

# 第3回 八幡市地域公共交通会議 議事録



令和2年8月4日（火）午後2時～  
八幡市文化センター小ホール

八幡市地域公共交通会議の委員

(R2.8.4)

組 織	氏 名	役 職	代理他	
市長又は その指名する者	山田 雅義 (会長)	八幡市副市長		
学識経験者	井上 学 (副会長/議長)	立命館大学アート・リサーチセンター 客員協力研究員 公共交通アドバイザー		
	田中 晃代	近畿大学総合社会学部総合社会学科 准教授		
	野村 実	大谷大学 助教		
関係行政機関	金澤 重之	京都運輸支局首席運輸企画専門官	代：曾川高円	
	竹沢 幸英	京都国道事務所管理第二課長		
	澤田 晋治	山城広域振興局地域連携・振興部 企画・連携推進課長		
	中坊 傳	山城北土木事務所企画調整課長	代：谷口幸治	
	増谷 仁志	八幡警察署交通課長		
利用者及び関係 団体等の代表者	松本 伍男	八幡市社会福祉協議会会長	代：高野秀雄	
	小山 文明	八幡市老人クラブ 会長		
	岡本弥四郎	NPO法人(「道しるべ」理事長)	欠席	
	市民委員	道上 幸彦	男山中学校区	
		小林 恭一	男山第二中学校区	
		梶原 寛之	男山第三中学校区	
		上原 嘉昭	男山東中学校区	
		下岸 由宜	大谷大学 学生	
	天野 聖哉	大谷大学 学生		
公共交通事業者 等の代表	神原 孝夫	京阪バス(株)経営企画室課長	阿部友香	
	後藤 博成	京阪バス労働組合書記長		
	槻木 章	京都京阪バス(株)管理部長		
	杉本 英樹	京都京阪バス(株)労働組合書記長		
	井上 純	一般社団法人 京都府タクシー協会 地域公共交通推進委員会 南部分科会員		
アドバイザー	高橋 愛典	近畿大学経営学部 教授		
オブザーバー	苑川 俊哉	UR都市機構西日本支社京奈エリア経営 部団地マネージャー	欠席	
	吉川 佳一	八幡市理事(福祉・健康部局代表)		
	北村 一夫	八幡市民生児童委員協議会		
	岸 伸行	八幡市観光協会事務局長		
	川崎 敦弘	枚方市土木部 交通対策課課長代理		
	中下 泰宏	京田辺市建設部計画交通課課長	欠席	
	吉田 明浩	久御山町事業建設部新市街地整備室室長	欠席	
事務局	東 睦	八幡市都市整備部長		
	安部 賢一郎	八幡市都市整備部 管理・交通課長		
	増永 浩子	同 課長補佐		
	佐野 陽一	同 係長		

※代・・・代理出席

## 第3回八幡市地域公共交通会議 次第

日時：令和2年8月4日（火）午後2時～4時

場所：文化センター小ホール

### 1 開 会

### 2 会 長（副市長）あいさつ

### 3 委員等の紹介

### 4 議 題

- (1) 南北バス路線の要望についての現状（報告）
- (2) 橋本地域オンデマンド運行の取り組みについて（報告・提案）
- (3) 新型コロナウイルス感染症への対応について

### 5 その他

- (1) 地域公共交通網形成計画策定に向けた今後の進め方について
- (2) オブザーバーからの発言など

### 6 閉 会

※コロナ感染防止に配慮し、傍聴なしとします。

### 第3回八幡市地域公共交通会議（議事録）

日時	令和2年8月4日（火）14：00～16：10
場所	八幡市文化センター小ホール
参加者	委員・オブザーバー29名 事務局5名 報道1名

#### 1 副市長あいさつ（山田雅義副市長）

この8月から八幡市副市長に就任しました。  
地域公共交通会議においては、先行して策定予定の八幡市立地適正化計画に連携しながら、機能的で暮らしやすいまちづくりのため、行政と住民、事業者それぞれが既存路線を大切に、令和3年には八幡市地域公共交通網計画策定を目標としている。皆様にはご協力をよろしくお願いしたい。

