

第3回 吹田市地域公共交通会議 議事概要

日 時：2020年7月17日（金） 10：00～12：00

場 所：吹田市役所本庁舎中層棟4階 全員協議会室

1. 開会

事務局：時間となりましたので、第3回吹田市地域公共交通会議を始めます。

副会長：第3回吹田市地域公共交通会議の開催にあたりまして、一言ご挨拶申し上げます。

皆様方には、平素から本市行政に対しまして、御理解と御協力いただきまして、誠にありがとうございます。また、本日は新型コロナウイルス感染症の影響下の中、当会議に御出席いただき、厚く御礼申し上げます。

当会議は、昨年度に2回開催し、今回で3回目の開催となります。千里山地区は高低差の大きい地区で、日常の移動では大変ご苦労されていると認識しております。昨年度の会議では、委員の皆様からの御助言、御意見により、基本的な運行ルート及び使用する車両の確認をさせていただいたところです。今年度は昨年度の運行ルート案を踏まえ、各関係機関との協議等、より詳細な検討が必要となるものと考えています。本乗合交通がより良いものとなるよう委員の皆様には、昨年度同様、地域の皆様の外出支援、当該地域の活性化に果たす役割等について御議論いただき、当該地域の交通環境改善について、御助言、御意見いただきますようお願い申し上げます。本日はどうぞよろしくお願いたします。

<資料確認>

2. 議事

<事務局 資料-2及び資料-3、参考資料-3説明>

会 長：ルート、停留所、運行内容、今後のスケジュールについて御説明いただきました。この点につきまして、何か御質問、御意見はございませんか。

委 員：資料-2のp9の運行内容について、第二噴水まで経路を伸ばしたということで、運行間隔も70分とし、かつ便数も11便と書いている。以前、運行間隔1時間の場合に、始発が8時発で終発が18時発。これが10分ずつずれていくと、終発の18時発は、1時間50分後ろにずれて、19時50分発となる。そうすると、南千里に帰ってくるのが21時前ということになる。p9の「利用者像の想定をふまえ、通院・買い物等の日常生活での利用を想定した運行時間帯」には遅くなるのではないか。

1時間10分で1周を回る想定であるが、それがどのくらいの地道で走れたのか。今回有償というところでは、バリアフリーの車両を使うので、車いす等のお客様の乗降も想定される。十二分に余裕を持たせ、更に1週5分ずつ伸びると、更に遅い時間帯まで走らさないといけない。それが22時までとなるのは懸念される。11便を活かすのであれば運行時間はどうなのかなと感じた。

会 長：運行便数11便について、運行間隔が伸びたことによって、便数を削るのもあるのではないかという御意見ですが、事務局いかがですか。

事務局：御指摘のとおり、所要時間が70分となって、最終が21時前の20時40～50分となる。運行便数については、現在運行しているすいすいバスと同じサービス水準ということで考えている。ただ、日常生活を想定してというところもあるので便数は検討するところはあると思うが、まずはすいすいバスと同じ水準で進めたいと思っている。

会 長：11便でという回答ですが、委員からの御指摘があったように、夜の23時にもともと所定の

買い物等の利用をするのかということもある。これはどちらを固定するのかによると思う。運行時分を固定し、結果的には運行間隔が長くなると便数を減らしていくとするのか、運行時分と運行便数のどちらも固定するのは不可能である。運行時間帯を固定すべきなのか、運行便数を固定すべきなのかは少し議論が必要かと思う。両方固定はおおよそ無理だと思う。今は運行間隔を固定した結果、運行時間帯が伸びているのではないかということで、固定すべきは運行時間ではないかという御指摘であると思う。

今後の予定でも説明があったが、これから住民説明に入っていくことを考えると、運行本数が11本と言ったけど10本に減ったという話もあるので、少しこのあたりはこの場で方針を明確にしておいた方がいいと思う。その点について、皆様の御意見、お考えについてお受けしたいと思うがいかがか。

委員：コミュニティバスでどれだけの時間をどこからどこまでカバーするのかという話もあるので、議論した中でボリュームを見てどこからどこまでカバーするかを決める必要があると思う。

会長：長ければ長い方がいいというのも一つだと思う。先ほども話したが、最後に運行自体は、内容はまだ決まっていないが、すいすいバスと同じように運行基準を決めていこうとしている。すいすいバスは、乗車率（バスにどれだけの人が乗っているか）と収支率の基準で行っていた。あまり乗らない時間帯に運行すると考え直さないといけない。ひとまずやってみて考え直すという方法もあるが、少しこの場で、先ほども話があったがどういう人をお送りしたいのかということは議論しないといけない。夜、8時、9時まで運行すると通勤の方が乗れないということにはならないと思うが、朝が8時だと通勤通学には厳しいのかなと思う。どこをすくうのかである。その点について、御意見はございませんでしょうか。なかなか決しにくいところではあります。

委員：実証実験の時の実績として、夕方、夜あたりの乗降、意向が得られるのであれば参考にしてください。

事務局：実証実験時は8時発～最終が18時発で、一番多いのは6便の昼間の時間帯で28人である。11便になると9.6人と3分の1となっている。傾向として、遅い時間になると減ってくるのかなと思う。

