

令和4年度第4回  
札幌市手稲区地域公共交通会議

会 議 録

日 時：2023年1月30日（月）午後2時開会  
場 所：札幌市市民交流プラザ 2階 SCARTSスタジオ

## 1. 開 会

○事務局 定刻となりましたので、これより令和4年度第4回札幌市手稲区地域公共交通会議を開催いたします。

本日は、お忙しい中、ご出席をいただきまして、誠にありがとうございます。

本日の議事は、札幌市公共交通協議会設立に伴う本交通会議の取扱いについて、そして、現在、実証実験中である手稲区デマンド交通に係る報告と協議になります。

会議時間は1時間程度と考えており、円滑な会議運営に努めてまいりますので、ご協力をお願いいたします。

時間が限られておりますので、委員の紹介は省略させていただきますが、本日、欠席委員は1名となっております、出席者は過半数に達しておりますので、設置要綱第4条第5項に基づき、本交通会議は有効に成立していることをご報告いたします。

初めに、資料の確認をさせていただきたいと思います。

それぞれインデックスをつけておりますので、説明中、過不足がありましたら事務局にお声がけをいただければと思います。

それでは、これより進行につきましては柳沼会長をお願いいたします。

## 2. 議 事

○柳沼会長 柳沼でございます。よろしくお願いいたします。

それでは、早速、次第に沿って進めさせていただきます。

次第の2の委員の交代について、事務局より報告してください。

○事務局 資料1の「委員の交代について」をご覧ください。

本日より、一般旅客自動車運送事業者の組織する団体として札幌地区バス協会事務局の中山様に委員に就任していただいております。

次第2についての報告は以上でございます。

○柳沼会長 中山委員、よろしくお願いいたします。

それでは、次第の3のうち、まずは札幌市公共交通協議会設立に伴う部会への移行について、事務局より説明してください。

○事務局 資料2の「札幌市公共交通協議会設立に伴う部会移行について」をご覧ください。

このたび、札幌市では、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく地域公共交通計画を策定するための協議会として札幌市公共交通協議会を設立いたしました。

この協議会は、道路運送法に基づく地域公共交通会議としての役割も担っており、住民の需要に応じたバス等の旅客輸送の確保や地域の実情に即した輸送サービス実現のため、必要となる事項を協議していくこととなりますが、より詳細な地域の実情を反映させていくため、各区単位で部会を設置することとしております。

そのうち、手稲区については、既にこの札幌市手稲区地域公共交通会議が設置されてお

り、協議会で設置する部会と役割が重複することから、本交通会議の位置づけについて、札幌市公共交通協議会の地域公共交通会議手稲区部会に移行するため、明日1月31日付をもって札幌市手稲区地域公共交通会議を廃止し、同日付で、添付資料の要綱に基づき、地域公共交通会議手稲区部会として改めて組織する手続きを行いたいと思っております。

本交通会議の委員の皆様は手稲区部会の設置に合わせて部会委員に選任されたものとさせていただきますが、協議会の正規委員となっていない方は協議会の臨時委員としての委嘱も必要となりますので、後日、委嘱状を交付させていただきます。

なお、部会移行後も現在の札幌市手稲区地域公共交通会議と目的や役割などは変わりませんし、本交通会議で協議が調った事項や合意事項についても地区別部会の合意事項として引き継いで取り扱いますので、ご理解をいただくようお願いいたします。

