# 第1回 いわき市土木審議会



- ■いわき市土木審議会の概要について
- ■いわき市道路事業基本方針(素案)について
- ■今後の諮問事項とスケジュールについて

令和7年10月2日(木) いわき市役所 3階 第3会議室 いわき市 土木部 土木政策課









# いわき市土木審議会の 概要について





# いわき市土木審議会の概要について【市の現状と市政運営の方向性】





# <市の現状>

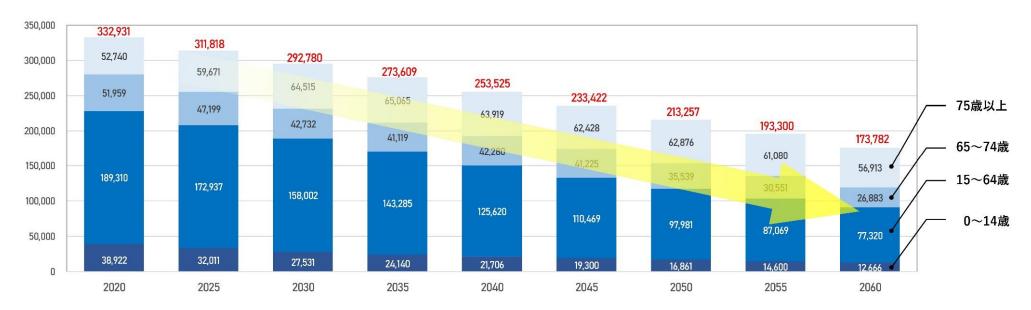
> 人口減少·少子高齢化

市の推計では、いま[2025] から 35 年後[2060]には、人口は半減(約44%減)

・ヒト(職員) ・カネ(予算) ・モノ(ィンフラ・公共施設)等

→ 様々な問題が連鎖的に発生

(地域(コミュニティ・経済)活力の低下、集落機能の維持困難、担い手不足、行政資源の減少 等)



▶ インフラ・公共施設

施設の老朽化、大量更新時期の到来

- **➡** すべての公共施設等をこれまでどおりに維持し続けることは不可能
- ▶ 自然災害

線状降水帯の発生など、気候変動による自然災害が激甚化・頻発化

⇒ 市民の生命・財産を守るための備え(防災・減災対策の推進)が必要



# いわき市土木審議会の概要について【市の現状と市政運営の方向性】





# <市政運営の方向性>

Well-Being な(幸福度の高い)まちづくり っ
市民ひとりひとりのLIFEを尊重し、幸福度の高いまちづくりを目指します。



市民ひとりひとりのLIFEを尊重し、

幸福度の高いまちづくりを目指します

デジタルも活用しつつ、人の手・温もりが欠かせないサービスには、 しっかりと人的リソースを配分することで、

あたたかいまちづくりになると思っています

行政・企業・地域みんなが参画し、あなたの・わたしのLIFEを支えていきます

## 「構造改革」

「幸福度の高いまちづくり」実現にあたっては、あらゆる社会情勢の変化に対し、絶えず対応し続ける ことが求められます。いわき市役所では「構造改革推進本部」を創設し、次の時代へ「生み出す」改革を ビジョンに「資源の再配分」と「体質の改善」をミッションに掲げ「構造改革」に取組んできました。

- これまでの行政組織に内在する制度、慣例、仕組み等を時代の(環境)変化に即応させ、未来を見据えた ものへと変革
- ▶ 行政資源(ヒト、カネ、モノ等)を、現下の諸課題と未来への投資に再配分

# いわき市土木審議会の概要について【構造改革~土木部の取組み~】



「土木行政」においても、**「構造改革」**を念頭に、効果的で効率的な運営に向けた 第1歩目として、 **「体制づくり」**に取組んできました。

▶ 組織づくり (新体制の構築)



