

第4回 八幡市地域公共交通会議 議事録



令和4年8月2日（火）午前10時～正午
八幡市文化センター小ホール

第4回八幡市地域公共交通会議（議事録）

日時	令和4年 8月2日（火） 午前 10 時～正午
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5名 報道1名（京都新聞） 事務局 4名 傍聴者 6名

1 開会

2 会長あいさつ（井上議長）

ご参加いただきありがとうございます。また、新型コロナウイルス感染症の猛威が続いておりまして、（緊急事態）宣言は出ないと思うが、宣言が出たりすると、皆さんの移動が止まる。そうするとまた電車、バス、タクシーの収入がガタッと落ちてしまう。

先日、JRが利用状況のデータを出されたが、かなり大きな赤字だ。赤字が悪いことかどうかの議論はあるが、私としては赤字が悪いことだとは思わないが、誰が負担するかが今、大きな議論になっている。誰も負担できない以上、事業者としてはどうしても縮小せざるを得ない例も出てくるであろうと思う。そういった厳しい中なので、より一層、適切な移動手段の選択というものを考えて、私たちの10年先、20年先にどんな移動がされているのかということ、皆様方と議論して行かなければと思っている。

3 委員の紹介・委嘱

※別紙委員名簿参照。

※委嘱状交付（4名）・・・人事異動による新たな委嘱について、京阪バス（株）経営企画室課長、三田剛史様、京都京阪バス（株）管理部次長兼業務課長、石川秀一様の2名に机上交付。山城広域振興局地域連携・振興部企画・連携推進課長、松永弘道様と市民公募委員の加藤智士様の2名は、本日欠席のため後日送付させていただきます。

なお、加藤委員については、前任の下岸委員が自己都合で退任されたことに伴い、公募により選定したものの。この場をお借りして報告に代える。

4 報告事項（事務局）

① コストコ渋滞の改善に対する取組みについて（事務局：増永課長補佐）

コストコの渋滞が大きな懸案事項になっており、これに対するこれまでの取組みを資料1-1にまとめた。

コストコは平成23年にオープン。直後から、来店者の車で周辺道路、八幡市道山手幹線、府道八幡インター線が土休日を中心に、慢性的に渋滞している。

そして、京阪バスの路線バスに最大5時間半の遅延が発生し、運行に大きな支障をきたしている状況であった。

八幡市地域公共交通計画の中の施策①-2、地域間移移動に関する検討、機能の改善に基づき、コストコ渋滞の改善に取り組み、既存バス路線の機能性を確保する必要があるという事だ。

経過としては、一覧表にまとめているように、平成23年12月にコストコがオープンして以来、次年度には渋滞が問題になっているということで、山手幹線渋滞対策勉強会、この構成としては京都府道路計画課、山城北土木事務所、八幡市、京田辺市、八幡署、田辺署が合同で取り組んでいる。

平成29年4月には新名神城陽八幡間供用開始されたことにより、渋滞がさらに悪化した。平成30年度には山手幹線交通量調査を行っており、数字の上でも渋滞していると認められた。そして令和元年9月に再度、勉強会を行い、11月にはコストコだけではなく、直近の商業施設ムサシさんへも聞き取りに行くなどしており、駐車場の収容台数や一番込み合う時間帯などの確認をしている。

令和2年2月には再度勉強会を行い、話し合うも、警備員を増やしてほしいとか、渋滞情報をお客様にお知らせして、渋滞をもう少し分散できないかといった話し合いをこの中で行った。

令和3年10月、京都府山城広域振興局と協議を行い、交通安全の切り口の他に大規模小売店舗立地法（大店法）の届け出による是正について、この切り口で取り組めないかということで話し合いの場を持った。これに基づき、同年12月にコストコに直接、協議申し入れを行っている。令和4年3月には再度勉強会を持ち、それ以降、今年4月、6月と連続してコストコへ協議、申し入れを行い続けている。

具体的内容としては、勉強会及びコストコとの協議の主な内容という中にある大規模小売店舗立地法に基づく届け出内容の確認、改善の要請、これにつきましては、開店当初に京都府の方にコストコが届け出ておられた駐車場の出入り口の設定であるとか、来店する車の流動などの確認が行われたが、当初の届け出と若干、渋滞を理由に変えておられるところがあるので、そのあたりを是正するようにお願いしたが、法的な拘束力がないのでお願いベースになってしまう。それでもコストコ側も理解を一定の示し、警備員を増員している。

次に、駐車場の効率的な運用として、屋上駐車場があるが屋根がないので、雨天時は2階の屋根付駐車場に車両が滞留するため、渋滞がひどくなる傾向があるので、警備員を置いて、強制的にでも屋上部分に車を流すという事をお願いしている。

コストコ側も、2階駐車場が空車になると緑のランプ、駐車されると赤にな

るといような改善をしており、従来よりも車の流れが良くなった。

次に、渋滞状況の情報発信ができないかということで、これも我々の方からコストコに申し入れを行っている。会員管理をされているので、コストコのホームページやSNSなどでこの時間帯は混むということをお客様に知らせることで、それを避けてもらうよう促すようなことも申し入れている。

また、近隣住宅への交通安全対策として、山手幹線が渋滞するために周辺の生活道路を通り抜けする車が多く見受けられる。これについては行政も対策に取り組んでいるが、コストコも警備員を増やすなど、生活道路への通り抜けを防ぐ対策をするよう申し入れている。直近では、今週（8月3日）コストコに交通安全対策の申し入れに行く予定。

