

# 【都営交通の経営に関する有識者会議（第6回）】

令和5年12月22日 開催

## 1. 開会

（午前10時00分開会）

○司会（上村企画調整課長）：お待たせいたしました。これより、「第6回都営交通の経営に関する有識者会議」を開会いたします。委員の皆さまには、年末のご多忙の中、ご出席を賜りまして誠にありがとうございます。私は本日の事務局を務めさせていただきます、東京都交通局総務部企画調整課長の上村でございます。どうぞよろしくお願いたします。まず初めに本日の出席者でございますが、名簿の配布をもちまして紹介に代えさせていただきます。

続きまして、資料の確認をさせていただきます。お手元には議事次第および座席表を配布しております。また、タブレット端末では、資料1「委員名簿」、資料2「都営交通の経営に関する有識者会議 第6回資料」をご覧ください。

それでは、この後の議事進行につきましては清水座長にお願いしたいと思います。よろしくお願いたします。

## 2. 議事

○清水（哲）座長：はい。どうも皆さん、おはようございます。ここから議事進行を務めてまいりたいと思います。特に開会のあいさつなどは省きまして、さっそく議事に入らせていただきたいと思います。それでは、まず事務局から、前回、第5回の会議でのご意見、それから自動車運送事業についてご説明をお願いしたいと存じます。よろしくお願いたします。

○事務局：はい。東京都交通局戦略経営担当課長富田でございます。事務局より資料2のご説明をいたします。今回63ページにわたって大部になっていますので、極力説明を簡略にさせていただきます。

2ページをお開きください。本日は、前回会議における主なご意見についてご紹介した後、自動車運送事業および軌道事業における経営状況やこれまでの取り組み等につ

いて、各事業の目指す方向や今後の取り組みについて、ご議論を頂きたいと存じます。

3 ページから 6 ページにかけては、前回会議でのご意見をご紹介します。前回会議におきましては、多岐にわたり貴重なご意見・ご助言を頂きまして誠にありがとうございました。

4 ページでは、高速電車事業、都営地下鉄について、そして 5 ページと 6 ページにおきましては、新交通事業、日暮里・舎人ライナーについて、主なご意見をご紹介します。

次に、7 ページから自動車運送事業、都営バスについてのご説明となります。

8 ページをお開きください。都営バスのうち、乗合バス事業についての概要紹介となります。

9 ページをお開きください。貸切バス事業についての概要紹介となります。

10 ページをお開きください。都営バスの乗客数の推移についてご説明いたします。乗客数は、地下鉄開業等が落ち着いた平成 20 年頃を底に、コロナの影響を除き微増で推移しております。新型コロナウイルス感染症の拡大により、令和 2 年 4 月には令和元年比 55%減まで落ち込みましたが、その後徐々に回復し、令和 5 年 8 月現在、同じく 9%の減となっております。

11 ページをお開きください。エリアや路線の性格により、コロナ禍以降の乗客数の回復状況には差がございます。また、有明地区をはじめとして、集客施設やマンションの開発などにより、乗客数がコロナ禍以前を上回っている路線もございます。

12 ページをお開きください。参考といたしまして、都営バスの路線・ダイヤの見直しのプロセスをご紹介します。毎年度、利用状況・運行状況・沿線の開発状況等をきめ細かく調査し、需要の変化に合わせて路線やダイヤの見直しを検討・実施しております。

13 ページをお開きください。系統別・路線別の収支についてご紹介いたします。都営バスでは、公共交通ネットワークの維持を考慮し、黒字路線の収益で赤字路線を支えています。コロナ禍前は、黒字路線の割合は 30%前後で推移していましたが、コロナ禍で一時的に割合が低下し、その後、乗客数の回復とともに、黒字路線の数も増加してきております。

都営バスでは、採算性が低く運行が難しい路線であっても、代替交通がないなど、地域に必要な路線については、公営企業として維持をしています。

14 ページをお開きください。公共負担を前提に存続または新設した路線など、地元自治体からの公共負担を受けて運行している路線も一部ございます。

次に、15 ページをお開きください。都営バスの収益的収支の推移についてでございます。平成 25 年度以降、概ね収支均衡を維持してまいりましたが、令和元年度以降は赤字となっています。人件費の割合は6割前後を占め、他の事業と比べ高いほか、近年は燃料費の高騰もあり、費用が高止まりしている状況でございます。

16 ページをお開きください。都営バスの資本的支出等の推移についてです。主な投資はバス車両の購入と営業所施設の改修でございます。平成 28 年度と令和元年度は有明自動車営業所の新設に伴い支出額が大きくなっております。

17 ページをお開きください。東京 2020 大会のため、車両購入を前倒ししたことなどにより、令和元年度を境に企業債残高は増加基調となっています。コロナの影響等により乗車料収入が減少し、累積資金残は減少傾向にございます。

18 ページ、19 ページ、20 ページにつきましては、都営バスのこれまでの取り組みについてのご紹介でございます。都営バスは国内有数のバス事業者として、これまで様々な取組を積極的に推進しており、18 ページと 19 ページにおきましては、安全・安心の確保や利便性の向上、車両のバリアフリー化ならびに環境負荷低減、快適性の向上についてご紹介しております。

20 ページにおきましては、災害時やオリパラ期間中など、公共交通の役割を發揮した特別輸送についてご紹介してございます。

21 ページをお開きください。都営バスのサービス点検についてです。交通局では、毎年都営交通モニターによる調査を行い、サービス向上策を検討および実施してございます。前経営計画の3年間におきまして、様々な取組を推進しました結果、すべての項目で評価が向上しております。

22 ページをお開きください。経営改善の取り組みについてです。大江戸線の全線開業や東京メトロ副都心線の開業など、経営環境の厳しさが増してきた中、経営改善のためにバス乗務員の採用の停止、営業所の管理の委託、そして営業所跡地の利活用などに取り組んでまいりました。

23 ページをお開きください。コロナ禍を受けた経営改善の取組といたしまして、安全・安心の確保を前提にしつつ、投資の抑制や経費の縮減に努めてまいりました。

24 ページをお開きください。都営バスでは、営業所の運営、ターミナル運行補助業務等を関連団体に委託し、グループ一体となって事業を運営してございます。

25 ページをお開きください。都営バスは、他の公営事業者の平均と比べまして、単位当たりの営業費、乗車料収入ともに高くなっております。単位当たりの営業費が高い背景には、都内の走行環境が厳しく平均時速が低いことなどが、同じく単位当たりの乗

車料収入が高い背景には、お客様1人当たりの乗車距離が短いことなどがそれぞれ推定されます。

26 ページをお開きください。今後の収支の見通しについてご紹介いたします。昨年3月に策定いたしました経営計画2022の収支見通しでは、経常損益は計画期間中赤字で推移し、令和7年度の黒字化を見込んでおります。ただし、電気料金や物価の上昇等が今後も継続した場合、将来の経常損益は経営計画2022の時点の見通しよりも厳しくなるものと見込まれます。

27 ページをお開きください。ここから事業環境の変化についてご紹介いたします。一つ目は、バス乗務員の確保についてでございます。現状では、必要な乗務員を確保できていますが、50代後半のバス乗務員が多く、今後大量退職が見込まれますとともに、2024年問題の一つとしても報道されていますが、来年4月からは労働時間等の基準が見直され、中長期的にはバス乗務員の確保が課題になるものと捉えています。

28 ページをお開きください。参考といたしまして、東京都の人口推計と都内の大型二種免許保有者数についてご紹介いたします。都内の大型二種免許保有者数は、50歳以上が多くを占めていますとともに、近年、減少し続けている状況でございます。担い手確保に向けまして、他事業者等においてはパート・短時間勤務を導入している事例があると同時に、国においても外国人労働者の在留資格についての検討が進められていると伺っております。

29 ページをお開きください。2点目の都営バスを取り巻く事業環境の変化についてでございますが、二次交通を中心に、新しい交通手段が普及しつつあります。デジタル技術の発展に伴いまして、自転車シェアリングの普及やデマンド交通の実証運行などが進んでおります。

続きまして、30 ページをお開きください。3点目の事業環境の変化といたしまして、鉄道新線の開業がございます。将来、複数の鉄道新線の整備が計画されておりまして、都営バスの需要に変化が生じることが見込まれます。

31 ページをお開きください。以上のような事業環境の変化に対する対応の方向性について、ご説明いたします。まずバス乗務員の確保に向けましては、職業としての魅力発信や採用選考の応募者の裾野を広げる取組を推進してまいります。

次に、32 ページをお開きください。路線バスのあり方についてでございます。鉄道を補完し、バス停留所からすぐに乗車可能な路線バスは、高齢者にやさしい交通手段として今後一層重要になるものと見込まれます。また今後、人員不足によりまして現在の事業規模が維持できなくなる可能性があるほか、新たな交通手段の普及や鉄道新線の開

業によりまして、交通需要に変化が生じること等を見据え、都営バスの路線のあり方について長期的な視点に立った検討を進めていく必要がございます。

33 ページをご覧ください。こちら参考資料でございますが、大江戸線の全線開業に向けまして、平成 11 年に都営バスの路線ネットワークのあり方について、外部有識者による検討を実施してございます。都営バスでは、これまでその考え方を踏まえた路線運営を行っております。

次に、34 ページをお開きください。こちらも参考でございますが、都営バスの路線の営業係数と乗客数を散布図で示したグラフでございます。営業係数は、分かりやすくご説明いたしますと、100 円の収入を得るために必要な費用でございます。横軸 100 で赤線が引いてございます。これより下の 100 未満が黒字路線、上の 100 を越えるものが赤字路線となります。1 日あたりの乗客数がおおむね 5,000 人を下回る路線は赤字となる割合が高くなっております。

