

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11月18日（金）
午前9時22分 開会
午前10時41分 閉会
- 2 場 所 第3委員会室
- 3 出席委員 委員長 竹中 理
副委員長 小森 弘詞
委員 岡本 昭治、清水 寛、
須山 泰一、田原 宏二、
前田 敦司、義本 みどり
- 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 竹中 理

交通網問題対策等調査特別委員会 次第

日 時：2022年11月18日(金) 9:30～

場 所：第3委員会室

1 開 会

2 委員長あいさつ

3 自己紹介

正副委員長 → 各委員 → 当局 → 事務局

4 協議事項

(1) 委員会所管事項の事務概要について

【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（案）

(3) その他

委員会の席次について

5 閉 会

交通網問題対策等調査特別委員会名簿

【委員】

2022年11月18日現在

職 名	氏 名
委 員 長	竹 中 理
副 委 員 長	小 森 弘 詞
委 員	岡 本 昭 治
委 員	清 水 寛
委 員	須 山 泰 一
委 員	田 原 宏 二
委 員	前 田 敦 司
委 員	義 本 みどり

【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（案）

2022. 11. 18

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事
- 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事

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事
- 東京直行便の実現に向けた事業推進に関する事

3 鉄道・路線バス等地域公共交通に関する事項

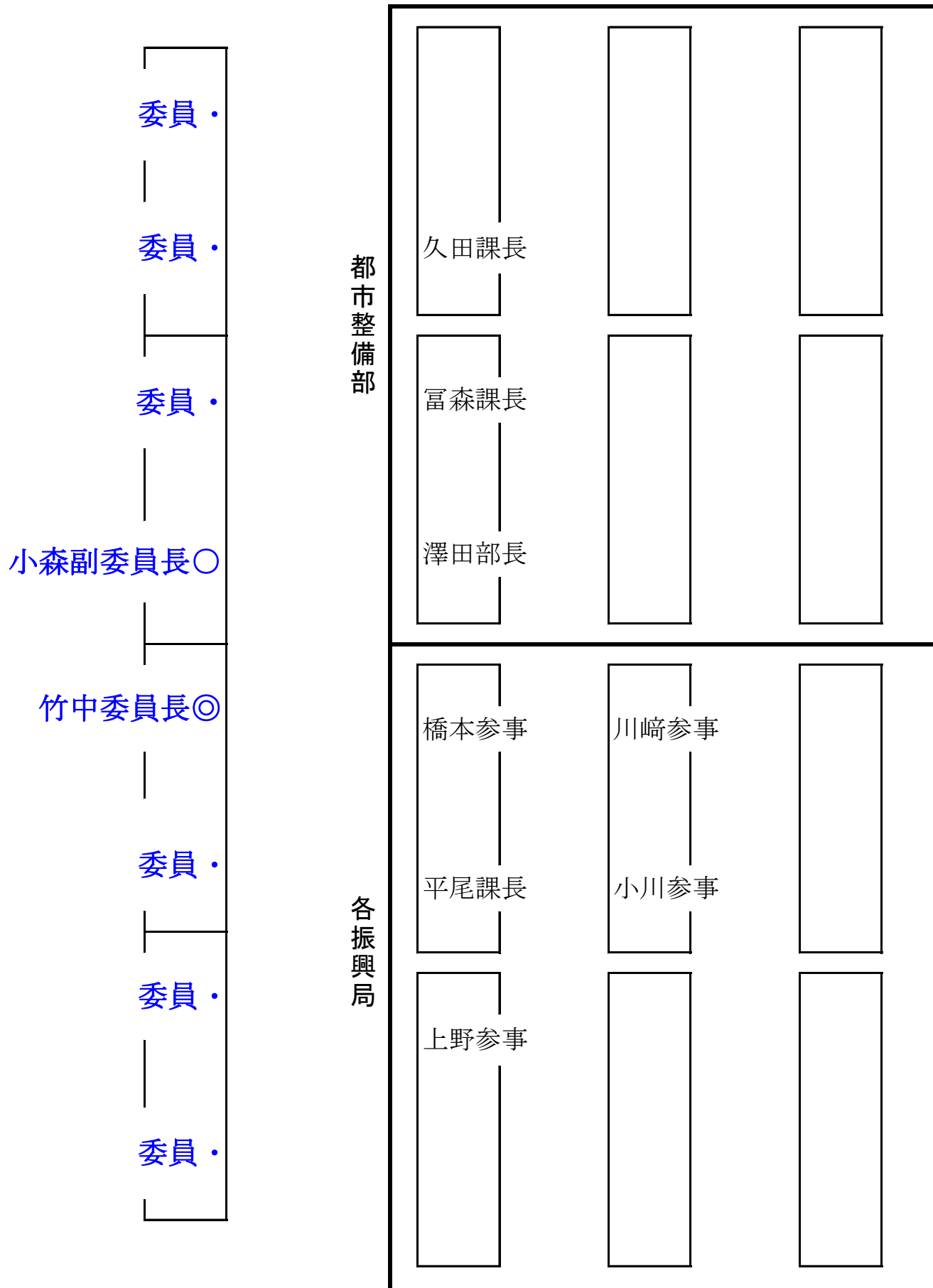
- 鉄道交通の維持・存続並びに利用促進に関する事
- 市内公共交通網の充実並びに利用促進に関する事

2022年度 交通網問題対策等調査特別委員会 席次(第3委員会室)

2022.11.18



事務局



午前9時22分開会

○委員長（竹中 理） おはようございます。定刻より大分早く、皆さんご協力を得まして、ありがとうございます。

それでは、定刻になってませんが、ただいまから交通網問題対策等調査特別委員会を開会をいたしたいと思っております。

まず、11月の15日の臨時会で改選なりまして、新たなメンバーで1年間させていただきます。委員長させていただきます、竹中理と申します。よろしくお願いいたします。ちょっと座って失礼いたします。

交通網問題対策等調査特別委員会におきましては、市民生活の非常に大切なところでもありますし、いろんな形でたくさんの課題というか、いっぱいあるんじゃないかなと自分では思っております。私も去年、引き続きさせていただいてますけれども、また、引き続き市民生活の向上のためにしっかりとこの1年間一緒にやっていきたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、協議に入りますまでに、今回は役員改選後、初めての委員会でありますので、ここで出席者の皆さんに自己紹介をしていただきたいと思います。

先ほど言いました、委員長の竹中理です。よろしくお願いいたします。

まず、委員からですが、この後、副委員長、それから委員の順番で自己紹介します。

次に、都市整備部、建設課、都市整備課、各振興局地域振興課の順でお願いします。

最後に、事務局、お願いをいたします。

私やりましたので。

○委員（小森 弘詞） おはようございます。副委員長を務めさせていただきます、小森弘詞と申します。よろしくお願いいたします。

前回まで広報特別委員会におりまして、議員だけのおちんまりとした委員会として、このように対面で当局の皆さんが圧力をかけてくる場面、私、初めてでございますので、負けずに勉強したいと思っております。どうぞよろしくお願いいたします。

