

令和５年度 第１回京都市自転車政策審議会 議事概要

- 1 日 時 令和６年２月９日（金） 午前１０時から午前１１時３０分まで
- 2 場 所 京都市役所分庁舎４階 分庁舎第４会議室
- 3 出席者 青木真美会長（同志社大学名誉教授）
伊東恵司委員（同志社大学学生支援センター今出川校地学生支援課長）
岡本喜雅委員（京都商店連盟理事）
小川圭一委員（立命館大学理工学部教授）
奥村ゆかり委員（京都市地域女性連合会常任委員）
小野慶秋委員（京都府警察本部交通部交通規制課長）
※代理出席村上秀幸氏（京都府警察本部交通部交通規制課交通規制官）
川井美希委員（市民公募委員）
北方真起委員（Wa-Life Labo（わらいふラボ）代表）
竹花由紀子委員（公益財団法人京都市環境保全活動推進協会）
谷口かおり委員（京都市ＰＴＡ連絡協議会理事）
豊住進一委員（京都府警察本部交通部交通企画課長）
※代理出席関本将司氏（京都府警察本部交通部交通企画課交通戦略室長）
中井宏委員（大阪大学大学院人間科学研究科准教授）
中野洋委員（京都サイクリング協会理事長）
濱村紘史委員（（株）ＪＴＢ京都支店事業開発室観光開発プロデューサー）
藤本芳一委員（自転車ライフプロジェクト代表）
三国成子委員（自転車利用環境向上会議全国委員会会長、地球の友・金沢）
村上一郎委員（京都府自転車軽自動車商協同組合理事長）
吉田長裕委員（大阪公立大学大学院工学研究科都市系専攻准教授）

4 内 容

（１）私道の撤去強化区域指定について

委員：撤去強化について異論はないが、自転車が多いということはそれだけ駐輪需要があるということであり、撤去されることになれば、また別の場所に放置される可能性がある。近くに代わりの駐輪場はあるのか。

事務局：当該場所は東大路通りと今出川通りの交差点になるが、交差点の北西角、南西角の歩道上に「まちかど駐輪場」と言われる駐輪場を元々設置している。駐輪可能台数は６７台であり、現場を確認したところ満車になっていない状態でこの状況になっているため、我々としてはそちらにも誘導させていただこうということで運用している状況である。

また、商業ビルも、元々付置義務駐輪場があった場所に若干数のラックを追加で増やす対応もしていただいております。引き続き、商業ビルとも話をし、必要に応じた駐輪場の確保について、努力をしていきたい。

委員：当該場所では、まちかど駐輪場の案内をしっかりとされているのか。

事務局：商業ビルの１階がコンビニエンスストアになっており、コンビニエンスストアには、「店の前にとめないで」という掲示を施している。また、矢印等の掲示については、駐輪場がすぐ見える場所にあるため、施していたかどうか分からないが、できる限りの誘導案内はさせていただきたい。

委員：分かりやすい案内をお願いする。

事務局：補足だが、令和５年５月にワーキンググループを設置しており、左京区役所が中心となって、京都大学、京都府警、消防局、土木事務所等が参加し、これまでに２回啓発を行っている。いただいた御意見を参考に今後も啓発を行ってまいりたい。

（２） 自転車を取り巻く状況について

委員：今までは、自転車の使い方やルールが守られていなかったということが問題であった。その中で、例えば駐輪場を整備して、放置自転車が少なくなったとか、それから特に小学生、中学生などのルールやマナーの教育が徹底してきたということで、だんだん状況が整ってきたと感じる。今現在では、その次の段階をどうするかについて考えなければならないという理解でよいのか。

