

第1回 西鉄久留米駅周辺整備構想会議 会議録

日時：令和6年10月17日（木） 10:00～11:45

場所：久留米シティプラザ 大会議室3

○出席者 13名（内、代理出席者5名）

（有識者）

趙世晨委員（会長）、大森洋子委員、吉城秀治委員

（交通事業者）

吉中美保子委員代理、大石一紀委員

（地元まちづくり団体）

稗島行雄委員、筒井博文委員代理

（関係行政機関）

金井仁志委員、井手裕基委員代理、牧野浩志委員、堤真一郎委員

（オブザーバー）

高橋大地オブザーバー委員代理、三重野直美オブザーバー委員代理

○議事

1. 開会
2. 委員の設立及び委員紹介
3. 議事
 - ① 西鉄久留米駅周辺整備構想の策定について
 - ② 構想策定までのスケジュール
 - ③ 西鉄久留米駅周辺整備構想（素案）
4. その他
5. 閉会

1. 開会

牧野副市長あいさつ

本日は、西鉄久留米駅周辺整備構想会議の設置を呼び掛けたところ、今回のメンバーに参加をご快諾いただいたとのことで、大変ありがとうございました。また、本日第1回ということでお集まりいただきありがとうございます。

この西鉄久留米駅周辺というのは、まさに市の顔となる地域であります。どの中核都市においても、郊外型の大規模小売店舗が隆盛を誇っており、そういったライバルが出現した中で、中心市街地の空洞化というのはどの都市の共通の課題になっています。そういった中で都市においては、集客の仕組み、さらに商店街を含めた賑わいの仕組み、この2つをうまく組み合わせて中心部の活性化に成功しつつあります。世界的には、多くの都市が中心部のにぎわいを取り戻すといったようなことがすでに始まっています。

先週末の10月12日に西鉄久留米駅で、「レイリア久留米」ということでリニューアルオープンをしていただきました。また新しい顔の一つが、活性化の起爆剤ということで大きく進化をしていただきました。第2弾として、周辺エリアの賑わいの創出、2つの輪として、集客の仕組み、まさに交通結節点となる西鉄の鉄道、バス、タクシー、それから商店街のにぎわいの仕組み、こういった結節点を良くしていくことで、さらにこの中心市街地の活性化に確実にこのリニューアルをつなげていくといった意味で、どういうふうな仕組みとしてこの地域を発展させていくことが必要なのかといったような議論を、ぜひこの構想会議ではやっていただければと思っています。

まさに10年、20年先の久留米市の在り方を議論する場として、忌憚のないご意見をいただければと思っています。本日はお集まりいただき、大変感謝申し上げます。

2. 委員の設立及び委員紹介

趙会長あいさつ

ただいまご紹介いただきました九州大学の趙でございます。誠に僭越でございますが、本会議の会長を務めさせていただくことになりましたので、どうぞよろしくお願いいたします。

本会議は、西鉄久留米駅周辺の整備に向けた構想を作成する目的としており、西鉄久留米駅周辺は古くから交通の要衝として重要な役割を果たしてきました。また、大型店や商店街などの主な商業施設が集積し、広域商業の拠点としても発展してきました。

しかし、自動車社会の進展に伴う郊外型大型店舗の立地などの影響により、かつての駅周辺のにぎわいが低下している状況にあると認識されています。都市の骨格を構成する中心市街地の衰退はまち全体の衰退につながる恐れがあるため、西鉄久留米駅周辺の再整備に向けた取り組みについての検討が極めて重要と考えています。

久留米市が将来にわたり持続可能な都市として発展するために、今回の取組が大きな1歩となることと考えています。委員の皆様におかれましては、ぜひ、この会議において、活発な議論と、率直な意見をお願いしつつ、円滑の議事を進行するためにご協力を賜りますようお願い申し上げます、私の挨拶とさせていただきます。

