

第2回 総社市吉備線整備方針等検討委員会

- 1 日時 平成27年7月7日(火) 10:00~12:00
- 2 会場 総社市立図書館 3階展示ホール
- 3 出席者 委員：浅沼唯明，森下眞行，佐藤ゆかり，清水男，坪井祥隆，平松秀昭，豆原祐史，
中島謹四郎，長江公平，白神増己，大角昭三（福島登の代理），吉富昭夫，塚常保（陶山正志の代理），三上正資

以上14人

欠席委員：河田雅史

以上1人

当局：総社市長：片岡聡一，政策監兼産業部長：中島邦夫，総合政策部長：柳澤泰洋，
市民生活部長：長江章行，交通政策課長：小原純，同課主査：別府直樹，同課主事：石丸裕介，同課主事：福島由佳，人権・まちづくり課次長：林圭一

以上9人

【総社市吉備線整備方針等検討委員会 議事概要】

(司会)

皆さまおはようございます。本日はお忙しい中、また足元の悪い中お集まりいただきましてありがとうございます。定刻となりましたので、ただいまから、「第2回 総社市吉備線整備方針等検討委員会」を開催いたします。約1名まだ委員さんが来られていないのですが、お越しくださるという連絡をいただいておりますので、始めながらお待ちしていこうと思います。

私は、本日の司会を務めさせていただきます。市民生活部交通政策課の小原と申します。どうぞ、よろしく願いいたします。

まず初めに、当検討委員会委員の交代がありましたのでご紹介させていただきます。

委員交代紹介及び新任委員挨拶

(司会)

ありがとうございました。

代理出席者紹介

(司会)

それでは、開会にあたりまして委員長の清水男様からご挨拶をいただきたいと思います。よろしく願いいたします。

(委員長)

本日は、お足元の悪い中、またお忙しい中、ご出席を賜りまして誠にありがとうございます。今回が2回目ということで、前回皆さまからいただきました意見を事務局のほうでまとめて、また前回、数年前に倉敷ケーブルテレビがまとめたビデオがあるということで、それを今回皆さんに見ていただこうと

ということで前回も終わったと思いますが、それを見ていただいて、LRTとはどういうものかというものを目指しながら、そして今日につきましては前回皆さまからいただいた意見を事務局のほうでまとめていますので、そのまとめの内容を説明していただいて、そしてメリット・デメリットをまとめて欲しいという意見がございましたので、それも今回まとめておりますので、今日の会議につきましては、メリット・デメリットそれについて中心にお話をしていきたいと思います。何分多数の方が出ておりますので、議事の進行にご協力いただきまして、知識が深まりますよう、お願い申し上げまして、ご挨拶いたします。本日はご苦勞様です。

(司会)

ありがとうございました。

続きまして、片岡総社市長がご挨拶申し上げます。

(市長)

おはようございます。今日は第2回会合ということで、どうぞよろしく願いをいたします。LRTについて、どうするこうするというのは、皆さま方に委ねたいと思いますけれども、一応役割というのがございまして、我々市として大いなる役割を果たしていかなければならないのは、LRTをやるやらない以前の問題として、岡山駅発総社、この吉備線の延長は20キロ、そのうち6キロが総社市分でございます。長良から総社駅までということになるんですが、この6キロの沿線のうち、4キロが農地の用地であります。そもそもこの農地の中にLRTを走らせてどうする、ということになっていくわけです。であれば、我々行政側とすれば皆さま方に議論を委ねる以上は、この農地を転用し、市街化編入ということ、我々の役割としていこうと思っております。今回ですね、農振解除の権限が、市町村長に委ねられるということになりました。これは私が、4年前から全国市長会で唱え続けていたことが現実となるわけでございますが、その中で、農地転用ができる、都道府県と同じ権限を持つ特例市でないと農地転用ができません。であるからして、我々はその特例市になるために手を上げ、これが実現するように検討委員会を立ち上げたところでございます。来年の4月1日以降、我々自身が農地転用をできる、特別の市に昇格できるように最大限頑張っ参ります。同時に、国土交通省の中に横たわる都計法、これも県が大いに邪魔になるんですが、県庁を打ち破っていく。県庁と、まあ打ち破ると言うか、県に許可を得るように、これから知事と親しく話しをしていく、ということと同時に進めていかなければならないというふうに思います。LRTの是非は別として、その土地の在り方について、我々市として、最大限頑張っ参りたいというふうに思っております。幸いに今、総社市はこの4月1日時点でも人口が増え、子どもが増え、まあそういう市になっております。それをさらに助長させるために、土地活用の在り方は、これから変えて行きたいと思っております。ちなみに実はまあ、大手スーパーの、全国大手、総社に進出したいとあって、内々に今オファーがきておったり、さまざまに企業が進出していきたいと、今企業誘致が、毎日10社程度は個別訪問をしております。企業誘致をさらに助長させるように、土地活用と合わせて、そちらの方面は市として頑張っ参りたいと思っておりますので、この議論については清水委員長を始め、どうぞ忌憚のない意見を聞かせていただきながら、ひとつの結果を導いていただくようお願いを申し上げまして、ご挨拶とさせていただきます。ありがとうございます。

(司会)

ありがとうございました。

それでは議事に入ります前に、前回の会議で委員様からご提案のありました「富山ライトレールのDVD」を上映させていただきます。LRTのイメージについて、認識を共有していただけたらと思います。なお、このDVDは、平成19年に総社商工会議所が「吉備線LRT化調査研究特別委員会」を立

