

第1回網走港安全利用対策推進委員会 議事録

日時 令和4年2月14日 午後2時00分～午後4時00分

場所 オホーツク・文化交流センター 3階 学習室

出席者

〈委員〉

石井委員、川瀬委員、新谷委員、山田委員（Web参加）、上田委員（Web参加）

〈オブザーバー〉

網走消防署 金田警防課長、紋別海上保安部 立崎交通課長、同 村井交通課専門官、同 中村航行安全係、網走海上保安署 梅本次長、同 亀山警備救難係、網走警察署 大宮地域課長、オホーツク総合振興局 伊藤水産課長、網走海区漁業調整委員会 渡邊事務局長

網走市長 水谷洋一

〈事務局〉

川合農林水産部長、渡部水産漁港課長、吉田建設港湾部長、立花建設港湾部次長、梅津港湾課長、吉井港湾課港湾管理係長、高崎港湾課港湾管理係主査、畠山港湾課港湾管理係主事、大段都市整備課計画係技師

〈業務支援機関〉

㈱北海道二十一世紀総合研究所 小山部長（Web参加）、同 有我主席研究員

1. 開会

（1）市長挨拶

日ごろから網走港の利用につきまして、委員の皆さまを始め関係各位の格別なご理解とご協力をいただいておりますことに深く感謝を申し上げます。また、新型コロナウイルス感染症による蔓延防止等重点措置が適用され、こうした状況のなか当委員会の開催にご理解をいただきましたことに併せて感謝を申し上げます。

さて、本日、昨今の秋サケ釣りブームを背景に、網走港湾施設内の水域施設において、小型の船舶を使った釣りが急増しており、大型船の近くに停泊・停留し釣りをする、もしくは昼夜を問わず航路を横切るなど、人命にも関わる大きな事故につながりかねない行為が発生している状況にあります。

本委員会につきましては、こうした状況のなか、課題と対策について、網走港におけるプレジャーボート、ミニボートの対象区域への侵入及び航行について、安全確保に向けて規制も含めた対策についてご議論いただきたく、諮問をさせていただくものです。

現状と課題の詳細につきましては、後ほど担当から説明いたします。

委員の皆様には、ご多忙の中恐縮ですが、今申し上げた点につきましてご議論いただき、答申賜りますようお願い申し上げます。ご挨拶とさせていただきます。よろしくお願いいたします。

(2) 委員、オブザーバー、事務局の紹介

事務局より、委員、オブザーバー、事務局を紹介した。

2. 委員長、副委員長の選出について

○議事を進めるにあたり、網走港安全利用対策推進委員会設置要綱により、委員長・副委員長は委員の互選によって定め、議長は委員長があたることになっているが、まだ、委員長、副委員長が決定していないことから、決まるまでの間、市長が議長を務めた。

○委員長・副委員長の選出について、事務局案として、委員長に、北海道大学公共政策大学院の石井委員、副委員長に、弁護士法人オホーツク北斗の川瀬委員とする提案があり、他委員の意義がなく、提案どおり決定した。

(市長から委員長に諮問書を手交。)

(市長退席)

3. 委員長挨拶

ただいま、網走港安全利用対策推進委員会・委員長にご指名いただきました石井でございます。

今回、網走港の安全利用ということで、秋サケの釣れる場所が北に移動しているという流れがある中で、特にここ数年、網走港の安全利用上懸念される事態が起こっているということです。港湾区域でありながら、サケが遡上する網走川の河口に位置しているというかなり特殊な網走港の条件に起因する状況に対して、どう具体的に対策を考えていくかというのがこの委員会のテーマと思っています。

なかなか難しいところもあるかと思いますが、皆さま方のお力添えをいただきながら、より良い方向での整理をこの委員会でできればありがたいと思っています。

どうぞ忌憚のない議論をしていただきまして、より良い対応策が見い出せればと思っていますのでよろしくお願い申し上げます。

4. 議事

(1) 網走港の現状と課題

石井委員長

議事(1)の「網走港の現状と課題について」事務局から説明願います。

(事務局より網走港安全利用対策推進委員会資料「網走港に現状と課題」、「資料1」、「資料2」、「資料3」、「資料4」、「資料5」について説明)

※別紙 「網走港の現状と課題についての説明要旨」 参照

(この間、Web 参加委員から「聞こえていない」との連絡があり、中断し調整。)

