

平成29年白老町議会総務文教常任委員会会議録

平成29年 4月27日（木曜日）

開 会 午前10時00分

閉 会 午後 2時52分

○会議に付した事件

所管事務調査

1. 地域循環バス「元気号」の運行内容見直しと新しい交通の導入について
-

○出席議員（7名）

委員長	小西秀延君	副委員長	及川保君
委員	大淵紀夫君	委員	吉田和子君
委員	吉谷一孝君	委員	前田博之君
委員	西田祐子君		

○欠席議員（なし）

○説明のため出席した者の職氏名

企画課長	高尾利弘君
企画課主幹	佐々木尚之君
企画課主幹	富川英孝君

○職務のため出席した事務局職員

事務局長	高橋裕明君
主 査	増田宏仁君

◎開会の宣告

○委員長（小西秀延君） それでは、ただいまより総務文教常任委員会を開会いたします。

（午前10時00分）

○委員長（小西秀延君） これより、地域循環バス「元気号」の運行見直しと新しい交通の導入についての所管事務調査を行います。企画課からの説明をお願いします。

高尾企画課長。

○高尾企画課長（高尾利弘君） 皆さん、おはようございます。きょうは公共交通ということで循環バスの主に「元気号」を10月から運行の見直しを計ろうということで考えております。2月に1回説明しているかと思うのですが、3月末に計画のほう成案化されまして、それに基づいた内容ということで、基本的な考え方として6項目ございますけれども、今後の方向性ということで。その中で特に29年度10月から始まる3項目についての見直しの内容について説明をさせていただくということで、ご了承をいただきたいと思っております。

それと大きな改正のポイントといたしましては「元気号」を2台から3台へということで、これによりまして便数もふやせるという点が1点あります。

それともう一つが乗車時間の短縮を目指しまして、路線の見直しということで、現在菟野公民館を中継地点としておりますけれども、こちらについては中継の場所では時間が要するという部分もございましたので始点と終点を明確化、簡素化したということでポイントとしております。

それと北吉原の団地地区の山側の地区のほうは新たな交通ということでデマンドを導入したいということで、こちらにつきましては早ければ5月末くらいから実証運行として導入して10月から本格運行という形で考えてございます。詳細につきましては係のほうから説明させていただきます。よろしく申し上げます。

○委員長（小西秀延君） 佐々木企画課主幹。

○企画課主幹（佐々木尚之君） 長くなるので座って説明させていただきます。地域循環バス「元気号」の運行見直しと新しい交通の導入についてであります。（1）地域公共交通網形成計画について。この計画は昨年度、平成29年2月14日に行いました議会の全員協議会にその内容等を説明したところであります。このたび、平成29年3月31日に開催された白老町地域公共交通活性化協議会において成案化されたものであります。つきましては今後の地域公共交通に方向性について資料1の概要版によりご説明いたします。

まず1ページ目をお開きください。この計画では計画の区域を白老町全域また計画の対象期間として平成29年度から平成35年度までの7年間としています。

次に8ページ目をお開きください。ここには白老町における現状及び問題点そして課題、基本的な方向性を記載してございます。では内容についてご説明いたします。1つ目、前回平成27年12月に改正した元気号における利用者の減少、町民の求める移動実態と乖離した運行状況、乗継場所の設置によるアクセスの低下、これは町内における通院・買い物などの生活する上で必要な移動手段として公共交通網の構築が必要な課題と捉えました。

また2点目、現在の元気号の車両による高齢者、障がい者の乗り降りの不便さ。これは車両などバス交通の環境整備が必要な課題と捉えました。この2点は方向性①として、暮らしの利便性と快適性を確保する元気号の運行内容の見直しをしたいと考えております。

3点目として元気号の迂回ルートによる運行時間の長大化や利用者の少ない区間の存在があります。これは町内の公共交通の利便性向上と効率化につながる新たな公共交通が必要な課題と捉えております。これにつきましては方向性②として、町民公共交通の利用者需要に即した新しい交通の効率的な導入としてデマンド交通を考えております。

次に4点目として自動車依存、バス交通の町負担増、地域での公共交通の情報不足があります。これは元気号の積極的な利用を促す取り組みが必要な課題であり、方向性③としてバスマップの作成・配布や運賃施策などの利用者促進策の実施と考えております。ここまでの方向性3点につきましては平成29年度に実施と考えている部分でございます。

次に5つ目の問題点として白老町の高齢化の急速な進行がございます。これは後期高齢者などの移動困難者に対し生活支援サービスの充実を継続的に検討していくことが必要課題と捉え、方向性④として移動困難者における生活移動の支援策の検討と考え、現在、役場内関係課において検討会議を設置、検討を始めたところでございます。

6点目ですが2020年の国立アイヌ民族博物館開設に向け観光交通の整備、観光施設等の周遊などがあります。これには観光行動の活発化に資する町内観光交通の検討が必要と捉えており、方向性⑤として生活交通と連携した町内観光施設を周遊するバス路線の構築を検討と考えます。

最後に公共交通を活用した近隣市への買い物・通院などが需要としてあります。これには広域的な生活交通を支える広域公共交通の確保が必要とされております。よって、方向性⑥として町民の広域的な生活行動を支援する苫小牧市、登別市などへの広域公共交通の維持も検討と考えます。

この計画の方向性として、次第の(2)に移らせてもらいますが、元気号の運行見直し案について資料2を説明いたします。では資料2-1をごらんください。これは、ここ10年ほどの元気号の年度別運行経費と利用者の一覧となっております。年度を追ってみますと平成15年度には1,900万円ほどでありました経費が昨年度では2,900万円まで増額となっております。また、利用者を見ますと平成15年に6万2,398人いましたが路線の改正などもあり昨年度には2万610人にまで減少してございます。運行に対する収入として利用者負担金や国の補助金などがございますが、利用者の減少、国の補助金制度の見直し、これらによりまして減額となっております。最近では町の持ち出し金が平成15年度の1,771万円から上昇し、昨年度は2,000万円を超えたところでございます。これを利用者1人当たりに見てみると運行経費と町補助金それぞれの横に表示してあります1人当たり経費という部分になります。

次に資料2-2をごらんください。これは今年度秋に見直しをするため現在、元気号の路線案をつくっております。主要バス停での時刻表を作成したものでございます。

あと資料2-3に現在運行してございます元気号の路線のものをつくっておりますので、比較して見ていただくとわかるのですが、路線が非常に少なくなった虎杖浜地区親水公園の時刻を見ますと現在の本数の倍の本数が確保される形となっております。これは今年度、室蘭信用金庫様より寄贈いただけるマイクロバスを元気号に導入することで便数が確保されたものであります。

まだ時間等につきましてはロスが無いものかチェックをしている状況ですが、このように便数の増便はできるものと考えております。

次に資料2-4ですが、現在の元気号など地域公共交通を利用する人数と後期高齢者及び介護認定者、重度障がい者など移動が困難と考えられる方をグラフ上で合わせてみたものです。これにより移動を困難とする方々が年々上昇していくのに対し、元気号の利用が減少していることがわかります。また、福祉有償運送などは増加している傾向にあるものがわかります。元気号の利用便数などの改正は必要なものでありますが、それ以外の福祉的な移動手段の必要性も今後、考慮しなければと考えるところでございます。

では次第(3)の新しい交通(デマンド)の導入案についてであります。最初に資料1の計画概要の9ページをごらんいただけますでしょうか。これは元気号の路線を見直し、時間のロスとなっていた萩野12間線周辺をショートカットすることでこれまでの虎杖浜と白老間の現在の路線では最大で1時間40分かかっておりますものを40分で繋げるようにしようとするものでございます。萩野12間線では朝と夕方の1便は残すのですが元気号が日中不便となることから新たな交通(デマンド交通)の導入を考えております。図面上では紫の北吉原団地と記載のある部分、この部分が日中ちょっと不便となる部分でデマンドと考えております。

では資料3-1、3-2にいきたいと思います。これはさきに述べた路線の時間短縮、簡略化を行うにあたり不便となる地域を補完すべく導入するデマンド交通の手法でございます。では説明いたします。運行開始ですがことしの5月中旬以降に実証運行を開始しようと考えております。運行日時は元気号と同じ毎週月曜日から土曜日を考慮しており、日曜日と祝日、年末年始の休みを想定しております。

次に時間につきましては不便となる時間帯として8時半から夕方4時半と考えております。資料3-2にその運行地域と時間詳細を記載しています。運行方法ですが運行していただく事業者への予約制とし自宅から乗車できるものと考えております。そして降車場所には町の指定する公共施設や次の交通へのアクセス場所または商業施設などを考えてございます。白老地区から萩野、北吉原地区へはこの逆を考えておりまして、指定された場所から各自宅への乗車を考えております。

対象者ですが萩野、北吉原12間線周辺の移動者と書いてありますが、白老市街地との移動者と考えております。この交通は乗り合いの手法で前日予約によるものでありますので、利用者については登録制とし、図面上で前日に経路等を作成したいと考えております。

また、利用料金につきましては、その利便性や導入経過から元気号の料金より高く設定し、一人200円程度を考えております。ただし、5月中旬以降から6月末までは、元気号がまだ運行している中を実証運行することから、周知の徹底を計るために無料の期間を設定したいと考えてございます。

また、契約の形態としては今年度運行した元気号の追加運行同様、車両費用及び運転手・オペレーターの人件費などを確保する日額単価契約によるものと考えてございます。

最後に資料4になりますが、今後のスケジュールについて記載してございます。本日の所管事務調査以降、5月には15日と16日に地域住民への説明会を5会場で行います。また、7月頃に地域公共交通活性化協議会を開催し、また関係機関との協議を行います。

元気号につきましては事業者との協議により路線変更を申請していただき、秋の10月改正に向け

て協議を進めてまいりたいと考えております。

デマンド交通の部分につきましては、5月中旬以降から実証運行を行い、元気号改正後には本格運行に変更したいと思っております。以上で担当課からの説明を終わりたいと思っております。

○委員長（小西秀延君） ただいま説明がありましたが、この件について質疑がありましたらお願いいたします。

まずは資料が多いので資料1について質疑のあります方はどうぞ。

及川副委員長。

○副委員長（及川 保君） 今、委員長のほうから分けてとの話ですから、今回は本当に非常にきめ細かにデマンド絡めて改善をしようという計画なのですけれども、このことによって1点目なのですが、従来のさまざまな課題や問題、これに対応できるか。これからはこの委員会としても実証と言いますか、例えばどういう状況なのかということを確認しないといけないなと私は思っているのですけれども、まずはそれが改善されるのかということが1点。

それと29年度この8ページの表を見ていると29年度中に上の①から③までの計画を実証を含めて実施したいと、10月からもうすでに本格運行をする考えですよ、今の説明では。もし本格運行以前にまた問題、課題が出てくることがあれば、またそこで修正が可能なのかどうか、この2点について伺いたいと思っております。

○委員長（小西秀延君） 高尾企画課長。

○企画課長（高尾利弘君） 1点目のこれで今までの趣旨の課題が改善されるのかということですが、今回の見直しの部分で一番大きかったのは、27年のときの改正が時間が非常にかかるという部分が一番大きかったのかなと思うのです。その部分についてのバスの増便と路線の見直し、あと今回デマンド交通を入れるということによって山回りの部分が短縮されるので、例えば虎杖浜から来られる方でいいますと時間的には40分から50分くらい短縮するという予定で組んでおりますので、そういった部分では解消できる部分もあるのですが、ただ、今よく議会でもいわれるような福祉的な部分の対応というのは、今現在ちょっとこれで全てが解決されるかと言われると方向性の④から⑥の部分、これについては今後とも国の制度的にもいろいろ変更になってきている部分がありますので、そちらについてはもう少し研究して今の福祉タクシーの助成だとか訪問型のサービス、こちらの制度が今もうできていますので、そちらに合わせた形で高齢者だとか障がい者、本当の介護に近い部分を要する部分は今後、検討していきたいなというふうに思っています。

それと10月以前の運行、課題と言いますか、今、現在は国の地域内フィーダー補助というのがあるのですけれども、それが9月までがなかなか国に申請の手続きをした上で路線を変えるだとかということが出てきますので、バス停の位置ですとかルートを変えるだとかという部分については、なかなか今は変更しにくいのですが、ただ、若干、距離に影響のないポロトの工事が始まるからポロト温泉に行くバスはなくなるだとか、そういった部分での微調整はできるということで考えています。

デマンドについては、今、以前に3月まで病院の関係で行き来していたバスは今は休止していますけれども、そちらについては手続き、契約等が進みしだい、運輸局の手続きもありますので今は5月22日ぐらいを予定しているのですけれども、それからまた実施したいということでは考えています。

○委員長（小西秀延君） 及川副委員長。

○副委員長（及川 保君） 一昨年の12月改定で始まっている問題が非常に出て、町民の皆様からも議会に対して苦情が多かったと。この元気号は国の絡みもあった中での補助を受けている中での運行なものだから、そういう意味においては将来的にはまちが独自にやっぱり公共交通というのは欠かせないと、我がまちにとっては。であれば、まちが何としても実施していけるような、すぐ対応できるような仕組みづくりもこれから大事ではないかと私は考えるのです。それがどういう考えなのかということが1点。

それともう一つは利用者数が激減している状況ですよね。これは今ここできちっとうたってはいるのだけれど、本物にするためにはやっぱり利用客をふやすためには利用しやすい、利用していただける状況をまず構築していかないと、どんどんどんどん減っていってしまうという状況は、デマンドを絡めての今回は計画改定なのだけれど、そういうことをやる以上は利用者の立場に立って利用者の意見を聞く、町内会でさまざまな意見を聞きましたよという議会での答弁はあるのだけれど、そういうことではなくて、実際に利用される町民の皆様意見をきちっと把握した中でこの計画をつくって進めていくと、このことが一番大事ではないかと思うのだけれど、そのあたりの考え方を伺いたいと思います。

○委員長（小西秀延君） 高尾企画課長。

○企画課長（高尾利弘君） 9月までは国の補助金をもらいながらという制度の中でやっているのですが、10月以降は国の補助を外そうというふうな形で考えています、今。それでその部分については財源的にいいますと、今現在、特別交付税の措置で8割くらいくることになるので若干補助のあるときよりは町の持ち出しが増額になる部分もあるのですが、今おっしゃったように状況に応じて比較的簡単な手続き、運送会社とは当然調整しないとならないですけれども、そういった部分で国までの調整が必要なくなりますので、利便性高いような見直しは今よりずっと可能になるというふうに捉えています。

