熊本都市圏総合交通計画協議会　第６回委員会 議事録

１　開催日時　令和７年（２０２５年）６月２７日（金）　１４：３０～１６：３０
２　開催場所　ホテル熊本テルサ　たい樹（南 1/3）
３　会議内容　会議資料のとおり
４　議事録

【議題１　これまでの協議会について】

【円山委員】

委員会の議事録は毎回公開していただけないでしょうか。13 ページに「主なご意見」と書かれていますが、それ以外にも多くの意見があり、それが反映されていません。載っていない意見は「載せたくなかったのか」と思われかねませんので、ここで確認させていただきたいです。

第 5 回（12 月）の委員会の最後で、「都市交通マスタープラン策定に向けて、県民・市民の意見聴取が重要であり、パブリックコメントだけで良いのか」と申し上げました。その際、柿本委員長から「意見聴取の仕方については工夫するとよい」との意見もいただいたと思いますが、そうした内容が今日の資料には一切載っていません。その点についてお考えをお聞かせください。

【事務局】

議事録の公開については、本日の「その他」の項目でご説明を予定しておりましたが、委員に議事内容を確認していただいたうえで、公開する予定でした。今後はホームページ上で、資料とともに議事概要も公開していきたいと考えています。

住民意見の聴取については、パブリックコメントだけで済ませるのではなく、住民への公表・意見収集の手法を検討したいと考えています。

【円山委員】

ありがとうございます。現在，熊本都市圏三連絡道路の計画検討として、熊本市内で約 3 万 5,000 世帯、パーソントリップ調査と同等の規模での大規模なアンケート調査が行われています。道路計画には予算をつけてアンケートを実施する一方、公共交通と連携した総合交通計画についてはパブリックコメントだけで終わらせる。これでよいのか、改めてお伺いしたいです。

三連絡道路のアンケートは、熊本都市圏の渋滞問題に対して「暮らし・産業・観光・医療・防災」の視点で課題を確認する内容になっていますが、あたかも道路計画のみで課題を解決しようとしているように捉えられかねない意見聴取になっていると思います。それでよいのか、県と市の執行部に対して疑問を呈したいです。

【事務局】

ありがとうございます。パブリックコメントは最終段階の意見聴取として位置付けていますが、それ以前の住民の方々からの意見聴取の方法については、今後改めて検討してまいります。

【円山委員】
もう一つ確認したいのですが、12 月の委員会資料では「需要予測・シナリオ分析・テーマ別分析は年度内に終え、3 月に委員会を開催する」とありました。ところが、今回 3 ヶ月遅れたうえに、当時やると言っていたテーマ別分析・シナリオ分析も未了で、次回の委員会に出す予定とのこと。このような体制でよいのか、誰が責任を取るのか、お伺いします。

【事務局】
テーマ別分析や将来予測については遅れが生じているため、体制を見直しながら、年度内の策定を目指してしっかり進めていきたいと考えています。

【円山委員】
それができなかった場合、誰が責任を取るのですか。

【事務局】
責任の所在については、事務局としてしっかり検討・対応しています。今後、同様のことがないよう注意を払って進めてまいります。よろしくお願いします。

【円山委員】
よろしくお願いします。

【柿本委員長】
少し厳しい意見も出ました。スケジュールについて、期限を絶対に守る前提で考えていると思いますが、進行が遅れていると思いますので、見直しや柔軟な対応を行い、住民の意見をうまく反映させた最終報告ができるようにしてください。

【吉岡委員】
12 ページで将来人口の話がありましたが、基本的には定住人口が対象との説明でした。現在、外国人旅行者が非常に多くなっており、熊本県でも福岡・大分に次いで訪問者数が多く、年間 56 万人ほどが訪れています。そういった交流人口は将来推計に含まれていないのでしょうか。

【事務局】
12 ページに示しているのは、住民として居住されている方々の将来人口となっています。そのうえで、都市圏外から来られる交流人口も考慮したシナリオを設定し、それに基づく交通体系の検討を行っていきたいと考えています。

