

生活交通ネットワーク計画（案）
（地域公共交通確保維持事業のうち地域内フィーダー系統関係）

平成 26 年 6 月 日

（名 称）燕・弥彦地域公共交通会議
（代表者名）会長 燕市長 鈴木 力

0. 生活交通ネットワーク計画の名称

燕・弥彦地域内フィーダー系統確保維持計画（平成 27 年度～平成 29 年度）

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

【燕市】

燕市は、平成18年3月20日に旧燕市、吉田町、分水町の3市町が合併して誕生しました。面積は110.94k㎡で、地勢は平坦地が大半で、可住地面積割合は県平均35.6%に対して燕市は93.8%と県内市町村では最も高く、市街地や集落が市内一円に広く分散しています。人口は、国勢調査によると平成12年の約84,300人をピークに減少に転じ、平成22年には82,000人を割り込み、10年間で約3%減少している一方で、平成22年の高齢化率は25%に達し、全国平均を上回って高齢化が進行しています。

燕市においては、新潟市等へ通じるJR越後線と三条市等へ通じるJR弥彦線が交差し、市内外を結ぶ幹線的な公共交通機関となっており、路線バスは鉄道網の空白部分を埋めるように2社のバスが乗り入れています。しかし、市内各駅の鉄道乗車人員、路線バスの利用者は、いずれも概ね減少傾向で推移しています。

一方、市では、合併前から旧市町で運行していた各地区内を巡る巡回バス8路線を合併後も引き続き運行してきました。加えて、合併を機に、平成19年10月から市内の総合病院や駅などを結んで市全域を縦貫する循環バス「スワロー号」の運行を開始しました。

循環バス「スワロー号」の利用者は徐々に増えているものの、地区内巡回バス利用者は年々減少し続け、平成18年度には年間5万人以上いた利用者は、その後5年間で半数近くまで減少していました。

地区内巡回バスに関しては、便数が1日2往復と少ないこと、バス停が近くにないこと、各町内や集落を細かく網羅しているため、目的地までの乗車時間が冗長であることなどの問題点を抱えていました。

このため、利用者の減少に歯止めがかからない地区内巡回バス8路線全線を平成25年3月末に廃止し、これに代わって鉄道や路線バスの空白区域内を移動するフィーダー（支線）的な公共交通として、市内一円をエリアとするデマンド交通を同年4月から新たに運行しました。

このデマンド交通は、利用者の満足度も非常に高く、運行開始以来利用者が順調に増加が続けていますが、その結果として当初の運行台数（5台）では運行がひっ迫し、予約が取りにくい状況になってきていることから、平成25年12月に新規事業者の参入による1台増車を図り平成26年4月より本運行を開始しました。

また、平成27年4月より弥彦村と燕市を縦貫する循環バス「(仮称)弥彦号」の実証運行及び、平成27年10月からの本運行、また、平成27年10月から予定している弥彦村（弥彦エリア）デマンド交通運行に伴い、増車を図ることで住民の生活交通手段を確保していくことが必要です。

【弥彦村】

弥彦村は、新潟県のほぼ中央部に位置し、北は新潟市、西は長岡市、東と南は燕市と隣接しています。本村の面積は 25.16k m²で、村西部は弥彦山(標高 634m)を主峰とする南北の山岳地を隔てて日本海に臨みます。

村の人口は、平成 22 年国勢調査人口では 8,582 人で、平成 17 年調査(8,545 人)と比較した場合、新潟県内で人口が増加した数少ない自治体の 1 つとなっています。しかし、年齢 3 区分人口では、0～14 歳の年少人口比率が大きく低下し、65 歳以上の老年人口比率が拡大していることから、少子高齢化が進んでいます。

鉄道は、隣接する燕市と三条市の境界にある上越新幹線燕三条駅と交差する J R 弥彦線が村の中央部を東西に走り、弥彦駅が終着駅となっています。その弥彦線は、燕市の吉田駅で J R 越後線とも交差しており、吉田駅や燕三条駅は鉄道交通の要所として多くの村民が利用しています。

