

○委員長（工藤 恵美）

- ・ 開会宣告
- ・ 議題の確認

1 閉会中継続調査事件

(1) 公共交通総合施策について

○委員長（工藤 恵美）

- ・ 議題宣告
- ・ 本件については、5月2日付けで「公共交通の利用ならびに通勤、通学に関するアンケート調査について」が当委員会に提出されているので、担当部局から資料の説明を受け調査を進めたいが、いかがか。（異議なし）
- ・ 理事者の出席を求める。

（企画部 入室）

○委員長（工藤 恵美）

- ・ 資料の説明を受ける前に、4月1日付けで人事異動があったので、紹介願う。

○企画部長（谷口 諭）

- ・ 紹介：4月1日付け 企画部次長 堀田 三千代、計画推進室政策推進課長 手塚 祐一

○委員長（工藤 恵美）

- ・ 資料の説明を願う。

○企画部長（谷口 諭）

- ・ 資料説明：「公共交通の利用ならびに通勤、通学に関するアンケート調査について」

（平成25年5月2日 企画部調製）

○委員長（工藤 恵美）

- ・ お聞きのとおりだが、本件に関して発言はあるか。

○板倉 一幸委員

- ・ 効率的で持続可能な公共交通のあり方という表現を使っているが、この「持続可能な」という言葉はあちこちで別の意味で使われている。例えば、公共交通料金助成制度などでも「制度の持続可能な」という表現を使っている。これは実際に、その制度の運用とこの公共交通をどう維持していくのかという意味での使われ方とは、違った見方がされるんだろうと思う。まず、公共交通を所管する部局として、この「持続可能な」という言葉の意味をどう考えているのか、お聞きしたい。

○企画部長（谷口 諭）

- ・ 公共交通は記載しているとおり電車、バス、ハイヤー、タクシー、鉄道とある。今、私ども、特に生活交通協議会でやっていきたいのはバス、電車を中心とした公共交通だが、事業者が市電であれば市の交通部、バス事業は函館バスとなっている。あと、利用する側は市民、そして行政は市民の足を守るという立場で必要な補助、支援をしているところだが、やはり利用者離れがおきている、人口も

減ってきている中、公共交通というのはアンケートの結果でもあるように通院、買い物、通学、そういうものにはかかすことができないものだ。そういう中でどのようにそれを市民の足として持続させていくかというのは、事業者は事業者として利益を追求しなければならないし、市民は自分が使いたいときに使いたいバスや電車があればいいと、我々はできれば市民にいっぱい乗っていただいて補助金が少なくなればいいという、それぞれ3者の立場、スタンスがあるが、それをどのような形でバランスをとるかということだと考えている。一定程度、市民にも現状を理解していただき、我慢していただくところはあるかもしれないが、そのようにして、今、厳しい状況にあるけれども、それをどう克服して持続させていくか、バランスよくやっていきたいというのが、我々の目指す持続可能な公共交通だと考える。

○板倉 一幸委員

- ・ あまりおっしゃる意味が理解できない。もう少し具体的な話で聞くと、例えば交通料金助成制度が新たな制度として運用されることによって、実際に利用されている方が制度を超えて公共交通を利用する場合には現金を払って乗らざるを得ないということで、出控えをすとか、買い物や通院することを少し控えるということが実際に起こっていると聞いているが、そういうことが公共交通の維持に影響を与えるということについて、企画部と保健福祉部との間で議論はなされているのか。あるいはそれに対して企画部としてはどういった立場で臨んでいるのか。

○企画部長（谷口 諭）

- ・ 確かに交通料金助成、旧市域はあったが合併地区にはなかったということで、全市的に統一という意味で制度としてできたもので、福祉的な観点ということで所管は保健福祉部になっている。今、東部4地区には、支所でやっている地域福祉バスもある。福祉的な観点と日常的に必要な足とは違う次元かもしれないが、そこもどのようにバランスを図っていくかだと思っており、今回の制度を保健福祉部で導入するに当たっては、具体的に我々と公共交通の観点でああだ、こうだということはないが、ただ、東部4地区にある福祉バス、通学バスも含めてどうしていくのか、保健福祉部ばかりではなく、教育委員会ともきちんと話をし、トータルでどうしたらよいか考えていかなければならないと思っている。

