



2020/12/21
都市計画演習最終発表資料

高速道路と鉄道 二つの“道”から覗いた コロナ禍の日本 一意識と行動に着目して

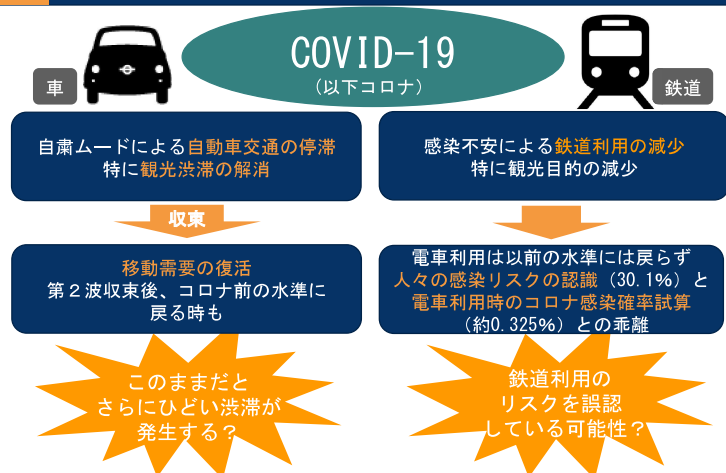
都市計画演習5班
担当教員：谷口 綾子 TA：南手 健太郎
代表：吉田 悠乃 副代表：林 佑香
DB：小濱 幸平 記録：前川 凜 オンライン：樋崎 恵一
渉外：戸井田 風音

目次

1. 中間発表までの流れ
2. 研究の流れ
3. アンケート
結果・考察
4. データ分析
5. まとめ
6. 今後の課題

1. 中間発表までの流れ

1-1. 問題提起



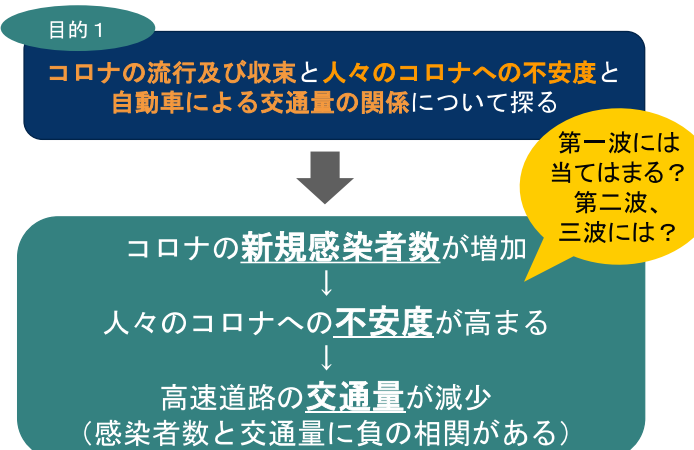
1. 中間発表までの流れ

1-2. 研究目的

- 目的1
コロナの流行及び収束と人々のコロナへの不安度と自動車による交通量の関係について探る
- 目的2
現在の列車乗車の感染リスクについて試算し、実際の人々の認知上のリスクと比較しギャップがどれほど存在するのかを調べる
- 目的3
試算した感染確率を人々にフィードバックし電車利用の利益と実際のリスクを正確に天秤にかけ判断してもらう
そのための有効なフィードバックの方法を調査する

1. 中間発表までの流れ

1-3. 仮説



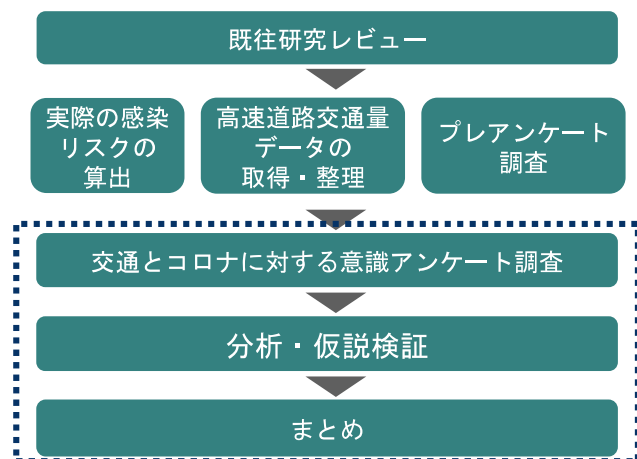
1. 中間発表までの流れ

1-3. 仮説

- 目的2
列車乗車の感染リスクを試算し、実際の人々のリスク認知と比較しギャップの存在を調べる
- 既往研究から算出した
コロナ感染リスク試算値よりも、
人々が想定している感染リスクの
方が高いのではないか

2. 研究の流れ

7



3. 本アンケート調査

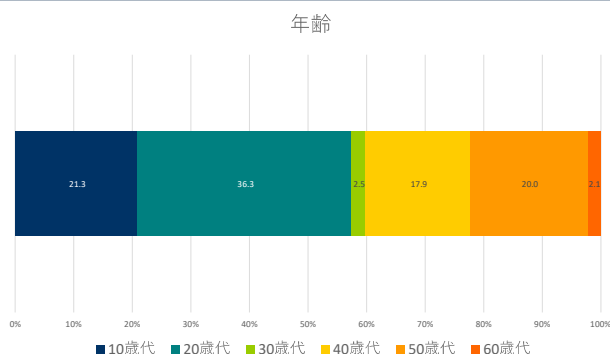
8

- 調査期間：2020年11月16日～2020年12月4日
- 調査対象人数：240名
- 調査内容

	質問項目
基本属性	性別・年齢・居住地・自動車免許の有無・自家用車の有無
コロナ禍における行動認識	期間別の外出行動 感染リスク見積もり
交通行動・観光行動	通勤・通学の交通手段と回数の変化 観光の有無 観光時の交通手段の変化
コロナに対する不安・イメージ	フレーミング効果の検証 期間別の不安の程度 期間別のリスク認知