ち上げ、その調査研究の一環として富山ライトレールを視察した際の内容を、倉敷ケーブルテレビさんが約30分にまとめられたものです。上映の準備ができますまで、しばらくお待ちください。

DVD 上映

(司会)

皆さまお疲れさまでした。富山ライトレールのDVDいかがでしたでしょうか。

それでは議事に移らせていただきます。委員長には正面に席を用意しますので、よろしくお願いいたします。

なお議事の進行につきましては、設置条例第5条により委員長が行うこととなっておりますので、清水委員長、議長席のほうにお移りいただきまして以後の進行方よろしくお願いいたします。

(委員長)

それでは、私のほうで議事進行させていただきます。

本日の議題(1)第1回会議で寄せられた皆さまからの意見・要望に対する説明。

合わせて、(2)メリット・デメリット等、担当課のほうで検討しましたので、それをまとめておりますので、それを合わせて説明いただきまして、その後、皆さまからご意見をいただきたいと思っております。あとの意見につきましては、寄せられたご意見に対してまた質問があれば、簡単にさせていただいて、メインとしましてはメリット・デメリットについて皆さまのほうで検討していただき、また足りない点がありましたら折り返し次回の委員会までに事務局で研究していただきたいと思っております。それでは事務局、説明願います。

事務局説明

(委員長)

皆さまにはあらかじめ資料をお配りしているということで、先に前回皆さんの方から意見を、また質問のほうをいただきましたので、3ページ以降に関して何かご質問等ございましたら発言いただきたいと思います。これはちょっと手短かに済ませたいと思っておりますので、皆さんの方で意見をいただいて特に自分が言ったことに関しての部分にご意見ございましたらご発言願います。

意見等特になし

(委員長)

よろしいでしょうか。一応今日メリット・デメリットを中心にしていますので、時間がありましたらまた最後に他の質問、これに類する案などお伺いしたいと思いますので、それでは進めさせていただきます。

それでは2ページ、事務局でまとめました吉備線LRT化のメリット・デメリットにつきまして、ご意見がありましたらご発言を願います。

もし特になければ、皆さんのほうで、全員の方にお聞きしたいと思っておりますので、名簿順にお聞きしますので、ちょっと時間がないんですが、それまでにまとめていただきたいと思っております。

(委員)

この表、メリット・デメリットっていうのは非常に全体的によくまとまっていると思ひまして、問題点としてほぼ出尽くしているような感じを私はしています。あえてということでもありますので、沿線住民のところですね、交通渋滞の解消というのと、デメリットのほうの踏切の閉じる回数が多くなるというところ、これ自体は矛盾せざるをえないと思うんですが、現在ですね、渋滞というのはどんな状況なんでしょうか、ということですね。今はあるのかないのか、あるいはあるとすればどれくらいの渋滞で今困っておられるのかということをお聞きしたいと思ひます。

(委員長)

事務局のほう、分かれば説明してください。なければ今後また調べるといふことで。

(事務局)

ご質問のありました渋滞の状況でございますが、特に国道の180号、こちらのほうが朝の出勤時に混雑があるように見受けられます。混雑度という数字で言いますと、1.25。こちらのほうは平均の速度が20キロ以下となる区間でございますが、総社市で言いますと総社市の溝口付近、それから東総社駅の付近においてそういった状況が発生しているというふうになっております。なお資料の、1回目の方で出させていただいておりました7ページにその旨記載させていただいております。以上でございます。

(委員長)

よろしいでしょうか。

(委員)

ありがとうございました。

もう一つですね、周辺住民と沿線住民とありますが、かなり投資をするっていうことになるとその沿線はまあ結構ですね。周辺の方が、そこにありますように、沿線住民のみの受益が向上する感覚をもつという、これもよくある話だと思ひますが、ここら辺に対しては、普通の施策というのは総社市民全般に同じ条件で適用されるということでしょうか、ここら辺をどういふように今後説明をされていくのでしょうか。かなり離れたところの人は吉備線に乗るということはずなわけですから、そういうところの人も結構あるんですね。そこら辺の、この地域の吉備線沿線住民の総社市民における比率ですね、何%の住民がメリットを受けやすいということ、そこら辺はどうでしょうか。

(委員長)

手短かに答えてください。

(事務局)

何%というのはこちらではちょっと把握していないんですけれど、考え方といたしましては、中心部で税収を得て、周辺部の皆さまにそちらを分配し、還元するという考え方でいきたいと思っております。

(委員長)

次回までにある程度それは出せますか。委員さん出していただいた方がよろしいでしょうか。

(委員)

いずれ必要になると思ひますね。住民説明が大事だということは先程もあつたので、そこら辺は、税収がどのくらい増えて、じゃあ実際周辺はどうなるのかその辺はまあ仮説の話になりますけれども。

(委員長)

では、メリット・デメリットの中で追加を研究して。

(事務局)

今ご質問をいただきました税収増の数字的なものっていうのはなかなか難しいと思ひますので、次回

までにというわけにはいきませんが、おっしゃるとおり今後どのくらいの、市として収益が上がっていくのかというのはいずれかの段階では本当に必要なことだと思いますので、しばらく時間をいただきながら調べさせていただかないと出ない数字かなと思っておりますので、その点どうぞよろしくお願いしたいと思います。

(委員長)

よろしいでしょうか。

(委員)

