

第10回

八幡市地域公共交通会議 議事録

令和6年5月10日（金）午後2時～
会議室5-1

第10回八幡市地域公共交通会議（議事録）

日時	令和6年5月10日（金）午後2時～午後4時
場所	八幡市役所 5階 会議室5-1
参加者	委員・オブザーバー 20名 随行 1名 傍聴者 12名 記者 1名 事務局 4名

1. 開会

2. 新委員の紹介

- 市民公募 小山綾美 様
- 国土交通省近畿運輸局京都運輸支局首席運輸企画専門官 中野幸太 様
- 京都府山城北土木事務所企画調整課長 正木利一 様
- 京都府警察八幡警察署交通課長 大庭拓 様

3. 会長あいさつ（会長 井上 学）

- 4月から改善告示基準が適用され、運転士不足に拍車がかかる。4月から新しいダイヤがスタートしたが、それさえ維持できるかどうかわからない。
- 先月から日本版ライドシェアが始まったが、主に観光地や大都市で運行され、過疎地域は普及していない。今後の変化を見守る必要がある。
- 公共交通は、極めて深刻な状況であり、八幡市全体で限られた予算との兼ね合いで移動手段の確保を考えていかなければならない。
- 今年度、八幡市内の公共交通網の路線再編の検討をすることとしているので、皆で意見を出し、いい形で目指していきたい。

4. 報告事項

（1）大芝停留所の整備について（資料1）（説明：佐野総括主任）

- 大芝停留所は路線バスとコミバスを乗り継ぐ停留所
- バス待ち環境改善のため、同停留所に上屋とシェルター、ベンチを設置、それによりバス待ちの際の雨や日差しを凌ぐことができるようになった。

（2）公共交通マップの作成について（資料2）（説明：佐野総括主任）

- 地域公共交通計画の施策の1つとして作成
- 公共交通を利用する際に役立てていただくことを目的とし、路線図の他、公共交通の利用方法や京阪バスグループナビの使い方、各事

業者の問い合わせ窓口等も掲載している。

(3) 橋本西山地域オンデマンド交通について(資料3)(説明:佐野総括主任)

- オンデマンド交通は橋本地域及び西山地域の移動手段の1つ
- 運行主体はNPO法人道しるべ
- 利用対象者は利用登録をされた方
- 運行地域は橋本地域および西山地域内に限定
- 利用料金は1回400円
- 運行曜日は月曜日から土曜日
- 車両は自家用で運行(自家用有償旅客運送事業)
- 3ヶ月に1回、公共交通会議で利用実績を報告することとしている。
- 利用実績は概ね1日あたり1便弱だが、安定的に運行されている。
- 事業継続には運転手の確保が課題

【井上会長のコメント】

- 停留所の改修はできる範囲で徐々に進めていくことが大切
- このマップも今回初めて作成したもので、この先、情報の増減を加えることでより良いものにする。
- googleマップで経路検索を広めていくと、公共交通のハードルが下がると思う。
- 橋本西山地域オンデマンドは、人数が少ないなりに安定してきたということは、本当に困っている人に手が届いたという解釈もできる。こちらもドライバーの確保が課題。サービス水準を上げすぎると続かないので、細く長く、ボランティアペースで続けていただけることを期待する。

5. 情報共有

(1) 公共交通事業者からの情報共有

ア 京阪バス(説明:檀委員代理)

- 4月に改善基準告示改定とともに、運転手不足によるダイヤ改正を実施した。
- 5月の連休明け、6月に向けて平日が続いて現場がかなり疲弊している状態。5月27日を目途に新たなダイヤの見直し行う。今回の見直しについては緊急を要するため、従来のようにお客様の動向を精査し、影響を最小限にというところの作業は割愛する。運転手の勤務番号で1本化して管理するため、少し歪な減便になる。秋には改めてダイヤ改正を行い、歪な部分は調整する。内容については、来週中頃にはホームページ等で発表できると思う。
- 現在、弊社でどのくらい的人数が足りていないかという、4月1日現在、40名程度の不足であったが、計画を進める間に退職者が

