

第 1 2 回

札幌市公共交通協議会

会 議 録

1 会議概要

(1) 開催内容

- ・ 日 時：2026年3月3日（火）午後2時開会
- ・ 場 所：札幌国際ビル 8階 国際ホール
- ・ 出席者：委員22名（吉田会長、鈴木(雄)副会長、ほか委員20名）、事務局
※委員全23名のうち22名出席（定足数充足）
- ・ 報告事項：
 - ① 路線バスの協議運賃改定の必要性について
 - ② 「チョイソコふじの〜る」及び「厚別ふれあい循環バス」の本格運行移行について
 - ③ 令和8年度札幌市予算（公共交通ネットワーク確保対策費）について

(2) 議事要旨

【報告1：路線バスの協議運賃改定の必要性について】

市内路線バス事業者より運賃改定を実施したい旨の申出があり、今後協議運賃部会にて議論を進めていくことが報告された。背景として、令和6年12月の運賃改定によって、運転手の平均年収は約30万円アップしたものの、依然として全国の全産業平均を下回る水準に留まっている状況がある。また、運転手の7割を50代以上が占めており、若年層の確保が深刻な課題であることから、さらなる待遇改善に向けた原資確保を目的として、運賃改定の申出があった。委員からは、短期間での再改定に対する市民への丁寧な説明や、キャッシュレス対応等のサービス向上に資する設備投資への充当、定年延長や再雇用時の処遇改善といった高齢運転手の継続雇用を求める意見が出された。

【報告2：「チョイソコふじの〜る」及び「厚別ふれあい循環バス」の本格運行移行について】

実証運行を経て「チョイソコふじの〜る」が令和7年9月から、「厚別ふれあい循環バス」が令和8年4月から本格運行へ移行することが報告された。「厚別ふれあい循環バス」では地域の企業・団体からの協賛金確保等により、札幌市の補助上限を満たす収支率56.1%を達成した一方、「チョイソコふじの〜る」では収支率13%と低く、今後の持続可能性が課題として挙げられた。

【報告3：令和8年度札幌市予算（公共交通ネットワーク確保対策費）について】

令和8年度予算案では、公共交通ネットワーク確保対策費として約36.4億円が計上されている。主な内訳は、バス事業者への路線維持補助に約16億円を計上しているほか、運転手確保に向けた各種支援やICカード車載機の更新補助などが含まれている。また、令和8年4月から導入される宿泊税を活用し、外国人バス運転手養成や、外国人の利便性向上を目的とした郊外部の案内表示の多言語化、窓口への翻訳機設置といった事業が実施されることが報告された。

2 発言記録

(1) 開 会

○事務局（都市交通課長） 定刻となりましたので、ただいまから第12回札幌市公共交通協議会を開催いたします。

本日は、委員の皆様におかれましては、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。

改めまして、札幌市都市交通課の岡でございます。よろしくお願いいたします。

本日の配布資料につきましては、次第の下に記載しておりますとおり、資料1から資料3までございますので、ご確認をお願いいたします。

不足等がございましたら、適宜、事務局までお知らせください。

それではまず、資料1の名簿をご覧ください。

本日は、昨年4月の委員交代後、初めて参加される委員がいらっしゃいますので、ご紹介いたします。

札幌市交通局事業管理部長の本山亮治委員です。

また、本日は、札幌ハイヤー協会の鈴木(康治)委員の代理として総務部業務課マネージャーの増田様、北海道警察本部の兼平委員の代理として交通規制課課長補佐の上野様にご出席をいただいております。

なお、明星自動車株式会社の平島委員におかれましては欠席のご連絡をいただいております。

委員全23名中、出席が22名となっており、定足数を満たしておりますので、会議が成立していることをご報告させていただきます。

また、報道各社におかれましては、以降の会議の撮影、録画はご遠慮をいただきますようお願いいたします。

本日の議題は、次第のとおり報告事項3件を予定しております。

以降の議事進行につきましては、吉田会長にお願い申し上げたいと思います。

吉田会長、よろしくお願いいたします。

(2) 報告事項

【報告1：路線バスの協議運賃改定の必要性について】

○吉田会長 皆様、本日もよろしくお願いいたします。

本協議会会長を務めております福島大学兼前橋工科大学の吉田と申します。よろしくお願いいたします。

今日の協議会の報告事項ということで3点が並んでおります。一件一件、進めてまいりたいと思っております。

まず、1点目の路線バスの協議運賃改定の必要性についてです。

札幌市内には特区運賃というものがございますので、この運賃改定を令和6年12月に行っております。そのときに、協議運賃という仕組みを使用しました。通常ですと、各バス事業者がおのおので認可申請を行って運賃を改定することになっておりますけれども、前回、令和6年12月の札幌市の協議運賃の改定においては、道路運送法に定められた制度により、運賃協議会というところの合意を経ることによって認められました。

この札幌市の協議会の中でもご意見をいただきながら、運賃の部会で認めていただき、令和6年12月に改定したという経緯があるわけです。

本日は、前回の第11回協議会で皆様に書面でご確認をいただきましたけれども、運賃改定後の状況がどうなっているのかについて確認をいただくということが1点です。

もう一点は、その上で、協議運賃の改定について、運賃協議部会にバス会社から申出がありましたので、そちらの経緯と今後の進め方について皆様にご確認いただくことです。

この2点が報告事項となります。

では、事務局からご説明をお願いいたします。

○事務局（都市交通課長） 資料2をご覧ください。

まず、令和6年12月の運賃改定後の状況についてご説明を申し上げます。

3ページをご覧ください。

前回、令和6年12月に実施した運賃改定の概要についてです。

令和6年12月の運賃改定は、説明文中の太字下線で記載しておりますとおり、コロナ禍で大きく悪化したバス事業者の収益の改善と待遇改善による運転手確保の二つを目的として実施したところです。

改定額は、左下の表のとおり、特殊区間1区と特殊区間2区でそれぞれ30円ずつの値上げを行っております。また、右側の図のとおり、特殊区間の適用範囲は点線内の黄色で塗られている部分となっており、市内の広範囲に設定されております。

4ページをご覧ください。

運賃改定による待遇改善の効果につきまして、北海道中央バス、ジェイ・アール北海道バス、じょうてつバスの3社の合計でまとめております。

運賃改定による増収は約16億円が見込まれているのに対しまして、賃上げや各種手当の充実など、3社の合計で約10億円を待遇改善に充てております。

この結果、運転手の平均年収は改定前より約30万円アップしまして、3社平均で483万円となりましたが、令和6年時点での全国の全産業平均年収の527万円と比べますと、依然として低い状況になっております。

