

総務産業委員会報告書

平成27年5月7日

備前市議会議長 田 口 健 作 殿

委員長 田 原 隆 雄

平成27年5月7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 議案第74号 財産の取得について	継続審査	—
2 商工業についての調査研究 ① 委員派遣（旧アルファビゼン・岡山セラミックスセンター）について	継続調査	—
3 定住対策及び公共交通についての調査研究 ① 公共交通について	継続調査	—

<報告事項>

- 旧閑谷学校日本遺産認定について（秘書広報課）
- 防災行政無線移動系の整備について（危機管理課）
- 岡山県東備三市監査共同組織の研究会について（監査事務局）

《 委員会記録目次 》

招集日時・出席委員等	1
開会	2
報告事項	2
議案第74号の審査	8
閉会中の継続調査事件	8
閉会	19

総務産業委員会記録

招集日時	平成27年5月7日（木）		午前9時30分	
開議・閉議	午前9時30分	開会　～	午後4時59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	秘書広報課長	藤田政宣
	危機管理課長	大岩伸喜	監査事務局長	中野新吾
	まちづくり部長	高橋昌弘	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
傍聴者	議員	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			

午前9時30分 開会

○**田原委員長** 皆さん、おはようございます。

ただいま出席は7名全員であります。定足数に達しておりますので、これより総務産業委員会を開会いたします。

***** 報告事項 *****

まず、報告事項から入りたいと思いますので、お願いします。

○**藤田秘書広報課長** 委員の皆様におかれましては御承知のこととは存じますが、水戸市、足利市、日田市とともにシリアル型で申請しておりました旧閑谷学校が日本遺産に認定されました。

平成27年4月21日に開催されました日本遺産審査委員会の審議を経て、お手元の資料の別紙1の18件が平成27年度の日本遺産に認定されております。別紙2は認定の概要でございます。これにつきましては、4月24日に、文化庁のほうから報道、発表がされております。

今後の予定といたしましては、3市で構成します教育遺産世界遺産登録推進協議会の総会が5月31日に開催されます。これにて本市が正式に加盟をいたします。

事業展開といたしましては、文化庁の日本遺産魅力発信事業補助金などを活用しまして、先ほどの協議会を通じまして情報発信、人材育成事業や普及啓発事業、それから周辺環境等の整備を進めて、4市あるいは単独で行っていく予定にしております。

○**大岩危機管理課長** 防災行政無線移動系の整備についてであります。総務省から、整備費につきまして4月15日に補助採択の内示をいただきましたので、5月定例会での補正予算で事業費を計上させていただく予定としております。

総事業費は約7億700万円、財源内訳は、国庫補助金約2億6,100万円、合併特例債約3億8,600万円、一般財源約6,000万円となっております。

事業概要といたしましては、お手元の資料をごらんください。統制局を保健センター3階に設置いたしまして、中継局として鉄塔を福石、加賀美、楯越山に設置し、熊山の中継所につきましては東備消防組合の鉄塔への強化を考えております。

通信機器といたしましては、支所や避難所との通信用に16局、公用車の車載用に20局、災害対策本部消防団地区長さん用等に126局を整備する予定としております。

また、同報系の整備につきましても、この周波数帯で移動系の整備が済み次第順次整備していきたいと考えております。

○**中野監査事務局長** 手元にお配りしております資料をごらんください。岡山県東備三市監査共同組織の研究会についてであります。

地方分権が進む中で地方自治体のガバナンスの強化が重要性を増しておりまして、その中心的な制度である監査委員の監査についても機能の強化が求められているところであります。特に小規模な自治体においては、適切な監査を実施するために必要な事務局職員を確保するのが容易ではないという現状があります。このような中、地方制度調査会や地方行財政検討会議などで監査委員事務局の共同設置が提言されまして、平成23年5月の地方自治法の改正により共同設置が

可能となりました。本研究会は、備前市、瀬戸内市、赤磐市で監査委員事務局を共同設置するに当たっての実務上の課題を洗い出すとともに、共同設置の効果等について検討することを目的に平成25年11月に設置され、以来研究を行ってきました。

共同監査組織のイメージはこの表につけてあるとおりでありまして、共同設置された監査委員事務局は、それぞれの市に設置されている監査委員の指揮命令を受けることとなります。共同設置された監査事務局は、組織上もそれぞれの各市の組織の一部となるということでもあります。

ということで、次のページ、2ページからはこれまで検討してきたことの要約を書いておりますが、2の現状の監査組織体制における課題、それから3以降の共同設置の効果、独立性の強化が図れるとか書いておりますが、これはそれぞれ読み上げていくと時間がかかりますので省略をさせていただきますけれども、このたびこの研究会につきまして赤磐市が脱退されました。備前市と瀬戸内市で協議を重ねた結果、監査事務局の共同設置については有効であるということから、2市での共同設置に向け作業を進めることになりました。

2市で引き続き行うとした理由ですけれども、まず1番が、監査事務局については業務内容が各団体でほぼ同じである、専門性を確保する意義が大きいと、政策判断を行うというよりもむしろ中立性、独立性が求められていることから事務の内容としては共同処理に適している、それから職員に出身団体以外の団体の監査を担当させたりすることによりまして市長部局等からの独立性が高まる、それから人件費や経費の削減が期待できます。人件費のほうは限定的であるんですけども、有効性が向上することによって金銭的效果が大きくなるということでもあります。それから、現事務局の体制では瀬戸内市さんも備前市も現員は2名ずつであります。事務局の体制の充実が難しい状況でありますので、少人数では人材育成、人材のローテーションが難しいということで、共同設置に向け作業を進めることとしたのは、自治体マネジメントに監査を積極的に活用しようという考えから引き続き備前市と瀬戸内市さんで共同設置に向けての協議、作業を進めていくこととしております。

今後の予定ですけれども、4ページのIVで書いておりますが、共同設置に向け検討すべき事項、必要な手続を上げております。検討すべき事項としましては、共同設置する事務局を設ける団体、備前市側に置くか瀬戸内市側に置くか、それと執務場所、それから職員の身分扱いですけれども、これは規約を定めまして幹事市、代表団体、これを幹事市といいますけれども、その代表監査委員が選任をすることになりまして、職員の身分はその幹事市の団体の職員とみなされることとなります。それから、経費負担、これらのことを協議していくこととなっております。

協議が調べば、今後の手続ですけれども、2に書いてありますとおり関係団体、このたびは備前市と瀬戸内市の間で協議を行って、議会議決を得て規約の制定が必要になってまいります。それを受けまして、関係団体2市の監査基準、例規等の調整、それから負担金等の予算措置を行っていくこととなります。

