

第5回  
札幌市公共交通協議会  
地域公共交通会議手稲区部会

会 議 録

日 時：2023年6月8日（木）午前11時開会  
場 所：札幌市民交流プラザ 2階 SCARTSスタジオ

## 1. 開 会

○事務局 定刻となりましたので、これより第5回札幌市公共交通協議会地域公共交通会議手稲区部会を開催いたします。

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。

本日の協議につきましては、昨年11月より実証実験中の手稲区デマンド交通に関して、利用状況やアンケート結果の報告、今後の運行計画についてを予定しております。会議時間は1時間程度を考えております。円滑な会議運営に努めてまいりますので、ご協力のほどをよろしくお願いいたします。

また、時間が限られておりますので、委員のご紹介につきましてはお手元の委員名簿をもって代えさせていただきますが、本日は、増田委員よりご欠席のご連絡をいただいているほか、代理出席として北海道運輸局札幌運輸支局の飛澤運輸企画専門官にお越しをいただいております。出席者が過半数に達しておりますので、札幌市公共交通協議会設置要綱第7条第4項に基づき、会議は有効に成立していることを申し添えます。

初めに、資料の確認をさせていただきます。お手元に一式がございまして、インデックスをつけておりますが、上から、会議次第、名簿、座席表、資料1、資料2、参考資料1、参考資料2を配布させていただきます。もし途中で過不足等がありましたら事務局までご連絡をいただければと思います。

それでは、次第に沿って進めさせていただきます。

次第の2の(1)の委員の交代について事務局より報告いたします。

## 2. 報告事項

○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、住民または利用者の代表として、富丘連合町内会会長の佐藤委員にご就任をいただいております。また、札幌市長またはその指名する者として、札幌市まちづくり政策局公共交通担当部長の和田委員が就任しております。

報告は以上でございますが、当部会で部会長を務めておりました柳沼委員が人事異動により退任したため、札幌市公共交通協議会地域公共交通会議地区別部会設置規程の第5条第1項の規定により、札幌市公共交通協議会の会長から事前に和田委員を部会長にと指名していただいておりますので、ここからの進行につきましては和田部会長にお願いいたします。

## 3. 議 事

○和田部会長 改めまして、札幌市の公共交通担当部長の和田でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

皆様におかれましては、本日、大変お忙しい中、お集まりをいただきまして、感謝を申し上げます。

皆様もご案内のとおり、最近、地域の公共交通を取り巻く状況には変化がございまして、いろんな議論がなされているところでございます。その中でも、このデマンド交通というのは一つの在り方として非常に重要な取組だと思っておりますし、注目も浴びていると認識しております。

昨年から手稲区で実験を行っていただいておりますが、この取組がさらによりよいものになるよう、たくさんの方に利用していただけるように考えていきたいと思っておりますので、本日は忌憚のないご意見をいただければと思います。どうぞよろしくお願いたします。

それでは、次第の2の(2)の手稲区デマンド交通の状況報告について、そして、次第の3の運行計画の見直しについての二つを併せて、事務局よりご説明をお願いします。

○事務局 それでは、資料2についてご説明いたします。

1枚めくっていただき、目次をご覧ください。

こちらの目次に沿ってご説明いたします。

2ページ目をご覧ください。

現在の運行概要のおさらいですが、昨年11月よりご覧の内容で実証実験を実施中でございます。

3ページ目をご覧ください。

現在の運行区域と乗降場所を示したものです。黄色の範囲内を運行区域として40か所の乗降場所を設定しています。

次に、これまでの利用状況を説明いたしますので、4ページ目をご覧ください。

4月末時点での数字を取りまとめたものですが、まず、会員については、674人の方にご登録をいただいております。年代は、左上のグラフのとおり、70代以上の方が67%を占めております。

会員登録の方法は、右上のグラフのとおりで、全体の38%の方がウェブで登録されています。若い方ほどウェブ登録の割合が多くなってはおりますが、70代以上の方でも13%はウェブを利用して会員登録されています。