徐々にではあるが、改善に向かっている。平日に関しては、（渋滞が）全くないとは言えないまでもかなり改善されている。ただし、土休日と雨天時の渋滞はかなりひどい。今後はこれらの対策に絞って取り組む必要があるだろう。進捗については随時、この会議の中でもご報告させていただく。

（井上会長）

今の報告に対し、ご意見、ご質問は。

（横田委員）

コストコ側への協力依頼を継続して行ってほしい。アメリカの企業なので、交渉が難しいと思うが、辞めてしまうと動きが止まってしまう。ぜひ、この動きを止めず、継続していただきたい。

（事務局：増永課長補佐）

行政だけでなく、地域住民も結束して取り組んでいるので、こちらとも協力しながら、今後も進めて行きたい。

（井上会長）

企業は、法律にグレーなら大きな問題はないという認識なのかもしれない。

世の中グローバル化している。グローバル化すると、日本の当たり前がだんだん変化していく。それについて維持するのか、それに合わせていくのかが求められるのが現実だ。実際、そういうところは多い。

京都でヨドバシカメラの地下にロピアが入った。みんな安いから駅前へ車で買い物に行く、その結果、京都駅前のバスが大渋滞、また、京都市内の商店街でよそから来た店が、わざと渋滞を発生させて繁盛しているように見せかける戦略をやっている。一番は本当の渋滞改善だが、なかなか難しい。継続的に粘

り強くやっていくしかない。

また、八幡市のように大型商業施設ができることで渋滞が発生するというところを、全世界にきちんと発信した方がいい。地元の方はコストコの影響で、こんな渋滞が発生していると SNS で知らせるのも 1 つの対策になる。

日本国内に大型商業施設を計画されているところは、一応こういう問題があると日本中に共有した方がいいと思う。

そういった中で交通業者はどうしているかというと、例えば亀岡の花火大会でバスは全面運休する。昨年のデータでも 3 時間の遅れが発生したので、これはもう大変なので運休するということもある。

交通事業者がそういう手段を取らざるを得ないということが、今後周辺地域でも起こるかもしれないということを、心にとめておく方がいい。我々も 3 時間遅れのサービスを買おうとは思わない。でも、渋滞がなくなればどうしようもなく、一番よいのは（バスに）乗らないということになってしまうと思う。そういうこともあるということを、皆様と情報共有しておきたい。

（NPO 法人道しるべ：藤作委員代理）

勉強のためにお聞きしたいが、日曜日の渋滞は何度も経験しており、日曜日は行かない状況になっている。たしかに 1 号線のところまで左側が車の待機をする状況になっていて、コストコが今準備している駐車場の台数分と、ピーク来店者数の数値関係はどうなっているのかというのが知りたい。

この数値関係が改善されない限り、屋上へ積極的に誘導と言っても、緩和はされても、根本的な解決にはならない。

（井上議長）

駐車場の最大収容台数、今、データはあるか。それとピークに来る車の台数。

（事務局：増永課長補佐）

コストコの駐車台数は 880 台弱だ。圧倒的に足りていない。手元に資料がないが、私の記憶では隣接するムサシが 1,700 台くらいの収容能力がある。それを聞いてもわかるように、コストコは圧倒的に少ない。地域からの強い要望でも、駐車場の増設をしてほしいという声はあるが、門真店ができるということで、コストコ側としても、集客が減る店舗に対して投資はしないだろうという見立てがあるので、収容台数はこのままで推移するだろう。

そして渋滞の台数については手元にデータがなく、お答えできないが、ひどい時は国道 1 号を越え、橋本方面まで伸びるという事も聞いている。土休日、雨天時はこのような状況になっている。

(井上議長)

先ほど、藤作委員代理が「日曜は渋滞するので避けている」という行動は大変良いと思う。その行動を広めていただければと思う。

他にご意見は。

ないようなので、報告事項の2点目を京阪バスさん、よろしくお願いします。

② バス路線について (京阪バス：三田委員)

ダイヤ改正について。(資料2)

報告事項として、ダイヤ改正について説明をさせていただく。

前段として、当社の経営状況についてお話する。路線バス事業について、以前より少子高齢化による利用者の減少が続いていることや乗務員の不足に加え、この2年、新型コロナの感染拡大や生活様式の変化、更には直近の燃料費の高騰によりこれまでになく厳しい状況になっている。当社も昨年度、一昨年と2年連続赤字計上で、収支改善及び業務の効率化が喫緊の課題となっている。

そこで、八幡市域に限らず当社の全エリアで路線の見直し、経営状況を見極めたうえで、減便や運賃改正、割引率の変更をさせていただいている状況。今回のダイヤ改正についても、利用者に大きな影響を与えることは承知しているが、当社の業務継続のためご理解いただきたい。

資料2、主な計画概要として2点。1点目は(1)33番(系統)の変更。石清水八幡宮駅から戸津行きの日休日の運行を取りやめる。

資料2-2参照。日休日のみ運休する33番、石清水八幡宮駅から八幡市役所前を通り山城八幡郵便局を経て西戸津へ向かう路線。こちらの日休日のみ運行を取りやめる。この補完として、78Bという系統、男山車庫から石清水八幡宮駅までの、資料では黄色の線で塗られている路線。男山車庫から山城八幡郵便局を通り石清水八幡宮駅へ向かう路線について、石清水八幡宮駅発を+4便、男山車庫発を+3便の増便とさせていただく予定。