それと2つ目の利用者の意見、なかなか今までも意見聴取しながらやってきておりますけれども、どちらかという将来利用するかもしれないけれど、まだ利用しない人の意見というものも強くなると逆にジグザグになってしまったりというところも、それは反省しないといけない部分なのかなと私も感じておりますので、やっぱり利用者の声をしっかり聞きながら今回これから5月中旬以降に住民説明会も開いて進めていきたいと思っておりますので、10月の改正に向けてしっかりと意見を聞きながら進めていきたいというふうに考えています。

○委員長（小西秀延君） ほかに質疑をお持ちの方。吉谷委員。

○委員（吉谷一孝君） 吉谷です。6ページの公共交通を取り巻く状況と課題のところヒアリングの調査結果の概要が出ていますが、大事なのは、今までは改正後は利用者が半分になったという実態、これをどのようにきちっと押さえているか、ここがやはり大事な部分なのかなというところなのです。ダイヤ改正をしてどれほど利用者数がふえるのか、逆に言うと利用者数がふえるということは利便性が上がるということですよね。そこには要因としては人口の減少等々あるのでしょうけれど、それにしてもやはり利用者数の減少数があまりにも大きかったということは、やはり利便性が悪くて、そのかわり何か別の交通手段を使っていた可能性があって、何を使っていたかという

ことをきちっと押さえていかないと、せっかく改正だとかこれから利用しやすくなるというところを考えると、そこのところをきちっと押さえてやるべきではないのかなというところなのですが、その点は押さえているのかどうなのか。

それとこういった形で改正するにあたって、利用者数の数をどこまで上げていくかという目標設定などはされているのかどうか。その辺について聞かせてください。

○委員長（小西秀延君） 佐々木企画課主幹。

○企画課主幹（佐々木尚之君） 平成27年の12月改正以降、やはり利便性が悪くなったということで地域住民から意見が聞かれました。昨年度、元気号の追加便としてデマンドの乗り合いタクシーのほうを行わせていただくにあたりまして、町立病院のほうで私たち1週間から10日ほど住民の声を聞かせてもらいました。その中でどのように来られたかとか、今買い物はどうしているかとか、お話を聞いた中では家族の方に町立病院のほうに一緒に来てもらったよとか、現在ある道南バスの路線のほうに乗って来たという方もいらっしゃいましたし、それらで来て帰り元気号が全くないというのが現行の元気号でしたので、帰りはどうしているかという部分につきましてはJRと道南バスを利用しているよという部分がかなり声として聞かれましたので、やはりその部分で住民が今何を使って来たかという部分におきましては、元気号から民間の路線等に移行しているという部分はありました。

目標の設定につきましては、本日お配りした地域公共交通網形成計画の厚いほうの本編の成案化された計画のほうの末のほうに目標値を出しています。35年度まで現在28年度見込みで2万579人と書いてあるのですがここから2万5,500人まで増員になる見込みでは私たちのほうではおります。

○委員長（小西秀延君） 高尾企画課長。

○企画課長（高尾利弘君） 若干、補足なのですが最初の3分の1になった部分なのですが、今主幹が言ったような部分があるのですが、私も4月になってからいろいろお話を聞く機会がございまして、今、白老町は福祉輸送をやっている事業者が5事業者あるのですが、そういった部分でやはり自宅まで行くというところと介助的なものもやっていただけるといふ部分もあるので、そういった部分のほうに流れているという部分も一つの要因としてはあるのかなというふうに考えています。

○委員長（小西秀延君） 吉谷委員。

○委員（吉谷一孝君） 吉谷です。35年の目標値2万5,000人、この数値が高いか低いかの話をまずしないとないと思うのですよ。人口の減少等々を考えると、これからの少子高齢化率を考えると、この数字が適切だとは僕は思わないのです。この数字、もっと厳しい言い方をすれば甘すぎると思うのです。確かに福祉輸送の業者もいて、そういったところの民業圧迫のところも懸念されるところはあります。だけど利用者が現実にはもっとたくさんいたわけですね。35年になっても利用者数というのはそんなに減らないはずなのですよ。というところという利用者数の目標数値というのは、僕はかなり少ないというふうに思います。せっかくいろいろな意味でバスの台数をふやしたりだとかデマンドの利便性を高めたりだとかということで、利用する側に少しでも便利になるような計画を立てているのであれば、ここの目標数値はもっと上げるべきだし、そういうふうにご利用したいと願っている人もたくさんいると思うので、その努力は最大限やっていただきたい

と思いますが、それについて。

○委員長（小西秀延君） 高尾企画課長。

○企画課長（高尾利弘君） 年々、減少してきているという状況の中でバスを1台ふやしたりだとか、デマンドを導入したりだとかということで、若干目標としてはご指摘されるように低いという部分もありますけれど、28年度の実績から考えたときという部分も踏まえた目標数値の設定になっているわけです。まずはこの目標をしっかりと目指していくということが必要で、ふえれば上方修正したいですし、利用促進ですとか周知活動ですとかという部分については引き続き積極的に進めていく必要があるのかなというふうに考えています。

○委員長（小西秀延君） 吉谷委員。

○委員（吉谷一孝君） ここについて再度、厳しいことを言わせてもらいますけど、僕はこれ単年度の目標でもこの数字は低いと思います。改正後の単年度の周知がなかなか上手くいかないとか乗り方がわからないとかいろいろなことがあって、なかなか最初は目標の数字に達しないという目標でも僕は少ないと思います。逆にそれくらいの改正を自分たち一生懸命やったと、せっかくまちで予算をつけて皆さん方に便利な公共交通を提供するという思いでやっているのですから、そのところはもっと厳しい数値設定をして、利便性のいい公共交通にしていきたいというふうに思います。

目標値の平成35年度という設定の年度、なぜこの年度に設定にしたのかということをお聞かせください。

○委員長（小西秀延君） 佐々木企画課主幹。

○企画課主幹（佐々木尚之君） まず単年度としての目標値がやはり少ないのではないかとということなのですが、私たちが地域公共交通活性化協議会、警察なり交通事業者、関係事業所等といういろいろ協議している中でやはり聞かれるのは、これまでは元気号に6万人程度乗っていました。この当時というのは世帯には1台くらいしか車が所有されておらず、実際に免許を持っているのはお父さんというのが大体主であったと思うのですけれども、その後時代は進みまして1世帯において2台、3台が普通の時代になりました。やはり今の時点で警察のほうからも言われるのですが、最近高齢者の免許返納がない、事故が多くなっている、その要因というのがやはり地域における公共交通の整備というのがどこの過疎地域も進んでいない、その中で自分たちが過疎地域の中で、商業施設がなくなっていく中で、やはり生活していくうえで通院なり買い物に通う長距離の移動手段として自家用車というものを放すことができないということで、今だどうしても世帯の中では自家用車に頼っている方たちが多くいらっしゃいます。その中でまず人口減少も伴いまして実際に元気号等のバス路線のほうに乗車していく方というのが激減しております。最近の新聞等でもでておりますが、バス路線、民間でやってございますがやはり大手しか残っていけず、今は国の補助金ありきで自分たちの営業をしていると聞いております。その中でまずは私たちが厳しく実際にどれほどの伸び率を考えられるかといった中で、実際の利用者というのが本当に少なくなってしまった今の中で求めていった数値がこちらのほうに載っている目標値であります。ただ、私たちのほうでは今新しい光として観光施設が、国立の博物館ができます。その中で現在もJR等で外国人の方また国内の日本人の方もいらっしゃる部分がございます。この中で元気号というものが周知され、もっとと白

老ではポロトだけではなくて観光施設として有名な白老牛なりタラコを食べられる部分もありますし、そういった部分への観光の周遊というものがアピールできるのであればもっと利用者は目標値を高く設定することもできると考えられます。

これらを踏まえまして、もっと実際に私たちが方向性3番でバスマップの作成ということで元気号だけではなくて地域の中を通っています路線バス、JRまたはタクシー事業者もごさいますし、いろいろな手段の交通というものが網羅されたバスマップの作成を考えております。その中のアクセス性などをもう少し観光施設にも置かせていただいて、利用者の促進は十分に配布して増加に努めてまいりたいと考えますので、もっともっと目標値を増のほうに変えていけるのであればもっと考え直せるのかなと思っています。

35年までの設定とされたのは上位計画の見直し時期に合わせ、やはり総合計画等とも連携を図りながらこの計画を維持していきたいと考えますので、それで35年にしております。

○委員長（小西秀延君） ほかにございますか。

吉田委員。

○委員（吉田和子君） 吉田です。まず基本的なことを伺いたいと思います。大型バスが2台から3台になったという、これは寄附があって3台になったのか、運営はどういうふうな形になるのか。

それともう1点。3台の必要性というのは寄附でいただいたから3台にしたのか、3台の必要性が本当にあるのか。その辺どのようにお考えになっているかということが1点。

それからデマンド。デマンドは一地域だけを指定しておりますけれども、デマンドを必要としているところはこの地域だけなのかということが1点。

それともう1つ。大型3台になったということで国の補助金というのは寄附でいただいたにしても3台にしたことでの国の補助金というのは変わってくるのですか。聞き違いしているかもしれませんが8割という話が出たような気がするのですが、どういう分の8割なのか運行経費に対しての8割なのか、その辺を確認したいと思います。

それともう1点。白老町の地域循環バス元気号なのですよね。先ほど人数が減った話をしておりました。私、前に視察で乗ったときに子供さんがけっこう利用されていたのですよね。子供の利用は10分の1なのですよ。高齢者ばかりではなくてこのまちの施設を大いに子供たちがいろんな形で利用すると、そういう形の使い方が利便性が悪くなったのか、子供に目を向けた形ではどのように考えているか。その4点を伺います。

○委員長（小西秀延君） 佐々木企画課主幹。

○企画課主幹（佐々木尚之君） バスが3台になった必要性という部分で、これまでも議会のほうでは元気号の路線についてのいろいろなご意見をいただきまして、やはり2台では今の地域路線というものを十分網羅していくのは難しいのではないかとこの部分でご意見をいただいております。

このたび、室蘭信用金庫様からマイクロバスをいただけるということで、私たちのほうも病院に特化した通院型のものにするのか、元気号のほうに入れるのかという部分を役場内の課長さん方といろいろ検討してまいりました。その中でやはり病院に特化してしまいますと、先ほどもありましたお子様とかそういう部分の利用もなかなかできない。そして現状として足を確保するという部分

で地域をくまなく回れるもの、やはり2台では私たちが路線をどのように組んでも無理がありました。その中で必要性としては、この度3台になったことで先ほどお見せした時刻表のとおり便数を倍増することができました。これによって実際に今困っていると言われてきた方たちが本当に乗れるものになるのではないかと考えておりますので、必要はやはりあったのではないかと考えております。

デマンドのこの地域という部分。今回この地域を設定したのには理由がございまして、実際先ほど概要版の計画の9ページでお示ししたとおり、紫色の北吉原団地と記載されている部分、ここににつきましては虎杖浜を出まして竹浦を出てこの団地の高速道路を超えて山際を超えてから12間線におりてきておりました。萩野公民館に入りまして、またさらに山際を通して石山団地、白老の公園線のほうを通りまして町立病院等に行っていたため1時間40分ほどかかっていたのですが、ここを朝一の病院通院と帰り、通勤等で帰られる方もいらっしゃるかもしれません。その分の元気号による足というものを1便ずつ確保したとして、その利用者の少ない時間帯がどうしても日中でしたので、その部分においてここが一番不便となる地域としてデマンドを設定させていただきました。ただ、議員の言われるとおり、この地域だけなのかという部分につきましては、今後も町といたしましてももっと不便地域等があるのか、また、それらは民間の交通事業者が運行している地域でそちらを圧迫しないものなのかという部分も検証しながら、今後の検討課題としてはなってくるかなと考えております。

○委員長（小西秀延君） 富川企画課主幹。

○企画課主幹（富川英孝君） 私のほうからもう1点。国の補助金の関係ということでお話をいたしております。課長のほうから説明させていただいた部分につきましては、8割という数字、これについては特別交付税で8割措置されるというようなところの説明であったと思います。ですから資料の2-1の例えば28年度の状況を概数でいいますと運行経費が約3,000万円かかっています、収入が900万円弱ですからこれを1,000万円とすると町の負担は2,000万円となっているところで、実際、今2,000万円に対しても特別交付税としては8割この部分で1,600万円があるという形になっています。町の負担は2,000万円引く1,600円で400万円の負担でこの3,000万円の経費を賄っているというような考え方ができるかなというふうに思います。

一方、今後10月以降ですけれども国の補助をもらわないで自由裁量を高めた中で運行していった場合、3,000万円に対して使用料収入は当然ありますけれども国の補助がなくなってくるので、例えば2,800万円ですとかそういった形になってきます。それに対して町が2,800万円を一旦負担はするのですけれども、その8割の2,300万円ですとかそういった金額になると思いますので、町の実質的な持ち出しについては500万円、補助をもらっているのともらっていないのでも実際の負担は100万円ないし200万円の負担感の違いで運行ができるというような、これは特別交付税の考え方で、すから実態はどうなるかというのは当然ありますけれども、一応そのような考え方で国の補助ではなくて特別交付税が町の負担に対して8割措置されるというようなことの説明であったかと思いません。

○委員長（小西秀延君） 高尾企画課長。

○企画課長（高尾利弘君） 最後、子供の減った理由のところだったのですけれども、まず学生さ

んだとかJRとの接続で最初のほうは乗っていたということなのですが、改正の中でJRの接続がなくなったりだとか、どうしても高齢者に合わせた、病院に合わせた時間帯ということで、なかなか今は子供の利用が少なくなったのかなというふうに思います。先程言ったように車のある方は子供たちの送迎とかも車が多かったりするんで、そういうことも要因なのかなと考えます。

○委員長（小西秀延君） 吉田委員。

○委員（吉田和子君） もちろんバスを1便ふやすことで便数も多くなっていくということなのですが、先程8ページに書いてあります現状及び問題点を見ていくと、大型バスがふえることが利用者にとって本当に利便性をよくしたけれども使う気持ちになれるのかどうなのかということが私は大きな問題だと思うのですよ。なかなか高齢化になって買い物に行っても帰りに荷物があつたら持たれないとかいろんな現状が出てきていることを考えると、私はデマンドの重要性が今後は増すのではないかと考えていますので、デマンドのあり方について今後はやっぱり検討すべきではないかと思うのですね。その理由としては、白老町は今公共施設を3割減をするという計画を持っていますよね。そうすると免許返納のお話もありましたけど、免許返納することで家から出なくなるということ、それからいろんなところに人の交流がなくなるという問題点が出てくるということで、そういう公共施設の利便性をよくするというのも1つの目的になっていると思うのです。そういうことから考えると、私はデマンドの必要性があるということ。このデマンドのやり方というのはいろいろあるのですが、いろいろ研究されていると思いますけど、千歳市のデマンドは地域の住民の自主的運営でやっているのですよ。それで自分の必要なときに申し込んでやっている。そういう形のものもやっていっていると。わりと白老も地域ごとにある程度括りがありますよね。そういうことを考えたときに、町の大型バスをどどんふやしていくことよりも、議会でもけっこう出ていたと思うのですが、今の状況に合わせたらデマンドが必要だろうという話が出ていると思うのですが、その辺の検討が一箇所やるということだけで終わっているんで、私はちょっと違うのかなと思ったのですが、その辺のお考えを伺います。

