

# 宇治市地域公共交通会議会議録

## 令和2年度第1回

令和2年8月12日(水)

10時00分～

宇治市役所8階大会議室

# 令和2年度 第1回宇治市地域公共交通会議会議録

令和2年8月12日(水)

10時00分～

宇治市役所8階大会議室

## 1. 会議次第

### 協議

- ・「宇治市公共交通体系基本計画」の策定状況について

### 報告

- ・明星町地区のりあい交通事業の運行計画変更について
- ・炭山助け合い移動支援事業への支援施策の検討状況について

## 2. 出席委員(委員15名)

会	長	高橋 愛典
副	会 長	井上 学
委	員	毛海 千佳子、山本 直彦、島崎 貴士、 長谷川 理生也、岡田 一敏、槻木 章、 杉本 英樹、井上 純、曾川 高円、澤田 晋治 西村 智(代・落田)、平野 正人、久下 伸

## 3. 欠席委員(1名)

中坊 傳

## 4. 事務局(4名)

交通政策課長	井上 宜久
交通政策課係長	西岡 信彦
交通政策課主任	小倉 寛朗貴
交通政策課主任	木村 謙斗

5. 傍聴者（9名）

6. 庶務（1名）

交通政策課嘱託職員 松下 順子

## 令和2年度 第1回宇治市地域公共交通会議

令和2年8月12日(水)

於：宇治市役所8階大会議室

### 【司会】

定刻になりましたので、ただ今から、令和2年度第1回宇治市地域公共交通会議を始めさせていただきます。皆様今日は、大変お忙しいところ、ご出席頂き誠にありがとうございます。私、本日の司会を務めさせていただきます交通政策課の松下でございます。協議に入りますまでの間、進行をさせていただきます。よろしくお願い致します。

それでは、開会にあたりまして、都市整備部長久下よりご挨拶を申し上げます。

### 【部長】

皆様おはようございます。都市整備部長の久下でございます。本日、令和2年度宇治市地域公共交通会議の開催にあたりまして、一言ご挨拶申し上げます。

平素は宇治行政の推進、とりわけ本市の交通行政の推進に格別のご理解とご協力をいただいておりますことに深くお礼を申し上げます。また皆様におかれましては、ご多忙中にも関わりませず、ご出席をいただき誠にありがとうございます。

さて、本日の協議事項であります宇治市公共交通体系基本計画は、本市のこれまでの公共交通の状況や、社会的なニーズの変化を踏まえ、今後の公共交通における市民、交通事業者、そして行政の役割を明確にするとともに、全市的な本市の持続可能な交通体系についての基本的な考え方を整理し、具体的な施策へと展開していくための基本計画として策定するものでございます。本日の会議では、本市の公共交通の現状、公共交通の役割と方向性という事項をご議論いただくこととなります。この間、専門部会におきまして、学識経験者の委員の皆様から様々な視点からのご意見を頂戴し、本日の資料を作成しております。改めまして計画策定に関する事項について、委員の皆様からのご意見を頂

戴し、地域公共交通会議としてのご意見として取りまとめたいと考えております。

また、本日は明星町地区ののりあい交通事業の案件と炭山助け合い移動支援事業の案件につきましてもご報告もさせていただきたいと考えております。

限られた時間ではございますが、委員の皆様の貴重なご意見を頂戴し進めてまいりたいと考えておりますので、忌憚のないご意見やご助言をお聞かせいただきますようお願い申し上げます。本日はよろしくお願いいたします。

