

# 第6回 八幡市地域公共交通会議 議事録



令和5年2月17日(金)午前 10 時～正午  
八幡市役所 会議室5-1

## 第6回八幡市地域公共交通会議（議事録）

日時	令和5年2月17日(金) 午前 10 時～正午
場所	八幡市役所 会議室5-1
参加者	委員・オブザーバー22名 傍聴者2名 事務局 5名

### 1 開会

定刻になりましたので、これより第 6 回八幡市地域公共交通会議を開催します。本日、会場にお越しの皆様におかれましては、ご多忙中にもかかわらず、ご出席いただきまして誠にありがとうございます。私は本日司会を務めさせていただきます、八幡市建設産業部管理・交通課 課長補佐の増永と申します。どうぞよろしくお願い申し上げます。

それでは冒頭に当たりまして、八幡市地域公共交通会議 井上学会長よりご挨拶をいただきます。

### 2 会長あいさつ(井上先生)

おはようございます、井上です。お忙しいところ本当にありがとうございます。いよいよ来月からマスクの着用の考え方が変わります。

だからと言って急にみんなの生活が変わるわけではない。実際のところ、通学は戻ってきているが、通勤定期の戻りが鈍いというのが状況だ。

ベッドタウンを抱える地域では、昼間のご高齢の外出が減っているというのが、バスの利用者状況からも明らかになっている。今後もおそらく戻っても、良くて 9 割、8 割くらいというのが、推測だ。

そんな中、来年、交通物流の世界では改善基準告示が改正される。端的に言うと、ゆっくり休んでいただいて、安心、安全な運行をするために、今よりもう少しゆっくりした働き方になっていく。

ということは、いまの仕業を維持するには運転士がさらに必要とされる。その中で今の公共交通が維持できるかというのは大きな問題だ。

ドライバーさんを確保するため今から、各社が募集しているが、そう簡単に確保できるものではない。その状況で昨年策定した、八幡市地域公共交通計画を実施していく。できる限りのことをしていかないと、早晚、社会は大きく変わっていくというのが想定される。

本日の会議の中身だが、先月の 23 日に開催された作業部会で議論した内容に基づいたものだ。本日、内容が多種多様だ。時間も限られた中、申し訳ないが適切に進めていければと思っている。ご協力、よろしくお願いしたい。

### 3 委員の紹介・委嘱

※別紙委員名簿参照。

(事務局／増永補佐)

ありがとうございます。本日、傍聴者 2 名きていただいておりますのでご了承ください。よろしくお願いいたします。

(資料の確認)

それでは、これ以降の議事については井上会長にお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

### 4 報告事項(議長:井上会長)

それでは進めさせていただく。報告事項4の(1)市内バス路線「八幡市域のダイヤ改正予定」について資料1をご用意ください。これにつきまして、京阪バスの三田委員よりお願いします。

(三田委員)

京阪バスの三田です。八幡市域のダイヤ改正については12月にも実施させていただいたところだが、この春、4月にもダイヤ改正を予定しているので、その改正内容をご報告させていただく。

まず、弊社の経営状況についてお話しさせていただく。これまでのコロナ禍による利用者の減少や燃料費高騰についてはご説明させていただいているが、利用者については一定程度、具体的にはコロナ前の8割～9割程度までは回復してきている。ただ、コロナ禍以前の水準にはなかなか戻らず、会社としてもこれ以上の水準には戻ることは難しいと考えている。

一方で、コロナ禍以前より課題となっていた乗務員不足について、より深刻化している状況だ。具体的には一部運休しているリムジンバスについて、今後、運行再開が見込まれることや、先ほど井上会長からもお話があった、乗務員の労働時間等に基準を定める国の改善基準告示といわれるものが来年4月に改正され、一人当たりの乗務員が運転できる時間等が更に規制されることから、乗務員不足が更に加速することが見込まれる。

当社としても、新卒採用や、大型二種免許の取得助成等、積極的な採用活動を行っているものの、全国的に乗務員が不足している状況から、思うように集まらないのが実情だ。このことから引き続き、安定的にバス事業を実施していくため、利用の少ない路線を中心に、見直しを行う必要があると判断し、弊社全エリアにわたってこの春にもダイヤ改正をさせていただく予定だ。

それでは八幡市域に関するところについてご説明させていただく。

まず、資料1、改正内容の(1)、**19A**という経路、樟葉駅からくすのき小学校、福祿谷、水珀南山、樟葉駅まで戻ってくる循環系統になる。

資料の一番後ろ、A3の方をご覧ください。こちらの経路図に赤で示されている系統が**19A**系統になる。現在、平日朝1便のみ運行させていただいている系統で、こちらを廃止させていただく。

なお、※印にて記載させていただいているが、廃止に当たっては年1回の運行とした上で廃止とさせていただく。この年間運行の運行日については現在、調整中ですので、決まりましたら関係停留所等にて告知させていただく。

この系統のご利用状況ですが、循環系統ではあるものの、樟葉駅からご乗車されたお客様は福祿谷まででほぼ降車されており、逆に樟葉駅までご乗車されるお客様は水珀南山以降でご乗車されている。

樟葉駅から福祿谷まで、あるいは水珀南山から樟葉駅まで他の系統が運行していますので、そちらをご利用いただきたい。

続いて(2)の**63**という系統。近鉄新田辺から松井山手駅、車谷公園、北山へ向かう系統。こちらA3の路線図で紫色の経路が該当経路になる。こちらも平日朝 1便のみ運行している経路だ。近鉄新田辺から松井山手駅までの別の**68**経路に短縮させていただこうと思っている。

これにより、八幡市では本郷西行きのバス停が廃止となる。山手幹線上にある本郷のバス停については引き続き存続する。松井山手駅から本郷につきましては、別の**31**経路というのがあるので、そちらをご利用いただくと幸いだ。

次、(3)ですが、こちらは摂南大学の直通便の関係だ。摂南大学枚方キャンパスの学生数が学部増により、増加しているので、樟葉駅、および松井山手駅からの直通便を一部増便させていただく。最後に(4)その他だが、その他の便においても一部時刻の変更等をこの4月1日より行わせていただく。

以上の内容を、この4月1日より実施させていただく予定だ。なお、冒頭申し上げたように、石清水八幡宮駅の他、当社、全域にわたって、この4月1日にダイヤ改正を実施させていただく予定だ。関係便、ご利用のお客様には大変ご迷惑をおかけしますが、何卒ご理解いただきますようお願い申し上げます。私からの報告は以上です。

(議長:井上会長)

ありがとうございました。ただ今の説明に対し、ご意見、ご質問等はありませんか。あれば挙手にてお願いします。

朝1便のみの路線で利用もほとんどないので、あまり大きな影響はないと思われるが、何かご質問はありませんか。それでは(2)に移らせていただく。京阪電鉄さんの運賃改正等につきまして、資料2をご用意ください。

これにつきましては、京阪電鉄の前田さんの方からご説明いただく。

(前田委員)

京阪電鉄の前田です。資料2に記載しております、バリアフリー料金制度について簡単にご説明させていただきます。これにつきましては、主にホームドアの整備を目的の中心としたものだが、バリアフリーの整備を進めるために設けられた制度である。

弊社(京阪電鉄)、この制度を使いまして今年の4月から運賃にこのバリアフリー料金を加算させていただく予定。

具体的に申しますと、普通切符の場合は10円余分に頂くとということになる。定期につきましては、2ページ目に書いてありますように、1ヶ月370円、3ヶ月、6ヶ月につきましては、一部区間によって若干10円ほどの差があるのだが、1,050円または1,060円、1,990円または2,000円を加算させていただいて、見た目運賃は(記載のように)これだけ上がることになる。

