

# 平成 29 年度 第 3 回郡上市地域公共交通会議(会議要録)

○会議名称 平成 29 年度第 3 回郡上市地域公共交通会議

○開催日時 平成 29 年 11 月 1 日 (水) 午後 1 時 30 分～午後 4 時 00 分

○開催場所 郡上市役所 4 階 大会議室

○協議事項

## 議題第 1 号 郡上市地域公共交通網形成計画の基本方針(案)について

○出席委員 日置市長(会長)、尾藤安正、平岩憲政、山田芳喜、武藤尚樹、大西春子、畑中知昭、出井建雄、馬淵公子、古田米弘、佐野みゆき、廣中健太、和田美好、朝倉和仁、下里武司、宮内菊次、伊豆原浩二、池田喜八郎、古川昭文  
宇佐美有紗(代理)、一柳秀樹(代理) 計 21 名

○欠席委員 高田太豊、佐々木綱行、長尾 実、西脇 洋恵 4 名

○出席者 (事務局：市長公室企画課)  
室長 三島哲也、企画課長 河合保隆、交通担当係長 和田隆男、主査 酒井義文

1. 開会 (司会進行：企画課長)

2. あいさつ  
・日置市長

◆議長(市長) 議事進行

3. 協議事項

## 議題第 1 号 郡上市地域公共交通網形成計画の基本方針(案)について

(説明者：企画課 酒井主査) 資料 1

\*質疑応答

委員 今回の資料は非常にわかりやすい。一つ気になる点は、市はよく「市民協働」という言葉を使うが、今回の計画の中では実際にはどのようなことか。「市民協働」というと、非常に使い易い言葉で、行政と住民が一緒になってやるという基本理念は当たり前だし、非常に重要なのは分かるが、具体的に、「何なのか」がなかなか見えてこない。特にこの「交通網」の中で、「市民協働」でできることは何なのか。

先日の白鳥地区懇談会で出たのは、石徹白地区では、実際にお年寄りとか買い物に行きたい人を地域の NPO が運んでいる。それが出来るということになれば、我々のような過疎地(六ノ里)でも、今後可能性が出てくる。例えば、リタイアした者で余裕がある者が、自分の車を使い、有償で地域の方の要望を受けて運ぶとか、スーパーに連れて行って、「何時までは買い物をしてきていいですよ」、「そのあと迎えにいきますよ」などということが可能になる。また、懸念する意味として、「市民協働」という言葉を使っておけば、行政は少し楽になり、責任は市民も負っていかなければならないみたいなどころもある。この言葉は大事だとは思いますが、少し心配な面もある。

事務局 確かに、「市民協働」という言葉は、行政が都合でよく使っているというように捉えられる一面

がある。今、ここでいう「市民協働」の意味としては2つある。その中でも「乗っていただきたい」というところが一番である。今まで地域の懇談会などを回る中で、いろんなご要望をいただいているが、やはり乗っていただかなければ、路線を維持していくことは難しい。今回の計画の中では、地域の皆さんと一緒に、乗っていただく仕組づくりに取り組んでいただきたいという考えである。

委員 「市民協働」とは「利用促進」という捉えでいいのか。ここで謳っている「市民協働」の大事な部分は、公共交通をもっと利用してもらうための働きかけを、行政と市民の両方で考えるという協働と捉えていけばいいということか。私がさっき言ったことは少し違うということか。

事務局 「市民協働」には2通りの考え方があり、1つは、利用者側の立場から、地域で利用者をまとめてもらったり、地域で呼びかけあってもらったり、そういった利用促進の面での「市民協働」がある。もう1つは、運行事業者として、公共交通ではなかなか行き届かないところを、市民団体、NPO法人などの地域の力が補完するような取組を行っていただき、それにより利便性を確保するという意味である。

委員 「多様な交通モードの展開」ということか。

事務局 そのとおりである。

委員 私はタクシー事業者だが、以前の分厚い資料の中では、タクシーのことが1行、2行しかなかったが、今回の資料は、随分「タクシー」という言葉が出てくるようになった。非常に有難いことであるが、「時、既に遅し」で、もうタクシーが存続できない状態にきている。ここには、「タクシー事業の利用促進による存続が必要」とか、「タクシー事業者の確保」とか書いてあるが、それに対する市役所側の取組は、どういうことをされているのか、タクシー事業者としてそれを感じられることは何もない。今や八幡も含めて、郡上からタクシーがゼロになるということも目の前に来ている。タクシー会社は民間であり、何の補助もなく、極端なことをいえば、収支が合わなくなれば倒産するしかない。タクシーの存続ということに対し、どういう取組をされているのかお伺いしたい。