○委員（岡本 昭治） おはようございます。岡本昭治と申します。1年間、また、よろしくお願いいたします。

○委員（前田 敦司） おはようございます。前田敦司と申します。私も小森副委員長と同じく、広報広聴からやってまいりました。いろいろと勉強させていただきながら、思いも伝えさせていただけたらと思いますので、どうぞよろしくお願いいたします。

○委員（須山 泰一） おはようございます。須山泰一です。私も広報広聴からですが、バスも鉄道も非常に興味ありますので、どうぞよろしくお願いいたします。

○委員（清水 寛） おはようございます。委員の清水寛です。広報、あっ、広報ではございません。交通網初めてですので、どうぞよろしくお願いいたします。

○委員（田原 宏二） おはようございます。田原宏二です。よろしくお願いいたします。私も広報広聴から来ました。よろしくお願いいたします。本当にいろいろと勉強させていただきたいと思っております。よろしくお願いいたします。

○委員（義本みどり） おはようございます。義本みどりと申します。私も広報広聴から参りました。交通網のこと、大切なことだと思うんですが、なかなか分からないことが多いので、しっかり勉強してまいりたいと思っております。よろしくお願いいたします。

○委員長（竹中 理） それでは、はい。

○都市整備部長（澤田 秀夫） おはようございます。都市整備部長の澤田です。また、よろしくお願いいたします。

○建設課長（富森 靖彦） おはようございます。建設課長の富森です。よろしくお願いいたします。

○都市整備課長（久田 渉） おはようございます。都市整備課長の久田と申します。よろしくお願いいたします。

○城崎振興局地域振興課参事（橋本 郁夫） おはようございます。城崎振興局地域振興課参事の橋本です。よろしくお願いいたします。

○竹野振興局地域振興課長（平尾 喜彦） おはよう

ございます。竹野振興局地域振興課長の平尾です。
どうぞよろしくお願いいたします。

○日高振興局地域振興課参事（上野 和則） おはようございます。日高振興局地域振興課参事の上野です。どうぞよろしくお願いいたします。

○出石振興局地域振興課参事（川崎 隆） おはようございます。出石振興局地域振興課参事の川崎です。よろしくお願いいたします。

○但東振興局地域振興課参事（小川 一昭） おはようございます。但東振興局地域振興課参事の小川です。よろしくお願いいたします。

○委員長（竹中 理） ごめんなさい、事務局だ。

○事務局次長（坂本英津子） 事務局の坂本です。よろしく申し上げます。

○委員長（竹中 理） 失礼いたしました。

それでは、このメンバーでよろしく申し上げます。先ほどもありましたけど、新人のメンバーが多いです。また、丁寧によろしくお願ひしたいと思ひます。

それでは、協議に入ります前に、ご連絡をさせていただきます。

委員会中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て、発言の最初に課名と名字をお願ひをいたします。

それでは、協議事項に入ります。

まず、（１）委員会所管事項の事務概要についてを議題といたします。

委員の皆さんは、Side Books 上のフォルダー、交通網問題対策等調査特別委員会 2022.11.18 の中に配信をしておりますので、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。

富森課長。

○建設課長（富森 靖彦） それでは、建設課からは、2 件の事務概要についてご説明させていただきます。北近畿豊岡自動車道、それから山陰近畿自動車道ということで、それぞれ国、県の事業になりますが、市として事業促進するという立場で取り組んで

おりますので、ご報告させていただきます。

まず、5 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。

現況と課題ですが、この北近畿豊岡自動車道は、春日から豊岡まで全体延長で約 73 キロの道路です。遠阪トンネルを含めました約 66 キロが現在供用されております。春日から但馬空港インターチェンジまで、この間が現在供用されているということになっております。最近ですが、2020 年度には豊岡道路Ⅱ期ということで、（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間が事業化されましたということで、全線事業化となっております。現在は豊岡道路、それから豊岡道路Ⅱ期が事業化をしているというような状況です。

基本方針ですが、今後も全線開通に向けた但馬の熱い思いというのを強く訴えるということで、今年度も行いましたが、早期実現の促進大会であったり、また、国、県、それから与党政党などに要望活動も行っております。さらに、豊岡道路及び豊岡道路Ⅱ期の早期完成に向けた事業推進を図るために、国、県、関係機関との連携を一層強化し、地元調整、それから用地取得の推進に鋭意取り組んでいくこととしております。

概要及び進捗状況です。

まず、豊岡道路です。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 キロの区間ですが、この区間につきましては、既に国のほうから、2024 年の秋に開通予定ですということで発表をされております。今年度につきましては、予算規模でいきますと 21 億円の予算がついておりまして、改良工事であったり、トンネルは 2 基ありますが、そのトンネル内の舗装工事であったり掘削、それから、橋梁も 6 橋ありますが、既に 1 つの橋梁は完成しておりますが、残りの 5 橋につきまして、橋梁の桁の工事であったり、下部工、橋台、橋脚等の工事を鋭意進められておるところです。

続きまして、2 番目の豊岡道路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キロの区間です。これは、先ほども申しましたように、2022年度に事業化が行われまして、今年度、2022年度には予算規模で2億5,000万円の予算がついておりまして、土質調査、それから予備設計ということで橋梁の予備設計、それから用地測量等を鋭意進めていただいております。

3番目ですが、早期実現促進大会、今年度につきましては、8月6日の土曜日に開催をさせていただきました。但馬3市2町で400人規模で、豊岡の市民会館で開催をしております。本来でしたら、コロナ前は1,000人規模の大会ということでさせていただいておりますが、これはコロナになってからは感染症対策ということで、規模を縮小しているというような状況です。

続きまして、6ページをお開きください。4番目の要望活動ですが、10月の13日から14日にかけて、要望活動をしております。要望先につきましては、国土交通省の近畿地方整備局、それから国土交通省の本省、財務省、自由民主党のほうに行っております。その際には、国のほうからも北近畿豊岡自動車の早期完成を目指していきますということの、そういうふうな力強いお言葉もいただいております。

最後、5番のその他ですが、現在、日高町山本地内でのり面の崩壊箇所があります。本線上ですが、車線規制等はされておきませんが、ちょうど譲り車線が今使えないような状況になっております。それにつきましては、現在、本体の対策工事を実施中で、工期につきましては、来年の3月末ということでお聞きをしております。