○板倉 一幸委員

- ・ 制度自体を運用するのは保健福祉部だが、公共交通をどのように将来的に維持していくのかというのは企画部が所管しているわけだ。
- ・ あまり詳しく申し上げることはできないが、この公共料金助成制度が導入されることによって事業者側は数千万円以上の減収になっている。そういったようなことが路線の維持などに影響を与えているという実態はないのか。

○企画部長（谷口 諭）

- ・ 今、具体的な数字はわからないが、事業者からは利用者も減って、確かにその部分は厳しくなっているという状況は聞いている。

○板倉 一幸委員

- ・ それに対して、企画部としてどういったスタンスで臨んでいくのか。

○企画部長（谷口 諭）

- ・ 平成13年度から一元化をして市の交通を引き継いでいただいた。当初、同じ系統でやってもらったということがベースにあるので、本当に今の路線が利用しやすくなっているのか、効率的なのかという突っ込んだ議論はできなかった。事業者も、私どももそうだが、理想は掲げているが、実際にこういう系統をどういうふうにしようかということではできなかったということがあると思う。それを少し変えて、我々も補助金を減らすとか、その前に利用者をきちんと確保するというか、利用してもらおうということをつくり上げるのが大事だと思うが、それをもう少し事業者とともに市民も入って、生活交通協議会の場で、本当にどういうふうにしていったら市民にも利用しやすくて、事業者もよくて、我々も補助金が少なく済むのかというものを追求していきたいと考えている。

○板倉 一幸委員

- ・ かなり前に公共交通のあり方を検討したときは、白地に路線を引くというようなやり方をしようとしたことがあると思う。一元化が行われたときは、協定で当時の路線をそのまま引き継いだ経過があるが、新たな公共交通のあり方なり、このアンケートに出ているいろいろな利用しやすい路線だとかを検討していく際には、白地というか、そういうものに改めて線を引いていくような大胆な見直しをやっていくことになるのか。

○企画部長（谷口 諭）

- ・ 気持ちとしてはあるが、今、実際に利用されている方がいるので、その辺は丁寧にといい、出てくると思う。事業者のほうでもいろんな利用動向を踏まえながら、毎年毎年路線を新設したり廃止したり、その場合はこういう代替の路線があるからと町会に入って説明をして、了解を得ながらやっているところもあるが、基本は公共施設がどういう配置になるかとか、拠点にどう持ってくるかということがある。そういう気持ちはあるので、どこまでできるかあれだが、事業者とそれから生活交通協議会の場でも議論をしていきたいと思う。

○板倉 一幸委員

- ・ 利用者が求めている利用しやすい系統、路線、それから定時性、そういうことを考えて行くと、単にどういふ線を引けばいいということではなくて、道路状況もあるし、時間帯による混雑もある。実際の構造的な、例えば道路の問題だとか渋滞の問題だとか、そういったことの解消に向けての取り組みはどのようにしていくのか。自家用車の自粛だとかバス専用レーンのことだとかアンケート結果に書かれているが、私どもも交通産業に関わる立場として渡島総合振興局だとか道警方面本部だとか、あるいは運輸支局だとか関連する機関に要請に行くがなかなか解決しない状況が何年も続いている。そういったことに対して市としてどのように取り組んでいこうとしているのか。

○企画部長（谷口 諭）

- ・ 確かにこれまで幾度に渡って、交通に関してはいろんな提言をまとめたり、委員会の意見等もいただいている。今回、こういうアンケートもして最新の市民ニーズも把握できたので、生活交通協議会にも説明をした上で、まずは路線の現状、それから利用者の利用環境の現状、そして走行環境、道路とかの状況もきちんと現状分析をした上で論点の整理をして、そしてどうしていくかということをやりたいと思っている。当然、ハードの面であれば国や道、運輸支局等も絡んでくるのでできる

