

第103回神戸市交通事業審議会議事要旨

1. 日時 令和4年3月18日（金）午後3時～4時30分
2. 場所 三宮研修センター8階805会議室
3. 議事
 - (1) 開会
 - (2) 交通事業管理者あいさつ
 - (3) 議事
 - ・交通局からの報告事項
 - ① データを活用したバス路線のあり方に関する基本的な考え方(案)
 - ② 令和4年度神戸市交通局予算(案)の概要
4. 議事要旨
 - ・交通局からの報告事項
 - ① データを活用したバス路線のあり方に関する基本的な考え方(案)
 - ② 令和4年度神戸市交通局予算(案)の概要

□習田副局長

資料説明

—（質疑応答）—

○高尾委員

敬老パスは、高齢者の外出促進という趣旨があると聞いているが、市バス・地下鉄をはじめ公共交通機関が半額となり、非常に使いやすいと感じている。新型コロナウイルス感染症の感染拡大により利用が減っているとのことだが、高齢者の利用状況はどうか。

○習田副局長

通勤定期、通学定期、定期外利用に大別すると、通勤定期は一定の水準で推移している一方、通学定期は相当減少しているが、定期外のお客様はそれ以上に減少して

いる。

ご質問の敬老パスご利用のお客様は、定期外が中心であるが、同様に減少しており、外出を控えている傾向にあると感じている。

○山原委員

春の定期券購入の混雑緩和として、定期券のWEB予約サービスや、通学証明書の代わりに合格証明書で購入できるようにしたことについて、大変良いサービスであると思う。また、ホームページのリニューアルについて、ホームページは「待つ」形の情報発信であるが、他にフェイスブックやインスタグラムなどでも積極的に情報発信しているところは良いと思う。

さらに、地下鉄の駅で高校生のダンスコンテストを行い、その様子も駅で放映していたが、学生や市民が楽しめ、駅に親しめる、良い取り組みであったと思っている。他にも20周年を迎えた地下鉄海岸線には、オリンピックでメダルを獲得した阿部詩選手や坂本花織選手の手形や足形があるなど、神戸市出身の方の活躍を応援できるため、そのようなことも積極的に取り入れて、コロナに負けない取り組みを展開していただけるよう、令和4年度も期待している。

○習田副局長

合格証明書の件は、分散をはかることにより負担軽減を目指しているものであり、ぜひとも周知にご協力ください。また、ご承知いただいている通り、交通局はホームページに限らず、SNSでの発信に力を入れており、インスタグラムは毎日更新し、かなり多くのフォローもいただいている。ご指摘いただいた、地域や市民の皆様喜んでいただける発信という視点を意識しながら、「神戸市民とともにある神戸市交通局」という姿勢で取り組んでいきたい。

○長沼委員

1 点目として、令和 3 年 3 月からの IC カード 2 タッチ化による乗降データをダイヤ編成に活用していくとのことであるが、令和 4 年 4 月 1 日からの市バスの減便等に、この 1 年間取得したデータをどのように活用したのか。

2 点目として、令和 4 年 4 月 1 日から市バスのダイヤ改正・減便を実施することであるが、あまり周知されていないのではないかと。私はこの審議会資料で初めて減便を知ったが、他の利用者はおそらく誰も知らないと考えている。ダイヤ改正まであと 2 週間という状況の中、1 日 10 本や 12 本といった減便をどのように利用者に周知し、理解を求めていくのか。

3 点目として、以前の審議会でも指摘したが、地下鉄と市バスの接続の問題がある。どちらも交通局が運営しているにも関わらず、地下鉄の駅に電車が到着した同じ時間に市バスが発車する状況を何度も経験している。今回のダイヤ改正で全ての便を考慮することには限界があるとは思いますが、地下鉄と市バスの接続についてどのように検討したのか。

4 点目として、路線ごとの利用状況の見える化の取り組みとして、バス停の時刻表に営業係数を記載する試み自体は結構かと思うが、何のために記載し利用者に知らせるのかという、そもそもの目的をしっかりと伝えないと、前回の審議会でも出ていたとおり、誤ったメッセージになりかねないと思う。

5 点目として、「経営状況の市民への発信・共有」に関し、新型コロナウイルス感染拡大により大変な経営危機にあるという表現について、コロナの影響はその通りかもしれないが、大前提として人口が減少しており、新型コロナウイルスの感染拡大があってもなくても、いずれ人口減と相まって利用者、乗客は減っていくという状況にあったと考える。乗客の減少の前提である人口減少という部分をしっかりと押さえ、アピールしていかないと市民に伝わらないと考えている。

