

第9回 吹田市地域公共交通会議 議事概要

日 時：2022年 7月19日（火） 10：00～12：00

場 所：メイシアター 3階レセプションホール

1. 開会

事務局

○第9回吹田市地域公共交通会議挨拶

2. 議事

○事務局

《資料2を説明》

○委員

p10の乗車率について、座席のみの場合とバスの定員数の場合と2つの乗車率を出している。乗車率について座席数であるのか、バスの定員数であるのか、どちらによるものかをお聞きしたい。以前には「座席数によるもの」と聞いているが、この資料で「立席含む」乗車率（バス定員数）を記載している意図についてお聞きしたい。

○会長

委員の質問2点について、まず確認として、乗車率は座席のみで算出するのか。これはp10右側のすいすいバス千里丘地域での運行継続基準の乗車率が座席のみの議論であるのかの確認。座席のみであるならば、立席での乗車率を示している理由について説明をお願いします。

○事務局

乗車率について、千里丘の乗車率は、1便当りのバス利用者（乗車）数をバスの座席数で割り、算出している。乗車率は千里丘と同じ基準を踏襲しようと考えている。ただ今回、座席数で乗車率を出した2月・3月の乗車率は120%、4月・5月は160%と、乗車率が100%を超えており、100%を超える乗車率の状況がイメージしにくいと思い、バスの乗車定員数での乗車率で40%から60%であること、p11の図では走行中の乗車人数を示させていただいた。

○会長

p11の説明に加えると、定員以上は乗れない、積み残しはどうかということがある。ここでいう立席を含むは、法律上28人（運転手含まず）以上は乗れないということで、それ以上になると乗車を断らざるを得ない。立席を含む乗車率が100%に近づくと運行方法を考えないと積み残しが常時発生するような状況になるため、この乗車率を示したと思う。

○委員

本格運行となる条件としての60%ではないということか。千里山地区のコミュニティバスの座席数に対して、参考に千里丘地区の場合を見せていただいたと捉えていいのか。

○会長

確認だが、この運行継続基準は示したことがあったと思う。千里山地区ではこの方針だということがあったと思う。委員の指摘についての乗車率は何だということは、きちんと議論はしていなかったと思う。それは、これから議論していくのか、すでに議論したのであれば、その点を説明いただければと思うが、事務局どうか。

○事務局

これまでの議論では、千里丘地区の収支率30%、座席に対する乗車率は60%を目安に試験運行を行うということで話させていただいたと思う。割合は、これだと決めているわけではないので、今後、詰めていければと思っている。今は目安である。

○会長

目安ということで、千里丘と状況を変えるとその理由が必要となる。参考として示しているのに、この千里山をどうしていくかは議論しないといけない。

○委員

議論し直すのか。今までで決定されていたのではないのか。

定数28人（運転手含まず）とあるが、現在のバスで正直28人乗れるかどうかは検討が必要だと思う。私も実際、確認するために乗ってみたが、今のバスだと28人乗せるのは大変厳しい。コロナが収まっても28人乗せるのは大変だと思う。乗車率60%が10人に対してか、28人に対してかで、ものすごく違ってくる。議論のやり直しも考えないといけないので、その点をはっきりさせてほしい。

○会長

運行継続基準は、千里丘地区と基本は同じ方針ということは確か議論に出た。乗車率は10人なのか28人なのかについては、正直あまり議論はされていなかったと思うが、事務局どうか。

○事務局

今の時点では千里丘地区と同じ基準と考えている。バスの座席数10人に対する割合と考えている。

○会長

委員の指摘のとおり、今のバスの車種（ポンチョ）で28人を乗せるはかなり厳しい。その6割の20人くらいが乗るとかなりいっぱいになる。席に座って更に10人が少し距離を置いて立てば、料金箱の横ぐらいまで立っている状況になると思う。乗車率が28人で60%では、20人を常時達成しようとする、多いときは25人となる日もあると思う。そこまでは市も想定していないと思うので、基本は座席数10人の60%で6人となっている。そこも含め、皆さんと議論していくべきである。

