

審 査 書 の 内 容	予測評価書案の変更内容又は変更しない場合はその理由
<p>I 総括事項</p> <p>高速横浜環状南線〔鎌倉市岩瀬〕（以下「本件事業」という。）は、鎌倉市岩瀬の延長約0.5キロメートルの区間（以下「計画路線」という。）で実施される道路建設事業である。</p> <p>なお、高速横浜環状南線は、横浜市金沢区釜利谷町を起点とし、同市戸塚区汲沢町を終点とする延長約8.9キロメートルの自動車専用道路であり、本件事業はその一部をなすものである。</p> <p>本件事業は、都市計画法に基づき都市計画に定めようとする事業であるため、神奈川県環境影響評価条例に基づく事業者は神奈川県知事となるが、本件事業の実施予定者は建設省関東地方建設局及び日本道路公団東京第一建設局である。</p> <p>高速横浜環状南線は、県が策定した「第二次新神奈川計画改定実施計画」及び「神奈川の交通マスタープラン」において、横浜中心市街地部の交通混雑の緩和を目的として、横浜の都心部から半径およそ10から15キロメートルの位置に計画されている横浜環状道路の一部に位置づけられており、さらには、東京に集中した首都機能を分散し、首都圏全体の均衡のとれた発展を促すことを目的として計画されている首都圏中央連絡自動車道の一部にも位置づけられている。</p> <p>また、高速横浜環状南線は、横浜横須賀道路との連絡のために建設される横浜市金沢区釜利谷町の（仮称）釜利谷ジャンクション（以下のジャンクション、インターチェンジの名称はすべて仮称である。）を起点として、同市栄</p>	<p>高速横浜環状南線は、東京都心から放射状に整備されている、第一東海自動車道（東名高速道路）、中央自動車道などの自動車専用道路や、国道1号などの一般国道と接続し、都心部に集中している交通を適切に分散・導入することにより、都市部各所における交通混雑を緩和し、首都圏全体の交通の円滑化を目的とした、首都圏中央連絡自動車道の一部として、位置づけられております。</p> <p>また、横浜市の道路網としては、首都高速神奈川1号横羽線などの自動車専用道路や一般国道1号、一般国道15号、一般国道16号などの横浜都心部から放射状に伸びる道路は発達していますが、環状方向の道路整備が遅れており、各所で交通渋滞が生じています。</p> <p>特に横浜市南部では、一般国道1号、一般国道16号、横浜横須賀道路、県道21号（主要地方道横浜鎌倉線）の放射幹線道路がありますが、東西を結ぶ幹線道路としては県道23号（主要地方道原宿六ツ浦線）のみで、交通が集中しています。</p> <p>高速横浜環状南線が、放射幹線道路を相互に連絡することにより、通過交通に対しては高速横浜環状南線が、地域内交通に対しては県道23号（主要地方道原宿六ツ浦線）が主に対応し、それぞれ機能を分担することから周辺の市街地生活道路に流入していた通過交通が排除され、地域全体の交通状況が改善されます。</p> <p>高速横浜環状南線のルート選定にあたっては、交通需要の方向、土地利用</p>

