

# 総務産業委員会報告書

平成27年4月10日

備前市議会議長 田 口 健 作 殿

委員長 田 原 隆 雄

平成27年4月10日に委員会を開催し、次のとおり議決したので議事録を添えて報告する。

## 記

案 件	審査結果	備 考
1 定住対策及び公共交通についての調査研究 ① 路線バスの廃止について	継続調査	—

### <報告事項>

- ふるさと納税の申し込み状況について（企画課）
- プレミアムつき商品券について（まち営業課）
- アルファビゼンの基本計画の策定について（まち整備課）
- 日生架橋開通記念式典について（まち整備課）



《 委員会記録目次 》

招集日時・出席委員等	1
開会	2
説明員紹介	2
報告事項	2
閉会中の継続調査事件	10
閉会	27



## 総務産業委員会記録

招集日時	平成27年4月10日（金）		午後1時30分	
開議・閉議	午後1時30分	開会　～	午後4時14分	閉会
場所・形態	委員会室A・B	閉会中の開催		
出席委員	委員長	田原隆雄	副委員長	川崎輝通
	委員	山本恒道		尾川直行
		掛谷　繁		西上徳一
		山本　成		
欠席委員		なし		
遅参委員		なし		
早退委員		なし		
列席者等	議長	田口健作		
	委員外議員	なし		
	紹介議員	なし		
	参考人	なし		
説明員	市長室長	有吉隆之	総合政策部長	藤原一徳
	企画課長	佐藤行弘	財政課長	河井健治
	契約管財課長	尾野田瑞穂	まちづくり部長	高橋昌弘
	人口減対策監	中島和久	まち産業課長	丸尾勇司
	まち営業課長	梶藤　勲	まち創生課長	坂本基道
	まち整備課長	平田惣己治	上下水道課長	藤森　亨
	吉永総合支所長	山台智子		
傍聴者	議員	橋本逸夫	守井秀龍	立川　茂
		石原和人	星野和也	
	報道関係	山陽新聞		
	一般傍聴	なし		
審査記録	次のとおり			

## 午後1時30分 開会

○**田原委員長** 出席者は全員であります。定足数に達しておりますので、ただいまから総務産業委員会を開会いたします。

きょうは緊急に路線バスの廃止の報道がありまして、もっと早く開会を予定しておりましたが日程の都合で遅くなりました。お許しを願いたいと思います。

### \*\*\*\*\* 説明員紹介 \*\*\*\*\*

また、本日は執行部のほうの4月異動がありましたので、その紹介をしていただきたいと思います。

○**有吉市長室長** 4月に市長室長になりました有吉です。よろしくお願いたします。

市長室のほうは説明員が変わりございませんが、秘書調整課が秘書広報課と名前が変わっております。

それから、前企画政策課長の中野君ですが、4月から監査事務局長になっております。本日はやむを得ない所用で欠席となっております。

○**藤原総合政策部長** 総合政策部関係の紹介をさせていただきます。

まず、機構改革に伴いまして企画政策課が企画課に名称変更となっております。

また、財政課が2つに分かれまして、財政課と契約管財課という名称になっております。

(以下、総合政策部長から関係職員を紹介)

○**高橋まちづくり部長** まちづくり部の説明員の職員を紹介させていただきます。

組織変更によりまして名称が一部変わっております。

(以下、まちづくり部長から関係職員を紹介)

最後に、私引き続きましてまちづくり部の部長の高橋でございます。

うちの部はいろいろと今回の調査研究事項であります公共交通、まち・ひと・しごと創生事業の計画策定とか多岐にわたって、なおかつ緊急を要する事業をたくさん持っております。そうしたことから、我々も一生懸命頑張りますので、議員さんのいろんな御提案をよろしくお願したいと思います。

○**山台吉永総合支所長** 吉永総合支所長の山台です。今後ともよろしくお願いたします。

○**田原委員長** それでは、これから審議に入りますが、直接関係ない方またお急ぎの方は退席していただいて結構です。

### \*\*\*\*\* 報告事項 \*\*\*\*\*

まず、報告事項から入りたいと思います。

○**佐藤企画課長** ふるさと納税の申し込み状況について御報告させていただきます。

本年1月からふるさと納税に対します特典の見直しを行いましたところ、申込件数が非常にふえておりますというお話は以前からさせていただいております。この3月までの状況について、まず御報告をいたします。

1月1日から3月31日までで1,006件、金額にいたしまして3,103万円の寄附をい

ただいております。それから、4月1日から今度ふるさと納税の、チョイスといいまして、サイトがございます。インターネットによります専門のホームページです。そちらから直接申し込みができるようになったり、それからそちらでクレジットカードを使った寄附ができるというふうに、こちらのほうとしては変更しております。それから、全国的なお話ですが、寄附金の額の限度額が住民税の1割から2割になるということもございまして、この4月1日から非常にたくさんの方の御寄附をいただいております。昨日4月9日までで1,003件、金額にいたしまして9,747万1,000円となっております。1日平均で約111件、金額にしまして1,083万円という状況でございます。

全国的に非常に注目されておりました、テレビ等の報道でもありますように、ふるさと納税には今、日本中が注目しているという状況でございます。引き続きこの状況が続けばいいと思っております。いろいろなことを考えておりますので、よろしくお願いたします。

**○梶藤まち営業課長** プレミアムつき商品券について、2点報告いたします。

まず、1点目ですが、プレミアムつき商品券の販売についてです。商品券を3月29日から市内5カ所の販売所で販売したところ、大変好評で、4月2日に3万3,333セット全て完売いたしました。売上総額で3億3,333万円の売り上げとなっております。委員の方々には、市民の皆様への周知等でお力添えありがとうございました。

2点目、プレミアムつき商品券登録事業者についてですが、商品券は市内のプレミアムつき商品券登録事業者で使用可能となっております。登録事業者は店舗にこちらのステッカーを表示しております。登録事業者数ですが、4月8日現在337件、現在も募集中であります。加盟店の中には、山陽マルナカ備前店、マックスバリュ備前店、エディオン備前店、各コンビニエンスストアなど、主要な店舗が含まれております。大変利用しやすいものとなっております。商品券の使用できる期間ですが、平成27年9月30日までとなっております。

お手元のほうに各販売所での来場者数と販売額のほうをお配りしております。

**○平田まち整備課長** まち整備課から2件御報告をさせていただきます。

まずは、アルファビゼンの基本計画の策定についてでございます。このアルファの計画策定につきましてはことし1月15日に入札を実施しまして、丸川建築設計事務所が落札をされ3月31日の納期を目指して業務を進めていたんですが、業務着手の後、建物内部を踏査しましたところ、建物、設備等もかなり経年劣化が進んでいるといったようなことで、その後調査のほうを専門の業者に依頼をしたりといったようなことで非常に時間がかかってしまいました。それからもう一点、もともと商業施設を市庁舎に変えるということで用途変更ということから、建築基準法等関連法令に関しましての県への協議が必要であるということで、このあたりの協議にも非常に日数を要してしまったということで、当初予定していた3月31日までの納期内での完成が困難な状況になってしまった次第でございます。これによりまして、納期を4月末まで延期する必要がございまして、今回専決処分によりまして委託期間の延期の契約を交わさせていただいたものでございます。

こうしたことをございますので、現時点では計画をまだ作業中ということで、その内容について報告できる段階にございませんので、申しわけございませんが、いましばらくお時間をいただきたいと思ひます。よろしくお願ひいたします。

続きまして、4月16日に予定をしております日生架橋開通記念式典についてでございます。

お手元に式次第をお配りしていると思ひますが、4月16日、まず午前9時30分から日生市民会館1階大ホールにて開通式を、引き続きまして11時から備前♡日生大橋橋上にてテープカットや渡り初めなどの開通記念セレモニーを行ひまして、その後15時には一般に向けて供用開始をする予定となっております。開通式、開通記念セレモニー、いずれも県選出の国会議員の方、県議会議員の方、あるいは国土交通省の幹部職員の方など、来賓として約150名程度の方に御参加いただく予定となっております。市議会の皆様方にも招待状を出させていたひいておりますので、万象お繰り合わせの上、御参加をお願ひしたいと思ひます。

**○田原委員長** ただいま報告事項が4件ありました。せつかくの機会ですが皆さんから御意見、質問、質疑等がありましたらどうぞ。

**○掛谷委員** ちょっと1点。まち整備課のアルファビゼンのことで、おくれていると、中を見たら劣化しているという話で、契約をしている予算は変わらないですよ。要するに、追加でお金が必要とかそういうことは一切ないのでしょうか、お尋ねしておきます。

**○平田まち整備課長** 現段階では工期の延期だけということで契約額の変更は考えておりませんが、先ほど申し上げましたように踏査に時間がかかったということで、踏査を踏まえてこれからも内容を検討していくわけですが、当初予定をしていなかったもの、予期していなかったものが出てくるようなことがあれば場合によっては増額変更ということもあり得ない話ではないですが、今の段階では契約額に変更はないという、そういう状況でございます。

**○掛谷委員** 用途変更に県との協議がいるとか、もろもろのことでそうなったのでそれ以上言ってもあれですけども、4月末まで大丈夫ですか、また延びるとかということはないでしょうか、そこをちょっと心配するんですけど。

**○平田まち整備課長** もともと発注以前の段階で内部協議にかなり時間がかかってしまったということもあって着手が1月になってしまったと、それから2カ月半ほどの工期の中でもともと非常に厳しいものがあるというふうには思っていたんですけども、当初段階ではやはりこちらが仕様書等提示する条件もあくまで机上のものでしかないのでは業者サイドとしても何とかできるだろうという判断をしていたわけですけども、中へ入ってみればなかなかこれは難しいということから工期延期になってしまったということでございまして、何とか4月末には完成をさせていただきたいということでお話も進めておりますし、今のところは4月末の工期で何とか成果を上げていただくというふうに予定はしているところでございます。

