

議 事 録

- 1 会議の名称 令和6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6年5月29日（水） 午前10時00分から正午まで
- 3 開催場所 水戸市役所7階 全員協議会室

4 出席した者の氏名

- (1) 委員
(名簿順) 茨城大学 金 利昭
茨城大学工学部都市システム工学科 平田 輝満
鹿島臨海鉄道(株) 栗田 茂樹
茨城交通(株) 任田 正史
関東鉄道(株) 白鳥 賢（代理）
関鉄グリーンバス(株) 宮野 裕司
ジェイアールバス関東(株)水戸支店 大塚 一月（代理）
(一社)茨城県バス協会 澤畠 政志
(一社)茨城県ハイヤー・タクシー協会 服部 透
公募委員 大川 泰弘
公募委員 小島 智史
公募委員 福田 翼
国土交通省関東地方整備局常陸河川国道事務所 鈴木 優（代理）
国土交通省関東運輸局茨城運輸支局 橋本 弘行
国土交通省関東運輸局茨城運輸支局 小菅 達也
茨城県政策企画部交通政策課 梅原 尚子（代理）
茨城県土木部都市局都市計画課 岡村 正巳（代理）
茨城県水戸警察署 海老澤 尚史
水戸市建設部 大和 直文
水戸市都市計画部 太田 達彦
関東鉄道労働組合 池田 正人

※ 代理出席5名、欠席7名

- (2) 事務局（水戸市市長公室交通政策課）
課長 川上 悟
課長補佐 江幡 将行
係長 宮内 一樹
主幹 大森 信彦
主事 川津 圭太

5 会議次第

(1) 開会

(2) 協議事項

議案第 1 号 水戸市都市交通戦略会議規約の一部を改正する規約

議案第 2 号 水戸市地域公共交通計画（素案）について

(3) 報告事項

報告第 1 号 バスお試し乗車券の配布について

(4) その他

(5) 閉会

6 配布資料

(1) 会議次第

(2) 議案第 1 号 水戸市都市交通戦略会議規約の一部を改正する規約（資料 1）

(3) 議案第 2 号 水戸市地域公共交通計画（素案）について（資料 2）

(4) 報告第 1 号 バスお試し乗車券の配布について（資料 3）

(5) （追加資料） ライドシェアについて

(7) （参考資料） 水戸市都市交通戦略会議規約，会長専決規程及び財務規程

7 内容

	※ 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。
	1 開 会
会長	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。
事務局	本日の会議には，定数28名中21名の委員の皆様にご出席いただきしており，出席者数は定数の過半数となっております。
会長	ただいま事務局から報告がありましており，出席者数が過半数となっておりますので，規約の規定を満たし，会議は成立しております。 次に，本日の会議につきましては，冒頭から終了時まで公開としたいと考えておりますが，よろしいでしょうか。
委員	[異議なしの声]

会長	それでは、本日の会議は公開することといたします。 次に、議事録署名人をお二人、委員御本人に御出席いただいている方から指名いたします。前回の議事録署名は____委員及び____委員をお願いいたしましたので、今回は名簿の順により、____様、及び、____様をお願いいたします。 2 協議事項 議案第 1 号 水戸市都市交通戦略会議規約の一部を改正する規約
会長	それでは、本日の次第に従いまして、協議に移らせていただきます。 議案第 1 号 水戸市都市交通戦略会議規約の一部を改正する規約について、事務局から資料の説明をお願いします。
事務局	[資料 1 に基づき、事務局から説明]
会長	これは、市の内部での取扱いに沿うというもので、都市交通戦略会議以外の会議等でも同じ取扱いをしているということですね？
事務局	おっしゃるとおりです。
会長	分かりました。それでは、ただいまの事務局説明に対する御質問や御意見等について、挙手の上で発言をお願いいたします。 [意見なし] 可決といたしますがよろしいでしょうか？ [異議なしの声] それでは、議案第 1 号の規約の改正につきましては、原案のとおり可決いたします。 議案第 2 号 水戸市地域公共交通計画（素案）について
会長	続いて議案第 2 号に移らせていただきます。 議案第 2 号 水戸市地域公共交通計画（素案）について、事務局から資料の説明をお願いします。

