

Queen Beetle 福岡湾遊覧コースで楽しむボーダーツーリズム

下村 仁士

はじめに

JR九州高速船は、博多～釜山間の日韓航路に就航する新船 Queen Beetle を建造しましたが、新型コロナウイルス感染症の影響で、現在に至るまで日韓航路に就航できない状態が続いています。

本船が2020年10月15日に日本に到着した後、内覧会や試乗会といったイベントで乗船する機会が設けられたものの、正式な就航は2021年3月20日の沖ノ島遊覧コースでのデビューを待たなければなりません。日本到着後、遊覧コースでの就航までの経緯は、多分にボーダーを感じさせます。そして、遊覧コースでの船旅にも、ボーダーツーリズムを感じさせる場面があります。

ところで、Queen Beetle による遊覧コースは、現在沖ノ島遊覧コース、福岡湾遊覧コース、糸島沖遊覧コースが設定されていますが、私自身は5月1日の糸島沖遊覧コースに乗船する機会に恵まれました。この時の様子を、ボーダーツーリズムを感じさせる様子を含めながら、お伝えしたいと思います。

遊覧コース就航までを振り返って

その1 JR九州高速船の経営危機

Queen Beetle による遊覧コースを語るうえで、欠かせないのが遊覧コース就航までの諸経緯です。そこには、新型コロナウイルス感染症がもたらした JR九州高速船の経営危機、経営危機からの脱却策とそれを阻む海運政策の壁がありました。

JR九州高速船は、日本と韓国を結ぶ定期航路のうち、日本法により設立された法人が運営する航路では、唯一の旅客専門の船社です（関釜フェリーとカメラリアラインは貨物兼業）。1991年3月にJR九州が直営する形で博多～釜山間の運航を開始し、その後2005年10月に分社化されました。

経営的には、2004年の「冬のソナタ」をはじめとする韓流ドラマブームをきっかけに利用者が増加傾向に入り、途中リーマンショックによる経済危機や、東日本大震災による日韓相互の渡航自粛傾向、MERS（中東呼吸器症候群）の流行などの局面はあったものの、比較的順調な経営を続けてきました。

しかし、2019年の日韓間の関係悪化を背景に利用者が大きく減少。そして、新型コロナウイルス感染症の世界的流行（パンデミック）は、JR九州高速船の経営を危機的状況に追いつめました。日本政府は、閣議了解に基づく新型コロナウイルス感染防止策として、2020年3月9日から当分の間、韓国からの船舶による旅客輸送を停止するよう要請しています。

そのため、JR九州高速船は日韓航路の運航休止を余儀なくされています。JR九州高速船は、日韓間の国際航路しか経営せず¹、しかも旅客専業であることから、貨物便を運航することもできず、収入を完全に断たれるという危機に瀕しています。

しかも、2010年代に拡大を続けたインバウンド需要と、2020年東京オリンピックによる特需を見越して、新船 Queen Beetle の導入を予定していましたが、当初の2020年6月の納入、7月の就航予定が、2020年10月の納入と納期が遅れ、納入後も新船の用途が全くない状況に陥ってしまいました。こうしたなか、JR九州高速船が、経営維持策として打ち出したのが、Queen Beetle による遊覧コース運航です。

その2 類例が無い中での船出

ところで、Queen Beetle の船籍はパナマです²。本船がパナマ船籍とされた理由については、「コスト削減の観点から、船舶登録に関わる手続きが簡素で登録税が安価」（東洋経済オンライン 2021年1月11日付）と報道されていますが、それ以上に、Queen Beetle は日韓航路という国際航路にのみ運航することを前提としていることが影響しています。

国際航路では、貨物・旅客を問わず「海運自由の原則」が適用されます。そこでは自国発着の貨物・旅客について、政府の介入により自国の商船隊や自国籍船による輸送を優先させることなく、海運企業や船舶の選択を自由かつ公正な競争に委ねるとの原則があります。現実には自国の安全保障等を理由にした政府の介入等もありますが、これらも最小限にすることが求められます。日韓航路でも例外ではなく、事業許可の取得に二国間協議が影響しますが、航空とは異なり、使用する船舶の船籍は影響しません。

