

第4回 茨木市総合交通戦略策定協議会 会議録

1 日 時

平成25年3月22日（金）午後3時～5時20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、越智委員

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）

- ・本市では平成24、25年度の2年をかけ茨木市総合交通戦略を策定することとしており、これまでにまちの将来像や交通体系づくりの基本理念、基本方針等を本協議会で議論していただいた。
- ・前回の協議会后、各委員に実施した個別ヒアリングの内容を本日の資料にまとめている。本日の協議会では目標に対する施策についてお示しし、来年度につながる充実した議論を行っていききたい。

（2）議事1：長期的な都市交通計画（案）について

[事務局より議事1の検討内容について説明]

（委員）

- ・10ページについて、車道の色を変えた自転車通行帯を設けた場合、自転車通行帯に進入する自動車の運転者に対して交通管理者はどのような対応を行うのか。

（委員）

- ・状況にもよるが、まずは取り締まりではなく指導から進めていく。自転車専用の交通

規制が公安委員会で決定されていれば取り締まりは可能である。

(事務局)

- ・国土交通省の自転車の通行空間整備に関するガイドラインに基づき、大阪府で法定外表示の実施要領を現在策定中である。
- ・茨木市でも自転車通行空間の整備を行っていく必要があるが、ルールが認識されていないなかで整備を進めても問題があるため、免許更新時に通知する等、ルールの周知と整備を両輪で行っていかねばならないと考えている。

(委員)

- ・17 ページについて、IC カードの導入が進んでおり将来更に便利になると思うが、統一したサービスは可能なのか。
- ・時刻表が平日、土曜、日曜と分かれているため見にくい。鉄道のように分かりやすくならないのか。また、時刻表を市の広報に載せるなどして市民に周知することも重要ではないか。

(委員)

- ・IC カードの取り扱いについては各社の方針で異なっている点もあるが、スルッとKANSAI というベースがあるので、大きな方針はどのバス会社も同じである。
- ・時刻表については、沿線企業の就業日や学校の通学日に対応していることもあり、統一することは難しい。お客様にとってわかりやすいダイヤ表記にするといった工夫は必要であると思う。

(委員)

- ・阪急南茨木駅と野々宮を結ぶ路線についてはできる限り準急電車のダイヤに合わせた発車時刻にしており、準急発車の約5分前に到着、準急到着の約5分後に発車としている。

(委員)

- ・道路状況等によりダイヤにも違いが出る。例えば、平日は渋滞するが、休日の空いている道路では、平日ダイヤに合わせて時間調整の待ち時間が必要になる。基本的にはわかりやすいダイヤ編成を意識している。

(委員)

- ・22 ページの中心部での一方通行化については、20 年先ではなくすぐにできるのではないかと。一方通行化により歩道の拡幅や自転車通行空間整備が進めば、利用しやすいまちになり、にぎわい創出につながるのではないかと。

(事務局)

- ・一方通行化による交通負荷を見極める必要があり、まず通過交通を排除できる道路整備を行うことが先決と考えている。また、沿道の商店や住民の理解を求めるとともに意見を十分に聞く必要がある。
- ・市中心部の回遊性を高め、歩行者や自転車にとって利用しやすい魅力のあるまちにするという基本的な考え方は同じである。

(会長)

- ・一方通行化を行うことは難しく、過去に失敗した経験がある。一方通行化による効果など総論としては賛成の意見が多いが、沿道の商店街や住民からは反対意見があった。
- ・良い施策とは思いますが、事前に十分な説明による合意形成を図り、現在の交通量が多いなかでの対策をよく考える必要がある。

(委員)

- ・障害者の目線ではもう少し細かい配慮が必要である。例えば、バス停の時刻表は、車椅子にとっては高い位置にあるため見づらい。また、道路のバリアフリーについても、少しの段差や凹凸でも転んだりするので十分とは言えない。

(会長)

- ・茨木市においてバリアフリー基本構想はあるのか。

(事務局)

- ・茨木市では南茨木駅周辺でバリアフリー基本構想を策定しているが、その他の地区では策定していない。個別箇所での対策は行っているが、連続した整備ができていない状況である。

(会長)

- ・バリアフリーについては線につながっていなければ意味がない。本来であれば総合交通戦略を策定する前から基本構想に基づいた対策を進めるべきで、総合交通戦略に委ねるものではない。現在「バリアフリー基本構想」がなければ、総合交通戦略で明記しておく必要がある。

(委員)

- ・10 ページに、「自転車ネットワーク路線として選定」とあるが、国土交通省と警察庁のガイドラインに沿って進めることであると考えている。
- ・バス利用を促す方法として、バス停に自転車やバイクの駐車を設ける等のアイデアも必要である。そうすれば、バス停まで歩くと時間がかかるために車を利用する人もバスを利用するのではないか。

(委員)

- ・13 ページについて、フィーダーバスのイメージが分かりにくい。

(事務局)

- ・イメージ図を変更し、分かりやすくする。

(委員)

- ・13 ページについて、高齢化や少子化等により山間部のお客様が減っている。長期的なビジョンも大事だが、現状は赤字で運行しているため、短期的に市が補助する等の対応についても検討してほしい。

(事務局)

- ・バス事業者が路線維持に頑張っていることは承知しており、本協議会で意見があったことを重く受け止めたい。

(委員)

- ・6 ページの観光タクシーであるが、茨木市でのイメージについて何か考えがあるのか教えていただきたい。

(事務局)

- ・山間部には隠れキリシタンの里や見山の郷などがあり、遠方から多くの方が訪れている。また、安威川ダムの周辺整備も進んでおり、観光等で訪れる方の利便性や交通手段を確保する必要があるため、観光拠点をイメージして記載をした。

