

# 令和7年度 第4回 新見市地域公共交通会議議事録

日時 令和8年1月7日(水) 14:00~15:20

会場 新見市役所南庁舎 3階大会議室

## 1. 開 会

会議の成立を報告

## 2. 会長挨拶

## 3. 協議事項 (2件)

### 1) 令和7年度 地域公共交通確保維持改善事業に係る事業評価について

#### ・ 事務局より説明

(専門員) 「ら・くるっと」利用人数が増えてコロナ明け以降、右肩上がりと言ってもいいですかね。

増えているという状況で、非常に喜ばしいことだと思います。

事務局からご説明いただきました昨年度の運輸局の2次評価に対するフォローアップという箇所なんですけども、説明の中では、I C O C Aの利用率ってのが約7.数パーセントあるという中で、備北バスさんであったり市の方で、利用率を上げるための取り組みっていうか、工夫というのが令和6年の10月から、昨年9月まで何かそういうものがありましたらこういったところにも記載いただけたらと思うんですけども、何かそういった工夫がございますでしょうか。

(事務局) 実はI C O C Aを使って、バスに乗っていただくと、ポイント還元があったりする部分がありますのでもうちょっとその辺を丁寧にPRして、できるだけキャッシュレス化で払っていただけるように、市の方も進めていきたいと考えております。

(専門員) あとポイント還元の部分で交通系の部分である程度連携し、買い物関係になるんですかね。

そういったところで連携してるっていったところをちょっと書いていただけると、より前向き感が出るかなと思いますんで、よろしく願いできればと思います。

(委員) 8ページで、目標効果達成状況ということで、1日当たりの利用者数も増えていて、収支率も改善してるということだと思うんですけど、国の補助が仮に昨年度と同一額だったと仮定したら、支出っていうか、目標の520万っていうのは達成できてたことになるのかなというふうに収支率が改善してることを見ると、想像するんですけど、どんなもんですか。

(事務局) フィーダー補助金の方は、令和7年が、先ほど説明した452万7000円で、

令和6年が566万9000円となっております、114万2000円、下がっているわけなんですけどフィーダー補助金の傾向的に、今利便促進計画を策定している路線に、充分充てられるような感じになっておりまして普通の交通会議でやる部分では、そこまでの、額が伸びなかったといいますか減額となっているというところでございます。

それで、その差でいうと、114万2000円ぐらいの減額となっているんですが、ちょっとここ中までは分析しておりませんが、それ以上に、新見市からの支出が増えているので、ちょっとそこは改めて分析をしてみたいと思います。

(委員) 単純に、利用が増えて、収支率が良くなってるからといって、赤字が減ってるということではないということですね。勉強になりました。

(会長) 人件費だとか燃料代だとかいろんなものが高騰してるのでそういう影響もあるのかなということかと思えますけども。

なんかせつかく利用者も増えたのに、なんでっていうところは確かに気になるところですね。

先ほどおっしゃっていた利便増進計画がっていうところが1つポイントなのかな。

我々のところでできる話としてはもうそこしかないのかなというところなんですけども。

そのあたりについては事務局何か考えておられますか。

(事務局) 実際のフィーダー補助金の額を見ましても、利便促進計画を策定している市町村に対しては、かなり十分だといいますか、普通のうちみたいな公共交通会議、路線だけではなくて、資金手当がなされている状況ですので、本市についても、できるだけ早めに、利便増進計画のほうを策定する必要があるとは考えております。

(専門員) 利便増進計画につきましては各自治体で、これからこ入れをしていく、いわゆる利便を増進再編していなければいけないという地域をピックアップしてここをどう変えていこうかという、いわゆる事業計画のようなものでございますので、そういったものに該当するエリア・箇所がございましたら、国としてもそういったものをぜひ作っていただきたいなと思うところでございます。

事務局のご説明もありました通り、利便増進計画の認定を受けると、補助金の特例であったり、手続き面での特例、そういったものもございまして、今すぐできるものでもなく、当然ここにいる皆さんでどういったものが望ましいのか、ベストなのかベターなのか含めて、協議していかなければならないようございまして、そういった策定も見据えて今後、この協議会で議論していただけたらなと思います。