しかし、国内航路では、ほとんどの主要海運国（英国は例外）で、貨物・旅客を問わず、カボタージュ規制が適用されます。カボタージュ規制とは、自国海運業・自国船員の維持、国内安定輸送の確保等の観点から、自国内の物資又は旅客の輸送を、原則として自国籍船に限る国際的な慣行です。日本政府もカボタージュの規制緩和は限定的で、外航輸送の一部と考えられる貨物輸送や、沖縄振興特別措置法に規定された「特別自由貿易地域」及び「自由貿易地域」に立地する企業が扱う貨物の沖縄県と本土との間の沿岸輸送については、例外的に日本の事業者が運航する外国籍船、または二国間の相互主義に基づく外国籍船での輸送を可能としています。ただし、船舶法第3条の沿岸輸送特許を取得する必要があります。

このカボタージュ規制が、Queen Beetle の遊覧コース就航には大きく影響しました。Queen Beetle の船籍をパナマから日本に変更すれば、カボタージュ規制の問題は発生しません。しかし、JR九州高速船が選択したのは、船舶法第3条の沿岸輸送特許を取得することでした。これは条文解釈としては可能であっても、こうした遊覧運航に外国船を用いる事例は過去にありません。しかも、カボタージュ規制の維持は、日本の海運政策の根幹をなし

¹ 博多～比田勝混乗便は九州郵船の用船であり、JR九州高速船の航路ではありません。

² ジェットフォイルの Beetle は日本船籍です。

ていることから、業界内に大きな波紋を巻き起こしました。内航海運の業界団体である日本内航海運組合総連合会や、船員の労働組合である全日本海員組合の双方からは、強硬な反対意見が示され、Queen Beetle の船籍国を日本に変更すべきという主張すら示されたほどです(令和2年12月18日 交通政策審議会 海事分科会 第131回船員部会議事録の平岡臨時委員の発言)。

ところで、Queen Beetle の船籍国を日本にした場合は、本来の用途である国際航路に就航した際には、パナマ船籍がもつコストメリットが損なわれてしまいます。

パナマ船籍とした場合は、登録船舶の登録税・固定資産税が日本船籍より安くなるため、その分のメリットが生じてきます。また、船舶の設備基準・安全要件についても、日本船籍とした場合は、日本で認証を受けていないという理由で海外メーカーの標準的装備品を使用できない、あるいは割高な装備品を使用せざるを得ません。パナマ船籍にするだけで、安全性に全く影響することなく、船舶の価格を安くすることができます。また、日本船籍の場合は、定期点検の内容が過剰であることから、整備コストも有利となります。なお、Queen Beetle にはあてはまりませんが、パナマ船籍の場合は、船員を全員日本人以外で運航することができます。日本船籍の場合は、船長と機関長は日本人であることを要求されます。

一方で、Queen Beetle は JR 九州高速船という日本法に基づく会社が自ら運航し、船員は全員日本人です。とくに、船員が全員日本人であることは、全日本海員組合がカボタージュ規制の根拠の一つとして主張する「日本人船員の雇用の維持」に対して、疑問符を投げかけるものとなりました。つまり、このケースが認められれば、船籍が外国でも日本人の雇用が守られる先例になるため、海員組合などが主張する根拠がなくなるためです。言い換えれば、この遊覧コース就航の背景には、船籍に関わらず「従業員の雇用の維持」できる (JR 九州高速船水野正幸社長の話：2021年5月1日乗船時) という重要な論点がありました。

その3 船舶法第3条の沿岸輸送特許～そして遊覧コース就航へ

JR 九州高速船は、2020年10月の Queen Beetle 納入時点で、船舶法第3条の沿岸輸送特許を取得して国内航路で活用しようとしていました。たとえば、日本経済新聞電子版 2020年11月24日付によれば、「税負担軽減などのため外国船籍 (クイーンビートルはパナマ船籍) を取得した新造船は原則、国内での営業運航はできない。このため、JR 九州高速船は特例措置を九州運輸局に申請する。同局も前向きだという。」と伝えています。また、東洋経済オンライン 2021年1月11日付によれば、「2020年の大みそかの夜に博多港で年越しのカウントダウンクルーズを行う構想を練っていた。」ものの、沿岸輸送特許の取得ができなかったことを伝えています。

