

令和6年度第2回石狩市地域公共交通活性化協議会 議事録(要約)

日時 令和6年9月27日(金) 15時00分～16時00分

場所 石狩市役所4階 401・402会議室

出席者 小島郁也会長、佐々木宏嘉委員、熊谷貞治委員、遠藤辰哉委員(代理出席:笹木辰憲様)、平井克典委員、小島義広委員、桑山涉委員、河合保郎委員、高真一委員、經龜真利委員、高橋英雄委員、杉村勝彦委員、渡部道夫委員、小山玲子委員、渡邊恭子委員、早川真樹委員、木村敬委員

事務局 企画課交通担当課長 佐々木拓哉、企画課交通担当主査 江島紀和
企画課交通担当主任 山本雅広

傍聴者 なし

次第

1. 開会

2. 議題

- (1) 協議事項1「市内デマンド型交通事業実運用化に伴う運行エリア等の設定について」
- (2) 協議事項2「通勤デマンド型交通実証事業の事業スキーム変更に伴う運行エリア等の変更について」
- (3) 協議事項3「浜益区デマンド型事業の事業スキーム変更に伴う運行エリア等の変更について」

3. その他

4. 閉会

===== 審議内容の記録(審議経過、質疑、意見等) =====

※ 以下の質疑・意見については、○は委員発言要旨、●は事務局発言要旨

1. 開会

2. 議題

- (1) 協議事項1「市内デマンド型交通事業実運用化に伴う運行エリア等の設定について」
(※事務局より説明)

●現況及び今後の事業スキームについての説明(資料2 補足説明資料)

市街地エリアについては、バス停、コンビニ、スーパー、公園などにパーチャルバスストップを設定し、新港地域については、利用企業の近くに乗降ポイントを設定している。また、生振地区については、目印となる公共施設やバス停等がないことから、住居に各々ポイントを設定する運用となっている。

乗客数については、増加基調で推移しており、OD(Origin(出発地) - Destination

（到着地）別予約件数については、緑苑台・花川間の移動及び乗り継ぎ便として花川・新港エリア間の利用が多くなっている。

キャンセルについては、リソースが原因（予約がすでに入っている、違う方向にいつているため、物理的に難しいなど）とパラメータが原因（エリア外への予約や、運用上NGとなっている区間を設定したことによるキャンセル）それぞれの率を表記しているが、トレンドとしては、朝・夕の時間帯のキャンセル率が高くなっている。

また、直近のデータでは、昼間についてもパラメータが原因のキャンセルが多くなっており、花川樽川地域内での利用が運用上できないことによるものと考えられる。

現状と今後の事業モデルについて、協議事項2の通勤デマンド含め、実運用化に向けて、市内デマンド事業のスキームを見直したく考えている。

市内デマンドについては、これまで専用車を2台確保して運行してきたが、時間帯によるキャンセル率の上昇や、日中の予約が少ない時間帯に待機時間が長くなるなど、効率的な事業運営ができていない状況があるため、実運用化にあたっては、タクシー事業者様のご協力を頂き、市内を流す営業車が予約に応じてデマンド化する乗り合いデマンドタクシーの形を構築したいと思っている。

実装化された市内デマンドサービスでは、

- ①予約については、電話かwebのフォームから行って頂き、
- ②コールセンターが予約を取りまとめてタクシー事業者に通知し、
- ③予約が入った時点で、営業車をデマンドタクシーとしてサービスを実施する形を想定している。

エリアの範囲については、現在の実証と同様のエリア及び、花畔地区のうち、B&G海洋センター付近を別エリアとして設定し、また樽川地区も1丁目2丁目エリアと3丁目・調整区域エリアを新たに区分している。

これは、花川樽川エリア内の移動を運用上行っていない中で、バス停からの距離のあるB&G海洋センター及び樽川3丁目・調整区域エリアを分けることで、花川・樽川地区と同エリアの移動を可能にし、利便性を向上させることを目途としたところ。

国内他市の事例について共有をすると、秋田県横手市（人口約8.2万人）では、市内タクシー事業者8社が参画して、デマンドタクシー事業を行っている。

予約は1時間以上前までに電話でタクシー会社に予約することとなっており、料金は、1人乗車の時と乗合になった場合でそれぞれ設定されている。直近の利用者数は年間3万5千人程度で推移しており、1日当たりおよそ90～100名が利用している。

