

第13回 吹田市地域公共交通会議 議事概要

日 時：2024年 1月19日（金） 14：00～15：30

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13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>

会 長：資料最後の説明で「緑地公園東口が乗車に比べて降車が多い」とのことだが、帰りはどこで乗車しているのか。この緑地公園駅東口のバス停で差異が出て理由について何か分析しているのであれば説明を付け加えてほしい。

事務局：停留所19番の「緑地公園駅東口の降車」ということでは、千里山病院近くにバス停を設けることが難しかった為、この病院に比較的近いこの19番の「緑地公園駅東口」で降車して利用している方が乗車より多くなっているのではないかと考えている。また「緑地公園駅西口」は、一時間内に2回停車するので、乗る時は西口、降りる時は東口という利用で乗車降車のバランスがここでは降車が多いという結果になっているのではないかと分析している。

会 長：千里山病院に用事があった方が「緑地公園駅東口」で降りて、2回停まる「緑地公園駅西口」を利用しているとしても若干どこか差があるように感じるので、今の解釈からすると千里山病院に行った方は、やはり帰りは利用されていないのではないかと気がしている。だからどうこうしろというわけではないが、帰りは使いにくいのかなと感じた。

委 員：マイクの音が反響して聞きにくい。聞こえるのであれば、マイクを通さないでお願いしたい。

<マイクの調整>

委 員：先ほど事務局が話していたことが聞き取りにくかったので、もしかすると意見が重なるかもしれないが、「千里山西4丁目」と「江坂町5丁目」の停留所の名前が出ていたので、ここの乗車人数、降車人数が他に比べて低いということだったのか。

それは停留所間の問題と非常に関係があると思う。例えば、これまでずっと出ている千里山西5丁目に停留所がないこと、それから緑地公園駅東側の千里山病院付近に停留所がないこと、やはりその周辺の利用者が緑地公園駅に行くまでの時間が、「阪急千里山駅」で乗って「緑地公園駅西口」までは12分であるが、「緑地公園駅東口」で降りようとする43分かかる。どうしても足の不自由な人や高齢者の方は、緑地公園駅の西口から東口までの移動は足が不自由でない方が考える以上に大変である。私も家族がそうだったが、千里山病院に行く場合、このコミュニティバスを利用して「緑地公園駅西口」で降りて、駅構内を歩いて東口の方に移動していた。特に夏場などはその方が外を歩くよりも楽である。そのように移動していたが、やはり緑地公園駅の西口から東口まで地下をずっと歩くのは高齢者、それから足の不自由な人にとってはとても大変である。後ほどの議論になると思

うが、千里山西5丁目や江坂町5丁目の新御堂沿いの停留所の問題は継続審議になっている。それと非常に関係すると思う。

会 長：事務局より返答はあるか。それとも意見として拝聴したということでしょうか。

事務局：意見を拝聴した。その辺りも含め次の資料の中で説明させていただければと思う。

<事務局 資料3、説明>

会 長：資料3について、これまで第1回から第12回まで出ていた意見を左側にまとめていただいていて、その右側に、現状どうなっているか、継続項目はどうなっているかということと、そこに対してのそれぞれの検討結果を書いている。

全体としては、頑張っけてバス停をつけたいというところで動いてはいるが、諸所の条件で難しいところがあり、そこは継続的に検討していくということである。運行時間については、アンケートを見ながら決めたということに記載している。

委 員：継続項目の中に、停留所名の変更について入っていないのか。

例えば、停留所の「千里山西6丁目」は、実際に停留所がある場所は千里山竹園2丁目、停留所の「春日1丁目北」も実際にあるのは春日4丁目である。「春日1丁目北」の辺りでは「砂子谷」という地名も結構前から定着しているので、そういう名称を使うなど意見が出ていたような気がするがどうなのか。

会 長：バス停名について、事務局で憶えていらっしゃるかということだがどうか。

事務局：名称の話については出ていたということは確認した。

名称についてはどうなのかということもあるかと思うが、一定パブリックコメントを実施して、この計画、バス停名についての意見を事前に聞いている。当時、意見はなかった。確かに住所とその辺の関係がということも理解できるが、今このバス停を利用されている方が、今まで16万人いるという状況があり、その馴染みのある今の名称で進めてはどうかと考えているがいかがか。

