

第4回京都市交通局市バス・地下鉄事業経営ビジョン検討委員会議事録

1 日 時 平成30年6月11日（月） 午後6時00分～午後8時00分

2 場 所 交通局大会議室

3 出席者（五十音順，敬称略）

(1) 委 員（14名）

- 青木 真美 （同志社大学商学部教授）
- 伊豆田 富美子 （京都市地域女性連合会常任委員）
- 井上 学 （立命館大学衣笠総合研究機構アート・リサーチセンター客員協力研究員）
- 岩井 一路 （京都商工会議所観光産業特別委員会委員長）
- 大西 辰彦 （大学コンソーシアム京都運営委員会副委員長）
- 岡 民子 （株式会社ナベル 会長補佐）
- 新納 麻衣子 （公認会計士）
- 高岡 宏行 （南太秦自治連合会会長）
- ◎塚口 博司 （立命館大学理工学部特任教授）
- 徳田 葵 （市民公募委員）
- 羽田 登喜 （染織工芸作家（友禅））
- 山田 和夫 （一般社団法人 京都市老人クラブ連合会副会長）
- 吉川 忠男 （サンケイデザイン株式会社代表取締役）
- 吉川 舞 （市民公募委員）

《◎委員長，○副委員長》

（※御欠席（1名）
宇野 伸宏 （京都大学大学院工学研究科教授）

(2) 京都市

京都市公営企業管理者交通局長，次長，理事（営業推進室長事務取扱）
企画総務部担当部長，企画総務部長，
自動車部長，自動車部担当部長，高速鉄道部長，高速鉄道部担当部長，
総務課担当課長，財務課長，事務局（企画総務部総務課）

4 次 第

- (1) 出席者確認
- (2) 配布資料確認
- (3) 会議の定足数の確認
- (4) 会議の公開に関する説明
- (5) 議事
- (6) 閉会

5 議事内容

「経営ビジョンの骨子案について」

- ①事務局から資料説明（第4回会議資料）
- ②意見交換・質疑（*は欠席された委員から事前にお伺いした御意見）

委員：○ 市バスに対するお客様の不満というのは、車内及びバス停の混雑やバスの遅れなどが原因となっている。そのことを踏まえると、取組に掲げられている定期的な旅客流動調査や満足度の調査を実施することは意義がある。それに加えて、個別のバスにどれだけお客様が乗っておられるか、遅れの状況はどうかなどのデータを集約し、旅客流動調査や満足度調査などの結果とうまく組み合わせ、交通局が提供しているサービスに対する評価を行い、それに基づき改善をしていくというようなPDCAを上手く回していくような仕組みを考えていくべきではないか。

- もう一点、事業を充実し、お客様を増やしていくということについては賛成であるが、一方で、20年くらいのスパンで考えた場合には人口減少社会が進展する中で受ける影響は大きくなり、お客様も、また事業の担い手である運転士や整備士についても減っていくことも考えられる。今後の投資や事業の運営方針を考える上では、このように長期的に見た場合にお客様が減るかもしれないというシナリオを頭に置いてやっていく必要があるのではないか。（*）

委員：○ 今回の資料について、パブリックコメントでどのような意見を市民の皆様からもらいたいのかということが明確ではないように思う。市民に何を訴えているのかが、少し伝わりにくい。例えば、当然お客様を増やしていかなければならないという前提だが、お客様が増えた場合にもっと混雑するかもしれないけれどもそれでよいのかなど、交通局としてどこに重点を置くのが明確にできていないところがあるように感じられる。これまでどういう取組をしてきて、それを踏まえて今後どうしていくのかを市民の皆様にしかりと示していただければ良いと思う。

- もう一つ、先ほど御紹介いただいた御意見とも関連するが、市バスの混雑がどういう状況なのか、平均的には、この系統がこの曜日や時間が混雑しているといった情報をオープンにすることにより、その日時から御利用をずらすことでお客様が混雑を避けることができるということにもなる。そういったことも、混雑に対する不満を軽減する手立ての一つにもなるのではないか。

委員： 何を主として市民に意見をお聞きするのかという点については、事務局としてはどのように考えているのか。

事務局：○ 市バスの混雑対策を進めなければならないが、お客様に乗っていただかないと事業運営が成り立たないという見通しもあり、なかなか交通局としての決意が明確には見えず、市民からどのような意見を求めていくのかが伝わりづらいという御指摘である。