### 【司会】

ありがとうございました。

続きまして、昨年度の会議以降、人事異動等で新たにご就任いただきました委員の方もいらっしゃいますことから、改めまして委員の皆様をご紹介させていただきます。

近畿大学 経営学部 教授  
高橋 愛典 様 でございます。

立命館大学衣笠総合研究機構 アート・リサーチセンター客員協力研究員  
公共交通アドバイザー  
井上 学 様 でございます。

近畿大学 経営学部 准教授  
毛海 千佳子 様 でございます。

奈良女子大学 研究院生活環境科学系 准教授  
山本 直彦 様 でございます。

国土交通省 近畿運輸局 京都運輸支局  
首席運輸企画専門官  
曾川 高円 様 でございます。

京都府 山城広域振興局  
地域連携・振興部 企画・連携推進課長  
澤田 晋治 様 でございます。

京都府 山城北土木事務所 企画調整課長  
中坊 傳 様 でございます。

京都府 宇治警察署 交通課長  
西村 智 様 でございます。

なお、西村様におかれましては、他の公務により出席が叶わず、同交通課課長代理の落田様に出席いただいております。

宇治市 社会福祉協議会 事務局長  
島崎 貴士 様 でございます。

宇治商工会議所 専務理事  
長谷川 理生也 様 でございます。

市民委員  
岡田 一敏 様 でございます。

京都京阪バス株式会社 管理部長  
槻木 章 様 でございます。

京都京阪バス労働組合 書記長  
杉本 英樹 様 でございます。

一般社団法人 京都府タクシー協会  
地域公共交通推進委員会 南部分科会員  
井上 純 様 でございます。

宇治市 建設部長

平野 正人 でございます。

宇治市 都市整備部長

久下 伸 でございます。

皆さま本日はよろしくお願いいたします。

それでは、本日の資料のご確認をお願いします。

資料につきましては、事前に送付させていただきましたもので、「次第」、「資料1 宇治市公共交通体系基本計画にかかる協議の進め方」、「資料2 「宇治市公共交通体系基本計画」の策定状況について」、「資料3 明星町地区のりあい交通事業の運行計画変更について」、「資料4 炭山助け合い移動支援事業への支援施策の検討状況について」となっております。

また、本日は、「座席表」、「委員名簿」、「宇治市地域公共交通会議設置規程」を机上配布しております。資料がお手元にならない場合は、事務局までお声かけください。

資料の方は、よろしいでしょうか。

それでは、続きまして、本日の委員の皆様方の出欠状況をご報告申し上げます。本日は、全委員の内、過半数の委員にご出席をいただいております。

したがいまして、宇治市地域公共交通会議設置規程第7条第2項の規定に基づきまして、本会議は成立いたしておりますことをご報告申し上げます。

それでは、宇治市地域公共交通会議設置規程第7条第1項の規定に基づきまして、高橋会長に議長をお願いしたいと存じます。それでは、高橋会長、よろしくお願ひ致します。

**【会長】**

それでは、改めまして、令和2年度第1回宇治市地域公共交通会議を開会いたします。よろしくお願いいたします。

はじめに、傍聴者の有無について確認させていただきます。

本日、傍聴の申請がございましたので、傍聴を許可しますことを委員の皆様にご報告します。

(傍聴者が入室する)

続きまして、宇治市地域公共交通会議運営規程第5条第2項の規定に基づきまして、本日の会議録に署名をしていただく会議録署名委員を私の方から指名させていただきます。

今回は、山本委員にお願いしたいと思います。

(山本委員が了解する)

それでは、山本委員、よろしくお願いいたします。

さて、本日は、3つ議題がございます。

1つ目は、協議事項としまして、「宇治市公共交通体系基本計画の策定状況について」でございます。

2つ目は、報告事項としまして、「明星町地区のりあい交通事業の運行計画変更について」です。

3つ目は、同じく報告事項といたしまして「炭山助け合い移動支援事業への支援施策の検討状況について」でございます。

この後、事務局からご説明いただきますが、宇治市公共交通体系基本計画の策定に向けては、昨年度の地域公共交通会議において、協議を積極的、専門的に進めるため、宇治市地域公共交通会議設置規程第8条に基づき、新たに学識経験者による専門部会を設置し、井上委員に部会長をお願いしまして、これまで協議を行ってまいりました。この専門部会の協議状況につきましても事務局から報告をしていただければと思います。

それでは、協議事項といたしまして、「宇治市公共交通体系基本計画の策定状況について」を事務局よりご説明願います。

### 【事務局】

それでは、次第の協議事項につきましてご説明いたします。

お手元の資料1 宇治市公共交通体系基本計画にかかる協議の進め方をご覧ください。

本計画の策定に向けては、令和元年7月26日に開催しました第1回地域公共交通会議において、計画策定に必要な協議を地域公共交通会議で行うこととし、協議を積極的、専門的に進めるために、新たに設置した学識経験者による専門部会のなかで協議を進めてきたところです。

本日の地域公共交通会議は、赤矢印で示しております第2回目の地域公共交通会議であり、本日は計画の策定状況について、これまで開催してきた3回の専門部会における協議内容を報告させていただきます。

その後は、本日いただきましたご意見を踏まえ、引き続き専門部会において協議を行い、次回第3回地域公共交通会議において、計画素案の報告を行ったうえで、計画案を策定して参ります。

計画案の策定後は、本市によるパブリックコメントを実施するなかで市民意見の聴取を行い、その結果を踏まえ、第4回地域公共交通会議を開催し、その内容を報告いたします。

これらの協議を踏まえて、令和2年度中を目途に計画を策定してまいりたいと考えております。

前回確認をさせていただきました際には、計画策定を令和2年夏頃の予定としておりましたが、今般の新型コロナウイルス感染拡大による会議開催の延期や、事務局の作業の遅れもございましてことから、策定の予定時期が遅れておりますが、引き続き積極的に策定に向けて取り組んでいきますのでよろしくお願いいたします。

