

委 員 会 調 査 報 告 書

地域公共交通事業及び中心市街地活性化事業に関する
先進地事務調査について

平成30年7月11日から13日までの3日間に当委員会が実施した標記に
関する調査結果を、芽室町議会会議条例第79条の規定により報告する。

平成30年9月3日

芽室町議会総務経済常任委員会
委員長 中野武彦

芽室町議会議長 広瀬重雄様

1 調査訪問先及び調査項目

調査視察日程	訪問先	調査項目
平成30年7月11日 午後3時から 午後5時20分まで	天塩町	地域公共交通事業に関する事項 の事務調査
平成30年7月12日 午後1時10分から 午後3時まで	中頓別町	地域公共交通事業に関する事項 の事務調査
平成30年7月13日 午前9時30分から 午前11時30分まで	東神楽町	中心市街地活性化事業に関する 事項の事務調査

2 調査目的

地域公共交通事業（天塩町、中頓別町）は、本町では導入していない公共交通システムのひとつである「相乗り・ライドシェア」について事務調査を行い、本町におけるその可能性を調査するものである。

また中心市街地活性化事業（東神楽町）は、中心市街地の活性化、新規起業者の参入促進・支援などについて事務調査を行い、本町におけるその可能性を調査するものである。

3 調査方法

今回の調査は、天塩町及び中頓別町並びに東神楽町に調査項目を事前に提示のうえ、訪問当日に関係資料の配付及び概要説明を受け、質疑を行ったものである。

視察後は、各委員の調査視察報告書の提出を踏まえ、委員会で事後調査を行い、論点化を進めたものである。

4 訪問先の概要

(1) 天塩町

北海道西北部天塩郡の中央にあり、総面積 353.56 km²で、北東は天塩川を界として幌延町、南東は中川町、南は遠別町に接し、西は日本海に面して天塩川が注ぎ、河口には地方港湾があり、市街地は、天塩川各周辺に形成されている。

広漠たる原野が天塩川左岸流域に形成され、中央部には南北に走る低山性の天塩山地が起伏し、日本海は段丘地となっている。

人口は、3,084人、1,543世帯（平成30年6月30日現在）である。

(2) 中頓別町

北海道北東部枝幸郡の北西に位置し、総面積は 398.51 km²で、東南に枝幸町（旧歌登町）、北は浜頓別町に接し、西及び西南方は、天塩山脈をへだてて幌延町と接している。

町の中央部はピンネシリ岳を中心とした山岳地で、南西部は北見山脈、東部はポロヌプリ山をはじめとする高山をもつ山岳地が広く分布し、いずれも起伏状急峻で、これから発した頓別川、兵知安川の 2 川が中央部を北流し、ひとつの川となってオホーツク海に注ぐ。この流域が平坦地及び段丘地を形成して農業地帯となっている。

人口は 1,749 人、896 世帯（平成 30 年 6 月 30 日現在）である。

(3) 東神楽町

東神楽町は、旭川市の南東に隣接し、総面積は 68.50 km²で、町を含む上川盆地一帯は北海道の米の主産地として道内外に知られ、米や野菜を中心とした農業が盛んです。

平成元年から始まった大規模宅地開発により、平成 2 年に約 5,700 人だった本町の人口が平成 12 年 5 月に 8,000 人、平成 25 年 10 月には 10,000 人と年々増加し、平成 27 年国勢調査速報値では人口増加率 10.1%と全道 1 位の増加率、40 年間連続で人口が増え続けている。

また、町内には道北の空の玄関である旭川空港があり、インフラ整備も着実に進んでいる。

人口は 10,327 人、4,324 世帯（平成 30 年 5 月 30 日現在）である。

5 調査結果の概要

(1) 天塩町における調査結果の概要

天塩町は ICT を活用した「天塩-稚内間 相乗り交通事業」として、コストシェア型の相乗りを平成 29 年 3 月から実施している。

ドライバーは町民で、マッチング方法は、ドライバーが事前に自身の運行予定日時をウェブ上に登録し、利用者が運行予定を見てドライバーを選択する。

費用は実費（ガソリン代、高速道路代など）のみで、利用者が、ドライバーに支払う。

ドライバーは 70 歳未満、スマホ・インターネット利用可能、自動車任意保険加入の条件がある。

利用者は 18 歳以上の町民という条件である。

ア 事業実施に至った経過

町民にとって病院や商業施設など実際的な生活圏は70 km離れた稚内市であり、車では1時間程度で行けるが、公共交通機関を使うとバスと鉄道を乗り継いで3時間かかり、直行する公共交通機関がない。このことから交通弱者にとっては不便で困難な状況にある。

