

第1回 吹田市地域公共交通会議 議事概要

日 時：2020年2月18日（水） 14：00～16：00

場 所：吹田市役所本庁舎中層棟4階 第4委員会室

1. 開会

事務局：定刻となりましたので、第1回吹田市地域公共交通会議を始めます。

2. 挨拶

事務局：本日はご多忙のなか、吹田市地域公共交通会議にご参加いただきありがとうございます。

吹田市の千里山地域はこのあと担当者よりご説明をさせていただきますが、すでに千里丘地域は「すいすいバス」の名称でコミュニティバスを本市の補助のもと、阪急バスさんで運行していただき、平成18年に運行開始の位置づけを行い、現在に至っています。

今回は千里山地域をメインに本地域公共交通会議で御意見等を賜りたいと思っています。

千里山地域については、路線バスがなく、千里丘同様、最寄り駅から、高低差が非常にある特殊な地域ということで位置づけています。阪急千里山駅については、長年の課題であった狭い道路環境、老朽化した住宅環境、駅前広場の脆弱さ、自転車問題から様々な課題があった地域です。その長年の課題を解決し、皆様の御協力のもと、現在に至る形になり、その結果、本会議にも参加いただいている阪急バスさんに阪急千里山駅からJR吹田駅までの路線を新規に開拓していただき、市民の利便性に非常に寄与していただいています。

駅周辺整備事業がひと通り完了したことを受けて、駅東側は新規のバス路線ができました。駅西側については、北大阪急行の方に向かってですが、交通利便性の向上を図るということで新たな形で公共交通手段を開拓して行く必要があります。市内の南北の縦方向は、鉄道等色々ありますが、東西の横の軸については脆弱なところがあります。

昨年の3月にJRのおおさか東線が開通し、西の南部地域に南吹田駅が市内で15番目の駅として開業し、新規のバス路線も設定されたところです。

36km²と非常に狭いコンパクトな市ですが、公共交通の充実については地域で少し濃淡があると考えています。昨今、色んな地域で市民の足が奪われているなど課題が新聞等で取りざたされていますが、公共交通が充実した吹田市においても濃淡があるという認識は我々も持っています。千里山地域においては、道路事情から公共交通が走りにくい事情があります。それを少しでも解決する手段として、何か見いだせないのかということで本会議を立ち上げさせていただきました。千里丘地域のすいすいバスのようなコンパクトなバスを導入できればというのが我々の思いです。それには色々な課題を解決していく必要があります。地域の皆様の御意見や御参加いただいている公共交通事業者の皆様からの御意見をいただきながら、実りあるものにしていきたい。

安全輸送への投資、高齢者の外出支援、地域の活性化、大いに議論していただき、公共交通に関して御意見・御助言をいただきますよう、よろしくお願いします。

今後のスケジュールについては資料5にもありますが、今の予定は計14回、開催しながら本格運行に向けて取り組んでいきたいと思っています。

令和2年度から令和6年度までの長丁場の会議ですが、御協力の程よろしくお願いします。

3. 委員の紹介 資料-1

4. 会長の挨拶

会 長：富山大学の猪井です。よろしくお願いします。

先ほどのお話にもありましたが、地域の交通の問題はいずれの地域においても非常に難しい問題であります。地域の皆様が生活し続けるには、地域で移動の足がないとなかなかその地域に住み続けられないという話題は、過疎地ででてくる話題ながらも吹田市でも同様の話題が出ています。すいすいバスに関わらせていただいたり、その前段階の吹田市の交通不便地の状況調査などで一緒にヒアリングに回ったりさせていただきました。その際に、吹田市の中でも移動に不便で、必ずしもバスがなく、交通に困られている方がいるという話を色々と聞いています。なかなか難しい問題でもあります。今回の会議は、行政、住民、事業者等色んな立場の方が集まってお話し、皆さんのご意見をお伺いし、より良いものにしていくという会です。忌憚のないご意見を出していただき、千里山だけでなく、吹田市の交通がよりよくなるように皆様のご意見を賜ればと思っていますので、よろしくお願いします。令和6年までの長丁場ということですが、是非おつきあい賜ればと思います。