○田原委員長 報告事項が終わりましたが、報告事項に対する質疑をお受けしたいと思います。

○尾川委員 まず1点目が、危機管理課か、財源内訳をゆっくり言うてください。7億700万

円が総額で、内訳がありましたメモし切れていないので、もう一度お願いします。

○大岩危機管理課長 総事業費は約7億700万円、財源内訳は、国庫補助金約2億6,100万円、合併特例債約3億8,600万円、一般財源6,000万円でございます。

○掛谷委員 同じ防災無線ですけど、ちょっと教えてほしいのは、まだ決まったばかりなのでこの計画で行くと思う。半固定局というのは、中継じゃ統制じゃとか車載、携帯なんかもわかりますが、半固定局というのはどういうところの16局ですか、よくわからないんですけど。

○大岩危機管理課長 半固定局、車載とかトランシーバーを移動局と言いますが、その中間的なことということで、建物にアンテナをつけまして避難所とか総合支所系のところを半固定局というふうな呼び方をしております。

○山本（恒）委員 これはほんなら、トータルから東備消防が使いよる熊山の基地局を使用というたらがさっと単価が下がるんじゃないかねえ、そんなことはねえん。

○大岩危機管理課長 鉄塔を建てる経費が浮きますので、その分安くなっております。

○田原委員長 ほかに。

○掛谷委員 日本遺産のことでお聞きしたいんですけど、世界遺産も目指すというのは言われていますので協議会にも入ってこれからやられるということですけど、それを目指して頑張ってもらいたいんですけど、日本遺産の中でこれもやはりいろんな補助金が今後つくということですけども、計画をちゃんとこういうものを作りたいと、例えば閑谷学校の場合は周辺整備をこんなことをやりたいとか、PR誌を、誌というよりはチラシみたいなものをつくるとか、いろいろありますよね、署名活動とか。そういうもののやはり計画を立ててそれを出して認められたらそれ相応の補助金が出てくると、余り計画がなけりゃ余り出ないと、そういう考え方でいいんですか、あと3市もありますけど。その辺をもうちょっと教えてください。

○藤田秘書広報課長 申請の段階である程度の事業概要を、経費も含めて計上しております。4市で行うもの、それから単独で行うもの、その補助事業を活用して、各パンフレットの作成とか観光ボランティアの育成とかというような事業名を記載して申請しております。一応大枠で約8,000万円ぐらいの申請をしておりますが、補助金の交付要綱が連休前ぐらいにちょうど示されましたので、これから4市で調整しまして補助事業に合うようにして申請をしたいというふうに考えております。

○掛谷委員 今4市で最高が8,000万円、これを見ましたら18の日本遺産があるんですけど、No.1からNo.18までありますけど、どこが8,000万円とか6,000万円とか、8,000万円が上限でしょうけどとりあえず8,000万円がこれは日本遺産で、18掛ける8,000万円という予算に一応は最高額でとつられるんですか、ようわからんんですけど。

○藤田秘書広報課長 文化庁全体の予算が8億円程度ですので、18ですから、1つの遺産に対してどれくらいというのをはっきり申し上げられませんが、一応申請ではそういうふうに出しております。ですから、多少減る可能性もありますし当初の補助対象から外れる可能性もありますので、確定ではありません。

○田原委員長 ほかに。

○尾川委員 ちょっと戻るんですけど、防災行政無線で半固定局の16局というのはどこどこか決まっとんですか。

○大岩危機管理課長 予定でございますけど、日生総合支所、吉永総合支所、三石出張所、神根出張所、三国出張所、東備消防組合、坂根下水道課、西鶴山公民館、香登公民館、伊部公民館、伊里公民館、東鶴山公民館、寒河コミュニティーセンター、頭島、大多府、日生西小学校を予定しております。

○尾川委員 片上がないけど、どういう理由かな、今言うてなかったろ。

○大岩危機管理課長 言うてございません。

○尾川委員 何でやね、それは。

○大岩危機管理課長 市役所から近いというのと市役所のやりとりが比較的近くでできるということで、設計上は入れてございません。

○川崎副委員長 災害のときの無線ということで一番出てくる疑問が、これだけ携帯無線が充実している時代にこういうものが必要なのかという疑問があります。その中で、中継局は予備無線機、発電機を備えてしないということですけど、これは中電の電気が行かなくなったら自動的に蓄電池か何かで発電機は全て動いて、必要な時間、半日か24時間かよく知りませんが、回復するまでその中継局はそれだけの膨大な設備を設けるという理解でよろしいのでしょうか。

○大岩危機管理課長 中継局には、油庫とか発電機器を備えておりますので、油がなくならない限り自家発電できます。

○川崎副委員長 どのぐらい想定しているのかよくわかりませんが、それは半固定局も同じことが言えるのでしょうか。

○大岩危機管理課長 はい、そのとおりでございます。

○川崎副委員長 わかりました。

それと、7億円以上の設備投資というのは、やはり大きな南海地震とかそういう中で、一般的に中電の電気が供給できない状況、または東北の震災のときにもありましたけど、ほとんど携帯無線が親族、家族、友人の連絡で何かある一定をオーバーすると連絡がとれなくなるというんですか、そういう前提のときにも、全てこの中継局内は連絡をとれるという理解のためにこういう膨大な7億円もの設備をするという捉え方でよろしいのでしょうか。

○大岩危機管理課長 まず1点、この整備についてでありますけど、今の現段階備前地域と日生地域、吉永地域、全部メーカーが違いまして、通信がなかなかできないような状況にあります。そこで、今回一体的な整備をまず1点考えました。

それで、一応有線いろいろありますけどもやはり災害時は無線が大事ということと、あとこの移動系が260メガヘルツ帯の整備でありますけども今260メガヘルツ帯を同じく使って、同報系といいまして、拡声放送ができるようになっておりますので、将来的にはこれを整備した後に拡声器のほうにつなげていきたいと考えております。そのための投資でございます。

○川崎副委員長　そこまで言われるなら、拡声器は発電機も何もないでしょう、普通。中電からの電力で今日生地域なんかはほとんどやっていますが、それは動かないんじゃないんですか、どうなんですか、そこは。

○大岩危機管理課長　今整備されている主なところをいいますと、大体津波より浸水時高いところに別のバッテリーを備えつけております。ですから、そこがつかからない限りは電気がとまってもバッテリーで24時間ですか、何時間は動くような形になっております。それも通信の回数で違ってくると思いますけど、今はそういうふうになっております。