町として、公共交通機関の存続に多大な費用をかけるより、天塩-稚内間を定常的に移動している町民の車、空席の利用（シェアリング・エコノミー）ができないか模索した結果、notteco(ノッテコ)と提携した本事業にたどり着いた。

この事業の選定理由としては以下のとおりである。

- ・天塩-稚内間の移動に限定していることから、民間の既存事業者(タクシー)と競合、圧迫しない。
- ・初期投資が不要
- ・維持コストが低い
- ・持続可能性がある

イ 事業開始からの利用者の推移

平成29年3月の実施から平成30年3月までの実績は、延べ利用者数が173人、月平均13人が利用している。

利用目的は通院が46%、買い物が25%である。

運行予定登録数は月平均で28件あり、ほぼ毎日利用できる車がある状況である。

ドライバー登録者数は31人、利用者登録者数は69人である。

ウ 事業開始からの費用

マッチングサービス利用料は無料、イニシャルコスト、ランニングコストもほぼかからない。

事業実施、継続にかかる事務費等が120万円、及び担当職員の人件費だけである。

※マッチングサービス提供会社は、モデルケースとして実施していることから、サービス利用料をいただいている。

エ 事業実施で得られた効果

次の点が効果として表れている。

①利便効果…従来の公共交通機関利用であれば片道3時間、1,800円

～2,900円で、日帰りができなかったが、本事業により片道1時間、600円～800円で日帰りが可能となった。

- ②費用削減…既存の公共交通機関に、運行を追加することでかかる費用（試算では年額2,600万円）が削減できる。
- ③心理的効果…通院のための足の確保は、高齢者にとって大きな不安となるが、その不安が解消されている。利用者の約80%が65歳以上の高齢者である。

→ 調査をする委員会（天塩町）



→ ウェブサイト上の予約画面

天塩町 → 稚内市のドライブ		稚内市 → 天塩町のドライブ	
2018-07-19 08:00:00 ♀ 北海道天塩郡天塩町 → 北海道稚内市 通院、買い物 先生	一人あたり 600 承認済/乗客数 0/2	2018-07-18 17:00:00 ♀ 北海道稚内市 → 北海道天塩郡天塩町 仕事で通勤しています。(平日のみ) とおる	一人あたり 600 承認済/乗客数 0/2
2018-07-19 08:15:00 ♀ 北海道天塩郡天塩町 → 北海道稚内市 仕事で通勤しています。(平日のみ) とおる	一人あたり 600 承認済/乗客数 0/2	2018-07-19 12:00:00 ♀ 北海道稚内市 → 北海道天塩郡天塩町 仕事で通勤しています。(平日のみ) とおる	一人あたり 600 承認済/乗客数 0/2
2018-07-20 08:15:00 ♀ 北海道天塩郡天塩町 → 北海道稚内市 仕事で通勤しています。(平日のみ) とおる	一人あたり 600 承認済/乗客数 0/2	2018-07-19 12:00:00 ♀ 北海道稚内市 → 北海道天塩郡天塩町 通院、買い物 先生	一人あたり 600 承認済/乗客数 0/2
2018-07-23 08:15:00 ♀ 北海道天塩郡天塩町 → 北海道稚内市 仕事で通勤しています。(平日のみ)	一人あたり 600 承認済/乗客数 0/2	2018-07-20 17:00:00 ♀ 北海道稚内市 → 北海道天塩郡天塩町 仕事で通勤しています。(平日のみ)	一人あたり 600 承認済/乗客数 0/2

(2) 中頓別町における調査結果の概要

中頓別町は世界中で使われてる UBER (ウーバー) のアプリを利用した「ライドシェア (相乗り) 事業」を平成 28 年 8 月から実施している。

ドライバーは町民で、マッチング方法は、利用者が利用したいときにアプリからリクエストをし、一番近くにいるドライバーを即時につなげるシステムで、事前予約はできない。

利用者は費用実費 (ガソリン代、高速道路代など) を利用者に支払い、システム利用料を UBER に支払う。ドライバーは利用者からいただいた費用実費の 20% を UBER に支払う。