なお、通学定期につきましては、この制度による運賃加算はございません。

これを持って、バリアフリーの推進をこれまで以上に重点的に進めていきたいということだ。具体的にホームドアだが、ここには書いていないが非常に高額である。ホームドアの機械自体、1番線あたり、8両(分の長さ)であるので、(ホームドア)本体のみで3億円くらいする。

駅によっては古い昔の盛土の構造のものだと、別途補強が必要になる。

特に、石清水八幡宮駅や橋本駅みたいな盛土駅だと、補強に本体以上の費用がかかる。そのくらいのもので、進めていくと言ってもなかなかそんなに一度にというわけにはいかない。

今の計画ではこれから3年間、2023年度から2025年度までに4駅8番線くらいはしたいと思っている。この4駅8番線だが、どうしても乗降客の多い駅だとか、通過列車が高速で通過して、ホームで乗り換えのお客様がたくさんおられて危ないとか、こういったところから順番にやっていくということになりますので、申し訳ございませんが、八幡市内の駅や樟葉駅については今回、この4駅には入っていない。バリアフリー料金については以上です。詳しくは、この資料(2)の方をご覧くださいと思う。

(次に)本来であれば早めに私の方からご報告しておくべきだったのだが、1月26日から橋本駅の方で券売機を変更している。具体的には資料2-1に記載しているように、これまでの券売機は、お客様の行き先の運賃を見て、その行先の料金のボタンを押して切符を買っていただき、その切符により目的駅で降りていただくというものだが、昨今、ICのICOCA、PITAPAのご利用率が9割を超えて来ている。

切符のご利用者される方が非常に減っている。そういった事情であるとか、正

直、コロナで鉄道事業者もかなりしんどい。券売機一つ一つのコストが非常に大きいというがあるので、切符の方を少しやり方を変えていき、乗られた駅の乗車駅証明というのを出ささせていただき、急激には無理なので、徐々に変えていきたい。

こういう言い方をすると申し訳ないが、どうしてもお客様の乗降の少ない駅からスタートしていくということで、今般、橋本駅がその対象になった。

乗っていただくときに乗車駅証明を出し、降りられるときに各駅に精算機があるので、そこに乗車駅証明をいれていただき、精算する。今までは乗る前に運賃を決めてお支払いいただいていたが、降りるときにというやり方に変更させていただいている。

(今年)1月26日以降、そういうやり方になっていて、実は京阪電鉄全線では10駅以上のところで一部スタートしている。どちらかと言えば、宇治線、交野線の少し規模の小さい駅からスタートしていて、早いところでは2020年6月頃からやっているが、今回、本線の方で大々的に始めさせていただいたのが橋本駅や鳥羽街道駅といったところからだ。

お客様、特に不慣れな方には大変ご迷惑をおかけするが、何卒ご理解をいただきますようお願いいたします。

(議長:井上会長)

はい、ありがとうございます。ただ今の報告につきまして、ご質問等ある方は挙手にてお願いします。

(藤田委員)

建設産業部の藤田です。橋本駅の券売機の変更について、事前に周知、情報提供をいただいていたなかった、これは本当になかったということか。

(前田委員)

はい、大変申し訳ございません。実は正直に申し上げますと橋本駅以外の、八幡市域以外の駅で、すでに同じようなことをやっているところが何ヶ所もあり、そちらについては駅の券売機の場所やその周辺に、事前に告知のポスターを貼らせていただいたり、あるいは券売機そのものに「こうなりました」と案内を出させていただったりして、それで今まで特段、ハレーションも起きていなかったこともあり、事前に市役所さんにお知らせするという事に思いが至っていなかった。

結果的に八幡市さんの方にお問い合わせや苦情があったと伺って、我々も配慮が足らなかったと反省している。申し訳ございませんでした。

(藤田委員)

ありがとうございます。これについても事前であれば、何らかの対応はできたのかなと思う。このような事例や案件についても、公共交通の利用に関することでもあるので、事前に情報提供をいただいて、今集まっている委員さんたちと情報共有していただきたいと思う。

また、証明書に切り替えたことによって、今後、石清水八幡宮駅、またはケーブル線についてもこういった取り扱いになるのか、今後の見通しも含めて教えていただきたい。

(前田委員)

ケーブルの方から申し上げますと、今現状でも、ケーブルは単独の運賃のいただき方をしているので、ケーブルについては今のところ特段、変更を予定していない。

石清水八幡宮駅だが、長いスパンで見たらいずれ橋本駅みたいに変更する可能性は当然あるとは思っているが、当面、この1年とかそのくらいのスパンでやるという予定は今のところしていないので、もう少し先になるかと思う。ただ、石清水八幡宮駅の場合は観光の一見のお客様がかなり多いので、その辺も含めてもう少し先になるかなと思っている。以上です。

(吉川委員)

健康福祉部の吉川です。1点お聞かせいただきたい。今回、改正されたのは理解した。1月26日から変更されているということだが、視覚障がい者、聴覚障がい者に対して、周知、配慮はできているのか。また、支援はできているのか、お聞かせいただきたい。

それと以前から、議会の方からも質問が出ている橋本駅の券売機の蹴込み(車いす利用者が足を入れ込むスペース)を改修する予定はあるか、その2点を教えてほしい。

(前田委員)

配慮が充分かどうかと言われると、そこは自信もってお答えできるということではないが、我々といたしましては、まず目の不自由な方に対しましては、乗車駅証明書については音声でご案内するようにしている。

聴覚のご不自由な方については、券売機停止した場所に利用方法を文字で掲示している。いちおうそれらに対応と考えている。それから、橋本駅の券売機の改修については、現在のところ、まだ予定はない。

いずれ、あそこを大幅に改修するようなことがあれば、その時にはと思っているが、今のところ、橋本駅で大きく改修するということは予定していない。以上です。

(吉川委員)

市の方に蹴込みの件については何件か来ているので、できたらその辺は改修してほしい。それほど大きなことではないのかなと思うが、工事費用の方はよくわからないが、よろしくお願ひしたい。以上です。

(藤作氏:岡本委員の随行)

ちょっと似通った質問になるが、発駅証明書の関係だが、私も地域の住民の方から電話で、「こうなっていますよ、ご存知ですか」と聞かれて「いやいや知りません」ということで、3回ほど橋本駅を利用させてもらった。

そうすると今、説明されたとおりで、既存の券売機のハードのところは全部活用されて、ソフトを入れ替えて発駅証明書を発行する。そこまではよかった。が、着駅に着いて、それを自動券売機に入れていいものか、それとも券売機のようなものに入れて新たに購入するのか。

全く説明がなかったため、降りるとき相当戸惑った。たまたま通りかかった駅員さんに聞いたら丁寧に教えてくださった。電話された方の心象は、不親切だと。広報、周知、徹底が為されていない。即ち、住民の方が利用する駅、いわゆる公共駅については十分に周知徹底をして迷わない様にと、機会があればまたどこかで発信してほしいと言われてきたので、今日、こういう機会をいただいたので発信させていただいた。

2点目。バリアフリーの設置計画だが、2枚目の方にいろいろ書いてあって、下段の方にも整備に関しての進捗状況が書いてある。あと、この2025年度末とこの計画の中であと60分の何駅とかの整備をそれまでに終わるという解釈でよかったか。

(前田委員)

はい、ご質問ありがとうございます。お答えさせていただくと、まず1点目の降りるときに迷われたという、そこがおそらく一番難しいところだと思う。実際、迷われているお客様、たくさんおられると思う。その辺をもう少しわかりやすくするにはどうすればいいかを担当ともう少し考えたいと思う。申し訳ございません。

2点目のバリアフリー料金制度のことだが、今の制度で2025年までの計画を出すこととなっているので、2025年度までについては、これから3年間であるが、4駅だと。京阪線全部で60駅あるのだが、実際のところ、なかなかそんなペースでやっていくというのも難しい。60駅全部というのは、なかなかいかないのではと思う。

