

第6回高槻市自動車運送事業審議会 令和元年度 自動車運送事業審議会のまとめ

1. これまでの審議会とそのテーマ

- ▶ 市営バスを取り巻く現状と課題（第1回）
- ▶ 現行経営計画における取組状況と今後の課題（第2回）
- ▶ ODデータ等に基づく現状分析（第2回）
- ▶ 重点課題路線について（第3回）
- ▶ 路線及びダイヤの見直しについて（第3回・第4回）
- ▶ 将来収支予測（第4回・第5回）
- ▶ 経営基盤の強化について（第5回）

2. テーマごとの議論のまとめ

【第1回】市営バスを取り巻く現状と課題

(1) 高槻市の社会経済状況：進展する人口減少と高齢化

- 近年、高槻市の土地利用状況に大きな変化はない。
- 2015年時点で高槻市の人口は約35万人。
- 将来人口推計では2045年の人口は2015年の約80%に減少すると予測されている。
- 高齢化率は、2015年時点で28%となっており、2045年には38%となる見込み。後期高齢化率は、2025年に20%を越えると予想されている。

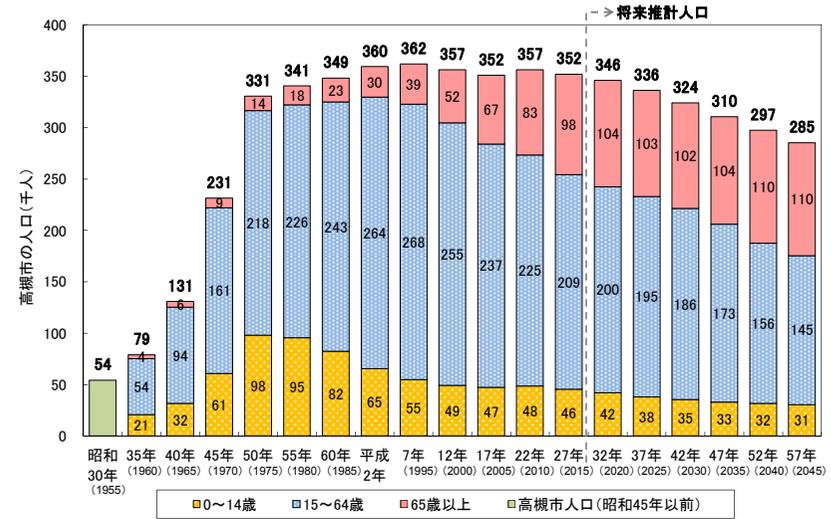


図 高槻市の人口推移

(2) 高槻市の交通実態①：市営バス利用者の減少と高齢者の割合増加

- 市営バスの輸送人員は昭和50年度にピークになり、モータリゼーションや高齢化の進展に伴って減少し、2017年度にはピーク時のおよそ6割となっている。
- 2002年以降、輸送人員はほぼ横ばいで推移しているが、現金・定期券・回数券などが減少する一方、無料乗車証の比率が高まっており、2015年度調査結果では、約3割が無料乗車証となっている。

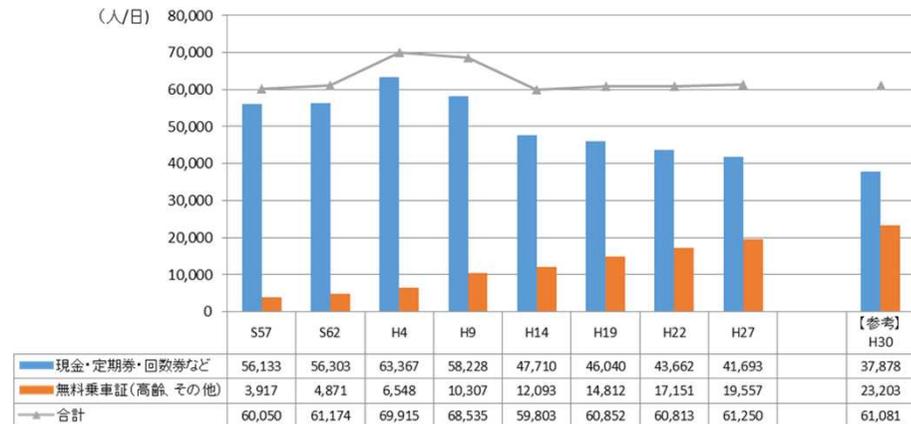


図 券種別輸送人員の推移

2. テーマごとの議論のまとめ

(3) 高槻市の交通実態②：市営バス収支における営業赤字（バス事業による赤字）の増加

- 収入はここ数年、横ばい。費用は人件費が増加傾向で、ここ5年で約2億円増加している。
- 収支は、経常損益は黒字で推移しているが、黒字額は減少している。営業損益は赤字で推移し、赤字額が増加している。
- 山間部3路線、平坦部21路線の計24路線のうち、黒字路線は「阿武山・塚原」「日吉台」「芝谷」「原・上の口」の4路線のみで、赤字額の大きな路線は「田能、杉生、中畑、二料」（約7,590万円）、「柱本・三島江」（約7,570万円）、「萩谷」（約7,260万円）となっている。

