

# 第 16 回

## 八幡市地域公共交通会議 議事録

令和 7 年 1 1 月 2 5 日（火）午後 2 時～  
八幡市役所 5 階 会議室 5—1

## 第16回八幡市地域公共交通会議（議事録）

|     |                            |     |               |
|-----|----------------------------|-----|---------------|
| 日時  | 令和7年11月25日（火） 午後2時～午後3時40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 3名 傍聴者 10名 |
| 事務局 | 6名                         | 報道  | 0名            |

### 1. 開会

### 2. 会長あいさつ（会長 井上 学）

- 本日は議題が3件ある。中でも予約型乗り合い交通や、地域公共交通網の再編など、八幡市で大きな変化が起こるものがある。こうした変化の中で、より地域の方々にとって便利で良いものを作っていきたい。特に、時代が変わってきた。今までは行政と事業者で頑張れば何とかこなしてきたが、今後は如何に地域と連携しながら良いものを作っていくかが重要となる。本日は皆の協力が得られるような、前向きな議論をいただきたい。よろしくお願いします。

### 3. 議題

#### （1） おでかけ号（予約型乗り合い交通）及びバス路線廃止区間代替交通について

- おでかけ号（予約型乗り合い交通）について（資料1）  
（説明：佐野総括主任）

- 事業概要

- ・ 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 : 予約型乗合交通
- ・ 愛称 : おでかけ号
- ・ 運行車両 : リーフ（定員4名）
- ・ 運行区間 : 八幡市域  
(※乗車地または降車地は戸津公会堂・西戸津・小松)
- ・ 運行時間 : 午前10時～午後6時（正午～午後1時を除く）
- ・ 運行日 : 平日のみ（土日祝および年末年始を除く）
- ・ 運賃 : 大人（中学生以上） 300円  
小人（小学生） 150円  
幼児（1歳から小学生未満） 2人目まで無料

3人目以降は150円

乳児

無料

※障がい者手帳保有者と介護人は上記金額から半額

- ・ 対象者 : 利用登録者
- ・ 利用方法 : 電話による事前予約
- ・ 支払方法 : 現金のみ
- ・ 運行期間 : 令和7年10月1日(水)～令和8年1月30日(金)

● 登録状況(11月14日時点)

- ・ 70名

● 利用実績(10月1日～11月14日)

- ・ 利用者数 : 64名
- ・ 乗り合い率 : 1.14名/便
- ・ 停留所別利用実績 : 石清水八幡宮駅が最多、  
次いで西戸津・小松・ファミレ八幡。

● 利用傾向

- ・ 石清水八幡宮駅または病院との移動が利用の中心。

● バス路線廃止区間代替交通について(資料2)

(説明:佐野総括主任)

● ダイヤ改正について

- ・ 運行便数を8便/日から6便/日に変更しおでかけ号との重複を解消
- ・ 時刻変更による京阪電車との接続時間の確保

● 利用実績(3月24日～10月31日)

- ・ 利用者数 : 1,930人
- ・ 1便あたり : 0.82人/便

● 費用負担

- ・ 運行経費 : 約316.1万円
- ・ 運賃収入 : 17.85%
- ・ 収支率 : 約56.4万円

- 西戸津行きの6便、8便は運行継続の指標となる1.0人／便を上回る利用あり。

【藤作委員】

- バス路線廃止区間の代替交通の減便についての説明があった。これらは市の出費を抑制するのが目的と理解したが、利用者の日常生活に影響があるという意見は挙がっていないか。

【佐野統括主任】

- 減便は「おでかけ号」とバス路線廃止区間の代替交通で運行が重複している時間帯で実施する。「おでかけ号」は、もともとバス路線廃止区間の代替交通が朝夕しか運行していなかった中で、昼間時間帯の移動手段がないとの要望があったことを踏まえ、国補助金を活用して開始した経緯がある。

