

議 事 録

- 1 会議の名称 令和2年度第1回水戸市都市交通戦略会議全体会議
- 2 開催日時 令和2年7月20日（月） 午後2時00分から午後4時10分まで
- 3 開催場所 水戸市役所4階 政策会議室

4 出席した者の氏名

(1) 委員

(名簿順)

茨城大学工学部都市システム工学科 金 利昭
茨城大学工学部都市システム工学科 熊澤 貴之
東日本旅客鉄道（株）水戸支社総務部企画室 小川 郁夫
鹿島臨海鉄道（株） 角田 英樹
茨城交通（株） 任田 正史
関東鉄道（株） 武藤 成一
関鉄グリーンバス（株） 長津 博樹
ジェイアールバス関東（株）水戸支店 杉田 雄一
（一社）茨城県バス協会 川上 敬一
（一社）茨城県ハイヤー・タクシー協会 服部 透
水戸市住みよいまちづくり推進協議会 堀井 武重
公募市民 米倉 彩乃
国土交通省関東地方整備局常陸河川国道事務所 高橋 哲
国土交通省関東運輸局茨城運輸支局 鈴木 裕一
国土交通省関東運輸局茨城運輸支局 高見 耕平（代理）
茨城県政策企画部交通局交通政策課 酒井 雄一（代理）
茨城県土木部都市局都市計画課 堀江 義明（代理）
茨城県警察本部水戸警察署 笠倉 圭一（代理）
水戸市市長公室 小田木 健治
水戸市建設部 渡邊 雅之
水戸市都市計画部 加藤 久人
茨城交通労働組合 岡山 昌弘（代理）
関東鉄道労働組合 池田 正人
水戸商工会議所 大津 順一郎（代理）

※代理出席6名、欠席3名

(2) 事務局

【水戸市市長公室交通政策課】

課長 須藤 文彦，課長補佐兼係長 佐藤 倫子，
主事 伊藤 大貴，主事 根本 浩徳

5 会議次第

(1) 開 会

(2) 議 事

報告第1号 令和元年度事業報告

報告第2号 令和元年度決算

報告第3号 専決処分について

議案第1号 役員の改選について

議案第2号 「水戸市地域公共交通再編実施計画」の変更について

(3) 公共交通の利用者回復のために必要な施策について（意見交換）

(4) その他

(5) 閉 会

6 配布資料

(1) 令和2年度第1回水戸市都市交通戦略会議全体会議資料

(2) 水戸市地域公共交通再編実施計画第5回変更（案）

(3) 令和2年度第1回水戸市都市交通戦略会議全体会議 出席者名簿

(4) 座席表

7 内容

	<p>※水戸市都市交通戦略会議規約第7条第1項に基づき、会長が進行を務めた。</p>
会長	<p>1 開 会</p> <p>はじめに、本日の会議の出席者数について事務局から報告をお願いします。</p>
事務局	<p>本日は、定員27名中、24名の委員の皆様にご出席又は代理出席をいただきしており、出席者数が委員の過半数となっております。</p>
会長	<p>事務局から報告がありましたとおり、出席者数は過半数となっており、水戸市都市交通戦略会議規約第7条第2項の規定を満たし、本会議は成立しています。</p> <p>次に、本会議につきまして、会議の内容から、冒頭から終了まで公開としたいと思いますが、よろしいでしょうか。</p> <p>[異議なしの声]</p>
会長	<p>ありがとうございます。では、本日の会議は公開といたします。</p> <p>次に、議事録署名人を指名させていただきます。名簿の順により、____さん、____さん、よろしく申し上げます。</p>

	<p>2 議 事</p> <p>報告第1号 令和元年度事業報告 報告第2号 令和元年度決算</p> <p>会長 それでは、議事に入ります。 まず、「報告第1号 令和元年度事業報告」と「報告第2号 令和元年度決算」は関連しておりますので、一括して審議したいと思います。よろしいでしょうか。</p> <p>[異議なしの声]</p> <p>会長 では、一括して審議させていただきます。それでは、事務局から説明をお願いします。</p> <p>事務局 [会議資料4～19ページに基づき、事務局から説明]</p> <p>会長 今回、資料は事前に郵送されており、既に御覧になられているかと思えます。 そのため、ポイントを絞った説明となっていました。何か御質問、御意見等がありましたら、お願いします。</p> <p>[意見なし]</p> <p>会長 今の説明は、令和元年度事業を計画に基づき行った、というものになりますが、事業を実施した当事者として、市はどう受け止めていますか。特に問題はなかったでしょうか。</p> <p>事務局 公共交通基本計画につきましては、成果指標を3項目設けております。1点目は「1日あたりの路線バスの利用者数」、2点目は「公共交通機関に対する満足度」、3点目は「中心市街地の歩行者数」です。これら3項目を達成させるため、事業を実施させていただいているところでございます。</p> <p>1点目の「1日あたりの路線バスの利用者数」につきましては、各事業者様の努力の積み重ねが一番大きいと思われませんが、既に目標値を超えて御利用いただいております。現在はコロナ禍で利用者数が激減しておりますが、全体として利用者数は伸びている傾向にあると実感しております。</p> <p>2点目の「公共交通機関に対する満足度」につきましては、まだ調査をしておりませんが、利用者が増えているという状況から、満足いただいている部分もあると思えますので、それぞれの取組を更に進めていきたいと考えております。</p> <p>3点目の「中心市街地の歩行者数」の増加は、なかなか厳しい状況にございます。公共交通が中心市街地の活性化に資するための取組を、もっと力を入れなけ</p>
--	---

	ればならないと考えております。
会長	<p>ありがとうございました。皆さんの方から、御意見はありますか。特に反省するようなことはないでしょうか。</p> <p>[意見なし]</p>
会長	<p>それでは、報告第1号及び第2号について、承認してよろしいでしょうか。</p> <p>[異議なしの声]</p>
会長	<p>異議なしとのことですので、承認とします。</p> <p>報告第3号 専決処分について</p>
会長	<p>続いて、「報告第3号 専決処分について」事務局から説明をお願いします。</p>
事務局	<p>[会議資料21～22ページに基づき、事務局から説明]</p>
会長	<p>この件は、会議後半に行う意見交換にも関連するところですが。コロナ禍で利用者数が大きく変動している中であって、通常通り協議を経てから運行内容を変更するのでは間に合わないといえますか、影響が大きくなるだけということで、手続きを迅速にするため、専決処分にしていただいたところです。これに関して、御意見・御質問等ありましたら、お願いします。</p> <p>[意見なし]</p>
会長	<p>このように実施したことにより、何か問題があったとか、御意見が挙がってきたとか、そのようなことはないでしょうか。</p>
事務局	<p>この専決処分の内容に基づき、速やかに事業者様に手続きをしていただいたこともあり、特段、問題点などはございませんでした。</p>
会長	<p>では、特に意見がなければ、報告第3号も承認したいと思いますがよろしいでしょうか。</p> <p>[異議なしの声]</p>
会長	<p>では、異議なしということで、報告第3号は承認させていただきます。</p>

