

木津川市行財政改革推進委員会 開催結果要旨

会 議 名	第 8 回木津川市行財政改革推進委員会		
日 時	平成 21 年 8 月 12 日 (水) 午後 2 時 00 分から午後 4 時 30 分	場 所	市役所 4 - 4 会議室
出 席 者	委 員 (出席:) (欠席:)	澤井委員 (会長)、 新川委員 (副会長) 坂本委員、 竹田委員、 山岡委員、 山口委員、 天野委員、 河口委員、 福本委員	
	そ の 他 出 席 者	代次総務部長、 (市長公室)尾崎理事、(学研企画課)坂元係長、西村主任、 (教育部)松本部長、(教育総務課)柳澤課長、宮寄係長、 (木津幼稚園)阪本園長	
	庶 務	中島室長、奥田係長	
傍 聴 者	3 人		
議 題	1 開会 2 会長あいさつ 3 会議記録署名委員の指名 4 議事 (1) 事業仕分け (2) その他 5 閉会		
会 議 結 果 要 旨	西委員の辞任による後任として、坂本委員の就任を報告した。 会議記録署名委員に「竹田委員」を選出した。 「事業仕分け実施要領」を策定した。 次の 2 事業について、「事業仕分け」を実施した。 「コミュニティバス運行事業」 結果：全員一致で「市実施 (改善)」と決定した。 「幼稚園バス運行事業」 結果：多数決で「市実施 (改善)」と決定した。 「広報きづがわ」に委員のコメント等を随時掲載することについて確認した。		

	<p>次回委員会の開催日程等については、第7回委員会で決定した「平成21年10月9日(金)午後2時」を第9回委員会として開催し、議題については引き続いて「事業仕分け」とすることを確認した。</p>
<p>会議経過要旨</p>	<p>会長あいさつ</p> <p>各市の「事業仕分け」は専門家集団で実施されている例が多いが、今回のものは純然たる民間という観点からのものであり、自由・闊達な議論をお願いするとのあいさつがあった。</p> <p>会議記録署名員の指名</p> <p>会長から会議記録署名委員に「竹田委員」が指名された。</p> <p>議事</p> <p>(1) 審議</p> <p>事業仕分けについて</p> <p>木津川市行財政改革推進委員会の事業仕分け実施要領(案)について、資料1に基づき事務局から提案を受け、提案どおり実施することを決定した。</p> <p>次に、実施要領に基づき「コミュニティバス運行事業」及び「幼稚園バス運行事業」について「事業仕分け」を実施することとしたが、「コミュニティバス運行事業」には運行形態の異なる路線が含まれていることから、事業説明約15分、質疑・議論約30分、評価約5分、まとめ約1分の時間配分とすることを確認し、次のとおり「事業仕分け」を実施した。</p> <p>なお、各委員から発言のあった質問、意見・提案は次のとおり。</p> <p>【「 : 質問」・「 : 意見・提案」・「 : 説明または回答」を表す。】</p> <p>「コミュニティバス運行事業」</p> <p>【事業説明】</p> <p>資料2、2 - 、2 - 、2 - に基づき、学研企画課担当から、事業説明を受けた。</p> <p>【質疑・議論】</p> <p>料金はいくらか。</p> <p>再編後の加茂コミュニティバスは、1乗車200円。当尾線は、200円・3</p>

000円・400円という対距離制を採用している。山城線と神童寺線は、この2路線を乗り継ぐ場合は乗継券を発行し、1乗車あたり200円としている。実証運行という形で再編してない木津地域は、1乗車100円。

観音寺線や南加茂台線は要らないと思う。また、加茂から木津へ来るのにJRで180円かかるが、木津のバスは100円で安い。当尾線は高すぎる。同じ路線で、コミュニティバス料金200円、路線バス料金170円の区間がある。試験的でも同じバス会社のどちらかの路線の運賃が安いというのは好ましくない。市民のためにバスを走らせるのなら、市民感情に合った運賃にすることを考えないといけない。1路線あたりの1日乗車人数が1人に満たないようなら、バスは守れない。車椅子の人をどうするのかは、次元の違うところで考えればよい。地方の元気再生事業を活用するなら、観光面での当尾線を充実すればよい。大畑線も要らない。ある程度割り切った考えが必要ではないか。

