

会議記録

会議名称	第1回 南北バスすぎ丸あり方検討部会
日 時	令和7年4月25日（金）午前10時15分から午前11時45分まで
場 所	西棟6階 第6会議室
出席者	【委員】15名（1名欠席、内代理出席1名） 伊藤会長、牧村副会長、土屋委員、三浦委員、富樫委員、舟山委員、久我委員、芳賀委員、奈良崎委員、中辻委員、永田委員、佐山委員、市野委員 （代理出席：戸澤慶子様）
配付資料	資料1 南北バスすぎ丸のあり方について 資料2 南北バスすぎ丸の意見募集結果について 資料3 杉並区南北バスすぎ丸あり方検討部会設置要領 資料4 委員名簿
会議次第	1. 開会 2. 部会の目的 3. 議事 南北バスすぎ丸の今後のあり方について 4. 閉会
傍聴者	3名
会議の結果	○報告事項に先立ち、この会の目的について事務局から説明があった。 ○議事 南北バスすぎ丸の今後のあり方について区が概要説明を行い、質疑及び意見交換を行った。

事務局（尾田） それでは、定刻となりましたので、「第1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、大変お忙しいところ、皆様にご出席を賜りまして誠にありがとうございます。本日の検討部会は、11時半までの概ね1時間半程度を予定しておりますが、僭越ながら議事に入るまでの間、進行役を務めさせていただきます、本検討部会事務局の都市整備部交通企画担当課長尾田でございます。どうぞよろしくお願いいたします。それでは、着座にて失礼させていただきます。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、事前に送付させていただきましたが、すべて席上に配布しております。皆様の席上には、次第、資料1「南北バスすぎ丸あり方について」、資料2「南北バスすぎ丸に関する意見募集 集計結果について」、資料3「南北バスすぎ丸あり方検討部会設置要領」、資料4「委員名簿」を用意してございます。※一部は本日の提示に限ったものになりますので、お帰りの際はそのまま机の上に

置いて頂ければと存じます。配布資料は以上となります、一通りご確認ください。過不足等ございましたら、お近くの事務局職員にお申し付けください。よろしいでしょうか。次に、検討部会の開催に当たりまして、事務局側で記録のため、録音させていただきますので、予めご了承ください。

なお、議事録の公開に当たり、ご発言いただいた委員の名前を記載させていただきますので、予めご了承ください。それでは、議事に移る前に部会長の選出をお願いしたいのですが、部会長については、南北バスすぎ丸あり方検討部会設置要領の第5条第1項により、「部会長は、協議会会長とする。」となっております。つきましては、伊藤会長よろしく願いいたします。

会長（伊藤） はい、お引き受けいたします。

事務局（尾田） ありがとうございます。それでは改めまして、部会長に議事進行をお願い致します。

会長（伊藤） 改めまして部会長の伊藤昌毅です。よろしく願いいたします。次に、副部会長を指名したいと思いますが、副部会長には協議会の副会長である牧村先生をお願いしたいと思います。よろしく願いいたします。それでは、次第に沿って検討部会を進めさせていただきますが、非常に厳しいというか、深刻な内容の話になるんだろうなということを予想はしてるんですけど、私もともと性格は楽観的なので、きつこういうところで話をすれば、いい結論が出るだろうなというふうに、思っております。それから、しゃんしゃんの会議は嫌いですので、新しく委員になられた方もいらっしゃると思いますが、ぜひ積極的にご発言いただければと思います。どうかよろしく願いいたします。次第の「2. 検討部会の目的」について、事務局より説明をお願いします。

事務局（尾田） 本年1月末に開催されました第8回地域公共交通活性化協議会でこちらにおいて区内で事業されてます6社のバス事業者様に、それぞれ現状をお話しいただいたところで課題を委員の皆様と共有できたところでございます。その中で南北バスすぎ丸、今年でもう開通25周年というところになるんですが、これについて、もともと2年前に策定した区の地域公共交通計画の中では、令和9年度以降からこのあり方の見直し検討していく予定でしたが、やはり計画の前倒しをしていく必要があるというふうに考えてございます。特にバスの運転士不足の問題、非常に重く受け止めてございます。本当喫緊の課題であるということで、またすぐに解決するのは難しい課題であるというところではあるんですけども、区としてもできるところから汗をかいていきたい、そういう思いでございます。昨年の中には、この南北バスを担っていただいて、本日ご出席いただいた、京王バスさん、関東バスさん、お二方にですね、今まで区の方で、赤字は全部補填しますと言ったところ、この間の議論の中で全ては賄

い切れてないとお話しいただきまして、その辺もこの人材の確保などに要する費用ということで、間接経費について1400万程度ですが計上させていただきました。今年当初予算にもそれは反映してるところでございます。また3月上旬には、区のホームページにもこういった現状、まず区民の方に広く知っていただく必要性があるということで、各バス会社さん運転手採用関連のページを載せたといった経緯もございます。そして、運行開始から25年になるすぎ丸については、運行当初とは社会情勢や皆様の生活課題というところも変わっていく中で、このすぎ丸だけが当時のままで本当にいいのかどうか、そういったところを今一度交通ネットワークの将来像も踏まえつつ、皆様と議論をさせていただき、とりわけすぎ丸に特化した形で検討したいということで、この検討部会を設置させていただいたという経緯はございます。区にも、すぎ丸に関して相応のご要望をいただいております。その中でも後にアンケートのご紹介もいたしますが、区民の足として着実に根付いており、社会経済状況が変化しても、区としてはその南北バスとして維持継続していく必要を強く、強く感じているところでございます。今回バス会社さんも実際にすぎ丸の運行を担っていただいている京王バス様、関東バス様だけに限りまして、またマイクなしで喋ればということで、設定したところでございまして、皆様とも建設的な議論をさせていただければと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

会長（伊藤） はい、ありがとうございます。それでは引き続き議事に移ります。本日の議事は「南北バスすぎ丸の今後のあり方について」となります。事務局より説明をお願いします。

事務局（左部） 事務局から説明をいたします。メールで資料をお送りさせていただきましたが、内容について、改めてご説明させていただきます。本日の議題は4つです。まず前回の協議会から3か月ほど経ちましたので、振り返りをさせていただきます。次にすぎ丸あり方検討部会の目的をお伝えし、すぎ丸の全体について、そして今回は特にさくら路線について議論していきます。冒頭話がありましたが、すぎ丸は維持継続をさせていくと考えています。今後約10年は人口が増えていくと予想されている杉並区において、公共交通離れをさせたくない、すぎ丸の取組を契機として議論していきたいと考えております。決して後ろ向きな議論でなく、共通言語であるデータを持ってしっかり進めていきたいと考えております。少し長くなりますので、総論20分・各論20分とわけてすぎ丸全体を1～3を総論、4さくら路線についての内容を各論として捉えていきます。これはさくら路線においていったんの期日があり緊急性が高いため早急に考えていきたいためです。まず、前回の地域公共交通活性化協議会の中でお伝えしましたが、計画を前倒しして令和7年度から見直しをしていきます。地域公共交通計画策定時は、令和9年度から検討していく予定でしたが、各事業者から運転士不足が深刻で厳しいという声が多く聞かれ、方向性を検討して

いく必要性を感じ今年度から見直しを検討していきます。関東バスから前回提供いただいた資料です。こちらは投影のみとなりますので、お手元に資料はございません。現状については関東バスさんからお話いただきます。