続いて、5ページをご覧ください。

運転手の確保状況についてです。

令和2年度に1,818人が在籍しておりました運転手は、令和6年度には1,526人となりまして、過去5年で大きく減少しております。

背景としましては、平均年収が全産業平均よりも低かったこと、また、コロナ禍の便数縮小や、いわゆる2024年問題に伴う手当等の減少が運転手の離職を加速させたと推測されます。

また、運賃改定後は、待遇改善により採用者数が退職者数を上回り、一定の効果が見られているものの、過去に大きく減少した運転手数を補うまでには至っていない状況となっております。

6ページをご覧ください。

運賃改定前後における乗車人員、運送収入の推移についてです。

青色の棒グラフで示している乗車人員は、減便等の影響もあり、改定後は減少している一方で、オレンジ色の折れ線グラフで示している運送収入は運賃改定の効果により1割程度増加しました。

7ページをご覧ください。

運行便数の推移についてです。

令和元年に9,456便ありました運行便数は右肩下がりで減少しており、運賃改定後も、前年と比べ550便程度の減便が発生している状況です。

8ページをご覧ください。

市内バス運転手の年齢層についてです。

50代、60代が全体の7割を占めておりまして、今後、これらの層の方々が定年退職等をしていくことを考えますと、運転手不足はさらに深刻化することが懸念されております。また、20代、30代の若年層は全体の1割も満たしておりませんで、今後、路線バスを支えていく人材の確保が大きな課題となっているところです。

続きまして、9ページをご覧ください。

第11回協議会におきまして、これまでもご報告をさせていただきました前回の運賃改定についてご報告させていただいたところですが、それに対して3名の委員の方から6件のご意見をいただいております。

運転手の待遇改善に一定の効果があつた、また、公共交通の運賃値上げによる増収分の用途はなるべく詳細に書いたほうが理解を得やすい、公共交通の運賃値上げの効果の判断においては、収入の改善だけに着目するのではなく、乗車人員の減少についても、人口減少や減便によるもののほか、バスで移動したい人が利用できているか等、詳細な分析を行うべきというご意見をいただいております。

右に事務局の見解を記載しておりますので、ご一読ください。

また、今後の方向性につきましても3点のご意見をいただいております。

平均年収が全産業平均に達していないことから、さらなる待遇改善策を検討する必要がある、3年から5年のスパンで定期的に運賃の見直しの検討または値上げをする必要がある、運転手の確保に向けて引き続き運賃値上げ以外の待遇改善やPRを行う必要があるというご意見をいただいております。

事務局の見解を右に記載しておりますので、ご一読をいただければと思います。

ご意見をいただきまして、ありがとうございました。

続きまして、運賃改定の検討についてです。

11ページをご覧ください。

今回の運賃改定を検討するに至った経緯を記載しております。

先ほども述べたとおり、令和6年12月の運賃改定による収益の一部を原資として待遇改善を実施しましたが、運転手の平均年収は全国の全産業平均より低い状況です。また、待遇改善により運転手の減少傾向に一定の歯止めがかかったものの、過去に大きく減少した運転手数は補えておらず、運転手不足を原因としたバス路線の減便や廃止は運賃改定後も発生している状況です。

このようなことから、このたび、市内路線バス各社様から、さらなる運転手の待遇改善に向けた原資を確保するため、運賃改定を実施したいというお申出が協議運賃部

会宛てにあったところです。

12ページをご覧ください。

運賃改定を実施した場合の効果の見込みについてです。

仮ですが、10円から50円までの運賃改定による増収額、待遇改善に充てる費用、運転手の平均年収の見込みがそれぞれどのようになるかを推計したものです。各社とも、運賃改定による増資分のほとんどを待遇改善に充てることを想定されているということです。

14ページをご覧ください。

運賃改定が行われる前の想定スケジュールについてです。

本日、公共交通協議会の1回目を開催させていただいております。今後、協議運賃部会を開催し、運賃改定について協議をしていただくことを報告したいと思っております。また、協議運賃部会の1回目を開催し、運賃改定の必要性、法定の利用者等の意見を反映させるための手法についてご議論をいただく予定となっております。

市民意見の聴取としまして、4月頃には利用者等の意見を反映させるための措置を実施したいと思っております。運賃改定に対する市民の皆様のご意見をいただきたいと考えております。その後、6月頃に2回目の協議運賃部会を開催し、運賃改定の実施可否について検討、協議をしていただきまして、その結果を公共交通協議会にご報告することを想定しております。

なお、仮に運賃改定を実施することが決定された場合には、改定に向けた手続や周知期間などを経まして、再来年の令和9年度から新運賃での運用開始を想定しているところです。

最後に、参考として、他都市関連業種の状況についてご説明を申し上げます。

16ページをご覧ください。

他都市における路線バスの運賃改定の状況についてです。

政令指定都市をはじめとする各都市におきましても1年から3年周期での運賃改定を実施しておりますほか、直近では200円台後半まで値上げしている事例もございます。

17ページをご覧ください。

タクシーや貸切バスの状況についてです。

まずは、市内のタクシーの初乗り運賃の状況です。

令和2年2月に13年ぶりに運賃改定を実施して以降、2年から3年周期で運賃改定が行われている状況となっております。

次に、全国の貸切バスにつきましては、令和7年11月に国の公示運賃算定における人件費水準の見直しが行われまして、全産業平均給与額を採用することとなったほか、2年ごとに見直していく方針も示されております。

最後に、18ページをご覧ください。

こちらは、バス、タクシー、トラック運転手の年代別の平均年収を全国の全産業平均と比較したものです。

青色の折れ線グラフがバス運転手の平均年収となっておりますが、いずれの年代におきましても全国の全産業平均よりも低い水準となっているのが見てとれます。ま

た、20代、30代の若年層に着目しますと、バス運転手はトラックやタクシーの運転手よりも平均年収が低い水準にございまして、運転をなりわいとする業種の中において、若年層の人材獲得競争は厳しい状況にあると思われまます。

