令和８年度　第２回　交野市地域公共交通会議

議　事　録

［日時］　令和８年９月 15 日（火）　14 時 00 分～16 時 00 分
［場所］　ゆうゆうセンター　４階　多目的ホール

１．おりひめバスについて

２．交野市地域公共交通計画について

３．そ　の　他

４．閉　　会

交野市地域公共交通会議　名簿

No	区分	氏名	所属	備考
1	学識経験者	熊谷　樹一郎	摂南大学都市環境工学科理工学部教授	会長
2		井上 学	龍谷大学文学部歴史学科日本史学専攻 教授	副会長
3	地方運輸局長が指名する者	藤原　弘暁 （中野 幸太 代理人）	大阪運輸支局首席運輸企画専門官（輸送）	代理出席
4		田中　郁代	大阪運輸支局首席運輸企画専門官（総務企画）	
5	交通事業者	山本　英幸	京阪バス株式会社経営戦略室　代表部長	
6		谷川　嘉規	日本タクシー株式会社　寝屋川総合営業所長	
7		白石　和範	西日本旅客鉄道株式会社　近畿統括本部阪奈支社　地域共生室長	
8		山添　哲司	京阪電気鉄道株式会社　経営企画部交通政策担当　課長	
9	労働組合	朝田　雅也	京阪バス労働組合副書記長	
10		小川　敬二	日本タクシー労働組合執行委員長	欠席
11	道路管理者	加藤　温	大阪府枚方土木事務所参事兼地域支援・企画課長	
12		土井　章央	交野市都市まちづくり部土木管理課長	
13	交通管理者	常元　幸司	交野警察署交通課長	欠席
14	市民	山田　龍也	青山区長	
15		玉井　八恵子	公募委員	
16		堀内　治	公募委員	
17	市長が指名する者	白井　佑季	大阪府都市整備部交通戦略室交通計画課課長補佐	
18		中野　貴雄	交野市危機管理室次長	
19		松浦　新太郎	交野市企画財政部次長	
20		畠山　悦子	交野市福祉部次長	

※傍聴者：0 名　報道関係者：0 名

【議事内容】

○開会

（事 務 局）　ただいまから令和８年度第２回交野市地域公共交通会議を開催させていただく。皆様方におかれましては、公私ご多忙の折にも関わらず、当会議にご参集賜りまして誠に感謝する。本日の会議に出席委員は、３名欠席連絡をいただいており 20 名中 17 名の委員が出席している。交野市地域公共交通会議設置条例の規定に基づき、過半数の出席があることから、会議が成立していることをご報告する。当審議会開催にあたり、市を代表して山本市長よりご挨拶申し上げる。

○市長あいさつ

（市　　長）　大変お忙しい中、お越しいただき感謝申し上げる。去る９月６日執行の市長選挙において、市民の皆様から再任のご信任を賜ったところである。選挙にあたっては、おりひめバスの存続と発展を掲げて参った。

本市においては、路線バスの撤退を受け、市民の皆様の移動手段を確保するため、市の負担によりおりひめバスを導入した経緯がある。導入に際しては大阪府に支援を要請したが、市域をまたぐ路線については検討の余地があるものの、市内で完結する路線については支援を行わないとの回答をもって支援を得ることはできなかった。現在は、国において地域未来交付金の制度がある。従来はシステム関連の取組と一体でなければ交付の対象とならなかったが、制度改正により、地域公共交通をはじめとするハード面についても一定の財源措置が可能となった。これを受け、令和７年度においては国から約 9,400 万円の交付を受け、本年７月に路線の拡充を実施したところである。もっとも、現状の取組が十分であるとは考えていない。おりひめバスについては、単に存続させるのではなく、発展させていくことが重要であり、市民の皆様のご意見を十分に伺いながら取組んで参りたい。財源についても、しっかりと確保したうえで充当するよう考えている。

また、外出支援については、主として福祉の観点から実施しているものであり、外出に困難を抱えておられる方を支援することを目的としている。一律に給付を行う趣旨のものではなく、鉄道駅の近くにお住まいで外出に支障のない方よりも、近隣に鉄道等がなく移動に困難を抱えておられる方への支援を前提としている。本市においては、おりひめバスおよびタクシーに重点を置いた施策展開を図っており、現行１人当たり 6,000 円としている支援額については、今後増額する方向で考えているが、その水準については議論および検討が必要であると認識している。

本日は、おりひめバスの本年７月以降の運行状況について数値がまとまっているので、皆様にご報告する。また、地域公共交通計画については、他市と比較して策定が遅れていることは否めないが、ようやく策定の段階に至ったことから、皆様のご意見を頂戴したい。

今後も、国土交通省の補助金をはじめ、各種の財源を活用するとともに、市としても必要な財源を確保しながら、市民の皆様の移動手段を守るのみならず、さらに発展させて参りたいと考えている。交野市地域公共交通会議の場において、関係の皆様から幅広くご意見を賜り、より良い地域公共交通の実現を目指して参

りたい。本日の会議運営にあたり、皆様のご協力をお願い申し上げ、市を代表してのご挨拶とさせていただく。

○代理出席の扱いについて

（事 務 局）　市長については、ここで退席させていただくため、ご了承いただきたい。

本日、都合により欠席委員から代理出席の申し出をもらっている。代理出席については、当会の設置条例で特段の位置づけはない。設置条例第９条では、この条例に定めるものの他、交野市地域公共交通会議の運営に関し必要な事項は、会長が交野市地域公共交通会議に諮って定めるとしているため、代理人の出席可否は、交野市地域公共交通会議で諮る必要がある。

