

# 令和元年度第1回豊能町地域公共交通会議議事録

令和2年1月23日

会長	<p>それでは定刻の13時となりましたので、これより令和元年度第1回豊能町地域公共交通会議を始めさせていただきますと思います。</p> <p>本日は皆様お忙しい中、お集まりいただきありがとうございます。私は会長を務めさせていただいております富山大学の猪井でございます。改めましてよろしくお願いたします。</p> <p>本日は定数17名の委員の内、12名の皆様にご出席をいただいております。したがって豊能町地域公共交通会議規則第5条第2項の規定によりまして、定数の過半数の出席要件を満たしておりますので、本日の会議が成立していることを報告いたします。</p> <p>続きまして傍聴ですが、会議開催時刻までに受付を済まされた傍聴希望者は5名おられました。豊能町地域公共交通会議規則第5条第4項により会議は原則公開としています。</p> <p>この場の皆様のご承認により、同運営要領第7条の規定により受付したものとみなし、傍聴を認めたいと思いますが、ご異議ございませんでしょうか。</p> <p>&lt;異議なし&gt;</p> <p>ありがとうございます。ご異議がないということで、傍聴いただこうと思います。それでは、傍聴者の方の入室・着席をお願いします。</p> <p>&lt;傍聴者入室・着席&gt;</p>
会長	<p>議事に入ります前に、人事異動等がございましたので、委員の交代がなされた方もございます。委員の紹介、並びに本日の出席者の紹介を事務局よりお願いします。</p>
事務局 (西野)	<p>規則の規定順にしたがいましてご紹介させていただきます。</p> <p>最初にもご挨拶がありましたが、改めまして本会議の会長で富山大学都市デザイン学部都市・交通デザイン学科准教授の猪井様でございます。</p> <p>町関係者は後ほどご紹介させていただくことにいたしまして、阪急バス株式会社自動車事業部長の野津様でございます。一般社団法人大阪タクシー協会より、京都タクシー株式会社営業部次長の宗口様でございます。阪急バス労働組合副執行委員長の日田様でございます。私鉄関西ハイタク労働組合連合会より、阪急タクシー労働組合副執行委員長の堀内様でございます。豊能町自治会長会より会長の西浦様でございます。豊能町介護者家族の会より理事の柴田様でございます。国土交通省近畿運輸局大阪運輸支局運輸部門首席運輸企画専門官の後藤様でございます。豊能警察署交通課長の加藤様でございます。</p> <p>続きまして、豊能町の関係者をご紹介いたします。豊能町総務部長の内田でございます。豊能町生活福祉部長の上浦でございます。豊能町建設環境部長の上畑でございます。</p> <p>本日の出席委員は以上でございます。</p> <p>日の丸ハイヤー株式会社の田中様、一般社団法人大阪バス協会の阪部様、豊能町老人クラブ連合会の伊勢様、大阪府池田土木事務所の南尾様、能勢電鉄株式会社の東山様につきましては、本日はご都合がつかず、欠席と聞いております。</p> <p>最後に事務局職員を紹介させていただきます。豊能町生活福祉部健康増進課長の松本でございます。豊能町総務部秘書政策課長の小嶋でございます。同じく秘書政策課課長補佐の江崎でございます。最後になりましたが、私は同じく秘書政策課主任の西野でございます。</p> <p>以上、本日ご出席いただいている方々のご紹介をさせていただきました。</p>
会長	<p>議事に入ります前に、本日の会議の進め方についてご説明いたします。</p> <p>会議はお手元の次第に沿って進めて参ります。案件は、報告事項といたしまして、「豊能町地域公共交通基本構想」の進捗状況について、その他といたしまして、「阪急バス豊能西線について」と「タクシー運賃の改定について」でございます。</p> <p>会議は、午後2時30分には終了していきたく考えますので、皆様のご協力をよろしくお願いいたします。</p> <p>それでは議事に入らせていただきます。報告事項で「豊能町地域公共交通基本構想」にかかります施策の進捗状況につきまして、事務局より報告願います。</p>