資料の説明は以上です。

○吉田会長 前段に令和6年12月の特区運賃の改定後の状況について、後半に新たな協議運賃の改定についてご報告をいただきました。

14ページにスケジュールがございしますが、協議運賃をお認めするかどうかについては、別途、協議運賃部会で決定するという事です。これは、独占禁止法の関係で、国の法令上、そのようになっているわけです。前回の協議運賃のスケジュールを踏まえると、令和9年4月を目途として動いていった場合にこのようなスケジュールになるという事です。

そうしますと、今日の1回目の公共交通協議会が緑色の部分となって、そこで協議運賃部会を開催することについて報告があったということになりますが、多様な皆様がいらっしゃっておりますので、事業者の皆さんからはその必要性、利用者の皆さんからは、もしも気になる点などがあれば上げていただければと思っております。

一方で、後段にはいろいろな情報がありまして、17ページにタクシー、貸切バスの状況があります。

私は、国土交通省本省の貸切バス運賃・料金制度ワーキンググループのメンバーですので、貸切バスの改定に関わっては制度設計も含めてお手伝いしているのですが、2年に1回の改定をすることが基本的な原則となっております。

直近の改定が昨年あって、そのときの改定の要因は、「新」というところですが、全産業平均給与額に合わせるという事です。したがって、貸切バスについては、国土交通省がその後のフォローアップをする中で、貸切バスの事業者が全産業平均給与額にちゃんと近づけているかどうかをチェックされるということが前提となります。

今回、全産業平均という言葉が出てまいりましたのは、そうした貸切バスとの比較も踏まえて事務局で整理していただいたからです。

それでは、この件に関して、どなたからでも結構ですので、皆様からご意見やご質問を賜ることができればと思っておりますが、いかがでしょうか。

○鈴木(雄)副会長 令和6年12月の運賃改定によって運転手の給与が改善されたことは、一つの大きな効果だったと感じております。運転手の確保については、イメージ戦略等もありますけれども、私としては、先ほど吉田会長がおっしゃったように、給与を全産業平均に近づけていくこと、どんどん上げていくことが不可欠だと思っております。

その一方で、後段で今後の運賃改定の話が出てきましたけれども、短い期間での運賃改定になりますので、市民の方、利用者の方の理解をしっかりと得ていくことが重要だと思っております。

令和6年の運賃改定は、消費税増税による値上げ以外はずっと安い運賃を札幌市は保ってきたわけですので、物価が上がってくる中である程度の理解は得られたと思っておりますが、今後、令和9年度にまた上げるとなると、根拠となるものをしっか

りと示していくことが必要だと思います。

具体的に言いますと、今回は運転手を確保することが大きな目的になっていますので、運賃改定をしたらこれ以上は減便されないとか、運賃改定をすることによって減便したものがまた元の便数に戻るなど、バランスも見えていく必要があります。

また、前回の令和6年度のときもそうですけれども、減便の影響もあるものの、利用者数は減っているわけで、どこでどういう人の利用が減ったかもしっかり追っていく必要があると思います。利用したい人がしっかり利用できれば問題ないと思いますけれども、そこをしっかり見ていくということが一つあると思います。

さらに、運転手の年収の改善、待遇改善はもちろん早急にやるべきですけれども、それを運賃だけで賄うのか、ほかの仕組みも含めてやるのか、札幌市の公共交通政策の在り方として考えていく必要があると感じております。

○吉田会長 大事な論点だと思います。

全体像としては、平均の給与水準に上げていくことが大事ではないか、ただ一方で、前回の改定からほどなく実施していることもあって、理由についてはちゃんと整理しておくべきではないかということが1点目でした。

2点目は、6ページがそうだと思うのですが、運賃改定によって利用者が若干減っているものの、運送収入は増えています。経済学では需要の価格弾力性と言いますけれども、運賃の上げ幅ほどには利用者は減っていないものの、どういう方が減っているのかは注視しておく必要があるのではないかとということでした。

3点目は、運賃改定をするに当たって、どのような形でメリットが市民の皆さんに出てくるのかについてもちゃんと議論しておく必要があるのではないかとということでした。

3点ほどご意見を賜りましたが、事務局からお答えになれるところはございますか。

○事務局（都市交通課長） 貴重なご指摘をいただきまして、ありがとうございます。

今後、協議運賃部会の中で様々な議論がなされていくと思いますけれども、副会長がおっしゃったとおり、もしやるとすれば前回の改定からあまり期間がない中になろうかと思っております。

今回の運賃改定の意義のほか、それに伴ってバス路線がどうなるのかにつきましては、バス事業者とともに、私ども札幌市としても、皆様にきちんとご説明を申し上げていく必要があると考えております。

また、価格の弾力性というお話もいただきました。一定程度、お困りになる方は出てくるかと思っておりますので、そうした方々に対する配慮についても、今後、協議運賃部会の中で議論がなされていくことになるだろうと考えております。

○鈴木(雄)副会長 先ほど、どこで減っているかというお話をさせていただきましたけれども、例えば、まちなかで値段が上がったとしても、それが地下鉄に移行しているのであれば、その人の移動は達成できているわけなので、問題ないと思います。しかし、例えば、郊外で運賃が上がったとき、今までは週2回移動していた人が週1回になってしまう、ゼロになってしまうということがあってはいけないと思っておりますの

で、そこら辺をしっかりと見ていけたらいいのではないかと思います。

また、公共交通の役割は、公共交通の中だけでとどまることなく、経済や利用される方の健康などもありますので、その辺も併せてご検討をいただけたらと思っております。

○吉田会長 ほかにございませんか。

○志摩委員 この場でこの質問をするのがふさわしいのかどうか、分からないので、もし場違いでしたらご容赦ください。

運賃改定の話で、10円上がります、20円上がります、30円上がりますという仮定の話が出ていました。上がることによる運転手の給料の改善や各種手当の拡充は資料に書いてあるのですが、以前の協議会で、クレジットカードやICカードを使えるようにするという設備投資的なお話も出ていたと思います。運賃が上がることによって、そういったものの促進も進んでいくのでしょうか。

○吉田会長 今回の運賃改定をした場合にその原資がどのように充てられるのか、その中に設備投資のようなものが含まれていく可能性はあるのかどうかということです。

まだ上げると決まっているわけではないですから、各社がどういう経営戦略を考えておられるのかにも依拠すると思いますが、バス会社の皆さんから、今後、こういうことを進めていきたいということはあるでしょうか。

もちろん、もし運賃改定したら、それ以外のところも含めてということになると思うのですが、こういう設備投資をしていきたいなど、ご発言をいただける方がいればと思いますが、いかがでしょうか。

