

令和7年度 第3回 交野市地域公共交通会議 議 事 録

[日時] 令和8年2月4日(水) 午前10時00分～午前11時35分

[場所] 交野市役所 別館3階中会議室

1. 地域公共交通計画について
2. おりひめバスの運行について
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	摂南大学理工学部都市環境工学科 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	栞原 岳志	大阪運輸支局首席運輸企画専門官（輸送）	
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	欠席
10		小川 敬二	日本タクシー労働組合執行委員長	
11	道路管理者	八尾 信彦	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	大畑 繁治	交野警察署交通課長	
14	市民	奥田 多喜男	松塚区長	
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	井本 昌彦	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		藤原 功	交野市福祉部次長	

※傍聴者：1名 報道関係者：0名

【議事内容】

1. 開会

(事務局) 本日の会議に出席委員は、1名欠席連絡をいただいております。20名中19名となっている。交野市地域公共交通会議設置条例の規定により過半数以上の出席となっており、会議が成立していることを報告する。

○市長あいさつ

(市長) 本日、地域公共交通会議の開催にあたり、私からご挨拶を申し上げます。

本市の近況について申し上げますと、我が国全体では少子高齢化および人口減少が進行しているが、令和7年の1年間において、本市は550人以上の転入超過となった。年間出生数が475人であることから、昨年は出生数を上回る転入超過となっている。全国的には毎年、島根県や鳥取県の人口規模に匹敵する人口減少が続いているが、本市においては100人以上の人口増加を維持している。

国全体では過去20年間で約1万人、年間約500人の人口減少が続いているが、本市はこれとは対照的な状況にあり、今後もこの流れを維持してまいりたい。

そのための施策の一つが地域公共交通の充実である。市民アンケートや電話世論調査においても関心の高いテーマが交通支援であり、本市としても重点的に取り組んでいる分野であると認識している。

おりひめバスは、令和7年3月23日より運行を開始している。年間経費は約2億円、運賃収入は推計で約5,000万円であり、単純計算では約1億5,000万円の赤字となる。しかしながら、私の市長就任以降、緊急公債、減債、事業債で市の借金や土地開発公社からの借入金について実質7割削減を行い、基金の運用により年間1,000万円以上の収益を確保するとともに、その他の施策により3億円以上の歳入確保を実現している。現在は安定的な財源を確保できている。

一方で課題もある。国の地方創生関連交付金(現・地域未来交付金)について、令和7年度は契約時期の関係により、ほとんど活用できなかった。昨年度、京阪バス株式会社の撤退を受け、速やかに大新東株式会社の協力を得て契約を締結し路線を維持したが、契約時期と交付申請時期とが合わなかったため補助金の活用が困難となった。

令和8年度に路線見直しを行うが、制度上の制約は依然として変わっておらず、補助金申請の関係から、やむを得ず令和8年7月に路線再編を実施する予定である。制度改善がなされていない現状においては、市としてこの時期での変更が最善と判断し、本日皆様に提案させていただく。

本市の姉妹都市であるカナダ・オンタリオ州のコリングウッド市(人口約2万人)では、近隣自治体と連携し、市の責任においてバスを運行している。カナダ、英国、フランスなどでは、行政が主体となり公共交通の維持継続を図っている。

本市においても、収支や採算のみを基準とするのではなく、地域の維持発展の観点から、市が責任を持って地域公共交通を支えてまいりたいと考えている。現状においては、そのための財源は十分に確保できていると認識している。

人口減少および少子高齢化の進行する中、本市としては引き続き転入促進およ

び定住促進を図る必要があり、その重要な施策の一つが公共交通分野であると考えている。

今後も、市民の皆様の声を十分に伺いながら、より良い公共交通の維持継続に向けて取り組む。

以上、簡単ではあるが、代表としてのご挨拶とさせていただきます。

- (事務局) 以降の議事進行を熊谷会長にお願いする。
- (会長) 本日の会議について傍聴の申し出があるため、公開・非公開の決定を諮る。本会議を公開とすることについて異議はあるか。
- (委員全員) 異議なし。
- (会長) 異議がないため公開とし、傍聴者の入室を許可する。
- (傍聴者) 1名が入室。
- (事務局) 傍聴要領の遵守をお願いします。

