

平成20年度宇都宮市交通安全審議会会議録

1 日 時 平成20年12月4日(木) 午前10時から午後0時まで

2 場 所 宇都宮市中央生涯学習センター404会議室

3 出席者 駒場委員, 渡辺委員, 荒川委員, 阿久津(均)委員, 阿久津(善)委員, 古池委員, 森本委員, 安藤委員, 櫛淵委員, 石嶋委員(代理山荷氏), 岡村委員(代理鈴木氏), 麦倉委員, 花田委員, 佐藤孝委員, 村上委員(代理竹村氏), 横島委員, 佐々木委員(代理五味渕氏)
(欠席委員 鹿嶋委員, 江面委員, 野澤委員)

事務局 赤荻宇都宮中央警察署交通総務課長, 星野宇都宮東警察署交通課長, 高橋生活安心課長, 三沼生活安心課長補佐, 坂本生活安心課交通安全グループ係長, 斎藤生活安心課交通安全グループ総括主査

4 議 題 (1) 開 会

(2) 事務局報告

(3) 審議事項

・ 報 告

・ 交通安全対策に係る今後の方針について

(4) その他

1 開 会 (午前10時05分)

・ 古池会長

2 会議公開 ・ 三沼生活安心課長補佐が報告(会議の成立を含む)

委員紹介 ・ 三沼生活安心課長補佐が紹介

・ 三沼生活安心課長補佐が事務局を紹介

3 審議事項

(報告) 第8次宇都宮市交通安全計画の概要について【資料Ⅰ参照】

宇都宮市の交通事故発生状況について【資料Ⅱ参照】

・ 事務局から資料Ⅰと資料Ⅱに基づき, 第8次宇都宮市交通安全計画の概要(進捗状況を含む)と宇都宮市の交通事故発生状況について説明

・ 社会状況の変化についても説明

会長 ・ ただいま, 宇都宮市の交通事故発生状況まで説明がありましたが, その次の「今後の基本方針」に入る前に, 別の資料がありますので県警交通企画

課の方からご説明をお願いします。

A委員

「平成20年11月末現在の交通事故発生状況について」に基づき説明

会長

・ありがとうございました。ただいま、関連があるので警察の方から続けて説明していただきました。

まず、第8次宇都宮市交通安全計画は平成18年の5月に策定して、現在も進行中でございます。先ほど説明がありましたように、資料の3ページの参考にあるように、実際いろいろな事業をやっているけれども、その進捗状況については予定通り進んでいないものもあります。

このあと、4ページ以降は市内の交通事故発生状況についての説明でございますが、県全体の事故発生状況とあわせてご覧いただきたいと思えます。最近の社会的背景としては道路交通法の改正によって、飲酒運転の厳罰化、また自転車については歩道通行要件の明確化などがあります。

ここまでご説明をいただいた件につきまして、ご質問、あるいはご意見がございましたら自由にお願ひしたいと思えます。

ところで、死者数は今、(人口10万人当たり)ワースト4位で去年は5位だったと思えますが、その前は何位だったでしょうか。

A委員

・3年前はワースト3位でした。

会長

・ワースト1位は確か平成17年だったでしょうか。また、宇都宮市はワースト9位というのがありますが、去年はワースト1位でしたよね。

そういうことで、栃木県、宇都宮市どちらも交通安全に関しては厳しい状況でございます。全国的にも栃木県は、自動車が移動手段として多いということで、そういう意味では結果的にそうなるのかと思えます。