- → 「新規整備」から「維持管理」へ軸足を置き、且つ、新たな行政ニーズに即応し、効果・効率的な政策の 実現を目指し、これまで<u>「道路」や「河川」等、インフラの種別ごと</u>であった組織体制を政策形成を担う 部署の新設や既存施設・類似業務の統廃合による業務のスリム化等を図るため、<u>「計画」「整備」「維持</u> 管理」の業務種別ごとに改編
- ▶ 附属機関の設置 🐨 本審議会

これまでの「土木行政」は、道路施設の老朽化や治水対策など、特定の施策や事業を協議事項として、 個別に会議体を組織し、有識者等の意見を伺いながら課題解決に努めてきました。

→ 行政ニーズの更なる多様化が見込まれることなどから、施策等の推進にあたっては、市民や利用者が納得し、協力を得ながら、取組んでいくことが必要不可欠



「土木行政」における最上位の会議体

公平性や透明性を確保するため、行政のみではなく、市民や学識経験者、さらには、多様な分野など、 第3者からの意見を踏まえ、取組むことが重要であり、土木行政に特化した「新たな附属機関を設置」

# いわき市土木審議会の概要について【土木審議会[概要]】





# <土木審議会条例>

#### 【いわき市土木審議会条例(抜粋)】

いわき市土木審議会条例 (令和7年3月27日いわき市条例第3号)

(設置)

第1条 土木行政の効果的かつ効率的な運営を図るため、地方自治法(昭和22年法律第67号)第138条の4第3項の規定に基づき、いわき市土木審議会(以下「審議会」という。)を置く。

#### ■条例 [解説・補足]

【地方自治法(昭和22年法律第67号)】

第138条の4第3項

(委員会・委員及び附属機関の設置)

<u>普通地方公共団体は、</u>法律又は<u>条例の定める</u>ところにより、<u>執行機関の附属機関として</u> 自治紛争処理委員、審査会、<u>審議会</u>、調査会その他の調停、審査、<u>諮問又は調査のため機関を</u> 置くことができる。

→ 令和7年2月市議会において、本条例の制定に係る議決を経て、令和7年3月27日施行・公布。

# いわき市土木審議会の概要について [土木審議会 [概要]]





#### 【いわき市土木審議会条例(抜粋)】

(所掌事務)

第2条 審議会は、市長の諮問に応じ、次に掲げる事項を調査審議する。

- (1) 土木政策の方針、基準等に関する事項
- (2) 前号に掲げるもののほか、審議会が必要と認める事項

(組織)

第3条 審議会は、委員15人以内で組織する。

- 2 委員は、次に掲げる者のうちから、市長が委嘱する。
- (1) 学識経験を有する者
- (2) 前号に掲げる者のほか、市長が必要と認める者

(任期)

第4条 委員の任期は、2年とする。ただし、補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。

2 委員は、再任されることができる。

#### ■条例 [解説・補足]

【 諮問 】行政 が 審議会 に 意見を求める (照会) 【 答申 】審議会 が 行政 に 意見を述べる (回答)

「諮問・答申」について

- ・「諮問」とは、行政機関における特定の政策(事業・施策)等について、意見を求めること。
- ・「答申」とは、諮問に基づき、議論(必要に応じ、調査検討)を経て、とりまとめた意見を提出すること。
- → 審議会は、政策決定にあたり、多角的な意見を求めることにより、行政の意思決定を合理的、且つ、 民主的なものとするための重要な協議の場

そのため、委員は、**学識経験者や土木行政に関する専門的な知見を有する行政関係者のほか、市民や** 様々な分野における関係団体から選定

なお、諮問事項について、調査検討等に不測の期間を要すなど、**任期中に答申に至らない場合には、** 次期審議会(委員)において、継続して議論等を行い、答申を行う













# く「道路(みち)」の種類>

- 「道路」は、市民生活や地域経済活動を支える社会基盤として、様々な役割を担う (自動車や歩行者等の 交通機能、ライフライン(上下水道や通信等)の 収容機能、避難路等の 防災機能)
- 管理・運用等に関する法律や機能・役割ごとに分類される

