

令和6年度 第4回朝倉市地域公共交通活性化協議会
会議録

日 時：令和7年1月31日（金）10時00分～11時15分

場 所：Pポート 会議室

出席者：＜委 員＞出席 16名（随行なし）、欠席5名

＜事務局＞防災交通課：川上課長、矢野係長、渡邊、黒木
介護サービス課：前田係長 教育課：渡邊

（ 次 第 ）

1. 開 会

2. あいさつ

3. 議 事

（1）協議事項

（2）その他

4. その他

次回日程 令和7年 6月頃を予定（会場未定）

5. 閉 会

事務局) 福岡県の方が、今日は欠席という連絡をあらかじめ賜っております。
それでは開会に先立ちまして、事務局長であります、総務部長の梅田よりご挨拶申し上げます。

事務局長) 本日はお忙しい中ご出席いただきありがとうございます。ただいまから令和6年度第4回の朝倉市地域公共交通活性化協議会を開催いたします。よろしくお願いいたします。

事務局) 続きまして会長よりご挨拶をお願いします。

会長) 皆さんこんにちは。本日は公私ともに忙しい中、また大変お寒い中、ご出席いただきありがとうございます。前回、出席できなかったことをこの場をお借りして、お詫び申し上げます。

さて本日の議題ですが、杷木地域の状況報告の後、高木地区、市街地循環線の見直しなどの協議をお願いします。委員皆様のご協力をいただきながら進めて参りたいと思っておりますので、どうぞ最後までよろしくお願いします。

事務局) それでは早速、レジュメにそいまして、3番、議事に入ります。議事進行につきまして、規約にのっとり会長が指名するものということで、学識経験者の井上委員をお願いします。

議長) ご指名をいただきましたので、務めさせていただきます。皆様最後までご協力をお願いいたします。まず(1)報告事項をお願いします。

事務局) (1)報告事項①、あいのりタクシー杷木エリアの状況報告をいたします。資料の2ページをお願いします。

あいのりタクシー杷木の状況報告です。(1)の運行概要。杷木地域運行エリアとしており、志波、久喜宮、杷木、松末地区、となります。運行形態は事前予約型の、あいのりタクシーです。利用者は、運行事業者に電話で予約をし、自宅もしくは自宅の周辺から目的地の玄関先まで行けるドアツードアで運行しております。運行日時は、月曜日から金曜日、午前8時から午後5時となっております。利用料金は1人片道300円。障がい者手帳所持者は、半額です。こちらは1台のタクシー車両を基本に運行しております。

(2)の利用実績としまして、杷木エリアの路線は令和6年10月1日より運行を開始しており、10月、11月、12月の運行実績と、1月29日までの実績を基に説明します。資料では、10月から12月までを記載しています。

初めに、事前の登録者数、それぞれ末日の数字を記載しており、10月末日で213人、11月247人、12月258人。そして1月29日の時点で267人です。

次に、延べ利用者数は、144人、168人、174人。1月が109人です。延べ利用者数のうち予備車両を使用した方は、10月から、2名、6名8名です。

予備車両とは、利用者の予約が重複した際に、臨時で運行する車両のことです。基本的に1台で運行していますが、どうしても午前中9時台、10時台は、予約が重複することがあり、その場合は、臨時的な車両として予備車両を1台、タクシー車両を出していただいています。

実利用者数は、10月から27人、34人、37人で1月が30人です。1日当たりの利用者数として6.5人、8.4人、8.3人、1月が7.2人となっております。

実運行便数は127便、146便、161便、1月が101便で、うち予備車両は、10月が2便。そして6便。8便。そして1月が7便です。

あいのり率は、10月から1.1、11月が1.2、12月が1.1、そして1月も1.1となっています。10月から12月の特に延べ利用者数は、増加傾向です。しかし、一時的な利用にとどまっており、これからの定期利用者の獲得が課題となります。

参考として令和5年度のあいのりタクシーの実績、4月から3月までの1年間の実績を記載しています。延べ利用者数、杷木東部線が217人、黒川線が198人。実利用者数は、杷木東部線が21人、黒川線が17人でした。

