

第2回 箕面市地域公共交通活性化協議会 会議録

1. 日 時

平成21年5月29日(金) 午後2時00分～午後3時30分

2. 場 所

箕面市役所 委員会室

3. 出席者

(会 長)

・箕面市副市長 奥山 勉

(副会長)

・箕面市政策総括監 伊藤哲夫
・大阪大学大学院工学研究科教授 新田保次

(監 事)

・街づくり支援センターみのお 清田栄紀
・箕面商工会議所専務理事 盛山喜弘
(代理出席) 三井公夫

(委 員)

・大阪大学大学院工学研究科准教授 松村暢彦
・大阪大学大学院工学研究科助教 猪井博登
・阪急電鉄株式会社都市交通事業本部都市交通計画部長 上村正美
・阪急バス株式会社自動車事業部長 西山 哲
(代理出席) 営業計画課調査役 瀧川文章
・阪急バス労働組合副執行委員長 勝 正雄
・みのおの交通を考える会 永田よう子
・粟生第二住宅自治会長 田中 隆
・自転車道ネットワーク公募市民 松木 亮
・大阪船場繊維卸商団地協同組合専務理事 田村正喜
・共同企業体SSOK組合営業本部営業部長 松村 明
・東急不動産SCマネジメント株式会社箕面マーケットパルクの総支配人 滝川隆文
・株式会社ビルレポートビルワールド 箕面船場統括マネージャー 米津秀春
・学校法人大阪青山学園事務部経理課長 福田貴夫
・有限会社箕面自動車教習所取締役総務部長 桐村敏昭
・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(総務企画) 吉村靖弘
・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(輸送) 安東完爾
(代理出席) 運輸企画専門官(旅客) 小森成人
・国土交通省近畿地方整備局大阪国道事務所管理第二課長 藤本昭彦

- (代理出席)維持係長 森田啓司
- ・大阪府都市整備部交通道路室参事 柴崎啓二
 - ・大阪府池田土木事務所維持管理課長 福森世志夫
 - ・箕面市みどりまちづくり部長 山田 学
 - ・大阪府箕面警察署交通課長 多々見淳一
 - ・箕面市教育委員会事務局教育次長 中井勝次
 - ・箕面市市長政策室長 具田利男
 - ・箕面市健康福祉部長 吉田 功
 - ・箕面市地域創造部長 小泉正己
 - ・国土交通省近畿運輸局企画観光部交通企画課長 堤俊哉(オバザーバー)
- (代理出席)交通企画専門官 松崎義廣
- ・国土交通省近畿運輸局自動車交通部旅客第一課長 下谷富雄(オバザーバー)
- (代理出席)旅客第一専門官 上田博一

(欠席)

- ・社団法人大阪タクシー協会常務理事 井田信雄

以上、委員31名のうち30名出席、オブザーバー2名のうち2名出席。

4. 議題

- (1) 規約等の改正について
- (2) 平成21年度事業計画(案)及び収支予算(案)の決定について
- (3) 連携計画策定業務の受託者について
- (4) 検討の枠組みについて
- (5) 分科会構成員について

5. 議事要旨

- (1) 規約等の改正について
原案どおり承認する。
意見、質疑なし。
- (2) 平成21年度事業計画(案)及び収支予算(案)の決定について
原案どおり承認する。
意見、質疑なし。
- (3) 連携計画策定業務の受託者について
原案どおり承認する。
意見、質疑なし。
- (4) 検討の枠組みについて
原案どおり承認する。
意見・質疑応答は次のとおり。

< 運賃収入率・見直し基準に関連した意見・質疑応答 >

現段階で運賃収入率を35%に設定するのは、無理があるのではないか。

昨年度とりまとめた「市内バス路線網の整備に関する研究結果」の充実案(案4)をモデル

に行った収支予測（運賃収入率は35～50%）や、全国的な事例を分析した結果による一つの目標値として設定した。

最も不利な結果（運賃収入率が10%程度）となった場合は、サービス水準を下げるという話になり、当初設定した運賃収入率が過大すぎるということになる。その場合は、将来にわたっての運行計画に悪い影響を及ぼすのではないか。

運賃収入率が著しく低い場合には、全く別の代替交通手段も考えられる。

まずは、全国的な事例を基にした収支率を設定して、運行サービスを含めて高いレベルで始めるのがよいと考えている。

運賃収入率を目標として掲げるのは好ましいが、分科会でも運賃収入率については議論してもらうことが必要ではないか。

協議会や分科会で議論した運行計画案の内容を踏まえて、見直し基準の検討を行う中で、運賃収入率についても検討する。

連携計画の策定には、まずは公共交通を必要としている人（ターゲット）を把握して、モビリティの向上の観点から評価するという視点が重要で、収支の話を中心にし過ぎると計画の策定に際して市民も萎縮し、結果として十分に公共交通のサービスレベル向上が図れなくなる。市として将来の公共交通を確保するための展開（負担）をどう考えているのか。