	<p>議案第1号 役員の改選について</p>
会長	次に、「議案第1号 役員の改選について」事務局から説明をお願いします。
事務局	[会議資料23～24ページに基づき、事務局から説明]
会長	事務局から説明がありましたけれども、いかがいたしましょうか。何かお考えはありますでしょうか。
	[意見なし]
会長	そうしましたら、事務局から案を御提示いただくことでよろしいでしょうか。
	[異議なしの声]
会長	では、事務局の方で、案がありましたら御提示いただければと思います。
事務局	事務局といたしましては、資料24ページ下段に記載のとおり、現在の役員の皆様に再任をお願いしたいと考えております。
会長	再任という御提案が出ましたけれども、皆さんいかがでしょうか。よろしいでしょうか。
	[異議なしの声]
会長	では、異議なしということですので、現役員の再任でお願いしたいと思います。よろしくをお願いします。
	役員以外の任期について、どのようにすればよろしいでしょうか。
事務局	本会議の委員の皆様につきましても、役員の皆様と同様、令和2年8月31日をもって任期満了となります。事務局といたしましては、本日お集まりの皆様引き続き御就任いただきたいと考えております。なお、公募市民の方々につきましては、令和2年6月9日から6月30日までの間に公募を行いまして、現在選考の準備を進めているところでございます。
会長	今の説明に対して、何か御質問はありますか。
	[意見なし]

会長	<p>よろしいですか。では、他の委員の皆さんも、今の御説明のとおりでいきたいと思います。よろしくをお願いします。</p> <p>議案第2号 役員の改選について</p>
会長	<p>それでは、「議案第2号 『水戸市地域公共交通再編実施計画』の変更について」事務局から説明をお願いします。</p>
事務局	<p>[別冊資料「水戸市地域公共交通再編実施計画（第5回変更）案」に基づき、事務局から説明]</p>
会長	<p>____さん、何かございますか。</p>
____委員	<p>この路線を運行させていただいておりますが、思った以上に乗客がございまして。別冊資料10ページの、紫色の路線が当該路線になります。茨大方面と赤塚駅をつなぐ路線は、従来から五中前や堀町団地などを経由する路線があるのですが、これと並行しているこの新しい路線にそれほど乗客が流れてはいないですし、新しい路線は月あたり7～800人に御利用いただいているので、新たな需要喚起につながったのかなと思います。コロナ流行前は毎月順調に利用者が増えている状況でしたので、ダイヤを増やせば更に利便性が高まり、利用者が増える見込みがあります。そういうわけで、ダイヤを増やさせていただきたいという御提案です。</p>
会長	<p>非常によかったですね。</p>
____委員	<p>そうですね。</p>
会長	<p>利用者数の推移が順調だということですので、このように再編がうまくいったということで、成果を積み上げ、ネットワークの形成を目指していければ良いなと思います。何か、本件に関して御質問はございますか。</p> <p>[意見なし]</p>
会長	<p>では、再編実施計画の変更は事務局の御提案の通り決定したいと思いますけれども、よろしいでしょうか。</p> <p>[異議なしの声]</p>
会長	<p>では、決定とさせていただきます。どうもありがとうございました。</p>

<p>会長</p>	<p style="text-align: center;">公共交通の利用者回復のために必要な施策について（意見交換）</p> <p>次は「公共交通の利用者回復のために必要な施策について」ということで、お時間をとらせていただきました。</p> <p>冒頭で申し上げましたとおり、コロナについてどう考えていくか、我々が今何をしなければならないか、ということを考えていければと思います。感染症のリスクを回避するような状況が続くと、その影響で公共交通の利用が非常に減っていくということで、茨城県や水戸市で様々な支援策を講じているところですが、利用者の回復に向けて、更なる取組が必要であろうと考えられます。また、コロナの第2波が来た時、あるいは、その後も何らかの形で影響があった時にどうすればいいかということで、皆さんから御意見をいただきたいと思います。</p> <p>利用者の回復と申し上げましたけれども、世の中では、新しい生活とか、新しい社会を創っていくというような動きもたくさん出てきているわけです。もう元には戻らないのではないか、オンライン会議とかも案外できるものだ、ということをお皆さんは気づいてしまった。で、元に戻る必要もないだろうこともあるだろうし、これを踏まえてよりよい社会を構築するというような視点に立つこともできるだろう、と。その時、公共交通や都市がどうあるべきか。その辺を少し御意見いただきたいです。</p> <p>資料26ページは上段・中段・下段とありまして、上段には「現状認識」とありますけれども、ここで問題や課題をお皆さんから自由に発言いただいて、洗い出しをします。中段で、何を解決しなければいけないかを整理します。すぐ手を打たなければいけない事があればそこをやらなければならぬし、中長期的にキチッと考えていかなければいけない事があればその検討も考えなければならぬということになります。最後に、具体的な取組・施策はどのような事が考えられるかということをお下段で整理できたらいいなと思います。時間は1時間程度でございますので、皆さんから意見をいただきたいと思います。</p> <p>最初は現状認識、問題点・課題点、あるいは困ったことなど、何かお考えのことがありましたら、どんなことでも良いので挙げていただいて、それを整理したいと思います。最初に交通事業者さんの方から意見いただいて、その後に利用者から意見をいただきます。本日出席の公募委員は____さんだけですけれども、他の委員の皆さんも利用者の立場に立って、意見いただければよろしいかと思えます。最後に行政の皆さんから、どのような施策が考えられるか発言をお願いしたいと思います。グループディスカッション形式で考えていきたいと思えます。（事務局に対して）整理はどのようにすればよいでしょうか。</p>
<p>事務局</p>	<p>項目ごとに整理いたしますので、御自由に、順不同で御発言いただければと思います。</p>
<p>会長</p>	<p>では、交通事業者さんの方からお願いします。</p>

