

令和3年度第1回八幡市地域公共交通会議（議事録）

| | |
|-----|------------------------------------------|
| 日時 | 令和3年7月29日（木） 14:00～16:00 |
| 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23名 傍聴者なし（コロナ感染防止のため） 事務局 4名 |

1 開会

2 市長あいさつ（堀口文昭市長）

この会議は令和元年度に任意協議会として発足し、これまで本市の公共交通の現状について様々な議論をしていただいているところでございます。本日は、法定協議会として第1回目を迎えます。

本市は、京阪バスによる路線バスと、京都京阪バスに委託しているコミュニティバスやわた及びタクシー等の運行により、近隣自治体の中でも比較的公共交通が充実している状況にあります。そうした中におきましても、本市西部橋本地域の丘陵部在住の高齢者の移動手段、さらに市南部から市役所方面への移動における対応など、具体的な課題が挙げられております。これらを踏まえ、既存の公共交通を様々な角度から検証し、改善を行っていく必要があると考えています。

地域公共交通会議では、機能的で暮らしやすいまちづくりに向け、行政と住民、事業者が協働して、より安全・安心で利便性の高い公共交通を実現するため、その指標となります「八幡市地域公共交通計画」を今年度末に策定する予定であります。本市公共交通の確保・維持、市民が暮らしやすい八幡市の実現のため、ご支援とご協力をお願い申し上げます。

3 委員の紹介、委嘱状の交付及び役員選出 ※別紙参照

4 概要説明（事務局）

① 会議の目的（資料1、資料1-2）（事務局：増永課長補佐）

八幡市地域公共交通会議は本年4月より、法定協議会になった。これに伴う変更点としては、資料1の囲みの中の記載している公共交通に関する手続き等がスムーズに行えるといったことが代表的なものである。

また、法定協議会になったことを受けて、地域公共交通計画を策定することとなる。これは、令和2年に改正された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」により策定が義務付けられた計画であり、本市においては令和4年3月末の策定を予定している。八幡市地域公共交通会議のこれまでの経緯は

資料 1-2 に記載のとおりである。

② 市内公共交通の現状（資料 2）

本市の人口分布を色別に表示している。地図中の実線の円は公共交通の徒歩圏を表し、大きいものは鉄道駅から半径 800m 圏を、小さい円はバス停から半径 300m 圏を示している。この図のとおり、本市は公共交通の徒歩圏が市域をほぼカバーしており、カバー率は 85.5% となっている。

しかしながら、高齢化や地形の高低差などから、住民の移動手段に関する課題も出てきている。それらを踏まえて今後検討していく主な事項として、橋本地域でのデマンド運行、また本市南東部の欽明台地域から八幡市役所方面への南北方向にバス路線を設定してほしいという要望への対応等があり、持続可能な公共交通ネットワークの実現に向けた議論が必要となっている。

③ 要綱、予算案等について（資料 3）（事務局：佐野係長）

八幡市地域公共交通会議設置要綱、八幡市地域公共交通会議事務局規程などの各規程案、並びに本会議の予算案について説明を行う。

設置要綱については、交通会議の法定化に伴い、令和 3 年 4 月 1 日付で設置要綱を改定した。主な改定内容は、八幡市地域公共交通会議を地域公共交通活性化及び再生法に基づくものとし、協議事項に地域公共交通計画の策定を盛り込んでいることがある。

八幡市地域公共交通会議事務局規程（案）については、本会議の事務局に関して必要な事項を定めている。事務局は八幡市都市整備部管理・交通課が担うものとしている。

八幡市地域公共交通会議財務規程（案）は、交通会議の財務に関して必要な事項を定めている。本会議の収入は八幡市からの負担金、国・府からの補助金を主な収入としている。支出は会議開催に係る費用、公共交通の事業に係る経費としている。

八幡市地域公共交通会議の今年度予算（案）について。収入は 13,001,000 円で、内訳は八幡市の負担金が 10,001,000 円、国からの補助金 3,000,000 円である。支出は、会議費 651,000 円で、内容は委員への報酬や会場使用料である。事務費は 3,000,000 円で、これは八幡市への負担金である。事業費は 9,350,000 円で、これは地域公共交通計画策定業務の委託料である。なお、八幡市への負担金とは、収入にあった国からの補助金を八幡市への負担金として支出するものである。