【議題２―１　現行都市交通マスタープランの振り返り】
【西嶋委員代理】
振り返りとありましたが、検証という視点が必要ではないでしょうか。なぜうまくいっていないのかを

明確にしないと、次のプランを正しく進められないと思います。
資料 2-2 を見ると、似たような説明資料が数枚続いており、具体的な検証が見えません。何が問題だったのか、市民目線でわかるように説明していただいたうえで、次の計画につなげるべきです。課題が曖昧なまま先に進めば、また同じことの繰り返しになるのではと懸念しています。

【事務局】
パーソントリップ調査などから様々な分析を行い、現行マスタープランを振り返りとして課題を整理してきました。そのうえで、事務局としては、現行マスタープラン策定後の進捗管理が十分に行われなかった点に課題があると認識しています。短期的な施策を管理するアクションプランはありましたが、マスタープラン全体の進捗を管理する仕組みが不足していたと考えています。

【柿本委員長】
アクションプランで短期的に実行しやすいものばかり取り組んでも、うまくいかないというのが現状です。
例えば、基幹公共交通の整備は「軸」で進めると言っていましたが、実際の施策は点にとどまっており、線としての展開が見られません。軸で評価するには、面的・線的な取り組みが必要ですが、その認識はどうでしょうか。点だけでは効果は出ません。

【西嶋委員代理】
特に公共交通は利用者目線が重要です。ハード整備を行ったとしても、例えば運転士がいない、料金が高いといったことでは利用が進みません。渋滞半減や公共交通利用 2 倍を掲げるなら、利用されることを前提とした計画でなければ意味がありません。「何のための計画か」と利用者に問われかねません。

【事務局】
公共交通の利用者が減少している現状は認識しています。今後、利用者目線を取り入れた施策提案や将来予測を行い、議論を進めていきたいと考えています。

【円山委員】
端的にいえば、これまで公共交通に十分な投資をしてこなかったということです。2016 年のマスタープランでも公共交通の重要性は強調されていましたが、予算をつけて利便性を高める取組みは十分には行われてきませんでした。
資料 3 ページのバス運行本数も、11 年間で減少しており、最終便も早まっていると思われます。バスに乗ったら速く移動できるわけでもありません。利用者にとって公共交通が便利になる施策が実現しない限り、どれだけプランで提案しても意味がありません。本気で現状を変える計画と施策実行を期待しています。
この問題は県や市だけではなく、国の制度にも問題があると認識してします。自動運転やグリスロなど表面的な施策にばかり補助金が出る一方で、公共交通の基盤路線の拡充には投資がされにくいのが現状の制度です。それを憂いても仕方がないですが、とにかく公共交通への着実な投資につながる計画が重

要です。
　加えて、事前に何度か指摘したと思いますが、3 ページと 5 ページの「軸」の図は修正が必要です。軸の太さをトリップ数で示し、中心部と郊外が同じ太さになるのは不適切です。経路選択の結果で決まるリンク交通量をトリップ数で表現するのも無理があります。こうした図をそのまま出すのは問題で、作成したコンサルタントを疑った方が良いと思います。

【柿本委員長】
　ついでに確認ですが、5 ページ右図の第 6 放射の部分で、トリップが減り速度も落ちています。この原因は把握されていますか？

【事務局】
　第 5･6 放射のトリップ数が予測上減少している点について、詳細な原因は把握できていません。ただ、実際には朝の渋滞が悪化しているという声があり、分析でも朝のトリップ数はそれほど変化していないことがわかっています。今後、速度低下との関係も含めて分析を進めたいと考えています。