事務局 タクシー確保の取組の一点目は、バスも含めて、交通事業者全体として運転手の確保である。いずれの事業者も、やはり、かなり厳しい状況というのはお伺いしている。そういった部分を考えたときに、例えば、免許の取得に対して、何らかの助成や、手立てがないか検討している。そして、もう一点、車両について、具体的にはまだこれからであるが、例えば福祉タクシーのような形、ユニバーサルデザインタクシーの導入、こういった部分に対して、一定の助成を行う制度を考えている。その他、運行の部分として交通空白地域の解消事業では、タクシーの活用を検討している。

委員 まめバスが走れば、自然とタクシーの売り上げは落ちる。まめバスが十何年前に始まった。年間、全事業者通して1,000万円以上の売り上げが毎年減っていく。今でも、高速バス停からの送迎を予約で始められたが、一定の時間だけ、都合のいい時間だけやられて、それも経費をずいぶんかけている。もちろん、タクシーの経営にも影響している。

経験上、年寄りの方が移動の足として一番当てにしているのはタクシーである。タクシーが無いと、運転免許証を放せないという人もいる。明宝線では昼まで便が無く、不便だからタクシーを利用するという人も結構いる。仕事で利用する人は、路線バスの時刻を待っていてはとても仕事にならないと、タクシー予約をしておいて、高速バスへ向かうなどしている。タクシーが無くなったら、そういうお客さんも、アクセスする足がなくなる。そういう問題を真剣に考えていただきたい。

観光客に関しても、タクシーが無くなると、お城へはみんな歩いて登らなければならない。足の悪い方は、皆、登れない。また、タクシーというのは、目の見えない方があれば、手を引いていき、荷物があれば運んでいる。バスではできないサービスをやっている。

今までこの市では「タクシー」を、公共交通として認めてられておらず、路線バスの補助ばかりやってきて、一番重要な部分に目が向いていなかったと思う。今からタクシーに手当てしても、なんともならない。新車などは、この何年、郡上地区では購入されていない。美濃市では、そういうことをいろいろやっている。郡上市に合う最良の交通体系として、タクシーを検討してもらいたい。

観光客への対応として、八幡インターからの路線整備は直ぐに対応したのに、タクシーを利用する年寄りの意見を結局聞かないのはどうか。タクシーがなくなったら本当に困るので、よくタクシーを利用する人の意見を聞いてほしい。

私どもがタクシー事業を辞めることを表明してから、もう早3年近くになるが、何の対応もない。八幡町内のもう一社のタクシー事業者も辞められるような話を聞いている。無くなったら、町の恥でもあり、観光としてやっている町として、何らか対策を練っていただきたい。一度タクシー事業を辞めると、なかなか免許は取れないが、結果的に、このまま会社を閉めるしかない状況にきている。

バス事業は、補助金を増やせばやっていけると思うが、タクシーに対しては、1円の補助もないから大変である。年寄りの方にタクシー料金を補助する形で、例えば75歳以上は、病院だったら半額で行けるといえるのはどうか。まめバスの走っているところは便利でいいが、いざ、自分が病気になってみると、「風邪ひいて、バスには皆に悪くて乗れない」なんて人もある。そういう実情を、机の上ではなく、本当に年寄りの方の意見を聞いて計画に反映していただければ有難いと思う。

委員 高鷲は、高鷲タクシーがあり、市から委託されてデマンドバスを走らせている。高鷲診療所の医師が患者の予約状況をバスの運行に合わせて割り振っている。地域によって、タクシーの利用というのは違うが、高鷲の中ではタクシーを利用されるお年寄りの方は多いようである。

事務局 市としてはタクシー、バスの事業者などとの意見交換会を実施しており、先ほどのような意見に対して検討を重ねてきた。施策事業の5つ目には「高齢者が利用しやすい環境整備」を掲げている。その中で、高齢者のタクシーの利用が多いということで、「タクシーとの連携」を新たに掲げている。それから施策事業7つ目には、観光客への対応として観光周遊タクシーなど、「タクシー事業の利用促進」を掲げている。