ことできないこともあるが、路線網だけではなく、走行環境の改善についてもきちんと掘り下げていきたいと思っている。特に、路線については長大路線なので当然遅れはあるが、それをいかに解消するかということで、一つの考え方が拠点が整備できれば、乗りかえがちゃんとできればいいという意見も多かったので、そういうのも考えたい。拠点を設けてそこに集約してまた運ぶということも考えたいと思うし、今年の春から函館バスではデマンドバスも試行で始めているので、その状況を見ながらそういうものも導入できないかとか、あるいは陣川あさひ町会で進めている住民が主体となったコミュニティバスの運行もできないかというのもモデルケースになるのかなど。総合的に見て、どのエリアにはどういうものがふさわしいのかを考えていきたいと思う。

○板倉 一幸委員

- ・ このアンケートで出された意見を、市の内部でもどういったことが可能なのか検討していくことになると思うが、例えば駅前とか五稜郭などを拠点にターミナル化ができないかアンケート結果で出されているが、湯川は終点のところにバスが入り込んでいって、そこでバスから電車で乗客の乗りかえがスムーズにできるようになれば、同じ路線をバスと電車が重複することなどもなくすることができるのだから、そういったことを含めて検討可能なのか、あるいは実現に向けて少しは進めていけるという考えなのか。駅前とか五稜郭の問題も含めてだが。

○企画部長（谷口 諭）

- ・ 確かに例えば五稜郭で言うと、五稜郭というバス停が8カ所くらいある。なれている人で自分がいつも使っているところであればどこでおりにというのはわかるんだが、やっぱり乗りかえとかになると非常に不便で、そういうのが敬遠している原因にもなっているのかなというのものもある。駅前は今、バスターミナルになっていて一定程度の役割を果たしていると思うが、美原とか五稜郭、湯川、確かにどこまでできるかわからないけれども、そういうものは必要だろうなど。ただ、ターミナルをつくるとなると莫大な土地だとかお金もかかるけれども、今、時間がかかるものになるかもしれないけれども、その地区にはどういうものが可能なのかをあわせて考えていって、なるべくそういうターミナル機能を持たせるような拠点化というのでも検討を深めていきたいと思っている。

○板倉 一幸委員

- ・ それは我々もよく利用者の方や市民の方からお聞きをするが、五稜郭もそういった拠点化ができればそれは本当にいいことだなと。例えば札幌なら駅前建物の1階部分がターミナルになっている。他の都市でもそういったようなことがあるが、今、中心市街地活性化で再開発事業が進められていくけれども、それとリンクをさせてそういったようなことをやっていくことはできるのか。

○企画部長（谷口 諭）

- ・ まずは協議会のほうでそういう考え方を整理するけれども、今、中活の5年間の計画にはまだそこまでは具体的になっていない。ただ今後、例えば協議会でもいいということになって、市でもそう位置づければそういうことになることもあり得ると思うけれども、今の段階でそれを位置づけるということまではちょっと言及できないので、よろしく願います。

○板倉 一幸委員

- ・ それはぜひ検討してほしい。

- ・ 路線バスや市電を利用する際の運賃の支払い方法は何かという問いに対して、70歳以上の方がプリペイドカード44.4%、現金が37.9%となっているが、制度的に言うと70歳以上の方は交通料金助成制度でプリペイドカードが使えるということになるわけだけでも、38%が現金であるというのはこの制度を利用していないのか、あるいはこの制度を利用してなおかつ足りなくて現金で払ったということなのか、その辺のところはどうなっているのか、あるいはどう捉えているのか。

○企画部長（谷口 諭）

- ・ これは主な支払い方法ということでお聞きしているの、これはこうこうこうだというのはちょっと申し上げられないので、御理解願いたいと思う。

○板倉 一幸委員

- ・ わかった。

○委員長（工藤 恵美）

- ・ 他に御発言ないか。

○阿部 善一委員

- ・ 私は交通政策を考える中で市民負担、いわゆる税の負担と表裏一体で考えなければならない問題だと思っている。そのことに対しての質問がアンケートの中にはないというのは非常に不満を持っているんだけど、それはあえてしなかったのか、あるいは念頭になかったのか。

