

第10回 吹田市地域公共交通会議 議事概要

日 時：2022年 11月18日（金） 13：30～15：30

場 所：メイシアター 1階集会室

1. 開会

○事務局

第9回吹田市地域公共交通会議あいさつ

2. 議事

○事務局

《資料2を説明》

○会 長

初めてみる部分もあるかと思いますが、少し見ながら、皆さんが少しお考えの間に私の方から事務局に質問です。

全体としては利用が増えている。千里丘地区は、山田周辺の地区で住宅開発等もあり7～8年ぐらいは利用者が年々伸び続けていた。その状況と違いはあるが、3年ほどは利用者数が伸びることがある。季節変動は千里丘と同じような変動をしている。

質問は、p6とp9のどちらもだが、必ずしも乗降が一致していないバス停がある。本来はそのバス停から乗って降りるので、行きと帰り同じになるはずだが、いくつかは降車しかないところや乗車しかないところがある。春日は若干、乗車の方が多く、竹園は逆に降車で行きの目的地だけで、アンバランスな感じがする。私の読みでは、一応行きは比較的乗ってくれているが、帰りはお客さんを逃しているかと読んでいるが、事務局としてはいかがか。

○事務局

春日や竹園の辺りについて、まだ詳しい分析が正直できていない。大きく乗車と降車が違う緑地公園駅について、緑地公園西口は1時間に2回停まり、ルートも千里山方面と南千里方面の両方に行けるので、東口は乗車が少なく、帰りが西口より早く停まるので、降車に集中しているのではないかと考えている。利用形態が西口は乗車に便利、東口は降車に便利ということがあり、そこが大きな差になっているのではないかと考えている。

○会 長

それでも東口は西口より降車の方が多い。やっぱり行きは乗ってくれているが、帰りが乗ってくれないという気がしている。それと千里山への帰りのルートが違うのか、行き帰りが揃っていないのが気になる。行きと帰りで使われ方が違うのか、昼間の運行を少し考えないといけないのか、まだ6～7ヶ月で答えが出せるわけではないが気になる場所である。

○委 員

江坂5丁目は、降車の方が少ない。近所の方はバスの運行は喜ばれているが、千里山や南千里の病院通いの利用が多く、行きの時刻は大体、頭に入っているので利用するが、帰りは時間が合わなくてタクシーで帰ってくるということを聞いている。

○会 長

なかなかこれ以上の増便は難しいところである。時間が空くから使わないのか、時間が分かりに

くいのか。私が関わっているところは、帰りの時間が分からないということもあり、ポケット版の小さな時刻表を出している。分からないので待つなら、タクシーを使ってしまおうという感じになるのではないか。

○委 員

1時間に1本というのが間に合わないのではないかと思います。

○会 長

間隔が空くとタクシーの方に乗られてしまうのかなと。阪急タクシーも参加されているので、タクシーとそれぞれが共存するというのは、それはそれでそういう使い方という気もする。

○委 員

p 6について、緑地公園東口の降車が非常に多いということだが、どちらかというとこれは千里山沿いに南下してくる道で、千里山西6丁目の南千里駅の左が6,130、右が5,305と、3つのターミナル駅以外で非常に千里山西6丁目が飛び抜けて多い。これは前から乗ってきているというより、千里山西6丁目に集合しているのではないか。降りる人が多いことを含めて、この千里山西6丁目、5丁目の人達が少し駅から遠いこともあって利用されていると思うが、千里山西6丁目だけではない。ルートは迂回、回り込むので、その周辺の方が乗っているのではないかと思う。降りる方は緑地公園東口の方でも降りられているのではないか。千里山西6丁目のこの左と右だけが非常に降りる人も乗る人も多い。南千里駅を中心にしてたくさん利用されていることになるので、この間も言いましたが、やっぱりこの千里山西6丁目、5丁目の方の需要が、まだ作りきれていないのではないかと感じた。

