1　市民意見公募の実施状況と結果について

（1）公表した案

「第 12 次立川市交通安全計画素案」

（2）案の公表場所

市ホームページ、交通企画課窓口、立川市役所３階市政情報コーナー、窓口サービスセンター、子ども未来センター、学習館、図書館

（3）意見提出期間

令和８年９月 18 日～令和８年 10 月 16 日

（4）結果

ア　提出者数　　５名

郵送	ファックス	Ｅメール	ＨＰフォーム	来所
０名	０名	０名	５名	０名

イ　意見の件数　42 件

全体に関わること	第１章 はじめに	第２章 交通事故等の現状と課題	第３章 交通安全対策の実施状況	第４章 計画の目標と重視すべき視点	第５章 講じようとする施策	第６章 交通安全対策推進体制の強化	その他
２件	０件	２件	２件	１件	23 件	９件	３件

ウ　市の回答結果

意見を反映するもの	市の考え方を説明するもの	その他
19 件	23 件	０件

※1 名の方から複数の意見が提出されている場合は、それぞれの内容ごとに件数をカウントしています。

2　意見と市の考え方について

（1）意見を反映するもの（19 件）

整理番号	該当箇所	意見	市の考え方
1	全体に関わること	引用図が小さく読み取れないため、QR コードの併記や、コーナー内では資料の図部分のみを拡大して引用し、計画書の巻末に資料編等の形で、実物大に近い大きさで再掲してはいかがでしょうか。	引用図は紙面構成を踏まえ、可能な範囲で大きく掲載します。また、計画は紙媒体ではなく電子データで公表します。
2	全体に関わること	市のコミュニティバス「くるりんバス」に関する記述が素案に全くありません。高齢化社会における免許返納者等を含む市民の足を支える重要な事業であり、市民の利用しやすさの向上等の利便性を高めることは交通安全とは切り離せない密接な関係があり重要と思いますので、項目として追記頂きたくご検討をお願いいたします。	本計画においては、「くるりんバス」に関する記述はございませんが、62 頁の高齢ドライバー対策として、東京都シルバーパス制度を周知し、公共交通の利用を促進する旨を追記しました。
3	第２章	P9：「交通事故発生件数は、・・・20.8%削減しました」とあるが、事故発生件数は意図的にコントロールできるものではなく、結果として減少しただけであるので「削減しました」の表現には違和感を感じます(コントロールできるならもっと削減していただきたい)。 目標として「削減」を掲げるのはまだ理解できますが、図 2-8 中でも「減少」と表現しており、推移を示すこの段落においては不適当では。	交通事故発生件数の比較のため、「減少」に修正しました。
4	第２章	P21：歩行者にも交通ルールの理解を促すこともちろん重要で異論ありません。同時に、歩行者が被害者で、自動車が加害側となる事故が一般的に圧倒的に多いことを踏まえると、歩行者が横断歩道の横断時に過度に車両に気遣って	右左折車両の、横断歩行者の安全確認への配慮に関する内容を追記しました。

		走るような状況は避けるような工夫も必要と思います。例えば「なお、歩行者が横断歩道を渡る際に、右左折の車両は歩行者が安全に無理なく横断できるように十分に配慮することが重要です。」などの“歩行者に無理させない”主旨の啓発事項についても、この箇所もしくは別の関連個所に追記頂く等を希望します。	
5	第５章	P49：市内の高齢者や子供の交通事故の多さは、来街者や産業車両等の近隣の幹線道路からの通過車両や住居地域の生活道路への流入車両が主要因とされています。住宅地域内の道路は地域住民の生活のための空間であって、通過車両が通りやすいように整備するというような車両側の利便性を優先すべきものではありません。人命保護のためには必ずしも道路の整備が解決策ではなく、流入車両を防いで生活空間を守る対策が必要ですので、通行制限やその標識の強化等の施策も追記してください。	生活道路への流入車両の対策は、(52 頁) 2) ①生活道路の整備推進　で記載しております。また、生活道路における自動車の法定速度の引き下げに伴う指導取締りについて、72 頁　３．（５）に追記します。
6	第５章	P54：「スクールゾーン」の語句は p52 が最初の掲載個所のため、p54 にある注釈は p52 に記載すべきではないでしょうか。)	スクールゾーンの注釈は 54 頁から 52 頁に修正しました。
7	第５章	P59、65：16 歳以上で適用される青切符制度の周知を「高等学校における交通安全教育」及び「高校生・成人」の項目にのみ記載しており、中学生には周知しない理由はなんでしょうか。 中学生は車道通行の原則が厳格化する時期でもあり、かつ、数年後には青切符の当事者となる極めて重要なライフステージにあることから、将来のリスクを見据えた事前周知が必要ではないのでしょうか。対象年齢に達した後に周知す	青切符制度の周知に関する内容を追記しました。