次に2ページ中央、図1目的地一覧で、目的地の上位3位の場所をグラフにしています。

併せて、別添資料でお渡ししている、参考資料、目的地一覧を記載しています。マルキョウから山鹿医院まで、グラフにしたものと、杷木地域を図にしております。上位三か所として、マルキョウが52人、和田外科が49人。森山内科が22人。主に病院や買い物で利用される方が多くなっております。次に、地区別の延べ利用者数を記載しております。

どちらの地区から利用している方が多いかを記した資料です。一番多いのが浜川地区で96人。その次が、杷木団地で49人。その次は大山で43人となっています。

利用者の目的地の分布、位置関係がわかりやすいよう、地図に赤い丸で記しています。先ほどお伝えしたマルキョウや、和田外科、森山内科があるのは図のように市街地中心部で、そこから比較的近い①の浜川や、②の杷木団地などからの利用もあります。地図右側にある③番大山区や④番の白木、さらには、⑩番、右上の赤谷などの、遠くからの利用もあります。図1で示したマルキョウから、山鹿医院のうち、その大多数は、この赤い丸から周辺に集まっており、利用者の多くが杷木の中心部を目的地として集まっている状況です。

あいのりタクシー杷木エリア10月から12月、1月29日までの実績の報告を終わります。

議長）事務局からの説明にご質問ご意見ございましたら、お願いします。特段ないようですので、一番の報告事項については以上とさせていただきます。

次の（2）の協議事項に移り、3点ございますので1つずつ進めます。まず1番目。あいのり高木号の本格運行について、改めて事務局から説明をお願いします。

事務局）これまで高木地区の公共交通について、協議をいただきまして、現在令和6年の4月1日から1年間、あいのり高木号の実証運行をしている途中です。

上半期の実績等、地元の方に報告いたしまして、本格運行に向けて、協議をいただきました。それをもちまして、この協議会にて本格運行を承認いただければと思います。

まず一番の実証運行からです。令和6年の4月1日から今年で令和7年3月31日までの実証運行として運行しております。運行概要は、佐田コース、黒川コースと2つのコースを設け、甘木までの直通便、黒川コースは隔週で黒川から杷木行きの便を作っています。週一日の3便、1日の便数は、行き1便、帰り2便の1日3便としています。

次に、わかりやすいよう上半期で利用実績を記載しています。佐田コースが、のべ利用者数99名。1日の利用者数が3.96。実利用者は4名。運行便数が45便。あいのり率が2.2人です。

黒川コースは、お示しの通り、現在利用者なしです。利用実績がありません。

参考までに去年、1年間の黒川線のあいのりスクールバスの実績を載せています。

この運行実績を元に、アンケート調査を行いました。高木地区で行われている、高木食堂という地域の方が集まる食事会にお邪魔し、直接、高木地区の住民の方に聞き取り調査を行いました。

黒川の方で10名、佐田の方で16名、もちろん利用者の方も含まれておりますのでこの方々全員からアンケート聞き取り調査を行いました。

年齢が100%、60歳以上の高齢者の方で、後期高齢者が半数おられました。

免許の保有状況が、約8割の人が運転免許を現在も持っている状況でした。送迎については、免許、車を保有している人のうち約9割が自分で運転している状況です。また、全体の半数が、市内外に外出する際に車で送迎を頼める親族等、家族の方、近所の方がいるという回答でした。

現在運行しているあいのりタクシー高木号についての認知度は100%でした。皆さん、知っているという事でした。

その中で、利用しない理由を聞くと、ほとんどの方が自分で運転できるから利用しないということです。その他の意見としては、まだ免許返納を今の段階では考えていないという方がほとんどで、先々には、あと5年後、10年後に、免許返納して運転しなくなれば、あいのり高木号を使っていくだろうと、皆さんそういうお考えでした。

聞き取りの中で、運行日、時間をふやして欲しいという要望は上がっています。

黒川コースの実績の方がゼロですが、ほとんどの方は、一応残しておいて欲しいという要望でした。多くの住民のかかりつけ医が、杷木方面の山鹿医院であり、今はまだ自分の車でいけるが、今後、運転できなくなる可能性もでてくるので、杷木方面の便も残しておいて欲しいという意見がかなりの数ありました。

実証運行の実績、並びにアンケート調査の結果をもって、11月8日に、地元協議として、高木地区交通を考える会を開催し、この報告をし、本格運行に向けての内容を検討いただきました。