【藤作委員】

- 利用者に不便が生じる変更ではないということで良いか。

【佐野総括主任】

- その通りである。地域の意見を踏まえた変更である。

(2) 地域公共交通網再編検討について（資料3）（資料4）

（説明：佐野総括主任）

- 考え方
  - ・ イズミヤを乗継拠点とし、コミバス西ルート、東ルート、東部地域予約型乗り合いタクシーの相互接続を図り目的地に合わせた柔軟な移動、市内回遊性の向上を実現
  - ・ 利用の多いコミバス西ルートは現行のコミバス車両（29人乗り）2台による1便／時間の運行を維持
  - ・ 石清水八幡宮駅への延伸により鉄道アクセスを確保し利便性を向上
  - ・ ルート変更だけでなく効率化を合わせて実施することで持続可能な地域公共交通を確保
- コミバス東ルート

- ・ 東部からイズミヤを經由し生涯学習センターに至る経路
  - ・ ジャンボタクシー（9人乗り）による運行
  - ・ 運行範囲を拡大し利便性を向上
- 東部地域予約型乗り合いタクシー
  - ・ 定時定路線型の運行を維持しつつ地域の特性に合った柔軟な運行形態を導入
  - ・ 幹事会での議論を踏まえ二階堂地区に加えて志水方向へ延伸
  - ・ イズミヤへの乗り入れにより他ルートとの乗継確保
- 運賃設定
  - コミバス西ルート・東ルート・東部地域予約型乗り合いタクシー
    - ・ 大人 250円
    - ・ 小児 130円
    - ・ 1日乗車券 400円
    - ・ 障がい者手帳保有者 半額
- 考え方
  - ・ 地域全体の運賃体系の統一による利用方法の分かりやすさ向上
  - ・ 並行路線への影響の最小化
- ダイヤ
  - コミバス西ルート・東ルート
    - ・ 平日・土曜日の運行
    - ・ 土曜日の運行内容は今後調整予定
  - ・ 運行頻度
    - コミバス西ルート : 20便/日
    - コミバス東ルート : 10便/日
  - ・ 考え方
    - 現在のコミバスの利用実態（日祝日の利用が少ない）ことを踏まえ利用が多い平日・土曜日に運行資源を集中。
- 東部地域予約型乗り合いタクシー
  - ・ 予約時のみ運行することで効率化を図る。

- 運行開始：令和８年１０月１日以降

【藤作委員】

- 運行の効率化については理解でき評価できる。
- １日乗車券の利用率または利用者数は分かるか。

【佐野統括主任】

- １日乗車券の利用率は全体の約４割である。

【藤作委員】

- １日乗車券はどこで購入できるのか。

【佐野統括主任】

- 現行のコミバスについての説明となるが、１日乗車券は市役所、生涯学習センター、橋本公民館、市民体育館、四季彩館、京都京阪バスの営業所、車内で購入できる。

【小池委員】

- コミバスが運行されていなかった長谷方面への延伸や、コミバスがなくなる志水方面への東部地域予約型乗り合いタクシーの延伸は評価したい。東部地域予約型乗り合いタクシーのイズミヤへの延伸についても同様である。いずれも市民の利便性を考慮した変更であり、市民の声が反映されていることは嬉しいことである。
- 一方、前回地域公共交通会議後の意見照会において、橋本地域では丘陵地でコミバスのバス停まで行くことが困難であり、例えばフリー乗降区間を導入することができないかと意見した。これは実現困難なのか。
- ２点目、橋本地域の中でも橋本狩尾・橋本興正などの石清水八幡宮に近い地域に住む高齢者は、バス停に行くことも買い物後に荷物を持って帰宅することも困難である。これらの改善を行うことはできなかったのか。
- ３点目、運賃についてである。物価高により市民生活が疲弊している。そうした中で運賃値上げをされるということである。持続可能な運行が目指すことも理解できるが、市民負担は増える。コミバスを１００円で運行している地域や、福祉政策の一環として高齢者の運賃を安価に設定している地域もある。運賃が３００円から４００円に値上げされると３

0%以上の負担増になるのであり、行政として予算拡充などにより市民負担を抑制するようなことはできないのか。

- また、京阪バスに合わせた運賃設定とのことだが、今後京阪バスが更なる値上げをする場合、コミバスの運賃も値上げしていくのか。運賃を200円に据え置くことは困難なのか。