④ 作業部会の設置について（資料4）（事務局：増永課長補佐）

地域公共交通会議とは別に作業部会を設置し、計画策定における合意形成に向け、具体的な議論を行っていく。作業部会の委員は資料のとおりである。作業部会委員は、幹事会のメンバーと重複しているため、幹事会と作業部会を一部兼ねて、本会議の合意形成のたたき台を作る場とすることを予定している。

● 質疑応答

（社会福祉協議会：松本委員）

予算案の承認は必要ないか。

（事務局：増永課長補佐）

この場で承認を得たい。

（井上議長）

資料3・9頁の予算案について、承認でよいか。

（委員一同）

異議なし。

5 協議事項

① 橋本西山地域デマンド交通の実証運行について（資料5）（事務局：増永課長補佐）

橋本西山地域デマンド交通については、令和2年2月よりNPO法人道しるべが取り組んでいる。NPO法人道しるべは、平成24年5月に設立し、会員を募り、会員の知識・経験を活かして、家屋修理や庭木剪定、困り事や法律相談を行ってきた。その一環として現在、移動支援サービス（デマンド運行）に取り組んでいるところである。令和2年3月と同年9月に実証運行を実施している。結果は資料に記載のとおりである。今後は2度の実証運行の結果を踏まえて3度目の実証運行を行う予定としている。概要は、期間が2021年8月26日～9月25日の日曜・祝日を除く25日間の予定である。登録会員数は100名超を目標としている。運転協力者（運転ボランティア）は第1回の実証のときから登録されているが、8～10名程度を確保。運行台数は6台/日で、これらは運転ボランティアが所有する車である。

先日、バス事業者、タクシー事業者と事前協議を行い、運行範囲について確認を行った。これは既存のバス路線やタクシー事業を圧迫することのないような範囲、すなわち橋本西山地域に限定し、地域内の通院等に利用するほか、地域内のバス停に利用者を運び、そこからバスやタクシーに乗ってもらうよう、既存の交通事業者と連携し、利用促進を図ることを目標とする実証実験である。

参考資料1にて、これまでの2回の実証実験の結果として、利用者の行先を記載している。この2回の実験では利用先（目的地）を区域内に限定しておらず、利用者の希望するところへ行っていたのでこのような結果になっているが、3回目の実験では区域内に限定するよう、要件を変更して実施していく。

参考資料2について、八幡市では公共交通の徒歩圏は、人口集中地域をほとんどカバーしているが、高低差は考慮されていない。高低差は橋本駅を基準とした場合、狩尾で+63m、興正で+82mとなっており、これが高齢者の移動を難しくしているため、この地域で移動支援サービスを実施するものとなっている。

参考資料3は、デマンド運行を行う橋本小学校区の人口構成である。この地域では市内でも特に高齢化が著しい地域であることがわかる。

● 質疑応答

（京阪バス：神原委員）

今回3回目の実証実験とのことで、当方から実証実験の実施に反対はしない。橋本地域内でのデマンド輸送については、地域内からバス停までの輸送及び利用者の自宅から駅前スーパーまでの輸送を行うと聞いているが、このスーパーは京阪橋本のバスロータリーに近接しており、自宅からスーパーまでのデマンド輸送はバス輸送との併存にならない。こうしたことから、当社のバス路線への影響が懸念されるので、例えば京阪バスは現状では樟葉から京阪橋本間の路線があるが、これを樟葉駅から途中のひかり（バス停）までに留めて、橋本地域内はデマンド輸送を実施するものとして実証運行をすることも考えてみてはどうか。

（事務局：増永課長補佐）

前回の勉強会で、NPO法人よりスーパーへの輸送の話が出たが、このスーパーは八幡市域ではなく枚方市域になる。このデマンド交通はあくまでも八幡市内の橋本地域における実証運行であるため、スーパーへの輸送は行わないものとするが、それでよいか。

（NPO法人道しるべ）

その通りである。

（京阪バス：神原委員）

確認だが、基本的な輸送としては、利用者の自宅から最寄りのバス停、バス停からは路線バスやコミュニティバスを利用するという理解でよいか。

（事務局：増永課長補佐）

その通りである。

（井上議長）

今回のデマンドのサービスは、移動をサポートするというよりは、地域生活をサポートする活動の中の一つという認識で取り組んでほしい。地域の様々な困り事の中の一つとして買い物が困難な人もサポートするというコンセプトであることを地域に伝えたいといけない。

