として高速バス運行の維持を図るとともに、御宿-勝浦間は、高速バスを路線バスと同じように利用できるようその可能性について検討します。

また、現在、三井アウトレットパーク木更津のバスターミナルでの乗り継ぎが不可ということから、行先(新宿・横浜・川崎・品川・池袋・等)の範囲が広がるサービスの見直しについて事業者や近隣市町と協議を進めます。

53 ページをご覧ください。

(事業3) 『エビアミー号の利用促進・サービスの強化』ということで、実施体制は、御宿町、エビアミー号運行事業者、近隣市町となっています。予約型の乗合運行ということで性質上、利用者の個別ニーズには対応できませんが、安定した運行サービスを提供しています。しかしながら、利用者数の乗合率の向上が課題となっていることから、周知強化を図るとともに利用者が使いやすいサービスを提供するなどして、利用促進を図ります。

また、近隣市町とのエリアを超えた移動の実現に向けて、デマンド交通の相互乗り入れについて、近隣市町や事業者と協議を進めます。

エビアミー号の運行事業は、国の補助金(フィーダー系統)を活用して実施しているため、地域公共交通計画と補助制度の連動化を図る内容としています。

(事業4) 『タクシーの利用促進』ですが、実施体制は、御宿町、タクシー事業者、近隣市町です。タクシーは、早急に移動する必要がある場合や、エビアミー号の運行時間外といった夜間移動に対するニーズがあるため、重要な移動手段としてタクシー事業の維持を図ります。

また、タクシーを使った観光分野との連携による取組みについて、運行事業者とともに検討します。

続きまして、2つ目の目標は、誰もが利用しやすい交通環境の整備です。

それに関連した事業は3つあります。

54 ページをご覧ください。

(事業5) の『交通結節点の整備』ですが、実施体制は、御宿町、交通事業者です。公共交通のハブとして御宿駅や御宿町公民館を検討し、待合空間の整備や交通機関同士の乗り継ぎ強化を行える場所として、快適かつ利便性の高い空間づくりを推進します。観光施設等をつなぐ移動の流れが生まれる可能性も見据え検討します。

(事業6) 『御宿駅のバリアフリー化の推進』ですが、実施体制は、御宿町、鉄道事業者です。御宿駅のバリアフリー化については、利用者の利便性向上と安全確保のため、鉄道事業者と協議を重ねています。引き続き協議してまいります。

また、DX の検討ですが、現在エビアミー号がどこを走っているかの位置を確認

できるシステムを導入していますが、利用実績が少ないため利用者等への周知に力を入れるほか、高齢者が多い町であるからこそデジタルの力を活用したサービス展開に向け試行的な取組みも含め DX の検討を行います。

3つ目の目標は、他分野、他産業との連携による利用促進です。

目標③に関連する事業は2つあります。

(事業8)『商業や観光と連携した利用促進策の検討』ですが、実施体制は、御宿町、交通事業者、関係団体、事業者です。町内の集客施設と連携した取組みの検討ということで、公共交通の利用者に対して、付加価値をつけた取組みを検討し、公共交通の利用促進と地域活性化を図るものです。また、交通事業者との連携を図ったイベントや町のイベントと合わせた取組みをさらに充実させ、他分野・他産業との連携の可能性を探ります。

57 ページの(事業9)『福祉分野との連携』ですが、実施体制は、御宿町、関係団体、事業者です。移動支援事業の継続ということで、障がい者の外出支援と経済的負担軽減のため、各種移動支援事業を行っていますが、高齢化の進展が予想される中で、移動困難者の増加に対応するため、引き続き福祉サービスとの連携を図りながら移動支援事業を行います。

次に、高齢者の買い物支援ということですが、現在、町内の民間事業者が移動スーパー「とくし丸」を実施しています。本事業は町の補助支援を受けて実施を開始した取組みとなっています。

4つ目の目標は、住民、交通事業者、行政の協働による持続可能な体制づくりということで、関連する事業は3つあります。

(事業10)『モビリティ・マネジメントの実施』ということで、実施体制は、御宿町、交通事業者、住民です。地域の公共交通を利用していない方やエビアミー号の運行を知らない方などに対し、情報発信を行い、利用促進を図る取組みについて検討を進めます。

