

第2回 まちづくり常任委員会会議録

令和5年3月14日(火)
委員会 議室

○会議日程

- 1 開会宣告(15時58分)
- 2 調査事項
 - (1) 保健福祉課所管
 - ① 令和5年度における新型コロナワクチン接種について
 - (2) 企画政策課所管
 - ① 幌延町高齢者等交通費助成(ハイヤー助成)事業制度改正について
 - ② JR南幌延駅について
- 3 その他
- 4 閉会宣告(17時50分)

○出席委員(7名)

委員長	3番	斎賀弘孝
副委員長	2番	佐藤忠志
委員	1番	高橋秀明
委員	4番	植村敦
委員	5番	無量谷隆
委員	7番	西澤裕之
委員	8番	高橋秀之

○出席説明員

町長	野々村仁
副町長	岩川実樹
保健福祉課長	村上貴紀
企画政策課長	角山隆一
企画政策グループ主幹	伊山英貴
地域対策室長	山下智昭
保健推進係長	長山美保
企画調整係長	梶淳

議会事務局出席者

事務局長	岡田英樹
主任	横山薫

齋賀委員長

それでは御着席ください。

ただいまより、令和5年、第2回まちづくり常任委員会を開会したいと思います。

初めに野々村幌延町長から挨拶があります。

野々村町長

第2回まちづくり常任委員会に御参集をいただき、ありがとうございます。

議会が10日の日に終了したばかりですが、本事業はようやくコロナワクチンの件も質疑の中で出てまいりましたが、ようやく固まったということで、前段でコロナワクチンに関する説明をさせていただきます。

それから、予算の中でいろいろな質疑がありましたが、ハイヤー助成事業の制度改正等も説明をさせていただきますし、秘境駅の南幌延の件に関してもまだ決定も何もしていませんが、一応入ってきた情報等を皆さんにお聞きいただきたいという、この3件を御審議いただきたいと思いますので、よろしくお願いたします。

齋賀委員長

ありがとうございました。

それでは早速調査事項に入りたいと思います。

本日の出席委員は全員出席です。

調査事項1、保健福祉課所管「令和5年度における新型コロナワクチン接種」についてであります。

村上保健福祉課長

国において検討が進められておりました今後の新型コロナワクチン接種について、今月7日に開催されました厚生科学審議会予防接種・ワクチン分科会において、令和5年度中の新型コロナワクチン接種の内容について了承され、その内容を踏まえて順次必要な準備を進めるよう国から通知がありましたので、国の方針等に基づき接種を進めるに当たり、現段階での検討状況についてお手元に配布させていただいております資料を用いまして、その概要を説明させていただきたいと思います。

まずカラー印刷の資料で表面、令和5年度新型コロナワクチン接種についてのお知らせと上に書かれているページを御覧いただきたいと思います。

初めに、接種の法的位置付けと接種経費についてですが、令和5年度の1年間は、現行の特例臨時接種の実施期間を延長することで全ての方が自己負担なしでの接種が継続されることとなりました。

次に、国が想定する令和5年度における追加接種スケジュールについてですが、5歳以上で初回接種、こちらについては1、2回目の接種のことを初回接種と言っておりますが、初回接種を完了しているすべての方を対象に秋から冬、9月から12月頃に掛けて1回接種することを基本としまして、感染時の重症化リスクが高い高齢者や基礎疾患を有する方と、医療従事者や福祉施設従事者などについては、春から夏、5月8日から8月頃に掛けて前倒して1回接種を行うこととされております。

ページの下段のよくある御質問という欄にも記載がありますとおり、今まで同様に接種は義務ではなく個人の判断によるものですが、高齢者や基礎疾患を有する方などについては、2回の接種が推奨されているところです。

本町の接種対象者数についてですが、5歳以上の初回接種完了者につきましては約1,670名います。そのうち高齢者や基礎疾患を有する方、また、医療従事者などの前倒し接種の接種対象者については、約870名です。

使用するワクチンの種類ですけれども、現在使用しておりますオミクロン株対応2価ワクチンの使用が基本とされておりまして、本町につきましては、現在配分されているファイザー社の2価ワクチンの在庫が約600回分ありますので、こちらを使用するほか、この600回分では不足することから、今後配分が予定されておりまして、モデルナ社の2価ワクチンをその後使用していく見込みとなっております。

次に接種に係る関係経費等についてですが、もう1枚資料としてお配りさせていただいておりますA4横片面のコロナウイルスワクチン接種関係予算という資料を御覧いただければと思います。

この度、国が示しております令和5年度新型コロナワクチン接種の方針に基づきまして、接種率100%という形で積算した場合の資料となっておりますが、春夏の前倒し接種を休日2日間で約560名と、平日の4日間で約300名、合わせて860名。また、秋冬の一般接種につきましては、休日4日間で約1,200名と、平日の7日間で約460名、合計で1,660名を想定し、年間経費を最大で1,136万6千円という形で見込んでおります。