左下のグラフは、実際にチョイソコていねを利用された方の割合です。会員674人のうち、37%の方が1回以上利用されております。1月に開催しました前回の会議でご報告した数字と比較しますと、会員登録者数は100人程度増加し、利用経験者数も50人程度増加しているという状況です。

次に、5ページ目の利用人数と回数についてです。

左上のグラフのとおり、12月以降については安定して1日30人以上の利用があります。右上のグラフは利用者の年代別の割合ですが、70代以上の利用が会員数と比例し、78%と多くなってはおります。左下のグラフですが、4月までの運行日数は107日間であり、その間に延べ3,227人の方が乗車しております。このうち、60代以下の利用者が延べ3,122人で、その約8割の方がウェブで予約をされています。一方で、70代以上の利用者が延べ2,915人となっておりますが、このうち、約8割の方は電話で予

約されており、年代によって予約方法が分かれているという状況でございます。

6 ページ目をご覧ください。

左上のグラフは、時間帯別の利用状況です。前回の報告と同様に、どの時間も一定の利用があります。

右上のグラフですが、青い棒が実車率で、利用可能時間のうち、利用者が一人でも乗車している時間の割合を示したものでございます。2月までは50%前後で推移していましたが、3月と4月につきましては40%程度まで下がっております。

この要因は雪解けのためと考えております。計算式の分母に当たる利用可能時間は7時間と一定でありまして、なおかつ、月別の乗車人数は減っていない中で、3月に入り、雪解けにより運行がスムーズとなりまして、計算式の分子である利用者の乗車時間が減っております。

また、オレンジ色の棒は、乗り合い発生率を示したものです。こちらは、12月以降、70%台と高く推移しております。実車率も乗り合い率も高く、運行に余裕は少ない状況となっております。

一方、左下のグラフで示す平均乗り合い人数は1.6人程度となっており、乗客定員数から見ると余裕がある状況となっております。

次に、7 ページ目は、移動の傾向を地図で示したものです。

前回の報告と同様に、JR手稲駅との往来が非常に多く、富丘地区や手稲本町地区では高所地からの利用が多く見受けられます。前田地区は商業施設があるナンバー105の停留所と手稲駅との往来が多く見られます。

8 ページ目をご覧ください。

冬期の運行状況についてです。

12月以降の運行遅延件数を示したもので、左側が出発の遅延、右側が到着の遅延です。出発、到着ともに遅延が発生したのは全体の2%で、大半は3分未満のものとなっております。

さらに、遅延の理由につきましては、利用者が出発地に時間どおりにいらっしゃらなかったことによるものが大半を占めてございまして、天候や路面状況の影響で遅延したものは2件程度です。昨年のような降雪状況であれば大きな支障はなく運行できるものと考えられます。

利用状況の報告は以上になります。

次に、9 ページ目をご覧ください。

ここからは、アンケート結果についてです。会員向けのアンケートのほか、町内会にご協力をいただき、非会員にもアンケートを実施しております。

まず、会員向けアンケートの結果についてです。

326通の回答があり、記入に不備があったものを除く321通をアンケート結果の母数としております。なお、このうち、チョイソコていねを実際に利用したことがある方は

153人と、約半数となっている状況です。

10ページ目をご覧ください。

回答者の属性についてですが、約8割が70歳以上の高齢者で、富丘地区にお住まいの方が約6割と多くなっております。運転免許証を保有していない方と保有しているが運転をしない方を合わせますと約7割となっております。

11ページ目をご覧ください。

左側のグラフは、チョイソコていねの運行が開始される前に利用していた移動手段です。こちらは複数回答になりますが、富丘高台線を利用していた方は179名で、割合にしますと55%程度となります。これまで、徒歩や自転車、自動車で移動していた方もチョイソコていねを利用していることがこちらのグラフから分かり、潜在的な需要を掘り起こせているとも考えられます。

