

第5回公共交通の利便性向上検討会議 議事発言録

【委員長】

では、会議の公開についてお諮りします。

今回の会議では鉄道の延伸と地域公共交通についての課題の整理と取組の方向性について検討いたします。これまでと同様、事務局の説明までは公開で行い、その後の意見交換は非公開で行うこととしたいと思いますけれども、いかがでしょうか。

<各委員、非公開に同意>

【委員長】

ありがとうございます。では御異議ないということなので、意見交換については非公開ということにさせていただきます。

では、ここから議事に入ります。本日は、次第にありますように、2つの議事ですね。鉄道延伸の課題の整理と取組の方向性について、それから地域公共交通の課題の整理と取組の方向性についてとなります。

ではまず、事務局からの説明の方よろしくをお願いします。

【事務局】

資料1、資料2の説明。

【委員長】

ありがとうございました。

では、これ以降は、委員同士による意見交換となりますので、大変恐縮ですが、傍聴の方、記者の方におかれましてはこれにて退席をお願いいたします。

<傍聴者、記者退席>

【委員長】

では再開をいたします。

質疑応答の前に、事務局から何か補足説明などがありましたらお願いいたします。

【事務局】

特にありません。よろしくをお願いいたします。

【委員長】

それでは、質疑に入りたいと思います。

今日はある意味締めくくりなので、1つ1つ確認をしていきたいと思います。

まずは、資料1を御用意いただきまして、順番に行きますかね。資料1-1の7号線につきまして、何かお気付きの点などございましたらお願いいたします。

【委員】

ちょっと見落としかもしれませんが、直通先が増えるような観点についてどこかに記載がありましたでしょうか。

要は、乗り換えをしなくて行けるエリア、永田町とか、乗り換えなしで行けることそのものも売りと思うのですが、そのことはどこかに反映されていなかったでしょうか。

【事務局】

特に反映はしておりません。

【委員】

乗換回数の低減みたいな話もありますが、乗り換えがゼロという、永田町エリアなどに直通で行けるというのも、売りとして入れておくのもいいという気がいたします。

【委員長】

ありがとうございます。この点はどうでしょうか。

【事務局】

12号線も8号線も同じ表記になると思いますが、その表現を入れるということにしたいと思います。

【委員】

共通であるので、せっかくなら少し謳っておくといいと思います。利用者にとって乗り換え抵抗は小さくなく、乗り換え駅の混雑も緩和しますので。

【委員長】

それでは、3つの路線に追加をするということによろしいですね。ありがとうございました。

【委員】

あとは少しコメントみたいな話を追加しますと、岩槻からの乗車見込み人数が少ないということ、つまり東川口の4割程度という点については、ひっくり返して考えると4割もいるということです。かなり離れたエリアにも関わらず4割もいる。

だからこれについては、評価指標に基づく分析結果を極めてニュートラルに書いていただいているわけですが、少ないという見方もあるかもしれませんが、むしろ多いという見方も可能だということを示しコメントしたいというのが1点です。

あとは、課題の整理の上から3つ目の「岩槻駅での東武野田線と延伸線の接続

方法について、「実現性が担保されていない」は、もちろん課題ではあるのですが、他の路線に比べるとむしろ熟度が高い部分があるがゆえに、こういったことが言えるという面があります。

だからこれはもちろん、課題として弱みにも見えるわけですが、むしろそれが課題になること自体が熟度が高いという強みの裏返しでもあるということ、少しコメントしたいと思いました。とりあえず、以上です。

【委員長】

ありがとうございます。

1点目について、今日が最後なので、ここをこう直すといいということをおっしゃっていただけると事務局としても助かると思います。

【委員】

8号線だともっと少ないわけですから、この表現でも悪くないとは思いますが、今申し上げた点が読み取れない、ネガティブに聞こえるようだったら、何か工夫しないといけないということになるかもしれません。

【委員長】

意外と多いというコメントの指すところは、どこでしたでしょうか。

【委員】

【評価指標に基づく分析結果】の1つ目の需要予測の表の下にある部分です。岩槻駅では東川口駅の4割程度で、中間駅では少ないと書かれています。4割程度ということに対して、いろいろな見方がある、4割程度存在しているという言い方もあるかもしれません。

【委員長】

事務局いかがですか。

【事務局】

そうしますと、4割程度でと少しネガティブに聞こえるところを、もう少しニュートラルにという捉え方でよろしいでしょうか。

【委員】

コメントぐらいのつもりでいたのですが、委員長も含めて、その辺が同感ということもおありだったとすると、4割程度存在している、なお中間駅では少ないとか、そういう表現かと思います。

【委員長】

では、4割は少しニュートラルな書き方にすることによってよろしいですかね。

【事務局】

取組の方向性の3番目で、乗車人数を増やす方策に取り組んでいくとしているのですが、これはこれでよろしいでしょうか。

【委員】

よろしいと思います。競合する大宮経由の路線があるにもかかわらず、そういった意味では評価できるところは評価していいという気がします。

もっと競争力を高めれば、もっと多くの利用者が期待できるようになるという趣旨からも、これでよろしいと思います。

【事務局】

4割程度存在するけれども、もっと乗車人数を増やす必要があるということは、矛盾しない、対立関係ではない、そういう整理の仕方でよろしいということでしょうか。

【委員】

ポテンシャルを高めることに取り組むということになります。

【委員長】

4割程度存在するという修正でよろしいですかね。

【事務局】

1点確認させていただきたいのですが、資料下段の延伸線の強み弱みのところでは、今、分析結果のところコメントをいただいたかと思うのですが、岩槻からの乗車見込みが少ないという形で、弱みの方で整理をさせていただいておりますが、この点についていかがしたらよろしいでしょうか。

【委員長】

弱みの②ですね。

【事務局】

御提案ですが、4割程度というところについては、例えば、②については、結節点である岩槻からの乗車人員については4割程度であるけれども、今後更に伸ばしていく必要があるというニュアンスで書かせていただく形でいかがでしょうか。

【委員長】

いかがでしょうか。

私の直感だと、この駅別乗車人員の棒グラフを見ると、岩槻駅は、もともと岩槻市の中心の駅でしたから、本当はもっとあって欲しいわけですよ。

だから、そういう意味では、弱みに書いてあっても良いかと思います。確かに事実として、4割あるというのは、ニュートラルに書いておいて、その他のところは今のままでも結構ではないかと思いますがいかがですか。

