

第1回
札幌市公共交通協議会
地域公共交通会議南区部会

会 議 録

日 時：2023年4月28日（金）午前10時開会
場 所：札幌市役所本庁舎 12階 1号・2号会議室

1. 開 会

○事務局 それでは、定刻となりましたので、これより第1回札幌市公共交通協議会地域公共交通会議南区部会を開催いたします。

本日は、お忙しい中をご出席いただきまして、誠にありがとうございます。

第1回会議の開催に当たりまして、事務局を代表して、一言、ご挨拶を申し上げます。

当会議は、札幌市南区における需要に応じた住民の生活に必要な旅客運送の確保、それから、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するために開催するものでございます。

札幌市では、現在、鉄軌道及びバス、タクシーにより公共交通が維持されているところでございますが、運転手不足ですとか、今後見込まれる人口の減少、高齢化などといった大きな変化に対応していくためには、従来の枠組みにとらわれない新たな取組が必要と考えているところです。

そうした中、株式会社じょうてつ様より、平成28年から藤野地区にて運行されております循環バス、ふじの〜るを転換し、デマンド交通の実証実験を実施されたいという意向が示されました。

札幌市としましても、将来にわたり持続可能な公共交通ネットワークを維持するためにも、今回の議事でございますデマンド交通の実証実験などを通じまして、新たな交通手段による地域特性に応じた移動サービスの確保等について検討していきたいと考えております。

そうした考えの下、本市も実証実験を行うための予約システムやコールセンターを手配するほか、デマンド運行に関するノウハウを提供し、支援してまいります。

本日は、株式会社じょうてつ様からデマンド交通実証実験の運行内容についてご説明いただきまして、合意形成を図っていただければと考えておりますので、委員の皆様のお意を賜りますよう、どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、着席してお話しさせていただきます。

まず、資料の確認をさせていただきます。

お手元のファイルに一番上から次第、委員名簿、座席表のほか、資料1から資料3までと参考資料を1枚とじてございます。

もし書類に過不足がございましたら、事務局までお知らせいただけますでしょうか。

次に、会議の公開や撮影についてお知らせいたします。

当会議は原則公開としておりまして、配付資料、それから、議事の概要につきましては、後日、本市のホームページで公開となりますので、ご承知おき願います。

また、報道機関の皆様をお願いでございますが、会議の撮影、録画につきましては冒頭のみとさせていただきますので、これ以降の撮影、録音につきましてはご遠慮くださいますようお願いいたします。

それでは、早速、お手元の次第に沿って会議を進めてまいりたいと思います。

2. 委員の紹介

○事務局 次第2、委員の皆様のご紹介です。

名簿の読み上げをもって代えさせていただきますので、ご了承ください。

株式会社じょうてつ自動車事業部自動車部運輸課長の江口隆之委員でございます。

札幌地区バス協会事務局の瀧田修委員でございます。

一般社団法人札幌ハイヤー協会業務課長の増田厚志委員でございます。

南区藤野地区町内会連合会会長の吉田健治委員でございます。

北海道運輸局札幌運輸支局首席運輸企画専門官（輸送・監査担当）の經龜真利委員でございます。

北海道地方交通運輸産業労働組合協議会事務局長の加藤裕幸委員でございます。

札幌方面南警察署交通第一課規制係長の稲垣克人委員でございます。

最後に、札幌市まちづくり政策局公共交通担当部長の和田康広委員につきましては、本日欠席のため、代理の札幌義章委員でございます。

以上の皆様が当会議の委員となりますので、よろしくお願いたします。

3. 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定について

○事務局 それでは、次第3、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定につきまして、私からご説明させていただきます。

お手元の資料1-1をご覧ください。

第1条にありますとおり、当会議は、道路運送法の規定に基づき、札幌市内各区における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客運送の確保、それから、その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項等の協議等を行うために、札幌市公共交通協議会の部会として、資料1-2の札幌市公共交通協議会設置要綱第8条第1項の規定に基づき設置されたものでございます。

したがって、資料1-1の部会に関する設置規定につきましては、当会議を組織し、運営するに当たりまして、資料1-2にあります札幌市公共交通協議会設置要綱や、それらの関係規定に加えて必要な事項を定めたものでございます。

