

第2回 まちづくり常任委員会会議録

平成31年3月12日(火)

委員会 議室

○会議日程

- 1 開会宣告(16時44分)
- 2 調査事項
 - (1) 住民生活課所管
 - ① JR北海道の経営改善等における現状報告について
 - ② 沿岸バス(株)が運行している豊富留萌線及び豊富羽幌線について
- 3 その他
- 4 閉会宣告(17時26分)

○出席委員(8名)

委員長	3番	斎賀弘孝
副委員長	4番	無量谷隆
委員	1番	富樫直敏
委員	2番	西澤裕之
委員	5番	鷺見悟
委員	6番	吉原哲男
委員	7番	高橋秀之
委員	8番	植村敦

○出席説明員

町長	野々村仁
副町長	岩川実樹
総務財政課長	飯田忠彦
住民生活課長	藤井和之
生活環境G主幹	山下智昭

○議会事務局出席者

事務局長	藤田秀紀
主事	満保希来

齋賀委員長

本日委員会全員出席ですので、直ちに調査事項に入りたいと思います。

調査事項 1、住民生活課所管、J R 北海道の経営改善等における現状報告についての説明をいただきたいと思います。

藤井住民生活課長

3 月定例会本会議、どうもありがとうございました。

まず、住民生活課から、J R 北海道の経営改善等における現状の報告をさせていただきます。

冒頭なんですけど、本来でありましたら、2 月 1 日から始まりました町政懇談会の前に、議会にご報告をするべきところございましたけれども、町政懇談会への報告内容が、J R 北海道の経営改善等における現状の報告であり、町としての対応等について具体的な内容も少なかったこともありまして、F A X にて、町政懇談会の資料を配信させていただいたところがございます。

本日は、町政懇談会から多少の動きもあまりました。アクションプランの報道もありましたので、それらの追加事項も含めて、ご説明申し上げたいと思います。

資料 1 枚目なんですけど、平成 2 8 年 3 月から J R 北海道の経営改善等に伴う事業範囲の見直し、普通列車の減便、ダイヤ改正から始まりまして、同年 1 1 月には、J R 北海道の島田社長が単独では維持困難な線区の公表をしたということでございまして、町としては調整懇談会や議会に対し、情報共有を図りながら対応をしてきたところでございます。

昨年末の報道では、1 2 月 2 4 日に行われた 6 者会議の中で、北海道知事は J R が単独では維持困難とする 8 線区の地域支援について、鉄道の利用促進のための緊急的かつ臨時的な支援を行うべく、速やかに協議を行うと報道がされたところでございます。なお、6 者会議の構成については、四角の欄の下に記述している構成でございます。

宗谷本線に関しましては、利用の少ない駅の廃止、踏切等の廃止について、J R 北海道から相談を受けているところでありますけれども、これら各自治体ごとの判断ではなく、宗谷本線活性化推進協議会として、全体的な議論が重要であると協議をされまして、まずは利用促進が先であり、駅の廃止や踏切の廃止などの協議については進展はございません。

また、最近の新聞報道では J R 北海道が策定するアクションプランを宗谷本線活性化推進協議会が了承したという報道があったところです。これは、国土交通省が J R 北海道に監督命令を発出した内容に J R 北海道だけではコスト削減や利用促進に限界がありますので、地域の関係者と一体となって、利用促進やコスト削減などに取り組むことが記述されたことでございます。

このアクションプラン、いわゆる行動計画なんですけど、線区ごとに作成することとなっております。計画の構成としましては、作成の経緯、位置づけ、取り組み主体、宗谷線の置かれた状況、関係市町村の状況、これまでの協議状況、計画目標及び事業として、事業方針や目的、具体的取り組み内容、スケジュールなどが盛り込まれているプランでございます。アクションプランは J R 北海道が作成し、国土交通省に提出しなければならないことから、宗谷本線活性化推進協議会の課長クラスで構成される幹事会で協議検討を進め、最終的に J R 北海道が協議会に提案し、了承が得られたものでございます。