#### 「道路」 根拠法令:道路法、高速自動車国道法

※ 以下の「道路」は、道路交通法や都市計画法等により、さらに細分化されます。

**【高速道路**】高速自動車国道 [管理者 : 国(指定管理者 : NEXCO)]

全国的な基幹道路網の枢要部分を構成する道路

【国道】一般国道 [管理者: (直轄国道) 国、 (補助国道) 都道府県や政令指定都市]

高速自動車国道と併せて全国的な基幹道路網を構成する道路

**【県道**】都道府県道 [管理者:都道府県]

地方的な幹線道路網を構成する道路

【市道】市町村道 [管理者:市町村]

市町村の区域内に存する道路

**金 本基本方針では【市道】を対象とします。** 

### **「農道」** 根拠法令:農業基盤整備促進法

農業地帯へのアクセスを目的とした道路。(農業関係者の移動や農産物の輸送)

## 「林道」 根拠法令:森林法

・森林地域や山岳地帯へのアクセスを目的とした道路。(林業関係者の移動や木材の運搬)

# 「臨港 (港湾) 道路」 根拠法令:港湾法

・港湾区域内へのアクセスを目的とした道路(港湾関係者の移動や物資の運搬)

## 「その他」法定外公共物 道、私道





# <「市道」の現状と課題>

- 市内の道路の8割以上を占める市道は、延長約3,500km(約9,000路線)を有し、約2,000橋の橋梁、 9箇所のトンネルなどの道路構造物や、舗装、法面、道路照明など、多数の道路施設を管理
- 市民や利用者からは、生活道路の改良(拡幅・歩道の設置等)や舗装補修や除草等の維持管理について、 多くの問合せ(要望・苦情・通報等)が寄せられている状況 (本間 200 #

年間 約1,200件の問合せ (令和6年度実績) ※ 対象地区: 平・内郷・好間・小川・三和・川前

【市内の道路別延長割合】

高速自動車国道:約70km(約2%)

県道:約510km (約12%)

市道:約3,500km (約83%)

国道:約150km (約3%)

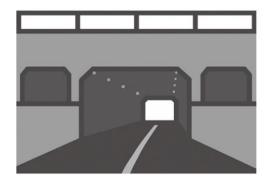
#### ※ 東北一(市町村)の橋梁数



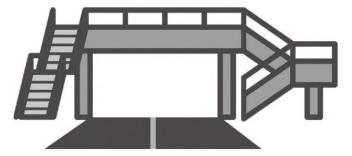
【 橋梁:2,052 橋】



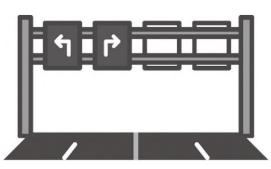
【トンネル:9 箇所】



【 大型カルバート: 4 箇所】



【横断歩道橋:8橋】



【 門型標識等:14 基】





# く「市道」の現状と課題>

- 人口減少・少子高齢化や、自然災害の頻発化・激甚化、インフラの老朽化の進行等の社会情勢を背景に、 市道を取り巻く環境は大きく変化している状況
- ・ デジタル技術等の活用により生産性を高め、これらの多様なニーズや社会的要請への対応を可能とする 「将来を見据えた持続的な道路行政の運営」が課題

#### 人口減少・少子高齢化

- ➡ 厳しい行政リソース (職員・予算)
- → 利用者の減少

### 自然災害の 頻発化・激甚化

- → 道路施設の被災増加
- → 人命・財産への危険性増加

#### 老朽化の進行

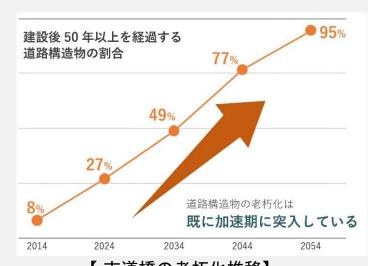
- → 維持管理コストの増大
- → 道路施設の健全性低下

#### ニーズの多様化

- ➡ 道路利用に関する様々な要望
- → 道路空間の有効活用

#### 新技術の進展

⇒ デジタル技術等の導入



【市道橋の老朽化推移】







# く「基本方針」の立案>

 市道を取り巻く諸課題への対応と土木部のミッションである「市民の安全安心で豊かな暮らしを育み、 地域経済活動を支えるインフラ(市道)を将来にわたり安定的に提供」の実現に向け、魅力あるまちづくり を支える道路事業のあり方や方向性を示し、道路行政をマネジメントするための指針(道しるべ)として、 「いわき市道路事業基本方針」を立案

