

第 14 回 吹田市地域公共交通協議会 議事概要

日時：令和 8 年（2026 年）8 月 28 日（金）10:00～12:00

場所：吹田市総合防災センター

6 階多目的室及び WEB 会議

1. 開会

事務局 開会あいさつ
〈省略〉

2. 議事

■議題 1 令和 8 年度主な実施事業について

事務局 【令和 8 年度主な実施事業について（資料 1）説明】

委員 資料 4 ページと 6 ページのベンチと上屋の補助について、設置自体は事業者が行うという理解でよろしいでしょうか。

事務局 設置自体は事業者で実施いただいております。

委員 市が委託して事業者が設置し、その費用を補助するということでしょうか。

事務局 ベンチ設置補助事業は、バス事業者の設置費用に対する補助です。
一方、上屋・ベンチ設置事業は委託ですので、費用の支払いという形になり、市が設置するものを阪急バスにお願いしている形です。

委員 すべて市道への設置になりますか。

事務局 ベンチ設置補助事業は市道・府道関係なく設置しております。
上屋・ベンチ設置事業は、ベンチは市道・府道関係なく設置しておりますが、上屋は市道のみです。

委員 ベンチと上屋の資産は吹田市のものになるのでしょうか。

事務局 上屋・ベンチ設置事業で設置したものは吹田市の資産、ベンチ設置補助事業はバス事業者の資産になります。

委員 資料 14 ページは、阪急バスが作成しているバスの乗り方などの資料かと思います。大阪府としても取り組めればと考えておりましたが、直接学校に出向いて説明する時間やマンパワーの確保が難しい状況です。吹田市の取り組みは、学校への配布のみでしょうか。それとも説明の時間をいただいたのでしょうか。

事務局 教育委員会が定例的に実施している教頭会で、資料の活用をご案内いただきました。総務交通室は出席せず、学校教育室から「モビリティマネジメントの一環として研修等で活用をご検討ください」という案内のみで、時間をいただいて説明したものではございません。

委員 また後日でも構いませんので、いろいろと教えていただければと思います。

会長 せっかくの機会ですので、阪急バスから教材についてご説明いただけますでしょうか。

委員 この副教材は今年で 3 年目です。一昨年は小学校高学年向け、昨年は小学校低学年向け、今年は中学校向けで、バージョンがそろってきたところです。

そもそもは、ある事業者から「会社の取り組みを副教材にして学校にセールスをすれば、企業のイメージアップになる」という提案をいただいたことがきっかけで、ぜひモビリティマネジメントに使ってみたいという思いからスタートしました。

本来は、冊子を作成する別の事業者が各学校にセールスをし、了解が得られた学校に配布する仕組みですが、それだけでは物足りないため、当社から直接、吹田市や沿線各市町の所管部署を通じてセールスをかけ、希望のあった学校に配布いただいています。事業者だけに任せていた頃に比べ、各市のご尽力によって配布できる学校が増えています。

会長 非常に素晴らしい取り組みですので、ぜひいろいろなところで使っていただければと思います。

委員 阪急バスのモビリティマネジメントの取り組みは素晴らしく、タクシー事業者も本来は取り組まなければならないと感じております。タクシーは、お年寄りにはご利用いただけますが、今の小さなお子様は大人になるまでタクシーに乗ることなく成人を迎える場合もあり、ますますタクシー離れにつながると思います。小さいうちに乗車経験があれば、「タクシーも便利だ」「公共交通は便利だ」と広くご理解いただけるのではと思います。

ただ、タクシー会社もマンパワーがない中で実施できておりませんので、行政にもお手伝いいただきながら、タクシーにも着目していただく取り組みができればと思います。

例えば、阪急バスのお試し乗車券の取り組みがありますが、タクシーについても乗っていただけるような券があればありがたく、一つの要望として申し上げます。

あわせて、このお試し券の利用状況・回収率がわかれば教えていただきたいです。

会長 一点目はまさにそのとおりで、全国的にもバスが着目されがちですが、本来は公共交通全体として、タクシーも鉄道も含めた一体的な利用促進やモビリティマネジメントを進めていく必要があると思います。

後半について、利用券の利用状況をご紹介ください。

事務局 直近の令和7年度の実績は、小学生5,502枚、1人往復で使ったと仮定して2,751人、中学生1,955枚、推定978人にご利用いただいております。年々実績も伸びており、昨年度の実績とアンケートを踏まえて保護者向けの周知も強化しましたので、今年度はさらに利用率が伸びるものと考えております。

会長 これは何年目でしょうか。

事務局 令和8年度で5年目になります。

会長 利用率でいうと10パーセント弱でしょうか。

事務局 小学生12.9パーセント、中学生10.5パーセントとなっております。

会長 数としては大きく見えますが、全体からするともう少し使っていただけてもという印象です。阪急バスが作成された副教材の活用も含め、もう一步踏み込んだモビリティマネジメントが求められる、新たなステージに移ったと捉えております。

