

会議記録

会議名称	第2回 南北バスすぎ丸あり方検討部会
日 時	令和7年7月11日（金）午前10時00分から午前11時48分まで
場 所	西棟6階 第6会議室
出席者	【委員】15名（4名欠席、内代理出席1名） 伊藤会長、牧村副会長、畠山委員、三浦委員、舟山委員、久我委員、芳賀委員、中辻委員、永田委員、佐山委員、市野委員 （代理出席：伊藤様）
配付資料	資料1 南北バスすぎ丸さくら路線の今後について 資料2 第2回南北バスすぎ丸あり方検討部会 席次 資料3 委員名簿
会議次第	1. 開会 2. 議事 南北バスすぎ丸さくら路線の今後について 3. 閉会
傍聴者	7名
会議の結果	○議事 南北バスすぎ丸さくら路線の今後について区が説明を行い、質疑及び意見交換を行った。

事務局（石森） 皆さん、おはようございます。定刻となりましたので、第2回杉並区南北バスすぎ丸あり方検討部会を開催いたします。

本日はお忙しいところをお集まりいただきまして、大変ありがとうございます。私は7月から都市企画担当課長を拝命いたしました石森と申します。どうぞよろしくお願いいたします。着座にて失礼いたします。

まず、本日の資料を確認させていただきます。一部の資料は事前にお送りさせていただいておりましたが、本日ににつきましては席上に一通り改めてお配りをしていくところです。まず、資料1としまして「南北バスすぎ丸さくら路線の今後について」。こちらについては全部で14ページとなっております。資料2としまし

て席次、資料3としまして委員名簿をお付けしてございます。不足等ございましたらお申し付けください。

よろしいでしょうか。会の途中でも言っていただければ対応させていただきますので、よろしくお願いいたします。

本日の検討部会につきましては、現在、京王バスさんに運営をお願いしておりますさくら路線について、2027年4月以降の運行、2年後の運行をいかによりよい状態で存続させていくかを検討していただきます。

これから事務局より5つの事業形態変更の方策について提示をさせていただきますので、本日この部会としての考えをまとめていただきたいと考えているところでございます。

南北バスすぎ丸は運行してから今年で25年となりまして、四半世紀にわたり長く区民の方に利用されております。区としましては、着実に地域の足として根付いているこのすぎ丸の運行をお願いしている事業者の方々を支援しながら守り続けていかなければならないと考えているところです。

ちょうど昨日ですけれども、地元の方々を中心として、約600名の方からさくら路線存続を求める署名を頂いたところでございます。区としましては、改めて地域に必要な交通手段として、さくら路線を今後も利用する方々に影響が生じないよう運行を続けていかななくてはならないと決意を新たにしたところでもございます。

ここで前回の振り返りを含めまして、すぎ丸の経費の考え方について整理をさせていただきます。前回の検討部会でも、区民委員の方から運賃の値上げをしても、さくら路線の継続を望むようなお話を頂いたところでございます。この後の議事の中でも触れますけれども、各事業者で運行をお願いしているすぎ丸の経費につきましては、事業者による「運行経費」から「運行収入」、運賃を差し引いた「収支欠損額」、いわゆる赤字部分ということになりますけれども、そちらの欠損額を区が補助金として補填しているという状況です。そのため、現在の運賃でも、運行事業者の方々に財政的な負担がかかっているというところはない状況になっています。ですので、たとえ運賃を上げたとしても、いわゆる赤字を補填するための区の補助金額は下げることができますけれども、先ほどお話ししたように現在の金額でも運行事業者さんには財政的な負担はかかっていないというところになってございますので、運賃を上げることによる運行事業者の方に対するメリットはないということになります。そのようなことから、現在大きな課題となっています運転士不足の解消には、この運賃を上げることについては直接関わらないというのを改めてご理解いただきたいところです。

また前回、1回目の検討部会において、検討すべきテーマが2つあることを確認してございます。

1つ目は、すぎ丸全体のあり方についてになります。先ほどお話ししましたよう

に、すぎ丸が開通してから 25 年がたちまして、当時と現在では生活環境も違い、すぎ丸のニーズも変化しているという状況でございます。また、運行事業者の状況ですとか社会情勢、経済状況等も当初とは変わってきてございますので、すぎ丸を維持・継続していくために、すぎ丸のあり方自体を考えていく必要があるというところ です。

2 つ目につきましては、先ほどお話ししたように、本日ご検討いただくさくら路線の今後の存続の方策について考えるというものでございます。

最後になりますけれども、検討部会の開催に当たりまして、事務局側で記録のため録音をさせていただきますので、あらかじめご了承ください。なお、議事録の公開に当たりましては、ご発言いただいた委員の方のお名前を記載させていただきますので、こちらについても併せてご了承くださいますようお願いいたします。

それでは、議事に移りたいと思います。

部会長、議事進行をお願いいたします。

会長（伊藤） ご説明ありがとうございます。いろいろと体制が変わったところもありますけれども、ぜひ熱量を失わずにこの検討を続けていければと思っております。

それでは、次第に従って検討部会を進めさせていただきます。

まず、次第の 2 「議事」について、事務局より説明をお願いいたします。

事務局（左部） それでは、事務局から説明をいたします。

メールで資料をお送りしておりますが、内容についてこちらで改めてご説明となります。

2 ページ目です。まず「前回の振り返り」となります。その後「さくら路線の方策について」、「今後のスケジュール」という形で進めていきたいと思っております。今回につきましては「さくら路線の方策」というところでお示し、この部会としての考え方をまとめていきたいと考えております。

では、「前回の振り返り」です。

まず、今年の 1 月に行われました「第 8 回地域公共交通活性化協議会」において、各事業者様から運転士不足についてご報告いただき、区としても深刻であるということ を認識し、改めてしっかり受け止めているところでございます。運転士不足が加速度的に進む中、一般路線バスの減便、廃止ということが行われており、ほかの自治体においてはコミュニティバスも同様の対応をする必要が出てきたという現状を把握しました。

杉並区では、さくら路線を運行する京王電鉄バス様から前回の部会において「2027 年 4 月から、さくら路線については他事業者にお願いしたい」ということで申入れがありました。区としましては、区民の足としてしっかり定着しているすぎ丸についてなくさない、また様々な要望がある中、これを改善しながら維持・継続をしていく考えを持っております。

すぎ丸は開通 25 年が経ちまして、当時と現在では生活環境も違い、すぎ丸のニーズも変化してきています。運行事業者の状況や社会情勢も当初と変わってきている中で、この後、すぎ丸をどのように持続可能、さらには発展させていく方法を皆さんで知恵を出し合って考えていきたいというのが 1 つ目の「すぎ丸全体のあり方について」のテーマです。

2 つ目が「さくら路線の今後について」というところになります。こちらは繰り返しのようになりますが、期限を持って対応しなければいけませんので、早急にやっていくという次第でございます。

今回のあり方検討部会の終着点につきましては、事業形態変更の方策案について皆さんで議論し、この部会としての考え方をまとめていくというところでございます。

では、次のスライドです。こちらは「すぎ丸の経費について」です。

経費の成り立ちは、「運行経費」から「運行収入」を差し引いた「収支欠損額」を杉並区が運行事業者に補助金として支出しています。そのため、運行事業者である京王バスと関東バスは赤字でも黒字でもないという状態になります。今回の運転士不足による京王バス様からの「さくら路線の運行を他事業者にお願いしたい」という申し入れは、コスト面ではないことをまずご理解いただきたいと思います。

ただ、赤字部分を区が補填しているといっても、見えていない経費もありましたので、その点につきましては昨年度しっかり補正予算を組み、今年は当初予算で充てております。区としては経費、必要なものについてはしっかりと出していくという姿勢を持っております。

続きまして、こちらは投影のみの資料となります。前方のスクリーンを御覧ください。「東京都における過去 3 年間の路線数とバス停の変化」のデータとなります。

路線数は 116 路線、バス停は 106 か所減少しております。これにより都内のバス供給量が下がっていて、利用者の利便性が低下していることが予想されております。まさに現状としてこういった傾向が都内全域で起きていると考えられておりまして、区としてはこの状況を受け入れるということは全く考えていません。どうにかして食い止めていかなければいけない、区民の足をしっかりと守っていった、縮小することはないと考えております。

続きまして、「さくら路線の方策について」です。

さくら路線の方策に入る前に、利用者の推移について確認をしていきたいと思えます。平成 16 年から運行を開始し、コロナ前、平成 30 年度まで年々乗車人数が増加しており、現在、令和 6 年度の実績では 91%まで回復しているという状況でございます。

続きまして、この後、方策の中で出てくる用語についてまとめましたのでご覧ください。

まず、車両の区分についてです。いわゆる小型バスと言われるものが、イメージとしてはすぎ丸です。中型のミニバンというものが、イメージとしてはハイエースです。セダンのタクシーというのがデマンドで使っている普通のタクシーの形、ジャパントクシーと申しましょうか、そういったものになります。すぎ丸は36人乗り、中型ミニバンは10人、タクシーは5人となっております。

運行方法についてですが、路線定期運行は決められた時刻に決められた路線を走行して、所定のバス停で乗降するものとなります。A I オンデマンド交通というのは、デマンド交通にA I を組み合わせた、利用者の予約に応じた配車時間やルート設定を行い、適切な運行ルートを実現する乗合サービスとなります。

運転免許の区分です。まず、第一種運転免許の区分が3つあります。大型免許と中型免許、普通免許。その中で、第二種運転免許が必要な場合はこちらに示しているものになります。すぎ丸を運転するには大型二種免許が必要となります。普通免許以上を取得して3年以上の運転経験があることなどが取得要件となっているので、ほかの運転免許と比べて高い技術等が求められているものになります。