○企画部長（谷口 諭）

- ・ 今回、アンケートの中で交通施策に関する意識ということでお聞きしているが、例えば25ページの「公共交通を維持していくために必要な予算措置を行い積極的に進めて行くべきか」ということに関しては、予算措置だからいわばそういうことに税金を投入していてもいいかをお聞きしているつもりである。それから市民負担というか、市民にも今まで便利だったものを例えば乗りかえという意味で、今よりは不便になるかもしれないけれどもきちんと乗りかえ環境が整備できればそういうものはいいかということで、一定程度、利便性が下がることもいいかということに対しては、4の5の設問で聞いている。

○阿部 善一委員

- ・ 私はこれは漠然とし過ぎて質問になっていないと思っている。結局、建前の部分と本音の部分は必ずあるはずである。今まで交通政策を何回か見直したのに必ずその税の問題、あるいは市民負担の問題がネックになってやりたいこともやれなかったということがあると思う。これから利用度を高めていくことであれば、当然、相当なインフラ整備をしなければならないわけで、どこに理想を置くかというのは別だけれども、どこでも簡単に乗れる、定時性を確保する、快適性があるとすると函館市の年間予算をかけても果たしてそれに間に合うかどうかというのはあるのだが。

例えばどんどん便をふやす、それなりに車両を確保しなければならない、人も確保しなければならない、函館の地形上の問題もある。それと何よりも人口減少という最大の課題があるわけで、これに対応するような交通政策というのは、私はつくれるのだろうかと思っている。最大要因は金が莫大にかかるということと、人口減少だということである。これをどうやってクリアするかということがあろうと思うが、そういう課題については、皆さんの中でどういう議論をされているのか。あるいは生活

交通協議会もと言うが、どういう議論をしようとしているのか。

○企画部長（谷口 諭）

- ・ 確かに函館市は特有の土地の形状もあり、他の都市でうまくいっているのは全部同じようにうまくいくものはないかもしれないけれども、今、阿部委員がおっしゃっている道路環境とかそういうハードのものは確かに多額のお金がかかると思う。理想をどこに置かかとおっしゃられたけれども、確かにそのとおりだと思っている。今、このまま推移すれば少なくともいずれどうもこうもなくなるという状況なので、それを少しでも利用客をふやして、事業者の経営もよくして、我々も補助金を減らすようにというのでどういうことができるかというのを考えていきたいと思う。短期でできるもの、中期でできるもの、長期で莫大なお金がかかるものもあるかもしれないけれども、それはきちんと整理をした形でやっていきたい。高い理想までのものをやるのかというのではなくて、ある程度、実現可能なものを考えていきたいと思うので、当然そのお金の措置というか、そういうもののバランスも考えなければならない、理想ばかりを追い求めてもならないと思っているので、その辺はよく協議会でも話をし、また議会のほうでもお示しをして意見を伺ってまいりたいと思う。

○阿部 善一委員

- ・ 今までの交通政策、函館市の歴史を見ると非常に難しい課題だと思っているが、放っておいてもいいわけでもない。問題は短期とか中期とか長期とかでの視点を置いて、行程表をつくって、どこに最終力点を置いてくるのか。全部1回でやるのは金がかかり過ぎて絶対無理だと思う。だから、何ができて何ができないか。中途半端でやっても気休めに終わってしまう可能性も十分にある。なぜかという、例えばマイカーだったら自分ひとりの空間で好きなことができるわけだから、よっぽど快適性がある。その意識を変えたとしたら、これは中途半端なことではなかなかいかないので、それに勝るものを、誘導策をどうやってつくっていくかということが大きな理想なんだろうけれども。私もこれからいろいろ研究して、いずれまた議論したいと思う。