木津川市のコミュニティバス運行のあり方について、現在、地域公共交通総合連携協議会でどのような検討をされているのかお聞きしたい。

協議会で最初に決定したのは、各事業者の役割分担を明確にすること。例えば、鉄道で行けるところは鉄道で行く。バスについては鉄道のフィーダー的な路線とし、加茂地域では加茂駅に路線を集めた。山城地域では、平成19年の10月から高麗線という奈良交通の路線バスが休止になったことから、その代替的な輸送という観点も含めて、木津駅を中心にしている。今後は、バス事業者で運営できる所については、どこまで採算性を高めるかという可能性を、この3年間の国庫補助を活用する中で、協議会の中で色々試しながら、検討していきたいと考えている。ある程度事業採算がとれる路線まで成長することが出来れば、民間の路線として返して行きたいと考えている。これまでの時代の流れからいくと、赤字になったバスについては、バス事業者が規制緩和の関係で休止し、行政が赤字補填して走らせている。しかし、行政もお金に余裕がないことから、その危機感を常に持ちながら、今後、話を詰めてきたいというのが協議会の中での整理である。

山城地域は木津まで出てくるのが便利になった。加茂地域の場合、よく木津までと言われるが、JRが走っていることから加茂・木津線は要らない。ぐるぐる回って木津まで来る必要はなく、JRを使えばよい。市役所本庁へは、JR木津

駅から歩けばよい。

コミュニティバスには、生涯学習の公共アクセスとしての役割をもたすことを考えないといけない。採算性のこともあるが、幅広い形で検討していかなければいけない問題である。生涯学習施設は、市役所本庁から離れていることから、誰が考えてもすっといけるようなイメージでの路線はできないのだろうか。直行便を常時走らすのではなく、学習する場合にだけ、10時からとか9時半からとか、帰りは午前中とか、夕方というようなことが考えられるのではないか。

各路線を見ると、一番赤字額が多く、規模も大きいのは、木津地域で走らせているバスである。このあたりの収支バランスを良くするための方法を検証する必要がある。一番利用者が多いところが、何故一番低い料金設定なのか。ここで本来的には足腰を強くするべきところである。そこを抑えている限りは、収支が良くなる。この100円が良いのかどうか、あとの地域が200円、300円、400円で良いのかどうか、このあたりの検証をする必要がある。このことについて、歴史的な背景があるのか。

木津地域については、まだ、社会実験や実証運行といった段階ではない。年間の利用者が約35万人ほどあることから、非常に影響も大きいということで、今年1年をかけて、収支の分も含めて検討していく。この地域が一番足腰が強くなる部分であり、ここを値上げたほうが良いのか、それとも、もう少し便数等を工夫することにより利用促進を図ることで底上げしていくのか検討している段階である。

加茂地域では、地方の元気再生事業という形で、一部費用を算入されているが、観光に対するアピールが本当になされているのかどうか確認したい。例えば、京都の市バスなら、観光というものにスポットライトを当て、行事・スケジュールが記載されたチラシを作成したり、市内どこに行っても、何回乗っても1日終日500円というような仕掛け作りをしているが、元気再生事業の中でどのような予算の使い方をされているのか。

全市民向けのチラシを作成するとともに、特に当尾地域は、奈良方面からの観光客が多いことから、当尾の地域に入ってからどのように、より加茂の地域を見ていただくかということに視点を置いた観光マップを作成・配布した。ただ単に

バスに乗るのではなく、マップ裏面では、このバスに乗れば浄瑠璃寺に行けると、浄瑠璃寺からこのバスに乗れば岩船寺に行き、加茂駅に行き、次に恭仁京跡へ行けますよといった、加茂の地域内で回遊していただけるものの作成に目標をおいて取り組んだ。今年度も継続して、元気再生事業については、取り組んでいきたいと考えているが、まだ具体的なプランというのは出来ていない。地方の元気再生事業では、少しでも通年性を持たした観光を目指そうということで、通年性の魅力を発信できるようなツールについて、検討している段階である。

木津川市が他市と違うところは、歴史、神社、仏閣がすごくあるということでのメリットがある。そのジョイントをしながら、全体を考えながら、バス路線も考えることが必要だ。今回のチラシや観光マップをどこで、どのような形で発信し、誰に対して発信したのか。

