

杉並区地域公共交通計画（案）に対する区民等の意見全文

※ 提出された 37 件の意見について、個人情報などを除き、原則として全文を掲載しています。

	意見
1	<p>杉並区内の道路は自転車を使用する友人からとても整備されていて走りやすい。杉並区に入るとすぐに道路が変わったとわかる、と言われていました。自転車に乗らないので個人的には違いを実感することがないのですが、整備されているのだと思っています。一方で、子供を保育園に送迎する際、子供を乗せた自転車が歩道と車道の段差にひっかかり倒れ、危うく交通事故になりかける、という自転車事故を見かけます。今後、電動椅子や電動の小型移動手段を推進していくにあたり、歩道と車道の段差が高いところが多いというのは安全ではないように感じますので、歩道の整備を進める際に段差についても検討して頂きたいと存じます。</p> <p>また、和田にある佼成病院前の道路から環七に通じる道は、和田小学校・中学校への通学ルートにもなりますが、速い速度で走る自家用車・タクシーをよく見かけます。そのような、細い道での歩道の確保、または速度制限の順守など、区としても積極的に対策をして頂きたいと思います。</p>
2	<p><b>■すぎ丸の運行時間について</b></p> <p>特に城西地区は南北軸の移動手段に弱く、また駅からだいぶ離れた住宅街に暮らしていると、すぎ丸のおかげで駅までの便がよくなり助かっています。時間もほぼ正確で、バス停の数も多いので、免許返納後の高齢者や子連れの方、子供の一人乗りにも適しており、今後利用頻度が高くなる交通機関だと思います。</p> <p>我が家も子供（高学年）の習い事や塾に行かせるのに利用させていますが、終バスの時刻（かえで路線）が 19 時台なのが難点です。子供の習い事や塾でさえ 20 時、21 時に終わることはよくあります。行きにすぎ丸を使っても帰りは親が自転車で迎えに行く状態です。子供を走らせて一緒に帰ったり、「これって違反だよな？」と思いながら親の後ろに乗せて自転車を漕いだりしています。</p> <p>大人なら区外に出かけ 19 時以降に帰宅することは普通にあることでしょう。仕事でなくてもコンサートや観劇後なら 19 時台に帰れることはほぼありません。利用者の活動時間をふまえずすぎ丸のタイムスケジュールを再考していただきたいです。</p> <p><b>■商店街の駐輪場について</b></p> <p>我が家の最寄り駅は西荻窪です。魅力的な店舗が多く、訪ねてみたいと思うのですが、最近駐輪禁止と書いてあるお店が目立つようになりました。我が家は駅まで歩くには距離があり、自転車を使うため、行きたいのに仕方なく素通りしています。道が狭い、違法駐輪に困っている等、駐輪禁止の理由はあると思いますが、住宅街が駅徒歩圏外にも広がる杉並区ならではの駐輪システムが必要だと思います。たとえば大型スーパーに専用駐輪場があるように、商店街専用の駐輪場みたいなものが設置できないかと考えます。土地の確保や商店街利用者以外の駐輪対策は必要ですが、たとえば空き店舗を借りて駐輪スペースを作る、商店街利用者には駐輪無料券をそれ以外の利用者の駐輪代を高く設定する、など工夫の余地はあると思います。駐輪の問題を解決することで潜在顧客を掘り起こし商店街の活性化につながると感じています。</p>

3	宮前2丁目の親戚に行くときに苦勞しています。足に不具合があり、行くのがつらいです。何年も前からバス問題の解消のため、報告会などがあって、まもなく乗り合いタクシーが動くと聞いていました。宜しく実現をお願いします。
4	もう少し高齢になると、なかなか買い物に出掛けるのが難しくなってしまいます。安価な料金で、乗り合いタクシーができると、行動範囲が広がり元気に過ごせます。 ゆくゆくは介護予防に繋がります。 この事業の実現をよろしく願いいたします。
5	大変お世話になります。 私の友人・知人は、交通不便地域にお住まいの方が多く、病院や買い物等、移動の手段であるバス停が遠すぎて、困っています。高齢化にもなり、毎回タクシーを呼ぶのも経済的に負担です。バス料金並みで、バスよりも利便性のあるオンデマンドタクシーを、是非やって頂きたいです。 高齢者の方が、自分の足で、自由に移動できる様、公共の交通手段を是非、早急に走らせてください！！ 宜しくお願い致します。