今回は基本方針までの協議となるが、次回以降、具体的な事業の協議となるので、タクシーの具体的な活用についてご提案したいと考えている。先ほどの意見の通り、八幡の市街地のタクシーに対する需要、高鷲におけるタクシーの需要というのは違うため、市内統一的に同じようなことはできないと思うが、タクシーというものの位置づけについて、ある程度明確なものとしていきたい。

委員 そうして考えていただくのは、「時、既に遅し」ということを言いたかった。もう、古池タクシーも会社を閉められるようであるし、当社も来年中には閉める予定になっており、タクシーはゼロになる。この計画自体の見直しをしなければならないことが起きてくる可能性があるのも、その辺も考慮していただきたい。前から市役所の方へ提案をしているが、例えば振興公社のような事業で、お城への送迎とか、お年寄りや病人の送迎などを主体にした昼だけのタクシーとか、全国で初めてかもしれないが、思い切ったことをやらないといけない。参考になるのは、やはり美濃市であるが、そこまでは無理としても、早急に検討していただきたい。この町にまめバスを入れたことも、タクシーの寿命を縮めるひとつの要因にはなっている。やはり影響はあるので、タクシーの重要性を認めていただいて有難いが、この計画自体を修正しなければならなくなることをお願いしておきたい。

委員 石徹白地区のNPOとして高齢者の送迎を行っている。先ほど話があったが、基本的に無償で法的な縛りはない形でやっている。今は運行ができていますが、やはり無償であるため今後の財政的な面や補償的な面を考えると、なかなか継続するのは難しいだろうということを考えている。では、どうしたらいいのかというところで、自家用有償運送の許認可が取れないか考えている。石徹白地域の特性からいうと、タクシーの利用というのは、非常に難しい。白鳥に行くだけでも8,000円くらいかかる。そうすると、往復で1万5,000円以上かかるというような状況で、タクシーの利用もなかなか難しい。そのようなところで、現在、高齢者の送迎をドアtoドアで、乗り合いタクシーのような形で運行している。高齢者の送迎だけではやはり財政的には難しいので、観光や公共交通などいろんな分野を組み合わせ、何とか路線の維持、継続ができないかということをも自分なりに考えている。その中で、福祉の分野との連携という面で、滋賀県の米原市の取組であるが、介護予防生活支援総合事業という介護保険の枠の中に、「訪問型サービスD」という枠組みがあり、米原市では、1回の乗降につき250円の加算があるということを知った。例えば、石徹白から往復することをすると、1,000円分の補助があるというのを聞いたことがある。そういった介護保険の加算に関しては、自治体の裁量に拠るところが非常に大きいと聞いている。そのような補助が今後検討していただけるのかどうかというところが、まず一点の質問である。もう一点の質問が、これだけ交通需要が多様化しているので、やはり、何か物事を決めるときには、極力ワンストップでできないかというのが、僕自身の思いとしてある。国から公共交通の取組に関する権限の移譲というのが一部で進んでいると聞いているが、そういったことを郡上市で取り組まれる可能性があるのかどうかということをお伺いしたい。

事務局 最初の福祉関係の質問については、担当の部署に確認する。

委員 小那比地区のジャンボタクシーと条件はほとんど一緒である。距離も20キロ以上あり、地区で乗合組合のようなものをつくり、市役所を経由して、当社の方へ注文が入ってタクシーを運行している。最初は、半額の補助が出ていたが、今はまた違う形でやっている。タクシーを使った形が、一番ベストだとは思いますが、NPOではできるかはわからない。小那比地区は30年くらい続いている。昔は、多い時で15人くらい乗っていたが、今はもう1人から3人くらい。空で走ることほとんどないが、当社が辞めるとそれも出来なくなる。今のお年寄りの方が少なくなると、NPOがやってみえるのもやめなければならないときが来る。利用客がなくなればやる必要がなくなるから。今、小那比はやる必要がなくなる一歩手前までできている。ほとんどの方は、80代、90代の方が乗られるだけであり、無いと困るので続けている。距離的にも小那比とよく似ており、何か参考にさせていただければと思う。

