

都市基盤整備促進特別委員会

1 日 時 令和8年2月6日(金)
午前10時00分 開会
午前11時30分 閉会

2 場 所 第2委員会室

3 出席委員

委員 長	近 藤 司	副委員 長	高 塚 広 義
委 員	河 内 優 子	委 員	小 野 志 保
委 員	合 田 晋 一 郎	委 員	越 智 克 範
委 員	小 野 辰 夫	委 員	山 本 健 十 郎

4 欠席委員

な し

5 説明のために出席した者

・港務局事務局

事 務 局 長	山 下 武	技 術 監	岩 本 英 浩
港 湾 課 長	西 本 吉 宏		

・経済部

部 長	藤 田 清 純	総括次長(営業推進監)	鈴 木 今 日 子
地 域 交 通 課 長	石 川 徹	地 域 交 通 課 副 課 長	新 元 一 司

6 議会事務局職員出席者

議 事 課 係 長 村 上 佳 史

7 本日の会議に付した事件

- (1) 大島・荷内沖開発に関する調査について
- (2) 地域交通計画に関する調査について
- (3) 付議事件調査における委員間討議について

8 会議の概要

開会 午前10時00分

◆委員長：開会挨拶

(1) 大島・荷内沖開発に関する調査について

(港務局事務局長) 挨拶、資料について説明

(委員) 資料の6ページの大型船舶が着岸できる公共岸壁とは、どれくらいの規模のものになるのか。

(港務局事務局長) 現在の公共岸壁はマイナス7.5メートルの岸壁が最大なので、大型の船舶が着岸できるよう、目標としてはマイナス12メートル以上の岸壁の整備を目指したいと考えている。

(委員) いつも課題に挙げられているしゅんせつ土砂の処分場や建設残土、災害時の土捨場については、どのような状況か。

(港務局事務局長) 今年度も東港地区で土砂のしゅんせつをしているが、そのしゅんせつ土砂については、四国中央市の埋立造成工事をしているところで処分をさせていただいた。しかし、そこは令和9年度に造成が完了するので、その後は、広島方面での処分を検討している。

(委員) 新居浜市内や西条市辺りで候補地はないのか。

(港務局事務局長) 新居浜市近辺では、今のところはない。

(委員) 基本的なことであるが、港湾計画は随分遅れている。平成11年7月に改訂して、本来ならば、平成20年代の半ばでできるところが、今もなお遅れている。この要因は何か。

(港務局事務局長) 平成11年の港湾計画の改訂後、一般廃棄物の処理用地の整備は完了している。その後、菊本地区の公共埠頭の整備をすることで進めていたが、国の港湾行政の方針が変わり、もともと菊本地区は、外貿コンテナを取り扱うという計画であったが、日本の港湾の競争力が低下していることから、地方の港湾のコンテナ貨物の輸出については、西日本であれば阪神港へ集約して、大型船で海外へ運ぶというような政策に転換された。また、財政的なこともあり、当時103港あった重要港湾を43港の重点港湾へ絞り込みが行われ、基本的には1県1港で、2港のところもあるが、愛媛県では松山港と東予港が選定されて、新居浜港は選定されなかった。このような経緯から、計画が停滞している状況となっている。

(委員) 見直しに関しては、今答弁されたような変更点が発生したときに、どうしてそのような状況になったのかということを知周する機会はないのか。

(港務局事務局長) 庁内では、このような状況の説明はしている。

(委員) 新居浜市ではカーボンニュートラルを進めており、今回の新居浜港の長期構想にもカーボンニュートラルに関して記載しているが、港湾脱炭素化推進計画の進捗は、この長期構想計画とは別に進んでいるのか。

(港務局事務局長) 港湾脱炭素化推進計画については、年に1回協議会を開催して、進捗状況を確認している。

(委員) カーボンニュートラルについては、この長期構想とは別に、目標や工程については、アンモニア受入れ岸壁も含めて、港湾脱炭素化推進計画の中で進めているということか。

(港務局事務局長) そのとおりである。

(委員) アンモニア受入れ岸壁の整備は 2040 年に完了するのか。もっと早かったような気がするが違うのか。

(港務局事務局長) 港湾脱炭素化推進計画では、2040 年を目標にするという位置づけをしている。

(委員) 新居浜市は製造部門の出荷額において、令和 3 年度に 1 兆円を突破し、令和 4 年度で 1 兆 3,000 億円となっている。私は西条市と格差があると思っていたが、西条市も 1 兆 1,000 億円程度ある。愛媛県全体では 4 兆 7,000 億円程度で、新居浜市と西条市だけで半分以上を占めている。港湾の整備状況によって、出荷額が影響されることになるのか。