その要点をご説明させていただきます。

まず、第2条、組織に関する規定です。

第1項には、第3条で定める協議事項の協議を行うために設置する組織であること、第2項には、地区別部会は区を単位として設置し、その設置されている区の名称で読み替えること、つまり、南区部会と読み替えるものと定めております。

次に、第3条、協議事項に関する規定です。

地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の対応及び運賃、料金等に関する事項、それから、地区別部会の運営方法、その他地区別部会が必要と認める事項を協議いただくことと

定めております。

これら協議事項に関する権限の委任について定めておりますのが第4条の規定でございます。

第3条に規定する協議事項に関する南区部会の議決をもって、権限の委任者である札幌市公共交通協議会の議決とすることを定めております。

ページをおめくりいただきまして、1行飛びますが、第6条は会議の運営に関する規定です。

第1項で、会議の運営は資料1-2の協議会要綱第7条の規定に準じ行うものと定めておりますので、その主立った部分をご説明いたします。

資料1-2をご覧ください。

第7条第3号に定足数について、委員の過半数が出席しなければ会議を開くことができないこと、それから、第4項に、議決の方法につきまして、会議の議事は議長を含む出席した委員の過半数で決し、可否同数のときは議長の決するところによることと定めてございます。

なお、本日の出席者は8名でございますので、過半数が出席しており、定足数を満たしていることをご報告させていただきます。

最後に、資料1-1にお戻りいただきまして、部会設置規定の第5条をご覧ください。

部会長に関する規定でございます。

第1項で、当会議の部会長は札幌市公共交通協議会の会長が指名する委員をもって充てることとしております。

今回は、事前に協議会の会長から本日欠席の和田委員をご指名いただいておりますが、欠席のため、札幌委員が部会長代理となりますことをご報告させていただきます。

当会議の設置規定に関する説明は以上です。

何かご質問などはございますでしょうか。

(「なし」と発言する者あり)

○事務局 それでは、以降の議事は札幌部会長代理にお願いしたいと思います。

4. 議 事

○札幌部会長代理

それでは、早速ですが、議事を進めてまいりたいと思います。

南区におけるデマンド交通の運行についてでございます。

株式会社じょうてつ様からご説明をお願いいたします。

○江口委員

本題に入らせていただく前に、ふじの～るの現状とデマンド運行転換への経緯について、私から簡単にご説明させていただきます。

参考資料が最終ページにございますので、ご覧いただければと思います。

今回のデマンド交通に至った経緯についてですが、弊社において、藤野地域と連携を取りながら、2016年2月から藤野地区にて藤野循環線ふじの〜という中型バスを使用したコミュニティバスの運行を始め、7年が経過したところでございます。

利用者につきましては年々減少傾向にあり、さらに、新型コロナウイルスの影響により減少が続いていた状況がありましたので、藤野地区連合町内会様に、昨年10月、藤野の現状をご説明させていただきました。

その後も、藤野地区の理事会等も含めて皆様とご相談しながら協議を重ねていく中で、藤野地区連合町内会様より、昨年12月、手稲のほうで先行していたデマンド交通のような運行形態をふじの〜の存続代替手段として検討できないのかということで、弊社に要望書をいただいたところでございます。

その後、札幌市様にご相談しながら、ご協力の下、今回、南区藤野地区でのデマンド交通実証実験を行う次第となりました。

簡単でございましたけれども、経緯についてのご説明とさせていただきます。

内容につきましては、事務局からお話しさせていただきますので、よろしくお願いいたしますします。

○株式会社じょうてつ それでは、本題に入らせていただきたいと思いますので、お手元の資料2をご覧くださいいただけます。

スライド画面にも大きく映しておりますので、見やすいほうをご覧くださいながら説明を聞いていただければと思います。よろしくお願いいたしますします。

まず、最初のページでございますけれども、実証実験の運行概要でございます。

実施期間は令和5年9月1日から令和7年8月31日までの2年間の運行予定となっております、土・日・祝を除く平日のみの運行、また、年末年始の12月29日から1月3日、お盆期間の8月13日から8月15日は運行いたしません。利用状況によっては、実施期間変更の可能性もございます。