私から事務局に質問がある。他市の類似のコミュニティバスや千里丘地区と比べても土曜日の乗降が多いのは珍しい。買い物が多い他のコミュニティバスでもそこまで乗ってもらえていない中、土曜日が多かった理由について、何か分析しているのか。

○事務局

データからの明確な根拠からではないが、例えば、南千里から緑地公園へ行く、千里山から緑地公園へ行く、レジャーでの利用など、ファミリー層の利用も多かったのではないかと考えている。そのあたりをアンケートから確認できればと思っている。

○委員

p10の収支率・乗車率について、見直しの目安の基準となる乗車率を大きく上回る乗車があったことは、非常に喜ばしい。それに対してかなり収支率が見直しの基準に近い数値にある。これは2～3月の話で、4～5月はより利用が多くなっているので、もう少し収支率が改善されているということだが、昨今の状況を踏まえると、今後も燃油代金や人件費は上がっていくことが想像される。もちろん乗車率も今後、少し人が慣れるにつれて一定伸びていくとは思いますが、収支率30%でこれだけ乗っていてもハードルになっている。この30%の基準をどこまで維持すべきか。今後議論の必要があるのか、あるいは人数が伸びたとしても30%の基準を下回ることがもしも続くとなるとやめざる

を得ないのか。これはあくまでも基準だと思うが、そのあたり再考の余地があるのか聞きたい。

○会長

事務局からの返答の前に、阪急バスに回答をいただきたい。指摘の点について、利用数が伸びているのに収支率が悪いのは、費用がかかっているからだと思う。この費用が増えている理由について、説明をいただけたところがあればお願いしたい。事務局は、今後収支率30%を死守すべきなのかどうかについて考えがあれば回答をお願いしたい。

○委員

費用について、千里山地区のコミュニティバスの車両2両は、新車を購入した。費用に車両購入費用を5年間分で計上している。その5年間は、4月～翌3月の年度毎で、2021年度は2月と3月の2か月で2021年度となる。この2か月で5分の1の車両費用がかかり、収支率が厳しくなっている。2022年度は4月からの12か月で1年間分の車両費用5分の1となるので、収支率ももう少しよくなるのではないかと考えている。

○会長

減価償却が本来12か月で割るところを2か月で割っているのも、通常の6倍くらいになっている。先ほど委員の指摘があった収支率30%について、どこまで堅持するのか。2月・3月の歳出では減価償却分が多いので、少し低めに出ているということだが、事務局どうか。

○事務局

収支率について考える前に、2月～5月の4か月でまだ伸びている状況がある。これからアンケートも行うので、利用者の方がどのように考えているのか、満足しているのか不満があるのかなどがわかってくるのではないかと考えている。収支率はその状況も見つつ、場合によっては再考ということもあるのではないかと考えている。

それと先ほど阪急バスから回答があったが、収支率の算出に使用する運行経費は、人件費、燃料費、事務費等である。バスの購入費用は入らないのでそこはあまり関係がないと思う。

○会長

車両購入費用は入っていないということでもいいのか。

○事務局

入っていない。

○会長

収支率は、もう少し見ないといけないということである。収支率について、3割より低いと場合によっては廃止するののかとの意見であったが、一人あたりの収入が低い、運賃設定が低すぎるのではないかと可能性もある。箕面市のオレンジゆずるバスは、100円の乗車が多く、一人当たりの単価が下がっているという元々の問題点がある。すいすいバスの場合は、ほとんどの場合がグランドバスでの乗車であれば、一人あたりの単価が大きく下がる可能性は低い。どういう券種での乗車かを事務局で把握しているのか。

○事務局

昨年度分であればわかる。

○会長

これからアンケートで把握するというのはその通りだが、アンケートの実施前に得られる資料から仮説を立てないといけない。仮説を立てる中で、収入が悪いと、一人当たりの単価が下がってい

