

第 13 回

八幡市地域公共交通会議 議事録

令和 7 年 2 月 1 0 日（月）午後 2 時～

八幡市役所 5 階 会議室 5—1

第13回八幡市地域公共交通会議（議事録）

日時	令和7年2月10日（月） 午後2時～午後3時30分
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 6名

1. 開会

2. 会長あいさつ（会長 井上 学）

- 全国で年度末にあたり、各地で鉄道・バス減便・廃止が進んでいる。運転者や保守要員が減少するなかで、サービスの維持が難しくなっている。そうした中で我々の責務は、運転手や支える人が増えるような支援をすることと、それ以外の手法で地域が移動手段を守る取組みを行うことが必要である。全国では、日本版ライドシェアの導入や、交通空白への支援が拡大しているが、これらは、地域のドライバーなしには成立しない。安全を確保しつつ、いかにサービスを維持するかが課題である。八幡市で何が最適か、議論できればよい。

3. 議題

（1） 交通事業者からの報告

ア 京阪電鉄（説明：前田委員）

- ダイヤ改正について（資料1-1）
 - ・ コロナ禍で15分に1本にしていた平日日中のダイヤを12分に1本に変更する。
 - ・ 朝夕のダイヤは、増便の代わりに普通電車を7両と8両が混在していたのを4両に統一する。
 - ・ コストの削減と乗車機会の両立を図ったものである。
 - ・ そのほか、万博への中之島駅からシャトルバス運行に伴い、中之島駅に直通する列車を運行予定である。
- 運賃改定について（資料1-2）
 - ・ 認可前であるが運賃改定を予定している。
 - ・ 改定日は令和7年10月1日の予定。
 - ・ バリアフリー料金の加算前の料金から約15%の値上げを行う。
 - ・ ただし、通学定期は値上げ率を若干抑える。
 - ・ これまで消費税改定を除いて運賃改定を行っていなかったが、人

口減少に伴ってコスト削減による経営に限界が出てきているため、運賃値上げに至った。

- 万博シャトルバスについて（資料1-3）
 - ・京阪バスで中之島駅から万博会場へのシャトルバスを運行する。
 - ・運行頻度は1時間1～2本。
 - ・事前予約制で関西MaaSのサイトまたはアプリからの予約が必要になる。
 - ・大阪メトロ中央線の混雑を回避できるので利用されたい。
- 橋本駅の乗車証明書発行機の更新について
 - ・2月26日より、乗車証明券機機の更新に伴いICカードへのチャージができなくなる。
 - ・ICカードへのチャージは乗り越し精算機で可能である。
 - ・利用者の少ない駅の改札機、券売機の維持費を削減することを目的として進めているものである。
 - ・なお、石清水八幡宮駅、樟葉駅の変化はない予定である。

イ 京都京阪バス（説明：石川委員）

- 弊社を取り巻く状況は厳しい。特に乗務員確保が課題である。路線バス維持に必要な定数106名に対し、休職者を除き88名で支えている。不足18名分は、管理職、事務職、整備士等で第二種運転免許を持つものが、日常的に乗務している。こうした体制で運行を維持しているが、今後の路線維持、サービス水準確保には運行体制見直しや効率化が必要である。こうした中、路線再編や運賃見直しを進めている。3月22日の京阪電車改正にあわせ、一部路線休止、運行本数見直しを実施する。今後の運転者の状況によっては、さらなる見直しを視野に入れている。バス業界は厳しい環境にある。当社は、給与水準向上、労働環境改善、採用活動強化、働きやすい職場づくりにより、住民や地域とともに支える仕組みづくりを進めていきたい。今後も、本会議等を通じてご協力をいただきつつ、持続可能な地域公共交通ネットワークの維持に努めていきたい。

ウ 京阪バス（説明：檀委員代理）

- 3月の京阪電車ダイヤ改正に合わせ、3月23日に運行内容変更を予定している。具体的には八幡志水線を系統廃止とする。また、石清水八幡宮駅発の八幡田辺線は、早朝深夜帯の減便を行う。その他路線でも若干の減便を予定している。
- 先ほど前田委員より説明のあった万博輸送について補足する。八幡志水線廃止の説明をしたが、万博輸送では、路線バスを廃止してこちらに充てる計画ではない。観光系の系統の一部を運休して万博輸送に充てる計画である。