どうぞよろしくお願いいたします。

3. 議事

事務局が一括して説明。

(会長)	事務局からの説明について、何かご意見やご感想があればお願いします。
(委員)	この構想をすべて実現できたら素晴らしいと思いますが、東町交差点から東側の道路を拡幅整備しないと実現しないと思います。明治通りは、歩道と自転車道も整備されていますが、東側の道路は歩道が狭くデコボコしており自転車も走行できません。人がすれ違うのがやっとで、ベビーカーを走行させるのも難しい状況です。中心市街地から東側には久留米市中央公園や石橋文化センター、美術館等が立地していますが、そのような施設に歩いて行ける、自転車で行ける空間がないので、駅から東側に向けての整備も検討していただきたいと思います。また、国道 3 号も東町交差点から南側は片側 1 車線であり、都市計画決定されてから 50 年以上経ちますが、道路拡幅が進んでいません。歩道も狭く、自転車が車道を走行するとバスが追い越せないことがあり、混雑します。道路整備は一朝一夕にできるものではないと思いますが、道路拡幅は最低限必要なのではないかと考えております。私は、西鉄電車とバスを活用して通勤しておりますが、バスは定時運行がほとんどできておりません。バスが 20 分ほど遅れてきますので、段々と利用する方も少なくなり、車で通勤する方が増えて、道路がますます渋滞しています。バスが定時運行できるようにするためにも、道路拡幅は必須ではないかと思っています。 2 点目ですが、この計画では駅西口には、一般車の乗降ができない計画になっています。駅東口に集約を考えていると思いますが、明治通りからだ東口ロータリーに進入するのに右折が 3 回、広又通りからだ右折が 4 回必要になります。駅東口だけではさらなる 3 号線の渋滞を招く懸念がありますので、駅西口にも一般車乗降場を確保してはどうかと思います。 加えて、確かに駐輪場にアクセスしづらく、駅東口のロータリー付近に不法駐輪が多く見受けられます。特にスーパー利用者がスーパーの目の前に自転車を停めているようで、点字ブロックの上にまで不法に停めているのは大きな問題だと思います。 主に交通の面から意見を申しましたが、これらの課題が解決されないと計画は成り立たないのではないかと思います。中心市街地ですので、人を中心に歩きやすい、移動しやすいということが最低限として必要ではないかと考えます。
(会長)	大きく 2 点の意見がありました。1 点目が周辺道路の拡幅ということで駅東側の道路、国道 3 号について、公共交通の利用にも繋がるということで意見がありました。2 点目は、広場の計画について、一般車のアクセスはどうかという意見がありました。それから放置自転車についての意見がありました。事務局からコメントをいただきたいと思います。
(事務局)	事務局として、委員からの意見を伺いながらどのような整備がベストな

	のか検討していきたいと思います。この場で実施すると明言するのではなく、今後、議論を積み重ねてどのような整備をしていくのか考えていきたいと思います。
(委員)	現状、西鉄久留米駅周辺は、建物のスカイラインが揃っていない上、看板だらけになっています。久留米市では、屋外広告物条例を改正し、10月から施行予定ですが、そこまで厳しい規制ではありません。西鉄久留米駅周辺の看板だけでも、景観計画の中で、例えば重点地区に指定し、より厳しい規制や、規制となると難しい面があるのであればよりよくするための何かアイデアを盛り込む必要があるのではないのでしょうか。市の顔となる場所になりますので、景観重点地区に指定してはどうかと考えております。
(会長)	景観について意見がありました。九州で8番目の乗降客数を誇る久留米市の顔となる駅ということで、景観に配慮すべきという意見でした。より細かい規制やガイドラインを策定すべきという意見について、事務局から何かあればコメントをいただきたいと思います。
(事務局)	貴重なご意見として検討していきます。
(委員)	方針1、2の快適性や心地よく歩ける、といったキーワードについて、例えば放置自転車の問題があります。ソフト面では放置自転車の即時撤去、ハード面では駐輪場整備を行い、パッケージでの仕組み作りが必要だと思います。 また、賑わいがキーワードとしてありますが、熊本では「くまもと広場ニスト」という仕組みがあり、広場を使いこなせる人材を育成して、認定するということをしています。賑わいを持続させていくために、空間としての駅前広場整備と併せて、広場を使いこなす人材を育てていくことで、市が何かイベントをするよりも広場を使う人を応援したり支援したりする仕組みづくりも考えていく必要があると思います。 次に、10年20年先を見据えた際に、災害等の有事の際に拠点となる機能の創出として、大雨時や地震時に人々が集まるのが駅になるかと思いますが、有事というと弾道ミサイル等のリスクも長い目線で考えていく必要があるのではないかと考えております。熊本県では先日ニュースになっていましたが、いざという時の避難先として地下空間を活用できるのは県内で9施設しかないという状況でした。水害の多い久留米市で地下空間が適切なのかは検討が必要だと思いますが、いざという時に人々が地下に逃げ込める空間の整備も中心街地では考えていく必要であるのではと思います。 最後に、まちの将来像を設定しており、いいキーワードだと思いますが、この将来像を基に各方針が出てくるかと思いますので、10年20年先の西鉄久留米駅周辺のコンセプトとして本当に適しているのかどうか、改めて検討していく必要があるのかなと思います。

