

第3回 八幡市地域公共交通会議 議事録



令和4年4月22日（金）午後2時～4時
八幡市文化センター小ホール

令和3年度第3回八幡市地域公共交通会議（議事録）

日時	令和4年 4月22日（金） 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21名 傍聴者8名 事務局 4名

1 開会

2 会長あいさつ（井上議長）

本日は、ご多忙の中、第3回八幡市地域公共交通会議にご参加いただき感謝申し上げます。大変タイトな日程で進めさせてもらったが、皆様のご協力により、この度、八幡市地域公共交通計画を策定することができた。コロナ禍の中で、会議を2回、作業部会を3回、同時並行でアンケート調査なども行わせてもらった。また住民の皆様とのワークショップも無事開催できた。スケジュールが遅れる中で、一部書面開催に代えさせてもらったが、皆様から非常に活発な議論をいただいた。こうした交通計画を策定する際は、一般に交通の内容だけになってしまうのだが、八幡市の場合は、施設の立地や道路の状況など、交通に関わるものも含めた内容になり、八幡市らしい地域特性を踏まえたものになったと考えている。これもひとえに皆様のご協力の賜物である。改めて感謝申し上げます。

本日は、完成した計画にある具体的な施策の提案をさせてもらおう。計画は作成した後、それを実行していくことが一番重要である。引き続き皆様のご協力がなければ進められないので、どうか今後ともよろしくお願ひしたい。

3 委員の紹介 ※別紙参照

4 報告事項（事務局）

① 八幡市地域公共交通計画の策定について（事務局：増永課長補佐）

八幡市地域公共交通計画は、昨年度に委員の皆様のご協力により完成した。コロナ禍による緊急事態宣言やまん延防止措置の中、井上会長からの話にもあったとおり、会議を2回、作業部会を3回開催し、皆様にもご参加いただいた。その中で、住民アンケートや住民ワークショップ、コミュニティバスやわたへの乗り込み調査などを経て、その結果の集約と現状分析を含め、会議及び作業部会においてご議論いただき、それがこのように形になったものである。

では、内容について簡単に説明させてもらおう。

なお、この計画については、3月末に書面により委員の皆様へ承認いただき

いているので、中身の説明については簡潔にさせてもらう。

まず1ページ目からは、この計画策定の背景や目的が記載されている。八幡市も全国的な状況と同様に、人口減少や少子高齢化が進行している中、八幡市総合計画や八幡市立地適正化計画などの上位計画と整合を図りつつ、今後の持続性の確保を目標に、公共交通をどのように展開していくかということをも具体化した計画となっている。

3ページは、八幡市の位置や地勢について書かれている。八幡市は北部には京阪本線の石清水八幡宮駅、橋本駅、南部にはJR松井山手駅があり、西部では京阪の樟葉駅が最寄り駅となる立地となっている。

4ページは、赤で色付けされた部分が高低差の高い所、緑の部分が高低差の低い所という区分になっている。これによると、石清水八幡宮のある男山の辺りで高低差が高く、それを囲むように橋本地域がある形になっている。そして南に下がるにつれて、また高低差が高くなっていることがわかる。

5ページは土地利用を表わしている。黄色が住宅用地、緑が山林、黄緑が田畑、青色が工業用地、紫が公用施設用地（役所、学校、公園）、赤色が商業用地を示している。これによると、西部に住宅用地が集中していることが見て取れる。

6ページは人口動向を示している。八幡市の人口は平成7年の約76,000人をピークに減少に転じている。

7ページは人口の分布を表わしている。

8ページは将来推計人口についての記載で、やはり少子高齢化・人口減少が見て取れる状況である。

10ページは施設の分布状況を示している。赤色は医療施設等を表わしている。若干位置情報がずれているものがあるが、おおよそこのような医療機関の分布になっている。それから青の実線が路線バス、赤色の点線がコミュニティバスを示しており、コミュニティバスは医療機関や公共施設を中心に路線設定がされている。

12ページは観光資源に関する位置図である。観光資源は市内に数多く点在しているが、やはり石清水八幡宮周辺の観光地が多くなっている状況である。

13ページはこの位置図を拡大し、また数値により観光客の動向を示しているが、圧倒的に石清水八幡宮への来訪者が多いことがわかる。

14ページは本市の主な事業の動向である。現在新庁舎の建て替えが進んでいるところで、この新庁舎の建物及び敷地の整備は、令和5年度に完成する予定である。部局の引っ越し自体は今年度中に行われる予定としている。また、これに合わせて、コミュニティバスやわたが入り込むロータリーも新庁舎の敷地内に整備される予定となっている。さらに、橋本駅周辺も整備が進んでおり、

