

第3回 総社市吉備線整備方針等検討委員会

- 1 日時 平成27年12月25日(金) 14:00~16:00
- 2 会場 総社市総合福祉センター 3階大会議室
- 3 出席者 委員：浅沼唯明，森下眞行，佐藤ゆかり，河田雅史，清水男，豆原祐史，中島謹四郎，
白神増己，福島登，塚常保(陶山正志の代理)

以上10人

欠席委員：坪井祥隆，平松秀昭，長江公平，吉富昭夫，三上雅資

以上5人

当局：総社市長：片岡聡一，総社市副市長：田中博，政策監兼産業部長：中島邦夫，建設部長：森啓典，市民生活部長：長江章行，市民生活部次長：林圭一，建設部次長：中田暢彦，都市計画課長補佐：白神洋，政策調整課長：弓取克哉，企業誘致対策室長：国府英三，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，

以上14人

【総社市吉備線整備方針等検討委員会 議事概要】

(司会)

それでは皆さま年末のお忙しい中，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3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。

まず開会に先立ちまして，事務局の方から1件お断りをさせていただきます。前回の会議におきまして，第3回の会議で総事業費，運営スキーム，運行主体等をお示しできるとお伝えしておりましたが，事業費や運営スキーム，また運行主体等につきましては，当該事業の中でも最も重要な部分でありまして，現在も総社市，岡山市，JR西日本の三者で慎重に協議を重ねている段階でございます。したがって，本日の会議では資料をお示しできる段階に至っておりませんので，お断りを申し上げます。

なお，本日の会議では前回ご指摘いただいていた課題の解決策や総社市の総合計画，都市計画マスタープランにおける吉備線LRT化の説明をいたしますのでお聞き取りの上ご協議いただければと思います。

それでは開会にあたりまして，委員長からご挨拶をお願いいたします。

(委員長)

皆さまお忙しい中，お繰り合わせご出席を賜りまして誠にありがとうございます。本日のLRT化検討委員会ではありますが，岡山市とJRとの協議で方向付けとか事業費等出るとおっしゃっていましたがちょっとそれが遅れているようでして，ただ，前回から半年になっていますのでその間にもいろんな形での，総合計画ができたというのもございますので，前回皆さまからいただきましたLRT化のメリット・デメリット等，そしてまた今日そのメリット・デメリットについての皆さまのご意見をお聞きしながら。あと，現在の総社市の総合計画についてのご説明とLRT化についての，その中にどのように入っていくかというようなものも事務局から説明があると思います。本日は皆さまの忌憚ないご意見をいただき，そして来年に向けての方向付けというのでもできればと思います。本日はどうぞよろしくお願いいたします。

(司会)

ありがとうございました。

続きまして、総社市長がご挨拶を申し上げます。

(市長)

今日は会長ほか各委員の皆さまご出席いただきましてありがとうございます。今日私が出席した意味についてであります。この総社市吉備線整備方針等検討委員会に対しまして、前任の市長が皆さま方に諮問したということでございます。前任の市長というのが私のことですが、今回改めまして、10月7日執行された総社市長選挙で改めて当選をすることができ、皆さま方にさらにこの委員会で諮問をしていただくということを改めて継続的にお願いしていくという立場でございます。第二次総合計画が12月21日閉会いたしました総社市議会で、満場一致で可決採択されております。その第二次総合計画の中身も今日は皆さま方にご説明申し上げますけれども、もとよりLRTの意味合いというのは総合計画の中でも非常に重要な位置を占めておりますので、これからも委員会の皆さま方の忌憚のないご意見をいただきまして、良いもの、悪いもの、好都合なもの、不都合なもの、いろんなご意見があるかと思っておりますので、さまざまな角度からご意見をいただきまして会議での方向性を見出させていただきますように、改めて諮問をお願い申し上げます。今後ともどうぞよろしくお祈りを申し上げます。ありがとうございます。

(司会)

それではこれより議事に移らせていただきます。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、委員長、以後の進行につきましてよろしくお祈りいたします。

(委員長)

それでは、私の方で議事進行させていただきます。

本日の次第に従いまして、事務局から説明をお願いします。

事務局説明：(1) 第2回会議で寄せられた意見・要望

(委員長)

本日お謀りする案件については1番の「LRT化のメリット・デメリット」それにつきまして皆さまの方からご意見を頂戴したいと思います。ここに出ている以外のものについても結構ですのでご発言いただければと思います。

(委員)

まずですね、国庫補助メニューの研究というところでですね、研究されているということなんですけど、先般の新聞報道を見ますと、総社市の交付金、地方の交付金というのは、国からの割り当てはないようなことになるだろうかと思います。総社市の方針でそうなったのだろうと思うのですが、国庫補助を取るという総社市自体の職員の方々のやる気というのがどのようになっているのだろうかという疑問点が、昨今の交付金を見ても感じるところであります。この仕事自体についても、課別でやって、こういうときにはよくプロジェクトを組んでやるようなことがあるのですが、プロジェクトを組まなくて、市の方々が取り組んでいるということは、通常の仕事も手薄になって、そちらに取られるので人の問題、それから人的なパワーの問題も勘案して、総社市の内部の取組だと思っております。まず補助金を取る、交付金を取るというのはものすごくパワーがいることだとお察しするのですが、この前の新聞報道を見ても交付金を取らないようにしていると。交付金を取るというのは通常の仕事に加

えてまた追加した仕事をやらんといけんということになるからそのようになるのかなと。さりとて、お金がない、ないという中でやろうとしているのにこのようになっていないと。今回の場合も仕事に追われてこれをやらなければいけないというのが、職員の方の負担になるのかなというのが心配なところですよ。

次に先程事務局から説明がありましたが、沿線住民の受益が向上するという説明を書かれていますけど、最後の方の都市計画の案を見ますと、県大の周辺のみを開発計画か何か、あらわれているようです。都市の核としての中心部と、地域の焦点となる、県大の周辺だけを考えていて、私は沿線の開発を考えられるのかなと思ったのですが、やはりそういう大きい枠、それから総社の新しい国道バイパスですね、それを薄く塗られていますけど、沿線ではないんじゃないかなと思うんですね。というのが説明を受けて2点、あります。よろしくお願いします。

(委員長)

事務局説明願います。

(事務局)

