

第 14 回

八幡市地域公共交通会議 議事録

令和 7 年 5 月 2 7 日（火）午後 1 時～

八幡市役所 5 階 会議室 5—1

第14回八幡市地域公共交通会議（議事録）

日時	令和7年5月27日（火） 午後1時～午後2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	26名	随行 1名 傍聴者 3名
	事務局	6名	

1. 開会

2. 会長あいさつ（会長 井上 学）

- 先日万博に参加した際に、興味深い光景を見かけた。東ゲートの入場が混雑しているが西ゲートは空いている。便利なところに人が集中しており、自家用車によるパーク&ライドの利用が少ない。自家用車は便利だが、駐車場から会場までのバスの乗継ぎが面倒で、乗継ぎのない地下鉄のほうが便利であるため東ゲートに集中しているのである。
- しかし、これによって東ゲートが混雑した結果、今度は西ゲートの利用が伸びている。西ゲートへ行くにあたっては電車とバスの乗継ぎが無く便利な、大阪駅等の各ターミナルからの直通シャトルバスの利用が増えている状況である。
- この例のように、制度設計を工夫して利便性を向上すれば、地域公共交通の利用につながる。本日の議題となっている地域公共交通にかかる検討においては、万博来場者の交通行動がヒントになる。日々の生活を参考に、ご意見をいただきたい。

3. 議題

（1） バス路線廃止区間代替交通について

- バス路線廃止区間代替交通について（資料1-1）
（説明：佐野総括主任）
 - ・ 京阪バス八幡志水線（33系統）の廃止に伴い西戸津・小松停留所周辺が公共交通空白地となったことに対応するため、八幡市が廃止路線の代替として乗合タクシーを運行しているもの。
 - ・ 実施主体 ：八幡市
 - ・ 運行主体 ：京都第一交通株式会社

- ・ 運行形態 : 乗合タクシー（定時定路線）※予約不要
- ・ 運行区域 : 石清水八幡宮駅～西戸津
- ・ 停留所 : ○石清水八幡宮駅行
 - ・ 八幡小学校前（降車のみ）、市役所前（降車のみ）、おさ田（降車のみ）、小松、西戸津
- 西戸津行
 - ・ 小松、おさ田（乗車のみ）、市役所前（乗車のみ）、八幡小学校前（乗車のみ）、石清水八幡宮駅
- ・ 運行曜日 : 平日（土日祝除く）
- ・ 運行時間 : 午前6時～午前10時 往復8便
 午後4時～午後8時 往復8便
 計16便
- ・ 利用料金 : 大人300円、子ども150円
- ・ 支払方法 : 現金
- ・ 運行開始日: 令和7年3月24日（月）

- ・ 利用実績は、事業全体では0.8～0.9人/便で推移しているが、利用の多い通勤・通学時間帯は 朝の石清水八幡宮駅行で約1.7～2.0人/便、夕方の西戸津行で約1.0～1.2人/便の利用がある。
- ・ 引き続き利用実績の推移をモニタリングし、今後の運行見直しの要否を判断する。
- ・ 今後の課題は、石清水八幡宮駅における鉄道との乗継時間の調整、昼間時間帯の高齢者の買い物・通院への対応となる。
- ・ また、「交通空白」解消対策事業として戸津・小松デマンド型乗合タクシーの運行を検討中である。

● 戸津・小松デマンド型乗合タクシー（仮称）について（資料1-2）
 （説明：佐野総括主任）

● 事業目的

- ・ 現在、八幡市では路線の廃止に伴い、公共交通空白地となる地域の移動手段を確保するため、乗合タクシーを実施している。しかし、同事業では昼間時間帯の空白は解消できていないことから、高齢者の買い物や通院等の移動に課題がある。八幡市ではこれらの課題を解消するため、デマンド交通の導入を検討しており、本格導入に向けた実証実験として本事業を行う。