この表も先程の説明どおりよくできていると思うんですけども、私の意見から言いますと、一般的にLRTが持っているメリットというふうな感じで今見えていて、実際総社市の現状から見て、メリットを享受するために、いわゆるどれくらいの努力度をここに向かってやらなければいけないのか。この実際の、本当のメリットになるための問題点はないのでしょうか。というのが私の疑問なんです。今吉備線の沿線は農地が大半を占めていて、周りに何も無い。実際の住民が駅までにアクセスしようと思ってもすごい時間がかかるんです。歩いて行っても時間がかかるし。そういう面も含めてですねこのメリットを本当に享受するための問題点っていうのはないんだろうかっていうのが僕の疑問なんです。というのが質問と言うか、質問の一部になりますけど、項目が多いので、どれか一つに絞ってもらってもいいんですけど。

(委員長)

事務局の方で。

(事務局)

今のまちづくりを変えていくために必要な努力については、課題といたしましてはやはり大きくありますのが土地の規制の問題かと思えます。先程の、市街化の問題、そして農地の受益地等の問題、こちらにつきましてはワーキンググループの方も作っておりますのでそちらの方と一体となって検討を進めていかないといけないと考えております。

(委員長)

何か宿題がありましたら言うておいていただいて。こういうものを作って欲しいとか。

(委員)

今まちづくりの方は大体問題点が分かっていたんですけども、それ以外のところで気になっているところはないのでしょうか。現実的にこれ、メリットを享受すると、例えば沿線住民のところでは駅周辺の活性化という、これもまたまちづくりとも関係するし、それから交通モード転換による交通渋滞の解消ということについて、現状がらみではどういう問題があるのか。というところで、僕はどうもこのひっくり返したところの、裏側がすごく気になっていて、車に乗れない人の外出機会が増加するって言っていますけど、増加させるためにどうするのか、本当にLRTを導入して増加するのかどうか。もうひとひねり、このメリットをひねって見ないと本当の課題というのは出てこないような気がして。大変失礼なんですけれど、このまとめがわりと一般的なところで終わってしまっていないのかなという疑問があって、ここを考えることがすごく重要ではないかと思ったものですから。

(委員長)

例えば、私もちょっと思うんですが、周辺住民のメリットというところがもう少し具体的に便利になるとか、そういうことですよ。ある程度具体的に、メリットのところでは周辺住民がどのようなメリットを感じるかというのをもっと具体的に書いた方がいいというようにお聞きしたということによろしいですか。

デメリットの方ももっと具体的に問題提起が分かるようにしてほしいと。そういう意味だと思いますが、そういうことでちょっと事務局の方で検討してそこらへんが住民に説明するときに、言葉面じゃなくて、こういうのがあるのかという、ある程度共有するような言葉を入れて欲しいということだろうと思いますので、よろしいですかね。

(事務局)

承知いたしました。

(委員)

失礼いたします。メリット・デメリット大変よくまとまっていて分かりやすかったと思います。先程先生からもご意見ありましたように、キャッチフレーズとしてはとても分かりやすくいいと思いますので、具体的な項目として、下位項目のようなイメージで、このキャッチフレーズにはこういった項目が具体的にメリットとして挙がるというような、詳細な記述もこの表と合わせてもう一枚ありますとより市民に伝わるかなと思ったのは私も同感でございます。具体的なところをいきますと先程踏切のことについてひとつご意見ありましたが、これデメリットとして現在掲げられているんですが、LRT化に伴いまして、踏切の使いやすさ、閉じる回数は多くなるんだけれども、通りやすさを改善するということと合わせて組み込まれば、周辺住民・電車に乗る方にとってももちろん、電車に乗らなくて踏切を日常的に通られるわけで、そのあたり踏切の使いやすさと言う観点で回答していけばメリットの方にも繋がるのかと思います。具体的な事例としては倉敷の駅周辺の寿町踏切が大きな改変されたかと思えます。大変あのあたりの高齢者の方、具体的に使いやすくなっていることも実感されています。例えば私、先日学生と一緒に吉備線に車椅子を押したりシルバーカーを押したりだとか、乗っていく調査を他の授業でしてみたんですけども、服部駅の傾斜、45度ぐらい、厳しいところありまして、なかなか車椅子の方が自分で車椅子をこいで踏切を越えるっていうのが難しい現状にあります。そのあたりを少し改善をしていって、電車に乗らない人にもメリットがあるという形で考えていけるのかなと思うところが一点でございます。続きまして高齢者・障がい者のところで、バリアフリー化が促進されるというのは今日映像を見させていただいてもよく分かりました。現状調査しましたところ、やはり車椅子では自分では乗り降りできませんし、杖をついておられる方も、吉備線に乗ったときの一段のステップを自力で上がるというのはちょっと難しい現状にあります。そのあたり低床車両で解消されると思います。ただ、この部分で一点心配なのが、資料の10ページにもございますように、トイレがなくなる、これは大きな問題かと思えます。高齢者の方が外出を控える一つの要因として、お手洗いの問題というのは大きな課題であると言われていたところでもあります。また現在介護予防に閉じこもりというキーワードが出てきていて、閉じこもりをいかになくすか、減らすかというところも課題になっているんですが、閉じこもりを促進する一つの要因として、やはりお手洗いの問題っていうのも、これも言われているところでもあります。ですので、各駅に整備ということは難しいのであれば、二駅に一つでもトイレはあった方がいいかな、と。できればオストメイトの方なんかが対応できるユニバーサルトイレというのがあれば望ましいと思います。今現在では車両にお手洗いもあるかと思うんですが、LRTになるとそれがなくなるんですね。そういった面からも、便数は増えて乗りやすくなったけれども、やっぱりお手洗いの問題でよう乗らないわっていうようなことにもなりかねないかと思えますので、駅前広場、合わせて整備するということがありますので、駅に難しければその広場に設置をご検討いただけるとよいのではないかと思います。駅前広場の設置に関しましては、まちづくりの観点からプラスに加えまして、防災の面でも今公園を何か災害があったときの避難場所として使えるように整備が総社市でもなされているかと思えます。そのあたりとも合わせてまちづくりプラス防災面での活用もできる駅前広場とい