35 ページから 37 ページにかけましては、都営バスにおいて今後注力していく取組事項につきまして、前回同様、記載の 9 項目で紹介しております。説明は省略させていただきます。

38 ページをご覧ください。都営バスの目指す方向についてご説明いたします。これまで、都営バスでは大規模なインフラを整備することなく、需要の変化等に比較的柔軟な対応が可能である路線バスの特長を生かしまして、急激な需要の変化や利用状況の変化を捉えて、路線・ダイヤの工夫により、限られた経営資源を最大限活用し、多くのお客様に都営バスをご利用いただいております。同時に、採算性が低く運行が難しい路線であっても、代替交通がないなど、地域に必要な路線については、一部の路線の黒字で賄う「内部補助」により維持するとともに、東京都が経営する公共交通機関といたしまして、都政ならびに社会の課題の解決に貢献してまいりました。

一方、先ほどご説明しましたとおり、人員不足や新たな交通手段の普及、鉄道新線の開業など、都営バスの事業環境は今後大きく変化していくものと見込まれます。今後も、バス事業におけるリーディングカンパニーとして、安全・安心の確保、お客様サービスの充実、環境負荷の低減などに先導的に取り組むとともに、中長期的な視点の下、事業環境の変化に柔軟に対応し、安定した輸送サービスを提供し続けてまいります。

最後に 39 ページ、40 ページでは、最近のトピックスといたしまして、ゼロエミッションビートル、ZEV 化の推進と、都営バス 100 周年についてご紹介しております。説明は省略いたします。事務局からの都営バスに関する説明は、以上でございます。

○清水（哲）座長：はい。ありがとうございました。

全体の議論ということよりも、まずは今の資料の範囲のご質問を中心に承りたいと思います。ご発言がある場合は挙手していただき、傍聴者もいらっしゃいますので、ご自分のお名前をおっしゃってからご質問をお願いしたいと思います。いかがでしょうか。

○河嶋委員：NACSの河嶋でございます。ご説明ありがとうございました。

ご質問したいのは、14ページの都営バスにおける公共負担のところですか。先ほどのご説明にあったように、採算性が低い地域、路線であっても、住民の方々の足を確保することは公共交通として必要なことですし、その中で、公共負担を前提とした考え方はこれからも進んでいくのだらうと思います。

現在赤字による廃止を防ぐための公共負担としては、欠損額のおよそ3分の2を負担と書かれていますが、その下の公共負担を前提に新設した路線、こちらでの公共負担の額はどうなっているのでしょうか。

○佐藤バス事業経営改善担当部長：バス事業経営改善担当部長佐藤と申します。公共負担を前提に新設した路線については、赤字額の全額を負担いただいております。

○河嶋委員：分かりました。ありがとうございます。

○清水（哲）座長：はい。よろしいですか。他はいかがでしょう。

○江戸川委員：江戸川でございます。10ページについてご質問があるのですが、こちらの下グラフを見ると、令和2年以降の令和元年同月比で、定期が直近で8.5%の増加、定期外は13.5%の減少ということですが、この定期が増加している原因にはどんなことがあるのか、補足等頂ければと思います。

○佐藤バス事業経営改善担当部長：定期につきましては、コロナ禍での在宅勤務から徐々に通勤の需要が増えているとともに、これまであった「バステ」という特典サービスを廃止したことによりまして、ICカードによるSF乗車から定期券に移行されたお客さまもいるのではないかと推測しております。

○事務局：補足をさせていただきますと、バス業界全体でやっていた「バステ」は、IC

カードでバスに乗車した際にポイントを付与する回数券的な役割をしていました。それを令和3年の中頃に廃止いたしまして、定期に移行されるというよりは、繰り返しご乗車される方にとってはそれが非常に便利だったと思うのですが、それがなくなったのであれば、定期を買った方がリーズナブルなのではないかという判断をされた方が一定程度いらっしゃるのではないかと思います。

○江戸川委員：グラフを見ると、確かに令和3年の中頃からググッと伸びていますね。確かにその影響が大きそうですね。分かりました。ありがとうございます。

○清水（哲）座長：他はいかがですか。

ちなみに同様に定期券の販売について質問ですが、購入者の、通学系と通勤系の比率はどのくらいでしょうか。今のご説明は、どちらかと言うと通学系よりは通勤系の人たちの一部が定期券購入に移行したということですが、いわゆる通学定期ではない通勤定期をどのくらいの人が買っているのかというのを感覚として知りたいです。

○事務局：はい。15 ページをご覧ください。ちなみに収入ベースでの割合になりますが、上段のグラフが収入になっていまして、一番下の薄い水色が定期、次が定期外です。あと、補償はシルバーバスですとか、その他の乗車料の補填収入になりますので、定期は非常に少ないです。

○清水（哲）座長：はい。その中でも通学定期の方が多いのか、それとも通勤定期の方が多いのか。

○櫻庭自動車部長：自動車部長の櫻庭でございます。通勤の方が多いです。大体7：3くらいでしょうか。かなりの割合で通勤の方が多いです。

○清水（哲）座長：分かりました。この図を見ているとやはり定期外の方が多いので、結局さっきのグラフで、定期は伸びていても定期外の方はまだ戻りが弱いために、トータルとしてマイナスになっているという感じですかね。ありがとうございました。

他はいかがでしょうか。

○沼尾委員：東洋大学の沼尾でございます。先ほどのスライド14と関わるのですが、

すでに公共負担を前提に新設した路線というものが挙げられているのですが、今後、例えば民間でやっているものを、公共負担を前提に都バスの方で引き受けてもらえないかや、新設に関する要望など、そういったものの動向がお分かりになりましたら教えてくださいいただけますか。

○事務局：では、続けて発言します。基本的には、全体で130ぐらいの路線がある中でこれだけの路線に限定されているという現状を捉えていただくと、その公的負担で維持するということのハードルの高さというのがデータに出ているのではないかと思います。

○沼尾委員：例えば今、都バス以外で持っているバス路線などで、むしろ都バスで走らせてもらえませんかといった話は特に出ていないのでしょうか。

○佐藤バス事業経営改善担当部長：今のところ、民間の事業者からそういったお話は来ておりません。

○清水（哲）座長：はい。他はいかがですか。では、とりあえずいったん軌道の方の資料説明を頂いて、最後に総合的に議論するということにしたいと思います。それでは、事務局の方から軌道事業の説明をよろしくお願いします。

○事務局：はい。承知しました。資料の41ページ目をお開きください。こちらから、軌道事業、東京さくらトラム（都電荒川線）についてご紹介いたします。

42ページをお開きください。東京さくらトラム（都電荒川線）の概要紹介でございます。東京さくらトラムの特長といたしましては、路線の大部分が専用軌道であることが挙げられ、自動車が走行する道路と併用している軌道が全体の14%、路面電車のみが走行する専用軌道が86%となっております。

43ページをお開きください。かつて都電は、都内において最大41系統運行していました。ただ、道路混雑の影響によりまして多くの路線が廃止される中、東京さくらトラムは多くが専用軌道であったために、唯一現在も存続している都電でございます。昭和49年以降、地域に密着した公共交通機関として親しまれております。

44ページをお開きください。東京さくらトラムの乗客数の推移でございます。運行開始以降、乗客数は年々減少していましたが、4万人台まで落ち込んでからは横ばいを



維持しております。乗客数に合わせて車両数も減少しており、近年では 33 両で運行しています。

45 ページをお開きください。直近 10 年の乗客数についてですが、コロナ禍により、令和 2 年 4 月時点で令和元年同月比 53%減まで落ち込みましたが、その後徐々に回復し、令和 5 年 8 月時点で同じく 4%増加となっており、コロナ禍以前の水準まで回復しております。

46 ページをお開きください。路線の特性についてですが、鉄道路線と接続している停留場のうち、「王子駅前」「町屋駅前」「大塚駅前」での乗降が多くなっております。この他、東京メトロ各線や日暮里・舎人ライナー、都営地下鉄三田線とも接続している停留場がございます。

47 ページをお開きください。沿線には様々な施設や名所がございます、沿線の地域の皆さまに加え、観光客などの利用も多い状況でございます。また、桜の見どころが随所にあるほか、大塚や町屋周辺などではバラの植栽を觀賞できます。

48 ページをお開きください。地域の住民の日常生活に密着した路線として地域に根ざし、ボランティアによる沿線の美化活動や、商店街における都電を模したオブジェの設置が行われるなど、長年親しまれております。

49 ページをお開きください。経営状況についてご説明いたします。

乗客数がほぼ横ばいの中、経費・減価償却費等の増加により、赤字基調で推移しております。また、街路整備事業等に伴う受託工事関連を除いた経常収支では、恒常的に赤字となっている状況です。

50 ページをお開きください。こちらは参考となりますが、街路整備事業に伴い軌道の移設等を行う必要がある場合に、当局が道路管理者等から受託して工事の発注、監督等を実施しています。

51 ページをお開きください。平成 27 年度と平成 28 年度にかけて、大規模な車両更新に伴い、一時的に資本的支出が増加しております

52 ページをお開きください。この結果、平成 27 年度以降は車両更新等に伴い長期債務残高が増加しております。

53 ページをお開きください。経営改善を図るために、これまで収益強化に努めるとともに、安全・安心の確保を前提としつつ経費の縮減に努めてまいりました。

54 ページをお開きください。東京さくらトラムでは、設備や車両の保守点検、車両清掃等を関連団体に委託し、グループ一体となって事業を運営しております。

55 ページをお開きください。他の公営事業者との平均と比べまして、単位当たりの

営業費は東京さくらトラムが多く、同じく単位当たりの乗車料収入は少ない状況となっております。単位当たりの営業費が多い背景といたしましては、専用軌道の割合が高く、踏切等に係る修繕も必要なことなどが考えられます。