昨年度、交野市地域公共交通会議にて、業務が重なる中で出席できない場合の対応について問題提起があった。現在、本市の地域公共交通会議については、委員ご本人が出席するとしている一方で、本会議は、地域公共交通に関する施策について、学識経験者、市民、地域公共交通事業者、行政機関、道路管理者、交通管理者など、様々な立場の委員の皆様にご参加いただき、それぞれ専門的な知見や立場から協議を行う場となっている。特に地域公共交通の維持確保については、交通事業者の皆様との協議を踏まえながら、運行方法や利用状況 利用者ニーズ、今後の地域公共交通のあり方などについて継続的に意見交換をしていくことが重要だと考えている。そのために、交通事業者を始めとする関係機関、団体の皆様に、可能な限り継続して会議に参加していただくことが必要である。

しかし、委員にはそれぞれ本来の業務や公務があり、やむを得ず会議を欠席せざるを得ない場合がある。現状の条例では、委員の過半数の出席が会議開催の要件となっているため、委員の欠席が重なる場合には、会議の開催や協議の継続に影響することも考えられる。また、交通事業者や行政機関等から出席している委員の皆様は、委員個人だけでなく、それぞれの所属の組織の立場を踏まえた意見が重要とあると考えている。

そこで、事務局としては、個人として委嘱されている学識経験者および公募による市民委員を除く委員について、やむを得ない理由により本人が出席できない場合には、所属する機関、団体または事業者等から指名される者が代理で出席することを認める仕組みを設けてはどうかと考えている。

（会　　長）　代理出席について、事務局からの提案の通り、業務などが重なってこの協議会に出席できない場合というのはこれからもあると思うため、代理出席の仕組みを一旦決めておくことが必要ではないか。先ほどの説明にもあったが、学識経験者および公募による市民の委員を除いた委員については、やむを得ない理由により本人が出席できない場合には、所属する機関、団体または事業者などから指名された者が代理出席することを認めるということだが、何か異議等あるか。

（委員全員）　異議なし。

（会　　長）　異議なしということで、代理出席を認める。

（事 務 局）　ただいまの代理出席を認めていただいたため､本日の会議出席委員は 20 名中 18 名、条例の規定により過半以上の出席となり、会議が成立していることを報告する。以降の議事を会長にお願いする。

（会　　長）　市長のご挨拶にもあったとおり本日は、おりひめバスの変更と交野市の地域公共交通計画について皆さんと議論していく。引き続き忌憚のないご意見をいただきたい。それでは案件ごとに議事を進める。

（事 務 局）　資料の確認。

１．おりひめバスについて

（事 務 局）　資料１により説明。

（会　　長）　質問、意見はあるか。モビリティ・マネジメントの話が出てきたので京阪バスにコメントをもらえればと思う。利用者増のためにいろいろとモビリティ・マネジメントに取り組まれていると思うが、事例があればきかせてもらいたい。

（委　　員）　京阪バスも利用促進には取り組んでいかないといけないといろいろ考えているが実際にはなかなかできていない部分がある。隣の枚方市では、枚方営業所が新しくなったことで、地元・地域の方および地元の小学生に来てもらったりしていろいろ体験をしていただき、バックヤードツアーも実施している。京都市エリアでは地元が非常に力を注いでおり、イベントやバスを利用してもらうような取組みをしている。バス会社が実施すること、それに対して地元が取組むことでそれぞれで盛り上げている。非常に抽象的であるが以上である。

（会　　長）　意外と認知度が低いのでそういった活動を繰り返し行うことで実現に結びつける可能性があるという話があった。

（委　　員）　本当に交野市がいろいろ工夫して、利用する立場としてひと言御礼を申し上げたい。先日、大阪市内で会合があり、行き帰り共にバスを利用したが JR との接続が良くなった。５分～７分ぐらいで電車に乗る時間につながっている。帰りは河内磐船駅で降りると、また５分～７分ぐらいで接続されるような形になって非常に使いやすくなっている。河内磐船から乗車すると、20 名ぐらいが乗られて、多くの方が乗られていると非常に喜んでいる。利用促進については、地元においても「ぜひ乗りましょう」との呼びかけを行っているところであり、星のブランコに関する取組みについても、観光部門と連携しながら進めていただきたい。

また、南星台方面において星のブランコ行きのバス停が新設されたが、当該バス停から妙見東を通る経路については、自然環境に恵まれている一方、道路の整備が十分ではない。途中の山中には路面の荒れた箇所も見られることから、大阪府と連携のうえ当該道路の整備を図ることにより、バス利用者の増加につながるものと考える。さらに、私市エリアを含めた循環ルートの形成が可能になれば、利用者の増加が期待できるものと地元では認識している。

妙見坂小学校の小学生のバス体験も非常に良かったと。子供たちのスクールバスの利用したいと考える。妙見坂小学校から妙見東地区まで 70ｍの高低差があって、夏など暑い中で帰宅する子供たちが非常に苦労している。せめて帰りだけでも、バス利用を教育委員会の方に働きかけて学校でも容認いただければ 100 円で家の近くまでバスが来るのは非常に良い案だと思うので推進していただきたい。