また、右側のグラフは、会員登録をした理由についてです。一番上の富丘高台線が廃止になったためと答えた方が192名で、割合にすると60%と最も高く、その次に3番目の日常的な移動手段として利用するためという回答が多くなっております。

12ページ目をご覧ください。

具体的な利用状況についてです。

ここから先は、チョイソコていねを利用したことがあると回答した153名に対してお聞きしたものです。

利用目的として最も多いのが買物、次いで通院となりました。生活に必要不可欠な目的地への足として多く利用されていることが見てとれます。

13ページ目をご覧ください。

利用の頻度についてです。

赤色の線で囲った部分ですが、週に1回から2回の利用が3割、週に2回から3回の利用が2割で、合わせますと約5割となっておりまして、定期的な利用が多い状況と言えると考えております。

続きまして、14ページ目のウェブ予約の利用状況についてです。

ウェブ予約を利用したことがある方は約3割で、左下のグラフのとおり、そのうちの7割の方からは操作方法が分かりやすいという回答をいただいております。

一方、右側のグラフですが、ウェブを利用したことがない方のうち、約7割の方が電話のほうが安心できる、また、約4割の方がスマホなどの操作が苦手と回答をしております。

次に、15ページ目をご覧ください。

満足な点、それから不満足な点についてです。

左側のグラフは満足な点をまとめたものですが、自宅や目的地から乗降場所までの距離が近いが最も多く、ドライバーの対応がよい、運賃が安いと続いております。

右側が不満な点ですが、希望が通りにくいこと、支払いが現金のみであることが挙げられております。

一方、不満な点を特になしとした方、または、未記入の方も一定数いらっしゃいまして、チョイソコていねに対する満足の表れとも考えられます。

次に、16ページ目をご覧ください。

左上のグラフですが、希望した時間に予約ができなかったことがある方は約7割となっております。左下のグラフのとおり、利用したかった時間に大きな偏りはありませんけれども、朝の9時台から10時台が最も多い状況であります。

希望が通らなかった際には、右側のグラフのとおり、同じ日の別時間に変更して予約した、それから、タクシーを利用したという方が多い状況になっております。

17ページ目をご覧ください。

片道のみ利用した理由については、行きまたは帰りに希望する予約が取れなかった、用事が終わる時間が分からず、事前に予約できなかったという回答が約6割で、残る片道の移動手段としてはタクシーが最も多くなっております。

18ページ目をご覧ください。

チョイソコていねを利用しない理由については、左側のグラフのとおり、自動車やほかの公共交通機関など、別の移動手段を使用しているといった回答が多いという結果ではございますが、利用方法や乗降場所が分からないなどの意見も一定数ございます。

また、右側のグラフですが、今後利用してみたい、興味はあるがよく分からないという回答をした方が9割以上でありますので、さらなる周知によって利用者を増やせる可能性があると考えております。

19ページ目をご覧ください。

乗降場所の新規設置希望についてもアンケートの中でお伺いしております。

ここからは、チョイソコていねを利用したことがあるかないかにかかわらず、全員にお聞きしたものです。

地図をご覧くださいまして、赤色の丸が現在の40か所の乗降場所、青色の丸は、いただいた設置希望のうち、公園や公共施設、住宅地となっている箇所、黄色の丸が商業施設や医療機関を示しております。

また、チョイソコていねの運行区域は黄色で塗り潰して表示しております。今回は運行区域内の希望のみをプロットし、運行区域外も含めて希望が多かった場所は左下の緑色の表に分けて掲載しているところです。運行区域外では、国道沿いにあるスーパーアークスなど、商業施設に多くの設置希望がございました。

