

○えびな委員長 ただいまより、総務常任委員会を開会いたします。

本日の出席委員は全員です。

それでは、会議を進めてまいります。

初めに、1、市の総合企画及び男女共同参画に関する事項についてを議題といたします。

(1) 第8次旭川市総合計画基本計画見直しについて、理事者から報告願います。

○熊谷総合政策部長 第8次旭川市総合計画基本計画見直しについて、御報告申し上げます。

第8次旭川市総合計画の基本構想及び基本計画の期間は、いずれも平成28年度から令和9年度までの12年間ですが、基本計画につきましては、実効性をより高めるため、社会経済情勢の変化等を踏まえ、原則4年ごとに見直すこととしております。現在は、令和元年度に見直した基本計画に基づき、施策を推進しておりますが、令和5年度が第2期の見直し時期となることから、昨年度から見直しに向けた取組を進めており、令和5年12月に第8次旭川市総合計画基本計画改定版を策定いたしましたので、本日、資料として御配付しております。

基本計画の見直しに当たりましては、資料の1ページ、2段落目に記載しておりますが、第8次旭川市総合計画進捗状況報告書を作成し、これまでの成果や課題を把握したほか、見直しの要素や次期の基本計画に向けた考え方の整理を行ったところでございます。

次に、進捗状況報告書の内容や社会経済情勢の変化等を踏まえ、令和5年7月に第8次旭川市総合計画基本計画見直しの考え方を決定し、いじめ防止対策の推進、健幸福祉都市に向けた取組の推進、除排雪体制の充実強化、ゼロカーボンシティへの取組の推進などの視点をまとめ、見直しを行うこととしたところでございます。この考え方を踏まえ、基本計画の改定案を決定し、その内容につきましては、令和5年9月7日の総務常任委員会で御報告させていただいたところでございます。

その後、改定案についての意見提出手続や市民説明会を実施するとともに、総合計画審議会に諮問を行い、計3回にわたる審議の結果、同審議会から答申を受領するなど、市民の皆様から御意見をいただいたところであります。

これを踏まえて改定案について修正しております。主なものとしては、ページをめくっていただき、17ページ、学校における働き方改革に係る記載について、施策の内容の記載が必要であるという意見を踏まえまして、施策3の家庭や地域とともにある学校づくりの推進の2段落目に、専門スタッフの充実や外部人材の活用を図るとの表現を追加し、また、ページ飛んで26ページ、除排雪人材の確保に係る記載を追加すべき、こういった御意見を踏まえまして、施策3の除排雪体制の充実強化の上から3行目に、除排雪作業の担い手の確保・育成に向けた支援に取り組むとの表現を追加するなどの反映を行った上で、令和5年12月21日に基本計画の改定版を策定したところでございます。

今後は、改定後の基本計画の下、第8次旭川市総合計画に掲げる目指す都市像の実現に向けて、計画を着実に推進していきたいと考えております。

なお、本日配付した基本計画の改定版につきましては、総務常任委員会終了後、全議員にお配りさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

以上、御報告申し上げます。

○えびな委員長 ただいまの報告につきまして、特に御発言はございますか。

(「なし」の声あり)

○えびな委員長 なければ、ただいまの報告に関わり出席している理事者につきましては、退席していただいて結構です。

次に、2、地域振興に関する事項についてを議題といたします。

(1) 道北バス及び沿岸バスの協議運賃による運賃値上げについて、理事者から報告願います。

○三宅地域振興部長 道北バス及び沿岸バスの協議運賃による運賃値上げについて、御報告いたします。

このたび、市内を運行します路線バスのうち、道北バス及び沿岸バスの一部区間の運賃を値上げするため、道路運送法第9条第4項の規定に基づく協議運賃の手続を進めることとなりましたので、お手元の資料に基づき御説明申し上げます。

旭川市内の路線バスにつきましては、利用者が減少している一方、燃料のほか車両管理コストの高騰などで運営が厳しい中、運転手不足も深刻化しており、このままでは市内のバス路線網の維持が困難な状況になっており、旭川電気軌道株式会社においては令和6年4月1日より運賃改定を予定しているところでございます。こうした状況を踏まえ、同社路線と重複する道北バス及び沿岸バスの路線について、同一の運賃体系とすることで利用者の混乱を避けることを目的とし、また、安定した事業運営や運転手の確保など、路線バス運行に係る収支改善に資するため、道路運送法第9条第4項の規定に基づく協議を行い、当該路線の運賃を設定するよう手続を行おうとするものであります。