なおの了承はしておりますけれども、他の線区については現在協議検討中ということもありまして、さらに全体的な精査も必要と考えられることから、JR北海道としては現時点では検討中というようなことでございます。

一方、他の線区における状況につきましてですが、宗谷本線と同じような組織であったり、または別の協議会、町村会単位での同様の議論がされておりました、報道情報によりますと、平成31年3月にダイヤ改正を予定しているということございまして、その中で、根室線で2駅、花咲線で1駅の廃止が容認している線区もあるということでございます。

先ほどご説明しましたアクションプランについても繰り返すとなりますが、他の線区も同様に検討しているという状況でございます。

次に北海道としてでありますけれども、各線区の協議会からの意見なんですが、北海道全体の課題であり、北海道がリーダーとなり、議論を進めるべきとした意見が多くありました。北海道の対応は、先に説明した6者会議を開催し、それらの議論の内容を各線区へ提供したり、各線区の議論を吸い上げ、6者会議等に公表したりしているようでございます。

その他に資料下の四角で囲った部分ですが、北海道全体の取り組みとして網かけになったところが特に強調でございますけれども、持続的な鉄道網の確立に向け、道民が一丸となって利用促進を始めとするさまざまな行動を展開するとともに、JR北海道が置かれている厳しい状況を全国に広く発信し、関係者と共有することで、本道の鉄道に対する国民的理解や応援金を調整することを目的に、平成30年12月1日に北海道鉄道活性化協議会が発足されておりまして、構成団体につきましては、道内の経済団体などというような構成になっております。

我々もできることといえば、例えば鉄道の利用者が少しでも増えるよう可能な出張があれば協力したいと考えておりますので、会議等の時間の設定もございまして、議員の皆さんも協力可能であれば、鉄道の利用をお願い申し上げたいと思います。

さて、裏面をご覧ください。

2枚目、3枚目なんですが、こちらが先ほど冒頭説明しました、国土交通省がJR北海道に対して、監督命令を発出した内容でございます。

こちらのほうの監督命令は、平成30年4月27日付けで発出しておりまして、国土交通省はJR北海道に対し、JR会社法正式名称は旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律なんですが、それに基づいて発出しているという内容でございます、2ページ目の1番、JR北海道の経営改善に向けた取り組みを着実にということで、国の支援として、または3ページ目の国の支援として、2番、関係者による支援協力についてを公表しているということです。

2ページ目に戻りますけれども、経営改善に向けた取り組みを着実にということでは、北海道新幹線の札幌延伸の効果が発揮する平成43年、12年後なんですが、経営自立を目指して、主に下の四つの丸に記述した概要などについて、経営努力を行うとされております。

事業範囲の見直しについては、地域の足となる新たなサービスへの転換を進める。そして、平成31年、平成32年度を第1期集中改革期間として、JR北海道と地域の関係者が一体となって利用促進やコストの削減などに取り組むということで、先ほど説明した、いわゆるアクションプランというようなことにつながると思います。

これらの検証と着実な取り組みが行われて行われていることを前提に、平成33年から3

5年までを第2期集中改革期間として、それらに移行して取り組む結果を毎年度検証し最終年度の平成35年には総括的な検証も行うということでございます。

次に3ページ目の2番の関係者による支援、協力でございますけれども、JR北海道の徹底した経営努力を前提に、国、地方公共団体、関係者等が必要な支援協力を行うということ为国自体が公表しているということとして、また、国の支援ということの根拠となる法律が規定に付された期限内となる、平成31年度から32年度の2ヵ年間に於ける国の支援ということですが、そちらが以下の(1)から(4)に記載された内容に関して、2年間で総額400億円程度と示されておりました、その中の(1)から(3)は全額助成。(4)については2分の1もしくは無利子貸付も2分の1ということになっております。

そういった内容を国が支援をしていくということで、それらに合わせて、地方公共団体も、協力をしてくださいというような内容でございます。

資料下段の写真よりも下に記載してあるところですが、2ヵ年の法律の根拠に基づく支援が終わった後の話でございますけれども、平成33年度以降については、国の支援を継続するため、所要の法律案を国会に提出することを別途検討するという事を、明記しております。そのほか、JR北海道とは別なんですけれども、JR東日本株式会社にも協力支援を求めてまし、連携ですとか、人的支援、技術支援、観光分野の協力などをJR、東日本にも求めているということでございます。

