

が、現在西ふれあいセンターのバスが走っています。いわゆる西ふれあいセンターから吉備地区やあと西小学校区含めて行くようなふれあいバスが出ているんですが、これとの兼ね合いなんかは今回のコースの中で検討はされたんでしょうか。

それから、いわゆる支線で回すところは地元協議といますか、地元との打合せがどのくらい進んだのかということもちょっとお聞きしたいと思います。

それからあと、提案といますか、こういったいろんな有効活用していく上においては、スクールバスとか、それから自家用有償旅客運送なんかも活用しながら、これからコースなんか決めていったらどうかと思います。そこら辺の御意見もお聞きできたらと思います。

あと区画整理事業についてですけど、やっぱり地権者の方や住民の方々は減歩の問題が一番に来ると思いますが、先ほど少し手法については述べていただきましたが、また地域の方にもしっかりと減歩がどういうものなのかというのを御理解いただけるような説明を進めていくことが非常に大事じゃないかなと思います。メリットの部分もメリットはどんだけ出てくるのかというように含めて、それから50戸連檐制度が廃止されるので駆け込みで今家を建てようかなというような動きがやっぱり出てきていますので、そういった意味においては区画整理事業が進むの妨げになるのではないかと私も思います。そういった意味で、これは決まってもいないしどうなるか分からない話なので一概に言える話ではありませんが、ただ特定保留地区として区画整理事業があるということは少し地域を含めた不動産関係の皆様方にも御説明しておいたほうがいいんじゃないかなと思うんですが、ここら辺はどうなんでしょうか。

以上で2回目の質問を終わりたいと思います。

○田口裕士 議長 当局の答弁を求めます。

○平澤重之 都市整備局長 公共交通についてたくさん御質問いただきました。

申し訳ない、たくさんだったので、もしかして漏れたらちょっと言ってください。

すみません、1つ目が公設民営方式の導入は初めて

かという話ですが、どういうんですか、公設民営方式を幅広に考えると採用しているところはあると思いますが、今回の岡山市のように岡山市全域、ほぼ全域で需要に応じて幹線と支線に分割して、その支線について小型車両を導入した上で支線の部分について公設民営で持続可能にするために運行経費についても支援していくというような取組は、私が承知している限りではほかにはないのかなとは思っています。

それから、2つ目が小型車両の所有は岡山市がお金を出すんだろうけども、所有は誰かという話だったと思うんですけど、現在今計画で予定しているのは岡山市が費用を負担して調達して岡山市の所有するものとして無償で事業者に貸与するというのを今は想定しています。

それから、お金がどれくらい入るのかという質問だったか、それは2分の1、どういうんですか、認定されたら社会資本整備交付金が2分の1入ってくるようになっていきます。

見える化とかその他の利用環境向上施策についても、それが使えるのかということですけども、それは使えます。

公設民営方式をの路線バス導入したら路面電車やLRTとかもどうなるのかということですが、LRTはJRさんがやっている鉄道の話ですから、それはちょっと今の話とは少し次元の違う話かなと思っています。路面電車のほうは、岡山電気軌道さんがやられていて岡山電気軌道さんはバスもやられているという状況ですけども、それについてどういったスキームでやっていくかというのは来年度予算にそれを検討する費用を計上させていただいてまして、以前都市計画までやってコロナもありましたけども、計画が中断している、そこで止まっているというときと比べると、国の制度とか負担の割合とかが変わって拡充されて国費がその当時よりたくさん入れることになっていきますので、それも踏まえた上で需要等を推計を改めてし直して事業費も精査し直した上で事業者とどういった形なら実現できるかということを話し合いしていくことになろうかと思っています。

あと支線の設定について、地元と協議したのかとい