続きまして、7ページをお開きください。山陰近畿自動車の事業促進です。

こちらにつきましては、兵庫県の事業となっております。こちらの道路は鳥取と豊岡と宮津をつなぐ幹線道路、高規格道路となっております。全長は約120キロということになっておりますが、兵庫県内の延長は約51キロということになっております。既に香住道路、それから東浜居組道路、余部道

路、それから浜坂道路が開通しておりまして、県内延長の約51キロ中、23キロが供用されております。

豊岡市内では、昨年度に竹野道路、(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、ちょうど北近畿豊岡自動車の起点になりますが、そこに向かう区間について事業化になっておりまして、測量調査、設計が現在進められております。

また、今年度には城崎道路、これは北近畿豊岡自動車の(仮称)豊岡北ジャンクションインターチェンジから城崎の(仮称)城崎温泉インターチェンジまでの間、これについても、国のほうで直轄による権限代行実施の検討を行うための調査に着手するということが発表をされております。この道路も鳥取県の東部地域、それから京都府の北部地域、それから兵庫県の但馬地域を結ぶ道路ですので、早期の整備が課題となっております。

基本方針といたしましては、こちらも北近畿豊岡自動車と同様に、早期の全線開通ということで、この熱い思いを訴えるために、早期実現促進大会、これは北近畿豊岡自動車と同時に開催をさせていただいておりますし、要望活動につきましても、先ほどの北近畿豊岡自動車と同様に、国、県、それから政権与党等に要望をさせていただいております。

概要及び進捗状況です。

まず、1番目の浜坂道路Ⅱ期、これは新温泉町での工事になりますが、こちらにつきましては、現在、トンネル、それから橋梁の上下部工事が鋭意進められております。

それから、2番目の竹野道路ですが、先ほど申しましたように、(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までの4.9キロ、こちらにつきましては、今年度は8,900万円の予算がついておりまして、地質調査、それから道路詳細設計、橋梁予備設計も行われております。また、地元のほうへの説明ですが、豊岡の旧豊岡市内の江野、岩熊、伊賀谷、新堂、そち

らには、役員さんにはもう既に説明に入られております。

それから、次の3番の城崎道路ですが、(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、こちらにつきましましては、今年の2月に都市計画決定をいたしまして、今年度は、先ほども申しましたように、国のほうで地質調査等をしていただいております。先ほど申しました権限代行っていうの、本来、県が事業をすべき路線ではありますが、技術的な課題、高度な課題があります、地滑りの要因のあるような地層があったり、また、円山川を渡る橋梁を架ける必要がありますが、河川内に厚い軟弱地盤があったり、また、コウノトリの飛翔空間であったり、ラムサール条約、湿地等の自然環境への配慮等、様々な技術的課題がありますので、県のほうから国に対して、県に成り代わって事業をしていただきたいということも要望をされております。国のほうにつきましましては、その方向で進めるべく、現在、様々な調査をしていただいております。この権限代行による国の事業が実現いたしますと、県のほうでは竹野道路を整備、それから、国のほうで同時に城崎道路の整備ということが実現いたしますので、結果的に全線の早期完成につながるのではないかとこのように期待をしております。

それから、4番目の佐津インターチェンジから京都府県境ということで、こちらにつきましましては、先ほどの竹野道路、城崎道路とダブリますが、2016年の12月にルート帯というのが決定されましたということで、書かせていただいております。

次に、8ページをお開きいただきたいと思っております。

すみません、失礼いたしました。先ほどのルート帯につきましましては、2019年の2月に兵庫県によってルート帯が決定されておりますということで、ちょっと修正をさせていただきます。

それから、5番目の早期実現促進大会につきましましては、先ほどの北近畿豊岡自動車道と同時開催ということでさせていただきます。

また、6番の要望活動につきましても、北近畿豊岡自動車道と同時に要望させていただいております、こちらにつきましても、国のほうからは権限代行に向けた手続も進めておりますというようなこともお言葉をいただいております。

7番のその他ですが、山陰近畿自動車道整備推進決起大会、これ毎年、東京のほうで開催されておりますが、こちらにつきましましては、今年度も開催予定で、現在、日程調整中というふうに聞いております。

それから、最後ですが、先行の地籍調査状況ということで書かせていただいております。地籍調査は豊岡市のほうでさせていただきますが、竹野道路につきましましては、2021年度から江野、竹野町の林、竹野町坊岡の地籍調査を実施しております。2022年度には立会いが完了して、2023年度には閲覧ということの予定となっておりますし、城崎道路につきましても、今年度から森津と滝の地籍調査を実施し、来年度以降につきましましては、赤石、城崎町飯谷、城崎町上山の地籍調査を実施予定ということになっております。事業の推進ということで地籍調査も市のほうで先行して、遅れることのないように取り組んでいくということで現在進めているところです。

それから、次に、9ページをお開きください。9ページには北近畿豊岡自動車道と山陰近畿自動車道の早期整備要望ということで、図面と要望内容を書かせていただいております。図面には現在の整備状況であったり事業中の区間ということで表示させていただいておりますし、要望内容につきましましては、北近畿豊岡自動車道、それから山陰近畿自動車道、それぞれそこに書いてあるような要望内容について、国、県、それから政権与党等に要望をさせていただきます。

建設課からは以上です。

○委員長(竹中 理) それでは、続きまして、都市整備課、久田課長。

○都市整備課長(久田 涉) 都市整備課からは3件の事務概要の説明をさせていただきます。10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。

現況と課題、それから基本方針についてですが、コウノトリ但馬空港は1994年の開港以来、豊岡市をはじめ、但馬地域の活性化に大きく寄与しております。昨年の2021年度の利用につきましては、前年度と比較し、回復傾向にはあるものの、新型コロナウイルス感染症拡大の影響が引き続き継続しており、対前年度比5,398人増の2万1,046人の結果でありました。今年度もコロナ禍の状況で、大きく利用に影響を及ぼすこととなりますが、引き続き可能な範囲での利用拡大を図りつつ、但馬と首都圏を結ぶ東京直行便の開設に向けた取組や但馬一伊丹線の年間目標利用率70%とするプロジェクト、ターゲット70を継続して、積極的に取り組むこととしております。

それから次に、概要と進捗状況についてです。現在の進捗状況について説明をさせていただきます。

まず、大項目の1つ目の運賃助成や小学生社会見学支援による利用促進につきましては、5つ、項目があります。それぞれ、航空運賃助成事業、小学生飛行機体験搭乗事業、新成人の記念事業、それから小学校の社会見学事業など、利用促進事業を実施しております。10月末現在の利用者、人数等は記載のとおりでございます。

それから、2つ目は、関係機関、団体と連携した東京直行便開設へ向けた取組の実施として、記載してあります。7月14日には日本エアコミューター株式会社様、それから7月15日には日本航空株式会社様へ、今回3年ぶりに要望活動、実施をしております。

