

第 9 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：2024年10月9日（水）午前10時開会
場 所：ORE札幌ビル 8階 会議室5

1. 開 会

○事務局 定刻となりましたので、これより第9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、令和4年11月より実証実験中の手稲区デマンド交通に関して、利用状況やウェブ予約促進キャンペーン等のご報告、来年度からの本格運行への移行についての協議を予定しております。

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、札幌地区バス協会の中山様よりご欠席の連絡をいただいております。

出席者は過半数を超えておりますので、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。

お手元に本日の資料を配付しております。

次第に記載のとおり、次第、名簿、座席表、資料1、資料2、参考資料1、参考資料2が本日の資料となります。過不足があれば事務局にお申しつけください。

それでは、次第に沿って進めさせていただきますが、先ほどお話ししましたとおり、報道機関の皆様につきましては、これ以降の会議の撮影、録音につきましてはご遠慮いただきますようお願いいたします。

では、議事進行を和田部会長にお願いしたいと思います。

2. 議 事

○和田委員 最初に一言だけご挨拶をさせていただきます。

改めまして、札幌市公共交通担当部長の和田と申します。本日はどうぞよろしくお願いいたします。

まずもって、本日は、大変お忙しい中お集まりいただきまして、ありがとうございます。

本日は、地域公共交通会議の手稲区部会ということでございまして、手稲区のデマンド交通についていろいろなご議論をいただきたいと思います。

後ほど、手稲区デマンド交通の現状の報告もございしますが、これまで利用者も徐々に増え、特にウェブの予約も進んできている状況でございします。

このことにつきましては、本日もご参加をいただいております佐藤会長をはじめ、地域の皆様のご協力があるからこそ感じております。この場をお借りして、改めてお礼を申し上げます。ありがとうございます。

また、他にも各機関の方にご参加をいただいておりますが、本当に皆様のご協力があることでこの事業を実施できていると認識しております。今後は本格運行となりますが、引き続き、皆様のお力をお借りしながら事業を推進できればと思っておりますので、今後ともどうぞよろしくお願いいたします。

それでは、座って進行をさせていただきます。

次第に沿って進めたいと思います。

まず、次第の2の手稲区デマンド交通の状況報告及び本格運行への移行について、事務局から説明してもらいます。よろしくお願いいたします。

○事務局 お手元の資料1に基づいてご説明させていただきます。

お手元の資料とスクリーンに映し出している資料は同じものですので、見やすいほうをご覧くださいければと思います。

まず、目次です。

実証実験開始からこれまでの運行状況の報告をさせていただいた上で、協議事項の本格運行への移行についてご説明いたします。

2ページは実証実験の運行概要です。

ご覧のとおり、実証運行開始から大きな変更はございませんが、1点だけ、資料中段の運賃の欄をご覧ください。赤字で記載させていただいておりますとおり、本年6月1日より高齢者等の運賃につきましては150円から200円へ改定しました。

次のページに移ります。

運行区域や場所についてです。

左側の欄をご覧ください。

乗降場所につきましては、実証運行開始当初は40か所でスタートしました。その後、利用者アンケート等を踏まえ、令和5年6月に4か所の乗降場所を追加したところです。加えて、令和6年に入ってから協賛企業が3社集まり、ご協力をいただいている状況であり、これらの企業の前に乗降場所を追加し、計7か所が増え、今は47か所で運行しております。

次のページです。

こちらは会員登録の状況についてです。

右下の表をご覧ください。

これは8月末現在の数字になりますが、会員につきましては931人にご登録をいただいております。左側の12月末の数字が前回の協議会でご報告した数字になりますが、こちらと比べると113人の増加という状況です。

そのほか資料に記載されております会員の年齢構成や、左下の会員登録されている方のうち、実際に利用をされたことのある方の割合につきましては、これまでと変わらない状況です。

次のページに移ります。

利用人数についてです。

実証運行開始の2022年11月から8月までの各月の1日当たりの利用人数を棒グラフで表しております。青色の部分が今回新たに報告する部分の数字となっております。運行開始からこれまで延べ14,746人にご乗車いただいております。

そして、昨年１２月は１日当たり４５．２人ということで、非常に多くの方にご利用いただいております。その後、１月から徐々に雪が少なくなってきていて、平均３６名程度のご利用となっております。