現状報告については以上のおりでございますけれども、北海道知事が鉄道の利用促進のための緊急的で臨時的な支援を行うべき速やかな協議を行うという言及がありましたので、こちらのほうについては、金額等の詳細が示されておらず、まずは町として議論を進めなければならないんですけども、その結果を基に協議会で、というような流れになると思います。前段、金額が先に示されるべきだということになってまして、それから町で独自の判断。それから、それを持ち寄って協議会で総合的な判断という部分になってくるのかなというふうな予測もあります。そういった情報が今現時点ではないということをご理解いただければと思いますけれども、そういった情報提供がありましたら、また議会へご相談させていただきまので、よろしくお願ひしたいと思ひます。以上で説明を終わります。

齋賀委員長

ありがとうございました。

ただいまのJR北海道の現状報告。これについて委員から意見を伺いたいと思ひます。指名をされてから、質疑を行ってください。

(「ありません」の声あり)

1つ目のJR北海道の経営改善等における現状報告についてはこれで閉じたいと思ひます。また、逐次情報が入り次第、報告をお願いしたいと思ひます。

調査事項2番目、沿岸バスが運行している豊富留萌線及び豊富羽幌線についての調査事項であります。説明をお願いします。

藤井住民生活課長

こちらのほうは初めてのご説明になります。

路線バス、沿岸バスなんですけれども、幌延豊富間の廃止等の再編計画案ということをご説明がありまして、これらに対してご説明を申し上げます。

資料に記載しておりますとおりに、幌延豊富間運行経路については、輸送密度低下によりま

して、平成31年10月以降の補助路線不適合となりますため、豊富留萌線と幌延留萌線を国の補助金基準に適合させるべく、1路線に統合再編し、加えて、市町村単独路線であるという豊富羽幌線も含め、豊富幌延間を廃止したい旨の提案があったところでございます。

これらに対しましてはですね、幌延町単独でということも考えましたが、今回該当する豊富町の意向などの聞き取り協議をして方針を決めていく必要もあるのではないかとというふうに考えましたところ、豊富町では、駅から温泉館は重要路線であるということ、いわゆる利用者も多いということ。本町にとっても、観光拠点であるトナカイ観光牧場や、深地層研究センターの唯一の公共交通機関であること。更に両町の住民や観光客などさまざまな移動が必要な方がそれぞれの町への移動手段としてなっているのでは、というようなそれぞれの視点で検討しております。両町で協議を行って意向の確認をしまして、幌延町と豊富町間の路線の全ては継続運行で維持していくことが望ましいというような方向性で協議を進めているところでございます。

沿岸バスからは、3月15日までに意見要望などの提出を求められておりますけども、現状ではまず唐突で時間的要素がないということ。あと必要な情報収集や判断、もしくは議会住民等への説明が困難である。また、豊富町においては、本町単独運行決断時には両町折半による運行の運航継続を望んでいるということもありまして、この補助路線については、生活交通路線維持費補助申請により、地域間幹線系統確保維持計画認定が必要になります。こういったことも踏まえつつ、当面市町村単独路線として継続運行を行うこととしたいと考えているところでございます。

なお、国等の補助に係る路線バスについては、事業者と沿線自治体間で事前に意向確認をし、その内容について更に沿線自治体で構成する生活交通確保対策協議会を通して、沿線自治体に最終的な意見を求められた後に運輸局へ提出する仕組みとなっております。

という状況でございまして、次に、今後の検討課題についてなんですが、両町で連携している観光事業ですとか、温泉宿泊、スキー場などとの関連性も含み、現在の詳細な利用状況の把握と今現在詳細な負担額が判明しない経費に対する両町の負担割合などを検討していくという流れにあります。これらの状況が発生するのは、平成31年10月以降の費用負担ではなくて、平成32年からになります。ただ、路線については平成31年10月から、既にその廃止っていうことの意向を示さない限りですね、10月から豊富幌延線がなくなるということになりまして、そういったことも踏まえつつ、今ご説明したような対応でいきたいというふうに考えておるところでございます。

