

兵庫地方最低賃金審議会

第2回兵庫県自動車小売業最低賃金専門部会

議事録

令和6年9月9日（火） 15時00分～17時55分	
兵庫労働局 第3共用会議室	
公益代表委員	坂本委員、山口委員
労働者代表委員	長嶋委員、橋本委員、森田委員
使用者代表委員	東委員、今井委員、倉本委員
事務局	岡本労働基準部長、安積賃金室長、山本賃金指導官、 村田労働基準監督官、山中労働基準監督官
(1) 兵庫県自動車小売業最低賃金に係る改正決定の必要性の審議について (2) その他	
議 事 内 容	
○山中労働基準監督官 ただ今から、第2回兵庫県自動車小売業最低賃金専門部会を開会します。 本日は、高階委員が御欠席ですが、最低賃金審議会令第6条第6項の規定による定足数は充足しておりますことを御報告いたします。 本日の審議は議事を公開することとしておりましたが、傍聴希望の申出はございませんでしたので御報告いたします。 では、この後の進行につきましては、坂本部会長にお願いします。 ○坂本部会長 部会長の坂本でございます。それでは、議題に入りたいと思います。 議題については、前回の引き続きとなりますが、議題（1）「兵庫県自動車小売業最低賃金に係る改正決定の必要性の審議について」です。 前回、9月3日の専門部会では、労使からそれぞれ、今年の自動車小売業最低賃金に係る改正決定の必要性の有無について、基本的な考えをお聞きしました。 前回のそれぞれの御意見をまとめて申し上げます。労働者側ですが、昨年については、「改正必要性なし」との審議結果であり、個々の会社にて賃上げは判断するものと	

の意見だった。自由競争の原則では正論ですが、兵庫県最低賃金を土台として賃上げをするのであれば、他業種との競争力は保てなくなる。また、同一労働、同一賃金の観点を踏まえれば、大手ディーラーの賃金をベースに考えなければ生き残りがかかる地方の販売店やその労働者に将来性が見込めないと考える。広い地域にわたって自動車販売を維持していくためにも人材確保とその定着は必要となり、自動車小売業の魅力を向上させるためにも改正決定の必要はあるという御意見でした。

使用者側としては、今年地域別最賃は時間額 1,116 円で妥結し、大幅な賃上げによる負担が増加し、中小事業者には厳しい状況である。倒産件数は増えており、件数の割には負債総額が少ないことから、中小事業者の倒産が増えたといえる。

自動車小売業は大手ディーラー、独立系ディーラー、新車販売、中古車販売等と多種多様であり、大手から中小事業者まで会社規模も様々であるので、一括りに自動車小売業としての枠組みに疑義があり、改正決定の必要性は認められないという御意見でした。

労使の意見の一致には至りませんでしたので、本日も引き続き審議を進めていきたいと思います。

まず、労働者側委員から前回の専門部会において、次回に資料を提出したいとの申出を受けていましたので、その資料を各委員の机上にお配りしております。

この資料の説明について、労働者側委員から説明をお願いします。

○橋本委員

はい。よろしくお願いいたします。まず、資料の説明の前に、先程部会長からの説明がありましたように、特に自動車小売業の必要性がないと昨年から使用者側の意見がございました。何故必要かと思われることですが、自動車小売業を維持するために他の一般的な小売とは一線を画すというところもありますので、資料に沿って説明させていただきます。また、意見の中で小売ではなく整備業だけで審議を進めるべきではないかという話も聞いておりますが、この内容に関しましては、長嶋委員から説明させていただきます。

○長嶋委員

長嶋と申します。よろしくお願いいたします。

自動車小売として、整備士、販売士、営業を一括で考える理由につきまして、答弁させていただきますと、使用者側の見解としまして、整備士のみをピックアップして議論を進めていくという提案があったと聞いております。

現在、大手、中小を含め整備士のなり手が少ないうえ、整備士負担が増加することによる離職に危惧し、大手を筆頭に整備士の賃金改善、資格手当等で整備士の魅力を向上している企業も多く存在しております。

