

## 意見の要旨と市の考え方

### ■全体について

項目	意見の要旨	意見数	市の考え方
全体について	実現可能な素案ができて喜ばしい。人と車の流れは、整理されと思うので早急に整備を進めて欲しい。	12	平成19年度に歩行者デッキ等の詳細設計を行い、平成20年度から22年度にかけて整備を行う予定です。
	50年、100年先を見すえた誰もが使いやすく、「この町に住んでみたい」と思えるような再整備であって欲しい。	1	今回の計画は、西口駅前の緊急課題である「歩行者と車両の分離による安全性と快適性の確保」、「バス停の集約化」、「駅前の渋滞解消」を早急に図ることを目指したものです。 また、当計画に基づく整備効果を踏まえながら、安全で快適な生活が送れるまちを目指し、注1)横浜・鎌倉両市一体整備計画(案)を実現していきたいと考えています。

\*注1)については、11ページを参照

## ■ 歩行者デッキのルートなどについて

項目		意見の要旨	意見数	市の考え方	
歩行者デッキのルートなどについて	素案に賛成	歩行者デッキは、利便性が向上するため賛成である。	7	歩行者と車両を分離することが安全性、快適性を高めるという視点から、歩行者デッキは有効であると考えています。	
	景観	歩行者デッキは、景観に十分配慮し、周辺に馴染むようなものにする。 (デザイン、色合い、材質等の検討を行うこと。)	10	本計画区域内の柏尾川は、鎌倉市景観計画の「柏尾川ベルト」に位置付けられていることから、西口駅前の特性を踏まえ、周辺の景観と調和のとれた形態となるよう考えています。なお、平成19年度に予定している詳細設計の中で十分配慮します。	
		歩行者デッキは、柏尾川の景観を著しく損なう。	4		
	バリアフリー	歩行者デッキに老人、障害者の視点でバリアフリーに対応したエレベーター等を設置して欲しい。	13	土地利用や構造的な制約はありますが、誰もが利用しやすい歩行者デッキとなるよう、平成19年度に予定している詳細設計の中で可能な限り工夫をして取り入れていきたいと考えています。	
	アクセス	歩行者デッキは、多方面からアクセスできるようにして欲しい。	4		
	幅員	歩行者デッキの幅員は、十分に確保して欲しい。	4		
	屋根・風除け	歩行者デッキに屋根、風除けを設置して欲しい。	11		
	ベンチ等	歩行者デッキに広場的なスペースを作りベンチ等を設置して欲しい。	4		
	学生の誘導	歩行者デッキへの学生の誘導について十分検討して欲しい。	3		学校関係者には、計画の説明を行っています。登下校時の歩行者デッキの使用方法については、今後も調整を図ります。
	デッキの延伸	バス停の集約化は、栄光学園方面への歩行者とバスの出入りの錯綜が課題である。歩行者デッキを栄光学園方面へ延伸し、バス出入り口を跨ぐかたちにして欲しい。	4		歩行者の安全性、快適性の確保やバスの円滑な運行に向け、土地所有者である神奈川中央交通(株)と歩行者デッキの延伸の可能性について検討していきたいと考えています。