5. 会議の事務事項について

＜資料の確認＞

(1) 会議の情報公開について : 事務局 資料-2 説明

(2) 会議における傍聴に関する事務取扱基準について : 事務局 資料-3 説明

6. 議事

＜事務局 資料-4 説明＞

委 員：p 30の利用状況について、1 便当たり21.7人とありますが、バスの定員はp 43に書いている33名くらいのもと考えていいのですか。

事務局：実証実験では、日野自動車のリエッセを使用しており、乗務員を含め定員は29名です。

委 員：まず実施を前提とした会議であることを確認できて安心しました。

運行時間について、7時台の通勤や通学の需要が多いと思うのだが、なぜその時間帯が入っていないのですか。

運行ルートについて、前回の実証実験では、近所の人にも評判が良かった。今回のルートもほぼ同じルートと見受けられます。千里山西全体を網羅しているということであるならば、千里山西1～3丁目にお住まいの方には不満が残るのではないかと。利用できないのではないかとと思うので、ルート変更を考えていただきたい。

運行ルートについて、もっと住民の意見を聞いてほしいと思います。地域の方の意見を聞いていると、第一噴水と第二噴水を通り、吹田一中のところまでは道路も広い。そこから名神まで行き、西へ名神高速道路側に沿いおりて、前回の実証実験で通ったルートと逆方向に上がっていただくと割と矛盾なく全体を行けるのではないですか。幅員の関係でいうと、1箇所、江坂5丁目で100mから200mの距離で大変かなと思うところはあります。

地図を見ても右の方は空いていて左の方にルートが偏っています。無理であるならば、それが納得できる場を地域で持っていただかないと不満が残る結果になってしまう。

会 長：時間とルートについてのご指摘と、地元へのおろし方についてどのように説明をしていくのかについての内容だったと思います。

1つ目の時間については、このバスの運行の目的と重なるところでもあります。すいすいバスでいうと、買い物や通院での利用というところであったが、通勤・通学までも考えているバスなのかどうか。これに関しては事務局と皆様のご意見をお伺いしたいと思います。

2つ目のルートに関しては、道路環境についてご説明をいただきたい。

3つ目の住民へのおろし方については、事務局にお聞きしたい。全体の意見もありますが、まず、市の方でどのような方を対象として8時台からとした理由をお願いします。

事務局：実証実験をする前年度の平成29年に、机上ではあるが西側と東側でアンケートを行いました。その時に利用目的で一番多かったのが、買い物での外出で、今回のバスも基本は買い物を目的とする方をターゲットにしています。今回の実験をする際にも時間帯の議論は庁内でもありました。通勤利用者を取込むために前倒しの時間にすべきではないか、あるいは夕方の時刻に合わせる方がいいのではないかという議論があり、今回ここでのサービスは、千里丘地区で運行しているバスの便数は11便ということもあり、極力、朝も早めで夕刻までの時間帯でとれる時間帯を設定させていただいた。また買い物での利用も多かったということもあり、始発を8時にしてダイヤを組ませていただきました。

会 長：アンケートと利用実態をみても朝の時間帯の利用は少ない。2週間のイベント的に行ったので、通勤や通学の方に定着して乗ってもらおうとするには、朝はなかなか乗りづらいだろうという気がします。朝は必ず乗れないと通勤・通学の方は困るので、まだまだではあるが実態としてみると少なかった。あとはすいすいバスとのことを考えて買い物目的にしたというところですが、道路環境についてはどうですか。

事務局：委員よりご指摘があったように、我々も阪急線から西を考える際に、新御堂筋の方にルートが偏っている印象は持っています。できるだけ先ほど言われたような第一噴水から南に下っていくルートと実証実験のルートを行き来できるルートになれば、駅の西側ももう少し網羅的にルートを設定できるし、そうしたいと思っていました。ただ現状の道路幅員を計測したら、第一噴水から中学校へ下る縦の南北のルートは戸建て住宅が並んでいて、両側に歩道がない。そのため両側に白の実践が引かれ、通学路であることから、その線と住宅地の間はグリーンベルトにしている。白線内側で計測すると幅員は大体4.5mで、第一中学校のところでは幅員が狭く4mを切るところもあります。

