

第11回 吹田市地域公共交通会議 議事概要

日 時：2023年 3月10日（金） 15：30～17：00

場 所：千里山コミュニティセンター 3階多目的室

1. 開会

○事務局

第11回吹田市地域公共交通会議あいさつ

<資料確認>

2. 議事

○事務局

《資料2を説明》

○委 員

傾向として、もともと前回、前々回から言われてる通り3つの駅が非常に使われ、公共性が高い感じになっている。それ以外では千里山西6丁目のバス停で隣にアネックスの商業施設がある。駅からその商業施設へ向かって来るのか、そうであれば色んなところから来て、そこで乗り降りをされてるとも考えられる。我々の地域から見ると、地域コミュニティという意味では少し住んでいる方の利用がどうなっているのかが少し見えづらい。だからこれはODの調査もあるようなのでその結果をみていきたい。我々の住んでる地域では公民館や第二噴水の辺りに住んでいる方と、このバスの沿線に住んでいる方と評価が分かれている。これはこれで非常にありがたいが、少し慎重に今後も見守っていきたいと思っている。

○会 長

ご指摘いただいたように、今は乗降だけなので、ここで乗った方がどこへ行っているかは降りているところから推測するしかできない。OD調査をして地域内に住んでいる皆さんが地域内で動いているのかなど、そのあたりをもう少し見て合わせて説明していければと思う。

○事務局

《資料3を説明》

○会 長

利用者及び住民アンケートについて、単純集計は前回出ていたが、さらにクロス集計をかけて地域的な違いについて見ていただいたというところである。

私自身が聞き忘れていたが、運行のところでの実績について、まだ収支率は算出していないのか。

○事務局

収支は、年度末ある3月末まで確認できないとわからないため、正確な収支率はまだ出ていない状況である。

○会 長

確か3割だったと思うが、そのあたり達成しそうかどうかなど、見込みみたいなものもわからないのか。

何を申し上げたいかというと、収支が大きく問題であれば、サービス改善をしないとイケないと

ということもあり得る。今回のアンケートを見させていただくと、やはり円山町や春日の方で不満はあるが、道路環境で今の車両のポンチョでは通れないということがある。収支に大きく問題があるならば運行方法を変えないといけないということにもなり、車両を現行のポンチョから例えばワゴンに変えると、今第3便などは1便あたり平均が25人で、多い少ないはあるが、例えば3箇所で乗降りしたとしても10人程度は乗っている状況である。ポンチョでも結構いっぱいいっぱいの状況なので、これをワゴンに変更もなかなかできない状況だと思いながら見ている。アンケートを受けて円山町や江坂の方だという意見や、以前から春日の方にバスを入れられないかという意見もあった。そこまでしてしまうと今の収支率でなんとか一つバランスが取れているものを一度崩しにかかるということにもなると思ったので、今のところで何か収支関係で問題等があるのかどうかをお聞きした。

○事務局

収支率について、今の段階での見込みではあるが、40%は超えると思っている。

○会 長

40%ぐらいということで、今後費用等の精査はあるかと思うが、今のところ一まず当初目標としていたところは上回るのかなと思う。今回できていた内容をふまえて「そこからどう変えていくか」というところについては、勿論円山町など、これまでご提案いただいたところなどを何とかしたいという思いはあるが、それをすると運行の方法を変えないといけなく、そのあたりが大変悩ましいところである。まずはアンケートでできるところから改善していくところかと思う。

これまでのところを簡単にまとめて話をさせていただきます。費用はきちんと算出しないといけないというところはあるが、今の利用状況からみると約4割の収支率になるだろうというところです。アンケートについては、前は設問ごとでの集計でしたので今回は地域ごとの傾向をみようとして6地区に分けて集計を行った。その結果をみていただいたところ、大まかに言いますと、路線が入っていない地域では使えない、使っていないなど運行ルートについて意見があるが、「ここをどうするか」となると、今利用している車両（ポンチョ）より小さくしないと入っていけないということもあり、現状ではルートはこれ以上の改善がなかなか難しいというところである。アンケートの運行の継続については、江坂などの地域の賛否はどうかというと、否定的ではなく、円山町についてはルートがとどいていないということもあり、賛成もあるが全体的でいうと「どちらとも言えない」という意見が多く、判断しにくいというところもあり、実態が見えにくいというところかと思う。最後の頁は皆様から色々な要望はいただいており、可能な範囲で運行の検討をしていこうということ、③は将来のことで交通手段がなくなった場合の見込みで、④は利用の定着と利用の情報提供をしていこうということ、住民アンケートでは3/4が「利用していない」という回答であったので、エリア全体ということもあるが利用促進の取り組み、例えばモビリティマネジメントなどや情報提供を行っていく必要があると考察でまとめて書かれている。