令和7年を目処に完成する予定である。

15 ページは新名神高速道路の関係の記載となっている。

16 ページは男山地域まちづくり連携協定について。男山団地は八幡市人口のうち約2万人が居住する地域であり、この地域の活性化に向けて、本市がURや地域と連携して行っていく様々な取り組みについて記載している。

17 ページからは上位関連計画について記載しており、ここに記載のとおり、多くの計画に基づいて八幡市政が行われている。この中で22 ページの「八幡市市街地整備計画」では、「産業振興ゾーン」が位置づけられ、この土地活用が検討されているが、この整備が進んだ暁には、多くの労働力が流入することで、新たな公共交通のニーズが生じるものと期待しているところである。

23 ページからは八幡市の地域公共交通の現状が記載されている。北部には京阪本線の石清水八幡宮駅と橋本駅及び隣接の枚方市内に位置するものだが最寄り駅として利用されている樟葉駅があり、またJR学研都市線の松井山手駅も京田辺市に位置しているが、最寄り駅として利用されている。これらにより、八幡市は大阪・京都の両方にアクセスしやすい立地になっている。

24 ページは路線バス、コミュニティバスそれぞれの路線図を示している。八幡市では鉄道駅を中心に、市街地のほぼ全域を主に京阪バスの路線バスによりカバーされている状況であり、路線バス網が非常に充実していると言える。そして、それを補完する目的として、市内の西部から北部を結ぶ形でコミュニティバスが運行している。コミュニティバスは平成17年より運行を開始し、すでに15年以上運行を継続しており、コロナ禍で昨年は利用者数が落ち込んだが、先月には12人/便まで利用が戻ってきた。こうしたことから市民の生活の足として定着をしていることがわかる。

25 ページ以降は地域公共交通の利用状況を示している。

29 ページはバス停間のODを表わしている。ODとはどこで乗ってどこで降りたのかということを示すものである。ここに示されているとおり、樟葉駅での出入りが非常に多くなっている。石清水八幡宮駅も出入りが多く見られる。それから松井山手駅も出入りが多いことがわかる。さらに北に向かって伸びているのは高速バス（直Q便）で、八幡市内では高速バスが充実していることも見て取れると思う。

30 ページはバス停から半径300mを示す円と、鉄道駅から半径800mを示す円を記載している。これによると、人口集中地域のほとんどがこの囲みの中に入っているため、八幡市では公共交通が人口のほとんどをカバーしていることがわかると思う。

34 ページでは「新型コロナウイルス感染拡大による公共交通への影響」について示している。令和元年からコロナ禍が始まり2年以上が経過しており、

その間、公共交通事業者は非常に厳しい状況に置かれてきた。この春にも JR をはじめとして減便などを実施しているが、そこに加えてウクライナの戦禍の影響等による燃料の高騰もあり、苦しい状況にさらに拍車をかけるものになっている。八幡市においても一昨年から事業者を支えるために、支援金等を交付しているところであるが、利用が戻らないと路線を維持することが難しいというのが実情である。今後は新型コロナウイルス感染症とうまく付き合いながら、公共交通の利用を促していくことが必要になると思われる。

36 ページからは昨年度この計画策定にあたり実施してきた住民アンケート及びコミュニティバスでの乗り込みによるアンケート調査の結果を示している。また 46 ページにはワークショップの内容を紹介している。これは幅広い年齢層、幅広い地域から住民の方に参集いただき、各地域の課題や意見を交換してもらった。また第 1 部では井上会長に公共交通の状況、今後のあり方について講演いただいた。

47 ページは事業者の動向ということで、八幡市工業会にアンケートを実施している。ここでは様々な意見等をいただき、例えば、本来は通勤の足として路線バスを利用したいのだが通勤時間にダイヤが合わない、夜勤の方などはタクシーを利用しているケースが多いといったことがわかった。また事業者が独自でバスを運行し、従業員を送迎しているというケースもあった。こうした移動ニーズは既存の路線バス等の需要になるものなので、いかに路線バス等に振り向けるかを検討する必要がある。

49 ページ以降では、八幡市の地域特性について分析をしている。八幡市は、中部・東部地区、橋本地区、西部地区、南部地区、長町・樋ノ口地区に区分されており、地区ごとに特徴が異なるので、公共交通に対するニーズも異なっている。こうしたことについて、分析を行った結果を記載している。

54 ページでは、この分析結果を踏まえて、八幡市内の地域公共交通に関する課題を整理し、その内容を記載している。まず課題の 1 つめとして、「地域特性に合わせた交通体系の形成」が必要ということを挙げており、また 2 つめの課題として「公共交通利用環境の改善」、すなわち公共交通を使用しやすい環境を整えることが必要で、さらに、利用を促すような情報の発信も必要であるということも掲げている。課題の 3 つめとしては、「他分野との連携」ということで、観光と公共交通は密接な関係性があることから、これについて記載している。また UR や福祉・教育分野との連携、例えば学校に赴いて公共交通の利用促進を行うといったことも視野に入れている。課題の 4 つめは、「公共交通の持続に向けた推進体制の構築」である。アフターコロナにおいても、事業者に対する行政支援を検討していく必要があるということを中心に記載している。