増え、現在70名ほど不足している。これでは運転手が足りない。運転手の待遇改善、給与アップ、手当の新設等、採用についても努力しているが即効性はないので、緊急的に5月のダイヤ改正になる。

イ 京都府タクシー協会（説明：上田委員）

- 国土交通省からのライドシェアについて公表があった。道路交通法第78条第3号の公共福祉のためやむを得ない場合という理由により自家用有償旅客運送として運行。
- 京都市域では、月、水、木の16時～19時、火曜から金曜の0時～4時、金～日の16時～翌朝5時の間しかライドシェアっていう形では許可が下りない。あくまで道路交通法第78条第3号の拡大解釈であるため、自分の空いた時間にアルバイト感覚ではできない。
- 第一交通でもライドシェアに向けて準備を進めている。教習の一環として、二種免許を保有し、すぐにでもタクシードライバーになれる運転手で稼働するつもりだ。

ウ 京阪電車（説明：前田委員）

- 関西のいくつかの私鉄と大阪メトロでQRの乗車券を、おそらく来月か再来月に売り出す。どんなものかということ、スマホで読み込んでそのQRをかざして利用するといったもの。QR乗車券は、一日フリー切符とか、業界用語でいう企画乗車券と言われているものをするって関西の仕様にしたものを、今夏からやっていく。将来的にはトクトク切符と呼ばれるものなどがQRに置き換えていくという流れになる。日常のご利用は、90パーセント強の方々がICOCA、PiTaPaのいずれかを利用されている。今まで通り、ご利用いただければと思う。半年後の冬頃には、JRさんでもQR企画券が使用できる予定をしているが、それについてはもう少しわかった段階でお知らせする。

【井上会長】

- これまで切符が当たり前だったが、すでに関東鉄道会社が、今後切符はやめてQRで対応していくとしている。切符だとどうしても機械等、コストがかかるので、そこを圧縮していこうという時代になっている。やがて切符は消えていくので、早いうちにICカードを使われることをおすすめする。電車、バスだけでなくコンビニでも使える。使い方に関しては、京田辺市さんのように自治体が体験会を進めていくのがいいと思う。

(2) オブザーバーからの情報共有

ア 枚方市（説明：塚本氏）

- 樟葉駅前広場の環境整備
 - ・ 3月に工事が完了し、芝生の養生期間を設けていたが、明日5月11日、一般開放できる運びになった。
併せてイベントを行うので、ぜひお越しいただきたい。
 - ・ この後、ソフト施策の方の展開を図っていくということで、ほこみち制度を活用して賑わい創出に向けた取り組みを進めていこうと考えている。
 - ・ 3月にほこみち制度の中で道路の指定を行い、芝生が使えるようになったので、7月21日まで実証実験を行い、事業者等を決定し、本格的に運用する予定。
- 枚方市総合交通計画の改定
 - ・ 平成30年に地域総合交通戦略要綱に基づく、枚方市総合交通計画を策定しているが、5年経ち、見直しの時期になった。
その中に地域公共交通計画の位置づけも付加していく予定。令和6年度末の改訂に向けて進めている。

イ 京田辺市（説明：小西氏）

- 地域公共交通計画の策定
 - ・ 昨年、今年の2か年をかけて策定を予定している。
 - ・ それに並行し、バス待ち環境改善のため、バス停の上屋を毎年1基ずつ設置している。
 - ・ 高齢者のバスの利用に結びついている。
- 路線バス無料の日
 - ・ 市民祭りの日程に合わせて実施
 - ・ 京都府主体ではあるが、市の南部地域で自動運転の実証実験を昨年より始めた。今年度も継続していきたいと思っている。

