

## 令和3年度第2回八幡市地域公共交通会議（議事録）

日時	令和4年2月14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 会長あいさつ（井上議長）

昨年7月に第1回公共交通会議を開催し、今回の第2回会議までに3回の作業部会を開催した。同時並行で住民の方にもアンケートに協力いただき、またコミュニティバスの調査、事業所へのアンケート、ワークショップ、その他のデータ分析等を行ってきた。協力いただいた皆様にお礼を申し上げる。

第1回の作業部会で、住民アンケート等のデータ分析を行った。第2回ではそれらを踏まえ、八幡市の特徴に基づいて計画の叩き台を作成した。八幡市の特徴は、一つの中心拠点があるのではなく、地域ごとに中心が分散しているということがわかった。したがって、一般の交通計画における教科書的な手法は八幡市には適さないということになり、それを踏まえて1月18日に開催された第3回作業部会で、計画の叩き台の修正案並びに計画における今後の取り組みについて、具体的な議論を行った。これらの議論に基づいて、今回、計画素案の原案を取りまとめ、皆様にご提案する運びとなった。

後ほど、スケジュールの説明もあるが、大変タイトな日程になっている。加えてパブリックコメントの取りまとめもあり、非常に効率的に進めていかないと、予定した期日に完成しないことになるので、皆様のご協力をお願いしたい。

### 3 委員の紹介 ※別紙参照

#### ○副会長あいさつ（八幡市副市長：西村副会長）

昨年12月に選任いただき、12月末に前副市長の山田が退任したので、今回からこの会議に参加させていただく。よろしくお願ひしたい。

### 4 報告事項（事務局）（事務局：増永課長補佐）

#### ① 橋本西山地域デマンド交通第3次実証運行について（資料1）（事務局：増永課長補佐）

橋本西山地域のデマンド交通の実証運行については、従前の地域公共交通会議でも報告しているとおり、令和2年3月及び同年9～10月に2回の実証運

行が行われた。これは橋本西山地域の NPO 道しるべにより、地域の助け合いの一環として移動が困難な住民のために始められたものである。そしてこの度、第 3 回目の実証運行が行われた。期間は令和 3 年 11 月 16 日～12 月 15 日、対象は橋本西山地域内限定で、利用料金は無料という設定とした。その結果、利用数は延べ 85 件、実際の利用者数は 17 名であった。運転に参加したボランティアは 7 名で、ボランティアに自家用車を持ち込んでもらう形としている。利用者の主な利用先は、病院 49 件、買物 13 件で、その他は資料 1 に記載のとおりである。ほとんどが病院と買物という結果になっている。第 1 回～第 3 回の実証運行の結果を表に示したが、3 回とも利用先で最も多いのが病院、次が買物という結果になった。第 3 回実証運行を終えての課題としては、利用登録している会員数が 94 名であるのに対し、実際の利用者は 17 名で約 18%に留まったということがある。それから利用者が特定の年齢層（70～80 歳代）に、性別も女性が約 9 割と偏りが見られたこともある。また最寄りのバス停への送迎利用は 1 件のみであった。利用者の居住地は東山本、西山本、橋本興正が多く、これも偏りがあった。運転ボランティアについても、ボランティア自身の都合で稼働しているので、稼働可能日に偏りがあった。一番多い利用時間帯は 10～11 時台（一番早い時間は 9 時 10 分台、遅い時間は 15 時 40 分台）であったが、これは主な利用先が病院であることに起因していると思われる。最後に総括としては、区域内限定利用の更なる周知等を行い、利用率の一層の向上が求められるとしている。

今後のスケジュールは第 4 回の実証運行を令和 4 年 2 月 21 日～3 月 28 日に予定している。目的は、利用会員（94 名）への周知と活用促進で、運行区域は橋本西山地域内に特定し、この地域外には出ないものとする。以上を実施した後に、有償の本格運行に向け、来年度の地域公共交通会議で議論を行うものとしている。