(港務局事務局長) 港湾整備の状況に応じて出荷額に影響するということは考えられる。

(委員) 港湾のキャパシティが大きくなると増えるということか。

(港務局事務局長) そのとおりだと思う。

(委員) 工業出荷額などは、一時期、西条市に負けていたが、委員が言うように、今は新居浜市のほうが多い。また、別の委員が言っていた新港湾計画は答弁されたとおりで、最終処分場の横の公共岸壁の計画は、神戸港への集約により駄目になって、それでも何とかせないかんということで取り組んでいる。この菊本沖の埋立ても含めて、今後どうなっていくことになるのか。私は、住友金属鉱山と住友共同電力の間の県の埋立てのことに関心を持っているのだが、菊本沖については、今はどのような現状で、どのような方向性を考えているのか。また、国としてのお考えがあれば、お答えいただきたい。

(港務局事務局長) 現在検討している長期構想の策定については、来年度になるかもしれないが、早急に策定する方向で検討している。また、それを踏まえた港湾計画の改訂については、令和 9 年度を目標にしている。その後については、国との協議や事業費など庁内でも協議は必要になるが、担当課としては事業化を目指して取り組んでいきたいと考えている。

(技術監) 港務局が事業化に向けて取り組んでいくということであれば、国としても支援していくようになると思う。

(委員) 長期構想策定後に港湾計画を改訂して、いろいろな条件を整えて、新しい港の整備を進めていくことになると思うが、整備はいつ頃からになるのか。

(港務局事務局長) 令和 9 年度に港湾計画の改訂を目指しており、港湾計画改訂後は、国との協議や庁内の調整も必要になるので、いつから着工できるのかは、この場でお答えすることはできないが、担当課としてはできるだけ早く事業化したいという思いはあるので、それを目指して取り組んでいきたいと考えている。

(委員) 資料の 16 ページの将来像実現に向けた戦略と取組の方向性のところになるが、内港地区のところも賑わい空間の形成の方向性が示されていて、イメージとしては、資料にある写真のボードウォークの整備などの環境整備のことだと思うが、このような位置づけがされ、実施したい事業者がいたら、すぐにでも実施できるのか。ほかに何か課題があったりするのか。

(港務局事務局長) この記載内容は、あくまでも長期構想であるため、長期構想を踏まえて、港湾計画の改訂までに事業者などが現れたら、当然、計画に盛り込んでいくことになるが、それまでに話がない場合、この地区については、特に具体的な計画はできないと考えている。

(委員) 長期構想に伴って護岸整備をしなければいけないというわけではなく、あくまでも土地の有効活用ということで考えればいいのか。

(港務局事務局長) そのとおりである。

(委員) 日本で唯一の港務局であると思うが、国はこの体制を終わりにしようと考えているのか。港務局はこれからも継続していくのか。

(技術監) 国がこの体制を廃止させようとするのは、ないと思う。管理者として港務局委員会を設置して港湾を管理しており、港務局委員会がやめるという話になれば、そのようになるのかもしれないが、国から廃止しなさいというような話はない。

(委員) 技術監にお聞きしたいが、港湾区域外になるが、新居浜市には荷内沖があり、漁業補償もしている。過去には、部長級と課長級の職員が部下を持たないで2年間、活用に向けて取り組んでいたが、瀬戸内法により、進めることができなくなった。荷内沖については、市の長期総合計画にも記載されているが、今後、事業化に向けて進めていける可能性はあるのか。

(技術監) 私は、港湾のことをメインとして国から来ており、その場所は港湾区域でないところの話であることと、また確認をするとあの場所は建設海岸ということで、旧建設省の所管となっているので、私から将来的なことについては何とも言えない。

(委員) 今までの話では、荷内沖の土地を活用するためには、荷内沖まで港湾区域を広げるという話があった。カーボンニュートラルを進める中で、荷内沖の土地を活用するために、港湾計画を広げるというようなことは、将来的にあり得るということでいいのか。

(港務局事務局長) 港務局としては、荷内沖までの拡張という話はしていない。

(委員) アンモニアや水素などの将来的な活用に向けて、菊本地区の新しい岸壁にタンクを作り、その状況を踏まえて、荷内沖についても検討していくという話が出ていたのではないかと思うが、その辺りはどのようにしているのか。