事務局 権限移譲であるが、現在のところ郡上市ではそこまでの想定は持っていない。県内でも行っている自治体はないと聞いている。

会長 市町村で、公共交通に関し国の権限移譲を受けているところは県内ではないという話だが、全国ではあるのか。どのような権限を移譲して市町村で判断しているのか、何か例があったら教えていただきたい。

委員 全国で見れば、何ヶ所もある。「自家用有償運送」の許可を、現在は国が登録という形で許可を出しているが、希望する自治体で行うことが可能となる。

高齢福祉課職員 介護保険制度での運送に関する財政的な支援について説明する。平成27年度に始まった

「介護予防日常生活支援総合事業」の中に、通所型、訪問型という類型がある。訪問型サービスにはA、B、C、Dとあり、D類型というものがそれに当たるものである。例えば、高齢者の通いの場とかに、送迎の手段がないから行けないという方々に対して、ボランティアタクシーという形で、住民がグループを組んで連れて行く。そのような取組をしていただける団体に対して、補助という形で、財政出動ができるという仕組みがある。ただし、道路運送法の問題があるため、補助を人件費に充当するようなやり方は違法となる。基準として、そのようなボランティアをコーディネートする人の人件費は入れてもいいが、運転手の人件費はダメというものがある。あとは、ガソリン代の実費相当も大丈夫である。ただし、これは介護保険事業なので、要介護認定というものがある。市としては、住民のボランティアの中でやっていただける仕組みを、ぜひともつくりたいと思っている。今、生活支援コーディネーターとあって、そのような住民の活動を掘り起こすような役割の方を任命して、協議しているところである。

会長 権限移譲の話は、私たちもよく勉強したい。

委員 「今後の取組：施策事業」というところで、具体的な内容はどのようなものか。「福祉計画との連携」となっているが、福祉もかなり広範囲であり、具体的な施策をする場合は、どのように考えていくのかを説明してほしい。また、区域運送とかデマンドという話があり、交通空白地と関わりあってくると思うが、連携計画の評価の成果は、「ルート変更による交通空白地の解消」となっており、次の【課題・積み残し】では、「交通空白地の解消」が課題となっている。これは矛盾することなので、もう少し考えてほしい。

交通空白地の考え方として、バス停から500メートルでは遠過ぎるので、200メートル、100メートルに輪を縮めた場合に、輪から外れたところが交通空白ということになるが、元々交通空白があったところをこれまで全然やっていたかとか、その辺の整理をしていただきたい。また、一概にデマンド運行と言っているが、地域の実情も違うためどのようなデマンド運行を行うのか検討してほしい。それと、高齢者だけでなく小学校とか中学校、例えば、夏休みに図書館とかプールとか、いろいろな施設に行くときに、まめバスとか何か使えるのであれば、「50円にして乗ってください」とか、平日ごろから、バスに乗ってもらえるような施策を展開してほしい。

事務局 福祉との連携について、一番は高齢福祉計画との連携がある。それ以外にも、障がい者福祉などいろいろあるが、障がい者など福祉に特化した部分までの連携は想定していない。公共交通と連携がとれる部分について、今後は、検討、調整を進めていきたい。

交通空白地については、連携計画の中で、八幡町の安久田地域など解消したところは成果として上がっているが、まだ解消していないところとして西乙原、亀尾島地区があり、今回、交通空白地として課題の方に挙げている。

デマンド運行の考え方として、連携計画のときでも、デマンドという言葉は出てきているが、かなり意味合いが変わっている。連携計画のときは、定時定路線で空気運送がかなり目立ったということで、その状態を無くそうということで、定路線を予約制にした。今回の計画でのデマンドは、区域運行というような意味合いが強い。予約に応じて、自分の行きたいところに行けるという、そういった区域デマンド運行である。小中学生の件については、今でも自主運行バス等、子どもは半額の割引をしているが、PR不足もあり利用は少ない。また学校独自でプール送迎バスを走らせているなど、学校がかなり支援をしている。今後はそういった場面でも公共交通を利用していただけるよう検討していく。