エ 京都府タクシー協会（説明：上田委員）

- タクシー事業は、令和５年５月１日の値上げから２年となる。京都新聞で数日前に報道のとおり、本年も、料金値上げを審査中である。タクシー労働環境は、年金を受給しつつアルバイトとして従事するのが主流であり、求職者が少なかったが、若い人の採用に向けて労働環境を整えるため、前回の値上げとした。しかし京都府タクシー協会の５２社中３７社が赤字である。ドライバーの手取りは増えたが、会社経営が成立していない。経営継続のため、更なる料金改定をしたい。タクシーは高いというイメージがあるが、７０％が乗務員手取り、２０～３０％程度が会社経費である。昔は「タクシー運転手のくせに」という意識があったが、現在は若い世代、子育て世代でも働ける環境を整えているところである。皆様のご理解をいただきたい。

(２) 橋本西山地域オンデマンド交通について(資料２)(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５月以降は２～４便/日で安定している。
- 運転手の継続的な確保が今後の課題
- 自家用旅客運送の更新期限が令和７年７月になる。
- 更新を実施する場合は本会議で協議する。

【井上会長】

- 利用が定着してきており、月によっては利用が伸びている。今後の運転手確保・不足状況はわかるか。

【佐野総括主任】

- 現状で負担が大きいと聞いていないが、運転手には高齢者が多いため、運転手確保に向けて社会福祉協議会等への相談もしている。市も協力して維持したい。

【井上会長】

- 他地域で自家用有償旅客運送事業を実施している事例では、運行開始か

ら4年の経過により、当初65歳で始めた人が70歳になるので運転手を辞めないといけませんが、次の担い手が見つからないとのことであった。4年間継続できたのは、登録者が30人以上いたため、1人あたり月1日程度のシフトで従事でき、1人あたりの負担が小さかったためである。しかし、運転手の人数が減少して1人あたりの負担が増えるなら、継続が難しくなるという声があった。他地域へのアドバイスとしては、早めに運転手を探すほうがよいとか、週2～3回など運行日を絞るのも方法であるという声があった。参考にしていきたい。

(3) 京阪バス八幡志水線の代替交通について(資料3)(説明:佐野総括主任)

- 京阪バス八幡志水線が3月22日に廃止となり、小松・西戸津停留所周辺が交通空白地になることに伴い、八幡市が代替交通を運行する。
- 利用形態は乗合タクシーの定時定路線型
- 実施主体は八幡市
- 運行主体は京都第一交通株式会社
- 運行開始日は令和7年3月24日
- 運行日は平日のみ
- 運行経路は石清水八幡宮駅から西戸津
- 使用車両はワンボックスカー(乗車定員9名)
- 停留所は石清水八幡宮駅、八幡小学校前、市役所前、小松、西戸津
- 運賃は300円
- 支払い方法は現金のみ
- 石清水八幡宮駅からおさ田同士の乗降はできない。同区間は並行する路線バスを利用いただきたい。
- ダイヤは朝夕4往復ずつ。八幡志水線の利用者は朝夕が多く、日中の利用は少ないことから朝夕に絞ったダイヤとした。
- 6歳未満の利用ではチャイルドシートを着用する。
- 最初の3か月の利用状況を把握し、その中で1.0人/便以上の利用が無い場合は6か月で運行休止とする。

【中野委員】

- タクシー車両を使用されるので、チャイルドシートの使用義務は免除となる。

【佐野総括主任】

- 今回の事業では、チャイルドシートが不要ということか。

【中野委員】

- 大山崎町では、町が保有する白ナンバー車両での無償運行であったことから、自家用車による運送となり、チャイルドシートが必要とのことに

なった。八幡市では、タクシー車両であるためチャイルドシートの着用義務が免除となっている。

【徳永委員】

- チャイルドシートの除外規定が道路交通法・道路交通法施行令に規定されている。事前に事務局からの相談をうけ、道路運送法3条規定により運行されるバス・タクシーとなることから、21条を根拠とした運行では除外されないと考えている。

