

交通網問題対策等調査特別委員会 会議記録

- 1 期 日 令和4年6月27日（月）
午前9時24分 開会
午前10時39分 閉会
- 2 場 所 第3委員会室
- 3 出席委員 委員長 上田 伴子
副委員長 芹澤 正志
委員 浅田 徹、荒木 慎太郎、
石田 清、太田 智博、
竹中 理、福田 嗣久
- 4 欠席委員 なし
- 5 説明員 （別紙のとおり）
- 6 傍聴議員 なし
- 7 事務局職員 次長 坂本 英津子
- 8 会議に付した事件 （別紙のとおり）

交通網問題対策等調査特別委員長 上田 伴子

交通網問題対策等調査特別委員会 次第

日 時：2022年6月27日(月)9:30～

場 所：第3委員会室

1 開 会

2 委員長あいさつ

3 協議事項

(1) 委員会所管事項の現況について

【都市整備部】 建設課、都市整備課

(2) 委員会の運営方針について

委員会重点調査事項

(3) その他

4 閉 会

交通網問題対策等調査特別委員会名簿

【委員】

2022. 6. 27

職 名	氏 名
委員 長	上 田 伴 子
副 委員 長	芹 澤 正 志
委 員	浅 田 徹
委 員	荒 木 慎大郎
委 員	石 田 清
委 員	太 田 智 博
委 員	竹 中 理
委 員	福 田 嗣 久

【当 局】

職 名	氏 名	職 名	氏 名
都市整備部長	澤田 秀夫	城崎振興局 地域振興課参事	橋本 郁夫
建設課長	富森 靖彦	竹野振興局 地域振興課長	平尾 喜彦
都市整備課長	久田 涉	日高振興局 地域振興課参事	上野 和則
		出石振興局 地域振興課参事	川崎 隆
		但東振興局 地域振興課参事	小川 一昭

8名

【議会事務局】

職 名	氏 名
議会事務局次長	坂本 英津子

交通網問題対策等調査特別委員会設置要綱

1 設置の目的

豊岡市の基幹交通網の整備をはじめ、市民生活の利便性等を高めるための公共交通機関の諸課題等について調査を行うため、地方自治法第109条及び豊岡市議会委員会条例第5条の規定に基づき、特別委員会を設置する。

2 委員会の名称

交通網問題対策等調査特別委員会

3 委員の定数

8名

4 付議事件

- (1) 北近畿豊岡自動車道、山陰近畿自動車道（鳥取豊岡宮津自動車道）、但馬空港及び鉄道に関する調査研究等
- (2) 路線バス等地域公共交通に関する調査研究等

5 委員会の設置期間

調査完了の時期まで

6 調査の経費

議会費の中で議長の定める額

7 その他

設置期間中、議会の閉会中も継続調査できるものとする。

交通網問題対策等調査特別委員会重点調査事項

2021. 11. 19

1 高規格道路に関する事項

- 北近畿豊岡自動車道の事業推進に関すること
- 山陰近畿自動車道（鳥取豊岡宮津自動車道）の事業推進に関すること

2 但馬空港に関する事項

- 空港の利用促進並びに支援体制に関すること
- 東京直行便の実現に向けた事業推進に関すること

3 路線バス等地域公共交通に関する事項

- 市内公共交通網の充実並びに利用促進に関すること

午前9時24分開会

○委員長（上田 伴子） それでは、皆さん、おはようございます。

少し早いですが、そろわれましたので、ただいまより交通網問題対策等調査特別委員会を開会いたします。

本当に暑くて、もう夜も寝苦しいぐらいな暑さで、朝も起きたらもう暑いという感じで、本当に猛暑の夏本番、6月やののからもう本当に夏本番のような暑さで、熱中症などで体調を崩される方もあるようですので、皆さんも気をつけてお過ごしください。

では、ただいまより始めます。よろしくお祈いします。

それでは、協議事項に入ります。

協議事項に入ります前に、連絡させていただきま

す。
委員会の発言につきましては、必ず委員長の指名を受けてから、マイクを使用し、発言の最初に課名と名字をお願いします。

では、まず（1）の委員会所管事項の現況についてを議題といたします。

委員の皆さんは、Side Booksの上のフォルダー、交通網問題対策等調査特別委員会、6月27日の中に配信しておりますので、資料をご覧ください。

それでは、建設課、都市整備課の順で説明をお願いいたします。

それでは、富森課長。

○建設課長（富森 靖彦） 建設課の関係は、北近畿豊岡自動車道と山陰近畿自動車道の事業促進ということでご説明させていただきます。

まず、2ページをお開きください。北近畿豊岡自動車道の事業促進です。

4月の事務概要の際に説明させていただきまして、2か月ですので、そんなに大きくは進捗しておりません。赤字で少し付け加えさせていただいている部分を中心に説明をさせていただきます。

概要ですが、まず、豊岡道路につきましては、但馬空港インターチェンジから（仮称）豊岡インター

チェンジまでの2キロの区間です。既に2024年秋の開通予定ということで発表されておまして、2022年度につきましても改良工事であったり、トンネル工事、橋梁の上下部工事ということで21億円の事業費がついており鋭意事業を進めていただいております。

それから、その下の豊岡道路（Ⅱ期）です。（仮称）豊岡インターチェンジから（仮称）豊岡北ジャンクションインターチェンジまでの5.1キロメートルの区間です。こちらにつきましても2022年度につきましても2億5,000万円の事業費で、既に用地測量はされておりましたが、地質調査であるとか、あと橋梁の予備設計等も今後、発注予定であるというふうにお聞きをしております。

それから、早期実現促進大会ですが、例年行っておりますが、今年度につきましても既に4月にもご案内したと思っておりますが、8月6日の土曜日に開催予定としております。

それから、要望活動です。要望活動につきましても、例年、国交省、財務省、それから近畿地方整備局等に要望活動をしておりますが、今年度につきましては、10月の中旬頃ということで調整をしております。3市2町の首長さんに出席していただく予定となっております。

それから、最後、5番で、その他ということで書いておりますが、日高町山本地内の法面の崩壊箇所での本対策工事ということで、こちらにつきましては既に発注済みで、9月末までの工期ということで、まだ工事には着手されておませんが、今後、工事をされるというふう聞いております。