それから、4つ目のその他の項目ですが、コウノトリ但馬空港のあり方懇話会の中間報告の公表ということで上げさせてもらっています。これは県が2020年度に設置した懇話会で、将来に向けた空港の在り方を明確にした上で、早急に取り組む施策の検討が当初の目的でありましたが、コロナ感染症の社会経済活動への影響が長期化する中、在り方検討に重要な空港の将来の需要予測値を算定することが困難になりましたので、今後の継続検討に備え

まして、これまでの検討内容を一旦総括して、中間報告として5月30日に県が公表したものです。

空港については以上です。

それから、引き続きまして、11ページ、ご覧ください。バス交通の充実と利用促進についてです。

まず、現況と課題、それから基本方針についてです。地域公共交通の基盤であるバス交通について、今年度も継続して、国、県と協調し、運行に係る経費の補助を行い、主要バス路線の維持確保に努めております。また、路線代替交通として運行してあります市営バスイナカーについては、8路線で継続運行を行ってまいりましたが、このうちの2路線に当たる竹野南地域につきましては、この10月より予約制の乗合タクシーを活用した新交通モードへ転換するべく、現在実証実験を行っておるところです。地域主体交通のチクタクにつきましても、今年度も引き続きまして、出石、但東の4つの地域で継続運行しております。今後は地域の実情に応じた新たな交通モードの検討を進め、公共交通の基盤であるバス交通の維持推進を図ることとしております。

引き続きまして、概要及び進捗状況です。

まず、大項目1つ目の主要バス路線の維持等につきましては、地方バス等公共交通維持確保対策費補助事業、いわゆる路線バスの補助金の話です。それと、国県市協調路線の車両購入に対する補助金を2つ合わせ、全但バスに交付をしております。

それから、2つ目の大項目2の地域の実情に応じた新たな交通モードの検討につきましては2つありまして、まず、アのほうです。竹野南地区の新交通モードの実証試験につきましては、先ほどどおり、この10月から来年の3月に向けて、ここに記載しておりますとおりの内容で現在実施をしております。

それから、次に、イの日高地域での福祉モビリティの進捗状況についてですが、当初の参画を予定していた6事業者に対しまして、現在、1事業者が参画をしております。といったことから、今回ちょっと新たな取組、追加としまして、タクシー事業者にも参入を依頼し、実験に着手するところがございます。

ます。実証実験の詳細内容は記載のとおりでございます。

それから、大項目3つ目の市街地循環バスコバス、それから市営バス「イナカー」、それから地域主体交通チクタクの適切な運行及び運行支援についてですが、アのほうは記載のとおりでございます。南・北ルートと朝夕の通勤時を充実させるといったエクスプレス便というものを追加で運行しております。次のイのイナカーにつきましては、先ほど言いましたように、今現在6路線、2路線が減りまして、6路線で運行しております。最後のウのチクタクにつきましても、先ほど同様、今現在、市内出石と但東で、4地域で運行しておる状況でございます。

それから、大項目の4つ目、運行事業者、地域と協働したモビリティ・マネジメント及び利用者確保に向けたイベントの実施については3つ上げております。

まず、アにつきましては、特に日高地域におきましては、200円バスの終了や福祉の送迎車の活用といったことなど、地域における公共交通の取り巻く環境が変化中、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、地域の皆様とともに考える機会としまして、本勉強会を今年の6月以降、4回程度開催をいたしました。

続きまして、イにつきましては、今回のJR西日本の発表を受けまして、市役所では職員の市内移動や管内移動への出張時に公共交通を利用するといった新たな取組を今年の6月より実施をしております。記載どおり、利用回数も162回といったようなこととなっております。

それから、ウにつきましては、豊岡ノーマイカーデーにつきまして、さらなる取組の強化に向けて、今年の5月からは第2水曜日に第4金曜日を加えまして、月2回に拡充し、実証実験として実施しており、実施の実績としまして、月2回になったということで、約2倍な結果が出ております。

それから、バスの関係は以上です。

それから、3つ目、13ページをご覧ください。こちらについては、鉄道交通の利用促進についてで

す。

まず、現況と課題、基本方針についてですが、通勤、通学等生活交通に加え、広域的な移動手段である鉄道交通は重要な交通基盤であると考えております。鉄道についても、自家用車の普及や沿線人口の減少等に加え、新型コロナウイルス感染症の影響により、利用者は大幅に減少し、極めて厳しい状況でございます。

その中で、西日本旅客鉄道、いわゆるJRでは、定期のダイヤ改正に加え、コロナ禍による需要に応じた大幅なダイヤ改正を行うなど、改善に尽力されています。しかしながら、今後、輸送密度が低い、非効率区間の見直しが行われる可能性があり、注視していく必要があると考えております。

また、京都丹後鉄道、KTRでは、維持活性化を推進するため、2015年、平成27年4月より、運行管理部門と資産管理部門を分けて経営する、いわゆる上下分離方式が導入され、沿線府县市町が連携し、引き続き利用者の利便性向上対策と運行事業者への支援を行うものでございます。

概要と進捗状況についてですが、まず、大項目1つ目の利便性向上のための機運醸成と要望活動につきましては、5つ上げてございます。

1つ目は、山陰本線、播但線の運行ダイヤ検討会議の開催につきましては、7月の27日、山陰本線など、来年春に向けたダイヤ改正の事前説明会がJR西日本より開催をされております。

それから、2つ目のJR西日本株式会社福知山支社への要望会の実施につきましては、8月29日に、ここに記載をしております関係4団体で合同の要望活動を行っております。

3つ目と4つ目の項目につきましては、記載のとおりでございます。

それから最後、5つ目、JR西日本の経営改善に伴う路線見直し方針につきましては、今年の2月と4月にJR西日本による輸送密度、それから経営状況等の報道以降、対する対応状況を記載させてもらっています。

まず、アとしましては、JRローカル線の維持存

続及び利便性向上に係る要望としまして、今回のJR西日本の発表を受けまして、5月31日には緊急的に3市2町と神戸町さん、合わせまして6市町で国土交通省の鉄道局に要望を行ってまいりました。以下、7月21日からの以降につきましては、毎年行っている通常の但馬自治会等による要望内容を記載しております。

それから、次のイです。JRローカル線の維持・利用促進検討協議会につきましては、同じく、JR西日本のこの発表を受けまして、兵庫県が県全体として緊急的に本協議会を立ち上げ、6月24日には第1回の検討会議が開催をされております。

それから、ウのJR山陰本線維持・利用促進ワーキングチーム、こちらにつきましては、前段の協議会を対象路線ごとに細分化をしまして、豊岡としましては、山陰本線に特化したワーキングチームということで、記載のとおり、8月の10日と10月の5日に協議会を2回開催しております。