(専門員) 4ページの方でちょっと数値的なものをちょっと確認したいところがありまして、参考で、右隅に年度ごとに利用者数と書かれていて、直近のやつ

だったら4万2716人っていう数字が出てきてるんですけど、このコロナ禍前だったら、何人ぐらいの数字だったかというのは今手元で、もしわかれば教えていただけたらと思うんですけど。

(事務局) コロナ禍前なんですけれども、令和5年の10月からでは6年の9月の段階で初めて、4万人を突破いたしました。

ですので、コロナ禍前はちょっと書いてないんですけども、3万7000～8000人ぐらいところで推移してたのかなというふうに思っております。

(会長) 4ページに書いてある、この表の④の事業実施の適切性っていうところと、8ページに書いてある、事業実施の適切性っていうところの書いてる内容がちょっと違うんですけども、これはこういうことを求められてるということでもよろしいんですかね。

4ページの方は計画通り事業実施、適切に実施されたと、要するに予定しての便数を予定してるように動かしましたということを書いてあるんだけど8ページの方は、これを運行したことによって利便性が向上したとか、利用促進が向上したみたいなことを書いてますね。

なので、それぞれ違う表というか違う資料なので、違うことを書けというふうに求められているんだったらこれでいいのかもしれないんですけども、これでいいんですねっていうのが質問なんですけども。

(事務局) 基本的には計画通りに実施されたと考えております。

8ページの方は、もう少し詳しく書いたつもりです。

(専門員) 4ページの方の表のような、④の部分なんですけれどもこちらの部分はどうも、計画通り適切に実施されたである程度、定型文的な評価の表になっておまして、この表を新見市以外の協議会のものもずらっと並べたときに、一覧で見えるようにする工夫をされているような書きぶりなのでこれで支障はないです。

この中の、8ページの方につきましては、適切に実施されている、計画通り実施されてるといふ文言がございまして、そういったところの部分も含めてさらにこれから中国運輸局の2次評価、並びに学識経験者を交えた第三者評価委員会、そういったものが開催されますので、そういったときに、ここの部分を見て他の学識の先生たちとか、どういう評価をするかっていう参考にするものですのでこういう書きぶりで支障はないかなと思います。

#### 【協議事項承認】

### 2) 市街地循環バスの利便性向上に向けた路線、運行方法等の追加及び変更について

#### 【前回会議からの継続】

- ・事務局より資料1～4により説明

(会長) プラン1、プラン2、どちらもきちんと検証していただいたということだと

思うんですけども、先ほどの例えばプラン 1 の短所みたいところで出ております市役所－新見駅間というところで、外循環と内循環で時間差が 6 6 分ですね。

ただ、今話題になってる地区に入っていくと 12 分かかるっていう計算だったんですけど、これは 6 分になってるっていうのはこれ何ですか。

(事務局) こちらのですね約 12 分かかるって言ったんですけども、すいませんここはこちらの計算ミスでございます。

実際には 12 分行って帰ってかかりますので、ここは 12 分で行けるのが 24 分、逆にかかってしまうというところでございます。

外の方のプラン 2 の方も同じく 18 分のところ 24 本で訂正の方よろしくお願いいたします。

(会 長) 内循環作っても意外と便数が増えないんですね。

7 往復のところは 8 往復ぐらいいくのかなと思っていたんですけどもそうもいかない。

(委 員) まず最初のプラン 1 については、私、年に何回かぐらなんですけども利用しておりますけれども、現行を、1 日 6 便半運行されてますかね。

それが、プラン 2 の方になりましたら、やっぱり 1 便減便になるということで、利便性いうことを考えると、プラン 1 の方がいいのかなあという気はいたします。

それから、ちょっとわからないことが出てきたんですけども、運転手の休憩時間については我々全く素人でわからないものですから、どれぐらい必要なのか、例えば備北バスの高尾のところ運転手を交代されていたように記憶をしてるんですけども、その辺の休憩の時間的なところがどれぐらいいるのかどうかということです。

ちょっと簡単で結構ですのでわかりやすく説明いただけたらありがたいと思います。

(事務局) こちらのですね時刻表ですね今備北バスさんの方にお渡しいたしましてさらに詳細なところを今練っていただいているところなんですけど、バス間の便間ですね休憩につきましては、木村委員さんの方で、できれば説明をしていただきたいんですが、よろしいでございますでしょうか。