市の負担に対する考え方については、実際の実証運行による費用負担のあり方を十分検討していった上で最終的に判断することを考えている。

東西交通の充実など市民のニーズが高いものについては、運賃収入率に幅を持たせるなどして、収支よりもニーズを重視するべきではないか。

東西交通ではスムーズな乗り継ぎの実現と乗り継ぎに伴う運賃抵抗が課題であり、こうした課題にどう対応するのかを検討することも重要であると考えている。

民間では運行の維持が難しい市内バスを走行させるに、運賃収入率を35%に設定すると、目標達成のためにバスサービスが低下してしまう恐れはないか。

継続的な運行を可能にするためには、収支改善を図ることが必要であると考えている。

運行の見直し対象として、基準運賃収入率が10%以下とするのはいかがなものか。他の要素も加味して判断するべきではないか。

基準運賃収入率が10%以下の場合に、他の方法などを検討するというのは、見直し基準の検討の中で考えてもらう内容である。

< 事業費や国の補助金に関連した意見・質疑応答 >

事業費が現行の約3倍（1億2000万円）となっているが、どのくらい利便性が向上した結果の運行事業費の算出根拠なのか。

各種アンケート結果等を踏まえた現行のMバスの運行サービス（運行の曜日、時間帯、ルート）の充実（終日運行、時間帯の延長、ルートの見直し）を想定して検討した結果である。仮に予測よりも運賃収入率が低い状態の場合、市の基礎負担額（持ち出し負担）が増加するリスクは想定しているのか。

予測よりも低い運賃収入率となることで、市の負担が増えるリスクは想定している。その上で、市内部で十分に検討・調整した内容を提示している。

年度毎に基礎負担額を見直していくという枠組みの説明として、18頁の図では非常にわかりにくい。

利用者を増やすためには、運行事業費が増えても構わないから、基礎負担部分を3カ年の間はしっかりと支えたほうがいいのではないか。

国庫の補助を受けているため、国からの評価・点検があり、収支改善の必要性が考えられるため、年度毎に負担額を見直している。

年度毎に事業内容を見直して、徐々に補助率を減少させつつ、国に対しては事業の成果を示していかなければならないということか。

そのように考えている。

実証運行を行うのに際して、国庫からの補助は3年間と有限であるため、バスサービスを提供するための財源について、市民にきちんと提示しないと過大な期待をされてしまう。

国庫補助の負担率は、初年度の上限は満額の2分の1までとなっているが、次年度以降については未定ということなので留意しておく必要がある。

< 運行計画や利用促進策に関連した意見・質疑応答 >

運行計画はMバスの路線が前提になっているのか。

白紙の状態からのルートの検討は難しいので、Mバスルートや改善(案)のルートなどを一つの参考資料として提示して、検討してもらう。

バスを利用してもらうためには、モビリティ・マネジメントをはじめとする多様な利用促進策も非常に重要である。自治会アンケートの中で、公共交通の利用向上を図るためのヒントを探ることはできないか。

多様な利用促進策が考えられるので、分科会の中でも検討していく。また、自治会アンケートについては内容を検討した上で、実施前に協議会の各委員へ照会を行う。

分科会では、運行計画のたたき台として、市民委員の方に、まずはバスを利用してどこに行きたいかという意見を出してもらって議論を深めてもらえるように考えている。

< 実証実験に伴うバスの運行に関連した意見・質疑応答 >

新しいバス交通を導入する場合、現行のMバスは引き続き存続させるのか。

Mバスを新しいバス交通に転換する。

実証運行中はMバスの運行を休止するのか。また、(現在の利用者を考慮した)運賃の割引等は行うのか。

実証運行中はMバスの運行は休止する。運賃の割引等に関しては協議会や分科会の場で議論をすすめてもらいたいと考えている。

Mバスを休止して、一般の市民が利用できるように開放して、運賃の形態はいろいろと考え、何らかの割引を導入して実証運行を行うということか。

市民の意向として、運賃を負担しても構わないのでMバスを自由に利用したいとの意向があった。そのことを踏まえ、Mバスを公共交通のルートに組み込んで、一部の費用負担をお願いして利用してもらおうと考えている。

実証運行をする中でもさらなる検討を行い、さらに方向性を見極めていくという形になるので、特定目的の利用に制約されるMバスを良い方向に進めていこうというのが、一連の方針であるとも理解できる。

市民の誰もが利用できるように、Mバスを路線バスとの連携・一体化を図ることで、新たなバス交通に転換するのが大きな考え方である。

<その他>

新たなバス交通に対する基本的な考え方については、分科会の委員が検討を行うのに際して、わかりやすく説明する必要がある。

実証運行へ移行する際には、市民全体にわかりやすく説明することが必要である。

検討の枠組みは、原案のとおりとし、この協議会での意見を踏まえ分科会で具体の議論をして検討を進め、次回の協議会で検討内容を説明してください。

(5) 分科会構成員について

報告どおり承認する。

意見・質疑応答は次のとおり。

分科会と協議会での議論が乖離しないように、協議会の委員に分科会での検討内容を随時提供してもらいたい。

分科会全体の進め方を作成し、協議会の委員に意見聴取したうえで進める。また、分科会開催後にニュースレターを発行するなどして、協議会の委員にも情報提供を行なうとともに、次回の進め方等について意見聴取して分科会に反映させたいと考えている。

協議会の場で議論を深めるためにも事前に協議資料を提供してもらいたい。

タイトなスケジュールのため、協議会の直前になる可能性もあるが、なるべく事前に協議資料を提供できるように努力する。

以上