

第5回 行財政改革委員会 議事録

日 時 平成15年4月25日(金) 14時30分 ~ 16時50分

場 所 産業振興会館10階第4会議室

出席者 委員 秋山委員、飯田委員、大森委員、川崎委員、佐藤委員、
辻委員、三好委員、八木委員
市側 東山副市長、鈴木副市長、砂田総務局長、北條総合企画局長、
糊澤財政局長、河野教育長
事務局 木場田行財政改革実施本部参事、菊地行財政改革実施本部参事
三浦企画部長、長坂財政部長、田中企画調整課長
伊藤行財政改革実施本部主幹

議 題 (1) 川崎縦貫高速鉄道整備事業に関する検証結果について

(2) 行財政改革の取り組み状況について

公開及び非公開の別 公開

傍聴者 7名

議 事

伊藤行財政改革実施本部主幹

ただいまから、第5回川崎市行財政改革委員会を開催させていただきたいと存じます。私は、本日の司会を務めさせていただきます、総務局行財政改革実施本部の伊藤と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

会議に先立ちまして、若干のお時間をちょうだいいたしまして事務連絡などをさせていただきますと思います。

はじめに、4月1日付けの人事異動等に伴いまして、事務局側の顔ぶれが大きく入れ替わっておりますので、自己紹介をさせていただきますと思います。

なお、本市では、「助役」の職の内容を市民に分かりやすくするため、4月1日から「助役」を「副市長」と呼称することにいたしましたので、ご報告させていただきます。

それでは、鈴木副市長から順番にお願いいたします。

鈴木副市長

4月1日付けで、新たに二人目の副市長ということで就任いたしました、鈴木でございます。私はもともと川崎に縁があったわけではなく、外部から今回川崎の副市長ということで就任したわけですが、市政の発展のために全力を尽くしてまいりたいと存じます。また、本日のテーマであります行財政改革という、ある意味でいずこの市町村も避けて通れない最重要課題を扱っているわけでございますが、私はハード部門がどちらかと言うと専門でございます。市の発展、市民生活の向上のために限られた財源の中でいかに効率的に各事業を進めていくか、ある意味ではあたりまえの視点ですが、これが更に厳しく問われている時代になっているということを感じながら、ことにあたりたいと思っておりますので、よろしくご指導をお願いいたします。

砂田総務局長

4月1日付けで総務局長に就任いたしました砂田と申します。よろしくをお願いいたします。なお、行財政改革推進室がこのたび行財政改革実施本部と組織が変わりまして、そちらの本部長も兼務させていただいております。どうぞよろしくをお願いいたします。

北條総合企画局長

同じく4月1日付けで総合企画局長を拝命しました北條と申します。どうぞよろしくをお願いいたします。前任は臨海部の整備を担当しておりまして、川崎の税源培養を何とかできないかといろいろと努力しておりまして、今回はまた違う立場で行財政改革に携わっていきたいと考えておりますので、どうかよろしくをお願いいたします。

三浦企画部長

同じく総合企画局の企画部長を拝命いたしました三浦と申します。よろしくをお願いいたします。3月までは、財政局財政課長としてこの会議にも参画させていただいておりましたけど、この4月から15、16年度と当面は総合計画を策定するという大きな仕事がございますけど、今後ともどうぞよろしくお願ひしたいと思ひます。

菊地行財政改革実施本部参事

4月1日付けで、総務局行財政改革実施本部で主に内部改革を担当します菊地と申します。よろしくをお願いいたします。前職は健康福祉の方で、そちらが長かったものですので、何分これからの内部改革、人事給与制度も含めまして新たなところでがんばっていきたく思いますので、ご支援、ご指導よろしくをお願いいたします。

長坂財政改革担当参事

同じく4月1日の人事異動で財政部長を拝命いたしました長坂と申します。前任は財政

局の庶務課長ということで、この会議につきましては本日が初めてでございます。ひとつよろしく願いいたします。

伊藤行財政改革実施本部主幹

ありがとうございました。

なお、三浦企画部長は、別の公務の関係で大変恐縮でございますがここで退席させていただきますので、ご了承いただきたいと存じます。

また、本日の委員会の終了時間は概ね4時45分を予定しておりますが、会議が長引いた場合、東山副市长と砂田総務局長は、4時45分になりましたら退席させていただきたいと存じますので、あわせてご了承いただきたいと存じます。

次にお断り申し上げますが、本日の委員会につきましては、前回までと同様に公開とさせていただきます。マスコミの記者の方々の取材を許可しておりますので、ご了承いただきたいと存じます。

次に、事務的な確認をさせていただきたいと思います。

まず、本日の出欠状況でございますが、中島委員、野村委員、藤原委員、松本委員から、所用によりご欠席の旨、ご連絡をいただいておりますのでご了承いただきたいと存じます。

つづきまして、本日の資料でございますが、「川崎縦貫高速鉄道線整備事業に関する検証結果について」と「行財政改革の取組状況について」の二つでございます。

また、ご発言の際には、お手元でございますマイクのスイッチを入れてから、お話しさるようお願い申し上げます。

それでは、議事に入りたいと思います。これからの議事進行につきましては、座長の大森先生をお願いしたいと思います。大森先生、よろしく願いいたします。

大森座長

よろしく願いいたします。

それでは次第にしたがいまして進めてまいりたいと思いますが、議事に入る前に、前回の委員会の会議録につきまして確認したいと存じます。

会議録につきましては、事務局から事前に各委員にお送りし確認をいただきました。その結果、いくつかの修正要求があり、それを反映したものが本日お手元に配布されております。ご確認いただき、よろしければ、事務局において公開の手続きを進めていただくといいことではないでしょうか。

異議なし

大森座長

それでは、事務局において会議録の公開の手続きを進めていただきたいと思います。

それでは本題に入りたいと思います。

はじめに、事務局から先日公表された「川崎縦貫高速鉄道線整備事業に関する検証結果について」の考え方をご説明いただきたいと思います。その後、委員の皆さんのご意見を伺いたいと思います。

木場田行財政改革実施本部参事

資料に基づき説明

大森座長

ありがとうございました。それでは、しばらく今のご報告につきまして、自由にご質問なりご意見を述べていただきたいと思います。

川崎委員

一つ質問があります。選択肢で になった場合、必要な調査を続けていくことになると思いますが、この場合各年度ごとに、どれくらいの支出を予想されているのか、教えてくださいたいと思います。

