

5 大石 美雪 議員

- 1 ノッタラインは利用者に寄り添い、利便性の向上を
- 2 国の政策による町のデジタル化の問題について



1 ノッタラインは利用者に寄り添い、利便性の向上を

令和6年町の事務に関する説明書で、ノッタラインの利用状況が報告されています。それによると、乗車人数は月平均で3,117人、1日では約104人です。8便運行すると、1便当たり平均13人の乗車人数になります。特に、12月と3月の乗車人数が多いようです。

町は、令和7年度のいわない循環バス運行費補助金として前年度より69万3千円増の1,430万円を予算計上し、乗客は均一200円を支払い、小学生以下、障がい者手帳保持者及び介助者1名は無料で、車の運転免許証の返納後1年間は無料の乗車券や回数券を配布しています。

そこでお伺いします。

- 1、一方向のみの運行レートは、バスが1台で運行するためなのですか。
- 2、バスが2台あれば、往路と復路の運行ルートを作ることができますか。
- 3、バスを2台にするための課題は。
- 4、令和5年から6年までの期間に係る公共交通アンケートの回収数や意見の特徴について伺います。
- 5、ノッタラインで帰るのは時間が掛かり過ぎるので、帰りはタクシーを使うという声を聞きますが、タクシーとの共存を考えるのではなく、地域の公共交通として整えるべきではないですか。
- 6、停留所を増やして利便性を高めて増収になった地域もあります。敷島内、御崎、大和への運行ルートを作り停留所を増やす計画を立てるべきと考えますが、町の考えは。

【答 弁】

町 長：

1 項めは、一方向のみの運行ルートは、バスが 1 台で運行するためなのかについてであります。

ノッタラインの運行ルートについては、通院や買い物など、生活面での利便性の向上に寄与するとともに、町づくりの観点から商店街などと連携し、地域活性化に資する持続可能な地域公共交通を目指すことを目的として、様々な運行ルートの検討や、実証運行による検証を経ながら、設定されたものであり、限られた車両で、できる限り利用者の安全性や利便性を確保しながら、車両 1 台で運行できるよう、ルートの設定がされたものであります。

2 項めは、バスが 2 台あれば、往路と復路の運行ルートを作ることはできますかについてであります。

現在使用している車両を 2 台で運行する場合には、往路と復路をそれぞれ循環させるなど、ルートの拡大が可能になるものと考えられます。

3 項めは、バスを 2 台にするための課題はについてであります。

ノッタラインの運行に関し、バスを増設するための課題については、乗務員と車両整備に要する人員の確保や、車両購入や維持するための経費にかかる財政負担の他、ルート変更を行った場合には、停留所の検証・整備が必要となります。

特に乗務員の確保は、道内の交通事業全般における喫緊の課題となっており、札幌圏やこの地域においても人員不足による、バスの減便、運休、路線廃止といった事象が生じていることから、人員の確保が、最も危惧される課題であると考えております。

4 項めは、令和 5 年から 6 年での公共交通アンケート回収数と意見の特徴についてであります。

初めに、アンケート回収数につきましては、令和 5 年はビンゴ型アンケートが 30 件、記入式アンケートが 3 件、令和 6 年はビンゴ型アンケートが 41 件、記入式が 3 件であります。

次に、意見の特徴につきましては、利用した満足度においては、満足、どちらかと言えば満足と回答された方が 47.8%。普通と回答された方が 18.3%。どちらかと言えば不満、不満と回答された方が 7.1%。未回答が 26.8%となっており、また、自由記述においては、交通系 IC カードの導入についてや、停留所の増設についてのご意見をいただいているところであります。

5 項めは、タクシーとの共存を考えるのではなく、地域の公共交通として整えるべきではについてであります。

本町における公共交通においては、現在のノッタラインとタクシーを併用することが出来る状態を維持・確保することにより、地域の公共交通全体としての利便性が図られているものと認識しております。

したがって、ノッタラインを含めた町の公共交通全体で、共存共栄することが、地域公共交通に関する住民ニーズへの対応を継続するうえで重要と考えていることから、今後も、ハイヤー・タクシー事業者との棲み分けを図りながら、町全体としての持続可能な地域公共交通の維持・確保に努めてまいります。

6 項めは、敷島内、御崎、大和への運行ルートを作り停留所を増やす計画を立てるべきではについてであります。

ノッタラインの停留所については、利用が多い地域へ設置した場合、その利用者の利便性向上と運賃収入による増収が見込まれることにより、持続可能な地域公共交通を維持するうえで、有益ではありますが、一方では、運行時間に遅れが生じることから全体としての利便性が低下することとも想定されます。