○委員長（小西秀延君） 佐々木企画課主幹。

○企画課主幹（佐々木尚之君） 使い勝手、利用がバス3台になってあるのかという部分で、国土交通省の運輸局のほうといろいろ協議する中では、白老町さんはやっぱり行政がやる部分としては難しいのではないだろうかとは特にいわれる部分でありまして、民間のJR鉄道が地域を縦断し、道南バスが幹線としてしっかり網羅されていて、それらの通らない山際等につきましてはタクシー事業者さんがいらっしゃって、福祉輸送につきましても道内2位と聞いておりますが所有台数があって、それなりの部分は交通の維持はされてきております。その中でやはり3台にして利用者がすぐどどんふえるかということも私もすぐには伸びないとは考えています。

やはりこれらを利用するには交通は第2手段であって、一つ目の手段の目的である買い物なりサークル、高齢者大学も利用者が昔はたくさんいらっしゃったと聞いていますし、そういったものの中の繋げる役割としての交通手法としてはバスの足の確保としての地域を網羅したものを維持して見て、どれだけ本当に伸びるかというものを検証した中でこのたびの自由度のある元気号の道南バスとの路線修正等をしていける状態にするという部分では、その都度住民の方たちとしっかり話し合っただけバスというものを検証してみたい。その中で実際にこの3台が本当にいいのかというのを

しっかりそこで見極めた中で、このたびデマンド交通も一地域で行います。その中でこちらの利用者もどれだけ実際にいるのか、その部分を考えつつ他地域のほうの千歳市の部分につきましても運輸局のほうからいろいろ情報はいただいております。やはり民間等がなかなか乗り気ではない、それなりの営業収益がないと考えられる部分についてはなかなか参入していただけません。そうすると行政がやはり補助するのかという部分で、そこを行政は車と燃料費と運転手さんのちょっとした経費を出せるように協議会を立ち上げていただいて運行しているというのを聞いております。

実際そこまで今後、老々介護ではないのですが高齢者ばかりが今度運転手になって、また高齢者の事故が増加する、そういった部分を考える中では、しっかり不便となっている地域の声をもう少し波長を合わせて今後どのようにしていくかという部分を毎年検証するなりして、バスの増なのか減なのか、デマンドのほうの増なのか、もっと今の民間では白ナンバーの地域協議会による普通乗用車での運行もできるように国もしてきておりますので、そういった部分でのありとあらゆる部分の検証はしていきたいと考えていますのでご理解いただければと思います。

○委員長（小西秀延君） 吉田委員。

○委員（吉田和子君） 参考なのですが、千歳市は7割の人がふえたそうです。自主的なことやって7割の人が伸びたということです。ただ、行政からの支援がないとできないということも言っていましたので、そういったことの力を借りたりしながら本当にどういった形がいいのかということが一番大事だと思いますし、協議会におけるPDCAを必ずやっていくということなので、これで全町民が満足するかといったらそうではないと思います。

先ほど言ったように状況がだんだん変わってきていますし、だからそういった方々を守るために、これはあくまでも地域公共交通なので、先ほど観光の話もしていましたけれど私はちょっと別問題だなど、もちろんそれで利用してもらうのはすごくありがたいことなのですが、それは地域住民がまずどれだけ活用してこの白老町で暮らしていて利便性を感じて、いろんなところに出て行こうという気持ちになって、公共施設がもし老朽化で減ったにしても、免許を返しても、このまちの中で本当に安心して暮らせるよという状況をつくるのが一番目的だと思いますので、そういった面ではしっかりもう少し町民の中にこれから伺っていくということなので、本当にこのことが皆さんに理解されるかどうかだと思います。

私もちょっとやっぱり問題点にあったように免許を返したと、使おうと思ったらどこに何がどんなふうになっているかわからなかったと、だからそういうことで必要にならないとそれをじっくり見ようとしなないというものもあると思いますので、皆さんが必要なときにわかるような状況をきちっとつくっていくということも大変重要なことだと思います。その辺を考えていただければと思いますが。

○委員長（小西秀延君） 高尾企画課課長。

○企画課長（高尾利弘君） 先ほど千歳市さんの例もご提示いただいたのですが、そういったいろんな部分、今後、高齢化の問題の部分で白老町の高齢化率高いですが後期高齢者率は比較的低いです。ということは逆に10年たつたらもっと後期高齢者がふえるということでもございますので、その辺も先ほど言いました今回の計画の後段の項目の部分、こちらについてはいろいろ視察も含めて研究しながら、福祉の部分ときちっと連携をとりながら進めていかなければならないというふうに考えております。

○委員長（小西秀延君） 暫時休憩いたします。

休憩 午前11時01分

再開 午前11時15分

○委員長（小西秀延君） 休憩を閉じて会議を再開いたします。

それでは佐々木企画課主幹。

○企画課主幹（佐々木尚之君） 新しく室蘭信用金庫様からの寄附で入りますバスの部分と、また新たに実証運行いたしますデマンド交通の規模につきましてご説明いたします。

室蘭信用金庫様からいただきますバスにつきましては、マイクロバスといひまして29人乗りのものです。今、社会福祉協議会のほうで走っているデイサービスと書いてあるバスがそうなのです。

あとはデマンド交通で使う部分につきましては、昨年度乗り合いタクシーとして元気号の追加運行をしておりましたジャンボタクシーと同じ規模になりますので9人乗りになります。

○委員長（小西秀延君） それでは引き続き資料1について質疑を受けたいと思います。

前田委員。

○委員（前田博之君） 3点くらい伺いますけれども、冒頭で成案化されたと、こう言われているので、委員が意見を言って提案しても反映されるかどうかかわからないけれど、いつものパターンなのでそれを踏まえて何を言っても仕方ないと思うので、大きなことだけ聞いておきます。

まず先ほど特別交付税、国の補助をやめて交付税ということを行っていますよね。これは非常に使い方がはっきりしておかないとだめなのですよ、特別交付税だと特別財源ではないので。言いたいのは、過去に港が交付税に入っている入っていると言っているとどんどんどんどん財源化して大きな今議論になっている一つの元凶になっているのですよ。それを踏まえてはっきり言うておきますけれども、特別交付税の8割入るといふ部分は、これは真水分なのかどうか。それと今説明ありましたけれども今度4台になりますよね。まずこれ4台になったときの一切数字が出てきていませんけれども、総額の費用がいくらになるのかということが一番肝心なのですよ。途中から補正予算出されたら困るから今ここではっきりしてほしい。これの総額に対して交付税が参入するルール、何と何をみますよということがどうなっているかということとちゃんと議会として財源的な整理をしておかないと、後から膨らんで膨らんで交付税に入っていますという詭弁的な言葉でいく可能性が大きいのですよ、財政を担当していた人いるのですけれど。ちゃんと特別交付税の場合は出てきますから。ルール算定の基礎が制度上どうなっているのか、そしてその制限があるのかどうか、交付税として。これ以上はもう出しませんよとルールで、そこははっきりと明確にしてほしいということ。

常にこの議論している中で民間を圧迫するよと、この今の白老の公共交通と言っていますけれども、何を圧迫するのか。本来、公共交通の導入目的は競争、圧迫ではなくて主旨、目的からいけばそういう言葉にならないはずなのですけれど、それが非常におかしいのですよ。その辺もう少し整合性を整理してほしいなということですよ。

それと議会も以前から再三、きょうも出ていますけれども、町民の声を聞くと、こういったら資料1の6ページで11月16日に虎杖浜生活館でやっていますよね。人数を見たってこんなものですよ。以前に議会でも本来車を利用できない方がバスを利用するのに足を運べない場所でやっとうする

のだと言われていて改善しますと言った。先般の町内会長会議のときも5月の15、16日にやりますと言って虎杖浜生活館でこれと同じですよ。そしてしまいに出席される方は事前に申し込みくださいですよ。その理由はなんだと思いますか。資料の整備の準備の都合上ですよ。本当に議会、あるいは町民から言わせたら行政側はやっているのですか。議会懇談会のさいに何町内会を集まってもらってやっているのですよ。町内会長に挨拶に行つて懇談会をやるから来てくださいと、それくらいの手間暇かけないと意味がないのではないのですか、これ。もう案内出しているからこれで終わりでしょう。ただもっと本当に、先ほども議論に出ていますけれど、町民の合意を得るためには何をしないといけないと議会で言っているのになぜこういうことになるのですか。これは改めるべきだと思いますよ。もう少し足を運んで町民の声を聞く姿勢を持たないとだめではないですか。地域担当職員だっているのでしょうか。もっと身近になって真剣に考えてやってくださいよ。行政が町民のために汗をかいて足を運ばないと町民の合意形成は得られませんよ。結果的にまた目的の利用者をふやすという話ではなくて、本来からいけば戻るけれど民間圧迫するから云々ではなくて、公共交通として何をしないといけないかというのが本来の姿ですよ。そういう部分をどう考えているのですか。

それと今、総額が出ると思うけれど、お金かければいくらでもいいのですよ、これ。いくらでもできるのですよ、バス入れれば。そうですね。ただ財政の制限ありますよね。そうしたときに本質的に最小の経費で最大の効果を上げるために何をしないといけないのか、そしてこれにかかわる運行経費に対してある程度の歯どめをかけているのかどうか。その中で議論されているのか。その4点を伺います。

○委員長（小西秀延君） 富川企画課主幹。

○企画課主幹（富川英孝君） 以前、少し担当していたということで特別交付税の関係を私のほうから説明させていただきたいと思います。基本的には町が負担する一般財源分の8割が特別交付税として措置されるということになってございます。ですから現在の状況ですと道南バスさんに補助金として出しているというお金になっておりますので、基本的には元号の運行にかかる経費全般に対して特別交付税8割が参入されるという考え方になってございます。これにつきましては、さまざまな場面でもお話ししますが、真水分かどうかというようなところになります。特別交付税なのでこれについては基本的には8割分がしっかり入ってくるという考え方になります。ただし12月交付ですと中身をしっかりとご説明できる資料等も含めて明確になってくるのですが、3月交付分については増減の要因というようなところが示される程度ですと、総額の交付というふうになりますので、考え方としては8割入ってきたけれども本当に入ってきたのかというふうに言われますと、しっかりと確認する術はないというのが現状でございます。ただし、これは特別交付税の考え方としては町が負担する分について、その8割を特別交付税で措置するというルールに基づいているものですから、原則は入っているというような形でお答えをさせていただきたいというふうに思っております。

○委員長（小西秀延君） 高尾企画課課長。

○企画課長（高尾利弘君） 今ありました民間への圧迫を考えるのではなくという部分ですが、おっしゃるとおりですと、まずは利便性ですとか今の白老町のおかれている現状をもって、しっかりと

と公共交通としていかにあるべきかということと考えていくということが大前提であるということ、肝に銘じて今後も検証をしながら進めていくわけですが、やっつけていこうというふうで考えてございます。

ただ、実際には福祉輸送もタクシー会社もありますし、バス会社もありますけれども、協議会の中でそういった部分でそういう人たちも協議会のメンバーとして入っていただきながら進めていきますので、例えば料金の設定だとかそういう部分についてはいろいろ検討しながら進めていかなければならないのかなと考えます。

それと最小の経費でという部分ということで、当然私たち行政が預かっているという仕事の中で当然お金をかければいくらでも環境というものは整うのですけれども、お金ばかりではなくて例えば人材の確保ということもいろいろな問題になってくると思います。そういう部分でそういった人材の確保だとか料金ですとか、そういった部分も含めて全対的によりよい仕組みを考えていくということが大前提かというふうで考えております。

今後の部分で29年度の改正ではないのですけれども、新たな福祉を中心とした考え方ということ、先ほどから話していますけれども、その部分では今の国の制度の利用もできるということで特別交付税措置だけではなく、そういったものも積極的に勉強、研究して上手く利用しながらということで進めていこうというふうで考えています。

○委員長（小西秀延君） 佐々木主幹。

○企画課主幹（佐々木尚之君） 運行経費につきましてですが、今2台で約3,000万円。これにつきましては1台ふえると今の協議ではさらに一千数百万円ちょっとふえるであろうと、大体。

バス事故が高速道路で起きましてから国のほうからのバス事業者に対しての運転者の管理とか車両管理とかそういったものが厳しくなりました、現在運転手が本当にいない状況です。それらの環境を整える中で経費等も全てバス事業の周辺の経費というのが上がりつつありまして、1日5万円弱でやっつけていただいている状況でして、それが3台になるとやはり2台が3,000万円ということは3台で1,500万円ふえますので4,500万円程度かなとは思っております。

デマンド交通につきましても、昨年度の状況からも算定しますと800万円ほど年間ではかかると考えております。

○委員長（小西秀延君） 高尾企画課課長。

○企画課長（高尾利弘君） いつも言われている部分かということで、今回の設定については公共施設ということで設けています。先ほども言いましたように、例えば病院を実際に利用されている方についても調査という部分はしております。今、前田委員も言ったように集落支援員を活用していろんな部分で意見聴取ということは、できる限り集落支援員だけではなくて地域おこし協力隊のほうも生活支援ということで高齢者介護課にもおまして、いろいろそういった部分とも連携をとりながら意見聴取をしていくということは今後も継続していかなければならないのかなと考えております。

○委員長（小西秀延君） 前田委員。

○委員（前田博之君） まず特別交付税の部分、今、総額を聞いたら運行費がデマンドを入れて5,300万円ですよ、これの8割は見込めるということに考えていいのか。ただ、特別交付税ですから総

額の枠の中に項目ありますけれども。では病院がありますよね、繰り出し出すときに救急だとかなんだとか、そういう項目である程度議会も端数まで確認できるような。デマンドはどうなっているのですか。一般財源の総額に8割掛けた数字が交付税に入っているよと、そんな話になるのかどうか。ちゃんと確認を得られるのかどうか。間違いなく特別交付税で国が5,300万円の8割だから4,300万円くらいかな、あるのだよということがちゃんと責任を持って言えるのか。今の話を聞いたら、まあ入っているのではないですかというような言い方だから。5,300万円ですよ。議論を呼ぶですよ。ちゃんとチェックしておかないと、またまたあとでいろいろな問題が出てくるからね。私はこの制度を否定しているわけではないのだけど。