木場田行財政改革実施本部参事

事業をやるという前提で今まで進めてきていますので、精査をしているわけではございませんが、基本的な調査については終わっております。2番の選択肢と言うのは、財政状況等が良くなるまで、それが何年かかるかわかりませんが、そこまでの延期と言うことでございますので、その延期の間中はある意味で最小限の調査は継続していくということでございます。具体的に金額は想定できておりません。

川崎委員

日本人の癖として「先送り」があるので、 を選択しがちなのではないかと、私は予想します。そうなったときに、ただだら支出が続いてしまうことに心配の面があります。

佐藤委員

この検証結果を拝見しますと、非常によく分析をされているのではないかと、このように思います。ただ、問題はこれがどういう形で市民に理解をしてもらえるような形で展開できるかというところだと思います。もし、この結果で、これがアンケートの前段階として、市民にきちんと理解されて返ってくるとすると、市民の理解のしかたが問題になってくるだろうと。そうすると先ほどのご説明では、抽出された市民のところ、あるステップをおいてこの今日の検証結果をコンパクトにまとめたもので説明をしておくと、それでその結果を市民の答えとしてはねかえすというステップを踏むと、こういうお話なんです、

もしそうだとすると、これだけの内容のものを、十分に理解してもらおうということは、かなり難しいだろうと思います。努力をされているだけに、非常に緻密でもあることだし、非常に詳細にわたっているわけですね。コンパクトにまとめるということは、どういう形でコンパクトにまとめるのかということも一つ問題になると思います。例えば 26 ページに想定される 3 つのケースと今後の課題と言うことで、1、2、3 と、これがフレームになってコンパクトにまとめる下敷きになるとすると、もしこの内容だけを見て、しかも、これがコンパクトになった形で、市民判断のベースになったとすると、ちょっと問題があるのではなからうかと。例えば 1 番の事業継続することになった場合というのは、これを見ますと事業継続した場合には、大半の文言が、現在の行財政改革プランよりももっと厳しいことをいろいろやらなくてはいけないよ、ということがいろいろ羅列されている。ですから、かなり厳しくなるということが、非常に文言では強調されていると思うんですね。では、継続する場合、例えば 19 ページなり 21 ページにいろいろなまちづくり効果とか経済波及効果とかがでますよということは、ほんの 2 行程度しか書いていない。むしろかなりネガティブな文言がかなり全面にでているなど。反対に、3 番の中止することになった場合については、これは現在の行財政改革プランで進めている話は、これ以上いかにしてもやはりやるんだということは、あまり書かれていないと。むしろ、これによってまちづくり効果がこれだけ出ますよということも書かれていない。ですから、私は前提としてお話し上げているのですが、もしこれが下敷きとなったコンパクトな表現をすると、もっと客観的な表現をしないと、本当に市民の理解と意見を求めることは難しい面もあるのではないのかなと、こういう解釈をします。以上です。

木場田行財政改革実施本部参事

特に 26 ページの 3 つのケースということでございますけど、今ご報告をしましたとおり、検証の内容としてひとつは、需要予測とか事業費の見直しで、当初の計画よりも見直しをした結果、事業費については削減ができていたりとか、その結果として収支計画がどうなったのかという点と、2 点目が財政状況についての分析ですが、それは非常に厳しいものになっているということと、3 点目が駅周辺整備の概算額とまちづくり効果がどの程度期待されるのかということと、それから現行計画の中でまちづくり効果も含めて鉄道事業をやる効果について検証してあります。したがって 25 ページまで、あるいはその前のページが検証結果の概要ということになっておりまして、基本的には検証の内容についてコンパクトにまとめているということでございます。

26 ページについては、仮にそうした選択をすることになった場合には、こういった課題がでてくるのかということ、むしろ今後の問題としてそれぞれの今後の課題を整理するというように書いております。したがって先ほど申し上げた、かなり厳しい財政状況の中で鉄道事業をやるということについては、やはりこれくらい厳しい見直しをする必要があるということ、財政状況の分析の結果として述べさせていただいているということで

す。それから2番、3番についても、トータルとしては改革を今のプランにしたがってやるというのは前提条件でございまして、そういうことは1, 2, 3に共通することとしてやっていくということで、それを前提として、なおかつそれでも今の厳しい財政状況の中で、どのようなことが必要になってくるのかということと、仮に中止することになれば、ここに示してありますように、鉄道をひくことによる効果は期待できなくなるということで、それ以外の特に鉄道不便地域の改善等につきまして、どのようなことを考える必要があるかということを中心にまとめたということです。

今、佐藤委員からのご指摘もありまして、我々としまして、特にアンケートの調査票のつくり方にしましても、先ほど申し上げましたとおり、それぞれの市政だよりを差し込むということと、このレポートに書いてありますような地下鉄をやることによるメリットですね、それと地下鉄をやることによる財政の問題も含めて、負担がどうなるかということと、最終的には佐藤委員がおっしゃるように、メリットとデメリットを同じ項目にするということで、それを基本的に、ただ1点だけは、その財政状況が非常に厳しい中での地下鉄事業であるということは紛れも無い事実でございますので、その点は逆に正確にお伝えしないと、財政状況が豊かな中での鉄道事業と、効果は変わらないと思うのですが、今の財政状況が非常に厳しい中で地下鉄事業をやるということでございますので、その効果と状況の報告を、項目までセットして、なるべく予断を与えないような格好で、しかし事実は正確に伝える、というようなアンケートのつくりをしたいと思っております、そういった格好でつくっておりますので、これについては来週、委員の皆さんにもお伝えできると思います。その点は十分注意してやりたいと考えております。

佐藤委員

今の件、確かにおっしゃるとおりで理解しますが、やはり分析あるいは検証が精緻であればあるほど、市民の皆さん方に徹底できるかということ、私は1万人の皆さんが本当にそれを理解していただけたとは思えないんですね。やはり最終的に1, 2, 3に分かれたときにコンパクトにまとめた中から選ぶ方がパーセントとしては多いのではないかと。ですから、その前後にいろいろ詳しい分析の内容をやっても、非常にコンパクトな最終のところでは判断される方が多いのではないかと。それが市長の最終判断につながるならば、きちっとした形をとってしかるべきではないかと、こういうことでございます。

三好委員

今の佐藤委員の問題にもつながるのですが、具体的なアンケート調査の手法ですが、まず回収率をどのくらいに設定しているのか、数字ありきというのはおかしいのですが、目標数値として、どの程度回収率を見込んでいらっしゃるのか。それから、調査員が訪問協力依頼とありますが、どういう方がいらっちゃって、どういう依頼をするのか、協力依頼のやり方によっても返事の仕方が違ってくると思うので、その辺のお考えを確認した