事務局

続きまして、動画で漁業の様子等をご紹介しますと思います。

最初の動画は、ちょうどホタテの漁船が帰ってくる時ですが、真ん中に移動している点のようなものがミニボートです。このように大型の船が移動している前を平気で横切るような行為が散見されています。

次は、サケの定置網の網上げに行く際です。場所は帽子岩の外側です。今漁船が近づいていくにもかかわらず、ミニボートが停留し、どけるようにお願いしても全くどけないような状況です。このようなことが毎日続く状況です。また、船が大型のためゆっくり進んでもこれだけの波が立ち、非常に小さなミニボートは不安定なためとても危険な状況となっています。

（この間、Web 参加委員から「動画が見えていない」との指摘あり）

事務局

映像が届かないようですので、動画については今の口頭での説明に換えさせていただくということでよろしいでしょうか。

（山田委員、上田委員ともに了承）

事務局

以上が今日用意した資料の説明となります。

石井委員長

進め方に行き違いがあったようで、大変失礼しました。

議事を進めてまいります。

今の説明に対してご質問等があれば、時間の関係もあるので意見交換の時に併せてお願いできればと思います。

次に、委員会オブザーバーとして参加されている方々に、ただいま事務局からの説明について関連事項等ありましたら、説明いただきたいと思います。

まず、資料の4にありました「港則法」について、海上保安署さんから、法解釈等の補足説明がありましたらお願いしたいと思います。

網走海上保安署 梅本次長

港則法に対する解釈については、先に網走市港湾課に提出しているものがありますので、詳しくはそちらの方をご確認いただきたいと思います。この場で読み上げることといたします。

1 適用条文

（1）係留等の制限

法第8条 汽艇等及びいかだは、港内においては、みだりにこれを係船浮標若しくは他の船舶に係留し、又は他の船舶の交通の妨げとなるおそれのある場所に停泊させ、若しくは停留させてはならない。

罰則規定 なし

(2) 移動命令

法第 9 条 港長は、特に必要があると認めるときは、特定港内に停泊する船舶に対して移動を命ずることができる。

罰則規定 法第 52 条（3 か月以下の懲役または 30 万円以下の罰金）

準用規定 法第 45 条（特定港以外の適用港についても適用）

(3) 停泊の制限

法第 10 条 港内における船舶の停泊及び停留を禁止する場所又は停泊の方法について必要な事項は、国土交通省令（※）でこれを定める。

罰則規定 法第 55 条（30 万円以下の罰金又は拘留若しくは科料）

（※）港則法施行規則第 6 条

船舶は、港内においては、次に掲げる場所にみだりにびよう泊又は停留してはならない。

- 一 ふ頭、栈橋、岸壁、係船浮標及びドックの付近
- 二 河川、運河その他狭い水路及び船だまりの入口付近

(4) 漁ろうの制限

法第 35 条 船舶交通の妨げとなる虞のある港内の場所においては、みだりに漁ろうをしてはならない。

罰則規定 法第 54 条（30 万円以下の罰金又は科料）

これらに対する法解釈です。

2 法解釈

(1) 係留等の制限

本条は、小型の船舶である汽艇等が、他の船舶の係留及び交通を阻害するおそれを生じさせることを禁止したものであり、みだりに、係船浮標及び他の船舶に係留すること、また、他の船舶の交通の妨げとなるおそれのある場所に停泊、停留することを禁止している。

(2) 移動命令

本条の移動命令は、港内にある船舶に対し、区域、船舶若しくはその両方を指定して港の区域内で船位すべき場所又は航路筋等船位すべきでない場所を示し、その条件を満たす港内の他の場所へ移動を求める場合に行う処分であり、例えば、次のような場合が想定される。

- ・火災、油流出その他の事故が発生し、付近に停泊している船舶を安全な場所に移動させる必要がある場合
- ・在港船舶のうち、予想される気象状況等を勘案すると、その停泊場所が安全でない

特定の船舶を港内の他の場所に移動させる場合

- ・法第8条の規定に違反して汽艇等及びいかだが、船舶交通の妨げとなるおそれのある場所に停泊している場合

(3) 停泊の制限

港内のふ頭、棧橋、岸壁、係船浮標及びドック付近、並びに河川、運河その他狭い水路及び船だまりの入口付近等は船舶交通がふくそうしており、当該水路にびよう泊又は停留する船舶がある場合には、一般船舶の係留又は出入りが妨げられるおそれがあることから、施行規則第6条の各項の共通事項として、これらの水域において、みだりにびよう泊又は停留することを禁止している。