#### 2 委員・オブザーバーの紹介 ※別紙参照。

#### 3 公共交通の現状について（立命館大学：井上先生《議長》）

昨年11月の第1回会議時でも相当厳しい状況であったが、今回新型コロナで利用者が減り、航空やJRなども大赤字。100%戻ってもかなりのマイナス。地域公共交通は安心、安全でやっている。それに対し、利用者も今の思いを正確に伝え共有することが大切。これを踏まえて活発な議論をお願いしたい。

#### 4（1）南北バス路線の要望についての現状（報告）（事務局：佐野係長）

資料4。南北線とは欽明台地域から、市役所や石清水八幡宮駅を直通で結ぶ路線。現在、欽明台地域から、市役所や石清水八幡宮駅に行くには「大芝」か「くすのき小学校」バス停で乗り換えが生じ、15分以上の待ち時間に負担を感じている利用者がいる。地域住民が中心となり南北路線新設1,428筆の署名を集め市に提出。

市役所や文化センターへ乗り継ぎで来庁するのは高齢者などにとって負担。一部手続きは美濃山コミュニティセンターで可能だが、検診、期日前投票、その他手続きは市役所のため、新たなバス路線が必要という要望。市役所方面から欽明台方面へ行きたいという声も。

南北バス路線は、平成20年度に石清水八幡宮駅から市役所を經由松井山手駅までのルートで試験運行を実施したが用者が少なく運行断念。これらを踏まえ、今年3月7日の第2回地域公共交通会議で議題にする予定も、コロナによって中止。別日に勉強会（4月17日）を実施した。バス会社、京都運輸支局、議長の井上先生も参加。

検診等を美濃山欽明台地域で実施してはどうか、バス会社からは新型コロナウィルスの影響でバス路線の新設は困難という意見。

運輸支局からは、地域公共交通網形成計画策定のため地域特性の把握が大切。井上先生からは地域を公共交通中心の生活への転換が必要との意見。

地域全体で公共交通を利用する意識への転換が必要なこと、南北バス路線新設の他

に様々な視点のアプローチが必要という意見も。今後、調査、ワークショップにより、公共交通を身近に感じてもらうよう努める。出前講座も検討したい。

(井上先生)

7月17日勉強会実施。

年を取ったし要望してバスを通して誰も乗らなかった。なぜか。車がなければ交通弱者か。自分で移動できないという意味では交通弱者かもしれないが、我が家には車がない。では交通弱者かと言うと、歩きかレンタル自転車かバスかいろんな手段を選択できる。移動手段の選択では弱者ではない。

車に頼ると、移動の選択肢が考えつかなくなる。京都市内でのワークショップの結果、利用者が伸びている地域がある。八幡市でも車に頼る生活ではなく、他に手段があることに気づいてもらえれば。検診等が欽明台地域で可能にするなど、移動手段ではなく事業の移動も検討できれば。

松花堂バス停での乗り継ぎ時、危険な所がある。自転車が飛び出してくる。バス待ち環境の改善で解決できないか。地域で話し合い勉強会を続けて公共交通が使えることをわかってほしい。今ある資源の活用が一番良い。バスを使ったライフスタイルと一緒に考えたい。

(小林委員)

高齢者が運転免許証をなかなか返さない。免許返納をしろと言うが、バスが不便なため結局手放せない。バス会社が採算なしでやってくれるとは思わないが、考えなければ変わらない。

(井上先生)

皆さんは何本くらいバスがあったらいいか。1時間に1本あれば生活はできる。待ち時間を工夫して今の本数で利用者数を増やさないと難しい。

(上原委員)

美濃山・欽明台地域は八幡市の人口の7分の1を占める。我々は何度も南北線開設を要望したが、市は高齢化の進んだ男山地域、橋本地域にバスを通す、若い町には必要ないという方針だった。実証運行をやったが必要ない。我々が望むのは本格運行。

高齢者だけでなく若い人にも公共交通は必要だ。平日、車を使える家庭ばかりではない。人口が増える中で今後必ず必要になる。我々は実証運行の時、敢えて乗車しなかった。市はもっと実態を把握するべき。行政は走らせる決断をするべきだ。

(井上先生)