続いて、市民委員のお二方にお伺いします。今回、市報にバス運転士の募集を掲載することとなり、ご調整いただいた事務局にお礼申し上げます。

資料には箕面市の掲載例が載っておりますが、紙面のメインは担い手確保で、左側にその部分が掲載されると思います。右側の部分について、箕面市では「みんなでバスを利用しよう」としていろいろな情報が載っています。この右側の紙面については内容調整ができることなので、市民感覚として、こうした情報が合わせて載っていれば見てもらえる、あるいはバスに乗ってもらえるといったご意見があれば、参考までにお聞かせください。

なお、掲載時期はいつ頃でしょうか。

事務局 今年度の2月号で調整予定です。

会長 まだ時間はありますので、必ず反映されるとは限りませんが、ご意見があれば伺います。

委員 この紙面は本日初めて拝見しますので的確な話はできませんが、これは市民にバスを利用してほしいというPRが主眼で、バスの運転士を募集しているという話ではないのでしょうか。

事務局 箕面市の例では、右側に公共交通やバスの重要性、左側に運転士（担い手）募集という構成です。吹田市もこれを参考にしますが、左側の運転士募集以外の右側部分は、これから調整の余地がございます。現在は市内の公共交通や「15 駅ある」といった内容を掲載予定ですが、市民感覚としてこういった情報があれば関心を持たれるか、お聞かせ願えればと思います。

委員 バスの運転士になってほしいという観点では、昔から、子どもにとってバスの運転士は憧れの職業でした。年を重ねるにつれて魅力ある職業からずれてくるのは、収入面、生活面、勤務時間といった点だと思います。運転士を募集するのであれば、「とても魅力的である」ことが詳細にわかる紙面構成と、キャッチコピーが必要です。テレビでもタクシーやバスの運転士が高給になっているという報道が出ておりますので、そうした点をどんどんアピールしてもよいのではないのでしょうか。

また、一般の方にバスをもっと利用してほしいという意味では、右側の字が小さすぎて読む気がしないのではないかと思います。もう少し直感的に、バスは便利だとわかるような表現の工夫が必要ではないのでしょうか。

委員 原点に帰ると、バスの利用は鉄道の補完というところからスタートしていますので、安全に輸送できる、利用しやすい、乗りたい時に乗れるといった利便性を訴えかけていくことが基本になると思います。そこを市民が理解できれば、使っていこうという気持ちになると思います。

また、なぜバスを利用しないのかというと、代わりになる自転車や車があるからです。旅行に行くにも車を使う、近くに行くにも自転車を使うというのが現状に近いと思います。そこを少しずつ変え、意識を変えていかないと、市民の利用が飛躍的に伸びることはないと思います。

会長 「とても便利だ」というところをもう少しアピールできれば、というご意見と受け止めました。

■議題2 吹田市公共交通維持・改善計画（改定素案）について

事務局 【吹田市公共交通維持・改善計画（改定素案）について（資料2-1～2-3）説明】

今回は主な修正内容の説明にとどまりますので、改定素案全体に関するご意見や確認事項につきましては、資料2-3の意見回答書により、9月11日をめどにご回答いただきますようお願いいたします。

会長 資料2-3は、意見なしの場合も9月11日までに提出するということでしょうか。

事務局 意見なしの場合も記載する欄を設けておりますので、ご回答をお願いいたします。

委員 素案4ページ、第1章「計画の概要」の位置づけの最初の黄色マーカーの箇所に、「市内には交通空白地が存在しており、その解消を進める必要がありました」とあります。

国では令和7年度から9年度の3年間で「交通空白解消・集中対策期間」として、全国的に交通空白の解消を進めているところですが、吹田市においては、交通空白というより交通不便地ではないかと認識しております。

交通空白と位置づけて国の補助金等を活用する意向があるのであれば、交通空白がどこ

かを書いていただかないと補助金が使えない制度になっておりますので、書き方を工夫された方がよいのではないかと思います。承知の上で記載しないということであれば、それで結構です。

事務局 吹田市では、交通空白地という大きな面的なものはないと認識しておりますが、小規模なものはございます。なお、市内には土地区画整理事業を実施しているエリアもございますので、区画整理が完成すれば、それに応じてバス事業者などと協議を行い、空白地を小さくしていけるよう協議・調整をまいります。

また、国の補助金についても可能性として考えていく必要がありますので、書きぶりなどは、この数か月で詰めてまいります。

会長 そうした点も含めて、運輸支局とご調整いただければと思います。

委員 主な修正内容の42ページにシェアサイクルのことが書かれており、黄色の文字でURLが入っていますが、クリックすると何が出てくるのかがわかりません。そもそもこれが何かという説明があってもよいかと思います。