先程委員からご質問のありました、新聞報道等で交付金がですね、総社市の場合取ってこられなかったという部分だと思うんですが、あれは、「まち・ひと・しごと」に関係しました、地方創生の交付金でございまして、実はですね、この総合計画自体も総合戦略と合わせまして昨年度から計画を立てていたのですが、10月末までに総合戦略を策定した自治体におきましては、そういった交付金の加算部分が交付されるということになっておりました。私どもも、10月を目途に計画の策定を進めておりましたが、先程市長が冒頭申しましたように、選挙という新たなものが入って参りまして、もうこれは本音でお話しますが、そういった話の中でスケジュールを若干遅らせる必要が出てきたということがございます。ですから10月末に向けて市にとって有利な交付金を持ってこようとしたところがございますが、そういったところが諸般の事情によりまして若干伸びて12月21日の議会で議決をいただいたという状況でございます。以上でございます。

(委員長)

今2点のうち1点説明されたんですが、私の方から。他の市町村では、出しているところが、県下ではあるのでしょうか。

(事務局)

戦略につきましては他の市町村、県内27の市町村のうち、市では総社市と井原市が未策定という形になっておまして、本当にごく限られた数の市・町が戦略をまだ立てていないという状況で、大多数が10月末までに戦略を策定して交付金を取りにしております。

(委員長)

今後について、例えば今回で交付金は終わりになるのでしょうか。今後も出てくるという感じなんですか。

(事務局)

この部分につきましては、また新たに来年度につきましては新型の交付金というのも出て参ります。それから、国会の補正でさらに新たな交付金というのも出て参ります。これも10分の10という非常に有利なものでございますので、そのあたり職員が知恵を絞ってそういったものに該当するような事業を当て込んでいって、市の財源をいかに使わないようにして、国のメニューに乗っかっていくところを今考えているところでございます。

(委員長)

質問の中で辛らつな部分もあって、取りたくないから取らなかったんじゃないかというように見られるのもありますが、そういったことではないと。

(事務局)

そうですね。

(事務局)

プロジェクトチームを組んでやるべきではないかとか、やる気という部分でのご意見をいただきましたが、このLRT化の事業については市では交通政策課、今年度から新たに交通政策課というのを設けて、こちらの方でやっております。ただ、横断的に、さまざまやはり、土地利用のことであったりさまざまな分野にかかってきますので、こちらは今年度総合政策部というものができまして、こちらの方で、横で連絡を取りながら調整を進めております。従って総社市全体として、このLRT化は本腰を入れてやって欲しい政策ということでございます。

また、沿線住民の受益の向上だけということで、県大周辺だけではないかということでもございましたけれども、また後で都市マスについてはご説明させていただきますが、決してそうではなくて、このLRTをやるということで先程申しました、これから考えていかなければならない、駅を新設していく、そうすることによって利用する住民の方の範囲が広がってくるということもありますし、それと合わせて各駅への駅前広場であったり、交通のアクセス、それから道路・歩道等の整備、そういったものもひっくるめてこの沿線というのは考えていきたいと考えております。そういったことでしっかり取り組んでいきたいと思っております。先程の補助金のことにつきましても、総社市としても国交省の方に出向いて行きます先程説明したとおりでございますが、合わせて中国地方整備局の担当者を訪問してこの事業の内容を説明し、最も有利な補助はどうだろうかということでも検討しておりますのでご理解いただきたいと思っております。以上でございます。

(委員長)

もう一度元に戻りまして、これも私からですけれども、申し込む予定だった計画はどれくらいの金額だったんでしょうか。総額ですが。

(事務局)

金額自体は、一自治体のマックスで1千万ということでございました。総社市がそのときに考えておりましたのは、総社市がすでに先駆的なものに取り組んでいるということで、メニューを拾い出したのですけれども、1千万よりは少ない金額でございました。額で、今ちょっと頭の中にはないんですけど、1千万には足りていないと、というような状況でございました。

(委員長)

大体よろしいでしょうか。今の説明で。

(委員)

私が言いたかったことは、議会がそもそも総社の職員をチェックするということではなく、味方になって、それだけ追われてされているのですから、そういう仕事もできなかつた。今後こういう取組をするときにもいろんなことがおきてきて、取組をするのはものすごく大変だと思うので、例えば私の提案ですが、1千万の補助金を取るなら、100%補助なので、2分の1とか何%ではないので、例えば300万残業手当を払っても地域の人には700万の還元がされるわけですから、そういう発想をこれから取っていただきたい。今後もおきると思うんです。これにおわれて国庫補助も国の補助金を取ろうとするのはものすごく大変なことで、国の方からむちゃくちゃな条件を付けてチェックしてこられるの

で、それをクリアするのは大変な仕事なので、そこらへんで10億補助金を取れるんなら、1億の市の残業手当をそちらから、それは実際にはできないんですけど、他の方からの負担になるんですけど、そんな取組をしていただきたいと切に願っております。補助金からそちらへ回すのはできないというのは分かっているんですけど、市の財政状況から地域に1億のお金が下りてくるなら、1千万の残業手当を払っても9千万が地域のためになるんだからという発想で言わせていただいております。頑張りたいと思います。

(委員長)

応援する意味でのご意見ということですので。今後そういうことがないように、イメージとして気分はあまり良くないですね、そういう報道に載ったということは、よくやったというのはいいんですけど、取れなかったというのは、ただ金額的に1千万というのは、今の市がいろいろやっている中ではそんなに大きな額ではないかなと私は感じましたけど。

2点目の沿線について、土地利用計画等が載せている分とそれから希望的な農地転用できた場合というのがあると思うんですが、そこらへんも説明をしていただいた方がいいんじゃないかなと思いますが。

(事務局)

失礼します。21ページ、22ページ特に22ページのこの図を見られてのご質問であろうと思います。後ほどの、マスタープランの位置づけというところでご説明をする予定ではあったんですけども、22ページの総社市の利用図でございます。県大の周りは、地域拠点として整備するようになっているけれども、いわゆる沿線、これは全くそういった位置づけができていないと、おっしゃるとおりでございます。LRTとこの沿線の開発の問題というのはいつも議論されるわけで、一体のものだと。あるいは鶏と卵の話のようなことにもなってくるんですけども。LRTをやった場合、総社市の沿線で今市街化調整区域になっているのが、総社小学校の北辺りから県立大学辺りまで約3キロ間でございます。今まさに議論の最中であって、この策定中の都市計画マスタープラン、来年3月の策定を目指しておりますけれども、まだLRTの議論をしている最中であるから、このような形でしか位置づけができていないということでありまして。もしこれが今後議論を重ねて、そしてLRTを実施すると決定した場合、相当時間もかかるかもしれませんが、そのときにはまたこのマスタープランの色塗りは変えていきたいと思っております。そしてこの沿線に新駅ができたような場合には、そこを拠点としてまた新たなまちづくりの芽も出てくる可能性は高くなってくると、このように考えております。あくまで今現在はこの沿線に色を塗るのは、県の都市計画マスタープラン、そして県協議とでなかなか困難であるということでご理解いただければと思います。