資料下のほうには今の現行の沿岸バスが運行している、幌延に関する時刻表でございまして、上の段の右のほう、網かけになっているところがいわゆる補助路線。黒い部分、ちょっと濃い目に網かけになっているところが先ほど説明した市町村単独路線の豊富羽幌線ということなんです。

下のほうの下りの部分ですが、そこは中飛びがありまして、便数は変わらないんですが、そういうような現状の今運行形態になっているということでございますので、こちらは資料の中でご覧いただければと思います。

今、廃止提案がされているというのは、上の段の表でいくと、豊富駅から幌延駅という部分が廃止提案がされているということなので、もし廃止提案がされた場合は、幌延駅なんですけど、真ん中の時刻表によって留萌方向へ走っていくというような状況でございまして、

次のページは、単なる路線経路図でございまして、豊富駅から幌延駅に向かっく幌延町内という部分の今の停車場ということございまして、これらの費用負担という部分については、先ほど説明した豊富は駅から温泉までは単独で行きたいんだということですから、こちらの部分には問題ないのかなと思います。ただ、豊富町と幌延町の町界から、深地層研究センター、トナカイ観光牧場の間ですとか、そういったところの部分在今后どうやって負担していくんですかというところが協議の内容になっていくのかなと思います。今、町界と言いましたが、温泉から深地層研究センターまでの間ですね、それらの負担割合をどうしていくのかなっていうことを今後詰めていかなければいけないということになってます。

現状のとおりということで、進めてまいりたいというふうには内部では今進めておりますが、それらについてもまだ豊富町と詳細な事項が確定してないので、そういう方向性だということ、本日の説明を終わります。

斎賀委員長

ありがとうございます。

ただいま説明のありました、バスの豊富留萌線及び豊富羽幌線について何か委員から意見ありませんか。指名を受けてから発言してください。

西澤委員

すいません、時間を押してるところちょっと何点か確認させてください。

今のお話であれば、今豊富から羽幌や留萌に流れている路線の豊富幌延間は廃止するという説明だったというふうに思います。

それで、その間運行する際には、両方折半によるってというような、協議を今後していくって話になります。その時に、例えば今沿岸バスは豊富町に車庫と営業所というようなものを持っています。例えば、豊富幌延間が廃止になった場合は、多分豊富に必要なはないので、それでも特急が動くってことですね、いろいろあります。ちょっと考えまとまってませんが、質問は訂正します。

藤井住民生活課長

今、西澤議員がおっしゃったとおりなんですけれども、豊富町はですね、そのほかに稚咲内と豊富駅間の路線バスもあるんですね。その他に今おっしゃられた都市間のバスもあるということでは、営業所もありということを含め、途中経過なんですけど、1ヵ月ちょっと独自調査をしてもらったんです。その中には、駅から温泉までの利用者が豊富はやっぱ多かった。幌延町当然いたんですけども。その状況が冬季間だけで本当にいいのかとか、例えば夏の期間はどうか、そういったことも含めていくとですね、今現時点で本当に判断して、廃止していいですよっていう話に本当になるんでしょうか、っていうことを両町で確認をしたんですけども、豊富町の考えはあくまでも駅から豊富温泉はそれだけ利用者がいるから、幌延さん関係なく、あくまでも単独で運行したいんですと。ただ、どうせやるなら、幌延町と一緒にやったほうがいいですよっていうような考え方も持っていたら、そういうような説明もしていただいていたので、そういう部分では、今後その折半の方法っていうか、折半っていうと半分半分に聞こえますけれども、距離的な部分だと思うんです。そういうようなことの検討が始まっていくのかなというふうには思います。