ウ UR都市機構【説明：川上氏】

- ・ 八幡市内で男山団地4600戸強の管理・運営を行っている。
引き続きよろしく申し上げます。

【平田理事】

- この場にいる委員全てが協力し、しっかり公共交通を維持していくことが非常に重要だと考える。今まで、マップ作成、バス待ち環境改善

をはじめとした利用促進の取り組みを進めてきたが、先ほどの報告では利用者の有無に関係なく減便、廃止が進んで行くという状況になる。これでは施策を打っても市民や利用者に響かない。路線を維持するために我々はどのような取り組みをすればいいのか。

- 運転手不足という点から見ると、現在のサービスを維持して行くのも難しいという報告だと思って聞いている。サービスが低下したところ、無くなったところをどうしていくのかを考えるにしても、検討が必要で、中長期的な展望をご提示願いたい。その際、データ、資料、数字等、形で見えるものを提示していただきたい。その上で新たな交通体系、交通システム、ルートも含めて協力願いたい。

【檀委員代理】

- 説明を割愛したので、まちがいのないようにお伝えしたい。今回については、緊急的なダイヤの見直しと思っている。これが適正だとは思っていない。今回の減便が利用客に迷惑をかけるということは認識していて、今後、影響がないダイヤに改正をしなければいけないと思っている。
- 男山地区は、樟葉駅、橋本駅、石清水八幡宮駅と3方向にお客様の流れがある。基本的には樟葉駅が主だと思っているが、経路が違ってメインでは便数の集中が見られる。これがネックになっている。これを是正する必要がある。
- 先ほど理事から中長期的な見通しを知らせてほしいとありましたが、コロナや、運転手不足により、5か年計画が毎年変わってくるという状況。国や他の自治体さんも早く教えてほしいと言われる。
- 我々も廃止等したいとは思っていない。しかし、運転手がいらない、これが現実。改善基準告知や労働基準法があり、経営側としてはこれを見過ごすわけにはいかない。お客様にご迷惑をおかけすることも認識しているが、バス会社として、もう耐えられないところまで来ている。今は、一旦運転手を辞めた管理者も運転している状況。正運転手でない者も使わないと今の状態を維持できない。我々は民間だが、お客様に影響のないようにと自助努力だけでやっている。これがどこかで切れるというのを危惧している。そこをご理解いただきたい。
- ご質問で、路線を維持するにはどうすればとのことだが、正直もうお金ではない。運賃収入が上がれば会社が保てるかということ、そうではない状況にもう陥っている。運転手が育たないと経営は続けられない。そのためには子どもの頃からバスに慣れ親しみ、魅力を感じてもらう必要がある。官民協力の上、地道に進めていくしかない。

【平田理事】

- 京阪バスさんの事情については理解している。違法状態で労働してほしいと言うつもりもない。ここにいる皆が知恵と労力を出し合って、何とか維持できるようにしていかないといけないと考えている。
- 昨年、子どもさん対象にバス会社の見学を実施、バスに関わる仕事を見学してもらう取り組みを行った。今後も続けたい。今の水準をそのまま維持することは難しいだろうが、新しい何かを子どもさん考えていると思うので、よろしくお願ひしたい。

【井上会長】

- 今、近隣の地域だと京都市の京阪京都交通さんのドライバーが不足し、土休日の減便に始まり、今や平日も減便されている。
- 丹後海陸交通ではドライバー不足のため、コミュニティバスをほぼ全部やめる、お金をもらってもドライバーがいないのでできない。一番乗客の多い路線でさえ一部減便せざるを得ない、チャンスロスを招いている。
- 横浜市交通局でもドライバー不足から、2回ほど急激な減便があり、トータル350本減となっている。長野電鉄バス会社も、土休日は全て運休、今や、ドライバーさんの数に合わせたダイヤにせざるを得ない。
- 少子化が進む中、免許証を取る人の数も減っている。そうすると、その中で二種免許を取る人はさらに減る中で、運転士になりたい人を見つけていかねばならない。それにはやはり、子どもの頃にそういう職業を知る機会が必要である。そうでないと職業選択のメニューに入らない。
- 小学生もだが、特に中学生が職業体験としてバス会社に行くというのを早急に進めていただきたい。
- 可能であれば、近隣市町さんと事業者さんが連携して、ドライバーさんがその職に就きたいきさつ、きっかけなどアンケート調査してもらいたい。担い手不足の原因として、低賃金、長時間労働、その他心理的なものもあるのかなど、決定的なものがわからない。ぜひご検討いただけたらと思う。

