

\*\*\*\*\*

第6回 町田市交通マスタープラン推進委員会 会議録

\*\*\*\*\*

開催日時： 2009年3月27日（金） 午前10時～午前11時30分

開催場所： 森野分庁舎 2階 第2・3会議室

\*\*\*\*\*

出席委員：（敬称略、順不同）

秋山哲男、兵藤哲朗、久松宏（代理：福浪）、安東季之（代理：山崎）、  
林正己（代理：田口）、山本一俊、落合敢二、相川準、三木健明、  
玉野利章（代理：三浦）、皿嶋裕規、加藤弘、柳澤秀秋、和津田郁美、小山七平、  
垣見龍次、米増久樹、佐藤勲、桑澤利京、遠藤美津子

傍聴人：0名

事務局：高橋豊都市づくり部長、楠裕次都市計画課長、渋谷晴久交通計画担当課長、  
松原夏樹交通計画係長、奥村繁樹主任、保坂陽子主事、  
（株）日本能率協会総合研究所（3名）

\*\*\*\*\*

【会議次第】

1. 開会挨拶
2. 資料確認
3. 議題
4. 閉会

\*\*\*\*\*

【議題】

1. 前回議事と対応方針について
2. 全市的な重点施策（公共交通施策）の方向性
3. 中心市街地の重点施策の方向性

\*\*\*\*\*

【議事】

<開会挨拶>

省略

<資料確認>

省略

<議題>

1. 前回議事と対応方針について

[資料説明]

## 第5回推進委員会（H21.1.20）の主な議事と対応方針について：資料1

事務局による説明（省略）

### [意見等]

（委員長）前回議事と対応方針について、ご意見ございますでしょうか……それでは何かありましたら後でもけっこうですのでおっしゃっていただければと思います。

## 2. 全市的な重点施策（公共交通施策）の方向性

### [資料説明]

#### 全市的な重点施策（公共交通施策）の方向性：資料2

事務局による説明（省略）

### [意見等]

（A委員）前回自転車のことを言わせてもらったんですが、今度の全市的な重点施策の選定案では、バスだけしか書いてないし、どうも反映していないと思うんですが、また別のところで説明されるんですか。

（委員長）事務局の方でお答えいただければと思うんですが。

（事務局）今の公共交通施策の中についてはバス停における自転車駐輪場の設置ですとか、バスへの端末手段としての自転車対策といったところを挙げさせていただいているんですが、それと合わせて議題3の中でご説明しようと思っていたのが、いわゆる駐輪対策というところがございますので、そういったところも視点としては入れていきたいということで、今回反映させていただいたところでございます。

（A委員）じゃあ、他のところで。

（委員長）他にいかがですか。今までマスタープランをずっと作ってきてまして、その後どうやって公共交通を改善していくかということで、今回連節バスの導入とかバスをできるだけ早く、速達性のある、快適性のあるバスに取り組んでいこうという、そういう意味での方向性が見えているかと思います。他にご意見ございますか。

（B委員）資料2の3ページでございますけれども、市内各駅への端末交通手段の中で、町田駅の事例で、バスの利用が21%、あと徒歩が67%という数字が出ています。徒歩の意義といいますかね、なんで歩いていくのかとか、やむを得ず歩いていくのか、いくつか要因があると思うんですけれども、内容的にはどのような状況なのか、ちょっとおわかりになったら教えていただきたい。

（委員長）これは2004年の交通実態調査及び、1998年のパーソントリップ調査に基づいて作成したということだと思いますが、このデータの徒歩がなぜ67%なのかということをお聞きしたい範囲で説明をしていただけますか。

（事務局）徒歩だけを取り上げてということはある程度難しいかと思うんですが、徒歩が多いということで、徒歩圏内に居住している方が非常に多いということが1つ原因として挙げられると思います。鶴川との対比がよくされるところでございますけれども、鶴川へのバスの比率が高いということは、やはり徒歩圏内ではなく、少

し駅から離れたところに大規模な住宅が集中しておりまして、そこからバスですか、自転車で走っている傾向が強い。それに対して町田駅は、徒歩圏内に居住されている方が多い。それだけ駅周辺に住居が集中しているようなところが傾向としてはあるのかなというところで、徒歩の比率が高いのではないかと考えております。