西澤委員

あくまでもその路線に対する補助であって、例えば、先ほど沿岸バスが持つてる施設に対

する補助までも含めて、こういう路線の中の補助額に入ってきませんよねっていう確認をしたかったんです。

藤井住民生活課長

実際には入ってきます。

豊富留萌線の場合も、実は車両の更新もそうですよね。一時、毎年の補助で、高額になる時があるんですが、それは車両の購入の時には当然負担が出てくるんで、そういう細かい部分も当然、今後の議論が必要になってくるんですよね。あと、待合室も確か補助の対象の中に含まれていたような気がします。ただ、全部が全部ではなくて、ちょっと忘れて、大変申しわけないですけども、どこかの待合所ですとか、営業所単位ではそういった補助の対象経費になって案分されてくるような実態もあるので、そういうところを沿岸バスとも当然協議していかなきゃなんないし、豊富町と協議をしていかなければならぬというような内容でございます。

鷺見委員

ちょっとわかりにくいところあるんですけど、初めに補助路線不適合っていうのは、どういう基準で言ってるのか、説明をお願いします。

藤井住民生活課長

単純に言うと1日平均15人という平均です。ですから、今の便数がありますよね。便数ごとに例えば100人乗りました。この便数は10人です。全部含めて、何便走ってる下で、1日15人というこような計算の仕組みになっているようで、そういったことを幌延豊富間を除くと、幌延留萌間であれば、何とか15人をキープできるというような説明でした。わかりましたか。

鷺見委員

わかるけど。豊富と幌延の間がね、乗降客が少ないというから、この部分だけは切るよってそういうことなんでしょうか。

藤井住民生活課長

今、1日当たり15人と言いましたけど、何か、その単位にはキロメートルあたりとかいろんな何か換算方法がございまして、我々もちょっと何か独自にですね、明確に検証できなかったんですが、ざっくり言うとそういった1日15人というような規模単位で見ていいのかなと。その部分がなくなると、15人を超えることができるので、幌延留萌間だったら、補助路線としてこれからも国の補助をいただいて、運路線の運行ができるよと。路線の補助が入るということは、全体的な自治体数で案分されて、国の補助が入って、収益収入があつて、経費があつて、その差引き分をいわゆる自体が補助するわけですから、補助がなくなるということは、丸々補助除いた丸々の金額を負担していかなければならないということになります。。

鷺見委員

例えば単独になった場合にね、車両だとかそういうものは変わらないで、経費だけを豊富と幌延町で案分するということなのかな。

藤井住民生活課長

そのとおりです。

吉原委員

新興までの路線になってますよね。これは時刻表のとおり、これ留萌まで行くと、このバスがということですか。

藤井住民生活課長

資料ではですね、天塩高校までしか記載していませんが、豊富留萌線、幌延留萌線って書かれているのは、全て留萌まで行きます。1番右の豊富羽幌線というのは、羽幌までということになります。

吉原委員

今の話だと、留萌まで行けば15人には確保できる。ただ問題は、豊富と幌延の間、確保できないでしょう。これを何とかしてくださいと、こういうことでしょ。

藤井住民生活課長

これを何とかしてくださいっていう沿岸バスさんの意向ではなくて、補助対象になってないので、最初は廃止したいっていう話なんですよ。そうすると、結局、その部分の人数も営業距離もカウントして留萌までの路線の延長といわゆる乗客数を換算していくと、負担が大きくなるので、ここの部分を削ることで補助対象になるんです。ですから、そこを廃止したいんですっていうことが最初の意向なんですよ。突然やってきて、そういうことを言われたもので、我々としては困ったということなんです。

吉原委員

したら、これ例えば、仮に幌延いらぬ。豊富は温泉まで行ってくれと。そうしたら豊富から走るわけですから、当然国道40号線走るようになるよね。そうでもないのかい。

藤井住民生活課長

そこが先ほどちょうど説明がわかりづらくて大変申しわけございません。

豊富は駅から温泉までを運行したいと言ってるんです。ですから、温泉から物理的に国道40まで回って天塩まで行くか、それとも温泉から真っ直ぐ道道通って、幌延通過していくのかというのは、沿岸バスさんが多分決めることだと思うんです。幌延がそのまま容認すれば。ただ、そういうことにはやっぱ実態的っていうか時間的、労力的、そんなことは多分しないと思いますから、多分道道通って幌延を通過して、バスですから回送みたいな感じで、表示して、そこを通過していだけになってなるんじゃないかと思います。