3. 基礎集計 年齢

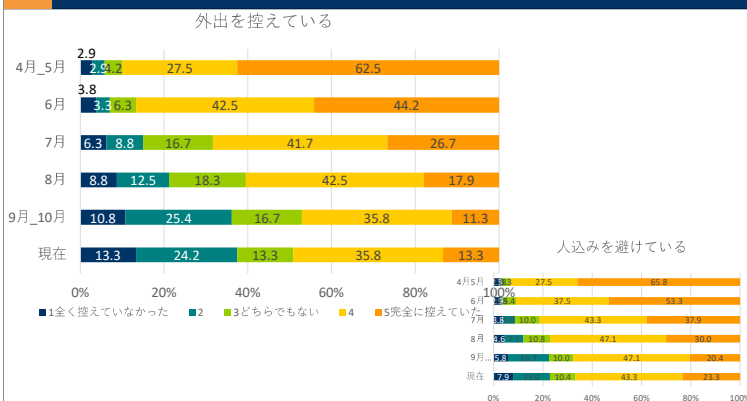
9



10代と20代は合わせて57.6%
40代以上は合わせて40.2%

3. 月別の外出抑制・人込み回避行動

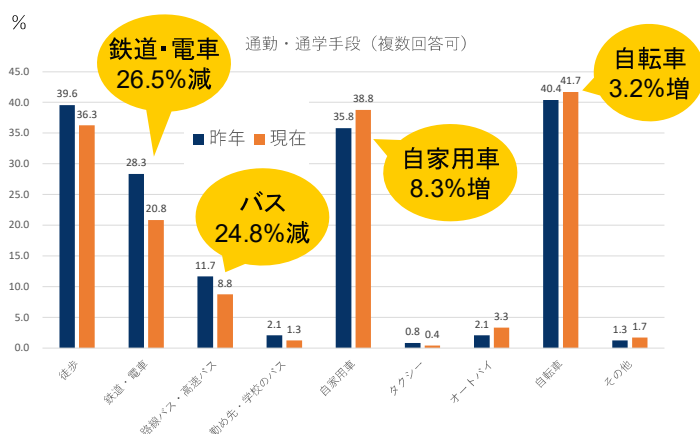
10



外出や人込みを避ける意識は弱くなっている

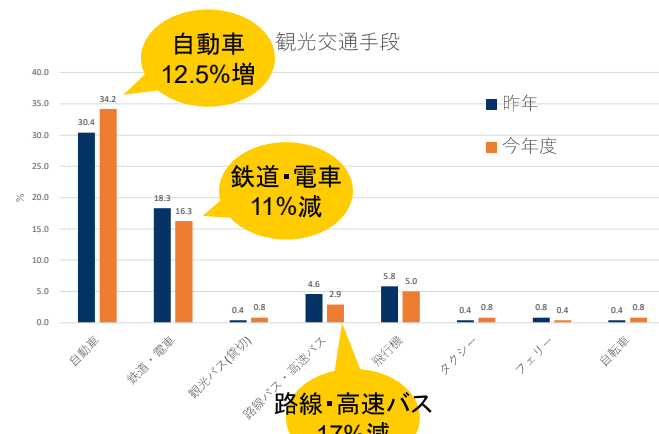
3. 通勤・通学手段の変化 2019 vs.2020

11



3. 観光交通手段の変化 2019 vs.2020

12



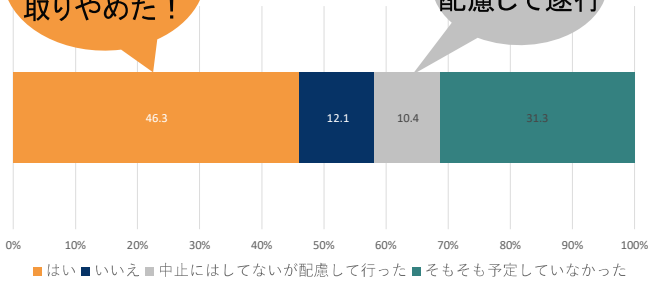
3. 観光旅行を中止したか

13

約半数が
観光旅行を
取りやめた！

COVID-19を考慮し観光旅行を
中止にしたことがありますか

1割が
配慮して遂行

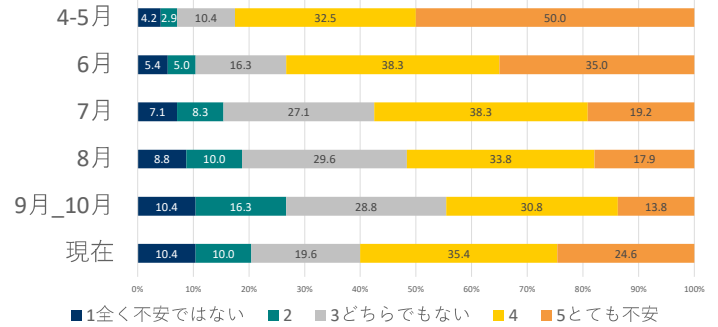


そもそも予定していなかった人を除くと
67%の人が観光旅行を中止した

3. 月別 COVID-19不安度の変化

14

COVID-19に対しての不安の程度を教えてください

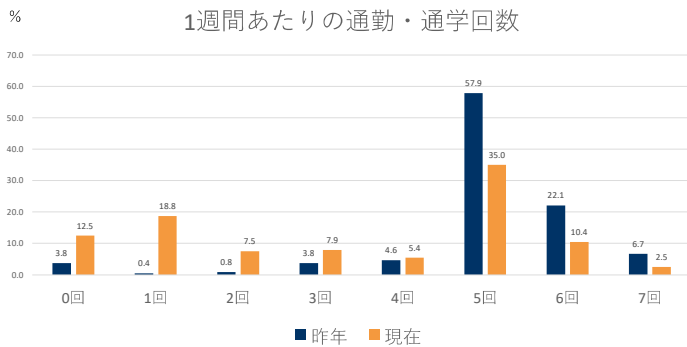


時間経過とともに不安度は減少
第三波の現在、不安度が高まりつつある？

3. 基礎集計 通勤・通学回数

15

1週間あたりの通勤・通学回数



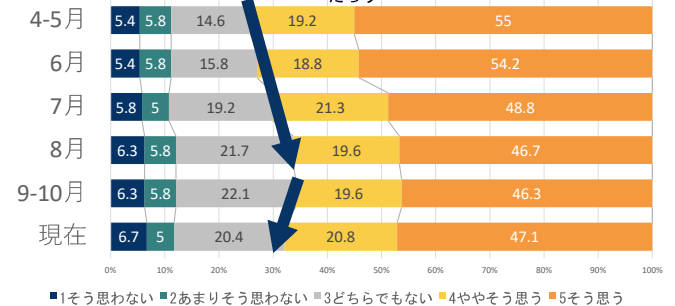
週平均5回→3.3回へ減少 (34%減)

公共交通を意識的に避けずとも利用率の低下は避けられない

3. 月別自他の感染リスク認知の変化