八幡のコミバス開始時に月2~3回乗車したが、男山団地からどれだけの人が乗るのか、南北線の問題も含め不安があった。その後コミバスは地域住民が多く利用して

いる。地域で育てる、公共交通にはその考え方が必要。今あるものでほとんどが足りる。乗り継ぎをスムーズに改善できれば今より使いやすくなる。

---

## (2) 橋本地域オンデマンド運行の取り組みについて（報告・提案）

### 経過と説明（事務局：増永課長補佐）

資料5。橋本地域の丘陵地を含む地域の住民が高齢化で移動が困難になっている現状を受け、外出支援のため始まった。地域はコミバスが通っているが、坂のためバス停への移動が厳しい。民間タクシーは費用が高く、人材や費用面から行政が事業化するのも困難な状態。

そこで、同地域のNPO法人道しるべが中心となり、平成28年度頃から地元でデマンド運行に関する住民勉強会及びアンケートを実施。デマンド運行を求める多くの声を受け、NPOが中心となり実行委員会を結成、今年3月に第1回目の実証実験を実施。

この実験は3月1日から約2週間、橋本栗ヶ谷と狩尾を対象として、無償で実施。利用者は延べ29件。自家用車持ち込みの運転ボランティア5名。利用者アンケートでは「無償」も影響しているが、おおむね高評価。主な行先は、買物や病院。

試験運行後の3月30日に、デマンド運行実行委員会、京都運輸支局、バス事業者、タクシー協会で総括を行った。実験を行った3月は、コロナの影響で厳密な検証ができなかったが、既存の路線バスやタクシーなどの民業を圧迫しない範囲での運行が課題。

民間の公共交通機関は厳しい状況。住民主導によるデマンド運行は、画期的だが、行先をバス停までにするなど、既存公共交通機関の利用促進も必要。

同実行委員会では、2回目の実証実験を予定している。去る7月20日、同実行委員会、京都運輸支局、京阪バス、京都府タクシー協会で第2回実証実験について勉強会を実施。既存公共交通機関との連携が課題との認識を共有。4月以降のコロナ自粛によりバスやタクシーは、コロナ前より利用者が6割以上減少しているとの報告も。

第2回実証実験は資料5参照。来月9月上旬から9月末頃、現状を踏まえて実施。第1回より対象地域を広げ、期間は約3週間、運転ボランティアは10名、無償運行。利用者アンケート調査を行い、期間終了後に集約、次回実証実験に反映。複数回の実証実験を経て、ニーズを反映しながら既存の公共交通機関を圧迫しない持続性のある仕組みを作りたい。NPO法人道しるべについては資料5参照。

### （井上先生）

この特徴は「無償」ということではない。高齢化地域の困りごとをどう解決していくか。地域住民を中心に自分たちで汗をかいて実証実験を重ねていく。

地域住民は無料で市役所方面に行きたいが、それをすれば地域の公共交通がなくなると理解している。最寄りのバス停までの移動など地域で交通選択肢を増そうとの取

り組み。中心となるのが地域住民。高齢化が進み行政もお金を出せない。認識のうえで地域愛で汗をかいている。地域の困りごと解決の取り組みの1つに移動支援がある。

橋本地域だけでなく、枚方市では全市的に地域の市民活動がある。これにより若い人も定着する。その一環として公共交通を考えた結果、地域の交通選択肢が増える(電車、バス、タクシー、ボランティア送迎など)。

(上原委員)

橋本栗ヶ谷というところをご存じか。昭和30年代の法律には合致していたが、今では道が非常に狭く建築基準に違反する。高齢者が家の車庫へ車を出し入れするのも緊急車両の進入も困難。行政が何とかする必要がある。

(井上先生)

以前、娘を連れてその地域を散策した。途中で20kgの娘を抱えて坂を上り、この地域で子育てしてきた方々の苦勞が偲ばれた。

(小林委員)

運転ボランティア一般の方々が運行されているのか。

(井上先生)

今回の送迎はプロの運転ではないので、狭すぎるところは行けない。

(小林委員)

この地域は市内でも高齢化が進んでいるところの一つ。地域のニーズに応じて送迎するのは素晴らしいが、実際続くのか。もっと根本的に考える必要があるのではないか。

(井上先生)