う考え方も一つメリットになり得るのかと思っております。最後にもう一つ、道路交通法が改定されまして、認知機能低下に伴う免許の返納というのが少し厳しくなった部分があります。それに合わせまして、免許を自主的に返納された方に電車に乗りやすくなるような何かチケットを配布するとか、雪舟くんを乗りやすくなるような補助をするとかそういった面と合わせて、利用促進と免許返納による安全性の向上、そのあたりもメリットに関わってくるんじゃないかと思えます。

(委員長)

要点としては二つだと思います。一点はデメリットに関していかに解消するかというものを加えて欲しいと。このデメリットに関してそれが果たしてデメリットなのか。デメリットをメリットに変えることもできるのではないかと。もう一つはトイレの問題ですね。トイレの問題について、事務局の方で何か意見ございましたら。

(事務局)

今ご指摘のありましたとおり、車両自体にはトイレはないものでございます。ですので、駅前広場を整備していく中でトイレを設置していく必要があると考えております。以上です。

(委員長)

例えばコンビニを誘致して、コンビニのトイレを利用していただくということもあるかもしれませんね。よろしいでしょうか。あとそういったような形でデメリットの裏返し、メリットの裏返しを活かしていただく。

(委員)

まずはLRTをやることが重要か重要でないかということが必要だと思うんです。当局の方は土地利用がどうのこうのという話をされますが、LRTが開業してからの土地利用でありますから、土地利用を先行するような話はやめていただきたいというふうに思います。LRTにもし乗って、地域が活性化するのであれば土地利用も考えるという方向であれば早いのではないかと思います。デメリットのところを見ますとやはり一番気になるのが財政負担だと思います。先程も私ビデオの中で富山に行っておりましたが、かなり行政のほう負担をしているようであります。ただしあその場合は、8.何キロだと思うので、その倍以上今度は吉備線あるわけでありまして、また岡山市と総社市とどのような形の分担の仕方をするのか。もしくはずっと電線を張るのか。今新型車両も出て、バッテリー式もありますよね。そういうことも加味しながら財政負担のことをもう少し詳しく、これをやる上で総社市はいくら払うのというのが皆さん一番心配なんじゃないでしょうか。おそらくシミュレーションも、売り上げはミニマムに、経費はマックスにという形で、民間が採用しているような状況を加味しながらやっていただくと、まあ何万人乗るんじゃないの、みたいなことじゃなくて、ご検討いただけたらというふうに思います。一番心配なのは総社市内の中心市街地の人口が減っている、ということではないかと思うんです。人口が減っているのに服部地区の方へ新しい開発をしてそこへ持って行くのか、そこへ新しい人を入れるのか、ということがこれからの大きな問題ではなかろうか。それは沿線住民とか周辺住民のメリットのところデメリットのところ、少し考えを入れていただきたいと思えます。私の方は以上ですが、一番大きく違うところは、富山港線は、廃線決定のレールだったということです。吉備線は廃線は決定しておりませんが、現在の状況でもかなり人が乗っている、その中でいかに岡山と倉敷の地域の方が便利になるかということが一番重要なことではなかろうかと思えますので、当然ありきの議論ではあるかと思いますが、もう少し慎重に取り組んでいただく方がいいかなと思えます。別件で申しますと、岡山市の方もこういう形で進めていると思えますが、現在岡山の西口から東口に向かって陸橋が架かっておりますね。あそこはどうも、イオンの横にちょうど出てくる陸橋でございますけれども、あ

そこはLRTが通る企画であるそうでございます。もし岡山市のほうがJRさんと連絡をして、岡山市役所なりイオンなりそれから岡山県庁なりという方向も加味しているのであれば、メリットのほうにもしくはデメリットのほうにもなるかもしれませんが、総社の人が交通的に便利になるということも含まれるのかなという気がしております。以上です。

(委員長)

財政負担について何かありましたら。

(事務局)

財政負担、まさに総社市が負担する額がいくらなのかというご質問でございますが、これにつきましては現在JR、岡山市と協議を進めておるところで、上下分離方式とかスキームをどういう形をとるかによっても財政負担の額が変わってきます。そういったことも含めて現在検討しているところではありますけれども、実はこの次の委員会を開催するときには、そういったスキームの話、それから総社市の負担する額というのをお示しできるかと考えておりますので、よろしく願いいたします。

(委員長)

よろしいですか。

(委員)

結構です。

(委員)

各委員さんがいろいろご発言されましたが、岡山市との連携それからそのあたりがスムーズに行っておるのかどうかがお尋ねしたかったわけです。それからもう一つは13ページにあります市街化調整区域4キロと、キロ数は分かるんですが、この周辺の農振解除という面積は、左右ですね、左右を含めたらどのくらいの面積になるのかということも一つ分かれば教えていただきたいと、このように思います。以上でございます。前の委員さんが皆それぞれ言われましたので。

