

# 福祉の町づくりとその課題

杉山 彰（民生局総務部企画課企画調査係）

## 一 はじめに

昨年四月、本市は、「福祉の都市環境づくり推進指針」（以下「指針」と呼ぶ）を定めた。

この「指針」は、身体障害者を初めとし、社会生活上何らかのハンディキャップがある人も、皆と同じように生活することができるよう道路・建物等に何らかの建築上の配慮をしようという制度であり、このような趣旨の取り組みは、通常、「福祉の町づくり」と呼ばれている。



障害者のための  
国際シンボルマーク

されており、かなりの成果を挙げている。本市でこの制度が発足して一年経った現時点で、私なりに、この制度のねらい、現状での問題点、今後のあり方を考え直してみたい。制度の説明に入る前に、このような制度が何故必要であるのかにふりたい。

## 二 車いすで街を歩くと……

### ① 職員研修所の実習

本市の職員研修所が、研修の中に初めて車いす実習を取り上げたのは、昨年十一月行ったⅡ部職員研修においてであった。

研修生に、デスクワークから離れ、街なかで行うフィールドワーク（野外実習）の中で、日常の仕事を見つめ直してもらおうというこの企画の一つに、車いす実習が採用されたわけである。

車いす一台に、四人一組の研修生がそれぞれままとり、都合四グループが、野毛の職員研修所から山下公園までを車い

すに交替で乗りながら往復しようというのである。

今からいえば、ナーンダと言われるこの企画が実現するまでには、一議論あった。この企画をたてた研修担当のA氏は、しばしば民生局に出入りしており、車いすで市庁舎近辺を徘徊した経験も持つので、特に危険だとは思わなかったが、上司の中には、素人が訓練なしに乗るとひっくりかえらないか、車と接触でもしたらと心配した方があったようである。

A氏は、この上司が納得いくまで何回も話し合い、上司も好奇心旺盛な人なのが嬉しい（車いすに乗って庁舎内を歩いてみたそうである）、この企画は採用された。

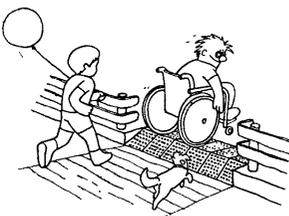
当日は、幸い晴天で実習日和であった。研修生は、障害福祉課の指導で、車いすの特性と扱い方を学んだ後、野毛の山をあとに急坂を下り、二コースに分れて街なかに出ていった。各グループに民生局の職員一人がついて、A・Bグループは、伊勢佐木町コース、C・Dグループは、

桜木町コースを進み、途中で歩車道間の段差を巻き尺で計ったり、コース上にある銀行・店舗・公共施設を車いすで利用できるか点検して歩いた。

私は、研修生の熱心さと大胆さに次第に圧倒された。歩道の段差をこえようと何度も挑戦したり、銀行を点検する時には、銀行マン諸氏のうるたえを尻目に便所を捜してウロウロしたり、他の研修生をおいて、一人でどんどん先へ行ってしまったり、とにかく、子供が新しいおもちゃを楽しんでいるかのようにであった。

中華街では二〇センチもある段差が行

## 歩道と車道の段差をなくす



手をはばみ、歩道につけられた水勾配にあらがい（雨水等の処理のための水勾配が、車いすの前輪の無指向性に都合が悪く、歩道から車道の方へと下っていき（しまう）、汗を浮かべながら、屋近くに山下公園に着き、昼食とあいなった……。

この研修の様子は、最新の職員機関誌『みなと』（第一二二号一九七八年三月）ののっているの、あとは省くが、この研修についてのアンケートから、研修生の意見を眺めてみると、次のようである。