事務局：その通り。成果として上がっているものと問題としてさらに浮かび上がっているもの、この２点がはっきりしてきているのではと感じている。

委員：そうした視点から、これからの議論を進めていきたいということではよいのか。

事務局：その通りである。

委員：電動モビリティの登場ということで、電動モビリティの中には、一般原動機付自転車、特例特定小型原動機付自転車、特定小型原動機付自転車といったように、項目がいくつか分かれており、それをしっかり把握していただいたうえで利用していただきたいと思っている。先日も電動キックボードの事故の報道があったが、やはりナンバープレート等交付を受けた場合には、必ず自賠責に入っている。免許証が必要な場合があるとか、ヘルメットは努力義務ということで、かなりややこしい。組合内でも指摘や質問があり、かなり細かいことを聞いてこられる。我々はお客様に情報を正確に発信しなければならない立場にあり、その点を重々感じているが故である。これまで自転車を安全に利用していただくことを前提に、皆さんの力でやってきたが、それが覆されてしまうのではないかと懸念をされてる方もおられる。今後も人身事故や物損事故が発生して、かなり大きい影響が出てくるのではないかと。せっかくこれまで自転車安全利用に資する対策を充実して進めてきたにもかかわらず、今の現状では、少し問題が出てくるのではと思う。電動モビリティの取り締まりについて、京都府警にお聞きしたい。

委員：警察としても、電動キックボード等、新たなモビリティとしてしっかりとルールの周知をしないといけないと思っている。特定小型原動機付自転車は１６歳以上であれば免許を持たなくても乗ることができるので、特に免許を持たない世代に対して、しっかりと教育をしていかないとけない。

やはり、免許を持ってる方であれば当然、交通ルールというのはある程度分かっておられるとは思いますが、高校生等は多分、知らないまま乗ってしまっているということもあると思っている。特に歩道上を走っているものが非常に多く、取り締まりを強化し検挙を行っているが、大半が歩道通行の違反を検挙しているという状況なので、周知と取り締まりを両輪でやっていきたいと思っている。

委員：組合としても、モビリティを取り扱う業種として京都府警や京都市と連携し、今後、周知徹底を進めていきたいと思っている。よろしくをお願いします。

(3) 「京都市自転車総合計画2025」の進捗状況について

委員：計画の柱1と柱3について、提案及び意見させていただきたい。まず柱1のうち、施策1の普及啓発について、京エコロジーセンターでは年間で7万人ほど利用者があり、さすがに京都でも令和4年には3万8千人ほどの利用者があったので、そういった場所を活用し、普及啓発やシール型のアンケートの実施など意識調査等に活用していただけたらと思う。やはり脱炭素、CO₂削減という意味で自転車は有効な手段であり、特に家庭部門からのCO₂排出は4分の1程度が自動車から出されるものであり、大変大きな比重を占めている。京都というのはとても削減するポテンシャルのあるエリアだと思うので、ぜひ自転車政策でも連携し、施設も活用していただけたらと思う。

もう1つ関連するのが、柱3の施策7、8では、自転車の活用、サイクリングコースや観光への活用という分野になってくるかと思うが、例えば、給水スポットがある施設が京都市にはたいへん多く、他都市からサイクリング等で来られた時に、琵琶湖疏水記念館等に給水スポットがあり、とてもよかった等の声を聞く。給水スポットは京エコロジーセンターにもあり、さすがに京都では冷水器のみだが、給水が可能となっている。現在、環境政策局資源循環推進課がボトルごみの削減のために、給水スポット等の設置を進行しているところである。また、ネットで見られる給水マップも作成しており、そういったものとも連携すれば、情報を活用していけるのではと思う。

また、さすがに京都は、アジサイの新名所として1万8千株のアジサイが植えられており、近年は来場者が特に6月に多く、インスタグラムの写真を撮りに来られる方がとても増えている。サイクリングされる方は御存知かもしれないが、桂川サイクリングルートと宇治川に挟まれた場所にあり、公共交通では行きにくい、割と自転車では行ける場所かと思う。ランドマークである煙突や、バイオ発電でお湯が出る足湯があるほか、先ほど紹介した給水スポットや休憩、見学等もしていただけるポテンシャルの高い場所なので、また何か一緒にできることがあったらと思う。

もう一点、現在、国が脱炭素先行地域のモデル事業をしており、令和12年度までの事業となっている。この度、京都市もモデル都市として採択され、令和12年度まで伏見区を中心に、寺社仏閣、商店街、大学などと連携し、脱炭素やCO₂削減をドラスティックに進めていこうと取り組んでいるところである。その中に「移動の脱炭素」という分野で柱を設けており、先ほど紹介した伏見区の2施設だけでなく、他の寺社仏閣、商店街、大学等を巻き込んだ形で自転車に関する普及啓発や何かモデルになるような取組と一緒にやっていけるかなと思うので、提案させていただく。