○事務局

10番の千里山西6丁目、14番の千里山西6丁目の人数も比較的多いとのことだが、これは隣にアネックスの施設があるので、その理由で多いと考えている。

○事務局

《資料3を説明》

○委 員

感想となりますが、p 4の住民アンケートで8割の方が「知っていた」というのはこれすごいなと思って見させてもらっている。p 5、p 6の利用していない方も「継続して運行してほしい」という意見、運行ルートや停留所の配置、時間帯便数等も利用者はもちろんだが、住民アンケートでも肯定的な意見が出ているというところで、地域の関心の高さに非常に注目をしている。今後また色んな意見が出てくると思うがそう感じた。

○会 長

確かに千里丘地域の当初よりも高いような気がする。少なくとも隣の箕面市で運行しているオレンジゆずるバスで8割を超えたのは確か2年目か3年目だったような気がする。そういう意味で確かによく皆さんに知っていただいているという感じである。

○委 員

日々の運行でいうと、ほぼ遅延はないと思う。ただ、雨の日や五十日、特にひどくなるのが新御堂で事故などがあった場合は大幅に遅延することが稀にある。普段の運行では日中、朝方もこれといってこの便は絶対に遅れるというのではないと認識している。

○会 長

実際に運行をしてみて、初めてというところがある。事故でというところと新御堂が止まれば、この地域や他の交通もかなり影響を受ける。それ以外は雨とのことで他の地域でも同じようなことがある。この半年間の範囲では、ほぼ遅延なく運行しているということなので、頻度がもっとというのはあるが、ダイヤ設定も無理なく運行できていると思った。

○委 員

アンケートの調査結果では、多くの人がバスについて認知しているが、それに比べて利用者が少ない。その理由として、私たちは過去にルートや時間、停留所等について、色々と議論をして最善の設定をしたと思っている。それでもまだ利用者にしては不便、乗る意欲が欠けるという結果になっているのではないかと感じている。千里山第一噴水や第二噴水に停めてほしいという意見はかなり多い。しかし、道路構造上は止めようがない。特に第1噴水はバスを止めると大変なことになるのは目に見えているが、これから少しでも改善できる余地があれば直すべきとも思っている。

○会 長

少し専門的なお話をすると、この千里山のバスに限らず、バスの利用率は大体全体の3%で、あまりそこまで高くない。そういう意味で、今利用されていない方は自転車や車で動かれていて、いろんな形で足を確保されている。アンケートであるように、利用されていない方の5割ぐらいが将来使うかもしれないというところである。このあたりは日付薬ではないが、実際に運行し続けてというところかと思う。ご指摘で思い返したのは、実はアンケート結果から、ルートの問題がそこまで出てきてないのが今回のアンケート結果だったと思う。ルートや停留所がそこまで意見が出ていないのは、一つは地域の皆さんがこのバスを認知していたのと同様に、これまで議論されてきた第1噴水、第2噴水に停めてほしいというのは実際に思われていることと思うが、それを自治会の皆さんが丁寧に説明いただいたことで、分かっていただけでいた中で「仕方がない」と、「まあいいか」という答えになっている。これは地域の自治会の皆様が丁寧に説明いただいた成果だと思う。大変ありがたいことで、もう1回言っておかないといけないと思いました。大変ありがとうございました。

私も認識として問題はないとは思っていない。先ほどのご指摘のとおり、議論を尽くしてきて、やりたいけどできないというところで決めてきた。そこを地域の皆さんに説明いただいて、今のところその点は皆さんも納得いただいているところと思っている。

○委 員

感想的となるが、全体として大変歓迎されているというのはとても嬉しく思った。

私自身もこの会議に初めて参加した時には、私自身が恩恵を受けることは全く考えていなかった。ルートは地域全体から見てやっぱり偏りすぎていると今も思っている。しかし、私の連れ合いもこの2、3年の間に急速に足を悪くして、非常に私自身も助かっていることもある。

