

令和8年
総務常任委員会
(重点調査項目)

- ①生活交通確保対策事業について
- ②ふるさと応援寄附事業について
- ③スマート・デジタル自治体推進事業について

令和8年5月21日(木)
企画財政部

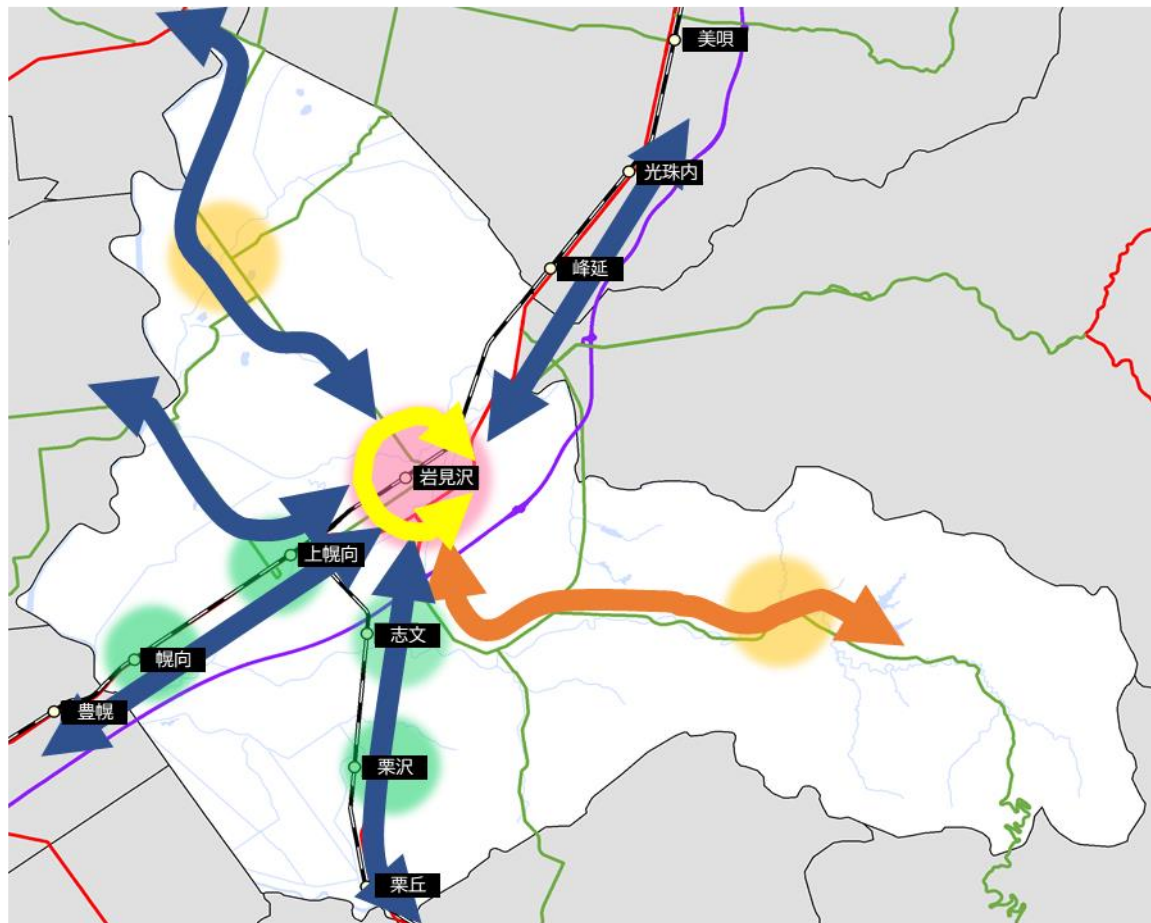
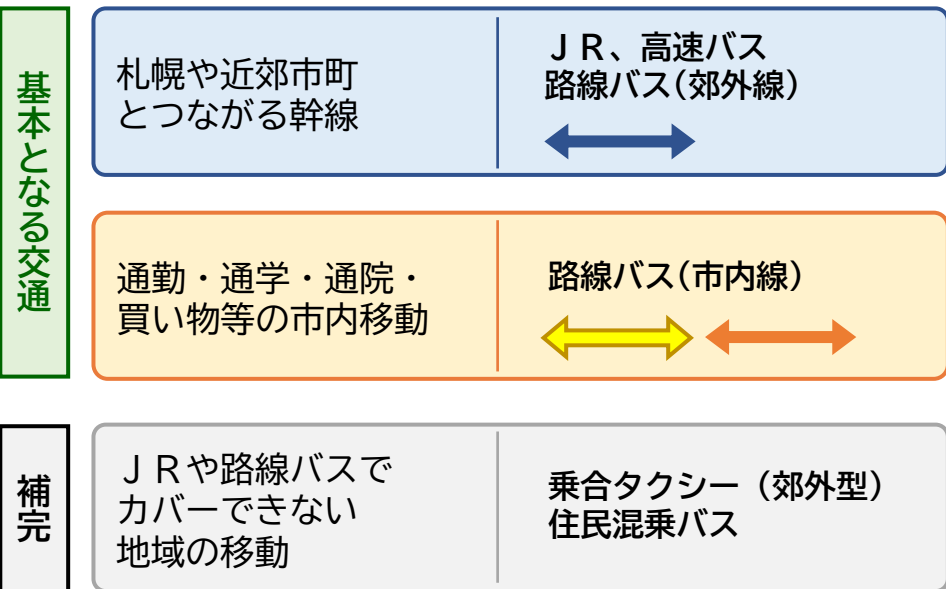
①生活交通確保対策事業について