○田原委員長　ほかに。

○尾川委員　監査のことで、赤磐市がおりました理由。書類を見てメリットばあ書いとんじゃけど逆にデメリットはどんなところにあるのか説明してほしい。ええのばあ言っているけど、大体そういうのでごまかされてしまうんじゃないか、全て。逆にデメリットを言うてみてくれたら、悪いことがあるよと、こういうことやって。そういう発想で言ってもらわにゃ信用できんわ、公共交通のことなんか見とつてもな。

○中野監査事務局長　1点目の赤磐市が脱退された理由ですが、詳しいことは正式には聞いておりません。内部で持ち帰って協議をした結果という報告をいただいております。

2点目のデメリットであります、共同設置されますと事務所を決めることになりますから、もしその事務所が備前市役所内へ設置されなかった場合は職員がそちらに行きます。定期監査とか決算審査、監査とか実務を行うときになりましたら、その場合は備前市へ来て監査を行うことになります。そういったやりとりというのがデメリットとしてあろうかと思えます。

○尾川委員　要するにそういうことで、動きとしたら、今赤磐市が抜けたんじゃけど、今後の方向とすりゃやはり監査事務局というのを統一していく、岡山県単位とかというふうな構想があるんですか。

○中野監査事務局長　今委員がおっしゃられましたような、そこまでの大きな構想というものはないと思えます。

ただ、今説明させていただきましたとおり、小さな自治体では監査事務局の職員が大変少人数であります。うちも局長と書記の2名であります。人事異動があった場合一遍に半分かわるということで、知識の引き継ぎとか支障を来してくる、それを共同設置することによりまして、例えば3市だったら事務局長が1人、次長、書記という人事構成が可能だと思います。そのような中で、計画性を持った人事異動、ローテーションを行うことによりまして、事務局の専門性というのが維持できるというメリットがあるということで引き続き行っていきたいと思っております。

ただ、始まりは2市ですけれども、もしこれがうまくいけば、よさを周りにアピールして参加を呼びかけていくというようなこともできるのではないかというふうに思っております。

○尾川委員　岡山県全体の話で、他市の動きというのはどうで、要するにこれは国の指導なのか、それともある程度こっちの自主的ななんか、動きが。

議会事務局がそういう問題をずっとはらんどんですよ、同じようなことで。採用も議会事務局

である範囲のところ採用して議会事務局でいくという職員を、全く市長部局から離して、今は入れかわり行ったり来たりしよんですけど、そういう問題をずっとはらんできとって、それで今余計に聞きよんですけど、どういう動きになるのかというのを。岡山県内で、備前市と瀬戸内市のような動きがほかに具体的にあるのかないのかというのをちょっと教えてもらたら。

○中野監査事務局長 監査委員事務局の共同設置については、全国的にもないと思います。始まりは赤磐市も含めた3市だったんですけども、この研究会が全国で初ということのようです。ですから、総務省のほうも大変注目、岡山県も注目をしているという実情があります。

○川崎副委員長 私はいい方向ではないかなというように考えています。というのが、失礼な言い方ですけど、毎年出る監査意見書です。これが大体マンネリ化したような中身なので、もしかして2つ、3市なりになれば他の自治体の監査をする中で事務局員同士はお互いの実務を手伝いするわけですから、いろんな政策的メリット、デメリットをより広い視野で理解して監査意見書が出てくるならこれは大きな監査の意義が広がってくるのではないかと思います。やはり監査意見書というのは、そういった全体でまとめるというふうに考えてよろしいのでしょうか。

○中野監査事務局長 副委員長のおっしゃられるとおり、意見書はそのとおりであります。まさにおっしゃられるとおりで、自治体の監査というのは一応独立しておりますが内部監査というのが実態であります。それを一步でも企業監査に近づけるために、こういうふうな共同設置というのは意義があるというふうに考えられているところであります。

○田原委員長 ほかにございませんか。

○山本（恒）委員 さっきの無線のですけど、これは会社がいろいろというのはいろいろなところで全部一遍に、5局あったら5口で物が言えるわけ。

○大岩危機管理課長 今は、備前市がパナソニック、日生が東芝、吉永が日立というメーカーになっておりまして、統制ができないような形で、有線ではできるんですけど無線ではできないというような感じになっております。

○山本（恒）委員 ほんなら、やはりエリアでは物が言えるんじゃない、一遍に吉永は吉永でこっちのことを言よる、日生は日生でこっちのことを言よる。

○大岩危機管理課長 そのとおりでございます。

○田原委員長 ほかにございませんか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

ないようでしたら、ちょっとお願いします。

〔委員長交代〕

○川崎副委員長 かわります。

○田原委員長 先ほどの山本委員のことを再確認しますが、今使っているのは、先ほどの説明では将来拡声器もデジタル化にするんだということで話されましたが、従来のものは今までどおり使うということによろしいのでしょうか。

○大岩危機管理課長 従来のものもアナログ式でございまして、古いもので吉永が昭和62年、

日生も古いですが、だんだん機械がめげていってありましてメンテナンスができないような状況になっていっております。ですから、将来的にはやはりデジタル化の方向に向かっていくと考えております。

○田原委員長 従来のものを使うということですが、結局私が住んでいるところは朝からぎゃあぎゃあ言うて大変な雑音で激しいんですわ。従来どおり使うということなら、拡声器を使うまでは維持管理してもらえるんじゃないかな。

○大岩危機管理課長 整備ができるまでは従来のものを使用しないと災害時に困りますので、そのとおりでございます。

○田原委員長 監査事務局の件ですが、たしか3市で研究会をしたときは執務場所は独立したものを、例えば上下水道課のあたりを使ってはというような話もあったかのように聞いているんですけども、これは備前市に置くか瀬戸内市に置くかということがまだ決まっていないということでしょうか。

○中野監査事務局長 まだ決まっておりません。これからの協議になります。

○田原委員長 ということは、独立した場所を決めてやるんじゃないという解釈でいいんですか。

○中野監査事務局長 その辺もこれからの協議になるかと思いますが、とりあえず2市ですということになると、独立した場所を設置すると経費のほうもかなりかかるのではないかという懸念があります。

○田原委員長 はい、わかりました。

○川崎副委員長 かわります。

〔委員長交代〕

○田原委員長 それでは、委員長に復帰しました。

ほかにないようでしたら、報告事項の件については終わりたいと思います。

次に、閉会中の継続審査事件に関する調査研究を行います。

***** 議案第74号の審査 *****

この際、お諮りしますが、議案第74号財産の取得、要するに美術館の件です、及び商工業の調査については、委員会を暫時休憩して現地を調査するというので議長に議員派遣の承認をいただきたいと思いますが、よろしいでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