歩行者デッキのルートなどについて	デッキの追加	朝夕の混雑を解消するため、大和橋に沿って河川を横断するデッキを増設して欲しい。	5	バス停を集約化(暫定)することと歩行者デッキを設置することにより、大和橋の歩行者通行量は減少し、混雑は解消されると考えています。 なお、歩行者デッキの増設は、日照等の関係で隣接住民の理解が得にくい、用地の確保が難しい、河川管理者の理解が得られないため、困難であると考えています。
		栄光学園の生徒と玉縄台方面からの歩行者の安全性、利便性を考えるとバス折り返し場から反対側の歩道にもデッキを追加して欲しい。	4	歩行者デッキの追加は、日照等の関係で隣接住民の理解を得にくい、用地の確保も難しいため、困難であると考えています。
	必要性の否定	歩行者デッキは、利用者が限定されるとともに交通混雑の緩和にはならない。	7	歩行者デッキは、誰もが利用しやすいように可能な限り工夫したいと考えています。なお、歩行者と車両を分離することで、交通混雑が緩和されると考えています。
	自由通路との接続	歩行者デッキによりエレベーター前のポケットパークが薄暗くなるので位置の検討をして欲しい。また、自由通路に円滑に誘導して欲しい。	2	土地利用や構造的な制約はありますが、誰もが利用しやすい歩行者デッキとなるよう検討していきます。
	歩行者専用橋	デッキを架けずに、大和橋や新富岡橋の脇に歩行者専用橋を架けて欲しい。	5	歩行者デッキは、歩行者と車両を分離することにより安全性と快適性を確保するとともに、バス利用者を安全にバス乗り場まで誘導する目的を持っています。歩行者専用橋ではその目的が達せられないものと考えています。
	その他	地震時の対応はどう考えているのか	1	阪神淡路大震災レベルの地震に対応できる設計を行います。
		河川占用延長が長いと河川管理者の理解が得られないことはあるのか。	1	柏尾川の管理者である神奈川県と協議を行ってきましたが、河川の占用は、維持管理上、最短距離の横断が原則であると回答を得ています。このため歩行者デッキは、柏尾川を直角に横断する形状とします。
		歩行者デッキをつくってもどういう問題が残るのか。	1	西口駅前の緊急課題である歩行者と車両を分離することにより、安全性と快適性が確保されるため、特に問題は残らないと考えています。
		歩行者デッキは、市道となるのか。	1	市道認定に向け、道路管理者と協議を行っていますが、神奈川中央交通(株)の所有地にも関係することから、神奈川中央交通(株)とも協議を行います。
		歩行者用には、川をまたぐ高架橋をつくる。	1	柏尾川をまたぐ歩行者デッキ(高架橋)を整備します。

■ 駅前のバス、タクシー、一般車の乗降場などの施設配置について

項目	意見の要旨	意見数	市の考え方
駅前の乗降場などの施設配置について	施設配置については、素案で可である。タクシー停車の幅はできるだけ広くとったほうが良い。	1	駅前の限られた用地を有効に活用した施設配置を行います。
	この素案で交通(人・車)の流れがスムーズになるかどうか、専門家の意見を聞く必要がある。	1	交通の円滑化が図られるよう、交通管理者(警察)等と協議を行っています。
	東口駅ビルに多くの税金をつぎ込むのに対して、西口案が歩道橋、歩道整備のみの現実に疑問を感じる。	1	今回の計画は、西口駅前の緊急課題である「歩行者と車両の分離による安全性と快適性の確保」、「バス停の集約化」、「駅前の渋滞解消」を早急に図ることを目指したものです。その内容は、歩行者デッキの設置、バス停の集約化(暫定)、駅前の乗降場の整備などとなっています。また、当計画に基づく整備効果を踏まえながら、安全で快適な生活を送れるまちを目指し、注1)横浜・鎌倉両市一体整備計画(案)を実現していきたいと考えています。
	駅前には、バス乗降を中心とし、タクシー、一般車の利用は、現バス折り返し場に集約する。	1	特に、朝のバス利用者数が多く、駅前のスペースだけでは、乗降することは困難であるため、素案で示した施設配置が最良であると考えています。
	駅前のタクシー乗り場までの横断歩道は、車の流れを円滑にすることにならないし、特に夕方の雨降りは、視界が悪く危険である。タクシー乗り場、一般車乗り場の場所を再検討すべきである。	1	本来は歩行者デッキからタクシー乗車場、一般車乗降場への階段を設置すべきですが、タクシー乗車場、一般車乗降場のスペースが狭く、階段を設置することができません。したがって、横断歩道が必要となり、素案で示した施設配置が最良と考えています。これを基に交通管理者(警察)と協議を行っています。
	近隣の人々の了解、工事費がかかるなど問題はありますが、駅前を立体化し、2階にバス、一般車を乗入れさせる。	1	バス、一般車を2階に上げるスロープを整備するには、駅前の用地が狭く、構造的・技術的に困難と考えています。
タクシー乗り場と一般車乗車スペースを入れ替えた方がよい。駅前広場内で公共交通と一般車の動線を分けることができる。	2	笠間橋(通称:くるくる橋)方面からの一般車の流れを円滑に導くためには、素案で示した乗降場の配置が最良と考えています。これを基に交通管理者(警察)と協議を行っています。	
バス	ミニバス路線の増加など公共交通機関を便利にして利用促進すべきである。神奈中に協力要請してほしい。西口にも江ノ電バスが乗入れられるようにしてほしい。	3	ミニバス路線の延伸や増便については、バス事業者と協議をしていきます。また、バス路線のあり方については、注1)横浜・鎌倉両市一体整備計画(案)の中で検討します。
	ドリームランド行きのバス停はどのようになるのか。	1	乗車バス停は現在のバス折り返し場に全て集約化(暫定)します。将来は、注1)横浜・鎌倉両市一体整備計画(案)においてバス停の再編を行う予定です。