(委員長) どうもありがとうございました。只今のご説明で十分わからないかも知れませんが、多分土地利用からいうと、鶴川というのは周辺に団地が多くバスで行かないとなかなか辿り着けない、そのためにバス交通の分担率が高い。町田駅周辺は多分マンションが相当林立してしまっていて、マンション居住者の通勤等が相当末端交通を支えているんだと思います。バス交通と歩行者も量が多いけれども、実際の交通手段は徒歩がこんなにあるんだという、そういう現象だと思います。

(B委員) 「徒歩圏内」には何か定義があるんですか。

(委員長) 定義はないです。徒歩圏内というのは、おそらく駅から 0m から徐々に減衰していくんですね。で、ピークのところがたぶん 300~600m とかその辺の地域で徐々に減衰して行って、私が徒歩圏で毎日 10 分歩いていますけど 600m です。それ以降の人は結構自転車を使う可能性がある。で、自転車を使っている人がある都市では 1.3km くらいをピークに減衰していく。そういう意味では自転車圏、徒歩圏というのが重層的に重なっている。3km 以上になるとバイクとか自動車とかバスだとか、そういった形になると思いますので、そういうのを交通手段別分担率というんですが、だいたいの傾向は捉えてきてはいます。駅から 10 分以内くらいのところはだいたい徒歩圏と考えてよろしいですかね。800m 前後から 1km くらいまでのところがたぶん徒歩圏、自転車圏が千数百 m とか、そういうところにピークがある。

(B委員) ここでいう自転車っていうのは徒歩の中に自転車は入っているんですか。

(委員長) 自転車は自転車で 4%。徒歩の中には入っていないです。たった数%でも量が多いと駅周りは相当ひどくなりますね。他にいかがでしょうか。

(C委員) 資料 2 の 7 ページの黄色い枠の中で、③にですね、「JR 横浜線は市内々移動では遠回り」と書いてあるけれども、具体的にはどういう意味になるんでしょう。ちょっと教えていただければと思うんですが。

(事務局) 例として挙げさせていただきますと、淵野辺駅へ緑色の矢印があるかと思うんですが、矢印の元々の場所から例えば町田駅にバス等でアクセスする方法と、それから一度淵野辺駅へ抜けてから JR 横浜線でアクセスするところで、例えば自動車で駅に行かなければならない、バスで行かなければならないというような乗り継ぎが発生したりするということで、遠回りになってしまっているようなところがあるのかなということでございます。淵野辺駅に限らず、横浜線の駅が、相原と町田の間は全て市外に出てしまうということがございますので、そういったところを表現したものです。

(C委員) 駅へのアクセスを加味すると、直接に行くより遠回りということですよ。

(委員長) ちょっとわかりにくいので、「内々」っていうのは、交通計画の中でゾーン間とか

ゾーン内とか言いますと、町田市内々とかゾーン内々とかいう時に、JR だけで行くと、単一の交通機関だけでは行けないということをたぶん言っているんですね。複数の交通機関を使わなければ行けない。それはもしかするとバス交通も乗換えをしなければいけないというような意味で。ちょっとわかりにくいので、もう少し噛み砕いた言葉にさせていただいた方がいいですね。「JR だけではバスへ乗り換えないと町田市内の多様な場所に行きにくい」というような、そういうことを言っておいた方がいいでしょう。

### 3. 中心市街地の重点施策の方向性

#### [資料説明]

#### 中心市街地の重点施策の方向性：資料3

事務局による説明（省略）

#### [意見等]

(A委員) 中心市街地の再開発というのは何十年か前に行っており、再びやることはないかも知れませんが、相模原市の相模大野とかですね、JR 相模原駅の周辺を見ますと、車と人とを、きちんと仕分けしたターミナル構造になっている。従って、徒歩者は安心して歩ける。車は入れないですからね。で、車は車で集中して捌きができる。乗ったり降ろしたりですね、できるようなまちづくりを相模原市はしています。それに比べて町田市はですね、今のブリッジのような、デッキですね、はあるかも知れませんが、町全体が平面にひしめき合っているというような構造ですね。要するに車も人もバスも、いろんなものが平面に錯綜していると。しかもその仕分けができていない、というような形になっていると思います。従って、この重点施策を見ましてもですね、どうも平面でしか考えていないような気がするんですね。今までの平面だけで考えていると。あるいは仕分けで考えているということで、あまり改善されないんじゃないかと。多少は改善するんでしょうけど。というわけで、もう少しその辺をですね、練り直してみたらどうかと。これはまた新しいまちづくりになるかも知れません。構想の仕方によってはね。というわけで、現代的な、つまり車が異常に増えてきた、この段階でですね、どういうふうな駅前、駅周辺構造にするかということですね、再検討してもらったらどうかというふうに思います。