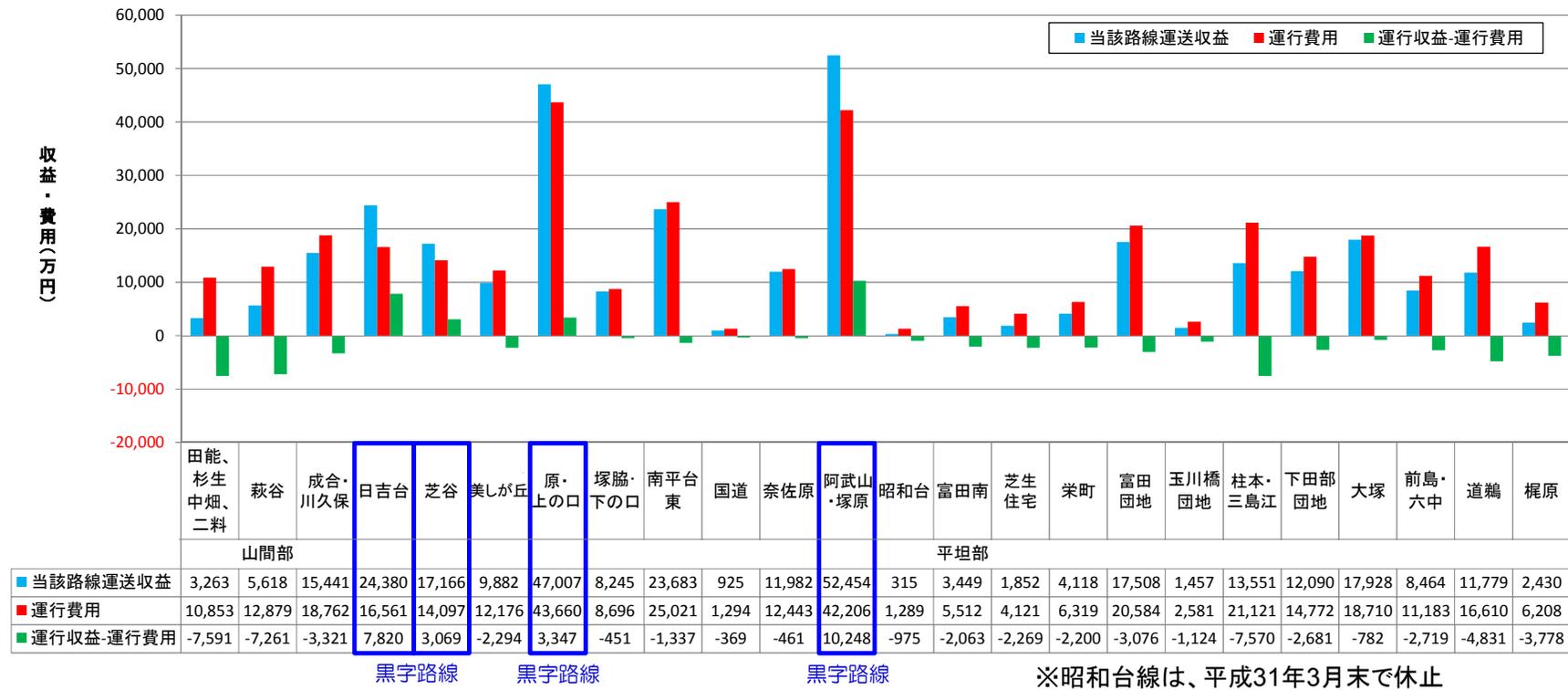


図 路線別の収支状況（平成30年度）

2. テーマごとの議論のまとめ

(4) 交通に関するトピックス：バス事業者を取り巻く環境の悪化と深刻な運転手不足

- 乗合バス事業者の約64%が赤字。最近10年間で約14,000kmの路線が廃止されている。
- 収支悪化に伴い、人件費は下降傾向にある中で、バス運転手の労働時間は全産業に比べて約2割長い結果になっている。
- バス運転手の離職率は高く、入社4年で半数近くで辞めてしまっている。
- 自動車運送事業の中で平均年齢が約50歳と最も高齢化が進んでいる。
- 結果、多くのバス事業者で慢性的な運転手不足が発生し、減便や路線の廃止を検討するバス会社が増加するという悪循環に陥っている。
- また、こうした状況に対応するため、運賃改定（値上げ）に踏み切る事業者も現れている。

【※各委員からの意見】

- 無料乗車証があることでバスに乗れ、外出機会に繋がっていると聞く。一方で、制度はありがたいものの、市営バスの赤字が続いている中で無料ということに心苦しさも感じている。利用者で負担することを考えても良いのではないか。
- 柱本・三島江線のように路線延長の長い路線では、均一としている運賃体系でなく、利用者の応益負担という観点で距離別の料金制度の導入を検討しても良いのではないか。
- 人口が減少し、高齢化が進展していく前提の下で、高槻市のまちづくりも踏まえつつ、今後の公共交通をどうすれば良いかを考えていく必要がある。