続きまして、資料2「宇治市公共交通体系基本計画」の策定状況についてをご覧ください。

これまでに開催した3回の専門部会の協議状況についてご説明いたします。

まず、計画の構成案をご覧ください。専門部会では、初回に構成案を協議いたしましたし、その構成案をもとに章立て順に協議を進めております。章立てといたしましては、はじめに、第1章 宇治市の公共交通の現状、第2章 公共交通の役割と方向性、第3章 公共交通に関する今後の取り組み、第4章 事業推進体制としておりまして、現段階では、第2章 公共交通の役割と方向性までの内容に関して協議を行っているところです。本日は、この第2章までの協議内容について報告させていただきます。

それでは、めくっていただき、1ページ目をご覧ください。

計画策定の趣旨と公共交通の位置付けを記載しております。まず、左側、計画策定の趣旨をご覧ください。本市では、これまで全市的な公共交通の利用促進を図るとともに、バス路線の休廃止となった地域においては、市民・事業者と協働した宇治市のりあい交通事業を創設し、既存公共交通の維持や、地域の交通手段の確保に努めてきました。しかしながら、少子高齢化の進展等に伴い、移動が困難になられる方が増加するなど公共交通に対する社会的ニーズも変化しており、このような状況に対応した公共交通のあり方について検討する必要性が高まってきました。

このような中、これまでの公共交通の状況を踏まえ、今後の公共交通における市民、事業者、そして行政の役割を明確にするとともに、全市的な本市の持続可能な交通体系についての基本的な考え方を整理し、具体的な施策へと展開していくための公共交通体系基本計画を策定することとしました。

続きまして、計画の位置付け、期間をご覧ください。

計画の位置付けにつきましては、上位計画である第5次総合計画及び都市計画マスタープランと整合を図ることとします。また、計画策定後に計画に基づいた施策を検討することとしております。計画の期間につきましては、計画策定の時期によってスタートのタイミングが変わりますが、現状では、令和2年度から令和12年度までの概ね10年間として、今後策定が予定されている第6次総合計画と期間を合わせることとし、必要に応じて見直していくこととしております。

続きまして、ページ右側の公共交通の位置付けをご覧ください。

本計画では、公共交通を不特定多数の誰もが対価を支払うことで利用できる移動手段としまして、鉄道、路線バス、タクシーのほか、本市独自ののりあい交通を対象としております。公共交通とそれ以外の移動手段については、下の2つの図表をもって、現状における整理をしております。上の図では、利用者特性と輸送密度により移動手段を整理し、上段の赤で示している移動手段を公共交通として考えております。移動手段につきましては、下の表と合わせて記載しております。公共交通は、鉄道や路線バスを中心に不特定多数の利用者による大量輸送を基本としていますが、タクシーについては、マイカーのように買い物や病院など、比較的利用者の希望に応じた移動が可能な個別輸送としての役割を担っていると考えています。また公共交通以外の移動手段として、送迎バスは、病院バスやスクールバスなど、福祉移送は、福祉有償運送や福祉タクシーなど、そして私的交通は、マイカーや徒歩、自転車などと分類し整理しております。

続きまして、2ページ目をご覧ください。

宇治市の公共交通の現状と課題につきまして、大きく6つのテーマで整理しております。まず 人口推計をご覧ください。こちらの図は将来人口推計を示しております。今後は、人口減少と少子高齢化の進展がみられるとともに、生産年齢人口の減少が顕著に表れます。このことから、通勤・通学等の駅へ向かう移動が減少し、買い物や病院等の個別輸送の増加が見込まれることから、これら社会的ニーズの変化への対応について検討が必要と考えております。

続きまして、都市機能をご覧ください。こちらの図は、駅から半径1km、バス停から半径400mの範囲を円で示しております。この範囲で見たときには、駅とバス停が重複しているところもあるなか、人口の約9割がこの範囲内に居住されていることから、鉄道を中心として公共交通に恵まれた都市であると考えられます。このような状況から、駅まで徒歩や自転車で行きやすい反面、バスが利用されにくい構造であると考えられます。また、この範囲内においても、既存公共交通を基盤として、駅やバス停等の交通結節点までの移動が困難な方への検討が必要と考えております。

続きまして、人の移動をご覧ください。こちらの図は、目的地まで利用された際の主な交通手段である代表交通手段分担率を示しております。平成2年から平成22年を比較すると、マイカーの利用割合が高い状態が継続していることや、バスの利用割合が低く、経年で低下していることから、マイカー依存から公共交通への転換を図るために、モビリティーマネジメント等の利用促進について検討が必要と考えています。

続きまして、鉄道をご覧ください。こちらの図は、各鉄道路線の利用者数と観光入込客数の推移を示しております。全体としては、JRの複線化や観光入込客の確保により利用者は増加傾向にありますが、引き続き駅周辺も含めたバリアフリー化を図るとともに、鉄道相互間の乗り継ぎや他の移動手段との連携を強化するなど利便性向上について検討が必要と考えております。