<p>委員</p>	<p>交通事業者として、一言申し述べさせていただきます。今、会長からお話があったように、コロナの影響で在宅勤務やテレワーク、WEB会議が増えています。当社では、コロナ前の収入、それから乗車人員にはまず戻らないだろうと見込んでおります。常磐線は、観光や首都圏とのビジネス需要がかなりのウエイトを占めているところがありまして、通勤・通学の定期利用は例年の約7割程度まで戻ってきたところですが、特急列車の需要は約2割程度といったところで、全体としては、コロナ前の約4割程度しか戻っていない状況です。</p> <p>このような中で、コロナ前には戻らないということを踏まえれば、通勤・通学の定期利用より、観光需要を伸ばしていかなければならないと考えております。まだコロナの影響がありますので、なかなか動き出せない所ですが、この状況を踏まえ、社内で今後の取組を検討しております。</p>
<p>委員</p>	<p>私どもの所では、旅客鉄道の大洗鹿島線と、貨物鉄道の臨港線の2つを運行しております。</p> <p>大洗鹿島線につきましては、4・5月の緊急事態宣言発令に伴う学校の休校により、乗客数が前年度の3分の1まで減りました。しかし、宣言解除に伴い学校が再開したことにより、現在は、前年度比で8割以上まで戻ってきました。</p> <p>大洗鹿島線は乗客の半数以上が定期利用ですから、県立高校や中高一貫校の生徒達が利用いただければ、かなりの部分がカバーできます。一方で、乗客の4割弱が定期外の利用です。</p> <p>私どもの所に限らず、どこの地方鉄道も少子高齢化で沿線人口が減っています。このまま何もしなければ、柱である定期利用がジリ貧になっていく。そのような中で、なんとか地域公共交通を維持していくためには、定期外、特に観光利用のお客様をどうやって取り込んでいくかが大変重要になっていくだろうと認識しております。そのための色々なソフト事業を沿線市町と協調しながら取り組むことにより、定期外の観光客による利用を増やしていくことが必要なのかなと考えております。</p>
<p>委員</p>	<p>私どもの現状を申しますと、路線バス事業が営業エリア全体で対前年度比75%です。4・5月が対前年度比40%と一番底の状態でしたけれども、その後は学校の再開により、75%くらいまで戻ってきました。けれども、主要顧客である中・高校生が自家用車による送迎、あるいは自転車にかなり流れています。バスが「密状態」であることが影響しているものと思いますが、特に送迎によって交通渋滞が激しくなっていることでダイヤ通りに走れなくなっております。遅延が常態化し、更に利用者が離れる原因になりかねない悪循環に陥っているところです。</p> <p>これはバス事業者共通だと思うのですが、車内での感染防止策、例えば消毒や換気等にはかなり気を遣って、現場にかなり負担をかけながらやっている状況の中、努力が報われきれていないかな、取組が一般の利用客にはそれほど周知されていないかな、と思います。各社ホームページで案内していますけれども、</p>

	<p>行政の皆さんからもバスの車内消毒・感染予防策を各社やっていますよ、安心して御利用してください、と案内いただきたいです。あと、利用者の方にも注意していただかなければならない部分もあります。マスクを着用せずに乗車されたり、あるいは、特に中・高校生に多いのですが、車内で友達と大声でしゃべっていたりすると、周りのお客様にマイナス心理を働かせてしまいかねません。利用者が戻ってこない状況に拍車をかけてしまうので、行政の皆さんからその辺のマナーについて、先の各事業者の取組状況も含め、もう少しアピールしていただけると助かります。</p>
<p>会長</p>	<p>利用者が車に流れたことによる渋滞でダイヤが乱れているとの話がありましたけれども、道路の混み具合について何か情報はありますか。道路混雑がバスのダイヤに影響を与える状態になっているのでしょうか。</p>
<p>事務局</p>	<p>各バス事業者様からは、交通渋滞によりダイヤの遅れが発生していると報告をいただいております。</p>
<p>____ 委員</p>	<p>____さんがおっしゃるとおりで、本来は自家用車から公共交通にシフトさせるべきであるところ、利用者はコロナが怖いと、公共交通から自家用車にシフトしています。道路渋滞により、ダイヤが大幅に遅れている状況は当社も同じです。</p> <p>当社の現況を申し上げます。各社同様と思われませんが、3月中旬からコロナの影響が大きくなっております。利用者の前年度比減少率は、路線バスの4月が62%減、5月が60%減です。6月は学校が始まってきましたが、これでも31%減です。四半期で51%の減少と、非常に厳しい状況です。</p> <p>一方で、地方のバス事業者は、高速バスの収支で路線バスの赤字を内部補填している状況に変わりないと思います。高速バス「みと号」につきましても、一時は90%近く減少しておりまして、緊急事態宣言の解除後は若干利用者が戻ってきましたが、最近の首都圏でのコロナ感染拡大によってまた減少しつつあり、厳しい状況です。路線バスの利用者回復も必要でしょうが、結局は高速バスがある程度回復しないと、会社全体の収支は元に戻りません。コロナの影響はどうにもなりませんので、コロナ収束まで持ちこたえるのが目標だと思っております。</p> <p>現状報告は以上です。今、資料を配付したところですが、これは日本モビリティマネジメント会議(JCOMM, ジェイコム)の提言でございます。コロナ発生当初、国からは「公共交通は維持しなさい」と話を受ける一方で、「公共交通は非常に危険な移動手段です」といったような真逆の話もございました。公共交通はそこまで危険ではない、という情報発信を強くしていただかないと、公共交通の回復につながらないと思っております。JCOMMの提言を参考にしながら、あらゆる場面において、公共交通の安全性について情報発信することが今、一番必要ではないかと思っております。交通事業者は努力しながら運行を維持している中、利用促進が図られないとこれから先が厳しいです。情報発信が必要であると非常に痛感</p>