(委 員) 今高尾の方で、運転を交代をするというようなどころを实际いたしております。

もちろん交代しない便もあつたりするんですけども、やはり運転手が概ね、2 時間を超えて連続をするということにならないような範囲で設定をしております。

やはり休憩などもですね連続運転ということになりましたら、やはり最低でも 10 分から 30 分、そういった時間をとったりするようなどころではあります。

そういったところで、法的にもこれだけ走ったらこれだけ休憩とってくだ

さいねというようなどころはあるんですけども。

そういった部分で、やはり、あまりにもこの、例えばこの外回りを、連続で休憩を取らずにやるというようなことになりましたこれはちょっとやはり乗務員もきついですし、法的にもちょっと違反行為にもなるというようなどころになりますので、やはり、そういった部分では乗務員の休憩が、随所で、ある程度できるように、当然そうした外回り内回りであったとしても外回りも途中で乗務員を交代したりとか、大体ダイヤを作るにあたってはですねやはりその、必ずしも外回り内回りだけをするとかいうんじゃないで途中休憩に乗務員を入れたり、別の乗務員を入れたりとかしながら、乗務員の負担、安全運行に支障のないような範囲でダイヤを組んでおります。

(会 長) 今、乗務員不足っていうのが結構言われているので、人数がきちんとかけられるかどうかというところもあるとは思んですけども今回、バスの台数を2台にした場合に、乗務員は何名で動くんですか。

要するに2台を2人で動かそうとしてるのか、2台を3人で動かそうとしてるのかによって、交代をうまくやっていけばそれほどこの休憩時間でバスが停まる必要はないのかなというふうな気もするんですけども、要は、3人いませんと、2人でやるしかないから、1人の乗務員さんがやっぱりこう連続運転できないので休憩が要りますっていう話なのか、ちょっとその辺りを教えていただかないとなかなかわからないかなと思ひまして。

(委 員) 当然ですね運行便数が現状よりも増えますので今の体制今現状ですってね大体、そうですね2人ないし交代を入れて3、途中本当に例えば1時間程度の運行を取るとか1便運行取るとかいうようなことで、他の乗務員を入れて大体2人ないし3人で、1日のこの1便運行の「ら・くるっと」を動かしております。

そこに、おそらく、2台ということになりますので1人は入るのですから、3ないし4人、これにかかる人は増えるかなというところではありますが、もちろんそういった部分の中で今後、どういうふうはこの運行確保していくのかという流れの中で、幾らか他の一般の路線にも、利用の状況を加味しながら削減していったりするようなどころも出てくる可能性はあるのかなというふうには考えております。

実際現状、今の「ら・くるっと」2便運行するということで、乗務員全体新見営業所による運転手の数が、1人それで増えるというような体制はちょっと今、現状としては難しい状況にあるかなというふうには思っておりますので、何とか現状の、状況の中で乗務員の加重労働にならないような、体制を考えながら、この2便運行を確保していく必要があるかなというふうには思っております。

(会 長) どっちにしても2台をきちんと回そうとすると3人から4人は必要だと。そりゃそうだろうなというようなどころでございます。

それが安定的に確保できるかどうかというのがこれ2便本当に動くかどうか分かれ道なので、そこがすごく大事なところなのかなというふうには思っております。

この19ページのねプラン2って書いてるところの大外循環の、便間の1時間17分というのが何か気になってしょうがないんですけどこれ、やっぱこれを取らなきゃいけないのかなと思って。

1時間17分あったら次の人がさっと動けば、もう1回回れたりしてみたいに思っちゃったんですけどもそういうわけではないわけですね。

(事務局) なんでそこが1時間17分かと言いますと、赤い太線で四角で囲ってあるところについては、ちょうど新見駅ですね、大外循環線のバスと、内循環線のバスがちょうどぴたっと合うという設定にさせていただいております。ですのでこの時間に、列車が着く分については北にも行けるし、南にも行けるというような時間設定をさせていただいております。

そこをもう少しこの分数を伸ばしたり、逆に短くしたりするとですねこのこの時刻の設定っていうのがぴたっと合わないようなことになってきて、なかなかちょっと、もう一本確かにうまいことしたら走れるのかなっていうふうに分やってみたんですけども、ここの時間がずれてくると結局JRさんの接続が悪くなるんで、利便性がそこまで上がらなくなってくるかなと。