続きまして、路線バスをご覧ください。こちらの図は、市内の主要なバス停の利用者数の推移を示しております。全体として利用は減少傾向にあり、平成25年度には、利用者数の少ない市内3路線が休廃止されております。また、令和元年度には、運転士不足の影響により市内全線で減便が行われるなど、市内のバス路線を取り巻く環境は厳しい状況と考えられます。こうしたなか、今後はバス停などの待合環境の改善や利便性向上について検討が必要と考えています。

続きまして、タクシーをご覧ください。タクシーは、市内の主要駅やその周辺に乗り場が整備されており、鉄道、バスなどの大量輸送機関の補完的な役割を担っております。また、自宅から目的地までを、ドアツードアによる移動が可能なことから、高齢者や荷物を持った方など、移動が困難な方の重要な移動手段を担っていることが考えられます。こうしたなか、配車アプリの導入等によりタクシーの使い方にも進展がみられるため、鉄道やバス等他の公共交通と連携した効果的な活用方法など、今後も利用者が利用しやすい情報の周知が必要と考えています。

続きまして、3ページ目をご覧ください。

先ほどの現状と課題を踏まえ、公共交通の役割と今後の方向性に関する協議状況について、これまでの専門部会における主な意見をもとに、専門部会における現在の整理、そして、今後の方向性として専門部会の意見を整理しております。

公共交通は採算性が確保されることで持続していくものであり、今後も宇治市の恵まれた既存公共交通を維持していくことを優先的に考えていく必要があります。こうしたことから、公共交通の持続性につきましては、公共交通を持続させるには、一人ひとりが公共交通を支えていることを理解し、適切な運賃設定と利用者の継続的な確保を図ることが重要。引き続き既存公共交通の利便性向上を図るとともに、これまで公共交通を利用していなかった人や日常的にマイカーを利用されている人に対する転換促進が重要。将来を見据え、公共交通を身近に感じていただくために、次世代を担う子どもたちを中心とした取り組みを進めることが重要と整理しております。

続きまして、社会的ニーズの変化により移動が困難な方や、マイカーのように買い物や病院など、目的地を問わず自由に移動できる個別輸送への対応につきましては、人口減少、少子高齢化等により、これまでの通勤・通学等の駅に向かう移動が減少する一方で、買い物や病院など多様な目的地への移動も増えている。鉄道、バスを中心とした公共交通は、大量輸送を担うものであり、公共の視点で輸送量の少ないすべての移動をカバーすることは困難。個別輸送に対しては、鉄道、バスの定時定路線の補完的な役割を担っているタクシーの効果的な使い方について研究が必要。福祉施策で移動の支援が必要な方はいる。公共交通を利用しづらい方への支援については、対象者も含めて検討が必要と整理しております。

続きまして、移動手段を確保するための地域活動につきましては、のりあい交通事業の考え方のように、地域が主体的に移動手段を確保する取り組みについて支援の検討が必要と整理しております。

続きまして、将来の宇治市の都市構造につきましては、将来のまちづくりにおいて大きな交通需要を見込めるなら、新規路線の可能性も広がると整理しております。

最後に、今後更なる革新が見込まれる先進技術につきましては、移動手段の利便性向上に向けて、引き続き国や情報通信事業者の動向を注視して行くことが必要と整理しております。

こうした専門部会の意見をもとに、今後の方向性につきましては、4つのポイントで整理をいたしました。1つ目は、公共交通の持続性の観点から利用促進について。2つ目は、移動が困難な方や個別輸送への対応の観点と、地域活動といった観点から新たな移動手段について。3つ目は、都市構造の観点からまちづくりとの連携について。4つ目は、先進技術の観点から先進技術の活用についてとして整理いたしました。

今後、これらの方向性を軸に、本計画構成案の後半部分となる、第3章公共交通に関する今後の取り組みの検討へと進んで参りたいと考えております。

以上が、これまでの専門部会の協議状況についてのご報告となります。よろしくお願いたします。

#### **【会長】**

ありがとうございました。

それでは、先ほどの事務局の説明について、ご意見・ご質問がございましたら、発言をお願いいたします。

#### **【委員】**

宇治市公共交通体系基本計画をこれまでまとめられたことに大変ご苦労があったと思いますが、今年の1月まででしたらこの内容でオッケーだとなるのですが、新型コロナが発生し、当初は3~4ヶ月で収束すると思っていましたが、今後も収束する見込みが立たず、公共交通の収入が非常に落ち込んでいます。6月の時点で最終週は例年の約8割まで戻ったのですが、7月からは落ち込みがみられ、現在7割程度まで落ち込んできていると思います。経験上では、バス事業のうち貸切バスは、例年10~15%程度増減し、乗合バスは例年で2%程度増減するものと思っていましたが、5月は例年の5割を下回っている。こうしたことは未曾有の経験であり、このままでは基本計画のとおり事業者として