(事業11)の運転手不足への対応については、事業者の取組みについて支援していきたいと考えています。

(事業12)の地域住民主体による移動手段の検討についてですが、乗合運行エビアミー号は、町内全域をカバーしています。しかしながら、今後、高齢化のさらなる進展により新たな交通手段のニーズが高まることも予想され、調査研究・検討を行っておく必要があります。町の財政事情や運転手不足の課題もあるなかで、地域住民が主体となって運営する取組みについて、先進事例の情報をもとに検討します。

60 ページをご覧ください。

計画の達成状況の評価ということで、計画の実施及び進行管理の体制ということで、当町のような地域において、持続ある地域公共交通のネットワークを維持するためには、交通事業者の取組みや行政支援だけでなく、地域住民も地域交通を自ら守っていくという意識をもっていただくことが大切です。そのためには、以下のような体制で取組みを進めていく必要があります。

61 ページでは、PDCA サイクルの内容について記載しています。

PDCA サイクルの実施結果は、『毎年実施する PDCA』と『計画最終年度に実施する PDCA』を組み合わせて実施します。

50 ページに評価指標を明記していますが、各交通の乗降客数については毎年度、その実績について評価・改善を行い、地域の状況と照らし合わせながら、小さな

成功を積み重ねていければと考えています。

その他の評価指標については、進捗を確認しながら R10 年に次期計画を見据えたなかで評価・改善を図り、御宿町を支える地域公共交通網の実現につなげていきます。以上で説明を終わります。

石田会長

何か質問等ございますか。

加藤委員：

55 ページの情報発信強化、DX の検討というところで、エビアミー号の位置情報の周知とあります。それも大切ではありますが、システムとして AI デマンドシステムの導入を検討しているのでしょうか。

事務局（柴原）

AI デマンドシステムとはどのようなものでしょうか。

加藤委員

AI で順番やルートを判断し効率的にできるものです。1日の人数が多くなるとルート等を組むのが大変になります。1日 15 人程度ならよいのですが、現在でも 30 人以上になることもありますので、そういったシステムがあると組みやすいです。また、なかなか時間通りの運行も難しく、そういった情報を AI によってスマートフォン等で町民に知らせられると良いと思います。お願いではありますが、デマンドというのは、タクシーではなく乗合になるので、車の到着や目的地に着くのに時間がかかってしまうということを、町民の方々にご理解いただきたく、周知をお願いしたいと思います。

事務局（柴原）

利用者には、乗合デマンドの特性をご理解いただきたいと思います。タクシーと同じように利用を求めている方が多いので、乗合で運行しているのだということを知りやすく周知を図っていきたく。運転手さんが地域に馴染んでいることもあり、これまで運転手さんの経験やノウハウでやっていた部分もあるので、AI の導入等も検討する必要があると思います。

堀川委員

エビアミー号をよく使っている人の意見ですが、7～9 時台は特急が運行している時間で、利用者としてはそこに繋げてほしいという要望があります。ただし、今のエビアミー号 1 台では運転手に対応できないという実態を住民も感じています。例えば里山だけであれば、特急に間に合うかもしれませんが、各地区で 1 人ずつ予約が入ると、かなり運転手さんに負荷をかけることになります。エビアミー号は駅のダイヤに合わせることでなっているはずだが、遠距離に出かけたい人は特急に乗ることが多いので 7～9 時台が一番混むようです。各地区で分散している利用者を消化する対応ができるかどうかというところです。

よく利用している人からは、エビアミー号は玄関まで送迎してもらえるため大変利便性は良く、エビアミー号を使って駅に行ったり、買い物に行ったりしてい

ると聞きます。行きはエビアミー号を使い、帰りはタクシー券を使う等、利便性において高く評価はされています。その一方で7～9時台は特急に合わせられるよう解決できるかという意見も多く挙がっているのも共有します。検討の材料にさせていただけたらと思います。