\*注1)については、11ページを参照

駅前の乗降場などの施設配置について	タクシー	大和橋にタクシー降車場を設ける案には賛成である。	1	交通の円滑化が図られるよう、交通管理者(警察)等と協議を行っています。
		タクシー降車場は2台では足りない。	1	大和橋上の一般車の駐停車を防止するためには、タクシー専用の降車場を配置することが有効です。また、交差点の信号待ちなどの歩行者の安全性を考慮した場合、素案で示した台数が適当であると考えます。これを基に交通管理者(警察)と協議を行っています。
		タクシー乗り場は、駅直近が良いため、再検討して欲しい。	1	特に、朝のバス利用者が多いことから、バス降車場を駅に最も近いところに配置し、一般車乗降場は、笠間橋(通称:くるくる橋)方面からの一般車を円滑に導くために素案で示した位置に配置しました。これを基に交通管理者(警察)と協議を行っています。
		タクシー乗り場に段差があって乗りづらいが、解消されるのか。	1	タクシー乗車待ちの方の安全性を確保するため、段差を設けますが、タクシーに乗車しやすいよう乗車口部分の段差は解消します。
		大和橋南側を拡幅するなどしてタクシー待ち場を設けて欲しい。	1	駅前の交通処理が難しくなるため困難です。
	障害者用車寄せ	障害者用の車寄せは、エレベーターの直近が良いが、障害者の意見を聞きながら配置計画をして欲しい。	6	障害者用の車寄せについては安全で利用しやすいよう、関係機関と調整を図りながら、適切な位置に設置し、歩道形状も検討します。
		障害者用車寄せの歩道をゆるやかにして欲しい。	1	
		障害者用車寄せを整備した場合、現在のエレベーター横の障害者車寄せはなくなるのか。	1	現在の障害者用車寄せは、そのまま残します。
	一般車	一般車の乗り入れ規制や長時間駐車対策をして欲しい。また、駅前ではなく他の場所に一般車の乗降場を設置できないか検討して欲しい。	11	駅前の渋滞を引き起こす時間帯の乗り入れ規制や長時間駐車対策については、交通管理者(警察)と協議を行います。また、駅前の乗降場以外には一般車の乗降場を設置できる用地はありません。なお、特定の車だけを乗入れさせることはできません。
		一般車の駅直付けは、無理である。一般車の乗り入れは、妊婦、障害者、老人の車のみですれば渋滞緩和になる。	3	
		駅前の県道西側道路上に人待ちの駐車が見られるが、最低限の道路幅員になるように改良して欲しい。	1	
	マナー	一般車については、交通ルールの遵守も必要である。	4	交通管理者(警察)と連携し、交通ルールやマナーの遵守について周知・啓発に努めていきたいと考えています。
	左折レーン	新富岡橋の左折レーンの増設は、今すぐにも実行すべきである。	2	左折レーンの増設は、新富岡橋前交差点の改良工事と一体的に行なう必要があるため、それだけを先行し、整備することはできません。