目標	持続性を高める道路マネジメントの推進						
- 方針1	選択と集中によるメリハリある みちづくり						
ナケケク・学のフレックの目があり							
	施策 🕕	道路ストックの最適化					
施策 ② 適正なインフラメンテナンスの推進							
	施策 3	整備要望に対する評価の明確化					
上 方針2	安全・安	ででまちの魅力を高める みちづくり					
	施策 🕕	防災・減災対策の推進					
	施策 ②	安全・安心な道路機能の向上					
施策 ③ 快適で魅力的な道路空間の創出							
施策の実現に向けて							
官民連携による維持管理手法の導入 DX推進							
(業務の省力化、地域事業者の担い手確保) (生産性の向上、EBPMの推進)							

 本基本方針では、「施策」と 「施策の実現に向けた方策」は、 取組みの方向性のみを記載

具体な取組み(内容)は、今後本審議会への「諮問」及び市民アンケートやパブリックコメントなどにより、具現化を進めていきます。





# <「基本方針」の内容>

# 目 標 持続性を高める道路マネジメントの推進

- ・ 限りある行政資源(ヒト・カネ)で市民や利用者の安全・安心の確保、生活環境の質や生産性の向上など、 市道に求められる機能を効果的に発揮するためのマネジメントを推進
- マネジメントにあたっては、**「選択と集中によるメリハリ」**と**「安全・安心、快適」**を視点とする

方針 1 選択と集中によるメリハリある みちづくり

「みちづくり」とは、道路事業における 新設・改築、維持管理・更新 を指します

## 施策 ① 道路ストックの最適化

市道の特性や利用状況など重要度に応じた「仕分け」や総量を縮減する「スリム化」、さらには、道路空間の「有効活用」により「道路ストックの最適化」を図る

<主な取組み:重要路線の考え方、街路樹管理計画等>

## 道路ストックの「仕分け(重要路線の見える化)」

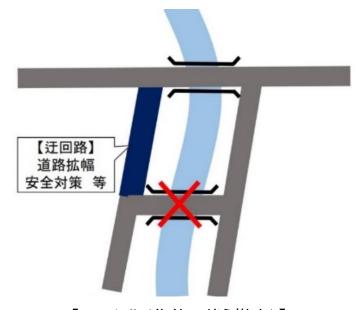
【 一様な みちづくり ➡ メリハリのある みちづくりへの転換】

## 道路ストックの「スリム化」

【 あれば便利 **→** 必要な量 への見直し】

### 道路ストックの「有効活用」

【 特定 の使い方 → 多様 な使い方 への緩和】







# く「基本方針」の内容>

方針 1

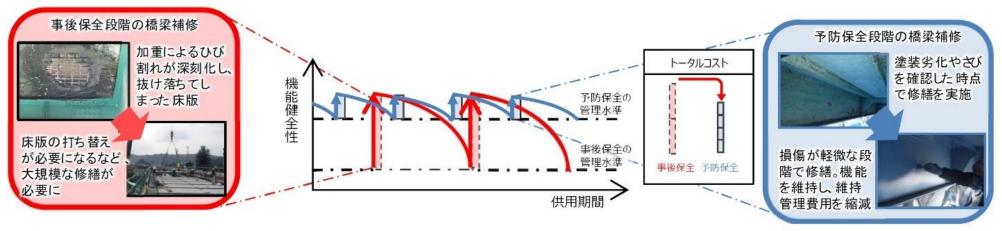
選択と集中によるメリハリある みちづくり

「みちづくり」とは、道路事業における 新設・改築、維持管理・更新 を指します

#### 施策 2

適正なインフラメンテナンスの推進

- 道路施設ごとに個別管理計画の策定し、計画的な維持管理に努める
- ・ メンテナンスサイクルの構築やライフサイクルコストの縮減を意識した管理水準の設定、重要路線における予防保全への転換などを定め、適正なメンテナンスに取組む
  - <主な取組み:道路構造物等の長寿命化、個別管理計画の策定等>