(4) 漁ろうの制限

港内は、一般に船舶交通がふくそうしている場所であり、無制限に漁ろう（漁業権に基づく漁業に限らず、広く水産、動植物の採捕行為をいう。）を認めることは船舶交通の安全上問題があるため、港内でも特に船舶交通のふくそうする場所及び時間帯において交通の障害となるような方法等で漁ろうをすることを禁止している。

なお、本条の趣旨は、港内における船舶交通を妨げるおそれのある漁ろうを禁止するものであって、港内における漁ろうを一般的に禁止するものではない。

(5) 制限の対象となる場所とみだり行為

法第8条、第10条、第35条の制限の対象となる場所は、単に航路筋、泊地その他の空間的要素のみでなく、船舶の往来及び停泊の頻度その他の時間的要素を考慮し、具体的かつ個別に判断される。

また、「みだりに」とは、社会通念上正当な理由があると認められない場合をいい、正当な理由がなくというのとおおむね同義である。

みだり行為に該当するか否かについては、個々の事例において船舶交通に対する影響を勘案し、当該行為が船舶交通を妨げるおそれがあるか否かによって判断される。

海上保安署からは以上です。

石井委員長

ありがとうございました。

次に、事務局からもサケ・マス捕獲禁止についての説明がありましたが、関連する事項等の補足があれば、北海道さんからご説明をお願いしたいと思います。

オホーツク総合振興局 伊藤水産課長

今回の網走港の規制に関連しまして、若干補足させていただきます。

昨年秋に網走漁協さんから、港内、帽子岩及び7～8マイル沖の漁場での遊漁船、プレジャーボート、ゴムボートが増えてきており、漁具への被害、漁船の航行への被害が非常に高まってきている状況から、北海道で何らかの規制をしてほしいと要望をいただいているところ

です。

北海道でできる規制といたしましては、プレジャーボートの規制、PB 条例があります。それから、北海道の行政委員会「網走海区漁業調整委員会」による指示があり、これらについて適用していくということで、どの海域にどの規制を適用していけばよいかという点についてはこれからの議論となります。

PB 条例につきましては網走市から道に提出していただくことになっていまして、既に網走港の港内及び帽子岩の水域につきましても、プレジャーボート等の条例の規制について水域利用調整区域の指定を要する、ということで申請いただいています。

同時に、網走港内での港則法に基づくということでしょうか。道条例による規制についても進められているところですので、その点につきましては双方の動きを見ながら、例えば港湾の方での規制ができるということであれば、港湾管理者による規制が一番ふさわしいと考えておりますので、PB 条例の方の規制はある段階でおろしていくことにしていきたいと思います。そのような規制が難しいということであれば、PB 条例での規制、あるいは海区漁業調整委員会での規制で対応できるということで進めているところです。

以上です。

石井委員長

ありがとうございました。

続いて、網走警察署さんは、陸の立ち入り規制などに対応していただいています、近年の状況等についてご説明いただければと思います。

網走警察署 大宮地域課長

近年の立ち入り禁止場所についての取り組みについては、まず、令和2年度、帽子岩の立ち入り規制に関して警告をしたのが65名、第4・5埠頭では103名、第6埠頭が一番多く166名、第2埠頭は4名でした。この時は、2回目以降は軽犯罪法違反で検挙すると警告し、それぞれ申立書を作成し終了しています。なお、この令和2年度の時は、住所も氏名も書かず証拠隠滅の恐れがあるということで逮捕した事案もありました。

令和3年度は、2回目以降かわかるように資料を残していますので、第4・5埠頭で11名、第6埠頭は2名しか警告していません。第2埠頭も1名です。

このように警告することによって、次の年激減するという状況です。逮捕者などが出ると、今はYouTubeなどに出て、かなり効果が出ていると思います。

警察では、人命を最優先として、危険な場所へは立ち入らせないという考えで対応していますが、釣り人からはあまり理解が得られていないような状況でもあります。継続してこれからも対応していきたいと思います。