作成部数は資料がないので分からないが、チラシは市広報に折り込み、住民に各戸配布した。観光マップは、加茂駅、各お寺等に置いた。

当尾は奈良との連携が大きい。

奈良の観光の中に、岩船寺、浄瑠璃寺が入っている。当尾は、バスで移動するのではなく、ハイキングやウォーキングを楽しむ方が多い。したがって、ほとんどの方が、JRで加茂駅まで行って、当尾、または海住山寺の方に歩いて行かれる。確かに観光人口も増えているが、バスの利用者は少ない気がする。

業務委託先や委託金額については、どのように決められたのか。

路線免許を持っているか、持っていないかの違いである。きのつバスは、元々、全て奈良交通の路線バスであった。規制緩和の関係で、このままでは維持できないということで、当時の木津町から赤字分について補助をしてきた経過があり、実質路線としては、奈良交通のバスになっている。当尾線についても、同じく奈良交通の路線として、赤字補助を出している。ウイングに委託している加茂のコミュニティバスは、木津川市が路線許可を得ており、木津川市の公用車を用いながら、運転手の派遣だけを委託している。契約については随意契約でなく、他事業者と業務委託料を競っていただいた。山城線は、昨年11月から3月までについては、一旦、ウイングの路線にみなしていただき運行している。今年4月からは、ウイングの路線バスという扱いで運行している。金額は、一般乗合バス

事業と貸切バス事業では開きはあるが、これについては、会社の規模によるメリットもあり、一概にどれが良いのかとは言えないと考える。

木津、加茂、当尾線は、どのような方が利用されているのか。

担当としての実感を話させていただく。きのつバスについては、学生の利用もあるが、山城病院に行かれる方や、山田川・高の原の大型のショッピング施設に行かれる方など、生活交通の一環と考える。加茂のコミュニティバスは、中山間地に散在する集落から加茂駅への運行になることから、バスがないと生活が困難なことになる状況であり、交通弱者の方が対象となっている。当尾線は、当尾小学校のスクールバス的な要素も入っている一方で、観光客の利用が多いというのが実感である。

会社から通勤手当が出ているサラリーマンが、通勤手段として、きのつバスを利用しているのであれば、交通費が支給されており、値上げしても負担感はないのではないかと。当尾線については、11月の利用が多いことから観光客の方が多いと考えられる。加茂の場合は、安定的なお客さまがあるので、交通弱者が多いのかなと思う。これらのことから、それぞれの性格に合った料金設定や運行形態を考える必要がある。実際の利用者からアンケートを取ることで、実態把握に努めてはどうか。

山田川や高の原から加茂方面に行く人は、きのつバス利用が一番早い。加茂の人が高の原に行く場合、奈良へ出て、近鉄で行くより、きのつバスの利用の方が良いと思う。当尾線が多いのは、観光目的が多いと思われる。大畑線と南加茂台線と観音寺線の3つについては、交通弱者対策だとすれば、違う運行方法を考えるべきだと思う。

木津川市のホームページによると、平成18年度のきのつバスの利用実績では、運賃収入が運行経費の約1/3で、残りの2/3は市が負担しており、6千万円を市が持ち出していると掲載されているが、平成19年度の状況を教えてください。

平成19年度については、資料2 - で記載している。

【評価・まとめ】

社会実験のところがあることから、今すぐとは言いにくいですが、市の財政事情を考えると、どのように上手に縮小していくのかというのが大事である。その中で、必要な路線へ必要なサービスというのを、いわば市民全体のセーフティネットとして支えていくのか、事業的に成り立つところを適切な受益者負担のもとで継続をすることができるか、そのあたりの検討ということが改善として重要ではないか。合わせて、交通事業の場合、事業者がどうしても免許業者になってしまう関係から、本当の意味での競争原理がうまく働かないので、このあたりも検討する必要がある。

路線毎の利用者分析を行い、ダイヤと運賃の見直しを行ってはどうか。地域による差ではなく、利用者の利用形態に応じた差は容認されるべきではないか。

木津地域については、一般財源でかなりの負担をしており、早めに見直す方が、市の財政的には助かる。加茂地域、山城地域については、交通弱者への配慮を十分に検討の上、路線の見直しを検討すべきである。

経済的な効率、あるいは損益分岐点的な発想ではなく、住民の利便性に基づいた形の住民ニーズの視点が必要であるということの中で、料金体系を洗い直していく必要がある。特に、きのつバスの拡大というか、潜在的ニーズ、利用者をもっともっと増やしていくという方策があってしかるべき。朝・夕の便を増便することでサラリーマン層の利用を増やす工夫があってもいいのではないか。潜在的なニーズを増やす方法を考えていく必要がある。

