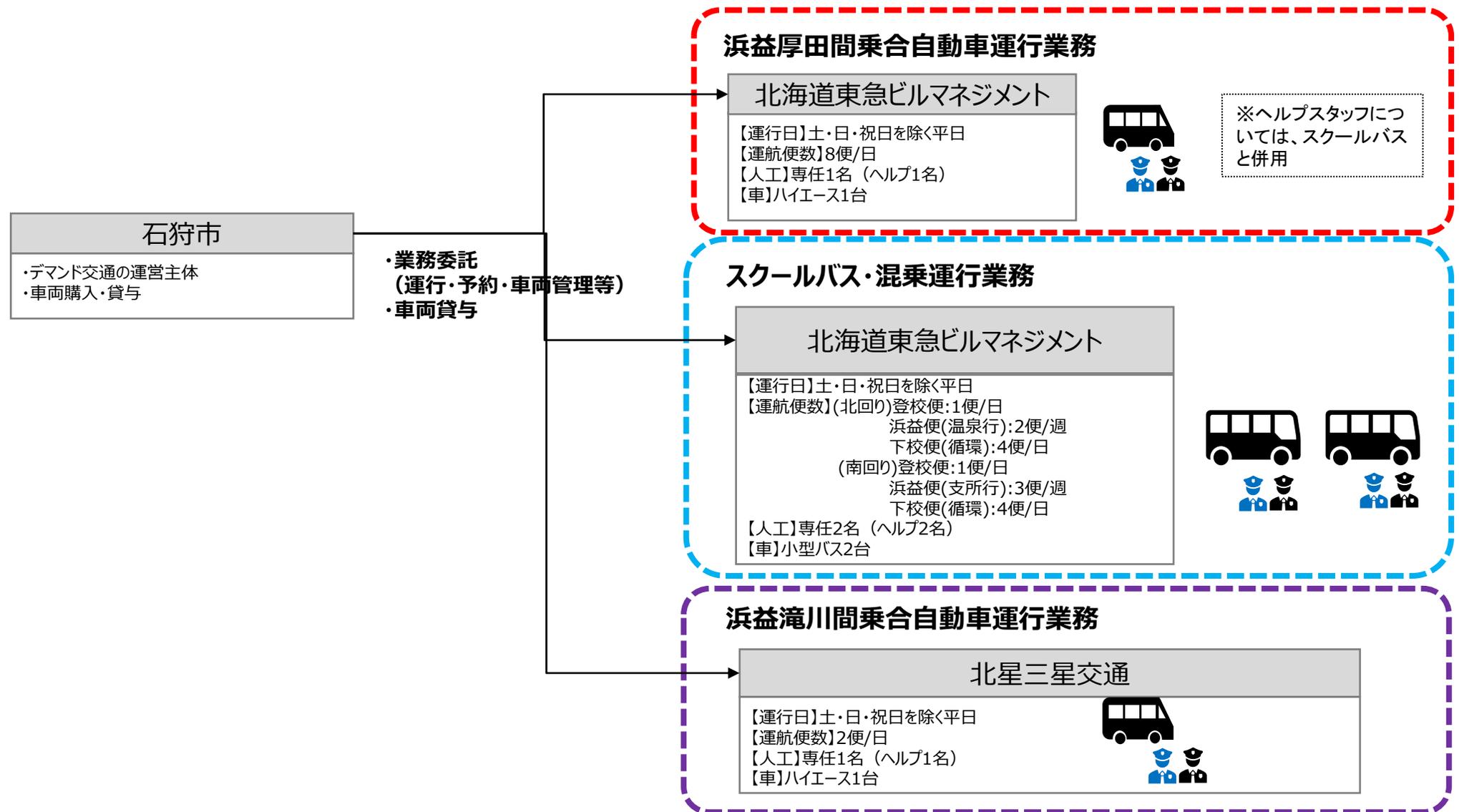


浜益区交通（事業の全体像）



浜益区交通（課題感：事業者からの要望）

【ヒトの確保の課題（厚浜線・スクールバス混乗）】

- ・現在プロパー3名、ヘルプ3名の6名でデマンド・スクールバス混乗の運営を行っているが、うち4名が今後継続して業務に当たることが難しい（困難）状況になっている。
- ・スクールバスの運転ができる大型免許を持っている人が地域にほとんどいないため、ヘルプスタッフの確保が非常に困難。
- ・事業者からは、プロパーのスタッフについても、高齢化が進む中で、新たに札幌から人を送ることが難しいといわれている。

【運転手のステータス】

デマンド	スクールバス・混乗		
<ul style="list-style-type: none"> ・札幌から来ている（幌に駐在） ・高齢のため、そろそろ引退したい旨の話をしている 	<ul style="list-style-type: none"> ・R6.5心筋梗塞の疑いあり検査入院中 		プロパー
<ul style="list-style-type: none"> ・浜益温泉でも働いている。 ・温泉側も人繰りが大変なので、ヘルプに入るのが難しい 	<ul style="list-style-type: none"> ・R6.11に札幌に引越し予定 →以後は対応不可 		ヘルプ

【2024問題に対する課題（厚浜線）】

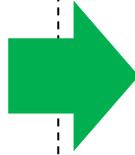
- ・現状、朝便（幌朝6時出発）から厚田最終便（厚田19時）までを1人でやっている（実働10～11h）。働き方改革の中で、2人工にして稼働するなどの対応をしないと、労基違反になってしまう。

【浜益学園開校にむけての課題（スクールバス混乗）】

- ・車種のダウンサイズができれば、運転手の確保が見通せる可能性があるが、現状の小中学校の児童数だと、ハイエースでの送迎は難しい

【対応策】

- 事業の持続性を高めるため、より**多くの浜益地区の方が本事業に参画できるスキームの再構築が必要**
→車をバスから**ワゴン車にダウンサイズ**することで普通免許でも業務対応可能とする
- ヘルプで入ってもらえる人を地域内で**常時確保する仕組みの構築**
→**浜ワーク（and地域おこし協力隊）との連携**
- 受託事業者が浜益区での業務を受注しやすくするための委託内容の見直し
→**人件費の積算を時間給から固定給にする（若手・中堅人材育成のため）**
- スクールバスの柔軟な運用**
→朝の迎えを2周するなど運用で車種のダウンサイズをカバー



浜益区交通（課題感：市民からの要望）

■浜益地区の現状の公共交通への意見

（地域意見交換R5.10.20より一部抜粋）

- 浜厚線の曜日によるエリア分けについては、現状は実質機能しておらず、他の予約がない時に乗車希望があれば乗れる状態になっているので、公式に曜日のエリア分けは無くして良いのではないかと。
- スクールバスが空車で走っているのを住民はよく見ているはずである。利用状況のデータを分析していけば効率的な運行が出来て市の経費も削減出来るのではないかと。運転手の労働時間の制約も近年厳しくなっているので、減らしても良いと思う。
- 夏期であれば、デマンドの運行が無い曜日は歩いて浜益支所周辺まで行っているが、冬期は行くことが困難になる。
- 土日祝祭日・年末年始に移動が出来なくなるのは困る。
- 厚田に行く用事があってデマンドを申し込んだが、行きは9時着で帰りは13時台と言われた。間の時間が長すぎて利用しづらい状況である。
- 路線ごとに運行の優先順位や予約方法などに不明確なルールが多くあるため、今一度運行ルールを明確化し、パンフレット作成と周知を検討して欲しい。
- 浜益に海水浴に来たい観光客がいても、厚田まで中央バスで来て厚田から浜益に帰るデマンドに予約するしかないのが現状であり、観光客にとって利用出来る移動手段となっていない。