(委員長)

今の意見について何か他の方で合わせてご質問等ございますでしょうか。

それでは何かありましたら最後にまたご発言いただければ。他にはございませんでしょうか。

(委員)

ちょっと疑問に思ったことを質問させていただければと思います。先程、通勤・通学で運行便数が2両編成で現状が240名で、これをLRTにすると155名で、これは多分定員だと思うんですけども、たまたま一週間ほど前7時台に総社駅、というか東総社駅の前を通ったら、吉備線今6両編成で運行しているんです。6両でいきますと、マックスで言うと720人の輸送能力があるものに対して、155人の能力でいけるんですか。運行できるんでしょうか。ただ、便数を増やせばいいということなんですけども、いくらなんでも単線運行ですので、限度はあると思っておりますけど、そのへんで現状の通勤・通学のかたの足の確保ができて尚且つ今計画されているサービスが行えるんでしょうか。

(委員長)

事務局説明を願います。

(事務局)

今ご意見いただきましたように、実際には通勤時間帯には2両ではなくてさらに車両を連結させて運行しているような場面も見受けられ、おっしゃるとおりでございます。定員につきましては、実際に乗れる人数がまた別でして、乗車できる率というのはまたそれよりも多く乗れることにはなっております。しかしながら当然混雑に対し皆が同じような時間帯に乗ってしまうとその定員さえも超えてしまうところでは懸念されるところでございます。そういったご意見もしっかりとJRに、それから、計画している素案の中にも盛り込ませていただきまして、便数について更なる協議を進めさせていただきたいと考えております。

(委員長)

私の方からですけども、1両でないとLR Tは行かないのでしょうか。連結というようなのはないのでしょうか。

(事務局)

今想定している車両というのが、吉備線LR Tの場合、30メートル級の車両ということで、これは連結ができません。ですので、今の想定、30メートル車両では155人が定員ということになります。

(委員)

最終確認なんですけど、じゃあ現状の輸送能力を確保した列車の、まあ予備の列車も要りますし、尚且つ列車の待機場所、そういったものも含めたすべての、ノーマル的に運行ができることでの予算といえますか、が当然なされるわけですよね。

(事務局)

今現在素案の中でお示ししている総額が160億円とさせていただいておりますけれども、今の委員さまのご意見等もございまして、素案を作った当時と物価上昇などもあろうかと思えます。そのへんの金額について、今精査行っているところでございますので、しばらく、実際の事業費が出るまでお待ちいただけたらと思えます。

(委員長)

貴重な意見をありがとうございます。非常に私、思っていなかったんですが、結構乗っているんですね。6両でいっぱい、時間帯によっては。それだけ吉備線が有望だったんだと思えますが。

他にはございませんでしょうか。何か気がついたこととか。

(委員)

よろしく申し上げます。最近ちょっと山陽新聞に、頻繁に大きく総社の「公共交通を考える会」というのが取り上げられていまして、まず最初に言うと、LR Tを導入しなくても今の吉備線で、例えば服部駅のあたりに行き違いの設備を作ると20分間隔に運行がなり、本数も増やせるということもあります。とりあえず、LR Tを導入する前にこういうことをやってみて、実際沿線に利用促進とか要望のニーズがあるかどうか確かめていく、というのも確かに手じゃないかなと思えます。それと、最近、車椅子の乗車の体験ですとかいろんな社会実験みたいなこととかやっています。この会でもそういうふうにもうちょっと鉄道に踏み込んで、こういう総合的に見るのも一つとしてはいいと思うんですが、実際の鉄道に合った研究を進めていただきたいと思えます。例えば、160億という言葉だけしかまだ出ていませんが、それ自体はLR Tの費用でありまして、例えば駅舎とか周辺を整備をするというと、多分い

ろんな人に聞いたら200億ぐらいまた周辺整備にかかるのではないかという話もあります。

それから今日、冒頭に説明がありましたように、運営主体とか、そういう費用の概算とかが分からないと言われたんですが、実際に岡山の団体で、試算しているところがありまして、160億の内訳なんですけど、先程言われたように例えば車両が24億だとか、敷地が61億だとか、線路が20億だとか、駅の整備が3億ぐらいとか、一般の路面電車の会の団体でもそういう試算はできているので、これだけ市役所に優秀な方がおられるので、独自の試算というのは、人件費なんかもあると思うんですが、いくらかは概算でできると思います。それから国の補助金についても、半分の負担だとかいろんな項目があると思うんですけど、最大でいくらもらえるかとか、一番悪くてどのくらいになるかとか、全部最高のものを皆さんに提示して賛成してもらおうというよりは、最悪の部分もお示しして、市長も議会で前言われていたと思うんですが、良いことと悪いことと両方出して考えてもらおうということをやったらいいと思います。

それから先程の国からの補助金、それから県からの補助金とかもあると思いますが、今一番総社市がチャンスなんじゃないかなと思うのが、一億総活躍大臣が、皆さんご存知の加藤さんで、自民党の方の一億総活躍の本部長が逢沢一郎さんということで、すぐにでも頼みに行けそうなところに皆さんいますので、そういうところに話をしていたらいいと思います。それから逢沢さんについてはLRTの、新交通システム推進議員連盟の会長でもありますので、衆議院の方ですね。そういったところで、話を聞くだけでも、いろんなところに研究、先程言われたようにプロジェクトチームを作っていたらいいと思います。とりあえずそんな感じです。

(委員長)

答えられる部分を答えていただけたらと思います。

(事務局)

大変貴重なご意見ありがとうございます。たくさん言っていただいたので順番にお答えしていきたいと思うんですけど、総社市の愛好家の方がグループの中でいろいろ研究されているということは私どもも存じ上げているんですけど、20分間隔で今の設備でできるのではないかというようなご意見もあったかと思いますが、我々としたしましては今後のまちづくりとして、今使われておられないような、いわゆる交通弱者の方でも使えるようなもの、そして将来的なまちづくりの中で残していけるような移動の手段としてLRTが最適ではないかということで、今素案の中で書かせていただいております。それについて研究を進めているという状態です。それから160億円につきましては実はこれ専門的な、JRの建設工事部とも協議を重ねた結果、とりあえず概算で出した数字でございまして、これにつきましてはそれぞれの線路、そういったものを積算した結果160億という数字が出たものでございます。それから、駅前周辺の整備、これ、おっしゃるとおりかなりの額がこれからもかかると思われておりますし、これは160億円に入っていない、さらに市の方で整備をするというものでございますので、こちらにつきましては前回の委員会の資料の中でも、総社市分で言うと5億円程度かかるのではないかというような数字を出させていただいております。それから、数字については今後良い面も悪い面も、いくらからいくらぐらいの数字で出していく、これは当然そうした方がいいというふうを考えてございまして、ただ、利用者等の数字については、我々も眉唾のものを作るのではなくて、本当に、このくらいが必ず乗っていただけるだろうというシビアな数字でもって積算していく必要があると考えております。