会長：他に御意見はございませんか。

今の話をまとめると、どちらかということ21時までになるのであれば、11本を10本させていただくことになるかもしれない。あるいは9本という形になるかもしれない。遅くまですべきだ等、御意見いかがでしょうか。

委員：今回第二噴水がルートを往復という形で入れていただいているのは、そこの地域の方にとっては、喜ばしいことだと思う。これまで1ルート1時間というのが固い線かなと受け止めていた。1時間ルートだと利用者にとっては時間が頭に入り込むので、多少遅れていても毎時何分というのは非常に便がいい。10分ずれると、そのところが利用者にとってはデメリットになるのではないか。

これまでの会議の中で、イオンから上がってくる坂は幅員が狭くて実現しないということで、第二噴水の往復を入れていただいたのかなと思う。その点ではこの会議での声が反映されたと思う。けれども、例えば、今回のコミュニティバスの最高のメリットは千里山駅と南千里駅、緑地公園駅が結ばれたことだと思っている。ただ千里山西側の住民にとって、緑地公園を結ぶというのは、千里山病院が主ではなく、緑地公園駅の千里山病院側、つまり吹田の人が多く行き来する緑地公園駅の東側（豊中市東寺内あたり）。ここは吹田の人が7割くらい利用するのではないかと思う。この緑地公園の東側の停留所が遠いので、そこ

を千里山病院の周辺に停留所を希望した。千里山病院に停留所ができず、その周辺となると住宅地で込み入っているため、これから停留所を決めるにも非常に難航するのではないかと。先ほどの説明のときに私の聞き間違いかもしれないが、千里山西3丁目にこだわらず、豊中市も視野に入れて考えていただくと受け止めている。

どうしても千里山病院周辺に停留所を持ってくることが困難だった場合、1時間のルートからはみ出すが、千里山病院から少し入って頂いて、広場とかではないが緑地公園駅の方に少し入り、Uターンしていただければと思っている。5分くらいはかかると思う。1時間にこだわらない場合は考えていただきたいと思う。

第二噴水を往復することがメリット、デメリットで、1時間のルートにはいないということで、住民にとってはどうかということが一つ。緑地公園は大きなメリットなので、入れてほしい。1時間にこだわらないなら、緑地公園駅の方に少し入っていくことも考えてほしい。

会 長：他の点も御指摘いただいておりますが、最初の議論のところでも少し11便のところでも話をさせていただくと、1時間にこだわらなくてもいいのか、こだわらないといけないのかという話があります。この点についてはいかがでしょうか。特に地元の方の御意見も強いかと思います。事務局に確認しますが、第二噴水に行って帰ってくる距離感のところを切らないと1時間に収まらないということか。

事務局：そうです。

会 長：元々のルートでも1時間はかなり厳しい状況であった。阪急バスさんの前のご質問の中にもそもそも70分は難しいのではないかと御指摘と、車イスの方の乗降等で余裕を見とけないといけないのではないかと御指摘があった。1時間にこだわると第二噴水を往復するくらいの距離、あるいはそれ以上の距離を切らないと収まらないということになる。色々な問題が複雑に絡んだ中で何を取るのかというところの議論になると思う。このあたり、それぞれ地元の皆さんの代表で来られている方で、少し御意見をお伺いできればと思う。

委 員：第二噴水のルートは地元の需要を考えると、非常にありがたい変更だと思っている。ただ時間に関してはやはりちょっと余裕があった方がいい。1時間や1時間10分にこだわらず、実質どのくらいかかるか再調査してもいいのではないかと。新しいルートは、1時間あるいは10分延長くらいでは難しいと思う。

緑地公園駅へ回ってほしいのは山々であるが、緑地公園駅の東側はバスをとめて回転するのは非常に難しいという点もわかる。千里山病院のところはベストかということも難しいと思う。千里山病院の手前の緑地公園に入るT字路があるが、そこは信号がないので、車の込み具合によっては混雑する。千里山病院の方にも影響が出ると思う。先ほど委員も言われたように、駅に関しては少し外れてもいいと思う。必ずしも千里山病院に隣接する必要はない。

話が飛ぶが、停留所として第二噴水のところだが、往復とも坂を上ってきて、ロータリーのところで一旦右折してすぐ左折しないといけない。吹田箕面線の方の一番千里山の高いところから第二噴水の方に向かってくる車としては、あそこで右折する車は滅多にないので、急に右折車が視界に入ってくる。過去に接触事故があったので、今回の場合もバスの運行でかなり注意をしないと交通事故が起こる可能性がある。坂を上ってきて第二噴水の手前から左側のところの視界が悪い。上から下りてくる車はスピードがある。その感覚がわからないので、「停留所あり」や「右折車あり」などの交通標識の設置は絶対必要だと思う。

あと一つ。イオンのところで、将来的に豊岸線の延長で吹田箕面線と接続すると思うが、そうすると交通の流れが大幅に変わる可能性もあるし、イオンそのものが存続するかどうかも定かでない。スーパーがなくなった場合等色んな将来的な問題があるので、現状のままずっと置くのであればいいが、変更も必要で将来の問題も考えていく必要がある。

