

令和3年 第6回総務経済常任委員会会議録

令和3年5月20日 議員控室

○事 件

町長報告事項

(1) 熊石・八雲間予約バスの運行経費等について（政策推進課）

○出席委員（5名）

委員長	三 澤 公 雄 君	副委員長	牧 野 仁 君
	横 田 喜世志 君		大久保 建 一 君
	宮 本 雅 晴 君		

○欠席委員（1名）

田 中 裕 君

○出席委員外議員（4名）

関 口 正 博 君	佐 藤 智 子 君
齋 藤 實 君	赤 井 睦 美 君

○出席説明員（5名）

政策推進課長	川 口 拓 也 君	政策推進課長補佐	上 野 誠 君
企画係長	多 田 玲央奈 君	政策調整係長	右 門 真 治 君
企画係主事	齋 藤 彩 君		

○出席事務局職員

事務局長	三 澤 聡 君	事務局次長	成 田 真 介 君
------	---------	-------	-----------

[開会 午後0時10分]

◎ 開会・委員長挨拶

○委員長（三澤公雄君） ただいまから総務経済常任委員会をはじめます。

【政策推進課職員入室】

◎ 所管課報告事項

○委員長（三澤公雄君） 今日はですね、前回の質問から引き続きまして、熊石・八雲間の予約バスの運行経費等について、政策推進課から資料の説明のほうをお願いします。

○政策推進課長（川口拓也君） 委員長、政策推進課長。

○委員長（三澤公雄君） 課長。

○政策推進課長（川口拓也君） 前回に引き続きということなんですけども、まだ2月の実証実験の結果についても、若干、前回も報告させていただいたのですが、その数値、例えば人数何人乗ったとか、そういった部分の詳細な説明と、この度10月1日から町独自で予約バスを導入するにあたっての運行経費と、ほかの手法を取り入れたときの比較、そういった部分を説明させていただきますので、よろしく願いいたします。

○政策推進課企画係長（多田玲央奈君） 委員長、企画係長。

○委員長（三澤公雄君） 企画係長。

○政策推進課企画係長（多田玲央奈君） それでは、熊石・八雲間運行バスの運行経費等について資料に沿って説明させていただきます。

別添資料の1ページをご覧ください。1ページ上段、1実証実験結果についてです。5月13日開催の常任委員会で、今年2月に行った、熊石・八雲間予約バスの実証実験結果の概要を説明させていただいておりますけれども、その詳細になります。

(1) 便別利用者数ですが、まず実証実験の実施期間は、令和3年2月1日から2月26日までのうち、平日のみの18日間となっております。便につきましては、第1便は9時2分熊石発、9時58分八雲総合病院着で、延べ利用者数は7人、1日当たり0.39人となっております。第2便は13時32分八雲総合病院発、14時28分熊石着で、延べ利用者数は21人、1日当たり1.17人となっております。第3便は16時23分八雲総合病院発、17時19分熊石着で、延べ利用者数は11人、1日当たり0.61人となっております。第4便は18時50分熊石発、19時46分八雲総合病院着でしたが、利用者数はいませんでした。18日間の延べ利用者数は39人、1日当たり2.17人となっております。

続いて(2) 利用者の居住地および年齢層です。延べ利用者数39人に対して、実利用者数は18人でした。この内訳につきましては、中段左側の表に記載のとおり、熊石地域在住者が13人、せたな町在住者が2人、札幌在住者が3人となっております。また、年齢層につきましては、右側の表に記載のとおり、15歳から18歳までが6人、19歳から64歳までが9人、65歳以上が3人となっております。

続いて(3) 運行便別の乗降状況および年齢層です。1ページ下段の表が第1便の乗降状況で、熊石で5人乗車、豊岩で1人乗車、国民宿舎前で1人乗車、八雲町役場前で2人降車、八雲駅前前で3人降車、八雲総合病院で2人降車となっております。

2 ページに移っていただきまして、上段の表が第 2 便の乗降状況で、八雲総合病院で 2 人乗車、八雲駅前で 7 人乗車、八雲高校で 12 人乗車、鮎川で 4 人降車、豊岩で 3 人降車、熊石で 14 人降車となっております。2 ページ中段の表が第 3 便の乗降状況で、八雲総合病院で 1 人乗車、八雲駅前で 6 人乗車、八雲高校で 4 人乗車、豊岩で 1 人降車、熊石で 10 人降車となっております。第 4 便につきましては、乗客がおりませんでしたので、記載をしてございません。