それから、次の大きい項目2つ目の京都丹後鉄道に対する支援につきましては、2点上げております。

1つ目の京都丹後鉄道利用促進協議会による利用促進につきましては、例年のとおりで、記載のとおりでございます。

それから2つ目、施設整備、運営支援等への補助としましては、この鉄道内の電路、踏切の関係です、電路、線路、車両改良に伴う設備等整備補助や安全・安心な運行管理に関する経費を補助金として、北近畿タンゴ鉄道に交付しているもので、補助金名や金額等、アからウに記載をしておりますとおりでございます。

都市整備課からは以上です。

○委員長（竹中 理） 説明は終わりました。

質疑、意見等がありましたらよろしくお願ひします。

清水委員。

○委員（清水 寛） 1点、都市整備課のほうに質問なんですけども、ノーマイカーデーを実施されて、今、月に2回ということではあるんですけども、やはり今、公共交通っていう部分でいえば、もっと使

ってくださいねというよりも、例えば市のほうの会議をする場合とか、そういう部分でも公共交通の時間帯に合わせた会議の設定とかを市のほうでも率先してしてもらおうとか、そういう働きかけがあってもいいのかなと思いますし、我々議員のほうでも、例えば今議会、第2水曜っていうのは一般質問の日ではあるんですけども、そういうところでできれば公共交通をっていうような声かけがあってもいいのかなとも思ったりもするんですけども、そういう取組に関して、一歩進めていくというようなところでは、何かお考えあるんでしょうか。

○委員長（竹中 理） 久田課長。

○都市整備課長（久田 渉） 委員言われましたように、今、うちのほうも本庁と支所の間の会議のときはできるだけ時間を合わせるように、例えば1時とか1時半っていうことじゃなくて、2時15分とか、合った時間にできるだけ設定するように心がけてますし、職員の研修なんかのときはかなりの人数が本庁の会議室なんかにも来ますんで、そういったところにもちょっと時間を合わせて、臨機応変にということの対応を心がけているところです。以上です。

○委員長（竹中 理） 清水委員。

○委員（清水 寛） ぜひぜひその辺はしっかりとしていただきたいと思うのと、あともう1点、やはりユーザーとして職員が公共交通を利用するわけですから、ほかの方に聞くよりもよほどアンケートとか、そういう情報を得やすいのかなと思うんですけども、そういったことで公共交通、毎月とは言わないんですけども、そういうことを今までされたことがあるのかどうか、もしくはそういうことで意見を聞いて、今後生かしていくというようなことをしたらどうかと思うんですが、その点についていかがお考えでしょうか。

○委員長（竹中 理） 久田課長。

○都市整備課長（久田 渉） そういったアンケートとか取っとる事例は今のところございません。

今、ちょっと即答はできませんけど、できたら検討するようなことは考えていきたいと思ひます。以

上です。

○委員長（竹中 理） いいですか。

○委員（清水 寛） はい。

○委員長（竹中 理） ほかにありませんか。

岡本委員。

○委員（岡本 昭治） まず、2点、すみません。北近畿豊岡自動車道の豊岡インターチェンジの名称を出石方面のをに入れてほしいというご要望が上がってるとは思いますが、その検討状況というのはどんな状況でしょうか。

○委員長（竹中 理） 富森課長。

○建設課長（富森 靖彦） （仮称）豊岡インターチェンジの名称につきましては、手続的にいいですと、国のほうから関係自治体、豊岡市になりますが、こういう名称でどうですかという意見照会が来ます。まだ、それは正式には来ていないんですが、それを受けて、市のほうでこういう案にしてくださいということを出した後に、名称検討委員会というのがあるんですが、それは国の豊岡河川国道事務所、それから豊岡土木事務所、それから豊岡市、養父市、朝来市、それぞれの長が集まって委員会でどういうふうなものにしようかというのを決定されて、その後、道路標識適正化委員会ということで承認、決定という流れになるんですが、現段階ではまだ正式な意見照会は来ておりませんが、いつ、意見照会が来ても対応できるように、豊岡市案を検討すべく、動きはしております。

具体的には豊岡インターチェンジですので、豊岡の区長会であったり、観光関係の団体、それから出石も区長会であったり、観光関係の団体等にいろいろとご意見をいただく中で、現段階では出石という名称も入れるような方向で検討しておるところです。

○委員長（竹中 理） 岡本委員。

○委員（岡本 昭治） 今お聞きしてる中で、検討委員会のメンバーも身近なところの方々も入っておられるということなんで、確率的には高いかなというふうにちょっと思ってる、これは感想でいいです。

すみません、もう一つ、引き続いて、山陰近畿自

動車道の兵庫県側というのは今説明いただいたとおりの計画で進んでいると思うんですけど、ちょっと京都側が見えないもんですね。もしも京都側の状況がここで分かれば、教えていただきたいなど。

○委員長（竹中 理） 富森課長。

○建設課長（富森 靖彦） 今、京都府側につきましては、宮津天橋立インターチェンジのほうから西向きに來まして、大宮町の京丹後大宮インターチェンジまでは既にできておりますが、そこから先、西向きの大宮峰山道路というのがあるんですが、それは5キロの区間ですが、こちらは国のほうで、京都府に成り代わって事業をされております。2019年度の12月に起工式が実施されまして、現在、工事は進めていただいております。2023年度より本格的に工事がどんどん進められるというふう聞いておりますし、その先、そこからまた西向きにつきましては、一部、都市計画決定済みということになってますが、まだ、事業化ということにはなっておりません。今言いました都市計画決定済みというのが、先ほどの大宮峰山道路の西側から網野までの間が都市計画決定済みで、そこから西向き、網野から兵庫県との境、こちらについても、まだルート帯を、京都府のほうでルートの幅とかっていうのを検討されているというような、そのぐらいの状況ということで聞いております。

○委員（岡本 昭治） ありがとうございます。

○委員長（竹中 理） いいですか。

○委員（岡本 昭治） まず、2つだけで。

○委員長（竹中 理） じゃあ、前田委員。

○委員（前田 敦司） 私のほうから、日高地域での福祉モビリティの件をちょっとお伺いできればと思います。

先ほどのご説明では、事業者を6事業者を募集されているけども、1事業者しかおられないということなかなか進まないというふうに聞こえたんですけども、多分その1事業者の方だと思うんですが、私も実は相談を受けてまして、今は某企業の方も力を入れていただいて、推進協議会といいますか、推進機構が出来上がっていると。ただ、行政の中で、