事務局	[資料2に基づき、事務局から説明]
会長	ありがとうございました。 十分時間を取って、御意見と御質問をいただきたいと思います。 この素案に従って、いろいろなことが進められますので、細かいところまでチェックしていただければと思います。
____委員	中身について意見は無いが、気になる文言があります。 P57-59目標で公共交通ネットワークの維持・効率化の「効率化」という文言だが、この計画を読んでいくと、「効率化」という言葉が使われている文脈が、エリアⅢのところでピンポイントで「輸送」と書いてあり、「効率的な輸送手段」という意味で使われているというのは分かりますが、目標4の項目で出してしまうと、通常、効率化と書かれると路線の削減の方向に取られてしまうのではないのでしょうか。 本当にこの計画が伝えたいことが市民に誤解されてしまうことになってしまおうと思います。 以前いただいた素案のデータでは、「維持・確保」となっていたものが今回「効率化」となってしまったのはどうしてでしょうか。 他の行政計画がある中で、立地適正化計画を前面に取り上げており、立地適正化計画とあわせて「効率化」という文言を読むと、路線の削減の方向に進んでしまうと読めてしまい、誤解を生んでしまうのではないかと思います。
会長	ありがとうございます。効率化に限らず全体に関わってくることであり非常に大事な問題です。 この御意見に対して、事務局から説明をお願いいたします。
事務局	維持・効率化という文言が誤解されてしまうということについて、市としてはもちろん路線を廃止しようということではありません。 人口減だとか運転手不足の中でどうやってバスを維持していくかということで「効率化」と使っています。 具体的には事業①のバスの再編事業など、少ない運転手の中で輸送をどう調整していくかを効率化と捉えております。 読んだ市民がそういう意味で捉えてしまうのではないかとということなので、文言の修正を検討いたします。
____委員	P69-70の目標4に対応する施策のところで、「効率化」という文言は中身では出てこず、タイトルでしか使っていません。タイトルだけ使うと内容まで誤解を生じさせてしまうと思います。

会長	他にはいかがでしょうか。
____委員	バス事業者から見た「効率化」の文言に対するコメントとしては、郊外部はどんな手段を使っても赤字となっています。 その赤字を事業者として、あるいは行政としてミニマイズして、どういう交通手段を当て込んでいくかということが大事であり、バスの本数のみを捉えて全体を見るのは間違った見方であり、バス路線の本数は現実的には指標にはなり得ない状況となっています。 当然、財政的に出せる支援には限度があり、自治体によって財政の使い道の優先順位があり、水戸市ではバスのほか水都タクシーもあり、その他の交通手段も含めて、例えば有償福祉運送、これに法律上適用されているか分らないですが、それも含めて、事業者の負担、行政の負担をミニマイズしながら、利便性をできるだけ損なわないという、線引きをどうしていくかということが重要なところであると考えています。 そういう意味で、「効率化」という言葉を使うか使わないかは別として、ここでは効率化という表現で出されているのではないかと思います。
会長	今回の重要なところですよ。 今言ったところというのが、この計画から分かりますか。
____委員	正直まだ漠然としてると思います。 まだ難しくて、どういうことを絡めていくかはまだ明言できる段階では無く、毎年の財政状況も捉える必要があると思います。
会長	____委員。____委員が言ったことは分かりますか。 サービス水準をある程度調整しなければならないということとは、御理解いただけましたか？
____委員	それは、大変難しい課題であるということは理解しています。 この計画が目指すところとしては、路線を維持することですよ？路線を減らさないのであれば、効率化と、計画が目指すところは両立しないのではないかと一点で、「効率化」という文言を問題視しました。 計画が目指すところが維持することであれば、路線を絶対減らさないのであれば、「効率化」という文言を入れるのはズレているのではないかという意味で、申し上げます。
会長	減らさない、維持するということではよろしいですか？
事務局	「効率化」という言葉は、路線を減らすということではございません。