令和元年度第1回豊能町地域公共交通会議議事録

事務局 (小嶋)	<p>「豊能町地域公共交通基本構想」における施策の進捗状況についてご報告いたします。</p> <p>委員の皆様には十分ご承知のことと思われませんが、新しく就任された委員の方もおられますので、豊能町地域公共交通基本構想についての概略をご説明いたします。</p> <p>本町では定住化の促進や高齢者にやさしいまちづくりといった課題を解決するため、まちづくりと連携した総合的な交通ネットワークの目指すべき方向性と課題解決に向けたプランを記載した「豊能町地域公共交通基本構想」をこの地域公共交通会議のご協議を経まして、平成26年4月に策定しております。また、平成28年4月に一部改訂しております。</p> <p>この「豊能町地域公共交通基本構想」の7ページにおいて、構想実現に向けた取り組みの一覧を掲載しています。また、冊子末の資料2で、構想の工程概要を、資料3においては、短期・中期・長期に分けた構想の工程別路線図を記載しています。</p> <p>冊子末の資料2がわかりやすいと思いますので、資料2をご覧ください。</p> <p>平成27年度より短期計画においては、構想実現に向けた準備、代替手段の実施ということで、能勢電鉄ときわ台駅と中止々呂美を結ぶ、いわゆるリレー便の運行と東地区ではデマンドタクシーを運行して参りました。平成30年度までに、計画どおり北大阪ネオポリス線の箕面トンネル経由便を実現し、交通結節点整備としてときわ台駅のバリアフリー化工事を行いました。</p> <p>令和元年度においては、引き続きときわ台駅周辺の整備に取り組んでおり、昨年7月にはときわ台駅前の地下で運営している駐輪場を、無料化・無人化して地上に移転する工事を完了しました。現在では、この地下駐輪場跡地にバスロータリーの整備工事を行っており、令和2年度中には工事を完了する予定です。基本構想の中期計画の動きの現状としては、以上となります。</p> <p>長期計画では、北大阪急行延伸等にあわせた構想の完成として北大阪急行延伸に伴うバスの再編等にあわせた、幹線系統の再編を掲げております。この完成した形の路線図については冊子の最終頁資料3に掲載しております。</p> <p>この長期計画は、具体的には、箕面森町止まりの阪急バス箕面森町線を能勢電鉄駅まで延伸させることを主たる内容としたものであります。この計画実現に向けて、町道の線形改良工事の基本設計は済んでおりますが、延伸されたバスの発着駅を「ときわ台駅」とするか「光風台駅」とするかというところは、まだ判断はできてはおりません。できるだけ早い時期に発着駅について判断したいと考えています。</p> <p>森町バス延伸における関係機関との協議については、大阪府の交通道路室、池田土木事務所、箕面整備事務所、箕面市、バス事業者として阪急バス(株)をアドバイザーに加えた「豊能町及び箕面森町におけるバス路線検討会議」において、バス延伸実現に向けた課題整理を行っているところであります。</p> <p>ただ、この長期計画の実施時期について、計画の変更を迫られる事態が発生しています。これは、皆様既にご存じのとおりですが、北大阪急行線の延伸時期が3年間延期されたことです。これに対して、今後どのようにスケジュールを進めていけばよいのか、確たるものは決まっておられません。我々としては、北大阪急行延伸の延期に関わらず、先行しても直通のバスを運行したいと考えております。ただバス事業者との交渉では、運転手やバスの確保等の面で、北大阪急行の延伸時期でないバス路線の改編は難しいとのご返事をいただいているところです。</p> <p>現在は、実現の時期や運行本数また経費について、バス事業者の阪急バスとどのような形なら実現できるかというお話をさせていただいているところです。我々としては、令和2年度中には具体的な方向性を出せるようなスケジュール感で進めたいと考えています。今度も、関係機関との連絡調整を密にして参ります。</p> <p>基本構想にかかる施策の進捗状況の報告は以上のとおりです。よろしくお願いたします。</p>
会長	<p>ありがとうございます。</p> <p>基本構想の進捗状況につきましてご説明をいただきました。この点につき、ご質問、ご意見ございますでしょうか。</p>
堀内委員	<p>説明いただいた光風台駅にするかときわ台駅にするかという点ですが、前回の会議でもそのような説明がありましたが、発着をどこにするかというのはまだ何も決まっていないということですか。</p>
事務局 (小嶋)	<p>はい、町の思いもありますし、バス事業者の思いもありまして、まだ十分に練り切れていないところがございます。</p>