55 ページ以降は基本方針と目標の設定で、地域が目指すべき姿として、「みんなで作る サステナブルな地域公共交通」ということを掲げて、本計画を策定している。

最後に 58 ページからは、これまで述べてきたことを実現するための目標を立て、その目標達成のための施策を一覧にして掲載している。これについては後ほど協議事項で説明するので、以下は割愛させてもらう。

地域公共交通計画の説明は以上である。

② 八幡市地域公共交通会議 令和3年度決算報告等について（事務局：増永課長補佐）

令和3年度分として国から交付される交付金について、交付決定の通知は来ているのだが、現時点でまだ入金はされていないため、補助金が交付され次第決算を行い、監査を受けていきたいと考えている。遅くとも5月には交付されると聞いているので、その際は監査の水谷委員、岸委員にはよろしくお願いしたい。

監査を受けた後、他の委員においては書面にて決算報告をさせてもらう予定であるので、その点、了承いただきたい。

なお、令和4年度については、国の補助事業等がないので、地域公共交通会議としての予算は計上していない。会議の開催経費などは、本市の予算として執行するので、会議においての予算決算に関する報告は行わない。

説明は以上である。

● 質疑応答

なし

5 協議事項

① 計画に基づく施策の実施について（資料1）（事務局：増永課長補佐）

資料1 及び計画書の 58 ページ以降を参照いただきたい。この計画で実施すべき具体的な施策が記載されており、59 ページ以降がそれぞれの個票になっている。各個票には、施策の概要、これを行う実施主体及び実施時期、具体的な流れが記載されている。この中で、実施時期が令和4年度で、現に動き出すべきものを抜粋して挙げているのが、資料1 である。

まず、資料1 施策①-1 については（計画書では 59 ページ）、昨年度に実施したコミュニティバスやわたの利用者アンケートの結果により、コミュニティバスのダイヤやルートの見直しを検討する必要があることが判明している。その中で、ニーズの多かった増便を取り上げ、朝夕の運行時間について見直し、

具体的には、現在最終便が午後5時台となっているところについて、午後6時台の1便を増便する方向で、今年度に調査・検討を行い、その結果、これを実施するという結論が出たら、実証運行を経て、令和6年度に本格実施というスケジュールを考えている。これについては、今後、この会議や作業部会で検討を進めていきたいと考えているので、よろしくをお願いしたい。

次に、施策①-2の地域間移動に関する検討、機能の改善について(計画書では60ページ)。これについては、主に欽明台・美濃山地域など八幡市南部地域の移動の利便性に関する取り組みとなる。以前から、この地域では八幡市役所方面へ乗り換えなしで行けるバス路線の要望が出ているが、大規模小売店舗(コストコ)に起因する交通渋滞が慢性化し、既存の楠葉～松井山手間のバス路線も最大5時間以上の遅延が発生している状況である。そこで、まずは既存のバス路線及び交通の正常化を図るために、コストコ渋滞の改善に向けた勉強会や店舗への改善申入れなどの取り組みを、京都府や警察署、京田辺市と連携して、引き続き強化していきたいと考えている。

直近では、4月26日(火)に、コストコ側とGWを前に渋滞対策の協議を行う予定としている。これについては、また必要が生じた際には報告を申し上げる次第である。

次に、施策①-3については、後の協議事項で説明するので、ここでは割愛する。

次に、施策②-2、バス停・バス待ち環境の整備について(計画書では64ページ)、資料1-1以降を参照いただきたい。まず資料1-1は、改善を想定しているバス停2箇所の位置関係がわかる図である。(1)大芝のバス停は松花堂の最寄りのバス停で、コミュニティバスのバス停である。(2)は水珀(南行)というバス停で、国道1号の直近で、南山小学校の付近に位置している。

資料1-2で(1)大芝バス停の状況を具体的に記載している。資料の右側の図で示しているとおおり、大芝バス停はコミュニティバスと路線バスが結節する乗り換えのバス停になっており、美濃山や欽明台から路線バスに乗って来た人が、ここで降りてコミュニティバスに乗り換えて市役所方面へ行くような利用がされており、大変重要なバス停であるのだが、現状ではそれぞれのバス停が離れており、乗り換えがわかりにくく、資料の写真でもわかるとおり、バス停が視認しにくくなっている。そこで、まずはバス停の場所を視認しやすくし、乗り換え案内の明確化を行う必要がある。また、このバス停については、バス待ちのためのベンチや上屋が設置されていないので、これらを設置することで、バス待ち環境を改善し、乗り換えの利便性を高めることを目指す。

