

## 第5回向日市地域公共交通検討委員会 会議録

日 時：平成25年3月27日（水） 13時30分～15時00分

場 所：向日市民会館 第2会議室

出席者：（委員）宇野委員、柳澤委員、生嶋委員、安田委員、鎌田委員、川本委員  
西山委員、村尾委員（代理出席）、村上委員  
植田委員、酒井委員、大野委員（代理出席）、小林委員  
（事務局）中村市民生活部次長兼防災安全課長、福岡道路整備課長  
菅沼道路整備課担当課長、永井防災安全課課長補佐  
山本防災安全課主査

傍聴者：14名

次 第：開会

### 1 議題

- （1）向日市民の移動実態について
- （2）公共交通の課題改善に向けた方向性案について
- （3）生活交通の維持・確保に向けた検討について

### 2 その他

閉会

---

### 1 議題

#### （1）向日市民の移動実態について

事務局	（資料に基づき、事務局より説明）
委員長	先ほどのパーソントリップ調査のトリップ数は、サンプルから拡大済みの総量に、概ね近いものと理解してよろしいですか？
事務局	はい。
委員長	それから、31ページ目のスライドで、右側のグラフの中で自動車が目立つように見えます。これは、地域の内々、例えば、物集女町の方が物集女町のところに移動されている場合は、ここには入っていないということでしょうか？
事務局	地域の内々の移動については、左側のグラフに入っております。
委員長	比率的には、移動の数はそれほど多くないが、向日市の中で他の地域に行こうと思うと、比較的クルマの方が多いというのが表れているかと思います。
委員	上植野地区の場合、駅の利用は、15～17ページにあるように、JR向日町駅、

阪急西向日駅、阪急東向日駅の3つです。

ただ上植野地区では、長岡京駅を利用される方や、物集女であれば、洛西口駅の利用もかなりあると思いますが、その資料はないのでしょうか？

事務局 長岡京等の市外の駅端末については、集計の対象とはしておりません。

委員長 近畿圏を対象としたパーソントリップ調査ですので、データとしては当然、あります。確かに、洛西口駅も集計してはどうかというのがありますが、ここでは市内の主要3駅で集計しています。

## (2) 公共交通の課題改善に向けた方向性案について

事務局 (資料に基づき、事務局より説明)

委員長 当委員会の認識としては、向日市自体、公共交通が現状、極端に不便なわけではないということです。皆さまご承知のとおり、一部、空白地帯と呼べる地域もあります。

また、先ほどのご説明にもあったように、高齢化も1つの大きなキーワードになっています。一方では、高齢者でも運転免許を保有されていて、クルマに乗られる方も過去よりは増えてきていますが、やはり自分で移動するための手段をなかなか持っておられないのも、事実です。

そのあたり、向日市で少し欠けている面を、今後、どう埋めていくかというのが課題だろうと思います。

それに対する対応策として、8ページにあるような方向性が、今後の検討材料になるのではないかと思います。

委員 4ページの、b)限定的な運行ルートの中に入っている、北部開発に伴う道路整備と第二外環の道路整備というのは、具体的には、どこになるのでしょうか？

事務局 資料3の8ページをご覧ください。北部開発に伴う道路整備は、南端交差点を含む、赤色のJR向日町駅より北側の道路と、黄色の北部地域内の道路です。そのほか、寺戸森本幹線1号と上久世石見上里線という道路もあります。

第二外環道路と書いてあるのは、京都第二外環状道路のことです。京都縦貫道路の一部で、名神高速道路の大山崎ジャンクションから、国道9号線の沓掛の部分までを、来月の4月21日に開通する予定となっております。

委員長 少し個人的な見解を申し上げますと、第二外環、京都縦貫道ができることによって、先々、長岡京インターチェンジができて、さらに、そこに阪急が新駅を建設しています。

そうすると、向日市が直接ということではありませんが、乙訓地域という観

点で見た場合に、交通の結節点ができることで、交通の流れが少し変わってくるだろうということです。

### (3) 生活交通の維持・確保に向けた検討について

事務局 (資料に基づき、事務局より説明)

委員 資料2で意見を出せばよかったです、バスの分担率が低いということがあります。

しかし、交通弱者の方、特に高齢者の方にとっては、公共交通であるバスは非常になくてはならないということです。ただ、バス事業は、昨今、少子高齢化の影響もあり、お客さまが減っているため、バスの経営環境は非常に厳しくなっています。