○高橋委員 前回の協議会から参加させていただいていますので、その前の会議でどういった議論があったかまで詳しくは見えていないのですが、申し上げます。

運賃改定をした原資をサービス向上や乗務員の負担軽減になる設備投資に使うことは考えていかなければいけないと思っています。ただ、具体的に何ができるかまでは踏み込んでおりません。

既に市内のバス会社ではICカードは使っていて、それが8割、9割ぐらいの利用で、残りの1割ぐらいが現金となると、新たにクレジットカードなどを導入して費用をかけることが必要なのかどうか検討しなければいけないと思っております。

今回の運賃改定は、待遇改善に充てる、乗務員をなるべく離職させない、採用するということが大きな目玉なのですが、実は、車の単価が非常に上がっていますし、車を修理するだけでもコロナ禍前から見ると1.5倍近くまで経費が上がっているのです。

バス会社はバスを走らせて何ぼですから、バス自体が走れなくならないように投資をしていかなければいけませんので、そういうところにも費用を使っていきたいと思っております。

○吉田会長 ほかにございませんか。

○中川原委員 今、ジェイ・アール北海道バスさんからお話があったことと若干重複しますが、今回、バス事業者から札幌市に運賃改定の協議申出をした目的は人材確保ですが、あわせて、昨今、車両更新等の運行に係る経費には物価高騰が尾を引

いています。また、今お話にあったクレジットカードやICカードも維持するための経費は物価高騰で高額になってきております。

今回の改定目的については、今お話のあったような車両更新、更新に係る車載機器も目的の一つとしておりますので、よろしく願いいたします。

○志摩委員 お話をありがとうございました。私も勉強させていただきます。

○吉田会長 12ページに10円から50円の幅の効果見込みが出ていまして、各社とも運賃改定による増収分のほとんどを待遇改善に充てる想定とあります。

例えば、待遇改善というところが一体何を指すのかといったときに、賃上げ、あるいは、手当の拡充もそうですけれども、職場環境の改善があると思うのです。他地域では、例えば、キャッシュレス化を進めて現金の受け渡しの手間を小さくすることによって、外国人のお客が多く乗られる路線で対応しやすくなるように投資に充てたという話もありますので、そこに包含されていると思っています。

ただ、ジェイ・アール北海道バスからお話がありましたように、SAPICAはついているけれども、それ以外のキャッシュレス決済にも相応の設備投資がかかってきます。もちろん、国等の補助を受けられる可能性はありますが、どれだけ利用者の皆さんに喜んでいただけるか、あるいは、運転手の皆さんの環境の改善に資するというメリットと実際にかかるコストをどう比較していくのかというところの議論が必要です。しかし、技術は日進月歩で進んでいるものですから、現状、そこまでの議論は行われていないということです。

今後の課題として受け止めさせていただきたいと思います。

ほかにいかがでしょうか。

○加藤(裕幸)委員 今、運転手不足でして、減便も待たないという状況でございます。

8ページのバス運転手の年齢層では、令和6年の年代層を拝借しているのですが、60歳以上の働きが雇用の形態を大きく変えているのではないかと考えています。

単純に言えば、65歳、70歳まで定年延長するといった働き方をどんどん進めていかなければ、東京ではないので、若い人は入ってきません。問題を先延ばしするだけになってしまうかもしれませんけれども、60歳以上の働く人を少しでも辞めさせないようにするにはどうしたらいいのか、これが必要不可欠だと思っております。

全国的にも65歳、70歳まで定年を延長しているところがありますが、北海道の事業者において60歳以上の働き方はどのように考えているのか、お聞きしたいです。

○吉田会長 今の件について、どなたかお答えいただける方はいらっしゃいませんか。

○高橋委員 定年延長ですが、弊社は、60歳定年ということで、65歳までは契約社員として雇用し、それ以降は本人の任意としております。

時代の流れですから、当然、65歳定年も考えております。ただ、名ばかりの定年延長では実効性がないというか、結局は辞めてしまいますので、60歳以降の賃金もしっかり確保しなければならないという上で65歳定年となると、かなりの原資が必要になります。そういう意味でも、今回の運賃改定の原資をそういうところにも充て

られればと思っております。

実際は55歳からじわじわと下がっていく賃金体系になっているのですけれども、60歳、65歳、70歳までしっかり働ける環境を整えることで、他社と比較して選んでもらえる会社になると思っておりますので、そういうところはしっかりと考えながらやっていきたいと思っております。

○吉田会長 ほかにはいかがでしょうか。

○八島委員 当社も、60歳定年で、60歳以降は再雇用となります。

お手元の資料の18ページをご覧くださいと分かるのですけれども、バスの運転従事者の年代別平均年収は50代から60代になると一気に下がります。これは、恐らく、バス会社は定年後の再雇用で賃金が大きく低下することの表れだと思っております。

今回、賃金改定をしまして、人員の充足にはかなり貢献したのですけれども、実は60歳以上の再雇用のタイミングで離職される方がおりました。そういったことから、今後につきましては定年延長も検討しているところです。

ただ、今回の運賃改定を原資として、どこまでそれに資することができるか、また、段階的にやるのかなどは、収支を見ながら今後検討してまいりたいと思っております。

○吉田会長 ほかにはいかがでしょうか。

○中川原委員 当社の再雇用制度は、65歳が定年となっておりまして、以降70歳までは嘱託社員となります。

運賃改定の絡みで言いますと、嘱託社員の処遇改善の原資としても運賃改定は前提としておりまして、今後も処遇改善に充てていかなければならないと考えておりますし、まさにこの年齢層がこれから核になっていく乗務員と思っております。

特に嘱託社員になりますと、同一労働同一賃金の関係もありまして、同じ職種での均衡化も図っていかなければなりませんので、最近嘱託社員には神経を使っております。

○吉田会長 ほかにいかがでしょうか。

(「なし」と発言する者あり)

○吉田会長 これは報告事項として、別途、札幌市の場合には協議運賃部会というのが設定され、14ページのスケジュールに書かれているように、皆様から賜りましたご意見や懸念点等を含め、運賃改定をしていくに当たってこういう面で必要だ、あるいは、こういう点で課題があるということについて議論することになります。

実は、協議運賃による改定は利用者の皆様から意見を集めることが必要となりますので、そのための方法をどうするのかについては協議運賃部会にお預けしたいと思っております。

