

第2回 茨木市総合交通戦略協議会 会議録

1 日 時

平成25年12月18日（水）午後3時～5時10分

2 場 所

茨木市役所 南館10階大会議室

3 出 席 者

別紙出席者名簿のとおり

4 欠 席 者

猪井副会長、小林委員

5 開催形態

公開（傍聴者8名）

6 次第及び議事の内容（概要）

（1）開会（柴崎副市長挨拶）

- ・第1回茨木市総合交通戦略協議会を7月に開催した後に、公共交通部会を3回、交通安全部会を2回、合同部会を1回開催いただき、部会の委員の皆様に熱心な議論をいただいたことに感謝している。この場を借りてお礼を申したい。
- ・本日は、これまでの部会の議論も踏まえまとめた「茨木市総合交通戦略(素案)」について、委員の皆様のご意見をいただきたい。

事務局より、茨木市総合交通戦略（素案）について、検討過程で市議会から出された下記の意見、提言なども含めて説明。

【市議会からの意見・提言など】

- ・交通結節点の機能強化
- ・小回りが利く公共交通の検討
- ・乗り継ぎ割引の検討
- ・駅や商店街等における駐輪場確保
- ・分かりやすい啓発活動 など

(2) 質疑応答

(会長)

- ・ 2 ページの計画の構成を示す図では、茨木市総合交通戦略を短期・中期・長期を含めた包括的な計画としているが、37 ページの「長期で実施する交通施策の考え方」では、短・中期の施策しか実施せず、長期を含まないと誤解を招くため、長期での取り組みも含めた総合交通戦略であることが分かるように修正するなどの検討をしてほしい。

(委員)

- ・ 素案では、部会の検討内容を施策として整理している。これらの施策を実現するにあたり、市民も含め委員の課題でもある。
- ・ 91 ページの「歩行者・自転車・自動車利用者の運転ルール・マナーの啓発」に関する記述では「他者を思いやる心のゆとり」とあるが、これは交通ルールの徹底や交通施策の基本を示している。本計画は「茨木市総合交通戦略」と堅苦しいため、市民に分かりやすいよう副題を設けることで、自発的な行動を促すのではないかな。

(委員)

- ・ 85 ページの「中心市街地の活力創出に向けた J R 茨木駅～阪急茨木市駅間の一方通行化」について、(都)茨木松ヶ本線などの周辺道路整備により交通混雑が緩和されると記述されているが、一方通行化と道路整備による交通量の緩和は、どのような関係にあるのか。

(事務局)

- ・ 現在の交通量を減少させることは、一方通行化を促進する大きな要素であり、(都)茨木松ヶ本線等の整備後のシミュレーションを行い、どの程度の交通量になるかを想定した上で、一方通行化を検討したい。
- ・ 一方通行化は直ちに実現できるものではなく、沿道の商店や周辺の住民の理解が必要のため、道路整備後ではなく、早い段階で意見交換等を並行して進めたいと考えている。

(会長)

- ・ 他の施策では社会実験を記載しているが、85 ページは「合意形成に向けた協議を進める」との記述にとどまっているのは何か理由があるのか。

(事務局)

- ・ (都)茨木松ヶ本線等の道路整備後に社会実験の有無を判断することになるが、現段階ではどの状況になれば社会実験ができるかの判断が難しいため明記していない。一方通行化を実施する前には社会実験が必要になると考えている。

(会長)

- ・まず、一方通行化のミュレーションは必要であり、将来的に一方通行化の状況が整った段階で社会実験を行うことが必要である。素案にも社会実験を検討する旨を記載してもよいのではないかな。
- ・現時点で社会実験を実施すると、周辺の道路整備が概成されていないため混乱を招き、おそらく沿道の方々は反対すると思われる。
- ・一方通行化は単に交通処理が可能かではなく、まちづくりと関係しており、一方通行化が目的になると失敗する。一方通行化した場合にまちづくりとしてどのような効果があり、また市民がどのように便利になるのかを考えなければならない。

(委員)

- ・47 ページの「歩行空間のバリアフリー化」は、視覚障害者や車椅子の人にとっての関心事項であり、実施主体や関係主体に障害者団体を追加してほしい。
- ・また、49 ページの「歩行者安全対策の推進」や福祉サービスの向上なども障害者団体の意見を取り入れてほしい。

(会長)

- ・実施主体と関係主体の果たすべき責務などを事務局から詳しく説明してほしい。

(事務局)

- ・関係主体に関しては、どこまでを関係主体として捉えるかが不明確なため再検討し、次回の協議会でお示しする案では、実施主体についてのみ記載することを考えている。
- ・47 ページは、市としてバリアフリー基本構想を策定することを素案に明記しており、基本構想を策定する際には障害のある方も含め、市民の方と意見交換を行いながら検討することになる。