ほかに何かございませんか。

B委員

・3の高齢者の交通死亡事故の発生状況で、平成17年はガクンと減って、18年にまた上がっていますが、これは何か理由があるんですか。

会長

・こちらの方では特に把握しておりませんが、全国的には増え続けているようです。

- A委員
- ・高齢者の県の死者数は、15年に76人、16年に80人、17年に76人、18年に72人、19年に61人ということで、割合とするとそれほど変わってはいないようです。
- 事務局
- ・このグラフの元になっている高齢者の死者数は、16年が9人、17年が9人、18年が15人。25歳から64歳は、16年が12人、17年が20人、18年が15人で、高齢者は変わらなかったが、他の年代が増えたので高齢者の割合が低くなったものと思われま
- 会長
- ・そうですか。ほかにいかがでしょうか。
- C委員
- ・免許返納の状況についてですが、現在、どの年代あたりから返納がなされてどのくらいの件数があるのでしょうか。
- A委員
- ・昨年の返納件数は270件でありました。
- 会長
- ・このことは、これから非常に重要な点になってくると思います。特に高齢化が進んでくるわけで、その際、免許を返納すると県民に対して優先的にタクシー券や商品券を出しているところもありますが、県内で実際にやっているところはありますか。
- A委員
- ・小山市、鹿沼市で行っています。
- 事務局
- ・宇都宮市は免許の返納にかかわらず、高齢者の外出支援ということで、70歳以上の方にバスカードを交付しています。
- 会長
- ・対象年齢を75歳から70歳に変えたわけですね。それで得をしたという話を聞いたんですが、これは非常に良いことじゃないでしょうか。今後は是非、そういう施策を進めて返納件数を増やしてほしいですね。問題は、返納した後、どうするのかということですね。
- A委員
- ・もう一つは、タクシー協会でも返納した方に対し、割引する制度を設けようと検討しています。

- 会長
- ・それは返納した翌年だけでなくずっと死ぬまでということですか。
- A委員
- ・そういうことです。
- 会長
- ・そうですか。実際、返納した翌年は特典があるが、その後はないというのではあまり意味がないのです。
- 事務局
- ・中央警察署の場合ですと、返納に来られる方は月に5～6人です。しかも、ぼつんと個人で見えるのではなくて、本人が家族と一緒に来られる。一人で返納に来るのではない。家族が心配して一緒に来て家族がいるから大丈夫だといって返納します。
- D委員
- ・昨年は県内で270人が返納しました。
- 会長
- ・そうですか。270人。
- C委員
- ・データはとられているのですか。程度の差はあると思いますが、何歳ぐらいの方から返納に来ますか。
- 会長
- ・きちんとデータをとっていい研究材料になるんじゃないかと思いますね。
- C委員
- ・75歳以上の運転免許所持者が全国で283万人いるらしいのですが、男性241万人、女性42万人なんです。ところが、65歳以上とか55歳以上とかになると、どんどん年齢が下がるにしたがって、その差が小さくなっているのです。今回の死亡事故を見てみると、ほとんどが男性なんです。これから10年後、女性高齢者の事故がかなり増えてくるんじゃないかと思いますね。社会問題になる可能性が十分にあるのではないかと。そのときに、75歳を超えての免許返納率が男性と女性でどうなるか、地域別でどうなるかなどを見ていくと、これから大きな対策がとれると思います。
- 会長
- ・今の男性、女性だけではなく、家族と暮らしているのか、単独高齢者かによっても相当違うと思います。

- C委員
- ・ですから、返納者があったときに、どういう状態で返納していただいたのかということ簡単な聞き取りになるのかどうかわかりませんが、具体的な仕組みをつくって調べれば次の政策の参考になると思います。
- 会長
- ・それに合わせてですが、実績にはじまるのではなく、いつからですか、免許更新のときに70歳以下の優遇策ですね。認知症の試験をやってそれで強制的に返納させるという方針が出ましたが、これはいつからですか。
- A委員
- ・6月から施行される予定です。
- 会長
- ・来年の6月からなるのですね。自主返納ということと高齢者の免許（保持）ということは微妙な問題ですが、十分に心しておく必要があると思います。
- E委員
- ・3番にある交通事故の4つの状態別の推移の中で、歩行者及び自転車に乗っているときに死亡事故が多発しているが、どういうときに事故が起きているのかお聞きしたい。
- 事務局
- ・まず、歩行者の場合ですと、横断歩道のない道路を横断中に車にはねられるパターンが多い。自転車乗車中につきましても、本来一時停止の標識があるのに止まらずに出てしまうとか、道路を横断するのに進行方向から斜めに横断する際に後方の安全確認をしないまま道路に出たところで車と衝突して亡くなるという事故が多いような状況です。
- 会長
- ・相手はほとんど車ですか。
- 事務局
- ・そうです。
- E委員
- ・自動車の事故は乗車中ですね。
- 事務局
- ・そうです。
- 会長
- ・続いて、たとえば、高齢者が自転車に乗っているときに段差のところで転倒して死亡したものもこの中に入るのですか。あるいは、自転車と歩行者

が衝突した場合、歩行者が高齢者で、自転車が高校生で歩行者が亡くなったものも入るのでしょうか。

前にお話したと思いますが、平成7年から17年の間に歩行者と自転車がぶつかる事故が4.6倍くらいに増えているんですね。これは、これまでの自転車に対する安全の考え方が大きく方針転換し、道交法の改正につながったと私は認識しています。

