

第3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8月31(月) 午後2時00分～午後3時30分

2. 場 所

箕面市役所第三別館 大会議室

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

(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
(代理出席) 調査役 横田 茂
・阪急バス株式会社自動車事業部長 西山 哲
・社団法人大阪タクシー協会常務理事 井田信雄
(代理出席) 副会長 関 淳一
・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
・分科会の副分科会長 加藤博一
・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のグランド総支配人 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
(代理出席) 運輸企画専門官(企画) 速水有須香

- ・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
- ・大阪府都市整備部交通道路室参事 柴崎啓二
- ・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
- ・箕面市地域創造部長 小泉正己
- ・箕面市健康福祉部長 吉田 功

（欠 席）

- ・箕面市市長政策室長 具田利男
- ・箕面市教育委員会事務局教育次長 中井勝次
- ・国土交通省近畿運輸局企画観光部 交通企画課長 浪越祐介（オブザーバー）
- ・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（オブザーバー）

以上、委員 32 名のうち 30 名出席、オブザーバー 2 名はいずれも欠席。

4. 議 題

- （1）各種調査の結果について
- （2）分科会の検討について
- （3）運行計画（案）について
- （4）説明会の開催（案）について
- （5）検討の枠組みについて
- （6）その他

5. 議事要旨

- （1）各種調査の結果について

報告どおり承認する。

意見・質疑応答は次のとおり。

市内全体で住民の自治会への加入率はどのくらいなのか。アンケートの回答率が 75.2% であれば、市全体のどの程度の意向を把握できたと考えているのか。また、今回の自治会意向調査で十分な結果を得られたと考えているのか。

住民の自治会への加入率について、詳細な数値は不明であるが、約 50% 程度と推定される。意向調査の結果については、約 75% と高い回答率であり、また、調査目的であるルートや目的地を検討していく上で、地域特性を把握（ゾーニングを設定）することが出来たので十分な結果を得られたと考えている。

- （2）分科会の検討について

報告どおり承認する。

意見・質疑応答は次のとおり。

分科会では、毎回多数の委員が出席し、長時間にわたって非常に熱心に議論してもらった。

テーマ・コンセプトは「市民に愛され使いたくなるバス」とした。ここには、安心、便利、元氣、連携といった内容が含まれている。

議論の過程で、市民の様々な生活状況が明らかとなり、使いたくなるバスについての十分な検討を行うことが出来たのではないかと思う。

Mバスと路線バスとの一体化などを含めて、公共交通のあり方を探ってもらおうということで、分科会において運行計画のたたき台を作成した。今後も検討を重ねていくことで、最終的に運行計画にまとめるということでは、ちょうどスタートラインに立ったということである。

新しいバス交通の検討に際して、Mバスと路線バスとの連携又は一体化という視点での検討はどのようになされたのか。そして、路線バスとの乗り継ぎや連携について、検討をどこで行うのか。

第1回の分科会にて、検討の方向性を説明する過程で、これまでの検討経過や新たなバス交通の必要性に触れながら、新しいバス交通に対する共通の認識を確認してもらった。そして、市民満足度の低いバス交通に対して、路線バスとMバスを個別に充実させていくことは困難であることから、新たなバス交通を検討していく中で、市内移動をどのように確保していくのか、あるいはバスでの市内移動をいかにして円滑に行っていくのかという視点で検討した。路線バスとの乗り継ぎ等については、今後の分科会において、利用促進策や収支予測などを踏まえ、どのような連携が図れるのかを検討することを考えている。

新たなバス交通を検討するのに際して、路線バスのルートが表示されていないので、関係がわかりにくい。

新たなバスルートの検討に際しては、路線バスルートを一緒に提示するとわかりにくいので、路線バスルートが表示されているバスマップを資料として配布し、現在の路線バスについて確認してもらった。

分科会で運行計画案を検討するにあたっての前提条件を整理してほしい。

Mバスの改変が視点ではなく、市内移動をどのようにしていったらいいのかという視点で、現在の市内移動のバスとなっているMバスと路線バスの箕面山麓線に代わる新たなバスルートを整備する目的で検討した。

(3) 運行計画案について

原案どおり承認する。

意見・質疑応答は次のとおり。

< 新規ルートに関連した意見・質疑応答 >

幅員が狭かったり、通行が困難と思われると指摘された箇所に新規ルートを設定した経緯について説明してもらいたい。

関係機関から指摘を受けて、物理的に通過できない箇所については、検討ルートから除外した。幅員が狭いので十分に検討するようにと指摘された箇所については、第2回の現地調査での走行確認や、机上で軌跡図を作成して確認する等、通行可能と判断できた箇所について、新規ルートとして設定した。