本市とバス事業者との協議にて作成しました運賃の対象区間と運賃などを資料に掲載しておりますが、このたびの値上げの対象としているのは、旭川駅を中心として、おおむね環状通り線の内側、制度上、特殊区間と定めている区間となります。距離の区分につきましては、初乗りから約1キロメートルを半区、次の約1キロメートルを1区とし、以降、2区からはおおむね2キロメートルごとに4つの区分に分け、区間ごとで現行より20円から30円の運賃値上げとしております。なお、沿岸バスにつきましては、道北バスと共同運行している旭川駅から高砂台入口までの路線のみを対象としており、運賃の区間につきましては、半区から2区までの範囲となります。

今後につきましては、公聴会や市の条例に基づき、市民等の御意見、また、協議などの議論を踏まえ、4月1日より運賃値上げを行う予定で手続を進めることとしております。

以上となります。よろしく願いいたします。

○えびな委員長 ただいまの報告につきまして、特に御発言はございますか。

○まじま委員 今、報告を受けたわけでありませうけど、物価高騰が長期化しています。事業者の経営も大変厳しいとは思いますが、バス運賃が値上がりするというのは、市民生活にも大きな影響が出るのではないかとこのふうにも思います。

路線バスというのは、公共交通の一つですよ。このバスという公共交通を今後どうしていくのかということも、最後のほうには伺いたいと思うんですけども、まずは、昨年度に、電気軌道の運賃値上げというものがあつたということなんですけども、今回は道北バスの運賃値上げ、これは、値上げの手続は今までと違うようなんですけども、まずその点について伺いたいと思います。

○田島地域振興部次長 昨年度の令和4年10月に旭川電気軌道の運賃値上げが実施されましたが、

この手続では、事業者である電気軌道が、バスの運行に係る適正な原価に適正な利潤を加えた運賃を国に申請することで、その審査を受けて認可される、道路運送法に基づく上限運賃という制度により実施され、これまでの市内路線バスの運賃値上げについては、この手続により進められてまいりました。今回の道北バスの運賃改定の手続ですが、本市、道北バス、国、そして、地域住民の協議において合意を得た運賃を国に届出する、こちらも道路運送法に基づきます協議運賃という制度により実施いたします。これまでは、デマンド交通や実証事業に係る運賃の決定にこの協議運賃制度を活用してまいりましたが、本市における通常の路線バスの運賃の改定手続では初めての手続となります。

○まじま委員 2社とも道路運送法という法律に基づいて行われてきた、行われようとしているということでありました。

道北バスのほうは協議運賃制度を活用するということが分かりましたが、なぜこれまでと違う手法を使うのか、その理由について伺いたと思います。

○田島地域振興部次長 これまで、道北バスと電気軌道の両社が運行する、例えば、4条通ですとか、国道40号線の一部の区間になりますけれども、同じ区間は同じ運賃となっており、昨年度の電気軌道の運賃改定においても、そのような競合する区間の値上げについては実施されておりましたが、今回、電気軌道が今年4月1日から値上げを実施する発表が先月の末にあったところでございます。その場合ですけれども、同一区間において運賃に差が生じる異種運賃となりますことから、まずはこの異種運賃の解消を目的として、本市と道北バスとの運賃改定の協議が始まったところでございます。

値上げを実施するまでに3か月足らずの準備期間しかないという状況の中で、これまでの、通常の上限運賃の手続では、値上げの準備から実施まで少なくとも半年から1年程度の時間が必要となります。そういった時間的な制約があることに加えまして、上限運賃による手続では、事業者ごとに運行経費や利潤の審査を国から受けることとなりまして、特に、市街地の路線を多く持つ電気軌道と、郊外部の路線が多い道北バスとでは、バス運賃に係る経費に違いがあり、必ずしも状況に合った運賃値上げができないことも想定されますことから、道北バスとの協議により、協議運賃制度を活用した手続を進めることとしたところでございます。