それから、今がチャンスということをおっしゃっていただきましたけれども、おっしゃるとおりなんですけど、政治的なそういう力を借りることがなくても、当然しかるべき必要なものは要求していき

いと考えておりますので、ご理解いただきたいと思います。以上でございます。

(委員長)

あと、LRT化とはまた別に現在の吉備線に対していろいろ、検討したらどうかということについてはどうなるでしょうか。吉備線について考えるのかLRTでのみ、この委員会を考えるのかという方向ですが。

(事務局)

この会として既存の設備を利用した電氣化、それから別の新たなLRTどちらを考えるのかということでございますけれども、我々といたしましては、岡山、総社、JRの三者で作っております素案の中で、今LRT化が一番最適な方法だろうということで答えを出しているところでもございますので、それに合わせた方向で進んで行けたらと考えております。

(委員)

それについて一つあるんですが、LRTについて考えるというのはもちろんいいと思います。ですがその前に今から利用促進というか、吉備線を知ってもらってお客さんに乗ってもらわないと、急にLRTが5年後か10年後かに出来てから、出来ましたから乗ってくださいというのでは間に合わないと思うので、せつかくこういう会がありますので、何か別に改善しなくても、利用促進の方、ソフト面を何か改善しないと困るのではないかと思うんですけど、そのへんはどうでしょう。

(事務局)

ご存知のとおりJRは民間企業でございます。ただ、そこへ行き着くまでの二次交通、そこからの二次交通について市の施策としてやっていく、これは必要なことだと思っております。JRの利用客の利用促進等につきましては今後もJRに対して要望等していきたいと考えております。

(委員長)

よろしいでしょうか。他に意見ございますでしょうか。

(委員)

お金のことが多いので苦労されますけど、ようは借金がいくらできるかというところが一番重要なところじゃないかと思うんです。お金がそんなにかかるんじゃないって国の補助金があたりするんなら、こっちが持ち出して総社市の借金がいくらになるという予想だけ、でもそれだけじゃないですね。今回の事業がどれだけの借金ができて、それを今のこれだけの、LRTで支払っていかなければいけないか。井原線もそうですし、借金を払っていくのがどういうことかというのが重要ではなからうかと思って。総額がいくらではなしに。総額も重要なことなんですけど、借金がいくらかかってくるかということが非常に重要なことで、その借金ができるんなら乗降客を多くすることでそれを補っていくのではなからうかと。そこらへんがどうなるでしょうか。

(事務局)

おっしゃるとおりでございます。全体で160億、それ以上かかるというような話ですが、ではそのうち総社市が、補助金を抜いていくら必要になるのかと、これが一番大事な部分でございます。ただ、この大事な部分を積算するにあたりまして、必要となりますのが、誰が運行するのか、そして、どういった所有権を持ってやるのかというようなスキームの話、負担割合の話、まさにその肝の部分は今三者で協議をしているところでございます。その協議ができませんと、総社市の負担、実際にいくら借金をして、整備しなければならぬのかという部分が出てきません。ですので、その部分についてお示しが今できませんので、そのへんにつきましてはまた次回以降にお知らせしたいと考えております。

(委員長)

他には意見ございませんでしょうか。

では続きまして2番以降の議題に移らせていただいてよろしいでしょうか。それでは2番目以降、「今後の予定」の前まで、一括して説明していただきます。

事務局説明 (2) L R Tの全国の動向

(3) 第2次総社市総合計画における位置付け

(4) 総社市都市計画マスタープランにおける位置付け

(5) 農地転用権限委譲の検討状況

(委員長)

大変大きなことを短時間で説明したわけですが、L R Tについても総合計画の中に、また農地プランについてもL R Tが実現した場合というのも含めながら計画をしているということでもあります。

その前に、総社市が政策調整課というのを作られて、まあそこらへんの説明をした方がいいのかなと思いますけど。政策調整課と各課の関係とかですね。そのへんをまとめて。

(事務局)

政策調整課でございます。総合政策部という形です。先程会長が言われましたように、この4月から機構改革で、企画課から政策調整課という課名に変わったところがございますが、ただ課名が変わっただけではなく、庁内の今までの縦割りという状態を打破して、各課が抱えている重要課題等ございます。そういったものをいち早くキャッチして、そこから見えてくる問題・課題を精査し、また他の課にも影響しているものがございますので、そこへ足を運んで、横串をさして一つ一つの政策を完成させていくという趣旨のものでございます。先程も申しましたように、農地転用の管理につきましても、農業委員会とか農林課だけで終わるということではなくて、そこにはさまざまな部署が関係してまいります。当然、建設部でありますとか、L R Tの絡みもございますので、交通というところも入っております。そういった総社市の大型事業に対しまして、私たちの果たす役割は非常に大きいと感じておりますし、結構大変なんですけど、やれることから、スピード感を持って、政策のほうを実施に向けて各課が動きやすい体制になればいいかなと思っております。

(委員長)

ありがとうございました。それでは、当初のL R T化のメリット・デメリットも含めまして、総合計画やマスタープラン等、合わせてご質問、ご提言等ございましたらご発言願います。

(委員)

まずは、総合計画というのは、表の方は2040年まで人口が出ているんですが、総社市の総合計画、第二次とありますけど、何年ごとに、これは5年ごとにやっているんですか。3年ごと？

(事務局)

10年ごとです。

(委員)

10年ですか。そうするとこれは、10年変わらないんですか。毎年変えるけれども10年先まで見越しているという意味ですか。

(事務局)

皆さん、8ページを御覧いただきたいと思います。8ページの人口ビジョンの部分ですが、これにつ

きましては、10年の目標を立てておりまして、この部分を変えることはできませんので、議会で議決されているということもございますので、ここはあくまで10年ごとで目指すということになります。ただ、そういった部分はございますが、いろんな施策、基本計画・実施計画等ございますので、その中で見直していくということは可能ですので、ご理解をいただきたいと思います。

(委員長)

5年の前期・後期の説明をしていただければ。

(事務局)