○小野沢 猛史委員

- ・ 設問の中で公共交通をわかりやすく無駄のないものにするためという目的で交通ターミナルを整備するとある。無駄のないもの、わかりやすいものにするということと、交通ターミナルを整備することとはどう関連するのか。例えば市電が乗り入れる、あるいはバスが乗り入れるターミナルをつくって、それぞれ四方八方から来てそれぞれ別々のところに行く。そこで全部乗りかえをするのであれば、確かにそういう理解に立ってもいいと思うが、それぞれ路線に系統があって、それがわざわざどこか1カ所に必ず立ち寄ってということになると、私はかえって効率が悪くなると思うが、この設問の考え方を説明してほしい。

○企画部長（谷口 諭）

- ・ わかりづらかったかもしれないが、例えば五稜郭というバス停が電車通りとそれから放射2号と、いろんなところに8カ所ぐらいある。自分が利用しているもの、例えば乗りかえする場合であっても、それはすぐここでおりて次にそっちの道路を渡ってどこのバス停に乗ればいいというのはわかるが、やはりそれが五稜郭であろうと、例えば美原の交差点であってもやっぱりわかりづらいた。同じような停留所がいっぱいあるということで、それをうまく集約してわかりやすくするために、例えば交通

ターミナルを設けては、整備すべきだろうかという設問であったので、そういう意味のわかりやすさ、無駄のなさということである。

○小野沢 猛史委員

- ・ 理屈上は理解できる。現実の問題として、例えば今8カ所ある本町の交差点を1カ所にまとめると。仮に丸井の地下にそういうターミナルをつくとしたときに、1カ所に確かに集まる。それぞれA方向から来てB方向に移動するという路線の設定をするわけだが、そこに寄ることによってえらい効率の悪い、入ったものがまた全く別の方向に行くときに、どうやって出て路線に戻るかということを考えると、言葉の上では理解できないわけではないけれども、なかなか現実的には効率の悪い、無駄なことになるのではないか。その辺についての説明をしてほしい。議論をしようという気はないが、空理空論はやめたほうがいいということである、結論を言うと。

○企画部長（谷口 諭）

- ・ 今は、例えば五稜郭の十字路の交差点にしても、赤川方面から駅前の方に行くとか、湯川から来て丸井のところで左折して函館方面に行くとかいろいろな系統があって、それぞれバス停がある。例えばターミナルみたいなものをつくって1カ所に集約できればいいが、それはなかなか差がない部分もあるかもしれないので、例えば今、拠点方式というか、五稜郭は、この地区は乗りかえ地点ですよというようなことを考えて、今ある8カ所のバス停を、函館駅前方面はこの1カ所ですよというような形にして、全部、五稜郭で来たものは五稜郭でとまってそこで乗りかえてもらうとか、ハードだけではなくてそういうふうな形でバス停を集約とか、あと乗りかえも、函館方面はこの1カ所ですよ、2カ所ですよということが集約できれば、それであっても少しはわかりやすくなるということで、そのエリアエリアでどこまでできるかというのはあるかもしれないけれども、そういうものも検討したいということで、だから全部が全部そのターミナルでハードでつくってどうのこうのということではない。

○小野沢 猛史委員

- ・ やっぱりよく理解できない。乗りかえしないで今まで真つすぐ行けたものが、そこに1回とまって何か余計なことをしなければならぬということは、それはそれで無駄が生じるということになると思う。だから、理論上はあり得るが、実態としてはなかなか困難だと思いながら今、発言している。やっぱりそういう疑問は解明されないので、繰り返しになるけれど空理空論はやめたほうがいいということだけは申し上げておきたい。
- ・ 板倉委員から発言があったが、例えば湯川の奥の方から来て、湯川の電停で乗りかえて、そこから電車に乗って本町方面に行くと。同じ路線を電車とバスが二重に走るのは無駄だという考え方が前提にあってと思いながら質問を聞いていたが、確かにそのとおりだと思う。一方で、その問題を整理するためには、前提条件として经营主体が違うということは致命的である。事業者が自分のところのお客さんをわざわざそこでおろして電車に乗り継いでもらう、これは効率的でいい話だと思う。問題は乗り継ぎ、乗りかえをしなければならぬという面倒が生じるということと、それから经营主体が違うというのは、これはやっぱり大きいと思う。可能な限り二重に走ったりという無駄なことは避けたいほうがいいというのは理解できる話だが、その前提条件としてそういった問題は整理していかなければ