<p>会長</p>	<p>しております。</p> <p>ありがとうございます。JCOMMについて、行政の皆さんは御存知の方もいらっしゃるかと思います。JCOMMは通常、公共交通を維持し、大切な地域の足をなくさないための活動をしているのですけれども、今はコロナ禍における現状を直接受け止め、動いています。これに連携して、名古屋大学の教授などにより、4月末及び5月はじめにオンライン会議が実施されました。全国約1,000人が参加し、緊急メッセージを出しており、この会議には、事務局の____も参加しています。</p> <p>JCOMM等の主張は、「外出自粛のあおりを受けて利用者がいなくなっているがそれでいいのか。このままでは交通事業者が保たないが、潰れても仕方ないのか。」といったものです。回復した時に交通手段がなくなってしまうのは食い止めなければなりません。放っておくと8月頃には事業者がどんどん潰れていくだろうと言われていました。高速バスなど、収益に依存している部分がメッタメタにやられています。航空も同じようなことが言えます。収益が9割方減少しています。とんでもないことになっています。交通事業者だけでなく、利用者及び行政と一体となる必要があります。通常の手続きや制度的な枠組みを超えて、コロナ禍という非常事態なりの体制を組まなければいけません。そのような中、行政にはかなり色々な手を打っていただいているところです。引き続き、事業者さんから意見ををお願いします。</p>
<p>____委員</p>	<p>私どもも路線バス事業につきましては、4・5月は学校の休校により、利用者の大半が通学利用者の中で厳しい状況に置かれました。6月に入ってから学校が再開し、収入が戻ってきているところでございます。親会社と事情が違うのは、高速バス事業があまりウエイトを占めておらず、沿線市町村から受託している路線バス事業が多い点です。</p> <p>一方、会社全体の収入が半減に至らなかったことを理由に、国の持続化給付金の対象外になっている状況です。県による系統ごとの支援というありがたい話をいただいております、各市町村からも独自の支援が検討されているところですが、市内に事業所がないと支援対象外になってしまうことがあります。バスは広域で運行しているものです。例えば、水戸市を通る路線は鉾田市の事業所から茨城町を経由している状況です。私どものような事業所が各地に点在していない小さな事業者の場合、支援が受けられない場合がございます。国・県などの方で支援できるよう、できる限りで御検討いただければと思います。</p>
<p>会長</p>	<p>制度の狭間に、はまってしまっていると思いました。</p>
<p>____委員</p>	<p>当社は、一般路線バス事業よりも高速バス事業のウエイトが大きいです。____さんもおっしゃいましたが、高速バス事業は県またぎの事業ということで、対前年度比の落ち込み度合いが激しいです。4・5月は対前年度比で90%以上減少し</p>

	<p>ており、非常に経営的には苦しい状況です。特に長距離系統、例えば東京～大阪を結ぶ夜行高速バスは当社の利益の20%程を占めていますが、これが4・5月の緊急事態宣言が解除されるまでの間ほぼ全便運休を余儀なくされ、痛手を被っております。水戸支店で運行している水戸～東京間の高速バスはまだましでしたが、それでも一番ひどい時で、1日12便運航に対して乗客が10人と、1便当たり1人に満たない非常に厳しい状況でした。その頃からは少し持ち返してきたところですが、東京方面のコロナ感染者数がまた増えてきたということもあり、乗客数が落ちてきています。水戸～東京間の高速バスも前年度比8割減くらいです。</p> <p>一般的に、旅客輸送業は1便あたりにある程度の人数が乗っていただかないと利益が出ない収益構造です。あまり混雑させると「密」になってしまうので、増便しなければならない。そうすると経営的には苦しいというところで、頭を悩ませている状況です。</p>
<p>会長</p>	<p>____さんの方で、考えや要望等がありましたら、お願いします。</p>
<p>____委員</p>	<p>各社から個別に事情を伺いました。茨城県を含む地方公共団体は、路線バスについては比較的早く支援に動いていただいた一方で、貸切バスについては、なかなか動きが無かったところ。協会としていったい何ができるだろうかということになりまして、市内に貸切バス事業者が存在しない大洗町と五霞町を除く全ての市町村に、手分けして支援のお願いに行脚しました。その効果があったのか、国の第2次補正予算によるものかは分かりませんが、各市町村からは比較的前向きな回答をいただいた状況です。これからが正念場かなとも思っておりますので、更なる要請をしたいと思っております。</p> <p>少々話がそれてしまいますが、かつて茨城県の交通対策室長を務めていた時から思っていたことがあって、例えば手元の「路線バスの旅」パンフレットについて、バスのコースを紹介するのは結構ですが、このバスに乗るための交通手段も記載するなど、利用者が必要とする情報を1枚の紙の中で完結させる視点、パンフレットの作り方が必要ではないかと思いました。</p>
<p>会長</p>	<p>続いて、____さん、お願いします。</p>
<p>____委員</p>	<p>タクシー業界における直近の状況ですけれども、3月後半から需要が減ってきておまして、自粛要請のあった4・5月は対前年比7割減でございます。6月は5割減ぐらいに戻ってきておりますけれども、テレワークなどで出張がかなり減るのではないかと、やはり元には戻らないのではないかと懸念を抱いております。</p> <p>コロナ対策といたしましては、運行前の体温測定など、体調管理の徹底をしております。運行時には、マスクや手袋を着用し、換気に努め、乗客降車後の車内消毒などに取り組んでいるところでございます。それでも運転手が高齢化で免疫が落ちているということもあり、いつ感染するか分からないというリスクはござ</p>

	<p>います。</p> <p>先日、ある事業者から「コロナ感染の疑いがあり、自家用車による移動は家族にうつすと困るので、タクシーをお願いしたいと電話を受けたがどうしたらいいか」と電話相談を受けました。コロナに感染しているという事実が分かれば乗車拒否できますが、コロナかどうか分からない場合は運ばなければならないことになっています。後で事業者に聞いたところ、運転手の中でも一番若い、といっても50～60歳くらいの方ですが、その方が対応したという事例がございます。また、病院の方々が完全防備で利用者を迎える姿を見て、コロナ感染の疑いがある方だと後から知った事例もございます。完全な感染リスク対策はなく、その辺が問題であると思います。</p> <p>また、今も感染者が増えていますが、これから秋口にかけて、第2波がやってくるのではないかと思います。それまでに対策を講じたいということもございまして、まず、運転席と後部座席の間にアクリル板を設けるとか、ビニールシートを設置するとかを考えていたりしています。また、車載型のプラズマクラスターを導入しようとも考えています。ただ、どれだけの効果があるかは、不明なところがございます。一番有効なのは、専用車両の導入です。これはどういったものかと申しますと、コロナ対策をした専用車両がございまして、運転席部分と後部座席を完全に分けて、車両前方に空気が流れないようにしている車でございます。これをついこの前、水戸市の保健所に見に行きまして、それはビニールシートで完全に遮断してありました。そこまで大きな工事でなくてもできるのではないのかとも思いました。もしコロナが増えてきた場合、医療従事者、それから、感染の疑いがある方の送迎・搬送に、やはり専用車両が必要ではないかと思います。できれば行政の支援をいただいて車両を導入し、備えてまいりたいと考えているのが今の段階です。</p>
会長	<p>すごく苦勞されているというのが、この話でよく分ると言えば良いのでしょうか。新聞等を見るよりも、大変だということが生で聞いて分かりました。</p> <p>事業者の皆さんに意見をいただきましたが、利用者として、____さん、____さん、どのようにお感じになっているか少しお聞かせください。</p>
____委員	<p>我々が行う行事・イベントの多くが中止となっています。そういう関係で、公共交通に乗る機会がほとんどない状況です。たまに市役所に行くにしても、自家用車を使っています。今、話を聞きまして、事業者さんが色々な対策をしていることをはじめて知りました。周りの方々とお話ししていても、「市内中心地に行くことがなかなかできない」と聞きます。お悔やみ事などの理由で、ちょっと立ち寄るくらいだと聞いております。コロナ対策として、公共交通はあまり乗らず、車を使っているのが現状です。</p>
会長	<p>____さん、いかがでしょうか。</p>