16

35. 自分が感染するなら他人も感染する
だろう

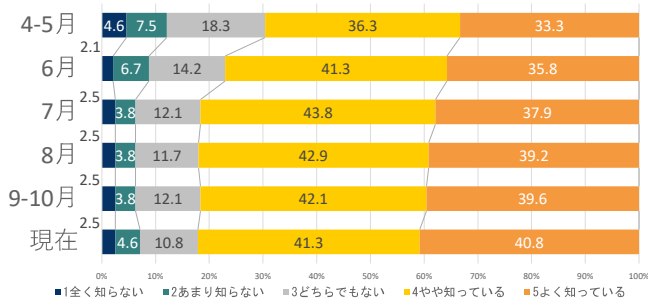


4-5月から9-10月にかけて「自他の感染リスク認知」は減少。
しかし、現在はまた増加傾向。感染者数増が影響か。

3. 基礎集計 症状知識

17

36. 感染症状を知っている

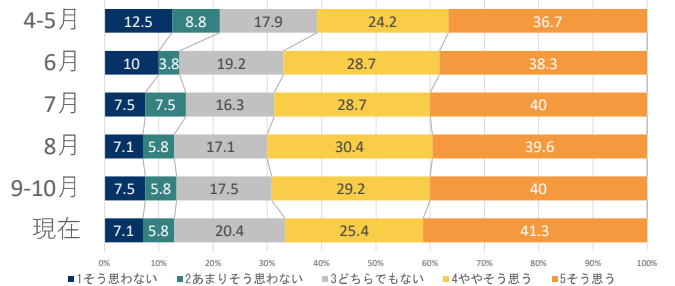


「感染症状を知っている」と回答した人の割合が増加し、
「知らない」と答えた人の割合が減少。
連日のCOVID-19に関する報道により情報が浸透しているのか。

3. 基礎集計 感染対策

18

37. あらゆる場所で感染対策が行われている



感染対策が「行われていない」と感じている人の割合も
「行われている」と感じている人の割合も減少。
「どちらでもない」と回答する人の割合は増加。

感染症対策が慣例化し、あえて意識をしなくなったのではないか。

目的 1

コロナの流行及び収束と人々のコロナへの不安度と自動車による交通量の関係について探る

19

4. データ分析

4-1-1. COVID-19不安度と年齢の分析

相関分析：年齢とCOVID-19不安度

	4-5月	6月	7月	8月	9-10月	現在
年齢 Pearson の相関係数	-0.009	0.085	.177**	.218**	.311**	.256**
有意確率 (両側)	0.884	0.188	0.006	0.001	0	0

** . 相関係数は 1% 水準で有意 (両側) です。

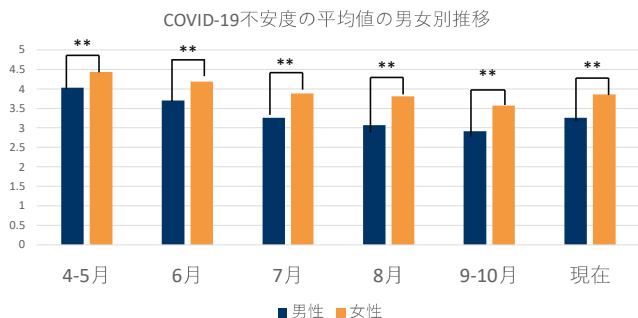
4-5月と6月は全世代において不安度が高かった？
7月以降は若者ほど不安度が低い