		るのではライフステージに応じた先回りの教育として機能していないのではないでしょうか。	
8	第５章	P59：「また、・・・自転車への交通反則通告制度（いわゆる青切符制度）の導入について、高等学校の協力要請のもと周知啓発を行います」とありますが、要請がなければ動けないのでしょうか。東京都の交通安全計画では「学校等と連携して高校生に対する」「啓発」を掲げるなどしている中、立川市では周知啓発に向けた積極的な対応はしていただけないのでしょうか、東京都がやるから立川市はやらなくていいということなのでしょうか。	市からも働きかけを行いますので、「高等学校と連携し周知啓発を行います」という表現に修正しました。
9	第５章	P62：「また、自身の運転に不安を覚え、運転をためらうようになった方に対し・・・制度の周知に努めます」とありますが、例えばP64では「周知を行います」という表現などもあるところ、意図的に文末の書き方を使い分けているのでしょうか。表現を弱めているように見えますが。	「周知を行います」という表現に統一しました。
10	第５章	P66：「スマートフォン、イヤホンやヘッドホンを使用しての運転や、傘差し運転などの「ながら運転」の危険性を周知するとともに、歩道通行時の歩行者優先など交通ルールやマナーの啓発を図ります」とありますが、これらの例示に違反行為が含まれていると思われるところ、「危ないからやめましょう」という危険性の周知（モラルへの訴え）とは次元が異なるのではないでしょうか。「違法性」等、違反行為であることを明確にするか、せめて他の段落で使用されている「悪質性」や「迷惑性」などを追記するなど、強いメッセージを打ち出していただきたいです。	スマートフォン、イヤホンやヘッドホンを使用しての運転や傘差し運転は、危険性、迷惑性の高い違反行為であることを強調する表現にしました。

11	第５章	P66：「保険が附帯される」とあるのは「付帯」、P70 に「取組み」とあるのは「取組」、「及び並びに」や「又は若しくは」の使い方、常用漢字の使い方など、個別に挙げると際限がないのでいたしませんが、複数箇所に多数の形式的誤りが見受けられます。	全体的に見直します。
12	第５章	P66、74：「加害者になったときには大きな経済的負担が発生する」や、「交通事故を起こした本人やその家族に多額の経済的負担が発生する」とありますが、加害行為を行なっておきながら、これをやむを得ないコストであるかのごとく「経済的負担」と表現するのは被害者感情と乖離しているのではないでしょうか。自らの加害行為、違反行為に伴い負うべき当然の責任であり、東京都の交通安全計画においても、「経済的負担」などという表現は用いられておらず、「高額の賠償責任を負う」などと表現されています。	「高額な賠償責任を負う事例が発生する」という内容に修正しました。
13	第５章	P69：「質的な駐車場整備」の“質的”との表現がわかりにくいため、どのようなことか例示等で追記してください。	市街地における駐車場の配置の適正化や、多様な利用者ニーズ、車種への対応を指す旨、注釈を追記しました。
14	第５章	P71：ここでの「取締まりを引き続き要請」の「要請」は誰から（ガイドラインに関する注釈等や p72 の次の項目からは、市もしくは警視庁もしくは周辺施設関係者でしょうか)、誰へ（違法駐車を誘発する周辺関連施設の関係者でしょうか、もしくは駐車監視員でしょうか）を指すのか読み取れないため、追記してください。もしもここでの主語が“施設関係者”を指している場合は「取締り」という表現は適切なのでしょうか？「誘導」ではないでしょうか。	「取締りを行い、違法駐車の抑止に努めます」に修正しました。

