

平成18年度 第1回 新交通システム導入課題検討委員会次第

日時：平成18年5月30日（火）

15：00～

場所：栃木県総合文化センター
特別会議室

1. 開 会
2. 主催者あいさつ
3. 議 題
 - (1) 平成17年度の成果について
 - (2) 課題検討委員会の検討方針について
 - (3) 課題検討の具体的進め方について
 - (4) その他
4. 閉 会

〔配布資料〕

次 第

席 次 表

新交通システム導入課題検討委員会設置要綱

資料1-1 新交通システム導入課題の検討結果報告書（平成18年3月）

資料1-2 新交通システム導入課題の検討結果報告書（平成18年3月）の概要

資料2 平成18年度の検討方針について

資料3 課題検討委員会の具体的な進め方について

参考資料1 LRT 導入目的効果のパンフレット案について

平成17年度 第5回新交通システム導入課題検討委員会議事録
連絡票

「新交通システム導入課題の検討結果報告書」（平成18年3月）の概要

1 導入目的・効果の再整理

- (1) 安全な交通環境と高齢者等の移動手段の確保
- (2) 環境への負荷が少ない社会の実現
- (3) 中心市街地の活性化
- (4) 宇都宮東部地域の渋滞緩和
- (5) 新たな都市軸の形成
- (6) 県央地域の公共交通ネットワークの充実

2 平成13、14年度実施の「新交通システム導入基本計画策定調査」の計画概要

- (1) 導入方式：LRT（ライト・レール・トランジット）
- (2) 導入区間：約15km
（桜通り十文字付近～JR宇都宮駅～テクノポリスセンター地区）
- (3) 整備費：約355億円

3 導入にあたっての課題

LRT導入にあたっての課題は多岐にわたるため、**4つのキーワード**に大別したうえで、それぞれの課題や問題点について、整理・検討を行った。

(1) まちづくりの視点

LRTに関する検討は、単に交通問題としての議論にとどまらず、今後の宇都宮のまちづくりをどうしていくのかという視点から検討を行うことが重要である。

ア まちづくり施策との連携

→ 導入区間、ルート、大通りの車線数、交通規制のあり方

イ 都市機能立地や拠点開発との連携 → 停留場周辺の土地利用のあり方

ウ 市街地活性化への寄与 → 大通り空間の具体的イメージ、駐車場の適正配置

エ 商店街への影響

→ 商店街と連携した来街者増加方策、荷捌きスペースや共同輸配送

(2) 総合的な交通施策の展開

LRT単体ではなく、鉄道・バス等の既存公共交通機関、さらには自家用車を含め、都市全体を効率的にネットワークする交通網を構築する必要がある。

ア 自動車交通への影響

→ 道路ネットワークの強化を踏まえた自動車交通流動の分析

イ 関連道路の整備

→ 将来道路ネットワークに対する交通流動の分析、都心環状線など関連道路の位置づけ等の整理

ウ 交通規制のあり方 → LRT導入に伴う交通規制のあり方

エ 鉄道、バス、タクシーとの連携策

→ 大通りのバス利用者数の把握、バス走行の有無による車・人の流れへの影響、バス網再編の具体案

オ 結節機能強化策

→ JR宇都宮駅前広場等整備、トランジットセンターの位置・規模等

(3) 市民との連携

LRTの導入にあたっては、市民・県民の理解が不可欠である。

ア 市民・県民への理解促進策

→ 関心の薄い市民への対応、説明資料の活用方策、意見交換の手法、企業等との連携策、将来的なLRT利用も視野に入れた公共交通の利活用策

(4) 事業・運営手法

事業主体の負担軽減と安定経営の観点から、初期投資に対する支援策や運営形態のあり方、採算性向上策等について具体的な検討が必要である。

ア 公共関与のあり方 → 事業主体の行う基盤整備のあり方および初期投資の軽減策

イ 事業主体 → 運営形態のあり方、導入区間、運賃設定

ウ 採算性向上策 → 全国の取り組み状況を踏まえた採算性向上策、商店街や沿線企業、学校等との連携による利用者確保の仕組みづくり

4 今後の対応について

関係機関等が連携し、詳細な分析や検討により、個別課題の解決に向けて取り組むとともに、市民に対し積極的に情報を発信し、理解促進を図っていく必要がある。

平成 18 年度の検討方針について

平成 17 年度の「新交通システム導入課題検討委員会」では、LRT 導入にあたっての多岐にわたる課題を 4 つのキーワードに大別し、対応策や解決等の検討を行った。キーワード毎に要点を整理すると以下の通りとなった。

