

第12回 吹田市地域公共交通会議 議事概要

日 時：2023年 9月11日（月） 13：30～15：00

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12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、説明>

○委 員

資料2の5ページの曜日別の利用状況の数値について、金曜日と日曜日が文章部分とグラフで違うので、その違いについて教えてほしい。

○会 長

どちらの数字が正しいのか。

○事務局

ご指摘の点について、大変申し訳ございません。数字が間違っており、正しくは、金曜日は244.8人、日曜日は177.9人となります。

○会 長

資料の訂正もお願いします。

大変良く乗ってもらっている状況である。千里丘のすいすいバスも同様だが、夏場は暑いこともあり、8月も増えている。これから秋にかけて減っていくと思うが、1便あたりでみると、10時の便は25人程度乗車していて、1周の間に鉄道駅3か所で主に乗降しているバスであることから、鉄道間で平均8人程度乗車している。使用車両（ポンチョ）は座席10席程度なので、各駅の出発時はほぼ席は埋まっていて、少し立って乗っている方がいる状況であると思う。

確認だが、積み残しが出たなど、地域の方から意見が出ているということはないか。

○事務局

積み残しについては、バス事業者からも報告はされていない。毎月運行事業者より資料をいただいている。ここ最近で最も多かったのが7月26日で、1便あたりの最大の人数が25名で、その他では3月31日の28名である。今のところ積み残しはないが、ギリギリの状況が続いている。

○会 長

この千里山の地形を考えるとこの車両（ポンチョ）より小さい車両はなく、逆に車両を大きくすると道路に入れない。この車両は普通バスより小さく、座席定員が少ないが、もう1台追加するとなると収支が大きく変わってくるので、大変難しい状況である。

多くの方が乗ってもらい大変喜ばしくうまくいっていると思う反面、利用はしてほしいので「乗ってください」と言いたいが、これ以上乗るとかなり厳しい状況となるのが今の千里山のすいすいバスの状況である。

○事務局

<資料3、説明>

○会 長

まとめのページの居住地について、OD調査で新たに確認できたところを挙げているが、もとデータはp3を見ればよいということで、阪急千里山駅周辺地域は「千里山駅東側の地域」を指し、江坂は「江坂町4丁目等」を指すということである。

他に質問等がなければ、次に進みたいと思います。

○事務局

<資料4、説明>

○委 員

前回は資料4の写真にある千里山西5丁目で新設の停留所の提案を歯科医院のところでは提案をいただいたが、通行する車両が多いので委員から反対の意見があった。私もその時に初めて地元の意見を聞いたので反論はできなかったが、その時に音羽館の前での設置提案をしたが、そこも検討したのか。

停留所の問題に関して、千里山西5丁目は、この写真にあるように第一噴水に向かって結構長い距離を走っているが、その間に停留所が一つもない。バスを利用したくても停留所がなく、バスを利用するには踏切を渡って東まで行かないといけない。高齢化も進行していて、高齢者や足の不自由な人にとっては大変である。

第一噴水まで続く長い距離にタクシーの利用者も多く、コミュニティバスが運行してもこの暑さで一週間だけ乗る人も増えている。千里山病院のところも許可が出なかったが、そこにある薬局に薬をもらいにタクシーで行って帰ってくる方もいる。タクシーの乗降に許可等はないが、コミュニティバスが1時間に1回駐車することがどうしてできないのか。この長い距離を1箇所十数秒停めるだけで地元の方の利用も増えると思うので、停留所を設置してほしい。継続して検討するとは聞いているが、何とか本格運行となる前に目途をつけてほしい。無理かなと思う場所も含め再検討をお願いしたい。

新御堂沿いの江坂町5丁目の停留所も新設されると喜んでいたが、地先の方が反対ということを知っている。そうであるならば豊中市になるが、隣の敷地のところで聞いてもらえないか重ねてお願いする。

○会 長

事務局の方から検討状況も含めてどうか。

○事務局

千里山西4丁目から千里山駅までの区間については、私どもも設置したいという思いはあります。地元の方と継続して検討させていただきたい。

○委 員

警察の関係はどうだったのか。

○事務局

協議しており、歯科医院の方はある程度整ってきている。

警察との協議について補足だが、警察の担当の方と我々との間でここでなら停車できるのではないかとこのところまで話をしているということで、全てがOKとなったということではない。