３月から６月は、ドライバーさんからお聞きしたところによると、健康のため、普段はチョイソコを利用していただいている方でも歩いて出かけるという方が非常に多いということで、雪のある期間と比べると春先の数字が落ちていますが、昨年度の同じ月の数字と見比べていただきますと、若干ですが、それぞれ利用が増えているというところが見てとれるかと思います。

次のページに移ります。

もう少し詳しい利用状況についてです。

左上のグラフは利用者の年代別の割合を示しており、７０代以上の方の利用が約９割となっております。

左下のグラフは時間帯別の利用状況で、これまでと傾向は変わりませんが、どの時間帯も偏りなく利用されている状況となっております。

右上のグラフにつきましては、年代別の利用者数とどのような予約方法で予約されているのかを色分けして表したのになりまして、青色の部分がウェブで予約をされた方、灰色が電話で予約をされた方となっております。

右下の表をご覧ください。６月から実施しているウェブ予約促進キャンペーンの影響で、最近ではウェブ予約の活用割合が非常に増えております。

右下の表の一番下をご覧ください。７０代以上の方につきましては、昨年１２月末時点ではウェブ予約での利用が３３％でしたが、８月末の時点では７０代以上の方でも６５％の方がウェブ予約をご利用いただいております、大きく増加しております。

６０代以下の場合は、ウェブ予約の利用割合が１２月も８月も８６％ということで、ウェブ予約促進キャンペーン以前から既に高かった状況です。

次のページに移ります。

実車率や乗り合い発生率についてです。

これまでの傾向と大きく変わりはございません。乗り合い発生率について言えば、直近の８月では８０．６％であり、８割近くの乗り合いが発生しており、乗り合いタクシーとして機能していると言えるのではないかと考えております。

続きまして、８ページは移動の傾向です。

こちらにも傾向に変わりはなく、山側から手稲駅への往来が主な利用形態となっております。

続きまして、９ページです。

こちらにも似たような内容になりますが、利用が多い乗降場所を上から順に並べた表となっております。

手稲駅の南口、北口が１番、２番に来まして、３番目は富丘６条４丁目、４番目は富丘

4条4丁目であり、先ほどのとおり、山側から駅への移動に使われていることがこちらでも確認できます。

これまでの利用実績についての説明は以上になります。次のページでは、先ほど申し上げました6月から実施しておりますウェブ予約促進キャンペーンについて簡単に報告いたします。

先ほどの報告のとおり、これまで実証運行開始から多くの方に利用されているものの、運行収支の改善が引き続き課題となっており、6月から、高齢者等運賃の値上げと併せて、右側のチラシのとおり様々なキャンペーンを実施中です。

例えば、ウェブ予約の割引ということで、ウェブ予約をいただいた方には50円割引しでご乗車いただいたり、中段のウェブ予約者向け抽選プレゼントは8月末までで終了いたしました。この期間に3回以上ウェブ予約しでご乗車をいただいた方から抽選で10名の方にプレゼントをお送りしたり、一番下のみんなで乗ってお得キャンペーンということで、乗り合い人数を増やし、1台の運行であってもより多くの方にご利用をいただくことを目的に、複数人で一緒に乗車された方を対象に、5枚集めたら1回無料で乗車可能な無料乗車補助チケットをお配りするなどのキャンペーンを6月から実施しているところです。

次のページですが、これらのキャンペーンの実施に当たりまして、そもそもどうやってウェブ予約をするのか、会員登録をどうやってするのかという説明会を5月末から6月末にかけて計5回実施しております。手稲区民センターやコミュニティセンター、富丘西宮の沢会館など、様々な場所で開催してきたところです。

説明会の結果について、右上のところをご覧くださいますと、93名の方にご参加いただきまして、中には利用方法を学ぶため、繰り返し参加される方もいました。

説明会を通して分かったことといたしましては、パスワードの設定に苦戦される方が非常に多く、アルファベットの入力がなかなか難しいということです。そのため、逆にそこさえお手伝いさせていただければ、その後の時間を選ぶ、乗りたい場所を選ぶといった実際の予約操作は比較的スムーズに行うことができていることが確認できました。