次に、20ページ目には自由意見を抜粋して掲載しておりまして、満足や感謝の声のほか、予約や運行時間、支払い方法、運賃など、様々な意見をいただいております。

21ページ目からは、非会員を対象としたアンケート結果についてです。運行区域内の町内会にご協力をいただき、234通の回答が得られたところです。

22ページ目をご覧ください。

回答者の属性としては、60歳以上の方が大多数でありまして、富丘地区に在住の方が

約半数といった状況です。

23ページ目は、会員登録をしていない理由についてです。

自動車やほかの公共交通機関など、別の移動手段があるという回答が多くなっておりま  
す。また、赤色の枠のとおり、予約することに抵抗があると回答したのは211人のうち  
13人と少なく、予約制であることがチョイソコていねを利用しない大きな原因ではない  
ということが見てとれます。

一方で、緑色の枠ですが、チョイソコていねを知らなかった、利用方法や乗降場所が分  
からないという意見も多くございました。

次に、24ページ目は、チョイソコていねを知らなかったと回答した方に今後利用して  
みたいかをお聞きしたものです。利用してみたいと回答した方は約1割で、興味はあるが  
よく分からないと回答した方と合わせますと5割になりますので、周知を重ねることで利  
用者数の増加につなげられる余地がございます。

25ページ目には、もっとこうなれば会員登録をする、乗りたくなるという点について、  
いただいた回答を抜粋して掲載しておりますが、一番上の周知方法の工夫に関する意見を  
最も多くいただいております。

次に、26ページ目は、チョイソコていねを知ったきっかけについてです。

会員、非会員ともに、実験開始前に発行した広報さっぽろで知ったという方が最も多い  
結果となっております。そのほか、地域説明会ですとか、新聞、テレビの報道により知っ  
たという回答もありました。

右側の非会員向けのアンケートの中では、町内会の会合で知ったという方も6%いらっ  
しゃいまして、地域でもチョイソコていねのご紹介をいただいていることが分かりま  
す。

アンケート結果の報告は以上となります。

これらを踏まえまして、27ページ目の検証、評価についてです。

まず、一番上の会員登録状況についてですが、会員登録をしても一度も利用されていな  
い方が多くございまして、中には、仕組みや詳細が分からないといった意見もありました。  
チョイソコていねは買物目的での利用が多いので、例えば、商業施設でパンフレットを配  
架していただくなど、周知を工夫して行っていきたいと考えております。

次に、ウェブ予約については、操作が苦手であるため、利用していない方が一定数いら  
っしゃいますが、説明会を開催することでウェブ予約への抵抗感を軽減できるのではと考  
えております。

3段目の詳細な利用状況についてですが、平均して毎日30人程度の利用があり、多い  
日には40人を超える日もございます。日常的に利用されている方も多く、さらには、廃  
止となった富丘高台線と同様に、山側の高所地からの利用も多いという状況から、路線バ  
スの代替として機能していることが考えられます。

一方で、よく利用があることの裏返しとして、希望が通りにくいという意見も多くござ

いましたので、5月からは、予約や運行に関するシステムの設定値を変更し、少しでも多くの予約を受けられるよう試行しているところでもあります。

また、さらに多くの方に利用していただけるよう、今回、乗降場所を追加し、これまで利用されていなかった方にも利用していただくことで、乗り合いの人数、ひいては、利用人数を増やしていきたいと考えております。詳細は後ほどご説明させていただきます。

4段目の移動の傾向については、山側の地域とJR手稲駅周辺との往来が最も多くなっているほか、運行区域外の商業施設にも乗降場所を追加してほしいという要望も多くいただいているところですが、仮に運行区域を拡大すると、利用者の目的地が分散してしまい、予約が取りづらくなるといった懸念もございますため、乗降場所は現在の運行区域内に追加したいと考えております。

以上がこれまでの報告となります。

次に、28ページ目の先ほど触れました乗降場所の追加についてご説明させていただきます。

アンケート結果を踏まえ、右側の地図に記載の4か所、富丘つばめ公園、富丘五輪公園、手稲みどり公園、手稲桂公園に追加したいと考えております。

追加に当たっての考え方は二つございまして、一つ目は、近くに既存の乗降場所がないことです。この条件に当てはまるのは、地図の右側の富丘つばめ公園と富丘五輪公園の2か所です。

