

令和4年度 第3回能勢町地域公共交通会議 議事録

開催日時	令和4年12月2日(金) 午前10時00分～午前11時45分
開催場所	淨るりシアター 小ホール
出席委員 (17名中13名)	猪井 博登、葉 健人、酒井 敏一、中西 克之、野津 俊明、森下 保夫、池田 和幸、 山本 守、看舎 邦亮、川人 正秀、藤原 伸祐、百々 孝之、寺内 啓二
欠席委員 (4名)	暮部 光昭、石崎 宏司、奥畑 司、横井 琴江
傍聴者	4名
協議事項	(1) 乗合タクシーの運行状況及び今後のスケジュール(案)について (2) 妙見口能勢線において想定される代替案について (3) その他
議事録	<p>■開会</p> <p>■資料確認、傍聴報告</p> <p>■委員の紹介及び委員の出席状況の報告</p> <p>事務局) 阪急バス労働組合 日田副執行委員長がご退任され、後任として、阪急バス労働組合 石崎副執行委員長に就任いただいたので報告させていただきます。</p> <p>■会長挨拶</p> <p>会長) 師走に入り、お忙しい中、会議にご出席いただき御礼申し上げます。本日の協議事項は2件である。正午を目途にご審議をお願いしたい。 それでは以後の議事進行は副会長にお願いする。</p> <p>副会長) 公共交通の状況は、非常に難しくなっている。本町だけではなく、多くの市町村でも大変悩んでいるところである。能勢町では、能勢電鉄が12月17日に大きくダイヤを変えるということで、地域の方々の交通が変わってくるという状況にある。また、町内を運行する阪急バスも今年の春にダイヤを変えたことで、地域の皆さんの関心が上がっている。関心が上がっている中でもなかなか難しく、他の会議でも、このままでは利用者が少ないだけでなく、乗務員の確保ができなくて、地域の交通が枯渇してしまうという指摘があり、難しい状況は変わらない。皆さんの忌たんのないご意見をいただきたい。</p> <p>■議題</p> <p>(1) <u>乗合タクシーの運行状況及び今後のスケジュール(案)について</u></p> <p>※事務局より資料1-1～資料1-3の説明</p>

副会長)	ご質問、ご意見があればお受けする。
委員)	前回、私が提案した女性委員の登用の件はどうなったのか。アンケートの結果を見ても女性の方の回答が多く、利用も半数以上なので、会議の委員が男性ばかりはおかしいと思う。
副会長)	事務局、いかがか。
事務局)	女性で組織されている団体の存在や活動について、庁内で確認したが活動している組織がなかったので、直ちに追加は難しいと考える。2年の任期で委員の皆さんにお願いしているが、改選を含めて、ご意見として賜らせていただく。
副会長)	他にいかがか。
委員)	乗合タクシーが、行きではなくて帰りによく使われているということについて。予約は電話で受けておられるが、行きに使わなかったという理由は、歩いてバス停まで行きたいというモチベーションがあるからということなのか。帰りは、買い物の荷物がある場合や疲れているから乗合タクシーを使うという印象か。
事務局)	委員のご指摘のとおり、行きがバス利用で、帰りが乗合タクシーを利用される方が多いのは、久佐々地区内の宿野地区である。午前中は豊中センター前（6:35 発、11:05 発）から山下駅行きのバスが走っているのでバスを使われている。帰りは、山下駅から能勢町宿野までのバスの本数が多い（※山下駅→豊中センター前の運行便は、平日の場合、西能勢線9便中2便（山下駅 10:05 発、19:40 発））のと、乗合タクシーが自治会館など地域の中まで停留所を設けているので、帰りに利用されていると思われる。往復利用される方も一定数おられるが、片側だけ利用されることが多く、帰りだけ利用されるのは、荷物の問題が大きいと考える。
委員)	そういった点では、外出促進に加えて歩く機会を与えるということが、帰りの足を確保したことによってできている印象を受ける。多いか少ないかは、また別の議論になるが、そういった効果が一定数あるのは、この3～4か月で見受けられた。先ほど、副会長からご指摘があったが、これから寒くなるので、外出頻度自体が伸びない。今後の利用状況をモニタリングしていくということだが、単に利用者数が減ったということを見守るのではなく使われ方にも着目していただきたい。一方で、今後のスケジュールで、ご提示していただいた本格運行に向けて、どのようなサービスを提供するか、運行エリアや運行日の曜日の変更をご提案いただいている。私個人の意見としては、現在の運行エリアのサービスレベルを更に上げるということよりは、まだ手の届いていない地域の方を含めて、多くの方の外出支援になり、健康増進につながるような形で進めていただきたい。 次の議題にも関わることだが、バス側、鉄道側で少しずつ状況が変わり始めているの