会 長：御意見ありがとうございます。最後のところだけは、本格運行になりましてもしやすいバスでもやっていたように変更があれば、地域の変更に対して合わせていくということで、スーパーの状況もわかりませんので、今の状況に合わせてやってみて、変更が生じれば変えていきたいと思いますという方針で行くべきかと思えます。

委 員：第二噴水のところを増やしていただいたのはとてもありがたいと思っているが、先ほども言われていたように、時間の関係について、第二噴水が追加されたことは別にして、単純にたくさんの利用者の方の意見としては、1時間に1本、毎時何分というのがはっきりしている方が利用しやすい。すでに阪急バスさんがそうであるように。あの時間というのが頭があれば、そこに合わせて行動もできる。これは高齢者の方にといいわけではなく、若い世代や子育て世代など全般を通して同じことが言えるのではないかと思う。そういう方たちも移動に関して期待していると思う。利用するということを考えると、毎時何分というのはありがたいと思っている。ただ、第二噴水をカットは厳しいというところで、どちらを取ったらいいかと正直なところ思っている。

委 員：住民の皆さんに周知徹底するために、ここに書いているが説明会をするとある。説明会に出て行って、皆さんの意見を聞いて、その意見が正当な意見だったら意見を取り入れるということが起こりうるのか。

事務局：今の時点ですぐに意見を反映するののかというのは、正直それは難しいかもしれない。ただ試験運行をさせていただいて、その中で、その意見と状況を踏まえて意見を反映するということはあるかもしれない。

委 員：昨日、地区で会議があって色々話をした。住民説明会をやって、その場で要望したときに、一応固定した線が引かれているところに、質問をしてこうしてくださいと言ってもいいのかということ、言っても聞いてくれないのであれば開かないでもいいのではないかという意見も出ていた。私の地区の連合自治会は新しい人なので、こういうことも全然わかっていない人ばかりで、前回の試運転のときも誰も乗っていない。どこに停留所があって、どこを回って行くのかをわかっていないから一から説明をしないとイケない。すごく要求している人と全然わからない人がいるので、説明会は難しいかなと思っている。だから、各単組で資料を持って帰ってもらって、各会長から住民に説明してもらおうと思っているが、各会長が住民にどう説明するのが難しいなと思っている。先ほども委員が言った第二噴水まで来るといいと思うが、どう周知徹底すればいいかと思っている。

会 長：周知徹底というのは、説明会で、それは市で回られるということで、それとは別に単組に連合自治会に御説明いただくのか、このあたりはどうされるのか。

事務局：基本は連合地区毎での説明と考えているが、各自治会の事情もあるので、そこは各自治会と話をしながら決めていきたい。

会 長：わかりました。必要であれば、やぶさかではないということですね。

今まで3つの連合自治会の皆様の御意見を聞いていると、1時間に1本というのは、非常に守りたいが、第二噴水を通るのは非常に良いことで、そこを切るというもなかなか結論も言い難いということかと思えます。残念ながら両方立てるとするのは難しい中で、今のお話を聞いていると、第二噴水のところで、千三の連合自治会長様からの御指摘で、交

通安全の問題、バス停の処理の問題があると思う。第二噴水側に上がっていくこと自体は、皆さんの御意見としては相違ないと認識したところですが、それでいいでしょうか。

<委員、特に異議なし>

異議がなさそうですので、ルートは第二噴水を上がるルートでいいのかと思います。そうしますと必然的に1時間守れなくなる。それは委員からの御指摘もありましたが、1時間に収まらないのであれば、場合によっては千里山病院のところから緑地公園駅に入った方がいいのではないかというお話もいただきました。一方で御指摘のとおり、T字路・丁字路になりますと信号制御ができていないので、T字路から本線に戻る場合、待たないとならず、より時間を見ておかないといけない。

最初の議論に戻るが、事務局にお伺いするが、11本は難しいように思う。今の話だと1時間をどこかで縮めないといけなくなるがそれは四次元ポケットがないと無理かなと思う。

1時間を超えるとして、そうすると11本運行すると22時くらいになるので、そこは時間で合わせて、運行便数は削るということを御説明せざるを得ないと思った。事務局に話を振っているが、実は皆さんにもこういう感じでよろしいでしょうかと振っているつもりです。事務局いかがでしょうか。

事務局：今の時間帯でいくと夜遅くなるのではないかという御意見をいただいているが、実験のときに乗車された方へのアンケートと実際住まわれている方、駅の西側と東側の方にそれぞれアンケートをしている。実証実験の運行は朝の8時から17時台で運行していた。運行時間帯について質問させていただいたところ「これでいい」との回答が約70%あった。それ以外に「始発が遅い」が11%、「終発が早い」が17%、御意見をいただいている。「始発が遅い」との意見の内訳は、7時台が70%と多くが希望している。6時台は12%でした。「終発が早い」という御意見については、「19時台まで延ばしてほしい」が25%、「20時台まで延ばしてほしい」が33%、「21時台まで延ばしてほしい」が約20%、22時台が8.4%であった。事務局で元々想定している時間帯は8時から20時までとしていたが、8時台でスタートしてしまうと委員の方から御意見いただいたように、後ろが21時や22時に延ばざるを得ない。そこをアンケートの御意見で7時台という希望も相当数ありましたので、始発の方にシフトすることで、少しでも終発の時間帯があまり遅くまで運行しない形に、時間帯を前にずらす形で運行させていただくということを一つ提案させていただきたい。