14ページのスケジュールどおりでいきますと、協議運賃部会が先に立って、その後、その協議結果を全体の公共交通協議会の中で皆様にご確認をいただくという流れで進めていくことになろうかと存じます。

【報告2：「チョイソコふじの〜」及び「厚別ふれあい循環バス」の本格運 行移

行について】

次に、報告事項（２）のチョイソコふじの～る及び厚別ふれあい循環バスの本格運行移行についてです。

札幌市のこの協議会は、道路運送法に関わる手続については区ごとに部会が設定されておりまして、そこで利用者の皆さんに近いお立場から具体的に議論していただいております。ですから、こちらの協議会としては、それを報告事項として取り扱うこととなります。

では、事務局から説明をお願いいたします。

○事務局（地域交通担当課長） 私から、チョイソコふじの～る及び厚別ふれあい循環バスの本格運行移行について説明させていただきます。

資料３をご覧ください。

まず、１ページをご覧ください。

両路線の本格運行への移行に際しましては、会長のご説明のとおり部会を開催しております。

チョイソコふじの～るにつきましては南区部会を８月７日に、厚別ふれあい循環バスについては協議運賃部会を２月２４日、厚別区部会を同じく２月２４日に開催し、本格運行に向けた計画を整えたところです。

詳細についてご説明させていただきます。

２ページをご覧ください。

まず、チョイソコふじの～るの本格移行についてです。

チョイソコふじの～るは、実証運行期間を令和５年９月１日から７年８月３１日までとし、翌令和７年９月１日以降、本格運行を開始しているところです。運行形態、利用料金、利用方法は、実証運行と全く変わらないような状況で本格運行に移行しているところです。

３ページをご覧ください。

チョイソコふじの～るの運行区域についてです。

ふじの～るという名がついていますように、南区の藤野地区を中心として運行地域を設定しております。

赤色の字で書かれているように、チョイソコふじの～るは９月１日に本格運行しておりますが、それ以降、１２月１日に赤色の線で囲んだ黄色の部分の運行エリアを拡大しております。こちらにつきましては、近隣を走るバス路線の廃止に伴い、地域の足を守るという観点からエリアを拡大しました。

４ページをご覧ください。

実証運行の総括と本格運行移行についてです。

実証運行の総括として、利用状況、効果、事業性という三つの観点で総括を行っております。

まず、利用状況ですが、登録者数は日に日に増加しておりまして、現在は９００名を超えている状況です。地区の住民は１万７，０００人程度いらっしゃいますので、５％程度の登録率だと思われれます。利用者数につきましても、こちらに記載しておりませんが、現在、３５名前後で推移しておりまして、実証運行時と比べますと若干増

えている状況です。今後につきましては、利用登録者数の4割が利用しているということで、まだまだ増える余地があるのではないかと判断しております。

また、停留所については、実証運行中に住民の方々のご要望を踏まえて5か所程度を追加し、実証運行後も先ほど申しましたとおり4か所を追加しております、計48か所の乗車ポイントがあるという状況です。

効果につきましては、デマンド交通ならではの効果を検証しております。利用者のアンケートから、チョイソコふじの～は乗降場所が近いことが特に評価されております。約4割が外出機会が増加したという結果も出ております。また、予約制により10人乗りのワンボックスで効率的な運行が可能となったこともデマンドの効果だと思っております。

チョイソコふじの～につきましては、引き続きデマンドで運行するということで整っております。

課題は、事業性という部分です。

令和6年度は、運行経費が約1,411万円に対して収入が162万円にとどまっております、収支比率でいいますと13%という状況です。こちらにつきましては、現在も15%から20%の間で推移しております、若干は増えておりますが、収支性という部分では一定の課題が残っていると思っております。

一方で、先ほど申しましたとおり、外出機会が増えるなど地域の生活を支える足として不可欠な移動手段となっていることも事実です。

これらを総合しまして、部会では、令和7年8月末をもって実証運行を終え、9月1日より本格運行へ移行した次第です。

5ページをご覧ください。

厚別ふれあい循環バスの本格運行についてです。

こちらは、実証運行が令和7年4月1日から開始しまして、1年を目途として実証運行をしておりました。部会では計画が整いまして、令和8年4月1日から本格運行するというご承認をいただいているところです。

こちらの運行につきましても、基本は実証運行時と大きく変更はございません。料金も一律300円で変わらず運行することになっております。

6ページをご覧ください。

厚別ふれあい循環バスの運賃についてです。

こちらは協議運賃部会でご承認いただいたのですが、料金については一律現金のみ300円で、これも変わらずとしています。ただし、札幌市の敬老優待乗車証の制度が実証運行期間中は適用になっておりませんが、本格運行の4月1日からは回数券方式の敬老乗車券が利用可能になります。

ICカードの導入につきましては、費用が高額になるということでまだ実現できておりませんが、回数券方式で敬老優待乗車証を使えるように変わる予定です。

また、回数券ですが、もともとは300円券を11回利用できる回数券を3,000円で発売しておりましたけれども、これに加えて60円券を発売する予定です。その心は、先ほど申しました敬老乗車券、いわゆる回数券の額面が240円でして、通常のバス路線の1回の料金をベースとしているものですから、事業者側、利用者側の

利便を考えたときに60円掛ける10枚の回数券を用意したほうがよいのではないかとということで新たに設定したものです。

定期券等については、変更はございません。

7ページをご覧ください。

実証運行期間中の利用実績についてです。

4月から開始して11月まで、雪が降らない時期につきましてはおおむね170人を行ったりきたりしている状況でした。12月、1月は積雪期ということで利用が増え、200人台になっており、年間平均でいいますと176.4人となっております。

前年の中央バスの利用人数が平均で384人と聞いておりますので、半分以下の状況ですが、後ほど説明する収支の面ではかなり頑張っているのではないかと考えております。

8ページをご覧ください。

協議運賃部会での協議についてです。

道路運送法上、求められる関係住民・利用者等の意見を反映する措置として地域で行ったアンケートを採用させていただきました。こちらは、令和7年12月中旬から8年1月に実施したものです。

結果につきましては9ページをご覧ください。

現在、厚別ふれあい循環バスを利用している方の本格運行時の利用について集計したものです。

運賃が現行どおりの300円であれば利用するかどうかという問いに対しまして、64.3%の人が利用すると回答しております。また、300円より高くても利用するという方が29.5%となっております。運賃を下げてほしいという気持ちはあるものの、現状を理解してこういった料金でも大丈夫ですという回答が出ているのではないかと思います。