○車いすに対する抵抗感あるいは、特殊視・偏見などが消えていったようだ。

○身障者に対して我々がいかに無知（無理解ではない）であったかが充分過ぎるくらい解った。

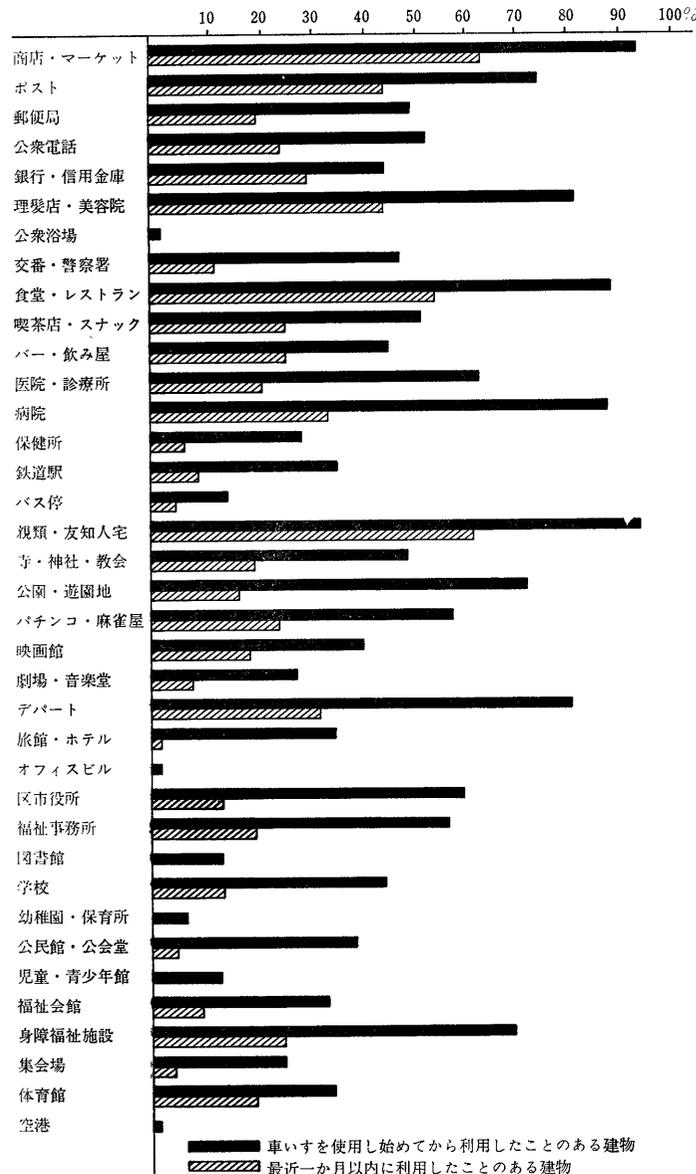
○福祉政策を進めていくには、職員が皆こういった体験をし、身障者の立場から考えられる様にならないければ何の効果も得られないと思う。

○現在の都市環境が身障者にとり、いかに劣悪なものであるかを肌で感じる。

○実際に車いすに乗ってみて、社会福祉の今まで知らなかった面をいくつかでも知り得たのは、大変勉強になった。

対物・対市民感情、特に道路や建物などについては、行政面の指導や努力によって改善できる点、また、しなければいけないことなどがたくさんあると感じられた。これらの体験をこの場限

図一 車いす使用者が利用している施設



出典：「車いす使用者の生活環境」日本肢体不自由児協会発行

りに終らせずに、今後の行政や自身身に生かせる様にした。

これらの感想は、きわめて素直に書かれていると思う。アンケートで見られる限りの企画は色々な成果を挙げ得たように思える。

② われわれの役割

この研修を素材にして私がふれたかったことは、障害者の生活がいかにせばめられたものであるのかを、一緒に住んで

いる筈の私たちが全く知らないというところである。

たとえば、私たちは、子供の時期のことを余り覚えていない。一〇年ぶりに小学校へ通った道歩いてみると、辺りがだいぶかわったということと同時に、「はて、もっと広い道ではなかったかしらん？」というような感じをもつ。子供の目の高さ、大人のそれとはずいぶんちがうし、だから、辺りの様子も空間の広がりもずい分とちがって感じられる。研修生

が車いすに乗って歩いてみて、特に、その辺の感じを強くもったのだろうと想像される。

これが、全く目の見えな人だと、もっと理解することが難しいようである。われわれには想像もできない程耳や鼻などの感覚が鋭くなり、風の動きや人々の動き、音の反射、臭いなどでかなり周りの状況を知ることができるようだが、それには、全身の神経をはりつめていなければならぬ。しかし、そうしていても、