観音寺線は、元の路線に戻し、南加茂台経由にすれば、利用が増えると思う。バス一本で、南加茂台5丁目商店街や9丁目の開業医に行きたいと思っておられる方が結構いる。直通で、草畑経由で駅へ行くルートよりも、南加茂台経由にすれば利用者は増える。すぐに廃止じゃなく、ルートの見直しが必要ではないか。次に、きのつバスは、通勤の方・通学の方が便利なような山田川や高の原への直行便や、住宅地を入らずに、ポイントポイントを走る巡回バスといった改善が必要ではないか。

行財政改革の視点から言えば、木津川市としての運賃の統一が必要である。また、時間帯によってニーズが色々あると思われるので、路線や運行方法の工夫が必要である。

一部収支悪化路線は廃止する。ただし、当尾線については観光路線としての拡大を図る。JRに乗ってもバスの時間がなく、観光的に当尾線を増やす必要があるのではないか。次に、きのつバスの料金100円は安いことから、100円、150円制を区間的に作れば、少しは収支比率がよくなるのではないか。行革から見れば、利用者から少々の負担をさせるべきと思う。

裁決の結果、全員一致で4番「市実施（改善）」となった。

「幼稚園バス運行事業」

【事業説明】

資料3に基づき、教育総務課担当から、事業説明を受けた。

【質疑・議論】

各園のバス利用はどれ位の割合か。園によって異なるのか。

市内には、木津幼稚園、相楽幼稚園、高の原幼稚園の3つの園がある。木津幼稚園の場合は、3歳児に関しては必ず保護者が、送迎をすることになっており、4・5歳児だけだが、90パーセント近くの利用である。相楽幼稚園の場合は60数パーセント。高の原幼稚園は8割から9割が徒歩で送迎されており、10パーセント程度利用状況である。

木津幼稚園では90%の利用があることから、それだけの必要性は考えられる。他方、高の原幼稚園では利用率が低いことから、ここは止めるとか、ここだけはやるとかといったことができるのか。

今年から4歳児の園区制を外した。来年には5歳児の園区制を外す。このことから木津川市内の子どもはどここの園にも行くことができる。どこかの園だけバス利用を廃止するといったことは難しい。

加茂にある幼稚園は何という園か。

加茂に幼稚園はない。

加茂なら、高の原幼稚園に入るのか。

どこの園にも行ける。

運行距離が、長くなるのか。

長くなる。

平成21年予算は、園区制を外したことにより運行距離が伸び、平成20年度に比べて増額したとの説明を受けた。一般的常識で考えるならば、平成21年度、22年度、23年度の予算は同じ予算額が組まれると思うが、21年度予算だけが、次年度以降に比べて多いという根拠は何か。

平成21年度の予算額としては4千7百万円を確保したが、バス停数の減や枝分かれルートを廃止するといった工夫により、4千百万円でバス会社と契約した。したがって、平成21年度の決算見込額としては、4千百万円前後の金額になる関係から、その年度以降の金額を4千百万円として計上している。

収支はどのようになっているのか。

歳入として、平成21年度で1千百万円を見込んでおり、1/4程度の使用料を求めている状況である。その他特定財源の欄が、保護者からの使用料を徴収している金額である。

現在、近隣他市で通園バスを運行されているのは南丹市だけで、南丹市以外で運行している市はないとの説明を受けたが、一旦運行していたバスを廃止された市はあるのか。

経過に関しては調べてないが、もともと運行されていなかったと思う。

他市の多くで通園バスがないのは何故か。園区制というもので縛ってれば、そういうことは起きないのか。徒歩で送り迎えができる範囲にするとかを考えられないのか。

ご父兄が直接、園に送り迎えすることが原則でやっておられる。長距離であってもある程度送れる方は、受け入れ可能とされているかもしれない。

私立の園では、どうしても、その園に行かせたいという思いから、園バスに乗せていかれる場合があると聞くが、公立の幼稚園の中でも、木津幼稚園はすごく良いとか、そういったことはあるのか。

3町合併したが、旧木津町にしか公立の幼稚園はなかった。山城や加茂、開発途上にある梅美台、州見台といった所から一番近いのが、木津幼稚園である。今まで、園区制をとっていた時においても、梅美台や州見台の住民の方が増え、木津幼稚園の希望者が園区の中で多くなった。そこへプラス、加茂、山城地域の方々からの申し込みも増え、希望しても木津幼稚園には入れない状態ができた。この