15	第５章	P74：「不幸にも交通事故の被害者となった方のため、充実をはじめ、自転車損害賠償保険等への加入など民間保険制度を含めた周知・啓発に取り組みます」とありますが、何を充実させるのでしょうか。目的語が落ちているのではないでしょうか。	「充実をはじめ」を削除しました。
16	第５章	P76:今年の千葉豪雨を含めて死亡事故が続いた水害や内水氾濫は、気候変動の影響によって今後も続くことが予測されているため、我が市内においても事故防止の対策を強化する必要があります。従来は起きなかった事象が最近は発生してしまうことへの認識が不十分なことが事故につながってしまうと思いますので、設備面の対策もさることながら、啓発が非常に重要と思います。強雨や豪雨時等にアンダーパスから十分に手前の位置で進入を回避するようなルートの案内や、浸水深さを示す現地での表示などを写真や図解で示すなどの注意喚起を行うための追記をご検討下さい。	豪雨時には、アンダーパスは避けて安全な道路への迂回を周知する、現地標示板の写真を掲載します。
17	第５章	P76：不要な行間スペースが２か所あるように見えます。	修正しました。
18	第６章	P79:施策の実施状況や数値指標の達成状況が計画と乖離した場合について、どのような状況を原因分析や改善検討の対象とするのか、判断の考え方を明記してください。 その際、過年度の実績、目標値との比較、社会情勢の変化、他区市町村との比較など、判断する際に考慮する事項を可能な範囲で示してください。 すべての指標について一律の数値基準を設定することが困難な場合には、指標の性質や状況に応じて総合的に判断することが分かるよう、その考え方を明記してください。	社会情勢の変化、道路交通環境の動向、法令改正等の状況、過去の実績や推移、都内全体や他市との比較、目標値や各数値指標等を検証し、毎年「立川市交通安全運動推進協力会」において総合的に判断していくため、その際に考慮する事項を追記しました。

19	第６章	P83：横軸の評価指標「(丸数字の) ７、８、９」(啓発関連)に関する縦軸の施策との関係を示す〇印は、啓発に関わる「第３節　道路交通秩序の維持」の「１．駐車秩序の維持」及び「３．指導取締りの強化」、また、「第６節　災害に強い....」の「２．災害時の交通安全確保」にも〇印は該当するように思います。	全体的に見直し、評価指標との関係性が深い施策のみに〇印を付記することにしました。

（２）市の考え方を説明するもの（23 件）

整理番号	該当箇所	意見	市の考え方
20	第３章	P36：二小の西側にある競輪場方向への一方通行路ですが、歩道も防護柵が返って邪魔で、歩道が人同士がすれ違えないほどの狭さになってしまっています。この周辺には曙学童や保育園があり、曙学童に通わせている親の立場からすると、迎えに行った帰りに手を繋いで歩きたいのですが、この狭さゆえに歩道を 2 人で歩くことができないため、わざわざ歩道側ではない方を歩いています。二小の建て替えタイミングに合わせて、歩道を広くして欲しいです。	個別具体的な意見として交通管理者（立川警察署）、市関係部署と共有します。
21	第３章	P38：これは公園緑地課の所管かもしれませんが、9 月中旬に公園横を通ったら、雑草が伸び放題でとても遊べる状況にありませんでした。予算や人手の問題はありますが、ぜひ気軽に遊べるようにメンテナンスしてほしいです。	個別具体的な意見として市関係部署と共有します。
22	第４章	P45～46:各目標値の算定方法やその設定の経緯についての説明が注釈欄等にあったほうが良いと思います。	括弧書きで参照頁を記載し、81 頁以降に整理しております。
23	第５章	P52：「通学マップ」は通学児童や保護者向けを主体した資料であるため、来街者/流入/通過車両の運転者に対してスクールゾーンの存在や位置を啓発するためには、スクール	「通学マップ」（19 校分）は市ホームページに公開している旨を記載しております。