【対応策】

- **スクールバスと混乗を切り離し、混乗の機能を浜厚線側に付加する**（デマンド化の強化）
 - スクールバスの時間以外は、浜厚線のデマンド側のヘルプに回る
 - 浜厚線の車を2台にし、
 - ・ 道の駅での幹線タッチ専用
 - ・ 区内循環の2軸で展開することで、中央バスの時間に拘束されずに利用（予約）できる仕組みの構築
- **スクールバスについても、今後の生徒数に応じて、逐次ダウンサイズ**（ワゴン車）化し、地域で運転対応可能な人の母数を上げる
- **スクールバス運行とデマンド交通を一括発注**することで、人や車のやり繰りの弾力性をあげる

浜厚線・スクールバス混乗事業の現状及びあるべき姿

浜益区交通事業のあるべき状態

(絶対に譲れないことが実現できた状態)

- ・若手プロパー乗務員が確保でき、継続的に事業が行うことができる状態
- ・地域の人たちでヘルプ人材を安定的に提供できる状態
- ・地域内の人々がデマンド交通をいつでも利用できる状態
- ・若い人たちがデマンド交通を使いたくなる状態
- ・観光客など地域外の人たちがデマンド交通を使って浜益に来る状態

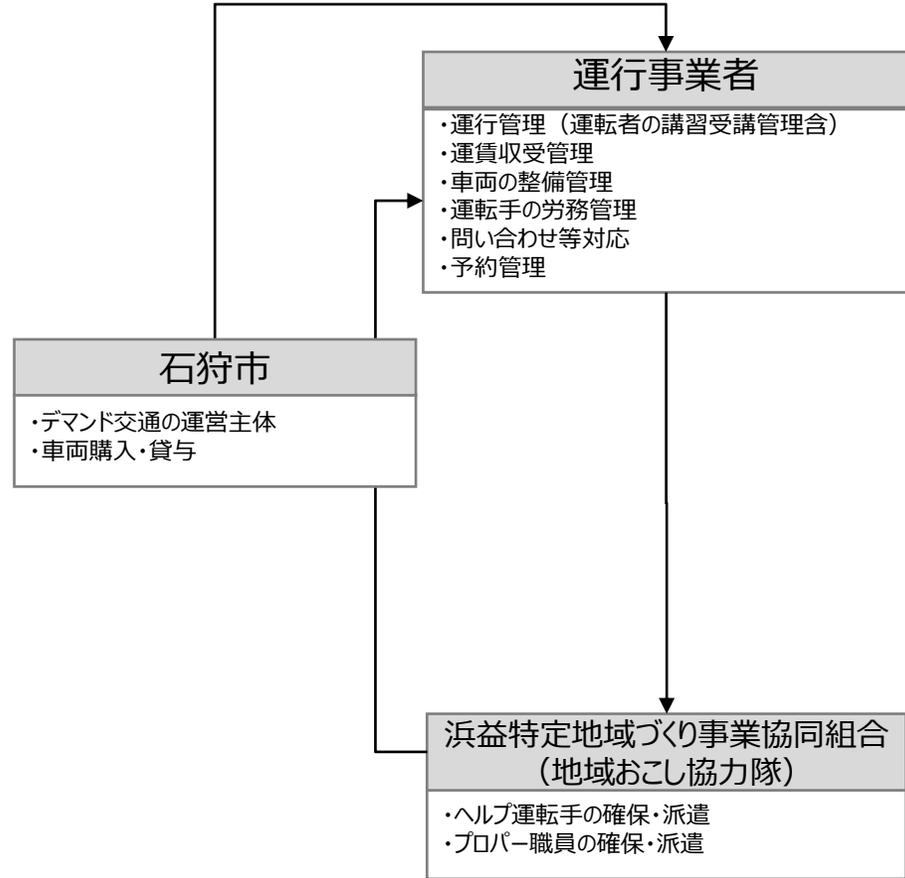
浜益区交通事業の現在の状態

- ・乗務員の高齢化に伴う慢性的労働力不足
- ・大型バス対応免許保有者が地域に少ないことにより、労働力確保が困難。
- ・デマンド交通を1台で区内循環・フィーダー事業を行っているため、効率的な予約を受け付けることができない
- ・バスのスペックに対して混乗事業の利用者数が少ないことによる事業の不効率化の発生。

浜益区交通事業見直しに際し絶対に入りたい(譲れない)こと

- ・業務の兼業化等による若手人材の確保
- ・使用車両のダウンサイジングによる地域内労働可能者数の増
- ・フィーダー線・循環線の機能を分けることで、効率的な予約受付の実現
- ・混乗事業の機能をデマンド循環線に寄せることで、業務の効率化及びスクールバス機能の拡充を図る
- ・観光客等のフィーダー線事業利活用促進
- ・若年層・区域外観光客等むけのDX化(アプリによる予約システムの構築)

浜厚線・スクールバス混乗の今後（案）

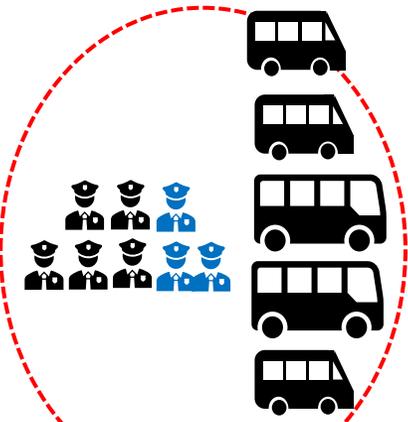


浜益厚田間乗合自動車運行業務及びスクールバス運行業務

※デマンドフィーダー線(厚田幹線バスへのタッチ)
 【運行日】土・日・祝日を除く平日
 朝便6～10時 昼便12～16時 夕便16～20時

※デマンド循環線（区内循環）
 【運行日】土・日・祝日を除く平日 8～18時

※スクールバス
 【運行日】土・日・祝日及び長期休業期間を除く平日
 【運航便数】(北回り・南回り・学校付近(川下・モイ))
 登校便:7～9時 下校便:13～18時
 【人工】専任5名(ヘルプ3名)
 【車】ワゴン車5台(orワゴン車4台小型バス1台)