(港務局事務局長) 港務局としては、現在の港湾区域である御代島から大島辺りまでの区域の中の整備、維持管理を担っており、荷内沖については港湾区域でもなく、旧建設省が所管する建設海岸でもあるので、港務局からはお答えできない。

(委員) 本委員会では、ずっとこの話を続けてきたわけであるが、菊本沖の公共岸壁は難しいと言いながら、カーボンニュートラル掲げて、現在取り組んでいただいている。事業実施の可能性はあるのか。先ほども言ったが、本委員会でもずっと議題に挙げているのだが、具体的な日程などを踏まえて国とも協議しないと、我々としても見通しが立たないし、進んでいる方向性のことなど、その辺りの考えがあれば、答えていただきたい。

(港務局事務局長) 港務局としては、具体的にいつからということは申し上げられないが、まずは令和9年度を目標に港湾計画の改訂を目指したいと考えている。その後の事業化については、国の動向や事業費などのこともあるが、港務局としては事業化したいという思いがあるので、今

後も港湾の整備に向けて取り組んでいきたい。

◆委員長：ほかに質疑、意見はないようであるので、この議題については終了する。

休憩 午前10時38分

再開 午前10時39分

(2) 地域交通計画に関する調査について

(経済部長) 挨拶

(地域交通課長) 資料について説明

(委員) 質疑というよりも要望になってしまうが、バス路線の見直しについては、市民への調査で要望が多いコミュニティバスや循環バスの話が当初の計画にはあったが、事業者の検討において難しいということであったと思う。令和8年10月の路線の変更では、新居浜駅から県立病院に抜ける道、新居浜駅から滝の宮経由でイオンに抜ける道の路線等の変更を行うというような話で、市の理想案というか、住民の調査も踏まえての意向というものは、結局は事業者の理解が得られないと私は理解した。そして、楠中央通りを重複するバス路線がたくさんあったので、その路線の一部を滝の宮経由に見直すことによって、乗務員を増やすことなく、運行できるのではないかなというような案だったと思うが、それについても事業者の理解が得られなかった。

話が長くなり申し訳ないが、コミュニティバスやデマンド交通に関して、いろいろなところに視察に行き、その中でよく感じるのは、路線バスとデマンド交通を有効的に活用して、路線の変更も市が主体になって、地域の実情に応じて、毎年、路線を見直していくというような取組をしているところが多かったので、今回は路線の変更が1年先送りになるようだが、1路線だけでも一つ一つ着実に進めていただきたいという要望である。

(委員) 川西地区のデマンドタクシーにおいて、乗降地点の追加について協議しているということだが、具体的に説明してもらいたい。

(地域交通課長) 現在、川西地区で乗り降りできる地点は、商業施設、3か所の医療機関、公共施設、バス停の計27か所に限定されているが、公民館や総合福祉センターなども行くことができない状態になっており、主にはそのような公共施設の追加について、事業者と協議している。

(委員) それは利用者から要望があって、乗降地点増やしたほうが、利用者が増えるのではないかなという話なのか。もう一つは、川西地区だけがそのような議論をしていて、川東や上部地区についてはそのような議論はしていないのか。

(地域交通課長) 現在、川西地区以外の既に本格運行を行っているところは、行き先の限定をしておらず、基本的にはどの病院でも、どの商業施設でも、どの公共施設でも行くことができるような状況になっている。しかし、川西地区についてはエリアが狭く、タクシーの初乗り運賃程度で行けるエリアに、皆さんが行きたい目的地が整っているため、デマンドタクシーでどこへでも

行けるようにしてしまうと、一般タクシーとの競合が激しくなるということで、制度開始当初から行き先を限定している。ただ、図書館も行けない状態であるので、利用者からはそのような場所には行けるように目的地の拡大をしてほしいという要望があり、その点について事業者と協議をしている。

(委員) 川西地区のデマンドタクシーは、令和5年度から試行運行されているということだが、川東地区や上部西・東地区と違い、運行状況が見えるなど、アプリなども使いながら運行しているのか。