しかしながら、個別の課題を解決するまでには、更なる詳細な分析や検討を要することから、平成 18 年度も引き続き「新交通システム導入課題検討委員会」における検討作業を続けることとなった。

- 1 まちづくりの視点
 - ・ まちづくり施策との連携策
- 2 総合的な交通施策の展開
 - ・ 関連道路網や交通規制のあり方
 - ・ 公共交通網の充実策
- 3 市民との連携
 - ・ 市民・県民への情報提供策
 - ・ 市民・企業との連携策
- 4 事業・運営手法
 - ・ 公共関与のあり方
 - ・ 利用促進策や採算性の分析

平成 17 年度の検討における作業は、多くの課題について「今後、具体的に何をどうするか」を中心に検討報告書中に取りまとめられており、これによって、課題解決に向けた具体的な取り組みに関する方向性が示されている。

今年度は、これらを基に具体的な取り組みを進めるものであるが、そのためには関係者をはじめ市民県民の理解を深める必要があることから、具体的でわかりやすい「LRT 導入を想定した様々なケーススタディ」を行い、特に「まちづくりの視点」「総合的な交通施策の展開」「事業・運営手法」について、より詳細な検討を進めることとする。

詳しい検討や具体的なケーススタディは、課題の解決のためのベースとなるものであり、今年度の課題検討委員会における検討作業は、これらの取り組みを中心に進めるものである。

「市民との連携」については、平成 17 年度の課題検討委員会の討議結果を基に、宇都宮市が中心となり、栃木県と連携して、様々な取り組みを実践する。特に、昨年度課題検討委員会で作成した「LRT 導入の目的・効果及び課題に関する説明資料」をわかりやすいパンフレットとして、LRT 導入への関心を高めるとともに（参考資料 1）今年度の課題検討委員会における討議の結果についても宇都宮市の広報紙に掲載するなど、積極的に情報提供に努める。

課題検討委員会の具体的な進め方について

1 課題解決に必要な検討とケーススタディについて

平成17年度における本委員会の成果では、LRT導入にあたっての検討すべき課題が具体的かつ明確にされた。これを受け、平成18年度は、「LRTが導入された将来のまちの姿」をより具体的に描くなど、わかりやすいケーススタディを行いながら、市民理解や市民間の議論を深めることが必要であり、そのようなプロセスを踏まえ、以下の検討を行う。

(想定されるもの：トランジットセンター、電停、車庫、車線の使い方、都心環状線等関連道路の整備も含めた具体的な図面等)

なお、具体的な検討にあたっては、宇都宮市が策定する「都市交通戦略」の活用を図るものとする。

(1) 「まちづくりの視点」に関する検討

- ・ 将来目指すべきまちの姿とそれを支える都市交通ネットワークとの関係整理
- ・ 15kmの全体計画区間を沿線の地域特性等を考慮し、地域毎のまちづくりとの連携の検討(具体的な効果の整理や課題解決策の検討)

(2) 「総合的な交通施策の展開」に関する検討

- ・ LRTとバス・タクシー等の既存公共交通との連携や役割分担による効率的な公共交通網の充実に向けたしくみづくりについての検討
- ・ 既存の路線バスについて、運行形態の見直しやフィーダーバス路線の新設等のバス網の再編についての検討
- ・ 鉄道との乗り継ぎがスムーズに行えるような停留場の整備やバス、タクシーとの乗り継ぎ施設(トランジットセンター)の整備など、結節機能の強化策についての検討
- ・ 将来の望ましい交通網としてのLRTの導入と、これに伴う道路網のあり方の検討
- ・ LRT導入を想定した交通規制のあり方の検討(中心市街地の大通りの使い方等)

(3) 「事業・運営手法」に関する検討

- ・ 他先進事例(富山ライトレール株式会社等)を踏まえた第3セクター以外の事業運営スキームの具体的な検討
- ・ 「どこまでを公的に整備し、どこまでを利用者が負担すべきか」等、事業者の負担軽減と安定経営の視点からの具体的な検討
- ・ 整備財源確保や採算性確保等の観点から、より具体的な複数のシミュレーションを実施