それでは、異議なしと認め、休憩に入りたいと思います。

午前10時02分 休憩

午後 4時10分 再開

○田原委員長 それでは、委員会を再開いたします。

***** 閉会中の継続調査事件 *****

レジュメにありましたように、公共交通の件で御審議をお願いしたいと思います。とにかく緊

急に、住民の不安解消のために何らかのメッセージを送らないといけないと思いますので、お疲れのところですが、ひとつ慎重審議をお願いしたいと思います。

その後の経過について、当局からの説明なり報告を願いたいと思います。

○坂本まち創生課長 先般の委員会以降の取り組みについて、具体的な話ですが報告させていただきます。

まず、前回の委員会以降に中国運輸局に参りまして、法的な手続等の説明を受けアドバイスをいただいております。それから、日生運輸との引き継ぎのための調整や運行事業者等にヒアリングするなどの活動しておりますが、大きな進展はございません。引き続き代替事業者を模索するとともに、もし代替事業者が見つからなかったときのために、市が直営で民間へ運行委託する、そういった公設民託方式、この2つの方式を並行して検討していきたいと考えております。

今後の方向性がどちらになるにしても、全体事業費等の把握が急務だと考えております。バスの譲渡の関係や運転手の確保、それから事業所や駐車場の借用など、日生運輸と協議しながら準備を進めている最中でございます。

○田原委員長 陸運局との協議、引き継ぎのための日生運輸との協議ということですね。

○坂本まち創生課長 はい。

○田原委員長 委員の皆さん方から。

○山本（恒）委員 早急に困るのは、足の不自由な人とか、子供の学校のバスが一番に困ると思うんです。年寄りの人の病院というたりするのは月に1回か2回じゃから、ええことはねえけど、子供は毎日学校じゃからそこら周りから一番にお願いしてもらわにゃいけん思いながら、業者が決まってないのにそんなことを言うたらおかしい話かもわからんけど、一応当面すぐ困るのは、学校へ行く子供は4キロも5キロもというたら歩く癖がついてねえから、今の子だと困ると思うんです。そこら周りほどねえなように考えられとるんですか。

○坂本まち創生課長 スクールバスにつきましては、全体の路線バスと分ける方向で考えていきたいというふうに現在思っております。いずれにしましても、空白期間がないようにしたいと考えております。

スクールバスにつきましては教育委員会のほうになりますので、そちらも含めて一緒に協議しながら考えていきたいと思います。

○山本（恒）委員 そこが大事なところで逃げずに、絶対通さにゃいけんのじゃから、教育委員会へほったりするんじゃなしに、ぜひ真剣に、ほんまに困るから、今までは子供のことじゃ子供のことじゃというて言ようたんじゃけども引き続き子供のことと言ってもらわにゃいけんのんで。当面は半年の9月まで言よるけどそりゃ1年や2年は続けていってもろうて、金がかかるんが悪かってこのようになってしもうとんじゃろうから少々金かけてもらわにゃ、そりゃこうなったらもうからんところは企業じゃから皆切っていくてえというて、もうからんときに来てくれ言うたってよその会社もそりゃ来にくいと思います。そやけど便をちょっとでも減してでも、どうぞこうぞ走るようにはぜひ努力してもらわなだいけんと思います。

○坂本まち創生課長 委員おっしゃるとおりで、ぜひ鋭意努力していきたいと考えております。

○尾川委員 ちょっと話が戻るようですが、大きな進展はないということで代替えというか事業者が見つからない場合は公設民間委託ということは、具体的にいうたらどういふふうな話になるわけ。詳しく説明してみて。

○高橋まちづくり部長 具体的な進展と言いましたけど、9月30日という時間はもう決まっておりますので、当然それ以降空白のないような形で状況というのは考えております。一番いいのは、今日生運輸の後を継続していただける事業者が見つかるのが一番いいです。それから、先ほど言いました公設で運営部分を委託する方法、これはむしろどっちかといいますと直営に近い感じです。それと、委託先がない場合は今の日生運輸の乗務員、あるいは例えばやめられた人につきましてはある程度不足人数は乗務員確保というような形で全くの直営というような選択肢しかないという形で、運転業務を直営ですという前に運転業務が委託できないかという形を今模索しております。

そうした中で、具体的にはバスの経費とか乗務員のこととか、それから整備工場、車庫、転回場、停留所、そういうような部分につきまして市のほうで公設でいくのを想定しながら、そのあたりの予算的なものとかというものを具体的に進めておるとい状況でございます。

○尾川委員 直営でいくか、継続する業者を選択するか、依頼するかというような時期じゃねえんじゃねえ、もう。どっちかに市が判断してそれに特化していかんや間に合わんじゃねえ。それを5月末には明確にしとかなんやけん、前回の話では6月には陸運局に出して許可を受けるような形じゃないと10月1日実施というのは難しいという話、そういうふう理解しとんですよ、そしたら5月末というたら。それで継続する業者を探す、直営にするというても時間がねえが、どっちか判断決めてやっていかなんたら時間がねえ、やれるんか知らん、わしらじゃつたらよう選択、どっちかにしてやらなんたら間に合わんと思うんじゃけどな。わしが判断せえというたら、どっちかというて決めえというたら決めるよ。それをいまだに探して、何か今でも夢があるような話をしたって現実的には無理なんじゃねえん。そりゃせえと、それをクリアするためには何が要るかという、金ですかという、人ですかという、その辺をやはり明確にせなんたら市民は心配してついてこられないと思うよ、備前市へ。

○高橋まちづくり部長 先ほど公設で民託と言いました、これは造語です。いずれにしても直営なわけです。それしか、一番いいのは今の日生運輸のものをそのまま引き継いでいる会社があればいいんですけど、公共交通、利用者も少ない、当然路線を開設して取得してももうけになるような路線ではないですから、その部分は全くゼロではないですけど難しいと私どもも思っております。

そうした中で、今日生運輸の乗務員もでございます。その中で直営とした場合に、運転業務をある程度委託できる先があるか、それがなかったらいよいようちですか、その委託条件だと思ふんです。いずれにしても直営という形では間違いのないわけです。バスの部分それから施設そのものも市が取得して、それから単なる運転業務だけをどっかに委託して、受けてくださるところが

あればそういう形で、補助金ではなくて委託料という形で予算計上してある程度企業努力もしていただくという部分か、あるいはそれがなければ本当に直営でいくというような形、その2つに絞っていかざるを得ないというつもりではおります。そう言いながらもひょっと今の日生運輸の後を継いでくれるところでもあれば、例えば相当の補助金ぐらいでやってくれるところがあればそういう方法もまだ全く消えたわけではありませんので、そういうふうな形での方向づけでは今進めております。