○ 我々としては、これまでの攻めの経営によりお客様数を増やすことができたという経過も踏まえた上で、お客様を増やすという今後の方向性についてもお示しさせていただいた。しかし、焦眉の課題として混雑対策を進めていく必要があると考えており、このことも、資料上合わせてお示したものである。

市民の皆様からは、これ以上お客様が増えない方がよいという意見や、安定的な運営のためにはもっと増客を図るべきだという意見など、様々な御意見が出てくると思う。今回のパブリックコメントにおいては、方向性を限定することなく、できるだけ幅広い意見をお伺いしたいとの思いから、今回の骨子案のような形で資料を作成したものである。

○ 今後成案に向け、幅広い意見をお聞きする中で、交通局としての、明確な方向性を示していきたい。

事務局：○ 少し補足をすると、この資料の17ページには、「経営基盤の強化」として、今後の財政運営について、市バスと地下鉄に分けて記載している。

交通局も企業であるので、会社が倒産しないようにどうするのかということを示すため、市バスでは、引き続き自立した経営を継続すること、計画期間トータルで収支均衡を図っていこうということを挙げさせていただいている。地下鉄では、5年間は運賃改定を回避することを挙げている。また、可動式ホーム柵についても100億円規模での投資も必要となるが、日々の運営の中で足りない資金についても800億円くらいに抑制することを考えている。

○ しかし、サービス面については、今後もっと検討を深めていく必要があり、成案策定に向けてしっかりと取り組んでまいりたい。

委員：○ パブリックコメントを実施する上での資料としては、全てが細かく作り込まれたものでなくても、ある程度大きな資料の作りでも構わないと思う。

○ ただ、一点気になったのは、7ページで、お客様が現状で推移し現状の事業規模で推移した場合の財政見通しの試算があるが、市民意見を幅広く募るのであれば、お客様を増える場合や減る場合の試算についてもあわせて載せてもよいと思う。今後収入や支出が増えた場合や減った場合、現状で推移した場合と3つのパターンを、一つの可能性として資料にあれば、見た人も意見が出しやすいのではないか。

事務局：今回お示しした財政の見通しは、あくまで機械的な単純な試算という形でお示ししたものである。確かに、お客様がこれくらい増えたら、減ったらという試算は、理論上もちろん可能であるが、お客様を増やすためには様々な投資が必要になるため、単純に試算しづらいところもある。そのため、今回は機械的に現状のお客様数で推移した場合をお示しすると、資料の18ページにあるように、将来的に一定の投資をして財政目標を達成していくためには、どのくらいのお客様数が必要になるのかということをお示ししようということ、このような資料の形にさせていただいた。

事務局：○ お客様の動向に関して補足させていただくが、人口については10年間に関してはそれほど減らないのではないかと考えている。また、バスや地下鉄を御利用になる方の層でいうと、京都の都市圏、国外、国内からのお客様がいらっしゃる。その中でも、観光の統計では、日帰りの方は確かに減っているが、宿泊客は伸びており、さらにアジア圏への国際観光客は引き続き伸びるとの予測も出ている。そういった見通しを踏まえ、あまりお客様が減るということを強く出した見通しより、現状のままお客様数が推移した場合にどうなるのかということをお示ししたものである。

○ 我々の見通しとしては、今後も市バス・地下鉄の御利用を期待できる方は多くいらっしゃると考えている。そういった方をお客様として取り込んでいくことをしっかりと考えていかないと、結果としてお客様数を増やすことができないし、そこを増やして1日当たり市バス・地下鉄で80万人を達成することができればなんとか市バスは収支均衡させることができ、地下鉄でも健全経営に近づくことができるのではないかという部分をお示ししたいという意図であった。

○ ただ、委員の御指摘も踏まえ、できるだけわかりやすくなるように、工夫できないか考えたい。

委員：パブリックコメントの実施に当たっては、WEBで周知したり、どこかに出向いて周知されたりということも考えておられるのかもしれないが、一般の市民の方がこの資料を初めて見た場合に、どのくらい理解できるのか。これまでの交通局の努力やその成果をわかっただけのかが重要である。市民意見を募る際には、これまでの取組についてはしっかりと評価すべきであるし、その上で、これから先を見通してこのような取組を進めていくということを理解していただかないといけない。この資料では、そのあたりの部分が市民の皆様にはわかりにくいのではないか。ダイジェスト的な資料が別にあった上で、今回の資料があるのであれば伝わるかもしれないが、市バス・地下鉄に対して興味がない人には、わかりにくいと思う。