56 ページをお開きください。経営計画 2022 の収支見通しでは、経常損益は赤字で推移することを見込んでおります。また、電気料金や物価の上昇等が今後も継続した場合には、将来の経常損益はより厳しくなるものと見込まれます。

57 ページをお開きください。今後、施設の大規模改修や建て替えが必要となるほか、停留場の更新需要が増加していく見込みでございます。

58 ページをお開きください。当面車両の更新予定はないものの、8500 形の 5 両が現時点で 30 年超を経過しておりまして、令和 14 年度以降に車両更新が必要となる見込みでございます。

59 ページから 60 ページにつきましては、今後注力していく取り組みにつきまして、都営バス同様、記載の 9 項目でご紹介しております。説明は省略いたします。

61 ページをお開きください。東京さくらトラムの目指す方向についてご説明いたします。

地域の身近な交通機関として引き続き多くの方にご利用いただくとともに、東京に残った唯一の都電として、沿線地域と緊密な連携のもと魅力発信を一層強化し、旅客需要の創出を図ってまいります。また、一層の経費節減や乗車料収入の増加など、様々な観点から経営改善を図ることで、将来の設備投資に向けた資金余力を確保し、サステナブルな事業運営に努めてまいります。

62 ページをお開きください。最近のトピックスといたしまして、デジタル乗車券の試験導入と 100%東京産水力発電による電気での運行予定についてご紹介しております。説明は省略いたします。

63 ページをお開きください。本日ご意見頂きたいこととございます。

自動車運送事業、都営バスと軌道事業、東京さくらトラムにつきまして、経営状況等を踏まえつつ、事業環境の変化に対応しながら新たな取り組みにも果敢に挑戦し、サステナブルにお客様の安全・安心なお出かけを支えていくため、各事業の目指す方向や今後の取り組み等について、ご議論・ご意見を頂きたいと存じます。事務局からの説明は以上でございます。

○清水（哲）座長：はい。ありがとうございました。それではまず、今の説明に対する単純な質問から承りたいと思います。問題提起や議論はこの後に一括で行いたいと思い

ますので、まずは質問の範囲にとどめていただければと思います。いかがでしょうか。

○外山委員：名古屋大学の外山です。45 ページのグラフについて、都営バスと比べると東京さくらトラムは、かなり定期収入が多いようにお見受けしたのですが、通勤・通学にご利用される方が多いということで、現状、朝と夕方のラッシュの混雑での課題は生じているのでしょうか。

○神永電車部長：電車部長神永でございます。ラッシュ時等はかなり混んでいます。東京さくらトラムは、元々が1両編成で定員が60名ぐらいということですので、すぐ満員になってしまうという状況で、ラッシュ時等には次の電車を待ついただくこともございます。

○清水（哲）座長：ちなみに、朝は何分ヘッドぐらいですか。

○神永電車部長：日中は6から7分ヘッドなので、それよりも少し狭めているような感じですか。

○清水（哲）座長：そうすると定員60名ほどなので、そんなに運べないと思いますね。他はいかがですか。

○新倉委員：新倉です。結構赤字があり、設備投資をしている中で、運賃が170円とだいぶ安く頑張っているという印象の一方で、一つ前のバスを見ると、区部で210円と結構差がある中でのバランスはどうなのでしょう。そういう意味で、本当はバスも乗れるのだけれど、安いから無理してこちらに乗ったりというバスと都電の変な取り合いみたいなものが起きていたりするの、逆に言うともう少しくましく連携していく可能性などあるのか、その辺はどうでしょうか。もともと設備投資もしている中で運賃を上げていないというのは、どのような背景があるのか、教えてもらえればと思います。

○事務局：そもそも最後に残った都電ということで一生懸命維持しているという状況でありまして、一番の競合先というのが自転車になってしまうものですから、我々としても10円、20円を上げるとさらに利用されなくなってしまうということを気にしつつ、推移を見ているような状況でございます。

前段のバスとの兼ね合いにつきましては、バスと接続することもかなりありますが、全く競合しているルートというのはないので、わざわざ少し遠回りをしてバスを使わずに都電という方は多くはないのではないかなという印象です。

○清水（哲）座長：はい。他はいかがですか。

○丹羽委員：中央大学の丹羽です。細かいご説明をありがとうございます。

バスは運転手問題のお話がありましたが、都電の方は運転手問題というのはないのでしょうか。

○神永電車部長：電車部長でございます。今、33両を運行していますが、今のところ、運転手の不足等が出てきていない状況です。ただ、やはり段々と高齢化はしており人数の違いはあるので、今後退職等が多く出てくる状況が見込まれています。

○清水（哲）座長：2024年問題の方は特に問題ないですか。

○神永電車部長：そちらの方も、今のところさほど問題にはなっていません。

○清水（哲）座長：なるほど、バスとは違うということですね。はい。分かりました。ありがとうございました。他はいかがでしょうか。

○清水（竜）委員：東京商工会議所の清水です。すみません、45ページのコロナ禍後の推移で、ほぼコロナ禍以前の水準まで回復しているということなのですが、定期外収入の方については、やはりコロナ禍以前に利用されていた方が戻ってきているのか、もしくは、例えば新たにインバウンド需要みたいなものが増えて、実はそれで定期外が増えていたりするのかなど、その属性に変化があるかどうか、もしお分かりになれば教えていただきたいです。

○神永電車部長：電車部長でございます。荒川線が走っている沿線は大規模なアミューズメント施設などが存在していませんし、大きな集客施設等もできていないので、我々としては、多分以前の方が戻ってきているという要素の方が大きいのではないかと見込んでおります。例えば、これはコロナとはまた別の話ではあるのですが、この沿線にあ

らかわ遊園がありまして、平成30年（12月）から休園していたのですが、令和4年にリニューアルオープンされました。それで、また定期外も需要が増えてきているという状況がございます。

○清水（哲）座長：はい。他はいかがですか。それでは、まずは事実確認等の質問はよろしいですかね。

それでは、ここから議論に移りたいと思います。バスと軌道の話に分けて議論させていただきたいと思います。

それでは、まずバスからいきたいと思いますが、問題提起、または継続的に事実確認でもよろしいのですが、ご自由にご発言を頂ければと思います。いかがでしょうか。

特に議論していただきたいのが、最後の所です。今後の目指す方向や取り組み、こういうところに示唆を頂きたいので、そのようにご発言頂ければと思います。いかがですか。

○新倉委員：運輸総合研究所の新倉です。バスの事例の紹介で、今見せられるわけではないのですが、こういうことをやっていていいと思ったものがありました。小田急バスは「小田急バスビジョン 2030」というホームページがあって、言っていることは交通局がやっていることとそんなに変わらないのですが、すごくポップなページができています。その中で良かったのが、ビジョンを「社員のためのビジョン」、「お客さまのためのビジョン」、「地域社会のためのビジョン」、「企業基盤強化のためのビジョン」というように、明確にそれぞれコンセプトを打ち出して、しかもそれを組み合わせていくことで、10年後のありたい姿の実現に頑張ります、というようなページがあるのです。言っていることは多分交通局がやろうとしていることとそこまで変わりはないのですが、そういう気持ち、外へのアピールということが結構大事なのかというように感じました。

それともう一つ、これは若干宣伝になるかもしれないのですが、昨日、我々運輸総合研究所でシンポジウムをやらせていただいたのですが、「地域公共交通シンポジウム」ということで、どちらかと言うと都心ではなくて地方のバス事業者が今後どうやっていかなければいけないのかというシンポジウムをやらせていただきました。やはりその中で、講演者から「IT化でもっと頑張っていこう」という話も出ていましたので、ぜひ色々見ていただければと思います。

実は我々も提言をしていることがあって、シンポジウムで挙げたのが、交通局の場合には公営なので違った面がありますが、普通の民間で、通学定期の割引分を事業者が負

担しているのが本当は違うのではないかということで、それが子育てであれば、やはり文科省が負担すべきではないのかという議論もあります。我々も色々出していこうと思っていることがありますので、よろしければそういうことをご参考にさせていただいたらなというところの二点、コメントになります。

○清水（哲）座長：はい。ありがとうございました。そういうお話があったということによろしいですかね。他はいかがでしょうか。

○河嶋委員：NACSの河嶋です。先ほど私が質問したことにも関連しますが、都民の方、特に高齢者の足の確保のために公共負担をして路線を存続させていくことは大変良いと思います。しかしながらこうした路線はさほど多くない、ということは、なかなか難しいのだろうと思って聞いていたのですが、それでもどうにか知恵を絞り、それぞれの区市町村とのタイアップで進めていくことが、これからの高齢化にとって非常に望ましい姿ではないかと思います。

ただそうなりますと、郊外の路線ではもう稼ぐことはできないので、都内、都心の路線でどうにか稼いでいかななくてはいけないと思います。都心の路線は乗客数も徐々に増えてきているとはいえ、それ以上の収益を期待するには、インバウンド需要についての対策を考えてもいいのではないかと思います。事前説明の時に、バスもそこそこインバウンドの需要があると伺いましたが、インバウンドの方々は、路線が細かく入り組んでいるとどれに乗ってどう乗り継いでいったらここに行けるかということがなかなか分からないと思います。