それと、今日生運輸の形態をとろうとすれば、有償の旅客の部分として陸運局の新たな免許取得という路線取得もありますけども、有償の部分の市町村がやる部分につきましてはある程度登録という部分でそういう手続になりますので、全く民間業者がするよりは時間的な部分とかという部分が短縮も図れますし、それだからと言ってゆっくりすりゃええというつもりは全くありませんが、そういう形で何らかの方法を早く模索しながら公共交通会議に諮って市民の方にも安心していただきたいと思っております。

それと、先ほど言いました通学、スクールバスにつきましては全然独立したものとして、教育委員会のほうへと言いましたけども、あわせてその部分も考えておりますけども、路線バスとは切り離れた形で今検討しております。

○尾川委員 どうも話が私はようわからんのんやけど、スクールバスと切って、それで最後には金が要るということで議決せにゃいけんのよ。選択の余地がのうなって動かさにゃいけんか、何ぼかかっても動かせという決断になる可能性が多いわけですわ。だから、そういうのを話し、スクールバスを別にしてまた効率的じゃねえなという懸念があるわけですわ。例えば定住自立圏のバスでもあいてるときに使やあ少し安うつくんじゃねえかとか、逆提案があったりするようなくあいで。だから、日生運輸どうこうというんじゃなしに、そういう一つのバスを使うんでも効率よう使うていく、ただ仕事の範囲内で、通学バスと公共交通と、一般人を運ぶのと通学の児童・生徒を運ぶのと違うという感覚でやるとやはりまたそこで無駄が出てくるような気がするので、それをすぐ仕事分けして何か簡単なような話するけえ逆じゃねえかなと。

要するに、一緒に考えて効率を考えながら手段をしていくというふうな考え方じゃねえと、どうも自分の考えはおかしいんじゃねんじゃろうかなと。ただ担当を分けて仕事のボリュームもあるからとにかく担当の縦割りで、こっちは教育委員会、学校関係は教育委員会、こっちはこっちじゃというような言い回ししか聞こえんのんですけどな。もっと全体的に把握しながら、そりゃ直営でやるなら直営でやると、直営でやってどうやったら安く上がるかということを実際に考えて一つ一つ潰していかなと。予算が7,700万円何ぼか、スクールバスというたら何ぼになるか知らんですけどトータルよりふえるのか、ふえるのは何ぼふえるとかというのも出てこにゃいけんのんじゃねえんですかな、考え過ぎなんじゃろうか、わしは。

○高橋まちづくり部長 考え過ぎじゃないと思います。

今言われたことは我々も当然考えましたし、それから日生運輸の今の1路線を運行する経費とかそういうものもある程度きっちり報告も受けておりますし、その部分についての効率化を図る

ような形でおります。

そうした中で、特に国道250号、伊里小学校へ行く路線バスの乗車状況からいいますと、やはり朝の通学のときには非常に、一般の人も若干乗っておりますというのが、1週間ずっと全路線について乗客数といえますか、乗りおりのデータ取りをしました。そういう中で、やはりその路線でいいますと一般の路線バスと切り離れたほうが効率的と、それで今後の効率化を図っていく上では、やはり大きなバスを動かすよりも本当に10人乗り程度のものとかそういうふうな部分での効率化を図っていくべきだろうと。それと、やはり便数にしても果たして経費的なもの考えたときに、今のものが維持できれば一番いいですけども、場合によっては減便ということも最終的には皆さんにお願いしていかにかいけん部分になるかなというような形で、今の現行路線の経費の部分、それからスクールバスと分けたときの経費と、そういうふうな全体的なことでも検討しております。先ほどから委員言われましたことはもちろん私どもも心配し過ぎじゃなしに当然一番に考えにかいけんしないことなので、そういうことは十分考えております。

○川崎副委員長 4月中に全部ルート職員が乗って調べたようですから、はっきり言うて私が見る限り、250号日生ルートを見ても朝晩だけで昼間は1.5人か2人かの空気ばかり運んでいるという現状を考えますとやはりスクールバスは直営にして、あとは1つを一貫して言ってきたデマンドタクシーやないけどタクシー会社が5社か6社あるんだから、そこらにマイクロバスとかハイエースというたらいいんかな、あのクラスは何とか知らんけど8人から10人乗りぐらいをタクシー会社に運営を任したら、平均1.5人や2人が乗りようようなルートなんですから、どこのルートを見ても。朝晩のスクールバスプラス乗客がカバーできる最低限の、中型か大型がいいのかよく知りませんが確保してそれ以外は、私はもしタクシー会社がなかなかうん言わんのだったら、大生汽船に1億2,000万円の船を無償貸与するようなことまで交通確保でやりよんじゃから、マイクロバスとかハイエースというたらええんか、あれは何とかいいんかな、あのクラスの、バンというんかな。ジャンボタクシーというたらええんか、ジャンボタクシーを貸し与えてより安い単価で走らせてくれと、私はそのほうが。全国、日生町時代からいろんなコンパクトシティだなんじゃかんじゃというて視察へ行ったけど、タクシー会社を利用していますよ。何で備前は、日生運輸が赤字で頑張ってくりようからタクシー会社をお願いするのを遠慮したのかなというのが、私はこの10年見て率直に感じています。だけど、ここで手が切れるのであれば、せっかく民間でこつこつ住民の足を個別に確保していただいている民間タクシー会社に頼んだら枝葉の葉まで全部カバーできるわけですよ。ある程度それがコスト高になるなら、買い物と病院を入れて月に5回がいいのか10回がいいのか知らんけどそういうタクシー券を配るという方法もあるだろうし、ある程度そういうルートをタクシー会社がカバーすると。あれはすごくいいですよ。停留所に10人乗りの自動車を走らしたらたまたま乗れないお客があったと、そしたら即連絡して停留所に最も近いタクシー会社が乗れなかったお客を運ぶというようなことをやっているところもあるんですよ、全国的には。

だから、それを拡大解釈したら、別に1.5人や2人しか運ばないような中型を走らすよりタ

タクシーを走らせたほうがよっぽど効率的じゃないか。それに民間は常に運転手がおるわけだから、タクシー会社は。人件費を払わなくていいわけですから。委託料で月にこれぐらいでやってくれないかというようなやり方をしたら、そりゃプラスアルファで、特にタクシーというのは昼間は結構暇だと思うんです、やはり飲み客なりまた観光客が中心だろうから、そこらのバランスを本気で考えていただいたら、尾川さんは絶対単価が上がるようなことを言っとるけど、今の7,000万円台を使用すれば効率的に市民の足は十分確保できるんじゃないかと希望的観測を保持とんですよ。その辺の検討をされたことありますか、この10年間言うてきたけど一貫して試算表も何も出てこない、なぜですか、いかがでしょうか。