(会長)	主に４点の意見がありました。１点目は放置自転車に対する仕組み作りが必要だということでした。２点目は賑わいを創出するためには人材育成も必要だということでした。３点目は長い目で見たときに防災面で地下空間の利用が必要だということで、参考ですが、再開発事業で建築されたビルを調べる中では地下空間の活用事例が数多くあることが分かっています。４点目として、まちの将来像は誰もが共感できるような久留米市に合った将来像がいいのではないか、ということについて意見がありました。
(委員)	私は、久留米市内の情報誌を作成しており、仕事柄まちなかを歩いたり自転車で走行したりしていますが、まちなかのいたるところに拠点はあると感じています。ただ、それを結ぶ動線や案内板が少ないと思います。デジタルサイネージで新しい案内の仕方もあると資料にありましたが、案内看板が駅の東西南北にあれば、来街者に久留米市は親切なまちだと思ってもらえると思います。そういったことをソフトの部分として取り入れていただきたいと思います。 また、生活者や来街者、女性や年配の方々の視点も含めて、策定を進めていただきたいと思います。
(会長)	生活者や観光者、来街者、初めて久留米市に来られた方、女性や高齢者、こどもの目線が必要だということ、その中で久留米市には観光資源のような拠点がたくさんあるため、優しい案内やサインがあるべきで、ハードは難しくてもソフトに力を入れていければという意見でした。
(委員)	WeLove 久留米協議会の理事をしています。１８年前に西日本鉄道株式会社から東口と周辺の再開発を実施する話もあり、検討しましたが、最終的には採算が合わないとのことでなくなっています。昔から久留米市はゴムのまちで、ゴム３社で働く人が人口の多数を占めており、それに伴って商業も発展してきました。佐賀、日田、大牟田を含めた１００万人の商圈が集まる結節点で、１８年前は駅乗降客数も６～７万人いて、商店街も人で溢れかえっていました。 これまでも何度か再開発の検討をしましたが、久留米市にはグランドデザインがない状況です。文化センター等を造られた石橋正二郎さんがおられますが、その延長線上から進んでいないと思います。西鉄久留米駅周辺でどのようなまちづくりをしていきたいのか、今回の資料で素晴らしいまとめをしていただいていると思いますが、具体案になると崩れてしまいます。 住みやすいまちが久留米市だが、どう住みやすいまちであればいいのか、最近は一生涯懸命まちづくりを行う若い人がでてきており、若い人が活躍できるような場所が少しずつできているので、それをバックアップできるような体制を作ることが重要だと思います。一番は資金面だと思いますが、企業誘致も含めて進めていく必要があると思います。 また、久留米大学に学生がたくさんいますが、西鉄久留米駅には行かず、