その意味では高齢化が進んでくると、たとえば人が徘徊する場合や、動作のゆっくりした高齢者が横断歩道で、近づいてくる車に対する目測を誤って起こる事故が増えることも考えられます。今回、そうした実態を知ることが、高齢者の安全確保の上から重要になってくると思います。

- E委員
- ・もう一つ、今、交通事故防止ということで言うと、自動車よりも自転車に乗っている人が優先されるような風潮があり、たとえば大通りから路地に入るときに徐行していると、反対側から自転車が突っ込んでくるのが目立つんですね。事故が起きれば、どちらも大変なことになるわけで、そういう事故が多いことから自転車に乗る人のマナーをもう少し指導する必要があります。
- 会長
- ・今、E委員がおっしゃったような、自転車のマナー違反で事故が起きているということで、自転車に乗っている人が事故の第一当事者になるわけですね。おそらく相手が車であろうと統計上は第一当事者として、たとえば車と衝突して死亡したようなケースは現場ではどうなんでしょうか。
- 事務局
- ・いずれにしても、自転車と車が衝突したときに、どういう状態だったのか、どちらが原因者かということが事故統計上は重要になってきます。
- 会長
- ・そのときの第一第二当事者の判断はだいたい自転車の方が弱いから第二ということではないですね。
- 事務局
- ・はい、そうです。
- 会長
- ・そういう意味では、今、E委員がご指摘になったようなマナーの悪さが原因で起きた事故では、自転車が第一当事者として統計上も処理されるとい

うことですね。今、そうしたマナーの悪さが非常に問題になっているところでありまして、特に高校生を中心としてマナーが悪くなってきていることが10数年言われている。こうしたことが、高齢者や子どもの関係する事故の原因になっているんじゃないかと思います。

事務局

- ・第一当事者の年齢層別発生状況に関して「宇都宮市の交通事故」の13ページについて説明

会長

- ・これは確かに高校生が原因なのと、高齢者も原因者になっていますね。歩行中の方も数は少ないけれども、71歳から75歳も増えている。歩行者の第一当事者というの、先ほどお話があったように歩道でないところを徘徊とまでいかななくても歩いてしまうということでもよろしいでしょうか。

事務局

- ・そういうことだと思います。

E委員

- ・もう一つ、これは駅前、市街地もそうなのですが、今、自動車優先になっていて、自転車が安全に通れる自転車専用道路のようなものがない。(路面標示の)白線も消えていたりする。歩道も市街地になると狭くその中に街路樹も入っている。街路樹も20年も経つと1メートルを超えるものもある。何のための歩道なのか分からない。そういうところがあるので今後適正にするということがあります。それと環状線などの中央分離帯の街路樹の背が高いので、自動車がカーブしている場所を横断して右折・左折する際に、相手の車が見えないので危険である。緑地も必要なのですが、こういうことも考えていってほしいと思います。

会長

- ・今、ご指摘になりました問題、歩道にしろ中央分離帯にしろ、これは市役所のどの部署が担当ですか。道路維持課、公園緑地課ですか。

事務局

- ・道路維持課です。

会長

- ・私は、今、阿久津さんがおっしゃったこと非常に良くわかります。歩道にある街路樹は根元が盛り上がり凹凸ができてしまって、自転車の通行には良くない。もちろん、電信柱が歩道の中にあったりすることもある。この

会議では生活安心課の交通安全グループですが、そちらから今のようなご意見は道路維持課に伝えていただきたいと思います。いくつかの課にまたがるところは同じ市役所の中で言い難いところもあるのかも知れませんが、そうであれば、議会の質問にあげていただくことは安全の推進につながると思います。