1 岩見沢市の公共交通体系について

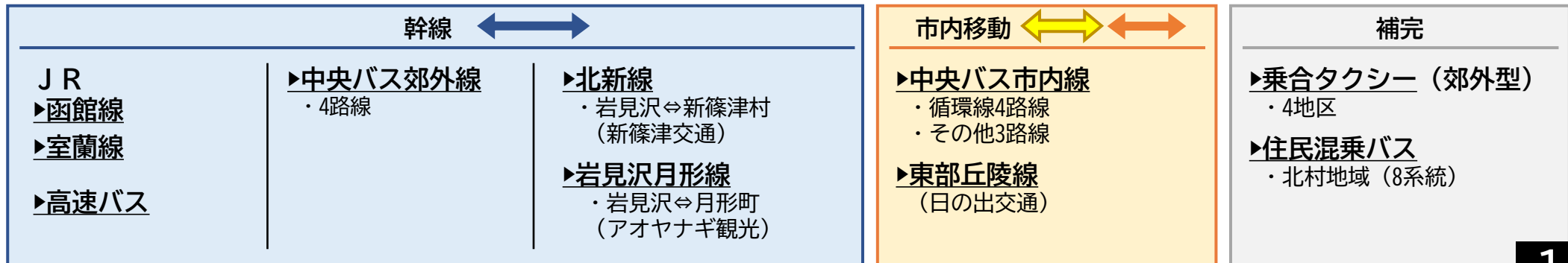
R8. 5. 21 総務常任委員会
企画財政部 企画室

(1) 基本的な考え方

J R等の幹線、路線バス、乗合タクシーを組み合わせ交通空白地域を生じさせない公共交通体系を形成する



(2) 各種交通手段 令和8年4月1日現在



2 路線の維持と市の負担について

①郊外線

▶中央バス郊外線

- ・岩見沢美唄線
- ・岩見沢長沼線
- ・岩見沢栗山線

▶北新線

(新篠津交通)

▶岩見沢月形線

(アオヤナギ観光)

国や道の補助を受けた残りの赤字額について

沿線自治体で**協調補助**
予算額 23,678千円

②市内線

▶中央バス市内線

- ・かえで団地循環線
- ・日の出台・栄町循環線
- ・鉄北循環線
- ・南町・春日循環線

▶東部丘陵線

(日の出交通)

▶中央バス市内線

- ・大和線
- ・いわみざわ公園線
- ・幌向線

国や道の補助を受けた
残りの赤字額について

赤字額全てについて

岩見沢市が**全額補助**
予算額 70,000千円

③その他

▶乗合タクシー（郊外型）

タクシーのメーター料金等
から利用者負担額を引いた
不足分について

岩見沢市が**全額補助**
予算額 1,000千円

▶住民混乗バス

運行経費について
(スクールバスの運行委託料から
距離按分で算定した概算値)