一方、営業につきましては、各社で車種の増減がまちまちであり、BEV・HEV、衝突被害の軽減装置、任意保険の複雑化、販売方法の多様化がございます。整備士の技術

習得ではなく、情報の習得が多いと感じております。

このように営業マンの負担が整備士より少ないというふうに思われる方もあるかと思いますが、地方の中小の実態を鑑みると、多く企業において整備士が幅を利かせ、営業スタッフは全体的に少なく、そのために営業マンの整備作業によるお客様対応負担も多く、大手以上に情報の蓄積、整備士との連携が必要になっていると感じております。また、大手と同じ商品を販売するというライバル関係にございますが、その多くが大手の手の届かない地域への販売であり、少ない数字とはいえ各メーカーの販売台数のアップに貢献しているといえます。整備士資格の有無による工場での作業の有無もございますが、人員の少ない中小の小売に関しては、営業と整備士との垣根は非常に低いものとなっており、いわば、中小小売店の便利屋、ユーティリティープレイヤーである営業マン、当然そこに在籍する事務員等も同じ並びで考えるべきで、むしろ整備士だけの特定最賃を議論していくことが、その整備士の方々自身も納得していくことがいささか不安ではあるかなと思っております。

現在、賃金改善、一時金の回答が部門別で結果を公表している自動車メーカー、大手ディーラーはございません。整備は負担も大きく大手の手助け、営業は大手のライバルという考え方であれば大手企業のエゴであり、整備士のみの特定最賃は、自動車産業全体は元より兵庫県における地域経済に関しても大きなマイナスではないかと考えております。以上です。

○橋本委員

はい、ありがとうございます。

引き続き資料に沿って説明させていただきます。

令和7年度、兵庫自動車小売り最低賃金審議資料、令和7年9月9日の資料、ページ2ページを御覧いただけますでしょうか。

2013年の資料ではありますが、まず最初に疑問に思ったのが、兵庫の労働者の中でどれくらい他府県に流れるか、当然大阪に流れるというのは、兵庫がベットタウンで要素が大きいですが、それ以外の地域京都、鳥取、岡山、徳島、隣県含めてどれくらい流れているか最初に疑問に思いまして、資料ピックアップしました。

賃金の安い鳥取、岡山、徳島は兵庫より安い地域でも資料見る限り、兵庫から出て行っている人数の方が多いということになります。

3ページの2022年国勢調査近隣府県抜粋は都道府県別ではなく、兵庫県がどれくらい他府県に流出しているかという資料で他府県流出割合は7.5パーセント、全国5位、奈良よりは当然低いですが、1位2位が埼玉県、千葉県になります。大阪、東京に流れる傾向にあります。この資料は他県への従業、通学割合も含まれているので疑問に思われるかもしれませんが、その内容に関しまして、次の4ページになりますが、教育委員会の資料になりますが、兵庫県は転出超過が著しく、特に20代前半の人口流出が目立つ、大学を卒業し、就職するタイミングで兵庫県を離れていると推察する、20歳から24歳終了適齢期の方が2014年から2022年にかけて倍以上に増えていてト

ータル 5990 人の方が流出して、非常に勿体ない状況となります。それに対して企業側はどういう取り組み方をしているかということになりますが、正社員、パート、アルバイトの求人募集時の賃金の引上げに取り組んでおりますが、結果として、5 ページに記載しております、兵庫県については就労者の流出が大きく、高卒大卒などがそのまま他府県に就職していく傾向が見受けられる。一方で県内の小売業・サービス業共々、人員不足は否定できず、小売・サービス事業所の人材確保・採用の取り組みグラフのように求人募集時の賃金の引上げに取り組む企業が多い。ただ結果的に、兵庫県全般の賃金に対する魅力がないのではないかと思います。

続いて、6 ページからは自動車関係について兵庫自動車業界の現状ということで昨年、使用者側の方から販売台数が下がっているという理由で昨年は話が進まなかったということもありますので、販売台数もさることながら兵庫県において、どれだけの自動車が増えているのかという資料になります。実際のところ 84,816 台が平成 24 年から増えていると、率にして 2.8 パーセント増加、これは全国値と同等レベルで増加しておりますが、特に整備士に関しましては HEV、BEV 等の複雑な整備作業が増えていると思われます。