6	とても良くできた計画だと思いました。 しっかりと未来を見据えて取組を進めて行く気概が感じられます。 移動がいかに市民生活に密着しているか、誰もが自由に移動できれば、どれほど豊かな生活ができるか。 内容もかなり先進的で、ぜひ多くの人に知ってもらいたい、見てもらいたいと思いました。 杉並区民を羨ましく思います。 絵に描いた餅にならないように、しっかりと進めてください。
7	路線バスの代わりに宮前1、2丁目、南荻窪1丁目で乗り合いタクシーの実験を希望します。 川南停留所までの距離がかなりあるのでそういうものがあるととても助かります。 宜しくをお願いします。 ありがとうございます。
8	宮前2丁目は、区内でも有数の住宅街ですが、高齢夫婦や、単身の高齢者が増加しています。 バスを利用するにしても、バス停まで距離があり、車の運転や、自転車での移動が難しくなってしまうと、日々の買い物もままならなくなってしまいます。 すぎ丸も走っておらず、まさしく陸の孤島です。 路線バスに代わる、乗り合いタクシーなら、安価で利用でき、時代の要請に叶うものと思われれます。 是非導入していただきたいと思います。
9	川南のバス停まで遠いし、大宮前体育館のバス停も不便ですので、庚申通りのファミリーマート杉並宮前二丁目店前を通る路線バスのルートと同店辺りのバス停留所を築いて欲しい。ないしは宮前一丁目、同二丁目、南荻一丁目で乗合タクシーの運用を検討して欲しいです。
10	荻窪駅に行くのにバス路線が不便です。

	<p>川南のバス停までは遠いですし、大宮前体育館のバス停も不便です。庚申通りのファミリーマート杉並宮前二丁目店前を通る路線バスのルートを築き、同店辺りのバス停留所を築いて欲しいです。</p> <p>また、宮前一丁目、同二丁目、南荻一丁目で乗合タクシーの運用を検討して欲しいです。</p>
11	宮前1丁目2丁目は交通の便が悪いため、是非ともすぎ丸を運行して下さい
12	<p>荻窪駅、高井戸駅に向かう交通が不便で、お年寄りの方が困っています。</p> <p>路線バスの代わりに、宮前1,2丁目 南荻窪1丁目で、「乗り合いタクシー」をお願いしたいです。</p> <p>よろしく願いいたします。</p>
13	<p>宮前2丁目の真ん中あたりに居住する者にとっては、一番近いバス停までの距離がとても遠く、特にここ数年で高齢者が増え、老人や足の不自由な者にとっては不便極まりない状況。</p> <p>「乗り合いタクシー」なるものを走らせてもらえればどんなに助かるであろうとここに嘆願いたします。</p>
14	<p>バス停が遠く不便</p> <p>荻窪駅行は混んでいて乗れないこともあるので高齢の両親が苦勞しています。</p> <p>すぎまる君のようなバスでもよいのでルートを増やしてほしい</p>
15	荻窪、高井戸間、宮前2丁目を経由する、すぎ丸の路線を新しく作ってください。路線バス空白地帯です。
16	<p>新環八の川南から高井戸駅の間両サイドにバスが無くて不便です。</p> <p>関東バスは旧環八だけ走ります。</p> <p>ルート設置の際、南荻窪1丁目の住民が反対したからそうなったと聞きました。</p> <p>最近、年寄りになり、やはり新環八にバス停が欲しい、と言っています。</p> <p>2丁目の環八沿いに越して来た私は、そんな歴史を知り、今後の為に、バス停設置を区、国土交通省にお願いに皆んなと行きましたが、渋滞と採算取れないことで関東バスは設置しないと断っています。バスが走らないなら、オンデマンドバス、タクシー、乗り合いのタクシーを走らせてほしいです。</p> <p>杉並区に住んでいなかった新区長は地域に愛情がなく、杉並がよくわからないでしょうが、この問題を解決してくれるよう、区長の責任を果たして貰いたい。しっかり仕事をすべき。ゆうゆう館の形態を変更するようなどうでもいい案件より、区民の快適な公共交通機関の整理をしてもらいたい。でなければ、信頼を持ってない。</p>
17	宮前2丁目から荻窪駅方面、西荻窪駅方面に行くすぎまるバスを運行してほしいです。西荻窪方面へ行く時は今特に不便です。
18	<p>宮前2丁目から荻窪や西荻窪へ向かうすぎ丸バスの運行を求めます。</p> <p>西荻から久我山、浜田山から阿佐ヶ谷は通っているのに、ここにはすぎ丸は通っていません。路線バスだと遠回りで利用しにくいです。宮前は最寄駅も井の頭線沿線で、JR利用者としては、荻窪や西荻窪に行くバスがあると、本当に便利だと思います。</p>
