

第8回 吹田市地域公共交通協議会 議事概要

日時:2023年11月27日(月)15:30~17:00

場所:千里山コミュニティセンター

多目的ホール及びWEB会議

1. 開会

事務局: お待たせいたしました。

それでは、ただいまから第8回吹田市地域公共交通協議会を始めさせていただきます。本日はお忙しい中、御出席いただきましてありがとうございます。本日は、司会を務めさせていただきます土木部総務交通室の天野と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

次に、委員の御出席状況の御報告でございます。本日24名の委員のうち、半数以上の御出席をいただいておりますので、吹田市地域公共交通協議会設置要領第5条第2項の規定により、本協議会は成立しておりますことを御報告させていただきます。

次に、資料の確認をさせていただきます。

【配布資料の説明】

それでは、本日御都合により、猪井会長はWebで出席をされておりますので、副会長の葉委員に議事の進行をお願いいたしたいと思っております。

葉委員、よろしくお願いいたします。

2. 議事

副会長: 皆さん、こんにちは。大阪大学の葉でございます。本日は、私のほうで議事の進行をさせていただきたいと思っております。

本日の議事は、今御紹介いただきましたとおり、すいすいバスの運賃改定、及び地域コミュニティ交通の創出について、そして、今後のスケジュールということでございます。報道でもありますとおり、地域交通を取り巻く環境が変化している中で、計画側も少し実情に応じた形、あるいは様々な資源を活用していきながら地域交通を持続させていく、そういったことが必要になろうかと思っておりますので、本日も皆さんの忌憚なき御意見を賜りますよう、どうぞよろしくお願いいたします。ここから着座にて進めさせていただきます。

まずは、傍聴に関してです。本日は会場に2名、Webに2名、傍聴希望者がいらっしゃるということですので、公開することが恐らく原則となっておりますので、傍聴の方に入場していただきたいと思っております。

それでは、お手元に配付しております議事に従いまして進めてまいりたいと思っております。

まずは議事の1つ目、資料-1ですね。すいすいバスの運賃改定について、事務局のほうで御説明のほうをよろしくお願いいたします。

事務局： 【すいすいバスの運賃改定について（資料-1）説明】

副会長： 御説明ありがとうございました。何点かあったかと思うんですけども、まずは令和6年4月1日、令和7年4月1日でのすいすいバスの運賃改定ということで、これはどこの業界もそうですけれども、物価高騰であったり、人件費の高騰等も含めて運賃改定をせざるを得ないという状況を踏まえての対応ということでございます。

もう1点が、令和7年4月2日以降、今後もまたこのようなことが起こり得るということに対しましては、運行会社である阪急バスさんのタイミングとそろえていくというような内容でございました。こちらの内容に関しまして、意見等ございますでしょうか。ある場合には挙手をしていただければと思います。いかがでしょうか。よろしいですかね。Webの皆様方もいかがでしょうか。こちらについては、社会の変化に対応するという上で、値上げという意味では利用者の方々にとっては少し心苦しいかもしれないですけども、やはり事業を継続させていく上では必要なことかと思っておりますので、このとおりに進めさせていただければと思います。最後にいかがでしょうか。特にございませんでしょうか。

それでは、こちらの議事については一旦終了とさせていただきます。もし後ほど何かお気づきの点があれば、その際に発言していただいても結構です。

それでは、次の議題2に移りたいと思います。地域コミュニティ交通の創出について、資料-2ですね。事務局のほうで御説明のほうをお願いいたします。

事務局： 【地域コミュニティ交通の創出について（資料-2）説明】

副会長： 御説明いただきまして、ありがとうございます。

ここから皆さんの意見をお伺いしますが、ちょっとその前に1点だけ事務局に確認させてください。

次の議題に関わるところではあるんですけども、今回、こちらの骨子（案）、多分初めて協議会の中で出てきたと思います。その後、来年の第9回の協議会で再度議論させていただいて、その後、パブリックコメントに移るというふうに承知をしておりますので、皆様方をお願いしたいのは、ぜひ忌憚なき御意見をいただいて、それがパブリックコメントに出る一歩前の、十分に議論できるという意味ではこのタイミングで御意見をいただくということが非常に重要になってきますので、お気づきの点、どんな形でもいいので御意見をいただければと思っております。

それでは、質疑のほうに移りたいと思います。何か御質問や御意見等ありましたら、挙手のほうをお願いいたします。位置づけとしては、こちら、計画の中に入っている事業メニューということですので、この取組といいますのは地域コミュニティ交通の創出ということで、これは計画の中に位置づけられておりますので、遂行していく必要がありますが、その中身についてはこれから検討するということになります。

