

第3回 箕面市交通ネットワーク活性化検討協議会（要旨）

日 時：2009（平成21）年2月16日 午前10時～正午

会 場：箕面市役所 本館3階 委員会室

内 容：(1) 第2回協議会における意見、対応方針について
(2) 本協議会における議論の枠組みについて
(3) 公共交通のあり方の検討について
(4) モビリティ・マネジメント（MM）の取り組み方策、バス利用促進方策、
自転車と公共交通との連携方策について
(5) とりまとめ（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
	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 都市交通計画部長	上村正美
	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
	街づくり支援センターみのお（NPO）	大石良部
	箕面市民（自転車道ネットワーク公募市民）	松木 亮
	粟生第二住宅自治会長	吉田敏子
	国土交通省近畿運輸局 自動車交通部旅客第一課専門官	塩田幹雄（代理）
	国土交通省近畿運輸局 大阪運輸支局運輸企画専門官	速水有須香（代理）
	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	森井國央
	豊中市 土木部 参事（オブザーバー）	酒井順三
	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2回協議会における意見、対応方針について

- （特になし）

2. 本協議会における議論の枠組みについて

- （特になし）

3. 公共交通のあり方の検討について

- 役割分担に関する考え方の中で、新箕面の位置づけは千里中央からかやの中央に鉄道が延伸されることによって、大阪圏における都市拠点の形成促進に寄与するものと考えられるので、交通広場の有無も含めて広域交通の拠点として強化が必要であるということをわかりやすく記述する必要がある。
 - 都市拠点の形成促進、北部大阪地域の交通拠点としての機能強化のキーワードを1頁目でよりわかりやすく表現する。
- バス路線再編の「検討の方針」という形にしておいて、この協議会の場で「再編の方針」と断定的になってしまうと、この形でいくという可能性もあるので、今後も検討する余地があるという形にするために、「再編の方針の検討」といった表現にしてもらったほうがよい。また、バス路線再編の「検討の視点」から「再編の方針」へのつながりが、視点の中の重視した内容が明確になっていないために、「再編の方針」が突出したイメージとなっているので、わかるように整理したほうがよい。
 - 「再編の方針」の表現については、誤解を生じることのないような表現を検討する。
- 広域型の機能は千里中央に残しておいて、ローカルの機能を中心に新箕面にシフトしていくのが本来の機能分担だと思うが、役割分担に関する考え方のところは、広域型、フィーダー型、ローカル型、観光型、その他と全てがエリア毎に別かれていて、機能分担というよりも同じ機能をお互いに持ってしまうている。現段階では新箕面駅と千里中央駅の機能分担がはっきりと明文化するほど整理できていないので、バス路線も抽象的に書く方がよいと思う。また、新箕面駅と千里中央駅の機能分担の関係がわかりづらいので、書き方を再検討してほしい。
- バス路線再編検討の視点はほとんどが箕面ローカルの公共交通のことを述べているので、路線の機能分類の順番をフィーダー型、ローカル型、観光型の順として、広域型というのはその下に来るようにするとよい。検討の視点と整合的なバス路線の再編の課題と言えば、フィーダー型とローカル型が圧倒的に高い優先順位を持つであろうから、列挙する順番等を工夫するとよい。
 - 広域型については、内容がフィーダー型に分類できるものもあるので再整理する。
- 総合的な交通体系の視点はネットワークのシステム構成がメインとなるが、その時の留意点がまちづくりの視点、環境負荷軽減の視点、利用者の視点であり、それを踏まえてネットワークの再編の話につながるように思う。事業者、行政、市民それぞれの関係者による協働の視点を入れて、ネットワーク再編、新たなシステム構築は、みんなで一緒に協力しながらやるという方向でバス路線再編の方針につなげたらよい。
- 事業者だけに委ねるのではなく、公的機関である自治体も公共交通サービスの向上のために関与して、よい公共交通システムをつくっていくという視点が必要だ。

4. モビリティ・マネジメント(MM)の取り組み方策、バス利用促進方策、自転車と公共交通との連携方策について 〔モビリティ・マネジメント(MM)の取り組み方策〕

- MMを分析する視点では、事前と事後を基準化して影響を純粋も抽出することが望ましいので、こうした課題についてもコメントを少し加えたほうがよい。
- 今後各地区でMMを展開する場合、MMに対して積極的に参加する意思を示した自治会等には、一定の支援をした方がよい。
- バス利用促進方策の中でも、具体的なMM施策を相互に実施することが望ましい。
 - 「地域公共交通連携総合計画」の中でも、何らかの形で検討していく。

〔バス利用促進方策〕

- 地域公共交通総合連携計画におけるバスサービスの検討に際して、一番のベースは市民のニーズに対応した形で、現状のバスサービス供給がうまく出来ているかを把握することで、事業採算性はその次に検討するのがよい。
- バスサービスの改善で示されている内容について、相対的な比較が可能なようにデータを提示してもらいたい。また、事業者の実情に関する情報を関係者で共有してもらう必要がある。
 - 現時点では、詳細に整理して資料として表現するには情報が不足しているので、今後もニーズ把握のための調査も含めて分析する必要がある。そこで、今回は検討する方向性を整理したまでに留めた。

〔自転車と公共交通との連携方策〕

- (特になし)

5. とりまとめ(案)について

- 箕面市に限らず、公共交通の利用促進というのは大きな課題であるので、公共交通の利用促進はこのエリアに限定せずに様々な方法で模索しながら取り組んでほしい。公共交通を出来るだけ盛り立て、公共交通の利用が多くなってくれば、次の展開として鉄道の延伸というような話も機運として盛り上がる。
- 調査のとりまとめにあたっては、取り組み方針の整理だけではなくて、公共交通の利用促進の取り組みを継続する視点で、次に繋がるような姿勢を打ち出してほしい。
- 利用者の視点では、4つの項目を挙げてバスサービスの改善によって、利用者がバスに乗ってもらえるということを書かれているが、今回のMMの調査によって公共交通へ転換する意思をお持ちの方が多数おられることが明らかになったので、バスサービスの改善を契機に公共交通への転換の努力もお願いしたい。
- 事業者の視点では、サービスの維持や提供には多額の費用が必要なので、国の制度や行政からの助成等が必要であるといったことも明記してほしい。
- バス路線網の再編検討の視点において、事業者の視点や利用者の視点はありますが、行政と事業者、すなわち「公」と「民」のパートナーシップの視点が欠落している。

6. その他

- 広域交通ネットワークの形成の観点で、新名神高速道路の開通がコンパクトな街づくりや公共交通の利用促進に対して効果が薄れるのではないかと危惧している。
 - 将来的には、交通量の減少が予想され、自動車の保有台数もピークから落ちている状況においても、物を運ぶことは、車に頼らざるを得ないが、人を運ぶことについては、公共交通にシフトさせて、交通量や自動車と公共交通とのバランスをとりながら、将来の交通に対する方向性を考える必要があるので、総合的な交通体系については、本協議会以外の場で考えてほしい。
 - 市では、新名神の開通と併せた北大阪急行線の延伸を検討しており、延伸により自動車交通から公共交通に転換を図り、公共交通主体のまちづくりに向け取り組んでいる。
(以上)