何でしょう、都市整備部なのか福祉関係の部署なのかということで、部署が分かれてしまって、なかなか事業が進まないというところで、そういったことがあるので、その民間企業の方も、これじゃあ、ちょっと、なかなか進まないんだったら手を引かざるを得ないんですけどっていうふうなぐらいの状況になっていて、何かこれは危ないんじゃないかなというふうに聞こえているんですけども、その辺りはどういうふうにお考えでしょうか。

○委員長（竹中 理） 久田課長。

○都市整備課長（久田 渉） 今、委員言われたようなことは、今、私のほうには入ってきてないんですけども、逆に、今、6事業者のうち1事業者で、そのほかの事業者さん、特に社協さん等につきましては、事前から相談してまして、そのときには当たりがよくて乗ってくれるというような情報も入ってきてました。実際、この6月補正で事業、補正組みましたもので、それ以降、協議を進めておる中で、やはり社協さんのほうとしましては、朝夕の送迎は、そのとき職員さんは出ます。今言ってるモビリティは、どちらかという日中の空いた合間を使ってなんですけども、実際、社協さんのほう、職員さんが日中も施設に戻られて、お風呂入れたり仕事があるんで、実際取り組んでもらえるかっていう決断の段階になった時点で、ちょっと足踏みをされてるといったような情報は入ってます。なので、福祉のほうが共同して、そちらが複合的に難しいっていうようなことは聞いてはおりません。以上です。

○委員長（竹中 理） 前田委員。

○委員（前田 敦司） 分かりました。ありがとうございます。何でしょう、事業自体は空車というか、送迎の際に、回送のときに人を乗せてっていうところを有効に使えればいいのかというふうには聞こえているんですけども、引き続き、そうしましたら協力いただけるところを探していただきながら推進していただけたらと思います。

以上です。ありがとうございます。

○委員長（竹中 理） ほかにありませんか。
田原委員。

○委員（田原 宏二） 11ページ、12ページなんですけども、11ページのほうで、イナカーについて、8路線中2路線が新たな交通モードの転換ということで書いてあります。12ページにイナカーが6路線で運行ということで、2路線がイナカーがなくなったのかなと思うんですけども、この2路線はどこどこになりますか。

○委員長（竹中 理） 久田課長。

○都市整備課長（久田 渉） 竹野南の三原線と床瀬線、竹野南っていう中の床瀬と三原線ということになります。以上です。

○委員長（竹中 理） 田原委員。

○委員（田原 宏二） そうしますと、この三原と床瀬なんですけども、イナカーがなくなったことで新たな、今、実証実験中ということでございますが、なくなったことでの不具合というか、住民からのご意見とかは聞いとられますか。

○委員長（竹中 理） 久田課長。

○都市整備課長（久田 渉） 10月から始めまして、今、1か月たったところなんですけども、特に地元から不便だということは聞いてないんですけども、利用状況につきましては、10月の1か月間で、土日と祝日はもともと運行しないんです。週の月曜日から金曜日の間で、10月で可能な日が20日あったんですが、そのうち12日、6割、予約が入ってまして、延べ56人の方が利用されてるといことなので、結果だけ見ればそこそこ乗られてるのかなと、感じています。その中で繰り返し乗られている方は、5人でその他の方は、16人で、合計で56名です。以上です。

○委員長（竹中 理） 田原委員。

○委員（田原 宏二） 利用者の中には病院通いでどうしても豊岡に来なければならないというような方もあったりするかと思うんですが、そういった本当に、弱者という言葉はあまり使いたくないんですが、そういう方々の声はしっかりと聞いていただきたいなと思います。以上です。

○委員長（竹中 理） いいですか、意見じゃなくて、はい。

ほかにありますか。

須山委員。

○委員（須山 泰一） 僕も日高のモビリティのことと竹野のイナカーの後のこと、ここ、関心がありました。

まず、竹野のほうですけども、初乗り200円、最大500円、以前、どっかで説明聞いたときは、バス以上タクシー未満ということで、料金がもっと高くなるという、僕は印象でした。それで、自宅前まで迎えに来てくれて、豊岡まで直行もできるような説明も聞いたことがあったと思います。今、そこから辺は、予約制ということですね。例えばバス停が途中にあるのかどうかとか、それから、この車両とか運転手さんはどうされてるのか、その辺りどうでしょうか。

○委員長（竹中 理） 久田課長。

○都市整備課長（久田 渉） まず、委員言われてました料金の話ですけども、初乗り200円、500円っていいものは、今、イナカーが100円と400円、マックスが400円になってますんで、これはうちのほうで考えさせていただいて、100円程度、上乘せさせてもらうということで、200円と500円っていう設定にしております。

それから、バス停、予約は電話で予約をしまして、家まで来てもらって、この一覧があるんですけども、具体には何々さん宅前とか、具体には本当のそれぞれのお宅の前まで行くっていう、細かく今やらせてもらってます。なんで、どここのバス、できるだけ家でそのまま乗っていただけるようなことを前提で考えてます。以上です。

それから、運転手、事業者さんの関係ですけども、ここの地区につきましては、先ほど言っていました、10月から今の実証実験に移ってます。4月以降はずっと国府のメルティバスさんに委託をしております。従いまして、10月からの実証実験につきましても、引き続きメルティさんのほうに契約をしまして、豊岡市の車両を貸し出して、運行をしてもらっているような状況でございます。以上です。

○委員長（竹中 理） 須山委員。

○委員（須山 泰一） そうしたら、何でしょう、タクシーに近くなるっていうより、イナカーを少し変えてるというような印象を受けました。料金ですか、これ、路線も床瀬、森本、三原に行くということは、森本まで出てくるって感じですかね。そこから、また乗り換えてっていう感じですかね。

それから、車両もメルティバスということなんで、イナカーをちょっと変えたっていう印象を受けたんですけど、それでいいんでしょうか。

それで、どこでもバス停までが遠いっていう話があるんで、家の前まで迎えに来てくれるだったら、料金がちょっと高くなってもええなって声もよう聞くんで、家の前まで来てくれるというのはありがたいんですけど、それは一応バス停ということになるんですか。（「乗車場所」と呼ぶ者あり）

乗車場所、バス停ではないんですか。バス停というのはいない。

○委員長（竹中 理） 久田課長。

○都市整備課長（久田 渉） すみません、バス停もごめいませし、例えば何々さんの前とか、三原エリアへ行きましたら三原バス停、それから二ツ家、前のイナカーのバス停はそのまま設置しつつ、個人のお宅のところも追加してるということでございます。

○委員（須山 泰一） ありがとうございます。

引き続き。

○委員長（竹中 理） 須山委員。

○委員（須山 泰一） そうしたら、どこも乗る人が減ってると思うんで、竹野だけの問題じゃないと思うんで、どういうやり方がええんか、難しいとこですけど、大変だと思いますけど、今後も、実証中なんで、今、実証運行なんで、試しながらよりよい形をやっぱりつくってほしいと思うんですけど。もう一つ、そうしたら、日高の福祉モビリティのほうですけど、名称は言ってええんかは知らんけど、アンドリハさんとかがされてたと、中心になるのかなと思ってましたけど、6事業者予定していたけど、なかなか、1事業者だけの参画になってると、それではなかなか、さっき言われましたけど、