委員（土屋） 乗務員不足につきまして、以前からお話をさせていただいておりますが、ここ最近の傾向新規乗務員の応募が激減しています。理由として2024年問題の働き方改革で、バスの乗務員に対する休憩のあり方ですとか、勤務のあり方が非常に大きく変わった関係で、近隣同業他社の、採用数が非常に多くなってきてしまったので、どうしてもネームバリューで負けています関東バスに応募する方が非常に少なくなっています。そうすると非常に運営するには厳しくなってきたということで、記載はしておりますけれども12月2日から、武蔵野営業所で、減便ダイヤを実施しまして、1月16日からは、五日市街道営業所の減便ダイヤを行っているというところでございます。すぎ丸については、減便せず、一般路線の方の減便で調整し運行をしている状況です。

事務局（左部） ありがとうございます。次に京王バスさんお願いします。資料は投影のみとなります。

委員（三浦） 京王バスの三浦でございます。前回の交通会議でも詳しくお話しさせていただきましたので、ちょっと割愛しながらお話をさせていただきます。当社も関東バス様同様に、乗務員数が、急落していった、そんな状況でございます。長らく1700人前後で、これは全営業所のトータルの乗務員数なんですけれども、安定していたところが、コロナの時期にうちは採用を続けたため、一旦増えて1760名に達したんですけれども、コロナが開けて他業種への復帰、あとは先ほど土屋委員がおっしゃられた通り、採用自体に人が来なくなってしまう。で、ちょっとこの後のスライドでお話しする弊社の年齢構成の問題もありまして、乗務員数は急落しているというところでございます。スライド前の方でまたお願い致します。右側の数字ですね。路線バスの全社仕業数。まあ、これは一日にどれだけの乗務員数を起用して、仕事を回さなきゃいけないかという仕事の総量を表しているんですが、退職が進む前は全社で1030本のお仕事があったんですけれども、まあ、これを乗務員が回らないということで、限界路線の廃止、そういったことをやってまいりまして、今943本まで減ってしまってるってところです。まあ、10%弱3年間で急速に減らしてきたというところですね。これがパーセンテージで言うと、だいたい10%弱減少していることとなりますので、この後すぎ丸の利用人数のデータでも出てくるんですけれども、今大体コロナ前に比べて利用人数減ったとはいえ、90%程度までお客さんは戻ってきてますので、これ以上減らしてしまうと、なかなかもう利用者目線でも、不便を感じてしまう。まあ、そういったレベルになってきてしまうという数字になってきております。これ以上一般路線の減便廃止は難しい状況

にあるということですね。次のスライドお願いいたします。これだけ総数が減ってしまってるかというところの原因が最大の要因がこちらでございます。弊社の年齢構成、5歳ごとに区切った資料になるんですけども、見て分かる通りですね。非常に高齢の方に偏ってしまってるという状況があります。平均年齢が52.7歳、まあ、当社の定年はまあ、既に4年前に引き上げて、65歳という形で、まあ一般的な企業の定年年齢としては高い方にあるわけですけども、まあ今後5年間で見ても254名、10年間で見ると700名近い人が定年を迎えることになります。定年後の再雇用の仕組みもいろいろ処遇条件見直したりして整備はしているんですけども、まあ、やはり年金受給とか、蓄えのある人は当然やめてってしまいますし、そういったところからも今後も退職、乗務員総数の減少は加速度的に進展していくことが、予想されております。一方で採用についてはなかなか本当に他の事業者様との取り扱いという部分が強調されて、まあ今直近足元で弊社が年間で50名から60名程度の採用という状況なんですけれども、まあこちらでは10年間700名近い人が定年で、さらに自己都合退職も含めると、大体年間で100名ぐらいは採用しないと人数がバランスしていかない。そういう状況にありますので、年間で4、50名ずつはショートしていったら、これが足元の状況でございます。

事務局（左部）

ありがとうございました。昨年度末には、区の方も補正予算で今まで見れていなかった人材確保等に要する間接経費についても計1400万円計上し、今年度は当初予算でしっかりみているところです。区としては昨年度、今年度同様で区としても経費についてはしっかり補助をみていきます。次にすぎ丸あり方検討部会の目的です。お手元の資料3をあわせてご覧ください。そもそも南北バスすぎ丸のあり方とはどういったものか、ということですが、これは南北バス交通基本計画に南北方向の移動困難性を改善し、高齢者主婦の移動を容易にし、既存交通と連携・補完し合う存在と位置づけております。すぎ丸が開通してから25年が経ち当時のあり方と現在では環境も違い、すぎ丸のニーズも変わってきていますが区としてはすぎ丸の維持継続について、この部会においてしっかり議論をしていきたい考えです。運行事業者の現状や社会情勢、経済状況等が当初と変わってきている中、すぎ丸だけが変わらず当時のままのあり方でいいのか、といった点を踏まえすぎ丸に特化した形で検討をしたいと考えてこの部会を設置しました。区に寄せられた区民からの要望です。主に4つに分類されご覧の通りとなります。次にすぎ丸のあり方について説明いたします。ここから約4分程度で、すぎ丸の概要について整理します。杉並区は東西に交通網が発達しており都心へのアクセスがよいとされていますが、一方で南北方向の移動が困難という交通課題がありました。区は平成7（1995）年度から基礎調査を開始し、専門家や区民と一緒に検討を重ねてきました。すぎ丸のコンセプトは、南北方向の移動困難を改善し、高齢者等の移動を容易にし、外出機会を増やす、運賃はワンコインで支払える100円としました。地域住民にとって身近な「自

分たちのバス」として愛着を持って支えていただけるバスを目指しています。すぎ丸は区の事業として実施しており、けやき路線、さくら路線、かえで路線の3つの路線を京王バス株式会社及び関東バス株式会社の2事業者により運行しています。運行方法としましては、各運行事業者と路線ごとに運行協定を締結し、「運行経費」から「運行収入」を差し引いた「収支欠損額」を杉並区が補助金として支出しています。運行時間と本数は記載の通りです。次に、利用者数の推移です。表のように平成12（2000）年度の運行開始以降、コロナ前までは、概ね増加傾向が続いていました。そして、令和4（2022）年2月には運行開始からの3路線の累計利用者数が2,000万人を突破するなど、区民の生活の足として着実に根付いています。過去の区調査から主婦の利用が34パーセントで最も多く、次は会社員・公務員が19パーセントとなっています。年代別調査では、60代以上がどちらの調査でも半数を占めている結果となっています。次に利用頻度です。平成30年、令和5年に行われた調査ではどちらも、週3日程度の利用が多い結果となりましたが、半数近くが週1日から利用している結果となりました。次に利用目的です。利用目的では、平成30年、令和5年どちらも、もっとも多いものは買物利用となりました。次に、すぎ丸と一般路線バスとの比較です。（すぎ丸けやき路線、浜田山駅方面行きの時間別調査についてです。）こちらは投影のみとなりますので、お手元に資料はございません。左がすぎ丸けやき路線の平日の時間別状況となり、右が一般路線バスの利用状況となります。2つを比較するとすぎ丸は日中の移動にも利用されていることがわかりますが、一般路線バスにおいては日中の移動よりも朝、夕方の通勤通学で利用されている傾向がみられました。ここからすぎ丸と異なる使われ方をしていると推測され、すぎ丸の運行とは、差別化されていることがわかります。京王バス提供の一般路線バスの時間帯別資料です。次に、区が負担する経費ですが、すぎ丸の収支率はコロナ前の平成30年度は収支率80%となりコミュニティバスでは他自治体と比較してもかなり高い水準となっていました。しかし令和2年度は新型コロナウイルス感染症拡大により収支率50%とまで落ち込みその後は若干回復してきましたが令和5年度は65%にとどまっています。また、年々経費も上昇しているため、負担の増加が懸念されていますが必要な経費はしっかりとみていく考えで、昨年度末には区の方でも補正予算で今まで見れていなかった人材確保等に要する間接経費についても計1400万円計上し、今年度は当初予算でしっかりみているところです。ここまでで総論という形になっています。

