

第 17 回

八幡市地域公共交通会議 議事録

令和 8 年 2 月 9 日（月）午前 1 0 時～

八幡市役所 5 階 会議室 5—1

第17回八幡市地域公共交通会議（議事録）

日時	令和8年2月9日（月）	午前10時～午前11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	19名
事務局	6名	
随行	2名	
傍聴者	5名	
報道	0名	

1. 開会

2. 会長あいさつ（会長 井上 学）

- 今日は（雪のせいで）成立するか冷や冷やした。
今ある公共交通をより良いもの、ドライバーが不足する中で何とか維持するにはどういった方法がいいのか、最近そういう取り組みが増えてきた。運転手がいらない中で、地域の人が汗かいてどこまでできるか。できないところはプロにお願いしてという、地域に合わせた公共交通の計画が進められるようになってきた。
本日は八幡市にとって最適で、長く維持できる交通は何か議論していきたいと思うので、1から5までよろしく願いしたい。

3. 議題

（1） おでかけ号（予約型乗り合い交通）について 報告事項

- 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）
先月末でこの事業は終了している。

● 登録実績

- ・ 男性３１名・女性４６名 合計７７名の方にご登録いただいている。
- ・ 地域別に見ると
 - ・ 戸津地区 ５２名
 - ・ 小松 ７名
 - ・ 盛戸 １２名
 - ・ 吉原 ３名
 - ・ その他 １名
- ・ 年齢別では
 - ・ （性別） ５名
 - ・ ２０歳～６４歳 ２２名
 - ・ ６５歳以上 ５０名
- ・ 登録別では
 - ・ 電話での登録 ８名
 - ・ ウェブを使った登録 ２２名
 - ・ 窓口 ４７名

● 利用実績

すべての合計で１５２回の運行を行った。

- ・ 利用者数 : １７８名
- ・ 乗り合い率 : １．１７名／便 ほぼ１人、ごく稀に２人。
- ・ １１月が少し少ないが、それ以外は４０人かそれ以上乗っている。
- ・ １日に１回か２回の運行がなされていて、利用者も１日に１人か２

人の利用があったという状況。

・利用者の内訳

- ・性別 男性 44名、女性 116名
- ・年齢別 0歳～19歳 8名
20歳～64歳 46名
65歳以上 106名

その内、 男性 0歳～19歳 3名
20歳～64歳 1名
65歳以上 40名

女性 0歳～19歳 5名
20歳～64歳 45名
65歳以上 66名

この中には同乗者、一緒に乗っていただいた方が13名いて、その方は利用者登録されているわけではないので、年齢や性別は把握できていない。その分が人数から差し引かれた数字となっている。

・地域別では

- ・戸津 106名
- ・小松 48名
- ・盛戸 1名
- ・舞台 4名
- ・吉原 1名
- ・その他 0名

・登録者1人当たりの利用回数について

- ・登録者77名のうち、56名は一度もご利用がなかった。
- ・1回から5回の方 16名
- ・6回から10回の方 2名
- ・11回以上 3名

その中で最もご利用になられた方は、86歳の小松にお住いの女性で48回利用されているという状況。

・全体の停留所別の利用回数では、石清水八幡宮駅の利用が一番多い。

戸津、小松から出発してどこへ行くかと言うと、石清水八幡宮駅が一番多くて、一部男山病院に行かれる方がおられる。

・逆に戸津、小松に帰って来られる場合には、やはり石清水八幡宮駅から帰ってくる方がおられて、男山病院、ここに関して言えばファミレやわたから小松へ帰って来られる方もおられるが、ほぼ同じ方。

・今回の運行において、ほとんどの方にご登録いただいているものの利用が少ない、というのが浮き彫りになった。

・一方で最大48回利用される方がいらっしゃる等、特定の方の移動手段として「おでかけ号」が活用されていた実態もわかった。

・登録された中で、1回以上利用された方が12名おられたということで、少なくとも戸津、小松地域の中で12名の方が何かしら移動にお困りであると、特にその内11回以上の方が3名おられ、この方は何らかの移動の支援が必要であるという実態が浮き彫りになった。

・今後は利用者に対してアンケート調査やヒアリングを通して、どのような目的で利用されていたのか、改善してほしい点、実際によかったところ等、具体的に調査させていただき、今後のデマンド交通の導入検討材料にしていきたい。