いろいろな条件がありますけれども、基本的には既存の交通に乗り継ぐためのということですので、いわゆるラストマイル、ファーストマイルと言われるよ

うな部分を地域の発意によって行っていただくというのがこちらのガイドラインの肝ではないかなと思います。

では、猪井先生、お願いいたします。

会 長： 富山大学の猪井です。

ちょっと聞き取りにくかったので、聞こえていないだけなのかもしれないんですけども、これはいわゆるすいすいバスが運行していないところでやるということから考えると、やはり収支が取れるわけではないということが思われる中で収支をちゃんと取りなさいというようなこと、実証実験のときは支援するけれども、本格運行になったら基本的には黒字を目指しなさいというものなんですけども、これはやはり無理なんじゃないかなという気がいたします。これができるということは黒字路線ができると、商売ができるという路線を見逃しておられるということをお願いしたいということで、その立ち上げは支援しなきゃいけないんだけど、見逃しておられるということをお願いしたい。地域コミュニティ交通の支援と言いながら、継続的に支援をしなければ、これは成立し得ないものだと思って、御案内のとおり、すいすいバスも収支率が5割前後というところをずっとクリアできていないというところを考えると、これで黒字採算を取りなさいということは、ちょっと何か違うんじゃないかなというような気がいたします。

それこそ既存事業者さん、以前に申し上げたかもしれないんですけども、既存事業者さんにとったら、これはこちらが商売を見逃しているということをお願いしたい制度ですかということにも聞こえかねないので、何かその部分が抜けていることが、ここが最初に書いてある背景のところとあまり整合しないなという気持ちで聞いておりました。そういうものが成り立ち得るのかしら。これは成り立ち得ないだろうと思いつつ拝聴していました。

あと、運行計画のところを拝見していて、最後の運行計画の内容、運行サービス項目でお書きいただいている内容について、結局運行形態として何を決めろと言っているのかが分からないんですね。運行形態というのは前のページですべて運行形態の中のどれかを選びなさいと言っているんだと推測はつくんですけども、ここに書いておられる中で、例えばお住まいの方の移動形態に応じない運行形態を選ぶところってないんですね。むしろちゃんと定時運転でやるのかとか、求められているところのクリアする基準がよく分からないというのは思いました。

その割に利用料金のところを見ると、具体的に運行距離に応じて料金を取りなさいとなっていて、一括運賃は駄目ですよ。こういうのがメインになっちゃっているんで、運行距離に応じた料金設定をしなさいねとなっているのが、妙に詳しいところと詳しくないところが混在してて、このサービス項目を設定するのがすごく難しい。

まずは何が要求されているのかが分からないということと、要求されているところのように読めるところは、そこを本当に要求するんですかというような項目が入っているというところがあるんですけども、今の出された資料の段階は、

まだここは練りますという段階なのか、いや、これで行きますという意見を伺いたい段階なのか、そこがお伺いできればと思いました。以上、2点です。

副会長： ありがとうございます。

まずは、黒字化ということなんですけれども、この前提の条件の中で黒字を取るとするのは難しいのではないかという点と、あとは運行形態と料金ですね。ここはかなり密接に結びつくところがあるので、変に具体的に書き過ぎてしまいますと、運行形態に逆に縛りが生じてしまうというようなここは少し練る必要があるのではないかというようなところかと思います。

じゃ、この2点について、まず1点目から、事務局から御説明いただけますでしょうか。

事務局： まず1点目、黒字が難しいのではないかというところになるんですけども、まず、市のスタンスから御説明させていただくと、背景と目的にも書いてますけども、本市の公共交通は鉄道、路線バス、タクシーと網羅されており、一定充実していると。それを補完するコミュニティバスによっても不便地域、公共交通空白地は解消されているということなので、市が主体となってコミュニティバス等を導入する予定はないというのが市の基本スタンスです。

黒字運行というのは確かに商売が成り立ちますので、事業者さんが需要を見落としているんじゃないんですかというようにもし聞こえていたら大変申し訳ないんですけども、やはり地域の熱量というのは、我々もそうですし、事業者さんも100%把握されているかと言われれば、なかなか難しいところなのかなと思います。

そうしたところで、黒字運行、もしくは黒字運行に近い事例というのもちらほらとあるという認識をしております。

なので、やはり吹田市のようにほとんど勢圏が入っている中でもそういった黒字の事業というのはあり得るものかなと思っていますので、地域主体となってやっていただくようなスキームを今現在考えて、一定側方支援のほうはするというスキームで御用意させていただいたという形になります。

副会長： 2点目に関してはいかがでしょうか。運行形態と料金のところ。

事務局： 2点目につきましては、運行形態、利用料金のところなんですけども、利用料金はこれでというわけじゃなくて、今後また検討を重ねていければと思うんですけど、要するに需要や利用実態に応じた料金設定をしていただきたいと。利用料金で言えば、当然運行日、運行時間帯が多ければ高い料金になりますし、運行日、運行間隔が少ないとなれば料金が安くなってくると思いますので、そういった需要実態に合わせた料金設定をしていただければと思っています。運行距離に応じたというのは、必ず運行距離に応じた料金設定をしているわけではないので、ここはちょっと資料の修正をさせてもらえたらと思います。

副会長： ありがとうございます。

会 長： 聞き取れたかどうか定かじゃない中で申し訳ないんですけども、まず1点目については、熱意があるかどうかというのは確かにそうなのかもしれません。た

だ熱意があるからといって黒字運行ができるかというのは、それは別の案件だ
と思いますので、熱意があるから黒字運行ができるんだというのはちょっと計
測はなかなかしにくそうなので難しいことを求められているかなというのが
正直な感想です。