○まじま委員 道北バスと競合する区間の値上げを抑えていた電気軌道が、今年の4月1日から運賃の値上げを実施することになったと。そうなった場合に、同じ区間の運賃に差が生じるから、それを解消したいというのが今の答弁だったかなと思います。通常の方法だと時間がかかるので、今回初めてになりますけれども、協議運賃制度という方法を使いたいということも示されました。利用者が安いバスを選択できるのではないかというふうにも、私、素人的には考えるわけですが、異種運賃を解消する、その目的について、具体的なことについて伺いたと思います。

○田島地域振興部次長 今回予定しております値上げ区間は、旭川駅を中心とするエリアとなりますが、このエリアは利用者も多く、複数の路線が発着するバス停も多くあるという状況の中で、現在は、電気軌道と道北バスのどの路線に乗っても、発着地点が同じであれば同じ運賃で利用することができる状況でありまして、また、ICカードも、それぞれバス事業者が発売しておりますけれども、現在は、両社が連携して共通で利用できることとなってございまして、利用者にとっては分かりやすく、利用しやすい利用環境となっていると考えております。このような状況の中で、同一

区間で異種運賃になった場合ですが、それぞれのバス事業者の事業活動の中で、利用客獲得のためのサービスなどに差が生じて、連携してサービスを向上する取組などの継続が困難となって、については、バス利用環境全体のサービス水準の低下につながりかねない状況になるものと考えております。

○まじま委員 異種運賃では、ICカードの利用などが不便になると。サービス向上を阻害するようなことになるのではないかと考えているということが分かりました。

最初に述べましたように、物価高騰が続く中で、運賃の値上げは市民生活に影響が出るというふうに私は思っているんですけども、運賃の値上げに対する市としての受け止めについて伺いたいと思います。

○田島地域振興部次長 今回の路線バス運賃改定の手続では、本市では初めての協議運賃の手続となりますけれども、こちらは、全国はもとより、道内においても、小樽市では令和2年4月に、まちの中心部となりますけれども、複数のバス事業者が運行するエリアにおきまして、路線を維持するためなどの地域事情に応じて協議運賃の制度を活用しております。また、札幌市においても、現在、協議運賃の導入を予定しており、準備を進めていると伺っております。

本市としましては、利用者減少ですとか燃油高騰、また、運転手不足などの路線バスの運営状況が厳しい中で、市民生活に欠くことのできない路線バス網の維持に向けては、運賃改定はやむを得ない部分もあるというふうに認識しております。今後につきましても、道路運送法に基づく協議運賃の手続を進める中で、市民などの意見もお聞きしながら役割を果たしていきたいと考えております。

○まじま委員 バス利用者の減少というのが大きな問題になっていると思うんです、これは旭川だけではないというふうに思っていますけれども。そんな中で、運賃が値上がりすると、さらに利用者の減少につながっていくのではないかとということも考えられるわけですが、この点について市の見解を伺いたいと思います。

○田島地域振興部次長 バスの利用者数ですが、新型コロナの影響を受けた後、徐々に回復傾向にあるようですが、コロナの影響を受ける前まではまだ戻っていない状況でございます。そのような中で、昨年度、旭川電気軌道が運賃値上げを実施しましたがけれども、この値上げも踏まえた中で、見込みどおりの利用者数の回復があると伺っております。そういう状況において、値上げによる利用者の減少は若干数にとどまり、売上げが改善されることで収支の状況が改善される見通しでございます。また現在、道北バスと電気軌道と本市とで、さらなる効率的な路線バスの運行となるよう、検討会議などにおいて議論も進めているところでございます。このような取組などから、事業者とともに利用者の増加に努めてまいりたいと考えております。

○まじま委員 今、答えていただきましたけれども、今日出していただいた資料を見ると、値上げの幅というのは、半区間で20円、4区30円、20円から30円の値上げ幅ということになるかなと思います。値上げの幅、この点について、市としての見解、どのように受け止めているのか、伺いたいと思います。

○田島地域振興部次長 今回の20円から30円の値上げは、現在の運賃から12%程度の値上げとなりますけれども、異種運賃の解消のため、昨年度、電気軌道が実施しました値上げ幅に合わせることを考えておきまして、道北バスとの協議においては妥当な値上げ幅であると認識しております。