沿岸輸送特許の取得に難航したのは、先述のとおり海運業界内の反発によるのですが、とくに全日本海員組合は 2020年11月25日に「カボタージュ規制の堅持について」という緊急申し入れ申し入れによって、国土交通大臣に対して要請を行い、同組合の機関紙である船員しんぶん 2020年12月5日付でも、「特定企業の商行為に対し、便宜をはかろうとする国

土交通省の対応は疑念を持たざるを得ない。」と批判を展開しました。

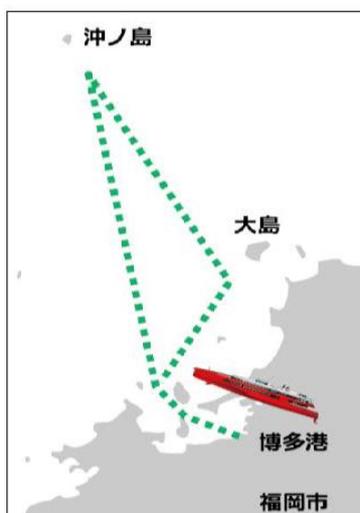
こうした事情もあり、Queen Beetle の沿岸輸送特許に対して、国土交通省はかなり慎重な姿勢を取っています。

JR 九州高速船は、2021 年 3 月 8 日に沿岸輸送特許の申請を行いました。この申請に対する考え方として、大坪新一郎国土交通省海事局長は、「カボタージュ規制は、その堅持をすることが海洋基本計画でも明記されているところです。本来であれば、遊覧運航といえども、日本籍船で運航されるべきであると認識しています。」とし、「あくまで日韓定期航路再開までの時限的なものであることを明確にした上で、それ以外にも様々な条件を付した上で、緊急避難的な措置として」いることを、令和 3 年 3 月 11 日の第 39 回交通政策審議会海事分科会にて報告しました。なお、この沿岸輸送特許申請は、同年 3 月 10 日付で特許されました。

また、令和 3 年 3 月 24 日の衆議院国土交通委員会では、国民民主党の古川元久氏の質問に対して、大坪国土交通省海事局長は、3 月 11 日の報告の内容に加え、「運航事業者が日本船社であり、かつ乗組員全員が日本人であること、また、起終点が同一であり、二地点間の輸送ではないことなど、様々な条件を付して」「運航エリアが博多港周辺に限定されていることから、ほかの国内事業者に影響が及ぶことはなく、また、船舶の安全性については、日本の基準に準拠して確認」するなど様々なことを考慮し、「我が国における安定輸送の確保の観点から支障を生じないこと、また、日本の海上運送事業者による物品又は旅客の輸送に支障を生ずるものではないこと」といった「特許の基準に従って慎重に判断を行った」と答弁しています（注：船舶の安全性（防火、救命、無線等の設備）については、特許の直接の条件とはしていない。令和 3 年 3 月 11 日 第 39 回交通政策審議会海事分科会）。

この答弁は、今回の特例は、前例として既存の国内輸送に波及させないことを明示しようとしていると思われます。その一方で国土交通省は、Queen Beetle の遊覧クルーズ運航が、「限りなく日本籍船に近い運航形態と言えます。」（令和 3 年 3 月 11 日 第 39 回交通政策審議会海事分科会）とし、著者の個人的見解ですが、カボタージュ規制の緩和に一定の留保を与えているようにも思えてなりません。

沿岸輸送特許の取得まではこのような紆余曲折があったものの、Queen Beetle は 3 月 20 日に沖ノ島遊覧コースに就航し、ようやくデビューを果たしました。



沖ノ島遊覧コースの航路図 JR九州高速船プレスリリースから引用

このコースは、博多港国際ターミナル（中央ふ頭）を発着し、3月運航分は9:45に出発し13:15に到着、総距離154kmを3時間30分かけて航海するコースとされました。なお、7月から9月の運航では、出発・到着時刻が変更されています。