【柿本委員長】
　トリップが減っても渋滞が解消しないということにつながりかねないので、この原因についてはしっかり分析しておいてください。

【溝上顧問】
　「なぜこれまで実現できなかったのか、その理由は何か」という問いがあったと思います。前回と前々回、私自身が柿本委員長の前任として委員長を務め、この計画を主導してきたので、私が言う立場ではないかもしれませんが、その原因として、「熊本都市圏にはこうした問題があるからこうしよう」、あるいは「ここは不便だから何かを整備しよう」と、そういった個別対応の積み重ねのような形で計画が組み立てられてきた点が考えられます。
　また、需要は増える一方だからそれに追いつくように整備していけばいいという「追随型」の発想が強く、それにより「この問題をこのレベルに抑えるには何が必要か」といったアプローチが十分でなかったことも、計画が実現に至らなかった大きな要因だと思います。
　加えて、体制についても問題があります。マスタープランの策定を担うのはこの協議会と幹事会、実際に担当するのは事務局ですが、アクションプランの担当チームとは完全に分離されていました。本来は、マスタープランをつくった側が責任を持って、次のプランまでの間にその内容を実現していくべきですが、そのような体制になっておらず、「策定チームと実行チームの熱量が違う」ことが、組織的な問題として大きかったと思います。
　さらに、評価にも課題がありました。主に「量」で評価しており、例えば道路交通の場合、台数が減っていても混雑がひどくなるのは、容量の設定や想定が誤っていれば当然で、台数の減少だけでは渋滞は解消しません。つまり、評価指標の設定が不適切だったことが、施策の効果が見えにくかった一因です。単なるアウトプットではなく、アウトプットから導かれる「正しい評価指標」、例えば平均速度や渋滞回数などを継続的に取っていなかったことが、施策を講じても効果が出ず、今のような状況につながって

いるのだと思います。

【柿本委員長】
ありがとうございました。意見というより反省点をまとめていただきました。今のご発言をもって反省点とさせていただきます。

【議題２―２　作成の基本的な考え方、骨子案】
【事務局】
　ここで、本日委員会を欠席されている羽藤様には事前に委員会資料の説明を実施しており、そのときにいただきましたご意見について、一部ではございますが、ご紹介させていただきます。
　多核連携の集約型都市圏構造だが、今の需要に供給が追いつかない熊本都市圏にあったものとは思えない。もう少ししっかり問題を見据えたテーマを設定すべきではないだろうか。熊本都市圏の発展を考えると大胆なことをやらないといけない気がする。
といったご意見や
　８軸、２環状１１放射の基本構造を静的な目標として捉えている。整備すべき軸の優先順位を段階的な目標像にして、動的に示していかないと、政府の大きな投資に応える都市インフラの計画が十分でないとなるので、もっと動的な評価・優先順位の組み合わせ評価をしてもらいたい。
　とのご意見を頂いております。

【西嶋委員代理】
　課題の整理が重要で、問題の解決のために何をすべきかを明確に打ち出すことが、まず第一段階です。例えば、桜町の再開発など、利用者にとって一番大事なのはバスサービスなんですよ。バスターミナルの再開発やホールにどれほど大きな金額が投資されたかではなく、交通の利便性がどうなったかが本質ですよね。でもその実感が我々にはありません。
　やっぱり「何が問題で、それをどう解決するか」という方法論を明確にしなければいけません。お金の話をする会議じゃないし、政治家の集まりでもない。我々は「こうすべきではないか」ということを、しっかり打ち出さないといけない。それができなければ、この会議の意味がないですよね。
　最近も、やるべきことに注力されていない場面が多すぎると感じます。例えば、自動運転のレベル 2 に対してなぜ国交省が補助金を出すのか。レベル 5 だったら意味があるかもしれない。補助金のつきやすいところばかり進めて、その結果、本来の問題が放置されている。そうした繰り返しから抜け出すには、「これをやらなければ解決しない」ということを、この会議できちんと示さなきゃいけません。
　県市の調整会議でも 10 年後の公共交通 2 倍が示されていますよね。であれば、そこから逆算して、今何をすべきかを明確にする必要があります。そのためには、レビューや検証、課題整理ができていないと先に進めません。そういったことを踏まえて、きちんとした計画にしていただきたいと思います。