す。

今後の市民などから意見を聞く手続の中で、値上げ幅についても議論を深めていきたいと考えております。

○まじま委員 今日、この場で質疑をするきっかけは、路線バスの減便が続いている中で、昨日、特に郊外部の方だったんですけども、様々な意見を聞く機会がありました。東鷹栖地域の皆さんからの声を聞く機会がありまして、非常に便数がこの間減っているんだということとか、目的地に行くまでのアクセスが非常に悪いんだというふうな声を切々と訴えられていました。東鷹栖といえば、道北バスの路線がある地域なんですけど、例えば、今回の値上げによって、道北バスの郊外部の路線バスの便数が増えるとかということにはつながるのかなというふうに思うんですよね。今、東鷹栖地域の声を紹介しましたが、郊外部への対応が喫緊の課題だと思いますが、その点についての見解を伺いたいと思います。

○田島地域振興部次長 利用者減少や燃油高騰など、路線バスの運営は大変厳しい状況という中で、道北バスとの協議において、今回、予定しております路線の運賃改定を行うことで、路線単位での大幅な赤字が収支均衡に近づく状況となるものの、黒字化までには至らないために、すぐには増便などによる対応までは難しいものと伺っております。

また、同社においては、運営している郊外部のバス路線について、運転手不足などの影響から減便が行われているというところですが、現在、市としましても事業者と協力しながら、バス事業者の厳しい運営環境ですとか、関係法令の変更などにより国の考え方などを踏まえ、本市の地域公共交通計画の見直しなども進めているところでございます。

郊外部のお話でしたが、郊外部についても、地域事情などをお聞きしながら、引き続き事業者とも協議してまいりたいと考えております。

○まじま委員 ちょっと最後にしたいと思うんですけども、今の答弁で、地域公共交通計画の見直しも実施しているということが示されました。事業者との協議を行っていくということも言われたわけですが、市民にその経過がどれほど示されているのかということなんだと思うんですよね。やっていないというふうなことは、私は言うつもりは全くないんですけど、各地域での意見交換を継続して行ってほしいと思いますし、例えば、東旭川地域では、デマンド交通というのを対応としてやっていますよね。そうした対応も、郊外部で拡充をしていくようなことも必要ではないかというふうに思います。その点について何かコメントがあればお聞かせいただきたいと思いますし、今回、バスの運賃値上げは20円から30円ということですが、通勤や通学、通院など、毎日のように利用するインフラの値上げであって、市民生活への影響は大きいものがあるというふうに思うんですよね、重ねてになりますけども。協議運賃制度を活用しての対応ということですが、スケジュールを見ると、2月中旬には市民の声を聞く機会も確保されていますので、市民意見をしっかりと反映させたものにしていただきたいと思います。この点についての市の考えを伺いたいと思います。

○三宅地域振興部長 先ほど来、申し上げさせていただいておりますが、特にここ数年来、新型コロナの影響も大きく、バスの利用者が激減、その後、コロナ前まで戻っていない状況の中、路線バスは大変厳しい状況が続いております。市としましても、昨年度になります。主に路線バスを主体とする公共交通の市民アンケートを実施いたしました。その結果といたしましては、多少の不便

があっても路線は維持してほしいといったような声が多く、厳しい現状においても、市民生活におけるバス路線の不可欠な役割、重要性について再認識させていただいたところでございます。

本市の公共交通、これは主要2社による路線バスの運営により守られておりまして、公共交通を継続していくためには、今後もこの2社による協力、連携が必要と認識しており、市としまして、できることは何かを検討し、また、努めているところでございます。

デマンド交通の導入についてのお話も委員のほうからありました。現行、市内のデマンド交通につきましては、東旭川のペーパン、そして、神居町豊里の2路線となっておりますが、もともと定期路線バスのあったところ、この廃止に伴い検討され、公的支援によりデマンド交通が導入されたものでございます。東鷹栖に限らず、ほかの地域も含めて、こういったような取組の御相談はもういただいております。また、そうした中で、これまでも市として地域に入りながら、ヒアリングを実施させていただいております。引き続き、今後どのような対応が必要なのか、また可能となるのか、市としましても皆さんの声を聞きながら、事業者と協議もし、検討を継続してまいりたいと考えております。

今回の協議運賃制度でございますけれども、定期路線バスの運賃改定といたしましては、他都市でも活用されているようでございますが、本市としては、先ほど来申し上げましたが、初めての取組となります。民間事業として運営していただいている本市内のバス事業、この存続につきましては、事業者として経営基盤を強化いただくこと、稼ぐ力が弱くならないように対応を進めていただくこと、これが必要であると認識しております。このたびの協議運賃は、法律に基づく手続でございますので、そうした所定の枠組みの中で、利用者である市民の皆さんの意見を聞き、また協議をさせていただき、理解と協力を求めていきたいと考えております。