令和元年度第1回豊能町地域公共交通会議議事録

西浦委員	自治会長会などでも、西地区の方から、箕面森町で止まるのではなく、能勢電の方まで早期に延伸して欲しい、もっと具体化した日程などを聞かせて欲しいという声があります。西地区の方にとっては、森町で乗り換えて千里中央まで行くというのは、至難の業となり、どうしても車に頼らざるを得ない。交通費の問題等々も出てくると思うが、阪急バスと協議して、もう少し具体化した日程を出していただければありがたいです。
会長	先ほど説明のあったときわ台駅のロータリーはいつ頃の完成を見込まれていますか。西浦委員のご質問と関わると思います。
事務局 (小嶋)	工事は今行っておりまして、令和2年度前半にはロータリーが完成すると思います。 バスの延伸は、北大阪急行の延伸時期をターゲットに進めてきました。3年間延びたということですが、バスの延伸は先にしたいという思いがあります。しかし、バス事業者の事情もあって、北大阪急行延伸の路線再編時でないといけないということも聞いております。北大阪急行延伸の路線再編時でなければ、延伸は難しいと思いますので、その時期を逃さないよう進めていきたいと考えております。
会長	他にご質問・ご意見ございますでしょうか。 阪急バスにお話いただけると思いますが、今は運転士の確保が厳しくて、改編の手間というよりは、運転士の確保上、全体の見直しをするタイミングでないといけないということでもよろしいでしょうか。
野津委員	運転士の確保は非常に厳しい状況です。課長からお話ありましたとおり、大阪府・箕面市含めて協議されている中では、大阪府・箕面市との調整も必要だということも聞いております。豊能町といろいろ相談させていただきながら、進めていきたいと考えてございます。
会長	他にご質問・ご意見ございますでしょうか。
西浦委員	阪急バスにお伺いしたいのですが、人員確保等々おっしゃっていますけど、森町から光風台駅あるいはときわ台駅まで、時間的には10分・15分だと思います。西地区の住民のことも考慮して、検討していただきたい。バス運転士の確保の問題だけではないのではないかという気がしています。そのあたりはいかがでしょうか。
野津委員	人員の確保ももちろんですが、ご存知のとおり、光風台駅を起点に新光風台あるいは東ときわ台、一部は箕面森町まで通る豊能西線を運行しております。仮に箕面森町線を能勢電鉄の駅まで伸ばすとなると、そちらと競合することになります。今も豊能町から一部補助をいただきながら、豊能西線を運行していますが、赤字基調です。さらに箕面森町線を延伸するということになると、どちらの線も採算的に厳しくなるということもございます。人員確保もありますが、採算性にも大きな課題があると思っています。そのあたりも豊能町と相談・調整をさせていただきたいと考えております。
会長	また必要でしたら戻ってご質問・ご意見いただければと思います。後の部分も関連してきますので、次に進ませていただきます。 その他の案件ですが、「阪急バス豊能西線」について、事務局より説明願います。
事務局 (小嶋)	阪急バス豊能西線につきまして、現況をご説明いたします。資料1をご覧ください。 豊能西線の収支推移をグラフ・表で示しています。図表にありますとおり、路線及び便数の確保・維持を目的としまして、運行欠損額の一部補助として、平成26年度より毎年1,000万円を補助しています。 収入については、運賃収入でほぼ横ばいで推移しております。支出は、増加傾向にあり、特に今年度については、運転士の正社員化・阪急田園バスの合併などで人件費が増加しています。結果として、収入から支出を差し引いた欠損額が大きくなってきております。 阪急バス株式会社におかれまして、運転士確保のため運転士の正社員化などを進められています