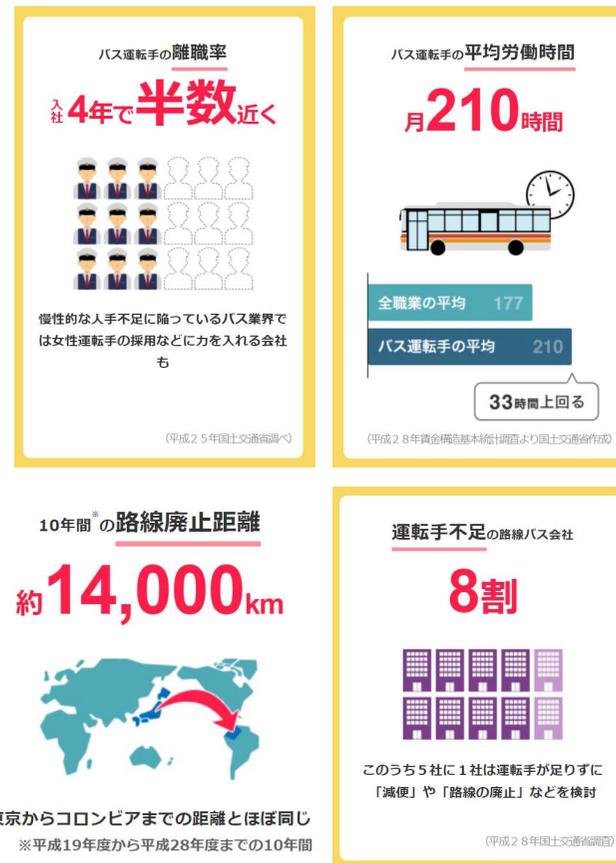


図 路線バス事業者を取り巻く現状

2. テーマごとの議論のまとめ

【第2回】現行経営計画における取組状況と今後の課題

(1) 現行経営計画の体系

表 現行経営計画における重点課題とその取組

重点課題	重点課題に対する取組	具体的施策
1. 安全・安心・快適かつ効率的なバスサービスの供給	(1) 安全・安心・快適の実現への取組	①安全運転研修の実施及び運転技術向上 ②接客サービスの向上 ③安全管理の強化
	(2) 利用実態に基づく適切かつ効率的なバスサービスの供給	時間帯別の乗客数データ等活用によるダイヤ適正化と効率的運行の実現
2. 経営基盤の強化	(1) 人員体制の充実・見直し	職員の人員配置適正化と安全運行確保
	(2) 生産性・効率性の向上	①運行効率向上を図るための勤務形態等の見直し ②車両管理や運行手法等の継続的な調査・研究
	(3) 更なる収支改善への取組	①新たな広告媒体拡大など増収策への取組 ②燃料費削減や光熱水費削減など経費削減への取組
3. まちづくりと連携したバスサービスのあり方	(1) 市域全体の交通政策	市の交通施策との引き続きの連携
	(2) 行政施策とバス事業との連携	①交流・定住人口の増加施策との連携 ②新名神高速道路高槻IC開通に伴う交通需要変化への対応 ③市外からの来訪者の利用促進
4. 乗客のニーズに基づく魅力的なサービスの供給と乗客の確保	(1) お客様のニーズの把握とサービスの供給	①お客様のニーズ把握(必要に応じたアンケート調査の実施) ②乗客実態調査 ③バスロケーションシステム等とそれに付帯する装置の導入検討 ④情報発信の充実(案内表示の拡充、ホームページの開発等) ⑤バス停留所施設の快適性向上 ⑥バス停留所名称の見直し ⑦乗車券のICカード化の推進 ⑧乗車ICカードリーダー導入による乗継割引制度等の検討 ⑨割安な企画検討の積極的な広報と新たな企画券の検討 ⑩バリアフリーの推進や安全性の向上 ⑪先進的車両への更新
	(2) 市営バスのイメージアップに向けた取組	①イメージアップ及び知名度の向上 ②将来顧客の確保
5. 市民の移動手段確保のための行政施策	(1) 高齢者無料乗車証制度について	①高齢化の進展と対象者の増加 ②乗車証のIC化による実際の利用者数の把握
	(2) 生活交通路線維持事業補助金について	行政施策として市が担う負担についての検討の継続

2. テーマごとの議論のまとめ

(2) 次期経営戦略でも引き続き重要になるとされる取組

表 現行経営計画における重点課題と今後の対応方針（案）

現行経営計画における重点課題	市営バスが考える対応方針(案)
1. 安全・安心・快適かつ効果的なバスサービスの供給	模範となる「優良運転士」のノウハウ共有 「お客様の声」で評価が高い乗務員の接客を模範とするため、具体的にどのような接客をしているのかを「見える化」し、組織全体のサービスアップを図る
2. 経営基盤の強化	沿線のクライアントニーズに応じた企画開発 広告媒体社として、単なる既存広告枠の提供に留まらず、代理店との連携強化で自社沿線のクライアントニーズを把握し、ニーズに応じた柔軟な企画開発に努める
3. まちづくりと連携したバスサービスのあり方	課題が共通する団体との相互誘客 「古墳」など共通するテーマがあるスルッとKANSAI加盟事業者や市内事業所と連携してキャンペーン展開を行うなどの誘客に取り組む
4. 乗客のニーズに基づく魅力的なサービスの供給と乗客の確保	多様なお客様への情報発信 ホームページの閲覧が困難なお客様への情報バリアフリー化のため、お届けしたい情報については、お客様の目が届きやすい箇所でのポスター掲出等を行う
	沿線事業者との連携 バス待ちのお客様が、バスが来るまでの間に空調の効いた沿線商店等でお買い回りいただけるようにするなど、交通部と沿線事業者とのアドプト・プログラムのものを研究する
	市の博物館相当施設との連携 施設での「企画展」への送客や活性化を日論み、バス券と企画展入場券とのセット販売を検討する
	市の担当部署との事業共管化 自動運転やバリアフリー化など、市の政策としての必要性で行う事業に係る車両は、購入費や維持管理費について一般車両との差額補助等が受けられるような枠組みを研究する
	通学・通勤見込旅客の育成 長期休暇中のクラブ活動用割引パスの発売など、大人運賃適用となりバス利用のハードルが上がる中学生への支援策を研究し、バス利用の習慣づけを行う
5. 市民の移動手段確保のための行政施策	無料乗車制度担当部局による制度改正への協力 バス事業者として利用実態に即した適正な運賃相当額が得られるように、ICカード利用のODデータなど、関係部局と連携して制度改正を検討する
	閑散路線のあり方についての検討 バス輸送以外での代替交通手段も含めて、市のまちづくりや交通政策としての検討に、バス事業者の立場で協力する