(地域交通課長) セとうちバスの運行状況を見るアプリのことを言われていると思うが、デマンドタクシーの運行状況については、デジタルで確認することはできていない。

(委員) 運転免許証自主返納者割引の負担の公平性については理解できるが、対象者はどのくらいいるのか。

(地域交通課長) 割合で言うと、免許返納者割引で利用されている方は50.5%となっている。

(委員) 何人になるのかは分からないのか。

(地域交通課長) 昨年度のデマンドタクシーの利用者数が約1万6,000人であるので、その半分程度になる。

(委員) 運転免許証自主返納者割引の公平性については、すごく理解できる。今後、自主返納者割引がなくなったら、メリットがなくなると思うが、免許証の返納を考えている方や返納した方に対するデマンドタクシーの利用を促進するようなアプローチや方法について、何か考えているのか。

2点目は、自主返納者割引の廃止については、一定期間の周知を行うということだが、どのくらいの期間を周知の期間として考えているのか。

(地域交通課長) 半額で利用できることは、大変大きなメリットであったと考えている。ただ、新居浜市内の移動手段としては、路線バス、デマンドタクシー、一般タクシーの3種類しかない状況の中、一般のタクシーは、どんどん値上がりをしており、600円の通常料金で乗ってもらったとしても、一般のタクシーと比べれば、利用しやすい価格だと考えている。そのようなことを御理解いただきながら、デマンドタクシーを使っていただきたいと思っている。

次に、周知の期間についてだが、自主返納者割引は令和9年度末をもって廃止するという計画であるため、令和8年度、令和9年度の2年間余りの期間で、割引制度廃止についての周知をしていきたいと考えている。

(委員) 乗務員確保への支援についてだが、乗務員の成り手不足の理由は、給料面のことなのか、免許取得費用がかかるからなのか、どのように分析されているのか。また、令和8年度予算で二種免許取得費用に対する補助金について予算要望していると言われたが、二種免許取得費用はどのくらいかかると、補助金額はどのくらいになるのか。

(地域交通課長) 事業者との協議の中では、給与面というよりも、土日に休みがない、長時間勤務などといった面が、今の若い方から敬遠されている理由になっていると聞いている。

次に、二種免許取得費用に対する補助金についてだが、バスの運転に必要な大型二種免許を取

得するために、50万円程度の費用がかかると聞いている。補助金額としては、その50万円を全て事業者が負担したならば、その2分の1を市が補助するという制度を考えている。

(委員) 予算措置はどのくらいになるのか。

(地域交通課長) バスとタクシーを合わせて200万円で予算要望している。

(委員) 年間で200万円ということだが、補助件数はどのくらいを考えているのか。予算額が少ないと思うのだが。

(地域交通課長) バス事業者が一人当たり25万円の2名分、タクシー事業者が一人当たり15万円の10名分である。

(委員) 現状で乗務員は何人くらい不足しているのか。

(地域交通課長) バス事業者に対して、今の路線を維持するのに最低どのくらいの人数が必要かと聞くと、最低でも二、三名は必要とお答えいただいている。タクシー事業者については、乗務員不足により、保有している全車両の六、七割しか稼働できていないと聞いている。

休憩 午前11時 5分

再開 午前11時10分

(3) 付議事件調査における委員間討議について

<那覇市：企業誘致、企業立地に関する取組について>

(委員) 特に若い人が県外に出て行く状況で、人材確保に苦慮しており、未来の担い手育成に向けたキャリア教育支援事業を小中学生対象に行われていた。このような若いときに、様々な職業体験をすることで、目標を持って勉学に励むことができるので、本市においても参考にしてもらいたい。また、令和5年度、令和6年度の2年間で那覇市進出可能性産業調査事業を行っており、企業関心度、進出意欲と滞在需要を把握する中で、検証を継続しながらブラッシュアップをしていた。これは企業誘致に取り組むに当たって、参考になると思った。

(委員) 那覇市には地理的なデメリットとして、例えば本州から離れた地理的、歴史的、社会的な特殊事情があり、そのほかにも、後継者不足や交通渋滞などの課題がいくつかあるが、その中においても限られた資源と流通コストをうまく生かして人材の育成と確保を図っている。特に市内産業の理解と誇りを持たせて、職業体験やイベントなども実施している。経済環境は、今の日本の中でも優れている場所でもあり、国際競争力の向上を図っている。そのような意味で、新たな戦略が実を結んで、隆盛を目指して活動している。企業誘致に対しても非常に積極的に行っていた。

(委員) 小中学生のキャリア教育支援として、未来の担い手育成に大変力を入れており、新居浜市も取り組んでもらいたいと思った。

(委員) 沖縄は4つの特殊事情があり、課題も多いということだった。また、小学生キャリア支援については、教育委員会ではなくて経済部が担当することで、先生の負担も軽減され、市内産業の理解、職業観の醸成、そこからのキャリアデザインを意識して、地域への愛着や誇りを持つ