## ② 周遊時空バス試行運行について（資料 2）（事務局：増永課長補佐）

周遊時空バス（シャトルバス）の試験運行は、昨年 11 月 20 日（土）～21 日（日）の 2 日間で実施された。これは国の補助事業で、京都京阪バスの宇治茶バスを活用し、観光に特化した形で実験的に行われた。運賃は無料で、2 日間で延べ 563 名が利用された。行き先は石清水八幡宮駅前から旦所・走上りを通り、大芝・松花堂前・上津屋流れ橋に行き、また旦所・石清水八幡宮前に戻るルートである。

このシャトルバスの利用者にアンケート調査を行っており、その結果が資料 2-1 である。利用者の性別は女性が多く、7 割以上。年齢層は 50 歳代が最も多く 30%、次いで 60 歳代が多くなっている。利用者の居住地は、コロナ

が収束しきれていないこともあり、近場が多く、京都府と大阪府が同程度で各45%程度、その他が7%で、兵庫県、奈良県、滋賀県といった近畿圏のほか、東京、青森からの乗客もあった。時空バスの利用のきっかけについては、ポスター・チラシが半数以上で、ホームページ・SNSが24%あった。

また、路線バスが観光に使いにくい理由を聞いたところ、「案内表示がわかりにくい」が最も多く36%、「路線が複雑」が32%、「行きたい所に停まらない」が20%という回答であった。

今回のシャトルバスは無料であったが、いくらまでなら負担できるかを聞いたところ、200円が42%、100円が35%、300円が12%となっており、大半の方が料金を払ってもよいと考えていることがわかる。

その他の自由回答としては、「このようなシャトルバスを月に1回くらい運行してほしい」「シャトルバスがあると観光地に行くのに便利」「松花堂庭園に行きたいが、日頃のアクセスが不便」といった意見があった。また、今回のバス車両が、内装を茶室に模した宇治茶バスを活用したものであったので、この車両を楽しめたという感想も寄せられていた。

③ コロナ対応にかかる八幡市の公共交通支援事業について（資料3）（事務局：増永課長補佐）

コロナ禍がすでに2年に及び、公共交通事業者においても大変厳しい状況である。現在も第6波が来ており、さらに利用者が減少し、厳しい状況に拍車をかけるものになっている。そこで、国の地方創生臨時交付金を活用し、八幡市では公共交通事業者支援に取り組みせてもらっている。

対象は、①市内を中心に運行するバス事業者ということで、京阪バスと京都京阪バス、②市内を中心に営業するタクシー事業者ということで、第一交通、京洛タクシー、MKタクシー及び個人タクシーとなっている。

内容は、バス1台あたり5万円、タクシー1台あたり3万円を支援するもので、昨年はバスが2万円、タクシーが1万円だったので、昨年より充実したものとなっている。予算規模は総額で1,050万円で、昨年度は251万円だったので、約4倍拡充している。申請期間は2月1日～3月18日までなので、この場にまだ申請されていない方がいらっしゃれば、ぜひお願いしたい。

④ 京阪バス一部経路の見直しについて（京阪バス：神原委員）

山手幹線の渋滞について。従来から土・休日を中心に多大な渋滞が発生しており、結果として当社のバスの運行に支障をきたしている。これまでもこの状態を解消すべく何とかダイヤ改正等で対応してきたのだが、この2月の3連休にも渋滞が発生しており、更なる対策をとっていかねばならない状況と

なっている。今年の春においてもダイヤ改正の際に何らかの策をとっていく予定としている。詳細については現在社内で検討を進めているところであり、確定次第、改めて八幡市を通じて情報共有させてもらいたいと考えている。

● 質疑応答  
なし

## 5 協議事項

### ① 八幡市地域公共交通計画素案について（資料4）（(株)かんこう）

八幡市地域公共交通計画の目的について。人口減少やコロナ禍の影響により公共交通の利用者が減少していることや全国的にも課題となっているバス運転士不足等から、公共交通の存続が重大な課題となっている。このまま公共交通が衰退すれば、住民の日常移動に支障が生じ、それにより地域の活力が低下し、更なる人口減少につながることになる。