これは10年の計画でございまして、毎年、いろんな政策につきまして各課のヒアリング等いただきながらさまざまな事業検証をしております。5年が前期ということになりますが、そこで再度、基本計画、さまざまな各部署の事業計画の部分につきましては、再度、今度は後期の基本計画を立てるといような状況でございます。

(委員)

人口については分かったんですけど、総合計画というのがあって、基本計画というのがあって、前期基本計画、後期基本計画というのがあって、その関連ですけど、一番の大本となるのが、総合計画ですよ。それが分かれて前期・後期の基本計画というものがあると。それは毎年人口のほうは変えないが、施策的には毎年変えていくと、こういうことですか。

(事務局)

どんどん変えて参ります。

(委員)

それは、全部議会で承認されると、こういうことですか。

(事務局)

それを变えることについては、やはり勝手に変えるという訳にはいきませんので、議会等ともよく相談しながら、また市民の皆さまの声というものを、毎年アンケートをとって、変えていきたいと思っております。これもまた必要なもの、また不要なもの出てまいりますので、それらを精査しながら検証していくということでございます。

(委員)

分かりました。企業でも大体3年ごとにローリングしたりしていますので、当然のことだと思います。そこで、質問も含めてですが、総合計画の中で、最初に大きな文字で書かれているのが、総社市として目指すところが「福祉文化」という点ですよ。それがそれぞれの後の具体策の計画なんかにも全体的には整合性が取れていると思うんです。そうした場合に、今日は数字が出ていないので議論のしようがないのですが、全体を、それぞれの施策を数字でもって表わしていただいて、これは予算なんかで当然出ていると思うんですが、総社市の力として、LRTに配分が可能なのかと。その可能というの、こちらを削ればできるのか幅はいろいろあるかもしれませんが、ない袖は振れないわけですから、どれくらいの袖が振れるかという、そのところでメリット・デメリットがどれくらいあるのかという市民の反応といいますか、それで決定がだんだん収斂していくんじゃないかと思えますね。

そこで、最初事務局からの説明もあったのですが、一応次回の予定になっていますけれども、前提条件をいろいろ、所有の形態とか運行の形態とか、いろいろ前提条件は変わると思うんですが、その中で、5つのケースがいいのか3つのケースがいいのか、それはやってみていただきたいんですけど、こういうケースの場合にはこれだけ赤字になると、場合によっては黒字になるケースもあるかもしれませんが、しかしそれは誰がどれくらい負担していくのか、という分かりやすいケースを、5つくらい必要な

んじゃないかと思えます。それから、第1回目の資料にもございましたが、初期投資160億円というのが、停車場とか軌道とかの関係で予定をされておりますが、これも何年間でこれを償却範囲で負担していくのかっていうことですが、40年間にしても毎年4億ずつというわけですね。

それから、維持管理コストが、第1回目の19ページの資料では、約4億円かかりますというようになっております。それが初期投資部分とか、さらに上乗せをするというのが支出の部分です。しかし、収入の部分は、5億円しかないというのが、これもいろいろな前提条件をつけた上の数字ですね。そうすると初めから赤字になるというのは分かりきったことです。そこで、維持管理コストというのは、3分の1の補助金をいただいたとしてこの数字になっているのか、あるいは26年度の法律改正での2分の1の補助金をいただいた場合にかかるコストがこの4億円という前提になっているのか、そこが大きなポイントというか、明確にしなければいけないと思えます。そういうことをはっきりしていただくというのが一つ。

もう一つ、2点目は、運賃収入のところ、やはりシビアな前提条件でやったほうがいいと思えます。大体、第3セクターでやって失敗するのはこのような計画をして、このくらい増えるからこうする、というやり方が一般的に多いんですけども、それをやるとほとんど失敗しますね。したがって、のちのち市民、あるいは市の皆さん含めてその資金繰りといいますか、苦勞しないためにも、予測は悪い予測でやっていくということをぜひ。先程ご意見もありましたけども。ぜひシビアな、堅い前提条件で、そういう形で収入の方はやっていただきたいなと思えます。それが2点目ですね。

ちなみに、車両なんかを原価償却、電車の場合は13年というのが一つの規定なんですけど、実際は40年ぐらい使っているわけですからね、償却済みのやつを使えばコストというか償却費がかからない。そういういろいろな試算もJRから入っているのを入れてやっていただきたいなと思えます。

もう一つ大きなくくりは、本当にお客様が、低床化したら増えるんでしょうかというところは、やはり厳密に地域の住民の皆さんが、ここに駅が出来たらあなた乗りますかというような、実際のアンケートと言いますか、そういうこともやっぱり必要なんじゃないかなと。便利になったら乗るだろうということでやったところで大失敗なんじゃないか、という気がしますね。シルバー社会ということで、家から例えば駅までですね、新しい駅ができたとしても何百メートルか、あるいは1キロ2キロ歩いて行かなければいけない。自動車で行けば、そこに置くスペースがいる。土地代がいる。駐車スペースの運行管理費もいる。とにかく全部コストに結びつくわけですから。そこに、二次交通と言っていいのか分かりませんが、家から駅まで本当に行って、それで低床式になったら、人間が増えて、目的の駅まで行って、駅が目的じゃないわけですから、駅からまたどこかに歩いて行くわけですね。そこが本当に歩いて行けるのか。後はタクシーに乗らないといけないんじゃないか、ということなんで。要するに、言いたいことは、家から駅まで。向こうの駅に着いてそこから目的地まで。というところの移動手段というものをおよほどしっかりしておかないと、観光客のほうも問題だと思うんですね。2キロ3キロもちょこちょこ歩いて行くということはないので、それは自転車でカバーできるんでしょうか。自転車をどうやって管理運営していくんでしょうか。というようなことも含めて、しっかりと把握していかないとかなかなか難しい問題が残ると思うわけでありまして。

岡山市も含めて議論がまったく進んでいないように伺えるわけですが、どこにその原因があるのかですね。金を出す、金のところになるとどうしても、これ何十年もやっているわけです、こういう議論を。何十年かけてまた同じところにきたのかなと感じているんですが、今回はJRの社長まで出てきているので本気だとは思いますが。今のようなところをギリギリつめて、まちが出来るといっても、本当にまちが出来るとは思うんですけど。今のようなところをギリギリつめて、まちが出来るといっても、本当にまちが出来るとは思うんですけど。駅が出来ればすぐまちになるんだと、今も駅の