田原さんが、神鍋のほうから病院にずっと通われて、200円バスで通われてた方が今は高い料金を払わざるを得ない状況があります。病院とか買物とか、そういう方が、もともとこの福祉モビリティーというの、その介護事業所を利用している方だけだったと思うんですよね。それが、そこだけじゃなくて、もっと広がれば展望があるのかなと思ったけど、現状、何か難しそうですねということですね。それで、実際、神鍋のほうの方からはそういう現状、この1年、料金ががんと増えてしまったという声、僕も聞きます。この福祉モビリティー、今後についてはどうお考えですか。これは実証期間が3月末までですか。その先とか考えられていますか。

○委員長（竹中 理） 久田課長。

○都市整備課長（久田 渉） これにつきましては、今のところは3月末までと考えてます。当時というか、一番最初の狙いとして、まず、個人ごとで展開をしていただいて、うまくいけば、福祉事業者同士で登録されてる人同士が利用できれば使い勝手の幅が広がってくるなという横展開も考えてましたですけども、今言ったようなことで、現在は1事業者で、先ほど説明もさせてもらいましたが、それではちょっと数が少ないんで、そこにタクシー事業者さんにも加わっていただきまして、1事業者さんでは保有しています車の台数に限りがありますから、それにちょっとプラス、タクシーの事業者さんには了解をいただきまして、これからその実験に入っていこうというようなところでございます。以上です。

○委員長（竹中 理） 須山委員。

○委員（須山 泰一） そのタクシーの事業者さん入ってもらっても、基本的に福祉施設を利用されてる方を対象なんですよね。そこは変わらないですか。

○都市整備課長（久田 渉） そこはそのとおり、変わらないです。登録をされている、デイサービスに登録をされている人が利用できるっていう位置づけで考えております。以上です。

○委員長（竹中 理） 須山委員。

○委員（須山 泰一） 事業者さん、車両が増えるの

もいいですし、でも、車両増えても、登録されている施設が1つだったら、利用できる方は少ない、その人だけですしね。どうなんかなと思います、何とかいい方向模索していただきたいと思います。以上です。

○委員長（竹中 理） 質問、いいですね、質問じゃないですね。

○委員（須山 泰一） はい。

○委員長（竹中 理） ほかにありませんか。義本委員。

○委員（義本みどり） 1つだけ聞きたいんですけども、イナカーの説明会を、田鶴野地区に住んでるんですが、昨年度お伺いしまして、秋から、秋でしたかね、たしか基準があって、基準をクリアしないと危ないから、たとえ1区間でも乗ったら1カウントされるから乗ってくださってと言われて、まだ全く乗れてなくて、乗らなければならないんですけども、今、次に危ない路線、ここは基準をちょっと、頑張っただけで乗っていただかなければいけないという路線ございますか。

○委員長（竹中 理） 久田課長。

○都市整備課長（久田 渉） 残っております6路線のうちで一番次は日高の八代線になると思います。以上です。

○委員（義本みどり） ありがとうございます。ほっとせずに、うちの地区も頑張っ……。

○委員長（竹中 理） 義本委員。

○委員（義本みどり） すみません、地域の、その説明会のときに来てたのが、区長さんとか、すごく少ない人数で、特に車で移動しているので、関心がありませんので、何とか地区の中で関心を高めなければと思って、まず、それには第一歩として、自分がまず利用してかなと思うんですが、また、そこから、利用してから、また、いろいろいい方法ないかご相談に上がりますので、よろしく願いいたします。以上です。

○委員長（竹中 理） 質問、いいですね。

○委員（義本みどり） はい。

○委員長（竹中 理） じゃあ、ほかに。

前田委員。

○委員（前田 敦司） 申し訳ないです。先ほどの義本委員の質問とちょっと関連するというか、イナカーを運行するために必要な予算はどれぐらい必要で、それをほかの、今、実証実験されてるような、その方に要望があれば、そこにお迎えに行くというようなことをすれば、どれぐらいの予算規模になるのかっていうふうな試算はされておられますでしょうか。

○委員長（竹中 理） 久田課長。

○都市整備課長（久田 渉） 具体的なところは別としまして、イナカーは運行します距離によって金額が違うんですけど、例えば竹野南地区でしたら約年間1,000万円ぐらいです。イメージ的に800万円ぐらいから一千二、三百万円ぐらいなんです、距離によっても違います。今、例えば実証実験します竹野南の関係の乗り合いのタクシーでいいますと、年間300万円から400万円の間のイメージ、約半分だということだと思っていただけらと思います。以上です。

○委員長（竹中 理） 前田委員。

○委員（前田 敦司） ありがとうございます。利用者数を見ながら、お客さんというか、住民の方の希望に寄り添ったものっていうふうにお考えで、今、乗合タクシーのほうに移行をし出しているっていうふうな認識で間違っていないでしょうか。

○委員長（竹中 理） 久田課長。

○都市整備課長（久田 渉） そのようなことで結構だと思います。

○委員長（竹中 理） 前田委員。

○委員（前田 敦司） 分かりました。ありがとうございます。

○委員長（竹中 理） ほかにありませんか。

須山委員。

○委員（須山 泰一） 先ほど八代のことを言われましたんで、ちょっとそれですけど、いつも毎年1月頃に各イナカーの路線ごとに説明会されると思います。さっき義本さん言われたように、地域の区長さんとかが集まられて、都市整備課から説明されて

ます。今年に関しては、例えば去年は竹野の三原と床瀬が1便1人を切って、ちょっと見直しが必要だというような話があったと思うんです。今年、例えば八代はそういうふうな話が出てくるとか、そういうことではないですか、特に。

○委員長（竹中 理） 久田課長。

○都市整備課長（久田 渉） 八代地区につきましては、そのぎりぎりとは言いますが、すぐ、今度、1月のかかるということではございません。なので、毎年、イナカーの便数とか時間のことにつきましては、1月に各イナカーの地域ごとに地元の会議を設けます。それから、その結果を踏まえて、2月には地域公共交通会議という会議に諮って、正式に決定するという事なんで、今時点で八代がそれに上がって切るというようなことはございません。以上です。

○委員長（竹中 理） 須山委員。

○委員（須山 泰一） 八代は昨年、バス停を増やしてもらったように思うんですよ、グラウンドゴルフ場ができてね。イナカー大事にされてる地域だと思います。よろしくお願いします。以上です。