2. テーマごとの議論のまとめ

【※各委員からの意見】

- 今後も一層、高槻市のまちづくりや観光との連携を意識した取組を展開する必要がある。
- 妊娠時には「このとりパス」があり、出産後は「ベビーカー乗車体験教室」、幼稚園・小学校でのバス見学、中学生は企画乗車券で安く外出でき、高槻市でのライフスタイルに市営バスは密接に繋がっている。ライフスタイルとライフサイクルが今後の市営バスの取組においても重要なキーワードになるのではないか。

【第2回】ODデータ等に基づく現状分析

(1)ODデータからわかる利用者状況

- 平日の利用状況では、大阪薬科大学や関西大学の直通便が上位となっているほか、JR高槻駅北から中央公園、安岡寺住宅、松ヶ丘、上の口など、北部丘陵地へのODが上位となっている。
- 高齢者の延べ利用者数の割合は全体の32%、運賃相当額ベースでは38%を占めている。
- 2018年10月～2019年6月の高齢者ICの運賃相当額は約10億円で、これを12ヶ月換算した場合（月数比(12ヶ月/9ヶ月)で直線回帰）、高齢者ICは約13.4億円となる。

表 高齢者ICの年齢別実利用者数の人口に対する割合（2019年6月）

	2018年10月～2019年6月		12ヶ月換算	
	延べ利用者数 (人)	(%)	運賃相当額 (円)	(%)
ICOCA	1,627,389	12.0%	356,615,435	14.0%
PiTaPa	1,385,362	10.2%	277,728,809	10.9%
Tsukica	953,600	7.0%	178,485,785	7.0%
その他共通IC	229,582	1.7%	50,786,750	2.0%
高齢者IC	4,549,081	33.6%	1,002,943,240	39.5%
障がい者IC	1,164,170	8.6%	128,479,570	5.1%
通勤定期	2,636,240	19.5%	405,074,802	15.9%
通学定期	992,479	7.3%	140,388,303	5.5%
計	13,537,903	100.0%	2,540,502,694	100.0%

※2018年10月～2019年6月の9ヶ月間の実績を、12ヶ月継続したと仮定し、1.33倍（12÷9）させたもの。

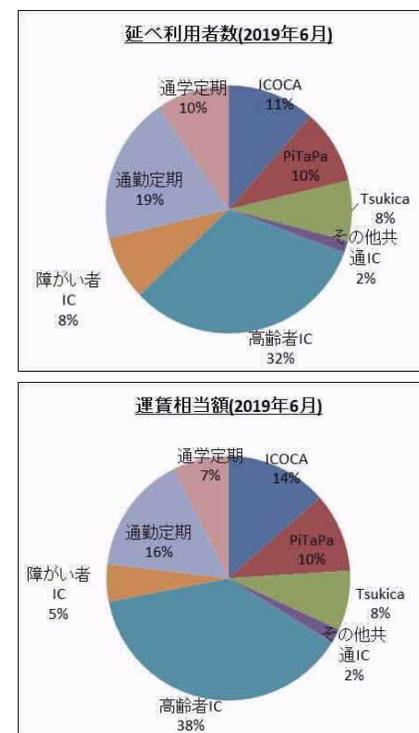


図 券種別利用者数および運賃相当額

2. テーマごとの議論のまとめ

(2) 各路線・各区間における利用者ODの状況

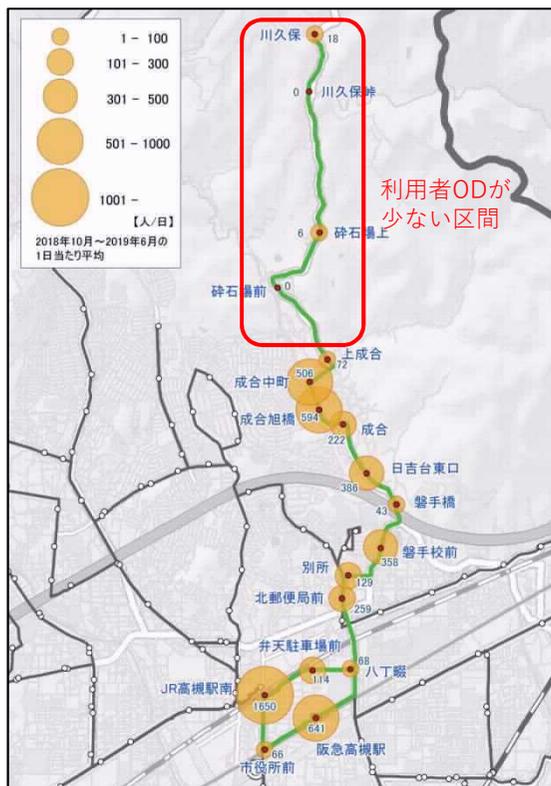


図 成合・川久保線 (平日・全IC)