(委員長)

それでは面積についてはどうでしょうか。

(事務局)

現在のところは数字を持ち合わせておりません。申し訳ありません。次回までにお示しできるように数字を整えたいと思います。

(委員)

タクシー協会を代表して来ておりますので、交通事業者ということで事故の面とかですね、そういったところは心配なのでちょっとご質問させていただくんですけれども、今現状夕方等通勤時間ですね、総社駅でも大変交雑が、一般車両のお迎えの車等がかなり混雑している状況なんですけれども、今後LRT化になってですね、新しい駅とかも増設された場合ですね、そういった規制とかそういったことは考えておられるんでしょうか。

(事務局)

現在のところ交通規制については考えておりません。

(委員)

今回初めて参加させていただきますのでちょっと的はずれたこととお話するかもしれませんが、まず先程委員さんが言われた本当のメリットを出すための対策ですね、これっていうのはある程度文書化そして予算化していかないと結局建設費だけはこれだけなんだけど、ハードはそうなんだけど、あとのソフト面をいかにしていくかで予算っていうのがかかるわけですから、その辺の予算化っていうのも当

然考えていかないといけないんじゃないかなと思います。それと、農振がさつきから非常に悪者になっているんですけれども、私自体農業をやっていますけれども、小学校というか幼稚園からSLに乗って通学しておりました。ですから汽車の車風っていうのは当然水田があり、稲作が秋になると紅葉すると、こういう中で育ってきました。おかげをもちまして道はずすことなくこういう席にも出ささせていただいておりますので、そういうものをなくしてしまおうっていうのも、特に通学の部分ですから。そして、職場に向かわれる方、こういう方も多くの方がご利用されるわけですから、そういう方も、やっぱりあそこを通ると気が楽になるなど、こういうところもやっぱり残していただかないと、すべて市街化するというのも1つの方法ではありますけれども、味気がないなあっていうふうに思います。どうしてくれどうしてくれというんじゃないで、こういうことを加味した施策を入れていただければありがたいなあと思いますけれど。以上でございます。

(委員長)

いい意見だと思いますね。東京から来られた方が、せっかく来たのに、住宅街を通るよりも自然が部分的にあった方がいいと思いますし、新駅を作ってどれくらいの範囲を住居区域にするのか、残す自然をどうしていくのか、例えば名所・旧跡が見えるところは必ず残していくとか、何かやっぱりそういう今言われたような自然とそれから住居が調和して、住んだ人も心地よいようなのが重要だと思いますね。事務局どうでしょうか。

(事務局)

ご意見大変ごもっともだと思っております。そういった歴史・文化と調和させながら、共生していくようなまちづくりを進めていきたいと考えております。以上です。

(委員)

メリットの関係で、便数が増えると。どの程度の数が増えるのか、それによって利用者も変わってくると思います。それと、新駅を新設するのも、どの程度の施設を予定されておるのか、それによってまた経費の面も変わってくると思います。以上でございます。

(委員長)

では事務局お願いします。

(事務局)

乗降客の予測でございますが、今現在一日平均1万500人が利用されているとJRの方からお聞きしております。当然人口が減少して参るわけですから、利用者も減るわけではございますが、LRT化そして新たなまちづくりを進めていくことで、とりあえず第一段階としては1万2,200人程度一日平均の数を持って行きたいというふうに予測をしております。それから新駅につきましてはこれは大きな問題でございますので、今後設置箇所、設置数については検討していきたいと思っております。以上です。

(委員長)

設置数については大体どのくらいというのが何か出ていましたよね。

(事務局)

今までの計画の中にはそういった数もありましたが、実際設置をする箇所としてどこか、それから設置数について決まったものというのは、今のところございません。

(委員長)

数字は一応白紙ということですか。

(委員)

駅の話なんです、富山港線の場合は、企業が自分の前に電停が作れるようになってたんですよ。ですからもしリブ総社のところに、臨時駅を作ろうと思ったら、できるんじゃないですかという話は富山港線の方からも聞きました。

(事務局)

便数についてですが、今のところ現況吉備線というのは1時間に2本、30分程度ではございますが、これが15分に1本、1時間に4本程度、運行できると考えております。

(委員)

いろいろLRTのメリット・デメリットのお話を中心になっていますけれども、私はもう総社市の新しいまちづくりの一つのきっかけになるのがLRTだと思っています。そのためには、メリットを挙げればいくらでも挙げられるし、デメリットにつきましてはこれはもう財政負担、これ以外にないだろうと。事業がスムーズにいくためには、一つはコンパクトシティを成立させるためには、これはもう農地の転用、これはもう市長がどれだけ頑張るかという話であって、これができればその辺の構想が順調に進むだろうというような気持ちを持っています。私も地域づくり協議会の担当をしておりますけれども、住民の意識については、吉備線のLRT、これは正式にコメントを取ったわけでもございませんが、声とすれば、沿線住民どこへ駅ができるかということよりも、線路から北側の地域では南北の交通の接点広がると、そちらの方がまずは大きいだろうと。それから新駅でもできるということになれば、今のニシナ中心のあそこら界隈の人は非常に期待もしておられるでしょうし、地域によってそれぞれのご要望がいろいろあるかと思いますが、とにかく市民がこれを成功させるためにどうのように理解をするか、この辺は団体あるいは行政等が説明を十分していく、それで協力をしていただくと、こういう道筋が非常に重要ではなかろうかなと、そういう気がしております。以上です。

(委員長)