- E 委員
- ・できたら今日の会議で話題に出たことを担当課に伝えてください。
- 会長
- ・是非伝えてください。宇都宮市の緑地化率はまだ低いですから、街路樹は冬は切ってよいのですが夏の時期は切りすぎても問題だと思います。安全と景観とをどう両立させるかということですね。ありがとうございました。
- F 委員
- ・単表の資料の最後で「その他特異死亡事故」の中で、手押し車というのがあるが、手押し車、徘徊についてこれは多いと思いますが、前回統計にあるかどうかわかりませんが、そこでお聞きしたいのと、手押し車は最近増えてきているかと思いますが、これは高齢者の部分につけるのか、それと最近流行った身体障害者の方の車なのか科学的にどうなのか。それと徘徊の伸び率なのですが、最近、高齢化社会になって施設とか地域福祉といって在宅の方が多くなるので、手押し車とか、徘徊の部分についてどうなっているのかいろいろ検討していかなければならないのでお教え願います。
- A 委員
- ・F 委員が言われる手押し車というのは、身体障害者としての車ではなく高齢者がよく使う歩行補助器で、そういう方が横断中に事故になってしまうのが多く、これはあくまでも歩行者です。たとえば、手押し車に反射材をつけてもらう活動も行いました。販売業者の方とお話して、買った人にワンポイントアドバイスをした上で反射材をプレゼントするという販売方法でお願いしました。
- 会長
- ・高齢者がいわゆる電動スクーターを使って事故にあったときは、統計上はどの分類になるのですか。
- A 委員
- ・発生事例はありません。もし事故が起こったときは歩行者のうちの電動スクーターという項目があるのでそこに入ります。歩行者の中に手押し車というのがあります。

- 会長
- ・車椅子はどこに入るのですか。
- A委員
- ・歩行者の中に入ります。
- 会長
- ・車椅子も例がないのですか。
- A委員
- ・ありません。
- 会長
- ・車椅子にしる電動車椅子にしるこれから増えてくると思いますね。
- B委員
- ・先ほどのマナーの問題で、これは提案なんですけど、先週の土曜日にマロニエプラザ周辺で宮っ子フェスタが行われましたが、その中で宇都宮市が自転車のまちづくりということでテーマの一つに掲げていますが、今年の10月に自転車のプロチームが結成されて、今回、同フェスタにプロの選手が来て自転車の基本的な乗り方からマナーのことまでいろいろ指導されていました。実は、そのチームの中には、そういったことを専門に教える方もいらっしゃるって、「どんどんやりますよ」と言っていたものから、学校とかあるいは町の中に入ってもらって自転車の乗り方やマナー向上のためにプロの方から指導してもらうことは良いことだと思います。
- 会長
- ・そういう意味ではヨーロッパでかなり普及していて、交通安全マナーを教えるもので日本語に訳されたものもありますし、これからこうしたものを広げていければ期待が持てると思います。今までは警察や生活安心課でやってきて、行政主体でやってきましたが、今後それに加えて民間の活力でもお手伝いをいただけるのであればお願いしたいと思います。
- D委員
- ・これはお願いになりますが、免許返納者に対して県として運転経歴証明書を取るのに千円かかるのですが、これに助成しようとして通るかどうかわかりませんが、予算要求しています。過去に交通安全協会で免許返納の促進をしたんですが、ある農村部の警察官ですが安全協会で返したらジャンバーを出しますといったらジャンバーをもらいたいというので客が殺到しました。免許証をもっている人が返納するにはメリットがないと来てくれない。宇都宮市の場合、商店街で返納者には買い物の際に5%引きにす

るとか、そういうところで協力してもらおうと小山と佐野，鹿沼でやっているのでも是非宇都宮市でも協力してもらえれば県全体に広がると思います。

会長 ・これについては全国的に見ますと，結構やっていますのでメリットのあるような形で考えてもらいたいと思います。

D委員 ・高齢者の運転免許証返納についてですが，あるお年寄りが免許更新に行つて手続きが終わったら家に帰れなくなってしまった。認知症なのかどうか分かりませんが，家がどこかわからないと言う。こういう運転者が実際にいるのが実態なのです。こういう人が原因で事故を起こしたら第一当事者になってしまいますし，県としてもその対策をいろいろやっております。

会長 ・市の方も生活安心課だけではなく，高齢福祉課などにも声をかけていっしょに考えていきたいと思います。
ちょっと先に進んで，まだご意見があると思いますが10ページの「今後の基本方針」ということでその説明と「道路見える化計画」について説明をお願いします。

事務局 ・資料Ⅲの今後の基本方針と「宇都宮市道路見える化計画」について説明。
姿川地区の交通安全対策について説明。

会長 ・姿川地区の要望について，これは「見える化計画」の中に入っているのですか。

事務局 ・入っていません。

会長 ・ということは，地域に住んでいる人たちが危険なところの改善を提案すれば，「見える化計画」に入っていなくても検討してもらえるということですね。

資料にもどつて，10・11ページの「交通安全対策の今後の基本方針」ですが，先ほどの説明に対しましてご意見・ご質問はありませんか。また，大きくは平成22年までの第8次交通安全計画や道交法の改正などを踏まえて，今後の方針特に高齢者，自転車の問題などに関して何かありまし