続きまして、3ページです。山陰近畿自動車道の事業促進です。こちら4月からはそんなに大きくは動いておりません。

概要ですが、豊岡市に関係する部分といたしましては、2番の竹野道路、（仮称）竹野インターチェンジから（仮称）豊岡北ジャンクションインターチェンジの間ということで、2022年度は8,900万円の事業費がついております。調査設計ということで、道路詳細設計であったり、橋梁の予備設計

等を進められております。今年度については、またトンネルの詳細設計等の発注、それから用地幅ぐい等の設置もされるというふう聞いております。来年度から用地測量を実施して、用地買収に着手される予定というふうにお聞きをしております。

その下の城崎道路ですが、(仮称)豊岡北ジャンクションインターチェンジから、(仮称)城崎温泉インターチェンジまでの間ですが、こちらも今年の2月に都市計画決定がなされまして、今年度につきましては国のほうで直轄調査の実施ということで行われるというふうにお聞きをしております。

それから、こちらも早期実現促進大会ですが、先ほどの北近畿豊岡自動車道と併せて8月6日に開催予定としております。要望活動につきましても、先ほどの北近畿豊岡自動車道と同時に行う予定としております。

その他のところに書いておりますが、山陰近畿自動車道整備推進決起大会、これも例年のことですが、今年度につきましても開催されれば参加予定ということにしております。

それから、地籍調査の関係ですが、先行地籍調査の状況です。竹野道路につきましては、昨年度から江野、それから竹野町の林、竹野町坊岡について実施をされております。今年度は城崎道路の区間ということで、森津、それから滝について実施をされております。

次に、4ページですが、4ページにつきましては、北近畿豊岡自動車道と山陰近畿自動車道早期整備要望ということで、2022年度版の要望内容を記載させていただいております。

要望事項といたしましては、北近畿豊岡自動車道の早期整備を強力に推進いただきたいということで、2項目上げさせていただいております。1つは、豊岡道路の令和6年秋の確実な開通、それからもう一つが、豊岡道路(Ⅱ期)の早期着工に向けた事業推進ということで、この2点、山陰近畿自動車道につきましては5点上げさせていただいております。

(仮称)豊岡北ジャンクションインターチェンジから(仮称)城崎温泉インターチェンジ間の直轄権

限代行による早期事業化、それから浜坂道路Ⅱ期のトンネル等大規模工事施工に必要な予算の確保、それから竹野道路の早期用地買収に必要な予算確保、それから佐津インターチェンジから(仮称)竹野インターチェンジ間の早期事業化に向けた支援、それから(仮称)城崎温泉インターチェンジから府県境間の早期事業化に向けた支援と直轄による調査の実施、直轄権限代行による事業化ということで、この5点について要望することにしております。この要望内容につきましては、先ほど説明させていただきました10月中旬の国交省、財務省、近畿地方整備局への要望時に、この内容で要望することにしております。

建設課からは、以上です。

○委員長(上田 伴子) それでは、次、久田課長、どうぞ。

○都市整備課長(久田 涉) 都市整備課からは、空港の利用促進と、それからバス交通、それから鉄道交通の利用促進の順番で説明をさせていただきます。

まず、5ページをご覧ください。空港の利用促進と利便性の向上についてです。

前回、4月の特別委員会から、コウノトリ但馬空港の在り方懇話会について若干の進展がございます。市長の総括説明でもありましたように、この在り方懇話会は、令和2年の2月から2か年を経過し、依然として新型コロナウイルス感染症の影響により、空港利用者数が大きく落ち込み、空港会社の経営状況が悪化していることを踏まえて、これまでの検討内容を一旦県が総括をしまして、中間報告として取りまとめました。この内容を今回、5月30日より県のホームページに掲載する旨、記者発表されたものです。

その内容としましては、短期的には、さらなる利活用の促進。中期的には、国際基準への適用する滑走路端、両端で100メートルの延伸。それから中長期的には、滑走路の延長について検討するということが盛り込められております。

それから次、6ページをご覧ください。バス交通

の充実と利用促進についてです。こちらにつきましても、前回の4月の特別委員会以降、進捗のあったものについて説明をさせていただきます。

まず、概要の大項目1の(1)バス交通対策事業についてです。

今議会においても、補正第4号予算として計上しておりますが、内容は、新型コロナウイルス感染症の感染防止を図りながら、車内の乗車密度に配慮し、便数を維持して運行を行っているバス事業者に対し、原油価格や物価高騰の影響を緩和するための支援で、県の事業に随伴補助をしております。補助率は、バス事業者が2分の1、県と市がそれぞれ4分の1となっております。支援期間は、来年度の3月まで、支援の内容は、1か月単位で2か月分の補助をすることとなっております、これに新たに375万6,000円を追加補正しているものです。

続きまして、大項目2の(1)竹野南地区の新交通モードの実証実験についてです。本来は、今年の9月末でイナカー竹野南線を終了し、10月から豊岡市街地乗り入れ可能な乗合型デマンドタクシーに移行し、本格運用することとなっておりますが、他のエリアにおいて行っています、地域主体で行っているチクタクとの整合や、それから現行のバス路線との路線が重複するといったようなことがあってバス事業者との調整が難航しまして、10月からデマンドタクシーの本格運行が困難な状況となっております。

この結果を森本のコミュニティの組織であるわいわいみ・な・みの理事長さんにも相談をしましたところ、地元としても、この10月からでいくと、イナカーのない状態での実証実験も必要というふうな結論に至りまして、継続実験の了解をいただいたところですが、この10月から来年の3月までの間は、豊岡市街地乗り入れなしのデマンドタクシーで、引き続き実証実験を行いたいと考えております。

それから、続きまして、同じく大項目2、(2)の日高地域における福祉モビリティの実証事業についてです。今議会において補正第3号予算として

計上をしております。

内容は、デイサービスの送迎用の支援システム、福祉ムーバーというのを活用しまして、福祉移動希望者とデイサービスの送迎車に生じる空席をマッチングすることにより、新たな交通モードとしての可能性を日高地域で実証実験するものです。予算内訳としましては、福祉ムーバーシステム導入の使用料や賃借料として330万円を追加補正しているものです。

それから、続きまして、同じく、大項目2の(3)日高地域における地域交通の在り方勉強会の開催についてです。

日高地域におきましては、神鍋高原上限200円バスの運行の終了や、市が新たに取り組みます福祉送迎車両を活用した新交通モード、福祉モビリティの実証事業など、地域における交通を取り巻く環境が大きく変化しつつあります。