2026年度以降どうするのかということについて、実は何も決まっていない。仮に2026年度以降もこの制度を続けるということ的前提に考えると、1年間に2番



線か3番線くらいずつになるかと思うので、そうなると60駅全部となると何年先ということになる。新たな制度ができるとか、もっと料金そのものが上がるとかするとペースも上がるかもしれないが、今のところそんな予定があるわけではないので、少しずつやっていくとしか今は言えない。

(藤作氏:岡本委員の随行)

補足になるが、私に電話をかけてきた方は、「けしからん」と乱暴な言い方であったが、「ちょっと待ちなさい、京阪電鉄さんもいろいろと経営の改善をやっておられて、合理化というのは利益を追求する企業の必然的な行為なので、これはこれで認めるという姿勢も必要だ」とたしなめておいた。

(前田委員)

ありがとうございます。

(議長:井上会長)

ちなみに私も鳥羽街道駅で購入してみましたが、無料でチケットが出てきて、降りるときに精算する、ICと同じやり方だと思えばわかりやすい。精算機で精算するという習慣が今までなかった人たちにはハードルが高いのかもしれないが、よそには無いコストの削減の方法です。何とか鉄道を維持するための姿勢だと思う。

それでは続いて(3)タクシー料金の改定について、資料3をご覧ください。これに関しては、京都府タクシー協会の上田委員さんよりお願いします。

(上田委員)

京都府タクシー協会の上田です。資料3について、京都府内におけるタクシー料金の改定についてなのだが、私ども、2009年度から公共交通の一つとなり、電車、バス、タクシーとあるが、コロナ禍で利用者の減少、北海道から沖縄まで34都道府県にまたがってあるのだが、一番収益が落ちたところが京都府、長野、沖縄。

観光客が入るところが壊滅状態になり、今もGo toトラベルの後のチケットで、割引で観光客が増えてはいるが、よくても9割。絶対元には戻らない。今の低い状態でうちの従業員をやっていくのもかなり厳しくなっている。

僕は第一交通だが、第一交通以外も同じ意見で、国に要請させていただいて、今、料金の改定の検討を行ってもらっている。現行の初乗り料金460円よりも上がる。

あと、改定日は4月1日以降というあやふやな含みになっている。日々、運行しているが、いろんな年齢層のドライバーに働いてもらっている。やはり若い人はそ

れなりに給料が必要だが、京都府の人は本当にタクシーに乗らない。

観光客、他府県からの流入があって初めて京都府で運行するタクシーが潤う。なので、京都府の人間は本当にタクシーに乗らないので、ひどい時は売り上げが2割まで下がった。

今、南部地域は選ぶ銘柄がないと言うか、他社が少ないので、乗ってくれるのは乗ってくれるが、40%か50%止まり。その辺を推移している感じ。やはり最低賃金も上がっていきまじ、会社努力として、営業所の統廃合、あとは燃料費。八幡市さんにも国にも補助いただきますが、少しでも燃料費が大丈夫というか、維持できるように、電気自動車の導入も考えている。

第一交通産業で100台、今期導入する。そのうち14台、京都府に入れまして、自分の事務所で充電する。なら、旧由緒に行く時間も要らない。その分仕事に回せる。

ただ、先ほど井上会長も仰った通り、事業用自動車の従業員の労働時間が減る。4月1日から残業すると、60時間を超えると1.5倍の残業代を支払わなければならない。それまでの間で従業員を食べさせられるような売り上げを確保しなければならない。ということは単純にお客様からいただく料金を上げざるを得ない状態になっている。

会社経営としてちょっと売り上げが下がった営業所と、まだマシな営業所の統廃合、2個を1つ、3個を1つというふうに、ちょっとでも維持経費を減らして、毎日かかる燃料費もちょっとでも害のないハイブリッド、ウインター導入を考えて、やっているところもある。

従来だとセダン型のコンフォートという普通のタクシー、あれだいたいプロパンガスで動いているが、1リットル当たり5キロしか走らない。今、トヨタが作ってくれた次世代型のタクシーになると、それが3倍くらい、1リットル当たり15キロ、うまく乗れば20キロくらい行く。

そんな感じで車も新しく代替えしたり、維持経費もちょっとでもコストダウンできるようにしているが、それでも料金が必要ということで、料金を上げます。以上です。

(議長:井上会長)

ありがとうございました。今の報告に関してご質問があれば挙手にてお願いします。

(木原委員)

京都運輸支局です。補足だが、申請そのものは去年の8月末から各社さん出ている。ルール上、地域、八幡市を含めて京都市域の運賃ブロックというのがありますが、ここに所属する車両の7割以上を有する会社から申請をいただくことで検

査が始まる。始まったのは去年の秋以降、ほぼ冬といった段階だ。

現在、各社から経常値の数値を取り、審査中だ。ここに書いてある通り、金額がいくらになるか、まだわからない。時期だが、これまた審査中ということでもまだ不透明ではあるが、上がる方向で作業が進んでいるということは間違いはないということで報告させていただく。

(議長:井上会長)

ありがとうございます。

(藤作氏:岡本委員の随行)

いわゆる初乗り運賃は上がるが、距離数に応じて料金が上がるものについては書いていないが、それは改定ないのか。

(上田委員)

それも上がります。中身内容は、僕らでは決められないので、国土交通省にお願いして、どういう距離を走ったらどういう料金になるかというところまで細かく設定をお願いしている。

(藤作氏:岡本委員の随行)

ということは、初乗り運賃と、プラスそれがあがるということか。

(上田委員)

そうですね。

(議長:井上会長)

他、よろしいでしょうか。事業者さんたちがこの運賃ほしいと言ってもそれが妥当か否か、かなり細かく調査していかなければならないので、若干、時間はかかるということでご理解いただけたらと思う。

それでは(4)コストコ渋滞改善への取り組みの進捗状況について資料4をご用意ください。これについては、事務局より報告をお願いします。

(事務局/増永補佐)

事務局の増永です。資料4をご覧いただきたい。時間の関係上、簡単にご説明させていただく。コストコの渋滞の対策については、八幡市地域公共交通計画の施策の1つとしてもあがっている、地域間移動に関する検討、機能の改善という中で取り組み組みを行ってきたところだ。本日は、前回の会議以降の動きを皆様に共有し

たいと思う。

2ページをご覧ください、こちらに今までの経過を表にしている。

前回の会議、8月の前半だったと思うが、コストコに関する議論を行ったのが8月の会議だったと思うが、それ以降の動き、こちらにグレイアウトしていない白い部分の段の方で表現している。

8月、12月、2月にコストコに協議申し入れをしてきた。その申し入れに同行したメンバーがそこにカッコ書きで記載してある。それぞれ8月の際には、お盆の時期の対策についてコストコに要望をしてきた。

その際には警備員を2名増員すること、開店時間を前倒し、10時のところを8時にする、そして近隣の美濃山病院があるのだが、そこと住宅地付近に「Uターン禁止」の看板をつけてほしいと、どうしても右折入場ができないので、近隣に入り込んでUターンをしているコストコのお客がいるということで交通安全上、危険なため、お願いしてきた。

続いて12月、これについては、年末年始に対する対応をお願いしてきた。

その時は警備員を3名増員したことや、関連スタッフをその時期用に100名、アルバイトで雇ったということだ。

なぜ(アルバイトを大量採用した)かということ、館内の回転を良くする、レジ要員を増やして、レジの抜けを良くするということが意図されていた。また、再度開店時間を前倒しする。

前回の(要望したように)近隣への安全対策については、看板を設置していただいたおかげで「苦情はありません」というコストコからのお話しでしたが、どうも実情はそうでもないと伺っており、苦情があったと、こちらの耳には入っている。