ことから、相楽幼稚園や高の原幼稚園にも行けるように園区制を廃止した。これが経過であり、そのような中で、今出てきた問題として、送り迎えの通園バスの問題がある。

今後の方向性として、「通園バスの廃止も含めて、運行経路、使用料の増額等の検討を行う」と記載され、その方向性の理由については、「加茂地域、山城地域からの園児の受け入れや園区制の廃止に伴う運行経路の拡大に伴い委託料の増額及び使用している車両の老朽化に伴う新車への切替等の費用が予想されるため」と記載されている。今後の方向性として、通園バスの廃止も含めて検討するなら、新車への経費なんていらぬのではないか。矛盾していないか。園区制の廃止に伴って、運行経路を考えて、経費云々だったら分かるが、車両の老朽化に伴う新車への切替は、廃車を含めて検討するなら書く必要ないのではないか。

今後の方向性の記載どおり、廃止も含めたということで、当然継続するというのも、方向性の1つである。

理解はするが、文章的になっていないと思う。

月額バス使用料が3千円ということだが、他に通園にかかるような費用はいくらか。

木津川市の幼稚園の通常使用料は、月額7千円である。バスの利用がなければ、7千円ということになる。近隣の私立幼稚園のバスの使用料を調べたところ、3千円、3千5百円というところが3園あり、1園は6千5百円というような設定がされている。その関係からいくと、3千円前後というところが近隣の通園バスの一般的な金額かなと考えている。公立の南丹市幼稚園の場合は、月額2千円の使用料である。

問題がはっきり出ていないのに、何故、通園バスの廃止が最初にくるのかなと思う。たぶん、保育園との関係じゃないのか。保育園にはバスがないのではないか。

保育園には、バスはない。現在の3幼稚園の施設状況は、直接保護者が車等で送迎される場合のスペース確保ができていない。スムーズな車で送迎を想定した形での、幼稚園の周辺あるいは幼稚園の整備がある程度必要である。しかし、用地確保を含め、その整備費にかなりの金額が想定される。廃止ということについ

ては、整理しなければならない課題も多く、直ぐには出来ないのではないかという議論になっている。

バスの廃止という考え方もありうるようなことが出ているが、本来、幼稚園というものは、小学校区に1つあるのが常識であると思っていた。木津町の場合は、出来ていたが、加茂や山城については、公立の幼稚園がない。バスを廃止にするのならば、そういうことも含めた考えを持ち、地域的な不公平にならないようにしなければならない。その点について、どのように考えているのか。

旧木津町の段階では、木津幼稚園が出来たときや相楽幼稚園が出来たときの歴史を見ると、それぞれの小学校区の中に1つの幼稚園があった。高の原の場合は、相楽台から木津川台へ向けてのものと理解している。山城や加茂地域に関しては、それぞれの幼稚園の代わりに保育所を設置してきたという、それぞれのまちの経過があったと考えている。文部省管轄の中では、それぞれの小学校区に幼稚園は必要ではと考えるが、今の時代の状態では、なかなかそういったところに投資ができない。したがって、現在ある施設をどのように有効利用していけるのかというところを考えなければならない。合併して、今ある幼稚園機能を、木津町だけの問題でなく、山城や加茂の住民の方々も利用できるようにしていかなければならないと考えており、そういった状況の中で、通園バスに取り組んだ。不採算により通園バスを廃止すれば良いというものではなく、旧町の歴史を紐解いて皆さんに納得していただく形で、展開していきたいと考える。

【新川副会長、所用のため退席】

バス1台はどれ位の価格か。また、4台とも一度に換えなくてはならないのか。

車両の値段は分からないが、旧木津町時代から長年使われていることから状態は良くない。一度に4台とも換えなくてはならないということではないが、4台とも老朽化が進んでおり、バス会社から長年維持できるものではないとの指摘を受けている。

バスの所有形態等についてはどのようになっているのか。

現在、バス会社の所有車両となっている。

旧町時代を含め、バス会社とはどのような契約になっているのか。

バス会社の名義でその車両を所有していただくにあたり、旧木津町がバス会社

に購入費用を助成した。バス会社ではその車両の維持管理を実施し、木津川市は運行委託料プラス諸経費を支払っており、その方法を引き継いでいる。バスが古くなって、車両の買い替えとなると、再度そのような形でバス会社にバスを買ってもらって運行するのか、市が直接所有して運行だけを委託するのか、購入するときに検討したいと考えています。