そこで、地域の皆様とともに将来を見据え、地域の実情に沿った持続可能な地域交通の在り方について考える機会としまして、今回、第1回目の勉強会を先週6月の23日に開催したところです。この勉強会は、6月から9月まで毎月1回、計4回程度開催をしまして、今後、市の行う施策展開のときの参考にしたいと考えております。

それから、続きまして、大項目4の(1)豊岡市ノーマイカーデーについてです。

豊岡市ノーマイカーデーは、公共交通の利用促進、地球温暖化の原因となるCO₂排出量の削減並びに健康増進などを目的に、2012年度から取り組んでおります。今年10年目を迎えるに当たり、さらなる取組の強化に向けて、今年の5月から、第2水曜日に第4金曜日を加えまして、月2回に拡充し、実証実験として実験をしております。利用状況としましては、拡充を行った、5月から始めていますけれども、1回しかたっていませんが、第4金曜日においても、第2水曜日同様の利用がありまして、42枚程度の販売数となっております。

それから、最後ですけれども、同じく、大項目4、(2)の市職員の本庁と振興局間の移動並びに但馬

管内出張の公共交通機関の利用促進についてです。

今回のJR西日本の発表を受け、市役所では、公共交通の利用促進への新たな取組として、今月から、職員の本庁、振興局、施設等の移動並びに但馬管内への出張について、鉄道・バスの利用に取り組んでおります。具体的には、都市整備課のほうでイコカやバスの回数券購入・配付をしまして、市の職員が率先して乗車運動を推進するものです。

それから、次に7ページです。鉄道交通の利用促進についてです。こちらにつきましても、前回4月の特別委員会以降、進捗のあったものについて説明させていただきます。

まず、1つ目です。私も、前回の4月の時点では勉強不足で分からなかったのですが、国のほうでは鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会というものが、実は今年の2月から定期で開催をされておりました、5月の13日には第4回目の検討会が開催されております。この検討会の趣旨は、鉄道の大量輸送の特性を取り戻し、いかにして地域の足とし、再生できるかということが目的とされておりまして、この夏には最終の5回目が開催されるというふう聞いております。この第5回目が終わった時点で検討結果が取りまとめられて、その動向に今、市のほうとしては注視をしているところです。

それから、2つ目ですが、5月の31日に国土交通省の鉄道局のほうに市長が直接出向きまして、JRのローカル線の維持存続と利便性向上に係る要望活動を行っております。当日は、国土交通審議官や鉄道官房審議官、それから鉄道事業課長、3名の方に面談時間をいただき、関係部署へ計21部の要望書をお渡ししてきたところです。

それから、3つ目です。これは、県がJRローカル線の維持・利用促進検討協議会を立ち上げました。1回目の会議が6月24日に行われております。これは、4月のJR西日本による線区ごとの経営状況の公表を踏まえ、県が本協議会及びこの下部組織となる路線ごとのワーキングチームを設置したもので、7月には山陰本線のワーキングチームの会議も

開催されると聞いております。市長も、この山陰本線ワーキングチームの代表となっておりまして、沿線自治体と足並みをそろえながら議論を行い、路線の維持存続に向け、関係機関に働きかけていきたいと考えております。

説明は以上です。

○委員長（上田 伴子） それでは、説明は終わりました。

質疑、意見等ありませんか。ありませんか。

竹中委員。

○委員（竹中 理） 最後の鉄道交通の、その赤字のところですけども、5月13日に国によってそういうことが行われたということですけど、これは何か具体的には、企業というか、豊岡でいったらトヨタモビリティみたいな、そういったところと具体的に話をされたということですか。

○委員長（上田 伴子） どうぞ。

○都市整備課長（久田 渉） 具体的には、県が今、この間やられているところと同じように、トヨタさんとかではなくて、国が主体となり、あとは鉄道事業者と、沿線自治体と、それから観光事業者とか、交通事業者とかという、一般的なところが組織化された団体です。以上です。

○委員長（上田 伴子） 竹中委員。

○委員（竹中 理） 分かりました。

あと、次の5月31日の国交省への要望というのは、この今の具体的に何か内容というか、分かりますか。

○委員長（上田 伴子） 久田課長。

○都市整備課長（久田 渉） まず、この要望、もともとのきっかけは、3市2町でということだったんですけど、播但線のほうに神河町さんも関わりがあるということなので、3市2町プラス神河町ということで、6市町の共同で要望書をつくっていています。

要望の内容としたら、大きく2つあって、1つは、新型コロナウイルス感染症の影響により経営が悪化しておるJR西日本に対する経営支援をしてくださいと、取りあえず最初はコロナのことで1点目

上げてまして、2つ目が、JRローカル線の維持存続、利便性向上に向けたJR西日本への働きかけに積極的に関与してくださいと、国のほうに關与してください、最初はコロナというところを取りあえず支援してほしいで、後は、もう一回さらなる関わりをもっと積極的に動いてほしいという2点で言っています。

国へは、私も随行で一緒に行かせてもらったんですけども、意外と国の役員さんは、私たちの思いと同じで勝手には線区廃止させないとか、簡単に1区間だけ行き止まりの、盲腸路線と言われたんですけど、行き止まりの線路でなくて、山陰本線をずっと一連にネットワークとして結んだところを途中でぷちっと切るようなことは、そんなに簡単に、JRさんが言っってもさせないというようなことを、この3名の役員さんからは言われていますし、ちょっと心強いような発言がありました。以上です。

○委員(竹中 理) よく分かりました。いいです。

○委員長(上田 伴子) いいですか。

ほかにはありませんか。

石田さん、どうぞ。

○委員(石田 清) 先ほどの課長からの説明なんですけども、JRさんのほうがそんな勝手なことはさせへんって言うておるんですが、国交省の立場といいですか、それができる立場というのは、どういう根拠があるんですか。

○都市整備課長(久田 涉) 国のほうは、この会議の関わり、立ち位置的には、危機的な状況にローカル線の各路線について、鉄道事業者と沿線地域の間であるべき姿、要するに両者が対等な、前向きな協議が進まない今が現状としてあります。そこを国として入って行って、具体的な協議を進め、手順や仕組みを積極的、強力に両者の間を促していくというような立場から、そういうようなことを言われたと思います。以上です。