最小の経費で最大の効果を上げるということにしないと、闇雲に金さえ出せば誰だってできるのですよ、行政マンでなくたって。僕はそういうことを言いたいのです。いかに知恵を出してやるかということでしょう。

それともう一つ言っているの、は町民の声を聞くというのは今後地域支援員うんだかというのではなくて、今5月15、16日は決まっているのだけれど、今これから9月にも始まると言っているのだから、それまでに細かいような形であなた方が地域にくまなく場所を設定して、利用する人が来れるように声を聞くことをやらないのですかということなのです、必要でしょうと言っているのですよ。そういう部分です。

それと、民間圧迫するといったらタクシーだとか有償の部分だとかが云々という意味ではなくて、それといかに共有して事業効果を上げるかということが根底にあるのです。圧迫だからだめだという言い方ではないですから、誤解しないでほしいのですけれど。それで西田議員も一般質問しているのだけれど、福祉有償運送事業の部分がすごく伸びていますよね、これ見たら。無視できないと思うのです。そういう部分も含めた中でコンサルで何か言ってきていないのですか。こういう地元には5事業あって福祉輸送運送事業数がかなりの人数を運送しているわけでしょう。これらとの連携というか、こういう形で制度上こういうことがあるよと、同じ町が5,300万円でこれが一般財源でやるというのだったら、国の規制を受けないでやるというのなら、そういうものも活用した中で同じ金額の中でもっと有効な使い方、デマンドみたいようなやり方の部分がこういう方々にも町としての施策としてこうあるべきだということで連携してやれるよということはないのかということですよ、議論されていないのかということを含めて。

○委員長（小西秀延君） 高尾企画課課長。

○企画課長（高尾利弘君） 先に最後の連携の部分からお話しさせていただきたいと思いますが、うちのほうもこの調査で今つくっていただいた部分については、なかなか十分に確かに今後の方向性としてということを入れましたけれども、現在ではその部分は確かに薄い部分はあるのかもしれない。私たちのほうもことしに入ってから、正直わらびさんとかの部分でいろいろ各福祉部門の担当者とうちのほうと入っているいろいろ勉強させていただきながら、制度も含めましてそういった先ほどから言っているように福祉車両もそれなりに数が多いということもありますので、そちらの部分との連携をしっかりとりながら全体として町民の足の確保ということを特に福祉の部分がたぶん一番大きな課題になると。

確かに公共交通は全体、一般を対象にしておりますので、なかなか網羅できない部分はあるので

すけれど、例えばデマンド交通を入れるにしてもデマンドでも足りないというような声も福祉の分野からは聞かれます。例えば今、わらびさんで実際にやっているのは、買い物に行くときはいいのだけれど帰り荷物を持っているときには冷蔵庫にまでも入れるのも大変だとかという部分のサポートもしているというような内容もございますので、その辺を踏まえると公共交通としてできる部分と本当の福祉的な、介護的な要素も含めたできる部分というのは変わってくると思いますので、その辺しっかりと研究しながら、今後対象を絞った形で進めていくということもコストの面からも含めて重要なのかなと捉えています。

○委員長（小西秀延君） 富川企画課主幹。

○企画課主幹（富川英孝君） 特別交付税の関係でお答えさせていただきます。特別交付税については3月交付ということで詳細を明らかにするというのはなかなか困難だということをご理解いただきたいと思います。ただし、算定にあたっては例えば観光に関する事、あるいは外国人の受け入れに関する事といったような特殊需要を経費としていくら持っているのとういことをばんばん出して行って、そのうちどれだけ特別交付税措置をされるかわからないけどもというような総量で出すような算定の根拠と、こういった地域公共交通といった部分についてはそれにかかった経費の掛けることの0.8というふうに参入される根拠が明確になっているものというものがわかれておりますので、こちらの地域公共交通についてはあくまでもかかった経費の0.8について特別交付税措置をしますよというルールですので、私どもが入っているか入っていないかどうか知らないということではなくて、基本的には入っているという考えのもと、極端な話ですけれどもこれの4,000万円しか特別交付税の需要額としてうちが出していないときに3月交付に3,000万円しか特別交付税がこなかったというようなことがあれば、これは入っていなかったのだろうということが明確になるのでしょうかけれども、基本的には3月交付で大体2億5,000万円ですとかそういった数字をいただいておりますので、そういった中では町の負担は28年度でいいますと2,059万5,000円とですか、それに対して1,600万円は内数として入っているという考え方に基づいて交付税の算定、交付が行われているということをご理解を賜りたいというふうに思います。

○委員長（小西秀延君） 佐々木企画課主幹。

○企画課主幹（佐々木尚之君） 町民説明なのですが、地域担当職員にも以前の乗合タクシー開始のときには地域の町内会長さんのところに歩いていただいて、地域のほうに回覧等を行っていただきました。また、私たちのほうにおきまして町内会長からお話があったときには町内会長の家まで行ってお話しも数件聞いてきたこともございます。また、いろいろな意見につきましても町内会長さん方が聞いてきてくださったものをまとめて役場のほうにもお持ちいただいて、それに対しても協議してきた経緯もございますので、今回の部分につきましても5月15、16日はやはり時間と会場をを設定しておりますので、やはりその時間都合が悪くて来れないとかそういった方もいらっしゃると思いますので、今後につきましては地域のほうに少しでも顔を出しながら皆様のご意見を聞きながら、また電話等があったときにはお会いしに行って、もっと詳しく聞かせてくださいとか、いろいろ汗水流しまして頑張ってお聞き取りはしたいと考えていますので、ご理解いただければと思います。

○委員長（小西秀延君） 大淵委員。

○委員（大淵紀夫君） 大淵です。今の5,300万円の関係なのだけれど、これから変わるのかもしれないけれど、国の補助金を申請したら面倒なこと、制約はいろいろあるというのはわかっているのだけれど、補助金を申請した場合、5,300万円でした場合は一定金額は出るのですか。

○委員長（小西秀延君） 佐々木企画課主幹。

○企画課主幹（佐々木尚之君） これまでいただいていたフィダー補助の部分なのですが、この制度につきましては、年々国のほうで補助を削減しておりまして、要は国勢調査に基づく人口に対しまして単価を掛けた分しかいただけないのですけれども、その単価をどんどん下げまして、次年度私たちが申請したとしても400万円程度しかいただけないと聞いております。

○委員長（小西秀延君） 大淵委員。

○委員（大淵紀夫君） 大淵です。それはフィダー補助だから今の仕組みを変えた場合も400万円しか出ないという意味ですか。

○委員長（小西秀延君） 佐々木企画課主幹。

○企画課主幹（佐々木尚之君） あくまで民間が行っている路線の経路については出ない補助にあたりますので、あくまで交通空白地域、以前のような山際をぐるぐる回るような路線体制でなければ補助はいただけない路線となります。

○委員長（小西秀延君） 大淵委員。

○委員（大淵紀夫君） 大淵です。わかりました。ということは、先ほどから特別交付税の議論があったのだけれど、現実的に総額が減った場合、交付税の国の総額が減った場合は総額は減りますよね、市町村の。そのときでもこれは保証されるというふうになるのかどうか。もう少しあって例えば病院、港、全部そうなのだけれど、全部足したら億になるでしょう。やっぱりそういうことでこの事業を組むということは、事業そのものが特別交付税の8割をめどに組むということで財政的に本当に大丈夫なのかどうか。また上のほう含めてそこはきちっと理解しているのかどうか。これはやっぱり今までとは違うと思うのですよ。これで国の補助が入るというなら、400万円が多いか少ないかは別にして入るというなら別なのだけれど、全く入らないという中で本当にこれが財政的に成り立っていくのかどうか。もちろん収入もあるわけですよ。全部合わせれば600万円か700万円くらいにはなるのでしょうか。そこら辺が一つ大きな問題としてあります。

もう一つは、議会で言っているのはもちろん人が減って職員も大変なのです。だから皆さん方が直接聞くということは一番大切だけれど、それを全部やれと言ったってそれはなかなか大変だということはよくわかるのです。ただ、一つは住民の運動と一緒にないのです。これがほかの町村と違う部分だと思うのです。説明会をやればそれで町民の皆さんが納得したというか、それでいいでしょうと、何人来ても。そういう感覚がやっぱり僕は一番違うと思うのです。だから運動が起こる、ほかのことで言ってあれだけれど、例えば病院を原則廃止と言った。住民運動が起きなかったらたぶんああいうふうにはならなかったと思います。運動とはそういうことを言っているのです。本当に町民が切実だと思っていることを受けとめているかどうか。一般論的にただやったよということで終わっていないかということなのです。

だからさっきから言っているようにデマンドが一部でやられていると、これ全部デマンドでやってくれとなりますよ、今の状況だったら、たぶん。本当にバス停が近い人、自分の家の前でとまる

人以外はみんなそうなるのですよ。そのときに行政がどう考えるのかという問題なのです。そのところがちゃんと相手に伝わっているかどうかなのです。

意見はたくさん我々のところにもみんなのところにもきていますよ、不満もきています。だけどそれが何年たっても今まで改善されなかったということなのです。その原因が何かというところをやらないと僕は無理ではないのかなと思うのですよ。例えばうんと優しく言えば、竹浦はこういうふうにしてくれたらいいよというのを住民合意として勝ち取るという意味です。虎杖浜はこういうふうにしてほしいよという合意を勝ち取るということがないと、僕はダイヤを改正しても何をしていても不満は出ると思うのです。そういうことをやらないとだめではないかと。コンサルタントに頼んだらそういうことは言わないのかな。全国的なこと考えたら実際に成功しているところはみんなそうですよ。それ例外に成功しているところはないのですよ。行政が何ぼお金を出しても結果的には不満は残っているのですよ。そのところをどうするのかという問題だと俺は思うのだけれど。そういう根本的な議論がきちっと行政の中でやられてその上で積み上げられていっているのですか。

○委員長（小西秀延君） 富川1企画課主幹。

○企画課主幹（富川英孝君） 交付税の関係です。基本的には毎年度、地方財政計画の中で交付税の伸長率というかそういうものはでてきます。そういった中で毎年、普通交付税の関係ですけども単位費用と補正計数というのが見直されて、もしかして実際は去年と同じ経費だったのに跳ね返ってきた需要額は減ったとかふえたとかというのは基本的に考えられる部分かなというふうに思っています。ただ、一方で特別交付税の関係についてなのですが、先ほどと重複するかもしれませんが、例えば特別交付税については基本的にはよそのまちではやっていないものとか、自治体の独自のものに対してこういうものを手当しますよというようなところで、特殊需要だとかそういうものを積み上げてやっていくような計算とかそういう積み上げがありますけれども、ただ、この地域公共交通については基本的にかかる経費の0.8を特別交付税で措置するということになっていますので、特別交付税の額が増減して総量が変わっても、うちのかかっている経費が5,000万円なら5,000万円、それに対して0.8で4,000万円は交付税措置しますよというルールになっています。

一方で、3月交付で見えないところで困るというのは、例えば昨年度で言いますとは富良野市の災害とかで北海道で実際に1億円しか特別交付税の枠がないよと、私たちも特別交付税でこれだけもらえるネタをどんどん出していくのだけれども、1億円しかないところに災害で手当てしないとイケないだとかそういったものがあつたときに、昨年同じ私たちが2,000万円を出したときにもしかすると1,000万円いただけたかもしれないけれども、災害のほうでそういった需要で手当てをしないとイケないという裁量の部分がありますので、そうなったときには2,000万円あるいは3,000万円出したけれども1,000万円もしくは500万円しかもらえないという結果になっているかもしれないというのが特別交付税の3月ではわからない部分です。逆に言うと大きな要因に対して各地域の増減の理由について北海道のほうから理由として出されると、この地域は何点何パーセントふえました減りました、これについてはこうこうこういう理由ですよというところです。ただ、その係数がしっかり0.8だとかかかっている部分については、あくまでもかかった経費の計数分が交付税措置されるという考えになりますので、それは総量に左右される部分ではないだろうと考えてはございます。

○委員長（小西秀延君） 高尾企画課長。

○企画課長（高尾利弘君） 実際、本来いろんな協議会とかを設けた中で話し合いだとかをしたりですとか福祉の団体にも話を聞いたりとかということのなかで今後も進めていくということはありません。おっしゃるように、住民に理解されていくためには時間もかかる部分もあると思うのですが、やはり個別に一般の方へ行くということまでは、結構そういうことも言われる方も中にはいるかもしれないのですけれども、その辺は理解を求めながら住民も一緒に考えていくような雰囲気というか環境づくりをして、なんとか進めていけるようなことができるというのが非常にお金の面でもそうですし、皆さんの理解という部分でも非常に大切なのかなということは考えます。

○委員長（小西秀延君） 大淵委員。

○委員（大淵紀夫君） そうしたら、例えばことし1億円になったと、では8,000万円ですよ。それだけで見えますよね。今の特別交付税の白老の状況から言えば、8,000万円だったら見えますよね。そういうふうに考えていいということなのですか。そういうふうに考えて十分に特別交付税で地域公共交通の財源は確保されると。2億円かかれば1億6,000万円だからうちの今は2億何千万円しかもらっていないのだから明らかにわかりますよね。そういうふうな財政的な捉え方でいいかということなのですよ。そこがはっきりしないと、できないならできないで仕方ないのだけれど、今の話だったら3月交付の部分でない部分で、12月交付で見られるという、0.8というのは見られるという理解になってしまうのだけれど、そういうことでいいのかどうかというだけです。詰めるとかではないのです。裏の財源のベースがきちっとしていないと、それはやっぱり違うと僕は思いますから。国の補助を切るというのは、そういうことですからね。

それともう一つ。後の部分ですけど、要するに地域担当職員、今回新しい名前になったそういう人たちがその地域の総意をまとめるような、例えば意見を聞くだけではならないのですよ。僕はそこできちっと運動が起こって、そういうことをリーダーシップを取ってやれるような組織づくりをしないと、いつまでたっても同じだと思うのですよ。同じですよ、これ見ても。だから何が必要かといったら、そこへ行ってきちっと聞けばわかると。例えば佐々木君なら佐々木君がその地域に行って、そこで聞いてそこで相談すればきちっとそこで議論されて意見が上がってくるような仕組みをつくらないと。

