

第1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.交通の現状と課題、課題解決の基本方針について	<ul style="list-style-type: none"> 「新国土軸」の表現では「第2国土軸」とのイメージがあるので、表現方法について再考すべき。 交通ネットワークの観点では、第2京阪等の周辺道路の整備によって、北摂地域において交通流動の変化が想定される。広域的な観点からの整理も必要。 	<ul style="list-style-type: none"> 新国土軸の表現方法を改める。広域的な観点からの影響が本地域にどの程度生じるのか既存のデータ等を調査して検証を行う。 	→資料-2
2.公共交通のあり方について	<p>〔広域性〕</p> <ul style="list-style-type: none"> 環境負荷の軽減やこれからの少子高齢化の中で公共交通を活用して過度にクルマに依存しないまちを作っていくという大きな流れの中で、本委員会では市内公共交通の活性化方策を検討することを目的としているが、その中に高速バスを含めた広域的な公共交通のことも含まれていて違和感を感じる。 	<ul style="list-style-type: none"> 広域ネットワークと地域内の公共交通との兼ね合いについては、双方の必要性は認識しつつも、あまり広範囲になりすぎると、論点がずれてくる可能性があるため、大きくなりすぎないように配慮する。 	—
	<p>〔まちづくり〕</p> <ul style="list-style-type: none"> 箕面市は、北大阪急行の延伸によって大阪都心部へのアクセス時間を短縮するなど、どんどん流動性を高める一方、コンパクトなまちづくりを進めるという。整合がとれているのか同時に出来ることなのか。 	<ul style="list-style-type: none"> 箕面市内・域内でコンパクトな移動をどう実現するか、そして現に都心方向に向かって交通に対して、より公共交通依存型でどう仕向けていくか、という両面から上手くバランスを取る必要があると認識している。 	—
	<p>〔自転車との連携〕</p> <ul style="list-style-type: none"> バス停駐輪場（サイクルアンドバスライド）の推進とあるが集約場所の問題等もある。今まであまり聞いたことがないが、現実性があるのか。 バスと自転車を上手く組み合わせる交通体系が構築出来れば、生活レベルでは非常に便利になる可能性がある。 	<ul style="list-style-type: none"> 171号沿いには道路沿いや近くの店舗に自転車を駐めてバスに乗る事例も見受けられる。バス停勢圏の拡大にもつながる自転車交通を組み合わせたサイクル・アンド・バスシステムの導入に関して、既存の利用形態なども調査したうえで、今後のバスサービス改善のテーマのひとつとして検討する。 	→資料-4.3 →第3回協議会で対応

項目	意見	対応方針	備考
	<p>〔市内循環バス路線の構築〕</p> <ul style="list-style-type: none"> バスは循環型とフィーダーとして拠点に向かっていくのがあるが、生活拠点と都心拠点を結んでいく循環型も一方で考えられる。循環性を採った場合、どういう理由で外にタッチするのかということをしっかり考えていないと、下手をすれば非効率な運営になってしまうので、上手く回って地域や人々の行動が連携できるような方向にいけばよい。 	—	(→資料-3.1)
	<ul style="list-style-type: none"> バスはローカルな交通を担う機能と鉄道のような幹線交通に対する補助的な輸送というべきフィーダー機能を有している。この2つに分けて、それぞれのバス体系のあるべき方向について議論していったほうが良いと思う。ローカルな交通を担うバス輸送に関しては、改善の方向をストレートに探っていくのがいいのではないかと思う。ただその場合、乗客の負担とサービスの品質とのトレード・オフの問題が必ず出てくるので、これまでのような乗客とバス会社との関係の中だけで議論するのか、あるいは、乗客とバス会社と箕面市を加えた新しいスキームを持ち込むかどうかという大きな問題がある。 	—	(→資料-3.1)

項目	意見	対応方針	備考
	<p>〔北大阪急行線延伸に伴うバス路線の再編〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 鉄道の新設や延伸に伴って幹線交通体系が変化すると、それに対応したバス路線の再編成が必要になってくる。この場合、大きな変化が生じるのはフィーダー機能を持つバス路線ということになるわけだが、厄介なのは、フィーダー機能を持つ路線がフィーダー輸送だけをやっているだけなら問題はないが、地元のローカル輸送の機能を併せ持つ路線が多いという場合、路線の再編成を議論すると、都心向けの交通の改善はもたらされる一方、ローカルな輸送機能だけに限定して考えると、再編成が乗客にとってマイナスの影響をもたらす可能性を含んでいる。例えば、千里中央まで直行するお客さんには、これまでのようにバスだけでストレートに行けなくなる。途中で電車に乗換えなければならないということになる。そういった問題を議論していかなくていけないと思う。大阪方面に出かける人々と、箕面市内の移動にとどまるというべきか千里中央に買物に行くというお客さんとの間でひとつのトレード・オフの問題というのを踏まえて、非常に細かい論議をする必要がある。 	<p>—</p>	<p>(→資料-3.1)</p>
	<ul style="list-style-type: none"> ● バス路線の再編に関しては、提供するバスサービスの質と量をきっちりと押さえること。その中には、都心型の直行サービスとローカルな移動があるということで、そこら辺を分けてまたはある意味で統合して考えていかなくてはと思う。そうなった場合に、どうしても利用者負担で行ける範囲と、特にローカルな場合は利用者負担だけでは持たないところも出てくるかと思う。そうなってくると公的な関与、それをどうやっていくのかという仕組みが必要になってくるかと思う。今回の議論に入れるのかということがあるが、将来的には地域連携総合計画のような地域での総合的交通計画を持つことがあっていいのではないかと、官民共同の作戦で行くようになるかと思う。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 今のフィーダー型の輸送、特に千里中央の便を北急延伸後にどうしていくのか、それとローカルな輸送、今までのバス事業者と利用者との関わりだけでなく、もっと行政の関わりを深める必要があるのかどうかの枠組みのところも併せて検討を進める。 	<p>→資料-3.1</p>

