

第2回 箕面市交通ネットワーク活性化検討協議会（要旨）

日 時：2008（平成20）年11月4日（火） 午後2時～午後4時

会 場：箕面市役所 本館3階 委員会室

内 容：(1) 第1回協議会における意見、対応方針について
(2) 課題、基本方針の確認について
(3) 公共交通のあり方（案）の整理について
(4) モビリティ・マネジメントおよびTFP、バス利用者実態調査、自転車利用実態調査の中間報告、今後の検討内容（案）について

出席者	大阪大学 大学院 工学研究科 教授	新田保次
	大阪大学 大学院 工学研究科 准教授	松村暢彦
	近畿大学 経営学部 教授（オブザーバー）	斎藤峻彦
	阪急電鉄株式会社 都市交通事業本部	奥野調査役（代理出席）
	北大阪急行電鉄株式会社 取締役 鉄道部長	松本敬史
	阪急バス株式会社 自動車事業部長	西山 哲
	箕面市民（自転車道ネットワーク公募市民）	松木 亮
	国土交通省近畿運輸局 企画観光部交通企画課長	堤 俊哉
	国土交通省近畿運輸局 大阪運輸支局首席運輸企画専門官	下畑賢治
	大阪府 都市整備部 交通道路室 参事	井出仁雄
	箕面市 市長公室長	中井勝次
	箕面市 都市計画部長	伊藤哲夫
	箕面市 都市環境部長	山田 学
	箕面市 教育委員会 教育推進部長	森田雅彦
	豊中市 土木部 参事（オブザーバー）	酒井順三
	栗生第二住宅自治会長	吉田敏子
	桜ヶ丘会自治会長	菅 武彦
	事務局 国土交通省 近畿運輸局 大阪運輸支局 箕面市 都市計画部 交通政策課	

《主な意見》

1. 第1回協議会における意見、対応方針について

- （特に質疑応答なし）

2. 課題、基本方針の確認について

〔上位計画との整合性〕

- 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。市がどういう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。

→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

〔新たな公共交通体系〕

- 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。
→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。
- 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。
- 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。
→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。
- 交通混雑の緩和、環境の改善について効果があるということ、どこかに評価項目として入れておくべきだろう。
- 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。
- 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でもいいのか。資料-3.1の1ページ「下線部」とは、いつのことか。
→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。

〔バス路線網再編〕

- 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。
→延伸が決まって工事に着手してから開業するまでに5年はかかる。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きっちりと整理しておきたい。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。
- 今日の議論にはどのくらい拘束力があるのか。
→考え方の一つということであって、拘束力はない。

〔交通結節点〕

- 資料-3.2の6ページの図に「交流機能」が抜けている。
→修正する。
- 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。

→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。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。

- 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。

4. モビリティ・マネジメント等について

〔モビリティ・マネジメント〕

- 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。
→ハード整備とあわせてMMの効果が促進されると書いた方がよい。
- 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。しかし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。
→MMについては、この協議会での結論を財政又は企画部門と協議して、継続的な取り組みを目指したい。
- 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。
→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出来るかを考えたい。
- 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。
→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。

〔市民満足度調査等〕

- アンケートを実施しているが、これで何がわかるのか。
→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。
- 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。
→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したい。一方で乗り継ぎなどについて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アンケート項目を決めていただいた。
- 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。
- 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なので、整理してほしい。
- 高齢化が進む上で、小回りのきくバスを導入など総合的に検討してほしい。

〔自転車との連携〕

- 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

トの自転車が増えつつあること、もっと自転車を意識してほしい。

- 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ほしい。

以上