19	最寄りのJR荻窪駅への交通網が手薄で不便を感じます。
20	宮前二丁目に住んでいます。荻窪に出るのに柳窪又は川南まで歩く必要があります。高齢者には距離があり、特に雨の日は歩くのが大変です。新しい路線を作るのは難しいと思うので、今たまたま通る関東バスの宮前三丁目行き→荻窪駅行きのバスを1時間に一本走らせ

	<p>て欲しいです。宮前一丁目や高井戸警察署前のバス停から荻窪に出やすくなると嬉しいです。</p> <p>また電動自転車のレンタルは便利ですが、車道や歩道で走りにくく、五日市街道は特に車道・歩道が狭く、どちらも車や歩行者と近く走るのが怖いです。</p> <p>よろしくをお願いします。</p>
21	<p>今後、自動車免許を返納した場合、移動の手段としては、関東バスしかない。</p> <p>停留所は、大宮前体育館があるが、遠いため、将来歩行が困難になると歩くのは厳しい。</p> <p>乗合タクシーの導入を検討していただきたく存じます。</p>
22	<p>宮前2丁目環八近くに居住 路線バスに特別不自由は感じていませんが、何年か前から西荻窪へのバスがなくなり不便を感じています。</p> <p>雨の時など歩くと30分程かかります。宮前3丁目の久我山西荻窪間がありますが、荻窪体育館回りまで来てほしいと思っています。</p> <p>乗り合いタクシー等良い方法はないでしょうか？</p> <p>よろしくお願いたします。</p>
23	<p>拙宅は宮前2丁目にあり、都心等に出る場合、最寄駅であるJR荻窪駅、井の頭線高井戸駅に出るためには、後期高齢者である身としてはバスを使わざるを得ない。銀行との取引、スーパーマーケットで買えない物品を買い求める場合等も荻窪駅周辺に行かざるを得ない。</p> <p>後期高齢者である身としては、特に雨天の場合、500mが限界である。</p> <p>荻窪駅に出るためには、柳窪バス停で乗換えねばならず、高齢者パスを持たない身としては、経済的に厳しい。</p> <p>よって、次等を検討いただきたい。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 神明通りの大宮前体育館・環八間又は五日市街道の春日神社・環八間にバス停を持つバス路線の設置</li> <li>2. 高齢者パス不保持者に対し、中野駅・吉祥寺駅間のバスと柳窪・荻窪駅間のバスの乗り継ぎ料金の補助（クーポン方式等）</li> </ol>
24	<p>宮前2丁目に住んでいますが、最寄りのバス停から500m程度離れており、80歳近い身にとっては結構大変です。また、自家用車を保持していますがそろそろ免許返上も考えないといけない年齢です。</p> <p>以前から神明通りへのバス便や「すぎ丸君」の運行を期待していました。今回乗合タクシー案計画があるようですので是非実現していただきたいと存じます。</p>
25	<p>昨日、宮前町づくり会の方から、区が「乗り合いタクシー」について検討されていると伺いました。</p> <p>もし、区内で実施されるのであれば、要望有無に関わらず実験して頂きたいと思います。お年寄りの場合、必要としている方が声を上げるとも思えないので、実験後に柔軟に対応して頂きたいと思います。</p>
26	<p>宮前2丁目地域で地域の雰囲気がとても気に入って暮らしています。</p> <p>ただ、荻窪駅へ行くバス停が遠い事が不便です。路線バスが旧環八を通る為、環八を渡って10分くらい歩きます。</p> <p>これから歳を重ねるとバスを使う事が億劫になりそうです。</p> <p>すぎまるくんのような小型バスでも走らせて頂けるようお願い致します。</p>
27	<p>ご近所の方に教えて頂き計画を知りました。</p>

	<p>加齢と共に徒歩に負担を感じ、転居するしかないかと感じていました。今回の各種計画が実現すれば、住み慣れた地区で住み続ける可能性ができ嬉しいです。</p> <p>【すぎ丸】浜田山の知人が利用していますが、宮前地区は実施されていません。一方通行が多く実現困難なのか、実施されない具体的な理由を知りたいと思います。</p> <p>【区域型乗合デマンドタクシー】 宮前地区で実証実験されるのであれば、参加したいと思います。</p> <p>【タクシー利用】 迎車料金が非常に高いように思います（昔の記憶ですが）。 子育て世帯・高齢者世帯に回数制限付（例。1回／週）で迎車料金補助していただくと、外出の回数が増えて生活に便利です。</p> <p>以上</p>