表一 3 社会的弱者の歩道橋利用実態

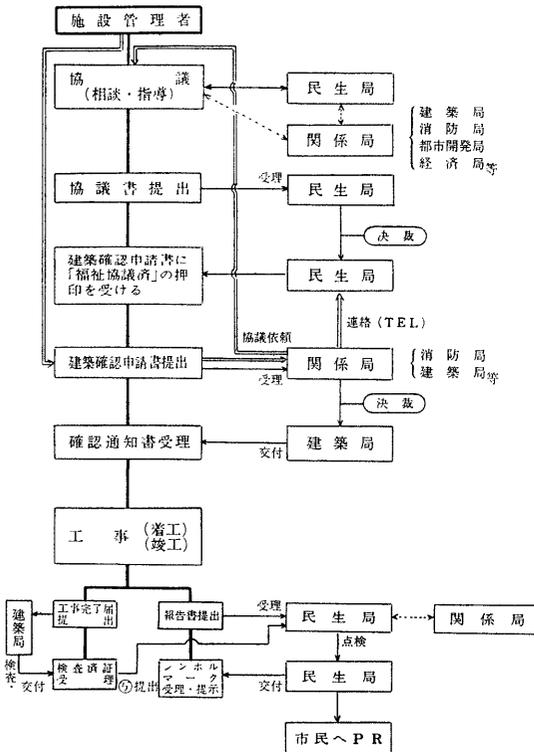
調査内容	60歳以上の 人	病人	妊婦	足の不自 由な人	60歳以上 の病	60歳以上 の自由	その他	計	
サンプル数	69	1	3	4	5	14	7	103	100.0%
歩道橋を渡る	30	1	1	1	2	3	5	43	41.7%
介添人の助けで歩道橋を 渡る	3	0	0	1	1	0	1	6	5.8%
歩道橋の下の道路を渡る	10	0	0	2	1	2	0	15	14.6%
次の横断歩道まで遠回り する	15	0	0	1	2	4	3	25	24.3%
通りの向い側へはほとんど 横断しなくなった	17	0	2	1	3	4	2	29	28.2%
ほとんど外出しなくなっ た	5	0	0	0	0	5	0	10	9.7%
その他	2	0	0	1	0	0	0	3	2.9%
不明	1	1	0	0	0	1	0	3	2.9%

出典：「京都における歩道橋に関する調査研究」日本建築学会梗概集1973（複数回答）

❷ 本市の取り組み方  
わが国でも近年、身障者が働いたり街なかに出ることの必要性が認められてき

がたたくれ、高所得者の場合でも免税・自動車会社の身障者割引で半値で手に入れることができる。つまり、身障者が社会生活を送るうえでそのハンディを埋めるために必要なものは、国家がほとんど無償で交付するというわけである。だから、スウェーデンに限らずヨーロッパでは、身障者がばりばりと働き、高収入を得ている人も多いということである。日本とは大変なへだたりがある。まだまだお恵みの域を出ない。車いすも一台で、所得制限により自己負担があるし、電動車いすは、ようやく最近日常生活用具の中に含まれ、交付されるようになったが、所得制限等条件がまだ厳しい。車についてはもっと厳しい。わが国の施策には、ハンディ分は国や社会が保障するという思想が貫かれているとはいえないようである。ともかく、さほどかようにヨーロッパとわが国では身障者の生活・社会参加の状態が違うが、その中で、ハンディキャップという発想により、建築物・道路・交通機関等の物的環境にもさまざまな配慮がされており、街なかを車いすで自由に活動できることの驚きと喜びが強調されていた。

図一 2 建築物の場合の手続きの流れ



ているが、それはばばんである大きなものに、「建築上の防柵」(アーキテクチャラル・バリアーズ)がある。要は、車いすに乗って家を出て、街を歩き、建物に入ろうとしても、狭い歩道(おまけに電柱がまん中にデンとある)、歩車道間の段差、歩道橋、建物の階段、重い扉、狭い入口等々建築物上の障害がそれを不可能にする。これでは社会参加は奪われてしまう(ちなみに、石坂氏が第一勧銀をやめたのも、職場の建物の問題にも一因がある)。石坂氏のこのような経験は、仲間にも伝えられ、仙台での車いす市民集会、その後の街づくり運動と、わが国でもこの問題への取り組みは当時既に起っていた。

一方T氏は、以前財政局で予算担当時に民生局も担当しており、障害者が病院や福祉施設などに段差があって利用しにくいことを知り、市大病院や市民病院などの改善に努めていたので、このような話には非常に興味があった。そこで、早速五か年指標に盛り込むとともに、各局にそのような点を含んだ予算要求を行うよう依頼した。こうして各局も積極的な姿勢を示して、市立施設の整備改善が始まったのである。