【藤作委員】

- 今の報告は、非常に重要な内容を含んでいて、皆さんにお知らせするという点では非常に意義深いものだと思う。
- その中で、こういう地域に根差したおでかけ支援制度、こういうような形態で運用しているほかの地域はあるのか。

【佐野統括主任】

- こういった形態で運用している他の地域はない。
ただ、地域が主体となってラストワンマイルを実施するのは重要だと思っているので、今後検討していきたい。

(2) 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2）
（説明：佐野総括主任）

- 事業概要

- ・実施主体 : 八幡市
- ・運行 : 京都第一交通株式会社
- ・路線 : 路線定期運行乗り合いタクシー
- ・運行車両 : ジャンボタクシー
- ・定員 : 10名（実際乗られるのは9名）
- ・運行区間 : 石清水八幡宮駅～西戸津
- ・運行日 : 平日のみ（年末年始を除く）
- ・支払方法 : 現金のみ

・本日も雪の中、スタッドレスタイヤを履いて運行を続けていただいている。ただちょっと道が混んでいるので、運行に支障をきたしている。

・利用時の注意点として、必ず西戸津、小松を経由しなければならない。あるいは必ず西戸津、小松を目的地としなければならないという制約がある。

・運行系統図： 西戸津、小松からおさだ、八幡市役所前、八幡小学校前、石清水八幡宮駅前という運行をしている。

先ほども触れたが、必ず西戸津、小松のいずれかを出発地か目的地にしなければならないという制約がある。

例えば、石清水八幡宮駅から八幡市役所までという乗車は、この乗合タクシーではできないので路線バスをご利用いただくというかたち。

・時刻表 : 9月30日までと10月1日以降からの時刻表の時間が変わっている。それは、10月1日からおでかけ号が始まったことに伴い、昼間はおでかけ号をご利用いただくために減便をしている。なので、石清水八幡宮駅行きも西戸津行きも時間が変わっている。

・時刻表の停留所名が逆になってしまっている、申し訳ありません。後日、修正したものを送付させていただく。

● 利用実績

- ・ 方面別にいくと、石清水八幡宮駅行き、西戸津行きそれぞれ、3月から9月までと10月から1月までで、1番右の1便当たりの利用者ところを見ていただきたい。利用が10月以降減ってきている。
- ・ 今まで1便当たり0.8～0.9のご利用があったのだが、10月以降、11月、1番少ない月で0.5まで落ち込んでいる。12月以降、少し盛り返して来ているが、0.66～0.63と利用が減ってきている状況にある。
- ・ 次項、グラフ化すると、より10月、11月の落ち込みが顕著になる。棒グラフが利用者数、折れ線が1便当たりの利用者数をあらわしているが、10月、11月が少なくなっている。
- ・ 下段に移ると、石清水八幡宮駅行きだが、こちらは1～4便目は比較的、1人以上の利用がある。ただ、3月～9月と10月～1月を見ていただくと、軒並み1便当たりの利用者が減っており、特に4便目が減っている。7便目、8便目に至っては10月以降、ほとんどご利用がない月もある。
- ・ 次項、西戸津行き、こちらは逆に夕方からの便の利用が比較的あるが、3月～9月であれば1便当たり2人の利用があったところが、0.89とか、0.22とか、1人を切ってしまう状況。特に夕方、戸津に戻ってくる便の利用者の減り方が顕著である。
- ・ 下段、それぞれ利用されている停留所は西戸津と小松で言えばほとんど変わらない、同じくらいの利用がある。
向かう先はほとんどが石清水八幡宮駅という状況。
- ・ 次項、戸津、小松に向かわれる分は、石清水八幡宮駅から戸津、小松に帰っていくという状況になっている。
- ・ その下の下段、収支率を表しているが、3月から9月までは17%くらいの数字を出していたが、10月、11月になると数字が落ち込んでいる。
そんな状況を踏まえて、今後、ご協力いただける方には利用者のヒアリングをさせていただき、時刻表を変えたり、運行形態を少し見

直す等、例えば朝の石清水八幡宮駅から西戸津に向かう便はほとんど利用がないので、そこは利用を見直して、石清水八幡宮駅に向かう便を増やす、逆に夕方は石清水八幡宮駅に行く方はほとんど利用がないので、逆に駅から帰って来る便を増やせるようにするなど、京都第一交通さんと相談しながら、運用方法を見直す等の対応をしていきたい。