**○尾川委員** アルファビゼンの関係ですけど、要するに設計委託しているわけですけど、設計委託の内容は公開できんのんかな。いろいろどういふところあたりどういふふうにするとかいふようなことで全然変わってくると思ひ、そういう基準が何も示されないで、設計します、設計し



ます、それで1カ月おくれでできますという話を今したんじゃないけど、もっと詳しい話をもっと事前に、専決、専決言わずに呼ばええんじゃないから。

それから、もっと情報を流してほしいんじゃないかな。そうじゃねえと市民のほうがよく知ったりするような状況なんじゃない。こっちが向こうへ行って聞かにゃいけないようなことがあるんじゃないかな、その辺は。

**○平田まち整備課長** 発注のときに示しております仕様書等はオープンに出して業者のほうにも閲覧をしているものでございますから、必要ということであれば委員の皆様方にもお配りをしてもいいのかなというふうには思います。

その内容についてですけども、仕様書を見ていただいたら大体のことはわかっていただけるかと思いますが、旧アルファビゼンへの庁舎移転ということで、今分散をしております各庁舎機能、本庁だけでなく教育委員会の分庁舎ですとか、坂根にあります上下水道機能といったものをアルファの中に一つ集約をしてしまうという、そういう基本の方針をもとに幾つか条件を示しております、まず1つは、建設費それから維持管理費もできるだけコストが安くなるような方法でということ、それから実際にできた後市民に利用していただく上で利便性の高いものにしたという、例えば窓口業務などはできるだけ下のフロアに設けていただくとか、バリアフリーを活用して障害者や高齢者の方に優しい施設にするとかといったようなこと、それからもう一点は、実際に職員が業務を進めていく上で効率的に業務が進められるように、そうした機能を持たせるようにという、そんなような条件をつけた上で庁舎の配置というものを考えていただくと、そういったような内容でございます。それを基本に工事の計画を立てていただいて、スケジュール的には一応28年度いっぱいをめどにスケジュールのほうも立てていただくと。

それから、工事費につきましても、以前の委員会でも申し上げたと思いますが、10億円というものを一つの目安にさせていただくと、わざわざアルファビゼンを活用するというので、やはり経費をできるだけ抑えるというのが一つの条件になってこようかと思いますが、10億円というものを一つの目安にして、その中で庁舎の移転ができるかどうか、そういう検討をしていただくと。これは、結果によっては無理だったという結果が出てくるかもしれませんが、一応こちらとすればそうした条件提示をしているということでございます。

そういったようなことをもとに今作業を進めていただいているということで、具体的な内容とすればそういったことでございます。

**○田原委員長** 今仕様書の資料が欲しいという要望がありますが、皆さん、いかがですか、もらいましょうか。じゃあ、すぐ手配をしてください。

**○川崎副委員長** 時間つなぎで質問させていただきます。

若干気になるのは、たしか五、六百万円の委託料だったと思うので金額的に不十分だからかなという疑問も持ちながらの質問ですけど、一体入札ということで、何社が入って現場をどの程度開放してチェックさせたのか。

私は、それなりにそういう委託を受けてやる業者ということであれば、現地を見て、予想以上

に悪いとかいいとかというのはそれを見てその会社の能力の問題なので、やはりこの対応が甘いんじゃないかなと。入札までやって期日が守れない業者だったら、契約破棄で再度新しい業者に見積もらすというぐらいの態度、姿勢が必要ではないかなと。何か、落とすとあとは執行部となあなあで、1カ月おくれても平気だというような考え方でいいのかどうか。はっきり言いましてどの程度現地を入札業者に開放しました。やはりその辺も専門知識があれば、大体見ればどこがどういうふうが悪いかというのはわかってそういう入札に参加する業者だと思うんですけど、その辺若干参考までにお聞きしときます。

○平田まち整備課長 まず、入札でございますが、これは一般競争入札ということで、こちらが条件明示をして実際に参加の意思表示をした業者に入札をしていただくということで、結果的に参加業者が4社ございました。その入札までの段階では、さっきも説明しましたけども、仕様書とか既存の施設の図面等机上の書類を提示をただけで、現地の踏査というものは入っておりませんでした。非常に期間のない中で、見積もり期間も短いということから事前に現地を見ていただくというような余裕もありませんでしたし、そうした机上のものだけで入札を執行したということでございますので、業者とすれば仕様書等を踏まえた上で何とかなるだろうという判断があったんだろうというふうに思います。確かに、こちらとして見込みが若干甘かったかと言われればそういった部分もあるかもしれませんが、非常にタイトなスケジュールの中で何とか早く進めたいという思いで進めた結果がこういうことになっておりますので、申しわけございませんが、何とか御理解いただきたいというふうに思います。

○川崎副委員長 一般的に建物の改修工事などというのは、当然現場を見てどこにひび割れがありその他いろいろな問題点があるというのは、委託する以上専門的な知識なり経験を、判断力があつた方が現地を見てから見積もりをつくり落札をするという流れが一般的だと思うんですよ。何であれだけ大きな建物が、それも10億円という改造概略金額でやろうとするのに、もともと600万円というのが6,000万円の間違いじゃねえかなというふうな、設計段階では6,000万円になるんですか。現地を開放して1日でも2日、時間が必要であれば1週間開放しますからとか、そういう判断というのは全然出てこないですか。私は、おくれたことよりもそういう手続の基本的なことが行われてないところに一番大きな問題があるのではないかと思うんですけど、いかがでしょうか。

○平田まち整備課長 御指摘の点はごもっともかと思えます。

ただ、今回の業務は基本計画ということでございまして、今後この基本計画ができ上がればそれをもとに詳細設計をしていくことになるわけでございます。特に、今回の場合アルファビゼン、非常に器が大規模なものでございますから、本格的な調査設計ということになりますとやはりそれなりの時間、費用というものがかかってこようかと思えます。例えば外壁一つ調べるにしましても例えば足場を組むとか、調査をするだけで非常に大きな費用がかかってくるのではないかと思います。それはやはり今後の詳細設計等の中で考えていく必要があるかというふうに思いますし、今回の基本計画の段階では市庁舎の移転ありきということで、それがどのぐらいの費用

がかかるのか、どれぐらいの工期が要るのか、そういった基本的な部分の調査、検討ということでございますので、事前の段階で現地の踏査までは考えていなかったということでございます。

○川崎副委員長 聞けば聞くほどよくわからないですけど、結局今回の調査、一体何を目的としているのですか。

結局こういう要らん金を払うのであれば初めから入札なりして改造の設計見積もりをできるような業者に直接頼んで、時間もかけて壁の剥がれとる問題とかそれから耐震の問題含めてストレートに、移転以降なら要らん五、六百万円であっても使わずにストレートにそういう改修設計書とかそういうものをつくるというふうにしたほうがいいのではないか。どうも何のためにやっているのか、時間をかけて延長して、結局それでもより正確なデータが把握できなければまた次から次にあれが出てきた、これが出てきたとって、全然正確な見積もりなんかできないのであれば発注する意味がなかったんじゃないかなという率直なる感想を持つんですが、いかがでしょうか。

○平田まち整備課長 私のほうの説明不足ということもあったかもしれませんが、本当にきっちりした詳細設計をしていくなれば多分委託料だけでも何千万円という単位になってこようかと思います。その段階になって、設計を進めていく段階で、例えば建物の老朽化が進み過ぎてこれは活用できないと、事実上これは庁舎としての利活用ができないというようなことになってしまいますと、要はそこにかけた委託料そのものが無駄になってしまうということが考えられようかと思いますので、その前段として基本計画の段階でアルファビゼンが庁舎として利用が可能なかどうか、先ほど言いましたけども、特に低コストで、10億円を一つの目安として、それぐらいの建設費で庁舎の移転ができるのかどうか可能かどうか、その辺を探っていくための今回は計画策定という意味合いでございますので、そのあたりで御理解いただけたらと思います。

○川崎副委員長 そう言われればわかるんですけどだったら初めから、今1カ月延びたからこれからやっと入札、落札業者が現地の建物を見てやるというのは何か出発前後が逆になっているような気がするんですけど、これから1カ月というてもあと20日間で、今までに現地調査をしたのかどうかわかりませんが、間違いなく再利用して、10億円以内で移転可能な建物だという最終的判断を4月末には出されると。それがゴーで前へ行くのか、もうやめとこうやと、潰そうやと、その最終的判断が4月30日には出るというふうな御理解でよろしいですか。

○平田まち整備課長 御指摘のとおりでございます。

○田原委員長 ほかにこの件ではありませんか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

ないようだったら、私がちょっと一言。

〔委員長交代〕

○川崎副委員長 はい、田原委員。

○田原委員長 今川崎委員が確認しましたように、じゃあ庁舎を移転しようという最終決断は別に当局は今していないということで、その前段の基礎データを今回基本設計でお願いしとんだ

と、こういう解釈でよろしいんですね。

○平田まち整備課長 そうです、庁舎移転が可能かどうかを判断するための計画策定ということでございます。

○田原委員長 わかりました。議会でもそこへということになっておりませんし、基本データだという解釈をさせていただきます。

○川崎副委員長 いいですか、ほんならどうぞ。

[委員長交代]