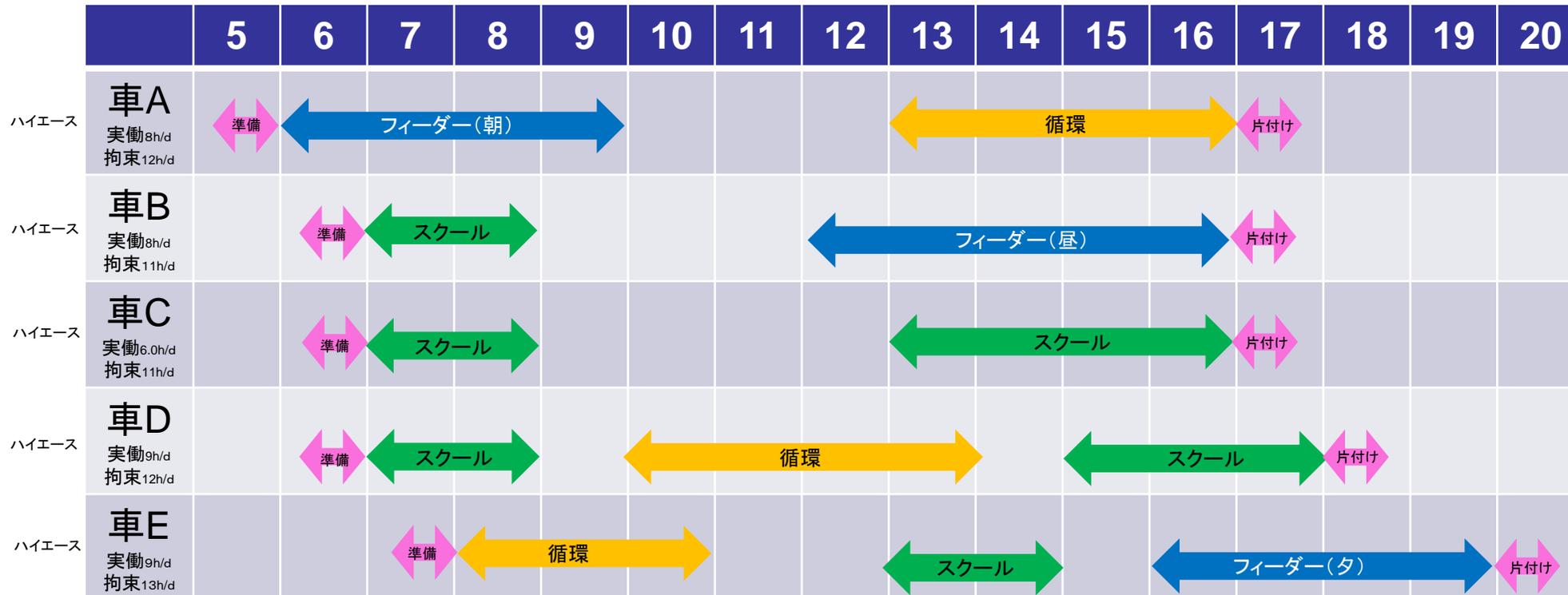
浜益エリア（事業モデル（車繰りイメージ：将来形））

【前提条件1（自動車運転者の労働時間等の改善のための基準）】

- 1日の拘束時間・・・13時間を超えない
- 1日の休息時間・・・勤務終了後継続11時間以上
- 1日の運転時間・・・9時間を超えない
- 連続運転時間・・・4時間を超えない

【前提条件2（各事業運行時間）】

- デマンド（フィーダー）：6～10時 12～17時 16時～20時
- デマンド（循環）：8～17時
- スクールバス：7～9時 13～18時



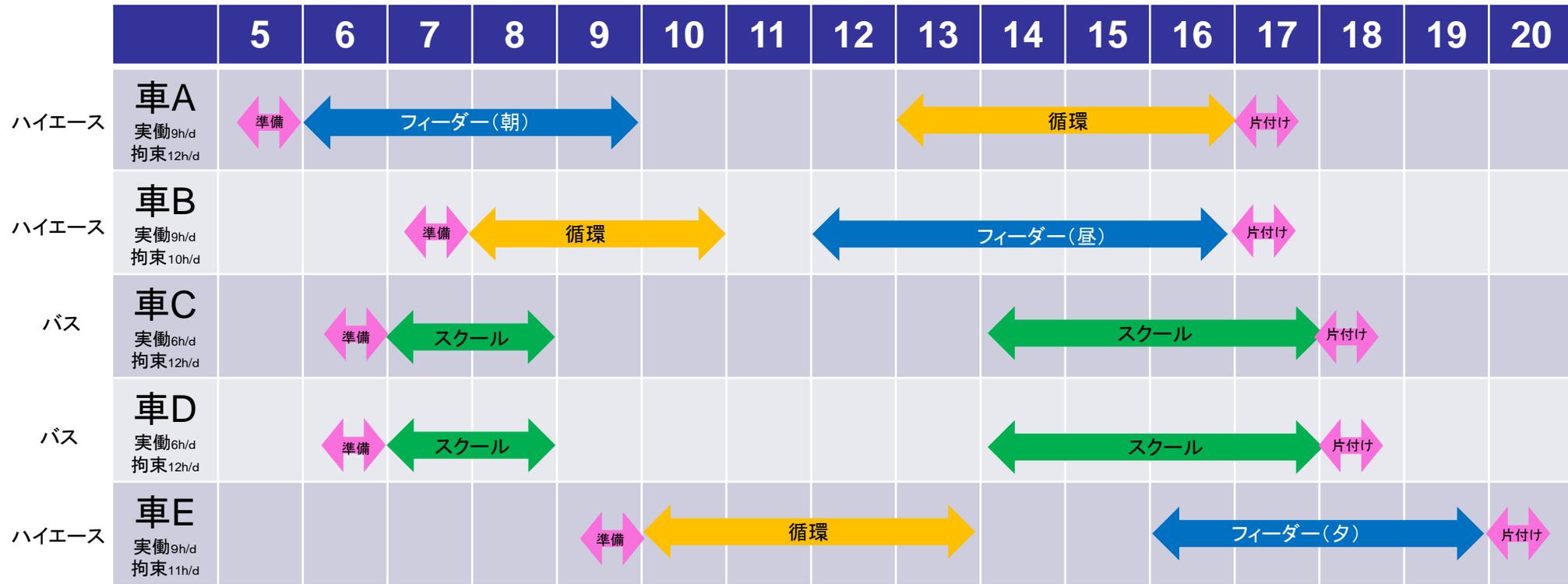
実証事業スキーム案 (R7) ① 車繰り

【前提条件1(自動車運転者の労働時間等の改善のための基準)】

- 1日の拘束時間…13時間を超えない
- 1日の休息時間…勤務終了後継続11時間以上
- 1日の運転時間…9時間を超えない
- 連続運転時間…4時間を超えない

【前提条件2(各事業運行時間)】

- デマンド(フィーダー):6~10時 12~17時 16時~20時
- デマンド(循環):8~17時
- スクールバス:7~9時 13~18時



【車繰り】

- ①小型バス(28人乗り)×2台…スクールバス線で使用
- ②ハイエース(8人乗り)×3台…デマンド線で使用 ※ハイエースは2台(或いは教委のハイエースが使えれば1台)新規導入必要あり

実証事業スキーム案 (R7) ② 人繰り

浜益厚田間乗合自動車運行業務及びスクールバス運行業務					
デマンド			スクールバス		
<ul style="list-style-type: none"> ・札幌から来ている(幌に駐在) ・高齢のため、そろそろ引退したい旨の話をしている 	地域おこし協力隊		<ul style="list-style-type: none"> ・R6.5心筋梗塞の疑いあり 検査入院中 		プロパー
<ul style="list-style-type: none"> ・浜益温泉でも働いている。 ・温泉側も人繰りが大変なので、ヘルプに入るのが難しい 	浜ワークor地元採用		<ul style="list-style-type: none"> ・R6.11に札幌に引越し予定 →以後は対応 		ヘルプ

【プロパー人材】

- ・現在働いている方については、継続で働いて頂く形で調整。
- ・現状デマンド1名・スクールバス2名で行っているが、新たに2名追加
- ・2名については、地域おこし協力隊での雇用をメインに考える
- ・美幌町方式で事業者へ協力隊を雇用してもらう形(委託方式)を想定
- ・継続的な雇用環境構築のため、浜益での他の仕事と兼業できる仕組みづくりの検討

【ヘルプ人材】

- ・現在働いている方については、継続で働いて頂く形で調整。
- ・新たに3名採用
- ・3名については、浜ワーク経由での雇用・派遣をメインに考えつつ、R7の断面で難しければ、地元からの直接採用も検討する。
- ・2種免許の短期研修にかかる費用も事業費の中に組み込む形で検討

