

# 札幌市営企業調査審議会総会

## 議 事 録

平成18年8月29日(火)

## １．開 会

守屋総務局長 皆様、おはようございます。

ご案内の時間でございますので、ただいまから札幌市営企業調査審議会総会を開催したいと存じます。

委員の皆様におかれましては、大変お忙しい中をご出席いただきまして、まことにありがとうございます。

私は、本日の司会進行を務めさせていただきます総務局長の守屋でございます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

## ２．市長あいさつ

守屋総務局長 初めに、上田市長から、ごあいさつを申し上げたいと存じます。

上田市長 おはようございます。

開会に当たりまして、一言、ごあいさつを申し上げたいと思います。

皆様方におかれましては、本当にお忙しい中、委員をお引き受けいただきまして、また、今回、6名の新しい委員に就任していただくということでございますが、本当にありがとうございます。そして、きょうも、公私ともにいろいろお忙しい中をこうして審議会にお集まりいただいたことに対して心から御礼申し上げたい、このように思います。

委員の皆様方には、札幌市の交通、水道、下水道という公営企業の運営管理に関してご審査、ご審議をいただきまして、事業の健全な運営に向けてご提言あるいは答申をちょうだいすることにさせていただいているところでございます。私たちは、皆様方の貴重なご意見によりまして、市営企業を健全に運営していくことに努めたいと考えておりますので、どうぞよろしくお願い申し上げたいと思います。

さて、さまざまなメディアを通じて報道されておりますように、現在、地方公共団体を取り巻く社会経済状況はまことに厳しいものがあるわけでございます。そういう環境の中にあつて、市役所はさまざまな事業を行っておりますけれども、特に市営企業等につきましても、市民の皆様方には、もっと効率的に、もっと効果的にできないだろうかとさまざまな意見を持っておられる方がたくさんおられます。我々も一生懸命に頑張っているところでありますけれども、ぜひ、そういう市民の皆様方の意見も反映させていただき、あるいは、そのやり方、方法等について、もう一つ、建設的な考えが進まないかといったことも含めて、皆様方の意見をちょうだいしながら、市民にとって最も利益になる、そういう企業運営を図るための資料にさせていただきたいと思います。そしてまた、札幌市の公営企業の管理運営に関して、有効性といいますが、効率性といったものを確保するために、民間の皆様方の意見を踏まえて、我々市役所では今まで当たり前だというふうに考えていたことも含めてしっかりご点検をいただきたい、こんなふうに考えているところでございます。そういう意味で、私どもはこの審議会の果たす役割は非常に大切だと考えておりますので、どうかよろしくお願い申し上げたいというふうに思います。

委員の皆様方におかれましては、公私ともども本当にお忙しいと存じますけれども、今申し上げたような審議会の位置、重要性といったことにかんがみまして、どうか、慎重に、そして建設的に、我々の仕事についてのご意見、ご審査の結果といったものをちょうだいしたいと考えておりますので、どうかよろしくお願い申し上げたいと思います。

以上、簡単でございますけれども、開会に当たりましてのお願いとご期待を申し上げまして、ごあいさつとさせていただきますと思います。

ありがとうございました。

守屋総務局長 ありがとうございました。

皆様、大変恐れ入りますが、市長には、本日、この後に公務が入ってございます。本来であれば、総会の終わりまでこの場に列席して皆様のご意見を拝聴すべきところでございますが、まことに申しわけございませんけれども、本日はここで失礼させていただきますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。

〔市長退席〕

### 3. 委員及び理事者の紹介

守屋総務局長 引き続きまして、各委員の方々をご紹介申し上げたいと存じます。

本年は、審議会委員の2年に一度の改選期となっております。本日お越しの皆様につきましては、引き続き委員をお願いしている方、それから、新たに委員になられた方もいらっしゃいます。お手元の資料1の委員名簿に従いましてご紹介申し上げたいと存じます。

皆様から見て右手、窓側からご紹介させていただきたいと存じます。

まず、赤城委員でございます。

続きまして、石原委員でございます。

続きまして、板垣委員でございます。

続きまして、岩波委員でございます。

続きまして、大滝委員でございます。

続きまして、沖崎委員でございます。

続きまして、金井委員でございますが、今、若干おくられているということでございます。

続きまして、小林委員でございます。

続きまして、金野委員でございます。

続きまして、渋谷委員でございます。

続きまして、高橋委員でございます。

続きまして、瀧谷委員でございます。

続きまして、得能委員でございます。

続きまして、内木委員でございます。

続きまして、中田委員でございます。

続きまして、西田委員でございます。

続きまして、舟橋委員でございます。

続きまして、松井委員でございます。

以上でございます。

なお、齋藤委員、武田委員、鳥井委員、船水委員、そして渡辺委員の各委員におかれましては、所用のため、本日は欠席する旨のご報告がございました。

続きまして、市の関係理事者をご紹介申し上げたいと存じます。

まず、田中副市長でございます。

続きまして、加藤副市長でございます。

続きまして、濱田交通事業管理者でございます。

続きまして、小川水道事業管理者でございます。

続きまして、石倉建設局理事でございます。

理事者側は以上でございます。

なお、当審議会の関係条例につきましては、お手元の資料2のとおりでございます。

#### 4. 会長、副会長の選任

守屋総務局長 それでは次に、審議会の会長及び副会長の選出に移らせていただきたいと存じます。

先ほども申し上げましたが、今年は2年に一度の委員の改選期に当たっております。そこで、改めて、会長、副会長を選出することになるわけでございます。

審議会条例の第5条によりますと、当審議会では、会長、副会長をそれぞれ1名ずつ置くことになってございます。

これにつきましては、本来であれば、仮議長を選出して進行すべきところでございますが、時間も限られておりますので、私がこのまま司会として進行させていただきたいということで皆様にお諮りいたしたいと思いますが、よろしゅうございませうか。

(「異議なし」と発言する者あり)

守屋総務局長 それでは、そのようにさせていただきたいと存じます。

それでは、会長、副会長の選出につきまして、どなたか、ご意見はございませんでしょうか。

沖崎委員、お願いいたします。

沖崎委員

前任者でもあり、会長、副会長として当会の審議を適切に進行させていただきました小林委員と、それから、本日は欠席のようですけれども、齋藤委員にお願いしたいと思いますので、皆様にお諮りいただければと思います。