- ・ ちなみに今、3月末までの予算は確保している。担当課としては4月以降もコミュニティバスの再編までの間の交通空白の解消を目的に事業を運用するため予算を要求していく予定なので、今後、議会に上程してご議論いただくという形になっている。

【野村委員】

- 最後、収支率のところのご説明があったと思うが、一般論で言うと、グラフだけ見るとかなり落ち込んでいるように見える。地域の皆様に使っていただくという意味でも、公的なお金で運行されているという意味でも、一定の基準を決めて、ここを下回ったら打ち切る可能性がある、これを上回れば引き続きやって行く可能性があるみたいな形で、地域との対話みたいなものが必要なのかなと思うが、そういった基準設定が事務局にお考えがあるなら教えていただきたい。

【佐野統括主任】

- 地元の方とは今後、ヒアリングなどでご協力をお願いすることになるので、お話する中で、当然、乗らなければ継続はできないというところは必要だと思うので、そういった設定をするのかどうかということも含めて、まずは地元話して考えていきたい。

【野村委員】

- 今後、おそらくこういった動きがいろんな地域で出てくるのかなと思うので、一定の基準値みたいなのを作っておいて、他の地域に展開していく時の参考値にすると良いのかなと思った次第だ。

【井上議長】

- 定時、定路線のものから、予約型までできて、時間に合わせるよりも私の時間で予約しようかなとかいうのがシフトしたのかなと思われる。もしかしたら予約するのが面倒くさくて、帰りは誰かに送迎をお願いしたのかもしれない。2つのグラフを足したら、若干、減少はあるものの、

まあまあシフトしているのかなと推測される。今後、どうされたいいかと言うと、定時、定路線で朝と夜の片方向に関してはしっかり運行が必要だというのはわかったので、それ以外のところは今回実験された「おでかけ号」の実績を基に地域の方と相談しながら、ハイブリットなやり方でいいと思う。利用が増える可能性は少ない。ただ、車を持っていて困っている方にこれが使われているというのが明らかになったらいいと思う。利用されている方々が見えてくるといいなと思う。

(3) モビリティハブについて

- モビリティハブについて（資料3）

（説明：佐野総括主任）

- ・モビリティハブとは、公共交通機関やシェアモビリティなど複数のモビリティの結節拠点
- ・モビリティハブに期待される役割は、身近な生活圏内における移動サービスの質を向上させる。
- ・地域の実情に応じた機能を設けることにより、地域の課題を解消する。
- ・自動車からの転換。自動車ではなく、バスとかシェアモビリティとか、転換していくきっかけの脱炭素化
- ・回遊性向上による地域活性化
- ・外出機会の増加による心身の健康増進
- ・公共交通の維持促進

- 背景について

- ・コミュニティバスの利用者のうち、多くが高齢者である。今回の公共交通網再編では3つのルートがあり、それらすべてがイズミヤショッピングセンターを通過して、そこで乗り継いでいただくような形になる。今のコミュニティバスと京阪バスさんの交通結節で言うと、大芝バス停やくすのき小学校バス停が乗り継ぎの停留所になっているが、そう

いった乗り継ぎの停留所の待機環境を改善させる。休憩スペースを作る。高齢者にとって負担となっているこのあたりの負担を軽減させる。

- ・公共交通網の再編期にあるので、乗り継ぎの利便性と拠点性の向上と言うのが考えにある。

- ・高齢化進展に伴っての移動と健康づくり、社会参加を支える仕組みが必要になってきている。そこで、今、交通結節点と考えている商業施設が、人が集まる生活同線の拠点になっているので、そこを公共機関だけでなく民間や大学など、いろんな機関と連携してあらたな地域価値の創出をしていきたいという背景がある。

- ・下段を見ていただくと、今検討しているのが、新しいコミュニティバスの交通結節点となるイズミヤショッピングセンターさんの場所を、単なる待合場所ではなく、交流できるスペースとして提示していきたいと考えており、大学と連携して空間作りをしていく。

そして、それを利用しフレール予防等の健康教室や学習スペース等、いろんな利用機会を作っていくことにより、単なる交通結節点ではなく、そこを目的地とした交流スペースにしていきたい。