会長：事務局から時間帯を7時台にずらしてはどうかという御意見でしたがいかがでしょうか。今はどこが受託するかわからないが、受託事業者さんの人繰りがつくのかという問題もあるものの7時に運行を始めて、時間を前にずらして、パターンダイヤは今回あきらめざるを得ないのではないかという御意見でした。この点について、他まだ積み残しているご質疑もありますが、ここを処理したいと思います。今、事務局からご提案あった件について皆様の御意見はいかがでしょうか。

委員：7時台の利用者は、主に通勤通学が多いと思う。このバスを走らせる本来の目的は、住民の日常の利便を考えようということでスタートしたはずである。通勤通学の利用者が多くなると時間もきっちり走れないと思う。あえて7時台に走らすことはないと思う。終発の方も同じで、遅い時間には一般住民としてはほとんど買い物も終わっているし、病院もやっている。終発もそんなに遅い時間帯はいらないと思う。私個人の考えですが。

委員：本数が減るということですね。8時から20時までと時間を守ると本数が減るということですね。

会長：そうです。何本になるのかというのは要精査であるが、11本というのは難しく、10本または9本となってくると思う。

今の雰囲気ですと、当初案の8時から考えていいのではないかという御意見でした。終わりの時間もそこまで考えなくてはいけないということでもなくて、そこはまた調整していただくとして、周回時間にもよりますが、20時に走りだすのではなく、20時に終わるというイメージで、もう一度ダイヤ等を考えていただいて要検討する。そこをもとに1周にかかる時間から運行本数は逆算していきましょうというところで、11本というところは要修正かなという気がする。

入っていく場所のところで、緑地公園で2つ意見が出ている。委員から御指摘があったが、千里山病院のバス停の位置はまた検討するとして、そこから少し入っていくと詰まる可能性があるので、千里山病院から緑地公園まで歩いてもらったかどうかという意見をいただいているがどうか。

委員：駅に5分くらいに入れてもらうということを一つの案として申し上げたが、委員も申し上げたが、買い物の車等で結構混雑している。千三小学校と豊中の小学校の通学路になっている。1時間に1本大きなバスが入っていくというのは非常に困難だということは十分認めている。千里山病院周辺で停まることができれば、緑地公園まで歩いてもらう方がいいと思う。停留所の設定にご努力いただいていると思うが、病院周辺で設定するのは大変だと思うので、申し上げた次第であり、緑地公園に絶対に入ってほしいという意味ではない。

会長：事務局に確認ですが、御指摘いただいてことで他に何か忘れていないか。

事務局：ありません。

会長：ひとまず今までご議論していただいたことの振り返りはできたということで、他にご質問、御意見はございますか。

委員：資料-2の最後の頁の下にある「3-3. 運行の継続・見直し基準」について、今後、住民説明に入っていくが、この項目はどのように説明されるのか教えてほしい。

会長：実証運行の基準なのか、このレベルの基準だけでなく、基準がなんぼかというだけでなく、見直しとは何だろう。すいすいバスの千里丘の方は、「やめる・見直す」というのがあったかと思います。箕面市の場合は、結局使わなかったが、「向上」というのも準備をしていた。もう少しプロセスを書いて、実証運行に使うのか、本格運行に使うのか。見直し基準の数字は置いておくとして、何のための基準として使うかを書いた方がいいのではないのかという御意見だと思いますが、事務局いかがでしょうか。

事務局：ここで運行の継続・見直し基準と書かしていただいたのは、千里丘のすいすいバスでも行っているが、本格運行するときには一定の運行水準を持って運行するということです。次の試験運行等の話もありますが、そこはもう少し検討して決めていきたい。

会長：イメージとは逆だったのですが、試験運行の見直しではなく、本格運行に取り掛かるかどうかの「運行基準」、本格運行の計画を見直すという「見直し基準」という意味ですか。どちらの意味でしょうか。逆にいうと皆さんの意見で決めるということもあります。

事務局：本格運行時です。

会長：本格運行中に適応するのか、本格運行に取り組むのか、基準の意味としてどちらでしょうか。本格運行中に使うのはわかるが、本格運行を始めるのに使うのか、本格運行をしているときに見直しますという基準なのか、どちらの意味で書かれているのかは明確にしておいた方がよいと思います。

なんとなく継続という走っている間というイメージですが、私も記憶が不明確で副会長に聞くのがいいかと思いますが、すいすいバスはどのようにしていただいでしょうか。

副会長：本格運行を始めて、継続をしていくのにある一定の条件が必要ですよという数値を持っている。試験運行時に本格運行をしてもその数字を上回れるという担保を持って本格運行に入