資料3では、具体的な方向性等をお示しいただいています。例えば、2ページで、既存バスの再編、福祉センターのバスの活用、巡回バスの導入として、バス事業者に調整をするとともに、既存の路線バスへの影響もきちんと配慮しないと、明確に書いていただいています。

3ページでは、交通空白地帯を、7ページでは、アンケート結果による運行して欲しいルートもお示しいただいております。

確かに、バスが空白地域や希望のルートを走っていない、あるいは走っていても、離れた道路を走っているということもあります。

8ページでは、道路の整備状況等もご説明いただいたとおり、大型バスでは走れない所もあります。ただし、近い将来、道路が整備されたときには、バスが走れる可能性もあります。

委員 資料3の9ページに、結論めいた、今後の、取り組みの実現化に向けてというのがあります。これを読むと、5回、2年間にわたって開催してきた、この委員会が、どういう委員会であったのかと思います。

つまり、2年間のロスをどう解消するのかということです。もっと具体的に言うと、市の事務局の方、コンサルタントの方もおいでになりましたが、この委員会を5回、開いても、結論は出ないということです。

北部の開発状態が、向日市と京都市の2つに分かれているので、分担が適切化されていないということです。

向日市の場合について、道路形態はわかるけれども、京都市の分担については、まだ、スーパーやマンションなど、まだ何が建つのがはっきりしていないので、結論が出ていません。

それから、向日町競輪が府としては審議会で廃止になっているものの、当面はまだ継続するというので、地域的な立地条件は魅力ではないということです。向日市として、大きいポジションが明確ではないので、施設等の建設がはっきりしていません。

したがって、その結論が出た段階で、会議を開くということで、この委員会は中断する方が、委員会の結論としてはいいのではないかとと思いますが、いかがでしょうか？

委員長

2年間、何をしてきたかという点について、1つの成果としては、これまでのデータ調査と、市民のみなさまからのアンケート結果を踏まえて、どこに問題があるかを明らかにしたということです。

その中で、最終的なパーソントリップ調査については、非常にとりまとめに時間がかかりましたが、これは市や事務局の問題ではなく、国全体の枠組みとしての問題なので、致し方ない面はあります。とにかく、これからの向日市の課題が明らかになったということです。

今、2年間がロスだというお話、あるいは、まだ先が見えないから、何もせず、しばらく中断したらどうかというお話もありました。

しかし、そうではなくて、先が見えない部分もありますが、今日、委員会としては、「(仮称)向日市公共交通会議」となるような場を設定することが必要だということです。できるところから取り組んでいこうというご提案だと、私自身は理解をしております。

特に、バスの話、その他の公共交通としては、タクシーも含まれてきます。9ページにもあるように、“関係者が一堂に会して議論・調整等を行う【場】が必要となる”というのが、重要なポイントの1つかと思います。何か物事を進めようとするのなら、正直に言うと、今の当委員会は、その場ではないということです。

したがって、実際に、具体的ないろいろなサービスの改善等を考えていこうとすると、もっと幅広く、関係機関の方々、もちろん市民の方々にもご出席をいただき、5ページでご提案した、短期的なものの中・長期的な取り組み案を、どう受けていくかを検討していただくことになると思います。

そのためには、最初の段階として、今回の結論を市長にお返しをして、その中での判断に基づいて、次にどう進んでいくのかということになります。当委員会での結論としては、もっと具体化する上では、次の場を作らないといけないということです。

したがって、この2年間の取り組みというのは、問題点と課題、それから、それに対する実行可能な対策を一通り整理した上で、提示させていただいたということになると、ご理解いただければと思います。

委員

さきほどの意見への追加になります。皆さまもご存じかと思いますが、向日市の市議会だよりという物があります。各党派の代表質問と、各議員からの質問事項と、それに対する、各担当部長や市長から回答された内容等も、2月議会のものが載っていたはずです。

この2年間のうち、3、4回ほど、各市議会で議員が質問をされています。その中で、現在、組織して検討している、向日市公共交通検討委員会で、巡回バスについては、結論を導くようお願いすると、市長が答弁をされています。

