

## 第 13 回 吹田市地域公共交通協議会 議事概要

日時:2026 年 3 月 18 日 (水) 14:00~16:00

場所:吹田市総合防災センター

6 階多目的ホール及び WEB 会議

### 1. 開会

事務局

開会あいさつ

<省略>

### 2. 議事

事務局

【市民アンケート等結果報告について（資料 1-1～1-3）一括説明】

委員

高齢者の運転免許自主返納者への補助事業について質問です。この補助は鉄道・バス・タクシーの中からご自身で選んで補助を受ける仕組みでしょうか。そうであれば、こういった割合で利用されたか教えていただきたいです。

事務局

利用された交通機関の領収書をお持ちいただき、6,000 円を上限にお支払いする形で運用しておりました。ご自身で選んで利用いただく形です。交通系 IC カードとタクシー券、その他領収書が対象ですが、IC カードはバス・鉄道の両方に使えるため内訳の把握は困難です。タクシーの利用はかなり少ない状況でした。

委員

感想とお願いを申し上げます。小・中学生のバス無料乗車券体験事業の取り組みについて、資料 3 ページを見ると年々利用者が増えています。小学生はほぼ横ばいですが中学生の利用が増えており、小学生のときに利用した方が進級しても制度を使い続けているように感じ、裾野が広がっていると思います。

資料 6～7 ページの利用きっかけや変化を見ても、バスに対して肯定的な意見をいただいております、非常に良い取り組みです。10 ページにもバスに慣れるきっかけやマナーを学ぶきっかけとして良いとの意見があり、交通事業者にとってもありがたいことです。事務局のまとめにもある「将来の需要拡大として一定の効果があつた」というご評価はまさにその通りですので、引き続きこの取り組みをお願いしたいと思います。

委員

評価をいただき、大変喜んでおります。この事業の予算は 5 年限りで認められており、残り 1 年です。財政部局からは「効果を見定めたい」と言われており、検証した上で継続の可否を判断する状況です。

いただいたご意見や利用実績の増加は、事業継続の材料になります。土木部としてはぜひ続けていきたいと考えており、中学生で利用が増えているといった分析も阪急バスさんからいただき、財政部局を説得する材料にしたいと考えています。ぜひ皆様にも応援していただければと思います。

**副会長**

応援の意味で申し上げます。今回の結果を見て、本当に良い取り組みだと思っています。3年間続けたことが非常に大きく、経年変化で利用増が見えています。どのような事業でも続けることが重要であり、その点で成果を得たと捉えています。

事業継続はぜひお願いしたいのですが、ステップアップ、あるいは続けやすい理屈を作るという観点で申し上げます。利用きっかけや変化を見ると、小学校の低学年と高学年では傾向が異なります。低学年では「経験としてよかった」が多く、バスとの関わりだけではなく社会と触れるきっかけとして評価されています。子どもの教育と強く連動しており、今の時代は実社会での体験が求められています。単に無料券を配るだけでなく、「どんなマナーを学んだか」と組み合わせると、公共交通以外の観点でもメリットがあるのではないかと思います。

一方、学年が上がると「行きたい場所に行けるようになった」が増え、友達との外出や部活の試合など、移動の足として助かり始めます。彼らのニーズにフィットした形で改善していくとよいのではないのでしょうか。

今後は、次のステップとして、年齢階層・発達段階に応じて、公共交通以外のメリットも出せるような見せ方をしていくことが、お互いのためになると考えます。

**委員**

問 12 のタクシー満足度ですが、全体の満足率が 28.8%と、前回の 18.6%から約 10 ポイント上昇しており、かなり信じられない数字です。

以前に比べてタクシーが捕まりやすくなったなど、何か定性的な情報があれば教えていただきたいです。タクシー乗務員の充足率は微増傾向で、前回比 5%程度は供給台数が上がっていますが、それだけでこれほど上がると思えません。

**事務局**

ピンポイントの回答は得られておりませんが、自由意見では「運転手の対応が良い」という声や、「大型車がもっとあれば使いやすい」という意見がございます。結果は共有させていただきますが、満足度上昇の要因はもう少し分析が必要と考えております。