岩見沢市が**運行委託**
予算額 7,700千円

路線の維持に係る令和8年度予算額

- ①郊外線 23,678千円
- ②市内線 70,000千円
- ③その他 8,700千円

計 102,378千円

※予算額は岩見沢市の令和8年度予算

(1) JR北海道の考えについて

「黄8線区を維持する仕組みの構築に向けた当社の考えについて(令和8年4月15日公表)」より

黄線区の現状

地域と一体となって、アクションプラン等に基づく利用促進やコスト削減に取り組んできたものの、収支の抜本的な改善には至っておらず、今なお、**(室蘭線を含む) 8線区を当社単独で維持することが困難な状況**

当社としては、8線区を維持していくという考えのもと、**下記の4項目について、地域と協議を開始したい。**

①輸送体系のさらなる見直し

減便やダイヤ改正など

②必要な担い手

踏切の除雪や駅業務の
自治体への移管等

③固定資産税の負担軽減

鉄道資産を自治体に譲渡

④上下分離方式の検討

「上」 運行会社＝JR
「下」 鉄道資産を保有する別法人

(参考)

室蘭線の現状(直近実績:令和6年度)

- ▶ 約10億7千万円/年の赤字
(8線区全体では約148億円の赤字)
- ▶ 輸送密度327人/日

(2) 栗丘駅の廃止について

■ JR北海道は、令和8年度中に栗丘駅を廃止する方針

- ・コスト削減の取組みの一環として、これまでも利用の少ない駅が廃止されてきた。
- ・今回、利用の少ない栗丘駅(4.2人/日)が対象となった。

■ 今後の予定(JR北海道)

- ・**令和8年秋頃を目途に廃止を正式決定(公表)する予定**
- ・地域対応の際は、市も必要な協力を行う。

「黄8線区を維持する仕組みの構築に向けた当社の考えについて(令和8年4月15日公表)」の概要

1. これまでの経過

(1) 【平成28年11月】

「当社単独では維持困難な線区」の公表

・輸送密度が200人未満(片道100人未満)の線区
【赤線区】

・既に話し合いを始めている線区
【茶線区】

・輸送密度が200人以上2,000人未満の線区
【黄線区】

留萌線【全線】
石勝線・日高線・札沼線・根室線【一部】
令和8年3月までに全て廃止

釧網線・花咲線・富良野線・石北線【全線】
宗谷線・根室線・**室蘭線**・日高線【一部】

【平成30年7月】

～ 国がJRに対し、経営改善に向けた監督命令 ～

(2) 【令和元～5年度】

「アクションプラン」に基づく取組み

黄線区については、令和元年9月、8線区それぞれで「アクションプラン」を策定し、地域の関係者とJRが一体となり、利用促進・コスト削減の取組みを進めてきました。

ただし、約3年間にわたる新型コロナの影響等により、観光・生活面での利用は大幅に減少し、基本指標となる線区収支・輸送密度は一部を除き目標未達となり、収支改善・利用拡大につながる事業の抜本的な改善方策の検討には至ることが出来ませんでした。

【令和6年3月】

～ 国がJRに対し、経営改善に向けた2回目の監督命令 ～

(3) 【令和6～8年度】

「事業の抜本的な改善方策の実現に向けた実行計画」に基づく取組み

令和6年8月、黄8線区において「事業の抜本的な改善方策の実現に向けた実行計画」を策定し、引き続き地域の関係者とJRが一体となって、利用促進・コスト削減の取組みを進めています。

2. 黄線区の現状

【8線区の収支・輸送密度(令和6年度実績)】

黄8線区	線区収支 (百万円)	輸送密度 (人/日)
釧網線 (釧路－網走)	▲ 1,919	378
花咲線 (釧路－根室)	▲ 1,352	217
富良野線 (富良野－旭川)	▲ 1,209	1,304
石北線 (旭川－網走)	▲ 4,999	669
宗谷線 (名寄－稚内)	▲ 2,729	273
根室線 (滝川－富良野)	▲ 1,100	457
室蘭線 (苫小牧－岩見沢)	▲ 1,071	327
日高線 (苫小牧－鶴川)	▲ 414	388
合 計	▲ 14,793	

3. 維持する仕組みの構築に向けた当社の考え

当社としては、黄線区を引き続き維持したいと考えておりますが、収支は依然として厳しく、当社単独では維持困難な状況にあります。

これまで地域の関係の皆様と進めてきた徹底した利用促進・コスト削減の取組みを継続、深度化しつつ、黄線区を持続的に維持する仕組みを構築する必要があると考えております。