持続性という点では、7、8年くらいで次のシステムに変えていく必要がある。次により良い方法が出れば変えていく。新しいものが出てきたときに動けるようにしておく準備体操的なものと思ってやっておられる。

---

### (3) 新型コロナウイルス感染症への対応について

#### 各事業者の現状

##### ① (京阪バス(株)：神原委員)

4月の緊急事態宣言以降、5月も落ち込みひどい路線では80%以上減少し、ほとんど空の状況。5月以降、徐々に戻りつつあるものの、対前年比70%程度までしか戻っていない。沿線の大学はオンラインで授業を行い、民間の会社もリモートワーク

が浸透してきているため、通勤する人が減っている。このような状況から、経費削減のためゴールデンウィーク中、平日ダイヤのところを休日ダイヤにして便数を減らしたが、4、5月だけで既に今年度の赤字が決まった。

## ②（京都京阪バス(株)：槻木委員）

4月下旬に平日ダイヤ30%削減を決定した。緊急事態宣言が解除されたら徐々に増加する予測で6月にダイヤを戻した。80%近くまで戻っていたが、先週くらいまた5%ほど落ち込んだ。最終的には現在75%ほどである。今後はさらに落ち込む見通し。

当社の4から6月四半期決算は1億以上の決算赤字が出た。乗り合いバスは比較的戻りやすいが貸し切りバスはほぼ全滅。秋の需要もおそらく無理。京阪宇治バス時代からの20年間の貯金が、1年間持たない。年明けには借り入れも視野に。松井山手で行っている旅行業も4月11日から全面休業。現在も土、日のみ営業をするだけで、9月末まで一時帰休を継続せざるを得ない。本社の事務職員も同様。

## ③（タクシー協会：井上委員）

タクシーも概ね同じ。4、5月で赤字確定。バスと違い路線を持たないため、他へ出ていくことも可能だが、京都市内の方が悲惨な状況。

4、5月は80%減少、先々週辺り（7月中旬頃）までで6、7割まで戻っていたが、バス同様ここ2週間ほど減少している。

MKタクシーの乗務員がコロナに感染。MKは以前にも感染者を出したが、他のタクシー会社とは雇用形態が違い、ほぼ通常通りの業務体系を取っておりドライバーの出勤率を下げることはできなかつたためか。その他のタクシー会社は、雇用調整補助金を受けながら乗務員がほぼゼロというところ、稼働させないところ、第一交通のように半分交代にしているところもある。

この地域（山城地域）は回復が早い。同地域は法人がなく、利用者の大半が個人のため。行き先が役所や病院がほとんどで人の動きがよくわかる地域。

京都市内は、夜の歓楽街や修学旅行はほぼゼロ。政府が推進しているGo toキャンペーン、対象になる修学旅行がある。8月末や9月にも予定があるがおそらくなくなる。行政から支援いただければ、バス、タクシー共にもう少し頑張れる。

### （井上先生）

事業者からは非常にしんどいという切実な声。6月頃には利用が戻りつつあり、7月には更に伸びるかと思うも伸びず、若干落ちてきている。

行政もできることは限られる。非常に難しいが、現状を踏まえ事務局から行政の取り組みについて報告を。

### （事務局：増永課長補佐）

資料6。コロナの緊急対策2次補正予算「新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金」、全国で3兆円規模。本市も福祉、医療、教育、観光、商工業などの分野に優先順位をつけ配分。公共交通についても住民の移動手段の確保維持という観点から、八幡市内を中心に営業、運行するバスやタクシー車両1台当たり一定額を補助する案を今後の議会で提案予定。

### 他自治体の取り組み

(枚方市：交通対策課 川崎課長代理)

枚方市では、新型コロナウイルス感染防止の対策として、事業者による運転席と客席の間のビニールカーテン設置、除菌対応、抗菌対策の機材や委託業務を支援する予定。この臨時交付金を活用し、バスは1台当たり2万円、タクシーは1万円を交付。6月に補正予算が確定、要綱作成中。予算は京阪バス125台、タクシー5社合計301台分。

(近畿大学 高橋先生)