また、利用していない人の本格運行時の利用についても集計をしております。運賃が現行どおりの300円であれば乗るという方が30%、より高くても乗るという方が3.6%と、3分の1の方にはこの料金に対して一定程度の理解をいただいております。逆に、運賃にかかわらず、利用しないという方も63%と、3分の2はいるということが確認できました。

10ページをご覧ください。

これらの状況を踏まえ、実証運行の結果を踏まえた運賃設定につきましては、札幌市の補助上限が50%ということ踏まえますと、収支率50%を達成しないといけませんので、この状況では300円が適切ではないかと結論づけております。

また、アンケート結果を踏まえた運賃設定の考え方として、64.3%の現在利用している方に現行どおりのままであれば利用するという回答をいただいておりますので、大幅な値上げをすると利用者減少につながり、収支の悪化を招く可能性があるため、これ以上の値上げは難しいと判断しております。

また、現在利用していない方の中でも、30.4%が現行どおりであれば利用すると回答しております。現行どおりのほうが利用者増の見込みもあることが読み取れま

す。

これらを踏まえ、運賃は実証運行と同額の300円に設定しました。

説明が後になってしまいました。収支について説明させていただきます。

11ページをご覧ください。

厚別区部会の協議の概要についてです。

本格運行の判断基準につきましては、札幌市の地域交通支援制度の補助上限額が本格運行移行後は50%となりますので、運行を実現するためには、収支率が50%を超えなければなりません。こちらの見込みが立っております。

枠囲みの二つ目に示しておりますが、収入につきましては1,300万円程度、費用は2,400万円程度で、収支を差引きしますと1,150万円程度がマイナスとなります。収支率が56.1%で札幌市の補助上限の範囲内に収まりますので、本格運行に臨めるということになりました。

説明が逆になってしまいました。令和8年4月以降に以下の取組が行われるため、こういった数字となっております。

まず、乗車料収入だけで50%を超えないのですが、地域の企業や団体からの協賛金が162万円ほど見込まれております。また、費用の低減という部分です。回数券、定期券の運用費も月額10万円から5万円に変更となっております。さらに、先ほど説明させていただきましたとおり、敬老優待乗車証が4月から適用になります。

これらを踏まえて収支率50%を達成できると判断し、本格運行へ移行したものです。

○吉田会長 南区のチョイソコふじの〜と厚別区の厚別ふれあい循環バスの本格運行移行について、現状も含めてご報告をいただきました。

どちらでも結構ですので、皆様からご質問等がございましたらお受けしたいと思いますが、いかがでしょうか。

○三澤委員 チョイソコふじの〜に関するご質問です。

これは各地域の問題ですけれども、地下鉄の最終便とマッチングしない足が切り捨てられてきた背景があります。

チョイソコふじの〜の運行時間を教えていただけますか。

○事務局（地域交通担当課長） 資料の2ページをご覧ください。

緑色の枠囲みの中段に記載させていただいておりますが、9時から16時の日中帯が運行可能時間となっております。

○三澤委員 日中の時間帯ですと、比較的、高齢層の利用が多いと思いますけれども、地下鉄の最終便となると、残業をして帰宅するサラリーマンの足が奪われることもあると思います。

そういう意味で、今後、運行時間の延長を検討する予定はあるのかどうか、確認をしたいと思います。

○吉田会長 これは、八島委員からお答えいただけますか。

○八島委員 チョイソコふじの〜に関しては、藤野というエリアは、すごく坂が多くて、買物や病院へ行くときに歩くのが大変だということもありまして、地域の方々

を病院や買物にお運びするという目的でやっておりますので、今のところ、9時から16時という時間帯から変更する予定はございません。

地下鉄の最終便の短絡につきましては、今は22時50分が最終ですけれども、チョイソコふじの〜とは別のお話なのかなと存じております。

○吉田会長 たまたま運行がじょうてつバスなので、重ねてご質問されたと思いません。

仙台も4月1日から市バスの最終が23時台のものが一本もなくなります。ですから、当然ながら、最終地下鉄どころか、22時台でもままならなくなります。実は、東京都内でも同様の傾向になっています。ですから、どこも夜の時間帯の運行が非常に厳しくなっているのです。

これは、コロナ禍の後に夜の時間帯に人が動かなくなったこともさることながら、運転手の労働環境、特に勤務間インターバルの問題もありますから、簡単に復活することは難しいと思っています。

一方で、夜の時間帯にタクシーが潤沢にあるのかというと、必ずしもそうとは言い切れないので、もしかしたら、エリアによってはオンデマンドの形態を夜の時間帯に走らせることも解としてはなくはないと思っています。

実を言うと、札幌の8分の1ぐらいの人口しかありませんけれども、青森県八戸市は、コロナ禍でずっと運休していた最終の23時台の新幹線に接続させるための乗り合いタクシーを復活させています。今月はお休みしますけれども、4月以降は復活させることになっています。ただ、その代わりにお1人の運賃は高くなります。350円だったら収支率13%と書いてありますから、1,000円近く取らなければいけないかもしれません。それでもタクシーに乗るよりは安いかもしれませんが、1,000円だったら使えないなど、いろいろなことがあるかもしれません。仮に夜の話をするのだったら、そういうところも含めて議論していかなければいけないのかなと思っています。

おっしゃるとおり、この手段の応用問題で解けなくはないかもしれないけれども、価格は上がるし、そこに対して運転手がちゃんとおられるかどうかという話など、幾つか解かなければいけない問題があるのかなと思いました。

ほかにいかがでしょうか。

○加藤(絢也)委員 1点、勉強のためにお聞かせいただきたいです。

チョイソコふじの〜と厚別ふれあい循環バスはともに実証実験から本格運行へ移行するとのことです。厚別ふれあい循環バスについては、収支率が50%を超えると判断したため、令和8年4月から本格運行、チョイソコふじの〜は、先ほど会長もお話をされていましたが、収支率が13%ということで、50%を大きく満たない状況で、しかも、人件費がどんどん上がっていて物価も高騰している中で、恐らく運行経費はさらに上がっているかと思われれます。