会長（伊藤）

はい、ありがとうございます。まず一旦ここまでを受けての議論ということで、後半はさくら路線についてという資料があるので、さくら路線に特に議論できたらと思うんですけど、前半はここまで踏まえて、全体についてのお話ができたらと思っています。それでは、今の事務局の説明を受けてご意見のある方ぜひお願いします。いかがでしょうか？

委員（芳賀） 今のあのスライドとお話を受けてドライバー不足なのか、赤字だから、これから検討するのか、どちらが比重を占めてるのか。この辺のところドライバーさんが少ないから減便してすぎ丸君もという話であれば、どうしようもないわけですね。赤字だからっていうことでその辺どっちを、大きさを占めて討論していくとか、きちんと教えてほしい、私は町会連合会の芳賀です。

会長（伊藤） 事務局から特に課題となってる部分がどういう風になったっていうところですか。

事務局（尾田） そうですね。はい。先ほども触れましたけども、やっぱりドライバー不足というところが一番というふうに思ってます。杉並区、すぎ丸を運行して、今 25 年ということですね。一時期、15 年ぐらい前は黒字だった時期もあるんですけど、ここ逆に 15 年ぐらいはずっと赤字ということです。で、赤字に関してしっかり区で見えていく、民間バス事業者さんがやっているバスを補完するバスとして位置づけてございまして、民間バスが今そういう本当にドライバー不足が深刻という中で、すぎ丸も同じく考えていかなきゃいけないと。そういう考えでございします。

委員（中辻） 補足です。都市整備部長の中辻です。よろしくお願いします。ドライバー不足については、当然各事業者さんから先だって、ご報告いただいたとおり、区としても深刻だと受け止めています。その一方で、先ほども一部ご紹介しましたけれども、このすぎ丸についてはもう区民の足として定着している中で様々ご要望いただいています。時間をもう少し朝早くできないのかとか、もう少し先まで運行できないのか。そうした改善であったり、はたまた通勤通学で利用されてる方もいらっしゃる。路線バスですと 230 円支払うわけですが、すぎ丸だと 100 円で済むことで移動困難な方の外出を後押ししたいという意味で、ワンコインでスタートしたこのすぎ丸ですが、高齢者であったり、障害者そうした方に対して 100 円で利用しやすい環境を維持継続していくという考えは、当時と変わらないと思うんですが、一方で一般のサラリーマンの方が、これを利用される時には果たして 100 円のままでいいんだろうかと。そういう、様々複合的な問題がこの 25 年間経過していく中で、明らかになってきましたので、このタイミングで皆様と議論をしたいという趣旨でございします。で、その中で当然ドライバー不足ということで、今運行を担っていただいている事業者さんの状況も踏まえて、この先どういうあり方が、持続可能、さらに発展していく方法があるのか、そういう知恵を皆さんで出していただく会にしたいというのが趣旨でございします。

会長（伊藤） ありがとうございます。ほか、ございしますか。

委員（奈良崎） 小学校 PTA 協議会の奈良崎と申します。よろしくお願いいたします。すぎ丸が始まって 25 年経っているということなんですけども、杉並区の人口、私、宮前に住んでるんですけども。あの辺もまあここ数年で大きな集合住宅ができたりだとか、大きく人口の分布が変わっているものだと思ってます。今現在の路線は、どれぐらいの周期で見直されてきたのかっていうのを少し教えていただきたいです。

会長（伊藤） これは経緯ですかね、何かご説明できますか。

事務局（尾田） 路線の見直しは定期的に行ってはございません。けやき路線開設当初に浜田山駅付近の、あのルートを若干の修正と合わせて、3 路線目のかえで路線については、久我山と西荻窪間、そちらも沿道からのご要望を受け一部ルートの変更してると、そこからずっと同じといった状況でございます。

会長（伊藤） 今のもともとの前提の件として区内の移動需要が変わってきてるんじゃないかというお話だったと思うんですけど、その辺りについてはご認識はいかがですか？

事務局（尾田） 移動需要もちろん変わっており、ご要望も様々いただいている中で、こちらにもすぎ丸走らしてほしいとご要望いただくところなんですけど、やはりある程度車体の大きいバスということになるので、道が狭い杉並区内において、なかなか拡充していくのは難しいこともありますし、もともと民間バスさんが営業されてるそこに、その先ほど幅の問題もありまして、入ってくるのも難しい中で、一旦は別の会になりますけど、前段の AI オンデマンド交通で今やってるような堀ノ内松ノ木の地域の方で四つ目の路線を検討した時期もあったんですね。そこも道が狭くて断念したという経緯です。12 年ぐらい前なんですけども、その時ももう赤字がすごく膨らんでいる中で、これ以上路線拡充は難しいという結論に至った次第です。

委員（奈良崎） 路線を変えれば、収益が変わるということも考えられるのかなというのはちょっと思っています。はい、これで大丈夫です。はい、ありがとうございます。

会長（伊藤） その他、ご意見ありますか。特にぜひこれ初回なので多くの方にご発言いただきたいなと思いますけど、よろしくお願いいたします。

委員（舟山） バス運転手不足の現状についてちょっと報告をさせていただきたいと思いますけども、本会議の中でも少し触れましたけども、事業者の報告の通りですね。ほとんど乗務員が来ていない状況がありますので、これはもうやっぱりその少子高齢社会に突入してまして、大型 2 種免許を所有する人自体がですね、

だんだんだんだん減ってってしまっている状況になってます。事業者とか労使の関係です。異なる部分もあるんですけども、あの特にコミュニティバスについてはですね、嘱託とか、非正規雇用の方で時給で働いての方が多く存在してまして。このすぎ丸も一部そういうところがありますので。正社員でも来ない中でこう時給制っていうのはほとんど来ないんですよ。まあ各自自治体も減便とか廃止に至ってるところがありますので、その辺のことについてもですね、ちょっと議論の中で触れていただければいいのかなと。先ほど、部長さんの方からお話がありましたけれども、コンセプトは高齢者さんも外出創出ということで、ガイドラインでまずコミュニティバスが始まったと思います。100円っていうのは確か手軽で、使いやすいっていうところはあるんですけどもまあ100円ですね、維持ができるのかって言ったところでもありますね、きちんと議論していただきたいというふうに思います。

委員（永田）

障害者団体連合会の永田と申します。障害のある人たちの時は自転車も使えないとか、気軽に移動できないとか、そういう意味では、この公共交通が気軽に使えるってありがたいことです。それから、一般バス含めて、今バスの運転士さん、車椅子とかとても対応が早くこう良くなってるっていうあの評価を皆さんから、聞いておりまして、バスの存在っていうのは大事だと思っています。ただ、その料金に関しましては、これは団体の意見ではなく、個人的な意見でございますけれども、たまたま一般路線があるところを通して通勤したり、お買い物に行ったりする人が払う。その路線がないからすぎ丸君のところを通るっていう人が。こんなに料金が違っていいのかしらという感じはしております。で、高齢者や障害者に優しいということであれば一般路線での対応のようなシルバーパスとか障害者割引というもの、逆に活かしていただいて、それで、料金もずっとこう差を小さくしていくこと。赤字の対策としてっていう、それが運転手不足とは直接繋がらないかもしれませんが、あその路線を維持するという意味では、見直しをしてもいいのではないかっていう意見です。

