

## 第1回八幡市地域公共交通会議（議事録）

日時 令和元年11月15日（金）15：00～17：20  
場所 松花堂庭園・美術館1階講習室  
参加者 委員・オブザーバー27名 傍聴者22名 事務局5名  
※難聴者協会から4名の傍聴、要約筆記あり。

### 【第1部】

#### ● 市長あいさつ（堀口文昭市長）

この会議は、先行策定される「八幡市立地適正化計画」と連携しながら、令和3年度の「八幡市地域公共交通網形成計画」策定を目指していく。

既存の市内公共交通の活用を含め、ご検討いただきたい。

#### ● 委員・オブザーバーの紹介 ※別紙参照。

#### ● 報告事項

##### ①京阪バス(株)より

樟葉駅～松井山手駅～京田辺のバス路線について、市道山手幹線（コストコ買い物客の車）の渋滞により、土日祝日で最大4時間の遅延が生じている。応急的な対策として、12月～令和2年3月の土日祝日の同路線を一部迂回運行する。この期間の試行で問題なければ、令和2年4月以降、正規の迂回運行に切り替える。

#### 委員意見（男山東中学校区自治会代表）

市道山手幹線の渋滞は外資系大型店舗（コストコ）の駐車場不足が原因。不動産開発会社と地元との話し合いが当初より不十分であったのが原因。

新たな迂回ルート沿い（府道交野久御山線・京田辺市地内）にも大型流通施設（プロロジスパーク京田辺）に大型貨物車が出入りする際に渋滞が起きている。道路幅が狭いのに大型車両を出入りさせているのが原因だ。そこにまた路線バスを迂回させるのはリスクが大きいのでは。

#### 京阪バス

物流施設に関わるそのような渋滞が頻発するのであれば考えないといけないが、まずは現状の深刻な渋滞状況から暫定的に土日に回避するのが目的。様子見させていただきたい。

#### 委員意見（男山第二中学校区自治会代表）

この件は京阪バスだけでなく、根本的なまちづくりの問題。迂回運行とか暫定的な方策をとるのは良いが道路の拡幅とか、商業施設の駐車場拡張とかそのあたりも考えないといけないのでは。

八幡市（事務局/都市整備部長）

現在、新名神高速道路城陽八幡間が開通しているが、続きの八幡高槻間は令和 5 年度に完成予定。それが開通すれば交通も流れて渋滞はかなり緩和されると思う。また、八幡京田辺ジャンクション周辺でも区画整理が進んでいる。この整理区画内の道路から府道交野久御山線に繋げる計画もあり、さらに渋滞は緩和されると見込んでいる。

委員意見（男山中学校区自治会代表）

山手幹線について、3 車線化するとかバスベイを作るとか、京都府の考えは。

京都府（山城北土木事務所）

今のところ予定はない。

八幡市（事務局/都市整備部長）

山手幹線の 4 車線化についてはこれまでも市で議論してきた経過があるが、歩道の街路樹や歩道地下の電気等ライフライン埋設物などにより困難と考える。渋滞対策としては、京都府、本市、京田辺市、八幡警察、田辺警察と合同で協議を行い、それを受け信号機の周期調整などをやっているが、抜本的な即座の対応は難しい状況。

---

## ②京都京阪バス(株)より

現在本社の車庫がある八幡市上奈良は、木津川堤防に近くの平野部のため、豪雨による堤防決壊時にはバスが甚大な被害を受ける。（実際に今年の台風 19 号により他県で被害事例がある）

提案だが、車庫にある約 100 台のバス等について、豪雨被害が差し迫った際には、市内の男山地域（丘陵地）の市公園施設などに避難させてほしい。避難経路の途中で要援護者である市民をバスに乗せながら避難してくることも考えている。また、バス車内を一時避難所としてもらっても良い。交通担当部局だけでなく、防災担当部局も合わせて協定締結に向け検討いただきたい。