それでは、次のスライドです。「さくら路線の事業形態変更の方策案」についてです。

5つの方策案があります。①バス事業者からバス事業者、②バス事業者からタクシー事業者、③バス事業者から区の直営、④共同運行、⑤A I オンデマンド交通という大きく5つに分けられます。具体的の方策案を見ていくのは次からとなります。

まず方策案①「バス事業者からバス事業者」になった場合、各バス事業者様にお話を伺いまとめたものです。

関東バス様は「現状はさくら路線を積極的に受託することは難しい」というところではありますけれども、この後またお話を伺えればと思っております。

各事業者様から聞いている中でやはり一番は、運転士不足のため受託困難ということがあげられます。あとは、区内に営業所等がない場合は営業所の確保、それににかかる時間と費用が必要になってくるので、なかなか難しいところもあるのかもしれないというところがございます。

ただ、バスからバスになった場合は区民への影響が一番少なく、移動の総量を下げずに、区民にそのまま利用してもらえというメリットが大きくございます。

次は、「バス事業者からタクシー事業者」になった場合の方策案です。その中でも、利用する車について2つ分けられます。1つ目が中型ミニバンを利用するもの。これは先ほど申上げましたように、10人乗りのハイエースを利用するものとなります。

区民への影響としましては、1台では乗り切れない便が生じる可能性があるというところ。あとは、やはり狭くなりますので、荷物が多い場合ですとか、ベビーカーを使っている方ですとか、そういった場合の乗降が大変になるのではないかと予

想されます。

課題の整理については、1台では乗り切れない可能性があるというところで運行間隔の見直しが必要。車内が狭くなる。これも先ほどと同様に、区内に営業所がない場合、営業所の確保が必要という形になります。

続きまして、次のスライドです。方策案②「バス事業者からタクシー事業者」、小型バスを利用する場合です。小型バスは、イメージとしてはすぎ丸です。

区民への影響としましては、移動の総量を下げずに、区民に変わらず利用してもらえるところかと思います。

課題の整理としましては、大型二種免許を保有している運転手さんの確保ですとか、小型バスを保有するスペースの有無ですとか、区内の営業所がない場合はまたそれにかかる時間や費用とか、そういったものになってきます。

続きまして、方策案③です。こちらは「バス事業者から区直営」、区が乗務員を雇う場合のものです。案は2つございまして、先ほど申し上げましたタクシー事業者になった場合と同じような形です。

課題としましては、タクシー事業者の方策案の課題に追加して、資格や免許等の手続があり、そもそも区としてノウハウがないため、課題の整理等に相当時間を要するということでございます。

次です。これも「バス事業者から区直営」、これは区が事業者に委託する場合の事例となります。こちらに出させてもらっているのが、国分寺市の例となります。直近で4月1日から1本、7月1日から3本のルートを変更しているところで、似ている例がありましたのでご紹介させていただきます。

こちらにつきましては、バスからバスといったような形になっておりますので、区民に変わらず利用してもらえるところがございました。

上の四角の枠の「国分寺市 事業者変更」というところですけども、スケジュールについて確認させていただきます。

令和6年6月に、京王バス様からバスの運転士不足に伴い、運行受託継続が困難であるというお話があり、協定解除の申し入れがあったというところで、その後から動き始めたようで、令和7年、今年の1月にプロポーザルを開始して、令和7年2月にトーショー交通株式会社様に決定したと伺っております。

1ルートは既に4月1日から運行済みで、7月1日、先週から3ルート分全部運行していると伺っております。

これについてはバスからバスという同じような形なので、繰り返しになりますが、区民に変わらず利用してもらえるところ。

もし杉並区が仮にここと同じ事業者さんに委託した場合ですけども、「課題の整理」に記載がありますとおり、営業所が近隣にないので配車の時間がかかったりとか、運行間隔を見直したりというところは出てくる可能性はあります。

次に、「共同運行」についてです。こちらはバス事業者様共通の課題である運転士不足によるものになりますので、そのため1社では運行できないのであれば、数社で賄っていただくのはどうかというものです。前回は委員さんからお話があった内容ですので、方策案として1つ取り上げております。こちらは関東バスさん、京王バスさん、それぞれにお話を伺っております。

区民への影響としましては、基本的にはバスからバスという形になりますので、特に問題はないと考えております。

「課題の整理」にも記載がありますとおり、運行スケジュールの短縮や見直しになった場合は、現行スケジュール通りでは難しくなるので検討の必要があると思っております。

方策案⑤「A I オンデマンド交通」です。こちらは杉並区で今年1月から、堀ノ内・松ノ木地区で実証運行しております。しかし、御覧のとおり、現在の利用状況は1日平均利用者約5人となり、1日平均乗車人数が500名となるすぎ丸さくら路線の代わりとしては課題が多いように思われます。

また、運行方法としましてはデマンド区域運行となり、利用者が自ら配車予約をする必要があります。運賃も実証運行と合わせて300円と設定した場合、すぎ丸の100円より利用者負担が増えてしまうという面があります。

課題としましては、複数名で、グループで利用ができていない状況や、乗り合いがほとんどない状況から、ハードルが高いようにも思えます。

次のページが、参考までにつけております「他自治体のコミュニティバス廃止後の状況」というものです。

こちらは今回の方策にはありませんけれども、タクシー運行を足立区がやっておりました。コミュニティバスが廃止となった地域でタクシーを利用した実証運行を昨年度行っていて、今年の4月から本格運行に移ったという形になります。ただ、廃止直近の利用者数は令和5年度で9万1,000人程度と伺っておりますので、やはり1日10件の利用では足りないように見受けられるというものになります。

「今後のスケジュール」については、この後また事務局からお話しさせていただきたいと思います。

説明については以上となります。

会長（伊藤）

ご説明ありがとうございます。今、大きく5種類の今後の方策案が示されたところで、9ページに戻っていただけると、方策案①②③④⑤という話が出ております。いろいろと説明が複雑ではあるのですが、京王さんがやれないという以上どなたにお願いするかという、基本的にはそういうお話になるかと思っております。

この枠組みの中でもいいですし、もうちょっとほかの考え方もあるのではないというご意見もあろうかと思っておりますけれども、これまでのご説明を踏まえてご意見

ありましたらぜひご発言お願いいたします。いかがでしょうか。

手が挙がりましたね。お願いいたします。

委員（芳賀）

今の説明を聞いていますと、ドライバー不足。赤字が云々ということで、電車、汽車、赤字路線で廃止するということではなくて、ドライバー不足でこういうことが生じているよということいろいろな方策が提示された。

私も西荻に住んでいて、西荻から久我山、阿佐谷からここまでしかすぎ丸には乗ったことがないけれども、A I のオンデマンドも予約したりとか、年寄りはそのようなのがなかなかできないのだよね。だから、ここで5種類あった中で、今後存続させていただくということであれば、バス事業者様からバス事業者様か、③の区直営ができれば問題ないと思うのです。今のお話を聞いていて、そう感じました。

それぞれバス会社様、ドライバー不足で大変だと思うのだけれども、これは25年続いていますよね。私も区民の1人として生活の1つになっているのです。それが小さくなったり、なくなったりすると、不便は不便ですよ、1年1年、年を取ってくるので、高齢者の事故も非常に多いし、免許返納等々、そういうことを考えると、ぜひ存続していただきたいし、同じような大きさを運んでいただければと切にお願いするだけで、事情はよく分からないけれども、区民の1人としてはそう思います。

会長（伊藤）

佐山委員もご発言が。

委員（佐山）

私も全く同じです。これだとしたら①の方法で、バスというのが私たちも非常に身近に根付いてしまっているのです。ですから、それをほかのオンデマンドとか、形とか、人数が少なくなったり、場所がよく分からなくなったり、バスの生活というのが非常に身近に根づいているもので、もしどれにするのかといたらやはりバスからバスの今までどおり。だけれども、今までどおりということは減便になったり、世の中の変化によって運転士さん不足になったり、いろいろな問題が今出てきています。

ですから、それをほかのいろいろなことに替えるのだったら、替えるということはそれだけ経費もかかるので、その経費を、続けていくためにはどうするのか、バスを減らさないで続けていくためには今までと同じでは駄目なので、運転士さんの給料を当然上げるとか、いろいろなことがあると思うのです。そこだけに全部恩恵をあげるというわけにもいかないと思うのですけれども、どこかでほかのことに替える経費をそこに、今のを維持するために使うようにして、なるべく今の状態でいけるほうが高齢者は特に、高齢者でなくても、バスというのは赤ちゃんからお年寄りまで本当に使うので、生活になじんでいるということは非常に大事だと思うのです。ですから、そういう意味においては、どの方法といたら①が一番いいかなと。いろいろなお金の面でもあると思うのですけれども、お金の面というのはそれからですよ。そう思います。

現にセシオンの近所とか環七のところは、今はバスがないのです。皆さん来るのに、近いけれども、乗り換え、乗り換えで来るから結構時間がかかっている。だから不便で、そういうことが現実起きていますよね。だから、そういうことが少しでも早く解消できればありがたいと思っております。

会長（伊藤）

ありがとうございます。

ほかの立場の方のご発言もあると思うのですけれども、いかがでしょうか。

では、まず畠山さん、お願いいたします。

委員（畠山）

関東バスでございます。このたびからまたこの委員させていただくことになりました畠山でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