地域公共交通会議も多くの自治体で定着しており、地域公共交通会議として非常事態宣言を出しているところもある。効果のほどはわからないが、コロナ対策としてそうした形の地域公共交通会議としての意思表示も重要。

ここまでバスで来たが、地形の問題や大阪府と京都府の境界をまたぐということが交通の観点で非常に重要。この会議には様々な立場の人が入っており、地域コミュニティのまちづくりがかなり出来上がっている。この場を活用した議論をコロナ対応の他多方面から求められていると考える。今後も会議に出席しアドバイザーとして貢献したい。

(京都運輸支局 曾川委員)

交通事業者からたいへん苦しいという話。タクシー業界団体による調査では、5月下旬時点で京都府の輸送実績が前年同月比で全国最下位の非常に厳しい結果で、運輸支局でも極めて深刻と捉える。地元交通事業者は、緊急事態宣言時からコロナの感染防止ガイドラインに沿った対策を講じ公共交通サービスの維持に奔走されていることに深く感謝する。

国交省としても、事務局からの提案にもあったように令和2年度の補正予算、2次補正予算により交通事業者による設備の衛生対策や車内の密度を上げない取り組みなど、公共交通安心利用確保のための支援を考えている。

(井上先生)

タクシー、バス、電車の事業者が大変な状況だが、ほぼすべての事業者が乗務員の検温を行っており、体調が悪ければすぐ休んでもらう。来訪者にも検温をお願いして

いる。車内の換気もやっている。5分で車内の換気ほぼ完璧だ。タクシー車両は3分以内で換気できる。タクシー、バスに乗っていてもウィルスに感染することはほぼない。そんな中で利用者は満員電車が怖いと言うが、乗車時のマスク着用、降りた後の手洗い、うがいをしないことが怖い。大声で騒がない。3密ではないのでマスクをして大声で騒がなければ安心、安全。公共交通が怖いというその空気が一番怖い。

自動車が安全というが、換気、消毒しなければ家庭内感染が起きるため危険。新しい時代の生き方を共有し、少しでも公共交通にできることをしたい。我々が乗ることで、地域の公共交通が維持される。

京都府の中央交通（バス会社）が倒産した。採算がとれる路線は他社がすることになったが、採算の合わないところは行政でもできないところがある。倒れたら行政が何とかできるかと言えばそうではない。できないところは切り捨てられる。そうならないよう皆さん理解のうえ普段から利用してほしい。

（小林委員）

対策をしているが混んだバスや電車には乗りたくない。この感情は当たり前。交通事業者も努力しているが、合わせて経営の立て直しをしていかないと、つぶれて立て直すのは大変。飲食店を助けるより生活に一番密着している交通機関や病院などにお金を使うべき。そうでないと我々も安心して乗れない。ぜひ、行政に支援をお願いしたい。

（井上先生）

地元のお年寄りが作る農産物が地元を支えるように、公共交通も考えられれば。

（曾川委員）

公共交通は今、非常に厳しい状況だ。「支援すべきだ」という意見は大変ありがたい。ぜひとも公共交通への支援について前向きに検討してほしい。

---

## 5. その他

### (1) 地域公共交通網形成計画策定に向けた今後の進め方について

（井上先生）

地域公共交通網形成計画策定への取り組み。令和3年度末まで1年半くらいかけて策定予定。

（京都運輸支局 曾川委員）

地域公共交通網形成計画策定、資料7と8参照にて説明。

地域公共交通活性化再生法は、地域における公共交通の活性化や、再生の取り組みの推進を目的として平成19年に作られた法律。その後、平成26年の5月に改正さ

れたが、この法律に基づき昨年7月時点で500件超の地域公共交通網形成計画が地方公共団体で策定され、国に報告された。

資料7。「持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律」が、6月3日に交付、年内施行されるスケジュールだ。改正されることになった背景や必要性については、人口減少の本格化、免許返納者の増加、交通事業者も乗務員不足の深刻化があった。一方では、情報技術の進展など新しい前向きな課題も出てきているということで議論が進められて来た。