たらお願いします。

- G委員
- ・道路交通環境の整備について、これは関係機関・団体と連携してということですが、たとえば、生垣がはみ出していて歩道部分を狭くしているところがありますが、これを直接所有者に言うと反発されますし、どう扱ったらよいのかわからないのですが。
- 会長
- ・今おっしゃった生垣は、公か私で扱いが違いますね。
- 事務局
- ・ただ今、お話のあったような、樹木が道路に出ていて安全確保に問題があれば、道路管理者が所有者に対して、適正な管理をお願いしているところですが、ただ、それぞれ事情がございますしお願いを聞いていただけないこともございます。基本的には、地域の皆さんの声を聞きながら対応しているところです。
- G委員
- ・朝方、PTAの方や地域の方とどこが危険なのか調査したものが、PTAから教育委員会か生活安心課の方に出してあると思うのですが、とにかく生垣が歩道側に出ている交差点の角なのですが。
- 事務局
- ・それは危険マップでしょうか。
- 会長
- ・それをどこに出しているのですか。教育委員会ですか。
- G委員
- ・地元の各団体の会合で取り決めて出しているのです。
- 会長
- ・教育委員会なのか道路維持課か生活安心課なのか。それをどこで扱ってどういう対策を講じているのかお分かりになりますか。
- 事務局
- ・そういう場合は、それぞれの管理者が対応するのが基本ですが、たとえば、地域の方と行政が一緒になって環境点検というかたちで危険箇所などのリストをいただいて、それらにつきましては建設的に処理することにしております。実際に所管する部署で対応しておりますが、実際に相手方に指導できる部分と行政の側から指導できない部分もございます。

- 会長
- ・法律や道路構造令などどこで所管しているのか規定があると思うのですが、たとえば、道路上でストップサインが見えないところがありますね。
- 事務局
- ・そういう場合、警察の方でやっていただくこともございますし、それぞれの管理者が要望に沿って標識の管理などを行っております。
- 会長
- ・私もいまだにわからないところがありますが、そういうときは道路維持課や生活安心課に聞くことができますね。
- 事務局
- ・市の方でそういう情報を受けたときには、どういった対応ができるのか検討したうえで適切に対応させていただいております。
- G委員
- ・私たちが朝方立哨していますと、先ほどのお話の生垣が歩道側に出ているために自転車の人が車道に降りるわけです。その際に転んだりすることがあるものですから危険なんですね。
- E委員
- ・そういう場合は所管の道路維持課になると思いますが、きちんと担当課に伝えてもらえば、後で道路維持課の方から櫛淵さんのところへ話があると思います。
- 会長
- ・それもだめだったら困りますがね。
- G委員
- ・そういうことで、きちんとやってもらいたいと思います。近所の方も相手の方にお話をしたら大変な目にあつたとおっしゃっていました。
- 会長
- ・そういうことを個人で処理することは大変ですから、しかるべきところをお願いした方が良いでしょう。
- H委員
- ・何件かそういう事例はお願いしたことがありまして、信号が見にくいとか丁字路交差点で樹木の枝が伸びていて見通しが悪いケースなどで道路維持課にお願いしてやっていただいたりしております。やはり道路維持課にやっていただくのが一番だと思います。

- 会長
- ・この会議には道路維持課は出ていませんので、生活安心課の方から道路維持課の方へ伝えていただきたいと思います。
- E委員
- ・できればこの会議に参考人として道路維持課から一人でも出てほしいと思います。
- 会長
- ・これは来年に向けての課題ですけれども、交通安全に関係する部署として道路維持課も含めて出席していただくように是非ご検討いただきたいと思います。
- 事務局
- ・はい、わかりました。
- A委員
- ・基本方針の中で、高齢者向けの交通安全教育の取組みはなかなか難しい面があるのですが、高齢者の事故防止の観点から言いますと、皆さんもご存知かと思いますが、県警として現在、「危険歩行者への思いやりコール運動」を実施しています。これは、交通安全教育をあまり受けていない方が危険な状態に陥ることがある、徘徊というと語弊がありますが、路上で寝ころんでしまうとかそういう方を、近くにいる人がどなたでも力を合わせて交通事故を防止するために、警察に通報していただくという運動であります。
　　こういう運動は市民一人ひとりの協力・連携があって可能になるものであり、助け合いの運動ですね。これを進めています。
　　それと交通安全教育では、これを受けていない方にどう対応するかということで、高齢福祉課の所管ですけれども地域包括支援センターが高齢者に対してアドバイザーとして活動されているが、来年は地域包括支援センターと連携して高齢者の命を守る取り組みを進めたいと考えていますので宇都宮市のご協力をお願いします。
- 会長
- ・今の「危険歩行者思いやりコール」、これは自転車の人も含めてですが、110番通報していいわけですね。私はこのお話を初めてお聞きするのですが、どんどんPRしていただきたいと思います。せっかくですから一般の人に知られていないのであれば警察の方でも市の方でも大いに発信していただきたいと思います。