		ゾーンに特化したマップを一望化できるように工夫する必要があると思います。児童の通学時間帯の車両による交通事故は後を絶ちません。本計画における重要事項として、計画書上でも明確に図示したほうが良いと思います。	
24	第５章	P53：「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」が出現するが、初出なので法律番号を付すのでは(そのほか条例も含め複数箇所。付さないなら付さないで本計画内で平仄を合わせるべきでは)。	法律番号は交通安全計画策定のうえ根拠となる「交通安全対策基本法（昭和 45 年法律第 110 号)」のみ付しています。
25	第５章	P56:緑川通りは､東橋交差点東側の区間で逆走する自転車、歩道を走る自転車が散見され、歩道を歩いていると双方のすれ違いに難儀することがあります。車道通行と逆走禁止を厳格に周知してほしいです。	自転車のルール・マナーの周知徹底とともに、個別具体的な意見として交通管理者（立川警察署）と共有します。
26	第５章	P57、P71：駅東側にある歩行者用の中央線ガードですが、標識にもあるように、車両通行止めのはずです。にも関わらず、自転車から降りて通行する人はほとんどいません。壁のイラストでリニューアルされて監視カメラもつきましたが、自転車のマナーが一向に改善されません。駅西側のガードよりも狭く、自転車とすれ違う時の余裕がほとんどありません。このようなパブリックコメントがある度に意見していますが、全く改善がなされないことが残念でなりません。	自転車のルール・マナーの周知徹底とともに、個別具体的な意見として交通管理者（立川警察署）と共有します。
27	第５章	P67：「飲酒運転は禁止」の引用図（東京都版）は素案の以前の版にあった図（警視庁版）の図のように図中に「×」印も必要と思います。「ヘルメットを着用」の引用図は、親子や幼児に関する記述部分のため、同じく以前の版にあった図（警視庁版）のように親子の図のほうが文章とより整	警視庁と東京都の引用元を統一しました。

		合し、読者にも自分事として見れて良いと思います。	
28	第５章	P69:北口のタクロスの前の道や南口の駅前からウインズ方面に抜けるグランデュオ前の道は、路上駐車が多く、自動車運転時に安心して通行できません。特に北口は横断歩道前後に駐車されていることもあり、通行にとても神経を使います。同乗者の乗降が主かと思いますが、こう言った一時停車についても取り締まってほしいです。	個別具体的な意見として交通管理者（立川警察署）と共有します。
29	第５章	P71：東橋交差点において、北から南の立川立体に向かう車が赤信号に変わった直後に交差点に進入し、時差式の右折信号で立川立体方面から来て東方向へ向かう車とぶつかりそうになるシーンをよく見かけます。特に、立川通りではなく狭い脇道(シネマ通り方面から来る一方通行)から無理に交差点に進入する車が非常に多いです。定期的に白バイや覆面パトカーによる取り締まりが行われていますが、むしろ彼らがいない朝通勤ラッシュ時のヒヤリハットが多い気がします。	個別具体的な意見として交通管理者（立川警察署）と共有します。
30	第５章	P71：曙陸橋の近く、新豚亭の前の交差点について、見通しが悪い上に東京ガス方面から立川立体方面に向かって東から西方向に行く車に対しては一時停止の義務があるはずです。しかし、ここの一時停止はほとんど守られていない印象です。毎朝 7:30 頃に通過する白い車は一時停止することなく交差点に進入していますし、曙陸橋から新豚亭前を通って東京ガスの方に歩いて向かおうとすると見通しが悪く、一時停止無視の車に突っ込まれそうになったことがあります。ここで取り締まりが行われているのを見たことがないので、取り締まりを強化して欲しいです。	個別具体的な意見として交通管理者（立川警察署）と共有します。

31	第５章	P72：上記（整理番号 13）同様に項目タイトルは「....の取締り″や誘導″の強化」のほうが良いように思います。	内容には誘導も含まれておりますが、項目タイトルとして「取締りの強化」としています。
32	第５章	P75：「自転車損害賠償保険等」の項目において、「保険事業者による自転車損害賠償保険等や「ＴＳマーク」 などについて周知し、 加入を啓発」とありますが、東京都の交通安全計画や、交通事故発生件数で立川より上位の八王子市及び町田市の交通安全計画では「ＴＳマーク」について一切触れていない中、立川市では前期計画から引き続き、飽くまで付帯保険である「ＴＳマーク」を対人賠償事故に備える保険として加入の啓発を掲げていますが、何か理由があるのでしょうか。 「ＴＳマーク」も一つの選択肢であり、自転車の整備が重要であることはもちろん理解するのですが、1 年ごとに店頭で更新する必要があり、かつ、例えば「立川市第２次自転車活用推進計画」に記載のある賠償事例と照らしても、青色ＴＳマークでは全く賠償額をカバーできておらず、判決当時と異なり、現在は金利ある世界になったことを始めとして物価等も大きく上昇している中、同一の事故が発生した場合にＴＳマークのいずれの限度額をも超える判決が出る可能性は相応に考えられるところ、いざという時の保険になりえない可能性がある付帯保険で備えとしては十分であるかのように加入を促すことは「不幸にも交通事故の被害者となった方のため」「自転車利用中の対人賠償事故に備える」としている本計画の趣旨とも乖離があると思いました。	自転車損害賠償保険等の加入の重要性と自転車安全整備店の自転車安全整備士が点検・整備した自転車に損害保険及び賠償責任保険が付く「ＴＳマーク」の周知を意図しております。
33	第６章	P79：目標未達や計画との乖離が生じた場合には、	目標未達や計画との乖離が生じた場合は、ＰＤＣＡサ