(委員長) ありがとうございます。ご意見に対して事務局でいかがでしょうか。

(事務局) 確かに平面でひしめき合っているというご指摘があって、そういった立体的仕分けができるということができれば非常に望ましいとは思っているので、そういったところも、視点としては非常に重要だとは考えております。やはりターミナル機能をどう強化していくか、この短期・中期の中のできる、できないというところはございますが、今現在バスの乗降について処理能力を超えるような運行をしているということもございますので、そういったターミナル機能の強化という中の視点として今後検討していきたいというような考えでございます。

あとは平面的に錯綜しているということもございしますが、どうしてもマイカーが過度に集中しているところもございします。ゆくゆくはマイカーが集中しないような方策といったところも考えながら、その中で平面的なのか、どういった仕分けができるかといったことも含めて、検討していかなければならないというふうには考えてございします。短期・中期の中でどこまでできるかというところでは今明確なお答えができない状況ではありますが、視点としてそういったところは考えていきたいと思っております。

(委員長) どうもありがとうございました。今、A委員のご指摘というのは、町田に相当自動車も自転車も歩行者も都心部に集中をしている。その集中をしているときに容量が足りないんじゃないか、だから立体的に再構築をして容量を増やす方向で検討したらどうかというご提案だろうと思えます。そのところが、容量を増やすという以前に、今の自動車とか、公共交通だとか歩行者だとかをもう一度見直して、わざわざ自動車で来なくてもいいという部分だとか、あるいは物流なんかも時間を変えてうまく制御して、駐車をして運べばかなりきれいになるんじゃないかということで都心部の整備の努力をしようという流れが一方にあるんですね。ですから、再開発で2階建てにしたり地下にしたりということが一方にあると思うんですが、今ある空間の中でどこまでできるかというところが今事務局で努力しているという部分だろうと思えます。再開発をした場合のメリットは空間が増える、しかしデッドスペースもたくさん出る。

具体的に申し上げますと、柏という都市は、日本で最初にペDESTリアンデッキというのを作ったんですが、下のデッドスペースがけっこう暗くなっているんです。町田も下の1階レベルは暗くてうっとうしくてあまりきれいじゃなくてというところがありますので、立体的なやり方が必ずしもいいかどうかという面があると思えますので。

そうしたところも含めて将来の町田のあり方に対して、そういったスペースが足りなければどう増やすかということも一度くらい考えてみてはどうですかというご提案ですので、その当たりも含めて、少し都心部のあり方論というんですかね、それについて事務局でもう一度整理をしていただけますか。

現在の施設で足りないのか、足りないとしたら、来る人に対してコントロールして足りるように有効にスペースを使うというようなやり方と、あとは道路空間の再配分というんですかね、今の道路空間の再配分をして、自動車系を極力使う容量を少なくしていただきたい、で歩行者や自転車とかそういったところを優先的に扱うという再配分の案もあるんだと思えます。そういう議論が少し中心市街地では必要だと思えます。そういったところも含めて、議論をわかりやすくしていただけたらと思えます。

(D委員) 関連ですけどね、自転車・バイクの交通の問題で、私は現在は、收容能力が不足していると思っております。利便性を含めてね、それが大きな問題なので、駐輪・駐車

場のスペースを増やしてほしい、ということをお願いしています。そのひとつの具体策としてですね、成城学園だとか三鷹の方面で成功しております、地下駐車場の開設をですね、ぜひやってほしい。

(委員長) 地下駐輪施設ですね。駐車場ではなく。

(D委員) 自転車です。それを成城学園へこの前見に行ってきました。みんなでね。非常に成功している。いろいろ問題もあるようですけども、私はやはり中心街にはこういうスペースの確保がこれから絶対必要であろうと、いうふうに思いますので、ぜひ検討していただきたいと思います。ただし、コストが相当かかるようではある。