【委員】

そうですね、今、委員長がおっしゃったとおりの趣旨が読める文章ならいいと思います。岩槻からの乗車見込みが少ないというと、1つの駅として岩槻からの乗車人員が少ないだけで終わってしまいますが、もともと非常に中核的なところ、1つの市の中心だったわけですから、岩槻の本来のポテンシャルに照らして乗車見込みが少ないというような趣旨にすると分かりやすくなるという気がいたします。

【委員長】

岩槻はさいたま市の副都心ですよ。だから結節点であり副都心でもある岩槻からというふうにと書くと、もっと頑張れみたいな雰囲気が出るのではないですかね。

【委員】

そうですね。

【委員長】

では、弱みの②のところは「結節点であり、副都心でもある岩槻からの乗車見込みが少ない」と書いておきましょうか。

よろしいですか。その他、7号線につきましてどうでしょうか。

【委員】

課題の整理と取組の方向性の2段目と5段目に関わる場所です。

2段目が中間駅周辺のまちづくりで、新駅のことを言っています。他方で5段目は、浦和美園駅周辺のことを言っていると思うのですが、取組の方向性で見ると、まず2段目の方は、目白大学云々ということが2行あります。その後に、浦和美園と岩槻地域ということで、ここの部分も中間駅のまちづくりが含まれてくると思います。

前回、久保田委員長から、浦和美園の話が出てきて、確か渋滞がひどくて、例えば施設立地の支障になっているという話が印象に残っております。つまり、岩槻とか、浦和美園が、さいたま市の副都心として扱われていくということであれば、当然人が住んでいる場所でもありつつ、目的地がしっかり立地している場所と位置付けるべきだろうということになります。そうすると、5段目の渋滞緩和の効果の延長上で、そういう施設の立地が、岩槻から浦和美園までの間の、特に岩槻駅、浦和美園の周辺にできて欲しいということが、取組の方向性にあつた方がいいと思います。

つまり、今の5段目ですと、渋滞緩和の効果が十分に反映されるようにと書いてあるのですが、何に対して反映されるのかが、少し見通しにくいので、具体的に施設立地や、副都心としての拠点性の向上などは、5段目の取組の方向性に入れた方がいいと思いました。

【委員長】

事務局いかがでしょうか。

【事務局】

ありがとうございます。

浦和美園のまちづくりについては、区画整理をやっていますので我々として認識が落ちていたのですが、大分未利用地がありますので、そういったコメントも含めた形で整理させていただきます。

【委員長】

渋滞の話ですが、これは日常的に渋滞しているというよりも、スタジアムが満杯になった後、試合の直後にすごいことになるということですね。

ですから、この1番下だけを見ると、そのことが伝わらないかもしれない。いつも渋滞しているように見えるかもしれない。

だから、スタジアムがあるという非常に特殊な土地であって、特異日の特異時間にも渋滞をさせないようにしなくてはいけない、そういう土地ですよ。

その効果が、スタジアムに駅ができれば、かなり期待はできるだろうと思います。少しその辺を分かるように修正をしていただけますか。非日常的な状況についても耐えられるような感じですね。

ありがとうございます。7号線につきまして他よろしいでしょうか。

【委員】

埼玉県北部からのアクセス性が高まるということをもう少し謳ってもいい気がします。

スタジアムに起因する今の道路混雑についての話ですが、北部から鉄道だけを利用して行こうとすると、一旦南におりて、武蔵野線を使って東西移動し、また北上することになります。そのため、途中駅からバスに乗ったり、マイカーで行ってしまったりということになりますので、今の話に絡むだけでなく、そもそも論の北部からのアクセス性が高まりますので、北部のことについてどこかで売りにしてもいいという気がいたします。

【委員長】

ありがとうございます。確かにおっしゃるとおりですよ。あらゆる方向からスタジアムに行きやすくなるということですから。強みの④になりますかね。

【委員】

そうですね。「延伸事業には北部からのアクセス性も確保され、埼玉スタジアムへの交通渋滞を解消する効果もある」と、今の話をつなげるとそのようになるかと思えます。いかがでしょうか。

もともと北部からのアクセスはスタジアムだけに限らず、埼玉県民にとって非常にありがたい話ですので、それを象徴的に書くのであれば、スタジアムに引っかけ書いて書くということかもしれません。

【委員長】

なるほど。

【委員】

今の話ですが、強みの⑤に「浦和美園、岩槻、大宮間のネットワークは、それぞれの都市の拠点性を高めるポテンシャルを有している」とありますが、むしろその拠点性を高めるだけではなくて、県内北部からのアクセス性の向上ということを入れていけば、取組の方向性の4段目の、県内交通ネットワークが向上するというところにも入れていくことができると思います。

【委員長】

なるほど。確かに、方向性にも入れたい話ですね。では、これも追加していただくということでもいいですかね。

ありがとうございました。他よろしいでしょうか。事務局もよろしいですか。7号線については大体これでよろしいですか。

【委員】

取組の方向性の1段目の「B/Cの前提条件である、まちづくりや快速運転の実現性を確保し」というところは、実は少し確認がいます。実現性を確保しというところが、なかなか難しい表現だなと思います。これは、いわゆる関係者調整のことを指しているのか、あるいはどういう快速運転形態が現実的かといった検討のレベルなのか、これを報告書として発表した後に、疑問が出るかなという気もしまして、いかがでしょうか。

【委員長】

事務局お願いします。

【事務局】

快速運転につきましては、延伸協議会の方でも課題として出されております。快速運転を行うことで、通過駅となる自治体もありますし、またSRがどういふふうにかえるか、安全運行とか、混雑による遅延とか、いろいろな問題がありますので、そういったものを全てクリアして関係者が納得いくような形で、実現性が確保されるというふうを考えております。

【委員】

これは既に、まちづくりのあり方や快速運転のパターンについては検討が尽くされていて、ある案についての実現性を確保していくという関係者調整のレベルを指していると思ってよろしいわけですか。

【事務局】

快速運転についてはそうですが、まちづくりはもう少し広く、農振農用地とか含んでおりますので、上位計画の策定に向けた関係者調整になります。さいたま市だけでできないところもありますので、そういうところも含めて事前のレベルでの協議をしていくということになります。

【委員】

それから、精査はコストだけでよろしいでしょうか。

コストを精査していく、つまり、前半で実現性について謳い、それを継いであとはコストの精査だけとすることについて、特に支障がなければこのままでいいのですが、一応念のための確認です。

【事務局】

コストが一番大きいかと思いますが、他にどういった要素があると思われますか。

【委員】

例えば、委員会の中でもお話ししましたが、サービスレベルです。既に協議会で決定されていて、もう触らないのであればそれでもいいのですが、サービスレベルの考え方について深掘りする余地がまだあるかということがあります。また、既存線も含めた運賃、速達性に関する議論も混在しますので、制度のことも含めて精査していくということも考えられます。