【事務局】
　ご意見いただいたとおり、公共交通の利用者をどう増やしていくかが、やはり大きなテーマだと認識しています。その目標に向けて、今後の提案施策を検討するうえで、今回ご指摘いただいたような点も含め

て、しっかりと検討していきたいと考えております。

【柿本委員長】
公共交通の評価の方向性はよく分かります。ただ、実際にどうやっていくか、という点では、たとえば先ほどの資料で「バス専用レーンが整備されなかった」といった課題がありましたが、今回の内容でも、どこでどう整理するのかがまだ見えてきません。
さきほどレベル 2 の自動運転の話がありましたが、今後どんどん普及していくなかで、まずどの地域からきちんと進めていくのか、その辺の方向性を示すことで、課題解決にもう少しつながるのではと思います。事務局の中でも、専用レーンを設けていきたいといった議論がされていると思いますが、自動運転はどこでも導入できるわけではありませんので、そのことも踏まえてこの中に盛り込まれる予定なのでしょうか。

【事務局】
ご指摘ありがとうございます。ご質問いただいた「どこを進めていくのか」については、現時点で具体的な答えを持ち合わせておらず、大変恐縮ですが、次回の委員会等で、どの整備が最も効果的かといった点を段階的にお示ししていきたいと考えております。

【事務局】
今回ご説明した中でも、これまでの振り返りや分析が不十分だった点は申し訳ありません。バスの有効利用や熊本市電についても、いろいろと検討を重ねてはいます。
その中で、今回の資料にも示しましたが、北東部の TSMC 関連で、菊陽・大津・合志など今後さらに発展が見込まれる地域については、道路だけで対応するのか、それとも公共交通機関をどう補完するのか、という点も議論を進めています。次回には方向性をお示しできるよう準備を進めてまいりますので、申し訳ありませんが、その点ご理解いただければと思います。

【円山委員】
厳しい意見ばかり言って申し訳ありません。本来であれば、委員会でご承認いただけるレベルにまで、私が幹事長の幹事会で十分に議論するべきだったと思います。ただ、そうすると委員会の開催がさらに遅れてしまうため、厳しいご意見をいただくことも覚悟して本日を迎えました。他の委員の皆様から前向きなご意見をいただけることを私からもお願いし、それらを踏まえて議論を進められればと考えています。
そのうえで、36 ページの「公共交通再生の必要性」について、「財政的制約を踏まえ、選択して集中的に進める」とありますが、これは「やらないこともある」と受け取られかねません。財政的制約のせいにしてやらないことを許容するような記述は、外した方がいいのではと感じました。37 ページにも限られた財源の話が出てきますが、財源が無いからやらないのであれば、３連絡道路の整備もできないはずです。道路も公共交通も、そういった認識を変えて必要な投資はしていただきたい。
この委員会は、しっかりとデータを取っているのが強みで、それに基づいて将来像を描くことが重要です。たとえば公共交通を 2 倍にするには、どの軸で運行本数を増やすのか、サービスレベルや終電時間は

どうするべきか、といった要素を明確に示す必要があります。そのうえで、自動運転モビリティのような流行りものに加えて、運転士の待遇改善につながる重要な取組みも含め、必要な予算を確保していくことが重要です。

また、36 ページ 4.2 の冒頭、「公共交通への積極的な投資を行う」で一度文を切った方がよいと思います。後半の「デジタル技術の活用」が主に読まれる構成では、本当に強調すべき内容が伝わりにくくなるためです。市電や熊本電鉄などを含めて、公共交通への投資を明示し、道路と公共交通で渋滞を解消する将来像を、データに基づいてしっかり示すことがこの委員会の使命だと思っています。コンサルタントや事務局の皆様には、ぜひよろしくお願いしたいと思います。