もう1点は、(2)5番(系統)くずは男山循環系統、資料2-2参照。左側の樟葉駅から黒色の線で男山団地の方を通っている路線。318、315棟前、など男山団地の中、スーパーナカガワの前を通って、金振西東から枚方市域に入り、面取町を通り樟葉駅に戻っていく系統。現行40分に1本運行しているが、これを減便したうえで、一部経路を短縮させていただきたい。その内容は、資料2-1参照。黒色実線は変更ない部分だが、黒色の点線は廃止経路、青色の点線が短縮経路を表している。樟葉駅から公園前を通り左に曲がり、泉、長沢を経て男山団地の中を通っているものを、公園前から右に曲がり、金振西東の方へ短縮する予定。以上2点。大きな変更を考えている。

実施日を2022年10月中としているが、実施日については不確定で、伸びる可能性もある。

2点の改正内容、なぜ変更するのかというと、まず33番（石清水八幡宮駅から戸津）だが八幡市内を運行する路線の中でも、収支率、赤字額と共に最も大きい路線になっている。いろいろ算定の仕方はあるが、朝晩だけ走っている系統等を除いて、八幡市内だけを走っている路線としては、収支率、赤字額と共に最も悪い。利用状況だが、直近の2021年度の利用状況について、ICカードの利用実績等からデータを見ると、平日は1便当たり4～5人のご利用があるが、土休日は1便当たり2～3人のご利用になる。土休日は平日の半分程度の利用と言ったところだ。

さらに石清水八幡宮駅からご利用になったお客様のうち、土日無くなった場合一番大きな影響を受けると思われるのが西戸津、小松の停留所の方たちと思うが、こちらの利用状況を調べたところ、石清水八幡宮駅から乗られたお客様のうち、それぞれ10%程度ご利用されている状況だ。要は土日で1便当たり2～3人のご利用のところ、小松、西戸津で降車されるのは1便あたり0.2～0.3人ということだ。これが33番を減便する理由だ。

5番について、1点お断りしておきたいのが、経路の一部短縮というところ、弊社の中でまだ調整がついていないところではある。ほぼ全便を短縮する予定だが、一部現行経路のまま残る可能性がある。その上で、八幡市内を運行する当社の路線の中でも、先ほどの33番系統ほどではないが、やはり赤字で収支率が悪い系統となっている。利用状況についても同様に直近で調べたが、1便当たり10人から15人程度のご利用となっている。

この系統、樟葉駅から出て、樟葉駅に戻って行く循環系統となっているので、1便当たり10人から15人程度と、多いように思うが、樟葉駅から樟葉駅、1周する間に10人から15人というご利用になっている。循環系統というところで、樟葉駅から短縮させていただくところのバス停については、降りられるお客様が多いバス停となっている。

具体的にどれくらい使われているかというと、経路短縮区間で乗られる方が全体の10%程度、降りられる方が全体の30%弱程度になっている。ここを短縮させていただく理由として、短縮区間内の停留所については、場所にもよるがいずれも100m～400m以内の範囲に他の経路のバス停があり、樟葉方面への利用が可能だ。一部バス停については八幡市のコミュニティバスが運行されていて、そちらもご利用いただければと思う。以上が今回のダイヤ改正の報告になる。お客様にはご迷惑をおかけするが、何卒ご理解いただきたい。

（西村副市長）

ただ今、京阪バスの減便の報告を伺って、八幡市として一言、言わせていただきたい。言われたように、人口減少やコロナウィルスの関係による乗車数の減少とか、最近ではガソリン高騰とか、また運転手や整備士の不足というような状況で、今、バス事業を取り巻く環境は非常に厳しいものがあることは理解しており、京阪バスの存続を賭けた取り組みの一環かとも思っている。

先ほど説明もあったが、八幡市域だけでなく、京阪バスの事業全体の中の一部だという事で、一定の理解はさせていただく。会長の方から発言もあったが、作業部会の方でも、当方としての意見を言わせていただいている。(当該路線の)利用者はゼロではないので、さらに高齢化が進み、交通弱者と言われる方が増えていくに当たり、減便や廃止という流れが加速すると、市民生活に大きな影響が出てくることを危惧している。

この公共交通会議で報告したことを以って、終わりという事ではなく、もっとこれからできることがあればやっていただきたいし、今のような状況を、こと行政や利用者に対して丁寧な説明をしっかりとお願いしたい。

先ほど会長の話にもあった、こういった状況の中で、八幡市の公共交通をどうしていくかは、これからの大変大きな課題になって行くと思う。

その間、皆様のご協力により、公共交通計画というものを策定して、それに基づいて取り組んで行くわけだが、今後、いろんな議論をしていく必要があるので、また皆様のご意見をいただけたらありがたい。よろしくお願いします。

(井上議長)

思い切った減らし方になるが、平日は維持するけれども、土休日は減らしていくというのは、よその地域でも始まっている。これで終わりではないと思われるので、近隣の市町の皆様もそうだが、影響はいろいろ出てくると思う。その時に無くなる時の報告の前に、利用状況も定期的に会議でお示しいただけたらと思う。

ちょっと手間かもしれないが、どこかでサンプルを取っていただいて、ICの状況だけでいいので、どこでどんな利用があるかというのを点の大きさを表す、そういうのが一番わかりやすい。

年に数回、お示しいただけると、今の状況がどうなっているのかがわかる。利用を増やしていくというのは、本当に大きな課題で、なかなか良い答えはないので、このような会議で勉強していかなければならないという事を皆様にご承知おきいただければと思う。