守屋総務局長 ありがとうございます。

ただいま、沖崎委員から、引き続き、会長につきましては小林委員に、そして、副会長につきましても齋藤委員にそれぞれお願いしてはどうかというご意見がございました。

本日、齋藤委員は欠席でございますが、小林委員には出席いただいております。  
小林委員に会長を務めていただくことでお諮りいたしたいと思っております。  
皆様、いかがでしょうか。

（「異議なし」と発言する者あり）

守屋総務局長 ありがとうございます。

ご意見に賛成ということでございますので、小林委員に会長をお願いいたしたいと存じます。

また、副会長でございますが、ただいまご推薦のありました齋藤委員につきましては、本日、ご本人がいらっしゃいませんので、もしほかにご意見がなければ、事務局の方から推薦があった旨を委員にお伝えし、留任していただけるご承諾が得られれば、後日、委員の皆様にご報告いたしたいと存じますが、そういう取り計らいでよろしゅうございましょうか。

（「異議なし」と発言する者あり）

守屋総務局長 ありがとうございます。

それでは、さようにしたいと存じます。

小林会長には、会長席を用意してございますので、お移りいただき、ごあいさつをお願いいたしまして、その後の議事運営をひとつよろしくお願い申し上げます。

〔小林会長、所定の席に着く〕

小林会長 大変大事な役割でございますが、せっかくのご指名でございますので、引き受させていただきます。

私は、毎日、札幌市の水を２リットルほど飲んで、そのうちの９０％くらいは下水道に流している、また、札幌の地下鉄も金額にして１日大体８００円は乗っている、そういう生活をしております。札幌市の市営企業に関して、札幌市民の平均値は大体そのくらいになるのではないかと思います、それくらいかかわっているわけであります。ですから、札幌市営事業には、非常に多くの市民が深いかかわりを持っていると同時に、強い関心を持っていると思います。そこで、それに関する問題点について、それぞれにいろいろ意見を出していただいて、これを市営企業の運営に反映させていただくのがこの会議の役割かと思っております。

どうぞ、積極的に活発なご意見、あるいは、質問すべきこともたくさんあるかと思っておりますが、お出しただけならと思っております。

簡単でございますが、ごあいさつにかえさせていただきます。

## ５．議 事

小林会長 それでは、早速、議事に入らせていただきます。

札幌市営企業というのは、交通事業、水道事業、下水道事業の３事業でございます、この三つの事業について、その内容はどことなくあいになっているか、これからご説明をい

たきます。前期、あるいはその前から既に委員をなさっている方は大体のところはご存じかと思いますが、新たに委員に就任された方もいらっしゃいますので、皆様に共通の認識を持っていただき、そして、今後の審議にある方向性を持たせるために、今年度予算を中心とした各事業の説明をしていただきたいと思います。

なお、ご質問は、3事業についてのご説明を一通り伺った後に一括してお受けしたいと思います。

それでは、初めに、交通事業についてご説明をお願いいたします。

濱田交通事業管理者 交通事業管理者の濱田でございます。どうぞよろしく願いいたします。

お手元の資料3をお開きいただきたいと思います。

資料3、平成18年度交通事業予算の概要をお配りしておりますので、その資料に基づいてご説明させていただきますが、この資料の説明に入ります前に、現在の事業の取り組みの現状について簡単にお話しさせていただきたいと思います。

初めに、軌道事業についてであります。現在、まちづくりの観点からの活用方策について、さっぽろを元気にする路面電車検討会議及び市民まちづくり局、交通局が一体となってその検討を行っているところでございます。交通局といたしましては、具体的な活用策が整理されるまでは、安全運行に主眼を置くとともに、収支の改善に向けて、需要喚起や内部効率化など最大限に取り組んでいるところでございます。

また、高速電車事業につきましては、安全・安心の観点から、火災対策やバリアフリー化など社会的要請や緊急性の高い事業への対応を進めながら、経営の健全化を確実に進めるための実行プランでございます札幌市営地下鉄事業10か年経営計画を平成17年1月に策定し、現在、全力を挙げて取り組んでいるところでございます。

それでは、資料の方でございますが、1枚めくっていただきまして、1ページ目の軌道事業会計の予算総括表からご説明させていただきます。

表の構成は、左から右へ、収入、支出、収支差し引きとなっており、それぞれ18年度予算額、17年度予算額、差し引き増減額を記載しております。

まず、表の1段目にあります営業収益と営業費用の収支差し引き、営業収支は、18年度予算では2億3,500万円の赤字を見込んでおりますが、17年度予算と比較いたしますと1億4,400万円好転しております。これは、乗車料収入が堅調に推移していることなどから、営業収益において1,900万円の増加を見込むとともに、運転手の非常勤化拡大などによる人件費の減や経費の削減などによりまして、営業費用の減を1億2,500万円見込んでいることによるものでございます。

次に、営業外収益と費用の収支差し引き、営業外収支は、17年度予算と同額の1億5,400万円の黒字を見込んでおります。これに、先ほど説明いたしました営業収支と予備費1,000万円を合わせた収益的収支は、表の中段の網かけにありますように、9,100万円の赤字となりますが、消費税抜きの当年度純損益については、矢印にありますよ

うに、1億400万円の損失となるものであります。

次に、資金的収入及び支出でございますが、収入では、企業債と補助金を合わせて2億6,100万円計上し、支出では、建設改良費などで4億5,500万円を計上した結果、差し引きで1億9,400万円の赤字となっております。

次に、資金の状況でございますが、18年度末の資金状況は、表の一番下、総計欄右側の網かけにありますように、約9,500万円の資金残となるものであります。

次に、2ページ目の業務量についてでございます。

在籍車両数、走行キロにつきましては、17年度と特段の変動要素はございません。輸送人員につきましては、17年度決算見込みをベースといたしまして、近年の実績等を考慮し、1日平均の輸送人員は、17年度予算対比で100人、0.5%増の2万1,500人を見込んでおります。この輸送人員の増加により、乗車料収入は、17年度予算対比で1,100万円、1%増の10億8,400万円を計上しております。

次に、3ページ目の主要事業についてであります。建設改良事業とその財源内訳を記載しております。

主な内容といたしましては、計画的に進めている軌道の改良のほか、老朽化車両2両の改良を予定しております。

以上が軌道事業会計の18年度予算の概要でございます。

続きまして、4ページからは高速電車事業会計でございます。

初めに、予算総括表についてご説明いたします。

表の構成は、軌道事業会計と同様でございます。

まず、表の1段目にあります営業収益から営業費用を差し引いた営業収支は、表の右側の収支差し引き欄にありますように、72億1,400万円の黒字となっております。17年度予算との比較では11億1,100万円好転しております。これは、乗車料収入の増を約4億円見込んだこと、また、効率化策として、さっぽろ駅を含む5駅の駅業務の委託化に伴う費用削減効果額約4億円を見込んだことが主な要因となっております。