次のページに移ります。

こちらは、実際にウェブ予約の活用割合がどのように増えていったかというグラフになります。70代以上の方に限ったグラフです。

水色の部分がウェブ予約を利用された方、灰色が電話予約をされた方になります。6月をご覧くださいと、灰色の棒グラフより水色のウェブ予約の棒グラフが高くなっており、ここで電話予約とウェブ予約の利用件数が逆転し、ウェブ予約のほうが増えております。

また、8月をご覧ください。

オレンジの線があるのですが、これは1年前の同じ月のウェブ予約の活用割合ということで、8月について昨年は22.6%の方がウェブ予約をしていたのが今年は65.4%になり、約40ポイント増加しております。

次のページに移ります。

13ページの1点目は、抽選プレゼントについてです。

8月末でこちらの抽選プレゼントのキャンペーンは終了しており、9月10日に10名の方に商品を発送しました。そのうち1名の方からは、事務局にお電話をいただき、お礼の言葉とともに、非常に便利ですとか周りの方にも勧めたいというようなありがたいお言葉をいただきました。

もう一点は乗り合い人数についてです。

先ほど、複数乗車の場合に無料乗車の補助チケットをお配りするということをやっていると申し上げました。こちらについては左下のところです。

無料乗車の補助チケットを実際に配付した枚数と、それを5枚集めて実際に利用した人数を表にしたものです。

資料の中段の乗り合い人数は、6月、7月、8月と微増であり、こちらの数字に効いてくるほど大きな効果は今のところ確認できておりませんので、引き続き、チョイソコ通信でキャンペーンが引き続き実施中ということを周知し、複数人乗車を促進していきたいと思っております。

次に、14ページ目に移ります。

実証運行の検証ということで、3点です。

上から順番に行きまして、①の利用状況です。

会員登録数、利用者数につきましては安定的に増加しております。ただ、会員登録者数のうち、実際に利用したことがあるのは約4割ということで、まだ6割の方が利用したことがない状況ですので、これらの方の利用者数を伸ばしていく余地はまだあると考えております。

今後の取組としましては、チョイソコの利便性等について、チョイソコ通信等を通じてPRを引き続き行ってまいります。

次に、ウェブ予約につきましては、先ほどのとおりキャンペーンによってウェブ予約の利用が増加することが分かってきましたので、こちらについても、ウェブ予約だと24時間予約可能などの利便性の周知や操作方法の支援を継続して実施していく必要性を感じているところです。

それらウェブ予約を促進するような取組を丁寧に重ねまして、令和10年度当初からを目標に予約体制をウェブ予約へ一本化していきたいと考えております。

次に、②の効果でございます。

デマンド交通ならではの効果ということで、アンケート結果から、乗降場所が非常に近いなど、利用者の方から特に評価をされております。また、チョイソコ利用者のうち約4割の方の外出機会が増加しているということも確認しております。したがって、バスの代替としての役割に加えまして、生活の質の向上や健康寿命の延伸といった多面的な効果も期待できると考えております。

また、デマンド交通は予約に応じて効率的な運行を行うものであり、現在、ジャンボタ

クシー車両 1 台の運行を可能にしているということで、もともとマイクロバスで運行していた地域ですが、それよりも小型の車両 1 台で運行を可能にしております。したがって、バス運転手が不足する中、生活交通を守っていく有効な手段の一つになり得ると考えております。

今後の取組の方向性ですが、手稲区につきましては、今後の運行についても引き続きデマンド交通という形態で実施していくことが適当ではないかと考えております。全市的な視点では、デマンド交通を、今後、バス路線廃止に伴い代替交通の導入が必要になった際に運行形態の選択肢の一つとして、手稲のような面的な需要を満たす地域に使える可能性があると考えております。

最後に、③の収支状況です。

令和 5 年度の運行経費につきましては約 1, 6 8 0 万円でしたが、運賃の収入は約 1 4 4 万円ということで、収支率にすると約 9 % という状況でした。当然、運行経費の全てを運賃収入や協賛金で賄っていくことは困難ではあるものの、一定の収支改善を引き続き行っていく必要があります。

今後の取組の方向性ですが、直近 6 月に運賃の改定を実施したばかりですので、今後の運賃収入の推移を注視していきつつ、収支改善につながる取組を継続し、本格運行後も持続可能な運行形態となるよう取り組んでまいりたいと思っております。