委員（佐山）

私もやはり同じく今、聞いてましてね、老人クラブ連合会佐山と申しますが、高齢者に、優しい100円っていうのはいいと思うんですけど、やはり赤字っていうことはやっぱりよくないですよ。そういう意味において、やっぱりその料金を見直してっていうのは100円の見直してっていうのはしてもいいんじゃないかなっていうふうに。さきほどから説明を聞いて思っております。

会長（伊藤）

運賃の話が、何件か出ましたね。その他ご意見いただきましたけど、事務局からもういかがでしょうか？その辺りは。

事務局（尾田）

運賃に関しても、今回、総論全体的な部分でご意見ありがとうございます。

あと路線についても先ほどご意見いただいた中で、もともと他自治体とかですね、一般路線と重なってるところもあるんですけど、区としましては、重なってないというか、民間路線を補完する形で南北方向の移動方向に困難改善ということをやっています。そこで実際、通勤のご利用の方もおられると思うんですけど、先ほど比較でお見せしたように、日中の高齢者の移動を支えるというのが当初のコンセプトと、現状もさして変わらない部分だと思っています。その辺のこうバランスを整えていくのかというのは非常に重要であると考えてございます。

委員（芳賀） これ 25 年前から 100 円なんですね。で、あの昔はスイカとかパスモとかがなかったから、降りる時にごちゃごちゃしちゃうということだと思うのですが、今見て我々年寄りもみんなスイカとか持ってるんですね。だから、25 年前、100 円。この物価高ということで、先ほど何人か言われたように赤字だということであれば、検討の余地があると思うんですね。だから昔は出口でごちゃごちゃ、今、入口だから別にどうってこないと思うんだけど。25 年前から 100 円。お米がどうのこうのって言うてる時代にとちょっとね、と感じる。100 円ありがたいですよ。年寄りはだけど。ワンコインだから 100 円になったのか？今の時代に合わせていただいて検討する余地があるのではないかな。

会長（伊藤） ありがとうございます。議論としてはまた次は特にさくら路線なんですけど。この段階でまだご意見ありますか？では、いったんここはまとめまして。続いて事務局からさくら路線線についての、ご説明をお願いいたします。

事務局（左部） では続きまして、さくら路線について説明申し上げます。実は昨年夏ごろ、京王バス様からさくら路線等について申し入れがありました。すぎ丸は区民の足としてしっかり根付いていて、特にさくら路線は買物利用が多く生活に密接に関わっている路線となっていることから、区としては、なくすわけにはいかないと考えて、運行事業者に対して何かできないか、考えました。この間、申し入れがあった京王バス様としっかり話をすることで、見えていなかった経費について知ることができました。すぎ丸の事業については赤字補填をして運行事業者には負担がかかっていないスキームをとっていましたが、話をきいてみると、昨今の人手不足により新規採用経費等で経費がかかっていることを知り、いままでみてない経費を補正予算で組んで、3 路線合計で 1400 万円計上し、運行事業者の負担を軽減させていただきました。ただ、それでも現状は厳しく申し入れの意向は変わらず、また期日を設けての申し入れとなっているため、さくら路線は緊急性があると判断し、早急に皆さんで方策を考えていきたい、結論ありきでなく考えていきたいと思っています。

事務局（尾田） 申し入れいただいた内容をちょっと補足させていただきます。昨年の 6 月ぐ

らいですね。三浦課長来られて、お話をいただいたんですけど、前回の協議会でもあったように京王バスさん今杉並区だけでなく 10 の自治体とコミュニティバスやられて、それに等しく申し出されているというところで、先ほどのまず運賃の問題ですね。実際 100 円でやってるところに対して、本当にそれが持続可能なのかということが一点と、後は路線に関しても、やはり運転者いらっしやらないというところで等しく、今ある路線から 1/3 程度減るような形で検討ができないかということで、お話をいただいたということです。とりわけ、京王バスさんにはこのさくら路線とけやき路線二つの路線をやっていたいてるんですけど、本数的にけやき路線は一時間 4 本、さくら路線は一時間 2 本ですね。一応さくら路線に対してこう手当をすると、1/3 ぐらい減らせる計算になるのではないかと。で、またさくら路線の乗車実績としては、今、まあ、満杯になると 36 人乗れるんですが、全然そんなにも乗ってませんし、10 人程度の乗車ということもあって、もうちょっと小さい車両だったり、後のご説明に続きますけど、別のタクシーみたいなワゴンタクシーみたいなものでも賄えるんじゃないかと。そういったご提案をいただいた申し入れがあったことです。

事務局（左部）

データは投影のみとなります。京王バス様からすぎ丸に対する考え方を説明いただきたいと思います。

委員（三浦）

京王バスの三浦でございます。申し入れ内容は、尾田課長がまとめてくださったので、大分重複する部分もありますが、改めて当社の考え方をお話させていただきます。今弊社 10 の自治体様と運行を受託しています。各自治体様と本当に例外なく、全ての自治体様と、当社の乗務員不足の現状を共有させていただきまして、それをもとに、やはり先ほど申し上げたとおり、一般路線を既にもう限界域まで廃止してきている状況がありますので、やはりコミュニティバスにも、そういった再編成、そういった施策を取り組んでいかないと、路線バスがもう本当に、需給関係が崩壊するような形で。さらに突き詰めてなきゃいけないということで、やはり地域交通に与える影響としては一番大きくなってしまいます。そういうふうに我々は考えております。ですので、コミュニティバスについても、もちろん地域の足として重要だというのは重々理解をしているんですけども、周辺路線との再編成、あとは先ほど話に出てきましたダウンサイズしたワゴンバスへの切り替え、こういったスキームはまだまだやれる余地が各所あると思っておりますので、そういったところを個別にご相談させていただいているというのが弊社今取り組み状況になっております。特に、さくら路線につきましては先ほどもありましたけれども、1 便平均が大体今 10 名から 11 名程度のご利用です。ワゴンバスというのは 1 便あたり、11 名ぐらいご乗車が可能でございますので、そういったところを踏まえると、ワゴンバスへの切り替えというところが、一つ有効な施策として考えられるのではないかなというところを、これは会社の見解になりますけれども、見ているところでございます。で、バス事業者の乗務員状況は先ほど申し上げた通り、どこの会

社も一律に厳しいところであるんですけども、これはぜひタクシー事業者さんの見解もお伺いできればと思うんですが、昨今の報道では近年都市部では人が増えていらっしゃるというふうに聞いているところもございます。違ったらこちらをご訂正いただきたいんですけど、そういったところも踏まえましてこちらのさくら路線、仮に弊社が受託を終了させていただいて、じゃあ他のバス事業者様が同じ形で担うってなってしまうと、やはりそのバス乗務員の奪い合いついていうところになってきてしまいますので、全体のバス乗務員はこれから大きく増えることは、残念ながら難しいと見ておりますので。そうではない。ワゴンバスっていう形に切り替えることで地域交通を維持していくのが、こと、さくら路線については望ましい形なのではないかなというところを思っている次第でございます。当社の乗務員の減少具合から見ても、なかなかその期限を設けずに長期的に話をするということは難しい状況でありますので、短い期限であります、2027年4月から何かしらも代替手段に切り替える形でのご検討をお願いしたいということで、お話しさせていただいてる次第でございます。