アイデアベースですが、インバウンドを意識し、東京の見どころがひととおり回れる東京マラソンのコースどおりに一路線の新設したらいかがでしょうか。その路線ひとつを乗ったり降りたりすれば東京の様々な名所や観光地、銀座、浅草や皇居などがひととおり巡れると便利で喜ばれるのではと思います。イメージとしては、規模は違うのですがワイキキのトロリーバスみたいな、あんなイメージでしょうか。

○清水（哲）座長：はい。ありがとうございました。今のご提案について、いかがですか。

○事務局：はい。ワイキキのトロリーバスが素敵だなと思いました。東京が街として非常に広いので、どういうコース設定をすれば外国人の方に受けるかみたいところで

当然難しさはあると思います。昔、同じような発想で観光向けの路線を運行していて、それが上野や浅草周辺あたりです。ですが、意外に低調だったということがありました。それはやり方の問題も往々にありますし、あとは先ほどの委員のご提案のとおり、乗るのに難しさみたいな、外国の方にとってのハードルをそもそもバスが解消できていないなど色々あるのだと思いますが、頂いたご意見を踏まえて、また考えていきたいです。

○新倉委員：運輸総合研究所の新倉です。今の河嶋さんのお話のようなことが多分あって、事例として、横浜市交通局が、「BAYSIDE BLUE（ベイサイド ブルー）」という連節バスを横浜駅から、パシフィコ横浜や赤レンガ、山下公園を通っていくようなものを行っているのですが、普通の路線バスだとよく分からないけれども、やはりインパクトがあるものだともう少し効果が出たりするのかなあという感じがします。

先ほどの例えばお台場と浅草などは、どちらかと言うと船もあるのですが、色々他の事例などを見ながら検討してもいいかもしれません。地方都市に行くと、市街地といえますか観光地を回るバスがたくさん走っているので、東京でもできるのではないのかと思います。京都みたいに、インバウンドが多すぎてどうしようという話には多分ならないと思いますので。一般利用と観光用を分けるようなルートを検討もあると思いますが、色々な地方でやられているものを少し参考にしながら検討するのも価値があるのではないかと思いましたので、一つ事例として挙げさせていただきました。

○清水（哲）座長：周らせる施設がわりとコンパクトにかたまっていて、手広く行かれるような所と言うと、例えば神戸もそうですし、そういう所では連節バスを入れていますよね。東京でうまくはまる所があれば、そういう仕掛けもできなくはないかなあと思います。あとはいかがですか。

○外山委員：はい。名古屋大学の外山委員です。今のお話から続きまして、東京の場合はそういったランドマークみたいなものがたくさんありますので、その辺りを周遊して観光コースを作るというのも一つですが、おそらく「何でこんな所に海外からわざわざいらっしゃるの？」みたいなお店や行列が都内だと結構あるかなと思っておりまして、やはりマスの需要ではなくても行きたい所に確実に、海外からいらっしゃっても行けるような仕組みというの併せて必要かと思うところです。

そういう意味では、バスの強みとしてネットワークが張り巡らされているということがありますが、弱みを一つ挙げるとすると、知らないと乗れないというところが、やは

りバスの最大の弱みかと思っております。ですので、そもそもここに路線が通っているということを知らせる仕組みがやはり必要かと思っております。

そういった意味では、18 ページの所で GTFIS の公開もされているという情報がありましたが、例えばこういう GTFIS で Google マップに色々な情報が載るようになってから海外の方が増えたかどうか、実感として何かお持ちであれば、また少し質問にはなってしまいますが、ぜひ伺ってもよろしいでしょうか。

○櫻庭自動車部長：有明の方に「チームラボ」というのがありまして、当初はあまり知らなかったのですが、そちらの方に外国人のお客さまが集中して乗れなくなっているということもあります。

先ほど観光路線バスという話がありましたが、あれは平成 20 年ぐらいから始めたものでございます。現在はインターネットも非常に環境が整ってまいりましたので、海外の方にも都内の様々な情報なども入手できる環境になってきているのではないかと思います。

おっしゃるとおり、外国人のお客様はおそらく原宿や渋谷の付近、意外な所で増えてきているということで、お知らせの仕組みのようなものが大事になってくるのかなと思います。

○外山委員：そうですね。例えば、渋谷から外国人の方がいらっしゃる六本木に移動しようと思うとバスが一番楽だとは思っているので、そういうものを公開していくといいのかなと思いました。

○清水（哲）座長：はい。ありがとうございました。他はいかがですか。

○江戸川委員：江戸川です。少し今のインバウンドの話をしてから別のこともお聞きしますが、今、多分外国人の方も Google マップを使っていますよね。Google マップでは母国語で日本の地図が見えるので、どこに何があるかも分かって、それで案内をしてくれる時には多分バスも出てくるので、バスに乗ろうとする外国人の方は結構増えているのではないのでしょうか。乗ろうとするのだけれど難しい、いざ乗ろうとした時に乗りにくいという問題があるとすれば、そこを解消してあげるだけでかなり乗ってくれるようになると思いますし、そういった需要はもう顕在化していますので、スムーズに利用できるようにしていただくだけでだいぶ効果が上がってくるのではないかなと思ってい



ます。

あとは全然違う話で、資料の 15 ページに収益的収支の推移がありますが、この収支、経常損益を見ると、令和 2 年から急激にマイナスが解消されて、右肩上がりになっていますね。このままいくと、令和 5 年はだいぶ利益が出そうだということに見えるのですが、直近の月次決算の数字で今経常損益がどのぐらいになっているのかということが分かれば教えていただきたいです。今、かなり状況が変わってきていると思うので、今年度の見通しでもいいので足元どんな感じなのかというところを教えてくださいませんか。

○山下財務課長：はい、財務課長山下でございます。月次決算はまだ公表等はしておりませんが、足元の状況を人員ベースで言いますと、もともと令和 5 年度の予算の時点では、コロナ前、2019 年比で 10%強ぐらいのマイナスの水準で乗車人員の算定をしております。今、足元の状況はほぼ変わらないところはあるのですが、先ほど担当部長の方からも話がありましたとおり、定期外の SF タッチの「バ斯特」という制度を令和 3 年の 10 月に廃止したことにより、お客様 1 人あたりの単価はかなり上がっておりまして、今、その関係で乗車料収入が令和 4 年度に比べても増収になる見込みを持っております。ですので、その関係から申しますと、もちろん支出の部分もございますが、収入という部分で言えば、おそらく令和 4 年度に比べても増加になるのではないかと見通しを持っております。

○江戸川委員：そうですね。そこはそうかなと思いますが、黒字化するのかどうかというところで、やはりその点の環境変化は重要だと思いますので、見ていただいた方がいいのかと思います、これはコメントですけれども。その上で、ある程度赤字が解消されて、出血が止まるという状態になっているのであれば通常の経営に切り替えていく、有事対応が終わったと判断されていいと思います。こういう環境の変化が激しい時には、月次ベースで収支を見ていただいた方がいいのではないかとコメントでございます。

○清水（哲）座長：はい。ありがとうございます。私も少し、同じ 15 ページで上の文章を見た後でこの下の図を見て、例えば 2024 年問題みたいなものが出てきた時に、多分人件費は変わらないですよ。だけれども、ひょっとしたら今までと同じ供給規模が維持できなくなると、便数が減ると、乗客数が減るので収益が減ります。その部分、

多分定期外のところの効果が結構大きくて、といった話になってくると、結局、元に戻ろうとしているので黒字になりそうだという前提が壊れてしまいます。燃料費のような経費のところも、今後の状況によってはひょっとしたら微増方向にいくとなると、やはりその 2024 年問題のような減収をなるべく止める、そういう運用の工夫のようなものは考えないといけない。できる範囲で新しい需要といいますか、さっきのインバウンドのような話も令和 6 年ぐらいに実施していかないといけない感じがいたします。まだ令和 5 年がどうなるかが分かりませんが、今の話を聞いていて、おそらくその次が問題かと思いました。

他はいかがでしょうか。

○沼尾委員：はい。東洋大学の沼尾です。17 ページのスライドで、企業債の残高は増えている一方で、累積資金残がかなり落ちてきています。今の黒字、赤字という話もあったのですが、この累積資金が厳しくなっている中で、今後の見通しをどのように捉えておられるかというところをもう少し伺えればと思うのですが。

○山下財務課長：はい。財務課長山下でございます。今後の見通しでございます。ページで言いますと 26 ページ、脚注の所に「計画策定」とございますが、さきほど事務局からも説明がありましたように、計画上、令和 7 年度以降に経常収支が経常黒字に転じるということに伴いまして、累積資金不足についても徐々に解消の方向に向かうという計画を立てております。先ほど先生からもご指摘がありましたように、今後の経営状況というのは、燃料費の動向やお客様の戻りも含めて非常に見通しが立てにくいところもございます。我々としては予断を許さない状況かと思っておりますが、いずれにしても収支の改善を計画していく中で、累積資金不足は徐々にですが解消に向かうものと思っております。

○沼尾委員：ありがとうございます。そういう意味で言うと、不確定要素もあって不透明な状況のもとで、バス路線を含め、皆さんがドア to ドアといいますか、隣接で移動できる、あるいはそれぞれの観光地なども含めて身近な所にバス停があるという利便性も含めて、このバス自体を魅力があるものにしていくことを考えるとすると、東京全体の魅力ある地域をつくっていく取組みの一体性の中に公共交通があるという考え方に立って、やはり私は公費を入れていくような仕組みを別途検討してもいいのではないかと思います。