○田原委員長 そのほかの報告事項についての質疑はございませんか。

○川崎副委員長 商品券の件です。

非常に好評だということで、この不景気の中では1万円のメリットというのは大きいということ率直に感じておるんですけど、うわさで、事実確認がどうかはわかりませんが、ここでも議論したと思いますけど、住民台帳が何かでダブルチェックは可能だということを厳格にやるというふうなやりとりがあったように思うんですよ。そういう中でも、残念ながら、まず本庁で買って即その足で日生支所へ行き吉永支所へ行った場合、インターネットが何かで瞬時にどこで誰が買ったということがデータをお互い相互互換していなければ二重三重に1人で買った方がおられるという話も聞くんですよ。それは買った人に罪はないかもわかりませんが、売る方が知らないんだから、買いに来たから御苦労さまと。後で住民台帳でデータ全部4,604人の方をやって、そういうことはなかったという事実確認でよろしいでしょうか、それともまだそういう事実確認ができていないのか、いないのか、答弁をお願いします。

○梶藤まち営業課長 今お話があった本人確認ということですが、現在のところ、購入に際して購入者の住所、氏名を記入していただいております。あと、購入者と御家族のお名前と住所等を記入していただいております。その入力作業を今行っております。その入力作業が済み次第、照合の作業をさせていただこうと考えております。照合の結果を見て、御本人に連絡するとかということをとらせていただこうと今考えております。

○川崎副委員長 1人で5万円にとどまらず10万円、15万円と、家族なら別に問題ないでしょうけど、1世帯で5万円ということではなかったと思うので。だけれども、もしそういうことが事実で、買ったんだということが本人もうれしいのかしゃべっているようです。ですから、それが単なるほらで言っているのか、もし事実であれば、それは約束というか決まりから違反しているので返還を求めることになるんでしょうか、どうでしょうか。

○梶藤まち営業課長 購入に際して、プレミアムつき商品券購入申込書兼誓約書というものに署名していただいております。その中の内容で、商品券を虚偽の申し込み、その他不正な手段により受領したことがわかったときは、既に受領した商品券について定められた期間内に返還しますという内容の制約も含んでおります。これをもとに、そういうことが発見された場合お話をさせていただこうと考えております。

○川崎副委員長 こういうことはめったにないのですがそういう可能性もあるんでしょうけど、残さ

れているんでしょうけど、やはりできれば、これだけの支所、本庁を使ってやるのであれば基本的には、そういうことを少しでも防ぐ意味では今後の教訓にさせていただきたいのは、やはり住民票があるより所管の、6カ所に分けたわけですから6カ所の地域行政内の方を中心に売ると、よその場合にはちょっと時間がかかるとかそういうことを厳格にやるとればうわさほうわさで単なるうわさで済んだのかなと思います。今回これで終わって、もしこれが本年度予算5億円が通って1万人の方が買っている場合にこれで教訓として生かされたのかなという思いもあります。今のところそういう予算はありませんので二度とこういうことは起こり得ないでしょうけど、やはりもう少し本気で、行政が責任を持つならそういうことが初めから起こり得ないような売り方というのがやはり反省点としては厳格にやるべきじゃないかなと。私はよくインターネットはわかりませんが、選挙のときはすぐパソコンを打ってやって、投票所は1カ所しか行けなかったかな、期日前だけか、何せ瞬時にやはりそういうダブルチェックをやるということは、ひとつ今後商品券に限らず何か市民から人気があることで行政等のトラブルのために、その辺はどんなんですか、やる気になれば瞬時に入力処理してダブルチェックというシステムというのはまだ構築されてないでしょうか。

**○梶藤まち営業課長** 今お話にありましたシステム上でチェックということですが、チェックというのは可能だと思います。あとは、機器の数とか、あとお金ですね。開発等にお金がかかるといことが考えられると思います。おっしゃられるように、システム自体は可能だと思います。

**○川崎副委員長** インターネットで支所と本庁がお互いやりとりできるのであったら、せめて日生町内、日生の住人が本庁で買う場合には本庁のほうがすぐ問い合わせるぐらいのことはほんの数分かればできたんじゃないかという感じも受けるんですけど、そういうことは全部手書きか何か、コンピューターで後から打ち込みをしてそのときは住民台帳でただチェックして4,604人に売ったという理解でよろしいでしょうか、確認の意味で。

**○梶藤まち営業課長** 手書きで本人の署名で誓約ということで販売をさせていただきました。

**○川崎副委員長** いやいや、単なる手書きなら、じゃあ時間をあけてもう一度申し込みを出したらダブルチェックできないじゃないですか。申し込みしたらすぐ住民台帳か何かでチェックするというような議論をしたでしょ、ここで。そういう作業も全然やってないですか。それはちょっと問題じゃないですか。

**○高橋まちづくり部長** おっしゃることは非常によく理解できます。現実には29日はちょうどこういう雨でした。それでも10時前には百二、三十の方が既に並んでおりました。若干花冷えのするようなきだったと思います。そうした中で身分証明書を一つ、御本人のもの、家族のものというのは提示して制約を受けて誓約書を書きながら進めました。そういうことで、急いでもかなり時間を要したわけです。ですから、そういう中で基幹システムを稼働させて照合というのは、日曜日でもありましたし、時間的に多分余裕はなかったと思います。

そうした中で、やはり今回不正というのはあってはならないと思いますけども、販売した人の住所それから氏名を全部今打ち込んでおります。そうした中で、そういうダブリも、もし今の話

がうわさが本当であれば多分出てくると思います。その部分につきましては、やはり誓約をいただいている部分なのでその辺できっちりお話を詰めていきたいというように思っております。

確かに、そういう形で瞬時にすることは我々も考えました。ある程度システムを開発しながら、それからその部分についてもかなりの経費を要します。そういうことで、今回3月29日という日にちを設定しておりましたので、そのあたりまでシステム開発費用とか見込んでおらなかったこと、それから日数を要すること、そういう部分から今回は無理でございました。

今後は、あればそういうことも視野に入れたいと思いますけども、私は今回の部分で言いますと、どのぐらいの不正購入があったかわかりませんが、大きなトラブルもなく比較的スムーズに苦情もそう聞かずにできたものと思っております。これで不正がないことを祈りますけど、不幸にしてそういうことが発覚したら、購入者の方とある程度誓約に基づいて処理をしていきたいと思っておりますので、そういうことで御理解いただきたいと思っております。

○山本(恒)委員 今の件ですけど、この前店へ行ったら全部買うてきとけ、買えるだけ、3人おったら4人で20万円買うて、店の人は何もいらわずに1万円もうかるという話やな。しょうがねえんかな、ほんならもう。20万円買うとる者がおってな、それでからうちに置いとったらええんじやというて話をして、それじゃから行っただけで1人分で1万円で4人おったら4万円丸もうけじゃが、店は売れえでも。普通売って買うて何ぼかの利益なんじやろ。

○梶藤まち営業課長 今委員おっしゃられましたように、加盟店がもしも購入されていて加盟店がそのまま持ってくるということにつきましては、チェックのしようがないので。

○山本(恒)委員 そうか、しょうがねえんか、商売じゃから。

○梶藤まち営業課長 商売人さんがさらにそのもうけでしっかり商売していただくということをお願いしたいと思います。

○山本(恒)委員 じゃあ、やはり何したって抜け道がな、まともにしょうたって人が銭とっていぬるんじやけしょうがねえか。

○田原委員長 ほかにございせんか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

ないようですので、報告事項を終わります。

若干休憩します。

午後2時12分 休憩

午後2時22分 再開

○田原委員長 休憩前に引き続いて委員会を再開します。

\*\*\*\*\* 閉会中の継続調査事件 \*\*\*\*\*

所管事務調査に入ります。

定住対策及び公共交通についての調査研究、今回は路線バスの廃止についてを議題といたします。

まず、当局からその間の経緯、経過、3月31日に発表、記者会見した内容等について詳細説

明願います。

**○坂本まち創生課長** まち創生課から路線バス廃止に伴います経緯と取り組み状況について御報告をいたします。

既に報道等で御承知のとおりですが、先月の19日、運行事業者の日生運輸が中国運輸局に9月30日をもって一般乗合旅客自動車運送事業、これを廃止する届け出を提出いたしました。市には25日に運行休止についての申し入れがございまして具体的な内容について説明を受けております。

市としましても引き続き継続して運行してほしいとお願いをいたしましたが、現状の経営状況では非常に残念ですがやむを得ないと判断いたしまして、翌日26日、関係機関でございまして中国運輸局や岡山県に一連の報告、今後の支援等につきまして協力を依頼しております。それから、31日には、議員の皆さんにも事前にお知らせをいたしましたとおり、日生運輸と合同記者会見を実施いたしております。

4月以降の取り組みにつきましては、4月1日に、まず庁議のメンバーらから成る公共交通対策検討委員会を立ち上げました。今後の路線バス維持に向けましてどういった運行形態が望ましいか、方向について協議を今後することにしております。また、今週の8日から1週間をかけまして、今後の交渉や路線検討のために最新のデータが必要であるということから、まちづくり部職員が交代で路線バス部分の6路線について全便搭乗しまして乗降人数の把握を行い実態調査を行っているところでございます。それから、今後のスケジュールとしましては、9月30日というタイムリミットでございまして、新規事業者が参入するには3カ月余りの法的な手続が必要になると運輸局のほうからアドバイスをいただいております。実質5月中ごろには、どういった方法で路線バスを運行させるのか方向性を決めないと間に合わないということでございます。市民の生活の足を確保するためにも空白の期間をつくるわけにはいきませんので、全力で取り組んでいきたいと考えております。

今後の運行方法につきましても選択肢は限られておりまして、まずは今の路線の6路線32系統をそのまま受け継いでもらえる代替事業者を探すのが先決でございまして、それがどうしても無理なら第三セクターや職員での運行も視野に入れなければならないと考えております。

繰り返しになりますけど、市の現在の基本的な考え方というのは今の路線を可能な限り維持したいと考えておりますので、関係機関等の協力もいただきながら全力で代替事業者を探していきたいというふうに考えております。