○習田副局長

1 点目について、今回の減便は、新型コロナウイルスにより全体としてお客様が

減っていることによるものであり、2タッチデータを活かした、よりよいバス路線・ダイヤにしていくという観点での検討はこれから行っていく。もちろん、2タッチデータを基に、どの系統がどのくらい乗車いただいているかは把握している。今回の減便を検討するに当たっては、データだけではなく、実際に現地確認を行い、この本数の減便であればご容赦いただけるのではないかなという考え方で検討している。

2点目について、減便の周知については、ご指摘の通りであり、議会審議の関係により前倒しで周知しにくい状況にあったが、来週から各バス停に掲示していくことを考えている。

3点目について、地下鉄と市バスの接続については、仰る通り、全ての便で接続を考慮することは難しいが、市バスは4月だが、地下鉄は6月を予定しており、6月のダイヤ改正に向け、市バス・地下鉄の両方でしっかり意識をしてダイヤ改正を行っているつもりである。また、不備等があればご利用者の皆様のご意見を頂戴してまいりたい。地下鉄とバスの接続の課題として、バスは周囲を回って帰ってくる運行があり、完全に接続を考慮することは難しいと考えるが、できる限り努力していく必要があると考えている。

4点目のご利用状況の見える化について、議会等からも様々な情報提供をしていくべきというご指摘をいただいたが、誰に・何のために伝えるか、という点は交通局でもしっかり考えていく必要がある。交通局としては、営業係数やその他について積極的に情報発信していきたいと考えており、ホームページを見てもらうだけでなく、市バスのことをもっと知っていただく努力を一つ一つしていくべきと考えている。理想論に聞こえるかもしれないが、お客様や市民の皆様に市バスのことに興味を持っていただき、利用しようと思っただけだとありがたいし、また、そうでなくても様々なご意見を頂戴し、我々でも考えながら、積極的に情報発信していきたい。

5点目について、乗車人員の減少は、新型コロナウイルス感染症以外にも人口減少要因があることはご指摘の通りであり、10年単位といった中長期の収支計画では、

かなり大きな影響を受けると分析している。今回の情報発信については、まずは新型コロナウイルスによる影響で乗車人員が減少していることをお伝えし、ご指摘の人口減少による減少についても、今後しっかり考慮していく必要があると考えている。

○長沼委員

データは本来、リアルタイムで取ることができるものだと考えているので、ダイヤ改正をどのくらいのスパンで行うのか分からないが、ぜひ反映できるデータから見直しに活用していただいたい。

○宮田委員

地下鉄三宮駅で、昼間の時間帯にベビーカーや子どもと一緒に降車しようとする、ホームドアがいつも閉まりはじめる。ホームドアが開いている時間を長くするように改善してほしい。

○小野高速鉄道部長

ホームドアは、車掌の車両扉の開扉操作に追従して閉まるシステムとなっている。今後そのようなことがないように、改めていきたい。

○西口委員

データを活用し科学的な分析に基づいて市バスの運用を考えることには非常に説得力があり、上手く発信することができれば市民にも受け入れられやすいのではないかと考えている。その上で、私たちの日頃の移動手段が様々ある中、バスは何となく利用しないとか、何となく敬遠するといった人が多いのではないかと個人的に思っている。その理由として、行き先を間違ってしまうのではないかという思いや、乗り方や両替の仕方など、いろいろな漠然とした不安感があるのではないかと考えている。そういう意味では、意見3「バス利用者の心理を考えてほしい」という意見があったが、このような利用者の心理を集計し、分析できれば有効であると考えている。日頃から取り

組んでいるとは思いますが、今後さらに利用者目線のバス運営を目指すという意味から、より積極的に進めていくと市民にもなじみやすいものになると考えている。

また、三宮中心部における料金が110円均一となる取り組みも面白いと感じているので、その辺りも市民目線での分かりやすい広報をしていければ潜在的な利用の掘り起こしに繋がるのではないかと感じている。