アンケートの中を見て、「歩く負担が軽減された」ということがこのアンケートの中で一番高くあったのは全くその通りだと思う。このバスをよく利用しているが、乗ってみて「やっぱり福祉バスだな」という印象を受ける。大変遅れてきて、「なんでこんなに遅れたんだろう」と、江坂5丁目は千里山駅を毎時3分に出発して二つ目の停留所だが、信号が多く、3つの信号を通り越してくるので、そこが全部赤だった場合はやっぱり遅れる。でも、たまには定刻に来るので、仕方ないと思うが、その中で特別に遅れた時をみると、車椅子の方が乗車しているときがある。地域性からして、アンケートの回答も65歳以上の方が非常に多かったことからしても、福祉的な性格を持ったコミュニティバスで大事に考えていきたいと思っている。

アンケートを取るにあたり強く言いたいことは、やっぱりアンケート取るからには一つでも二つでも改善するところを実行してほしいことである。このアンケートをみて、どこが改善できるかということで、一つこれは地域の希望だが、江坂5丁目から千里山駅に行こうとすると40分かかる。

新御堂を祝橋の交差点を渡って祝橋北まで歩くと、千里山駅まで10分か15分くらいで行けるルートになっている。新御堂を渡るのが、地域の高齢者にとって結構大変である。祝橋北の前の駅は緑地公園東口になるが、緑地公園東口から祝橋北までは、距離的に結構ある。その中間に一つ、新御堂の東に祝橋北と対峙して祝橋南（仮称）という停留所を是非とも作っていただけたら、千里山駅に非常に行きやすくなる。祝橋北まで歩くなら、千里山駅まで歩くという住民が結構多い。祝橋南（仮称）という停留所ができれば利用者も少しは増えるし、今のルートを壊さずに運行時間も変更しないで、できるのではないかなと思う。

○事務局

《資料4を説明》

○会 長

スケジュールをみると試験運行について、令和6年度の2月ぐらいまでを考えている。先ほど委員から提案いただいた何かしらの改善を行う可能性は試験運行中にあり得るのか。バス停の追加をやり得るのか。事務局として、バス停の追加であれば、大きく運行ルートの変更をするものではないかなと思うので、試験運行中にやり得るのか。要は試験運行中に変更することで、試験運行中に変更したいことはどこで、何をどこのレベルまで本格運行までになど、少し皆様の議論に出していく範囲があるかなど、事務局としていかがか。

○事務局

アンケートの結果で、運行ルートや停留所の配置間隔ともに概ね良好であると、そのことについては皆様で共有できていると感じている。ただ委員からのご指摘あったように、バス停間の遠い場所については、バス停を補間するというよりは、やはりそのアプローチが悪いということなので、その部分を狙い撃ちするというのはおかしいが、そういった形でバス停留所の追加はこの試験運行中に検討しなくてはならないと考えている。その対象となるバス停間の位置は、その委員の言われた祝橋北、仮称でいうと祝橋南。確かにここの部分もバス停間として遠い場所となっている。新御堂をまたぐことが負担になるというのも理解できる。ただその他にも、場所として、第一噴水からずっと上がって行って、千里山西4丁目のバス停間も相当遠いと認識している。その他のバス停間については、それほどにという言い方が適切かは分からないが、それほどに利用者が負担になっているようなバス停間隔ではないと考えている。そういったことからバス停の補間については、試験運行の中で考えていきたい。これには警察協議とかもあるので、改善できるかというところもあるが、検討していきたいと思うので、よろしくお願いしたい。

○会 長

試験運行中にバス停追加を考えていこうということで、そのあたりは警察協議等もある。タイミングとしてはまだ先だが、少なくとも来年度8ヶ月ぐらいはあるので検討していこうということである。