#### 【佐野統括主任】

- 1点目、フリー乗降区間の導入について、京阪バスの路線の一部区間で実施していたが、停留所がないことによる運転士と乗客のトラブル等があった。そうした経緯から今回は検討していない。
- 2点目、丘陵地のコミバスのルート設定について、参考資料「パブリックコメントへの回答方針（案）について」に記載のとおり、いくつかの地域・自治会より路線の新設について要望があった。しかし細かなニーズはコミバスで担うことが難しいことから、地域主体のコミュニティ交通の導入を推奨したいと考えている。地域主体で自家用有償旅客運送のような制度を活用していくことに対しては、市としても支援をしたい。
- 3点目、運賃について、参考資料「八幡市地域公共交通会議幹事会まとめ」に記載のとおり、現状維持も含めた案を検討していた。しかし、コミバス西ルートは、現行の京阪バス路線と並行する区間がある。本再編では、現行の路線バスを守っていくことを第一とし、京阪バスへの経営への影響を及ぼすことを避けるため、京阪バスと運賃を合わせることにした。また、物価高の中で燃料費・人件費が上がり、コミバスの経費も上昇している。本再編では、コミバス東ルートや東部地域予約型乗り合いタクシーの運行に伴い、全体の予算が大きく膨らむ中で、3つのルートを維持するために利用者にも負担いただくという案になった。
- ただし、1日乗車券については、現行の300円から400円に値上げとなったものの、1日に2回以上で利用する場合には割安になるような設定とし、極力費用負担が小さくなるようにしている。

#### 【松井委員】

- 4区では、限られた範囲でしかデマンド交通が運行されていない。また、前々回の地域公共交通会議では70歳以上は運転していないと藤作委員が言っていたが、実際には藤作委員が運転しているところを見かけている。年齢制限はないので、例えば90歳でも元気な方はドライバーになっても良いと思っているものの、発言内容と異なり実際には70歳以

上の方や藤作委員がドライバーをしている。なぜそのような嘘を言われているのかははっきりさせたい。

- また、デマンド交通の運賃について、橋本西山本から1km足らずの区間でも片道400円、往復800円かかるのは非常に高い。コミバスに乗り継ぐ場合は別途その運賃がかかる。なぜデマンド交通の運賃が400円に設定されているのかについても伺いたい。
- 八幡市全体が交通危機にあると認識している。デマンド交通は市役所やスーパーマツモトに行くことはできないが、時々スーパーマツモトまで行っているところを見かける。事故が起きてからでは遅いため、しっかり管理をして欲しい。
- 利用されている方はいるのでそれは良いが、その場限りの言い訳をされるようでは安心して利用することはできない。まずは本当のデータを出していただきたい。
- 一住民としては戸津地区で運行されているような地域外の施設にも行けるような交通を運行いただきたい。

【田岡課長】

- 橋本西山地域デマンド交通については後ほど「その他」にて扱いたい。ここでは再編案についての議論をお願いする。

【小池委員】

- 土日祝の運行を減便するということが、高齢者は通院・買い物利用が多いと分析されているが、土日祝も平日と同じような行動をしているため買い物に行けなくなってしまう恐れがある。土日祝についても平日と同様の運行を希望する。

【佐野統括主任】

- 運行日については幹事会でも議論したところである。日祝日の利用者数は平日と比較して4割程度と少なくなっている。コミバスの利用者は高齢者が多く、通院や買い物利用が多い。このうち、通院については、日祝日は病院が閉院している。一方、土曜日は営業している病院もあるほか、朝夕では利用が少ないものの日中は平日並みに利用されていることから、日中を中心に便数を確保したいと考えている。

【井上会長】

- ほかの市民委員からの意見をいただきたい。

【松石委員】

- 非常に難しい問題である。様々な立場があり、全員を納得するのは難しいが、どこかで妥協する必要がある。そうしなければ、ここまで積み上げてきた八幡市のコミバスの制度が破綻してしまう可能性がある。折り合いの付け方をこの場で探ってはどうか。私はコミバスを利用するが、コミバスの時刻に合わせて生活するよう工夫することで特に不便なく生活できている。無理ない範囲で運行できるような着地点を本会で見つけられれば良いと思う。