事を進めていけません。公共交通の役割と今後の方向性というのはもう一度作り直さないと賛成しかねる部分があるため、再度ご検討を願いたい。

#### 【会長】

ありがとうございます。ただいまのご意見に対して、何か事務局からございますでしょうか。

#### 【事務局】

新型コロナウイルス感染症の影響により、大変大きな影響が発生しているということは皆様もご承知のとおりだと思います。私どもも各事業者とお話をさせていただく中で、直接このような現状をお聞きしているところです。私自身も公共交通を利用させていただくなど最近の実情を見ていますと、利用者が非常に少ないと感じることがございます。計画の中では、まず宇治市としての公共交通のあり方を考えていくということがこの計画の目的でございます。一方、アフターコロナとも言われておりますが、今後の新型コロナウイルスの関係と公共交通を守っていく対策のこと、現時点で計画のなかで両立して書いている状況ではございません。それはおっしゃる通りかと思えます。新型コロナウイルスの観点で公共交通の利用者が減少している側面につきましては、国や京都府におきましても、近隣自治体を含めて協力をしながら対策について取り組んでいきたいと考えているところでございます。この状態がいつまで続くのか予想することができない状態でございます。コロナの観点で計画についてどのように含めていくのかは今後検討が必要かとは思いますが、現状の計画としましては、宇治市の現状の交通基盤、これまで変わってきた社会的ニーズ等を踏まえ、専門部会でのご意見をいただきながら、今の考え方の整理ということで資料を作成させていただいております。これからの状況については随時ご相談させていただきながら、どのような形で計画に盛り込むのかは、しっかり検討していきたいと考えております。よろしく申し上げます。

#### 【事務局】

遅くなりましたが、本日の会議の質疑にあたりまして、今般の新型コロナウイルス感染拡大防止の観点からいくつかお願いがございます。発言に関しましては、肉声ではなくマイクを通すようお願いいたします。発言の際に挙手をいただきましたら、事務局が消毒をしたマイクをお持ちしますので、発言はそれまでお待ちくださいますようお願いいたします。また、本日会議録作成の関係と要約筆記の関係から、発言にあたっては、まずお名前をおっしゃっていただくようお願いいたします。また、密回避のために会議室を換気させていただきます。1時間に1度窓を開けさせていただきますので、これらの対策についてご理解いただきますようお願いいたします。

また、公共交通機関の利用者に向けたポスターも配布させていただいておりますので、合わせてご覧おきいただければと思います。

#### 【会長】

それでは、他にご質問・ご意見ございませんでしょうか。

#### 【委員】

先ほどの委員がおっしゃたことは最もございまして、前回専門部会が7月10日ですと、その時点ではお客さんが戻ってきているという雰囲気でありましたが、7月以降減少が止まるかなと思っていたらそこから微減しており、これが今後も長期的に続くことになると、スキームの考え方も変えなければいけないこともある。その中で、並行して行われていたのが、各市町が交通事業者へどのような支援をするのか補正予算をどう取って支援するのか。宇治市はこれがしんどいところもあると思います。

#### 【事務局】

先ほどご紹介をいただきましたけれども、国のほうにおきましても、新型コロナウイルス対策に伴う臨時交付金を創設され、多方面から公共交通機関への支援ということで取り組みがなされております。近隣市町においても様々な取り組みをなされるとお聞きしております。私どももこうした情報収集をしながら

ら、市としてどのようなことができるのか。もちろん利用促進のための啓発として、委員からも資料をご提供いただき、それぞれの場面での利用促進、公共交通の安全性について周知啓発をさせていただくことと合わせ、事業者の取り組みに対してどのような支援ができるのか、現時点では、具体的には申し上げることができませんが、今後もしっかりと検討していきたいと考えております。

### 【委員】

このような状況下で何ができるのかというと、一つは今回資料としても配布されていますとおり、根拠のない風評被害ですが、利用者自身が公共交通に不安を持っており、それを払拭していかないといけない。もう一つは利用者が減った時に、どういうスキームで支援できるのか。国土交通省としては赤字の補てんをする気はないという方針なんです。補てんする財源がない。どこが支援するのかというと市町がするしかない。その場合は事業所がその自治体にある場合は議会で通りやすく支援をしやすいが、その会社が市内を全面的に運行していても事業所がない場合は支援をしにくい状況にあり、それを打破しないとまずい。