【メンテナンスサイクルの構築】

限りある行政資源の中で、 真に必要な路線への投資が必要となります

# 施策 3

整備要望に対する評価の明確化

· 新規事業化の可否や優先順位を判断する評価基準を策定し、効果的な整備に取組む

<主な取組み:生活道路の評価基準の考え方(新規事業路線の選択)等>





# く「基本方針」の内容>

安全・安心でまちの魅力を高める みちづくり

「みちづくり」とは、道路事業における 新設・改築、維持管理・更新 を指します

#### 施策 ①

方針 2

#### 防災・減災対策の推進

頻発・激甚化する自然災害発生時においても、道路の機能を維持し、避難や災害救助活動等を支える **災害に強いみちづくり**を進める

<主な取組み:法面対策、冠水対策、無電柱化等>



【自然災害による道路への被害(イメージ)】





【法面対策事例(法枠工・モルタル吹付)】

#### 施策 2

安全・安心な道路機能の向上

通学路や交通事故が多発する危険性の高いに箇所に重点対策

人、自転車、自動車が、より**「安全・安心」**に利用できる**質の高いみちづくり**に取組む

<主な取組み:交通安全対策、交通渋滞対策 等>

「ほこみち(歩行者利便増進道路)」

「NCR(ナショナルサイクルルート)」 指定に向けた取組みを推進

#### 施策 3

#### 快適で魅力的な道路空間の創出

人、自転車、自動車が、より**「快適」**な利用や賑わい創出に寄与する**質の高いみちづくり**に取組む く主な取組み:歩きたくなる歩行空間の創出、走りたくなる自転車走行空間の創出 等>





# <「基本方針」の内容>

# 施策の実現に向けて

- ▶ 体制づくり(組織づくり、附属機関の設置、人づくり、国・県等の関係機関との連携) 広域都市を支えるみちづくりには、国や県など、他の道路管理者や関係機関との連携が必要不可欠 関係機関との情報共有や相互の連携強化を図りながら、まちの魅力向上に寄与するみちづくりに取組み、 住みやすいまちづくりを推進する
- > **官民連携による維持管理手法の導入(民間活力の導入)**

限りある人員でより一層効率的な維持管理をしていくため、民間事業者のノウハウや創意工夫を活かし、 業務の省力化を図り、且つ、事業者の担い手確保に寄与する維持管理手法の導入を進める

### **➢ DX推進**

DX推進を図り、業務の効率・省力化により、生産性を向上させ、市民や利用者等のサービス向上を図るビッグデータの活用等により、EBPM(証拠に基づく政策立案)によるみちづくりに取組む

## > 情報発信

道路事業の各段階(計画、整備、維持管理)において、適時適切な説明会・現場見学会等の開催や市民 目線でわかりやすい情報発信等、十分なコミュニケーションを確保し、理解と信頼関係の構築に努める

# く「基本方針」の策定・公表に向けて>

 基本方針として定めた「持続性を高める道路マネジメントの推進」に向け、主要な施策を確実、且つ、 円滑な推進には、行政のみではなく、市民や利用者・事業者と連携を図りながら、中長期的な視点で、 継続的に取組みを進めていくことが重要

(市民や利用者が納得し、協力を得ながら、取組んでいくことが必要不可欠)

基本方針の策定・公表にあたっては、今後、パブリックコメントを活用し、市民意見等を踏まえながら、 とりまとめを行い、年内を目途に策定・公表を進めていく





# 今後の諮問事項と スケジュールについて









# 第1回 いわき市土木審議会

- ◆今後の諮問事項(案)とスケジュールについて
  - ◇諮問事項 (案)
    - 1 重要路線の選定方針
    - 2 生活道路整備要望の評価基準
    - 3 道路インフラにおける包括的民間委託の導入方針
  - ◇スケジュール
    - 4 本審議会のスケジュール