何か質問とか、要望等はよろしいですか。

(委員)

よろしいです。

(委員)

話は大体出尽くしたようなのですが、私が聞きたいこととそれから要望を2・3点申し上げたいと思います。聞きたいことというのは、平成17年ごろに、富山と同じ時期に岡山もLRTの話がいったん持ち上がったように僕は記憶しております。で、富山はそのまま、よしやろう、といので現在のようになっていますが、岡山は途中なんか話が消えたような感じになって、現在またもういっぺんやろうという話に、大きな流れではなっているようです。多分、詳しいことは分かりませんが、岡山もそれなりに検討した結果、何かに障害があったんじゃないかなと。それで富山と同じように実施ができなかったんじゃないかなというふうに考えるんですが、何が邪魔したんかなというのが知りたい。で、その邪魔が今解けたからやろうかなという話になっとなかなと思ってるんですが、新聞・テレビを見ると今がチャンスなんですよ。政府は地方創生だとか言って、その目玉で都市間を結ぶ交通を作らんといけんの、具体的にはLRTが一番具体的な話じゃなと。これが新聞報道いろんなものへいっぱい出ています。良い悪いは別にして、今やれば、今これに乗っておればすぐやれるなあ、いう感じがしますけれども、僕は目の前に井原線の話もあるし、スタートがちょっと始めてちょっと話が消えたという経緯があって、そこにはそれなりの理由があるだろうと。そんなにバタバタしてのって、後からベソかかん方がええんじゃないかなあと。LRTの実施については決して反対ではありません。賛成ですが、これだけの事業をや

るには大変な苦勞が裏であったはずじゃと。何人もの何十人もの人が夜も寝ずにやったことがあるはずじゃと。それは見学に観光協会の人が行かれて見られて、裏も見られたかということそれは絶対見られない。ええとこだけ見て、乗り心地がええなあ静かななあ、これはやらんよりはやった方がええぞという感じを持たれて帰ったじゃろうと思いますけれど、すべてがそうではないだろうと。裏のほうはもっとドロドロした話があるじゃろうと思います。その辺が知りたいということが一つと、それから要望が2・3点あるんですが、駅の設置について、新設の駅の設置について、具体的な箇所なんですが、また機会があるようですので、新設の駅を作りたいということだけこの場では申し上げておきたい。そういう声が周辺住民からありますということ。以上です。

(委員長)

それでは先程お聞きした、岡山でどのような経過だったかですが、私も知ってはいるんですが、岡山からLRTをしたい、もともとはJRが今後都市間の交通を考える上で、長期は今の鉄道でいいと。短期間とかそこらへんについては、外国のヨーロッパの方を見ても、JRも行きたいというのが一番最初の発表の中で、JRも検討している、そういう次世代の車両について検討していると。その中で富山と岡山が手を挙げたと、そういうふうに私は理解しております。その中で、JRもあんまり前にいかなかったところがあって、岡山もそこまで本気にならなかったのが、今度の大森市長が国交省出身なので、この方がおるときならできるというような雰囲気があってここ1年2年でどっと前にいったと。総社は研究していろいろやってたわけですけども、それがなかなか進まなかったというのは市長の力の入れ方といいますかいうのもあったように思います。他でありましたら言っていただければ。

(事務局)

LRT化に話についてでございますが、富山港線と吉備線こちらの2線がロケーション的に適當ではないかという話が、じつは平成15年の2月にJRの方からお話がありました。何が違って富山港線はすでに開通しているのかということでございますが、実はもうご存知のとおり富山港線は廃線ありきの話でございました。JRが撤退するということが地域交通としての一つのものがなくなるということで行政、そして住民の方も何とかしなきゃならないということで取り組んでいったというところがございます。一方吉備線についてですが、吉備線については現存、これからもとりあえず走るだろうという皆さんの憶測どおりずっと運行されるだろうと思っておりますけれども、そういったこともありますので、実は岡山市、総社市、それからJR西日本と三者の間で計画・内容についての話し合いはその後もずっと続けておりました。ただ現実化したのは富山港線の方が先だったということでございまして、いったん消えたわけではなくて、吉備線の方も計画化をずっと総社市も関わっていきながら検討して参っているというところがございます。以上です。

(委員長)

何かそういうJRの情報を何かございましたら。

(委員)

特別はないんですが、委員長もおっしゃったように岡山から倉敷とね、伯備線とそれからこの吉備線をね、結び付けてね、ぐるぐるっと循環構想っていうのは昔からあったわけです。私のときも実は高松、最上稲荷に行くところの土地をです、かなり広い、今水田地帯があると思うんですが、あそこをパークアンドライドにして何百台も停めるような形にしていけば通勤なんかはですね、先程も質問しましたけれども、隘路がなくなって、渋滞がなくなって便利だろうと。ということで構想としてはありました。それは私どもがいる前の時代、何年前かちょっとはつきりしませんけれども、出ては消え出ては消えというのがですね、この構想の、JRと市町村との関係という形でありましたので、おっしゃるとおり何

が原因で消えたのかっていうことで、私自身も当時いろいろ勉強して今のようなことをやったんですけども、正式に総社の市の方に出していくとかいうのは先程おっしゃったように15年ですか、にスタートしたということでありまして、構想としては市会議員の皆さんの非常に熱心な方、興味のある人、あるいは交通が非常に好きな人、鉄道マニア、というような人を中心にですね、ずいぶん議論を真剣にやったことは確かです。しかしそういう形でネックというものは、正式なあれではないけれども、とてもそんな金がかかるんだっただけでできませんあと、先程も質問にありましたように財政問題ですね。そのところがまずネックになったと思います。それからこの10年間くらいで言いますとJRはまあとてもその状況になくてですね、自己対応に追われると、というのが本当の、メイン的な仕事でありましたので、拡大路線といいますか、改革路線というのなかなかできにくいと、いう状態であったと思います。以上です。