本年度同様にその経費の全額が国庫負担金、補助金で交付されるものと考えておりますが、国におきましては、現在接種に掛かる事務費等の基本額に条件を設けることなどについても検討がなされているとの情報もありますので、今後の国の決定事項に基づきながら再調整をしてみたいと考えております。

なお、令和5年度のコロナワクチン接種経費予算につきましては、令和5年度当初予算の編成時点において国の方針の決定がなされていなかったことから、先日議決いただいております令和5年度予算には関係経費を一切計上しておりませんので、補正予算にて予算化ということが必要となります。

本来でありましたら補正予算を提出させていただきまして、議会において御審議いただくべきところではございますけれども、国の方針に沿って5月中に接種を開始するためには4月中の予算化が必要となります。以上のことから、この予算につきましては専決処分において一般会計及び国民健康保険診療所特別会計の収入の予算になりますが、こちらの関係予算につきましては補正することに御同意をいただきたくお願いを申し上げます。

なお、繰り返しとなりますが、本日お示しさせていただきました関係予算の積算額につきましては、接種率100%という形で積算し、現段階で想定可能な関係経費全てを積み上げさせていただいているものですので、今後の国の決定事項等を踏まえて精査させていただきまして、予算化という形にさせていただきたいと思っておりますので、実際の予算額につきましてはもう少し縮小できるものと考えておりますので、御承知おきいただければと思います。

以上簡単ですが、令和5年度における新型コロナワクチン接種についての現段階で把握できている概要の説明とさせていただきます。

齋賀委員長

ありがとうございました。

ただいまの新型コロナワクチン接種について、委員の皆さんから御意見をいただきたいと思えます。

指名を受けてから発言してください。

植村委員

御苦労さまです。

コロナ対応ワクチンのことなのですが、令和4年度の9月か10月に一回やっていますよね。その時の接種率というのは割と低かったなという気がしているのですが、打たなかった人に、私、話を聞いたことがあるのですが、いやもういい、副反応がひどくて、こんなに何回も打たなきゃならないものでもないとか言って打たなかったという人が何か結構いたような気がしております。それらの方々の対応というのは、今後のこの日程からいくとどういうことになるのかちょっとお聞きします。

もしその方が打とうと考え直していると思ったときにどのようになるのか。

村上保健福祉課長

今、植村議員御指摘のとおり、接種率につきましてはオミクロン株対応ワクチンは令和5年度の接種対象者と同様に、初回接種と言われる1、2回目接種完了者で、令和4年度についても1、700人ぐらいの接種対象者がいたうち、1、376名の接種ということで、12歳以上のオミクロン株対応ワクチンの接種対象という形では、令和4年度となりますが、全体で79.77%ということで8割程度の接種率になっております。

このオミクロン株対応ワクチンを令和4年度で接種しなかった方についてどうなるかという御質問だと思いますが、令和5年度につきましても、接種対象者は初回接種の1、2回目の接種を完了している方については対象とするとされておりますので、接種対象、令和4年度でオミクロン株の接種をしていなくても令和5年度の接種することは可能ということになりますので、本町といたしましては、時期が来ましたら接種対象者への接種案内ということで、1、2回目接種、3回目以降の接種をしていなかった方についても、この後接種を希望する可能性はゼロではありませんので、対象者全員に案内を差し上げるという予定であります。

齋賀委員長

ほかにありませんか。

(「ありません」の声あり)

補正予算の方もよろしいですか。説明のあったとおりで。

(「はい」の声あり)

それでは、令和5年度における新型コロナワクチン接種については、これで閉じたいと思えます。よろしく申し上げます。

続きまして調査事項2、企画政策課所管「幌延町高齢者等交通費助成事業制度改正」についてであります。説明をお願いします。

山下地域対策室長

それでは「幌延町高齢者等交通費助成事業制度改正」について御説明させていただきます。

資料は説明資料の方が両面のものでございます。続きまして、左上に資料1となっているものが両面のカラー刷りでございます。そしてその次が左上に資料2となっています、A4の横判でございます。最後に、資料3といたしまして、ホチキス止めの制度の実施要綱が付いてございます。

それでは説明資料から御説明させていただきます。

まず1.の改正趣旨でございますけれども、令和3年11月から幌延町高齢者等交通費助成ハイヤー運賃等助成制度がスタートしましたが、制度の基準となる旭川B地区タクシー運賃が改定されましたので、町の制度の実施要綱の助成区分、これらに変更となり、また、利用者等からの御意見を踏まえまして、所要の改正をしようとするものでございます。

まず旭川B地区の運賃につきましてですが(1)の部分ですが、改定の内容でございます。

別添の資料1を御覧ください。

こちら、令和5年2月27日付けの北海道運輸局のプレスリリースでございます。タイトルに、令和5年4月10日より、旭川B地区のタクシー運賃が改定されますというプレスリリースですが、中ほどに主な改定額といたしまして、普通車上限が、これまで初乗り1.4kmまで620円とされていたものを、今後1.4kmまで720円としようとするものでございます。改定率は全体で16.32%となります。