- 事業概要

- ・ 実施主体 : 八幡市
- ・ 運行主体 : 未定 (※予算案可決後に選定)
- ・ 運行形態 : デマンド (事前予約型) 乗合タクシー
- ・ 運行区域 : 石清水八幡宮駅～西戸津+α (イズミヤ等を検討)
- ・ 停留所 : 石清水八幡宮駅、八幡小学校前、市役所前、おさ田、西戸津を含む複数の停留所を検討中
- ・ 運行曜日 : 平日 (土日祝除く)
- ・ 運行時間 : 昼間時間帯を基本に要調整
- ・ 利用料金 : 大人300円子ども150円
- ・ 支払方法 : 現金
- ・ 運行期間 : 令和7年10月1日 (水)～令和8年1月30日 (金)
- ・ その他 : 「交通空白」解消対策事業を活用予定

- 注意点

- ・ 戸津・小松周辺の停留所と同地域以外の停留所間の利用のみに制限される。

- 今後のスケジュール

- ・ 令和7年 5月 補助金申請
- ・ 6月 補正予算
- ・ 7月 運行事業者選定
- ・ 8月 事業を国に申請
- ・ 10月 実証事業開始
- ・ 令和8年 1月 (～31日) 実証事業終了

【小池委員】

- 高齢者の通院・買い物等で乗合タクシーが利用できるように、とのご説明があった。しかし、戸津・小松地域とそれ以外の停留所間での移動しか利用できないとのことである。これは通院・買い物を同じタイミングですることができず不便ではないか。

【佐野総括主任】

- 本事業は、バス事業者の事業の妨げにならないことを前提にしている。例えば、石清水八幡宮駅から男山病院には、既存の路線バスがある。デ

マンド交通が男山病院に直通すると、路線バスの利用が減少し、結果として路線バス減便廃止の可能性もあることを考慮し、こうした制度設計としている。戸津・小松地域の方には丁寧に説明のうえ、乗り合っていたきたい。

【井上会長】

- 運行事業者としてはどうか。

【上田委員】

- 京都府タクシー協会の上田である。随行である八幡営業所長に発言を求める。

【京都第一交通株式会社 北原（随行）】

- 西戸津・小松地域には、路線バス廃止の経緯を踏まえ、地域ぐるみで積極的に利用いただいている。私どもとしても、少しでも協力したいと考えている。

【井上会長】

- 活用が想定されている「交通空白」解消対策事業とは、どのような制度か。

【富田委員】

- バスの減便・廃止で交通空白が生じている地域が多数ある中で今回のような乗合タクシーや公共ライドシェア等の代替手段導入に際し、車両購入や運行経費、調査・検討経費へ一定の補助をする制度である。

【井上会長】

- 地域公共交通がないところにサポートをいただけるが、永遠に支援があるものではなく、スタートアップの支援である。必要性が認められれば、議会等に予算を手当いただき、継続的な取組となる。
- 地域の方には、熱心に支えていただいているが、必ずしも最終的な答えではない。商業的な採算ラインにはないので、行政が支えている。地域の声を聞きながら、改善を進めていただいている。

(2) 橋本西山地域オンデマンド交通について(資料2)

- NPO法人道しるべが運行している自家用有償旅客自動車運送事業の更新期限が令和7年7月12日となっている。更新にあたっては、地域公共交通会議で協議を調えることが要件となっていることから、同法人の事業更新について協議する。
- 目的
 - ・ 橋本地域及び西山地域の丘陵地にお住まいの方が、高齢により移動が困難になっている状況を受け、地域住民の移動手段の一つとして、運行区域内のラストワンマイルを支援することを目的とする。
- 概要
 - ・ 運行主体 : NPO法人道しるべ
 - ・ 運行形態 : 自家用有償旅客自動車運送事業
 - ・ 運行区域 : 橋本地域及び西山地域
 - ・ 対象者 : 利用登録者
 - ・ 運行曜日 : 月曜日～土曜日
 - ・ 運行時間 : 午前10時～午後4時
 - ・ 利用料金 : 400円
- これまでの経緯
 - ・ 令和2年 3月 第1回実証運行
 - ・ 9月 第2回実証運行
 - ・ 令和3年11月 第3回実証運行
 - ・ 令和4年 5月 第4回実証運行
 - ・ 9月 八幡市地域公共交通会議で合意
 - ・ 10月 合意書交付
 - ・ 11月 第5回実証運行
 - ・ 令和5年 7月 自家用有償旅客自動車事業として登録
- 自家用有償旅客自動車運送事業とは
 - ・ 自家用有償旅客自動車運送事業とは、自家用車(白ナンバー)を使用して、報酬を得て人を運ぶ事業をいう。通常、白ナンバー車での有償運送は禁じられているが、一定の条件下で国や自治体の許可を得た場合に限り、例外的に認められている。