	で、だからこそ足元の町内の移動を強固にしていく、バスや鉄道に乗り継ぎやすい状況を作ることが重要かと考える。
委員)	乗合タクシーの導入による、路線バス利用者の影響は調査されていないのか。
委員)	今、数字を持ち合わせていない。ただ、路線バスの乗車人員の動向は、新型コロナウイルス感染症の感染者の状況によって、バス利用者数が上下するため、バスと乗合タクシーの因果関係の影響は、つかみにくいと考える。
副会長)	継続的に見ていただきたい。他、いかがか。
委員)	運行状況の達成率から見て、このスケジュール案ができたのだと思うが、前回、意見のあった柏木歯科の所も停留所を追加して、新たな利用者が増えているようで、良かったと思う。バスへ乗り継ぎする利用者が多く、外に出る方が増えれば阪急バスの利用も増えるということで、次の結果を見て日曜日以外の運行を延ばしてみてもうなるか、楽しみにしている。状況を見ながら、提案していただくことが大事。非常に良い傾向である。更に、これからもっと伸ばしていくにはどうしたら良いか、どう考えているかをお聞きしたい。
副会長)	加えてスケジュールに記載しているが、今回の12月と来年3月に会議を予定している。ここまでに、先ほど、委員がおっしゃられたように、利用喚起について何をしていくのかという考えをお話いただくことと、問題点の洗い出し、皆様のご意見を出していただいて、検討していくところかと思う。委員からのご指摘に対して、私が思うことは、まず周知をするべきと思う。サービスだけでなく、使い方を知っていただくことが重要である。事務局、いかがか。
事務局)	引き続き、周知をしていきながら、実績を見て検討していきたい。 11月の停留所の追加に合わせて、HPを一部、改訂している。HPには実際に乗合タクシーを利用した場合の町外アクセスのモデル例として、10時に阪急川西能勢口駅に行くための乗継利用の例を記載している。広報にも掲載して周知していきたいと思う。
副会長)	柏木歯科の停留所の利用はあったのか。
事務局)	ジャパン能勢店がある建物内に柏木歯科がある。柏木歯科への利用とジャパン能勢店へのご利用も一定数あった。また、今回増設した停留所については、他の歯科医の利用も一定数あった。
副会長)	利用は増えているが、利用効果を全体的に押し上げるところまではいっていない。他はいかがか。本格運行について、皆様のご意見を賜りたい。