ドライバーは 75 歳以下で、自動車任意保険の加入、運転記録証明書など運転資格に関する確認がある。

利用者は町民 (年齢不問)、町内に来訪された方である。

ア 事業実施に至った経過

平成元年に鉄路が廃止となり、その代替として路線バスが運行している。バス路線維持にかかる費用が年間 2,000 万円が減ることはない。また鉄路廃止の際に国からの交付金により路線バスを維持しているが、将来にわたり維持していくためには抜本的な見直しが必要となっていた。そのため町では「まち・ひと・しごと創生総合戦略」の中で「地域交通の確保」を施策に位置づけた。

交通をはじめ、地域の様々な資源をシェアリングする仕組みを構築することを目指した結果、UBER を活用した本事業の実施に至った。

イ 事業開始からの利用者の推移

平成 28 年 8 月の実施から平成 30 年 3 月までの実績は、延べ利用回数が 611 回、総走行距離は 6,566 km で、一日平均 1 件の利用がある。

利用目的は通院が約 20% で、その他、買い物・外食・入浴・役場がそれぞれ約 9% である。

ドライバー登録者数は 15 人である。

ウ 事業開始からの費用

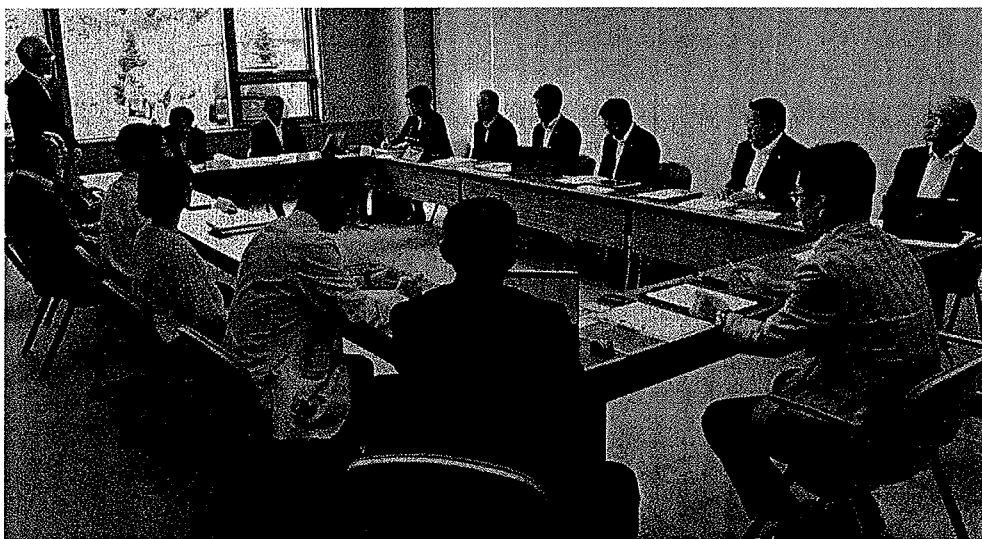
マッチングサービス利用料は当初無償で運行していた時点では月 5 万円だったが、有償運行後は無料、ただしドライバーが用者からいただいた費用実費の 20% を UBER に支払っている。その他に本事業の調査研究への協力、情報提供をしている法人に対して委託料として年間約 1,600 万円を支出している。

エ 事業実施で得られた効果

次の点が効果として表れている。

- ①住民の足の確保…外出をあきらめていた町民の行動範囲の拡大に大きき寄与し、外出機会の確保につながっている。
- ②来訪者の足の確保…世界中で使われているアプリを使用することで、国内・海外からの来訪者の利用も可能である。
- ③新たな可能性…住民同士のつながりや、社会関係資本（ソーシャルキャピタル）創出の可能性がある。

→ 調査をする委員会（中頓別町）



→ 資料から抜粋

電話対応・代理配車の実施

スマホをお持ちではない方のために、お電話での対応、もしくは町内の主要箇所においての代理配車をしています。



町内での代理配車用のタブレット設置箇所

- 道の駅ピンネシリ
- ピンネシリ温泉
- 寿公園（寿スキー場）
- 黄金湯
（コミレス・かふえ・トントシ）
- 農協スーパー
- 保健センター

(3) 東神楽町における調査結果の概要

企業の創業支援事業を平成 29 年度から実施し、平成 30 年度に新たに創業融資の金利などを補助する事業と、安価で店舗スペースを貸し出すチャレンジショップ事業を追加し、3 本柱として実施している。

- ①マチのにぎわい創出事業：補助金額 200 万円以内で経費の 2 分の 1 以内、対象は飲食業、小売業、宿泊業
- ②創業融資ゼロ金利政策：北海道が実施する創業資金を利用する場合、利率 1.1%、3 年間相当分と信用保証料を全額助成する。
- ③にぎわいマーケット事業：平成 30 年 4 月新築のチャレンジショップスペースを、安価に貸し出す。