(委員)

- ・49 ページの「歩行者安全対策の推進」には踏切の安全対策の記載があるが、線路内で車椅子利用者による事故が発生したため、安全対策を実施するには実際に車椅子を走行させ確認することが必要である。そのため関係主体に障害者団体を入れてほしい。

(会長)

- ・実施する施策について市民の意見無しではできないが、意見の反映方法は、全ての施策に関して障害者の方も含め市民の意見を聴くのか、あるいはこの施策に関して、ある人達の意見を注視するのか、次回までに関係主体についての全体的な方針を示してほしい。

(委員)

- ・40ページの「(仮称)JR総持寺駅の整備に合わせた新たなバス路線の導入」について、バスやタクシーの乗り場はどのあたりに予定されているのか。

(事務局)

- ・駅の開業に合わせて南側に駅前広場を整備し、バスバース2台、タクシーバース2台を予定している。

(委員)

- ・54ページの「山間部における公共交通の確保」は、どこまで検討しており、移動手段の確保としてコミュニティバスやデマンドタクシーなどの具体的な施策はあるのか。

(事務局)

- ・山間部に公共交通の空白地帯はほとんどなく、公共交通による一定の移動手段は確保できていると考えている。
- ・茨木市の人口(約27万人)に対し、山間部に居住している人は約3千人である。山間部に路線バスは通っているが便数は1日に数便であり、主に自動車を利用している人が多い。
- ・現在、自動車を運転する人も高齢になり、車の運転が出来なくなる時にどのように移動手段を確保するかの問題もあるが、市が一方的に移動手段を提案することではなく、地域住民と意見交換を行い検討する必要があると考えている。

(委員)

- ・42ページの「阪急及びモノレール南茨木駅～JR茨木駅への連絡強化」は、モノレールは市民として、運賃が非常に高いイメージがあり、初乗り料金をJR、バス、モノレールで3回払い利用すると高額になるため、バスと乗り継ぐ際の運賃の割引についても考慮してほしい。

(事務局)

- ・モノレールとJRが連絡していないことは、これまでからの課題であると認識しており、過去にモノレールとJR間でレンタサイクルによる実験等を実施したことがある。モノレールとJRでの乗換えの需要がどの程度あるのかなど見極めが難しい。
- ・立命館大学の開学もあり、道路整備も進捗しており、可能性もあると考え記載している。交通事業者と今後、検討するレベルで記述している。

(会長)

- ・モノレールとJRの乗換え需要は少ないと考えられ、施策として捉えるのであれば、何も実施しなくてよいことになる。茨木市の中心部やその周辺に複数の駅があり、そ

これらの駅間を如何に連携させるかの視点で検討が必要だと思う。

(委員)

- ・ 68 ページの「ハイグレードバス停の整備」、69 ページの「公共交通マップの作成・配布」、70 ページの「総合案内板の整備」、71 ページの「バスロケーションシステムの導入促進」は良い施策であり、バスの利用促進につながるため、費用を要しないのであれば早期に実施してほしい。

(事務局)

- ・ バス停の整備は駅前広場を除き、これまで主としてバス事業者に一任してきた。今回、市民にバスの利用促進を促すため、このような施策を記述しているが、内容については今後検討や調整が必要である。
- ・ 公共交通マップの作成が決定すれば実施に向け取り組むことができる。
- ・ 総合案内板は、バス事業者からも提案があり、バスの利用者にとって分かりやすく、利用しやすくなるようにしなければならないと考えている。
- ・ バスロケーションシステムは、バス事業者が主体となり、市は、早期に実現できるように支援したい。

(委員)

- ・ 京阪バスでは平成24年度から3ヶ年計画でバスロケーションシステムの整備を進めている。茨木市内で運行するバスは、来年度の導入を計画している。整備に多大な費用がかかるため、自治体等の支援を受け準備を進めている。また、費用面だけでなく、駅構内や公道などに設置するため、バス会社単独での実現は難しく、各方面にご理解とご協力いただきながら進めているところである。

(委員)

- ・ 66 ページの「公共交通利用環境の改善」の将来目標では、「主要なバス路線では、速達性や定時性が確保され、通勤時などもバスの遅延を心配せずに利用することができます。」と記述されているが、具体的な施策の記述がない。何か現時点で決定していることはあるのか。

(事務局)

- ・ バスの速達性や定時性は重要な部分であり、前回までの資料ではバス専用レーン等の設置検討を記述していたが、片側2車線の道路の状況を考えると短・中期での実現可能性は低く、施策から削除した。他の手段で実現が可能であれば、教えていただきたい。

(委員)

