

会議記録

会議名称	第3回 南北バスすぎ丸あり方検討部会
日 時	令和8年7月14日（火）午後1時00分から午後2時56分まで
場 所	西棟8階 第9会議室AB
出席者	【委員】 15名（2名欠席、内代理出席2名） 伊藤会長、牧村副会長、畠山委員、三浦委員、市野委員、山田委員、能村委員、永田委員、佐山委員、堀田委員、舟山委員、富樫委員、中辻委員 （代理出席：戸澤様、丸田様）
配付資料	資料1 南北バスすぎ丸の持続可能な運行について 資料2 第3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 南北バスすぎ丸の持続可能な運行について 3. 閉会
傍聴者	2名
会議の結果	○議事 すぎ丸さくら路線事業者変更に伴う課題についてと、けやき路線の状況と課題整理について、区と各事業者から説明を行い、質疑及び意見交換を行った。

事務局（浅野） 定刻になりましたので、まだおそろいでない委員さんがいらっしゃいますけれども、出席と伺っていますので、第3回杉並区南北バスすぎ丸あり方検討会を開催いたします。

本日は、大変お忙しいところを皆様にご出席を賜りまして、誠にありがとうございます。
 私、都市整備部管理課交通企画担当課長の浅野と申します。4月に着任いたしまして、今回のすぎ丸あり方検討部会から担当となる事務局を務めさせていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。

まず初めに、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いておりますけれども、全て席上に配付をさせていただいております。

なお、今回から、白黒印刷ということにさせていただいております、見づらいところにつきましては、前方のスクリーンに投影するスライドを併せてご確認いただければと考

えております。

まず、次第です。それから次に、資料1「南北バスすぎ丸の持続可能な運行について」、ホチキス留めの資料です。それから資料2、席次、資料3、委員名簿、こちらをご用意してございます。過不足等ございましたらお申しつけください。

それでは、続きまして、南北バスすぎ丸ですけれども、南北移動の不便解消ですとか地域交通の利便性向上を目的に開通から25年、区民の生活の足としてしっかり根づいてきました。当初は、福祉的な要素が強く、高齢者等の日常的な外出を支えるものでしたが、今では地域公共交通として、あらゆる人の移動の足として役割を果たす地域公共交通を担うものになっていると考えております。

一方で、すぎ丸の運行を担っていただいているバス事業者様においては、深刻な運転手不足、それから物価、燃料費高騰に伴う運行費の増加といった様々な課題があり、民間路線バスの減便、廃止が行われている中、自治体が運営するコミュニティバスについても同様の対応をする必要が出てきていると、このように聞いております。

本部会につきましては、すぎ丸を持続的に運行していくためにすぎ丸のあり方を議論する場ではございますけれども、既存の地域公共交通である路線バスの課題と密接に関係するところもございます。

バスの事業者様の運転手不足等の現状については、区としても大変深刻な重要な問題だと受け止めておりまして、すぎ丸だけでなく、路線バスも含めた地域公共交通の持続的な運行に向けたよりよい解決策、提案を皆様で知恵を出し合っていければと考えております。

今後も、地域公共交通を支えるバス事業者様と、そして区民委員を含めて交通事業に関わる皆様とともに、この厳しい状況を乗り切り、すぎ丸の現状維持、さらにはサービス向上にできるようなよりよい地域公共交通のあり方について皆さんと一緒に考えていければと考えております。ぜひ、前向きな議論、建設的なご議論をお願いできればと考えております。

本部会における議論のテーマですけれども、こちらは、すぎ丸をどのように維持、発展させていくか、すぎ丸の事業全体のあり方を考えていく総論という部分と、路線ごとの個別の課題を検討する各論がございますけれども、今回は各論であるさくら路線とけやき路線の個別の課題について検討していただきたいと考えてございます。

まずは、昨年から議論を進めているさくら路線の2027年4月以降の運行について、皆様と一緒にまず検討したいと考えてございます。

昨年7月に開催した第2回のすぎ丸のあり方検討部会では、具体的の方策案を並べ検討した結果、関東バス様が今後の運行について検討してくださるという声を上げていただき、

その後、区と関東バスとの間でも協議をしている中で、現状のダイヤでは少し難しいといった条件の提示を今頂いているところでございます。今回、皆様と共有をいたしまして議論していく中で、よりよい方向性を模索できればと考えております。

また、けやき路線につきましては、運行する京王電鉄バス会社様からEVバスを追加で2台購入をすることに伴いまして、けやき路線の減便について申し入れがございました。そのことについても、皆さんと内容を共有し、議論を進められればと考えてございます。

最後に、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、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、あらかじめご了承ください。

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。

伊藤部会長

それでは、改めまして、東京大学の伊藤と申します。本日、南北すぎ丸あり方検討部会ということで進行させていただければと思います。

まず、この場ですが、すぎ丸のあり方を考えるというのは非常に大事ではあるのですが、杉並区の公共交通はどうあるのかという、その全体の課題感がある中のすぎ丸ということは大事なことから、ぜひ皆さんお忘れなきようにということと、もう1つは、こういった開かれた場ですので、もちろん非常に、専門家の方が皆さん集まってくださって、いい議論ができる場であるとともに、区民の皆さんにここに参加していただいているという部分は非常に重要だと思います。

なので、こういった開かれた場で、何かと細々とした専門的な議論がどうしても出てくると思うのですが、ぜひそこはあまり空気を読まずに、皆さんにご発言いただいて、多様なご意見を頂きながら、この場を進めていきたいなと思っております。

こんな話してもいいのかな、こんな発言してもいいのかな、みたいなのは受け止めますので、ぜひよろしくお願いします。

それでは、次第に沿って議事を進めさせていただきます。

初めに、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）

事務局から説明いたします。

お手元の資料、または前方のスクリーンを御覧ください。

メールで資料お送りさせていただいておりますが、内容を一部修正しております。また、今回から配付資料が、白黒印刷となりますので、グラフなど一部見にくい点があるかと思いますが、前方のスクリーンも併せて御覧ください。

本日の議題は2つです。

1つ目は、前回から引き続き、さくら路線についてです。2つ目は、けやき路線におけるEVバスの課題について、皆様と内容を共有し、議論していきたいと思っております。

次のページです。すぎ丸は、開通25年が経ち、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。このような状況の中、今後のすぎ丸について検討していくために、昨年、すぎ丸あり方検討部会を設置いたしました。このすぎ丸あり方検討部会のテーマは2つあります。

今後、すぎ丸をどのように維持発展させていくか、すぎ丸全体、事業の全体のあり方を考えていく総論と、路線ごとの個別課題を検討する各論があります。

昨年度は主にさくら路線の今後について検討してまいりました。運賃、運行時間、ダイヤなど、すぎ丸全体のあり方については、次回の第4回すぎ丸検討部会で検討を進めていきたいと考えております。

今回は路線ごとの課題を扱っていきます。

議題に入る前にすぎ丸の現状について共有いたします。

まず、すぎ丸の利用者数についてです。コロナ時期の令和2年度の乗車人数は落ち込みましたが、令和7年度は3路線合計の乗車人数が120万人を超え、コロナ前と比べても1年間の乗車人数は過去最高の数字となっております。

続きまして、すぎ丸の利用者の詳細についてです。こちらは、コロナ前の平成30年度から直近令和7年度までの詳細な乗車人数実績と、令和7年度の路線ごとの月別乗車人数と1日平均利用を出した表となります。

次です。こちらは、令和5年度に区が調査した3路線の年齢別利用状況、利用目的、利用頻度を参考にお示ししています。

次に、すぎ丸の経費についてです。すぎ丸の経費の成り立ちは、「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様、関東バス様は赤字でも黒字でもない状態となっております。ただ、赤字部分を区が補填しているからといっても、見えていない経費もありましたので、その点については事業者様としっかり話をし、令和6年度に補正予算を立て、7年度以降は当初予算として充てております。

区としては、今後も必要な経費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。

では、本日の議題に入ります。

まずは「さくら路線の事業者変更に伴う課題について」です。

区としては、すぎ丸さくら路線は、直近令和7年度は年間19万人以上に利用され、区民の生活の足として欠かせないものとなっており、何とか運行ダイヤの現状を維持しながら、サービス向上やより充実したすぎ丸のあり方を検討していきたいと考えています。

しかし、バス業界の共通の課題である運転士不足により、京王電鉄バス様からさくら路線運行受託終了の申出がありました。まず、期日が設けられているため、昨年の検討部会ではこの件について議論を進めてきました。その結果、輸送力を下げないために従来のバスの形態で続けるべきという方向性をまとめ、その中で、関東バス様が運行引き受けについて検討してくださると声を上げていただきました。区としては関東バス様にお願いしたいと思っておりますが、現状のダイヤでは運行が難しいと、条件の提示を頂いております。そのことについて、まずは関東バス様からご説明いただきたいと思います。よろしくお願いします。

畠山委員

関東バスの畠山でございます。よろしくお願いします。

私どもは、京王電鉄バス様と同様に人員が非常に厳しい状況です。今回、京王バス様から、この運行ができないのでということでお話があったときに、職場でもかなりいろいろな話がありました。

その中で、人員が厳しい中で、自分たちの今までやっている路線も100%でないような状態でこういうのを受けられないのではないかと、そんな話が大きかったのです。そうは言っても、杉並区内ですぎ丸の運行事業者として、何か手伝えることはということで、今日、一緒に同席していますけれども、舟山委員からも、営業所にも随分言っていたいて、何とか引き受けるように調整しましょうということで、やってきた次第であります。

本来であれば、100%運行できるのがベストかもしれませんが。ただ、前回の交通会議でもお話しさせていただいていますけれども、私ども、お受けするには100%厳しいです、というお話をさせていただきました。