石田会長

今ご意見がありましたように、午前中にデマンドの利用が集中する場合に、適切に運行する方法があるのかとのことで、検討をお願いします。

成田委員

事業の中で2つ質問があります。1つ目は、事業6の御宿駅のバリアフリー化の推進についてです。線路横断の設置等と具体的に出ていますが、推進となるような事業であると確定に近いような解釈になります。実施期間を見ますと協議・構想の作成がR6年度とR7年度にあり、R8から進捗に応じてということになっていますが、線路横断の設置といってもJRの運営をしながらの工事となるので、かなり時間もかかるのではないかと考えます。記載の内容を見ると、調整が進んでいるように受け取れますが、まだ構想と書かれていますので、進捗を聞かせてください。具体的に書いてないのであれば「進捗に応じて」という表現は適切ではないような気がします。もちろんバリアフリー化は進めてよいと思います。線路横断以外にも、エスカレーターなりエレベーターなりの設置については検討しているのか。本文と実施期間に記載されている内容の差が大きいような気がします。東日本旅客鉄道の経営も厳しいと聞きますし、町の負担も必要になると思います。表現を工夫する必要があると思います。

2つ目は、事業12の「地域住民主体による移動手段の検討」のところで、事例として地域組織のイメージが載っています。御宿町の中で、既に地域組織というものがあればよいですが、ないのであれば地域組織というのはどういうものかイメージを町民が分かるようにしたほうが良いと思います。木更津市の事例の中には地域組織がどのようなものなのか示されていないので、事例の中で地域組織とは何なのかが分かるようなものを示した方がよいのではないかと思います。

事務局（柴原）

表現の方法や地域組織がどういったものかについては追記をしていきたいと考えます。実際御宿町には地域組織はなく、エビアミー号が全域をカバーしていますので、取り立てて地域組織の方が何かするという課題は今のところありません。一方、今後の可能性を考えて検討を行っていきたいと思います。

バリアフリーについても進捗に応じてという表現を変えていきたいと思います。JRが実施主体となっているので、JRと協議しながら進めていくということで表現方法をもう少し変えて協議したいと思います。

成田委員

59ページの地域組織については更に書き込むということだが、事業12に入りきらなければ別紙やリーフレットを作成し、説明会で配る等、エビアミー号以外の新しいサービスを求める時には、自分達も何か動くべきだと分かるように残した方が計画としてはいいのではないかと思います。

54 ページについては表現を工夫されるということなのでいいのですが、事例として宮崎県が挙がっていますが、内房線でも今まで跨線橋を階段で渡っていたものが変更になっている駅もありますので、事例を収集して御宿町に近いところで例示することも有効だと思います。

石田会長

バリアフリーについて追加で説明させていただきます。

御宿駅バリアフリー化の推進ということで、エレベーター等の設置に関する協議会というものがあり、長く協議をしております。昨年の秋に JR 東日本との協議を行いました。いうまでもなく高齢化社会が進んで、階段を上り降りすることが大変であるということでエレベーターを考えてきたのですが、今ご指摘があったように非常に鉄道経営が厳しく運営が大変だという状況があります。しかしながら、地域としてはバリアフリーが必要であることから、鉄道事業者は鉄道経営を十分に考慮して鉄道施設のスリム化を図っていきたいということ、御宿町はバリアフリー化を進めたいということで、この2つを両立する理念を図ろうということになっています。

現在の跨線橋が老朽化しており、エレベーター設置のためには跨線橋を建て替える必要だけではなく、鉄道事業者が負担しなければいけず、難しいという意見が出ています。ですが、バリアフリーは必要ということで、踏切の平面横断を進めるという話になっています。それもたやすいことではなく、鉄道事業者からも1つ条件が出ています。それをまとめることで今動いているのですが、エレベーター協議会で最終的な状況を話合っていない為、もう少し話が進んだら共有したいと思います。平面横断とした場合は、工事費や管理費がエレベーター設置と比較すると半分以下に進むということで、できるだけ早く両者の意見がまとまるように努力していきたいと思います。

高橋委員

今後のスケジュールについて教えてください。パブリックコメントはいつ頃行い、国への最終的な計画の提出はいつ頃になりますか。

事務局（柴原）

パブリックコメントは2月1日～29日で行う予定です。3月15日に予定している最終の協議会でパブリックコメントの意見等を照会し最終決定をしたいと考えています。

高橋委員

おそらく国の補助金を活用して計画の策定をしていると思いますが、スケジュールに余裕をもっといただけたらと思います。フィーダー補助についてやり取りをしていますが、これらからの追記はまだ可能でしょうか
マニュアルにも記載があるが、エビアミー号は通勤通学や JR 御宿駅にアクセスする中で重要な声が上がっているが、自治体だけでは経営が厳しいということを追記可能でしたらお願いしたいです。