事務局（左部）

今お話しがでました、タクシー事業者への事業者変更についてですが、本日東京ハイヤー・タクシー協会の小池様が欠席のため、区が代理で事前にヒヤリングした内容をお伝えします。小池様にも許可はとっております。タクシーを活用していただくことについては、業界としては大変ありがたいことです。実施にあたっては、既存のバス事業者とのコンセンサスに加え、運行事業者に負担がかからないような仕組みづくりが必要と考えます。次に、さくら路線の概要を確認していきます。さくら路線のルートは浜田山駅南と下高井戸駅入口を結ぶ路線となります。買物利用目的が多く、週3日以上利用する人が多く、生活に密接に関わっている路線であることがわかります。さくら路線の年間乗車人員実績です。平成16年の運行開始からコロナ禍を除き毎年ほぼ利用者は増加しており、コロナ前の平成30年の約9割弱戻ってきている状況です。時間別利用者数です。黄色のマーカ一部分は1便乗車あたり11名以上乗車しているところを示しています。仮にタクシー事業者によるワゴンバスでの運行を考えるにあたり今後もっと時間別利用者数の分析が必要になると考えていますが、今回は参考としてお示しします。次に令和5年に区が実施した調査です。電車の接続駅付近のバス停（浜田山駅と下高井戸駅）においては乗降者は当然多いことがわかりますが、それ以外のバス停も日中前後を中心に利用されていることがわかります。今後のスケジュールを共有いたします。これまでさくら路線の情報をみてきました。運転士不足により、バス事業者が赤字路線だけでなく、収益がでている路線についても減便や廃線に踏み切っているという現状は各自治体で起きています。この現状について関東運輸局ではどのようなお考えをお持ちか、この場で共有いただければと思います。昨今の一般路線バスの減便・廃線について・今後のコミバスのあり方・全体の公共交通の考え方につ

いて、全体の公共交通に関する考えをお願いできればと思います。

委員（市野）

関東運輸局の市野と申します。バス事業者さんの現状とか減便廃止の状況については関東バスさん、京王バスさんからご説明があった通りです。いわゆる2024年問題もあって、全国的にも非常に運転手不足で厳しい状況と承知しております。先ほど、事務局から、一般路線の補完として、コミュニティバスを走らせていますという話がありましたけれども、コミュニティバスや赤字路線を維持するために、黒字の一般路線は減便するようなことは全国的に、往々にして起こっているところでもあります。公共交通全体というところでもありますけれども、今、国交省で交通空白解消本部を立ち上げて、取り組みをしてくれているところでもありますけれども、一般路線バスであっても、コミュニティバスであっても、そういった廃止減便とか、そういったことによって、地域の移動の足がなくなってお住まいの皆様が、お困りになるという事態が起こってくるということであれば、そのことは当然解消しなければいけない、避けていかなければいけない課題であると考えてございます。そうした状態に対して、色々対策の方向性というのはあると思うんですが、やっぱり利便性・生産性・持続可能性を両立させていかなければいけないという中で、選択肢として、例えば京王さんからあったダウンサイジングとか、違うモードに転換するという考え方ももちろんあるわけですが、当然運べる人数に違いがございますので、単純に今あるすぎ丸の路線をそのまま置き換えるということはなかなか難しいんじゃないかなというところはちょっと留意が必要な点だと考えてございます。地域交通は地域の基盤となる公共的なサービスですので、区の方で、新たに間接経費を見ているというお話もありましたけれども、自治体で必要があるのであれば、財政負担を始め、積極的に関与することも必要ですし、当然、その求めるサービス水準を確保するために必要な運賃がどれくらいの水準なのかということも議論する必要があると思います。それから、運転手不足対策という観点からも路線を短くするとか、より効率的な走り方ができないとか、そういった見直しというの、考えていく必要があるんじゃないかというふうに考えてございます。以上でございます。

事務局（左部）

発言いただきまして、ありがとうございました。このさくら路線を考えていく上で京王バス様から申し出が出た内容を、スケジュールを皆様と共有していくことが大事だと思っております。議論を進める中で、区では仮に運行事業者を変更するために3通り方法があるのと考えを持っておりまして、それについて手続的なところ、共有しておく必要があり運輸支局の方から簡単にお話しただけだと思います。

委員（戸澤）

東京運輸支局の戸澤と申します。今回の件につきまして京王バス事業者様から、また新たに引き継ぐ事業者さんがバス事業者の場合につきましては、地域

公共交通会議ですとか運賃協議会で協議を整えていただきまして、新しい事業者さんの方で、その路線の任免の申請が必要になります。その場合、必要な標準処理期間としましては、1ヶ月という期間が必要になります。次にバス事業者さんの方からタクシー事業者が引き継ぐ場合なんですけど、タクシー事業者につきましては、先ほどのバス事業者と同じで協議会で承認が必要になるんですけども、その後の手続きが変わりまして、新たに一般乗り合いの経営の許可申請ということで免許の取得をしていただく必要がございます。で、その場合は標準処理期間は2ヶ月という期間になっております。で、次に区で直営という形になりますと、公共交通会議での協議会は先ほどと同じになるんですけども、今度は自家用での事業になりますので、自家用の有償運行の登録の申請が必要になりまして、こちら必要な処理期間としては1ヶ月という形になります。共通事項としまして、現事業者の京王バスさんにつきましては、30日前までに路線の廃止の届出をしていただくという形になります。以上です。

事務局（尾田） 届出は、大体1ヶ月か2ヶ月程度っていうところもあるんですけども、区民生活に与える影響すごく大きいと思ってまして、実際地域の方には半年ぐらい前には合わせてお話ししていく必要があるのかなと思ってます。なので、そういったことで、残り2年っていうところ、2年前に何かしらの策というのを考えて、そんなに猶予を言ってもらえない期間なのかなという、そういう認識でございます。

委員（舟山） すみません。素朴な質問でいいですか？東京都交通運輸労働組合協議会の舟山です。ダウンサイジングっていうのは一定理解しますし、やむを得ない手段だと思ってますけれども、タクシー事業者さんにやっていただく想定車がハイエースなのか、キャラバンなのかによって、乗車定員が限られてくると思うんです。それに伴って、免許がまた異なってくるんですね。中型大型普通と。久我さん、タクシーの場合は普通2種で中型大型持ってる方っていうのは結構多いんですか。

委員（久我） ほとんど持ってます。ほとんど大型で普通ね。11人までの車両を考えているのか否か、前回のデマンドとリンクするのですが、私はそういうことにね、こうダウンサイジングなら大いに、地域の足がなくなってしまうんで、やった方がいいと思うんですけど。その問題、どう考えているのか。

事務局（尾田） その法令上の規定すごく大きいと思ってまして。すぎ丸の車両の幅員でも、車両幅2.1m今あるんですね。それで走れる道路って、やはり法令上決まって、今の現行法令だって、すぎ丸も正直アウトな場所もあるんですよ。そんな中で同様の車両幅ってすごく難しいと思って、今舟山委員からあったようなハイエースとかですと、1.8mでちょっと幅が狭くなりますし11人まで乗れると