議長（井上先生）

先日の台風被害で北陸新幹線が水没して甚大な被害が出た。バスも同様。そうすると翌日からの住民の移動ができなくなる。長野電鉄では同社のバスを高速道路サービスエリアなどに逃した。翌日からバスが動いたという事例がある。今後進捗があれば、この会議で発表してもらえたら。他自治体の事例などもぜひ。

委員意見（男山東中学校区自治会代表）

市民にとって非常にありがたい提案だ。

## 【第2部】

- 基調講演：テーマ「地域で考え 動き 育てる これからの公共交通」  
講師：井上 学さん（立命館大学アート・リサーチセンター客員協力研究員）

### 内容

バス事業者の深刻な乗務員不足や労働条件の悪化などにより、これからは新たなバス路線の設置はまず不可能。まずは既存の路線をいかに維持していくかが最大の目標。そのために常に先手で方策を考えないといけない。

「利用者が減った。バス乗務員も減った。これ以上路線を維持していくのは無理だ。」という状況になってからで手遅れ。そうなる前にバス停留所の改善などの利用促進策等、既存路線の活用が必要。

バス事業者は地元愛が強い。観光で儲かる路線を減らしてまで地元の赤字路線を走らせている。その思いに地域でどのように答えていくのか。これまでは「役所お願い、バス会社お願い、私は乗らないけど。」これからは、こんなことではまず話は進まない。地域住民でどのように考えて動くか。

それを話し合うのがこの会議の大きな目的。観光や市街化調整区域の開発面など、自治体をまたいだ議論も必要。

免許返納する人は運転できないほど弱ってから返納する人が多い。「返納したからバス路線何とかして」と言っても車の2倍以上体力を要するバスの生活には適応できない。今から免許を持ちながら公共交通を利用する生活への転換を。金銭的にも車は維持しているだけでお金がかかる。公共交通の方が安いし、健康にも良い結果が出る。

- 
- 座談会：コーディネータ：井上学さん（再掲）

パネリスト：田中晃代さん（近畿大学准教授）、野村実さん（大谷大学助教）、足利剛京都運輸支局長、森下徹八幡市副市長

委員及びオブザーバーへのアンケート結果を題材にした座談会。

### 公共交通への思い

○過去に他自治体で様々な試験運行などをして賛否両論あったが、苦情を苦情で終わらせず、改善に繋げた。賛成反対両派の人が話し合うことで良い意見がまとまるのでは。（近大：田中先生）

○公共交通は「動くコミュニティ」。免許返納後の高齢者の生活は充実していないイメージ。買い物ツアーなど外出支援の取り組み等が必要では。公共交通は地域の血流。インフラ整備の話も含め、様々な角度から力を寄せ合いたい。

（大谷大：野村先生）

○日本の人口は 2050 年までに 1 億人を切る。現在より 2700 万人減る。岡山県から西の沖縄県までの人口が消えるのと同じ。

乗り合いバスの乗務員、平均年齢は 49.8 歳。

労働人口も減る。2065 年までに 3500 万人減る。兵庫県より西の人口が消えるのと同じ。バス利用者も減っている。都市では増え地方では減っている。醍醐コミバスは平成 16 年 2 月から利用者 800 万人を突破している。成功しているコミバスの共通点。行政に 100

%頼っているものは長続きしていない。近隣企業や住民など地域の力で支えているところが成功している。地域ごとにそれぞれ成功の方策が違う。その地域にふさわしいコミバスについてこの会議で話し合いたい。「コミュニティバス」は「コミュニケーションバス」でもある。みなさんで作り上げてほしい。(足利京都運輸支局長)

○行政の立場からは、市民の最大の幸せのために如何にすべきか。通販など人が移動しなくても良い技術の進歩の反面、人とのコミュニケーションは大切。その観点から公共交通は重要。人口減少によりバス運行状況や乗務員不足が深刻になっているが、その中でどのように市民ニーズに合う公共交通ができるか、この会議でみなさんに知恵をお借りしたい。最後は「地域公共交通網形成計画」を策定したい。そして地域のみなさんに公共交通を育てていただきたい。使用しなければ育たない。そのための合意形成がこの会議。(森下副市長)