駅前 の 乗 降 場 な ど の 施 設 配 置 に つ い て	配置に反対	乗降施設が1箇所にまとめることは、出入り口が渋滞し、安全でないので反対である。	1	現在、一般車の乗降場がなく、渋滞を引き起こしていますが、一般車の乗降場を設置することにより、渋滞が緩和され、安全かつ円滑になると考えています。なお、今後も交通管理者(警察)と協議を行います。
	その他	歩道はなるべく広く確保願いたい。	2	安全で円滑な人の流れが確保できる幅員を検討します。
		フラワーセンターから栄光学園方面への左折は、左折延長が長すぎる。また、曲がりやすいように交差点の形状を改良して欲しい。	2	安全で円滑な交通処理に向け、交差点形状の改良を検討します。
		駅構内への商品等の搬入車両の駐車スペースは、別場所にJR東日本(株)が設ける。	1	JR東日本(株)とは、新たな場所に荷捌きスペースを確保するよう調整を行っています。
		一般車・バス走行レーンは、自転車の走行を禁止する。	1	自転車の走行については、今後、交通管理者(警察)、道路管理者と協議を行います。
		大和橋、新富岡橋を車両専用にし、利用法を再検討する。	1	歩行者デッキを整備しても、地上レベルを歩行する方などがいますので、大和橋、新富岡橋を車両専用にするには困難と考えています。
		一般車乗降場とバス走行レーンの間に柵を設ける。	1	一般車乗降場の利用者の安全性を確保するため、柵を設置します。
		県道から駅前広場への右折レーンが短いことが自動車混雑の原因になっているので、県道の栄光学園方面は右折禁止とし、その分で駅前広場に向かう右折レーンを倍の延長にする。	1	右折禁止や右折レーンの延長については、交通管理者(警察)や県道を管理する神奈川県と調整します。
		障害者の送迎は、玉縄交流センターを利用しているが、歩行者デッキの階段を駐輪場の裏の河川側の通路へ降ろせないか。	1	河川側の通路は、神奈川県が管理している柏尾川の管理用通路です。河川管理上支障があるため、階段の設置はできないとのことです。
		大和橋前の横断歩道は残るのか。	1	歩行者デッキを整備しても、地上レベルを歩行する方などがいますので、大和橋前の横断歩道は残ります。

## ■バス停の集約化について

項目		意見の要旨	意見数	市の考え方
バス停の集約化について	賛成	バスの集約化は、安全性、利便性の向上につながり賛成である。雨天時の朝、横浜方面へのバス利用者のバス待ちの列が並び、周辺住民が迷惑している。	3	バス利用者や駅利用者の安全性、利便性の向上を図るため、神奈川中央交通(株)の協力を得て、バス停の集約化(暫定)を行い、将来は、注1)横浜・鎌倉両市一体整備計画(案)においてバス停の再編を行う予定です。
	バスの出入り口	バスの出入り口を柏尾川側につくれないか	3	現バス折り返し場と柏尾川側の県道とは高低差があるため、出入り口を柏尾川側に設けた場合スロープが必要となり、そのため折り返し場のスペース不足によるバス停の集約化(暫定)計画が困難となります。
		バスの集約化においてバスの出入り口を駅側にずらせれば、延伸するデッキの延長が短くてすむ。	1	現バス折り返し場とすかいらーくとは高低差があるため、出入り口を駅側に移動した場合スロープが必要となり、そのため折り返し場のスペース不足によるバス停の集約化(暫定)計画が困難となります。
	分散が良い	バス停の集約化は必ずしも改善にはならない。乗客とバスが集中することになり、特に雨天時に安全でスムーズな走行が可能か心配である。	5	バス停の集約化(暫定)において、バス乗り場の安全性について十分配慮するとともに、渋滞を引き起こしている交差点の改良などについて、今後も交通管理者(警察)などと協議を行います。将来は、注1)横浜・鎌倉両市一体整備計画(案)においてバス運行を行う予定です。
	その他	バス折り返し場周辺の土地を買収し、本格的なバスターミナルをつくる。15年前、西口整備促進協議会で提案している。	2	今回のバス停の集約化(暫定)については、周辺の土地(すかいらーく、立体駐車場)を含め、実施するものです。
		神奈中の考え方を教えてほしい。乗客の待ち合わせ用建物等を建てる計画はあるのか。	2	神奈川中央交通(株)とは、バス停の集約化(暫定)に関して基本的に了解を得ています。今後、施設等については、協議を行います。
		集約化にあたっては、デッキの降り口、乗り場等について入念に検討し、また、混雑・混乱のないよう配置や誘導の仕方に配慮してほしい。	3	神奈川中央交通(株)と調整し、誰もが利用しやすく、混雑、混乱のないバス乗り場になるように配慮します。
		工事中もバスがスムーズに運行され、学校の行事、スケジュールに支障のないようお願いしたい。	1	工事期間中は、利用者の方が支障、混乱をきたさないよう、交通管理者(警察)や神奈川中央交通(株)とともに、全体スケジュール、整備工程を検討し、配慮します。
		神奈川県が、横浜方面行きのバス停の先の駐輪場をバス停にする計画はないのか。	1	バス停の先の駐輪場は、都市計画道路の用地で、バス停の計画はありません。現在、西口駅前の駐輪場が不足しているため、暫定的に設置しているものです。
		バスの集約化を実施した後、バス停の整備が進んだらバスの集約化の整備が無駄にならないか。	1	今回のバス停の集約化(暫定)については、西口駅前の課題解決を図るべく、神奈川中央交通(株)が、自社所有地において鎌倉市域での整備計画と連携し実施するものです。将来は、注1)横浜・鎌倉両市一体整備計画(案)においてバス停の再編を行う予定です。その後の土地利用は、神奈川中央交通(株)が有効に活用していくものと考えています。
バスの集約化において土地を買う計画ですか。	1	バス停の集約化(暫定)に伴う用地は、神奈川中央交通(株)の所有地です。市としては買収の計画はありません。		

