

市民グループとのタウンミーティング 議事概要

日 時	令和8年2月13日（金）午前10時00分～午前11時00分
グループ名	交野市の公共交通の充実を求める会
参加人数	9人

テーマ「おりひめバスの充実について」

主 旨（市民グループ）

- 当会は、6年前にゆうゆうバス廃止の動きがある中で、高齢者や障がい者にとって大切な移動手段であることから存続を求めて活動してきた。その後、京阪バスが運行便数を減らす動きがある中で、一昨年6月に活動を再開し、市の公共交通の充実のため、学習会の開催、市民への継続的な周知活動、交野市への要望書提出、都市まちづくり課への相談などを行ってきた。

- 京阪バス撤退時には、限られた準備期間の中で、撤退翌日からおりひめバスとして路線を引き継いだ交野市の決断と担当部局の判断に敬意を表する。

先日2月4日に開催された地域公共交通会議でも、7月からの変更により、東部ルートでの運行時間拡充、当会が6月26日に提出した要望書で指摘した鉄道駅への乗り継ぎ、バス停の増設、バス停名称変更、観光活性化の位置付けなどが一定程度実現されており、市の公共交通充実に向けた姿勢を高く評価している。

- 一方で、おりひめバスには改善点もある。市民の一番の要望は運行本数の増便であり、現在は多くの路線で1時間に1本が基本となっているが、30分に1本の運行を求める声が多い。7月から一部改善される路線もあるが、さらなる増便が必要である。また、北部・東部での日・祝日の運行も必要であると考えている。

増便には多額の費用がかかることは承知しているが、利用状況や増便のための費用などを試算し、市民に寄り添った議論をする必要があるのではないか。昨年12月に交野市が行った市民アンケートでは、マイカー中心の課題として環境問題や健康上の設問があったが、高齢による免許返納後の問題も含め、公共交通利用促進を市民に積極的にアピールしてほしい。

- 現在バス運行がされていない私市山手地区については、私市駅までの距離だけで判断するのではなく、高齢化が進んでいることを考慮し、何らかの移動手段の確保が必要である。65歳以上人口比率は市内全域が28.3%に対し私市山手地区が38.4%であり、75歳以上では市内全域が17.7%に対し私市山手地区が28.6%であり、いずれも市平均より高い。早急な対応が必要と考える。
- 比較的費用が少なく済む改善として、①18歳未満の料金割引（現在は中学生から大人料金であり、18歳未満を子ども料金扱いとすることを希望）、②重度障害者の付き添い料金の割引、③バス停の椅子設置の促進（当会調査で椅子設置は約22～23%、北部循環ルートはゼロであり、箕面市では設置率70%と聞いた）、④乗り継ぎ料金の割引（または1日乗車券等）を希望する。