ることも考えられるので、券種の確認をした方が良い。

○委員

当初から乗車率60%、収支率30%が一つの本格運行への目安となっている段階でその整合性は当然、乗車率60%で収支率30%となるという計算があったのではないか。

○会長

この目安は千里丘地区のときの基準で、千里丘地区が走り始めた約15年前のときの乗車率と当時の費用である。以前に比べると人件費も上がり、このところ燃料代も上がっている。収支率30%、乗車率60%を達成している両方の基準なので、片方を達成したら自動的にもう片方も達成するというのであれば基準を2つ設ける必要はない。2つあるというのは、支出の状況が変わってくるので両方をみるということであると思う。

検証したのかでいうと、正確には検証していない。事務局のもともとの説明からすると、すいすいバスは千里丘地区と千里山地区で運行している。千里丘地区はこれを基準として適応してきている。そのなか千里山地区では達成していないのに残すとなると不公平感があるので、千里丘地区の基準を順応するというでこの基準を置いたと思う。先ほどからの話しているように、費用が少しかかる状況になってきている。そういう意味で、収支率30%の見直しの可能性があるのか。

もう一つの指摘について、収支率30%乗車率60%は決まり事ではなく、もう一度千里山として議論すべきということではないのか。

○委員

これから議論するのではなく、すでにその整合性は確認されているのではないかと聞いていた。経費の増大や状況の変化には当然対応すべきである。

○会長

千里丘地区で議論していたときのイメージからすると、収支率30%もどちらかというと、試験運行をしてみて設定した。必ずしもこれを達成したら、これだけの費用になるということを精査したわけではない。むしろ住民の皆さんにこれだけ乗ってほしいという目標を作る意味で、千里丘地区のときは設定した。試験運行したときの乗車実績から、収支率としたらもう少し乗ってほしいとか、乗車率はこれぐらい乗ってほしいということで3割、6割と設定している。千里山地区も実際に何%というところでもない。あえて2つ設定しているのは、費用がかかってというのは防がないといけないので両方を入れているのが経緯である。そこから継続して千里山地区でも適応しようということである。これは精緻に検証しようと思っても検証はできない。千里山地区の皆さんにここまで乗ってほしいというところを設定していくことだと思う。

○事務局

阪急バスからコメントが来ているので内容を拝読する。

「先ほど、支出のことを申しあげたが、支出に車両費が含まれないようでした」と。

○会長

議論が相前後した。私は、精査はなかなか難しいと思っている。むしろ千里山の皆さんにこれだけ乗ってほしいという目標として設定していくものと思う。千里丘地区の基準がたたき台になって、千里丘地区の基準は満たしてほしいという目安で事務局が出していたと思う。

○事務局

《資料3を説明》

○会長

確認だが、説明ではOD調査はまだ先ということだが、資料ではOD調査も9月初旬で、利用者アンケートも同じような時期となっている。OD調査と利用者アンケートの内容は同じような項目で、A4を配布するのであれば、調査項目をなぜ変えているのか違いが分かりにくい。もう一度、OD調査と利用者アンケートの違いの説明をお願いしたい。

○事務局

利用者アンケートは9月初旬に実施し、OD調査の時期は資料には「9月初旬以降」とあるが、利用者アンケート調査結果をみて、そこから深掘りするか等内容を踏まえてと思っており、時期は冬頃になると思っている。

○会長

資料3のp5に、OD調査は調査員が乗車し、調査票は配布するが基本は目視で、どこで乗降したのか、属性をとるということを主とし、調査票は付带的になると思っている。深掘りするのであれば、調査票が簡単になるのはなぜかというところはある。いずれにしても順番は、利用者アンケートをして、そこでわからないところを捉えるという説明であった。ここでは案として付けていたということで、内容の修正等の変更は可能と思う。

利用者アンケートについて、今までに取ったことがあって、文言を一緒にしないといけないというのであれば仕方がない。参考資料2のp3の間4について、選択肢が「まあ良いと思う」と「良いと思わない」というのが不均等で、後ろに合わせるのであれば、「良いと思う」がくる。「まあ」が付いていて不要だと思っている。できれば修正していただきたい。

事務局に聞くが、調査票の編集を今後どうするのか。9月に実施するのであれば、この場で皆さんに意見をもらい、事務局と私、会長と合わせて一任してもらうことの下承を得るのか。もう一回議論するタイミングはないので、後で意見をもらうのか事務局としてどう考えているのか。