道路体系は、国道 289 号の延長にある主要地方道吉田弥彦線、及び弥彦山麓を南北に走る主要地方道新潟寺泊線を中心に、村道が村内各地へスムーズにアクセスができるよう整備されています。

村内の公共交通は、平成 15 年 6 月に民間事業者による路線バス運行が撤退したことから、現在は J R 弥彦線(弥彦駅、矢作駅)及び村営の無料巡回バス(3 系統)だけになっています。村営の無料巡回バスは、車両を保育園の通園バス、小中学校児童生徒の通学バスと共用しながらの運営となっているため運行に制約があり、公共交通として十分な機能をはたしていないのが現状です。また、無料巡回バスは、村民の生活圏として必要不可欠である燕市へ乗り入れしておらず、利用人数も少数であることから、利便性の向上を図る必要があります。鉄道についても、通勤、通学時間帯を除くと約 2 時間に 1 本程度しかなく、主要公共交通としては非常に乏しい状況です。

こうした状況の中、より良い公共交通の整備は、自家用車を持たない村民の生活の支えとして、重要な政策課題となっています。

このため、弥彦村民の生活圏として必要不可欠である燕市が行っている地域公共交通事業と連携しながら、弥彦村の地域公共交通について効率よく実施するため、「燕・弥彦地域公共交通会議」を設置し、使い勝手が悪く、利用者の少ない現在の村営巡回バスを抜本的に見直し、高齢者が買い物や通院などに利用しやすい地域公共交通の提供に向けた取り組みが必要です。

このため、平成 27 年 4 月より弥彦村と燕市を縦貫する循環バス「(仮称)弥彦号」の実証運行を行い、平成 27 年 10 月から本運行の実施、また、平成 27 年 10 月から巡回バスを見直し、デマンド交通の運行を目指します。

2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果

(1) 事業の目標

【燕市】

デマンド交通の 1 日当たり平均利用者数を次のとおりとします。

平成 27 年度(H26.10～H27.9) 150 人以上(年換算 36,300 人以上)

〔参考値〕平成 24 年度燕市巡回バス年間利用者数 98.6 人(年間 26,278 人)

(2) 事業の効果
【燕市】 デマンド交通を新たに運行することにより、利用者が減少していた巡回バスに代わる交通体系を確立し、高齢者をはじめとする住民の通院・通学や買い物などの生活活動を支えるとともに、公共交通空白地域の解消を図ります。
3. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者
地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表 1」を添付 燕・弥彦地域内フィーダー系統確保維持計画補足資料（別紙 1）を添付
4. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額
地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表 2」を添付
5. 補助金の交付を受けようとする補助対象事業者の名称
①株式会社燕タクシー ②株式会社中央タクシー ③中越交通株式会社 ④まきタクシー有限会社 ⑤地藏堂タクシー有限会社 ⑥弥彦タクシー株式会社
6. 補助を受けようとする手続きに係る利用状況等の継続的な測定手法【活性化法 法定協議会を補助対象事業者とする場合のみ】
（該当なし）
7. 別表 4 及び別表 4－1 の補助事業の基準二に基づき、協議会が平日 1 日当たりの運行回数が 3 回以上で足りると認めた系統の概要【地域間幹線系統のみ】
（該当なし）
8. 別表 4 及び別表 4－1 の補助事業の基準ハに基づき、協議会が「広域行政圏の 中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」認めた市町村の一覧【地域間幹 線系統のみ】
（該当なし）
9. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要【地域内フィーダー系統のみ】
地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表 5」を添付