導入を考えているバスが小型のポンチョですので、その車両を導入するにあたって、通行できるといいのですが幅員を実測した結果、困難ということになりました。合わせて今の縦のルートと新御堂筋を結ぶルートがないのかと現場の方で幅員を計測しましたが、こちらでも戸建ての住宅密集地で、幅員も軽自動車を通るのも怖いくらい幅員の狭い道が多くありました。名神高速道路の側道は広かったが他は幅員が足りていなかったため、現状のルートとなっています。

会 長：検討されたが難しいというところのようです。ご説明されるときには、具体的に「ここは狭い」など、ご説明されなくても、すでに検討された図面があるならばあった方がいいと思います。

地域への説明に関して、今後のスケジュール等にも関係すると思いますが、今後地域への説明会などはどうされる予定でしょうか。

事務局：説明した幅員の状況に関しては、次回の会議に提示させていただきたいと思います。

今後の地域への説明については、資料5で今後のスケジュールで説明させていただきますが、計画の策定と並行して関係する住民の方を対象に住民説明会をさせていただく予定にしています。内容については、本会議で議論させていただいた内容をもとに、住民の方に集まっていただき、意見交換をさせていただければと考えています。

委 員：意見交換の場は今後のこともありますので、是非行っていただきたい。また、千里丘の時はどのようにしたのかもお聞きしたい。

運行ルートについて、先ほどのルート以外で多かった要望は、南千里から千里山の第二噴

水へ向かう竹園の利用者も非常に多いところで、南千里へ向かうには急な坂があり、通行量も多い道路で、ここを運行することが全く不可能なのかどうかをお聞きしたい。

事務局：そちらのルートに関しては、p 25にバツが3つ記していると思うが、一番上のバツの箇所かと思います。今の箇所については、先ほど説明した道路状況と同じような状況で、歩道がなく、グリーンベルトが敷かれており、バリカーを打たれている。一部実測で、大阪府道121号吹田箕面線の写真では一部、車道幅員4.2mと狭い状況になっているため、通行できないという判断をしています。

会 長：運輸支局の方にお聞きしますが、今危険なバス停ということで調査が入っているところである。なかなか急な坂道のところや歩道がないところに新たにバス停を設置するのは難しいということではないのか。

委 員：現在調査しているのは、横断歩道からの距離が短いところや交差点からの距離が短いところについてです。バスを降りてすぐに横断歩道があると渡るので、バスの死角になって交通事故になるというところの調査をしている。幅員については、バス停を設置するにあたっては当然、道路管理者や公安委員会に照会をかけて了解を得ないと設置できないのが通常です。

会 長：非常に皆様のご意見としては、こういう場所に設置してほしいというのは非常によくわかるが、設置はなかなか難しいというところですよ。

委 員：先ほどの委員の意見と重複すると思いますが、千三地区としては千里山西1丁目から5丁目、江坂5丁目におけるバス停留所、ルートは、人口の密集度の高いところや必要度の高いところが外れています。どちらかというところの端っこしかバス停もルートもない状況になっています。例えば、千里山第一噴水から吹田一中に抜けるルートとバス路線に入っている西4丁目の14番の千里山神社のバス停のところは同条件です。道幅も同じで、グリーンベルトがあるだけで片方がダメで片方がOKの理由がよくわかりません。名神高速道路まで行ってという意見もありましたが、途中の工務店までは、西1丁目と3丁目4丁目の交差点、吹田2号線から関大の踏切から千里山の方へ行くと上りの大きな一方通行があります。その一方通行の先のところを右折して千里山病院、緑地の方へ抜けるルートも、交通量と道幅から考えて不可能ではないと思う。そういう点でまだまだ改善の余地があるので、もう少し地元要望に沿った検証をしていただきたい。

私個人の印象では「ここしかない」という印象しか受けません。住民ニーズに応じていただけるルートを再検討していただきたい。

会 長：私自身は地区の中に入りたいたけれども、入れるルートが見つからないところかなと思いますが、その辺の実現の可能性も含めて、実走はしたのか。図面上で通れないとなかなか走れないということですか。

事務局：そうです。

委 員：あと、細かなところであるが、14番目のバス停に千里山神社とあるが、この名称でこのバス停に行ける人は千里山の住民でも1割もない。近所に神社はあるがこのバス停の位置でバス停名を探し当てる人はゼロに近い。こういう点では、細かいところまで配慮していただかないと資料をいただいても何ということになりかねないので、細心の注意をお願いしたい。