（会　　長）　道路の高低差について土木的観点からの見解は何かあるか。

（委　　員）　国道 168 号線のことと思うが、大阪府にも要望をあげているが実現に結びつかない状況である。

（委　　員）　妙見東からのぼる自然歩道のような道のことである。

（事 務 局）　ほしだ園地の園路であれば、観光も含めて指定管理者共に機会あれば話をしていく。

（委　　員）　青山地区は東部ルートを使う方が多いが、７月の改正でおりひめバスで青山地区と河内磐船駅との往復ができるようになり、市民は大変喜んでいる。１年前にスタートした頃に比べてかなり利用しやすくなった。さらには、交野市駅に行きやすいルートで延伸してほしいという要望がある。青山地区の方は河内磐船駅を使われる方が比較的多いが、交野市駅も使い、特に高齢の方であれば交野病院に行く方も多いためである。７月 25 日に交野市内で七夕まつりが行われたが、その際に青山の地域から会場に行くには、交野市駅から京阪電車に乗って私市の駅に行ってというルートになるが、遅い時間になると便数も少なく、七夕まつりの時間になると乗れないこともある。駐車場も会場にない。青山地区の方は比較的、七夕まつりに関しては関心度が低い。おりひめバスの臨時バスを考えれば、特定日になるが交野での行事参加も地域の方がもっと積極的に参加できるというご意見もある。

（委　　員）　妙見坂小学校の社会見学でおりひめバスの体験の取組みが、すごくいいなと思った。星田地区は環境教育で、旭小学校から星の里浄水場などに社会見学に行くが、徒歩で行っていることを耳にする。環境教育としてクリーンセンター等も行ってほしい。子供たちの環境教育の足としておりひめバスを活用できたらなと常々思っている。また市の方への、星の里いわふねへのルートを考えてほしい。山手からあの辺に行くのには本当に足がない。そのため環境フェスタも関心が低い。おりひめバスを活用して星の里いわふねまで行くルートがあったら、さらに環境フェスタに参加してもらえると思っている。

（事 務 局）　７月から新たな運行となっているため、データを取りながら運行ルートを検討していくが、ドライバーや、車両も限りある資源であるため、それらを考慮しながら継続できる地域公共交通の検討をしていく。

（会　　長）　リソースは決まっている。市民委員の方から貴重な意見があるが、運行側の話では非常に利用者が増えている路線もある。今回、１年前と比べたら利用者が増えている。一便あたり８名を超えているところもある。運賃も 300 円から 200 円に変えたが、その現状について話すことはあるか。

（委　　員）　７月から新しいルートで、河内磐船駅の停留所が南口から北口に変わって踏切を渡ることがなくなったため時間がタイトなのが解消できると考えていたが、実際には利用者が激増した。交野市のデータを見るとそれほど増えているようには見えないが、実際には７月に最高で１日 83 人の利用があった。１日で 83 人なので、一便あたり８人を超えている。８月では最高で１日 90 人の利用があった。90 人の利用があった日でも乗れなかったという方は皆無だった。ただ６月、７月、８月、９月も昨日まで見ると、乗れないという状態も出てきている。致し方ないと考えているが、９月では１日 95 人の利用があった日もあり、確実に利用人数が増えていっている。このあたりが最大値だと考えている。８人乗りのワンボックスではうまく乗り降りがかみ合ったとして、一便当たり最高で 17 人、乗れなかっ

たという人数は最小限に抑えていると思う。ドライバーに聞いたり、後ろについて走ったりしているが、今が乗客数の最大値だろう。一日あたり 100 人を超えるなら、14 人乗り車両が必要と考えている。今まで統計を取ってきたため、利用者の内容だけ言う。この４月から８月末まで統計では、支払いに現金利用が 40%、ＩＣカード利用が 20%となっている。寝屋川市でも同じようなバスを運行しているが、寝屋川市と圧倒的に違うのは、外出支援の利用客である。高齢者に対する 200 円の乗車券、100 円の障害者の券、免許返納に対する利用はまだ一件もないが、外出利用券の利用が非常に多く 40%。現金と同じ比率で乗車しておりその中の大人 200 円、高齢者が使われているのが 30%、障害者が 10%となっているので、交野市に関しては外出利用券のご利用が非常に多いと考えている。

（会　　長）　貴重な情報である。

（委　　員）　顕著に表しているデータを持ってきたので共有する。

今年度、令和８年度８月末までの外出支援の申請者数については、おりひめバスとタクシー利用券でトータル 9,758 件の申請がある。比較すると令和７年度の１年間で 8,830 件、昨年度は８月時点で去年度１年間の申請者数を上回っている。おりひめバスだけで比較すると、令和７年度がトータルで 1,479 件の申請があった。令和８年の８月末には 2,569 件の申請で、既に昨年度の申請数を 1,090 件オーバーする形で申請いただいている。従来から外出支援の利用促進で、おりひめバスも、タクシーも利用できることで、利用促進を様々な形で実施している。４月の広報誌に折り込んだチラシで外出支援の制度内容について配布したり、６月の高齢介護課の介護保険の納入通知書にチラシを同封したり、北部巡回ルートのワンボックスカーと交野市内南部エリアを運行する大型バスには、「申請お済みですか」という形の車内掲示もしている。北部巡回ルートには交野女子学院があり、交野女子学院の停留所の掲示板にケアハウスきんもくせいで、高齢者の方がレクリエーションとかリハビリの目的で作られた折り紙の作品や、「かたの×サードプレイス」という、ひきこもり等でのお悩みを抱える方が参加している第３の居場所があるが、そこの作品を掲示板に作品展示して、おりひめバスから見える様にして、交野女子学院バス停を降りた方に、そんな作品があるのをお知らせするなどして、バス停を盛り上げる。そういう取組みも従来からしていて今年度も引き続きしている状況である。常々利用促進をしているが、トータル的に申請者数が増えて既に８月時点で去年の申請者数を上回っているのは、担当課としても驚いている。実際に利用者数も多くなっているので、だいぶ定着して皆さんが喜んで乗っている状況である。また、申請のときにアンケートも取っており、意見が様々ある。おりひめバスに感謝しているというお答えもあれば、ルートの見直しや増便・延長という声もいただくので年間通じてまとめて、共有できたらと考える。