10. 車両の取得に係る目的・必要性【車両減価償却費等国庫補助金又は公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】	
(該当なし)	
11. 車両の取得に係る定量的な目標・効果【車両減価償却費等国庫補助金又は公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】	
(1) 事業の目標	
(該当なし)	
(2) 事業の効果	
(該当なし)	
12. 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者、要する費用の総額、負担者及びその負担額（表6及び表7又は表6－1及び表7－1）【車両減価償却費等国庫補助金又は公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】	
(該当なし)	
13. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策）【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】	
(該当なし)	
14. 協議会の開催状況と主な議論	
・平成24年4月27日（平成24年度第1回） 地域公共交通調査事業の申請について承認 ・平成24年8月23日（平成24年度第2回） デマンド交通の運行開始、循環バス路線の路線変更について承認 ・平成24年11月9日（平成24年度第3回） 地区内巡回バスの廃止について承認、燕市公共交通基本計画（案）について協議 ・平成25年3月26日（平成24年度第4回） 燕市公共交通基本計画について承認 ・平成25年6月24日（平成25年度第1回） 燕市地域内フィーダー系統確保維持計画について承認 ・平成25年10月3日（平成25年度第2回） 幹線系統の循環バスの一部改正及びフィーダー系統のデマンド交通の増車とこれに伴う新規事業者参入について承認 ・平成26年3月25日（平成25年度第3回） 「燕市地域公共交通会議」を弥彦村との共同設置による「燕・弥彦地域公共交通会議」に改組することについて承認、弥彦村地域公共交通調査事業の申請について承認 ・平成26年6月 日（平成26年度第1回） 燕・弥彦地域内フィーダー系統確保維持計画について承認	

15. 利用者等の意見の反映

燕市では、循環バス・地区内巡回バスの見直しに向けて、平成23年9月に住民アンケート調査を実施しました。(配付数1,055件、回収数602件、回収率57%)

平成24年7月に通学方法に関する高校生アンケート調査を実施し、これに基づきデマンド交通に通学時間帯の便を設けました。(配付数374件、回収数299件、回収率80%)

同年8月に公共交通全般に関する住民アンケート調査を実施しました。(配付数3,000件、回収数1,230件、回収率41%)

同年11月から翌年3月にかけて、市内各地で新しい公共交通システムに関する説明会を開催し、意向把握した内容に基づき、循環バスの路線変更やデマンド交通の実証運行に反映しました。(開催回数70回、住民参加人数延べ1,576人)

平成24年12月から翌年1月にかけて、本計画の上位計画に位置付けている「燕市公共交通基本計画」の策定に向けてパブリックコメントを実施しました。(寄せられた意見なし)

平成25年2月のデマンド交通の実証運行中にデマンド交通と地区内巡回バスそれぞれの利用者にヒアリング調査を実施し、満足度や意見・要望を聴取しました。

弥彦村では、平成26年度に住民アンケート調査(配付予定件数1,000件)、巡回バス利用者へのヒアリング調査を実施した後、住民説明会を開催し、利用者の意見を反映した公共交通の見直しを進めていきます。

16. 協議会メンバーの構成員

関係都道府県	新潟県三条地域振興局企画振興部長
関係市区町村	燕市長、弥彦村長
交通事業者・交通施設管理者等	東日本旅客鉄道株式会社燕三条駅長、公益社団法人新潟県バス協会事務局長、新潟交通観光バス株式会社常務取締役、越後交通株式会社三条営業所長、越佐観光バス株式会社代表取締役、株式会社燕タクシー代表取締役、新潟県燕警察署長、新潟県西蒲警察署長、燕市都市整備部長、弥彦村建設企業課長
地方運輸局	国土交通省北陸信越運輸局新潟運輸支局首席運輸企画専門官
その他協議会が必要と認める者	住民代表、独立行政法人労働者健康福祉機構燕労災病院事務局長、新潟県立吉田病院事務局長、日本労働組合総連合会新潟県連合会県央地域協議会事務局長、燕市企画財政部長、燕市商工観光部長、燕市健康福祉部長、燕市教育委員会教育次長、弥彦村総務課長、弥彦村産業振興課長、弥彦村住民福祉課長、弥彦村教育委員会教育課長