スーパーまで乗り換えなしで行きたいというニーズがあることは理解するが、それをやり始めると際限なく行先の要望が広がってしまう。そもそも誰もが乗り換えなしで目的地まで行きたくて車を使ってきたので、公共交通が崩壊してきてしまった。公共交通は移動の需要をある程度一つに絞るために、不便さが生じてしまう。しかし不便でもそれを使っていこうとマネジメントしていくことがNPOやこの会議の役目だと、自分は考えている。乗り換えなしで目的地まで行きたいという要望はあると思うが、バスが走っているので、バス停まではサポートするから、あとはバスを利用してもらうように促す活動が求められる。それをしっかり行っていくことで、このサービスが成立すると思う。参考資料1で、移動サービスの利用状況を見ると地域外に出ている人が多い。地域外に出ている人が約100人として、その往復で200回。その運賃が200円として、約4万円分の利用がバスから奪われているといえる。自家用運送の利用者は無料なのでこちらを使いたい気持ちはわかるが、これでは公共交通は崩壊する。サービスに対してきちんと料金を支払うという考えを持ってもらえるように住民を説得していくしかない。バス利用は乗り換えもあるし、お金もかかるが、それでも移動支援サービスができて以前より便利になったと思ってもらえるように活動していくことが求められる。

(近畿大学：田中委員)

NPOの実証実験で2次の実証実験内容を見たところ、広報ビデオや利用を促すビラの全戸配布、7回の説明会を実施されており、利用促進に向けて大変尽力されていると思う。3次ではさらに利用者や利用率の増加を目指すということで、そのためにどういう広報活動を考えているのか教えてほしい。

(NPO法人道しるべ)

利用実態を説明すると、当時80人の利用会員がいたが、その利用率は30%に留まっており、決して高くない。当方としては60%くらいまで利用率を上げたいと考えている。このラインは検討していくとしても、配布したビラの効果はまだ1回目ということもあり十分とは言えないので、2度3度と重ねて実施していく予定である。

(近畿大学：田中委員)

せっかくの実証実験であるため、乗ってもらわないと意味がない。利用率向上を目指すには、実際に利用した人から、「乗ってよかった」という体験を伝

え広めてもらう必要がある。また利用者が高齢者ということもあり、広報媒体が非常に重要になると、ピラを配るだけでなく説明も必要になるが、こうしたことには大変な労力がかかる。それをNPOだけで行うことが難しければ、地域のボランティアや自治会、また学生ボランティアなどの若い人の協力も含めて、利用してもらうための工夫をする必要がある。例えば、予約を取る際のハードルが高いという声があれば、それを改善することで次のニーズに繋げるといった取り組みをする必要があるだろう。

(井上議長)

利用者を増やすことに重点を置かなくてもよいと思う。困っている人をどうサポートするかが、このサービスの主眼である。そもそもこうしたサービスの利用者をどんどん増やせるのであれば、そこにバスが走っているはずである。それにずっと車に乗っていた人が高齢になって運転できなくなり、それで新しい移動サービスを提示されても、高齢者は新しいものをすぐに取り入れることは難しい。本当に利用者を増やそうと思うなら、個別訪問くらいのことをしないと無理だろう。それよりむしろ3割の人が動いたことのほうが、意味がある。今後注視すべきことは、利用者数という量的なデータではなく、これを利用することで生活の質が上がったかどうかという質的なデータだと思う。これは個人の感想の部分になるが、それを集積して分析し、同じようなタイプの人に向けて、このサービスを個別に説明すれば、利用してもらえらるだろう。今後は利用者の属性や特性を次の実証運行で調査してもらおうと、今後の活動展開に有効であると思う。

② 計画策定にかかる今後の進め方について(資料6、7) (事務局：増永課長補佐)

八幡市地域公共交通計画策定に関わる調査計画(案)である。実施する調査としては、まず住民アンケート調査がある。これは公共交通に関するアンケート調査で、過去に八幡市でも複数行っているが、前回の大規模な調査は2007年頃であり、今回の計画策定にあたり大規模調査を行うものである。