続きまして、運行形態につきましては、道路運送法施行規則第3条の3第3号による区域運行ということで、事前に設置した乗降ポイント間を運行する自由経路ミーティングポイント型になります。

次のページです。

運行車両につきましては、定員8名のワンボックス車両、お客様の乗車定員は6名となっております、1台での運行となっております。

詳細につきましては、後ほどご説明させていただきます。

利用時間につきましては、9時から16時までの運行を予定しており、利用者は事前会員登録制で考えております。

利用方法につきましては、電話またはインターネットを利用した事前予約制となっております、予約受付時間につきましては、利用の1週間前から30分前までとなっております。

運行経路につきましては、予約に基づきAIシステムが自動生成した経路を運行すると

いうもので、運賃につきましては、1乗車につき350円、現金及び交通系ICカードが利用可能となっており、6歳から12歳までの小学生につきましては150円、6歳未満につきましては無料、また、福祉割引としまして身体障害者手帳、療育手帳、施設長の発行する割引証明書をお持ちのご本人と介護者の方は、手帳を掲示すると運賃が半額に割引となり、180円となる予定でございます。

運行の区間につきましては、後ほどスライドにて詳細のご説明をさせていただきます。

運行事業者につきましては、当社、株式会社じょうてつとなります。

道路運送法上の位置づけとしては、道路運送法第4条による運行となります。

続きまして、運行車両についての詳細になります。

車両は、トヨタのハイエースグランドキャビンを使用いたします。

本来、車両定員は10名乗りのものになるのですが、交通系ICカード対応とする場合に、運賃箱を設置し、後部座席2席の使用をしないため、お客様の定員が6名となっております。なお、運行車両は1台で運行いたします。

次のページになります。

続いて、運行の区間の中でベースとしていました運行区間を住所で示したものでございます。読み上げはいたしません、こちらに示した区間を運行させていただきます。

次のページになります。

続いては、運行するエリアの図になります。こちらの赤点で囲まれているエリア内を運行する形となりまして、このエリア内に乗降ポイントを設定させていただきます。

次のページをご覧ください。

こちらが乗降ポイントの詳細になります。

表の左側の既設停留所が17か所、表の中央のゴミステーション・電柱・町内施設が17か所で、表の右側の商業施設・病院などが6か所、合わせて計40か所を予定してございます。

続いて、実際に乗降ポイントを落とした図になります。

ただし、現在検討中の部分もございますので、一覧に示す場所等は運行開始まで多少の追加や減少、変更がある場合がございますので、確定次第、改めてご報告させていただきたいと思っております。

ページをめくりまして、続いてのページに詳しい乗降場所の写真も載っておりますので、こちらをご参照いただければと思います。この2ページに乗降場所の写真を掲載しております。

次のページは、具体的な利用方法、予約方法などのお話になりますが、インターネットで予約するシステムについては、現在、札幌市で事業者を選定中でございますので、本日においては、他都市の事例やイメージ写真等を踏まえながらご説明させていただきたいと思っております。詳細につきましては、確定次第、ご報告させていただきたいと思っております。

まず、利用する際には予約が必要となります。

予約方法は、冒頭にもお話ししましたが、電話による方法とインターネットによる方法がございまして、ご予約の際に利用したい時間帯や乗りたい場所、降りたい場所、利用人数などを電話でお伝えいただくか、スマートフォンで入力するという形で予約をしていただきます。

予約が完了した際には、電話予約の場合には電話越しで、スマートフォン入力で予約した場合はメールなどの通知機能により、乗車予定時間をご案内するものとなります。

ページをめくりまして、乗車予定時刻になりましたら、その少し前に自分が予約した乗車ポイントでバスを待っていただくこととなります。

乗車ポイントを設定する場所については、基本的に写真左側のゴミステーションのような表示をしておりますので、自身が予約した場所と間違いがないかという確認をしていただきながらバスを待っていただくこととなります。

バスが来ましたら乗車いただきますが、このとき既にほかのお客さんが乗車していた場合、その場所で降りる方がいることもあります。複数の方が乗り合わせる乗り合いタクシーのようなイメージとなっております。