いのと、それから、それなりの説明文書になるという印象をもったのですが、その場合に、この点について質問したいという場合の、受け皿といたしますか、そういう対応はお考えなのか、その点をお願いします。

木場田行財政改革実施本部参事

回収率については、ひとつは、実際にどの程度市民の皆さんがこのアンケートについて関心があるのかということもございまして、なかなか目標をいうことはできないのですが、この間のいろいろな調査で見ましても、回収率を上げる方法として、今回も調査員が配布して、それを回収するという方法をとりましたので、なるべく回収率を上げたいと考えております。事務局の希望としては70%程度いけばいいかなと思っております。ただこれは、ある意味ではやってみなければ分からないという状況がございまして。

それから2番目の、依頼方法ですけど、調査自体は民間の専門業者に委託をしております。したがって、そこの委託先で調査員を募集して、聞いたところでは、川崎在住の方が多いのではないかということですが、これについては身分証明書を持たせまして、これは川崎市の依頼を受けて、地下鉄についてのアンケート調査を行うものであるとはっきりと示しながらやるということと、調査対象者については、事前に市長の名前で、調査対象になったということで、はがきを出しますので、そのはがきがいったところを訪問するというので、これは市の調査としてきちんとやるということをお知らせした上でやるということですね。

それから3番目の質問にもかかわりますけど、この調査票の具体的な中身については、ひとつは受け皿としてアンケート調査会社が調査員との連絡も含めて専用の電話を設けて、そちらに連絡を取ってもらうということと、もうひとつは市のほうでも専用の電話を2つ開設いたしまして、これは毎日夜8時くらいまでは残りますし、土日休日も質問内容が、市政だよりとかアンケート帳票の内容がわからないという場合には、市の方に問い合わせをしていただくということで、われわれ行財政改革実施本部の職員と、詳細な事業計画に関する我々では答えられないものについては、交通局の職員も待機をされていて、内容についてはそちらが答えるという対応を取りたいと考えています。また、調査員はこの調査が、地下鉄事業という大きな課題についてやる調査ですので、調査票とか市政だよりをよく読んでお答えいただきたい、なるべくご協力いただきたいという願いをしますけど、内容については、市のほうにお問い合わせをいただいて、内容のわからない点については対応するというので、調査員が変に誘導できないしくみになっております。

飯田委員

市民が地下鉄を利用する場合、それが市営地下鉄なのか、営団地下鉄なのかということは考えないで、地下鉄という便利なものというそういう利用をしていると思います。というのは、この地下鉄の計画ができたというのが、1990年代のことですね。計画という

か要望がでたのが、川崎市の財政状況が非常に良かった時代だったのですが、「これも欲しい、あれも欲しい」という市民要望のひとつとして、でてきたと記憶しています。今、この地下鉄の問題が、市の財政状況が非常に厳しい中で問われるわけで、その手法としてこのアンケートという手法をとっているわけです。そういう意味では、非常に緻密で、ずいぶんご努力された結果がでて、最後の想定される3つのケースと今後の課題ということで、3つのものをだされている。ちょっと不公平であるというご意見も一部にはあるのですが、これくらいのことを、市民自身が担っていくという、負の部分も担うということも含めて知る必要があると思います。私は嘗て地下鉄がやってくれるのであれば、本当にうれしい、そういう恩恵だけを受けるのであれば、とてもいいと思うのですが、状況はそうではないということなので、厳しい財政状況の中で、私たちが担っていくというそういうところを自覚する必要があります。

ひとつ気になることというのが、行財政改革プランのなかで、地下鉄というのは別枠ということで載っていなかった。今回これが、数日前に記者発表されて、今日私たちもこうして手にするのですが、これが5月1日に配布されて、そして、そこで市民が判断するというので、市民レベルでの討論、議論がちょっと時間的には足りないのかなと、私はちょっと感じます。すでに、そんなのは議論があったということもあるとは思いますが、ここまでしっかりとした市民部会と専門部会の報告書をもとにした、川崎市の検証結果がでてからの期間がちょっと短いという気がします。決まったスケジュールがでていますので、どうするということとはできないのですが、私たちとしては、こういうことについて、市民レベルで積極的に意見を交換して、いくということが問われていると考えております。最終的には、5月20日ですか、1ヶ月無いわけですね。そういう意味では、少ないのかなというのが、感じるところです。

それとやはり、これからのまちづくりを考えていくにあたって、便利であるけど、環境に優しい地下鉄と言う部分もありますけど、やはり緑を保全していく地域、そういう中で、まちづくりに与える影響も非常に大きいので、ただ単に今までのように、にぎやかになって、そして、そこに便利さが加わればよいという視点を、別の視点で、持続可能な地域づくりのような、そういうものを含めて考え直す時期に来ていると思いますので、そういう意味ではいろいろな視点を、このアンケートの中に込めて、私たち市民としては、そういうことを含めて投票し、自分の意志を表明していく、そういう機会があればいいなと思います。

それと、もうひとつ、1万人という区分が、どういうところから1万人というのがたのかわからないのですが、ちょっと多いのかなという気がしないではないです。というのは、アンケートとして整理の仕方も難しいというところもありましょうし、適正な規模、住民投票ではございませんから、多いだけでいいというわけではありませんし、2000から3000人というような数、少しちゃんとした数で意思が見られると聞いておりますので、1万人がちょっと多いのかなという、これは感想ですけど。でも、より緻密な意見

を聴くことができるということなのかもしれません。

それと、他の自治体がやっている公営の地下鉄に学ぶ必要があるということです。事業でどれだけ儲かっているのか、あるいは赤字なのかということが物凄く大事なので、いろいろお話はあったのですが、もう少し詳しいことが分かれば、どれだけ需要予測をしたのだけれど、どれだけしかなかったとか、聞くところによると横浜の例などはマイナスの面がでている。開発と一緒に組み合わせた例のようですが、ちょっと教えていただければうれしく思います。