次に、営業外収益と営業外費用の収支差し引き、営業外収支は、営業外費用に含まれます155億円の企業債利息の負担が重く、78億2,700万円の赤字となっておりますが、17年度予算対比では12億800万円好転いたしております。

これらの結果に、予備費4,000万円を含めた収益的収支は、中段右側の網かけの部分にありますように、6億5,300万円の赤字となりますが、17年度予算からは23億1,900万円好転いたしております。

なお、税抜きの当年度純損失については、矢印のところですが、11億2,500万円の損失となっております。

次に、資金的収支につきましては、収入では、建設改良事業の財源として企業債、出資金、補助金などにより411億1,800万円を、支出では、建設改良費と企業債償還金などにより538億9,700万円を計上し、差し引きで127億7,900万円の赤字

となりますが、17年度予算からは45億5,600万円好転いたしております。これは、企業債の元金償還金は17年度がピークでありまして、約99億円好転していることが主な要因となっております。

次に、資金の状況でございます。

18年度末における資金不足額は、表の一番下の再計欄右側にありますように、17年度より約4億5,800万円好転して、21億3,500万円となる見込みでございます。

続きまして、5ページ目の業務量でございます。

在籍車両数、走行キロにつきましては、17年度とほぼ変わらないところでございます。

表の中ほどの輸送人員についてであります。17年度決算見込みをベースといたしまして、近年の順調な乗車人員の推移を考慮して、1日平均の輸送人員は、17年度予算対比で1万7,000人、3.1%増の56万9,000人と見込んでおります。この輸送人員の増加により、乗車料収入は、17年度予算対比で4億1,700万円、1.1%増の378億2,400万円を計上しているところでございます。

なお、昨年の総会で、地下鉄の輸送人員につきまして、3線分を合わせて記載していることから、各線ごとの状況がわかりづらいとのご指摘をいただきましたので、今回、参考としまして、一番後ろのページに過去10年分の地下鉄輸送人員を用意いたしましたので、ごらんいただきたいと思っております。

線別では東豊線が順調に推移しているところでありまして、3線トータルで見ましても乗車人員の減少傾向に歯どめがかかったものと考えているところでございます。

次に、6ページ目に戻っていただきたいと思っております。

主要事業でございます。

主な内容といたしましては、現在計画的に進めております東西線の車両更新のほか、安全対策といたしまして、避難通路の設置などの火災対策や地震対策、東西線のホームさく設置に向けた設計などを進めてまいります。また、利便性、サービス性の向上といたしまして、駅舎のバリアフリー化や車いす対応改札機の導入を進めてまいります。受託工事となりますが、エレベーター整備につきましては順次進めてきているところでございまして、未整備となっております中の島駅ほか2駅につきましても、平成18年度には設計に着手いたします。

次に、7ページ目の札幌市営地下鉄事業10か年経営計画の進捗状況をごらんください。

10か年経営計画は、平成16年度から25年度までの計画でございまして、具体的な五つの収支改善目標を掲げております。

資料の左側に記載している項目がそうでございますが、その右側に計画開始前年度である15年度の状況を、また、資料の一番右側には10年後の25年度における最終目標を記載しておりまして、その中ほどに各年度の進捗状況を記載しております。

ごらんいただきますように、16年度実績と17年度見込みでは、すべての項目で目標を達成、あるいは、達成する見込みとなっております。18年度予算につきましても、す



すべての項目において、16年度決算及び17年度決算見込みを上回り、改善する見込みでございます。特に、懸案でありました経常収支の黒字化、項目の上から3段目でございますが、計画では平成23年度の黒字化を予定しておりましたが、確実に数年は前倒して達成できる見通しでございます。

このように、10か年経営計画は、増収策や効率化策などの積極的な展開を図る中で順調に推移しておりまして、今後とも、この流れを維持し、少しでも計画目標を前倒して達成できるよう経営の健全化に向けて取り組んでまいりたいと考えているところでございます。

以上で交通局関連のご説明を終わらせていただきます。

小林会長 次に、水道事業をご説明願います。

小川水道事業管理者 それでは、水道事業の予算概要についてご説明をいたします。

数値につきましては、100万円未満を切り捨てて申し上げます。

まず、1ページ目の予算総括表をごらんいただきたいと存じます。

表の仕組みにつきましては、左側に収入、右側に支出を記載しております。

まず、上段の経常的な営業収支をあらわします収益的収入及び支出でございます。

網かけ部分の収入の合計でございますが、平成18年度は448億1,900万円を予定しております。前年度予算と比べて10億2,500万円の減収となっております。

このうち、営業収益につきましては、前年度予算と比べて9億9,700万円の減収となっております。これは、給水収益におきまして、人口が若干伸びているので家事用は伸びておりますけれども、業務用は、恐らく景気の影響だと思っておりますが、かなり落ちこんでございます。したがって、業務用水量の減収が、総額において減収が見込まれる主な原因となっております。

また、営業外収益につきましては、2,800万円の減収が見込まれますが、これは、一般会計補助金の減等によるものでございます。

次に、その右側の収益的支出につきまして、まず、網かけ部分の支出の合計でございますが、438億3,300万円を計上しております。前年度予算と比べますと、10億1,500万円の減少となっております。この収益的支出には、施設の維持管理費、料金の徴収に要する経費など、日々の給水サービスに必要な経費を計上しているところでございます。

収益的支出の主な増減でございますが、営業費用につきましては、職員定数の減少等に伴う職員給与費の減や配水管移設の減少等による請負工事費の減など、減少要素がかなり含まれております。しかし、団塊の世代に近いこともありまして、退職者の増加などによる退職給与金の増、それから、浄水場管理業務の委託拡大等による委託料の増などがありまして、差し引きでは5,800万円の減少となっているところでございます。

営業外費用につきましては、主に企業債の支払い利息の減少によりまして7億7,000万円の減少となっております。

この結果、右側の網かけ部分の収益的収支差し引きでは9億8,600万円の残となりまして、経営成績をあらわします消費税を差し引いた純利益は4億1,700万円となる見込みでございます。