部会への移行についての説明は以上でございます。

○柳沼会長 ただいまの事務局から説明についてご質問やご意見などはございませんか。

（「なし」と発言する者あり）

○柳沼会長 皆様から特段の反対意見はないということで、本件につきましては事務局案を承認してもよろしいでしょうか。

（「異議なし」と発言する者あり）

○柳沼会長 それでは、承認することといたします。

それでは、次の議事に移ります。

手稲区デマンド交通の状況報告及び実証実験の継続について事務局より説明してください。

○事務局 資料3もしくはスクリーンをご覧ください。

手稲区における実証実験のデマンド交通の状況報告及び今後の方向性についてご説明いたします。

1 ページは、現行の運行概要の確認です。

令和4年11月21日から運行を開始しており、運行対応や利用可能時間などはご覧のとおりです。

2 ページは、現在の運行区域、乗降ポイントを示したものです。黄色の枠内を運行区域とし、40か所の乗降ポイントを設置し、運行しております。

3 ページからは利用状況となります。

なお、グラフ等の数字は、いずれも1月13日運行終了時点のものを取りまとめたものです。

まず、会員登録者数ですが、左上のグラフのとおり、554人に登録していただいております。年代別で見ると、右上のグラフのとおり、70歳代以上が67%を占めております。会員登録の方法としては、郵送によるもの、ウェブやインターネットによるものの2種類を用意しておりますが、左上のグラフの赤色の部分に示したとおり、若い年代ほどウェブやインターネットで登録する割合が多いですが、70歳代以上でも約11%はウェブ

を利用した会員登録を行っております。

左下のグラフは利用経験者の割合ですが、会員554人のうち、31%の170人が1回以上利用されており、384人は一度も利用されておりません。

他都市の状況について、インターネットなどで公開されている情報を確認したところ、本市と同様、チョイソコというシステムを導入している政令市や中核市と比較すると、65歳以上、あるいは、70歳以上が多い傾向は同じです。一方で、利用経験者割合は、15%から20%程度の市が多く、本市はやや高めとなっております。

4ページは、利用人数、利用回数です。

左上のグラフのとおり、バス路線を廃止した12月以降では、1日30人以上の利用が安定してあります。利用者の年代別割合ですが、会員数と比例するように、70歳代以上の利用が約79%と多くなっております。1月13日まで、運行日数は34日ですが、延べ971人の会員が乗車しています。そのうち、60歳代以下が延べ115人、そのうちの7割がインターネット予約をされております。一方、70歳代以上は延べ856人が利用されていますが、その8割がコールセンターへの電話による予約となっており、年代により予約方法の傾向が違います。

なお、これについてもインターネットで公開されている他都市の情報を確認しましたところ、本市と同じチョイソコシステムを導入している政令市や中核市と比較しますと、65歳以上あるいは70歳以上が多い傾向は共通しておりますが、1日当たりの平均利用者数を見ますと20人以下という例も少なくなく、本市では比較的多く利用されていると言えるのではないかと考えております。

5ページをご覧ください。

左上のグラフが時間帯別利用状況ですが、どの時間帯にも一定の利用がある状況です。右上のグラフですが、青色の縦棒は、7時間という1日の運行時間のうち、利用者が1人でも乗車している時間の割合を実車率として算出したもので、12月以降は50%前後と高い数字となっております。また、赤色の縦棒は、総予約件数のうち、乗合が発生したものの割合を乗合発生率として算出したものですが、70%前後と高くなっており、運行時間の中で余裕は少ないことが分かります。

なお、実車率や乗合発生率について、他都市で公表している事例は確認できておりませんが、チョイソコシステム以外の交通も含め、実車率は20%から30%という例も見られますので、本市は高い稼働率なのではないかと考えております。

一方、左下のグラフの平均の乗合人数ですが、1.7程度となっておりますので、車両の容量としてはまだ余裕がある印象です。

6ページは、移動の傾向を線で示したものです。線が太いほど多くの実績があります。全体的な傾向としては、画面の上のほうにあるJR手稲駅との往来が非常に多く見られます。富丘地区ではナンバー131やナンバー132の乗降ポイントという高所地からの利用も多く見られますので、普通車両という特性を生かした運行ができていないのか

と思っております。また、手稲本町地区は、ナンバー139の乗降ポイントのように、旧富丘高台線の停留所があった場所から少し離れたような地域からも利用されております。

前田地区の傾向ですが、ナンバー105の乗降ポイントと手稲駅との往来がよく見られます。ナンバー105は、目の前に商業施設があり、買物等を目的に、多く利用されているのではないかと推測しております。

7ページですが、冬期の運行状況を検証するという事で、12月以降の運行遅延件数を示しております。左側が乗車予定の場所へ迎えに行くものに対しての遅延状況です。8分未満の遅れが1件ありますが、ほぼ遅れずに到着しております。右側のグラフは、乗車された方を目的地へ運ぶものについて、予定時刻からどれくらい遅延したかを示しております。約5%に当たる42件の遅延がありますが、その時間を見ると全てが5分未満となっております。大きな影響は見られないかと思っております。