○会 長

事務局は継続して頑張っていて交渉していただければと思う。委員からもあったが少しずらしても可能かどうかも含め継続して検討していただければと思う。

○事務局

<資料5 説明>

○会 長

本格運行の基準として千里丘地区で運行継続基準としている収支率30%、乗車率60%を千里山地域においても適応し、コミュニティバスの運行継続基準としたいという提案を受けたが、質問・意見はないか。

○委 員

前から心配して何度も質問したが、このような数字が出て本当にうれしい。本格運行への移行について、最終的には吹田市議会で決めるのか。どこが決めるのか。

○会 長

今後の事業の決め方、予算取り等もあるので、事務局どうか。

基本はこの協議会で継続するかの決議後、それを基に事務局としては議会で予算取りをして、予算成立をしたらそこから本格運行になると思う。これから何回か議論することになると思うが、結審の段階、地域公共交通会議での結審の段階、市としての結審段階など、それらをこれから踏んでいくということだと思う。

千里丘のときの本格運行のタイミングでもいいので、事務局いかがか。

○事務局

心配されている今後の本格運行への準備は、この会議で一定、基準や方向性の確認をしていただきたい。庁内の今はあくまでも試験運行という段階である。

本格運行への切り替えは、庁内会議に回り、本格運行をしていくことの確認を庁内会議でした上で、当然予算が伴うので、来年度以降本格運行として、運行経費を市議会に計上していき、その予算が可決されれば、4月からも継続して本格運行という形で運行は継続されていくことになる。

簡単にいうと、庁内会議に諮り、方向性が承認されれば、予算を2月の定例会に上程し、そこで議決されれば本格運行という形で運行されていくことになる。

○委 員

皆さん大変心配しているので、本日会議で数値を見せていただいたが、「本格運行は確実ですよ」と言ってもいいのかお聞きしたい。

○副会長

本格運行の是非についての意思決定機関は市になる。市のトップを中心とした政策会議や企画会議と言われるもので決めていくということになる。少なくともこの場で提案している基準でやっていくことを皆さんからご承認いただければ、その会議には間違いなく諮っていきということになります。私どものトップをはじめとした意思決定機関なので、絶対ということはないが、客観的にみて今の状況から本格運行に移行しないということは考えにくいと思う。皆様には少し言い方については慎重な部分をお願いしたいが、ただこの状況を見て、これだけたくさんの方がご利用いただいている、皆さんの期待を背負っている中でいうと、本格運行を却下されることは考えにくいと思っている。

議会にはこの是非を決定する機関はないが、予算という形で議会はイニシアチブを持っている。

最終的には予算を議会の方で認めていただければ、来年の2月でギリギリになりますが、最終決定になる。事務局としては、この形で手続きを進めていく。

簡単にいうと、会議に諮っていく方向性を今日確認の上、進めていきたい。

○会 長

すでに少し話が出ているので、資料6の今後の予定のところも話いただければと思う。

○事務局

<資料6 説明>

○委 員

資料5の2ページの本格運行への移行のフローチャートについて、会長が言われたように相当乗られていて、私自身もいい事業と考えている。

見直しのところに「運賃をどうするのか」あるいは「経費をどうするのか」ということの見直し、考え方についても記載した方がいいのではないかと。

それは目標である収支率30%、乗車率60%の基準と現在の事業の評価について見比べてみると、現在の事業評価の収支率が30%~50%で、それに対して乗車率は100%を超えて相当高いレベルにある。資料の3ページの試算では、経費が10%増した形で計算されているが、これが仮に私の大まかな計算だが、30%を少し超えるとこの乗車率があっても収支率は3割を切ってしまうことになる。乗車率が190%とかなり乗られている状態でも今後も運行経費が増加していってしまうと、この収支率を下回ってしまい、2年連続続いてしまうと打ち切りになってしまう可能性がある。今の基準であれば、収支率30%と乗車率60%を両方同時に満たさなければならないという見解であるので、収支率が下回るが続いた場合には、収入側をもう少し見直さないといけないという議論が出てくると思う。乗車率が達成していることは今後も当面この傾向が続くと思うが、経費の部分、人件費と燃料費がこのままどこまで上がるかの見通しが立たない。この2つの基準の少なくとも乗車率が達成し、収支率が3割を下回っているときについては単純に廃止という判断ではなく、別の見直しをするという方向性を取り入れたらどうか。