【中野委員】

- 大元は、あくまで3条に基づく運送となる。本来は、一般乗用旅客運送事業では乗合行為ができないが、別途21条による乗合許可を取ることで乗合運送が可能となっている。あくまで3条に基づいている。改めて整理が必要と理解している。

【井上会長】

- 3条許可を出す際、特例的に21条が出てきた。この21条の背後には3条があることから、3条許可とみなせる。法解釈は、すり合わせをいたきたい。実際の運行は、厳しくしすぎると動けなくなることから、うまく山城地域で見識を示していただきたい。よりよい地域公共交通にむけ解釈いただきたい。

【野村委員】

- 大山崎町では、チャイルドシートの話題があった。当該地域では、利用者数に高齢者が多く、チャイルドシート設置により定員が減少し、積み残しが生じる懸念から、議論が平行線となっている。八幡市では、チャイルドシートを設置しても積み残しは生じないか。

【佐野総括主任】

- 現在の八幡志水線の利用状況をみると、4人よりは多いことがあり、セダン型では積み残しが生じる可能性があるが、9人を超えることはほとんどない。イベント等がある場合を除き、基本的に9人を超えることはない判断している。

【野村委員】

- 承知した。
- 1便あたり1.0人/便以上の利用という条件は、どのように住民に周知するか。

【佐野総括主任】

- 小松・西戸津停留所周辺の自治会に直接説明に伺っている。昨日は、戸津地区の組頭会にて、運行内容と利用者数目標について説明し、利用をお願い

いした。小松停留所周辺では、区から回覧板にて周知いただいている。

【井上会長】

- 1.0人/便という数字は、城陽市での乗合交通と同程度の条件であり、特段おかしい数字ではない。利用を期待している。

(4) 八幡市地域公共交通網再編検討について(資料4)(説明:佐野総括主任)

- 八幡志水線の代替交通の検討に目処がついたため、今後本格的にコミュニティバスやわたのダイヤ・ルートの再編を実施する。
- 今後は市民アンケート、ワークショップを実施予定。
- また、交通事業者とは事業者ヒアリングを実施し調整を図る。
- 今後のスケジュールは以下の通り。
 - ・ 令和7年5月 : 本会議にて再編案提示
 - ・ 6～8月 : 幹事会にて調整
 - ・ 9～10月 : パブリックコメント
 - ・ 10月末 : 再編案策定
 - ・ 令和8年4月 : 再編

【井上会長】

- 今後のコミュニティバス等の再編について、交通事業者からご意見やアドバイスのあるか。

【前田委員】

- アイデアがあるわけではないが、鉄道やバスについて何か意見があるから直接会話したいという声があれば、対応させていただくことはあると思う。

【井上会長】

- 沿線地域で、駅に対する視点でよい事例があるか。

【前田委員】

- 地域や路線により条件が異なり、本事例には当てはまりにくい。

【檀委員】

- メインはコミュニティバスのダイヤ・ルート改正となると考える。京阪バスには今後の計画もある。十分にすり合わせをし、今後の社会情勢の変化を予想したうえで、どちらにも転べる計画にしていきたい。沿線市町での再編でも、「再編＝良くなる」、というイメージがあるが、バス業界では今後良いことはほとんどないと考える。こうした状況を押さえていただきたい。
- また、広域的に、行政界を超えた検討をいただきたい。駅周辺を再編する場合、八幡市のみを考え、他市域方面への連携がないことがある。行政界

を超える計画にさせていただくなど、行政同士で情報共有をいただきたい。
「可変的」が今後のキーワードと考えるのでよろしくお願いいたします。

【石川委員】

- 弊社では、コミュニティバスサイズの車両を13台保有し、城陽市、八幡市、宇治市で運用している。コミュニティバスやわたしは、14人/便を超える便がある。コミュニティバスの中では非常に利用状況が良い。この数年でも利用者数は1～3人/便程度増加している。住民が良くなったと感じるよう、今後の再編は、慎重に行うべきと考える。地域と協力して「よくなった」と思ってもらえるような再編としたい。