\*注1)については、11ページを参照

■ その他

項目	意見の要旨	意見数	市の考え方	
その他	市民参加	もっと地元の人意見を大切に計画して欲しい。また聞いた意見は計画に反映させて欲しい。	3	今回の意見募集は、広く利用者の意見を取り入れることを目的としています。また、頂いた意見は可能な限り計画に反映させます。
	一方通行	大船駅西口自転車駐輪場前の道路を北側方向の一方通行にできないか。駅前広場に入出入りする自動車動線が錯綜しないほうが良い。	1	交通の円滑化が図られるよう、交通管理者(警察)、道路管理者と協議を行います。
	横断歩道	新富岡橋側から県道を渡る横断歩道もデッキで代替されるから不要になると思う。	1	歩行者デッキを整備しても、地上レベルを歩行する方などがいますので、新富岡橋側から県道を渡る横断歩道は残します。
	駐輪場	駐輪場が少ないので、既存の大船駅西口駐輪場を拡充整備するなどして欲しい。また、自動二輪車の駐車スペースを確保して欲しい。	3	バス停の集約化(暫定)に伴い、駐輪場の設置(約1,000台)を計画しており、その中で自動二輪車の駐車スペースも検討します。また、既存の西口駐輪場においても改築時に自動二輪車の駐車スペースを検討します。
	自転車連絡通路	大船駅西口と東口を安全に通行できる自転車通行路を設置して欲しい。	3	西口と東口を行き来する自転車通行路については、地形上及び構造上の制約により設置が困難です。
	柏尾川の蓋がけ	新富岡橋と大和橋の間の柏尾川を暗渠化し、立体的に利用するなど活用できないか	8	大和橋と新富岡橋間の蓋がけについては、柏尾川の管理者である神奈川県と協議を行ってきましたが、河川の維持管理上支障をきたすことから許可できないとの回答を得ているため、立体的な利用は困難です。
		橋や蓋がけはいけないのに、歩行者デッキだったら良いのか	1	蓋がけについては、柏尾川の管理者である神奈川県から河川の維持管理上支障をきたすため、許可できないとの回答を得ています。今回計画している歩行者デッキは許可される範囲内です。
	便利な開発	西口を使って利用する住民に便利な開発(銀行やすかいらーくなどの施設の誘致、存続)を願う。	2	今回の計画は、バス停の集約化(暫定)を一つの目的として行う事業です。すかいらーくの土地を含めて整備するため、ご理解をお願いします。
整備方針	整備方針について、答えありきでむりやり結論を出しているように見える。ロジックの組立で大きなミスを犯している。	1	大船駅西口駅前の安全性、快適性の向上を目指し、平成10年1月注1)横浜・鎌倉両市一体整備計画(案)を策定しました。その後、ドリームランド線の廃止など社会経済情勢が変化したため、当計画の見直しについて横浜市と協議を行ってきましたが、計画区域内に整備課題があることから、計画の見直し及び実現までに時間を要するため、地域住民と行政が協働で平成15年3月注2)26の短期的方策をまとめ、そのうちの6方策を既に実施してきました。 今回作成した鎌倉市域での整備計画における整備方針については、26の短期的方策のうち実施に向け進めるとした11方策を取り入れ、西口駅前の緊急課題である「歩行者と車両の分離による安全性と快適性の確保」「バス停の集約化」「駅前の渋滞解消」を早急に図ることを目指したものです。	