改正の概要だが、地域が自らデザインする地域の交通、地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューも充実。交通インフラに対する支援の充実。これらは課題に対する解決の方向性、具体策ととらえてもらいたい。

オレンジ色の囲み、地方公共団体による「地域公共交通計画」(マスタープラン)の作成について。要点は地域公共交通計画が、地域公共交通網形成計画からの流れで解消されたということ。今まではこの計画は市町村が「計画を作ることができる」と法令上規定されていたが、今後は「計画を策定するよう努めなければならない」と、努力義務化された。

現状の地域公共交通網形成計画は、基本的には緑ナンバーの交通事業者による乗り合いバスやタクシー、鉄軌道などを前提に策定されていた。今後こうした公共交通機関はしっかり計画の中で位置付けながら、自家用有料旅客運送、福祉輸送、スクールバスなど地域の輸送資源を総動員する形で交通計画を考えてもらうところがポイントだ。

二つ目は、策定した計画を進捗管理してもらうということで、定量的な目標設定や、適宜適切な評価が必要となってくる。

次に、地域公共交通網形成計画、旧制計画の方について、資料8を参照いただきたい。5ページの下、協議会について。

1つ目、この計画の策定にあたっては、計画を立てる上で法定協議会を作っていただき、地域全体で必要な協議をしていく。

6ページ、地域公共交通網形成計画について、①「地域公共交通網形成計画は地域にとって望ましい公共交通網のすがた」これを明らかにするマスタープラン、いわゆる基本計画の役割を果たすもの。また、地域の取り組みが計画的に進められることにより、持続可能な公共交通ネットワークが図られることが期待される。

②について、都道府県も含めた地方公共団体が計画の策定主体となることを2行で書いている内容。その下にある計画の記載事項、この計画で何を書かくべきかが記載されている。

- ① は計画が目指すべき将来像、八幡市にも地域へ望む将来像がある。公共交通が目指すべき役割とはどういうものがあるのか。明確化し、取り組む方向性を定める。
- ② 例えば八幡市全域または、その地域における交通圏の範囲を考えながら、計画の

区域を設定する。

- ③ 計画の目標。①にあるように、基本的な方針に則していただき、目標を設定してもらう。
- ④ ③の目標を達成するために行う事業。目標を達成するための具体的なサービス基準を設定し、どのような事業が必要か、どんな方々に担っていただくか、そういったことを作ってもらうという趣旨。
- ⑤ 計画の達成状況の評価に関すること。達成状況と評価を踏まえて、見直しが必要な場合もあるかと思うが、こういった方針などを設定いただく。
- ⑥ 計画期間は、原則5年程度であるが、地域の実情に合わせて設定することも可能。
- ⑦ その他計画の実施に関して地方公共団体が必要と認める事項についても書いてもらうということになっている。

資料7ページ。策定にあたってのポイント。

地域公共交通網形成計画は活性化改正法の基本方針であり、国でその基本法を定めるが、それに合致するように作っていただく必要がある。具体的には、

①まちづくり、観光振興等の地域戦略一定性の確保、②地域全体を見渡した総合的な公共交通ネットワークの形成、③地域特性に応じた多様な交通サービスの組み合わせ、④関係者の連携、広域性の確保、具体的で可能な限り目標設定は数値化しようとして定められている。

資料の11ページをご覧ください。計画の策定の検討の進め方について例が書かれています。計画策定に関する全体の流れや計画の検討基準について知らせているので、ご活用いただき議論を深めていただきたいと思います。

説明は以上、ご質問等は会議後にお声掛けいただければと思う。ありがとうございました。

---

## (2) オブザーバーからの発言など

(井上先生)

地域公共交通網形成計画は、立地適正化計画、まちづくりと一体だ。行きたくなるような町を作らないと移動は発生しない。まちづくりと一体でなければ。

その中でこの立地適正化計画は非常に大きな意味を持つ。この件に精通されている田中先生にお話を伺いたい。

(近畿大学 田中先生)

八幡市の都市計画審議会今年5月、立地適正化計画の策定の検討内容の報告を受けた。既存集落のコミュニティ喪失や都市部の空き地、空き家の増加、公共施設の老朽化。土砂崩れや洪水の危険性など地域によって様々な状況があるが、それらを適正に配置していくのが立地適正化計画の目的だ。居住を優先する地域としない地域に分