まず、富丘つばめ公園につきましては、近隣にある富丘小学校の付近と合わせて数件の設置要望があったところです。それから、富丘五輪公園は、すぐそばの富丘にここ公園にも設置の希望がありましたが、より住宅地側で利用がしやすいと考えられる富丘五輪公園への設置を考えております。

29ページ目をご覧ください。

こちらが二つ目の考え方になりますが、アンケートで設置の要望数が多いことです。運行区域内で1番目と2番目に要望が多かったのは、手稲みどり公園と手稲桂公園の2か所となっております。現在の運行状況としては、山側の乗降場所の需要が多いため、山側に位置するこの2か所を追加し、密に配置していくことで乗り合い人数の向上にもつながるのではと考えております。

30ページ目をご覧ください。

こちらは、今後追加を検討する乗降場所についてでございます。

アンケートで要望の多かった運行区域内の商業施設や医療機関を中心に事業の趣旨をご説明させていただき、乗降場所を新たに設置することについて、協賛金を拠出していただくことも含め、交渉していきたいと考えております。

一方、運行区域の拡大を伴う場所につきましては、さきに説明いたしましたとおり、現時点で予約が取りにくいといった声があること、それから、運行区域を拡大すると、手稲駅周辺の需要が多くある中で、移動需要が広範囲に分散し、さらに予約が取りづらくなるといった懸念がございますので、区域外には追加しないことを考えております。

31ページ目をご覧ください。

今回、協議をしていただき、4か所を追加した場合は、このような44か所の乗降場所となります。

最後に、32ページ目をご覧ください。

今後のスケジュールについてです。

本日の会議で協議が調いましたら、さきにご説明しました4か所の乗降ポイントの追加について、新設の作業を進めてまいりたいと考えております。また、乗降ポイントの追加に合わせ、チョイソコていねの周知も行いまして、一層の利用促進と定着を図っていききたいと思っているところです。

それから、令和5年10月以降を第3期と位置づけております。10月に向けて、引き続き、運行状況の検証を行い、必要があれば運行計画の見直しもしてまいります。

なお、第2期の利用状況は、書面にて皆様にご報告させていただくことを想定しております。

また、第3期の途中の11月頃にアンケート調査を行いまして、1月から2月頃に会議を開催し、アンケート結果をお示しした上で次年度以降の継続についてご協議をいただきたいと考えているところです。

私からの説明は以上でございます。

○和田部会長 ただいま事務局から説明がございました。まずは、皆様からご意見やご質問があればお伺いしたいと思います。挙手の上、発言をしていただければと思いますので、よろしく願いいたします。

○飛澤委員（代理）

27ページのところでウェブ予約について説明会を開催するというお話をいただきました。前回、南区部会でも経亀からご案内をさせていただいたのですが、別の自治体では、目的地となる商業施設で説明会等を実施しているという事例がございます。ですから、例えば、利用の多かった西友手稲店などにもご協力をいただいて、実際に来ている方を対象に説明会をすることも考えていただければと思います。よろしく願いいたします。

○事務局 おっしゃるとおり、目的地として利用が多い商業施設で開催することは有効と考えております。昨年2月に利用の説明会とスマホ講座を4か所で開催したのですが、今ご提案をいただいたような商業施設ではなく、トヨタカローラの店舗、手稲区のコミュニティセンター、地域の会館、区民センターの4か所でしたので、今後、商業施設での実施も含め、検討してまいりたいと思います。

○和田部会長 今の件に関連して私からご質問をさせていただきます。

ウェブ予約を推進するというのはいろいろといいことがあるというのは感覚的に分かるのですが、一方で、その手続に関しての煩雑さや分かりづらさがあるので、電話で予約するという方もいるのだと思います。ですから、改めて、ウェブ予約を進める意義といますか、こういうことを将来的に考えているので、ぜひウェブ予約を進めたいのだと

