

地区とのタウンミーティング 議事概要

日 時	令和6年2月16日（金）午後6時00分～午後7時00分
地 区	青山地区
場 所	青山集会所
参加人数	13人

テーマ1.2.3 神宮寺バスの今後について/高齢者の外出支援について/交通対策について

主 旨（区長）

- ゆうゆうバスが廃止され、京阪バスも大幅に減らされ、現在青山地区には1日に3便しか走っておらず、通勤・通学に使える時間帯でもない。地区では高齢化が進んでおり、買い物や病院に行けず、駅にも行けない人がたくさんいる。市の考えや方向性をお聞かせ願いたい。

市 長

- ゆうゆうバスについては、過去から京阪バスから路線の重複を理由として、廃止の要望が出ており、令和2年4月に廃止された。一方の京阪バスは、令和2年10月から交野市の路線について順次減便を行ってきた。
- 令和4年度から6年度の3年間、市から京阪バスに年間約2,000万円を支払っており、路線の維持について配慮してもらっている。市の南部エリア（星田、南星台等）については、最も縮小された時期に比べると改善されている。
- 青山地区のエリアについては走っている本数が少ないが、商業ベースとして見ると、この地区の乗降客数は減便の前後であまり変わらず数名であり、路線維持の目安である乗降客数20名程度には届かない。
- 寺・神宮寺地域は、鉄道駅が遠く、路線バスのバス停も無い交通不便地として、ゆうゆうバスの廃止の際にワゴン車を走らせた。
- 路線バスが走っている箇所に市が巡回バスやワゴン車を走らせると、京阪バスとの関係が難しくなるので、それ以外の交通不便地として、東倉治と森南にバス停を増やした。令和6年度からは、梅ヶ枝、松塚、郡津、幾野に有料で別のワゴン車を走らせる。
- 今春からの規制によって、バス運転手は業務終了から翌日の業務開始まで11時間の休憩を取らなければならなくなり、より運転手の確保が困難になるため、バス路線も更に減少していくことが見込まれる。
- 令和6年度までは市から京阪バスに年間2,000万円を支払う約束があるため、その間は路線が維持される予定だが、令和7年度以降は大幅な見直しが見込まれるため、市としても、令和7年4月以降の公共交通の検討を行っている。

意 見

- 梅が枝や松塚よりも青山の方が駅から遠く、交通が不便であるように思われる。
→〈市長〉交通不便地としては郡津や幾野が該当するが、梅ヶ枝にはスーパー万代があり、松塚に

は交野病院があるので、郡津や幾野の人が買い物や病院に行けるように停留所を設けている。

青山地区は、駅が遠いという状況は把握しているものの、本数は少なくとも京阪バスの路線が通っているため、現時点でワゴン車を走らせるのは難しい。

また、東倉治まで延伸している既存のワゴン車にしても、現在のルートを回るのに40分程度かかっており、20分は運転手の休憩時間として確保する必要があるため、既存のルートを変更することは困難。