あわせて、路線図や乗り換え案内等の周知を、より分かりやすくする工夫も求める。

市長

- 本市の考え方として、現在のおりひめバスについては維持、継続を図る。ただし、私の任期もあるため、将来の断定はできない。
- 着任後、基金運用などにより、年間3億円の財源は確保している。その範囲内で小中学校給食の無償化やおりひめバスの運行を行っている。ただし限りある財源であり、これを超える拡充は他の住民サービスを削る必要が生じる。令和8年7月からの路線見直しは、市の負担があまり増えないよう、中部ルートの実行見直し、北部ルートや中東部ルートのルート変更・停車場増などで費用は微増程度にとどめている。これ以上は、増額分の財源確保が課題となる。
- 年間約2億円の運行費がかかっており、売上は令和7年度で5,000万円程度である。国の補助金は令和7年度に900万円を確保したが、令和8年度は地域未来交付金を申請中であり、3~4月頃に内示が出て、補助額が判明してから契約しなければ補助金が出ない仕組みのため、内示に基づき契約し、7月から路線改善を行う予定である。令和9年度以降は、運行前に予定している市民説明会での意見や令和8年度の意見を踏まえる。
- 南部ルートは概ね完成形に近いが、3月29日から星田駅~交野市駅間の京阪バス路線が廃止されるため、今後検討が必要である。南星台地区を回る現ルートを廃止し、星田駅から河内磐船駅、交野市へ行くルートに戻すかは慎重に議論する必要があるが、仮にそうすれば現状のバス3台の運行を維持しつつ、コモンシティから交野市駅まで45分に1本へ改善できると考えている。
- 中部東部ルートは統合し交野駅発着としたが、交野市駅ロータリーが西側にしかなく、東側に回ると1時間を超えてしまう。旧交野病院跡地（スギ薬局・老人ホーム計画）等の協議が必要であり、すぐにバス停を設けられる状況ではないため、市役所起点の中部東部ルートとせざるを得ない。日祝日運行は状況や運転手確保、財政状況を見ながら検討する。北部ルートは今回市役所に停車する一方で青年の家に停車しなくなったが、市役所・青年の家を通過して河内磐船駅に行くことはできるため、令和8年度に路線改善を検討する。
- 料金は非常に安い水準であり、市営として値上げは難しく、200円に据え置いている。子ども料金は100円である。乗り継ぎ割引は技術的にも実務的にも実施が難しい。子ども料金の料金体系や定期の算定（1か月換算22.5日）は京阪バスの方式を踏襲している。13~18歳の細かな区分は対象人数が少なく割引は難しいが、私立中学等で通学定期を利用される場合、一定の割引を行っている。同行援護については外出支援（バス利用権・タクシー利用権）を別途支給しており、その範囲内で利用してほしい。
- 30分に1本という考え方は理解するが、現状の財政では他を削ってまで増便することは厳しい。財政支出を増やすには安定した補助金を確保するか、または収益を拡大する必要がある。
- 私市山手地区については、道がないとバスを通せない。私市駅から迂回すると距離が倍になるため、私市地区から私市山手地区への道路整備を検討している。天田神社付近から山へ登る道路整備は水道局の低区排水池タンクの土地を削れば技術的には可能であり、私市山手地区から要望書は受けているが、私市地区の同意がないため話が止まっている。道路整備の優先順位としては低

い。私市山手地区のみにバス停までの移手段を市が用意すると他地区と不公平になる。方向性としては、星の里いわふねから私市山手地区を通過し河内森駅、河内磐船駅へ向かう路線を、市の公共施設に通る路線として通す考えはあるが、そのためには道路整備と地区の理解・協力が不可欠である。倉治地区～交野市駅間の京阪バス路線がいつまで残るか不透明であり、将来的には倉治地区、交野市駅、河内磐船駅を結び星の里いわふねまで延伸する路線ができればと考えるが、これも私市地区から私市山手地区を抜ける道が必要である。時間をかけて取り組む課題である。

意見

- 歩道が斜めになっているところがあり、高齢者が荷物を持って歩行することは難しい。秋にはくすのき通りに落ち葉が多く、滑りやすい。早めの除去等の対応や、整備の際に高齢化を見据えた配慮をしてほしい。
→ [市長] 歩道は、フラットにすると車が侵入しやすく、縁石ブロック等で防ぐと躓く危険が出る。一段高くすると歩行者の安全は守れるが、車の出入りのための切り下げ工事で傾斜が生じ、高齢者には障害となる。どちらにも課題があり全国的にも難しい問題である。
- バス停の椅子設置を重点的に進めてほしい。市内椅子の設置率は当会調査で約 22～23%で、京阪バス時代のもが多く、北部循環ルートはゼロであった。箕面市では設置率 70%と聞いており、コストを抑えて設置できないか。
→ [市長] 椅子やバス停は風で倒れる等の管理上の課題があり、飛ばされた場合の責任問題や、固定した設備にすると数百万円かかる等、行政として判断が難しい面がある。主要な駅やバス停を中心に順次設置を進めたい。箕面市は財政力があるが、交野市は限られた財源をバス運行と給食無償化等に充てている。
- 河内磐船駅のおりひめバスのバス停に屋根がない。設置してほしい。
→ [市長] 南側は屋根が少ないが、北側の京阪バス時代の屋根を再利用する方向で考えている。老朽化や落書きもあるため来年度にリニューアルする予定であり、屋根の数を増やすのではなく、現状の形状を保ちつつ更新する考えである。
- 交野市役所にバス停が整備されるとのことだが、交野市駅東側で工事が終われば交野市駅側へ移動するのか。ドン・キホーテはいつ頃完成するのか。
→ [市長] スギ薬局（旧交野病院跡地）の敷地内にバスを止められないか協議中である。ドン・キホーテは 4 月頃に開業すると思われる。
- 自宅まで迎えに来るデマンド交通について公共交通計画策定の中で議論してほしい。
→ [市長] 議論はするが、デマンドは便利に見える一方で、市民が一度に乗り切れない問題が出る。デマンド運行にすると、これまで利用していたバス利用者の半分しか利用しない例もあり、また、申し込みが煩雑だと利用を止めてしまう人もいる。限られた地域だけで実施する場合の説明責任も課題である。市としては、京阪バス路線の動向も踏まえ、私市地区の道路整備ができれば