ちなみにこの18時台のこの辺につきましては、結構列車が入ってくる時間なのでですね、結構通勤に使われてる方もいらっしゃるということですので、今までここの時間は北にしか行けなかったんですけども、今度逆に内循環線で南にも行けるようになりましたので、そこを合わせるという意味では、やはり利便性を考えた上でちょっと、ここの1時間17分待つのはね、大変なんかできるんじゃないかと思うんですけども、そういうところでちょっと、そういうふうな設定にさせていただいております。

(委員) 哲多からというと、やっぱり石蟹駅が一番近いかなというふうに思うんですけど大分増えてきた乗合タクシーはサンパークしかいけません。

そうなってくると、サンパークから、「ら・くるっと」使って石蟹に行くと。或いは石蟹駅からサンパークまで行ってそっからということが考えられるんでどういう形で利用されてる方が多いかどうか、少ないかもわからないんですけど、やっぱりその便数が減るということは、あんまり良くないんじゃないかなというふうにちょっと思います。

どれだけの方が利用されてるかわからないんで何とも言えないんですけど見た目ちょっと減ってるということで、減ったのかなと、不便になったんじゃないかなというふうに、感じられる方もおられるかなというふうにちょっと思いました。

(会長) 外循環と大外循環というプラン1と2があるじゃないですか。プラン1で第5便とプラン2の第5便がおんなじ時間に新見駅にいるんで

すよね。

ところがプラン1に行くと、今度は7便で、17時52分ぐらいに、新見駅着になるけどこれが難しいということなんですね。

プラン2の大外回りで、要するに第6便で今17時52分に着くようになってるんだけど、この間にもう1便入れるっていうのがこれは難しいと。

反対方向から来るやつでも難しいということなんですね。

それは要するに、12分余分にプラスアルファがついてるからということですか。

(事務局) その通りです。

(会長) この議論になったのはですね内循環というのを新しく入れようとしていて、そしてそこに、その内循環の範囲内で動かれる方が8割方いらっしゃる。全体のね。ただその人たちが、12分間、もうすぐそこへ行きたいのに12分間余分に回るっていうのみんなが8割の人が12分間余分に回るってどうなのみたいな話があってこういう議論が今進んでいたんですけども。

なかなかこう、各地の便数を少なくとも現状維持をしようというふうなことになると、ちょっとそうもいきにくいのかなと。

内循環の新しく入れたところにプラスアルファの12分をつけざるをえないとそういうようなことなんですね。

少なくとも今まで1台体制よりは2台なので、倍ぐらい走るんですよ。

なので利便性は上がることは間違いないんだと、なのでそこを内循環の範囲内をどう考えるかというところで、今議論になってると。

もうぶっちゃけ、全部今まで通りの空間を2台でグルグル走ってもよかったんだけど、内循環っていうのを入れて、プラスアルファ、今北のところだけこう議論してますけど、実は市役所からちょっと数分間ですけどね、移動するということも、追加されております。

社会福祉協議会へも行けるようにするというので、かつ、少なくとも現状維持プラスアルファ、というようなことで今提案していただいているということです。

(専門員) 原点に戻ると、この「ら・くるっと」っていうのは、市街地の回遊性を高めるのが目的だったのかなとちょっと今思いまして平成の23年頃だと思ってるんですけども、より市街地の活性化を図るために導入されたものかなあというのをちょっと思い出しまして、そうするとターゲットってのはやはり内循環じゃないかなとちょっと思ってるところです。

というのが市街地の循環線を高めるのにメインである、市役所と新見駅とか、買い物が、がその辺で周辺でできるというところを加えるとやはりその内循環での時間が長くなってしまおうというのは、できるだけ避けたほうがいいんじゃないのかなと。

ちょっと地元の間人ではないので、ちょっと、勝手なこと言ってるような感じになってしまうんですけども、ちょっとそういう、この時刻表見てち

よっと思いました。

さらに言いますと備北バスさんの方から先ほどご説明いただいた、運転者さんのハンドル時間というのはやはり休憩を適切にとっていただくことによって安全を守っていただいているというところでもありますので、運転手さん運転だけしてるわけではなくて、当然周りの車にも気を使われてますし、中のお客さんの転倒防止のことにも気を使われてますので、余りにも休憩が短いと集中力がやっぱり散漫になってしまうというのはデータからも明らかでございますので、そういった視点も踏まえてちょっとご議論いただけたらなと思っております。