他、皆様ございますか。

③ 事業者支援について (事務局：増永課長補佐)

時間の関係もあるので、簡潔にさせていただく。資料3をご覧ください。

最初に事業者支援だが、まだ確定事項ではないため、資料はお付けしていないが、昨今の燃料費高騰を受け、国のコロナウィルス地方創生臨時交付金を活用し、八幡市でも公共交通事業者に、何らかの支援を行っていきたいと考えている。

これについては令和2年度、3年度も行っているが、今回は燃料高騰を受けての支援と考えていて、今後、補正予算を行っていくなどしていきたい。後でオプザバーの近隣市町の皆様にも、情報共有していただけるならお聞きしたいと思っているので、よろしくお願ひしたい。事業者支援については以上です。

④バス停・バス待合環境の改善について（修繕）（事務局：増永課長補佐）

これについては計画の施策にもあるように、八幡市が取り組みを行っていくもの。この度行ったのが、資料3-1の。コミュニティバスやわたの資料3-2も合わせてご覧ください。

バス停の標柱だが、これはコミュニティバスやわたのオリジナルなところで、標柱に座面がついている。これはベンチではないので、道路構造令に抵触しないで置くことができる。しかも腰を掛けることができ、荷物を置くことも可能で、バス利用者以外の方にもご利用いただいている。この座面が老朽化してくるので、随時修繕を行っている。

今回は、ここに載せさせていただいている6か所、こちらにつきまして修繕をし、バス待合の環境の改善の1つとして取り組みを行った。またご覧いただければと思う。また、4月の会議でも提案している路線バスのバス停、またはコミュニティバスのバス停、大芝のバス停と水珀南行きのバス停があるが、これらについては今、改善に向けて取り組んでいる。また、進捗については後日の会議で報告させていただく。報告事項の4点目は以上だ。

⑤その他（事務局：増永課長補佐）

報告事項のその他について、資料4、4-1をご覧ください。こちらが計画の施策の中のモビリティマネジメントの実施という取り組みで、具体的にこの度、2点ご報告がある。まず1点目が資料4-1にあるように、7月5日に行われた、健幸イベントマルシェまちウォークが開催された。7月5日の10時から13時、八幡人権交流センターで健康部により実施された。

このイベントにお越しいただける方で、路線バスとコミュニティバスを乗り継いで来られる方については、コミュニティバスの割引券を配布し、100円で乗れるようにした。結果、資料にあるように利用者が12名あった。これを機

に、コミュニティバスを知ってもらい、路線バスと併せてのご利用を周知できたと思っている。引き続き取り組んで行きたい。

続いて資料4-2、今日、おいでいただいている枚方市さんとの取り組み。枚方環境ネットワーク会議というNPO法人が主催しており、京阪バスさんも一緒にしておられる。バスのスタンプラリーということで、公共交通のバスを利用してもらおうという取り組み。八幡市は共催という形で今年度からこの会議にも入らせていただいている。

次の資料4-2、昨年の資料4-3が今年の企画書になる。実施時期が令和4年10月から12月、これは予定だが、今進められている。八幡市の方では資料4-2にあるように、スタンプラリーを全部コンプリートした方に八幡市からも商品を提供する予定。また、八幡市内の男山地域にあるこども動物園、松花堂が最後のゴール地点になっていて、そこで協力して人の配置などを行う予定だ。こういった話を今進めているので、またこのイベント実施の際はよろしければ皆様もご参加いただければと思う。報告事項は以上。

(井上議長)

ただ今の報告について、皆様のご意見、ご感想があれば。

(NPO 法人道しるべ：藤作委員代理)

非常に有意義な改善策だと思っているが、資料3の標柱も横、座面に物を置くという、写真が載っているが、このサイズは道路交通法的に制約があるのか。

(事務局：増永課長補佐)

これがベンチであれば、歩道の幅が決まっています制約されるが、これは特段無い。

(NPO 法人道しるべ：藤作委員代理)

なぜこういう質問をするかというと、私どもが住んでいる橋本地域では、(橋本)興正という非常に高い山のところから、京阪バス、コミバスに乗るために500メートルくらい下がってくるのだが、お年寄りには着くまでに疲れる。ベンチがあれば座りたいのだが、ベンチがないために、そこに腰をかけるが、ちょっと座面サイズが狭いために腰のところが痛いというご意見が何件かある。もしも許されるのであれば座面サイズをちょっと広げて、多少なりとも改善してもらえたらという要望だ。

(事務局：増永課長補佐)

この既存の座面のことということでよろしいか。
ご要望として承る。既存のものすべてを一気にというのは難しい。次回の修繕の際に検討させていただきたい。

(井上議長)

他にご意見は。よろしいか。

(近畿大学：田中委員)

質問と言うより、感じたことだが、マルシェ街ウォークやスタンプラリーというこういった試みは、やはり楽しいということとお得感、それから社会の役に立っている、この3点が重要。

乗っていただくためには、やはりこういったお楽しみ、お得感、役に立っているという気持ちをくすぐるようなイベントをいろんな団体、多様な団体の方がやっておられるという事、行政の中のいろんな課と連携しながら、或いは市民団体の多様な団体と取引しながらやると、うまくできるのではないかと希望的観測を持っている。