（会　　長）　今までは運行側の話が多かったが、利用者のデータも提供されて非常にありがたい。先ほど私は「認知されてないのでは」と言ったが、届いている方には届いていることが分かった。外出支援に関しては、非常に反応がいい。

（委　　員）　外出支援は、申込用紙と返信用封筒を送れば家に届くよう努力している。一人暮らしの高齢者の方に制度を紹介し、申し込みにゆうゆうセンターまで行けない

と言われた方でも、郵送にて１週間以内に届いたと言われて喜ばれている。バスかタクシーかを聞いて書類と返信用の封筒を渡し、これを封筒に入れて出したら届くと紹介している。高齢者の方は本当に助かっている。用意していただき感謝している。

（会　　長）　現場の声や現状の貴重な意見である。大新東が運営しているバスにも掲示をして協力をいただいている。小学生のイベントにも協力いただいている。今回大新東が運行事業者として参加しているので、自家用有償運送についてコメントをいただきたい。

（大新東㈱）　今回モビリティ・マネジメントの一環や観光促進などで都市まちづくり課に協力して参加した。運行事業者だけでなく行政と一体になって運行していることで、地域の細かなニーズを把握している行政と運行管理の我々が、違う視点から一つのおりひめバスの運行を見ているため、メリットがある。妙見坂小学校のイベントも、最初は定期便に乗っていただく予定だったが朝のラッシュ時間にかぶっていたことと小学生の皆様は家族でバスに乗ったことのない子も多いことが想像できたため、貸し切りでバスに乗るという体験自体をさせてあげられないかと、相談した。 他の乗客と一緒にぎゅうぎゅう詰めに子供を乗せると、窮屈で、席を譲らないといけない。先生に、「静かにしなさい」と言われ、バスに対していいイメージを持てないのではないか、行きだけ貸切バスを走らせて、バスとはこういうものであるというのを自分たちのペースで体験してもらった。降車ボタンを押したり、運賃を自分で入れたり、それで、乗った、楽しかったという記憶を作ってもらう。今後、子供たちが大きくなったときに、バスだけでなく、鉄道やタクシーを含めて公共交通のことを考えるきっかけになればということで地域の子供たちの成長も楽しみにしながら協力した。ただバスの台数とドライバーの数に限りがあるので、年間を通して定期的に実施するのは難しいところはある。限られた日数の中、予定を立ててできたが、やはり、車両の故障、不具合や、ドライバーの病気、怪我、不測の事態があるので不安定さは持っているが、できる限りの協力はしていこうとは思っている。

デメリットが一つあって、ドライバー不足のなか自家用有償事業は契約によって実施しているということで、弊社としても若いドライバーを募集するにあたって安定性がないところである。若年世代は、落ち着いて安定して働ける場所を求めているとは思うが、実際、契約によるので、この契約が続くかどうかわからないのは心配、不安要素である。ずっと続けられるように努力するのは事業者側の使命だが、若い方には抵抗ある業務形態だと感じている。募集をかけても 50 代半ばのドライバーが多数なので、その方々に少しでも長く働いてもらいたい。地域のマルシェへの参加も含めて、地域の方々にバスのことを知ってもらい、地域全体で地域公共交通というのを考えるきっかけを作って、バスのドライバーや他の地域公共交通で働きたい人を作っていきたいという希望があり、そのためにも今後とも協力していきたい。

（会　　長）　現状の意見、現在の自家用有償運送に関する意見、情報提供であった。自家用有償運送について運輸支局様からコメントをいただきたい。

（委　　員）　自家用有償運送は他の地域でも走らせているが、交野市で素晴らしいと思った

のは、小型の車両にも降車ボタンと車内アナウンスがあることだ。普通、こういったところまではなかなかつけていない。普通は、ドライバーが後ろを見て降りる人を確認したり、料金収受をしたりして大変なところである。ドライバーファーストの精神をもって鉄道への接続時間やダイヤ改正をされている。運転手も安心して運転できるような、ゆとりのあるダイヤ設定をされたところが良いところだと思う。事業者と一緒に地域のリーダーなども含めてイベントをするなど、あらゆる機会を捉えて利用促進、運営を、やっておられるのもすごい。ただ、高齢者の方ではある程度認知度広がっているという話もあったが、自家用車に乗っている方など他の市民に対する認知度が低いのが課題と聞く。また、一点だけ気になるのは、高齢者の利用が増えたというが、どういった方が増えたのかということである。免許返納の人はあまりいないということだったが、どういう方がバスに乗るようになったのかが分かれば教えてもらいたい。

