様式第1号（第5条関係）

会 議 概 要

会　議　の　名　称	第２回久喜市公共交通検討委員会
開　催　年　月　日	平成２３年２月１日（火）
開 始 ・ 終 了 時 刻	午後１時３０分から午後３時３０分まで
開　催　場　所	久喜市役所 大会議室
議　長　氏　名	堀部 雅司
出 席 委 員（者）氏 名	矢島政美、川島省平、田嶋文男、山中甲代子、 佐藤美弥子、関口友永、中山俊雄、大迫和子、 柴木健之、山中ひろ子、稲葉澄子、小早川悟
欠 席 委 員（者）氏 名	染谷精一、柴崎美雄
説 明 者 の 職 氏 名	折原企画政策課長、坂本企画政策係長
事 務 局 職 員 職 氏 名	早野総務部長、山村総務部参事、 折原企画政策課長、坂本企画政策係長、蓮実主事、 森田くらし安全課長、森住交通安全係長
会　議　次　第	１ 開会 ２ あいさつ ３ 議題 （１）久喜市の公共交通の現況について （２）市内循環バスについて （３）今後のスケジュールについて ４ その他 ５ 閉会
配　布　資　料	・次第 ・資料１　久喜市の現況と関連計画 ・資料２　市内循環バス運行事業概要説明書 ・資料３　委員会の検討スケジュール（案） ・久喜市市内循環バス路線図 ・将来人口の見通し（新市基本計画より） ・菖蒲町町内巡回バスの概要 ・市内循環バスの運行経費及び月別利用状況
会議の公開又は非公開	公開
傍　聴　人　数	６人

様式第2号（第5条関係）

審　議　会　等　会　議　録

発　　言　　者	会　議　の　て　ん　末　・　概　要
	１　開会
司会（折原課長）	ただ今から、第２回久喜市公共交通検討委員会を始めたいと存じます。 なお、久喜市公共交通検討委員会条例第７条第２項により、本委員会の会議は、委員の過半数が出席しなければ開くことができない旨の規定がございます。 本日は、１３人出席でありますので、本会議が成立していることを、まずご報告させていただきます。 また、本日の傍聴者は、２名でございます。 （後ほど、傍聴者４名来場。計６名）
堀部会長	２　あいさつ 会長あいさつ〔省略〕
	３　議題 （１）久喜市の公共交通の現況について （２）市内循環バスについて
議長（堀部会長）	それでは、議題（１）久喜市の公共交通の現況について、事務局から説明をお願いします。
折原課長	はい。資料１の久喜市の現況と関連計画につきましては、久喜市公共交通検討委員会に係る支援業務を委託しております、昭和株式会社の山田よりご説明申し上げます。
昭和㈱　山田	（資料１の説明） まず、本委員会の検討対象地域は、新久喜市全域とします。 次に、本委員会で検討する事項の「新市基本計画」における位置付けでございます。 現在、様々な計画が策定中でございますが、それらは全て合併時に策定された新市基本計画の考え方が前提となります。 この新市基本計画におきましては、まず、「まちづくりの基本理念」といたしまして、「共生を大切にするまちづくり」、「安全・安心を重視したまちづくり」、「協働のまちづくり」、「市民主役のまちづくり」が掲げられております。自然や環境問題に配慮し、あらゆる世代の人が安全・安心に暮らせるまちづくりを「協働」の考えに基づき、市民を主役として進めていく考えを示したものでございます。