○坂本まち創生課長 タクシー事業者の件、貴重な御意見ありがとうございます。

○川崎副委員長 利用について一言も出てこん、執行部からは。

○坂本まち創生課長 私のほうから報告が漏れておりましたが、市内業者は7業者ございまして、何件かヒアリングをしましてまいりました。そういう中で、3業者ほどはそういった少ない路線についてはやってもいいよというような感触を得ましたので、それも検討課題かなというようなことで現在検討しております。

○川崎副委員長 検討課題と言われるだけじゃったら、目の前に来て一、二カ月の中で決めるとなったらぜひやってくれと、無償貸与をするという考え方は出てこないですか。何で大生汽船だけは1億2,000万円を無償貸与せんなんののですか。自動車なんかはせいぜい1,000万円以内でしょう、何ぼいい立派な10人乗りか20人乗りでも。それまで提供するというたらタクシー会社が喜んでやります言うよ、全ルート。やったらいいじゃないですか。何で大生だけは優先されなきゃならないわけですか。余りにも、1億2,000万円貸与するような行政をやっているところはないと思うよ、私。何のために走ったのか全然わからんのやから。個人的に議会報告で言わせてもらうつもりじゃけど、ここは議会の報告じゃないから。だけど、民間業者にそれぐらい応援しますから日常的なランニングコストはこれでやってほしいと言ったらこれはプラスアルファの売り上げ、各タクシー会社7社マイナスにはならないですよ、絶対プラスになりますよ。私は、全社がやらせてくれというて手を挙げると思います。ある程度7分の1のエリアだったら非常に効率的ですよ、この谷間の多い備前市にしても。本気で検討してみてくださいよ。

○高橋まちづくり部長 タクシーといいますかバスはうちのほうが貸与するわけですから、タクシー業者は今7社で、先ほど課長が言いましたけど、3社は運行してもいいというようなお話をいただいております。そうした中で、うちの考え方とすれば、先ほど言いました公設の民託の部分をバス会社だけではなくてタクシー会社も含めて委託先としての委託先の一案として考えておりますし、そういう部分でのお話も行っております。そうした部分で、特にタクシーも公共交通の一つになっている大事な交通手段なので、将来においてもタクシー事業も運営を続けていただきたいという思いもありまして、あわせてバス路線の運行の部分の協力もお願いできないかというお願いも参っておりますし、今川崎委員が言いましたように、その部分も含めて具体的な検討段階に入っておりますので、タクシー業者のほうもそういう形で公共交通のほうへ参入していた

だこうというような思いで今進めております。

○川崎副委員長 その方向でいいですけど、3社だけじゃなくて7社あるなら7社に協力をお願いしたいんですよ。そしたら担当エリアが非常に効率的ですよ。1社のバス会社が音を上げる中で3社のタクシー会社が全ルートカバーできるかというたら、私はできないだろうと見ています。そんなに大きなタクシー会社がないでしょ、せいぜい5台ぐらいで、10台持っているタクシー会社はあるんですか。そういう中ではやはり、3社はやる言うんじゃからやっていただいたらいい、じゃけど残り4社もやろうじゃないかというためには、今さっきから言ようようにこちらが無償で貸し与えると。ランニングコストは自分で持ってほしいと。管理委託料を幾ら払うか、定額的なものでいいと思うのでそれを詰めていけば、本当に7,000万円もの金を今まで出していたんじゃからその範囲で少々は、最初はうまくいかないから7,000万円が8,000万円になったとしても将来的には必ず、コスト的には下がっても上がらないようなそういう見通しのある全ルートのやり方をタクシー会社を利用することが、地元のタクシー会社を見ても走っているときよりとまっているときのほうが多いんじゃから。それが仕事を昼間与えられるとなったら、私はすごくタクシー会社にとって効率的運営に援助をすることになると思うし、それは市民の足の確保の上で非常に大きな意味を持つてくると思っています。

だから、そこらをもう少ししっかりお金を設備投資については出すということはやっていただきたいなど。設備投資は1回でいいわけですから。最低5年から7年、うまく乗れば車だったら10年ぐらいもつでしょ、知らんのやけど、いかがでしょうか。

○高橋まちづくり部長 7社あります。そうした中で同じ条件でお話伺っております。ただ、残りの4社につきましては、自分の代でこれで終わるからとか、そういうふうな形で同じ条件で皆さん、全社に当たっております。そうした中でそれぞれのお考えの中でやろうと。ただ、これにつきましても、ある程度路線バスを運行するということになりますと運行責任者、そういうふうなものの乗務員も確保しなくちゃいけなくなります。そうした部分で、車だけ貸してあげてもやはりそれは一つのルールがありますから、そういうことも配慮しながらそれぞれが判断されて、詰めた話もまた皆さん集まってするような形にしています。そうした中で、また新たな参加者もふえてくるかもわかりませんが、基本は今言ったような形で委託先をタクシー事業者さんという形での考え方も一つとしてあるということで御理解していただきたいと思います。

○田原委員長 ちょっと関連で。

[委員長交代]

○川崎副委員長 田原委員。

○田原委員長 私も川崎副委員長と考えがよう似とんですけども、ちょっとタクシー業者から聞いたら、備前市は一括して今の路線をとというような依頼の仕方をされたらようせんということなんです。そやから、路線、路線で、要するに分割民営というか、分割民割、要するに今の路線それを全部任せるといふんじゃなしにそれぞれ地域、地域でタクシー業者にお任せするという、そういうような説明の仕方ができていないんじゃないかという感じを受けたんだけど、その辺は

タクシー業者さんとどういような話をしとるわけ。今の日生運輸のやっつとるやつをあなたたちでやってくれませんかという投げかけなのか、この路線はどうだ、この路線はどうだという、そういうような分割してお任せするというような話をしとんのかどうか、その辺どんなんですか。

○高橋まちづくり部長 個人でされているところもありますし、会社組織でされているところもあります。私どもは、今言いましたように、車とか燃料とかというのは市のほうで見ますよと、その中で私どもの思いとすれば、できるところからある程度タクシー業者に参入していただいてその分で漏れた部分につきましては新たな事業者を探すとかそういう形で、まずは地元のタクシー業者を第一にある程度できてしていただけたところは積極的に参加、参入していただいて、その後はそれ以外のところはまとめて考えようというつもりでおります。それで具体的な話とすればこの路線がというような話はしていません。こういうふうな形で考えているので今後そういうふうな形の希望はございますかとか、そういうふうな話をしております。そうした中で、1路線、6路線のうちの一つを全部任せきりにするからというようなお話ではなくて、できる路線、できる系統からお願いをしていくというつもりではおりますし、具体的なお話が今月、タクシー業者7社ございますけども、お集まりいただいてそういう具体的な話を進めていきたいと、このように考えております。