実証事業スキーム案 (R7) ③ システム導入

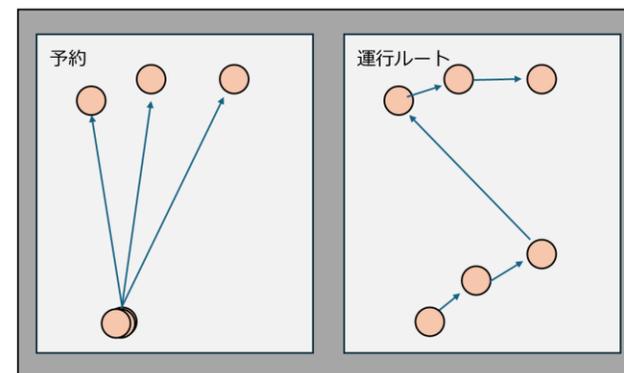


【システム化の検討】

- ・現在予約については、電話予約、配車については、前日に確定後FAXにて運転手に通知
- ・(特にデマンドは)送迎先の場所を事前に地図で確認する必要があることから、土地勘のある人(或いは、ベテランの人)でないと業務に携わることが難しい状況
- ・①タイムリーな予約(1時間前くらいまで対応可)による住民ニーズの補足
- ・②予約業務の負担軽減
- ・③他地域の方も働ける(人繰りのハードルを下げるため)労働環境の構築
→予約・配車システムの導入を検討



- デマンド向け商品の機能は3ステップに分かれる
- 「予約」「配車割当」はタクシーの機能とほぼ同じ
- 運行ルート作成は「AIに計算させる」と「手動で組む」の両方がある



実証事業スキーム案 (R7) ④ 諸元

【路線】

- ① デマンド線 (厚田基幹バスフィーダー線)
- ② デマンド線 (区内循環線)
- ③ スクールバス北回線
- ④ スクールバス南回線

【使用車両】

- ① 小型バス (28人乗り) × 2台 … スクールバス線で使用
- ② ハイエース (8人乗り) × 3台 … デマンド線で使用

【人工】

- ① バス運転手 … プロパー2名、ヘルプ2名
- ② ハイエース運転手 … プロパー3名、ヘルプ3名
- ③ 予約業務 … 1名

【DX化】

- ① マップに北商工会在作成した電話帳の電話番号と所在を落とし込んで、浜益版のナビアプリの構築
- ② 1年かけてアナログ対応を作業分析してデジタル化
- ③ 予約システムの検討

※これまでスクールバス事業で行っていた混乗 (浜益便) は廃止

※デマンド線をフィーダー線と循環線に区分し、浜益便の機能を循環線が担う形とする。

※ハイエースは2台 (或いは教委のハイエースができれば1台) 新規導入必要あり

※これまでの事業スキームと比べて、プロパー2名 (普通1種免許)、ヘルプ2名 (普通1種免許) を追加で確保する必要あり

→ 地域おこし協力隊及び浜ワークの活用方法要検討
→ 東急ビルマネジメントが浜ワーク活用する際の手続き等確認

→ 地域おこし協力隊活動終了後の取扱い要検討
→ 住宅インフラが確保できるか要確認

※DX課も交えて、事業のDX化の方向性を検討

実証事業スキーム案 スケジュールイメージ

	first step	second step	third step～
路線	<ul style="list-style-type: none"> 【スクールバス】 ・下校便停車場所再編(子供たちのいる場所のみ止まる) ・下校④便の混乗廃止 【デマンド】 ・デマンド線をフィーダー優先線と循環線に分割(2024年基準対応) 	<ul style="list-style-type: none"> 【スクールバス】 ・浜益線廃止(循環線に機能移管) 【デマンド】 	<ul style="list-style-type: none"> 【スクールバス】 ・車両のダウンサイズに伴う、路線の再編(北・南・学校付近) 【デマンド】 ・滝浜線の浜益発スキームの構築 ・
人繰り	<ul style="list-style-type: none"> 【プロパー人材】 ・地域おこし協力隊(プロパー運転手)2名募集 ・兼業モデルの検討 【ヘルプ人材】 ・浜ワーク等を活用した地域人材活用手法の検討 	<ul style="list-style-type: none"> 【プロパー人材】 ・地域おこし協力隊(兼業モデル)〇名募集 【ヘルプ人材】 ・浜ワーク等を活用した地域人材の登録・派遣 	<ul style="list-style-type: none"> 地域人材を主体とした移動プラットフォームの構築
車繰り	<ul style="list-style-type: none"> ・デマンド便増車(新車1台・既存公用車1台) ・区内公用車の空き時間を利用したデマンド(循環線)事業の検討・実施 ・貨客混載(ヒト・モノ移動)事業の検討 	<ul style="list-style-type: none"> ・マルチタスク車両の導入検討 	<ul style="list-style-type: none"> ・スクールバスのダウンサイジング(更新のタイミングでハイエースに) ・マルチタスク車両の導入 ・
システム化	<ul style="list-style-type: none"> ・デマンド便(将来的には移動PF向け)の予約・配車システム検討・導入 	<ul style="list-style-type: none"> ・システム導入(乗務員研修・コールセンター研修) 	
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・区域外乗務員の住環境確保策の検討 ・貨客混載スキームの検討 ・利便増進計画策定 ・浜益区域の人流調査(携帯・車データ) 	<ul style="list-style-type: none"> ・移動プラットフォームのあるべき姿検討 ・アウトリーチ型サービスの可能性検討 	

浜益区交通（厚浜線②）

運行時間・予約受付時間等について

運休日 土・日・祝日・年末年始【12/29～1/3】

予約に関するお問い合わせ

ご利用するには、必ず予約が必要です！



運行業務受託者：北海道東急ビルマネジメント(株) 運行管理センター

電話：011-676-6981

受付時間：9:00～19:00
(平日)

FAX :011-213-7698

- 運休日（土・日・祝日）が3日以上連続する場合は、連休最終日の9:00～17:00に限り予約を受け付けます。
- 急に乗車が必要になった場合は、当日予約することも可能ですのでお問い合わせください。

回数券のお買求めやお問い合わせ

石狩市浜益支所市民福祉課 電話：79-2112

自宅の電話番号などを運行事業者にあらかじめ登録しておくことで予約がスムーズになります。別添の「利用電話番号登録申込書」をご活用ください。

利用料金（おつりのないように！車内で両替はできません。）

●片道料金表（一般料金）

（単位：円）

発 / 着	雄冬	千代志別	床丹	幌	群別	浜益	川下	実田	御料地	柏木	毘砂別	送毛	濃昼・安瀬	厚田
雄冬			300		400		500	600	1,000	500	600	1,000		1,100
千代志別					300		400	500	800	400	500	800		1,000
床丹						300	400	500	600			400	600	800
幌	400						300	400	600	300	400	600		800
群別	400						300	400	500		300	500	600	700
浜益	500	400						300	400		300	400	500	700
川下	500		400					300	400		300	400	500	700
実田	600		500		400						300	500	600	800
御料地	1,000	800		600	500		400		300	400	500	600		1,000
柏木	500		400					300	400		300	400	500	700
毘砂別	600	500		400				300	500			300	500	600
送毛	1,000	800		600	500		400	500	600	400			300	400
濃昼・安瀬	1,100	1,000		800	600		500	600	1,000		500			300
厚田	1,100	1,000		800			700	800	1,000	700	600	400		300

- 中学生以下または身体・知的・精神等の「障がい者手帳」、「療育手帳」をお持ちの方は、半額となります。
- 回数券（1回分を10回分の価格で販売）、定期券（1ヶ月分＝片道料金×2×20×0.6）もあります。お買求めの際は、浜益支所市民福祉課にお問い合わせをお願いします。