こうした背景から「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」の形成と地域の活力の維持に向け、「八幡市立地適正化計画」と連携し、本市の特性を踏まえた持続可能な公共交通を構築するため、八幡市地域公共交通計画の策定を行うものとする。

計画の区域は八幡市全域。計画の期間は、八幡市都市計画マスタープランや八幡市立地適正化計画の中間年次を見据え、令和4年度～令和9年度とする。

次に八幡市の現況・問題点について。まず市内を概ね4つの地域に分け、それぞれの最寄り駅、地勢など都市構造の整理を行った。

橋本地区では最寄り駅は橋本駅。特徴としては、狭い道が多く、勾配のある道が多い点が挙げられる。また、近年、橋本駅周辺に商業施設等の生活サービス施設や駅前広場の整備が進んでいる。

西部地区では最寄り駅は樟葉駅。高低差がある住宅地であり、中高層集合住宅地が多い地域となっている。

中心部・東部地区では、最寄り駅は石清水八幡宮駅。中心部は市街地が形成されているが、その他の地区は大半が農地などとなっている。また、産業振興ゾーンが計画されている地域でもある。

南部地区では最寄り駅は松井山手駅。大半が戸建て住宅であり、比較的高低差がある。山手幹線沿道の大規模小売店舗により、終日交通渋滞が発生している。

次に、アンケート調査等から自家用車の所有別の特性を整理した。

自動車を持っていない、運転しない人は若い世代や高齢者が主となっており、送迎してもらおうのが申し訳ないと感じている人が多い。一方、自動車で移動し

ている人は将来の運転への不安を抱えている。

公共交通の維持については、公共交通の利用の有無に関わらず、若い世代で、利用者が少ない場合は運行の廃止や運行形態を見直すといった意見が多く、50歳以上で行政負担により公共交通を維持するといった意見が多く見られた。

公共交通の利用環境については、資料の図のとおりで、バス路線は市内全域をカバーしており、公共交通空白・不便地域はほとんど存在しない。一方で、バス停を認識していても、バスを利用していない人が多く、最寄りのバス停がわからない人もいる。また、欽明台周辺の大規模小売店舗が原因で渋滞が発生しており、路線バスに大幅な遅延が生じていることが課題となっている。さらに路線については、南部地域から市役所等へ乗り換えなしで行ける南北路線の要望が挙げられているが、市役所周辺の利用頻度は低い状況となっている。

次に、八幡市地域公共交通計画（素案）の概要について。八幡市地域公共交通計画では、第5次八幡市総合計画や八幡市都市計画マスタープラン、八幡市立地適正化計画等の上位・関連計画を踏襲し、公共交通の役割を設定している。公共交通の役割としては、市の特性を踏まえたコンパクトシティの実現に向けて「誰もが必要に応じて移動できる環境を支える」「地域と生活拠点を結ぶ」「地域住民の暮らしを支え、コミュニティの活力を高める」といった3つの要素を掲げている。

この公共交通の役割や現況・問題点を踏まえ、以下の課題を整理した。

- ・ 都市機能が弱い地域からは他地域へアクセスする必要がある
- ・ 鉄道駅へのアクセスには隣接市との連携が必要である
- ・ 橋本地区等勾配のある地域では、バス停まで移動支援をする必要がある
- ・ 人口集中地区での高齢化に対応していく必要がある
- ・ 産業振興ゾーンへの通勤需要へ対応していく必要がある
- ・ 大規模小売店舗が原因の山手幹線渋滞による路線バス遅延へ対応していく必要がある

これらをあわせて、課題①「地域特性に合わせた交通体系の形成」というテーマ設定をした。

- ・ 安心・安全な公共交通の利用に向けた利用環境の改善が必要である
- ・ バス停のベンチや屋根等の待合環境の修繕・整備が必要である
- ・ 公共交通のわかりやすい情報発信が必要である

これらをあわせて、課題②「公共交通利用環境の改善」というテーマ設定をした。

- ・ 観光振興に向けた公共交通からの支援が必要である

- ・ UR 都市機構や都市整備分野、福祉分野、教育分野等との連携強化が必要である

これらをあわせて、課題③「他分野との連携」というテーマ設定をした。

- ・ 公共交通の必要性に対する住民の意識醸成が必要である
- ・ 住民の公共交通への認識不足の解消が必要である
- ・ 公共交通の担い手の高齢化と人材不足への対応が必要である
- ・ アフターコロナにおける事業者に対する行政支援の検討が必要である