持続的に維持する仕組みの構築に向け、地域の関係の皆様と下記の項目を中心に協議を開始したいと考えております。

- ① 線区のご利用状況に応じた輸送体系のさらなる見直し
- ② 持続的な運行に必要な担い手の確保
(踏切の除雪、駅業務の自治体への移管等)
- ③ 鉄道資産の自治体への譲渡による固定資産税の負担軽減
- ④ 運行会社と鉄道資産を保有する法人等とに分ける「上下分離方式」の検討

4. 今後について

監督命令に基づき、令和8年度末までに、線区ごとに事業の抜本的な改善方策を確実に取りまとめるため、関係の皆様との協議を進めてまいります。

(1) 概要

同社は令和9年4月に路線バス（道内全路線）の運賃改定を計画

運賃改定の目的

- ・乗務員確保への対応、職場環境改善
- ・車両更新など物価高騰対策

改定額

- ・初乗240円→270円

岩見沢市地域公共交通活性化協議会に対し、**市内線の運賃改定について協議の依頼**があったもの

(2) 運賃改定の協議

中央バスから
協議の依頼

岩見沢市内線については、地域で運賃を定める「**協議運賃制**」であり、**市地域公共交通活性化協議会（運賃部会）で決定する必要がある**

(参考) 上限運賃・実施運賃（郊外線）

運行事業者が申請した運賃を、国が審査して決定

(参考) 札幌市の動向

令和8年

- 2月 市内路線バス事業者が札幌市に対して運賃値上げを要望
→市の協議会（部会）で検討することとなった
- 3月 協議会及び部会での検討を開始

※札幌市路線バス事業者
（中央バス、ＪＲ北海道バス、じょうてつ等の5社）

今後、**地域公共交通活性化協議会（運賃部会）を開催予定**

(1) これまでの経過

「幌向の交通を考える検討委員会」設置（令和4年）

高齢化の進行に伴う移動手段の確保を課題とし、アンケートの実施や市との協議を踏まえながら検討を進めてきた。

▶検討委員会での整理

- ・幌向地区内の新たな移動手段が必要（中心市街地への移動はJRを利用）
- ・自宅と目的地を結ぶデマンド交通が有益
- ・有料が前提だが、運賃収入のみで経費を賄うことは難しい
- ・そのため、市にも支援をお願いしたい



幌向線の廃止（令和8年9月末）の決定を受け協議を加速

幌向地区内の移動手段に関する市の基本的な考え方

- ①市の交通体系としては、JRでの移動が可能な地区と位置付け
- ②高齢化の進行と地域特性※を踏まえ、地区内の移動手段は必要
※駅を中心とした広いエリアに一定の居住人口がある
※スーパーや医療機関など、一通りの生活機能が備わっている
- ③全額受益者負担とすることが望ましい事業ではあるが
地域特性※を考慮すると、最低限の市負担はやむを得ない
※②に加え、中心市街地と比べると、タクシーの回送費が多額となる

(2) 運行形態（案）

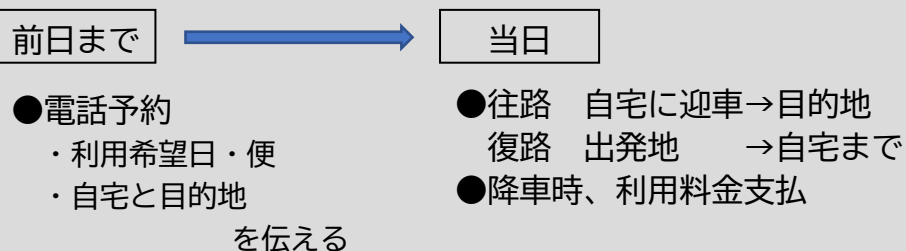
幌向地区内の自宅と目的地を結ぶデマンド交通

- ▶便数（平日・休日）：往路5便／復路5便
- ▶目的地（乗降場所）：地区内5か所（駅、スーパー、医療機関など）
- ▶車両：タクシー車両を使用（乗合あり）
- ▶市の負担の考え方：運行経費から利用料金を引いた差額を負担