周りにどんどん商店街が出来てしかるべきなんです、なかなか出来ていないわけですから。「なりたいな」ということが「なるだろう」というところにいつの間にか、人間の頭というのはすり替わってしまうわけですね。そこは冷徹な目で見て、まちが出来ると儲かるわけですから。そこらへんをぜひ、とことん議論していただいて、次の機会には数字です、出していただきたいと思います。以上です。

(委員長)

答えられるところにつきまして、事務局より説明をお願いします。

(事務局)

大変ありがとうございます。我々も、数字につきましてはシビアに行きたいと考えておりますし、議論につきましても、とことんしていきたいと考えております。

1点、単年度収支のお話があったかと思えます。第1回目の委員会でお示ししております素案の19ページのところで、単年度収支につきまして、維持管理コストが4億円とあります。運賃収入は大体年間5億円ですということでございます。この収支につきましては、運行における収支を記載させていただいております、実際にはこれに初期投資の部分が上乗せになるということございまして、補助率の2分の1、3分の1にかかわらず、これだけは年間の、単年度収支でかかる分でございます。この部分に2分の1、3分の1の経費は入っておりません。実際には、2分の1と3分の1ではかなり総社市が持つ初期投資の金額も変わってきますので、それについては十分な検討が必要と考えております。この維持管理コストの4億、運賃収入5億につきましても、言われましたとおり、シビアに、本当にそこまで利用者のかたが増えるのか、というような目線でもって、更なる精度化を測って参りたいと考えております。以上です。

(事務局)

貴重なご意見ありがとうございます。先程申しましたように、現在は、最初にお示しさせていただいております計画素案のたたき台を深度化している段階でございます、今の計画素案のために、岡山市、JR西日本とのワーキンググループで検討を重ねているところでございます。特に現在は、LRT化した際の運営スキーム、それに伴う総事業費の検証とか費用負担の考え方などを中心に検討を進めております。特に運営スキームにつきましては、事業の生産性、合わせて安定した継続性、また利用者への良質なサービスがどれだけできるのか、そういったことを中心に検討しておりますけれども、浅沼委員さんがおっしゃったように厳しい数字をもって、こういった部分も検討していかなければいけないと思います。これらを先行して検討した上で、今後周辺の土地利用とも関連しますけど、新駅の設定、あるいは駅前広場であったり交通のアクセス、そういったものもこれから検討して参りたいと思ひまして、引き続きこの素案の策定に向けて重要な部分でございますので、しっかり検討していきたいと思ひます。いづれにしても、吉備線LRT化の考えというのは総社市の将来にとって本当に大きな影響を及ぼすものがございますので、慎重にこれからも検討して素案を作っていくと考えています。それを次のときにはお示しできるようにしっかりとワーキンググループで積み上げていきたいと思っておりますので、よろしくお願ひいたします。終わります。

(委員長)

他にはございませんでしょうか。

(委員)

一番気になっているところを申し上げます。かねてからずっと言っていることなんですけど。都市計画上のことが一番気になります。岡山市さんはやられるということなんですけど、単純な発想で、駅まで歩いて20分の距離に住まいがあれば、乗る道理付けにもなるんですけど、それは岡山市さんのほう

では全然見られないと思うんです。大安寺地区にしてもそうですね。それから一宮、吉備津。高松でちょっと見られますかね。带状に都市計画されていますけど。市街化の。その程度で、本当に岡山市さんが取り組むというのは、多分されないんじゃないかと。まあ批判ばかりしてもいけないんですが。岡山県のほうも市街化調整区域を増やしたくないというのが根本にあるんじゃないかなろうかと。脈々と続いている大安寺地区においても住宅地ができないというのは根底の問題があるわけで、それを解消しようとしな。一宮についてもそうで、大きい住宅地の中で、とてもじゃないけど20分で駅まで到達するところに住宅はないわけで。総社でこれからやるのは県大周辺やろうと思っているようですが、あそこは何人のことを思われているのか。それで带状にせずに、今のこの計画を見ると東総社の方もあんまり絵は見られないですね。東総社の周辺も考えられていないように捉えられる。絵が見えない、今からこれは早く出せないというような段階で、都市計画イコールLRT化というような方程式にされているのは非常に危険な。都市計画は進んでやれば良いと思うんですよ。なぜかと言えば、吉備線に乗客が溢れて、吉備線に乗れないんですよというような状態が一番道理付けが低いんで、LRT化するから人が集まるのではなしに、今の吉備線でも人が集まるように都市計画がどんどん進んでいけばいいのに、しようとしな。岡山市がそうですよ、今の。LRTイコール吉備線の乗降客を増やすということではないと思うんです。これを今の岡山市はやる気を私は感じられないんですけど。岡山市ばかり批判してしまいますけど。総社市がといたら、私は、沿線の都市計画をすべきだと思うんです。歩いて10分。新駅をこしらえようとしても東総社と服部の途中へ作ろうという計画だと思うんですけど、なんで帯線のこの計画が表せないのかというのが疑問。根からだめだと思われているのか、地域住民の同意が求められないとハナから思われているのか。そういうのが市街化調整区域の中の税金の問題だと思うんですけど。固定資産税、税金の問題があるから、田んぼを守ろうというのだけではなしに。都市計画を先行していけば良いと思うんです。LRT化するから皆さん同意してくださいというのではないと思いますけど。ずっと言おうと思うんですけど。岡山市さんの熱意は見られない。繰り返しますが、大安寺、一宮、吉備津、この沿線上で住宅地を開発するのは至難の業だと思いますよ。だから、バラバラした小さい住宅地ばかりができる。带状になったら電車に乗るんですから。総社市のほうは、带状の開発をすべきだと思います。

(委員長)

LRT化とはまた別に総社市の将来像について、やはり市街地を増やすべきだと理解していいですかね。市の方どうですか。

(事務局)

都市計画課でございます。吉備線沿線を住宅地に、というような話であります、実は一番難しいところなんです。ご存知かと思いますが、国のほうが「コンパクト・シティ」ということで、人口減の今後の日本の情勢から言うと、できる限り市街地を増やすのではなくて、拠点なら拠点を作ってそこへ集積する方向にもっていきなさいと。決して、例えば新本に住んでいるかたを、市街地に疎開させよと、そんな話ではないわけですが、周辺に散らばっている人口を、拠点を設けるような形で支線的に集めていきなさいと、政策的として訴えているところなんです。総社市の状況を見ていただくと、21ページの図を見ていただくと分かるんですけども、総社市は岡山県南広域の中でも、すごく市街化区域が少ないところなんです。これでいきますと、総社市は計画区域が全体の11.8%を占めていると。市街化区域は3.5%しかないんです。通常であればここが11.8%で三千ヘクタールちょっとですか、これになるのが按分した数字になるんですが、あくまで以下の状況です。我々も県に対しては、もっと総社市に市街地をくださいと、市街化区域の枠をくださいと、これまでも要望をしているんですが、