<p>____委員</p>	<p>緊急事態宣言が発令されていた4～5月は、「出かけないことは良いことだ、そうすべきだ」という風潮でした。公共交通に乗れなかったのが、事業者の皆さんが困っているのに、支援のしようがない。本当に申し訳ない、何もできなかったと思いました。</p> <p>その時に、公共交通に関するフォーラムなどを見ていました。私は理科系の分野、リスクコミュニケーションやサイエンスコミュニケーション等について、聞きかじったことがあります。事業者さんが現状についてたくさん話をされていますが、そういうことに対して、意見や助言をできる人がいないな、とぼんやり思っていました。そうしたら、じきにウイルス学の先生が「対策すれば公共交通も安心ですよ」といった内容のポスターを作ってくださいまして、専門家の助言も入ってきたのだなと思いました。</p> <p>そして今、緊急事態宣言が解除され、おそらく今後は感染者が増えても緊急事態宣言がされない、経済も回さなければならぬということで、どうしても外出が必要な人に限らず、皆さんが気を付けながら出かけるようになっていきます。その時に、車が良いのか、バスが良いのかを選ぶのが私たちだと思います。皆さんがおっしゃるとおり、行政だけではなく、公共交通に乗る皆さんも感染対策に気をつければ、ある程度感染は防げるということをもっと言わなければいけないかなと思います。</p> <p>この前印象的だったのは、バスに乗ったら運転手さんがマスクを下げている学生さんに「マスクをちゃんとしてくださいね」とマイクで言ったり、泉町一丁目で乗客の人が乗ろうとした時に「後ろのバスが空いていますよ」と言ってくださったりする運転手さんがいました。運転手さんから言ってくださいると、頑張ってるんだな、気をつけているんだな、ということが分かりますし、印象も良いです。バスの運転手さんは叩かれたり、注意したことをブログに書かれたりするなど、いろいろあるのですが、勇気を持って注意してくださると良いなと思います。自分も接客のバイトをしていて、お客さんに注意をできなかったことを悔やんだりしているのですが、そういうことを今後もやっていただきたいです。ちゃんと見ている人もいと分かっていたいただきたいです。</p>
<p>会長</p>	<p>お手元のチラシは、自分で印刷したのですか。</p>
<p>____委員</p>	<p>自分で印刷しました。Twitter等で交通関係に詳しい方をフォローしていただいて、そういう方が各地で事業者さんがこういうことしていますよ、こんなに苦労していますよ、といったこと等をつぶやいているのですが、とある事業者さんがこのチラシについてつぶやいていました。つい最近、JCOMM 関連のトークイベントで、京都大学の先生にバス事業者さんが分からないことを聞こう、といった内容のネット配信がありました。交通事業者だけで考えず、専門家の意見も聞こうと努力していることが分かりました。</p>

会長	<p>____さんは「バスはこうすれば大丈夫だ」ということが分かった、ということ でよろしいですか。</p>
____委員	<p>はい。</p>
会長	<p>普通の人々は、分かっていると思いますか。</p>
____委員	<p>「密」を避けなければいけないとか、マスクをちゃんとしなければいけないと いうことを分かっている方は、隣にマスクを下ろしている方がいたら嫌だなと思 っていて、注意しづらいときに運転手さんから注意してくれたり、バスの人数が 増えてきた時に「後ろに詰めてくださいね」と言ってくれたりすればそれで 安心します。ただ、分かっている人が聞けば、運転手さんの注意が正しいと理解 できるのですが、注意されてカチンとくる方も、中にはいるかもしれません。難 しいところです。</p> <p>私も昨日まで接客のアルバイトをしていましたが、マスクを下ろして指を舐め てお金を扱う方に、注意をするのは難しいと思っています。ただ、最大の目標は、 やはり感染予防により感染者数を減らすことなので、勇気を持って注意しなけれ ばならないのだなと感じます。</p>
会長	<p>事業者さんからも意見が出ていましたが、利用者の方々のマナーについて、バ スもそうですし、鉄道もそうですが、わざわざマスクを外して隣の方と大声でし ゃべったりしている人が学生だけでなく大人に結構多いのです。私はそういう場 合、別の車両を移ったりしますけれども、もう少し何とかならないかな、と思 います。</p> <p>行政の皆さんも、検討を重ねていると思います。どのようなことを考えている のか、あるいは、御提案があれば、少し教えていただきたいと思います。国、県、 県警、そして市の順で、支援状況等について教えていただければと思います。国 の方からは、いかがでしょうか。</p>
____委員	<p>利用者の回復という視点に基づく施策は、「密」を避けるようなバスの実証実験 に向けた調査などを始めていると聞いておりますが、ここで紹介できるようなも のはまだございません。どちらかというところ運行の維持という視点で、コロナ対応 の臨時交付金の利用をお願いしているという状況でございます。制度に対する不 安や不満はいくつか上がってきております。今後もそういったものがあれば上げ ていただければと思っております。</p> <p>それと先程、観光客へのシフトという話がありました。国としては、観光と公 共交通機関とを連携させた、アプリなどを用いた実証実験を実施しており、茨城 県でも何件か行っています。補助金も準備しておりますので、活用していただ ければと考えております。</p>

