まち運営会議(第126回)議事録(概要)

令和 4 年 5 月 26 日 18:30~20:15 自由が丘会館 3F 議長 卯月盛夫

議題 報告事項

- 1.JAPIC による自由が丘のまちづくりの未来プロジェクトの提言
 - ・JAPIC 概要及び国土・未来プロジェクト研究会活動概要 中川雄一(JAPIC 事業企画部 部長)
 - ・駅まち空間再構築プロジェクト提言の説明

チームリーダー 乾 靖(株式会社竹中工務店 まちづくり戦略室 専門役)

2. 自由が丘駅周辺地区の大規模な駐車場の立地によるインパクトについて

溝口秀勝(まち構造研究会)

3.その他

資料

- 1. 「JAPIC 国土・未来プロジェクト研究会」活動経緯
- 2. 国土造りプロジェクト構想4 「大都市の都心辺縁部における駅まち空間再構築」
- 1. JAPIC による自由が丘のまちづくりの未来プロジェクトの提言
- ●課長 JAPIC さんを招いてお話を伺うことができてうれしい。3 月のまち運営会議で少し紹介させてもらった。JAPIC は日本を代表する企業等が今後の日本の国土をどうしていくか考えている団体です。3 月に 12 の研究チームの発表があり、今日のチームは自由が丘と大阪の街をケーススタディとして取り上げて、「大都市の都心辺縁部における駅まち空間再構築」という題で提案された。我々もすばらしいご提案だと思っています。相談したところ「地元自由が丘でも提案させてほしい」と、ありがたいお言葉をいただいたので本日のことになりました。よろしくお願いいたします。
- ●中川です。本日は未来プロジェクトを研究している企業や大学などのメンバーのうち自由が丘に関係する 3名に来ていただいた。(自己紹介 竹中工務店の乾です。パシフィックコンサルタンツの石崎です。三菱地 所設計の河合です。)本日はこの4名でご説明いたします。私はJAPICの概要をお話しますが、みなさん手弁 当で、日本の将来のこと、国土のあるべき姿を提案しようと参加いただいています。(以下は資料の抜粋)

1. 日本プロジェクト産業協議会(JAPIC)について

沿 革 昭和58年4月 社団法人設立

会 員 43業種225社の団体・企業・地方自治体・大学・NPO等 で構成。年間延べ約1万人が国益・公益的立場で活動 企画、政策提言。

会 長 進藤 孝生 日本製鉄(株)代表取締役会長

副会長 宮本 洋一 (一社)日本建設業連合会 会長

佐藤 康博 (株)みずほフィナンシャルグループ取締役

小林 健 三菱商事(株)取締役相談役 中村 英夫 東京都市大学名誉総長

1. 日本プロジェクト産業協議会(JAPIC)について

活動目的

民間諸産業による業際的協力と産学官の交流 を通じて、叡智を結集し、国民の安全安心と 持続可能で豊かな社会づくりに向けて、産 業・経済、環境・資源・エネルギー、教育、 国土・防災・都市・地域計画等、立国の根幹 に関る事項の研究並びに実現活動を行うこと により、国家的諸課題の解決に寄与し、日本 の明るい未来を創生することを目的とする。