（委　　員）　対象年齢を 75 歳以上から 70 歳以上に引き下げた。今年度から 4,600 円の補助額だったが 6,000 円に上がっているので、そのお得感もあって使ってみようかなという方が増えていると分析している。免許返納の部分のデータも一応持ってきており、去年は危機管理室が窓口で受けていて、年間およそ 200 件と聞いていた。今年は、８月末までの集計が 95 件なので、年間 200 件ぐらいの推移でいくのかなと想像している。外出支援制度は、年々、対象年齢の引き下げや補助額の改正をしている。令和２年度からの制度であり、毎年の制度改正をしている中で、意外と使えるという人が次第に増えてきていると推測している。

（副 会 長）　数字が上がった、下がったと一喜一憂しがちで、数字も大事であるが、今あるサービスをうまく使いこなしていこう、と沿線の方々が考えを切り替えていけるようにしていきたい。また、要望は無限大である。一つ一つすべてを聞いていたら、利用者は増えるがコストも増える。今あるドライバーと車の台数をうまく組み合わせて、それをどう使いこなしたら自分の生活が良くなるかという点と要望のバランスを取りながら取り組んでほしい。そのためには、まず体験してもらうことが大事なので、今回のように子供たちに１回乗ってもらう。これを、何度も何度も、できる限り繰り返すことで利用者は増えていくだろう。これとは違うが、最近デマンド交通で分かったのが、運行開始前に利用体験会をたくさんやったところほど利用率が高い。１回サービスに触れると自分ごとになるようだ。例えば、行ったことのない飲食店でも１回行ってみると意外とうまかった、次も行こうかとなるので、１回体験してもらうということをどれだけの人たちにやっていただけるかが今後のポイントになる。七夕のシーズンに大きいバスの中に短冊を飾り、車内で七夕をやるなど、みんなの目を引くことをやると印象も変わっていく。バス会社も大変なので可能な限りで良い。今までの体験で言えば、近くの宇治田原町では毎年、ドライバーさんがサンタの格好をし、子供がいた場合はお菓子がもらえる。子供は、バスに乗ったプラスアルファの体験価値としてサンタさんが乗っていてお菓子をもらったバスとなる。そのように、どれだけ体験の価値を高めていけるかによって皆さんの判断が変わってくるので、イベントは良い機会である。また、今日は外出支援の人が増えているという報告があった。今後の課題として、どこまで財政負担が可能かという話が出てくるだろう。１人で移動できて

バスやタクシーに乗る方がチケットを持っているのか。そのうえで、その方々が独居老人か、ご夫婦だけの家庭なのか、お子さんと同居か、また、自炊するのは毎日か、運動しているか、社会参加しているか、のようなフレイルに関わることを聞くとよい。そこで、外出支援があることでフレイル予防になっているという結果が出てくると外出支援の大切さが明らかになるだろう。例えば、チケット利用者の方がもしに介護が必要になった場合の、コストと、チケットの支援額の比較して支援額の方が安いと判断されればよいだろう。ぜひ、フレイル予防などのアンケートも協力できるといいなと思うので、今後ご検討いただきたい。

（会　　長）　いろいろな要望が出たのは、課題意識があるということで非常に素晴らしいことだ。その一方で、それら全部に対応すればコストもかかるのは当然で、今のリソースをいかにみんなで協力して使えるかが一つの方向性というふうに思う。では一旦ここでこの次第の１については終わる。

２．交野市地域公共交通計画について

〇課題の抽出

（会　　長）　続いて、次第の２．「交野市地域公共交通計画について」本件については、前回の会議で、事務局から住民アンケート、あるいはおりひめバスの乗り込み調査などを踏まえた現状把握の結果を教えていただいた。皆様からも意見をいただいたところで、今回はその結果から課題の抽出、および基本理念、基本方針と具体的な取り組み内容について説明いただく。内容が多くなるので、課題の抽出までを一旦説明し、必要に応じて皆様から意見をいただき、続いて基本理念および基本方針と具体的な両方対応について説明をいただいた上で、改めて意見を求める。

（事 務 局）　資料２（１～13 頁）に基づき説明。

（会　　長）　課題までのところで説明いただいた。公共交通計画について運輸支局から、課題についての補足など何かあるか。

（委　　員）　課題については特に意見はない。後段説明のあと発言したい。

（会　　長）　これまで議論してきた内容が的確に課題に反映されている。ここまでに対して質問あるいは意見はないか。

（委　　員）　課題として、２つの観点が抜けていると思う。１つは収支率。おりひめバスに限ったことだが、そのバスを維持することについて。利用している立場から言うと、これから先どこまで維持してもらえるのだろうか。先ほどの市長の挨拶にもあったように、おりひめバスは今回の市長選挙の争点の一つであった。本当に今後、国からの補助が十分受けられ、維持できるのかどうか。４ページの市民アンケートの中で、６割の方が「できるだけ協力したい」と思っている。また、今は自動車が利用できているがあと数年すると 80 歳を超えて車が使えなくなる。そのときに、山手地区の住民などにとっては死活問題である。その辺を非常に懸念している。課題に対する今後の対策に若干触れるが、一つは、市民として、今の交通体系を維持するためには経済的な支援もできるということを一言、言っておきたい。また、交野市で、クラウドファンディングやふるさと納税の寄付型みたいな形ができないか。今は自動車に乗っているのでバスには乗っていないが、今後ぜひ協力したいという方が多数いる。私の周りにもそう言っている方がたくさんい