2点目でございますけども、利用料金のところというのは、違うというのは理
解いたしました。ほかのところでも、例えば事業者とやるのであれば、書かな
ければならないこととすると、ここの色を塗ったところですね。ここで書かな
あかんことは、乗合事業を基本としますという、前のページで書かれているこ
ととかは求めているから、要求事項なのか、ここの説明なのか、実はここの
ページが分からないので、要求事項であると、先ほどおっしゃられたような、
ちょっとこれは書き過ぎですよねというところとかは修正していかなくやい
けないなと思っているところです。ですので、ちょっとそこは修正が必要かな
という気がいたします。

あともう1点、脱線でお話しすると、距離料金に応じたというのも、例えばコ
ミュニティ交通であるというのであれば、収受のしやすさというのが当然必要
となってきますので、そこが運行形態なんだろうと思っています。数円という
のを例えば取らなあかんとなったら、それは実態的にバスでは取れない、乗合
交通では取れませんので、しかも、いわゆる乗合タクシーみたいな形で人それ
ぞれで分けて、10円単位で、あなた何円、あなた何円ね、あなたはここから
乗ったから何円ねというのを運転手さんがオペレーション上分けれるという
わけではないということも考えられますので、ここは運行の需要。需要なのか、
言葉も需要運行形態というのが追加しているので、需要や運行形態に応じた料
金設定になるわけですね。ちょっと文章を見直していただく必要があるかと思
いました。ちょっと言い過ぎのところもあったかと思いますが、以上です。

副会長：ありがとうございます。

この点に関して真壁委員から補足いただきます。

委 員：先ほど事務局のほうから説明がありましたが、若干補足も含めて吹田市を代表
して御説明をさせていただこうと思います。

まず、利用料金については御指摘のとおりかなと思っていまして、この時点で
利用料金のことをあまり詳しく語るということはなく、あくまでガイドライン
ですので、そういった意味ではもう少しガイドライン的にといますか、導入
しやすい、あらゆることを考えていったほうが良いと考えますので、そこにつ
いては御指摘のようにちょっと検討しなくやいけないかなと思っています。

1点目の黒字運行、多分一番これがポイントになるかなと思うんですが、他市
事例とか、いろいろ見ていると、赤字補填をされているところがたくさんある
ことは重々分かってはいるんですが、吹田市の場合は、既にすいすいバスを運
行してまして、これに年間3,000万を超える支出をしているところが他
市のデマンドのみをやっているところとは大きな違いかなと思っていまして、
現時点ですいすいバスに多額の補助、支出をしている段階で、現時点の段階で
さらにそういうプラスαとしての公共交通を導入しようとしたときに、そこに

赤字補填を積極的にやっていくだけの体力が吹田市にどこまであるかというところが1つの考え方にありますので、逆に、その赤字補填まで市がやっていきますよということであれば、すいすいバスの在り方から考えて、すいすいバスも同じように小規模にしていくであるとか、そういう総合的な方法にさらに時代の流れとともにやっていく必要があると思っていますので、あくまでこれは現時点での、今導入するとなったときにはこういう形のガイドラインかなと。

ただし、担当からも説明がありましたとおり、イニシャルコスト、一般的に考えると車両代になるんでしょうか。その部分につきましては、最低限吹田市としても何とかすることによって、何とか維持、運営だけは黒字といいますか、何とか採算を取っていただきたいというのが現時点での考え方ということでございます。以上です。

副会長： ありがとうございます。

ほかに何かございますでしょうか。先ほどWeb上で手を挙げておられたような気がしたんですが、気のせいでしたらあれですが。

委員： 福祉部長の大山ですけども、聞こえてますでしょうか。

副会長： 聞こえております。

委員： ありがとうございます。

先ほどのガイドライン、骨子案の2枚目なんですけども、検討手順で、1番目の発意から検討開始までということでステップ1から4まで挙げられているんですが、ここに書いておられる検討開始までの流れを見させていただいた中で、ちょっと教えていただきたいことがありまして、まず、この地域組織の形成とあるんですけども、地域で自発的に組織されるのを待つというようなスタンスなのか、あるいは、市がそういう組織づくりを積極的に働きかけていくのか。あるいは、既にそういう、ここに書いておられるような勉強会みたいな、そういう準備組織というものがあるのかどうか。その現状とかを少し教えていただけたらなと思いますので、よろしくお願いします。

副会長： ありがとうございます。

運営主体の地域組織がどういったものを想定されているかというような御意図だったと思います。事務局、回答をお願いいたします。

事務局： お答えいたします。

役割分担のところでも少し御説明させてもらったんですけども、地域住民というのは主体的な運営という役割を担っていただきます。ですので、地域組織の設立というのは、市が何かするというわけではなくて、自発的に地域で組織を設立してもらうということを考えています。

その上の地域組織を立ち上げる前の勉強会等も同じです。地域の自治会や有志の方による勉強会等を自発的に立ち上げてもらって、しっかり地域の問題、課題、解決策等をまずは勉強していただいて準備してもらうということで考えています。以上です。