2. 国土・未来プロジェクト研究会における活動経緯

□研究会発足の背景ーインフラに対する国民の関心

2011年3月11日東日本大震災 ⇒ 防災・減災・国土強靭化の重要性を認識

2012年12月2日 笹子トンネル天井板落下事故 ⇒ 維持・修繕の重要性を認識



「新しいフロンティアを拓き、将来の社会経済の発展基盤を形成する インフラ整備」

「国民生活の豊かさを実感できる環境・景観の改善に資する インフラ整備」

は、インフラストラクチャー(下部構造)であるが故に、その重要性を忘れられがち

⇒ インフラ先進国であり、日本以上に成熟国家である 欧米諸国においても、積極的に取り組まれている。

国土・未来プロジェクト研究会とは

組織

最高顧問 中村 英夫 < JAPIC副会長>

委員長 藤本 貴也 <パシフィックコンサルタンツ株特別顧問>

委員・幹事 民・官・有識者により構成 <約50団体>

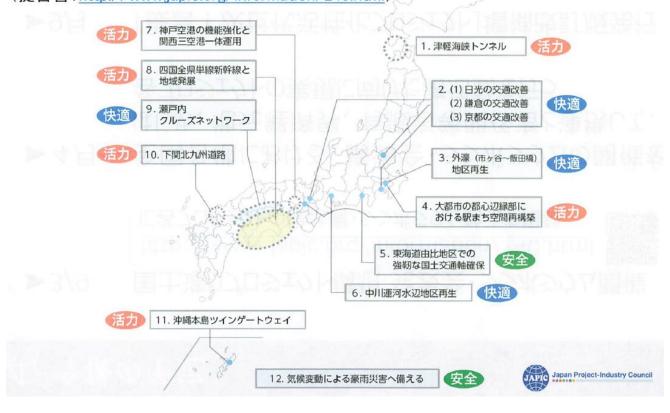
活動概要

- ·2015年8月 研究会設立。
- ・2017年11月「提言!次世代活性化プロジェクト」発行。
- ・国土の活性化に資するハード・ソフト両面にわたる具体 的なプロジェクトの提言・推進を行う。
- ・行政等、関係団体へのヒアリングや独自検討を行い、プロジェクトの実現に向けて取り組む。



□12の重点プロジェクト

(提言書: http://www.japic.org/information/240.html)



JAPIC提言プロジェクトのうち重点プロジェクトのフォローアップ

- プロジェクトごとにチームを再編し、以下について検討を行う
 - ·計画段階·設計施工段階
 - ・事業の必要性・整備効果
 - ·事業手法 (PFI他)
 - ・プレゼンテーションの方法(パース、アニメ、模型等)
 - ・発信方法(シンポジウム等)等について、 各プロジェクトの状況に応じて対外的にアピールできる内容を 検討する

4. 今後の予定

- ▶3/9 国土造りプロジェクト構想 発表会・シンポジウム開催 http://www.japic.org/information/240.html に各プロジェクトの提言書・シンポジウム動画を掲載
- ▶4月~ 全国各地における、講演会・シンポジウムの開催をはじめ、地元経済界、有識者等関係者と連携して、各プロジェクトの実現に向けた諸活動を行う
- ▶9月 「提言!次世代活性化プロジェクト」増補改訂版発行
- ●中川 先週は函館でシンポジウムを行い、大勢の方の参加があった。6 月に名古屋、9 月に静岡、年内には外濠プロジェクトのシンポジウムを検討している。以上で JAPIC の活動概要の説明を終わります。

●乾 このような機会を与えてくださってありがとうございます。「大都市の都心辺縁部における駅まち空間再構築」についてお話します。ここでは自由が丘と大阪の十三の 2 地区を取り上げているが、日本にはこれに相当する地区が多くあると考えている。かつて東京にグリーンベルト構想があったが戦後の混乱で実現できなかった。現在、都心部では基盤整備と都市再生が継続的に続いていて、郊外もリノベーションが進んでいる。しかし、皇居から 10~20km の地帯、ここに自由が丘、経堂、久我山などが入るが、そのリノベーション、再構築は立ち遅れている。そのために、まちの競争力・魅力が失われつつあることが大きな課題であると考えている。

提案の背景とねらい 大都市周辺の駅まち空間の現状と課題

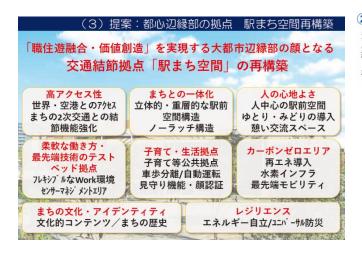
都心辺縁部の中心地となる拠点駅は、交通結節機能を 有するものの、多くの課題を抱える

 広場、人の溜まり空間の不足
 人と車両の混在 (車中心)
 緑・ゆとりの 欠如

 駅によるまちの分断
 まちの玄関口としての景観・文化・アイデンティティ不足
 防犯・安全面の配慮に欠ける

- (2)これからの大都市都心辺縁部のあるべき姿
 - ●グローバル化・世界の各都市間で競争が激化する中で優秀な人材を世界から呼び込むためには、「選ばれる都市」へ再構築が必要
 【世界の都市総合カランキング 2021 森記念財団】
 I London 2 New york 3 Tokyo 4 Paris
 ●分野別ランキング上位 10 位に東京は「経済」「研究問答」「立体、京流「京添 フストス」にないて