そういった状況の中で収支率が13%以上になるのはなかなか難しいところなのかなと考えておりますが、この違いを教えていただければと思います。

○事務局(地域交通担当課長) まず、厚別ふれあい循環バスにつきましては、昨年度、中央バスの運行が中止になったということで、地域の住民が先ほど申した札幌市

の地域交通支援制度を利用しております。こちらは、札幌市が主体になって運行している代替バスとは異なる制度です。

代替交通制度につきましては、必要な路線で、いわゆる交通空白を生まないという趣旨で札幌市が主体となって一定の基準に基づいて運行するものですが、厚別ふれあい循環バスはこの基準に該当しません。一方で、地域の利便を確保しなければいけないという地域の要望に基づいて運行しているのが厚別ふれあい循環バスとなります。

その制度上の縛りといいますか、ルールとしまして、実証運行期間中は運行経費から収入を引いた損益の全額を補助として埋める形になりますが、本格運行を迎えた際には、その補助の上限額がその制度上は50%となりますので、収支目標50%を達成することにより、札幌市の補助を活用して運行が可能になります。

そういった意味では、チョイソコふじの〜と厚別ふれあい循環バスは、違った制度を活用しての運行となっておりますので、収支率が変わっております。

○加藤(絢也)委員 今後、恐らく、運行経費がどんどん上がっていく傾向があると思うのですが、今後、50%を下回った場合については札幌市の補助がなくなるという考え方でよろしいですか。

○事務局(地域交通担当課長) 基本的には、ルール上、補助上限額が決まっておりますので、これを下回ると、先ほどお話があった協賛金をさらに地域の方から得る、もしくは、地域の方に負担していただくなど、現実的ではないかもしれませんが、運行することは可能かと思えます。ただ、おっしゃられますとおり、50%を切りますと運行に当たっての経費が増大し、運賃の値上げなども場合によっては検討しないといけないと思えます。

○吉田会長 確かに、仙台市などでも議論があるのですが、ご指摘のとおり、運行経費が上がってくるのは一緒ですから、地域交通の仕組みをどういう形で支えていくのか、どういう形で続けていくのかについては議論が必要です。とはいえ、あまり厳し過ぎるとなかなか大変ですから、どういう形で折り合わせていくのかという議論もこれから必要になってくると思いました。

ほかにございませんか。

○鈴木(雄)副会長 チョイソコふじの〜について2点あります。

登録が900人で実利用が4割ぐらいということで、360人ぐらいの実利用かと思いますが、1台でさばくのはまあまあ大変かなと思ったのです。そこら辺はうまくできているのでしょうか。

また、仕組みが違えど、チョイソコふじの〜でも協賛金を得ていくことはできるのでしょうか。

次に、厚別ふれあい循環バスについて確認です。

以前の協議会でもお聞きしたのですが、中央バスが運行しているときから利用者数が半分ぐらいになっていますが、残りの半分の人たちはどういう移動に移っているのか、分かればお教えいただけますか。

○吉田会長 まず、チョイソコふじの〜が1台で回せているのかどうかなど、運行の形態について、また、厚別のように広告等が集められるのかについて、八島委員からお答えいただけますか。

1台で回せるかどうか、断っているものがあるのかどうかにも関わると思いますが、いかがでしょうか。

○八島委員 予備車が1台ありまして、乗務員の交代のときなどに使って一時的に重複する時間もあるのですけれども、基本的には1台で回っております。

○吉田会長 オンデマンド系では、車両が足りないからかなり断っているというケースが時々聞かれるのですけれども、そこまでは行っていないということですか。

○八島委員 1日に40人を超えて50人ぐらいになると、断っているというよりも、時間がかかってしまうことはあります。

残念ながら、1乗車当たりの運行乗車人員が多くて2人ぐらいなのです。3名、4名で相乗りしていただけるようになれば、もう少し効率がよくなるのではないかと思うのですけれども、なかなかそこが重ならなくて、1運行で1人から2人ぐらいで乗られることが多い状況になっております。

○吉田会長 よく分かりました。

1回の運行で3人、4人で一気に相乗りすることがなく、1台で40人をさばいているのは、全国的にもかなり多いほうだと思います。9時から16時の7時間ですから、40を7で割ると5から6の間ではないですか。東北でアンケート調査をしたのですけれども、最大値が3.5でしたので、それよりは効率的です。だから、かなり頑張っていたいただいて、乗る皆さんをちょっとお待たせするけれども、そこは理解していただけているということがポイントかなと思いました。

今度は事務局に伺いたいのですけれども、厚別のように広告を入れるなどの取組をすることは可能なのでしょうか。

○事務局（地域交通担当課長） 可能だと思います。あとは需要があるかどうかだと思います。

手稲では、同じチョイソコでも、それほど多くはないものの、協賛という形でお金を集めている例がございます。運行に当たって、多額のものなかなか集められないと思いますので、費用対効果なども見合わせてということになるかと思います。

こちらは、本格運行となりまして、運行主体がじょうてつバスに移っていますので、札幌市がこういう回答をしてよろしいかというところはございますけれども、技術的には可能だと思います。

○吉田会長 もう一つの厚別について、中央バスがやっているときから想定されていたとはいえ、利用者が減っているけれども、その減っている部分がどういう形でご移動されているのかはつかめましたかという確認がありました。いかがですか。

○事務局（地域交通担当課長） 申し訳ございませんが、定量的なデータはつかめていないのが現状です。地域と話し合う中では、外出が減ったということもありますし、この地域はほかのバス路線もございますので、乗り替わったという部分もあるかと思います。

今回、4月から、ICカードは使えませんけれども、敬老優待乗車証という紙の回数券が使えるようになったので、利用者の実質的な負担も大きく減ることになります。これによってどのくらいが戻ってくるのかは精査していきたいと思っております。

○吉田会長 支払いの負担も変わってくると思いますので、折に触れて調査をしていただき、今までに比べて増えたか、中央バスのときと比べてどうか、ある程度押さえおくと、他地域でこういう動きが出てきたときの参考にもなると思いますので、私からもお願いしたいと思います。

ほかにいかがでしょうか。

(「なし」と発言する者あり)

○吉田会長 たくさんのご意見をいただき、ありがとうございました。

【報告3：令和8年度札幌市予算（公共交通ネットワーク確保対策費）について】

最後に、(3)の令和8年度札幌市予算（公共交通ネットワーク確保対策費）について、事務局から説明をお願いします。

○事務局（都市交通課長）公共交通ネットワーク確保対策費という青色の資料をご覧ください。

私どもの令和8年度予算につきまして、ポイントをかいつまんでご説明を申し上げたいと思います。

事業の予算の全体額ですが、R7年度の予算は23億円ですが、実は、これに補正予算等がつかまして、R7年度予算規模としては約30億円でございました。

R8年度予算につきましては、右側の要求額ですが、私ども担当部局としましては37億円を要求したところ、財政当局の査定額が36億4,200万円ということで、現在、36億円で議会にお諮りをしているところでございます。