○えびな委員長 他に御発言ございますか。

(「なし」の声あり)

○えびな委員長 なければ、ただいまの報告に関わり出席している理事者につきましては、退席していただいて結構です。

次に、3、地方行財政に関する事項についてを議題といたします。

(1) 旭川市行財政改革推進プログラム2020の改訂について、理事者から報告願います。

○浅利行財政改革推進部長 旭川市行財政改革推進プログラム2020の改訂につきまして、骨子案を作成いたしましたので御報告申し上げます。

お手元のほうに資料をお配りさせていただいております。両面になっておりますが、まず、表面の旭川市行財政改革推進プログラム改訂骨子案についてを御覧いただきたいと思います。

現在のプログラムにつきましては、第8次総合計画の施策の着実な推進と財政面の補完を目的としており、推進期間も総合計画基本計画の見直しサイクルに合わせた4年間といたしまして、今年度はその4年間の最終年となっております。

令和6年度からの新たなプログラムの骨子案についてでございますが、まず前段で、行財政改革推進プログラムの策定等の経過、現状と課題、財政収支見通しについて記載を予定しております。現状と課題につきましては、表面の2の現状と課題というところに記載しておりますとおり、6点ございますけれども、まず、少子高齢化と人口減少につきましては、本市の人口ビジョンでもお示ししておりますとおり、対策を講じて仮に最も理想的に推移したとしても、今後40年間で約10

万人が減少し、特に、15歳から64歳までの生産年齢人口が大きく減少することは避けることができない状況となっております。また、同時に、同じく下の右側のグラフにありますとおり、公共施設の多くが更新期を迎えているため、改修費等の増が見込まれる中、財政状況につきましても、現行プログラムの取組により、財政調整基金の残高を増やすことはできてはおりますが、依然として硬直した財政構造であり、財政収支見通しの中では収支不足が生じることが想定されております。次に、職員数についても、近年、横ばいから微増傾向にあるにもかかわらず、時間外勤務が増加しており、多様化、複雑化する行政需要や、デジタル社会への変革に関わる対応も求められる中、いかに安定的な行財政運営を維持するかということが大きな課題となっております。

このような課題のある中、令和6年度から4年間を見通した新たな行財政改革推進プログラムは、収支不足解消の取組や行財政運営に係る指標を設定し、職員、財源、保有資産といった限られたリソースで厳しい課題に対応していくための具体的な視点と取組項目などを定め、変化する社会に対応しながら、持続可能で新しい時代にふさわしい市役所を目指してまいりたいと考えているところでございます。

続いて、裏面になります。行財政改革の具体的な視点と取組項目の現時点での内容案について記載をさせていただいております。

あくまでも現時点の案ということでございますけれども、働きがい改革に向けた組織マネジメントと人材育成、誰一人取り残さないDXの実現、健全な財政運営のための歳入確保、持続可能な行政サービスに向けた歳出削減、多様な主体との連携・協働、以上5つの視点を基に具体的な取組項目を設定し、毎年度進捗を確認しながら、附属機関による外部評価を実施するなど、客観的な評価を行いながら推進をしてまいりたいと考えてございます。また、進行状況につきましても、毎年度、市民の皆様公表することを考えてございます。

最後に、右下になりますが、今後のスケジュールでございます。各部局と協議をしながら個別の取組項目を決定し、令和6年度当初予算時の収支見通しを反映させた改訂案を、2月の中旬をめどに策定する予定となっております。その後、パブリックコメント等の市民参加手続を経て、4月下旬に完成という予定となっております。

以上、プログラムの改訂につきましてでございます。よろしく申し上げます。

○えびな委員長 ただいまの報告につきまして、特に御発言はございますか。

(「なし」の声あり)

○えびな委員長 なければ、ただいまの報告に関わり出席している理事者につきましては、退席していただいて結構です。

次に、4、消防及び防災に関する事項についてを議題といたします。

(1) 令和6年能登半島地震に係る本市の支援状況について、理事者から報告願います。

○河端防災安全部長 それでは、能登半島地震に係る本市の支援状況につきまして、御報告を申し上げます。

資料を御覧ください。

まず初めに、義援金についてでございますが、このたびの地震により被災された方々に対しまして、本市から日本赤十字社を通じまして100万円の義援金を支出しております。また、市民からの義援金の受付を1月9日から開始したところでございます。受付場所は、総合庁舎5階福祉保険