事務局：これまでの取組について、経営健全化計画での厳しい取組や、中期経営方針における攻めの経営についても御紹介させていただき、その結果としてお客様を増やして収支を大きく改善させることできたという流れで記載させていただいたところではあるが、少ししか触れられていない。もう少しわかりやすいように表現できないかということについては、検討してまいりたい。

委員：パブリックコメントの実施に当たっては、今回の資料の他に、わかりやすい形で伝えられるよう、何か添付するような資料は考えておられるのか。仮に添付資料があっても、それがあまりにボリュームが多ければかえって難しくなるが、ごく簡単にまとめた資料を付けるという方法もある。市民の皆様には理解していただいたうえで、御意見を寄せてもらえる方が良いと思うので、どういう方法が可能か事務局においても検討いただきたい。

事務局：市民の皆様には、よりわかりやすい形でお伝えするためにはどうしたらよいかという観点で、貴重な御意見をいただいた。今の御意見を踏まえ、資料については改めて検討させていただく。

- 委員：○ 今回の骨子案の資料については、いろんな課題が入っている。現在の市バス・地下鉄は、すごく儲かって潤っているというイメージがある中で、将来の厳しい財政見通しについてしっかり資料で触れられている。もっとわかりやすくという意味では、現在、お客様が多くて儲かっているように見えるが、これからの投資を考えるこの状況は続かない。だからこそ、混雑緩和を行いつつも利用者数を維持・増加させる取組みを行っていく点が強調されれば、わかりやすい形になると思う。
- 資料でも、今後の投資に必要な金額と、それに見合ったお客様数があと何人必要かということは数字として示されてはいるのは良いと思う。
- また、事業戦略としていろいろやっていくべきことが挙げられているが、公共交通事業は、これだけたくさんのお客様に乗っていただいても、単価がそれほど高くないので、利幅が小さいことも伝えていかなければいけないのではないかと。利用者からすれば、かなり割安なサービスであるということも伝わればよいと思う。
- 本心に儲けようと思えば、極端に言えばバス一日券を廃止して、1乗車運賃を値上げして、何度も利用されない方からの運賃を高くすることかもしれないが、今回の骨子では地下鉄の運賃改定を回避するなど、利用者の負担を上げないようにしながら、適正に経営していくということが謳われており、経営ビジョンの骨子案としてはすごく評価できる。
- 具体的な事業戦略のところでは、これからIC化が進んでいき、磁気券がなくなることが予想される。現在たくさん種類がある企画乗車券について、ある程度数を整理し、逆に京都市交通局としてイチ押しイチ押しの券はこれですよとPRしていくことが必要だろう。今も、「地下鉄・バス一日券」をPRされており、地下鉄をもっと活用して、もっと良いライフスタイルを確立できますよということをPRしておられる。こういったやり方を進めて、ある程度企画乗車券を整理して、目玉商品に特化していけばよい。
- 他の点については、お客様満足度を調査した場合に、単純に利用者がこの点について満足していますということを示すのではなく、どの通りや、どの系統で満足いただけている、あるいは不満が多いか、などのデータと営業係数や遅延のデータと連携させて分析できれば、系統別や時間帯別の満足度を測ることができる。
- また、バス運転士や整備士の不足についても資料で触れられており、重要な課題に対する認識がしっかりと示されており良いと思う。これからは、他事業者とバス路線や人員をシェアするようなことも必要になるかもしれない。これからの10年の経営を考えれば、民間事業者

との連携もしていかないと運行本数の確保は厳しいと思う。

委員： 市民の皆様は、バスは230円、地下鉄も210円と認識されているかと思うが、回数券や1日券などで安く御利用いただけている部分があり、実際には一人当たりの単価はもっと低い。そのようなデータを示すことも有効ではないか。

委員： 確かに、バスや地下鉄の運賃がそれほど高くはないということもうまく伝わればよい。やはり、利用者からすれば運賃が高いという意識があるかもしれないが、例えば1日券などの活用により、かなりお得感があることも示すことができればよい。

委員： 市バスと地下鉄の今後の見通しも含めた状況については、京都市の他の局の方々にもしっかりと認識してもらうことが重要である。京都市では、およそ1000の事業があると聞いたことがあるが、市バス・地下鉄は京都市全体の問題であり、京都市全体の事業の中で精査できるものについては見直し、その分の予算を市バス・地下鉄にまわすようなことも考えていってもよいと思う。市民や観光客にとって、市バス・地下鉄は欠かすことのできない乗り物である。京都市全体で考えていかなければならない大きな問題ではないか。