私はシェアサイクルの場所が表示されるのかと想像しておりましたが、実際には何が表示されるのでしょうか。また、可能であればシェアサイクルのポートの位置がわかるリンクが貼ってあるとありがたいのですが、いかがでしょうか。

事務局 ハローサイクリングの下にあるURLにつきましては、吹田市のホームページの案内で、シェアサイクルの概要の説明やアプリのダウンロードの案内をしております。

委員 そうしたものが出てくるという解説を入れていただいた方がよいと思います。紙面に余裕があれば、もしくは表現を工夫していただければと思います。

事務局 対応いたします。

委員 素案25ページの事業5について、バス路線の見直しも、目標設定の表現に合わせて民間路線バスとすいすいバスの両方の見直しであることを明記していただいた方がよいと思います。

背景として、すいすいバスのためのルートは、土地区画整理事業に関連した空白地の箇所において、地域からの要望があったにもかかわらず実現できなかったという課題があります。区画整理に伴う都市計画道路の供用は令和13年（2031年）予定と伺っているため、このタイミングで地域の意見を聞いた上で、見直し等により課題解決が図られればと思います。

事務局 包含するような説明に修正するなど、対応を考えてまいります。

副会長 全体的な感想として、情報提供の充実、待合環境の整備、学生向けのバス乗車券など、とても素晴らしい取り組みだと思いました。

一つ一つは着実に進められておりますが、部門間の連携や取り組み同士の連携は、やや薄いと感じております。吹田市こそ、部門間の連携を密にできれば、インパクトの高い取り組みが将来的に実現できるのではないのでしょうか。

また、住民の意見を随時・高頻度には反映できていないという問題意識に対して、それぞれの部門の課題や吹田市全体としての問題意識を住民側にも共有できれば、住民が単なるサービスの利用者ではなく、問題を共通に意識する一員として巻き込むことができます。リアルタイムの意見を、数年に一度のアンケート調査だけでなく随時反映できれば、より持続可能で暮らしやすい未来を実現できるのではないかと思います。その意味で、部門間の連携、取り組みの連携が最も重要な課題ではないかと思いました。

会長 まさに、基本理念本文に追記した「一体となる取り組みを推進する」に関するところですので、それが実際どのように推進されるのか、もう少し攻めた姿勢を見せてもよいので

はないか、というご発言だったと思います。
部門間の連携とは、具体的にどういう意味でしょうか。

副会長 例えば先ほどのバスの取り組みをタクシー事業者も取り入れて活用できる話がありました。そうしたアイデアの連携や問題意識の連携も含めて、交通事業者や自治体といった部門間の連携という意味で申し上げました。

会長 これに対してお答えできること、あるいはすでに事業に含まれているということであれば、その旨をお願いします。

事務局 部門間の連携につきましては、今回の計画期間が今後 5 年間ということで、具体的な実施まで至れるかというところはございますが、次回の計画期間も含め、引き続き事業者や市民の皆様との連携について検討してまいります。

委員 全体的な計画としていろいろ分析をされ、一つ一つの施策にも取り組んでいただき、事業者として感謝しております。今回の見直しでも施策をグレードアップいただき、ありがたく思っております。

素案 11 ページの基本方針 2 の 3 行目からの「一方、少子高齢化の進展等に伴うバス事業者の担い手不足等の課題を抱える中、バス路線の維持・充実のみで移動需要に対応することは困難となっています」という記載は、まさにそのとおりの分析だと思います。「担い手不足等」の「等」には、需要の状態やお客様のご利用状況、事業者として効率的な運行ができているかなど、いろいろあると思います。バス輸送がいつまで、どこまで、すべての地域でできるのかという点で非常に厳しく、ダウンサイジングした輸送なども複合的に考えて役割分担をしていく必要があると読み取っております。

そこで質問ですが、素案 27 ページにあるコミュニティ交通のガイドラインについて、実際にお問い合わせなどはあるのでしょうか。また、市民や自治会など地域の組織がこれをどこまでご存じなのかについても、お聞かせください。

事務局 策定以降、特にお問い合わせは受けておりません。周知については、協議会の結果としてホームページに掲載し、ガイドラインについてもホームページに掲載しておりますが、市報等には載せておらず、各エリアに対する個別の周知はしていない状況です。

委員 資料 34 ページの資料編の内容について、各種計画内容のバリアフリーマスタープラン、自転車利用環境整備計画が新規追加となっておりますが、どういった意味でしょうか。

事務局 バリアフリーマスタープランについては昨年策定しており、具体的な事業を定めた基本構想も今年度策定の予定です。自転車の計画は、今年度末に策定予定でございます。