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 新潟県燕市吉田西太田 1934 番地

(所 属) 燕市市民生活部生活環境課

(氏 名) 宇佐美 文浩

(電 話) 0256-77-8162

(e-mail) kankyo@city.tsubame.niigata.jp

燕・弥彦地域内フィーダー系統確保維持計画 補足資料

1. デマンド交通の時刻表

(1) 時刻表

右記のとおり（概ね1時間おき）

(2) 運行日

月曜日～金曜日

※祝日、年末年始(12月29日～1月3日)は運行しません。

■時刻表

西エリア	東エリア
★ 7:00	★ 7:00
8:00	8:00
9:00	9:00
10:00	10:00
11:00	11:00
12:00	12:00
—	—
14:00	14:00
15:00	15:00
★ 16:00	★ 16:00
★ 17:00	★ 17:00

「★」印の便は通学併用便^{※1}

※1：通学併用便

・高校生等が乗車し市内全域から直接乗り換えることなく、高等学校等へ通学できる便

2. 運行事業者決定の経緯

(1) 運行事業者

平成25年4月1日～平成25年12月15日まで

燕市内に本社または営業所を置く事業者5社を選定

平成25年12月15日～

燕市内に営業所を置く事業者1社を追加

(2) 運行台数

平成25年4月1日～平成25年12月15日まで

事業者5社 × 各1台 = 5台

平成25年12月15日～

事業者6社 × 各1台 = 6台

3. 運行開始期間

平成25年4月1日から5社5台で運行開始

平成25年12月16日から1台増車6社6台で運行

4. 既存交通や地域間交通との関係や整合性

燕市では、JR越後線とJR弥彦線の2つの鉄道路線が交差し、その駅を発着または経由する2社のバス路線が運行しています。

また、市では、平成18年3月の市町合併前から旧市町のエリア単位で運行していた巡回バスを合併後も引き続き運行するとともに、平成19年10月からは旧市町エリアを越えて市内の主要駅や総合病院等を結ぶ燕市循環バス「スワロー号」（地域間幹線系統）の運行を開始しました。

巡回バスについては、他の公共交通路線の空白域を補完する唯一の公共交通機関ですが、合併後5年間で利用者がほぼ半減するなど、利用者の減少に歯止めがかからないため、これに代わる新たな公共交通手段として、既存の鉄道、路線バス、循環バスではカバーしきれない交通不便地域の解消のため、平成25年4月より、フルデマンド方式のデマンド交通の運行をタクシー事業者5社5台で運行開始、同年12月16日よりデマンド交通の利用増加に伴い1台増車し6台で運行している。

表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者

平成27年度

都道府県 (市区町村)	運行予定者名	運行系統名 (申請番号)	地域間幹線／地域内フィーダーの別	確保維持事業に要する 国庫補助額 (千円)	幹線特例措置	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表6「補助対象の基準」)			
						乗合バス型／デマンド型の別	基準口で該当する要件	接続する補助対象地域間幹線系統等と接続確保策	基準二で該当する要件
新潟県 (燕市)	株式会社 燕タクシー	(1) 燕市デマンド交通 おでかけきららん号	地域内フィーダー	9,454.0		デマンド型	①補助幹線のフィーダー	地域間幹線系統(長辰～燕三条駅線)と全停留所を共有	③補助金の交付を受けたことがある
	株式会社 中央タクシー	(2) 燕市デマンド交通 おでかけきららん号	地域内フィーダー			デマンド型	①補助幹線のフィーダー	地域間幹線系統(長辰～燕三条駅線)と全停留所を共有	③補助金の交付を受けたことがある
	中越交通株式会社	(3) 燕市デマンド交通 おでかけきららん号	地域内フィーダー			デマンド型	①補助幹線のフィーダー	地域間幹線系統(長辰～燕三条駅線)と全停留所を共有	③補助金の交付を受けたことがある
	まきタクシー有限会社	(4) 燕市デマンド交通 おでかけきららん号	地域内フィーダー			デマンド型	①補助幹線のフィーダー	地域間幹線系統(長辰～燕三条駅線)と全停留所を共有	③補助金の交付を受けたことがある
	地蔵堂タクシー有限会社	(5) 燕市デマンド交通 おでかけきららん号	地域内フィーダー			デマンド型	①補助幹線のフィーダー	地域間幹線系統(長辰～燕三条駅線)と全停留所を共有	③補助金の交付を受けたことがある
	弥彦タクシー株式会社	(6) 燕市デマンド交通 おでかけきららん号	地域内フィーダー			デマンド型	①補助幹線のフィーダー	地域間幹線系統(長辰～燕三条駅線)と全停留所を共有	③補助金の交付を受けたことがある
		(7)							
合 計				9,454					

