

平成 29 年 5 月 19 日小方地域まちづくり対策特別委員会 議事録
13 時 53 分 開会

○出席委員 (9人)

委員長 細川 雅子

副委員長 和田 芳弘

委員 末広 和基、賀屋 幸治、藤井 馨、日城 究、田中 実穂、山本 孝三

議長 児玉 朋也

○欠席議員 なし

○細川委員長 皆さん、こんにちは。それでは、定足数に達しておりますので、ただいまより会議を開きます。

それでは、日程に従って進めさせていただきます。

まず、日程 1、中間報告についてを議題といたします。

事務局よりメールまたはファクスにおいて配付させていただいておりますが、皆さん、中間報告の素案はお持ちでしょうか。素案及び活動概要もあわせて送らせていただいておりますので、参考にさせていただいていると思います。

きょうは、この素案について皆様から御意見をいただきたいと思いますが、どうでしょうか、一回読んでみましようか。では、朗読します。

中間報告(素案)、小方地域まちづくり対策特別委員会は、広大な空き地となっております旧小方小学校・中学校の跡地の活用策が明確ではない中で、ここを中心とした小方地域のまちづくりが、大竹市の発展に重要な役割を果たすと考え、小方地域のまちづくりを積極的に議論するため、設置された特別委員会でございます。

この機会をおかりいたしまして、本委員会のこれまでの審査の経過を御報告申し上げます。

平成27年9月において8名の委員が選任され、不肖私、細川を委員長に、和田議員を副委員長に互選いただき、これまで16回、これは5月12日の時点ですが、委員会を開催し、議論してまいりました。

初めに、都市計画マスタープランをもとに小方地域のまちづくりについて協議をいたしました。その中で、小方新駅設置に向けて研究していくことを決定し、さまざまな活動をいたしました。

まずは、新駅設置についてその一連の流れを学習するため、和木町へ駅の視察に伺いました。ここでは、平成8年にJRへ新駅の要望をしてから協定書締結まで10年余りと大変長い時間がかかっているといった駅設置の過程や、請願駅の場合は維持管理や周辺のインフラ、道路整備を含めて100%地元負担となるといった設置における財政面での課題、また庁内に担当課をつくり、専門的な交渉をしていかないと話が進まないといった行政面で

の課題等について伺うことができました。

調査後の委員会では、住民サイドの盛り上がりに加え、市のほうの本気度が必要である、駅と小方まちづくりは一体不可分なものなのではないか、特別なセクションを設けて市の体制づくりをしていくことをこの委員会から市のほうにお願いをしていく等、具体的に次に何をするのかといったことをしっかり協議をしながら進めていくべきである、スピード感を持った対応をしていく必要があるといった意見がありました。

その後、さらに知識を深めるため、駅を中心に周辺のまちづくりを進めているオガールプロジェクトの視察のため、岩手県紫波町へ伺いました。紫波町は東洋大学大学院経済学研究科と協定を結び、10年以上放置されていたJR紫波中央駅前の10.7ヘクタールの町有地を開発しており、公民連携の手法によるまちづくりの進め方や、サービスの充実を図りつつ、公共サービスの持続可能性を高める考え方について伺うことができました。

調査後の委員会では、オガールでは、買い物目当ての集客を狙わなかったとのことだった、晴海公園には同様の効果を持つ集客装置となれる可能性があるのでは、まちづくりの方向性を議会報告会や住民説明会等で発信して多くの市民からの意見集約を行うべきである、また基本構想・基本計画の策定の段階で十分な情報共有と意見交換を行い、議会内で議論を尽くして意思統一が必要である、住みよいまちづくりのために、市民にとって今後何が必要か、市民からアンケートをとるべきである、宿泊所を設けるべきであるといった意見がありました。

この間、大竹市では小方地区のまちづくり基本構想の策定業務が進められました。まちづくり基本構想の策定に当たっては、小方地域まちづくり対策特別委員会にて、ワークショップを実施いたしました。このワークショップには委員外の議員も参加し、小方地区の強み・弱みについて分析し、まちづくりのコンセプトやまちづくりの方向性についてさまざまな意見を出しました。

こうして完成した基本構想にもありますように、これからの小方地域のまちづくりは、「気になる大竹、気にいる大竹 小方“宝箱”構想」というまちづくりのコンセプトをもとに進められていきます。