だから言われるのですよ、車に乗っている人の意見を聞いてもだめだよと。だからといってあなた車に乗っていませんかとやったら、あなたたちは歩けないでしょう。そういう人の声がちゃんと集約されて、こうやって集約していますよと議会で答弁できるような仕組みづくりをしないと。それをやらないと地域担当職員の人たちは何をやっているの、普段。ただいて前田町内会長さん何か御用聞きありますかと歩いているわけではないでしょう。やっぱりそういうことをやらないと、地域なんてきちっとなっていないかではないのですか。あなたたち一人一人が行かないとできないでしょう、絶対にそんなもの。無理ですよ。だからそういう組織化をちゃんと図ると、そこを視野に入れてやれば今はだめでも少なくとも3年や5年たったらもうちょっとなるとかなるのではないかと私は思うのですが。

○委員長（小西秀延君） 富川企画課主幹。

○企画課主幹（富川英孝君） まず1点なのですが、この地域公共交通に関する部分については、

あくまで0.8ということはいわゆるルール分と言われる部分なのですが、交付の時期については12月ではなくて3月の中で含まれてくるということで、それが見えないということなのです。実際やはり地域公共交通に対する特別交付税の率0.8というのはすごく高いと思うのですけれども、やはりこれというのは近年の状況ですとか、過疎地の人口減少の中での交通の確保、そういったものに対して取り組んでいる自治体に対してはしっかりと財政支援しましょうというような考え方に基づくものであるとは思っています。

3月交付で万が一明確になるかもしれないということになると、例えばこの公共交通の今お話ししているような5,000万円ではなく5億円にした場合、変な話これは特別交付税の3月交付税の中にルール分として4億円と出てきますので、基本的には2億5,000万円ないし3億円程度を3月にいただいていますけれども、これが4億円でそのほかのルール分というかそれと特殊需要の部分も含まれてきたときには、3月交付で5億円ないしそういったお金が交付されるというような状況にはなるのだろうかというふうには思いますけれど、正直それは現実的ではないお話なので、そうならないだろうと。

そういった中ではあくまで0.8という交付基準がある以上、基本的にはこれは3月の中で含まれて交付されていくと。あとは今後の課題ですとかそういった中だと思っておりますけれども、日本全国津々浦々、地域公共交通をされているというような状況になったときに0.8という係数がどうなのかというものが交付税の本体のほうで検討がきつとされていくのかなと思います。今の段階では粛々とそのルールの中で報告をしていただいているというような形でご理解いただければと思います。

○委員長（小西秀延君） 高尾企画課長。

○企画課長（高尾利弘君） 地域担当職員のお話でございます。国の制度でいうと集落支援員という名前になるのですが、うちは基本的には地域担当職員と言わせていただいています。それで確かに現状を見ていますと、さまざまな活動をしていただいておりますけれども、どうしても地域に行くとなると要望を預かってきて、特に多くは建設課で対応してもらおう事案が多々あります。僕もそれが本来のあり方かなということは疑問を非常に持っていて、地域の課題を解決するための集落支援の制度だということを感じますので。

しっかり今、特に大きい活動だなと思ってやっているのが、高齢者介護課のほうと連携して各町内会に見守りとかサロンだとかを設ける取り組みができます。そうすると地域の方も、自分としても大きな課題だというように捉えた中で、そういう活動をこちらの投げかけの努力もあったと思うのですけれども、そういうことがどんどん進んでいます。

この公共交通についても大きな部分の今後の中でも大きな足という課題ということでも必ず取られるというふうに思いますので、その辺もテーマにした例えばサロンの中ではテーマ型のいろんな遊び的な部分もあるのですけれども、そういう交流だとか子供たちを入れたりだとかということもしていますので、そういう場を利用したりですとか、ほかでもございせんが町連合だとか町内会の役割ということも高齢化の中で非常に考えていかないとならない時期にありますので、その部分で今一度自分たちが何ができるのかということ、いろいろ協議しながら進められるような仕組みづくりをつくっていきたくて考えています。

○委員長（小西秀延君） ほかございますか。西田委員。

○委員（西田祐子君） 本日はどうもご苦勞様でした。何点かお伺いしているのですが、まずこの地域公共交通網形成計画というのは、先ほど説明を伺っていましたら3つのポイントがあったと思うのです。1つは高齢者の人たち、今いらっしゃる地域公共交通を必要としている方々に対してのどうするかという考え方。2つ目はアイヌ民族博物館が開設される中で地域公共交通を利用するという考え方。3つ目は高齢化が急速に進行していますよと、これ第3章の8ページのところですよね。ここのところを見ると大きく3つに分かれるのかなと思うのです。この最後16ページのところを見ましたら、ほかのところは平成29年度からほとんどやると、そして観光のことについては32年度からやると。しかしながら高齢者に対しては検討、適時実施となっていますよね。この公共交通網形成計画というのは基本的には一体誰を対象にしてこの計画を一番に考えていらっしゃるのかということだと思うのです。

今、現在バスに乗っている方々が6万7,000人いた方々が約バスが2万人にまで減っていると、そしてその反面、福祉有償運送とか介護タクシーに乗っている方が1万3,000人くらいいらっしゃる。そうなってくると約3分の1の方々が福祉有償運送に移っていると。福祉有償運送の方々と介護タクシーの方々とかというのは町からの助成金は全くないですよ。残りの2万人程度の方々を2万5,000人にするという話の中で約5,300万円税金を入れて事業をやっていくと。これは先ほどから聞いていて非常に違和感があるのですよね。片や3分の1を占める福祉有償運送と介護タクシーの方々が全く町のお金をいただかないで事業を運営していけるのに、残りはこれだけのお金をかけているということにまず違和感を感じます。1つ目が。

2つ目がやはり福祉有償運送に乗っている方々、介護タクシーに乗っている方々、本当に一般の公共交通の使えない状況の介護認定とかされている方々ですよ。残っているそこまでいかないう方々、車を持っていないそういう方々がバスとかデマンドを利用しているという形なのですけれども、この方々がデマンドを利用することによってお一人当たりの負担額はどういうふうになっていくのかと考えたときに、ほかの北海道内の自治体のお話などを聞きますと、先ほどから話出ていますように経費がうなぎ上りにかかっていると。もう一つ町民の意向というのがいろいろ出てくる。だから最初に設定する段階で誰を助けるのだ、誰を乗せるのだということを確認していかないと町民の要望ばかり聞いていたら、やはりやっていけなくなってしまうのではないかなと思うのです。やはり失敗している自治体の方々の話を聞いているのかと、なぜ失敗したのかということをやはりきちっと検討しないとだめなのではないのかなと、私はそう思って聞いていました。それが2つ目です。

3つ目に16ページの方向性4のところ移動困難者における生活依存の支援の検討となっていますけれども、本当にこれから先ほど言っていました5年後、10年後に後期高齢者の方々がすごくふえてきますよね。そうやってきたときに、75歳以上の方々が白老町で免許証を返納して本当に車に乗れなくなってきた方々の人数をちゃんと今から計算した上で、先ほど言っていた1年間2万5,000人の乗車率と計算しているのかどうかということなのです。そういうところまで計算していらっしゃるのか。

車の台数はそれほど白老町は減っていないと前に議会で質問したときもそういう答弁がありました。私をはじめある程度の年齢の低い方々は女性でもかなりの確率で免許を持っているのです。今

までは申し訳ないですけど免許証を持っていない女性の方が非常に多かった。その方々が本当に移動困難に陥っていたという現状がありますので、今は車の免許を持っている女性の方々もどんどんふえてきている中で、本当に2万5,000人をただ人数だけを上げることが公共交通の目的になってしまっているのかと、本来の目的は公共交通でない車も持っていない、家族もいない、だから本当にその家で暮らして自宅で介護も受けられる、自宅で医療も受けれる、そういうような環境をつくって白老町に住んでいただくという政策を基本的にきちっと考えていただいて、そういうふうな形を計画の中に盛り込んでいらっしゃるのかどうなのか。その辺をお伺いしたいと思います。

○委員長（小西秀延君） 佐々木企画課主幹。

○企画課主幹（佐々木尚之君） 目標値において75歳以上の最近言われる免許返納等の部分が数値として入っているかという、現在のところ苫小牧警察署のほうともいろいろお話をしているのですが、なかなかこの自治体も免許返納についての施策をとることができず、ただ事故が多いからといって免許を取り上げることもまだ警察のほうでも法的根拠がなくてできなくて、その部分での何かできないだろうかという部分も私、先日ご相談を受けていました。ただ、目標値につきましてはそういった実態がある中で、それを実際に皆さん75歳以上になったらこちらに移ってくれるだろうということがまだ言えない以上、まだ入れることができず、それで数値的にも低いものとなってしまっております。今後、実際に国のほうの法改正等でそういった部分がしっかり見込めるようになるとか私たちも施策を練ることによって地域の方が安心して免許を手放すことができる、自分たちの目的地に行けるような状況になったときには、どんどんこの目標値が上がっていくものと考えられますので、そういった部分では変更していきたいと考えます。

○委員長（小西秀延君） 高尾企画課課長。

○企画課長（高尾利弘君） まず誰を対象にしてという部分ですけれども、基本的には公共交通の計画に関しては高齢者のみならず一般全般にという今の計画になっているという部分と、2020年の部分も含めて観光客も利用促進の部分で視野に入れているというような対象という押さえだと思います。ただ、おっしゃるようにやはり基本的には一番の課題は本当に足の不便な人、介護だとか介護に至らなくても車は運転できない人、そこが一番の大きな問題だと思います。生命にもかかわるというわけではないですが、本当に生活が困難になるという部分がそこにあると思いますので、そこを中心とした考え方にしていくということと、そこは今後いろいろ研究しながら進めていくということと、合わせて一般に対してはどういうふうにするのかという部分も相対的にやっぱり地域の公共交通がどうあるかということでは考えていく必要があると思います。その中でコスト面だとかという部分もいろいろございますので、補助のあり方、今の福祉有償輸送に対する補助のあり方だとか、そういうことも含めて全体として考えていくということが求められているということだと認識しています。

○委員長（小西秀延君） 西田委員。

○委員（西田祐子君） いろいろ言いましたけども今すぐ即答できるような内容ではないようなこともたくさん今聞きましたので、一番大事なものは、私はやはり福祉有償輸送とか介護タクシーとかに乗ってらっしゃる方々はもう元気号バスとかデマンドバスには戻れないということだと思っております。一般の人たちでこれから需要がふえてくるような人たちとか、今現在バスに乗っている方々が

やっぱりデマンドから福祉有償運送に移ってってしまうのだろうなと思ったときに、元気号バスだけを3台にするのが私は決していい方法ではないと思うのです。やはりそこを人がどういうふうが一番使いやすいようになっていくのかということを見極めていって欲しいのが一つと、やはり福祉有償運送とか介護タクシーの方、その方々そとれ一般のタクシーの業者さん、やはりそういうところをきちっと生き残れるような形をつくっていかないと、元気号バスがちゃんと運行してくれるのはありがたいのだけれど、反対にこれから先は元気号バスではなくてそちのほうをもっと必要になってくるのだと私は思っているのです。今までいただいたデータの中からそういうものを確信しますので、そちらのほうのちゃんと手当てというのもちきつとしていただきたいなど。特に福祉有償運送に関しましては萩野、北吉原にももう1件できましたけれど、町の補助金も国の補助金も一切なく事業をやっていけるところが、一体どこまで残っていけるのかとなってきたときに、そこは地域公共交通ではないのか、そこは福祉なのかと分けてしまっていていいのかと私は非常にわからない部分もありますけれども、その辺はもっときちっとやっていただければありがたいと思います。

○委員長（小西秀延君） 高尾企課課長。

○企画課長（高尾利弘君） NPO法人の運営の状況など、お話を伺わせていただいております。私はまだ少しですけども話は伺わせていただいております。その中でやはり本当にボランティア的な部分でやっていただいているので、その辺はある程度きちんとした継続性を持たせるというように行政はきちんと考えていかないとならないなと思います。その中で当然、補助だとか今言った5,300万円を、例えば5,300万円がいいですよとなったときにその中を有効に使うですとか、うまく配分というか、分けてより課題にあった部分というような取り組みをしていかなければならないと考えております。

介護タクシーの事業者もやっている方もいらっしゃるのですが、今後継続していけないという話も出ていますので、今の状態は熱意でやられているという部分が本当に見受けられるので、ほかのまちの状況もタクシー会社さんが皆さん介護の資格を取ってそういうことでやっていますけれども、それは国の補助があるらしいのです。その国の補助は3年間で切られるだとかそういうこともございますので、その後に自分たちで運営していけるのかという部分もございますので、そういったいろいろな部分のお話をお伺いしながら、コスト面も含めてよりよい環境づくりというのを今後とも継続して考えていかなければならないというふうに思っております。

○委員長（小西秀延君） 確認します。地域公共交通の資料1について質問はよろしいでしょうか。

〔「よろしいです」と呼ぶ者あり〕

○委員長（小西秀延君） 午後からはリンクするところが多いので2、3、4と改めて追加資料として配布されました部分、まとめて質疑を行いたいと思います。

暫時休憩をいたします。

休憩 午後 0時12分

再開 午後 1時10分

○委員長（小西秀延君） それでは休憩を閉じて総務文教常任委員会を再開いたします。

(1)の地域公共交通網形成計画については終了させていただき、(2)の元気号の運行見直し案、

そして(3)新しい交通(デマンド)の導入について、(4)今後のスケジュールと先ほど追加配布されました資料について一括で質疑を受けたいと思います。質疑のあります方はどうぞ。

及川副委員長。

○副委員長(及川 保君) 及川です。このデマンドはまちとしてもかなり年月がたっているのですけれども、今回なんとか地域公共交通の課題等々をクリアするためにデマンドを導入しようということになったのですけれども、一つはこのデマンドをやるにあたっては、当然事業者というか今現在やっていたいでいる道南バスだとか白老観光バスだとか白老交通が一部導入して今やっていますけれども、このあたりはどういうふう to 今後進めていくのか決定しているのか、していないのかが1点。

あと北吉原地区というかバーデンの奥、バーデンの奥だけではないですね。飛生地区だとか奥に地域は抱えていますよね。こういったあたりの地域の状況をどういうふう to これからクリアしていくのか、課題として今後も残っていくのかどうか。この2点について伺いたいと思います。

○委員長(小西秀延君) 佐々木企画課主幹。

○企画課主幹(佐々木尚之君) デマンド交通なのですが、実際9人乗りのジャンボタクシーと同じ車種を使うということで、この部分につきましては運輸局に確認しましたところ白老町内で営業できる事業者というのが昨年同様、白老交通しかない状況になります。それは法的に免許を持っているのがその事業者しかなく、そこでしか取り扱いができないということでお伺いしています。