○事務局

この場で委員の意見を確認して、このあとは会長と事務局とで調整させてもらいたい。

《異議なし》

○会長

そのように進めさせていただく。それは利用者調査と住民アンケート、それとも全てか。

○事務局

利用者アンケートと住民アンケートです。

○会長

利用者アンケートと住民アンケートについてご意見をいただきまして、その修正等につきましては、大変申し訳ないが、私と事務局の方で最後修正させていただきたいと思いますので、御意見をいただければと思います。

○委員

意見を聞くのはいいことだが、最初の実証実験の時にもアンケートを取っている。その時にはルートとかは入っていなかったと思う。今回、ルートあるいは停留所の配置間隔、運行時間帯は要求が出てくると思う。意見をただ聞くだけではなく、皆さんの意見に答えていく姿勢が大事である。住民アンケートは利用者アンケートと設問が同じ項目になっているがそれでいいのか。

資料2のp1に赤字の総合的な評価について、「満足」「どちらとも言えない」「不満足」とい

う評価はこれでいいのか。どう書けばいいかわからないが、継続していくことでこのバスがあって良かったかということで、この会議の意見を踏まえて5択で入れたかもしれないが、この表現だけで正確に皆さんの声が反映できるのかが疑問に感じるので、その問題提起だけさせてもらう。

○会長

「総合的にどうか」という聞き方で、これは答えにくいのではないかと。

○委員

どういう設定がいいのかはわからないが、むしろ「継続していったいいのか、廃止か」という聞き方の方が分かりやすいのではないかと思います。

○会長

資料の目的として、「継続すべきなのか」ということであれば、直接に聞いた方が良いのではないかと思います。

指摘とは少しずれるかもしれないが、住民アンケートにおいて、千里山西1丁目や3丁目等にもう一度アンケートを配るということで懸念がある。もともと地域の皆さんから、千里山西1丁目、東1丁目、場合によっては円山町までバスを入れてほしいという意見をもらっていた。この会議に出席の皆さんは知っているが、結果的にバスが入る道がなく、入れることができなかったという結果がある。私も指摘と同様に少し危惧していて、「満足しているか、満足していないか」というと「私のところにバスが通っていなくて不満であるが、このバス自体は続けてほしい」という意見はまたちょっと違うような気がしている。「満足なのか」という聞き方で「満足」というのはある。

「総合的に満足か」というとかなり色んなことを含めることになってくる。これは使いたいところが「継続したいか、したくないか」であれば直接聞いた方が良い。

加えて、千里山西1丁目、3丁目、円山町などのバス停を設定できなかったところは、かなり検討して、バスが入って回れる道がない等など、その経緯がなかなか伝わりにくい。委員の指摘のように「アンケートで言ってきたが結局拾ってくれないではないか」ということは、不信感に関わる。すべての方が会議録を読むわけではない。調査票の枚数が多くなり、どこまでできるかもある。場合によってはQRコードで誘導するなど、どこかで説明をしないといけない。第2噴水のところなど、事務局も地域の皆さまも思ってきたが、実際には作れなくて諦めた。千里新田小学校のところもそうで、道路幅がなくてバスが通れず、あきらめてこのルートになっている。みんなが通したいと思っていたが通せなかったということがうまく伝わらない。意見で挙げているが、結局事務局、市は無視するのかと捉えかねられない。

アンケートをするのは、説明をするタイミングであるとするれば、きちんと説明すべきと思う。そう考えると、全体に配ったうえで「満足か」と聞かれて、「不満足だ」と答えがでてきたときに、「自分のところに来ていないから不満足だけど、ほかの人が使っているから残してもいい」という意見は違っているの、満足不満足だけで聞いてしまうと大変難しいことになるのではないかと懸念している。ここは、満足は残したとして、もう一つ、地域としては必要としているので運行すべきかどうかの質問を付けておかないと市民の方の回答が想定外の使われ方をする事になりかねない。事務局側もそうである。利用者側は実際に使われているので、特にそこまで思わないが、住民側の調査はその懸念が強い。

