

【質問項目：県職員上海派遣研修事業について】

1. 参加県職員に対する「日当」について
2. ほかの政策手段との比較検討について
3. 予算提案のあり方について（なぜ流用前提で提案するのか）

【質問本文】

1. 参加県職員に対する「日当」について

■ 質問（しもづる）

委員長のお許しを得ましたので、委員外議員として質問させていただきます。

こちらの予算に関する説明書をもとに質問したいんですが、今まで触れられておりますように、今回提案されている予算については、県庁そして教育委員会それぞれについて合計五千八百八十三万円ずつという増額補正を出してきています。そしてその中身として、旅費が八百九十三万円、委託料が四千九百八十九万円で、それぞれの中身について概要の説明が今までの質問の回答としてあったところです。

そこで伺いたいのが、この旅費並びに委託料、委託料につきましては説明で了解いたしました。ただこの旅費並びに委託料については、委託料が一人当たり約十万円、そして旅費が一人当たり約一万八千円という計算になります。

そしてこの旅費に関して伺います。

旅費に関しまして、先ほど空港への往復交通費等という説明がありましたが、これでは余りに多過ぎるんですね。離島以外県内の本土の各地から空港往復で一万八千円もかかるわけないので、この旅費の中身について示してください。

□ 答弁（行政管理室長）

まず、旅費の中身につきましては、旅費の部分と日当の部分がございます。旅費につきましては、本土だけではなく離島に在勤公署を持つ職員もおりますので、これらを含めた金額、また日当につきましては、旅費の規定に基づいて支給できる範囲の経費を計上しているということでございます。

■ 質問（しもづる）

県民感情を考えれば、丸抱えで研修に行った上に、何らかの金銭がもらえると、いろいろ名目はあるでしょう。そちらのルールもあるでしょう。ただし、何らかの金銭がもらえたら、やはりこれは理解を得られにくいと思います。

そこで、今、日当という言葉がありましたが、日当の中身について、金額も含めて教えてください。

□ 答弁（人事課長）

日当につきましては、先ほど申し上げております国の旅費法に基づきまして支給をするという形でございます。日当の中には昼食代と域内交通費と雑費を含んでございます。

■ 質問（しもづる）

昼食代があるという回答でしたが、今、県職員の旅費に関する条例を見ますと、県外旅行の場合、一日につき千二百円とありますので、これに基づいて計算すると四日で四千八百円になるのかなというふうに思いますが、これについては該当するんですか。

□ 答弁（人事課長）

今、議員御指摘の金額は県外の場合でございます。外国の場合につきましては、いろいろ場所によっても違います。上海について申し上げますと、一日三千八百円ということになります。先ほど申し上げましたように、その中で、昼食が提供されます場合等におきましては、これを半分に減ずるという扱いになっております。

2. ほかの政策手段との比較検討について

■ 質問（しもづる）

今、昼食の話もありましたが、昼食のことを考えずに計算しますと、三千八百の四で幾らになるんですかね、一万五千二百円になりますね。なぜ最初にこれを聞いたかと言いますと、やはり県民感情ということ考えたときに、旅行に行って、さらに一万五千二百円つきますよということでのめますかということなんです。確かに業務出張ということであれば、この旅費の規定に準じて支給するというルールはわかります。

ではですね、先ほどから何人の委員の方もおっしゃっていますが、なぜこの政策手段をとったのかということなんです。路線維持が重要で、かつ今、緊急の状況であると、であるから、先ほど総務部長の答弁にありました千人確実に乗せるためには公務員の出張であると、政策手段として、お金使って公務員を乗せるのが一番確実だというのは当然なんですね、直接ききますから。ただ、いろんな政策ツールがあるわけです。先ほど中重委員からもありましたビジネス企画の補助を積み増すことで需要喚起ができるんじゃないか。私もその意見に賛成なんですけど、いろいろな政策ツールがあるわけです。その中で一番理解が得られにくいことを選んでいくわけです。県民から見ても一番理解が得られにくい。ただし、どうしても必要でほかの手段がない。もうほかの手段だと手を尽くしても乗ってくれないから、この手段しかないんだという場合には例外的に許容されると思いますが、その前提としては、ほかの政策手段と比較して、例えばビジネスの積み増しだったら、これだけしか需要が喚起できないからだめだとか、これ一本じゃきかないとか。そういう比較があつてしかるべきなはずですよ。