▶デマンド交通の特徴

- ・目的地と時刻はあらかじめ指定
- ・予約があった便のみ運行

▶利用の流れ

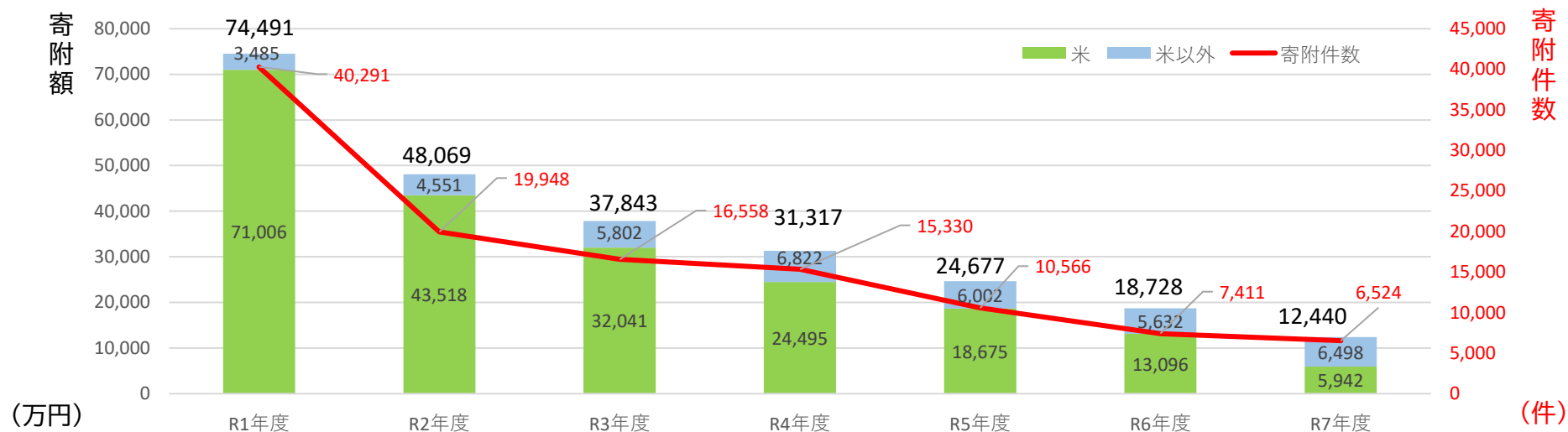


今後の予定 別途、市の予算措置が必要

- ・実証運行としてスタート（10月1日を目標）
- ・その後の運行の継続・形態については実証結果を踏まえ検討

②ふるさと応援寄附事業について

(1) 当市のふるさと納税の状況



- ▶ 寄附額の減少 ≡ 「米」の減少
- ▶ 「米以外」は少しずつ増加傾向

寄付総額を伸ばすためには、通年で大量出品できる返礼品が不可欠

「米」による回復を目指す

米

① 減少の要因

- ・ 米を出品する自治体の増加 → 価格競争の激化
- ・ 地元以外の道産米も出品可能とする特例の影響
- ・ 過去には米不足により出品できない時期もあり（現在は解消）

② 今後の取組み

- ・ 出品者と協力し、市況を適時に捉えた価格設定
- ・ 玄米や定期便等、多様なニーズに対応した出品の強化

米以外

① 米以外の出品状況（各年度4月1日現在）

	事業者（件）			返礼品（品目）		
	R5	R6	R7	R5	R6	R7
米以外	29	36	44	226	276	317

- ・ 事業者訪問等により、事業者・返礼品数とも増加
※ただし、供給数に限りがある返礼品が多い

② 今後の取組み

- ・ 体験型の拡充を含め、引続き返礼品の充実とPRに取り組む
- ・ 寄附の新たな方法として、今年度、ガバメントクラウドファンディングを実施

(2) ふるさと納税の基準

国の基準において、厳格な運用を義務付け

(違反した自治体は、2年間の指定除外などのペナルティ)

主な基準と当市の状況

- ①募集経費 ➡ 寄附額の50%以内
(返礼品、送料、ポータルサイト手数料(10%程度)、消耗品等)

➡ 30%以内

手数料負担が重く、当市では25%程度にとどまる

- ②返礼品は、地場産又は市内で製造・加工されたもの等

【米の特例】

- ・R5年の制度改正により、道内産であれば、どこの道内自治体の米でも取扱い可能となった

米どころの当市は岩見沢産のみを出品

寄付額設定の例

- 【現状】
(JAの場合) ななつぼし(5kg)
 仕入価格: 3,750円 ➡ 寄附額(25%) 15,000円
 ゆめぴりか(5kg)
 仕入価格: 5,250円 ➡ 寄附額(25%) 21,000円