1点、私どももまた京王さんも杉並区内の事業者ということで、そもそも始まる時に手を挙げさせていただいて、何とか区のものになるようにということでやらせていただいていた経緯があるのですけれども、今いろいろな事業者さんに当たって、何とか継続できないかと。

関東バスは置いておいたとして、例えばよその区であったり、渋谷、世田谷とか、そういうところに事業所がある会社が「うちやりますよ」となったらどうなってしまうのかというのが質問です。

事務局（針谷）

おっしゃるとおり、区内を運行しているようなバス事業者さんだったりとか、それこそ観光バスのようなところだったりとか、様々なところに簡単にヒアリングをさせていただいております。

その中で、おっしゃるとおり、京王バスさんと関東バスさんは区内に営業所があるので、今のルートが発着地点までバスを配車するのに一番最適なルート、時間帯で行っていただけているところですが、営業所が区内にない、あるいはいろいろ聞いておりますと江東区にありますとか、東久留米のほうにありますとか、そういった状況の中で配車するとなると、発着地点まで車をよこすのに1時間以上かかります。

今バス事業者さん等からヒアリングさせていただいて聞いている内容としては、1時間以上かかってしまうということは、つまりそれだけ運転士さんの拘束時間が増えていく形になりますので、人の割り振りは、人を増やしていく、あるいは近隣に新しく営業所や車庫などを設けないと、今の時間間隔での運行は維持ができないのではないかというところでお話を頂いている形になります。

それに対して、区が何かできるのかということも内部でいろいろ確認等しなければならぬので、今後もし営業所が近くにはないバス事業所さんだったりとか、そういうところと交渉していくような運びとなりましたら、様々な手立ては考えていかなければいけないということにはなるのですけれども、それには財政的な面だったりとか、そういったところでの影響は多大なものになるのかなと考えているところです。

委員（中辻） 補足で。

会長（伊藤） お願いします。

委員（中辻） 区の立場といたしましては、今運行いただいている事業者の方に継続していただくのが非常にありがたいというのは当然考えております。昨日、地域の方から署名を直接受け取りましたけれども、ドライバーさん方の気遣いだったり、コミュニケーションだったり、地域の方とそういう場面というのは非常に感謝されておりました。そういう中でこれまで実績を積み重ねている京王バスさん、関東バスさん、どちらかで引き続き引き受けていただけるのが一番ありがたいと考えております。

とはいえ、この地域の足を守っていく上で、それがかなわないということであれば、先ほど区民委員の方からもご意見ありましたけれども、このバス形態の運行の維持というものを第一に考えた場合には、ほかの事業者さん方にもお声がけをしなければならぬのではないかと考えております。

ただ、ヒアリングをした中ではドライバー不足であったり、営業所の位置であったり、そういう課題がある中で、「引き受けます」といういい声はお聞きできていないのが現状でございます。

会長（伊藤） 畠山さん、今のニュアンスでよろしかったでしょうか。

委員（畠山） 例えば「いいですよ。もう区の補助も、何も要りません」という事業者さん出てきてしまったらどうしますか。実際に過去にはそういう事業者さんがありましたので、万が一。

もちろん、我々はそういう会社には入ってほしくないですよ。だけれども、「いやいや、やります、やります」という事業者さんが万が一出てきたら、私たち戦う力がないので。そういう場合に、区さんは「じゃあ、よろしく」となってしまうのかなというところがちょっと心配です。

委員（芳賀） それは大手のバス会社ですか。

委員（畠山） 大手というか、多分皆さんは聞いたことがある会社さん。

会長（伊藤） 中辻さん。

委員（中辻） 冒頭、このすぎ丸の運行形態、事業スキームについてお話をさせていただきました。運行経費から運賃収入を差し引いた差額分が赤字になった場合には、公費で負担をする。それはこのコミュニティバスという性格上、福祉的な要素もあるということから、この事業を始めたということですので、一概にコストがかからないからその事業者さんをお願いしますと、短絡的になるとは考えていません。当然そのサービスのレベルであったり中身といったものをしっかり見極めた上で、ほかの事業者の方の協力が得られないとなれば選択肢にはなってきますけれども、コスト面のみをもってその事業者を選択するという考えは現状区にはありません。

委員（畠山） 分かりました。ありがとうございます。

会長（伊藤） ありがとうございます。

今お手が挙がったのは舟山委員ですかね。

委員（舟山）

東京交労協バス部会の舟山です。

資料の 14 ページに国分寺市の例が記載されていまして、これが成功例のように書いてあり、京王バスさんが言いづらいと思いますので私の立場で言います。

全国どこの事業者も廃止減便にしたいところはないです。国分寺市のコミュニティバスぶんバスについてはいま問題となっており、この資料には全く記載されていないが、今年 4 月 1 日に運賃を 100 円から 200 円に値上げをしています。その中で、京王バスさんが撤退をするという申入れの後にトーショー交通が入りましたが、もともと国分寺市のコミバスは 3 社で運行していて、地域公共交通を守るため、京王バスさんを除いた既存事業者 2 社で、路線の運行存続について検討していました。

ところが、新規事業者（トーショー交通事業者）がぶんバスに参入し時給 2,500 円でバス運転士を募集した結果、京王バスさんの運転士さんなど既存事業者のドライバーが流出という経過があつて、既存交通事業者と国分寺市との信頼関係は崩れました。何が言いたいかというと、運転士の引き抜きで結局持続可能になっていないおらず、京王バスさんのみならず運転士不足なのか、トーショーでもまた不足していますと。またトーショーの車庫は東久留米の営業所ですので、京王バスさんの府中営業所とはちょっと距離が遠いというところで回送が難となっており、ここには書いてないですけども、持続可能な交通に至っていない様々な問題があり、これは成功とは言い切れないと思っていまして、「区の直営に」は現状、難しいのではないかと感じています。

以上でございます。

会長（伊藤）

ありがとうございます。

では、手が挙がっているので、三浦さん、お願いします。

委員（三浦）

京王電鉄バスの三浦でございます。まずは当社からのさくら路線受託終了の申入れということで、杉並区様をはじめ、ここにご出席の皆様にご不便、ご迷惑をおかけしたことをまずはおわび申し上げます。

冒頭からの議論を聞かせていただいております。最初、佐山委員、芳賀委員がおっしゃられたとおり、バス運行を維持できるのであれば、当然それが地域の方にもベストだと、我々もそう思っております。できることだったら我々が受託し続けたいという思いは、もちろん我々も持っております。

ただ、これは我々の会社だけの問題ではなくて、本当に今、バス事業者全体で、今、路線バスを運行している会社については乗務員が本当に足りていない。現状でも足りていないし、今後もそれが充足する見込みがないというのが一番のポイントだと思っています。

前回もお話しさせていただきましたが、当社は今乗務員の平均年齢が 54 歳でございます。既に定年延長も 65 歳に引き上げている。そういった乗務員の歩留ま

りをよくするための、人を確保するための手段というのは、ある意味手を尽くし切っているといった状態です。ここ2年で給与も上げてきています。10%ぐらい年収で上がりました。結構な上げ率だとは我々も思っているのですけれども、それでも昨年度で入社は60名ぐらいいる。これを聞くと結構いるではないかと思われるかもしれないですけれども、定年退職を含めたうちの会社に乗務員として在席しなくなった人が110名に及んでいるのです。差し引き50名も減ってしまっているのです。これはいろいろ手を尽くした結果での数字なので、今後も同じようなペースで、むしろ今の高齢化を踏まえると、よりもっと大きなペースで今後乗務員は減っていくのかなと見ています。

今、我々も外国人採用とかをやり始めていますけれども、それがどれぐらい定着するかも分からないですし、そこは頼ることはできないスキームかなと思っており

ます。

一方で、自動運転も我々も積極的に実験には参加していますが、乗務員がいない状態で走れる、要は乗務員不足に資する段階になるまでには多分10年とか、それぐらいのスパンはかかるかなと思っています。

その10年間、杉並区さんだけではなくです、ほかの自治体様も含めて今のコミュニティバスの状況を維持し続けることが現実的なのかと言われると、決してそんな楽観視はできない。むしろ悲観的に見ざるを得ないと思っております。直近で「明日から運行無理です」というのは無責任な話なので、前もってこういった受託終了の申入れをアプローチさせていただいて、一緒に議論できればと及んでいる次第というところでは

す。

繰り返し、しつこいですが、これは我々の会社だけではなくです。ほかの路線バスの会社も全く同じ状況だと思っていますので、バスからバスにシフトさせるのは、多分短期的な延命措置にすぎないと思っています。今回の部会の結論としてそういう方法でいいのかなというのは、率直に疑問だなと思います。

今、舟山委員が言ってくださったとおり、トーショー交通さんは本当に特殊なケースで、トーショー交通さんというのは、国分寺市のコミュニティバスをやるまで、路線バス事業は一切やっておりません。福祉タクシーとか運輸業とか、そういったところをやられていた会社で、バス事業としては初めて参入した会社です。そうすると、バス事業の乗務員の処遇というのは全く新しく、独自に定めることができます。

我々はそうはいきません。ほかのエリアとか、ほかの一般の路線バスとか、等しく含めてバス乗務員なので、その処遇をひときわ高くするとそのほかにも波及してきてしまって、会社全体でとんでもない額の人件費増になってきて、会社の経営が立ち行かなくなってしまう。これはまたうちだけではなく。関東バスさんも含めたほかのバス会社さんも同様の状況にあります。だから、例えば杉並区さんのコミ

ユニティバスだけ、先ほど舟山委員がおっしゃったような高い時給 2,500 円とか、そういうことは絶対できないのです。でも、トーショー交通さんは初めての事業なので、それができる。