先ほどの新倉委員からの子育てに関する部分も含めて、通学定期の部分を負担するという考え方も出ていました。バス路線があるところと一体的に東京都の魅力というものを考えて、バスの運営そのものに関する部分の中にそういう要素を盛り込めるのであれば、何らかの形でその公費の負担を考えるようなスキームが考えられてもいいのではないのでしょうか。皆さんもご承知のとおり、すでに滋賀県でも交通税の議論が始まっているところですし、その可能性を検討されてもいいのではないかと思います。以上です。

○清水（哲）座長：はい。ありがとうございました。とりあえず今の後半の部分はよろしいですかね。

この26ページのグラフを見ても、ここは経費が増える部分が入っていませんが、色々な変動の要因があるのでこのぐらいの黒字を取っていかないと、というところですかね。このぐらいの経常損益のレベルを維持していかないと、なかなか5、6年のオーダーで解消していかないので、やはりこのぐらいは頑張るというある種の目標のようなものなのかと私自身は捉えました。ただ、その変動要因も大きいですし、不確定要素も多いので、少しシナリオがずれると、この曲線がどのぐらい上振れしたり、下振れするのかというところはやはり想定しておくべき話と思いました。

他はいかがでしょうか。

○外山委員：名古屋大学の外山です。今の、継続させながらサービスを続けていくという観点で、事業者とユーザーの方の関係性の観点で少し申し上げたいのですが、バスというのは公共性が高いサービスであり、特に都営バスは公共事業体であるというところで多少の赤字、採算性が悪い所であっても、最低限のインフラとして提供していかねばいけないというミッションは十分理解しつつも、やはり乗っていただかないとサービスは続けられないというところを大前提として、ユーザーにもそれを言うていくということを考えてもよいのかと思っております。

例えば、今回の資料でも営業係数の表示がありました。名古屋市バスは、この路線を維持するためにはどのぐらいのお金がかかっています、というのを車内やバスの停留所に載せて、市民の方にそもそも運行にお金がかかっていますということを分かっているような掲示を作っています。あとは、京都の方でも、郊外の方の路線を廃止するかという議論の時に、一方的に事業者さんと自治体が考えるのではなくて、住民の自治会を巻き込んで、続けてもよいけれども少なくとも1日にこのぐらいは乗ってもらわないと続けられない、という対話を重ねています。そうすると、住民の方からも続ける

努力をしていただけた、という例があります。そういう仕組みは全国の中でもありますので、公共性が高い乗り物であっても、やはりお金がかかっているところを前提に置きながら、これからどんどん厳しい経営状況になる中で、少しユーザーと事業者の関係性を見直していくということもあると思っております。

○清水（哲）座長：はい。ありがとうございました。今のご指摘について、いかがですか。これはそのように受け止めるということでしょうか。

○久我交通局長：局長の久我です。おっしゃるとおり、地元との会話というのが非常に少ないという感じがあります。我々もこの間、やっぱり今後は経営が厳しくなる、もしかしたら、運賃改定、あるいは極端なところ言えば、廃止みたいなものも視野に入れないといけなくなる状況もある中で、そういった状況にならないためにも、やはり事前に住民と利用者の方々に、お客さまが使っている路線の経営状況はこうですというのは伝えていかなければいけないのではないかと話し合いを始めたところでございます。

今後どういう形にしていくかというのはなかなか難しいと思いますが、東京都は広域的な自治体で、やはり市営バスや町営バスと比べると今までも住民と距離がありますので、区を絡ませるなど、そういった形で検討していかなければいけないのではないかと考えているところでございます。

○清水（哲）座長：ありがとうございました。多分、昔と比べて採算が取りづらいところというのは、観光を含めた一時利用のような需要にどうしても期待しがちなのですが、そのベースとして恒常的にそのコミュニティの方に使っていただかないとなかなか維持できない、ということをつい忘れがちです。目を覚ます意味で非常に重要なご指摘だったと思います。

他はいかがでしょう。

○河嶋委員：はい。今の外山委員のご発言に大いに賛成いたします。私は消費者団体から来ておりますので、その辺の話をしますと、今は消費者市民社会の形成ということが言われていて、消費者はかつてのように事業者や行政から一方的にサービスを受ける立場ではなく、消費者としての責任を果たしていかなければいけないという考え方が出てきています。そうした消費者の自覚を醸成していくことに、消費者団体は意識して取り組んでいるところです。消費者市民社会にあっては、自分のコミュニティの中でバス路

線が存続の危機に瀕しているということがあれば、消費者もそれを自分のこととして問題意識を持ち、路線を維持するための行動に参画することが非常に大切だと思いながら、外山委員のお話を聞きました。ありがとうございます。

○清水（哲）座長：はい。ありがとうございました。そういう時に、これは逆に河嶋委員に伺ってみたいのですが、ある種の製品やサービスを消費者が応援する仕組みは色々ありますが、要するに利用者側が育てていくということで、やはりそういう流れの中にある種のストーリー性や、それをサポートして格好いい、満足するという感情が生まれないと多分難しいと思います。乗らないと採算が取れないから、かわいそうだからという感じだとなかなか難しい。ですから、すごくポジティブにこの問題を捉えてPRしないと、言ってもなかなか使ってくれないという感覚があるのですが、やはり最近の消費者はそういう感じですかね。

○河嶋委員：きれい事は色々言えますが、やはり1円でも安い方がいいという消費者もたくさんいるのも事実です。ただSDGsの話にしても徐々に意識は変わってきていて、社会性があること、社会に貢献できることにお金を払うという消費者は実際に増えてきています。社会や環境など、様々なことを意識することが格好いいみたいな、そういう消費者も出てきているとは思いますが。

○清水（哲）座長：都市部の若い世代にはそういう訴え方もありますが、地方だとそういう世代がいなかったりしますね。

○河嶋委員：そうですね。地方では、都市部ほどそれが恰好いいという考え方の消費者は少ないかもしれません。でも環境や人権への配慮までは求めなくても、自分のコミュニティのバス路線の問題であれば、では自分も乗って貢献しようという、そうした社会性は地方の高齢者にも期待できるのではないのでしょうか。

○清水（哲）座長：そうですね。ありがとうございました。他はいかがでしょうか。

○江戸川委員：今、清水座長と河嶋委員の話を聞いていてふと思いついたのですが、例えば、電車の車両やバスの車両などの設備投資にあたってクラウドファンディングを活用した事例というのはないのでしょうか。寄付型のクラウドファンディングになると思

いますが、そこで資金を集めるという活動をして、例えば寄付をしてくれた人たちの名前をどこかに掲載したり、何か特別な乗車券をお配りしたり、そういう取組がなされると結構盛り上がるのではないかと思います。また、お金も一定程度集まるとは思いますが、資金調達目的が達成されなくても、広告効果など住民の方に対して発信することになりますので、意識を変えていく、興味を持ってもらうきっかけになるのではないかと思いますので、そんなこともやってみてはいかがでしょうか。

○沼尾委員：今のお話で、都内ではないのですが、和歌山県の貴志川線でクラウドファンディングを活用して車両のリノベーションをしているのですが、本当に豪華な車両になって、それに乗りたいという方が来られています。そこで、住民もファンも参加しながらみんなでその路線をつくるということが大切と、皆様のお話を伺いながら改めて思いました。その際に、クラウドファンディングで車両のラッピングという方法もありうると思うのですが、例えば車内で流れる映像で、例えばその路線に関係ある方たちが何か一緒に地域のことをPRするようなものを作っていくなど、ただ単にサービスや広告ということではなくて、地域と一緒に作りながら、みんなで大切に乘っていくという戦略でバスを考えることも大切だと改めて感じました。

あともう一つは、オープンデータの話があったと思いますが、こういった乗車数のデータというのは、今後地元の事業者も販売戦略などを考える時に活用されたりする場面があるかと思うのですが、こういった乗車数に関する情報のオープンデータ化や、一緒にお客様サービスのことを考えるという意味での活用状況などの可能性はどうかを教えてくださいませんか。

○一條技術企画担当部長：技術企画担当部長の一條です。オープンデータの取組でございいますが、18ページに記載のあるとおり、バスロケーションデータをGTFSリアルタイム形式として、提供しております。また、バス停、バス路線等の情報などをオープンデータとして積極的に提供しております。Google等のアプリ開発者は、最新の都営交通のデータを乗換アプリに活用し、スマホ等の利用者へのサービスに役立てているといった事例がございます。

○沼尾委員：ありがとうございます。今、例えばこういうデータを、地元の路線の沿線にある事業者、例えば商店街の組合とうまく連携しながら活用するような戦略を考えられてもいいのではないかと思います、発言させていただきました。以上です。

○清水（哲）座長：なるほど。都バスは降りた停留所が分からないのですが、どこで乗ったかという情報は分かるとして、例えば急に乗車人員が増えた所は、何で突然需要が増えたのかをきちっとモニタリングして、そういう事実を例えばその商店街などにお伝えするというような意味ですよね。PASMO データを買わなければいけないということもありますよね。自由にできなかつたり、色々あつたりしますが。

○沼尾委員：なるほど。

○清水（哲）座長：さっき最後に話題のあった「RYDE PASS」みたいな、違う仕組みで乗車と下車の情報を取りにいく方法も最近できていますので、おっしゃっていることはいくつか部分的にはできると思います。