資料1-3で(2)水珀(南行)のバス停の状況を示している。右手の写真を見てもらうとわかるとおり、このバス停は1号線の北側に位置しており、大

変道路が狭い場所となっている。この狭い場所にバスが停まると全く前方が見えなくなるのだが、そのままバスの後方から車が追い越そうとする。すると、その先には横断歩道があり、この横断歩道は小学校の通学路となっているのだが、追い越した車が前方の歩行者に気づかず、接触しそうになるということが度々起こっている。これは改善が必要ということで、現状では写真のとおり、バス停の周りを柵で取り囲んでいるのだが、これを外して改善することを考えている。ここは京都府の底地であるが、道路部分は八幡市の管理で八幡市道であり、京都府と相談させてもらいながら整備を行うことになる。この整備については、バス停を後ろに下げて敷地に入れ込み、少しでも前方の横断歩道の視認性を高め、かつバス停で安全にバスを待ってもらえるようにすることを考えている。

これらのバス停整備については、今年度に整備内容を具体化し、令和5年度に整備を完了することを考えている。なお、既存のベンチや上屋について、修繕等が必要になっている部分は、これまでと同様に継続して適宜対応していく予定である。

続いて施策③-2観光周遊イベントの実施については（計画書では67ページ）、本市の観光部局において、今年度に予算の確保はされているが、現時点では具体案が未定のため、この場で提案できるものがない状況である。ただ昨年の例で言うと、秋ごろにイベントを実施することになるのではないかとと思われる。また決まり次第情報共有させてもらう。

続いて施策④-2（計画書では69ページ）、公共交通情報の発信について。八幡市内は比較的バス路線が充実していると先ほど来申し上げているが、昨年行ったアンケート調査結果により、バスの利用方法や乗り継ぎなど、便利な使い方を知らない市民が多くおられることがわかった。このことを受け、枚方市などが非常に良い情報発信をされているので、そうした先進事例を参考にしながら、公共交通の周知や利用促進につながるようなマップ作製等に取り組んでいきたいと考えており、今年度はそうしたことの検討を行いたいと考えている。

続いて施策④-3（計画書では70ページ）、高齢者への安全運転講習と公共交通の啓発についてである。これについては、今年11月27日（日）に八幡市市民スポーツ公園で、高齢者を対象にした「秋の交通安全フェア」が開催される予定である。主催は京都府交通安全協会、八幡市も共催し、高齢者への交通安全意識の啓発を行うと同時に、公共交通利用の啓発も行いたいと考えている。

また、従来から設けている、市民を対象にした「運転免許証返納と公共交通利用のすすめ」と題した出前講座も引き続き実施していく。

最後に、施策④-5（計画書では72ページ）、公共交通の担い手の確保につ

いてである。これについては、公共交通事業者と今後相談しながら、市の広報紙やホームページ等の媒体を活用していきたいと考えている。

上記以外のその他の項目についても、今年度検討すべきものは随時検討を行っていききたいと考えている。

協議事項1点目の提案は以上である。

● 質疑応答

なし

(井上議長)

意見がなければ、この施策の内容について承認ということでよいか。

(委員一同)

異議なし。

(井上議長)

では承認されたので、今後着実に実施に向けて進めてもらいたいと思う。

② 橋本西山地区デマンド交通について(資料2)(事務局：増永課長補佐)

協議事項2の橋本西山地域デマンド交通について、資料1の施策①-3、計画書では61ページの記載である。詳細については、資料2以降を参照いただきたい。

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法人道しるべで取り組まれてきた。この間の経過について、資料2に表にして記載している。

これまで3回の実証運行がされてきたわけだが、この橋本西山地域の位置は、資料2-3の地図上で赤色の実線で囲んだ、橋本駅を含む区域であり、この区域内で行われている取り組みである。地図上の緑色のマル印はコミュニティバスのバス停、赤色のマル印が京阪バスのバス停で、黄色のマル印は京阪バスとコミュニティバスとの併設のバス停となっている。この区域については、計画書の中にある高低差表示の図を見るとわかるとおり高低差が大きく、一部が大変高い位置にあり、しかもいわゆるオールドニュータウンで開発から40～50年が経っていることから、住民の高齢化が顕著となっている。そうした背景より、区域内にバス停が数多くあるものの、バス停までの移動も容易でない住民が少なくないという実情があり、こうした移動の支援を目的として活動が開始された。

これまで3回の実証運行が実施されており、資料2の2ページ目から、実証運行の詳細を記載している。第1回目は令和2年3月に2週間実施されている。

実施の時間帯などは記載のとおり。この実証運行の特徴としては、料金は試験段階なので無料とし、運行方法は運転ボランティアを募り、そのボランティアの自家用車で移動支援を行っているということ。主な利用先は、病院や買物で、その他に美容院やサークル活動への移動となっている。課題として、バスやタクシーといった既存の交通機関を圧迫しないことが挙げられている。