また、地域の部分でいいますと先ほどご説明したとおり、元気号がまず行かなくなる部分というところでの不便さ解消として12間線の周辺地域を指定しておりますが、これはあくまで実証運行として行いまして、やはり飛生のほうにも実際元気号も行っておりません。実際、奥に住まわれている方は今は車があることでなんとかしているけれども、今後のことを考えるとやはり交通の空白地帯を埋める公共交通は考えてほしいというような意見として聞いておりますので、今後それこそ地域の方とか事業者間とかいろいろなもっと制度が空白地域、山際における過疎地域に対して何かいい施策がないかとかいろいろ検証した中で、もっと地域に対する交通施策を検証していきたいと考えております。

○委員長(小西秀延君) 及川副委員長。

○副委員長(及川 保君) 全国津々浦々、過疎地域も含めて、この公共交通は非常に問題、課題がたくさん山積している状況でありますよね。今、我がまちはもう元気号をはじめ20年とかそういう年月を経ているのですけれども、先ほどから出ているように利用者が激減しているという状況を、何とかこの公共交通はまちがやっているわけだから、町民と一体となって進めることが、やるからこれに乗りなさいよではなくて、各地域の事情もあるのだろうから、まして細長いまちなわけですから、そのあたりのことを含めてデマンドをぜひ成功させるような形で町民と一体となった取り組みでないと、利用しない方々がふえていく状況になっていくと思うので、ぜひそのことを念頭において、このデマンドがやっぱりいろいろ課題が出ている中で解決策の一つかなと私は考えているので、ぜひ成功させてほしいなと思います。

そして先ほど白老交通しかこの町内にこの事業をやるにはないのだよと、先ほどの計画の中では各事業者との計画もありましたよね、今後のスケジュールの中で。そうすると道南バスだとか白老

観光バスとか最初からもうだめだよということなのだね、免許がないのだね。事業者さんも別な免許を取るといこともだめなのだね、考えもないのだね。そのあたりについて聞きたいと思います。

○委員長（小西秀延君） 佐々木企画課主幹。

○企画課主幹（佐々木尚之君） デマンドができる業者の部分としてお答えしますと、白老観光さんはバス事業としての貸切に対しての免許をお持ちになっています。道南バスさんはバス事業の乗り合いという部分を持っています。白老交通は乗用タイプの貸切という形のタクシーの免許を持っております。その中でデマンド交通の9人乗りというのがどこに当てはまるかといいますとタクシー事業の乗用タイプの貸切免許というものを使って申請できると運輸局のほうとは協議が終わっております。

○委員長（小西秀延君） 高尾企画課長。

○企画課長（高尾利弘君） 町民と一体となってという部分ですけれども、おっしゃるとおりでなかなか行政だけではできない部分ですとか、町民がどう課題として捉えているかという部分の中で利用もふえてくるということが当然出てくると思います。

一方でバスの業者の話もありましたけれど、運転の人手不足とかというのも1台ふやすだけでも工面するのが大変だということでお話は伺っております。そういった部分で先ほど出ました白ナンバーによる運行だとか地域の人ができるそういう仕組みでやっているところもあるらしいので、そういうことも研究しながら今後どんどんそういう形で人手不足の解消であったり、地域と一体となってという部分を解消していかないとならないのかなというふうに思います。

○委員長（小西秀延君） 西田委員。

○委員（西田祐子君） バスの運行経路のことでお伺いしたいのですけれども、今デマンドバスということで北吉原団地を中心にとということで緑泉郷一区から、あけぼの団地、ゆうかり団地、バーデンそれと太平洋団地が中心なのかなと思うのですけれども、柏洋団地とそれからイワクラ団地・萩の里温泉郷、鈴蘭団地、ライラック団地こっちのほうの抜かす理由というのですか、ここがぜひ必要だという理由がもしあったら教えてほしいなと思います。今ほど及川委員のほうからもありましたけれど、やはり自分のところをまず先行的にやるというふうに決めて、何をそこで調査するか、そういう目的があるからここのところを先行的にやるのだらうと思うのですけれども、それを説明していただければと思います。

○委員長（小西秀延君） 佐々木企画課主幹。

○企画課主幹（佐々木尚之君） 地域の選定につきましては先ほどのとおり元気号がまず日中行かなくなる不便な地域ということで指定させていただきました。今、乗合タクシーとして石山以西として行っておりました28年度の部分、実際この地域だけに特定したというのは先ほどの理由のとおりで、その他の地域をデマンドにしなくなったという部分は、このたびのマイクロバス寄贈に伴いまして1台ふえたことで、バスの時刻表2-2のほうを見ていただくとわかるとおり、路線としては増便しまして虎杖浜、竹浦方面とかの部分につきましては倍増している状態なのです。路線の確保ができたということで、実際に通らなくなるわけではなく逆に便数としてはふえていますので、それでまずまかなえるであろうという部分でデマンドの対象地域の縮小をかけたところであります。石山の旭化成団地や萩の里というのは平成27年の12月の改正の時点で実際に不便とされていた

それ以前の改正のときよりも便数を増便したことで、現状で満足できているということでお話を聞いておりますのでデマンドの対象とはしておりません。

実証運行の部分につきましては、実際この日中の時間では元気号がなくなった部分で、デマンド交通として実際まだ利用者がどれだけいて、どれだけの需要があって、どこへ行く目的があってという部分を把握させていただいて、このデマンド交通の手法がこのままでよろしいのか、もっと違う手法を考えないとならないのか、それこそ地域の協力が得られるのであればデマンドではなくて先ほど言った地域の自家用車の白ナンバーを使ってという部分での協議会を立ち上げていくということも考えられますし、そういった部分でのいろいろな交通手法の中での利用人数、需要、そういったものを検証させていただきます。

○委員長（小西秀延君） 西田委員。

○委員（西田祐子君） 最初のほうの路線バスのほうは大体わかりました。2つ目の利用者数とか行き先を考えて一番いい方法を選ぶというのは理解しましたけれども、地域の協力で自家用車を利用してそれも対象にして考えていくということは、申し訳ないのですけど何かあったときのためのどこまで保障できるのかなと非常に不安を感じるのですよね。やっぱり相手がプロの運転手といったら変な言い方ですけども、例えば車を乗り降りさせるときにぼつと掴んだときにあばら骨が折れてしまったとか、交通事故ではなくて反対にそういうようなことまで例えば荷物を持っていてそのものを壊してしまったとか、いろんなことが考えられるのですけれども、そういったことも一緒に検証するのでしょうか。それは別個に考えているのですか。

○委員長（小西秀延君） 佐々木企画主幹。

○企画課主幹（佐々木尚之君） 白ナンバーによる地域の協議会等による交通手法については国のほうも枠を広げたと聞いています。手法がある一部地域ではじまりつつあるという部分のことですので、もっと検証していかないと実際に町のほうで車を与えているとか、燃料代の補助をしているとか、保険等について実際の個人の自家用車ですと個人の任意保険しか入っていないわけですからそういう保証の部分はどうするのかとか、いろいろな部分につきまして国のほうともっと協議していかないと手法というのは定まってこないと思いますので、すぐできるとは考えておりません。また、今稚内市とか向こうのほうで始まっているのは、個人の方が稚内とその近隣に住まわれている方が市街地へ出るにあたって、その空席を利用しての同乗できるというようなサービスも今はじめた部分はあると聞いておりますので、それもどういうものなのか私たちももっと研究していきたいなどは考えております。

○委員長（小西秀延君） 西田委員。

○委員（西田祐子君） 言っている意味がよくわかりました。例えば飛生みたいにぼつらぼつらとかしかなかった場合にデマンドを入れた場合は非常に効率悪いですよね。そういうような1軒か2軒しかないような5、6軒くらいしかないような集落に対してどなたかが責任を持ってという形なのだろうと思うのですけど、わかりました。ただ、それでの今後もそういうことも考えていくと理解しました。それに移行するのではなくて、そういう手法も一つ考えていると理解してよろしいですね。

○委員長（小西秀延君） 佐々木企画主幹。

○企画課主幹（佐々木尚之君） やはりその地域、地域の特性があって、そこに住む世帯数なり移動困難者というのは、白老町だけではなくてどこの地域にもいろいろな特性があると考えますので、その手法が自分たちの地域にどのような部分が合ってくるのかというのを地域の方と本当にお話ししながら、実際にいい手法というものを協議した中で決めていければと考えております。

○委員長（小西秀延君） 前田委員。

○委員（前田博之君） 路線的なことを具体的にお聞きします。今までの部分とどう違うのか。また竹浦公民館も出てきているのだけれど、ダイレクトに臨海温泉から町立病院まで行く便があるのか。あるいは途中で萩野に寄る時間を短縮しただけなのか。ダイヤをふやしたと言っているから、どのような柔軟性を持った流れになっているのか、その辺について説明してください。制度的なことについて議論しているのだけれど、実際に時間が短縮されないと意味がないので。今までは時間が長くてみんな飽きられたのだから。その辺について説明してくれませんか。白老の人はどうなるかと、どういうふうに変ったとか。

○委員長（小西秀延君） 佐々木企画課主幹。

○企画課主幹（佐々木尚之君） 一例をとりまして、虎杖浜のほうの臨海温泉から実際に町立病院行き、資料2-2です。裏面になります。9時45分、2段目のものを提示しますと浜竹浦を過ぎて萩野公民館には10時8分に、下の段の萩野公民館の町立病院行き10時15分、これを出まして町立病院に着くのは10時35分、これで見ますと20分と20分で50分で行ける、実際は萩野公民館で5分、10分間のとまる時間がありますので。これは臨海温泉からの国道の道を通る便です。同じバスで行くのですけども7分ほど停まります。今まであったように20分、30分停まったままで動かないではなくて7分停まってそのままで行きます。乗り換えという手法はやめることで今考えておりますので、今つめている状況なのです、手法という部分。

路線の部分を見直しをかけている状況なので、ある程度見直しをかけている中では時間が少し長く停まっている部分があるのはございます。ただ、ロスはなくしていこうという部分で以前の1時間40分かかるような路線は今はないようにしてございます。

○委員長（小西秀延君） 高尾企画課長。

○企画課長（高尾利弘君） わかるかどうかかわからないのですけれど、臨海温泉から一番上の流れのほうは臨海温泉から社台駅前までのルートという意味合いでして、下に書いてあるのが萩野公民館から町立病院までのというバスです。ただ、これについては上と合体しても大丈夫、時間的には合体できるような図面になるというふうに思います。

例に上げた萩野公民館行きが一番複雑な部分でして、虎杖浜の今までの困ったと言われていた路線で、一番見やすいのはナチュラルサイエンスと書いてある一番表面なのです。これは直結で町立病院、東高まで伸びる路線として設定しているのです。これは7時15分に出ます。これは先ほどから言っておりました朝一バーデン方面を回る路線です。デマンド交通が通る前の1便とデマンド交通が終わったあとの1便だけは通すことにしています。朝一と夕方、最後です。7時15分に出まして8時13分に町立病院に着きます。これは少し時間が長い形になります。それ以外の下をを見ると9時半で10時15分ですから45分ですね。

○委員長（小西秀延君） 前田委員。

○委員（前田博之君） 結果的に極端な言い方をするとデマンドだ、今までのジャンボタクシーだと4台になるけれども、現実には今言ったナチュラルサイエンスからダイレクトに何箇所だけとまって時間を要して目的のために、病院なら病院に行くために時間を設定して短時間でいけるようにという部分の設定のダイヤは組めないのですか。ただ時間を短縮しただけで、20分か30分だけで、そうでしょう。今までは目的がなんなのかということです。町立病院に行くとか、買い物は多少帰り時間を見て生協で買って次の便で乗っていくという部分はいいけれど。朝早く町立病院に行きたいとか、具合悪くて昼の便で行きたいとか。便数ふやしたというけれども、4台も入るならそういうふうに、ふやした便数の中で1便でも2便でも竹浦とか虎杖浜の人たちが北吉原から町立病院に行くくらい時間に短縮して行けるような形にしてあげる、あるいは萩野、北吉原地区が1便でも病院なら病院に直接行けるとか、そういうようなもう少し町民の声に応えた、スピード持って乗って行ける、時間を短縮できるようなダイヤの組み方はできないのですか。これ言葉悪いけれど、ダイヤを担当課長はじめすぐ答えられないということは、コンサルタントでつくってきているのでしょ。だからわからないのですよ、自分たちでつくっていないから。何かこういう希望に沿ったものが出てこないのですか。さっき言ったように町民の声を聞くのもそうだけれど、こういうダイヤを組むのも職員が本当に地域のあそこ行ってどうだということをイメージしながらダイヤを組めないのですよ。だからここで言うておきますけれど、今言ったように目的別に短時間でいけるようなダイヤも中には僕は入れるべきだと思います。その辺も自分たちで鉛筆なぞってダイヤを組めばわかりますよ。町民にこんなに時間かけてバスに乗らせていいのかどうかということ。コンサルタント任せはだめです。ぱっと出てこないでしょう、言われたって。

竹浦の人たちも同じこと。竹浦の人も乗って何十分もたたないうちにその便によっては萩野公民館でトイレタイムするのですか、7分も10分も。あとはみんなダイレクトに行くのですか。なぜ萩野公民館によるのですか。

○委員長（小西秀延君） 佐々木企画課主幹。

○企画課主幹（佐々木尚之君） 萩野公民館におきましては、前回の路線改正のときに前担当課のほうで意見聴取した中で、萩野の室蘭信用金庫、郵便局、生田医院等の周辺の商業施設等を利用したいのに使えるものがないという意見をお聞きした中で萩野公民館というバス停がつけられたものです。全くなくするというはまずできないということで1、2便残しているところでございます。

○委員長（小西秀延君） 前田委員。

○委員（前田博之君） これ虎杖浜親水公園からダイレクトに行くやつも、この停留所は全て停まって行って、そういう部分も含めて町立病院まで約1時間かかるよという部分ですね。

デマンドも概要説明してください。

○委員長（小西秀延君） 佐々木企画課主幹。

○企画課主幹（佐々木尚之君） 資料3-2のほうにデマンドの今考えらる時刻設定を下部のほうに載せてございます。デマンドの対象地域となる部分から8時半頃、10時半、12時半、2時半という部分を設定させていただいて、利用者に市街地へ出る方の予約をいただく形を取ります。それとともに帰りの便を設定しなければならないということで9時半、11時半、1時半、3時半という往

復4往復というものを設定してございます。

○委員長（小西秀延君） 前田委員。

○委員（前田博之君） これはデマンドの丸がついているでしょう。当然これから行けばこの停留所でデマンドも待つということですか。それとも戸口から戸口で待ってればいいということなのですか。だけど早くなる場合もあるのでしょうか。8時半であって降車場所を9時半にしているけども流動的だということでしょうか。