【森委員】

昨年、熊本経済同友会が会員に実施した交通渋滞に関するアンケートに加えて、商工会議所でも今年 2 月に実施しました。その結果、通勤では 7 割以上が自家用車を利用し、公共交通の利用は約 9%。パーソントリップ調査よりやや高いかもしれませんが、注目すべきは「交通渋滞への会社としての取り組み」の設問で、約 6 割が「予定なし」、さらに 16%が「必要ない」と答えており、あきらめムードが見られる点です。

このような状況を変えるには、利用者に対してどう訴えかけていくかが重要です。計画にはバスや鉄軌道の施策が記載されていますが、インパクトのある内容にするには、交通運輸連合のように交通事業者が一体となって対応できる体制が必要だと思います。施策の中には、事業者が連携して取り組めるような内容をしっかりと盛り込むべきで、行政も資金面を含めて形づくりを明確にし、利用者にとっての利便性向上につなげていく協議を進めていただきたいと思います。

【柿本委員長】

先ほどの振り返りの中で出ていたモニタリング体制について、どうお考えですか。

【事務局】

公共交通の中での連携は重要と考えておりますし、住民の方々にも渋滞の現状や対策を周知し、理解を深めていただく必要があります。そのため、モニタリング結果の住民への情報共有なども含め、マスタープランにしっかり記載していければと考えております。

【山下委員代理】

33 ページの道路ネットワークについて、短期・中期・長期とありますが、それぞれどのくらいの期間を想定しているのでしょうか。また「将来予測結果を踏まえて」とありますが、これは熊本県の独自の将来設計を踏まえたものなのでしょうか。

【事務局】

短期はおおむね 3 年、中期が 3 年から 10 年、長期はそれ以降の 20 年程度を想定しています。将来予測については、将来人口などを踏まえてシナリオを構築し、必要な施策を予測することです。

【山下委員代理】
特に中期の想定が気になりました。我々が進めている中九州横断道路も中期に含まれています。今後の幹事会等でも議論されると思いますので、今後調整をお願いします。

【事務局】
今回はイメージとしてご提示したものであり、今後の表現についてはご指導をいただきながら進めてまいります。

【西嶋委員代理】
もう少し明確なロードマップを作っていただく必要があると思います。短期・中期・長期と分かれてはいますが、「いつ終わるのか」が見えません。まず明確なターゲットとして「10 年後に公共交通を 2 倍にする」と決まっているのですから、その数字をきちんとロードマップに組み込み、それに向けてバックキャスティングで何をすべきかを整理していく必要があります。
ふわっとした話ではなく、ターゲットが決まっているものを計画の中に明示していただきたい。そうでなければ、いつまでたっても中期・長期という話ばかりで、「一体いつまでやるのか」という印象になります。「203X 年にこれを達成する」といった姿が見えるようにしてほしいと思います。
これは何度も繰り返し計画してきて、成果が出なかったという背景があります。今回こそは明確なロードマップを示し、それに基づいて施策を構築する。それがこの委員会の重要な役割だと思います。
特に利用を高めるには、サービスの拡大が不可欠であり、それにはどんな投資が必要かという視点も盛り込まないと、公共交通の利用は進まない。そこが今回の計画の肝になると考えています。

【事務局】
ご指摘の通り、短期・中期・長期の区分は目標達成時期を明確に示すためのものです。さらに具体的なロードマップについては、アクションプランで対応予定です。今後、マスタープランにおいても可能な限り明確に表現していきます。

【西嶋委員代理】
私の言い方が悪かったかもしれませんが、ネットワークと利用サービスは分けて議論してください。利用サービスについて話しているのに、ネットワークに話が戻るのは整理が必要です。

【事務局】
補足いたします。当委員会では都市圏交通マスタープランを検討中であり、来年度にはアクションプランを策定予定です。公共交通を 2 倍にするために、どの軸で増便するか、どの政策を展開するかを具体化します。従来も同様の方法で進めていましたが、実効性が不十分だったと反省しております。今回はより実効性ある形で作成してまいります。