会長	ありがとうございます。県では、どういうお考えか教えていただけますか。
____委員	<p>先程、事業者さんから利用者の回復のため、感染症対策を頑張っているということより周知してほしい、普及啓発も県にはより頑張してほしい、という話をいただきました。今も全くやっていないわけではなく、ホームページ等で交通事業者さんが行っている感染症対策についてPRしております。利用者様の方が公共交通を利用する時に必要な注意事項もホームページ等でPRしておりますが、まだまだ周知が足りないということですので、様々な媒体を使い、今後も周知徹底する必要はあると思っております。</p> <p>それと短期的な話になりますが、コロナの影響で、交通事業者さんはかなり経営基盤に影響を受けていると認識しております。資料にも記載がございますが、県としてもコロナで需要がなかった地域でも頑張って運行を継続し、なんとか地域住民の移動手段を確保していただくため、6月の補正予算で地域公共交通緊急対策事業として、支援を講じているところでございます。ただ、これも対症療法的なものに過ぎないものでして、今後新しい生活様式が定着し、あるいは少子高齢化で人口が減っていくなかでは、いかに効率的な公共交通体系を構築していくかが非常に重要になるだろうと思っております。交通だけで考えてはダメだと思います。やはりまちづくりと連携し、ある程度事業を集約できるような形で、交通体系を整理していくことが、中長期的には必要なのではないかと考えているところでございます。</p>
会長	安全対策状況のPRについて、今はホームページ上に公開しているところまでですか。もっと積極的なPRには至っていませんか。
____委員	県ではTwitterなどのSNSもやっておりますが、その他にも機会があれば、積極的にPRしていきたいと思えます。
会長	もう少しマスコミが手伝ってくれても良いのではないかと考えています。
____委員	マスコミも交通事業者へ取材し、大きく取り上げています。
会長	乗り方とかについてですか。
____委員	こういった感染防止対策をしていますよ、といった写真付きで、取り上げていただいております。
会長	アフターコロナを見据えて、今後県で具体的に検討する予定はありますか。

<p>____ 委員</p>	<p>アフターコロナといいますか、コンパクト・プラス・ネットワークという考え方は、コロナ禍だからこそ、より検討する必要が出てくるだろうと思っております。</p>
<p>会長</p>	<p>県警からは何かありますか。車の混雑とか、その他影響とか。</p>
<p>____ 委員</p>	<p>都市交通戦略という点で、警察から申し上げることは特にありません。</p> <p>緊急事態宣言が発令されていた4～5月は、水戸警察署管内の話ですが、交通事故自体が少なかったのは確かです。昨日時点で、茨城県全体の交通事故による死者数は42名くらいです。これは、前年比マイナス12名で、すごく減っている状態です。コロナで車が動かなかったためだろうと推察されますが、全国一律で減っているかというところではなく、地方によってはプラスになっているところもございまして。それだけ、茨城県は車に頼った生活をしている地域ではないかと思いました。ただ、この辺に公共交通機関を利用させるヒントがあるのかな、と思ったりもしました。</p> <p>緊急事態宣言が解除されてからは、事故が発生するようになってきています。特に朝夕における自転車との事故が目立ちますので、脇道などでの運転においては、特に気を付けていただきたいです。</p>
<p>会長</p>	<p>今まで自転車に乗っていなかった人が、コロナ禍で自転車に乗り始めて、危ない運転をしているという話がありますか。</p>
<p>____ 委員</p>	<p>特に、そういう印象はないです。</p>
<p>会長</p>	<p>次は市の番ですが、その前に何か御発言がありましたら、お願いしたいのですが、けれどもいかがでしょうか。</p>
<p>____ 委員</p>	<p>私たちは、感染防止対策を徹底して、なんとか社会機能を止めないようにと、全力で取り組んでいるところでございます。</p> <p>周知について先程から話題に出ておりますけれども、水戸市ではどの方法が一番良いのでしょうか。ホームページや市報等での周知もあると思いますが、一番周知できる方法があれば、お聞かせいただきたいです。とにかく、公共交通は安全だと利用者に分かっていただかないと、乗客は戻ってこないと思っております。</p>
<p>____ 委員</p>	<p>現在、会員が4,000社ございます。この4,000社にコロナに関するアンケートを実施しましたところ、全ての業種で業績がマイナスであります。マイナス幅は、業種によってももちろん違います。交通関係の事業者さんからも、事前にお話を聞いております。</p> <p>移動の目的がないと、安全・安心であっても、そこに行く価値や必要性があり</p>

会長	<p>ません。そういうことが一番大きいのかなという気がしております。例えば、通勤・通学が回復したら前年度比で70～80%まで回復したと話がございましたが、通勤や通学は避けてはならないものです。不要不急のものではありません。一方で高齢者にとって、土・日の一番大きい仕事は買い物です。地方の商店・商店街は、コロナ禍と同時に土・日の売り上げが大きくマイナスになっています。平日にタクシーその他公共交通機関で高齢者が行くところは、病院です。先日、病院の会報を見まして、最近では外来が減っているという記事がありました。ということは、やはり目的があって初めて、移動需要が生じるものと思います。大企業は現状、東京方面へ会議に行く必要がない状態です。全部テレワーク、リモートワークでやっています。残念ながら水戸市内では、中小企業のテレワーク、リモートワークの実施率は10%前後です。比較的大手の企業は、20%前後が移行済みと聞いています。</p> <p>さて、水戸商工会議所では、水戸市と合同で、8月下旬に約7～8億円分のプレミアム商品券を発行いたします。これは大きなイベントです。消費を喚起することによって、買い物に出てくれます。そのための交通手段について、高齢者の場合は自転車の利用ができませんので、バスまたはタクシーになります。例えば京成百貨店までバスで行くとか、そういうことになると思います。それと、皆さんも当てはまるとは思います。国が一律10万円給付をしたものの、実は消費にほとんど回っていないのです。貯蓄や既存の借入など、生活安定のために使われています。唯一消費に回っているのは家電製品や、その他普段はなかなか買えないようなものです。もう一つ、商工会議所ができることは、融資の斡旋です。中小企業や事業所に斡旋をするという作業でございます。</p> <p>コロナの影響で、皆さんの話と全く一緒であります。今後元に戻ることはまずないだろうというのが一般的な商工事業者からの話であります。商工会議所の中には業種専門の部会がありますが、一つの部会にだけサポートするようなことはあり得ません。経済というのはリンクしていますので、みんなで頑張るしか方法はありませぬ。</p> <p>今日、この会議に出席させていただいて、全ての業種が苦勞して知恵を出さないとこの難敵は乗り切れないだろう、という感想に至りました。本会議を通し、情報発信に益々の労力をかけていただければ幸いです。</p> <p>「元には戻らない」ということについて、先程も数名から御発言がありました。元には戻らず別の社会になるだろうと、アフターコロナは、これまでとは別の生活スタイル、都市の形ができるのではないかと思います。これは直近で行うことではないですが、どこかで方針を描くことが必要だと思っております。それに合わせて我々も転換を図っていかなければいけません。その中で、公共交通についても考えることになるだろうと思っております。</p> <p>それでは、市の方からお話いただけますか。どのようなことを考え、問題としているか。あるいは、それぞれの方にどうということをお願いしようと思ってい</p>
----	--