【小山委員】

- 本再編案は、選択肢が増え使いやすくなると思う。また、石清水八幡宮駅への乗り入れにより、コミバスを利用しやすくなると感じている。
- 一方で、日祝日は運休されることには驚いた。普段、平日は仕事をしており利用できないため、日祝日にコミバスが走らないと利用することができない。自動車を持っていないので、日祝日にイズミヤに行こうとしても行けない。難しいかと思うが、日祝日の日中にも運行いただけるとありがたい。
- また、運行便数は現行のコミバスと同じ1時間に1本という理解で良いか。

【佐野統括主任】

- コミバスの運行便数について、西ルートは現行のコミバスと同じ1時間に1本である。東ルートは小型車両で運行することもあり、2時間に1本となる。東部地域予約型乗り合いタクシーは1時間に1本である。ただし、詳細なダイヤは今後調整していきたい。

【小山委員】

- 土曜日の運行時間帯はどのように想定しているか。

【佐野総括主任】

- 土曜日の運行頻度は今後検討する。ただし、平日の5割～8割の本数に設定するという想定で財政部局との協議に臨む予定である。

【小山委員】

- 日中を中心に運行するということか。

【佐野総括主任】

- その通りである。現行の利用実態として土曜日の朝夕の利用は少ないことから日中時間帯を中心に運行したいと考えている。

【松石委員】

- 問題の根本に運転士不足がある。バス事業者の運転士は足りるのか。

【佐野統括主任】

- 西ルートは現行通りに京都京阪バス、東ルートと東部地域予約型乗り合いタクシーはタクシー会社をお願いする予定である。
- 京都京阪バスのみで運転士を確保することは難しい中で、タクシー会社も含めて委託することを検討している。

【松井委員】

- コミバス西ルートは橋本東山本が起点となっているが、石清水八幡宮駅まで延伸することはできないのか。
- 4区は買い物や病院に行くことが難しい地域である。

【佐野統括主任】

- 西ルートは定時性の確保がネックとなる。また、橋本地域から石清水八幡宮駅への道路の幅員が狭いため現行のバス車両での運行は困難である。
- コミバスのみで橋本地域全体をカバーすることは難しいため、地域主体のコミュニティ交通の導入検討をいただければ、その点は支援していきたい。

【小池委員】

- 日祝日に運行しないということについて改めて説明いただきたい。

【佐野統括主任】

- 日祝日は利用者が少ないことが第一の理由である。本再編では東ルートや東部地域予約型乗り合いタクシーの運行によりコミバスを利用できる地域を拡大し、利便性を向上させている。その一方で、土日祝の利用者が少ないところを減らすことで全体の持続可能性を高めている。

【松井委員】

- 地域主体のコミュニティ交通とはタクシー事業者と契約して行う必要があるのか。東部地域の予約型乗り合いタクシーのような仕組みを自治会でも実施できるということか。

【佐野統括主任】

- 自治会としてタクシー事業者と契約する方法や、自家用有償旅客運送の制度を用いて自治会内のドライバーが自家用車を用いて輸送する方法などがある。

【松井委員】

- 八幡市としてタクシー事業者と契約して利用券を配布することなどはできないのか。4区は高齢化が進行し、デマンド交通はあるもののバス停までしか行けないため不便である。運賃設定も往復800円というのは大きな負担である。自治会として月いくらかを貰って市内のどこにでも行けるような交通を導入しようとした場合、市から支援はいただけるのか。

【田岡課長】

- 究極的に便利な手段は家から目的地まで直接行ける交通を導入することである。これはタクシーと同じである。もし、これを実施しようとすると運転士も予算も不足する。市の250億の予算を子育て支援や教育に投じるのを止め、全て交通に振り向けなくてはならなくなる。これは現実的ではない。そうした中で、地域自身の力も使っていただく、というのが基本的な考えになる。

【松井委員】

- 100%市に負担して欲しいわけではない。タクシーのように使えることを求めているわけではない。ただ、地域の取組みにどこまで支援をしてもらえるのか。橋本地区は八幡市の中心部へ行けず利便性が低い。費用感は分からないが、支援してもらえるのかどうか伺いたい。