ということで、それ相応の車両が望ましいのかなと現状持っています。

委員（中辻）

すいません。補足。何か今ダウンサイジングがありきのような区の姿勢をお話ししたかのようにとらえられたかもしれませんが、そこは違います。区の姿勢としては、やはり今の体制というのは維持したい、もっと言うならもっと充実できないのか？そういう思いを持っています。ただ、現実問題として、今担っていただいている事業者さんの方で、運転士がいない中で、この先継続して受けていくことができないとなった場合に、どういう方法があるのかという、その選択肢の一つだというふうに、現時点ではご理解いただきたいと思います。そうなった際には具体的に車種であるとか、そういう議論もしていくんですが、まず現段階としては区民の皆さんに提供できているこの交通のサービスをどのように持続し、維持していくのか、そういう議論をまずさせていただきたいと思いますし、例えばですけれども、関東バスさんが、じゃあうちの方で全すぎ丸は受けますというような可能性があるのかとかですね。あらゆる可能性について現状、もしくは今より良くなる、そういう将来を見据えた、議論ができないのか、その中で前段ありましたけれども、2年間その間に何かしら結論を出してもらいたいという京王バスさんのお話がありますので、いたずらにいつまでも議論しているわけにはいかないという現実がありながらも、やはり区の立場としては今あるサービスっていうのは当然維持したいですし、場合によってはもっとよりよくしていきたい、そういう思いがあるということだけはご理解いただければと思います。

委員（佐山）

区とか、それか京王バスとかで、関東バスとか、杉並区だけでも合同で一緒にやるっていうことはできないんですか？このうちの条件はここで、この条件はここで、区はこう、関東バスはここはこうって、みんな同じである意味においては利益の面で足の引っ張り合いですよ。じゃなくて、やっぱり区民も良くて、それで会社もよくて。もちろん区、行政っていうのは区民の方のことを考えてると思うんですね。ですから、そういうことを考えると、その一つ一つになって利益が上がるような感じで、利益が上がるということはみんな生活があるから生活できないと困りますよね。ですからもちろん生活ができるように、せめて杉並区の中だけでも、関東バスも京王バスも、すぎ丸も一つで。話し合いで行ける方法があれば、よりいいんじゃないかなんて。もう全くの素人なんですけど、聞いててそう思いました。うちはここで、あそこはここでこうでと、どうしても考える場合は自分中心とか自分のところを頭に入れて考えてしまう。ですから、合同になって、やることは一緒の同じ目的、やることは道路を走るお客さんを運ぶ、同じことだから、それが一緒になってできたらいいんじゃないかなんて思ってきてました。

事務局（左部）

すぎ丸の利用実態を把握するため、アンケートを行いました。今回行ったア

アンケートは2種類あります。その違いは実施方法の違いです。1つ目は区Xと区公式HPにて周知を行ったアンケートです。2つ目はすぎ丸に実際に乗車する方へのアンケート配布です。XとHPで周知した内容は比較的若い層からの回答が主でした。回答者の年代が異なり様々な意見を取ることができましたが、今後は利用できる環境にあるのに、なぜ使っていない人のか、今までアプローチできていなかった層に対しても聞き取りをしていきたいと考えております。多くの様々な角度からの意見を取り入れていき、今後のすぎ丸の課題をしっかりと掘り起こしていきたい考えです。X HPでの周知のアンケートでは、回答者は50代以下が7割となりました。回答者9割弱がすぎ丸に乗ったことがあると回答し、利用頻度と月に1回程度と答えた方が多かったです。運賃が100円が多い。目的はレジャーがもっとも多く次に日用品の買物という結果になりました。すぎ丸を利用する際は電車の乗り継ぎ利用が、すぎ丸利用のみより若干多かったです。すぎ丸を利用していない理由は自宅近くにバス停がない、ですが、居住地をみると高円寺、堀ノ内、荻窪、和泉となっておりそもそもすぎ丸が走っていない地域でした。今後は、すぎ丸を利用できる環境にあるにも関わらず利用していない理由を探り見えていない需要をしっかりと把握していきたいと思えます。すぎ丸がなかった場合の移動手段としてもっとも多かった回答は、徒歩となり、続いて電車がとなりました。年代別の内訳は20～50代はすぎ丸がなかった場合、徒歩利用の回答が多く、60代以上は自分の足で歩くよりも、電車と答えた方のほうが多い結果となった。日常生活ですぎ丸以外の移動手段について、さきほどの質問（すぎ丸がなかった場合の移動手段）と回答はほぼ同じとなり、年代の傾向の動きもほぼ同じでした。多くの区民の足として根付いているすぎ丸ですが、仮にすぎ丸がなくなった場合主に何を利用するかとの質問に対しては、徒歩、自転車、電車との回答が多かったです。徒歩や自転車を使って自分で動ける層も、この先はバス等の公共交通機関を利用していくことになる、すぎ丸もその一つのため運行本数の増便や時間帯の改善を希望する声があがっていて、なくてはならないものになっています。また、愛着を持っていることがわかる一方で批判的な意見もあるが、それはなくていいではなくて、自分たちのエリアにもほしいという肯定的なものであることがわかります。集計数が少ないデータのためしっかりしたものではありませんが、結果はお時間があるときに見ていただければと思います。

事務局（尾田）

補足ですけど、これなんでそもそも実施したのかということなんです。先ほどお見せしたデータの中で平成30年と令和5年に2回調査をしているんですね。その調査の内容はその平成30年にやった時は実際、車の方に乗り込みまして、聞きとったりとか、アンケート返送してくださいという調査に乗った方に対してのみ実施したところなんです。令和5年にやったのは降りた方乗った方を対象に、乗車して、詳細な降りたデータとかを含めることで調査をしていました。では、実際に乗らない方ってどういう意見で乗らないのかな？その辺の

意見の必要性も感じまして、試しに3月から取り急ぎやってみたというところ
です。継続的に実施していく予定なのですが、いったん現時点の状況をみなさ
んに共有していこう、といった状況です。

会長（伊藤）

いくつか既にご意見頂いてるんですけど、ここから議論の時間というふうに
したいと思います。全国でも非常に深刻な運転手不足で、減便廃止ところがも
う事業者の廃業まで起こっているような中で、今回、京王バスさん、2027年4
月ということに2年も時間もいただいた、これだけの我々にご猶予をいただい
たということは非常にありがたい、こういった場が持てるってことをまず感謝
したいと思います。それだけの議論ができる、それから、杉並非常に、いろん
な方いらっしゃいますので、ぜひここで、いい形を作っていくのが大事ななと
いうふうに思います。その上で、既にいくつか、ご発言ありましたけれど、佐
山さんから一体化できないのか？みたいなご意見いただいておりました。これ
は仮に補足すると、バス会社が、ある意味こう民間の独立した企業として、儲
けのためにやっているっていう路線が、一つあるわけですね。それぞれの中
で、関東バスさんも京王バスさんも、競争をして、事業を進められている一方
で、お金にならない赤字になっちゃうよって部分については、もう25年前よ
り区が、ある意味音頭を取る形で区がお金を出しますという形でやってい
ると、これはある意味赤字前提の、バスとしてやっていて、その、ただ区の中
にそのバスの車両もないですし、区の中には運転手さんがいるわけでもないの
で、その部分を京王バスさん、関東バスさんに委託しているということでした
ので、かなり民間路線とは形が違うという中で、区が先頭になって、京王さ
んにお願いをして委託をしているという中で、その京王さんがもうだいぶ厳し
いんだということおっしゃってるという状況なのかなというふうに、理解をし
ております。なので、一体というか。区主導のバスという、そういった認識が
共有できればいいのかなというふうに思っております。という上で、ここま
での、特に、さくら路線に関してご意見ありますでしょうか？私から確認した
んですが、三浦さんが、お話の中で、委託先について、できれば、タクシー会
社の方がいいということをおっしゃっていました。やはりバス会社同士だと、不
都合があるんじゃないかみたいなお話があったと思いますけど、意味があんま
りよく分からなかったのもう少しご説明いただけますか。