また、最近だが、2月8日(腰とこへ要望に)行ってきた。

年末年始の状況がどうだったのかということと、近隣住宅地でのUターンが相変わらず見られるので、それに対する更なる対策をお願いしてきた。

例えば、近隣住宅地の入り口に人を配置してほしいと伝えた。

あと駐車場からの出庫時の柔軟な対応、右折で出庫させるのはあまりいいことではないが、その辺のところの話をしてきた。

1ページ目に戻ってもらうと、今までも申し上げてきたことだが、囲みの3つ目、「駐車場の効率的な運用」ということで、渋滞の原因として駐車場の中でもどうしても滞留する車が多い。

(お客は)雨の日、屋根のある2階部分に駐車したいので、どうしても滞留するので、屋根のない屋上に誘導する誘導員を配置してほしいとお願いをしたところ、コストコの管理職まで出て、それは積極的にしてもらえることになった。

また、渋滞状況の情報発信ということで、「この時間帯が一番混むので避けていただいた方がいいですよ」ということを、コストコは会員制なので、(会員)登録の

際にそのことを注意喚起していただいている。

次に、「Uターン禁止」の看板については、先ほど申し上げた通りだが、近隣の住宅、住民が停めている車にUターンのお客の車が当たるという事故が令和になってから9件発生しており、9回とも同じ方が当てられているという事案もあるので、更なる対策が必要であるとコストコに申し入れてある。

最後に、付近の信号も周期変更ができないかということで、3ページ目に、地図がちょっと小さくて見づらいかもしれないが、黄色いマーカーのところはコストコへの進入経路なのだが、囲んであるところがコストコの場所になる。

2つの赤丸が信号なのだが、信号と信号の間は車が12~13台滞留することができるが、この1つ目の手前の信号が青の時曲がって、次の上の赤丸の信号へ行ったときに赤信号で止まってしまうから流れが悪くなる。

それが渋滞の原因になっているのではないかとコストコから言われたというのもあって、これについては協議の時に、八幡警察署に、今日は(八幡警察署交通課長の)殿岡委員に来て頂いているが、それが原因かどうかわからないので、一度調査なり、状況を知る必要があるということで、今後検討していく状況だ。

この点について、殿岡委員、何か補足はありますか。

(殿岡委員)

八幡警察署交通課長の殿岡です。この信号の件だが、調査には行った。しかし、慢性的にそこに止まってという原因ではない。

土日と(現場に)行かせてもらったが、全くない日もあれば、一時的に渋滞してしまってこういう状況が起きると、そういう場合もあったのでもう少し調査が必要かなと思う。

こちらの信号を変えたことによって、別の場所でまた渋滞を引き起こす、こういった可能性も考えていかなければならないので、信号のサイクルを変えるにあたっては、ちょっと慎重にやっていきたいと考えている。もう少し調査を行います。以上です。

(事務局/増永補佐)

ありがとうございます。ぜひ引き続き継続して注視していただきたいと思えます。最後に、(資料の)備考の囲みの中だが、前回の協議以降、平日はもうほぼ渋滞は解消しているということだが、雨天時の土休日、渋滞が見られるというのが最新の状況だ。

皆様もご承知のように、コストコの門真店が今、オープンに向けて建設中で、8月にオープンする。併設する「ららぽーと」が先に4月にオープンして、続いて8月にコストコがオープンするという事なので、これによって、八幡に来ていたコスト

このお客がこっち(門真店)に流れるので、コストコ八幡店としては10~20%集客が下がると見込んでおられる。

渋滞はこれにより少しは緩和されると期待するところだ。

更に将来のことを申し上げますと、近隣の滋賀県東近江市にコストコが令和6年に、三重県亀山市には令和7年にオープンする予定ということも聞いているので、八幡店へのお客はさらに分散するのではないかと、渋滞もマシになるのではないかと期待しているところだ。

今すぐには劇的な改善は難しいと思うが、引き続きコストコ店舗と、私ども道路管理者と警察と大店法の所管の京都府と関係者で定期的な情報共有を行っていきたいと考えている。私の方からは以上です。

(議長:井上会長)

ありがとうございました。ただ今の報告につきまして、ご意見、ご質問等がありましたら挙手にてお願いします。

よろしいですか。引き続き、地域の方々と協力して取り組んでいくほかないと思う。大変だが、よろしくお願いします。

それでは(5)その他、周遊時空バス、枚方スタンプラリー、秋の交通安全フェアですが、事務局より一括して報告願います。

(事務局/増永補佐)

引き続き、事務局より報告させていただく。資料5をご覧ください。周遊時空バスということで、今年も無料で運行している。11月19日、20日と2日間実施された。2枚目にチラシがあるが、走ったコースなど、詳しくはこちらに載っているのを見ていただいたらお分かりいただけると思う。

1ページ目に戻っていただくと、運行は京都京阪バスさんをお願いし、「宇治茶バス」、これは宇治田原の茶室をイメージした内装になっていて、けっこう話題になったバスだ。

コースは石清水八幡宮駅から(チラシにある)ご覧のコースを走った。

八幡の松花堂、流れ橋も入っている。今年度、新しいのはJR山崎駅からも走らせたということが去年との違いだ。結果、19日、20日、ご覧のような利用者数になっている。

2日間の合計で周遊バスについては、昨年と同様のコースを走ったルートの方が395人の利用、JR山崎駅からのシャトルバスは152人ご利用されたという結果になっている。

一定の需要はあるというところだが、無料なので、これが有料になるとどうなるかというところ。

予想が難しいが、公共交通に親しんでいただくということも含めて、今後も続けていくには良い取り組みだと思う。資料5の説明は以上です。

続いて資料6、「第32回、バス乗ってスタンプラリー」が実施された。

今日、オブザーバーに枚方市さん来ていただいているのですが、枚方環境ネットワーク会議という、NPOさんが主催されていて、公共交通に親しんでいただくという取り組みになっている。

今回は例年にも増して、八幡市が入り込んでご協力をさせていただいたので、ご報告させていただきます。

2枚目にチラシがついているが、期間が今年の10月1日から12月11日まで。

この間に、バスに乗り(スタンプラリーしながら)名所を周っていただいて、ゴールが松花堂であると。

途中で「八幡市こども動物園」、こちらは男山団地の中にあるのだが、そこにポイントを設けた。

また、チラシの一番右端に(記載されているように)、このスタンプラリーを達成された方の中から抽選で商品が当たるのだが、「ヤワタカラ」という八幡市の新しい特産物、名産物を集めた詰め合わせを2名にお渡しするという取り組みを行ったので、皆様に共有させていただきます。

こちら(資料6)1枚目に戻っていただくと、利用者の総数が243名がご利用された。そして、「これからはバスに乗ってみよう」とお答えになった方は84%以上いらっしまった。やはりこうやってバスに乗ってみると親しみが湧き、今後も乗ってほしいという動機づけになるということがわかる。資料6の説明は以上です。

(事務局/佐野統括主任)

次に、秋の交通安全フェアについてご説明させていただきます。

資料7をご覧ください。秋の交通安全フェアは令和4年11月27日のお昼に八幡市民スポーツ公園、八幡市民体育館で実施しております。こちらの交通安全フェアは京都府安全協会さん、八幡市交通安全対策協議会、八幡交通安全協会さん、八幡警察署さんとの共催で開催した。

交通安全フェアの目的は、高齢ドライバーの方に、サポートカーや予測トレーニング、こういったものを体験していただくことでご自身の認知機能や身体機能を理解していただいて、安全運転の意識を高めていただくということを目的としている。また、自身の身体機能を理解していただくことによって公共交通の利用に転換していただくというような目的でも実施している。

また、合わせて八幡市制45周年記念ということでお楽しみイベントとしてふれあい動物園、ミニ電車を走らせたり、1枚目の写真にあるようにパトカーや消防車、パッカー車、サポカー、本市が運営するコミュニティバスやわたの展示も行った。

実際の会場の様子だが、当日は晴天ということもあり、たくさんの方にご来場いただきました。

高齢者の方だけでなく、公園に遊びに来られた家族連れの方、お子さんの参加も多く見られた。コミュニティバスやわたにも乗っていただいたり、公共交通に親しむ機会になったのかなと思う。