2. 地域公共交通計画について

- (事務局) 資料1により説明
- (委員) 地域公共交通計画について、目的およびスケジュールを含めた説明がなされた。本計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく努力義務を踏まえ、市全体で今後の交通のあり方を共有することを目的とするものである。撤退が生じた路線バスを中心に、鉄道やタクシーも含めた地域公共交通全体の方向性を検討する計画である。
- また、計画は時間の経過とともに内容が十分に引き継がれない懸念があることから、決定事項を共有できる「引き継ぎ書」のような形式で整理・共有されたい。さらに、送迎問題や若者の利用促進に関しては、他地域の事例も参考にしつつ、高校生向けのポイント還元制度の導入など、若年層に訴求する施策の検討が必要である。
- (会長) 地域公共交通計画は交通全体を俯瞰して検討するものであるとの認識、および若年層に訴求する施策の重要性については、そのとおりであると考えている。
- (副会長) 計画においては現状分析が丁寧に行われる一方で、今後実施する施策が十分とは言いがたい場合が少なくない。その要因の一つとして、財源不足が挙げられる。
- 交野市としては、地域公共交通を維持していく強い意志を有していることから、実施施策を具体化・充実させ、持続可能な地域公共交通の確保に向けた対応を図られたい。
- 特に今回のアンケート結果からは、駅へ自動車で来訪する利用者が多いことが明らかとなり、バス利用者も自動車の渋滞により一定の不便を抱えている可能性がうかがえる。例えば、送迎車両の利用をいかに他の交通手段へ転換していくかは、交野市の特徴的課題の一つと考えられる。その実現に向けた方策の検討を期待する。
- (会長) 各委員から多くのご指摘をいただいたことから、今後の計画策定に向けて可能な限り反映していただきたい。本計画は令和8年度までの2年間で策定する予定

とのことで、本日いただいた意見を踏まえつつ検討を進めていただき、一定の整理ができた段階で、改めてご報告いただきたい。

3. おりひめバスの運行について

(事務局) 資料2により説明。

(会長) 自家用有償旅客運送を実施するにあたっては、本地域公共交通会議等において、地域の関係者との協議を整えることが条件とされている。そのため、今後さまざまなご意見を伺いながら協議を進めていくことになると思う。

(委員) 一昨年9月より北部巡回ルートを担当している。当初は利用者がなく、輸送実績がゼロの日が続く状況であった。しかし、昨年に発着地を交野市駅から河内磐船駅へ変更して以降、数か月後には1日当たり最大16名の乗降が見られるようになった。定員8名であるが、運行回数により16名の輸送が可能となっている。積み残しはこの10か月間で1度のみであり、直近では1日51名の輸送実績もあったことから、順調に推移しているものと認識している。

ドライバーについては、制限速度や信号遵守を徹底しており、現在のところ重大な事故等は発生していない。今後も安全運行に努め、事業を継続していきたい。

(会長) 謝意を表す。

(委員) 当社においても鉄道沿線人口の減少が課題である。おりひめバスが一定のアクセス交通の役割を果たしていることから、仮に京阪バスが撤退した場合には、鉄道利用者にも少なからず影響が及ぶものと考えられる。運行を継続していただくことは、公共交通維持の観点からも当社にとって意義がある。

(会長) 続いてJR西日本から意見を伺う。

(委員) 京阪電鉄と同様の認識である。現状調査においても、おりひめバスは駅へのアクセス手段として活用されている。駅周辺ではまちづくりの議論も進められているところであり、当社鉄道へのアクセス交通として運行いただいていることは大変ありがたい。今後、運行内容の見直し等がある場合には、当社の立場から意見を申し上げることもあると思う。

