

第11回

八幡市地域公共交通会議 議事録

令和6年7月24日（水）午後2時～
会議室5-1

第11回八幡市地域公共交通会議（議事録）

日時	令和6年7月24日（水）午後2時～午後3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 18名 随行 1名 傍聴者 12名 事務局 6名

1. 開会

2. 会長あいさつ（会長 井上 学）

- 本日は、京阪バスの一部路線廃止に伴い、市内一部地域に交通空白地域が生じることから、情報共有と今後の協議の場を持つ。
- 京阪バスからの説明、事務局からの説明を踏まえ、委員より意見をいただきたいのでよろしく願う。

3. 協議事項

（1）八幡志水線（石清水八幡宮駅-西戸津・戸津間）の路線廃止について（資料1-1～1-4）（説明：山本委員）

- 路線廃止の概要について
 - ・ 京阪バスでは運転手の担い手不足が深刻化したことにより、令和5年4月以降、全社的な路線バスの廃止・減便を実施している。
 - ・ 5月にも緊急的な減便を実施したが依然として厳しい状況が続いており、更なるダイヤ見直しの一環として八幡志水線の路線廃止を検討している。
 - ・ 廃止時期は2025年3月を予定。
 - ・ 八幡志水線は石清水八幡宮駅から戸津地区を結ぶ路線。
 - ・ 運行本数は往復で39便。
 - ・ 八幡志水線の廃止により走上りから戸津の区間で完全に路線バスが無くなる。
 - ・ さらに、正式決定前だが、5月の緊急的な減便により歪になったダイヤを再整理するため、秋に更なる減便を計画している。それに伴い、八幡志水線も半減程度の減便を考えている。
- 八幡志水線の利用状況について
 - ・ 八幡志水線の旅客数はコロナ禍で約3割減少した後、横ばいまたは減少しており、運行すればするほど赤字が生じている。
- 運転士の不足について
 - ・ 大型二種免許の保有者は全国的に減少傾向にある。特に39歳以下の

大型二種免許保有者数が減少しており、今後の運転手の担い手が先細りしている。

- 京阪バスの運転手も減少・高齢化しており、50代をボリュームゾーンとして、60代以降の運転手も多くなっている。高齢の運転手は若い運転手と同じ仕事量をこなすことはできないほか、介護・育児休職の取得者もいる。そのため、実際に稼働できる人数は更に少なく、人数の減少以上に仕事量を減らす必要がある。
- 採用活動にも努めているが、二種免許保有者が減少していることもあり、2016年度に180名いた応募者が2023年度には44名と四分の一以下に減少している。採用数も2016年度は55名であったが2023年度には22名と減少している。入社後に二種免許の取得を支援する養成運転士制度もあるが、未経験者はマッチングが上手くいかずに退職する人も多い。
- このような厳しい運転手不足の中で路線バスの廃止・減便を実施せざるを得ないことをご理解いただきたい。

【八幡市の対応方針について】（資料2-5）（説明：田岡課長）

- 5月31日に京阪バスに要望書を提出。
- 要望書では現在のバス路線維持、減便等による影響低減のための施策立案や事業実施についての協力を要請。
- 今後、八幡市の公共交通網再編検討としてコミュニティバスのダイヤ・ルート再編やデマンド交通の導入検討を進める中で八幡志水線の廃止対応を検討していく。

【田中部長】

- 八幡志水線の廃止を、地域公共交通会議での報告のみで済ませることについて残念に思う。また、更なる減便の実施が計画される中で、住民の移動手段が先細りしていることを懸念している。
- 事業者が運転手の担い手確保に苦慮していることは理解するが、路線の廃止を判断する前に本地域公共交通会議で協議できると良い。
- 路線廃止により交通空白地となる地域と事業者が知恵を合わせて検討していく必要があると考えているため、今後の地域公共交通網の再編検討の中では皆さまのご協力をいただきたい。

【松本委員】

- 沿線地域に住んでおり、2023年度に土日の便が廃止されたことなど、実態はある程度把握している。
数年前から早朝の便を利用して通学している学生がいた。現在もいるかどうか分からないが、こうした学生が路線廃止で困ることのないよう、利用実態の把握に努めていただきたい。
- また、戸津地区は八幡市の中心に位置し、八幡志水線が唯一の公共

交通機関となっている。以前にもコミュニティバスの導入を自治会で協議したが実現しなかった経緯がある。事業者の厳しい経営環境は理解するが、十分に地元説明を行い、自治会とコンセンサス形成を図りながら進めていただきたいと思う。