○委員長（小西秀延君） 佐々木企画課主幹。

○企画課主幹（佐々木尚之君） デマンド地域からの乗車につきましては、各戸口からということでの利用者の登録をいただいて家を把握した中で、予約数に合わせましてどのような経路で通ればいいのかというのを前日に設定するものです。帰りの部分につきましては、降りた地域もしくは移動した地域、町が指定した場所を設定したいと思っておりますので、そちらのほうから乗っていただいて帰りは自宅までと考えております。

○委員長（小西秀延君） 前田委員。

○委員（前田博之君） 今のデマンド交通の地域はこうだけれども、この図面から見て地域説明するとこの委員会でもいろいろ議論出ていますけれども、たぶん石山も同じ条件で出てくると思うのです、萩野石山。その場合の対応は考えられるのですか。当然これから別な地域に入っていくと、デマンドのところは白老交通でやるのだから料金も委託料も上がってくるのですか。そういう部分の今の一連の考えは。

○委員長（小西秀延君） 高尾企画課長。

○企画課長（高尾利弘君） 今後こちらをデマンドにすることで、今おっしゃったように各地区でもデマンドのほうが便利だということの話は想定されるということでは考えています。まず今回5月から検証した中でそういった意見も取り入れながらやっていかないとならないのですけれど、今の時点ですぐにどうという答え方というのは難しいのですけれど、先ほども言ったように便数をふやしたことで石山のほうは今のところは苦情は出ていないという状況なので、今は一旦はこの形でいかせていただくということにしか今のところはまだ考えていません。

○委員長（小西秀延君） 吉田委員。

○委員（吉田和子君） 吉田です。このデマンドを使っての公共交通のあり方をずっとやっているわけですが、私も何回か言ったことがあるのですけれど、バスの行けない地域をどうするかという検討が全然なされてないですよ。もちろん乗る人が少ないから行かないと、そこに住んでいる方は不便になって苦小牧に引っ越したりして人口が減っていつているわけですよ。私はこのデマンド交通のあり方というのは、そういったバスが大型で行けないところがあると前にお話しされてましたよね、そういうことも含めて行っていない地域はどうするのかと、そこに住んでいる人たちは自分たちでどうにかしなさいということになるのか。その辺のこれだけ時間的なことを考慮してあげてその周辺に住んでいる人はいいですよ、大変助かりますよ。だけどそこからはずれたところに住んでいる人はデマンドの行くところはいいですよ。要望が多いから行くのかどうかわかりませんが。さっき竹浦の飛生の話も出ましたけれど、森野のほうの関係、社台の中央は通るけど向こうの山側は通らないとかそういったこの希望はあるのですよ。そういったことに関し

ではどんな対応をしていくのかということが1点。

それからデマンドなのですけれど、白老交通さんしかないということだったのですけれど、必ず専用タクシーの予約と同じようにきちっと予約を受けて、配車をきちっとやって、時間配分をして、その方が困らないような病院なら病院の時間に合わせるとか、そういった人たちを大体同じ時間帯の人をくくって乗せてあげるといような形に、時間の設定があるけれどもこれはあつてないようなもので、予約の多い時間帯に動くという可能性もあるのかどうなのか。デマンドというのはある程度予約制ですからその人たちの状況に合わせて同じ時間帯の人たちと一緒に運ぶという形なのですよね。だからそういうようなことを含めると、配車をする方がきちっといて連絡もしないとならないですよね。何時にこういう体系で行きますのでこの時間に行くと思いますということ、予約受けてから、ではその時間に行きますよではなくて、そういう体制をつくらないとならないですよね。そういったことは白老交通さんで全部されるということになるのですか。

○委員長（小西秀延君） 佐々木企画課主幹。

○企画課主幹（佐々木尚之君） 最初の今までもバスが入れないなどの理由によって通れない部分ですが、これにつきましては先ほど来言っております住民ともっと緻密にお話しさせていただいて、手法がどのようなものかということと一緒に検討させていただいて、デマンドが本当に入っていくのか。ただ、距離、地域がもっと伸びることによって利用本数が少なくなる、そういったことも懸念されますので、本当にいい手法というものを議会の皆さんもそうですけれど住民の皆さんとも一緒に考えながらもっと検討はしていくべきと考えます。

次にデマンドのほうでの時間設定をある程度させていただいたのは、この時間設定がないと行きも帰りもバラバラでの予約をされてしまいますと、デマンド交通のバスがどこにいるのだということバラバラに動いてしまうと無駄な動きだけがふえてしまって、実際にもっと一緒に9人定員のところを乗せてあげられるものを乗せられないという事態が起きますので、実際たくさん車両を持っていて自由にもっと動けるデマンド交通を行っているところであればもっと自由度を増すこともできるのでしょうけれども、今回の場合でいいますと1車両を想定していますので、この中で最大公約数、皆さんが行きたいという人をたくさん乗せられるものをどのようにしたらいいかという部分は、交通事業者、交通関係者等と話し合った中では今のこのお示しした手法が一番であろうということ話合われてきましたので、この手法で実証実験させていただいて、あくまでこれはほとんど修正できるものと私たちも考えておりますので、その手法については皆さんにお示ししながら一緒に考えていただいて、もっとよりよいものにできればと考えます。

○委員長（小西秀延君） 吉田委員。

○委員（吉田和子君） やっぱり遠いところにいる方たちは何年後になるかわからないという状況ですよね、声がある部分はもちろん乗る人も多いから見直していくのでしょうか。

先ほど言った白タク、個人のものも認められつつあるということですので、ただ、いろいろな保証の問題とか安全性の問題とか問題がありますよね。だからその辺を考慮しながら、そういった声がある、そういう人たちがいるということをお忘れしないよということをお示ししてあげないと、私たちは遠いからバスも来れないし、私たちは病気になったらここで死ぬということだといようなぐらいいままでいっちゃうのですよ、そこに住んでいる人にすれば。それか引っ越して自分の子

供たちがいる苦小牧に行くとか、みんなのところに行くとかとなってしまうので、その人も白老町民の一人なのだということをきちっと念頭において、きちっと伝えておくということが必要だと思うのです。こういう方法も今考えられるので国の制度としっかり見合わせながらやっていきますということをきちっと伝えていくということが、白老町に住んでいる町民として安心を与えるということではないかなというふうに思いますので。全て整って一緒にスタートできるわけではないので、でも、できない部分はこのように考えていますということだけは伝えてもらいたいと思うのですけれども。

○委員長（小西秀延君） 佐々木企画課主幹。

○企画課主幹（佐々木尚之君） 委員言われますとおり、今回決めました手法だけでは全部の方の移動の足を網羅して全員を補うことはできないと考えております。それでも何とか最大公約数の必要とされている方をまず救いたいという思いで今回の手法を提案させていただいております。

今後におきましては救われない部分というのを福祉のほうなのか、もっと過疎の空白地域を救うものが国のほうでも先ほどの白ナンバーではないですけどももっと緩やかなものになって、それらに対しての保障の部分の補助なりができるなり、そういう制度なりがもっと進んだ中で皆さんと一緒に話ししてふやしていく。その中でふやした経費に対しても国のほうに要求していけるような、そういった要望等も私たちやっていかなければと思いますので、本当に皆さんのお力を得ていろいろな知恵を教えてくださいながら、私たちも一生懸命何とか地域の住民を救っていきたくて考えますのでお力添えをよろしくお願いいたします。

○委員長（小西秀延君） 西田委員。

○委員（西田祐子君） 路線のことで確認させてください。萩野公民館で生田医院と室蘭信用金庫萩野支店のところを利用したいので萩野公民館で停車するという事になったのですが、これ停車する必要があるのですか。萩野の生田医院と室蘭信用金庫萩野支店を使うということであれば、むしろ36号線沿いで停まったほうが利用者にとっては便利と思うのですよね。ということは、そこで待つ理由がほかに何かあるのでしょうか。もしないのであれば私はストレートに行ったほうがむしろ便利なのかなと思っているのですけれど。

それともう一つ、どう見てもよくわからないのが、見晴が丘入口とありますよね。北吉原の柏洋団地、あそこの山の上はバスは通らないのですよね、そうしたらデマンドバスだったら通れますよね。下のほうはいいけれども、せめて上のほうだけでもデマンドにするとか、何かどうにかできないものなのですか。あそこのところは自分たちがあそこのところに家を建てたのかもしれないけれど、一つの団地として造成されている地域ですから。高齢化も進んでいますし、今後もあそこのところがバスが上れないならば、せめてデマンドか何かできないのでしょうか。そこだけが気になって仕方ないのですけど。

○委員長（小西秀延君） 佐々木企画課主幹。

○企画課主幹（佐々木尚之君） 国道ぶちのところということでバス停の部分、萩野公民館に入っているのは、現在、道南バスが路線バスとしてバス停設定しております地域は車の駐車場ができていると思うのですけれども、その部分については停まれるように国のほうでもなっております。以前に聞いた話では生田医院、萩野郵便局すぐ目の前だと思うのですが、室蘭信用金庫さんですか、

その部分に対して高齢者の方が道南バスの路線バスのバス停があるでしょうということをおっしゃられたらしいのです。ただ、そこまで歩くのに結構な距離があるということで近くに何かできないのだろうかという、うちの元気号に対しての路線停車できる場所はないかというお話があった中で、それが何回続いた中で公民館のほうに停めるといった部分をつくったと聞いております。

また、見晴が丘の部分ですが、デマンド交通としては車が入れないなどの部分も救うべくものとは考えますので、今後地域の方のご意見も聞いて道南バスの車両が本当に入れないかの確認もさせていただいて、先ほどの空白地域ではないですけれど、もっと検討させていただきたいと考えます。

○委員長（小西秀延君） 西田委員。

○委員（西田祐子君） 前から何回も言っているのですけれど、バス停まで300メートル超えたらなかなか高齢者というのはバス停まで行くのはきついと思うのですよね。あそこの中でやはり片道1車線しかないからすごく不便なのですけれども、たまたま生田医院の前は確か手押しの信号機ありましたよね。そういうような交通安全も考えた上で、そういうところを調べてあげるのが私は親切なのかなと思うのです。

蛇足のように聞こえるかもしれませんが、萩野のみどり幼稚園前のバス停だってバルクマーットの前に道南バスのバス停があるのにそこにはバスは停められなくて、何メートル以上離れていないとだめだからとみどり幼稚園前のバス停をつくったのですよね、みどり幼稚園なんてないのに。そんなバス停までつくって元気号バスをこうやって動かしているということ自体が同じ道南バスという会社を使っているながら私はすごく違和感があるのですよね。これは使っている町民にしてみてもすごく違和感がある問題ではないかなと思うのです。やはり道南バスを使わせてもらっているなら、やっぱり道南バスのバス停も使えるような、そういうような工夫というのですか、そっちなほうが使う人にとってもわかりやすいし、そういうことも工夫していただければと思うのです。

申し訳ないですけれど、高齢化になってくると新しいものには弱いのですよ。今までここにバス停があったけど今度の元気号のバスはこっちのほうのバス停ですと言われても、なかなか頭がシフトしない。やはりこのバス停でもいいのですよということが高齢者にとっては一番大事なことかなと思うのです。

ですから申し訳ないのですけれどバス停のあり方についてももう少し、先ほど大淵委員も言っていましたけれども、地域担当職員の方々を使っただいて、バス停が本当にこの場所でいいのかというのを一緒に検討していただければと思うのです。

○委員長（小西秀延君） 佐々木企画課主幹。

○企画課主幹（佐々木尚之君） バス停の部分につきましては、今は道南バスのバス停をほとんど使わせていただいております。その中でみどり幼稚園のところにあったものを一度路線改正したときにあそこの団地内に入らなくなったということでバルクマーチ側に出したとは聞いています。

27年の12月に大まかな路線改正がされてバス停の位置が大きくずれたり、萩野駅北とか駅の北側にバスを停める接続を行ってJRのアクセスをよくしたよという部分をお伝えしていたのですけれど、やはり駅の正面側にしか改札を抜ける部分なくて、駅をまたぐ跨線橋を超えることができないのだよという意見も十分聞かせていただきましたので、今回はなるべく正面の改札のほうに十分停められるように時間設定もさせていただいたりとか、やはり高齢者の方が戸惑わないようなバ

ス停の位置設定、あと今後のバスの利用の仕方もまだ十分理解できない方も多いと聞いておりますので、その辺のバスの利用方法とかを十分周知していきたいと考えますので、またいろいろなご意見を聞かせていただければと思います。

見晴が丘の部分につきましてはデマンド交通の手法という部分では小型車両になるので上がることはできると思います。今の元気号のバスが車両の大きさが中型と聞いておりますので、その部分が本当に上れないかどうか確認をさせていただきながら、本当に空白地域の部分は先ほどの飛生もそうですしまだあると思うのです。その部分については検討させていただきたいと思います。

○委員長（小西秀延君） 聞き逃したのかもしれないのですが、萩野で何分間かタイムラグがあるというのは何でしたか。答えられていましたか。便によっては7分くらいタイムラグある。聞いていましたよね。

佐々木企画課主幹。

○企画課主幹（佐々木尚之君） この部分につきましては現時点出されてきている路線案というのがありまして、最初にバスが停まってそこで停車するものと次に来るものとの接続の部分になっています。ただ、これは手法としていま混乱招いている部分もあるので今現在、担当者とこれにかかわる関係の方に見ていただいて、JR等の接続を見ながらまだまだ修正がきく部分ですので意見を集約しながら直していきたいと思います。

誤解を招いたようなのでもう一度ご説明しますが、今時刻表をいただいている中で見ますと、萩野公民館の部分のタイムラグがあるのは1台の車両が着きまして、2台目がすぐ着く形で7分のラグで乗り換えるとそっちに早く行くという部分でバス同士のアクセスになっていますので、ここは少しわかりづらいのかもしれないので直せるかどうか今後の検討で話し合っていきたいと思えます。

○委員長（小西秀延君） 西田委員。

○委員（西田祐子君） 今ので混乱しましたのでもう一度わかりやすく説明をお願いいたします。路線について、お願いします。

○委員長（小西秀延君） 佐々木企画課主幹。

○企画課主幹（佐々木尚之君） 資料の2-2の部分の見方なのですが、臨海温泉からこのまま横にずっとつながる矢印の部分はこの1台で行くのですが、この下にある萩野公民館というのが萩野公民館、町立病院間を結ぶもう1台のバスですので、上の到着時間10時08分に着くものが下の欄に行くという部分で10時15分というのはバスがここで入れ替わります。そこが説明不足でした。申し訳ありません。