(委員) バス停の増設や路線統合、運行時間の見直しが進む中で、安全運行の観点からドライバーの休憩体制がどのように確保されているかに関心がある。事業者において対応されているものと承知しているが、利便性向上と同様に、安全・安心な運行に十分留意されたい。警察としても可能な限り協力する。バス停設置等に関して課題があれば、早期に相談いただきたい。

また、ドライバーの高齢化は避けがたい面があるが、体調不良時の代替要員確保等についても検討が必要である。

(会長) 安全運転の確保は極めて重要である。あわせて、現在は暦どおりの運行となっているが、ドライバーが働きやすい環境づくりについて何らかの検討があるか。

(事務局) ドライバー不足は全国的な課題であり、安全確保を最優先としなければならない。今年度の年末年始やゴールデンウィークは暦どおり運行したが、今後はドライバーを第一に考え、休日運行への変更等も含め検討する必要があると思う。バス停についても、歩道上に設置するなど、安全かつ安心して利用できる場所を

選定している。

(会長) ドライバー確保が困難な現実を踏まえた対応が必要である。他に意見・質問はあるか。

(委員) 利用者の立場から発言する。今回の見直しについては高く評価しており、京阪バス時代と比較してきめ細かな対応がなされていると感じている。来年度に市長選挙が予定されているが、おりひめバスは今後も継続されることを強く望む。

一方で、いわゆる「ラストワンマイル」の視点が十分でないことが課題である。

妙見東や南星台などでは、バス停から自宅まで相当の距離があり、徒歩での移動が困難な住民も存在する。利用者アンケートに加え、利用できていない住民を対象とした調査も必要ではないか。

市民アンケートでは、バス停までの距離を重視する者が約 50%存在するとの結果もあり、バス停へのアクセス性は重要である。現に利用していない住民がどのように考えているのかを把握し、バス停が遠いため利用できない層への対応を検討すべきである。

横断歩道付近への設置が困難である事情は理解するが、停留所位置の工夫や若干のルート変更により利便性向上が見込まれる箇所もある。例えば妙見東四丁目付近まで延伸することなどが考えられる。ゴルフカートによる移動も検討しているが、現実的には課題が多い。

タクシーについても予約が取りづらい状況があり、配車アプリの活用を含め、周知の徹底が求められる。

全体計画の中で、これらの点についても触れていただきたい。また、社会福祉協議会が実施する福祉タクシーについて、障がい者に限定せず、より幅広い住民が利用できる仕組みの検討も望まれる。市内には約 20 社の事業者があることから、それらの活用も含めた総合的な検討をお願いしたい。

(委員) 個人的な所感として二点申し上げる。第一に、おりひめバスがなければ地域住民の生活は大きな影響を受けていたであろうと感じている。京阪バス株式会社の路線廃止日から運行を開始していただいたことに対し、深く感謝している。

第二に、アンケートや実態調査を丁寧に実施いただいたことで、住民の声が行政に届いていることを実感している。ルートや便数の見直し等についても説明がなされており、地域住民や困っている方々に対しても説明が可能となる。情報を周知することは極めて重要であり、広報誌への掲載も有意義であった。

(委員) 社会福祉協議会が実施する福祉タクシーというのは知らない。介護タクシー制度があり、要介護認定を受けた方が利用でき、事業者が市内に複数存在する。現時点で利用できないとの相談は特段把握していない。福祉部局としては高齢者等の外出支援も実施しており制度を活用いただきたい。他制度の拡充等については直ちに回答できない。まずは既存の福祉制度をご活用いただきたい。

(会長) ラストワンマイルの移動は、今後検討すべき課題であると認識している。

(委員) 私見ではあるが、この一年間の運行に対し感謝を申し上げたい。運転手不足等により市内からバスが消える可能性があった中で、おりひめバスが運行されたことは、多くの関係者の尽力によるものと考えている。

当初、バス停から 500 メートル圏内には商業施設や医療機関、学校等が概ね存

在しており、利用者がどの程度見込めるのか懸念もあった。地域として利用促進に努めたが、当初は乗車人数が2〜3名程度の日も見られた。しかし、現在はその倍以上となり、河内磐船駅への接続などルート見直しの効果もあり、必要とする住民に利用されている。