○委員長(上田 伴子) 石田委員。

○委員(石田 清) 国の検討会のほう、国交省のほうもホームページでそれぞれ記録を載せておられますんで読めばいいんですけども、何か基本的に

は、兵庫県もそうなんですけども、ネットワークを形成している路線を別の運輸手段に替えるなんていうことは、これは考えものだというのが一つの考え方と、それから、JRさんが第1回の検討会の中で、例えばというようなことで例を出して、資料として提出された資料の最後のほうに例を出しておられましたけども、いろんなバス代替交通だとか、富山市でやっておるような、何というか、BTRというんですかね、ああいうものとかかというような例を出しておられる。それを支持する一部の流れと、それが非常に、何といいますか、バトルをやっておるような感じがして、しかもその検討会は7月末までに報告書を出すというようなことなんで、今の状況として、その検討会の状況というのはどんな形なのかなど。私の受け止め方とちょっと違うのかどうかということをお聞きしておきたいと思いますが。

○委員長(上田 伴子) 久田課長。

○都市整備課長(久田 涉) 今4回目をやってまして、簡単に言ったら、1回目については、その会議の趣旨とか、あとはローカル線を取り巻く状況、そういったことを含めてJR、鉄道事業者さんからの聞き取りを1回目はしているみたいです。2回目は、今度、自治体のヒアリングといいまして、具体的には滋賀県とか広島県の知事の方が、県内で取り組んでおられるような事例を言って、1回目が鉄道事業者、2回目が都道府県単位ですけど、ここからもそれぞれ意見は聞いて、3回目に論点整理というのをされていまして、その論点整理が、今、委員が言われた事が入っていますし、今、私が言っています、例えば、輸送密度が2,000人切ったからといってそこを切るんじゃないで、そういう状況を踏まえて丁寧に進めていかなければならないという意見とか、あとは、例えばJR東海は新幹線一本でやってまして、何千億円の黒字がある。全国で6つJR支社が、北海道から九州までありますけど、その東海道の売上げをみんな、シェアすればいいんじゃないかという意見もあったり、あとは、今さっき言いました、今、鉄道事業者と沿線自治体が

協議のできる場がないというようなことをはなから思っているとか、そういったようなことが第3回で取りまとめられています。5月13日にやった4回目は、そこから先にさらに踏み込んでるんですが、まだその内容がアップされてないんで、今、第4回目の内容は今分からない状況です。

でも、先ほど委員言われているみたいに、7月ないし8月には一定の方向を出して、国の概算要求に何らかの予算を上げていきたい旨、ホームページの中でうかがうことができます。以上です。

○委員長（上田 伴子） 石田委員。

○委員（石田 清） これも私、不勉強なんですけどね、例えば前ありましたね、福知山から城崎までが輸送密度が2,006人だと。あと6人で切っちゃうというような話なんですけれども、その輸送密度2,000以下ということは、大体どれぐらいな赤字が発生するんだという計算になるんでしょう。

○委員長（上田 伴子） 久田課長。

○都市整備課長（久田 渉） 新聞によると、例えば今の、浜坂から城崎の間だったら11億8,000万円の赤字で、JRさんが一方的に収支の発表がされてまして、その個々の歳入歳出の諸元数字が示されていません。例えば、たまたまその年度にその線路の整備をしたときに多大に何億もかけたときには、その赤字額は高くなりますし、確実に何かの計算式、諸元が決まった数字ではないと考えます。

あと、乗車密度、すみません、今、輸送密度の2,006人も、その前のコロナになる前は3,500人ぐらいありましたんで、どっちかといったら希望的な話ですけど、今の話でいくと、2,006人よりはちょっと上向きにいくんじゃないかなというようなことは考えております。以上です。

○委員長（上田 伴子） よろしいですか。

ほかありませんか。

福田委員。

○委員（福田 嗣久） 山陰、近畿の関係ですけども、兵庫県分は大体いつも聞いているんで分かるんですけども、京都府側のこの進捗は、やっぱり直轄代

行で同じようなスケジュールですか。久美浜、城崎から京都府に入っていく、この辺りはどんなふうになっているか。

○委員長（上田 伴子） 富森課長。

○建設課長（富森 靖彦） 京都府側につきましては、大宮峰山道路という区間が国代行で事業されているというふうに聞いております。京丹後大宮まで南側から来てまして、そこから仮称大宮峰山インターチェンジまでの5キロの区間です。こちらは2019年の12月に起工式が実施されまして工事が進められているんですが、本格的な工事実施というのが来年度、2023年度からというふうに聞いています。2023年度からはどんどん進んでいくというふうに聞いております。

あと、その仮称大宮峰山インターチェンジから、次の北向きに行って仮称網野インターチェンジまでの約7.6キロ、こちらについてはまだ事業化になっていませんけど、都市計画決定、これが平成27年3月にはされているということで聞いております。

あと、そこから豊岡向きについてはまだ調査中ということですので。そのような状況でお聞きをしております。以上です。

○委員（福田 嗣久） ありがとうございます。実のところ、私のところからは一番利便が高いのが、天橋立ー与謝野、ここが約20分なんですわ。だからこのインターは非常によく使っているんですけども、次はこの山陰のラインですけども、久美浜まで多分25分で行くだろうなと思って考えてましてね、命がある間に行けるのかなという気はするんですけども、この辺が地域、この但東、出石の東部からいうと、非常に利便が上がるとこなんで、どのようなのかなということがちょっと知りたかったんですけど、いずれにしてもまだまだですな。

○委員長（上田 伴子） 答弁はいいですか。

○委員（福田 嗣久） まだそれで、答弁は分からへんわな。どうぞ。

○建設課長（富森 靖彦） そうですね、まだその辺りは分かりませんが、鳥取も含めて、京都府、そ

れから兵庫県ということで、毎年、東京でも議員連盟の主催で決起大会等もして、強力で推進していこうという動きはしておりますので、そういう動きを一層強めていって、少しでも早く開通になるように、我々としても活動をしていきたいというふうに考えております。以上です。

○委員長（上田 伴子） 福田委員。

○委員（福田 嗣久） よろしく申し上げます。

それから続いて、竹野南の移動手段ですけども、来年の3月まで実証を続けていくということであるけれども、森本止まりということですね。あそのの会員さんというか、乗客の人たちは何人いらっしゃるんですか、具体的には。

○委員長（上田 伴子） 久田課長。

○都市整備課長（久田 渉） 去年の11月から今年の2月までに実験してます3か月ほどですけども、そのときに登録されておる方が127人だったと思います。ところが、その3か月間、127人のうちの実際にそれを利用された方は49人だったと思うんですけども、約3分の1で、実際はそれに一緒に乗ってカウントする添乗員も入れてその人数なんで、実際は29人ぐらいの方しか乗ってないんです。以上です。