ということで、実際に起業家教育プログラムの手応えは十分であるということであった。このキャリア教育は大変重要で、本市でも行っていきたいと考えている。

もう一点が、経済的負担軽減として物価高騰に対し、なはんちゅペイというのがあり、電子と紙の両方で支援をされていた。プレミアム率は電子商品券が 30%、QR 付きの商品券が 20%と、差があるということだったが、苦情はないということだった。本市では電子のみで、利用できない市民もいるため、那覇市の取組はすばらしいと考えている。本市においては、これで本当に公平であると言えるのかということも感じ、本市でも、このような両方の支援ができることになればいいと考えた。

(委員) 私が特に感じたことは、ICT 産業振興ガイドラインの中では、単なる産業支援だけにとどまらず、人材育成と地域愛着の醸成を両輪として取り組まれていた。単なる支援だけではなくてそのような活動や取組ということも重要だと感じた。

(委員) 企業誘致、企業立地については、まとまった土地がないということで、製造業等の第二次産業の企業の進出が非常に難しくなっており、雇用面でも高スキルの人材は給与等の関係で県外へ流出しているということで、非常に人材確保でも苦労しているということであった。今後は ICT 産業の立地集積を、人材育成も含めてどう進めていくかが課題だと感じた。

<うるま市：企業誘致の取組について>

(委員) うるま市は沖縄県で 3 番目の都市であり、ここには国際物流拠点産業集積地域がある。この地域には IT パークや沖縄県金型技術研究センター、バイオテクノロジー研究開発センター等の様々な施設が集積しており、企業誘致、企業立地の中心的な役割を担っていた。また、就労支援事業では、市内及び近隣市町村の高校生等を対象に中城湾港新港地区を中心とした企業見学バスツアーを実施しており、また学生がインターンシップを実施する際にかかる宿泊料等の補助もしている。このように本市も新居浜市内の企業を見学してもらい、良さを実感してもらうためには、このような事業を具体的にやっていくことも必要だと思う。

さらに、新たに誘致した企業に対して、行政の担当課が中心となって、サポートをしていく体制を整えており、企業の発展に寄り添い貢献していくことも非常に大事な試みであると思った。

(委員) うるま市は企業誘致に非常に力を入れており、既に中城湾港新港地区の開発が終了している。ここには 270 社、8,300 人が働いており、IT 関連や研究開発企業が多く、事業としては小規模だが将来性を見込める企業を誘致しているような特徴があると思う。さらに、今後は新たな産業用地として仲嶺・上江洲地区の整備を進めており、20 ヘクタールの土地に物流基地を誘致する考えであった。特に注目すべきは大和ハウスとパートナーシップを提携しているところであった。このほかにも、石川地区周辺の交流拠点を今開発している。

課題としては、沖縄県内の全ての課題になるが、人材確保が非常に問題になっており、若者の県外流出を食いとめる施策と外国人雇用の確保に取り組んでいる。資源の少ない沖縄において、生き残りに向け、施策を打ち出しているところが特徴であった。

(委員) 他の委員と同じになるが、就労支援事業に興味があった。市内、近隣市町村の高校生に企業見学バスツアーを実施し、企業とのマッチングの機会を創設することで、実績として 30 人が

ら40人の就労につながったと伺い、大変魅力的に感じ、本市でも取り組んでいただきたいと思います。

(委員) 就労支援事業については、企業見学バスツアーの実施、学生がインターンシップを実施する際にかかる宿泊料等の補助等を行っており、若者の県外流出については本市でも同様である。担当課長の出ていかない仕組み、出ていっても戻ってくる仕組みを作っていくという説明が大変印象的であり、実際に結果が出ている取組であった。本市においても合同説明会や職場体験だけに終わらない、さらなる取組が必要だと感じた。

(委員) うるま市の取組は、既に整備が完了している港湾地区の企業集積と新たな産業用地を整備する計画を検討する中で、地域のまちづくりや企業誘致など、総合的に推進されていると感じた。うるま市には合併の経緯があるので、各市域の機能分担を明確にして、また農政部局とも調整がなされながら、地域経済の発展に持続的に取り組んでいると感じた。

(委員) うるま市は臨海部に位置し、企業用地も多く確保できるため、多くの企業が進出しており、雇用者数もこの20年間で4倍を超えている。しかし、少子高齢化や若者の仕事に対する価値感の多様化、若者の県外の流出など、様々な要因で人手不足の状況にある。本市においても同じであるが、いかに若者の市外流出を抑えるかが大きな課題と感じた。