令和元年度第1回豊能町地域公共交通会議議事録

	<p>が、黒字路線でも減便を実施されるなど、厳しい状況であるご推察いたします。</p> <p>町補助額につきましては、資料の真ん中付近の表にありますとおり、リレー便の欠損額の補助額もあり、豊能西線と合わせますと、年間3,000万円近い額となっております、町の財政上これ以上の負担は難しい状況でございます。</p> <p>一方、豊能西線の運賃に関しては、初乗り運賃が160円と比較的低く抑えられています。この運賃について、欠損額を圧縮し、路線を維持していくべく、来年度、令和2年度の豊能町地域公共交通会議にて、協議を進めていきたいと考えております。</p> <p>説明は以上です。よろしくお願いいたします。</p>
<p>会長</p>	<p>ありがとうございます。この点につきまして、少し補足しますと、基本構想の9ページに記載のとおり、運賃は協議運賃となっております、阪急バスの運賃よりは安く、地域公共交通会議の場で以前に合議されています。</p> <p>この項目について、補足をお願いいたします。</p>
<p>野津委員</p>	<p>運転士を確保するために、処遇改善ということで、今までは3年間は契約社員で採用して、成績が優秀であれば、正社員になっていただいていた。また、豊能営業所もそうですが、採算性の厳しい地域においては、子会社である阪急田園バスに運行委託をし、阪急バス本体より賃金を抑えた運転士によって運行維持してきました。しかし、待遇が悪いということで、運転士の定着率が非常に悪くなっていました。その点から、今回契約社員の正社員化・阪急田園バスの合併に踏み切ったところで、経費が増え、豊能町の支出が増えるところは心苦しいですが、ご理解いただきたいと思っております。</p>
<p>会長</p>	<p>具体的な資料もいただいていますので、続けてご説明いただけますでしょうか。</p>
<p>野津委員</p>	<p>阪急バス資料をご覧ください。</p> <p>全国のバス事業の経営状況ですが、全国のバス事業者227社で、合計で241億円の赤字、収支率96%で、全国で68%の事業者が赤字、京阪神でも50%、その他では73%が赤字という状況です。</p> <p>全国のバス輸送人員は、1968年に101億人だったのが、直近で42億人と約60%の減少となっています。モータリゼーションの進展、少子高齢化・地方の過疎化が原因として挙げられます。</p> <p>バス事業の特性として、バス1台に必ず乗務員が1名と人件費率が高いということをお示しています。</p> <p>次に大型2種免許の保有状況です。お客様を乗せるバスの運転は大型2種免許が必要です。その大型2種免許の全国の保有者数が、2001年比で25%、30万人減少しています。働き盛りの20・30代は全体の6%しかいない、56%は60歳以上となっています。京阪神でも20・30代は7%、6,255人しかいない状況です。有効求人倍率では、全職種平均で1.22倍ですが、バス運転士では倍近い2.33倍ということで、大型2種免許の保有者が減少しているところが非常に厳しいです。</p> <p>バスの運転士の平均労働時間は、全職種平均に対して19%長く、時間外勤務では全職種平均の2倍以上ということになっています。一方で賃金は、全職種平均より9%低くなっています。バスの運転士が不足しているとマスコミに取り上げられることがあります、労働時間が長く、所得が低いということも報道され、若い人に敬遠される材料になっていると感じています。</p> <p>次に阪急バスの状況で、輸送人員の推移ですが、1991年の1億1,900万人から9,500万人と80%に減少しています。車両数と実車走行キロの推移は、輸送人員が減少している中でも、お客様サービスの観点から、車両数と実車走行キロ・運行回数は増加または現状維持という推移をしてきました。しかし、運転士不足という問題もございまして、最近では走行キロは減少傾向にあります。</p> <p>続いて、当社の事業環境の変化ということで、少子高齢化の進展で収入が減ってくる、また大型2種免許取得者の減少で運転の担い手が減少している。そして、燃料高騰ということで、年間1,600万リットル使用していて、軽油1円上がれば、年間で1,600万円の費用増ということになります。10円上がれば1億6,000万円の費用増ということになってしまいます。安全投資の拡大ということで、他社で悲惨な事故があったということで、安全設備などで車両購入費が上昇しています。これに加えて、運転士の教育をしっかりしていけないといけないということで、関わる設備や人件費の増にもつながっています。次に利用促進に資するITサービス投資ということで、ICカードシステムやバスロケの導入、そして、他交通機関との競合ということで、鉄道の延伸や駅の開業等によ</p>