けていくが既存集落住民すべてに交通利便性を保障するのは難しい。地域のいろんな課題を解決するためのまちづくり戦略と公共交通を一体的に考えるのが大きな点。

美濃山方面で市役所方面まで行かないと生活できないという意見だが、本来地域は歩いて行ける町であるべき。立地適正化計画ではコンパクトにまとまったまちづくりがベース。

駅から徒歩 15 分圏内のエリアは人口増加が見られる。その外は人口減。平成 17 年の八幡市バス交通計画の基本的な考え方として、利便性、快適性、安全性の高いバス交通を市、事業者、利用者が一体で実現を図るとしている。15 年前に提唱されており先進的。施設の適正な配置と同時にコミュニティを大切にしながらまちづくりと公共交通を一体的に考えていくことが重要。

(井上先生)

これまで高度成長期のまちづくりをやって来て、車でショッピングセンターにまとめ買いに行く生活から徒歩圏内で生活できるまちづくりにシフトしていく中で、住民が理想とする町はどんなものか。

どちらの計画も端的に言うと、夏休みのスケジュール帳をみんなで作っていくイメージ。差し迫ってから決めるのでは遅いので予め作っておく。

(事務局：安部課長)

今後の地域公共交通網形成計画の進め方は。現在この会議は任意協議会。計画策定にあたり、来年度当初に法定協議会へ移行する予定。今年度下半期から規約改正や補助金申請手続きを進めたい。進捗は当会議で随時報告する。引き続きのご理解ご協力をお願いしたい。

(大谷大学：野村先生)

本日は 2 点。まず 1 点、選択肢を増やすことについて市民、行政、事業者の立場から対応しているが、車に乗ることで選択肢が限られてしまっている。

バスが通っていても利用されない、車が生活の中に埋め込まれてしまっている。車を公共交通とシェアすることが、これまで求められてきたが、自家有償運送、デマンド、八幡市は地域によって生活様式が多様化している。自家運送、自家用有償ボランティア輸送などは、田舎のものと捉えがちだが地域に足がないからやるのではなく、提案のような交通事業者協力型自家用有償運送というスタイルも 1 つの案。

兵庫県養父市の例。運行管理やオペレーションはタクシー事業者による。事業者、住民、行政の 3 者がタッグを組んでやって行くというのがますます求められているところだ。今されている取り組みを、いかに花咲かせるのかというのが次の段階だ。今後は 3 者のバランスとチームワークが求められる。

公共交通に乗ることは文化であり、文化を醸成していく。委員もそうだが、公共交

通を広める人、どの世代にもインフルエンサーが必要だ。

病院の待合室での会話が情報源になることもある。住民にはインフルエンサーとしてバスは不便じゃないことを広めていただきたい。人と人とのつながりネットワークも資源の一つ。今後の公共交通を語るうえで大切なキーワード。

(大谷大学：下岸委員)

自分は車を利用しておらず自転車で移動しているが、場所によってはバスを使うこともある。バスを使っていくという意識を広めることが、これからの公共交通を維持していくことにつながれば良い。

(大谷大学：天野委員)

私が公共交通を利用する時の価値観、活動している地域と比べて。

山科区に在住しており、普段はほぼ地下鉄を利用。どこかへ行く時、目的地にスムーズに着くために家を何時に出て何分の電車に乗るか。スマホで調べてから外出している。私が八幡市に住むと仮定すると、バスに乗るか車を持つようになるだろう。その際、乗り継ぎに時間がかかる問題があれば、車に乗ってしまうと思う。多くの人も待つ時間がない方がいいので、スムーズな移動など、安心してバスに乗れる環境を作れば、バスに乗る意識を作っていけるのでは。

ゼミで活動している地域と比べて。

大学のゼミのフィールドワーク授業で京都市北区中野という地域で活動。中山間地域で総人口は300人程度で高齢化率は6割。地域の大通りにJRバスが走っているだけで、集落内はの人がバスを利用しようと思えば、徒歩で30分から1時間ほど歩かないといけない集落。近隣も急な坂などがり自家用車を使いがち。中川地域と八幡市を比べると、八幡市には多くの資源があるように見えるが、中川とはまた違った難しい問題があるのだと感じた。この会を通じてたくさん学んだことがあり、勉強になった。ありがとうございました。