<p>委員)</p>	<p>今後のスケジュール案で見直しの部分が記載されている。乗合タクシーの運行エリアの見直しについては、路線バスとの競合を考慮をいただいている。乗合タクシーと路線バスとの乗り継ぎ利用は、全体の利用者214人のうち67人であり、全体の3割以上の方が、乗合タクシーと路線バスを乗り継いでおられる。仮に路線バスが運行している時間帯に乗合タクシーの運行エリアを重複させた場合、路線バスへの影響がどう出るのか興味はある。一定、能勢町から路線バスの赤字をご負担いただいている立場もあるが、本格運行までに実験をしてみるのも良いかもしれない。個人的意見ではあるが、そう感じた。</p>
<p>副会長)</p>	<p>どういった実験をイメージされているのか。</p>
<p>委員)</p>	<p>現在の乗合タクシーは、路線バスと重複を避けた停留所の設定となっている。広く町の方に利用していただきたいので、路線バスの運行エリアを含めた、乗合タクシーのエリア設定を考えても良いのかと。ただ、どういった影響があるのかわからないので、実験段階という形で運行してみて、本格運行へ移行する際の材料にしてはと考える。</p>
<p>副会長)</p>	<p>事務局と調整いただきたい。来年7月には本格運行に移行する中で、変更が大きいと混乱が生じるかもしれない。場合によっては、先ほどご指摘があったような乗り継ぎが多い所など、絞って検討する必要がある。ご検討いただきたい。</p>
<p>委員)</p>	<p>このスケジュール案について。運行時間と運行日、エリアの変更について、これは決定するという事なのか。</p>
<p>副会長)</p>	<p>こちらはご意見をいただいて、3月には決めたい。</p>
<p>委員)</p>	<p>乗り継ぎ利用をいかに増やすか、実証実験の中に加えてみてはどうかと思う。今年の4月から11月まで、自家用車にかかる費用について、家計簿に付けてみた。車に要した費用が185,901円であった。この期間中に車で山下駅前へ行った回数は68回あった。もし、山下駅への移動を全て路線バスに転換した場合、44,800円で済むので、約14万円がお得になり、公共交通は家計に非常に優しいものであることが分かった。費用負担から見ても、公共交通機関を利用することがいかに大事かということである。先ほど、委員がおっしゃっていた実証実験を行うことに賛成する。府立豊中高校能勢分校の生徒たちが、電動自転車の実証実験をやっている。能勢町が実証実験を行う際に、電動自転車で自宅等から乗り継ぎ地点まで行けるようにする実験も加えてはどうかと考える。</p>
<p>副会長)</p>	<p>今後検討いただきたい。</p>

委員)	確認だが、資料 1-3 の 7 ページに利用者の満足度が記載されている。利用を上げようと思うと、満足度をいかに上げるかが重要になってくるが、本格運行に当たり、事務局で整理している考えがあれば、教えて欲しい。
副会長)	資料 1-3 の満足度については、利用している方みの回答なので、利用していない方の理由も知らなくてはならない。少なくとも利用されている方からすると、乗降場所と予約制について満足度が低いということで、乗降場所については、この 11 月に停留所を増設するなど、検討を進めている。予約制については、豊中市の乗合タクシーでもいろいろと試してはいるが、路線バスのように定時定路線にしてしまうと、運行エリアが広い場合は、なかなかうまくいかないところもある。能勢町の場合、運行エリアが広がるので、予約の形で運行せざるを得ないということで、定時定路線は難しい。ここを含めて、アンケートではなく、地域の方々にいろいろな話を聞いているとは思いますが、利用されていない方のご意見も含めて、何が足りていないかを知る必要がある。補足をお願いしたい。
事務局)	利用者の満足度や要望は、予約の電話時などでいろいろな意見をいただく機会がある。タクシー事業者にも相談はしているが、どこまで、受付時間等の運行内容が改善できるかは、引き続き検討していく必要がある。補足として、本格運行に向けた見直し案として、資料のとおり 2 案を提示させていただいた。現在の運行エリアのサービス水準を上げる方法も考えられるが、他の町内で路線バスが運行していないエリアなどに運行エリアを拡大する方法も考えられ、引き続き実績を見ながら検討していきたい。
委員)	先ほどの質問に関連するが、二つ目の案について、前回は否定的なお考えだったが、今回、このような案として出てきた根拠は何か。一定の見通しが立ったという解釈か。
副会長)	ひとまずは、タクシー事業者との協議をして、検討し始めるというような流れか。
事務局)	まだ具体的な内容までは詰めていない。今後、検討していく過程の中で可能かどうかということである。ご理解いただきたい。
委員)	ぜひとも前に進めていただきたい。
副会長)	また、3 月頃にお集まりいただいて、検討させていただきたい。本格運行に移ってしまうと実験運行がしにくくなるので、できるだけ実験運行中にやっていきながら考えていきたい。周知の仕方を改善して、3 月に向けて見直し案をいただいて議論させていただきたい。それでは次の議題へ進みたい。