事務局：次回に幅員等の資料を提示させていただきたいと思っています。

バス停については、実証実験の時は工事を伴わずに、地先の方の御協力をいただけて乗り降り可能なところを選定させていただいた。バス停の位置と名称については、決定しているわけではなく、より利用していただけるバス停名に地域の方の御意見を聞きながら決め

ていくことは可能かと思っています。ただルートに関しては、幅員上の問題もあるので、地域の方の声が高かったとしても、物理的にダメで走れないところがありますので、そこは御理解いただきたい。

会 長：すでに通りにくい等は調査されていると思うので、資料をご覧くださいながら、次回議論できればと思います。

委 員：バス停について、春日地区は、新御堂筋の側道のところである。この地区は道細く、奥にマンションなどが建っているが、そこからバス停に行く距離をどのように設定しているのかお聞きしたい。

事務局：基本は300～500mで設置しています。ただ場所については地先の方の了承が得られて初めて設置できます。地先の方がバス停を置かれるのは困るとなると離れたところに設置しないといけない可能性もあります。

委 員：現在春日地区で設置を考えているバス停の位置では、だいたいどのくらいの時間・距離で設定しているのか。

会 長：バス停の距離でいうと色々あります。直線距離300mで円を描いたり、500mで圏域を考えたりします。そこは人の状況や坂がある場合などではその距離が短くなったりしますが、参考で300m、500mで描かれています。バス停に関しては、ゴミステーションと同じで、「nimby」といわれていて近くにあってほしいが自分の裏庭にはつくらないでほしい施設の一つであるといわれています。他のところでもお願いしているのは、地先協議に、行政と業者だけで行ってもなかなか解決しなかったのが、自治会の方と一緒に行って御協力をお願いしたら聞いていただけたということもあるので、実際に走り始める際には、地先の自治会の皆様には御迷惑をおかけしますが、立ち合いいただけると行政や事業者は説明しやすくなるので、御協力いただければと思っています。実証実験時のバス停は、あくまでも仮です。変な言い方ですが、バス停は多くしてもだめだが、ある一定はバス停をつくっても人がいなければ通過できます。作れるところはつくりたいが今のところ、無償で協議できたところがここまでということです。

委 員：その際は相談してください。

委 員：バス停に関して、千里山病院があり、遠くから来る方も多し。先ほどの千里山神社の次が江坂5丁目で500mほどですが、病院まで来られる方にしたら、新御堂を下りて、階段・エレベーターを使って東側に出るのは大変なことです。千里山病院、緑地公園駅に近いところに、東側にバス停を設けることはできないか。ただ停留所の場所がないというだけでできないのは残念です。千里山病院も小型バスくらいは入れると思いますので、御協力いただくことができないか。病院までを考えると東側にもう一つバス停がほしい。

会 長：委員が言われるように、ここに入りたいという意見は色々あると思います。すいすいバスの時に悩ましかったのは皆様の意見を聞いて、いろんなところに入っていったという経緯があり、バスの案内を見てわかると思いますが1周に70分かかっています。今回のように1時間に1本というサイクルにはなっていません。ダイヤも8時の次は9時10分となっていて覚えにくいダイヤになっています。今回のルートもバス会社の方からすると折り返しの時間が足りておらず、もう少し短くしないと1時間に1本は無理という便数かもしれない。下の時間（分）を合わせるのをパターンダイヤといいます。今のダイヤは下時間の分がっているパターンダイヤになっていて利便性が高いと思います。私もパターンダイヤにしたからといって乗る人が増えないだろうと思っていましたが、箕面のオレンジゆずるバスでそれを入れたときに皆さんわかりやすいと言って多くの方が乗って頂きました。今のダイヤも、実際運行すると昼の交代をどうするのか等もあり、現状でも回るのは非常に難