いうところのご説明をいただければと思います。

○事務局 確かに、利用者の中には、ウェブがいい方、電話がいい方のそれぞれがおりますので、どちらか一方にということは考えてございませんが、現状の仕組みとして、電話は決まった時間にしか予約ができませんけれども、ウェブ予約は24時間予約ができるというメリットがありますので、ウェブ予約の活用についてもお勧めしてまいりたいと考えております。

○事務局 補足をいたします。

そのほかにも、現状、高齢の方が多いので、電話予約のほうが安心というメリットはあるかと思えます。ただ一方で、コールセンターを設置し、オペレーターを配置しておりますので、そこにかかる費用については、当然、我々としても考慮しなければいけないと考えてございます。

これからの5年先、10年先を見ていきますと、スマホ等に何ら抵抗感がない層が増えていくと思えますので、そこの中で、できる限りウェブに移行し、コールセンターの割合を少しでも減らすことによって費用を軽減し、持続可能な形のデマンド交通にしていければという方向性を持っております。

○和田部会長 ほかにございませんか。

○佐藤委員 今の説明と関連するかもしれませんが、先日、山側の高台のほうの町内会長のお2人と話をする機会がありました。これは、私が直接聞いたわけではなく、その町内会長の2人が利用した方からこういう声を聞いているという話です。

一つは、あまり関係ないかもしれませんが、運転手は食事休憩がなかなか取れないので、9時から4時までの営業時間を1時間延ばして、食事の時間を1時間ぐらい取らせてあげられないかということです。

それから、今、平均乗り合い人数が1.6人ぐらいですが、それを倍ぐらいにするためにはお年寄りの方が電話予約をもっと取りやすいようにしたほうがいいということです。というのも、実は、80歳代の女性が電話で何回か申し込んだところ、受付ができなかったようで、娘にスマホでやってくれないかと頼んだら一発で通ったというのですね。ですから、先ほどオペレーターのお話もありましたけれども、電話を利用する人にとってもっと分かりやすいものといいますか、もうちょっと電話がかかりやすいようにしてほしいと思えます。

事務局にも既にお話ししているかもしれませんが、利用者側から今のようなお話が何件かあったということをお伝えしておきたいと思えます。

○事務局 1点目は、運転手がかなり時間に余裕がない中で運転されているので、1時間の休憩を設けてはどうか、その代わりに終了の時間を1時間延ばしてはどうかというお話かと思えます。実際の運行状況として、実車率が50%と申し上げましたが、確かに、お客様を乗せていない回送の時間も含めると、休憩を取るのかなり大変な状況だと聞いております。一方で、1時間の休憩を挟むことはよくないという考えの利用者もいらっしゃる

るかと思っておりますので、今後は、いろいろな意見をアンケート等で伺いながら、経費面も含め、総合的に検討を進めてまいりたいと考えております。

それから、2点目の電話予約の件についてですが、具体的にどういう部分が電話予約の際に分かりづらかったかを聞き取りながら、丁寧に説明をしてまいりたいと思っております。

○佐藤委員 もう一点、電話予約のオペレーターの方についてです。

例えば、10時の予約の申込みが来て、それはちょっと難しいねという話になったときに、今の時点で10時はもう駄目だという対応だけではなく、分かるのであれば、15分後ぐらいだったらどうでしょうかと言うなど、オペレーターの営業力を発揮してもらいたいというお話も聞いているところです。

○事務局 例えば、10時に予約ができなかった場合についてですが、現状、予約が可能であれば、10時の少し後や逆に10時のちょっと前も候補としてお示しするシステムとなっております。また、電話予約のオペレーターも同じシステムを見て対応していますので、10時前後の時間をご提案できればと考えておりますが、オペレーターの対応によって差が生じることも可能性としてはございます。その上で、一定の水準をキープできるよう、受託者とも調整し、対応してまいりたいと考えております。

○和田部会長 今は実証実験としてやっておりますので、いろんな課題が出てくると思います。先ほど事務局からもお話があったように、持続的にやっていく必要がありますし、当然、利用者側のことも経費的なこともしっかり考えていく必要があると思っておりますので、事務局においては総合的に考えていただければと思います。よろしくお願ひいたします。