ア 事業実施に至った経過

東神楽町は 40 年間人口が増加してきたが、企業数は減少してきた。隣接して旭川市があること、また本町市街地は道路拡幅事業に伴い多くの個店が廃業した。その結果、寡占(少数の企業が生産や販売市場を支配している状態)に似た状況が起きている恐れが出てきた。

そのため、減少する企業数に歯止めをかけるとともに、将来の町のにぎわいを創出するため、新規創業に対する支援策を実施した。

イ 事業の財源と利用実績

3 つの事業の財源と予算額、利用実績は次のとおりである。

利用実績が低いのが、新規事業であることと、創業までに 3 年から 5 年はかかることから、現段階では将来を見ての事業実施である。

- ①マチのにぎわい創出事業
(財源) 地方創生交付金
(予算額) 2,000 千円 (平成 30 年度)
(利用実績) 0 件
- ②創業融資ゼロ金利政策
(財源) 町単費
(予算額) 1,110 千円 (平成 30 年度)
(利用実績) 0 件
- ③にぎわいマーケット事業
(財源) 費用がかからない
(予算額) なし
(利用実績) 1 件

ウ 事業実施で狙う効果

東神楽町は道北の中核都市である旭川市に隣接していることから、住民の多くの就労先、消費圏が旭川市へ流れている。このような状況の中、町内企業が少なくなり、寡占が起きやすい状況となり、競争原理が働かず、競争力も弱まり、企業が減り、就労先も少なくなる状況になっている。

併せて旭川空港があるという「地の利」を生かした観光客の集客にも影響を及ぼす。

企業創業を支援し、飲食業、小売業、宿泊業の新規参入を増やすことで、若い人たちが住みたいと思える、さらに住みよい町へ、にぎわいのある町へ、また観光客が来訪し、宿泊できる町へ向かうものと考えられている。

→ 調査をする委員会（東神楽町）



6 委員会としての総括

(1) 農村地域公共交通

二つの先進自治体での事務調査後に行った委員間討議では、両町における導入の目的、仕組み、システムの違いなど、それぞれの課題や今後期待できる効果などを確認できた。

天塩町においては、日常的に存在する「マイカーの空席」を、「未活用の町内資源」として位置付け、住民同士が、持っている資源を共有する「シェアリングエコノミー」の理念に基づき事業に取り組んでいた。

この理念は今後、本町において様々な場面において協働のまちづくりを推進していくにあたり、重要な視点であると考えられる。

一方、中頓別町においては、地域住民の足の確保のみならず、町外からの来訪者に対する公共交通手段の確保につなげようとする視点、さらに住民間のコミュニティの再構築、社会関係資本（ソーシャルキャピタル）創出の可能性をも期待するなど、近い将来、確実に縮小に向かう地域社会の存続に向けた方策として「公共交通手段確保」を軸に実証実験を展開していた。

本町における課題を解決するには、住民からの丁寧なニーズ聞き取り調査や関係機関との協議、万が一事故が起きた際の補償など、今後、調査すべき事項が多く存在するが、両町が取り組んでいるICTを活用したライドシェア（相乗り）は設備導入や維持管理などの財政負担が少ない事、住民同士の協力のもとで成り立つ事業であることなど、本町においても導入を検討していくに値する事業であることを委員間で確認できた。

当委員会として、今後、農村地域における公共交通手段導入を検討していくにあたり、今回の調査結果を踏まえ、町の進捗状況について注視し、指摘、確認をしていく必要があると考える。

(2) 中心市街地活性化事業

調査に訪れた東神楽町は、隣接する旭川市のベッドタウンとしてのニーズが高く、宅地造成による発展を経て、これまで40年間人口が増え続けている。

しかしながら、2040年には高齢化率が40%を超え、年少人口が激減するなどの課題も予測できていることから、RESAS^{リ-サ-ス}（地域経済分析シス

テム) などのデータ分析システムを用いながら町の課題の見える化を図り、客観的な課題解決に取り組んでいる。

今回の調査を終え、委員会では中心市街地を活性化するには個別の事業だけでは十分ではなく、データ分析による課題の見える化や、住民ニーズの把握を基に、総合的な政策が必要であると確認できた。

当委員会として、今後、中心市街地活性化策を検討していくにあたり、今回の調査結果を踏まえ町の事業の執り進めを注視していくと同時に、必要な調査をさらに進めるものとする。