(2) 妙見口能勢線において想定される代替案について

※事務局より資料 2-1, 2-2 の説明

副会長) ご質問、ご意見があればお受けする。

委員) 妙見口能勢線を廃止にした場合、以前も話が出たかと思うが、能勢町が豊能町にある妙見口駅まで町営バスを走らせることは、町域がまたがるので可能なかどうか。今年の4月に能勢町とともに豊能町も過疎地指定された。過疎地に対する政府の特別な対策があるが、今後の検討の余地はあるのか。

副会長) いわゆる過疎バスというものだが、国土交通省では、過疎地域に特化した公共交通に対する補助をするメニューはないと認識している。特別交付税の算定条件として、過疎バスを運行するという項目はある。地方交付税は、もともと市町村がもらっている中に入っているが、過疎地域では交付額が割増もされる(特別交付税措置)。そこでも、過疎対策事業債のうち、生活交通の確保に対するメニューがある。特別地方交付税の交付金額はわかりにくく、割り戻しはできるが、基本的にはそれぞれの項目を満たして割り戻す形になる。地方交付税の枠が予算いっぱいになっていると、過疎バスをやっぴょうと交付税の額は変わらない。複数市町間で連携できるかという質問については、奈良県が市町村で連携してコミュニティバスを運行している例もある。妙見口能勢線は、能勢町から川西市の黒川地区や豊能町の吉川地区を経て、妙見口駅を結んでいる。黒川地区や吉川地区の方も妙見口駅への移動があると思うが、吉川地区や黒川地区は、能勢町の沿線地区と比べて、そこまで人口がないこともあるので、能勢町がかなり負担を求められる形になると考えられる。妙見口能勢線の沿線市町間の連携は、あり得ると思うが能勢町が主体として腹を決めないと難しい。第3案のオプションに該当するものかと考える。

委員) 個人的に東地域の方と話す機会があり、自分でもいろいろと考えているが、いくつかの前提条件があると思う。昨年12月の会議資料(令和3年度第4回能勢町地域公共交通会議)によると、妙見口能勢線のバス利用実態調査では、妙見口駅の利用者は結構多い。公共交通空白地域の解消が必要である。第5案によると、通勤通学時と帰宅時間帯のみの運行になるが、昼間時間帯の利用者の合計は約30名いらっしゃる。現在の乗合タクシーを東地域に拡大したとしても、運行時間が8時から17時までであり、通勤や通学で利用される方が制約される弊害も出てくる。どちらにしても、沿線の市町(兵庫県川西市、豊能町)との調整が必要になると思う。個人的には、第5案が妥当ではないか。これから住民の意見を聞いて進めていくべきである。