20

4. データ分析

4-1-2. COVID-19不安度と性別の分析

t検定 性別とCOVID-19不安度



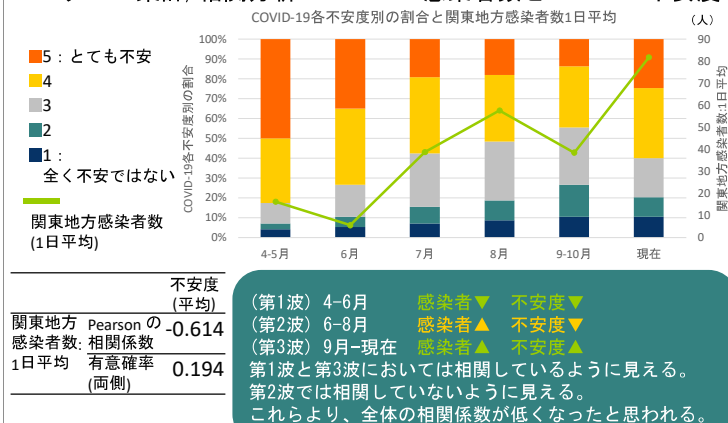
すべての期間で女性が不安がち

21

4. データ分析

4-1-3. COVID-19不安度と感染者数の分析

クロス集計/相関分析 COVID-19感染者数とCOVID-19不安度

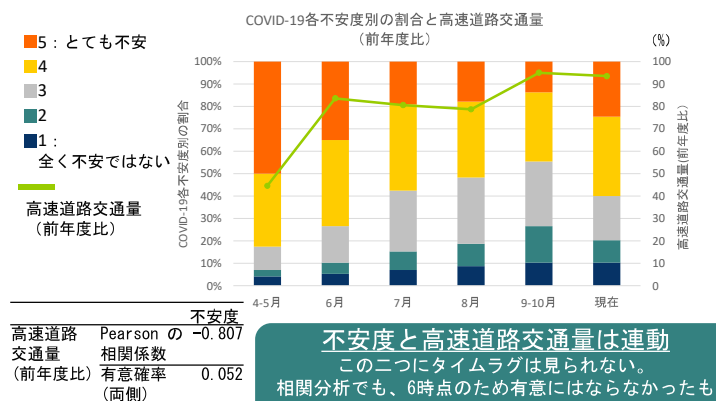


22

4. データ分析

4-1-4. COVID-19不安度と高速道路交通量

クロス集計/相関分析 COVID-19不安度と高速道路交通量

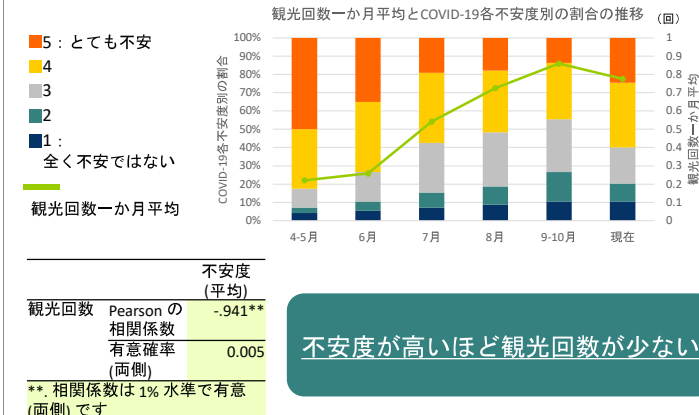


23

4. データ分析

4-1-5. COVID-19不安度と観光回数の分析

クロス集計/相関分析 観光回数とCOVID-19不安度



24

4-1. COVID-19不安度と各要素の分析

■感染者数と不安度：第2波では相関が見えないが第1波や第3波では相関しているように見える

仮説は一部検証

■不安度と高速道路交通量：強い相関

■不安度と観光回数：とても強い相関、仮説を補強

仮説検証

コロナの新規感染者数と高速道路交通量が負の相関関係にあるという仮説はおおむね検証

ただし、感染者数と不安度の相関は第2波では見られないため、今後到来するであろう第4波・第5波での相関が注目される。

4-2. 観光交通手段の変化の分析

クロス集計 観光交通手段（昨年度）と観光交通手段（今年度）

	観光交通手段（今年度）		合計
	自動車	自動車以外	
タクシー	1	0	1
フェリー	0	2	2
観光バス(貸切)	0	1	1
自転車	1	0	1
自動車	69	4	73
乗合バス	0	11	11
鉄道・電車	8	36	44
飛行機	3	11	14
合計	82	65	

2019年度に公共交通機関（フェリー、乗合バス、鉄道・電車、飛行機）を利用していた人のうち2020年度には全体の約20%が観光交通手段をクルマに変更

4-3-1. 観光回数と外出抑制・人込み回避行動

月別 相関分析 外出控え・人込み避と観光回数

月別 観光回数との相関係数	外出抑制	人込み回避
4月	-.310**	-.160*
5月	-.390**	-.230**
6月	-.328**	-.215**
7月	-.391**	-.321**
8月	-.406**	-.339**
9月	-.383**	-.268**
10月	-.343**	-.279**
現在	-.389**	-.328**

*. 相関係数は5%水準で有意(両側)です。 **. 相関係数は1%水準で有意(両側)です。

外出を控え、また人込みを避ける人ほど観光回数が有意に少ない。

4-3-2. 月別 観光回数と年齢の分析

相関分析 年齢と観光回数

相関 年齢	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	現在
Pearsonの相関係数	-.152*	-0.063	-0.104	-.135*	-.171**	-.258**	-.141*	-.198**
有意確率(両側)	0.018	0.33	0.107	0.037	0.008	0	0.029	0.002

*. 相関係数は5%水準で有意(両側)です。

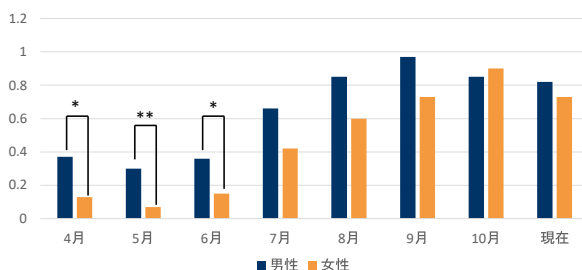
**. 相関係数は1%水準で有意(両側)です。

6月まではどの世代も観光をあまりしていないため相関が見られない
一方観光回数の平均が増加し始めた7月以降は負の相関
→若い人ほど観光回数が増加する

4-3-3. 観光回数と性別の分析

t検定 性別と観光回数

観光回数男女別推移



6月までは男性の観光回数が有意に多い。

観光回数が増加し始めた7月以降は有意差無し。
→性別不安度(女性のほうが不安度高い)と矛盾?