	岩田屋に入ったことがないと言う人もたくさんいました。西鉄久留米駅周辺では商業は成り立たないと言われていましたが、先日レイリア久留米ができて、人がたくさん集まっていました。西日本鉄道株式会社の素晴らしいリーシングでお客様がたくさん集まり、地域は喜んでいました。どのようなまちにしたいから、こういった企業に進出してほしいというようなことを含めて発信していくことが、このまちづくりを成功させていく上で必要ではないかと思っています。
(会長)	構想の実現に向けて具体的に実施することと、住みやすいまちであることは前提として、若者が魅力とを感じるまちづくりが必要であるということの意見でした。西日本鉄道株式会社に関する話がありましたが、意見はいかがでしょうか。
(委員)	レイリア久留米が先週グランドオープンしました。西鉄単独では、自分の施設を綺麗にすることと、魅力的な店舗を呼んでくることまでしかできないので、地元と行政と一緒に自社の枠を超えた取組を進めていければと思っています。 率直に、みんなが西鉄久留米駅周辺をどのように思っているのかが気になります。今、総合計画の改定を進めている中で、いろいろな意見を聞いていると思いますが、そこで駅周辺に対する意見を教えてもらうことはできないでしょうか。地元の方々と同じ目線に立てていない部分があると思われるので、意見を教えていただきたいです。
(会長)	実際に市民の皆様が西鉄久留米駅周辺のことをどう思われているのか、情報としてあればいただきたいと思います。
(事務局)	市民の方々の駅周辺に対する意見は、今後検証していきますが、この会議の中で、地域の方もいらっしゃるので、率直にどう思っているのか、またどういった声を聴いているかを教えてもらえたらと思います。
(委員)	交通事業者の視点からお話しさせていただきます。西鉄バス久留米の課題として、バスセンターへの入口が 1 箇所しかないため、通勤通学の時間帯の 7 時から 9 時までの間ですが、バスが滞留しますので、渋滞を起こす要因にもなっています。また、1 箇所しかないバスの入口は信号処理がないため、通行する歩行者、自転車とバスの右左折で入るときに事故が発生する懸念がありますので、往来が多い時間帯は、保安要員を配置して安全の確保をしています。 現状ですが、東町交差点から左折で入る便が 1 日で 476 便、シティプラザ方面から右折で入る便が 430 便の計 906 便が駅西口のバスセンターに入ってきています。八女等の南側から来るバスを、東口ロータリーへと動かせられれば、200 便程度軽減できると思います。また、バスセンター内に人の滞留を生むことができますので、バス事業者としては東口にもバス乗

	降場が整備されると有難いと考えております。
(会長)	具体的な現状を踏まえて、バス利用者の行先によって乗り場を西側と東側で分けてはどうかという意見でした。
(委員)	西鉄のバスターミナルは以前から課題となっていました。以前の検討では東口のビルを解体してでも、バス等の交通のためのスペースを設けるべきという検討をしておりましたが、実現には至りませんでした。今回の構想でも東口のビルをどう活用するのか再度検討が必要なのではないかと思います。
(会長)	これまで検討してきたアイデアや意見を今回の構想でも参考にしてもらえればと思います。
(委員)	タクシー乗り場について、現状は乗り場が過剰であり、縮小していく計画にしていると思います。しかし、バスの運転手不足から、その代替をタクシーが担うと思われますので、過剰だからといってそのまま縮小していいものなのか検討が必要ではないかと思います。また、この構想は駅から500m圏域を対象としていますが、1 kmか 1.5 kmぐらい離れると魅力的な飲食店がたくさん集まっています。バスが走っているから問題ないではなくタクシーも考慮しないといけないと思います。この構想会議にタクシー事業者は入っていませんが、タクシー事業者にも意見を聞くべきだと思います。
(趙会長)	タクシーについて、今回の構想は 500m圏内ということですが、1 kmの範囲に魅力的なお店があることを考えると、タクシー利用も考えていく必要があるのではないかという意見でした。
(事務局)	タクシー乗り場については、検討中ですが、個人的な感覚では、昔は駅東側のタクシープールにかなりの台数が停まっており、利用者も多い状況でした。現在、使い分けとして東側はタクシー協会、西側は西鉄タクシーが利用されていますが、東側は 10 数台の容量に対して 1,2 台しか停まっていない状況です。完全に排除するのではなく、適正な配置を検討していきたいと思います。
(委員)	自転車に関連して、広域的にツーリングが盛り上がっていますので、駅に自転車を止めてもらい、そこから駅周辺を歩いてもらうことを考えてはどうでしょうか。そういった仕組みを考えればもっと賑わうのではないかと思います。
(会長)	健康志向等で自転車の需要も増えてきている中で、自転車を止められる場所を用意して歩いてもらうと、駅周辺の賑わいと安全にもつながるので