人員不足というのが一番大きなところですが、そもそも、私どもの会社の運行基準といいますか、勤務の基準では6時間半程度の乗務員の勤務をさせています。

その中で人員を絞って4名にすると、かなり時間が大幅に行ってしまうのです。この場所は営業所からでもちょっと遠くて、5キロちょっとに起点と終点がありますので、そうすると、どうしてもそれなりの時間がかかってしまって、1周1時間だとすると、6回行ってしまうともう7時間以上の勤務になってしまうのです。

それともう1つは、乗務員も、こういうすぎ丸を担当する乗務員が、コミュニティバスは当社採用していますけれども、今、平均年齢が62歳ということで、かなり年齢も高くなっています。

そういう中で、7時間の1日の勤務は、とてもではないけれどもさせられない。そういうことから、ダイヤを4本に絞って、運行回数も絞らせていただきたいというのが趣旨でございます。

下高井戸までの出庫ということもありました。バスを持って行って、回送でということもあったのですが、そもそも回送ルートも京王バスさんとは違って、かなり長いルートを走らないといけないのと、ちょうどバスが出る頃が間違いなくラッシュ時間帯ということもあって、大幅にそこで私ども1回試したときには、50分近くかかってしまうということもあったのです。そうすると、下高井戸の出庫というか、回送で行くのがちょっと厳しいかな、そんなようなことも検討の中にはありました。

そういうところで、行きと帰り、それぞれ20回ずつの運行でなら何とか維持できるかなというところになった次第です。

ほかの営業所でもコミュニティバスを担当している営業所はあるのですが、その中でも持続可能性ということが言われていまして、例えば「ムーバス」であったり、「はなバス」であったりも、関東バスで担当していますけれども、今の現状が厳しいということで、朝と夜の運行をちょっと削らせてもらっているのです。そういう経緯もありまして、少しダイヤ本数を抑えて、また所要時間もしっかり取って運行はさせていただいている経過もありまして、このすぎ丸についても、ぜひそう考えていきたいというところであります。

あと、条件はその後でもいいのですが、どうしても浜田山駅の南というところで乗り継ぎますので、ちょうど駅の公園になっているところなのですが、私たちは電車で行けませんので、あそこで当社は乗り継ぎとなると、営業所からの足が、今、自転車ではかなり厳しいので、どうしても軽自動車が必要であるということと、今、私どもかえでの路線も一緒に担当していますけれども、ポンチョの車両の予備がないのです。今度2路線やるとなると、プラスの車両もどうしても必要になってくるというところで、今回、条件として出させていただいております。よければ、舟山委員から、もし補足があったら言ってください。

舟山委員

東京交運労協バス部会の舟山です。関東バスの関係ではないのですが、どこのバスの会社も要員不足の状況ですが、撤退や減便を積極的にやりたい事業者はありません。どうか、杉並区の住民のために、今回は1路線ですが、京王さんから引き継ぐという会社を探すというところでは、労働組合としてもぜひ協力したいと考えています。

職場の組合員からも、住民の皆さんに役立ち、生活・インフラを支えているという使命感の中で存続させたいという思いが強い方は結構多く、条件などいろいろなものが合えば、

当然、バス路線を維持したいと思っています。そういった中で、今回、関東バスがやるというところはいいのですが、先ほど、資料にも3ページに、当時の始まったときのコンセプトから、ニーズや運行事業者の状況、社会情勢、経済状況も変わってきていると記載のとおり、当然変わってきてまして、開業時から輸送人員が増加している一方で、すぎ丸の専属乗務員については、時給制でやっている非正規社員であることは変わらず、一般の路線バスを運行する運転士も少ない中で、非正規社員となると採用は難しいのが現状です。厳しい現状のなかお隣のムーバスさんを運行している武蔵野市では、住宅手当を支給した。ぜひ杉並区にも考えていただきたいが、持続可能な運行にはすぎ丸も何か補助や乗務員に対しての手当支給の検討を考えていただきたい。京王さんとか関東バスの雇用形態、いろいろ複雑ですけれども、すぎ丸は正社員が乗っている場合もありますので、その辺の整合性については内部調整だけでなく自治体としてもお考えいただきたい。バス会社ではなくてタクシー会社さんでも受けられるのであれば、それは当然構わないと思うのですが、過去にグリーンスローモビリティの入札の関係で、入念な準備までしておき白紙になった経過がありました。このようなことをされると、現場の士気が下がってしまいますし、自治体に対しても不信感がかかり強まってしまいますので、やるのであれば協力は惜しみませんが、そういったことがないようにしていただきたい。

佐山委員

関東バスさんの営業所を引っ越しするとか、もっと近くに持ってくるというような、区から当然少し助成金か何か出していただくか何かして、持続可能ということ考えるのでしたら、そういう効率とか、すぎ丸の最初の頃と今とでは、随分状況とか需要と供給の関係も変わっているし、最初は高齢者中心みたいな感じだったのですけれども、今は結構、表を見ますと、通勤とか通学にお若い方が使って、コロナの後、これを見ますと使ってもらっていますよね。ですから、そういうことを考えて、京王さんからもし関東バスさんでということお考えでしたら、その営業所をもっと効率のいいところに、そんなに近くには行かないでしょうけれども、そういうようなお考えというのは。

畠山委員

いい案だと思います。本当に土地があつて場所があれば。ただ、難点は、今度、ほかの路線が全部遠くなってしまう。今の営業所では、今のやれる範囲の路線をやっていますので、あとほか4つの営業所がありますけれども、それらからもかなり遠い場所となっています。その中でも1番近いのが、五日市街道にある、成田東にある営業所になります。分所みたいなものがあるとまた違うのでしょうけれど、小さい営業所みたいなもの。ただ、今、その土地については、本当に、今なかなか購入できるようなものではないので、それは本当にまだまだ先の話になってしまうかもしれないです。

伊藤部会長

ディスカッションの時間ではないのですが、ちょうどいいポイントなので一旦、多少意見

を伺う段階にしたいなと思っています。今の、その営業所の話、多分法律的には、営業所という、いろいろと一式、運行管理者もそろえなくてはいけないというので割と大変で、それよりちょっと格が下がる車庫にするとか、やり方はあるのでしょうかけれども、例えば一番の問題は、恐らくその土地があるかないかだとか、それを誰がどう用意するのみたいな、そういった部分の話なのだと思うのですけれども、もしも事務局側にその辺り何かご意見などあればいかがでしょうか。

事務局（浅野） 車庫等については、区でも当然、1つのポイントになっているかなと思ってまして、何とか近くにできないかとか、そういったことについては検討できればしたいとは思っているのですけれども、実際、今、具体的な場所というのが、現状、ここは今使えそうだといいところは出ていない状況ではございますので、すぐにどうこうとはできないのですけれども、今後、そういったことについては検討していきたいと考えています。

伊藤部会長 ありがとうございます。

能村委員 すぐにどうこうする必要がありますよねという話だったと思うのですが。手っ取り早いのは、京王さんのスペースをちょっと貸していただく。

伊藤部会長 結構、これは業界ではあまりないのではないかなと思うのですけれども。

能村委員 杉並は業界初をよくやっていますので。

伊藤部会長 やっていいと思いますよ。

能村委員 何なら、全国の注目を浴びる可能性があります。

富樫委員 東京バス協会です。例えば、分所であるとか、京王さんの営業所に新しく作るというのもいいのですけれども、運行管理は必ず関東バスがやらなくてはならない。乗務員が今、少ないという話をよくお聞きされていると思うのですけれども、実は運行管理者と整備員も非常に少ない。実は整備もそうなのですから、運行管理者も人をどう回すかという状況なのです。そして、2つに分散させてしまうと、その運行管理者が必要になってしまうのです。ですから、それというのは、我々業界としては、ちょっと難しいところがあるのかなと思っています。

能村委員 それは区の問題ではなくて、運輸の決まりということですか。

富樫委員 そうですね。人がいればあれなのですから、今回、とにかく人がいないものですから。

能村委員 人員というところだけであれば、場所さえ融通できればと思ってしまったのですけれども。

伊藤部会長 議論に私も実は少し関わって、遠隔での運行管理みたいなとか、ほかの営業所の運行管理みたいな話自体は国交省で今多少進んでいるので、多少その辺り変わっているのかなというのと、あとは車庫みたいなのを。昔で言ったら、山奥に朝一番のバスを走らせるために、山奥に1軒、小屋を構えて、そこに運転手さんが泊まるみたいなのがあったのですけれども、

法的にはそれと同じような位置づけだったりとか、そうすると運行管理みたいな話ではなくなってくるので、多少、何とかなるのかなとは思いますが。ただ、こういった区の中で何かリソースを融通するというのは、これに限らず発想はあり得るかもしれないですね。

能村委員 共同運行というのをよくされていますよね。区民からするとその辺の事情はよく分かっていますけれども、結果的に便が確保されていれば何色のバスが来ても便利ですけれども、そういう感覚でいきますと、維持するためのいろいろな方法の1つとして、せっかくそれぞれよく知っていますけれども、場所は広大な車庫があるように何となく見えてましたので、うまくいける方法がないかなと。

佐山委員 それで、これ、人数が4人しかで、減らすのは大変なことではないですか。減らすどころか、バスのそれこそダイヤを増やしてほしいというような、こういう区からの統計を見ますと、そういうふうにも利用者も多くなってきました。ただ、運賃100円というのは、これもまた非常に問題が、個人的な意見として、今はもうちょっと、本当に高齢者だけだったら100円でもいいかもしれないけれども、今、多様ないろいろな方が使っている意味においては、もうちょっと今風の運賃にしてもいいと思います。それと、4人しかいないということで、減らすというのは、これはちょっとできない。本当にそうなのか。

伊藤部会長 ごめんなさい、4人は、どこの数字が。

畠山委員 私たちの営業所で人員が不足しているというお話をさせていただいたのですが、例えば「半年でいいのだ」なら、全員、本当に一生懸命頑張ります、どんなことをしてでも。ただし、半年では終わらないのですよね。半年で皆さんいいのでしょうかになってしまう。これは何年か先まで続ける保証というか、約束をできるのが、私たちは1日4人と考えてるのです。それが、便数を減らすことにつながってしまうというのは分かるのですが、私たちが継続してできるぎりぎりの範囲。