- 事務局への質問だが、過去に自治会によるボランティア輸送の検討をしていたと認識している。その結果を聞いていないため、事務局で把握していれば教えていただきたい。

【田岡課長】

- 八幡志水線の土休日廃止を受けて検討していたが、導入には至らなかったと把握している。自治会の役員交代があったため、当時の検討内容も踏まえ、改めて協議したいと考えている。

【前田委員】

- 鉄道事業者もバスほどではないが採用状況が芳しくない。ここへきて、乗務員も計画通り採用することが難しくなっているほか、電気等の技術系人材については、すでに数年前から採用が難しくなっている。このままの状態だと数年後には鉄道業界もバス業界と同様の状況になると危惧している。状況を改善したい思いはあるが、若い人が減少していることに加え、バス・鉄道ともに就職先として選ばれにくくなっている状況がある。

地域の事情は理解するが、担い手がないのが実情であり、どこかを削らざるを得ない。例えば、高槻市バスでは黒字の路線でも減便している現状がある。一つの路線に限らず、総量を減少させていく必要があり、交通事業者の努力だけでは対応が難しいことをご理解いただきたい。

【上田委員】

- タクシー業界でも、運転を仕事にする人が減少しており、タクシー不足によるライドシェアという状況にもなっている。私が就職した頃は全ての電話に対応する方針であったが、現在は物理的にドライバーがいらないため断らざるを得ない。特に夜間は予約に限定している。
- このようにタクシー部門も担い手不足であり、需要のある時間帯に十分に対応することができない。10台の引き合いがあっても5台しか回せないこともある。24時間休みなく誰かが運行しているが、全ての時間でお客さんの需要を満たすためのドライバーが確保できていない状況である。
- やはり、運転を仕事にする人が減少している中で、仕事があるか分からない地域にボランティアで運行するわけにはいかない。
- また、大量輸送ができる鉄道やバスと異なり、4名までしか乗車できないタクシーは単価が高くなる。運賃が高いため乗り控えが生じ

るということもあるが、最低賃金が上昇する中で、従業員の賃上げのためには更なる運賃値上げが必要になる。一方で給与を上げてても担い手が集まらないのが現状である。

【西村副会長】

- 各交通事業者の状況は理解する。しかし、この会議で報告をして廃止になる、という進め方には疑問がある。八幡市として、路線存続を希望する思いはあるが、会社としての決定であるという事情も踏まえて、今後の対応を検討していく。この会議後からでも共に考えていただきたい。

【正木委員】

- 京阪バスより2023年度は受験者が44名のうち採用者が半数の22名であったと説明があった。担い手不足であれば全員採用でも良いと思うが、そうではないのは何故か。

【山本委員】

- 京阪バスでは毎年60人以上の退職者が出ている。そのため2023年度も最低50名という採用したいと思っていたが、実際に採用できたのは半数程度である。毎年50名採用して維持できるが、応募者の時点で足りていない状況である。
- 応募者を全員採用できないかというご意見だが、適性がある。以前は経験者が多かったが、現在は未経験者の応募も多く、適性が無いとすぐ辞めてしまうこともあり難しい。適性によるものであり、選り好みをしているわけではない。

【大戸委員】

- 近隣市でも減便等を実施しているのか。

【山本委員】

- 当社では昨年の夏頃から聖域なく見直しを進めており、一般路線バス、高速バス、リムジンバス、貸切バス等を全て抑制している。経営の観点では貸切バスを拡大したいが、実際には地域の生活路線を維持するために、利益の出る貸切バスから止めている状況である。地域のために利益のでる事業を捨てて、地域の路線を維持していることをご理解いただきたい。
- これまで鉄道並行路線や、重複路線、大型バス以外のモードで代替可能な路線を選んで減便・廃止してきたが、それでは限界があり、交通空白が生じてしまう地域や、枚方市のように利用の多い地域でも減便せざるを得ない状況である。