目的は、地域住民の普段の移動状況や課題、公共交通に対するニーズを把握することである。対象・配布回収方法は、市内に居住する方1,500名(無作為抽出)に郵送配布・郵送回収で、教育関連や各種団体500名には教育委員会等を通して手渡し配布・手渡し回収を予定している。実施時期は9~10月頃で11月末までに結果をとりまとめる予定である。アンケート設問概要(案)は、回答者属性、普段の移動状況、公共交通への意向、コミュニティバスやわたへの意見であり、具体的なアンケート項目については、第1回作業部会で検討する予定である。

次に、コミュニティバスやわた利用者へのアンケート調査がある。コミュニティバスやわたは、堀口市長が管理・交通課に所属していた16年度に運行開始したもので、以来多くの住民に利用されている。昨年度はコロナの影響で7.5人/便まで利用者が減少したが、先月の速報値では12.7人/便まで回復してきている。このコミュニティバスは鉄道駅に接続していないが、行政が運営するコミュニティバスの利用率では、全国でも非常に成功している例であるといえる。このコミュニティバス利用者に対するアンケート調査であるが、実施方法として、バス車内にてアンケートを配布・回収する方法や、市役所や公共施設の一日乗車券売り場での配布・回収を予定している。実施時期については9～10月の1～2週間を想定している。設問については、先の住民アンケートと同様に作業部会で具体的に決めていく。

次に、今回の計画策定にかかる目玉として住民意見交換会（ワークショップ）を開催する予定である。住民の生の声を聞くことにより、本気のニーズを把握したいと考えている。実施は、市内を5つの地域（男山・南地区、橋本地区、美濃山・欽明台地区、八幡東部地区、八幡地区）に分ける。それぞれ地域によって特性が異なる。男山地区は大阪に隣接しているため、最寄り駅を樟葉駅としている人が多い。美濃山・欽明台地区では、松井山手駅が最寄り駅とされている。橋本地区は高低差があり、今の話のとおりデマンド運行の実証実験中である。東部地区・八幡地区は旧来からの地域である。これら地域毎のニーズを聞き取るために、各地域で1回ずつワークショップを開催する。参加者は10～20名程度を想定しており、高齢者だけでなく、子育て世代、学生など、各世代からの参加を募る予定である。実施時期は9～11月頃、参加者はHPやSNS、公共施設への配架にて募集を行う。実施内容はまず、公共交通の現状と必要性などについて、井上先生にお話いただく。その後、自身が居住する地域の公共交通について意見を出し合ってもらおう。

最後に、その他の調査として、事業者（バス・タクシー事業者、NPO、及び産業振興ゾーンへ立地予定の企業）へのヒアリングを予定している。産業振興ゾーンへ立地予定の企業に対しては、従業員の通勤手段確保に関する考えや意見などを聞く予定である。

計画策定スケジュールとしては、この後に作業部会を2回予定しており、ここで計画の叩き台を作成する予定である。その後、年明けに第2回地域公共交通会議を開催し計画の素案を提示し、3月末の第3回交通会議では完成形に近い計画案を提示し、併せてパブリックコメントを募る予定である。

● 質疑応答

(近畿大学：田中委員)

ワークショップに期待しているが、一般にワークショップで意見を聞いて、聞きっ放しという例がよくある。このワークショップは各地域で1回ずつ開催とのことだが、意見をとりまとめて整理ができれば、もう一度参加住民に説明する必要があるのではないか。それから障がい者の意見や考えも聞けるように配慮が必要だろう。

(事務局：増永課長補佐)

聞き取りした意見のフィードバックは必要だと考える。コロナ禍において対面での実施は難しいと考えているため、広報紙やHPなど、市が利用できる媒体をフル活用して、広く市民に知らせるようにする。

障がい者からの意見の聞き取りについては、この委員の中にも関係者が入っているほか、市の中にも障害者の団体の担当部署があるので、連携して幅広く意見を聞き取っていききたい。

(井上議長)

アンケート調査やワークショップの際には委員の方々にも声掛け等の協力をお願いしたい。ワークショップにはこれからのまちを担う若い方々、高校生や大学生に参加してほしい。そういう方々が普段から公共交通を使いこなせばよいと思う。高齢化社会が進むと公共交通の需要が高まるとよく言われるが、実際需要は高まっても利用は高まらない。なぜなら、車を長年使ってきた人が高齢になって車の運転を止めても、急にバス利用に転換できないからである。そうならないように、早い段階から公共交通を使ったライフスタイルが実践できるようサービス体制を整え、また現状でそれを実践できている人の行動を把握する必要がある。コミュニティバスやわたの利用者数は、全国でもトップクラスだが、これは利用者がそもそも車前提ではない生活をしていることが背景にある。普段からバスを利用しており、そこにコミュニティバスもできたので、もともとの生活習慣に合致したことが成功の要因といえる。だから公共交通も使う生活習慣を普段から構築するための取り組みについて、アンケートやワークショップで明らかにしたい。