その結果、運行日や運行時間をふやして欲しいという意見が多かったものの、特に黒川コースの利用実績がないということで、増便は難しいことをお伝えしました。黒川コースの利用がない分、佐田コースの便をふやすという意味で、佐田コースと黒川コースを1つのコースにできないかという意見をいただき、1つのコースにして、週3日、1日2便、(往復1便)とします。

これは現在帰りを2便、実証運行していますが、帰りの2便のうち、2便の利用実績がありませんでしたので、帰りを1便にしても支障はないだろうということで、1日1往復とし、かわりに、運行日を増やすという変更を予定しています。

概要を5ページに掲載しています。右側の赤字が現在の実証運行から変更する内容です。運行コースを、黒川・佐田の混合で1つのコースにすること、杷木便の隔週運行は、そのまま残す予定です。運行日が、週3日、毎週、火水木。水曜日が、混合便は第2と第4水曜日、杷木便が、これまで通り、週1日の隔週第1、第3、第5の水曜日で、1週あたりの便数は変わりません。

車両は、10人乗り1台で、今後あいのりスクールバスは、運行しないということで協議を終えています。

最後にスケジュールですが、今回この運行概要案で承認をいただきましたら、運輸局へ補助事業の変更申請をしたいと考えております。この変更申請につきましても、協議会の承認がいるということです。修正ですが、8ページから12ページと先ほど言いましたが、4ページのスケジュールを7ページから11ページに修正をお願いします。

令和7年1月31日の地域活性化協議会承認後、運輸局へ補助事業の変更申請、括弧書きの方で運行の申請をしたいと考えております。軽微な修正等については、事務局の方に一任いただけたらと思います。2月末までに事務局の方に更新申請出して4月から本格運行開始の流れです。以上です。

議長) 協議事項の①の、あいのり高木号の今年度の実証運行、その結果を受けて、地元と協議した結果、本格運行に向けての、事務局案のご説明をいただきました。

何かご質問ご意見ございましたら、お願いします、いかがでしょうか。

委員) 質問です。地元協議をされたということですが、運行曜日については、曜日のご希望のご意見はあったのでしょうか。

事務局) はい。地元へ聞き取り調査をした中では、それぞれみなさん事情が違いますので、個人の要望はそれぞれありましたが、協議の結果、週の真ん中の火水木であれば、そこで利用できるということで、調整したものです。以上です。

議長) 他にはいかがでしょうか。ここからは協議事項ですので、事務局案に対しまして、この協議会でご承認がいただけるかどうかの手続きを取ります。

あいのり高木号の本格運行についての事務局案に、賛成、ご賛同いただける方は挙手でお示しをお願いします。(賛成多数挙手あり)

賛成多数でご承認いただきました。それでは次の2つ目の議題です。市街地循環線の見直し案について、まず事務局から説明をお願いいたします。

事務局) 続きまして、市街地循環線の見直し案ということで、12 ページからの資料にそって説明します。今年度に入り前回まで協議をいただきました。頂いた様々な意見等をふまえ、事務局として最終的な見直し案ということで提案します。

前回の会議で、優先順位をつけて、車両を選考するとなっておりましたので、まず車両の小型化を行い、それによってきめ細かな目的地へいく対応とすることをまず優先したいところです。

次に市の中心的な公共交通であることを認識し、車椅子対応の車両を導入したいと考えております。それをもちまして、①の車両小型化する、これをワンボックスカー10人乗りの車椅子対応の車両とし、②、新しい市役所及び総合病院、商業施設等へ乗り入れを行って、より細やかな需要に対応していきたいと考えております。

便数は、コース変更による1便の所要時間が長くなることに伴い、右回り、左回りそれぞれ1便ずつ減便となり、その中で最大限の便数確保に努めたいというものです。

前回の協議会の中で、障がい者等の割引の利用者が、どれだけいるのかというご質問がありました。こちらのデータ上では、半額の割引をしてデータで集めておりますが、その障がいの内容の内訳まではとっておりませんので、それぞれの運行事業者に聞き取りをしました。

12 ページ目に記載しています、上秋月・安川線、長湊線、朝倉地域コミュニティバスを運行しています矢野タクシーに聞き取りした結果、車椅子の利用者につきましては、数年前に1回あったということです。障がい者割引の障がいの内容は、精神障がい者手帳の方はいらっしゃったが、身体障がい者手帳の方はほとんど利用者がいなかったそうです。