事務局（柴原）

今回はまだ案なので追記は可能です。次回の協議会の際に、パブリックコメントの状況と合わせて最終的にお示ししたいと考えています。

（２）エビアミー号の利用状況について

事務局（長谷）

お手元の資料 1 をご覧ください。

1 ページは御宿町乗合運行の利用状況についてです。目的、実施形態、事業の沿革を示しています。

2 ページは、運行当初からの年間利用者数と運賃収入の推移です。補助金の事業年度と 10 月から翌 9 月までを期間とし、平成 27 年度から令和 5 年度までを集計しています。利用者数は直近の 1 年間で 5,531 人、前年比プラス 740 人です。収入については、回数券とあわせて 1,596,000 円となっています。折れ線グラフは、赤が乗車人員の推移、青が運賃収入の推移となっています。

令和 2 年は新型コロナウイルス感染症拡大防止のため発令された緊急事態宣言による外出自粛の影響により、前年に比べて利用者・運賃等収入も大きく落ち込みましたが、令和 3 年には緊急事態宣言の解除等により、前年に比べて利用者が回復してきています。また、令和 4 年、令和 5 年には、新型コロナウイルスの感染が徐々に落ち着くとともに、利用者も右肩上がりに増加し、直近の利用者数は過去最高の 5,531 人となりました。

3 ページは令和 4 年度及び令和 5 年度の補助事業期間の月別利用者数と運賃収入についてです。昨年度と比較しても、利用者数と運賃収入はともに増加しており、利用者数を見ますと前年に比べて 740 人増加しています。

4 ページは、3 ページの表をグラフ化しています。冬季に利用者数が少なく、夏季に利用者数が多いのは過去から同様となっております。また、昨年度と比較して増加している主な要因としては、新型コロナウイルスが落ち着くにつれて、利用者数が回復傾向にあることに加え、新型コロナウイルスが 5 類に移行した令和 5 年 5 月以降は著しく利用者数が増加しており、利用者数が 500 名を超えています。

5 ページは、令和 5 年度補助事業期間別の利用者数となっています。縦軸は 1 便から 8 便の運行時間、横軸が月を示したものです。色の濃さで利用者数の多い時間帯が分かるように示しました。季節に限らず、3 便から 6 便の利用が多い状況となっています。

下の表は利用者の住所別の集計となっています。地域公共交通計画の 6 ページとあわせてご覧ください。

濃い緑となっている御宿台地区が最も多く、全体の 53% となっています。計画の地図上でいうと左下で、御宿認定子ども園やラビドールクリニックがあるエリアとなっています。住宅街で別荘も多いため、そちらにお越しになった際にエビアミー号を利用していることも考えられます。

次に多いのが上布施地区で、布施小学校や布施郵便局があるエリアになります。御宿台と同様に市街地から遠い地域です。このように山側の地域の利用者が多く、目的地についても市街地に行く方が多い状況となっています。

6 ページは目的地別利用者です。降車したポイント毎の集計を行っています。自宅は帰宅時を示しています。それ以外の 14 か所は共通乗降場所となっています。自宅以外では、御宿駅、旧第 2 分団消防庫が多い状況となっています。旧第 2 分団

消防庫前は御宿で1軒のみのスーパーが近くにあり、利用者の多くが買い物をしていられると思われまゝ。御宿郵便局、公民館、役場はその施設の利用が考えられます。朝市通りは整形外科が近くに位置しており、通院での利用が多いと思われまゝ。

資料2と資料3をご覧ください。資料2は地域内フィーダー補助事業の概要を、資料3は事業内容の評価を一覧にまとめています。

これは、補助対象事業である乗合運行に係る実施状況と評価を行うものです。事業実施の適切性においては、計画に位置付けられた通り、適切に実施されたためA評価としました。また、目標・効果達成状況につきましては、目標収入は達成されませんでした。目標利用者が上回ったため、B評価としました。

資料4と資料5をご覧ください。資料4は地域公共交通計画の策定の概要を示しています。資料5は事業内容の評価を一覧にまとめています。こちらは、補助対象事業で現在策定中の地域公共交通計画の策定に係る事業の概要と適切性の評価を行うものです。事業の結果概要は記載の通りです。事業実施の適切性については、実施内容をスケジュール通り実施されていることからA評価としました。以上で説明を終わります。

