

平成18年度 第3回 コミュニティバス等検討委員会 会議録

日 時	平成19年3月16日(金) 9:30~12:00
会 場	北館4階 教育委員会室
出席者	会 長 正司 健一 副 会 長 土井 勉 委 員 亀田 吉信・坂本 登 ・海士 美雪 下谷 富雄・徳満 文昭 事 務 局 行政経営課・道路課 コンサルタント 国際航業株式会社
会議の公表	<input checked="" type="checkbox"/> 公 開 <input type="checkbox"/> 非公開 <input type="checkbox"/> 部分公開
傍聴者数	0 人

1 議題

(1) 芦屋市の公共交通のあり方について

- ・問題点・課題の整理(アンケート調査結果等から)
- ・将来のまちづくりについて

2 内容

(1)開 会

(2)議 事

- ・前回会議の確認
- ・アンケート調査結果報告
- ・芦屋市の公共交通のあり方について
 - ・問題点・課題の整理
 - ・将来のまちづくりについて

(3)その他(次回連絡)

上記の議事について説明を行い、以下の意見交換を行いました。
 主な意見(○:委員/●:事務局)

【芦屋市の公共交通のあり方について】

1. 問題点・課題の整理(アンケート調査結果から)

- アンケート以外でのバスへの要望も入れた方がよいと思う。
 - 秋に開催しているまちづくり懇談会などで要望などは聞いている。
- バスをよく利用している人とあまり利用していない人とのバス不便の違いは？
 - P.9にグラフ化しているが、バスに対する不便に顕著な違いはない。
- バス不便の傾向を見ると、便数に対する不便・時間に対する不便・コストに対する不便が見受けられる。これらの不便解消のためには、バス事業者との協議が必要。

- 今回のアンケート結果は、日頃バスに関して感じていることがストレートに出ていると思う。現在の路線でよいのか。変更できないか。考えることが必要。南芦屋浜の件も将来を見据えて全体で考えることも必要。また、地区を集中して聞くことが必要。
- 定期的なバスの利用者を「1週間に1回以上の利用」とした理由は？
 - 主に通勤に利用している人だけでなく、買物や通院にバスを利用している人も対象するために「1週間に1回以上の利用」も定期的なバスの利用者として
- P.13 左側 【年齢別クロス集計では】の項目、4行目 「高齢者（70歳代）の「バスのことはほとんど知らない」比率は、15.2%と他年齢層と比較して高く成っていますが・・・」となっているが、他の年齢と比べて比率が低い。その後の文章の書き方も修正すべき。
- バス事業者に対して誰が対応するのか。南芦屋浜に関しては、商売例えば不動産業などバスが便利になればメリットのある人とも連携して努力することも記入することが必要。
- 市内のバス循環路線はどうなっているのか。
 - 31系統の路線が主に市内を循環している。
- バス停にバス運行の表示がされていると便利に感じるが、芦屋市内にはあるのか。
 - 市内にはそのようなバス停はない。
- アンケートで市内施設の利用が低いが、これはバス不便だけの影響ではなく施設の内容が問題なのでは。市も施設のPRが必要。
- P.25 左側 芦屋の公共交通に関する問題点・特性の欄内、【施設の立地状況など】「4. JR芦屋駅周辺のターミナル機能は高くない。」について、JR芦屋駅のターミナル機能は、低くないので、この書き方を修正。

2. 将来のまちづくりについて

- 地域でもバスに関して考えてもらうには、地域への間接的な支援（市民へのサポート）も重要。
- バス路線に関して、地域に人が集まる視点でバス路線を考えてはどうか。まちの活性化・商店街の活性化など交通と経済の視点を入れるべきでは。
- 同感である。地域との連携・店舗等との連携が重要。また、市民の利用目的との関連を重視することが大切。
- 現状を改善したいという住民の熱意が必要である。神戸の住吉台では、10年以上前から行政に要望をしていた。
- 単にバスの必要性を挙げるのではなく、行政・事業者および利用者それぞれの立場の意見を挙げ、努力することが必要。
- 今までは、バス会社も利益が出ていたが、昨今は、非常に苦しい経営を続けており、事業化の決定には、採算性が重要な要素となる。負担が発生する場合、市が全額負担するのかそれとも、利用者側で負担するのか、この点について議論が必要である。
- 山手幹線の開通により市内の交通状況に変化が生じる。これについても将来のまちづくりの計画に反映する必要がある。
- まちづくりとして、中長期的な公共交通に関する芦屋市としての考えが必要。

また、行政として、下支えすることも重要。

住民のコンセンサスを得る必要がある一方で、芦屋市のまちづくりにおける交通体系のとして重要なものの中から費用対効果の高いものを選択していく必要がある。

- 施策の方向性にあるメニューの中には、大規模なものから直ぐにできるものがある。市民へバスの利用を訴え、かつバスの利用を体験してもらうなどバス利用者の底上げを行う意味で、比較的直ぐにできるバスマップについて実施していくのはどうか。このようなマップにより、現状の不便地区も浮き彫りになる。特に、地区別のマップを用意することで、バスを身近なものとして認識してもらうことができるのではないか。
 - このマップにより、住民に現状を把握してもらうなどしてバスの合意形成に向けて熟成を図っていくことが重要である。
 - バス停について、鉄道駅名とバス停名が一致しないものもあるため、マップにこれらを詳しく表示してもらいたい。
 - 事業者との連携は、とても重要なことだが、実はかなり難しい問題である。まずは、事業者にも現状や構想の中身をわかってもらう必要がある。
- P. 25 右側 「バス施策の方向性」で、芦屋市の公共交通の課題から方向性までの流れが急である。この間になぜ、このような結果となったのかがわかるものを挿入してください。

●次回は、委員会まとめの報告を行いたい。

その他

次回： 平成19年4月20日（金） 9：30から

以 上