事務局：今回、様々な面で御提案いただいた。エコロジーセンター、さすがに京都、それぞれ来場者が多いことを改めて知った。すべての提案に共通したことは、もっと庁内で協力し、進めていかないといけないということ。給水スポットに関しては、「京都市サイクルサポートステーション」という事業を、桂川サイクリングロードの近辺で、まずはトイレの無償利用等に御協力いただける場所をステーションとして認定するというのを今年度から始めた。サイクルサポートステーションとしては、現在はサイクリングロードの近辺だけだが、これをもっと広げていくようなアイデアとして、いただいた御提案は活用できるかと思う。さらに庁内含めて、様々な視点を持って取り組んでいきたい。

また、脱炭素については、自転車を取り巻く環境で入れていかないといけない項目だと改めて思った。伏見工業高校跡地等の活用や、脱炭素先行地域に関する取組なども環境政策局と連携してやっていきたいと思う。また個別にいろいろ教えていただければと思う。よろしく願います。

委員：柱１のルールマナーを学び合う、ヘルメットの着用に関するところがとてもすばらしいと思った。私も様々な自治体の安全計画に関わらせていただいているが、京都市はこのようなヘルメットの着用に関するポスターを作成してみたり、高校生の着用モニター等面白いところに着眼を持たれて、発想されており、素晴らしいと思う。なぜならば、皆さん御存知のとおり、中高生の事故が多いことや、高校生がヘルメットを着用しにくい、してもらえないというところである。聞きたいのが、学校ごとにどういう形で募集しているのかという点。学校ごとの個人エントリーなのか、また、どういう形で申し込みがあるのか、もう少し教えてほしい。

事務局：高校生のモニター制度についての御質問だが、これはすでに募集をし、モニターを対象にアンケートをさせていただいている。結論から言うと、特に学校経由ではなく、広く公募させていただいた。学校ごと、例えばクラブ活動ごとで申し込んでいただく等の応募も何件かあった。

我々としては当然ながら、教育委員会を経由し、校長先生への説明はさせていただいたので、おそらくそういうことが影響してるのかと思っている。

定員１６０名で募集を行い、１５５名の応募があった。現在、アンケートを取らせていただいております、今後活用していきたいと思っている。また、フィードバックもさせていただく。

委員：私も同じところが気になっており、やはりある程度、交通安全に意識が高い方しか手は挙がらないのではと思う。ただそういった方々から、まずはそのリーダーとしてやっていただくのがよいのではと思う。今年度はＫＢＳ京都が第１３回自転車交通安全ＣＭコンテストを実施されているが、主催はＫＢＳ京都と京都府警で、教育委員会や交通局も後援されている。そういったコンテストでの表彰式とか、何かしら交通安全や自転車の安全について意識のある方々が来られるので、そういった方が、ただＣＭ作品を作るだけではなく、継続的な関与をしてもらい、例えばそういったコンテストの授賞式といった場で、モニターになってもらうといったやり方もあるのではと思った。

事務局：ＫＢＳの取組みは京都府警も中心となって実施されているが、我々は自転車政策推進室という冠も付いているので、次回からは是非連携させていただきたいと思う。ホームページを見させていただいたが、レベルの高いラジオや動画が上がっていたので、まさにリーダーとして引っ張っていただける方がそこに集まっているのではと思っている。

委員：商店連盟では様々な商店街があるが、例えば三条会商店街は買い物客等で普段から自転車走行が多いほか、新京極商店街では、２４時間歩行者専用道路となっており、自転車は本来通行できない場所となっている。隣の寺町商店街は午前１０時から午前０時まで自転車が通れない。各商店街において、これまで違法駐輪の取締りを行ってきた結果、違法駐輪もかなり減っている。現在は自転車ルール・マナーの啓発をやっているが、自転車が走行する場所に車が止められ、自転車の走行を妨げているといった状況を見ることが多いが、そういった状況に対して啓発をしていただきたい。

また、歩行者が多いところで時々電動キックボードが通っているのを見ることがあるが、どうしていいか非常に困っている。非常に危険だと思うので、できれば啓発をしていただきたい。

事務局：電動キックボード等、特に特例特定小型原動機付自転車については、道路交通法上、速度規制はあるものの、歩道も走れるということで、我々としては自転車とほぼ同じ空間を走るものと考えているので、自転車も同じだが、歩行者の安全を守るためにどういった乗り物なのかというのは知っていただかないといけないと思っている。