委員 区域運行は呼び出し方式なので、タクシーの無線というか設備が必要になってくる。タクシー事業者がノウハウが一番持っているので、その辺を考慮していただきたい。

委員 これから10年、15年くらいで一番の問題が免許返納者への対応であり、高齢者の移動だと思う。私の周りでも、ぼちぼち返納したいという方が増えている。市民アンケートでみると、60何パーセントが「ぎりぎりまで乗りたい」とある。しかし、おそらくここ数年で一気に動きが出てくるであろう。そのときになって慌てても行政も急には対応できないので、今のうちから高齢者への対策を考えておかなければならない。そういう意味で、この「福祉計画との連携」、「免許返納者への利用促進」の具体的な手立てを考えて、高齢者などに周知をしてほしい。いわゆる団塊の世代が、70以上になるのがここ数年。しかも、あと10年もすればもう80に届くような者が大勢出てきて、大変な状況になる。市のメインテーマぐらいにして、考えていかなければいけない。われわれも真剣に考えなければならぬし、市の方でも、一歩先を見通して考えてもらいたい。人口構成の中でも高齢者が主要を占める時代が来るとなれば、「福祉計画との連携」というのが、非常に大事になってくると思う。

交通アドバイザー 地域の中で考えながら、バスなど色々な運行をやっているところはたくさんある。もう少し事務局は勉強してほしい。地域でお金を出し合って、マイクロバスを走らせているところもある。農協の方が運転してくれているところもある。自家用有償という言葉の中には、非常に広い意味があるので、もう少し勉強して、石徹白だけではなく、他の地域でもどういう形がいいのかをもう少し整理して、勉強して、ここで具体的な施策に展開していただければと思う。私は、地元のみなさんとお話をされると非常にいいと思う。今日の「方針」のところを見させていただいたときに、教育の問題とか、環境の問題、福祉は書いてあるが、まちづくりの部分との連携はどうされるのかというのが見えてこない。交通の話ばかりなので、生活がどうなっていくのかということを少し加えていく必要があるのではないかという気がした。

「持続可能な交通」については、効率化のところに書いてあるが、「持続可能」は効率化だけではないので見直す必要がある。もっと広い意味で「持続可能」という言葉があり、地域で生活できるかということに「持続可能」ということがリンクしてくるので、運行の効率化のところに「持続可能」が引っ付いているのは、決していいことじゃないと思う。ここは考え方を整理しておいていただきたい。

運行の話で、区域運行だけを検討の方向に掲げるというのは決していいことではない。デマンドというのは、ドア to ドアもデマンドであり、最たるものがタクシーである。タクシーを公共交通として充実しようという話は、ずいぶん前から公共交通の位置付けをしている。このデマンドの話とタクシーの話はリンクされるのだろうと思う。区域運行だけに限られてしまうと、大変問題と思う。もう少し広い意味でのデマンドというものを検討材料にされた方がいいと思う。

交通空白地の基準について、連携計画の中ではバス停から500mという数値を基準とし、バス停から離れて500メートルまでは空白地ではないと定義されている。この基準は見直さずにかれるのか。郡上のような傾斜が大きいところで500メートルというのは、団塊の世代の方、年寄りが増えるという中で、見直していかなければならないと思う。

事務局 空白地のあり方については、現行のバス停から500mという基準を見直す方向で調整を行っている。次回以降に協議できればと考えている。

委員 私のNPOの活動で行っている石徹白の無償運送は、財源がないためできるだけコストをカットしようということで、電気自動車で送迎を行っている。この電気自動車は、東京電力が今年主催したコンペで優秀賞を受賞し、採択されて3年間の無償貸与を受けているものである。石徹白は小水力発電をやっており、その水車の電源を使って充電をするというものである。電気自動車での送迎は既に行っている。それとは別に、今後、自家用有償という形を目指していく中で、収益モデルと

いうのを考えている。路線を維持していく上で、やはりいろんなところから事業収入があるといいと思うので、全国で最近話題となっている貨客混載という荷物と乗客を一緒に運ぶサービスも検討している。しかし、今回の基本的な方針のところは貨客混載の文言がないので、基本方針の4番の「持続可能な公共交通の推進」のところは検討していただきたい。

事務局 現在、長良川鉄道でも行っている為、具体的な施策の中で盛り込んでいく予定である。

会長 石徹白については、路線バスがあるから、自家用の有償運送は許可できないという縛りがある。NPOとしても石徹白で、永続的に取り組んでいこうと思うと、自家用有償運送に切り替えて、経営を改善したいと考えている。それで、先ほどの権限移譲の話となる。路線バスとNPOの共存については難しいところがある。