あまり広げず、重要な要素であるコストで代表しているのかもしれませんが、実際は、事業化の検討に当たっては、制度のことも出てくることになります。また、そもそも論のサービスレベルについても、具体的に詰めていくと、更に柔軟にバージョンアップする余地もあるという気もしています。

【委員長】

表現としてはどうしましょう。案があればお願いします。

【委員】

今の話は、確かに大事なことなのですが、コストだけを精査の対象とすると、他のことについて検討の柔軟性が狭まるかもしれないとの趣旨なので、等を付けるとか、あるいは、コストに限定せず、コスト等所要の精査を進めていくとする方法もあると思います。

【委員長】

事務局、お願いします

【事務局】

委員の御助言を参考にさせていただいて、見直しをさせていただきたいと思えます。

【委員長】

ありがとうございます。そういうことでよろしいですね。

【事務局】

8号線、12号線も同じ表現になっていますので、統一させていただきます。

【委員長】

はい、分かりました。では7号線は以上でよろしいですか。

では続きまして、12号線についてお願いします。今のコストのところは同様です。その他のところでお願いします。

【委員】

弱みの①の $B/C=0.95$ であるというのは、これは弱みだけれども、手が届くという意味で強みに近いという気がします。この表現は、何か他に考えられないでしょうか。

【委員長】

いかがでしょうか。次の8号線の $B/C=0.68$ のところと同じ表現というのともどうかという感じはしますね。

0.95でありわずかに1に及ばないと書いておきますか。

【委員】

そのように修正します。

【委員長】

では、惜しいという表現に直してください。他どうでしょう。

【委員】

前にもお話しした考え方になりますが、弱みの⑤の所沢市の人口が7.7%減少するということは、結構衝撃的な表現だと思うのですが、このことは、政策的には、だからこそ早い延伸が必要ではないかと考えることもできます。

つまり、これは単に弱みとして、人口を外生的な前提として受け入れるのではなく、延伸することによってその減り方が緩和するかもしれない、あるいは、下げ止まるかもしれないといった、まちづくり面からの政策的な見方が当然考えられますので、その辺をうまく滲み出せないかという気もしております。いかがでしょうか。

【委員長】

事務局としてはいかがでしょうか。

【事務局】

課題の整理の4段目で、「鉄道と合わせて、まちづくりの事業化の検討を進める必要がある」としていますので、その中に人口が減少していく中で、コンパクトシティの考え方を踏まえて、減少を食いとめるような活性化について触れていきたいと思っております。

【委員】

そうですね。そういう明示をすると政策的に見ましてよろしいと思います。

【委員長】

そういうことでお願いします。

【委員】

今の取組の方向性の上から2段目の「運行に支障が出ない方策」という表現が分かりにくいように思えますが、どういう意味でしょうか。

【事務局】

現在表に出ているものとしましては、都内で車両基地の検討をしているということで、増便が必要なのに増便に対応した車両の置き場がないということが課題として表にできる話がありますので、そういった増便に対して、どの程度の用地があったり、県内にスペース等を確保するといったことによって、どのぐらい都内にお客さんを流せるのか。

また、逆に、目的地として、新座、所沢を目指していくようなまちづくりをしていくということになるかと思えます。

【委員】

輸送力増強には、列車本数や編成両数の増などがありますが、例えば車両基地というお話をされましたが、車両基地が確保されたとすると、日暮里・舎人ライナーのような混雑率にはならない、そういう見込みや試算があったのですか。

【事務局】

混雑率は、現在の見込みでは163%に上昇してしまいますので、まず増便しないことには難しいと思っています。

ただ、東京都とこういった込み入った話をまだしていませんので、どのぐらい増便が技術上可能とか、増便による価格がどのぐらいあるとか、そこまで踏み切れるかどうか分かりませんが、そういった対応が考えられるということです。

【委員】

一般の方がこれを読んだとき、施策がイメージされにくいことが考えられるので、もう少し具体的に書くか、あるいは輸送力増強策というふうに表現する方法もあるという気がいたしました。

【委員長】

今の取組の方向性の2段目ですが、改めて読んでみると、後半に「まちづくりによる需要創出の規模を検討していく」と書いてあって、これもよく分からないところがあります。つまり、あまり混雑しないように、まちづくりを抑制するということですか。

【事務局】

どちらかというとも規模というか、目的地とするような、雇用を生み出すような場所という意味です。逆に、そこから住民が都内の方に流れますので、それは駄目だとすれば、そういう条件をもとに、まちづくりの形とか、どういう用途でま

ちづくりしていくかということをお願いと思って書いたのですが、ちょっと伝わらないということですか。

【委員長】

小林一三みたいなことを考えたということですね。規模というか、むしろ逆方向にお客さんが乗るようにという話ですね。規模ではないですね。

【委員】

「需要創出のあり方を検討していく」ということになりませんか。

【委員長】

いいですね。

【事務局】

「都内の混雑率の上昇の見込みを踏まえ、輸送力増強策やまちづくりによる需要創出のあり方を検討していく」という直し方でよろしいでしょうか。

【委員長】

よろしいですね。ありがとうございました。
その他、12号線どうでしょうか。

【委員】

2つありますが、1つ目は、先ほどおっしゃったB/Cが1に達してないけれども、8号線とは違うというところです。前回少し発言をしましたが、単純に利用者便益だけを見ると、実は総費用を超えていて、ただ並行する路線が強いところにありますから供給者便益のところマイナスとなっているところが、特徴的だと思います。

ですから、多分、利用者便益を更にどう確保していくのかというところが大事だと思いますので、課題の整理で、利用者便益だけを見ると、総費用を超えてはいるが、更なる上昇が必要だという感じで整理をした方が、8号線との区分にはなると思いました。

2つ目は、弱みの⑦ですが、大泉学園町から東か西かで、検討状況に差があるという事実を述べているわけですが、一方で、12号線は都営交通ですから、運営主体の問題もあると思います。

確かに、新宿線の本八幡駅のように、千葉県に1駅だけ入るケースもありますが、新座市で埼玉に入って、清瀬市でまた東京に入って、東所沢でまた埼玉に入るという形で、今までになかったケースですから、都営交通が運営しているところも、弱みのニュアンスに入ってくるかもしれない。

でも、課題の整理や取組の方向性には、最後の5段目で、答申で示されたというところで包括されるということなのかもしれない。以上2点でございます。

【委員長】

ありがとうございます。事務局どうでしょう。

【事務局】

供給者便益が少ないということは、路線を他社から引っ張ってきてしまうために、競合他社にとっては運賃の減収になってしまうということで、あまりよろしくない結果だと思っております。