8ページは、今説明した利用状況等についての検証評価です。

1点目は会員登録状況ですが、高齢者も多く登録されており、デマンド型という新たな運行形態について一定の理解は得られていると考えられます。一方で、会員登録をしても一度も利用されていない方もおまして、これは単に利用機会がなかったのか、あるいは、予約方法が分からないという課題があったのかも含め、今後、アンケート調査により把握する必要があると考えております。

次に、利用人数・回数ですが、富丘高台線が廃止された12月1日以降も、毎日、一定の利用があることから、代替交通として機能していると考えております。引き続き利用してもらうためにも、特にインターネット予約の抵抗感を減らす取組をしていきたいと考えております。富丘連合町内会でも独自に出張受付窓口を設置していただくなど、いろいろとご協力をいただいているところですが、今後は事業者主催による会員向け説明会を開催することも検討したいと考えております。

詳細利用状況についてですが、実車率や乗合発生率は高いため、さらに利用者を増やすには乗合人数を増やす取組が必要だと考えております。例えば、現在、設定している40か所の乗降ポイントをもう少し密に設定することで乗合機会をつくり出せると思っております。

移動の傾向ですが、JR手稲駅周辺との往来が多いので、降りた後の目的地を把握できれば乗降ポイントの追加、見直しにつなげられるのではないかと考えております。

一方、既存の運行区域の範囲外への乗降ポイントの追加についてですが、JR手稲駅周辺との往来など、既存の需要への影響も踏まえ、慎重に検討したいと考えております。

冬期の運行状況についてですが、先ほどご報告したとおり、現時点では大幅な遅延はございません。今後も降雪や除雪作業により路面環境は変化していきますので、引き続き検証したいと考えておりますが、運行の遅延以外にも、乗降ポイントについて、雪山等により安全な乗降が難しい場所はないかも注視しながら必要な対応を検討していくという進め方をしたいと思っております。

以上がこれまでの報告となります。

9ページをご覧ください。

これまでの運行状況については今ご報告したとおりですが、一定の需要があること、11月からの運行開始であったので、夏期の運行状況については確認が取れておりませんので、これらを含め、引き続き検証が必要だと思っております。そこで、当初予定したとおり、4月以降も実証実験を継続したいと考えております。

運行の期間としては、令和5年4月1日から令和6年3月31日までで、これまでどおり、祝日に加え、令和5年12月29日から令和6年1月3日の年末年始を除く平日運行で、利用可能時間や運賃は現状のまま継続したいと思っております。

円滑な実証実験を行うため、引き続き東邦交通株式会社による運行するものとし、予約システムについても利用者の利便性を考慮し、現在のシステムを継続することを考えております。

10ページ以降は運行区間ですが、現状のとおり区間として4月以降もスタートいたします。

11ページも乗降ポイントですが、4月1日のスタート時点では変更はありません。

なお、先ほど説明した見直しに係るタイミングについてはこの後にご説明いたします。

12ページは、今後のスケジュールとなります。

2月から3月にかけては、会員登録されている方などへアンケート調査を行いたいと思っております。また、このアンケート調査と並行し、4月の運行に間に合うように運行事業者で運行申請等の法手続等を進めていただきます。4月から第2期と位置づけて運行を開始しますが、アンケート結果等を踏まえた乗降ポイントの追加など、運行計画の見直しはスケジュール的に間に合いませんので、4月から6月までに検証し、必要な見直しを行い、それに伴って地域公共交通会議の開催や運行事業者による変更申請など、必要な手続を行う流れとしたいと思っております。

また、令和5年10月以降を第3期として引き続き実証実験を続けたいと考えておりますが、それに向け、第2期である9月までの検証が必要だと考えておりますので、検証と運行計画の見直しを8月以降に行いたいと思っております。