これらをあわせて、課題④「公共交通の持続に向けた推進体制の構築」というテーマ設定をした。

次に、前述の課題や上位・関連計画等から、「地域が目指すべき姿」として『みんなでつくる サステナブルな地域公共交通 ～多様な移動手段の活用による、豊かな生活の実現～』を設定した。

さらに、上記の一連の内容を踏まえて、計画の目標を設定している。

#### 【目標① 地域に合わせた公共交通の実現】

山手幹線渋滞によるバス遅延や高低差の大きい地域など、地域それぞれの課題解決に向けて、その地域に合った公共交通の実現を目指す。

評価指標としては、山手幹線を通る系統の遅延時間、住民主体型交通の取り組み支援回数を設定している。

#### 【目標② 利用しやすい公共交通の実現】

利用者の多様化が進む中、誰もが安心・安全に公共交通を利用できる環境を目指す。また、ICT等の新技術を活用し、利用者にとって使いやすい公共交通を目指す。

評価指標としては、待合環境の修繕・整備箇所数を設定している。

#### 【目標③ 来訪者の移動を支える公共交通の実現】

観光客や増加が見込まれる市内への通勤者など、市に訪れる人の移動を支える公共交通を目指す。

評価指標としては、企業との意見交換会の回数、観光入込客数、観光周遊イベントの実施回数を設定している。

#### 【目標④ みんなで育む公共交通の実現】

住民・行政・事業者が一体となり、取り組みを推進することで、持続可能な公共交通を目指す。また、公共交通の担い手の確保など、将来にわたり安定して維持できる体制づくりを目指す。

評価指標としては、学校での公共交通教育の実施回数、安全運転講習会の実施回数、コミュニティバス乗車券の販売枚数を設定している。

最後に全体の評価指標として、「コミュニティバスの1便あたりの乗車人数」

「路線バスの1日の平均乗降人数」「コミュニティバスの収支率」「公共交通への公的資金投入額」を設定している。

基本的に現況値はコロナ禍の影響を受けた令和2年度以前の令和1年度などの数値を採用し、目標はその現状維持として設定しているが、今後のコロナの影響により、目標値もその年ごとに臨機応変に対応していくことになると見込んでいる。

次に、目標達成のための施策を整理してまとめたものを示す。

【目標① 地域に合わせた公共交通の実現】のための施策は次のとおり。

1-1 コミュニティバスのルートやダイヤの見直しを検討する。

1-2 山手幹線の渋滞の一因である大規模小売店舗に対して指導を行うなど、渋滞によるバス遅延への影響対策を行う。

1-3 南北間の移動に関する勉強会の実施や、乗り継ぎの円滑化と乗り継ぎ方法の周知、イベントに合わせた送迎の実施、行政機能の移転等の検討を行う。

1-4 住民が主体となる移動サービスの実証実験等、自家用有償旅客運送検討地域の取り組みに対して支援を行う。

1-5 「八幡市立地適正化計画」に位置付けられる誘導施設（行政機能、商業機能、医療機能等）の整備に合わせ、公共交通アクセスを確保する。

【目標② 利用しやすい公共交通の実現】のための施策は次のとおり。

2-1 橋本駅前広場整備に合わせ、駅利用者の利便性の向上を図る。また、石清水八幡宮駅前広場において、わかりやすい案内表示等の改善を検討する。

2-2 安全な公共交通の利用に向けたバス停の移設・整備、バス停の屋根・ベンチ等の修繕や利用状況に合わせた整備、待合施設におけるデジタルサイネージ等の案内表示の設置を行う。