ですので、これもいかに沿線の利用者を増やして、目的地あるいは居住地を増やすことによって、競合他社にも同じように流れて、そのマイナス効果とプラス効果が相殺されるような取組をまちづくりの中で行っていただければいいと思っております。

そういうことを含めない前提での数字ですので、マイナスとなった部分を改善することを一緒に考えていくということによりよいかと思っております。

【委員長】

表現としてはどうなりますか。先ほど御提案があったと思っております。

【事務局】

先ほど先生から言っていたいただいた表現を参考に、工夫をさせていただきたいと思っております。

【委員長】

それでよろしいですか。都と県の複雑な関係はどうでしょうか。

【委員】

東京都の関係ですが、この後報告書にとりまとめる際に、今まで先生方から言われた趣旨、ニュアンスを文章にしますので、そこで工夫していきたいと思っております。

東京都の関係については、言われたように、埼玉に入って、清瀬に入って、また埼玉に来るといふ、これまでにないパターンなので、事業主体をどう考えるか本当にゼロベースに近いところになっていきますので、ここをあまり入れ込みすぎると、東京都の方も構えてしまうところもあるかと思っております。

要は一体整備の手法がどういったものが考えられるか、ここから研究を始めなくてはいけないという段階だと思っておりますので、強みと弱みがどこまでどう入れられるか、もう少し事務局の方とも議論して、報告書をとりまとめる段階で再度確認いただければというふうに考えます。

この場で、こういった表現というのはかなり厳しいかと思っております。以上です。

【委員長】

ということで、いかがですか。

【委員】

確かに、強み弱みというところに書き込むと、東京都との関係はよく理解ができます。

他方で先ほどの供給者便益のマイナスも踏まえると、12号線の場合にはどうい

う運営形態にすればいいのかが、他の路線と比べて、少し重視して考えなくては
いけない課題というふうに理解をしています。その点は報告書の中で課題として
整理いただくということで、差し支えはないかと思えます。

【委員長】

ありがとうございます。

【委員】

供給者便益、利用者便益の観点を入れ込んだ方がいいと思えますので、事務局
の方で作業していただければと思います。

【委員長】

はい、ありがとうございました。それでは12号線は以上でよろしいですか。

【委員】

表現の点で2点あります。まず沿線の状況の図が粗くて、2本の赤い線の説明
もないので、もう少し綺麗にして、赤い線の説明も入れていただきたい。これが
1点目です。

2点目は、費用便益分析結果の表です。何年度価格とか、価格年次を示してお
く必要があると思えますが、それぞれの路線で、まちまちなので入れてないとい
うことでしょうか。単位も書いてないので、最低限単位を、また、事情が特にな
いのであれば、何年度価格かについても記入していただけると良いと思えます。

【委員長】

2点いただきましたけど、事務局いかがですか。

【事務局】

まず、単位は付けさせていただきます。予測年次も特に隠すものではないの
で、それも表記させていただきます。

【委員長】

地図はどうですか。

【事務局】

具体的にどこを通るというのは、この辺りということにしたのですが、もう少
し見やすいように、凡例等を付けたりして、変えさせていただきます。

【委員】

線路の幅を表しているのですよね。

【事務局】

ゾーンというか、塗ってしまってもよかったのですが、裏に用途地域が入って
いて、その色が見えなくなってしまうので。

同じく8号線も同じような形になっていますので、凡例を付けて分かりやすくしたいと思います。

【委員長】

結構珍しいですね。この2本の線の間だというのは、それはそれでかなりのことを言っている感じはしますね。

【事務局】

駅の候補地みたいなものを示して結ぶという方法もあるかと思うのですが、そこまでやらない方がいいと思ひまして。

【委員長】

もう少し表現を模索してください。

【事務局】

分かりました。

【委員長】

よろしくお願ひします。

【委員】

おっしゃるとおりと思ひます。例えば赤い線の境の辺りにある土地は、売却を控えるかもしれません。だから、ぼやかした方がいいと思ひます。もう出回っている絵であればいいのですが、もしそうでないとしたら結構センセーショナルな絵になるかもしれません。

【委員長】

ということでよろしくお願ひいたします。

では、12号線その他よろしければ、8号線お願ひします。

【委員】

取組の方向性の2段目に「上位計画（総合計画など）の策定を目指していく」とありますが、この上位計画というのは誰が作るのか、沿線市のことを言っているのか、県のことを言っているのか、その辺が分かりにくいのですが、いかがでしょうか。

【事務局】

上位計画としてイメージしているのは、総合振興計画や都市計画マスタープランになりますので、市のものという理解で書いております。

県の方でいきますと、もう少しぼんやりしたものになります。この沿線地域をどうしていくかという具体的なまちづくりになると、市のものと理解できるかと思ひます。

【委員】

一般の人が見たときに、誰が作る上位計画を指しているか分かるようにしておく方が良いと思います。

【事務局】

では、沿線自治体の、新駅周辺のまちづくりに係るという表現ではいかがでしょうか。

【委員】

そうなる、「目指していく」でいいのか。地域公共交通の部分では、県の立場として市町村を「指導する」、「促す」という表現もありました。だからこの「目指していく」についても、どういう表現がいいか確認しておく方が良いと思います。

【委員長】

なるほど。

【事務局】

書き方としては、促していくが正しいかと思います。

【委員長】

県の取組としてはですね。

【事務局】

県の取組としては、促していくということでもいいと思いますが、取組の方向性としては、主体を誰にするかというところまで書いているつもりはなかったので、そこも明示するようにしたいと思います。

【委員】

地域公共交通のまとめ方は、県が主語になっています。どちらで整理してもいいわけですが。

【委員長】

これは全体に関わる話ですね。

【事務局】

今のところにつきましては、意味としては押さえているつもりですので、全体の表現をどう統一するかとか整理するかについては、もう一度時間をいただいて、整えさせていただきたいと思います。

【委員長】

是非お願いします。8号線、他いかがでしょうか。

【委員】

図面などについては先ほどの意見と共通しています。

【委員長】

そうですね。8号線については、よろしいですか。

では8号線は以上ということにさせていただきます。では、日暮里・舎人ライナーはいかがでしょうか。

【委員】

取組の方向性の2段目が、「根元の輸送力がどの程度増強できるかを検討していく」となっています。もちろんこの表現は正しいのですが、容易な課題とは言えないのでその意味合いが分かるよう、「根元の輸送力増強の可能性について検討していく」とした方が、より課題が明確になると思います。