ば、倉治地区、交野市駅、河内磐船駅、星の里いわふねを結ぶ路線を検討したい。

- 私市山手地区について、バス路線の具体化やスケジュール感を教えてほしい。地区へ提案はしているのか。
→ [市長] 提案はしているが道路整備について私市地区の同意が得られていない。水道局の低区配水池の管の入れ替え工事は令和8~10年に必ず行うため、そのタイミングに合わせて道路整備を進めたいが、私市地区から同意書または要望書がなければ市として動けないため、時期は不透明である。私市山手地区を通らない路線は意味がなく、防災面でも道路整備は必要と考えている。現状では国道168号線を通ることになり、ゆうゆうバス時代と同様に渋滞の課題がある。
- 東部・中部ルート統合に伴い、車両を大きくする必要はあるのではないか。
→ [市長] 車両の確保ができたため、現状の車両を14人乗りに変更する。今の10人乗りバスは実質8人乗車だが、14人乗りバスなら12人乗車できる。それでも足りなければポンチョ等の小型バス購入も検討する。
- 星田山手地区ではバスが生活の頼りであり、7月からの路線改善は歓迎している。一方で、3月29日から京阪バスの星田駅から交野市駅間の路線がなくなると困る。町の中心（市役所、交野市駅）へ行ける路線の充実を進めてほしい。
→ [市長] 住民意見を聞きながら毎年路線を改善し、それを理由に国へ補助金申請を行う手法を繰り返し、継続と利便性向上を両立したい。北部・東部・南部の各ルートについても、令和8年度に向けて具体的な改善案を検討する。
- 星田山手地区・南星台地区方面から交野市駅、市役所方面へのアクセス向上を求める。
→ [市長] 南部ルートについては、コモンシティを出発地として星田駅へ行き、星田駅から山を登って南星台地区を回り、河内磐船駅に停まり、交野市駅まで行くと1時間で回ることができる。3台で運行すれば45分に1本の路線に改善できる見込みがある。慎重に検討するが、令和8年度に向けて具体化する。
- フレンドタウンへのアクセス向上を求める。
→ [市長] 現在、藤が尾地区で三角形のように回っている路線を、三角で回らずに北側に回し、府営住宅の前にバス停を設け、降車後、JR高架をくぐればすぐフレンドタウンに行けるため、実質的にフレンドタウン前に停めるのと同等の効果があると考えている。来年度に検討する予定である。
- 幾野地区方面の交通確保について検討してほしい。
→ [市長] 北部ルートが現在の形になったのは、京阪バスに配慮した経緯がある。京阪バスの既存バス停と600メートル離さなければならぬ事情があったためである。京阪バスが撤退した場合は、市として柔軟なルート設定が可能となる。倉治地区を回り、幾野地区の住宅街を回って交野市駅へ行き、河内磐船駅、河内森駅、私市地区を通り、星の里いわふねまで行くルートであれば、片道約30分での運行が可能であると想定している。ただし、私市山手地区の道路整備が前提となる。