次に馬田線、福城線、矢野竹線、美奈宜の杜線を運行しています、安全タクシーからの回答は、車椅子の利用者の方が、今年度、令和6年度中に、矢野竹線で1回だけあった。割引の利用者の内訳は、精神障がい者手帳をお持ちの方はいなかったということです。

次に杷木エリアの運行をしている、ひまわりタクシーの回答は、車椅子利用者の方は、これまで一度もいなかった。割引の利用者の方は、精神障がい者手帳は一人もいない。身体障がい者手帳の方はいる、ということでした。

次に、13 ページ。10人乗りの車椅子対応車両予定ですが、それぞれの比較表を作成しています。ワンボックスの10人乗り、と14人乗り。マイクロバスの29人乗りで比較しています。

アクセスについては、やはりマイクロバスでは車両が大きく、乗り入れ不可の目的地が生じるという課題があります。

次に積み残しについては、10人乗り、14人乗り、それぞれ不安は払拭できない課題です。

車椅子対応については、10人乗りは、対応できる。14人乗りは対応できない。マイクロバスの方も△としておりますのは、改造等が必要という意味で、その評価になっています。比較表をもとに、市の事務局の方の優先順位の方を勘案しまして、車椅子対応が可能な車両で運行していきたいと考えております。

その他前回の協議会の中で、いろいろご意見をいただきまして、車両改造ができないかというところで、いろいろメーカー、及び市内の業者等に聞き取りしました。メーカーによると、改造はできるかもしれないが、改造した車両はメーカーの保証の対象外になるということと、社外の部品になるので、部品調達に時間を要する、もしくは調達できない可能性もあるということでした。

市内の自動車販売店に聞いたところ、構造上、改造は困難かもしれないこと、また、部品の価格が不明の為、見積もりもできない。改造できる業者を探すのは難しい、とのことでした。よって、購入後に改造することは現実的ではないと判断しております。

次にEVバスも検討をしてみました。業者から見積もり等をいただき、話を聞いたところ、問題は、充電設備の整備、どこに設置するかという点もありました。運行事業者の方に設置する場合、定期的に入札で運行业者がかわる可能性がある為、業者への設備整備は難しく、その他の場所に設置した場合、事業者は毎回充電の為にそこまで車両を持ってくることになるなど、充電設備の設置選定は容易ではないという懸念もあります。

もう一つの問題は、走行可能距離です。業者によると、パンフレット上は1日100キロから300キロまで走行可能とお伝えしているものの、実際の走行環境や、乗り方によっては、100キロ走れない場合や、最大100から300キロ走るところもあるということで、環境によってかなり異なるということでした。既にEVバスを導入しているところの実績では、元々1日100キロ以内の走行を想定しているところが導入していることが多いということでした。

朝倉市の市街地循環線は、1日135キロを走行する運行ルートであり、もとより100キロを超えている為、充電切れも懸念されます。

また、購入費用もかなり高額で、3000万円以上かかります。国県からの2分の1の補助金等活用しても市の負担金は1000万以上の財源が必要です。よって、より慎重な検討が必要です。

最後16ページにスケジュールを示しているように、今回が最終案ということで提案します。この協議で決定し、新年度、4月に、車両の導入について6月の協議会で運行計画を承認いただき決定したいと思います。その後、事業者選定、運賃協議会を開き、運輸局への許可申請等を経て令和8年1月運行開始としたいと考えております。以上、事務局から提案を終わります。

議長) 議題の2番目の市街地循環線の見直し案について、ただいまの事務局説明に対し、ご質問、ご意見ございましたらお願いします。ありませんか。

小型化するということで、積み残しの心配があると前回も指摘がありましたが、その場合、予備車で対応すると13ページに書かれていますが、課題のところに入れてもいいかもしれませんし、項目の1つに、積み残し対応という枠を作って同じことを記載してはどうか。

事務局) わかりました。比較参照の車両のページにも記載します。

議長) 積み残しに対しては予備車で対応ということではよろしいでしょうか。そういう文言を皆様のお手元にも加筆をお願いいたします。他に何かございませんでしょうか。ないようですので、14 ページの運行概要、15 ページのルート案について承認いただけるか、16 ページのスケジュールについても諸般の事情で若干変更の可能性はあるもののおよその予定でということを前提とし、議案の第2 項市街地循環線の見直し案について、この協議会での承認いただけるかどうかの手続きをとらせていただきます。事務局案にご賛同いただける方は挙手でお示してください。ありがとうございます。賛成多数でご承認をいただきました。