【松井委員】

- 橋本地域４区長である。有償になって以降関わっていないが、実証運行の際に、事務所を手伝っていたほか、主人は実証運行時に運転手となっていた。当初より、高齢者による運転であった。現在の運転メンバーはどのようなになっているかお聞きしたい。橋本地域在住ながら、実態を承知していない。制度の実態もここで改めて知ったほか、情報がない。

【藤作委員】

- 資料に記載のとおり、実証実験を繰り返して、ニーズの掘り起こしを進めつつ、今に至っている。国土交通省の登録・認可手続きがなければ、運賃をいただいての運行はできない。許認可がなければ白タク行為になるが、現在はしっかり許認可をいただいている。資料に記載のとおり、１日４回程度運行、１月あたり１００回程度の運行である。地域公共交通をサポートする意図から取り組んでいる。地域公共交通事業者と共存・共栄の関係を以て事業推進する思想である。Win-winになる事業を考えつつ、毎日運行している。
- 携わっている自家用車の持込及び運転協力者は６名、事務協力者２名と私でコントロールしながら運営している。令和５年４月２５日の開始当初には２．８３人/日の利用があったが、それ以降は１～２人/日程度の利用、１か月１００運行を実現できるまでになってきた。京阪橋本駅から橋本興正地区まで高低差９０ｍを超える地域である。そのような地域を駅や商業施設、病院を利用されている実態があることから、地域公共交通とともに解消できるように、取り組んでいる。

【松井委員】

- ６名の方は、聞くところによると高齢者である。八幡市では７０～７５歳以上で免許返納を奨励しているが、７５歳程度の方が運転していることに対し、地域ではおかしいのではないかという声がある。

【藤作委員】

- 協力運転者は、６８～７２歳である。後期高齢者の運転者はいない。私も後期高齢者になってからは運転していない。

【松井委員】

- 私は、最近藤作委員が運転しているところしか見かけない。

【藤作委員】

- 明確に誤りである。

【松井委員】

- そうしたところをしっかりと管理していただきたい。

【藤作委員】

- 私が区長・副区長として2年間従事したのは、このサービスを定着させるためである。

【井上会長】

- 運転者は、68～72歳で間違いないか。

【藤作委員】

- そのとおりである。

【井上会長】

- オペレーションに、問題はないか。

【藤作委員】

- 皆に知らしめている。

【井上会長】

- 申告どおりの人が運行しているか。

【藤作委員】

- 問題ない旨を言明する。

【井上会長】

- 事故が起きたら、問題になる。

【藤作委員】

- 事故の際にはきちんと保険適用がされるようになっている。

【井上会長】

- プロの事業者が神経をすり減らして運行している。だから、交通事業者

は厳しいものである。第二種大型免許のレベルは高い。市民で支える時代になっており、本取組は先駆的なものである。最新事例であり、世界に知らしめるためにも、しっかり取り組んでいただきたい。

【中野委員】

- 資料の文言を一部修正したい。自家用有償旅客自動車運送事業との記載がある。道路運送法では「事業用」「自家用」との区分があり、「事業用」とは緑ナンバーで運行するものになる。オンデマンド交通の場合、正式な文言は、「自家用有償旅客自動車運送」である。
- 自家用有償旅客自動車運送は特例的に、本会議での協議を経て国土交通省に登録し運行いただいている。安全の担保は事業用、自家用ともに変わらない。運転手の管理等でバス、タクシーの事業者と同等のレベルで管理できているかという、国土交通省での管理は難しいが、しっかり管理いただいているという前提である。安全・安心第一で、登録に反することはされていないという前提で、今後の事業にあたっていただきたい。

【田中委員】

- バス事業者以外の企業がある。各企業に協力を促すことは、進んでいるか。多様な主体の関わりなしには、課題解決が難しい。様々な主体の参画という視点では、八幡市の特徴として多様な事業者が立地することかと思う。オンデマンド交通に限定するものではない。

【佐野総括主任】

- 近畿運輸局と八幡市で「地域連携サポート協定」を締結する予定である。地域公共交通再編に加え、東部工業団地の企業には、従業員送迎バスの運行も見られる。こうした企業と連携し、従業者以外に地域の人も輸送できるよう、今後検討したいと考える。