副会長) 地域の皆さんの意見を聞くことは重要である。方向性を決めた中で、ご意見を聞くことになろうかと思う。

<p>委員)</p>	<p>委員のおっしゃったとおりだと思う。妥協できるとしたら、第5案くらいかと思う。ここ数年、地域の変化が激しい。現状は、個人で送迎したり、妙見口駅周辺で月極駐車場を借りたりして、車で妙見口駅へ向かっている。町外へ行く場合は、妙見口能勢線を使わなくなっている。少なくとも、今も妙見口能勢線を利用している人の利便性は確保したいという思いがある。もっと、妙見口能勢線を利用するように心がけていかななくてはならないが、そのためには、地域の皆さんに意見を聞きながら、進めていかななくてはならない。バス利用の変化や過疎地指定などにより、何か改善策がないかと期待はあるが、妙見口能勢線は赤字の状況は変わらないであろうし、案がまとまっても、地域の人に聞いてもらう状況を作っていただかないと苦しい。</p>
<p>副会長)</p>	<p>地域での決め方は、我々も大変悩ましいと思う。ワークショップに来ていただいた方に詳しく話を聞いたことは、地域全体で皆さんに聞いたことと大差がないという研究結果も出ている。地域の皆さんに話を聞きたいが難しいので、ワークショップなどにお越しいただいて、最後の決定は、地域の皆さんに担っていただく形となる。ご意見は、丁寧にとつていかななくてはならないが、ぜひご協力いただきたい。委員、ご意見あれば賜りたい。</p>
<p>委員)</p>	<p>交通事業者として、費用の削減を狙って代替案が必要だという視点で、話をさせていただく。</p> <p>第1案については、以前、西能勢線の話のときに運行区間を短縮すれば、同じ経費で便数の増加が可能だと話をさせていただいた。妙見口能勢線についても同じことが言えるかと思うが、運行区間を短縮して、仮に増便したとしても、今のご利用状況からして、利用者が増えるかは疑問である。第2案と第3案については、事務局より説明があったとおりかと思う。第4案は、妙見口能勢線の運行自体がなくなるので、費用面では良いのだが、妙見口能勢線を補完する乗合タクシーの台数を増やすことや時間帯を拡大させることが必要になる場合等、妙見口能勢線にかかっている費用とを見合っていかななくてはならない。町域内の移動は乗合タクシー、幹線は西能勢線で運行するという姿もありかなと思うが、一足飛びに妙見口能勢線を廃止するというところはお指摘のとおり、かなりハードルが高いと感じる。第5案は、昼間時間帯を運行しない案であるが、通勤・通学時間帯と帰宅時間帯で運行する場合、乗務員1人、車両1台が必要である。現在の運行内容と比べても、乗務員人数も車両台数も減らないので、軽油などの燃料や車両の経費、乗務員の時間外勤務が減るくらいの削減効果しかない。しいて言うなら、通勤・通学時間帯だけを残せば、乗務員1人の仕事量が半分になるので、更なる経費削減が見込めるかと考える。乗合タクシーの時間帯の拡大や増車が必要になるかどうか。先ほど、重複した所の乗合タクシーの話があったが、町内の東西間の移動というところでは、事務局からの説明があったように、東地域で乗合タクシーが拡大したところと西地域が行き来できるようになると、東地域の方の町内移動が便利になる。この辺りも、検討</p>