ただ、先ほどおっしゃられたとおり、その乗務員はどっから引っ張ってくるかというと、自前で養成せずに、ほかの周辺の会社さんから引っ張ってくるという手段をトーショー交通さんは取られたのですね。そうすると、周辺のバス事業者は、結局我々でいえば「ぶんバス」は失って、それに付随する乗務員さんも失う。我々からすると、乗務員さんを失った分をほかの一般の路線バスを減回、廃止という方法でまた穴埋めせざるを得ない。結局、その地域の交通は減びる、破壊されるような方向につながってってしまうわけです。

杉並区さんは、既にその辺のリスクも取られていらっしゃるのとは事前にお話伺ってはいるのですけれども、そういう形を取ってしまうと、具体的に言ってしまうえば区内の収支の厳しい路線、松ノ木エリア路線とかありますよね。ああいった路線を減便とか廃止するという方向にもつながってきてしまうと思いますし、安易にそういった会社さんをお願いすることは極めて危険な話だと思っております。

あとごめんなさい、長くなってしまうのですが、もう 1 点だけ言わせてください。冒頭、運賃の議論が今回の結論には影響を与えないというようなお話がちょっとあったのですが、それは若干ミスリードのところがあるかなと思っております。

すぎ丸が 100 円、これはこれで地域の住民の足として、その移動を活性化するという意味では素晴らしいことだと思っはいるのですけれども、適正な移動の対価としてどうかというところは議論されるべきだと思います。変な例えですが、牛丼半額になったら当然その牛丼屋に行く人はすごい集中しますよね。そうするとそれだけ牛丼の具材だったり、何だったり、人だったり、用意しなければいけないわけです。それは今回のバスでも同じことがいえて、100 円だから乗ろうという人は一定数いらっしゃると思います。そこに対して貴重な乗務員を投入しているというところは、やっぱりそういう関係性はあると思いますので、その部分も今回の議論で論じるかは置いておいて、今後も論じられていくべき問題だとは思っております。

以上です。

委員（佐山） ちょっとよろしいですか。

会長（伊藤） お願いします。

委員（佐山） 今のご意見で、バスからバスにシフトすると、長い目でみるとそれよくないと今おっしゃいましたよね。それはどういう意味なのか。何でバスからバスへ、バスでいることはよくないというか、どういう意味ですか。

会長（伊藤） バスからバスへの移行は、長期的には維持できないだろうと。そんなご発言だっ

たかと思うのですけれども。

委員（佐山） バスでいった場合には、長期的にそれは維持できないということですか。そういう意味なのですか。

委員（三浦） そういう意味です。

委員（佐山） 何でそうなのですか。バス会社自体がそうだからということですか。これから全体的に、世の中がそういうふうな方向に行っているという意味なのですか。

委員（三浦） そうということです。バスの乗務員の成り手が全体的に不足してきていて、高齢化も進んでいるから維持することが難しい。

委員（中辻） その点に関して、私も。

会長（伊藤） では、お願いいたします。

委員（中辻） 50 人程度ずつぐらい減っていくということは、この後、京王バスさんはもうゼロになることを受け入れていらっしゃるということでしょうか。もう会社自体成り立たないと。

委員（三浦） もちろん受け入れては 아닙니다。

委員（中辻） ですね。ですから、そこに対して、例えば地元の自治体として何か協力できることがないのか。乗務員の減少に一定程度ブレーキなり、減少の度合いが減ったりですとか、何かそういう議論ができるといいのかなと思いました。

もうこのまま、ゼロを待つのだと。どんどん減っていきます、だから減便です、廃止です、それはもう受け入れてくださいという話ではなくて、いかに減る度合いというものを地域の利用者也含めて何か協力する形でブレーキかけられないのか、10 年のところを 20 年、30 年と延ばせないのかという議論が中長期的な部分でできると非常にありがたいのかなと感じました。

会長（伊藤） 杉並区としてどんどん人が減っているという段階ではまだないので、今、住民の人数と比べて極端に運転士さんが減っているという状況なのですね。

では舟山委員、お願いします。

委員（舟山） バスを運転するのに必要な大型二種免許を保持している人が本当に減っています。一方、免許取得者は微増傾向にあり、最近 20 代が入ってきてくれています。ただ、利用者の皆さんにもお伝えしたいのですけれども、苦情だ、事故だと、非がなく会社から責められることがあるのですね。例えば遅延で利用者から苦情を言われるような理不尽なことがあると、今の若い人はその一言ですぐ辞めてしまうのです。ちょっと前はタクシーとかトラックに転職する方も多かったのですけれども、皆さん離職して辞められて、バスはもういいや、面倒くさいからとなってしまうのです。労働組合としては離職防止の観点から少しでもよりよく労働条件や待遇改善している最中です。

昨日、関東バス労働組合の内部会議が改善された報告をすると、すぎ丸「かえで路線」を運行している五日市街道支部の当該役員から、すぎ丸撤退で区民も足がな

くなることは困るだろうということで、他社が厳しく関東バスでできるならば労働組合としては協力を惜しまない、公共交通を守りたいという強い思いの意見が公式の会議で出ました。

京王バスさんもそうだと思うのですけれども、廃止をしたいとか、減便を積極的にしたいという事業者も組合も多分ないと思います。区民の足を守りたいというのはあるのですけれども、やはり今こういうバス事業の環境の中では非常に厳しいということだけのご認識していただきたいと思います。この検討部会の中で、すぎ丸を存続させるのであれば、バス運転士の社会的地位向上も一緒に利用者・区側には考えていただく必要があると感じています。

会長（伊藤）

お願いします。

委員（畠山）

関東バスの畠山でございます。

今、舟山の言ったとおりでして、京王さんはそうやってどんどん人が少なくなる。それはどのバス事業者としても同じで、結局、採用はしています。それ以上に、先ほどもそういう話ありましたけれども、ある一定年齢になると「もうこの仕事はいいか」と。なので、離職のほうが多くなるのです。その離職を何とか埋めるために補充をしている状況で、一向に人員は増えないです。採用する側も「ちょっと疲れたかな」になってしまうと、間違いなくどんどん減少してしまうのです。

私ども今すぎ丸も1路線やらせていただいていますし、何とか頑張って続けたいとは思っています。ただ、数年後どうなるかは本当に何とも言えません。私どもも別のときに、何年先かは分かりませんけれども、京王さんのように「もうこの路線が維持できなくなりました」というのはこれから先あり得ることなのですね。

今ほかの営業所では、実は武蔵野営業所はかなり人員不足がありまして、西東京市さんと武蔵野市さん2市のコミュニティバスをやらせていただいているのですけれども、その維持ができないということで減便をさせていただいています。その中で何とか人員が収まるように、今働いている人たちが踏みとどまれるように方策をいろいろしながら、例えばもっと休みが多くとれるよとか、時給も若干上げたり、とても2,500円なんかできません。ただ、その中でも勤務上もうちょっと楽ができないかとか、そういうところをあれこれ模索して、何とか踏みとどまってもらうというのがやっとなのです。なので、人が増えるということは、まずこの先ないと思います。というのが今のバス会社の現状です。

委員（佐山）

当然、会社側としてはそういうことを考えていますよね。何で人がなかなか来ないのかとか、原因は何が一番大きいのかということは当然考えていらっしゃるよね。区もそれについて、いろいろ考えている。そうしたら区と、あと杉並区でしたら杉並区民にも考えてもらったらよろしいのではないですか。

区民が考えるということは協力するということですね。多少幾らかでも協力してもらえれば、自分たちの生活も維持できるわけではないですか。そういうことは区

民の方にも理解してもらえないのではないのでしょうか。物価高で、そこまではという気持ちがあるのでしょうか。

だって、バスのこういった足の事業はなくてはならない必需品ではないですか。それが今後なくなるようなことを経営者とか会社が考えるということは、大変なことだと思うのですね。自分たちの会社のことだけでなく、杉並のことだけでなく、世の中のことに對して。

ですから今ここに来て、日本もいろいろ変わっているかも分からないですけども、変わった中でどう生きていくかというか、どう牽引していくかということを1つの課題として協力してもらうことも大事だと思います。区も協力すると、先ほどからそういうお話を聞いていますし、そういうことが分かれば、私たちもバス会社がなくなってしまうたら困る。だったらどうしたらいいかということ、区民は大勢いるから、そこで少しずつでも協力できると思います。そういう方向に何とか考えていただかないと、みんなが困るのではないかと思います。

本当に人がいなくなってしまうからとか、やっていけないとか、それはどこの会社でも共通している根本にあると思うのですけれども、それを理解してもらって続けていくにはどうしたらいいかということ。知ってもら、分かってもらう。みんながそういう中で生活しているわけなので、自分の会社だけは全然大丈夫なんていうところはないと思うのです。ですから、それをするにはどうしたらいいかという前向きなことを考えて、だって必要とされていることはいっぱいあるわけですから、もう要らないよというわけではないので。それこそ変な話、やりがいもあって、どうにでもなるのではないかなって思います。

会長（伊藤）

今、永田委員も手が挙がりました。お願いいたします。

委員（永田）

永田です。今日、前に会議がございまして、遅参して申し訳ございませんでした。

お話を伺っていて、本当に区民としてはバス路線なくしたくないという、同じような気持ちはありますけれども、この間ずっとバス事業者さんのお話を伺っていて、理解だけではどうにもいかないという、本当に逼迫していらっしゃるのだというのは分かります。では、ここでこのまま続けられるかという、限界まで来ているのだらうと伺っています。