今、議会にお諮りしている取組内容のポイントをかいつまんでご説明申し上げます。

①路線維持補助、代替交通等をご覧ください。

これが公共交通ネットワーク確保対策費の最も中核的な部分でございまして、路線維持補助ということで、バス事業者に対するご支援として約16億円です。

②Cカード車載機更新補助です。

こちらは、先ほど少しお話がございましたけれども、バスに載っているICカード付きの車載機の更新補助をしております、こちらに対するご支援です。

③運転手確保等支援の外国人バス運転手養成は、「拡充」となっておりますけれども、来年度は規模を拡大して実施する予定でございまして。

また、その右に、宿マークがついているのですけれども、こちらは令和8年4月から札幌市で行います宿泊税を活用するという意味合いです。

その下、④持続可能な公共交通検討等で、運賃体系の調査検討等です。

こちらは、先ほどご議論いただきました特区運賃の在り方につきまして、他都市の状況も踏まえながら調査研究をいたします。

その右側、新規でございまして、自動運転バスの実証運行へ向けた調査でございまして。

自動運転につきましては、全国的に技術が進んでいるところでございます。冬期に積雪のある札幌でどこまでできるのかなどについて調査をいたします。

また、その下の⑤公共交通案内表示等の多言語化対応でございまして。

新規でございますけれども、こちらは外国人の観光客がかなり増えておりまして、都心部だけではなくて郊外にも行かれるケースが増えております。郊外部におきまして、多言語化対応がまだ進んでいないところもございますので、多言語対応の案内表示板、窓口に翻訳機を設置したいと思っております、こちらにつきましても宿泊税を活用していくものでございます。

その他につきましては、お読み取りいただければと思います。

私からは以上でございます。

○吉田会長 次年度の予算につきましてご説明いただきました。

これは、目下、議会で諮られているところかと思っておりますけれども、この内容につきましてご質問等がありましたらお受けしたいと思っておりますが、いかがでしょうか。

○鈴木(雄)副会長 質問ではないのですが、宿泊税について、恐らく、直接的な観光のところではかまうまく取れていないような気がしますが、路線の維持ももちろん観光に来られた方に関するところですので、次々年度は、ほかのところでも宿泊税をぜひ取っていただけるような取組をしていただけたらと感じております。

○吉田会長 コメントとして受け取っておきたいと思っております。

ほかにはいかがでしょうか。

(「なし」と発言する者あり)

○吉田会長 今日は、報告事項が3点でございましたけれども、最後に、全体を通して、皆様からご発言になりたいこと、この際に共有しておきたいことがありましたらお受けしたいと思っておりますが、いかがでしょうか。

(「なし」と発言する者あり)

○吉田会長 今日の協議会は、1点目として、バスの協議運賃について、令和6年12月改定後の動きを改めて皆様にご確認いただくとともに、賃金を全産業の平均値に持っていきたい、あるいは、労働環境を整えたいというところで、再度の改定についてバス事業者から協議運賃部会に申出があったという点について報告がありました。

今後、その必要性や、市民の皆様のご意見をどういう形でいただくのかという具体的な内容については協議運賃部会にお預けをすることとなりますけれども、ご意見としては、バス会社としては、やはり、賃上げ等のための原資にしたいという話が共通してあったと思っております。一方で、現在、既に運賃改定をされている中で、若干利用者が減っておりますので、どういう利用者が減っておられるのかも見極めた上で考えたほうがいいのではないかとご指摘をいただいております。それは、市民の皆様からどういう形でご意見いただくのかという項目の参考になる点もあったと思っておりますので、引き続き協議運賃部会でご議論いただければと思っております。

それから、チョイソコふじの〜と厚別ふれあい循環バスは、いずれも本格運行に至って、チョイソコに関しては、先ほど私も補足しましたけれども、かなり効率的な運行をしていただいていると思っております。でも、収支率でいったら13%である一方で、厚別は何とか協賛等を集めることもできました。これも全国的に見たら、初年度でここまで集めていただくというのは本当にはないです。そういう意味では、チョイソコも厚別もそうですけれども、本当に地域の皆さん、運行されているじょうてつや札幌観光バスの皆さん、支えてくれた事務局の皆さんが本当に頑張られた成果かと思っ

ております。

その上で、こうした移動支援の仕組みも、前段の運賃改定の議論も、経費が上がってくる中でどうやって持続的な運行をしていくかという目的があるわけですから、こういう仕組みをどういう形で受け止めていく方法をつくっていくのかは大事な論点かと思いました。

それから、札幌市の予算についても最後にご紹介いただきました。宿泊税は仙台でも入るのですけれども、秋保温泉のほうに行く移動手段の確保に充てられることが現在想起されているようです。

考えてみたら、先ほど三澤委員も夜の輸送の話をされておられましたけれども、最近、共同化、協業化ということを国土交通省もよく言っていて、交通以外のプレーヤーの皆さんを含めた移動手段の確保が大事であり、それに対する国の支援制度もいろいろあるとおっしゃっています。

やはり、足りない部分の輸送をどう確保していくのかというときに、交通分野以外の皆さんの知恵と力とお金といろいろと結集しながら、札幌の中で何ができるのかを模索していくことも非常に大事な視点かと思いました。今回、宿泊税できるというきっかけがありますので、そういうところも含めて議論が展開していくことを期待したいと思っております。

今日も活発にいろいろなご発言いただきまして、本当にありがとうございました。進行を事務局にお返しいたします。

(3) 閉 会

○事務局（都市交通課長） 吉田会長、ありがとうございました。

また、皆様におかれましては、様々なご議論をいただきまして、誠にありがとうございました。

ご報告させていただきましたとおり、今後、協議運賃部会におきまして、運賃改定の必要性などについて協議を進めてまいります。協議運賃部会における協議結果につきましては、次回協議会にてご報告をさせていただきたいと思っております。

次回の開催につきましては、後日、事務局より皆様にご案内を申し上げたいと思っております。

それでは、これで、本日の会議を終了したいと思います。

本日は、ありがとうございました。

以 上