		「実績の確認 → 原因分析 → 課題の特定 → 施策の継続・変更・追加等の検討 → 改善策の実施 → 改善後の効果確認」 という一連の流れにより、点検・評価結果を具体的な施策改善につなげることを明記してください。	イクルの一連の流れにより、点検・評価の結果を踏まえ効果的な交通安全施策を推進します。
34	第６章	P79：取組の実施件数や参加者数等の活動実績だけでなく、交通事故の発生状況、交通安全意識や行動の変化など、施策の実施によって市民や道路利用者にどのような成果が生じたのかを把握できる指標についても、可能な範囲で設定・活用してください。 また、活動実績を確認するだけでなく、その活動が成果につながっているかという観点から評価することを明記してください。	評価指標の設定については、①～⑩の 10 項目で整理しましたが、毎年度、ＰＤＣＡサイクルを回していく上で、必要な数値（指標）があれば活用していきたいと考えております。 また、評価指標の結果が、どのような成果につながっているか、という視点から評価してまいります。
35	第６章	P79：毎年度の点検・評価で明らかになった課題や原因分析の結果を、次年度以降の施策の継続、変更、追加、重点化等の判断に活用することを明記してください。 また、前年度の評価結果を踏まえて、次年度の施策をどのように見直したのかを確認できる仕組みを設けてください。	毎年の進捗管理及び施策の点検・評価の結果を踏まえ、社会情勢の変化や道路交通環境の動向に適応した効果的な交通安全施策を継続的に推進します。 施策の進捗状況の確認及び点検・評価は、ホームページ等で公表し市民への周知を図ります。
36	第６章	P79：点検・評価結果を公表する際には、数値目標の達成状況だけでなく、可能な範囲で、 ・目標未達・計画との乖離の状況 ・その原因・背景 ・施策の実施過程における課題 ・今後の改善策 ・次年度以降の施策への反映内容	「立川市交通安全運動推進協力会」で検証された施策の進捗状況の確認及び点検・評価は、ホームページ等で公表し市民への周知を図ります。 公表内容の詳細については、立川市交通安全運動推進協力会での議論を踏まえ、可能な範囲で公表してまいります。

		・改善策を実施した場合の効果 についても公表することを明記してください。	
37	第６章	P79：以上（整理番号 17、33～36）を踏まえ、第２節「施策の点検・評価」について、ＰＤＣＡサイクルを単なる進捗状況の確認にとどめず、 「実績の確認 → 原因分析 → 課題の特定 → 改善策の検討 → 施策の見直し・実施 → 効果の確認 → 次年度以降への反映」という一連のサイクルとして継続的に運用することを明記してください。 目標未達や計画との乖離が生じた場合には、その原因を分析し、分析結果に基づいて施策の継続・変更・追加等を検討するとともに、その結果を次年度以降の施策に反映することを明確にしてください。 これらを計画に明記することで、点検・評価が「実績値の確認」で終わることなく、原因分析、施策改善、改善後の効果確認、次年度以降への反映までつながる、実効性のあるＰＤＣＡサイクルとして機能する計画となるよう、内容の充実を求めます。	ＰＤＣＡサイクルによる進捗管理は、本計画から初めて盛り込んだ内容であるため、実効性のあるＰＤＣＡサイクルとして機能するよう充実を図ってまいります。
38	第６章	P81：４つの指標の事故件数の目標値（第 12 次計画期間）の値（25 件/年、136 件/年、54 件/年、218 件/年）が、いずれも素案の以前の版での値（23 件/年、108 件/年、50 件/年、192 件/年）よりも多くなった経緯と算定方法について教えて下さい。	素案以前は前計画期間の最終年から削減数値を算出していたのに対し、素案では前計画期間の平均値から削減数値を算出したことによります。
39	第６章	P82：「⑦は、市民の交通安全意識（交通ルール・マナーの遵守）の向上として、市民へのアンケート調査等により、80%以上の意識変容（向上）を目標としています」とあり	評価目標に関して、意識変容（向上）は、交通事故防止（事故件数減少）には、重要な指標と考えていますが、一方で実態把握や推移を的確に捉えることが難し