	輸送力を維持していくためには、具体的には双葉台地区で複雑化している路線をまとめて、少ない運転手でも輸送力を確保できるような再編を進めていきたいということを、先ほどの説明の中でも申し上げたところですが、そういったことを含めて「効率化」という言葉を使っておりました。 ただ、この計画を読んだ人が路線を減らすと読んでしまうのであれば、文言については検討するものといいたします。
会長	「効率化」という文言は置いておいて、サービス水準をどうするかが重要ですが、その部分がはっきり見えてきません。 例えば、現状の不満で一番多いのはバスの本数が少ないとあるが、そのことについて施策はどこにあるのか。大きな不満に対してどういう施策をとるのか。どういう考えですか。
事務局	目標４に掲げているとおり、住民の生活に必要な交通手段のニーズに応えるようにするものとし、維持するために取り組んでいかなければならない問題として、既存公共交通の維持・確保を掲げております。
会長	「維持」と言ったとき、維持することがバスを30分に１本にすることなのか、１時間に１本にすることなのかどうなのか、その頻度のことを言うのか、そうではなく水都タクシーを使うのか。その部分がよく分かりません。 P55で、言葉ではそのとおりですが、具体的にどうなのか分からない。皆さんからどう見えるかということで、____委員もその部分が分からず質問しています。
____委員	路線バスの本数を維持できるかは、市の考えだけで決まるものではないです。事業者の収支に応じて、不採算のところは切らざるを得ません。実際４月に切っています。 今後も発生し得ることで、具体的にどこが減るから、どんな手段を当て込もうかということは、現時点では描きづらのではないかと思います。 できるだけ利便性を落とさず、交通体系を、それはバスとタクシーだけでは無く、公共交通全体を維持したいということが、この計画にはあるのではないかと読みました。
会長	そうは言っても、計画は５年間使われるものです。そういったところで共通認識ができてないといけないと思います。 住民も路線が減っては困るというのは分かっているけど、結局「バスには乗らないけど」という人が多い。乗る人でも、例えばエリアⅢの郊外部に住んでいる人は、サービス水準が落ちること（廃線や減便）を覚悟して、そこに住んでもらう必要がある。それでも維持してほしいなら、住民同士で、バスに乗ろうとしても

	らわなくてはならないが、実際にはそうならない。 ここは、このようなことを本音で議論する場です。特に公募委員から意見をいただきたい。そういうことで、みんなでこの計画を作っていかなければならないのです。 日本全国で公共交通はどうしようもない状況で、だからこそ、国では制度的にいろいろできるようになってきている。その中で分からないのは、サービス水準をどうするのか分からない。現実的には、いろいろなことをできるわけがない。どうしてもやるなら、税負担を増やすとかが必要なのか、____委員が言ったようにどこかで線引きをつけるべきだと思います。 エリアによっても、サービスの水準は当然変わってくるものです。 P55での移動モデルは、Ⅰ・Ⅱ・Ⅲエリアではこうなると書いているが、質問があつたとおり頻度とか路線が書かれていると理解できる。また、エリアⅠとⅡが同じ内容ではおかしいと思います。 サービス水準は全部同じなのですか？同じじゃないですね。 結局、本数や頻度で行くのか、どうしたいのか。エリアをどうしたいのか。 P77-78で評価指標はいわゆるアウトカムで書かれていますが、むしろアウトプットを書いてはどうですか。 以前の計画では、アウトプットを指標にしていた時期もあつた。 そもそも目標は達成できているのかということについて、アウトカムでもいいですが、むしろアウトプットを示せないでしょうか。 サービス水準がエリアごとに異なっているので、どうしたいのか分かるようになっていないということが、異論が出てきてしまう原因だと思います。 公共交通の中身は非常に難しい。議論があつて当然ですが。
____委員	働く側の立場からの意見としては、公共交通の維持をしていく、本数を減らさないという意見がありましたが、数年前の数字ですが、国によれば以前は大型二種の保持者は82万人いたが、50才以上が82%，30代が4%，20代が1%未満と、ほぼほぼ高齢者です。乗務員確保に動いていますが、充足するまでまだまだ時間がかかる。路線を維持していくとか、減らさないという言葉聞いて、これはちょっと無理だと思いました。 お金をかければ良いという時代は終わった。お金をかけても乗務員がいなくては路線を維持させられないという時代が来ています。
会長	計画には乗務員がいないと書いてある。 以前、私の指示で大分修正してもらいました。その時に、ドライバーの不足状況をもっと示してほしいと言いましたが、そのデータは、バス事業者から提供できないと言われたため、示せないとのことでした。 ____委員が言った今みたいなことを、データでここに書いてはダメですか。書いてもいいのではないですか。