ればならないと思うが、その点についての認識はどうか。

○企画部長（谷口 諭）

・ 以前、一元化する前は市バスと函バスとが同じ路線を数珠つなぎのように走っていたということで、一元化によって一定程度解消された部分はあるかと思っている。今、電車は11キロちょっと、湯川から谷地頭、それからどつく方面に寄っているし、まだ湯川から函館駅前に関してはバスと電車が競合しているところはあるかと思う。今、小野沢委員がおっしゃったそういうものは可能な限り解消できれば、それはスリムでわかりやすいというふうになると思うが、多分私に求める認識というのは、経営主体の違いをどう考えるかということだろうけれども、今の段階でまだ電車を、例えば民営化するとそういうことまでは考えてなくて、可能な限り、例えば函バスさんの路線だけであってももうちょっと集約できればわかりやすいものになる部分はあるのかもしれないので、そういうことも考えていきたい。現段階でバスと電車の一元化というか、そこまではちょっと念頭にない。

○小野沢 猛史委員

- ・ 函バスもいろいろ創意工夫してやってくれている。同時に、市民から例えば新しい路線を新設してほしいという要望があれば積極的に応えてくれている。それがわかりづらいとか、真っすぐ行けば早いものを複雑な路線を通ってとかおっしゃる方もいるけれど、それは一方でなるべくいろんな要望に応えようと工夫してやっているということだと思う。それはそれで大変努力していただいているので、ありがたいことだと思っている。効率的な路線を組むということはなかなか面倒な話で、しかし幹線道路に関して言うと、並行して同じところを走っているという問題を解消しようとするとうと経営主体をどうしようとか、一元化とかいろいろな問題が生じてくると思う。それをクリアしないで前に進むことはできないと思うので、そこら辺は企画部の中で慎重に十分議論をしてほしいと要請しておく。
- ・ 調査結果の考察の中で3番目、路線バス・市電の乗車費用負担について「今後の公共交通への利用転換に向けては、費用負担額の差についてもポイントになるものと考えられる」と。これは具体的にどういうことを言いたいのだろうか。もう少し詳しく解説していただきたい。

○企画部長（谷口 諭）

・ 特に通勤アンケートだが、バス・電車の利用者の通勤に使っている方が、通勤費を除くと自己負担をしている額が少ない。当然、自家用車のほうがガソリン代とかで高い傾向にあるということだから、それでもいいというふうにして自家用車に乗っている方は別だけれども、そんなに差があるのであればバスを、電車を使おうという、いわばこんな差がありますよと、あなたは1万円払っているけれど、バス・電車を使うとそれが5,000円で済みますよということもきちんとアピールすればそういう転換も図られるのではないかという趣旨である。

○小野沢 猛史委員

- ・ 先ほど阿部委員も言及していたが、自家用車でいつでも自由に、時間的な制約のない中で移動できる、あるいはプライバシーだとかあったけれど、やっぱりなかなか難しいと思う。
- ・ いろんな具体的な提言、例えば電車を北斗市まで延伸してほしいとかというような意見もある。美原までだとか空港までとかという要望もある。ちょっとでも検討してみたいのかなという気持ちがあるのであれば、これは具体的にどれだけの建設コストがかかって、そのことによって例えば見込ま