2-3 MaaS 活用に向けた勉強会を実施する。

【目標③ 来訪者の移動を支える公共交通の実現】のための施策は次のとおり。

3-1 企業との連携による交通ネットワークの改善や乗合タクシーの活用、企業送迎バスとの連携に向けた意見交換を行う。

3-2 市内観光地を周遊するバスイベントを実施する。

【目標④ みんなで育む公共交通の実現】のための施策は次のとおり。

4-1 教育機関と連携した公共交通教育イベント等、公共交通の認知向上や利用促進に向けた活動・イベントを実施する。

4-2 住民や観光客に向け、公共交通マップの配布等の情報発信を行う。

4-3 安全運転講習会と合わせ、公共交通利用に向けた啓発活動を行う。

4-4 公共交通に協賛する個人や法人・団体を募集し、公共交通のサポートタ

ーとして、利用促進・意識醸成に向けた取り組みを行う。

4-5 運転士や整備士等の公共交通の担い手の確保に向けた PR 活動を実施する。

資料 4-1 はそれぞれの施策の個票であるが、まだたたき案の段階であるため、参考程度としてご覧いただきたい。

ここで、上記の各目標から一つずつ施策の詳細を抜粋したものを示す。

「施策 1-1 コミュニティバスのルート・ダイヤの再編検討、試行」については、背景として、コミュニティバスは高齢者等の車を運転しない人を中心に、生活の一部として利用されており、利用者からは増便やルートに関する要望が挙げられていることがある。また、市役所が改築により拠点性が向上するため、コミュニティバスとしてもこれに対応する必要がある。

これらから施策として、コミュニティバスやわたの利用状況やニーズを踏まえ、効率的なルート、利用しやすいダイヤを検討し、実証実験を行い、その後、実証実験の結果を検証し、ルート・ダイヤの再編を行っていくものとする。

「施策 2-2 バス停・バス待合環境の整備」については、背景として、市内にはベンチや屋根がないバス停があり、また既存のバス停のベンチなどで老朽化が進んでいるところがあることが指摘されている。

これに対して、バス停の屋根・ベンチ等の修繕や利用状況に合わせた整備を行う。また、危険なバス停が問題となっているので、安全な公共交通の利用に向けたバス停の移設・整備、利用しやすい公共交通に向けた待合施設におけるデジタルサイネージ等の案内表示の設置を行う。

「施策 3-2 観光周遊イベントの実施」については、背景として市内には観光資源が点在しており、中でも石清水八幡宮への来訪が多いものの、その他観光資源の来訪が少ない状況がある。そこで、これに対して市内観光地を周遊するバスイベントを実施する。これは先に説明のあった周遊時空バスのようなイベントを継続して実施していくイメージになる。

「施策 4-1 モビリティマネジメントの実施」については、背景として、八幡市ではバス路線が充実しているものの、公共交通の認知度の低迷や利用方法もわからない人がいるということがある。そこで、公共交通教育イベント等を実施し、啓発を行っていく。事例としては、亀岡市で市内小学生を対象に交通環境学習として実際にバスに乗るような教育が行われている。

最後に、目標達成に向けた推進体制として PDCA サイクルを行っていく。PDCA サイクルは、計画策定後、毎年度「八幡市地域公共交通会議」で実施し、各施策の実施と進捗状況の検証・評価、必要に応じた施策の見直しを行う。



● 質疑応答

(京阪バス：神原委員)

資料2ページの目標①について。指標「山手幹線を通る系統の遅延時間」の現況値が「遅延による運休が発生」となっている。これについては、大幅な遅延が発生しても臨時便や代走を運行するなどして、定められた便数は走らせているので、ここの表現は「大幅な遅延が発生している」など、何等かの修正を願いたい。

また、総合評価指標で、路線バスの平均乗降人数やコミュニティバスの収支率の現況値として令和1年度(2019年度)の数値が記載されており、これに基づいて、目標値も同じ値が記載されている。しかし、現状はコロナ禍で利用客の大幅な減少が続いている。具体的には今回の第6波の襲来により2019年度比で7割程度にしか至っていない状況である。こうしたことから将来的にも2019年度比で9割程度までしか戻らないのではないかとというのが当社の見通しである。ついては、ここに記載されているとおりの現況値をベースにした目標値は、非常にハードルが高いと思われる。

((株)かんこう)