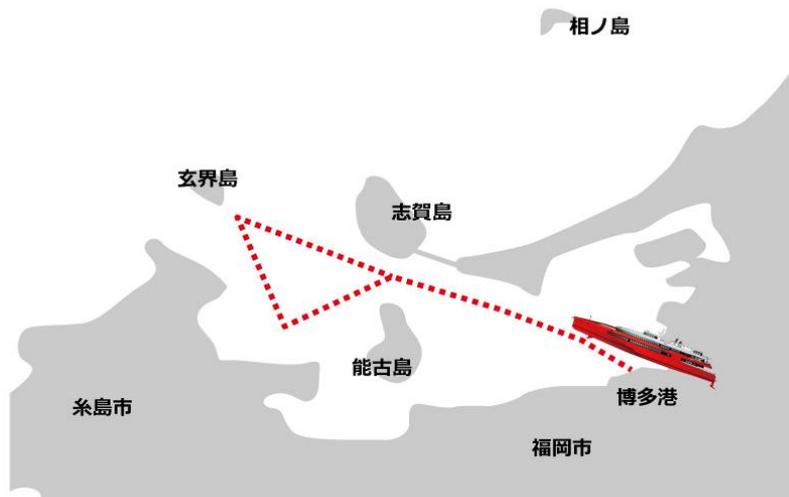
この航路図を見て、筆者は「日本の領海から出ない」ことに注目しました。Queen Beetleはパナマ船籍ですので、当然のことながら公海上ではパナマの法律が適用され、日本の法律は適用されません。たとえば、Queen Beetleで「対馬一周」となると、日本の領海を一旦出ます。このとき、出国手続きをせずに、日本の法律の適用が難しい状況に直面することになってしまいます。

日本船籍の船舶の場合、公海上の船内では当然日本の法律が適用され、日本の警察権が及びます、ところが、公海上のQueen Beetleはパナマ船籍であるため、事情が異なります。たとえば船内で犯罪が発生した場合、船長が警察権を行使することができるものの、犯罪の態様によっては（たとえばスリや痴漢など）、パナマ政府の要請がない限り日本政府は介入できない状況になってしまいます。あるいは、シージャックのような船舶の乗っ取りに対しては、現在の海賊対処法では十分に対応できないという問題もあります。こうした、乗客保護の観点からの若干の問題があります。

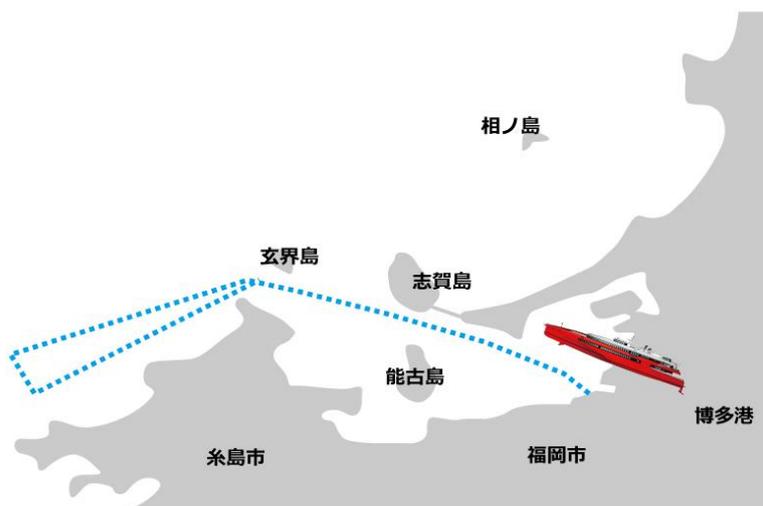
なお、殺人事件のような凶悪犯罪に対しては、2002年のTAJIMA号事件を契機に、国内法の整備が図られてきました。

さらに、4月3日からは、福岡湾遊覧コースと糸島沖遊覧コースの運航を開始しました。福岡湾遊覧コースは、4月運航分では運航日に1日2便（11:00発と14:00発）を設定しました。7月から9月の運航分では、運航日に1日1便（12:15発）とされています。福岡湾を周遊する32.6kmのコースを、1時間30分かけてめぐります。