県南広域全体の枠としてももう残りが無いという事情。それから、じゃあ総社市のことを考えたら本当に住宅地がないのかと。例えば、市街地の空洞化はどうなんですかと、そのあたりをまず考えてくださいと、そのあたりがどうにも解決できていない状況であります。そこをなんとか解決していきたいということで今目指しているんですけど、なかなか議論が進まないというのが我々の悩ましいところあります。これを打破する方法として、今岡山市のことをおっしゃったんですけど、岡山市とひとつタッグを組んで、岡山市も県南広域の一員ですから、県のほうへ要望していくという方法はあるのかなと。岡山市がどう考えているかという話なんですけど、聞くところによると、やはりLRT化をするときに、市街化調整区域、これをどうにか拠点として整備する必要があるのではないという動きがあるというふうには聞いております。そのあたりを少し整理したうえで、県に交渉していきたいと考えております。

(委員長)

今後委員会の中でもまた検討しながら、市街化区域を増やすことが可能であれば増やせたらいいのかなと思います。現状として、住宅地が特に清音に全くないとか、そういう話も聞いていますし、非常に住みやすく来ていただけでも来られ人もいるみたいですので、人口を増やすならその施策を。一番いいのは住宅団地を作ればいいんでしょうけど、そういうのも将来的に考えたらどうか。

他にはございませんでしょうか。

(委員)

マスタープランの方先に見させていただいて、前回の会議から、もうちょっと先のFuture Planが欲しいなあということをおっしゃったので、そういった意味では十分、今回、全体を見ることができてとてもよかったと思っております。この中にですね、私ども大学も位置づけられておりますし、特に今県立大学の周りには、私も10年ここに住んでいるんですが、それほど変化はないといえど、ここ10年の間で、服部駅の周りには新しい家がどんどん建ってですね、今もまだ建築中であります。一番変化が大きいのは、やはりニシナが新しく店舗を拡大して、ザグザグとかセリアもできて、以前とぜんぜん違ってしまっただけですね。あの周りには、学生向けのアパートがどんどん建っています。そういう意味で、変化というのはすごく急激に来るなと思っていて、先ほどの委員さんの話に戻しますと、吉備線がLRT化したからといって、人が来るとは思えません。だけど、LRT化する必要性というのは、僕はあると思っています。なぜかという、やはりこれから高齢化していくときに、LRTがどれだけ便利かというのは乗れば分かることで、特に観光客、吉備線に乗っていますとすごく多いんですよ、高齢の方とか、外国の方とかね。でもだいたい吉備津神社あたりで降りてしまって、服部で降りる人もまれにいますけどね、遠いんですね、国分寺とか行くのも。そういう意味ですごく気になったのは、新駅をどこにするのか、まあ、今聞かないほうがいいのかもわからないけど、私の独断の考えを申しますと、やはりあのニシナのラインに乗っかってくるのが一番いいのかなと思ってはいるんですけど、今回の最初の2ページのメリット・デメリットにも3箇所書いてあるんですけど、新駅設置の場合のメリット。このあたりがどういうふうに活性化していくかも重要な部分になるのかなと思います。で、お金のことは別の方にお任せしても、新駅を起こすことによって、乗客増に結びついていく可能性は追求していかないといけないなあと思っています。大学としても総社市の施策に対して積極的に協力していかないといけないので、今回のマスタープランでも、「福祉文化先駆都市」と書いていますし。本学の宣伝をするわけではないんですけども、10月ごろに、文部科学省のCOCプラスという、市の拠点大学というものに選定をされまして、総社市を中心として、倉敷、笠岡、備前、真庭、岡山市も入りますが、いくつかの市と連携して県内の地域活性化に対して、文科省の予算と大学の人の力、市の力を使って産学官で盛り上げていこうと。まあ5年計画ではあるんですけども。今回の総社市のプランの中に、早いうち

に学長にお見せしますが、協力していける体制にもっていきたいなと思っております。

ついでに、話がちょっと戻ってしまうんですが、実は半年ほど前に県のほうから、服部駅の周りの都市計画について、何かプランを出せということで、うちのデザイン学部の教員が何かやっていたんですね。総社市から頼まれていると思ったら、後で聞いたら県が言っていると。詳細は見えていないですけど。そういうふうに県のほうも何か動いていました。半年前ですけど。総社市さんも、もっと大学に要求すればいいと思うんですね。プランを出せと。実は、学生が卒業研究として、自分の意思で、総社市の周りの都市計画とかまちづくりプランをやっていたので、私もちょっと知恵を預けました、その学生に。そういうわけで、何かいろいろなプランがあったとしたら、大学にいろいろな形で要望して、学生の力を使うなり教員の力を使うなりして、まあお金は、足りないところは大学の知恵と予算を持ってやっていけば、どんどん利用していけばいいと思うんですね。そのかわり大学も総社市を利用しますけど。そういう意味で相互に協働していくことで少しでもプランニングが前へ向くように、私も協力したいと思っていますし、LRTがやってきてかっこいい総社市ができたらいいなと思うのが、私の夢なんですけど。新駅をどこに置くか、という、利害関係のあることなので別に今お答えいただかなくてもいいんですけど、どういうあたりを市の関係者の方はおきたいと思っているのか、聞いてみたいんですけど。

(委員長)

それでは、大体のところを。

(事務局)

お答えしにくいですが、今、新駅をどこにするかということですが、3箇所程度ということで試算をしております。具体的にどこにするかという場所については、まだ決めていませんし、このあたりかなということも支障があるかなという風に思いますので、現状ではまだ何も決まっていない、という状況でございます。

(委員長)

何か今のことについてありましたら。協力してやりましょうということですけど。

(事務局)

先程委員のご発言にございましたCOCプラスの窓口は政策調整課が窓口になっております。COCプラス自体は国で採択を受けて県立大学を中心に今進めているところでございまして、この大きな目的というのが、地元への就職率を向上するということです。今後2年間、全体で10%の地元就職率アップを目指すというのがこのCOCプラスという、地元の大学と、企業、それから行政、さまざまな機関が一体となって進めていくというものでございまして、県立大学があるのは総社市でございますので、総社市と県立大学一緒になって進めてまいりたいと考えております。

(委員長)