○会 長

複数の数値で判断しているので、そのあたりが明確に図に現れた方がいいのではないかと意見である。これはもともと千里丘のときのものを使っていて、千里丘のときは2008年に試験運行が終わっている。その時に比べると人件費や燃料費は変わってきており、その時の3割、6割と違ってきていると思う。

先ほどの委員の意見では3割、6割をいじるのではなく、両者同時にOK、Noで分けるのではなく、片方、特に収支率がNoの場合はもう少し料金を取らないといけないところの改善も行い、その後に継続か廃止かという議論をした方がいいのではないかと意見である。

今のところ問題はないと思うが、試験運行を行ったときに全ての疑念、「もう少しこうしておけばよかった」ということがないように、最後に料金政策をとらないといけないのならば料金政策の可能性についても考えておく必要があるのではないかと。今後、コミュニティ交通を吹田市でまだまだやっていかないといけない場合、これを基に順応していくとなつて、基準を同時に満たさないといけないとなった場合も考えていかないといけない。試験運行するときには全て疑念・懸念を消しておくために、そのプロセスを整理しておいた方がいいのではないかと意見である。

継続見直し基準の書き方について、ここのOK、Noのところについて少し書いていただき、直していただくことについて、事務局いかがか。

今回この協議会で決めるのは、この図をもう一回見直すというところまでなのか、この3割、6

割の数字なのか、どこまで今日は決めればよいか。図を変えらるとなると、委員の意見をいただきながら、最後に皆さんに確認し、一任いただくことになる。

○事務局

収支率・乗車率の件だが、基本的に、千里丘をやるときに千里丘の基準としてオーソライズされたものではなく、吹田市コミュニティ交通の運行継続基準として30%、60%を決めさせていただいている状況である。運賃等々の話はあるが、今後の経済、人権費や燃料費等は注視して、市の方で一定判断しながら行っていきたいと思う。本会議の場では収支率30%、乗車率60%という数値的なところを理解いただき、この30%、60%がコミュニティバスの継続判断基準ということを確認いただければと思っている。

○委員

図をどこまで細かく書くかというところになる。市の方針としては理解した。

○会長

このような評価で進めさせていただいてもよいか

<異議なし>

3割、6割という形で進めさせていただくことで差し障りはないか。

<異議なし>

では、この場で皆様の合意をいただけたということで、今後実際の評価をしていただき、事業判断を第13回、第14回の協議会でさせていただくことで今後、進めさせていただこうと思う。

○委員

いよいよあと3回の会議で終了ということで、いろいろ継続して検討していく事項がこれまでの会議でいくつも出ていたと思う。あと2回しかないのをそういうものを整理していただき、この会議が継続しないのであれば、どのような場に引き継がれるかわからないが、継続していく項目を明らかにしておくことが大事だと思うので、よろしくお願ひしたい。

○会長

ご指摘の通りこのバスのPDCAについては、もう一つの交通協議会で行わせていただく流れになると思うが、間違いがないか。

○事務局

それで間違いはない。

○会長

交通協議会ということで、吹田の千里山のバスということではこの地域公共交通会議として皆様にご足労いただいているが、合わせて路線バスやすいすいバス等について議論している公共交通協議会というのがある。そちらの方で千里丘も議論している。他のバスと一緒に吹田の公共交通の状況を見ていくという中に、並んでいくのだろうと考えている。そちらの方も是非皆様の協力はお願いしたいと思っている。

ご指摘にあったように、例えば、できなかったことも是非書くべきだと思う。第二噴水へは千里山西6丁目のところを抜けたかったができなかったこと、今後道路状況が大きく変わった場合に検討できるように、やりたかったけどできなかったこと等について、事務局や地域の方も担当や役割が変わったりするので、その中で忘れないようにという指摘で、まさにというところである。記録に残していただければと思う。

○委員

停留所の問題について、停留所間の距離が長いので、なぜこれがコミュニティバスかと思うところが多い。特に千里山西5丁目や千里山西4丁目から江坂町5丁目までが非常に長い。これについては当初、緑地公園駅へバスが乗り入れできないかと色々検討した。結論的にできなかった。OD調査の結果には出てこなかったが、緑地公園周辺では豊中市民の方も結構多いのではないと思う。そういう点で駅のロータリーというほどの大きさはないが、阪急オアシス前のエレベーター前広場をバスがUターンできるくらいの広さに改善していただく余地はあると思う。豊中市にはなるが、連携を密にしてそういう要望も伝えていただきたい。