最初は、どうしても資料を見るだけで

**横浜市公共施設等整備改善基準策定委員会委員**

- 会長 野村 歆 日本大学理工学部助教授  
 副会長 小滝一正 横浜国立大学工学部講師  
 委員 大川嗣雄 横浜市立大学医学部病院リハビリテーション科長  
 “ 大森英雄 アガペ授産所更生課長  
 “ 淵上和彦 企画調整局プロジェクト室長  
 “ 金子利雄 道路局道路部長 51年3月31日まで  
 “ 土井 悦 “ 51年4月1日から  
 “ 横塚 灝 建築局建築部長  
 “ 岩田 勇 交通局総務部長  
 “ 本多豊明 民生局児童福祉部長  
 起草委員 野村 歆 大川嗣雄 淵上和彦

**横浜市公共施設等整備改善基準策定委員会 作業部会委員(51年8月現在)**

- 長瀬 護 道路局道路部建設課安全施設係長＝道路部会長  
 石原 環 交通局高速鉄道建設部建築課建築第一係長＝交通部会長  
 青木茂雄 建築局建築部庁舎建設課庁舎第一係長＝建物部会長  
 山下和夫 道路局管理部道路交通対策室主査  
 杉浦治雄 “ 街路建設部街路課企画係長  
 磯野政次 “ 道路部維持課工務係長 51年4月16日まで  
 上原節雄 “ “ “ “ 51年4月17日から  
 伊藤八郎 緑政局公園緑地部施設課建設第一係長  
 寺門 通 交通局自動車部企画課主査  
 平岡孝照 “ 高速鉄道建設部建築課建築第二係  
 渡戸宗夫 建築局建築部住宅建設課住宅第一係長  
 石井健吾 “ “ 学校建設課学校第二係長  
 相原正昭 “ “ “ 学校計画係  
 勝又健二 “ “ 設備課電気係長  
 高間昭男 “ “ “ 機械係  
 桂木洋祐 環境事業局施設部工場建設課工事第一係長 51年4月16日まで  
 小竹一男 “ “ “ “ 51年4月17日から  
 岡井俊雄 消防局予防部指導課建築係長  
 横山 悠 企画調整局プロジェクト室  
 森島久哲 “ “ “ “  
 鈴木 淳 民生局児童福祉部児童課障害福祉係長  
 三浦辰男 “ 厚生部保護課更生係長  
 萩原哲治 “ “ “ 更生係  
 古郡和長 “ 児童福祉部指導課主査 51年4月16日まで  
 加藤恭司 “ “ “ 指導課 “ “  
 萩原幸夫 “ “ “ 指導課主査 51年4月17日から  
 杉山 彰 “ “ “ 指導課 “ “

ものが『基準』として採用された。このときの苦勞は、現在も仕事の中に生きている。この作業が終った現在でも局間の連携はとりやすいし、どうしてそんな配慮をしなければならぬかがわかっているから、技術サイド(事業局)と事務サイド(民生局)とが率直に意見をぶつけ合える。たて割の組織も共通認識に基づく信頼関係があれば、ある程度の弾力性もてる。もちろん、今までこのような技術的な問題に正面から取り組んだことは民生局にもなかった。当時の担当者のK氏は、苦勞しながら夜遅くまで検討結果をまとめて資料を作ったり各局との連絡調整をしたりと縁の下の力持の苦勞をした。これも余り知られていない話である。

ともかく、関係局の協力が「基準」として結実し、それをもちこんで制度化する段階になった。既に町田市が一九七四年八月から、京都市が一九七六年四月から、同様の趣旨の制度を「要綱」という形で設けていた。本市は、現状での自治体のあるべき取り組みとして「要綱行政」を推進してきた。この事業も法的権限が自治体には与えられていないため、行政指導で行うより方法がない。しかし「要綱」にすると、他の制度のように必然的に強制力を「伝家の宝刀」としてちらつかせるような印象を与える。しかしハンディ

は確信が持てないので、身障者の人達に求めてもらい、意見を聞いたりモデルを作って実験したり苦勞した。しかし、この努力も定着したので一九七五年には、市立施設のみでなく民間施設等にも広げていくため、基準づくりの作業を開始した。それまでは市の施設、たとえば市庁舎の入口ドアーを自動化し、身障者用便器をつけるのに、障害者の人からアドバイスを