私は素人ですし、どうしたらいいかというとなかなか分からないですけども、この資料を拝見しまして、例えばタクシー事業者の大型二種の免許を持っている方に一縷の望みといいますか、そこの方に何とか少し活躍していただけないかとか、それから区民の理解というか、主にその路線を使う人たちの理解として、例えばですけれども、1時間に1本は、00分のところは小型だけでも、その間はハイエースでつなぐとか、路線のそういうことについて理解してもらおうという中で、大きいのに乗りたい人は00分のところに行こうとか、小さいハイエースでも大丈夫と

か、ちょっと混んだら次を待とうとか、その辺の配慮もお願いしつつ、タクシー事業者さんにもお力を借りて運行スタイルを少し変えていく。

完全にバスをなくしていくことには皆さん抵抗があると思いますので、そんな方法も取っていかないと、ほかの今走っているバス路線もなくなってしまうのではないかと。前は1時間に4本あったところが、今、実際2本くらいになっていますよね。それがいつかなくなるのではないかという不安もございます。そういう意味でこのすぎ丸を、区民の理解をそういう形でしていただきながら、形を変えるということも考えていけないだろうか。

ただ、タクシー事業者さんの現状はよく分かっておりませんので、こういう大型を持っていらっしゃる方に力をお借りできるのか、それとも区がそういう方を区として雇って区営として何かできるのかとか、その辺も今までの委託、バス事業者さんだけに頼るという形は限界なのかしらという感じはしております。

会長（伊藤） ありがとうございます。例えば9ページの表でいうと、方策案④の①だけではなくて、④の②が今ご提案されたみたいなき感じですかね。例えば時間帯によって運行形態を替えるみたいな事例はあるのかなと思うのですけれども。

委員（永田） ②の①と②を抱き合わせにするとか、④の中に①と②みたいなものを入れるとかいう……。

会長（伊藤） ありがとうございます。

久我委員、よろしくお願いします。

委員（久我） 東京交労協のハイタク部会の久我です。今タクシーが出たので、今日はタクシー私がいいますので。

先ほどのページで大型二種の保有者、キャピタルさん15名とありますけれども、私の出身のところは1,300人乗務員がいて、一営業所の300人のうち1割ぐらい大型二種持っている人います。その大型二種の方は最初から新卒で来ているわけではないので、どこから来るのかというと路線バスの運転士さんと大型トラックの運転士さん、特に長距離の運転士さん。

特にコロナ明け、タクシー運賃が一昨年上がって、乗務員さんの可処分所得が一気に上がったのです。今までトラック、バス、タクシーと、交通運輸産業の収入をずっと我々は見ているのですけれども、タクシーが一番下で、路線バス真ん中、トラックとある。逆転しています。タクシーが一番上になっているので、結局そういうところで路線バスからこちらに結構来ていますけれども、いらっしゃっているのです。

何かとその乗務員さんに聞くと、タクシーは1か月12乗務を隔日勤務でやっていますから、1日平均18.5時間の拘束。この中でやってそれなりに収入も得て、それを3回明け番があつて公休とやっていくのですけれども、公休が2連続続いたりすると、若い運転士さんが結構増えています。そういう若い運転士さんたちも、

そこでいろいろなことができるわけです。早く 12 時頃帰って少し寝れば、3 日間自由な時間ができる。それで収入もいいというので、大型二種免許を持っている長距離のトラック運転手さん、それと路線バスの運転士さんをやっていた方が今うちに入ってきています。ですから、うちの会社全体でいくと 1,300 人いるから、多分 100 名以上は必ず大型二種持っています。

では、その人たちが元に戻るかというと、戻らないと思います。そこが嫌で来ていますからね。そういう状況が、タクシー会社の中の大型二種免許持っているのはそういう方です。恐らくキャピタルモータースさん、磯さんのところも 15 名というのはほとんど、半々ぐらいだけれども大型のトラック、あとは路線バスの運転士さん。ほかに大型二種からタクシーに入ってくるというのはないですものね。ほとんどそういう方が入っているので、そこをお願いしても多分戻らないと思います。

そういうふうにタクシーのほうも今 23 区、多摩も入れて、大体年間 200~300 人ずつ乗務員さんどんどん増えています。年齢もこの 5 年間で 2 歳ぐらい下がりました。ということは、それなりに若い人が入ってくると、大型二種持っているのはそんな若い人は入ってこないですけども、40 代とか 50 代の方はよく入ってきています。だから協力はしたくても、多分その運転士さんが戻らないのではないかと思います。それがタクシーの中にいる大型二種免許を保有している人の現状です。参考になればと思います。

会長（伊藤） 久我さんの今の戻らないというニュアンスは、多分これのお話だと、タクシー運転士さんにタクシーの業務形態の中で、結果としてバスの車両を運転してほしいという形だと思うのですけれども、タクシーは運転したいけれども、タクシー会社としてのバスは嫌だよというニュアンスなのですかね。

委員（久我） というか、収入だけではなくて、拘束される時間だとか、そういうのを結構嫌ってきます。自由な時間が、1 か月に 1 回は明け番を早く 12 時頃とかに売上げがよくて帰れる人は、3 日間休めてしまうわけです。意外に平日休めるわけですから、平日に何かやられる方、ほかに趣味だとか、専門的な歌手の方とか芸能関係の方もいて、それをなりわいにしている人もいます。

でも、大型で路線バスから来る人たちは、拘束時間がタクシーと違う。確かに 18 時間ぐらい拘束されていますけれども、明け番があつてまたやって、公休が 3 つぐらい続くのが月に 1 回はあるので、そういうのをうまく利用するといろいろなことが、その人の趣味ができるということもタクシーの魅力だということで、大型二種持っている人ばかりではないけれども。

ほかの A I デマンドはタクシーの運転士さんがみんなやっていますけれども、意外にお客さんがいなくて飽きてしまいます。さっき書いてありましたけれども、1 日 5 人とかね。

委員（永田） そういう免許がある方に、バスに何かインセンティブをつけて、その辺りを区か

ら補填をするとか、何かそういう方法っていうのはないのでしょうかね。

委員（久我） 逆に大型二種の運転士さんがいなくなると、またタクシーの乗務員さん減りますからね。

会長（伊藤） ちょっと区にも伺いたいのですけれども、乗務員不足というのはかなり切実な状況。これは毎回の話でもありますし、聞けば聞くほどという部分あると思いますけれども、こういった部分どういった方策というか、お考えとかあればぜひ伺いたいのですけど。

事務局（石森） 先ほど中辻委員からもお話がありましたけれども、今の時点で具体的にどういう支援ができるかというのはなかなかお答えできる状況ではないですが、いずれにしろ地域の足、地域の移動交通を守るためというところでは、区としては責任があると感じているところでございます。

そういった意味で、今縷々お話がありましたように、運転手、担い手をいかに確保していくのかというところの支援については、区としてもお手伝いをしていかなくتهはいけないと考えてございます。

繰り返しになりますけれども、この場で具体的にこういうことをやりますよというお話まではできないですが、何らかの形でお力添えはしていく必要があると考えているところでございます。

委員（中辻） すみません。ちょっと補足で。

会長（伊藤） お願いします。

委員（中辻） ちょっと事業といいますか、事情は違うのですけれども、数年前、保育園の待機児童問題というのが出ました。保育所を整備しても、今度は保育士さんがいない。その人員をどう確保していくのかというときがありました。

その際にも議論になったのですけれども、杉並区内で働いてくれる方に対して助成金とか支度金を用意しようみたいな事業も一部あったのですが、その事業者様と話をしている中で、中野区に勤めている方には出ないのに、杉並区に勤めている方にだけ出すということが事業者としては心苦しいというか、たまたまの配属先によって処遇が違うことになるということで、広域的な事業を展開していく方に対して、杉並区だけで何か処遇面を大きく差を、上乗せするということはなかなか厳しいだろうというのが保育の事業でありました。

このバス事業についても、関東バスさんも京王さんもそうですけれども、杉並区内のみで運行されているということであれば、区民の方と一緒に、何かしらコスト面での改善につながるような取組というのも比較的容易にできるのかなと思うのですけれども、杉並区以外も含めて事業をされている中で、杉並区の区域のみで何ができるのかということになると、少し限定的になってくるのかなと感じています。

ただ、これまで当たり前バスに乗れたという状況では既に今はないというこ

とは区民の皆さんにお分かりいただいて、その乗車に対する考え方を新たにしてみよう。そういう心理的な部分については、直ちに区としても取り組んでいかなければいけないと思っています。

加えて、東京都でもこの地域公共交通の計画についてこれから検討するというタイミングのようですので、そうした大きな枠組みの中でも持続可能な地域交通をどう守っていくのか。バス事業にかかわらずということになるかも知れませんが、そういう議論をしっかりとしていかなければいけないと思っています。

杉並区としては地域公共交通活性化協議会を立ち上げて、そういう事業者さんたちの現状をしっかりと共有させていただいて、その対策をみんなで考える場をまずは設けさせていただいたことになります。そういう中で議論する中で、皆さんそれぞれの知恵を頂きながら、取り組めることは何でもやりたいという思いでいるところです。

会長（伊藤）

今みたいに横のつながりが、横との差が問題になって踏み出せないという話があったとするならば、例えばこの協議会は別に区の単位でつくらなくてはいけないと決まっているわけではない、地方とかですけれども、もっと広域でやっている地域もあったりしますし、枠組みというのはもう少し考えてもいいのではないですか。