大森座長

まず、このアンケートの時期でございますけど、時期がこの時期に設定されているのはどうしてなのかという、そういう素朴な疑問が生じますので、それについてどうお考えなのかというのがひとつと、1万人という数の根拠というか、それについてご質問ができましたが、最後の論点については、私も恐縮ですが発言させていただいて、それについてお答えいただきたいと思います。先ほどご報告がありましたように、大都市における公営地下鉄はほとんどが赤字です。神戸がちょっと違うケースなのかなと思います。それで、図1で、これは全線整備の場合の財政負担でして、今他の都市で何が問題点かといいますと、実は、この区分のうち企業債の部分なんです。これが後の経営に非常に重荷になっておりまして、それがひとつの背景と、もうひとつは利用者が減っているという、この2つになっているわけです。それで川崎市の場合は既存の枠組みを前提にしながら、しかも市の一般会計が非常に厳しいですから、市の一般会計はこれまでの枠組み以上には絶対にだせないと、これだって大変だと。そうすると頼りになるのは国だというご報告ですが、国もそんなに出すとは思えないんです。そうすると、全体の起債償還ベースを見ますと、これは事業体が会計でやるわけですが、これだけ負担を背負うわけですよ。川崎についてこれが実際に運営された場合に、黒字になるというのは、簡単に理解できない、私には。おそらくそうなるものと計算されていると思うのですが、その枠組みで他のところもやってきてみんなひどいんですよ。毎年赤字が出つづけているんですよ。累積赤字が先ほどのようにトータルで2兆数千億となっているんですよ。ですからこの枠組みを変えないと、もうできないですよ。地下鉄事業は。ですから、今回の検証結果でも厳しいのですが、これでやったら、地下鉄の事業体が、どういう経営形態になるかわかりません。経営形態についても、検討の余地はあるかもしれません。それにしても、これで出来ると、川崎市でできるというのが、どうやって説明できるのかと私には思えて、今回の検証でもそのことには触れていない。今飯田さんがご指摘のように、他の市がこれほどに悩んでいることについてですよ、それについて川崎は打開策があるんだと、もっばら国のほうに補助金を求めるんだという話で、仮に乗り出すなんて考えられないんですよ。普通に素人が考えても。飯田さんが折角いいご指摘をされましたので、これについても、私は全体を読んでみて、まだ全体が非常に甘い書き方なのではないかと、市民にそのことを伝えて判断いただかな

いと、後々非常に禍根を残すことにならないかと、非常に心配があるものですから。その、飯田さんのご意見にのせていただいて、どのようにお考えになったのかといことをお聞きしたい。

木場田行財政改革実施本部参事

まず、5月1日からアンケートを実施することになった経緯についてですが、これは議会の議論のなかで、地下鉄事業についての国の16年度予算に対する要望が、6月に行われるというのがひとつの、これは絶対的な条件ではないのですが、そういう時期があるということで、6月ごろには市長としての判断結果を示したいというのが、昨年の暮れにございました。そのなかで、検証をしていかなければならないということになりまして、本来はもっと早くその検証結果ができれば良かったのですが、ここまで来たというのは、ひとつには15年度予算編成がありまして、その中で大きく財政をめぐる状況が変わってきていると、先ほど申し上げました125億円の減収ということとか、あるいは国のほうでも経済財政諮問会議ですか、そこらへんの動きもありまして、そういった要素をこの検証結果の中に入れる必要があるということで、予算編成の推移を見ていたということもございます。それから検証作業が、特に需要予測とか、事業費の見直しについては、両部会からいろいろなご意見をいただいたということもありまして、それを見直すことが必要になってきたということもありまして、今日になったということです。

飯田さんがご指摘のように、本当はもっと時間をとってやりたいのですが、そういう中での検証であったので、これを更に今日の内容も含めてコンパクトにしてということで、佐藤委員からもでましたが、これを分かりやすくするというのは、至難の業でして、非常に苦労しておるのですが、わかりやすくしたように見せて、実はそれが正確に伝わらないという不安もございます。なるべく正確に伝えることを旨として、検証結果のレポートをつくってきたということで、あとはグラフなどを活用して、多少分かりやすく、あるいは誰がどの部分を負担するかという表にしても、市民がなるべく分かりやすくしたいという趣旨です。今最終的な市政だよりの原稿が出来上がりつつありますが、なかなかそのところは苦労しているということで、時間が短いというのは、そういう事情によるものです。

1万人という数については、われわれも統計的には2、3千人いれば十分に市民の方のこれに対するご意見を、1パーセントの誤差内外で把握できると考えており、もっと客体が少なくても誤差は少ないと思いますが、ひとつは区別の状況を見たいということで、1区あたり1000人を求めるということで、先ほどの話ではありませんが7000人を回収目標としますと、1万人を対象とすれば7000くらいは回収できるのではないかと思います。そのようなかなり多めの数になっているということです。

大森座長

これにかかる経費というのはどのくらいなんですか。

木場田行財政改革実施本部参事

今年度の予算としては1300万円くらいです。

余談ですが、住民投票に比べれば、まず1桁以上違う。住民投票はやはり3億、4億という金額がでていくと思います。

それから、他の自治体の状況ということですが、そのようなご指摘を受ければ確かに他の都市の状況、座長からもでましたとおり、それをもっと詳細にといいますか、それはほとんど書いていないものですから、それを出すべきであったかなと思います。ただこれについては、今日の新聞記事もあったと思うのですが、地下鉄に関する市民の皆さんの不安感みたいなものは、確かにほかの自治体の地下鉄が必ずしも経営状況が良くないということがあって不安を持っておられる部分もあるだろうと思います。手元に、ひとつのレポートは持っているのですが、これは最終的には後ほど確認しますが、今のレポートとしては、ひとつは全体の累積赤字が、地下鉄をやっている都市が東京を含めて9都市ありまして、そのトータルで累積赤字が2兆3000億円です。ざっと言いますと、札幌が3920億、仙台が913億、東京が5612億、横浜が2400億、名古屋が3905億、京都が1680億、大阪が2371億、神戸が1098億、福岡が1555億と、これは平成12年度の経営状況ですけど、これはもちろん運賃収入が伸びていけば、解消を目指して各自治体ともがんばっているわけでございますけど、ひとつの数字としましては、そういう数字があって、地下鉄事業については、どの自治体も非常に厳しい状況にあって、だからこそ、国のほうでも一定程度そこらへんについてどうしようか、ということが検討されているとは聞いております。他都市の状況については、詳しい状況をご説明できなくて申し訳ないと思いますが、知りえている事実につきましては、そういう状況でございます。