○児玉副局長

ご指摘の通り、鉄道とバスが決定的に違うことは、やはり鉄道には駅というものが設備としてしっかりあって、非常に分かりやすく、ご乗車前に切符を買っていただく、あるいは時刻表が明示されているといったことがあろうかと思う。一方で、バスの停留所には時刻や運賃の記載が一定あるが、自分の行きたい場所へのバス停から乗れば、あるいはどの行き先のバスに乗ればよいかといったところが分かりづらいといったことから、バスのご利用につながらないということも十分あると認識している。

先ほどご指摘いただいた「三宮・エリア110」を実施していくが、まず分かりやすく、共通のロゴマークみたいなものを作成し、やってみようと考えている。

その他、いろいろな形での情報発信や、あるいは情報にアプローチいただける工夫を、まさにご指摘のような市民目線・利用者目線の観点で考えてまいりたい。

○服部委員

とても親切な運転手と、怒りっぽい運転手がいると日頃から感じている。

○大岩根自動車部長

ご指摘の通り様々な運転手があり、市バス車内に設置しているお客様はがきや、はがきにQRコードを掲載しているがホームページを通して、お褒めのことばや運転が荒いことやマナーが悪いことについて、お客様からご意見を頂戴している。

ご意見の際に運転士氏名もご教示いただいている場合、営業所を通じて、当該運転士へ指導することにも取り組んでいるが、まだまだサービスが行き届いていないこ

とについてはお詫び申し上げます。引き続き、改善してまいりたい。

○土井委員

交通事業審議会委員を務めている中で、以前から、攻めの経営が大事であると話してきたが、交通局の取組がだいぶ変わってきたように感じている。先ほど山原委員が仰っていたような定期券購入のWEB予約サービスは、足元を固める大事な乗客を逃がさない取組であるし、三宮エリアを110円で乗車できる大胆な取組など、このような取組にどんどんチャレンジしていってもらえればいいのではないかと考える。

令和4年度の予算や乗客数の見通しを提示いただいたが、新型コロナウイルスの感染拡大状況によって、振れ幅がかなりあるように感じる。少なくともある時点で、どのように収入を上げていくかということや、乗客数を増やしていくことを明確にしておく必要があるのではないかと考える。例えば通学定期、通勤定期、定期外について、乗客が戻った結果が、予算として達成できるものになるという考え方を整理しておいた方が良いのではないかと考える。

意見として3つあり、まず、先ほどの「三宮・エリア110」などは、新しいチャレンジであり大事なことであるので、どのような人が利用しているのか、単にICカードのデータがこれくらいという話だけではなく、マーケティングの話でいうと、例えば「20代男性が良く利用している」などのデータを取ることができる状況を活用してほしい。新しい取組に対して、どのような働きかけをすると利用者がより増えていくのかということ进行分析していくよい実験場になると思うので、ぜひ利用者のペルソナのようなものを把握した上で、次にどのようなアクションをしていくかに取り組んでいくことが望ましいと考える。

次に、パブリックコメントについて、意見4としてバス運転士不足についての意見があったと思う。以前は、バス運転士の雇用条件が非常に厳しかったが、学歴要件が撤廃されたことは非常に評価できる。ただ、年齢要件がまだ残っていると思うので、

年齢要件も無くした方が、運転士不足に対して応募をかけていく上での障壁が小さくなるのではないかと考えている。

最後に、長沼委員が仰っていた市バス減便の話について、確かに利用が増えることでバスの便数が元に戻ることは望ましいことであるが、路線によっては、減便だけでなく路線廃止について議論する必要があるかもしれない。そのような状況になって、急遽減便の議論をするのではなく、「データに基づく持続可能な路線バス網の構築に向けた有識者会議」でダウンサイジングについて議論したように、神戸市全体で前もって考えておく必要がある。市民と一緒に、状況が危機的である認識を共有し、場合によって減便や路線廃止をする場合でも、利用者のデータを見ながら、利用者に生じる不利益の偏りをなくすことや、程度を小さくするように検討していく必要があるのではないか。そのためには、交通局と都市局で神戸市全体における移動の足の支え方といった受け皿を検討する必要があると考える。

○習田副局長

このたび、令和4年度予算において、どれほどの増収をするという目標を掲げていないところは反省すべきと思っている。

ただ、昨年度から攻めの経営についてご指摘を頂戴しており、しっかりと目標を持ちながら増収に取り組んでいかないといけないということは意識しており、引き続き意識を持ちながら取り組んでまいりたい。

○井料委員

新型コロナウイルスによる輸送需要の低下をどうするか本格的に考える時期であるという印象を持っているが、新型コロナウイルス感染症を誰も制御できない中で経営計画を立てることは無理なところがある。