副会長： ありがとうございます。

まずは有志の緩やかなつながりから始まって、多分ステップが進むにつれてどこかで何か組織として明確にしてあげるといような、そういうような御意図だったかと思いますが、大山委員、いかがでしょうか。御回答になっておりましたでしょうか。

委員： はい。ここに書かれてあるとおりのことなのかと思うんですけども、要するに聞いたかったのは、既にそういうような動きがあるのかどうかということ、今のお話でしたら、これからそういう準備組織、勉強会、有志の集まりなどもこれからできるんじゃないかというような期待をしてというレベルなのかと思うんですけども、ずっと待っているだけでできない可能性があるんじゃないかと思うんですけど、そのあたりはどういうふうにお考えなのかと思っています。もしよければお答えいただけたらと思います。

副会長： ありがとうございます。
現時点でそういうような手を挙げそうな組織、あるいは団体があるのかということですけども、事務局のほう、いかがでしょうか。

事務局： すみません。回答が抜けていて申し訳なかったです。
地域によってはそういう勉強会等をしているところがあるというのは聞いておりますので、そういったところが手を上げることがあるかと考えています。以上です。

副会長： そのような勉強会をされているところがあるということでした。それでは、ほかに御意見ありますでしょうか。
野津委員、お願いいたします。

委員： 阪急バスの野津でございます。お世話になります。
ちょっと分からないことだらけで、読めば読むほど疑問点が出てくるんですけども、まず、地域コミュニティ交通というのは、この協議会での位置づけというのはどうなるのかなというところで、協議会で提案というまではステップ3のところを書いてあるんですけども、これが協議会で承認されて、公共交通維持・改善計画等々に位置づけられて、例えば国の補助を得ていくとか、あるいは、道路運送法上の特例措置が受けれるとか、そんなところまでの位置づけをするのかどうかというところがまず1点と、あと、乗合交通が基本というところで、2点目ですけども。発意から検討開始までの支援内容で、現行サービスの見直しが可能か協議というところを市さんがお手伝いをされるということと読んだんですけども、ということは、乗合事業を吹田市さんの市域でやっているといったら限られてくるというところで、そういった事業者と協議をするということをイメージされているのか、例えば、地元がこんなことを言っているんで、今、乗合事業をされていないタクシー会社に相談をかけられるとか、そういうことまでも指しているのかどうかというところもお教えいただきたいなというところです。まだいろいろ疑問点はあるんですけど、言葉に整理できていないところが実情です。よろしくお願いします。

副会長： ありがとうございます。
まず2点、お伺いいただきました。

まず、この地域コミュニティ交通が実際に実現するとなったときの位置づけですね。計画上の位置づけ、あるいは法律上の位置づけをどのようにお考えかというところ。2点目が、事業者についてですね。既存の、今、すいすいバスは阪急バスさんに担っていただいておりますけれども、こういった主体がなれるであろうと想定されているかというような、まずはこの2点をお伺いしたいということでした。お願いいたします。

事務局： 1点目の御質問なんですけれども、こちらにつきましては、既存の公共交通と競合しないというところを挙げていますので、競合しないかどうかの確認を協議会の場で交通事業者の方に御確認をいただくというふうに思っております。2点目の法律上の位置づけですかね、特例措置等を受けられるようにするのかというのは、ちょっと今、現時点では記載していないんですけども、そういったことは、特例措置等は受けれるように盛り込んでいけたらなとは考えております。

あと、対象になる事業者なんですけれども、やはり小さいエリアということになってくると思いますので、タクシー事業者様のようなところが対象になってくるのかなと思います。以上です。

ありがとうございます。

副会長： 1点目に関しては、公共交通の補完、あるいは乗り継ぎということで、計画である程度ネットワークが書かれて、言い方は悪いですけど、余白というか、足りていないところに入れるというのがまず前提条件でして、さらに発意から検討開始までのところの1番に、支援内容に書いておられるとおり、場合によっては既存交通の少し、これは多分実際にはルートを見直すみたいな、そういう話にも踏み込まれるような記載があると思いますけれども、基本的には既存の公共交通で対応するというのが前提条件の下、それでもやはり手が届かないところについてはこのプロセスを経て検討するというような位置づけかと思います。

やはり黒字化ということ念頭に置きますと、補助金なり何なりというのは、もちろんそれは取れたほうがいいんですけども、ちょっとそのあたり、どういうふうに位置づけするのがいいとか、そういった知見とかってありますでしょうか。何かそういう、現時点で盛り込まなきゃいけないとか、書かなければいけないとか、コミュニティ交通の位置づけをどういうふうにしておくと何らかの補助金が得られるみたいな、そういうようなことはあるんでしょうか。

委員： 国の補助金メニューですと、どうしても幹線系統があった、広域輸送の幹線系統があった上でフィーダーの系統があるという形で計画のほうに盛り込んでいただければ、そこに持ってくるなという状態ではありますね。