佐山委員 継続しないと意味ないですね。継続するということが大事。

伊藤部会長 かつ、安全の関係で、運転手さんが何時間働けるかというのは、これも割と厳しい規制があるので、やたら残業ばかりしてくれという、そういうわけにはいかないというのもありますよね。

舟山委員 乗務員等の人が増えれば、バスの台数の関係もありますが、同じ運行台数、運行本数に戻すことや増回は可能ですけれども、さっきから出ていますとおり、担い手不足なのです。労働組合として、今、様々な労使で取り組み、労働条件や職場環境の改善をしています。若干ですが、なかなか来なかった若い方が入社し、大型2種免許を取得する人は微増傾向にあり、少し期待ができる部分もあります。しかし、所持者については、ずっと右肩下がりです。

がっているのですので、お願いなんです、どこの自治体にも話しているように、中学生・高校生を対象に、杉並区でもバス運転体験会の開催について支援・協力をいただきたいと考えてます。免許を取れる年齢ではない中で、長期的な話になってしまうのですけれども、バスの運転の楽しさや社会的使命感などをアピールし、成り手を増やす取り組みを行い、子どもの頃の将来の夢など、私の時代は将来のなりたい職業に「バスの運転士」というのが職業ランキングに入り、例えば、神社の絵馬に「将来バスの運転手になりたい」とか、そういった時代に戻したく、公道ではなく私道など杉並区の施設や教習所をお借りして開催ができないか検討をいただきたい。即戦力にはなりません、担い手不足解消には、必ず一助になると思っていますので、そういうのも、先ほど手当の話もさせていただいたのですけれども、事務局から答弁がなかった、その辺も含めて検討していただけないでしょうか。

能村委員 すごいいいと思います。特に地元を走るの、この区に生まれ育ったという感覚が育まれますし、ほかにもごみ収集車ですとか、いろいろとインフラに関わることをよく桃井原っぱでやっていますけれども、そういえばそうですよね、大型バスは歌もあるぐらいで、憧れの幼稚園で歌っていますよ。

舟山委員 今、各社で体験会というのは、営業所とかでやったりもしていて、それは免許を持っている方を対象にしている。中学生、高校生を対象にするというのは即戦力にはならないのですけれども、必要だと思います。

事務局（浅野） 今、お話のあった小学校とか、子どももそうですし、地域の方にもバスの実態とか、運転手も含めて、分かってもらえるような取組というのはできないかということで考えてはいます、この前、畠山委員ともお話ししたときにもあったのですけれども、何か区のイベントとか、そういうところで少しそういったPRをすることをやったりとか、学習の中でも取り入れられれば、そういうことをやっていきたいというところは今、区としても考えているところですので、今後そういった調整をぜひ図っていききたいなと思っています。また、先ほどの補助金についても、どういった補助がいいのかというのは、なかなかバス会社さんによっていろいろ求めているものが違っていたりとか、どういった内容だったらいいのか、結構、詰める必要があるかなと思っています、ぜひそれは、こういった支援があれば、補助していただければというところがあれば、今後、ぜひ詰めていきたいなと思いますので、どんどんそういったアイデア、ご意見を頂きたいなと考えてるところです。

能村委員 関東バスさんの社内広告で、中野ラブはすごく語られているのですが、杉並ラブをあそこに同じ温度感で、ぜひ。

畠山委員 本社が中野区というのもあるのですけれども。

能村委員 いいリクルート場になるのではないかと思います。

畠山委員

杉並区内は2つ営業所がありますので、関東バスで拠点と言えるところにありますので。

永田委員

いろいろお話伺って、本当に苦しい中でいろいろ折り合いを一生懸命つけていただいているというのがよく伝わってまいります。持続可能という意味では、長期的な将来の、もちろん若い運転手さんというか、そこも視野に入れつつ、それから何らかの手当ということも、区にも考えていただきつつなのですが、当面、この2027年のところでどうやっていくかというの、そこを具体的に見ていかなくはいけないのではないかという。私自身も素人判断で、何とかその車庫、先ほど能村委員がおっしゃったみたいに、そこの2社で今までやって、実績のあるところと、これからのところで、管理みたいなのが可能性というのが探れないかというのはちょっと思っていたのです、車庫をお借りするということ。でも、それが管理的に現実的に難しいというのも分かりました。例えばですけれども、回送していて、浜田山とか下高井戸に着くまでの間の、行くまでの半分、せめて0.5便というのですか、だけでもお客様を乗せるとか、空で回さないで運行してはどうかみたいなところも素人判断で思ったりもしました。お客様のデータを拝見すると、朝と夕方欲しい方というのは、恐らくお買い物とかではなくて、通勤通学とかで、それがどうしても生活の中で必要とされる方なのではないかと思しますので、全体の便が多少減ったとしても、朝晩削るのはとても厳しいのかしらというのは、利用者側の目線ですけれども、ありますので。例えば、昼間を少し減らすというか、人数がどうしてもという場合の話ですけれども、朝と夕方は何とか維持していただくとか、そういう方法というのができないものかしらということも素人判断で思ったりもしました。以上です。

畠山委員

今、言われたことも、私も正直考えまして、朝夕必要だとなると、日中を1時間に1本、これが3時間半、4時間近く、1時間に1本のバスになってしまうのです。それが本当にいいか悪いかは多分になってしまうと思うのです。

永田委員

往復するからということですね。そうすると、変に抜けないということですね。

畠山委員

2台で走っていますよね。どうしても1台運行ですとその間、走るようになってしまうので、それが本当にいいのか。時間が空いてしまいますから、と私も考えまして、これは現実的ではないかなということで、今回の案にはしたのですけれども。

牧村副部長

下高井戸までの最終便の運行が終わった後、計画案ではその後車庫に戻ると想定されますが、下高井戸から上北沢までは回送とせず、運行とすることで、最終便が伸ばせる可能性があると考えます。逆も同様に、浜田山までの最終便について、旭橋ぐらいまでの回送を運行とすることで最終便が延長できるのではないのでしょうか？ それらの時間帯での区間の利用実績でも、減便による影響は最小限に留められる可能性があります。運転士不足において、回送をできるだけ少なくするような運行の再編が現在大きな課題とも認識しています。杉並

区においても、ぜひご検討いただけるよろしいかと考えます。

舟山委員 可能であればそれはそんなに難しい課題ではないと思う。それより人がいないほうが問題です。

牧村副部長 それもその短期的な話と、舟山さんがおっしゃるように、そもそもどうしていくかという話、両方大事だと思います。まずは来年4月からの変更に対して、区民に周知する必要があり、短期的な対応を検討いただけるとありがたいと考えます。

山田委員 今回、初めて参加させていただきまして、いろいろとレクチャーをしていただいて、参加させていただいたので、ちょっと突拍子もない意見かもしれないですが、私の母も今、老人ホームに入っていて、いろいろな介護の場面に行くと、外国人の方がいっぱいいらっしゃるのです。外国人の方がいっぱいいて、日本の社会というのは労働力が足りないから、いろいろな場面で外国人の方が入ってらっしゃる。こういう運転士の世界というのは、まだ、全然入ってらっしゃらないのですか。

畠山委員 当社ではないです。タクシーさんは大分今、増えてきつつありますけれども、バスではまだ都内で1社、2社いるかなぐらい。

富樫委員 調べたわけではないのですが、今、実際、本当に営業まで行っているのは、空港系のリムジンバスではない、よその会社ですけれども、そこが1社。あと路線バス、これは東京ではないのですが、東京に本社のある会社ですと、違う県ではあるけれども、1社、そこは営業には入っている人がいるというのは聞いております。まだ営業までは行っていないけれども、採用はしている、もしくは採用の予定があるというのが数社、一応聞いてはおります。ただ、結構ハードルが高いのですよね。特定技能で一応やっていると思いますので、そもそも、その日本語検定というのですか、あれが相当上のランクでないと認められない。要は、すごく乱暴な言い方、英検1級がないと駄目だとかそれぐらい結構難しい、私も分からないのですが、よく聞いているのです。そういうのを持った方で、いろいろやっているのですが、路線とかですと、まだ習熟までが結構時間が、言葉は何とかなつたとしても、というので、結構、時間がかかってしまうというのは聞いております。今すぐに、もうすぐ解決とはならない。バスの運行なので、そこら辺の人を集めてというわけには、とてもではないですが、いかないのですから。

山田委員 かなり優秀な人に来ていただきたいところでして、ヘルパーよりもより一層危険性があるだけ、優秀な方でないといけない。国のスタンスとしてはいかがなのですか。結局、ちゃんと能力があるのだったら問題ないという形ですか。そういう単純労働的なことは、何か問題あるとか、そんなことあるのですか。

市野委員 そこは今、富樫委員からお話ありましたように、特定技能という枠組みに、その自動車の

運転手を追加するというのも数年前にやっております、乗客対応とかもありますので、当然、日本語がある程度できるとか、そういったいろいろな要件もあるのですが、そういった形で制度上の措置というのはしてきておりますので、ある意味、運転手不足の解消の1つの手段として、そういった外国人も活用できるような形にはしているところではあります。

山田委員

日本人が減っていく分だけ、半減すると言われていきますから、どこでもないのはしょうがないところですね。早めに対応して、スムーズに優秀な方がエキスパートになっていただくといいかなと思います。あと何よりも、もうかってしまえば回収する手段があるわけなので、赤字だけを補助する形、いろいろな考え方あると思うのですが、もうちょっともうかる形を取らせて、バス会社が努力すればもうかる形に。よろしいのですよね、関東バスさんも京王バスさん、ちょっと分からないのですが、そういう形は、ほかではやってらっしゃる形ではないのですか。いろいろなパターンがあると思うのですが。