\*注1)については、11ページを参照

注2)については、12ページを参照



その他	将来の交通	交通の流れが、将来どのようにかわるのか考えているのか	1	周辺での開発等により、将来の交通量は増加するものと予測しています。今回の計画は、西口駅前の緊急課題を解決するものであり、将来的には、その整備効果を踏まえながら、注1)横浜・鎌倉両市一体整備計画(案)を実現したいと考えています。
	渋滞の解消	県道阿久和鎌倉線の信号間隔の距離が短いため渋滞している。ここを解消しない限り渋滞は変わらない。	1	渋滞解消に向け、交通管理者(警察)、道路管理者である神奈川県と協議を行います。
	自由通路との連絡	自由通路との連絡は、狭く、見通しが悪い。動線の改善をお願いしたい。	2	円滑な歩行者動線を確保できるよう、自由通路と歩行者デッキの接続方法を検討します。
	照明	西口は駅前なのに暗い。照明に配慮し、明るい西口にして欲しい。	1	ご意見を踏まえて検討します。
	交通規制と経路の見直し	人車の総合的な交通規制と公共交通機関の経路の見直しが先決である。巨額の資金を投じる前に社会実験を行なう方策もある。	2	今回の計画は、西口駅前の緊急課題である「歩行者と車両の分離による安全性と快適性の確保」、「バス停の集約化」、「駅前の渋滞解消」を早急に図ることを目指したものです。また、当計画に基づく整備効果を踏まえながら、安全で快適な生活が送れるまちを目指し、注1)横浜・鎌倉両市一体整備計画(案)を実現していきたいと考えています。
	JR東日本(株)の駐輪対策	JR東日本(株)利用者の駐輪は、JR東日本(株)にも対策を申し入れる。また、例えば、駐輪場から直接改札を経由しホームに降りられるような施設をJR東日本(株)に求める。	2	ご意見は、JR東日本(株)に伝えます。
	駅前の交通量の減少	車両進入を制限するよりも交通量を減らす方法を考えるべきである。ナス・ステンレスの前にあるJR東日本(株)の広大な敷地に例えば、新大船駅を開設すれば良い。	1	今回の計画は、西口駅前の緊急課題である「歩行者と車両の分離による安全性と快適性の確保」、「バス停の集約化」、「駅前の渋滞解消」を早急に図ることを目指したものです。また、当計画に基づく整備効果を踏まえながら、安全で快適な生活が送れるまちを目指し、注1)横浜・鎌倉両市一体整備計画(案)を実現していきたいと考えています。
	信号機の設置	駅前のスペースに信号をつける計画はあるか。	1	駅前に新たな信号機を設置することは、円滑な交通処理ができなくなるため、考えていません。
	警察協議	警察との協議は3月までに終わるのか	1	交通管理者(警察)との協議は、今後も引き続き行ないます。
意見の回答	市民の意見の回答は、市のホームページに公表されるのか。	1	意見に対する市の考え方は、ホームページにも公表します。	