秋山委員

今回のアンケートにつきましては、市長にとっても、市民にとっても大きな決断をすることになると思います。また、アンケートという手法の難しさにつきましても、今いろいろご指摘ありましたようにある中で、多分ポイントは正確な判断材料の提供をしたうえで、なるべく正しい判断を積み上げていくということだと思います。そういったときに、今日もう一度改めてこの資料を拝見して、すごく違和感を感じる部分が一点ございまして、それは、3つのケースということで、選択肢を出していただいているのですが、佐藤委員のご指摘のとおり、多分私も、いただいたらこの部分を見て、この中から選ぶと思います。ここに書いてある文章のニュアンスから、私はこれがいいかなというような答え方をするんだろうなと思いながら読むとですね、いろいろと分析をしていただいて、私が理解した内容と、ここの3つの選択肢がどうもじっくりこない。具体的に申し上げますと、2番目の延期の事例ですけど、仮に財政状況が良くなるまで延期すると書いてありますけど、このいろいろなデータを拝見すると、これは5年や10年先の話ではない。もっとも

っと先の話になるだろう。ということは、20年とか30年経たないと今のところ、少なくとも改善が見込めないような、その条件に対して、延期をするということは、逆に市民の立場からしますと、どうせやれないことであれば、早く代替案を考えて、もう少し違うやり方を早くやってもらいたいと思うんですね。その辺のところがこの選択肢を見る限りは、前の分析とここに書いてある選択肢から文章として読んで受け取るニュアンスがずいぶんギャップがあるように感じます。うがった見方をすれば、2番に誘導したいのかなと読めなくもない。そうであるならば、正確に伝えて、正確な判断を求めると言うことであれば、延期という選択肢についての説明、若しくは中止についての選択肢の説明を、もう少し事実として財政状況がよくなるというのは何年先なのかとか、どういう条件が整えばそれが可能になるのか、というようなことまで踏み込んだ表現にしていきたいと思いますというふうに思います。

大森座長

二番目は、これはいったん中止してある条件になったら、再検討するというふうにも読めるんですね。限りなく3でしょ。ただ、なんとなく読んでいくと、1も3も選びにくいな、では2と。これはやらないということですよ。2と3は実質的にかわらない。ただし選択肢は多い方がよいので、考えられる選択肢が3つあると。ただどう見ても2は難しいですね。この判断は。これは、いったん今の事業をやらないと決めておいて、ある条件が整ったら、この事業について改めて再開するかどうか考えるということですよ。だから中止なんですよ、2は。そうとしか読めないんですよ。

八木委員

私は川崎市民として、地下鉄の計画があったときには、沿線地域の活性化だとか、鉄道不便地区の解消だとか、確かにそのとおりだし、いいことばかりでありましてですね、これについて、当然賛成だと考えました。しかし、その後、市の財政状況が極めて厳しい状況に陥って、なおかつ、3年後には財政再建団体にまで陥る可能性があるということで、こういった行財政改革プランができたわけでありましてね。そういう中で、確かにあれば間違いなく便利だし、地域の人たちには喜ばれるだろうと思いますけど、しかしこれをやることによって、今でも負担がかなり厳しいなかにおいて、それ以上に、今以上に市民に負担をかけなくてはいけないという状況について、やはり市民の方にお知らせし、それでもよろしいですかというアンケートは、私は結構であると思います。つまりこうした手法をとるのはもっともだと思えますし、このアンケートの中身そのものも、私も素人ですけど、これだけでも、大体感じ取れる。判断できるのではないかなと私は思います。あまり精緻にいろいろなことをやってしまいますと、かえって判断に迷うと思えますし、そして、2と3が一緒だということであっても、3は明らかに止めますよ、2の場合は財政が好転したらということで、確かに私はそのとおりだと思うんです。今の行財政改革を

肅々と進めて、3年後に建て直しとか、そういうことに目安がつけば、その中でまたやればいいんだし、また、なかなか景気の回復と言うのは3年とはいかないのかもしれませんが、何年か後に明るい見通しがたった時点でもう一度ということであっても、私はよろしいのではないかと、こんなふうに思います。

木場田行財政改革実施本部参事

このところは、我々も非常に悩みながらつくった部分でございまして、書きようによっては、八木委員は精緻に書くとおっしゃいましたが、これ以上書くと、市民の判断に委ねるという部分がなくなるのではないかと。つまり、ある意味で、秋山委員や大森座長からもこういうふうに読めるのではないかとご指摘があり、秋山委員からはもう少しそのところをきちんと書くべきだというご意見だったのですが、それが財政状況が非常に厳しいというのは述べてきておりました、それは事実で回避できない課題でして、そのところの読みようによって、ある意味では市民の解釈の余地を残さざるを得ないという感じをして、まったく八木委員のおっしゃるような悩みを持ちながら、一定程度は今まで述べてきた中で理解をいただきたいということで、3つの選択肢、いきなりここで今の時点で完全に止めてしまうという選択肢に、もうひとつこれは市長も言っていることですが、今の市民の気持ちにじっくりくる選択方法として、今のこの厳しい財政状況の中ではできないとすれば、今この瞬間に決断をするのではなくて、もう少し、それが仮に厳しいことであるかどうかはあったにしても、もう少し財政状況の推移を見て、本当にできる状況ができるかどうか、事業スキームの大幅な改正も含めて期待できるのであれば、その余地を残して、3つ目の判断と言いますか2番目ですけど、それを残したということでございます。ある意味でいえば、このレポートをそれなりに、最初から読んでいただいた人の最後の受け取り方によって、をしていただく余地を残してあるということで、ご理解をいただければと思っております。

大森座長

2番は少し細かいことになるのですが、仮に市民の皆さんが2番に相当ご意見がでて、市長もそうしようとするとして、すでに事業をやるうとしていろいろと準備してきています。それを凍結というか止めなくてははいけないでしょう。そのままの形で凍結状態が続けられるんですか。テクニカルな話として、2番の選択肢は、一回どこかでこれは止めると考えておいて、改めて解除しないと、2番のテクニカルな問題は解決できないのではないかと思うのですがね。素人考えでも、それができるということを前提として、これは市民の皆さんにはそういう細かいことは言っていないんですが、これは実務的に非常に大きいでしょう。2番の選択肢をやるとすると。これは事実上いったん止めて、清算した上で、改めて経済状況を見て、地下鉄のことは再検討するという一種の解除条件付でやるならいいのだけど、そうしないまま、これを持続的にするということが出来るんですか。