次に新潟県加茂市（人口約2.5万人）では、1時間につき1便の運用を行っており、1時間前までに予約するルールとなっている。予約は利用しているタクシー配車アプリ事業者のコールセンターで取りまとめ、事業に参画している市内タクシー事業者に通知され、事業者側で配車を確定したのち当該タクシーに予約情報が反映される仕組み。

利用実績としては1日当たり平均41名で、石狩市の約3倍の実績となっている。

（協議資料 no 1 についての説明）

市内デマンド実運用化に向けた動きに合わせ、事業の

- ① 運行系統又は運送の区間
- ② 運行日
- ③ 乗降地点数
- ④ 運賃
- ⑤ 車両

に関して、現行事業から変更となる部分を協議する。

現行事業との比較では、適応法令について、これまでは道路運送法第21条に基づき、一時的な需要のために国土交通大臣の許可を受けて運行を行ってきたが、今後については、市内交通事業者より石狩湾新港地域において乗合事業(4条)を今後予定していないと伺っていることから、道路運送法第79条の交通空白地有償運送の許可を受けて行いたいと考えている。

これは、本年3月に石狩湾新港地域の路線バスサービスが終了となり、今後地元交通事業者様で乗合事業を行う予定もないことから、道路運送法第79条の交通空白地有償運送のスキームで事業を行おうとするもの。本スキームであれば、白ナンバーでの営業も可能となることから、普通1種免許の保有者でも講習さえ受ければ事業に従事することができ、人繰りのハードルがかなり緩和されることが期待できる。

次に運行主体について、実証中は石狩市が主体となって事業を行ってきたが、今後については、本年9月25日に立ち上げた「石狩湾新港地域公共交通サービス推進協議会」が主体となって事業を行う（実際の運行は、交通事業者に委託して行う事業者協力型自家用有償旅客運送を想定している）。

次に、運行系統又は運送の区間について、実運用化に合わせて、

・これまで、花川地区としていたエリアのうち、B&G 海洋センター付近については、区分してエリアを設定する。

・樽川地区を「1・2丁目」と「3丁目・調整区域」に区分する。

次に運行日について、運行時間については変更はなし。

運行の手法をこれまでのオンタイムで対応可能な手法から、1時間当たり1～2便程度便を設定し、1便当たりの対応台数は予約状況に応じて変化する形に変更する（先ほど説明しました新潟県加茂市の事例を参考）。

次に乗降地点数について、これまでは北海道中央バス様のバス停を使用させて頂いたほか、バーチャルバスストップとして、コンビニ、スーパー、郵便局、公園前等に設置していたが、実運用化にあたっては、ドアツードア方式に変更する。

運賃については、従来は、従量課金制で、乗車毎に定額運賃 300 円/人を乗車時の現金収受、もしくはアプリ内のクレジットカード決済で徴収し、小児運賃は小学生以下 150 円/人としていたが、今後は、エリアによる料金設定とし、小児運賃（小学生以下）は半額とする。また、決済方法についても、現金、クレジットカード以外にタクシー車両が対応している決済方法も受け付ける。

料金設定にあたっては、エリア間のタクシー料金を基に、

・平均 2 人/台乗り合わせるイメージかつ、補助単価をおよそ 1,000 円/件と想定してエリア単価を設定

{(実際のタクシー料金-1,000 円) ÷ 2 } で算出。

なお、最低単価は、これまでの実証同様 300 円とする。

【質疑・意見】

○花畔地区の B&G エリア及び樽川 3 丁目、調整区域エリアについて、今後別エリアとして設定していくと説明があったが、既存の路線バスへの影響が少なからずあると考えられるので、この部分は持ち帰って検討をしたいと思う。また樽川 3 丁目エリアについては市民などから具体的にどのような要望が上がっているものなのか（中央バス 熊谷）

●これまで樽川 3 丁目にお住まいの方からはバスを 3 丁目まで走らせられないかという要望は多く上がっている。現状新たなバス路線の検討が難しい中で、デマンドサービスのエリア拡大によって要望に対して応えていきたいという趣旨である。