副会長： 分かりました。

事務局： 補助幹線が市内でございませぬので、国の補助を活用するのは難しいのかなと考えています。

副会長： ありがとうございます。

そういう意味ではかなり住民さんの頑張りというか、先ほどから市さんがおっしゃられているとおり、熱意という部分が非常に重要になってくる点と、あとは、住民発意ということですから、これ、本格運行の最後のところにも書いておりますが、継続的な活動及び利用促進ということで、ある種のマーケティングではないですけれども、需要の掘り起こしのところも含めて住民さんが担っていただくような想定をしているというふうに受け止めておりますので、かなり大変ですけれども、それだけ困っている地域に、困っていて熱意があるところには支援を行うというところかなと思います。ただ黒字化というところでどこまで本当に、客観的に見て運行範囲とかも結果的にはかなり絞られる中で、黒字化というのが本当に現実的に可能なかどうかというのは議論の余地がありますし、ただそれは、先ほど真壁委員がおっしゃっていただいたとおり、すいすいバスとのバランスもあるということです。このガイドライン自体も見直しが今後、黒字化という制約をどこまで考えるかというのは議論が必要なことかと思えます。

ただ、すいすいバスのときの議論でもそうですけれども、やはり道路事情によってどうしてもバス停を置けなかった地域というのはおいくつあったように思いますので、そういったところについては恐らくこういうような形で支援というか、地域の足を確保するという必要は必要になるかなと私自身は想像しております。

ほかに何かありますでしょうか。お願いいたします。

委員： 大阪府の交通計画課長の鬼追でございます。

質問というよりも、ちょっと確認をしたいんですけども、支援対象地域に、公共交通空白地域、もしくは不便地域に居住する方々の移動手段確保という、ちょっと抽象的な表現になっておるので、割と住民さん発意の自発的なところを求めているということであるならば、支援対象地域についてももう少し明確にしておいたほうがいいのかと。

空白地域の定義って、意外ときっちりしたものがないのかなと思っておるので、一応吹田市さんの中では空白地域の定義というのはこういうものだと。ですので、この地域から外れるところが対象になりますというのはもう少しはつきり書いたほうがいいのかと。

例えばバス停から半径何ぼという範囲という考え方もあると思うんですけども、真っすぐ道があるわけじゃないやろうから、実際にうねうね曲がりくねった道をしててく歩いていくと、実際の半径の距離よりもはるかに長い距離を歩かないといけないというところもあるやろうし、そんな考え方にしっかりと明確さを出すためにも、きちっと定義しておいたほうがいいのかというものが1点と、あともう1つ、市さんの考え方というところで、多分これ、住民さんがないものねだりで、こんなん欲しい、あんなん欲しいというものがいろいろあったりして、それを導入して赤字補填をしないとイケないことになってしまったりというのが非常に危惧されるというところで、主体的に取り組むというところの自発的な発意、あと、黒字化という割と厳しい姿勢を示されていると

いうところでございますので、もう少し本市の考え方というところに、そういった姿勢というか、ニュアンスを書いておくべきなんじゃないのかなど。何となくこれを見ていたら、皆さんの意識が重要ですぐらいは伝わるんでしょうけども、もっとシビアに考えていただかないと市としては支援するには足りませんというふうなお考えをお持ちであるのであれば、もう少し踏み込んだ表現なり、姿勢を明確にすべきかなと思います。これは1つの意見でございます。以上です。

副会長： ありがとうございます。

2点、いただきました。支援対象地域ですね。ここが少し不明確というか、いろんな読み方ができそうな記述になっておりますので、そのあたりがもう少し具体化できないかというようなところと、あとは2点目、本市の考え方についてですね。これまで御回答いただいたような、やはり住民さんとしてもかなり熱意、そして、多分、労力も含めてですね、あるいは需要喚起も含めてですね、そういったことを求めるのであれば、その旨を1ページ目の本市の考え方のところにもう少し書き加えてはいかがかという御意見でした。いかがでしょうか。

事務局： まず2点目の本市の考え方の部分については、確かに市として黒字運行なりという姿勢があるので、ちょっとここは一旦考えさせていただいて、また御提示させてもらえたらなと思います。

次に、1点目の空白地域の定義なんですけども、空白地域の定義、鉄道勢圏、駅から800メートル勢圏及びバス停から300メートルにある地域が勢圏なので、それ以外の部分が公共交通空白地ということになります。

これは維持・改善計画の中にも公共交通利用圏の空白地も分かるような図がございますので、そのあたりの表現としては今後どうするかというのは内部で考えていきたいと思っております。以上です。

副会長： ありがとうございます。

多分この公共交通利用圏に該当しないというような表現で、おっしゃられるとおり300メートル圏内でも、実情はもっと歩いているような地域であったり、経路的に長かったり、高低差があったりというので、それだけでは単に測れないというような実態があるかと思っておりますので、あえて図示せずに、そこは文脈をしっかりと読み解きながら判断すると。その判断が、恐らく地域公共交通協議会、この場で妥当性とかを検討するようなことになろうかと思っておりますので、あえて図を描かず、こういうように表記したものと私としては受け止めております。

それ以外いかがでしょうか。中村委員、お願いいたします。

委 員： 大阪運輸支局輸送部門の中村です。

先ほど交通空白地の関係なんですけども、国土交通省のほうで、東京のほうなんですけども、ラストワンマイル・モビリティ／自動車DX・GXに関する検討会というところで検討されていまして、パブリックコメントも終わっているんですけども、その中で交通空白地に係る目安の設定及び地域交通の把握に関