また、ノッタラインの運行ルートについては、既存の路線バスと重複しないことや、限られた車両で出来る限り、利用者の安全性と利便性を重視し、短時間で効率よく市街地を面的にカバーするよう、岩内町地域公共交通活性化協議会により議論を重ね決定したものでありますので、現段階において、敷島内、御崎、大和地区への停留所を増設する計画には至っておりません。

＜ 再 質 問 ＞

1つ、一方向での運行ルートを改善することなく、タクシーの併用を維持、確保していくことで、地域の公共交通全体の利便性を図るとする町の考えは町民に経済的負担を強い、高齢化の中、外出しづらい環境になるのではないですか。

2つ、一方向の運行ルートは不完全なもの考えるが、これを変えようとするのは、タクシー会社への配慮と考えるが、タクシーの待ち時間も増え、来ない状況もあるので、ノッタラインとして、往復の運行ルートにするべきと考えますが、どうでしょう。どうですか。

【答 弁】

町 長：

1 項めの、タクシーの併用を維持・確保していくことで、町民に経済的な負担を強い、高齢化の中、外出しづらい環境になるのではないかについてと、2 項めの、タクシー会社への配慮と考えるが、タクシーが来ない状況もあるので、ノッタラインとして、往復の運行ルートにするべきではないかについては関連がありますので併せてお答えします。

ノッタラインをはじめとした、本町における地域公共交通確保維持事業におきましては、通院や買い物など、生活面での利便性の向上や、高齢者の外出機会の創出及び交通弱者の負担軽減などに寄与するとともに、町づくりの観点から商店街などと連携し、地域活性化に資する持続可能な地域公共交通を目指すことを目的として、様々な運行ルートの検討や、実証運行による検証を経ながらルートを設定したものであり、タクシー事業者へ配慮したものではなく、ハイヤー・タクシー事業者 2 社が営業している地域の優位性を活かし、地域公共交通を維持しようとするものであります。

また、限られた車両で、できる限り利用者の安全性や利便性を確保しながら、車両 1 台で運行できるよう、1 方向のルート設定がされたものであることから、往復の運行ルートは考えておりません。

2 国の政策による町のデジタル化の問題について

デジタル技術が極めて急速に大規模に発達し、広く普及してきています。その活用が私たちの生活の利便性にもつながりますが、同時に、マイナンバーカードの紐づけに関する誤りや大量の個人情報流失の危険性も含んでいる。現政権も経済界の要望で、国と地方などの持つ行政情報を円滑に利活用することを通じて、健康・医療・介護、子育て、教育、インフラ、モビリティ、防災などあらゆる分野での成長戦略を展開しようとしている。

こうした状況の中、町は、令和7年度に基幹行政システム標準化・共通化事業で総額1億3千2百95万2千円(国庫支出金8千9百10万2千円、町の一般財源から4千3百85万円)の予算が組まれています。

そこで伺います。

1、町の健やかなまちづくりを進めるにあたり、行政でのデジタル化を推進する分野はどの部分で、デジタル化を避ける分野はどこであると考えていますか。

2、ガバメントクラウドの管理・運用にかかる費用は自治体負担を基本としていて、自治体財政に大きな負担になるのではないですか。それを避ける道はありますか。

3、ビッグテック（世界規模で支配的な影響力を持つ巨大IT企業群）の4社と国内のさくらクラウドがクラウドサービス事業者（CSP）で、各自治体の利用料を回収し、国の利用料を合わせてドル建て請求・円払いです。CSPとの間には秘密保持契約があり、契約内容は明らかにされません。このクラウドサービス事業者に日本の行政情報が集められることになるので、災害には強い面と恐ろしいほどの危険性があると考えますが、それを打ち消す対策は万全ですか。

【答 弁】

町 長：

1 項めは、町の健やかなまちづくりを進めるにあたり、行政でのデジタル化を推進する分野はどの部分で、デジタル化を避ける分野はどの部分と考えているかについてであります。

町の基本理念である、健やかなまちづくりとは、ここで暮らす人々が暮らし続けたいと思える町を目指すものであり、まちづくり大綱として掲げる、地域を支える人づくり、地域を支える医療・介護・福祉、地域を支える経済力、地域を支える安全・安心、岩内町セールスプランの推進は、全て公共の福祉の根幹である、住民サービス・利便性向上に資するものであります。