みんなでお見合いをして、みんなで不幸になっていくのが幸せにはとても思えないので、先ほどの待機児童の例も非常に示唆的だと思いましたけれども。

久我さん、お願いします。

委員（久我）

タクシー運転手さんの大型二種を持っている人で、65 ぐらいで退職された方がまだ仕事しているのですよ。この方たちはマイクロとかに乗るから、大型二種が要るわけですね。そういう方は幼稚園のバスに行っている人が結構います。それと会社の送迎をやる方。大体そういうところに皆さん行っています。区市の輸送はこんな大きいものでやってないので、そこに行く人も結構いますけれども、透析のところとか、介護関係の運転士さんをやっている。

なぜかという、私も 65 になるのですけれども、65 過ぎてくるとだんだん目がね。タクシーは夜中に走るの、昼間に明るいところでやって、今度夜やると結構目が疲れるのです。そういうので日勤があるので、そのまま日勤をやる人もいます。1 か月 22 乗務、隔勤は 12 乗務乗ります。そういう人たちが「俺、大型持ってるし、あそこの会社何か募集しているから」と言って、そういう送迎をやっている人もいます。そうすると、こういうところで何かオファーすれば行く人はいます。辞めた方ね。タクシーは夜が嫌だという人が結構まだいるので。年齢が来ると、夜はちょっと勘弁してくれと。会社も日勤を認めてくれれば日勤で残るし、そうではなくて大型二種を持っている人は特にまだ仕事はあるというので、幼稚園バス結構多いです。

会社でいうと、例えば都内は、僕は板橋のほうですけれども、そういうOBの方

は坂戸とかあっちのほう、本田技研さんかな、小川町のちょっと手前かな、あっちまで行って駅と送迎をやっています。あとほかの会社の送迎とか、大型二種を持っている人はそういう人が多いです。

委員（佐山） やっぱり特殊なのですね。

委員（久我） 夜はもういいやと。酔っぱらったお客さんに対応するのもそろそろ疲れたなという人が元の仕事に戻るかもしれないけれども、路線バスはそういう雇用形態があるのか分からないですけれども、時短とかね。OBの方はそういう人が多いです。参考になればと思って。

会長（伊藤） でも、タクシーに最近乗っても、割と運転士さん機嫌よさげで、まあまあもうかっているのだろうなというのはあるのですけれども、それは要するにコロナが明けて、何だかんだで都内の移動は結構活発になってきた中で、資格を持っていらっしゃる方の活躍の場が広がってきているという側面の中で、バスが今出遅れてしまっている。そのこの社会の状況になかなか、まだまだ今のところ……。

もう1つの示唆は、待遇を良くするとやっぱり人は集まると。バスとタクシーといろいろ条件が違うので難しいのですけれども、そのこの部分もあるかと思います。

とはいえ、あともう1つ。杉並だから、杉並だけではできないとおっしゃっている部分が、それも1つあるのですけれども、ただ杉並からモデルをつくらなかったら誰がやるのだという部分もあって、みんなでお見合いしながら沈んでいくような世界で誰かが踏みとどまらなければいけない中で「じゃあしょうがないよね」「できないよね」というところの結論は誰も望んでいないと思います。

三浦さんにもちょっと伺いたいのですけれども、三浦さんのお話の中でも、誰かが少し上げても結局は縮小均衡になっていくだろうという、割と悲観シナリオがベースにあったと思うのですけれども、多分、バス事業者というお立場の中ではそういったシナリオをベースにせざるを得ないと思うのです。一方で必ずしも二種免許を持った運転士の数が全体として多少は減っているにしろ、多少は流出している点もあるにしろ、全体最適の観点と事業者の観点とで多少立場も考え方も違う部分はあり得るのではないかと思うのです。多分「区、ここまでもうちょっとやってよ」みたいなことは言ってもいいと思うのですけれども、三浦さんなり、畠山さんなり、バス事業者の立場としてどうですかね。

独立採算のバス事業を維持するよという前提の上での議論だと思うのですけれども、そこにもはやこだわらなくてもいいかなと。特にコミュニティバスというところをきっかけとしたら、もうちょっと踏み込んだアイデアもあり得るかなと思ったのですけれども、いかかがですか。

三浦さん、お願いします。

委員（三浦） 私はバス事業担当をやって、悲観的にならざるを得ない材料ばかりそろっちゃっているんでネガティブなワードしか出てこないのですけれども、あまりふろしき

をあげてもあれなのですけれども、世界各国の中で公共交通をこれだけ民間事業者が担っている国は、本当に日本ぐらいかなと思っています。そこがもともとの部分で無理を生じさせているところとしてはかなりあると思います。

とはいえ、そこにつばを吐いてもしょうがないので、自分に返ってくるだけなので頑張って踏ん張ってやっているわけですが、タクシー会社さんの最近の上向きな部分というのは「GO」アプリの発明であったり、運賃改定の部分もあったりするので、やっぱり事業者の努力がすごい効いてきているところはあると思っています。そこに関して、私個人としては本当に感嘆の思いで見ているところはあります。

一方で、どうしてもネガティブな話になってしまいますが、バス事業者はなかなかそういう革新が起こしづらい形態になっています。それは何でかという、どうしたって毎日同じダイヤで、同じ時間に、お客様がいろいろいまいがバスを必ず走らせなければいけない。この仕組みが、今の人を集めるというところと決定的に相反してきてしまうのですよね。今の若者は在宅勤務だとか、オンライン会議だとか、家にいながら自由な時間で働くことができる。タクシー会社さんも時間は決まっていますと思いますが、さっき言われた休みのサイクルの部分を含めて、バス事業者よりは労働需要が高いです。そういったところをどうやって乗り切れるかという、なかなか現状ではそれを乗り越えるスキームがないのですよね。でも、頑張ってやらなければいけない。

それをどうしたらいいのかという、先ほどから永田委員におっしゃっていただいているとおり、交通事業者、タクシーさんも含めて、何だったらトラックとか、あらゆる移動をなりわいにしている人たちでうまく分担していくしかないと思います。バス事業者だけがその任務をしようというのがもう限界に来てしまっている、そこをどう積極的にシェアしていけるかというところを、先ほど中辻委員もおっしゃったとおり、区の皆さんもそうですし、地域の皆さんもそうですし、そこを一緒に考えていきたいというのが我々の思いです。そこをバス事業者だけで考えるというところに、もう疲れ果ててしまったところがあります。そこをうまく、ここは乗っている人数が少な目だからタクシーで引き取るよとか、そういったところを積極的に自治体の方も介入した中で一緒に考えていけるのが、実は今我々が一番望んでいることではないかと思うのです。

その観点でいくと、また運賃の議論になってしまって申し訳ないですが、そういった状況の中で、運賃が100円で乗れるというところも限界に来てしまっているのかなと思います。

移動はこういう現状の中ではそれなりのコストがかかるものだし、今あらゆるものの値上げがすごいではないですか。そういった中で、100円であの距離を移動できるというのが過剰なサービスになってしまっていると思っていて、それだから乗

るという人も実際いらっしやると思うのです。そこが 200 円になれば適正な需要になって、そこでまた我々もすぎ丸の運営を持続する余地が生まれてくるかもしれないですし、区民の理解という部分ではそういうところも大事だと思っています。

そういったところと一緒に併せて考えていきながら、持続可能な仕組みをつくっていくことが本当に各自治体単位で、さらにはもっと区の単位で、さらには国の単位で、全体で考えていかなければいけないことだと思っています。

会長（伊藤）

ありがとうございます。私も専門としてはほぼバスの専門家みたいにだんだんなりつつあって、ITの専門家のつもりなのですが、ITとバスの専門家で、何でバスを選んだのだらうと思うと、目の前にある大変さの先に、実はバスにこそ可能性があるという部分を直感的にものすごく信じていて、なのでバスに非常に興味を持ち続けて、いろいろと関わっているつもりですが、やっているという部分で。

多分、三浦さん、事業者の立場でバスは目の前が大変というのはまさにおっしゃるとおりで、私が想像できないぐらい大変だと思うのですが、一方で先々、多分 20 年とか 30 年とかいった時代の中で、マイカーを持つ時代からそうではない時代に転換していく中で、交通を専門として担う人たちがむしろ大事になってくるといふそっちの未来もほぼ確実にあると思っています。

そういった部分も含めて、自動運転が明日にでも使えればそっちにシフトしていくのでしょうけれども、なかなかまだそこまで行かない。そういった中で先々のことを考えたときに、バスという言い方が正しいか分からないのですが、地域で地域の足を担う事業者が元気であり続けるとかなりまずい。将来において、何であるときあんなひどい目に遭わせていたんだみたいなことも、多分 20 年後、30 年後の我々に、まちの人たちに怒られてしまうので、何とか踏みとどまらなければいけないと私自身は強く思っております。

どうですかね。区からもぜひもう少しご意見を伺いたいのではと思いますが、もちろんバスとしての持続・維持は、区としてはぜひという部分はあると思うのですが、一方で大変な実情もある中で、メニューなりオプションなりが出てくるともう少し議論もできるかなと思います。

委員（畠山）

私どもバス事業者からの願いは、とにかく人員は何とかしていきたいというのが一番であります。ただ、区のほうとすると、民間に対するあっせんができないのは承知しているところです。であれば、運行を妨げるようなものはできるだけ排除していただけないかというのが一番あります。

例えば、これは警察も入る話で、バスがバス停から出るときにバスの進行を阻害してはならないというのは、本来は法令があるのですが、それで接触事故を起こした場合に、今まずは 100%バスがほぼ悪いのです。一般の人たちも無理に追い越してくるのはよくないのですが、ただ大抵の場合、バスの過失が大きくな