商業施設と連携し、イベントの実施等をしていきたいというのを、今、検討しているところだ。

- ・これらの内容を実現することによって、高齢者にとってもう少し乗りやすい、待ちやすい交通環境を実現していきたい。

- ・移動支援と健康や学び、交流を統合した複合型の拠点としていきたい。

- ・大学との連携による地域課題の解決や、人材育成の推進を進めていきたい。

- ・商業施設との協働による地域経済および来店・回遊の活性化や官学産連携の実装モデルとしての横展開可能性など検討していきたい。

- ・現在、モビリティハブとして検討している停留所の関係者と、調整を進めている段階なので、報告できる内容が整い次第、改めてご報告したい。

【小池委員】

- 市民の方が、買い物でよく利用するイズミヤをハブとして考えていることは理解する。ただ、イズミヤ側にも、売り上げが低迷して閉店するとか言う事情が出てこないわけではない。なので、市がイズミヤを交流スペースとして整備したいと考えていても、イズミヤ側の事情で、もう撤退するという事態も無きにしも非ずだ。そうなったときにこのスペースがどうなるのか、ものすごく懸念される。

現在の皆様の買い物状況から考えると、イズミヤに行きたい、そこに行くについての利便性が高まるというところはいいが、それが将来にわたって確保できるのかという不安がある。

イズミヤがいつまで、どこまでやっていけるかどうかをお考えか。

【佐野総括主任】

- イズミヤショッピングセンターさんとは、実際の交流スペースをどのくらいいただけるか等を調整しているところではある。

今のところ閉店するという話は上がっていない。上がっていれば、当然このお話は受けてもらえない。

現状、閉店する、しないはわからないところがあるが、それで何も考えないというのではなく、当然イズミヤショッピングセンターさんとこでつながりができたので、その辺りの情報は共有させてもらいながら、その内容次第では場所を検討しなおすとか、ルートを見直すとか、事前に情報をもらって、対応ができるように連携をとっていきたい。

【藤作委員】

- 結節点の設定は、別に1ヶ所のみという限定はないと思う。
- 大規模な商業施設と言うのは、八幡市内に3カ所くらいあるので、そういうところとうまく連携しながら、そこで買い物帰りのお客様を自宅までお送りするとか、いろんな意味合いを込めて結節点複数個所の設定をされたらいいのではないか。

【佐野総括主任】

- まず今回は、公共交通網の再編ということで、お示しした3ルートがすべてイズミヤショッピングセンター八幡店さんに行くと、そこが1つの交通結節点になるので、まずはそちらの店舗のモビリティハブの整備をしていきたい。その内容を踏まえて、今後は交通結節点いくつかあるので、そちらに横展開していきたいと考えている。まずはイズミヤショッ

ピングセンターさんでモビリティハブの整備を想定させていただいている。

【野村委員】

- モビリティハブに関しては目的化しないようにするというか、それを入れることが目的ではなく、それを起点として様々な移動であったり、買い物機会の作っていくということが一つかと思う。そういった意味ではここで共有してもらえるのかなと思った。

八幡市版モビリティハブみたいな定義みたいなものがあるといいと思った。モビリティハブがなぜカタカナか、それは日本にそういう概念がないからだ。輸入されたものだという理解をしている。

とはいえ地域によってやっていることがそれぞれ異なるので、八幡市の場合、こういった形でモビリティハブというのがあり得るのか、定義みたいなものを考えていただくと、先ほどのように情報展開する時に、こういう条件が揃えばモビリティハブとして認定、みたいな。そこで活動する時に補助だったり、支援だったりしていくと、政策トレンドとしていいのかなと思った。

- もう1点は、3つのマネジメントみたいなのが大事かなと思う。
ひとつはエリアマネジメント。イズミヤさんや地権者さんなどとの話し合いであったり、その場所をどうやって価値創出にしていくのかとかが一つ重要になって来るかと思う。そのためにはハードの環境整備が第一に必要なと思われるし、それを今していただいているんだと思う。
- もうひとつはコミュニティのマネジメントかなと思う。場ができただけでは、目的化してしまうだけではよくない。
その上でどういう人が何を活動をするのか、コミュニティの場、ソフトの運用方法であったり、環境整備が必要かなと思う。
- 最後にモビリティマネジメントかなと思っていて、回遊とか移動とかどういうふうに進化していくのかという意味で、こういった使い方があるのか。初めて八幡市でそういったものができるとなると、じゃあ鉄道駅とどう違うんだとか、街中駅どう使えばいいんだとかいうところを、体験や楽しく使っていただけるような後押しをするような仕掛けづくりも必要かなと思っていて、合わせて3つのマネジメントというのも検討されてはどうかと。これは質問ではなく、コメントだ。