三浦委員

2つ、今、ご質問あったと思うのですが、まず、当社は外国人採用に実際着手しております、ネパールから、今、採用しております、今現在、大型2種免許を取るとうちは正社員で入社になるのですが、今、3名入ってきております。ただ、今、まだ教習中でして、ここからまだデビューまでにはもう1つ特定技能のステップがあるので、その今審査待ちのような状態なので、これからどんどん後にくる人が増えてきていただければ、強力な人員不足の解消策にはつながってくるかなとは思っています。ただ、課題としては、コストがものすごくかかるのです。現地のエージェントの方に、本当にかなり高額なお金をお支払いして、いろいろうちに来ていただく手続であったりとか、さっきの日本語の試験を受ける手続であったりとか、そういった勉強まで教えていただけるのですが、日本人を普通に採用するステップに比べて、相当高額な、何倍もの費用がかかるというところは課題としてはあります。あとは、これから定着していただくに当たって、地域の方のご理解もすごく必要になってくると思っております、路上で今、回送で教育しているだけで、「外国人に運転してもらうのは不安だ」とか、そういったメールが会社に届いてきたりするので。これが、いざデビューして、お客様から直接、そういった心ない言葉とかを浴びせられてしまうと、本当にそれで傷ついてしまって本国に帰ってしまう。そういったところは、今後、定着していくに当たっての課題かなとは思っているところです。ただ、本当に非常に強力な人員不足解消の切り札になると思って取り組んでいるところです。あと、もう1つの、その経費とかの補填に関する考え方ですが、今まで各自治体様、赤字の欠損補助という形で、黒赤トントンになるレベルでの補助というところが通例化してきていたところではあるのですが、直近になって、その辺りの考え方もういろいろな自治体さん手厚くなっ

てきているところです。杉並区さんにもいろいろ人件費の考え方とかを見直していただいて、従来に比べるとかなり手厚い基準での補助金を頂いたりですとか、あとは直近だと世田谷区さんですけれども、経費の半額を補助するという考え方での補助金を頂いたりしています。こうすると、収入が経費の半分以上であれば、逆に黒字になってくるわけなのですよね。収支率が 50%以上の路線についてはという話になってきてしまうのですけれども、世田谷区のコミュニティバスはいずれも収支率 50%以上の路線なので、その補助金が今年度から支給されると、我々バス事業者としては黒字の収支決算になってきますので、そこは非常に我々としてはありがたい、路線を維持する方向のインセンティブが働いてきますので、その辺りの考え方というのは今後、どの自治体様もいろいろ工夫して対応いただいているのかなと思います。あともう 1 つ、世田谷区さんで今年度やっていただく取組としては、バスのラッピングを、世田谷区さんのお金を出していただいてやっていただくのですけれども、それが「運転手さん頑張れ」みたいな、街行く人に対して運転手さんを応援するような空気をつくっていただけるような、非常に前向きな、そんな広告を世田谷区さんの費用で出していただいて、事業者としても広告のフィーが入ってくるので、一石二鳥ではないのですけれども、そんな取組も出てきたりしているので、その辺りもぜひご相談させていただければと思っているところです。

山田委員

増収策がいろいろあると思うのですけれども、そういった、いろいろと人目をつくようなことをして、乗ってもらうお客さんを増やすということにもなるし、割合は分からないのですけれども、通勤とか通学ではない、遊びであるとか、むしろ本当にバスを楽しみたいから乗るという割合は、区では出てこないと思うのですけれども、各区で、いろいろとミニバスがいっぱいありまして、もうちょっとタイアップして、ミニバスシールみたいな感じで、路線を全部 23 区、多摩もありますけれども、つなげてみると乗り継ぎができるみたいなとか、そういう増収策的に、観光的な鉄道マニアがいるではないですか。もちろんバスマニアもいらっしやると思いますから。ぜひともそういったところで、今後いろいろな、例えばいろいろな飲食でもそうですけれども、観光というか遊びの部分で、一応すごくボリュームが厚くなっていくだろうと思っていますので、そういったところを努力というか、そういうところやったらすごくもうかるようにしていただく形で、この黒字のほうをしっかりと努力すれば入るようにした形が結構だと思いますよね。今ではいろいろな車の会社でもどこの会社でも、トントンになっている事業はみんな何でも全部掘り出して、もうかることをやって利潤を追うというのが本当の企業の使命だという形で取っていらっしやる。それをやって日本経済として、きっちとうまくいろいろなことが効率よく進むことだと思うのですよね。労働生産性が上がる 1 つの考え方だと思うので、だから、それをみんなで受け入れて、いろいろなことを

もうかるような形にしていなければ、もうかると言うとなかなか、今でもこういろいろな日本社会で、いろいろな農村であるとか、村社会でも、あと武士社会でも、もうかることをすごく毛嫌いするところありますけれども、ぜひとも社会が変わって、そういう方向で進んでいくことがいいなとは思っているのも、ぜひそういうことをしていただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

三浦委員 1 個だけ。最後の利益を出して、今の状況で言うと、バスの運転手にとにかく還元して給料を上げていく。これしかも運転手さんを増やしていく道というのは究極的にはないと思っています。我々も、どの会社さんもそうですけれども、ここ 3、4 年は連続して年収、処遇改善というのをやってきていて、今、足元、自己都合退職というのはどの会社さんもかなり減ってきてるのですね。その効果はあるのだなというのは体感しているところですので、そういったところ追求していったら、ライバルはほかの事業なのですよ。ほかの事業会社、それはもういろいろな業種です。そういったところに負けない賃金体系をつくっていくということが公共交通を維持していくための唯一の方策だと思っているので、それは本当に追求していきたいなと思っています。

佐山委員 高齢者は、バスの大型免許で年齢制限が何かあるのですか。バスはただの免許証では駄目でしょう。大型 2 種というのは年齢制限が何かあるのですか。

富樫委員 基本的にはないですね。適正は当然ありますよ。例えば、極端な話、認知の方がとか。ただ、年齢制限はたしかないはずですよ。

佐山委員 今、杉並区でも前期高齢者より後期高齢者のほうがどんどん増えてるではないですか。ですからそういった方を、もし免許を持っていなかったら、免許を取ってもらって、今はもう 90 年、100 年時代と言われてるような時代だから。

富樫委員 会社にもよるのですけども、今、60 歳以上の方は、結構、いらっしゃるといえばいらっしゃるのです。そうすると、今度、健康診断、要は健康的なもの、あと適性診断、性格的に合っているか、それを毎年受けなくてはいけなくなってしまうのです。結構、ハードルが高くなっていったら、要は、最終的には恐らく健康というものは担保できなくなってしまう。例えば、何かの拍子で気を失ってしまってぶつかったといたら、もう目も当てられない話になるので、そこはもう相当厳しいのですよ、今、健康に関しては。ですから、本当は運転手が続けたくても、ちょっと健康的にという方も正直いらっしゃるぐらいですので。

佐山委員 大勢乗せるからね。

富樫委員 そうですね。あとは、また教習をした方がすぐ辞められてしまうというのが一番困ってしまうのですよ。結構、時間かかるものですから。だから、なるべく長く勤めていただきたいというのが事業者としての本音というのはありますので。

- 佐山委員 そうですよ。長続きするというのは大事ですよ。
- 富樫委員 そうです。ですから、ある程度、ご年齢というのは考えないといけないかなというところがあります。
- 佐山委員 杉並区の中だけでも、そういうのは大変危険なことなのですね。
- 能村委員 今のお話とちょっと絡むのですが、大型バスだから難しい部分もあるのかなというのが一方であって、今日はタクシーの方もいらっしゃいましたか。私、つい先月、埼玉県の実中辺のときがわ町というところに行ったときには、バスとタクシー、乗り合いタクシーという言い方をしていましたが、バス用の使い方がされているところ、実際乗車した経験があるのです。1つ、運転手さんの取得という部分であれば、この業種を超えたコラボが、結局、区民からするとどっちでもいいわけで、ダイヤどおり運んでいただければ。たくさんいれば大型バスがいいですけども、ちょっとであれば別に小型でもいいわけで、それより便が走っていることがありがたいなと思う部分でいくと、この可能性に関しては、もしかして過去に協議されていたかもしれませんが、どんなものでしょうか。
- 伊藤部会長 要するに、ダウンサイジングすれば、そっちは高齢の方でも運転できるかもしれないということですね。
- 能村委員 運転手さんの問題もそうですし、メインが関東バスさんだとしても、この時間帯は関東バスの社員さんではなくて、タクシー会社さんが運転するなどの停留所に行くのですけれども。タクシー会社さんのメリットはといったときに、当然、事業性もありますが、結構、競争もあると思いますから、いいPRの機会にさせていただいて、区民の足で、バスをふだん使う人とタクシーをふだん使う人は、何か私は違う人たちのような感覚がありますので、この辺がつながっていくのはいずれも交通ではありますので、三方よしになるかなと。
- 堀田委員 ちょっと一例だけ挙げさせていただきたいのですが、多摩地区の自治体で、車両の管理は自治体でやっていただいて、運転手は運行管理という形でタクシー会社が派遣をしているという、そのタクシー会社が派遣しているのは、ちょっとご高齢のOBの方で、そういう方でアルバイトという形で運営はしているところはあります。一応、そういう形で。あとは、そこはタクシー会社3社のローテーションで回している。そういう形では回しています。12人乗りのワンボックスで、運転手さん1名で、乗車定員9名で、それで追いつかなければ、タクシー会社のタクシーで、あとは一緒に乗せていくという形の対応を取っています。自治体でそういう形でしているところはあります。
- 能村委員 運転手さんからしても、深夜に、銀座、六本木からというような長距離に比べると、定時で割と明るい時間帯に決まっている路線というのは大分運行しやすいのではないかなと素人ながらに思う部分と、先ほどの採用、育成というコストから考えますと即戦力なので、一種、