「コロナへの不安」のどの要素が観光行動に影響しているかを検証

4-4-1. [4-5月] コロナへの不安の因子分解：因子分析

表：[4-5月] コロナへの不安の因子分析結果

	恐ろしさ	感染の可能性	知識	対処可能性
取り返しのつかない悪影響を大勢の人に与える	.57	.06	.06	.26
感染した人は死亡する	.55	.05	-.14	.18
感染しても現在の医学で治療できる	-.52	.07	.03	.38
感染しても自分で治せる	-.48	.04	-.09	.17
自分も感染する可能性がある	.00	1.02	.02	-.11
感染したら周りの人や自分に必ず悪影響がある	.13	.01	.62	.07
感染症状を知っている	-.05	-.07	.60	-.07
自分で感染リスクを減らせる	-.09	.17	.39	.05
あらゆる場所で感染対策が行われている	.04	-.01	-.04	.46
密閉・密集・密接にならないければ人々は感染しない	-.04	-.22	.06	.38

「恐ろしさ」「感染の可能性」「知識」「対処可能性」の4因子が得られた。

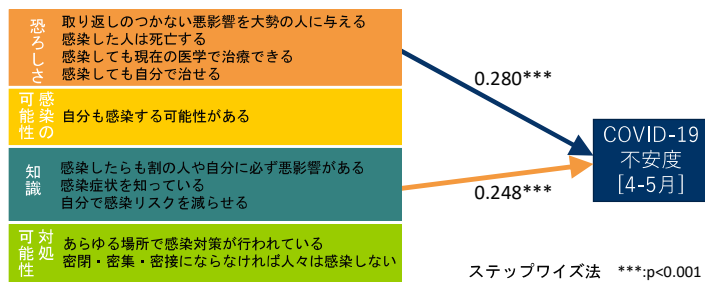
4-4-2. コロナへの不安因子の分類

表：各質問項目におけるコロナへの不安因子の経時変化

	4-5月	6月	7月	8月	9-10月	現在
取り返しのつかない悪影響を大勢の人に与える	恐ろしさ	恐ろしさ	恐ろしさ	恐ろしさ	恐ろしさ	恐ろしさ
感染しても自分で治せる	恐ろしさ	恐ろしさ	恐ろしさ	対処可能性	恐ろしさ	恐ろしさ
感染した人は死亡する	恐ろしさ	恐ろしさ	恐ろしさ	恐ろしさ	恐ろしさ	恐ろしさ
感染しても現在の医学で治療できる	恐ろしさ	対処可能性	対処可能性	対処可能性	対処可能性	恐ろしさ
COVID-19は怖いものだと思う	—	恐ろしさ	恐ろしさ	知識	恐ろしさ	恐ろしさ
感染したら周りの人や自分に必ず悪影響がある	知識	知識	知識	知識	知識	知識
感染症状を知っている	知識	知識	知識	知識	知識	知識
自分で感染リスクを減らせる	知識	知識	知識	知識	知識	知識
あらゆる場所で感染対策が行われている	対処可能性	対処可能性	対処可能性	—	—	知識
自分が感染するなら他人も感染するだろう	—	恐ろしさ	恐ろしさ	恐ろしさ	恐ろしさ	知識
密閉・密集・密接にならないければ人々は感染しない	対処可能性	—	—	—	—	知識
自分も感染する可能性がある	感染の可能性	—	知識	知識	—	感染の可能性

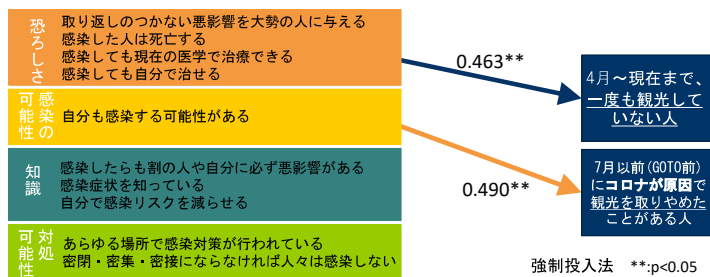
4-5月と現在の心理状況は似ており、
第2波では“コロナ慣れ”の傾向が見られる。

4-4-3. [4-5月] コロナへの不安要因：重回帰分析



「恐ろしさ」因子が最大の標準回帰係数 β を示した。
コロナに対する不安は、「恐ろしいイメージを持つ人ほど高くなる」と考えられる。

4月～現在にかけて、「恐ろしさ」因子が最大の標準回帰係数 β を示しており
全体を通して、「恐ろしいイメージを持つ人ほどコロナに対する不安が高い。

4-5-1. [4-5月] コロナへの不安因子と観光(無)の関係：
二項ロジスティック回帰分析

現在まで一度も観光していない人「恐ろしさ」因子が、
コロナが原因で観光を取りやめた人は「感染の可能性」因子が
大きく影響している。

4-5-2. コロナへの不安因子と観光(無)の関係

表：「観光をしなかった人」と「コロナへの不安因子」の関連（強）の経月変化

	4-5月	6月	7月	8月	9-10月	現在
4月～現在まで一度も観光していない	恐ろしさ**	恐ろしさ**	恐ろしさ***	対処可能性***	恐ろしさ***	恐ろしさ***
コロナが原因で観光を取りやめた（GOTO前）	感染の可能性**	恐ろしさ**	対処可能性**	知識***	知識***	知識***
コロナが原因で観光を取りやめた（GOTO後）	—	—	恐ろしさ	知識	知識	恐ろしさ