【井上議長】

- 何分初めてのことで、どうしていいのかわからない気持ちに

なるのは充分理解できる。一番注意して行ったらいいのは、野村先生が言われたように、「私たちの町のモビリティハブは、こんなコンセプトでこんな風にしたらいい」という目標を持ってほしい。

どうしてもこのモビリティハブって、よその事例が入って来て、ああでないと、こうでないととなりがち。もっと自由でいいと思う。ここでどんな価値を生み出すと、内見される方は幸せになるかなみたいなイメージができるといい。

- モビリティハブという名はついていないが、この間延びた御堂筋線の終点「箕面萱野」、地下鉄の駅降りたらすぐにボールがある。バス乗り場のところへ行くと芝生が広がっていて、子どもが遊べるようになっている。要は、芝生で遊びながらバスを待てるというコンセプトだ。私はそれもあっていいと思う。待つということにどれだけ付加価値を見出せるかというのを、この京都では初めての事例だと思うので、周りも期待している。プレッシャーをかけてるわけではない。引き続きよろしくお願ひしたい。

(4) 地域公共交通網再編について

.

- 地域公共交通網再編について
(説明：佐野総括主任)
- 前回の地域公共交通会議において再編の大枠をお示しした。現在は細かな停留所の設定をしている。実際に運行を開始するまでの事務手続きの確認や交通事業者の方たちとの調整、今後は公安委員会との調整も必要になって来る。現在、その準備を進めているところだ。
- ・ 進捗状況については、今後、地域公共交通会議の中で報告していきたいと考えている。

(5) その他

.

- その他
(説明：佐野総括主任)
- 資料4をご覧いただきたい。橋本西山地区オンデマンド交通についてです。この会議で何度も出ているので、およそどういったものか皆様ご承知おきかと思うが、下段を見ていただき、橋本西山地域の

丘陵地の方の移動支援、ラストワンマイル支援ということでNPO法人道しるべさんが行われている交通空白地の有償運送になる。

月曜日から土曜日の間に、会員登録いただいた方に1回400円で西山橋本地域の中で運行されているもの。こちらについては、それぞれの交通事業者の方々とNPO法人道しるべさんとの間で、四半期ごとに利用状況をこの会議の中で報告するという約束になっているので、報告させていただく。

- 先日、道しるべさんから利用状況の報告をいただいた。それぞれの個別の利用状況をいただき、その中で10月については35回、11月については39回、12月については60回の運行があったと報告を受けている。
道しるべさんも人手不足で大変なところもあろうかと思われるが、そこは連携して、今後も進めていこうと思う。

【藤作委員】

- 橋本西山地区オンデマンド交通についての報告について、報告のとおりののだが、詳しく申し述べると、実績ベースで行くと1日2回から3回の運行だ。月に直すとほぼ60運行。
これに関連して、利用料金400円について、利用された方にアンケートみたいな形でお話を伺うと、「妥当な金額だ。私ならたとえ500円でも利用する。」という非常にありがたい意見もいただいている。私どもとしてはいわゆる先駆け的な意味合いを込めてこのような運行を積極的にやっているのだから、お願い次項になるのだが、外出の機会にお困りの方々がたくさんおられる地域で、地域の特性をベースにして、いろいろモデファイしていただいて、こういうものを地域の人の外出の手段と考えて、検討される地域の責任者がおられれば、また改めて興味をさせていただければ幸いです。

【小池委員】

- 2点ある。1つは前回の会議の時に私の意見として申し述べた、コミバスのフリー乗降制のこと。やはり橋本地域の実情を考えると、坂が多い地域であるがために、高齢者の方が買い物、通院で利用する際、橋本栗ヶ谷からあらかし集会所の間と言うのは、随分距離がありながら、停留所がない。したがってコミバスを利用される高齢者が、坂を下りて来なくても乗れるようなフリー乗降制という形で実現されるならば、すごく喜ばれるであろうことは想像に難くない。