第2回の実証運行は、令和2年9月～10月の約1カ月間行われた。これも無料で実施され、第1回目と同様の課題が出てきている。そこで、既存の交通機関と共存し、また相乗効果を発揮して、既存交通の利用増進も図られるよう「ラストワンマイル」という考え方で取り組むべきということが、この段階で明確化された。

第3回の実証運行は令和3年11月～12月の1カ月間実施された。この際は、先ほど赤線で示した区域内に限定して運行するものとして実験が行われた。料金は無料。主な利用先はこれまでと同じ傾向で、病院と買物となっており、その他としては郵便局や公共施設、サークル活動等があり、バス停まで送ったケースもあった。課題としては、運行が昼間の時間帯であるため、利用者層に偏りがあり、70～80歳代が多く、性別も約9割が女性ということである。また実際の運行を担う運転ボランティアが稼働できる日程にも偏りがあり、いかに調整するかも課題となっている。なお、利用が最も多い時間帯は午前10時～11時台となっている。

実証運行に際しては、その都度アンケート調査を実施しており、結果は記載のとおりである。種々の意見が出されているが、このデマンド交通については、区域内限定利用として、既存の交通事業者を圧迫せず、利用促進につなげるという趣旨を理解してもらえるように、利用者への丁寧な説明・周知が必要ということになっている。

3回の実証運行におけるアンケート調査については、別途資料2-1、2-2にまとめている。これによると、行先はやはり医療機関が多くなっており、資料2-2の4ページを見ると行先となっている医療機関が挙げられていて、区域外の男山病院が最も多くなっているが、これはデマンド交通を利用して行った病院ではなく、普段通っている病院という設問であるため、このような集計になっているものの、男山病院以外はすべて区域内の病院であり、普段の通院は区域内の医療機関を利用されていることがうかがわれる。

資料1-3-1を見てもらうと、地図上に地名が入っているが、これは資料2-2の1ページ目で集計されている利用者の住まいの場所を示している。ここからわかることは、やはり高低差の大きい所の住民の利用が多いということで、坂の移動に苦労している方がデマンド交通を利用されていると考えられる。これがまさにデマンド交通を運行する元々の目的であり、この運行が地域住民の

移動支援として成果を上げていることの現れではないかと思っている。

最後に資料2の4ページ目に今後のスケジュールを示している。このデマンド交通は第4回目の実証運行が予定されており、これは本来、今年2月から実施予定であったのだが、まん延防止措置が出されたため延期となり、5月10日～6月20日にかけて実施されることになった。目的としては、利用会員（94名）への周知で、デマンド交通自体の利用促進を行うという意味もあるが、加えて既存の路線バスへの接続のための手段として利用してもらうことを徹底的に周知し、実際に体験試乗も行い、利用促進・活用促進を図ることとなっている。運行区域は橋本西山地域に特定される。この実証運行の実施後、令和4年度中に本格運行を実施したいという意向を持たれており、そのため今年度上半期中にこの会議で合意形成を図ることを目指し、その後運輸支局への申請を行い、本格運行にたどり着きたいとの考えで取り組まれている。

事務局からの説明は以上である。

（NPO 法人道しるべ：藤作委員代理）

自分は、移動支援サービスを企画、運営しようとしているNPO 法人道しるべの理事で、本来は理事長がここで説明を申し上げるべきであるが、本人が体調を崩しているため代わりに説明申し上げる。先ほど課長補佐から、我々と公共交通事業者との関係を説明いただいた。これに一部補足をさせてもらいたいのだが、アンケート調査の中で、「これまでの外出方法は？」と尋ねたところ京阪バスやコミバス、タクシー、京阪電車といった地域公共交通機関を利用して外出される方が多いということがわかった。そこで我々はこうした移動の代替をするのではなく、例えば家の最寄りの京阪バスのバス停留所まで利用者を送るといった役割に徹底した移動サービスを行おうという考え方でおる次第である。ぜひご理解のほど、よろしく願いしたい。

ちなみに、この移動サービスは利用会員として事前に登録していただいた方のみを対象にしたもので、会員数は現在100名を超えている。そうした中、第3回の実証運行での実際の利用者は20名を切っており、5分の1程度となっている。それでも幸いにも第3回実証の運行数は、1回目、2回目と比較して劣らないほどの運行数となっており、このサービスへの潜在ニーズはまだあるものと分析している。ぜひとも皆様のご協力・ご支援をいただき、このサービスを地元で根付かせる活動をしていきたいと考えているので、よろしく願いしたい。

●質疑応答

(井上議長)