○委 員

運行ルートの中で、信号間隔が非常に悪いところが1箇所ある。今日、警察の方が来ていたらお願いしようと思っていた。千里山の始発のバス停付近で阪急電車の跨線橋があり、それを渡ってバスは右折して駅ロータリー内に曲がって入る。そこがT字型になっていて、信号間隔がものすごく短い。右折左折両方あり、もたもたしたドライバーだったら3台ぐらいで信号が赤に変わってしまう。時間帯によってはずっと渋滞が続いて、第一噴水まで渋滞する時間帯がある。そうすると千里山駅の方から一方通行を第一噴水の方に向かってくる車までが坂道の途中で止まり大渋滞が起こっているのを何回も目撃している。ロータリーは時計回りなので、駅の方から一方通行を上がってき

て吹田一中の方の南へ曲がろうとしたら、回れない。ロータリーが全部車で詰まってしまう。それから整骨院のお医者さんのところから4、5台上から降りてくる車も止まっている。だから予定通りにバスがつかない。非常にひどい渋滞である。だから信号改善をしてほしい。少し青信号を長くすれば5、6台車が通れて、かなり違ってくる。土曜日の昼はすごい渋滞になっている。これは要望というか、警察の方に協議することがあったら、「信号の時間調整できませんか」とお願いしていただきたい。

○会 長

ご指摘あたり、警察の方がお休みなので、阪急さんとして実感はいかがか。

○委 員

言われている通りである。先ほど遅延はあまりないとお伝えしたが、その箇所箇所だけ見ると確かに委員が言われたように、二つ目のバス停なのに遅れてくるとか、そういうことはある。本当に信号のタイミングで、特に土日はひどい。千里山のロータリーから出るのもかなり時間がかかる。その辺に関してはやっぱり警察の方をお願いしないといけないと思っている。

○会 長

新御堂は連動信号になっていると思うので、なかなか難しいかもしれないが、ご指摘の千里山は単独の信号のような気がする。そこは検討可能なところと思うので、事務局で警察と共有いただいて、そのあたりはバスだけではなく、委員の口ぶりだと地域の皆さんが困っているという認識なので共有いただきたい。

○委 員

アンケートには出てなかったが、住民の方から停留所の所在地について聞かれている。復路の春日4丁目で、実際は停留所が春日3丁目にあるのに4丁目になっているのはなぜかと疑問を受けている。9番と15番が春日4丁目になっていると思うが、どういう意図かをお聞きしたい。

○事務局

基本的には、上り下りとも4丁目の範囲の中にある。ただその違和感分かる気はする。春日4丁目というと集合住宅なり、新御堂の東側の新御堂沿いでなんとなく皆さんは理解している方が多いのかなと思う。一応、範囲としては4丁目に入っているので、バス停名が不適切というところまではいかないと事務局は思っている。

○委 員

同様だと千里山西6丁目もそうである。この14番は千里山西6丁目だが、10番は竹園2丁目。実際は分かっているようにされていると思っている。千里山西6丁目の人間から見るとはるか遠い千里山西6丁目である。千里山西6丁目の第二噴水から上の公民館辺りが千里山西6丁目。大体皆さんがイメージしたのはそこである。そういう意味では上り下りを同じイオン側に近い千里山6丁目を基準にして、竹園側も6丁目にし、往路と復路を同じにしているのだと思っている。生活感でいうと合わないといえは合わない。ただ往復ではここであっちが行きと帰りだと考えるので、そうであればいいのかなと勝手に思っている。

○会 長

なかなか難しいところである。もう少し地域の皆様が違和感を持たれるようなら、少し検討しないといけないと思う。また地域の皆様のご意見を伺いながらで、事務局で検討いただければと思う。

○委 員

千二地区は千里山駅の停留所だけである。バスの運行はこれまでの悲願と言うか、千里山駅から緑地公園駅に乗車するのが1番多いと思っている。千三地区や新田地区のようにバス停の細かな話は私どもではなかなか分かりにくいので、それは横に置かしていただき、この試験運行が始まって、まもなく半分ぐらいが経とうかと思う。最終は令和6年、令和5年度の終わりに事業判断とあるが、この事業判断の基準について、事前に教えていただけるのか。どのような形で本格運行への合格をいただけるのかを一つ伺いたい。