**委員**

調査方法は前回と全く同一でしょうか。

**事務局**

はい。同じく市内 6 ブロック、6,000 人を対象に無作為抽出で実施しております。

**会長**

資料のまとめ方について申し上げます。

複数回答の設問を帯グラフにしている箇所がありますが、意味がわからなくなります。例えば、11 ページの交通手段の分担で 3 つの回答をまとめると約 12,000 件の積み上げになり、パーソントリップ調査のように代表交通手段で

比率を求める方法と比較できません。今後、修正されるのであれば直していただきたいです。

また、16 ページと 17 ページでまとめ方が異なり比較ができない点、18 ページ右側もすいすいバスを利用していない理由を地区別に分けると回答者数の違いから解釈を誤りかねない点も、直していただきたいと思います。

全体の感想として、路線バスでは運賃値上げへの不満はそれほど出ておらず、運行本数が少ないことへの不満が大きいです。運賃を上げづらい中ですが、費用を確保しながら運行本数を何とかしてほしいということが見えてきています。運転士不足の認知も出ていましたが、今の段階では運賃施策よりも運行頻度の維持に力を入れるべきだと感じました。

**副会長** 市民アンケートの 14 ページ、最寄りのバス停の認知で「わからない」が約 41%もあった点が気になります。半数近くがそもそも最寄りのバス停を知らない状態でお答えいただいています。

バス利用までには段階があって、知らない方にはまず知ってもらうところから始めなければなりません。「わかる」と答えた方の不満・満足とは切り分けて考えた方がよいと思います。「わからない」の比率が結果解釈に大きく影響しますので、もう少し考えていただきたいです。

**会長** バスの手段分担率はパーソントリップ調査で 2～3%程度ですので、端末交通まで考えても半数程度が知らないというのは、吹田市だから低いとは言えないと思います。知ってもらうためにどこから働きかけるかがポイントですね。

次の一手として、利用環境の改善策としては運賃施策ではなく別のアプローチが必要ではないかということでしょうか。

**副会長** まずは現状把握として、「わからない」と答えた方と「わかる」と答えた方の不満をクロスで見えていただきたいという観点です。その上で、それぞれに対する施策・対応を考える。もう少し切り分けて考えた方がよいのではないかと思います。

**会長** 問 9 の内容とクロス集計をしてみなさいということですね。

**事務局** いただいたご意見を踏まえまして、さまざまな外出目的や条件とあわせてのクロス分析を今後実施していきたいと思います。

**事務局** 【吹田市公共交通維持・改善計画の見直しについて（資料 2）説明】

**会長** 路線バスの不満が運行本数に集中している状況は変わりませんが、阪急バスさんはよく頑張っておられると感じます。ホームページも以前に比べて見やすくなり、系統ごとの時刻表も出るようになっていきます。

それでも上山手町方面で昼間に便がない、亥子谷で 30 分に 1 本といった状況があり、事業者単体の努力では難しいところです。費用を追加すれば運行本数を維持できるという時代ではなく、担い手確保も含めてもう少し関わりを増やす必要があると感じます。

全体の見直し方針に問題はないと思いますが、路線バスについてはもう少しアクセルを踏む事業を入れなければ、最終目標の達成は厳しいのではないのでしょうか。

**委員**

運行本数へのご不満について、確かに耳の痛い話ではありますが、ご支援をいただいても運転手の数が足りず、運行本数の充実に至らないという側面がございます。

一方、お客様が多く乗っておられるところは減便できませんので、お客様の数が増える・維持されることが運行本数の維持や増便につながる大きな要素です。

今回、担い手確保についても計画に記載いただき、市として取り組んでいただけるとのことですので、ご支援いただきながら努力を重ねてまいります。

**委員**

イラン情勢によりホルムズ海峡の事実上の閉鎖といった報道が出ている中で、石油製品の価格上昇による公共交通事業者への影響について、各事業者にお伺いしたいです。

**会長**

隣接する交通事業者の収支率が最近出ていましたが、令和 7 年は悪化しています。利用者数が増えているのに収支率が悪化しているということは、人件費増加（待遇改善分）に加え、燃油費の上昇（支出の約 10%）も影響しているのだらうと思います。各事業者さんにお伺いします。