改めて伺うんですが、ほかの政策手段、例えば先ほど柚木委員からもありました、各市町村にお金を出して募ってもらうというのも一つの手でしょう。いろんな政策手段があるんです。その政策手段をどう比較検討して最終的になぜこの方法にしたのか。その過程においては、こういう方法を検討しました。しかしこの方法だとこれぐらいしか需要が喚起できないからだめですと、そういう比較があつて最終的にもうどうしてもこれしないから、直接お金を注ぎ込んで公務員に行ってもらうしかない。その手順を踏んでいるんだつたらわかるんですが、それがなしに、一番最初から、いや、それではもう直接喚起するためにはこれが一番手取り早いと、さすがにそんなことを考える県職員はいないと僕は信じていますので、ぜひ、ほかの政策手段との比較検討の過程、並びになぜほかの政策手段がだめだったのか、そこを示してください。

□ 答弁（交通政策課長）

お答えいたします。

一般的に国際線、国際航空路線の需要喚起につきましては、インバウンド・アウトバンド、双方でございますけれども、広告に対する支援、まず県民の方々に広くこういった商品なんだよ、こういった路線があるんだよということを知っていただくというような打ち手がございます。

また、もう一点として、先ほど来お話出ているような、ビジネスツアーに対する助成ですとか、団体ツアーに対する助成、言ってみれば旅行者の方が払うコストについて一定の填補をするというようなやり方がございます。

まず、前者につきましてでございますが、もともと今回の研修事業につきまして、緊急突発的な事象に伴う需要減少に対応するための緊急事業であるということを前提とするわけでございますけれども、例えば、まず、広告助成につきましては、先ほども少し、私、今手元に持っているんですが、やはり一般的には、売り出しから実際の旅行、最後尾まで間というのはかなり時間が開きます、私、今手元にある旅行商品であれば、最速二カ月後、あと広告に載っているものでいうと、一番遅いもので十月二十三日ということで、大体平均して三カ月以上はそういったまず打ち手を決めてから実際の商品が出、御利用いただくまでのタイムラグが生じるということでございます。

もう一点、先ほど吉野委員からの御質問の中で、民間において予約の動きがあるというようなこともお話をいたしました。こちらにつきましても、大体問い合わせ日から実際の御予約を入れている時期を見ますと、三カ月後ぐらいというものが一般的でございます。そういう意味で中期的に見れば、そういった間接的な需要喚起という打ち手が一定の効果を持つということは、これはもちろんあるわけでございますが、その効果の発現のタイミングというものはやはり一定の期間を要するであろうということで、緊急対策に対する代替的な選択肢にはなかなかかなりにくいのかなというのが一点ございます。

また、もう一点の事情といたしまして、今回こういった研修事業という県の動きに呼応する形で民間のほうでも御利用の動きがあつたわけでございますが、現実問題この二月から五月まで、ことしの状況を申し上げますと、団体ツアー助成につきましては、それぞれ各国いろいろな形で御利用いただい

ったところでございますが、上海線につきましては、利用が一件もないという状況でございました。

そもそもなかなか間接的な需要喚起策、費用の補填による間接的な需要喚起策ある中で、実際問題それがきいていなかったというような事実ある中で、やはりそこだけで行くというのは緊急対策という意味では代替的選択手段にはなり得ないだろうというのが我々のこういった既往の利用促進、一般的な通常取り入れる利用促進策と今回の事案の緊急性を対照としたときの結論でございます。

■ 質問（しもづる）

今、課長からの答弁の中で緊急対策として代替案となり得ないと、その民間のビジネスプランへの積み増し等が、利用実績もないしということであったんですが、二点少し伺いたいんですね。

一つは、緊急対策として、今回の公務員派遣が緊急対策になり得るんだという話なんですが、先ほど議論がありました、午前中の議論でありました、選定対象者に手を挙げてもらって、その上でそれぞれの人の職務、興味に合わせた、いわばオーダーメイドの研修を組んで、かつ旅行者については、今から議案が通った上で入札にかけると、七月十日を目指しますと言いましたが、先ほどから懐疑的な声が上がっているように、七月十日にできるのかどうかということが一点。