また、「Enjoy 自転車 Life in Kyoto」にも、電動キックボードというものがあるということを掲

載しており、まずは知っていただくところからスタートしている。スマイルサイクルクラブというイベントで、電動キックボードを府警のブースで展示していただいたり、また試乗会などさせていただいている。またいろいろご意見いただき、対応させていただきたい。

委員：計画の評価指標について、全部で5項目あるが、割とアンケートベースの内容が多い印象を受ける。例えば、自転車の車道左側通行の割合については、アンケートベースの数値も大事だと思うが、できれば実測値を取っていただきたい。道路条件や施工条件がそれぞれ異なるので、1か所というわけにいかないと思うが、ある程度場所を決めて定点で実施した方が、正しい数値が出て、評価としてはいいのではと思った。計画期間中のため、途中で変えるのもよくないと思うが、次回は実測値が増えるような評価指標になるとよいと思った。

また、自転車走行環境整備について、京都市では矢羽根の整備を進めておられ、非常によいことだと思うが、一方で、矢羽根のメンテナンスの面で、整備してから何年か経っているものについては、剥がれてきたり、傷んできたりしていると思う。それを一度に修繕しようと思うと、その分予算もかかると思うので、その点も考慮しながら今後、修繕計画を立てていくことも必要ではないかと思う。

事務局：評価指標について、定点として河原町丸太町の交差点等でデータをとっている。当該交差点は車の交通量が多いところであり、自転車も左側走行というよりは歩道を通る方が多い気がしている。実測については、面的にできない部分もあるが、御指摘の点も含めて、少しデータを整理していきたいと思っている。

また、矢羽根のメンテナンスだが、御指摘いただいた内容は重要な話だと思っている。矢羽根のベンガラ色部分には耐久性があり、車が通行し、黒くなった後も再びベンガラ色が戻ってくる程度の強度を持っている。一方、自転車マークの部分については白色の塗装がされており、これは剥がれやすく耐久性に乏しい面がある。これまでからも、メンテナンス面も考えながら材料を選び、施工しているが、やはり年数が経ってくるとどうしても劣化してくるため、今後も課題意識を持って対応していこうと思っている。

委員：「災害発生時における自転車の活用」が、現在、一部実施取り組み中ということになっている点と「自転車の再利用の推進」について、説明いただきたい。

事務局：まず、災害発生時の自転車の活用について、現在、事業者と検討協議している段階である。シェアサイクルの普及促進事業と併せて、シェアサイクルを災害時にも有効活用できないか、協定締結事業者と検討しているが、シェアサイクルは基本的にスマホアプリを使って、借りる返すという操作をするため、通信障害が起きた際に利用できなくなってしまうという課題がある。災害の中でも発災直後なのか、復旧作業のときなのか、そういった場面に分けて、シェアサイクルが使えないかというところで、引き続き検討協議を行っている。

また、能登半島地震の状況も踏まえて、自転車の使われ方を参考にしながら、自転車の確保が必要になった際に、事業者の御協力のもと運用できないか等、今後もう少し検討していきたい。

次に、自転車の再利用等の推進について、元々は大学構内で撤去した自転車を再利用する内容で、計画に盛り込んでいたが、自転車の所有権の問題があるため、その点も踏まえ、もう少し事業の中身を考えていかないといけないと思っている。

委員：まず、災害時の自転車利用について、先日、仙台で行われた自転車利用環境向上会議の中でも話題に上がったが、東日本大震災の際に様々なところから物資として自転車を送られてきたものの、

自転車屋も被災していたため、送られた自転車が修理できず使いものにならなかったり、結局ごみになってしまったというようなことがあった。そういった点で、自転車は災害時、簡単に利用できそうではないという問題がある。

また、能登半島地震でも、各地から自転車を送りたいという声が多く寄せられるが、今の被災地の道路状況を考えると、とても自転車が使える状況ではない。金沢市は、「まちなり」という公共レンタサイクルがあり、協定を結び、災害時にはその自転車を利用するという事になっている。そのため、能登から二次避難してきた方々は交通手段がなく、自転車で近くに買い物に行きたいとか、図書館に行きたいという要望に応えるため、「まちなり」の非電動自転車をヘルメットとともに10セット、避難所に支給している。