他はいかがでしょうか。

○清水（竜）委員：東京商工会議所の清水です。今、沼尾委員からのお話もありましたし、その前のお話でもありましたが、地域住民とのコミュニケーションというところで、その地域の商店街やそこで事業をされている方もいらっしゃると思います。今お話にあったとおり、地域の事業者とのコミュニケーションをとっていただくと、商店街のイベントなどの時にはバス等の交通手段の増便を行っていただくなどといった、いわゆる地域と交通手段との連携みたいなものも図れるとより良くなると、今お話を聞いていました。

それから、PASMO データはなかなか入手できないということなのか、そのあたり、技術的なところは私もよく存じていないのですが、やはりどういう方がどういうふうにご利用されているかというところをより細かく見ていって、例えば都営地下鉄やバス、先ほどの荒川線や、この前もお話のあった舎人ライナーなど、利用者データをもとに最適化といいますか、どういうポジションで、どういうふうに通サービスを提供していくのが良いか、皆さんが最も利用しやすいように最適化みたいなものがより一層図れるといいと、今お話を聞いていて思ったところです。以上となります。

○梅村次長：次長の梅村です。シンプルに、データがなかなかないというのは、皆さんからよくご質問をいただいて、例えば定期から定期外といったデータをなかなかお示しできないというところが、こちらも同じくジレンマではあります。本当はそういったお

客さまの属性等を含めて分かっているならば、路線ごとの収支だけではなく、こういう方にお乗りいただきたいということもできると思います。バスの中で、カメラで属性などを把握するなど色々実験はしているのですが、なかなかうまく取れないところがあります。他社さんでもやられているとは聞いていますが、そういったところはもう少し技術が進んでいってデータが取れるようになればいいかと思います。そういった取組も引き続きやっていきたいと思っております。

○丹羽委員：中央大学の丹羽です。今お話にあった、データを取る際の情報、乗車の方の属性なのですが、高齢者の方は多分割引で見せるだけなので、PASMO データ等から外れてしまいます。その点に注意していただきたいということと、河嶋委員からも出ていますように、やはり高齢者の足としてバスは本当に重要なものだと思いますので、それだけに期待はできないというお話もありましたが、やはり路線を残すにはインバウンドの方の増加が重要になってきます。

先ほど海外の人が乗るのが難しいという話がありましたが、江戸川委員がおっしゃったように今は Google マップでも出てきますし、決済も問題ないと思っている中で、海外の人は乗り降りが難しいということをどのように捉えているのでしょうか。情報のバリアフリー化、言語の問題で難しいと捉えられているのか、何が難しいのかを私が把握できていないということがあります。

あと、外山委員がおっしゃったように、海外の方が何でそこに行くのかという本当に分からない所に行かれるので、口コミを使ってそれを海外の人に広められるような、多分赤字に関しては都心部と地方部では全然違ってきているので、都心部から地方部に行かせるような口コミ、都バスに乗るといいらしい、というようなことが広がるものが作れるといいのではないかとあります。

それから、女性の乗務員のことを取り上げていただいていたいました。私も都バスによく乗りますが、女性の乗務員の方がいらっしたのは一回だけなので、大型二種を取るのが難しいのか、なぜいなかったのかなと思います。さらに、これは私も本当に分からない中で恐縮なのですが、これから日本の人口が減っていく中で、海外の方、外国籍の方が運転手になることがいけないというような何か法律があるのか分からないのですが、そういうことも含めて考えていかれるのかということをお伺いしたいと思いました。

○事務局：大きく分けて、インバウンドの外国人の方にどんなハードルがあるのかとい



うことと、それらの方を誘致といいますか、乗っていただくために何か手立てがあるのかというご質問ですね。それからもう一つ、バスの乗務員についても、女性の活躍というところで、なぜ女性がそもそも少ないのかということと、あとは乗務員が外国人だったらということですね。二つありますので、分けて話をさせていただきます。先に外国人の方からですが、どうしますか。

○櫻庭自動車部長：先ほどのお話にもありましたように、外国人の方も今は地図で取れるようになっているのだろうとは思いますが、日本に来て、いざその現場に来ると、どこのバス停で乗っていいのか、どこにあるのか分からないというのはやはり日本人も同じでして、実は非常にバス停の場所は分かりにくいです。街の案内のようなものとなかなかうまく連携していないということが一つの原因ではないかと思しますので、私どももなんとかこのバス停の場所をうまく表示できるようにやっていかなければいけないと考えております。

○事務局：では、乗務員の方は職員部長の方から。

○市川職員部長：はい。職員部長の市川でございます。現在、都バスで女性乗務員がどれぐらいいるのかですが、資料にもございましたけれども1%ということでございます。全国的に見ると大体その倍の2%ぐらいで、現状、都バスも女性の運転手は圧倒的に少ないということでございます。私どもも女性の乗務員を増やしていきたいと考えておりまして、そのためにも様々な取り組みを進めているところではありますが、なかなか中期的には難しいという状況でございます。絶対数が少ない中、10年前に比べると倍ぐらいにはなっているところもありますが、まだまだ少なくなっております。

あと、やはり今後、人員を確保するためにも女性、それから外国人の方に手を広げるということは考えていかなければいけないのですが、28ページにもございますように、現在、外国人労働者の在留資格である「特定技能」にバスの運転手を追加すること、これはタクシーと同じ動きだと思いますが、こちらについて国の方で検討しておりますので、この動きに合わせて、外国の方も乗務員として今後活躍いただけるような取組についても、将来的な検討課題になってくると思っております。

○新倉委員：運輸総合研究所の新倉です。インバウンドの話ですが、使いやすさのことでふと思ったのが、この前、都庁の改札で外国人が一生懸命切符を入れているのだけ

ど通れない、見てみると、どうも JR のレール・パスを入れているようだということがありました。結局そういうところもあるのかと思いながら、ふとバスのことを思った時に、多分都バスのフリーパスが出ていると思いますが、あれは東京 BRT に乗れますか。

○佐藤バス事業経営改善担当部長：乗車できません。

○新倉委員：そういうことですね。事業者が違った瞬間に乗れないとなると、多分外国人だけでなく日本人でも「あれ？何で乗れないのだろう？」と思うような気がしました。定期外の話になりますが鉄道よりはハードルが低いと思うので、もう少し近くのバス事業者さんが一緒になってフリーパスなどを作れば休日の需要喚起になるかもしれません。インバウンド向けになるのかもしれませんが。しかし、バスはあまりそういうのがないのかなあと思います。エリアが分かれているからなのか、でも競合しているといえますか、事業者が複層している所があるのであれば、やはりどちらも乗れた方がいいのではないのでしょうか。特にさっきの話で言うと、やはり東京 BRT に「これで乗れないのですか？」という人が絶対いるのではないかと思います。特にバスは路線が分かりにくいので、同じ所に来て「あれ？何でこれは使えてこっちは使えないの？」というのは絶対鉄道以上にある気がするので、事業者の枠を連携しながらでも、うまくバス全体として最適化できるようなことも何かあった方がいいのかと思いました。

○清水（哲）座長：そうですね。私も同じようなことを思いまして、バス同士もそうですし、バスと鉄道でもそうですね。結構多いなあと思っているのが、例えばメトロと都交の一日乗車券を買ってしまうと、そもそもバスには乗らないですね。もうとことん鉄道で動こうとするわけです。ですから、多少価格設定が高くなってもいいので、バスもある程度エリア限定で乗れるということであれば、条件によっては鉄道で周るよりもバスで行った方が早いことが分かれば乗るかもしれません。ですから、実は情報が分かりにくいというもさることながら、今はそちら側の制約で決まっているのではないかなあという疑いはあるのですが。その辺も、実態がどうなっているかを調べてみた方がいいかもしれません。では、今の範囲で何かお答えなどありますか。

○佐藤バス事業経営改善担当部長：ご指摘のとおり、都営バスの一日乗車券は都営バスしか乗車できないのですが、一方、インバウンド向けには、「Greater Tokyo Pass」という、関東圏の私鉄、バスも含めて乗車できるものがあります。

○清水（哲）座長：あれはいくらぐらいでしたか。

○佐藤バス事業経営改善担当部長：5日間有効で7,200円です。

○清水（哲）座長：実際、結構高いですよ。ですから、もう少しエリアを限定して安くするような取組が必要かなあとと思います。では、そういうものがあるということによってよろしいですかね。では、外山委員にお願いします。

○外山委員：バスの運転手さんの話と、少し今の券の話も絡めてなのですが、電車の運転手と比べると、バスの運転手は求められる技能がものすごくたくさんあると思います。安全に運転するというだけではなくて、案内、道を聞かれたらお答えしたり、今のようになんか増えていくチケットの種類を都度覚えて自分が操作されたりという意味で、ものすごく難しいことをお一人でされていますよね。その中で、どんどんバスの運転手が足りなくなって行って、もしかしたらこれから外国人の運転手も増えてくるかもしれないし、パートタイムの運転手も増えていくかもしれないという時に、おそらく今、一人前の運転手になるためにものすごい研修といいますか教育時間をかけられた上で運転されていると思います。

多分オープンデータは今ユーザー目線の議論しかないと思いますが、例えば、運転手が何も触らなくても、タッチさえすればどんな切符でも乗れたり、案内もできるだけ車内で、スマートフォンで完結したり、そういう言葉のバリアーをそもそもなくせば、外国人の運転手で多少日本語が不案内な方でもハードルは下がると思います。ユーザー向けのメニューを拡充させるところとオープンデータ化するという新しい技術を取り入れるところと表裏一体で、できるだけ運転手の手間を省けるようなサービス設計といいますかシステム設計をされていくということが、最初は少しハードルが高いのですが、トータルで見ると運転手の間口を広げることや、教育の時間が少ない中で、仕事のにも色々な運転手に入っていただくような仕組みにもなるのかと思ったところを少し付け加えさせていただきます。