(委員)

1回目の会議の方へ出ておりませんので、その経緯をよく分からないんですが、このメリット・デメリットをこういうふうに列記されてですね、メリットが非常に多いということでもいいなという感じはしておるんですが、これによってですね、吉備線がそういうふうに便利なものになって、その吉備線というのもよく考えてみたら市からかけ離れたところを通っているんですね。ということは住民が住んでいるところから少し離れているというのが現状なんです。それはどうしてかということ、もともと吉備線っていうのは私鉄だったというふうに聞いています。それは稲荷とそれから湛井ですか、そこを中心に結んだ沿線の上のものであってあそこを通ったのかなと今考えているんですけど。それによってこれをLRT化するのはいいいんですが、それによって周辺の交通網を発達させないとこれは意味がないと思う。先程話がでておりましたけれど、乗車率を上げるためには駅の周りの方だけでは決して乗車率が上がるものじゃないと思います。周辺の交通整備ができて初めてそれが可能ではないかと。それからですね、財政負担の面についてはですね、以前、総社市は北海道の夕張市並みに一人ひとりの負担額があるというぐらいに聞いております。財政負担が崩壊寸前とかいう話も昔市報では書いてあった気がするんですけどね。それなりの負担が果たして可能かどうか、この金額に対して。それと、吉備線がですね、先程ちょっと話に出ましたけれど、南北に住民を隔てておるわけですね。その問題の中で一番ネックになっておるのが踏切なんです。実際問題踏切をよく考えてもらわないと、伯備線もですけど、吉備線もですけど、大型車両がすれ違う踏切がないんですよ。ましてや一番困っているのが、東駅の周辺です。ここは朝の通勤ラッシュでお互いが競り合って踏切に入っていく。今まで列車、それから車との事故がよくなかったなあとと思うぐらい込み合っているところなんです。その辺で私たちが最初に聞いておりましたのは、LRTになりますとすべてがフラットになってどこでも渡れるんだよと、そういうふうになると南北の境がなくなる、それがメリットじゃないかと、最初はそういうふうに聞いておったんです。よくよく聞いてみますとこういう形で出てくる。確かにイメージアップには繋がるんですが、総社市の発展に繋がるのかどうか、その辺ももう少し考える必要があるんじゃないかと思います。それから先程のトイレの関係が出ましたけど、これは人間生きて食べるということで大変重要なことでありまして、通勤時間20キロくらい通うわけですよ、岡山まで。やはり365日健康な体を維持するのは大変なんです。途中腹がぐるぐるといいましたら一々駅に降りてトイレ貸してもらって次の電車を待つわけにはいかないんです、通勤者は。これね、LRTトイレなくなったらね、高齢者っていうのはよけい敬遠されるんじゃないかと思うんです。その辺も考えていただければと思います。確かに市のイメージアップにはこれ以上貢献することはないと思うし、前任者上野氏の推進する考え方に反対するものでは決してありませんけど、問題や課題はたくさんあるんじゃないかと思っております。以上です。

(委員長)

事務局の方で、説明できるところは説明してください。

(事務局)

車両へのトイレ設置については、LRTについては車両の中にそういったものはございませんので、先程の、駅前でのトイレの設置の方向性について考えたいと思います。以上です。

(委員長)

あといろいろ言われたので、そこら辺も検討してまた資料をお願いします。

(委員)

市長が冒頭挨拶でおっしゃいましたが、法規制のクリア、総社市が特例市になるのが大きなポイントだと思います。頑張ってもらいたいと思います。総社市が特例市になるのはスケジュール的にどれぐらいの日数がかかるのか、それからLRT化というのが大きい数字で言ったらどれぐらいが着工の目標なのか、2点お伺いします。

(政策監)

失礼します。指定市町村になるためには、まだ国の方から詳細な指針は出てございません。多分農地転用の権限は来年度の4月からになるんだろうとっております。そのために総社市ではワーキングチームを作ってそういった調査等々をしているところでございます。現在では日にちはちょっと申し上げることができません。

(事務局)

LRTの着工がいつかというご質問でございますが、今現在LRT化に向けての討論をまず進めたいということで基本計画を立てるための手続きを踏んでいるところでございます。着工予定日については今のところ未定でございます。以上です。

(委員長)

よろしいでしょうか。

それでは皆さまにお聞きしましたが、メリット・デメリットで言い忘れたこと、また、こういうものを次に調べて欲しいというものがありませんでしたらご発言願います。

(委員)