っていくことになる。

会 長：本格運行に入るかどうかの基準ですね。

副会長：そうです。それは同時に本格運行をやっていけるという数字ですので、試験運行の段階でその数字をクリアできなければ、ルートの見直しや運行本数の見直しをかけながら、本格運行に耐えられるだけの需要を確保していき、本格運行ができるように進めていくということです。

会 長：本格運行に踏み込む時の判断基準として使うということですね。

副会長：そうです。安定した乗客の確保ができるということの担保が必要ということです。

会 長：試験運行を経て本格運行に替わっていくかという継続と、試験運行から本格運行に見直すかどうかの基準ということですね。

副会長：そうです。その数字を試験運行の段階で上回らなければ本格運行に行きにくい。その時に何が問題なのかを検証しながら、ルートの変更や本数の検討をしながら、本格運行時に一定の乗客を担保できるという計画にした上で、本格運行をしていくという流れになると思う。

会 長：そういうことを少し注記していただき、基準を作りますというだけでなく、どう使うかというところの使うタイミングがその本格に移行するのか、本格の計画というのが何かという見直し基準を作りますということでしょうか。

委 員：試験運行までに、一定の基準を決めるのでしょうか。

会 長：その方が望ましいと思います。始まる前に決まっている方がいいと思います。

委 員：このスケジュールでいうと、今日が第二回の会議で、その後、住民説明が始まるが、水準の数字を決めずに今のような説明で進めるのか。

会 長：この基準について、今後の予定で、どこのタイミングまでに決めようとお考えでしょうか。令和3年8月から10月の実施計画策定には含まれるのか。今のところ数字自体は置いておいて、ひとまず住民の方には御説明をする。

事務局：運行の継続見直し基準について、試験運行前にある数字を持って運行をしていくというのは、千里丘では収支率30%、乗車率60%を持っているが、試験運行をまだ始めていない段階で利用がどのような状況なのか全く未知数の中で、数字を持つ根拠がなかなか難しいのではないかと。ただ、試験運行についても利用者が極端にいうといなくて、かつ見直し等を行っても利用がなかなか難しいなかで、そのまま継続していくのかどうかというのは、庁内的にもかなり難しい部分がある。そこは試験運行の中で状況をみながら、ある程度妥当性のある数字を設定し、それを本格運行に向けて一つのベースにしていくというような形になるかと思う。

先ほどから言われている基準について、はっきりとまだ言っていないが、ここではっきり30、60とか、20、50とかそういった基準が何をもっているのか。千里山と千里丘を同程度にすべきかということころは、正直はっきり申し上げられないところがあるので、そこはどんな状況でもずっと継続するというわけではないというようなニュアンスの言い方で説明させていただき、試験運行の利用状況をみながら設定をさせていただきたいと思う。

会 長：私個人からすると、試験運行前には決めておかざるを得ないと思う。蓋を開けてみないとわからないということもわかるが、利用者数がどのくらいかわからないので、試験運行してからというのわかるが、やっぱり計画の最初の段階で、トリガーではないが、「このくらい乗らないとやめますよ」というのは見直しにしてもひとまずの目標はあるのではないかと。先ほど千里丘と千里山は違うから30%、60%が適当かどうか難しいとあったが、説明会でその基準は今回お話しせず、概念をお話しするにしても実施計画の段階では入って

いた方がいいと思うが、いかがか。

副会長：私個人としては、吹田市のコミュニティバスの位置づけとしまして、千里丘と、この度千里山と拡充していく中では、数字としては当然、同じ数字を基本的に持つべきだろうと思う。その数字を変える場合には、千里山と千里丘の違いを明確にして、理解を得る必要があると思う。実証実験の中で、色んなデータを持って、数字をちょっと緩くしましょうということはあるにしても、現在の時点では、30、60という吹田市のコミュニティバスに関する数字として一定の目安を出す必要があるのだろうと思う。それがクリアできないという場合は、クリアできない理由を、庁内的にも当然納得してもらわないと、数字を単純に乗った人数によって、逆に設定をするというようなことには難しいだろうと思う。基本的には、30、60を基本ベースにやるべきだろうと思う。

委員：試験運行から本格運行への移行の基準についての話でいいのか。予定表をみると、本来ならば住民説明会が6月から入っている。コロナ等の条件で遅れているのは理解できる。住民説明会、あるいはパブコメという予定があった場合は、住民としてはそこへ行って意見を言うことはそれを反映していただけるかもしれないという期待を持って、住民説明会に入るので、全くかっちりここで決めてしまって、「この条件です」というのではなく、先に住民説明会を持っていただいて、もっと意見を聞いていただいた上での設定でいいのではないかと思う。この第二噴水を置くのも住民の意見についても私のところから離れているので、よくわからないし、住民説明会を先にやって頂く方がいいのかなと思う。

会長：千三の方も御指摘いただいたことで、この説明会の位置づけについて、意見聴取なのか、事業説明なのかというところで、これは意見聴取ですね。

副会長：そうです。行政の事業の進め方につきましては、おっしゃられるように広い意見を聞いて、形にしていくというやり方が一番いい。だが当然、意見を行けば聞くほど、いろんな意見が出てきますし、賛否が分かれる。その時に100点に近い答えを出すまで、何回も何年も議論するという方法もある。それを選択するのであれば、時間をかけていろんな意見を集約しながら形にしていく。但し、現在ではたぶんいろんな意見をお持ちの方がいるので、スピード感を持って事業を進捗させていくとなると、ある一定のこういう場で意思を決定した上で説明を行うという進め方をする方が、事業としてスタートするには現実的であると考えている。

