

## 地区とのタウンミーティング 議事概要

日 時	令和6年11月8日（金）午後7時00分～午後8時00分
地 区	妙見東地区
場 所	妙見東3丁目 自治センター
参加人数	31人（子ども1人含む）

### テーマ1 公共交通について

#### 主 旨

- 妙見東地区は高所に位置しており、外出手段に関しては他地区に比べても厳しい状況にある。今回、京阪バス路線が廃止されるということで、その対策をお聞かせいただきたい。
- 公共交通関連の施策に対し、地区としても協力できることはないかという観点で、住民側としても考えたいと思う。建設的な意見交換の場にしたい。

#### 市 長

- 本市の公共交通の現状としては、本年4月から運転手不足等の理由で、タクシーの配車予約ができなくなっている。今後、大阪・関西万博の開催に合わせてタクシー運行のブロック制が廃止されるため、交野市のような郊外で運行する車両が減っていくことが見込まれ、状況はさらに悪化すると考えている。
- 公共交通の対策として、市がタクシー業者と契約し、今年の9月2日から交野市北部地域を回るおりひめバスの実証運行を始めたところである。
- 京阪バスからの通知によると、令和7年3月22日で市内路線が廃止され、23日以降は市内には直Qバス、星田北の車庫に入る路線や津田駅に向かう路線のみが残ることになる。実質的に、京阪バスは交野市から撤退するという状況である。
- 市で代替手段を検討しようにも、撤退時期が万博開幕の直前であるため、大型二種免許を所持する運転手の確保ができない状況である。こうした状況を踏まえ、本年10月1日の地域公共交通会議に諮ったところ、交通空白地として認められたため、一種免許保持者でも条件付きでバスを運転することが可能となった。
- 現在、市営の巡回バスを運行するため、府内で営業している観光バス事業者に運転手確保を依頼しており、先方からは大型一種免許保持者であれば対応可能と回答をもらっている。もし、事業者の確保人数が不足する場合は、大型一種免許を持つ市職員を充当することで、運転手の必要数を確保する。
- バス車両については、事業者側で座席数24席の中型バス4台を用意してもらえる。うち3台が巡回し、1台は予備車両とする予定である。運行路線としては、コモンシティ星田に向かう路線1台、星田駅へ向かう路線1台と、後述する河内磐船駅を通る路線1台を予定している。
- 現在のバス路線では、交野市駅から妙見東へ向かう路線は河内磐船駅を通らず、交野市からフレンドタウン、南星台、妙見坂、妙見東を回って交野市駅へ戻るルートとなっているが、多くの住民からゆうゆうセンターや河内磐船駅に行けないという声を聞いているため、路線を変更して、フレンドマートのバス停を廃止し、天野が原町と河内磐船駅のバス停を復活させる予定である。

- 巡回バスの運行本数については現状と変わらず、バス停の位置も今ある場所から変更しない。
- 料金は 200 円で、障がい者や子どもについては 100 円とする予定である。支払方法としては電子決済を想定していたが、準備が間に合わないため、運行開始時点では現金払いとなる。定期券の発行や学割は、導入に多額の費用が必要となり、また、ノウハウも無いので、市の運行するバスでは対応できない。
- 電子決済は 6 月～7 月頃に開始できる見込み。電子決済であれば、どのバス停がよく利用されているのかなど、地域の利用率も把握できるので、できるだけ電子マネーを使ってほしい。
- 交野市の南部を走る巡回バス事業には、年間 1 億円以上の費用がかかる。どうしても赤字になるのは織り込み済みだが、あまりに年間赤字が大きくなると、市議会等から廃止検討に関する意見も出てきかねないため、皆さんにもできるだけ利用していただくようお願いしたい。
- 11 月 27 日に開催予定の地域公共交通会議において、料金や運行形態、車両等について改めて検討する。そこで認可されれば、国交省運輸支局に対して路線認可の手続きをしていくことになる。本来であれば、バス停等についても広く意見募集すべきと思っているが、年内に決定しないと 3 月 23 日に間に合わないので、ご理解いただきたい。

## 意見

- フレンドタウンに行くバスは無くなるとのことだが、河内磐船駅方面へ向かうバスができるのは嬉しい。年間コストが 1 億円以上、運賃は 200 円ということで、恐らく採算は 2~3 割程度になり厳しいと思うが、公共交通は非常に大切なことなので、バス路線を維持するためには住民側にも利用する責任があることを周知するとともに、他の地区とも協力して、利用促進のキャンペーン等を実施したいと思っている。

→〔市長〕フレンドタウン北側のバス停は廃止するが、フレンドタウンから徒歩 5 分くらいの藤が尾のバス停に停車するので、そちらを利用してもらいたい。フレンドタウン周辺の開発にあたっては、JR の高架下を通る道を整備することを京阪と約束している。一部地域の反対もあり、未だ実現していないが、アンダーパスが通ればより通りやすくなる。

- 一種免許でバスを運転できるようになったとのことだが、それは交野市だけ特別に許可されたということか。そうであれば、全国的に運転手不足の現状において、画期的な事例になる可能性があると思う。これが成功事例になるよう、市と市民がお互いに責任をもって努力しなければならない。市からも、良い事例としてもっと PR していった方が良いと思う。

公共交通は長年の課題であり、地区としてライドシェアなどについても研究してきたが、導入は難しそうだと思っていた。そちらは今後に期待するとして、巡回バスの運行に取り組んでいただけたことに感謝する。

→〔市長〕一種免許所持者のバス運転については、地域公共交通会議で認められた。他市でも交通空白地として認められれば同じことができる。実際に過疎地では事例があるが、府下ではほぼ無いため、異例と言える。