2 平成18年度課題検討体制と検討スケジュール

(1) 検討体制

平成17年度に整理された課題解決に向けた各種の検討にあたっては、総合的・横断的かつ専門的な視点が必要である。そのため具体的な検討作業については、学識経験者を中心に、公共交通事業者やまちづくり関係者など、各界の専門家で構成する部会で行うものとする。なお、ワーキングについては、必要に応じて開催することとする。

(2) 作業部会の構成(案)

石井委員、古池委員、宇都宮大学森本助教授、作新学院大学樋口助教授を中心に構成し、関係者(公共交通事業者、まちづくり関係者、交通管理者、道路管理者等)については、必要に応じご参画をお願いする。

(3) 検討スケジュール

- | | | |
|------------|-------|--|
| 第1回 | 5月30日 | 平成17年度成果の確認
課題検討委員会の運営方針
～H17年度の成果を踏まえた検討スキームと目指す成果～
課題検討の具体的進め方
～概ねのスケジュールと(部会の)検討項目～ |
| 第2回 | 8月上旬 | 部会における検討と整理の状況(中間報告)
整理すべき方向についての確認 |
| 第3回 | 10月中旬 | 社会実験の実施についての概要報告(期間、場所、手法等)
部会からの報告と導入に向けた具体的提案 |
| 第4回 | 1月中旬 | 報告書取りまとめに向けて最終調整
今後(次年度以降)に検討すべき課題、検討項目の抽出 |
| 第5回 | 3月中旬 | 最終報告案の整理
今後の進め方 |

第5回 新交通システム導入課題検討委員会 議事録

日 時：平成18年3月27日（月）13：30～

場 所：宇都宮市役所14階大会議室

出席者：委員24名中23名 ほか

藤本委員長

- ・今日は4つの議題を用意している。
- ・1つめは、各ワーキンググループ（以下「WG」）の検討結果についての報告。
- ・2つめは、前回の委員会で検討結果の取りまとめ方を議論いただいたが、作業部会で取りまとめた報告書（案）について皆さんの意見を頂きたい。
- ・3つめは、新交通システムに関する今後の取り組みについて。
- ・4つめは、その他です。
- ・議題（1）「各WGの検討結果について」、事務局から説明願う。
- ・時間の関係もあるので、まず5つのWGでの検討結果について報告いただき、その後一括して質疑や意見交換を行いたい。

事務局（栃木県交通対策課・栗山課長）

- ・第4回委員会でも各WGの作業状況を報告したが、その後WGで引き続き検討してきた。
- ・時間の関係もあるので、新たに追加した部分を中心に説明させていただく。
- ・それでは、各WGの事務局を担当している各課長から報告する。

○ まちづくりWGについて

事務局(宇都宮市交通政策課・大林課長)

【資料1-1「まちづくりワーキンググループの検討結果」説明】

古池委員【補足説明】

- ・まだまだLRT導入に関して反対や心配の方も多いが、賛成反対の意見交換を通して、少しずつ理解が進んでいるのではと思う。
- ・最近の非常に大きな全国的な流れとして、都心の再居住あるいは都心の活性化があり、数年前と比較して明らかに大きく進んでいる。
- ・都心に人が住むとそれに伴い商業活動も活性化し、さらに来街者も増える。
- ・共同荷捌き問題については、6月1日から駐車取り締まりの民間委託が始まり状況が変わる。
- ・今後荷捌きが大きな課題となるので、それをLRTとどう両立するか議論が必要。

○ 東部地域WGについて

事務局(栃木県都市計画課・本田課長)

【資料1-2「東部地域ワーキンググループの検討結果」説明】

古池委員【補足説明】

- ・鬼怒川左岸の芳賀及び芳賀高根沢工業団地の一般企業による交通渋滞緩和の社会実験が、1月から始まっており、来月早々パーク&ライドに取り組むということで、ある程度の効果を挙げているようだ。
- ・野高谷交差点付近の宇都宮茂木線の4車線化の時期が重なったことから、前回JR宇都宮駅から鬼怒川左岸まで1時間半かかったと言ったが、40分で行けると言う話を聞いている。