6. 協議事項

八幡市公共交通網再編検討について（資料4）（説明：佐野総括主任）

- これまでは、コミュニティバスのダイヤ、ルート再編を検討していたが、現状、それでは足りない状況になっているため、1年かけて八幡市地域全体の公共交通の方向性を見直し、考えていくこととする。
- 今後の検討内容
 - ・ コミュニティバスのダイヤ・ルート再編
 - ・ デマンド交通、企業バス、自家用有償運行も検討の1つ。
 - ・ 新しい交通モードを入れるに当たっては、PDCAサイクルの作成が重要になる。
- 八幡市地域公共交通網再編検討業務について
 - ・ 専門的な知識を持っておられる方の協力を得たいと考え、事業者を選定している。業務名は「八幡市地域公共交通網再編検討業務」、契約期間は6月上旬頃から令和7年3月31日までを考えている。契約方法としては公募型プロポーザルと考えておりました、5月23日、参加表明いただいた事業者の方のプレゼンテーションを経て、6月上旬に事業者様を選定して契約をしていきたい。

【西村副市長】

- 1年かけていろいろな手法を検討していきたいと思っている。必ずしもできるとは言えないが、意見、要望等あれば遠慮なく、発言をしてほしい。責任は持てないが、たたき台を作らせていただきたいと思っている。

【岡橋委員】

- 私はこの会議に参加するまで、全くバスに乗らなかった。でも、きっかけって大事だと思う。初めてバスに乗った時、乗り方もよくわからず、後からこんな乗り方もあったと知り、悔しい思いをした。せっかくの公共交通マップ、きっかけ作りのためにも全世帯に配布できないのか。

【田岡課長】

- 当初は全体に配布する話もあったが、今回はダイヤの再編等も出てくる可能性があるので、一旦ターゲットを絞り、1万5千部ということで作らせてもらった。今後、こちらで再編を実施した際には、周知のために公共交通マップの全戸配布を検討したい。

【井上会長】

- 私からぜひ検討いただきたいのは現状のOD。どこからどこまでの

利用かというのを可視化できれば、バスでいいのか、それ以外の交通手段でサポートできるのか等、検討ができる。

- 電車、バスも乗り合うから運行されるもの。利用者数が極小であれば別のモードでもよいとなる。この先、5年、10年と言わず、もっと先まで見据えた検討がなされればと思う。近隣市町さんも同じようにパワーアップした計画を立てていければと思う。
- 地域公共交通の再編検討につきましては、5月23日にプロポがあって、決定したらまたこの会議でお話をいただきたい。

【小山委員】

- バス会社さんがかなり厳しい状況に置かれているということ、以前から承知していたが、改めて現状に厳しさを理解できた。
- 私自身、バス利用の機会が増え、京阪バスグループナビというサイトをよく活用させてもらっている。とても使い勝手がよく、バス接近情報など、私としては大助かりなアプリだ。ただ1つだけ、経由地を入れられるようにしてほしい。
- 先日、地域公共交通会議の概要についてざっくりと聞かせていただいた中で、コミュニティバスやわたが橋本地域から市民体育館まで長い時間をかけて1ルートだけを走っているが、利用する側から見れば、やはり駅を経由していただけた方がちょっと助かる。
- 私が市民公募に応募させていただいたきっかけというのが、毎日放送のニュース番組で、欽明台、美濃山にお住いの方が、市役所に行くのに同じ八幡市民でありながら1時間以上かかるというのはちょっと不便じゃないかと報道されていた。ニュースの内容を拝見して、同じ八幡市で乗り継いで、1時間もコストもかかるというのはおかしいなという思いで観ていた。市の広報紙で、石清水八幡宮駅から松井山手駅まで試験運行のような形で通るというのを拝見したが、実現には至らなかったということで、今も走っていない。欽明台、美濃山地区から市役所まで、バス路線、もしくはオンデマンド交通でご検討いただくと、住民の方々も便利になる。