(委員長) どうもありがとうございました。今回公共交通、都心部まで来る公共交通を2番で計画して、中心部の空間をどうするかという総合的な検討があるんですが、その中で歩行空間とか自転車をどうするかとかいうことがやや弱いような気が皆さんには見えるように思いますので、自転車対策だとかバイク対策、歩行者対策だとか、あるいは環境問題への対策もあると思いますが、こういったものをどう扱うかということ、資料3参考資料の(2)と(3)の中心市街地の交通特性、自動車交通の動向、バス交通の動向に全てを含みこめない可能性があると思うんですが、そういう意味では今回は公共交通と中心市街地をやっているけど、自転車問題とか歩行者問題については中心市街地でもやりますけれども、(4)とか(5)とかの中心市街地の自転車交通の動向、歩行者交通の動向にあるのどうか、その辺り位置づけも見える形にしておいていただきたいと思います。

駐輪対策については本当に環境問題も含めて、都心部のアクセスをどういう形で考えていくか、容量が本当に不足しているかどうかの確認をまずして、容量が不足しているとしたらどうすべきかというその辺りが今あまり明確になされていないように思いますので、よろしくをお願いします。

(A委員) 都市計画マスタープランではパークアンドライド方式を取りたいというような駅周辺中心、中心市街地周辺に駐車場を何箇所か、そこで降りてもらおう。あとは歩いてもらおう、回遊してもらおう。そのことが、今回の政策には、共同荷捌き施設の新設とかいうところに若干芽が見えますが、ちょっと位置づけがされていないと。そういう問題についてね。ということで、これは短期の施策かもしれませんが、私の言っているのはもっと中期的な施策なんです。

(委員長) ちょっと確認ですけども、都市計画のマスタープランで、パークアンドライドというのは、普通一般的に鉄道駅の周辺に自動車を駐車して鉄道に乗るというのをパークアンドライドと言っているんですが、パークアンドバスライドというのはバス停の周辺に止めてやるのをパークアンドバスライド、そしてさらに都心部の周辺に駐車場を作って都心部を歩こうというのをフリンジパーキングといいます。今のはフリンジパーキングということですか。

(A委員) そういうことですね。そのことがちょっと触れていないので、その辺りかなということ、どう考えておられるのかをお聞きしたいと思うんですけども。

(委員長) 都市計画マスタープランは改定の時期にありますけれども、過去の10年近く前の都市計画マスタープランですけれども、それについてフリンジパーキングは今回の位置づけはどうか。たぶん個別のテーマがたくさんあるんだけど、都心部をどうするかについてこの辺りの位置づけをどうされているんですか、ということですね。もしお答えできれば。

(事務局) フリンジパーキングという視点でございますけれども、やはり中心市街地のどこまで自動車が入ってくるか、駐車スペースも含めてどこまで入ってくるかというところが重要な視点になってくると思っております。便利なところまで車が入って来ていいのか、あるいはある程度のところで車を止める、要はフリンジまで車で来ていただいて、その中は回遊性を高めていく、あるいは公共交通で動いていくというようなところの視点というのは事務局としても持っております。

確かに表現としてそういったところが今回入っていないところはございます。今後どうまちを考えていくかという中で視点としては我々としても持っておりますので。

(委員長) 中心市街地の部分というのは、物流っていうのはマイナス部分をできるだけ減らそうとしてがんばっているのと、それからプラスの部分としては歩行空間をどう整備していくか、その2点になります。そうするとアクセスの問題で自動車をどこまで容認して都心部にアクセスさせるのか、あるいはかなりいじめるというやり方をとるのか、その辺り、平日はいじめるけれども休日はいじめないよという案もあるし、その辺りのいじめ方のレベルについては検討をしていないように思うんですね。それは将来やはりいじめ方のレベルを町田市ではどの程度いじめる、いじめるというに変ですが、環境問題からすれば自動車でアクセスするのはかなりコントロールをする必要がある。そのために今公共交通の整備を目指している。おそらく公共交通の整備がかなり見通しがついた段階で、次は自動車のコントロール政策をきちっとしないといけないと思いますので、こういったことはあんまりやっていますという言い方じゃなくて、まだ課題でこれからやりますという、そういう位置づけの方がむしろすっきりしていると思いますので、課題として出しておいた方がいいように思いますので。少しそういう整理をしていただけたらと思います。