外注委託するような感覚で、そこを委ねる。

堀田委員 正直に申しますと、運転手は給料の形態が歩合制賃金なのです。ですから、固定された仕事というのをタクシーの運転手さんは実は嫌がるのですよ。その間に歩合制運賃が稼げる場合があるので、運転手さんはそちらのほうにウエートを置きたがるのです。ですから、なかなか我々も苦肉の策で、そのOBの方にアルバイトでというお願いをして乗務員を確保している。そういう形でしか今のところは対応ができていないというのが、正直なところ。

佐山委員 バスの運転手のほうが率がよくないのですね。

堀田委員 そういうわけではないです。固定された仕事というのがちょっと。どうしても歩合制賃金なので、稼げるほうに行きたいというのが。

能村委員 業界としてそういう傾向だということで、1,000人中1,000人がそうなのか。

堀田委員 タクシー業界は全部です。

佐山委員 同じ運転手でも、バス会社とタクシー業者が一緒になって経営するなんてことはできないですね。

堀田委員 中にはあります。

舟山委員 特に都内ではなかなか厳しいですね。

佐山委員 無駄がなくて、うまく行きそうな感じしますけれどもね。

三浦委員 多摩地区のほうですと、そういう、まさにおっしゃった利用人数が少ないところは、タクシー事業者様にワンボックスの車とかで定時定運行で運んでいただくというのは結構幾つもあるのです。最近の再編事例は、結構、タクシーさんに助けていただいて、路線バスの代わりをしていただいているケースというのは増えてきています。全然あり得るスキームだとは思っています。

佐山委員 地域の人によっても違うのですね。

堀田委員 そうなのです。地域によって需要が違うので。

伊藤部会長 杉並はそこそこ需要のある太い路線がいっぱいある。田舎に行くとどうしても数人しかいないよみたいな、奥のほうの集落に、それでもおじいちゃん、おばあちゃんを届けなくてはいけないみたいな、広くて少ないみたいなのと、結構、杉並のようなぎゅっと詰まったところとで、どうしても違うのかなという部分はあるか。

永田委員 以前もタクシーだとどうなのですかと伺ったとき、バスの会社からタクシーに移る方もいらっしゃるみたいところで、その辺の給料の問題も違ってということを伺って、以前はそれもちっと期待していたのですけれども、なかなか難しいのかしらというところは思ったりしました。

舟山委員 ワンボックスのタイプになると、中型、大型免許が必要になってきて、大型と普通2種で

区分が異なります。タクシーの運転士さんがバスとかに乗るというのは少し難しい部分があります。

能村委員 中型でも運転できますよね。ちょっと前の人になると。

舟山委員 以前の免許制度はそうですね。

佐山委員 タクシーは4人か5人乗りますよね、今、杉並で出ている、あれは何人乗っても同じ料金で高いと皆さん言っていますけれども、乗ったら乗った分だけ安くなるかと思ったら、最初の1人の人でも4人目乗った人も同じ料金なので、とか。

伊藤部会長 デマンドで今走らせているやつですよ。また、これまた別の部会があるので、そこで議論しているのですけれども。そこのいろいろなので、地域地域ごとに何が最適なのかという、そういった議論になりますし、そこも利用者にとってもよしあしなのですよ。どちらかというバスに近いものに、お金払う側の気持ちになるのでしょうか。資料がもうちょっとだけ残っていて、今、ここでいろいろ議論が出た部分についての、ファクトの部分のデータも含めてだと思えます。課題と検討ぐらい、この辺りからちょっともう1回、この辺りで、今がこうなって、今後こうなるよとご提案を受けているという部分と、その後のデータの部分のお話を伺いましょう。これを見て、また多分、激論があると思いますので、ここのお話を聞きましょう。よろしくお願いします。

事務局（左部） 事務局からです。先ほど関東バス様からお話いただきました内容ですけれども、現行と改正案を並べております。6便減らすとさくら路線全体の13%減という形になっており、今、持っている区のデータから見ますと、さくら路線の利用者の約9%に影響が出るのではないかと試算が出ているというところです。また、関東バス様がダイヤ改正を検討する理由というところでまとめております。さきほど関東バス様からもお話があったように、運転士不足によってさくら路線の運行を持続的にずっとやっていただける人数は4人なのではないかというところだったりとか、基準の運行時間、こういったものが関係してきている関係で、車庫から車庫までの距離があるので拘束の時間が長くなってしまったりとか、そういったところをまとめております。それについての細かい数字についてはこちらで示しているところになりまして、皆様からいろいろとお話いただいている内容は全部出していただきましたが、区としても、区民への影響をなるべく少なくして考えていきたいというところで、こういった考えを示しております。さくら路線については以上となります。

伊藤部会長 ここで、本当はここの後のディスカッションなのですが、多分今のお話でほぼ出てきたと思うので、次の議論に行きつつ、またちょっと振り返ってのご意見もよろしいので、もう一度説明を続けていただければと思います。

事務局（左部） 続きまして、「けやき路線の現状と課題の整理」となります。スライドは24ページ目になり

ます。こちらはけやき路線を運行する京王電鉄バス様から、EVバスを追加で2台購入することに伴う運行上の課題について提言がありましたので、そのことについて皆様と内容を共有していきたいと思っております。まず、この内容を共有する前に、区がEVバスを導入する理由を説明いたします。世界的に地球の温暖化を要因とする気候変動の影響により深刻な自然災害などが発生しており、温室効果ガスの排出量を実質ゼロにするという必要が報告されております。区でも、それに合わせまして、2050年ゼロカーボンシティということで宣言をしております。ゼロカーボンシティの実現に向けての取組や、災害時に備えた対策として導入をしていくとなります。こちらが、そのゼロカーボンシティを目指す区の方針に基づき、令和5年度に策定した地域公共交通計画でもEVバスの導入を明記しています。実際に令和6年3月からけやき路線、阿佐谷ー浜田山間において電気バスを1台導入しております。今年度は2台購入し、令和9年度から運行を予定しております。今後も車両の買い換え時期に合わせて車両を検討し、順次導入を進めてまいります。それでは、京王バス様から内容についてご説明いただきたいと思います。皆様にはお手元に資料ございませんので、前方のスクリーンを御覧ください。お願いします。

三浦委員

改めまして、京王バスの三浦と申します。よろしくお願いします。今、お話がありましたEVバスの導入について、うちも今1台導入された状態で、いろいろ運用に苦慮しているところが多数ありまして、そういったところから、今後、今年度2台入ってくるに当たりまして、課題の共有をさせていただきたいと思います。まず、EVバスがどういうものなのかというお話ですけれども、まだEVバス、しかも小型車というのが非常に黎明期でございまして、選択肢がほぼこのBYD製のEVバス1択に今現在ではなっているところでございます。このBYDというのは中国資本の会社でございまして、車両も中国で造られてるところです。今、BYD以外の小型のバス、ディーゼルタイプのものは、うちも関東バスさんも日野のポンチョというタイプのものを使っております。そちらは当然、日本製というところになっております。このBYD製のEVバスを2023年度末に杉並区さんに購入いただきまして、けやき路線で運用を開始しております。こちらはほかの日野のポンチョに比べると、最小回転半径がちょっと長くて、より狭いさくら路線ではそもそも走行ができないというところで、けやき路線で何とか運用開始したところでございます。ただ、導入直後から車両の不具合が多発しているところでございまして、一例を挙げさせていただくと、扉が開いたまま閉まらなくなってしまうとか、あとはハンドルが左のほうに曲がったまま固定されてしまうとか、日本製の車ではなかなかないような不具合が出てきているところで、工場も中国にあるので、ひどい不具合になるとすぐ中国に帰って行ってしまって、なかなか長期で戻ってこない、そんな状況が発生してしまっているのです。そういったところもあって、2025年度、

昨年度の年間の稼働率、走った日数の割合は 48%、半分に行っていないような、そんな状況でございます。もう 1 つ、不具合多発のほかにも、航続距離という非常に大きな問題があります。こちらは、メーカーのホームページを見ると、フルに充電すると 210 キロ走りますよと書かれてるのですが、これは一般の車でもそうかもしれませんが、公表の航続距離と実際の航続距離というのは大きな乖離がございまして、右が、非常に細かい表になっているのですが、これは 2024 年度の E V バスの日別の運行実績を表しているのですが、縦に月が書いてあって、右に日が書いてあって、E V バスが運行できた日はマルで、不具合とかで走れなかった日はバツで、さらに途中で車両交換した日を三角としていて、さらにその中で、バッテリー切れを途中で起こしてしまって途中でやむなく車両交換した日というのを黄色で塗りつぶしております。これで見ると、年間で 7 回、このバッテリーが 20% 以下になると警告アラームが鳴るのです。そういった関係で、当然、警告アラームが鳴った状態で走れませんので、慌てて車両交換を要請するわけですが、それが年間 7 回で、発生率にすると 2.4% という率で発生しております。そうすると、今年度末には E V 車両が 3 台になるので、これをパーセントから計算していくと、3 台運用していった場合には、年間で 26 回のバッテリー切れが発生してしまう、そういった事態が予測されることになります。こういった状況はなかなか今のダイヤで運行していくことは難しいというところになってまいりますので、これまでバッテリー切れを起こしたのは、ほぼ平日に発生しています。すぎ丸のけやき路線というのは平日と土日でダイヤが違っていて、平日のほうは運行回数が多いんですね。それだけ走行距離も長くなります。平日だと大体いずれも 90 キロ超えて、中には 100 キロ以上走る車もあると。土日は全部 90 キロ以下の走行キロになっている。そういった状況なのですね。今までの状況からすると、弊社としては、この土日の 90 キロ以下のダイヤで走らせていくのが、運行管理上安全が第一ですので、安全に運行していくためにはこういった対応を希望したいということが弊社の意見となってございます。今のダイヤを見比べておきたいのですが、左がけやき路線の阿佐谷から浜田山行きの時刻表です。平日と土日でこちらは朝は発時刻は変わりません。8 時 5 分が始発で、違いが出てくるのはお尻のところ。終発が平日は 21 時 05 分。これはコミュニティバスにしてはかなり遅くまで走っているわけですが、土日になるとこれが 19 時 35 分という形になっております。一方で、浜田山のほうは阿佐谷行きということになりますが、平日は朝 7 時半で、こちらは土日は始発も遅いんですね、8 時ちょうどの始発となっております。終発のところも、平日が 20 時半なのに対して土日が 19 時というところになっております。ですので、単純に土日になると結構な減便数が発生してくるところになるわけですが、今、杉並区さんとはいろいろお話をさせていただいてございまして、今年度末も E V が 3 台であるのに対して、ポンチョが運用ベースで 1 台