	続きまして、「市の将来像」でございます。本計画では、「まちづくりの基本理念」を基に、市の将来像を「豊かな未来を創造する個性輝く文化田園都市～人と愛、水と緑、市民主役のまち～」と定められております。 続きまして、本計画におきまして、土地利用がどのように位置付けられているか概略的に申しますと、各駅周辺及び菖蒲総合支所周辺が住居系ゾーンとなっており、さらにその周りに工業系ゾーン、農業系ゾーン、新産業系ゾーンが分布しております。 続きまして、本計画における公共交通に関する施策の体系でございますが、市の将来像を基に「安全で調和のとれた住みよい快適なまち」を分野別目標とし、さらにその中の主要な施策としまして「道路・公共交通の整備・充実」が掲げられております。 次に、合併による調整状況でございます。 合併協定書におきましては、「市内循環バス運行事業については、合併後に再編する。久喜市の事業については、合併後１年以内に今後のあり方について検討する。」との調整方針が定められております。 その後、この調整方針を基に、最終的に調整した結果、「久喜市の市内循環バス運行事業については、現行どおり存続し、公共交通機関をどのように新市において取り扱うか検討組織を設置して、廃止を含めた上で、合併後１年以内に検討します。」と調整されました。 以上のことから、本委員会は、新市基本計画及び合併による最終的な調整結果に基づき、設置されたものでございます。 次に、本委員会での検討事項についてでございます。先ほどご説明申し上げました、新市基本計画及び最終調整結果を受けて総合いたしますと、本委員会では、「久喜市が実施する公共交通のあり方」を検討するものでございます。鉄道事業者等が実施するものではなく、あくまでも市内循環バス等の市が関わることができる、実施することができる公共交通について検討していくものでございます。 こうした前提を基に、以下の資料では、市の公共交通の現況をまとめております。 （以下、資料１に基づき久喜市の公共交通の現況について説明）
議長（堀部会長）	引き続き、議題（２）市内循環バスについて、事務局から説明をお願いします。
坂本係長	（資料２の説明） 市内循環バス運行事業について、ご説明申し上げます。 現在、久喜地区内で運行されております、市内循環バスにつきましては、平成６年４月に公共施設等を利用する市民の交通手段の確保を目的として運行が開始されたもので、東西６便、平日のみ、運賃無料で運行が開始されたものでございます。 続きまして、主要な見直しの経緯でございますが、平成１５年２月に運行方式の変更といたしまして、民間バス会社への委託、土・日曜日の運行、本数の東西各６便併せて１２便を６５便への増便を実施いたしました。

	また、平成１８年７月には運行の見直しといたしまして、運行ルートの変更、日・祝日の運休、１日乗車券・回数券の発行などを実施いたしまして、現在に至っております。 続きまして、事業の概要といたしまして、現在の市内循環バスの概要をご説明いたします。 ご説明する前に、２点ほど資料の修正をお願いいたします。 まず、停留所箇所数の項目の中で、１５１箇所と記載されておりますが、現在、１７３箇所でございます。 次に、運賃の項目の中で、無料の方として、「身体障害者手帳１級・２級・３級」の後に、「（肢体不自由者又は内部障害者）」とございますが、こちらにつきましては、削除をお願いいたします。 大変申し訳ありませんでした。 事業の概要のご説明に戻ります。 まず、運行台数は小型バス４台３３人乗りで運行されております。 運行時間でございますが、午前７時から午後８時までの間に運行されております。 運行ルートでございますが、７ルート６９便にて運行されております。 停留所箇所数でございますが、１７３箇所に設置されております。 運賃でございますが、１回１００円のワンコイン、回数券が１１枚つづりで１，０００円、１日乗車券が２００円でございます。また、以下の方は無料といたしまして、身体障害者手帳１級・２級・３級をお持ちの方、養育手帳Ⓐ・Ａ・Ｂをお持ちの方、精神障害者保健福祉手帳をお持ちの方、１種の身体障害者手帳又は療育手帳をお持ちの介護者、保護者同伴の未就学児（無料乗車証を発行）となっております。 運行の委託先でございますが、行田市の業者の(株)協同観光バスでございます。 なお、ご説明が前後してしまい申し訳ありませんが、平成１５年２月の見直しの際に有料化を行っております。 次に、平成２１年久喜市市内循環バス乗客数調べでございます。 これは、平成２１年度における各路線ごとの乗客人員を表したものでございます。 全路線の乗客数の合計は１４８，７８７人、１日平均は５０７．８人、１便平均は７．３６人、１ヶ月平均は１２，３９９人でございます。
議長（堀部会長）	ただ今、久喜市の公共交通の現況及び市内循環バスについて、事務局から説明がありました。 本件についてのご意見・ご感想を矢島委員から順番にお願いします。