\*注1)については、11ページを参照

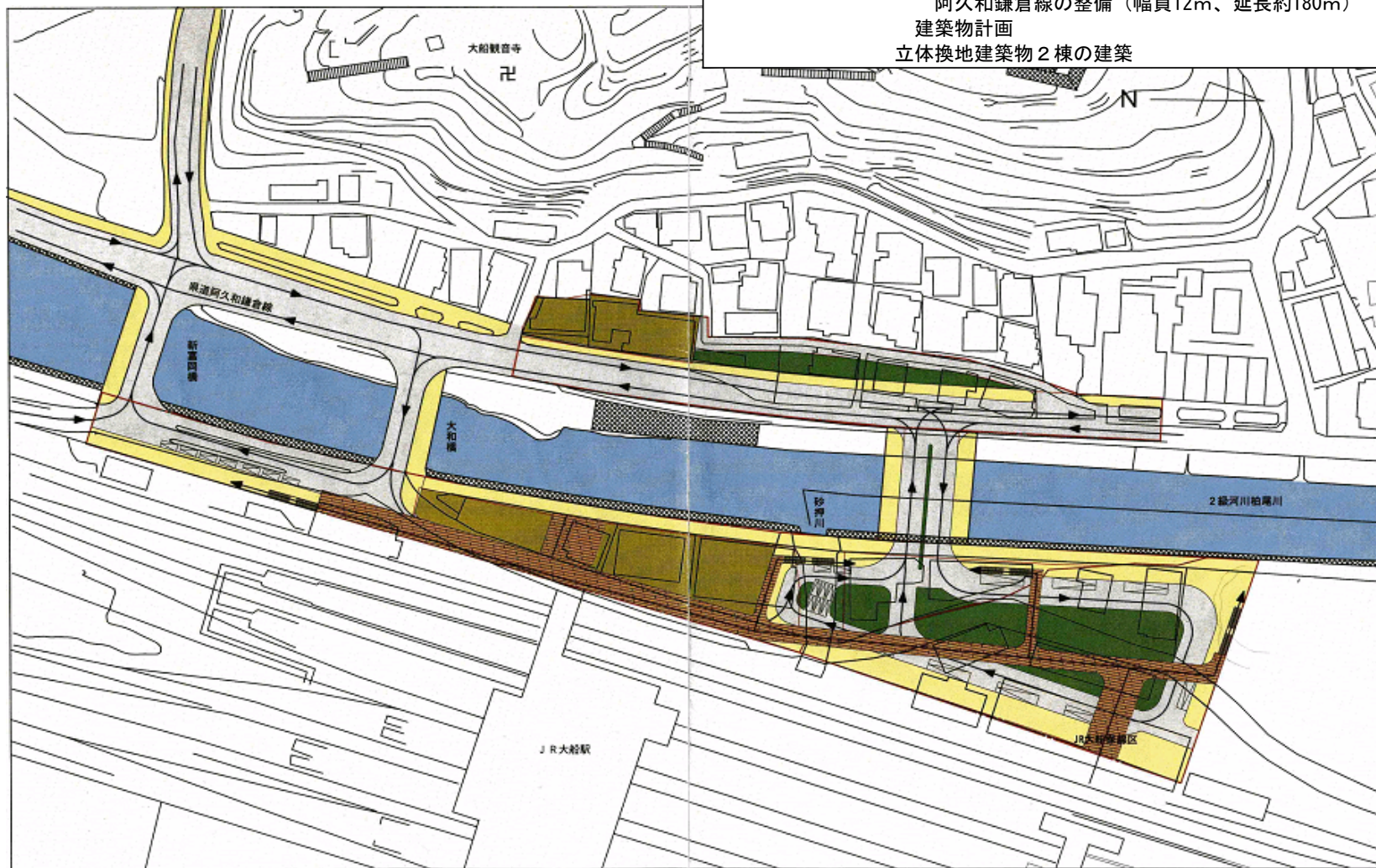
	横浜市の計画	横浜市の計画を聞きだし、更なる計画を検討すること。	1	横浜市独自の計画は予定がないと聞いています。今回の整備効果を踏まえながら、注1)横浜・鎌倉両市一体整備計画(案)を実現していきたいと考えています。
--	--------	---------------------------	---	---

\*注1)については、11ページを参照

注1) 横浜・鎌倉両市一体整備計画(案)

大船駅西口地区の課題等の解決のために、横浜・鎌倉両市にわたる一体的な駅前広場や歩行者デッキ等の整備を行うと共に県道阿久和鎌倉線の整備を行う計画です

(事業計画案の概要)		平成10年1月策定
・地区面積	約1.4ha	
・事業手法	横浜市：街路事業(予定) 鎌倉市：沿道区画整理型街路事業(予定)	
・事業主体	横浜市、鎌倉市(予定)	
・主な事業概要	公共施設整備 駅前広場の整備(約0.6ha) 阿久和鎌倉線の整備(幅員12m、延長約180m) 建築物計画 立体換地建築物2棟の建築	



注2) 26の短期的方策

地域住民と行政、関係機関とが協働して安全で快適な大船駅西口駅前とする目的で検討を重ね、都市基盤に関する整備方策をまとめたものです。