一つの考え方としては、withコロナ、あるいはアフターコロナにおける神戸市全体の公共交通の在り方として、上位の政策の下で、どう合理的に、どれだけの輸送

量・業務量を確保するのか決定する必要がある、そのときにデータを使って、合理的に決めていくということになるのだろう。

神戸市全体で決めるということは、もちろん市民の合意が最終的な背景となることから、住んでいる地域の路線・本数が減少する市民には、どのような考え方によって減便せざるをえないかということや、あるいは神戸市全体として、どのようにモビリティを保証していくかというスタンスをしっかりと見せるフェーズにあるという印象を持っている。

先ほども話があったが、神戸市や交通局が都市全体での交通をどのように整備するか議論する中で、政策目標の下で交通局が交通事業者としてどのように効率よく経営するかを見える形で再定義される必要があるのではないかと考える。

データを使い、輸送の現状や実際の需要を把握することは、交通局、つまり交通事業者全体としての合理化に繋がることで、非常に良いことである。ただ、交通局という閉じた組織での合理化を行い、結局路線を廃止してしまうのではなく、市としてあるいは国全体として資源に限りがある中で、少なくとも神戸市全体でどのように考え、その中で交通局はこのような輸送を行うといったように、全体でリンクしていく必要があると考える。

その観点から言うと、輸送に関するデータは、交通局だけでなく、神戸市全体の政策決定やモビリティの計画に還元される必要がある。

全体的な意見ではあるが、新型コロナウイルスの感染状況が長期化している現段階において、市民にも見える形で政策決定が行われるようお願いしたい。

○都市局白井交通担当部長

市全体の今後の交通の選択という、非常に大きなテーマのご指摘をいただいたと考えている。

神戸市の公共交通計画では、神戸のまちを、基本的に鉄道駅を中心としたまちづくりを進めており、バスが鉄道を補完し、大型バスが走るほどの需要が得られない地

域については地域コミュニティ交通を導入するという役割分担を考えている。

その中で路線バスについては、維持していくことが非常に重要であると考えており、路線バスの中でも、地域間をつなぐような基幹幹線系統については、国や県と一緒に生活バス路線支援事業という形で、赤字分について補助することで維持していこうと考えている。それ以外の幹線的な系統ではないフィーダー系統については、今年度から路線バス運行改善維持事業を開始している。これはバス事業者と地域の皆様と一緒に、例えば停留所の設置や、ルート変更を検討し、乗客が増えるよう検討する取り組みを行っている。国も、乗って支える取り組みによって、バス路線の改善・維持を図っており、例えば、仮の停留所の設置やルート変更の際の案内への補助、あるいは地域の皆様の取り組みに対する補助制度を設けているため、まずは今のバス路線をどう残していくのか支援してまいりたい。

それでも、大型バスで走らせるほどの需要がない地域については、地域コミュニティ交通を、地域の実情に応じた形で導入していくことを考えている。路線バスでは需要がない地域であり、事業採算性は大変厳しいことから、地域コミュニティ交通については、運行に対しても支援を行い、例えば、市街化調整区域では運行経費の75%まで、市街地でも令和2年度から運行経費の50%までは市が支援している。経費の残りの部分は地域の皆様に乗って支えていただく必要があるため、乗って支える取り組みがうまくいけば、試験運行や本格運行をすることを考えている。

こういったことを、それぞれの地域の必要に応じて進めていくことで、持続可能な交通体系をつくってまいりたい。

○井料委員

交通局がどのような役割を担うかについて、位置づけをしっかりとし、その中で経営改善していくことが今後重要になってくると考えている。

○奥谷委員

経営状況の市民への発信・共有に関し、新型コロナウイルスの影響で経営状況が厳しいことを市民に伝えることは大変良いことだと思っている。経営状況の発信の際は、一度限りではなくこまめに行うことで、市民の意識が変化することや、支えていこうという意識につながると考えている。

○習田副局長

バス停へ営業係数を掲げることを近々実施することに併せて、4月以降、様々な取り組みをできるだけ早く実施してまいりたい。市民やお客様の反応がどのようなものかについては、またご報告したいと考えている。

また、ご指摘いただいた通り、刻々と状況が変化していることや、様々な取り組みを実施していきたいと考えていることから、経営状況の発信は一度限りではなく、定期的に発信してまいりたい。そうすることで、市民の皆様から様々なご意見を頂戴すると思うので、そういったことも含め経営状況の報告を発展させてまいりたい。