○委員

今日しか意見を言う場がないかもしれないので言うと、バスが実際に走り始めて、座席数が前の実証実験の時に、一列4つありましたが今は3つです。バスの大きさも今度の新しいバスはだいぶ印象が小さく感じる。この地域の地域性にはすごくいいが、実際どのくらい小さくなったのか。バ

スの大きさについてアンケートに入れていただけないか聞きたい。ルートは西側に偏っていて、例えば「第一中学に出る道のあそこが通れなくて、どうして千里山病院に行く急坂のあの道が通れるのか」、率直にそういう疑問を持つ方が多く、アンケートで運行ルートなどの意見を聞くことは歓迎である。停留所を探すことも改善点として当然あると思うし、何年もかかかると思うが、そういう点では意見を聞くのは歓迎で、全地域についてアンケートを取っていただく方がいいと思う。ただ、改善していくというその姿勢が大事である。

○事務局

アンケート調査は、会長と委員からの指摘を受けた個所を再考し、調整させてもらい、最終的には、会長と調整させていただくことになる。

○委員

参考資料2のp7について、千里山西の話があったが、北と南ではだいぶ交通事情も違う。千三地区と千里新田地区と考えた方がいいと思う。千里新田地区は南千里から府道を通って新御堂に出て南北を行ってというルートで、その沿線に住んでおられる方は非常に今回喜んでいる。緑地に行く人、トナリエの商店、南千里に行く方、特に高齢の方が非常に喜んでいる。同じ千里新田の中でも悲喜こもごもで、喜んでいる反面、5丁目の第二噴水のところでは、「なんで通してくれないのか」という切実な声や、「キチンと言ってくださいよ」という話がある。私も行政、国、府をあげて会議をしてありがたいと思っている。試験運転は、是非とも継続して本格運転になれば本当がいいと思うし、これは第一ルートとして、考え方としていいと思う。ただ千里新田地区でいうと、春日1丁目～3丁目で、旧春日村の中を通るルート、もう一つは千里山西5丁目の第一噴水～第二噴水、その下をおりてトナリエに行くルートが不足している。このルートがとらなかったのが残念という声を地域の方から日々話を聞いている。地域によって温度差が非常にあることを知っておいてほしい。今あるルートは大事にしながら、次のルートを考えていく、継続して次のステップに入っていけるような考え方を継続してやっていってもらえたらと思う。そのためにこのアンケートが先ほどからありますのに少し偏ってしまっているのかなと思う。そういった点では、利用されている方のアンケートと住民アンケートは、持っている気持ちが違うので、そこを大事にしていきたい。「総合的な」は捉え方によっては漠然としているので、考えていただきたい。

問6の(4)について、「自宅から最寄りの停留所まで遠いから」というのが、今回問題となるのではないかと考えている。これに対して、「具体的な希望は問11の自由欄にご記入ください」と書いているが、この枠の中を書くとしたら足りないと思う。事務局は大変かもしれませんが、もう少し明確にアンケートをより具体的に、バスの本数や大きさ、運行間隔、ルート、特にルートだと思いますが、個々に対しての希望が配慮出来たらありがたい。

千里新田は特に、今までは福祉バスがあつて試験運行と同時になくなったので、より切実である。地域の方にとっては公共バスも福祉バスも区別がつきにくい。千里山西5丁目も6丁目もそうですが、高齢の方が非常に増えて、買い物もなかなか行けない、回覧すらできなくて自治会をやめたいという方が多くなっている。ここは福祉という意味ではなく、地域コミュニティを大事にしていくという点からのアンケートの選択肢にしてほしい。皆さんが書きやすいようにしてほしい。