輸送力の増強というと、通常は、どこまで行うかといった諸施策の組み合わせによる松竹梅を検討する趣旨にも読めてしまいやすいためです。

この路線では、実際は、そもそもできるのかという可能性自体が課題と言えますので、今お話ししたような表現の方が良いかもしれません。

【委員長】

ありがとうございました。事務局いかがですか。

【事務局】

可能性を検討していくに変えさせていただきます。

【委員長】

では、それをお願いいたします。

ちなみに日暮里・舎人ライナーだけ強みが2つで、弱みが5つと、圧倒的な数の差があるのですが、意図的ですか。

【事務局】

意図的ではありません。

【委員長】

強みはどう絞り出しても2つしかないということですかね。

【委員】

あえて言えば、延伸規模が、他の路線に比べると少ないとは言えます。北に向かった場合は、当然距離がありますので、断定できるわけではないのですが。

【委員長】

確かに。

【事務局】

表現も含めて考えさせていただきたいと思います。

【委員長】

お願いいたします。

日暮里・舎人ライナーは、以上でよろしいですか。では、多摩都市モノレールをお願いします。

【委員】

取組の方向性の1段目の「有力な延伸ルート」のところですか。これはこのままでもいいのですが、熟度に応じて意味合いに差があるので、例えば、初期の構想段階なら「有望な」という表現に、もう少し具体的になると「有力な」という表現にすることが考えられるのですが、その辺についてはいかがですか。

【委員長】

どうでしょうか。

【委員】

あるいは可能性のある延伸ルートを絞り込んでいくという表現もあり得ます。

【事務局】

正に今、こういった議論が始まったところですので、有望なという今の御指摘を参考にさせていただきたいと思います。

【委員長】

有望にしますか。

【事務局】

日暮里・舎人ライナーにも同じ表現がありますが、統一した方がよろしいでしょうか。

【委員】

日暮里・舎人ライナーはどこに伸ばしても有望と言えるかどうか、そういう厳しい意見もあったと思います。「可能性のある」はいかがでしょう。

【委員長】

では、可能性のある、両方とも可能性のあるにしますか。

【委員】

日暮里・舎人ライナーの場合は、輸送力の問題とかありますので、そのバランスのとれた意味で、可能性という表現がいいという気もします。

【委員長】

はい。ありがとうございます。では、両方とも可能性のある延伸ルートにしま

しょう。

他よろしいでしょうか。では続きまして、資料2の地域公共交通になりますが、いかがでしょうか。

【委員】

何点か、上から順にお話できればと思っています。

まず、ちょっと大きいところですが、恐らくこちらの取組の方向性というのは、前段の鉄道延伸の方向性と違って、県が何をやっていくのかという主語が、おのずとあると思っています。

確かに、地域公共交通活性化再生法の今回の改正ではなくて6年前の改正の時点から、結構、県の役割が明確化されてきたところもあります。

一方で鉄道の方ですと、埼玉県だけではなく、東京都とか千葉県とか、他のプレーヤーがいたりもしますから、県が何をやっていくのかというところが出しにくいところもあります。この取組の方向性については、同じ比較対象にするのがいいのか、それとも少しトーンを変えるのかは、議論が必要であると思いました。これが大きな枠の1つです。

あと、資料2に関して、細かいところになりますが、まず【1-1】についてです。取組の方向性の2つ目の「策定に当たり議論の枠組みとなる地域公共交通会議の設置・運営を促す」は、設置を促すは分かりますが、運営を促すは分かりにくいところです。

実際、設置しても会議が開かれていないとか、公共交通計画を策定しても、うまくそれがモニタリングされていないということがありますので、設置を促すとともに着実な運営をとするか、設置と着実な運営を促すぐらいにしておきましょうか。

要は、ただ設置しているだけでなく、しっかりと運営してもらい、運用してもらいというところが、今回の法改正の趣旨でもありますので、そういう形の方がいいと思いました。

それから取組の方向性の3段目の【2】です。「ニーズに見合った運行サービスや乗り継ぎなどを追究」とありますが、この乗り継ぎとは一体何を意味しているのか、御説明いただければと思います。

差し当たりはこのぐらいにしておきたいと思います。

【委員長】

では、まずここまでについてお願いします。

【事務局】

1点目の【1-1】については、先生のおっしゃったような内容の方が明確だと思いますので、そのような形で修正させていただきたいと思います。

【2】の乗り継ぎの関係は、乗り継ぎの良さ、シームレスな移動ということで考えた場合、便があるだけではなく、乗り継ぎの良さといったところも、運行サービスとともに、質を上げていくといった意味合いで記載させていただきました。

【委員】

そうすると、例えば、ニーズに見合った運行サービスや、乗り継ぎ環境の改善方策の方がいいと思います。

先ほどの鉄道の方とも関わってきますが、結局は、岩槻周辺での乗り継ぎ環境をどうするかという議論も出ていましたから、もちろんバスとバス同士とか、バスとコミュニティ交通とか、多様な乗り継ぎというところが考えられるので、乗り継ぎ環境の改善とかにしておいて、報告書の方でもう少し行間をひもといてあげる感じでいいのではないかと思います。

【事務局】

ありがとうございます。そのようにさせていただきます。

【委員長】

最初の御指摘について、取組の方向性のそもそもの位置付けのような話は、先ほどの資料1の話と合わせて、取組の主語が誰なのかということも含めて、整理し直していただくということによろしいですかね。

【事務局】

はい、分かりました。

【委員長】

では、続きをお願いします。

【委員】

後段のところですが、【3】【4】【5】【6】と区分されているので、見えにくいところがあるのですが、例えば、取組の方向性の【4】の2つ目の「事業者間のバス運行情報の提供フォーマットの共通化・オープン化に向けたデータ基盤づくりを検討する」は非常にいいわけですが、一方で、以前にも発言をしましたが、首都圏の事業者ですと、独立採算と言いますか、補助金を受けずに運営をしてきた、沿線の価値向上も含めてというところがある一方で、コロナ禍で非常に厳しいという話も聞かれます。

そうすると、今の段階だと、例えば運行費に対して支援をしていくという形で、地方創生臨時交付金のようなものを使いながら支援をしていくという枠組みがあるわけですが、それが長期化をしていく可能性があると考ええると、課題の整理の【5】にあるような「単なる運行経費の赤字補填」が、これからどんどんと広がっていく可能性が埼玉の中にもでてくると思います。

そうすると、このデータ基盤づくりにうまく共同してくれたような事業者路線については、何らかの形でインセンティブを与える、つまり、単なる運行費補助という枠組みではなく、データ基盤のところに協力してくれたところには、運行費補助も合わせ技にするという両にらみのような視点が必要になってくるのではないかと思います。