バス事業者もタクシー事業者もそのエリアだけを走っているのではなく、近隣自治体も走っている。例えば久御山町としては支援するが、宇治市もどうかという時には足並みがそろえにくい。一発目に新しいことをしようとすると議会は先行事例がないとなかなか動かない。先行事例はなかなか出しづらい状況と近隣市町からも聞いている。このような中何をしなければいけないかということ、今後専門部会で考えていかないといけないのが、近隣市町で支援する仕組みを作らないといけない。どうやって作るかということ、宇治市が音頭を取ってもできるはずがなく、申し訳ないが京都府にさせていただくしかない。せめて会議の開催を京都府と京都運輸支局と一緒に声をあげていただいて、そこに山城地域の自治体に来て、その中でどういうスキームでいくか決めたくうえで議会に諮っていただくということを検討していかないといけない。今の状況をみていると、今後しばらく続くので、そういった方針を示していかないといけないと思います。

## 【委員】

昨年からバスの乗務員不足の関係で京都府に音頭を取っていただいて、山城地域の関係自治体とバス事業者と運輸支局だけで会議をする場を持っております。前までは乗務員不足をどうしようかという話であったが、今後はバス事業が継続できるのかという話をさせてもらわないと、この山城地域からバス事業がなくなる、もしくは極端に減るということを考えないとだめだと思います。このような資料については、半年前に議論された内容だと思いますが、このまま計画策定をしていくのはいかななものかと思います。

## 【事務局】

繰り返しの部分もございますが、先ほど委員の発言にございましたように、公共交通事業は地域をまたぐ属性を持っております。営業所が所在するかどうかという話については、いろんな支援・施策を行うときに、自治体としての視点の一つになってくるかと思えます。そういったところは今の新型コロナウイルスの影響に関しての各種支援策についての視点も出てくるとは思いますが、そういった点については、情報交換をさせていただきながら、幅広い視点で検討していきたいと考えております。

また、公共交通の地域性を踏まえまして、いろんな課題がバス事業者のほうでございます。宇治市も多数の路線がありますが、それぞれの路線を各市町だけで考えるのではなくて、連携して事業者の課題や自治体の情報を共有していこうということを京都府のほうで積極的にお声掛けいただいて、昨年度から会議を持たせていただく形となっております。こうした取り組みについては今後もしろんな施策を連携して取り組む部分について有効な手段になってくるかと思えます。例えばそういった場面での取り組みや施策におきましても、市町においては事業についてそれぞれの考えをもっていることとなります。

立ち戻りまして、今回宇治市が策定しようとしています公共交通体系基本計画におきましては、今までの状況をしっかりふまえて、昨年作ったという資料とのご指摘もございましたが、数字に関しましては、調査年月日において古いものもございます。資料の作成が遅れているということで、冒頭ご説明をさせていただきましたが、こういった状況の中で委員の先生方にもご意見をいただきながら協議を進めているところです。まずこの計画におきましては、

今後の宇治市の公共交通のあり方について基本におきながら、こういった状況におきましても、この恵まれた今の宇治市の公共交通の状況を守っていく、維持していくためには、利用促進がどうしたって必要だということが、まず方向性の一つ目として委員の先生方からも意見をいただいております。各方面への新型コロナウイルスの影響は大きいものであり、私どもの業務においても交通という部分だけでなくいろんな施策において、部局を超えて大変な状況になっております。それは皆様方が生活をされるうえでも同じ状況だと思います。そういったところについては、何度も申し上げますけれども、計画としてのあり方としてどのように触れていくのか検討が必要と思っております。ただ大きな視点の中で、今後の公共交通をどうしていくのかということでこの計画についてはまず進めていく。一方で新型コロナウイルスへの各事業者への取り組み、支援について考えていくことについては、両輪で考えないと、どちらかが終わってから進めるということではないのかなということで、現在全市をあげて取り組んでいるところでございますので、よろしく申し上げます。

#### 【会長】

私も専門部会の一員として議論に参加をしております、3回目の専門部会が先月行われたところまでを今日はまとめさせてもらっております。先ほど委員の発言にもありましたように、状況が変わってしまったこともありまして、なかなか議論の成果としてお示しすることが難しいこともあります。これにつきましては、専門部会を井上部会長が兼任されていることもありまして、資料1ですと必要に応じて複数回実施と今後の予定にあります。もう必要に迫られており、毎月のように開催し検討に入っているところでございます。最新情報についてはなるべく反映させていく方向ですのでご協力をいただければと思います。

他にご質問・ご意見ございませんでしょうか。

それでは他にご意見等は無いようですので、ただいまご協議いただきました、「宇治市公共交通体系基本計画」の策定に向けては、引き続き皆さんにご協力

をいただきながら、今後も協議して参りたいと考えておりますので、よろしくお願いたします。

開始から1時間程度経過しますので、換気も合わせ5分ほど休憩をはさみたいと思います。

(5分程度の休憩)