		ますが、以下に掲げる点等、誰に対して何をどのようにという点に具体性がなく、なぜこの目標値設定がなされているのか納得感がありません。このような定性的で効果の見えない目標より、自転車損害賠償保険への加入率向上などの定量的なものを目標として掲げて取り組んでいただきたいです。 ・P2 で市民の定義について、「来街者や通過交通を含めた市内で活動するすべての人を含みます」となっていますが、どのようにして一時的な来街者等にまでアンケートを実施するのでしょうか。また、仮に「市民」に対してアンケートを実施したとして、立川市の施策による効果だとどのようにして証明するのでしょうか。 ・「意識変容」ということですが、計画期間中に同一の者に複数回アンケートを実施して意識の変化を追跡するということでしょうか、それとも単に「意識が向上した」等の肯定的な回答をした者の割合を 80%以上にするということでしょうか。前者であるなら相当困難だと考えますし、後者であるなら現状が不明なので、この値が高すぎて実現不可能な数値なのか低すぎる数値なのか判断できません。 また、平時から悪質・危険な運転を行なっている者と、自ら交通安全講習に参加するような意識の高い者を「意識変容」という点で一括りにするのは不適当なのでは。 ・例えば、P68 の街頭調査の結果で、８割の者が「ながら運	いと認識しております。今計画では、基本的に定量的な指標を設定しておりますが、審議会での議論も踏まえ、意識変容（向上）という定性的な評価指標も加えております。

		転をしたことがない」と回答し、「しょっちゅう」と回答したのがたったの１名とのことですが、一時不停止、並進、無灯火、逆走等の違反行為が日常的に見受けられる中、イヤホン等をし「ながら」運転している人の割合がそれしかいないというのは全く現実感がなく、明らかに回答者のバイアスが働いているとしか感じられない中、市民の意識が本当に向上し、かつ、それが立川市の施策の結果であるとどのようにして本アンケートで測定するのでしょうか。 ・上記にも関連しますが、個人の主観に依存し、実際のルール遵守の度合いを全く担保しないような数値を目標値として設定することは適切なのでしょうか。	
40	その他	富士見通り（西立川保育園北側付近）には信号の無い横断歩道がありますが、近くには保育園 幼稚園があり、小中学校の通学路でもあるため子供の交通量が非常に多いです。押し式ボタンの信号機設置等、対策が必要かと思います。	個別具体的な意見として交通管理者（立川警察署）と共有します。
41	その他	富士見町１丁目の都道 153 号線には緑の路側帯舗装がされていますが、路側帯上の路上駐車が頻繁にあり見通しを悪くしています。歩行者、自転車、自動車、バスと交通量が多い道なので危険ですし、車椅子やベビーカーは路駐があると車道側に回り込むしかありません。ちなみに標識は駐車禁止であり駐停車禁止ではありません。またスーパー付近では横断歩道がすぐ近くにあるにも関わらず、歩行者による車道横断が頻繁にありこちらも歩行者に対する啓蒙看板等対策があればいいなと思います。	個別具体的な意見として交通管理者（立川警察署）と共有します。

42	その他	小学生の自転車利用時のヘルメット着用率をもっと高めていく必要があるかと思います。大人にも課題はありますが、まずは市公共のスポーツ施設を利用する際や学校のグラウンドをスポーツ利用する際等は、自転車来訪者に移動時ヘルメット着用をルールとして明文化し啓蒙することと、利用団体監督者にチームへのヘルメット着用を指導する旨を義務付けるなどの啓蒙があればいいなと思います。	個別具体的な意見として関係部署と共有します。

（3）その他（参考意見として庁内で共有するもの）（0件）

整理番号	意見