したがって、次につなげるために関係者が集まるような、向日市公共交通会議をすることになると、それはどういうことになるのでしょうか？

具体的に、市長がここまで具体的に話をされているのか、それとも、委員会として、この方向で結論を出せと事務局が誘導されているのか、いかがでしょうか？

事務局 議会の答弁に関しては、当委員会で話し合った結論をもとに、今後のよりよい公共交通をどうしていくかという意味合いで答弁させていただいたものです。

委員 提案されている、交通会議の趣旨はわかりませんが、当委員会にも、警察関係、路線バス事業者の方、各自治会の方、老人クラブ、身体障害者協会の方、それから、市民公募で選ばれた、市民の代表2名がおります。

会議としては、市民の各階層、各関係機関の代表者、京都府の方もおられるので、だいたいは入っているのではないですか？

それなのに、次の会議を開くとなると、どういう関係の方がされるのですか？その具体案もなしに、当委員会を次の交通会議に移管するという結論を導くにしても、方向性が全然見えません。

それであるならば、中断するなり、次の会議をするのであれば、何か理由が必要だと思います。

委員長 事務局から、次の地域公共交通会議について、もう少し簡単に補足していただけますか？どういう役割を自治体等で担っているか、ご説明いただいた方がいいと思います。

当委員会と、今後、予定されている会議にどういう違いがあるのか、あるいは、その会議には、どういう権限があって、それを開くことによって、地域の公共交通をよくする場合に、どういうメリットがあり得るか等、少し補足していただければと思います。

事務局 資料3の9ページでお示ししている、地域公共交通会議というのは、現在、他都市の多くのところで開かれている会議で、これは、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するための場となっています。

メンバーについては、確かに委員が言われるように、概ね入っていますが、タクシー、労働組合等、今回のメンバーにはおられないような方々も、入ってくるのは確かです。

何が今回の委員会と違うかと言うと、具体的に、地域公共交通全体としてのあり方や、運行体制として、いろいろなケースが考えられるため、その体制をどうするかなどについて具体的に検討していく場になります。

既存の路線バス事業者であれば、ご提案をして、その場で合意形成を図っていかないと、当然、実現していきません。コミュニティバスみたいな乗り物を

走らせるとなれば、また、当委員会で議論されたことがメインになってくるかと思えます。

メリットとしては、地域公共交通会議を開くことによって、通常、認可にかかる手続き等にかかる時間が短縮していただけるなどのメリットというのにも出てくることになります。また、確実に補助金をいただくことができるかどうかはわかりませんが、国から出される補助メニューを受けられることができるというメリットも出てくると思っています。

地域公共交通会議は、国で定められている会議という位置づけですが、当委員会は、そういう位置づけの会議ではないため、今後、その会議にスライドをすることによって、法的なメリットや補助金のメリットが受けられるという位置づけです。

委員長

先ほどもご発言があったように、非常にバスの利用率が経年的に低下傾向にあるというのは事実です。

今後、仮に巡回バスにしても、路線バスを改編していくにしても、やはり乗っていただかないことには、続けていけないという面があります。

巡回バスの場合、府下平均で、年間3,500万円という経費負担があり、確かに、金額の多寡に関する議論もあります。しかし、走らせるからには、価値あるものにするために、市民の方々に乗っていただく、支え合いというのがないと、なかなか先へは進まないのではないかと思います。

そういう意味でも、次の地域公共交通会議の場で、より市民の方々にも参画していただき、特に利用促進に関わることを議論していき、課題への対策も打っていかないといけない面もあります。

向日市で路線バスを運行している事業者は、当委員会のメンバーでは、阪急バスだけなので、物事をもう一步先に進めるためには、他の事業者も加わっていただく必要があります。この点も踏まえて、次のステップに進むための会議だと、ご理解いただければと思います。

委員

私が今、住んでいる地域は、鶏冠井町なのですが、バスを使っていないため、必要性は全くわかりません。上植野町や物集女町等に行くと、どうしても必要かなと思うところも多々あります。

それから、私は今、車に乗っていますが、車に乗らないで行くときには、やはり坂があるので、市役所に行くために歩いていくときには、すごく不便を感じています。

新しい交通システムを作っていただくときに、もう少し、身近にバスルートがあると助かります。私たちもバスに乗りたいという気にはなっていると思っています。

自分の両親もだんだんと年を取ってきて、車でないと、どうしても移動ができなくなってきているので、新しいまちづくりのためにも、市民のためにも、新しい地域の交通システムづくりを進めていただきたいと思います。