【田中委員】

- そうした話が聞きたかった。様々な主体が輸送を担うことが重要である。安全性の問題もあるが、それぞれができることをやるスタンスが重要である。バス運行に加え、寄付行為もある。オンデマンド交通では、利用料金400円としているが、高齢者、年金生活者には高額ではないか。一方で、人件費等を考慮すると厳しいことも理解する。企業に寄付をいただく方法はないか。

【井上会長】

- 西山オンデマンド交通を契機として、様々な交通の手法を検討したい。事務局には、定期的に報告いただきたい。

【井上会長】

- 免許更新について語る。本会議として協議が調ったこととしてよろしいか。

【委員一同】

- 挙手多数

【井上会長】

- 過半数の挙手を認め、協議が調ったこととする。

(3) 八幡市地域公共交通網再編検討について

- 八幡市公共交通網再編検討について（資料3-1）

（説明：佐野総括主任）

- 事業目的
 - ・ 少子高齢化に伴う人口減少やコロナ禍以降の行動変容による利用者の減少、運転士不足等により、公共交通を取り巻く環境は厳しさを増し、本市においても路線バスの減便は廃止という形で影響が顕在化している。
 - ・ 持続可能な公共交通を実現するため、公共交通の利用実態やニーズを踏まえ、コミュニティバスのダイヤ・ルート再編およびデマンド交通の導入を含めた八幡市公共交通網の再編を検討する。
- これまでの経緯
 - ・ 令和6年 9月 OD調査実施（八幡志水線、コミバス）
 - ・ 11月 アンケート調査実施（戸津、小松停留所周辺）
 - ・ 八幡市地域公共交通会議
 - ・ 令和7年 2月 八幡市地域公共交通会議
 - ・ アンケート調査実施（市内全域）
 - ・ 令和7年 3月 バス路線廃止区間代替交通業務開始
 - ・ 5月 公共交通ワークショップ

① アンケート調査

- ・ 実施期間：令和7年2月25日（火）～3月7日（金）
- ・ 調査対象：15歳以上の八幡市民、約2,000名を対象
- ・ 調査結果：資料3-2参照

② 公共交通ワークショップ

- ・ 日時：令和7年5月10日（土）午後2時～午後4時
- ・ 場所：八幡市役所5階 会議室5-1、5-2
- ・ 参加人数：24名
- ・ 実施結果：資料3-2参照

- 八幡市公共交通網再編検討について（資料3-2）
（説明：中央復建コンサルタンツ株式会社 澤本）

① アンケート結果

● 路線バス・コミバスの利用頻度

- ・ 路線バスは、路線が比較的充実している八幡・橋本・男山・川口及び南部で比較的高い。一方、路線が比較的少ない東部では低く、「全く利用なし」が4割以上を占めている。
- ・ コミバスの利用頻度は、路線が通っている八幡・橋本・男山・川口及び東部でも「全く利用なし」が7割以上を占めており、利便性及び認知度の向上が必要と考えられる。

● 外出目的別の交通手段

【通勤・通学】

- ・ 通勤・通学時の交通手段をみると、八幡・橋本・男山・川口、南部ではそれぞれ京阪電車、路線バスが最も高くなっている。
- ・ また、東部では自家用車での通勤が約6割を占める一方、京阪電車、路線バスも約4割利用されており、石清水八幡宮駅への通勤・通学時間帯でのバス路線の確保は重要と考えられる。

【買い物】

- ・ 買い物時の交通手段はいずれの地域でも自家用車が最も高く、八幡・橋本・男山・川口で約5割、東部及び南部で約6割を占めている。

【通院】

- ・ 通院時の交通手段をみると、いずれの地域でも自家用車の割合が最も高くなっている。特に、徒歩圏内に通院先のない東部では自家用車が約６割を占めているほか、送迎での移動割合も約３割と他地域と比較して高くなっている。

- 外出目的別の外出先及び外出頻度

- 【通勤・通学】

- ・ 通勤・通学先は大阪市・京都市・枚方市をはじめとした八幡市外が、市全体で約８割を占めている。先述の通り、通勤・通学では鉄道・路線バスが利用されていることから、石清水八幡宮駅、樟葉駅、松井山手駅等の鉄道駅へのバス路線の確保は重要と考えられる。