実施日は令和5年4月10日となっております。

改定の理由は、コロナ禍ですとか燃料価格の高騰によって経営環境が悪化していることによる値上げとなっております。そしてこの運輸局で設定します運賃に関しましては、この上限と下限を設定するものになっておりまして、この範囲内で対象の事業者様が運賃を決定して申請届出するものになっており、町内の対象事業者様にあつては、上限額で申請される予定というふうになっております。

説明資料にお戻り願います。

(2)でございますが、この旭川B地区の運賃の改定に伴い利用者の利便性がどのようになるかということでございますが、こちらに関しましては別添の資料の2を御覧ください。

この資料の2、制度改正により地区運賃等改定と利用者等ニーズの反映となっておりますが、左の表が現行制度となっておりますが、旭川B地区運賃改定による影響を示してございます。左の部分に運賃区分が7区分となっておりますが、こちらは現在の町の助成制度における運賃区分7区分、AからGに分かれているものでございます。

今回の運賃の改定によりまして、初乗り運賃が620円から720円とAからAダッシュと記しておりますけれども、こちらの改定になります。初乗り運賃を超えてワンメーター加算される80円の部分が、今回これまでの270メートル移動できるものから227メートルということで短くなることに伴いまして、加算されていく距離が短くなっていくというような改定の内容になっております。

その結果、この町の助成区分の運賃区分が、今まで千円未満Dで済んでいた方が、Cの2千円未満に移行するなど、自己負担の増額ですとか利用回数の減となるような、そういう利便性の低下が想定されます。

例えば、下の例の1のところでございますが、表では黄色く色塗りしている一番上の部分ですが、字上幌のAさんですが、これまでの旭川B地区運賃では市街地からおおむね区分Bつまり千円未満の範囲に住んでいますので、市街地まで200円チケット2枚で年間28回程度助成制度の利用をすることができましたが、B地区の運賃の改定によりまして運賃区分が制度上のBからCに移りまして自己負担が500円となり、年間の利用可能回数が11回などと減少して利便性が低下すると、こういうような形が想定されます。

同じように、Dの区分でした字幌延のBさんですとかEの区分でした下沼のCさんなども、それぞれ利用可能回数が減少して自己負担1回当たりの自己負担が上がると、このようなB地区の運賃の改定によりまして利便性が低下するというようなことが想定されました。

説明資料にお戻りいただきます。

(3)の部分ですけれども、それに加えまして制度をスタートさせましてから利用者の皆様からいろいろな御意見を頂いておりまして、そういったものを反映させた利便性の向上対策としてございます。これまで市街地の皆様は、1回の御利用でおおむねチケット枚数が1枚程度、自己負担100円などで市街地内で利用することができましたが、幌延の近郊の皆様に関しましては、やはり年間で片道4回から8回程度しか利用できなかったり、あるいは1回の自己負担が500円ですとか1,300円になりましたので、日常的な御利用ということに関しては、少し市街地の皆様と比較すると利用しづらかった状況がございますので、住民アンケートとか懇談会などを通して、利用可能回数の増や負担軽減を希望する要望が複数あったというものでございます。

これらを受けまして、説明資料に戻っていただきまして、2.の改正内容でございます。

こちらは旭川B地区の運賃等の改定の影響が大きく、また、これまでの御意見と御要望を踏まえまして、幌延近郊在住者の利便性向上を目的として、町の制度の運賃区分と自己負担額を見直そうとする制度改正でございます。

再び資料2を御覧ください。

こちらの右の表が制度改正案と書かれておりますが、これまで町の助成制度の運賃区分は7区分でしたが、今回の右の表の運賃区分のとおり、区分をAからEまでの5つに区分しようとするものです。

具体的には、これまで初乗り運賃とBの千円未満としていたものを統合してAといたしまして、すべて初乗りから千円未満を自己負担100円で利用できるようにしようとするものです。これで市街地の移動は、おおむねすべてチケット1枚、そして自己負担1枚で御利用いただけるというものでございます。

さらには、これまで2千円未満に関しましては、Cの区分としていて自己負担500円だったものを新たにBの区分とし、自己負担額200円利用枚数2枚としたものでございます。

以下、3千円未満に関しても、10分の1の自己負担の300円。4千円未満も400円。そして、これまでの区分でいきますと、FとG、5千円未満と5千円以上としていたものを統合いたしまして、E4、千円以上ということでもとめているものでございます。