うちは、

地区

方面

第2便・第3便は

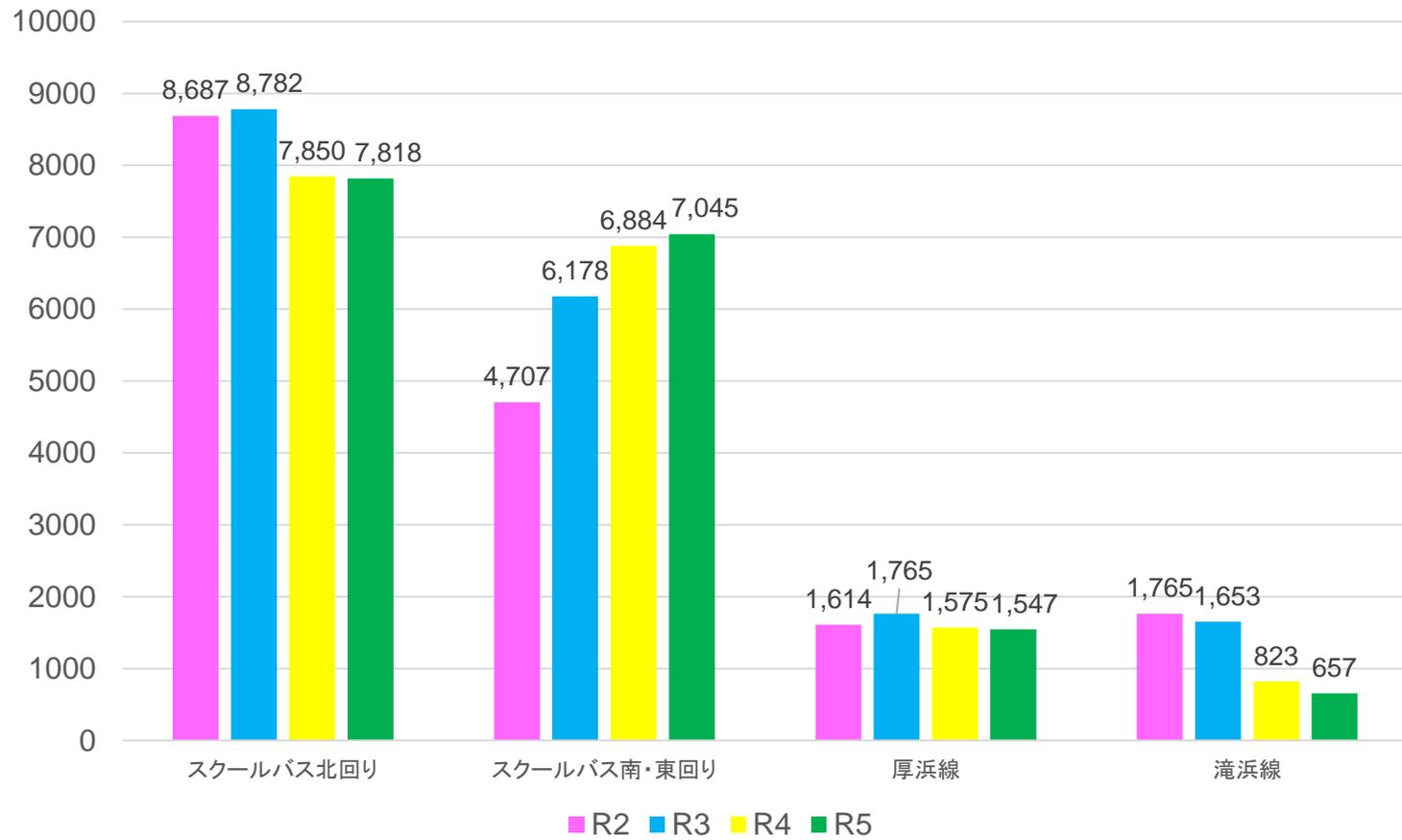
曜日

運行便	第1便	第2便	第3便	第4便	第5便	第6便	第7便
運行区分	区内→厚田支所	おもに区内を運行		おもに区内 ⇄ 厚田支所			厚田支所→区内
運行時間（目安）	5:30～7:00	8:00～9:30	11:20～13:30	15:00～16:20	16:25～17:00	17:05～17:50	18:15～19:30
予約締切時間	前日の19:00まで ※ただし前日が休日の場合はその前の平日						
当日の予約受付	不可	可（ただし、定員9名を超える場合や運行経路上支障がある場合など乗車できない場合があります。）					
利用できる方（地区） ※第2・3便は、曜日別で利用できる地域を分けています。	全地区	月・木	雄冬・千代志別・床丹・幌・群別・浜益			全地区	
火・金		浜益・柏木・川下・毘砂別・送毛・濃昼					
水		浜益・柏木・川下・実田・御料地					

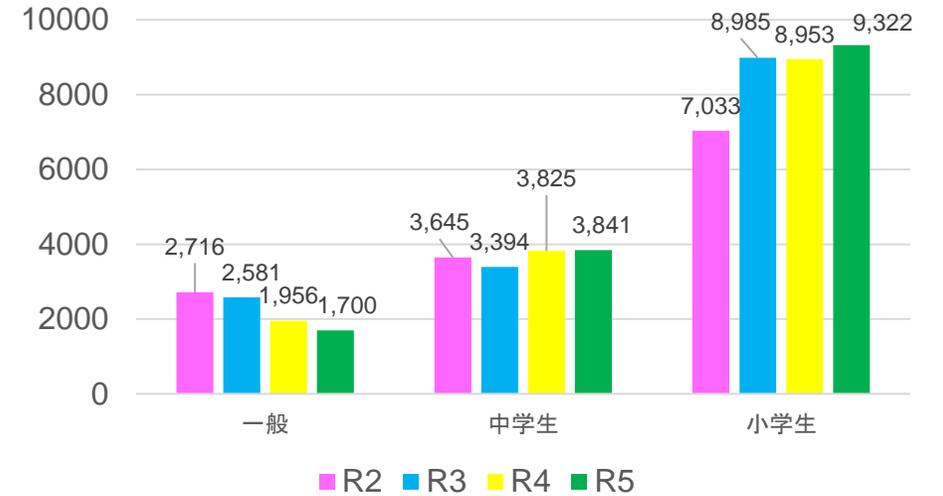
●先の予約が優先です（1便・7便を除く）。定員9名を超える場合や運行経路上支障がある場合など乗車できない場合があります。