○委員（福田 嗣久） 分かりました。

それで、先ほどの説明ですけども、実利用が29人程度ということで今おっしゃったんでいいんですけども、森本から先の豊岡市内には全但バス等の交通、何ていうのかな、委員会がありましたね。あそこで全但バスさんの異論がまだ結構あるということですか。

○委員長（上田 伴子） 久田課長。

○都市整備課長（久田 渉） 結局最終的にはその重複路線、実験するときは、手続上はオーケーなんです。ところが、本格運用するときは、路線が重複するとその事業者の了解もらうのが1つと、先ほど説明でも言わせてもらったんですけど、例えば路線バス、イナカー、チクタクでそれぞれがそれぞれを補完し合って交通モードが成り立ってるんですけど、これをいきなりチクタクを飛ばして、乗合タク

シー運行を導入してしまうと、ほかのチクタクさんも手を挙げて、うちもそれしてくれみたいなことになっちゃうんで、その仕組みを、豊岡市というか、路線重複も確かに全但さんとはいろいろあって了解がいただけてないんですけども、あわせて今のチクタク、ほかの交通モードにも影響しますんで、きちっとその枠組みを決めたいということもありましたんで、引き続き実験させてほしいというようなことで考えております。

○委員長（上田 伴子） 福田委員。

○委員（福田 嗣久） 大体分かりました。確かにチクタクの路線についても、全但バスに影響を及ぼすことはしては駄目という前提がありましたので、そう言いながらも、例えば我々のところでも、中山じゃなくて出合まで行ってえなという話はよく出るんで、利便性のことを考えたら、今の森本の、竹野の南も一緒になるんでね、その辺の整理は必要だなと思って聞いておるんですけども。その辺が利便性を上げてあげるということは当然していかなあかんことなんで頑張っていたきたいけども、またほかの地区でもその声が出たら、蓋できんようになるんでね、その辺のこともよく整合性を取りながら、利便性も上げるということはどうするんか、大変難しい課題命題ですけどね、頑張っていたきたいと思いますので、その辺、最後にどうぞ。

○委員長（上田 伴子） 久田課長。

○都市整備課長（久田 渉） 今言われましたように、ほかのところでもそうしたら乗り入れしてくれ、してくれて収拾がつかなくなるので、今、例えば、チクタクにプロのドライバーさんをつけてもらうというようなこととか、今の交通網、路線バスからチクタクまでの間をもう一回、アップロードじゃないですけど、見直しをかけて、もうちょっと運転手さん、地元のチクタクさんなんかだったら、地元の運営協議会で回しておられるんですけど、ドライバー不足の話もありますし、そのチクタクがダメになったから、今の乗合型のデマンドをするとか、チクタクの運転手さんだけプロの人をお願いすとか、そういうところを、いろんな可能性を考えていかな

いとイケないなというふうなことで思っております。以上です。

○委員長（上田 伴子） 福田委員。

○委員（福田 嗣久） もう一つ、JRの件ですけども、実は前にも言った気がするんだけど、今度、兵庫県が一番最後の説明で、路線ごとのワーキングチームが設置いう話がありましたね。それで、関貫市長が座長をするかという話ですけど、一遍市長にも言うというほしいんだけど、その株式を買ってみないな。

前に一遍言うたけど、これはやっぱり民間会社に対しての声が出せる一つの方式ではあるんで、豊岡市の出資金とか出捐金とかいうのを毎年見るんだけど、決算書で、かなりお金にならんようなとこばかりなんで、基本的には入れ仕事の出資とか出捐になってますので、僕はJR考えたら何も、もう日本が潰れるときにJR潰れるときだから基本的にはどうちゅうことないと思うんで、その辺を声を出す意味でも、豊岡市が率先して買っていっても損はないんだろうなという気がしてるんです。

ようけ買う必要はないで、1株ではちょっと頼りないんでね、金額は非常に知れてますので、配当も去年、今年はないですけども、3とか3.5ありますので、声が出せる形を。

ほんで、な願わくば、豊岡だけじゃなくて、豊岡も朝来も養父も、あるいは新温泉も香美も、この辺りも連携しながらね、すると、それぞれやっぱし連携が取れるし、もう一つそれに基づいてさっき説明があった、地域の足の再生に向けてということで、地域もやっぱり知恵を出せやということ考えたらね。

どっかの、高野山の鉄道か、これは私鉄ですけども、一両貸切りが5,000円とかいうようなニュースが出ったわ、どっかで。1両か、1車両かね。そんなんで例えば豊岡市とかがジオパークで、ジオラというのがいつきありましたけども、いろんな活用で市民に地域を見ていただくということも活用できるし、5,000円が1万円か2万円か、それは別にして、そういうやっぱし利活用して、地

域を知ろう、あるいは子供の遠足なんかに使わせようとかね、そういうことをして、鉄道も利用して、地域も応援しているんだよということが僕は必要なんだろうなと思って考えておまして、その辺また市長とも話をさせていただいたらどうかなと思いますけども、いかがですか。

○委員長（上田 伴子） 久田課長。

○都市整備課長（久田 渉） 話をしてみます。

○委員（福田 嗣久） まあ話をしてみんと分かれへんでな。

ちょっと、部長でもええしな。

○委員長（上田 伴子） 澤田部長。

○都市整備部長（澤田 秀夫） 先ほど福田委員が言われました、自治体による株購入というのは、またそのワーキングチームの中で、そういったことも話として上げさせていただきたいと思います。

それと、市民の方が鉄道を貸切りなんかでさせている場合があるんですけども、よく竹野地域の方が、その会員が300名ほどおられまして、何か月に1回、人を、人数を集めて貸切り車両というようなので、いろいろ近場のほうの1泊2日の旅行とか、そういったことを実際にされておるんです。そういったことがありますので、そういったことをほかの地域の方にも、こういうふうにやっておられますよというのは、またアナウンスしていきたいというふうに思っています。

○委員（福田 嗣久） そうですね。そこも考えていただいているのであれば、竹野は確かに駅がありますんでね、すぐ利活用できるしということと、やはり高齢社会で自分で運転するんじゃなくて、例えばそこへ環境経済も組み入れて旅行のあっせんなんかをまた旅行業者にもしていただくというようなことで広げていけたら、当然結果としてはJRの利用促進にもなるし、そしてもう一つには、地域を知ろうということにもつながってくるんで、低額の利用料金で、市が音頭を取って、旅行会社を引っ張って行って段取りをしていただくというのは、非常にまたその利便性が上がったり、いろんな新発見があるんじゃないかなかなんて勝手に思ってますんで、