続いて、7 ページですが、兵庫県の市町村で大手ディーラーがどれくらいあるか示しております。大手ディーラーとは自動車総連に加盟しているということです。兵庫県中部、北部においては豊岡市中心部を除いて、大手ディーラーの店舗は少なく、その他地域も三田から北の丹波篠山周辺や和田山の JR 福知山線沿い、もしくは西脇辺りに点在しています。北西部、中西部の地域については大手ディーラーが全くない状態です。瀬戸内海地域においては、大手ディーラーの販売店が多く、台数を稼いでおりますが、人口の少ない地域では中小や個人の小売店に頼らなくては販売や整備などが維持できないということです。

更に詳しく説明すると、8 ページになります。

これは、人口、世帯に対する保有台数になります。15 歳以上人口に対すると記載しておりますが、自動車運転は 18 歳から免許取得可能ですが、人口調査集計上 15 歳以上の人口で割っています。収集時期の総人口は令和 2 年で自動車保有台数が令和 6 年と収集時期が違いますが、緑色、黄色、青色で色分けされているのは、7 ページの地図とリンクしています。緑は大手ディーラーがない地域、黄は地域でディーラーが 2 から 4 店舗ほど、青は大手ディーラーの多い地域で 15 歳以上の保有台数で緑の地域は 1 台前後になります。世帯に対する保有台数に関しては 2 台前後になります。

続いて、9 ページは地域スタッフの現状ということで、2004 年から 2007 年頃に入社された方々ですと、当時の兵庫自動車最低賃金が 779 円から 786 円で地賃より 103 円高かったと、すなわち月労 160 時間で計算すると 16,480 円、年労で 197,760 円ほど高い金額で、塗料製造、輸送用機械に次ぎ、当時は電子部品より高い金額で推移していました。

当時 18 歳から 22 歳と考えますと現在 36 歳から 43 歳、総労働時間がそのままの場合で一時金月数変動も考慮しない場合は、当時の額からは現在月収 4.2 万円、年収で

結果 51 万円の上昇ではありますが、兵庫の最賃で考えますと年収 72 万円程の上昇により自動車小売と同額に追いつき、自動車小売の賃金の魅力は無くなっているものと思います。

そのうえ、その間の物価上昇も追いついてないと思われまして、各会社の窓口で最低賃金以上の賃金を決めているものと御返答されるかと思いますが、何よりもベースが自動車小売で決めた特賃か最低賃金の違いによっては異なってくるかと思われます。

続きまして、10 ページを御覧ください。

兵庫地賃、自動車最賃、自動車工賃の上げ幅ですが、自動車工賃が 2014 年から 2024 年までに 1.375 倍に増えたと、それに対して自動車の最賃に関しては 1.27 倍と、労働工賃ほど上がっていないという所がこの表を見ていただいたら御理解いただけるかと思います。

11 ページ御覧ください。

今現状の労働者が考えているだろう所を拾い出していますが、自立、結婚、子育て、介護と必要となっているものの、仕事の方も資格が増えたり、色々習得しないといけない事が増えたり、物価の上昇に追いついていないのもありますが、その結果、各々の従業員の方々はもしかすると給料や福利厚生の良い大手ディーラーに転籍されるケースもあるかと思います。

私達はそれでもいいかと思いますが、聞いたことがあるのが、地域の給与の良い工場や運送業に転職、整備士よりも肉体労働ではなく単純労働であるという所で、そういう所に行かれる方もおられると聞いております。あとは、兵庫県南部、大阪、京都など地域外の企業に就職される方も多いかと思います。

下の折れ線グラフは地域の良い工場や運送業に転職というところから、兵庫の最低賃金が 1,052 円になった所で緑の毎勤パート自給の方が 1,400 円近くまで上がっている事がわかる資料です。

赤のハローワークと民間で調査した金額の 1,198 円、1,201 円まで推移しております。

2024 年 10 月時点の毎勤パート時給と最低賃金で働く人の時給差は 338 円、月 160 時間の労働で勘案すると 60,800 円の差が生じます。反対に最低賃金で 160 時間労働する場合と 1,390 円での 121 時間労働で同じ月給となる。指数値においても 150 円程の差があり、同じように時間で見ると 160 時間と 140 時間で 20 時間の労働時間の差が生じます。

以前の時代と違い転職した際、初任給であっても収入が増える可能性が高く、最低賃金ベースで支払いを続けている企業については、他の業種、あるいは地域のパート、アルバイトの時給、給与も含めて参考に賃金を決めていかなくは、労働者の流出に拍車がかかり、新規の採用も困難になっていくのではと思います。