(山城広域振興局：松田委員)

八幡市の交通について、コロナ禍で海外旅行は減少しているが、関西国際空港にバスで行くときに、高速京田辺まで出るか、京阪沿線の枚方や寝屋川まで行く方法があるが、大阪周りだと道路が混雑して時間がかかるので、自分は高速京田辺から利用する。ただ、八幡から高速京田辺までの足がない。例えば、八幡市役所、男山を経由して関空に行くようなバスがあれば便利になり、関空

へのアクセスを改善できないか。

八幡市は大阪へ通勤している人が多いが、これまでは大山崎を回るか枚方大橋を渡るしか、淀川を渡る方法がなかった。ところが、新名神高速道路が2年後にできることで、高槻や茨木が大変近くなる。そこで、大阪のベッドタウンでもある八幡市としては、新しい道路が通ることに伴い何か新しい交通を整備する考えはあるか。

デマンド交通にも関係するが、最近、高齢者を中心とする買い物難民と言われる人に向けた移動販売が増えている。市町村によっては商工会が移動販売を行っているところもある。高齢者の生活を支えるには、移動販売は選択肢の一つになると思うが、そうしたことが八幡市でも行われるようになるのか。また高齢者の通院に関して、高齢者が移動するのではなく、医療機関側が往診のために巡回バスを走らせることも出てくるだろう。これらは公共交通計画に入るものではないが、公共交通のあり方を考えるうえで、こうしたことも含めて総合的に住民の生活の質を支えることを考える必要があると思う。

(事務局：増永課長補佐)

関西国際空港へのアクセスについて、今後のアンケート調査やワークショップにおいては、アフターコロナを見据えた意見が出てくると思う。その中で同様のニーズが多ければ、今後の研究課題として検討していきたい。

淀川右岸へのアクセスについて、阪急の西山天王山駅ができる際に、八幡市の橋本駅周辺の住民に向けて、西山天王山駅からのバス利用意向に関するアンケート調査があったが、利用しないという意向が多い結果となった。それから10年近くが経っているため、改めて住民ニーズを確認していきたい。

移動販売や通院に関する取り組みについては、高低差の大きい橋本地域では移動販売が行われていると聞いている。これらに関する内容は公共交通計画に直結するものではないが、ニーズがあるかどうかは注視していきたい。

(京阪電鉄：前田委員)

アンケート調査について、住民アンケートとコミュニティバス利用者へのアンケートを行うとのことだった。住民アンケートの初めの設問は、利用実態を把握するものとのことだが、似たような調査で10年に1度パーソナルトリップ調査が行われている。この調査で把握しきれなかったことを住民アンケートで調査するのだと思うが、何を調査するのか、明確な意図を持つことが重要になるので、詳細を部会で検討するとき、案を見て具体的な意見を述べていきたい。

また、意向調査だが、これは非常に難しく、何を聞き出すのかかなり明確な意図をもって行う必要があり、また設問の仕方でも答えも大きく変わってくる。

ある程度出てくる答えを予想し、その答えに対して次にどのように展開するか考えて取り組まないと、調査結果を実際の行動に繋げていくことが難しくなる。アンケート調査を行う際には十分な設計が欠かせないと思う。

それから、先ほど関西国際空港へ行くバスの要望の話があったが、我々鉄道会社としても、駅から関空へ行くバスが出てほしいと思っている。ただ、それを実現するには、安定した需要が必要になる。八幡市の人口規模では、すでに京田辺にある程度便利なバス停があり、それ以外のところでリムジンバスを走らせたとしても、採算が取れるとは思えない。というのは、京阪の中書島駅という宇治線の利用客をすべてカバーできる駅で一時期リムジンバスが走っていたのだが、結局撤退しており、そのくらい実際の運行は難しい。