るので、例えばふるさと納税で、１万円なり数万円の寄付をすると今後何年間かバスに乗れるとか、何かもらえるとか、また場合によっては昔成功したテレホンカードのように、収集したいと思えるような綺麗なカードを作るなど。使わないが集めるということもあり、形を工夫すればよい。賛同して支援をしていきたいと思っている多くの方に具体的に協力してもらえると思う。もう一点、星田の方の山手や星田西、妙見東や私市山手など、交野市は平地のところと丘陵地域と場所が大きく二つに分かれている。丘陵地に住む人にとってみれば、70m～100mの高低差があるところを自動車以外で行き来するのは、上がったり下がったりが難しい。だから、地域公共交通に対するニーズは大きくわかれると思う。今後の交野市の地域公共交通計画においてはその観点からの分析も入れていただきたい。

（会　　長）　非常に細かい、非常に大事なところをご指摘いただいた。課題に関してはかなり広く取っている面もあるので、結構包含されている内容ではあるかと思う。基本政策の後のところ、具体的なところで反映できたらいいと思う。いずれにしても非常に貴重な意見である。

○基本方針

（会　　長）　事務局より説明願う。

（事 務 局）　資料２（14～17 頁）に基づき説明。

（委　　員）　14 ページの四角囲みの中に「そのため、地域公共交通を取り巻く環境が厳しい中にあっても本市において交流と活力を生み出し続けるためには住民、地域、交通事業者、行政、団体、企業、周辺市等が連携し」とあるが、周辺市等の連携という中では、今、北河内地域で、労働組合としてもそれをバックアップしていこうという動きがある。本来、連合が出席していれば連合が話した方がいい話だが、京阪バス労働組合は京阪バス労働組合単体として企業の中では活動できるが、労働組合の上部組織に入っている。上部組織は、労働組合が集まった連合体で、京阪バス労働組合は当然バスの組合、それ以外にも鉄道の組合等が入った私鉄総連というのが上にある。その上に各産業別の組合が集まった連合という全国組織がある。その連合の中に各都道府県の組織があり、連合大阪というのがある。その連合大阪の下に連合大阪北河内地域協議会がある。この交野市も北河内地域協議会のエリアに含まれるが、その北河内地域協議会の中で北河内 100 万人みんなの交通プロジェクトというのを動かしている。北河内７市、枚方市、交野市、門真市、寝屋川市、守口市、四條畷市、大東市とあるが、各個々の行政でできることは小さくても、各行政が力を合わせれば何か大きなことができるのではないかと連合北河内協議会の事務局長が考えて進めているものである。周辺市との連携を強化し、具体的な方針を立てて進めるのは難しいが、労働組合側としてもそういうことをバックアップしていく動きがあることを紹介させていただく。

（会　　長）　担い手不足の中で労働組合は大変だと思うが、地域としてまとまるといろいろなアイディアやマスの力が出てくる。これは周辺地域のなどの連携のところで具体的な話が展開できたらいいと思う。その他はないか。いろいろと経験されている事業者にコメントをいただきたいと思う。

（委　　員）　今回の地域公共交通計画の中の課題にも記載しているように、労働力不足と沿

線の人口減少は鉄道事業者においても避けられない。幸いに星田駅はそうではないが記載ある通り、学研都市線沿線全体としては減少の傾向にある。それに対して今回の方針の中にもあるが、新たな技術やコスト削減あるいはウェブの活用などをして理解をいただきながら維持していきたい。我々は交野市完結ではなく、学研都市線の沿線を貫いているので、今回の取り組みの方針の中にもあるが、魅力発信や利用の拡大、定住の促進などで、交野市も含めたパッケージとして学研都市線の魅力発信をし、沿線の付加価値、沿線価値の向上を引き続き頑張っていきたい。

（会　　長）　鉄道は、駅がキーになりやすいので沿線の再耕が非常に重要になってくる。

（委　　員）　我々は民間企業なので、どこまで連携できるかというところがある。実施主体のところに鉄道事業者と書いてあり、いろいろ連携していかないといけない。地域公共交通を担っているので、おりひめバスなど運命共同体ともいえる。地域公共交通全体が先細りしていくと我々も存続に関わってくるので、できるだけ連携していきたいと思っている。例えば、15 ページに書いている「駅待合環境の維持・改善」というところについては、今、交野市駅でトイレの改修もしている。具体的にはそういったことかと思っている。また、16 ページには「運行サービスの維持・改善」というのがあるが、今、昼間は 12 分間隔で交野線を運行している。これも運行サービスを維持していく一環である。時間の間隔が空くとおりひめバスからの乗り換えが不便になると思うので、地域公共交通が先細りしていかないように取り組んでいきたいと思っている。また、その下に「新技術の活用」のところで鉄道事業者が実施主体になっている。我々が今考えていることの中に、かなり将来ではあるが無人運転にも取り組み出そうとしている。現在、交野線はワンマン化、駅も無配置というふうにして何とかやっていっている。新技術の活用とはそういったことであると理解をしている。これからも連携していく。

（会　　長）　ちなみに無人運転は将来的にどのぐらいの見通しか。

（委　　員）　まだグループの中期経営計画にやっと載せたという状況である。例えば、ニュートラムのように踏切もなく、ずっと全線高架あるいは地下であれば割と簡単にできるが、我々には踏切もあり、いろんな種別の列車も走っているので前途多難である。今始めたばかりで、何年度とは言えないが将来には実現できると考えている。