○清水（哲）座長：そうですね。技術的に外国人のドライバーの方が日本語で対応するのが少し難しい時に、今のチケットの問題もありますし、例えばお客様の対応をする時もインカムで違う所でやってもらうなど、技術的には色々なことが可能になってきてい

るので、そういうものも含めて、今、国で議論しているような「特定技能として認めていきましょう」という話になっているのかと思います。

○河嶋委員：河嶋です。まったく別な話題になりますが、カーボンニュートラルについてです。資料でも、車両のEV化などで環境負荷低減に努力されていることは分かりますが、昨今の地球温暖化から地球沸騰化とまで言われている現状を見ると、それだけではとても追いつかないように思います。言うはやすしでなかなか難しいことは承知の上なのですが、都の施策や温暖化の対策と連動させながら、大胆に車両、自家用車の乗り入れを制限して、そこをバスで移動してもらうといった取組もしていけないと、もはや待ったなしかという気がしています。簡単にはいけないとは思いますが、やはり提言としてひと言申し上げておきたいと思います。

○清水（哲）座長：はい。ありがとうございます。どちらかと言うと、自分たちがやるから車両を環境対応にするということだけは書いてあるのだけれど、もっと環境負荷の高いところから、もう少しこちらの方に引き寄せようという話ですね。

では、すみません、時間もありません、もう一つ軌道がありますのでいったん軌道の方に移らせていただいて、もし最後に時間があれば、またバスで必要なものがあれば議論したいと思います。

では、次は軌道に移りたいと思いますが、こちらの方はいかがでしょうか。お願いします。

○新倉委員：運輸総合研究所の新倉です。先ほど都電の方で、乗り残しが結構あって次の電車で、という話があったのですが、そういう時には、もうひとつ車両の大型化ということがあると思います。色々な所で連節の車両が入ってきたりするのですが、物理的に、2両編成にした時に、施設が完全にアウトなのか、その辺をまず可能性として知りたいです。そうすると基本あるのが、ピッチは空くのだけれど、1両を大きくして運べる輸送力を変えない、という方法もあるのかと思ったので、まず一点質問です。

あとは、別に都電をLRT化しろという話ではないのですが、今回開通した宇都宮は、聞いたところによると路面電車とは言わず、やはりイメージ先行で「LRT」です。絶対に路面電車とは言わないという取組をしてイメージを変えていったという話を聞きました。別に路面電車というイメージが悪いというわけではなく、むしろ荒川線などはいいかとも思いますが、そういう話もあります。後半は事例の参考ですが、1点目はぜ

ひお聞かせいただきたいと思います。

○事務局：1点目は私の方からお答えします。その輸送力のところ、非常に課題だと考えられるということも昔から検討しているのですが、結論はやはり難しいという感じですか。もともと荒川線が二つの路線を王子で切り分けていたのですが、かなりRがきつくて、そこを曲がる時に連結だと難しいということがあります。もう一つは電停の長さですね。道路の際など色々な所にあるのですが、それを伸ばそうとすると必ず支障が出てきてしまうので、用地買収など諸々あたりがあって難しくなっています。

○清水（哲）座長：なるほど。Rと駅構成の制約ということですね。他はいかがですか。

○丹羽委員：今、路面電車という名前が出たのですが、私は逆に、実は路面電車ということで何か古き良き日本の都市、街を見るということを海外の人にアピールできるのではないかと前から思っていて、やはり北区の辺りなど、そういった逆の発想でアピールするという手もあるのかと思っております。

あと、先程、運転手が大変だというお話が出ていて、それと5日間の乗車券が7,200円というのをみんな知らないという話ですが、あれはどこで買えるのかということですよ。今はもうどこかに行って買わなくてはいけないという時代ではなくて、海外の人はきっとスマホ、もしくはコンタクトレスで事前に購入ができるのですかね。運転手さんが出てきたりせず、もうそれをやって、タッチですよ。日本のものはICカードのみ、確か交通系ICカードしか使えないと思いますが、今、多分イギリスなどは乗れますよね。コンタクトレスのクレジットカードで乗れるようにすべてを連携していくと、海外の人が利用するハードルも下がるのかと思って聞いていました。

○清水（哲）座長：そうなっているわけですね。では、あとはいかがですか。

○河嶋委員：NACSの河嶋です。乗車賃の問題で、私も170円は安いと思いましたが、先ほどのご説明で、競合相手が自転車ということだと値上げも難しいですね。一方で、京都では、オーバーツーリズムの観点から観光客と生活路線として使っている方の運賃に差をつけようという話が出ていと聞きます。こちらはオーバーツーリズムの問題ではないですが、生活路線として使っている方と観光客の方で値段を違えることはできないでしょうか。私も皆さま同様この路線は東京の文化遺産みたいなものなので、ぜひこ

の古い雰囲気のまま残して欲しいですし、乗りたいという観光客の方も大勢いると思います。そういう方々は運賃用の負担能力、負担余力があり 170 円以上でも必ず乗ると思います。

○事務局：今、それはまさに国も含めて議論が進められているのですが、どうやって区別するのかが一番の課題だと思います。マイナンバーカードを使うにしても、どこで区切るのか。沿線 4 区は安いみたいにするのか、色々と議論があります。

○河嶋委員：そこは難しいという議論も出ていますよね。値段設定そのものが難しいとすれば、例えば地域に住民票のある方は、区役所に行くと大きなメリットのある割引回数券が買えるなど、そういう違う工夫でのメリット供与で実質的な料金の差をつけるということはできないでしょうか。

○清水（哲）座長：はい。他はいかがでしょうか。

○丹羽委員：丹羽です。先ほど車両の更新時期という話が出ていたかと思います。多分先程、河嶋委員からも出ていたかと思いますが、宇都宮のライトレールのように地域の人と一緒に作るという点で、車両の作成時に、障害の方も含めた当事者参加で仕様を決めるといった計画はありますか。

○神永電車部長：電車部長でございます。地域の人と一緒に作るという点では、車両ではありませんが、新しく幹線道路をつくっていて、そこに都電の軌道がかかっており、そういう意味で地域の、まちづくりの観点で住民の方の意見を聞いているということはあるのですが、直接施工する部分に関して言うと、どうしても幹線道路を新しくつくる、また改修をしていくというタイミングで行われているという現状になっています。

○清水（哲）座長：あとはいいでしょうか。

○清水（竜）委員：東京商工会議所の清水です。私もやはり都電荒川線は、本当に貴重な、古き良き東京を伝えるノスタルジックな交通施設だと思っていて、すでに観光客の利用も多いということではありますが、もっともっと観光客、インバウンドの方などにご利用いただける路線ではないかと思っています。飛鳥山公園の駅もありますが、

ちょうど渋沢栄一翁が来年の新札の新しい顔になるということもありますし、ここには渋沢栄一翁の資料館もあって、うまくそういったものを発信していけば、もっともってこの路線は利用いただけるのではないかと、私の一個人的な意見も踏まえまして、少しお話をさせていただきました。

○清水（哲）座長：あとはいかがですか。お願いします。

○江戸川委員：江戸川でございます。先ほどの梅村次長のデータが重要だというご発言に関連して、バスの方で思ったことではあるのですが、この都電荒川線も関連するかもしれないのでここでコメントすると、バスは区内であれば乗る時はピッとやりますが、降りる時はピッとやらないということですよ。都電荒川線も同じようになっていますか。

○神永電車部長：はい。同じです。

○江戸川委員：そうですね。そうすると、どこで降りたのかというデータが取れないので、データを解析して色々サービスを向上させるというところを基軸に考えると、今はいい仕組みではないということだと思います。そこを改善していくのであれば、ICカードを使う人がどれぐらいの割合かにもよりますが、やはり乗った時と降りた時にピッピッとやってもらうというのがいいのではないのでしょうか。それだったら料金は一律でなくてもいいという考えにも至ると思います。その辺の一律いくらという設定を変える検討は何かされたことがあるのかどうかというあたりを、都電荒川線とバスと両方ともお聞きしたいのですが、いかがでしょうか。

○若田計画課長：計画課長です。都バスの方は23区内が均一料金で、どの事業者もそういうようになっています。大体大きな鉄道駅、ターミナルが終点となっておりまして、そこでドッと人が降りるわけですね。その時に、距離制で降りる時に精算する方法だと非常に効率が悪い、降りるのに時間がかかってしまうということで、一度にバツと降りてもらったために23区ではそのような方式を採ったと聞いております。

○江戸川委員：例えば、ほぼ全員がICカードでピッピッとやるのだったらそんなに変わらないですね。

○若田計画課長：全員が IC カードになればですが、やはり現金も扱う中で、色々と問題などもあるのではないかと思います。

○江戸川委員：今、現金の方はどれぐらいの比率になるのですか。

○若田計画課長：かなり少なくなっていて、ほとんどが IC です。

○江戸川委員：やはりそのあたりの課題が残っているということなのですね。

○清水（哲）座長：はい、分かりました。あとはいかがですか。

○沼尾委員：私もこの間、都電荒川線に乗ってみようと思って乗りに行ったのですが、運賃が 170 円というところに少し驚きました。なぜバスと均一にしないのかと思います。これだけ安いというのはどうなのでしょう。もちろんこれで黒字であればいいのですが、毎年これだけ経常赤字が出ているということを考えると、自転車との競合というお話もありましたが、むしろこれだけ非常に価値のある、魅力的な路線でもありますので、そこは考えられてもいいのかと思いました。ただ、先ほどのバスの議論の中でも出ていたところですが、単純に料金を上げますということではなくて、どういう状況なのか、どのようにさらにその魅力化を進めていくのかといったようなことと併せて地域の中で議論を深めるということで、何か参加していただくようなことのプロセスを経つつ、運賃を上げていくという考え方があるのではないかと思ったところです。