 - 人々を Place にひきつける要因は、「交流の機会」 「地域の寛容さ」「空間の美しさ」が重視される *the Knight Foundation 2010
- ●優秀な(若い)人材(を抱える企業)はアメニティ(リテールや飲食、医療、教育、娯楽、公園、公共交通へのアクセス等)が充実し、活気ある都市空間を求めている * Smart Growth America 2015 これからの大都市都心辺縁部の駅まち空間は"職住遊融合・価値創造エリア"へ、その玄関口の拠点駅周辺は"人を惹きつける駅まち空間"として再構築が必要である。 具体的には、次の 5 点が重要である。 ①都心への高アクセス ②商業・生活の混在 ③まちのゆとりと暮らしの快適性 ④価値創造を促す最先端技術に支えられた職住遊融合環境 ⑤世界とのリアル&バーチャルでの高いアクセス性

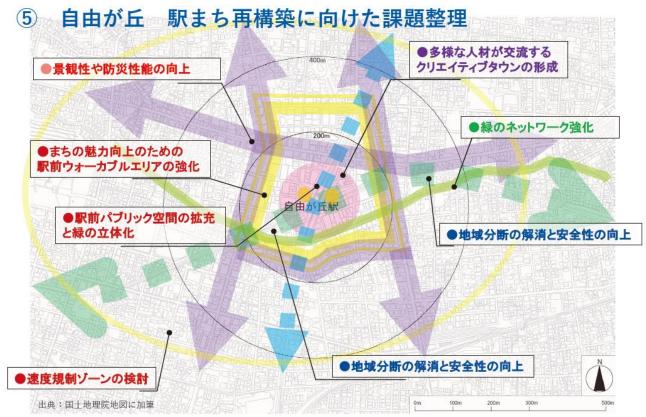




自由が丘の魅力と課題

- おしゃれな店舗が多く、広域的商業拠点で多くの来街者・周辺住民で活気がある
- 大きな建物は少ない、空が見える
- △ 自由が丘デパート、ひかり街等は共に「闇市」由来の建物、築年数が古く安全性に課題
- 路地・パサージュは心地よく魅力的 △ しかし、まとまった緑は少なくやや潤いに欠ける
- 駅から 200m 以遠は高級で高品位な住宅が拡がっている

- 周辺に大学が多く存在し、活力を感じるが △ まちとの連携が不足している
- 九品仏緑道は歩行者専用で休日は家族連れでにぎわう憩いの空間
- △ 子供を自由に遊ばせたりできる芝生の公園など、まとまった緑は少ない
- △ 道路整備が遅れ、自動車・自転車等と多くの歩行者が混在し、歩きにくい
- △ 鉄道の踏切が多く、歩きにくい △ 線路でまちが分断されている
- △ 鉄道高架下が低いため、緊急車両の通行に支障がある



まちのコンセプト;常に新陳代謝するまち トランスフォーメーション・フィールド 自由が丘

- ・自由が丘のまちの歴史文化を継承したまち 広域的商業拠点と融合した住みたく、居心地が良い街であり続ける
- ・クリエイティブ人材を吸引するチャレンジできるまち周辺大学とも連携し、様々な機能・施設導入による職住遊融合するクリエイティブタウンの形成
- ・ 緑があふれ、駅とまちが一体となるまち