一遍また話題としては、今、部長に言うていただきましたけども、提供していただいたらどうかというふうに思ったりしておりますので、よろしくそれはお願いします。以上でよろしい。

○委員長（上田 伴子） ほかはないですか。

芹澤委員。

○委員（芹澤 正志） ノーマイカーデーなんですけども、5月からですね、第4金曜日に始まったのが。何か実際利用の状況とかも、まだ把握されていないか。

○委員長（上田 伴子） 久田課長。

○都市整備課長（久田 渉） この間の議会のときにも出てまして、一応5月から始めています。5月の第2水曜日と第4金曜日、合わせて90枚ほどが出ておるというのが状況です。

最終的には、このノーマイカーデーについても、豊岡市としたら、ほかにe通勤とか、今回、説明をさせていただきました職員の利活用の促進ということで、結果的には、ノーマイカーデーもせんなんし、職員の通常の移動もして、行く行くは日常使いとして、やっぱりe通勤にできるだけシフトしてほしい。

行く行くは豊岡市内、うちの職員だけでなく、例えば銀行さんとか、農協さんとか、ある程度の人数がそろっておられるような企業にも、宣伝というか、使ってもらえないだろうかというようなことも、やっていったらいいんじゃないかなとは思っております。以上です。

○委員長（上田 伴子） 芹澤委員。

○委員（芹澤 正志） ぜひ一般のいろんな方に利用していただくのが大きな目的だと思うんですけども、何かチラシを見てても、何か一般の方がいま一つ魅力を感じないというか、分かりにくい。フリーチケットとかバスの定期券で各種サービスありという、サービスというのは何でしょうとか、問合せがあるんじゃないかなと思うんですけど。

○委員長（上田 伴子） 久田課長。

○都市整備課長（久田 渉） これは全但さんのほうの営業所に行くと、何かこの景品とか何かがもらえるというようなことなんで、うちがどうこうい

ことではないですけども。

あと、これが実際のフリーチケットです。これの、何年と何月のところをコインで削ってもらって、運転手さんに提示するとフリー乗車でき、これが今回、月に2回使えるようになります。それは1回限りですけど、というような感じになっているんです。

（「一遍使ってみて」と呼ぶ者あり）

○委員（芹澤 正志） 1回使ってみます。

○委員長（上田 伴子） ほかはないですか。

浅田委員。

○委員（浅田 徹） 1つは、重複するかも分かりますけど、バス交通の利用促進の説明の中で、非常に残念な報告といいますか、竹野南のデマンド型での移動ということで、それは以前から全但バスさんとは試行しましたり、それからいよいよ行くいう中での実施、これもあくまでもデマンド型の実証ではありますけども、その辺の打合せ、協議といいますか、当然これは図られて、当然それ予算出されたというようなことで私は認識しとるんですけど、それについての詰めといいますか、新たにそんなことができたことについて、えっというような気がするんですけど、その辺どうでしょうか。

○委員長（上田 伴子） 久田課長。

○都市整備課長（久田 渉） 確かに今言われますように、私4月からですけど、今までの経過を聞いてまして、全但バスと打合せはしていますし、確認もしてるんですけど、一番最後の詰めがやっぱりできてなかったと認識をしております。以上です。

○委員長（上田 伴子） 浅田委員。

○委員（浅田 徹） 一番肝腎なことだと思いますし、やはり市の方向としては、本当に当然全但バスさんの多額の、それも助成金、補助金を出しながら、路線バスというふうな形となつてね、路線に定期的に定時間に走らせる。これは非常にもう行き詰まっているというふうなことと、この路線バス、チクタク云々、この制度そのものが本当に10年、もっと先からの、言わば路線バスを中心として、全但バスに替える内容については、こういうチクタク云々で地元で何とかという形にしておるわけですけども、

かなりこの利用者の、年齢は高まってきますし、10年、20年も前の、今まで地元で車を、つまり今だったらもう高齢の方でも一家一台みたいな、それがない時代のやはりバスの利用する高齢者の方たちがかなり多いときの交通だと認識しています。

今はもう、本当に自宅から目的地までという、免許を返されても、そういう意識が強いということと、本当に少ない中で、レジ袋を持ったり荷物を持ってバス停まで何百メートル、1キロ歩かれるというようなことは、ほとんどもう利用者の方についても、やはり新たな取組というような、デマンド型というのが望まれているほうが施策だと思っていますのでね。やはりそういう一つの交通的な、これは運輸的なルールがあれば、それはやはり変えていくぐらいな気概を持って、それは本当に利用者、市民のためになるんですから、その縄張と今のシステムばかりに固執して、イエス、ノーみたいな話では全然これは先行きしませんので、これはまた福祉版モビリティ、福祉デマンド、これからそういうふうなことで、市としては、私はそれ必ずもう来ると思っているんです。これは災害時とか、そういう福祉車両も使って、いろんなことで足の手助けをする。

今回、大きなこれ試金石になるかなという思いがありますのでね、議会としても、当局としても、それならじゃなくって、そういう制度の見直しも含めて、我々はこういう交通網という委員会を立ち上げているわけですから、そこまですきたら切り込むような、そういう取組は私は絶対必要だろうと思いませんのでね、それはちょっと検討を強くお願いしたいと思います。どうでしょう。

○委員長（上田 伴子） 久田課長。

○都市整備課長（久田 渉） ちょっと委員さん、言い訳ではないんですけど、先ほどの全但さんとの話は最終的には確認不足だったんですけど、もともとトヨタのモビリティ基金のお金で実験しないかという話があり、スタート時点からある程度そっちにちょっと軸足が乗かってしまったと考えます。ところが、一番最終的なところで、やっぱり全但さんも、この森本から市内乗り入れを許してしまうと、

先ほど言いました、ほかの但東とか出石でやってますチクタクも同じようなことになり、例えば今までのエリアから延伸して、豊岡市内までチクタクで乗せちゃってこれみたいなことになっても困るので、最終的に、今さっき言いました駄目だということにはなったんですけども、経過としては市の政策的なこと絡めて、今回の結論に至ったところですよ。すみません。