次回の地域公共交通会議の場で、結論を出していただくようお願いいたします。

す。

委員

みなさまもご存じのように、ＩＣカードが全国でほとんど使えるようになり、私もＩＣＯＣＡを持っています。

非常に年配の方が、切符はどうしたらいいのか等、悩んでおられる方がたくさんおられます。このカードは、最初に500円がかかるけれど、使えばものすごく便利だと教えてあげると、後で「よかった」などということをおっしゃっておられました。こういうカードを広めていきたいと思います。

たまたま、一番南の環状線になるのでしょうか、池ノ尻のあたりに行きました。すると、そのあたりは、車がいっぱい動けませんでした。

ということは、第二外環が開通すれば、渋滞も緩和されて、南の方は公共のバスがもう少し利用できるようになるのではないかと思います。

北の物集女の方は、近々、非常に交通が便利になるのではないかという感じがしています。

できるだけ家の中にこもらずに、外出していただくことが、非常に健康づくりに役立つと思うので、いろいろな会合を通じて、皆さまに奨励していきたいと思っています。

委員

この資料3で、結論めいたことが記載されています。

個人的には、この短期的、中・長期的に分けて考え、進めていくのは、非常に現実的なので、賛成です。

とりあえず、今後、道路事情もどんどん変わっていくので、阪急バスやヤサカバス等の既存バス事業者に路線拡大等を検討していただき、またタイムリーに対応ができるように、まずは対応していただきたいというのが希望です。

巡回バスについては、一応、中・長期的に取り組んだ方がいいという考えなので、私は現行案に賛成です。

委員

北部には洛西口駅ができて、ずいぶんと便利になりました。それまでは、向日市の陸の孤島みたいな感じで、桂川駅の方にまで出ていましたが、非常に近くなりました。

おまけに、中山稻荷線のバス路線が、ヤサカバス、京都交通のバス、京都市バスが通っていて、便利です。

ただ、向日市の住民でありながら、向日市の市役所、官庁のある中心部に行ったり、あるいは、ゆめパレアにちょっと体操をしに行ったりするにも、不便になりました。

この会議を通じて、本当に高齢者の方が不便を感じておられるということを確認いたしました。

今まで小学校の頃から、15分くらいのところまで歩いていたので、そういう意識はありませんでしたが、我々もあと5、6年すれば、同じ高齢者になってしまいます。

こういう面から考えると、巡回バスは必要ではないかと思います。ただ、予

算的な問題があるからと片付けてはいけませんが、我々が払っている税金を使って、いかに公平にバスの運営ができるかということにもかかってくるかと思えます。

できるだけ少ない予算で運行してもらおうということが、納税者としての想いの一つとしてはございます。

とは言え、バスの空白地帯の問題も出ていたので、そのあたりを重点的に、また高齢者の方を優先的にというような方向づけにさせていただいたら、いいかと思えます。

ただし、まずは巡回バスを走らせるということになってくると、市民の方々の応援と言うか、機運が盛り上がってこないことには、なかなか踏み込めない問題です。ただ、一步踏み込んでしまえば、毎年、予算を計上しないといけないことにもなります。

この地区は、阪急で3つ(洛西口駅、東向日駅、西向日駅)、JRが2つ(桂川駅、向日町駅)で、全部で5つも駅があります。

こんな小さなまちで、5つもの駅があるのは、そういった地域はあまりみかけないのではないかと思います。10分程度であれば、みなさまが歩いていけるような距離に入っています。

ただ、それ以外の方がお住まいの地区、さきほどの公共施設、レクリエーション、買い物等に目を向けて、しっかりとしたバス路線の設定ができればいいという希望は持っております。

委員 さきほど、私が2年間は無駄という発言をしたみたいですが、みなさま方、お忙しい中、お集まりいただき、議論したのに、無駄という言い方をしたことは失言でしたので、それは取り消します。

ただ、さきほど、事務局からお話のあった、交通会議の趣旨をまだ、私は十分に理解していませんが、交通会議というのは、国の補助金と、支援を求めるためには必要で、他市でも導入されたという説明がありましたが、法律的には、何に基づいた会議になるのでしょうか？