それでは次の3 丁目、最後の議題、3 番地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価についてということで、改めて、まず事務局からのご説明をお願いいたします。

事務局) この事業評価についてですが、コミュニティバス及びあいのりタクシー事業に対し、国からの令和6 年度の補助金交付を受けるに当たり、バス会計年度の令和5 年10 月1 日から、令和6 年9 月30 日までの1 年間の事業内容を評価し事業改善につなげるものです。左側に概要として、路線の導入に関わることと、基礎データを記載しております。続いて右上の計画、目標は、公共交通体系を将来にわたって維持・発展させていくため、コミュニティバスの路線毎に数値目標を定め、利用促進に向けた取り組みを推進することを目標としています。

公共交通体系を将来にわたって維持発展させていくため、コミュニティバスの路線ごとに数値目標を定め、利用促進に向けた取り組みをしております。生活交通確保維持改善計画等の取り組みについては、利用促進に向け、沿線コミュニティ組織とともに、利用状況や整備を認識し、運行内容の見直しを行っています。生活交通確保維持改善計画等の取り組みとしましては、利用促進に向け、沿線コミュニティ組織と共に利用状況や推移を確認し、運行内容の見直しを行っています。

実施状況目的、目標達成については、次の18 ページをお願いします。目標の設定は、令和5 年6 月に活性化協議会会議で決定しております。目標の設定の考え方は、直近2 ヶ月の平均値の増減率をもとに、3 ヶ年の目標値を設定しております。表の一番左の列に路線名を挙げ、左から各路線の実績、目標値設定、事業評価で、参考までに令和5 年度の実績を上げております。

事業評価に移りますが、評価基準A 評価が100%以上、もしくは99%以上。B 評価は70%から99%未満、C 評価は70%未満となっております。それをもとに、年度の実績については、杷木東部線、福城線、矢野竹線、美奈宜の杜線、長瀬線がA 評価となっております。

他の路線で、目標値まで利用者が伸びなかった理由としては、利用者、実利用者の減少や高齢者の運転免許保有率の上昇により、利用者が伸び悩んでいることが原因だと考えられます。

なお、評価の詳細は、次の19 ページからに記載しておりますのでお読み取りください。

13 ページの、今後の課題内容について、路線ごとに各事業者と共に取り組んでまいります。

なお、福岡運輸支局への提出書類としては、17 ページの表と19 ページから21 ページを提出させていただきます。以上です。

議長) ありがとうございます。

ただいまの3 番、地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価、これも案でございますが、説明を受けまして、何かご質問、ご意見ございますか。

委員) 質問です。18 ページの黒川線の令和3 年度実績と令和4 年度で、結果的に目標設定と人員の乖離が出ていると思います。ここの要因が何か把握していないですが、必然的に目標もこれに移行

した目標にはなっているけど、このままいくと黒川線は、ずっとC評価が続くと思われるため、適正な目標設定へ数を見直した方が良いと思います。

事務局) 実際にこのあいのりタクシー黒川線と杷木東部線につきましては、このような減少傾向というところが見受けられておりました。ですのでその経年変化を見た上での取り組みを改めるところでの、今、あいのりタクシー杷木エリアの事業展開を新たにさせていただきましたので、その課題解決というところでは手法はありましたけれども、地元の方々のご意見等をちょうだいしながら、今後の将来像を描いた姿で、改めて運行しております。比較ができなくなってきてしまっているのですが、極端だったのがこの黒川線で、一番多かった時代は、年間5、6千人利用されていた路線でした。特に災害以降が極端に減ってきて、いつもお使いになっていた方が、もう、例えば病院に入られたりとか、施設に入られたりとかで使われなくなったというところから来る部分で先ほどありました黒川地区の利用者の方もゼロになったというところもありましたので、極端に減ってきたところを見極めた上で、新たな取り組みを今展開し始めましたので今回までがC評価になっており、今度は指標がまた変わってこようかと思います。以上です。