○委員長（小西秀延君） 暫時休憩いたします。

休憩 午後2時08分

再開 午後2時19分

○委員長（小西秀延君） それでは休憩を閉じて会議を再開いたします。

佐々木企画課主幹。

○企画課主幹（佐々木尚之君） 申し訳ございません、なにぶん自分たちのつくった路線図ではな

いという理由を言ってしまうと疎かな回答になりますけども、やはり今いただいている路線案というものを住民説明会をやっていく中でもっとわかりやすいものにしっかりと、委員の皆様にもしっかりとこれはわかりやすいと言っていたらいいようなものを作成しましてお示ししたいと思っております。

今後、改正につきましてもっとここをこうしたほうがいいという部分を教えていただけるのであれば、本当に私たち担当も未熟なものですから意見をいろいろと言っていて私たちもどんどん勉強していきたいと思っております。よろしく願いいたします。

○委員長（小西秀延君） ほかに質疑をお持ちの方。

前田委員。

○委員（前田博之君） せっかくですから資料の2-1の運行経費なのだけれど、議会でもいろいろ議論されています。乗車しやすいバスを使えと、何でできないのだという話になってはいますけれども、15年から運行して28年で約1,000万円ふえているのですよ。一人当たりの経費も当然ふえています。しかし利用者は3分の1になっているのですよ。なぜこれだけ、予算委員会、決算委員会でも言っているかもしれないけれど、委員会ですから改めて明確に聞いておきたいのだけれど、なぜこれだけ費用がアップされたか、その理由。

○委員長（小西秀延君） 佐々木企画課主幹。

○企画課主幹（佐々木尚之君） 私が担当する以前の話なのですが、引き継ぎの中で聞いた話では、高くなる以前に全国的に大きな事故ということで高速道路で貸切バスが大きな事故を起こしたとか、そういった部分から国土交通省でバス事業者に対して運行管理がどのようになっているとか、車検の部分での項目をかなりふやされたとか、そういった部分での運行管理経費というのでしょうか、車両の維持管理の部分とか人件費もけっこう安く抑えられて重労働をさせられていたとかがありまして、そこの一人一日何時間までという決め事ができまして、また何時間運行すると何時間休まなければならないとか、いろいろな規制がされてきた中でその必要人数が増員になったり車両の維持管理の部分での車検に出す中での点検項目の費用が上がってきたり、いろいろな部分で白老町の昔の料金のままではできないということで、協議した結果どんどん上がってきたとは聞いております。

○委員長（小西秀延君） 前田委員。

○委員（前田博之君） それは国の指導もあるけど、それが路線バスまで影響しているのですか、貸切バスではないですから。そういう部分をちゃんと整理して交渉しないといけないと思うのです。バスももっといいバスを使って利用されている方がいい環境の中でバスに乗れるとかね。議会からもいろいろ言われているからちゃんと認識して相手と交渉するということです。

一つの例とすれば今度、室蘭信用金庫のマイクロバスでますよね。これが仮うちのほうで人件費、車検等あるけども、人件費だって雇用の形態によってはある程度の額で雇用できるわけですよね。トータルとしたらこっちのほうが安かったらどうなるのですか。逆に自前やったほうがいいということでしょう。それは許されるということですか。今回1便、自前でやるのだから、そういうコスト計算して対比したら道南バスでやらなくたって自分たちでやった方がいいということでしょう。それはできるということですか。

○委員長（小西秀延君） 佐々木企画課主幹。

○企画課主幹（佐々木尚之君） バスの自前で運行という部分につきましては、町で免許を持っていない部分がありまして、やるからには無償で全部やりなさいという指示なのです、国のほうからは。料金を取らないのであれば運行していいよと。先ほどの特別交付税のほうの話になりますけれど、料金を取らない無償で動かしているバスに対しては特別交付税の措置はありません。

29人乗りのバスにつきましては、免許を取得していて料金をしっかり取って車両の管理ができる道南バスのほうに預けることになっております。

○委員長（小西秀延君） 前田委員。

○委員（前田博之君） 具体的なことは委員会ではなく別な形で質問する機会あるからします。そうするとバスは町が提供する分、安くなるということですか、経費が。バスの購入代かからないわけでしょう。維持管理費だけでしょう。その費用対効果やったことあるのですか。今言った室蘭信用金庫のバスは貸しますよと、あとはかかる人件費は道南バスがもつよと。だけど自前で今までやっている部分は2台で約1,500万円かかっているわけでしょう、大型だけでも。小型と対比した場合どうなるのかということの費用対効果は出しているのですか。どうなりますか。

○委員長（小西秀延君） 佐々木企画課主幹。

○企画課主幹（佐々木尚之君） 秋の改正に向けまして今道南バスのほうと協議しておりまして、1台の運行については了解しましたと、運転手のほうつけていただくことで。中の経費につきましては見積もり算定していただいている段階でまだ詳細については出てきておりません。主なこちらの運行経費というのが、車両代というのは、今使っている車両を見てわかるとおりに古くなっても耐用年数がないような古いもので車両代というのはほとんどかかっていない状態なのです。車の新しい古いではなく、維持管理するため、運行するため、それらの経費が主だったもので車両の良し悪しでないのだけはわかっていたきたいというのは言われております。

○委員長（小西秀延君） ほかにございますか。

1点だけ確認させてください、町民の方から聞かれたら困るので。デマンドは登録制になりますよね。これは登録の仕方はどのように今考えていますか。

佐々木企画課主幹。

○企画課主幹（佐々木尚之君） 予約制を取る中で一番最初の予約のときに台帳登録、白老交通さんに持っていただく形になるのですが、そのときにお名前がないと初めてですかということ、それで住所、お名前、電話番号を登録いただいて管理したいと考えております。

○委員長（小西秀延君） 西田委員。

○委員（西田祐子君） 最後につまらない質問なのですが、寄附していただいたバスとデマンドに使うバス、これは車体にどんなふうなデザインがされるのでしょうか。これは白老町として独自に考えられるのでしょうか。私はそういうことも必要だと思うのですが、その辺のお考えはいかがなのでしょうか。

○委員長（小西秀延君） 佐々木企画課主幹。

○企画課主幹（佐々木尚之君） 現在の状況では、やはり寄贈いただいておりますので寄贈という部分の文字を入れさせていただいて、できれば私たちの少し趣向を入れさせていただきながら道南

バスと同じように向こうでラッピングすると思うのですけれど、そこは私たちの趣向の意思を通していただきたいという部分は協議中です。

○委員長（小西秀延君） 西田委員。

○委員（西田祐子君） そのラッピングに対しては強く反対申し上げます。寄附者の意向と違うのではないかと思うのです。

○委員長（小西秀延君） 高尾企画課課長。

○企画課長（高尾利弘君） 基本的には室蘭信用金庫の寄附ということで、所有者はうちで車検上の使用者は道南バスという形になって緑ナンバーを取るといような形になりますので、僕もどちらかというとならぬのはどうかなというところも確かにあるので、その辺はまた協議させていただきたいなど。あと仕入れ的なものでラッピングする方法もありますので、その辺も含めて協議していきたいと考えます。

○委員長（小西秀延君） それでは公共交通についての質問はよろしいですね。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○委員長（小西秀延君） それでは元気号の運行の見直しと新しい交通の導入についての担当課からの説明を終了したいと思います。企画課の皆さんありがとうございました。

暫時、休憩いたします。

休憩 午後 2時30分

再開 午後 2時33分

○委員長（小西秀延君） それでは休憩を閉じて委員会を再開いたします。

大きい2番、所管事務調査の今後の予定についてですが、皆さんにアジェンダともう1枚所管事務調査の今後の予定についてという資料をお渡ししていると思いますが、その下段のほうその後の予定案ということで（1）の現行の元気号の運行状況について乗客へのヒアリングをやってはどうかと。（2）番目の案として運行事業者等との意見交換、また報告書のまとめというやり方と、このような考え方もありますが、どのような形を取るのがよろしいかということだけ決めておきたいと思います。日程等についてはまた皆さんに追ってご連絡という形にさせていただきたいと思いますが。

吉谷委員。

○委員（吉谷一孝君） 私の考えなのですが2案のほうがよろしいかと思えます。運行业者と直接話すことというのはまずないですね。今の運行业者に対しての話というのは委員会の中でも出ましたけれど、なかなか私たちが直接話をするということができないので、これは要望も含めて議会としてこういった形でできる機会というのを考えるとこれがよろしいのかなと。

1番目の部分については運行状況について確認することはいいと思うのですが、乗客へのヒアリングを行ってしまうとあれもこれもという形で、行政もそうですけれど、いろいろ町民の意見をあまりにも聞きすぎてしまうと、これもやってあげたらどうだ、これもやってあげたらどうだというふうになると、今の委員会の中での話も聞いた中で收拾がつかなくなるのではないかなという懸念もあるので、私は案1よりも案2で行ったほうがいいのかというふうに思います。

○委員長（小西秀延君） ほかの方、いかがでしょうか。

及川副委員長。

○副委員長（及川 保君） 今の吉谷委員のお話があるのですが、案1、案2と2つ上げているというのはこれに絞るということではないですよ。いずれにしても実証運行している9月までの状況というのは、私どもの委員会できちんと把握しておかないといけない部分ではないかなというふうに思うのです。であるならば今回6月に向けての所管事務調査なのですが継続せざるを得ないのではないか、やるなら9月報告のような形の中で進めていくしかないのかなというふうに思うのですけれども。そうであれば、この2つの事案というのはどちらも大事ではないかなと私は思うのですけれども。皆様のご意見を伺っていただければありがたいと思います。

○委員長（小西秀延君） ただいま出た意見ですと（2）の案でいく、また実証運行もきちんと状況を把握しながら報告書にまとめていくというような案も出ています。それを踏まえて皆様ご意見あれば。

前田委員。

○委員（前田博之君） 今、及川副委員長のほうから調査状況についていろいろな話がありましたけれど、その中で委員会を継続してもいいという話があったのだけれど、スケジュールから見たら10月からはじまるのですよね。だから9月の報告では遅いと思うのですよ。やっぱり6月には出さないとだめだと思います。だからやるなら精力的にやらないといけないよという部分も含めて議論しないとイケないのかなと思います。

○委員長（小西秀延君） 吉田委員。

○委員（吉田和子君） 私はこれを見ていて現地調査というのはやっぱり個々にはいろいろな意見は聞いていますけれども、やっぱり必要なのか。及川副委員長がおっしゃったように現行の状況をまず1回さっと見ておいて実証運行のときに見たらその違いというのはわかってくると思うのですよ。何か聞いていても違いが全然見えてこないというか、どんなふうになるのかというのがさっきの時刻表を見て話しましたが。実際にどうなのだろうかということが現場を見ると、それは5月中にできることかなと思ったのですよ。運行もやるわけだから。今、近いうちに来週週明け早々に乗れたら乗って、みんなで行けなかったら何人かでもいいから乗ってみるとか、そういうふうにやってみて、委員会でバラバラはいいのかどうかわかりませんが、そして試行運行したときに乗ってみると流れの違いというのがわかるのだろうなと思っていたのです。

もう1点は運行事業者との意見交換、これもこちらの希望、要望をどのくらい聞いてもらえるかわからないけれど両方必要かなと思います。

もう1点は議会改革の中でやってきた移動常任委員会というのがあるのですよね。これはそれぞれの地元、地域のかなり影響のあることのもので、この運行している中からデマンドをやるようとしている場所でもいいですけれども、どこか1箇所で行って、そしてそこで議論したり町民の傍聴者にもし来ていただいたらいろいろな意見を聞くとかという、移動常任委員会も考えられないかなというふうには思っていますけれども。それは皆さんで協議してください。

○委員長（小西秀延君） 西田委員。

○委員（西田祐子君） 西田ですけれども、私はあえて現行の元気号の運行状況について今さら見ても仕方がないのかなと。もし見るならデマンド交通が実証運行する5月になってから乗ってみるというのは大事なことだろうと思いますけれども。それで委員会報告に間に合うかどうかという問題があるので、なかなかここは厳しいかなと思っております。

2点目の事務調査の中で運行事業者との意見交換というのは実際に運行している事業者だけなのか、それとも福祉有償運送やっていると介護タクシーとかそういうようなものを含めた中での運行事業者なのか、それとも道南バスさんと白老交通さんだけが対象になっての意見交換になるのか、それによっても随分、意味合いが違ってくるのかなと思いますので、その辺はわからないなと思って聞いていました。できることなら本当はそういうような事業者さん全部合わせた中での、そういうような白老町の公共交通というものを皆さんどういうふうに考えていらっしゃるのか、ざっくりばらんな議論は聞けるのだらうけども、委員会の所管事務調査で2箇所だけの事業所だけと意見交換をして何を聞いたらいいいのかわからないなと思うのですけれど。いいなとは思うのですけれど、何を聞いたらいいいのかわからない。

○委員長（小西秀延君） 及川副委員長。

○副委員長（及川 保君） 今の西田委員の話なのですけれど、現行の元気号の運行状況について今さら調べてもという話があったのですけれど...

○委員長（小西秀延君） 暫時休憩いたします。

休憩 午後 2時43分

再開 午後 2時49分

○委員長（小西秀延君） 休憩を閉じて会議を再開いたします。

元気号が本格的に動き出すのは10月ということで、私も思うのですが、デマンドについてただ見て歩くというのは路線的なものという形になりますので、それはまずはしなくてもよろしいのではないかなと。

ただ、やはり先ほど休憩中、大淵委員からも出ていましたが住民にとっての見直しというのが大事だということを考えまして、一番住民がどういうふうを感じ取るかということを見てからでないとなかなか話はできないということで、これは任意でやったほうがいいのかと思うのです。委員会でこの日に決めてというよりは、お時間あるところで皆さんに住民説明会に行ける方は行っていただいて、出た意見については担当課もまとめるでしょうから、そのあとどういうふうに反映されていくのか担当課ともう一度お話しをさせていただき、必要であれば事業者さんとその後に話させていただいて、事業者さんとの打ち合わせをどうするかということを考えて、その後報告書の取りまとめという流れで進めたいなと思いますがいかがでしょうか。よろしいですか。

吉田委員。

○委員（吉田和子君） 住民説明会の場所と時間帯を後ほど教えていただきたいと思います。お願いします。

○委員長（小西秀延君） それでは改めて皆さんに住民説明会の日時、場所をご通知させていただきます。

次回の日程に関しても担当課とももう一度打ち合わせをしまして、皆さんに改めてご通知をしたいと思います。そういう形で進めたいと思いますがよろしいですか。

〔「はい」と呼ぶ者あり〕

○委員長（小西秀延君） それではそのように取り扱いをさせていただきたいと思います。

本日の会議はこの程度にとどめたいと思いますがよろしいでしょうか。

〔「はい」と呼ぶ者あり〕

◎閉会の宣告

○委員長（小西秀延君） これをもって本日の総務文教常任委員会の所管事務調査を閉会いたします。

（午後 2 時 5 2 分）