るのですね。そもそもそういう法令を何かしてもらわないと、というのがあります。年間で接触事故は、結構あります。

それとあとは、確かに無理に通るような道路もあるのですが、そういう道路整備であったり、極力、乗務員の負担軽減がもう少しできればいいかなというところでは。

会長（伊藤） 先ほどもバスの運転士さんがストレスで、クレームなどで辞めてしまうみたいなお話も出てきたと思います。

舟山さん、お願いします。

委員（舟山） 隣に武蔵野市という自治体があり、ムーバスというコミュニティバスが1995年に成功し全国に広がったみたいになっていますが、実はムーバスも深刻な運転士不足により減便をしています。

武蔵野市さんもこのような公共交通会議があつて、武蔵野市の担当の方から労働組合にどうにか維持してほしいという相談がありました。珍しい取り組みですが今、組合と自治体でタッグを組んでやっています。乗務員不足の解消だけではなくて、先ほど言いましたとおり道路の環境とかが運転士にとってかなり負担になっていまして、例えば路上駐車があると定時性が守れなく、先に言ったとおり理不尽な苦情だけでなく利用者の方にも迷惑をかけてしまうため、市役所に路上駐車禁止の看板設置を求めるなど走行環境の改善をしています。武蔵野市がすばらしいのは、ムーバスで成功したという自負がありますので、来月は実査もやるのですけれどもできることは何でもやると言っています。私は自治体の会議でいつも「バス産業は崩壊している」と言っていますが、今が最低の時期であると考え、改善ができるならば産業の再生も可能ではないかと思っています。

さきほど関東バスの畠山委員が言っていたバス停発進妨害については道交法の関係となり警察庁などの範疇になるので難しいと思いますが、自治体でできることはあるかと思っています。コミュニティバスは狭いところを走行していますので、区道ですとカーブミラー1つの設置が事故防止になったりします。区民の安全のため、事故が1つ減ればもちろん良い話になりますし、職場環境もよくなるということでいえば、先ほど中辻委員のほうで「できることはやります」という発言があつたので、であるならば武蔵野市同様に杉並区も全力を尽くしていただきたい。区は改善を取り組んでいただけるのか。今のすぎ丸の路線については京王さん、関東バスやっていますけれども、持続可能にするために改善箇所が多いかと思っていますので、賃金とか労働条件だけではなしに道路の整備、キックボードや自転車が起因する事故が非常に増えており、そういう防止策も講じていただきインフラ整備をお願いしたい。

以上です。

会長（伊藤） いかがでしょうか。事務局から。

事務局（石森） ありがとうございます。道路空間の整備というところで、区としては決して今の道路状況が完成しているとは考えてないです。これからも道路網については手を入れて、更新をしていかなくてはいけないと考えています。それについては都市計画道路みたいな大きい道路もそうですし、コミュニティバスが通るような生活道路についてもそうです。もっと細い「狭あい道路」と呼んでいるのですけれども、4メートルに満たないような道路についても同様に拡幅していかなくてはいけないと考えていますので、決して今の道路状態で、道路について何もしなくていいとは思っていないところです。

あとカーブミラーとか交通施設についても、こちらとしては改善できる場所があれば当然改善しなくてはいけないと思っていますので、その辺についてまた具体的に情報を頂きながら、すぐできることと、時間を頂かなければいけないことと、あとどうしてもお金がかかってしまったというところと、いろいろな場面があるかと思います。繰り返しになりますけれども、中辻委員がお話したように、区としてできる場所については可能な限り力を出していきたいと思っていますので、それについてはご理解いただければと思います。

あと、交通ルール、事故の件ですけれども、こちらについても基本的に法律の所管については警察ということになります。区としては交通ルールを守っていただく、安全に自転車なり車なりを運転してもらおうというところで、普及啓発をする責任はある意味持っていると思っています。そういったところでもやらなくてはいけないことであると認識しているところです。

会長（伊藤） 中辻委員。

委員（中辻） ありがとうございます。非常にいいお話を頂いたと思っています。

私の立場として申し上げるならば、武蔵野市さんと同じような議論をする場を設けさせていただきたいと思っていますので、ぜひよろしくお願いします。これまで25年すぎ丸の運行を継続してきましたが、そうした場がなかったということ自体、私も反省しなければいけないと思います。これからということにはなりますけれども、少しでもドライバーの皆さんの負担が減ることにつながる取組ができるのであれば、今伺っているお話ですとコストがそれほどかかるとも思えませんので、そこはしっかり取組をしたいと思っています。

あと、事故の警察の話で、この部会には警察の方には来ていただいておりますけれども、活性化協議会のほうには警察署の方々にお越しいただいておりますので、例えばそういう公式の場もしくは公式に入る前の時間等を使って、直接お話がということであれば区が伺った話ですということ警察の皆さんにもお話をし、どういう取組、対応が可能なのかということもしっかり共有できる関係つくっていきたいと思います。ありがとうございます。

会長（伊藤） ありがとうございます。なかなかコミュニケーションのチャンネルが今まで限ら

れていた部分も1つ問題というか、難しかったなと思います。

おっしゃるとおり、ドライバーさんの負担の中に本当にいろいろな種類があって、ただ運賃だけではないという道路環境の話もそうですし、ドライバーという職業がもう少し社会的に認知されて、敬意を受けられるような場であってほしいと個人的には思います。そういった中で、区民の方とつながったコミュニケーションがコミュニティバスの中で起こっているのだとしたら、非常に価値があることだなと思いつつ聞いておりました。

またそういった部分、区としてもやれる取組も多々あると思います。決して量的な、金額が幾らかというところだけではなくて、質的な部分もなるべく酌むような取組はあり得るのかなと思いつつ聞いていました。

ご意見とか、いかがでしょうか。

牧村さん。

副会長（牧村） 世界の先進国の中で、杉並区のような世界に冠たる大都市の市街地で小型バスがさらにダウンサイジングするなんて議論しているのは日本だけです。区と交通事業者と区民がこの現象に真剣に向き合っていくことが大事です。長期的にもバスとして運行を維持するのは基本です。交通事業者から革新が起きてないのも日本だけで、これも異常な現象です。

世界の先進国では、80年代、90年代には日本と同じように民間で運行していたけれども、その後官と民で一緒にやっっていこうということで、公共交通政策をシフトしています。

日本でもこれからそういうことが起きていかないと、先ほどこちちょっとお話がありましたけれども、さらにシュリンクしていくのではないかと危惧しています。現在欧米では、運行の自由化が起きており、日本以外のオペレータが国内で営業する時代も十分想定できます。すでにパリの公共交通は、一部イタリアの会社が運営しているのです。イギリスのバス会社は、フランスの会社が一部エリアを運行しています。今日本は、東京メトロがロンドンの地下鉄の運営に参画していますが、ギブアンドテイクという議論がいつ出てもおかしくない訳です。

官民での強靱な運営基盤を日本で構築していくことが、今こそ必要です。杉並区での結論ははっきりしています。地元のバス会社が協働、協力して、踏ん張っていくしか道はないと思います。それ以外の選択肢はないのです。タクシー会社には大型二種免許保有者が多くいますから、路線バス事業に参入を考えていても不思議ではありません。様々なリスク、今後の可能性を想定して、選択していかなければいけないと思います。

このようなことが起きないためにどうするかというのは、まさに杉並が一番議論されていると思うので、杉並モデルを構築していくという気概で議論していきたいと思っています。

行政が支援できるメニューとして、交通事業者の従業員の社宅に支援する方法もあります。事業者が給料アップを宣言すると、行政はそれに対して補助率をアップすることも始まっています。地方での取り組みを杉並でも検討していく時代になったと思います。

それから、バスと車の関係は運動論含めて、考えていくことが大切です。バスが発進する際には、バスが優先されるのが、世界の常識、マナーです。バスが優先されないのは、日本だけであり、運転士の労働環境を改善できることは幾つもあるのです。

例えば、欧米の路線バスには車体前方にバスにカメラがついています。走行車線への違反車や障害車に対しての取り締まりや抑止をしており、バスの運転士の走行環境をよくするために行政が支援してついているのです。

あと、欧米のバスは鉄道と同じように現金で乗れない都市が急増しています。運転士と乗客との現金のやりとりが負担であり、そのコミュニケーションをなくすためにもキャッシュレス化を進めています。ロンドンは10年以上前から現金で路線バスには乗れません。運転士の労働環境をよくするために現金をやめていきますということも、考えていく時代ではないでしょうか。

以上です。

会長（伊藤） ありがとうございます。そういった意味では海外の事例であり、日本でも地方の事例のほうが、行政からの交通事業者に対する支援という意味では先進的で、その観点では多分東京が一番遅れているという言い方もできると思います。

一方で、杉並というこれだけ恵まれた地域でやり方を確立できなかったら多分大変なことになってしまうので、何とかここは踏みとどまらなければいけない思いながら聞いておりました。

何かご意見、コメントいかがでしょうか。

三浦さん、お願いします。

委員（三浦） 今の牧村先生からのお話で、社宅、住宅の供給というところがあったのですが、これも、これ実は相当重要で、中野に社宅を5年前ぐらいに建てたのです。うちエリアがかなり広いので、それまでエリアを分けて採用していたのですが、都心方面は競合する会社も多いですし、ほかの事業者も含めて給与環境がいいので、採用がめっちゃくちゃ苦戦していたエリアだったのですが、中野に社宅を建てて、それを開放して募集をかけた途端に一番人の集まりがよくなったエリアになったのです。地方から来る人にとって、社宅はすごく魅力的なのですね。