ライドシェアは、まず地域事業者認められる必要がある。タクシー事業者の下に運転手が付き、タクシーが不足するときは一種免許で走らせることができるという仕組みである。交野市の現状を鑑みると、通勤時など多い時にはバスに十数人が乗車しているので

ライドシェアのタクシーでは積載人数が足りず、中型バスを走らせるしかないと考えたところである。

- 運賃 200 円ということで、非常に安いと思っている。住民が乗るため、路線維持に協力するために、広報等でも積極的に PR してほしい。運行コースの検討は今後必要かもしれないと思うが、いつでも誰でも乗れるバスにするため、協力していきたい。  
→〔市長〕 実際の実証運行としては 400 円～500 円程度になると思われる。9 月 2 日からおりひめバスの実証運行を実施しているが、京阪バスが走っている限りはその運賃 230 円以下にすることはできないため、お釣りの発生しない 300 円に設定したところ、市民からお叱りを受けた。京阪バス撤退後はそこを考慮しなくて良いので、利用促進の意味も込めて 200 円を予定している。
- 河内磐船駅前に停まるのは非常に利便性が高まってうれしい。運賃が 200 円と安いので、市民としても協力しなければならないと考えている。藤が尾のアンダーパスもはや整備されて使えるようになると思う。  
→〔市長〕 ゆうゆうセンターもあるので、河内磐船駅に停車することは大事だと考えている。これまで、ゆうゆうセンターのイベント等に参加したくても行く足が無いと言われると、対応に苦慮してきた。そういう背景もあり、今回、京阪バスの撤退に併せて路線を見直した。今後も 70 歳以上の市民への外出支援として補助を継続するので、それも活用して是非バスを利用してほしい。
- 地区や自治会で利用促進の呼びかけや、キャンペーンを実施するにあたり、どのバス停がよく利用されているのかなど、巡回バスの利用データが見られるようにしてほしい。  
→〔市長〕 令和 7 年の 6 月からは電子決済を導入して、利用実態を数値化し、公表したいと思っている。正確なデータを取るためにも、電子マネーの積極的な活用をお願いしたい。また、バス停の場所についても今後の検討課題として、令和 7 年度中に地域の意見を聞く機会を設けたいと考えている。バス停設置には警察との協議も必要になる。バス停の数だけで言うと、妙見東地区は比較的恵まれている方だが、地域ごとに格差があるので、それも含めて検討したい。
- 運賃 200 円は安すぎて持続性が心配なので、ゆくゆくは値上げも必要ではないかと思う。また、バス路線周辺の商店や病院に呼び掛けて協賛金を募るのも一つの手段ではないかと思う。その他にも、定時定路線の巡回バスにプラスしてオンデマンドバスを導入し、市の負担を減らすなども考えられるのではないか。また、山手に住む高齢者の中には、バス停まで辿り着けないという人もいるので、ゴルフカート利用などの対策について、市と一緒に研究、検討したいと思っている。  
→〔市長〕 今年度はトイレトラックやシャワートラック等についてクラウドファンディングを実施しており、市内事業者等に声をかけて寄付金を募集している。協賛金を募るとなると声をかける事業者はどうしても同じようなところになるので、他の事業との寄付金の取り合いになってしまう。次年度の補助金獲得は困難だが、今後、国交省等からの補助金を受けられるよう取り組んでいきたい。

巡回バスを走らせる代わりにオンデマンドバスを導入する自治体もあるが、市内には対応可能なタクシー事業者がない。また、オンデマンドを利用する客層は路線バスにとっ

ても客になり得るので、お互いに競合する可能性もある。四條畷市でゴルフカートを利用した交通手段を導入しているが、頻度は週 1 や月 2 回くらいで、運転席には誰かが座る必要があるため、本市の状況を鑑みると、皆の要望を満たすには不足があると考えている。もし、巡回バス事業がうまくいかなければ、その時に改めて他の手段を検討したい。

- 巡回バスの運行時間は、現在の京阪バス路線から変更はないのか。  
→〔市長〕分単位で同じとはならないが、土日祝も含めて 1 時間に 1 本は確保したい。最終的な運行時間は 11 月 27 日の地域公共交通会議で調整して報告することになる。
- 地域公共交通会議の参加メンバーは、普段からバスを利用している人たちなのか。検討の際には実際にバスに乗っている人の意見を聞いてほしい。
- 京阪バスは本当に撤退するのか。それなりの人数が乗っているバスもあると思う。  
→〔市長〕今回、バス路線を廃止するのは交野市だけではなく、この数年で近隣市等でも撤退されている。最大の理由は運転手不足であるので、採算がどうという話ではない。寝屋川市などは 1 年前に撤退されており、交野市は補助金等で何とか引き延ばしてきたが、結果、万博の時期と重なってしまったのは痛手だった。
- 公共交通に関していろいろと検討していただき、その苦勞に対して御礼を言いたい。自分も高齢になり、そろそろ車の運転もやめなければならないと思っていたものの、外出が不便になると思い躊躇してきたが、対策を講じてもらえてうれしい。住民としても、利用しましょうという呼びかけはもちろん、それだけでなく具体的な行動を示して協力していくのが大切だと思っているので、先ほども話があったように、バスの利用状況などの情報が欲しい。また、今後、バス停まで行けない人への対策も検討していただきたい。  
→〔市長〕交野市駅、星田駅、河内磐船駅のどこかへアクセスできる交通手段は確保しなければならないと思っているが、今回の巡回バスもいつまで維持していけるかが課題である。令和 8 年度以降は、令和 7 年度の実績を踏まえて施策を考えていく必要があり、あまりに赤字が大きいと議会から指摘される可能性もあるので、できるだけ赤字額を小さくできるよう、皆さんの協力をお願いしたい。

以 上