【田岡課長】

- 詳細が分からないので、個別に相談させていただきたい。

【松井委員】

- 石清水八幡宮駅や橋本駅への延長をしてもらうことなどはできないのか。

【田岡課長】

- 繰り返しになるが、橋本地区と石清水八幡宮駅の間は住宅が貼り付いており、コミバスが通れる幅員ではない。実施するとなれば府道京都守口線を経由することとなるが、それでは費用がかかりすぎる。橋本駅に行くとしても、利用に対して費用が見合わない。ただし、今後、橋本地域の動向を踏まえて見直していくことは必要と考えている。

【藤作委員】

- 今以上の利便性を行政に求めると、市税を過剰に投じる必要が生じる可能性がある。
- 地域の事情の合った取組みを地域公共交通会議で議論しつつ、行政の支援を得て進めていくのは妥当ではないかと考える。

【野村委員】

- 幹事会からの補足説明をさせていただく。幹事会においては地域の意見を無視したわけではない。その上で曜日別の利用者数などデータを見て判断したところである。
- 地域公共交通においては住民の視点だけでなく、持続可能性を確保するための担い手の視点も重要であり、それらを総合的に議論した結果であることをご承知おきいただきたい。
- また、資料3に記載の「モビリティ・ハブ」という表現について、様々な移動手段の結節するまちなか駅のようなものである。石清水八幡宮駅の活性化懇談会にも参加しているが、その中でも石清水八幡宮駅とは別にイズミヤのようなまちなか駅があっても良いのではという意見が出ている。まずはバスが乗入れて、更にシェアサイクルやキックボードなどの小さな移動手段と交わる場所になれば良いという議論があった結果である。

【田中委員】

- 非常に多くの意見があり考えさせられる。本再編案については5年後、10年後のスパンで広く検証していく必要がある。持続的な運行だけでなく、例えば健康寿命や、地域交流に関するうつ状態の現状、不登校の割合、CO<sub>2</sub>の削減状況など、色んな分野のデータを集めて周知をして

いく必要があるのではないかと。

- また、日祝日の運行について、ライフスタイルの視点から運行を希望する意見はよく理解である。ベースは地域に居住する方の考え方やライフスタイルが中心となるが、日祝日に観光に来た人が利用するバスを地域住民も利用できるようにするなど、地域から離れた視点を持つても良いのではないかと。分野横断的な施策の考え方が必要と思う。
- これらは交通当局だけでは対応できない難しい問題であるため、交通当局以外や地域住民を巻き込んだ議論が必要であると思う。

【藤作委員】

- 全国的に見て成功事例はあるか。

【田中委員】

- 地域ごとに特性が異なるため当てはまる成功事例が思いつかない。観光バスを地域住民が利用できるようにした事例もないと思われる。こうした中で勉強をしていくことも大事だと考える。例えば、通院バスの用途を変えて地域住民も利用できるようにするとか、民間事業者のバスを地域公共交通として使えるようにすることなども考えられたらと思う。

【藤作委員】

- 非常に重い問題であり、解決のための体制作りからスタートすることが大事なのだと思う。

#### 4. その他

(1) 地域連携サポートプラン(資料5)(説明：佐野総括主任)

- 課題
  - ・ 「コミュニティバスやわた」の維持・活性化
  - ・ 持続可能な公共交通の運営
  - ・ 運転士などの担い手確保
  - ・ 地域特性に合わせた交通体系の形成
- 提案内容
  - ・ 「コミュニティバスやわた」の再編
    - 利用状況に応じた路線分割・車両小型化による効率化
    - 鉄道駅や商業施設との接続改善による利便性向上

- ・ 公共交通の適切な費用負担
  - 経費増大を踏まえた利用者負担と行政負担のバランス
  - 車両広告、ネーミングライツの導入
  - 土休日ダイヤの運行見直し
- ・ 雇用の確保を含めた官民連携の強化
  - 行政と交通事業者の連携強化
- ・ 地元資源を活用した交通
  - 自家用有償旅客運送の活用
  - 病院送迎バスへの混乗