○清水（哲）座長：はい。ありがとうございます。ちなみに混雑率は分かっているのですか。要するに、実はもう乗客を増やそうと思ってもキャパがいっぱいなのか、朝夕などはそうなのかもしれないけれども昼はまだ結構空いているのかによって、需要を増やせといってももうキャパ的に増えないのだったら仕方ないですね。そうしたらもう、正直に言うと値上げをするしかありません。これは、例えば 49 ページの図を見ると受託工事が多いので、この部分を除外して実際に旅客輸送だけを見ていくと、額が小さいだけで、結果的には赤字になったり黒字になったりとほぼトントンなわけですね。でも、これを例えば仮に 200 円にしたら、一気に黒字ですね。それぐらいのことなので、もうこれ以上キャパが増えないのだったら、もういっそのことそういうチョイスといい



ますか、もうそれしかないということになりますし、やはり 170 円据え置きで、まだ頑張らなくて需要を埋めようと思ったらそちら側を一生懸命やらないといけないわけです。ですから、その混雑率がひよっとすると鍵かなと思っていますね。こちらの方はどうやって取っているかというのものもあるかもしれませんが、そもそもデータがないのであれば、それを一回チェックしてみる必要があるかなあとと思いますし、あるのであれば、その状況を見極めながらどうするかというのを議論した方がいいかと思いました。

○神永電車部長：電車部長でございます。現状を申し上げます。やはり朝ラッシュ時と本数の違いはあれ、実際のところ、乗っている人数につきましては、朝ラッシュの時と日中の時間でそんなに大きく変わっていない状況ではあります。日中も実際に乗ってみると、当然停留所によっての乗り降りというものもあるのですが、やはり絶えず降りた分また乗っているような状況にはなっています。混雑率として、車内では大体皆さん座席には座られていて、やはり場所によってはかなり立っている方も多いような状況です。

○清水（哲）座長：では、そんなに増やせないということですかね。

○神永電車部長：容量を増やすのは、路線のサイズの問題などもあって厳しいという状況です。

○清水（哲）座長：今のサプライレベルだと、利用実態からしてなかなか需要を増やすことは難しいかもしれないということですよ。

○神永電車部長：はい、そうですね。

○清水（哲）座長：はい、分かりました。他はいかがですか。

○丹羽委員：その時の客層というのをどのように捉えているのでしょうか。朝の通勤・通学は別として、日中に乗ると、北区の辺りなどはわりと高齢の方が多く乗っているという印象がありますが、混雑時には観光客の人が多くを占めているのでしょうか。あと、先ほどからの 170 円は安いのではないかというお話なのですが、やはり近くを乗る分には 170 円でも高いと思われる方もいらっしゃると思いますので、どういう客層なのか。

○神永電車部長：電車部長です。正直、平日日中は、生活利用の方が大半です。やはり休日に観光利用の方がいらして、例えば巣鴨の近くを通りますので、地蔵商店街に行かれる方などもいらっしゃいます。そういうところでやはり観光らしい方が土日には出てきますし、先ほど申し上げたあらかわ遊園に行かれる方も、週末はかなりいらっしゃいます。そういうところで、明らかに観光である方やファミリー層で遊びに来ている方が見受けられるという状況です。

○丹羽委員：値上げをした際に、観光客の人は値上げをした値段であって、地域住民の方はやはり今までのような金額設定でないと逆に使われなくなってしまうこともあるかなと思いますので、さっきからのお話で、自治体の証明か何かで同じ値段のまま使えるというような工夫が必要になりますよね。

○神永電車部長：電車部長でございます。停留場を10個も20個も長く乗っていらっしゃる方もいれば、それぞれ2停留場、3停留場だけご利用して降りられるという方もいらっしゃいますので、やはりその生活利用の方でも、要は長く使う方と本当に短い区間を使う方がいらっしゃるというところを認識しておかないといけません。ただ、すみません、今の状況ですとそこはデータが取れていないというのが、今の弱点かというところでございます。

○新倉委員：運輸総合研究所の新倉です。先ほどの、乗降の時に2回やると混雑するというのは、路面電車であれば大体みんなそこが課題になっていて、そういう意味で言うと広島電鉄なども、普通だと「後ろ乗り、前降り」での乗降を、ICカードでは途中の扉での乗降もしているということがあり、もう一つ言うと、海外みたいに電停の方にタッチの機械を置いておくというのも当然あると思います。そういう発想なども色々考えてみる価値はありますか。先ほども言ったように、全線乗っている人と1駅だけの人が同じというのは何か違うのかと思いました。

もう一つ、観光という視点で言うと、都電荒川線で端から端まで乗りたいと思った時に、早稲田の電停は他の路線と接続が悪く、行きにくいと思いました。それで、例えば近いJRの駅から連携してバスで行って、そこで乗り換える、みたいな流れができるなど、インバウンドを考えるなら、そこだけで完結しないで前後ももう少しアクセスのいい所と連携するというアイデアがあってもいいのかと思いました。

○清水（哲）座長：はい。では時間なので、今日も色々なご意見を頂いてまとめもあまりないのですが、あえて言うとする、やはり昔と違って決済の仕方が変わってきたということもあるので、昔だから均一料金にしないといけなかったところが今は必ずしもそうではないということもありますし、それからデータをうまく使っていただくと、さっき「キングサーモンプロジェクト」で採択されたというところで事業紹介がありましたが、今まであまり分かっていなかった、そもそも誰が乗っているのかというところに対して初めてアプローチできることになるわけですね。その時に、意外と地元住民の方が乗っているということであれば、やはりその料金設定というのはかなり慎重にしなければいけないでしょうし、それから税金を入れるというロジックにもなるかもしれないし、観光客がかなりのウエートを占めているのであれば、東京は安くても難しいのですが宿泊税など、日帰りの方は取れないのですが、観光側で取れるお金を地域として活用するということがあります。例えばニセコのエリアだと高級コンドミニアムが多いので、定額ではなく定率という宿泊税の取り方をされていて、ものすごくお金が取れますよね。東京は高級ホテルが多いのですが、今、高くても200円ですね。それだと馬鹿らしいのですが、定率にすると観光客からの結構な収入が取れるので、そこからの収入を少し二次交通といいますか、交通の充実に地域として使っていくという戦略はありだと思います。ただ、こういうことを議論する時にそもそも誰が乗っているのかというのがあまり定かではないので、やはりそのデータを取っていただくというのが、おそらく今日出た議論に対して答えていく一番の近道なのではないかと思ったのが、私の今日のまとめにもならないまとめというところなんです。あとは、今日は色々なご意見を伺いましたので、少し咀嚼していただいて、後日その結果等をお知らせいただければと思います。

では、今日の議論を終わらせていただきますので、以降の進行を事務局の方にお返しいたします。よろしくお願いいたします。

○司会（上村企画調整課長）：最後、局長からお願いします。

○久我交通局長：はい、局長の久我でございます。本日も色々なご意見を頂きました。今回、バスと都電になります。バスにつきましては、資料にありましたように、柔軟性が高いとは言え、色々制約もあってやっているところでもあります。また地元の足にもなっていて、私が思っていたのは、地下鉄など4モードありますが、バスが一番難しいのだろうという感じがしております。今日のこの議論も、色々公的負担の問題や、データを取らなければいけないこと、あるいは料金の設定の問題などもありましたし、カー

ボンニュートラルのお話もあって、非常に問題・課題があったと思っています。事前に、今日こちらに出席して、少し大胆に言ってしまっていていいよということは言うておいたのですが、所管の部長はどうもなかなか言い出しづらいのだろうと思って私も聞いていたところでございます。

今年も何回か会議をやってきて本当に色々なご意見を頂いておりますが、すでに次の経営計画の策定作業にも入っていますので、いかにこういった頂いたご意見を踏まえて新しいことをやっていくかということに今後、作業を移していきたいと思っております。しかし、やはり実態として、我々はどうも癖でやれることの範囲でしか考えないです。都電などがそうなのですが、実は都電をどう考えていくかというところに我々のコンセプトはないのです。実態として、あそこは専用軌道が多いということで残っていますが、ではそれをどう活用していくかというところ、実はバスもこれからどうしていくかという哲学がないので、やはり実態から積み上げていってしまって大胆なことに踏み切れません。そうではないところが必要だと思っていますので、そこを今後の新しい経営計画の中でどう考えていくか、打ち出していくかというところが重要なのかと考えているところです。

今年度は今日で終了ということになっていますが、引き続き来年度がありますので、経営計画の策定に向けて、色々ご意見やお知恵を拝借できれば非常にありがたいと思っています。引き続きよろしく願いいたします。今日はありがとうございました。

○清水（哲）座長：ありがとうございました。

### 3. 閉会

○司会（上村企画調整課長）：では、最後になりますが、来年度に第7回の会議を予定しております。また、テーマや開催時期につきましては、別途皆さまにご連絡差し上げたいと思いますので、どうぞよろしくお願いいたします。

では、これで「第6回都営交通の経営に関する有識者会議」を終わりたいと思います。本日はありがとうございました。

（了）

（午前 11 時 56 分閉会）