- ・ 62 ページの「JR 茨木駅（立命館大学の開学に向けた周辺整備）」について、立命館大学の学生は図にある JR 茨木駅、モノレール宇野辺駅、阪急及びモノレール南茨木駅の 3 駅から徒歩で通学するのか。

(事務局)

- ・ 大学への車通学は禁止されているため、徒歩もしくは自転車の通学になると思われる。大学へはどの駅からも 10 分程度であるため、駅からの通学者は大半が徒歩になると思われる。

(委員)

- ・ 95 ページの「評価指標の設定」について、8 つの評価指標に対して目標値が 10 年後であるが、総合交通戦略では 20 年後を将来目標としているため、20 年後の目標値も設定し、短期・中期の具体的施策を実施した 10 年後を通過点とし、設定したほうがよいのではないかと。
- ・ 評価指標は 37、38 ページにある 9 つのテーマや将来の交通体系づくりの基本方針、各施策と関連させ、この施策で目標値が達成できる指標が望ましいのではないかと。

(事務局)

- ・ 20 年後の数値目標は、社会状況が目まぐるしく変わる時代に、20 年先を見通し具体的な数値目標を設定することは難しい。また 5 年後には施策の実施状況を検証し、10 年後には総合交通戦略の見直しを行うため 10 年後の目標値を掲げている。
- ・ 評価指標と施策の関連は、1 対 1 の関係ではないが、95 ページの表のとおり将来の交通体系づくりの基本方針の 3 つに対し、それぞれのテーマや施策に分かれている。将来の交通体系づくりの基本方針の下にある施策を実施することで目標値を達成する考え方で評価指標を整理している。

(委員)

- ・ 目標値について、公共交通への関わりが大きい生産年齢人口が今後減少するため、人口動態の変化も含めた目標設定を行うべきではないかと。

(会長)

- ・ 計画はそもそも不確実な将来を見通し策定するため、それを評価する指標の設定は非常に難しい。
- ・ 指標を精緻にすると、その検証に必要となる調査費もかさむ。検証時には調査費の予算が付きにくいため、容易に入手しやすい指標を活用したほうがよい。
- ・ 施策と評価指標の関連づけについて、短・中期施策は 10 年で期間を区切り、「検討する」としている施策も多く、1 つずつの施策で目標値を達成することは難しく、どの

ような効果が出るかを1対1や1対複数で施策と関連づけることも難しい。そのため大きな基本方針を評価するという形で了解していただきたい。

(委員)

- ・茨木市総合交通戦略の策定は、「都市・地域総合交通戦略」の補助金である。この素案では交通施策はたくさん盛り込まれているが、現在の茨木市のまちの姿を定義し、5年先、10年先のまちづくりについての記載が弱いと思う。
- ・「住み続けたい元気なまち」のキャッチフレーズは良いが、まちづくりの中の 하나가交通である視点が足りない。
- ・6月に閣議決定された「日本再興戦略」では、拡散した施設を中心に集め、コンパクトなまちをつくり、そのまちとまちを公共交通で結ぶまちづくりの方向性が示されている。そのようなまちづくりの観点がもう少しあればと思う。

(会長)

- ・コンパクトシティについて、どの自治体もその方向性で進んでいるため、素案の最初のところで、どのような視点でこの計画を策定したかを補足してもらえれば、質問の回答になると思う。

(事務局)

- ・市のまちづくりに関して、新しい総合計画の策定と都市計画マスタープランの改定が総合交通戦略の策定より少し遅れる形で検討が進められており、総合交通戦略には具体的な細かい方向を書きづらい部分があったが、指摘のあった大きな視点は必要であり検討させていただきたい。

(委員)

- ・大阪、京都、滋賀などのまちづくりの会議に参加しているが、人口の減少により現在は都市間競争になっている。魅力的なまちづくりを実施して新しい住民を呼び込み、活力が出ているところと、何もせずに高齢化が進むまちと分かれている印象がある。
- ・18ページの「住み続けたい元気なまち」のスローガンは良いが、茨木市は位置的にも便利であり、今後新しい住民を呼び込み、活力が出る可能性が十分あるため、現在の住民が住み続けたいまちだけでなく、新しい住民も入れる元気なまちのイメージもスローガンに盛り込むべきではないか。
- ・49ページの「歩行者安全対策の推進」について、危ない踏切があると以前の協議会で発言したが、事業者の安全対策の推進は当然で、抜本的な安全対策として踏切を立体交差化することが必要である。立体交差化には費用もかかり、長期的な検討課題として考慮してほしい。
- ・42ページの「阪急及びモノレール南茨木駅～JR茨木駅への連絡強化」について、現在(仮称)JR総持寺駅の整備が進められており難しいが、モノレールとJRを連絡する一

