

第2回 箕面市交通ネットワーク活性化検討協議会における意見、対応方針について

項目	意見	対応方針	備考
1. 第1回協議会における意見、対応方針について	<ul style="list-style-type: none"> （特になし） 		—
2. 課題、基本方針の確認について	<p>〔上位計画との整合性〕</p> <ul style="list-style-type: none"> 上位計画である箕面市総合計画、都市計画マスタープラン、交通体系マスタープランとの整合性はとれているか。市がどのような将来像を描くかによって望ましい公共交通体系は変わってくるので、ぜひとも整合をはかって欲しい。 	<ul style="list-style-type: none"> この協議会での検討事項を踏まえて、平成23年度からの新しい箕面市総合計画等に盛り込んでいけるように考えている。 	—
3. 公共交通のあり方（案）の整理について	<p>〔新たな公共交通体系〕</p> <ul style="list-style-type: none"> どのエリアの人がどこに向けて動いているかを示す必要があるのではないか。 	<ul style="list-style-type: none"> 既往調査では、千里中央へのバス利用において、3割が代表交通手段、7割が端末交通手段として利用していた。データを用いて整理する。 	→資料-3
	<ul style="list-style-type: none"> 将来の千里中央と新箕面の役割分担については、今はほとんど千里中央に集中しているが、これが新箕面に変更されると千里中央が通過駅になってしまうのではということ、豊中市としては危惧している。（意見） 	—	—
	<ul style="list-style-type: none"> 箕面市としてどの程度の人が新箕面を利用するかなどについて何か具体的な調査はしているのか。 	<ul style="list-style-type: none"> 人の動きがどうなるかという調査はしていない。国の答申モデルを用いて鉄道利用の需要予測はおこなっている。 	—

項目	意見	対応方針	備考
	<ul style="list-style-type: none"> 「交通混雑の緩和」、「環境負荷の改善」について効果があるということとをどこかに入れておくべきだろう。 	<ul style="list-style-type: none"> 資料-3.1 の 1 ページ「バス路線網再編の検討の視点」の「(2) 行政の視点」に記述する。 鉄道延伸とバス路線再編による交通混雑の緩和や環境改善効果については、別途北大阪急行検討委員会で検討中なので、まとめ次第追記する。 	→資料-3
	<ul style="list-style-type: none"> 行政の視点と利用者の視点ではレベルが違う。まちづくり、ひとづくりでどのレベルにまでおさえるか、市民のQOLに関わる公共交通の整備をどのように行っていくかという視点を示すべきである。 	<ul style="list-style-type: none"> 「視点」を見直して記述内容を再整理する。 	→資料-2 →資料-3
	<ul style="list-style-type: none"> 本協議会では、延伸後の体系について議論するということか。資料-3.1 の1 ページ「下線部」とは、いつのことか。 	<ul style="list-style-type: none"> 議論するのは北大阪急行延伸に伴う検討で 10 年以上先の中長期的な考え方の整理である。「下線部」は、本協議会では検討対象から除外するという意味である。 	—
	<p>〔バス路線網再編〕</p> <ul style="list-style-type: none"> 話が一足飛び・二足飛びにもなっているように思う。今日の会議の趣旨を明確にしたい。北急の延伸が決まって、新駅の開業がいつで、ダイヤや運賃がいくらといったことが決まってから、バスのことを考えたい。 	<ul style="list-style-type: none"> 延伸が決まって工事に着手してから開業するまでに 5 年かかる。採算性などの具体的な検討は、その時点で良いと考えている。今回は、将来、駅が出来た場合にどんな機能を担うのかといった課題を整理したい。前提条件を整理する。 	→資料-4.2
	<ul style="list-style-type: none"> 今日の議論にはどのくらい拘束力があるのか。 	<ul style="list-style-type: none"> 考え方の一つということであって、拘束力はない。 	—
	<p>〔交通結節点〕</p> <ul style="list-style-type: none"> 資料-3.2 の 6 ページの図に「交流機能」が抜けている。 	<ul style="list-style-type: none"> 修正する。 	→資料-3

