

# 第12回

## 八幡市地域公共交通会議 議事録

令和6年11月28日（木）午前10時～  
八幡市文化センター3階 第3会議室

## 第12回八幡市地域公共交通会議（議事録）

日時	令和6年11月28日（木） 午前10時～午前11時
場所	八幡市文化センター3階 第3会議室
参加者	委員・オブザーバー 20名 随行1名 傍聴者 6名 事務局 6名

### 1. 開会

### 2. 会長あいさつ（会長 井上 学）

- 京都府内は秋の大繁忙期で、多くの来訪者が来ているが、ドライバーが不足し貸し切りバスやタクシーも出しにくい状況である。
- 昨日、千葉県の上野市を走っているJR路線廃止という話が出たほか、近隣では、上野市で路線バス廃止に伴い市が対応を検討している。
- いずれも、今までと違うのは、赤字だから廃止にするのではなく、鉄道やバスとして成立するのかという視点で検討されていることである。それほどまでに運転士が減少している。
- その中で、利用者のいる路線に運転士を回さざるを得ない。これは、今後続く、行政だけでは対応できない課題である。
- 交通空白地の解消が国として進められているが、地域の方々がドライバーとなって支えることが念頭に置かれている。共助互助の時代に入りつつある。
- 交通に限らず、私たちが当たり前だと思っている生活も、人口減少に伴って何かしら変化せざるを得ない社会がやってくる。
- その中でも、できる限り、現在の利用者に支障がでないような検討ができればと思うので、本日はよろしく願います。

### 3. 議題

#### （1）八幡志水線廃止の代替交通について（資料1-1～1-3）（説明：佐野総括主任）

- 代替交通の概要について
  - ・ 令和7年3月23日に廃止予定の八幡志水線の代替交通として定時定路線型の乗り合いタクシーを検討中。
  - ・ 実施主体は八幡市、運行主体はタクシー事業者を検討。
  - ・ 運行経路は石清水八幡宮駅から西戸津まで。
  - ・ 運行本数は平日に1日16便（朝4便、夕方4便）を予定。
  - ・ 停留所は石清水八幡宮駅、八幡小学校前、市役所前、おさ田、小松、西戸津。

- ・ 八幡小学校前、八幡市役所前、おさ田は降車専用（岩清水八幡宮駅行き）または乗車専用（西戸津行き）。
  - ・ 運賃は300円。
  - ・ コミュニティバスやわたと同様の収支率20%の達成を目標に設定。
  - ・ 運行期間は令和7年3月24日から令和8年3月31日。
  - ・ 運行開始から半年程度で事業内容を見直し、利用者数が1便あたり1人未満の場合は休止する可能性あり。
- 八幡志水線の乗り込み調査、アンケート調査について
  - ・ 代替交通については、交通系 IC カードの利用データや乗り込み調査、アンケート調査の結果を基に計画している。
  - ・ 乗り込み調査では、西戸津・小松停留所の利用者は主に石清水八幡宮駅を目的地とし、利用時間は6時～8時、15時～18時が多い。
  - ・ 1便あたりの利用者数は最大5人。
  - ・ 従って、停留所は石清水八幡宮駅をメインとし、その他は公共施設、病院、買い物施設がある八幡小学校前、八幡市役所前、おさ田に設定。
  - ・ 車両は5人以上乗車できるジャンボタクシーを使用。
  - ・ アンケート調査では代替交通を導入すべきとの意見が8割以上。
  - ・ 一方、八幡志水線の利用は週1日以上の利用者は、戸津で1割、小松停留所周辺で3割と低い。
  - ・ 運行ダイヤは慎重に検討する必要がある、運行開始から半年程度で見直す。

#### 【小山委員】

- 代替交通の運賃は均一料金か。
- また、支払い方法は IC カードを利用できるのか。

#### 【佐野総括主任】

- 代替交通の運賃は均一料金である。
- ただし、お子さん、小学校以下の方や障害をお持ちの方は半額の150円となる。
- 支払方法は、現金のみを考えている。

#### 【井上会長】

- 運輸支局として、内容に問題はないか。

#### 【中野委員】

- こちらの会議で承認後、道路運送法上の許可申請をしていただく。その手

続きを怠らないようにしていただければ問題ない。

【壇委員代理】

- 廃止を受け、間を置かずに代替交通の検討をいただき感謝する。弊社としても協力できるところは全面的に協力させていただく。
- 共用するバス停について、時刻表は仮となっているが、路線バスとの時間帯の調整について別途協力したい。また、誤乗防止についても相談したい。