(注)

- 「地域内フィーダー系統の基準適合」は地域内フィーダー系統を記載する場合のみ記載する。
- 「接続する補助対象地域間幹線系統等と接続確保策」には、地域内フィーダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークとどのように接続を確保するかについて記載する。
- 本表に記載する運行予定系統を示した地図を添付すること。
- 「幹線特例措置」には、地域協働推進事業計画の認定を受け、地域間幹線系統に係る特例措置の適用を受ける場合のみ、特例措置15人未満の系統については「1」を、特例措置15人～150人の系統については「2」を記載する。

表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者

平成28年度

都道府県 (市区町村)	運行予定者名	運行系統名 (申請番号)	地域間幹線／地域内フィーダーの別	確保維持事業に要する 国庫補助額 (千円)	幹線特例措置	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表6「補助対象の基準」)			
						乗合バス型／デマンド型の別	基準口で該当する要件	接続する補助対象地域間幹線系統等と接続確保策	基準二で該当する要件
新潟県 (燕市)	株式会社 燕タクシー	(1) 燕市デマンド交通 おでかけきららん号	地域内フィーダー	9,521.0		デマンド型	①補助幹線のフィーダー	地域間幹線系統(長辰～燕三条駅線)と全停留所を共有	③補助金の交付を受けたことがある
	株式会社 中央タクシー	(2) 燕市デマンド交通 おでかけきららん号	地域内フィーダー			デマンド型	①補助幹線のフィーダー	地域間幹線系統(長辰～燕三条駅線)と全停留所を共有	③補助金の交付を受けたことがある
	中越交通株式会社	(3) 燕市デマンド交通 おでかけきららん号	地域内フィーダー			デマンド型	①補助幹線のフィーダー	地域間幹線系統(長辰～燕三条駅線)と全停留所を共有	③補助金の交付を受けたことがある
	まきタクシー有限会社	(4) 燕市デマンド交通 おでかけきららん号	地域内フィーダー			デマンド型	①補助幹線のフィーダー	地域間幹線系統(長辰～燕三条駅線)と全停留所を共有	③補助金の交付を受けたことがある
	地蔵堂タクシー有限会社	(5) 燕市デマンド交通 おでかけきららん号	地域内フィーダー			デマンド型	①補助幹線のフィーダー	地域間幹線系統(長辰～燕三条駅線)と全停留所を共有	③補助金の交付を受けたことがある
	弥彦タクシー株式会社	(6) 燕市デマンド交通 おでかけきららん号	地域内フィーダー			デマンド型	①補助幹線のフィーダー	地域間幹線系統(長辰～燕三条駅線)と全停留所を共有	③補助金の交付を受けたことがある
		(7)							
合 計				9,521					

(注)

- 「地域内フィーダー系統の基準適合」は地域内フィーダー系統を記載する場合のみ記載する。
- 「接続する補助対象地域間幹線系統等と接続確保策」には、地域内フィーダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークとどのように接続を確保するかについて記載する。
- 本表に記載する運行予定系統を示した地図を添付すること。
- 「幹線特例措置」には、地域協働推進事業計画の認定を受け、地域間幹線系統に係る特例措置の適用を受ける場合のみ、特例措置15人未満の系統については「1」を、特例措置15人～150人の系統については「2」を記載する。