また、先ほど説明のありましたミニボートの事故ですが、10月3日、50代の男性3名、二ツ岩海域で横波を受けて投げ出され、1名が死亡するという事故がありました。少し離れていますが、9月15日にも北浜の海岸でミニボートが転覆し、死亡するという事故も発生しています。事故には至らないもののミニボートから投げ出され、自力で砂浜まで泳いできた事案が数件発生しています。

事故につながるゴムボートは、漁業関係者等にもかなり迷惑をかけているかと思っています。

サケ釣をさせることを容認するよりも、条例を含めた規制を検討する必要があるのではないかと思います。

以上です。

石井委員長

ありがとうございました。

網走消防署さん、海難事故の発生で救助活動をするともあると思いますが、近年の状況についてご説明いただければと思います。

網走消防署 金田警防課長

消防署の救助隊が出動した事案としましては、昨年の11月に、帽子岩とニツ岩の間の海域で、ゴムボートが高波を受けて乗員3名が海に投げ出され、救助隊が出動しました。その時は、まず、消防の救助艇を第9埠頭から現場に向かわせましたが、波が高く航行できないということで断念し、次に砂浜から水難救助隊員のダイバー5名を自力で泳いで救助に行かせるという事態になりました。砂浜の近くにいた要救助者1名を救助することができましたが、より砂浜から遠くにいた者については泳いで助けに行くことができず、漁船が助けに来てくれて、漁船で引き上げて病院に搬送しましたが、残念ながら亡くなったというのが去年11月に事案です。

おととしの10月にも、だいたい同じ場所、帽子岩付近で高い波を受けて2名が海中に投げ出され、1名は救助艇で救助し、もう1名はダイバーが泳いで行って救助しました。

5年以内で消防の救助隊が出たプレジャーボートに関する事案は、この2件となります。

以上です。

石井委員長

ありがとうございました。

関連する関係機関からのご説明がありましたが、時間の関係がありますので、ご質問等がありましたら、各委員からご意見をお聞きする際に併せてご発言をお願いできればと思います。

(2) 網走港の安全利用に向けて意見交換

それでは、議事(2)の「網走港の安全利用に向けて意見交換」に移らせていただきます。それぞれのお立場も含めまして、今日の話の中でのご意見をお話いただければと思います。

特に秋サケの時期に関わる網走港内、港外の船舶の安全確保を何とかしなければいけない。これは、サケの獲れる場所がどうも全体的に北上している過程で、急速に課題がより深刻化している状況とお聞きしています。その中で、市が対応できる話だけでない、道なり、場合によっては国が対応する課題等もあるということですが、特に安全の問題で、なおかつ市の管理となる網走港内での安全確保ということを、この委員会の議論の対象にしたいということが第一点です。もともとのテーマからいうと十分ではない、委員会の所掌ではない課題等も当然あるということですから、そういったものについては必要に応じて要望等の形で、この委員会のとりまとめの中には適宜含めていきたいということで、この委員会を進めさせて

いただければと思っています。

議論自体は、もともとの広い意味の問題、課題に対応したご意見をお出しいただければと思っています。一応、委員会の対象とそうでないものは区別してご発言をお願いできればと思います。

それでは、最初に山田委員、お願いいたします。

(山田委員からの声が聞こえず、中断し調整。)

山田委員

資料 4 の港則法の内容に関わりますが、港の中でミニボートの影響があると思いますが、そもそも港の中で船を停めて釣りをしていること自体、道路でいえば通行しているところ、そこで釣りをしていること自体だめだと思います。その点について資料 4 で説明されていたと思いますが、資料 4 の具体的な説明、振興局さんからもプレジャーボートのことなど、今後の基礎的な知識になると思うので、しっかり教えていただきたいと思います。

石井委員長

ありがとうございます。

むしろ港内で留まって釣りをしているのはいかななものかという認識だということと、規制や対応に関わる法律や制度の内容についてきちんと整理したものを前提に議論したいというご意見でよろしいでしょうか。