このサービスは「ラストワンマイル」の部分のサポートを目的としていることを会員の方々に強く周知をしてほしい。アンケート結果を見ると、特定の目的地に乗り換えなしで行きたいという要望が出されているが、このサービスはそうした役割を目的としていないことを理解してもらうことが重要になる。

(NPO 法人道しるべ：藤作委員代理)

段階を踏んで活動していくことになる。まだ十分にその位置づけの部分を理解されていないので、まずは周知を行っていく。

(京都運輸支局輸送監査部門：木原委員)

NPO 法人道しるべの方より説明があったとおり、アンケート調査項目7.「これまでの外出方法は？」の結果は注視すべきものと考えている。先ほどの説明の中で、既存の公共交通と競合するものではなく、むしろそこに接続することを目的としているという話であったので、逸脱することがないように支局としてはとりあえずお願いしたい。

(井上議長)

「これまでの外出方法は？」の回答に、京阪電車が入っていることを考えると、おそらく地域内移動の方法だけでなく、地域外への外出方法も含まれていると思われる。

(NPO 法人道しるべ：藤作委員代理)

生活実態を尋ねる設問なので、地域内外に関する回答になっている。

(井上議長)

このサービスの予約を受ける際に、窓口がコンシェルジュとなって、接続するバスを案内する方法も考えられると思う。このような工夫をしないと運転ボランティアの方も負担が大きくなるだろう。近隣の移動を自分の車で助けるというスタンスが必要だと思うので、そのためにも運営者がコンシェルジュになるというコンセプトを持ってはどうかと考えている。

スーパーマツモトに行きたいという要望が多いことは理解しているが、行きは下り坂なので、橋本駅まで行って、そこから歩くことができると思う。帰りは登り坂になるので、そこは示し合わせてタクシーを使うなどの工夫をしてもらえればと思う。

(NPO 法人道しるべ：藤作委員代理)

ここは高低差が90mほどもあり、一つの山を上り下りするようなもの。そこにスーパーで買物をした荷物を持って歩くのは、高齢者にとっては辛いものである。

(京阪バス：神原委員)

当社としては従来から申し上げているとおり、停留所への送迎を行うことで、利用者にとって便利で、我々にとっても路線維持につながることを期待しており、くれぐれも地域外に出ることない運送形態にしてほしいと思っている。

(近畿大学：田中委員)

まず、大変充実した実験をしていただいたことに感謝申し上げます。

アンケート調査については、実施期間や時間帯を若干ずらすと、異なる主体が出てきたり、行き先となる施設が変わったりする。その点について、今度どう取り組むか考えを聞かせてほしい。

(NPO 法人道しるべ：藤作委員代理)

アンケート調査の対象は一般の住民ではなく、事前にデマンド交通の利用会員登録をしてもらっている63名であり、年齢階層は70～85歳までとなっている。その方たちがどのような生活実態であるか、例えば外出先がどこであるか、病院はどこに行っているのかといったことを把握することを目的としており、調査結果を今後のサービスに活かしていきたいと考えている。

(近畿大学：田中委員)

では、異なる世代の利用者はいないということか。

(NPO 法人道しるべ：藤作委員代理)

そのとおり。ただ、高齢者に限定してサービスを行うというのではなく、若年層でも利用できる場合は利用してほしい。例えば、橋本地区には児童センターがあり、両親が共働きの子どもが放課後にここを利用しているのだが、その子どもの迎えに祖父が行き、移動サービスを利用して子どもを連れて帰って来るということもできる。

(近畿大学：田中委員)

自分もそうした利用をイメージしていた。同様に塾通いの子どもなども利用できると思う。70代80代の利用に限定してしまうともったいないと思う。

(NPO 法人道しるべ：藤作委員代理)

更なる工夫を加えて、若年層の利用の掘り起こしを行いたい。

(井上議長)

こうしたサービスは利用者数の多さで評価するのではなく、地域住民の方が便利さを感じているか、困り事が少しでも解消されているかという定性的な部分で評価をしていければと思う。

このデマンド運行に関しては、今後も引き続き議論をしていかなければならない。新しいサービスなので十分な検討が必要であり、また先行している地域ではドライバーの担い手の確保が課題になっていたり、ドライバーの高齢化に

どう対応するかといった課題も出てきているので、継続的な議論ができればと考えている。必要に応じて作業部会で検討したいと思う。

ただ、これはあくまでも、地域住民同士の助け合いツールという思想で取り組んでほしいと思う。特に、これは既存の公共交通を利用している中で、そこに一步踏み込んだサポートツールという位置づけであることを利用者の方々に十分に理解してもらわないと、考えの食い違い生じてしまうので、その点は十分をお願いしたい。

今後は4回目の実証運行を行う予定で、その後も継続的に協議をしていきたいので、皆様のご協力をお願いしたい。

協議事項は以上である。

6 その他

○事業者からの報告

(京阪バス：神原委員)