バスの利用者が増えたのは暑いせいもあると思うが、このバスの存在が知られてきたということも大きく、これからも増えるのではないと思う。そうすると積み残しが起こることも考えられるので、1時間に今は1本だが、予備のバスを活用して、1時間に2本となれば喜ばれると思う。停留場の問題や1時間に1本を2本に増やしていくことも継続してほしいとおきたい。

停留所の配置の問題について、先日教えていただいたことがあるので紹介したい。千里丘ではひまわりルートとあおばルートの2つがある。ひまわりルートは運行距離が11.6kmで33カ所の停留所があり、あおばルートは11.3kmで30カ所の停留所がある。それに比べて千里山たけのこのルートは距離が12.4kmと少し長く、停留所は21カ所で、コミュニティバスが阪急バスの停留所の間隔より長く、地域の方からは本当にこれでコミュニティバスなのかという意見もいただく。何とか千里山西5丁目の停留所や千里山病院周辺の停留所、新御堂筋の阪急オアシスから祝橋北間での間に1カ所、検討していただきたい。距離と停留所については確認いただき、停留所が少ないことを共通の認識にしていきたい。

○会長

ご指摘のとおり、少し距離がある中で、置けなかったということも含め、今後検討をしていかないといけないということを叱咤いただいた。

○委員

バスの距離の問題と新規の停留所について話、千里山駅の出発点から千里山西4丁目のコースはかなり距離が長い。その間で停留所はどうかという声は聞いているが、資料4の新規バス停の検討1について、この場所は距離的には問題ないが、月に1回から3回くらい週末など非常に千里山第一噴水のロータリーのところが交通渋滞する。資料の写真の歯科医院の駐車場のところの赤い看板のところまで渋滞しているので、その時間帯にバスが来たときに、今の渋滞に拍車をかけることになる。その問題を何とか解消すれば、停留所の位置は適切と思う。そこが非常に難しい問題である。

検討している停留所の位置を中心に、この停留所から半径約60m～70mの範囲の方は非常に便利がいいが、それ以外の方は千里山西4丁目のバス停に行くか、駅のところに行くかで十分賄える距離である。便利さと交通渋滞による困難さを今後の問題として検討していただきたい。

また、千里山西4丁目と5丁目の周辺の住民の方から、個人的には停留所があればという声はあるかと思うが自治会に要望はきていない。

○委員

本格運行を直前にご尽力をいただいている担当者の皆様、本会議にご出席の皆様について、地域からは本当にありがたく思っている。

千里地区はこのコミュニティバスは千里山駅からの乗車のみになり、他の委員が言われているような停留所については自治会の方にあまり意見が上がってきていない。千里地区では「広く乗車してほしい」という呼びかけはしているので、乗車率が上がってきているのはうれしく思っている。

千里山駅前では我々も皆さんもそうだと思うが、この青いバスを見かけることが多く、意識して

いただいていることで乗車していただけていると思っている。

副会長が言われたように本格運行についてはまだ決定ではないが、この会議で皆さんの熱い思いを庁内会議で述べていただけて本格運行の決定を進めていただきたい。

まだまだ課題が残っているということだが、この会議は後2回で、その後の公共交通協議会というものがどういうものか、出席者や審議内容について教えてほしい。

○事務局

この会議はこの千里山の交通について、具体的な地域の交通について考えていく場である。一方、公共交通協議会は吹田市の交通のあり方について、市全体で交通をどうしていくのか等を考えていく場で、委員構成については、学識経験者、市内を走っている交通事業者、公募委員、関係行政機関（警察、近畿運輸支局をはじめ、大阪府、本市関係組織）で構成されている。

○委員

千里山西5丁目の停留所設置について、委員より前回も無理との話であったが、タクシーの利用は増えている。病院に行くのに、このコミュニティバスが通っても増えている。タクシーの駐車に比べるとコミュニティバスの駐車時間はわずかな時間である。ある人が調べたら平均14秒と言っていた。障がい者の方や車いすの方が乗降する場合、時間はかかると思う。交通渋滞が起きているということだが、1時間に十数秒止まることもできないのかと思う。高齢者の利用の便を考えた場合、どちらを取るのか。是非停留所を作っていただきたい。自治会への申し出がないとのことだが、高齢者は自治会の役員等を外してもらっていたりするので、直接聞くことがないと思う。聞いていけば本当に多い。必要であればその声を集めたいと思っている。