番簡単な方法はＪＲとモノレールの交差点に新駅を設置することであり、これもいろいろな経緯があり、費用もかかるため、長期的な観点から必要であれば、検討課題として考慮してほしい。

（事務局）

- ・鉄道の立体交差化については構想から 20～30 年経過し、具体的に動き出すケースが多く、また、新駅についてはモノレールが整備された時からの課題であり、むしろＪＲがどこまで本気になるかがポイントであると思われる。
- ・いずれも超長期の課題として念頭に置くべきものであり、この 10 年に具体的に取り組むべき課題として総合交通戦略に記載することが適切か検討したい。
- ・「住み続けたい元気なまち」については、昨年の協議会で了承を得たものであり、市としても、今、居住している住民だけではなく、新しい住民にも住んでいただきたい願ひがあり、また住むとの言葉だけでなく学校や企業などで市内に通う人も関係するため、そのような視点も盛り込めるキャッチフレーズにできるようであれば議論いただきたい。

（会長）

- ・再度、一から議論することは難しい。当然「住み続けたい元気なまち」とは新しい住民が入って来やすいまちでもあり、むしろ補足で説明の方が現実的ではないか。

（事務局）

- ・昨年の議論でも、今、居住している人が満足するだけで良いのかという議論があったが、このキャッチフレーズには来訪者にとっても魅力的で吸引力のあるまちにしたい意味や想ひも含まれている。解釈や説明については検討させていただきたい。

（委員）

- ・素案に関しての意見はないが、今後どのように計画を動かすかが重要である。いずれの施策も費用、労力がかかり、行政の責任も大事だが、地元や地権者、関係団体や業界の協力なども必要になる。
- ・例えば、渋滞対策であればハード面できることが限られているため、渋滞のデータ分析により渋滞する時間の配送を避けるなど関係業界団体に協力をお願いすることも考えられ、そのようなソフト面の対策も今後の検討課題としたほうがよい。
- ・95 ページの「評価指標の設定」は、10 年で大きく交通は変化するため、10 年後の目標値を具体的に設定して達成できない場合にその理由を分析することは難しい。むしろそれぞれの施策について、前後の効果や発生した課題を検証するほうがリスクは小さいのではないか。

(委員)

- ・ 94 ページの「進行管理」と 95 ページの「評価指標の設定」は、5 年後に短期で実施した施策の進捗状況を確認し、見直すと記載されているが、10 年後の評価指標も念頭におき、進捗状況を踏まえ、5 年後に施策をどのように見直すかの表現にしたほうがよいのではないか。

(3) 次回の開催日程

- ・ 1 月 15 日（水）の午後 3 時から開催を予定

第2回 茨木市総合交通戦略協議会 出席者名簿

(敬称略)

【委員】

塚口 博司（立命館大学理工学部都市システム工学科 教授）：会長
林 高（市民）
上村 智子（市民）
平野 剛（西日本旅客鉄道株式会社近畿統括本部京都支社 地域共生室長）
庄 健介（阪急電鉄株式会社都市交通事業本部都市交通計画部 部長）
池田 清一（大阪高速鉄道株式会社運輸部 次長）
河崎 浩一（阪急バス株式会社 取締役自動車事業部長）
西村 昌之（近鉄バス株式会社 専務取締役営業部長）
（代理：田上 一則 営業部乗合営業課課長代理）
北西 進太郎（京阪バス株式会社 取締役企画部長）
迫田 謙典（一般社団法人大阪タクシー協会 副会長）
越智 啓伸（大阪府民の交通環境を良くする行動北摂地区実行委員会 茨木地区代表）
大浦 毅（茨木市身体障害者福祉協会 会長）
藤本 典昭（NPO 自転車活用推進研究会）
田中 克己（国土交通省近畿地方整備局建政部都市整備課 課長補佐）
辻脇 崇（国土交通省近畿地方整備局大阪国道事務所 地域調整課長）
田中 秀人（国土交通省近畿運輸局大阪運輸支局総務企画部門 首席運輸企画専門官）
（代理：野村 知功 運輸企画専門官）
藤本 和往（国土交通省近畿運輸局大阪運輸支局輸送部門 首席運輸企画専門官）
松江 琢也（大阪府都市整備部交通道路室道路整備課 参事）
田中 直人（大阪府茨木警察署交通課長 警部）
（代理：泉谷 直紀 交通課交通規制係警部補）

【市（事務局）】

柴崎 啓二（副市長）
大塚 康央（都市整備部長）
野口 正博（建設部長）
岸田 茂樹（都市整備部次長）
鎌谷 博人（建設部次長兼道路交通課長）
田邊 武志（都市政策課長）
藤田 憲文（道路交通課参事）
砂金 隆浩（道路交通課係長）
村山 雅俊（都市政策課係長）