事務局	今お示しいただいたのは、全国のデータだと思われますが、水戸市管内のデータはいただくものなののでしょうか？
____委員	水戸市の営業所の総人数を出すことは問題ないですが、路線バスに何人当てることができるかは、状況によって変わります。 関東鉄道も茨城交通も人がいないため高速バスに人を出せていない、路線バスを維持するために高速バスに人を回せていない状況です。 どれだけ路線バスに人が確保できているかを示すことは、一概には出せません。民間事業者としては、本来利益が出せる高速バスなどに人を出したいですが、一方で公共交通を担っている責任感もあり、赤字のところも他の黒字を補填してやり繰りをしているという実情があります。 路線バスに具体的にどれだけ人員を回せるか明言するのは困難です。
会長	全国データを載せて、水戸市に提供可能なものだけ提供し、非常に大変だということだけは載せてもいいのではないですか。
____委員	そういう状況だということを載せたとしても、じゃあどうするのかということのを個々に載せなければ、計画にならないと思います。そこまで含めて表現しないと、不安だけを煽るだけになって無意味です。
会長	そういうことが計画に書いてあることが必要だと思います。 だから公共交通をどうしようとなるのが本来のあるべき姿ですね。
____委員	あとは、利用促進、モビリティマネジメントなどが書いてありますが、利用者側の責任というのをもっと強く明記していいのではないかと思います。 例えば、ある程度郊外になるとサービス水準が落ちる。サービス水準を維持するのであれば、そこに住む方のコスト負担も必要となる。そのエリアの住民にも、努力をしてもらわなければ維持は難しいです。 本社で行ったアンケートでは、高齢者から「今は車に乗るからいいが、将来車に乗れなくなったらバスに乗るので維持して」と言われていますが、今乗ってもらわなければ将来維持できないわけです。 事業者の努力、行政の努力、そこにもう一つ利用者の努力、地域の人たちの努力も合わせなければ、会長がイメージする交通計画にはならないのではないかと思います。
会長	利用者の責任ということに絡めて、どなたか発言は無いですか。
____委員	モビリティマネジメントという言葉が出ましたが、積極的に公共交通を利用するという意識が水戸市民は低いと思います。