さらに、例えばここではこんなイベントをやっている中で、バスに乗ると、窓からまちの景色が見えると思うが、そこで町の美しさを再認識し、市民が自ら道をきれいにしたり、花を植えたり、緑を植えたりといったような、ちょっとした試みをやってみるということか、そういう景観や眺めと言うのもありかなと感じた。

(井上議長)

他はいかがか。バスのスタンプラリーは他の地域ではなかなかない。今回の場合、自治体の境界を越え、府の境界も越えた試みだ。バスに乗るのが目的ではないが、まず「乗っていただく」ことが大切で、利用のきっかけになると思うので、ぜひ続けていただきたい。

5 協議事項

① 橋本西山地区デマンド交通について（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、先日4回目の実証運行が終了したので、その報告と、今後の進め方について提案させていただく。

資料5-1 参照。概要について。

主に、橋の丘陵地や西山地域の住民が高齢化により居住地域の坂道移動が困難となっている状況を受け、外出支援のために始まった。地域のNPO法人道しるべが中心となり、平成28年からデマンドについての勉強会やアンケートを経て、これまで4回の実証実験を行っている。

NPO法人道しるべとは、高齢化する地域住民の助け合いの組織で、平成24年5月に設立。会員の知識と経験を活かし、家屋主膳や庭木の剪定、困りごと、法律相談などをおこなっている。その一環として現在、移動支援サービス（デマンド交通）の取り組みを行っている。

経過については、資料5-1の経過表を参照。

実証運行の説明。いずれも無償運行で、1回目は令和2年3月に2週間、時間帯は10時から16時、地域を橋本栗ヶ谷、狩尾に限定して実施。利用件数は29件、主な利用先は病院、買物、運転ボランティアは5名で、それぞれ自己所有の車を持ち込んでの運行。

2回目は令和2年9月から10月に1カ月間、時間帯は1回目と同じ10時から16時、運行範囲を国道1号より西側に限定、橋本・西山地域全域の住民が利用対象で、利用件数は118件、主な利用先は病院、買物、運転ボランティアは8名。

3回目は令和3年11月から12月の1カ月間。時間帯は9時30分から16時30分、運行範囲、利用対象ともに橋本・西山地域に限定。利用件数は87件。運転ボランティアは7名。主な利用先は病院、買物で、公共施設と続くが、バス停への送迎が1件あり、路線バスへの結節を担った。

4回目の実証運行は、令和4年5月10日から6月22日の約40日間。「とにかく体験してもらおう」という趣旨で、長めに期間を設定した。時間帯は3回目と同じ9時30分から16時30分、運行範囲、利用対象ともに3回目と同じ。利用件数は136件、運転ボランティアは9名。主な利用先は病院、買物、公共施設、その他コミバスバス停への送迎が1件。登録会員約100名に対して利用者は26名。内訳は女性23名、男性3名で女性が圧倒的に多い。

初めての利用者が10名。男山病院や八幡中央病院、八幡市役所、八寿園への送迎問い合わせが数件あり、その都度代替手段として、コミバスや京阪バスの停留所（交通結節点）への送迎を案内したが、今回の利用は0件。引き続き、交通結節点への送迎をPRしていく。

この地域の位置図が資料5-2である。赤実線で囲んだ地域で、図中の赤点は京阪バスバス停、緑点はコミバスバス停、黄色は双方併設のバス停を表している。

また、資料5-3では、橋本駅地点を0mとしたときの高低差及びそれぞれの地名が記載されている。これを見ると、東狩尾、西狩尾あたりは63m、興正は82m、栗ヶ谷で40mの高低差がある。この高低差の移動を助けようとするの

が、このデマンドの取組みである。

概要については以上。引き続いて、今後の本格運行に向けて、その申請内容について、事務局の田岡課長より説明する。

(事務局：田岡課長)

資料5-15頁以降に詳細を記載。

本格運行に向けた申請概要及びスケジュールをお示ししている。

運送の区域については、本市橋本地区と西山地区に限定したもので、事務所は、橋本東刈又に設置し、自動車8台・運転者8名の体制で運営する予定。運送区域内にお住まいの方で、本移動支援サービス事業の趣旨に賛同し、事前に会員登録をされた方を対象としている。運送の対価としては、1運行あたり400円の実費負担としている。

運行管理者については、会代表の藤作理事長、整備管理責任者については、前代表の岡本前理事長。運行日時は、日祝日、年末年始等を除く月曜日から土曜日の9時30分から16時30分としている。以下、6頁に指揮命令系統や事故処理連絡体制等をお示しているのをお読み取りを。

7頁。今後の予定については、本日、皆様に合意形成をお願いし、可能であれば、8月末に八幡市長から合意書の交付を受けることになる。その後、9月下旬に京都運輸支局へ運行許可申請を行い、スムーズにいけば12月下旬に許可書発行、地域内で広報周知を行った後に、令和5年1月下旬に本格運行を開始したい旨、法人からは伺っているので、よろしくご協議お願いします。

(事務局：増永課長補佐)

事務局からの提案は以上。

(井上議長)

ただいまの提案について、意見、質問は。

この間、4回の実証運行を行い、利用者はだいたい30人未満くらい。要は本当にお困りの方がそれくらいの数で、地域特性が異なるため集約がしにくいということ。その方たちのいちばんミニマムな移動手段としてデマンドが利用されているということだと思う。田中先生、何かご意見ありますか。

(近畿大学：田中委員)

おっしゃるとおりだと思う。地域特性というか、第一種低層住居地域のところが非常に高低差があり、そこから南側の第一種中高層住居地域、第一種低層地域に行かれる方が多いと感じる。