<糸島市：糸島運動公園整備・管理運営事業について>

(委員) 整備、管理運営におけるPFI導入の経緯について伺った。最小限の費用で最大限の効果が得られることを念頭に、民間の能力を積極的に活用。より効果的かつ質の高い公共サービスの提供を図るとともに、財政負担の軽減というところで、PFI導入の可能性をしっかりと調査していた。その後、整備計画においては、PFI導入可能性調査の結果や国庫支出金、地方債などの財源、市の財政計画を踏まえて、整備手法及び運営管理方法を決定していた。また運営管理についても、多様化、高度化する市民ニーズへの効率的、効果的な対応を図る市民サービスの向上を図るために、指定管理者制度を活用している状況であった。PFIの導入の経緯にあるように万全の準備でPFIの導入を踏み切ったことがよかったと感じた。

本市においても、新文化センターの建設の検討をしており、糸島市の取組も参考にしながら、市民ニーズに合った取組を要望したい。また、施設整備に関する市民ニーズに総合運動公園の施設に防災機能を備えることの提言があったそうである。本市の新文化センター建設計画の中においても南海トラフ地震に対応できる機能を備えていることが大事と考える。多くの方を収容できる避難所機能を持った施設整備に取り組んでいくことを要望したいと思った。

(委員) 先ほどの委員が言われた意見について、私からも少し補足する。糸島運動公園は、平成24年から取組を開始し、令和5年6月に整備が完了している。この中で特に注目すべきは多目的体育館で、多目的体育館にはバスケットコート2面と客席810席を保有し、サブアリーナと武道場も設置され、市民の幅広い活動範囲を助けることになっている。建設はPFIに基づくDBO方式を採用している。民間のノウハウを活用して、特に注目すべきは、PFIの類似先行案件を参考にしたほか、ゼネコンなどを対象に2回の市場調査をして実施している。また、検討開始から運用までに11年経過しているが、この間に市民の意向調査と市民説明会、意見交換会に十分な

時間をかけたことが大きな特徴だと思う。市民ニーズの把握については、糸島市として供用開始までに多くの時間を費やしているというのが、非常に大きな効果を上げている。箱物が将来の市民の負担にならないような施設の整備を考えるという意味からも重要だと思う。

(委員) ほかの委員も言われているPFI導入可能性調査の話聞いて、PFI方式でコストが抑制され、設計、施工、運営管理を同一業者が行うため、効率効果的な施設ができ、責任の所在が明確になるというメリットがあることを教えていただき、新居浜市も老朽化が進む公共施設の運営方式にPFIは役立つのではないかと考える。

(委員) 平日ではあったが、大変多くの方が利用されていた。糸島市以外の方の利用も多く、平日でも6割の稼働率で、土日は8割が埋まるとのことであった。トレーニング室については、特に大人気であり、完全入替制で、順番札を待って待機していた。この運動公園は、全国大会レベルの大会や県大会、また地方巡業の糸島場所のほか、各種イベントも多数開催されていた。広場では、実のなる木を植え、子供の年齢、発達に応じた遊具を設置していた。本市の文化センターの建て替えについては、市民の方からの問い合わせも大変多く、関心も高いと考えている。新居浜市民の健康、運動、防災、交流、環境との共生において、引き続き情報収集をして、最善の方法を考えていきたいと考えた。

(委員) 私が特に感じたのは、今回の糸島運動公園は、平成24年3月に市議会で請願が採択されたことを契機として整備が進められているということである。また、具体的な業務要求水準書を作成する過程で、体育協会、スポーツ施設利用団体、子育て支援団体、障害者関係団体、防災士会など、様々なところで意見交換会を実施され、幅広い市民ニーズが計画に反映されていると感じた。今後、新居浜市の取組の中では、市民ニーズを的確に反映する必要性を特に感じた。

(委員) 皆さんも言われていたが、糸島市は運動公園を整備するに当たり、市民の声を十分に反映し、綿密に準備を進めてきたことが資料や説明を聞いてよく感じられた。整備手法についても、PFI法の導入や種々の財源により、市の財政負担の軽減を図っていた。現地視察を行ったが、運動公園の施設に防災機能もよく備わっていたと感じた。

◆委員長：以上により、本日の議題は終了する。ほかになければ、これにて本日の都市基盤促進特別委員会は閉会する

閉会 午前11時30分