項目	意見	対応方針	備考
	<ul style="list-style-type: none"> イメージだけで議論するならいいが、高速バスや観光路線を導入する・しないなどの具体的な議論はむずかしい。 10年20年先の話であれば人口構造なんかも変わってくるし、どんなまちを作っていくのか、どのような公共交通の機能を入れるかを現実的な視点で考える必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ハードの整備である駅前広場は空間確保の面から一定の予測は必要である。 バス路線網の再編や交通結節点のイメージについては、現時点で想定可能な範囲で検討を行うものであり、社会情勢の変化等が生じた場合は当然見直す必要があると考えている。 この協議会の検討について前提をわかりやすく整理する。 	<p>→資料-2 →資料-3</p>
<p>4. モビリティ・マネジメント等について</p>	<p>〔モビリティ・マネジメント〕</p> <ul style="list-style-type: none"> 資料-4.1の2ページ、モビリティ・マネジメントは北大阪急行の延伸につながるのか。 これからの公共交通は、交通事業者と住民、行政がどのように役割分担していくかが重要である。MMは地域の交通を考える機会を与えてくれる。これを機会に地域の交通を考えていく場を継続的に持ってほしい。MMは継続しないと意味がない。バスマップの寿命も1年程度である。 桜ヶ丘会では、アンケートに書けない内容として、阪急沿線にパーキングがあれば便利だとか、細街路が多いので安心して歩けるようにしてほしいという意見があった。 粟生団地では高齢化が進んでいることもあり、駐車場に空きが出てきている状況である。山麓線はバスが1本もない時間帯があって宝塚方面への便が悪いことや、箕面の駅周辺の商店街がさびれているといった意見があった。 高齢化が進む上で、小回りの効くバスの導入など総合的に検討してほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ハード整備とあわせてMMの効果が促進されると表現を改める。 MMについてはこの協議会での結論を庁内協議して、継続的な取り組みを目指す。 市としてはトータルで考えていく。新しい総合計画にどのように反映できるかを検討する。 ローカル型の路線をどのようなしていくのかという点は大きな課題であると認識しているので、この協議会の中でも検討していく。 	<p>→資料-4.2</p> <p>—</p> <p>—</p> <p>→資料-4.2</p>

項目	意見	対応方針	備考
	<p>〔市民満足度調査等〕</p> <ul style="list-style-type: none"> アンケートを実施しているが、これで何がわかるのか。 	<ul style="list-style-type: none"> 市民のバスの利用動向を把握するための材料のひとつと考えており、今後のバス利用促進につなげていきたい。 	—
	<ul style="list-style-type: none"> 質問項目の内容では、バスが不便だという前提で回答を用意しているためにきちんとした分析ができるのか。出発点が違うのではないか。 	<ul style="list-style-type: none"> 市の満足度調査ではバスのフィーダー輸送についての不満が4%と少ないということをきちんと表現する。 一方で乗り継ぎなどについての不満があるといった意見も寄せられているので、バス利用を促進するための方策を検討するためのアンケート項目を決めていただいた。 	→資料-4.2
	<ul style="list-style-type: none"> アメリカでは24時間運行のバスがあるが、交通企業に負担をかけるのではなく、みんなで分担している。 	<ul style="list-style-type: none"> 国と地方自治体が一緒になって支援する仕組みを設けているところで、色々な事例を積み重ねていく中で、よりよい仕組みづくりをしていきたい。 	—
	<ul style="list-style-type: none"> 市議会でもいろいろ市民の意見が届いており、東西交通や循環バスについての項目を市民満足度調査に入れた。また、短期と中長期の課題が混ざっているので、整理して欲しい。 	<ul style="list-style-type: none"> 整理する。 	→資料-2
	<p>〔自転車との連携等〕</p> <ul style="list-style-type: none"> マイカーに代わるものとしてはバス・電車以外に自転車もある。お年寄りでも乗れる電動アシストの自転車が普及してきたこともあるので、もっと自転車を意識して欲しい。 行政が自転車をまだ主要な交通手段として意識していないところがある。次回協議会ではTFPの結果をしっかりと分析して欲しい。(意見) 	—	—