どうしても、課題の整理と取組の方向性というのを1対1対応にするので、非常に書きにくいところがありますが、是非、横断的な部分は、報告書の中で書き

込んでいただくとありがたいと思っています。これはコメントになります。

【委員長】

ありがとうございました。

非常に素晴らしい御提案だと思いますので、報告書の方で、そういう意見があったということを是非明記しておいていただきたいと思います。ありがとうございました。

いかがでしょうか。

【委員】

今の件ですが、取組の方向性の【4】の2つ目のデータ基盤づくりを検討するという表現自体が少しファジーかなという気がします。基盤づくりを検討するというよりも、例えば基盤づくりの方策を検討するとした方がいいと思います。

今の話の根っこは、方策論です。横断的、総合的な意味では、基盤づくりを検討するではピンポイント的になってしまいましたが、方策を検討するというと具体的でもあり、横断的なことのものちのち取り込めるので、頭出しになるかなという気がいたしました。

【委員長】

ありがとうございました。では、表現を御検討ください。

【委員】

あとは左側の、状況の変化と有識者会議での意見の欄の②「量の充足を重視してきた」というところも、量の定義が必要かもしれないという気がしました。量というと、バスの本数を増やしてという意味の「量」に読まれてしまうわけですが、これはそもそもどんな意味かということを見ると、バスネットワーク網というものを指しているのか、その辺を事務局から御説明いただいてから考えた方がいいかなという気がしたのですが、いかがでしょうか。

【事務局】

ここは、先生がおっしゃるとおり、バス網という面的なカバー、まずは地域公共交通があるかどうかという意味合いでの量になります。ただ量と質という言葉だけですといろいろな捉え方があるので、表現については、少し工夫をさせていただきたいと思います。

【委員】

多分、質の中に量が入っているのですよね。運行頻度が少なすぎるとか。だからある意味、表現はシンプルですが、読んだ人が分かりにくいという気がしますので、分かりやすくしていただきたいと思います。

【委員長】

ありがとうございました。確かにおっしゃるとおりですね。

この表現は事務局で考えてください。

【委員】

あと、同じ欄の③ですが、県南部の話に少し特化して読まれてしまうおそれがあると感じます。「新型コロナウイルスの影響により、県南部においても交通サービスの低下が懸念されることから、地域公共交通の支え方をより深く考えていかななくてはならない」ということは正しい表現ですが、県南部においても交通サービスの低下が懸念されることからという、県南部に焦点を当てているように読まれやすいと思います。趣旨は県南部ですらということだと思しますので、何か表現を工夫できないかと思います。

【委員長】

どうでしょう。県南部ですらでしょうか。

【委員】

「例えば県南部ですら、交通サービスの低下が懸念されている」と文を一度切ると、誤解を受けにくくなる気がいたしますが、いかがでしょうか。

【事務局】

御指摘のとおり、修正させていただきたいと思います。

【委員長】

はい、ありがとうございます。

【委員】

あと、取組の方向性の【1-1】ですが、「策定に向けて適切な支援を行う」は、もちろん正しいのですが、策定が済んだところについては、あまり触れてない。つまり、計画書があればそれでいいのか、県の立場として、内容の妥当性の確認や精査、あるいはさらに、こういうことを検討しても良いのではないかと示唆や例示をしたり、場合によっては地方自治体、市町村に対してノウハウを共有化する等のでこ入れをしていくとか、いろいろな段階の対応が考えられます。

つまり、1つは、既に策定したところはどうのような内容でもそのまま認めることで良いかという点です。もう1つは、そもそも策定すると言っても、自治体にノウハウが乏しい場合は、例えば発注先のコンサルタントが仮に内容が乏しい報告書案を持ってきたとしても採用してしまうことになるかもしれないので、自治体側のノウハウの必要性についてもう少し触れられないかという気がします。いかがでしょうか。

【委員長】

ありがとうございます。いかがですか。

【委員】

ここは細かく書き込むようにいたします。

【委員長】

はい、ありがとうございます。

先ほど運営のところをもう少し丁寧に書いた方がいいというふうに指摘されたこととも関わりますね。

【委員】

設置と着実な運営と同じということですよ。

【委員長】

さらに、今のお話だと、情報提供ということで県の役割をもう少し具体的に書いた方がいいのではないかという御指摘だと思いますので、是非、県の役割が際立つ大事なところだと思いますので、よろしくお願いします。

【委員】

あと、取組の方向性の【4】1つ目の「M a a Sを促進していく」という表現が少し引っかけります。関係者は、M a a Sを促進したいと思っているのですが、実際はそう簡単にいかない状況があります。

したがってM a a Sの促進策を検討し推進していく、または促進策を検討していくとすることが考えられます。インセンティブ策などいろいろあると思います。それぞれ交通の事業主体がありバラバラであるため、利害も絡みます。つまり、呪文と同じになってしまわないようにという趣旨です。いかがでしょうか。

【委員長】

いかがですか。

【事務局】

参考にさせていただいて、そのとおり修正を加えたいと思います。

【委員長】

はい。ありがとうございました。

【委員】

最後に【6】です。これは先ほどの、有識者会議での意見③の中の「より深く考えていかななくてはならない」にも、実質的には絡むと思います。

コロナ対応として単体で取り組むということももちろん大事ですが、そもそも、地方の公共交通は、もともと総じてうまくいっていなかったわけですから、事業採算性の問題とか運行本数問題とか、そもそも課題があったところにコロナが追い打ちをかけたこととなります。

そうするとコロナ対策も、長期的な視点も踏まえてやるということが大事だと思います。

だからそういった意味では、この【6】にはコロナのことしか書かれていないのですが、長期的な視点も併せて検討していくといった方が、地域公共交通に対する本来の取組というものも忘れてないという意味が現れるという気がいたします。

す。いかがでしょうか。

【事務局】

本当に大事な視点だと思いますので、表現は工夫させていただきたいと思えます。ありがとうございます。

【委員長】

よろしく願いいたします。

資料2について、以上でよろしいですかね。ありがとうございました。

【事務局】

この機会に、是非、先生方の御意見、お考え方を教えていただければと思います。今回、取組の方向性で、自動運転やデータベースの話など書かせていただいておりますが、県として、今後どこまでやっていったらいいのか、あるいは県として期待される役割といった点について御示唆をいただければと思っております。参考にお伺いできればと思っております。

【委員長】

両先生、いかがでしょうか。

【委員】

自動運転の場合、埼玉県内でも、複数の自治体で実証実験をするところが出てきていますが、どちらかというと、自治体が自動運転を重視して、その実証までを自治体が予算を拠出してやるのが妥当かどうか。例えば、茨城県の境町では、そういうスタイルでやっているわけですが、何か違うような気もしています。