しい状態であると思います。バスの運行では、わかりやすさを捨てるか、利便性の乗り降りを取るかという議論となることもあります。そのあたりについても是非地元の皆様と議論させていただいて、広く皆さんと使いたいというのもわかりますが、実はかなり利便性のことも考えて使いやすくしておくことが利用者数の増加につながり、利用者数が増えることはこのバスが継続していくのに非常に有効であると思います。皆さんのお知恵を拝借して、1周1時間くらいで回れるようにするのかということを考えていると思います。

事務局：バス停の補足ですが、p 28を見ていただきたい。実証実験の時のもので、14番から15番というのはものすごく距離が離れています。これは担当から先ほど説明があったように、地先との同意等の中でこのようになっています。p 36の方を見ていただきたいのですが、実証実験を踏まえた改善事項という内容で、15番のバス停については少し上の病院に近い場所で検討はしており、改善事項として挙げています。実現するかとなると色々とハードルがあると思いますが、我々も努力しないとイケないし、皆様の御協力も必要になってくると思います。

委員：時間に関して、先ほどアンケート調査の結果でという報告がありました。江坂5丁目のところにも保育園が2つあり、千里山周辺にも保育園が増えてきています。そういう点では豊中から千里山駅まで、江坂もそうだが皆さん電動自転車に乗って坂を上り送り迎えをしています。この前の実証実験では保育園から歓迎されました。でも朝使えなかったという点ではアンケートがそういう方に届いていないのではないですか。通勤や通学、保育園の通園等、そういう人の需要をもっと入れていただいたら、利用者がもっと増えるのではないかと思いますので、考慮していただきたい。

会長：アンケートについてはp 22に書いているように地元の方に配っているのですが、千里山を着地とする人の需要はもう少しいるのかもしれませんが。アンケートをもう一度するのではなく、少し、幼稚園等にもヒアリングしていただき、需要について確認をしていただければと思います。

千二地区は何かありますか。

委員：細かい話は住民の方と密に話をしていただける機会を設けていただけると思っているのですが、今日のところは特にないです。

会長：もう1点、皆さんと情報の共有をしておきたいのですが、使う車両についてですが、公共交通の使う車両となるとバリアフリー化しないといけません。ノンステップバスですが、今のところご提案があったポンチョで、すいすいバスで使用している車両くらいしか選択肢がありません。これより小さくなるとバン型の車両となります。バン型の車両になったときに難しいと思うのは、乗車定員であります。提案のポンチョでは立っての利用を合わせて30人くらいは乗れますが、バン型の車両だと9人や14人となります。そこに入りたいため車両を小さくすると、積み残しが心配になるというところで、非常に難しい。ほぼこれしか答えがないというのがバスとして運行するときの実態です。この車両で入っていけるところ、曲がれるところで、道幅の太さというところもあったが、図面もあるが、曲がれるというのが一番難しいところです。安全に交差点を曲がっていけるというのが難しいところでもあります。

これより小さくして住宅の方に入っていきたいとなると、積み残しの方が心配になるので、今のところ色んなバランスのところでこれに落ち着いているところかなと思います。

委員：この会議の範疇から外れてしまうかもしれませんが、これまでの話を聞いていると道路の幅員が大きなネックとなっていると思います。道路の拡幅について、都市計画道路等上位計画と関わるところもあると思いますが、市の中で検討を行ったりしているのか。公共交

通を通すための道路の再編など。

会 長：都市計画道路を通すというところは難しいと思いますが、すいすいバスのときは、蓋掛け等の一部は改善されていたと思います。今回改善等も考えているということですのでよろしいのでしょうか。先ほどの意見のルートでも、一部溝があり車両が回れないところでも蓋をかけると回れるということになる等。

事務局：どちらかというと通行のためというより、バス停の設置に際して、多くの走行車がいるところで持っていただくのは危険なので、千里丘を走る際にも蓋掛けをして安全に待っていただける停留所の周辺を改良したというケースはある。今回、試験運行をすとなれば、当然歩道の切下げた側溝の蓋がないのであれば蓋掛けをするなど、待合の方が安全に待っていただけるように完了する予定です。

会 長：都計道等で今後、大きく変わる可能性はありますか。

事務局：千里山佐井寺線の都市計画道路は完成し、千里山駅から北口まで行く路線バスを阪急バスさんに入ってもらった。阪急線の東側というのが、大規模な区画整理事業の都市計画決定をしており、豊中岸辺線の都市計画道路につながる東西の道路、旧市民病院から関西スーパーを通り、イオン南千里店の前に抜けてくる南北の道路の東西と南北の都市計画道路を含む事業を進めている。長い期間かかるが、こちらの道路整備ができた際には、何らかの公共交通の導入は可能になると思っています。