この制度改正によりまして、先ほど例の1を取りますと宇上幌延のAさんは、旭川B地区の運賃改定によりまして利用可能回数が減り、自己負担1回当たりの自己負担が増えるところ、この制度の改正を行うことによって、運賃区分をBとすることで自己負担額も200円となることから、これまでと同程度の利用可能枚数、そして自己負担額とすることができます。さらに、BさんCさんに関しましては、これまでに比較しまして2倍程度の年間利用可能回数、8回を14回、5回を11回とすることができ、また、1回当たりの自己負担額をこれまでの半分程度、つまり、700円を400円、千円を500円と改正することができ、特に重点的に重きを置きたかった幌延近郊の在住者の利用可能回数を増やして、1回当たりの自己負担額を減らそうという改正でございます。

説明資料にお戻りください。

これが(1)のタクシー運賃等の改定等に伴う改正でございます。それに加えて考え方としまして、今回(2)といたしまして、地域公共交通計画策定を見据えた改正というものも視野に入れた改正でございます。

これは、郊外地域等における公共交通空白地有償運送等による交通利便性向上を今後計画の中で考えていきたいという方向性にしていますが、それまでの経過措置として、このハイヤー運賃等助成制度の改良によって、段階的に利便性向上に努めていこうとするものです。最終的には、この有償運送料金に対して、ハイヤー運賃等助成対象者に関しては制度を適用することによって、市街地と郊外を同じような形で利用できるようにしようとするものです。

裏面に移っていただきまして、3.のスケジュールでございます。

本日、まちづくり常任委員会におきまして、この改正の内容を御説明させていただいております。そして(2)といたしまして「幌延町高齢者等交通費助成事業実施要綱」別添資料3のとおりですけれども、この要綱の別表2というものを改正したいというふうに考えておりまして、その改正内容を令和5年4月1日に適用するというところで施行してまいりたいと思っております。

(3)利用者等への案内周知でございますが、3月の下旬に令和5年度の新しいカードを御利用の皆様にご配布しようと考えておりますけれども、その更新の案内をするときに制度改正を併せて周知してまいりたいと思っております。

あわせて、広報紙の4月号の折り込み、あるいは町のホームページなどを活用しまして制度改正の内容を周知してまいりたいと思っております。

4.その他でございます。

一つ目として助成額の予算措置に関してですが、こちらは保健福祉課の方で所管しておりまして、既に議決いただいている令和5年度の当初予算の方で計上しておりますが、今後制度を運用していく上で過不足などが生じた場合には、補正時などで制度改正内容を前提とした積算などを見直してまいりたいと考えております。そして事務処理の軽減を目的

にシステム化を導入しておりますが、こちらに関しては保守契約の範囲内で今回の改正を対応してまいりたいと考えてございます。

以上が幌延町高齢者等交通費助成事業、制度改正の説明とさせていただきます。よろしくをお願いいたします。

齋賀委員長

ありがとうございました。

ただいまの幌延町高齢者等交通費助成ハイヤー助成事業制度改正について、委員皆さんの意見を伺いたいと思います。指名を受けてから発言をお願いします。

植村委員

御苦労さまです。今、ハイヤー運賃の改定に伴ってこの事業も対象区分を見直し、中身もちょっと見直したという説明がありました。

説明を聞く限りでは、町の中から外れた近郊の住民の方々が今までよりも利用しやすくなっているということ聞かせてもらいました。料金も利用回数も今までよりは増えたということで解釈しております。

ただ、こういう形になっていくということになれば、当然利用したいという人も増えてくると思われまので、当初の予算ではなかなか済まないのかなど。単純に計算してどれぐらい、今説明あったのですが予算を見ているのか、そこら辺、概算にしかならないと思うのですがお聞きしたいと思います。

山下地域対策室長

令和3年度の実績をベースにして2月末までの実績という、令和4年度の2月末までを実績といたしまして考え分析していきますと、今、全体で初乗りの620円以外の御利用の割合というのが1割でございます。なので、幌延近郊の方の御利用というのは全体の1割ぐらいを今占めているというような状況ですので、その予算額からしますと、予算額ベースでいってもその1割の人が利用する部分が、今回の制度改正によりまして2倍程度に膨らむのではないかとというふうに想定をしております。よって、おおむね初乗りの部分で9割が占められているということをお考えしても、現行の予算で十分対応できるのではないかと考えております。

委員おっしゃるように、こういう制度になって回数が、履行が増えていって、利用者が増えていったとしても吸収できる範囲なのかなというふうには考えております。

植村委員

分かりました。

今、説明あったとおりで、近郊というか市街地外の人の利用が全体の利用者全体の1割程度だったということも改めて聞かせてもらいました。

当初から私たちの耳に入ってくるのは、ありがたいことはありがたいのですが、何回も利用できないので本当に使いづらいですよねという話をされております。それが今回の改定によって利用回数が増えたことで、どういう、今度、行動が変化するかということが焦点だと思うのですが、ぜひともこの制度のPRをしながら利用度を上げて、全体でも確かそんな大きな利用度でない、町の中見てもそんなに大きな利用度ではなかったですよ。ちょっと今数字忘れちゃったのですが、なかなかその周知がまだきちんとされてい