審 査 書 の 内 容	予測評価書案の変更内容又は変更しない場合はその理由
<p>区庄戸、上郷町、都市計画道路上郷公田線と接続するために建設される公田インターチェンジ、鎌倉市岩瀬、横浜市栄区笠間町、更に都市計画道路横浜藤沢線及び（仮称）新湘南国道延伸と接続するために建設される栄インターチェンジ（ジャンクション）を経て、国道1号及び都市計画道路環状3号線との接続のために建設される横浜市戸塚区汲沢町の戸塚インターチェンジで終点となる。</p> <p>計画路線は、この高速横浜環状南線のルートの中で、鎌倉市岩瀬にある丘陵地の一部及び県道23号（主要地方道原宿六ツ浦線）の地下をトンネル構造で通過する区間である。</p> <p>計画路線周辺の地形及び地質についてみると、その大部分が沖積低地に属しており、また、計画路線周辺には、地盤沈下の発生しやすい泥炭層（腐植土層）が分布している。</p> <p>次に、計画路線が通過する地域の土地利用の状況についてみると、計画路線の地上部に位置する県道23号沿線を中心に、住宅、学校、工場などが密集しており、特に、学校法人鎌倉女子大学が県道23号に面した形で立地している。</p> <p>道路の建設は、多くの住民に交通の利便性をもたらし、地域の発展に寄与するものであるが、同時に路線周辺の住民に大気汚染や騒音、振動をはじめとする様々な影響を及ぼすことがある。</p> <p>県が神奈川の環境の保全と創造を進めるためのガイドラインとして策定した「かながわ環境プラン」では、道路系の土地利用を検討する場合の主な配慮事項として、①自動車排出ガスによる大気汚染の影響を調査し、その結果</p>	<p>の状況、地形等の自然状況、関連する道路網や都市計画施設等の整合を考慮し、特に次のような点に配慮しました。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域の自然環境及び居住環境を極力保全すること。 ・学校、公園を始めとする主要施設との整合を図ること。 ・住宅地等の都市的土地利用の進む地域を極力避けるとともに、農用地の減少を極力抑えるよう留意すること。 ・道路交通管理上の問題を生じないルート及び構造とすること。 ・「第二次新神奈川計画」、「神奈川の交通マスタープラン」及び「ゆめはま2010プラン」との整合を図り、その重要部分を構成するものとなること。 <p>特に鎌倉市域のルート及び構造の選定に当たっては、住宅系地域及び工業系地域を通過するため、住宅及び工場へ与える影響を少なくするため、県道23号（主要地方道原宿六ツ浦線）の地下にトンネルで併設することとしました。</p> <p>以上のような考え方にに基づき計画路線のルート及び構造を選定しております。</p>

審 査 書 の 内 容	予 測 評 価 書 案 の 変 更 内 容 又 は 変 更 し な い 場 合 は そ の 理 由
<p>が大気汚染防止の目標の達成、維持に支障がないものであること。②住居系を貫き、又は近接する場合の自動車専用道路の建設は、原則として避けるものとしているが、やむを得ない理由で建設する場合は、住居への影響を少なくするように配慮することなどをあげている。</p> <p>そこで、本件事業の実施に当たっては、計画路線周辺が市街化の進んだ地域であり、また、泥炭層（腐植土層）の分布する地盤沈下の発生しやすい地域であること及び計画路線が、横浜市域で建設される区間と一体となってその機能を担うことなどを考慮し、次の諸点について配慮を行うことが必要である。</p> <p>まず第一には、工事中における計画路線周辺の生活環境等への配慮である。予測評価書案によれば、計画路線は、住宅、学校等へ与える影響を少なくするため、県道23号と併設するとともに、道路構造の選定に当たっては、すべてトンネル構造を採用したとしている。</p> <p>しかしながら、学校法人鎌倉女子大学前周辺の県道23号は交通渋滞の多いところであることから、本件事業の実施に伴う工事用車両による現況交通に及ぼす影響が危惧される。</p> <p>また、計画路線周辺は、住宅、学校等が密集していること及び本件事業の工期が長期にわたることから、工事中の騒音、振動、地盤沈下の発生等による生活環境への影響も懸念される。</p> <p>したがって、事業の実施に当たっては、工事に伴う計画路線周辺の生活環</p>	<p>計画路線はトンネル構造としたため、道路の供用後における大気汚染、騒音、振動、日照障害、電波障害、景観、安全及び地域分断等、環境に及ぼす影響は、低減もしくは皆無となっております。</p> <p>工事中における計画路線周辺の生活環境等への配慮については、安全の確保に務め、事業実施に当たっては詳細な地質調査を行い、騒音や振動の少ない工法や建設機械を採用し、地盤沈下を極力発生させない工法等について検討を行うとともに、工事現場に進捗状況を掲示することなどにより、地域住民の理解を得られるよう努めます。</p>