(委員)

- ・茨木市での観光タクシーは現状では考えていないが、京都と大阪の中間にあるため何か歴史的な物があるはずで、茨木市の知名度を上げて行くためにも観光タクシーについて一緒に考えていきたい。
- ・子育てタクシーを実施しており、例えば、共働きで保育園や幼稚園にお子さんを迎えに行くことができない場合に代理で迎えに行くなど、若い世代に対して支援できれば良いと考えている。
- ・福祉タクシーについては、介護タクシーに取り組んでおり、障害者などが使用するストレッチャーを搭載できる車両を用いている。
- ・若い方が住みやすいまち、明るい茨木市になるように協力をしていきたい。

(委員)

- ・説明資料では目標に対応した施策が記載されていない箇所もあるので、目標と施策を

1対1にしたほうが計画として見やすいのではないかと。

(委員)

- ・22 ページについて、中心市街地のにぎわい創出に向けた取り組みについての具体的なイメージがあれば教えてほしい。
- ・安全な歩行空間の確保について、踏切が閉まっているのに渡る人がいるなど、危険な事例が多くある。立体交差が理想であるがすぐには難しいところもあるので、例えば「安全な通行を促す取り組みを事業者と連携しながら行う」という表現を追記してほしい。

(事務局)

- ・交通という視点からのにぎわい創出は、駅前広場は単なる交通広場ではなく人が集い交流する空間であり、再整備等に当たっては交流スペースの整備を検討し、さらに駅前広場に隣接する建物や商店街との連絡や、人と人とを結びつける動線についても考えていきたい。

(会長)

- ・市中心部のにぎわい創出については、市が一方通行化にして円滑な交通にすると同時に地元のみなさんがまちを活性化させる努力をし、両者が好循環を作り出さなければならない。両者で頑張らなければならないことを念頭に置いて検討を進めてほしい。

(委員)

- ・17 ページについて、乗継割引が導入された地域では、60 分以内や 90 分以内に次のバスに乗り換えれば割引が適用される。しかし、下車後 60 分以内で買物などを済ませて乗車したバス停に戻ることも想定され、このようなケースは乗継割引ではなく往復割引になってしまうため、事業者としては減収になる可能性があり、導入に慎重になる事情があることを理解してほしい。

(事務局)

- ・運賃の値下げを求める声もあり検討も必要だが、今後可能な方法を探していければと思っている。

(会長)

- ・IC カードの導入により方策は考えやすくなったと思うが、事業者間の連携があつてのことであり、よく検討する必要がある。

(委員)

- ・JR 茨木駅の東口にバスの発着場が整備され、増便等の対応が可能になった。駅前の夕

一ミナル整備を長期的スパンで考えていくことも必要だが、少しの工夫で改善できることもあるので、引き続き取り組んでほしい。

- ・また、駅前の再整備の検討にあたり、自転車駐車場についてはどこに配置するのが良いのか、会長の考えがあればお聞きしたい。

(会長)

- ・これまで一般に駅前の放置自転車対策として3つの施策が進められてきた。1つ目は有料の自転車駐車場をつくること、2つ目は違法駐輪を取り締まる条例をつくること、3つ目は条例に基づいて違法駐輪の撤去を行うことで、これらが今までの対策の柱になっていた。
- ・有料駐輪場については、駅直近の便利なところに整備するとバス利用者が少なくなり、また、遠すぎると違法駐輪を誘発する。駅前広場の大きさや形状にもよるが、駅直近ではなく少し離れた所に設置するのがよいと考えられる。

(3) 議事2：次年度の検討方法について

(委員)

- ・長期計画（案）の策定は、協議会で多様な立場の人が集まって議論でき、今後も共通の認識を持って進めていくことができると思う。短期・中期計画の検討においては、府として他市町も含めた調整が必要である。短期・中期計画については、市が主体的に進める事業を中心に検討するイメージなのか。

(事務局)

- ・全ての施策について市が主体になるとは考えていない。個別の施策内容について、誰が、いつ実施するかを具体的に整理したいと考えている。最終的にどのように整理するかは部会で検討していきたい。

(会長)

- ・市独自でできること、交通事業者と連携すること、府や国に依頼することなども当然あるため、市は、市以外の組織が上手に連携を図れるようにコーディネーターとしての役割を果たす必要がある。

第4回 茨木市総合交通戦略策定協議会 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総務企画課 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)
(代理: 八畠 敦 都市交通計画部調査役)
池田 清一 (大阪高速鉄道株式会社運輸部 次長)
西山 哲 (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 常務取締役営業部長)
(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 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)
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)
吉澤 勇一郎 (国土交通省近畿地方整備局建政部 都市整備課長)
(代理: 田尻 尚登 都市整備課街路係長)
青山 淳 (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)
(代理: 佐藤 一馬 地域調整課地域調査係長)
南條 正幸 (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: 大崎 政洋 総務企画部門専門官)
黒田 唯雄 (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)
(代理: 池垣 佳 輸送部門専門官)
森岡 武一 (大阪府都市整備部交通道路室道路整備課 参事)
小林 保 (大阪府茨木土木事務所 参事兼維持管理課長)
泉谷 直紀 (大阪府茨木警察署交通課交通規制係 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)
鎌谷 博人 (建設部次長兼道路交通課長)
岸田 茂樹 (建設部副理事)
田邊 武志 (都市政策課長)
馬場 克二 (都市政策課参事)
砂金 隆浩 (道路交通課係長)
谷本 将一 (道路交通課主査)
林 治孝 (都市政策課職員)