本市といたしましては、今後もこういった交通安全のイベントを通じて、高齢者の方の交通安全意識の向上や、子供たちに公共交通に触れ合う機会を作っていく、利用促進につなげていきたいと考えている。報告は以上です。

(議長:井上会長)

ありがとうございました。ただ今の報告につきまして、ご意見、ご質問等がありましたら挙手にてお願いします。よろしいでしょうか。

着々ということはやっていただければと思う。情報共有として、先日、近隣の高校で高校生の通学手段に関するアンケート結果が出た。半分上が自転車だが、その子たちに「雨が降った時、次に何にしますか」と聞いたとき、ほとんどが保護者の送迎になるという結果が出た。つまりバスに乗らない。

車移動が前提の家庭多いということがわかった。このままだと引き続き車で生活するでしょうし、その子たちもまた、運転免許を持って車に乗る生活が当たり前になる。

なので、モビリティマネジメントは子どもたちにくわえて保護者に対しても公共交通でも移動できるということをアピールする重要な施策と位置付けられるので、早期に実施されたい。近隣市町の方々も共有いただければと思う。他、いかがでしょうか。

それでは1時間経ちましたので、ここで5分間休憩を取らせていただく。11時05分に再開いたします。

(休 憩)

(議長:井上会長)

それでは11時05分になりました。再開させていただきます。

ここからは5番目の協議事項に入る。協議事項の(1)橋本西山地区オンデマンド交通について資料8をご用意ください。これにつきましては事務局からご説明願います。

(事務局/増永補佐)

それでは橋本西山地区オンデマンド交通について資料8で説明させていただきます。



これにつきましては今までもこの場でずっと絶えず協議をさせていただいている。今回については、第5回実証運行が11月25日から12月24日まで行われた。その結果の共有をしたいと思う。

その前に今、この取り組みがどのような状況にあるか、時系列で下の表に表しているが、2月17日、今日が第6回の地交会議だ。

今は本格運行の申請をされて、審査中、手続き中であるので、今のままで行くと4月から本格運行ができるのではないかという状況になっている。

資料の3ページ目から。令和4年11月25日から12月24日まで約1ヶ月間、第5回目の実証運行が行われた。結果としては、利用の会員数は19名、本登録者数は102名ということ。

利用者19名の内訳としては女性が16名、男性が3名と圧倒的に女性が多い。

そしてサービスを利用された会員のお住まいは、ということが(資料の)棒グラフで示されている。

8ページ目をご覧ください。利用の多い平野山とか、東<sup>とがのお</sup>狩尾、これが高低差を示している。この高低差は、橋本駅からの高低差になる。

例えば平野山という所だが、この地図の真ん中より下寄りに橋本小学校というところがあり、その左側に平野山という地域がある。こちらが橋本駅から25m高い位置になる。

最も利用の多い、東<sup>とがのお</sup>狩尾となると、橋本駅に目線移していただいて、ずっと右側に移っていただくと、ちょっと下側に東<sup>とがのお</sup>狩尾というところがある。これが駅から63mの高さがある。やはりこの高低差が移動を困難にさせるということで、こういう地域の方々の利用が多いというのがわかる。

下の表が個人毎の利用回数なので、ご覧ください。

次のページをご覧くださいますと、円グラフが書いております。先ほども申し上げたように、女性の利用が多いということと、右の円グラフについては利用された時間帯で、午前中が圧倒的に多い。

これは医療機関をご利用に方が多いということで、医療機関はどうしても午前中で完結するところが多いので、こういう結果になると推察している。

次に5ページ目、「外出の目的は」というところで、今までにもありますように、やはり通院が一番多く39%、次に市外(結節点)、これはおそらくスーパーマツモトに行くために、スーパーマツモトの手前まで乗るとのことかと。

次に、買い物。これはスーパーマツモト以外にお買い物に行かれる方がいるのかなというところだ。

具体的な行先というのは目的とリンクするが、医療施設に行かれる方が最も多い。あとは駅、バス停、商業施設。

公共施設については左下のグラフにあるように、橋本郵便局がある。

先ほどの8ページ目の地図で言うと、橋本駅の左上に中ノ町という記載がある。その辺りに橋本郵便局がある。そこへ行かれる方もいる。

また、5ページに戻っていただくと、行先(商業施設)では、スーパーマツモトに行きたい方が多いので、マツモトの近くまでお乗りいただくとなっていた。

続いて6ページ目。医療施設がいくつかあるのだが、山下医院というのが、特定の方が何回も使われているのか、利用が多い。

山下医院は、8ページの地図で言うと、橋本小学校があつて、そのちょっと上の方に視線を動かしていただくと、赤い十字マークが3つ並んでいるところがある、その辺りだ。そこへ行かれる方が多い。

最後の6ページ目、橋本駅の近くまで行かれている方が多い。これはたぶん、スーパーマツモトに行かれている方なのかなと推察されるところだ。

最後の参考という横向けの表を見ていただくと、これまで行ってきた5回の実証運行を、端的にまとめさせていただいている。

傾向としては、同じような利用回数、利用人数であったり、その実証運行の期間にもよるが、ほぼほぼ同じ傾向だ。

ただ、第1回目については移動する区域、制限なし、ということをやっていたが、直近では、本格運行そのままの条件でやっていただいているので、橋本、西山地域全域の住民を対象に、「同じ地域の中の移動のみ」ということでもらっている。

利用先はすべて共通していて、病院が一番多く、その次が買い物、その他が少しいらっしゃるという傾向がある。

最後に9ページ目、ドライバーの方に安全に運転していただかなければいけないということで、井上会長のご指摘も受け、「ヒヤリハットマップ」をお作りいただいている。この地域内で、どこが危ないところかを、地図に落とし込んで、これを参考に運行していただいているところだ。

事務局からのご報告は以上だ。何か補足があればよろしく申し上げます。

(藤作氏:岡本委員の随行)

運行するNPO道しるべとしては、今後どう考えてるかという部分には通じるが、取りまとめていただいているように、1回目から5回目までの資料を見比べると、第5回目がいかにも利用者数が減ったような印象を受ける感じになっているが、詳細を見ると、5回目は事務の合理化をするためのソフトを開発していただいているので、その検証をするための運行利用者ということで、取り立てて利用者に周知して

いない関係上、減っているような印象を与えた。

私どもの理解としては、だいたい初年度の第3回から4回の(実証運行の利用数の)間くらい、即ち利用者数は20人から25人程度、運行数にしたら月間100運行くらいでスタートする、それが実態を反映しているのかなと判断している。

その中でいろいろと実態を踏まえて、どういうふうにしていったらいいか、関係者の中で協議をしながら、この取り組みをしていきたいと思っている。

(議長:井上会長)

ありがとうございました。ただ今の報告につきまして、ご意見、ご質問等がありましたらお願いします。木原さん、今の手続き状況等お願いします。

(木原委員)

京都運輸支局です。現在の手続きの状況ですが、11月に自家有償運送の登録の申請をいただいている、現在、(NPO)道するべさんとは細かい書類の修正をお願いしているところだ。順調に進めば来月中にはと思っておりますので、(NPO)道するべさんにはいろいろご負担をおかけしますが、よろしくお願いします。

(議長:井上会長)

他、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。ヒヤリハットマップは実証運行後も定期的に更新していただきたい。特に交差点単位で、ここはちょっと怖い思いをしたところにシールを貼るなど、日々蓄積して危険個所をみんなで共有してほしい。バス事業者さんでもされており、安心安全な運行を第一でお願いしたい。

また、先日の積雪や台風の際は、早め早めの判断で、運行できない旨を出していただけたらいい。急坂で大雪が降ったら、怖くて外出できないと思うので。

(藤作氏:岡本委員の随行)