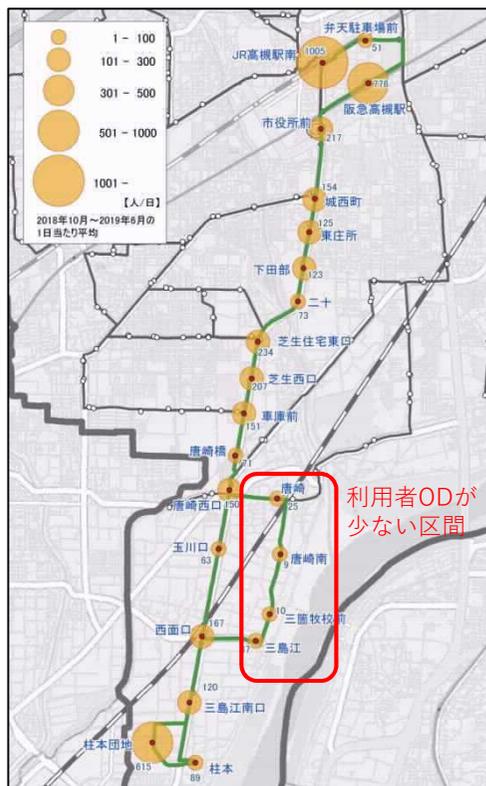


図 柱本・三島江線 (平日・全IC)

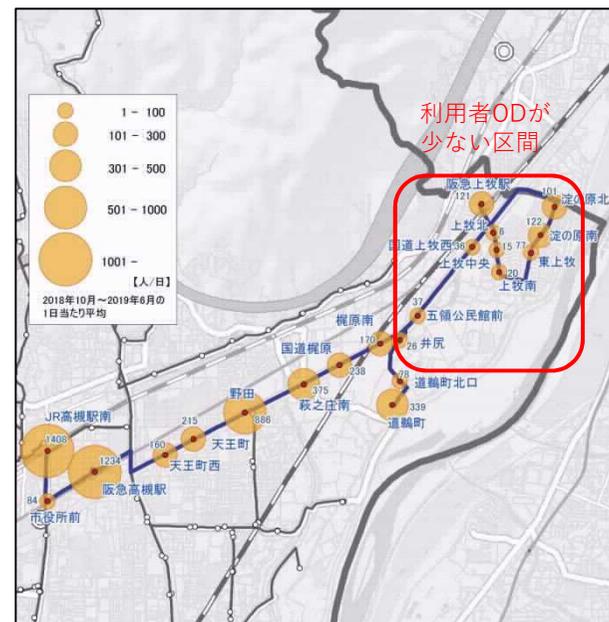


図 道鶴線 (平日・全IC)

山間部の路線：

田能・杉生・中畑・二料線、萩谷線、成合・川久保線

平坦部で赤字額の大きな2路線：

柱本・三島江線、道鶴線

【※各委員からの意見】

- ODデータによる利用実態の見える化により、利用者の多寡が明確となった。現在の路線で平均利用者ODがゼロまたは極端に少ない区間が存在することを踏まえると、利用が少ないエリアは別の手段で交通を維持するといった議論や更なる効率的な路線の検討が必要になるのではないかと。
- 券種別の利用状況から、他都市と比較して、バスを使って高齢者がよく外出している状況がわかる。それが高槻市の魅力や医療費の抑制に繋がっているのであれば、その負担を市営バス以外が担うという議論があっても良いのではないかと。

2. テーマごとの議論のまとめ

【第3回】重点課題路線について

重点課題路線の概要 (1/2)