意見をいただくというのは、少数意見を無視するというのではなく、先ほどから言っていますが、見直すことは当然あるので、いろんな意見をいただいた上で何が問題なのかということを検証しながら、乗車率を挙げていく工夫する場合にいただいた意見を利用していきたい。それで皆様の御意見が聞けない、物理的に無理だ、それが現実的にならないということになっていきますと事業そのものが難しいという結論になるので、私の口からいうのも何だが、あまり議論ばかりやっているとどんどん難しい問題が出てきてなかなか解決に時間を要することになる。ある一定のこういう場での意思の決定ということの説明することですので、色んな出てきた意見が反映されていないので、事業を止める、着工しないという考えは今なかなか難しいのではないかと思う。先ほども御指摘いただいている通り、バス停がどこにあるのかわからない、吹田市が今どんなことをしているのかわからない、実証実験とは何なのというところからしっかり説明をするということが大事ではないかと思っている。

委員：住民説明について、私のところは千里新田の連合自治会であるが、私の自治会の単位だけそこまで説明をしておいて、それでも意見があるなら、説明会をしてもらって、コロナもあるので、今までなら公民館に50～60人は入れたが入れない。今は入れても15人までしか

入れないので、自治会長くらいしか入れない。会長だけで意見をまとめられるかどうか。初めての人がいっぱいなので、この資料を持って帰って説明して、自分ところの自治会で説明してくださいと、そこで自治会長に意見を言ってもらったら、すぐにまとまるのではないかと思っている。私はそうしようと思っている。たくさんいるとたくさん意見が出てなかなか難しい。千里新田地区だけの説明会をやりたい、そういうことです。

会 長：それぞれの連合自治会単位で、実は千里丘のときは1回全体を集めたが、確かに御指摘のとおりコロナを考えると千里丘と同じようなアプローチは取れないというご時世もある。それぞれの連合自治会単位でといっても、千里新田地区でも先ほど単組の会長さんだけでも15名はいて、そうするとなかなか厳しい。御意見があれば来てくださいますかと言っても收容する場所がなくなってしまう。事務局どうしますか。実施方法については、今までのところどう腹積もりをされておりましたか。

事務局：今のところは、各連合自治会での説明会を考えていました。詳細につきましては、各自治会で詰めてさせていただきたいと思う。

会 長：各自治会で事情が違うと思うので、単組の方に御説明をお任せするのか、また別の方法、回覧などでするのは要検討するということで、いずれにしてもそういう形でしょうと思うと何等かフリーであげてくださいますかということも可かと思うが、それではまとまらないので、たたきがいるということで、今回皆さんに御意見をいただき、たたき案として出させていただきますかということのまとめを今日したいということによろしいでしょうか。

事務局：それで構いません。

委 員：先ほどの副会長の意見、よくわかります。しかし私もたくさんの方の要望を受けて、この会に出て3回目になる。車両制限など色々聞きまして、公民館を通ってほしい、坂を下るのではなく上ってほしい等、地域性からいうと坂の町である。坂の一つ一つにドラマがあるくらい、皆さん坂に苦労している。とにかく1日も早く実施してほしいということをもっと先に申し上げたい。色々な希望をこの会議にきて十分私は捨てている。そういう点では住民は、納得したらわかるし、言われているようにいろんな意見があるので、決まったことを持っていくという住民説明会でしたら、なくてもいい。パブコメも必要ないと思う。決まっているのでということで説明会を持つのではなく、自由闊達に色々な意見を出してもらっていいと思う。それで納得すれば、そんなに紛糾するような問題ではない。住民説明会をいつ頃持つ予定なのかという見直しについて、今は難しいのか。

事務局：いつになるとは、現状ではなかなか申し上げられない。

委 員：人数制限してすることはできるのではないかと。先ほど言われていたように役員の方だけになるかもしれないがそれはできるのではないかと。どうなのか、早い方がいいのか、どちらがいいのか。

会 長：連合自治会長の方、地域の事情が今お分かりであれば、説明会についていつのタイミングで、早い方がいいのかどうか。

委 員：連合自治会は、この期間でもやっているのか。

委 員：私どもの地域は会議はやっている。但し、会場の制限があるので、精々20名くらい。各団体の役員さんや自治会長さんを含めて。地域的な説明会をするとすると、コミュニティセンターで最大40人。周知徹底とはいかない。これまで地域の意見は全く無視されているわけではなく、代表者会議みたいな感じのものを通じて割と意見は出ているので、改めて基本的にこれはだめだ、こうしろという意見は説明会を開いてもでないと思う。ほぼ肯定というか、こういう形になったといたら、それでスタートしてもいいという結論だと思う。