○2 丁目までがダメで 3 丁目が良いというのはやはり既存の路線に少なからず影響のあるものと考えている。改めて社に持ち帰り検討をさせていただきたいと思う。（中央バス 熊谷）

○B&G 海洋センターの利用について、平日でも多くの少年団が練習を行っている。例えば剣道だと中学生でも結構な重量の荷物を運ぶことになるため親が送迎をしている現状である。また、夕方から夜にかけてサッカーの練習を終えた子供たちが街灯の少ない中交通量の多い道路を歩いているという現状もある。こうしたことからこのエリアをデマンドタクシーのエリアとすれば一定の需要はあるのではないか。（ダイコク交通 竹内）

●当施設は若年層から幅広い年代が利用するスポーツ施設ということでご利用をいただける必要があるエリアであると考えている。この点について引き続き協議をさせていただきたいと考えている。

○エリアごとの料金設定について花川・花川エリア間の移動について原則 NG という書き方をされているが、例外が認められるように見受けられてしまうため、原則ではなく完全に NG であることを明記したほうが良い。一方で石狩市の交通について、手稲街道、3丁目通り、5丁目通りから札幌へ向かう横方向の移動はバスが通っているが、縦方向の移動については非常に不便であるという状況。今後はこうした状況の改善について議論を進めていく必要があると考えている。（札幌運輸支局 経亀）

●原則 NG について誤解を与えてしまう書き方となっているため今後修正する。花川・樽川間の移動については多くの方からも要望をいただいているところ。一方で花川樽川地域と札幌を結ぶ路線は中央バス様の大動脈となっているので、今後中央バス様も含めて丁寧な議論を進めていきたい。

○①AI オンデマンドシステムは次年度からは利用しないのか

②年代別の利用者データはあるか

③市内デマンドの料金設定が非常に安く、受益者負担のバランスが崩れてしまう恐れがあるとする。この点について何か見通しはあるか。（石狩振興局 杉村）

●①次年度以降もシステムは変更されるが AI オンデマンドシステムについては利用を継続する。

②現行のシステムでは年代情報の収集をしていないため提示できるデータはない

③市側の負担の考え方について、今回秋田県横手市、新潟県加茂市にそれぞれヒアリングなどを行った結果、それぞれの市で負担の考え方が異なっていた。（横手市は運賃収入とデマンド料金の差額を補助、加茂市は1運行当たり3,300円をデマンド料金を差し引いて補助）両市とも、まずは利用を推進したいあるいはタクシー事業者に継続的に参画してもらいたい、その上で自治体の費用負担を肥大化させないという観点で実施しているところ。今後石狩市においても事業者様と協議しながら運行方法を定めていきたいと考えている。

(2) 協議事項2「通勤デマンド型交通実証事業の事業スキーム変更に伴う運行エリア等の変更について」

(※事務局より説明)

●現況及び今後の事業スキームについての説明（資料3 補足説明資料）

現在、通勤オンデマンド実証事業は、石狩湾新港地域で働いている方を対象に、小型バス2台ハイエース1台で札幌市営地下鉄麻生駅及びJR手稲駅から新港地域へ朝夕運行している。一期目については、新港西エリアの企業を中心に利用されたことに対し、二期目以降、東西方面に利用企業が広がり、三期目の現在は、西端

のアイアイテー社から東端の佐藤水産社まで石狩湾新港地域全体に利用企業が点在する状況となっている。

これまで西地区で利用企業が固まっていた時点では、麻生から新港地域までのルートで定時性を確保できれば新港地域内の移動自体は比較的短時間で回れたが、東西にエリアが増え、今後も更に利用企業が増えた場合、新港地域内の移動にかかる時間が増え、通勤者が求める時間帯に到着するハンドリングが非常に困難となることが想定される。また、定時到着のために始発時間を早めるルートをAIが示したことにより、利用者にご迷惑をおかけした経緯があることから、現状は始発時間を固定しての運用であるが、新港地域の移動エリアが広がることによって、始発の固定が困難となることも想定される。

実装化を想定した際の事業スキームについて、今後、持続的な事業としていくため、札幌から石狩までの輸送は基幹交通である北海道中央バス様のバス路線を活用し、デマンドの機能を石狩市街地から新港地域までの輸送に特化した形での事業化を行いたく考えている。石狩市街地から、新港地域への輸送に特化したデマンド事業にしていく中で、更に新港地域を西エリアと東エリアに分け、市街地の発着ポイントは花川南5-3（ラルズ花川南店や花川南交番があるエリア）と石狩庁舎前の2つとし、西エリアは、花川南5-3から輸送し、東エリアは石狩庁舎前から輸送する形を想定。