路線名	路線概要			
	(1) 路線概要	(2) 人口分布・まちの沿革・施設立地等	(3) 観光的な特色	(4) ODデータに基づく利用状況
田能・杉生・中畑・二料線 (通称) 榎田線	<ul style="list-style-type: none"> JR高槻駅北側ターミナルから府道枚方亀岡線を通じて、榎田地区の4地域を結ぶ路線 平日、駅から榎田方面に行く便が9便、駅方面に行く便が10便 JR高槻駅北から原大橋までは均一制運賃、原大橋を越えると対キロ区間制運賃区域 生活交通路線維持事業の対象(山間3路線) <p>【平成30年度の収支】 約7,591万円の赤字(24位/24路線)</p> <p>【その他】 原上の口線など、他路線との重複区間が多い</p>	<ul style="list-style-type: none"> 上の口から北側は市街化調整区域のため、居住人口が少ない 原大橋から北側は更に居住人口が少なくなる 上の口までの沿線周辺には商業施設や総合病院が立地している 市の行政機関である榎田支所は榎田駅前が最寄バス停となる 榎田駅前が最寄バス停となる榎田小学校は、他の校区から通学が可能な特認校に指定されている 	<ul style="list-style-type: none"> 以前は「しょうぶ園」「二料山荘」「高槻フラワーパーク」などが沿線に立地していたが、現在は廃業・休業等の状況にある 沿線には寺社仏閣が点在している <p>【主な観光資源】</p> <ul style="list-style-type: none"> 高槻森林観光センター 素戔嗚(すさのお)神社 ボンボン山 榎船神社 <p>※原大橋以南は「原・上の口線」の項を参照</p>	<ul style="list-style-type: none"> 平日、全ICカード利用者数の約70%が上の口まで、約80%が原大橋まで、約97%が榎田駅前までの利用となっている 平日、高齢者ICカード利用者数の約79%が上の口まで、約86%が原大橋まで、約96%が榎田駅前までの利用となっている 途中バス停では、1ヶ月の平均利用者数がゼロの停留所がある
萩谷線	<ul style="list-style-type: none"> JR摂津富田駅北側ターミナル(一部、JR高槻駅北発着の便あり)から府道萩谷西五百住線を通じて、萩谷地区を結ぶ路線 平日、駅から萩谷方面に行く便が14便(うち7便が高槻発)、駅方面に行く便が14便(うち4便が高槻行) JR高槻駅北から奈佐原までは均一制運賃、奈佐原を越えると対キロ区間制運賃区域 生活交通路線維持事業の対象(山間3路線) <p>【平成30年度の収支】 約7,261万円の赤字(21位/24路線)</p> <p>【その他】 奈佐原線など、他路線との重複区間が多い関西大学の北側の萩谷総合公園では、イベント開催時等に臨時増発を行うほどの利用がある</p>	<ul style="list-style-type: none"> 奈佐原地区から北側は市街化調整区域のため、居住人口が少ない 関西大学の高槻キャンパス(総合情報学部、たかつきアイスアリーナ)が立地している 	<ul style="list-style-type: none"> 萩谷総合公園内の「休養・遊戯施設ゾーン」、「自然系ゾーン」には家族連れなどの市民が訪れている <p>【主な観光資源】</p> <ul style="list-style-type: none"> 萩谷総合公園 たかつきアイスアリーナ 摂津峡青少年キャンプ場 東海自然歩道 	<ul style="list-style-type: none"> 平日、全ICカード利用者数の約97%が関西大学までの利用となっている そのうち、JR富田駅⇔関西大学間の利用者が約83%を占めており、JR高槻駅～JR富田駅の利用者は約9%となっている 平日、高齢者ICカード利用者数の約93%が関西大学までの利用となっている そのうち、JR富田駅⇔関西大学間の利用者が約56%を占めており、JR高槻駅～JR富田駅の利用者は約23%となっている
成合・川久保線	<ul style="list-style-type: none"> JR高槻駅南側ターミナルから府道伏見柳谷高槻線を通じて、成合・川久保地区を結ぶ路線 平日、川久保発着の便が往復各8便(計16便) JR高槻駅北から上成合まで均一制運賃、上成合を越えると対キロ区間制運賃区域 生活交通路線維持事業の対象(山間3路線) <p>【平成30年度の収支】 約3,321万円の赤字(18位/24路線)</p> <p>【その他】 沿線の弥生が丘町住民からは路線延伸(現行路線から分岐)の要望がある</p>	<ul style="list-style-type: none"> 名神高速道路から北側は市街化調整区域のため、居住人口が少ない 新名神高速道路高槻IC周辺のまちづくり(土地区画整理事業)が進められている 市立葬祭センター及び公園墓地が立地している 	<ul style="list-style-type: none"> 沿線には寺社仏閣が点在している <p>【主な観光資源】</p> <ul style="list-style-type: none"> 高槻フィールドアスレチック 成合春日神社 安満宮山古墳 磐手社神社 安満遺跡公園 	<ul style="list-style-type: none"> 平日、全ICカード利用者数の約99%が上成合までの利用となっている 平日、高齢者ICカード利用者数の約99%が上成合までの利用となっている
芝生住宅線	<ul style="list-style-type: none"> 阪急富田駅から府道高槻茨木線を通じて、芝生住宅を結ぶ路線 <p>【平成30年度の収支】 約2,269万円の赤字(13位/24路線)</p> <p>【その他】 栄町線、富田南線など、他路線との重複区間が多い如しは駅前バス停以西等で狭隘区間があり、中型車での運行となっている</p>	<ul style="list-style-type: none"> 芝生住宅は昭和の末期に建て替えが行われている 路線全般にわたって地勢が平坦で、自転車利用者が多い 三中前バス停付近では、芥川堤防に近いエリアが再開発され、戸建ての建売住宅が立地している 	<p>【主な観光資源】</p> <ul style="list-style-type: none"> 津之江公園 高槻市立総合スポーツセンター 	<p>同路線では上位50以内のODはない</p>

2. テーマごとの議論のまとめ

重点課題路線の概要 (2/2)