ないのかなと、何回もやっているのになと思うのですが、いかんせん高齢が対象だとかななか、3回ぐらい言われてもまだ納得しないようなところがあるので、しつこくこういう制度がありますよということで折につけてPRしながらやっていてもらいたいと思います。

齋賀委員長

ほかに委員、発言ありませんか。

西澤委員

1点だけ、今、室長の説明で幌延郊外在住者に対する利便性の向上を図られたということだったのですが、今まで初乗りで乗られていた方の利用者さんの方が全体の利用者でいくと多かったと、ほぼ占めていると。その人たちに対する改正という意味では、利用回数の増は意見としてはあったけれども、利用回数増にはなっていないという理解でよろしいでしょうか。枚数が増えたという話ではないということでもよろしいでしょうか。

山下地域対策室長

今回に関しましては全体の枚数を引き上げるということではなくて、自己負担額を改定することによって、より郊外の人たち初乗りで行かない人たちの回数を上げるというようなものでした。併せまして、当初の説明のとおり初乗り運賃が上がったということとメーターが上がったときの距離が減っていくので、市街地にあっても初乗りで済まないところというのは今後何もしなかったら出てくるということで、利用回数が減少する方もおられたらというところを、千円未満を一括りに統合したということで、そうならないように防いでいるという理解で進めております。

西澤委員

料金と距離というところの計算でいくと、私が想像していたよりも緻密に計算されて改正されているなどという印象はもちろんあります。今室長がおっしゃったように、一点における初乗りからの上がる距離が短くなっているので、そういうことも含めると初乗りで乗られた方の部分でいうと、千円未満という幅を持たせたことで確かに利用のお得感は確かに得られている人もいらっしゃいますし、逆に今まであとちょっとでというところで上がっていた利用者さんなんかにしてみると、更に使える回数が増えたというところはあるので、今、大丈夫伝わっています。

(山下地域対策室長「はい」)

できれば今後、今まで多くを占めていた初乗りの方の、ここにある利用回数の増についても検討して欲しいなと思います。今回検討するというのではなくて今後の検討というところでございます。以上です。

山下地域対策室長

引き続きまして、公共交通計画を策定していく中でも住民の皆様から広くアンケート等で御意見を頂くということで、ニーズなどを把握していきたいと考えていますし、令和4年度の実績を見ると、実は市街地などでも100%の利用率という方は2割程度なんですよね。だから頻繁にもう回数が足りないぐらい乗っておられた方は、幌延市街地で24%でした。70から100%という幅を持たせたところで24%でしたので、そう考えると本当にごく一部の方が足りないという方もいらっしゃるのかなという認識をしております。

たので、その辺のデータも含めまして、アンケート等の御意見なども集約しつつ、より良いその枚数の設定というのにも検討していきたいと考えております。

西澤委員

委員長、休憩取ってもらっていいですか。

齋賀委員長

分かりました。ここで休憩を取ります。

(16時37分 休 憩)

(16時39分 開 議)

齋賀委員長

休憩を解いて会議を再開します。ほかに委員、意見ありませんか。

植村委員

この説明資料の地域交通策定を見据えた改定ということで今後の地域交通のことなのですが、こういうふうに書いてあるように、この幌延地区は有償のハイヤー運賃の補助制度を活用してやっていきたいということで、今間寒別地区で行われているようなデマンドバス制というのはこちらには導入しないという考え方なのか、そこら辺ちょっと今後の町としての考え方、ちょっとお聞きします。

山下地域対策室長

町の考え方といいますか方向性というよりは、今の既存の交通事業者様とかのキャパですとか利用回数というようなところを考えたときに、ハイヤー助成制度というものを際限なく使っていくということはちょっと厳しいのかなと思っていまして、そこをどういう仕組みを使っていくことで地域全体の交通網を確保しようというのが計画を策定するところの意義ですので、最終的にはどういう形がいいのかは計画の中で表していきたいと思いますが、やはり住家が点在するような郊外地区にあっては、交通空白地有償運送という、いわゆる間寒でしているデマンドみたいな形が適しているというふうには一般的には言われておりますので、仮にそういうものを導入したときには、ハイヤーの助成制度のような回数制限とかがなくて幾らでも実は使えるという仕組みがほとんどです。

今後、郊外地区がそういう回数が制限もなく、その代わり少し料金は高くなったりはするのですが、そういったものを導入することですごい利便性が上がっていったら、回数が無制限に使えるようになったときに、今のハイヤー助成制度との落差というのはかなりありますので、そこをちょっと埋めていくという意味合いもあって、今回、近郊の郊外地区に関しまして、回数が増えるような改正を段階的にしているというものでございます。