【上田委員】

- 新しいものを作るのは良いが、住民自身も利用しないと、無くなっていくという理解して利用いただきたい。整備したからといって持続するものではない。住民が利用するから持続可能な乗り物になるのであり、空気を運ぶようでは意味がない。利用者自身が要望をするのであれば、利用いただくようお願いしたい。大きなものからダウンサイジングしていくのは、代替というわけではなく、1人あたりのコストが増加するということである。自身が利用して維持をしていくという意味を持ってから、路線整備の要望をいただきたい。

【井上会長】

- 柔軟に変えられるという思想、利用実態の考慮、持続する仕組みについて考慮いただきたい。
- 続いて、市民委員より伺いたい。

【松石委員】

- コミュニティバスは、よく利用する。しかし、私の周辺では、ほぼ利用していない。一生懸命啓発宣伝をしている。市広報紙で特集を組むなど、周知できないか。路線や1日乗車券等も知られていない。宣伝をいただきたい。
- 橋本駅前について、本日のために昨日訪問した。枚方市と八幡市の境界がややこしい地域である。八幡市が主導した開発ができないという状況を目の当たりにした。コミュニティバスの起点と京阪バスの橋本駅前の停留所の位置関係が知られていない。様々な情報を市民にばらまいてほしい。

【小山委員】

- 昨年5月より会議に参加している。八幡市の地域公共交通が理解しきれていない。私はコミュニティバスを1度も利用していない。コミュニティバスを認知する機会は市役所訪問時にバス停を目にするほか、ホームページで見る程度である。コミュニティバスを知ってもらうため、市広報紙に加え、SNS（LINE等）を活用してはどうか。コミュニティバスは1ル

ートのみであり、大回りである。八幡市の面積は広く、場所によっては男山、美濃山・欽明台のようなニュータウンがあれば、戸津のようなのどかな街並みもある。八幡志水線廃止をうけた代替交通導入に至るなど、交通が不便になってくると、八幡市が「住みにくい」という感想になり、転居につながる可能性がある。八幡市をもっとよくするために、地域公共交通を改善できるよう、議論を活発にしていきたい。

【中辻委員】

- コミュニティバスは利用したことがない。堺市に住んでおり、コミュニティバスを見たことがない。八幡市でも堺市でも周知宣伝ができていないと感じる。SNS等により若い世代、子育て世代に周知できればよい。

【田中委員】

- 2点ある。再編検討スケジュールで、たたき案作成の初期段階でのニーズ把握が肝と考える。なるべく早期に、市民、事業者や来街者等のニーズについて、グループヒアリング等の手法を含め、初動期の段階での把握が重要と考える。
- 私の分野はまちづくりである。八幡市では立地適正化計画が策定されているが立地適正化計画では、人口減少・高齢化に対応したコンパクトなまちづくりがポイントになる。まちづくりのなかで、地域公共交通とセットで考えないとまちとして成立しない。八幡市では、都市開発、都市整備が今後行われる可能性がある地域がある。こうした地区との強力な連携が必要である。都市機能・居住機能の誘導を見据え、再編計画を考えなければならない。長期的視座に立って地域公共交通を検討する必要がある。

【野村委員】

- 事業者との対話機会とした幹事会は貴重である。一方で住民が不在である。アンケート・ワークショップで市民ニーズを集めるなかで、アリバイ作りに陥らず、再編の主体となっていくことが重要である。各会議体を会議外にスピンオフするように、テーマごとに高齢者部会、通勤通学部会のような会を開催することも有効と考えられる。地域公共交通会議と離れた場で議論が進むと、意見が反映されているのか市民自身が分からないまま再編が進んでいってしまうことが危惧される。主体性をもって参画いただく仕掛けが必要と考える。担い手不足が地域公共交通の課題であるが、他地域では、コミュニケーションのズレがある。地域公共交通をよくしたいという思いは皆が持っているなかで個人のズレを埋める仕組みづくりをご検討いただければと思う。

【中野委員】

- 市民委員より情報発信が不足していると発言があった。しかし、個人的な感覚として、そもそも地域公共交通に興味を持っていない人に発信をしても届かないように思う。八幡市では、地域公共交通マップを転入者等に配