矢島委員	私は、普段から通勤時などに、「市内循環バスは何人乗っているのか」関心を持って見ていますが、資料２の説明にありました、１便平均の乗客数が7.36人というのは、私の印象と比べて多いように感じています。 実際の乗客は、１台２～３人程度との印象を持っています。 そうした中、どのようにして利用者を増やすかが、課題といえます。方法としては、鉄道駅を中心に便数を増やすとか、行き先を増やすとか。 また、現在の乗車状況では、とても満員にはならない訳ですから、バスを更に小型化したうえで便数を増やすということも考えられます。
川島委員	私は、市が事業として実施する公共交通は、収益性を考えるものではないと思います。矢島委員がおっしゃるとおり、乗車率は低くても、福祉交通の意味合いが強いものと考えています。 現在、地方バス事業者の多くは赤字で、国からの補助金を受けることで経営を成り立たせている状況があります。 経営のプロであるバス事業者によっても赤字が避けられない訳ですから、行政が実施するバス交通は、福祉行政の視点で行わないと成り立たないと思います。 まずは「福祉」に重点を置いて、収益性や乗車効率は、また別な視点で、切り離して考えるべきだと思います。
田嶋委員	川島委員がおっしゃるとおり、鉄道でもバスでも地方の公共交通のほとんどは赤字となっています。第三セクターのように自治体が応分の負担をすることによって経営が成り立っています。 ところで、バス利用者の中には、高齢者の方も多くいると思います。 このことから、検討項目となっている開発計画の中に、現在建設中の久喜総合病院の情報を追加していただきたいと思います。 私は菖蒲地区から来ていますが、資料だけ見ますと、菖蒲地区は久喜、桶川、蓮田、白岡と路線バスが多方面に運行されており、充実しているようにも見えます。 しかしながら、実際には蓮田、白岡に向う路線バスは運行本数が少なく、利便性が低いのが実状です。 市が実施する公共交通については、地域性を考慮し、鉄道網でカバーされていない地区については、特に目を向けて欲しいと思います。
山中（甲）委員	合併に伴い、現在久喜地区で運行されている市内循環バスが、「栗橋地区でも運行されるようになれば良いな」という思いがあります。 ところで、平成６年に運行が始まった市内循環バスについて、平成１５年から民間事業者へ委託することとなった理由について教えてください。 やはり、収益性の問題があったのでしょうか。
議長（堀部会長）	事務局お願いします。

早野総務部長	市内循環バスの運行方式の変更の経緯です。 市内循環バスは、運行当初は無料であったものの、運行本数も少なかったことから、便数の増加や運行エリアの拡大等の要望が多く寄せられるようになりました。 これに応えるために、民間事業者への委託という運行方式の見直しと併せて、有料化を図ったものですが、当時の運行経費は、福祉バスを含めまして約５０００万円程度と思いますが、その範囲内で拡充できるよう検討を行ったものです。
山中（甲）委員	わかりました。私は、行政が実施する公共交通は福祉の意味合いに重点を置くということに賛成です。
佐藤委員	私は、本日の委員会資料を拝見するまでは、「自宅周辺から図書館等の公共施設まで、バスの運行があれば便利で良い」程度に考えていました。 しかし、資料を見て、久喜市全域の現状が認識できました。 市内循環バスについては、運行ルートは久喜地区の広い範囲を網羅していますが、各路線の便数が少なかったり、ルートが複雑であるなど利用しづらい面もあることから、乗客数が少なくなっている路線があると思います。 これらの利便性を向上させることで、乗客数は増えると思います。 また、福祉の意味合いも大切ですが、あまりに収益性の観点を欠くと、増便やルートの拡大等の取り組みの実現が難しくなると思います。
関口委員	久喜地区はバス交通が充実していますが、菖蒲地区は不十分だと感じています。合併以前は、菖蒲地区においても巡回バスが運行されていましたが、廃止されてしまいました。どうして廃止になったのかわからないですし、現在はそうしたサービスはありません。 また、市内の団体等が使用できた町有バスも合併に伴い廃止となってしまいました。 久喜地区は相対的に恵まれていると思います。 菖蒲地区には鉄道駅がないため、駅までの路線バスを日常生活の足として利用している状況ですが、久喜地区のように循環バスのような公営バスがない現状は残念です。
中山委員	資料の市内循環バスの乗客数調べを興味深く拝見しました。 平成１５年に市内循環バスを有料化した際には、どれ位の人が乗るのか目標値があったと思います。そして、それによって運行日数や便数を設定したことと思います。 目標値と実績値を比較して、どういった結果になったのでしょうか。想定よりも良かったのか悪かったのかお聞かせください。 また、１回１００円という運賃収入によって事業は成り立っているのでしょうか。 もし、赤字であるならば、どこから、どのように補助が行われているのか現状を教えてください。