○委員長（上田 伴子） 浅田委員。

○委員（浅田 徹） これは、そういう一つの実験、試行的なことを、私はある程度その評価的に当局も、皆さんもこれはやっぱり今、住民ニーズに合っているなど、生活実態なり地域の高齢者対策、そういうことで多分これ予算化されていると思いますので、その辺は諦めずに、それがあったからじゃなくて、そういう機会があったからやってみて、成果としてやっぱり伸び代があるからということで私は捉えていますので、その辺をしっかりとやっていただきたいということなんですけれども。部長、よろしくお願いたします。そういうことしか、今のところは。

○委員長（上田 伴子） すみません、ちょっと私のほうから聞きたいんですけども、竹野南のところが、中竹野もそうですけど、小学校統合によって、竹野小学校まで通学する子供さんたちは、この路線バスに乗っておられるんですでしたか。それとも、また別にスクールバスを出しておられるんですでしたか。

久田課長。

○都市整備課長（久田 渉） バスには乗っておりません。スクールで行ってます。

○委員長（上田 伴子） すみません、じゃあ、スクールバスは、全但さんの全但バスをスクールバスとして、市が運行しておられるということですか。

○都市整備課長（久田 渉） 教育委員会のほうで走らせてもらっています。

○委員長（上田 伴子） それはどういう、ちょっとお金のことが分からないんですけど、どういう、市が全部そのスクールバスのお金を、車両も含めて、運転手のお金も含めて、市が負担しているということ

ですか。

○都市整備課長（久田 渉） 車両は、うちが持ってまして、うちの持っているイナカーの車両で、スクールで委託しておるといような形態、だから全部6階の教育のほうで予算も確保して、走らせてもらっています。以上です。

○委員長（上田 伴子） すみません、そしたら、それにはスクールバスなので、一般の方は一切乗れないということですね。

○都市整備課長（久田 渉） そうです。はい、生徒さんだけです。

○委員長（上田 伴子） 分かりました。

ほかはありませんか。

浅田さん。

○委員（浅田 徹） 山陰近畿の関係です。福田委員からちょっと大体ございましたけど、この確認です。

まず、特にこの豊岡北から城崎温泉、さらには京都府までの間でありまして、円山川とか一番お金のかかることについては、これは直轄代行が決定ということで、まだ何かその辺がちょっとこう、県としては要望してますよ、というところで止まっておったんですけど、これはもうこう書いてありましたら、直轄調査をやるというふうなことは、できるかできないかの調査か、それとも、いや、もう直轄代行でやりますよということを国交省が決定したのかどうか、まずそこをちょっと押さえておきたい。

○委員長（上田 伴子） 富森課長。

○建設課長（富森 靖彦） まだ、現時点では決まったというわけではないのですが、直轄代行実施に向けた事前調査ということで聞いてます。ですので、県が既に調査はしているんですけど、その県の調査の精査であったり、不足しておる調査があれば国のほうも調査をして、それをもって、恐らく今年度中ぐらいに、もう直轄代行を実施するかどうかという判断をされるというふうに聞いております。以上です。

○委員長（上田 伴子） 浅田委員。

○委員（浅田 徹） これ以前から、古い話じゃな

いですが、豊岡道路につきましてもね、最終的には今、豊岡北、新堂までなんですけども、それではということで延伸して城崎温泉までという話があったときに、当然今、一般国道、自動車専用道路で国がやっとなってくれますわね。事業も含めて、何とかその都市計画も、豊岡都市計画の中で城崎温泉までそれがインター、起点を延ばしてくる格好、都市計画にはそういう計画もあったんですけども、ぜひともこれは、はっきり言いまして、今までのように、名称そのものはさらに北近畿から山陰近畿へなっているわけなんですけども、強いこれはやっぱり、もう今までのもう、あんなとこに、円山川にあんなこう橋がかけられるような、県も地元もそんな補助金もらってもできませんのでね、これ。強く、今までの流れもありますので、お願いしたいなというふうなことを、これは強くお願いしたいと思えます。

まだ、じゃあ決定じゃないんだ。あくまでもそれができるかどうか、それは大きなお金かかりますのでね。分かりました。

○委員長（上田 伴子） 答弁はいいですか。

○委員（浅田 徹） 答弁よろしい。

○委員長（上田 伴子） ほかにありませんか。

芹澤委員。

○委員（芹澤 正志） すみません、ちょっと別の話なんですけども、昨日もちょうど城崎のほうでそういう、どういうんですかね、スポーツ振興課等々のちょっと事業がありまして、議員の方も何人か来られてたんですけども、今、土日はあれなんですよね、もう最終が9時なんですよね、電車が。だから、土日は10時台がないんですよね。それを議員がご存じなくって、それで帰ろうにも今、タクシーが、もう10時過ぎぐらいになると1台もないんですよ。旅館組合なんかからタクシーのほうにもいろいろ要望してるんですけども、JRと同じで、運転手の確保だとか、なかなか難しい。

温泉地に、もう10時になったらタクシーが1台もないっていう現象があって、しかも電車というか、最終ももう9時で終わってしまうということで、非

常に不便なことになっていまして、もちろんこの議員さんもうちでお送りしたんですけど、ご存じなくて、ええっちゃなんで、ちょっとそういうので、振興局に何かそういうクレームとか要望だとか、何かないんですかね。

○委員長（上田 伴子） どうぞ。

○城崎振興局地域振興課参事（橋本 郁夫） 今のところ、ちょっとそういった具体的な話というのは、交通に関しましては、ちょっと入ってはございません。

○委員長（上田 伴子） 芹澤委員。

○委員（芹澤 正志） 何とか城崎温泉駅以西も含めて、ちょっとその辺が、平日と同じように、せめて最終がやっぱり10時台だとか、タクシーも何とかという、今も代行しかあとは手がないみたいで、代行をタクシー代わりに呼ぶみたいなことしか手がないので、非常に不便な思いをされている方がいらっしゃるということがありますので、ぜひ私たちも民間からもお願いしていきますけども、そちらからもそういう要望をしていただければありがたいなと思います。以上です。

○委員長（上田 伴子） ほかありませんか。

○都市整備部長（澤田 秀夫） 1点ちょっとよろしいですか。

○委員長（上田 伴子） 澤田部長。

○都市整備部長（澤田 秀夫） 北近畿豊岡自動車道の豊岡道路の関係なんですけども、1件、収用の手続を行っているところがありまして、場所は、日高から向かって豊岡インターを下りていただいたら、県道とぶつかる真正面の山が、あそこ収用の手続を現在取っておりますけども、今年の8月末には明渡しのほうが完了しますので、それで全部用地のほうの買収が終わるということを1点、補足でさせていただきます。