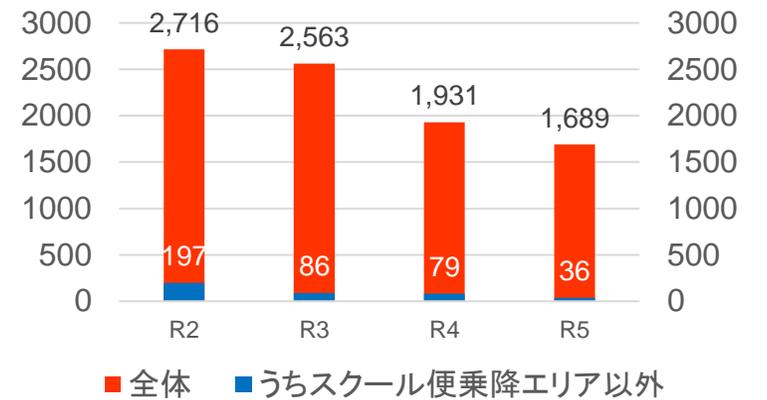
浜益区交通実績



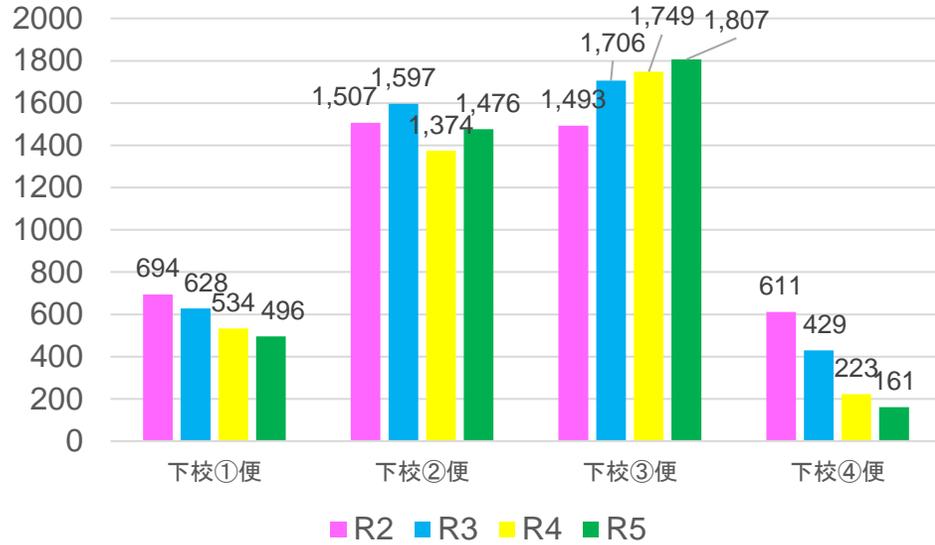
スクールバス・混乗実績



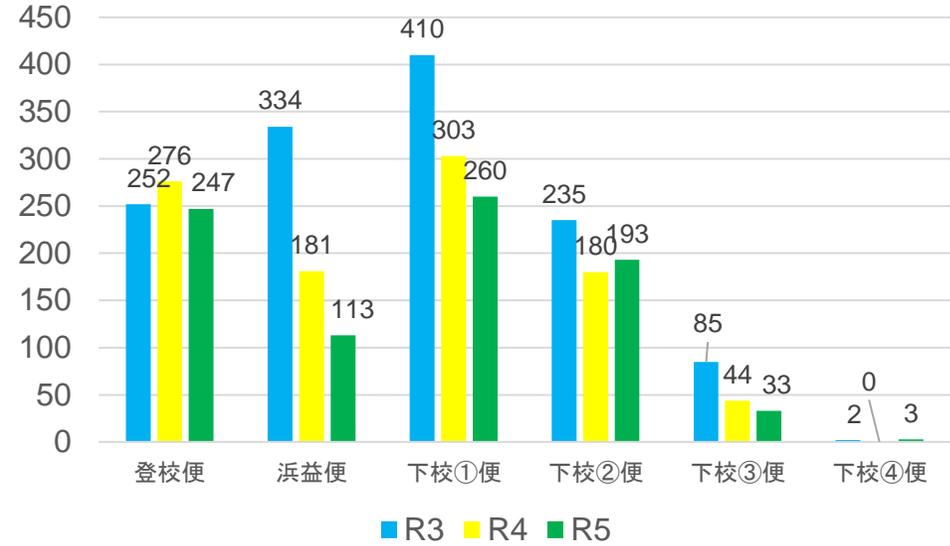
混乗実績



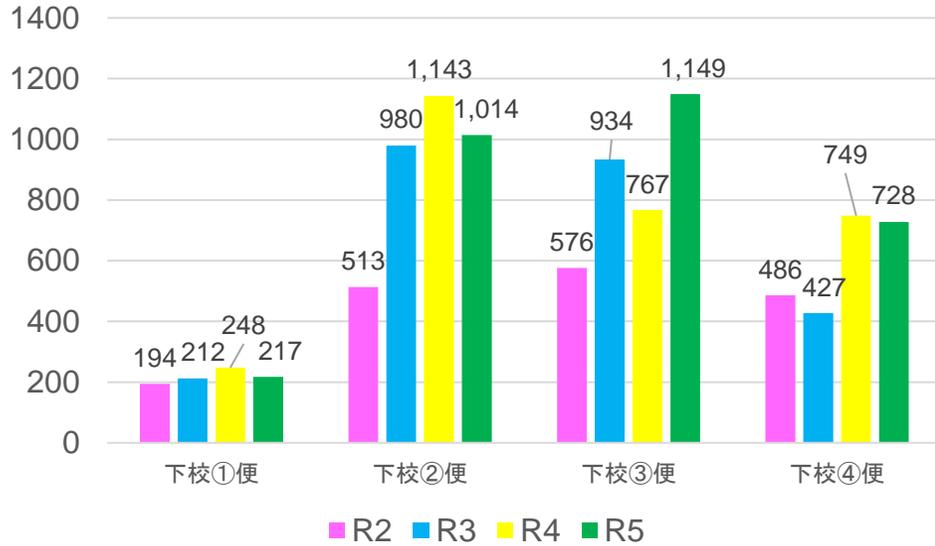
スクールバス・混乗北回り下校便実績



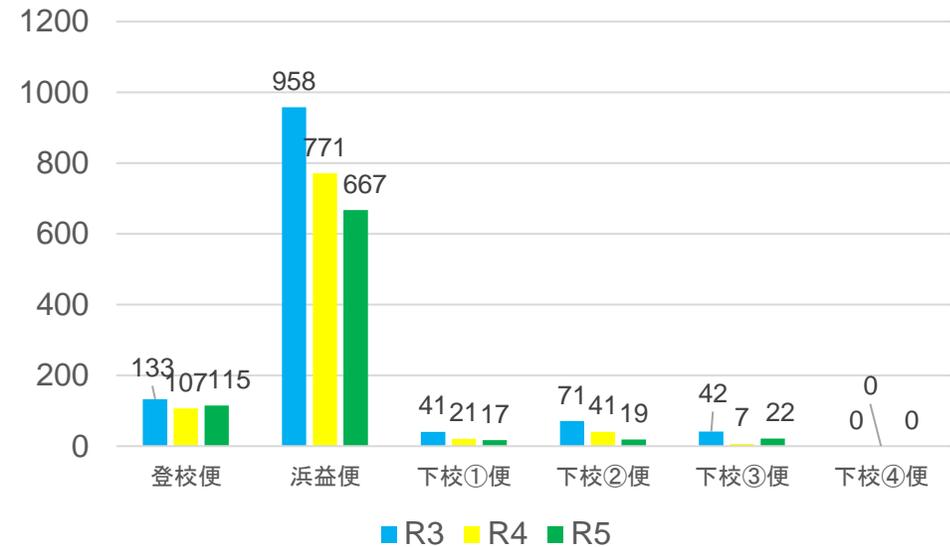
混乗北回り便実績



スクールバス・混乗南・東回り下校便実績

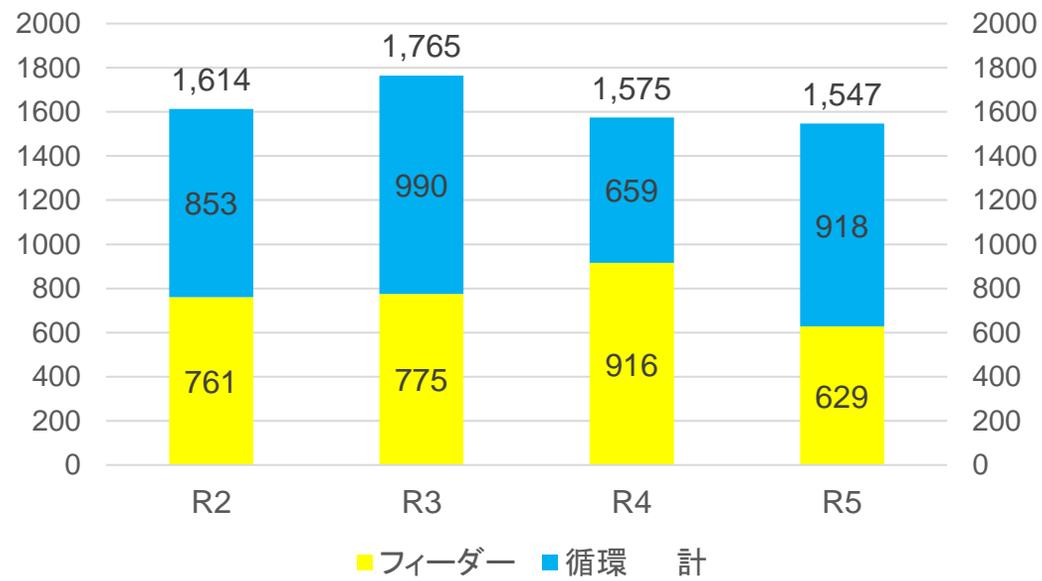


混乗南・東回り便実績





厚浜線(フィーダー・循環)



一般混乗
定時定路線

令和
6
年度

浜益スクールバス時刻表 北回り

運行区分	通 年											
	登校便	浜益便(北方面)		下校便①		下校便②		下校便③		下校便④		
	平日	月曜日・木曜日のみ	平日	平日	平日	平日	平日	平日	平日			
雄 冬		● 8:48 ▲ 12:11										
千代志別		8:56 12:03										
床 丹		9:00 11:59										
幌 (旧学校)	● 7:35	9:04 11:55		13:54 13:54		15:08 15:08		16:23 16:23		▲ 17:53		
幌 (郵便局)	7:37	9:06 11:53		13:52 13:56		15:06 15:10		16:21 16:25		17:51		
群別 (体育館)	7:42	9:12 11:47		13:46 14:01		15:00 15:15		16:15 16:30		17:45		
群別 (海岸通前)	7:44	9:15 11:44		13:43 14:03		14:57 15:17		16:12 16:32		17:42		
群別 (公営住宅)	7:48	9:19 11:40		13:39 14:06		14:53 15:20		16:08 16:35		17:38		
適沢 (旧中央小)	7:50	9:21 11:38		13:37 14:07		14:51 15:21		16:06 16:36		17:37		
浜益 (漁港前)	7:52	9:23 11:36		13:34 14:09		14:48 15:23		16:03 16:38		17:34		
浜益支所 (下校便)				13:31		14:45		16:00				
八田商店裏	7:55	9:25 11:34		13:30 14:07		14:44 15:21		15:59 16:36		17:32		
コミセンきらり前				13:28		14:42		15:57		17:30		
浜益支所 (浜益)	7:58	9:27 11:32	● 13:14 ▲ 14:13		▲ 14:13 ● 14:28		▲ 15:27 ● 15:43		▲ 16:42 ● 17:15			
川下 (保育園)	8:00	9:30 11:29	13:17 13:25		14:31 14:39		15:46 15:54				17:27	
川下 (農 協)	8:04	9:33 11:26	13:19 13:23		14:33 14:37		15:48 15:52				17:25	
柏木 (郵便局)	8:05	9:34 11:25	13:20 13:22		14:34 14:36		15:49 15:51				17:24	
浜益小学校	▲ 8:06		13:21 13:21		14:35 14:35		15:50 15:50			17:22 17:22		
コミセンきらり前		9:36 11:23										
新 田												
実田浜中												
浜益温泉		▲ 9:39 ● 11:20										

一般混乗
定時定路線

令和
6
年度

浜益スクールバス時刻表 東・南回り

【夏ダイヤ】4月～9月

【冬ダイヤ】10月～3月

運行区分	4～10月	11～3月	通 年								4～10月		11～3月		通 年								
	登校便		浜益便(南方面)				浜益便(東方面)				下校便①		下校便②		下校便③		下校便④						
地区名	平日		火曜日・金曜日のみ				水曜日のみ				平日		平日		平日		平日						