山田委員

また、聞き取れなかったが、資料 4 の説明をきちんと聞きたかったということと、振興局さんの内容も知りたいということです。

石井委員長

その点に関しては、今日時間もないので、わかりやすい形で整理したものを後ほど委員の皆様にお配りするというでよろしいでしょうか。

山田委員

助かります。よろしくお願いします。

石井委員長

それでは、続きまして上田委員、ご発言お願いできればと思います。

上田委員

それぞれの資料の説明、特に資料 4 以降の説明が聞き取れなかったのも、そもそも論にはなってしまいますが、意見を言わせていただきます。

もともと新港区のエリアにゴムボートはいなかったという記憶があります。先ほどの説明の中では、サケ・マスの禁止区域や防波堤、岸壁の禁止区域を設定しているということがあ

って、禁止区域を増やすことによって禁止区域でないところに釣り人が集中し、混雑している状況が発生し事故になってしまうというのも考えられると思います。そういう意味では基本的なルール作りということを考えるべきなのかなと思いました。

石井委員長

ありがとうございます。ご指摘があった、むしろ禁止区域を増やして特定区域にボートが増えているのではないかということですが、私の認識としては、むしろここ数年の課題発生ということなので、サケの獲れる場所が変化してきている中で起こった新たな問題ではないかと思っていますが、その辺については基本的な認識の問題ですので、整理できる範囲で事務局に整理していただいて、再度メモ等でお示しして以降の議論のベースにしたいと思います。

いずれにしても、ルール作りということであると、多分おっしゃるとおり、一カ所だけ規制すると、ある種いたちごっこのような問題が起こることになると思いますので、その辺については、場合によっては要望等ということも含めてある程度問題解決につながる枠組みをどう整理するかということを経験させていただければと思います。

続きまして、新谷委員、ご発言をお願いいたします。

新谷委員

秋サケの議論ではなく、安全安心という議論をお願いしています。船が出港するのは夜中の2時とか3時とかになりますが、この時間帯からもゴムボートが出ている。非常に小さいゴムボートですし、霧がかかっているようなときには視認できない状況に、信じられないことに、船の航行するところ、港内にたくさんの船が入ってきている状況で、大型船の160トンの底曳船などが出入りしますから、視認できずに結果的にその波でゴムボートがひっくり返って死者が出て時に、誰の責任になるのかという問題も含めて考える必要があり、漁業協同組合の組合員からも、この問題を解決してくれという必死の声が上がっています。

そのようなことも含めて、市にお願いして、このような委員会が立ち上がったということであろうと思います。今回の網走市の委員会につきましては、港内の漁船が出入りするところにミニボートと称する小さなゴムボート、それから小さなプレジャーボートが入ってきて釣りをしている。そして移動しない。これによって起こりうる事故がすでに想定されていて、これを未然に防ぎたいと、組合員の中からも結果的に犯罪者を出したくない。こうしたことを防ぐためにどうしたらよいかということをお願いしているところですので、そのところを十分踏まえたいうで議論をお願いしたいと思います。

石井委員長

ありがとうございます。基本的に安全安心の確保という論点で、この委員会での議論をお願いしたいということだと思います。

基本姿勢はそのようなことで、サケ釣りがどうのこうのというのは現象、経過としては入っていますが、基本は安全な航行という視点での議論をさせていただければと思います。

続きまして、川瀬委員、ご発言をお願いいたします。

川瀬委員

私の結論といいますか、方向性としましては、今、委員の皆様からありましたように、映像等の資料を見ても何らかの規制が必要だろうという問題意識は持ちました。

今、新谷委員からご指摘があったように、まさしく道路の信号も何もない真っ暗な中、いきなりボートが浮かんでいるというのは、危険性は相当あるだろうということは認識、理解いたしました。

ただ、これも山田委員からご指摘がありましたが、港則法や港湾法、条例などがある中で、それぞれの趣旨の違い、概念なども違うところがある中で、結論としては条例として規制というのは行けると思っていますが、そのあたりを整理したうえで遺漏なきようにし、何らかの条例を作るなら作るということは必要で、次回に向けてそのような作業が必要かなということを確認いたしました。

石井委員長

ありがとうございます。

私も委員として発言させていただきます。

私自身も5・6年、秋になるとこの近辺でサケ釣りをしているひとりです。去年は、例年しているウトロ沖での釣りが難しいということで、急遽網走沖に向かい釣りをした経験があって、少し大きめの遊漁船でしたが、網走沖はなかなかの混雑ぶりで、網走沖の安全航行ということに関してはやや問題があると見聞きした記憶があります。