乗車していただきましたら、あとは自分が予約した降りる場所につき次第、降車することとなりますが、これについての注意点としては、効率的に運行するということで、AIで考えながら運行しますので、必ずしも乗車した順番に目的地に案内して降車するとは限りませんし、ほかの方の予約状況によっては少し迂回して目的地に到着する場合があります。したがって、ご利用の際は少し時間に余裕を持って利用していただくというようなイメージとなっております。

利用方法については、以上の説明となります。

続きまして、実証実験に向けての今後のスケジュールになります。

9月1日の運行開始の前に、予約方法の具体的な説明や、利用者や周辺住民への周知のための説明会、利用者向け説明会と画面左側では記載しておりますが、それを7月に開催したいと思っております。

また、並行して、運行事業者による法手続や予約システムなどを持つ事業者による周知パンフレットなどの作成などの周知等の準備を進めていきたいと思っております。

運行開始は、先ほどもお伝えしたように9月1日金曜日を予定しており、今回については、年度末の3月31日までの運行についてご協議いただくこととなります。

その運行期間の中で、例えば、アンケートなどを行いながら運行内容の見直しや利用促進策を進めて、地域に合った運行に向け改善していきたいと思っております。

この実証実験期間は2年間で予定しておりますが、継続運行については、その都度、地域公共交通会議でお諮りしたいと考えております。

株式会社じょうてつからの説明は以上でございます。

○札幌部会長代理 それでは、ただいまの説明に対しましてご意見、ご質問等がありましたら、委員の皆様、よろしくお願ひいたします。

○経亀委員 札幌市で言うと、今回はデマンド交通の第2弾ということで、前回の第1弾の手稲区については、地形的には結構起伏があるというか、高低差があるということで、公共交通を利用するにはなかなか厳しい地区なのかなと思っているところです。

前回の手稲で言いますと、やはり、高齢化も進んでいるということと、何より車両が老朽化して代替になるものがなかなかないといったところがあったと思うのですけれども、今回で言うと、藤野地区の高齢化率がほかと比べてどうなのかということや、車両の部分で今後もなかなか厳しいというような状況があるのかないのか、もう少し必要性を掘り下げていただければと思っております。

○札幌部会長代理 今の件につきまして、江口委員からお願いいたします。

○江口委員 今のご質問について、まず、人口減少は、札幌市さんの統計も含めてですけれども、藤野地区は、特に藤野3区などの南側、山側のほうの高齢化率はかなり進んでいる状況で、免許の返納も多くなってきていて、高齢化率は高くなっている状況です。

今回は、先ほどの経緯についての説明と重複するところもございますけれども、やはり、利用者がコロナ禍により減少しているということで、もともとふじの〜というコミュニティバスも、実証実験的に、藤野地域と一体となって、まちづくりの観点から新たな形態として運行させていただいたところではございますが、その利用状況を含めてご相談させていただきまして、藤野地域から、手稲で先行していたものだと利用者が増えるのではないかとということで、利用促進方法につきまして藤野地区といつもご相談をしていました。そして、7年経過した中で、そこまで至らないということで、藤野地域から、手稲のようなデマンドだと、ドア・ツー・ドアまではいきませんが、近くになることで利用者が増えるのではないかとということで運行をする経緯となっています。

ですから、先ほどご質問がありましたように、車両が老朽化したという理由ではないです。

○経亀委員 これにより、高齢者の外出機会も増えるということも理由ということですね。

○札幌部会長代理 地域の実情等のお話しいただけるようであれば、吉田委員からお願いいたします。

○吉田委員 藤野地区は戸建て住宅の多いところで、いつときは約2万人以上が住んでいたのですが、最近は2万人を切っているという状況が続いており、学校も統廃合を考えなければならないような地域です。戸建てが多いということは、ほかに比べて移動が少ないものですから、高齢化が一気に進んでいます。数年前の話で恐縮ですが、札幌市内の連合町内会の中では3番目に高齢化が進んでいる地域だったと言われております。