事務局：○ 確かに、一般会計でも多くの事業を推進しておられる。ただ、今現在も、一般会計から制度的に認められる多額の補助金をいただいているし、これまでも一般会計に相当な負担をかけて経営健全化対策出資金という多額の出資をいただいている。交通局としては、経営健全化団体を脱却後は経営健全化対策出資金を一般会計から繰り入れることができなくなるが、そのような状況になっても安定的な経営をしていけるよう、財政目標を掲げている。

○ また、財政的な支援以外でも、この間地下鉄5万人増客の取組として、交通局だけでなく全庁を挙げた協力をいただいて、ここまで経営改善を進めることができた。今後も、多くのお客様に御利用いただくためには、市役所からの御協力をいただかなければならないと考えている。市バス・地下鉄の更なるお客様の増に向けて、引き続き、全庁を挙げた取組を進めていきたい。

事務局： 増客の取組について補足させていただく。平成21年度から地下鉄5万人増客推進本部を設置して、市の施設や大学などの施設を駅の近くに持ってきたり、イベントも駅の近くで実施したりなどの取組を重ねてきた。また、現在ではこれまでの取組を進化させて、「地下鉄・市バス1日80万人増客推進本部」や、民間事業者も巻き込んだ「チーム『電車・

バスに乗るっ』という組織も立ち上げている。そういった取組についても、資料の中でしっかりと、わかりやすく表現できるように考えたい。

委員： 個人的に感じるところを言わせてもらえれば、京都市では、地下鉄における赤字に対して、これまで全市的に取り組み、乗り越えてこられた経過がある。公共交通については、交通局だけの仕事ではなく、市全体で取り組む必要があるということは、市長をはじめ、様々な方が感じながらやってこられている。そういったことも、骨子案の中でもう少し触れることができれば、パブリックコメントを実施された際にも、的確な意見をいただくことができる。事務局においては、可能な範囲で加筆いただければと思う。

委員：○ この骨子案によってパブリックコメントを実施し、どのようなことが市バス事業、地下鉄事業の発展に寄与するかについて市民にお尋ねされるとのことであるが、やはり両事業の根本はいかにお客様に乗っていただくかということである。

市バス事業については、道路混雑による運行遅延と車内混雑の2つが問題になると考えている。特に、市バス車内は大きなスーツケースの持込みによって混雑に拍車をかけている部分があるものの、手回り料金の収受が難しいなど様々な問題が重なっている。市民も観光客も快適に御利用いただけるようこういった様々な問題をクリアできるよう地道な取組を進めていただきたい。

サービス向上の観点では、交通局が中心となって、同じ路線を並走する民間バスともしっかりと連携することによって市バスの均一区間を拡大させて欲しい。また、敬老乗車証の制度については値上げを含めた見直しの議論がなされるなど高齢の利用者にとっては切実な問題であるので、交通局が保健福祉局に対して、少しでも、長く、現行の制度が維持されるように働きかけて欲しい。

○ 南太秦学区のモビリティ・マネジメントの活動は10年を迎えたところであるが、今では市内10以上のエリアで同じような活動が行われていると伺っている。すべての路線で黒字化・健全化が進んでいるとまでは言えないが、このような地域主導の取組によって確実に増客に繋がるものであると考えている。平成29年度の営業係数についてはまだ公表されていないが、前年度46系統あった赤字路線がどの程度改善しているのか非常に興味深い。いかにして利用者を増やしていくのかという視点は非常に重要であり、後世にも我々の地道な活動を継承していきたいと考えているので交通局でも様々なサービス向上に努めていただきたい。

事務局： モビリティ・マネジメントについては、市内では市バス運行エリアでは7学区・地域、民間バスの運行エリアでは3学区・地域を超える皆様方によりにおいて活動が進められている。市バス運行エリアをはじめ取り組んでいただいているモビリティ・マネジメントが関係する路線においては、多くの系統でお客様数が右肩上がりに上昇している。様々な制約はあるが、地域の皆様によるお客様の増加に対しては、増便・延伸などできる限りのお応えをしていきたいと考えている。地域の方々が自らの足を守るために地道な活動を進めていただくことで、それがお客様の増加につながり、更なる利便性向上に結び付くという好循環が生まれている。この取組が市内の様々なエリアで展開されるのに呼応して、交通局としても区役所や都市計画局など関係部署と連携してこの活動に参画してまいりたい。