滝の沢	7:34						9:00								16:35	16:35							
黄金川	7:39						9:05								16:30	16:40							
実田橋	7:40	7:40					9:06				11:52	14:00	14:00	15:17	15:17	16:29	16:41	16:29	16:29				
実田本通	7:42	7:42					9:08				11:50	13:58	14:02	15:15	15:19	16:27	16:43	16:27	16:31				
実 田	7:43	7:43					9:09				11:48	13:53	14:03	15:10	15:20	16:26	16:44	16:26	16:32				
実田天恵																							
於礼内入口	7:44	7:44					9:10				11:47	13:51	14:05	15:08	15:22	16:24	16:46	16:24	16:34				
浜益温泉																							
新田浜中	7:46	7:46																					
新 田																							
柏木(中央)	7:48	7:48					9:15	9:35	11:23	11:41	13:45			15:02		16:18		16:18					
柏木(旧コミセン)	7:49	7:49					9:16	9:34	11:24	11:40	13:43	14:11	15:00	15:28	16:16	16:52	16:16	16:39	17:55				
岸本職員住宅(チロリン村)	7:50	7:50																					
蓮正寺前	7:51	7:51																					
毘砂別浜中	7:53	7:53																					
毘砂別(中央)	7:54	7:54																					
濃 昼																							
送 毛																							
毘砂別(中央)	7:54	7:54					9:16				11:42	13:36		14:53		16:09		16:09					
毘砂別浜中	7:56	7:56					9:18				11:40	13:31		14:48		16:04		16:04					
蓮正寺前	7:59	7:59					9:19				11:39	13:30		14:47		16:03		16:03					
浜益小学校	8:00	8:00																					
柏木(郵便局)	8:03	8:03					9:20	9:32	11:26	11:38	9:19	9:32	11:26	11:38	13:27	14:13	14:44	15:30	16:00	16:54	16:00	16:41	17:39
川下(農協)	8:04	8:04					9:21	9:31	11:27	11:37	9:21	9:31	11:27	11:37	13:26	14:14	14:43	15:31	15:59	16:55	15:59	16:42	17:38
川下(保育園)	8:06	8:06					9:23	9:29	11:29	11:35	9:23	9:29	11:29	11:35	13:24	14:16	14:41	15:33	15:57	16:57	15:57	16:44	17:36
コミセンきり前	8:09	8:09																					
浜益支所(浜益)	8:11	8:11					9:26	9:26	11:32	11:32	9:26	9:26	11:32	11:32	13:20	14:19	14:37	15:53	17:00	15:53	16:47	17:32	

予約を前日の15時までに教育委員会浜益生涯学習課にご連絡いただければお迎えに上がります。

予約状況と乗客の有無によっては、実田橋で停車、折り返しいたします。

※乗降場所は(国道以外)原則「フリー乗降」です。記載の時刻は通過の目安となるものです。記載のない箇所は前後の時刻を参考としてください。
 ※登校便の「滝の沢」～「黄金川」区間につきましては、事前予約制となります。ご利用の方は、前日15時までに浜益生涯学習課へご連絡願います。
 ※土曜、日曜、祝日及び年末年始(12/29～1/3)は運休します。
 ※「●」は始発地点、「▲」は終着地点、「▶」は進行方向、「||」はバスが立ち寄らないことを示しています。