もう一つは、この会議はあくまでも、地域の公共交通という話で集まっていると思う。もちろんバスはぜひとも本格運行にこぎつけたい。私たちの悲願でもあるので頑張っていきたい。その基準も事前に分かれば、今少し減少ということでしたが、また皆さんに広くご案内をしたいと思うし、新しい住民の方もたくさん入って来ているので、その方たちにも広くお伝えをしていきたい。

地域の公共交通なので、バスは絶対に骨格として本格運行していただきたい。合わせて以前からの話があるように、新田地区や第二噴水の辺りなど、どうしてもバスが通っていない、物理的にも通行が無理だということもたくさんあって、でもそういう所に、やっぱりきめ細かく公共交通が何とか手を差し伸べられたらと思う。

バスの本格運行にコラボする形で吹田市の方で、例えば他市がやっている乗り合いタクシーなど、何かそういう福祉バスとかそういうことを絡めていただきたい。点ではなく、面で公共交通のことをこの地区の公共交通のことを考えていただきたい。よろしくお願いします。

○会 長

まず1点目の運行の継続について、参考資料の議事録をみていただきたい。p2で、確かに委員の指摘のように前回議論が出てきている。事務局から千里丘と同じ基準で考えているとの話をいただいて、その前後で収支率をどうするかと、要は燃料等が高くなってきてという話もあったが、最終どこかで決めないといけない。次のp4まで読んでいただいて、p4には一先ずというところで、確かにこの議事録上は最終結果まで出し切っていないところなので、ご指摘の通り、事業判断するまでに、最終これで行きましょうと、大まかな骨格として千里丘と千里山で大きく変えるのではないと思う。この地域特有の事情等々を反映いただいて、もう一度、最後に判断をこの11回から13回の間で、どこかで少なくとも議論というか、最終決定をさせていただければと考えている。あとご指摘いただいたように、地域のバスを残していかないといけないということで、新しく引っ越して来た方については、確か吹田市の公共交通マップはお配りいただいていると思うが、新入の方にお配りする何とかキットの中に入っているのか。

○事務局

その新規転入者の方にご利用案内を配布しているかどうかは把握できていない。

○会 長

市民課でしているので総務交通課が伝えないと認知されてない危険性がある。入っていなかったとしてもこれから入れていってくださいという指摘だと思う。

○事務局

基本的に私どもが配布をお願いしている状況にはないが、窓口で来られた方に直接配っているケースはあると考えている。全地域版と合わせて配るようにするのもよいと思うが、部数にちょっと限りがある。

○会 長

残りがあれば、そういう対応をお願いしたい。また作ったものを残すのも勿体ないので、一応これは試験運行中のもので、本格運行になったら変わってしまうかもしれないので消費できるのであ

ればこの１年で消費するようにしましょう。

○事務局

あとは、今、公共交通マップの今年度版にはこの試験運行のルートを反映できてないですが、来年版で、毎年度更新しているのですが、来年度版のところには現在試験運行のルートをマップの中に一応掲載していく予定にしております。そうすると新規の方は市民課にいかれた時に配布をお願いしていますので、そういうところで周知できるのかなと思います。

○会 長

実は横でスマホをさわっていたのは、先ほど地名の話のときに見ているとGoogleマップでバス停の位置が出てなくて、なかなかグーグルには反映されないが、阪急のバスロケーションシステムではきちんと反映されている。ご指摘のように地域の方々にもかなり知っていただいているが、特に新しくお越しになった方については何か知ってもらうことを少し考えてもいいかなと思った。ただ部数に限りがある中で、その使い方をできる範囲でやっていただきたい。

○委 員

参考にだが、この地区のバスは１台なのか。千里丘は何台で回っていか。

○事務局

千里山は１台が走っていて、予備車の計２台。 千里丘は双方向なので、常時走っているのが２台と予備車が１台の計３台になる。

3. 閉会

—略—