○事務局

《資料4を説明》

○委 員

バス停①について、現在この道路の通行量が非常に増えている。特に第1噴水の駅から上って行く車、ロータリーを半周して上る車、それから南の角のたこ焼き屋さんの方から左折してくる車などがあり非常に交通量が多い。また、たこ焼きを買うために停車する車もいて混雑に輪をかけている状態である。それと角にある医院の駐車場の出入りの車、千里山は高齢化が進んでいてその医院への高齢者の送迎で一時停車するなど、現状でも非常に混雑していて危険な状況になっている。

バス停の予定地はたぶん歯科医院の駐車場辺りと思う。歯科医院に入る車はそう多くないが、ゼロではない。このバス停ができると、その前を直角に駐車場に出入りせざるを得ない状況となる。それともう少し坂を西へ上っていくと、南北の道の交差するところから少し西に行ったところに保育園が4月にできる。地元と保育園とで協議会を行い、その時論点になったのが、保育園への送迎の車対策をどうするかということであった。保育園の方は自分のところの敷地に切り込み線を作って2台は確保できるようにするとし、市の指導であれば、敷地内に2台確保できたら許可せざるを得ないというような状況なので、3台目は路駐になってしまう。それとこの保育園の先に信号があり、下りの車が非常に多い。そうすると避けるのに反対車線にはみ出してこないかということで、地元の方と協議しているが、保育園は市の許可ができれば開園するとし、地元の意見を聞いてもらえなくて未だに地元と協議中である。それで今回バス停が歯科医院の前でバスが止まったら、反対車線にはみ出て追越しをする。近距離の間に2箇所同じような場所が出てくるのは、大変な交通問題になると思っている。地元としては、もちろんバス停ができるのはありがたいし、千里山駅から千里山西4丁目まで区間が長いのも十分承知している。ただこのバスについては地元の自治会に色んな意見が寄せられるが、千里山西4丁目や5丁目の方からこの地点にバス停を欲しいという要望は今のところきていない。個々にアンケートでそういう答えがあって、そう思っている方がいるかもしれないが、正式に自治会には何の要請もしていないというような状況であり、この停留所が上り専用であれば、駅までは下りで徒歩3分ぐらいのところなので、バス停がなくても大丈夫かなという気もする。地元自治体としてはバス停ができるのはありがたいが、交通問題やその他の事情を考えるとあまり設置には前向きには慣れないのが実情である。

○会 長

説明の中であった追い抜きについて、ここの車線は橙色の線なので、追い抜いてはいけない。バス停ができた場合、停車中は後ろで追い抜かず待つという対処になる。

地元からすると今回、提案をいただいたが 現状では①番は設置しない方がいいのではないかとということでしょうか。

○委 員

よい。

○会 長

事務局、すぐには回答が難しいかもしれないがどうか。地元としては、幼稚園の問題も有しているし、交通量も増えて追い抜きなどで難しいのではないかと。今は設置しなくてもいいのではないかと意見をいただいたがどうか。

○事務局

事務局として設置しようとした考えとしては、この地域は坂が多く、少しの距離でも高低差があるので大変であると思うので、No.1の千里山駅とNo.2の千里山西4丁目の間に今回提案の①のバス停を設置することで、少しでも坂の高低差でお困りの方への助けになるのではないかと考えて検討をしたところである。

○会 長

最終的には設置についてどうするかを決めないといけないが、今はむしろ事務局が設置した考えをお聞きしたかった。今の答えは千里山全体が移動は不便なので少しでも設置できればと思って設置を考えたという説明があった。地元からは交通状況がというところもあります。皆様から更に意見をいただいて、最後はこの会議として設置を進めるかどうかを皆様に問いかけをしようと思うがいかがか。