※GOTOとはCOVID-19で経済的に低迷したトラベル、イート、イベント、商店街
を支援して客を取り戻す仕組み

*p<.10, **p<.05, ***p<.01

コロナへの不安の経月変化と似た傾向が見られる。
GOTOキャンペーン開始後にコロナが原因で観光を取りやめた人
とは有意な結果が得られなかった。

目的2

現在の列車乗車の感染リスクについて試算し、
実際の人々のリスク認知と比較しギャップが
どれほど存在するのかを探る

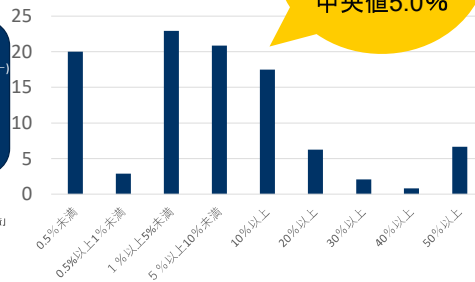
4-6. 感染確率見積もりのギャップについて

Q10. 現在、電車やバスに一回乗車した際に、何%の確率でCOVID-19に感染すると思いますか。

感染確率見積もり (%)

既往研究によると。。。1回の公共交通(電車・バス・タクシー)乗車時の感染確率見積もり

平均値 **30.1%**
(2020年5月時点) [1]



公共交通一回乗車時の感染確率見積もり
平均値8.9%
中央値5.0%

全体の40%以上は1%以下と見積もっている。
既往研究の結果と比べるとギャップは減っている

しかし半数以上が感染確率を5%以上に見積もっているのも事実

[1] 国土計画研究委員会：「新型コロナウイルスに関する行動・意識調査」の実施と結果報告（速報）※5月時点
https://jps-tp.org/wp-content/uploads/2020/06/ip_covid19_report200812.pdf

4-7-1. 感染確率見積もりの規定因：相関分析

感染確率見積もりと年齢・現在のコロナに対する不安度の相関分析

	年齢	コロナ不安度
感染確率見積もり 相関係数	0.236	0.216
有意確率（両側）	0.00**	0.001**
度数	240	240

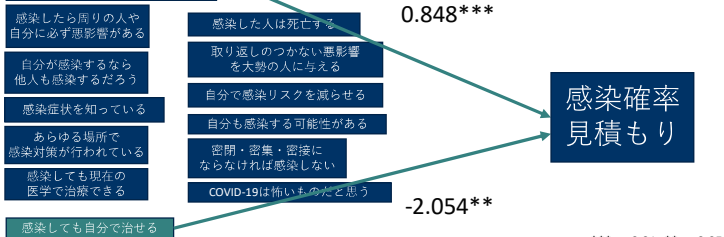
**：p<0.01

年齢や現在のコロナに対する不安度が高いほど感染確率を高く見積もる傾向にある。

4-7-2. 感染確率見積もりの規定因：重回帰分析

- ・従属変数：感染確率見積もり
- ・独立変数：コロナに対するリスク認知と不安因子：Q33～Q45
- ・方法：ステップワイズ法

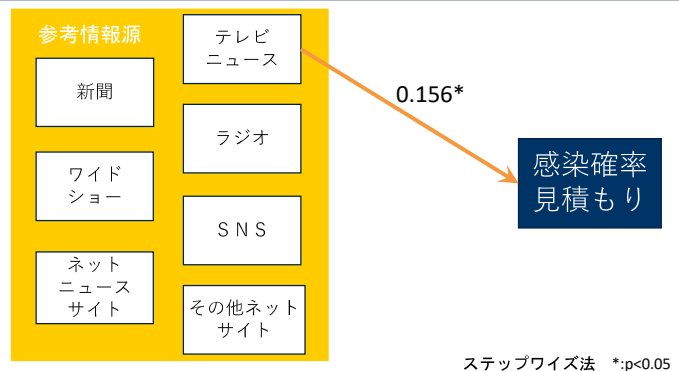
現在におけるCOVID-19に対しての不安の程度を5段階で示してください。



***:p<0.01, **:p<0.05

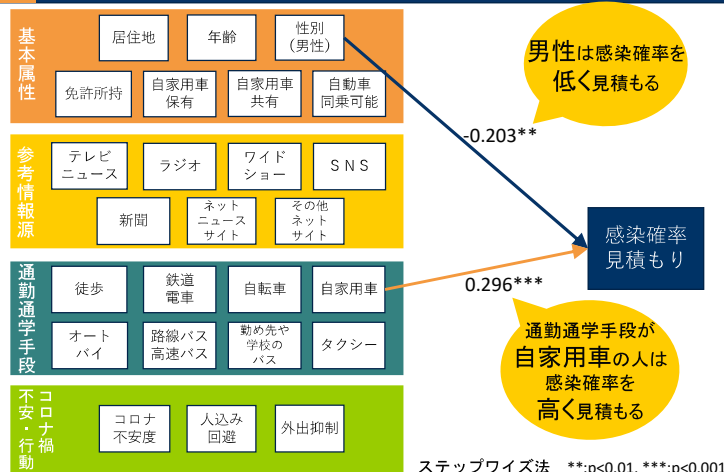
現在のコロナに対する不安度高い人は感染確率を高く見積もる傾向にあり、感染しても自分で治せると思っている人は感染確率を低く見積もる傾向にある。