次に、水道施設整備等の建設改良投資にかかわる収支をあらわします中段の資本的収入及び支出でございます。

まず、左側の収入につきましては、企業債、補助金、新規水道利用者からいただきます加入金などによりまして、網かけ部分でございますが、総額164億6,200万円を見込んでいます。前年度予算と比べて、83億6,700万円の増加となっております。

しかしながら、この増加の主な要因といたしましては、企業債借入れにおきまして、建設改良費の財源として借り入れております建設企業債55億円に加えまして、国の方で設けております、今回の場合は7.3%から8%の金利に相当する企業債ですが、そういう高金利のものを借りかえる制度がございまして、それに80億4,200万円を計上したところでございまして、これは歳入歳出とも同額が出てまいりますので、その分でちょっと膨らんでいるところでございます。

次に、その右側の資本的支出につきましては、網かけ部分の支出の合計では320億5,100万円を計上してございます。前年度予算と比べて81億4,800万円の増加となっております。

この増加につきましては、今申しあげました企業債償還金におきまして、高金利対策の借りかえ分80億4,200万円を計上したことが最も大きな要因となります。ただ、このほかに、主要事業でございます建設改良費では、125億2,700万円と、前年度予算と比べて12億4,100万円増加する一方、一般会計から借り入れておりました長期借入金を平成17年度で一括償還したことによりまして、長期借入金償還金の減等が入っているものでございます。

この結果、資本的収支差し引きでは、右端のとおり、155億8,900万円の資金不足を生ずることになりますが、この不足額につきましては、当年度分の損益勘定留保資金などで129億1,800万円と、過年度繰越金70億5,000万円から補てんいたしまして、これに先ほどの収益的収支差し引き9億8,600万円を加えた資金残高は、下段右端のとおり、53億6,500万円となる見込みでございます。

なお、出資金に関しましては、石狩西部広域水道企業団において平成16年度に行われた事業再評価による受水量の変更、平成17年度に北海道知事が行いました当別ダム建設事業費の再評価を踏まえて、各構成団体が負担する事業費の割合、そして事業計画の見直しを行っているところでございます。今回は、その見直し結果についてはまだ見込んでいないところでございます。

これらを踏まえて、今後の財政見通しといたしましては、収益面では、先ほど申しました業務用水量の減少等によりまして給水収益の減少傾向が見込まれている一方、支出面では、配水管改修など維持管理経費の増加が見込まれる形で、中長期的にはかなり厳しい状

況になるのではないかと考えております。また、資金残高につきましても、施設の耐震化などの事業が予定されておりまして、今後は減少していく見込みとなりますけれども、10年ほど前から進めております経営効率化のテンポを上げながら、収益収支を維持して資金不足を生ずることのないよう事業運営に努めてまいりたいと考えております。

次に、2ページの業務量につきまして若干ご説明いたします。

上から2段目にあります給水人口は、平成18年度18万8千420人を見込んでおり、前年度と比較して1万1,230人、率では0.6%の増加を見込んでおります。

次に、水量でございますが、年間配水量につきましては、1億9,860万立方メートル、前年度予算と比較して5万4,000立方メートルの増加を見込んでおります。さらに、3段下の料金収入に結びつく年間収水量につきましては、1億8,182万立方メートルと、前年度より0.1%の減少を見込んだところでございます。

なお、平成18年度は、浄水場管理業務、漏水防止業務の新たな外部委託を進めたことによりまして、職員数としては24名の削減を図っているところでございます。

続きまして、3ページの主要事業についてご説明をいたします。

初めに、導・浄水施設でございますが、事業費は13億5,000万円を予定してございます。

まず、豊平川水源水質保全事業でございます。この事業は、新まちづくり計画の重点事業に位置づけられているところでございますが、私どもの主要水源でございます豊平川におきまして、将来にわたり、良質で安全な水を確保するための対策を講ずるところでございます。

これまで、パトロールあるいは水源監視によりまして、ダムから浄水場に至る河川への油の流入あるいは自然由来の物質といったいわゆる潜在的な汚染リスクに対しては、その都度、適切な浄水処理を行っておりますけれども、やはり対症療法的な対応をせざるを得ない状況でございます。このような状況のもと、ダムから浄水場に至る間のいろいろな汚染リスク、あるいは恒常的なものを含めまして、抜本的に排除する水源保全策の構築に向けて、現在、河川管理者等との協議を継続しているところでございます。平成18年度は、事業費3億3,810万円をもって、事業の本格実施に向けた環境調査あるいは実施設計に着手する予定でございます。

次に、藻岩浄水場の環境整備工事でございますが、これは、浄水場構内の配水池上面の有効活用の観点から、市民開放を目的とした構内整備を行っているものでございまして、19年春の水道記念館の再開館に合わせて整備を完了する予定でございます。

続きまして、送・配水施設でございますが、事業費は3億600万円を予定してございます。

まず、白川第3送水管の新設工事でございます。現在、平岸配水池から清田配水池に水を送って、そこからまた配水するわけですが、その間の送水管が1ルートしかないものですから、そこが故障いたしますと清田方面に全面的に水が行かなくなります。そこで、そ

のバックアップを目的とするものでございまして、15年度から進めてございます。18年度は、前年度に引き続きまして、北海道農業研究センターの敷地内にシールド工法を用いて送水管を布設する予定でございます。

次に、高区配水施設耐震化工事でございますが、18年度は、真駒内の配水池の耐震化を予定しているところでございます。

次に、高区配水施設の整備工事でございますが、18年度は、平和、簾舞、藤野高台の各配水池において工事を予定しております。

次は、緊急貯水槽の整備でございますが、18年度は、北区の屯田南小学校に貯水容量100立方メートルの貯水槽を1基設置する予定でございます。

続きまして、配水管の布設事業でございますが、事業費は49億5,800万円を予定してございます。口径400ミリ以上の幹線につきましては、八つの路線で4.4キロメートル、また、350ミリ以下の枝線、配水補助管、市街化調整区域の配水管布設等を予定してございまして、合わせて39.7キロメートルの布設を予定してございます。

次に、ブロック配水でございますが、これについては、18年度は新たに2カ所のブロック配水を予定しているところでございます。

ただいま説明した事業費を合わせまして、施設整備事業費として94億1,400万円を計上してございます。

最後に、下段の米印について説明をいたします。

これは、平成9年度から休館しております水道記念館の再整備でございます。

本事業は、平成16年度から継続して行ってございまして、19年春の再開館に向けまして、現在、展示物の制作、建物の改修工事等に着手しているところでございます。事業費については、再開館までの総額で約12億円を予定しているところでございます。