## (2) 橋本地域オンデマンド交通（参考資料）（説明：佐野総括主任）

### ● 事業目的

- ・ 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。

### ● 事業概要

- ・ 登録番号 : 近京交第 11 号
- ・ 名称 : 特定非営利活動法人 道しるべ
- ・ 代表者の氏名 : 藤作 実
- ・ 住所 : 八幡市橋本東刈又 30-1
- ・ 運送の種別 : 交通空白地有償運送
- ・ 事務所の名称 : NPO 法人道しるべ事務所
- ・ 事務所の位置 : 八幡市橋本東刈又 30-1
- ・ 運送の区域 : 橋本地域及び西山地域
- ・ 運行主体 : NPO 法人道しるべ
- ・ 対象者 : 利用登録者（同乗する近親者や友人含む）
- ・ 運転者 : 6 名
- ・ 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/回

### ● 利用実績

- ・ 令和 6 年 4 月以降、利用は増加傾向
- ・ 令和 7 年 7 月～9 月では約 2～3 便/日が運行
- ・ 継続的な報告による安全性と持続性の確保を要請

【藤作委員】

- 運行サービスの持続可能性に向けては運転協力者の確保が最大の課題である。全国的にも担い手がないことが同種のサービスが上手くいかない理由である。そのため、この1・2年は運転手確保に力を入れて取り組みたいと考えており、行政からの支援をよろしくお願いしたい。

【小池委員】

- 橋本地域オンデマンド交通の運行範囲について、橋本興正が範囲外となっているのはなぜか。

【藤作委員】

- 橋本興正は運行範囲内に入っていると認識している。地域の一部が欠落している可能性がある。

【小池委員】

- 資料が誤っているのか。

【藤作委員】

- 橋本興正は運行範囲の認識については後ほど個別に確認したい。

【佐野総括主任】

- 八幡市としては、運行範囲は橋本西山地域の全域を含むものと認識しており、橋本興正の全域を含む。地図が誤っていることになる。

【井上会長】

- 運輸支局に提出している地図の確認をお願いします。

【松井委員】

- 運賃について、400円としているのはどのような根拠によるものか。

【藤作委員】

- タクシー運賃を基準にしている。タクシー運賃と比較して半額から1／3に設定している。

【井上会長】

- 一般タクシーと競合しないよう、タクシー運賃の半額程度にしなくては

ならないという指針がある。一方、再編案の中の予約型乗り合いタクシーの金額がなぜ安く設定できるのかということ、もともと路線バスが走っている区間の代替であるからである。これをタクシー運賃の半額に設定すると、現行と比較して急激に運賃が上がることになってしまう。このような背景の違いが運賃の違いにつながっていることをご理解いただきたい。また、運賃を安くしてほしいという要望は分かるが、そのためには各自が安価に運転するしかなくなる。運賃についてはどこかで妥協をする必要がある。1回1回の利用にかかる200円、300円が高く感じられる気持ちは分かるが、一方で車1台は月に約3万5,000円がかかっている。

- 運賃については幹事会でも議論があったところ。その中で、よく利用する方には1日400円で利用できるようにしようということになった。1日乗車券があれば、コミバスを1度乗り継いだ場合1日1,000円かかるところが、1日400円で済む。
- また、運行日については、データを見て日曜日の利用が少なかったことによるもの。ただし、運行日は変更可能であり、今後の議論の中で平日のどこか1日を運休する代わりに日祝日を運行する検討はあり得ると思う。本会議は合意形成の場であり、引き続き各委員から意見を出し合っていたいただきたい。

【松石委員】

- 橋本西山地域オンデマンド交通は域外に行くことはできるのか。

【井上会長】

- 法的には可能である。ただし、乗入れ先で同じように会議を開催して合意していく必要がある。

【松石委員】

- 現行の運行範囲では意味がない。将来的には橋本地域から出られるような仕組み、おでかけ号のようなシステムにしていきたい。

【井上会長】

- 様々な制約がある。路線バスが運行されている地域に安価な交通を乗り入れる場合には、代わりに路線バスが撤退する可能性がある。その合意が取れば路線バスが撤退していくことになる。自己の利益を最大化する中で、他者にどれだけ配慮できるか考えるのが本会議である。本再編

検討の対象となっていない路線バスの沿線地域の方については、現在ある路線バスが利用されているから残っている、ということを確認いただき、引き続き積極的なバス利用をいただきたい。バス利用が増え、京阪電車の利用も増えていくような形になればいま以上の減便は無くなる。様々な人で共有するサービスであるため、満足いかないところもあるが、上手く落としどころ探っていただきたい。