表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者

平成29年度

都道府県 (市区町村)	運行予定者名	運行系統名 (申請番号)	地域間幹線／地域内フィーダーの別	確保維持事業に要する 国庫補助額 (千円)	幹線特例措置	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表6「補助対象の基準」)			
						乗合バス型／デマンド型の別	基準口で該当する要件	接続する補助対象地域間幹線系統等と接続確保策	基準二で該当する要件
新潟県 (燕市)	株式会社 燕タクシー	(1) 燕市デマンド交通 おでかけきららん号	地域内フィーダー	9,571.0		デマンド型	①補助幹線のフィーダー	地域間幹線系統(長辰～燕三条駅線)と全停留所を共有	③補助金の交付を受けたことがある
	株式会社 中央タクシー	(2) 燕市デマンド交通 おでかけきららん号	地域内フィーダー			デマンド型	①補助幹線のフィーダー	地域間幹線系統(長辰～燕三条駅線)と全停留所を共有	③補助金の交付を受けたことがある
	中越交通株式会社	(3) 燕市デマンド交通 おでかけきららん号	地域内フィーダー			デマンド型	①補助幹線のフィーダー	地域間幹線系統(長辰～燕三条駅線)と全停留所を共有	③補助金の交付を受けたことがある
	まきタクシー有限会社	(4) 燕市デマンド交通 おでかけきららん号	地域内フィーダー			デマンド型	①補助幹線のフィーダー	地域間幹線系統(長辰～燕三条駅線)と全停留所を共有	③補助金の交付を受けたことがある
	地蔵堂タクシー有限会社	(5) 燕市デマンド交通 おでかけきららん号	地域内フィーダー			デマンド型	①補助幹線のフィーダー	地域間幹線系統(長辰～燕三条駅線)と全停留所を共有	③補助金の交付を受けたことがある
	弥彦タクシー株式会社	(6) 燕市デマンド交通 おでかけきららん号	地域内フィーダー			デマンド型	①補助幹線のフィーダー	地域間幹線系統(長辰～燕三条駅線)と全停留所を共有	③補助金の交付を受けたことがある
		(7)							
合 計				9,571					

(注)

- 「地域内フィーダー系統の基準適合」は地域内フィーダー系統を記載する場合のみ記載する。
- 「接続する補助対象地域間幹線系統等と接続確保策」には、地域内フィーダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークとどのように接続を確保するかについて記載する。
- 本表に記載する運行予定系統を示した地図を添付すること。
- 「幹線特例措置」には、地域協働推進事業計画の認定を受け、地域間幹線系統に係る特例措置の適用を受ける場合のみ、特例措置15人未満の系統については「1」を、特例措置15人～150人の系統については「2」を記載する。

表5 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

市町村名	燕市
------	----

(単位:人)

	人 口
人口集中地区以外	49,401
交通不便地域	0

交通不便地域の内訳

人 口	対象地区	根拠法

(1)記載要領

1. 人口は最新の国勢調査結果を基に記載すること。
※なお、実施要領等で別に定める場合は、それによること。
2. 「人口集中地区以外」の欄は、国勢調査結果により設定された人口集中地区に該当しない地区の人口を記載すること。
3. 「交通不便地域」の欄は、過疎地域自立促進特別措置法に基づく過疎地域（過疎地域とみなされる市町村、過疎とみなされる区域を含む。）、離島振興法に基づく離島振興対策実施地域、半島振興法に基づく半島振興対策実施地域、山村振興法に基づく振興山村に該当する地域の人口及び実施要領(2. (1)⑫)に基づき地方運輸局長等が指定する交通不便地域の人口の合計（重複する場合を除く）を記載すること。
4. 「対象地区」の欄には、当該市町村の一部が上記3. に掲げる法律（根拠法）に基づき地域指定されている場合に、根拠法ごとに当該区域の旧市町村名等を記載すること。また、地方運輸局長等が指定する交通不便地域が存在する場合には、該当する区域名を記載すること。
5. 「根拠法」の欄は、交通不便地域を地方運輸局長等が指定した場合は、「局長指定」と記載すること。

(2)添付書類

1. 人口集中地区以外の地区及び交通不便地域の区分が分かる地図
(ただし、全域が交通不便地域となる場合には省略可)