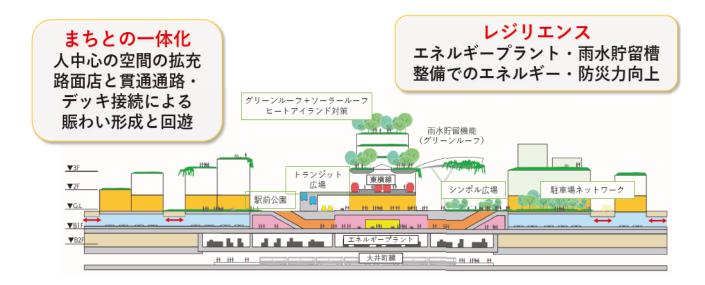
連続立体化と共に、まち全体が緑の丘となるウォーカブルなまち

構想案:将来イメージを以下のように自由に描かせてもらった。事業費・維持管理の課題は残る。

- ・まちとの一体化 (共同化・大街区化で立体化・重層的駅まち空間・多機能施設導入)
- ・ カーボンゼロへの貢献 (屋上緑化・太陽光パネル設置・水素インフラ・最先端モビリティ導入)
- ・ 人の心地よさ (緑のネットワーク空間、駅まちの緑の立体化)







*その他、ロンドン、サンフランシスコ、ニューヨーク、リヨンなど外国の地区の再構築の事例紹介があった。

- ●乾 最後に、今後の検討課題として次の3点を指摘しておきたい。
 - ・駅まち空間の再構築は、様々な事業が導入され、しかも中長期に亘る
- ・ 一体的なまちづくりを実施するためには、交通事業者、開発業者、公共事業者の連携できる仕組みと体制 づくりが必要である
- ・事業の効果を中長期の視点で評価することが大切である

JAPIC としては、世界に誇れる駅まち空間を再構築する気運を醸成していきたいと願って取り組んでいる。 ご清聴ありがとうございました。(拍手)

- ●議長 ご説明ありがとうございました。みなさんから質問を受けて可能な範囲で回答していただきます。
- ●代表 なぜ都心から 10~20km のゾーンはおしなべて再開発が遅れているのか。
- ●石崎 私たちもこれについて議論した。論文などでエビデンスが明らかではないが、このゾーンは比較的小さな住宅や商業がモザイク状に乱立して、再開発に向けて地権者の合意形成が難しくなったのが大きな理由だと思う。郊外は大きな地主さんがいたり、工場があって可能になった面があると思う。
- ●乾 都会の人口増の圧力が、ある時期にこのゾーンに集中した結果だと思う。
- ●とても良い、刺激的な未来プロジェクトだと思うが2つ質問したい。駅まち空間の再構築のために、駅周辺の 地権者の合意形成や計画地域周辺の住民の協力を得るにはどうするのか。たとえば緑の空間を増やすことや、 その維持管理に多額の費用を要すると思うが、駅舎の上なら東急だけが負担することになるのか。
- ●乾 従来の再開発の発想を変えて何かできないかと、思い切った絵を描いてみた。これが 100%実現できなくてもみなさんが良いと思うことは前進につながるという期待がある。経済的評価として高い床をつくるのでなく、生活の豊かさや幸福度、社会課題の解決をこれまでの経済的価値に置き換えて評価する、それが常識化すると資金調達も一歩実現に近づくのではないかと、JAPIC 内部でも議論している。
- ●素敵なプランをありがとうございました。ただ聞いていて実現にどれだけ時間がかかるか、だれが費用を出すかと思った。12 の重点プロジェクトの中には国が負担した方がよいと思うものもあるが、自由が丘のような駅まち空間に限っても、インフラ整備の実現には国も予算をつけることが必要であり、JAPIC はそれを要求する活動も併せて行っているのか。
- ●河合 12 のプロジェクトの中には国家としてやるものがあるとのご指摘だと思う。この 30 年間は国土をしっかりつくっていくという新たなプロジェクトはなかった。しかしヨーロッパではアルプスにトンネルを掘ったりして国と国をつなぐような多様なインフラ整備も進み、国力を高めている。私どもも国土交通省と話合いは行っている。国は道路予算をつけることでも苦労しているようだ。JAPIC は国土強靭化対策として国の予算を使うのは必要であるが、民間の資金を活用することも重要だと思っている。多様な財源の確保について検討することも我々の視野にある。