路線名	路線概要			
	(1) 路線概要	(2) 人口分布・まちの沿革 ・施設立地等	(3) 観光的な特色	(4) ODデータに基づく利用状況
柱本・三島江線	<ul style="list-style-type: none"> JR高槻駅南側ターミナルから府道大阪高槻線線を通って、柱本・三島江地区を結ぶ路線 一部は復路三島江経由で運行している <p>【平成30年度の収支】 約7,570万円の赤字(22位/24路線)</p> <p>【その他】 富田田地線など、他路線との重複区間が多い生活交通路線維持事業の対象路線線の距離が長く所要時間も要し、遅延も発生しやすい</p>	<ul style="list-style-type: none"> 府道大阪高槻線の沿線は、産業道路的性格があるため住工混在の状況である 大規模な工場の撤退した跡地は大型物流施設となるケースがあり、ベッドタウンと逆向きの流動(朝ラッシュ時の駅→団地向き)も見られる 車庫前以南は柱本団地を除いて、事業所や農地が立地している 	<p>【主な観光資源】</p> <ul style="list-style-type: none"> 三島江浜跡(妙見宮常夜灯) 三島鶴神社 レンゲ・コスモス畑 くらわんか舟発祥地の碑 興楽寺 淀川河川公園三島江地区 	<ul style="list-style-type: none"> 高齢者ICカードで、JR高槻南⇨柱本団地間のODが上位となっている
前島・六中線	<ul style="list-style-type: none"> JR高槻駅南側ターミナルから国道171号を通って、野田方面を結ぶ路線 <p>【平成30年度の収支】 約2,719万円の赤字(16位/24路線)</p> <p>【その他】 大塚線や道輪線と重複している区間がある東天川バス停留周辺の道路状況により、小型車(マイクロバス)限定路線となっている</p>	<ul style="list-style-type: none"> 六中前までは住宅や商業施設などの立地が多い 六中前から前島間は農地が多い 野田バス停留傍に総合病院が立地している 府道十三高槻線や高槻東道路の整備に伴い、交通需要に変動が見られまた、周辺のまちづくりが検討されている 	<p>【主な観光資源】</p> <ul style="list-style-type: none"> クリンピア前島(温水プール) 	<ul style="list-style-type: none"> 野田⇨駅間のODが上位となっている
道輪線	<ul style="list-style-type: none"> JR高槻駅南側ターミナルから国道171号を通って、道輪町・上牧方面を結ぶ路線 <p>【平成30年度の収支】 約4,831万円の赤字(20位/24路線)</p> <p>【その他】 大塚線や前島・六中線と重複している区間がある生活交通路線維持事業の対象路線線の原地区は路線環境の関係で、中型車限定での運行となっている</p>	<ul style="list-style-type: none"> 檜尾川より西側の国道区間は、総合病院やマンション・商業施設等が立地している 檜尾川より東側の区間は、大型の商業施設や工場等も立地するものの、住宅は少ない 府道十三高槻線や高槻東道路の整備に伴い、交通需要に変動が見られる 	<p>【主な観光資源】</p> <ul style="list-style-type: none"> 鶴殿のヨシ原 本澄寺(三好達治記念館) 	<ul style="list-style-type: none"> 野田⇨駅間のODが上位となっている
梶原線	<ul style="list-style-type: none"> JR高槻駅南・阪急高槻駅から西国街道を通って、梶原地区を結ぶ路線 <p>【平成30年度の収支】 約3,778万円の赤字(19位/24路線)</p> <p>【その他】 生活交通路線維持事業の対象路線旧西国街道沿いの狭隘区間であるため、小型車(マイクロバス)限定路線となっている</p>	<ul style="list-style-type: none"> 沿線は旧西国街道沿いには戸建ての住宅地が立地しているが、高齢化が進んでいる 公的施設や商業施設の立地はほとんどない 新名神高快速道路の建設に関連して、JR東海道線沿いに新たな道路が整備されている 	<ul style="list-style-type: none"> 路線そのものが旧西国街道であり、比較的観光資源が多い <p>【主な観光資源】</p> <ul style="list-style-type: none"> 安満遺跡公園 磐手社神社 梶原瓦窯跡 畑山神社 一乗寺 梶原一里塚 神南備の森跡 	<ul style="list-style-type: none"> 同路線では上位50以内のODはない

2. テーマごとの議論のまとめ

【第3回・第4回】路線及びダイヤの見直しについて

【※委員意見による重点課題路線の見直しの方向性】

- 赤字の山間部3路線については、路線を残すことを目的にすると便数を少なくせざるを得ず、住民の利便性が損なわれてしまう。デマンドタクシー等も含めて本当に相応しい交通手段を検討する必要があるのではないか。
- 山間部3路線は、人口あたりの利用者数からみても、バス路線が望まれているのかを考える必要がある。また、現在の交通基本法では住民にも公共交通を維持する責任がうたわれており、公共交通維持のための地元での負担等についても検討する必要がある。
- 「道鶴線」「前島・六中線」については区間の重複が見られ、より効率的な運行のため、新道路の活用も併せて検討する必要があると思われる。
- 柱本・三島江線は区間が長く、応益負担、つまり距離別料金の導入を検討してもよいのではないか。
- 芝生住宅や富田周辺の路線は同じバス停に複数の系統が乗り入れており、複雑になっている。路線を整理し、効率的な運行を目指す必要がある。
- 梶原線では、JR沿線に新道路が整備されていることを踏まえて、運行ルートの見直しを検討してもよいのではないか。