委 員：連合会長として意見を言いたい。一つは、停留所の14番と10番の「千里山西6丁目」について、10番の町丁名は実際には「竹園2丁目」である。14番は「千里山西6丁目」。千里山西6丁目は、非常に広い地域なので、ここの停留所は「千里山西6丁目」でいいかと思う。ただもっと細かいコミュニティとして考えた時は、駅、電車と異なり、バスはもっとコミュニティなバス停名の方、皆さんが住んでいる地域の俗称というか、それがいいのだろうと思う。もう一つは、去年の年末に新御堂の春日4丁目の方から質問があった。田舎から出てきた親戚から、16番の春日1丁目北のバス停について、「何で春日1丁目北という名前なの」と聞かれ、「乗るとき間違いそうになった」と言われたと地域の自治会長から連絡があった。この1月の定例会で地域の皆さんと名称について審議をした。

千里山西6丁目は公民館あたりが中心で、下の方に行けば千里山西6丁目でも南千里近いところまで迎えに行くということもある。パブリックでみると、この14番の「千里山西6丁目」には「千里山西6丁目」という交差点がある。もう一つ昔でいうイオン、いまはトナリエだがここは「千里山西6丁目南」の大きい交差点で、今都市計画道路が入ろうとしている。「千里山西6丁目南」と「千里山西6丁目」の交差点に挟まっている。千里山竹園2丁目もあるが、この千里山竹園2丁目も広いので、グリーンハイツの方やアービングの自治会の方にも聞いたが、ここは信号の交差点の名前が千里山西6丁目なので、自治会の人たちに違和感はないという意見であった。

ただ、この「春日1丁目北」の停留所については理解しがたいという意見が強く出た。なぜかという、ここは「春日1丁目」ではない。ここは地域的に春日4丁目のど真ん中に

なる。ちょうど下にグランドハイツのマンションがあり、それから側道を通って小学校に行く通学路がある。ここの道路は、昔からこの計画道路ができるまでは、砂子谷交差点であった。この呼称に地域の方は非常に愛着を持っている。わざわざ「春日1丁目北」という名前をつけるのはどうなのかという意見があった。春日1丁目の方は、昔の春日村、いわゆる新田村の出身の方が多いので、春日1丁目というところでも春日1丁目という人が多く、名称に違和感を持つ人は少ない。春日4丁目は後からできた地域で、住む地域に愛着を持っている方が多い。名前をどう付けるかというところはあるが、「春日1丁目北」ではないかなと私も思う。連合としてもそういう意見が出たし、地域的にいうところはやはり「砂子谷」ではないかという意見であった。次の停留所に「後谷新池」がある。ここは停留所名に近くマンション名をつけるのも具合が悪いし、そういう意味では昔からの「後谷」と言われていた。「砂子谷」も新田村で下新田にある土地のなかで昔から愛されていた。いずれにしても「砂子谷南」なのか「砂子谷東」なのか、町名に限れば「春日4丁目南」や「春日4丁目西」であるなど、そういう形にするべきではないか。

事務局はパブリックコメントをしたということだが、積極的に皆さんの意見を把握したわけではない。私も1月に改めて皆さんの意見を聞いて、皆さんの地域の名前がコミュニティバスにとって大事であると思った。停留所の名称は、一部町名が重なっていたらいいという意見もあるかもしれないが、ここは全く重なっていない。春日1丁目の「1丁目」は新御堂の北向きの西側の側道で、緑地公園駅から新御堂を北に上がって、6番の「春日1丁目南」があり、7番の「春日1丁目中」があり、その北に8番の「春日1丁目北」がある。東側は関係がない。私は変えるべきだろうと思うし、必要であればまた皆さんを集めて意見を聞いて出してもいいと思っている。

ちょうど今は土地再開発があり、地元で意見が出やすくなっていて、ある意味、本格運行になる前に出てちょうど良かったと思っているし、意見が通ると嬉しい。

委員：先ほどの委員の発言について、私は千里山に80年以上住んでいる。子供の頃から「砂子谷」というだけでどこかピンとくる。確かに春日1丁目と言われるとどこかなとなかなか理解しがたい。そういう点で恐らく新しい住民の方以外は「砂子谷」の方が遥かにわかりやすいと思う。