それと、先ほど高齢福祉課の話が出ましたが、道路維持課もそうですがこれからの会議に出ていただきたいのでご検討をお願いします。

B 委員 ・ 第 8 次交通安全計画に盛り込まれています「シルバーリーダー」の講習会が今まで開催されていないようですが、これも重要だと思いますので実施していく必要があると思います。

I 委員 ・ 今後も、高齢社会が益々進展していく中で、シルバーリーダーの役割は大きいものがあると思いますので、是非、講習会の開催について実施すべきと考えています。

会長 ・ シルバーリーダーとはどういうものですか。

事務局 ・ シルバーリーダーについて説明。

会長 ・ 計画策定後 3 年目ですので是非実施に向けて検討いただきたいと思います。

J 委員 ・ 道路交通環境整備の中の信号機設置について、設置の要望は多いと思いますが、一方でなかなか付かないのが実態です。設置の必要なところにもう少し設置できるような、設置計画などにもとづいて計画的にできるような手立てが取れないでしょうか。そして進捗状況がわかるようにすることが必要だと思います。

会長 ・ 昭和 4 5 年あたりが日本の交通事故発生数のピークで年間 1 万 7 千人が交通事故で亡くなっています。今は、5 千人余りですが、あの当時、人がひとり亡くなると信号機を付けて信号機ラッシュのような時期でした。それと信号機は 1 度付けると、それをはずすことは難しいようですね。

もうひとつ、今の J 委員のお話の関連ですが、いわゆる歩・車分離信号ですね、これは一定の根拠にもとづいて更新の時期に順次付けているわけですが、実際に信号の付いているところを見ても、たとえば駅東口などの広いところには効果がありますが、それほど広くない場所に付いているところでは横断するときには自転車などは分かりにくいし、混乱があると思います。

- A委員
- ・信号機の設置要望につきましては、昨年県全体で480件ありました。そのうち、設置できたのは予算の関係で60件でした。以前は120件ぐらいのときもありましたが。それで、この中には新設道路への設置分も入りますので既存の道路だけではありません。また、信号機設置の考え方は主に歩行者の安全確保の観点をもとに自動車の円滑な通行を確保できるように判断しながら設置しております。
- 会長
- ・歩行者優先ということですね。これからも交通事情をよく考慮した上で設置していただきたいと思います。
- K委員
- ・自動車の運転者と自転車の利用者の話が多く出ましたが、歩行者の側も自分の身は自分で守るという意識も重要だと思います。歩行者も、自動車はもちろん自転車とぶつかったりするわけですから、歩行者の側も自分の体に何か光る物を付けるなど、相手方にわからせることを徹底する必要があると思います。
- 会長
- ・交通に関しても、自己責任ということは大切なことで免許を持っていて交通ルールを知っている高齢者もマナーが大切でして、マナーを知らない高齢者にも問題があると思います。
それでは、いろいろなご意見ありがとうございました。お時間になりました。今日いただいたご意見は事務局で取りまとめまして来年の事業に活かしていただきたいと思います。
最後にその他で何かございますか。
- 事務局
- ・これまで年1回の開催でしたが、次回の審議会の開催についてお伺いします。
- 会長
- ・いままでは年度末に1回開催してきましたが、今日も皆さんから貴重なご意見をいただいたことでもあり、できれば年2回開催したいと考えています。社会の状況も変わりますのでそういったものを今後の方針などをもとに事業に反映させたいと思います。今回は関係各課にも参加いただいて開催したいと考えています。
それでは長時間にわたりましてありがとうございました。これをもちま

して審議会を終了とさせていただきます。

閉 会 （午後0時5分）