を受けたたり、専門誌の設計例を参考にしたりで、ケース・バイ・ケースで取り組んでいた。しかし、民間施設にも協力を呼びかけるためには、やはり一定の基準があった方が便利であることなどからこの作業に取り組んだ。

基準づくりは、今まで市立施設の整備改善に取り組んできた各局の技術部門の職員が集まった作業部会と、建築家・医

者・障害者の施設の職員と各局の部長が参加した委員会が担当した。作業部会は道路部会、建物部会、交通部会に分れ、障害者の意見や他都市の状況、専門資料などをたたき台にして素案を作り、委員会にはかるといって行われた。こうして各局の職員が自分達で一から苦勞して、今までたて割であったが、プロジェクト方式で共同作業をしてまとめた

キャップのある人々に対し、そのハンデ  
イ分の配慮をするのは社会の側の役割で  
あり、その必要性と役割を民間にも理解  
してもらい、積極的に取り組んでくれる  
ことが大切である、ということ。「要綱」  
という名称は使わず、手続的にもどうし  
ても協力できないというケースについて  
は止むを得ないということになった。こ  
うして「指針」は制定に至った。

#### 四 「福祉の都市環境づくり 推進指針」の概要

この「指針」は、このような意味で関  
係者の協力を基に進めることとされてい  
る。関係者とは、

- (一) 施設管理者
- (二) 市
- (三) 市民

を言い、それぞれの役割を明らかにして  
いる。

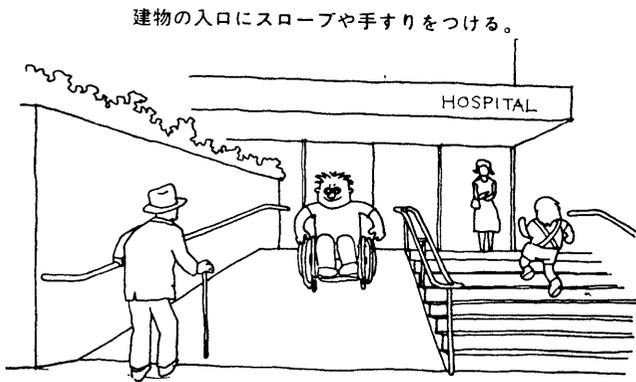
(一) 対象施設の管理者は、施設にハン  
ディキャップのある人々への配慮を盛り  
込んだ設備を行う。  
(二) 市は、市立施設を率先して整備改  
善するとともに、民間の相談に応じ指導  
を行う。配慮のされた施設へは、「障害  
者のための国際シンボルマーク」を交付  
し、市民へPRする。

(三) 市民は、この事業の趣旨を理解し、

障害者や老人への思いやりを持ち、必要  
な手だすけをする。

このように、三者がそれぞれの役割を  
協力し合いながら果せば、ハンディキャ  
ップのある人々も同じ社会の一員として  
ハンディに負けないで共に生きる基盤が  
整う。

以上の考え方に基づき対象施設を次の  
とおり定め、その施設管理者は建築確認  
申請等の前に、市長に協議を行うよう関



係者に呼びかけている。

- (一) 道路及びこれに付属する施設
- (二) 公園及びこれに類する施設
- (三) 公衆輸送機関
- (四) 延床面積一、〇〇〇㎡以上のもの

(ただし、純事務所及び住宅は除く)

(五) 公衆電話、郵便ポスト、各種自動

販売機その他これらに類するもの  
これらの対象施設を、この「指針」の  
中に盛り込まれている『整備改善基準』  
に基づいて整備改善することになる。こ  
の基準はともここに掲載できないが、

一応、①車いす使用者(歩行障害者)、  
②準歩行障害者、③視覚障害者、④聴覚  
障害者、⑤運動調節障害者、⑥高齢者に  
対象を分け、その行動特性及び設計上の  
考慮点・基準を示している。

#### 五 制度発足後の状況と問題点

事務屋の私が、見たこともない設計図  
面を見、聞いたことのない建築用語を聞  
きかじりながら、建築士・施主の方々と  
おつきあいをするようになり一年余が経  
った。最初は何やらわからなくて無我夢  
中であったが、最近何とか慣れてきて、  
ようやく問題点の一端が見えてきたよう  
な気がする。

まず制度発足後の状況としては、一応  
建物を中心に割合順調に整備が進んでい

る(昨年一年間の実績は表4のとおりで  
ある)。その中には、横浜スタジアムに  
車いす用観客席(スペース)を設けたこ  
と、車いす・寝台のまま乗れる「みどりの  
タクシー」が民間でとりくまれたこと、