（会　　長）　安全性の面でいろいろ課題が多いということを理解している。

（委　　員）　17 ページ、地域公共交通関連グッズ制作、これにはどんな楽しいのができるかと期待している。カバンにつけるものであるとか、具体的な企画があれば教えていただきたい。関連グッズは若い人などが「それかわいいやん」とか「これおりひめバスのよ」とか言って宣伝できると思っているのでイメージをお願いしたい。

（事 務 局）　まだ構想段階、考え方の話なので具体化できるかどうかではあるが、例えばペーパークラフト、他市であったトミカのようなミニカー、あるいはキーホルダーやカードとか、そういうところが展開可能性としてあると思う。いろいろ他市事例等も踏まえて検討しながら皆さんに親しんでいただけるようなものができたらと思っている。

（委　　員）　全体の形の計画ということで抽象的なものが多く、もう少し具体的なものが何

かないかなといろいろ見ながら考えていたところだが、先ほど私が言ったことはもう一つ下のランクの話なのかもしれない。ただ、12 ページ課題④の中に新技術と書いてある。これは７年先まで見通した話だと思うが、もう既にレベル４の、無人のバスが走り始めているところもあるし、タクシーに至ってはいろんなところで既に商業段階に入っている中で、これにはひと言も触れられていない。交野市としてもう少し新しい技術に対応してほしい。堺市や大阪市でもいろんな実験を始めている。当初、委員の時に提案したオンデマンド運行も、いろいろと難しい点がたくさんあると重々承知しているが、その辺も含めて今後の展望の中で若干触れていただきたい。本当に無人のバスが通れば、多くの問題が解決していく。ただ雇用の問題とかいろいろ問題があるのは重々わかっているが、利用者側としてはそれが進んでいくと非常に大きな問題がかなりのところで解決していくという期待があるので。入れていただきたい。オンデマンド運行についても今回の市長選挙の中でも一つ議論になったが、朝や夕方の非常に多いときには固定の定時定路線でいいと思うが、昼間だけでもオンデマンド運行にするとかも含めてこの中で、地域公共交通計画全体を立てるのであれば、そういった見通しについても考えはあるか事務局の考えがあったら教えていただきたい。

（事 務 局）　おりひめバスの運行を開始した現状においては、一定の大量輸送が必要であると認識している。もとより、少子高齢化の進行に伴い、利用者の減少をはじめとして状況は変化していくものであり、それに応じて交通のあり方も見直していく必要があると考えている。本計画においても、新技術の導入を検討する旨を記載しているところである。ただし、現時点のデータを見る限り、一定の利用が継続している状況にあることから、直ちに新技術へ移行すると明記することは難しい面がある。一方で、検討を行わないとしているものではなく、今後の状況を逐次報告しながら検討を進めて参りたい。また、ドライバー不足については、運行に支障が生じる状況となれば当然に対応を見直す必要があると考えている。そうした事態を避けるため、まずは運転士の確保を優先し、人員を減らさない方向で検討を進めることとしており、この点については計画に明確に記載している。

（委　　員）　利用者ファーストの考えで進めていただきたい。利用者側として、市民側として交野市に対して切に思っている。利用者が利用できやすいような形での新しい地域公共交通計画をお願いしたい。

（事 務 局）　今、市とすれば、利用者のご意見を聞かせていただいて、より乗りやすいもの時刻配分なども含めて、利用者の意見を一番に聞きながら、少しでもできる範囲の中でやっているところである。利用者が乗りにくいものを作っていればどんどん離れていくというのが実際あるので、そこは意見を聞きながら進めていきたい。それは頑張るポイントであると感じている。

（会　　長）　運輸支局に確認したい。この計画は７年間だが、いろいろ時勢が変わってきたりすると内容をマイナーチェンジすることも計画として割とあると思うが、そういったたてつけというのはどうなのか。実際には検討しながら途中で修正を加えることは可能か。

（委　　員）　地域公共交通計画を途中で変更することはある。今、DX（デジタルトランスフォーメーション / Digital Transformation）・GX（グリーントランスフォーメー

ション / Green Transformation）に関しては国も進めているが、まだ実運送的には技術的に不安なところもあるので、交野市としては先を見据えて他市の取組みを見ながら検討をしていく段階かと思う。

（会　　長）　こういう長期計画は、通常、今説明があったように途中で実際を見ながら改善していくという、PDCA を回していくという言葉があるが、そういった手法をとられることがある。この言葉を見ると、検討していない、書いてないという説明が、新技術の導入将来への準備として情報収集には努めることなどを視野に入れながら計画が進んでいくという理解でいいと考える。

（委　　員）　全体を見ての発言だが、交野市においておりひめバスを運行することで、今までの交通体系を一定は維持しているということである。まずは維持を前提として、今後を見据えて利用者の利便性向上とか、モビリティ・マネジメントによる利用促進、既存事業者との連携等、今あるものをまずは大事にしようという計画なのかなと思う。実施主体に住民の方が結構含まれているので、この計画をいかに多くの住民の方に知ってもらうかが課題である。他市でも同様の事象であるが、住民の方が地域公共交通計画を知らないということが課題だと思う。私から２点質問と意見がある。１つめは、17 ページの一番下、「地域の輸送手段を活用した移動しやすさの維持・改善」というのがある。これは、国の方で言っている輸送資源、いろいろな送迎バス等の総動員、施設の送迎バス等を今後活用することも視野に入れて検討したいということを指しているのかという質問、確認である。