○土井委員

今の話はとても重要である。資料には危機的な経営状況であることが強く訴えられているが、これに併せ、市民が応援しようと思ったらどのようにすればよいかという内容を記載してはどうか。

市民に自分ごとと思ってもらうためには、危機的な話に加え、市民の皆さんに、応援や具体的なアクションをお願いすることを盛り込んだ方が前向きな情報発信になるのではないか。

○習田副局長

我々としてもまさにそういった姿勢が大事であり、ただ単に交通局として公表するだけでなく、市民の皆様と相互に考えてまいりたいと思っているため、できるだけ乗っていただきたいという記載の方向で進めてまいりたい。

○三古委員

1点目として、「1. 路線ごとのご利用状況のイメージ」について、データからバス停間の平均車内乗車人員数を時間帯ごとに示すことができるのは分かるが、これをどのように活用するか教えてほしい。平均車内人数の記載であることから、混雑状況やバスの本数が適切であるとか、そういったことを示すことに役立つと思うが、目的があって示すのであれば、そのメッセージが正しく伝わるように記載することが大事ではないか。

2点目として、「2. 路線ごと の 収支状況のイメージ」について、時刻表に「100円の収入を得るために必要な費用、95系統313」と書かれている。313というのは100円の収入を得るために、313円必要だということを表していると思うが、伝わりにくいのではないかと思うので、せめて313円と記載するなど、分かりやすくしてはどうか。

3点目は評価したいことであるが、最近始発のバス停で、停車中のバスの電光表示に「何時何分発」と表記があり、バスに乗車する際に大変便利である。簡単なことかもしれないが、素晴らしいことであり、これ以外でも簡単な工夫で喜んでもらえることがあるのであれば、ぜひ実行してサービスの向上につなげてほしい。

○習田副局長

1点目の「路線ごとのご利用状況のイメージ」については、資料でお示ししているような内容をホームページに掲載した上で、バス停にホームページのQRコードを掲示し、お客様や市民の皆様にアクセスいただくことで、情報発信してまいりたい。どのようなメッセージを発信するかということは確かに難しく、今後実施しながら検討していきたいが、まずは、時間帯ごとの混雑状況の把握にご利用いただけるのではないかと考えている。どのような形での情報発信がよいかということは、引き続きお客様の反応も見ながら考えてまいりたい。

2点目の「路線ごと の 収支状況のイメージ」で、営業係数の記載の後に「円」とつけるべきではないかというご指摘について、確かに現在の記載ではわかりにくい部

分があると思う。現時点ではシステム面での関係からこのような記載対応をしているが、本審議会でもご意見を頂戴したことから、今後、補足してわかりやすく説明することができないかを考えてまいりたい。

3点目のバスの始発時刻表示について、お褒めの言葉をいただき大変ありがたい。我々も、少しの工夫でお客様のサービスが非常に拡充することができることを認識しているため、他事業者を参考にすることも含め研究してまいりたい。

○寺田委員

定期券購入の利便性向上について、今後、WEB予約が可能になることは大変良いことだと思うので、ぜひPRしてほしい。また、在学証明書の代わりに合格証明書をもって定期券を購入できるようにするという説明があったが、実際には入学金や授業料を支払わないと入学の手続は完了していない。

また、3回目のワクチン接種によって人々の行動変容が予想されるが、大学の方針によって、授業がオンラインか対面かが決定される。そのような状況で今後の見通しが立てにくい一部の学生は、大学に通学することに苦痛を感じており、そのような状況を考慮すると、通学定期券の売上が回復するのは非常に厳しいかもしれないということを予算で想定しておく必要がある。

○習田副局長

通学定期の購入について、特に入学式が終わった直後、親御様とお子様と一緒に並んでいる光景が長く続いていたため、まずは合格証明書での定期券販売と広報を実施していく。

また、大学のオンライン講義のお話はもっともであると感じている。現在、通学定期の見通しは下方修正しているが、もう少し回復するのではないかと期待もしている。今後の状況をしっかり見直し検証しながら、事業運営を行ってまいりたい。

○味口参与

新型コロナウイルス感染拡大に伴う減便について、利用者が減少することは当然であり、なぜ減便の必要性があるのかと考えている。特に、今後も感染拡大前のご利用状況に回復する見込みがないと断定しているが、新型コロナウイルスの感染状況が今後どうなるかわからない中で、どのような根拠に基づいているのかお示しいただきたい。