- 【買い物】

- ・ 八幡・橋本・男山・川口地域及び、東部地域の買い物先ではイズミヤショッピングセンター八幡店の割合が最も高い。
 - ・ 南部地域はホームセンタームサシ京都八幡店やソフィアモールなど地域内の商業施設の割合が高く、近隣で買い物が完結している。

- 【通院】

- ・ 最もよく行く通院先では男山病院が各地域ともに最も高い。

- 【公共施設利用】

- ・ 最もよく利用する公共施設では八幡市役所・八幡文化センターが各地域ともに最も高い。

- バスに関する項目別の重要度

- ・ バスに関する項目別の重要度をみると、いずれの地域でも「バスが目的地を通っていること」が最も高い。また、その他の項目では「自宅とバス停間の距離が近いこと」、「自宅から目的地まで乗継ぎなしで行けること」、「現在のバス路線が継続的に運行していること」が高い。
 - ・ 利便性の向上に向けては、利用頻度と利用割合の高いイズミヤショッピングセンター八幡店など、目的地となる施設へのアクセス向上が重要と考えられる。
 - ・ 合わせて、現在のバス路線の維持に向けては、継続的な地域住民の利用促進が必要と考えられる。

② 参加者アンケート

- ワークショップの満足度

- ・ ワークショップの満足度はアンケート回答者の約83%（15人/18人）が「とても満足」または「やや満足」と回答しており、満足度は高かった。
 - ・ 満足度の理由では「他の地域の事情が知れて良かった」「意見がたくさん出て良かった」などの回答があった。
- ワークショップの感想
 - ・ ワークショップの感想では、「本日知った内容を家族や知人・友人等にも教えてみようと感じた」（12人）が最も多く、次いで「路線バスの減便・廃止の背景（利用者数減少・運転手不足等）について分かった」（11人）が多かった。
 - ・ いずれの参加者もワークショップで何らかの情報を得られた、または今後バスをより利用しようとしており、利用促進の契機となったと考えられる。

【井上会長】

- 当日の参加者はいるか。感想があれば。

【小池委員】

- 橋本地域在住である。当日参加した。私のグループでは7名で話し合いをした。橋本地域は坂が多い地域であり、坂の上から買物に行くと、荷物を持った帰りが大変であるとのことである。コミュニティバスが当地域にもほしいという意見があった。一方で、意見まとめには、こうした意見の記載がないことから、申し添える。京阪バスは、坂の上でコミュニティバスが無い地域でも、便が限られ、運転できないと生活が困難であるという意見が多く聞かれる。

【田中委員】

- 2ページに、コミュニティバスの利用頻度の記載がある。いずれの地域でも、コミュニティバスは約7割で利用がない。これはなぜか。一方で、橋本地域では、コミュニティバスが必要とのことである。アンケート結果とワークショップでのご意見の違いはどう考えるか。

【佐野総括主任】

- 地域公共交通利用者でも、路線バスが便利なところもあり、路線バスを利用されているほか、南部ではコミュニティバスが運行していないこと

が利用していない一因と考える。コミュニティバス改善の余地はあることから、周知を図っていきたい。

【田中委員】

- 既存路線バスとの重複がある地域では、コミュニティバスの利用がないということか。

【松石委員】

- 男山団地に住んでいる。先日ワークショップの前に半日かけて橋本地域を歩いた。高齢者は、コミュニティバス停留所まで歩くことも難しいのではと感じる。八幡市は広いが、あの地域の坂が最も厳しい。橋本地域では、路線バスとコミュニティバスが重複していない。コミュニティバスは路線バスを避けて路線を設定したのだと理解する。また、終点の東山本あたりでの転回も厳しいと感じた。コミュニティバス停留所を増やすだけで解決する問題ではない。コミュニティバス運転手は、あの坂のなかでよく事故を起こさず運行していると感じる。私は70歳で免許を返納した。それくらいの世代の人が運転しているとすれば、事故が起こらない可能性のほうが低いと思えるほど坂が厳しいため、その点も考慮して路線を検討するべきだと感じる。