だけ残せるので、このポンチョになるべく多くの距離を走っていただく。そういったところを考えてダイヤを工夫していくと、朝の時間帯は、この浜田山の平日の朝の2便、7時半、7時45分、これは何とか残せそうなめどはついているところです。あと、終発のところも今あるディーゼルのポンチョをなるべく引っ張ることで、阿佐谷発でいうと20時5分の便までは残せそうかなというめどはついています。なので、なくなるのが最後の4便、20時20分から21時05分までの4便が減便をせざるを得ないかなというところまで調整は来ているところです。浜田山発でいうと19時半あたりまでは走らせられそうかなというところになっております。今までと比べると4往復分減らすぐらいの減便幅で済ませられそうかなというところでございます。次のページに行っていただいて、始発の部分は何とかできそうという話なのですけれども、終発の部分はどうしても減便が出てきそうだとこのところですが、終わりに近づくにつれて乗車人数というのは徐々に減っていつているところです。これは便別の年平均の利用人数、一番下のところを見ていただければ分かるのですけれども、阿佐谷発のほうに乗る方は多いです。20時台になってきてくると15人ぐらいから、最終日になると11人ぐらいの利用人数です。浜田山発のほうは少なくとも1桁ぐらいの利用人数というところになっております。始発のほうは、人数は記載してないのですけれども、朝一の便は相当利用が多くて、浜田山駅発の始発は便平均30名近い方が利用されるということなので、これはさすがに削れないなということで、さっき申し上げたようなダイヤの工夫で始発は維持していきたいなと考えているところです。あともう1つ、減便を緩和する方策といたしましては、EVの今年度2台購入というのは杉並区さんで決定されているのですけれども、またさらに来年度以降もポンチョの車両をどうするかという問題は出てきます。区さんでは、さっきのゼロカーボンという宣言もされている中で、ポンチョを新しく買うというところは難しい判断にはなってくると思うのですけれども、うちのコミュニティバスでいうと、ほかの自治体さんと、うちのほうで車を買って、買った分の減価償却費、償却費相当を補助金としていただく、そういったスキームで運営している自治体さんばかりなのです。そういったスキームを部分的に取り入れさせていただいて、うちのほうでポンチョの車両を買って、何とか減便幅をさらに抑え込む、そういったご提案も杉並区さんにはさせていただいているところです。そのゼロカーボンというところはもちろん大事なのは分かりますけれども、なるべく減便幅を少なくしていくことも大事だと思っていますので、この辺りをうまくバランス取りながら、落としどころを見つけていきたいと思っていますのでございます。

事務局（左部） ありがとうございます。EVバスの性能等に関わる課題があるということで、今、減便等の提案を受けているという段階になっているかと思います。区としても何とか影響がないようにやっていきたいと思っておりますので、その辺りをこれから皆様と共有していきたいと

思っています。1台目導入してからたくさんの不具合があったということで、その都度京王バス様のほうには営業所含めご尽力いただいております。区としても大変重く受け止めております。先ほどの案も受けまして、お話を進めさせていただければと思っております。先ほど京王バス様からご提案のあった日野ポンチョについてですけれども、区でも問合せはしてみました。購入ができるのかどうかというところで、通常のルートで普通に営業所にお電話したところ、今、製造はやっていないということで、購入できないと回答いただいています。

中辻委員 正規のルートでは購入できないと、メーカーからは区としては聞いているという状況でございます。

能村委員 今のスキームの話だと買うのは事業者さんですね。

中辻委員 杉並のスキームで言いますと、杉並が杉並のバスとして購入して、そのバスの運行をお願いしているというのがこれまでのやり方になっています。

富樫委員 製造中止になってしまったということですね。区だから買えないとかではなくて、車そのものの生産が中止になってしまっているのです。

能村委員 京王さんが購入されると償却は何年ですか、10年ですか。

三浦委員 そこは区さんとの取決めなので、5年でやっている自治体さんもあるれば、10年でやっている自治体さんもあるという感じです。法定の償却年数は5年です。

事務局（左部） 続けさせていただきます。EVバスについては、ゼロカーボンシティを目指している中で導入は必須と考えているのですけれども、課題については解決策を模索していきたいと考えております。まず、車両不具合についてですけれども、こちらに記載をしております。解決案としましては、出荷前の検査の項目を増やしたり、出荷前のチェックの強化、それによる不具合を予防すること、こういったことをそのBYD社で行っていると聞いておりまして、令和8年1月から全ての出荷に対して実施し、6年度末で他自治体においても不具合は出ていないと報告を受けています。また、納品後のフォロー体制についても、外部業務提携や整備の外注委託体制を整えている段階で、今年の11月から新体制になると伺っております。次に航続距離の話が出ました。この問題につきましても、JR阿佐ヶ谷駅の前に急速充電施設を設置するという検討もしております。

伊藤部会長 ありがとうございます。こちらについては、人員不足の話ではなくて、どちらかというとバスの車両の問題ですかね。問題といっても基本的にはゼロカーボンなのでいい話だと思ったのですけれども、なかなか大変だということで、これもまた減便という話が出ているというところですね。技術的な話ですので、できる、できないもあると思うのですけれども、こちらについても何かご意見等あれば、ぜひ伺えればと思いますけれども、いかがでしょうか。

畠山委員 当社は昨年、武蔵野市で1台、このBYDを実は購入したのですけれども、このとおりで

して、多分これ以上に運行ができていないので、本当に 30%行くか行かないかぐらいですかね。一旦、何かあると長期で1、2か月本当に動かせられなくなるので、日野やそういうポンチョみたいにすぐ営業マンとかサービスが来て何かやってくれるとかということではないので、非常に厄介なものというのと、一番のそもそもネックは、配線図とか普通はあるのですね。車両で全て配線図であったり、その設計図のようなもの。このBYDはそもそもがなくて、あっても日本語ではないのではほぼ分からない。そんなようなものになってしまっているんで、なかなかそれを解読するのが難しくなってしまうのですね。1回出た故障についても、直したから、もう直して大丈夫だよといっても、それがもう1回またあるので、根本がどこにあるのかというのが本当に探すのが難しいのですね。ということで、当社もなかなかこの車にはかなり手を焼いてるのが現状です。

伊藤部会長 では、事務局、お願いします。

事務局（浅野） 区でもかなり重く受け止めてまして、BYDにはかなり厳しく話をさせていただいています。先日も担当の部長を呼びまして、話をさせていただいて、昨日付でもらっている書面には、その人員確保についても今順次やっているところで、バス会社さんと一緒に、整備士も含めて人数が足りないところなので、かき集めて今頑張っているという話は受けていますし、今後ちゃんと対策が取れるような人数というのをきちんと確保しておくということで、もらっています。それから工場についても、これまでは自社で、BYDさんで持っている工場がなかなかなくて、それぞれの事業者さんの工場を間借りしてやったりということもあったらしいのですが、11月に向けては、認定の工場を幾つか契約をして、そこは使えるようにするので、そういったこともなくなると聞いています。スタッフについても増員を今、図っていて、実際に11月からは、外注にはなるかもしれないですけども、実際に整備できる人がすぐ飛んでいけるような状況というのは、今、整備をしていると聞いておりますので、これについては、今後も区のほうも体制を注視しながら、きちんとやってもらうように体制は取っておきたいと考えております。

山田委員 BYDさんの会社が品川にあるではないですか。ああいうところが窓口なのですか。

事務局（浅野） 窓口自体は横浜の本社です。

山田委員 BYD杉並というのがあって、それを検索すると品川に飛んでしまうのですけれども、窓口をつくるということで、それは乗用車のほうですけれども。そういった乗用車の関係ではないのですね。横浜まで行かなければいけないのですね。

事務局（浅野） バスと乗用車ではまたまた少し窓口が違うようですので、体制はまたちょっと違うのかもしれないのですけれども。

事務局（針谷） 車体の製品についてというところも1点、補足させていただきたいのですけれども、令和

5年度に購入したBYD製のEV車は、一般的に23年製と呼ばれているモデルでして、先ほど関東バスさんからお話があったムーバスも23年製と伺っております。今回、令和8年度に、杉並区が2台購入するEVバスは同じBYD製ですけれども、24年製モデルと言われているものになります。何かバージョンアップしているのかというところになると、バッテリーの持ちの性能だったりとか、そういうところがすごく飛躍してよくなっているというところはBYDに確認しても、そこは確認できていないというか、そういうものではありませんという話ではあったのですが、BYDが日本でいろいろな自治体に販売をしている中で、これまで発生してきた不具合の部分だったりとか、そういうものを改善した24年製モデルと聞いております。もちろん、運行する側はだからどうだという話だと思えるのですが、一応そういった車両のモデルというところは、そのように確認しているというところになります。