会長	新聞でも見ましたが、水戸市は自家用車の利用が多く、主要な都市の中で、温室効果ガスの排出量がワースト1であり、温室効果ガスを25%も出していると聞いて驚きました。 地域性もあると思いますが、意識を変えるため、モビリティマネジメントで市民や企業と連動して進める必要があると思います。 意識の向上として、施策⑨のモビリティマネジメントだけでは非常に弱いのではないかと思います。 企業と共同で取り組む施策をする。企業としても企業評価につながることもあるので、真剣に企業と連携することで通勤時の自動車の削減が進むと思います。 P45の下図やP13での交通手段を見ると、どの都市よりも多いと出ています。 C02に対する総合計画の文章を見ても、まだまだ意識が低いと思う。以前、市の関係部局の方で都市計画とかもどうなっているのかと事務局には聞いたが、そんなことで大丈夫なのかと思ったものです。 今のMM（モビリティマネジメント）について県の方はどうですか。県の中で全体を見てどうですか。
____委員	市の計画を見て環境の部分について、市の方では各施策の取組において広域交通ネットワークとか幹線系統の維持とありますが、市としては県央地域で広域バスとかを維持していく。
会長	国の方では何かないですか？
____委員	会長のおっしゃることは、国の方でも分かるころではありますが、具体的にはアウトカム、アウトプットを分かりやすくする動きもあるのではないかと思います。 計画の説明で気になったことが2点あり、その部分について何をしたいかについて文章だけでは分かりませんでした。 P52とP57-58で、MaaSなど次世代交通への対応と書かれていますが、どういった形で利用者に対して提供するか、分かりづらかったです。 もう一つは、アウトカムについて、P77の評価指数で、現況値で2022年とか現況値がばらばらとなっていますが、比較対象としてコロナ禍を比較とするのはどうかと思うので、その部分の理屈付けも必要なのではないかと思います。 他市、県の交通計画も見えており、水戸市と同規模の小山市にも直接携わっていますが、少しアウトプットの部分が足りない部分があると感じています。 ただし、抜本的に変えてほしいということではありません。

会長	見えないところがあるために意見が出ていると思います。 MaaSについて発言があったわけですが、MaaSについては事務局ではどう考えていますか。
事務局	施策⑦で調査研究していくこととしています。 水戸市に関係するMaaSは、JRのひたちのくに紀行と茨城MaaSですが、MaaSは行った先で飲んだり、食べたり、観光したりするコンテンツに厚みを持たせていくことで、利用者を増やしていくものです。 まだ、立ち上がったばかりで全国的にもまだ一般的になっておらず、市としてはコンテンツに厚みを持たせるために事業者が核となっているものに参画し、皆さんがどうすれば利用するか手探りで実施しているところです。
____委員	MaaSに関して、今後利用者のニーズを聞き取って、どう進めていくのか、県内の2つのMaaSをどう進めるのかを具体的に書いてもいいのかと思います。
会長	コンテンツに厚みを持たせる必要があるのはもちろんで、その基盤にあるのはデータであり、いろんなデータがくっついて事業化できる。手元に無いデータは整備していく。 したがって、MaaSと言うなら個別のデータを出し惜しみしてもらっては困るわけです。事業者は、何かやる際にはデータが必要なので、是非とも積極的に協力をお願いしたい。 他にどなたか意見は無いですか？
____委員	基本計画の後に実施計画があるのですか。
事務局	利便増進実施計画があります。この後定めることとなり、国の認定も必要です。アウトプットなどは実施内容に応じて具体的に記載します。
____委員	そこには、ある程度「何を目標に」と言う具体的数値は書かれますか。
事務局	事業によります。
____委員	P77の指標を見ると、バス利用者は今も24,000人なのか。35,000人という数字が出ており、大変な数字だと思います。これを達成するために何が必要か。計画には極めて一般的なことが書かれていて、内容の否定はできません。 民間企業が半分慈善事業でやるというのは時代として終わっていて、半分公共事業でやる時代になっていると思います。 バスドライバーが仕事が嫌になったら他の物流等に移る。国ではそこに公的に支援することとなっている。全体で見れば分野としてそれが必要です。