<p>委員</p>	<p>るか。その辺を少しお話しいただければありがたいです。</p> <p>水戸市では、これまで3回に分けて、コロナに対する緊急対策を打ち出しています。具体的には、衛生面でのコロナ対策、市民生活の安定化、地域経済の活性化という三つの柱でそれぞれ取組をしております。特に市民生活の部分については、まさに交通なども含めた安全対策を講じておりまして、先程商工会議所さんからも話がありましたように、これからのWithコロナとしての経済活性化のために様々な施策を展開しておりますけれども、いずれにしても市民の足である公共交通、あるいは観光の足となる交通、こういったものについて、仮に経済が戻ったとしても安全性が担保されていなければ、公共交通には乗らないと思います。皆さんから御意見いただいたとおり、自家用車にシフトしてしまうことが考えられます。まずは利用者回復に向けて、公共交通が安全であるというPR、更には、安全対策を皆さんにさせていただいておりますけれども、それだけではなく、利用者の方にもマナーやモラルを守って乗っていただく、そういったことも積極的にPRしていかない。皆さんが安全に乗っていくためには、自らも安全対策をしていかなければならないことを積極的に周知していければと思っております。</p> <p>7月15日の市議会臨時会で議決をいただきました「公共交通あんしん運行支援金」ですが、予算は1,600万円、車両1台あたり20,000円としております。これで何を行っていただくかという、バス・タクシー事業者さんにそれぞれ安全対策をしていただきます。乗務員の方々にマスクを着用していただく、あるいは、アルコール除菌等の衛生対策をしていただくための経費でございます。こういった予算を通して、バス事業者さんやハイヤー・タクシー協会さん等の御協力をいただきながら、安全な公共交通というものを皆さんと共に創っているということについて、ホームページやLINEなど、様々な方法を使い、情報発信をしております。水戸市としても公共交通機関について、皆さんがマナーを守っていただければ安全であることをしっかりとPRしていきたいと考えております。</p>
<p>会長</p>	<p>ありがとうございます。副会長、どうぞ。</p>
<p>副会長</p>	<p>皆さんのお話を伺いまして、リスクの認知という点が一番気になりました。公共交通利用におけるリスクについては、2月頃から報道が多かったと思います。今もリスクを感じている方は多く、そこをなんとかする必要があります。ただ安全だと言っても利用者のリスク意識は変わらないので、論理的な説明や理解が必要だと思います。安全だということを理解してもらうためには、客観的なデータに基づき、車内換気、会話をしない、マスク着用、検温、これらをするどれだけ安全に近づくか、安全になるか、ということデータを示すことが必要だと思います。それと、乗車側、ユーザー側の動作によってリスクを上げることがあると最近言われています。リスク向上につながりうることについて、細かい分析をすべきだと思います。例えば、手で顔を触るといった行為をどのくらいの割合です</p>

<p>会長</p>	<p>るのかということや、車内における換気や距離間などでどれだけ安全度が変わるのかをデータで示すことが、大事じゃないかなと思っています。各地で研究・実証実験等が行われていると思いますが、大学として研究や、実際に公共交通を利用しての実証実験に関わることができたら是非実施し、安全性に繋がる客観的なデータを探していきたいです。今後、私の方でも何かできることはないか検討していきたいと思っています。</p> <p>ありがとうございました。解決すべき課題について申し上げますと、まずは情報発信、PRです。これは二つあります。一つは、公共交通は安全であるということ。バス事業者さんやタクシー事業者さんが努力して安全対策しているということ。きちっと利用者様に発信し、分かってもらおう。もう一つは、公共交通が非常に大事な社会的な役割を果たしているということ。事業者さんにはかなりリスクの高い中、社会的な重要な役割を果たしていただいています。事業者さんとしても、皆さんに分かってほしいという面があると思います。話にありましたように、コロナに感染しているかどうか分からないお客さんなど、リスクの高い方を対応することもあります。それを社会全体で理解しないといけないということです。</p> <p>それから次に、利用者がマナーを守るということです。マスク着用や大声でしゃべらないなど、守らなければいけないことをきちっと守ってもらわないといけないということです。これに関しては、___さんがお持ちしているような啓発チラシを使う、あるいは、運転手さんが積極的に利用者へ注意していただき、利用者様に受け入れてもらうといった話です。それから、バスが遅れてダイヤが乱れてしまうのも困ることなので、これに関しては、やはり車の利用を抑制するように誘導、促進し、車で出勤する必要のある方は時差出勤していただくなど、バスのダイヤが乱れないように努力しなくてはならないと思います。この辺は、比較的すぐやらないといけない対応かなと思います。</p> <p>今後考えなければいけないのは、高速バスへの影響が非常に大きく、バス事業者さんの収益の柱が無くなっているということで、その辺の支援をどうするかということ。あとは、中小事業者への支援といいますか、支援制度から漏れてしまうような事業者、何らかの方法で支援をするということ。それから、観光についても併せて考えなければいけません。</p> <p>中長期的には、アフターコロナという新しい社会に対する戦略を描かないといけないと思います。具体的な要望として、専用車両の導入というものがありました。交通事業者が役割を担わないといけないのならば、支援策があっても良いのではないかという御提案だったと思います。</p> <p>時間が当初の予定を超えてしまうのですが、次の必要な枠組みを考える前に、私の方で用意した資料を配らせていただきたいと思います。ちょっとだけお話しさせてください。この黄色い紙は、___委員が持参した紙と同じものです。こちらはJCOMMが作成していて、ご自由にお使いくださいということで、様々なバージョン</p>
-----------	--