○田原委員長 その辺はぜひ具体的な話をしてあげたら、わからんと思うんです。私日生運輸とも話をしました。結局、お客さんのとり合いになるわけ、デマンドにしよう何にしよう。それは難しいと、1人死んだら1年間その人の乗るお客が減ってしまうというような、そこまで田舎の定期路線というのは厳しい状況なわけ。そやから、今川崎さんが言われたように、タクシー業者と定期バス路線を走ろうとする人たちを別に考えると採算が難しいと思うんだけど、それを同じところをお願いすれば私はいけるんじゃないかという気がするんですわ。その辺をもっと細かく具体的にタクシー業者に話をしてあげると、どうも備前市は一括でやらせようとしとんじゃないかという不信感というか、理解ができていないような、そんな感じがしました、正直。そやから、そのあたり柔軟な対応があるならそういうような分割した形で委託、ええよ、公設民託か、その民託はそういう分割して、可能かどうかということもぜひ決定権を持つとられる方とよう話をして決めたことはひっくり返らんようにしてほしいということですが、いかがですか。

○高橋まちづくり部長 田原委員長が言われたこと、私どものほうでもそういう思いで進めていきたいと、身丈に合うた部分での系統の運行しかできないと思っております。2人しかないのに1路線を何遍も走れというのはそりゃどだい無理な話で、系統を分けてでもある程度タクシー業者にも参入していただいて、タクシー事業もこれから先将来的にわたっても運営していただきたいという思いでおりますので、そういう具体的な、それぞれ会社と路線の関係というのは今後詰めていくことにしておりますので、その辺も十分に説明して協力していただくような形で進めていきたいと思っておりますし、それから我々の考え方が途中で変わらないように段階的によく内部協議もしながら大きく変わらないような形で今後進めていくこととしております。

○田原委員長 最後に、公設民託ですか、それはそういうことを想定して26年度に5台、27

年度に11台、来年度7台を買うという方針ですな、それは今も変わつたらんのですな、予算もととんじゃから。

○坂本まち創生課長 ことし予算をとった分につきましては、そもそもこういったことに使う予定ではございませんでした。いわゆる南北線でしたので、こういう事態になりましたので、先ほど部長が言いましたようにタクシー事業者等に民間委託することになれば車が必要ですので、そちらのほうに回すことも検討しております。

○田原委員長 違わあ、26年度は今のままでも買うことになつとるがな。債務負担行為で、落としたか、継続費でしとるやろ、26年度は、とつとるよ。

〔「とつとるけえ使うところがねえんじゃ、変わってきとん、状況が」と呼ぶ者あり〕

いやいや、変わつとんじゃけど、私が言いたいのは、そういう話を日生運輸と話をせずによつてもうとるからこういう事態になつとるわけよ。その辺に原因もあるから私はその辺を確認させてもらよるわけ。

○高橋まちづくり部長 日生運輸が営業していただいとるときからの話なので、ある程度大型バス、20人乗りでも1人や2人しか乗っていない部分は非常に非効率で経費ばかりかかるし、それから非常に赤字もありますから、ある程度効率化を図るという意味で、うちのほうが小型なバス、乗用車タイプのバスを用意して経営改善を図っていこうというやさきにこういう状況になったわけなので、今後はデータ的にも今までの乗車数とかというのは各データありますから、不要な部分は極力小型化していくという考えに基づいて進めておりますから、今日日生運輸がバスの保有しているのが大型から小型までというたら二十二、三台、あると思うんですけども、その中でうちのほうがスクールバス、それからある程度最大乗客数が確保できるものを残して、あとは今回予定しております小型のバスで経営の合理化を図っていくというような形で考えております。そういう中の一つとして、バスを公設の部分で用意するという考え方でございます。

○田原委員長 その辺を再確認したかったんです。要するに、日生運輸が運行している間にもバスを買おうとしよつたわけ、3年計画で。その辺の不信感も含めてあつたと思う。その辺は大いに反省してもらわんといかんのですわ。

同時に、タクシー業者と話をするとき定期バス、定期路線、定期路線と言うたら、今持つとる日生運輸の大型バスを貸したるから走らせ言よんかなというふうに思われるんです、タクシーの人たちは。そやから、いやいや、こういうような車も貸し与えますよというようなことも具体的に言うてあげないと、そりゃあんたたちはわかつとるかもしれんけどもタクシー業者は細々とやっておられる方なので、その辺も大型バスを走らせというても無理だけでも、それぐらいのことなら今の事業をしながらやれるなというふうに思わせるような話をしてもらわんと困るということをお願いなんです。

○高橋まちづくり部長 そのようなお話で、大型バスをタクシー事業者に対して運行してくれというようなお願いはしとりゃしませんし、今言いましたジャンボタクシー、普通免許で乗れる範

困るもので運行していただきたいんだと、それと市のほうが登録で路線を許可、登録したとしてもある程度それにかわる、例えば10台以下のものであれば3台までは要りませんが4台、5台になれば運行責任者とか運行管理者とかが要るような形になりますので、ある程度その辺も踏まえてお願いして、大型バスでお願いしますというようなことは言っておりませんし今後詰めた話をしますので、具体的にそういう路線、系統、それから車種、そういうことも踏まえて十分説明しながら協力していただくような形で進めたいと思っております。

○田原委員長 ありがとうございます。

〔委員長交代〕

○田原委員長 委員長かわります。

○川崎副委員長 スクールバスを分けるというたことは、基本的にはスクールバスは直営で運行すると、臨時職員を使うのかどうかわからんけど、あとの一般市民を運ぶのはタクシー会社を含めて、またバス会社もやりたいところがあればそういうところの参入も、民託でやるという認識でいいんですね。そして、今言ったように、初めからはっきり言やよかったのに、購入予定のは全部タクシー及びそういうバス会社は無償貸与してやるということなら相当やはり設備投資が要らんじゃから、人件費だけ民間にお願いするわけじゃから、それは効率的で利益を上げる上では非常にプラスになると思うので、その方向なら話がつきやすいんじゃないん、それだけ確認したい。

そういう路線も、尾川さんに言わせたらもう時間がないんじゃないから、じゃからスクールは民間、あとのところはこうだということのはっきりそれなりに決断しとんやろ、してないとできやへんじゃろ。これから話し合っでできなんだときにはできなんだで全部直営でやりますというふうに部長の発言ではとれた面もあるから、確認の意味で言よんよ。

○坂本まち創生課長 川崎委員のおっしゃるとおりでございまして、スクールバスについては直営、ほかの路線バスにつきましては民間へ委託するという方向で進めたいと考えております。