	<p>って、影響が出るということでございます。</p> <p>次に、今後10年間で大量定年を迎えるということで、阪急バス・阪急田園バス合計で約1,700人の運転士がいますが、そのうちの35%にあたる600人を超える定年者が発生するというので、特に2023年から2027年では年間100人以上の退職者があり、その補充が大きな懸念材料になっています。</p> <p>応募者も減少し続けていまして、年間700人ほど応募があったものが、今は200人ぐらいになってしまっています。先ほど免許を持っていない人が増えているということをお話しましたが、その対応として、普通免許しか持っていない方も採用試験を受けていただいて、人柄を見て内定を出して、費用を会社持ちで大型2種免許を取って来てもらって入社していただくという制度もしています。現在採用の半分以上がその制度を活用している状況です。</p> <p>運転士の確保強化施策ということで、まず昨年4月に契約社員制度を廃止したことと、7月に阪急田園バスを吸収合併したということとでございます。以上の2点の施策によりまして、全運転士が阪急バスの正社員となって、安定的な人材確保と柔軟な人員配置を図ります。これによって、応募者数も若干増加していますし、退職される方も少し減少していますが、最近では応募者数も前年並みに落ちてきてしまっています。大型2種免許の保有者が少ないということで、業界の中で取り合いとなってしまっていて、この先どうなるか不透明であるのが現状でございます。待遇向上に伴う経費増額に見合った収入の確保が大きな課題です。</p> <p>以上資料の説明でございます。よろしくお願いいたします。</p>
<p>会長</p>	<p>ありがとうございます。この点につきましてご意見・ご質問ございますでしょうか。</p>
<p>西浦委員</p>	<p>阪急バス資料の中で、車両数と実車走行距離数の推移ですが、車両数は右肩上がり、走行距離は逆に下がっていている。人の絡みもあると思いますが、豊能町にもお伺いしたいのですが、阪急バスのバスをお借りして、町職員が何名か走るとすることは不可能ですか。実際そんなことも考えていかなければ、バスの運行は成り立っていかなくなるのではないかと。阪急バスで何人か教育していただいて、丸々は無理としてもそんなことは考えられないですか。</p>
<p>会長</p>	<p>一般論で申し上げますと、尼崎市や伊丹市など市バスを持つ交通局がありますが、行政本体で雇われると高くなるのがあって、世の動きとしては民間移譲が進められてきています。看板は京都市バスや大阪市バスでも、運行は民営バス会社に移行されているというケースがございます。コスト高になってしまいがちなのが一般論でございます。</p> <p>阪急バスの業態より小さくしないと、大型2種がいると個別に教育コストがかかりますし、阪急バスの中に組み込んでいただく方がいいと言われております。</p> <p>違うところで申し上げますと、他の市町村で市報にバスの運転士を集めている特集を組むなど取り組まれています。</p> <p>人材確保は非常に大事ですが、役所で抱えると非効率になるのではないかと。ただ、人を採らなければならぬという点は、バス会社だけでなく、行政やいろいろなところが関わっていくことが大事だと思います。</p>
<p>西浦委員</p>	<p>まさにそうだと思います。人の問題をすべて阪急バスにお任せして、人がいないからバスの便が取れないというのではなく、もっと違う考え方、豊能町の中でそういった事業をやりたい方がおられるかもわからない。そういう投げ方をしないで、人がいないからバスを走らせられないというのは、ますますバスが走らなくなるんじゃないかと思っています。</p> <p>阪急バスもこういった提案がありますよ、市町村で考えたらどうですかとか、投げかける時期に来ていると思いますが、いかがでしょうか。</p>
<p>野津委員</p>	<p>豊能町さんの中でこの基本構想を作られて、東地区ではデマンドタクシーの活用を既にされていますが、大きな60・70人乗れるバスが、鉄道のフィーダー輸送としてまかなう時代ではないのかなと感じております。</p> <p>デマンドタクシーの活用であるとか、国交省の方でも法整備されると思いますが、いろんなモード、例えば自家用車クラスの車で住民の移動のサポートをするなど柔軟にお考えいただくお話も出ているようですので、その辺を組み合わせ、地域の足をどう守っていくか、こうしたらどうかと</p>