(井上先生)

これからは、バスや電車の待ち時間をどうつぶせるかを考えて行きたい。うまく時間をつぶせれば、待ち時間のストレスは軽減される。

中川地域に昔は1時間に1本バスがあった。敬老乗車証により無料で乗れるのだが、それでもバスに乗らない。その結果、今に至っている。1時間半か2時間に1本のバスでも乗られない。八幡市はそうならないように持って行っていただきたい。(議題は以上、あとは事務連絡)

(上原委員)

我々は八幡市の地域公共交通会議で出席しているのであって、大学の机上論を聞きに来たわけではない。八幡市の現状の問題、今まで八幡市の公共交通の問題について

は、京阪バスと関連が深かった。当時の企画課長とも何度も話し合い、近畿運輸局にもよくお願いに行ったものだ。

だが、今、京阪バスは公共交通とっていないようだ。営利優先ばかりで、地域を無視している。これで公共交通と言えるのか。もっと公共交通らしいことをやってもらいたい。別に京阪バスでなくとも良い。我々はどこのバス事業者でもかまわない。地域とともにやっていけるバス会社を希望する。

我々地域住民は京阪バスに憤りを感じている。大学の先生たちの机上論など関係ない、地域の人々の声を聞こうともしないではないか。

(小林委員)

私も話に違和感があった。八幡市の中心はある意味5つ。石清水八幡宮駅と橋本駅、樟葉駅、松井山手駅、市役所。普通の町のように中心が1つではない。

そこでいろんな問題が起こっている。上原氏が怒っておられるのは、その辺のことを踏まえず話が進んでいるのが原因。次回はそれも含めて議論を進めて行かないと、住民が感じていることとちょっと違うと思った。

(道上委員)

地域公共交通について、松花堂の前の停留所は田辺からのバスと、八幡からのバス、乗り換え等重要な場所で、最近、近隣で住宅開発が進み、樟葉に10分で行けるため混雑している。次の会議のテーマにお願いしたい。あの地域は交通量が多い。地域の生活道路。朝は特に国道に抜ける車が多く特に土日が問題。何か手を打たなければ、将来的に第二の欽明台になりかねない。大芝バス停付近、コミバスも迂回するなどの対策が必要になると思う。いつか議題にしてほしい。

(井上先生)

地域公共交通網形成計画は今後、各地域の実例を踏まえてやって行く。これまでは全体的な話。今後、各地域の問題をどうして行くべきか法定協議会で話し合えたらと思う。

(上原委員)

松花堂に出る高野街道、バスが走っているが道幅が狭くバス同士が離合できない。樟葉に行くにはその道か、山手幹線の2つしかない。行政はもっと真剣に改良に取り組むべき。机上論だけでは困る。

(井上先生)

普段公共交通を使われている地域の方々に、こんな使い方をしている、こんなことで困っていると、そういう情報収集は我々にはできないことなので、詰めていただ

きたい。

(上原委員)

そんなことは、ずっとやっている。

(京都京阪バス：槻木委員)

南北線のバス路線要望への方向性が全く見えない。無理なら、引かない結論を出した方が住民もスッキリする。今後調査やワークショップを検討とのことだが、調査、ワークショップして、バスは引かない。これではちょっと住民を馬鹿にしている。方向性が見えない。もう少し方向性が見えるように示していかないと、今後問題が出てくるのではないか。

昨年の11月の第1回の地域公共交通会議で水害時に100台の路線バスが水没するというので、住民を含めたバス避難計画の提案をした。検討を進め、7月9日に洪水予測時の住民避難と車両避難で協定を結んだ。浸水地域の住民を13か所から男山にある小、中学校に避難するためバス26台、3往復ピストン運行する。お礼と報告をさせていただく。

(事務局：増永補佐)

貴重なご意見、ご要望等、真摯に受け止める。今後の議論や調査の内容など具体化が必要なので、今後も協力をお願いしたい。