車両切替時に、リースをするとかといったことも検討されてはどうか。

本当に4台のバスが必要という検証も必要ではないか。加茂と山城から来られる園児を運ぶならば、基本的には2台でいいのではないか。現在、3園で4台使用しているが、1台カットするだけでも相当な経費が浮く。4台ありきでなく、4台を3台に、3台を2台に、出来ないかという視点で持って工夫すれば、相当財源的にも、役に立つのではないか。

4台では足らなく、大変な状況です。バスを一巡するだけでなく、1台のバスを2巡するような、2回回転させる運行を朝夕実施している。

バス1台のキャパがどうしても足りないということなのか。

1台では運びきれないので、もう一回、他のエリアへ走らせている状況であり、バスの台数を減らすということは難しい。

バス1台あたりの定員は何人ですか。

定員は51名です。ルートにより、定員一杯の51名乗っているバスもある。1つの幼稚園で2便制を全部とっている。高の原幼稚園は少ない利用だが、ルートの関係でどうしても走らせざるを得ない状況にある。資料の1便あたりの利用者数は、平均であり、実際は、ぎゅうぎゅう状態である。

【評価・まとめ】

少子化が懸念されている昨今の実態からみて、たとえ使用料の増額、所謂、保護者の負担増があっても、通園バスは運行すべきである。市としても補助の増額を考えるべきではないだろうか。行革は、減らすばかりが行革ではない。増もあってしかるべきだ。

子育て支援の面からいっても、バスは必要という考え方である。行革の視点から廃止の方向ということを考えておられるのならば、小学校校区に1つの幼稚園を考えていただきたい。また、加茂においては、加茂小学校以外は、小学校の児

童も減っているのに、空き教室の活用等、工夫が出来るのではないかと。

バス通学区をもう少し厳選し、例えば、加茂と山城と、木津の梅美台・州見台程度にすればどうか。近隣他市の実情を保護者に説明し、理解を仰ぐのが良いのではないかと。出来るだけ、バスを利用する園児を少なくする工夫を考えてはどうか。

他市ではバス通園がほとんどない中で、財政が今後厳しくなっていくというようなことであるならば、当然、その辺の経費を削減していく必要がある。3園とも園区制を廃止するのではなく、例えば、高の原幼稚園を園区制にすれば、それだけ、バスの経路がなくなり、それだけの経費が低くなる。そのような工夫もあるのではないかと。相楽と木津幼稚園の園区を外し、高の原幼稚園だけを園区制にすることで、通園バスのない他市のと木津川市の折衷案という考えができないかと。

公立の幼稚園が、木津川市の旧木津町にしかないことに、もともと問題がある。加茂・山城地域には公立保育園があるということで、国の流れから、幼保一元化というのが動いていることから、今後大きく再編するということも、長い視点で考える必要がある。今すぐ動かすということは、そうそう簡単に出来ることではないことから、長いスパンで木津川市として公立の保育園・幼稚園をどのように運営していくかを考えた上で、その中で、園バスのポジションというのも考えたてはどうか。

事業評価のやり方そのものに対する意見になってしまうが、費用など実際のシュミレーションが不十分ではないかと思われる。具体的な数字を示した上で、例えば、一人あたりどれ位の負担をしていただかないと成立しないだとか、あるいは、どれ位までなら、負担してもらえるととか、そういった具体的な数字を示した上でのアンケートを実施するなど、もう少し時間をかけて検討された方が良いのではないかと思う。近隣では、数少ない人口が増えている市であり、子育て支援しやすいまちづくりを創っているとのアピール等もできることから、真剣に検討されれば良いのではないかと思う。

裁決の結果、多数決により4番「市実施（改善）」となった。

(2) その他

	<p>事務局から「広報きづがわ」に、委員のコメント等を順次掲載することについての提案・依頼があり、掲載していくことを確認した。</p> <p>次回委員会の開催日程等については、第7回委員会で決定した「平成21年10月9日（金）午後2時」を第9回委員会として開催し、議題については引き続いて「事業仕分け」とすることを確認した。</p>
<p>その他特記事項</p>	<p>特になし</p>