(会 長) そうなんですか。だから 22 番から 25 番のここですか。

この 12 分かかってというのが本当に悩ましいところで、できるだけ、たくさんの方が使うところを早く高頻度に動かしたいんだけど、意外なことに高頻度にならないという結果が出てきて、困ったもんだなということなんですけども。

この、22 番から 25 番って今はどうやって動いてるんですか。

(事務局) 今はですね、路線バスが菅生地域っていうところがあるんですけどもそちらへ行く天原線というバスがございましてそちらの方が走っております。

(会 長) それは、この後も走るんですか、もうやめるんですか。

(事務局) 今のこれを入れる段階ではまだ走るということになるんですが、まだちょっと先の話ではございますけれども、来年度、令和 8 年度にはですね、乗合タクシーというものがまた新見東部地域、今の菅生地域辺に入りますので、今年新見南部地域を入れたときには、備北バスの減便ということで対応していますので、今回はこれを入れるときには実際走ってるんですけども、それ以降についてはまた今から備北バスさんと協議の上、本数を減らすか、もう現状のままでいっていかっていくというのは今からの話になります。

(会 長) 一番重要なのは要はここに、この 12 分です、お客さんがいるかないかなんですよ。

確実に今たくさん乗ってる人たちが、誰も来ないのに乗り降りしないのに 12 分間引き回されるっていうのが嫌だっていう話でずっとこう議論してるんだけど、家の数を見てもそれほど乗るような話でもないのかな。

(事務局) 見込みは年間で、2500 人ぐらいということで、その辺に住まわれている人口から今の年間利用数でちょっと割り戻したような形にはなるんですけど、それでちょっと会長が言われるように、皆さん 12 分余分にかかるということを我々もずっと考えたんですが、例えば、市役所から新見駅とか新見駅から市役所に移動される際にですね、もともと電車の接続でやむを得ずそのバスに乗らないといけないという人は置いて、この場合、外回り乗れば、12 分早く着きます。なので、例えば、どの時間でもいいから市役所に行こうという人がいらっしゃった場合は、外回りを選んでいただくと、早く着くと。逆に、今の 22 から 25 の辺の人も利用するような場合は、そ

こを利用するので、実際は半分の便は、そこを通らずに行きますので、そういった意味での回遊性も半分の方は遠回りになってしまう部分はあるかと思いますが、そこは何とか許容できる範囲かなと考えております。

(会 長) 7便は、普通に今まで通り行けて、新たに追加された7便がプラス12分になるということなんですよ。

(委 員) 大外回りの部分で、そこに社協もくっつけちゃえばいいんじゃないかと思ってたんですが社協だけなんか内回りくっついて、細々とあそこには行けるようになってるってということになってるんですけどそれをずらすっていうのも1つ手かなとは思いますが、それで、内回りをもっとどんどんまわしていきみたいな話でもいいと思うんですけど。

あとちょっと先ほども出たんですが22から25で今のバスがどれぐらい乗られてるのか、前回多分聞いたと思うんですけど、これはどれぐらい利用があるんですかね。

(事務局) どれぐらい載ってるかっていうのはちょっと今手元にないんであれなんですけれども、前はしてもらったときには、このルートのこの周辺の方が、例えば今天原線っていうバスでしたら渡辺病院まで行けるんですけども、南の方のサンパークとかには、今のルートじゃ、乗り換えていかないといけないということになってますので、このバス導入したら、おそらくそういう需要もあるんじゃないかというような回答させていただいたんですけどもちょっと今現段階でちょっと手持ちがないんで、どれぐらいのてるかっていうのはちょっとわかりかねます。

(委 員) サンパークから先の石蟹までがちょっと減便になるんじゃないかみたいな話が、ちょっとあったかと思うんですが、サンパークー石蟹駅に限って言えば、最悪乗合タクシーが使えるのかなという部分ではある。なので、どうしても必要であればそっち乗っていただくということも考えられるのかなと。