議長（堀部会長）	事務局お願いします。
折原課長	本日は、手元に詳細なデータを準備していないため、次回までに情報提供をさせていただきたいと思います。
中山委員	資料を配布していることから、準備がされていると思いますが。
議長（堀部会長）	市内循環バスの所管課は、この公共交通検討委員会を所管している企画政策課ではなく、くらし安全課であるようです。 直接の所管課ではないことから、次回の会議までに用意するということでよろしいでしょうか。
中山委員	わかりました。
大迫委員	私は、日常的に市内循環バスを利用しております。乗車状況は、時間帯にもよりますが、満員の時もありますし、２～３人しか乗っていない時もあります。 これからの社会は、高齢者や障がい者といった、いわゆる「交通弱者」が増えると思います。 その高齢者を、いつも家族の誰かが自家用車で送迎をすることは難しい状況になると思います。 そうした中、市内循環バスは、営利目的というよりも交通弱者の重要な交通手段となるものだと考えます。 １人暮らしの高齢者、障がい者など移動の手段が限られる人にとっては大切な足だと思います。 ただし、市内循環バスは、郊外部まで行き渡らせても、利用する人も少ないと思いますし、デマンドバス等の手段も併せて検討したほうがより良いのではないかと思います。
山中（ひ）委員	これまでに出された意見に同感です。 乗客数が少ないのであれば、小さいバスにして、さらに重複しているルートを整理したうえで新たなルートを検討してはどうでしょうか。 バス停留所は大きな通りに設置されていることが多く、実際に利用するのは高齢の方が多いと思いますが、そのような方はバス停まで歩いて行くことが難しいと思います。 そのため、生活道路等の小さい通りまで入って来ないと、不便に感じます。
稲葉委員	現在の市内循環バスは合併前に計画された事業です。 合併のメリットとして、新しい久喜市として、バスの無い地域への拡大等、収益性を考えずに高齢者等の足の確保を重視して考えるべきだと思います。 特に、栗橋地区はバス交通がほとんどありません。栗橋総合支所はＪＲ栗橋駅と東武南栗橋駅からほぼ等距離にあるものの、路線バス等がありません。 旧栗橋町の時に要望はいたしましたが、財政面の問題から実現せ

	ず、不便を感じています。 旧大利根町では循環バスを運行していました。旧大利根町の財政規模でも運行できた訳です。 また、市役所本庁舎へ行くこともありますが、やはり電車を乗り継いで行かなければならず不便を感じています。
小早川委員	本日の皆さんの意見と同様に他の自治体の事例においても、コミュニティバスの増便やルート拡大といった要望は多く聞かれます。 そして、久喜市と同様に、他の自治体でも行政が実施する公共交通事業で、黒字のケースはほとんどみられない状況です。 市が事業主体ということで収益性の改善は非常に難しいですし、税金を投入して補助金で運行する訳ですが、この補助金の額を少なくする、財政負担を抑制する努力をしているケースは多く見られます。 要望に応えるためには、当然コストがかかりますので、そのためにどこかで我慢が生じているのが現状です。 この委員会では、市が実施する公共交通はどのような方達に、どのようなサービスを果たしていくものなのかを定めたうえで、検討を行っていけたら良いと感じています。 それによって、利用者の主要な目的地は病院なのか市役所や公共施設なのかが明確になると思いますし、運行方法も市内全域を循環バスでカバーするのか、デマンド交通を取り入れるのか変わってくると思います。
柴木副会長	私は、皆さんの意見を伺いながら二つ考えました。 始めに、利便性については、考える必要があると思います。 市内循環バスについては、運賃という受益者負担があるので、現時点の赤字を鑑みてサービスの拡充や削減をどの程度行うのかという指標が必要であると思いました。 このことから、市内循環バスの収支状況も示していただきたいと思います。 また、検討に当たっては、これからの久喜市の将来人口の見込みも踏まえて、検討の中に入れた方が良いのではないでしょうか。 これまで市内循環バスは、３年から５年のスパンで見直しを行っているので、次の見直しも考えまして、今後の久喜市の人口予測を示してください。 さらには、今年４月に開院する久喜総合病院についての情報も提供していただきたいと思います。 そのほか、例えば、栗橋地区の方はモラージュ菖蒲に行くためには鉄道とバスを利用しなければならず、市内の移動にも不便をきたしています。 こうした課題を解消して、行政サービスや買い物等の利便性が高く、住みやすいまちにするためにも、公共交通について検討できれば良いと感じています。
議長（堀部会長）	皆さん、ありがとうございました。地区によっても考え方は様々あると思いますが、それぞれの意見を集約しながら、市としての方向性を考えていきたいと思います。