もう一点が、代替的になり得ないと言っていますが、であれば、二万円じゃなくて額を積み増してやるだとか、もしくは、そもそもこれ六月一日からやっていますと言いますが、どれだけ知られているのか、この倍額にしたというのが。知らなければ当然使われるはずはありません。そもそもその大前提となるはずのもともと一円でやっていますよね、ビジネスプランのものは。一万円のものでどれだけの方がそれを使って行こうと思ったのか。それがあから行こうと思ったかというアンケートとかもとっている形跡がないんですね、成果調書とかを見ても。その中で今まで広告もやっていない中で、その二万円じゃきかないから、これはきかないですと、これしか方法がないんです。それではやはり検討として少し乱暴なんじゃないかなと思うんですが、例えば四万円にふやして、例えば直近でふやしたければ、七月に乗ったら六万円出るとか、そういう手もあるはずなんですよ。その検討はなされなかったのかということをお聞かせください。

□ 答弁（行政管理室長）

七月十日に間に合うのかという御質問かと思えます。確かに、今現在の状況でいきますと、六月二十八日の議決がどうなるかということを見ないといけないというのは当然であると思っております。したがって、非常にタイトな日程になる、厳しいということは事実でございます。その中で何とかできることをやっていきたいというのが先ほど申し上げた点でございます。

□ 答弁（総務部長）

七月十日の便にクローズアップされておりますけれども、十日の便については、今、行管室長が申し上げたとおりです。

ただ、今、下鶴議員のほうから言われましたように、即効性について、職員の派遣と民間の方々の派遣を募るといふ点で比べますと、やはり募集選定を行う期間の有無というものが決定的に違うと思っておりますので、やはり職務命令として行う職務研修で上海に確実にに行かせるということで緊急的に対処する必要があるというふうに考えております。

以上です。

■ 質問（しもづる）

今、部長の答弁でありましたが、民間向けに募集をすると募集の期間を置いて、そして選定の期間を経なければいけないから時間がかかるという旨の御答弁だと思いますが、私はそうは思わないんですね。これだけ県民的な関心事になっていけば、例えば七月がきつから七月はこれだけの補助を出すよと、八月はそれに若干下げるけど、今までより出すよというので一週間だけでも募れば、今まで上海に売りに行きたい、上海から客を呼びたいと潜在的に思っていた方々が必ず手を挙げると思います。確かにその基準に合致しているかどうか、選定等も時間がかかるでしょう。その場合は最初の選定はちゃんと当然基準をやるにしてもある程度にしておいて、帰ってきてから、帰ってきたら時間ありますから、そこでちゃんと商談したんですか、視察したんですかというのをきっちりチェックして、やっていなかったら返還させるだとか、出さないだとか、事後チェックで済むはずなんですよ。当然事前チェックはやってもらうにしても。なので、そこはこれだけ県民的な関心が盛り上がっている以上、三日、一週間で手は挙がると思うんですよ。そこのもっと聞きたいのが、ほかの代替手段を本当に検討しなかったのかというところなんです。今、即効性がないとか言われるんですが、ただ、ほかの手段でも、例えば言うとおりの即効性なかったとしても、それなりに需要が喚起できるはずですよ。これでこれだけ需要が喚起できる。例えば四万にしたらこれぐらい喚起できる。そういう試算とかはやっていないものなんですか、ほかの比較において。

□ 答弁（交通政策課長）

済みません、まず先ほどの御質問についての御答弁を差し上げますがけれども、まず現実問題といたしまして、直接支援の額を変動させればというような話もありましたが、そもそも商品を上海路線を利用する、あるいは上海に行く商品をこれまでつくっていただけなかったと、なかなかつくりにくい状況が続いた中で、言ってみれば、助成を積み増しをしたとしても、その積み増された助成を使って行っただく商品がなかったというような現状がございました。この点につきましては、先ほど来お話出ていますけれども、今回の民間の動きの中で、鹿児島県観光誘致促進協議会、こちら旅行代理店等も構成員に入っておりますけれども、その商品造成を通じて、そういった鹿児島—上海線を御利用される方の需要喚起を図っていくと、需要喚起を支えていくというようなお話がございましたので、こういった取り組みと、今回の団体ツアー助成、相まって助成をする、かつその助成を使っていく商品があるという状況になって初めて効果が出るということなのかなと思っておりますのでございます。

あとは、なかなかまさに、いみじくも先ほど、周知が大事だと、こういった制度についていかほどの方が知っていらっしゃるのかというふうな御質問と申しますか、問題提起がございました。我々としても、やはり短期的に最も効率的な形でこの団体ツアー助成ないしビジネスツアーの助成の増額というも