以上で平成18年度予算の説明を終わらせていただきます。

小林会長 ありがとうございます。

最後に、下水道事業についてご説明をお願いいたします。

石倉建設局理事 建設局理事の石倉でございます。

それでは、私から、平成18年度予算につきまして、お手元にお配りしております資料5の平成18年度下水道事業予算の概要に基づきましてご説明を申し上げます。

資料の1ページ目は予算総括表、2ページ目は業務量、3ページ目は主要事業となっております。数値につきましては、100万円以下切り捨てで述べさせていただきます。

初めに、1ページ目の予算総括表をごらんいただきたいと思います。

上段には、下水道各施設の管理運営に係る収入と支出をあらわします収益的収入及び支出を記載し、また、下段には、施設の建設に係る収入と支出をあらわします資本的収入及び支出を記載してございまして、太枠の予算額及び収支差引き額の主な箇所には網かけ表示をしております。

まず、上段の収益的収入及び支出でございます。

先に右側の収益的支出からご説明いたしますと、18年度予算額は、C欄計の網かけの部分のとおり、458億9,900万円となり、その右隣のD欄の17年度予算額に対し、差し引き2億8,800万円の減となっております。

この主な内訳でございますが、営業費用では、修繕工事の厳選等により経費節減に努めました。退職給与金の大幅増のほか、減価償却費やアスベスト対策、手稲処理場の5系列目の稼働などにより、2億9,700万円増の337億9,900万円となっております。営業外費用では、消費税納付額が17年度に比べ約1億円増加いたしますが、企業債利息の減少などにより、17年度に比べ5億7,500万円減の119億7,900万円となっております。

これに対応いたします左側の収益的収入でございますが、18年度予算額は、A欄計の網かけになりますけれども、441億4,200万円となり、17年度に比べ7億1,100万円の減、率にしまして1.6%の減となっております。これは、大半が営業収益の減によるものでございまして、一般会計からの繰入金につきましては、企業債支払い利息の減少や生活保護世帯の減免廃止に伴い、これに係る繰入金がなくなったことなどから6億7,100万円の減となっております。また、下水道使用料につきましては、家事用で若干の増となっておりますが、業務用が減収傾向にあるため、使用料全体で約4,200万円の減となるものでございます。

以上から、右側の収益的収入支出差し引きは、E欄計の網かけ部分のとおり、17億5,700万円の不足額が生ずることとなり、17年度に比べ不足額は4億2,300万円増加するものでございます。

なお、消費税を除いた18年度予算の純損失は21億8,600万円となります。

次に、下段の資本的収入及び支出でございます。

まず、右側の資本的支出でございますが、18年度予算額は、C欄下の網かけ部分のとおり、416億6,600万円となり、17年度に比べ8億6,500万円の減、率にしまして2.0%の減となっております。

この主な内訳として、まず、建設事業費であります。札幌市及び下水道事業会計の厳しい財政状況を踏まえ、緊急性を要する事業を従前にも増して厳選するなど、事業費総体のさらなる圧縮に努めましたことから、17年度に比べ41億円の減、率にしまして18.1%減の186億円となっております。

また、2段下の償還金ですが、これは、企業債の元金償還金でございます。17年度に比べ32億3,500万円増の229億9,800万円となっております。

これは、公営企業金融公庫債、いわゆる公庫債の借りがえによる増でございます。平成18年度の臨時特例措置として、上下水道事業の利率7.3%以上の一定の公庫債について、新規に全国ベースで1,000億円の借りがえ枠が用意されました。対象となる公庫債は、札幌市の場合は3本、未償還残高は39億7,200万円でございます。本市の要望額が認められ、現行の低利率に借りがえを行うことができた場合は、支払い利息の

大幅な圧縮につながるというものでございます。

次に、資本的収入でございますが、A欄下の網かけ部分に記載の18年度予算額は260億1,600万円となり、17年度に比べ13億7,100万円の減、率にしまして5.0%の減となっております。

この主な内訳でございますが、建設事業費の圧縮により、建設企業債が17年度に比べ27億7,300万円減の105億5,600万円、国庫補助金は12億3,100万円減の59億4,500万円となっております。また、資本費平準化債につきましては、17年度に引き続き25億5,300万円を発行する予定でございます、これにより一般会計繰入金を約16億円圧縮することができることとなります。

以上から、右側の資本的収支差し引きは、E欄計のとおり、156億5,000万円の不足額が生じ、17年度に比べ不足額は5億600万円増加するものでございます。

この結果、18年度末の資金状況は、E欄一番下に記載のとおり、17年度に比べ6億700万円減の56億2,800万円になる予定でございます。

次に、2ページ目の業務量をごらんいただきたいと思えます。

主な項目のみをご説明申し上げますと、管路総延長は17年度予算から77.4キロメートル増加して8,080.2キロメートルに、また、処理面積は91ヘクタール増加して2万4,454ヘクタールに、さらに、処理人口は5,000人増加して187万4,000人になる予定でございます、その他、年間処理水量等につきましては表に記載のとおりでございます。

続きまして、3ページ目の主要事業をごらんいただきたいと存じます。

平成18年度の総事業費は、1ページ目の予算総括表でもご説明いたしましたとおり、事業の厳選を行い、事業費総体の圧縮に努めた結果、総額で186億円となっております。

その主なものといたしまして、一般整備では、既成市街地、新市街地等で19.1キロメートルの整備を予定しております。また、改築更新・再構築事業では、東部スラッジセンターの新設を引き続いて行い、浸水対策事業では雨水拡充管の整備などを予定しております。

以上、簡単ではございますが、平成18年度下水道事業会計予算の説明を終わらせていただきます。

小林会長 ありがとうございます。

それでは、ただいまの3事業の説明に対してご質問をお受けします。

どなたからでもどうぞ。

中田委員 私は、初めて委員をさせていただきます。妥当なのかどうかわかりませんが、ちょっとお聞きしたいことがあります。

まず、交通事業の問題でございますが、軌道事業会計です。例えば、営業収益11億4,100万円を予定されているところに、営業費用が13億7,600万円となっておりますけれども、当然、この中に人件費が含まれるわけですね。

そこで、今、軌道事業会計の中には職員が何人いらっしゃって、そして、年間の人件費比率が幾らぐらいか、わかれば教えていただきたいと思います。

小林会長 今のご質問には交通事業の方でお答えいただけますか。

濱田交通事業管理者 軌道事業会計の人数と人件費については、事業管理部長からお答えさせていただきます。

若林交通局事業管理部長 軌道事業会計の場合、定数としては95人ぐらいということになります。この場合の人件費ですが、いろいろな見方がございますけれども、基準内賃金、つまり超勤などを除いたものになりますと約630万円ぐらいの賃金となります。これに、超勤などといったものを足していった金額が平均の人件費となります。