ここは私が考えたのですが、12 ページの特定最賃反映イメージ図ですが、まず自動車小売業を上げたいのは、都市部の賃金を地方部へ浸透させるというのが第一、それ

によって地域産業の魅力向上が図られます。その働き手が定住、それによって人口の流出の歯止めがかかり、地域活性化に落ち着き、自動車小売の場合は直接的にも間接的にもこの流れが強いのではないかと思います。

特に、自動車小売の特定最賃の対象となりうる地域は、内陸部、日本海側等の人口減少地域が多く、蔑ろにしていくと、現在社会問題となっているバス、鉄道の減便、廃止問題やガソリンスタンドの統廃合と同様に地域住民の生活手段をうばっていくことになり兼ねないかと想像しております。

兵庫県にとっても Win-Win ではないかと思います。

13 ページは参考として、総務省労働力調査、前職の産業・前職の職業、前職の離職時期・前職の離職理由として黄色が小売業、販売業で赤の数字は最も多くより良い条件の仕事を探すために退職される方が多いとこの資料から読み取れるかと思います。

続いて 14 ページの全国の自動車小売最低賃金現状、2024 年自動車小売特定最賃 審議結果ですが、上記地図のように、緑の必要性ありの地域が大都市圏には少ないものの、比較的近郊大都市と思われる福岡県や埼玉県においては必要性ありの結果を導き出しているなかで、なぜか近畿圏のみ必要性なしが全府県に広がっている。北海道を除く全国 46 都府県で、自動車小売申請 29 県中必要性なしは 7 件。しかし、必要性なしである東京、神奈川、千葉、大阪府の地賃新 A ランク同列でとらえるべきでないと思います。ちなみに、自動車小売必要性ありの埼玉県についても地賃新 A ランクで 2024 年地賃 1,078 円、自動車小売業の最低賃金は 1,089 円となっております。

その下の青色は埼玉県の資料に兵庫県の数字を赤文字にして参考にさせていただきました。他産別はその場所にある工場数や従業員数も含めて規模の大小もありますので、横並びに考えるのは不適切かと思いますけども、自動車小売についての大小多少の差はそれほど差がないと考えますので、兵庫県よりも大都市と思われる埼玉県ではこういう結果がでているという資料として参考にさせていただきたいと思います。

最後にまとめを書かせていただきましたが、以上の内容から察するに、再度の話となりますが、自動車は衝突被害軽減ブレーキや HEV、BEV 等複雑化し、知識、技術を更に詰め込まないといけない状況もある最中、兵庫県下では自動車保有数は増えており、単純に考えると整備入庫が増える傾向にあります。また、人件費に反映される作業工賃については 1.3 倍以上の上昇がなされているものの兵庫自動車小売の特定最低賃金についてはほとんど作業工賃分が反映されていない。現在、自動車関係、特に整備士への就職希望者が減っているなか、一部の企業では海外からの技能実習生を確保しているものの、就労期間を考えると一時的な処置でしかなく、およそ一人前になると同時に会社から離れていく傾向があるのではないかと思います。

今回、整備部門を中心にとらえた記載となっておりますが他方、営業スタッフについては、中小の中規模の経営となると、大手と違い、完全分業されていないケースが多く、整備作業以外の整備事、例えば受付、洗車、作業日程段取り、店舗マネジメント等を一括して執り行うケースも多く、小規模なら営業スタッフがおらずサービスマンがそのまま営業にまわるケースもあり、規模が小さくなるにつれて、営業と整備士との垣根がなくなる

ケースが多いです。本来営業と整備は対等であるべきはずが、整備士だけの必要性審議で終わるようであれば、営業マンが弱者になり手当てに対する仕事量は上がることが予想されまた、整備士から営業への転籍の際にも不満が残る。整備あつての営業マン、営業あつての整備士であるかと思います。

また、転職市場と呼ばれている昨今、整備士以外にも営業や業務に関する部門についても、より負担の少ない他業種に流出、もしくは賃金の高い地域への流出が懸念されます。

他方、他の府県を見渡すと、埼玉県のを筆頭に自動車小売の現状を鑑み、地賃より優位な自動車小売業最低賃金を必要と決める地域も数多く存在する。兵庫県についても、瀬戸内海側の地域を一步でも離れてしまうと多くが、自動車小売最低賃金必要性あり、で結審されている他県と同等レベルかそれ以上の市場であり、その地域従業員に賃金面での向上を進めていかなければ、就労人員の流出だけでなく、地域の過疎化にも拍車をかける恐れがあります。