植村委員

分かりました。ただ私としては、将来的には両方の運用がベストではないかという気がしております。というのは、デマンドの場合は予約制ということで前日に予約をしなければならない。しかも、今現状でやられている形でいくと週に3日か4日間の運行ということですか、そうですね、確かそういうことで今運行されているということでございます。ただ、逆にこのハイヤーの方の助成というのは電話1本で、もしハイヤーが空いていればすぐ来てもらって利用できるという、そういった利便性もあると思います。

個々の家庭の用事によっては急を要するもの、また、事前に出掛けることが分かっているものとか、年間のうちでそういった条件がいろいろあるのではないかなと思います。

このハイヤー助成が無限なく利用したいときに利用できるのであれば、全然問題はないのですが、そうじゃなくてやはり枚数が増えたといえども枚数が今の現在では決められているという中でおいては、今後もおそらく、ある程度の規制を取付けながら運用をしていくのかなということを見ると、そういった医療バスが対応できなかった地域、今後も医療バスが運行されるか、されないのかという問題もありますけれども、医療バスが運行されなかった地域の住民に対してのそういったサービスも今後しっかりと対応していかなければならないのかなというふうに、どこまでも入りますよとは言っていますが、現状では、なかなかそういう要請も逆に利用者の方が気兼ねをしているというような状況があるのかなというふうに思いますけれども、それらをきちんと整理して、どこに住んでいても同じ利便性を受けられるような、いつまでも暮らせる、住み続けられるような交通体制、特に高齢になってくると免許の返納ということも当然これ出てきますし、今現在では返納した本人に言わせれば、ちょっと早まったと。こんな不便だったらもうちょっと家の近くぐらいの距離なのであれば乗って歩きたかったというような意見も聞かされて、ちょっと切ない思いもしていますので、できるだけそういった住民の要望に沿った形で、交通体系というのを決定していってほしいなと考えます。

この両面運行というのは、今後、全然視野には入らないのかどうなのかということをやっとお聞きします。

角山企画政策課長

ただいまの御質問ですけれども、移動手段は多い方がやはり便利というのは念頭に置いていますので、あくまでもこれから計画を作る上においては、地域の皆さんの声ですとか今ある交通体系、役場の中でも各課で運行している部分もありますけれども、その状況なんかも組合せて計画を作っていきますので、より今の時代にあって使いやすいものというのを、全体を見た中で計画作っていきたくと思っていますので、ここに限定してという部分では今考えておりませんので、そういった御理解いただければと思います。

斎賀委員長

よろしいですか。

(植村委員「はい。」)

ほかに委員ありますか。

(「ありません」の声あり)

では、ないようですので、幌延町高齢者等交通費助成ハイヤー助成事業制度改正についてはこれで閉じたいと思いますのでよろしくお願いします。

それでは続いて「JR南幌延駅について」この件について調査をしたいと思います。

角山企画政策課長

それでは私から「JR南幌延駅」について御説明をさせていただきたいと思います。

1枚ものの資料をお配りしておりますので、そちらを御覧いただきながら話を聞いていただければと思います。

J R北海道から南幌延駅に関する情報提供がありました。その内容でございますが、ホームの土台が老朽化によって修繕を要する状況であると。また、老朽化の状況を考えると令和5年度早期の修繕が必要であると。また、概算の費用で300万から400万円費用が必要であるというようなことを言われております。

現状、南幌延駅は自治体管理駅でございますので、修繕費は最終的には町が負担するというような負担構造になっております。こちらを修繕しない場合、安全面から駅機能を維持することが難しいというようなことを言われました。その時点で町としての考えをJ R北海道さんお伝えしておりますが、駅の存続につきましては、年度明け早々地域住民の意向等を聴取した上で判断をすると、これまで2駅廃止した際にも地域住民の声を聞いた上で最終的な判断をしておりますので、南幌延駅の状況がこういう状況であれ判断するために時間が必要であることを伝えております。また、現在、修繕費用に関する予算措置はしておりませんということを伝えるところでとどめております。

そのような状況が早々に入ってきたので、まずちょっと、どちらにしても地域住民の方の声を聞くにしても年度を明けてからの動きになろうかと思いますが、先にちょっと議員の皆様にお伝えした上で進めたいなと思っておりましたので、ちょっと情報提供となります。

参考までに少しこの駅の管理の関係については時間がたっていたので、無人駅の自治体管理に関する経緯について改めて御説明させていただきますが、J R北海道さんが経営厳しい中で、極端に利用の少ない駅というものの見直し計画を立てています。幌延町におきましては無人駅7駅当時ございました。その中でJ R北海道から廃止の申出を受けまして、利用頻度ですとか維持管理費の観点から検討いたしまして、令和2年度をもって上幌延駅、安牛駅の2駅を廃止しております。残りの5駅については、当面の間、維持管理に掛かる費用、また、人的拠出によって駅を存続するというようにしておりますが、先般お話しした南幌延駅については、そういった状況であるということでございます。