事務局 補助金がもらえるかどうかは、まだわからないことなので、そのためにしている会議ではないことは、ご理解ください。

会議の位置づけについては、法定協議会という位置づけにするかどうかなどということがありますが、法定協議会にするのであれば、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」という法律に基づいたものとなります。

委員 それは、巡回バスを導入したときの話ですね？

事務局 バスを入れる前から、検討するための場です。

委員 例えば、長岡京市で導入されていますが、その議事録をみると、こういう会議が開かれています。つまり、巡回バスを導入するという前提で審議をする時



の会議です。

事務局

いいえ、前提ではありません。先ほど申し上げたように、基本的には、公共交通というのは、コミュニティバスだけではなくて、今、走っている路線バスもあるので、公共交通としての乗り物を守っていかなければならないわけです。

既存の路線バスをどうしたら、もっと使ってもらえるかという利用促進を議論するための場でもあります。必ずしも新規に巡回バス等のコミュニティバスを導入することを議論するためだけの場ではありません。

委員

わかりました。また、後日、その会議で説明をしていただければと思います。当初から、そういう会議等を開くという想定があったのか、また、2年前に、この委員会で委員長の耳に入っていたのかどうかを確認したいと思います。

個人的な意見では、そういう会議を開くのに、なぜ当委員会を2年間も行ったのかと勝手に思います。

それから、国交省からのデータがやっとのことで出てきましたが、過去10年間のものを見ても、比率としてははっきりと出たものはないと、前回の会議でも言いました。方向性を見出せたら、いいのではないかという、2年間にわたった会議だったわけです。

ただ、個人的な感想を述べると、あれだけのアンケート調査をされたのであれば、1路線でも、どこからどこまでは走らせ、そのための費用がどれくらいかかるというように、阪急バスか他の事業者に委託する等、次の会議でも構いませんが、そういう具体案が委員会の結論として、出した方がよかったと思います。

委員長

今、ご質問、あるいは、ご意見をいただきました。基本的には、地域公共交通会議というのは、おそらく、その地域における交通のあり方のベストミックスを探そうというものです。

例えば、路線バス、鉄道、タクシー、巡回バス等をお願いすることもあるため、どうしていくかを探して行って、それを実現に移す場が、地域公共交通会議になります。

先ほどもいただいた、機運と言うか、盛り上がりがないと、その先にはなかなか進めない面があると思います。

要は、住民の方々に支えていただかないと、この手の話は前に進みません。やはり、当委員会だけの議論で進めることはできないということです。

現在、どういう課題があって、どういう対応策があり得るか、そこまでは整理をしたので、一旦、市で検討していただき、その上で、次のステップに進むということかと理解しております。

委員

今の話について、向日市の地理的な状況をみると、だいたい鉄道の主駅が3駅で、プラス京都市行きと重なっているのが2駅となっています。

パーソントリップ調査等で、空白地域という話もありました。今、500メ

ートル前後で空白地域を設定されていますが、ただ府の北部の他地域との比較から言うと、1～2kmを想定されており、10～20分程度で歩ける地域として考えていくと、向日市域は公共交通としては、非常に恵まれている地域です。

そのため、今まで、法定協議会としての地域公共交通会議には、ならなかったのではないかと、個人的には思っております。

それを補完するフィーダー路線として、3社のバス路線で、地域の方々の移動が確保されて、向日町駅をはじめ、阪急の各駅に移動がスムーズにできるような地域になっていると思っております。

1つ大きな問題としては、特に公共交通ということではありませんが、まちづくりの観点からの道路整備や、歩いて楽しい安全な歩道の整備等、歩ける空間としての整備が、駅前の市街区域のところについて、非常に問題があるのではないかと思っております。

こういったことも踏まえて、法定協議会である、地域公共交通会議を設置されて、今まで2年間、当委員会で議論された課題を、いかに改善し、少なくしていくかという方向で、今後議論されていかれたらいいのではないかと、個人的には思っております。

少なくとも、当委員会では、次のプランに進むまでの、課題の整理をしていただいたのではないのでしょうか。

次に、実行段階に移って行って、アクションと、最後にチェックをしていくという段階が、法的協議会の検討材料の中に入っていくのではないかと思っております。

委員 今から地下鉄を作ったり、新たな私鉄を作ったりするというのは、絶対に無理なので、やはり道路交通の方で、新たな交通手段を作ることになってくるのではないかと、個人的には思っています。