今おっしゃったように後段のほうですね、次回が大変重要な、負担額の想定を出すと、こういうことを先程おっしゃいましたので、大事なポイントになると思います。そのことに関して、第1回目の資料で「吉備線LRT化基本計画（たたき台）」という資料が出ておまして、その中に概算事業費のところですね、資金フレームのところ補助金のこと、おおむね事業費の3分の1の補助をすると、こういうように書いてありました。ただまあ、法律のほうは私も細かくもちろん見ていない、さらっと見たところではですね、平成27年度の国交省の考え方というものが、地域公共交通活性化再生法という法律ができたみたいでありまして、それによりますと、補助は国の認定を受けて進めた場合に、LRT・BRTの場合には、これは2分の1まで可能になるというように確か書いてあったと思いますので、あるいは補助金の場合が低床式の路面電車は2分の1までいくということなので、この3分の1との整合性といいますか、今後いま新しい見解では、どのような条件をつければ2分の1が可能なのかというところを是非しっかりと詰めていただきたいというのが第1点であります。第2点目は、この間私第1回目に申し上げまして、人口をもっと細かく分析して欲しいということで、ありがとうございました。非常に細かいデータが年齢別に三区分されて出ておりますが、これは私昨日集計をしてみましたら吉備線沿線の小学校の区ということで6つの地域出ておりますが、大雑把に言いまして、トータル的に

はこの沿線だけでは3.5%の増員に過去5年間、27年度と22年度を比較した場合には3.5%、人口はトータルとしては増えていますよというかたちで傾向としてはいいじゃないかと、いうことは言えようかと思うんです。しかし、まあわずか3.5%だという見方もできるわけでありまして。それからその下の資料として観光客数の推移というのもつけていただいてまして、これも事実として見ると、総社では二つのところが挙がっているけれども、98.8と107.4という形で、これもどんどん増えているということよりも、むしろ大きなほうの吉備路、備中というところが減っておるということもかなり問題だろうと思うんですね。ですから相当力を入れてインターネットで宣伝をするなり、あるいはいろいろ印刷物を作って、私どももかつて総社観光協議会という形でやって、非常に内容的に踏み込んで、いいあれをやっておられると思うんですけれども、数字で見るとやはりこういうような状態になる。そこでですね、何が言いたいかといいますと、今後収支予測をされる場合に、先程のコストの面と、今度は収入の面の、想定値を作られる場合に是非保守的な想定をしていただきたいというように思います。よく計画を作るときに、鉛筆を舐めるという表現を昔したものですけれども、あらまほしき姿をその想定値にするのではなくて、現実そのものを、減少傾向なら減少傾向でいったときにどれくらいになると。で、努力したらこうなるというのはあまり書かない方がいいと思いますね。収支計算のときは。そうしないと必ず破綻をしてしまうということになりますので、是非そこらへんをシビアに計算をした収支計算で次回出していただければいいかなというように思います。以上です。

(委員長)

ありがとうございました。他にはございませんでしょうか。

それではこの他にに関して次回までにこういうデータを出して欲しい、こういうことについて資料が欲しいと、いうのがございましたらご発言願います。

(委員)

富山市の現状を参考にされたということなんですけど、少しかけ離れている面が多々あるみたいなんですけれど。この事業に対して、日本で富山県しかないのであれば仕方がないんですが、もう少し参考になる箇所、それを検討して総社市もそれに習うとか。総社市と富山市の人口密度の違い、それから沿線の8キロと20キロの違い、もう少しこれを問い質さないと、やったらこれ失敗したなあじゃすまされないことですからね。何かもう少し身近なところでよく似たようなところがあればもう少し視察の目を広げて考える必要があるんじゃないかと。その辺はどんなでしょうか。もう日本にはどこにもない？

(事務局)

事例との比較ですね、比較ということについてのご質問だったと思います。委員は前回出られてないと思うんで、前回それもちよっとお話がありました。現在、先程説明で申し上げました通り、LRT実施しておられるところは富山のみ。それがそのまま当てはまるかどうかというのは前回も議論になったと思いますので、その辺は総社市として、そして岡山市との連携として、その辺に当てはめて十分検討した上で、そして先程委員がおっしゃったように本当に鉛筆を舐めない、現実を見た数値の予測、それから、セーフティな方に考えていくということは肝に入れて考えていきたいと思っておりますので、どうぞよろしく願います。

(委員長)

もう1点、手を挙げているところがもう8つくらいある、9つですかね、で、先に挙げたところからどうしてもするので、手を挙げないといけないと、3年前にちよっと聞いたことがあるんです。手を挙げておかないと10ぐらいで終わるんじゃないかと。今現在その状況が分からないんですが、4・5年前でしたか、そういう話を聞きました。ですから、手を挙げているところはあるんですね。

(事務局)

現在計画を進めているところといたしましては、栃木県の宇都宮市、壱市などが計画をしていると聞いております。

(委員長)

そういったところの資料も、できたら参考にしたらいいと思います。もし進んでいけば、どういう形でレールに乗っているのか。乗っているのであればその資料といえますか。

他にはございませんでしょうか。それでは時間も丁度きましたので、司会に戻します。

(司会)

委員長ありがとうございました。

それでは続きまして議事6「その他について」ですが検討委員会のスケジュールについて事務局から説明させていただきます。

事務局説明

(委員長)

委員会につきましては皆さんの方から、もっとして欲しいというのを直接言っていただければ回数については増やすことができるということです。

本日は皆さまには大変貴重な意見を、また貴重なご提言をいただきありがとうございました。また、会議がスムーズになりますようご協力いただきましてありがとうございました。次回またこの委員会につきまして、皆さまのご意見を頂戴したいと思います。いろんな形でのアイデアと、そういうのもいただきたいと思いますので、どうぞよろしくお願ひします。本日はありがとうございました。

(司会)

以上で「第2回総社市吉備線整備方針等検討委員会」を終了させていただきます。次回の会議の開催日程等につきましては、また事務局の方から追ってお知らせをいたしますのでよろしくお願ひいたします。本日はありがとうございました。