- 委員：○ 地下鉄の財政状況について、今後は累積資金不足の抑制が課題であるとのことであるが、有利子負債残高それ自体は減少の一途をたどっていく中で、累積資金不足が増加していくというのは、長期の借入を返済できるほど利益は上がっておらず、その不足分を短期の借入で何とかやりくりしているに過ぎないということである。経営健全化対策出資金が終了するのは制度上やむを得ないのかもしれないが、一般企業では、300億円程度の収入に対して、短期の借入れが800億円に上るとするのは多すぎる。800億円程度に抑制するという目標よりも一歩進んで長期的な資金調達の方法についても検討される必要があるのではないか。
- また、そういった厳しい財政状況が見込まれるなか、可動式ホーム柵については乗降人員が少ない駅も含めて全駅設置を目指すとのことであるが、閑散駅にまで多額の設備投資を行う必要が本当にあるのかと感ずるところがある。
 - 市バス事業においては車内混雑が喫緊の課題であるとのことであるが、輸送力増強に向けて車庫用地の取得も検討されているとのことであるが、今後10年間は利用者が減らない予測とはいえ、それ以降は世界経済や景気の動向に左右されることもあるので多額の設備投資は慎重に行うべきである。

事務局：○ 地方自治体や公営企業の長期資金の調達方法については地方債の発行によることになるが、借入できる場合が限られており、交通局が任意に起債できるものではない。御指摘のように短期資金の借入が多額に上ることが望ましい状態ではないことは認識しており、具体的にどういった方法があるか検討し、必要があれば国に対して要望してまいりたい。

○ また、お客様数の見通しについても経営ビジョンの計画期間である10年間を経過した後はどのような動向となるか読めない部分もあるのも確かであり、安定的かつ持続可能な経営が可能となるようしっかりと財政計画を検討してまいりたい。

事務局： 可動式ホーム柵の全駅設置について、本市の地下鉄では乗降人員が少ない駅でも毎日数千人程度の御利用があり、またどの駅でも視覚障害者の利用があることを踏まえると、人命を最優先する観点からやはり全駅設置が必要であると考えている。

委員： パブリックコメントを実施するに当たって、もっと具体的に「この点は何か御意見はありませんか」というような書き方はできないのか。今後取り組むべき課題は様々あるとは思いますが、例えば「お客様を増やすためにどうすべきか」、「混雑緩和のためにどうすればよいか」というように、利用者にとって身近な問題として感じてもらい、力になってもらえるような聞き方をすれば良い意見が出てくるのではないか。

個人的にはこの骨子案をもとに利用者からどのような御意見が寄せられるのか非常に期待している。

事務局： パブリックコメントを実施するにあたっての定型文のようなものはないが、市バスの増客と混雑対策など、一見すると両立が難しい項目があるのも承知しており、そういったことも含めて今後10年間の両事業の安定経営に向けて、前提を設けず幅広く御意見を頂きたいと考えている。御指摘を踏まえて市民に興味を持っていただきやすい表現方法等については工夫してまいりたい。

委員： 地下鉄・バス一日券が1,200円から900円に値下げされてとても便利になったものの、やはり学生はバス一日券が600円で発売されているため300円の追加料金を惜しんでしまい、時間をかけてでも市バスで移動するというのが実態として残っている。このように、学生が地下鉄を利用するのはまだ難しい面があるのではないかと感じることもあるがこの点についてはどのように考えているのか。

事務局： 地下鉄を利用しなくても利用できるエリアの方はそのような傾向もあると思われる。そういった意見もある中で、今までバスだけを御利用いただいていたものを何とか地下鉄にも振り向けていきたいという思いの中でバスの混雑の緩和も目指して値下げに踏み切った面もあり、引き続き地下鉄・バス一日券の販売促進に取り組んでまいりたい。また、バス一日券についても今の意見も踏まえて販売促進に取り組んでまいりたい。

委員：○ 骨子案を見る限り、うまくまとめていただいたという印象を持った。今後の厳しい財政状況についても、詳しく説明されており市民に御意見を頂くための材料としては充分揃っていると思われる。その中にあるのも、やはり公共交通については安全・安心が最優先であり、そのような地道な取組の積み重ねが重点事業に位置付けられている点は評価したい。

○ 公営企業の経営という視点、公共交通インフラであるという視点からの意見になるが、「市民が一方的にサービスを受けている」という発想ではなく「ともに作る公共交通インフラ」というような意識を持ってもらうことも必要であると考えている。そのような意識を持つことが市民の「責務」とまではいかないまでも「努力目標」のように、市民の足である交通基盤をみんなで作りあげ、守っていくという意識を持ってもらうことを、もう少し表に出していくことも必要であると感じた。