今後のまちづくりにおきましてはということで、次がちょっと未定です。

以上、当委員会での取り組み内容について簡単に報告いたしました。

ということで、一応素案をつくりました。

きょうは、主に今ちょっと〇〇〇と、未定ですといったことについてどう盛り込んでいくかというのと、あとそれ以外の部分に関して修正したほうがよい部分があれば御指摘いただければと思います。

ということで、まず〇〇〇の部分は後に置いておいて、それ以外の和木駅及びオガールプロジェクトですか、あのあたりについて言及しているあたりで修正したほうがいいんじゃないかというあたりで御意見をいただければと思います。

特に気がついたことはなかったですか。大丈夫ですか。

では、今のところは特にでき上がっている文書のところではお気づきはないようです、基本的にこのままということで置きたいと思います。

それでは、一番最後のページ、今後のまちづくりにおきましてはというところを少し皆様から御意見をいただければと思います。

ちょっと待ってね。末広委員、今、中間報告の素案について読み上げました。もう読んでいただいているとは思いますが、でき上がった文章の部分については、今のところ皆さんから特に御意見はございませんでした。

これから、一番最後のページです。今後のまちづくりにおきましては、〇〇〇になっている部分ですよね。ここについて皆様からの御意見をいただきたいと思いますが、前回の委員会のときにまちづくり構想と、あと今後の29年度の取り組みについてということで執行部のほうから説明を受けております。小方駅と道路に関しては、今後とも関係団体と協議を続けていくということとあわせて、まちづくり構想については、全てのエリアを同時に進めていくのが困難なので、平成29年度はどこかのエリアに絞って、特定のエリアについて実現性を高めていきたいと、その内容を掘り下げる作業をしていきたいといった執行部からの説明を受けております。

というのが今の状況で、ここに今後のまちづくりにおきましてはのところに、例えば何かこれから作業を進めていく上でこういった点に注意してほしいとか、こういった点に重点的に取り組むべきではないかといった意見を委員会として入れるかどうかというあたりでございますが。

賀屋委員。

○賀屋委員 小方のまちづくりそのものは、ここに中間報告にもありましたように、JR小方新駅とのセットの話でないと成立しない、駅なしではなかなか小・中学校の跡地の開発もうまくいかないであろうということがもう当然想定もされるわけですので、駅も平成28年度で概略設計を済ましておりますけれども、その後の駅設置に向けてのスピード感を持った対応、取り組みを推進するべきであるというような中身を入れるべきではないかと。卵が早いのか鶏が早いのかという、駅が先に決まるのか、あそこのまちづくりの小・中学校の跡地のまちづくりのディベロッパーがどういう形で決まるのかという話になってきたときには、ディベロッパーは、民間でいくとやっぱり駅というものがあ程度確実に何年ごろにはできるのではなかろうかというような工程がはっきりしないとなかなか手を出しにくい、出してこれないであろうと。逆に、駅のほうは、JRのほうは、どういうものが来るんですかと、そこへ、どういう開発になるんですかというのを問うてくると思うんですが、そうすると、それは物によってはJRとして集客が見込めるということで早く協議も進めるということになるかもわかりませんが、どちらが早いのかという話になっているときには民間企業を呼ぶということの方向性を示しておるわけですから、やはり駅のことを前にどんどん進めていくというスケジュールがある程度見えてこないと、民間企業に対してもアピールできないということだろうと思うんです。そういう意味で、今後のまちづくりにおいては、JR小方新駅設置に向けての推進を図るのが第一ではないかというような意味合いの文言を入れたらいいのではないかと思います。

○細川委員長 ありがとうございます。

小方新駅につきましては、和木駅を見に行ったらあたりでも委員会としてのいろんな意見

が出ておりますが、前回にもやっぱり小方新駅をもうちょっとスピード感を持ってやるべきじゃないかといった御意見はほかからもいただいておりますが、これについてまとめていくというあたりで皆さん御意見ありませんか、小方新駅についてということで。

副委員長。

○和田副委員長 賀屋委員も言われたように、小方新駅をつくる過程で図面を引く、これはもちろん大事なんですけど、これ、山本委員も言われていたことなんですけど、岩国大竹道路、これが見通しが立たない限りはちょっと新駅に先にかかるのは難しいと思うんですけど、どうでしょうかね、これは。そこだけちょっと疑問なんです。

