
令和 2 年度第 1 回長岡京市地域公共交通会議部会 議事録

- 1.日 時：令和 2 年 11 月 30 日（月）14 時 15 分～15 時 00 分
 - 2.場 所：長岡京市役所 会議室 2
 - 3.出席者：委員 5 名
 - 4.議事次第
案件：阪急バス長岡京線 事業計画変更（案）等について
-

1.開会

2.部会長挨拶

3.委員の紹介

4.議事

案件：阪急バス長岡京線 事業計画変更（案）等について

<委員より資料説明>

【委員】

- ・ 事業計画はまだ検討中の段階か。

【委員】

- ・ その通りである。

【委員】

- ・ 新型コロナウイルスによる阪急バスの利用者数の状況を教えて欲しい。

【委員】

- ・ 2 月から段階的に減少していき、ゴールデンウィーク前が最も利用者数が少なかった。平日では 6 割強の利用者数が減少、休日では 7 割強の利用者数が減少した。ゴールデンウィーク以降は緊急事態宣言の解除や、学校の再開等により利用者数が増加し 7 月下旬時の利用者数は、平日では以前の約 9 割、休日では以前の約 8 割まで回復していた。その後第 2 波が襲来し一時平日の利用者数が約 9 割から約 8 割まで減少したが、また約 8 割 5 分まで回復している。しかし 7 月下旬時のように約 9 割までは回復していない。今後第 3 波が襲来すると、更に利用者数は減少するだろう。

【委員】

- ・ 今回、新型コロナウイルスの感染防止対策にかなり多くの経費が掛かっていると思う。阪急バスが実施している新型コロナウイルスの感染防止対策を教えて欲しい。

【委員】

- ・ 運転手のマスク着用、アルコール消毒、運転士を感染から守るように飛沫防止ボードの設置、こま

めな換気、アルコール消毒液を使用した車内清掃を実施している。また運転士の出勤時に検温を実施している。

これらの対策による経費は、国・県・市からの補助金を活用している。今後も感染防止対策は続くので、継続的に支援をお願いしたい。

【部会長】

- ・ 全国のバス事業の経営状況を見ると、京浜地区ではほぼ全ての事業者で黒字なのはどうか。

【委員】

- ・ 京浜地区は人口密度が圧倒的に高いので黒字の事業者数が多い。

【部会長】

- ・ 資料は 2017 年度になっているが、コロナ禍を除いたとして京浜地区では黒字の事業者数が多いのか。

【委員】

- ・ 正確なことは分からないが、運転士の高齢化や運転士数の減少等により恐らく収入は増加していないと思われる。

【部会長】

- ・ バス運転士が不足していることをよく聞かすが、それはバス運転士の皆が東京へ行ってしまっからなのか。タクシー業界では、運転手が首都圏へ行ってしまっために不足していることをよく聞く。

【委員】

- ・ 近畿圏内で労働条件が良いバス事業者へ転職することが多い。また、地方で工業や産業がある地域ではそれらの業種に転職することが多いと聞く。

【委員】

- ・ 昔は交通局がバス運転士を募集すると、民間バス会社の運転士からの応募が多かったが今もそうなのか。

【委員】

- ・ その傾向は今もある。

【委員】

- ・ バス運転士の働く意識が昔と変わっており、昔の運転士は残業してお金を貰う人が多かったが、今の運転士はお金を貰うよりもお休みを貰う人が多い。そのため条件の合う交通局の応募者数が多いと思う。

【委員】

- ・ 阪急バスでは、第二種運転免許の支援は実施しているのか。

【委員】

- ・ 実施している。若い世代では運転免許証を持っていない人が増加している。

【委員】

- ・ 阪急バスの人件費は、経費の何割を占めているのか。他の民間バス会社よりも高いと聞いている。

【委員】

- ・ 現状、人件費は経費の約 6 割である。そこまで上げないと運転士が確保できない。去年は運転

士職における契約社員制度の廃止実施、また阪急田園バスの吸収合併をしたこともあり採用も順調であったが、他事業者も正社員化が進んでおり、今年は例年通りの採用にとどまっている。運転士の数に見合う輸送計画に直す必要がある。

【委員】

- ・ 女性運転士が増えていると聞くと、どうなのか。

【委員】

- ・ 弊社も女性運転士が増加している。しかしバス会社は朝早い勤務・夜遅い勤務があり、ご家庭の都合を考えると労働条件が悪い。弊社は女性の働きやすい勤務・短時間勤務等といった運転士の働きやすい環境を検討していく必要があると認識している。

【委員】

- ・ 短時間勤務を検討するということは、昨年運転士職における契約社員制度の廃止を実施したが、また契約社員制度を復活させることにならないのか。

【委員】

- ・ 契約社員になるのか、パートタイムになるのかは、これから検討していく。

【委員】

- ・ 今の運転士数の状況はどのような感じなのか。不足しているのか、余っているのか。

【委員】

- ・ 現時点では高速バスが5割強運休しているため、その運転士を各営業所に配置している。しかし必要な運転士数より若干名少ない。
今後、残業しない運転士が増加すると運転士が不足し運営が厳しくなる状況である。

【部会長】

- ・ 経常支出をみると最近では横ばいになっている。経常収入をみると、こちらは運転士不足により減少している。
また阪急バスの事業環境の変化に、ニュータウンの高齢化による少子高齢化とあるがニュータウンの高齢化は環境の変化を大きくさせるものなのか。

【委員】

- ・ 最近では、バス停まで歩けない高齢者が増えてきた。阪急バス沿線の団地も高齢化率が4割から5割になっている。

【委員】

- ・ 高齢化によって、若い世代の人や通勤する人が減っている。また高齢者もバス利用頻度が減少している。

【委員】

- ・ 今までは、各家庭に2世帯が住んでおり、通勤や通学で2世帯の利用があった。今は高齢化で若い人（バス利用者）がいなくなり、各家庭1世帯になっている。また住んでいる人も高齢者であるため、バスの利用頻度も低い。そのためニュータウンの高齢化は事業環境の変化を大きくさせている。

【部会長】

- ・ 長岡京市北部の阪急バス利用状況はどうか。

【委員】

- ・ 長岡京市北部は、もともとバス利用者数が少なかった地域である。北部は平坦な地形であるため自転車等の他の移動手段が選択肢としてある。
神戸市でも同様なことが言えて、坂が多い地区ではバス利用者数が多いが、平坦な地区ではバス利用者数が少ない。

【委員】

- ・ 長岡京市は人口が少し増加しているので人がいない訳ではなく、バスを利用しない人が増えているだけ。その原因を探し出せれば。また、赤字が増えているのに、会社として運行を続けられているのはなぜか。赤字を埋めるような構造があるのか。

【委員】

- ・ コスト削減を図りつつ、他圏域の黒字路線から内部補填している。しかし最近では赤字路線の赤字額は増え、黒字路線の収入が減り内部補填も厳しく、その仕組みも崩れてきているため、今回の話題提供とした。

【委員】

- ・ このコロナ禍で公共交通機関の利用に不安を感じている人が多い。JRのように阪急バスも感染防止対策をしっかりしていることをアピールするべきである。
またコロナ禍以前からもバス事業者の運営が厳しいことを一般市民の方には伝わっていない。理解してもらうための方法を検討するべきである。

【委員】

- ・ 現在ポスターやホームページで情報発信をしているが、更なる情報発信が必要であると考えている。

【部会長】

- ・ 今すぐにどうしていくかの結論を出すことはできないと思う。次回具体的な話を出して、掘り下げた議論をしたいと考えている。

5.その他

6.閉会