28	<p>杉並区では、カーシェアの普及、免許保有者の減少などで自動車保有台数が減少しており、ドアツードアの使いやすい交通サービスがこれまで以上に重要となる。地域公共交通計画に盛り込まれた施策の実現に期待する。</p> <p>移動が困難になる理由は、身体・精神的な状況ばかりではなく、公共交通の利便性、経済的負担、支援者の有無、情報格差などが重複的に関わる。新しい交通サービスの導入にあたっては、高齢者や低所得者といった IT を利用できない、あるいは利用するチャンスがない層が取り残されることのないように進めてほしい。丁寧な説明を重ねることで、交通を育てる意識も醸成されると考える。</p>
29	<p>[車社会からの転換の先例となる事業に]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通推進の基本的な内容には同意します。</li> <li>・グリーンスローモビリティなどが広報では目立っていたが、新設の事業よりもむしろ現状の不便や無駄を改良することに注力してほしい。</li> <li>・グリーンスローモビリティは通勤・通学などの実用性においては疑問もある。郷土資料館や座高円寺などの文化施設や、公園、イベントと連携してみてもどうか。</li> <li>・現状で改良すべきと思うのは、駅とバスの連携である。あちこちの機会でも再三、西荻窪のバス乗り場については訴えており、区も把握していると思うが、JR・関東バスと連携し、きちんとした交通広場を整備してほしい。JR が所有するマイロード(高架下商店街)が空き店舗も多く、再開発が見込まれているようだが、これを有効に活用することはできないか。他の駅に関しても、傘をささずにバスに乗り換えられる環境を整えてほしい。</li> <li>・第三章の「現状」において狭隘道路の整備が挙げられている。「歩道があるのは1割」というが、それではなぜ比較的広い歩道が整備されている補助132号線を拡幅するのか。ほかの道路に歩道を整備することが優先ではないか。西荻窪でいえば駅北口の西側バス通り「伏見通り」がきわめて危険である。歩道はない、吉祥・東京女子大の通学路である、商店街なので利用客の自転車駐輪も目立つ、など、劣悪な環境だ。補助132号線を拡幅し、いたずらに交通量を増加させると、駅前や、この伏見通りに車が流入し、さらに混乱することが予想される。都が現状を把握しないまま定めた「優先整備路線」などではなく、現状と地域住民のニーズにあった整備を優先してほしい。</li> <li>・計画には含まれていないが、「歩いて楽しい」「移動しやすい」を推進するためには商店街のアーケード化・歩行者天国化が有効であると考えている。区内でにぎわっている阿佐ヶ谷・高円寺にはそれができている。車を繁華街に入れない街づくりを進めてほしい。</li> <li>・自転車を推進すること自体は、自分もユーザーであるので賛成できる。しかし杉並にかぎらず、現状自転車の交通環境はきわめてきびしい。また安全運転の周知も不十分であ</li> </ul>

	<p>る。岸本区長という人材を得た杉並ならではの先進的な自転車活用策を作ってほしい。ほかの案件と同様に区民参加のWSなどを積極的に行って、限定的なエリアで実証実験してみてもどうか。補助132号線の用地所得地を利用するのもよいのではないだろうか。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車については第一歩として駐輪場の整備が必要。武蔵野市の2時間無料駐輪場はとても便利でありがたい。</li> <li>・杉並にはまだ少ないが、電動キックボードなどの新しい乗り物のルールが周知されておらず、危険な状態である。今後の増加を想定してあらかじめ対策をしてもよいのではないか。また、子どもが使うペダルなし自転車(商品名STRIDERなど)がスピードが出すぎる上、子どもの力での制動が難しく、よく飛び出しやヒヤッとする事例がある。これの安全啓発も考えてほしい。</li> </ul>