- ●石崎 財源の確保をどのように実現していくかについてはワーキングメンバーの中でも議論した。JAPIC の役割は何かについても話し合った。私たちは自由が丘をどうすると言っているのではなく、日本の各地にある駅まち空間が「素敵だね」と世界の人々にも認められるようになることを願っている。テレワーク、緑や公園、おしゃれなど職住遊の共存する、子育て中の女性も安心して暮らせる環境づくりを考えている。これを国の政策にも入れてほしいし、そうした気運が生まれるように対応したいと思っている。
- ●ウォ―カブルも自由が丘にマッチしている。再開発で下北沢や宮下パーク、六本木ヒルズなどが思い浮かぶが、そこではその後「こういうことは不十分だった」「こういう理由で実現が難しかった」ということが研究されているのか。
- ●乾 それぞれ時系列でどういうことが課題であったかについては不勉強でわからない。今回の我々のプロジェクトもそうした場所で実現したことを組み合せればできるのではないかと思っている。
- ●JAPIC は提言だけなのか、その実現にむけても動いているのか。
- ●中川 先日も函館で津軽海峡トンネルのプロジェクトについてシンポジウムを開いた。最優先で実現したいという北海道経済連合会や市民の大勢の参加があった。JAPIC は世論を盛り上げ、北海道庁にも働きかけている。こうしたプロジェクトの実現のためには、最後は地元の熱意が大事で、その気運が盛り上がるように、国へも将来の日本のためになると働きかけている。
- ●そのとおりで、地元が盛り上がらなくては国も動かないと思う。地元とすり合わせながら実現に向けて動くことがいいのではないかと思う。
- ●中川 ご提言として受け取らせていただく。
- ●いまはテレワークして、インターネットで買い物ができる。これからは住みたいまちの内容も変化するだろうと思う。駅の前のまちに行きたくなる、商売したくなるには、まちにどんな条件を備える必要があるか知りたい。
- ●乾 行きたくなる動機づけが大事だと思う。うまくいっている都市には人と人が交流する場所がある。緑の空間もその一つだ。地価の高い所でもオープンスペースがあることに重要な意味があると提案させてもらった。それといろんな人たちがいるということも受け皿になると思う。特に子育て世代のお母さんが暮らしやすいということは、みんなが集まってくることにつながると思っている。
- ●石崎 まちに来た人が出会える場をつくるということは大事だ。そこに住みたいという人が何を求めているか知りたくて自由が丘に来たときに、道路が狭くて人と車が混在し安全でないのはダメだなと感じた。空間の安全性は重要だ。JAPIC の中村英夫先生は「日本の駅前は美しくない。ヨーロッパの駅前は美しい。空間の美しい所に人は滞留する」と言われた。まちに緑が多い、美しい装いがある、安全であるということが人を惹きつけると思う。我々の提言では重視する要因として「交流の機会」「地域の寛容さ」「空間の美しさ」を挙げている。
- ●駅周辺が立派になったときに、地価や家賃が高くなり、子育て世代が住めなくなるということはないか。
- ●石崎 我々の所得も上がりたいですね。30年間停滞している平均給与所得を上げる動きを進めたい。
- ●乾 フランスのリョンの例だが、写真にあるような立派なアパートにいろんな社会層の人に住んでもらう方策を行政がとっている。これからは都市に多様性が求められ、それがないと魅力のないまちになってしまうと思われる。それを可能にする住宅政策を国や地方自治体も考えていかないといけないと思う。
- ●先ほど人を惹きつけるまちの要因の説明があったが、私がまちへ出かけるときの要因は「元気」「いやし」 「感動」である。元気は交流、いやしは緑、感動は絵画など文化の本物にふれることにつながると思う。
- ●乾 中村先生からも芸術を含む文化の観点はとても大切であるので、考えておくように言われている。我々も まちづくりの中では重要と思っている。
- ●河合 本物にふれて感動を与えることのできるまちづくりは大事だ。まちには書店もあったらよい。私はこのような組織体があり、みんなでまちづくりを進めている自由が丘に感動した。
- ●ご提言ありがとうございます。とても参考になりました。自由が丘でもジェイ・スピリットの「グランドデザイン」、 目黒区の「未来ビジョン」があり、それらと重なる部分が多いと感じたが、JAPIC さんはその実現にむけてジェイ・スピリットや行政とコラボする考えはあるのか。
- ●中川 自由が丘のような組織があり活発に活動している所に関しては、私どもと対話をとおして徐々に気運