(事務局) 先ほど石蟹駅に止まらないというのは確かに哲多地域については止まらないんですけども、新見南部地域については止まりますので、最悪サンパークまで、哲多地域の方は行って、そこから新見南部地域の乗合タクシーに乗っていくっていう方法はあります。ただそれが2倍お金がかかりますんで、そこをどう考えるかなというところですよ。

(委 員) ちょっと現場の視点から言わせていただければ、やはりちょっと一言言えばきついです。

時間がですねちょっと今見るのにですね、もう何分何分というような感じで、結構な時間を書いておられるのがちょっと見えるんですが、基本的にはですね今の現行で言ったら、運転手は2人でやっています1日。

大体午前と午後というような感じで、間を縫ってご飯を食べたりするような感じで、現行2人でやっておりますがこれ今外回り内回りでも最低でも

4人ですね、4人から5人は絶対いるというような計算単純検査になります。

で、うちの恥ずかしいんですけども前回のときにも、ちょっとこの会で言わしていただいたんですけども、現行がもう65歳以上の運転手と、なおかつ、運転手不足と。

南の会社さんと比較にならないぐらいうちももう本当に人が入ってこない。今の現行の65歳の運転手は一生懸命汗をかいてやっていると。

先ほど委員の方からもその利便性のお話もあったかと思うんですが、これとはちょっと、話は離れるかもしれませんが、動かしたいのはやまやまなんです。

皆さんの足を確保させていただくこれはもう私たちの使命として思っているんですが、やっぱり肝心のハンドルを握る人がいない。

これからどんどん若い人も増えてきて、どんどん活気づいてやってくれるそれはもう私たちもそれ当然同じ方向を向いているんですが、やっぱり実情はそうではないところもちょっとわかっていたきたい。

今、先ほど申しましたようにも高齢化が進んでおるところでそこにもう私たち頼っているところでございますんでそういったこともちょっと議論の、テーブルの上に乗せてちょっとお話をさせていただければなどと思うんです。

ちょっと先ほど今その時間の問題で、うちの木村の方からも先ほども話がありましたけれども、やはりですね、現場はもうきついと、今の現行でもちょっときつというようにことをおっしゃっています。

はっきり申せばですね。

その1時間何分だからよかろうというんですけど実際先ほども言われましたけれども、やはり外を見ながら、中を見ながら一生懸命運転しておるわけです。事故したらいけんということですね。

それから乗られる方も若い方もおられれば、お年の方もおられると。

すごい気を使って運転してるのが今本当に現状であります。

事故がないようにね、一日一日皆様気をつけてやっていただいておりますけども、そうしたことも加味した上でですね、今のこれが、今言う外回り内回りがずっとこれ持続可能なんかなということをおっしゃるならこれからはちょっと持続がなかなか難しいと。

例えば今年ができて来年どうなんだと、というような話も当然私私はおもせざるを得んのかなというふうに考えております。

若くはなっちはいきませんので当然のことながらですね、1つ1つ年をとっているんで、ちょっと現場の視点からちょっとお答えさせていただければなかなかちょっと厳しいこの時間帯などと。

なおかつ今利便性のことを考えたらそうしてあげたいのはやまやまということもありますんでそういったこともちょっとお話をテーブルの上に乗せ

ていただきたいなど、そのように思いましたのでちょっと発言させていただきました。

(会 長) 現場の声上げていただいておりますのでそれ非常に大事な話として、判断しなきゃいけないのかなというふうに思います。

(委 員) 内容がいい悪いということじゃなくてやり方としてなんですけど、基本的には、今度の4月1日からスタートするっていうやつで、もうなんていうか、基本的に当分の間というか、「ら・くるっと」はこういう形にしますっていうふうに、してしまうというか、そういうことなのかなと。

確か前回の、この会議の中でも、例えば実証実験みたいにしてみて、1回ちょっと様子見てというかご利用状況とか見て、もう1回立ち止まれるようにするとか、なんかそういうことも、意見としてあったかなと思うんですけど、その辺のやり方みたいのを、何かお考えあれば。

JRがよくやるやり口としてはですね、列車を定期列車と臨時列車ってのがありましてですね。

ちょっとご利用がもしかしたら見込めるかもしれないみたいところは、1回臨時列車で増便して見て、ご利用が伴えばそれを定期列車にしていくみたいなそういうことをやるんですけど、これだけ議論もあって、いろいろメリットデメリットがあったりとか、現場への負担もいろいろあったりとかっていう中で、もう未来永劫こうですっていうふうにしてしまうのがいいのか、ちょっとあくまで実験的にやってみるんですみたいにするのか結構違うかなと思うんですけど、その辺のお考えがあれば教えてください。