3 ページに移っていただきまして、(4) 停留所別の乗降状況です。上段の図が熊石発、八雲着の便、下段の図が八雲発、熊石着の便で、それぞれ矢印に乗降人数を記載しておりますので、後ほどお読み取りいただきたいと思えます。

続きまして 4 ページをお開き願います。2 予約バス導入の詳細についての(1) バス路線の再編についてです。上段の図が現状のバス路線を簡略化した図で、水色の線で示しております、江差町から乙部町と熊石を經由して八雲総合病院につながっている路線が江差・八雲線で、現在、函館バスが 1 日 2 往復を運行しております。これに対して下段の図が今年 10 月 1 日からの路線図になりますが、江差・八雲線を廃止し、赤の点線で示しております、熊石・八雲間の予約バスを導入することとしております

続いて 5 ページに移りまして、(2) 熊石・八雲間のダイヤです。5 ページ上段の表にダイヤを記載しておりますが、往路が八雲から熊石へ行く便、復路が熊石から八雲へ行く便となっております。まず第 1 便が朝 6 時 45 分に熊石バス停に到着するように八雲を出て、熊石バス停で 30 分ほど待機をすることになりますが、これは 6 時 50 分に相沼方面から来る函館バスと関内方面からくる東ハイヤーに載ってくる高校生が車内で待機できるように早く到着することとしております。その後 7 時 14 分に熊石バス停を出発し、7 時 59 分に八雲高校、8 時 10 分に総合病院に到着することとなります。次に第 2 便は 12 時 7 分に総合病院を出発し 13 時 23 分に熊石バス停に到着します。その後、関内方面から来る東ハイヤーに接続するため、30 分ほど待機し、13 時 55 分に熊石バス停を出発、14 時 51 分に総合病院に到着します。第 3 便は 18 時に八雲総合病院を出発し、18 時 11 分に八雲高校、18 時 56 分に熊石バス停に到着しますが、同じ時間帯で相沼方面に向かう函館バスと関内方面に向かう東ハイヤーの便がありますので、熊石バス停で乗り継ぐことができるように時間調整をしております。その後、19 時 3 分に熊石バス停を出発し、19 時 59 分に総合病院に到着します。八雲高校生の帰宅を想定した第 3 便は、現在のダイヤよりも 30 分程度遅くなる予定となっております。なお、記載のダイヤにつきましては調整中のダイヤですので、現段階でまだ確定したものではございません。また、本格運行後も他の公共交通機関のダイヤ改正の影響を受けて、その都度必要に応じてダイヤ改正をすることとしております。

5 ページの下段には、参考として熊石国民患者輸送バスのダイヤを記載しておりますが、患者輸送バスの第 1 便の時間帯と 5 ページ上段の熊石・八雲間の第 1 便の時間帯が重なっておりますので、国保病院の患者輸送バスを熊石・八雲間のバスで活用することは難しいというふうに考えてございます。

6 ページをお開き願います。(3) 運賃になります。まず 6 ページ上段のア、大人片道運賃ですが、熊石地域内での乗降は 200 円、熊石地域からおぼこ荘入り口までで 500 円、熊石地域から八雲地域までで 1,000 円、おぼこ荘入り口から八雲地域までで 500 円となっております。なお、中学生以上を大人とし、小学生は大人の半額、小学生未満は無料と考えてご

ございます。続いて6ページ中段のイ、大人1か月定期券ですが、熊石地域内の1か月定期で6,000円、熊石・おぼこ荘間で15,000円、熊石・八雲間で30,000円、おぼこ荘・八雲間で15,000円となっております。この金額は1か月に16回以上往復すると得するような計算で設定をしております。なお、函館バスや東ハイヤーから乗り継ぐ場合は、現状の定期券の金額よりも割高になってしまうため、今後、八雲高校通学費助成金で調節することを検討いたします。