30	<p>杉並区は都内でも住む街として高人気を得ています。</p> <p>この「地域公共交通計画」により、是非とも、次世代を先取りした“人中心の街づくり”の実現を期待しています。</p> <p>新たな公共交通サービスへの自動運転技術の活用は、ともすると「中山間地域」などの交通不便なエリア等で優先的に導入すべきとの考えが一般的ですが、“人中心の街づくり”に取り組む杉並区などの居住環境の人気がある街でこそ、いち早く自動運転技術の適用が実現されるべきと考えています。</p> <p>道路環境整備等の困難性は高いかもしれませんが、実用化した時の利用者による事業採算性が見通しが立ちやすい“人中心の街づくり”でこそ先進事例としての価値があります。このための課題克服には国・都道府県も積極的に支援を行うべきと考えます。</p>
31	<p>施策1-1 基幹的な公共交通ネットワークの拡充(p70)</p> <p>杉並区では、区立施設再編整備計画(第2期)で多数の公共施設再編整備が計画されているが、これら公共施設へのアクセスを基幹的な公共交通ネットワークで十分カバーするための施策を計画に含めて頂きたい。地域公共交通の活性化及び再生に関する法律で、地域公共交通計画は立地適正化計画との連携が重要と位置付けられており、公共施設の将来の立地を考慮することは再編整備を控えた杉並区にとって不可欠といえる。例えば異なる機能を同一鉄道沿いに並べて相互に通いやすくするといった連携は、クロスセクター効果を生み出すことになる。</p> <p>施策3-3 公共交通を補完する自転車利用の推進(p83, 84)</p> <p>自転車駐車場は公共交通を補完する大切な交通施設である。公共施設の再編整備の機会を活用して、可能な限りレンタサイクル・シェアサイクルのポートとしても機能するような施設に更新して頂きたい。レンタサイクル・シェアサイクルは、経営資源として、あるいは災害時の足としても有効と考えられる。</p> <p>第6章 計画の推進</p> <p>1 計画の達成状況の評価(p93)</p> <p>以下の成果指標を追加設定して頂きたい。</p> <p>目標1</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・区内路線バスの運行便数(系統数に加えて)</li> </ul> <p>系統数が増えても便数が少なければ公共交通の利便性が向上したとは言えず、逆に既存系統が減便されれば不便になるため、系統数と便数はセットで評価することが必要である。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・すぎ丸のクロスセクター効果、費用便益比(収支率に加えて)</li> </ul>

	<p>特にクロスセクター効果の算出は、区の運行経費負担を正當に評価する指標として重要と考える。</p> <p>目標5</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・運輸部門・自動車の NOx 排出量 (CO2 に加えて)</li> </ul> <p>大気汚染物質のうち NOx はディーゼル自動車からの排出が多いため、環境の指標として重要と考える。</p> <p>2 計画の推進体制(p95)</p> <p>「杉並区地域公共交通活性化協議会」において公共交通利用者の意見を充分反映できるようにするため、以下の利用者代表を委員に含めて頂きたい。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・区民：区内在学の高中生や学生、障がい者団体、一般公募委員</li> <li>・NPO：交通まちづくり関係の市民団体</li> </ul>
32	<p>オンデマンド交通を実現してほしいです。</p> <p>現在、1歳の息子と2人目を妊娠中です。</p> <p>バス停が若干遠く歩きたがりの息子、大きなお腹を抱えてバス停に行くのが大変です。また、出産後もベビーカーでの移動で2人を連れてバスに乗るのも引け目があり不安なのでオンデマンド交通が実現したらとてもありがたいと思っています。</p>