舟山委員 質問なのですが、EVモーターズジャパンより、BYDのほうが評判は確かに少しはいいのですが、全国バスの組合でアンケートしても、不具合の多発事例が出ていて、先ほど、京王バスさんの説明のとおり、ハンドルが切れないとか、ドアが閉まらないとか、そういうのは日常頻発し、車両による差もありますが故障が発生してます。現場では、利用者さんのことを常に考えるなか、ニーリングという車高調整、乗りやすいようにバスを下げる機能があるのですが、それも、事故を誘発してしまうような場合があり、日本製にはないようなことが起きます。国産車以外のバスには、結構、故障というのがつきもので、先ほど言ったとおり、休車の期間が1年とか半年とか、導入後に全然使えなかったということもあります。先ほど杉並区の重大な責任と言っていましたけれども、入れてしまった以上どうするのかという話があると思うのです。国産が販売中止、終了というのは、日野のポンチョのことをおっしゃっていますか。本当にそうですか。もう1回調べた方がいいのではないですか。ポンチョは終了したとメーカーが言っていましたか。

事務局（浅野） メーカーにこの前、問合せをしまして、担当から、今は販売していないということで伺っています。

舟山委員 販売は打ち切りになったと言っていましたか。

事務局（左部） 打ち切りというような形では聞いていないのですが、製造はしていないから買えないと聞いています。

事務局（針谷） 現行の日野ポンチョが今の日本の安全基準に満たないということで製造を取りやめているという話を聞いてまして、来年度とか、売っているのかというところも確認をしたときに、現状、今は新しく売るといことはしていないというところだけ確認していたという状況です。

三浦委員 繰り返しになりますけれども、当社は買うことができます。

舟山委員 大型では国産のEVバスも発売して、航続距離が短いですが評判はいいです。この先、小型について国産もEVを製造するという計画もあるようで、そこで一旦生産を中断にしているのかもしれませんが、製造側の労働組合のつながりでも、打切りにしたという話は聞いていませんので本当なのでしょうか。

中辻委員 補足いいですか。先ほどもお話ししましたが、このすぎ丸のバス車体自体は、区が購入をして運行をお願いしているというスキームになっております。今、バスを10台所有しておりますけれども、耐用年数からするともうとっくに買い替えていなければいけないタイミングになっています。入れ替えないことによる不具合の可能性というのも年々高まるという中で、車自体は計画的になるべく平準化して順番に入れ替えていきたいというのが区のスタンスです。そうした中で、今、選択肢がこのお話しいただいているバスしかないというところが苦しいところなのですが、とはいえ、今回の購入を先送りすると、先にまた一気に4台入れ替えるのかと、そういう状況も想定される中で、何とか来年度に向けては2台、今年度中に買い替えさせていただきたいということで、京王さんと今、調整をさせていただいている、そういう状況です。BYD社の責任者にも来ていただいて、区からも京王さんから頂いているような話もしっかり伝えながら、改善を求めてきているということで、一定改善されるのだろうなというところではありますが、とはいえ、これまでの状況を見ていると完全に不具合なしという状況はなかなか厳しいのではないかと、我々としても感じているところですので、その辺りぎりぎりのラインというよりは安全をしっかりと見た上で、いかに利用されている方に影響のない範囲で入れ替えていけるのかということを議論していきたいと思っております。舟山さんがおっしゃいましたけれども、ほかに選択肢ができれば、その選択肢も当然、検討していくということになっていこうかと思います。ゼロカーボンの話ですけれども、交通部門、このすぎ丸に限った話ではないですけれども、区の姿勢としてはしっかりと取り組んでいくという姿勢ですし、これは恐らく京王さんもネット記事を見ますと、積極的に取り組んでいくという記事も出されておりますので、そこについては両者同じ方向を向けているのだろうなと思いますので、何とか知恵を出していただきながら、影響のないところで始めたいと思っているところです。

山田委員 カーボンニュートラルの話はすごく重要で大事ですけれども、いろいろな細かい車をどんどん電動化して、この不具合のあるバスをもうちょっと先送りというわけにはいかないのですか。利用者さんとバス事業者さんが苦労されるのはかわいそうな気がするのですけれども、そんな無理しなくてもいいのではないかとと思うのですけれども、日本車でたくさん出しているところをどんどん電動化する形で、カーボンニュートラルを進めて、こんな不具合があ

るバスはもうちょっと時間を置いてからにするということはいかがなのですかね。

能村委員 次の2台は契約してしまったのですか。

中辻委員 これから本契約です。ディーゼル車を今回購入するということになりますと、来年1年だけディーゼルで、その後すぐ買い替えるということには当然ならないわけです。現状を見ていますと、10年とかその車を使い続けるということになりますので、その辺り。

能村委員 まだ25年ありますよ、2050年まで。

中辻委員 カーボンニュートラルですね。2030年がカーボンハーフなのです。もう4年しかないのです。そこで、実質、排出量半分に持っていくというのは、かなりハードルは高いのです。当然、区としても、また事業者の方にもご協力いただかないといけませんけれども、区民の方の一般生活の中でも、非常に意識してもらっても到達できるかどうか厳しい目標という中で、行政の姿勢としては見せていきたいというのが正直なところですが、ただ利用者の方にご迷惑をおかけしたくないという思いも、当然、このバス事業の所管の責任者としては、それを一番に思っております。

山田委員 何となくBYDになめられている気がするのですが、そんなことはないですか。

中辻委員 私も都市整備部長4年目に入りまして、入れた当初、対応がひどかったのも、即、向こうの部長さんに来てもらって、かなりきついことを申し上げました。その中でおっしゃっていたのは、これは中国製ということではないかも分かりませんが、外国の製品というのは、たくさん造るなら造る、不良品があれば新しいものに取り替えればいいではないか、という文化になっていると。日本というのは、なるべくそういう不具合のない製品をお届けする。壊れたら直すということですが、そういうビジネスモデルになっているということの中で、一般の乗用車であれば替えというのが比較的やりやすいのかもしれませんが、特別仕様でこういうバスをお願いしている中では、なかなかその対応に時間が当初かかっていたというのが正直なところなんですということで、先方はおっしゃっていましたが、そこは個人が利用する自動車というよりも公共交通機関のバスとして多くの一般の方が利用される、そういう車両になるのだということを改めてしっかりお伝えした上で、早期の対応、また体制の見直しというのを求めたところがありまして、先日もまたその責任者の方が来ていただいて、改めて新しい車両を購入するという中で運行いただく京王バスさんの懸念もしっかりお伝えをして、改善を求めたというのがこの間のやり取りです。

能村委員 この車両に、問題が2つではないですか。充電バッテリーの問題はありますが、ハンドルが曲がらないとか、危ない、要は安全に支障を来すという2つの問題があると思うのですが、安全を、危険を冒してまでやるのかというところが1つあると思うのです。実際、いろいろな行政でこれはもう採用されているということですが、実際、事故やどの程

度危険なものなのか。

事務局（浅野） 事故は他自治体で聞いてございません。他自治体では例えば、23 区内ですと、千代田区さんと中央区さんと目黒区さんと墨田区さん、それから北区さんが入れている形ですね。近隣についても、ほかにも8か所ぐらいありますので、全部で16 か所ぐらいは今、導入されていると聞いています。

能村委員 せっかく京王さんもお苦労されながらもこの車両で継続と言っている中で、バッテリーの課題で、区としても、であれば充電をすることで補えるのではないかというのは、とても目標に向かってできることを頑張っているように感じています。2050 年、特に私は小学校の立場で申し上げますけれども、小1、6 歳だった子が31 歳になっていて、小6 だった子は37 歳になっていて、まさに次世代になろうかというタイミングで、自分たちが子どもの頃にこんな議論を大人たちがしていたということ自体が、新しいものはトラブルがつきもので、思い出したら私、小学生のときにゆりかもめがよく止まっていたけれども、でも無人で、今はちゃんとやっていますが。ちょっともったいないと思うのが、せっかくゼロカーボンに向けての挑戦、それは慣れた日野がいいでしょうけど、サポートも不十分な外国製品にわざわざ挑戦している現状をもっと発信したいなと。時々、不具合が起きても、温かく新しいものに対して挑戦していこうよというスタンスで。学校教育でも、今、先生が教えてくれるというのは昔話で、先生も学ぶし、常に新しいことを考えながら進んでいくのだということに変わっていつているのですね。一緒に考えよう、先生も失敗するし、来年のことは分からないのだよねという、学校教育が変わっていますので、何かしらそういうことと重なる部分を私、感じています。

伊藤部会長 ありがとうございます。あと、三浦さんに伺いたいのですが、京王さんとしての全体的なEVの導入の考え方とか、あるいはこういったものが実際こんなにバツ印だらけのものがあつたときに、実際どうやって運行されるのか、運休がすごく増え形になるのか、それともほかのバスを回す形になるのか、どう対処されるのかなみたいな2つの質問。いかがでしょうか。

三浦委員 うちの全体的な考え方は、先ほど中辻部長もおっしゃられていましたけれども、うちも京王は京王で独自にカーボンニュートラルの取組というのは進めておりまして、先ほど舟山委員からもありましたけれども、うちはいすゞ製の大型のEVバスというのを今年度から、結構、積極的に導入していつています。課題はこの下の航続距離でございまして、いすゞのほうは、車両の不具合というのはほとんどないですね。さすが日本製かなというところではあるのですが、航続距離の問題というのは非常に深刻でして、従来の路線バスだったらディーゼルで120 キロ、大型で150～160 キロぐらい走るのですかね。それに対してEVのほ