審 査 書 の 内 容	予測評価書案の変更内容又は変更しない場合はその理由
<p>境等に及ぼす影響を極力軽減するよう万全の対策を講ずるとともに、工事中においては、その進捗状況を報告するなど、地域住民の理解を得られるよう努める必要がある。</p> <p>第二には、計画路線周辺の道路網の整備計画及び将来交通量を明らかにすることである。</p> <p>計画路線は、県道23号の交通混雑の緩和を主な目的としているが、この目的を達成するためには、併せて、計画路線と一体となって機能することとなる周辺道路網の効果的な整備が必要であり、その整備計画の内容については、地域住民が大きな関心を寄せるところである。</p> <p>したがって、事業の実施に当たっては、計画路線とともに、周辺道路網の整備計画の内容や鎌倉市域の将来交通量を明らかにする必要がある。</p> <p>第三には、横浜市栄区公田町及び同区笠間町に設置される換気所からの影響についてである。</p> <p>高速横浜環状南線のうち、計画路線を除く延長約8.4キロメートルの区間については、すべて横浜市域であるが、計画路線が供用後において、これ</p>	<p>計画路線周辺の道路網の整備計画については、高速横浜環状南線と一体となって機能することとなる主な周辺道路として、鎌倉市域や横浜市域等を通過する都市計画道路横浜藤沢線がありますが、神奈川県及び横浜市がこの道路を整備する計画となっております。</p> <p>また、計画路線の整備に合わせて、県道21号（主要地方道横浜鎌倉線）と県道23号（主要地方道原宿六ツ浦線）とが交差する鎌倉女子大学前交差点を改良してまいります。</p> <p>計画路線付近の鎌倉市内の交通量については、県道21号の鎌倉市大船地内と、県道23号の鎌倉市岩瀬地内で道路交通情勢調査を行っております。</p> <p>県道21号と県道23号の昭和60年度全国道路交通情勢調査から、平成22年の交通量を推計した結果、県道21号は昭和60年交通量約16,000台/日に対し約16,000台/日となっており、また、県道23号は昭和60年交通量約19,000台/日に対し約15,500台/日となっています。</p> <p>換気所からの影響については、別途に横浜市環境影響評価指導指針に基づき、環境影響評価が実施されておりますが、換気所に集められた排出ガスはその中に含まれる粉じんを取り除いた後、換気所の頂上から上空高く拡散されるため、換気所の排出ガスが鎌倉市域も含め、周辺地域に及ぼす影響は小</p>

審 査 書 の 内 容	予測評価書案の変更内容又は変更しない場合はその理由
<p>ら横浜市域の区間と一体となって機能するという事も十分考慮する必要がある。</p> <p>そこで、計画路線の近傍である、横浜市栄区公田町及び同区笠間町に設置される換気所からの自動車排出ガスによる影響について明らかにする必要がある。</p> <p>以上、総括的な視点からの審査結果について述べてきたが、各評価項目についての個別の審査結果は次のとおりである。</p> <p>予測評価書の作成に当たっては、これらの内容を十分に踏まえ、適切に対処する必要がある。</p>	<p>さいものと予測・評価しております。</p> <p>なお、換気所から排出される自動車排出ガスの脱硝技術等については、現在実用化されておりませんが、その技術的可能性について調査研究が進められており、脱硝技術等が実用化された段階で、検討を行ってまいります。</p>

審 査 書 の 内 容	予測評価書案の変更内容又は変更しない場合はその理由
<p>II 個別事項</p> <p>1 廃棄物</p> <p>予測評価書案によれば、工事の施工に伴い発生する汚泥及びアスファルト廃材約 2,200立方メートルについては、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」に基づく許可を受けた業者に委託処分することから、飛散及び流出することはない、生活環境に著しい影響を及ぼすことはないとしている。</p> <p>しかしながら、近年、廃棄物処理については、処分場の不足等が大きな社会問題となっていることから、工事の施工に当たっては、極力廃棄物を発生させないように努めるとともに、発生する汚泥、アスファルト廃材等廃棄物の減量化や再生利用についても検討すること。</p>	<p>II 個別事項</p> <p>1 廃棄物</p> <p>事業実施に伴い発生する産業廃棄物としては、開削トンネル施工時の土留工等の施工に際して土質の状況等によってはベントナイトを主体とした安定液を用いることにより発生する汚泥と、既設街路の取り壊しにより発生するアスファルト廃材等が考えられます。</p> <p>また、場合によってはコンクリート型枠等による建設発生木材も産業廃棄物として発生することが考えられますが、コンクリート型枠等の材質を検討し、できるだけ木材の使用を避け、また再生利用を図るなど、極力廃棄物を発生させないように努めます。</p> <p>汚泥及びアスファルト廃材等の減量化や再生利用については、次のとおり考えております。</p> <p>(1) 汚泥</p> <p>安定液については、土砂分離機により土砂と分離され再生・調合されながら繰り返し使用されますが、劣化が著しい場合などは廃棄せざるを得なくなり、この場合、廃液は産業廃棄物の汚泥とみなされ、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」の規定により、同法の許可を受けた業者に運搬及び処分を委託することになります。</p> <p>また、掘削に際し発生する含水率の高い土砂（ダンプトラックに山積みができない程度）は、産業廃棄物の汚泥とみなされ、「廃棄物の処理及び清掃</p>