おねがい

バス運行の妨げとなる「路上駐車はしない」ようご協力をお願いします。
 特に、冬期間は積雪などにより道幅が狭くなりますので、ご協力願います。

新事業フレームのメリット・デメリット

メリット・必要性

デメリット・課題

【論点1】 事業スキームは成立するのか

人材	<ul style="list-style-type: none"> ・車をダウンサイズすることで、地域住民の中で運転業務に従事できる資格（1種免許）を持っている人の母数が増える ・地域おこし協力隊（委託方式）を活用し、事業者にも協力隊を雇用してもらうことで、プロパー人材を確保する ・ヘルプの人材については、浜ワークの制度を活用して、地域の方に事業継続の協力体制を構築する。 ・将来的には、デマンド事業と地域の仕事を兼業できる仕組みを構築することで、域外からの移住促進につながる形を検討 	<ul style="list-style-type: none"> ・区域内から労働力を確保するための周知活動の実施（区域から集められないと事業の見直し自体が厳しい…） ・委託方式で採用した場合、正社員給与とのバランスを調整する必要がある。 ・委託方式の場合、退院期間が終了した時点の待遇が不明確 ・事故等の責任分界点を考える上で、地域の方も受託事業者と雇用契約を結ぶ必要がある。浜ワークからの派遣の場合に事故等の責任所在をどこが持つかの整理が必要。 ・区外からの人材を確保するにあたっては、住環境の確保も必須となることから、浜益区内の住宅インフラの状況との見合いの動きとなる
車	<ul style="list-style-type: none"> ・現行の車（ハイエース1台・小型バス2台）のうち、バス1台を廃止し、代わりにハイエースを3台追加してハイエース4台・小型バス1台体制を構築。 ・車両導入にあたっては、漸進的に取り進めることとし、 R7:ハイエース2台導入→ハイエース3台+バス2台の体制で実施 R8以降:ハイエース2台導入※→ハイエース4台+バス1台 ※ハイエースについては、R7に利便増進計画を策定し、利便増進特例による補助金を活用して導入する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・現行スクールバス2台のうち、車両ダウンサイズに伴う減数を行った場合、使用しなくなったバスの別事業での再利用に際し、文科補助+過疎債を活用しているため、 ①スクールバス以外の用途で再利用できない ②過疎地域以外での活用はできない というボトルネックが発生する ・現状、デマンドハイエースについては、幌の車庫に格納しているが、車を増やすにあたっては、保管場所の確保が必要。 ・ハイエースの受注が停止になっていることから、納車までにかかり時間がかかる模様
路線	<ul style="list-style-type: none"> ・デマンド交通を区内循環線と幹線バスタッチ線（フィーダー線）に分けることで、それぞれの需要を確実に拾う。 ・混乗については、登下校時のスクール便のみ対応し、それ以外の時間については、デマンド循環線を利用してもらう（車線の効率化）。 ・フィーダー線を構築することで、区内の方の域外利用は勿論のこと、区外の方（出張・観光客等）の利用にも資することができる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・混乗の機能をデマンドに寄せることによる、混乗（一律200円）とデマンド（エリア間で価格設定）の料金格差の調整が必要？ ・フィーダー補助申請内容が変わるので、運輸局に事前相談する必要あり。（実田・御料地方面の路線を循環線・フィーダー線に混ぜる必要あり） ・デマンド線はドアツードアで行っているため、デマンド事業の事業者を増やすためには、地域の住宅を把握する教育期間を設ける必要がある。

新事業フレームのメリット・デメリット

	メリット・必要性	デメリット・課題
【論点2】	ユーザー・ステークホルダーの利便（効率）性は向上するのか	
地域住民	<ul style="list-style-type: none"> ・デマンドを循環線とフィーダー線に分けることで、予約成立件数の増（キャンセル件数の減）が期待できる。 ・スクールバス業務に特化する車両を作ること、学校行事等へのバスの利用が可能になる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・混乗事業で実施していた浜益便をデマンド（循環線）に振り替えることで、混乗利用者の負担額が増える
域外住民 （観光客等）	<ul style="list-style-type: none"> ・フィーダー線を独立させることで、厚田の幹線バスとの接続を容易になる（予約がしやすくなる）。 	<ul style="list-style-type: none"> ・予約方式が電話のみであり、かつ前日までの予約となっているため、利便性が低くなる。
運行事業者 （乗務員）	<ul style="list-style-type: none"> ・フィーダー・循環・スクールバス混乗を1つの事業で実施することで、効率的な業務（待機時間の減）を可能にする（2024問題もクリアできる）。 	<ul style="list-style-type: none"> ・一つの車で複数の事業をこなすことによる事務の煩雑化（日報を分ける？・利用料を分けて管理する？）が懸念される。
委託者 （市役所）	<ul style="list-style-type: none"> ・事業を一本化することで車繰りの効率性が向上する（事業の効率性向上） 	<ul style="list-style-type: none"> ・
予約システム	<ul style="list-style-type: none"> ・フィーダー線と循環線に分けることで、予約成立件数の増加を図る（キャンセル数の減少を図る） 	<ul style="list-style-type: none"> ・当面は電話による予約は現状と変わらないが、区域外の利用者及び若年層の利用動向によっては、システム化も検討 ・デマンド線を複数の車で行うことによる乗務員への周知手法（FAXの設置台数の増）の検討が必要

新事業フレームのメリット・デメリット

メリット・必要性

デメリット・課題

【論点3】 事業の持続性（将来性）は担保できるのか

<p>労働力の確保</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・将来的には、デマンド事業と地域の仕事を兼業できる仕組みを構築することで、プロパー人材を確保していく（中長期的には、地域の移動に係る事業を統合し、「（仮称）浜益移動プラットフォーム」を立ち上げて、一元的に行う仕組みも検討） ・プロパー人材を支えるヘルプ人材については、浜ワークを活用し、地域の方にとっても働きやすい環境を構築していく 	<ul style="list-style-type: none"> ・浜益移動プラットフォーム立ち上げに当たっては、地域内の移動に関する事業の把握を行い、効率的かつ持続可能な事業モデルを構築する必要あり。 ・浜ワーク経由でサポート人材を供給する場合、事故等の責任分界点の明確化、それに伴う保険の加入の仕方について精査する必要あり。 ・浜ワークを東急ビルマネジメントが使う場合、出資金を出す必要がある。 ・東急ビルマネジメントが中小企業ではないので、そもそも浜ワークを使えるのか確認する必要あり
<p>利用促進</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・区域内の方の通院・お買い物の足として利用して頂けるよう、ユースケースの紹介などによる区内利用の促進を図る。 ・区域外からの利用者についても、観光事業とタイアップする形で活用方法を外部発信することで利用の促進を図る。 	<ul style="list-style-type: none"> ・診療所やコンビニ、道の駅など、デマンド交通利用者が多い場所での周知方法の検討
<p>DX化</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・メインユーザーである区域内の高齢者にとって使い勝手の良い事業スキームであることを第1としつつ、若年層や区域外の方の利用促進のため、電話予約の他にアプリによる予約方法の確立などDX化の検討を行う。 ・業務のDX化を進め、予約→業務→補助金申請などをシステム化し、業務効率化を図る 	<ul style="list-style-type: none"> ・デジタル化に伴うイニシャル及び新たなランニングコストを見積りしたうえで、費用対効果を踏まえて導入の検討を行う。 ・業務システム導入に関しても、上記同様費用対効果を踏まえて導入の検討を行う。
<p>GX化</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・乗合の促進によるCO2削減 ・ハイブリッド車の導入 ・地域再エネを活用した電気自動車（プラグインハイブリッド） 	<ul style="list-style-type: none"> ・環境課と共同で乗合によるCO2削減効果を算定し、本事業実施による効果を測定する ・プラグインハイブリッドのハイエースは今後販売予定 ・地域再エネの地産地消の仕組みを環境課と相談