	<p>ンがございます。小学生用にルビがふつてあるものもあります。縦型も横型もあります。これを見て、利用者が自分でマナーを学んでもらうことが考えられます。交通事業者さんは、このようなものをお使いですか。</p>
各交通事業者	<p>まだです。</p>
会長	<p>それぞれお考えがあると思いますけれども、もし使えるのであれば、このようなものを使ってもよろしいのではないかと思います。もう一つの資料は、コロナの交通への影響を私の方でまとめさせていただいたものです。最初の部分は、コロナの影響を様々な資料から引用したものです。世界中の各分野にどう影響しているかについて、コロナ前を基準として比較しています。特に航空輸送の下落はすごいです。注目していただきたいのが、二酸化炭素排出量です。1月3日から6月12日までの間でマイナス4.5%だということです。これを見て私はがっかりしました。もっと減るだろうと思いましたが、ほとんど減っていません。これは、物流・宅配が増えたからです。今後はむしろ増えるかもしれないという予測もあります。ですので、ここのところは非常に考えないといけないといったところになります。その後は、国内のいろいろなグラフをまとめてあります。交通事業者さんがおっしゃっていたとおり、公共交通利用者がどんどん減ってしまっています。次の表は、スイスの大学が100か国以上を対象に、日本からも約1,000名が回答し、作成したものです。コロナ禍前とその後で交通手段がどうシフトをしたのかというもののなのですが、ぱっと見て分かるのは、公共交通を利用していただいていた方が多くが、在宅勤務になってしまっているということです。自動車の利用状況はそのままに、人々が公共交通から離れてしまっています。その後ろのページには緊急フォーラムとありますが、これは、JCOMM主催のフォーラムの前に、公共交通を応援している大学の先生達が主催したものです。交通崩壊は社会崩壊につながるとして、様々な提言を出した結果、JCOMM主催のフォーラムにつながっています。</p> <p>続けてちょっと皆さんにお話しておきたいのが、これはコロナ禍を経験して分かったことを私がまとめたものですが、一つは、学生や皆さんから聞いているのですが、みんな体がムズムズしている。やはり移動というものが大事だとお分かりいただけたのではないかと私は思います。移動するということは、人間の本源的な欲求だと思います。ドイツのメルケル首相が言ったように、移動の権利とは、守らなくてはならない最大の権利です。一方で都市というのは、人が集まるからこそ都市であって、交流があって成り立っています。そうすると、都市を成り立たせるためには、自由に移動するための交通網が重要です。ヨーロッパの各国は、この考えを疑っていません。そのヨーロッパの動向を見ますと、二つの柱がありまして、一つは、移動の自由を絶対に守るということです。もう一つは、自動車利用の流れに絶対させないということです。これは強く感じます。ところが、日本の場合は、そのようにあまり感じないです。コロナ禍だから仕方ないよねと、と車を使わせてしまう。ヨーロッパの場合は地球環境を考えて、車に</p>

流れさせません。その一つの手段として、自転車通行帯をどんどん引いてしまっています。移動の自由に関して言うと、みんな移動したいけどできない状況だというのが分かったのですが、これは交通弱者の問題と同じです。なぜ今まで公共交通を大事にしなくてはいけないかという、車を使えない弱者がいるからですが、彼らも生きていくために移動しなくてははいけません。だからそれを保障してあげないといけません。今まで普通に車を使ったり、バスを使ったりしていた人たちは今回移動してはいけないことになって、はじめて移動というものが大事だと分かりました。ということは、やはり交通弱者の移動手段は保証してあげないといけないものだという事です。私は20年近く前から、移動というのはどうということだろう、と考えてきました。通常、公共交通の意義は安全性や確実性、快適性だと言われますけれども、実はそれ以外にいろいろな意味を持っています。コロナ禍で分かったのは、移動は本質的なものだという事です。生活のリズムをつくるものです。これは、絶対に大事なことです。先の資料にも少し書きましたが、刑罰というのは、だんだん強くなっていくと移動をより制限します。つまり移動を制限するということは、人間の権利を奪うということです。だからヨーロッパでは、移動の重要性が全然疑われていません。大事なものは守らなくてはならないということです。

そろそろ、まとめに入りたいと思います。すぐに必要な取組について、事業者さんによる安全対策はもう色々行っていると思いますが、例えばこのポスターを使い、アナウンスと併用して利用者様にマナーを守ってもらうことをやってもいいかなと思います。それから先程のPRの話でありましたように、マスコミをもう少し積極的に使うとか、小学校、中学校、高校に直接チラシを配布するとか、そういうことはできるのではないかと思います。それから、PRをした上での話ですが、運転手はもっと強気で注意をしてもいいのではないかと思います。それから、実態の把握をしていただきたい。今、混雑時間など、何時が空いているか、「密状態」を避けられるように、この時間帯なら大丈夫ですよ、という情報は発信できていますか。もしできれば、利用状況調査を簡単に実施し、混雑状況などを発信できれば良いと思います。後は、利用者さんとはとにかく利用マナーを遵守すること。それから、できるだけ分散利用していただくこと。利用者さんも、時間調整することくらいならできるのではないかと思います。行政の皆さんは、先程言いましたとおり、PRの徹底をするべきです。安全対策はきちんできていますということと、事業者さんが社会的な役割として努力いただいていることを皆さんに発信していただくということです。それから車へ行かせない。これからの地球環境を考えれば、コロナ禍だから車、という流れは阻止しなければいけません。アフターコロナにあたって、車に依存しない社会をつくっていくと発信するべきだし、その辺の検討をぼちぼち始める必要があると思います。

それから、今後を考えるにあたって、必要なのは安全対策や経営への支援はもちろん、いろいろな意味での連携への支援です。今は事業者さんが個別に対応を考えていると思いますが、様々な面における事業者間の連携や、他分野との新規

	<p>事業を探していくことで、公共交通を守っていくこともあるだろうと思います。それから第2波への備えです。先程も言いましたがメディアの活用、それから副会長が言われたように、コロナに対してどうすればいいかわからない面があります。情報提供は国や研究機関で行っていますが、近くの大学を活用するなどして、情報収集を進めたり、対策を考えたりすることは行政でできるのではないかなと思います。</p> <p>以上です。皆さんから最後に言い残したことも含め、更なる御意見やお考えがあれば、この際ですし、言っていただきたいと思います。</p> <p>[意見なし]</p>
会長	<p>よろしいですか。では、これで意見交換を終わりにします。</p>
	<p>4 その他</p>
会長	<p>その他、特に何かございますか。</p>
	<p>[意見なし]</p>
会長	<p>ないようですので、本日の会議は以上とします。進行を事務局にお返しします。</p> <p>5 閉会</p> <p>[閉会のあいさつ]</p>