そういうことで、現状は、ふじの〜が運行し始めて7年で、利用者がもう少し多ければこういった事態を招かなかったのかもしれませんが、利用者にとっては、これが全くなくなってしまうと、外出をする上で困る方が非常にたくさん出てくるため、最近、このような話が出てからは、ふじの〜廃止後の状況を心配する声が非常に多く寄せられてきて

いる現状でございます。

○札幌部会長代理 ありがとうございます。

ほかにご意見、ご質問はございますでしょうか。

○加藤委員 ふじの～るは、地域のサービス、利便性というのは非常に理解するところでございます。今の時代に合ったA Iでルートを変えていくということも理解しているのですが、やっぱり、札幌というのはどうしても雪が降る地域なものですから、中のほうに入ってしまうと狭いとか、停留所の場所や安全性ということをどうしても懸念してしまいます。

A Iによって非常に狭いルートを指示されたときにそこに行けるのかといった難しい問題も出てくると思いますけれども、除雪のやり方などはどのようになっていますか。

○江口委員 今後、どこまでA Iの仕組みが構築されるかというところはございますけれども、正直に言います、現在は積雪によって道路状況を判断してルートを変えるというところまで構築されたA Iではないです。

実際には、カーナビのようなイメージで、短距離を探すような程度に多少追加できる機能だと思いますが、当然、システム会社には、北海道の場合は加藤委員がおっしゃるようなところがあるので、そこはどんどん進めていただきたいという話をしたいと思います。

今回、予定ではございますけれども、このルートは、今年の2月頃の積雪状況や除排雪の状況を実際に確認しながら、この辺だろうというところで選定させていただいております。

時間に関しては、手稲が先行していますので、手稲の冬の状況とか、夏と冬の運行時間の乖離とか、その辺の検証結果に基づいて、新しいシステムの構築はこれからだと思いますけれども、できるだけ利用者にご迷惑をかけないようなシステムを札幌市と協力しながら考えていければというところでございます。

○札幌部会長代理 札幌市の除排雪に関しては、幹線道路等についてはきちんとさせていただいているかと思いますが、今回は住宅地の中まで入り込む部分があります。ただ、そこについて全てのルートの除排雪をしっかりとと言われてしまうとなかなか難しいものがあるという実情でございます。

ただ、先行している手稲区につきましても、富丘の高台地区は山あいでも道路も狭い環境でございましたし、この冬に関しましては、マイカーが利用できるような程度の除雪状況であれば、特に問題なく運行しておりました。昨年の大雪のような災害級のものがあればまた話は別で、そのときにそれぞれ対応をさせていただきたいと思いますが、通常の積雪時であれば、お住まいの方が日常的に利用できるような道路環境であれば、今回の小型車両は利用できるかなと判断しているところでございます。

○吉田委員 補足をさせていただきますけれども、除雪業者の話によりますと、今シーズン、藤野地区は例年の1.5倍程度の雪があったそうです。したがって、今年は雪が多いなという実感を持っておりました。

我々利用者が望むのは、今予定されているラインより外側なのです。この図面で言うと下側が山側になりまして、上側が豊平川になりますから、傾斜が低くなっている状態ですが、この図面で言う下のほう、あるいは上のほうの川側のラインが引かれた外側の人たちから、今までのふじの～るについてももっと延長して来てもらいたいという希望が実はあったのが事実です。

しかしながら、今回、制度を変えてデマンドでスタートさせる時点において、このラインよりも外側は、いずれも住宅が少ないところで、除雪の関係があつたりしますので、今回のデマンドのスタート時点においては、リスクを考えて、比較的除雪の行き届いている範囲内で運行したほうが成功の可能性が高いだろうと地元の我々としても判断したところであります。

○札幌部会長代理 ほかにご意見等はございますでしょうか。

○増田委員 今やっているふじの～るの運行状況がどうだったのか、今まで1便で何人ぐらい運んでいたのか、また、今後、デマンドにすることによって利用が増えるだろうということですが、AIで配車するのですが、仮に1台で間に合わないという場合の対策があるのかどうか、お聞かせ願いたいです。

○江口委員 実際の利用状況は内部資料になりますのでお示しできないのですが、現状、時間帯によって乗る便と乗らない便がございまして、今、乗っている1日当たりの人数で考えると、手稲の一日の輸送量を参考にさせていただいているのですけれども、十分間に合うだろうと思います。