一つは地元の意見というところもあるかと思う。そのあたりからプラスアルファで反論等々がなければ、今回は事務局が考えいただいて設置が可能なところで検討していただいたというところはあるが、今回すぐに設置するのではなく、方向性としては継続検討かと思うがどうか。

○委 員

先ほどの件は私たちの耳にも入っているが、保育園ができる話は今初めてお聞きした。2台といってもやはり駐車の問題も出てくると思うし、たこ焼き屋さんや医院の路上駐車については、警察の方でも対応しないといけないところではあると思うので、交番の警察官と情報連携して対応をしたいと考えている。バス停の設置は今の段階では、結論は申し上げられない。

○会 長

バス関係以外で少し警察としてもご指導いただくことで認識をいただいた。

新規のバス停について、①と③を少し分けさせていただきたい。①のレッチワースロードの上りに設置するバス停は、保育園の駐車の問題等の状況もあり継続してというところはあるが、今回は設置を進めていくのは見送りかなと思うが、その点についてはいかがか。

○委 員

このバス停ができるか、できないかというのは、言われているように非常に難しい問題だと思う。千里山西5丁目の方は、当初、コミュニティバスに対して非常に期待されていたと思うが、結局乗るためには、踏切を渡って、西から東口へ行かないといけない。それから緑地公園に出るには、緑地公園の西側まで行ってバスに乗らないといけないということで、気持ちがちょっと冷え込んでしまっているのはすごく残念だと思っている。やはり踏切を渡って東口まで行かない間に何とか、例えば歯科があるところは車が一番渋滞するところではあるが、歩道があるのでちょっと止めることはできないだろうかとか、音羽すしのある通りに信号と信号に挟まれた真ん中あたりに、道路交通法上信号から何mというところで懸念もあるが、西口だと阪急タクシーもこの頃少なくなくて、私もあそこでタクシーを待つことも多く、その間そのお寿司屋のところにバス停の設置が可能にならないかと通るたびに思う。引き続き、ここが駄目であるなら、他でも検討をいただきたいなと住民に代わって申し上げておきたい。

○会 長

千里山駅西改札口の近くに音羽すしがあり、駅の隣の通りで一方通行でそこが設置できるかどうか。西川歯科医院のところもそこからレッチワースロードをのぼって両側に歩道があるところ、先ほどの音羽すしのある所は片側の歩道があるが、歯科医院のところは両側に歩道があるので、そこに設置できないかということである。そこも含めて事務局の方でも現場をみていただき、どこに設置できるかを警察と継続して検討をしていただきたいという意見であった。

先ほどの①について反対はしないが、千里山西5丁目の人が乗るとすると、行き先として千里山西6丁目や緑地公園に行くのに千里山駅まで一度出て東側まで出るのは大変なので、西口周辺で、第一噴水よりも東側で設置できるところを探せないかということで、すぐにここでいうところは事務局でもお答えできないので、継続的に検討をいただくということで、千里山西4丁目のところに、バス停の新設はひとまず今回は設置するということはせずに、千里山駅西口の方で設置できる場所の検討をしていくということでよいか。

<異議なし>

皆様異議なしということで、継続検討とさせていただき、提案の場所には今のところ設置しないということにさせていただきたい。

③の緑地公園駅の東口の新御堂沿いのところの設置について、ご意見はございませんか。

○委 員

物理的には設置可能なように見えるが、特に休日になると渋滞が発生する箇所かなというところであることと、今55分の所要時間で運行していて全体で概ね走れているという話もあった。このあたりの設置自体にどうこうというのではなく、時間的な問題がないかなど、よく相談させていただきたい。

○委 員

この③の現場が近くなので行ってみたが、私が思っていたよりバス停がずっと北側になっている。資料4の最後のページの左側の図だと、新しいバス停は祝橋北よりも南、図の祝橋北のバス停の位置が違ような気がします。右の地図の方が正しい。