続きまして(4)事業費についてです。6ページ下段の表に単年度の試算を記載しております。まず、A欄の運行経費1,718万1,800円は高校生の乗る月曜日から土曜日の朝と夜の便は100%稼働し、高校生の乗らない月曜日から土曜日の昼の便と、日曜・祝日の全便については、25%の割合で予約が入り稼働することとして仮定し、運輸局認可運賃単価から算出しました、1往復23,100円を使用して、年間728往復で計算しております。また、B欄の運賃収入134万8,000円は定期券収入とその他の運賃収入の合算となっております。定期券収入につきましては、現在、熊石から八雲高校に通っている生徒は8人いますが、8人ではなく熊石中学校から八雲高校への進学率を直近5年間の平均である12%として、今後の減少を見据えて3人で計算した金額となっております。

C欄の国庫補助対象経費、1,583万3,800円はAの運行経費からBの運賃収入を差し引いた額であり、D欄の運行国庫補助791万6,900円はCの国庫補助対象経費に補助率1/2を乗じた額となっております。

E欄の車両購入費102万3,400円は、1台分の額、511万7,000円を減価償却期間である5年間で割った額であり、F欄の車両購入国庫補助51万1,700円は、Eの車両購入費に補助率1/2を乗じた額となっております。

G欄の事業費は、C国庫補助対象経費からDの運行国庫補助を差し引き、Eの車両購入費を足してFの車両購入国庫補助を差し引いた額で、842万8,600円となっております。

続いて7ページをご覧くださいと思います。7ページ上段に参考試算として、町直営による定時運行での事業費試算を記載しておりますが、この試算では、予約がなくても走る定時運行とすること。熊石から出発すること。二種免許を持つ運転手を確保しなくても済むよう、運賃を課さないことを前提としております。まず、H欄の年間走行距離81,030kmは熊石バス停から八雲総合病院までの片道37kmを2倍し、1日当たり3往復するものとして計算しております。I欄のガソリン購入代168万3,623円は、燃費をリッター8.1km、ガソリン代を町の現時点での購入単価であります、リッター168.3円で計算した金額となっております。J欄の車両維持費63万5,247円、K欄の運転手人件費、763万9,646円は国保病院患者輸送バスを参考に計算した金額で、L欄の車両購入費102万3,400円は、マイクロバス購入金額を減価償却である5年間で割った額となっております。M欄の合計は、IからLまでを足した1,098万1,916円となっております。

続いて、7ページ中段に参考試算2として、町直営による予約運行での事業費試算を記載しております。この試算では予約があったときだけ走る予約運行として、予約の受付は平日8時半から17時15分のみ役場に対応することとして、予約受付に係る新たな費用の発生は見込んでおりません。また、試算に当たっては、高校生が乗る便は100%稼働、高校生が乗らない便は25%の割合で稼働、また、熊石から出発すること、二種免許を持つ運転手を確保しなくて済むよう、運賃を課さないことを前提として試算しております。

まず、N欄の年間走行距離 53,872 kmは、熊石バス停から八雲総合病院までの 37 kmを2倍して、年間 728 往復するものとして計算しております。O欄のガソリン購入代は、111万9,340円となっており、燃費をリッター8.1 km、ガソリン代 168.3 円で計算しております。P欄の車両維持費とQ欄の運転手人件費は、国保病院患者輸送バスを参考に計算した額で、R欄の車両購入費は、102万3,400円となっておりまして、マイクロバス購入費の5年間の減価償却期間で割った額です。S欄の合計はOからRまでを足した 1,041万7,633円となっております。

続いて8ページをご覧ください。8ページ上段に参考試算3として、函館バスが江差・八雲線を継続して運行する場合の事業費試算を記載しておりますが、経費と収入につきましては、令和2年度実績に基づいて試算をしております。現状の按分率の欄ですが、経費 3,276万572円から収入 1,392万4,205円を差し引きまして、要赤字補てん額が 1,883万6,367円となっております。これを江差町 32.1%、乙部町 27.9%、八雲町 40%の按分率で計算しますと、八雲町負担は 753万4,546円となります。しかし、北海道が補助金を打ち切った場合は、江差町がこの路線の補助継続は難しいという意向を持っていることから江差町も北海道と合わせて補助を打ち切りなおかつ江差町の負担分を乙部町と八雲町で再度按分し直した場合は、八雲町の負担が 1,109万4,620円となります。さらに、乙部町は現状の按分率が上がる場合は補助が難しいという意向を持っていることから、乙部町の按分率を現状のまま維持し、江差町の負担分をすべて八雲町が負担した場合につきましては、八雲町負担分は 1,358万1,019円となります。