たしかに積雪時、台風時、これについては利用者の安全最優先で、運行の制約をしながら、もしくは中止という決断をしながらやっていきたいと思う。よろしくお願いします。

(議長:井上会長)

続きまして(2)番です。八幡市地域公共交通計画の進捗状況について、資料の9をご用意ください。いくつかあるので、一括で事務局から説明をお願いします。

(事務局/増永補佐)

事務局からです。資料9を見ていただきましたら、今年度、八幡市地域交通計画

にあげております施策の進捗状況をまとめて一覧表にしてある。

これは上から順番にご覧いただいたらいいかと思うが、一番右列に現時点での進捗状況が記載されているので、お読み取りいただきたい。

先ほどいくつかあった報告事項もこちらに記載させていただいている。

本日はこの中で、①コミュニティバスのルート、ダイヤについて、まず触れていきたい。

資料9-1、コミュニティバスのルート、ダイヤの再編ということで、八幡市の「コミュニティバスやわた」は、平成17年から運行開始しておりまして、皆様もご承知いただいていますように、全国的にもかなり成功していると言われている。

2ページ目、地域公共交通会議で初めて出させていただくと思うが、平成17年（平成16年度になるのだが）そこからの利用の推移、経費の関係も敢えて出させていただいているが、このような状況になっている。

平成16年度当初は、1便当たり8.1人であったが、直近の令和3年度末は11.9人となっている。ピークの令和元年度は14.0人。この後、コロナ禍に入っていく、利用者数が減るのだが、それでも盛り返して来ている。

コロナの第8波の中にあっても、先月の成績で言うと、1便当たり13人の方が乗っていただいていたので、生活の足として定着していることがわかる。

ということは、今あるルートはけっこうベストに近いのかと（考えている）。

当初の目的としては、公共施設と医療機関を結ぶ、また、既存のバス路線が通っていないところを中心に結ぶということであった。

東西のつながりが比較的弱かったので、市域の東西を結ぶ16.6キロの路線になった。それ以降もすこしずつルートやダイヤ変更を行ってきた。

この間、いろんな地域から路線変更してほしいとか、既存のルートの方から、今、1時間に1本のところ1時間2本にしてほしいとか、朝1便、夕方1便増やしてほしい等、様々な要望がある中、そろそろニーズに合わせて一部変えていってもいいのではないかとということで、地域公共交通計画の中にも記載させていただいている。

今後としては、1ページ目の囲みの中にある具体的な変更内容として、コミュニティバスの中に実際に乗りこんで調査を行って、利用者状況、例えばバス停毎の利用者状況、利用先の分析をしていこうということ、そのデータが取れたら、次は利用の少ない時間帯とか経路があれば、それを見直すことができるのではないかとというような検討。

そして先ほども申し上げたように、最終便を増便してほしいという要望が多いので、このことも検討する。

また、従来からある欽明台地域から市役所へ1本で行けない。乗り継がないといけないという状況を改善するために、欽明台地域へも一部ルートを変更してはどうか。

また、そうは言ってもやはり経費が掛かってくる。

昨今の燃料費高騰の経緯等が反映されて、更に増えて行っているのだから、それを見直すためには、運賃も運行当初からずっと200円でやっているが、今になってみると、果たしてこれが妥当なのかどうかということも含め、多岐にわたる検討が必要ではないか。ということで、来年度、1つずつ検証していこうと考えているところだ。資料9-1コミュニティバスについては以上です。

続きまして企業バスの取り組み、資料9-2、こちらに関しても地域公共交通計画の中で施策として挙げているものだ。

ちょうどこの中にもあげていた、湖西市。これは静岡県の浜名湖の近くにあるのだが、1月31日にそちらに視察に行ってきた。その報告をさせていただきたい。

湖西市だが、市内企業が従業員の輸送手段として運行している既存の企業シャトルバスを、一般旅客の輸送手段として活用する取り組み。

従業員さんの足、プラス住民さんも乗せるという取り組みだ。令和4年8月1日から令和5年1月31日まで実証運行されていました。

その最終日にお邪魔したわけだが、こちらの方は、湖西市民以外の人も乗車可能となっていた。運賃は1回200円、定期券もあった。

参加企業はデンソーさんという、超一流企業があるが、愛知県に隣接ということで、トヨタの部品を作っている工場がいくつもあって、はっきり言ってかなり潤っている自治体ではあった。なので、車社会、モータリゼーションがすごく根付いている町でもあった。

大きな敷地の一戸建ての家に、最低でも2台の車庫があって、3台ある家もあり、「基本的に移動は自家用車」という中であって、この取り組みをされたということだ。

参加企業は資料の①～④まで書かれている企業さんが協力をしておられた。それぞれ自社の従業員さんの送迎バスを用いておられる。

乗車方法は、ちょっと込み入っている印象で事前の登録が必要だ。

これは電話でもスマホでも構わない。紙での申請もある。電子申請の場合、予約システムがあって、これにログインして予約をしなければいけないので、高齢者にとって、ちょっとハードルが高いのかなと感じた。

ちなみに資料の囲みの中に湖西市の概要を書かせていただいた。

人口は5万8千人強、人口的には八幡市より若干少ない。世帯数2万4千強。面積が(八幡市より)広くて86.56平方キロメートル。

八幡市が24.35平方キロメートルくらいかと。なので、八幡市の3倍強くらいだ。広いので、なおさら車がないとしんどいのかなと思った。

それから湖西市の公共交通の状況だが、民間の路線バスはすべて撤退されている。住民は車ばかり使うので、バスに乗らない。結果、民間路線バスはすべて撤退

したため、市でバス路線をお持ちだ。これについては資料の4に、ちょっと縮小させていただいているが記載している。

全部で6路線、市がコミュニティバスを走らせている。

この利用状況はあまり芳しくないということであったが、やはり住民さんの移動手段は担保しなければならないということで、市がコミバスを走らせている。

それに加えてデマンドタクシーもあり、この企業バスがある。

それぞれの路線が重複していたりとか、3ページ目のように、従業員さんと一緒に運ぶので、(企業バスの特性として)朝のダイヤは充実しているが、通勤のピークを過ぎると利用者が激減する。

取り組みのきっかけだが、1ページ目(に記載のように)、企業さんが儲かっておられて、「何か地域貢献したい」ということでこれを始められたので、ちょっと独特である。

費用負担について以下はお読み取りいただいたらと思う。

2ページ目は湖西市の企業シャトル BaaS についてチラシが入っている。

(今回の視察で)従業員さんの足の確保に便乗して、住民さんを乗せるというのはハードルが高いなと思った。

従業員さんを運ぶ専用の運転手さんなので、住民さんを乗せたことがないということで、安全面の確保にすごくプレッシャーを感じておられるし、現金(運賃)のやり取りができないらしく、市役所の窓口で乗車券を買わなくてはならない。

そういったハードルがいろいろあるなど。これを八幡市に落とし込んだ時に、いきなり住民さんを便乗させるのは厳しいのかなとは感じた。

第1歩としては、従業員の足の確保に特化していくという考え方がいいと思った。湖西市の報告については以上です。

次に、資料3-9です。大阪府河内長野市の方に行って参りました。こちらは新しいモビリティ。「南花台クルクル」が実証運行されており、2月9日に(木)に行って参りました。大阪府河内長野市、人口は10万人強、世帯数は4万7千世帯、面積が109平方キロメートル強というところだ。こちら高齢化が進む中、全国のオールドタウンに共通する地域課題の解決に向けて、グリーンスローモビリティとまちづくりを一体的に推進する全国のモデル事業として取り組まれている。一番下の写真、このようなゴルフカートのようなもの、これが時速19キロ以下で走る、低速のものだ。