	<p>いうところは、豊能町にご相談・ご提案したいと考えております。</p>
後藤委員	<p>今まではバス・タクシー事業者が公共交通を担われてきたわけですが、阪急バスから説明ありましたとおり、人口減少して、働く人も少なくなって、利用者数がどんどん少なくなっている状況です。続けていくには、競合、取り合いは避けなければいけない。バス事業者にやっていただくところはしっかりやっていただく、やっていただけない、いわゆる不採算路線や人材不足で維持できない路線は、市町村が代替策を考えていくというのが今まででした。町からも話がありましたが、人口も減って、税収も減っているのもできないということになっているのが今の状況です。</p> <p>今後どうしていくのかということで、先ほど阪急バスからもありましたが、国土交通省の方でどうしていくのか考えているところで、通常国会の中で地域公共交通活性化再生法や道路運送法の改正があると聞いています。改正の前に国土交通省の方で、地域公共交通のフォローアップ・イノベーション検討会という学識の方が集まった検討会がありまして、昨年の6月に提言がなされています。そこには色々なアイデアや意見が盛り込まれていまして、それに沿って、国土交通省の方で交通政策審議会の地域交通部会を開いて、まもなく中間取りまとめが出ると思います。その中には公共交通事業者だけではなく、地域の移動手段、例えばスクールバス・施設の送迎バスなどを総動員して、地域の公共交通を確保していかないといけないという方向性で検討・議論がなされているところです。そういう方向性で通常国会で提出されると思いますが、法律改正がなされて、制度設計されていくという状況になっています。</p>
会長	<p>ありがとうございます。皆様で考えないといけないということですね。</p> <p>他にご質問・ご意見ございますでしょうか。</p> <p>続きまして、「タクシー運賃の改定」について、京都タクシーより説明願います。</p>
宗口委員	<p>資料2に基づいて説明させていただきます。</p> <p>大阪府豊能郡地域のタクシー運賃の改定ということで、令和2年2月1日より運賃改定をさせていただきます。平成7年以来24年ぶりの運賃改定で、現行運賃から7.9%の改定率です。24年運賃触っていないと言いながら、消費税の増税が数回ございました。昨年10月にも2%の増税分を転嫁させていただきましたが、大元の運賃改定が24年ぶりとなります。</p> <p>弊社の営業地域である、亀岡市、南丹市、京丹波町、大阪府豊能町では、24年間にわたり、現在の運賃水準を維持して参りました。その中で、燃料の高騰やタイヤ資材等の高騰に加え、乗務員の高齢化、働き方改革も相まって、乗務員不足が深刻化しておりまして、配車の注文にお応えできない場合があるなど、お客様にご迷惑をおかけしております。</p> <p>この度の運賃改定は、乗務員の労働待遇の改善を図り、優秀な人材の定着化を目指したいというところがございます。ときわ台の営業所にはまだ配置しておりませんが、ユニバーサルデザイン車両、いわゆるジャパンタクシーの導入、安全性能の高い車両の導入といった安全対策の強化を図って参りたいと思います。昨年の7月に導入済みの電子マネーやアプリ決済等のキャッシュレス決済機 の原資の確保と配車業務の改善のために、運賃を改定させていただきたいと考えております。</p> <p>どういった運賃改定になるかと言いますと、1点目は小型車と中型車を普通車として統合するというのですが、ときわ台営業所に関しましては、元々中型車しかないのでもあまり関係はないと思います。改定内容としまして、現行、中型車が初乗り2キロ690円、加算運賃261メートルで80円のところが、2月1日以降は、初乗り1.7キロ680円、加算運賃241メートルで80円という形で、7.9%の改定をさせていただくものです。深夜早朝割増で、夜11時から朝5時の運行に関して割増運賃2割だったものが、夜10時から朝5時までと1時間早めさせていただくものです。こちらは労働基準法の深夜割増が夜10時から加算されることに合わせています。</p> <p>乗務員の労働待遇の改善、人材の定着化を目指しておりますので、ご理解賜りますようお願いいたします。</p>
会長	<p>ありがとうございます。京都タクシーだけではなく、全体の動向で、各地域改定されているものです。</p> <p>デマンドタクシーは経営環境として上げないと厳しいとお思いでしょうか。</p>