のを周知するためどういった形がいいかということでございますが、やはりこの点につきましては、まずは鹿児島の経済、ビジネスを支えている経済団体を通じて、実際これまでも多くの企業様におかれまして研修旅行ですとか、あるいは慰安旅行のような形で路線御利用いただいているわけですから、そういった方々、あるいは従業員の方々に周知をしていただくというものが最も効率的ではないかというような思いを持っておりまして、早々に今回の団体ツアー助成への増額につきましては、まずは経済団体、それから鹿児島空港国際化促進協議会の利用者、構成員もいらっしゃるわけですが、そういった方々を經由して周知をしたところでございます。

何を申し上げたいかと申しますと、結局そういった周知をするにしても、やはり制度があるんだと、では行こうと、行く行かないの決断というのはある程度短期間でできる可能性というのは否定するものではございませんが、行くと決断してから実際に行くまでの期間というのはやはり必然的にある程度の期間を要するのかなと、そういう状況の中で、例えば、それでは、今月は四万円にしましょう、来月は二万円にしましょう、再来月は五万円にしましょうというようなそういった一定の周知にかかる時間を勘案すると、そういった形で個別個別のニーズに応じて助成額を変えるというのは非常に難しいのかなと思っているところでございます。

■ 質問（しもづる）

今、正直びっくりしたので伺いたいんですが、ビジネスツアーの助成を積み増しても、そもそもその対象になる旅行商品の造成が余りなされていなかったところを聞いて、それでは民間の人ってどうやって行けばいいんだろうと、今までどうやって行っていたんだろうと、そこは気になるんですね。今までいろんな需要喚起策やられてきたかと思います。ただし、おっしゃるとおり、旅行商品がなくては利用できないわけです。今、僕もこの状況を聞いて初めてこんな状況だということを知ったので伺っておきたいんですが、この旅行商品、現在、このビジネスツアー助成が拡大されたとして、適用されるのがどれだけあるんですか。というのが、旅行商品なければ適用ゼロで使われていませんというのは当然なので、少し、旅行商品、上海向けのビジネスツアー客が使うような旅行商品の造成並びに現状について教えてください。

□ 答弁（交通政策課長）

この旅行商品につきましてでございますが、旅行に行く手段といたしましては、二手段、一般的にはあるのかなと、一つは既存のツアー等御利用されて現地に行かれるというパターン。もう一つは、みずから直接チケットをとられて、ホテルの手配をされて行かれるというパターンでございます。我々として広報について事業化してきたというのは前者についてでございます。

そういう意味では、我々事業としては現在行っておりますのは、旅行代理店さんが例えば掲載料が必要な新聞ですとか、雑誌に鹿児島空港発着する国際線を利用した商品に係る広告を掲載する際にその広告費用の半額を助成するという形でやっております。こういった逆に事業に乗っているものの件数がどのくらいあるのかという形でしか把握しておりませんが、今年度に関しましては、昨日の新聞に掲載されました、これは上海で乗り継いでアンコールワットに行くという商品でございますが、こちらが一件

目でございます。これまでも平成二十四年におきましても、同じような事業をやっておりましたが、実際やはり社会情勢の変化でなかなか一般の方々が旅行に行きにくいという状況においては、旅行代理店さんとしても、一定のビジネスにおけるリスクをとって商品を造成されているわけですので、なかなか売りにくい商品はつくれないというような声もこれまでは聞いておったところでございます。

■ 質問（しもづる）

今の説明で観光客向けの商品造成という点では納得いたしました。

ただ、今、答弁でもありましたとおり、恐らくビジネスで行く人たちって、自分で飛行機の切符と、向こうの宿、恐らくできるはずなんですよ。もしくは旅行のカウンターへ行けば飛行機の切符と適当な宿を見つろって一緒にとってくれということはできるはずなんです、本気で行こうと思えば。なので、こちらの場合は、例えば七月、八月積み増すことによって、そしてこの間に行ってくれば積み増すよということによって、直近の需要って喚起できるんじゃないかなと、つまり、今、御説明ありましたとおり、旅行商品つくって、広告出して、二、三カ月のタイムラグがあつてなんていう話じゃなくて、ビジネス要請向けにはですね。そこを教えてください。