**委員**

（北大阪急行電鉄株式会社）

現時点で大きな影響は出ていませんが、今後動力費が上がっていく可能性があります。来年度以降、当初の想定より上がることを見込んで予算を再度見積もっているところです。

**委員**

（大阪モノレール）

当社も現時点で影響は出ていませんが、将来的には上がると見ています。プラスの材料として、ガソリン高騰による車からの転換が増える可能性もあるかと思っています。

**委員**

（西日本旅客鉄道株式会社）

弊社では現時点で特に問題はございません。ただ、JR 貨物では若干影響が出るのではないかという話を聞いております。

**委員** (大阪市高速電気軌道株式会社)

当社は電気動力ですので、現在は特に問題ございません。注視は他社さんと同様にしていまいます。余談ですが、燃料というよりも、中国からの渡航がかなり減ってきている状況の方が影響として感じているところです。

**委員** (阪急バス株式会社)

私どもはまさに軽油を使って走っておりますので、すでに単価が上がっているとの報告を受けています。政府の補助金で値上げ幅を抑える施策も考えられており、軽油にも適用されれば一定の抑制は期待できますが、それでも予算で見込んでいたより上がるのではないかと懸念しています。

**委員** 貴重なお話ありがとうございました。

**委員** 高齢者の免許返納に関して発言します。見直し案で高齢者向けサービスの記載が継続されることで、公共交通利用者が増えてくるかと思います。

ただ、警察の体感として、免許返納の希望者は有料であることもありやや減り気味です。マイナンバーカードでも身分証明になるため、返納後の特典がないと返納者数は上がらないと感じています。

苦しい中とは承知しておりますが、公共交通事業者と何かしらの取り組みをしていただければ、返納が増え、公共交通利用者の増加にもつながるのではないかと思います。高齢者が関わる交通事故は警察全体の課題でもありますので、その一環としてお願いいたします。

**委員** 中間見直しで大きな項目変更ができないことは認識しておりますが、スライド 21 ページで事業 3 に小中学生のバス運賃補助、事業 8 に教育機関との連携によるモビリティマネジメントがあります。

見せ方として、この二つをうまくリンクさせながら事業継続ができないかと思いました。財政部局との話もありすぐには難しいかもしれませんが、次の大きな改定の際にもこの点を意識して組み立てていただければと思います。

**会長** 先ほど副会長からもありましたが、単なる運賃補助ではなく、学年ごとの学びを意識しながらモビリティマネジメントとつなげることで、事業継続にもつながるのではないかと思います。どのような学びが得られるかを書き込んでいくことが重要です。副会長がお得意のところですので、ぜひ事務局と一緒に考えていただければと思います。

**副会長** 他の事業についても、意味づけの観点でつなげられる部分はあると思います。制度として財政的に分ける部分と、実質的に一緒にやった方がうまくいく部分をもう少し練るのが次のステップです。

その上で、今回の資料は「課題から解決策」の構成ですが、小中学生への無料券配布は課題解決というよりは未来への投資・価値創造です。公共交通の会議は課題ばかりで暗くなりがちですが、マイナスをゼロにするだけでなく、プラスの価値を作りに行く部分ももう少し出していただきたいと思います。吹田市は比較的恵まれた自治体ですので、人口増や税収増といった前向きな効果にもつなげる位置づけができるはずです。

事業メニューを大きく変えるのではなく、既存事業の中にある課題対応と投資的な部分の違いを明確に見せ、こういうチャレンジをしていると発信していくとよいのではないかと思います。

**会長**            他の自治体での分析ですが、若い人たちの人口と「1時間で行ける学校の数」に相関がありました。吹田市が北摂で選ばれる市町村であり続けるには、公共交通がそれを支えているという側面があります。義務的な維持だけでなく、吹田市だからこそ戦略的に公共交通を活用し、前向きな話ができる環境になればよいと思います。