存続駅の対象を改めまして申し上げます。問寒別、糠南、雄信内、南幌延、下沼というような今管理している状況、駅の管理に関する合意形成についてはJ Rさんと業務協定書を毎年、1年更新で結んでいるという状況ですので、もろもろの状況を踏まえて、年単位でどうするのかという部分を考えていく中でこういったお話がありましたので、御報告させていただきます。以上です。

斎賀委員長

ただいま説明いただいた南幌延駅について、もし何か委員の皆さん質疑、応答ありましたら、指名を受けてからマイクのスイッチを入れて発言してください。

植村委員

今J Rの方から南幌延駅の修繕が必要だということで、この5年度中にやる必要があるよという申入れがあったという話を聞きました。

当然、今説明あったように存続するかしないかということに関しては、近隣住民の意向を聞いてということで理解したのですが、町としては聞き込みしたというか、いろんな人がいると思うので、存続してほしいよという人が1人でもいれば存続するのか、住民のほ

とんどの人がいいのではないですかということになれば廃駅するのか、その辺どのような考え方で臨むのかお聞きします。

角山企画政策課長

地域住民の方の声を当然お聞きした上での判断になろうかと思うのですが、やはり廃止する、しないという選択をするに当たりましては、代替の交通手段というものも併せて提案する必要がありますので、そこも、この令和5年度については地域公共交通計画を作りますので、そういうところも視野に入れながら判断するべきであろうというふうに思っておりますので、駅の利用の面でいきますと、端的に現状の乗降人数というのはかなり少ない状況にもあるというのは南幌延駅存続に関わらずそういう状況ですので、その代替は当然考える、それを具体化してお示しを早くしていきながらというような形になろうかなとは思っています。ちょっと答えにはならないかもしれませんが、そういった状況も踏まえて、上幌延駅、安牛駅のときもそういった同じような利用状況の少ない駅でありましたから、存続に関してはやはり代替のものをというのは御意見いただいておりますし、それに替わるものはやはり何か提案していかなくてはいけない。その中で一つはハイヤー助成制度というものもありましたけれども、そういう意味では地域交通を全体的に考えなくてはいけない時期にきていますので、当然、駅を無くすだけではなくて、その代替案というものを含めて考えていく上での駅の存続判断になろうかと思っておりますので、御理解いただければと思います。

植村委員

基本的にはそういうことだと思うのですが、ただ、この文面からいくと早期の改修が必要ということなので、5年度、今年中の早いうちに住民との聞き取りをしなければならぬのかなというふうに思っています。ただ、その中で今言ったような、この運行計画がきちんと策定とか考え方がまとまっていない時点でやらなければならないと思うので、今現行でやろうとしているハイヤー助成のお話程度だと思うんですね。それ以上踏み込んだ形で聞き取りをしても、分かりましたという返事はなかなかできないのかなと思うのですが、そんな中で早期の判断をしなければならぬという、さっき言った声の大きな人が1人でも反対したら残さざるを得ないという行政判断になっていくのか、宗谷管内でもそういった新聞等々を騒がしたような事例もあつたりしますので、そこら辺を毅然とした態度で臨んでほしいなというふうに思っております。

余談ですけども、今現在の南幌延駅の今の場所なのですが、線路を越して奥から出てくる住民の人達にすれば、ちょうど待合室が道路の見通しを塞いでいたり、ちょうどあそこはイタドリが相当茂るんですね。それでその見通しが非常に悪いと、かなり頭を踏切の中に突っ込まないと踏切一旦停止した時点では全然分からなくて頭を突っ込まないと、線路に入らないと見えないんだというような意見も聞かされておりますので、そのような状況に今現状であるということを理解した上で存続の聞き取りをしてもらいたいというふうに思います。

斎賀委員長

お諮りします。

委員会を5時30分まで延長してもよろしいでしょうか。

(「はい」の声あり)

では延長して行いたいと思います。

今のことについて。

角山企画政策課長

今、植村委員から頂いた御意見、待合所の処遇というか、そちらにつきましても駅の存続とやはりセットで考えていく必要があると思いますので、利活用も含めて対応していきたいと思います。

あと当然、判断も年度の早いうちに状況を、また機会をいただいて御説明させていただければと考えております。確かに状況からいくと待ったなしというようなことを言われていますので、なるべく早いうちにその辺の方向性をお示ししたいというふうに思っています。以上です。

斎賀委員長

ほかに委員ありませんか。

西澤委員

この南幌延駅の今のこの方向性については今の議論で大体分かったのですが、こういう自治体で管理して存続させてきた駅がいろんなことを勘案して廃止していくというような流れが町長が出席されている会議、町長が出られている会議に、こういうことは影響がやはり出てくるのか。それともそれは流れとして自治体の判断で行っていることで、そこに影響はないのか、その辺はどうなのでしょう。