朝便と夕方便の車両のローテーションのイメージでは、1回のローテーションを30分で設定すると、各エリア車両2台体制で、朝・夕それぞれ15分おき8便体制で運行可能と試算。同時時間帯に交通結節点に発着する中央バスとの乗り継ぎも基本的に可能であると考えている。

●（協議資料 no 2 についての説明）

来年度の通勤デマンド事業について、今年度同様、道路運送法第21条で行いたく考えており、別途同路線で策定予定の利便増進計画のスケジュール感と併せ、令和7年度については、新しい実証スキームで1年間検証し、本事業に係る利便増進計画を策定したのち、令和8年度から本格稼働して参りたい。運行事業体は令和7年度についても石狩市が主体となり行う予定。

運行系統又は運送の区間について、実運用化にむけ、

- ・ ルートを市内交通結節点（花川南5-3・石狩庁舎前）⇄石狩新港地域とし、
- ・ 花川南5-3からは新港西エリア（図1参照）
- ・ 石狩庁舎前からは新港東エリア

に運行。

運行日について、土日祝日を除く平日に運行。これまでの実証では、土日に新港地域に出勤する方もフォローすることを目途に全日運行としてきたが、実績としてそれほど多くの方のご利用がないことから、次期事業では、土日出勤の方は「市

内デマンド」サービスでフォローする形をとりたい考え。運行時間は変更なし。乗降地点数については、市街地の発着ポイントは花川南 5-3 と石狩庁舎前の2か所とし、石狩湾新港地域内については、車両が停車できる場所にバーチャルバスストップを設定。運賃については、一律200円/人で行う想定。使用車両はワゴン車（ハイエース）を想定。

【質疑・意見】

- 中央バスさんへのお願いであるが、以前、石狩湾新港地域までの急行バスがあったと記憶している。是非復活していただけないか。各駅停車であると、通勤利便性が低下してしまう。

- 新たに急行バスを設定するに際し、バス運転手が足りない。これからもバス運転手が増える見込みもない中で、新たにバス路線を増やすことは困難。
(北海道中央バス：熊谷委員)

- 今回第3期実証運行の利用者の声を聴いてほしい。

- ご意見を踏まえ、事業を進めて参りたい。これまでの実証運行でも年度末にアンケートなどにより、お声をいただいているところ。

- 通勤オンデマンドで利用するハイエースを、日中時間、市内オンデマンドに活用できないか。

- 一昨日に設立した石狩湾新港地域公共交通サービス推進協議会においても、交通事業者様とハイエースの利用方法等について協議を進めて参る考え。

- 是非、小樽市域も含んだ石狩湾新港地域においても早期に運行して欲しい。

- 石狩市湾新港地域が石狩市域、小樽市域で成り立つ地域であり、これまでも小樽市域の企業又は従業員から、本サービスを利用できないかとの声はいただいている。現在、小樽市とも情報を共有していることろ。

- 石狩市内の2地点について待合環境はどうなっているのか。冬季期間など厳しい環境が想定される。

- ラルズ花川南店様のご協力により店内に待合スペースがあり、環境は整っている。

市役所について、朝夜の庁舎が空いていない時間帯についての検討を進めていきたいと考えている。

○利用状況を観ないと判らないが、デマンドの域を超え、シャトルバスのようにも感じる。これから様子を見ていかないといけないと感じる。

●オンデマンドにする理由として、通勤に使う従業員様の中では、一時的に利用する方もいらっしゃることから、定時定路線ではなく、まずはデマンド型にて実証を進めたく考えている。その後の展開次第ではシャトルというやり方も含め考えていきたい。

(3) 協議事項3「浜益区デマンド型事業の事業スキーム変更に伴う運行エリア等の変更について」

●現況及び今後の事業スキームについての説明（資料4補足説明資料） 浜益区では、滝川方面と厚田方面にいくデマンド交通とスクールバス・混乗の運行の3路線が走っておりそのうち、厚浜線とスクールバス混乗の運行を受託している東急ビルマネジメント社より、本業務に携わっている運転手が高齢、病気及び転出等の要因で業務をやめる可能性が出てきている。このままでいくと、次期更新のタイミングで事業を行うことが難しい旨のご相談を頂いているところ。事業者から今後継続して事業を行うのであれば、