【石川委員】

- 代替交通のコミュニティバスの運行への影響はないと考える。

【井上会長】

- 京都京阪バスと共用する停留所で時刻が被った際は一緒に検討していただければと思う。

【上田委員】

- 別市町でデマンド交通の支援をしているが、路線定期運行は初の経験となる。最大限に協力させていただく。

【井上会長】

- 時刻表は、多少前後することが可能であれば、ぜひ地域の方、特に毎日利用されている方のご意向も踏まえながらやっていただければと思う。

【野村委員】

- 資料の1-3の9ページに地域公共交通維持のための協力意向がある。その中で「積極的に地域公共交通を利用する」や「地域公共交通に関心を持つ」が高い割合が占めている。
- これを単なる意思表示にしてはならず、市民の想いに対応するような施策や仕掛けづくりが必要と思う。
- 他市のアンケートでも「バスがあってほしい」という問いには「はい」と回答するが、結局乗らずに単なる意思表示に終わっているパターンがある。こうした声にしっかりと応答していくというのが必要だと思う。

【田岡課長】

- ワークショップでもそうした意見把握に努める。また、地域福祉の「談活」の取り組みとの連携が可能であれば実施していきたい。

【井上会長】

- 「行政が何とかしてほしい」という回答は多く、ニーズはありそうだが、ニーズ=利用ではないため、それがニーズ=利用になるように、地域の方と取り組んでいただきたい。
- また、今回は緊急的に路線定期運行で乗り合い型のタクシーを実施するが、

移動ができれば問題はないため、福祉の移送サービスとの連携など、他の移動方法を含め、できる限り日常的な移動に寄り添える政策とできればと思う。並行して、地域とのワークショップを通じて、少しずつ利用の転換を進めていければと思う。

- 見直しの際には、会議でお諮りする。目標は一便あたり1.0人ということである。乗り込み調査のデータやアンケートを実施した上で数値を算出しているということは承知いただきたい。
- 本議題について、時刻表の調整を含め原案どおり進めさせていただくことでよろしいか。

【委員一同】

- 異議なし

【井上会長】

- 承認とする。
- 時刻表は利用者の理解が得られるよう、交通事業者と調整いただきたい。

(2) 八幡市公共交通網再編検討について（資料2）（説明：佐野総括主任）

- 八幡市公共交通網再編検討について、八幡志水線の廃止に伴う代替交通の検討を受け、検討スケジュールを再考した。
- 年度内にアンケート調査、ワークショップ、交通事業者・関係者へのヒアリングを実施し、たたき案を作成。
- その後、八幡市地域公共交通会議幹事会及び本会議、パブリックコメントによる市民からの意見把握を行い、最終的な確定案を取りまとめる。
- 再編案は令和7年10月以降に、近畿運輸局への事業申請、地域説明等の準備を進める。
- 運行開始は令和8年4月を予定している。

【井上会長】

- 定例会等のスケジュールはご承知おきいただきたい。今後の地域公共交通の改廃に柔軟に対応できるようにすることが必要である。
- 最近、コミュニティバスでは小型車両の販売が終了して更新ができず、道路が狭隘で経路変更でも対応できない場合には、諦めざるを得ないケースもでてきている。
- 急に何が起きるか分からないこともあるため、今後は一部変更が生じる可能性があることをご承知おきいただきたい。

- それでは、本議題について、原案どおり進めさせていただくことでよろしいか。

【委員一同】

- 異議なし

【井上会長】

- 承認とする。

(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)