最後に、実証実験の総括と本格運行への移行でございます。

改めまして、おさらいになりますが、実証実験の目的を一番上の箱の中に記載しており、3 点ございます。

1 点目は地域の移動ニーズや目的等の分析です。2 点目はデマンド交通に対する抵抗感です。札幌市内ではこうした予約型の交通は初めてと考えておりますので、そうしたものに対して抵抗感があるのかないかです。3 点目は A I デマンドシステム活用による効果です。

これら 3 点の検証を目的に実証実験を行ってまいりました。

そこに対する総括としまして、二つ目の箱をご覧ください。

①ですが、高齢者を中心に買物や通院などの日常生活を支える足として多くの方に利用されていることが確認できました。

②はデマンド交通に対する抵抗感についてであり、路線バスと異なる運行形態であっても、アンケート結果等から、大きな抵抗感なく受容され、多くの方に利用されているものと理解しております。

③のデマンドシステム活用による効果ですが、予約に応じたシステムの活用により、ジャンボタクシー 1 台での運行を可能にしているほか、冬期も含め、大きな遅延なく安全な運行ができていると考えております。

一方で、運行に係る収支率は先ほどのご説明のとおり低く、持続可能な交通としていくためには収支改善が課題となっており、運行経費の見直しのほか、継続的な利用促進、協

賛事業者も今は3社ですが、もっと増やしていくことを取り組んでいくことが重要と考えております。

これらを踏まえまして、本格運行への移行ですけれども、路線バス廃止後の地域の生活を支える足として必要不可欠な移動手段になっていることは十分に確認できたと考えておりますので、実証運行期間が終了する来年3月末をもって実証実験を終えまして、4月からは本格運行へ移行することとさせていただきたいと事務局としては考えております。

次のページは、本格運行計画（案）概要ということで、これまでの実証運行の内容をベースに4月からの運行概要を記載したものです。

実施期間が令和7年4月1日からとなっている部分と赤字の部分がこれまでと異なるところとなります。

運行事業者様や予約システム等につきましては、本日の協議会で本格運行への移行について協議が調った後、速やかに入札を実施し、選定作業を事務局で行ってまいります。

また、本格運行に当たりましては、車両調達の方法も改めようと思っております、札幌市で用意することを考えております。4月からは、道路運送法第21条から第4条に移行することを考えております。

次のページに移ります。

運行区域や乗降場所は現在と同じ内容で、4月1日からスタートしたいと思っております。

18ページの運行区域は割愛しますが、これまでと同様です。19ページの乗降場所も同様です。

最後に、20ページの今後のスケジュールです。

一番上が本日の手稲区部会です。こちらで本格運行について合意がいただければ、その下の事業者選定の手続を本市で開始し、11月には、チョイソコ通信を発行してウェブ予約促進キャンペーン等を再周知してまいりたいと考えております。12月頃には入札を行いまして、予約システムや運行事業者が決定した段階で、改めてこちらの部会で事業者の決定について、書面会議を想定しておりますが、ご報告させていただきたいと考えております。

その後、運行事業者におかれましては、1月中旬以降、運輸支局に乗合運送事業許可第4条の申請を行っていただき、4月へ向けた運行の準備を進めていただくといった流れの下、4月からの本格運行開始を考えております。

そして、4月以降につきましても、本格運行を開始して終わりではなく、利用の状況につきましても、適宜、こちらの部会を開催させていただき、委員の皆様へご報告させていただきたいと思っておりますので、引き続きよろしくお願いいたします。

事務局からの説明は以上です。

○和田委員 ただいま、事務局から資料に基づき説明がありました。

ここからは質疑の時間を取りたいと思います。委員の皆様からご質問やご意見があれば、

挙手の上、発言していただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

○経亀委員 資料の14ページの実証実験の総括と本格運行への移行【協議事項】というところで今後の方向性や検証結果も載っていますが、やはり、③の収支状況の関係を見て、収支率が9%は厳しいよねという見せ方になってしまうと思うのですけれども、②の効果の1ボツ目にある生活の質の向上や健康寿命の延伸などの多面的な効果が期待できるというところも非常にいいところだと思っております。

なかなか難しいのでしょうけれども、当該地域において、チョイソコによって外出機会が増え、健康寿命が高まることによって、いわゆる健康保険の利用がこれぐらい減りましたという見せ方はできないでしょうか。