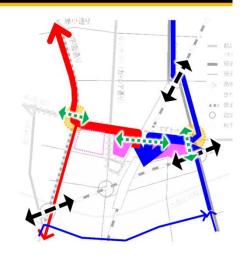
を盛り上げたらとよいと思う。JAPIC をうまく使っていただきたい。気運醸成の応援団としてでもよい。JAPIC としては引き続き対話して私たちができることを模索していきたいと思う。

- ●課長 すばらしいご提言ありがとうございました。自由が丘は「グランドデザイン」にあるウォ―カブルなまち、インフラ整備や鉄道立体化を目指し、いま再開発も進んでいるが、行政はそれらの実現のために「未来ビジョン」で目標を 2050 年の未来を描いていくことを考えている。新たに生み出される公共空間をどう使いこなして、どう人を呼び込むか悩んでいるときの 3 月にこの発表を聞いて感動した。区としては JAPIC さんと目指すところは同じだと思っているので、連携しながら、いま気運醸成で JAPIC を使ってほしいとありがたいお言葉をいただいたので、我々は行政計画で何ができるか考えながら、まちづくりを進めていきたい。
- ●議長 私も一言。2点ある。東京は戦前にグリーンベルト構想があったが失敗した。スプロールを許してしまった。その評価を踏まえての、いま 10~20km 圏に緑を増やすことの説明が十分に伝わってこなかったように思う。もう一つは夢がある図であるが、駅の上に緑、駅の周辺にも緑のこれほど多い空間をつくろうとしている。これはいまその場所にいる地権者がその緑のゆたかな空間の周りに高層のビルが何棟もある絵があるので、そこに移ることを前提にしないと成り立たない。この緑の空間をつくるのに何を担保するか、その広さはどうなるか、すでにまちの状況を考えてつくったジェイ・スピリットのグランドデザインやそれをもとにつくることになる目黒区の未来ビジョンとの差をどう調整するかなどが課題になると思う。以上、感想です。今後の話し合いに期待して申しました。提言のご説明ありがとうございました。みなさん拍手をお願いします。(拍手) 今後ともどうぞよろしくお願いいたします。次の議題に入ります。
- 2. 自由が丘駅周辺地区の大規模な駐車場の立地によるインパクトについて
- ●溝口 自由が丘では駐車場の附置義務緩和を目指して駐車場の地域ルールを策定すると聞いている。その参考になると思うものを用意した。現状は①駐車場は足りている ②駐車台数はまちの規模に対して少ない ③まちの幹線道路は未整備である ④道路がいまのままで再開発に伴い大きな駐車場ができると、自動車の交通量が増えて道路が混雑してしまうと考えられる。これはウォーカブルなまちにすることと両立しないかもしれない。

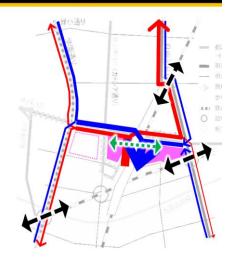
再開発に伴う交通量の変化から、駐車場の配置と特に車の出入りの動線を考えなければいけない。現在は 道路が狭く踏切があり、車利用者にも歩行者にもさらにストレスを感じるまちになる。数年後に、ごく一部分で 歩道ができてもまち全体では車と人の混在する関係は続く。大規模な駐車場ができれば、その周辺の小さい ビルに附置義務駐車場をつくらないでその大規模駐車場を利用できるようにすれば、ビルの更新にもつなが ると言われている。

自由が丘の自動車の交通量の一日のピークははっきりしない。平日の方が交通量は多い。南北の幹線道路、特に学園通りが多いが、一般的な幹線道路に比べれば非常に少ない。学園通りとすずかけ通りの交差点は混雑している印象があるが、平均するとそれほどでない。混雑の原因は踏切にあると考えられる。