- 橋本西山地域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
- 区域外への移動は最寄りのバス停から路線バスやタクシーの利用を想定
- 利用料金は1回400円
- 運行曜日は月曜日から土曜日
- 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。
- 利用実績は順調に増加傾向にあり、令和6年9月は3.83便/日。
- 認知度向上が利用者増加の要因とみられる
- 事業継続には運転士の確保と収支の安定化が課題

【壇委員代理】

- 1日あたり運行数が昨年8月の1.19から本年9月には3.83と伸びているが登録者も増加しているのか。

【佐野総括主任】

- 発足当初と比較すると増加しており、現在100人程度の登録があると伺っている。ただし、主な利用者は、2割から3割程度とのことである。

【野村委員】

- 運転士不足により予約に対応できないことはあったか。

【佐野総括主任】

- 現段階では、そうした事例はなかったと報告を受けている。

【田岡課長】

- 1日あたり4人を超えると、運送が難しくなると聞いている。現在可能な

範囲で実施頂いている。

【井上会長】

- 直近で1日あたり3.83便とのことだが、現状で需要に対し供給が限界ということか。

【田岡課長】

- 最近の数か月をみると、1日あたり2～3便となっている月が多くなっており、本年9月が特に多いことから、状況を注視していく。周知については、社会福祉協議会や地域でチラシ等を配布しているほか、口コミによる影響も大きい。同時に、運転士確保につなげたい。

【井上会長】

- 地域の方に協力いただき、運転士の確保を進めているというのは、参考になる事例である。
- 近い時間帯は、時刻を調整して、1車両で複数人を輸送できれば良い。1日あたりの運行数は少ないながらも、利用の多い目的地や時間帯を共有いただければ、相乗りなどのアドバイスはできると思う。

【野村委員】

- 富山県朝日町は回数券制をとり、乗り合うことで安くなる工夫をされている。利用者の方が一緒に移動してもらうようなインセンティブも検討いただければと思う。

【井上会長】

- 利用者を含めWin-Winになる取り組みができると良い。本事例は先進的なものである。地域のNPOが地域の方々と協力して運転士を確保をし、困りごとの解決を図ることは。移動の問題を解決するだけでなく、地域の枝剪定や電球の交換などの困りごとを解決することにもつながる。
- 今共助が求められているが、それでも運転士が不足し困っている。現在は恐らく60歳代の時間のある方が担っているが、今後定年延長が進む中で、地域の方々がボランティアベースで協力することが恐らく困難になる。
- 共助が今後難しくなるというため、事業の継続性については柔軟に変化に対応していく必要がある。
- 無事故での実施は大変ありがたいことであり、運行主体にお伝えいただきたい。

(4) 福祉有償運送事業の審議について(資料4)(説明:佐野総括主任)

- 福祉有償運送は、NPO法人や社会福祉法人が高齢者や障害者など公共交通の利用が困難な方を対象に行う自家用車による有償運送事業。

- 福祉有償運送事業を行うには国土交通省に登録が必要であり、登録の要件には八幡市地域公共交通会議で協議が調うことが必要。
- 平成26年1月に福祉有償運送事業に登録した、社会福祉法人若竹福祉会から、令和6年12月の期間満了に伴う事業更新提案があったことから地域公共交通会議で事業継続の必要性について審議する。
- なお、福祉有償部会での事前説明と意見照会では特段の意見はなかった。

【福祉有償運送の事業内容について】（説明：ホームヘルプステーションやまぼと 中村）

- 名称 : 社会福祉法人若竹福祉会（京都府八幡市男山金振14-1）
- 代表者 : 徳永路哉
- 登録番号 : 近京福第62号
- 登録年月日 : 平成26年1月6日
- 更新年月日 : 令和3年12月27日（有効期間：令和6年12月26日）
- 運送種別 : 福祉有償運送
- 事業所名称 : ホームヘルプステーションやまぼと  
（京都府八幡市男山金振24-1）
- 運送区域 : 八幡市内
- 旅客範囲 : 身体障がい者と要介護認定を受けている者
- 登録者 : 5名
- 自動車の種類 : 車いす車2台  
兼用車2台（軽2台）  
セダン1台（軽1台）の合計5台（軽3台）
- 運転者数 : 5名
- 利用料金 ①年会費 1,000円  
②利用料金（利用時間） 30分 450円  
③ガソリン代 1キロ 30円