**会長**            全体のご意見を踏まえますと、大きな枠組みの変更はないものの、書き込みや事業間の連携を深めること、対象を明確化して効果を上げていくことが方向性として確認できたと思います。この進め方にご異議ありませんか。

**委員**            （異議なし）

**会長**            その方向で進めさせていただきます。  
次に資料3の説明をお願いします。

**事務局**        【令和7年度 実施事業結果報告（資料3）について報告】

**委員**            （特段の質疑なし）

**事務局**        【計画改定に向けた今後のスケジュールについて（資料4）説明】

**会長**            令和8年度につきましては、3回の会議予定でございまして、素案の方が8月に出まして、また議論させていただきたいということでよろしく願います。この点、ご意見はいかがでしょうか。また、今までの審議事項についてご発言忘れ等々お受けしたいと思いますが、いかがでしょうか。

**委員**            バス停上屋・ベンチの件で、補足いたします。吹田市では本事業へ積極的に取り組んでおり、従来は利用者の多いバス停に設置してきましたが、利用者を増やすため、逆に利用者の少ないところにも設置する取り組みを始めました。

なお、路線廃止になりそうなところに設置すると施設だけが残るリスクがあるため、バス事業者と協議しながら慎重に進めています。

この考え方は、先日、他市町村が見学に来られた際にも大変感心されていました。吹田市としては他の自治体ではあまりない取り組みができていると思っており、宣伝も兼ねてご報告いたしました。

**会長**

資料 3 を拝見して、紫金山公園前は面白いところに設置されていると思いました。通常は南清和園前や上山手町南のように道路ギリギリに設置するところですが、おそらく公園用地を活用して、セットバックした位置に自転車の走行位置なども考慮しながら上屋を設置されています。歩道幅員が十分でないところでも工夫しながら設置されている事例で、大変面白い取り組みだと感じました。

**委員**

すいすいバスについて、新たに課題を明確にして目標を設定されることで、大変嬉しく思います。すいすいバスは公共交通ネットワークの補完だけでなく、地域の高齢者・交通弱者の本当の足になっています。千里山西 6 丁目から南千里駅まで歩いて 10 分程度の距離ですが、特にお年寄りの利用が多い状況です。

一方、アンケート 18 ページでは千里山地区でも「知らなかった」が 31%あり、地域で活動する者として、行政任せでなく地域としても周知すべき課題だと感じました。

「利用する機会がないから」という回答が多いのは、知らなかった方や外出しない高齢者もおられると思います。現在のルートはメインルート中心ですので、住宅地内にも入っていただくと周知が進み利用も高まるのではないかと感じます。ラッピングも目立つので、走っていれば認知されるはずです。

**会長**

おっしゃる通りですが、今回のアンケートは比較的若い方の回答比率も高いため、走っているのは知っているけれど自分が乗れるバスだと思っていなかった、という方も含まれているのではないかと思います。

それでは、資料 5 について事務局より説明をお願いします。

**事務局**

【すいすいバス（たけのこルート）のダイヤ改正について（資料 5）報告】

**副会長**

ダイヤ改正について、運転士さんの休憩時間確保はぜひ必要だと思います。その上で、当初の 1 周 60 分のパターンダイヤは利用者にわかりやすいという意図だったと思います。便数は変わらないとはいえ、パターンダイヤが崩れたことによる利用者の変化を注視していただきたいと思います。学者としても、パターンダイヤがどれだけ利用者に影響するかを見ていただきたいと思います。もし想像以上に減るようであれば、パターンダイヤの方がよいという結論になり、

ルートの見直しが必要になります。利用者の動向を注視していただくようお願いいたします。

**会長**

参考までに、オレンジゆずるバス（箕面市）は逆の事例で、パターンダイヤでなかったものをパターンダイヤにしたら利用者が増えました。ただし、すいすいバスはすでに利用者が定着しており状況が異なりますので、変更の受け入れ状況は注視が必要です。ぜひデータを取って検討をお願いいたします。

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。

**3. 閉会**

**会長**

（猪井会長が本日をもって本協議会会長を退任される旨の報告）

**事務局**

振り返りますと、吹田市との関わりは約 20 年前の千里丘地区のワークショップから始まり、以来ずっと関わらせていただきました。

**会長**

今後は葉先生を中心に、地域の皆さんと事業者の皆さんが一緒にご支援いただくことで、よりよくなっていくと信じております。皆様のご協力のおかげで大変勉強させていただきました。本当にありがとうございました。

**事務局**

猪井会長、長年ご尽力をいただきまして本当にありがとうございました。

以上をもちまして第 13 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。本日はありがとうございました。

以 上