会 長：これをフィックスでやっていこうというわけではなく、学者として申し訳ないが、バスを

走らせてみてどのくらい乗るかはわからない。ひとまず試験運行をさせてくださいと。試験運行をやっていく中で考えますと。ただ試験運行もあまりにもひどかったら、そこはやめますというのを決めていくという意味でのそこをお願いする。実際に御意見を出していただく、当然聞かないというわけではなく、色んな所をたたきでおかしいところは直していただくなり、御意見をいただき、直せるところは直していきましょうという説明会かと思えます。

委員：私のところの自治会のことを申し上げますと、今月から定例会を開催させてもらっている。代表が単組の会長とその他関係者の代表で30名の会議を開かせてもらっている。これまでも、バスの取組みに関しては、試験運行も含めて代表者会議のところで告知をしまして説明をし、各団体から情報を流していただく形にしている。今回もしそういう説明があれば試験運行に向けての案として、停留所の位置やルートなどについて、代表者の方で決めていただいたので、こういう内容で試験運行をするという説明を各代表者にさせていただいたうえで、もちろん各代表者の方から各団体へ下りると思うが、もう少し広くという形で、市担当者をお願いしているのは、コミュニティセンターでの説明会を2回開催してもらって、一般の方に向けての試験運行の内容の御説明をしていただけたら概ねいいかと思っている。そこでたくさんの無理難題は出ないかと思う。千二地区についてはほぼほぼ千里山駅スタートで一番の行先は北大阪急行の緑地公園に行きたいというのが一番多くいただいていたので、早い段階でバスの運行を希望しているというのが一番である。

事務局：地元説明会の件ですが、事務局としましては、周知期間等含め、今日のこれを持った後に地元に入って行って10月半ばを目安に各連合自治会へ平日1回、休日1回の各連合2回の説明会を行っていきたいと考えている。今のところ10月半ばでスタートしたいと思っている。最近コロナも増えてきているので、その状況によってはその予定のところは流動的になるが今のところはそのように考えている。

会長：これでフィックスするというわけではなく、住民さんへご提示する案として、今まで出てきたところで資料-2の冒頭のところで、基本案のところ1時間程度というところが外れませんが、小さな車両でというところと通れるところでのバス停等でこういう考え方の設定をして、p9のところ運行便数の11便をかえて8時から20時台の運行と、このあたりをお示しするというのと、走るところとしてはこういうところを走りますと。停留所の方は要検討ということでもいいか。なかなか難しいところもあり、最後公安協議もあるので、停まる場所については事務局と私のところで最後調整させていただいて、大方針として決めさせていただくということで案を作ってもらって、第4回までに、10月半ばまでに間に合わないと思うのでそういう形で進めさせていただきたい。

委員：確認といいますか、考え方をお聞きしたい。停留所のNo1の南千里の駅前ですが、今回実証実験に比べ、バスのロータリーでということをお伺いしている。私ももともと吹田市を走っていたわけではないので、吹田の乗務課から聞いているのだが、参考資料3のp3の写真にあるように、コーンを置いて一般車が停まれないようにしている。ここでは一般車の駐停車を非常に多くて、具体的な中身は私も把握していないが、色々トラブルがあって今止められないようにしている。これを停留所にするによって、当然、ここが開放されてしまう。乗合いバス自体は、停車時間も79秒とほぼ止まっていないので、一般車が停車を始めるといことは十分考えられるが、その部分での対策は必要になってくると思うので、そのあたりをどのように考えているのか。何かお考えがあれば教えていただきたい。

事務局：迷惑駐車が連なり、タクシーやバスが邪魔になって運行に支障をきたすということで、サ

インキューブを置いた。そのことは十分承知している。実際軌跡等にもあるが、ここをバス停とすることになったら、道路管理者や警察さんと迷惑駐車対策は当然実施して、バス停にしていけないといけないと思っている。実証実験でここをバス停にしたときは対策を施してやっていきたいと思っている。

会 長：物理的な対策だけでは難しく、規制と利用者さんへの伝達、教育というべきかどうかあるが、そこも含めて物理的な対策で何とかしようというのは難しいと思うので、警察さんや周知・広報活動等も含めて解決していかないといけないのかなと思う。

委 員：バス停に関して、去年の年末くらいから国土交通省の方で、危険なバス停の解消という話が挙がっている。コロナの関係で議論が進んでいないが、そろそろ動き出すのではないかと聞いている。その中で危険なバス停としてリストアップされるのが、通常バスが停車した地点で、横断歩道から5m以内、交差点からも5m、交差点は切り込みくらいから5mと一つの基準を示されている。参考資料3を見させていただきまして、該当するかなと思っている場所が、千里山病院と第二噴水かなと思っている。バス停の場所は再考されると思うが、そのような基準があって今後危険なバス停として解消していかないといけないという国の政策があることを念頭においていただき、考えていただければと思います。

会 長：これは私が資料を見て先に質問をしておけば良かったのですが、本当はそういう意味でもNo.11も消火栓の前に作っていますので、消火栓から5mは駐停車禁止ですので、そこはまさにバス停ができない場所に描いてしまっている。まだ要検討のところがあって、局と公安と調整したところで実際の停車位置というのは検討させていただく、そういう意味でこの会議の皆さまには、大まかな方針としてこういう位置におくということで、この場所に設置するというにはもう少し練らないといけないところがある。設置位置は要検討したうえでということで住民の方には説明をさせていただく。