糸島沖遊覧コースは、運航日に1日1便（17:00発：7月と8月は18:00発）が設定され、糸島沖への往復50.9kmのコースを2時間かけるクルーズです。



福岡湾遊覧コースの航路図 提供：JR九州高速船株式会社



糸島沖遊覧コースの航路図 提供：JR九州高速船株式会社

なお、JR九州高速船は、これらの遊覧コース運航を行うために、海上運送法の旅客不定期航路事業の事業許可を受けています。現在運航中の3コースのほかに、志賀島遊覧コースも事業許可を受けていますが、現在まで運航実績はありません。

いざ遊覧コースの船旅へ

Queen Beetleの船旅は予約から始まる・・・と書きたいところですが、今回の船旅は予約なしにいきなりターミナルへ。5月1日(土)午後、一念発起して博多港国際線ターミナ

ルへ向かいました。16 時前に国際線ターミナルに着くと、中は閑散と。国際線の旅客便運航が完全に休止しているなか、JR 九州高速船の Beetle チェックインカウンターだけ、唯一明かりがついています。これから乗船する Queen Beetle 糸島コースの乗船手続き中です。

チェックインカウンターで予約がないことを告げて、乗船手続きをしようとする、本日は荒天につき福岡湾コースに変更とのこと。運賃も福岡湾コースの運賃が適用されます。事前に支払まで完了していた方は、差額が返金になったようです。



Queen Beetle の乗船券（乗下船時の改札を受けた後の状態です）

乗船手続きを済ませて乗船券を受け取り、船へと向かいます。といっても、国際線に乗船する時とは異なり、出国審査はなし。一旦ターミナルの入口から出て、直接ふ頭へ向かいます。そこには、やや漆がかかった感じの赤が目立つ Queen Beetle が停泊しています。これから乗船する乗客が、写真を撮っています。そして船尾を見ると、パナマ国旗が。今回の遊覧コースは福岡市内で完結するはずですが、そこには見えない「国境」があるようです。



Queen Beetle 全景



船尾に掲げられたパナマ国旗

16 時 30 分乗船開始。ボーディングブリッジの手前で改札を受けます。そして、ボーディングブリッジを通り乗船口に降り立つと、そこは「パナマ」なのでしょうか。船内は、日本

の法とパナマの法がクロスオーバーする世界。出国手続きを経ないまま、国境があるともないともいえない、不思議なゾーンに入ってしまった。



ボーディングブリッジの様子

Queen Beetle は、ビジネスクラスとスタンダードクラスの2等級制ですが、今回はビジネスクラスに乗船します。Queen Beetle の乗船口は1階にありますが、ビジネスクラスの船室は2階に配置されていますので、2階に向かうことにしましょう。

ここで気になるのがバリアフリー対応。さて、どうなっているのでしょうか？

1階と2階を結ぶ階段には、車いす対応のリフトが装備されていますが、それだけではなく、1階と2階はスロープでも移動することができます。2階には日韓航路就航時に活躍するであろう自転車置き場（予約制・有料）がありますので、そこへのアクセスに用いられることも考慮されています。



スロープによるバリアフリー化



自転車の持ち込みスペース

それでは、ビジネスクラスの船室へ。船室へはスタンダードクラスの船客が入れないよう、QRコードを用いた認証システムを装備、乗船券に印刷されたQRコードを端末にかざす

と、ドアが開きます。ただ、ドアのデザインがちょっと殺風景なのが残念なところ。



ビジネスクラスの入口



QRコードをこの端末にかざすと中に入れます

本日は全席自由席。、まずは、自席を決めて、荷物を置いて、船内探訪としましょう。

まずはビジネスクラスから。ビジネスクラスには、二種類の座席が配されています。

ひとつは、航空機のビジネスクラスっぽい雰囲気がする座席。パーティションのおかげで、人目を気にしなくてもいいつくりです。フルリクライニングさせ、レッグレストを出すと、ぐっすり昼寝ができそうです。大きなテーブルが配されていますので、船内の無料 WI-FI を活用すればテレワークができるかも。個人旅行やビジネスパーソン向けといったところでしょうか。