○細川委員長 賀屋委員。

済みません、一応委員会なんですけど、今回は着座のままで発言ということにしたいと思えます。

賀屋委員、どうぞ。

○賀屋委員 道路事業とこの駅の設置というのは全く別物ですよ。道路ができないと駅は考えませんということでは全くないし、駅が進まない道路もできませんということでも全くない。事業主体も全く違う、目的も違う、そういうことなんで、そこをリンクをするということは、ちょっと今の段階でそれを理由にどうこうというのはないと思うんです。

それは、少なくとも岩国大竹道路が開通するまでには、まちづくりであるとか、駅であるとかというのはある程度めどが見えて、できれば同時に全てが竣工するようなのがいいのかわかりませんが、逆にもっと早く、駅は先ほど言いましたようにJRとの関係で、そこが早く進みさえすれば民間企業が触手を伸ばしてくるはずですから、早く駅の形、工程が示せれば、逆に言えば岩国大竹道路の今からまだどれくらいかかるかわからないような施工の工程よりは、少なくともJRのほうは工程は見えてくる、早く実施は可能になってくるんじゃないかなというふうに思います。必ずしもそこを合わせないけんということでもないし。

○細川委員長 今、賀屋委員のほうからは、切り離して、委員会としたら、余りここに岩国大竹道路とのリンクのことにこだわり過ぎると進むべきことが進まなくなる可能性があるもので、こここのところは切り離れたほうがいいんじゃないかといった御意見でしたが、それについていかがでしょうか。

山本委員。

○山本委員 私は全く逆に考えるんです。岩国大竹道路の事業によって小方のまちが大きく変わるわけだから、メインになる土地利用といえば、小・中学校の跡地の利用をどうするかということが大きな課題に今後なろうと。そういったときの利用なり、既に商業の集積が進んでおけるわけだし、また市民のスポーツ施設なり、それから憩いの場としての亀居公園の整備が予算化されて事業も具体化しておるというふうなことからすれば、将来、JRをまたぎ、国道をまたいで晴海の商業施設なりスポーツ施設なり公園を利用する市民の利便性を考えるなら、交通問題をやっぱり重視する必要があると。そういうことからすれば、若者の定住のための土地利用、加えて市民の利便性を確保する上でのJRの駅の新設なり、それからガードの抜本的な改良なりということを考えれば、岩国大竹道路と、そ

の事業の主体なり、性格は違うかもわからんが、国交省の知恵なり力をかりるというチャンスじゃと思う。そういった意味では、私は、この中間報告の中にせめて小方駅の新設とガードの抜本的な改良と、それからJRで遮断されるような格好になっておる山側と海側の交通の利便性をどう確保するかということを考えるべきだと。その上で、ただ、市や議会だけのこれは取り組みじゃなしに、関連する企業なり地元住民と一体となった運動母体をやっぱり早く立ち上げて取り組んでいく組織づくりを、期成同盟、名称はどうであれ、そういったものを立ち上げるということを中間報告の中でせめて明示すべきだというふうに私は思うんです。

- 細川委員長 中間報告においては、まずは駅の新設、小方新駅、それをもう早期にということでしょうかね。あとは、ガードの改良というのと山側と海側の交通の利便性というのはちょっと同じことを言われているのかなというふうに思ったんですけども。
- 山本委員 基本的にはガードの抜本的な改良ですよ。現状ではどうにもならん。
- 細川委員長 もう一点は、関連企業なども含めた地元との連携が。
- 山本委員 だから、期成同盟会でも、名称はともかくとして、地元住民も含めて関連する企業も含めて力を結集した組織を立ち上げるということを訴えるべきやと思うんでね。
- 細川委員長 それは、小方まちづくり構想全体に向けてといったことでよろしかったですか。それとも、新駅及び交通の連携という面で地域の皆さんの力が必要だということ。
- 山本委員 いやいや、小方駅をつくること自体が、やっぱり大竹駅を利用する例えばレイヨンの通勤者よね。小方駅ができれば、より便利がいいという人もおるかもわからんしね。それから、商業施設なりスポーツ施設を利用するという場合に自動車で来る人ばかりじゃないわけだから、この近辺の近隣の皆さんも公園を利用したり、野球場を利用したりする場合には、それは自家用車ばかりじゃなしにJRを利用するということだってあり得るかもわからんしね。だから、そういうふうにいえば、私はできる限りそれぞれの知恵や力を集めた組織を立ち上げて取り組んでいくということのほうがよりいいというふうに思うから、提案の中に加えるわけで。