#### ●まとめ (井上先生)

共通するのは公共交通が「コミュニティ」と密接なかかわりがあるということ。コミュニティを良くするには、公共交通を良くしなければならないし、公共交通を良くするにはコミュニティの力が必要。地域の委員は地元のことを熟知していると思うので、意見を出していただき良い方向に持っていきたい。

#### アンケート自由記述 (9) (10) についての議論

##### (9) 公共交通のイメージ

○「都会は便利」「田舎は不便」という意見について、都市計画で市街化区域と市街化調整区域に分けられていて、市街化区域は商業施設も多く公共交通も充足している。不便と感ずるのは開発抑制区域である調整区域の住民では。

「子どもたちの世代に利便性の高い公共交通を残したい」については、人口減少、少子化が進む中で現状維持は難しい。その状況なりの持続性を考えていくことが必要。(近大：田中先生)

○「交通は電気、ガス、水道のようにインフラの一部」という意見。誰も乗らないバスは公益事業かという疑問が湧いてくる。公共の「公」とは何か？住民が関与しながら考えていくもの。

「バスの乗り方がよくわからない」とあるが、これはまさに食わず嫌い。広報も絡めて一度体験してもらおう仕掛け、仕組みづくりが必要。(大谷大：野村先生)

#### (10) 公共交通に対する希望

○拡充の施策や移動の選択肢は多い方が良い。いくつかの選択肢があって方向など組み合わせることで目的地へ行けるとなれば、生活に夢が膨らむし、絵を考えて選ぶことにより高齢者の認知症対策にもなる。最後のライフステージを楽しくいろんな移動方法を活用して過ごせる。(立命大：井上先生)

○(9)(10)とも、国の考え方で公共交通については、まずはバス、タクシー。それが難しい所は自家用運送という順序になる。八幡市は「都市」と認識している。アンケートでは「バスの本数が少ない」とあるが、今バスの運転士が足りない中で増便してと言っても絶対無理。地域を愛するバス会社は儲かっている都市部の路線を減らしてまで地方部の路線を走らせている。そこまで工夫を重ねて今の状態ということを理解願いたい。(足利京都運輸支局長)

○「住民や企業に選んでもらえる魅力あるまちづくりには公共交通は不可欠」という意見について。人口減少を見据えながら将来の八幡市を活性化。都市計画マスタープランもあるし立地適正化計画も策定中。人が効率的に活動しやすいまちづくりを検討している。その中で市の東部エリア(農村部)は都市計画マスタープランで都市的利用していく方針である。企業の誘致に当たり人材確保のために公共交通は重要。公共交通によって地域や企業の交流が活性化し、相乗効果でより良いまちづくりができる。(森下副市長)

#### ●まとめ(井上先生)

アンケートを見ると、八幡市民の意識として3割は「樟葉市民」だと思っているのではないかと。男山地域や欽明台地域から樟葉駅に行くのはとても便利という意見が多い。この会議は八幡市の会議ではあるが、八幡市のことだけを考えていても良いものはできない。ぜひこの会議で自分たちの生活に照らし合わせて、隣接する枚方市、京田辺市、久御山町への移動も視野に入れ、会議を進められたら良い。

●最後に委員より発言

第1部の報告事項「京阪バス山手幹線渋滞による期限付き迂回運行」について。これまで京阪バスの乗務員は激しい渋滞により、最大4時間もバス車内から離れられず、トイレもいけない劣悪な労働環境となっている。これでは乗務員の離職に拍車がかかる。そうならないためにも、今回会社から期限付き迂回運行を提案させていただいた。利用者や地域住民から様々な意見はあると思うが、ご理解願いたい。(京阪バス労組：後藤書記長)