課、募金箱は、総合庁舎1階総合案内と各支所に配置しております。

次に、人的支援についてでございますが、公益社団法人日本水道協会の要請に基づき、石川県珠洲市と七尾市の応急給水業務の応援として、水道局の職員と給水車1台を派遣しております。派遣の期間と人数については、第1次隊が1月10日から18日まで、第2次隊が1月13日から22日までの期間で、それぞれ2人ずつ派遣しております。

次に、物的支援についてでございますが、義援物資につきましては、現在、企業、団体、自治体からのまとまった規模の物資のみを受け付けておりまして、一旦、石川県に電子申請した後、石川県が県内の自治体からのニーズに基づき要請される仕組みとなっております。今のところ要請はございませんが、要請があった場合には、指定された自治体に郵送することになります。本市からは、備蓄品の中からアルファ化米2千食、野菜ジュース1千本、毛布1千枚を提供可能な物資として申請しております。また、追加として、地元企業の協力により、バイオトイレ6基も2か月程度の貸出しではありますが、提供可能な物資として申請しております。

次に、旭川市へ避難される方への支援についてでございますが、市営住宅14戸を準備し、要請があった場合に提供することとしております。入居期間は6か月、最長1年まで延長可能とし、その間の家賃は全額免除としております。また、生活に必要な家具や家電なども無償で貸与することとしております。さらに、指定ごみ袋の支給や、生活つなぎ資金の貸付けなどの支援も行うこととしております。

今後につきましても、石川県、北海道、関係機関と連携を図りながら、被災地の支援を行ってまいりたいと考えております。

以上が、現時点での能登半島地震に係る本市の支援状況となります。

○えびな委員長 ただいまの報告につきまして、特に御発言はございますか。

(「なし」の声あり)

○えびな委員長 なければ、ただいまの報告に関わり出席している理事者につきましては、退席していただいて結構です。

次に、(2)119番回線等の通信障害について、理事者から報告願います。

○松尾消防長 消防本部から119番回線等の通信障害について、御報告させていただきます。

日時は、令和6年1月20日、土曜日、5時20分頃でございますが、旭川市総合防災センター前の下4号道路を排雪作業中のダンプが、荷台を上げたまま走行し、防災センターに引き込まれております高圧電線、電話線等の架空線を荷台で引きずり、敷地内の自営柱を折損、断線させたことにより、防災センター内指令室における119番通報、14回線が受報不能となる障害が発生いたしました。発生後直ちに、旭川市及び鷹栖町の119番通報を旭川市の南消防署で、上川町の119番通報を上川消防署でそれぞれ受報できるよう、迂回回線を設定いたしまして、合計4回線でございますが、119番通報を受報できる体制を取りました。このことにより、119番受報回線数に制限が生じたことから、地域住民等への情報提供といたしまして、報道機関、市のホームページ、Xを活用した周知と、消防団車両を運用した広報活動を実施しております。

通信障害発生から迂回回線設定までの間におきまして、住民生活に影響を及ぼす重要案件は確認されておりません。その後、同日18時頃、回線復旧作業を完了しまして、センター指令室において119番通報の受報が可能となっております。受報回線数に制限が生じた間、50件の119番

通報がございましたが、回線数が制限されたことにより住民生活に影響を及ぼすような案件も確認されてはおりません。

現在、119番回線は平常運用となっておりますが、防災センターに引き込まれておりました商用電源は、依然、断線の状態、庁舎内に設置しております非常用ガスタービン発電機を稼働させ、電源供給し、運用している状況でございます。商用電源の復旧、仮復旧になると思いますが、つきましては、部材等の調達が必要となりますため、今月30日までかかる見込みとなっております。

以上、消防本部から通信障害についての報告とさせていただきます。よろしくお願いたします。

○えびな委員長 ただいまの報告につきまして、特に御発言はございますか。

(「なし」の声あり)

○えびな委員長 以上で、予定していた議事は全て終了いたしました。

その他、委員の皆様から御発言はございますか。

(「なし」の声あり)

○えびな委員長 なければ、本日の委員会はこれをもって散会いたします。

散会 午前10時40分