	ここで１０分間の休憩をとりたいと思います。 （１０分間の休憩）
議長（堀部会長）	それでは再開いたします。
折原課長	休憩時間に、先ほど各委員よりご質問のありました件について、資料を配布させていただきました。次の議題に入る前に、資料の内容について、ご説明させていただきます。 まず、１点目は柴木副会長よりご質問のありました将来人口推計について、新市基本計画における目標値を示したものでございます。これによりますと、本市の総人口は、平成２２年に１５９，１３０人、平成２６年に１５７，４３４人、平成３１年には１５４，８５５人と、若干微減するという推計でございます。 続きまして、２点目は関口委員のお話にありました、旧菖蒲町において運行されていました「町内巡回バス」の概要を示したものでございます。 平成１３年１月に運賃無料にて運行が開始されまして、平成１７年３月に廃止されたという経緯になってございます。 運行車両は小型バス１台、運行方式は道路運送法第３条に規定する一般貸切旅客自動車運送事業、貸切バスチャーター方式とし、民間委託でございました。 運行日は、月、水、木、金でございました。 なお、この「町内巡回バス」につきましては、合併前の旧菖蒲町において廃止されたものです。 最後に、中山委員よりご質問のありました市内循環バスの収支状況を示したものでございます。 平成２１年度の実績では、市で負担している額は、差引き５４，６４３，０６０円でございます。 全体の運行経費は６６，７９４，７６０円であり、ここから運賃収入を差し引いた５４，６４３，０６０円が市の持ち出しとなっております。
議長（堀部会長）	先の各委員からの質問に対しまして、事務局より回答があったところです。 それでは、議題に戻りまして（３）今後のスケジュールについて、事務局から説明をお願いします。
折原課長	お手元の資料３をご覧ください。 次回、第３回目の会議は、３月中に行いたいと考えております。 現在、市では１２月に総合振興計画策定に係る市民意識調査を実施したところでございますが、その中では公共交通についての設問を多く設けました。 現在、集計作業中ですが、その集計結果についても次回の会議でご提示できればと考えております。 その他、福祉団体等へのヒアリングの調査結果、バス交通等に関する課題の把握、デマンドバス等の先進事例についても次回の会議でご説明させていただきたいと思います。

	なお、デマンドバスにつきましては、本市の近隣である北本市で実証運行を行っております。 また、平成２３年度に入りまして、第４回目の会議では、交通政策・公共交通体系の目標と基本方針等についてご審議いただきたいと考えております。
議長（堀部会長）	ただ今、事務局より今後の検討スケジュールについての説明がありましたが、本件についてご質問等があればお願いします。
山中（甲）委員	第５回委員会の内容と開催予定について示してください。 また、資料１の４ページでは、循環バスは合併後１年以内に検討するという調整方針となっていますが、それに向けた想定しているのか、スケジュールも併せて教えてください。
折原課長	第４回で基本方針についてご検討いただいた段階で、パブリックコメントを実施して意見をいただくことも考えております。なお、パブリックコメントを実施するかについては、現在検討中です。 第５回では、最終的な基本方針を確認させていただくことになるかと思います。時期としては夏頃になると考えられます。 そのため、資料１の４ページに、「市内循環バス運行事業については、合併後１年以内に検討する」との合併調整方針を示しておりますが、結論が出るのは多少遅れてしまうという状況であります。
山中（甲）委員	もし、市内循環バスの運行を継続するという方針が決定されて、具体的に新たなルート等が設定された場合、実際にバスの運行が開始されるのはいつ頃になるのでしょうか。
折原課長	本委員会で、本市の公共交通に関する方向性を決定いたしました後、法で設置が定められております「地域公共交通会議」を設置いたしまして、そこで具体的な検討がなされます。 この地域公共交通会議につきましては、乗り合いバスやタクシー、市町村が行う公共交通を実施する場合には、設置しなければならないものでございます。 この会議の中で、具体的な事業計画の検討がなされるものですが、相当の期間を要するものと考えられます。 本委員会におきましては、方向性が決定した段階で、それらに基づく事業化に向けたスキームやスケジュールをご提示させていただきたいと思います。
山中（甲）委員	今後、この委員会の開催回数が増える可能性はあるのでしょうか。
折原課長	本委員会は、全５回を予定しており、久喜市が実施する公共交通のあり方の方向性を検討していただく会議と位置付けております。 本委員会で検討していただいた方向性に基づいて、具体的な事業化について担当課が検討していくということでございます。 あくまでも、本委員会は方向性を検討していただく会議でございます。