令和6年度に、京阪バスと協議を行い、現在のバス路線がどうなるかを確認したうえで、今後の公共交通のあり方については検討していくことになる。

- 現状、京阪バスの路線があるから、令和7年度にワゴン車が走るようになったとしても、青山は対象にならないということか。
→〈市長〉現在は路線バスが通っているため、ワゴン車を走らせることができない。今後、この路線がどうなるかは不明だが、京阪バスが撤退し、青山地区から路線が無くなればワゴン車を巡回させる。
- 津田から交野市駅へ向かう路線は乗客が多いとのことだが、例えば津田から青山を経由して、河内磐船駅を通過して交野市駅へ行くというような路線を京阪バスに要望してもらうことはできないか。
→〈市長〉現状、交野市内でバスを停車しても乗る人が少ない。ご指摘の路線も、津田駅で降車する人が大半であり、津田駅を発車後は、幾野と倉治の間を通り、私部を経由して交野市駅に到着するが、交野市駅ですらあまり乗降客が少ない。交野市駅を出発し、枚方市内に入ると、香里園に向かう乗客が増えるというのが実態である。交野市民があまりバスに乗らないという現状がある以上、現在のバス路線の停車場所を変えたとしても利用の増加は見込めないと考えられる。
青山地区を走るバスについても、過去から乗客数が少ない路線であり、たとえ要望を出したとしても通らないし、ルートとしても現状が最短なので、そちらを通らざるを得ないのではないかと考えている。
- 買い物や病院に行くのにも車が無いと困るが、そろそろ年齢的にも免許返納を考えなければならない。その一方で、タクシーを呼ぼうとしても、運転手がいなかったり理由に断られることもあり、普段の生活にも支障が出ている。
→〈市長〉交野市では公共交通の運賃補助を実施している。ただ、タクシー会社においても、コロナ禍で乗務員が大幅に減少し、利用客が回復した現在に至っても人員が戻らず、全国的に、車両はあるが乗務員がいなかったりといった状況が生じている。また一方で、交野市や寝屋川市のように行政が独自に巡回ワゴン車を走らせるために運転手を集めているという状況も相まって、タクシー運転手が確保できていないのが現状である。
市としては、既存の公共交通事業者と利害の衝突しないところにはワゴン車を走らせることができるが、他の地域については、バス又はタクシーを利用してほしいというお願いしかできないのが現状である。令和7年度以降については、京阪バスとの協議を重ね、方向性を見極めながら検討していく。
- 1日に2・3本しか走っていないような役に立たないバス路線があるから、市として何もできないという理屈はおかしいのではないか。そもそも、役に立たない路線だから乗客が少ないのでは。

→〈市長〉過去、青山には40分に1本、60分に1本走っていた頃もあったが、当時から乗客が少なかった。バス事業者の採算ベースで考えると、非常にしんどい状況であることは確かであり、この点についてバス事業者が悪いとも、撤退してくれとも、行政としては言えない。

ただ、現状の乗降客数を鑑みても、青山を含めて、交野市内の路線は順次廃止されていくであろうことについては、事業者の理屈としてはやむを得ない状況だと考えられる。行政としては、そうしてバス路線が無くなった地域に、対策を実施していくことになる。

- 私市にはトップワールドの巡回車が走っていると聞いた。青山にも走ってほしいと市から要望してもらえないか。

→〈市長〉私市、私市山手の場合は、ゆうゆうバスが廃止された際に、地区が働きかけて停留場所を設けてもらったもの。他の事例としては、交野病院の巡回バスも梅ヶ枝地区が交渉して停めてもらっている。そのあたりは地区で検討して、働きかけを行ってほしい。

- 買い物や通院、通勤通学も含めて、交通手段に関しては、民間団体等と協力したデマンド交通など、何らかの手立てを考えなければならない状況である。例えば、福祉の視点から、採算を度外視して高齢者や障がい者、過疎地域の住民等の救済としての外出支援を検討できるような組織を作ることとはできないか。

→〈市長〉別の組織を作ったとしても、結局、事業実施に係る費用は誰が出すのかといった話になる。お金が無くてもやってくれるといった団体など無いのが実情。

デマンド交通には2パターンある。1つはタクシー会社の下部組織として、個人がタクシー会社から配車依頼を受けて走る方法。近く規制緩和の対象になるのではないかと思われるが、まだ制度として始まっておらず、また、あくまで運転手が足りない分について一般の個人から補完するという制度なので、タクシー会社の協力が不可欠となる。

2つ目として、mobi等の配車サービスもあるが、インターネットやアプリ等を活用して車を提供するものであり、アプリ等が使える人しか利用できない。また、そもそもの話として、北河内地域全体でタクシーが足りていないので、デマンドまで担える状況ではないのが実情。