□ 答弁（交通政策課長）

逆にですね、鹿児島―上海線につきましては、これ他路線との比較における路線の構造といたしまして、これも先ほど答弁出てきたかと思いますが、ビジネス客が少ないと、逆にビジネスで必然的に上海に行かなければいけないという状況であれば、周辺の状況がどうであれ、あるいは多少行きにくかったとしても、これは何とかしてビジネスですから現地に行くということで必然的に路線を使わざるを得ないという状況があるわけです。

反面、鹿児島の場合はいかんせん観光需要にどうしても路線の需要を頼っているというような状況がございますものですから、なかなかビジネス需要だけを目がけて需要喚起するということが路線を支えるというのはこれまた難しい。当然、中期的にやはりビジネス需要というのは、航空路線安定的に支えていく上で大きな需要の源でございますので、そういったものを育てていくということは中長期的には必要だと思っておりますが、やはりすぐすぐ、今そういったベースのビジネス需要がない中で、そういった方々にインセンティブ出せば乗るんじゃないかというのはなかなか難しいのかなと思っております。

■ 質問（しもづる）

今、答弁でビジネス需要という点では鹿児島の空港は厳しい状況にあるという答弁がありました。

ただ一方で、今回のこの議案に呼応する形で民間の経済団体、利用をしていこうと、何百人単位でやっていこうという動きが出ているのも事実であります。そうすると、潜在的にはある程度の補助があつて、ある程度の鹿児島の路線を守らんといかんという、燃えてくださる気持ちもあれば、民間のビジネスの需要ってそこそこあるんじゃないのかなと、そうでなければ、民間、商工団体から五百人行きます。三百人行きますなんて話は無責任に出してくるはずがないのであつて、会員企業さんの数を見て、その中で向こうの商売がつながりそうな人というので積み上げて出してくるはずなので、そこについては、もちろん中長期的な喚起の方法にもよってくるでしょうけれども、喚起する余地はある。特に今回七月、

八月がまずいのであれば、そこに積み増すことで喚起できる需要はあると思いますが、そのビジネスの需要について現状どう捉えていますか。

□ 答弁（交通政策課長）

お答えいたします。

まさに今回の民間派遣、県の動きに呼応した民間の派遣の動きの中で、例えば観光誘致促進協議会における議論といたしまして、例えば、みずから各旅館ホテル連盟で研修旅行に行こうと、あるいは先ほど御答弁申し上げた中身と重複いたしますが、旅行商品の造成を進めようという話、あるいは加盟各会員、会社ごとの社員研修旅行に行こうというようなお話がございまして、これはトータルで五百名ほどの需要喚起を目指していこうというものでございます。

こういった研修旅行ないし社員旅行というものが、一般的に鹿児島において弱いとされているビジネス需要に当たるのかどうかという部分はやや議論の余地があるかと思いますが、現実問題としてはある意味、今回人為的なこういった需要喚起というものはあるわけでございますので、こういった部分に対する助成ですとか、そういった団体ツアー助成、これはある程度的人数であれば団体ツアー助成の適用をいただくということになるかと思いますが、こういったある意味、人為的な需要創出をいただいているわけですから、それにつきましては、県としても支援制度ございますので、それによってしっかりと支えていくということが必要なんじゃないかなと思っております。

3. 予算提案のあり方について（なぜ流用前提で提案するのか）

■ 質問（しもづる）

それでは、最後に、予算のあり方ということについて伺いたいと思います。

今回我々はこの出してもらっているこの予算を判断するわけなんですけど、その予算の中身として、先ほど、青木委員、ふくし山委員からもありました、県庁本体の部分に関しては総務管理費というところで立ってきていますよね。総務管理費から五百人分の県庁職員を派遣するという議案で出てきています。しかしながら、代表質問の答弁で知事は、千人のうち三百人は民間から出したいという答弁をされました。私自身はこの提案に賛成するものではありませんが、ただ、今、我々が判断しようとしているのは知事が代表質問でおっしゃった、三百民間、七百県職員、教職員も含めてですね、という議案になっているはずなんです。先ほど予算の流用の話が出ました。お答えとしては総務管理費の中でも国際関係の目に流用すればできると、支出はできるんだと、この予算が通ればという説明でした。確かに答弁でありましたとおり、款と項が議決科目であって、議決項目であって、目と節は執行科目、執行項目であります。