他にいかがでしょうか。

ちょっと余談ですけれども、世界遺産を公共交通で回ったところ2箇所見に行くと、驚いたことでやはり公共交通と駐車問題と歩行空間と徹底してやっているんですね。そして市民の投票で公共交通を作るかどうか決めて、かなり頑張っている。日本はまだ頑張り始めてまだ短い時間ですので、相当まだこれから時間がかかるのかなという気がしています。具体的にはストラスブールだとか、ボンだとか、あとナントなども、これはフランス系ですけれども、かなりLRTをうまく使ってやっている都市です。バスでうまくやっている都市も、ソウルなんかも相当頑張っていると思いますので、その辺で町田はバスをうまく使ってやっていく部分、鉄道はもちろ

ん大変必要なんですけれども、何かこんな形で将来できますというイメージをもう少し市民に伝える必要性がこのマスタープランではあると思いますので、少し見せ方を研究してもらえますか。

他にいかがでしょうか。

(E委員) 物流のことなんですけれども、共同荷捌き施設っていうことで、新設ということで、今現在はぽっぽ町田しかありませんよね。市のほうではどのように、例えば商店街からどのくらいの範囲で何箇所作るとかそういう具体的な考え方はございますか。

(委員長) 物流でおそらくぽっぽ町田しかない、相当そこで共同配送をやる場合横が長くなる可能性があるということを見ると、1箇所で大丈夫なのかどうか。市としては何箇所かそういう視点があるかどうかということですが、いかがでしょうか。

(事務局) おっしゃる通り、今現在ぽっぽ町田の1箇所ということで、そこでは捌ききれていないところは承知しております。その中で現在荷捌き活動がどのような形で行われているかというのは実態調査をしております、その中でこの辺りに新しく荷捌き施設ができれば望ましいだろうというようなところの整理はできるだろうと思うんですが、それを短期・中期の中でやるのがなかなか難しい。そうするとそれに代わる手段というのを考えなければならないと考えております。今路上でやっているところを路上の中でどうルール化してやっていくかということが1つ、それから例えば既存の駐車場等もございますのでそこをうまく活用できないか、路外でもうまく活用できないかというような検討をしているところでございますので、ゆくゆくはそういった施設を整備することも見据えながら、まずどういった対策ができるのかといったところであわせて検討しているところでございます。

(委員長) ありがとうございます。兵藤先生、物流のこのぽっぽ町田の辺りを今度どうしたらいいか、ちょっとその辺りについてお願いします。

(副委員長) 駐車場の取締りが4月1日からでしたっけ、来週から、大変な問題が起きてくるんじゃないかと、混乱を伴うようなですね。で、ぽっぽ町田について前回でしたか、資料を見てますと今の容量ではちょっと足りない、何らかの対策が必ず必要になってくる。とりあえず当面は物流事業者の方がいろいろこう工夫したり、それはせざるを得ないんですが、かなりそれは短期的な話で、全体の需要量を見据えますと、やはり何かやらなければならない。そのときにどういう調査をしてどういうふうに配置をすればいいか、それは基本的な方法論でありますので、これを機会にきっちりしたデータをとって、そして施設整備、ないしは路上の運用とかですね、ルール作りを早急にこれは対応していきたいと思っています。

(委員長) どうもありがとうございました。少なくとも数箇所はないと、ということですね。

(副委員長) なかなか数箇所は難しいですけれども。

(委員長) ということで、物流施設は見えないところなんですけど、歩行空間をしっかりと確保しようという時に、物流の共同配送センターみたいなのはかなり必要ですので、



その辺りも、重要な共同荷捌き施設ですね、お願いします。他にいかがですか。

(E委員) 4月から取り締まりが始まるわけですが、共同荷捌き施設までいかなくても、場所ですね、当面手当てしなくていいのか、つまりこの話し合いをしているようですが、その辺は警察と業者っていうんですか、あるいは商店街は進展状況はどんなものなんですか。

(事務局) 進捗状況といたしましては、今物流分科会の中でもいろいろ議論をいただいているところですが、路上でやるルールづくりをしていく中では、必ず交通管理者さんとの協議が出てくるというところで、今方向性を検討しているところですが、また路上といっても路上でできる場所も限られてくることは強く言われております。そういったところで、路外の駐車場ですとか、そういったところの確保といったことも考えているところですが、前回の物流の分科会以降、明確な方向性はお示ししておりませんが、どういう方向でやっていくかというところを、今後お示ししながらご検討いただいて進めていきたいという状況でございます。