【中野委員】

- 八幡志水線で学生の利用があるとの発言があった。京阪バスとしてはどのように利用実態を把握しているか。

【山本委員】

- 具体的な利用実態までは把握していない。

【松本委員】

- 数年前は私立の小学校に通学していたようであった。ただし、戸津地区も少子化が進む中で現在も通学しているかは分からない。西戸津停留所から利用していた。

【山本委員】

- 西戸津停留所の早朝の便では、3名の利用があったことは把握している。

【佐野総括主任】

- 現在では具体的な利用実態は把握できていないが、今後の地域公共交通の再編検討を進めていく中で、アンケート、ワークショップ等により地域の状況を把握していきたい。

【井上会長】

- 京都府北部のあるバス事業者では、乗務員不足が進み、採用も進まない中で、休日出勤により対応しており乗務員が疲弊している。そのため、コミュニティバスの受託のお断りや、利用が少ない路線の廃止を進めている。更に、基幹的な路線も減便を進め、貸切バスもなかなか稼働できてない。本来、利益率の高い貸切バスの運行で経営体力をつけるべきところ、利益率が低くとも基幹的な路線の維持を優先している。
他の会社でも貸切バスは数台しか稼働できず、ほぼ利用のない路線バスの運行に回している。京阪バスにも、利益率の高い直Qバス等で経営体力をつけていただきたいが、できない状況である。
- このように乗務員が疲弊する状況が続くと、退職が進むにつれ、全路線が無くなる可能性がある。今後は、バスで運行されるのが望ましい路線と、別の移動手段で運行できる路線を整理した上で、地域主体の交通やデマンド交通、コミュニティバス等、地域住民と協力しながら本地域公共交通会議で対応策を検討していけると良い。
- また、京阪バスから半年前にご報告いただいたというのは、他地域を見てもかなり早い状況である。地域公共交通会議でこれからの移動手段が検討できるよう事前に報告された点は評価いただきたい。

- 今回は他の大減便も示唆されている。利用者が少ない路線が今後減便を経て廃止されるようなシナリオも考慮しながら、また近隣市町との連携を図りながら、今後の地域公共交通会議で対応していけると良い。
- バス事業が成立しにくい場所の運行内容検討は様々な方法があり難しい。戸津の事例では、朝に通学で利用されている可能性が示唆されており、通学を守ることが第一になると思われる。その次に何を守っていくか考えることが重要になる。戸津に限らず、地域の方々と協力し、データだけでは見えてこない情報を集めてよりよい検討を行っていききたい。
- 120%良いと言える対応を行うことが難しい状況であるが、可能な限り最適な対応策を今後の地域公共交通会議で協議していききたい。

4. その他

(1) 京阪電気鉄道における磁気乗車券廃止について

(資料：京阪の全60駅でQRコードの普通乗車券販売 現在の磁気乗車券は廃止へ) (説明：前田委員)

- 京阪電気鉄道では将来的に磁気乗車券を廃止し、QRコードを用いた乗車券に変えていく予定である。磁気券をQR券に置き換えできる時期については技術的な課題もあるため現時点では未定である。
- 具体的には、現在橋本駅で実施しているような乗車証明書のように駅で発券する形式になるのか、QR券を券売機で発券する方式になるのかは検討中であり未定であるが、いずれにせよ現金で乗車することが可能になるようにするつもりである。
- いずれの方式でも現金で購入できるようにする。

(2) 福祉有償運送について (資料2) (説明：佐野総括主任)

- 八幡市福祉有償運送協議会を八幡市地域公共交通会議へ統合する。
- 今後は地域公共交通会議で福祉有償運送の必要性について協議を行う。
- 福祉有償運送は市町村・NPO法人等が自家用車を用いて、移動困難者を対象とした運送を行う制度である。
- 実施にあたっては、地域公共交通会議で福祉有償運送の必要性、運送の区域、収受する対価について協議が調っている必要がある。
- 具体的には、福祉有償運送部会を新たに設置して事前審査を行い、地域公共交通会議で最終的な承認を行う。
- 若竹福祉会が実施している福祉有償運送について、今年度再登録が必要であるため今後協議していく。

【松本委員】

- 実施主体は「市町村、NPO法人等」とあるが、社会福祉法人でも運行主体になることはできるのか。

【田岡課長】

- 可能である。

【松本委員】

- 車両は改造等が必要になるのか。

【田岡課長】

- 福祉有償運送の主な実施主体は社会福祉法人であり、ストレッチャー付きの車両が使われることが多い。

【中野委員】

- 福祉有償運送は一般的な車両でも実施が可能である。その場合は運転手がセダン型講習を受ける必要がある。

(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
- 運行曜日は月曜日から土曜日
- 利用料金は1回400円
- 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。
- 4～6月の利用実績は1～3月と比較して増加傾向にあり、5、6月では1日あたり平均2便以上運行されている。

◇まとめ(井上会長)

- これまであったものが時代の変化に伴い、今後も持続できるのか再検討しなくてはならない時期にある。人口減少に伴い、お金があっても対応できない時代になっている。ベストではない中で、より適した選択を行わざるを得ない。その時に、地域の協力がどの程度得られるかが成功にむけ重要になる。行政だけでなく地域も頑張っている地域では、爆発的な利用はなくても、維持されていく傾向が見られる。八幡市でも地域との協力を得てより適した策を検討していけると良い。

- 橋本西山地域オンデマンド交通は、利用者数の多寡ではなく、必要な方に利用されていることを評価することが重要である。今後、ヒアリング等により実態を把握する機会があると良い。

5. 閉会