- ・この結果は、公共交通をある程度利用することで、それなりの効果があることを示している。
- ・車だけでなく従来の公共交通機関をうまく組み合わせることで効果があることが、ある意味立証されつつあると感じている。
- ・現在、新鬼怒川渡河道路の建設による効果等についてシミュレーション等を行っている。
- ・大事なことは、LRT沿線の高度土地利用とか公共交通指向型開発であり、LRTを作ることだけでなく、同時にまちづくりや都市の再開発を一緒にやっていくこと。

○ 公共交通WGについて

事務局(栗山課長)

【資料1-3「公共交通ワーキンググループの検討結果」説明】

石井委員 [補足説明]

- ・公共交通空白地が増えているとあったが、既存のバス鉄道をもっと利用してもらうことが、LRTの課題検討の中で新たな重要課題として浮かび上がった。
- ・特に高齢化社会を迎えて、コンパクトな都市づくりやまちづくりが求められている。
- ・歩いてまたは公共交通機関を使って移動できる、モビリティマネジメントを実践していかなければならない。
- ・渋滞あるいは騒音、排ガス問題等の指摘があったが、環境問題は避けられない最重要課題。
- ・公共交通の利用促進のため、バスや鉄道と新交通との乗り継ぎの利便性が必要。
- ・様々な鉄道やバス、あるいは商店街等との連携を図るためにもICカード利用促進が必要。
- ・交通事業者の皆さんには積極的にこの新交通システム運営事業に参画して頂きたい。
- ・事業に参画できるようなスキームや、ビジネスモデルをつくることも課題。
- ・結節点の機能強化、トランジットセンター整備など、全体的なLRTの整備についても、公共性を考慮して行政が責任を持ってリーダーシップをとることで初めて進む。
- ・民間に出来ることは民間でという話もあるが、このWGでは公共財、公益材、私的財などの観点から公共性を考えていかなければならない。

○ 理解促進WGについて

事務局(大林課長)

【資料1-4「理解促進ワーキンググループの検討結果」説明】

臼井委員 [補足説明]

- ・「わかりやすい」という言葉が何度か出てきますが、「わかりやすい」とは何かについても議論し、県民の皆さんが知りたいことを答えることだという結論に達した。
- ・例えば最新の情報や、「いっどこで」とか、県や市がこう考えていますということを、はっきりと示す事が必要との意見もあった。
- ・県民市民の皆さんに意識を転換してもらうために、耳あたりの良い言葉だけでなく、マイナスの面や我慢してもらう事等もさらけ出して議論の材料にする姿勢も必要。
- ・私達の生活がどうなるのか具体的に知りたいというのが、皆さんの心情であろうと思う。
- ・各WGの検討結果を基に具体的な答えが出せると思うが、県民の皆様の理解を頂くためには様々な取り組みが必要。
- ・それには社会全体や栃木県全体の話、環境の問題等を議論のテーマにしていく必要がある。
- ・今までの活動の中で、話せば理解が進むということ明白である。
- ・具体的に話したり説明したり議論したりする機会を作っていくことがこれからの大きな課題。

○ 事業手法WGについて

事務局(栗山課長)

【資料1-5「事業手法ワーキンググループの検討結果」説明】

石井委員 [補足説明]

- ・基本的なルートは大体合意形成が出来ているが、区間に関しては延伸も考慮している。
- ・区間を決めないと採算等々は決定できないことから、区間をいくつかのパターンで考えて、シミュレーションする必要がある。
- ・一括で工事すれば一番コスト的に安くあがるが、規模や財源等々難しい問題がたくさんある。
- ・建設費、運営費が一体いくらかかるのかは、H13,14の基本計画策定調査があるが、ずいぶん時間がたっているので、環境も変わっている。
- ・ある人からは「もっと安く出来る」とか、「技術開発が進んでいるので、色々なオプションが考えられる」と示唆頂いているので、区間も採算ベースも色々な形でシミュレーションしたい。
- ・事業主体は当初から第三セクターと言われていたが、「事業主体の会社の負担割合を小さくすれば、純民間会社でも出来るのでは」と委員から指摘もあったので、公共関与の拡大として詳細に検討しなければならない。
- ・バリューフォーマネーの最大化、最適化は、公共事業に強く求められており、事業主体に関しては自助努力やコスト削減、建設に関しては様々な資金調達のオプションを考える必要がある。
- ・前提条件によって採算性は相当変わってくる。
- ・今後のタイムスケジュールについては、一体何時出来るかをよく市民県民から聞かれる。
- ・軌道特許とか都市計画決定とか関係法令をクリアするために、ある程度時間がかかる。
- ・富山港線は1年ちょっとで進めたが、これは特殊な事例で、全くの新線建設である宇都宮のケースにそのまま適応されるとは思わない。
- ・コストについても、富山港線は連続立体事業や北陸新幹線の関係費用33億円の支援を受けているので、参考にはなるが、宇都宮にはそのまま適応できない。