トータルでは、8億2,200万円というのが18年度予算でございます。

小林会長 ですから、人件費比率は70何%ぐらいになりますか。

中田委員 これは公共事業だから一概に言えないと思いますが、やはり、企業として考えると人件費比率が余りにも高過ぎる。90何人で8億2,000万円と申しますと、900万円を超える金額を年間いただくということになります。これはほかの会計にも言えると思いますが、僕は、やはり、地方公共団体が大変な時期を迎えている中で、先ほども経費節減に努める中で退職金が多かったからこうだという説明がありましたけれども、具体的にそういう費用は幾らぐらいかかっているものか。それは市民に知らせる必要があって、事業会計のあり方についてもう少し検討されるべきではないかというふうに私は企業人として思うのです。この辺はいかがなものでしょうか。

小林会長 これもお答えをいただけますか。

濱田交通事業管理者 ただいま軌道会計におきます人件費のお話が出ましたが、委員ご承知のとおり、公務員の給与というのは人事院勧告に基づいて決められて、職員は一様にそのもとで給与を受けているという現況がございます。そうありながらも、企業会計でございますので、私どもとしてどのような努力ができるかということで、例えば軌道事業会計で申しますと、電車の運転手の約3割の職員につきましては非常勤職員という雇用形態を導入いたしまして、そういった中で人件費の圧縮というものに努力しているところでございます。

その結果、収支において少しずつ改善が図られてきていると考えているところでございますので、さらに、内部の効率化的なものも積み重ねながら、企業会計としての努力を図っていきたい、このように考えているところでございます。

小林会長 よろしいでしょうか。

人件費の問題は、常にいろいろ議論が出ます。後の議題でお話しいたしますけれども、それぞれ部会に分かれて相当細かい議論をしていただくようなことになると思いますので、また、そういう機会に議論していただければと思います。

ほかにごございませんでしょうか。

高橋委員 高橋でございますが、質問だけ、2点、お願いしたいと思います。

地下鉄関係の7ページに、不良債務の解消というのがございます。色刷りの表ですが、この不良債務ということについて、ある程度わかりやすく具体的にお知らせいただきたいということが第1点です。

第2点目は、水道事業関係の3ページ目で、抜本的水源保全策というふうにお話をいただきましたが、もうちょっと素人にわかりやすくお話をいただければと思います。

この2点をお願いします。

小林会長 それでは、交通の方からお願いします。

若林交通局事業管理部長 交通局事業管理部長の若林でございます。

7ページの不良債務の解消でございますが、これは、10か年経営計画の進捗の中で、いろいろな数値的目標を掲げて改善していこうという中の大きな一つの目標でございます。不良債務というのは、その時点における資金の残といいますが、そういったものをあらずものです。交通事業会計の場合ですと、高速電車事業会計の予算総括表を見ていただくとおわかりかと思いますが、先ほど私どもの管理者からご説明いたしました収支差し引き欄の一番下に2億3,500万円という数字がございます。これが不良債務ということでございます。10か年経営計画の中で、平成25年度の最終段階までにこれをゼロにしていきたいというのがこの計画の目標になっているということでございます。

小川水道事業管理者 豊平川の水源水質保全ですが、まず、札幌の水道の場合、豊平川に98%の水源を依存しています。もう一つは、川に依存しているだけではなく、80%の水を一つの浄水場で作っている、そういう状況がございます。このため、豊平川の水源で何か起きると、配る水がなくなるという事態になるわけです。札幌の場合、古くから、国有林内あるいは国立公園の中にダムがありますので、ダムの水は極めて良質なのです。ところが、ダムから白川の処理場に来るまでの間には、途中で定山溪温泉がありまして、温泉の中にはいろいろな成分が入ってございます。それから、冬場になりますと、油の事故が出てまいります。それから、下水処理場の排水があります。そういったものがその間に固まってあるものですから、それをどこかでせきとめて、バイパス管みたいな形で白川の浄水場の下に落としてしまい、かわりにダムから放流されたきれいな水を浄水場の方に入れようかと、実はこういった検討をしているところでございます。

そのほかのやり方についてもさまざまな角度から比較検討をしてきたところですが、ただ今説明いたしました案が最も有力ではないか、と考えております。

小林会長 よろしいでしょうか。

ほかにいかがでしょうか。

どうぞ、岩波委員。

岩波委員 岩波でございます。

まず、軌道事業会計の中で、平成17年の輸送人員が、計画では78万1,000人、実績が77万8,000人です。要するに、予算よりも実績が低いにもかかわらず、18年度の計画は78万4,000人と多く見込んでいるのはどういう原因なのか。



それから、軌道事業と高速電車事業の二つに分けて、おのおの1人当たりの輸送にかかわる売り上げと費用を考えますと、どう見ても軌道事業の方が効率が悪い。その辺の実数値を明示していただきたい。お願いいたします。

若林交通局事業管理部長 軌道事業会計において、17年度の当初予算に対して18年度の予算での人員見込みが多いことについてのご質問がまず1点でございます。

実は、軌道事業会計については、17年度の実績で、これは10年ぶりになりますけれども、人員としては増が見込まれております。したがって、軌道事業の人員の増というものが予算編成の時点である程度見込まれたものですから、18年度についてはそういったものも反映してこういった数値を見込んでいるところでございます。

岩波委員 見込める原因は何ですか。

若林交通局事業管理部長 実績がそういうふうになっているということが一つございます。その要因として我々の方で分析しておりますのは、一つは、中央区にいろいろなマンション等が立ちまして、中央区への人口回帰が進んでいることも原因としてあるのかなというふうに思っております。それから、我々自身もいろいろな形で工夫を凝らして需要喚起策などに努力しております。例えば、ご存じかと思いますが、ドサンコパスということで、土・日・祝日に、300円で大人1人と子ども1人が市電を一日乗り放題できるというものもございます。あるいは、路面電車についてはいろいろな議論がされていることで関心が高まる、また、ガソリンの高騰なんかも影響しているのかもしれない。そういった実績が見込めるということで、今回こういった予算組みをしているところでございます。