自転車もただ送ればいいのではなく、壊れたりするとかえって危険になるので、やはりメンテナンスができるということが重要である。そういった点で、再利用する場合は、しっかりと自転車屋に見てもらい、安全性が確認できた自転車でないと危ないと思うので、注意した方がよい。

事務局：災害時における自転車の活用については、本市の地域防災計画にも記載されており、検討を進めているところである。東日本大震災の際には、京都市からも整備された自転車を送らせていただいていたが、当時もニーズを確認したうえで自転車を送っていたが、その後どう使われていたのかは把握しておらず、データもない。ただ、そういう道路状況等の問題がある中で、被災地へ物資を送る場合は、国の方がプッシュでやる場合もあるが、基本は相手のニーズを必ず確認して送ることとなっている。我々が現地に行ってニーズを聞き、送らせていただいているので、御指摘のとおり、結果的に送ったものがごみになっているのであれば、非常に残念なお話である。物資を送るために様々な方が努力して送っているのだから、いただいた御意見を参考に我々も検討していきたい。

委員：観光業としても、自転車の活用については非常に重要な問題だと思っている。脱炭素や混雑緩和等にも繋がるもので、我々は交通局とも、市バスの混雑緩和の面で一緒に取り組めないかということで現在お話をさせていただいている。観光客等のレンタサイクルの利用について報告があったが、まだまだ利用されている範囲は全体としては少ないのかなと思っている。

これから中国マーケット含め、まだまだ増えるだろうということが予測される中で、現在のレンタサイクルの利用率や、今後、利用を推進していく部分の課題、実際の事故の状況等々、特に観光客の中でもインバウンドの面で情報を共有いただきたい。我々としても啓発に向けた形で一緒に取り組めると思っている。

事務局：自転車の観光面での利用について、特にレンタサイクルやシェアサイクル等の活用になるかと思うが、レンタサイクルがどれぐらい利用があるのか本市では把握できていない。一方で、京都府軽自動車商協同組合の下にレンタサイクル部会という組織があり、本市もコミュニケーションを取らせていただいているが、部会の方からは、コロナ禍以前と一緒にまでは言えないが、利用率は概ね戻ってきていると聞いている。

また、本市では、レンタサイクル事業者認定制度という、一定の条件を満たしたレンタサイクル事業者を本市が認定するという事業もしているが、認定事業者の自転車は合わせて2,000台弱しかないので、需要に対して足りていないのかもしれない。

シェアサイクルについては徐々にポート数が増えてきており、利用が進んできている。

また、特に啓発で言えば、外国人の方にも利用されているのを目にするが、外国人を含めたルール

・マナー啓発について、例えば英語媒体など、啓発ツールを増やしつつ、啓発を検討していきたいので、様々な点で連携させていただけたらありがたい。

委員：先ほど電動キックボードの話が出ていたが、座席のついたフル電動自転車についても、安全性に非常に懸念が出ている。歩道走行については時速6キロ以内という制限があるが、実際はほぼ守られておらず、自転車もスピードが出ている現状である。さらに、車道走行にしても時速20キロ制限かつ、立った状態で走行するため、安定性の面が懸念される。

また、実際にパリでは住民投票で電動キックボードのシェアリングサービスが禁止になり、徐々にそういった禁止の動きが出てきている中で、安易に進めることがないように、状況や安全性を慎重に見極めた上で、検討していただきたい。

ヘルメット着用に関して、愛媛県では高校生に通学時のヘルメット着用を義務化するために、どういうデザインがいいか幾つかサンプル用意して高校生に選ばせた結果、スポーツタイプが選ばれ、着用率が高まったという例がある。また、松山市では、高校生の着用率が高まることで、一般市民もそれを見て、ヘルメットの着用率が高まったといった例もある。高校生は見た目に敏感な年頃なので、そういった点もぜひ参考にしていきたい。

委員：自転車が歩道を走行すること自体は問題ないと思うが、歩行者を蹴散らすかのようにすごいスピードで走ってる方が多いので、まずはそのルールを今後、徹底していくことが安全の面から重要なのではと日頃から思っている。