	<p>材料となるかと考える。</p>
副会長)	<p>タクシー事業者とも相談いただき、実現性も含めて、ご検討いただきたい。</p>
委員)	<p>一つ、考えられることがあるかと思う。委員の意見に、一つ加える形だが、朝のみのバス運行であれば、費用的な効果が見られるが、帰りの便を用意しなければならないということであったが、乗合タクシーの活用も考えられるのではないかと。乗合タクシーの運行状況を見ていると、9時台～10時台は利用者が多く、活用できる余力はあまりないかと思う。一方で16時台～17時台になると、一日の中でも需要が減っている部分となる。例えば、夕方だけ乗合タクシーを幹線的に使う、妙見口駅と東地域間を結ぶ時間を決めて走るというのは、一つ案として考えられるかと思う。現状の妙見口能勢線における帰宅時間帯の利用者数を鑑みても、何往復かしなければならないのが難しい。全体として、乗合タクシーの台数を増やすということを視野に入れると、多少なりとも担保できる可能性があるのでは、検討の余地があるかと考える。</p> <p>もう一点は、東地域と西地域の連携は、私の中で必須と考える。人口が減少していく中、地域で経済や交流を回すことは、重要な視点である。11月から妙見口能勢線に乗り継ぎ可能な乗合タクシーの停留所を設けたということで、逆にいうと、西地域の方が、妙見口駅へ出る可能性を秘めていると思う。利用状況は、注視しながら妙見口能勢線の需要は、しっかりと見極めなければならない。その上で、乗合タクシーを朝走らせるのか、夕方に走らせるのかをトータルに考えるべきである。</p>
副会長)	<p>これから12月17日に能勢電鉄や阪急電鉄のダイヤ改正がある。阪急バスも同日に豊能町や猪名川町等、能勢電鉄の沿線地域でもダイヤ改正も予定されており、大きく変わるということもあるので、継続的に見ていくべきである。ご意見をいただきながら、具体的な見直しを考えていく流れである。事務局で具体案を詰めていただき、次回にご議論いただきたい。</p>
委員)	<p>乗合タクシーは17時までなので、夕方の便がなくなると不便になると考える。安易な結論を出してほしくない。昨年の妙見口能勢線のバス利用実態調査結果を見ると、第3便～第6便の利用者は、計30人以上になる。乗合タクシーで運行している車両だと町内と妙見口駅間を何回も往復しなければならない。エリアが一つになった場合、1台では対応できなくなるので増車、あるいは小型バス、ワンボックスのロングタイプにするなども視野に入れて、東地域の利便性を維持できるようにしなければならないのではと思う。利便性が高まれば、バス、乗合タクシーともに使ってみようという気になる。</p> <p>もう一つは、経費とおっしゃるが、商工会もあるので、賛助金を募集して、運行経費に充てるのも一つかと思う。話をしてみてもどうか。もう一点はサポート制度というか、車に乗れない人だけの公共交通の問題ではないので、負担にならない程度で、基金を募集するなど必要ではないか。</p>

もう一点は、鉄道でも大きな問題になっているが、鉄道の場合は上下分離方式による運営により、鉄道を維持する取組もある。鉄道の運行は鉄道会社が担うが、維持管理、ハード面は自治体が持っている。事業者の経費負担を軽減させるという意味では、乗務員だけプロの方をお願いするとか、他の部分は町が負担するとかいろいろな形で維持する方法を考えていくべきである。

副会長) 賛助金で運営している事例として有名なのが、三重県四日市市の「生活バスよっかいち」である。沿線のスーパーマーケットや病院等による協賛金 1/3、行政の補助 1/3、運賃収入 1/3 で運営している。新型コロナウイルス感染症の拡大による影響で、スーパーマーケットの経営がかなり苦しくなり、賛助金の支援をやめざるを得ない状況にあり、生活バスよっかいちの運営がかなり困っているとのことである。賛助金に頼った運行は、地域が一体となった望ましい形の一つであるが、社会経済情勢の変化で大きく状況が変わることもあるので、悩ましいことである。そういう意味では商店も受益している中で、相応の賛助金を出してもらいましょうということもあるし、頼ってしまうと生活バスよっかいちと同じケースに至ることも考えられる。先ほど、お話になられたサポーター制度は、これも実は重要なところで、町民が支えていくというところである。これも負担にならないようにする仕組みを作ることが、本来大事なところだと思う。100%出してしまうと、お金を払った正直者が損をするという問題が出てくることもある。正直言うとある程度は税金を投入せざるを得ないと思っている。税金をとると、何にでも使って良いということになってはいけなくて、規律を持って使わなくてはならない。サポーター制度を活用するとともに、受益分は利用者が負担して支えていく仕組みを、考えていかなくてはならないが、難しいところである。その議論もしなくてはならないが、具体のところが出てこない、なかなかまとまらない。まずは形を示して検討しなくてはならない。