もう一つ、以前に提案した音羽鮎さんの横の歩道、阪急タクシーの停留所近辺について、阪急タクシーの待合所が駅にあるが、最近タクシーが少ない。タクシーを長い時間待つことが多く、ドライバー不足と聞いている。音羽鮎さんのところは歩道もあるが、そこが停留所としてできない理由について聞かせてほしい。

○会長

もし違っていれば運輸局さん指摘してください。

音羽鮎さんのところは一方通行になっていて、道幅が狭い。歩道はあるが追い越しができないところはなかなか設置ができないということもあるので、設置ができなかったのではないかなと思う。

○委員

実際の申請などを見ていないので、何とも言いようがない。事務局の方で経緯をご存じないか。

○事務局

音羽鮎さんの前の地点の検討は吹田警察さんと協議させていただいた。地点手前に噴水の方に抜ける一方通行の生活道路があるが、その生活道路に抜ける車が現在多くなっていて、その抜ける車と噴水につながる坂道があるが、その坂道の歩行者と抜ける車とがぶつかる事故が起きていることを聞いている。音羽鮎さんにバス停をつくってしまうと停留所を避けるために生活道路に入っていく車が増えていくのではないかなという意見をもらっていて、状況を踏まえると停留所停の設置は厳しいのではないかなという見解となり今回検討はしていない。

○会長

少し申し上げにくいですが、基本的には停留所は近くに置いてほしいというものである一方、「Not in My Backyard」と言っていて「近くにあってほしいが私の裏庭（敷地）につくらないで」という施設に近い。基本は警察さんと道路管理者さんがOKということが条件であるが、警察さんも道路管理者さ

人も地先さんの了承については聞く。地先さんが断ったということでその責を持つわけにもいかないのであいまいになって、置きたいが置けないと難しいところで委員の指摘もよくわかる。「1時間に1便しか通らないのにそんなに影響はするのか」といってもなかなか「はい」とはならない。それに近い説得はしていると思うが、納得しないのでその人が悪いと個人攻撃になるとこのバスの性格上、望ましくはなく、うまくいかないなあと思っている。

ご指摘は重々、その通りだと思っている。地域・地先の懸念等個々の判断でありそこを無理に変えることはできない。市が運行する地域のバスとなっていくことを考えると、無理強いはいできないので、そこは委員が言われたように継続的に語り掛けコミュニケーションをとっていくということをお願いすることしか正直できないと思っている。

○委員

千里山西5丁目の停留所について、停留所をつくることに反対しているのではない。まずは交通の環境整備をしてから停留所をつくってほしいということである。

交通渋滞の原因について、阪急電車の跨線橋手前の千里山西5丁目の信号でまず渋滞する。なぜかというと、跨線橋を超えて佐井寺の方に行く駅前のT字のところの信号が短い。もたもたしていると佐井寺方面に行く車が3台くらいしか曲がれないので跨線橋のところから千里山西5丁目のところ、第2噴水に向かっての道路が混んでしまっている。それと反対に千里山西5丁目の跨線橋の手前の信号が、ニュータウンの方に抜ける車の信号が短く、それも渋滞の原因になっていて第一噴水のところまで来てしまうことになっている。信号の時間調整をしてももう少しスムーズに渋滞をしないような調整を警察の方や他の方も協議して検討してほしい。

停留所の位置について、たった数十秒ではあるが、停留所前で、歯科医院へ入る車は坂を下りてきて右折して入るし、バスの前で出入する車がある。バスの通る車線の反対側が渋滞しているので、追越しができずイライラして待つ。数十秒ではあるが事故は一瞬で起こるので安全のためにもまずは交通の環境整備をしてほしい。

○会長

検討がまだまだあるということは記述をしていかななくてはいけない。

本日は大変活発にご議論いただきありがとうございます。このバスの運行は非常に喜ばしいことであるが、まだまだ検討していかなければならないということがよく分かった。

今後のスケジュールにもあったが、今後は本格運行に向けて、手続き等を進めていくので引き続きご協力をいただき、残り2回開催し、状況を見ていきたいと思う。

3. 閉会

—略—