詳細の位置まで話されますか、もっと大まかな位置で説明されますか。そこは私と公安と局で話をさせていただいて、どのレベルで説明できるか検討させていただいて、住民説明会で説明させていただくということでよろしいか。

委 員：特にバス停を埋め込み式にしないのであれば、徐々に住民さんの理解が得られれば、少しずつ移設していけばいい話だと思う。ただ工事を伴うガードパイプを切らないといけないとかバス停の埋め込みを掘り起こして移設する等は作業が大変になってくるので、標柱の置くだけのタイプであれば、後で修正は何とでもきくと思う。

会 長：その辺りはまた調整させていただこうと思う。

委 員：府道の管理者からの立場からの意見になりますが、今後バス停の設置に関しては密に協議の方よろしくをお願いします。道路管理者として、バスを運行するにあたり、どう道路が変わっていくのかということが一番気になる場所である。流れがどうなるのか、事故のリスクはどうなるのかなど、例えば、先行事例などを調査して、ヒアリングなどをされているのかどうか。この地域であれば、子どもの学習塾やスイミングスクールのバス、自動車教習所の送迎バスなどが運行しているかなと思うので、こういうところは気を付けている、ここは課題があるなどをヒアリングされて安全対策に生かされたらと思います。既に聞いていますということであれば申し訳ないですが、やってみてはいかがかなと思います。

会 長：バス停のところでは皆さんにご議論いただきたいところは、バス停の詳細の位置は調整させていただくとして、資料2のp3のところを確認させていただきたい。3番のところの300～500mは、路線バスの時の距離のもので、コミュニティバスはもう少し短くて200m～300mで、300～500が良いのかなと思っている。バス停が実際置けるかどうかは、地先の協議によるが、イメージ的には300mは長いと思っている。頑張って検討して200mがダメなら300

mかなと思うが、皆さんにこの基本部分について少し御意見をいただきたいと思う。私個人としては短めの200mを検討してもいいのではないかなと思うがどうか。

そのあたりの基本姿勢で考えさせていただいて、実際どこに設置するかは、住民説明会までに、私と事務局、関係機関との調整で、大まかな場所はこれで皆さんに了解を得るとして、たたきをつくらせていただくという方針にしたいと思うがよろしいか。短めで考えさせていただくことでよろしいか。

委員：できるだけ短い距離の方がいいというのはおっしゃる通りだと思うが、ここの地区は坂が多いので、坂があるところはできるだけ短くするなど、歩く負荷に対してバス停の距離が短くする。短くするのはそこを中心するというのはどうか。

坂があるところはできるだけ短くして、歩行アクセス距離を短くする配慮が必要なのかなと思った。

委員：説明会が10月半ばから予定されているということが、はっきりしてよかったと思うが、是非それは延ばさないで、少人数でも実施してほしい。連合自治会の意見もお聞きしたいと思うが、私は早く地域におろしていただいた方がいいのではないかなと思う。皆さんからいつ実現するのかを聞かれる。私は来年の12月には試験運行に入るからと答えている。ぜひ予定通り実現してほしい。

阪急バスが千里山駅に乗り入れが実現したのはついこないだだが、私の知人は一番喜んだのは、旧吹田市民病院に千里山から直行で行けることでした。ところがわずか8か月後に市民病院が岸辺に移転して、8か月しか利用できなかった。タクシー利用者が増えており、新しい市民病院まで阪急バスが延長してくれるといいと思っている。

すいすいバスに乗った時に乗継の割引があった。利用者は実際どうなのか。病人にとって乗り継ぎは非常に負担である。すいすいバスでの乗り継ぎは350円になった。今度のバスでも是非取り入れていただきたいと思う。1日も早く予定通りの試験運行が行われるようお願いしたい。

会長：様々な面から御意見をいただいて、住民説明会へのたたきとして、ひとまず資料-2でいただいた条件について、いくつか修正はしないといけないが、確認していただくとして、議論のし忘れはないか。

委員：まちがどんどん変化して、商業施設もイオンがどうなるのかという話もありましたし、ジョーシンも8月いっぱい閉めるというのも聞いている。円山町には新しい住宅が400戸できる予定だが、そこはコミュニティバスが必要な場所ではないかなと思う。今回のルートが最終のルートではないということ期待して、予定通りの試験運行の実施をお願いしたい。

実現が遅れると商業施設の変化に後手後手になってしまう。イオンに買い物に行きたいけど、バスが通ったらイオンがなかった、8か月で市民病院が移転してしまったというようなことは、市民は行政が後手後手に見えてしまうので、予定通りの実施をお願いしたい。

会長：多方面からご議論いただき、ありがとうございます。コロナの中で住民の御意見を賜りながら進めていくのはなかなか難しいということを改めて認識した次第です。地元の方が求めておられる事業と思うので、時間内に実現できることがとても重要と思いました。今回の資料を基に住民説明会に入らせていただきたい。

3. その他

-略-

4. 閉会

-略-