布しており、よい取り組みと思っているが、「利用したら便利」という声があったとおり、利用者が自分のコミュニティで広めていくのが、自治体からの発信より効果があると感じる。

【井上会長】

- 1点目、これまでの再編計画とは、社会情勢が大きく異なる。これまでは、様々な意見を聞き、利用者の視点に立って、利用していない人が利用しやすい取組みを実施する、という動きであった。しかし、これからは目標像を描くと同時に担い手との折り合いをどのようにつけていくかが課題となる。鉄道・バスに限らず、橋本西山地域のような住民参画もありうる。今までになかったことを含めて取り組んでいく必要がある。安全を第一として様々な取り組んでいただきたい。
- 2点目、八幡市の特徴として市内で生活が完結しない地域が多いことがある。こうした生活移動をいかに支えるか、市域を超えたネットワークが必要と考える。
- 3点目、ワークショップの際は、利用者に参加いただくと、利用者の声を他の参加者に広げていただける。他地域でも、ヘビーユーザーの声を聞けるとよい機会になる。
- 最後に、皆が車に乗ることを止めるのか、疑問がある。高齢者は増加しているが免許返納割合は低い。便利な車を止めて不便な地域公共交通を利用するか疑問である。しかし、「運転が怖いけど」「送迎しないといけない」という状況にある方もいる。こうしたなかで、まずは所有を止めるところから始めるのがよい。所有すると、使い倒してしまう。地域公共交通を良くする視点以外に、それ以外の手法も整備できればよい。私は、車を止めた当初はカーシェア・レンタカーを使っていたが、この数年は農作業の軽トラしか運転していない生活に変わった。そのような生活への誘導も可能である。参考にしていただきたい。

(5) 委員改選について（資料5）（説明：佐野総括主任）

- 現在の委員の任期は令和7年3月まで。
- 令和7年4月以降は住民・利用者の代表を1名追加する。
- 新任期は令和7年4月1日～令和9年3月31日。
- 現在、市民委員の公募を実施中である。

【井上会長】

- 今回で委員任期満了となる。様々な意見に感謝する。今回の経験を活かして、今後も様々なところで地域公共交通の良さを広めていただきたい。

(6) その他

【枚方市】

- 2点ある。1点目、総合交通計画の改定を今年度末にむけて進めている。昨年末に素案ができ、パブリックコメント等を年末に実施し、現在は意見を精査している。年度末にかけて公表に移りたい。
- 2点目、本会議でも紹介のとおり、樟葉駅前ではこまち制度を活用したまちづくりを進めている。昨年末に占用予定者が決定し、令和17年までの10年間で樟葉駅前広場活性化協議会が借り受けることとなった。今後は、広場を活用して活性化に取り組んで参りたい。

【京田辺市】

- 令和6年度の取り組みについて3点報告する。1点目、市民向け自動運転EVバスの試乗体験会を昨年の12月14、15日の2日間実施した。事務局は京都府文化学術研究都市推進課であり、市内の同志社山手地区をフィールドに、市では広報に取組んだ。関係者を含めて約250名の利用があった。利用者の評価として、「自動運転技術の進歩を感じた。今後も多くの人に乗って知ってもらいたい」「ブレーキの強弱、運転手の介入から、実用はまだ遠い」などの意見が得られた。
- 2点目、スクールバスの市民混乗事業についてである。これは京田辺市で実施している事業で、1月14日～2月14日の約1か月間で実施中である。市南部の集落が点在する山間部で人口が減少するなか、路線バス維持が難しくなっている。そこで運行しているスクールバス活用の実証にチャレンジしている。しかし、利用率が低いのが現状である。
- 3点目、バス事業者協力のもと、バックヤードツアーを2回開催した。参加した子供からは「将来運転手になりたい」との声もあり有意義な取り組みであると感じている。直接的な利便性向上につながらないが、地道な取り組みが重要と考えることから、今後もバス事業者と連携して実施していきたい。