また、先ほどの説明ではタクシードライバーのお話もございました。今回はアンケートで利用者のお話を聞いておりますが、運送事業者としてもいろいろなご意見があるかと思っておりますので、林委員、そこら辺をお話しただけですでしょうか。

○林委員 ドライバーからいろいろな話を聞くのですけれども、やはり時間が非常にタイトといいますか、多少の休憩時間は取っているものの、その時間に次の予約が入るということなのです。例えば、この地図でいうと、一番端のところでは休んでいるときに遠いところの予約が入ったら、回送で向かうのに結構な時間がかかるので、10分、15分の休憩になるという話をよくされています。そうであれば、先ほど意見があったように、何時から何時までは休憩して、休んだ1時間は、延長してやるなり、朝を1時間早くするなりして、お互いによい方向でやっていくのが一番だと思います。ただ、私たちとしては、事故というのは一番あってはならないことなので、あまりドライバーに負担はかけさせたくないというのが意見です。

○和田部会長 ほかにご意見はいかがでしょうか。

○加藤委員 6ページの時間帯別利用割合については大体均等になっていて、平均乗り合い人数も1.6人程度という中で、いわゆる30ページの運行区域の拡大を伴う場所は、予約が取りづらくなるため、乗降場所の追加をしないという理由がいまいちしっくりこないといえますか、これだけ均等になっているのに、場所を広げたところでそんなに予約が

取れなくなるのかなという懸念が1点ございますので、お話を願いたいと思います。

○事務局

地図をご覧いただきたいのですが、先ほどJR手稲駅と山側の地区との往来が多いということをお申し上げました。

移動の傾向図をご覧ください。

紺色の太い線ほど移動の数が多いということなのですが、ご覧のように、山側と手稲駅の間が太くなっております。例えば、今回、運行区域外で設置希望があった商業施設がこの資料のかなり右下のほうにあるのですが、今、手稲駅と山側との往来が多い中で、すごく離れた場所においても多くの予約があると、両地点の予約が競合して、さらに予約が取りづらくなってしまっているのではないかと考えております。

○加藤委員 もう一点、先ほど東邦交通の林常務が安全のお話をされていましたが、運転手の要員不足というのは本当に喫緊の課題でありますし、我々の運輸や交通関係も全てそうですけれども、やはり安全が最優先であるということをおまずは理解していただきたいと思っております。その中でも、手稲区におけるデマンド交通というのはこれだけ魅力的なので、本来であれば、もう少しデマンドバスなどを増やして利用率をもっと上げていけるのではないかなと思うのですけれども、恐らく、運転手の休憩時間や移動時間を考えると難しいのかなと思います。何分、入ってくる人もいないですし、運転手の平均年齢も高くなっていきますので、離職を防止するということも含め、しっかりと検討していかなければいけないと思うのです。デマンド交通が魅力的だというのは理解するのですけれども、人がいなければ結果的には何もできないということになってしまいますし、その辺は札幌市にもしっかりとご協力をいただかなければ、発展していかないのではないかと考えております。

○和田部会長 運転手不足に関しては、ここのエリアだけではなく、全市的な問題かと思っておりますので、いろんな施策を組み合わせ、あるいは、事業者の皆様にもご協力をいただきながら継続的に取り組んでまいりたいと思っております。よろしく願いいたします。

本日は、これまでの取組の検証、評価に合わせて、今後、地域の意見を聞きながら乗降場所を増やしていくというご提案をさせていただいたところがございます。ここに関しましては、これまでのアンケートを見ていても、知らなかったとか、登録しているけれども、乗っていないということがあったかと思っておりますので、利用客を増やしていく工夫について、事務局からもう少しご説明をいただければと思います。広報、周知の在り方みたいなところですね。

