

次に、一宮方面の利便増進、準備の課題、需要についてです。

一宮方面の路線再編の利便増進ポイントや需要については、二嶋議員にお答えしたとおりです。

再編に向けた準備を進める上では、狭い道路上でバス停を設置するためのスペースの確保やバス停設置に関する沿道の住民や施設との調整などに課題があると考えております。

次に、庭瀬方面の利便増進、課題、撫川等で運行しない理由についてです。

庭瀬方面のバス路線はほぼ全ての区間で鉄道と並行し収支率が50%程度と低く、鉄工センターから中庄駅間の利用は1便当たり4人未満、また花尻からRSKバラ園の間は利用がない日もあるという状況です。このため、一部の便は鉄工センターから尾上に経路変更し、その間の公共交通不便地域の解消を図るとともに、減便となる庭瀬駅周辺には駅を起終点とする支線を新設することで鉄道との連携による利便性向上を図る計画としております。議員御指摘の撫川、庭瀬地区の運行についても事業者と一緒に検討しましたが、道路が狭く方向転換が難しいことや駅までの所要時間を勘案し今回運行は見送りました。

この方面では、庭瀬駅周辺は道路が狭いため運行には小型車両を導入しますが、バス停設置のためのスペースの確保と沿道の住民や施設との調整が課題になると考えております。

次に、Harecaアップグレードについてと分かりやすい運行情報の提供で利便性はどうかについてです。

Harecaシステムのアップグレードについては、利用者の利便性向上とともに事業者や運転手の負担軽減を図るため定期券のウェブ購入、自動更新、チャージのオンライン化、金額式定期券による発券業務の一元化などを実施する計画です。まずは、令和6年度に基盤となるICカードシステムの再構築を進めながら、新サービスの具体的な内容について検討を行い令和7年度から令和8年度にかけてシステムの詳細設計や開発、導入を行う予定です。

また、分かりやすい運行情報の提供については、バ

ス路線を色や記号で方面別に見える化し、また世界標準のデータフォーマットGTF Sを活用し運行情報をウェブやデジタルサイネージで提供することで、誰でもいつでもどこでも運行情報を把握できる環境の整備を目指していきたいと考えております。

次に、桃太郎線LRT化についてです。

桃太郎線LRT化の今後の方向性については、自民党市議団を代表されての難波議員に答弁したとおりです。

以上です。

○林良太郎 都市整備局都市・公園担当局長 2番、北長瀬駅北土地区画整理事業についての項に順次お答えします。

まず、地元協議はどのように進めてきているかについてです。

北長瀬本町と日吉町合わせた北長瀬駅北地区における土地区画整理事業については、市街化調整区域である日吉町町内会の方々から協議再開を望む声があったことから、日吉町及び北長瀬本町の町内会役員と協議の進め方について相談し、まずは令和5年3月より日吉町町内会役員と町内会班長の方々と意見交換を始めました。令和5年10月からは全ての日吉町住民を対象に、11月には北長瀬本町に居住する日吉町に土地を持たれている方々を対象に意見交換を行ってきております。これまでは北長瀬駅北地区に居住している方々を対象に話し合いを進めてきておりますが、今後北長瀬駅北地区の地区外に居住している土地所有者の方々とも話し合いを進め意見の集約を図っていきたいと考えております。

次に、当初計画地区での事業推進の所見についてです。

当初計画は既成市街地を組む北長瀬本町と農地主体の日吉町を合わせた北長瀬駅北地区全域を対象としておりましたが、北長瀬本町の開発行為による農地転用が徐々に進んでおり当初計画地区での事業推進に欠かせない地権者との合意形成はさらに難しくなっております。

次に、事業主体はどのような条件や理由で決まるのかについてです。