4-7-2. 感染確率見積もりの規定因：重回帰分析



テレビニュースを参考情報源とする人は感染確率を高く見積もる傾向にある

4-7-2. 感染確率見積もりの規定因：重回帰分析



目的3

試算した感染確率を人々にフィードバックし
電車利用の利益と実際のリスクを
正確に天秤にかけ判断してもらう
そのための有効なフィードバックの方法を調査する

4-8-1. 不安を緩和するコミュニケーション

今回は**フレーミング効果**の枠組みを用いて
より不安を緩和するコミュニケーション手法を検討する

【フレーミング効果】

物事を表現する枠組み（フレーム）の差異が、人々の意思決定に影響する

感染確率の試算値を
ネガティブ群フレーム（○○%感染する）と
ポジティブ群フレーム（××%感染しない）
として提示し、その差異が不安度に与える影響を検証

ネガ
ティブ群ポジ
ティブ群

A: 電車内で隣に感染者が座っている場合感染する確率は3.5%。不安に感じるか。
B: 電車に友人等複数人で乗る場合感染する確率は0.92%。不安に感じるか。
C: 電車に一人で乗る場合感染する確率は0.05%。不安に感じるか。
D: 感染者が乗車した電車内で感染する確率は0.32%。不安に感じるか。
A': 電車内で隣に感染者が座っている場合の感染しない確率は96.5%。不安に感じるか。
B': 電車に友人等複数人で乗る場合感染しない確率は99.08%。不安に感じるか。
C': 電車に一人で乗る場合感染しない確率は99.95%。不安に感じるか。
D': 感染者が乗車した電車内で感染しない確率は99.68%。不安に感じるか。
回答形式: 5件法 (5非常に感じる～3どちらでもない～1全く感じない)

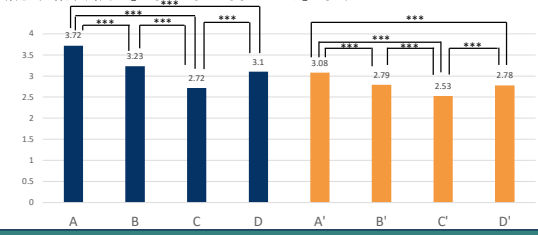
以降A～D'と表記する

4-8-2. 各フレーム内での不安度差

ネガ
ティブ群ポジ
ティブ群

A: 電車内で隣に感染者が座っている場合感染する確率は3.5%。不安に感じるか。
B: 電車に友人等複数人で乗る場合感染する確率は0.92%。不安に感じるか。
C: 電車に一人で乗る場合感染する確率は0.05%。不安に感じるか。
D: 感染者が乗車した電車内で感染する確率は0.32%。不安に感じるか。
A': 電車内で隣に感染者が座っている場合の感染しない確率は96.5%。不安に感じるか。
B': 電車に友人等複数人で乗る場合感染しない確率は99.08%。不安に感じるか。
C': 電車に一人で乗る場合感染しない確率は99.95%。不安に感じるか。
D': 感染者が乗車した電車内で感染しない確率は99.68%。不安に感じるか。
回答形式: 5件法 (5非常に感じる～3どちらでもない～1全く感じない)

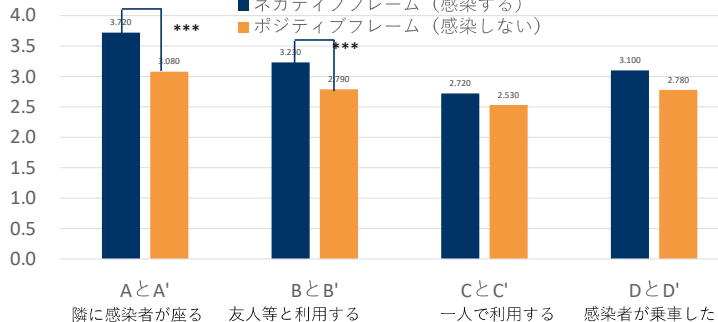
ネガティブ群同士のすべてのペア・ポジティブ群同士のすべてのペアでも検定を行った



ネガティブ群・ポジティブ群ともに
一番不安度が高いのは“感染者が隣に座る”場合
一番不安度が低いのは“電車に一人で乗る”場合
“感染者が乗車した電車内”と“友人等複数人で乗る”の間に不安度の有意差なし

4-8-3. フレームによる不安度の差異

ネガティブ群フレームとポジティブ群フレーム間のT検定
■ネガティブフレーム（感染する）
■ポジティブフレーム（感染しない）

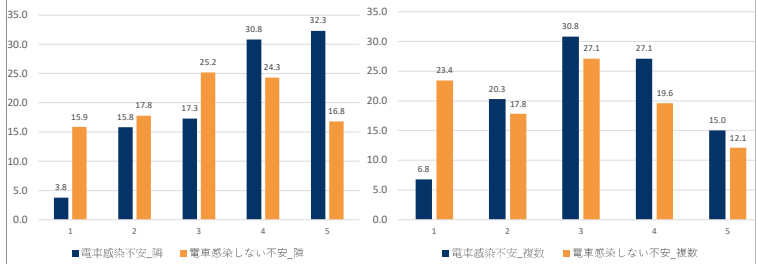


結果よりAとA'（隣に感染者が座る）BとB'（友人等と利用する）では
「感染しない」と提示したほうが、不安度が有意に低い。
全体的にポジティブ群の方が不安度が低い

4-8-4. フレームによる不安度の回答分布

Q25, Q29 電車感染不安_隣

Q26, Q30 電車感染不安_複数



ポジティブ群「感染しない」フレームは、「1. 全く不安ではない」に偏った分布
ネガティブ群「感染する」フレームは、「5. 非常に不安に感じる」に偏った分布

5-1 目的1について

■感染者数と
不安度: 第2波では
相関が見えないが
第1波や第3波では
相関しているように
見える

■不安度と
高速道路交通量:
強い相関

■不安度と
観光回数:
とても強い相関、
仮説を補強

コロナの新規感染者数と高速道路交通量が負の相関関係にあるという
仮説はおおむね検証

不安度、観光回数ともに
年齢と負の相関が確認できた

性別と観光回数に
関係が見られなかった

人々の移動を減らしたい場合は、
若者を重点的に訴えることが有効

観光を行う場合
世帯全体で行っている
ことが多い?