仮に、寄附額を12,000円とするためには、仕入価格を3,000円に設定する必要がある

事業者への十分な利益を確保出来ない

(3) ガバメントクラウドファンディング(GCF)

①GCFの活用

- ・将来性やストーリー性のある事業などに活用

GCFとは ～ ふるさと納税を活用したクラウドファンディング

- ▶ 自治体が行いたいプロジェクトと目標金額を定めて提示
- ▶ その想いに共感した人からの支援を募る

②実施中の取組み【岩見沢テロワール・ワインプロジェクト】

- ・受付期間 4月15日～5月31日
- ・目標金額 200万円
- ・返礼品 岩見沢で生まれたワイン
ワイナリーでかごづくり体験
- ・現在までの実績(寄附金額・人数) 5月12日時点
4,501,000円 ・ 59人



③スマート・デジタル自治体推進事業について

(1) 将来の職員減を見据えた行政経営の転換

① 目指す社会（国のビジョン）

- ▶ 一人ひとりの多様な幸せが実現できる社会
- ▶ 誰一人取り残さない、人に優しいデジタル化

② 持続可能な行政サービス

- ▶ DXの推進には「スマート自治体への転換」が必要
- ▶ 職員が減少する中でも業務効率化を進め、人的資源を有効活用

(2) スマート・デジタル自治体の役割

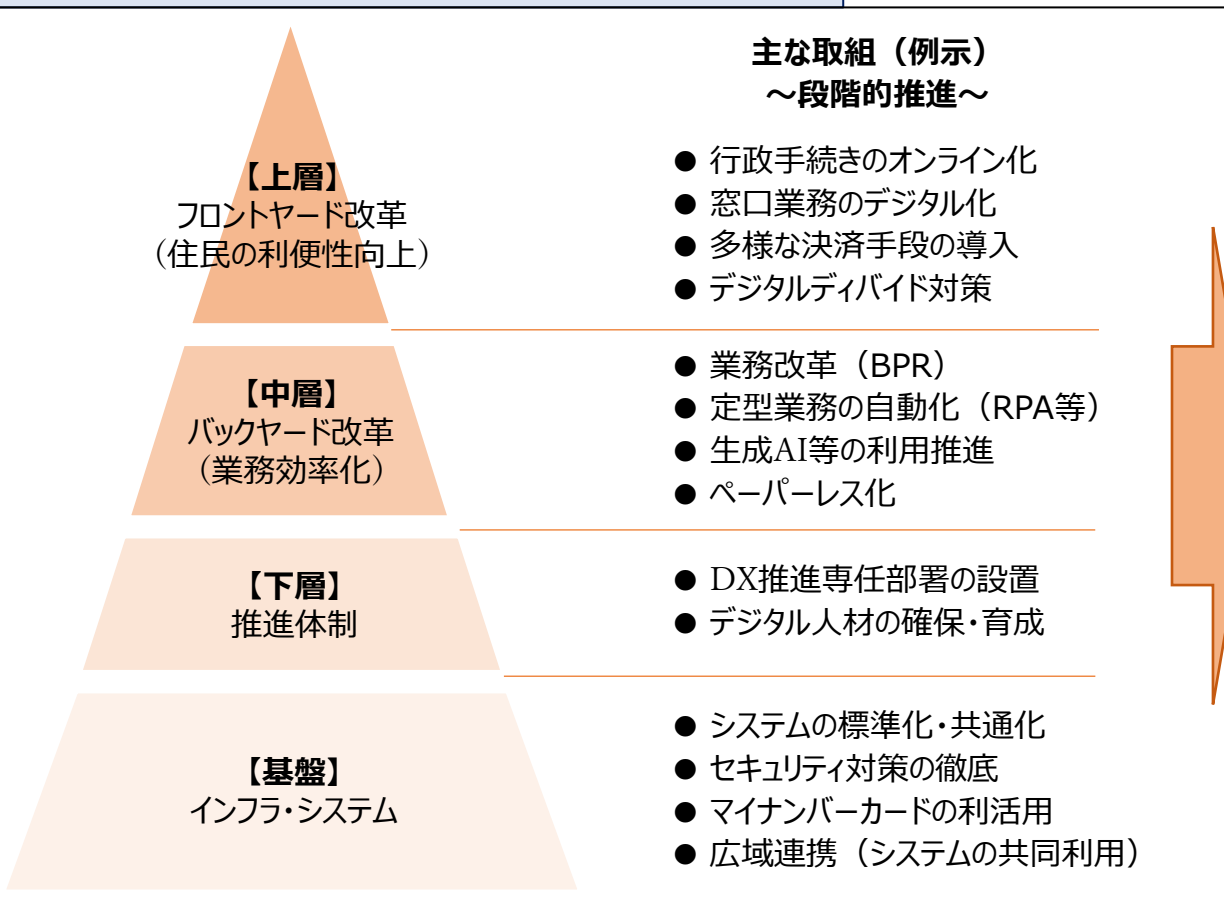
① 住民の利便性向上

- ▶ 行政手続きのオンライン化
- ▶ 多様なニーズへの対応（書かない窓口、キャッシュレス、電子申請等）

② 業務効率化

- ▶ 業務改革（BPR）、定型業務の自動化（RPA）等

(3) スマート・デジタル自治体の全体像



推進方針と判断基準

成果の波及と持続可能な運用

コストの最適化と効果の最大化

的確な現状把握のもと
段階的・スモールスタート

※本市のDX推進のロードマップとなる
「岩見沢市DX推進計画」を策定中

(1) 生成AI導入の必要性

- ▶ 住民の利便性向上
- ▶ 地域課題の解決
- ▶ 職員減少を見据えたサービスの持続性確保
- ▶ 業務の質と処理スピードの飛躍的向上
- ▶ 業務効率化で生まれた人的資源の有効活用

(3) 課題の検証と解決に向けて

生成AIのリスク

- ・ 情報漏えい
- ・ 虚偽情報の生成
- ・ 著作権等の権利侵害
- ・ 差別的な表現 など

導入における課題

- ・ 省力化等の効果が未知数