本当に地域にとって必要であれば、地域である程度リスクを負って行う覚悟が必要になると思う。日本では公共交通は民間の運営で成り立っているところが多いので、事業者が行うことが当たり前の感覚になっているが、そういう考え方をしているのは日本くらいである。本当に地域に必要な交通であれば、地域が厳しい予算の中でやり繰りするような覚悟をもって取り組む必要がある。厳しい意見になるかもしれないが、事業者の立場から述べさせてもらった。

(事務局：増永課長補佐)

貴重な意見をいただいたと感じている。行政は交通だけに特化することはできず、福祉や教育などの一分野として公共交通がある。コロナ禍で国から臨時交付金が出ているが、交通の分野にのみ配分することは困難であり、厳しい予算の中で議論してもらうことになる。事務局としても、住民の足の継続的な確保を行うべく知恵を絞っていくので、皆さんの協力をお願いしたい。

(井上議長)

では、以上の協議事項について、承認いただけるかどうか確認したい。1点目「橋本西山地域デマンド交通の実証運行について」だが、3回目の実証運行を実施することについて、異論はないか。

(委員一同)

異議なし。

(井上議長)

本格運行については継続協議とするため、3回目の状況を受けてまた検討していく。

2点目「計画策定にかかる今後の進め方について」だが、アンケートの質問項目については、作業部会できちんと詳細を検討するものとし、それを踏まえたうえで、計画案に異論はないか。

(委員一同)

異議なし。

6 その他

① 事業者からの要望事項

(京阪電鉄：前田委員)

現状は、今年度に入り4～6月平均で約35%のマイナスである。定期利用が約25%マイナス、定期以外が40%程のマイナス。緊急事態宣言の有無が大きく影響している。通常は春の利用が多いが、今年度は5～6月のほとんどが緊急事態にかかっていた。前年度は1年間を平均して約30%超のマイナスで、今年も前年度並みのマイナスになっている。4～5月の緊急事態宣言がかかっていた同じ時期と比較すると、今年のほうが減少幅は小さくなっている。言い換えれば、緊急事態宣言の効果は薄れているといえる。ただ、交通事業者の立場からすると、緊急事態宣言は相当な経営圧迫要因となっている。どこの交通事業者においても同様だが、運賃は認可制なので、あまり利益率の高い設定はできない。だから、利用が20%、30%と減ってしまうと、赤字になることは避けられなくなる。民間企業の場合は、金融機関からお金を借り入れ、それを営業利益の中から返済していくという経営形態なので、赤字が続くと借り入れの金利が上がってしまい、それがますます経営を圧迫することになる悪循環に陥ってしまうことになる。我々としては、昨年度は赤字だったが、今年度は何とか赤字を回避したいところである。ただ、新型コロナウイルス感染症の影響で出控えやテレワークが定着してきたので、コロナ禍が一定収まったとしても、従来の状況には戻らないと思っている。そこで企業としてこれまで以上に効率化を進めざるをえず、先日発表したが、今年の秋から電車の本数を少し減便する予定である。不便をおかけして申し訳ないが、ご理解いただきたい。合わせて、電車・バス等ではコロナのクラスターは恐らく発生していないので、安心して利用いただきたく、お願い申し上げます。

(京阪バス：神原委員)

当社の利用状況、回復具合、課題等は、今の話の京阪電鉄の状況とほぼ同様である。利用状況はコロナ前に比べて7割前後で、平日は通勤・通学があり一定戻ってきているが、土・休日は出控え等が定着したとみられ、利用は戻っていない。

そこで需要喚起に取り組んでいるのだが、具体的には京田辺市においてバス無料の日を2日間設定いただき、広報の1面にバスの無料券を2枚印刷してもらい、京田辺市内の路線バス、すなわち当社と京都京阪バス、奈良交通の

3社を無料で使えるという企画を実施してもらった。この企画においては、普段バスを利用しない人にも利用してもらうことができ、また、利用してみると意外に便利だったという感想も聞こえてきているとのことである。この取り組みは需要喚起に大変有効であると認識しており、この取り組みを各自治体にも成功事例として紹介し、またお願いしているところで、八幡市においてもぜひ実施いただきたいと考えている。