【岩崎委員】
これまでにもさまざまな意見が出ていますが、私もこの計画は、最終的に利用者が興味を持てるもので

なければならないと思っております。興味が持てなければ行動変容も起きませんし、それがなければ利用者も増えません。ですので、特に 4 章と 5 章、「考え方」と「施策」について、利用のイメージを持てるような具体性をもたせていただきたいと思います。

また、今回の計画は 20 年後ですので、それだからこそチャレンジングなゴールを設定して、それを目指すような計画にしていただければと思います。加えて、先ほど運輸連合の話も出ましたが、マスタープランである以上、そこで使われるワードには 10 年後もそうですが、たとえば自動運転や完全キャッシュレスのような、将来に向けてわくわくするような言葉を、ぜひ盛り込んでいただきたいと思います。

今の延長線上では結果は出ないと感じています。私たちバスなど公共交通のプレーヤーは、実行する責任を持っていますが、行政にはぜひ、現場に気を遣いすぎず「こういう社会を目指す」という姿勢で方針を示していただきたい。その上で、我々もそれを実現するための課題を明らかにし、対応を始めることが、解決につながると考えております。よろしくお願いいたします。

【柿本委員長】

公共交通の議論が多かったので、道路の方もお聞きしたいのですが、以前の分析で道路に格付けがあって、その格付けに対して使い方が適切でない例があったと思います。例えば国道 57 号などは、もともとバイパスとして整備され、通過交通や長距離トリップをさばくための道路ですが、分析の結果、短距離のトリップが多数混在していたという指摘がありました。

こうした道路の使い方の仕分けは、どのように考えておられるのでしょうか。課題としても挙がっていたと思いますし、ネットワーク内における道路の位置づけや使い方、役割分担の明確化といった点は非常に重要だと思います。とくに渋滞の要因として、そういった使い方の問題が大きいのではないかと感じています。その点について、今回どのような対応をされているのか伺いたいです。

【事務局】

ご指摘ありがとうございます。委員長からいただいた、本来の道路機能と異なる使われ方をしているのではという点については、現時点では十分な分析ができていないのが実情です。いただいた指摘を含めて、現状分析の中で不足している部分として整理し、今後の提案施策や道路機能の検討に活かしてまいります。

【柿本委員長】

物流の観点で申し上げると、都市圏内に関してはサイエンスパークの話が資料に出ていましたが、県としては「九州版サイエンスパーク」を進めていこうという流れもありますよね。そういったものも物流計画の中で必要になってくるのではないかと思います。広域的なネットワークでどう繋いでいくかという視点を、ぜひ入れていただきたいと思います。

それから気になった点ですが、サイエンスパークに関係する図の扱いについてです。14 ページの図などを見ると、空港アクセス線について細かく描かれていて、大津のところに中間駅まで載っている。これを見た人が「中間駅が決定事項なのか」と誤解しかねません。まだ決定はしていないはずですので、こうした図を載せる際には、細かい部分に十分注意を払っていただきたいと思います。

【議題２―３　需要予測のシミュレーション】

【円山委員】

昨年度から今回の委員会までの都市交通マスタープランづくりの中で、反省として議事録に残していただきたいのは、アクティビティベースモデルという高度なモデルに工数、時間と人、をかけすぎたということです。チャレンジングな取り組みを否定するつもりはありませんが、シナリオ分析の結果すら出ていない状況は、本末転倒だと思います。本来は、このスケジュールでできるモデルを採用し、シナリオ分析をもとにプランづくりをすることが優先のはずです。

アクティビティモデルという高度なモデルの良さが生かされるアウトプットが現時点では見えません。そのあたり、主にコンサルタントの責任とは思いますが、強く反省していただきたい。今後、1～2 ヶ月で結果が出るのか分かりませんが、工数をかけすぎたことは、強く反省すべきです。プランを作ることが最終目的であって、モデルを作ることが目的ではありません。