#### **【会長】**

それでは、会議を再開いたしまして、次の議題に移りたいと思います。

報告事項といたしまして、「明星町地区のりあい交通事業の運行計画変更について」、ご報告をいただきたいと思います。それでは事務局からご説明願いたします。

#### **【事務局】**

それでは、次第の報告事項につきましてご説明いたします。

お手元の資料3「明星町地区のりあい交通事業の運行計画変更について」の1ページ目をご覧ください。

明星町におきましては、明星町自治会が運営主体となられ、京都京阪バス株式会社、本市の三者協働によって、明星町地区のりあい交通事業を実施しており、明星町からJR宇治駅を經由し文化センターまでを運行しています。

本事業につきましては、平成27年4月から本格運行を開始し、今年度で6年目を迎えておりますが、今般の新型コロナウイルスの影響を受け、利用者数が大幅に減少していることから、三者協議を行った結果、運行経費削減と利便性向上を目的として、令和2年8月11日に運行計画を変更いたしました。

この間の利用者数につきましては、2.利用者数の推移として記載しておりますグラフをご覧ください。月別の利用者数について、平成27年度から平成30年度の4年間の平均値と、令和元年度、そして令和2年度の3つの線で推移を示しております。令和元年度におきましては、過年度と比較すると少し減少傾向にありましたが、3月には新型コロナウイルスの感染拡大や、それに伴う小中学校等の臨時休校の影響を大きく受け、利用者数が約4割減少しております。また、令和2年度におきましても、4月には京都府内に緊急事態宣言が発令さ

れたことに伴い、利用者数がさらに減少し、4月から5月の利用者数は、過年度と比較して約6割減少しております。

続きまして、3.運行計画変更のポイントをご覧ください。今回の変更のポイントをご説明いたします。

一つ目は、「明星町からJR宇治駅」までの運行を重視いたしました。本事業の運行経路としましては、「明星町からJR宇治駅を經由し文化センター」までを結んでおりますが、文化センターへはJR宇治駅から乗り継いで行くことができることから、明星町からJR宇治駅までの運行に重点を置くことで、その区間の日中の運行間隔を2時間から1.5時間に短縮いたしました。

二つ目は、新たに土休日ダイヤを設定いたしました。本事業は毎日運行をしており、これまで曜日に関わらず統一のダイヤとしておりましたが、通勤・通学を中心とした始発終発につきましては、土休日の利用者が特に少ないことから、始発終発につきましては、平日のみ運行することとし、土休日は運休をするダイヤとして再編いたしました。

三つ目は、パターンダイヤを導入いたしました。これまでは、同じ停留所から利用する際に、時間帯によって出発時刻の統一感が薄く、ダイヤを把握しにくかったことから、今回8時以降は、時刻の末尾を合わせることで、利用しやすきよう設定いたしました。

続きまして、めくっていただき2ページをご覧ください。こちらは新旧のダイヤを掲載しております。先ほどお伝えいたしました変更ポイントを踏まえ、右側の新ダイヤによる運行に変更しております。朱書きの箇所が主な変更点となりますので、細かな点につきましてはご覧おきいただけたらと思います。

最後に、めくっていただき3ページをご覧ください。今回の計画変更に伴い運送距離を削減しております。1日当たりでは現状の83.3kmから、平日は77.6kmとして5.7km削減でき、休日は70.8kmとして12.5km削減できたことから、現状から概ね10%の削減となりました。

以上簡単ではございますが明星町地区のりあい交通事業の運行計画変更についてのご説明とさせていただきます。よろしく願いいたします。

## 【会長】

ありがとうございました。

ただいまの内容につきまして、ご質問・ご意見をお願いいたします。

特にございませんか。これは昨日 8 月 11 日からダイヤ改定をされたものであり、また様子をみてご意見等いただければと思います。

それでは、報告事項の 2 つ目といたしまして、「炭山助け合い移動支援事業への支援施策の検討状況について」、ご報告をいただきたいと思います。事務局からご説明をお願いします。

## 【事務局】

それでは、次第 5 の二つ目の報告事項でございます「炭山助け合い移動支援事業への支援施策の検討状況」について、ご説明いたします。お手元の資料 4 をご覧ください。

平成 30 年宇治市議会 12 月定例会で採択された炭山地域における交通手段整備に関する請願に関し、本市の支援策についての検討状況を報告します。

はじめに、この間の経過ですが、炭山区は市内の山間部に位置しており、鉄道・バスの路線がなく、従前から公共交通機関としてバスの運行が求められている地域でしたことから、地域住民の移動手段について要望がございました。そのような中で、平成 27 年 5 月 30 日には炭山区を走っていた病院送迎バスが廃止されたこともあり、平成 28 年 9 月には地域が主体となり運営する炭山区町内会助け合い移動支援事業、いわゆるボランティア輸送を開始されました。そして、平成 30 年 12 月 27 日には宇治市議会にて炭山区町内会が提出された現在炭山で行っている助け合い移動支援の取り組みを、市として支援し制度化してくださいという内容の請願が採択されたところでございます。