委員 石徹白のような地理的な条件で、恵那市の飯地町というところがある。恵那市の飯地町が「いいじ里山バス」というのを昨年9月が10月くらいに運行している。その取組は、朝と夕に関しては、学生の利用があるのでこれまで通り行政のバスが走っている。真ん中の昼の便に関しては、利用客が少ないため、その部分をカットして自治会がやっているとのこと。つまり、その昼の便をカットすることによって、公共交通空白地になるということで、公共交通空白地有償運送を自治会が担ってやっている。

会長 それは、時間帯に空白があるからということで、空白地域に認定されるわけか。事務局もよく勉強すること。先ほどの、交通アドバイザーのご指摘にあった、教育、環境、まちづくりは、この公共交通の根底にあることなので、この計画体系の中に…。

交通アドバイザー 基本方針の中にそこまで入れる必要はないと思う。具体的に、今後取組をされるときに入れていただければいい。福祉計画とかは書いてあるが、ほかの分野へは繋がっていないので、そういう部分まで整理しておく必要がある。

委員 岐阜運輸支局ですが、先ほどのまちづくりとか、環境とか、そういったところの連動性というのはもちろん計画に入れていただくところではあるが、基本方針の中で書かなくても、網形成計画のどこかで文書として触れていただければよい。

今日の議論の中で、どのような体系になるかは概ね委員の皆さんには把握いただいていると思う。逆に、「この地域だとどうなるんだろう」という疑問もあろうかと思う。一律に同じサービスにはならない、地域によっても実状は違う、地域に沿ったというところがあるので、それぞれがどういったことになっていくのかというのは、これから焦点になっていくと思う。先ほど、利用促進の話も出たが、市民の皆様に乗っていただかないと始まらないというところがあるが、そうは言ってもなかなか乗ってくれない。高齢者も増えていく。そのために何がしてほしいのか、自分たちは何が協力できるのか、そういったところを事務局の方に言っていただき、ここにいる皆さんがいろいろ協力して公共交通体系を築いていければ、良い計画になっていくと思う。

免許証の返納の関係では、他市の事例として、地域の中で、「近場は車で、出かけるときは公共交通を利用する」といった呼びかけや、高齢者が引きこもらないように「みんなで出かけましょう」、それも、「公共交通機関で行ってみましょう」という取り組みが行われている。免許証を返納する前に、「一回、バスを使ってみましょう」、「こういうことができますよ」、「病院にも通えますよ」、「お買い物もできますよ」といった体験会みたいなものを考えておられる地域もある。

委員 最終的に、どういう記述になるのかわからないが、この骨組み自体はこの流れでいいかと思う。

やはり、郡上市にとって交通の骨というのは長良川鉄道になると思う。長良川鉄道という背骨であって、そこからどのようにバスなどを繋げていくかがネットワークである。背骨に対してどのように無駄な線をそぎ落として必要な線をくっつけるという、網計画というのは、まさにそういう話になってくると思う。その部分の記述をある程度強調していかないといけないと考えている。正しくないのかもしれないが、無駄なものは無駄、足りないもの足りないという、そのところをきちんと示さないと「要る」という判断はできない。「欲しい、欲しい」があまり前面に出てくると、本当にすっきりした網計画になるのかなという気がする。あくまで、郡上市としての長良川鉄道というのがあり、長良川鉄道の利用促進を行い、いかに長良川鉄道を維持していくかと。さらに、維持した上で、それを無駄なく効率的にやっていくかという、そこが一番原点になってくると思う。そういう意味で、もう少し長良川鉄道の書きぶりがあってもいいのではないかと思う。

事務局 鉄道については、確かに、今おっしゃられるとおり利用促進が必要である。経営自体であったり全体の維持していく経費であったり、そのような部分については別途のところでは検討を行う予定をしている。私どもとしては、長良川鉄道を利用する通勤、通学などの形態を考えて、利用促進について、この計画の中でどういう具体化ができるか調整していく。

委員 今回の基本方針のところはこういう形なのかなと思う。本日、皆さんからご意見をいただいた部分に関しては、今後の取組、施策事業が具体的になってきたとき、明確にしていく必要があると思う。

事務局 それでは、本日の会議の日程はこれですべて終了となります。次回の公共交通会議につきましては、12月に開催予定している。

閉会挨拶 副会長

(閉会)