感じたことがあり、1つ目はルートの多様化。医療施設や買い物が（目的地として）出ていて、はっきりと需要があるのだと思うが、それ以外で、「その他」は何なのか。地域の中でお友達の家に行かれるとか、緊急ではない行動パターンの確認もしたいと思う。

2つ目の多様化として、情報ツールの多様化が必要だと思う。ラジオやケーブルテレビなどを使った広報も含めて、（色々な）媒体でお知らせすることにより、地域の人に届けることはもちろん、（NPOが）努力はされていると思うが、外部の人にも手伝ってもらいたいな、という気がしていて、そういった意味での情報ツールの多様化も必要かなと思う。

3つ目に、若い学生さんなども、こういう所で、こんな試みをNPOさんが頑張っているということを知ってもらいたいと思う。

私が大学でインターンシップ生を担当しているのだが、こういうエリア（地域）に行かせていただいて、学生が何か社会に貢献するような活動をするインターンシップを経験すると、単位としてもらえる。それ以上に単位が目的ではなく、エリアにおけるマネジメントやエリアで取り組まれている方とか、エリア内での合意形成について学ばせていただけるし、色々なケア対策だとか、課題があるところについて学生を参加させている。なので、このように地域として問題に苦慮されている、坂道が多いとか、高齢者が困っておられる、そういうところに（学生も）一緒に活動することで、何かお役に立てたら、若い世代も巻き込んでいけると思う。

（NPOは）これだけ一生懸命がんばっておられるからこそ、いろんなアイデアが出てくるのだが、このがんばりは本当にすごいなと思う。NPOや行政などがいろんな形で協力してやっておられる取組みなので、すごく大事にしたいと思うし、私も何か学生と一緒に協力していきたいと思う。

（NPO 法人道しるべ：藤作委員代理）

田中先生のおっしゃることに共感を覚える。インターンシップの協力については、今後たいへん重要なお話だと思う。今の取組みは、日頃の生活に不都合を感じているお年寄りを、比較的健康的なお年寄りがそれをサポートするという楽観できない構図で成り立っている。だからインターンシップなどを取り入れて、若者にもPRし、参画いただくことにより年齢的にも新陳代謝が良くなれば、この活動も長続きすると思う。その方策がまだわからないので、教えていただければと思う。

(井上議長)

他に発言はありますか。

(京阪バス：三田委員)

デマンドについては、弊社からも様々意見を出させていただいているところだが、バス停までとか、その他の公共交通機関と競合しないようにとか、趣旨は理解いただけていると考えている。

第4回の実証運行で、駅、バス停までの送りが8人で、そのうち1人がバス停ということなので、残り7人は駅までということで、それについては、バス停まで遠い、または駅まで高低差があるための利用ということによろしいか。

(NPO 法人道しるべ：藤作委員代理)

駅というのは具体的に京阪橋本駅。そこへ送るのだが、先ほど説明のとおり、興正という駅から80mの高低差。ここに住まいの方は、最寄りの「明野」バス停まで下りられるのだが、かなり遠いということで、橋本駅ロータリーの近くまでお送りしたという経過だ。

(京阪バス：三田委員)

弊社は以前から、駅に送迎されると競合状態になると言っていたが、実際の利用はバスと競合していないということであれば、弊社としても問題ないと思っている。また、地域内のバス停まで、他の公共交通結節点までならバスにとっても $+ \alpha$ になると考えているところ。引き続き、その趣旨に基づいて運行いただきたいし、弊社としても(デマンドの運行を)注視しながら、バスに影響が出るようであれば、バスが減便になる可能性も出てくるので、お互いにルールをしっかり守りながらの運行をお願いしたい。

(NPO 法人道しるべ：藤作委員代理)

十分、心得ている。バス停等交通結節点までの移動については、我々としても積極的に利用者に進めたい。京阪バスさんの運行を決して圧迫することなく、バスの利用促進に寄与するよう取り組みを進めたい。

(井上議長)

他にご意見は。

(京都運輸支局：木原委員)

運輸支局はデマンド運行の申請を受ける立場。4回の実証運行をされているということで、概要については地元住民もご承知のことと思うが、くれぐれも事故を起こさないようお願いしたい。

先ほど、「若い人」というキーワードが出ていたが、(私どもが)懸念しているのはその点で、運転ボランティアが8名ということで、(他自治体の)他地域でもボランティア輸送されているところがあるのだが、そこは20名ほどのボランティア登録がある中で、コアになり動いている人が数名と聞いている。そうすると、ボランティアさんが疲れてくるということがある。(橋本西山地域は)比較的狭い地域でもあるし、単純計算で1日3件程度の利用であれば、運転を順番にまわすとか、ボランティアの負担軽減にも取り組んでいただければと思う。

(NPO 法人道しるべ：藤作委員代理)

補足説明すると、8名の運転ボランティア(運転協力員)に自家用車を持ち込んで協力いただいているが、1人に丸1日運転を員合っていただくとすると、ボランティアとしての位置づけとしては(負担が大きく)長続きしないと考える。

我々としては、1日7時間運行の半分、午前午後で3.5時間ずつに割って運転をお願いしたり、ボランティアの都合を事前に確認したうえで、それに合わせた運行を事前に割り振りすることによって、極力、負担軽減に努めている。この対応で運転ボランティアの皆さんには賛同いただいているので、これを運営方針に付け加えていきたい。

(井上議長)