**○山本（恒）委員** これでこの間ちよびっとしか時間も1週間足らずか10日足らずほどじゃけど、極端に言うたら、バス会社というかそこまで来とんなら宇野バスとか岡山へ来たらバスは何ぼでもあるけ、新聞ではあそこらも見とろうという言うんかもわからんけど、そんなところはちいたあそばへ寄って話を聞くとか、行ったとかというようなのはねえんですか、まだ。

**○坂本まち創生課長** 具体的な数字が、今、先ほども言いましたように調査をいたしております。それらのデータが整ってからそれぞれ回りたいというふうに考えておりまして、直接的にお

願いは、具体的な願いはいたしていません。

**○高橋まちづくり部長** ちょっと今担当課長が言いましたけど、現在民間で市内の運行をさせていただいている宇野バスさん、1路線ございますけど、宇野バスさんにはこういう状況というのを直接市長と行って状況報告はしております。そうした中で、何らかの今後アドバイスがいただけたらというような形をお願いには参っております。ですから、先ほど言いましたけども、国、県それから関係事業者には状況報告はしております。

**○尾川委員** ちょっと戻るんですけど、こういう経緯で9月末で旅客運送事業全般廃止するという事になったということですけど、今簡単にこういう公共交通機関が、一企業が採算が合わんからやめると言ったら簡単に陸運局では許可になるんですか。

**○坂本まち創生課長** 6カ月というのがございまして、6カ月前に届け出をされれば許可が出るということで聞いております。

**○尾川委員** そういうルールになっとなじやろうけど、例えば代替えが全く見当たらんのに、9月末という目標で代替えをやって仮に代替えが出てこんとしたらそれでも廃止はできるわけ。責任持てというのは今はないんか、そういう公共交通機関が行きょうところは。

**○高橋まちづくり部長** この6カ月というのが一つの目安だと思うんですよ。旅客運送法の部分の中で法的に、うちの補助を投入しているバス運営事業につきましては6カ月の廃止期間、累積赤字等があつて営業的にもう困難だということに対してというのが、6カ月がやはり法的に決められた期間と。それで、6カ月につきましてもある程度、公共交通会議とか諮って了解が得られれば3カ月という期間短縮もあるようでございます。それから、うちの補助等を一切出していない路線バス運行につきましては一月ぐらいで廃止が可能というような形になっておるようでございます。

いずれにしても経営が成り立たないということなので、うちのほうとしましては影響が非常に大きいということで何とか存続をというお願いはしてまいりました。ということは、ある程度補助額をふやしてでも運行していただければというお願いはしましたけども、そういうお願いもなかなか、そういう状況でも非常に今後経営が困難だということで、我々もやむを得ないという判断でこういう状況になったわけでございます。

**○尾川委員** 同じような話ですけど、規制緩和の関係でそういうふうな、要は利用者がおるわけですよ、おって、その利用者、金額別でしょう、運賃云々、要するに交通の足がなくなって、なくなるのにかかわらず一方的にというたらまたこれは言い方が悪いかもわからん、要するに業者の都合でやめましたと言うたらそういうことはできるわけ、というのが、私は代替えをやはりつくるまでは何とか運行する責任があるんじゃないかなということと言やるわけ。

その間にまだいろんな手が打てるのかどうか、とにかく一方的に陸運局も9月末でオーケーですよと言うて、代替えがなかったらもう少し頑張れよという、完全に撤退したらいかんよというのがあるんじゃないかなという感じがするんです。その辺は、確かに規制緩和されてそのかわり業者が何ぼ出てこようが逆に占有ささないというところはあるんじゃないかなとは思いますが、何



か一方的な、今まで利用者から利用料を取って、極端な言い方したらですよ、向こうにしたら大赤字でサービスしとったぐらいになるんでしょうけど、そういうルールでもって乗せてあげますと、乗してくださいというルールでやってきとって、ちょっと調子が悪いからやめますと、半年でええんですと、あと白紙になっとなつて、仮にそんなことになったら困るんですけど白紙でもとめられるんですかという、ちょっとそれを確認したいんですけど。

**○高橋まちづくり部長** 確かに、公共バスの運行というのはやはりそれなりの責任というのが非常に重いものがあると思います。そうした中から、規制緩和である程度参入しやすくなったという部分もあるのも事実だと思います。そうした中で、やはりこういう手続を踏めば廃止は、実際は陸運局としても受け付けられたわけですから、それは合法的に可能なことだと思います。

ただ、私どもが1つ思ったのは、以前は鶴海のほうも走っておりましたし日生線もございました。そういう中で後を引き継いで運行していただいたという部分、確かに営業といえばそうかもわかりませんが、地域公共交通の中で非常に経営の採算の合わないのも事実でございます。そうした中で長い間頑張っていたという部分に対しても、ある程度の敬意を表するべきという思いもありました。

それから、やはり何もなくなるといったら非常に惜しむ声は出るんですよ。もっと大事な、だったらもっと常日ごろからそういう公共交通を支えていくという、市民、我々もそういう努力も必要だったんじゃないかなというのを改めて感じました。そういう中で、今後事業者が見つからない、あるいは最終的には直営になったとしても、やはり今後の公共交通は皆さんで支えていくという自覚がないとなかなか運営にしても厳しいものがあるんじゃないかということで、今後につきましては、先ほど課長も言いましたけども、どういう形が一番いいのかということ、今の形のを存続できれば一番いいわけですけども、いずれにしても今度は全て税金になるわけですからその辺はある程度効率化を図りながら、住民の方にも利用者の方にも我慢をしていただくという部分も出てくるんじゃないかという思いでおります。

答えになっていないかも知れませんが、法的にはそういう形での廃止は可能だと思います。

**○尾川委員** ようわかりんですけど、例えば料金を上げたりそれから市の補助をふやすとか、そういう今高橋部長が言われる皆さんが支えていく、そういう呼びかけをまずやるべきじゃねえかなと思ったんですわ。それを唐突に言うたら、またこれもいろいろずっと担当者として日生運輸とがやりとりして、何とかしてくれ、何とかしてくれというて何回もあつたじゃねえかと思うんですわ、水面下では。だけど、ここまで来て、じゃあ料金を上げるとか補助金をふやすとか、必要なんなら、じゃあもうとめてしまおうと、ただその辺をどういうふうに市民が納得するかということもやはり考えてまずそういうことを、料金を上げるとか補助金をふやすとか、必要なんなら、そういう時間があるべきじゃねえかと思うんです、普通、とめますと。それで今見たら100円均一、200円均一というて、そう言うてしもうて、今は支えにやいけんというて、きれいごとじゃねえけどわかりますよ。だけど、そういう手が打たれていないのにすぐぱっととめるという。やから、何かあつたじゃねえかというのを。今さらしょうがない、発表があつても

うやめる言よんじゃからしょうがねえが言うてしまえばそれはそうですけど、何かそのあたりもう少しやりとりがあつて、対住民とのやりとりがあつて、料金を上げますとか便数を減らすとかいろんなやり方というのがあつてと思うんです。

後で話をしようと思ったんやけど、要するに路線ごとの何ぼかかって何ぼ入りよつたんかというのをびちつと見える形に、路線云々はどっからどこならという難しいところがありますけど、それは適当な区間、八塔寺線とか三石線とか福石線とかというのを線ごとに、何人乗って、収入が何ぼあつて、コストが何ぼかかろうるというのをやはり出してほしいと思うんよ、それが一番じゃねえんかな。それをただ、いや、少ねえ、少ねえ、赤字じゃから、山陽新聞に2, 500万円の赤字が続いていたということでしょう。この2, 500万円を、例えば料金の値上げでどこまで吸収できるかとかそういうことがあつてもええんじゃねえかと思うんやけど。それは利用者に負担かけるか、市が税金を投入するかということをやったりしてからこのことになるんや、それはやっとなんかというんなら別ですよ、やっとなんかやつてねえんかが知りてえわけですよ。やった結果歩み寄りになかつた、だからこういう結果になつたんですと、だから全然料金を上げるとかなんとか話はねえし、ただ唐突にばばつと行ってとめますと、有名になつちゃええけど、山陽新聞の社説にも書いとる、社説に載るというたらええこつちやと思うてびっくりしたんですけど。

その辺もう少し段階を追っていくというのと、それからここまで来とんじゃから要するに路線ごとのコスト、本当に経費が何ぼかかって何人乗つとつた、こんだけ本当は赤字になつとつたというものがあつてと思うんです、簡単に。案分すりゃええんじゃから、距離方式でいこうか何でいこうか、それはそれなりの恐らく日生運輸の一つのルールでもって赤字じゃ黒字じゃ言よんと思うから、それをちょっと明確にしてほしいと思うんですけど。

○坂本まち創生課長 先ほどの32系統と私が説明した分につきましては、毎年補助金を出している上で実績報告が出ております。人数も……。

○尾川委員 あんたたち持ってわしは何もねえんじゃ。資料を全部出しなさい、こつちへ、全ての資料を、営業報告も含めて。

○坂本まち創生課長 全て収支はわかりますので。

○尾川委員 それを出してくれ。審議できへんがな。向こうが閉鎖する原因になつた資料を出してくれ言いよんじゃ、こつちへ。

○田原委員長 休憩。

午後2時40分 休憩

午後2時50分 再開

○田原委員長 再開します。

○川崎副委員長 これを見ると一部黒字が69万円というて1路線がありますけど、比較対象で考える意味で、大生汽船に対して1億2,000万円も船を貸し与えて、まさにランニングコスト、経費だけはそちらで持ってくださいというような、補助金も幾らか出ていましたけど。どう