今後のスケジュールについては以上です。

以上で手稲区のデマンド交通についての説明を終わります。

○柳沼会長 ただいま事務局からデマンド交通の状況報告と実証実験の継続について説明がありましたけれども、このことについてご質問やご意見などはございませんか。

○林委員 3の検証評価に関する説明のところでも今後の展開として乗降ポイントを密に配置することで乗合人数を増やしたいということがありましたが、運行している我々の立場から言いますと、今の状況が余裕のある運行かということと、きつきつなところもあります。ですから、今までのところにさらにポイントを増やして営業することがいいのか、それとも、今までどおりのポイントで範囲を広げずにやっていくのがいいのか、慎重な判断をお

願いたいと思っています。

○柳沼会長 今お話をいただきましたが、登録していただいている方に対してこれからアンケートを行い、実際のニーズを把握しながら事務局で検討していくことになると思います。いずれにしても運行状況の話もありましたので、総合的に判断していきたいと思いますし、4月から6月の間にそれらをまとめ、会議を開催させていただきたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

ほかにいかがでしょうか。

○増田委員 今後の利用者利便の向上を考え、乗降ポイントを増やすことを検討することには基本的に賛成です。ただ、今、事務局からのこれまでのデマンド実証実験の報告のとおり、1日当たり30人程度の利用があること、実車率は50%台であるということから考えると、車両1台での運行ではぎりぎりの状態とも考えられます。

もともと、乗降できる場所は従来のバス停から比較して2倍の40か所です。また、運行時間についても、当初、9時から15時だったものを16時までと延長し、今までも利便性の向上を図っているわけです。そう考えると、林委員の意見のとおり、まずは現状の運行範囲内の乗降ポイントの追加にとどめ、引き続き検証を進めていくことで、範囲を広げて乗降ポイントを追加することについては慎重に考えるべきと思っております。

また、運行範囲を広げるということは既存のタクシーの競合という点からも慎重な対応が必要であると考えております。

○事務局 今、林委員、増田委員からご意見をいただきました。アンケート調査についてはこれからということ、見直しもこれからとなりますが、その観点としては、利便性向上という視点を持つということになります。ただ、それに加え、持続可能な公共交通をつくるということもありますので、委員の皆様からいただいた意見も踏まえ、慎重に検討を進めていきたいと考えております。

○柳沼会長 ほかにいかがでしょうか。

○経亀委員 資料の5ページにある時間帯別の利用割合が非常に興味深いなと思っております。

公共交通のデータを取りますと、午前中が非常に多く、午後など、中間時間帯は非常に少なく、一定間隔でこれだけ出ているものは初めて見ました。8ページにこれから行うアンケートのことがあります。デマンド交通を使った後の利用目的についてきちんと取って、今後につなげていただければと思います。

札幌市から出たものについて、ほかのまちで見過ごしているような利用の存在、ポテンシャルを引き出せる可能性があるのかなと思いましたが、ここには注目したいなと思っております。

次に、会員登録についてです。

年代別となっておりますが、運転免許の保有率、あるいは、性別なども見ていただければなと思いましたが。傾向としては運転免許を持っていない方や女性が多いのかなと推測され

るのですが、ターゲットをより絞ることで利用率が変わる可能性もあるのかなと思いましたが、調べていただければと思います。

また、アンケートも含め、いつ頃に発出するのかは分かりませんが、事前に委員に見せ、加えていただきたい項目があるようであれば、それも反映していただけないかと思ったのですが、いかがでしょうか。

○事務局 まず、一つ目の時間帯別についてです。

ご意見のとおり、移動目的についてはアンケートで把握したいと思っておりますが、時間帯別の利用について補足で説明いたします。

先ほどご説明したように、JR手稲駅との往来が非常に多いのですが、どこで降りたかを時間帯別で見ますと、9時台や10時台が手稲駅の北口や南口で、時間が進むにつれ、富丘6条4丁目など、住宅地側で降りる方が多くなります。つまり、JR手稲駅周辺で降りて用事を足し、終わった後に帰るという動きが見えてくるわけですが、そうしたことが分かるよう、アンケートを行いたいと思います。

また、運転免許の保有や性別などについて、ご意見を踏まえ、アンケートをつくりたいと思います。

そして、委員の皆様からご意見をということについては、今想定しているものとしては、年度末までに会員向けにアンケートを送付し、回答していただき、その分析は年度末までの残り2か月でやっていきたいと考えております。