石田会長

何か質問はございますか。

成田委員

3点程質問です。

1つは、エビアミー号の利用状況について市街地に行く山側の利用が多いというデータがあります。計画案の中にはアンケートのご要望・意見も付されていますので、今の利用状況を踏まえ、今後どういった運行が適切か、山側は本数を増やすべきなのかどうかということについて検討したほうが良いのではないのでしょうか。

2つ目は、エビアミー号の位置情報が提供されていますが、位置情報を使った利用が少ないということです。利用状況の中でインターネット上のヒットが少ないということなのか、お使いになった方がインターネットで位置情報を見て乗ったということをお答えされるような調査を行っているのか、それともインターネットでのヒットが少ないのかが分からないと思いました。

3つ目としては、利用状況の中で、エビアミー号の運行を小湊鉄道に委託していると思えますが、運営に係る年間の町の予算を参考として伺いたいです。

以上3点お願いします。

石田会長

ただいま3点のご質問をいただきました。

1つ目は、現在の山あるいは市街地との関連の中で利用を増やすためにサービスの検討を行ってはどうかということです。

2つ目は、エビアミー号の位置情報サービスのインターネット等の利用状況のカウント方法についてです。

3つ目は、運行のための町の予算がどの程度投入されているのかについてでした。事務局より回答をお願いします。

事務局（柴原）

よく聞く住民からの要望としては、町内における運行というより、町外へのニーズが非常に高いです。先日実施したワークショップでも勝浦の病院やショッピングセンターに気軽に行けたらよいなど、町外への移動手段を求めている声が多いです。その中で勝浦との連携を模索しているところです。現在路線バスが1日3便勝浦に行っていますが、それをデマンド型にして行けるような形で検討しています。そこで住民のニーズは救い上げられるのではないかと考えます。

2点目のシステムについてですが、元々祭りの神輿がどこを通っているかを町内会の人が見るために使っていたものを活用しています。色々な人に位置情報サービスについて話をするのですが、ほとんどの人が知りません。調査を行っているわけではなく、カウントしているという訳ではありません。

3つ目のエビアミー号の運用予算については約1,200万円です。人件費の高騰に伴いその分が年々上がっています。そのうち、運賃収入が約120万、国の補助が約240万となっています。

石田会長

他に質問はありますか。

この議案は議決されたものとして次に移ります。

4. その他

坂井委員

前回運転免許証返納者への案内を行い、前向きに検討していただけたことでしたが、前回配布した資料が少し古いものだったので、最新のものを入手しました。

昨年の4月から65歳以上の方で、運転免許を自主返納したという証明書の交付を受けている方が市役所に申請すれば、市内の循環バスを無料で利用できます。また75歳以上は運転免許の自主返納関係なしで申請すれば、無料パスポートを発行していただけたという制度があります。今後積極的にお願いできればと思います。いすみ署管内での高齢者事故が県内で最も多いので、いすみ市、御宿町の方は免許の自主返納を積極的に推進していただき、地域のサービスを利用することを前向きに検討いただきたいと思います。

事務局（柴原）

検討していきたいと考えております。

高橋委員

今いすみ警察署からも自主返納のお話がありましたが、バス・タクシー・トラックについては非常に厳しい状況にあります。2024年問題という課題がございまして、運転手不足という話題が取り上げられています。一方、メディアからは印象が悪くなりがちですが、実際現場で働く人からは魅力の声もあり、千葉運輸支局のHPにも、バス・タクシー・トラックのドライバー声ということで掲載しておりますのでお時間がありましたら是非ご覧ください。少しでも公共交通機関を利用してもらえればありがたいと思うので情報共有をさせていただきます。

事務局（柴原）

今後のスケジュールについて、パブリックコメントの公募期間を2月1日から29日までを考えています。3月15日（金）に最終の協議会を開催したいと考えております。時間は13時半です。

成田委員

先ほどの資料には3月13日となっているが、15日ということでもいいでしょうか。

事務局（長谷）

その通りです。3月15日でお願いします。

石田会長

全体を通して何かございますか。

色々貴重なご意見ありがとうございました。事務局を通してしっかりと検討していきたいと思えます。

特にないようですので、以上で協議会を終了します。ありがとうございました。