単純に運賃収入だけと言ってしまうと、チョイソコだけではなく、全国の公共交通事業者が厳しいので、そこだけで見せると厳しいのでしょうけれども、一方、健康になって、健康保険などのいわゆる市の支出が減っているのでトータルで見るともう少し収支がよくなっているという見方もできると思うのです。

そういう数字を追っていくのも難しいのかもしれませんが、そういった見せ方をすることによって、一般市民から見ても認知されるところがあると思いましたので、ご提案をさせていただきたいと思います。

○事務局 非常にありがたいご助言をありがとうございます。

まさに、今おっしゃっていただいたようなクロスセクター効果といったものを把握するのは難しいところはございますが、そこには我々も非常に着目しておりまして、単純な収支だけではないと考えておりますので、利用者に対してもそうですけれども、そうした見せ方ができるともっと利用の促進につながると考えております。

○和田委員 今の点は非常に貴重なご意見だと私も思っております。

やはり、収支だけで見てしまいますと目立ってしまうのですが、この目的は、収支ももちろん、地域の皆様がこの交通手段を使うことによって、生活交通を守りながら生活の質をどう上げていくというところが大事だと思いますので、そこについては我々も工夫の仕方があると感じております。

今、札幌市でまちづくり戦略ビジョンという長期の総合計画を持っているのですけれども、その中でも健康寿命の延伸が目標になっておりまして、健康寿命を何歳から何歳にという指標があります。そういった指標の出し方も参考にしながら、ただ、エリアを限定すると正しい数字が出てくるのかどうかということもあるので、まずは何ができるのかを考えてみたいと思います。よろしくお願いいたします。

ほかにいかがでしょうか。

○佐藤委員 地域の者としては、経費の10分の1ぐらいの収入でやってもらっているのをこれからも継続して本格的にしていける方向になったということは、非常にうれしく、ありがたいことだと思っております。

また、今、経亀委員と部会長から生活の質を上げるというお話がありました。確かに、

利用者から聞いている話では、外出する機会は間違いなく多くなったとのこと。ただ、季節的なものを言うと、冬場の雪のあるところ、そして、ＪＲ線から手稲山側について利用者が多いということですが、ほとんどが坂道です。国道までもなだらかな坂道で、国道から上の手稲山の裾野に続くところはもっと急な坂道です。

先ほどの健康寿命の話ですが、冬場は怖くて、乗車場所まで僅か１００メートルとか２００メートルのところもなかなか行けないという話が出ていて、夏は歩いて乗車場所まで行けるけれども、冬場になると怖くてなかなか行けないということで、利用者の立場から言うと、もうちょっと便利なものがないかと思います。

それから、今のチョイソコの区域は、限定されていて動かしようがないのかどうか分かりませんが、利便性を考えて収支も考えるのであれば、人数は確認していませんけれども、この区域からちょっとのところまで行きたい人がいる場合、そのところで乗降ができないか考えます。

その一つは、病院とスーパーです。スーパーについては、富丘地区と手稲本町地区については、１０月１日に手稲駅に連結していた西友が閉鎖し、１２月までは買物がほとんどできなくなりましたし、チョイソコの範囲にあるお店は、コンビニが５件で、買物ができる大きなお店はないのです。

そういうことからすれば、具体的に言うと、乗降場所ではまちづくりセンターが手稲区の札幌寄りの端にあるのですが、そこから２００メートルぐらいのところには大きな便利なスーパーがあるということから、そこまでのところをやってもらえれば便利だよねという話は以前も出たと思うのですが、そういうところが今も話題になっています。

○和田委員 今、佐藤委員から、まずは冬の場合になかなか乗るのが難しいというお話が１点と、区域外の運行についての２点のお話があったと思います。

事務局からよろしいですか。

○事務局 まず、１点目の冬期の停留所の場所についてです。

今も４７か所ということで、これまでのバスに比べるとかなり密に乗降場所を置いているところですが、冬だと坂などもあるので、より近いほうが利便性は高いということかと思います。

おっしゃるとおりではあるのですが、仮に一番近いとなるとドア・ツー・ドアということで、ご自宅の前までというような形態もあり得るところではありますが、そうするとタクシーと競合する可能性がありますので、そうしたバランスも考えていく必要があります。

ドア・ツー・ドアが難しくても、運用の見直しとしまして、冬期の除雪状況などを踏まえ、バス停をもう少しずらすことで、今、お困りになっている方が利用しやすくなるという変更は可能かと考えております。