現在、増便の対応はしないで1台で賄えるのではないかと判断しているところでございます。手稲の利用状況も含めて判断しているところでございます。

先ほど吉田委員からルートの関係で冬期間も含めてお話がありましたが、範囲を広くし過ぎると、1回の運行に時間がかかってしまうので、運行し切れなくなりますけれども、システムにおいて、今後、1運行当たり何十分にするという手稲と同じような考え方で、30分程度という設定であれば1台の運行で賄えると現状では判断しているところでございます。

○札幌部会長代理 私からも補足しますと、手稲区で先行している事例から言いますと、今回の南区は乗客定員が6名となっておりますが、手稲では6名の乗り合いが発生するという事はほとんどございません。

あとは、定員を超える予約はそもそもできませんので、もし1人目、2人目のお客様のところ既に定員がいっぱいになってしまっている場合は、逆に、そのお時間はいっぱいなので、30分後、1時間後ならご予約できますけれども、いかがでしょうかという形でオペレーターが案内するような仕組みになっており、そもそも定員がオーバーするという考え方がございません。

ただし、実際に見えない部分としましては、本当は私は10時に使いたかったのに、11時、13時でないと乗れませんということが毎日続くと、そこについてのご不満がご利

利用者からどの程度出るものなのか、あとは、利用者の方がうまくデマンドの運行に合わせた形でご自身の生活のリズムを変えて柔軟に対応していただけるのかどうかだと思います。病院であればある程度時間が決まっていると思いますが、スーパーでのお買い物などであれば地域の方がどの程度柔軟にご対応いただけるか、空いている隙間時間をできるだけご利用いただく形で、満遍なくデマンド運行の9時から16時の中でご利用いただければと考えているところです。

○江口委員 資料の中の地図を見てエリアを確認していただきたいのですが、国道230号線が真ん中に走っております。川側、山側、南北が運行エリアになります。当然、南側と北側を行ったり来たりすると運行時分がかかってしまうということがございますので、当日に予約を入れた場合、先行して運行中エリアを予約すれば拾っていく形になると思いますが、逆側のエリアで予約が入った場合は、次便でのご利用方法になるのかなという予想で仕組みをつくっていただければと思っております。そこは、これからシステム等も含めてある程度基本の設定が必要かと思っておりますので、そういう形でつくっていただければと思っておりますが、なるべく当日に予約しても30分以上は待たせないイメージで、1回運行した後ですぐ行けるような形をうまく取れればと思っております。

○札幌部会長代理 ほかがご意見はございますでしょうか。

○経亀委員 周知については7月から活動をしていきたいということですが、石狩市も、去年、通勤デマンドと市内デマンドということでやっております。そして、市内デマンドに関しては、電話でも予約ができるのですが、スマートフォンからできる形になっています。ただ、この手のデマンド交通を使う方はやはり高齢者が多いですが、スマートフォンについては若者より不慣れな方が多いだろうと考えて、石狩市では、商業施設などで週末に教室のようなものを開催したところ、思った以上にスマートフォンの利用者が多かったといった事例もございます。

そういった部分も含めて、せっかくつくったAIデマンドというシステムで、電話予約のほうが多かったというのも何ですから、そういった勉強会のようなものも含めての周知活動をしていただくこともできればなと思っておりました。

○札幌部会長代理 受託事業者につきましては、どんなシステムになるかによって予約方法が変わってきますが、時期的には、これからプロポーザルで事業者を選定して詳細を詰めていくということから、7月になるのはやむを得ないと思っております。

ただ、利用者への周知につきましては、じょうてつさん、システムの受託事業者、それから札幌市が協働してきちんと図っていききたいということと、実際に利用が始まる前、また利用が始まってからにつきましては、委員がご指摘のような利用者向けの説明会、まずは会員登録していただく説明会ということもできる限り検討していきたいと考えております。

○江口委員 藤野地域でもそこが一番懸念されておりましたので、弊社でも説明会を考えておりました。単町を含めていろいろな説明会を地域で設けていただいて、システムはこれか