まず目標①の指標については、ご指摘を踏まえて表現の変更を検討する。

次に、「総合評価指標」の目標値と現況値が同じであることについて。この先コロナの状況がどうなるか見通しにくいこともあり、現状維持の形で目標値を設定したのだが、今のご意見で回復見込みが2019年度比で9割ほどということだったので、それを踏まえて事務局と表記の仕方について検討させてもらう。

(八幡市観光協会：北西委員代理)

資料3ページに施策1-3「南北間の移動に関する勉強会の実施、行政機能の強化」とあるが、この勉強会を計画の中に掲げる考えなのか。目的がよくわからないのだが、勉強会をしても南北間の移動の需要が増えるとは思えない。以前実証運行を行っても需要がほとんどなかったということもある。この勉強会を実施する意味は何か。あえて計画に盛り込む必要はあるのか。現実的には、美濃山地区の定時路線バスが確保されれば、コミュニティバスと路線バスの乗り継ぎ割引制度があるので、これを活用することで移動手段は確保できることになる。

一方で、施策1-2「渋滞による公共交通への影響緩和」において、大規模小売店舗への対応に触れているが、この問題のほうが非常に重要である。南北間の移動に関する勉強会を実施するよりも、山手地区の交通渋滞対策に関する

る勉強会や協議会を立ち上げるほうが、意義があるのではないかと思う。

については、この施策 1-2 と 1-3 を一体化したような勉強会等の取り組みを行う方向の施策がよいのではないかと考えている。

（事務局：増永課長補佐）

大変有意義な意見をいただいた。南北バス路線については、この会議でも従前から申し上げているとおり、欽明台地域の方が役所まで 1 本で行ける路線がほしいということで、約 3 年前から活動をされてきており、署名活動もされて 1,400 筆以上を集めて役所に提出されたという経緯もある。ただ、実際に路線を通したところで需要があるのかについては、今の指摘のとおりで、需要はほとんどないであろうことが推察されている。南北路線バスの実証運行を行ったのは 10 年以上前のことで、状況も変わってきているので、議論の余地はあるのかもしれないが、それ以上に今何もよりも問題になっているのが、この地域の渋滞問題である。これが解消されないことには、現状のバス路線でさえも運休に追い込まれかねないことになる。したがって、優先順位としては渋滞緩和・解消が先になり、そこで今提案があったように施策 1-2 と 1-3 を融合させた施策ができればと考えている。これについて事務局で検討して整理を行い、後日改めて提示したいと思う。

（京都京阪バス：槻木委員）

資料 2 ページの「総合評価指標」のところで、コミュニティバスについて、「コミュニティバス 1 便あたりの乗車人数」「コミュニティバスの収支率」「公共交通への公的資金導入額」ということで 3 つの指標が挙げられており、すべて目標値は現状維持となっている。目標が現状維持であると基本的にコミュニティバスの見直しをする必要がなく、今のままでよいという意味合いに受け取れる。さらに元々利用が若干上昇傾向だったこともあるので、コロナさえ収まれば、人口減少の影響は受けるとしても、いずれは 2019 年度の数字に近いところまで戻る可能性があるとも考えられる。そう考えると、収支率が目標値 25% の現状維持でよいのか疑問である。公的資金投入額についても目標値は現状維持で 5,900 万円／年となっているが、この金額を八幡市はよしとしているのか、それともできるだけ下げたいのか。もし下げたいのであれば、収支率をよくする必要があるので、コミュニティバスのルートの再編等も含め見直しを行うという流れにするべきではないか。目標が現状維持ばかりでは、コミュニティバスの見直しをする意図がどこにあるかわかりにくい。コミュニティバスの将来の方向性について、目標も含めて力強く説明しておくべきだと思う。