実際に乗せていただいたら、お天気も良かったせいもあり、気持ちいいし、良い移動手段だと思った。時間の関係上、あとの資料はお読み取りいただきたい。

(南花台クルクルは)実証運行が終わったら、今後は本格運行に入っていくとい

うことなので、もう一回くらい視察していいかなと思っている。

これを運営されているのは、主に地域の方で、ちょうど橋本でデマンドをされているNPOの道するべさんに似ていると思うのだが、お年寄りがボランティアで運転とか道案内とか受付なんかをされている。

皆さん楽しそうにされていて、とてもいいなと思った。

「自分たちのまちは自分たちで活性化していこう」という意識が感じられた。

こちらは、過去に関西大学さんと連携とかもされながら、地域の取り組みもやっておられる。(八幡市と)同じくURのあるところなので、八幡と似ているし大変参考になった部分でもある。

2ページ目以降はチラシをつけているので、お読み取りいただきたい。

次に資料9-4。これはまだこれから見に行こうと予定をしているものだ。久世共同運行バスという、主に南区の方で実際に今、久世工業団地を走っている。

これは従業員の移動に特化したものになるので、こちらについても視察に行き、乗せていただこうと思っているし、八幡市に落とし込める部分がないか見て来ようと思う。

最後に資料9-5だが、なぜ企業バスに取り組むべきなのか。

今、八幡市では工業団地がいくつか点在している。(資料 9-5 を)ご覧いただいたらわかるように、石清水八幡宮駅から離れたところにある。

東側の「岩田」であるとか、「上津屋」、「上奈良」であるとか、従業員さんが非常に通にくいところにあるので、現在でも企業バスを独自に走らせている事業所もある。

体力のある大きな規模の事業所はそれでいいが、なかなか中小企業はそれがしんどい。

(移動の)足が確保できないから、従業員が不足しているという面もあるので、今後はこの従業員の確保も必要になって来る。

そしてこの地図の中で薄い黄色に塗ってあるところがあるが、「産業振興ゾーン」の予定地で。これにより更に従業員の足を確保する必要がある状況なので、やはり企業バスの取り組みは今後大きな位置を占めてくると考えているので、来年度以降、この場でも話し合っただらと思う。よろしくをお願いします。

私の方からのご提案は以上です。

(議長:井上会長)

はい、ありがとうございました。ただ今の説明について、ご意見、ご質問等があればお願いします。

(田中先生)

ありがとうございました。視察の件でちょっとお話ししたい。企業バスということだが、実はうちの近畿大学もシャトルバスを走らせている。

八戸ノ里から大学までということで、近鉄バスさんをお願いして、運転手も依頼しているのだが、200円で、学生だけでなく地域の方々も利用できる。

ただ、気になるのが、学生が休みになる夏季休暇、冬季休暇、春とか、本数が若干減ってしまうので、地域の方が困っているのではないかと感じているが、学生の居る時は本数もあるので、一般の住民の方も、折り返し運転なので、使っていたというのはあると思う。

バスなので、ターンするというのもあるので、その場所を大学の敷地の立体駐車場のところに設けて、いつもターンしていただいている、守衛さんが安全面をチェックしてやっておられる。これは企業と言うのか、大学と言うのか、というところだが、路線バスと共同で運営しているという事例だと思う。

それと、南花台の話があったが、河内長野市というのは、地形的に言っても河岸断層の川を境にして積み上がっていくような断層形態、坂の多い地形で、そこに1970年代、80年代の住宅地開発が行われているところだ。

その近くの「サニータウン」というところは、このあたりけっこう自治会の活動がものすごく盛んで、というか、危機感で盛んになって行って、それはなぜかというところ、こちらと同じように、ニュータウン開発で、要するにそのエリアの中は住宅ばかりで、お店がほとんどない。(土地の)用途がお店にできない地域のためだ。

(土地の)用途変更もできずにずっと来ている。高齢者が非常に多くなってきても、歩き回れない。行く場所がない。

買い物なんかもある企業と提携しながら移動販売をしてもらって、そのサポートでボランティアを募集して、さっき仰ったように、元気な高齢者の方にサポートしていただいたり、学生はもちろん若い人もそうだが、手伝ったりしながら、移動をサポートしているような動きがサニータウンにはある。

サニータウンはちょっと距離が離れているかもしれないが、南花台もまた、そういう動きの一環で、非常に自治会の活動が盛んで、南花台の波及効果なのか、サニータウンの波及効果なのか、ちょっとわからないが、市民活動も非常に活発だったりして、そここのところの連携が取れてるからこそこうやって実証実験ができていたりしている。

先ほどから思っていたが、今回のデマンド交通の調査でも、女性の方が多くて、(外に)出かける方がいらっちゃって、男性の方(の利用は)3名。

その地域でお住まいになっていて、女性の方は買い物されたり、病院に行かれたりするのだろうが、それ以外の男性の高齢者の方はどこにも行かれないのか、ずっとお家におられるのかと気になっている。



「まち」として居場所がないのではないかという気がしていて、「まち」というハードな部分で都市計画とかもそうだが、用途地域の変更もしたりしながら、空き家をリノベして、その居場所づくりをしているところもある。

これは「まち」として一緒に考えないと、お店とか病院とか公共施設と合わせて考えないと、ちょっと交通だけでは限界があるのではないかと、地図やデータを見させていただいて思った次第だ。以上です。

(田岡課長)

私も実際、南花台の方、寄せていただいて、その地形の特殊性というのをかなり感じた。南海の駅から上がっていく坂がかなり急峻で、それで孤立した島みたいな形で南花台があるような感じだった。

こちらに示させていただいている高齢化率、人口、これは平成31年度の段階のものだが、最新の令和3年になると40%を超えて、それに(南花台の)人口も7千人ギリギリいるといったレベルまで急激に減っている。

実際、八幡市の同じような開発である男山団地に比べて、条件としてはかなり厳しいところだなと思っている。ただ、住民の皆さんが危機感をすごく持って担い手になってくださっているのは、実際に乗ってみて、それを楽しんでやっておられることを感じて、大変有意義だったと思っている。

八幡市の方でも「だんだんテラス」を、関西大学さんとやっており、どういった連携をして、担い手を育成できるのかというところがあるが、やっぱり「樟葉」がすぐ(近く)なので、言うほど危機感がないところは感じている。

ただ、今、橋本のオンデマンドの方は、やはり<sup>とがのお</sup>狩尾とかその地域は危機感があるので、ここで得た知見とかそういったものをまずは、生かしてできればと思う。

(藤作氏:岡本委員の随行)

私、こうして移動支援サービスをやってみて、つくづく感じるのは、いろんな地域でいろんな取り組みをされているが、やっぱり地域の特質性というものがあって、これが移動支援サービスの正解だというものはありません(と思う)。

多様性の時代で選択肢がある程度用意されていて、行く目的にしたがって手段を選択者が選ぶ、こういうのが今風の考え方だと思う。橋本西山地域に限定して言えば、やはりある程度の利用者の考えを想定すると、やはりそこに帰着するのは移動支援サービスの、この地域での特質性を加味したものかなという判断をしている。

(議長:井上会長)

他、よろしいでしょうか。

(三田委員)

京阪バスです。企業バスの関係で2点。路線バスが運行しているというところもあるのですが、この路線バスの関係性、この辺りについて、今後は八幡市さんと引き続き協議していきたいと思っておりますし、参考事例として先ほど大学のバスとありましたが、弊社の方でもお隣の京田辺市さんの方で、椿本チエインさんという企業のバスを弊社の方で契約しており、路線バスとして運行しているが、企業さんの地元貢献ということから、昼間の時間帯はそのバスが京田辺市役所の前も停まっています、一般の方も新田辺駅から京田辺市役所に行けるバスがある。

このような形で路線バスを使いながら、企業さんの方もWinWinになるようなことが考えられればと思っているので引き続きよろしく願いいたします。

(議長:井上会長)