【井上会長】

- どのような利用が多いのか。

【ホームヘルプステーションやまぼと 中村】

- 病院通院時に、介護保険の通院等、乗降介助や身体介護等と組み合わせて利用される方が多い。
- 障がい者は移動支援と組み合わせて利用されている。

【井上会長】

- 本当に移動が難しい方に対するサポートのサービスだというのがよく分かる。

- それでは、本議題について、原案どおり進めさせていただくことでよろしいか。

【委員一同】

- 異議なし。

【井上会長】

- 承認とする。
- 今後も無事故で進めていただければと思う。
- 私の両親は車椅子であり、サービスの必要性を感じている。人手不足があると推察するが、引き続き取り組みいただきたい。

#### 4. その他

(1) 京田辺市における自動運転EVバスの実証運行実施について

(資料：京田辺市における自動運転EVバスの実証運行実施について)

(説明：正木委員)

- お手元に報道発表という資料を置かせていただいている。京都府京田辺市での自動運転EVの実証運行の実施についての記事である。井上会長からも話があったが、運転者不足という大きな課題が日本全国にある中で、一步一步取り組みを進めている。京都府内では、宮津市の天橋立の付近や、木津川市、京田辺市で取り組んでいる。京田辺市では、実証実験として自動運転レベル2の運転者はいるが基本的に自動化を図るという形で行われる。
- 実施期間は12月4日から12月15日である。12月14日から15日は一般運行となり、京都府内でも先進的な取り組みとなる。
- 走行ルートや車両の情報は記載の通りである。裏面には、自動運転のシステムから全体の工程から遠隔監視まで、様々な企業が参画されていることを記載している。

【京田辺市 小西課長】

- 本事業は京都府が主体となり、昨年度から取り組んでいる。本年度は2日間の短期間で一般の方を乗せた実証運行を実施予定である。
- 京田辺市は奈良交通が運行している地域で、運転士不足の問題がある。今後、地域の南西側で大規模な開発が予定されているが、開発地域へのアクセス手段として公共交通の担い手不足が懸念されている。
- 実証実験を通じて、アクセス手段・移動手段の確保につなげたいと考えている。

【井上会長】

- 無人運転の目的は運転士不足の解消である。一方、地域にとっても地域公共交通への見え方が変わる機会となる。
- 近隣では四條畷市田原地区でカート式の自動運転を進めている。地域住民が協力して週1日だけ運行している。
- 同様に地域を巻き込んで良い取り組みにしていきたい。

(2) 担い手不足についての情報提供

【中野委員】

- 担い手不足について、日々バス・トラック事業者より深刻であると伺っている。バス事業者での人手確保では、新たな成り手の掘り起こしではなく、事業者間での運転士のとりあいになっている現状である。運輸支局としては、様々な取組を進めており、10月28日には、自衛官（定年50年半ば）で、大型免許保有者が多いことを踏まえ、定年後の再就職先としてバス・トラック運転士になっていただくべく、大久保駐屯地で就職説明会を実施した。
- このほか、京都府バス協会の主催で京都運輸支局に各社のバスを持ち込み、試乗や合同就職説明会を行う「バスどらフェス」を開催する。各社の運転士確保の取り組みに限界がある中で、バス業界全体の取り組みに対し、今後も支援していきたい。
- 担い手不足には様々な要因があるが、一因が賃金である。この改善の一方で、運行経費高騰の問題がある。各社では、運賃改定の動きがある。利用者にとり受け入れにくいことであるが、バス事業の継続にむけ一定のご理解を賜りたい。運輸支局としては、運賃値上げの相談に前向きに対応しているところであり、地域としても理解をいただきたい。