(事務局) 未来永劫という部分についてはこの会議で、もうこれを1度決めていただいたら、この案ですずっとやらしていただきますとは私ども申し上げられないと思っております。

この案につきましてはどちらにしましても、フィーダー計画という形で2線取れるかどうかは別といたしましても、この会の方で、常にご審議、ご評価をいただく案件になって参ると思えます。

そうした中で、毎年見直しであるとか、ご提案、ご意見というのをお聞きする機会というのは、この会の中では十分お持ちであるだろうと思っておりますし、また市民の皆様から、良くなかったとか、良かったとか、いろんなご評価をいただけると思っております。

そうした声を受けながら、改良する必要があるれば、都度見直しすることと、していきたいと思っております。

ただ、言われましたようにこれをあくまで今の段階で実証実験という形で出すっていうのは、やはり経費をかけて私どもやって参りますので、現段階としてはこういう形で運行させていただきたいという形で本格運行という形をとらせていただこうとは思いますが、今後の見直しについては、随時、この場でもご意見をいただきながら考えていくと思っております。

それから先ほど時間の方のご意見もいただいております。時刻につきましては、あくまでこれ設定上こういうふうな形で組んだ場合に、時間としてこのぐらい回れるという形を目いっぱい形で組ませていただいております。

ですのでこれ実際に、今後、JRさんのダイヤ改正等があれば、そういったものも加味していく必要があるかと思っておりますので、その部分についてはまた備北バスさんともご調整をさせていただいて、決めさせていただければということで、ぜひ、ご審議の方まで進めていただければと思っております。

#### 【協議事項承認】

#### 4. その他

(事務局)

ただいまご承認いただきました「ら・くるっと」の新たな運行体系について、今後のせスケジュールについて説明をさせていただきます。

路線が新設変更された場合には、道路運送法に定められる運賃協議会を開催し、運賃等を決定することになります。

また、それに先立ちまして、パブリックコメントを実施し、市民の皆さんの意見を聞く必要がございます。

運賃協議会のメンバーは、市長またはその指名するもの、当該一般乗り合い旅客自動車運送事業者、市民または利用者の代表、中国運輸支局岡山運輸支局と道路運送法で定められていますので、市民代表の6名の皆様、それと、備北バス木村委員、市民生活部山形委員は、5時、この後ですね運賃協議会の日程調整をさせていただきますので、終了後、会場に、少しお時間をいただければと思っております。

なお、事務局で検討を行った結果、4月からの運賃は、200円とするよう考えております。

(事務局)

続きまして、皆様今日お車でこられた方もおられればバスでこられた方もおられると思うんですけども、市役所の正面の入口ですね。それと南庁舎のそこの入口にですね、新しい建物がちょっと今、隠してないでそのまま出てるんですけども、あちらの方につきましては、今まで市役所のバス停ってというのがあったんですけども、待合所がなかったということで、本来であればですね、運行者であります備北バスさんの方に整備していただいているところではいるんですけども、この待合所については、市役所の施設整備の一環ということで、利用者も大変多く使われているということでございましたので、今、整備を進めていってるところでございます。今週中にはですね大体工事の方が終わりまして、検査終了後ですね、1月末から2月の初めぐらいにはなるかと思うんですけども供用開始ということで準備を進めております。

その際にはですね、また報道機関でありますとかから皆様方に紹介できればというふうに思っております。

なおですね、このバス停につきましては、今日皆様の協議が整いましたので、今「ら・くるっと」のバス停っていうのは、あちらの中央図書館から、その出口のところに市役所のバス停があるんですけども、その出口のバス停をあちらの本庁舎側の建屋の方に移さしていただいて、路線バスはもともとあちらの方にバス停があるんですけども、路線バスと「ら・くるっと」を同時に、今市役所って言ったら2つバス停があるような状況になってますので、それを1つにまとめて、皆さんの利便性と、わかりやすさを皆様の方にアピールさせていただければと思いますので、またテレビとかで拝見すると思いますので、よろしく願いいたします。

## 5. 閉 会