（事務局：増永課長補佐）

ご指摘はごもっともで、目標は高く持つべきという考えも理解はできるのだが、一方でこの計画は翌年・翌々年と結果報告を求められるものである。そこで公共交通の現況を見ると、コロナ禍で非常に厳しい環境に置かれており、乗客が戻ったとしても7割程度という見方もある。そうした中、現状維持は喫緊においては最大目標になると見込まれ、このような書き方をさせてもらっている。また収支率については、今のような状況では具体的な数字を設定することが難しく、コミバスに対する公的資金投入額も本来であれば下げていきたいのだが、乗務員の賃金向上、燃料費の上昇等といった社会経済情勢を鑑みると、上がるがあっても下がることはないことが予測される。こうしたことから、現状維持は最大限の目標であるというのが、事務局としての考えであることをご理解いただきたい。

(八幡市観光協会：北西委員代理)

施策 3-2「観光周遊イベントの実施」について。これは先ほどの報告にあった「周遊時空バス」のことをイメージしていると思うが、周遊時空バスはわずか2日間だけ実施したに過ぎないので、これと同様の形態で計画に上げて実施するとなると費用的に厳しく、継続性に課題が出てくると思う。当該バスは現在路線バスとして宇治田原町へ走っており、宇治田原町等より京都京阪バスが補助を受けている。その他にも「やんたんライナー」という周遊バスが宇治から宇治田原町へ土曜・休日のみ運行されているが、これも補助を受けて実現している。費用的な後ろ盾があれば、こうしたことも可能だが、時空バスのような2日間程度のイベント的なものであれば、計画に掲げて実行するようなことであるのか疑問である。それよりも抜本的なことを考えて、費用面での裏付けもあるような内容にしたほうが、この計画にふさわしいのではないかと感じている。

次に施策 4-1「モビリティマネジメントの実施」について。これは重要なことだと思う。ここでは「教育機関と連携した公共交通教育イベント等」が挙げられており、それはそれで大事だと思うが、学校等での机上の学習よりも、実体験型のイベントのほうがより望ましいと思う。枚方市で実施されている路線バスのスタンプラリーのように、目的地を設定して家族連れなどに実際に乗車してもらうことが、啓発に最も効果的だと思う。この政策 4-1 から 4-4 はそれぞれ別々に項目立てされているが、これらは関連するものだと思うので、例えば公共交通マップを作成したら、そのマップを利用して市内の各所を回るイベントを開催し、それがモビリティマネジメントに繋がっていくように、種々の施策を組み合わせることで総合的に推進していくことが有効ではないかと考えている。その中に、先の観光周遊イベントも含まれてくるので

はないかと思う。さらに言うと施策 4-5「公共交通の担い手の確保」についても、イベントとしてバスの車庫の見学会を開催し、整備士の仕事等を見てもらっているが、そうした中で将来こうした仕事に就きたいという意識が子どもに芽生える機会になればという思いもある。身近な公共交通機関に親しみを持ってもらえるような総合的な取り組みが最も重要になると思う。

(事務局：増永課長補佐)

施策 3-2、4-1、4-2、4-5 は、すべて関連するものなので、総合的に考えていくべきとのこと、さらに 4-1 と 4-2 は融合して考えてはどうかとの指摘だった。観光周遊イベントについては、確かに去年は国の補助事業で行っており、予算的な裏付けがない状態で同じようなことを実施するのは難しいかもしれない。ただ、4-1 で挙げているような公共交通教育イベントをはじめ様々なイベントの中の一環として含めるという手法もあると思う。この施策の項目をどのようにまとめるか、頂いたご意見を参考にして事務局で検討した上で、改めてご提示したい。

それから先ほどの槻木委員から、総合評価指標の目標値がすべて現状維持でよいのか、現状維持の中でルート変更等の検討ができるのかというご意見があったが、現状維持を目標とする中で必要な対応を検討していくものと考えている。

(井上議長)

実際に公共交通計画や交通網形成計画に取り組んでいる自治体は、今回の資料 3 ページ目のように様々な施策を掲げており、それらをミックスして実行している。ただ、計画を立てるときは個々に項目を立てるので、バラバラの施策のように見えてしまうかもしれないが、実際には連動して取り組むことになると思う。先行事例を参考にしてみしてほしい。

他に何か意見はないか。意見がなければ、この公共交通計画の原案について承認いただけるか。

(委員一同)

異議なし。

(井上議長)