（京都京阪バス：槻木委員）

新型コロナウイルス感染症に関する減収については、昨年4～6月、特に5月の利用が落ち込み、50%以上の減収となっている。今年の4月は昨年よりマイナスからスタートしたが、5月は昨年の落ち込みが大きかったため、今年は持ち直す方向となった。しかしこの動きは持続せず、6～7月は昨年のグラフの線に沿う形で動いている。現状は昨年と比較して18%減くらい。4～6月の総収入は昨年比でプラスに転じている。ただ、現状で資金繰りは厳しく、5月に借入を行った。20年かけて貯めてきた資金をすべて使い、借入をしなければならぬ状況まで落ち込んでしまっている。バス会社は、通常景気の良し悪しがあっても1～2%の増減で推移するというのが常識だった。これがマイナス20～30%になるというのは、目の当てられない状況になっているということである。山城広域振興局にお願いをして、関係市町に集まってもらい、何とか支援をしてもらわないと、バス会社は潰れてしまうと申し伝えた。宇治田原町、久御山町、京田辺市にて、考え方を整理してもらっていると聞いているが、アフターコロナにおいても厳しい状況が続くと認識している。

（タクシー協会/第一交通：上田委員）

第一交通は京都ブロック内に7営業所があるが、コロナ前の40%の売り上げしか戻っていない。タクシー業界も公共交通として、運賃を簡単に上下させて調整することはできない中、ドライバーの賃金を確保するため雇用助成金を使っているが、それでも7営業所のうち4営業所でドライバーの勤務日を半分に減らさないと、会社経営が立ち行かない状況である。京都市内は観光客、往来客がほぼいないので、流し営業も成り立たない。南部地域においては、八幡市は企業があり、宇治市では平等院等があるので多少の観光客が来るため、ここでいくらかの需要が見込めている。

自分は宇治第一交通の取締役であるが、私どもは元々京阪グループで、京阪電車沿いに乗り場を作っており、主な乗車目的は、病院やスーパーへの往復となっている。したがって、電車やバスの利用者を自宅まで送るという役割を主に担っている。こうした営業地盤であるため、八幡や宇治においては、経営が

立ち行かなくなるほどの打撃は受けていないが、京都ブロック全体としては、新型コロナウイルス感染症の影響で出控えや自家用車へのシフトによる利用客の大幅減少により、大変逼迫した状況が続いている次第である。

現在、私どもは宇治市や八幡市から補助金を出してもらい、車内の感染防止対策として、光触媒の抗菌加工をしている。また、第一交通は北海道から沖縄まで展開していて、シェア台数は日本で一番となっており、そのスケールメリットを活かし、感染型のウイルスを除去できるオゾン発生器を各車両に1台ずつ常備している。その他の感染対策も徹底しており、現在、コロナ感染者が乗車した場合でもドライバーには感染しておらず、またドライバーから乗客に感染する例も発生していない。電車・バス・タクシー内で感染が蔓延するようなことは起きていないので、安心して利用してもらいたい。

（事務局：増永課長補佐）

公共交通は安全な移動手段であるので、安心して利用してもらおうよう、周囲の方々にも伝えてもらいたい。

また八幡市における交通事業者への支援については、昨年度は八幡市内に営業所のあるバスやタクシー事業者に対して、バス1台に対して2万円、タクシー1台に対して1万円、全体の予算規模で250万円程度を支援させてもらった。コミュニティバスについては、京都京阪バスに運行を委託しているので、コロナによる減収分、300万円程度を上乗せして支払いしている。今年度については、利用促進を含めた更なる支援が必要であると考えている。

② オブザーバーからの情報提供

（事務局：増永課長補佐）

本日オブザーバーとして近隣市町の担当者に参加いただいているので、これまでの支援内容等について報告いただく。

（枚方市：尾石氏）

枚方市ではコロナ禍において公共交通事業者を対象に支援金を出している。昨年3月には、感染症防止対策の補助金として、市内に営業所のある事業者に対してバス1台につき2万円、タクシーは1台につき1万円を補助している、合計は559万円である。今年度も6月に運行補助として、市内の事業者に対して、バス1台につき12万円、タクシー1台につき4万円、合計2,872万円を支援している。

（京田辺市：中下氏）

本市が実施した公共交通への支援策は、昨年度、コロナ禍で利用者が激減する中、従来どおり運行を継続してもらったということで、バス事業者3社に対して200万円ずつ、市内に営業所をもつタクシー事業者に対して100万円ずつ支援を実施した。また、消毒等の感染対策に利用してもらうため、バス1台あたり1万円、タクシー1台あたり5,000円の支援を実施した。