今、実は中野の社宅がほぼ満員になりつつあるという状況にありまして、そうすると採用を牽引していた社宅ブーストがなくなるので、より一層また退職問題が加速していつてしまうわけです。杉並区様にどこまで手当ていただくことは可能なのかというのは分からないのですが、何か住宅供給、社宅の関係で、事業者に対

してお取り計らいいただける部分があるとしたら、現実的な支援の中では一番魅力的なメニューになってくるかなと思います。その辺りはぜひ今後ともご相談させていただきたいと思います。

会長（伊藤） いいご提案だと思うのですが、どうですか。お願いします。

事務局（石森） 例えば空き家の活用とか、区としても空き家対策とかは考えたりするので、そういったところの事業としてのマッチングもあったりするかなと思います。あと区営住宅とか、区としては運営したりというところもあります。これまた具体的にこういうふうにできますよとお答えできなくて申し訳ないですけれども、いろいろ区としてできる手段のうちのまた1つご提案いただいたところかなと思っております。ありがとうございます。

委員（三浦） 何かそういった部分で特別に提携させていただくと、運営を維持するということも社内に通せる材料になってくると思いますし、そういったところでうまく結びつけられるとお互い非常に有益かなと思います。

会長（伊藤） 中辻さん。

委員（中辻） コミュニティバスの維持はもとより、地域の路線バスの維持という面も非常に重要だと考えています。そういう意味では、京王バスさん、関東バスさんだけではなく、ほかの事業者さん方への支援という意味で捉えて議論できる場を考えていきたいと思います。

今、議論しているのはさくら路線ということですので、とりわけ関東バスさん、京王バスさんを積極的に支援していく理由としては、コミュニティバスを担っているというところはあると思いますので、そういう視点を持ちながらですけれども、地域の路線バスも含めてしっかり持続できるような環境を地元の自治体としてどういう責任を持ってやっていけるのか、そういう議論を具体的にさせていただきたいと思います。

会長（伊藤） ありがとうございます。

そのほか、ご意見などいかがでしょうか。

では、大体議論も出尽くしたところだと思います。今回方策案として9ページにあったように、大きく5案示されました。この中で②は②の①、②の②とか、③の①、③の②とか、④の①、④の②みたいな話になっていますが、5案あったのですが、多くの方のご意見、大筋としてはバスとしての維持、それからバス事業者における維持という方向性だったのかなと。バスの車両であり、バスの事業者であり、そういった方に引き続き何とかできないかといったご意見が強かったと思います。

まずは、現時点では関東バスさんにもぜひここは考えていただきたいというところで、もちろんご結論は出しづらいとは思いますが、京王さんが2年後に心変わりして続けられますみたいな話は非常にありがたいとして、関東バスさんにもぜひご検討いただけると。もちろん結論は出ないと思いますが、その辺

りはいかがでしょうか。

委員（畠山）

区の事業としてすぎ丸に携わっている事業者としては、ほかの事業者さんではなくて、先ほど舟山も言ってしまっていましたけれども、うちのほうは何とかしたいということで考えてはいます。

ただ、先ほどお話ししたとおり、今ほかの地区で減便をしているのですね。なので、私どもが受けられる条件としては、それら減便をある程度のところまで持っていけないと、あっちでよくてこっちは駄目なのかという話にもなってしまうので、それらが整理できてから初めて正式にお答えできるかなというところなんです。それまでにあれをこうして、こうしてという話は複雑なものが結構ありますけれども、それらが解消できれば検討というところになりますので、すみません、今はそこまでのお話しかできません。

会長（伊藤）

ありがとうございます。議題の1つとして取り上げていただくという感じなのかなと思いますけれども。

あともう1つ、こういった場、それからもう少し小さな場も必要かもしれないですけれども、地域の事業者同士で地域の移動をどう支えていくのか、そこにどう支援をしていくのかという部分については、引き続き継続的な話が必要。この会議だけではないと思います。区が中心となって、ぜひコミュニケーションはより一層取っていただきたいと思います。

また、様々な支援のメニューも出ました。それもただお金を払えばいいという話ではない、もっとそれ以上の密なコミュニケーションや相互理解が必要なお話だったと思います。ここで、公の場であまり話せないことも多々あると思いますので、ぜひそういった部分を活発に、積極的に進めていただけるといいなと思います。

何かご発言忘れた部分、ここはぜひ言っておきたいという話がありますか。

佐山さん、お願いします。

委員（佐山）

今、交通関係というか、バス会社の考え方が非常に悲観的な感じを受けました。ということは、ちょうど変えどきというか、変えるときというか、その時期にきたのだなと。ここからまた新しいことというか、よくなる意味で、悲観的にならないと人間は発展しないし、よくはならないですね。ですから、これから今までと同じではなくて、環境と世の中が変わるとともに、バスのやり方も変わっていったよくなるのかなという印象を、今日お話を聞いて受けました。だから、このままで行ったらうまくないのですね。ここで変わらないといけないのかなと。変わるということは区も変わって、区民もちょっと変わって、みんなが変わらないと、いい方向にいかないのかなという印象を受けました。

会長（伊藤）

区民として区の将来が悲観的だという方はまだそんなにいらっしゃらなくて、全体としてはまだまだ非常に元気なところに。バス事業者さんだけ何か取り残されてしまっているぞというのはここでも非常によく分かったと思いますし、そこはぜひ

コミュニケーションが必要かなと。

委員（佐山）　でも、世の中が高齢社会になって、バスを利用する人口はどんどん増えますよね。だから、こういう中で何十年も前、25年も前と同じというのは、いろいろな意味で世の中も変わっているし、当然無理が来ていると思います。ですから、今こういった悲観的な意見が出るということは、これは変わらなければいけない。変わることによってよくなっていくのだなという印象を受けました。

会長（伊藤）　ありがとうございます。

牧村さん、何か最後ありますか。

副会長（牧村）　この見直しというのは今回初めてですけれども、次起こることはないと思いますけれども、次もし起きたときにも、今回1つのプロセスを形にしたほうがいいのかなとすごく感じています。

杉並区さんは既にやられているのですけれども、まずサービス水準をこうしたいということを区からはっきり表明するというのがステップ1。その次に、利用者のアンケートだとか区民との対話を入れるステップ2。生の声とか、将来考える人たちの声も含めて、区をどうしていくかというのをみんなで考えていくプロセスを取り入れる。ステップ3として、この協議会で民主的に協議する場があるので、この場を大切にしていく。ここで結論が出ない場合には、ステップ4として公募など、次のステージに移行していくと考えます。東京BRTでは、公募で従来とは異なる交通事業者が参入し、民間で運行を続けている例も出てきています。杉並区なら、同様の参入意向があるポテンシャルが高い地域です。ステップ4まで行かない手前で、このプラットフォームで協議していったって、行政と民間でどのように共創できるのかを協議していったってほしいと思います。新たなプロセスを杉並区産として、今回構築していくのが大事かなと思っています。

以上です。

会長（伊藤）　ありがとうございます。今日も非常に活発なご意見を頂きまして……。

中辻さん。

委員（中辻）　いろいろお話ありがとうございます。区の立場で整理しておきたいと思ったのですけれども、さくら路線をどうしていくのかということを考えるに当たっては、2年後の4月から逆算して、いつまでに何をということを事務的には考えていかなければいけないタイミングになっています。

先ほど舟山委員さんからお話がありましたけれども、何とか協力したいというお話だったと受け止めさせていただきました。大変ありがたいお話を頂いたと思っております。そのお話がうまくまとまるように、区としても最大限できることはさせていただきます。

三浦委員からもありましたけれども、すぎ丸の運賃のあり方については区としても課題認識を持っております。路線バスと受けるサービス同じ中で、100円でこの

事業が始まりましたけれども、果たしてそのままでいいのかという問題意識を持っております。そういうものも含めて、どういう環境を整えた中でこの事業を継続していけるのかということを経営的に議論、協議させていただきたいと思います。関東バスさんにおかれましては、できれば前向きにお考えいただきたいというのを最後をお願い申し上げます。

以上です。

会長（伊藤） ありがとうございます。今日は非常に活発なご意見を頂きましてありがとうございます。それぞれのお立場を超えた非常に率直で、建設的なご意見が聞けて、こういった場を設けた意味もあったと思います。ここの部屋だけでとどめずに、本当に区民全員に関わる話なので、何とかこの議論をもっともっといろいろな人に理解していただきたいですね。その取組もぜひ進めていただければいいなと思っております。

最後「今後のスケジュール」ということで事務局からお願いいたします。

事務局（石森） 「今後のスケジュール」ですけれども、先ほど関東バスさんのほうでご検討いただくというところでお話しいただきました。その答えがどうなるかというところで、日程について改めて調整させていただきたいところでございます。今後の全体的なスケジュールを考えますと、こちらの都合で大変申し訳ないですが、9月上旬ぐらいまでには関東バスさんのほうで答えを頂けるとありがたいのですけれども、いかがでしょうか。

委員（中辻） そこも含めてということで。

事務局（石森） そうですね。すみません、勝手なお話で申し訳ないです。その辺の日程も含めまして、改めて関東バスさんとは調整させていただきまして、いずれにしろ、第3回目の検討部会については日程調整を含めてこちらから改めてご連絡をさせていただきますので、どうぞよろしくお願いいたします。

会長（伊藤） ありがとうございます。

以上で本日予定しておりました議事は全て終了いたしました。これをもちまして第2回杉並区南北バスすぎ丸あり方検討部会を閉会とさせていただきます。本日は長時間にわたってどうもありがとうございました。