それで、委員長。きょう、執行部が出席しておらんのが、この間の1週間前ぐらいになるか。新聞紙上で、広島県内でコンパクトシティーの構想なるものをつくった市町の中に大竹市が入ると。コンパクトシティーというふうな言い方のものについては、まだ我々も具体的に執行部から聞いておらんじゃ。恐らく小方のまちづくりのことを指しておるんかというふうに理解したんじゃけど。きょう執行部が来ていないから、何を思ってコンパクトシティーの構想なるものを大竹市が作成したというふうに報道されたんかということを知りたかったんで。

- 細川委員長 ちょっと私、記事の確認をしていませんので、また後から確認させていただければとは思いますが、きょうは中間報告に向けてということでしたので、執行部のほうの出席は求めておりませんので、御了解ください。

ただ今、中間報告に盛り込むべき点として、小方のまちづくり構想を今後ますます推進していくためには、新駅の設置について、それと山側と海側、JRを挟んで交通の利便性の問題、あと地域の皆様との協力、この3つを盛り込む必要があるんじゃないかといった

山本委員の御意見でした。

ほかにはいかがでしょうか。

日域委員。

○日域委員 これ、前提条件として、お金のことは言わないというんでしたかね、財源のことは。例えば何かをするときにはこれだけお金があって、例えば広島市が段原開発をやりましたけど、巨額の資金を投入していますね、まちはきれいにできましたけど。大竹の場合は、財源があるどころじゃなくて、あの土地は借金のカタに売ると、今度またありますよね、全協でしたか、専決がありますけど。要するに、ああいう資金繰りのためにあるような土地なんですよ。だから、そこのところの財政的なところをどういうふうに読むかというのが一つあるのと、それから駅と絡めていけば、前空がありますよね。前空は、土地の売買とその開発をする業者が土地と駅とセットで考えた例ですけれども、例えば小方の駅を、小方の小・中学校の跡地を売却するとすれば、それを買う業者が付加価値をつけようと思えば駅をつくりたくなるかもしれません。そういう方向性というのもありかなとは思いますが、いろいろな見方ができるんですけれども、ただ何もない無垢の、無垢というか、借金のついていない土地があるのであれば、それを提供できるんですけど、そういうことができませんから、非常に難しいんですよ、状況が。

さっき山本さんと賀屋さんがおっしゃったことは、私、ある意味、大きな相違はないような気がしましたけどね。バイパスというか岩国大竹道路は、もう図面はできていますし、もちろん2号線との接合があったり、工事はしばらく相当長く続くんだろーと思えますけれども、岩国大竹道路は単なるバイパスですから、小方の人は2号線からしか入れないわけですから、まちなみにはほとんど関係ないですね、あれは。だから、そのほかのことは、2号線とかJR線を挟んで東西の交通の円滑化を図るべきだと思いますし、あとこの土地を借金のカタにするとしたときにどのくらいが、どのくらいじゃなくて全部あっても足りないのかもしれませんが、その辺のことを無視というか見ずに物事を決めたら、決めたこと自体が余り意味を持たなくなりますし、非常に難しいんですよ。

私もよくわかりませんが、どうしたらいいんですかね。絵を描いて済むのではないという気がするんですよ。それを言ってしまうとこの委員会がとまってしまうかもしれませんが、本当に厄介な問題ですからね。財政問題を入れるかどうかというところはあるんじゃないですかね。

今の状態だったら売りたいと。買ってくれた人がどうするかということについて、できたらこんなふうにしてくださいねと、買ってくれた開発会社のほうにこちらからお願いすると。そのときにどういうふうにお願いしますかというプランのような気がします。

○細川委員長 当委員会に与えていただいている役割というか、その中に財政面については特になかったように思います。今後、大竹市が発展していくために小方のまちなみをどのようにこれからまちづくりをしていくかというあたりで議会のほうでいろいろ取り組むことができるといえることですので、大きな財政面で寄与するためにうちの委員会が何か取り組もうかといったのは今のテーマの中になかったと思いますので、実際に話をしておきませんので、それに関しては。ちょっと中間報告に入れていくというのは難しいんじゃない

いかなという気はするんですけど、どうなんですかね。ありがとうございます。

副委員長。

○和田副委員長 最終的に、新駅設置の話になったときに、もちろん新駅つくるためのお金というのが物すごい重要な問題になってくると思います、これは。それは、そのときまたどうするか、どういうお金を工面するかというのは決めにゃいけんじやろうと思います。