ビジネスクラスの座席は二種類

もうひとつは、前方に配置された開放感のある座席。前面からも光が注ぐ、明るい雰囲気です。こちらは、船内からの眺めを重視される方向けでしょうか。隣の席の方と肩や腕が振れることのないよう、横の座席間隔も若干広めです。

ビジネスクラスの特徴としては、ビジネスクラス専用の設備があることです。ソフトドリンクは自動販売機で無料サービスされるほか、ビジネスクラス専用のバーコーナーではスタンダードクラスに設置されるバーコーナーより、プレミアムなサービスが提供されること。女性用の手洗いにはパウダールームを設けられています。また、本船の前方展望を楽しめるのはビジネスクラスの特権。ビジネスクラス前方にはフリースペースが設けられ、玄海灘や朝鮮海峡の風景を愛でながら、バーコーナーで販売のフードメニューやドリンクを楽しむことができます。



前方のフリースペース



免税店

ビジネスクラスのある2階には、免税店があります。現在は国内航路就航中なので、福岡や糸島のみやげもの中心の売店になっていますが、国際航路就航後はどのような品揃えになるのか、とても楽しみです。免税店は、ビジネスクラスゾーンの外側にあり、乗船客全員が利用可能です。

次に、1階に降りてスタンダードクラスを覗いてみましょう。スタンダードクラスの船室の特徴は、現在のビートルに比べてとても広いことです。広い船室を生かして、Queen Beetleのスタンダードクラスでは、これまでのビートルに比べてシートピッチを大幅に拡大。現在のビートルのグリーン席より広いシートピッチが実現しました。座席のパターンも、従来の前向きのリクライニングシートだけではなく、グループ向けのボックスシートも設けられました。道中の会話が弾みそう。車いすでの利用も便利で、車いすでアクセス可能な座席はあるのはもちろん、多目的トイレへのアクセスも容易になっています。こどものためには、船内前方にチャイルドスペースを設置。本船はこれまでのビートルとは異なり着席時のシートベルト着用義務がないため、航行中も船内を自由に歩くことができます。この特徴を生

かしたスペースといえます。



スタンダードクラスの船内



グループ向けボックスシート



車いす利用者向け座席



ビュッフェとフリースペース

スタンダードクラスゾーンの後方には、ビュッフェとフリースペースを設置。こちらは、ビジネスクラスのバーコーナーとは異なり、乗客すべてが利用できます。ビュッフェで買ったフーズやドリンクは、自席のほかフリースペースでもいただくことができます。見知らぬ人と人が出会うスペースになりそうです。

船内探訪は、最後に3階へ。ここには展望デッキがあります。ここも乗客全員が利用できるスペースです。出航前には屋外に出ることができるほか、航行中も船舶後方の風景を眺めることができます。なお、本船の操舵室も3階に位置しています。



イベントのメニュー

まずは、このスペシャルイベントのためだけのスペシャルなカクテル「Queen Roses」をウェルカムドリンクよろしくいただきます。



Queen Beetle のためのスペシャルカクテル「Queen Roses」

17時ちょうどに出航。船は博多港中央ふ頭3号岸壁を離れ、いざ釜山へ！ と書きたいところですが、きょうは福岡湾を周遊。志賀島・能古島・糸島半島に囲まれた水域を二周して、2時間後にはこの中央ふ頭3号岸壁に戻ってきます。船は、志賀島と能古島に向けて、進んでいきます。進行方向左側には、福岡PayPayドーム、ヒルトン福岡シーホーク、福岡タワーといった、ある意味で福岡市のアイコンと化した街並みを眺めて。



ホンジツテンキセイロウナレドモナミタカシ。着岸中は若干揺れが気になりましたが、いざ出航すると Queen Beetle は揺れを感じさせない快適な乗り心地です。Bar Higuchi のドリンクも進みます。

2 杯目は、ウイスキー樽のチップで燻製した燻じゃがポテチを肴に、これまたスモーキーなアイラブレンドモルトのビッグピートをストレートで。このウイスキーは、毎年6月に開催されるウイスキーの祭典「ウイスキートーク福岡」のオリジナルボトル。なかなか味わう機会がない逸品です。残念ながら、写真に撮ってません・・・