らだと思うのですけれども、できるだけ簡単な使用方法を構築していければと思っています。高齢者が使えるシステムというのが一番目的でございますので、引き続き、地域と一緒に説明会を開催していきたいと思っております。

○札幌部会長代理 ほかにいかがでしょうか。

○加藤委員 運行する車両について、デマンドということで、高齢者や障がい者が車椅子を利用して病院に行くとか外出する機会があると思います。普通の路線バスであれば、停留所まで行って、車両自体が乗りやすい形になっていますが、今回の新しい車両に関しては、そういった設備はどのように考えていますか。

○江口委員 ご存じのとおり、普通の路線バスでも車椅子の方が来られる場合があって、現在、低床車になってスロープがついているのですけれども、古い車両の場合は乗務員さんに運んでもらったりしていました。これから地域説明の中で、そういった利用者の場合は介護の人的ご協力とか相談をしていきながら進めていかなければならないところがございます。

実際にふじの～を運行している中では、車椅子のご利用者の方はいらっしゃる状況ですけれども、今回は、家の近くまで行きますので、そういう利用者が出てくる可能性はございます。

正直なところ、弊社も初めてデマンド運行にチャレンジしていきますので、実証実験の2年間の中でいろいろな課題も出てくると思うのですけれども、その中で修正できるものは随時修正していきたいと思っております。

○札幌部会長代理 今回は実証実験ですので、いきなり最高水準のサービスまでというのは難しいと思っております。

先行している手稲区の事例で言いますと、介助が必要な方につきましては、ご自身で乗車できる方、介助者が一緒にいらっしゃる方についてご利用いただくことは可能です。ただ、乗り降りまで含めて運転手さんが介助をするという対応はしておりません。手稲区では、折り畳みで車椅子を中に積むとか、そういった形での利用になっております。

ですから、障がいのある方も基本的にはご利用いただけるのですけれども、ご自身で、もしくは介助の方と一緒にという形がスタート時は原則かと思っています。実際に車椅子を固定してというようにいろいろな作業が発生する形になりますと、次の運行に支障が出ますので、予約時にどういう設定をするか、そこを考えなくてはいけないというところもございますので、できる部分とできない部分についても実証実験の中で検討していきたいと考えております。

ほかにいかがでしょうか。

(「なし」と発言する者あり)

○札幌部会長代理 それでは、本議題につきましては、特段の反対意見はなしとしてよろしいでしょうか。

(「異議なし」と発言する者あり)

○札幌部会長代理 それでは、本件につきましては、関係者の皆様の合意が調ったものとさせていただきます。

5. その他

○札幌部会長代理 予定していた議事は以上でございますが、全体を通して皆様から何かございますでしょうか。

(「なし」と発言する者あり)

○札幌部会長代理 特になければ、最後に、事務局から今後の予定について説明をお願いいたします。

○事務局 事務局より、今後のスケジュール等についてご説明いたします。

本日協議が調いました事項につきましては、資料3の証明書に部会長の署名をいただき、後日、株式会社じょうてつ様にお渡しさせていただきます。

その後、株式会社じょうてつ様におかれましては、この協議が調っていることの証明書を添付して、道路運送法第4条に基づく運送事業の許可申請を行っていただくなど、9月からの運行へ向けた手続きを進めていただきます。

運行開始までの間に、乗降ポイントについての位置や名称といった軽微な変更や追加があった場合には、ご報告させていただきたいと考えております。

また、運行開始後につきましては、ご説明のとおり、アンケート調査等を行いまして、運行内容の見直しや改善を行っていくことが予定されてございますので、次回の会議につきましては、実証期間第2期の開始前に開催することを想定してございまして、株式会社じょうてつ様の実証実験の継続や運行の見直しについて、委員の皆様にお諮りすることを想定してございます。

今後の予定についての説明は以上です。

○札幌部会長代理 今後の予定につきまして、ご質問等はございますでしょうか。

(「なし」と発言する者あり)

6. 閉 会

○札幌部会長代理 それでは、以上をもちまして、第1回札幌市公共交通協議会地域公共交通会議南区部会を終了させていただきます。

皆様、誠にありがとうございました。

以 上