議長) 路線ごとで、今回、大きく変わるのは黒川線だけですかね。

事務局) 2番の杷木東部線も変わります。

議長) 19ページの表の一番右側、事業の今後の改善点という項目がありますので、新しいやり方を明示し、今書いている項目はこれ全体に通用することなので、全路線に対して共通するこの改善点はそのまま残してもいいと思いますので。

事務局) その他、改めて運輸局の方と、どこまで明記できるかの確認をさせていただいた上で、最終的には提出しますので、今議長がおっしゃった、改善という方向性を示せればと思います。

議長) どうぞ。

委員) 黒川や杷木エリアについての分析の仕方についての意見です。私は杷木在住で、杷木の実態をよく把握している。杷木の市街地中心部は、病院や商業施設、公共施設等生活圏の必要な場所が集約しており、市街地周辺に住んでいる人は、すべて徒歩でいけるため、歩けばあいのりタクシーを利用する必要がない。だから、分析結果だけみれば、利用者数が少ないように見える。

分析結果で利用者が多い杷木団地は、災害後に市が作ってくれたもので、ここは極端に高齢者が多く、そのため歩くのが困難な人が多く、利用者が多いという結果になっていると思う。浜川地区もそれに似ている状況です。

一方、志波や久喜宮の利用率が低い理由は、皆、車を運転して移動しているから。今後、高齢になり、免許返納する人が増えれば利用者も増えるはず。今は利用していないが、今後も利用できるようにはしてほしいという要望が地域ではでている。甘木などの利用者数と単純に数値だけで比べるのではなく、地域の特性を踏まえた視点で、利用者数をみてほしい。

議長) ただいまのご意見、何か事務局で回答ありますか。

事務局) 意見ありがとうございました。今のようなご意見等も踏まえた上で、現在の新たな「あい
のりタクシー杷木エリア」という取り組みを考えました。

今後、免許返納し、運転しない人が増えていく将来を見越して、病院や買い物などの生活圏の移動に使い勝手のよいように改善したものです。今後も改善しながら事業を継続していきたいと考えております。

議長) 他にはいかがでしょうか。どうぞ。

委員) 今の件に関連しますが、浜川地区の利用者が一番多い多いのはなぜですか。

事務局) 浜川地区には、定期利用者の方が1名いらっしゃいます。その方お一人が、週2回程度、通院と買い物で往復利用されていますので、地区の利用者が1名ではあるものの、利用回数が最も多いという結果になっております。

議長) 他にいかがでしょうか。どうぞ。

委員) 運賃の方は、現状維持の100円ですか。

事務局) 循環線の運賃ですか？運賃については、また、別の運賃協議会で協議しますが、今のところ100円で考えております。

議長) 他にありますか。ないようですので、③の地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価について、この黒川と杷木東部線については、もうはっきりとした運行内容の変更が行われますので、そのことを、19ページの事業の今後の改善点のところに、運輸局と相談の上記入し、した方がいいということになりましたら、追加記入をするということを前提に、他の部分については、事務局案に関しまして、ご賛同いただける方は挙手でお示しをお願いします。

(賛成多数)

ありがとうございます。賛成多数でご承認をいただきました。

それでは協議事項3点について、いずれもこの協議会としてのご承認がいただきました。

それでは議事につきましては以上をもちましてすべて終了となります。ありがとうございました。

事務局) それではレジュメに戻りまして大きな4番、その他、次回の日程は新年度、令和7年度に入りまして、現在のところ6月を予定しています。今後の手続きの関係で、もしまた改正しなければならぬことがあれば連絡を差し上げます。

もう1点だけ、事務局の方から報告です。杷木方面の西鉄バスの小石原線・宝珠山線は、予定通り今年度いっぱいをもって廃止になるところです。半年延長して欲しいということで、うきは市と東峰村から要望があり、現在、減便して延長で運行されておりますが、3月いっぱい廃止になるということです。

その代替の措置については東峰村が独自で検討を進めてあり、確定した内容がこちらにも報告されればまた、こちらの協議会の中でご報告します。

それでは、5番、閉会の言葉を、副会長、よろしくお願いいたします。

副会長) 皆さんお疲れ様でございました。今日、承認いただきましたことにつきまして、事務局の方でスムーズに進められるようお願いいたします。これで終わります。お疲れ様でございました。