野々村町長

直接そういうこと自体で、どうこうということでは決定をしようということではないのですが、我々受け身からすると、やはり、稚内の方にもありますけども、そういうことが基本的に残っていた。やはり少しずつ縮小していこうという方向が見えてこない、こんなに持っているぞというのが、目の上のたんこぶのように受ける側としては受けていますけど、JRとしては意図してそれを強くやっているわけではなくて、危険性があるのでやはりそこが線路内に傾いていったりすると事故になるということから、なぜこんな時期にと私はいつも思っているのですが、これは秋でも夏でも分かっていたでしょという話なのですが、どういうわけかこの冬の最中に危ないですからみたいな、私らいじめてると受け身はそう言っていますが、JRさんはきつともってそう思いません。きっと一生懸命JRのことを考えてやっているんだなということでもあります。ただ、いつまでも我々としては、今、いろんな形で迷惑になったりなんだりというのがありますが、ああいう人たちが出入りをしていたり宿泊をしてくれたり、それぞれ店で買ってくれるか何買ってくれるかこの辺を往来しながら、マニアの方々が、あれだけの数が土日でもいるということは間違いないということで、やはりそこは、あとはモラルの問題ですから、来ている人たちの全て全員がそういうことばかりで迷惑を掛けている人ばかりでもないということを経験すると、何もない、人の通りのない少ない所がこういうことということ自体では、今の状態としては出入りがある方が賑やかさはあるのかなという気は、自身は観光という一部を捉えたとその一部は担っているのかなという気はしています。

ただ、いつまでもこれが続けられるということではないということで、先ほども担当からお話しましたが、こういうことがどんどん、どんどん、上幌と開進の駅もそうでしたけど急ぎよ、即、土手が崩れる、ホームが土だから崩れるよということで、皆さんに聞いて廃止をしたのですが、ちょうどコロナ禍の真ん中で廃止する、マニアの方々にとっては楽しみだったそういうのが一応そこに備え付けて移動だけさせて何のイベントもできないで終わってしまったから、そこに置こうかとかという簡便な方法で置かせてもらって、まだその時期、結構誰も見通せないときに盗難事故があちこちであったから看板もまだ立っていません。そこ自体は今年度、そういう看板とか何とかを1セット、フルセットこう整備をして盗られるかどうか分かりませんが盗られないように、何らかの方法を考えながら見ていただいた中で、落ちついた時点では結局全てを無くしていく形にはなろうかと思っています。

ただ、交通網の関係で、今回のタクシー業者さんにとっては大変御苦労かけますし、多分今度の場合はエリアが広がるということになると本当に行って帰ってくるまでの時間がどんどん大きくなる。ただ、こういう地区も、開進地区も上幌延地区の人たちも走っていただけるということで、今回こういうふうによく盛ったのも、そういう状況の中でそういう駅が無くなっても不便を掛けないために、その場合こうしてみようか、自己負担はどれだけ掛からないようにしようかというのを一生懸命考えた上での今回の改革でもありますから、ある程度この1年はこういう形で見てもらいながら、先ほど植村委員から言われたように、やはり、交通網とタクシーの営業、タクシーに支援をしながらカバーリングをするというこの形というのは、これからバスが1本入っても同じことだと思っています。

やはりバス、それから、そこにバスに寄せるための交通網、それから長距離、問寒地区からこっち側まで走っている今の患者輸送バスみたいな路線が、何本かという形がどういう形で執れるかというのは、交通網、今これ計画をするときに大いに議論する場になろうかなという気はしていますけど、まず今やれること、今不便と感じていること自体をいろんな形をお願いをしながらやっていけばいいのかなという気がします。そこが完成したら駅が無かろうが何しようが生活路の一本ではないですから、今までやはり目的は生活路線としてそこまで問寒別も無償でテストをさせていただいていますけど、駅までつないだら乗っていってくれるという人が年に1回か月に1回か分かりませんが、いることが今まであったということ。それがどんどん、どんどん上幌と開進無くすときも皆さんに聞いて、いや大変だ、本当は有ってくれたらいいんだけどという声もありながらも、まあ仕方ないよねという合意をいただいたので一つ一つ削っていった。この南幌延も、先ほども植村君から言われたけど、我々がありきでこれ無くすんだよねというところで聞きに行っても何の態勢にもならない話ですから、そういう態勢ではなくやはり聞きながら、どういう住民のニーズがあるか、その代わりこういうふうにしてくれよという要望があるのか、その辺は決めてではなくて、きちんとその話を聞きながらあとは判断していくということだと私は思っています。

(西澤委員「わかりました」)

齋賀委員長

ほかに委員、発言ありませんか。

(「はい」の声あり)

では、ないようですので、JR南幌延駅についてはこれで閉じたいと思いますのでよろしくをお願いします。

3その他。ありませんか。

(「一同無言」)

以上をもちまして、第2回まちづくり常任委員会調査事項は全て終わります。

御苦労さまでした。

(17時50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。

主任 横山 薫