ですから、例えば、実証のフィールドを提供するならいいと思いますが、まだ技術も開発段階にありますから、開発する事業者のベネフィットの方がまだ大きい段階です。

そうすると、その部分の実証運行の費用は、開発事業者、あるいは交通事業者の側から出してもらおうというところが、本来合理的なスタイルというふうに思っています。

ですから、市としてはかなり広報も含め、いろいろと協力体制を取っていますが、他方で、実際の走らせるコスト負担は、西武バスが担っていますので、その辺りが分かりやすい関わり方、教材とされているところです。

それが自動運転に関わるところでの、県のスタンスということになると思えます。

【事務局】

データベースの話も、県の役割、あるいは県がどこまで関わっていくべきなのかという点について、何かお考えがあれば、是非、教えていただければと思います。

【委員】

データベースについては、今ですと、例えば首都圏事業者の場合、それぞれが、ナビタイムとかジョルダンとかコンテンツプロバイダーに提供している状況です。

ところがそれだと、例えば事業者囲い込み型のMaaSというものはできるかもしれないけれども、埼玉県内が1つの自治体においても複数の事業者が展開されているというときには、A社はこのアプリだけB社このアプリというような状況になってくる。

例えばナビタイムのような会社が、統一的なものをうまくやっていますというような話が出てくるかもしれないですけども、実はそれはかなりハードルが高いということがだんだん見えてきました。

というのは、やはりJRはJRでやりたいとか、それぞれでやりたいというところがどうしてもあるので、なかなか共通化が図れないというところが出てきています。

そうすると、例えば運行に関わるデータとか、いろいろなところで発券をしても構わないという企画乗車券類だとか、そういうチケットの部分と、運行情報の部分、例えば埼玉県のデータプラットフォームという中に置いておくと、運行データは、MaaSサービスとしてユーザー向けに提供していただくだけではなくて、例えば地域公共交通計画に使えるわけです。

どこに路線が走っているのかという情報を、そこから引っ張り出してもらえれば、例えばコンサルタント会社が地図上に一斉に落とし込むという作業が非常に楽になる。

県としても、県内の公共交通ネットワークがどうなっているのか、すぐにモニタリングすることもできるわけです。何もユーザー向けのサービス提供だけに使えるという話ではないわけです。

ただ、事業者から出してもらおうというワンクッションは絶対必要になってくるので、先ほどのコロナ禍の話とも併せて、そういうデータを提供してくれるところに、財政的なインセンティブを、県としても働かせることによって、プラットフォームの構築が容易になるというところがあります。以上です。

【委員長】

どうぞ。

【委員】

自動運転については、これまでも委員会の中でも話が出てますが、元々はニーズから来たというよりシーズから来た話です。こういうことができるようになったと、いきなり降ってきたわけです。

そうすると、行政的にどうしても後手に回りやすくなりがちだと思います。

そこで、スピード感がまず必要というのが1つです。しかも、自動運転と言っても、パーソナルビークルから小型バス中型バスなどいろいろな可能性があります。まずそれらについて、県も把握されていると思いますが、公共交通網形成計画や立地適正化計画とか、将来、それらの中にどうかぶせていくのか、どこをどうしていくのかという長期的な姿との整合も必要なので、戦略的な検討がかなり急がれると思います。

もう1つ、注意しないとイケないのは、コンパクトシティ政策に逆行する要素もあるということです。要は、公共交通沿いに集中的なまちづくりを促していく政策を進めていても、例えば、公共交通から離れたおじいちゃん家おばあちゃん家に住み続けても移動に全然困らなくなったら、結局はトータルの行政コストは効率的にならないということになるわけです。

したがって、プラスの面もあるしそうではない面もある。それに対して、どのように誘導策なり規制策なり、自動運転自動車のコスト面でのインセンティブなど、いろいろな政策的選択肢があると思うのですが、そういったことを余裕をもって早めに検討していく必要があると思います。

埼玉県に限らず全国的な課題ですが、県には南部もあれば北部もあって、大都市から地方まで全てカバーしてしますので、多様な要請が存在し、総合的な、あるいは地域に応じた検討が求められることから、非常に先進的な取組が行えると思っています。これが1点目です。

もう1点、データベースについては、国土交通省でも主要なテーマの1つになっているデータ駆動型の行政を進めるための基本となっています。

ところが、地方の鉄道事業者、バスもそうですけど、自社で十分なデータを把握していないということがもちろんあるわけです。では、移動に関するデータを通信会社から買うとすると、とても高いということも分かっています。そこで、データを、事業者のためというより社会のために必要な重要な基盤として、一定程度国がコミットし、自治体による取組で対応していくことが考えられます。

地方鉄道事業者は、総じて経営的に立っているだけで精一杯ですから、日常的にデータを計測することはなかなかできない実態があります。また、データがあっても事業者にとっては部外秘扱になるといった課題もあります。したがって、県としては、国との連携というものも意識しておくが良いと思います。県独自で何かをするにしても、全国的に共通するなかなか厄介な課題だということが分かっていますので、今まで取り組んできたことに加えてそういったことも少し意識されたら、ゴールに近づくという気がしております。

【委員長】

はい、ありがとうございました。

【委員】

既に取り組まれているかもしれませんが、どこからどのデータが取れて、また、取れないかということをもっとちゃんと把握し整理しておくことがその前段で必要になりますので、よろしくお願いします。

【委員長】

ありがとうございました。

私からも、まずデータについて言うと、皆さん御存知の川越のイーグルバスが、非常に先進的なことを、もう十何年前から始めてまして、バスにGPSを付けて、1台ずつの状況を全部日々把握しています。

タイムスペース図の中でダイヤと比較して、少し遅れているとか、どこで遅れ

ているというようなことを常に把握しているわけです。各停留場で何人降りて何人乗ったということも、自動的に把握しています。

埼玉県内で、そういうデータがあればと思うところがありますが、まだ他にありません。

だから、例えば県の方で主体的に、そういうデータをしっかり取って、日々データで議論できるようにした方がいいということ、県の主導でやっていただきたいということがすごくあります。

その方法として先ほどそれをインセンティブにつなげるような、何かうまい施策があれば可能性があると思ひまして、是非、検討をお願いしたいと思うのが1つです。

それから自動運転については、正直、運転手不足対策で、運転手もいない公共交通を走らせたいという動機で開発されているわけです。それが、県内のいろいろな街の中を普通に走るまでには、何十年もかかりますので、まだそんなに本気で施策として取り組む段階ではないと思ひます。