うだと、大型だと 60〜70 キロとか、それぐらいの航続距離しかないのですよ。ただ路線バスのほうは、各会社の運用、路線にもよるのですけれども、車庫にちょっと走ると帰ってくるのですよ。そこで充電ができるのです。2、3時間の充電時間が取れる。そこで充電してある程度、また充電回復して外に走りに行ける、こういう形で何とかE Vバスの運用というのは今成り立っている状態です。ただ、このすぎ丸、けやき路線、コミュニティバスはどれもそうなのですから、基本、朝出発したら、ずっと乗務員さんが乗り継ぎで変わって、車両としてはずっと走りっぱなしなのです。これがE Vバスの現状の航続距離の問題と非常に噛み合わせが悪くて、どうしてもこういう途中での充電切れというのが起きやすい。今、阿佐ヶ谷駅に急速充電施設設置を検討と書いてくれていますけれども、こういったものでも運用しない限りは、充電の問題というのは出てきてしまう。さっき、ほかの自治体さんでE Vバスを入れていますよという話があったのですけれども、多分こんなに運行時間、運行距離は長くないのですよ。けやき路線みたいに、21 時ぐらいまで走るコミュニティバスはそうないので、そういったところから踏まえても、このけやき路線にE Vバスを入れるというのは、結構、無理筋だったのかなというのは正直な感想です。この航続距離の問題というのはE Vバスの1 台目を導入する以前も問題提起はさせていただいたのですけれども、210 キロとうたっている航続距離が、実際どれくらいかというのは走ってみないと分からないですし、路線によっても、結構ストップ・アンド・ゴーを繰り返すような路線だと、より早く充電を消費していつてしまいますので、ちょっと厳しかったなというのがやってみて分かった感想です。車両の不具合については、確かに徐々に直るごとに不具合の発生率というのは減ってきているので、徐々に解消されていく問題だとは思っております。ただこの航続距離の問題というのは我々としても、最新の型でも航続距離のバッテリーの性能というのは上がっていないと聞いていますので、こればかりはどうしようもないなと、我々の努力でもどうしようもない問題として残ると思っているので、1 台だったらあれぐらいの頻度で何とか対応していきましても、今年度3 台に増えると、ダイヤの見直しは必須と我々も考えているところで、それを杉並区さんとも相談しているという状況です。

永田委員 教えていただきたいのですけれども、この阿佐谷の急速の電池の設置の検討という、その辺の可能性と、それがあつて実際に効果があるのかどうかという、その辺は、車のことはよく分からないのですけれども、どうなのでしょう、教えてください。

事務局（針谷） 事務局から、充電設備の件について、お話しさせていただきます。J R阿佐ヶ谷駅の、今、すぎ丸バスを置いている場所の付近に、急速充電器が置けないかどうかという検討をさせていただいておりまして、現状、いわゆる地下から電気を引っ張ってくるという形になるので、それが可能かどうかというところに関して、東電さんに確認をさせていただい

て、そこは物理的に可能です、という回答は頂いております。これから費用感だったりとか、そういうところをまた確認していくというところになるのですが、杉並区としまして、できることはいろいろやっていきたいと思っておりますので、充電設備というのが継続する1つ解決策になるのであれば、ご検討いただければなと思っはいるのですが、バス停に車両を止めているタイミングが大体5分、10分あるのですかね。10分くらい充電すれば7、8%は一応回復するとは充電設備の会社からも聞いているという状況になります。その辺りで、前向きに検討していただけないかなと思っはいるのですが、いかがですか。

三浦委員 これは事前の打合せの中ではなくて、初めて聞いた話ではあるのですが、実際、遅れとか多客とかがあると、そういった充電の作業の時間とかが満足に取れるかという懸念もありますし、この辺は実際のダイヤの見直しとかも含めて検討しないと、一概にこれがあるから、今のダイヤをそのまま維持できるというものではないと思います。

能村委員 充電時間をたっぷり取る目的で、1本飛ばしたらどうですか。

三浦委員 そういったご提案もさせていただいてまして、日中時間台1台ずつ車庫に返して、今は阿佐谷の話はなかったのですが、これまでは、車庫に1回充電に戻って、1時間くらい充電して、また出ていく。そうすると日中時間帯が15分間隔から20分間隔みたいなダイヤになるのですが、そういったダイヤもお示しはしています。

能村委員 むしろ、その最初と最後を早めることに対して、そっちを守る意味でもあるのと、あと、充電している姿を区民に見せたらいいと思うのですよ。これは区で決めたことで2050年に向けてやっているのだよと。ただ、技術が今追いつかないから「ごめんなさい。今、充電中です」みたいな感じで、何かピピピって表示するぐらいのことまで演出して、区の姿勢を示したらいいと思うのです。これに文句は言っはこないと思います、そういうのを子どもたちは見て、25年後は「そんなことなかったよね」と笑い話で、バッテリーの力はもっと上がっているのですが、そういう大人たちが頑張っはてよくしようとしている姿をぜひ見せたい。車庫よりも駅前がいいと思います。投資の価値はありますよ。将来の子どもたちを育てますよ。

伊藤部会長 目立つように、あえて。

能村委員 学校の総合教育にも生きるのではないですか、こういうのは。

三浦委員 そのほうが行って帰ってよりも飛ばす時間は短いでしょうし。

能村委員 無駄に電気を使わなくて、ここでしばらくお休み。

伊藤部会長 今の視点の転換はいいですね。ここですごく歯を食いしばって無理してやっていることが、実は教育の価値にもなって、次世代へのメッセージにもなるというのは、すごく広がるもの

の見方の転換だなという、そういう気もしますね。あとはその充電設備せつかく造るのだったら、これは京王さん、あるいは関東バスさんのバスでほかのバスで利用するだとか、そういった可能性もあり得るのかなという、バス事業の全体の計画の中に入れていただけないのかなという気もしました。

舟山委員 EVバスの評価をしていましたけれども、カーボンニュートラルに反対はしているわけではなく、当然、EV車両も故障がなければ、現場としてよいと思っています。川崎市で臨港バスさんとかやっている事例で、今、研究中ですけれども、バスにパンタグラフを搭載して急速充電とか、私も阿佐ヶ谷駅での充電という資料は初めて見ましたが、営業所でも充電設備を置くというのがなかなか都内だと事業者は大変なため、駅前ロータリー、杉並区で言いますと荻窪駅とかなどで、区が率先してやるというのはPRになると思いますし、本当にカーボンニュートラルに取り組んでいるという先駆けにもなるので、かなりの費用はかかるとは思いますが、バス事業者と連携して導入をするなど、検討していただいたほうがいいのかと思います。

伊藤部会長 ありがとうございます。牧村さん、お願いします。

牧村副部会長 世界の常識が今どうなっているかという、世界は大体 400 キロから 450 キロ、EVバスで、中型で普通に走っています。これがヨーロッパとか世界の常識です。

伊藤部会長 エアコンあるのですか。

牧村副部会長 エアコンはもちろんあります。車両はフルフラットで、連節バスで実現しています。スペインのバスク地方の会社では、年間1,500 台の生産能力があり、自国で生産しています。上からパンタグラフで急速充電するタイプは、駅前など、多くの人が見えるところに設置しているのも一般的です。最近、路面の充電施設からの急速充電も始まっています。2分ほど停留所に停車している際に、バス車体の下から接触する装置が路面に降り充電する技術も商用化が始まっています。鉄道は電気で走っていることから、鉄道の技術を共用する議論は国内でも始まっていると聞いています。

伊藤部会長 ありがとうございます。この場で、私がすごく感じたのは、杉並区もっと頑張れということ、なぜかという、区民の皆さんの意識のほうが、多分恐らく区の方が考えているレベル感よりも、5段か10段ぐらい先に行っていて、区の方がこれやっていいのかなとちょっと言われていること、ここやっても区民の理解を得られるだろうかとか、反対されるのではないかみたいなことの、恐らく今日5倍か10倍ぐらいのレベル感の提案を頂いたという、そういう場になったなと思いました。これは私もそうは感じていたのですけれども。私以上に全然熱量が高くて、今日びっくりしています。なので、こういった部分、まさに区のインフラとして、これだけ信頼を得て走り続けてきたすぎ丸をさらによいものとして走るだけで

はなくて、そこの中に新しいモデルや未来への提案をちゃんと入れていこうという、ここの非常に力強いメッセージを今日委員の皆さんから、かなり前向きなご提案を頂いたのかな。そういった部分で、例えば運賃が高くなるのが嫌だとか、そういう話ではなくて本当に未来を見据えたメッセージを頂いたなということで、これ区であり、またそれから正直申し上げると、バス事業者も割とコンサバな部分があるなど感じなくはないのですけれども、そうではない部分、どういうものをつくろうかというのに対して、非常に特に杉並区は前向きな議論が多いなど、ここの熱量はかなり感じたと思います。感じましたよね。これは多分、ここのレベル感、ふだんのレベル感と大分違ったので、ぜひ認識していただければと思います。活発なご意見、本当に頂き、ありがとうございました。これは事業者様、事務局でこういった内容を基に、また今後の話合いがあると思うのですけれども、ちょっとギアを入れ替えていく必要があるのではないかなと今日私も感じました。それからまた、牧村先生のご講評というのがあるのですけれども、今のでいいですか。

牧村副部会長 大丈夫です。

伊藤部会長 ありがとうございます。ということで、今日のこの熱量はすごく大事だなと思ったところでございます。最後に事務局から今後のスケジュールについてお願いいたします。

事務局（浅野） 今後のスケジュールになりますけれども、今回の内容を受けまして、けやき路線とさくら路線、どちらも個別にまた事業者さんとも調整させていただいて、今後詰めていければと考えております。スケジュールとしては、8月7日にまず第11回地域公共交通活性化協議会がございまして、今日の部会の報告等も含めてさせていただいて、10月20日に第4回南北バスあり方検討会ということで、今回の話を踏まえて話し合った結果ですとか、方向性の最終的なところをご報告、共有できればと考えています。12月14日に第12回地域公共交通活性化協議会を開催ということで、区民周知等を行って、4月からは運行について、どのような形か最終的なところは今日まだ定まっていませんけれども、今後決めていた上で周知をしながら4月には運行したいと考えております。また、最初のところでお話ししましたけれども、総論として、運賃とか運行時間の検討のスケジュールを今後またやっていきたいと考えていまして、次回はそういったところにも少し踏み込んでお話をしたいと考えておりますので、運賃、運行等も含めて、検討を皆さんのご意見を頂きながら進めていければと考えております。また、開催時期が近くなりましたら通知等をお送りいたしますので、ご予定のほうをお願いできればと思います。

伊藤部会長 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3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。皆様、本日は長時間にわたって熱い議論をどうもありがとうございました。