次に、現在の助け合い移動支援事業の概要についてですが、この事業は、地域住民が家族に気兼ねなく自由に出歩ける足の確保を行い、外出支援と生活の

質向上に寄与することを目的として、地域が主体となったボランティア輸送をされています。運用については、メーリングリストを活用して利用者と運転者のマッチングを行い、利用者のニーズに応じた運行をされています。移動先は、地域内の移動や、六地蔵方面への移動が多くを占めており、病院への通院や、子どもの習い事などに利用されていると聞いております。

次に、支援方策の検討状況につきまして、本市では、請願内容を踏まえ、これまで地域との勉強会を開催し、継続的に協議を行いながら市の支援の基本的な考え方についてまとめました。

支援の考え方といたしまして、まず、地域との協議において、協力者、運転者の確保に向けた謝金の考え方、事業の継続性、事務の効率化が主な課題となっており、これらに対応するための市の支援内容を検討してきました。

その結果、現在の助け合い移動支援事業を自家用有償旅客運送、その中の公共交通空白地有償運送として制度化を図ることで、協力者の確保と利用者の安全性を高めることとし、本市はこの取り組みに対して、制度化に伴い必要となる費用の補助や、事務的な支援を行う予定としています。

今後の予定につきましては、公共交通空白地有償運送の届出に向けた協議を進めるとともに、支援制度要項の策定をしていきたいと考えております。

以上で「炭山助け合い移動支援事業への支援制度について」のご説明とさせていただきます。よろしくお願いいたします。

#### **【会長】**

ありがとうございました。ただいまの事務局の説明で今回の事業内容については一定の確認ができたかとは思いますが、内容等につきまして、ご質問・ご意見がございましたらお願いします。

#### **【委員】**

炭山の助け合い移動支援事業については、これまで宇治市で培ってきた明星町のりあい交通事業のやり方をうまく活かして、地域の方々が主体となって汗

をかいていただくところを支援していくというコンセプトでやっていただければと思います。市が丸抱えするのではなくて、地域が最適なものを地域の人たちが考え出して、そこでどうしてもうまくできないところを自治体が支援していくという形で、あくまでもサポートをしていく。そういうコンセプトでやっていただければ宇治市の新しい取り組みになるのではないかと思います。地域の方々の現状を伺っていると、地域から町中までボランティアで送迎いただいて、帰りはタクシーを使っていたらいいということ。そういう使い方でボランティアから有償にした際にも行きはこの制度を使って、帰りはタクシーをこれまで通り使って、みんなで乗り合わせて2~3人でタクシーを使ってというような、一つだけの移動手段ではなくて、複数の移動手段を合わせて最適な移動の仕方を地域がやっていくというのが理想ではないかと考えます。車だけで生活すると、数百メートル先のコンビニも車で移動してしまう。これは最適な移動ではなく、最適な移動をするには、いろんな交通手段がなければならないので、今のボランティア輸送は助け合い移動支援事業になり、普段からタクシーも使っていく。また地域のなかの独自のものとして車も使う。こうした中から最適な移動手段を地域で考えていくきっかけとなればいいと思いますので、適切に進めていただければと思います。

#### 【会長】

公共交通空白地有償運送というのは、私も府内ですと京丹後市、北の丹後半島で利用調査をして、現地のNPOの方にもお話を伺ったことがあります。そこはタクシー事業者がいなくなってしまうところでありまして、宇治市内の状況とは違っているところがあります。先ほどの委員の発言にもありましたように、タクシー事業との適切な組み合わせというものをさらに強く念頭に置いて進めていく。もちろん住民の方々にイニシアチブをもっていただくということが、こうした取り組みが持続的に進んでいく鍵になると思います。

他いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

本日予定いたしておりました会議の日程につきましては以上となりますが、遡ってご意見ご質問ございますでしょうか。

一通りのご議論をいただいたところであります。先ほどもありました新型コロナウイルス感染の問題というのはなかなか収束が難しいところもありますし、また交通業界のほかいろんなところで問題が起こっているということでございます。なかなか臨機応変に対応していくというのは難しいところですが、来月以降専門部会の議論も予定をしております。またこちらの会議に報告していくプロセスで今後も予定をしておりますので、引き続きご協力よろしくお願いたします。

それでは、事務局にお返しします。

#### **【事務局】**

高橋会長、ありがとうございました。

次回の会議につきましては、後日事務局より改めて開催案内を送付させていただきますので、よろしくお願いいたします。

高橋会長並びに委員の皆様方、本日はお忙しい中、ご協議頂き、誠にありがとうございました。

以上で、散会させていただきます。本日はありがとうございました。

- 了 -

宇治市地域公共交通会議会議運営規程第5条第2項の規定により署名する。

会議録署名委員

会 長

高橋 愛典

---

委 員

山本 直希

---