こういう問題は、既に事故は起きてはいますが、基本的には事故を未然にどう防ぐかということで、いろいろな観点の議論を集めて何とかいい形を作るということ。本来の対象議論ではありませんが、その方がサケ釣りとしても価値も高まるのではないかと考えています。

いずれにしても、条例というのは法律の範囲の中で必要に応じてどういう枠組みで作るかということになるかと思いますが、実効的にどうできるかということと、逆に法令の制約というものをどこまで見なければならぬか。山田委員が最初に発言されたそもそもの制度上の理解をしなければいけないということも含めて、共通の認識を持ったうえで議論させていただくということを進めていきたいと思っています。

今日の議論としては、何らかの規制の必要性ということについて私自身も感じています。

基本的には、次回に集中的に議論を掘り下げることになるかと思います。特に港をめぐる法制度をきちんと理解することと、漁業に関する制度からのアプローチでどのようなことができるかということに関しても理解をしたうえで、議論を進めなくてはならないということです。今日の議論を整理して、共通理解を持っていただくということと、次回、基本的には港湾の安全確保ということで関係の皆さんのヒアリングをベースに議論すること。また、アドバイザーになっておられる行政法の南先生から、行政法の立場でこういった規制等の可能性、幅があるかということについてもご意見を出していただくことを予定していますので、それをもとにさらに議論を深めるということにさせていただければと思っています。

基本的にはできるだけ来ていただいて、質疑応答もしながら進めるということを基本にさせていただきますが、日程的に全員合わないということもありますので、一部は、場合によっては聞き取りをしていただいて、紙に整理していただいたものをベースに議論するというよ

うなこともあろうかと思います。

私の知る限り、今回ターゲットにしているようなタイプの条例はあまりないのかなと思いますが、逆にいうと、これはそれぞれの地域事情に寄って立って必要性を考えていかなければならないことですので、網走港の特色、課題をきちんと認識していただいて議論を進めるということも併せてお願いできればと思っています。

今日の議論、多分きちんと聞けていない部分もあろうかと思うので、議事録等で全体を整理してもらいますので、議事録等主要な論点ということでメモを作ってもらいますので、それを再度ご確認ください、先ほど必要な制度の枠組みというようなものと一緒に各委員にご覧いただいて、次回の議論の前提にさせていただければと思っています。

1 回目は、物理的な問題で議論がしづらい点がありましたが、とりあえず皆さんからご意見をひとあたりいただいたということで、次に進めさせていただくということでお許しをいただければと思います。

事務局から、今後等について説明をお願いします。

事務局

委員長、ありがとうございました。

今、委員長からお話がありましたとおり、議事録を整理して、内容を確認していただきながら次回に向けて進めていきたいと思います。

次回に委員会についてですが、別紙でお配りしましたヒアリング予定一覧をご覧くださいと思います。こちらは港湾を利用している事業者で、漁業協同組合さんは委員として参加していただいておりますが、その他、商船、貨物船、タグボートなどを港内で使用している事業者がいますので、そうした方々を次回この場に呼ぶか、事前聞き取りをするなどして、ゴムボートやプレジャーボートの状況を確認しながら次回進めて行ければと考えています。

山田委員

次回に向けてですが、知識不足もあり、知りたいことが何点かあったのですが、もし可能であれば、次回までに整理してもらいたいものがあるのですが、そのような対応はお願いできるでしょうか。

事務局

直接やり取りさせていただき、今回の委員会の結果等をお伝えしながら、次回に向けて事前に対応させていただきます。

山田委員

よろしくお願いいたします。

石井委員長

共有していただくようにお願いします。

事務局

共有するよという委員長からのお話でした。

当委員会ですが、全体として3回から4回ということで考えています。5月上旬までには一定の方向性を出してとりまとめていきたいと考えております。

よろしくお願いいたします。

閉会

石井委員長

それでは、これで本日の会議は終わらせていただきます。

先ほど、議事録や制度的な枠組みについて整理したものをお配りすると申し上げましたが、その中で新たな疑問点もしくはご意見がございましたら、できるだけ幅広くお寄せいただければと思いますので、その点よろしくお願い申し上げます。

それでは、今日は大変不手際があり申し訳ございませんでしたが、ご協力いただきましてありがとうございました。

事務局

これもちまして、第1回網走港安全利用対策推進会議を終了いたします。

なお、次回以降のご案内は、事務局より改めてご案内します。よろしくお願いいたします。