2点目につきましては、済みませんが、もう一度、どういう観点からのご質問か、お聞かせいただければと思います。

岩波委員 まず、高速電車事業と軌道事業における1人の輸送にかかわる単価、費用です。それから、売上高の比較をお教示願いたい。

若林交通局事業管理部長 今、1人当たりの数字としては手元にございませぬけれども、キロ当たりの原価ということで計算しているものがございますので、それでお話いたしますと、軌道事業の場合、1キロ当たり1,315円、これは18年度予算でございます。それから、高速電車の場合には、1キロ当たり1,412円という数字になっております。

小林会長 よろしいでしょうか。

岩波委員 それは、費用の方ですか、売り上げの方ですか。

若林交通局事業管理部長 これは費用の方でございます。

岩波委員 では、売り上げの方もあわせてお願いします。

若林交通局事業管理部長 売り上げの方は、これも同じですけれども、軌道事業はキロ当たり1,231円です。高速電車事業は1,394円というのが予算上で整理した数字でございます。

岩波委員 1乗客当たりの単価も比較の対象になりますので、その部分も次回以降にあ

わせて情報提供いただきたいと思います。

若林交通局事業管理部長 資料については、ちょっと検討させていただきたいと思います。

小林会長 ご質問したい趣旨は大変よくわかります。

ただ、高速事業の場合はちょっと難しく、私の知る限りでは、以前は赤字の最大原因だった膨大な営業外費用がありましたが、若干減ってきましたね。ただ、営業収支については好転して黒字になっています。それが赤字だとどうしようもありませんが、営業収支は黒字だと。つまり、過去の高金利時代のツケがまだ残っているということですね。

岩波委員 私が言いたいのは、営業収益の中の単価を教えてくださいということです。

小林会長 それは、先ほどは営業収支の話でしょう。そこでは黒字になっているわけです。

岩波委員 それはいいのです。結果的に黒字になるのはいいのですが、1人当たりの輸送単価を聞きたかったのです。

小林会長 交通事業については、数年前までは大変危機的状況にあったものが、ここ数年、なんとかかんと改善してきたという事実は私の知る限りでもあるかと思えます。大きな変革というのは、一つはバス事業を民間に移譲したということです。もう一つは、先ほど人件費をめぐっての質問が出ましたが、例えば非常勤化であるとか、あるいは乗務員の削減とか、そういったいろいろな努力が多分大きな影響を与えたのかと思えます。

もう改善の余地はないかといったら、多分、そんなことはないだろうと思えますけれども、いろいろ努力されている、そういう状況だというお話だったかと思えます。

細かいデータでここはもっと改善の余地がないかどうかというような点については、恐らくいろいろ議論することがあって、多分、部会などにおいて細かな議論をしていただく機会があるだろうと思えます。

ほかにございませんでしょうか。

どうぞ、板垣委員。

板垣委員 板垣でございます。

水道と下水ですが、18年度と17年度予算の営業収益の差額がとても大きいように感じるのでね。水道の場合は9億9,700万円、下水道の場合は7億3,800万円ということで、営業収益の見込みが物すごく減っています。水道の場合は18年度予算が443億円で9億9,700万円も減るわけですから、かなりのウエートだと思うのです。先ほどのご説明の中では、事業者が使用している部分の減額が見込まれるということだったと思いますが、一般家庭の使用量はそれほど差異がなく、事業者部分がそんなに減るというご予算を立てたということは、具体的に大きな事業所が撤退していくとか、そういった特別なご事情が何かおありなのでしょうか。

それから、これは予算の比較ですので、17年度のこの予算に対する決算額はどのよう

になっていたのかということをお願いしたいと思います。

小林会長 今の質問に対してどうでしょうか。

小川水道事業管理者 まず、事業用の給水収益が落ちているということで一番大きいのは、私どもの市立病院も水道から井戸に切りかえまして、膜処理の設備を通して供給するようになっております。同じように、かなり規模の大きなホテルも、水道ではなく、井戸水をくみ上げて水道水を使いません。バックアップで水道設備は持っていますが、結果的には使わないと。ビール会社も大体は水道のウエートを落としておりまして、これによる減少はかなり大きなものがあります。

といたしますのは、水道料金は、家庭用の方は10トンまで従量料金をいただいておりますが、民間と違いまして、使えば使うほど割高な水道料金になるように逓増率を上げております。つまり、大口が一番高い料金を払っておりますが、そこが井戸にかわるものですから、それで大きな影響が出ております。

それからもう一つは、これは完全に景気の影響だと思っておりますが、業務用の中小口径で事業を行っている方の使う量が量的にかなり落ち込んできております。これは、事業者が節減努力をなさっている結果ではないかと思っております。

それから、水道の場合の予・決算の関係でいきますと、予算で453億円の営業収益に対して決算額は450億円とさらに下回る状態になってございます。特に17年度の決算では、業務用についてはすべての口径において前年度決算よりも下回るという結果になっているところでございます。

以上です。

石倉建設局理事 下水道ですけれども、先ほどは、営業収益がかなり悪くなっているのではないかなというふうなお話だったかと思えます。

下水道につきましては、使用料についてはそれほど大きな変化はなく、若干の減です。今、水道でお話がありましたけれども、業務用の水量が落ちているということで、使用料金全体では4,200万円ぐらいの減であります。そのほかの大半の要因につきましては、いわゆる雨水分を公費として一般会計から繰り入れておりますが、その部分の企業債の支払い利息、最近はこれが減少しているために収入が大幅に減になっているということでございます。また、先ほどお話ししましたが、生活保護世帯についても、従来は一般会計から繰り入れておりましたけれども、これを全廃したようなことも要因になってございます。

それから、決算との関係でございますけれども、17年度予算と決算の比較では、今、決算のいろいろな作業をしておりますが、下水道使用料については好転する見込みであるということでございます。

以上でございます。

小林会長 よろしいですか。

板垣委員 井戸に切りかえられたということですが、井戸は地下を流れている水を使うのだと思えますけれども、企業が井戸を選択して使うことに関して何らかの費用的な負担

をいただくとか、言ってみたら水利権のようなものがあるのかないのか。井戸に切りかえた場合、そうしたご負担をいただくことはあるのでしょうか。

小川水道事業管理者 地下水に対しての負担はないです。ただ、井戸を使ったとしても、下水は使いますので、下水道使用料はかかってまいります。ただし、水道については、接続はしているものの、水量が一切出てきませんので、もし全く使わなければ基本料金は別として、従量料金の負担はないです。