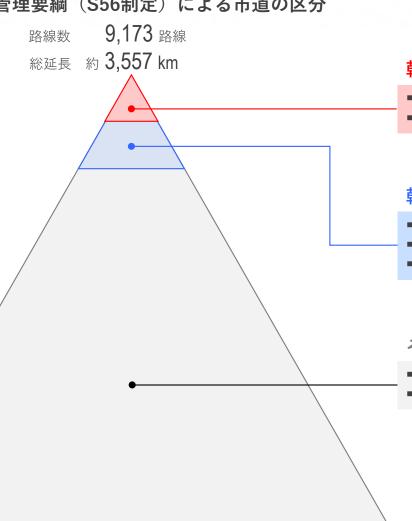




#### 1 重要路線の選定方針



## 市道路管理要綱(S56制定)による市道の区分



**幹線 1 級市道** 107 路線 - 約 399 km (約 11 %)

- 市街地や主要な集落間を連絡する市道
- 市街地と駅、官公庁施設、教育施設、医療施設を連絡する市道 など

**幹線 2 級市道** 108 路線 - 約 307 km (約 9 %)

- 集落間を連絡する市道
- 集落間と駅等を連絡する市道
- 集落と国・県道または1級市道を連絡する市道 など

その他の市道 8,958 路線 -約 2,851 km (約 80 %)

- 人口密集地域の道路
- 1級市道及び2級市道以外の道路 など

いわき市市道管理要綱

…効果的に市道を管理することを目的に、S55の国の通知をもとに市道の区分を定めている



#### 1 重要路線の選定方針



#### 重要路線選定に向けた現状と課題

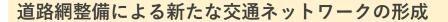
市道管理要綱を制定して以降、

土地利用の変化(宅地需要に対応した開発行為、工業団地造成、大規模集客施設の立地など)











により、

市道認定した当時と現在では、

#### 各市道の利用状況、役割・機能が異なっている

・・・必ずしも1級市道、2級市道=重要路線ではなく、その他の市道にも重要路線が存在する可能性

新たに評価項目を設定し、重要路線を選定

#### 選定の効果

重要路線を選定することで、

# 効率的・効果的でメリハリある維持管理

につなげていく

- みちづくりにおける優先順位の設定
- 舗装や道路付属物等の個別管理計画の検討(予防保全型管理への移行)
- 重点的に道路パトロールを行う路線の設定

などに活用



## 1 重要路線の選定方針



#### 検討のポイントと進め方

本市は広域多核型の都市構造となっていることから、地区の特性を考慮して、<u>交通、防災、まちづくり、産業・物流といった多様な視点と市全体を俯瞰した視点</u>で評価項目、評価基準を設定し、重要路線を選定