企業さんの送迎バスを一元化するのも一つの方法だし、地域によって状況が違うので、京阪バスさんとか、田中先生の大学の輸送で出てきたように地域の意見、みんながお金を出し合って、路線バスで事業者さんをお願いするというのもよいと思う。

いろんな方法があるので、なるべく今ある資源をうまく活用して、効率的な運営にしていく、今はその間の調査段階といえる。

他いかがでしょうか。

河内長野市の地域の力は  
役所にお願モードではなくて、お願いする以上は私たちが汗かくよと言う、あれがすばらしい。  
「このままでは自分たちの地域は崩壊するよね」という危機感があるからだろうか。

それでは木原委員よりお願いします。

(木原委員)

貴重なお時間をいただき、ご説明させていただく。

公共交通は安心ですという1枚物のペーパーを用意した。開会の冒頭、井上会長からもございましたが、バスについてはコロナ禍前まで利用者が戻ってきていないという状況だ。

タクシーについても同様だということで、結果として運賃の改定という格好で経

営を何とか維持させるということになってきている。徐々にコロナ禍の規制、制限も緩和されつつあるが、もし仮に、身の回りの皆様方で公共交通を使うとコロナがうつるのではないかというようなお声を聞かれるのであれば、決してそんなことはないという路線でお含め頂けるようお願いしたいと思う。

多くの場合、密室状態だと毛嫌いされる、あるいはつり革、ポールなんかでうつるんじゃないかと懸念されているのだと思うが、バス、タクシー全てにおいてそうだが、換気扇が優れており、実際に一昨年秋、運輸支局の構内でバスを買い、車内スモークで満パンにして走っていただいたが、少し窓を開ける、あるいは停車してドアを開ける、そんなことによってあっという間にスモークは外へ出て行った。というぐらい換気扇を回しているが、優れているということだ。タクシーも同様である。

当然のことながら、乗務員の皆さんも乗務前には毎朝健康チェックをされている。うつる可能性、完全にゼロなのかと言われればあれだが、可能な限り、当然努力はさせてもらっているということ、周知のご協力をお願いさせていただけたらと思う。

あと、乗り合いバスの換気状況については、近畿運輸局の公式 YouTube チャンネルというのを用意させていただいて、こちらの方に一部ではあるが、2分程度で完全にクリアになったという動画も載せさせていただいているので、またご覧になっていただけたらと思う。以上です。

(議長:井上会長)

ありがとうございました。私もこの動画見ましたが、一瞬で換気されますので不安はありません。一番怖いのは誤解です。この動画を広めていただけたらと思う。

それではこれ以降は事務局にマイクをお返ししたいと思う。ありがとうございました。

(事務局/増永補佐)

井上会長ありがとうございました。最後、その他なのだが、本日、ご参加いただいているオブザーバーの自治体の皆様、ご報告等あればご発言願いたいと思う。枚方市さん、いかがですか。

(枚方市/森課長)

1点ご報告がある。前回のこの会議でもご報告させていただいたが、樟葉駅前噴水広場のところ、環境整備工事に向けて検討していると報告させていただいた。その後に利用者ニーズを把握するために市民アンケートを実施した。

その際は八幡市役所さんにもご協力いただき、ありがとうございました。そのア

アンケート結果と、冒頭に京阪バスさんからもありましたように、摂南大学の学生が増えて、増便するという事で、整備のコンセプトとして1点目にバス待ち環境の改善、2点目に広場の緑化、3点目はその広場を利用した賑わいの創出、この3点をコンセプトに来年度、令和5年度に工事をしたいと考えている。

また、ご不便をおかけしますが、よろしくお願いします。以上です。

(事務局／増永補佐)

はい、ありがとうございます。つぎ、京田辺市さんお願いします。

(京田辺市／小西係長)

京田辺市です。京田辺市なのですが、来年度以降、地域公共交通計画の策定を予定している。本市の地域公共交通会議の会員になっていただいている皆様にご協力いただきたいと思う。

計画の策定に当たり、公共交通、鉄道も路線バスもタクシーも、路線は1つの市町で完結するものではございません。隣接する市町のご協力をお願いしたいと思う。先ほどご説明ありました企業バス、八幡市の岩田工業団地の南側に本市の大住工業専用地域というのがございます。

そのの皆様がされている協議会で先日、発言する機会があり、働いておられる方、何とか公共交通ご利用くださいとお願いしながら、計画を策定するので、いろいろニーズを聞かせてほしいとお伝えしているので、そこで得られたご意見等は、八幡市さん、京阪バスさんとも共有させていただいて、公共交通を盛り上げて行きたいと思っている。

昨年の会議で述べさせていただいたが、本市、昨年11月6日、7日で路線バス無料の日を実施した。アンケート等、結果が出たのでご報告させていただく。11月6日、7日、市民祭りに合わせて路線バス無料の日を実施した。利用者数は2日間で約1万3千人おられた。その前の週、利用された方が8千人ちょっとだったので、大きく増えている。コロナ前の令和元年度だと1万1千人なので、それと比べても増えているという結果が出ている。ただ、こういった単発のイベントを、どうやって継続的な乗車に結び付けていくというのが重要なので、いろいろ取り組みをやって行きたいが、アンケートにの寄せられた声として、「行きたいところにちゃんと着けるかどうか心配だったが、無料で試してみた」「少し自信がついたので、また利用してみようと思う」とか、あるいは「普段は車の利用が多いが、無料の日ということでバスを使った」「バス代は高速料金や駐車場代より安い」「思っていたより便利だったので、今後、できるだけ利用したい」という声もいただいたし、初めてバスを利用された方は「いつも通らない道を通ったり、とても新鮮だった」「運転していて見られない景色も楽しめ、少しの時間だけけれど楽しめた」といったような声もいただ

いたので、この声をいただいただけでも無料の日を実施してよかったのかなと思った。

現在、本市の玄関口でもある新田辺駅で、バス事業者さんのご協力をいただきながら、バスの時刻表の改修工事を進めている。

これもバス待ち環境、バスの利便性向上に役立つものかなと思うので、今後、いろんな取り組みを進めていきたい。以上です。

(事務局／増永補佐)

ありがとうございました。枚方市さんも京田辺市さんも、公共交通ってやっぱり繋がっていると思うので、引き続き情報共有しながら取り組みに協力をお願いしたいと思う。ありがとうございました。

すべてを通して皆様から何か最後にございますでしょうか。

ないようですので本日のまとめを井上先生からよろしく申し上げます。

(井上会長)

今日はありがとうございました着々と地域公共交通計画の実施が進められています。

まちづくりに関して、コストコの問題みたいに法的には正しいけれどもちょっと不都合が出ている。

今、建築協定作っているところも、その協定がいつまで意味を持つのか、変えて行かないといけないのではないかとといったことも出てくるのではと思う。

そういう変化の中で、サポートできるのが今度は私たちの世代だと思っている。

例えば今、スマートフォン使えない人たちどうするのという話が出るが、ほとんど高齢者は持っている。ただ使い方がわからないソフトを使いたくないという気持ちがある。

この前、別のところで実施したのが、高齢者にグーグルマップで経路を検索する方法移動する方法を伝える取り組みを行った行先と目的地を指定すると、そこに公共交通で利用した時間が出ると教えることで、「これならわしにも使える」と気持ちよく使っていた。

変化にどう対応するかということ、サポートすることも必要だ。何とか現状より少しでも先に進めていければと感じる。

そのための議論が今後できればと思っているので、お忙しいとは思いますが、今後ともよろしく願いしたい。

(事務局／増永補佐)

ありがとうございました。以上で本日の議事はすべて終了といたします。今年度

の会議はこれで終わります。次回の会議につきましては、令和5年の5月以降を予定しておりますので、その際はまたご連絡いたします。どうぞよろしくお願いいたします。

それではこれにて第6回八幡市地域公共交通会議を終了いたします。  
皆様、本日はありがとうございました。