「千里山西5丁目に停留所がない」という話について、停留所があればいいが、音羽鮎前の第一噴水への上りの一方通行で、あそこの信号の右折時間は8秒くらいで右折は3台が限界である。そういう場所に停留所を置くと、右折車は停滞して大変なことになると思う。停留所があればいいが、音羽鮎前の第一噴水へ向かう道路は現状の交通量をみる限り無理だと思う。せめて右折する信号の時間を20秒くらい、5～6台が曲がれるくらい余裕があるといい。2番の「千里山西4丁目」の停留所の前の道路も年末や先日の3連休等は交通量が多く、多いときにはロータリーは車でいっぱいなかなか動かない。そこへバスが来ると必ず交通渋滞が起こる。千里山西5丁目は、停留所の2番の「千里山西4丁目」を結構利用していて、あまり不便を感じていない。千里山西4丁目や緑地公園駅東口に行くのにあまり不便を感じない地域である。そういうことで停留所があればいいが、作れば大変難しい問題が生じると思う。

会長：先ほどのバス停名について私の感想だが、地域の皆様が違和感を持っているのであれば、事務局が考えているように混乱が起こるとすることもわかるが、本格運行に際しては、地域の方々がわかりやすい名称に合わせていくべきなのだろうと思う。地域の方が使われるので、地域の方に愛していただくために分かりやすいということは望ましいと思うので、前向きに検討いただければと思う。

その後のご意見の音羽鮎のところについて、阪急千里山駅から上がって阪急千里線を越えて信号があり、今のままではそこが渋滞するのでなかなか難しいとのことで、前回からもともと地域から右折が流れきれないという問題があり、警察の方も検討をいただいているけれどもという話があったと思う。現状の流れからすると、このまま停留所を設置するのは良くないだろうと、道路環境も変えるということも検討しないと、小手先だけでは追加をするのはあまり良くないのではないかという意見であった。事務局より回答あるか。

事務局：先ほど貴重なご意見をいただいた。停留所名の変更等については、運輸局さんとの協議や、運行を委託している阪急バスさん、停留所等についての段取りと時間もあるので、本格運行までにとというのは厳しいかもしれないが、意見に添えるように段取りをしていきたい。

委員：停留所について、江坂町5丁目の地域の要望として、祝橋あたりに停留所を強く希望し、尽力いただいてすごく嬉しかった。連合自治体の委員からの話は非常に説得力があった。私も江坂町5丁目の自治会として、もし意見がまとめられたなら、今停留所の設置に反対しているマンションのオーナーに自治会を通して希望を伝えられるといいかなと思う。

千里山西5丁目の停留所について、これまで出ていなかったと思うが、阪急千里山駅からタクシーに乗って緑地公園方面を指定すると、タクシーは今のバスのルートを通らず、信号まで行かずに手前の斜めの道を必ず通る。その道は交通量も少なくなっているのではないかと思う。今後委員と相談できる機会があればと思っているが、そのルートも候補として考えていただけないか。そのルートを通れば、もう少し利用できる千里山西5丁目の住民の方も多くなるのではないかと思う。

南千里駅の停留所について、屋根は付けてもらえないのか。以前に「屋根を付けてほしい」と言ったと思う。多くの方が利用している停留所である。夏場は日かげがほしいし、雨の日も屋根はほしい。他の停留所に屋根を設置するのは無理かなと思うので、南千里駅の停留所だけでも屋根を付けてほしいので、継続検討の中に入れてもらえないか。

会長：道について、私はどこかが分からなかったが、事務局が理解していればいいと思うので、事務局で道が把握できていなければ、後で委員に聞いていただき、場所を明確にしておいてほしいと思う。

これまで道路幅員、車両等で検討をしていたと思うので、そこも含め車両が入るかどうかの検討をしてもらえればと思う。

事務局：今、細かい幅員の資料を持ち合わせていなくて申し訳ないが、提案のルートでは、今バスが通っている道幅より間違いなく狭くなる。今のルートは道路の中心に、破線で線が引かれているが、提案の道路には線がなく歩道もなかったと思う。交通安全上は現ルートの方がいいのではないかと考えている。

今資料が手元にきましたので確認すると、タクシーが通っている道は、相互通行で、バスは4.66mを満たさないと通ることができないが、この道は4.66mのない道路なので、道路法上と通れない道になる。

会長：(地図を見ながら)今通っている道以外に広い道がないので厳しいという状況である。道路法でなく車両制限令で、路線バスは通れない道となっているので難しいとのことだが、もう一度精査していただければと思う。