審査書の内容	予測評価書案の変更内容又は変更しない場合はその理由
	<p>に関する法律」の規定により、同法の許可を受けた業者に運搬及び処分を委託することになります。</p> <p>これらの建設汚泥は、再利用がほとんど行われていないのが現状ですが、脱水・固化等を行い減量化に努めるとともに、今後、研究が進み改良後に所定の品質が確保された段階で再利用を検討します。</p> <p>(2) アスファルト廃材等</p> <p>アスファルト廃材等については、平成3年10月25日に施行された「再生資源の利用の促進に関する法律」の趣旨を踏まえ、事業実施段階で工事の施工計画を立てる際、できるだけ有効利用を図るよう検討します。</p> <p>具体的には、仮設道路の路盤材料（下層路盤等）や工作物の埋め戻し材料として極力現場内での使用を検討するとともに、外部に搬出する場合でも、関係機関との調整の上、再生資源として利用されるよう努めます。</p> <p>さらに、広く骨材資源の有効利用を図るため、舗装材料として再生加熱アスファルト混合物の使用を検討します。</p> <p>これらの産業廃棄物については、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」が適用されることから、施工者又は同法の許可を受けた業者が運搬及び処理・処分を行います。その際同法の基準を遵守し、飛散・流出等をおこさないようにします。</p>

審 査 書 の 内 容	予測評価書案の変更内容又は変更しない場合はその理由
<p>2 安全</p> <p>予測評価書案によれば、工事用車両は県道23号を使用することとしている。</p> <p>その12時間交通量は約12,400台（昭和60年度全国道路交通情勢調査による。）であり、工事最盛期における工事用車両は概ね1日当たり500台であることから、その増加の程度は数パーセントであり、現況交通量に著しい影響を及ぼすことはないとしている。</p> <p>また、安全対策に関しては、事前に関係機関等と協議を行うとともに、防護柵、カーブミラー、点滅灯等の施設を設置することなどにより事故防止に努めるとしている。</p> <p>しかしながら、県道23号の学校法人鎌倉女子大学前周辺は交通渋滞の多い場所であること、また、工事の施工に当たっては、住宅、学校等が密集する中を通過している県道23号を開削することから、現況交通量に及ぼす影響を極力軽減する方策及び万全な安全対策について検討すること。</p> <p>3 その他</p> <p>(1) 計画交通量について</p> <p>計画交通量については、昭和60年度全国道路交通情勢調査に基づき作成</p>	<p>2 安全</p> <p>工事の施工に当たっては、現況交通量に及ぼす影響を極力軽減するため、県道23号（主要地方道原宿六ッ浦線）の南側道路計画用地を活用し、現況車線数を確保することにより現況交通量に支障がないようにし、とくに通勤通学路となっている箇所については、可能な限り現道の機能を確保するよう努めます。</p> <p>建設発生土の運搬に当たってはできる限り計画的、効率的に適地に搬出、処分します。</p> <p>工事箇所を防護柵、立入防止柵などで囲い、工事区域を明確にし、関係者以外の人が入らないようにし、防護柵、カーブミラー、回転灯、点滅灯などを設置することにより地域住民の安全を確保するよう努めます。</p> <p>また、車両の運行時間については、朝の通勤・通学時間帯の運行を避け、工事関係車両であることを表示するとともに、関係機関等と協議して必要に応じて保安員、誘導員を配置することにより、道路交通の安全を確保するよう努めます。</p> <p>3 その他</p> <p>(1) 計画交通量について</p> <p>平成22年度の計画交通量は、昭和60年度全国道路交通情勢調査に基づ</p>