まだまだ技術開発の段階ですから、その技術開発に資するようなサポートを、適宜していただくというので当面いいと思ひます。

【事務局】

ありがとうございます。方向性として、今後の方策の検討として書かせていただいています、県としての立ち位置、関わり方、今後どうすべきかということについて、頭を悩ましたところもございましたので、御意見をいただきましてありがとうございます。参考にさせていただきたいと思ひます。

【委員】

今の議論の中で、先ほど取組の方向性の主語という話がありまして、地域公共交通の課題については、法律によって、市町村の役割、県の役割は決まっています、これは、県としての主体性を出せるかと思ひます。

鉄道については、県、市町村が沿線自治体として横並びの位置にありますので、ここは県の取組だけでなく、市町村がやっていただくべきこともありますので、どこまでできるか検討したいと思ひます。そういった考え方でよろしいでしょうかというのが1点です。

それから、今議論があった自動運転やMaaS、データベース化ですが、輸送資源の総動員について、今回御指摘いただいたのは輸送資源がリスト化されるということで、そういったものの体制整備を図っていくということがありましたが、県として、リスト化を図って市町村に情報提供していただくだけでいいのか、それとも例えば有償旅客運送が入っている場合、こういった形で入った方がいいのか、そういったものまでを、県の方で、ある程度の目安を示すといった役割というのはどのようにお考えになっているか、是非お話をさせていただきたいと思ひます。

【委員長】

いかがでしょうか。

【委員】

今、有償運送の話になさったので、重大なことを忘れていたことに気がきました。埼玉県は自家用有償運送の権限移譲を受けてます。例えばそのことが資料2の中に、実は触れられていなかったということに今はたと気がきました。

つまり、輸送資源の総動員と言ったときに、当然緑ナンバーで提供できるものを、今度、地域公共交通活性化再生法だけではなくて道路運送法も変わって、地域公共交通会議で議論できる対象が乗合輸送という原則が外れて、通常の乗用のタクシーから、自家用有償運送、福祉有償運送とか、従来のNPOの有償運送を含めて、包括的に協議するということが前提になりました。

そうしたときに、今の有償運送の関わりでは、既に埼玉県として権限移譲を受けているわけですから、合理性の確認というところを、ある意味、運輸支局でなくて、県が判断できるようになったのです。

でも、実は有償運送の導入に関わる様々なガイドラインは、引き続き国が出しているところがあって、実は権限移譲の効果というか、受けたメリットというのが十分に発揮しきれていないところもあると考えたところです。

ですから、県内でもいろいろな導入例がありますし、全国見渡してみると、いろいろな見方考え方というものができるわけですから、こういうシーンで導入されているというところは、是非情報提供していただけるといいと思っています。

それから輸送資源の総動員やデータベース化は、先ほどのMaaSとも関わります。有償運送になった途端に、実はデータベースから全部漏れ落ちるということがあるので、でも有償運送は一体誰がその辺のデータを作るのか、実は基礎自治体の負担がかかるかもしれないというところがあるわけです。そうすると、そこは県がやっておいた方がいいかもしれません。

【委員長】

ありがとうございます。

【委員】

スクールバスにしても、病院輸送にしても、輸送の外部経済効果を享受する学校や病院が、その受益を還元して運行していると言えますが、ルートが被るところがある場合など、それぞれが運行する形態は社会的には非効率と言えます。そこで、前も委員会でお話ししましたが、最終的には官の役割、つまり広い外部経済効果の内部化が税収等を通じて可能な行政が担うことに合理性があります。

欧州のPSO、パブリックサービスオブリゲーションについて紹介しましたが、そういった合理性もあるという考えを持った上で検討していくといいと考えます。

輸送資源を総動員しても、現在又は将来において立ち行かないところが出てくるはずですので、そういった意味では長期的な視点も含め、行政の役割について検討して欲しいと常々思っております。

【委員長】

ありがとうございました。

予定の時間が参っておりますので、そろそろまとめたいと思います。資料1と2につきましては、今日もいろいろ御意見をいただきましたので、事務局の方で

修正していただくということと、報告書についても、いろいろ御示唆をいただきましたので、是非よろしく願いいたします。

その報告書のまとめの方針などにつきまして、事務局から御説明いただけますか。

【事務局】

参考資料を御覧ください。報告書のとりまとめ方でございます。

今日の会議を受けまして、2月中旬までかけまして、事務局の方で報告書として文案を作成させていただきます。

構成につきましては、別添に付けていますが、第4回会議の資料2でお示しました項目でまとめさせていただきたいと考えております。

2月中旬から3月中旬まで1か月ぐらいかけて、委員の皆様方に御提示させていただいて監修・校正をしていただければと存じます。報告書の最終的な作成については、委員長にお願いしたいと思っております。その後、3月中旬以降に、報告書として知事に御報告させていただきたいということで考えております。

コロナの状況等を見ながら、日程調整をさせていただきたいと思っております。できましたら、皆様全員お集まりいただければと考えておりますので、よろしく願いいたします。以上です。

【委員長】

ということですが、いかがでしょうか。いいですかね。

本当だったらこの後3月中旬以降打ち上げでもしたいところですね。コロナの状況を見ながら、御検討いただければ幸いです。

では最後、その他ですが何か事務局からございますでしょうか。

【事務局】

それでは引き続き、事務連絡をさせていただきます。

資料3の、第4回会議資料の一部訂正でございます。

先ほど、参考資料の中でも申し上げましたが、課題と方向性のとりまとめ（骨子案）として、報告書の骨子を示させていただいていますが、前回、項目の2番目が、公共交通の利便性向上策についてということとまとめることにしておりましたが、鉄道の延伸も含めた表現と紛らわしいため、地域公共交通の取組の方向性ということで、今回御協議いただきました議題に合わせて、資料を訂正させていただきます。

また、本日の会議でございますが、議事概要につきましては、前回と同じく事務局の責任で速やかに公表させていただきたいと思っておりますので御了承願います。

報告書案につきましては、先ほど述べましたとおりでございます。以上です。

【委員長】

はい、ありがとうございました。ということでよろしく願いいたします。では、本日の議事は以上でございます。

とりあえずこれで会議としては終了となりますが、報告書の完成から提出まで、先ほどありましたようにありますので、引き続き委員の先生方よろしく願

いたします。

では私の司会はここまでとさせていただきますので、事務局お願いいたします。

【司会】

はい。久保田委員長、長い時間ありがとうございました。委員の皆様におかれましても、どうもお疲れ様でございました。

それでは、以上をもちまして、第5回公共交通の利便性向上検討会議を終了させていただきます。本日はありがとうございました。