いう経過かわかりませんが、これだけ1年見ても、補助金がなければ9,000万円も赤字が出ているような路線を1社が持つということ自体がそもそも異常というような感じも受けます。

新規路線については市が購入して管理委託、運行を任すと、そういう過渡的な要素もあるし、逆に言えば、今日生運輸が持っている全てのバス、そういうものを購入して修理から保険代から、全く人件費のみ委託みたいなそういう経過処置、そういう形態に移行すれば、別に生運輸に頼まなくても直営でほかのバス会社を引退した方とか含めて事故率が少ない実績を残しているような方に、この路線は交代制で2人、3人をお願いするとか、そういうことが柔軟に考えられたんじゃないかな。なぜ大生汽船でできたことが生運輸に対してはできなかったのか若干疑問に思うんです。橋の場合は20年計画でやっとなでいつかはこうなるということじゃったから素早く対応ができて新造船を貸し与えて島民の足を確保するということがすんなりできるのに、何でこれだけの路線が一挙にできないというような状況に追い込まれるまで放置したのか、若干疑問が残るんです。まず運行手段を全て公営、市営にして運転手の委託だけ頼むというような過渡的な形態というのが今芽生えつつあるでしょ、南北線は今さっきなんか言ったけど、小さなマイクロバスやったかハイエースだったか何か忘れちゃったけど、そういうことができるんだったら、補助金をふやさずにそういう運行手段を全て公営にするということも考えられたんじゃないかな。

大生でできて何でできないのか、その辺も含めて、そういう発想がもともとないのかどうか含めて答弁をお願いします。

**○高橋まちづくり部長** 今大生汽船の話が出ましたけど、大生汽船も備前バスも同じときに話としては考えとるわけです。バスにしても、26年で債務負担も上げましたけども、新規路線のみじゃなくてかなりバスそのものが車歴といいますか、古いバスもたくさんあります。それと、運行によっては、時間帯によっては本当に少人数しか乗っていないというようなところへバスを、公設ですよ、バスと燃料代、修理代とか、バスそのものに係る経費は市が3年かけてバスもかえていってそういう運行形態に変えていく、まさに公設というような形で移行しつつあった状況なわけです。それとあわせて、大生汽船の船にしてもまさに船を公、備前市でつくってそれを貸してあげて運行していただくということで、まだ新船については発注できておりませんが、これについてもまさに時期的には同時期に公設民営と、民営民託という形を考えておるわけでして、決して大生汽船が先行したというわけではございません。結果的にはそういうふうに見られるかもわかりませんが、同時進行で進めておりました。

**○川崎副委員長** ちょっと誤解があったらいけないので、今新規路線だけじゃなしにバス何台を計画かな。それもはっきりしとかんと、ちょっと誤解があるように。今市が予定している、26年度で何台、27年度何台というて予算組んだるやろ、それをはっきり。

**○高橋まちづくり部長** ちょっと私の記憶が違っているかもわかりませんが、26年に5台を、それで27年が11台、それで後が7台で、23というのはこれは新規路線それから既存の路線も合わせてバスを上手に運行しながら効率化を図っていくという思いでございました。

今後、これを見直すに当たって車歴の古いバスはそういう形のものにかえながら、それから運行形態もまさに今の路線を、存続が危ぶまれている中で新規路線を新たに考えるというのは次の段階になろうかと思えます。今の分を最低限維持することが最も先決と考えております。

**○川崎副委員長** これを見ると減価償却でほとんど償却がないようなが多いですよ。2路線が162万円と210万円ということで相当まだ少し耐用年数が残っているバスがあるということで。私は日ごろ見て、やはり大型バスなり普通のバスが走るのは朝晩の子供たちの通学だけで、あとは買い物のお年寄りというのは本当に小型化したほうが燃費も人件費も、大型免許に比べて小型免許がどの程度人件費が安いのかどうか知りませんが、安いだらうという前提で物を言いますけど、やはりこの期に大生汽船も1億2,000万円という、バスは1億2,000万円もするののかも知りませんが、より小型化して効率よく便数をふやしてお客をふやすと、それは市民へのより高度なサービスになるわけですからやはりそこらが、何か今までこういう全面委託をするとぼろぼろでいつ事故が起こるかわからんような、償却残もないようなバスを路線で走らせとるのは恐ろしい面があるわけですから、ちょっと割り切って、私は個人的に、これは意見ですけど、朝夕の通学バスは大型じゃないと子供たちが全部乗れないなら仕方ないけどそれ以外は小型で便数をふやすと、朝早くから遅くまでお客の状況を見てやればもっと経営改善ができ市民からも喜ばれるんじゃないかなというような感じがします。

ですから、どうしても公設民営化の方向しか、こういう人口が減る中での柔軟な、より市民の足となる交通網の確保というのはやはり公設民営化しかないのかなと思っていますので、ぜひそういう方向で、業者が請け負おうが請けなくて直営になろうが、運送手段そのものはやはりこういう状況では備前市が責任持っていく方向しかないんじゃないかな。そうなればなるほどより小型化、効率化、そして台数をふやすことも可能じゃないかなと、今23台言っていましたけど、新規路線を含めて、その辺の考え方はどんなんでしょうか。

**○坂本まち創生課長** 委員のおっしゃるとおりで、直営にするなら大型、小型であるとかそこら辺を調整してやればいいと考えますが、当面は、日生運輸は現在持っておられるバス17台、それと約30人満たないぐらいの運転手だと思えますが、それらを引き継ぎのときには全面協力すると言っておきながら、市のほうで新たにバスを買ったりですとかということはまだ考えておりません。

**○田原委員長** ちょっと待って、ちょっと整理をさせてください。

一番大事なことは、なぜ急遽日生運輸がやめたのかということをしつかりせんと、それからその反省に立って今後どうするかということにしていかなとイケないので、例えば3月19日にいきなり陸運局へ行ったと言うけども、その前に27年度予算要望とかなんとかいろいろある中でそこがうまくいかなんだということらあたりがあろうと思うんですよ。市がバスをこうして大生汽船と同じようにバスを買うということまでしとるのに、なおかつ向こうがやめるというのはそれなりに何か原因や理由があるんじゃないかというようなことも含めて、その辺のところから、まずやめる理由、その辺の追求から、追求というか究明、究明。

○掛谷委員 私も違和感を感じたのは、いきなり陸運局に3月19日に行ってやめます、廃止届をする、その後3月25日に市に正式にあったと。当然これはどんな世界でもですけど、事前にいろんなお話というのは、やめるっていう話も大問題になるわけですよ、だからそれ以前のことたくさんあったと思います、恐らく。それを我々は知らされていません。ですから、いきなりということでは、表面上はいきなりですよ、その前の段階として何回もお話はなかったんでしょうかということをお聞きしたいです。こういう事情じゃ、ああいう事情じゃ、赤字もなっとんじゃからもうやめさせてくれとかあったと思いますけれども。いきなり陸運局に行って後備前市、表面的にはそうだ、そういうのはあり得ないと思うんですよ。

事前に何回ぐらいそういうことがあったのか教えてください。どういう話があったのか、全然なかったのか。

○高橋まちづくり部長 私が接触したといえますか、お聞きしている範囲は、昨年9月か10月だと思うんですけど、経営改革をしなくちゃならないということで運輸、倉庫を主として今後は行いたいということの中で、社長が言われるのは、新聞等で国の発表で60年ぶりに通学距離4キロ以内は現行徒歩よりスクールバスの転換の記事というのが出たということで、社長は、これ以上、乗客数も当時に比べたら半分以下になり、なおかつ通学に使っている部分が非常に多い中でそういう方針が出れば全く現行の路線バスというのは利用がなくなって、ますます営業が厳しくなるんじゃないかという危機感を持ったというお話は何いしました。それをもって来年やめたいというお話もなかったのか、今後のお話かなと、私はそのときはそういう認識でしかございませんでした。そうした中で、いきなりではないですけど、そのことがもうやめるということを経営者から見れば、今考えてみれば、そのときがやめたいんだという一つの気持ちを言われたのかなとは思っています。

それ以外の接触は、私のほうは直接お会いしてお話はしておりません。そういうことです。

○掛谷委員 それ以降、公共交通会議等でも今後どうするかということは、もう4月になっていますけど、ずっと継続的に審議をされたと思います。そういうときにはこの問題というのがなかなか前へ進んでないというか、議論が前へ進んでおらずいきなりこの辺に来たのかという感もあるんですよ。

公共交通会議ではこういった問題についていろんなことが出なんでしょうか、公のところで、厳しい話です。

○高橋まちづくり部長 昨年の10月7日に公共交通会議を、26年度の会議を開催しておりますが……。

〔「その後しとる」と呼ぶ者あり〕

その後ありましたか。そのときは、南北線、そのお話を公共交通で議題として上程させていただいて、その分については承認を得られたと。その中で、具体的に言えば運行を廃止するとかというようなお話とかそういうことは一切出ませんでした。そのときの記憶では、そういうことによってタクシー事業者がある程度お客さんが減るんじゃないかというようなことを危惧された意

見はございました。そのように記憶しております。

**○田原委員長** 3月正式にはやってないかな。何かやったようなことを聞きますけど。

**○高橋まちづくり部長** 26年度につきましては、10月21日の火曜日に保健センターで開催させていただいただけです。

**○掛谷委員** 本当に我々議員としましては唐突的な感を拭えないと。いわゆる備前市の対応、我々議員も備前市の中でも一議員として関係を大いにしているわけです。危機管理というかそういうものが本当に欠けておったというのが、悪く言えばこういう羽目になったということになるわけです。新聞によると2007年以降備前市から7,000万円の補助を受けて年間2,500万円の赤字が続いていたと、こういう形で何年も何年も赤字を続けてきているわけで、当然日生運輸、備前バスとしても撤退はしたいというのは常々聞いたことがあります。そういうところを本当に真剣に受けとめてなかったという反省はどうでしょうか。もう決まっていることですが、どのように執行部は、我々も含めてですけど、反省はないのでしょうか。

