

地区とのタウンミーティング 議事概要

日 時	令和6年10月18日（金）午後7時00分～午後8時00分
地 区	星田山手地区
場 所	星田山手自治会館
参加人数	39人

テーマ1 傍示川沿いの土手の修理について

主 旨

- 傍示川沿いでアドプト・リバーという活動がある。20年程度実施しており、ボランティアの皆さんと土嚢や壁を作ってきていた。しかし、担い手も高齢化してきている。
- 出入橋からきんもくせいに向かう傍示川の反対側に石垣が数メートルあり、その上に民家が立っている。しかし、石垣の下が途中から土になっており、雨や土砂災害に対して危惧している。

市 長

- 傍示川は管理者が複雑である。傍示川は砂防河川でもあり、途中からたち川になり、最終的に一級河川の寝屋川になる特殊な川である。確かに川の管理は交野市であるが、それ以外の斜面等の管理者は国・府・市のいずれになるか曖昧である。
- アドプトの中心になっているのは、大阪府の枚方土木事務所である。一度アドプト・リバーにしたところの管理の見直しは府と協議が必要になる。しかし、市にも関与をしてもらいたいということであれば介入する必要があると考えている。
- きんもくせいの土手の箇所は、市が管理者である可能性は低いと思われる。管理が、地権者・国・府のいずれになるのか不明確だが、関係者と協議する必要がある。

意 見

- 草刈りを誰が行うか、はっきりとしない。また、崩れると大変であるため、市としても、どこが対応すべきなのか調べてほしい。管理区分を明確にしてほしい。
→〔市長〕法面の管理は基本的に府になる。場合によっては国・個人の場合もある。一概に答えることは困難。市・府・地権者とも協議が必要である。
- 10年程度前、崩れかかった際に当時の区長とともに、府の中央事務所に3～4回行き、理解は得られた。資材（袋や土砂）はすべて北河内の事務所が出してくれた。ベルトコンベアは百姓家さんに依頼し、ボランティア100人程度で修理をした。しかし、市はほとんど何も出してくれなかった。
- 管理区分の調査を進めてくれるという認識でよいのか。
→〔市長〕当該個人の方が、市や府に相談することが先だと思っている。
- 傍示川は2級河川である。2級河川は河川法では管理者は府になっている。河川法はまちづくりにおいて一番重要な法律である。なぜなら川は災害において危険であるため。市長は府が管理者だと言っているが、いけないと思う。管理が曖昧ということに驚いた。府が管理することになっているのであれば、早急に市と府で協議を進めてほしい。
→〔市長〕歴史的な背景をいうと市にも責任はあると思うが、これまでも枚方土木と話しをして進

めてきた。地権者が相談をして進めていくほうが良いと思う。崖の箇所に家を建設した場合の責任は言いづらいところもある。

- 可能であれば解決策を示してほしかった。何か災害が起きてからでは遅いので、小さな予算でもよいので、管理のために市で毎年計上してほしい。ささやかなお願いである。
- 東から向かう出入橋のところに、家があるが、3軒はコンクリートで擁壁されている。しかし、4軒目からは、放置されている。大阪府が擁壁したと思う。3軒目まで擁壁されているため、問題・危険があることは認識していると思うが、なぜ放置されているのか。予算が無くなったからなのか、担当者が変わったからなのか不明だが、府としっかりと協議してほしい。

テーマ2 路線バス継続について

主旨

- 京阪バスから正式に撤廃の話が出たと聞いている。今後の市の対応をお聞きしたい。

市長

- 今週、京阪バスのHPに今後の路線図が公表された。星田駅からコモンシティを走る路線は全廃される。星田駅から交野市駅に向かう路線については残る。理由は星田駅の北側に京阪バスの車庫があるためである。
- 今年8月に撤廃に関する事実関係を知り、私も驚いた。現役世代も多い為、コモンシティから星田駅に向かうバスに乗車される方はピーク時には1時間に60人程度おり、廃止されると困る。また、寝屋川市のようにタクシー会社に依頼し、ワゴン車を走らせるという方法が使えないということの意味する。ワゴン車は運転手を除き9人程度しか乗車できず、コモンシティから星田駅までは往復30分程度かかるため、4台は必要である。ワゴン車を4台を確保することは困難である。
- 市の対応はバスを用いて走らせるしかないと考えている。しかし、人を乗せ、運賃をとると2種免許が必要になる。当初、バスを購入することも考えたが、3月23日のスタートに間に合わない。そのため、まずはレンタカーで3台を走らせ、その後4台を納車し差し替える予定である。車両の目途については、予算に関しても、債務負担行為の補正で、契約の議会議決は賜っているところである。
- 運転手については、このエリア以外にも妙見東・南星台の路線も廃止になり、また、河内磐船から住吉神社を通って交野市駅に向かうバスも廃止になる。大まかにいうと4路線が廃止になる。それらを賄わなければならないため、1日10人は必要になる。しかし、毎日運転させるわけにもいかないため、20人程度の運転手は必要になる。2種免許を持つ方を20人募集しようとしても市にノウハウがない。府内で営業をしているバス事業者2社と同時並行で協議をしているが、2種免許を持つ方の確保はほぼ困難であると言われている。また、3月23日の運行開始となると、大阪・関西万博の時期と重なるため、本年の8月9日に京阪バスから撤廃するといわれても今更運転手を確保することは困難であるとも言われている。そのため、急遽10月1日に地域公共交通会議で交通空白地と認めってもらうことで、トラック・大型消防車両・パッカー車等を運転している方を交野市内で運転手とすることを特例で認めてもらった。運転手はおおよそ確保できることになったが、万が一確保できなければ、市の職員を導入することも検討している。
- 今後の予定は、契約は議決済みのため、仮契約を事業者2社と結ぶ予定である。仮契約を締結したのち、12月の議会にて、3月23日からスタートするために、補正予算を計上予定。すでに債務負担