33	<p>公共交通計画の今までの取組経緯を読み、区民の生活ニーズに根ざした施策として実現してきたこと、できなかったことなど、良く理解できました。</p> <p>今後も様々な社会課題やニーズに対する具体的な施策が、区民や利用者にとって有効なものとなることを願います。その中でも、グリーンスローモビリティについては、スローであるからこそ、人の生き方や町のあり方などに対する価値観を変えていける可能性があると思います。その良さを引き出すためには、行政から地域に提案していく方法ではなく、地域住民と共に考えていくプロセスを経て地域導入していく必要があると思います。是非、最初の地域である荻窪で、地域のニーズを引き出しながら地域で支える仕組み作りができる様にワークショップなどでプロセスを経つつ、進めていただければと思います。そして、住民自らが自分の地域、自分の暮らしがどうありたいかということ議論し、グリーンスローモビリティという手段が地域でうまく生きるのか、それを地域住民と共に考えていってほしいと思います。そして、地元で運営に関わる仕組みができるとしたら、行政にはそれをサポートする役割を担っていただけると良いと思います。</p> <p>目的は、誰もが地域で幸せに生きていくためですので、せっかく価値観を変えていける可能性に満ちたものを短期間で終わらせないためにも、行政から地域に提案を下ろすのではなく地域住民とともに実現してほしいと思います。</p> <p>住民のニーズに応えるために行政が様々な努力してきたことが、住民にきちんと伝わるような方法を取り、取り組む行政職員もやりがいを持って進められることが大切だと思います。</p> <p>特に、グリスロのようなものは、住民と共に話し合っただけで住民が決定に関わってなければ本当に役立つ運営はできませんし、だからこそ地域の力を発揮できる面白さもあると思います。</p> <p>すべての人のアクセシビリティについて議論することが必要で、道路拡幅などの二元論に議論を奪われないようにすることが重要に思います。ウォークブルな町とグリスロ、自転車交通はセットで考えられるべきものだと思います。そういった意味でも、公共交通計画がエリアマネジメントの中で議論されていくことを望みます。</p>

34	<p>高齢の両親が宮前一丁目に住んでいるので、乗合タクシーがあれば、病院や駅に行くのに、バス停や駅まで歩いて行かなくて済むので、ぜひ実現してほしい。</p>
35	<p>近所でも高齢の方が増え、最寄り駅の荻窪まで行くにもバス停までが遠く、買い物するのも一苦勞、といった話を耳にすることが増えました。</p> <p>バスを通すことはなかなか難しいようなので、もっと小回りのきく交通手段ができることを希望致します。</p>
36	<p>計画を立てることはもちろん大切だが、とにかく一つでも良いので実行していただきたい。</p> <p>絵に描いた餅にしてはいけない。区民に変化が実感できるようにしてほしい。</p> <p>公共交通は、鉄道会社やバス会社の責任ばかりに委ねるのではなく、区の行政や区民が積極的に関わるべきものであるという根本的なテーマを、区としてもっとPRすべきだ。</p> <p>南北方向の移動は、今も不便だ。困難であることは承知しているが、「すぎ丸」の本数増加は、何としても実現させていただきたい。できない理由ばかりを言われるのは、もうたくさんだ。</p> <p>そして、有料・乗り捨て可能なシェアサイクルシステムも、必要だ。</p> <p>隣接する市や区と連携して、越境するバス等を新たに設定することも本気で検討する必要がある。</p>
37	<p>今年度の荻窪駅南側エリアで行われたグリスロの実証実験については非常に多くの住民や観光客の方が乗車し、乗り心地も満足したという声が多かったと聞いており、グリスロは荻窪駅南側エリアにふさわしい交通手段であると結論付けられたのではないかと。また、アプリの導入やスタンプラリーの結果も好調で、回遊性、まちづくり、地域振興にも資する可能性を持っているとも言え、荻窪駅南側エリアの今後の発展、あるべきまちの姿の実現に資する非常に重要な施策だと思う。さらには、今回の杉並区地域公共交通計画で掲げる目標のあらゆる区民の「気軽に自由な外出と回遊」の確保を実現できる手段であることにとどまらず、持続可能な公共交通の実現、生活圏での快適な移動、脱炭素化に資するかしこい移動への転換にも資する施策と考えられる。</p> <p>ゆえに、令和6年度の荻外荘公園の開園を見据えたグリスロの導入は、ぜひとも積極的に推進、実現してほしいと思う。</p>