本年7月の改正も前向きな内容であった。営業的に赤字であれば京阪バス撤退はやむを得なかった面もあるが、廃止後にこれほど前向きな展開が見られた例は少ないのではないか。

アンケートには様々な意見があるが、現行ルートの中でどのように活性化を図るかが課題である。今後も本体制が継続するのであれば、介護や生活支援施策とも連携し、地域公共交通計画の延長線上で発展的な議論ができれば望ましい。総じて、この一年に対しては感謝の念に尽きない。

(委員) 利用者側にも責任があると考え。運行維持のためには積極的に利用することが重要である。地域独自のキャンペーンも実施しており、今後の改正に向けた会合も開催予定である。市役所職員にも参加いただき、説明の機会を設けてほしい。

おりひめバスは重要な社会インフラであり、利用者としても守っていききたい。バス停ごとの利用状況を把握・公表し、地域間での競争により利用促進を図る工夫も考えられる。

(委員) おりひめバスの運転手に対する評価が高いとの声を各所で耳にする。事業者および運転手に対し、その旨をぜひ伝えていただきたい。

(会長) ドライバーへの敬意は極めて重要である。

(委員) 利用者からこれほど多くの感謝の言葉が寄せられる委員会は珍しく、非常に意義深い。

運輸局としても支局長をはじめ関係職員が実際に乗車し、安全向上の観点から必要な助言を行っている。ドライバーが早発傾向にあったことを伝えた。ドライバー個人の問題にとどまらず、ダイヤ設定の見直し等も含め原因を分析し、地域の要望を踏まえた改善が可能と考える。

ラストワンマイルについては、バスは大量輸送を前提とする交通機関であるため、新たなモビリティの導入も視野に入れる必要がある。令和7年度から交通空白対策等の補助制度もあることから、早期に国へ相談しながら進められたい。

(副会長) 市民代表が主体的に利用促進に取り組んでいる姿勢は、本来あるべき姿であり、誇るべきものである。

本計画は多くの意見を反映した内容となっているが、単にバス停や経路が変更されたことだけでなく、北部巡回ルートのように見直しの結果として利用者が増加した点が重要である。今後はデータの可視化を進め、利用状況が一目で分かるようにされたい。

(会長) 計画策定は出発点であり、その後の運用と改善が重要である。

それでは、令和8年7月1日からの新たな運行内容について諮る。異議はあるか。

(委員全員) 異議なし。

(会長) 異議がないため、令和8年7月1日以降の運行内容については、本会において協議が整ったものとする。

4. その他

(会 長) その他について皆様から情報提供はあるか。

(委 員) 令和8年3月1日(日)、大阪梅田のディアモール大阪において、女性ドライバー向けの魅力発信イベントを近畿運輸局主催で開催する予定である。京阪バス撤退の一因もドライバー不足であったことから、従来どおりの広報手法だけでは不十分であり、女性ドライバーの確保に向けた積極的な情報発信が必要と考え、紹介させていただく。

あわせて、ドライバーが安心して運転できる環境づくりについては、利用者の協力も不可欠である。バス運転手志望者からは、利用者からの苦情や事故への不安が大きいとの声を聞いている。発車時の着席を徹底するなど、安全運行への理解と協力を住民に周知していただきたい。また、バス運行の妨げとなる行為を控えることについても認識を広めていただければ、ドライバー確保にもつながるものとする。

(会 長) 情報提供に感謝する。利用者側として取り組むべき事項も多いと認識している。他に事務局から何かあるか。

(事 務 局) 特になし。

5. 閉会

(会 長) 他に意見がないため、本日の議事は以上をもって終了とする。

本日はご参集いただき、慎重な審議および貴重なご意見、さらには力強い決意表明を賜り、心より感謝申し上げます。

今後とも引き続きご協力をお願いし、これにて閉会とする。

以上