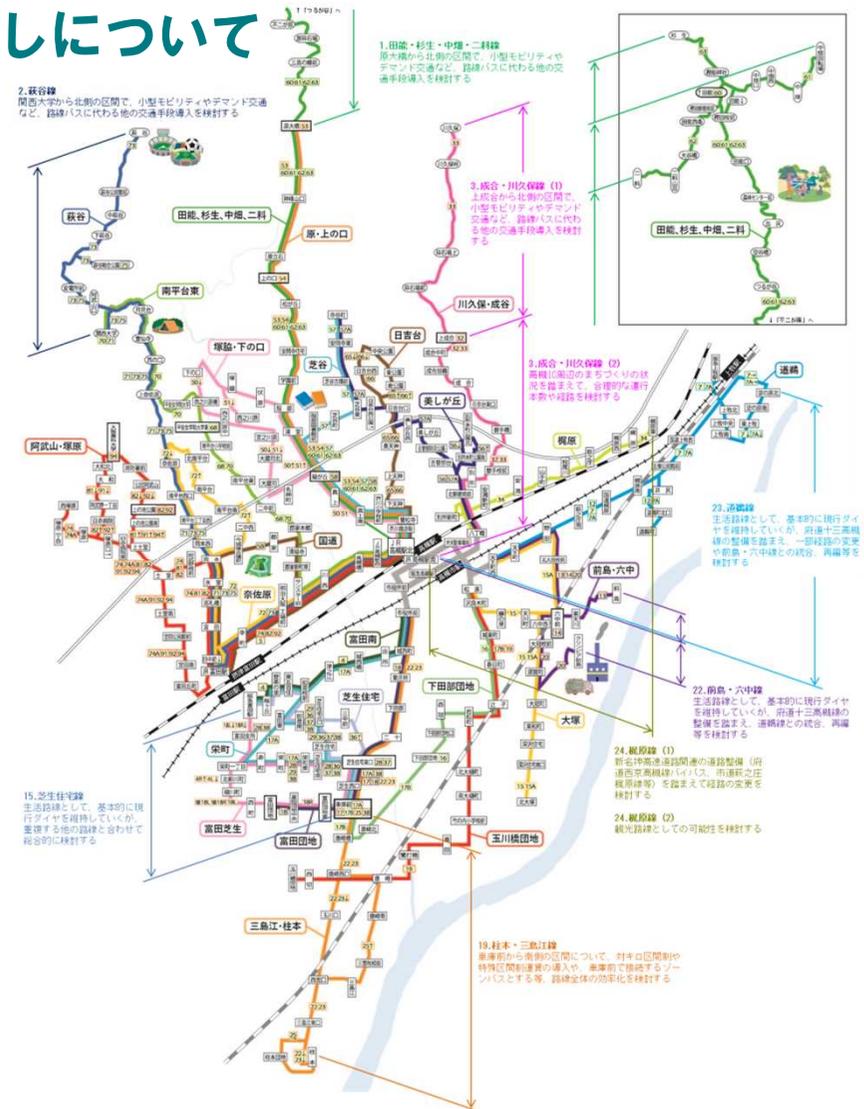


図 委員意見を踏まえた今後の見直し方針

2. テーマごとの議論のまとめ

【第4回・第5回】将来収支予測

シミュレーションによる収支予測

表 ケース別シミュレーションの結果

令和12年度（2030年）予測数値		経常損益（百万円）	
	①成り行き	-396	
② 事業効率化	山間3路線縮小	-354	
③ 路線維持	a.市100%負担	341	
	b.市75%,市バス25%	7	
	c.市50%,市バス25%, 利用者25%	-394	
④ ミックス	a.市100%負担	383	
	b.市75%,市バス25%	49	
	c.市50%,市バス25%, 利用者25%(逸走率40%)	-352	
	d.市50%,市バス25%, 利用者25%(逸走率30%)	-252	
	e.市50%,市バス25%, 利用者25%(逸走率20%)	-152	

【※各委員からの意見】

- シミュレーション結果から、福祉乗車分の負担を市営バスが担い続けることは困難と言える。
- 高齢者の無償乗車が高槻市のまちづくりにおいて大きな価値を持つのであれば、その負担を市として議論する必要があることについて、当審議会から発信しても良いのではないか。
- 経営基盤強化のための投資を見据えれば、必ずしも収支均衡が望ましいとは限らない。
- 赤字基調となれば、人件費削減の影響などでドライバーの確保がさらに困難となるなど、負のスパイラルに陥る可能性もある。

2. テーマごとの議論のまとめ

【第5回】経営基盤の強化について

今後の重点課題と施策（案）

重点課題(案)	施策(案)の名称
1. 輸送の安全確保及び安定的な人材の確保と育成	安全運転及び接客等における他バス事業者との合同研修の実施
	若年層及び女性運転士の確保
2. 高質なサービスの提供	貸切観光バス事業の拡大
	管理委託業務の拡大
	小・中学生向け割引乗車制度の拡充
	キャッシュレス決済の導入
	定期券とTsukicaを一枚のカードでご利用可能に 学生向け年間定期券の導入
3. 先進的な技術等の導入	ODデータ等の活用
	自動運転技術の導入
4. 市のまちづくり政策との連携	MM(モビリティ・マネジメント)の拡充
	サイクル&バスライドの拡充
	きめ細かなスクールバスの運行
	空港リムジンバス事業への参入
	JR新駅開業に伴う東部方面路線の再編 社会実験等による効率的な路線及びダイヤの確認
5. 持続可能な収支均衡の実現	持続可能な路線及びダイヤの見直し
	広告収入の拡大
6. 既存施設等の計画的な維持管理	—

【※各委員からの意見】

- 経験の浅い運転手の事故率の高さは各社共通する課題であり、視覚教材や体感する自己訓練が比較的、効果を上げていると思われる。各社で情報や教材を共有するなど、業界を挙げて取り組むべき課題と考える。
- 将来の顧客創出に向けた取組として、小・中学生への割引乗車制度の拡充は非常によい取組と思える。
- 既存施設の活用という観点では、遊休施設や遊休地を他の事業に活用したり、貸し出したりといったことも考えられるが、そうした施策を検討しても良いのではないか。