(委員長) ありがとうございます。よろしいですか。他にいかがですか。

(E委員) 今ですね、町田市内で本社を持っているところが27社。平成の18年、19年で8社いなくなりました。これは倒産と廃業です。私が先ほどお話したように、なんで物流のことを言うかという、もし3日くらい何も物が動かなくなったらみなさんどうします。全ての物が動かなくなったらどうしますか。誰かこれに答えてもらえる方いますか。いませんか。私どもはですね、なぜ物流やっているかという、われわれはやっぱり自分たちの生活があります。でも人間の体で言えばわれわれは血管の中を走っている血の役目です。これ3日間止まったらどうします。3日間止まったらここにおられる方は生きていませんね。物流というのはそういうものなんです。地球から人類が誰もいなくなれば物流必要ありません。ただ今法律にしましてもですね、物流業者だけを取り締まる。その前に考えるべきことがいろいろあるんじゃないですか。例えば、ビルを作ったら、そこに必ず物の出入があるわけなんです。それを考えないでぼんぼん建てちゃう。そういう積み下ろしをする場所がないわけなんです。作らないでおいて、そこに荷物を入れようとした物流業者を取り締まる。これは人間的に考えればおかしいんじゃないですか。今の政治家や官庁の役人もそうですけど、今の日本はおかしくなってますよ、私からすれば。それと同じようにね、やっぱり現実的なことを考えてほしいんですよ。私も何回も出させていただきましたけど、実際物事進捗していないですよ。進んでないですよ。商店街の皆さんも来られておりますけど、商店の方、物がなくなったらどうします。売る物がなくなったら自分たち生活できませんよ。ということで、私どもは人間の体の中の血の役目をしている、この自負だけを持ってやっているわけです。

4月1日から民間の取り締まりが始まります。そうすると私ども人件費は倍になります。誰が負担してくれるんですか。荷物の発送する方は倍の運賃だしてくれな

いです。受け取る方も出してくれないです。ということは、運送会社なくなれということですよ。ということはいずれ人間の血管の中から流れる血がなくなるということ。それでいいんですよ、日本の社会。もう少し真剣に考えてくれないと困るんですよ。皆それぞれ大事なことをやっていると思いますけどね。ただもし3日血が止まりましたら人間どうなるか、どなたか教えてください。お願いします。

(委員長) E委員のご提案について、どなたかいかがですか。

(E委員) これは誰も答えられないです、でも誰でも答えられるんです。

(委員長) 今E委員がおっしゃったことは、物流が日本国内でかなり重要な役割を果たしているんだということ。時々朝私たちがパンと牛乳を手に来るのは、かなり道路空間の中で相当緻密な交通管制があって、もし信号が何箇所か壊れたら私たちは朝ちゃんとパンを食べられないのではないかと、それから今E委員がおっしゃったのは、駐車して物を届けているということは私たちの生活そのものを円滑にしているという事実があるということで、そういうところを日常的にはかなり便利だから忘れてしまうというのが現実です。そういう意味で都市問題として都心部をどうするかということで、歩行空間も大事ですけれども、物流もちゃんとしていきましょう。ということでぽっぽ町田のような施設が1箇所じゃ足りない、もうちょっとちゃんとしましょうねという議論がしっかりされないといけない。

自動車をいじめるというのは変ですけれども、いじめるというのは、物流はちゃんとしましょう、しかし買物の車については少し抑制しましょう、かなり抑制しましょうという議論もあると思うんですが、そういった中で、こういった都心部をどうしていくかを考えるということが中心市街地の重要な課題だと思っています。

特に、いろいろ町田市は都市空間が狭いために、様々な問題が起きておりますので、そういうところでどこからどう手をつければよくなっていくか、あるいは問題が低減していくか。その辺りのところが事務局として、こうすればこういうふうになる、というわかりやすい図でも何でもいいんですけれども、わかりやすければいいというのでもないんですが、自分たちも1つの目標としてこういう形でいけるんだと、それから様々な市民や関係者に対しても、こういうふうに町田市は進んでいくんだということを了解できる、そういうことをいずれ目指していただきたいというところをお願いしたいと思います。