	エコ通勤してと言っても10年20年やってきても効果が無い。先ほどの環境対策について、日立製作所も日立市役所と共同プロジェクトをやっていますが、日立の人もエコ通勤しているかと言うとそうではない。 企業から見える化して、事業者は結果を提出することとなっていますが、事業者はどの手段で通勤しているか公表しなければならない地区もあります。 事業者側も協力者側が入っていないと心許ないですが、県とか国の人も週1回はエコ通勤するとか、半分義務化するような施策を盛り込んで、車より公共交通の方が便利ということに持っていけば、そして利用者が増えれば、運賃が下がるという理想に近づけると思います。 今は公共交通は縮小傾向に近づいていて、そこから抜け出すため、細々に抜け出す感じは計画から感じられますが、もっと高い目標を議論する場があるか。この場では厳しいところもあると思いますが、今後、あってもいいと思います。どこかで議論する場を探して今後やっていきたいと思いました。 こういった計画には一般的な文言しか載らないのは性質だと思います。実施計画ができた時にはもっと具体的なものができればいいと思いました。
会長	今の発言に関連すると、交通戦略会議自体が何でも話していいものです。 今までの市の他の審議会では、議題に対して説明があつて、異議なしとなってシャンシャンで終わる場合がほとんどでしたが、作るプロセスから、みんなで意見を出し合って協議することにしないとならないというのが、最近の検討会等の議論の場の持っていく方であり、特に公共交通は最先端な場所です。 ここでは、どんな意見をディスカッションをしても、喧嘩してもいい。実際そういったことも聞いていて、他市では喧嘩もしたが、だんだんと協議が進んでいったことを聞いたことがあります。 本日いろいろな意見が出ましたが、もっといろんな意見が出ていいのです。
____委員	国としてもできるだけ発言することとしていて、そうするよう指示も受けています。
会長	P79-80に今後の組織について書かれているが、____委員の発言にも関係することで、具体的なことについては分科会を組織するという事で良いのですか？
事務局	より具体的という場合は、分科会を用意しており、もっと自由に意見を言える場を用意しています。
会長	P79にPDCAの記載があるが、適切な時期に会議の開催時期を入れてほしいと言ったが、普通は年度当初の4月や5月にやって、前年度のチェックを7月にやって、次年度予算についてやって、それで年度終わりの1月や2月に年度のチェッ

	クをして来年度の話をするので、大体3回くらいやっており、それが一般的に望ましい姿と思っています。 適切なところで協議会と分科会を入れてほしいと思います。 あと、実施計画があるということで、P2で実施計画があるということを入れておいてくれば、具体的にどうするかということが分かります。 書けるなら書いてほしい。 他に御発言はありますか？
____委員	国交省でバスのキャッシュレス化をというニュースがありましたが、これは人材不足解消に有効、現金管理の手間を省くと記載されていました。 企業努力としてバスロケは導入しており、スマホでも見られるが、位置情報が路線で見られるようになれば、それを見ればバスに乗れるという安心感が出ます。 話は戻りますが、公共交通の効率化というのは、こういうことを言うのではないかと思います。
会長	御意見としていただければよろしいですか？
____委員	はい。
会長	では、議案第2号についてはどのような形で終われば良いか？
事務局	本計画は、この場において協議が調うことが計画成立の条件であります。 本日頂戴した御意見については、運転手不足の問題やアウトプットの問題があり、その2点が宿題となっていると思います。 アウトプットの見せ方についてはピンときていないところであります。 運転手不足の問題については、全国的なものを書いておくべきかどうかという課題があります。というのも、運転手不足に対して市として施策があるのかと言われると無いからです。 計画策定にあたり、運転手不足に対する施策を行うべきか事業者に聞きましたが、さしあたって無い状況でもありました。 また、運転手不足は労働者政策のため、単市で取り組むことは具体的には難しいです。 県においても、運転手不足に対する支援については、広域的に既に行っており、国においても二種免許の緩和など既に検討中ということで、市としてダイレクトな施策の位置づけは見送ったという経緯があります。 運転手不足について、この計画の中では文章で触れていますが、特出しして数字を掲載するとなると、水戸市内として数字を出せるのかどうか、事業者と協議したいと思いますが、難しいのではないかと考えています。