佐藤委員

私どもが聞いておりますのは、今先生のおっしゃった内容なのですが、運輸政策審議会の認可が下りたものを、かなり先まで、5年、7年、10年もなんていうことは、これはほとんど出来ないとおそらく数年だろうと聞いているわけです。そうすると数年の間現在いろいろと作業が進んでいる、相互乗り入れの問題とか、軌道の幅の問題とか、そういったことを検討しながら数年延ばすということは実質可能だろうけど、完全に一旦切って、一旦中断してしまうことは、出来ないんだと言う話も聞いておまして、ぜひそこらへんの実態も知らせていただきたい。特に、この国の予算は分捕り合戦になっていて、実際には仙台とか福岡とかが相当短兵急に、川崎が降りたら喜ぶところもあるとも聞いていますので、そのこのところも聞かせていただければと思います。

砂田総務局長

先ほどから、2番の選択肢の現実性があるのかという、例えば秋山委員からは、財政状況がよくなるまでと表現してあるけど、少なくともこれまでのレポートを読む限りにおいて、安直に財政状況が良くなるという展望はしていないのではないかという議論もございました。あるいは座長からは現実的に可能なのかということでしたし、佐藤委員からは、いろいろな情報によれば、そんな簡単ではないのではないのかというお話もありました。

まず、秋山委員のおっしゃった部分、確かにご指摘のとおり検証する中でかなり悲観的な事実が多いというのも事実でございまして、今回客観的に検証するという中で、ひとつ大きなポイントは、実は不確定要素がかなりあります。不確定要素は不確定要素として、きちんと明示するというのが今回のレポートのひとつの大きなポイントなのですが、それが現実性があるかどうかは別にして、例えば財政状況、経費の問題、重要予測についてもかなり厳しく見たつもりですが、必ずしも将来的に好転しないとも言えない部分も若干残っている。あるいは、2番の選択肢の中で可能性として大きいあるいは期待したいというのは、補助制度、国の鉄軌道系の事業に対する仕組みが変わるといえることがあれば、現実味が出てくるのかなと。確かに、その件についてどの程度具体的にと言いますと、なかなか我々も具体性がどの程度あるのか保証できないし、非常に自信の無い部分でございまして、そういう可能性としてはありうるだろうということでございます。それから、座長がおっしゃった部分と佐藤委員のおっしゃった部分で、実はこの間最終的に決断をした後で、国のほうとも、あるいは運輸政策審議会との関係について調整に入りたいと考えておまして、結論あるいは見通しについて具体的に現段階では持っておりません。ただ、我々の方で今まで聞いた状況の中で、若干状況は違うかもしれませんが、大江戸線がオイルショックで一時凍結という状況があったり、あるいは他都市でも一時休止という状況があったという路線がいくつかあったというふうに聞いております。ただそれが、どの程度の期間なのか、というのがひとつの大きなポイントになると思います。秋山委員がおっしゃっ

たことに絡んで、10年、20年、という休止とは言えないという議論もでてくるかと思いますが、残念ながらその部分を具体的に国のほう、あるいは運輸政策審議会との関係で、どの程度延ばす、あるいはどの程度なら可能というところまでまだ詰めが出来ていないというのが現実でございます。

大森座長

そうすると、本格的な景気回復による市税収入の増加が安定的に見込めるようになるなど、と着工の条件を書いておりますが、それと今のような運輸政策審議会等、国の方もいろいろと支援したいと考えてきているわけでしょう。それで仮に数年なら考慮の余地もあるのだろうけど、この条件だと数年かどうか、全く分からない。これ誰が読んでも数年先に条件が整うとは読めないから、これは、国のほうから見れば川崎はこれは止めなんだと、これはもう明らかにそう読めますよね。こんな無責任な言い方があるのかと言われないかと、こういう表記を取ると、本格的な景気回復が進むまではというのはね、こんな風にして国のほうがうんと言うだろうか。ということが心配なものですから、しつこく言っているんです。

木場田行財政改革実施本部参事

若干、売り言葉に買い言葉ですか、国の方に対していわば無責任ということ以上に、これは市長が言っていることですが、地下鉄事業の事業主体は川崎市という自治体でございます。その中に運輸政策審議会として考えるべきは、というかたぶんそうであろうと思いますが、川崎市の地下鉄は事業主体は川崎市ですが、運輸政策審議会、国の方の考えは、これは明らかに首都圏の鉄道網整備の一環としてやるということでございます。したがって、そういう意味からも国の判断が必要でしょうし、それから、国も補助金を出しますので、そういう意味では、国の一定の判断があるだろうと思います。ですから、その部分については、国が関与できる、あるいはすべき部分なのかもしれません。しかし、最終的にはこの事業は、川崎市が自治体として、特にこれは公営地下鉄でございますので、建設投資から運営まで川崎市が自治体として最終的に担っていく事業であって、したがってそこには巨額の、先ほどご説明したような川崎市民の税金が投入されるという事情がございます。したがって、その川崎市が今このような財政状況にあるということについて、それは、一定程度の留保条件を今持たざるを得ないと言うのは、自治体の長としても、自治体自身としても、当然あるべき判断であって、この状況が、確かに何年ということは言っておりません。市長は、会見の中では、少なくとも今行財政改革をやっておりますので、行財政改革の推移を見たいと、財政状況に大きく係わることでありますので、推移を見たいと。その他客観的な状況がここにあるように市税収入の動向とか、国のスキームの変更というものがありますので、そういった状況というものも見たいと。したがって、少なくとも4年から6年は様子を見たいと会見の中では言っています。6年というのは、改革期間の初年

度が終わりましたので、6年という数字を出していますが、その間見たいと。川崎市が事業主体としての今その状況にあり、その最終的な判断を、最終的にこれを止めてしまうという判断の前に、その状況を考慮して、市としての事業主体としての意思決定をするということは、市長もそう言っておりますし、私も無責任な態度であるとは思ってなくて、それは今後最終的に国との調整が必要であれば、国との調整をしていく必要があると思っております。

そういう意味で、今砂田局長が申しました、他都市でも事例が無いわけではないということで、全く可能性がないものをここに提起しているとは考えておりません。

秋山委員

今お話をお伺いして、ということであればなおのこと、今回の市民アンケートの位置付けみたいなものが前から気になっているのですが、市長さんが市を良い方向に引っ張っていくサポート材料に使っていただきたいと思うんですね。そうであれば、もちろん市民アンケートというのであれば、市民の方の判断を仰ぐということではあるのですが、もし本当に文字通り市民の方の判断を仰ぐということであれば、まさに飯田さんがおっしゃっていたように、お金と時間をかけてでも住民投票でやるという手法もあると思うのですが、今回は市長さんのサポート材料として使っていただけたら良いのではないかなと思うんですね。そうであれば、国の補助金との関係で、市民もこういうことで押してくれているんだから、そういう状況まで分かった上で見直しましょうと言ってきているんだというような形で結果をだせる方がいいのではないかと思います。結論的には、先ほど八木さんがおっしゃったような形で、この3つの選択肢でもいいのですが、もう少しポイントを絞って、例えば、今は一旦中止というか、休止にしたいんだけど、市民の皆さんどうでしょうかと、今こんな状況なんです、イエスかノーか、そんな聞き方でももしかしたらよいのではないかと、今日の議論を聞いて思いました。