委員の皆様には非常にタイトなスケジュールの中でご意見を募ることになってしまうかもしれませんが、その中でお付き合いをいただき、メール等で照会させていただいた際には意見をいただければ取り入れたいと思います。

○柳沼会長 ほかにいかがでしょうか。

○事務局 事務局から補足説明させていただきます。

先ほどの時間帯別の利用についてですが、JR手稲駅周辺の地域の特性として、手稲区役所や大型商業施設、スーパー、病院など、様々な集客交流の施設が集中しているということがあります。利用実態、あるいは、行きと帰りの時間帯を見ましても、JRで移動され、都心に行って帰ってきているとは想像しづらいかと見ておりまして、恐らく、JR手稲駅周辺で用事を足し、帰っているのかなと考えております。

そうしたことも含め、乗合率を高めていくには、午前と午後の空で走っている時間をどう埋めるかが今後の検討材料かなと考えておりますが、そうしたことをアンケート結果から分析できればと考えているということです。

○柳沼会長 ほかにいかがでしょうか。

○久瀧委員 利用される方が意外と多かったのだなという感想です。

ただ、高齢者が多いものですから、どこに何があるか、どういうルートで行けばよいかを理解できていないのです。それに、地図をもう少し大きくし、ここの停留所の近くには何があるというPRが欲しいという高齢者の声がありました。この前、連合町内会主催で



会員登録の出張申請受付を行いまして、そのときにそんな話がありました。

今まで停留所のなかったバイパスの山側にも新しく作ったところですが、あの辺からは多く乗車しているような感じですね。

いずれにしても、現状はこうなっているので、町内会の皆さんにデマンドはこんなに便利だよというPRを連合町内会としても努力したいと思っております。そのときにはお世話になりますが、よろしく願いいたします。

○事務局 今こちらで準備しているのは、会員向けの広報誌といたしますか、利用促進につながるようなものを発行するというのですが、まさに、委員からご意見があったとおり、この乗降場の付近にはこんな施設があるというものを載せられないかと考えております。地域の会員の皆様とは引き続き連携しながら進めていければと思っておりますので、よろしく願いいたします。

○柳沼会長 私どもといたしましても町内会の皆様からご意見をいただきながら進めてまいりたいと思っておりますので、どうぞよろしく願いいたします。

ほかにご意見やご質問等はございませんか。

(「なし」と発言する者あり)

○柳沼会長 皆様から特段の反対意見はないということで、本件につきましては事務局案を承認してもよろしいでしょうか。

(「異議なし」と発言する者あり)

○柳沼会長 それでは、4月1日以降の実証実験の継続について関係者の合意が調ったものといたします。

#### 4. その他

○柳沼会長 それでは、その他に移ります。

皆様から何かありませんか。

(「なし」と発言する者あり)

○柳沼会長 ほかになければ、事務局から今後の予定について改めて説明をお願いいたします。

○事務局 今後のスケジュール等について、先ほどスライドで説明したものと重複するところもありますが、改めて説明いたします。

本日協議が調った事項につきましては、資料4の案による証明書に会長の署名をいただいた後、運行事業者にお渡しすることといたします。

運行事業者において、この協議が調っていることの証明書を添付し、道路運送法第21条に基づく運送許可申請を行っていただくなど、4月以降の運行に向けた準備を進めてまいります。

また、並行してアンケート調査等を行い、運行計画の見直し検討を行ってまいりますので、その結果、必要に応じて4月から6月頃に次回の交通会議を開催することを想定しており

ます。

なお、その際は、札幌市公共交通協議会の部会としての位置づけとなりますので、令和5年度第1回札幌市地域公共交通会議手稲区部会としての開催となります。

アンケート案については、先ほどもご意見があったとおり、事前に案を送付し、意見をいただくことも考えたいと思います。

○柳沼会長 今後の予定についてご質問等はありませんか。

(「なし」と発言する者あり)

## 5. 閉 会

○柳沼会長 それでは、以上をもちまして令和4年度第4回札幌市手稲区地域公共交通会議を終了させていただきます。

本日は、ありがとうございました。

以 上