この場に集まった、自動車を販売する人たちは、自動車そのものの魅力、自動車産業の魅力を感じ就職し今も仕事をしていると思います。ここで必要性なしの判断を下してしまうことは、私たちが、もう自動車、自動車産業なんか魅力はないと負けの判断を下すことと同じと考えます。まだまだ自動車には次のステップもありますし、自動車全体にも魅力はあるかと感じます。

以上のことから、自動車小売の特定最低賃金は必要であると考えられます。

以上です。ありがとうございます。

○坂本部長

ありがとうございました。

ただ今の労働者側委員からの説明に対して、何か御質問等はございますか。

○使用者側委員

特になし。

○坂本部長

では、この自動車小売業最低賃金に係る改正決定の必要性について、使用者側、労働者側で前回の専門部会以降それぞれ検討していただいた結果をお聞きしたいと思います。労使それぞれでの打ち合わせは必要でしょうか。

○倉本委員

新しい資料が出てきましたので打ち合わせさせていただきます。

○労働者委員

はい。

(労使それぞれ、別室で意見調整)

○坂本部長

それでは、審議を再開します。

では、前回の審議以降、使用者側、労働者側でそれぞれ今年の自動車小売業最低賃金に係る改正決定の必要性について検討していただいた結果をお聞きしたいと思います。

まず、使用者側委員からお願いします。

○倉本委員

はい。倉本の方から申し上げます。

資料の作成ありがとうございました。承りました。使用者側としましても地域のために人手を確保していく必要がありますとか、自動車産業の魅力を継続していくアピールも必要がありますよということを昨年は変な誤解を招いたのでどういう表現をしたらいいのかわからないのですが、そのことに対しての反論する気持ちもありません。但し、自動車産業事態が非常に厳しい状況であるということは、皆さんもよく御存じだと思います。決して、前のような皆が車を持って、自動車に憧れてという時代でもないという風には思っております。その中で事業主は当然のことながら事業の継続が最重要です。従業員の雇用を守るということを最優先にどこの地域であれ、自動車小売業の事業主の皆さんはそのことに注力されていると思います。その中で、最低賃金も大幅にアップしております。この最低賃金を最低限度として各事業主が事業の継続と雇用確保すると、このために最大限の努力をしているという風にいえます。

地賃がここまで上がってきておりますので、地賃をベースに最大限の努力ということで、我々は十分足りると思っております。ここで特定最賃を更に上げて事業主が苦しくなり、厳しい状況になるということは我々としては避けたいと思っております。従いまして、必要なしということで変わりはありません。

○坂本部長

はい。次に、労働者側委員ですが、先程御意見頂きましたが、それ以外に何かありましたらお願いします。

○橋本委員

はい。今の申出で自動車が以前は憧れであったと。当然、私も憧れてこの業界に入ったということで、未だに続けている状況ではありますが、先程から申してありますように地方に関しましては憧れの商品ではなく、必需品として、バス、鉄道が弱体化していく中で最後の砦となる自動車がなくなってしまう、自動車の店がなくなってしまうことに関しましては、当然そこに住めなくなってしまうので、それ以上の必需品として捉えるべきかと思います。事業の継続ということは従業員が離れていかな

い、イコールまずは賃金を検討し、それ以外の福利厚生等を改善していくということが事業継続の一丁目一番地かと思います。最低賃金をベースに最大限努力している、当然そうかもしれませんが、先程の資料にも出しておりますが、他の業種、パート、アルバイト含めて、1,200 円、1,300 円という所で募集をかけたたり、転職されても私が若い頃に転職しようと思っていたことも当然あります。次に転職した時に当然1年目の安い給料から働かされていると、そこで中々転職も思うように進めなかった。それ以外の理由もありますが、それが現状でしたら例えば 30 万貰っている方が退職されて、次に行く所はそれに近い金額、若しくはそれ以上の金額のところ結構あります。この資料を作る際に私の方も篠山やそれ以外の運送、運輸関係の募集要項を確認させてもらい、ある意味、魅力のある数字で募集をかけているところが多い。その中で最賃を別で話をしていると取り遅れてしまうという危機感があります。それでなくても、今日1日でも辞めていく人間はおりますので、そこは自動車としての特定最賃を引き続き検討していただきたいと思います。以上です。