○細川委員長 ありがとうございます。

そのほかにこんなことも入れたほうがいいんじゃないかといったのはございませんか。

賀屋委員、先ほどの小方新駅と岩国大竹道路、どう関連づけるかという面では、リンクさせるというよりも交通の便をもっとよくしていく、山側と海側の今の山本委員の御提案のように、そういった感じで取り入れていったらどうかというのを御提案いただいています。

賀屋委員。

○賀屋委員 確かに全く無関係というわけではないと思うんですが、今からJRを横断していく上でいわゆる岩国大竹道路の高架橋のPR、橋脚化、JR軌道の東側と西側に大きな基礎ができるわけです。その基礎工事に対して今の既設の道路を、小方御園1号線が支障になるとか、あるいは先ほどからありましたように、東西を結ぶガードの整備を抜本的にできるのかどうなのか、あるいは少なくとももう一本はガードを設置するべきであろうというような話も以前からずっと出ていますし、それに向けて担当課ではいろいろ知恵を出して検討しているとは思いますが、やはり岩国大竹道路の工事に合わせてあそこのガードの工事をするにしても、その辺はJRとの協議も一緒になるかと思えますけれども、工事に関してはJRの近接工事ということで、必ずJRと協議をしないと工事できませんし、そのあたりが同時期の工事という格好になり得るわけですね。だから、全く岩国大竹道路の工事と切り離してということにはならないかもわかりませんが、岩国大竹道路そのものは延長がありますし、隧道もあるし、かなりの工事区間、工事量があるわけなんで、先ほどから話しますように、全くセットで動くというものではないということで、そこの部分も切り離してもいいだろうと。先ほどのガードの下とかJRの駅の設置であるとかという部分は若干干渉しますので、そこについては両方の協議が要るのかなというふうには思いますけどね。

○細川委員長 ありがとうございます。

完全にリンクというよりは、やっぱり連動すべきところは連動するということでの書き方になってくると思いますが、そういう形で、副委員長、よろしいですか。

返事がないので、よいということで。

ほかにはどんなですかね。もうちょっと考えたいとか、大丈夫ですか。

特になければ、さっき山本委員のほうからも御提案いただきましたあたりをポイントにして中間報告に入れるように案をつくってみたいと思うんですけども。

賀屋委員。

○賀屋委員 先ほどの期成同盟会の話が出ましたけれども、もう既に小方新駅の期成同盟会はありますので、そこあたりを山本委員さんが言われておるのであれば、そこはもう既

にあるという認識でいいんでしょうかね。それとも、また違う組織をつくったほうがええということなのか、そのあたり。

○細川委員長 両方のように私は受けとめたんですけれども、もう既にある期成同盟会なども軸にしながら、もっと幅広くというふうに受けとめたんですけど、山本委員、どうなんでしょうか、そこら辺は。

○山本委員 ……。

○細川委員長 マイクを入れてください、マイクを。

○山本委員 製造業の大手企業もあるわけだから、そういう知恵や力もかりると。特に、今、三菱は戦前の三菱財閥の復活やというぐらい中央政界にも力を持っておるわけやけね。こういう機会にこそ、もうちょっと知恵も力もかりるんやということからすれば、もっともっと幅を広げて、組織が力になるんじゃないんかと思うんですがね。

○細川委員長 手を挙げてください。

賀屋委員。

○賀屋委員 今の期成同盟会の組織を拡充していくということですよ。和木町も期成同盟会をつくって、いろんな方に賛同していただいて幅広く活動したというのがあるんで、企業も含めて一体化して運動ができるように幅を広げていくという、拡充していくということであれば賛成です。

○細川委員長 日域委員。

○日域委員 期成同盟会が悪いとは思いませんけれども、いつも思うんですけれども、これ、誰に向かって言っておるんかという気がするんですけれども。例えば岩国大竹道路でも、私が昔、議員になりたてのころは、市長が聞いてきた話を議会でしますよね。それくらいしか情報がないわけですね。相手がいないわけです。今は、かなり親しくなりましたから、きのうも国交省の人が来ていましたけど、話をしましたけど。

要は、うちの会派でも時々話をするんですけれども、JRって何者やということですよ。JRってどこにあって誰がおるんかというのがわからんわけですよ。国交省やったら、今でも電話しておまえら何考えておるんかと言えますよ。JRって相手が見えないんですね。それで、せめてここでまちづくりを考えるのであれば、レポートをまとめる前に、この委員会としてJRにぐらい足を運んでみませんか。執行部が行けるのに我々が行けないということはないでしょう。全部執行部が都合のいいことばかり我々に出して言っているとしたら、我々は非常に不自然な情報をもとにこういう委員会ごっこをしていることになるわけですね。だから、執行部とは別に独自の、極端に言えば東京へ行ってもいいですけども、JR西日本ですから関西ですけど、広島でいいと思いますが、やはりJRの基本的なものを聞く機会が欲しいなどはすごく思います。