**○高橋まちづくり部長** 結果から見れば反省しなければいけないと思います。

ただ、補助金も、年間7,000万円につきましては予算を決めるときにある程度こういった路線ごとの運行状況とかを見させていきながらお互いに協議をしながら進めてきたと、一方的にこれでないというような形でなくて協議を進めてきた結果がこういうことだったんだと私は思います。そうした中で、非常にそういう状況を私どもがそこまで酌み取れなかったかというのは、今になれば、結果と見れば残念な部分もあったと思います。我々も地域公共交通の運営というのは非常に難しいのは十分認識しております。市長もいち早く、井笠バスの例もありました、そうした中でやはり公設、バスにまつわる部分というのは公がしなくちゃ今後の公共交通というのは非常に難しいという認識を持っておられまして、そういう形で公設というものに対して手をつけたまさにその直後ということなので、非常にそういう部分では残念だったという気はいたしております。

今後の運営につきましては、先ほどお話も出てきましたけども、やはり今後は公設である程度、公設でしたものに対して民営と申しますか、民託と申しますか、そういう方向しか今後は難しいかなとは考えております。

**○掛谷委員** 公設しかない、公設民営化ぐらいしかできないという今の、声は小さかったですけど、まさしくそういう形をとっていきようの感があります。

日生運輸としては自分ところも荷役のほうに特化していくと、そうすることが一つの方向性として生き残る、残念だけどこれは見捨てて、ある意味ではそういう分かれていくことが今の非常に難しい時代でならざるを得ないという、宿命的なこともあると思います。ただ、残念なのが、反対になっているのが私は気に食わないのですよ。何で備前市のほうに先に来て、こういうことであした行きますよ、あさって行きますよということができていないということ自体が本当に何かお互いの信頼関係がなかったのかというのが、後じゃ先じゃという子供みたいなことだけれども、私はそう思います。その辺はどうですか、実際、部長、責めるんじゃないけど。本当の

ことを教えてくれるかな。

○高橋まちづくり部長 おっしゃるとおりで、陸運局へ行く前に、ちょっと行こう思うんじゃないことになれば、そうですか、そう言わずにということも言えたのかもわかりませんが、私が今思うに、やはり先ほど、9月でしたか、社長が言われたときに、うちに来られたときに私がそういうことを感じ取って対応すれば若干少しは変わったことになっただけかも知れません。それは今になって思うことなので、私とすれば空白をつくらないように最低限の維持をしていくということが私の今の最大限しなくてはならないことかなと思っております。

○尾川委員 今のいろいろな話、やりとりを聞いて、まず私らの認識は、またこの間南北線がどうのこうのと浮かれとったでしょ、水戸岡さんの設計じゃとか、全くこっちはそんな話をしよってこんな話に落ち転ぶとは思ってなかったですよ、はっきり言うて。バスの色がどうじゃ、デザインがどうじゃと言い歩きよってよ。実際、ほんならバス全体をとめるというその間でかなり、今高橋部長がどうこう言うんじゃないねえけど9月の話をされよったけどそれ以降やりとりはあったんだと、それは担当者、社長が出てこんで担当者でやっとなか知らんけど、南北線の運行についてもかなり踏み込んだ話をしとると思うんよ。そしたら予兆というのがあったんじゃないかと思うんですよ。それで、バスとか自動車を買うと言よったのが3月末が買えんようになって27年度じゃ言うてみたりするし、おかしいと思よったんよ、こっちは素人なりに。

そういうことと、それから決算書を見ても、これからの問題もあると思うんですよ。数字はまた調べます言うんだけど、25年度の実績があるわけですよ、バス。だけど、これでじゃあ赤字をどういうふうに埋めていくんですかというのを、やはりこの機会に同じように、バスを今部長は空白にならないように維持をしていくという話もされとんですけど、公設はええですよ何ぼでも、このままでまたやってほんならどこまで市が負担するんですかということになるというわけ。やはりここでびちっと押さえて、赤字がどういう原因なのかというのを、日生運輸が言よんじゃから放ときゃええわというんじゃないしに、9,400万円、9,500万円、7,000万円出して2,000万円、2,500万円が赤字ですと、何ぼかお前んところ持ってやという話なんかどうかわかりませんが、それじゃあ今度これをどういうふうにしていくんですかということもここまで来たら次に考えてもらわにゃいけないのよ。そこら辺でどうも何か不思議でしょうがない、南北線で浮かれてバスは黄色のデザイン、こうです、ああですと言いよって、実際バスはどんどんとまっっていくような話をして。ちょっとその辺、ぶっちゃけた話をしてもらうたほうがええと。

それと、今後やはりこれを生かしていかなとと同じことの繰り返しになるんでねえの。これはいつかまた市の金がねえからとめます、どうやりますというたら、この機会に身辺整理じゃねえけどびちっとして、今後の公共交通会議なんかで、あんなところでやったって全然決まりゃへんと思うんですよ、全然目的が違うんじゃないから。実際現場をどういうふうにか動かしていくのか、費用が何ぼかかってどれだけ市が持ち出せるのかというのはやはり考えてもらわんとおえんと思うんですけどな。受けるにしても、それは市でやりゃあよろしい、市でやりゃあよろしいというて

簡単に言うんですけどな。そのあたり、いろいろ言うたんですけどどんなですか。

**○高橋まちづくり部長** やはり1路線ごと、32系統は言いましたけども、その部分の検証もあわせて今データ取りもしておりますけども、結果をどういうふうに反映さすのならというたらやはり赤字部分をいかに少なくするというのが、結局税金の投入をいかに少なくするかということになると思います。その中で、この分を見て、やはり路線の縮小とか減便とか、それからバスそのものの小型化による経営の合理化とか、そういうものを考えていかざるを得んのではないかと思います。ですから、私どもが今しとるのは、1路線ずつ検証して、運行の標準的な運行経費というのがあるんですよ。やはりそれにいかに近づけていくか、それから近づけない部分に対しての補助を当然出していくような形になりましょうし、はっきり言ってこのままであれば1億円出せばそれは引き継いでそういう形で可能なのかもわかりませんが、そこにはやはり潜在的に含んだ問題がある程度洗い出して今後持続可能な部分というのを考えていかなくは今後のことは考えられないので、その辺はもちろん結果も十分検討しながら、1路線ずつ検証しながらしていくつもりでありますし、まずその辺からが第一歩だと思っております。

**○尾川委員** それも要するにどういう負担になっとんか、そのあたりもようよその分も参考にしながら、路線ごとの差があっても全体で考えていかにやいけんと思うんですけど、いかに市民の負担、税金の負担と、利用者の負担ということも考えてというか検討してもろうて見える形にしてやはり議論していかと、業者がほんなら3カ月登録するのにかかる云々言よんだから、市が何でもかんでも出しやというて素人が何でもかんでも手を出したってええことになりやへんよ、絶対に。こんなもんはそりゃプロがやらにゃ、何ぼ職員に優秀な人がようけおってもそう簡単じゃねえんです。仕事をいっぱい持とって人でもふえりや別だけどふえりやへん、名前だけがどんどん変わってわけわからんようになるだけじゃから。また要らん話しとくと、課やこうも旧の課、旧姓じゃねえけん、それを言うてもらわにゃ全然わからんもん、何やら何やらとって課が変わり歩いて、悪うばあ言うんじゃねえけど、本当こんな問題、物すごい大きい問題だと思うんですよ。だから、もっと専従をつけて分析して、簡単に公設、公設言ようるけど、何ぼでも金をかけたろう思うたらその前提として便数を減すとか料金上げるとかどうしていくか、あるいはほかの方法を考えるとかもっと、そりゃ半年しかねえんじゃからまた同じようにやとけえということになるかもわかりませんが、それじゃ市民はたまらんですわ。

私らは本当に、今言うたけど、南北線だ、はい、はい言よるからそんなことは全然なかったです、やめるじゃというてそんな話も全然想像してなかったですからな、ほんまに。だまし食うたようなもんじゃ。そう言っちゃあれやけど、そんなところすわ、感想みたいな。これをやったり返してもろうて何ぼやったって、また出す言うたって時間がかかるだけ、データを活用していかんやおえんと思うんですよ。今言うたって、そりゃどんどん減るだけじゃ。

**○高橋まちづくり部長** 浮かれとるという言葉を出されましたけど、浮かれとった部分もあるかもわかりません。そういうデザインである程度変わったような感じで斬新なデザインで明るくなって、これで公共交通の何か将来が明るくなったなというような期待を持っておったのも事実で



ございますし、そういう思いでございました。

それと、運行というのはやはり適正な料金設定、運賃設定というのは大事なことと思います。私は先ほど経費の節減ばかり言いましたけど、その前提にはやはり路線を運営していく最低限のものに対する適正な料金、賃金の設定等は、あと政策的なことで補助を出すのは別として、路線はこれだけないと営業路線としては存続できない最低のラインというのはやはり収入をもってという部分が大事な一つになると思いますので、そういう部分では受益者の方に応分の負担を求めていくという形にならんと考え方をすれば成り立たないんじゃないかと私は思っております。

**○掛谷委員** 廃止の要因のことで、これはうわさなので部長なりに聞くのはちょっとと思うんですけど、ひょっとしたらその一因かなと思ってこれから聞きますけども、日生運輸がファンドを使った経営を考えていると。その中で、赤字経営をやっているようなもの、そういうものは好ましくないと、いわゆるそういうものは切り捨てなさいとか参画しちゃいけないというようなことをちらっと、本当かどうかわかりませんが、やめる一つの要因としてそういうのをちらっと聞いた話ですけども、お聞きになっておられますか。