当社の近況等を報告したい。まずコロナの関係について。まん延防止等の重点措置が京都・大阪ともに3月で解除されて以降、利用者が徐々に戻りつつある。しかしながら、2019年度との比較では80%程度しか戻っていない状況である。会社としても今後、コロナ前の90%程度しか戻らないと想定しているが、この状況下で詳しく分析すると、特に土休日の利用が、出控え等で非常に低調であることがわかっている。路線バスを今後も維持していくには、皆様に利用いただくことが大前提になる。バスの車内は常時換気等の対策を行っているので、マスク等を着用の上、安心して利用いただきたいと考えている。

当社としては決算の最終的な数字はまだ出ていないが、2020年度、2021年度と2年連続で大きな赤字となることがほぼ確実である。このため今年6月にはICカードのPiTaPaの割引内容の変更や定期券の割引率の変更等も行い、収支改善につなげていきたいと考えている。

ただ一方で、ロシアのウクライナ侵攻により、燃料費が非常に急激に高騰しており、収支に悪影響が出ている。2021年度の燃料費の単価は2020年度と比較して30%も上昇している状況である。今年2月には八幡市に対して、国の地方創生臨時交付金を活用した支援を文書でお願いしたが、その後も厳しい状況が続いているので、早急に支援をいただきたく、改めてお願い申し上げます。

(京都京阪バス：槻木委員)

当社については、決算は株主総会で決定するまで詳細について述べることは控えるが、若干の黒字が見込めるものと思われる。ただ黒字の理由は、国と府

及び関係市町からの支援金を交付してもらったことで、これが大きなウエイトを占めている。

当社は昨年10月に運賃改正を実施しており、その後、コロナの影響はありつつも徐々に回復しつつある。2019年度、2020年度、2021年度の3カ年で比較をしているが、21年度は20年度を上回り、19年度比で-10%くらいまで戻ってきているところである。ただこれが19年度程度まで戻り切るかということ、そこまでは厳しいだろうと見ており、現在は1週間ごとに数字が出るたびに一喜一憂している状況である。

(事務局：増永課長補佐)

コロナ感染も収まる兆しがなく、事業者においても厳しい状況が続いている。八幡市では、昨年度、一昨年度は国の臨時交付金を活用して支援を行ってきたが、引き続き支援が必要な状況であるという話であった。国からの臨時給付金について、本年度は昨年度の第3次補正の繰り越し分があると聞いている。ただ配分は未定であるため、この場では何とも申し上げられないが、もしこれが入る場合は、事務局としても前向きに取り組む必要があると考えている。

○オブザーバー（自治体）からの報告

(枚方市：森氏)

今日は、報告とお礼として3点申し上げます。

まず1点目、樟葉ロータリーの改良工事について。この工事は令和元年度から始まり令和2年度に完了した。元々、メインロータリーとサブロータリーがあり、サブロータリーがタクシーと一般車両、メインロータリーがバスの利用場所としていたのだが、一般車両がメインロータリーに入ってしまう、バスの運行を妨げてしまう状況が発生していた。そこでサブロータリーのタクシー乗り場をメインロータリーに移し、メインロータリーはバス・タクシーの公共交通、サブロータリーは一般車両の利用とするような改良工事を行った。その結果、現在はほとんど混雑がない状態となっている。工事の際には京阪バス、タクシー事業者、また駅を利用している八幡市民の方々に協力いただいたお陰で、ロータリー工事が無事完成の運びとなったので、この場を借りてお礼申上げたい。併せて八幡市のホームページでもPRいただき、心より感謝している次第である。

2点目は、枚方交通タウンマップについて。これはNPOの枚方環境ネットワーク会議の協力により作成している。枚方市にお越しの際はご利用いただきたい。

最後に本市は、平成30年に枚方市総合交通計画を策定し、現在運用しているが、令和5年度に中間見直しを行う。八幡市の地域公共交通計画ではMaaS

の取り組みなどについて書かれているので、こうした今の時代に即した計画を検討していきたい、また地域公共交通計画への移行を踏まえて検討していきたいと考えているので、その際にはアドバイス・ご指導をお願いしたいと思う。

（京田辺市：近本氏）

本市においても令和2年度に地域公共交通活性化協議会を立ち上げたところだが、コロナ禍の中、思うような活動ができていない状況である。八幡市ではこの度、素晴らしい地域公共交通計画を策定されたところであり、本市も今年度から本格的に取り組んでいきたいと考えている。今日お越しの関係者の方々にはお世話になると思うので、よろしくをお願いしたい。