（事 務 局）　その通りでその部分を想定しての今回改定、対応しているところである。

（委　　員）　今は現状維持を前提にされているので、今後そういったことも必要ということで入れられたと思う。もう１点、課題の方にもあった渋滞について。地域公共交通を利用しない人からの意見では、渋滞で遅延するからということがよく挙げられている。これについては事業所やバスドライバーの責任ではどうしようもない問題で、大量の自家用車が走行することで起こっているものである。七夕まつりのところでもあったが、おりひめバスを運行したことで渋滞の解消になったとある。まさにそうだ。渋滞対策で道路の拡充などのハード整備をされることが多いが、道が広くなればまた自家用車も増えるというイタチごっこのようなこともあり、渋滞をなくすためには、１人１人の努力や意識が必要になる。そういった、渋滞をなくす努力を、住民を実施主体としてこの地域交通計画に入れるのは難しいか。

（事 務 局）　今回の計画の中でもマイカー依存の生活スタイルからの転換という課題を出しているので、今いただいた意見も参考にしながら内容を検討していきたい。

（副 会 長）　全般として交野市の特徴がよく表れた計画案であると考える。一方で、本計画は地域公共交通を維持すること自体を目的とするものではなく、「誰もが住み続けられるまち」や「交野市に住みたい」と思って転入を促進するための計画であるという点を共有いただきたい。市場原理上、自家用車の利用が前提となれば、幹線道路沿いに商業施設が立地することはやむを得ない面がある。しかし、そうした立地においては、複数の施設間を徒歩で移動することが困難であり、駐車場から駐車場へ自動車で移動することとなるため、地域公共交通を導入しても利用されにくい。したがって、まちづくりそのものを駅周辺への商業機能の誘導へと

転換していく方向性を示すことが重要である。この点については、７ページのイラストにおいて表現されていることから、しっかりと強調いただきたい。交野市の特徴が表れているのは４ページであり、駅において「自動車で送迎できること」が重視されている点である。ここが最も重要であり、送迎を前提とする市民の皆様に、いかに送迎から公共交通などに転換いただくかが、今回の７年間の計画の要になると考える。本計画において地域公共交通を最も必要とするのは、自ら移動手段を持たない方である。まず、自動車を保有せず自力で移動できない方に地域公共交通をご利用いただくことが第一段階である。次に、送迎を望んで行っているわけではない方々に対し、地域公共交通が整備されることで送迎の負担が軽減されることを示し、送迎からの転換を図ることが第二段階である。そして、やむを得ず運転を続けておられる方が、運転を控えて地域公共交通へ移行していくことが第三段階となる。特に「送迎できること」からの転換に関して力を入れるべきは、15 ページの駅前広場の路上駐車対策である。声かけのみでは、目の届かない場所での駐車が生じることが想定される。市民の皆様の協力を得ながら、渋滞の削減に取り組む契機となり得ることから、この施策には重点的に取り組んでいただきたい。次に、分析について申し上げる。まず、クロス集計を実施いただきたい。４ページにおいて、日頃使用する媒体は「テレビ」「SNS」の順とされているが、これは全体を集計した結果であり、世代によっては SNS 以外をほとんど利用しない層も想定される。年代によって媒体の利用状況がどのように異なるかを把握することで、現在実施されている SNS での利用案内などの取組とも効果的に連携できると考えられることから、世代・年代別のクロス集計を実施されたい。もう一点、地域別の集計も必要である。本計画は、交野市全体を一つの単位として捉えた整理にとどまっている。例えば、京阪交野線の利用頻度については、沿線地域では高く、沿線外では低いことが想定される。地域ごとに分解して分析することで、先ほど委員からご意見のあった高低差への対応が必要な地域と、平坦地であるため駐輪場の整備が求められる地域といった、地域ごとの課題が明確になると考える。最後に、新技術に関して申し上げる。自動運転等については、導入を待っているだけで実現するものではなく、運行が開始された際には、利用者側にも対応が求められる。現在、AI の活用が一般化しつつあるが、利用者自身が変化に対応していく必要がある。この７年間において、自動運転そのものを導入するということではなく、将来的に対応できるよう市民が準備を進めることが重要であり、その第一歩となるのが、17 ページに記載されている配車アプリの利用方法の周知であると考える。京都府大山崎町においては、高齢者を対象に配車アプリの使い方を含めたスマートフォンの使い方に関する講習を実施した事例がある。その結果、実際に配車を依頼できるとの認識を持たれた方が増えたと聞いている。スマートフォンを使用できないということではなく、使用できる方を増やしていく取組も必要である。こうした取組により、将来的に自動運転等が導入された際に対応できる市民が増えることとなる。その第一歩として、17 ページの「地域と連携した配車アプリの利用方法周知」については、重点的に取り組んでいただきたい。新技術に対して利用者側も対応できるようになるという考え方を計画に位置づけることで、計画の実効性が高まると考える。

（会　　長）　　様々な視点から、大変多様なそして大事な意見をいただいた。事務局で今回いただいた意見を踏まえて内容を反映した計画素案を提示いただきたい。

３．その他

（会　　長）　　他に事務局から何かあるか。

（事 務 局）　　特になし。

４．閉会

（会　　長）　　他にご意見がないため、本日の議事は以上をもって終了とする。

以上