○習田副局長

新型コロナウイルスの感染状況が今後どのようなようになるかは分からないということについては、確かにその通りであると考えている。

見通しの根拠については、今後の感染状況によるため確固たるものはないが、まず通勤定期については、「神戸市営交通事業経営計画2025」を策定する際の事業者からのアンケート結果と、今後の回復への期待も踏まえ、10%程度のマイナスになると考えていたが、市バスは現在10%以上のマイナスである。通学定期についても各大学へヒアリングを行ったが、オンライン授業があることから見通しとして厳しいと考えている。お客様のご利用状況が回復すれば、再度増便する考えであり、状況に応じて対応してまいりたい。

○味口参与

確固たるものがないにも関わらず、回復する見込みが少ないとすることは少し行き過ぎではないかと考える。

また、ご利用状況が回復した場合に増便するということであるが、仮に新型コロナウイルスの感染者数が急減することでご利用状況が回復した場合、翌月から増便するといった即座な対応は簡単にできるものであるのか。

○習田副局長

ご指摘の通り、毎月ダイヤ改正を実施することは現実的に厳しいと考えている。現在でも、系統によっては時間帯によって混雑する時間帯があり、差し込みという形

で増便対応しているため、そのような形での対応ができると考えている。

○味口参与

委託営業所が運行している系統については、減便になることを基に委託料を支払っていると思うが、年度途中で乗客数が回復した場合に増便することは可能なのか。

○習田副局長

協議によって可能である。

○高瀬参与

附帯事業の拡充について、令和4年度はデジタルサイネージの設置・拡充といった賃料収入の増加に向け取り組んでいくということであるが、これ以外の附帯事業を今後どのように拡充していくのか。

○習田副局長

高瀬参与にご紹介いただいたように、昨今の状況として、紙媒体の広告からデジタル媒体に変容していることから、デジタルサイネージの拡充に取り組む方向である。

また、西神・山手線の駅において、ワゴン販売を実施しており、一つ一つは大きなものではないが、積み重ねるとかなりのものになる。これまで実施できていなかったところについては、他の事業者の取り組みも参考にしてみたい。

広告事業については、従来の神戸交通振興株式会社から阪急阪神マーケティングソリューションズ株式会社になることから、新たな提案をいただきたいと思っており、意見交換しながらどのようなことができるか検討してみたい。

○あわはら参与

新型コロナウイルスの影響が経営にかなり影響を及ぼしている。自動車事業では減収見込みへの補填として特別減収対策企業債を発行できているが、今はしのぐことができているとしても、今後の償還を考えると、将来的にかなり厳しい経営状況にな

るのではないか。「神戸市営交通事業経営計画2025」の計画期間に入ったところではあるが、計画の見直しの議論が必要になってくるのではないか。

○習田副局長

「神戸市営交通事業経営計画2025」の策定時には新型コロナウイルスの影響を一定見込んでおり、ご指摘いただいた企業債の償還も含めて収支計画を立てていたが、現在は想定よりも悪化した内容で推移している。基本的に、経営計画は、よほど大きな情勢の変化がなければ、考え方は現状通りとすることと考えている。ただ、やはり新型コロナウイルスの感染状況によって収支計画自体が異なることになるのであれば、何らかの見直しやどのようなことをするのかを考える必要があり、ローリングしながら取り組んでいくべきであると考えている。

○梅永経営企画課長

本日ご欠席されている木原委員からのご意見を紹介する。

1点目は、新型コロナウイルスの影響で在宅勤務が進み乗客減が見込まれる厳しい状況の中、伊川谷駅前に集合住宅等を誘致することは、乗客増にもつながり非常によい取り組みであるとのご意見をいただいた。

2点目は、バスの運転が丁寧であれば、お客様も気持ちよく乗車できるため、運転士への教育は非常に重要であるとのご意見をいただいた。

○習田副局長

現在、伊川谷駅前の用地は定期借地として活用しているが、ご意見にあったように、住宅を意識した利用を検討しており、これによって地下鉄のお客様増にもつながると考えている。伊川谷駅の件に限らず、いかにお客様を確保していくかという観点で、附帯事業も含めて考えてまいりたい。

バスの運転について、ご指摘の通りであり、しっかりとした教育をしてまいりたい。