この住民サービス・利便性向上を目的に、地方自治体において、行政の効率化を図ることは必要不可欠であることから、国全体のデジタル化・行政DX化を推進することを目的に、自治体DX推進計画が策定され、行政手続きのオンライン化などの住民サービス・利便性向上に資する施策を推進しているものであり、その対象分野については、デジタル技術導入が有益と判断できる施策に対して取り入れるものであることから、その対象分野を限定することは考えておりません。

2 項めは、ガバメントクラウドの管理・運用にかかる費用は自治体負担を基本としていて、自治体財政に大きな負担になるのではないかと、それを避ける道はあるのかについてであります。

これまで自庁サーバーにて運用していた基幹業務システムをガバメントクラウド環境に移行することにより、これまでのシステム保守管理経費に加え、ガバメントクラウドへの接続回線使用料やガバメントクラウド利用料、システム運用管理補助経費などが必要となり、その運用経費の増が想定されたことから、当町における、令和8年度における基幹業務システムである、総合行政システム、戸籍・戸籍附票システム、障がい福祉システム、健康管理システムの4システムにおける運用経費について試算したところ、現時点では、その合計が9,546万6千円となり、標準化・共通化前の令和6年度と比較すると約5.51倍と算定されたところであります。

その増加要因の主なものが、ガバメントクラウド利用料であり、ベンダー独自クラウドを当面利用する戸籍・戸籍附票システムを除いた3システムの総額は、4,243万5千円と算定され、総額の約44.5%を占めております。

なお、こうした費用負担の急増は当町に限ったものではなく、全国的な問題となっており、国主導で進めている施策の中で発生した、これらの大幅な負担増は、町財政に大きな影響を及ぼすことから、町では、北海道に対して、全道各自治体の状況把握を早急に行い、国に対して財政措置などの必要な対策を講じるよう働きかけるべきと要請してきたところであります。

こうした中、北海道と北海道市長会および北海道町村会の3者連名による、システム移行経費や運用経費に対する国の確実な支援などを求める合同要請が、総務省、デジタル庁等に対し行われたほか、令和7年1月24日付け総務省自治財政局財政課事務連絡においても、標準準拠システムの利用に伴うガバメントクラウドの利用料および関連する費用については、所要額を普通交付税において措置するとの通知もあります。今後においては、これらが確実に措置されているかなど、国の動向を十分注視してまいります。

3 項めは、クラウドサービス事業者に日本の行政情報が集められることにな

るので、災害には強い面と恐ろしいほどの危険性があると考えるが、それを打ち消す対策は万全かについてであります。

国で用意するガバメントクラウドについては、そのクラウドサービス事業者を国が調達する際に、国が定める、政府情報システムのためのセキュリティ評価制度、通称 I S M A P (イスマップ)に基づき調達を行っており、クラウド環境のハード的なセキュリティは、国の責任において十分に担保されているものと考えております。

また、情報漏えい等のリスクについては、自治体と当該クラウドサービスが専用回線のみで接続されること、自治体からのアクセスにはパスワードのほか生体認証など二要素認証を構築すること、クラウド環境においても、ウイルス対策ソフトやセキュリティ保護のための基本ソフト自動更新ソフトを、標準仕様書において備えることとされており、十分な対策がなされているものと考えております。

＜ 再 質 問 ＞

クラウド環境のハード面のセキュリティは国の責任において十分に担保、情報漏えいなどのリスクは、自治体と当該クラウドサービスが専用回路のみで接続し、パスワードと生体認証で2要素確認の構築としているが、人は間違いをおかす。このことを前提として、町の対策はどのようなことを考えておりますか。

【答 弁】

町 長：

ガバメントクラウド環境のハード的なセキュリティは国の責任において担保されており、情報漏えい等のハード的なセキュリティは専用回線接続のため、町職員でしかアクセスができないこと、さらに生体認証など2要素認証も構築することから、十分な対策が講じられております。また、人的脅威によるセキュリティ対策としては、本システムを取り扱う者は町職員に限定されていること、さらにはデジタルデータや個人情報を取り扱う職員に対しては、毎年、総務省が実施しているオンライン学習 e ラーニングを受講させているなど、町として情報セキュリティ強化に努めているところであり、引き続き、職員のデジタル知識や技術面の向上およびセキュリティ意識向上対策に万全を期してまいります。