他にご意見は。

他にないようでしたら、NPO(道しるべ)と公共交通事業者を含めた合意形成のもと、事業者に迷惑をかけない運行をしていく、有償運行を行っていくということで合意形成をしてもよろしいですか。(デマンドが)動き出しても問題ないでしょうか。

(京阪バス：三田委員)

担当レベルでは判断しかねるので、一旦、(会社に)持ち帰らせていただきたい。社内に諮ってからでよろしいですか。

(井上議長)

今の意見を受けて、その方向でよろしいですか。八幡市(事務局)どうですか。

(事務局：増永課長補佐)

(これまでの意見を踏まえ)デマンド運行についてのルールを「合意書」「覚書」などの書面を事務局で作成し、NPOと事業者に内容確認をしたうえ、取り結び、後日委員の皆様は書面により合意を諮るといふかたちにさせていただきたい。

(井上議長)

中味としては、既存の移動サービスには影響を与えないことに加えて、利用者の需要に合わせて、既存の移動サービスも提案するということ。

利用人数が少ないことと、電話による予約対応のため、提案の調整も可能と考える。他の(移動)手段を紹介することも、4回目の実証運行でやっていただいているので、他の(移動)手段を紹介することも合意書(書面)に明記して、関係者に押印していただくということにしたい。

(NPO 法人道しるべ：藤作委員代理)

こちらとしても、今後利用者にそのような(他の移動手段の紹介)ニーズが増えていくと考えているので、その努力はさせていただきたい。

(井上議長)

利用される方も、自分は何もせず楽ができるというものではなく、お互いが何かしら妥協して我慢する中でサービスが成り立つということを理解いただきたい。この地域に限らず、利用者がストレスなく何でもフリーに、しかも安くという感覚があるが、決してそうでなく、私も今日ここに来るために、京阪電車に乗り、接続するバスがないのでタクシーに乗ってきた。(行きの電車は)1本のがすと「淀止まり」なので、走って乗り込んだ。そういうものだ。だから割安の運賃で移動できる。それがイヤなら自分で高いお金を払って何か手段を考えないといけない。どこかでそういうバスターがかかる。

本当に困っている方のお困り事を解決するのが今回の取組みだということ、地域でも周知していただければと思う。

参考までに、先日、和歌山県紀美野町行ったが、そこでもNPOが地域の方を支援するよということをやっている。そのすごくいいところは、利用者数を増やすことが目標ではない点である。いまお困りになっている数少ないおばあちゃんたちの困り事が解決できればよい、そういうスタンスでやっておられる。利用者数が増えるとボランティアの負担も増加してしんどくなる。この地域では運行を何回かやっていくうちに、週1~2回、2、3人が乗り合って利用するといふよということに落ち着いた。(利用時間が)10~20分程度の差なら調整して、2、3人を1度にらせていただいて、運転ボランティアの負担を減らすといふ考え方になっていた。利用者もそれを承知している。

更に今後の継続的な面として、小規模の移動については、移動する際に、どれだけコミュニケーションが取れているかが大きなポイントのようだ。実際、和束町のグリーンスローモビリティでも「移動している」というよりは、「移動中にお話しできると楽しいね」という人たちの利用が増加している。要は、移動がコミュニケーションの場になっている場合に、利用が継続的となり維持されていく傾向にある。運転者と利用者、乗っている人どうしが顔見知りの関係になっていく。それが運賃とか赤字とかそういう問題を越えた、「生きていて楽しい」という地域の人たちの満足につながると思うので、そういった視点を目指していただければと思う。

(NPO 法人道しるべ：藤作委員代理)

運転者と利用者の会話も重要であると理解している。

(井上議長)

それでは、有償運行の方向で進めるということで問題ないでしょうか。

(委員一同)

意見なし

(井上議長)

引き続き情報共有はさせていただく。

次に、協議事項2点目の説明を事務局から。

② 計画施策の進捗状況について（資料6）（事務局：増永課長補佐）

資料6参照。時間の関係上、資料にお目通しを。

地域公共交通計画に基づいた目標と、それに応じた施策、表の一番右の列にはそれぞれの進捗状況を記載している。

この中で、下から3行目の令和4年11月に予定している交通安全フェアについては、京都府安全協会と八幡警察署と八幡市が連携し、高齢者を対象に開催する予定。いつまでも健康で運転を続けてもらおうという趣旨で行われるもの。そういった意味では、公共交通とそぐわない面もあるかもしれないが、この開催会場に来ていただくのに、コミュニティバスや路線バスを利用していただくということと、コミュニティバスについては、11月に八幡市制45周年記念として、バスのラッピングや記念乗車券の販売を予定しており、これらを会場に持ち込んでPRしたいと考えている。時期が近づいてきたら、広報等を行う。その際はご

協力をお願いしたい。その他については、資料をお読み取りいただきたい。

(井上議長)

これについて、ご意見やご質問は。

それぞれ着々と進んでいるので、大きな問題はないと思う。

みなさん、よろしいでしょうか。

この件以外で何かございますか。よろしいでしょうか。

それではこれ以降、マイクを事務局に返します。

6 その他

○オブザーバー（自治体）からの報告

(事務局：増永課長補佐)

その他として、本日ご参加いただいている本会議のオブザーバーである近隣自治体の担当者の皆さまから、本日の感想や情報共有いただけることがあれば、ご発言願いたい。

枚方市、いかがでしょうか。

(枚方市：土木政策課 谷口 貴洋課長代理)