【西嶋委員代理】

4 ページの 100 円ウィークについてです。何年か続けられていますが、将来的に毎日 100 円にする予定があるということで予測されているのでしょうか？

【柿本委員長】

西嶋委員代理からのご質問は、「100 円ウィークを将来的に毎日 100 円にする方針でやっているのか」という点です。

【事務局】

毎日 100 円にするという前提ではありません。現在の目的は、100 円にした場合にどれくらい利用者が出るのか、また普段利用しない市民の方に公共交通を認識してもらうことです。今後、これを継続していくという前提ではございません。

【西嶋委員代理】

資料の流れを見ると、「100 円ウィークで成果が出た」から「将来はさらに利用が増える」というロジックに見えてしまいます。将来予測はまったく別のロジックで行うべきです。この構成では、少しごまかされたような印象も受けてしまうので、このやり方は適切ではないのではないかと思います。

【柿本委員長】

これは、あくまでシミュレーションの精度を確かめるためであり、施策をこれで評価しようとしているわけではない、という理解でよろしいですね。

【事務局】

はい、そのとおりです。

【柿本委員長】
　他にご意見はありますか。よろしければ、今後の施策についてはこのシミュレーションも活用しながら、次回以降にお示ししていくということで進めたいと思います。それでは、議題3「今後のスケジュール」についてのご説明をお願いします。

【議題３　今後のスケジュール】
【西嶋委員代理】
　前段で円山委員がおっしゃったパブリックコメントについてですが、これが目的化してしまっていて、「何かやりましたよ」という雰囲気だけが広がっているように思います。私はパブリックコメントに対して非常にネガティブな印象を持っています。というのも、実体験がありまして、数年前に市街地整備課が実施したパブリックコメントに9つ意見を出したのですが、私1名の意見であるにもかかわらず、7つの意見が掲載され、あたかも7人が意見したかのような記載になっていました。2つは外されましたが、人数も書かれておらず、私が出さなければもう1回してくれたのかな、と疑問に思いました。
　その後も、経済観光関係でパブリックコメントがありましたが、締切が何度も延長されていました。理由を尋ねると「なかなか意見が出てこない」とのこと。つまり、パブリックコメントをすること自体が目的化している実態が、市役所にはあるように思います。申し訳ないですが、そう感じています。
ですから、これだけに頼るのではなく、もっと多様な手段を講じて住民の声を吸い上げ、それをきちんと反映するサイクルを、ぜひこの計画スケジュールに盛り込んでいただきたい。そうしないと、またこれまでと同じ繰り返しになります。繰り返さないという思いを持って、計画とスケジュールを立てていただく必要がありますので、よろしくお願いします。

【柿本委員長】
　ひとつ聞きたいのですが、次回10月に施策をお示しする中で、皆さんの意見を受けて大幅に修正する必要が出てきた場合、このスケジュールでは厳しいですよね。うまくいく見通しがあるのか、そのあたりを円山委員にお聞きしておきたい。これは進行管理上の確認です。

【円山委員】
　事務局やコンサルタントの皆さんと協力しながら取り組んでいきたいと思います。

【事務局】
　冒頭のご指摘につきましては、私どもも深く反省しております。今後はスケジュールに合うよう対応していきますが、場合によってはスケジュールの見直しなど柔軟な対応をとる可能性もございます。その場合は早めにお知らせして、進めてまいります。

【柿本委員長】
　その辺りは柔軟にご対応ください。冒頭、円山委員からもお話がありましたが、パブリックコメントだ

けではなく、市民を交えてシンポジウムなど、検討をお願いします。

【事務局】

先ほどご指摘いただいたように、パブリックコメントが目的化しているのではという点については、私どもも問題意識を持っております。意見募集の多様性や方法について、事務局内でしっかり議論を重ね、よりよい計画となるよう取り組んでまいります。

以上