項目	意見	対応方針	備考
	<p>〔観光シーズンの渋滞対策〕</p> <ul style="list-style-type: none"> 観光期の交通渋滞の対策は、市で検討するのか。 	<ul style="list-style-type: none"> 観光シーズンの渋滞対策については、以前に実施した実験施策の結果等を踏まえ、関係者との調整を十分に行い、別途、今後の対策を検討する。 	—
	<p>〔その他〕</p> <ul style="list-style-type: none"> 公共交通への転換は、啓発だけでは難しいところもある。例えば、北京オリンピックで偶数と奇数のような乗り入れ禁止であるとか、それなりの仕掛けもしていく必要があると思う。 	—	—
	<ul style="list-style-type: none"> レンタサイクルというのは、バスでは需要的に無理だというような地域においてフィーダーのひとつの重要な要素となっている。もしバスでは需要的あるいは時間的にしんどいという所についてはこのような方向もあるのかと思う。 	<ul style="list-style-type: none"> クルマからの転換とかクルマ通勤の禁止とか規制や原則をつくるのはいいが、あまり画一的に運用することによって、市民の生活事態が出来ないというような状況になると困る。そういうときには、人の特性とか地域の特性をきちんと捉えて、いろんな補完措置等も連動してやっていくことが必要と思う。TDM（交通需要マネジメント）とかレンタサイクルは、今回は課題抽出ということにする。 	—
<p>3. 公共交通の利用促進の検討について</p>	<p>〔モビリティ・マネジメント〕</p> <ul style="list-style-type: none"> モビリティ・マネジメントをするのであれば、モビリティ・マネジメントによってどれだけ変わったのかということをきちっと把握することが必要である。それと、バス利用促進方策や自転車との連携方策という施策に合うアンケートにしてやらないといけないと思う。 モビリティ・マネジメントを実施する段階では、同時にきめ細やかに公共交通の本質的なサービスも改善していくことも並行して行うことを議論する必要もある。 	<ul style="list-style-type: none"> モビリティ・マネジメントの実施に際しては、全国の実事例を検証しつつ、今回の試行的な TFP（トラベル・フィードバック・プログラム）の結果も受けながら、今後、箕面市としてどういう取り組みをしていけばいいのかという視点で行っていく。TFP の設問、選択肢には、公共交通のサービスに関することを含めることとし、今後どうしていくのかということを中心にしていきたい。また、表現についても十分精査を行い、もう一度整理した上で各委員に確認を取る。 	<p>→資料-4.1</p> <p>→資料-4.1</p>

項目	意見	対応方針	備考
	<p>〔バス利用意識調査〕</p> <ul style="list-style-type: none"> バス路線と並行したところで新線が出来た場合、バス路線は間違いなく寸断する。今回のバス路線にしても、新線に並行している路線についてはなかなか維持するのが難しいだろう。そうなってくるとバス路線というのは、新しい新駅のほうへ移動するということになる。そうすると千里中央駅へ向かう通勤客も全てそちらのほうに移っていくことが想定される。意識調査の中で今回出てくるのが自転車等の関係ということが調査の意識としてあるのだろうが、本当にバス利用という点の調査になっているのかどうか疑問に思う。 	<ul style="list-style-type: none"> バス利用者意識の調査票については、これは北急の延伸が実現するにしても10年後ということなので、それまでの間の現在のバスの利用者、現在の路線の中でのバス利用をどのように改善していくのか、というところで、実際のバスでの利用意向を確認したいと考えている。 	→資料-4.2
	<ul style="list-style-type: none"> モビリティ・マネジメントというのはあくまで意識に対する訴えかけなので、本質的なサービスをどう改善していくのかということとを並行してやっていかないと、現状のままで、人がクルマからの転換に動くわけではないので、そういうところを議論する必要があると思う。第2回に向けてどんな施策が考えられて、その施策を公共交通事業者もやるけれども、やはり利用者としてどうやっていくか、ということも含めて何か体系を出していくべきではないかと思う。 	<ul style="list-style-type: none"> 次回の委員会では、バスサービス改善に向けて、事業者・行政サイドからの考えられる具体的施策を体系的に出して検討する。 	→資料-4.2
	<ul style="list-style-type: none"> 日常的に利用されている方についての調査であれば、より利便性を高めるためにどういうメニューがあればいいのか等の視点はどうか。 	<ul style="list-style-type: none"> 設問の内容等については、ご指摘をいただいたら、それらを含めてアンケート票を作成していきたいと考えている。委員の皆様と調整させていただく。 	→資料-4.2
	<ul style="list-style-type: none"> 調査票の作成にあたっては、各表現方法や回答の選択肢を選びやすくなどの工夫が必要である。 		