それから先に神原委員から話があったとおり、バス等の利用の意向はあるものの感染への不安から利用をためらっている方等への対策として、公共交通の感染防止対策が徹底されていることを周知し、公共交通を利用する側もマスク着用等の感染防止対策を徹底することで安心して利用できるといったことを啓発するために、昨年度、市内を運行するバスを無料で利用できる日を2日間実施した。その際に実施したアンケートでは、想定どおり感染が怖くて利用を控えていたという方が4割程度見られた。そしてこの活動を通じて感染防止対策を理解いただき、今後は利用を少しずつ戻していきたいという感想もいただいた。こうしたことから概ね狙いどおりの効果があったと考えている。

今年度の支援策については、先のアンケートで4割の方が利用を控えていたが、徐々に戻していきたいとの意向だったのに対し、まだ1割の方はそれでもなお感染が怖いという考えだった。そこに着目し、新しい生活様式に移行する中で、安心して利用してもらうために、人同士の接触機会の減少させるものとして、キャッシュレス決済を採用して運行している場合、バス1台あたり5万円、タクシー1台あたり3万円の支援を実施した。併せて利用者側への支援として、キャッシュレス決済促進のために、交通系ICカードにプレミアムとして大人1人あたり2,000円分、子ども1人あたり1,000円分を市が負担してICカードに付与する事業を、現在進行形で実施している。

それからバス無料の日の仕組みについて、昨年度はコロナ対策の臨時交付金という国からの特別な財源があったので、それを活用して1回限定の特別な取り組みとして実施した。その際、機会があれば無料の日の取り組みを継続できるよう、シンプルな制度となるよう事業者との調整を行っていた。

これまで大きなイベントの際に市の負担でピストンバスを運行していたので、この費用に変えて無料の日を実施することで特別な運行をする必要はないということで、この秋に開催予定である市民祭の際にバス無料の日を実施する方向で調整に入っている。

最後に、京田辺市が独自で実施しているバスまつりというものがある。これは実際の路線バスの車両を展示し、ベビーカーや車いすで実際に乗車する体験、運転席での記念写真撮影などができる、バス利用促進イベントで、昨年はコロナのために中止になったが、今年は何とか実施したいと考えている。

(久御山町：吉田氏)

コロナ禍における公共交通事業者への支援としては、バスのフロント部分にマスクをモチーフとした垂れ幕をつけ、そこにコロナ禍の生活様式であるマスク着用、手洗い、ソーシャルディスタンスをイラスト化して記載し実際に運行してもらった。実施期間は昨年11月から今年の3月で、その間、広告料として150万円程度の支援をさせてもらった。タクシー事業者については、町内でデマンド乗合タクシーを運行しているので、その事業者に対し先ほどのイラストを掲載したマグネットシートを作ってもらい、タクシーのボディに貼って5カ月間走ってもらった。その間の広告料として50万円を支払っている。

それから本町では外出支援を目的に、高齢者に対してバスやタクシーの回数券を半額にする助成制度に取り組んでいるが、これをコロナ禍における支援と位置づけ、年齢にかかわらず町内全員に行き渡るような新しい制度とした。この制度により住民の移動を支援しつつ、かつ回数券の販売の増加部分を町が負担する形で、事業者の売上も支援する形としている。

本年度も引き続き何らかの対策をすべく、具体的な内容を検討している。

(事務局：増永課長補佐)

オブザーバーの皆様の事例報告を参考に、八幡市も今後の事業者への支援を検討していく。

最後に井上会長より、本日のまとめをお願いしたい。

(井上議長)

地域の皆様には、公共交通が従来のように普通に走っていくことが難しくなっていることを伝えてもらいたい。コロナで利用が3割ほど減っているとのことで、今はそれを自治体が支えているが、今後も支え切れるかという、税収のことも考えるとそれは厳しいと言わざるを得ない。皆で利用して支えていくことが共通認識となるように伝えていく必要がある。若い人が減っていったら税収は減少していくのに、一方で高齢者には無料でバスに乗れるようにするというだけでは、自治体は破綻してしまう。この山城地域では当面は人口維持が見込まれており、まだまだそうならないような取り組みができる地域だと思うので、今後も皆で協力して取り組めたらと思う。

7 閉会

以上