委員：先ほど災害発生時の自転車の活用について質問があったが、阪神淡路大震災の際にブリヂストンサイクルから災害用の自転車というのが発売されたと記憶している。衣装ケースのような形状で折り畳み式のものだが、当時はそれを備蓄するという話だったが、話が立ち消えになっていたはず。先ほど自転車が故障していたという話があったが、おそらく一番大きな故障の原因は空気なのではないか。普通のチューブ式のタイヤであれば、空気が時間とともに減ってくるが、ブリヂストンサイクルが発売していた災害用の自転車はタイヤがゴムのみで作られており、空気が入ってない、いわゆる災害時に強いタイヤだった。地震後のガラスの破片等によるパンクもあまりない。ぜひ、災害時の備蓄用自転車の導入も検討していただけたらと思う。

委員：自転車安全教室について、現在、大宮交通公園では様々な自転車教室が行われており、子どもたちにとってはいいことだと思ってる。しかし、今の小学生がどのような自転車教室をしているのかというと、就学前の半日入学の際の安全教室や入学直後（1年生）の安全教室、その後が4年生の自転車教室である。4年生の自転車教室では、警察から指導に来ていただくが、自転車免許証のような参加証も貰え、子どもたちは大変喜ぶ。しかし、実態を見てみると、自転車教室を受けているにも関わらず、子どもたちが自由に街中で自転車に乗っている現状がある。長期的な面で見れば、少しずつは良くなっていったと思うが、目に見えて良くなってるなということをなかなか感じないのが現状である。どのような自転車教室をしていけばいいのか、どのようなやり方であれば子どもたちの意識が変わっていくのかといった課題があると認識しているが、なかなかいい案がないというのが現状である。

委員：大学の生協でも自転車の点検をしていると、タイヤの空気が抜けていたり、ブレーキの利きが悪いにもかかわらず、平気で乗ってる方が多い。なかなか難しいと思う。

委員：様々な啓発をされていると感じたが、その啓発の方法として、一つ提案したい。啓発というと、

教室だったり、人に対して注意する機会が多いと思うが、それだと一時的な効果しか得られないのではないかと、大学までずっと自転車に乗ってきた中で感じた。その代わりに、ルール・マナーが守れている学生にブルーカードやルールを書かれたカードを渡したら、学生内で広まっていき、長期的かつ広範囲に効果が出るのではと思う。

事務局：確かに、人に何かを教えるということを学生さんがしていただければ、さらに広がっていくと思う。参考にさせていただく。

委員：先ほどからヘルメットや安全教育等、様々な意見が出てくると思うが、何とかこれを政策に反映していくときに、うまくセットで進めていくことができないか、ぜひ検討していただきたい。例えば、今までであれば、幼児もしくは小学生ぐらいであれば、自転車ヘルメットは義務で付けている方が多かったと思うが、これが全世代対象になったときに、ヘルメットのサイズが合わなくなり、新しいヘルメットを買わないといけなくなる。できている人を新しく増やすことも大事だが、今できている人をできるだけ継続して増やしていくといった方向性で施策を進めていただきたい。ヘルメットについても、今までかぶってきた人たちがもう少し継続して被っていけるような支援をしていくことによって、着用率が伸びていくとか、そういったことがあり得ると思うので、市が行っている施策をより望ましい方向に伸ばしていくことが重要ではないかと思う。

(4) その他

委員：環境政策局の脱炭素等の取組との連携についても、次期計画の内容に加えていただければと思う。

委員：矢羽根の整備はかなり進んでおり、これは素晴らしいことだが、交通量の多い道路では矢羽根印だけでは安全の確保はできない。次のステップとして自転車専用レーンや自転車道の整備に進むべきではないか。

また、ヨーロッパでは、CO2排出量の削減や燃料費の高騰などにより、カーゴバイク（荷物運搬用自転車）の活用を進めている。街中での物流をトラックからカーゴバイクに変えていこうとしている。京都市でもカーゴバイクの活用を検討いただきたい。

四条河原町付近の四条通・河原町通での自転車通行禁止については、京都市としてどのように考えられているか？歩道通行の禁止はわかるが、車道が車はいいのに自転車が走れないというのは理屈に合わない。

事務局：四条河原町の自転車通行禁止については、関係部署にも確認する。また、カーゴバイクの活用についても、事例を確認したい。自転車専用レーンについては、京都市は狭い道路が多くなかなか専用レーンを作ることができないという中で、まずは矢羽根整備に取り組んでいるが、安全性を向上させるため、可能なところがあれば、整備を検討していきたいと思う。

以上

(10:00～11:40)