他方、交野市には路線バスも残っているので、配車サービス等を実施するとバス会社等から大きな反発があると予想される。そのため、例えば寝屋川で実施している配車サービスは、基本的にバス停や最寄りのスーパー等までに限って提供している。

市としては、民間のバス路線が無いエリアについては、市が費用を負担して運転手を雇用し、1時間に最低限1本は通るワゴン車の路線を作りたいと考えている。

- 先ほどから話に出ているように、青山では1日2本しかバスが走っておらず、役に立たない。津田駅と交野市駅間のバスに、せめて朝の通勤時間と夜の帰宅時間に青山に寄ってほしい。運転免許を返納して困っているのも事実なので、どうにかならないか。

→〈市長〉京阪バスは民間企業であり、自治体がどうにかできるものではない。企業としても、運転手が不足している状況があり、労働時間の法規制もある。民間の経営判断を自治体を変えることは難しい。ただ、行政としては、採算が取れないとわかっているにもかかわらず、路線バスが無いところにはワゴン車を通したいと考えている。

- 青山のバスの時間（11時台と13時台）については、市には一切協議なしで決まっているのか。

→〈市長〉減便については、京阪バスの判断で為されたもの。ただ、南部の路線については、星田

エリアの7地区から強い要望があり、増便された実績がある。

- 青山にも交野病院のワゴン車が来てくれると嬉しい。市からお願いしてもらえないか。
→〈市長〉他の地区との公平性の問題もあり、市から特定の地区にワゴン車を停めてほしいと要望することはできない。梅ヶ枝のように、地区から働きかけをお願いしたい。
- 交野病院が市の端に移転し、市民が利用し辛くなってしまった。交野病院に話だけでもしてもらえないか。
→〈市長〉交野病院は民間の病院なので、まずは地区から要望すべきだと考えている。個人的には、交野病院は市の中心部にあるべきだったと思っているが、過去の市と病院のやり取りの中で、現在の場所へ移転するという事になった。その際の条件として産婦人科の設置があったが、今に至っても開設されず、病児保育もコロナ禍をきっかけに閉鎖され、再開していない。
こうした過去の経緯を鑑みても、行政側が働きかけたところで、交野病院が応じるかという点と難しいと考える。

その他 まちづくりについて

主旨（区長）

- 交野市をより良くするために、大阪府や国の機関や施設を誘致して、道路整備や流通の促進を図ってはどうか。5年後、10年後に夢を持たせるような計画があると良いと思う。
- 天王寺動物園では、大規模な予算をかけて施設整備を行い、園の存続を目指す計画がある。一方で、狭い敷地に動物を閉じ込めておくのはどうかという議論もあり、自然豊かな交野市に持ってくるのも良いのではないか。
- 交野市でも農業人口の減少と耕作放棄地の扱いが問題になっているが、そこを農業公園として整備してはどうか。市でやるのではなく、国や府、私市植物園等と連携してやれるとより良い。

市長

- 交野市の特徴として、土地利用のほとんどが住宅地となっており、法的に工場や研究機関を建てることできない。準工業地域や工業地域を作ったとしても、現時点で引き合いがあるのは物流倉庫やデータセンター程度であり、国や府の機関の移転や新築の誘致は難しいと考えている。
- 医療環境については、人口10万人あたりのベッド数が府下33市のうちで1番少ないので、今後のまちづくりの中で病院誘致をしていきたいと考えている。
- 学校の統廃合に伴う跡地利用についても検討しており、市の活性化につながるような活用をしていきたい。

意見

- 車椅子で通行する際、道路がガタガタで通りにくい箇所がたくさんある。通行がスムーズになるように調査や整備をしてほしい。
→〈市長〉府道や国道は管理者が異なるが、市が管理する市道については、5年に1度調査を行い、計画を立てて整備している。歩道がないところと通学路の整備を優先的に実施しており、他の

道路は順次補修等を行っている。ただ、道路の補修には費用がかかるため、人口が減少し、税収があまり増えていない現状において、財源の維持が困難なことも事実である。