ダイエー・ユニー・忠実屋などの大手ス  
ーパー、銀行の協力等もみられる。しか  
し一方、学校・ホテル・スイミングプー  
ルなどについては、統合教育・採算性・  
障害者への抵抗感などから一部協力を得  
られなかった例もある。また、新築・改  
築・増築計画のある建物は合わせて事前  
協議を行い整備を計ることができ、一応  
の成果が上っているが、特に計画がない  
既存の建物は、改善が全く進んでいない  
状況にある。

以上のような現状の中で、基本的に今  
後この取り組みをどのように展開させる  
べきか。

##### ① 障害者等との連携

この問題は、主体である障害者の問題  
提起と、その他の市民の理解を得ながら  
進めていかないと効果が上がらない。た  
えば前者の例として、盲人誘導ブロック  
(点字ブロック)がある。前述したとおり  
視覚障害者は、極度に緊張して街なかを  
歩く。そのとき歩車道の段差は、車道と  
の境を知る上での手助けになっていた。  
しかし、車いすにとって致命的な障害に

表一 横浜市福祉の都市環境づくり推進事業相談・協議等状況

昭和53年3月31日現在

施設の種別	相談件数			協議件数			シブホルマーク 交付件数		
	官公庁	民間	計	官公庁	民間	計	官公庁	民間	計
デパート	—	0	0	—	0				
スーパーマーケット・店舗	—	55	55	22(16)	22(16)		0	3	3
劇場・映画館・公会堂・集会場	6	1	7	6(5)	0	6(5)			
銀行(含金庫・公庫)・郵便局	1	10	11	0	13(11)	13(11)	—	2	2
図書館・博物館・記念館・美術館・展示場	1	0	1	1(1)	0	1(1)			
官公庁舎	4	0	4	2(1)	0	2(1)			
体育館	1	2	3	1(0)	0	1(0)			
陸上競技場・球技場	0	1	1	0	0	0			
幼稚園・小・中・高等学校	1	6	7	0	5(1)	5(1)			
養護学校	0	0	0	0	0	0			
大学	1	2	3	1(1)	2(1)	3(2)			
ホテル・病院	0	19	19	0	7(2)	7(2)			
身体障害児(者)福祉施設・老人福祉施設	0	2	2	0	1(0)	1(0)			
精神薄弱児(者)福祉施設・授産施設・生活保護施設外	0	0	0	0	0	0			
道路	5	0	5	5(5)	0	5(5)			
公園	2	0	2	2(0)	0	2(0)			
公衆輸送機関	3	2	5	1(1)	1(1)	2(2)	0	1	1
合計	25	100	125	19(14)	51(32)	70(46)	0	6	6

( )内は市の基準どおり整備が「可」のもの

民生局総務部企画課

なるので切下げをした。しかしそれは、視覚障害者から歩車道の区別がわからなくなつて危険であると言われ、盲人誘導ブロックを敷設することになった。とこ

るがひき方も一つ間違ると、方向を間違つて車道の方に歩いていってしまうことになる。視覚障害者への配慮は、この事業の中でも特に難しく、本人の意見を聞

かないとわからないことが多い。

以上の意味も含め、やはり障害者本人が社会に向つて、今の都市環境の不当さを訴えていってほしい。そして、自治体にも強く働きかけてほしい。そこで協力関係が生まれてくる。

また、後者の「市民の理解」の例として、音響式信号機の問題がある。前述のとおり、視覚障害者は音に敏感であるが、車道を横断するのは容易ではない。車の音がしなくても、横断途中に車がすつとんでくることはある。そこで、県警が音響式の信号機を交差点につけるようになってきた。歩行者用信号が青になると、童謡のメロディーが小さなスピーカーから流れているのを、横浜駅西口や上大岡駅前などで聞いた人がいると思う。しかし、あの信号機は一日中鳴っているもので、取り付け場所によっては住んでいる人がノイローゼになる。横浜駅西口の沢渡交差点近くにある交差点にとりつけられた音響式信号機の例がそれである。横断歩道の向うとこちらに菓子店と理髪店があるが、どちらのお店の人も、一日中「お馬の親子」を毎日聞かされてノイローゼになったので、県警に何とかしてほしいと文句を言った。すると県警では、「川崎駅前であつて好評であり、苦情は一さい出ていない。障害者にとって必要なのだから我慢すべきだ」と逆に説教をした