【岡橋委員】

- 先ほど井上会長が言われたように、身近に感じる事が一番大切だと思う。今年、このような会に出させてもらったことで、自分の意識がちょっと変わった。京阪バスさんと連携して、うちの園児たちをバスに乗せて、京阪バスさんの営業所に行かせてもらうとか、園児や保護者がもっとバスを身近に感じる機会を作ってもらえたらと

思う。

【檀委員代理】

- 経路検索について、ご利用いただいているということで大変ありがたいと思う。ただ、バスナビはだいぶ前に入れたもので、当時はナビタイムもまだまだ小さな会社だったり、経由地という考え方もなかった。社内的にも、システム自体変えないといけないという意見もあるので、参考にさせていただく。
- 園児と保護者の車庫見学、昔はよくやっていた、近くの園では毎年来られていて、小学生は社会科見学で男山車庫に来ていたが、今はほとんどやっていない。何故無くなったのかわからないが、運転手不足の今、お断りするかもしれないが、ご相談き、可能な日があれば我々もぜひやらせていただきたいと思っている。お声掛けください。

【井上会長】

- それでは本日の議事は終了、事務局にマイクを返す。

【田中委員】

- 既存バス路線をどう維持して行くか、全国的に見てうまくいっているところは、地域コミュニティ団体の声が高まった上でバス利用の促進が展開されている。しかし、地域コミュニティも高齢化、担い手不足という問題で弱体化しつつあるところもある。コミュニティが元気なところは声が上げられる。弱体化すると実態、利用者の状況さえわからない。ムーブメントが起こらないと、今までのように公共交通を充実させるのは難しい。そういう中で、コミュニティの強化を視野に入れつつ、公共交通を語る必要があると感じた。

◇まとめ（井上会長）

- いよいよ八幡市の地域公共交通網の再編検討が本格化する。今まで、こうあってほしいという要望はあったが、もう折り合いをつけないといけないところへ来ている。1時間に1本だから使えないではなく、1時間に1本であっても、それをうまく使いこなすことにシフトしなければ結果的にゼロになる未来が待っている。
- 園児にどう関心をもってもらうか。保護者とバスに乗ってお出かけというのが、心のハードルも下がるし、みんなで乗車する体験が大きな流れになる。
- イベントがあるところはバスに乗って出かけてみるという企画を立ててほしい。そんな中で、本当に乗り合いで成立するところと、成立しにくいところ、行政として何とかしないといけないところの地域を

区分することが必要。

- 八幡市の特征だが、住んでいるのは八幡市だが、生活圏はもっと広域である。そういった点を踏まえながら検討ができればと思っている。
- 隣県であった、コミュニティバスが走っているのに、福祉の部署が独居老人のお出かけ移送サービスをドア to ドアで始めてしまった。独居老人だからコミュニティバスに乗らないし、A I デマンドでやったらいいかんと思うが、利用者数が少ないと、行政のパターンとしては対象者を広げて利用者数を増やそうとする。するとその対象者はコミュニティバスに乗らなくなる。では、コミュニティバスは無くすのかというと、もっと若い方が利用しているのでそうもいかない。同じようなサービスが共存した結果、共倒れする。何でこうなったのかと言えば、縦割り行政だったこと。近接している部署の動向をいち早くキャッチし、一緒にお互いがいいものを作れるようにすること。そうすると皆さんのお仕事も減っていいと思う。どうかこれは近隣の方々も共有していただきたい。
- 次回の会議はいよいよ再編検討の内容に行く。皆さん、ぜひバスに関心を持って次回参加してください。

7. 閉会