れる乗客の推計だとか、経営にどういう影響を与えるかとか、そういう建設に伴う収支見通し等々についていろいろとシミュレーションしてみる必要があると思う。私は、そういう投資をするくらいだったらもう少し利便性を高める努力をしたほうが良いと思うが、その辺はどうか。中には新幹線の駅まで電車を延ばしたほうが良いという議論もあるんだけど、そこはどういうふうに答えるのか。一方でJRは新駅－現駅間を電化してということで今、工事が入っているが、そういうことをにらんで果たしてどれだけ需要があるのか、しっかりと状況を把握して、シミュレーションして、こうなりますというものをきちんと示していく必要があると思うが、この辺はどうか。

○企画部長（谷口 諭）

- ・ 今回いろんなアンケートで自由意見をいただき、電車の延伸というものも多かったと思う。協議会の中でもそれはちゃんとお示ししたいと思うし、実際、例えば新幹線の駅まで延伸するにしても、線路の幅が違うというのわからない市民の方もいらっしゃると思うし、その辺の状況もちゃんとうまく説明しなければならないと思うし、あとは延伸云々といってもこれは大きな政策の判断になるので、当然、我々だけでなく企業局のほうも関係してくるということで、協議会の中でもこういうお話はさせていただき、企業局とも話はしたいと思うが、実際の経営となると企業局ということになるので、その辺は頭に入れて今後協議、検討もしていきたいと思う。

○小野沢 猛史委員

- ・ 個人の自由な意見をとなるといろんな意見が出てくる。もっともだなど思う意見もあるし、気持ち的にそういう要望には積極的に応えていきたいものも多数含まれている。それが具体的にどうできるかということは、できないことはできないし、いろんなことがあるので、そこは何となくぼんやりとやり過ぎすのではなくて、一つ一つ明確にきちんと説明するなり方針なり示して、市としての立場なり考え方なりは明確に説明する必要があると思う。そこはしっかりやってほしい。いつも必ず出てくるようなことで、今後、同じ事をまたやらなくてもいいように、一つ一つ出てきた問題についてはきちんと対応していただくことを要望しておく。

○委員長（工藤 恵美）

- ・ 他に御発言はないか。（なし）
- ・ 理事者は退席願う。

（企画部退室）

○委員長（工藤 恵美）

- ・ ここで本件調査の取り扱いについて、皆さんに相談がある。本件については、昨年9月に調査事件とした。本市の現状や先進事例などの調査を進め、各委員より課題や方向性についてさまざまな視点の意見が出された。ここで正副としては、本件に係る課題や方向性について、今後の考え方を当委員会の考え方として整理していきたい。皆さんも御存知のとおり委員の改選予定があるので、その上で本件の取り扱いについて考えたいと思うが、本日確認する内容をもって担当部局に申し伝えることで一度委員会としての区切りをつけ、以降の調査については改選後の総務常任委員会の判断に委ねたいと考えているがいかがか。（異議なし）
- ・ それでは、これまで各委員から出された御意見等を踏まえ、委員会として少し整理をさせていただ

きたいと思うが、正副で取りまとめた資料を用意しているので御覧いただきたいと思う。

(事務局 資料配付)

○委員長(工藤 恵美)

- ・ (7)の、5月8日の部分はただいま空欄になっているが、きょう御意見いただいたことをまとめていきたいと思っている。(「異議なし」の声あり)
- ・ それでは、このままでまとめていきたいと思うが、いかがか。(異議なし)
- ・ 本件については配付のとおり委員会の考えとして取りまとめることを確認する。ただいま確認した内容をもって担当部局に申し伝えることで一度委員会としての区切りをつけ、以降の調査については改正後の総務常任委員会に委ねることとする。
- ・ 以上で本件についての調査を終了する。
- ・ お諮りする。閉会中に委員会が行った調査については次の定例会で報告することとなるが、委員長の報告文については委員長に御一任願いたいと思う。なお、報告については改選後の総務常任委員長が行うことになるので、こちらで取りまとめはするが、報告は新委員長になる。これに御異議ないか。(異議なし)
- ・ 議題終結宣告

2 その他

○委員長(工藤 恵美)

- ・ 次にその他だが、各委員から何か御発言あるか。(なし)
- ・ 散会宣告

午前11時28分閉会