ありがとうございます、他にはございますでしょうか。

もう時間もほとんど無いんですが、ひとつ、JRが、デスティネーションキャンペーンを4月1日からするということで。吉備線が「桃太郎線」という愛称で、これはある程度推していこうということなんだらうと思うんですが、これについて市の方から何か説明ができますでしょうか。こういう会議にやはり総社市もPRしていったら、観光客、それから二次交通そういうものがないと次に来てもらえないというか、せつかく来てもタクシー代が1万円2万円かかるのでは、二度と来るかということになるので。

(事務局)

5月の連休のときに、国分寺～サンロード～宝福寺～総社駅を、巡回バスを走らせます。それからもう1路線、サンロードから鬼ノ城まで。これらを1週間実施してみようと思っております。前回、プレ

のときもこれを行いました。やはり5月の連休だけでは知名度が低くて、我々が思ったほどの乗客はありませんでしたが、来年度からはこういったものも定期的に行っていければと、我々としては思っており、検討しているところです。

(委員長)

はい。私の方からも。10年に1回ですから、4月1日からそういうものが、10年先でも同じ時間にいつでも行けると、そういうものが二次交通だというふうに思うんですね。スピード感を持ってやっていただかないと、せっかくJRが全力でやっても、総社に繋がらないというか。そこらへんどうですかね。連携について。

(委員)

元JRですので、ぜひ起用していただきたいと思うんですね。全国のJRで、本当に一生懸命ポスターを作って貼るわけなんです。私も、委員長と一緒に、観光のプロジェクトを最初の2年間やらせていただいたこともあって、そのときも結構意見は言わせていただきましたけど。ぜひ。私、国連のほうでも世界観光機関というところでもやっているんですが、行政の立場にしても企業にしても、人数をいくら増やしたかというのは非常に大事なところですよ。観光というのは、観光を通じて豊かになる。儲ける人は儲けていく。これは非常に大事なことだと思うんです。しかし同時に、いろいろと理解をしていただくというのも必要なので、この際ぜひ、私もこれから、いっちょぐろ古墳に行くことになっているんですが、この地域の強みをですね、桃太郎ももちろんいいものだと思うんですが、伝説的なものを、神崎先生も非常に努力しておられますので、まず1点目は、分かりやすく、日本語だけでなく、英語・中国語・韓国語。最初のうちは無駄になるなど、ある程度無駄になるかもしれないけど、その努力を是非していただいて、ホームページの中で歴史的な故事来歴といいますか、是非書いていただきたいと思うんですね。あちこち見ていると、ヤマトの文化、吉備の文化、これは世界に誇れるものだと思うんです。余談ですが、奈良の飛鳥村に、吉備という地名がある。出雲という地名も飛鳥村にあります。これはもう驚きで、岡大の近藤先生なんかいろいろ書いていますけど。そういう文化が4～5世紀に、連立政権だったんじゃないかと推測されますよね。そういうものを、まず、地域の住民に。私も元この地域の住民ですが、知らないわけですよ。地域住民にまず教えていくということは重要だと思いますね。よそへよそへという前に、地域住民にどうやって教えていくのか。是非真剣に取り組んでいただきたいと思うわけですね。まず地元からですよ。市役所の皆さんもそうです。吉備の文化とは何なのか。朝鮮とどのような関連があるのか。そういうことをやりながら、この地域に生まれてよかったなど、吉備の文化を誇りに思って生きていくと。それと同時に、朝鮮との関係で、渡来文化がありますよね。秦という地名などを見ても明らかで、近藤先生によると吉備の6割は渡来だと書いておられます、学術論文の中でね。そういった歴史的経緯をやることで、今の日本と韓国との関係対決状態。ちょっと雪解けが見えてきたかなという気もしますが、抜き差しならない関係でしょ。中国もそうですけど。そういったものを観光という視点から捉えたときに、100年の歴史ではなく2000年の歴史を学習することによって、お互いが理解していくということだと思うんですね。岩波書店から「日本にある朝鮮を歩く」という素晴らしい本が出ています。そういうものを読んでもいかに密接な関連があるか。吉備はまだ解明されていない部分が多いので、そこら辺をもう少し解明して、文化の興隆のところまで戻って具体的に。ということで、ものすごい宝庫だと思いますので、DESTINATIONの中でも、是非そういった面を堂々と訴えていただきたいなと期待しております。

(委員長)

ちょっとずれましたが、せっかくいい機会なので、是非4月から、いや4月と言わず、JRが全国に

貼るポスターの中でも、総社にあれば巡回バスがあるよと書いてあるくらい宣伝できるようにすれば、10年20年続くと思いますので。これタイミングが、一番のタイミングなので、何をおいてもやるべきかなと私は思っています。しかも「桃太郎線」ということで、桃太郎は日本で一番有名な物語ですから、ここで桃太郎というのを作ったよということだと、全国の桃太郎に近いところがガックリくるくらい、吉備線の愛称が桃太郎線というのは大きいことだと、ウスイさんは言っていましたね。

(事務局)

できるだけ早く、4月からできるよう協議して参りたいと思います。

(委員長)

是非やってください。JRに運行表が出せるように。毎日この時間に運行していますというのを。出していただいたら、JRが宣伝してくれますから。デスティネーションが作られたのが20年。20年プログラムが続いているというのを、この前のこの会議で聞きました。合わせて、桃太郎線というのをひとつのストーリーとして、観光客を呼ぶとか。そこで巡回バスが運行して、それが20年続いているとか聞きましたので、それも参考にさせていただきながら。JRとタッグを組んで、今回一番の目玉になるかと思っております。

いろいろお話しして参りましたが、LRTにつきましては、JRと岡山市、総社市の協議が進んでから、もう一度それを受けて考えるという方針でよろしいでしょうか。

では最後に、今後のスケジュールについて、説明をお願いします。

事務局説明

(委員長)

特に最後に何かご発言はございますでしょうか。

ないようですので、司会に戻します。

(司会)

委員長ありがとうございました。次回の会議につきましても皆さまご参集の上、引き続きご審議いただきますようお願い申し上げます。

それでは、閉会にあたりまして、副市長からご挨拶を申し上げます。

(副市長)

副市長田中でございます。皆さま、師走という大変お忙しい中お集まりいただきまして、また大変真摯なご議論をいただきまして、本当にありがとうございます。本日いただきました意見を踏まえて、市役所庁舎内でも議論を深めて参りますし、JR西日本、岡山市と進めているワーキンググループにおきましてもさらに深度を深めて参りたいと思っておりますので、今後ともご指導ご鞭撻のほどをお願いいたします。最後に、来るお年がよい年でありますよう祈念いたしまして、閉会のご挨拶といたします。本日は誠にありがとうございました。