藤本委員長

- ・委員からご意見・ご質問はありますか。

齊藤委員

- ・大通りの社会実験とあるが、大規模な交通規制を実施する事を意味するのか。

事務局(大林課長)

- ・大通りの社会実験はH18年度に予算化しており、交通規制も一定は必要かと考えている。
- ・当然ながらバス事業者や沿線商店街の方もいるので、また県警等の関係もあるので、新年度に皆さんと協議したいと考えている。

齊藤委員

- ・一定区間ということは、宇都宮駅から桜通りではなくてもっと短い区間と考えて良いか。

事務局(大林課長)

- ・現実問題として、宮祭りの時も大通り全てを規制するのは難しいので、その辺は県警の方と十分調整、相談させていただく。

石井委員

- ・前に委員会で、三社のバスの運行本数のデータを示した。
- ・駅西の大通りは、今片側3車線、両側6車線あるが、最低でも2車線は確保する必要がある。
- ・バスの大通りの乗り入れに関しては、車線をどうするかを色々シミュレーションする必要がある。

- るが、こうした社会実験を通して具体的に数値化し、今後皆さんに検討して頂きたい。
- ・駅西口へ入ってくる長・中・短距離の全ての路線バスを入れられるかは難しいので、どこまでどうするのが重要な課題が残っている。

飯箸委員

- ・私は鹿沼から清原工業団地まで通勤しており、平成5年の11月から今日まで通勤所要時間を計測してきた。
- ・例えば鹿沼から平松町までは平均30分かかっており、平松町から宇都宮工業団地までは今まで30～40分かかっていたのが、15～20分で行けるようになった。
- ・鬼怒川左岸の渋滞対策については、大した効果が無いのではと思っていたが、結構効果があった。
- ・今まで工業団地としては、とにかく橋を架けろと言ってきたが、案外色々なことをやれば渋滞は解消出来るかなと感じる。
- ・ホンダさんやキャノンさんが色々パーク&ライドとかやり始めているが、その効果を見て考え方を少し変えられるかなと思う。
- ・企業がパーク&ライドとかバスを出すすと非常に金がかかるのですが、行政の援助があればやりやすい。

臼井委員

- ・道路整備と企業の渋滞対策の時期が重なっていると思うが、その両方が相まって効果があがったと考えて良いか。
- ・ホンダさんは1800台の通勤車を減らしたと聞いているが、道路整備と重なるとそれだけでずいぶん効果があがるとすれば、公共交通に乗り換えることになれば、大分渋滞が緩和するのではないか。
- ・ホンダさんは月に何千万円もお金を使っていると聞いているが、そのあたりの最新の情報は？

事務局（大林課長）

- ・手持ちの資料がないのですが、ホンダさんはこれまでもシャトルバスを運行していたが、今年1月9日から時差通勤などの渋滞対策に取り組んだ。
- ・新年度には、ベルモールさんの駐車場を借りてパーク&バスライドを始めると聞いている。
- ・これについては、栃木県、県警、宇都宮市、高根沢町、芳賀町、ホンダさんで、昨年12月に宇都宮東部地域渋滞対策連絡会議を開催し、明後日第2回会議を開くが、ホンダさんから詳しい説明がある予定。

古池委員

- ・ホンダさんが減らした1800台というのは、道路の1車線分の最大交通量にほぼ等しい。
- ・今のように入為的に出勤時間等をコントロールしていると、この制限をはずした場合には、また渋滞が戻って来るのかな、その場合には、また所要時間が長くなるのかなと心配している。
- ・この実験は相当お金をかけているようですので、非常に貴重な社会実験。
- ・その成果をプラスになる形で公共交通の整備、あるいはLRTの推進に利用できればと思う。

藤本委員長

- ・議題2「報告書（案）について」、事務局から説明願います。

事務局（栗山課長）

- ・最終報告書のイメージについては、前回の委員会でも議論いただいたが、各WGでの検討結果や本委員会の議論を踏まえ、作業部会の石井、古池両委員の指示の下、取りまとめたものを事