するマニュアルの活用・促進ということで、これまで空白地であるということの目安がございませんでしたので、地域交通の把握に関するマニュアルという部分、令和2年12月に公表しているものがあるんですけども、その中で半径1キロメートル以内にバス停、駅がない地域であって、タクシーが恒常的に30分以内に配車されない地域は、少なくとも交通空白地に該当するという、国参考となる目安ということなんですけども、そちらが記載される予定となっております。まだ具体的にマニュアルを改正されたとは聞いておりませんので、また改正されましたら吹田市さんのほうに投げさせていただきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

ありがとうございます。

副会長： ちょっとその定義だとなかなか吹田市は当てはまらないような感じはありますので、そこは地域の実情というか、しっかりと実態を把握して、あくまでも協議会の場でそれをしっかりと議論するというプロセスが必要かと思っております。それ以外、いかがでしょうか。お願いします。

委員： 何度もすみません。阪急バスでございます。
先ほどちょっとこの協議会とコミュニティ交通の関わりというところで発言させてもらったんですけども、5番の本格運行の開始というところで、難しいという話が出ていて、私も難しいと思っているんですけども、仮に黒字化がされたというところで本格運行になったというところで、その協議会としての関わり合いというところでは、やはり私はこの地域コミュニティ交通を検討して、協議会で提案。協議会の承認事項というか、黒字化したから協議会から手が離れてしまうといったようなものにしてしまうと、ちょっと困ったことが起こるんじゃないかと。ある面、市さんも協議会もかかわらず自由に動き出して、結局競合関係の交通をつくってしまうというような懸念もありますので、市さんなり、協議会なりが、この計画には立ち上げから運行されている限りは深く関わっていかなければいけないんじゃないかなと思っていますので、よろしく願いいたします。

副会長： ありがとうございます。
本格運行以降に協議会として、例えば毎年評価だったり、あるいは見直しなのかもしれないですけど、そういった項目を書き加えてはというようなところでですけども、その実施後の協議会としての関わり方、今、現時点で何かお考えがあれば御説明をお願いいたします。

事務局： 本格後なんですけども、運行状況の確認等は必要だと考えていますので、1年に1回とか、そういうところで協議会のほうには報告してもらいたいようなことは考えたいと思っています。
また、今後詳細を盛り込んでいきたいと思っておりますので、そのときはよろしく願いいたします。

副会長： ありがとうございます。
それでは、その旨、お書き加えいただきまして、また次回の協議会で御協議いただければと思います。

それ以外、いかがでしょうか。どうぞ、清水委員。

委員： 都市計画部の清水でございます。

1点、ちょっと確認をしたいんですけども、地域住民という定義がどのような範囲までを地域住民と言うのかというのを少し教えていただきたいと思いません。本当に住民さん自らが発意を持って交通を検討していく。これはすばらしいことだと思いますけど、その一方で、地域に根づいている企業さんというのも大なり小なりたくさんいらっしゃるんだと思います。そこをうまく連携しながら地域交通を担っていくという、あるとかないとかは別に置いておいて、そういうケースも一定想定しておく必要があるのかなと思ってまして、地域住民と言われる定義ですね。今どのように想定されているかというところを少し教えていただきたいと思いません。以上です。

副会長： ありがとうございます。

地域住民の定義ということですけども、地域の事業者も含むか否かというところが御質問の意図だったかと思いますが、いかがでしょうか。

事務局： 地域住民の定義ですけども、1つは自治会の方、もしくは自治会としっかり連携を取れる方と考えていますので、そこには地域の企業さんというのも入ってくるかなと思います。以上です。

副会長： ありがとうございます。

地域の住民さんが必ず入っている形で、後は地域のいろいろな主体がそこに入っても構わないというようなことでした。

それ以外、いかがでしょうか。

次回にはパブリックコメント（案）というところになってしまうので、どんな細かいところでもお気づきの点があれば、今のうちに御発言いただくと幸いですけれども。それ以外、いかがでしょうか。

私からもう一度というか、お伺いしたいんですけども、先ほど、今回に関しては黒字を前提条件とするということでしたけれども、今後の将来の状況によっては、そこは変え得る。あるいは、ガイドラインの中身も多分運用しながら変えていくかもしれないんですけども、このガイドライン自体の、あるいはこのスキーム自体の見直しのサイクルというか、何年に1回とか、そういったことは現時点でお考えでしょうか。

事務局： なかなか具体的なことを申し上げるのは難しいんですけども、何年サイクルかということは、現時点ではありません。

ただ、この後の議題にも出てくるんですけども、どうしても全国的な路線バスの廃止というような状況があって、吹田市ではまだまだ少ないところですけども、そういった状況も十分考えられます。そういったところのタイミングが見直しのサイクルの起点になるのかなと考えます。以上です。

副会長： ありがとうございます。

支援対象地域に関わる場所ですけども、公共交通利用圏に該当しない地域ですね、そこがこれから見通しがつかない中で変わり得ると。そういうような

状況に対応してガイドラインもその状況に対応していくというような御発言をいただいたと思います。

それでは、ほかになれば、今回いただきました御意見を事務局のほうで取りまとめて、そして、再度ガイドラインのほうに反映していただき、また、次の議題に関わりますけれども、次の協議回で御報告いただくということです。