左折IN・左折OUTの場合



右左折を組み合わせる場合



一般的に大きな駐車場では、警察から車は左折イン、左折アウトにするように指導される。いま仮に I-29 街区と東街区を一緒にして駐車場の出入口をすずかけ通り側に設置すると、車がどのような動線で出入りするかを図に示した。この線の太さは駐車場を利用する車の通行台数を表して、現状のすずかけ通りを通過する交通量の I.5 倍くらいになる。したがって駐車場ができることによって、すずかけ通りはいまの 2.5 倍の交通量になる。これが歩行者にどんな影響を与えるか。駐車場の出入口のほかにも、近くの交差点で右折車が多くなり、横断する人に待機する時間や安全性で影響がでると予想される。仮に右折イン右折アウトもありにするとどうなるかの図も示す。動線が片方に偏らないことになる。駐車場出入口の両側にある交差点の車による負荷が軽くなる。歩行者にとっては車の滞留が分散されるので横断しやすくなる。

車と歩行者の流れを考えるとき、駐車場の位置のほかに、そこを利用する車の駐車場に入る前と出てからの動線を検討することも大事になってくる。今日はここまでです。

- ●議長 ありがとうございました。とても興味深いご提言でした。質問を受けます。
- ●シミュレーションで車の流れのイメージがつかめた。自由通りの踏切がまだあるときにそこの渋滞への影響はどう考えているか。
- ●溝口 右折イン右折アウトありとすると、線が細くなり踏切の影響を受ける交通量が少なくなる。右折ありは踏切が残っている現状では、車や人に「やさしい」、駐車場の出入りの仕方になる。
- ●左折イン左折アウトにした場合に、出入口の西方面から入る、東方面へ出たい車が迂回することで住宅街の道をかなり利用することにならないか。そのシミュレーションは可能か。
- ●溝口 結構難しい。この図の矢印は南北の幹線道路やすずかけ通りの双方向の交通量調査のデータを使っている。住宅地内のデータはないのでシミュレーションは難しいが住宅地に入り込む車の台数は少ないだろう。
- ●左折インにすると、車が自由通りを南下して、東横線の踏切の地点からひかり街に沿った一方通行の女神通りを利用し、すずかけ通りとの交差点で右折してから駐車場に入ることになる。この交差点と狭い女神通りが歩行者にはストレスを受ける場所になるのではないか。
- ●溝口 そういう所を含めて、きめ細かく見ていかなければいけないと思う。この再開発エリアは歩行者天国のエリアと重なるので、その時やイベント時の駐車場の利用について検討しておかなければならないだろう。
- ●学園通りで目黒通り方面から南下する車と、環八方面から北上する車とではどちらが多いのか。
- ●溝口 南から北へ向かう車が 6 対 4 の割合で多い。左折アウトにすると図に示したように駐車場利用の車はすずかけ通りと学園通りの交差点で右折して目黒通り方面へ向かう方が多くなる。
- ●駅周辺で車が詰まるなら、将来的なことだが熊野神社の下にトンネルを掘って緑小通り辺りから駐車場を 結ぶようにしたらどうかと思っている。
- ●溝口 まち構造研はもう少し現実路線で考えているので、インフラ整備ができるならバリエーションは増える。
- ●議長 駐車場の問題はとても重要で目黒区も検討しているようだがどうですか。
- ●カトレア通りの西側に再開発のビルができたら、そこの駐車場の出入口もすずかけ通り側になるのか。
- ●課長 まだ検討の段階で決まっていない。我々も共同化ができるように駐車場の地域ルールをつくってご支援できないか一緒に考えているのがいまの段階です。
- ●1-29 の説明会があったときに、左折イン左折アウトでいいのか確認したら行政はそれで間違いないと回答した。今日の「右折あり」はシミュレーションとしての考えととらえてよいか。
- ●係長 左折イン左折アウトが一番安全であるとされているので、計画はそれに沿って進められている。右折ありの場合はまちの交通量がどうなるかがシミュレーションで示されたが、右折ありになるということではない。
- ●街並み形成委員会でも再開発組合にこの点について質問し話し合った。しばらくは左折イン左折アウトで 実施し様子をみて、出入口付近や他の場所で歩行者の安全性や車の渋滞など支障がでてきたら、見直すな どの対応を検討したらどうかということになった。
- ●議長 重要な問題を溝口さんが発表いただきました。ありがとうございます。(拍手) 次回は6月28日の予定です。みなさん、本日はありがとうございました。まち運営会議を終了します。