○事務局 今回、この4か所についての協議が調った場合は、会員向けの広報誌ですとか、非会員の方にも、追加で設置する乗降場所付近の町内会への回覧により、4か所を追加することと併せて、事業そのものを再度周知していきたいと思っております。一つの例としてはそのようなことを考えております。

○和田部会長 周知につきましては、皆様のご協力も大事になってくるかと思っておりますので、そういう面では連携しながら進めさせていただければと思います。よろしく願いいたします。

ます。

ほかにご意見やご質問はいかがでしょうか。

○林委員 冬期の運行についてです。

これは今年の冬に現実に起きたことですが、除雪されていても、何せ車がハイエースというちょっと大きめの長いタイプなので、特に高台のほうは乗降場所まで迎えに行けないということが発生したのです。運転手は無理をしてでもそこに行くことになるので、車が破損するといいますか、両サイドがぎりぎりのところに行くので、フェンダーやステップの辺りがへこむということが発生しました。ですから、私も、無理そうな場所は冬期間は控えさせてくださいということと、そのときの状況にはよりますが、除雪の状況等を見た上で、安全なところといいますか、車が通れるところの乗降場所に変更してもらえませんかという要望をいたしました。

○佐藤委員 それは、何回ほどあったのですか。大雪や吹雪のときぐらいでしょうか。

○林委員 その場所にもよるのですが、高台の上のほうには回り切れないようなところがあります。普通の交差点だったら回れるのですけれども、ちょっと鋭角に曲がるといいますか、その方向とかもあるので、そういうところは、冬期間、近くの場所まで出てきてもらえませんかという形でやったことが数回あります。

○佐藤委員 それは、もう予約が出来上がっていて、例えば、140番のところに行きたいのだけれども、今日は135番までしか難しいなという状況のときですよ。

○林委員 そうですね。そういう状況が数回ありました。

○事務局 もし同じ停留所で何回もそうしたことが起きているということであれば、この実証実験を通じて問題のある停留所を把握して、本格運行に向けて停留所の位置をずらす、もしくは、冬期間だけ一定の停留所の運用を停止することができるのかも含めて検討していかなければならないと思っております。

○和田部会長 状況が日々変わるので、リアルタイムでの対応は結構難しいかもしれないですよ。

○林委員 そうですね。

○和田部会長 そういう課題もあるということです。

そのほかにご意見やご質問はよろしいでしょうか。

(「なし」と発言する者あり)

○和田部会長 それでは、お時間も参りましたので、質疑を終わりたいと思います。

今回、事務局より報告があったことと乗降場所の追加についてはそのとおりに進めるということによろしいでしょうか。

(「異議なし」と発言する者あり)

○和田部会長 それでは、事務局において準備を進めていただければと思います。

#### 4. その他

○和田部会長 予定していた議事は以上ですが、全体を通して皆様から何かあればご発言をいただきたいと思います。いかがでしょうか。

○加藤委員 南区の部会でも除雪のことをお話しさせていただいたのですが、除雪をきちんとしなければ、利用されるお客様も大変なわけですよね。除雪は札幌市の大きな課題の一つだということは分かっているながらも、より一層、そこら辺を強化していただきたいと思っています。

○和田部会長 ほかにございませんか。

(「なし」と発言する者あり)

○和田部会長 ほかになければ、先ほども若干触れましたが、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 先ほどスライドにてご説明をさせていただきましたが、4か所の乗降場所の追加につきましては、道路運送法上の必要な手続を進めながら、今後、設置をしてまいりたいと思っております。

また、次回の会議につきましては、アンケートを実施した上で、令和6年1月頃に令和6年4月以降の運行継続について協議していただくことを考えております。

今後の予定については以上です。

○和田部会長 今説明のあったスケジュールに関してご質問はありませんか。

(「なし」と発言する者あり)

## 5. 閉 会

○和田部会長 それでは、以上をもちまして、第5回札幌市公共交通協議会地域公共交通会議手稲区部会を終了とさせていただきます。

本日は、長い時間、どうもありがとうございました。

以 上