**○高橋まちづくり部長** 会社は、今後将来的に会社を存続させていくにはいろんなことを日々考えておられると思います。そうした中で、私はそういうことを、うわさとすれば聞きますけど、本人、社長に確認したこともありませんし、それをお聞きするというのも本来のあれじゃないと思いますので、私はお聞きしておりません。

**○掛谷委員** 山陽新聞の中にこれからの交通体系の再編に当たってという中でこういうところがあるんですよ、拠点をつなぐ交通を最低限確保することを目指していくべきであろう、山陽新聞がかなり突っ込んだ話をしておるわけです。人口が減る中で、そういう拠点を何ぼかつくった中で結んでいきましょうという話です。タクシーを利用したり、基幹のところは今後、ようわからんですよ、これから話すのはこれからのことを今ちょっと言んですけども、恐らく備前市がそういう台数のバスをマイクロ的なものを買って、あとタクシーを利用して枝線をやる、拠点を決めながら結んでその枝はタクシーで行くんだよとかクーポン券、今後はこういう流れを考えているのかどうか。山陽新聞にはこういうことが必要であろうというようなことを明示してんですよ。その辺の考え方はどうですか。

**○高橋まちづくり部長** 基本的な考えはそうだと思いますけども、やはり地域実情に即したような形で今の現行路線があるわけで、その辺もある程度配慮しながら、基本的にはこういう形であれば効率化を図れるとは思いますが、いろんな公共交通の方法を活用しながらうちに即した形を、こういうことも当然考え方の中心に置きまして今後考えていく必要があるかと思っております。

**○掛谷委員** 尾川委員も言われたように、私もあるところでは、乗るのに1回500円を出してもええからやってくれんかというようなことを言うた市民もおります。ですので、今は200円ですか、100円のところもありますけれども、やはり受益者負担というか、今後やはりこういうものを維持しようと思ったら何遍も出ておりますけれども受益者負担が高くては得ない

というのをやはり含んでやらなきゃ恐らくもたないと思っておりますので、これは市民のほうが出してもいいんだという声もあるんですよ。一言言っときます。

**○山本（恒）委員** やはり、さっき坂本課長が本音を言ったけど、そのとおりなんじゃ。そやから、日生運輸もできるだけ協力はすると、さっき言ったええ車じゃねえから燃料がというたってぼろ自動車は償却が済んだようなやつじゃから油代はちょっとかかりよんかもわからんけどというて、3年なり4年なりは車庫も使うてもろたらええし、それで運転手もそこそこの運転手はおるんじゃから、協力すると言よんじゃから、それは市役所がしたって運転手というたらあの人運転手じゃいうたら市役所や何しに行きやと言う人もおるし、ちょっとそれは10人も15人も運転手寄すというたって寄りゃあへん、そりゃ若え職員ならやるかもわからんけど。

そやから、少々金を出したって、ばらばらにしてしもうて全部新しい人が、どこが立ち上げるか知らんけど立ち上げてしたっていつも平均に、宅配みたいにいっぱいになったからほんなら朝行け、これがいっぱいになったから昼出せ、晩げに1回出せじゃねえ、朝と晩だけが要るバスですからな、途中は何ぼかは要るんじゃろうけど。だから、むちゃだけ、口だけ出しやがるけど、銭はいっつも出さない。それはやはり上限を決めとったんじゃろうけど、それから次へ次へ枝線が何ぼでもできとんじゃからそりゃ銭もある程度はふやしたなら。津山やこでも言よんじゃもん、乗る人は決まるとるというて運転手皆知とんじゃもん。へえで、どうしたんじゃ、いっつもありや出てこんな言うたら施設に入るとるというて、死んだら1カ月に3遍乗りよったんで、死んだら1年に40人ほど減ることになるんじゃ。

そやから、そりゃほんま銭は出しとうなかるうけどちいたあ出して、今までどおりついた手前維持してもらわにや、悪いからやめた言われたって、そりゃ市民の人が困る。こっちの者は1年に3遍ほどしか、そりゃ駅へ自動車を置いとる折にしか使わせてはもらようらんけど、ねえなったらほんまに困りようる人が困ると思うので、ぜひ続けてもらうようにせなんだらいけんわ、ほんまに。車ばあそろえたって維持管理する運転手が要るからね。そりゃ引き回すのに事務員が絶対4人ほど要る言うんじゃもん、運転手のダイヤも決めちゃらにやいけんし、何ぼ新しい職員らバス専門で入ってきたってちょっとできりゃへなあ。運転手がええ運転手ばあじゃたらええけどな、癖のある運転手もおるし。市役所の職員みたいにええように動かんよ。

**○高橋まちづくり部長** 先ほども課長のほうが言いましたけど、日生運輸は従業員それからバスにつきましても、個々においても十分協力するというところで、当面バス運行をするということになると車庫も要りますし、整備工場も要りますし、旋回場も要ります。そうした中で、ハード的なものもかなり整備しなくちゃならない部分があります。そういった部分は当分の間は使っただければいいという、協力はするというお話はいただいておりますので、従業員、乗組員、乗務員、それからバスの部分も引き継ぎを受けながら次の方策といたしますか、次の方法を考えていきたいと思っております。

**○田原委員長** ちょっと休憩します。

午後3時32分 休憩

## 午後3時48分 再開

○田原委員長 再開します。

○掛谷委員 長船駅へ行く便もありますし、和気柵原路線もあるし、子供の通学もあります。そういうもろもろ、特に備前市外のところについてはお話をきちんとされましたか。報道が先にいってごめんなさいというか、こういうことになっておましてということをおっしゃいました。

○坂本まち創生課長 片鉄沿線バスにつきましては、2日ほど前だったと思います、構成団体の和気町と赤磐市にどういう状況でしょうかということでしたので説明はいたしております。

それから、圏域バスにつきましては、御存じのように備前バスが運行する路線と神姫バスが両方でやっておりますので、赤穂市には連絡は全てしております。長船の分はうちの路線バスの範囲内なので、特に瀬戸内市には連絡していないと思います。

○掛谷委員 じゃけど、長船も言うといいたほうが、瀬戸内のほうも関係ないわけないでしょ。路線バスも一つだけけど、あそこから乗りおりはしとんでしょ、駅からの。備前市民がほとんどだと思っただけど、場所が場所ですよ。瀬戸内市でしょう、どんなん。

○坂本まち創生課長 委員おっしゃるとおり、こちらから連絡して、事情も詳しく説明しておきたいと思います。

○掛谷委員 というのは、そういう声があったんです。長船の方のほうの声が、やめるんかという話があって、全然知らんというようなこともあったから。

○尾川委員 公共交通会議というのがあって。また同じ話を蒸し返したら悪いんじゃないけど、南北線の話も一応話をしておいたわけじゃない。それで、こういう状況になって、早目に開催して事情説明をしたりする予定があるんですか。

○高橋まちづくり部長 報告も大切だと思うんですけども、早く方向立てをして、それを持ってこういう形で公共交通会議を開催したいと、今の報告だけでは、やはり今後の考え方というのはある程度方向づけができた時点で早急にしたいと今時点では考えております。

○尾川委員 そういう会議というのは、言うだけの一方向的な会議なんかな。何の会議で、会議とこのをやめりゃ、報告会にすりゃええがなというんじゃない、それじゃったら。

○高橋まちづくり部長 報告会と言われりゃあれですけど、やはり議論してもらうにしてもどういいう状況かある程度方向づけができたほうが、皆さん何も無い状況で集まっても議論にもならないという思いで、ある程度議論を要するような段階になった時点で開催を早急にしたいと考えております。

○山本(恒)委員 今の話じゃねえけど宇野バス、この前の委員会じゃったか、バスターミナル2年間おくれるからと言ったが、バス買うんでここじゃちょっと納期がおくれるか何か言うたりして。今ごろ申請したってあれがついてねえと許可がおりんような話じゃったよ。そねえなのを先に買うようにしとんじやろ。

○坂本まち創生課長 前任の課長から聞いているのは、そういった施設のない車を採用するといふふう聞いております。

○山本（恒）委員　せやから、その辺の足の悪いような人ばあが主に利用、そやけその人らじゃったら長船へ行きょんやこでも鶴海のほうらに行こう思うてもバスに乗れんのじゃ、バス通りょんじゃから、バスに上がりいきい言うわな、そねえな人もおるからな、やはり。これからは足の悪い人や体の悪いような人が多ゆうなってくるから、これはよう進んだところじゃったら車椅子でも入るようなバスがあるからな、そこら周りをよう、せっかく買うんじゃから5人ほど乗って1人が乗れんのじゃというたりするようなバスを買うてもいけん思うで。銭が要ってもどうせ買うんじゃったら買うたら15年ぐらいいもつんじやろう。だから、補正組んででもそのあたりいけん思うな、ほんまに真面目にするんならです。乗れん人がおったらしょうがねえが、その辺どねん思う。

○坂本まち創生課長　その辺も研究をいたしまして参考にさせていただきたいと思います。

〔委員長交代〕

○田原委員長　私も委員として発言させてもらいます。

いきなり3月末に聞いてびっくりしたんですけども、予算要望の段階から私はあったんじゃないかと想像します。そういう中でも、市がバスをかって公設民営的な形でも日生運輸は拒否されたということですから、それはそういうことに理解したいと思います。