もう1点として、先ほどより各バス事業者から経営が大変厳しいという話をうかがっている。本市においては、国からの交付金を活用して、特定の路線について、バス会社に運行負担金を支出しているが、今年度は交付金を活用してこの割り増しを公共交通支援金という形で行うことを考えている。それ以外にも交付金メニューがあるので、可能な範囲で各公共交通機関に対して支援を行っていききたいと考えている。

（京都運輸支局：稲留委員）

今日初めて参加して、活発な議論を聞かせてもらった。先ほどバス事業者からも話があったが、各交通事業者が苦しい経営環境に置かれている中、自治体においては、交付金があるとはいえ、各方面から様々な支援ニーズがあり、その用途にも苦慮されていると思う。そうした中で交通事業者を支えてもらっていることに、この場を借りて感謝申し上げたい。苦しい状況は続くと思うが、引き続き可能な限り支援をしていただけたら大変ありがたいと思う。

昨年度、コロナ等の制約がある中で、八幡市においては充実した交通計画を策定された。計画は策定後、いかに実行していくかが肝要であり、国の基本方針でも目標を立てて、毎年評価を行い、検証していくことをお願いしているところである。本日の協議を聞いていて、八幡市は大丈夫だと思うが、今後も十分な協議をしていただけたらと思う。我々もでき限り力になりたいと思うので、よろしくをお願いしたい。

（京阪バス：神原委員）

先ほど枚方市の森課長から、樟葉駅のロータリーの件について話があった。当社では八幡市域と樟葉方面を結ぶバスを発着しているので、少し補足をしたい。ロータリーの改修前はメインロータリーへの一般車両の流入が非常に多く、特に雨の日などは、一般車が二重、三重に駐停車している状況であった。それ

が、今回の工事によりメインロータリーとサブロータリーを明確に区分して以降、一般車のほぼすべてがサブロータリーにしっかりと入り、メインロータリーは路線バスとタクシーにほぼ限定され、非常にすばらしいロータリーとなっている。日本全国に誇れるようなロータリーであると自分自身は思っている。この場を借りて、枚方市に感謝申し上げたい。

(事務局：増永課長補佐)

最後に、「周遊パスでめぐる お茶の京都」というチラシをご覧いただきたい。「もう一つの京都 周遊パス」が発売されており、これは京都府の事業者支援の取り組みで、昨年が続いて実施されている。様々な観光地についてエリア別にモデルコースを設定し、バスで周遊することを提案しており、この周遊パスにて、エリア内を1日1,000円で乗り放題できる。この企画に関して八幡市において昨年と大きく異なるのが、石清水八幡宮参道ケーブルを利用の方は、特別価格でパスを購入できることである。ケーブルカーには通常どおりチケットを購入して乗車してもらうのだが、その場合、本来1,000円のところが200円で周遊パスが購入できるようになった。石清水八幡宮駅の駅前に観光協会があり、ここでもパスを購入できる。この取り組みは京都府の尽力により、今回初めて実現した。このパスの売上げの分が交通事業者への支援になるので、ぜひとも皆様にも周知のご協力をお願いしたい。

では、最後に井上会長に本日のまとめをお願いしたい。

(井上議長)

本日はお忙しい中、会議に出席いただき、感謝申し上げます。今後も皆様のお知恵を借りる必要があるので、よろしくをお願いしたい。近隣市町の皆様にも参加いただき、お礼を申し上げます。

いよいよ計画が始動することになるが、これを実施していくのはかなりの労力がかかることである。公共交通利用者が減少傾向の中、これに何とか歯止めを掛け、地域公共交通の持続に向けて取り組まなければならない。またよりミクロな地域ではボランティアの方々の方に頼ることも必要になるだろう。

そうした中で、樟葉の駅ロータリーでは、改修により不法駐停車が解消され、路線バスがノンステップの場所にきちんと停車できるようになり、利用者の利便性も増すことになった。

それから、今、お茶の京都の紹介がされたが、この他に、海の京都、森の京都もある。特に森の京都についてはこの範囲を1,000円のパスで網羅してよいのかと思うくらい充実しており、これも京都府に尽力いただいているお陰である。これを利用することで、地域の魅力を発見でき、併せて事業者の支援に

もなるので、ぜひ利用促進に向けてご協力をお願いしたい。

自分は石清水八幡宮駅を降りて驚いたのだが、駅前の京都銀行が閉店していた。石清水八幡宮駅は観光のゲートウェイであり、ここを皆で知恵を出し合い盛り立てていくことで、駅前も生まれ変わっていくと思う。八幡市の場合は、まちの中心が1か所ではなく、各地域がそれぞれの中心性を持っており、各地域がそれぞれの玄関口を持っていることが特徴である。その地域特性に合わせて、より八幡市らしいまちづくりをしていく中で、そのツールの一つとなるのが、今回の計画になる。今後とも皆で取り組んでいきたいと思うので、よろしくをお願いしたい。

7 閉会

以上