もう一点は、区域の拡大です。

今、委員がおっしゃっていただいたスーパーというのは、（投影資料を指しながら）おむね運行区域がここら辺までだとすると、まちづくりセンターがここら辺にあって、こ

こら辺にスーパーがあるので、ここまで増やせればというお話をいただいたと思っております。

運行区域につきましては、路線バスの代替ということもありますので、基本的には今までの運行区域の範囲内でやっていくというのが既存の公共交通との整合を図る意味でも一つの重要な部分と考えております。

一方で、利用者の要望についても極力お応えしたいと思いつつ、仮に、今レーザーポインターで示しているところに大きなスーパーがあつて、停留所を追加したときに、今、移動のメインはこの太い線ですけれども、例えば、手稲駅とこのスーパーの間の移動が増えたりすると、どうしても移動距離が長くなるので、これまでメインで使われていたこちらの移動の予約が取りづらくなるなど、そんなことも考えながら追加を検討する必要があるもので、基本的には運行区域の拡大というのは難しいと考えております。停留所の追加に当たっては、そういったことも総合的に勘案しながら引き続き検討してまいりたいと考えております。

○和田委員 ほかの委員の方からご意見はございませんか。

○加藤委員 ウェブキャンペーンで将来的には一本化していくというお話もいただいたのですが、正直なところ、結果的には電話での対応も残さざるを得ないのではないのかという認識でいます。そこら辺はどのように考えているのか、お聞きしたいと思います。

○事務局 まず、令和10年4月からを目標にということでご説明しました。

現在、6月からウェブ予約促進キャンペーンをやりまして、急激にウェブ予約の利用割合が増えてきておりますので、まずはこの3年間の中で周知や利用方法の支援を丁寧にさせていただき、どこまで高まっていくのか、その状況を見て判断させていただきたいと思っております。

いきなり全部廃止という方法以外にも、段階的な縮小や、例えば、ウェブ予約の割合が2年後の時点で9割とかまで高まっているのであれば、曜日や時間帯を分けて、電話予約はこの時間帯だけなどとする事でコールセンターの経費を若干落とすことも可能かもしれません。そこは、利用者の極端な不便につながらないように、ウェブ予約の活用割合を見ながら丁寧に対応を検討してまいりたいと思っております。

○和田委員 ほかの委員はいかがでしょうか。

○増田委員 今、佐藤委員から区域のお話があったのですが、実は、私も手稲高台のほうに住んでおり、事情をよく分かっているのです。手稲の西友がなくなり、すごく不便を感じています。では、今、どこまで買物に行くのかというと、JRの生鮮市場まで行かないと買物ができないという話も聞いています。

何を言いたいかといいますと、例えば、12月の十何日かに今度はイオンになりますが、そのときまで臨時的にどこかのスーパーに行けるようにすれば、もちろん、うちもタクシーですから影響を及ぼすのですが、住民のことを考えると、通年的には無理かもしれませんが、臨時ならいけるのではないかと感じていました。

それからもう一点、来年から本格運行にあたり事業者の選定を入札で実施するとのことですが、この入札の方法はどういうふうになるのか、お伺いしたいです。

○事務局 入札の方法につきましては、一般競争入札を想定しており、今後、決定させていただきたいと思っております。

臨時的に停留所を増やすということについては、そうした手法もあり得ると思いますが、今の運行区域内には、協賛企業であるキテネ食品館様や前田のほうの現金問屋様があり、チョイソコを使ってその二つのスーパーに行かれている方も非常に多くおります。そのため、臨時的な対応をしなくても、現在の運行区域や停留所の中でかなり買物がしやすい状況になっていると感じておりました。

○佐藤委員 もうちょっと便利であったほうがいいなということを言いたいのです。

病院もそうなのです。手稲駅付近から二、三百メートル小樽寄りのところにある病院ですけれども、そこに行く人たちが結構いるのです。

そして、リハビリもやっているのです。リハビリというのは足腰が悪い人なので、手稲駅まで行ったとしてタクシーに乗らないと、その病院まで僅か二、三百メートルですけれども、歩いて行くのは大変なのです。