前に各委員に送付した。

- ・その後各委員から頂いた意見を盛り込み、報告書（案）として取りまとめた。

【資料２－１「報告書（案）」説明】

【資料２－２「L R T導入の目的・効果及び課題等に関する説明資料（案）」説明】

藤本委員長

- ・ただいまの説明に関して御意見があれば。

斉藤委員

- ・運営費とか採算面、経費面、その他色々な数字が出ているが、それらの詳細を公開願いたい。
- ・さらには、今後新たに行う検討の結果についても出来次第提供願いたい。
- ・事業者としては当然興味のある数字であるし、事業へ参画してはという声もある。

新井委員

- ・130億円という負担を如何に軽減するかという重大な問題がある。
- ・実現に向けて県も市も努力すると思うが、農地山林の調整区域を誰が開発し、そこであげる利益を如何にL R Tに還元できるかが、今後の大きな課題。
- ・L R Tは単に点と点を結ぶ交通機関ではなくて、新しい都市機能を開発することも一つの大きな目的であり、柳田街道や石井街道の周辺は、ここに南北に一本縦にL R Tを通してもいいくらい地域だと思うので、ここの開発をどうやってL R Tと結びついてやるかがキーポイント。
- ・東京の私鉄はどこも、沿線開発の利益によって何とか採算性をあげているので、L R Tもこのような観点から都市開発について、是非検討していただきたい。

石井委員

- ・まちづくりや駅周辺の整備については、具体的な路線が決まれば今度は駅の位置を決めなければならない。
- ・平成13、14年度にも検討したが、今回も相当議論した。
- ・具体的なGOサインが出れば、今度はハードウェアの設計等をする必要がある。
- ・今までJ Rさんは、国鉄時代を含めて、駅だけを造って周辺整備は民間に任せている。
- ・私鉄の場合には用地を確保してから駅を造って開発し、その不動産の収入を建設費や整備費に充てていく「外部経済効果の内部化」を行っている。
- ・「外部経済効果の内部化」と同時に、沿線周辺の便益を受ける事業者さんから何らかの浄財を頂き、L R T建設を是非協力願いたい。

藤本委員長

- ・ただ今、新たな都市軸の形成の必要性について、具体的な検討課題を頂いた。
- ・特に異論がなければ、本委員会の報告書（案）とわかりやすい説明資料（案）をもって、本委員会の検討のまとめとしたい。よろしいですか。ありがとうございました。
- ・報告書及び説明資料については、本委員会の検討結果として、後日私から栃木県及び宇都宮市に報告したい。
- ・議題3「今後の取り組みについて」事務局から説明願います。

事務局（大林課長）

【資料3「平成18年度L R T導入に関する宇都宮市の取り組みについて」説明】

事務局（栗山課長）

- ・市の取り組み体制については、大林課長の説明の通り。
- ・県としても市に職員を派遣し、また都市交通戦略に対する支援を行うなど、課題解決に向けて

取り組んでいく。

- ・来年度の課題検討委員会は、現体制のまま、引き続き課題の検討をお願いしたい。

藤本委員長

- ・事務局から、来年度も本委員会を継続して引き続き検討願いたい旨説明があった。
- ・私個人としては、かなりためらいがあるが、皆さん是非よろしくをお願いしたい。
- ・議題4「その他」ですが、事務局から特に無いようですので、これにて議事は終了とする。

事務局（栗山課長）

- ・委員の皆様には、熱心に御議論頂きありがとうございました。
- ・本年度最後の委員会ということで、縣市を代表して、栃木県企画部橋本部長からご挨拶を申し上げます。

橋本企画部長

- ・委員の皆様には、様々な視点からのご意見、また活発な御議論を頂きありがとうございました。
- ・おかげさまで新交通システム導入に当たっての諸課題が整理され、解決に向けてのある程度の方が見いだせたと考えている。
- ・平成18年度も引き続き本委員会において、さらに具体的に議論を進めて頂ければと思う。
- ・引き続き県及び市が一体となって、課題解決に向けて取り組んでいくので、委員の皆様にも引き続きよろしく願います。

事務局（栗山課長）

- ・これをもって第5回新交通システム導入課題検討委員会を閉会する。