- ・地域住民の免許保持者が極端に少ないバスをダウンサイジングし、普通免許で運転できるワゴン車に切り替えてほしい。
- ・ヘルプで入ってもらえる人材を地域内で確保できる仕組みを構築してほしい。
- ・人を確保するために安定的な給与体系を構築してほしい

などのご要望を頂いている。

市民からは

- ・デマンド交通のルールが複雑で予約が機能していない。
- ・誰も乗せていないスクールバス混乗便を見かける。効率的な運行にすべき。
- ・デマンド交通が他地域から浜益区に来る人たちの移動手段になっていない

などのご意見を頂いている。このことからデマンド交通の機能（幹線交通とタッチするフィーダー線と地域内を循環する循環線）を明確に分け、予約しやすい環境の構築し、あまり乗車数の少ない混乗便に関して見直しを行い、効率的な運行の実現を進めていきたいと考えている。

これまで、デマンド事業とスクールバス・混乗事業を別事業としてきたが、これらを一体化し、人繰り・車繰りを円滑に行えるようにしていきたい。

また、地域人材の活用については、浜益区にある「浜益地域づくり事業協同組合」と協働できる仕組みを構築していく。将来的な車線りのイメージとして、これまで一つの車で一つのタスクを行う「1:1」の事業となっているが、効率的な事業をおこなうため、一つの車両が複数のタスクを実施する「1:N」となる車線りスキームを構築する。併せて、自動車のダウンサイジングを進め、地域内の方が本事業に参画しやすい環境を構築する。

事業再編に伴うスケジュールについて、路線のうち、スクールバス・混乗に関しては、ファーストステップで下校便停車場の再編及び利用者数の少ない帰り便の廃止、デマンドについては、フィーダー線と循環線を分割する。次の段階として、循環線の機能が動き出した後、現在午前中にスクールバスを活用して行っている浜益庁舎及び浜益温泉に送迎する浜益便を廃止し、デマンド側にその機能を寄せていくことを想定。これは、浜益便の利用は一定数ある一方、小中学校側から、昼間の課外活動及び部活等の移動にスクールバスが使えないことで人線り・車線りが困難という課題感があることから、スクールバスの機能を強化するとともに、デマンド循環線を効率的に活用して頂くことを目指すもの。そして、中長期的には、スクールバス更新に伴い車両のダウンサイジングを進め、ワゴン車によるスクールバス・混乗事業の実施及び人線りに関して、地域人材の見通しが見えてきた際には、現在人線りの関係上、砂川で管理している滝浜線の車を浜益側でハンドリングできるようにしていきたいと考える。

- （協議資料 no3 についての説明）浜益区内デマンド事業について、道路運送事業法第79条（交通空白地有償運送）のスキームの中で事業スキームの見直し（デマンド・スクールバス・混乗事業の統合等）を行う。なお、再構築に当たって、令和7年度については、実証形式にて事業を行うことを予定している。運行系統又は運送の区間について、デマンド線については、これまで、「浜益南北方面」「浜益東方面」「厚田方面」としていたところを、「フィーダー線」「循環線」とし、フィーダー線については、浜益区内各戸から中央バス札厚線に接続にするものとし、循環線については、浜益区内の各戸と診療所及び公共施設などまで運行する。スクールバス・混乗事業につきましては、【北回り（登・下校）】、【東・南回り（登・下校）】、【浜益便】としていたところを、今後の事業再構築に柔軟に対応すべく「浜益区内全域」とする。運賃につきましては、変更しない。車両については、現行ワゴン車1台小型バス2台で行っているが、デマンドをフィーダー線と循環線に分割するにあたり、あらたにワゴン車2台を追加してワゴン車3台と小型バス2台の体制で事業を行いたい。

【質疑・意見】

なし

3. 閉会

令和6年度第2回石狩市地域公共交通活性化協議会（R6.9.27）

令和6年10月23日 議事録確定

石狩市地域公共交通活性化協議会

会長 小島 郁也