もし追加の意見がある場合は、2 月 16 日までに事務局に意見書を提出いただければと思う。

田中先生、何か意見やまとめをいただけるか。

(近畿大学：田中委員)

この計画を進めるにあたっては、行政と住民と企業が一体となって取り組むことが必要で、どこか一つが主体になるというよりも、協働で一緒につくり上げていくことが理想だと思う。ぜひこれから協力して進めていければと思

う。

1点気になっているのが、目標②で「利用しやすい公共交通の実現」とあるが、サインを例に挙げると、観光客にとってわかりやすいサインと住民にとってわかりやすいサインは別々にあると思う。これはサインを整備するだけでなく、例えばボランティアに協力してもらって乗客をサポートするという方法等もあるので、総合的に考えることが重要になると思う。つまり1カ所だけサイン整備をすればよいという発想ではなく、地域全体で体系的に整備を行う視点を入れていくことが重要で、一体的な取り組みが今後求められていくだろう。

(井上議長)

田中先生の発言のとおり、計画を実施するときに、事業者だけが取り組まなければならないとか、行政だけが進めなければならないということではなく、実施主体として様々なところが関わる必要がある。それで皆様を巻き込むことになると思うが、これにより少しでも公共交通の利用者が増えていけばと思う。それから、指摘のあった案内・サインだが、確かに観光客向けと住民向けでは、発信する内容がかなり異なってくると思う。今後インバウンドにも対応する必要が出てくると思うが、多言語対応を考える前に、まず日本語対応を十分にすべきということは、京都市の会議でも言われていた。その点をしっかり取り組んでいければと思う。

② パブリックコメントについて（資料5）（事務局：増永課長補佐）

③ 今後のスケジュールについて（事務局：増永課長補佐）

● 質疑応答

(なし)

(井上議長)

特に意見・質問がないようなので、説明のような形で今後進めていくものとする。

6 その他

○オブザーバーからの発言

(枚方市：川崎氏)

まず、本市における新型コロナに関連する支援制度について報告する。令和2年度においてはコロナ対策費用で、枚方市に営業所を持つ交通事業者に対して、バス2万円/台とタクシー1万円/台の補助を行った。さらに令和3年度もコロナ対策費を含む運行支援という形で、バス12万円、タクシー4万

円の補助を実施している。総額では 2,872 万円になり、地方創生臨時交付金を活用して支給は終了している。今後は補正が組まれる予定があると聞いているので、その際にはまた新たな支援の方法を考えていく。

(枚方市：村田氏)

次に、公共交通の利用促進事業として枚方市が取り組んでいる内容を報告する。本市では、「交通タウンマップ」というバスルートを記載した地図を作成している。それを新規転入の方に配布したり、駅に置くなどして、バスの利用促進を行っている。また、そのタウンマップを利用した体験型のイベントとして、「バス！のってスタンプラリー」を開催している。10 年ほど前に開始し、年 2 回集客型のイベントとして実施してきたが、今年度はコロナ禍ということで、10 月～1 月までの約 3 カ月の期間を設け、その間いつでも参加できるという分散型の形で開催した。今年の 1 月 10 日に終了したが、その 3 カ月間に 417 人という多くの方に参加いただいた。今後もコロナの状況に合わせて、こうした形で実施していこうと考えている。

(事務局：増永課長補佐)

他のオブザーバー参加の方のご意見等がないようなので、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)

これまでの作業部会で、徹底的に計画の内容を議論してきた。八幡市は山城地域の中でも、とりわけ特徴のある自治体であり、そのため今回の公共交通計画は八幡市の特徴をかなり意識して議論を行ってきた。これからパブリックコメントを募集し、策定に向けて最終段階に入るが、この計画は策定してからが本番である。他の自治体では計画策定まで熱心に取り組んできても、計画実行の段階になったらトーンダウンしてしまう例も少なくない。そうならないように、4 月以降、いよいよ実施となった場合には、ぜひ皆様のご協力をお願いしたい。皆様のご協力あっての公共交通である。私もできる限りのことをさせていただきます。よろしくをお願いしたい。

## 7 閉会

以上