【朝田委員】

- バス運転士不足の話題があった。賃金アップにむけ、労働組合で交渉し、気運を高めている。2024年春闘でも賃金アップが図られたが、交通運輸産業の賃金は他産業より2割低く、労働時間は2割長い。この“2割の壁”打破にむけて活動している。また、私鉄総連から国会議員を擁立し、国会で担い手不足が取り上げられる機会が増えてきた。
- 全国での話題になり、賃金アップが進んでいるが、担い手が増加しない要因には、労働時間の長さがある。ワークライフバランスの改善にむけ、対応が必要である。具体的には、八幡志水線のダイヤ案をバス運転士の勤務にあてはめて考えると、昼休が長く、拘束時間が長くなっている。時間を持て余す一方で、賃金への反映は少ない。こうして低賃金・長時間労働となっている。一方で、旅客の少ない昼間の運行の削減による費用圧縮は理解する。若い人にとっては、こうした働き方の改善が必要と考える。労働組合としても活動が道半ばである。

【井上会長】

- 我々としては、昼間の便数が少ないという感覚になるが、現場では休憩時間とはいえ、気が張り詰める一方で賃金は出ない。しかし休憩時間なので副業することもできないということである。現場からしか見えない事項の報告であった。引き続き情報提供を求む。

◇ 講評（田中委員、野村委員）

【田中委員】

- 様々な話を伺った。アンケートでは、今後の八幡市の地域公共交通のあり方について、「住民が積極的に利用して支えるべき」という意見が20代で多い。地域に根差した生活をされていることも一因かと思う。八幡市は、NPO主体のオンデマンド交通やコミュニティバスの継続、観光資源のある地域でサイクリストが多い地域特性がある。環境にやさしい暮らし方をする最先端の自治体であると考えている。
- 大阪市では、森ノ宮から京橋の区間で自動運転バスの実証運行をしている。環境に先駆的な八幡市だからこそ、面的まちづくりとあわせ、地域公共交通の実験、モーダルシフトを図っていくことが可能ではないか。将来の方向性を見据えると、頑張っ行ってけそうであるという希望が見えた。私としても応援したいし、八幡市に何度も足を運んで実態をみていきたい。

【野村委員】

- 「自助、共助、公助」のバランスが重要である。共助も過度になるとバランスが崩壊する。公助と共助のバランスを見極めつつ様々な施策展開を講じていく必要がある。地域公共交通再編では、地域公共交通計画策定時に想定していなかった事項が生じている。こうした内容へ対応していく必要がある。広くあまねく様々な地域で、民間事業者頑張っていていただくことはもはや不可能であり、事業者で頑張ることが難しい地域は、コミュニティや公による運行も必要になってくる。富山県朝日町では、乗合により1人あたり運賃の割引により、利用者の利便性も高まり、運転士も運行回数を減らす取り組みを実施している。こうした仕掛けを行政が作り、バランスを取っていく必要がある。
- 自動運転バスについて、大阪府河内長野市では、自動運転にあわせて買物サポートをしているとのことである。市民にとっては「何もなくてもよい」のではなく、協力の余地は大きい。連携を図っていくことが必要である。
- 市民からの要望は、意見把握として引き続き重要である。一方で、自身が担い手になるとか、事業をサポートするといった形で、自助・公助・共助のバランスを一緒に考えていきたい。

◇まとめ（井上会長）

- 八幡志水線代替交通は、今後も変化していくものである。今回の内容は、沿線人口が少なく需要が小さい中での対応であり、現状の利用者の利便性を確保するが便数は少ない設定であった。一方で全国で見れば増便により利用が増加する地域もある。投資により、自家用車から路線バスへ転換いただく余地のある地域もあるという、地域の特徴を踏まえて検討いただきたい。
- 先日、別地域でのワークショップでは、高校生を主体としたものであった。「こうして欲しい」ではなく、「私たちができること」をあわせて議論することで、前向きな活動となった。一方で、昨年度にバス路線廃止の話題が出た地域における説明会では、参加者が非常に多かった一方、その地域での利用は増加していない。自分ごとに考えていただき、利用いただくのが一番ありがたいが、そうでない地域の利用をどのように増やしていくのかは大きな課題である。明確な答えはないが、考えていく必要がある時期にきている。運転士は50代の団塊ジュニア世代が多いことから、今後5年以内にはさらに厳しい状況になる。ニーズへの対応も厳しい時代になるが、皆さんと知恵を出していけるよう、引き続き協力を願う。

5. 閉会