鷺見委員

次、具体的にどのぐらい高くなる、負担経費はこれだけ増えますっていう具体的な数字が出たんですか。

藤井住民生活課長

そこも豊富町といろいろと協議検討をこれからしなきゃいけないし、正しい数字をどうやって沿岸バスから貰って、最終的に判断していかなきゃなんないんですが、いずれにお金については32年度から始まりますので、まだ現状では乗った人の数も当然出てくるんですね、カウントする数。それによっても負担の額も変わってくるので、これからの話になってくるのかなど。

ただ、路線についての運行については、早急に意向を示さない限り、31年の10月から、豊富幌延線が無くなる。お金は32年度当初から反映されるということなので、ちょっと複雑で申しわけないんですけども、お金の部分については、また31年度に入ってじっくりと豊富町と最終的な数字を基に負担割合を決めて、判断していくという流れになろうかと思

ます。

また、試算した中では数百万やっばり上がると。その数百万が100万から900までありますけども、恐らく300から400ではないかというような見込みは立てていますが、ただ問題をベースになる数字が根拠になりますから、その根拠にある数字で試算した金額が確定するという事です。

西澤委員

それは、もう今これからの協議ということで、話していただきたいんですけども、ただ、どちらにしろ単独でやるにせよ、その線は、沿岸バスとしてはその路線単独で運行するからといって、路線として認めちゃうと、今言ったように国の補助が入ってこないっていうふうに変わりはないと思うので、そうすると、利用者ですね、運賃等もそれは両町で決めていくって決められるっていう話になってくる可能性も出てくる可能性もありますよね。そこは、豊富と幌延の単独路線なので、ここは利用料金は自分たちで決められて、沿岸バスさんがどうのこうのっていう話にもならないような話にもなってくる可能性もあるので、その辺もいろいろ情報収集しながら、協議に臨んでいただきたいというふうに思います。

藤井住民生活課長

委員も交通事業者なので、よくご存じだと思いますが、多分料金設定っていうのは、多分キロ当たりで運輸局に申請して認可されるはずですから、そういう部分については、独自の料金っていうのはちょっと、馴染まないのかなっていうふうに思います。

やってできないことがないのかわからないんですけども、独自の料金というのは、多分路線ごとっていうか他の天塩から南にも全部影響する単価になっちゃいますから、それはないのかなと。この部分だけの期間だけをいくら。天塩から留萌まではいくらっていうことは多分運輸局も、認可しないと思います。

ですから、そのバス料金についての議論ではなくて、負担額の議論ということになろうかと思ひまして、あともう1つはこういった考え方をずっとやるわけじゃなくて、この国の補助の認定についても、3カ年間的な毎年度、毎年度、計画上げるんですけども、3カ年をベースに前年度のやつを今度、今年度見て、今年度のやつをまた次年度見てっていうことで、その実績に応じてやってるので、3カ年ベースで多分補助路線低見直すだと思ひんです。そういうことを考えると、今後3年間は維持できるのであれば維持したいというふうに思ってますし、現状もですね、天塩高校からこの沿岸バスを利用して、移動していらっしゃる生徒さんもいるっていうこともわかってるんですね。そういう実態をやっばり考えるとですね、今早急にストップしましょうという、ちょっと決断っていうのはしづらいかなと。

今、一般質問でもいろいろ出てます、交通体系のあり方も含めてあるんですが、その部分については、ご理解いただいて3年間というスパンの中では、最終的にどうしていくっていうことが、今後我々に課せられた課題だというふうにも考えております。

鷺見委員

例えばね、留萌、元々は国鉄羽幌線だから、留萌から幌延まで。よくわからないんだけど苫前なんかはさ、古丹別から232号線まで袋小路になって走ってますよね。同じ沿岸バスでも。そういうところは、羽幌の中もそうなんでしょうけど、公共交通として、委託されて走っているのか、沿岸バスとして収支合わないと思うんだけど、そういう路線以外にもあると思うんだけど、そういうところも同じなのかな。