	はないかという意見でした。ぜひ検討していただければと思います。
(委員)	道路管理者としての意見にはなりますが、国道 209 号を管理している立場として、バス入口に滞留があり、事故の懸念があることは道路管理者としても気にしているところです。課題の解決に寄与する交通結節点整備を進めてほしいと思います。 タクシーの話もありましたが、今後ライドシェアも想定されますので、それをどう取り入れていくのかも検討いただけると、10 年 20 年先を見越した整備になるのではないかと考えます。 質問ですが、資料の p18「ポテンシャルと課題」で色分けしているのは、p21「まちづくりの基本方針」の色と関連性がありますでしょうか。 また、委員から国道整備の意見をいただきまして、しっかりと検討していきたいと思います。
(会長)	駅周辺におけるバスの整備は、重要な課題点ではないかという指摘でした。また、タクシーについても、より柔軟に対応できる持続可能な交通体系の中でライドシェアを考えたらどうかという提案でした。資料については、事務局に確認していただきたいと思います。
(事務局)	p 18 と p 21 の色はリンクしていますが、素案自体が未完成で今後ブラッシュアップしていきたいと思います。今後はつながりがもっとわかりやすくなるように整理していきたいと思います。
(委員)	一通りご意見をいただいたので、3 点ほどお話ししたいと思います。 まず、今回の資料は素案で市役所の勝手な思いを記載しているだけで、今日の意見を踏まえて、補強、修正していきたいので、自由にご意見をいただきたいと思っています。まず、前半部分で、課題がすべて抽出できているのか、意見いただく中でまだ深掘りが足りないと思う所もありますので、そういった意見をいただきたいなと思います。まちの将来像も勝手な思いですので、委員からグランドデザインがないのではないかという指摘もありました。世界やほかの地域の成功事例が出てきていますので、そのような事例を見ながら検討が必要だと思います。また、パブリックコメントでしっかりと市民の意見を聞きたいと思っています。その際は参考になるような成功事例もつけて、市民に見てもらったらどうかと思っていますし、この場でも成功事例を紹介していただければと思います。 二点目として、市民が駅周辺をどのように思っているのかが、個人的に気になります。今後、駅周辺を中心としたまちづくりは成功すると確信しています。その時の考え方で 2 つの視点があり、集客の仕組みとにぎわいの仕組み、その両輪が必要であると思います。ビジネスは人が集まる場所で成り立つため、過去 6 万人の乗降客数があったそのパワーから、一番街や二番街等の商店街を形成していると思います。集客の仕組みが時代に応じて変わりますので、それを今どう再構成するのかというのが大きな論

(委員)	点になると感じています。今回活性化の機運が出ており、その流れに応じたのがレイリア久留米だと思っています。 西口のバスの問題について、乗り換えの便利な場所に集客があります。成功事例は様々な場所で生まれており、大きい成功では富山市が路面電車をつなげています。福井市も駅前を改装し便利にしています。久留米市の地価は 28 万円で、富山が 60 万を超え、福井でも 40 万円となっています。そういった事例を踏まえ、久留米市の顔となるこのエリアをどのように再構成するのかを、市民の方々にもう 1 回考えていただく、良い機会であると考えています。賑わいでは広場の活用が大きく、南池袋公園は Park-PFI により賑わいの拠点になって、通りに人が戻ってきています。水辺の活用についても池町川のような材料を持っており、ほこみちにして道路空間を賑わいの拠点に変えていくなども考えられます。先ほど委員の方からも、駅周辺に良い拠点はいっぱいあるというヒントをいただいております、こうした拠点をつなげて成功している事例はあるので、事例の中からヒントを得られればと思っています。 以前、バスサミットの第 1 回に関わっていましたが、バスはわかりにくく、初心者には難しい乗り物と思います。方向別にバス停があることが必要であり、バスセンターは吹きさらしで、夏は暑く冬は寒い状況です。バスの利用者が 1.5 倍になれば地価も 1.5 倍になるため、そういった意味でも、集客の仕組みとバスの使い勝手の良さをどう実現できるかが重要だと思います。乗り換えについては、新宿のバスタのように縦でエスカレーターで乗り換えるのが最も便利だということが証明されています。世界的に成功しているのはベルリンの駅で 5 層構造になっています。乗り換えしやすいところに集客が発生するため、そういった工夫の論点をいただけると幸いです。 また、なぜ公共交通が良いかという、車での来訪者は駐車料金のかかるエリアでは 1 時間しか滞在しませんが、公共交通での来訪者は 2 時間以上滞在するため、来訪者の客単価が異なります。そのため、郊外型店舗は無料駐車場にしており、中心市街地は完全に敗北しているという実態になっています。集客の力をつけていくことも、重要な視点になるため、今回はこうした事例を事務局は収集し、事例の中から方向性やビジョンを組み合わせ、確実に良くなるというグランドデザインがイメージできるようなものにしてほしいと思います。 熊本のバスセンターの緑のプロムナードのような、人が歩きたくなるような空間構成にし、駅を中心に商店街や東側の中央公園、石橋文化センターとつなげるための拠点のあり方を今後ともご意見いただきたいと思います。 対象範囲を西鉄久留米駅から 500m 圏域としていますが、課題等を見ると西側の課題が中心となっているように感じます。東側の石橋文化センターや中央公園につながる歩道の狭さ等、東側とつながりにくいような空間に関しての課題などがあまり重要視されていないように感じます。半
-------------	---