○会 長

右の図と左の図でバス停の位置がずれている。

○委 員

右の図の方が正しい。

ここは地図上では豊中になり、結構急な坂である。祝橋北にある現在のバス停よりも北側になる。ということは祝橋の交差点より遠い。私が要望で聞いている方は、ここを利用しようとする坂道を上らないといけない。高齢者や足の悪い方は大変である。地図で見ると結構距離がある。地図で見ると緑地公園東口から祝橋北の間に距離が長いから一つできるからいいだろうと思うかもしれないが、祝橋からちょっと歩くのがしんどいので、やはり利用していない方が利用することはできないのではないかなと思う。

新しくバス停ができるということで、現場に行ってみたが、豊中で吹田江坂5丁目の住民が歩いて祝橋のこの停留所に行くにはちょっと大変かなと思う。祝橋北の停留所も実証実験のときの停留所よりもかなり北側になっている。それでも江坂の方が利用されているようなので、これはこれで定着したらいいのだが、新しくできる停留所は祝橋北の停留所より北になってほしくない。そのちょうど真向かいの方に、北大阪メディカルクリニックという新しい病院ができていて、その辺りには無理だろうかと申し上げておく。ただ、祝橋の交差点から何mというのに引っかかるかもしれないが、今の4番の祝橋北よりも北側には行ってほしくない。

○会 長

バス停の設置位置について、今の位置より南側に設置するのは難しかったということでしょうか。設置位置についての制約などがあればお願いします。

○事務局

ここのバス停を決めるにあたって大事なことが一つあり、祝橋に行くのに右折レーンに入っていく必要があるということである。阪急バスさんと協議させていただいて、このくらいの距離が必要であるということで、ギリギリのところに設置したつもりである。

○会 長

阪急バスとしてもこれより南にすると厳しいでしょうか。ちょっと地図だけで現場がわかりづらいかもかもしれませんが、設置するということは設置するとしてももう少し警察等も含めて検討いただき、委員の意見のできる限りもう少し南の方でというところを検討していただくということでしょうか。

○事務局

わかりました。再度、阪急バスと警察と検討し、できるだけ南になるように考えたいと思う。

○会 長

この会議としては、こちらで設置していくということで、少し南の方で検討できないかというご意見もあったので、そこも含めて設置場所を検討して進めていくということで意見等はないか。

<委員、特に意見なし>

ご意見がなかったということで、設置はしていただくが今の図の位置よりもできる限り南の、新御堂の側道の南側で右折ができるように、その設置部分については施設の出入口もあるので、警察さんと調整をいただいて設置場所を決めていただくということで進めていただきたいと思います。

続きまして議事5で、阪急バスさんが運行されている新規バス路線、千里山駅からJR岸辺北口までの路線について、説明をお願いします。

<事務局 資料5、説明>

○会 長

阪急バスさんから今の路線の状況についてわかることがあれば紹介いただきたい。

○委 員

この新しいルートということで2月の1ヶ月のデータを調べてみた。この系統は中央部を走っているが、1日平均でおよそ140人ぐらいが利用し、便平均だと9人ぐらい。ただこの系統の千里山の地区と新たに繋がった岸部地区の新しい経路のところを利用しているのが1日当たり70人強で、便あたりで見ると5人ぐらいである。ちょっと路線バスとしてはまだまだご利用が寂しいというところである。まだ住民の方もこの系統の存在をご存知ないということもあるかもしれませんので、利用いただきたいと考えてるところである。

○会 長

地元の方の心配としては、運行したのはいいが継続するかというところである。阪急バスが説明されたように全体として9人で、もともと既存路線が亥子谷から竹谷まであり、その部分まで考えると9人であるが、新たに運行した路線では5人なので、もう少し乗らないとということを考えているとのことでした。市側にもあるが、地域の自治会ももう少し乗らないと維持できないということの乗車喚起にご協力いただければ維持できるようになっていくと思うので、ご協力をお願いしたい。

○委 員

今のすいすいバスは東の方の我々からすると千里山の駅から緑地公園の駅に行くことが一番多い利用かなと思っている。その間のところの停留所に関しての要望などは入っていないが、先ほどの阪急バスさんが岸辺の駅の方まで伸ばしていただいて、皆さん、喜んでいる。今回は我々からすると急遽、1月23日から開通ということで、何かチラシなり、そのお知らせのものがあればと思ってお伺いした。自治会でちょっと作ったような資料で会議をしているので、まだまだご存じのない方が多いと思うので、会長が言われたように我々でお知らせをしていければと思うので、何か資料的なもの、掲示板に張れるようなものでも結構ですのでいただければありがたいと思っている。