○ また、まちづくりの視点のところ、「大学のまち・京都」という京都市の施策も広く展開されているところであり、どこかで「教育」という言葉を入れていただきたい。

事務局： パブリックコメントでいただいた意見を経営ビジョンの成案に向けてブラッシュアップしていくこととなるが、御指摘のように「市民と一緒に」という視点については、我々も非常に重要であると考えている。両事業とも市民ぐるみで利用促進を図ってまいりたい。

委員：○ 今後の少子高齢化や人口減少社会の到来が想定されるなかで、地方都市では市民サービスを維持していくために値上げという選択肢もやむを得ないかもしれないが、本市においては観光客の利用によって好調な経営状況が保たれるという側面もある。政治や経済情勢など様々な要素に左右される部分もあろうかと思うが、東京オリンピックの開催や大阪万博の招致実現によって、この5年間はお客様の動向は好調なまま維持できると考えている。

- また、今年10月からは新たに宿泊税の徴収が始まり、今年度は約20億円、来年度以降は約50億円の税収が見込めると考えているが、こうした原資も市民生活との調和に向けてうまく活用していくという考え方もあるのではないかと思う。
- さらに、本業である輸送事業以外の関連事業を成長させていくという視点も必要ではないか。他の鉄道会社においては、人口減少社会の到来を見据えて本業以外の収益が見込める関連事業に経営の軸足を移していきっており、交通局も会社として考えるのであれば、付帯収益に繋がる用地の有効利用や、交通政策部門と一体となってマイカーの抑制や増客に繋がるパークアンドライドに真剣に取り組むべきである。

- 委員：○ より質の高いお客様接遇に関して、先日市バスを利用した際に「今日はさわやかな日です。行楽の方も、通勤の方も気持ちよく過ごしてください」とアナウンスする市バスの運転士を見かけ、非常に気持ちよく乗車することができた。それを集会の場での挨拶において、皆に紹介したところ、そんな良い運転士がいたのかと喜んでいただけだったので、こういったおもてなしの心で接遇するという取組を大事にして欲しい。
- それと国際会館駅の話になるが、トイレが改札から遠く使いにくいので、何とか改善できないものかと感じている。

- 委員：○ 今後の厳しい財政状況を見通した場合に、年間3千円や5千円の自己負担で敬老乗車証制度を利用している高齢者としての立場からすればやや耳の痛い話である。
- 市バスの混雑対策についてであるが、一つは車内混雑の問題が大きく、自分自身もいつも京都駅から大宮通り方面のバスを利用するのだが、とにかく大きな手荷物を持った乗客が多いので、座席を減らして立ちスペースを増やすなどの工夫ができないものかと考えている。
 - もう一つは、観光地への急行系統を増強することによって観光客をそちらに誘導できれば市民も快適に利用できるようになるのではないかと考えている。

- 委員： LCCのように一定の大きさ以上の荷物に対しては別料金を徴収することはできないのか。何らかの歯止め策を講じない限りは解決しないのではないか。

事務局： 他事業者においては、スキー場を結ぶ路線バスでは手荷物料金を徴収している事例もあると聞いているが、一般の路線バスにおいては荷物の大きさに対してきちんと料金を徴収することが運用面で非常に難しく、「30センチ四方より大きい手荷物は別料金を徴収する」といった規程はあってもきちんと運用できずに対応に苦慮されている場合がほとんどである。マナー啓発や車両などハード面での工夫はしっかりと知恵を絞って取組んでまいりたい。

委員： 次世代技術や新たな公共交通についての動向の注視・研究と掲げられている項目について、何か具体的にイメージされているものはあるのか。

事務局： 今御紹介できる具体的な内容はないが、昨今話題となっている自動運転については日進月歩で進化しており、関係部署とも連携して交通局でも活用できるものがないかそういった動向について注意深く注視していきたいと考えている。

委員： 本日は委員の皆様から有意義な御発言をいただいた。大まかな骨子案における経営方針や柱建ての内容については、「間違いがある」とか、「反対である」といった意見も出されなかったもので、概ねこの内容でパブリックコメントを実施するという事で御理解いただくこととしたい。今回出された御意見を踏まえて経営状況や経営ビジョンの位置づけ等についての補足の説明や若干の文言修正をお願いしたい。

6 閉 会

- (1) 委員長から閉会のあいさつ
- (2) 事務局から今後のスケジュール等の説明
- (3) 閉 会

以 上