○坂本部長

では、労使双方よりそれぞれの御意見をお聞きしましたが、労使双方御意見が異なるということですので、ここからは公益側委員がそれぞれからお話をお聞きすることとしたいと思います。

では、最初は使用者側委員からお話をお聞きしてもよろしいですか。

(別室にて、公使会議、公労会議、公使会議、労使会議)

○坂本部長

審議を再開します。

労使で話し合いをしていただきましたが、その結果を教えていただきたいと思いますが、使用者側委員からお願いします。

○倉本委員

労使でお話をさせていただきましたが、意見の一致はしておりません。

○坂本部長

わかりました。ありがとうございます。かなり長い時間、お話を伺って参りましたが、審議は尽きたと思いますので、本専門部会として、意見をまとめさせていただきたいと思います。

労働者側については、地方への人材確保や魅力ある一つの指標をアピールしていくべきであるとおっしゃっていただきましたが、使用者側としては、地方への人材確保や業界の魅力アピールすることは必要であることは認めるが、特賃ですする必要はないということで、全会一致に至らなかったということになります。これ以上審議を続け

でも労使間で意見が一致するということは難しいと考えられますので専門部会としての報告をまとめたいと思っております。

改めて、兵庫県自動車小売業の最低賃金の改正について「必要性を認める、若しくは認めない」ということについて、全会一致でないことについての確認を行い、その結果を本専門部会の報告とさせていただきたいと思います。

ここまでの審議で結論を出すこととして、よろしいでしょうか。

○各委員

異議なし。

○坂本部長

わかりました。

では、労使それぞれの御意見を確認したいと思います。

双方の意見が異なる場合は全会一致の決議に至らないという結論となります。

それでは、労働者側委員の方は兵庫県自動車小売業の最低賃金の改正について必要性を認めるという御意見でよろしいでしょうか。

○労働者側委員

はい。

○坂本部長

では、使用者側委員の方は兵庫県自動車小売業の最低賃金の改正について必要性を認めないという御意見でよろしいでしょうか。

○使用者側委員

はい。

○坂本部長

ただ今、労使それぞれの委員に改正の必要性の有無について、御意見を確認させていただきましたが、労使の意見が一致しませんでした。

従いまして、本専門部会での結論としましては、「兵庫県自動車小売業については、全会一致に至らず、その改正については必要性なし」ということになりました。

事務局はこの内容で報告書（案）の作成をお願いします。

○安積賃金室長

はい。準備をいたしますので、しばらくお待ちください。

○坂本部長

では、報告文（案）を確認したいと思います。
事務局は、報告文（案）の読み上げをお願いします。

○山中労働基準監督官

令和7年9月9日

兵庫地方最低賃金審議会会長 山口隆英殿

兵庫地方最低賃金審議会兵庫県自動車小売業最低賃金専門部会 部会長坂本知可

兵庫県自動車小売業最低賃金の改正決定の必要性の有無について（報告）

当専門部会は、令和7年7月18日、兵庫地方最低賃金審議会において付託された標記について、慎重に審議を重ねた結果、兵庫県自動車小売業最低賃金の改正決定の必要性について、全会一致に至らず、必要性有りとの結論に達し得なかったので報告する。

なお、本件の審議に当たった当専門部会の委員は下記のとおりである。

公益代表委員 坂本知可、高階利徳、山口隆英

労働者代表委員 長嶋祐輔、橋本欣也、森田直樹

使用者側代表委員 東健一郎、今井晋生、倉本信二

以上です。

○坂本部会長

ただ今、読み上げていただいた、報告文案の内容でよろしいですか。

○各委員

異議なし。

○坂本部会長

それでは、報告文案から案を消したものを報告文として本審に報告することとします。

今回の結果につきましては10月2日開催予定の本審において、報告を行い、本審において審議、答申が行われることとなります。

また、専門部会としてはこれで役目は終了ということになります。

皆さん、お疲れ様でした。

事務局から、他に何かありますか。

○安積賃金室長

特にございません。

○坂本部会長

本日はこれで終わります。お疲れ様でした。

○各委員

お疲れ様でした。

坂本 知可

橋本 欣也

倉本 信二