会長 新たに策定されたものを関連計画として記載するという意味で、新規追加とされているということですね。本日お手元にはございませんが、資料編に載るということになります。

委員 資料の中の話ではありませんが、先ほど「地域コミュニティ交通導入ガイドライン」という言葉が出ましたので、馴染みがなく、一度読ませていただきました。

うがった見方をすると、「新しい公共交通を導入するならば、地域のリスクと地域のリソースでやりなさい」という感じを強く受けました。実績や問い合わせがないということであるならば、今すぐという話ではありませんが、今後 5 年間の中で、より地域住民の利活用が進むような制度への見直しが必要ではないかという印象を持ちました。

事務局 このガイドラインは令和 7 年度に策定しており、その際にも申し上げましたが、吹田市ではすいすいバスを 2 地区で運行しており、年間、2 地区で 4,000 万円から 5,000 万円の補助金を出しております。限られた原資の中で厳しい状況もございますので、早急な対応は難しいところです。ただ、ガイドラインの中でも今後は発展的に見直しを行うと宣言し

ておりますので、状況を見ながら検討してまいります。

会長 私もこのガイドラインの策定に携わった身として、いろいろ思いはあります。吹田市のリソースの問題もありますし、委員からもご発言がありましたが、吹田市はいわゆる空白地がほとんどない中で、これ以上何かを入れるのは現実的ではありません。

一方で、公共交通を維持・存続する上で、住民側としても事業者や自治体に丸投げという時代は終わっており、新たな道を探っていくというのが、このガイドラインの意図です。

読んでいただければわかるとおり、ハードルが非常に高いのは事実です。ただ、ガイドラインの冒頭には「まず相談から始めましょう」と書いております。実際に動かすところまでは遠いかもしれませんが、その手前の段階で自治体や事業者と話してみる、まずは話して考えてみるというところが、私としては、このガイドラインの一番の肝だと思っております。

したがって、周知の仕方としては、「これに則れば新しいものができる」というよりは、「一緒に考える基礎として、こういうものがある」という伝え方がよいのではないかと考えております。

委員 せっかく作られたガイドラインですので、広く一般に周知され、利用促進されて、結果として市行政にとっても地域住民にとってもよい方向に進むことが一番大事かと思っておりますので、そうした観点の見直しが必要なタイミングがあれば考えるべきではないか、という意見を申し上げたものです。

会長 ごもっともなご意見です。先ほど事務局からもありましたとおり、適宜見直しをかける準備があるということでございます。

それでは私から、事業 8 について申し上げます。次の 5 年についても、引き続き阪急バスが作成された副教材を含めて配布していくことは非常に重要な取り組みですので、ぜひ継続をお願いしたいのですが、2 点提案がございます。

1 点目は、副会長のお話も含め、バス単体だけでなく、公共交通全体としての使いやすさや連携という方向性もあるのではないかとということです。遠くに行く際には、ここではタクシー、ここではバスに乗って、その後に鉄道に乗り継ぐといったことを子どもたちに知っていただくのは非常に重要ですので、そうした観点を盛り込めないかという点です。

2 点目は、この副教材を本年度事業として配布した際、教育委員会にお渡しして「あとはよろしくお願いします」という形だったのかと推察します。まず配布できたことは素晴らしい一方、もう少し踏み込む余地はないかということです。実際に授業で使ってもらえるか否かは学校側の裁量によりますし、学校側もリソースが少なく、先生も多忙です。例えば出前授業といった、もう一步踏み込んだことは可能でしょうか。

事務局 鉄道・バスを含めた公共交通全体での連携した魅力の発信につきましては、事例整理や、事業者へのヒアリングなどから実現可能性を探り、前向きに検討してまいります。

モビリティマネジメントの踏み込み、出前授業等につきましては、案内をお渡しした際に「ご興味ある方は、まず総務交通室まで」とご案内しておりますが、特にお問い合わせはございませんでした。教頭先生方が 1 年間の研修計画を立てられる中で、実際に教える側としての知識がないというところもお聞きしております。

今回、事例に載せております、兵庫県川西市の例では、モビリティマネジメントの推進策として、阪急バスや電鉄会社が監修した教材を小学校の授業で活用するにあたり、教職員に事前の研修を実施されておりました。この実施に向けて今後詰めていければと、事務局としては考えております。

会長 ぜひお進めください。

ここで言い切れなかったご意見等があれば、資料 2-3 の回答書にご記載の上、9 月 11 日までに事務局にお送りください。

■議題 3 計画改定に向けた今後のスケジュールについて

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3）説明】

会長 スケジュールに関して、ご意見・ご質問はいかがでしょうか。

（特段の質疑なし）

3. 閉会

事務局 【閉会あいさつ】

以 上