そういうところに協賛してもらいながら、利用者も助かるという方向で、非常に難しいとは思いますが、そのところを何とかという話です。

○経亀委員 希望を聞いていくとなかなか難しいところもあると思うのですが、本格運行後に見直しができないということにはなっておりません。当然、この協議会の中でチョイソコ手稲については引き続き議論もしていきますし、利用者の動向についても、アンケートなどを取って、区域でこういうところを追加してもらいたいとか、本格運行後でも結構だと思うのですが、改めて議論していただくこともできると思います。

とあるスーパーの閉店に緊急に対応するのはこの事業では難しいところもあるので、そういったところはご了承いただきたいと思うのですけれども、いかがでしょうか。

○和田委員 私も今、同じことをお話ししようと思っておりました。

いろいろとご意見はありますし、できるだけ利用率を高めるためにもいろいろなご要望にお応えしたいと思います。一方で、持続可能なものにしていくために収支というものも当然考えなければならないですし、2台となるとまたいろいろとあるということですので、引き続き、まだまだ検討が必要かと思っております。

今、経亀委員がおっしゃったように、今後、本格運行したからこれで決まりという類いのものではございませんし、この場でもいろいろ議論していければと思っておりますので、これからもご協力をいただければと思います。

そのほかにご意見はいかがでしょうか。

(「なし」と発言する者あり)

○和田委員 ご質問はないようですが、この部会の目的としましては、合意ということで、今回の議題であります実証実験の総括をして本格運行へ移行するということと、具体的な

本格運行の計画案について、先ほど事務局から説明をもらいましたが、この件に関して支障なく関係者の合意が取れたということにできればと思っておりますが、このようなまとめ方でよろしいでしょうか。

（「異議なし」と発言する者あり）

○和田委員 それでは、協議が調ったということで整理させていただきたいと思います。

3. その他

○和田委員 予定していた議事は以上ですが、全体を通してほかに何かご意見やご質問がありましたらお受けしたいと思います。いかがでしょうか。

○佐藤委員 チョイソコが存在を住民にもっと知らしめる簡単な方法として、車にチョイソコをもっと大きく表示することはできるのですか。

○和田委員 路線バスにということですか。

○佐藤委員 チョイソコの車両の横です。最近私もよく出会うのです。ハイエースですね。白いハイエースが来たら、ひょっとしてと思って見ると、確かにチョイソコなのです。ところが、小さくて気をつけないと見えないので、もっと大きく、例えば、手稲のマスコットのていぬと一緒にということもできなくないと思うのです。

○事務局 その点につきましては、今後の利用率向上につながるよう検討していきたいと思っております。

現状、実証運行の段階ではタクシー運行事業者様の車両を借りているということもございまして、マグネットを貼り付けていますけれども、今後、本格運行ということで、市で車両をリースなりで調達することを考えておりますので、そうした場合にはある程度の柔軟性が持てると思っております。

4月1日の段階でそのような形が取れるのかということはありませんけれども、本格運行時に検討してまいりたいと思っております。

○和田委員 佐藤委員がおっしゃるとおり、やはり、皆さんに知っていただくことが大事だと思いますし、そのような工夫について、佐藤委員からご意見をいただくのは非常にありがたいと思っておりますので、今後ともよろしくお願いいたします。

ほかにございませんか。

（「なし」と発言する者あり）

○和田委員 それでは、これで議事は終了したいと思います。事務局から今後の予定について改めてご説明をお願いします。

○事務局 今、スクリーンに映し出しております先ほどご説明しました資料20ページの流れのとおりでございますが、本日、協議を調べていただきました来年度からの本格運行への移行につきまして、今後、速やかに入札等を実施し、運行及び予約システム、車両調達の事業者を決定いたします。

その後、お手元にお配りしております資料2の（案）道路運送法第9条第4項及び同法

施行規則第9条第2項に掲げる協議が調っていることの証明書を入札により決定しました
運行事業者にお渡しすることといたします。

その後、運行事業者におかれまして、道路運送法第4条に基づく運送許可申請を行って
いただくという流れで4月からの本格運行へ移行できればと思いますので、引き続きどう
ぞよろしくお願いいたします。

今後の予定につきましては以上です。

○和田委員 今後のスケジュールについて、資料に基づいて説明がありましたが、何かご
質問はありませんか。

(「なし」と発言する者あり)

4. 閉 会

○和田委員 本日も活発なご意見をいただきまして、ありがとうございました。

以上をもちまして、第9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