審 査 書 の 内 容	予測評価書案の変更内容又は変更しない場合はその理由
<p>した平成22年OD表により、一日当たり53,500台と推計しているが、平成22年度に実施された最新の全国道路交通情勢調査に基づく推計を行うこと。</p> <p>(2) トンネル換気所からの影響について</p> <p>供用後の大気汚染については、計画路線がトンネル構造であるため大気汚染物質の排出はないとして、評価項目に選定していない。</p> <p>しかしながら、計画路線から発生する自動車排出ガスは、横浜市栄区笠間町に設置される換気所から排出されることから、道路事業の一体性を考慮し、同換気所及び同区公田町に設置される換気所の排出諸元、大気汚染防止対策及び鎌倉市域を含む周辺地域への影響について明らかにすること。</p> <p>なお、予測に当たっては、換気所周辺の地形条件及び有効煙突高を考慮した気象観測データを用いること。</p>	<p>予 測 評 価 書 案 の 変 更 内 容 又 は 変 更 し な い 場 合 は そ の 理 由</p> <p>き53,500台/日と推計しておりますが、最新のデータである平成22年度全国道路交通情勢調査に基づき計画交通量を概算で推計し比較した結果、約2,000台/日の増となります。</p> <p>なお、これは約4%の増であり増加の割合が少ないことから、計画交通量の増による環境への影響は小さいものと考えております。</p> <p>(2) トンネル換気所からの影響について</p> <p>計画路線から発生する自動車排出ガスは、横浜市栄区笠間町に計画している換気所から排出されることとなり、換気所に係る影響については、横浜市栄区公田町に計画している換気所と合わせて、別途に横浜市環境影響評価指導指針に基づき環境影響評価が実施されております。</p> <p>横浜市栄区笠間町に計画している換気所の計画排気風量は、交通量等を考慮して毎秒約520立方メートル～約2,410立方メートルとしており、窒素酸化物では毎秒約160ミリリットル～約720ミリリットルが排出される計画となっております。</p> <p>また、横浜市栄区公田町に計画している換気所の計画排気風量は同様に交通量等を考慮して毎秒約550立方メートル～約2,530立方メートルとしており、窒素酸化物では毎秒約140ミリリットル～約630ミリリットルが排出される計画となっております。</p> <p>これらの換気所に集められた排出ガスはその中に含まれる粉じんを取り除いた後、換気所の頂上から上空高く拡散されるため、周辺地域に及ぼす影響</p>

審 査 書 の 内 容

予 測 評 価 書 案 の 変 更 内 容 又 は 変 更 し な い 場 合 は そ の 理 由

は小さいものと予測・評価しております。

鎌倉市域を含む周辺地域に及ぼす大気汚染の予測・評価に当たっては、換気所周辺の地形条件や有効煙突高を考慮し、近傍にある横浜市栄区犬山町における気象観測データを換気所の排出源高さに補正して求めた年間の時間帯別風向別出現頻度などに、大気汚染物質の時間別の排出量を考慮して、換気所からの距離別方位別の年平均値を算出しております。

その結果は次のとおりとなっております。

換 気 所	最 大 濃 度(ppb)			最 大 濃 度 地 点		鎌 倉 市 内 最 大 濃 度 (ppb)		
	二酸化硫黄	二酸化窒素	一酸化炭素	方位	換気所からの距離	二酸化硫黄	二酸化窒素	一酸化炭素
笠間換気所	0.04	0.07	0.23	西	約 600m	0.02	0.03	0.12
公田換気所	0.04	0.07	0.22	西	約 400m	0.03	0.05	0.16

なお、横浜市戸塚区小雀町の小雀小学校でも気象観測を行っており、この気象データをもとに両換気所の影響を試算したところ、次のとおりとなりました。

審 査 書 の 内 容

予測評価書案の変更内容又は変更しない場合はその理由

換 気 所	最 大 濃 度(ppb)			最 大 濃 度 地 点	換 気 所 からの距離	鎌倉市内最大濃度(ppb)		
	二酸化 硫 黄	二酸化 窒 素	一酸化 炭 素			二酸化 硫 黄	二酸化 窒 素	一酸化 炭 素
笠間換気所	0.02	0.04	0.12	南	約 600m	0.02	0.04	0.12
公田換気所	0.02	0.03	0.09	南	約 600m	0.02	0.03	0.09