委員（三浦）

要はバス事業者大型2種免許保持者でバス事業者を志す人のパイというのは
もう決まってるっていう考え方に基づく発言ですね。そうすると、他のバス事
業者様でやられた時に、何かしらの形でそのすぎ丸の運行をやられる乗務員さ
んを調達しなければいけない。調達するという表現はよくないかもしれないで
すけど、そうした時に例えば好条件で事業者から移ってきてもらうというこ
とがあると、バス事業者がいたんでしまっって、既存路線の減便が進む。まあ、そ
ういった展開が予想されますので、それよりかは別の業界の雇用形態による乗

務員さんで運行できるワゴンバスみたいな形態が望ましいんじゃないかと。地域の交通量、地域交通の維持という観点では、その方が望ましいんじゃないかという考え方です。

会長（伊藤） はい。ありがとうございました。

委員（芳賀） すいません、今年1月の新聞東京都のなんかかもしれないですけど。自動運転とかやるよ、とあったのですが、令和7年度ぐらいまでになんとかなるのですかね。その辺全く素人で、新聞読んだだけで分からないけど、レベル1～5段階ぐらいあって、運転手が乗らないのは3段階か2段階か。そういう自動運転の公共バスとかコミュニティバスというようなのは、現状どうなのか？令和7年ぐらいまでになんとかなるものであれば、人手不足っていうのは解消される、一生懸命あれこれ言わなくてもという気がする。

会長（伊藤） 牧村さんなんか大分詳しいんじゃないんですか。技術開発の状況とかいかがですか。

副会長（牧村） タクシーぐらいの大きさであれば、既に中国とかアメリカでは普通に無人で社会実装してるので、技術的には可能です。一方で、杉並のような細街路が多くある道路の特徴と人口密度が高い地域では、完全無人の運行には多くの課題があります。また、さくら路線の利用者数はかなり多く、タクシーでは全く運べない地域です。小型中型のバスで無人運転が実装できるかと言えば、細街路での運行はさらに多くの課題があります。現在京王バスさんが、西新宿でレベル2の実証をされてますが、広幅員の道路があって、人や自転車の錯綜が少ないエリアでは実装できるかもしれません。

委員（三浦） 西新宿の話がでたので、状況をお伝えさせていただきます。弊社の西新宿の新宿駅の西口の地下から都庁の周辺をぐるっと回るルートで、自動運転を今年に入ってから土日だけなんですけれども、やらせていただいております。レベル4っていう段階になると、乗務員が必要なくなるっていうところではあるんですけれども、残念ながらですね、やっぱりああいって結構閉鎖的なあんまりその自転車が走ったりとか、ランオーバーなどがあるエリアではないんですけれども、ドライバーは当然今運転席に座っています。例えば、路駐があつたりとか、何か交通条件が悪くなると、ドライバーがどうしても介入せざるを得ない場面が出てくるんですけれども、現状でドライバーが全く介入せずに走り切れた回というのが10%も行っていない状況ですね。それを踏まえると、なかなか自動運転を乗務員になしで成立するのは多分向こう最低でも5年10年かかってくるんじゃないかなと思います。

会長（伊藤） 私もあのそういう認識を持っていますので、やっぱりここでどういう議論ができるかってすごく大事だし、意味のない議論やってるわけではない。むしろすごく大事な話をしてるなというふうに、ご理解いただけるとありがたいと思います。

委員（久我） タクシーの実情っていうのをお話したいと思います。タクシー乗務員は毎年毎年少しだけど、だんだん増えてきてはいます。ただし乗務員は増えていますが、各社の車の実動率 100 台持ってる場合に何台動いてるかという平均取ってもまだ 70%後半です。ってことは 30%の車余ってます。車庫に。大手の会社は意外と 90%以上の実動率があります。例えば、キャピタルの磯さんのところでもおそらくあそこは日本交通グループなので、それでも 80%超えてるってことは 15%から 20%車余ってます。乗務者いないからということで、AI オンデマンドでも、今回品川区が実証実験の今計画を立ててます。そこも荏原交通さんっていうタクシー会社が。これは区のためだからやりますって手あげるんです。そこに行く乗務員さんいないです。そこは実働率が 65%ぐらいですから、35%の車余ってます。そういう実情がタクシー会社全体で平均取れば、実働率 80 ぐらいあるんですけど、やっぱり各社によって大手さんと中小さんでは全然違うので、乗務員さんが増えてるところは大手さんを中心に増えたんです。まあ、中小さんっていうと怒られるかもしれないですけど、キャピタルさんはうまく乗務員を集めていますけど、やっぱり集める経費がないと、なかなかウェブだとか他のタクシーの乗務に集める会社だとかにお金を払って乗務員さん集めるってことができない。大手さんはそういうことができるので、潤沢に増えてます。大卒の乗務員さんも増えてます。そういうことで、各社全然違うのでこういうものを変える時、おそらくしょうがないから出てあげるという状況だと思いますね。それはもう儲かるもんじゃ全くないので、で、乗務員もまだ増えてはいるけど、実態としては少ないんだっていう実情があるということを知ってほしいなと思います。以上です。

会長（伊藤） 見通しとしてまだしばらく増えそうな感じなんですかね。

委員（久我） タクシーって一昨年運賃を改定したので、タクシー乗務員さんの可処分所得非常に増えました。今まで、路線バスの運転手さんよりタクシーの乗務員さんの方が年収ベースで 500 万ぐらい下だったんです。今完全に超えています。裏話というか、路線バス運転手さんからうちの会社に来る乗務員さんぽつぽついます。大型 2 種持ってる人そこそこいます。以前より。やっぱり労働条件が変わって、まあ、舟山さんもいるけど、路線バスの運転手さんがそのように乗務員不足だから今まで以上、まあ、働き方改革があるか、それまで働けないんだけど。目いっぱいやるっている労働条件も変わってるでしょうし給与も変わってるんでしょし、まあ、バス事業者なんかいろんなお話聞いたら、なかなかあげられないんだっていう。タクシーの運転手さん黙ってても年収が、上がった

ちゃってんです。そうすると、そこに来てしまって、100、50 万近く、今年収差がありますので、そういう意味でタクシー乗務員はまだ増えてくるかと思います。

会長（伊藤） ありがとうございます。 今日初回ですので、ぜひいろいろなご意見伺えればと思いますけれど、いかがでしょうか？

委員（永田） 全然解決にとかそういうことではなく、感想なんですけれど、本当に逼迫しているというのは改めて知ったわけです。タクシー、小型化してっていう、小型化しても運転手さんの人数変わらないのになって最初思ってたんですけど、タクシーと状況が違うんだっていうことも初めて知りました。 ただ、区としては維持をしたいというのも伺って、こういう状況を果たしてこの実際利用されている利用者さんたちとか区民の方は本当にご存知なんだろうかっていうところで、私は初めて知りましたから。愛すべきすぎ丸、地域のバスだ、くらいに思っていましたから。やっぱりそこをまず、知っていただくのも大事なのかって思うんです。 そうすれば例えば減便になっても、そこに対する理解みたいなところも得られるのでは。今はスマホがございますから、減便になっても時間のキャッチっていうのは皆さん上手になってきているので、バス停で長いこと待ってるっていうこともなく、お買い物とかでしたら、上手に時間を使えるかと思うんですね。 やっぱそういう利用する区民の理解と協力みたいなのも、やっぱりもうちょっと働きかけていくことも大切なんではないか？ 解決になるかどうか分かりませんが、そこも大事なのかしらっていうふうに思いました。