☆ 複数のデータを用いて分析するため、<u>評価項目はデータの入手・加工・</u> 編集のしやすさも考慮して設定

→ 道路管理者、支所へのヒアリング(地域の実情、利用状況に応じた路線 の追加を検討)を実施

#### - 考えられる評価項目・評価の内容 -

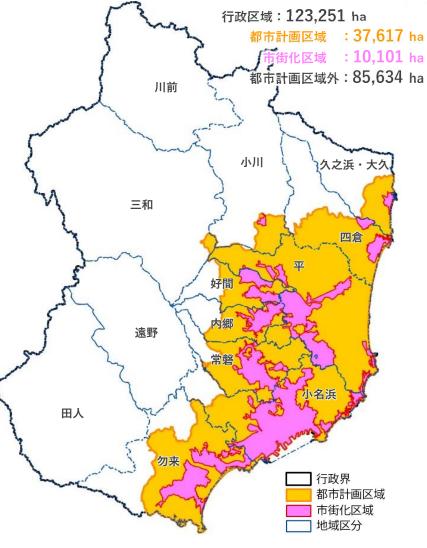
視点 評価項目・内容

交通 交通量が多い市道、バス路線 など・・・

**防災 緊急輸送道路** など・・・

まちづくり 市街地内やDID区域内の市道 など・・・

産業・物流 重要物流道路 など・・・





## 2 生活道路整備要望の評価基準



#### 地区からの整備要望の状況

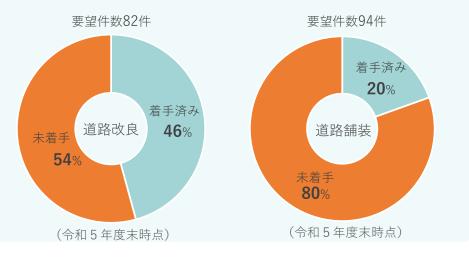
⇒ 事業化できる要望が限られるなか、要望への対応の見直しが必要となる

#### ◇ 要望箇所の整備実施状況

▶ 工事には平均約10~13年の期間を要する ※ 測量・設計 ⇒ 用地取得・登記 ⇒ 工事(複数年)

#### 例) 一般的な改良工事の場合

- ・延長:500m ⇒ 総工事費:約100,000~125,000千円
- ・年間の事業予算約10,000千円 ⇒ 整備年数:約10~13年
- ▶ 要望を受けても整備に着手できていない箇所が年々増加



#### ◇ 毎年多くの要望が寄せられる



















## 2 生活道路整備要望の評価基準



#### 事業の現状と課題

現状

明確な事業化基準がない・要望に対する回答ができない



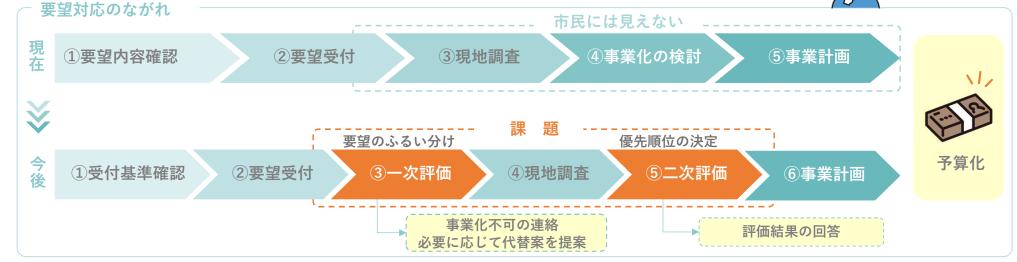
の要望を整備するのは 難しいと思うけど 断る根拠がない…

どうして 整備してもらえないの?

問題点

- ・公平・客観的な事業採択が難しい
- ・市民の現状理解が進まない(事業化されない理由が分からない→不満が募る)

断られていないということは いつかは整備してもらえるの?



- ・事業化基準の策定(要望のふるい分け)
- ・事業化基準を満たした路線の事業化優先順位基準の策定

効果

- ・事業化に至らない理由を明確にすることで、地区に対し代替案の提案が可能となる
- ・将来にわたり本当に必要な路線の整備に予算を充てることが可能となる
- ・公平性・透明性の確保、市民の理解促進
- ・要望対応業務の効率化・省力化



## 3 道路インフラにおける包括的民間委託の導入方針



# 市道を取り巻く環境

約9.000 路線

約3,500 km

- **ヒト** -
- 全市的な人口減少・高齢化
- 建設業者数の減少、<u>建設就業者の減少・高齢化</u>(特に中山間地域の業者数は少ない)
- 市土木職職員は高齢化の兆し、将来的には職員数の減少
- **道路パトロールスタッフの高齢化**(平均66歳)

- モノ -
- 数多くのインフラを管理(数のリスク)
- 既に**インフラ老朽化は加速度的に進行**し、維持管理費用は増大
- カネ -
- <u>新設から維持管理へシフト</u>しているが、将来的には土木費は減少