【久御山町】

- バス事業者にとって、乗務員不足がかなり厳しいと聞いている。バス減便・廃止は、地域公共交通を各市町村で考えなければいけなくなっている。久御山町は昨年11月に町政施行70周年を迎え、イベントを実施するなかで、来訪者へ路線バス利用促進を含めた地域公共交通周知にむけ、バス事業者とともに地域公共交通のPRに取組んだ。路線バスを会場においていただき、試乗体験をいただいた。町内には1,500の事業所がある。通勤者に朝夕に路線バスを利用いただくことが維持につながる。バスを利用いただくため、事業所へチラシ配布をしている。今後は、広報紙で地域公共交通をPRしていきたい。来年度は、地域の皆様に地域公共交通の大切さと地域公共交通計画について特集を組みたいと考えている。

【UR 都市機構】

- 男山団地が市内では規模の大きな地区となる。男山団地は、本会議の議

題に挙がっていないが、今後は同様の状況になると危機感を持って伺っている。現在は空き家が少ないが、大きな団地であるため、バス停によって便数にバラつきがあり、居住者の人気を左右する。地域公共交通に関する議論を注視するとともに、協力できることは協力したい。

◇ 講評（田中委員、野村委員）

【田中委員】

- 市民や事業者の意見をなるべく早い段階で聴取いただき、再編に盛り込んでいく努力が必要と考える。私は市民参加型まちづくりに取り組む中で、計画策定に至らない白紙の段階で市民を交えて行政とともに進めるための検討をしてきた。都市計画の視点では、空き家問題がある。空き家発生率と地域公共交通の利便性の関連は、まちづくりでもよく話題にあがる。駅から1 km程度離れると空き家が多いといった分析がある。地域公共交通を、住まい、まち、都市と合わせて考える必要性を身にしみて感じる。今後も継続して、八幡市の市街地整備とあわせて地域公共交通を考えていきたい。

【野村委員】

- 広報の話題は、いくつかの側面から見る必要がある。市が取り組んでいるかという視点は重要である一方で、興味がない人には届かないのも事実である。口コミをみて商品を買うように、周りの人を見て利用は広げることがある。別地域で「乗る人の隣には乗らない人がいる」をコンセプトにワークショップを実施した。そこでは、地域公共交通は、利用開始時期により“先輩、後輩”があるという。利用者に加えて、利用していない人が参加すると利用者が拡大することがある。若い世代ではインフルエンサーに感化される人が多いように、市民から広げてくれる人がいるとよい。
- モビリティ・マネジメントについて、“地域共生型”のモビリティ・マネジメントを提唱している。従来は事業者主体であったが、地域への声掛けは地域がした方がよいし、企画は行政や事業者だけでなく大学等が担うことも可能である。役割を分解して、従来とは別の主体が担えることがあるのではないかという議論を実施していく必要があるように考える。私の大学では、地域から免許返納者や困っている人に声掛けいただき、行政には乗車券を配布いただき、大学生には企画をいただいたことで、満足度が高かった。参考にしていきたい。

◇ まとめ（井上会長）

- 京阪バス八幡志水線については代替交通が確保されて一安心であるが、地域の移動の確保策は継続して検討する必要がある。何が最適なのか、時代の変化にあわせ、より適切なものを選んでいけると良い。

- 地域公共交通網の再編検討については、市民の声がどれだけ聞けるか、参加者に自分事として考えていただけるかが重要と考える。自家用車を止めないのは、便利だからである。また、地域公共交通を利用しないのは、自分事になっていないからである。エコバッグやマイボトルの持参が当たり前になったのは、地球環境問題が自分事になってきたからである。同様に、地域公共交通もできることを見つけることが重要である。今回、私は自家用車の保有から変えるという話をしたが、他にも再編計画検討のなかでメニューを考えていく必要がある。別の地域でワークショップに参加したところ、2～92歳の参加者がいた。そこでは、地域公共交通の話をしている横で子供が遊んでいるうち、子供が大人の話を聞いて地域公共交通の絵を描きだした。このほか、多世代が参加する中で、自分事として動くようになる事例も見られた。委員や議員からの声がけも有効であるので、議論いただきたい。

4. 閉会