新規ルート上にある地区では、安全面に十分配慮した検討も行い、地元での説明も丁寧に行う必要がある。

< 北部ルートに関連した意見・質疑応答 >

北部の運行計画案の場合には、路線固定・定時型の路線バスではなくて、福祉型あるいはデマ

ンド型の路線バスにする方法も考えられる。

運行計画案は路線固定・定時型をベースに考えてきた結果であるが、北部ルートについては、今後地元の意向確認を行う必要もあると考えている。

< 松寿荘への乗り入れに関連した意見・質疑応答 >

松寿荘への乗り入れは、住宅地の狭い道路を通るために危険が伴っている。最寄りの市道中央線の歩道上に停留所を設置して乗降を行った方が、安全上は良いと考える。

乗り入れには、分科会でも議論となったところである。乗り入れの有無は、安全確保の課題や市民意向も十分に考慮しながら整理したい。

< 路線バス（箕面山麓線）との関係に関連した意見・質疑応答 >

箕面山麓線と東部北ルートの関わりについては、どのようにしようと考えているのか。

また、路線バスを補完する意味合いも兼ねて、市内移動のバスを増便できるのか。

箕面駅への鉄道フィーダーアクセスの向上は、昨年度の公共交通活性化プログラムや各種アンケート調査結果からもニーズが高いことが明らかになっているので、市内移動との役割分担を行っていくような方法を考えている。

競合する区間については、互いに補完しながらバスサービスを向上させる方向で検討していく。

(4) 説明会の開催（案）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。

説明会のポイントは、ルートや運行本数などの運行計画案もさることながら、地域の人々が利用することで運行を支えていく必要があるということを伝えることが特に重要である。

強いメッセージを与えて、地域の方々に将来の交通環境も考えてもらうことが出来れば非常に有意義な説明会になると考える。

各地区で開催する説明会には、分科会の委員やNPO等にも是非とも参加していただき、住民の意見を聞いてもらうことで、今後の分科会での検討に活かしてもらいたい。

説明会の後の分科会では、運行計画案の修正もあるので、協議会や分科会委員の皆様も一緒に出席いただき、市民の生の声を聴いていただければ、今後の検討にも役立ててもらえると考えるので、可能な限り出席出来る範囲で参加を呼びかけていく。

市が行った検討のための調査等では、北部地区の意見が少ないが、実際にはもっと便利に利用できるように走らせてほしいといった意見があるので、説明会ではできるだけ地区の意見を聞いていただきたい。

(5) 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。

< 見直し基準（運行計画）に関連した意見・質疑応答 >

北部ルートに関しては市街地のルートと同一に扱うのは極めて問題がある。北部ルートではいくらかP D C Aのサイクルを行っても路線の維持が困難であることが考えられる。市内でも公共交通サービスが悪い環境である地域をどのようにするのかという点も考慮することが必要なもので、今後の課題として提案しておきたい。

北部ルートの実行計画（案）そのものについても、今回提示された案では、利用者がほとんど見込めないと考えられるので、再度見直してもらいたい。

<収支の検討（運賃）に関連した意見・質疑応答>

基本運賃は210円で設定されているが、市内均一の運賃と考えてよいのか。また、北部ルートも同様か。

基本運賃は、全てのルートにおいて一律210円とすることを想定している。

距離制の運賃体系を採用している路線バスと運賃を合わせないと、（廉価な運賃の便に利用者が流れてしまう等により）収支が悪化してしまう。

また、北部ルートについても、並行する箕面森町線の基本運賃が400円なので、現在の運行便に与える影響が大きいと考えられるため、再考をお願いしたい。

基本運賃を210円と設定するにあたって、指標として国が提示している「地域公共交通づくりのハンドブック」に記載された内容である、利用者が混乱しないように、不公平感がないように、路線バスと対立が生じないように、という考え方を取り入れている。

そのうえで、検討しているルートが片方向の巡回便であり、距離制を採用すると往路と復路で距離が異なり、運賃体系の整理が困難であると考えられるため、また、乗降客をお互いに奪い合うという視点ではなく、ローカル型の新たな循環バスとフィーダー型の路線バスとが互いに役割分担を行いながら、バス利用者を増やしていくという視点も踏まえて均一の運賃体系という考え方にしている。

事業者としては、現在の路線バスの収支に影響が出てくるようなことになれば、異なった運賃体系のバスが運行される時間帯は、運行しないあるいは減便する方向になると思われる。

運賃については、国の指針の中でも、路線バスに対して十分配慮することを望ましいとされているので、路線バス事業者とも十分に協議を行い、運賃体系の設定方法等を教示してもらいながら検討していく。

<利用促進に関連した意見・質疑応答>

利用促進方策について、今回の新たに検討しているルートのバスのみを対象とするのか。それとも、現在運行している路線バスも対象とするのか。

基本的には、新たに検討しているルートのバスを対象とするが、路線バスとの連携により利用促進を図っていくという考えも含まれているので、対象を限定することなく検討していきたいと考えている。

公共交通利用者の全体のパイが大きくなることは、新たなバス交通の存続にも寄与すると思う。そうした意味では、モビリティ・マネジメント的な発想で公共交通の利用促進を促す形で利用促進の検討をしてもらえればよいと考える。

<その他>

説明会等で色々な意見が出てくるかと思うが、いずれにしても、持続可能な公共交通をどのようにして維持していくのかという視点で、PDCA（計画、実行、評価、改善）を行ってほしい。

（6）その他

特になし。

以上