そうである。

しかし、やはりうるさいものはうるさい。それを、音の調節や時間制限をするという事後的・技術的対応で処理するだけでなく、基本的に考え直すべきである。県社協参事の藤村氏は、「この問題は、住民(たとえば町内会)に問題として投げかけたらどうであろうか。障害者の人が、危険だ、何らかの配慮が必要」というなら、他の方法を考えてみよう。自分達が、視覚障害者が来たら横断歩道の向う側までつれていってあげましょうなどといういろいろな意見が出るでしょう。障害者も含めて、皆で考え合つたら良いのです。そこに住民の意識変革もあり、町ぐるみの町づくり運動の出発点があるのではないかと、という趣旨のことを言っておられた。具体的な問題点を接点にして住民は変わるし、同時に理解が生れてくる可能性がある。このような意味で、この「福祉のまちづくり」は、行政のみが独断でやっていってはならないものであろう。一つの場として区民会議などの活用も考えられるであろう。そこで、事例を出して、皆でカンカンガク話合つてみたらおもしろいであろう。また最近では、各区に「福祉の風土づくり区推進会」もできた。そこでも扱えるであろう。

## ②—広い意味での都市づくりの中への位置づけ

この事業は、障害者や老人などハンデイクランプのある市民に対する物的な配慮を、という形をとっている。しかし、建物入口・公園などにある階段にスロープを併設すると、ほとんどの人がスロープを利用する、歩車道の段差解消により乳母車・買物バッグをころがして歩く主婦が大変喜んでいる、歩道橋はだれにとっても便利ではないなど健常者にとっても住み良い街づくりが取り組まれればかなりの問題が解決する。障害者・老人への配慮はよりきめが細かいことを要求するだけである。このような意味でも、これからの都市計画・再開発等の都市づくりの中に最初からこのような配慮を盛り込むという発想の転換(？)がほしい。

現状はかなりそのような方向に向かってきていると思うが、きめの細かさについては障害者は数が少ないし、という特

別扱いの考えも根強く残っており、さらにこのような事業を押し進めることが有効である。しかし、民生局は今まで都市計画の中にそのような意味で参加してこなかった。その辺の弱さを感じる。国に福祉省設置要求をした本市の中で、それに似たシステムは作れないだろうか。

## ③—市の努力の必要性

この事業は、市が率先して見本を示して始めて行政指導も効果上がるものである。施設の管理者は、社会的な責任で自主的に整備改善を行うのであり、市が助成することになるとその趣旨も貫かれなくなる。教育サイドの学校の改善、交通サイドの地下鉄へのエレベーター設置などは、困難な問題はいろいろあると思うが、何とか取り組んでほしい問題の一つである。

## ④—障害者の生活の向上

このような「福祉の町づくり」は、障害者の社会的自立を前提にせざるを得ない。住宅も確保でき、日常生活を送れ、働くことができて始めてこの取り組みが生きる。障害者のおかれている状況は、欧米に比べまだまだ厳しい。この面の取り組みが充実されないと「福祉の都市環境づくり推進事業」も、「福祉の風土づくり事業」も「安上がり行政」と批判されることになるだろう。三つの面の取り組みが、障害者の自立、市民参加につながっていった時に始めて真の「福祉の町」が見えてくるであろう。

## ⑤—国の取り組みの必要性

このようにこの問題は、きわめて地域性のある自治的な内容をもつが、そのことは国の責任をいささかも少なくすることはできない。欧米では、二〇年近くも前から「建築上の障壁」をとり除くために取

り組みを行っており、ほとんどの国では、法律や国の建築基準を定めて厳しい規制を行っている。

わが国においては、自治体が住民の取り組みに触発され、最近多く取り組みが始めているが、国としても建築基準法等主要な法律に基本的な基準を盛り込むか単独の立法措置を講ずる等の努力を行うべきである。確かに影響は大きい、自治体レベルで或る程度可能なものが、強大な権限と優秀な官僚を擁する国レベルにおいて出来ない筈はないと思う。なお十大都市主管民生局長会(一九七七年)の統一要望も出されている。

以上、筆の走るままに支離滅裂なことを書いてしまったが、最後に、民生局の努力、とりわけ私どもの努力がまだまだ不十分であるため多くの問題点を残していることを肝にすえて、今後も取り組みでいきたいと思えます。