山中（甲）委員	具体的なルートの作成や必要性等の検討は、この委員会では行わないということでしょうか。
折原課長	そのとおりです。
矢島委員	具体的な検討に対して、参考意見を出すことはできるのでしょうか。
折原課長	例えば、ある循環バス路線の検討にあたりまして、「この道路を通って、ここへ行く」ということはできません。 しかしながら、「この地区からこの地区への循環バス路線が必要である」とか、「この地区にはデマンドバスの導入が望ましい」といったある程度の方向性は出せると思います。 ただ、具体的な運行ルートの検討については、技術的な問題や警察との協議もありますし、民間事業者との兼ね合いもありますので、本委員会の方針を受けて検討する「地域公共交通会議」にて検討いたします。
矢島委員	そもそも、誰を対象として循環バスを運行するのか、その対象に必要なサービスは何かを考える必要があると思います。 例えば高齢者を対象として病院を目的地として運行するのだとか、そこからルートや必要性が見えてくるのではないでしょうか。
折原課長	まず、「誰のために」を定めるのは重要であると思います。 利用者のターゲットは、最も重要な事項ですので、当委員会でご議論いただき、しっかりと方針を出したいと思います。さらに、それに基づいて、循環バスやデマンド交通等の手法について進めるべき方向性や利用者の想定により病院をルートに入れる等、ご議論いただきたいと考えております。 また、特に考慮すべき項目があれば、文言として示すこともできると思います。
矢島委員	例えば、病院利用者が多いとなれば、民間路線バスの運行業者への補助金を出す等も考えられます。 利用者のニーズを把握しなければならないと思います。 実感として、市内循環バスの利用者については、もっと少ないと感じています。 現状の運行サービスがベストではないと思います。
折原課長	そうですね。
矢島委員	ルート、目的地、誰がどんなニーズを持っているのか把握する必要があると思いますし、これを議論する時間も欲しいです。
折原課長	次回からは、そのようなことも含めまして、ご検討いただきたいと思います。
矢島委員	資料の説明だけではなく、資料を基にして、議論をしていきたい

	と思います。
折原課長	次回の会議では、デマンド交通等について、一通りご説明した後に、委員の皆様に具体的に議論していただきたいと考えております。
矢島委員	「久喜市議会だより」にもデマンドバスに関する提案が出ていますし、様々な方がそれぞれの考えを持っているのであろうと思います。
川島委員	私達は生活実感から意見を述べますが、行政が持っている様々な情報を積み上げて、様々な角度から検討できたら良いと思います。 地方の公共交通事業者は、補助金で経営を成り立たせている状況がありますが、一方、需要が多い収益性の高い路線は、民間事業者が既に運行していると思います。 そうした中、行政が行うことを考えた場合には、民間事業者のサービスでは救われない市民に対して、税金を投入して行うということになります。その場合には、財政負担の上限を考慮した上で、最小限度の交通弱者対策を考えたときに、どこまでサービスを拡大できるのかということがポイントになると思います。
小早川委員	皆さんのご意見を聞いて、この委員会でどこまで議論するのか、何を決めるのかが、イメージできないと意見の出しようもなくなってしまうと感じました。 議論の枠組みが分かるように、次回以降は工夫していただければと思います。委員も意見を出しやすいと思います。
議長（堀部会長）	この委員会では、大枠の要望を市長に出して、それを基礎として新しい公共交通の仕組みを議会なり、市なりで作り上げていく流れと考えておりました。
矢島委員	第１回委員会では市長から諮問が出ましたが、抽象的であったので、今後具体的になれば良いと思います。
議長（堀部会長）	この委員会には各地区から多方面の方がご参加されているので、広い意見を集めて、事務局にまとめていただければと思います。 次回以降は、議論のテーマを明確にして進めていきたいと思います。 以上を持ちまして、本日予定していた議題は全て終了いたしました。ご協力ありがとうございました。 これを持ちまして議長の任を解かせていただきます。
司会（折原課長）	堀部会長ありがとうございました。 次に、次第４の「その他」でございます。 本日の会議録の署名人は、前回ご確認いただいておりますが、順番にお願いしたいと思いますので、今回は田嶋委員と山中甲代子委員にお願いいたします。

	次回の会議の開催は、３月中を予定しておりますが、事務局で日程を調整いたしまして、改めて、ご連絡させていただきたいと思います。 ５　閉会
司会（折原課長）	最後に閉会のごあいさつを柴木副会長からお願いいたします。
柴木副会長	副会長あいさつ〔省略〕

会議のてん末・概要に相違ないことを証明するためにここに署名する。（注）

平成２３年２月２５日

田嶋　文男

山中　甲代子

（注）　特に署名等を要しない審議会等については、事務局名を記入する。