5-2 目的2について

4割以上の方が電車乗車時の感染リスクは
1%以下であると推定している

土木計画学研究委員会による電車やバス
に一回乗車した際の感染確率試算
〔最も新規感染者数が多かった一週間（12/8-14）の合計
感染者数÷（人口×人当りトリップ数×鉄道・バスの分
担率×対象期間の移動減少率）〕

0.038%

ただし半数以上は5%以上と思っている

中国で行われた、感染者が乗車した
電車における実際の平均感染率
(72,093人の乗客の内2334人最初から感染)

0.32%

既往研究(2020年5月時点)と比較すると、
感染率見積りギャップは解消されている
→ 報道等によりコロナの知識や対象方法の理解が進んだ??

5-2 目的2について

当初の予想程ではないがギャップは存在したと言える

感染確率見積もりが高くなる要因の発見

- ①女性である事 ②現在コロナに対する不安度が高い事
③自己治療が不可能だと思っている事 ④年齢が高い事
⑤テレビニュースを参考情報源としている事
⑥通勤手段に自家用車を選択している事

5-3 目的3について

8種類の試算公表からそれぞれの効用についてのデータが得られた



「感染する」と提示したネガティブフレームよりも
「感染しない」と提示するポジティブ・フレームの方が、
不安度の緩和につながる

ただしポジティブ・フレームは「1全く不安ではない」との回答が多い。
「コロナに対する不安が著しく低い」ことは、コロナ対応行動に消極的となる可能性もあり、注意が必要と言える

6. 今後の課題

目的1

感染者数と不安度の相関は第2波では見られない
→今後到来するであろう第4波・第5波での相関に
についても検証する必要あり

目的2, 3

よりよいフィードバックについて
他の試算や別の切り口でさらによい方法を見つける
試算公表対象の電車等の利用がどう変化したか探る

参考文献

1. NHK: お盆休みの高速道路 交通事故半減 渋滞も大幅減 新型コロナ (2020)
<https://www3.nhk.or.jp/news/html/20200818/k10012571411000.html>
2. NHK: 4連休の最終日 各地の高速道路で渋滞 (2020),
<https://www3.nhk.or.jp/news/html/20200922/k10012630071000.html>
3. NHK: お盆の新幹線や特急の利用者数 (2020)
<https://www3.nhk.or.jp/news/html/20200818/k10012572171000.html>
4. OXFORD ACADEMIC Maogui Huら: Risk of Coronavirus Disease 2019 Transmission in Train Passengers: An Epidemiological and Modeling Study (2019)
<https://academic.oup.com/cid/advance-article/doi/10.1093/cid/ciaa1057/5877944>
5. NHK: 新たに確認された感染者数 (NHKまとめ) (2020)
<https://www3.nhk.or.jp/news/special/coronavirus/data/>
6. 川由加理, 池松裕子. 我が国における術前不安の素因と影響要因および看護援助に関する文献考察. Journal of Japan Academy of Critical Care Nursing, 7(3), 43-50, 2011.
https://www.jstage.jst.go.jp/article/jaccon/7/3/7_43/_pdf
7. 稲益智子ら: 日本人の感染症に対する脆弱性認識とリスク認知, Diss, 順天堂大学, 科学技術振興機構, 2018. <http://www.hws-kyokai.or.jp/images/ronbun/all/201307-07.pdf>
8. 榊原 良太, 大園 博記: 日本における新型コロナウイルス感染症をめぐる心理・行動に関する調査—予防行動・将来の見通し・情報拡散に焦点を当てた検討—, 2020.
<https://psyarxiv.com/635zk/download?format=pdf>
9. 岡本真一郎: 感染症リスクの言語的コミュニケーション—不確実な表現の印象の比較—, 日本心理学会第72回大会発表論文集, 78, 2008
https://www.jstage.jst.go.jp/article/pacjpa/72/0/72_1AM150/_pdf/-char/ja

参考文献

10. Paul Slovic: Perception of risk, Science, 236(4799), 280-285, 1987.
https://www.researchgate.net/publication/325954197_The_perception_of_risk
11. 松井裕子: 放射線のリスク・イメージと不安との関係—胸部レントゲン検査と原子力発電所の比較から—, Journal of the Institute of Nuclear Safety System, 10, 63-70, 2003
http://210.141.158.93/wp-content/uploads/2017/03/2003_10J063_070.pdf
12. 柴田宗典, 内山久雄: 観光旅行者の幹線交通機関選択における意思決定プロセスの分析, 土木計画学研究・講演集, 37, 2008
http://library.isce.or.jp/isce/open/00039/200806_no37/pdf/58.pdf
13. 谷口守, 石田東生, 小川博之, 黒川洗: 通勤・通学交通手段分担率の変化と都市特性の関連に関する基礎的研究, 土木計画学研究・論文集, 12, 443-451, 1995
https://www.jstage.jst.go.jp/article/journalip/1984/12/0/12_0_443/_pdf/-char/en
14. 小平裕和, 日比野直彦, 森地茂: 自動車を使用した観光行動の観光統計および交通統計の個票データを用いた時系列分析, 土木学会論文集D3 (土木計画学), 70(5), 1_423-1_432, 2014.
https://www.jstage.jst.go.jp/article/jscjipm/70/5/70_1_423/_article/-char/ja/
15. 土木計画学研究委員会: 「新型コロナウイルスに関する行動・意識調査」の実施と結果報告(速報) <https://jsce-jp.org/2020/06/03/covid19-survey/>
16. Resilience Research Unit, Kyoto University 藤井聡: リスク・マネジメントに基づく「新型コロナウイルス対策」の提案 (2020)
http://trans.kuciv.kyoto-u.ac.jp/tba/wp-content/uploads/2020/03/corona_riskmanagement.pdf
17. 国土交通省: 全国・主要都市圏における高速道路・主要国道の主な区間の交通量増減 (2020)
https://www.mlit.go.jp/road/road_fr4_000090.html
18. 新型コロナウイルス対策-移動傾向レポート- Apple
<https://covid19.apple.com/mobility>

ご清聴ありがとうございました