8ページの中段に、ただ今説明いたしました、各試算を再掲しております。試算の結果は民営予約バスが 842万8,600円で最も経済的な試算となっております。民営予約バスの、高校生が乗らない便の稼働率を 25%で試算しておりますけれども、仮にそれを 50%まで引き上げたとしても、町の負担は約 980万円程度となる試算結果となっております。

以上、説明が大変長くなりましたが、熊石・八雲間予約バスの運行経費等についての説明とさせていただきます。よろしく願いいたします。

○委員長（三澤公雄君） 説明が終わりました。委員の皆様から何かご発言はありませんか。

じゃあ僕から。5ページの熊石・八雲間の（2）のダイヤ、これはまだ決まったものではないと言いますが、八雲高校に注目してみた場合に、利便性がちょっと減っちゃうのかなと見えるんですね。実験のときから比べたら、第2便は1時間くらい早いのかな。第3便は八雲高校前に行くのも、これは1時間以上遅くなっちゃうんじゃないかなとみられるんですけども、これは、ここに書いているように、函館バスや東ハイヤーに接続するための仕方がないことなのかな。

○政策推進課長（川口拓也君） 委員長、政策推進課長。

○委員長（三澤公雄君） 課長。

○政策推進課長（川口拓也君） この我々のほうで調整しているダイヤでございますけれども、現状の函バスさんの接続、現状走っている便に若干修正をかけて調整している段階です。朝の第1便につきましては10分くらい繰り上げてですね、ちょっと高校に着く時間帯が高校の始まる時間10分くらい前なんです。結構ぎりぎりに着くかたちになっている状況でございます。そのためもうちょっと余裕を持たせて10分間程度繰り上げる方向で。第3便は、今度は帰る部分の調整なんですけれども、現状は八高前に5時半ちょっと過ぎくらいに

着く便なんです。そうすると部活をやっている生徒にどうしても制限が出てくるもの
すから、その部分を配慮しつつ、また当然、東ハイヤーとの熊石の接続を考えながら 30 分
ちょっとくらい遅く八高前を 18 時 11 分ですか、そういうかたちに調整したかたちです。
それで、2 月の実証実験の際にですね、高校生の乗っている便、10 代の町民の方が乗っ
ているのは、みんなこれ高校生なんですけれどもテスト期間でですね、早く終わって、たまた
まこの時間がテスト期間中に実証実験をしたので、普段は高校生が乗るような時間帯で
ございませんので、これははっきりいって、高校生がたまたまテスト期間中に利用されたとい
う結果でございます。

○委員長（三澤公雄君） じゃあ、この（2）に載っている、第2便、第3便の時間のほう
が高校生のニーズに合っているということですね、わかりました。

ほかに委員の皆さんからなにかありませんか。なければもう一点、ちょっと確認。ちょっ
と資料の説明の確認なんですけども、7 ページの資料の説明の、二種免許のところ、運賃
を課さないという表現になっていますけれども、これは利用者から利用料をいただかない
ということの説明しているんですよね。

○政策推進課企画係長（多田玲央奈君） 委員長、企画係長。

○委員長（三澤公雄君） 企画係長。

○政策推進課企画係長（多田玲央奈君） 6 ページの下段のですね、事業費試算につきまし
ては、町内の事業者さんに運行していただくということで、運賃収入も見ていますが、参考
試算 1 と 2 につきましては、町直営で試算しております。そのときに運賃をいただくとい
うこととなりますと、二種免許を持っている方に運転していただければならなくなりま
して、町直営で二種免許の運転手を確保することが難しいだろうということで、ここは二種
免許を持つ運転手ではないけれども、その分運賃収入もいただかないというような、収入ゼ
ロで試算するというので計算しております。

○委員長（三澤公雄君） わかりました。委員の皆さんからほかにありませんか。

なければ、おおむね了承されたということで、傍聴の方からもなにかありませんか。

なければ前回の説明を合わせて、十分に関心のある議員には●●資料をいただけたと思
います。どうもありがとうございました。

【政策推進課職員退室】

◎ 閉会

○委員長（三澤公雄君） はい、どうもありがとうございました。

[閉会 午後 0 時 3 6 分]