本市からは、先ほど報告事項でありました事業者支援の関係とバス待ち環境の改善の2点について報告する。

まず、運行継続支援について、今年6月に補正予算を計上し、コロナ感染拡大及び燃料価格高騰で影響を受けておられるバス事業者、タクシー事業者へ燃料価格上昇に対する一部助成を、これから行っていく状況。バス事業者に対しては1社あたり500万～600万円、タクシー事業者に対しては1台当たり3万円で合計約1,000万円計上している。

バス待ち環境改善については、本年度と来年度の2ケ年かけて取り組んで行くということで、主にはバス停上屋の更新とかバス待ち環境改善に資する舗装の改善や暑さ対策に効果のある塗料を塗布したりと、猛暑対策の観点で令和4年度に3ケ所、令和5年度に4ケ所について実施する予定。枚方市からは以上です。

(事務局：増永課長補佐)

ありがとうございました。

次に、京田辺市、いかがでしょうか。

(京田辺市：計画交通課 近本 吉久課長)

新たな取り組みとして2点報告する。

いずれも、臨時交付金を活用した支援事業。1点目は、路線バス利便性向上支援事業として、近鉄新田辺駅西ロータリーにバス乗り場が4ヶ所あるが、バス事業者が3社入っており、バス停の行先案内やバス時刻表についてはバス事業者が改修するというので、その経費について交付金を活用して支援する。

もう1点は、先ほど八幡市からもあったが、燃料価格の高騰支援。市内を走行するバス事業者3社とタクシー事業者、市内に拠点を置く法人2社に対して、それぞれ走行距離に応じて助成させていただく。6月補正予算で議決済みで、今後手続きを進めていく。

(事務局：増永課長補佐)

最後に、久御山町、いかがでしょうか。

(久御山町：新市街地整備課 吉田 明浩課長)

本町の取り組みとしては、令和4年度の事業者支援について交付金を活用してということはやっていないが、町の単費でやっていく形だ。

バス事業者に対しては、有料広告事業と銘打って、バス車内やタクシー車内に町のイベントや催し物などを町のPRも兼ねた意味も含め、掲載していただき、その広告料をお支払いしているということ、今年度取り組んでいる。

また、本町も地域公共交通網形成計画を策定しており、策定してから3年経つが、当然、網形成計画に基づいた事業者支援など色々な取り組みをしている。

バス停環境の整備として、毎年2基という少ない数ではあるが、バス停へのベンチの設置をしている。また、ふるさと納税のお金を活用しながら、バス停上屋の整備も検討していきたい。それについては来年、再来年あたりに取り組んでいきたいと考えている。

(事務局：増永課長補佐)

ありがとうございました。

ただ今のオブザーバーからの発言について、何かご意見やご質問は。

ございませんか。

ないようなので、最後に井上会長から本日のまとめを。

(井上会長)

本日は皆様、ありがとうございました。非常に建設的なご意見をいただき、この計画の進捗について、しっかりチェックできていると思う。計画は作ったら気が抜けてしまいがちだが、実施してこそその計画だ。今回のように、皆様で情報共

有して次に何をするかについて、定期的に意見を出し合って決めていけると良いと思う。

とりわけ、今回の中味については問題なく、むしろ進んでいるという感じを受けた。しかし、大きな問題は、電車、バス、タクシーの利用をいかにみんなで進めていくか、それについては良い答えはない。

皆様で知恵を出し合って、何とかして利用していこうという雰囲気を作っていかなければならないと思う。そういったところで、先ほど紹介のあった(交通安全)フェアなど、ぜひ普段利用されていないご家族や、また利用されている方にもアピールできればと思う。

また、いまガソリン価格高騰などで皆様大変だと思うし、交通事業者も本当に大変で、運賃に転嫁できない世界だ。他の小売りなどの業種では原油価格が上がったので、今月からかなり値上げされるものもあるが、(公共交通は)それができない世界。だからこそ、行政からの支援は大変重要である。一方で交付金の活用についてのいろんなやり方が出てきて、かなり早く支援いただけるようになった。

ただし、予算要求したときに「隣町はどうなっているのか」と周囲から聴かれる。そのため、「隣町を真似しよう」「隣町がやったらやろう」という自治体が結構多い。

そういう中では、今回のように近隣市町がどんなことをしているのか、情報共有することはとても大切である。可能であれば、京都府や運輸支局の皆様のお声かけで、ぜひ、山城乙訓地域で今まで何をしてきたのか、何をやっているのか情報共有する場を設定いただくと、市町の担当の方々がたいへん楽になって、補助金の迅速な活用ができるだろう。ぜひ、ご検討いただきたい。仕事を増やして申し訳ないが、よろしくお願いします。

実際、兵庫県や和歌山県でも色々お話しを伺っているが、どの市町の方々も、(事業者に)どうやって支援をしていいかわからないので、結局、隣町に電話して聞くという状況で皆さん困っている。

近畿一円で、情報共有が積み重なっていけば、事業者への支援が迅速になると思う。よろしくお願いします。

7 閉会

(事務局：増永課長補佐)

ありがとうございました。以上で本日の議事を終わります。

なお、先ほど議題にあった、「橋本西山地域デマンド交通」については、8月末を目途に文書を取りまとめたいため、関係者のご協力をお願いします。

次回の開催は、令和5年2月頃の予定。それまでに緊急性のある案件があった場合には、作業部会または書面協議で対応させていただく。随時ご案内するので、ご協力をお願いします。本日はありがとうございました。

以上