そして、私から事務局の方をお願いしたいんですけれども、今回特に阪急タクシーさんが御欠席ですし、ほかにも欠席されておられる方がおります。意図としては地域公共交通と共存というか、これの効果を相乗させるような位置づけではございますけれども、先ほどの野津委員の御指摘のとおり、運用によってはそうではない現実が生まれてしまうことにはらんでいっていると思いますので、非常にこの部分については慎重に進める必要があると思っていますので、今回御欠席の方々からも御意見をいただくようお願いを申し上げます。

それでは、次の議題に移りたいと思います。資料－3「今後のスケジュールについて」です。説明をお願いいたします。

事務局： 【今後のスケジュール（予定）（資料-3）説明】

副会長： ありがとうございます。

このスケジュールについて、御意見等ございますでしょうか。よろしいでしょうか。

重ねてですけれども、次回にはパブリックコメント（案）、ガイドラインのパブリックコメント（案）が出てくるということですので、皆様、その心づもりでいただけたらと思います。

それでは、議事についてはこちらで御用意いただいたものは終了となります。

3. 報告

副会長： 続きまして、報告について、事務局より説明のほうをお願いいたします。

事務局： 【吹田市内路線バスの一部廃止について（資料－4）説明】

副会長： 御説明ありがとうございました。

これに関して京阪バス様からコメント等があれば。

委 員： 京阪バスでございます。

日頃は当社の事業運営に御協力、ご理解をいただきまして、誠にありがとうございます。

このたびは運転士不足ということでございまして、今御説明いただきました寝屋川から守口を通過して吹田に行く路線バスを廃止させていただくことになりました。この路線は、もともと守口市駅から阪急の上新庄駅に行っている路線として運行しまして、昭和54年（1979年）に今のJRの吹田駅のほうまで路線を延ばして今まで運行してきたというところでございます。

御説明がありましたように、当社としましては唯一の吹田市内の路線でございますので、この路線を廃止するということとなりますので、この協議会につきましても本日が最後の参加になるということでございます。今までいろいろありがとうございました。

それから、御利用していただいている皆様には非常に御不便をおかけすることになると思いますけども、何とぞ御理解を賜りたいというように思いますので、よろしく願いいたします。以上でございます。

副会長： どうもありがとうございました。

なかなか長いこと吹田市民のために、かなり状況が厳しいながら運行していただいたことを代表してお礼申し上げます。京阪さんに限らず、全国的にかなり公共交通の維持、特にバスですけれども、維持が苦しい状況ではございますので、協議会の場でも、先ほどのガイドラインというところもありましたけれども、何らか知恵を絞り、そして、いろいろな力を結集させながら、市民の皆様の移動の足を確保できればと思うところでございます。

今の御説明に対して質問や御意見がありましたら御発言をお願いいたします。よろしいでしょうか。

それでは、こちらの報告についても以上とさせていただきます。

4. その他

副会長： 最後ですね。その他についてですが、事務局から何かございますでしょうか。お願いいたします。

事務局： すいません。その他ということで、事務局からの提案がございます。先ほども運転士不足ということのお話が出ましたけれども、路線バスの事業におきましては、2024年問題によって運転士不足が問題とされているというような現状でございます。吹田市域においても、先ほどの報告でありましたとおり、廃止路線があり、市民や来訪者の移動に影響が出ている状況ということでございます。

今後につきまして、提案でございますけども、バス事業者様において経営の効率化等を尽くされていることは重々承知しておるんですけども、市民の方や行政のほうにおいても利用状況等を共有していきまして利用促進につなげていきたいと考えておりますけども、いかがでしょうか。

ありがとうございます。

副会長： これは事業者さんに利用状況を共有していただくというような御提案でしたが、阪急バス様、いかがでしょうか。

ありがとうございます。阪急バスでございます。

委員： 今御提案があった内容につきまして、私どもも吹田市域の中でもやっぱり厳しいところとか、ございますので、その辺はちょっと分かりやすいような資料で皆さんにお示しをさせていただきながら、こういう問題点を抱えているとか、そういったところを一度御議論いただけたらなと思いますので、よろしく願いいたします。