会長（伊藤） はい、ありがとうございますほかご意見、ご発言ありますか。

委員（富樫） 東京バス協会の富樫と申します。今、事業者の方からもいろいろお話があったと思うんですけども、ちょっとこの中の議論になったように、ぶっちゃけ業界の方も相当逼迫してるっていうのが事実でございまして、例えば京王さんの方が、例えば、タクシーさんについてというような話もちょっとあったと思うんですけども、おそらく 10 年前だったら、そんなこと絶対あり得なかった。 っていうのは、バス会社っていうのは地域を交通になってるっていう自負っていうか、プライド持ってやって、私もちょっと事業者から来てるんですけども、他社は入れさせない！と。変な話ですけど、我々がとにかく担うんだって意識でやってるので、赤字だろうがなんだろうが、とにかくうちがやるんだっていうのがあったんですよね。 で、その気持ちって、多分まだ変わってないはずなんです。ただやっぱいかにせん人がいなくなっちゃったので、そこまで人を出せなくなっちゃった。 切羽詰まってきて、じゃ、どうするっていうふうになっちゃって。 言ったら、そこまで追い詰められちゃってるっていうのが

現状なのかなっていうところだと思うんですよ。京王さんの方もコミュニティバス運行を行ってました。すぎ丸くんもそうなんですけれども、今までの運行本数を維持してると思うんですけれども、結構本線減らしてるんですよ。本来だとそこを増やしたいんですよ。損得って考えればですね。だけれどもそのコミュニティバスの路線を維持するために、もうとにかく本線を減便して、お客様多分減っちゃうかもしれないけれども、しょうがない、でもコミュニティバス維持しようっていうふうにやってたということをご理解をいただきたいと思います。で、今ちょっとお話もあったように、その住民の方々にも要は儲かんないからやめたんだと言われちゃうと、本当立つ瀬がなくなっちゃうので、ここまでのことをやったんだけどもっているのをちょっとご理解をいただきたいなところだと思いますね。あともう一つ、ダウンサイジングっていう話になったと思うんですけれども、やっぱり大型2種免許を持ってる人ってやっぱり限られてはいるんですよ、それは、タクシー会社の方がバス会社出身だったとかじゃなくて、まだ普通2種の方が多少まだ裾野が広がるっていうところで、持続可能っていうのを考えると、ちょっと大型のバスにしちゃいますと、必ず大型2種じゃなきゃ運行できない。そうすると、人集めてこなきゃいけない。でもない。どうする？としたら、普通2種でもオッケーですよ。タクシーかどうか別としてもね。そうした方がまだ裾野が広がるというか、確率が高くなるっていうところだと思うんですね。あの車がちっちゃくなってご不便になるっていうのは、これは確かに重々分かるんですけれども、ただ輸送力を持続をさせるためバスにして、結局人がいなくて駄目でしたっていうよりはまだ普通免許2種免許で多少ちょっと裾野広げた方が良いのかな。そういった視点でもちょっと色々議論していただければどうかなっていうふうに思った次第です。以上でございます。

会長（伊藤）

はい、ありがとうございます、よろしいですかね。時間もだいぶ過ぎておりますので、本日の議論は、これくらいで、今日の辺りはそろそろまとめたいと思っております。最後に今後のスケジュールってことで、事務局から改めてお願いいたします。

事務局（尾田）

今回は、今日いただいたご意見を踏まえて、これから考えられる選択肢ですね。その辺をもうちょっと事務局の方でも考えていきたいと思っています。7月11日10時から、同じ第6会議室にて開催させていただきたいと思いますので、委員の皆様におかれましては、ぜひご予約いただけますようお願い申し上げます。様々なご意見いただいた大変ありがたく感じていまして、区としましてもまずこういった現状を、区民の方々にどう理解していただくか。そういうものはただアンケート答えていただくってことじゃなくて、この地域交通の意義、移動とか地域の足交通をどう考えていただくと分かる。その辺は非常に重要な視点かなと思っていますので、その中で次回、ここ2年間の間で何ができ

るかというところも、ちょっと深めたことをお示ししようとか、そういう考えでございます。

会長（伊藤） はい、ありがとうございます。それでは本日の議事含めて、牧村さんからコメント、ぜひお願いいたします。

副会長（牧村） 2024 年問題と言われますけど、この先議論しなければいけないのは 2030 年問題です。日本バス協会の調べではさらに 2 割 3 割、タクシーもバスも 2030 年に運転士が減ると言われています。もちろん整備士も含めて。今後の運転士の見通しを踏まえた路線の再編計画は、それぞれの交通事業者ですすでに計画されている。この先の見通しを本当はハラ割って出し合わないと、本質的な議論にはたどり着けない。また、区民とこういう状況を共有することで、区民からいろんなアイデアが出てくるかもしれない。杉並区だから、バスを買うという人も出てくるかもしれない。運転士不足の根幹は給与不足と休養不足ですので、協議会での本質の対話を通して、何ができるかを考えていく。それから、先ほどのバスからタクシーへのダウンサイジングの議論は非常に注意しなきゃいけないと思います。あくまで今のサービスを良くしていくという、その選択肢の中の一つです。他にコンセッションや公募を実施して、官と民の共創事業も考えられます。どこの会社が参入するかは分かりませんし、海外の企業が参入するかもしれません。先週のスペインのビトリアに訪問していましたが、25 万人の都市なんでも、21 人乗りの電動のデザインされた路線が街中に走っていて、運転士も女性がたくさんいて、皆さん笑顔で生き活きと仕事をされている。この運転士不足は先進国の中で日本だけが起きてる特異な現象です。そこに本当に向き合って、いろんなアイデア出し合って、先ほど部長からありましたけれど、サービスをどう作っていくかということも、合わせて議論していけるといいと思います。

会長（伊藤） ありがとうございます。まずこういった議論の場というものを、あのかなり長い時間取って 2 年ですかね。非常に、それだけ、我々議論も熟してくれってことだと思うんですけど、そういったところに、声をかけていただいた、京王バスさん始めバス事業者の皆さんが、こういった場にここから出していただいて、議論ができる、こういった場が作れることそのものが非常によいと思っておりますので、ぜひいい議論ができればいいなと思っております。それからまた今日あのデータがいくつも出てきて、私も、ちょっとまだまだ突っ込みたいところあったんですけど、結構気づきもあると思います。そういったデータに基づいて、この場であの情報共有しながら議論ができるというのが少しずつここできてきたのは非常にいいことだと思います。すぎ丸って言わないすぎ丸君って呼ぶんですよね。これすごい。皆さん、自然に発言されてると思うんですけど、そんな交通機関なかなかないので、まあこのすぎ丸君となった 25

年すごく大事な積み重ねだったと思いますので、ぜひこの先にもっといいものを作っていくという意識をぜひ共有しながらやっていきたいと思います。一方で、すぎ丸だけの問題ではない地域交通、杉並区、本当はもっと東京都市部全体の問題だと私は思ってますけれど、地域の交通ごとどういうふうに支えていくか、作っていくかという部分の、すぎ丸に限らない再検討が本当は必要だと思っております。杉並だけ、すぎ丸だけの問題と思わずに、ぜひ幅広い議論ができて、関係各所にどんどん働きかけていかないと、ここが本当に最先端で議論する場だと思っておりますので、ぜひそういった場をこの先も作っていただけたらと思っております。それでは、本日の議事はこれで終了とします。これをお持ちまして、第1回南北バスすぎ丸検討部会を閉会とさせていただきます。皆様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。