辻委員

改めて読みますと、いろいろなことが書かれていまして、大変だったと思うのですが、それなりに結論がでて良かったと思います。

さきほどから議論のありました、本編でいいますと26ページのところの想定される3つのケースと今後の課題というところに、ひとつ議論が集中していると思うのですが、これは全体の中で読みますと、今後想定される3つのケースとというよりも、3つのケースにかかる今後の課題を基本的に平等に書いてあるという趣旨だと思うんですね。ですから、良いことは1、2、3とも書かないと。それぞれ判断をした場合に、どのような課題があるのかということを書いていると。おそらく、前を読んでもメリットに相当するようなところもいろいろと、こう言えるかもしれないけどそうでないかもしれないということも沢山あって、なかなか中途半端に要約するのは難しいと思うんですね。それで、ここ

の3つのケースについては、これがあたかも3つのケースの良いところも含めた仮定ではなくて、3つのケースとも今後予想される課題を書いているんだということをもっと分かりやすく書けば、多分、市政だよりその他でメリットの部分、財政の部分はもっと短くなるのでしょから、そこでメリット、財政負担、その他については的確に短めに書くということで、無理やり、1、2、3について、メリットデメリットといいますが、メリットと今後の課題を書くのは、ちょっと難しいのかなという感じがしました。

それから、もう間に合わないかもしれませんが、2のところ、おそらく今日意見を聞いていると、多分景気回復によって、事業がやれるようになる場合と、例えば事業制度が変わって、その事業がやれるようになるのと、やはり予想されるその時間とか、まったく違うわけですね。それが2つ一緒に入っている、ここがわかりづらくなっているのかもしれませんが、選択肢としては、これに代わってこれを無くすというのも強引な感じがしまして、この書き方といいますが、具体的な記述の仕方については、やはり難しいところがあるのではないかと思います。

それから、最後に今日は議論になりませんでした、私がこれを受け取って見まして、それから報道された新聞報道を見まして、いちばん心配なのは交付税のところなんですね。レポートを読ませていただくと、このレポートは交付税に対しては100%回答、正解を書いていると思うんですよ。どこが間違いやすいかということ、交付税措置をされる、されないというお話をよくされるのですが、これが、今60パーセントはされないんですが、45パーセント措置されるというのは、少なくとも一応現行の制度では間違いはないんですよ。しかし、交付税措置されるというのは、基準財政需要額というところに算入されるということであって、措置された額が満額、普通交付税で交付されるということとは本質的に違って、おそらくこの普通交付税は交付されない可能性が高いのではないかという報告になっているんですね。ここのところが、この冊子と要約には、間違いなく正解が記載されると思うんですが、新聞記事を見ますと、交付税措置イコールあたかも100何億出ていたのが、いきなり60何億で、いきなりこんなに出ないわけ無ではないかと、市長が言っている措置されるというのは、基準財政需要額には措置されるであろうと、というのは間違いはないと思うんですね。ですから、そのところをくれぐれも誤解のないように説明することが重要ではないかと思いました。

木場田行財政改革実施本部参事

今の点については、本編では詳しくそのへんの事情は述べてあるということでございまして、私が記者の皆さんにご説明したときに、限られた時間のなかではちょっと点もございしますので、その点が十分伝わったかどうかということがございます。ただ、先生にお伺いしたいのは、今の川崎の状況で私の調べた限りは、財政力指数が1以上というのは、全国の自治体の中で、わずか4%ぐらいだったと思うんですね。川崎市は上から順番にいきますと、約5パーセントくらいのところ、たえず位置していると。つまり財政力指数は他

の自治体に比べて圧倒的に高い自治体であるというなかで、本編にも書いてあるのですが、そういう趣旨、現状を理解しますと、今地方交付税制度について見直しが進められていて、町村合併なども非常にされていて、そういう中で交付税のあり方が問題になっているときに、川崎市のように、いわば財政力指数が0.95以上の、全国でいえばわずか5パーセント程度の自治体にまで、今後交付税がくるという可能性が、このレポートの中では非常に厳しいと書いてありますが、そこらへんの状況については、先生はお詳しいと思いますので、今の状況について若干ご説明をいただければと思います。

辻委員

それは、財政局長の方が説明できると思いますが、全体として交付税が約20兆円あるなかで6兆円近く実際は赤字になってしまっていて、それを要するに赤字の状況でやっているわけですね。ほぼ義務教育に匹敵するくらいの経費をがばっと無くすと帳尻が合うのですが、なかなかそうはいかないということで、いずれにしてもどこかで増税するか、どこかで基準財政需要額を縮めないとなかなか難しいということになってしまっていて、たしかに、合併もやっていると思うのですが、合併で縮めることのできる額は限られていますので、やはり東京都の景気対策とかですね、そちらの影響のほうがずっと大きい状況になっておりました、今一応半分くらいを不交付団体にするとか息巻いて言っていますので、それは本当に市町村合併が進んだとしても、そこまでいくのかどうか分かりませんが、川崎市が交付税をあてにして、都市経営をしていくというのは、日本全体の地方自治にとっても非常に好ましくないことだと思うんですね。ですから、これが国の直轄事業で、建設事業を見てということでスキームができたりすれば別のことで、どこも大きな問題ですね。これはアメリカも含めて、大きな道路とか大きなものについて、どんな裕福な団体でも、なかなか単独ではできない、ということになっていきますので、今以上の補助制度の充実を願うというのは、そんなにおかしなことだとは私は思わないのですが、いずれにしても地方自治体が、借金をして、普通交付税を当てにして、事業を進めていくというのは非常に厳しくて、新聞等の報道を読みますと、市長さんのほうから普通交付税は措置されると思うというコメントが出ていましたが、多分、趣旨は基準財政需要額には算入されるであろうということと、それから、少しでももらえるものはもらった方がいいのですから、そんな薄情なことはしないでくださいというような趣旨でこのような発言がでたということは私は理解できて良いと思うのですが、やはり事務局サイドとしては、基本的に来なくなるということを前提に、財政シミュレーションをせざるを得ないのではないかと思います。