そういうことですが、資料として、先ほど言いましたように、同社は過去4年間の決算は2億円から3億円近い利益を毎年上げているわけですよ、瀬戸内レポートで見れば。そやから、運輸局へ、毎年自分のところの会社はこういう部分でこうだという実績報告をせんといかんようです。その辺もしっかりつかまれて、それでやはり日生運輸はバス業界から撤退するという事なのか、要するに真実をやはり我々はつかんだ中で先ほどのような路線の検討もしていかんといかんのじゃないかと思ひます。

それから、今後のことについて、やはり素人のできる仕事じゃないと思うので、県のバス協会または市内のタクシー業界、そういうところとも協議をして、先ほど尾川さんが言うのとられたように、まず自分たちが案を練って公共交通会議に出したって会議で意見言うわけじゃなし、ああそうですかと言うたらしまいじゃないの。そやから、ありのままを話してそこで意見も聞く中で再度あなた方が案を練るといような前段の、やはりプロはプロとしての意見を持つとられるんじやから、そういうところとの意見も聞いた形での案を出してほしいと思ひます。

それから、やはりバス業界、市内に限るのか、また県内に限るのか。神姫バスが日生まで従来来よったわけですしその路線は神姫バスに任すとか、何かいろいろなことを可能性を秘めて考えてください。公設民営、それも結構です。第三セクターも結構です。そやけども、そういうようないろいろな意見を聞いた中で案として我々にも出してほしいし、公共交通会議にも出されたらいいんじゃないかと思ひます。いかがでしょうか。

○高橋まちづくり部長　いろんな案の中で、やはり従来運行しておった事業者にまたそういうお願いをする、意見を聞くということも大事なことだと思ひます。先ほどお話も出ましたけども、バス協会にそういう路線バスのプロに対しての御意見もいただきたくて担当のほうにバス協会の

ほうにもお邪魔させていただいております。そうした中で、私どもも期間がないわけですから、そういう公共交通に対する知識も営業の部分も全くないわけで、その件につきましてはそれぞれのプロの方に適正なアドバイスを受けながらうちとしていい方法を早急に模索する必要があるということで、先ほど言いましたバスに乗るだけじゃなくて関係機関にもお邪魔しながらその辺の御意見はお聞きしながらしております。

そういう形で、いずれにしても9月30日というのは待っていただけない、目前に迫ってくるわけですから、そういう方向立てを一日も早く決めてしなくちゃならないと思っております。十分にいろんな広い意見を聞くつもりでおります。

**○田原委員長** それから、南北線のときに出た、公共交通会議でこれが承認されたという基幹路線、それから大型バスが走らんといかん通学バス、そのほかは今予定しとる小さなバスでいいはずですから、じゃあそれはタクシーのところにそれぞれのところへお願いするとか、何かいろんな工夫をして、それを全部任せようというたら日生運輸が引いてしもうたらそれは難しいかもわからんですわ。ほんなら、通学バスに使う大型バスのやつだけはこれは公設民営というか直営にするなり、それは可能性があるかもしれんけども、それぞれの各路線ごとのやつはそれぞれの地区に縄張りのあるタクシー会社にお問い合わせするとかデマンドにするとか、いろいろな工夫もされたらええんじゃないですか。日生運輸が協力してもらえんということならその受け皿はいろいろ考えてほしいと要望しておきます。

〔委員長交代〕

**○田原委員長** 委員長に返りました。

**○尾川委員** また昔の話を蒸し返したら悪いんじゃないけどな、高橋部長、前に白陵へ行くバスがあったでしょう、あれの訂正版を出してもらわにやいけんね、やはり。あんな総花的にあっちもこっちもというようなやつを正式に出しとるわけじゃから、議会に。そうなりませんよという訂正版を出してもらわにや、わしらもみんなに話をしとるからね。もう少し誠意があるような、こっちもわからなりに、急にこんな話が出てきて、白陵へ行くバスができたり、何回もあったかどうか覚えとらん、白陵にや行かしやええと思よったんやけど。そういうのをきちっとやはりやつてもらわにや、出しやええ、書きやええというもんじゃなしに、もっとぴしっとしたものを提示してほしいんですけどな、この機会に。

**○高橋まちづくり部長** 決して前回の白陵へ行く線とかそういうものは勝手に夢を描いて皆さんを惑わすために出したものじゃないです。3年の中でそういうものを新設しようという思いがありました。そういう思いで私どもも進めていたのも事実でございます。そうした中で、既存の路線を仮にAとし、それから新規路線、そういうふうなものをBとした場合、まずは当面はAをきっちり方向づけすることだと思っております。そういった意味では、やはりここで状況が全然変わってきたわけですから、そういう訂正というのも当然必要なことだと思います。そういう方向づけができて決まりましたら、そういう形で市民の皆さんに周知していく必要は当然あると考えております。

○尾川委員 やはり地元から崩れとるわけじゃから、全く。はよ言や9月末には白紙になるような、何とかしてもらえとは思いますが。そういう状況の中で、もっと地に着いたやはり確実な、市民が本当に戸惑うと思うんですよ、こういうことになると。その辺はやはり行政の責任というのもある程度考えながらぜひ対応してほしいと、確実に押さえるところは押さえてほしいというのは要望ですけど、同じような話を繰り返して言うんですけど、何かもう少し総花的な話をして絶対押さえにゃいけんところを押さえてねえとを感じるんですけどな、私は。

○高橋まちづくり部長 尾川委員の言われるのは、基本的な部分、最低限のものをきっちり固めようという御指摘だと思います。まさにそういうことで、今総花的なお話をする状況ではありませんので、現実を見据えて最低限の公共交通は確保したいというつもりでおりますので、委員の方にはそれぞれいろんな御意見、いろんな提案がありましたら教えていただきながら、よりよい方向を考えていきたいと思っております。

○川崎副委員長 ちょっと確認の意味で、最初の説明で、3カ月前に新規の申請が必要だということになると5月中だということになると、あと70日ですよ。短期間でそういう業者を見つける努力でしょうけど、基本的には5月末までにそういう業者が見つからなければ6月に入って以降は直営での10月1日からの再出発を考えていると理解してよろしいでしょうか。

○高橋まちづくり部長 直営になる前に何らかの形で事業者を、それぞれ路線を分けるのも一案かもわかりません。それから、デマンド交通で代替するのも一案かもわかりません。そういうことを踏まえて、直営になる前にある程度民間の方で委託していただけたところを最優先で、全力で見つけていきたいと思っております。

○川崎副委員長 ですから、100かゼロじゃなくて、たくさんある路線の中から、どちらにしろ5月末までに新規業者になるわけですから、1路線でも2路線だろうがそれは業者に頼めるのは頼んだとしても、頼めないところは6月1日以降は直営で運営して10月1日から稼働するという基本的な路線というのは間違いないでしょうかという確認の意味です。ちょっとそこは曖昧ですよ、今の言い方では、はっきりしてください。やはりみずから5月末まで70日間でやるということを言っているわけですから、70日間でできなければ10月1日にはとまる路線が出てくるわけですから、6月1日以降は直営で準備するという理解でいいかどうか。

全部この路線、業者が何社になるかわからんけど、全て5月末までに民間、公設民営的な方向で稼働できると、10月1日から、という理解ですか、どちらですか。

○高橋まちづくり部長 先ほども言いました備前バスが、乗務員それからバスを保有しているわけですよ。ですから、我々とすれば、それを継承してある程度していただける業者を早急に見つけていきたいと、それに最大限の努力をしたいと。それができなったら直営ですかと言われれば非常に、それしかないかもわからんですけども、まずはそこへ行く前に今の乗務員、それからバスを最大限利用するような形での事業者を見つけていきたいと思っております。

○川崎副委員長 そういう業者はどういう業者を考えていますか。うわさでは、両備運輸は断られたと聞いていますから、どういう業者を考えとりますか。5社、6社あるタクシー会社の協力

を得るのは前提で、市内のそれ以外の運輸会社というのはどういうところを考えているか参考までにお聞きしときます。

**○高橋まちづくり部長** どういう運行形態になるか、どういう形で事業者、今の従業員、バスを使って新たなものを企業化してくれる企業が出てくれば一番いいとは思ってんですけども、三セクのような形もそれはあるのかもわかりませんが、具体的に両備にお断りをされたという話は私も聞いておりませんし、直接そういう形は聞いてないので、今後やはりバス運行されとるそういう会社も当たりながら方向を見出したいと思っております。

そういう意味からでもバス協会にもお願いしておりますし、そういうところあたりから事業者等も当たっていきたいと思っております。

**○掛谷委員** 記者会見の報道、きのうの山陽新聞の社説にでかでかと。子供の通学バスを使っている母親の方から、これはどうなるんだという素朴な不安があるわけです。だから、子供のことも含め、一応記者会見をして山陽新聞が結構報道しているので、そういうところでは見ている人は見ている、しかしながら今後そういうことが出てくると思うんです、市民の側からどうなるんですかと。今検討しようりますよということしか我々は言えないですけども、そういうことで電話があったら対応するしかないと思っておりますけど、その辺はどう考えられるんですか、市民に対して、今後は。

**○高橋まちづくり部長** 市とすれば最大限、今と全く同じにはならないかとは思いますが、最低限の公共交通としての足は確保したいというつもりで考えておりますと言っていただければいいかと思えます。

**○掛谷委員** これ以上にいろんなコメントというか、市民に対する周知とかということは考えてはいないですね。

**○高橋まちづくり部長** 市として方向でいきますという方針が出次第、何らかの形で皆さんが思っとなる不安は払拭するような形でのことを考えたいと思っております。

**○田原委員長** ほかにありませんか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

9月末とはいいながら3カ月の申請があるので、大変でしょうけどもできるだけ早く方向性を出して市民に不安を与えないようによろしく願いをして、委員会を閉会します。

午後4時14分 閉会