藤井住民生活課長

近隣でいくとですね、遠別から裏道を通って、天塩高校のために、運行している路線もあるんですね。ここはですね、あくまでも今我々がやろうとする市町村単独路線というような扱いでやっているわけです。だから、国の補助をもらうための路線というのは、あくまでも町村の中心部と中心部の通過していくような、路線が国の補助なのかなっていうふうにも見えるんですけども、おそらく驚見委員が言った、古丹別と苫前については、市町村単独になるのかなと。あと、遠別の奥のほう、清川とかですね、そういった部分も多分市町村単独ではないかというふうに思います。ですので、市町村のいわゆるど真ん中というか、そういう骨格というか、そういった部分が生活路線として、国の補助が入って、それ各自自治体で案分して負担をしながら運行しているのが実態ではないかと思います。

高橋委員

この便って、6往復ですよ。これは沿岸バスがもしくは5往復って言ったら、5往復を負担し合うのか、それともうちは4往復で良いって言ったら、4往復にできるにののか。その辺はどうですか。

藤井住民生活課長

我々内部でもですね、経費の削減というか縮減というか、いろんなことを考えて、提案された後にすぐにですね、検討し始めて、3往復にしたほうがもっと効率的じゃないのかとか、逆に3往復にしてJRと接続をもっと利便性高くしたほうがいいんじゃないのかとか、そういった部分も検討はしてまして、豊富町と協議した中でも、そういったこともこちら側から豊富町に、提案したりしているんですね。

この意向は沿岸バスにはまだ最終的に正式には伝えてはいないんですけども、おそらくこの便というのは、いわゆる1番収支がとれる場所を中心にダイヤを組んでいるんじゃないかというふうにも考えられます。ですから、例えば羽幌町もいわゆる学生さんであったり、もしくは病院のための移動であったり、もしくは天塩町なのかわからないですけども、そういった部分を中心に路線の便、時間体、そういったことが設定されてるとしたら、要望としては言えるけども、実行できるかっていうのはちょっと、これからということなんで、要望が言えると思います。

斎賀委員長

ほかに委員ありませんか。

無量谷副委員長

単独で、羽幌豊富間無くなるっていうのは、下り線あたりは見てみると、天塩高校には行く便が7時5分、7時50分ってあるんですけど。豊富高校に幌延から行くっていうのは、今便数がないように見えるんですけども、これらの対応っていうか、それらは今までどうしていたんですか。

藤井住民生活課長

隣の町の話ですけども、豊富町の高校生で、天塩高校に通っている生徒さんは、JRで幌延の駅まで移動してきてます。それから、沿岸バスに乗って、天塩高校に通っていると。帰りは、先ほど説明したように、天塩発のこういった便で豊富まで帰ってるっていうパターンもあるらしいです。

斎賀委員長

ほかに委員発言はありませんか。

(「ありません」の声あり)

では、今日のこの話はこの程度にして、また情報が入り次第、情報共有を委員会として、していきたいと思いますのでよろしくお願いします。

藤井住民生活課長

ということで、何度も申し上げてすみません。3月15日までに沿岸バスのほうにそんな意向を示す必要があるんです。

そういう部分につきましては、こういった考え方をもとに、いわゆる現状維持をとりあえずは、今年度の意見ということで出させていただいて、よろしいかどうか。委員長すみません。

齋賀委員長

ただいま説明のありましたとおり、3月15日までに返答しなくちゃいけないということで、今の現状では、委員会では、了承するというのでよろしいですか。

(「はい」の声あり)

それでは、沿岸バス(株)が運行している豊富留萌線及び豊富羽幌線についてはは閉じたいと思います。

次、その他ありますか。

(「ありません」の声あり)

無いようですので、以上をもちまして第2回まちづくり常任委員会を閉じたいと思います。ご苦労様でした。

(16時27分 閉 会)

以上、相違ないことを証するため署名する。

委員長 齋賀弘孝

以上、記録する。

主事 満保希来