○会長

事務局からもなかなかお答えしにくい内容のこともあります、私の方で受け賜わったということではここは収めさせていただきたいと思います。

○委員

一点確認をお願いしたい。先ほどの報告で収支率の話があったが、その収入に関して、今回千

里山のすいすいバスに、阪急バスのグループで広告の協力をしてもらっていると聞いている。そちらの広告収入はこの収入の中に含まれているのか。

○事務局

広告の収入もこの中に入っている。

○会長

調査の方は少し私ども、事務局とで考えさせてもらい、早めに状況把握をした方がいいので、9月で提案してもらっている。9月に状況把握して、そこからとりまとめなどをしても冬場となり、そこから改善となる。次年度への反映が遅くなるので、できる限り早くということで、大変申し訳ないが、いただいた意見を引き取らせてもらい、私と事務局の方で調整して、9月に調査を実施していきたいと考えている。

○事務局

《資料4を説明》

○会長

自治会の皆様にはニュースレターの配布等でご協力をお願いします。

○委員

先ほども言われたように、ある面では歓迎され、地域によっては「何してたの」と苦言をもらっている。

「楽しいバス」がなくなり、私の地域では残念がる声が多い。そういう点では、車両の大きさをアンケートに入れていただくのは非常に大事ではないかと思う。千三公民館はまったくルートにはいっておらず、要望が叶えられないという苦言をたくさんもらっている。

たけのこ通信について、今、どのように活用しているのか。自治会の回覧の対象になっているのか。資料のこのニュースレターは回覧で見たことがないような気がする。たけのこ通信は見てもらいたいので、どのように配られているのか聞きたい。

バスが喜ばれている理由として、車内アナウンスなどバスの運転手さんが非常に細やかな配慮されている。乗合いの状況を見ていても、お母さんがお子さんを連れて、ベビーカーで大変な思いをしていると、近くの乗客がおりて手助けをするなど、コミュニティバスは違うなと良い印象もたくさん聞いている。

○事務局

たけのこ通信の配布方法は、一定の決まった方法をとっていない。最初のNo.1では、地域の方に広く周知しなかったのが、地域の方に全戸配布という形をとった。No.2以降の「運行が始まりました」や、今回の「利用状況について」は、全戸配布するまでもないという判断をしたので、自治会等の地域の掲示板で見ていただく形で配布掲載をしている。

○会長

初めてコミュニティバスがこの千里山地域に走り始め、どういうものかというのを実際に見て知ってもらうのが一番重要である。アンケートのデータ的なことも大変重要だが、委員から指摘があった様々なエピソード等も拾っていくのも大変重要である。できる限り阪急バスにも協力してもらい、運転手さん側で見聞きされたことを拾い、地域の方で残していこうとなったときにこういう別途な情報も重要になる。情報は把握しただけではだめで、それを皆さんで、折角たけのこ通信という発信の手段を持っているので、そこで発信していくことと、たけのこ通信もずっと発信を続けていると、なかなか同じことは書けない。以前に書いたからではなく、乗入れたかったけど乗入れ

れなかったということも継続して説明し続けるしかない。

今まで出た意見で、「どうしようか」と悩んだところがあるので、頭出しだけする。

委員の指摘を実現させようとする、今のバスの車種（ポンチョ）では厳しいところがある。もともとの議論でも大変難しく、今の乗車数からすると結構乗っている。これより小さい車種は、ハイエースのコミューターという車両になる。バリアフリーを除外してでもコミューターを入れても、確実に積み残しを発生させかねない。今の車両を変えるのはなかなか難しい。場合によっては追加をするという議論にもなり、このあたりは大変難しいと思う。事務局で今すぐに答えはもらえないと思う。今まで出てきている千里山西のところを何とか通っていかうとすると、本当にそれを解決するにはワゴン車など別の車両を使って、増便をさせざるを得ないと思う。もともとは千里山地区の空白地を解決していくというところで、これで解決したのか。解決したのであれば、これでしばらく運行させてくださいと言いきるかどうかは、これからの第10回から第14回会議の本格運行を開始していくまでに考えていかないといけない。事務局では予算要求が発生してくる案件であり、個別に答えることができないが、検討いただければと個人的に思っている。それが難しいとなれば、難しいことを説明するしかない。

9月に調査を実施するという事で少し宿題も残っているが、調査をして皆様に状況を10月のときに報告させていただきたいと思う。

4. 閉会

-略-