	径 500m であれば、駅東側、北側、南側についても、どのような土地利用とするかを含め検討する必要があると思います。東町交差点から見た東側は西側と比べてもどうなのかなということはあると思います。半径 500m の範囲をきめ細かく分析いただいて、今後どうするのかを決める必要があるのではないかと思います。 また、南側の天神町公園は西鉄久留米駅に 1 番近い公園になりますが、古賀病院が整備をするというようにも聞いていますので、市として駅との結びつきや利用の仕方等を提案してはどうかと思います。
(会長)	事務局からの回答はありますか。
(事務局)	天神町公園については、ウォークブル事業の提案型事業として、医療法人天神会が事業を進められている状況にあります。市としては、会議に参加し、病院専用の公園にならないよう、周辺に賑わいが生まれるような整備をしてほしいという意見を挙げています。これに対して、医療法人天神会からも、西鉄久留米駅に一番近い公園として、市の意向に応じながらも周辺道路整備を進めてほしいという意見もいただいていますので、それも含めて考えていきたいと思います。 また、東側の現状としては、歩道が狭い等もありますが、どちらかというと住宅街となっています。こうした状況を踏まえ、中央公園等への動線をどのようにするかについても検討していきたいと思います。
(委員)	住宅エリアにするのか、商業を誘致するのか、どのような土地利用を今後誘導するのかについても 500m エリアの範囲で検討する必要があると思います。
(会長)	計画の内容が駅西側のエリアに若干偏っているとのことで、特に東側を含め、全方位で今後の土地利用の方向性を検討していただければと思います。
(委員)	過去の会議で、東側に道路を整備するという計画がありましたが、あきらめた経緯があります。五穀神社があり、文化的に非常に良いところではありますが、それを推進することがないということで諦めている状況にあります。このため、より良いまちにしていくため、東側の緑地を活用することを含めて、デザインしていかないといけないと思います。
(会長)	先ほどのランドデザインに関連し、まち全体をどうデザインしていくかという意見でした。
(委員)	久留米市のポテンシャルを考えたときに、検索ワードに出てくるのが「グルメ」となっています。このようなニーズがあることを踏まえて、このエリアに來られた時にどういった課題があるのかを整理する余地があると思

	います。
(会長)	来訪者の目線からの課題整理という意見でした。 これまでの議論をまとめると、課題の再整理と将来像がわかるように世界中の動向や日本の動向を参考にしながら成功事例を示してほしいということになります。私自身も老後は駅周辺に住みたいと考えていますが、高齢化社会において駅周辺を中心とした生活は重要であるということ、集客の仕組みとにぎわいの仕組みの構築が重要であり、その中で公園や水辺の活用も重要になってくることなど、多くの意見をいただきました。本日は、非常に活発な意見をいただいたため、あと2回の会議で良い構想をまとめていければと思います。
(委員)	九州大学の大学院生が授業の一環で西鉄久留米駅周辺のエリアの課題をチェックし、それを報告書としてまとめてくれています。久留米市について客観的に素晴らしい分析をしていただいていますので、素直な分析の結果として、ぜひ参考資料として使わせていただきたいと思います。
(会長)	ぜひ活用してほしいと思います。 それでは、予定されていた議事も終了しましたので、ここからの進行を事務局へお返しします。 円滑な議事の進行にご協力いただきありがとうございました。

4. その他

事務局より、次回の会議日程に関する連絡。

5. 閉会

堤都市づくり推進担当部長あいさつ

本日は大変お忙しい中お集まりいただきましてありがとうございます。多岐に渡るご意見をいただき、大変参考になりました。活発なご意見、議論に、改めて感謝申し上げます。整備構想については、今後実りのあるものになるように事務局の方で、皆様の意見を反映しながら、また新たな資料の提案をしながら、ブラッシュアップさせていただきたいと思っていますので、次回も出席いただき、御議論いただきますようよろしくお願い申し上げます。

本日はありがとうございました。