財政局長

交付税の関係は非常に先が見えないということで、制度自体を理解してもらうために、しつこいほど書いてあるのですが、実は地方交付税の場合は、今国が三位一体の改革をということで、税源移譲と地方交付税と負担金、補助金の見直しを行うということを議論

されておりますので、そこで税源が移譲されてくれば当然ながら交付税、負担金、補助金も減らされてくる。全体的に見れば、多少は減ってくる、という考えもひとつありますし、それと、もうひとつ今先生がおっしゃいましたように、少なくとも半分の自治体が不交付団体になるように持っていきたいというような考えもありますね。それはまだ遠いことかもしれませんが、当面の課題としては我々が川崎くらいの財政力指数のところにいる場合に、やはり三位一体の改革をやった場合には、不交付団体になるという可能性は、十分に考えても良いのではないかと。ですから、非常に難しい要素がありますよと。また、60パーセントのところを45パーセントになったというそういう動きもありますよということを、なかなか分かりにくいので詳しく書いたつもりですが、いずれにいたしましても、交付税は非常に動いているので難しいというふうに考えています。

大森座長

それではここで次の議題に移ってよろしいでしょうか。では、行財政改革の取組状況についてご説明願います。

菊地行財政改革実施本部参事

資料に基づき説明

木場田行財政改革実施本部参事

資料に基づき説明

大森座長

この資料については、例えば15年度の4月実施予定となっていたものが、まだ組合と協議中と、遅れているわけですね。遅れているとか遅れている理由がなんであるか、わかるようなやり方をとっていただきたい。3年間でこれは終わりました、済んでしまっているとか、私どもとしては、計画に則して、それぞれの項目がどの程度いって、これは私たちが言わなくても進捗しそうだという判断ができるようにしていただきたい。単に今どうなっているのかというだけでは、どの程度の進捗が分かりにくいので、しかも遅れているものがあるので、そういうものについては、次回からで結構ですので、もう少し工夫していただきたい。

後の方は、相当程度、特に福祉関係、サービス関係は、いろいろなところでいろいろな方々が、検討をしておられますので、私どもの行革委員会としては、次回以降どういうふうに議論を進めていくのか、簡単に結構ですので次回以降の予定についてご説明を願います。

木場田行財政改革実施本部参事

とりあえず次回でございますが、日程の確定はしておりませんが、5月末くらいに開催させていただきたいということで、今、考えている議題のひとつは市民サービスの再構築についてですが、先ほど申しましたとおり、15年度予算で見直しを終えた項目もございますが、ただまだ他にも課題が残っているということもございますので、座長からお話がありましたとおり、それぞれ福祉の問題であれば健康福祉局を中心に検討が行われております。具体的な検討は、そういう形で行われているということですが、改めて今後そういう見直しを行っていく際の考え方を改革プランの考え方と各局の具体的な検討の関係等も含めて、検討状況のご報告ができればというふうに考えています。

2点目は、事務事業の総点検をやっていくということでご説明をしておりますが、事務事業総点検をやるというのは、改革プランでは何十項目かの項目を具体的に提示しておりますけど、改革を施策、サービス提供のあり方を含め、あるいは負担のあり方を含め、全市的にもっと拡大をしていくというか、全般化を図っていくということで、それを総点検という形でやっていこうということになります。これについての基本的な考え方を今まとめておりますので、考え方をご報告すると同時に、それが行革全体の中でどう位置付けるのかということと、もうひとつは総合計画の策定作業を現在進めているところでございますが、それとの関係がどのようになるのかということもあわせてご報告したいと考えております。

もうひとつ、行財政改革プランに掲げました3つの柱の中で、あまり議論をしていただけていない部分がございます。進捗状況のご報告を兼ねて、次回以降、例えば人事給与制度についても、国の法改正も含めた動向とか、あるいは企業会計の現状、今の報告にもありましたが出資法人、補助助成金の現状とあり方、総合的な土地対策で今川崎はどういうことを考えているのか、それから基盤整備については個々具体的な事業についての検討ということではなくて、基本的な考え方についてご議論いただく。あるいは、市民参画による地域主体づくりの課題とか考え方、検討状況についてまだご報告を具体的にお話し、ご意見を伺った方がよいと思いますので、これらの課題について、それぞれいくつかのテーマごとに今後議論をしていただきたいと思います。それが総体として、事務事業総点検の議論の中身としてなっていくのではないかと考えていますので、そうしたことをご議論いただきたいと思いますと考えております。こちらへんについて、もう少し具体的なスケジュールを含めて次回お示しできたらお示しして、ご意見を伺いたいと考えております。

大森座長

私どもとしては改革プランに則して、どう行われてきているかについてご報告を受け、それについて意見を申し上げているのですが、ある意味でいえば一種の改革についての進行管理ふうのことをここでさせていただいているのですが、委員の皆さんの何人からは、やはりこの改革委員会が独自にものを言ったり、検討したりするのはあってしかるべきではないか、といったご意見がでておまして、一応1年の任期が来たときに、こう

いう形でご報告を受けて、いろいろ雑多な意見を出してどうぞお汲み取りくださいというままでよいのか、若干1年の区切りになったときに、いろいろなご意見を少しまとめまして、こういうことについて更にいろいろ検討すべきでないかとか、こういうテーマについてもう少し取り組みとか、若干そういう趣旨のことを改革委員会としてまとめて、市長さんにお出しすることがあっていいかなとちらっと頭の中で思っているものですから、そういうことについては次回以降に少し皆さんのご意見を伺いながら、任期が終わったときの締めのある方についても、少しあらかじめご相談申し上げていかなくはないのかなと思っておりますので、次回以降皆さんのご意見を伺いたいと思っておりますので、もしお知恵があれば持ってきていただければと思います。

それでは、今日は以上にさせていただきます。ことが重大だったものですから、ほとんどそこに時間を割かせていただきましたが、皆さんがいろいろご意見をだしていただきました。事務局は、アンケートにつきましてはいろいろ注意がございますので、それなど頭にいれながら実施していただければと思います。

ありがとうございました。

伊藤行財政改革実施本部主幹

長時間にわたりましてどうもありがとうございました。先ほど日程につきまして、5月末ということでご案内申し上げたのですが、改めまして事務局の方から詳細につきましてご連絡させていただきますので、よろしくお願いたします。

これももちまして、第5回川崎市行財政改革委員会を終了させていただきます。どうもありがとうございました。