○委員長（上田 伴子） よろしいですか。

ほかありませんか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○委員長（上田 伴子） それでは、ないようでしたら、以上で委員会所管事項の現況について終わります。

すが、この際、当局から何か発言はありませんか。

それでは、ないようですので、当局の職員の方は退席をしていただいて結構です。お疲れさまでした。ただいまから、では休憩を取ります。

午前10時25分休憩

午前10時30分再開

○委員長（上田 伴子） それでは、休憩前に引き続き委員会を再開いたします。

次に、（2）の委員会の運営方針についてです。

前回までの委員会で決定しました委員会の重点調査事項、Side Books上の本日のフォルダの次第等の、資料4ページに配信しております。ご覧ください。

重点調査事項について、ご意見等がありますか。ないですか。

福田委員。

○委員（福田 嗣久） 3番の路線バス等地域公共交通に関する事項ですけども、今、話題になっているJRというのは、抜き出す必要はないですか。等に含まれますけどね。

○委員長（上田 伴子） そうです、どうですか。でも、特別に特出したほうがいいのかもかもしれませんけれども、どうでしょうか、ほかの委員の皆さん。

路線バス、JR等というふうに、JRを文字に入れたほうがよろしいでしょうか。いかがですか。

○委員（福田 嗣久） 路線バスとJR等と字を書いたほうがはっきりするだろうな。

○委員長（上田 伴子） どうですか。入れましょうか。（「賛成」と呼ぶ者あり）

それじゃ、「路線バス」の次に「JR等地域公共交通に関する事項」にすることにご異議ありませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○委員長（上田 伴子） それでは、そのようにさせていただきます。

ほかにはありませんか。ほかはよろしいですか。

それでは、特にご意見がないようですので。

○委員（浅田 徹） いや、ということは、交通の

下にJRのそういう利用促進か、今の、それをやっ
ぱり入れといたほうが。

○委員長（上田 伴子） ああ、そうですね。何か文
言はどうでしょう。

○委員（浅田 徹） まだ路線廃止までは、いつて
ないわけですね。そういう動きを踏まえてというこ
とです。

○委員長（上田 伴子） はい。文言は、委員長、副
委員長で考えますか。（「お任せします」と呼ぶ者
あり）

○委員（浅田 徹） 何とか、利用促進か、そうい
うことですね。それでお願いします。正副にお任
せします。

○委員長（上田 伴子） じゃあ、文言は正副にお任
せいただきますようお願いいたします。

それでは、3番の路線バス、及びかな、JR等
地域公共交通に関する事項としまして、一つには市内
公共交通網の充実並びに利用促進に関することと
ありまして、もう一つ、JRに関することを入れさ
せていただきます。

それでは、次回の委員会で特に調査を進めていき
たい項目があれば、ご協議願いたいと思います。ど
うでしょうか。（「別段ございません」と呼ぶ者あ
り）

そうですか。どうでしょうか、いいですか。

○委員（浅田 徹） もしもありましたら、今、全
但バスさんと例の乗合タクシーの関係の、何がこ
うハードルになっておるのか、ちょっとその辺の資料
的なものが分かれば、また次回でも当局に提出をお
願いたしたいと思います。

○委員長（上田 伴子） 乗合タクシーの。

○委員（浅田 徹） はい。今での、あの路線バス、
チクタク、そういう路線系統での運行についての何
か取決め規約、そこに言わばバス停までとか、全但
バスを優先して云々という、今度はまた乗合タクシ
ーという別のこう切り口での今やっているわけ
ですけども、そこまでノーと、こう全但バスさんから
今言われるとですね、だからその辺の20年、15
年前、そういう一つの路線バス、言わばこういう公

共交通に関する取決めとか、いろいろとあると思
うんですね。今その辺がネックになつとるいう、その
辺が分かれば、それを地元としてお願いしたい。こ
こがネックになってますよという。

○委員長（上田 伴子） よく言われるのが、全但バ
スさんの路線とか経営を圧迫しないようにという
ことが言われる、そのことでしょうか。

それでは、そういう。それでは、この件について
は、また正副のほうで精査させていただきます。

それでは、（3）その他についてです。

この際、何かご発言はありませんか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○委員長（上田 伴子） 9月までに、どっか管内と
かで見に行きたいとか、そういうようなところはな
いですか。いいですか。どうですか。よろしいで
すか。

○委員（浅田 徹） もしあれだったら、今言われ
ている福知山支社ぐらいに行って、対応と、考え方
という点を調査研究させてもらうのもどうかなと
思いますけどね。

○委員長（上田 伴子） どうでしょうか。今、浅田
委員のほうから、JRのことについて福知山の支社
……（「福知山支社はまだあるのか」と呼ぶ者あり）
今、事務所はあっちに、大阪に行っちゃったんちゃ
うか。

○委員（石田 清） あることはある。あるけども、
ほとんどもう、決裁権もなくなってない。

○委員（浅田 徹） ダイヤをする、その運行の関
係ですね、それももう統括で大阪のほうに行っちゃ
って、まだこう当面は福知山にあるんですけど、そ
のダイヤ担当しているのがおりましたよ、してる頃
は。この秋ぐらいからという形で、もう吸収されち
ゃう。

○委員（石田 清） でも、昔からそうですけど、
福知山って全然分かれとらんで、結局本社の経営企
画、今はないと思いますけど、経営企画でないとい
ほとんど分かりませんのでね。

○委員（浅田 徹） まあ一遍、でも。大阪まで行
くいうのはちょっと。

○委員長（上田 伴子） じゃあ、またちょっと打診、調べてみまして、ちょっと調べて。

○委員（浅田 徹） だから、それでもしもそこに来てもらうとか、それはオーケーだと思うんですね、本社から福知山にね。やはりこれまだ、ここ福知山支社です。

○委員長（上田 伴子） そうですね。ちょっと、正副でちょっと調べさせていただきまして、また。ちょっと今、休憩します。

午前10時38分休憩

午前10時38分再開

○委員長（上田 伴子） では、再開します。

今、浅田委員のほうからあったんですけども、その件についても正副で用意させてもらってよろしいでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○委員長（上田 伴子） それでは、そうさせていただきます。

それでは、ほかにはないですか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○委員長（上田 伴子） それでは、ないようですので、以上をもちまして委員会を閉会いたします。お疲れさまでした。

午前10時39分閉会