そうしないと、期成同盟会って単なる市長の選挙の応援団じゃないと思いますが、それはいろんな団体、いろんなことがありますけれども、結局、目指しているものがよく見えないんですね。期成同盟会、横断幕がありますからわかりますけど、誰が中心で何をやっているのか私は知りません。ですから、何なら我々も入っていいわけですよ、その中に。我々も入ってみんなで運営して、それでそこでいろんな情報を仕入れて、それで方向を出

していく、それだったら私は大賛成です。お願いします。

以上です。

○細川委員長 今回の御提案は、中間報告をしないという御提案でよろしかったでしょうか、先にするべきことがあるんじゃないかと。

日域委員、どうぞ。

○日域委員 例えば中間報告にそういうことをしたいと書けばいいじゃないですか。ある意味ではやるべきかもしれないけど、今はできていないと。できていないのが中間報告であっても。中間報告ってあれでしたか、中締めですかね。

○細川委員長 そうですね。

○日域委員 後半なしですか。

○細川委員長 後半はメンバーがかわりますので。

○日域委員 じゃあ、後半に対する遺言でもいいですよ。ぜひ、これを続けるとした場合に、大竹の中だけで言うだけじゃなくて、一步前へ進んで相手とも交渉するぐらいの、そういう方向で継承してほしいと言って言葉を終える手もありますよねと思います。

以上です。

○細川委員長 今言ったような遺言のようなものというのでわかりやすく説明していただきましたが、中間報告をした時点で、また次の特別委員会の人たちが何をやっていくかというのはもちろん新しい委員会が考えていくことにはなろうかと思いますが、そのときに中間報告で私たちが提案したことを全く無視ということはないと思いますので、今までやったことを引き継ぐ方向でやっていただければありがたいですねと、私たちとしたらということで、そしたら、次にはこういうこともしたらどうかというあたりも入れていこうかということですよ。ありがとうございました。

今までやってきたことが、その前までですが、次に、今まで話をしていた新駅及び交通の利便性、あと地域の皆さんとの連携が必要になると。じゃあ次はまた委員会としたら、例えばJRと話し合いをすとか、あと地域の期成同盟会とももっと協力体制をとるとか、そういったことも委員会としては必要になってくると考えるという感じで入れますか。ちょっともうJRに行っている時間はないと思いますので。そんな感じで入れていくということでもよろしいでしょうか。かなり小方新駅ということに重点がいくとは思いますが。

賀屋委員。

○賀屋委員 今回の日域委員の提案というのは、すごい有意義な提案だったと思います。実際にJRのほうも、請願駅ですから地元の熱意というのをすごくはかるんですよ。欲しい、欲しい、駅をつくりたいと言うんですというだけで、ほんまにどこまで人が言うんやというところはどうもすごい不安に思うところもすごく持っていますので、執行部も担当部局が行ってお願いをするし、議会のほうからもこういう特別委員会をお願いに来られたということになれば、町を挙げてそのあたりは要望はされておるんだという確認がとれますので、前に進めやすい、JRとしても、そういうこともあるんで、もっと早くそこを気がついてJRのほうへ伺ってということをするればよかったんかもわかりませんが、今からでも遅くないんで、ぜひとも行っていただけたらと思います。

○細川委員長 ありがとうございます。

賛成の意見がございましたが、ほかにはありませんか。

[「なし」と呼ぶ者あり]

○細川委員長 ないようでしたら、今いただいた意見を少しまとめまして、再度中間報告をつくってもう一回皆さんに確認していただいて、6月の委員会の中で決めて、中間報告を採決して、間に合えば6月の議会の中で報告をするというふうな段取りにできたらと思いますので、そういう段取りで事務局いけますか。ありがとうございます。

それでは、またいただいた意見はまとめて皆さんのほうにデータなり文書で送らせていただきたいと思いますので、またてにをはとか、そういった気になるところがあれば御指摘ください。お願いいたします。

では、以上をもちまして、本日の小方まちづくり対策特別委員会を終了いたします。お疲れさまでした。

14:32 閉 会