【松井委員】

- ワークショップは別件で欠席した。橋本地域デマンド交通にお願いがある。料金400円は高額という声がある。デマンド交通は橋本西山地区に運行が限定される。男山病院、市役所等へ行きたい場合は、デマンド交通でコミュニティバス停留所まで行き、コミュニティバスに乗継ぐが、合計の運賃が片道600円になることから、タクシーを選ぶ声がある。気軽に利用できる運賃にならないか。運行地域を広げられるとよいが、せめて運賃を安価にできればと感じる。せっかく運行いただいているので、デマンド交通の運賃低減やコミュニティバスの改善などを検討いただきたい。橋本地区は広い丘陵地である。徒歩での移動は困難である。検討いただきたい。

【藤作委員】

- 利用料金について、タクシー料金の半額程度という基本的な考え方がある。約4km四方が運行エリアで、この地域はタクシー運賃が約800円となる。タクシーと同様にドア・ツー・ドアが基本的な運行の考え方と

なっている。利用者からは、「400円でいいのか、500円でもよい」という声もある。現場としては、妥当な設定と感じる。

【井上会長】

- コストに基づく設定と、利用者感覚での設定には、ずれが生じうる。ギャップを埋めるため、企業協賛金を活用するなどの工夫がありうる。本会議で、ぜひご意見をいただきたい。

【小山委員】

- 私が参加したのは八幡北部・東部のグループであった。ワークショップ開始前から、テーブルで白熱した議論が始まっていた。ワークショップが初体験であった。自分の意見を付箋に書いていき、最後に各グループの発表となった。発表は各グループで3分をオーバーしていたくらい多数の意見が出ていた。私はコミュニティバスを利用していないが、知る機会にもなったし、どこかの機会で利用を体験してお話しできればよいと感じた。ワークショップは有意義で、参加できてよかった。

【井上会長】

- これに懲りずに引き続きご参加いただきたい。

【野村委員】

- ワークショップで講演や講評を担当した。当日は、参加者から地域公共交通への熱意を感じた。こうした市民の存在は、市の資源である。継続して対話する場が必要と感じた。地域公共交通計画への実質化が国土交通省より求められている。国土交通省の資料で「熟議」という語があるが、ワークショップは熟議の場となった。本会議で発言しづらい人でも、ワークショップでは、ざっくばらんな対話ができる。地域公共交通会議のスピンオフとして有用な機会であった。
- 地域公共交通計画の実質化の視点では、計画の実働化が今後の課題となる。その土壌構築の場としてワークショップが機能したものと思われる。今年度の第2回実施は難しいかもしれないが、市民からの企画により市が会場等を提供することはありうるのではと感じる。熟議をしつつ、この場での意見が1つでも、2つでも実現していけばと思う。

【正木委員】

- 資料３ページから通勤・通学時の学校・企業の送迎バスの利用が少ないことが読み取れる。これは、存在しているが八幡市民が利用していないのか、存在していないのか、いずれか知りたい。他地域では、スクールバスや企業送迎バスと地域輸送との連携も見られる。

【佐野総括主任】

- 学校については、市内施設で支援学校の子どもたちを対象に運行しているほかは、送迎がない。企業送迎バスは、いくつかの事業所で従業員用の送迎を運行している。あくまで利用者を限定した取組であり、通勤・通学に利用できる取組にはなっていない。今後は、近畿運輸局と連携しつつ、従業員送迎バス等を地域輸送に活用できないか検討していくとともに、交通事業者等とも連携しつつ進めたい。

【正木委員】

- 幼稚園、保育所のバスはないか。他地域では、活用事例がある。

【佐野総括主任】

- 私立では、スクールバス運行が見られる。

【富田委員】

- ワークショップのまとめには、記載が少なかった。報告書等では、より詳細なものの提示等をいただきたい。

【岸委員】

- 駅からの交通手段はある。石清水八幡宮駅や樟葉駅等から事業所や病院等への送迎バスが見られる。情報提供まで、発言する。

【井上会長】

- 本ワークショップは、ワークショップの見本のような内容である。それが八幡市で実現したことは、よいことである。結果をみると、上手くやると利用につながりそうなのが見えてきた。いまあるネットワークを活かしつつ、引き続き議論するとともに、幹事会等で協議したい。