行政

職員・予算の不足



老朽化が進むのに リソースが足りない



市民ニーズの多様化



自治会でやっていた草刈や 清掃が高齢化でできない





市民サービスの低下





企業

企業体力の減退

作業員が減少・高齢化 収益が上がらない



社会情勢の変化による課題に直面している状況

このままでは "管理不全"を起こしてしまう

新たな維持管理手法(包括的民間委託)の導入



## 3 道路インフラにおける包括的民間委託の導入方針



#### 包括的民間委託とは

- <u>民間事業者が創意工夫やノウハウの活用により効率的・効果的に運営</u>できるよう、<u>複数の業務や施設、エリアを包括</u> **的に委託**するもの
- 全国20自治体以上で導入が進み、本市では既に下水道管路施設、公共施設(ハコモノ)で導入されている

#### 【包括的民間委託の発注方式例】 【従来の発注方式例】 個別のインフラ施設について地区・業務ごとに 複数の業務やエリア、分野を包括化し、 業務を発注し、それぞれの業務を個別の業者が受注 一つの業務でまとめて発注し、JV等が受注 市内全域のインフラの 受注者 巡回·維持·補修· 地区Aの 修繕等の業務を 道路巡回業務 一括して発注 A社 事業協同組合等して構成するJV 発注者 地区Bの 発注者 包括化 道路補修·修繕業務 地区Aの 公園点検業務 地区Bの 水路維持業務 (創意工夫による業務の実施)

#### 導入効果の例



#### (市民)

- 包括化による迅速かつ効率的な維持管理対応を通じた<u>サービス水準</u> の向上
- 地域の雇用維持等による地元建設業の安定化に伴う<u>災害時・緊急時の対応力の向上</u>

#### (行政)

- 地域における維持管理を計画的かつ安定的に実施
- 予防保全の促進や対応の迅速化による市民への提供サービスの向上

#### (民間)

- 企業のノウハウ蓄積や技術力の向上
- 安定的な業務量の確保による経営の安定化
- 包括化による効率化や創意工夫による収益性の向上

出典:国十交诵省資料



## 3 道路インフラにおける包括的民間委託の導入方針



#### 市道の維持管理業務

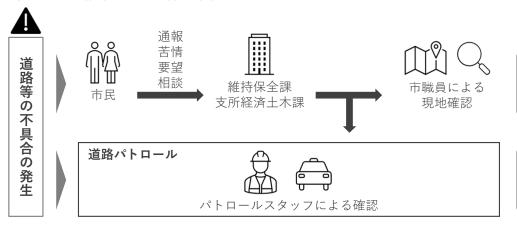
市道の維持管理では、業務委託として実施している業務と、市が直営で実施している業務がある



市が実施している維持管理 \_



市民から通報等を受けた際の事務フロー



## 補修等の対応

- 補修等が軽微なもの
  - ex) 舗装の穴埋め、枝払い、 カーブミラー調整、注意喚起など
- 道路パトロールスタッフによる補修
- 施工規模が一定以上のものや 抜本的に修繕が必要なもの
- 業務委託受注者 による補修

※緊急的な対応を要しないものは経過観察



# 4 本審議会のスケジュール(案)



任 期:2年(令和7年10月2日~令和9年10月1日)

開催回数:全8回(予定)※年3回開催

諮問件数: 3件

年度	月	開催回	道路事業基本方針(案)	諮問① 重要路線の選定方針	諮問② 生活道路整備要望の評価 基準	諮問③ 道路インフラにおける包括 的民間委託の導入方針
令和7年度	10月	第1回	事務局説明			
年度	3月	第2回	事務局報告	<b>★市長から諮問</b> ・事務局説明		
令和8年度	7月	第3回		<u>〇審 議</u>	事務局説明	
	11月	第4回			<u>〇審 議</u>	事務局説明
	3月	第5回		中間振り返り	中間振り返り	事務局説明
令和9年度	5 月	第6回				事務局説明
	7月	第7回				<u>〇審 議</u>
	8月	第8回			〇審議会報告書(案)を審議	<u>美</u>
	9月	報告			★市長に審議会報告書を提出	4