【松石委員】

- 京阪バスは、朝夕は利用が多いが昼間の利用が少ないので、その点は話合いたい。

【井上会長】

- ほかに共有事項はあるか。

【中野委員】

- 地域連携サポートプランについて、各委員には資料を持ち帰っていただきご確認いただきたい。本資料では八幡市の今後の課題について、地域事情を踏まえた近畿運輸局としての考えを提案したが、この通りに進めなくてはいけないものではない性格のものであることをご認識いただきたい。
- 議論の中で、送迎バスの混乗という話があったが、資料の16ページに記載している。乗り合いタクシー等でカバーできない地域では地域主体の交通や病院の送迎バスの活用を提案している。この通りに検討いただく必要はないが、もし今後検討されるのであれば運輸局としても協力していく。

【小池委員】

- イズミヤを「モビリティ・ハブ」とするという話があったが、具体的な運用はどのようになるのか。例えばイズミヤでは、西ルート・東ルートの上下線の計4台のバスと乗り合いタクシーが同時に来るのか。もし同時に来るのであれば乗継しやすいが、乗継に30分が必要だと中途半端である。30分で買い物を終えるというのもかえって難しい。乗継についてはどのように考えているのか。
- また、イズミヤ前停留所はイズミヤの敷地内なのか、付近なのか。

【佐野統括主任】

- 乗継時間については、今後詳細のダイヤを調整していくが、待合時間は

極力少なくなるよう調整していく予定である。

- （仮称）イズミヤ前停留所についてはイズミヤの敷地内に停留所を設置する形で調整している。停留所の名称は仮称であり変わる可能性がある。

【田岡課長】

- 「モビリティ・ハブ」では、多少待合の時間が生じても談笑や読書ができるようなスペースを整備したいと考えている。

◇講評（田中委員）

- まちづくりが専門だが、それぞれが折り合いをつけるのは非常に難しい。価値観は違って当たり前という中で少しずつ進めていく必要がある。5年・10年先のことを想定して、今何が必要なのかについて、知恵を出し合い、様々なアイデアを出し合って折り合いをつけていきたい。八幡市は様々な資源がある。石清水八幡宮駅の再開発についても言及があった。まちづくりは交通分野と密接な関係にあり、両者のつながりを考えないと上手くいかない。他のエリアの開発の動きと合わせて検討して妙案を検討していければと思う。

◇講評（野村委員）

- 1ヶ月前に参加した石清水八幡宮駅前のワークショップでは八幡市は思いや熱意を持った人が地域内に点在していると感じ、八幡市の良いところであると同時にそれらを繋げていくことが次なる課題であると感じた。その中で「モビリティ・ハブ」という考えを提案した。従来は乗継時に暑さ寒さを凌げる場所や買い物をする場所がなかったが、そうしたものを石清水八幡宮駅とイズミヤで作っていくということである。イズミヤとは前向きに交渉いただいていると承知しており、次回以降その経過もご報告いただけるのではと思っている。
- 冒頭に井上会長から指摘があったとおり、時代が変わっている。大山崎町では民間路線バスが撤退する中、町営で何かできないかということを検討している。大山崎町と比較すると八幡市は民間路線バスが非常に頑張っている。その中でどう協働していくかが次の段階となる。どこの地域でも最善策はなかなかできないことが多いが、次善の策をどのように実現するかが重要になる。幹事会でも引き続き議論していきたい。よろしくお願いします。

◇まとめ（井上会長）

- 本日は活発な意見を感謝する。このような会議は最適解を探す場であり、各委員が感じたことをご発言いただきたい。議論しながらどこで一致点を見いだせるかが重要になる。交通の会議であるため、如何に自身の移動性を高めるかが関心毎になるが、その裏にはバーターがあることも意識いただきたい。例えば、交通が便利なところは代わりに家賃負担が高い。ライフスタイル全体を踏まえてあり方を考えていただきたい。
- 八幡市での再編の目玉は「モビリティ・ハブ」である。他地域にもないものが八幡市にできることになる。この「モビリティ・ハブ」をどのように使いこなすかについても皆さんの知恵をいただきたい。引き続きどうぞよろしくお願いします。

5. 閉会