(4) その他

【中野委員】

- 企業送迎バスについて、事務局より近畿運輸局の取組のご紹介があった。地域公共交通の課題について自治体と一対一で協定を結び取り組む「地域連携サポートプラン」という制度があり、明後日金曜日に市長と京都運輸支局長で協定締結式を予定する。協定をうけ、企業送迎バス等活用について、近畿運輸局が事業所に動向する等の取組を予定している。今年度、市と一緒にやって取り組んでいきたい。

【藤作委員】

- 移動支援サービス事業を成功に結び付けるには、三位一体の取組が必要である。事業者、自治会、行政が効率よく連携して初めて成功に行きつく実感している。何かあれば、場所を変えて協議いただきたい。

【石川委員】

- 2点報告する。1点目、京都京阪バスの運賃改定を予定している。担い手不足や燃料費高騰が理由である。担い手不足では、労務改善が急務であり、費用が年々増加している。今後も安全安心な輸送維持のため、運賃改定を申請している。利用者には一定の負担となるが、今後のサービス向上に努める。初乗り運賃20円値上げとなる。コミュニティバスの200円については据え置きとなる。このほか、定期割引率変更や、高齢者向け割引導入等を予定する。改定は、8月1日を予定する。近畿運輸局の認可が降り次第、プレスリリースなどであらためてご報告する。
- 2点目、2025年7月31日をもって、イオン松井山手線の運行を休止する。本路線は、久御山町バスターミナルに接続する南北路線として創設した。通勤、通学、通院や買い物の移動手段として機能してきた。収支を度外視して運行を維持してきたが、環境変化により維持が困難となり、休止判断に至った。5月中には利用者への告知を予定しているほか、久御山町の高校生へは学校を通じて周知している。地域公共交通維持のためには、事業者や地域が共に支える仕組みが必要である。理解と協力をお願いする。

【小南委員】

- 普段は仕事で京都市内に通勤している。大通りに出なければバスが無い地域である。橋本地域は、坂が多い。家から市役所まで歩いてきたが、坂が多い。父は自家用車で移動するが、私は駅まで歩く他、スーパーか

ら重たい荷物を持って坂の上まで歩いている。バスは大通りにしかないことから、鉄道を選択することが多い。橋本駅の停留所には屋根がなく、待つ人が不便であるほか、再整備で駐輪場が遠くなった。雨の日はバス利用が減少しているのではないかと感想である。

【井上会長】

- 生活している方のご意見は大切である。様子が目に浮かぶようである。今後も意見を願う。新たに委員になられた方には、2年間の任期の中で様々に意見をいただきたい。

◇講評（田中委員、野村委員）

【田中委員】

- 私の専門は交通でなくまちづくりである。魅力的なまちでなければ地域公共交通は利用されない。交通分野だけでは無理が生じているなかで、分野を超えていきたい。目的は、住民の生活を楽しみ、質を向上することである。そのためには、例えばまちに魅力的な店を誘致したり、高齢者で外出できない人のために少しでも近くに移動販売いただける事業者を募ったりなどが必要と感じる。何かできることが無いのか、みなで歩み寄ってゆくという体制づくりが必要と感じた。

【野村委員】

- ワークショップ結果の全体像を参加者以外にも共有いただける機会がほしい。熱意をそのまま引き続き対話という形で継続したい。地域公共交通の課題として、人手不足という構造的な課題のほか、市民、行政、交通事業者でのコミュニケーション不足がある。住民との対話の場が必要になると感じる。回覧板で縦に情報を伝えることには限界があるなかで、住民とともにヨコやナナメの情報連携が必要かもしれない。ワークショップでは、コミュニティバスのヘビーユーザーの発言が一つの山場であったが、そのような機会がますます必要と思われる。

◇まとめ（井上会長）

- 本日は活発な意見に感謝する。今後も発言を願う。担い手不足が深刻な

なか、市民も高齢化しており、常に新たな交通手段を検討する必要がある。社会変化を踏まえて検討していくのがこの場である。情報共有として、中山間地域で地域の方が運転を担う地域がある。ボランティアで運行しているが、30人程度が運転手登録をしており、月に1日地域のために手伝うという形となっている。地域では、目の前の自動車が遅くても追い抜かない、事故を絶対に起こさない、ということを強く意識している。よその地域の事例も参考にしながら、よりよいものを真似しあえるとよい。

4. 閉会