そこで、問題になるのは、渋滞と交通事故になります。

色々なところで、このコミュニティバスや巡回バスが走っていますが、今までバスが走っていない、手の届いていないところに、バスのルートを設定することになると、どうしても渋滞に拍車がかかったり、交通事故の要因になったりということが考えられます。

例えば、1車線しかない道路で、バスが止まって人が乗降すれば、渋滞が起きます。右折レーンのないところで、交差点で右折待ちをすれば、渋滞が起きて、それで、交通事故を起因してしまうことにもなります。

乗客の利便性ばかりを追求すれば、交通の円滑化が阻害されるというデメリットも出てくるので、ルートを決める等、いろいろなことをする上で、妥協点を見出しながら、一つひとつ解決していかなければならない問題が出てくるかと思っております。

委員 コミュニティバスをするのであれば、国から補助金が出るというメニューもあります。各自治体から、コミュニティバスを走らせたいという機運が高まっているときに、国の補助の制度があり、会議を設置したら、実証実験ができる

ということです。補助金をもらって、1～2年、社会実験をしてみて、うまくいかなければ、やめればいいわけで、方向性も出せるという制度になっています。

確かに、コミュニティバスを走らせるための協議会のような自治体もいくつかあります。

例えば、兵庫県の川西市では、市民病院につなぐバスがないので、一度、補助金を使って、実証実験をしてみて、ご利用がなければ、やめようという話で実際にやめられたというものもあります。確かに、コミュニティバス以外で、公共交通会議が進んだものもあるので、参考にしていただければと思います。

資料のデータにあるように、一般の路線バスと、巡回バスやコミュニティバスが並行したり、一部で重複したりすると、バス会社の経営に影響してくる部分が非常に大きい面があります。

また、コミュニティバスを本格的に走らせると、車両を購入し、運転手を手配して、当然、ランニング費用もかかってくるので、非常に多額の財政負担が必要です。

ただ、もう、その負担に耐えられなくなっているという自治体もみられてきておりますので、そのあたりのことも、ある程度、将来展望を持って、前に進められたらいいと思います。

委員

現在、向日市の状況としては、北部開発、道路整備等があり、向日市のまち自体が大きく変わろうとしていると思っております。その中で、公共交通をどうするのかというご議論をいただいているわけです。

他市の事例として、他の委員も言われたように、赤字で採算が取れないケースがほとんどだとお聞きしております。

特に、今後、走らせる場合には、その負担をどうしていくのかという問題もあります。長期的にいろいろな意味合いを込めて、考えていければと思っております。

委員長

ひととおり、ご意見をいただき、ありがとうございました。だいたい、予定の時間は来ておりますが、最後にもう一言、特に、今回の当委員会の報告書をまとめるという観点で、何かご意見をいただければと思います。

いろいろとご意見があっても、必ずしも、完全に一つにまとまっているわけではありませんが、この場でいただいた、ご意見も併記するという条件で、今回、ご提案した内容を中心にまとめさせていただくということで、ご了解いただければと思います。

繰り返しますが、もちろん、いろいろなご意見があったということは、貴重なご意見として、確実に記録をしていくということで、とりまとめとさせていただきます。そういうかたちでよろしいでしょうか？

一同

( 「異議なし」 の声あり )

委員長 | どうもありがとうございました。では、本日の議事については、以上をもって、終了とさせていただきたいと思います。今後の予定等について、事務局から、ご案内をよろしく申し上げます。

## 2 その他

事務局 | 長い間、ご審議を賜り、ありがとうございました。これまで、ご審議いただいた点を、今一度、整理をした上で、報告書としてまとめさせていただきたいと思います。

報告書の中身については、素案ができた段階で、各委員の皆さま方にお渡しして、ご意見をいただきたいと思います。報告書が完成した後に、市長に報告するというスタンスを取らせていただきたいと思います。よろしく願いいたします。最後まで、ご協力いただき、ありがとうございました。

委員長 | 皆さまのご協力のおかげで、5回にわたる会議で、非常に活発なご意見をいただくことができ、とてもスムーズに進行ができたと思います。ご審議を賜り、本当にありがとうございました。

皆さまの委員としてのお役目は、申し訳ございませんが、報告書が完成するまで、ぜひご協力のほど、よろしく願いしたいと思います。これにて、閉会とさせていただきます。

閉会