会長	ドライバー問題は実は大きな問題で、施策として出せないこと自体は仕様が無いと思います。ですが、現状として大きな問題であること、そのこと自体はきちっと書いてもらわないと、私たちには分からない。 それと、前半のことも、サービス水準のこともきちっと書くこと。 さっきの当初の質問のように誤解を生むのはまずいです。 できないものはできないと書くのはしょうがないですが。
事務局	先ほどのアウトプットとアウトカムの話は、P77-78のことです。 市としては、なるべくアウトカム指標でKPIを示す方針で作成していることから、サービスの水準については、アウトカムでまとめました。 アウトプットを併せて記載することについては思い付きませんでした。
会長	実施計画を作る時にはもっと明確になっていないと、実施計画はできないのではないですか。
事務局	実施計画は、具体的な事業ができた時に初めて作成するものです。 例えば、バス路線の再編についてです。
会長	再編した結果、バス本数などの目標値が無いとできないのでは。 基本計画に示してから実施計画にしないとできないのではないですか。
事務局	バスについてはP77に載せています。 これは、コロナ前の水準に戻したいという意味で、35,000人と設定しております。どの事業で何百人、この事業で何百人と積み上げたものではないですが。
会長	それはそれで結構です。 ただ、最初から言っているように、もう少し、具体的なサービス水準が書けていないと交通目標にならないのではないかと、というのが私の意見です。 それでは、いろいろな御意見をいただきましたので、この御意見に対して対応はいただくことになるが、これで終わりで良いですか？
事務局	2点宿題が出されています。 バス運転手不足の表現の仕方については、バス事業者様として出せる数字出せない数字があると思うので、案を作って示していくこととなります。 アウトプットの表現をどうするかは、今現時点では申し上げられないです。
____委員	先生の意見と市の考えのことで提案させていただきます。 交通計画を少なからず修正してもらい、市でも急いでると思うので、それを以て皆さんに書面協議をしてもらいます。

	その前段として、会長と市で打ち合わせしてもらい、進めていくことを提案したいと思います。
事務局	委員の皆さんに修正した部分を示したいと思います。 事前に会長に見てもらうこととして進めていきたいですが、スケジュールも押しており、できるだけ速やかに進めたいと思います。
会長	では、いただいた意見を参考に事務局で修正し、変えた部分を書面協議し了解をもらい、進めていきたいと思いますがよろしいですか。 [異議なしの声] これで議案２号は終わらせていただきます。
	３ 報告事項
	報告第１号 バスお試し乗車券の配布について
会長	続いて報告事項に移らせていただきます。 報告第１号 バスお試し乗車券の配布について、事務局から資料の説明をお願いします。
事務局	[資料３に基づき、事務局から説明]
会長	補足説明があれば、県から御説明願います。
____委員	公共交通活性化の取組の一環で、利用者が減ってきており、中学校３年に変更することになっています。 頻度や利用用途で精査することもあります。実施していきます。
会長	去年もいろいろアドバイスをもらっていると思いますが、その部分は反映していますか。
____委員	反映しています。
	４ その他
	その他１ ライドシェアについて

会長 事務局	その他事項が2件あるとのことなので、事務局で進めてください。 会議前に、2件、その他で発言がある旨お伺いしております。会長承認のもと説明に移らせていただきます。
____委員	[追加資料に基づき、____委員から説明]
____委員	その他2 関東鉄道(株)子会社の吸収合併について 既に5月24日にプレスリリースしていますが、グループ内で統合があったので報告いたします。 関東鉄道(株)では関東鉄グリーンバス(株)と関東鉄パープルバス(株)を、経営効率化のため改めて統合させていただくこととなりました。 国への届出もあり、実施は7月中旬を目指しています。 統合後の経営のあり方は、関東鉄道(株)で引き継ぐこととしており、路線が減ったり、支払い方法などが変わることが無いよう、関東鉄道(株)で進めています。
会長	水戸の現場には直接的な影響があるのですか。
____委員	事務的なものは変更がありますが、サービスが変わることはありません。利用者から見ても、会社名が変わっている以外に変更は無いです。
会長	5 閉会 今日の協議は全て終わりました。活発な意見が出てこれで良いと思います。 問題は沢山あるが正面からきちっと議論する。近年の日本はこれが正しいと思っています。大変な作業となると思いますが、よろしくお願いします。
事務局	[閉会の挨拶]