- ・ 適用業務の調整
- ・ 業務プロセス見直し
- ・ 全庁的推進、研修体制 など

継続して検証・改善 ～段階的推進～

- ・ 安全な利用環境
- ・ 運用ルールの確立

+

- ・ 継続的な研修
- ・ 費用対効果の検証
- ・ 省力化等の効果把握
- ・ 適用業務の選定
- ・ AI活用前提の業務改革（BPR）
- ・ AI進化に合わせたルール見直し

(2) 生成AIの取組み

<令和7年度>

- ▶ 職員研修、先進地視察
- ▶ 岩見沢市生成AI利用ガイドライン策定
- ▶ 生成AIの運用開始（12月～）
挨拶文・議事録の作成、文書の要約等

<令和8年度>

- ▶ 利用の促進と効果の把握
- ▶ リスクの検証と分析
- ▶ 費用対効果や実装すべき機能の検討



<職員向け研修会の様子>



<生成AI活用ハンドブック>

事例② 岩見沢市税の収納業務の現状について

R8. 5. 21 総務常任委員会
企画財政部 税務課

(1) 収入率の推移【現年課税分】

年 度	R1	R2	R3	R4	R5	R6
収入率 (%)	99.38	98.73	99.39	99.18	99.26	99.31

※令和2年度は新型コロナウイルス感染症による徴収猶予分（88,037千円）あり

※コロナ禍であったR2を除いて99.3%前後の収入率を維持している。

(2) 収納業務に係る人員体制（令和8年4月1日現在）

（税務課納税係）主幹、係長、係員4名の計6名

(3) 納期内未納者に対する対応

令和元年度頃より電話催告や戸別訪問を取り止め、財産調査と差押えを軸に高い収入率を維持

①納期限後20日以内に督促状を発送（地方税法第329条）

・令和7年度各税目の第1期の督促状送付実績（固定資産税2,888件、軽自動車税2,797件、市民税1,745件）

②督促状を発送してもなお未納の者に対し、催告書を送付

・現年度分の滞納者に対して、令和7年度は10月・11月・2月に実施

③夜間・休日納税相談窓口の開設

・夜間窓口～毎月最終木曜日と12月の納税推進強化月間に3日間実施（年間15回）

・休日窓口～毎月最終日曜日（年間12回）

④滞納処分

・催告書を送付しても、なお納税相談等がない場合→差押予告を送付

・それでも納税相談等がない場合→財産調査を行い、差押えを実施

財産調査の種類

給与、年金、預貯金、生命保険、家賃・地代、受注契約の代金、診療報酬 等