南千里駅のバス停の屋根についてはいかがか。

事務局：吹田市としては、現在、路線バスの停留所の環境の質的向上をめざして、上屋があるがベンチがない停留所を優先して、ベンチの設置を行っている状況である。その箇所が20カ所ほどあり、5年かけて整備していく予定である。その後に関してバス停の環境整備として、バス停の上屋やベンチ等を設置できる場所は設置していきたいと思っている。その中に

はすいすいバスも入ってくる。優先事項的には今すぐというのは検討が必要であるが、ゆくゆくはそういうところも検討していきたいと考えている。

会 長：少し整理をすると、これから本格運行に向かっているというなかで、未だいくつか継続検討、停留所名やルートについて等、地先との合意が進み合意が取れば停留所を設置していくが、今のところは継続検討となっている。なかなか新たに停留所を設置するところまで協議が成立しなかったのが難しいということであった。ただ諦めるのではなく、本格運行後も継続して検討していくということだと私は思っているが、事務局いかがか。

事務局：そのように考えている。

<事務局 資料4、説明>

委 員：本格運行開始と同時に値上げというのはとても残念である。私たちはこの会議で随分利用料200円ということについても、「高齢者や障害者は100円に」という希望を言い続けてきた。できたら令和7年4月1日まで伸ばしてほしい。1年間の市の値上げした場合の負担額がについて、これまで言っていた収支率30%に対してどうなのかの試算はしているのか。

会 長：これは事務局でしているか分からないが、一つはこの全体的な負担について、市の負担額もあるが、これは近隣でサービスされている阪急バスと金額差がつくと阪急バスの利用への影響も出てしまうこともあるので、あまり同じバス間で差をつけ難いということもあり、料金を同じに合わせていただきたいということであった。

市民の方への負担は大きいですが、一つは委員のご指摘のように全体的な市民の負担と料金負担について、もう1点は公共が行うことが民業の圧迫になってはならないということについて、こういうことを考えているということである。

元々の質問で全体的な試算はしたのかという質問でしたがいかがか。

事務局：料金を上げないことによる市の負担についての試算はしていない。

会 長：指摘もあったように、少し検討してほしいということもあるが、少なくとも試算なり、検討はしておいた方がいいと思うのでお願いしたい。

検討したとしても、実は負担が30%というのも困るが、この言い方が正しいかどうかあるが、すいすいバスは200円で利用できて、阪急バスは運賃が上がって220円でなぜ高いのかと市民感情として出てくるところでもある。市域全体として、私のところは阪急バスを利用して220円支払っているが、すいすいバスの方が安いならすいすいバスにしてもらった方がいいという地域の全体的な不公平等を考えると、申し訳ないが料金は合わせていただきたいというのが、私個人としての意図である。

ただ指摘も大変正しく、どれぐらいの負担額ということもきちんと計算した上で研鑽しないとなかなか説得できない。要は理由が「この費用が上がってきて、ここが苦しくなってきたので上げさせてください」ということあるならば、そこはそういう計算をした上で話をしてほしいという厳しいという指摘だったかと思う。

オートマチックに阪急バスが上げさせてくださいということに対しての論立てではなかったもので、ならば計算しているよねという話で、「していない」となるとどうなのかとなるので、計算するか、論立てを変えるかになる。これはこの場の皆さんに理解してもらうだけでなく、自治会長の方は持ち帰って地域の方に「なぜ上がるのか」を説明しないといけない。そこに対して説明ができるように、先ほど委員が言ったが収支率30%が守れないからという論で落とせないのであれば、公平性の観点で上げさせてくださいという論点に持っていけないといけない。論を構成するバックデータとなる資料がないと厳しいという指摘だったと思う。

委員：そうです。

会長：「そうです」と言わせてしまったようで、申し訳ない。まずは資料の整理をきちんと事務局の方でできるのであればお願いしたい。難しいであれば、説明として論点としてこういうふうに説明してくださいということを、自治会会長連に説明をしておいた方がいいと思うので、お願いしたい。

他に質問、意見はないか。

では、少し確認を取らせていただきたい。資料4で説明がありました本格運行に移行していくということについて、皆様にこの場で承認いただけるかを問いたいと思う。本格運行に移行することについて承認いただけるか。

<異議なし>

意義がなしということで本格運行に移行していきたいと思う。

あと追記だが、本格運行は4月1日からとなり、三月の末日までは試験運行を続けるという予定である。4月1日には、また皆様のご協力をお願いしたい。

3. 閉会

—略—

-以上-