行為補正としては、車の購入で6,000万円とその他費用で2億3000万円は計上している。それよりも少ない金額になる予定ではあるが、議会の判断を仰ぐ予定である。議会にはそれ以上のところは伝えていないが、運転手の目途はついている。

- 運行の路線や本数はこのエリアと南星台は変わらない。しかし、住吉神社を回るバスについては、現在、市が寺・神宮寺・東倉治バスを走らせているバスを余った時間で回る予定である。令和7年度はそのような予定であるが、令和8年度以降は、地区と協議をしながらバス停の配置については決めていきたいと思っている。しかし、市が多額の費用を負担し運行することになるため、令和7年度の路線は守るが、令和8年度以降については、利用実態等も見ながらの判断になる。

意見

- 要望として言いたい。京阪バスが走っているルートのまま、運行するのではなく、山手のほうにも来てほしい。皆さん高齢になっており、バス停もかなり遠い。
→〔市長〕乗り込み調査も行っているが、この路線の利用者の8割程度が、コモンシティである。これは事実である。今のバス停を変更するということは余程の理由がない限り困難である。まずは、乗っていただいて主張されるほうが良いと思われる。
- 議決前に、バス停留所、時間、料金など、決定される前の素案を住民に説明してほしい。
→〔市長〕バス停を変更するとなると、バスの運行を半年間止めてしまうことになる。変更には半年間はかかる。半年前に路線の運行案を作成し、地域公共交通会議で審議し、運輸支局に書類を提出しなければならない。法律の問題もある。そのため、令和7年度に改めて説明会などを開き、意見を聞き、今後のバスをどうするのかについては皆さんに示す。急に8月に路線を廃止するといわれ、こちらでも急いで対応をしている。しかし、皆さんが希望するすべてのバス停に止まることは困難であるため、乗り継ぎをお願いすることになる。今後、コミュニティバスをより細かく走らせたとしても、1つのルートが長くなりすぎ、目的地までたどり着かないという問題も出てくる。以上のことから皆さんにはご理解いただきたい。また、地域公共交通会議が終わっていないため、回答できない部分もあることも理解いただきたい。
- 交野市駅から南星台を回って、星田7丁目にくる京阪バスだが、2～3年前に突然、河内磐船に止まらなくなった。フレンドタウンに回るようになって、このエリアの人は困っていると思う。是非、河内磐船を通す路線に戻してほしい。
→〔市長〕令和4年10月に京阪バスが路線の見直しをした際に、元々、交野市駅に向かう路線は河内磐船に寄っていたが、変更したという経緯がある。フレンドタウンの正式名称は京阪タウンであり、運営しているのは京阪不動産である。市の考えとしては、南星台・妙見東を回るバスに関しては、河内磐船を通った後に、交野市駅に向かう案を地域公共交通会議で提案する予定である。地域公共交通会議には京阪バスも出席しているが、フレンドタウンには寄らずに交野市駅に向かう路線で提案するつもりである。
- 京阪バスの路線は交野市としてどのように引き継ぐのか。許可はいらないのか。
→〔市長〕当然許可はいる。警察協議も必要である。しかし、過去に警察がバス停の設置の許可をしているため、許可を得ることは簡単である。ただし、今まで全くバス停にしたことがないところをバス停にするとなると、道路の幅員や設置の位置などのすべて許可を得る必要がある。そのため1年くらいはかかる。

- 京阪バスの路線が通勤路線であり、会社から通勤手当を支給されている。路線がなくなれば、公共交通機関でなくなって、交野市が運営されるバスでは、会社は通勤路線として認めてくれなくなるのではないかと。通勤者や学生は自腹で負担する必要があるのか。
→〔市長〕運賃の想定としてはおつりの関係もあるため、200円で依頼している。京阪バスは現在230円であり、今後250円にするため、難色は示されるだろうが200円にする。しかし定期はない。労働基準法上、会社の通勤に要した費用を払わなければ問題になる。そのため、会社との協議が必要ではないか。
- 証明書のようなものはないということか。現金のみか。
→〔市長〕現状では現金のみだが、電子マネーが間に合えば導入したい。しかし、導入後の維持管理も困難であるため、検討はしているが、この時点では明確なことは言えない。だからこそ200円という言い方をしている。
- 昼間は京阪バスが1時間に1本か2本走っているが、それは継承してもらえるとということか。また、学割については市としてはノータッチということになるのか。
→〔市長〕運行本数に関しては、現状コモンシティから星田駅までは往復26分かかっているため、運行としては40分に1本がベースになる。私としては、30分に1本にできないかと話をしている。今、業者と話しているため、最終的なことは言えないが、少なくとも1時間に1本は確保される。運賃体系については、おりひめバスは子供と障がいのある方に関しては、半額の100円にしている。しかし、通勤の定期自体は無く、学生かどうかの判断を都度することは困難であるため、申し訳ないが、一律200円にする予定である。また、導入後に変更することは困難であることはご理解いただきたい。

市長

- 私の考えとしては、基本的に駅前に行く路線は意地でも確保する。少なくとも今の路線バスがあるところは悪化することはないと考えている。令和7年・8年度については継続していきたいと考えている。それ以降となると、どれくらい赤字になるかが問題である。確実に市として1億以上の費用は発生する。入ってくる運賃は明確には分からないが、利用実態は明確に数字で出る。バス停の乗車がなければ、最悪廃止になる。交野市は京阪のような大企業でもなく、予算300億円程度で職員も550人程度であるため、京阪バスのようなサービスを提供することは困難である。どうしても至らない点はあるが、意見をすべて取り入れることは困難であるため、皆さんの理解・協力を賜りたい。