令和元年度第1回豊能町地域公共交通会議議事録

宗口委員	<p>デマンドタクシーの運賃については、200円を頂戴していますので、その差益などで厳しいということはありません。</p>
会長	<p>リレー便と同じで、差益の部分は行政の補助で埋められていますから、これから運賃を議論するとなると、利用者さんの負担なのか、住民全体で割り戻して負担するのか、負担の仕方の議論になるかと思います。</p> <p>あるところでのアンケートでは、「運賃を上げる」、「運行頻度を下げる」、「やめる」という施策の順番を聞くと、結果は「運行頻度を下げる」、「やめる」が先にきて、最後に「運賃を上げる」という、アレルギーの強い結果でした。京都タクシーは、24年間運賃を上げていないという話がありましたし、阪急バスも20数年上げていません。運賃値上げはなかなか受け入れ難いという状況で、運賃を上げるのならもっと運行頻度を下げてというような意見が出かねないと思いますが、これ以上頻度を下げると利用している方が困ります。嫌なことを議論していかなければならない状況です。</p> <p>路線を維持していくというのは、裏では住民の生活を維持していくということですが、従業員のほうが苦しい状況では、持続的ではないですし、持続していくには、負担の在り方について、つらい議論をしていかなければなりません。これは、国から答えが出るわけではないですし、国も地域のそれぞれの事情で議論してくださいということになります。それを議論するのが、地域公共交通会議の役割でもあります。</p> <p>今後このような議論が必要になるかと思しますので、ご協力をよろしくお願いいたします。</p> <p>阪急バスにお話いただいた実態は、町民の方にもご理解いただいた上で、上げなければならないと考えております。運転士確保の話もありましたが、事業者だけの問題ではなく、この会議、行政ともども助けながら、住民に理解いただき、支えていくことが大事だと考えています。</p> <p>全体を通してでも他に質問、ご意見ございますでしょうか。</p> <p>それでは最後に町の方より挨拶をいただきたいと思っております。</p>
内田委員	<p>本日は貴重な時間をいただきましてありがとうございます。</p> <p>皆さまからいただきましたご議論、ご意見を参考にしまして、地域公共交通基本構想の実現へ向けて引き続き取り組んで参ります。</p> <p>西浦会長からも町にできることはやれと励ましのようなお言葉も頂戴したところです。地域公共交通基本構想が完璧であるとは思っておりませんので、必要な時には、見直しをし、リレー便・豊能西線・デマンドタクシーも必要であれば見直しをしようと思っております。</p> <p>とりわけ、一つ目の議題でございましたが、阪急バス箕面森町線の延伸につきましては、鉄道と鉄道を結ぶという幹線でございます。沿線の活性化のみならず、地域全体の活性化につながりますので、是非とも実現をしたいと思っております。今後とも皆さまのご協力・ご理解をいただきますようお願いいたします。</p> <p>本日は誠にありがとうございます。</p>
会長	<p>ありがとうございました。</p> <p>以上をもちまして令和元年度第1回豊能町地域公共交通会議を閉会させていただきます。</p> <p>ご協力をいただきましてありがとうございました。</p>

本議事録にかかる会長の内容確認・署名

本議事録について議事内容と相違ないことを確認する。

豊能町地域公共交通会議会長