また、換気所から排出される自動車排出ガスの脱硝技術等については、現在実用化されておりませんが、その技術的可能性について調査研究が進められており、脱硝技術等が実用化された段階で、検討を行ってまいります。

(3) トンネル洗浄水の処理について

計画路線の供用後の維持管理の一環として、トンネルを洗浄することとなるが、洗浄水の処理方法等によっては、処理水が周辺の公共用水域の水質に影響を及ぼすことが懸念される。

したがって、トンネル洗浄の頻度、水量、処理方法等について検討すること。

(3) トンネル洗浄水の処理について

トンネル洗浄水の処理方法としては、トンネル坑口近くに設置した固定式処理施設（前処理設備、凝集沈澱設備及び二層ろ過設備）で処理して放流するセンター処理方式と、路線にトンネル数が多い場合に用いられている処理施設（凝集沈澱設備、ろ過塔及び活性炭吸着塔）を搭載したトンネル洗浄水処理車を移動して処理・放流する移動式処理方式があります。

計画路線に係る洗浄水の処理方法等については、事業実施段階で検討する

<p>審 査 書 の 内 容</p>	<p>予測評価書案の変更内容又は変更しない場合はその理由</p>
<p>(4) 地盤沈下防止対策及び地下水保全対策について</p> <p>計画路線周辺は、泥炭層（腐植土層）の分布する地盤沈下の発生しやすい地域であること、また、地下水の利用もあることから、工事の施工に当たっては、地質、地下水位等の調査を十分に行い、地盤沈下の防止対策及び地下水の保全対策について万全を期すこと。</p>	<p>こととしておりますが、洗浄水を未処理のまま河川等に放流することはありません。</p> <p>なお、トンネルの洗浄頻度や使用水量は、トンネル延長、勾配、交通量及び大型車（ディーゼル車）混入率の影響、また側壁面の構造（内装材の種類）などさまざまな要因によって異なりますが、神奈川県山北町にある延長1.7キロメートルの第一東海自動車道（東名高速道路）都夫良野トンネルでは、年に12回洗浄し、1回に約70立方メートルの水を使用しており、その洗浄水は移動式処理方式により処理しております。</p> <p>(4) 地盤沈下防止対策及び地下水保全対策について</p> <p>計画路線周辺の地形・地質は柏尾川の支流である独川に沿った上総層群を基盤とする沖積低地で、表土層下の比較的浅い場所に泥炭層（腐植土層）が形成されており、軟弱な地盤となっております。</p> <p>また、近傍の井戸の調査からみて、計画路線周辺の地下水位は比較的高い位置にあることから、掘削工事に伴う地下水の排除により地盤沈下が発生しやすいものと考えられます。</p> <p>したがって、事業実施にあたっては、工事開始前から観測井を設置し、地下水位等の状況を把握し、詳細な地質調査等の事前調査を行うとともに、工事方法等を検討することにより、地盤沈下を極力発生させないように努めます。</p> <p>また、地下水を保全できるような工事方法等について検討します。</p>

審 査 書 の 内 容	予測評価書案の変更内容又は変更しない場合はその理由
<p>(5) 工事中の対策について</p> <p>計画路線の周辺地域には住宅、学校等が密集していることから、散水等の粉じん飛散防止対策、低騒音・低振動型建設機械の使用等による騒音・振動低減対策について十分配慮し、工事中の影響を極力軽減すること。</p>	<p>なお、仮にこの工事に起因して、井戸の枯渇が生じた場合には、「公共事業に係る工事の施工に起因する水枯渇等により生ずる損害等に係る事務処理要領の制定について」（昭和59年3月 建設事務次官通達）に基づき、代替施設の新設に伴う負担等、必要に応じて適切な措置を講じてまいります。</p> <p>(5) 工事中の対策について</p> <p>工事中の粉じんについては、散水等の対策を行い、また、工事区域出入口に工事用車両の洗車施設を設け、車体やタイヤに付着した泥などの除去を行うとともに、工事用車両への飛散防止カバーの設置などの措置を講じ、粉じんの発生及び飛散防止に努めます。</p> <p>また、建設機械は建設省指定低騒音型・低振動型建設機械を使用し、必要に応じ鋼製フェンスを設置し、土留工についても必要な場合は連続地中壁で施工を行うなど騒音等の防止に努めます。</p>