ありがとうございます。

副会長： それでは、近鉄バス様、いかがでしょうか。

- 委員： 近鉄バスの宮本です。
- 先ほど御提案いただきました内容につきまして、当社につきましてもバス業界の今の大変さというのを示すいい機会だと思っております。ただ、どういった数字を出すと一番効果的に伝わるのかというのは事務局さんも含めながら、ちょっと相談していければなと思っております。よろしく願いいたします。
- 副会長： ありがとうございます。
- まさにおっしゃられるとおりで、せっかくお出しいただく、データを出すにしてもそれなりの労力がかかるとお思いますので、その数値を最終的には利用促進につなげるということが非常に重要かと思っておりますので、どういった形を出すかというのは議論をすべきですし、会議資料として出てくることは、それはそれでいいんですけれども、議事録で読んでという市民さんはなかなか多くはないので、やはり地域にちゃんと見てもらうというような、そういう仕掛けづくりは必須だと思いますので、このあたりを事務局のほうでもお考えいただきたいですし、我々協議会としてもその旨、どういうふうに周知していくかというのは継続的に議論させていただければと思います。
- 取り急ぎ次回の協議会でまた、ちょっと内容については事務局と各社さんで御相談をまずいただいてという形になろうかと思うんですけれども、利用状況をいただくということでよろしいですかね。阪急バスさんと近鉄バスさんもそのような形でよろしいですか。
- 委員： はい、了解いたしました。
- 副会長： ありがとうございます。
- それでは、これで全ての議事が終了いたしました。最後に何か発言の忘れ等ございませんでしょうか。お願いします。
- 委員： よろしいでしょうか。吹田市役所環境部長の道澤と申します。聞こえておりますでしょうか。
- 副会長： はい、聞こえております。
- 委員： 本日の議事とはちょっと外れるんですけども、1点教えていただきたいんですけども、スケジュールのところで、シェアサイクルのことです。資料では実証試験が令和6年3月31日に終了するということになっていて、その後、矢印が伸びていないんですけども、環境部としましてはCO2削減に寄与するということで、車に頼らない移動手段としてシェアサイクルの意義というのは非常に重く見ております。そういった点も含めまして、実証試験の内容、効果であったり、今後の見通しについて、現段階で分かる範囲で教えていただければと思います。以上です。
- 副会長： ありがとうございます。
- 事業6のシェアサイクルの拡充ですね。矢印としては本年度末で実証試験が終了するというようになっておりますが、そのあたり何か、今後の方向性なりがあれば御説明いただければと思うんですけれども。
- 事務局： 総務交通室の石本と申します。

先ほどの御質問にありましたシェアサイクルですけども、本来実証実験の目的といたしますが、既存の駐輪場への影響がどういったものがあるか、もしくはないのか。あと、公共交通に対する影響がどういうところがあるのか、ないのかというところを検証しながら、令和6年3月31日までに結論を出して、その結果次第では本格実施への移行というところを考えておりましたが、実証実験を始めたときがちょうどコロナの影響等々もございまして、なかなかコロナの影響による利用者の減なのか、また、シェアサイクルがどれぐらい影響を与えているのかというところがちょっと検証することができない期間でございましたので、基本的には今のところまだ実証実験は延長して、その辺を確固たる検証をしていく必要があるのかなというところを考えておりますので、一応今、ここで矢印は止まっておるんですけども、今後についてはその辺を検証しながらどういうふうにしていくかというのは考えていきたいと考えております。以上です。

副会長： ありがとうございます。どうぞ。

委員： ちょっと聞き取りにくかったですけども、もうちょっと実証試験の期間を延ばすということで、その上で判断するというところでよろしいですか。

事務局： すみません。事務局というか、総務交通室としましては、今その方向で考えているところでございます。

事務局： 分かりました。また詳しくお聞きしたいと思います。ありがとうございます。

副会長： ありがとうございます。

また今後の流れが決まりましたら、協議会のほうで御報告いただければと思います。それでは、ほかは。

委員： 何度も申し訳ございません。阪急バスでございます。

皆さん御存じのように、北大阪急行が箕面市域に延伸されるということで、その日付が来年の3月23日ということで発表されているんですけども、それに絡んで箕面市域の路線を見直すというところで、一部吹田市のエリアも影響するところがございますので、簡単に御報告させていただきます。

まず、バス停で言いますと、藤白台5丁目、旧の循環器病センターがあったところです。そこの停留所を通っているのが、箕面市の粟生団地というところから藤白台5丁目を通過して北千里、千里中央へ向かうという路線があるんですけども、これについては主な需要の発生地である箕面市域から新しい駅への接続ということも計画しておりまして、大きく需要が減るといようなところで、藤白台5丁目を通る便について減便ということになりますので、あしからず御了承いただきたいと考えております。それと、山田上あたりの住所になるのかなと思うんですけども、私どもの停留所と言いますと、阪大口、あるいは金蘭会学園前といったようなところを通るバス路線が、箕面市の小野原地域から、やはり北千里を通過して千里中央に向かうという路線がございまして、これについてはほぼほぼ輸送力は現状維持ということでは考えているんですが、一部時間帯でちょっと便数が、微々たる減便があるというところでお知らせをさせていただきたいと思っております。以上です。よろしく申し上げます。

副会長： 情報共有ありがとうございました。
かなり大きく変わるということではなかったんですけども、引き続きそちらの地域についても注視していただきまして、先ほどから話をされているガイドラインについては、あくまで公共交通利用圏に該当しない地域ということで、その大きさというのも今後もまた可能性がありますので、しっかりそのあたりを観察していただければと思います。
それ以外に何かございますでしょうか。よろしいですかね。

5. 閉会

副会長： それでは、全ての議事が終了いたしましたので、事務局にお返しいたします。
事務局： 葉委員、ありがとうございました。また、委員の皆様におかれましても、長時間にわたり、ありがとうございました。以上をもちまして、第8回吹田市地域公共交通協議会を終了させていただきます。

以 上