3 杯目はスコッチウイスキーの銘酒タリスカーを。私の好きなウイスキーのひとつです。タリスカーはいつもロックでいただいているので、きょうもロックで。「Made by the Sea」と呼ばれるウイスキーだけに、船上に味わうにふさわしい、至上の一杯です。



タリスカーのロック



海鮮ちらし寿司

船内には、食事もあります。ちょうど小腹が空いていたので、海鮮ちらし寿司をいただきました。容器は紙製ですが上品なつくり。高級さと環境への配慮の、双方が感じられます。お味の方も、本格的な寿司屋のちらし寿司といい勝負になりそうで、美味しくいただきました。国際航路就航時には、食事メニューももっと充実することでしょう。



このあたりが福岡湾の境界です

30分ほどしていると、福岡湾の境界に近づきます。前方に玄海島が見えたところで引き返します。

さて、福岡湾の境界は、平水区域と沿岸区域の境界にもなっています。この境界は、船員保険法の適用範囲に影響してきます。平水区域のみを航行する船舶では、船員保険法ではなく一般的な健康保険制度が適用されます。かつては、平水区域のみを航行する船舶では、商法第三編（海商）は適用されず、そこでの商行為は陸上交通と同様に扱われていました。法的な海と陸を隔てるボーダーが、そこにはあります。

また、Queen Beetleにとって、福岡湾の境界は国境に近い性格を持ちます。国連海洋法条約では、内水（福岡湾も内水です）では、慣習国際法上も沿岸国（ここでは日本）の領域主権が及ぶと解され、日本は立法・行政・司法の執行管轄権を自由に行使できることが原則とされます。現行法では、福岡湾の境界を越えても内水になっていますが、1996年までは日本の領海ではあるものの内水ではありませんでした。そのため、福岡湾を出ると日本の国内法は適用されるものの、領海を航行中の外国船舶（Queen Beetleもそう）については無害通航権が保障されているため、日本の執行管轄権の行使はこの制約を受けます。

そして、もしQueen Beetleが対馬へ進むとどうなるのでしょうか？ 本船は、日本の領海を一旦出て、接続水域に入ります。そこで適用される日本の法律は、通関、財政、出入国管理、衛生（伝染病等）にかんするものや、天然資源開発や海洋環境保護、生物資源の保存・利用といった限定的な範囲にとどまります。それ以外では、Queen Beetle船内はパナマの法律が適用される世界になります。

さて本船は、志賀島・糸島半島・能古島で囲まれた水域を2周します。ちなみに、かつて存在した他社の福岡湾クルーズでは、能古島の西側を航海していたようです。そして船上では、福岡湾の夕暮れの景色と、乗客同士の会話と、そして至上の酒を楽しむひとときが進みます。その後は、Bar Higuchiの特製モスコミュールを楽しみ、最後はティーリングのハイボールで締めくくったのでした。あまりに楽しすぎて、写真を全く撮っていません。

福岡湾クルーズは、通常であれば1時間半のコースですが、今回は糸島コースの所要時間にあわせるため、2時間の特別版。博多港中央ふ頭が見えてきたら、20分ほど時間をかけて本船はゆるゆると進み、19時に中央ふ頭3号岸壁に定刻通り着岸。

下船口からボーディングブリッジを通過して、再び日本に上陸。国際線ターミナルでの入国手続きを受けることなく、そのまま船旅は終了しました。

おわりに

最後に、今回の Queen Beetle の船旅は、本当に充実していました。船自体のポテンシャルが高いために、カボタージュ規制ゆえの遊覧コースの制約が残念に感じられます。たとえば、壱岐対馬周遊とか、JR 九州の鉄道とも絡めた九州一周の旅といった展開もできそうな気がします。

コロナ禍が一刻も早く収束し、国際航路に早く就航できることを願ってやみません。Queen Beetle が、ボーダーツーリズムの一翼を担う存在として活躍できますように。

自己紹介

下村 仁士 (しもむら・ひとし)

福岡市在住。交通権学会事務局長。交通論研究を深める過程で、ボーダーツーリズムの世界に足を踏み込むようになりました。