しかしながら、流用前提の予算を出してくるのはいかがなものかと思います。我々は款と項というものは当然見ますが、それに幾らたっているのかという大前提は、目、節それぞれの事業で幾らで積み上げて、だからここにはこれだけ必要なんですよ、だから県民の税金を使っていいですよという通し方を

しているはずですが。款と項でえいやでやられているわけではありません。確かにやろうと思えばできるでしょう。流用は法令上。ただ一言申し上げておきたいのは、先ほど青木委員からありましたように、本来はこの空港の利用促進費は企画費から出している。項として企画費で出している。たまたま総務管理費の中に国際交流関係の目があるからといって、そこからすると、やはり帳尻合わせの感が拭えません。本来であれば、目、節の中の調整であったとしても、それをかえた分で、民間三百人、県職員七百人に対応したこの予算の形で出してくるべきだと思うんですが、それができない理由ってあるんですか。

□ 答弁（財政課長）

予算のあり方に関するお尋ねでございました。

先ほど来、答弁をしておりますとおり、民間の三百人ということにつきましては、その具体的な対象ですとか、やり方というのは、今後、先生方の御意見も聞きながら検討していきたいというふうに考えているところでございます。

したがいまして、先ほど私の答弁の中で、現在の総務費の一項総務管理費の中で流用が可能だというふうに答弁を申し上げましたけれども、それに対して議員のほうから国際交流の目途というふうな話でございました。本来であれば企画費ではないかというお尋ねもございました。ただ、この民間の三百人の派遣につきましては、国際化推進協議会の中の事業でやるということもまだ決まっていない。つまり企画費でやるということも決まっていない状況でございます。つまり、我々今、総務管理費の中で研修事業を上げてございますけれども、その研修事業の中で上海の現状を見て県政に生かしていくという観点がございます。それと同じ観点で県民を派遣するという観点もあるかと思っておりますので、そこにつきましては、現在のその総務管理費の中でも対応が可能であるというふうに考えているところでございます。

■ 質問（しもづる）

法令上は可能であるかと思えます。しかしながら、議会への見せ方という点で私は伺っているのです。

例えば、これ流用というものは、そもそもなぜあるかと言えば、予算成立後に予期し得なかった事由が起こって予算の執行を円滑にやらしめるために行うものであって、予算成立前にわかっている事情について、流用前提で予算を認めるということは私は議会のあり方としてふさわしくないんじゃないかなと思っています。

例えばこの予算が通ったとします。予算案が通ったとすると、やり方によっては、総務管理費の人事管理費で五百人分たっていますから、五百人分ここから県職員を行かせる可能な予算を通したことになるわけです。これに使っていいよと、これに支出していいですよというお墨つきを与えることになってしまうわけです。実態と違う予算というのは、やはり我々にとっても審議しにくいんじゃないか。この説明書も含めて三百人なら三百人、国際交流でもいいですよ。その企画の交通関係でもいいですよ。少なくとも、この人事管理費には当たらないわけで、そこに当てはめた予算をなぜ出し直せないのかなと思うわけです。これを出し直すためにはこの辺が無理だとか、これが法令上無理だとか、そういう無理な事由があったらぜひ教えてください。

□ 答弁（財政課長）

予算のあり方に関するお問い合わせです。

先ほど来答弁申し上げておりますとおり、その三百人の対象ですとか、自治体の執行方法というのは今後先生方の御意見を聞いてやりたいと思っております。なので、現時点において、例えば修正してどの目に入れるですとか、そういった細部まで今の時点で出し直すということは我々困難であるというふうに考えております。

一方で、それでは、その三百人を落とせばいいじゃないかという御議論もありましたけれども、そこにつきましては、先ほど交通政策課長が答弁をしましたとおり、我々まず、今回の緊急対策ということでスピード感を持って職員を派遣したいというふうに思っておりますけれども、三百人につきましても、なるべく早く派遣をしたいという、派遣といいますか、行っていただきたいというふうに思っておりますので、そこは現在の予算の範囲内で柔軟な執行を行うということで対応をしたいというふうに考えているところでございます。

■ 質問（しもづる）

これ以上言っても平行線になるだろうと思うので、ただ法令上違反していないという主張は理解しますし、ただ、私もこれでは何を審査するのかわからないと、議案として何に賛否をしているのかわからなくなってしまうということは意見を申し添えておきたいと思えます。

あとはそれぞれの判断だと思いますので、以上です。