委員) 新たな運行事業者の確保が必須というところについて。町民からのアンケートを見ても、地元の老人会でも昼間は、スクールバスが活用できないかという話が出た。以前は、スクールバスの話は議論の対象から外すという話があったかもしれないが、とても不満が強い。もしものために、登校時や下校時以外の児童や生徒が在籍している時間帯も待機しなくてはならないのはわかるが。阪急バスから西能勢線の運行について、例えば山下駅から上杉口まで運行区間を短縮させた場合、運行距離が短縮することで、運行本数を増やせるという話を聞いてから、本日に文書発言ということでお配りしている。スクールバスの運営主体を事業者任せにしておき、バスの所有は能勢町である。予算を増やさなくても活用できるのではないかと同時に、スクールバスの運転手をされていた方の話もしたと思うが、拘束時間が長くて辞めたとのこと。配送などの仕事のほうが拘束時間は短いとのことである。一度、スクールバスのドライバーは二種免許を持っているだろうから、運行事業者を通じて運行時間帯を相談した上で、スクールバスの活用を考えてもよいのではないかと。

副会長)	<p>新たな運行事業者の確保という意味では、ご指摘のようにスクールバスの活用をということだが、運転手の時間の空いた時間の間を埋めるような働き方ができた方が働き手を確保できる。スクールバスの受託事業者も含めて、検討いただきたい。他に何かあるか。次回には具体的に詰めていただいてご議論いただきたい。ひとまず議題は以上である。</p>
委員)	<p>以前から言っているが、分科会を作ってもう少し細かい議論はできないか。説明会ではなく、住民を含めて具体案を詰めることも必要ではないか。</p>
副会長)	<p>ワークショップのような形でも良いので、何か開催が必要ではないかと考える。阪急バスの路線がなくなることも理解していただいた上で、丁寧に進めていかなくてはならない。事務局で、開催可能かも含めて検討いただきたい。</p>
委員)	<p>その他の項目ということで、文書発言をしているので、ぜひ読んでいただきたい。先週、京都で日本の高齢者だけが集まる大会に行ってきた。これはそこで配布されていたチラシだが、鈴鹿市ではオンデマンドバスが運行されており、案内チラシには「電話かネット予約ですぐ近くまで」という表題がついており、裏面には「免許返納しても安心して暮らせるまちに」と記載されている。また、三重県玉城町では、最大9人が乗れるワゴン車「元気バス」をオンデマンド形式で、毎日3台運行しているそうである。</p> <p>能勢町の場合は、路線バスへの運行補助として、約5,600万円支出（令和2年度）し、財政（標準財政規模）の約1%を占めている。他市の例をみると、鈴鹿市は約0.3%、熊谷市は約0.6%とのことで、そう考えると能勢町の公共交通に係る財政支出割合は高いと思う。しかし、スクールバスと一緒に考えると、もっと出していることになる。経費削減も含めて、サブスクリプションシステムが有効であると考えており、検討する必要があるのでは。</p>
副会長)	<p>車を使わない社会を作っていかななくてはならないということは研究者が20年くらい研究しているテーマ。オランダの研究者が言っていることは、一朝一夕には変わらないのでいろいろ試してみても変えていくべきということである。環境の面からも車を使わない社会と言っているが、変わらないのが現状である。富山市では、公共交通に係る財政支出が占める割合は、能勢町と同じくらいの割合に当たる費用を負担している。路面電車、路線バスや鉄道に補助を出したりして、頑張っておられる。しかし、それでも市民は、車を利用している状況にある。声を上げ続けなければならないが、一気に変えてしまうと、町民がついてこられないこともあるので、先ほど、委員がおっしゃったような新しい技術を使って、変えていくことも訴え続けるとともに、自動車の利用者をどうやって、公共交通に変わっていただけるのかということを考えていき、今の交通手段で困られる方が生じないように、両方やりながら、というのが現実的なところである。実現はかなり難しいところもある。</p>

委員)	例えば、役場の方も参画した自転車通勤を一度実証実験してみてはと思う。
副会長)	よろしければ、これで閉会する。事務局から連絡事項があればお願いします。
	・ <u>閉会</u>
事務局)	次回の会議は、来年3月頃を予定している。
副会長)	それでは、進行を会長にお返しする。
会長)	それでは、本日の能勢町地域公共交通会議は、これをもって終了させていただく。
	以上