い。しかし、前回の会議で確認したが、フリー乗降について、市は考えていないという答えだった。なぜ、検討に値しないのか。

私がまだ、知見が全然足らなくて、こんな課題や困難があるんだとかいうことがあるのなら教えてほしい。

- 京阪電車やバス事業者の皆さんや、コミバスの運行について尋ねたい。今日のような雪の日で、道路状況も悪く、困っておられる方も多い。そんな中でもどうしても、買い物や通院に行かなければならない市民がいる。

そんな時、JRは計画運休という形で、前日からもう雪が降りそうだからと運休を決める。実際に今日も行けたけれども、駅やバス停で電車やバスを待っておられる方たちも見た。

どんな時に計画運休をすると決めたり、周知するのかということ。特に、スマホとかあまりお持ちでない高齢の方たちに届けるための手段と言うか、方法があってしかるべきではないか。

一番困るのが、実際に行ってみたが寒い中、電車もバスも全然来なくて待たされるようなことがあるというのがとても残念だ。

そういうことがないようにご配慮いただきたい。

【佐野総括主任】

- フリー乗降について、懸念いたしますのは、道路交通法上、駐停車禁止の場所がある。交差点の近くであるとか、お家の玄関の近くであるとか、坂の頂上であるとか。フリー乗降にしまうと、駐停車禁止のところでも手を挙げたら停まってもらふということになるので、そうすると道路交通法上よくないということと、そもそも公安委員会から許可が下りるのかという懸念がある。

- バスは定時制なので、時間が決まって運行するので、それほど数はないかもしれないが、どこにどなたがいらっしゃるかわからないのを、運転手さんが常に気を遣いながら、もし見逃せば「無視された」という苦情に結びつく。そういった懸念もある。

たしかにフリー乗降は、利用者の方からは便利かもしれないが、こういった懸念もあると考えているので、今は検討していない。

本日、コミュニティは路面の凍結等もありまして、運行は止まっている。今、京都京阪バス、京阪バス共に大変な状況なので、運行を止められたりしている。

コミュニティバスで言いますと、昨日の夜7時頃に雪が降りだし、路面の雪がおそらく凍結するだろうと。昼間まではそういった状況

ではなかったので速報は出していなかったが、夜の段階でこれは運行が難しいと京都京阪バスさんからお伺いしたので、ホームページ上でお知らせさせていただいた。

交通事業者さんの状況は、それぞれにご確認いただきたいと思う。ことコミュニティバスだけで言えば、確かにそれぞれ停留所にお知らせを貼って回ることができたらいいと思うが、なかなかすぐに行けるかと言われれば難しい状況であるところもご理解いただきたい。おそらく交通事業者さんはもっと広い範囲にお知らせしなければならない。SNSやホームページを利用されない方にはちょっと不便なところもあると思うが、この悪天候の中、隅々まで情報を行き渡らせるというのはなかなか難しいところがあると思うので、その辺りご理解いただきたい。

バス事業者さんに直接確認していただくなど、その辺は我々もモビリティマネジメントと言うかバスの利用に当たってこういうことも考えていこうということを、皆さんにお伝えしく必要があると思っている。

【山本委員】

- 京阪バスです。私どもの方も朝から運休させていただいていて、ご利用者の皆様にはご迷惑をおかけしております。
バス会社も当然、前日からこういう状況だと把握している。で、実際どうするのかと言うと、やはりバスは最後の砦になるので、たいがい雪が降りそうであれば、朝早くから実際に走れるのかどうか、現場の者が朝早くから現地を見て、状況を見て、今日はこれは無理だとなれば運休を決めるようなことをしている。
その時点で、私どももスマホの中で情報を出しているので、そういうところを見ていただくというのが一番であるが、今日みたいな日はアクセスが集中しますから、非常につながりにくい状況になっているので、お客様には非常にご迷惑をおかけしている。
先ほど、八幡市さんも言われていましたが、全てのバス停に告知を貼りに行けばいいのだろうが、簡単ではない。
スマホを使えない方はどうするのかという質問、なかなか難しい課題だ。今はこんな状況だ。