委 員：p 31のところで実証実験での曜日別の利用実績があり、意外だと思うのが、土日の利用人数が平日より多いことです。p 33に外出目的のところ、買い物・娯楽・社交などが一番多いということだが、平日と休日での目的の区分を出すことはできるのか。土日が多いというのは意外なので、どういう傾向があったのかお聞きしたい。

会 長：アンケートをした際、どの曜日に乗られてというデータが残っているのであれば可能かと思うがどうか。乗車した人に配布しているので、いつ回収したとかわからないのか。

事務局：回収は郵送である。事務所に戻って再度データを確認し、土日の外出が多くなっているで、その方と目的とのクロス集計が出せるのかどうか確認させていただきたい。当時の資料があれば次回何かしらの提示はしたい。

委 員：以前は千里丘に住んでいたんで、すいすいバスをよく利用していました。今回委員になったので、その目線で3コース乗車してきました。こういう道路も走っているのかと思いましたが何より、地域の方が喜んでいました。ただ千里山とは地域性が違います。最初に千里丘で実現したというのはそれなりの条件が色々ある。大きな病院や学校もいくつかあります。社宅等が多い地域でありましたが、それらが売られてマンションに変わるなど、人口が急増している地域です。そういう点では、利用者も多く、採算もある程度あると思うが、千里山ではどうかという点では全く地域性が違うと思います。採算を重点に考えた場合だと千里丘と全線違ってくると思うので、やはり市の支援を厚くしていただきたい。千里山は急な坂が多く、阪急を利用して外から来る人はどこからでも急な坂を通らないといけないと入れないという地域です。今の実証実験のルートも急な坂を下る形のルートになっていますが、むしろ上っていただきたいので、先ほどのルートを提案しました。実施にあたっては、急な坂が多く、高齢者が多いということを十分配慮していただきたいと思います。この地域で最後まで住み続けるには健康でないといけないが、それと同時に交通機関も大きな問題だということは実感しています。採算を度外視してとは言わないが十分配慮していただきたい。

7. 今後のスケジュールについて

＜事務局 資料-5 説明＞

会 長：本日意見がありました。どこが通れるのかについては、市の方でもかなり調査をされていますので、入れるところにはかなり検討をされているのかと思います。皆様からも「なぜここが入れないのか」という地元からのご意見があったかと思うので、次回議論ができるよう検討された資料をご提示いただき、引き続き、議論をさせていただければと考えています。

多々御意見を賜りました。皆様のご指摘のとおり、入りたいと思うがなかなか入れない。まさに坂がきつくて道が細いところなので、バスの需要としては見込めるだろうと期待もなされます。

少しすいすいバスについて説明させていただきますが、千里山と千里丘のどちらにウエイトがあったのか、なぜすいすいバスが千里丘を最初にしたのかという、もともとは千里山の方には駅側にロータリーがなく、できたのも5年前である。そういう意味ですいすいバスが先に千里丘で展開した。もともとは駅条件の話であって、御指摘のようにその後住宅開発が進んで千里丘の地域に人口が増えたということもある。そのためこの十数年間利用者数が増え続けてきて、平成30年に初めて減りました。あえて選んでいなかったというわけではなく、可能性がなかったというわけではなく、その時も道路条件が問題で先に千里丘を対象としたという経緯があります。駅の方は整備されましたが、まちの中がまだまだ狭いところもあり、高齢化してきて交通を必要としている。若いときは必要なかったが今となっては必要だがなかなか入れない。そのあたりの地域のご意見を受けての是非入ってほしいという御意見だったと思います。物理的に入れる・入れない等、この場で検討していきたいと思います。遠いようで令和3年の後期からというのはなかなか時間がないというところもありますので、ぜひ皆さまの御意見をお聞きし、よりよいものとなるようまとめていきたいと考えています。

8. その他

9. 閉会

事務局：以上を持ちまして、第1回吹田市地域公共交通会議を終了させていただきます。