○委員長（竹中 理） ほかにありませんか。

清水委員。

○委員（清水 寛） 建設課のほうに質問なんですけども、先ほど山陰近畿に関しては、地区での説明会をされたというようなお話がありました。実は、日高でもインターができた後に結構その地域に暮らしとられる方からのクレームというのがたくさん出てきてるんですけども、なかなかそれが拾えてない現状があったと思います。そういう意味では、今現在できてないんで、全く問題が分からないので、説明そのものは聞くんですけども、その後、フォローというのをもひとつしっかりしてほしいなとも思いますし、何ていうんですかね、もともと恐らく閑静な地域の方が多いと思うので、道ができて便利になるのは、利用される方は便利になるんですけども、その地域に暮らしとられる方は物すごく生活が激変するという状況になります。その辺で、何らかの形で定期的にそういう説明会であったり、情報提

供するような仕組みというのがあったほうがいいのかと思うんですけど、その点についていかがお考えでしょうか。

○委員長（竹中 理） 富森課長。

○建設課長（富森 靖彦） 先ほど清水委員言われたのは、日高の件だと思いますけど、確かに環境が大きく変わりますんで、言っとられるように、何かあれば当然、身近に市がありますので、こちらのほうでいろんな情報を拾い上げて、事業主体のほうにはお伝えさせていただき、的確な対応というのはしていきたいなというふうに考えております。以上です。

○委員長（竹中 理） 清水委員。

○委員（清水 寛） なかなか、国であったり県の事業になりますので、市のほうに言っても仕方がないんじゃないのかというようなお考えをされる方も中にはおられますけども、意見が聞いてもらえる場という設定さえあれば、もう少し地域の中の方々の、何ていうんですかね、気持ちのたくさんたまっているものを出すところというのにもなると思いますので、その点はちょっと配慮していただきたいと思います。以上です。

○委員長（竹中 理） ほかにありませんか。
岡本委員。

○委員（岡本 昭治） すみません、時間がありますので、すみません。10ページの空港の利用促進と利便性の向上の中で、ちょっと確認です。概要のところには運賃助成と利用助成というのが2つあります。1の(1)に航空運賃助成事業4,406件と、(5)にその他の利用助成15件、4,643件というのがありますけど、ちょっとすみません、この違いというのは、運賃表見たら分かるんか分かりませんが。

○委員長（竹中 理） 久田課長。

○都市整備課長（久田 渉） 今、委員言われました航空運賃助成事業というのは、一般助成の分です。それから、その他の利用助成といいますのは、この航空運賃助成に該当されるのは豊岡に住んどられるか、外に住まわれとって帰省するか、仕事で、ビジネスで来るかというのが3つの柱になってるん

ですけども、その他のところにつきましては、移住希望者、まだ、豊岡には住んでないんですけども、下見に来るような、そういった方に対象にしたんが15件ということで、上げさせてもらってるということです。以上です。

○委員長（竹中 理） 岡本委員。

○委員（岡本 昭治） はい、分かりました。

もう一つ、すみません、鉄道の関係で、13ページ、京都丹後鉄道の維持のために運行管理部門と資産管理部門、これ分けてされてます。ほかのところでも最近よくこういう手法取られてるんですけども、北近畿タンゴ鉄道に対して、豊岡市が助成を出してると思うんですけども、この分離方式によって、助成額というのは変わるものなのか、増えるのか減るのか、何かそんな動きというのはありますでしょうか。

○委員長（竹中 理） 久田課長。

○都市整備課長（久田 渉） 基本的には上下分離ってなってますけども、これにつきましては、もう上も下も合わせまして、国のほうから、まず、今でいうと3分の1程度、国の補助金が出てまして、それを差引いた残りの2分の1を京都府が持っています。残りを京都府除いた沿線自治体、兵庫県側は兵庫県と豊岡市ですけども、京都府側は宮津市さん、福知山市さん京丹後市さんなどで、その残ってる分を、分配してカバーしてます。豊岡市が負担する金額は、沿線自治体全体の約2.7%となります。以上です。

○委員長（竹中 理） 岡本委員。

○委員（岡本 昭治） ということは、分離方式の以前と負担は変わらない、2%でいってる。額は当然変わるかも分かりませんが、負担は変わってこないということですね。

○委員長（竹中 理） 久田課長。

○都市整備課長（久田 渉） 負担率は変わらないと思います。以上です。

○委員（岡本 昭治） はい、分かりました。ありがとうございました。

○委員長（竹中 理） ほかにありませんか。

ないようですので、本日は事務概要説明ということですので、この程度にとどめたいと思います。

あと、振興局のほうから、今日、せっかく来ていただいていますので、何かありましたら。よろしいですか。

あとほかに何かありませんか。大丈夫ですか。

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。ご苦労さまでした。ありがとうございました。

じゃあ、暫時休憩します。再開は40分。

午前10時31分休憩

午前10時38分再開

○委員長（竹中 理） それでは、会議を再開いたします。

それでは、先ほどまで活発なご意見ありがとうございました。本日、事務概要説明でしたので、あんまり細かいことを聞くと、当局もあれですんで、時間もありますけど、この特別委員会って大体11時ぐらいに終わる感じなので、次からまた、細かいところは各自、一般質問でじっくりやっていただいたいと思いますんで、よろしくお願ひします。

それでは、次に、（2）の委員会の運営方針についてです。

委員会としては、調査内容を絞り、より効果的に成果を上げるために、重点調査事項を決めて、それに沿って進めていきたいと考えています。前回までの委員会で決定しました委員会重点調査事項をSide Booksの本日のフォルダーの中、4ページにあります。改めて、今期委員会で重点調査事項について協議をお願いしたいと思います。

暫時休憩します。

午前10時39分休憩

午前10時40分再開

○委員長（竹中 理） それじゃあ、会議を再開いたします。

先ほどの件ですけれども、前回のとおりで引き続きやっていくということで、また新たに、新年度に

なって新たに追加したいことが、するようなことがあれば、追加をしていきたいというふうに思っておりますので、よろしくお願ひいたします。

特に、以上のように決まりましたので、こういうふうに変更なしということでしたと思いますけれども、ご異議ございませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○委員長（竹中 理） ご異議なしと認めますので、そのように決定をいたしました。

次に、（3）のその他、委員会の席次についてですけれども、本日の会派構成に配慮した形で着席をしていただいておりますけれども、何かご意見があればお願ひしますけれども。よろしいですか。このままで皆さん、いいですか、よろしいですか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○委員長（竹中 理） ご意見等ありませんので、このように決定をしていきたいというふうに思います。

そのほか、この際何かご発言がありませんでしょうか。よろしいですか。

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たいと思います。お疲れさまでした。ありがとうございました。

午前10時41分閉会