【山添委員】

- 京阪電気鉄道の山添です。鉄道の方は今日、通常運行している。

計画運休というのはこれまで、台風の接近でやった実績はある。この場合、かなり早い時間から計画運休の発表もするし、ニュースは報道でも流れるので周知はされるのかなと思っている。昨日の晩もおとといも、鉄道会社何もしていないわけではない。何年か前、JR西さんで大規模な雪で10時間くらい止まったことがあった。京都方面、雪が積もるとポイントが動かなくなるというのがあるので、融雪機を一晩中つけておくとか、それをしようと思うと、夜間は停電して保守作業をするのだが、それを一切中止して融雪機に電源を入れたり、あまり寒いと朝、電車が動かなくなるので、電車線も一晩中送電したままにして、そういう対策をして今日も通常運行している。

後評

【野村委員】

- 冒頭、井上会長がおっしゃったように、今、公共交通を維持する長くできる公共交通とはというのがこの公共交通会議で考えるべきテーマで皆さんにご議論いただいているところと存じます。そういった点で、最後に交通事業者さんからお話いただいたように、こんな天気の時も下準備をされたり、計画的にされていたりするということ、こういった相互理解を深めていくというのもこの会議の場の一つの役割かなと思った。そういった純粋な疑問とか、あれってどうなっているんだっけとかいうのをしっかり出していただける場として、今日も大変有意義だったのではと思っている。前に進もうとしているところとして、今日、3つの資料「おでかけ号」であったり、代替交通であったりモビリティハブとかについてだったが、これまでどうしても官民連携と言うか、自治体と事業者でタッグを組んでがんばって行きましょうみたいなことが、20年くらいあったと思うが、やはり皆さんご存知の通り運転手さん、あるいは整備士さん不足であったり、従来の事業者と自治体が頑張ればと言う時代でもなくなってきている。そういった点で地域であったり、住民の皆さんであったり、コミュニティが、というところの役割が増えてきている。そういった点で市民委員の皆様や、地域の皆様方にも、何かこう新しく、運転手としてする以外にも使うということであったり、

お知らせするということであったり、一緒にお出かけするという機会を作るのも重要なことかと思う。ここにいらっしゃる委員の皆様、ぜひとも長くできる、あるいは今ある公共交通を維持できる取り組みについて、引き続き力を入れていただければと思っている。

本日のまとめ

【井上会長】

- 今日は、おでかけ号の廃止区間の代替交通について、かなり見える化されてきたデータで議論させていただきました。
今後、需要は少ないがどうしてもお困りの方に関しては、新しい方法でサポートしていかざるを得ないだろう。
そんな中で、どこまでを皆でサポートして、どこまでは折り合いをつけていただくかみたいなことが必要になって来る。
その試金石だと思っているので、今回のご利用の方々のご意見をしっかり集めていただければと思う。
- 今日みたいに突然なことがあった場合、どうなるのか。これはかなり昔から比べるとよくなっている。
これは結局、経験則の中で、もしこんなことが起きれば次はこうすればクリアできるというのを積み重ねなので、100%には届かないが、かなり精緻化はされていると思う。
計画運休もそうだ。昔はなかった。発進させて途中で止まって帰れなくなるというのがあった中で、だいぶ時代は変わってきた。
無い時代はどうしていたのか。行って、止まって、仕方ないで済んでた。ある程度今日はダメかなって思う利用者の気持ちも必要。何でもかんでも、痒い所に手が届く時代ではなくなってくる。京阪バスさん、あんまり詳しいこと言わなかった。
今日、朝、心配で見て、5時半くらいにもう今日無理ですというのが出てて、ということは4時前くらいに全路線、車で見に行っているはずだ。多分、昨夜たたき起こされて、そのまま寝ずの番で来てるのかなと想像できる。想像だが。
そうでないとできない。それをやった後で貼り紙を全員、QRコードのやつを貼りに行ってると思う。それくらい現場大変なんだなというのが見える化されるのも大事だと思う。
先ほど、山添委員からも車庫のところで一晩中電気入れっぱなしにして、ちゃんと行けるようにしてるとか、ポイントの部分が固

まると大変なんだとか、なかなか普段知らないことだと思うので、お互いのことを見える化して行けば、よりいいものができると思う。今日は小池委員からも言っていたように、一点そこだけ見えなくてどうしようっていうのもまた、供給者側からは見えないことなので、お互い利用者、供給者側の様々な情報を見る化して共有することで、これだったら私頑張ろうとかいうことができると思うので、これが地交会議のいいところだと私は考えている。引き続き、ご意見、ご質問、疑問に思ったこと、特に今回のようにお話いただければいいなと考えている。また引き続きよろしくお願いします。ありがとうございました。