板垣委員 井戸に切りかえられたことに関して、収益に結びつくような何らかの方策を考えられたらいかがでしょうか。地盤沈下とか、影響が全くないとは思わないのですよ。ご検討してみてください。

小川水道事業管理者 水道に関して、このことは実は全国の問題になっております。結局、大口使用者が井戸使用に転換しますと減収となり、結果として会計に影響が生じます。水道というのはほとんど全額を水道料金で事業運営しておりますので、やはり、何らかの対策が要するというところで大きな問題になっております。

今後、他の事業者もあわせながら検討していきたいと思います。

小林会長 よろしいでしょうか。

どうぞ。

濱田交通事業管理者 先ほど岩波委員からご質問がありましたことについて、計算ができましたものですから、ご報告させていただきたいと思います。

若林交通局事業管理部長 私どもの方としては、先ほどご説明したように、対キロの部分でコストを出すのが通常になっておりますが、輸送人員とそれに対する営業費用でどんな数値になるかということについてお示しをしたいと思います。

営業費用を年間の輸送人員で割った数字ですが、軌道会計については1人当たり175.33円、高速会計については1人当たり162.37円になります。

岩波委員 売り上げの方もお願いしたのです。

若林交通局事業管理部長 1人当たりの平均乗車料、売り上げとしては、軌道については138.13円、高速については182.12円となります。

小林会長 よろしいでしょうか。

今の1人当たりの売り上げは、大人と子どもをいろいろ平均してですね。だから、大人ですと170円の運賃ですから、1人の運送コストが173円であれば、全部が大人だとすると1人を運ぶのに3円幾らの赤字が出ている、単純に言えばそういう理屈ですね。地下鉄の場合は、収入の方がずっと多いのだけれども、その他のコストの部分、あるいは、高齢者パスの部分は計算に入っていないのですね。

若林交通局事業管理部長 そういう意味では全部の数字が入っております。それから、割り引きの部分なども入れているので、今のような数字になるということでございます。

小林会長 そうやって数字を出していただくと、料金が幾らで、初乗り運賃幾らでというのわかっていますから大変わかりやすいと思います。

ほかによろしいでしょうか。

細かい議論がいっぱいあるし、今は、大変興味深いと言うとおかしいですが、いろいろな質問も出されて、大変難しい問題があるだろうと思いますね。昭和50年代くらいに、公共料金について、どちらかというと事業用を少し高くして、一般家庭用を安く据え置くというような考え方がかなり広まりました。だから、使用量が多くなればなるほど単価が高くなるような、そういう仕組みが導入されてしまったのが今でも続いていますね。そうすると、先ほどの大口のところは井戸にかえてしまうようなことが起ってきます。しかし、井戸ばかり使うと地盤沈下も起こるというようなことがあって、そういうことに対して行政としてどこまで規制できるのかという大きい問題にもなると思います。そのあたりはなかなか難しいと思いますが、そういったことも広い意味の市政の問題になってくるかと思っています。

そうした細かいいろいろな議論があるかと思いますが、それらについては、きょうのこの後の議題ですけれども、この会議のこれからの運営の仕方、審議の進め方に関係します。

そこで、お諮りいたしますが、従来、各事業の運営に関する審議につきましては事業ごとに部会を設けてもっと専門的に審議を行ってまいりましたので、今までと同様に、交通部会、水道部会、下水道部会を設置いたしまして、各部会で審議するのが適当ではないかと思っておりますけれども、いかがでしょうか。

そうすると、もっと細かく突っ込んだ議論ができるかと思いますが、そういうふうにしてよろしゅうございますか。

(「異議なし」と発言する者あり)

小林会長 それでは、従来どおり、各部会で審議することとさせていただきます。

また、各委員の部会の所属ですけれども、これは、条例によりますと会長が指名することになっております。

そこで、審議の継続性や新任の委員の方の割合などを勘案した上で、各部会14名ずつ、原則としてお一人に二つの部会を割り振らせていただきたいと思います。

なお、公募委員の方につきましては、全体的な人数の関係などから一部ご希望どおりの部会に割り振られていないこともあるかと思いますが、できるだけご希望を満たすように割り振りをしたつもりでございますので、ご理解いただきたいと思います。

それでは、各部会の委員を発表させていただきます。

まず、交通部会の方からですが、交通部会は、石原委員、岩波委員、大滝委員、沖崎委員、金野委員、渋谷委員、高橋委員、武田委員、得能委員、内木委員、中田委員、西田委員、舟橋委員、そして、私・小林の合計14名にいたしたいと思います。

それから、水道部会の方は、赤城委員、板垣委員、岩波委員、大滝委員、沖崎委員、金井委員、齋藤委員、武田委員、鳥井委員、瀧谷委員、内木委員、舟橋委員、松井委員、渡辺委員、以上の14名です。

下水道部会は、赤城委員、石原委員、板垣委員、金井委員、金野委員、齋藤委員、渋谷

委員、高橋委員、瀧谷委員、得能委員、鳥井委員、中田委員、西田委員、船水委員、以上14名です。

各部会におきましては、以上のメンバーでそれぞれご審議を願うということでご承認いただいてよろしいでしょうか。

(「異議なし」と発言する者あり)

小林会長 ありがとうございます。

それでは、今後の部会の日程についてですけれども、継続的に各事業の運営を見ていくということで、予算、決算などの節目の時期や、その他状況に応じて随時開催すると思います。また、総会の開催につきましては、定例にしていつということではなく、必要に応じて開催することにいたしたいと思いますが、いかがでしょうか。

(「異議なし」と発言する者あり)

小林会長 それでは、部会は、いろいろな節目ごとに開催していただき、総会は、年に1回とか2回という定例ではなく、何かございましたら必要に応じて開催する、そういうことで進めていきたいと思います。

なお、具体的な日程や開催場所につきましては、その都度、各部会の事務局から各委員にお知らせいたします。

今後の審議の進め方については、以上でございます。

全体を通じて、何かご質問、ご意見はございますか。よろしゅうございますか。

(「なし」と発言する者あり)

小林会長 特になければ、以上をもちまして、本日の審議を終了させていただきます。

事務局から、何か連絡事項はございますか。

守屋総務局長 事務局の方からは、特にご連絡はございません。

本日は、お忙しい中をお集まりいただき、長時間にわたってご審議いただいたことに心から御礼を申し上げたいと思います。

どうもありがとうございました。

## 6. 閉 会

小林会長 では、これをもちまして、市営企業調査審議会総会を終わらせていただきます。

本日は、どうもありがとうございました。

以 上