○会 長

阪急バスさんあるいは事務局で何か広報資料の検討をいただければと思います。

○委 員

南千里駅の乗降が一番多い。あそこの停留所前にベンチがあるので、ゆっくり待つことができ、待っている方も多い。天気の関係で雨の日などは、屋根があればと思うので、南千里駅のところだけでも屋根を付けていただければと思うので、検討いただきたい。

○会 長

南千里駅のバスのロータリーは、どちらの管理になっているのか。

○事務局

市です。

○会 長

市としてもすぐに屋根をつけるかどうかの回答ができないかと思うが、そういう要望の意見があったということでもよろしいでしょうか。屋根がほしいというのは、乗車待ちの方が大変多いところであるので確かにそういう意見が出るかと思うので、検討いただければと思う。

○事務局

《資料 6 を説明》

○会 長

今後のスケジュールとして、来年度は 3 回開催させていただき、その最初に OD 調査の結果について、どこの地域から地域への移動など、そこが分かるというの調査をしていただきます。当初より本格運行というのが令和 6 年です。そこに向けて改善するところは議論して、令和 6 年は進めていこうということなので、是非ご協力をよろしくお願いします。

何かご質問、ご意見はございませんか。

○委 員

確認ですが、本格運行に移行するまでは試験運行を続けられると思うが、2 ヶ月くらいで事業判断をされるのか。スケジュール表では 12 月～2 月までに判断するとなっている。それで乗車率 60% というのは非常にわかりやすいが、収支率 30% のその判断について、具体的にどういうもので計算されるのかということはこの会議には出されないのか。

○事務局

今回の会議までに年間を通した経費や費用、掛かった費用の収支がわかってくるので、その段階で収支率をお示しして、運行継続の基準も決めていきたいと思っている。

○会 長

やはり最終的に燃料費がいくらになるかなど、少し変動するところもあるので、細かいところのいわゆる支出が年度末にならないとわからないということがあって、年度末まで分からないということであったかと思います。ただ途中にも話があったが、今のところ大まかな計算で行くと 40% 前後ということなので、今すぐこれで本格運行に移行しないという状況ではなくて、数パーセントの増減の可能性はあるが、そういう状況だろうと思います。確定した数字は来年度になってから報告いただけるということである。

<意見、質問なし>

議事は以上です。今年度最後の会議でして、この会議で副会長を務めていただいた船木委員が退職となる。市にまだ残られて貢献いただくこともあるかと思うが、副会長という地位が変わられる

ということで、最後に一言できれば総括・ご挨拶だけだと思います。

○副会長

吹田地域公共交通会議の副会長をさせていただき 3 月で退職となり、この立場での会議の出席は今回が最後となる。貴重な時間をいただき、少し話をさせていただくと、吹田市のコミュニティバスの第 1 弾が千里丘でした。千里丘の場合は、試験運行を開始してなかなかお客さんが乗ってもらえず、大きく変更改良を加え、千里丘の開発や人口増と相まって、ようやく利用者が増えて、本格運行までに数年かかった。これが大変苦労したと我々事務局にはあったので、第 2 弾として千里山で進める時も同じような感覚で思っていた。ところが実証実験、試験運行の開始とともに目標を達成するという我々も想定外のことで、これは阪急バスの事業者も想定外のことで、大変嬉しいことです。なぜかと言うと、当然我々が見えてない潜在的な需要がやはりあるのだろうなということと、先ほど委員も言われたように、やっぱりしっかりとした広報、地元に浸透させていく努力、これが功を奏したのだらうと思う。まだまだ要望等はあるので、今後も改善していく点はあるかと思うが、我々としては今の状況をしっかり維持していくことが大事だろうと考えている。今後ともご協力いただきながらしっかり運行継続をし、本格運行に移行できるように頑張っ参りますので、今後ともよろしくお願いします。

3. 閉会

—略—