○掛谷委員 いろいろ聞いたら大体はわかったようなわからんような話ですけども、言いたいのは、工程がどういう方針でどういうふうにやっていくかというのがなかなか見えてこない。委員さんがいろいろ言ったことに対して、スクールバスで対応するということはわかりました。ほかはよくわかりません、現実には、ですから、もっときちとした方針を明確にしてもらって工程表を、けつをくくってそこを目指してやってもらわないと、いつまでに何をやるのかさっぱりわからないわけです。というのを早急に出してもらいたいと、遅いですけどもそれを出していただかないと何が何やらわからないというのは、私の意見です。

例えば和気町のデマンド、これは和気町が社協に委託していると思います。多分和気町は直営ではやっていないです、お金を出しています。やはりそういうやり方のこともしっかりとほかのところもよく見て、どういうやり方をやっているのかというのも一つ考えがあるんじゃないかなと思います。

それから、タクシーも7社のうち3社しかないということは、4つほどはようやらんと言うて

きたらタクシーを利用せえ利用せえと言われてもなかなか利用できないんじゃないんですか、現実には。じゃあ、いつまでに見切ってしまうのか、けつをくくって全部話をしていかないとなかなか前へ行かんのじゃないかなと。工程を出してもらいたいと、工程表、早く、どうでしょうか。

○坂本まち創生課長 方針が決まった時点で早急に出ささせていただきたいと思います。けつからは追えるわけですけどまだ動きますので、なかなか出しにくいというのがあります。

○掛谷委員 それはおっしゃるとおりですけども、でもそれに向かってやらないといつまでたってもいきますよ。見切るのはやはり見切っていないといけん、やるのはやらないといかんし、その辺はずるずるいくといつまでたっても決まらんのやないかということだと思いますよ。

ちゃんと工程表をつくって取り組んでいかないと。車庫の問題から住民への受益者負担の問題から運転手の問題から、いろいろたくさんあります。要素がいろいろあるわけですから、その一つ一つをやはり考えてやらなんだら。

○坂本まち創生課長 ありがとうございます。しっかり研究したいと思います。

○掛谷委員 いつまでにできますか、これは。

○坂本まち創生課長 済みません、今はちょっと言いにくいです。

○掛谷委員 それを早く決めないと前へいかないと思いますよ。

〔「タイムリミットは4月末だったかな、いつだったかな」と呼ぶ者あり〕

○坂本まち創生課長 今回の市町村運営有償運送という登録が必要になります。市町村運営有償運送、こういった許可が必要になります。それにつきましては、部長が先ほども言いましたように、3カ月よりちょっと短くなるんじゃないかなと。

〔「ということは、10月1日だったら」と呼ぶ者あり〕

必要でございます。ただ、これを出すにしても公共交通会議にかけなければ、公共交通会議で承認をしなければできませんので、その時期を早い時期にしたいと。

○西上委員 先ほどのスクールバスのお話ですけども、朝高校生が7時五十五、六分の長船発の岡山方面行きへ十数人ぐらい乗っ取るんですけども、これは先ほどのスクールバスの位置づけになるのか、ならないのか。ならないのなら高校生がかわいそうなので、どねんかここだけはしていただきたいと。

○坂本まち創生課長 結局ダイヤは変更しませんので、スクールバスと二重に走るような形にはなりますけど、小さい車で走れたらそちらに乗ってもらうというふうな形を考えております。

○西上委員 そのバスはあるんですか。

○坂本まち創生課長 それをこれから用意して維持するようにいたします。

○西上委員 よろしくお願ひします。ありがとうございました。

○田原委員長 ダイヤはそのままということ。その辺も一緒に考えんといかんのじゃないの、そのタクシーとあわせて。お客は一緒なんやから。

○高橋まちづくり部長 できれば今のまを存続したいというのが希望ですけども、先ほども言

いました経費的なこと等を考えると、昼間の便を1便減すとか2便減すとか、その辺はある程度今後経費的なものを考えたときにそういうことも考えなくちゃならない状況になるかもわかりません。それは基本的に、日生運輸が撤退するわけですから、最低限の存続という形で皆さんに理解をしていただかなくてはならないところも出てくるかもわかりませんが、西上委員が言われたように、朝晩のやはりその辺は当然配慮しなくちゃならない部分だと思っております。路線等につきましてはここで軽々には言えませんが、そういう形で慎重に検討してみたいと思います。

○田原委員長 デマンドのいいところはデマンドにしようし、その辺は柔軟に考えて、いつを締め切りとして市民に公表できるのか、それだけ聞いてきょうは終わりたいと思いますが。

まだ意見がありましたら、なければそれで締めにしたいと思いますが、部長、どうでしょう。

○高橋まちづくり部長 基本的な方針は決まりまして、ある程度公共交通会議に諮りながら基本路線は決めていきたいと、できれば5月末と言いたいですけど6月中旬ぐらいに、上旬ぐらいになるかなとは思っております。

いずれにしても、委託にしてもやはり受ける受けないはお金が一番だと思います。ですから、その部分でのベースになる委託料というのをうちが試算して、ある程度この部分でという部分で今精査しておりますから、その部分が一番時間のかかる部分で、ある程度お金さえ出せばそれはできるかもわかりませんが、やはり最少の経費で最大限の効果が出るようにという形になればそのあたりも十分今後詰めていく部分だと思います。ですから、委託料の算定の部分が今一番時間がかかっているところでございます。そういうふうな形で、市町村の有償の部分については期間短縮はあるとは言いながらもそのあたりの方向づけというのはきっちりした形で早急に6月の上旬ぐらいに公共交通会議に諮れたらという形で今準備を進めております。

○田原委員長 ありがとうございます。

それで、公共交通会議の前に我々に話をしてくれるのか、いつか聞いたんですけど公共交通会議が優先するんじゃといつもあなたたちは言われるんですけども、委員はほんなら何なのかというていつも言うんですけど、責められるのは我々議員なんじゃ、住民から。腹が固まったらやはり聞かせてもらいたい。皆さん、どうですか。

〔「そうですね」と呼ぶ者あり〕

○掛谷委員 今調査をしたでしょ、1週間乗った、空気を運んだ、何人乗ったかという調査をしている、そのデータが欲しいです、あわせて。重要ですよ。そういうのを追加で。

○坂本まち創生課長 データ集計したものでよろしいでしょうか。

○掛谷委員 それでいいです、路線別ね。

○坂本まち創生課長 はい、用意します。

○田原委員長 それじゃあ、これで終わらせてもらってよろしいか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

ちょうど時間となりましたので、これで総務産業委員会を閉会します。

午後4時59分 閉会