

# 第4回 茨木市総合交通戦略策定協議会 (説明資料)

〈目次〉

- |                            |    |
|----------------------------|----|
| 1. 前回協議会における委員からの意見 .....  | 1  |
| 2. 長期的な都市交通計画（案）について ..... | 2  |
| 3. 次年度の検討方法について .....      | 25 |

平成25年3月22日  
茨木市

# 1. 前回協議会における委員からの意見

委員意見		対応方針
指摘・修正案	理由	
<p>●交通結節機能の強化</p> <p>・交通結節機能を便利に、また増やしていくようなことをはっきりと書いたほうが良いのではないか。</p>	<p>・公共交通を便利にしなければ、公共交通を使いましようと言ってもなかなか利用してもらえない。</p> <p>・丘陵部や平野部は、他の地域に比べてバスの本数も多いので、バスと電車の乗換えで便利に移動することができる環境づくりが重要。</p> <p>・乗換拠点となるバス停を増やしたり、バス停に自転車置き場を設置する等も考えられる。</p>	<p>・交通結節機能を高めるための施策を案として記載。</p>
<p>●バリアフリーについて</p> <p>・バリアフリーについて、「安全な歩行空間の確保」のページに集約して書いたほうが良いのではないか。</p>	<p>・歩行空間のところにバリアフリーのことが書かれていないことに違和感がある。</p>	<p>・将来の歩行空間の目標に、バリアフリーの文言を追加。</p>

## 2. 長期的な都市交通計画(案)

### ・まちの将来像 及び 将来の交通体系づくりの基本理念、基本方針

#### 茨木市のまちの将来像

#### 住み続けたい元気なまち

##### 【将来像に向けた都市交通の課題】

- |                 |               |                      |
|-----------------|---------------|----------------------|
| 1. 高齢社会への対応     | 2. 公共交通の利便性向上 | 3. 自転車交通への対応         |
| 4. 市中心部における交通環境 | 5. 道路混雑の緩和    | 6. まちづくり(プロジェクト)への対応 |

#### 将来の交通体系づくりの基本理念

地域特性を活かし、「住みやすい・移動しやすい」と実感できる交通体系づくり

複数の鉄道や幹線道路による広域的な移動利便性の高さ、平坦な地形や、施設が集約され市の拠点を形成する市中心部など、これらの地域特性を最大限に活用し、茨木市で暮らす人・茨木市へ訪れる人の誰もが「住みやすい・移動しやすい」と実感できる交通体系を確立することを、将来の交通体系づくりの基本理念とする。

#### 将来の交通体系づくりの基本方針

##### 1. 自動車に過度に依存しない、人にやさしく安全な交通環境の構築

- ・高齢者など交通弱者の移動手段の中心となる公共交通を軸とし、徒歩や自転車の利用環境を改善することで、自動車に依存しなくても安全で快適に移動でき、環境負荷の小さい交通環境を構築する。

##### 2. 多様な都市活動を支え、利用しやすい交通環境の構築

- ・山間部での移動手段を確保し、交通結節点の機能強化や公共交通の利用環境の改善、自動車交通の円滑化を図り、日々の暮らしや産業、観光など多様な都市活動を支える交通環境を構築する。

##### 3. まちの魅力を高める交通環境の構築

- ・人の集中する中心部において、通過交通が抑制され、活性化施策と一体となり、市民や来街者が心地よく回遊できる交通環境を構築する。
- ・交通に対する利用者のマナーや意識の向上と一体となり、市民が快適に移動できる交通環境を構築する。

### 基本方針1:

自動車に過度に依存しない、  
人にやさしく安全な交通環境の構築

- ① 市街地における公共交通の充実
- ② 安全な歩行空間の確保
- ③ 安全で快適な自転車利用環境の創出

### ① 市街地における公共交通の充実

#### 市街地における公共交通に関する現状・課題

- ・路線バスの利用者数は年々減少傾向にある。
- ・アンケート結果では、自動車をほぼ毎日利用する割合は、丘陵部で約3割、平野部で約1割である。
- ・平野部でのバスの利用割合は低いですが、一定の改善により最大で約4割がバスを利用する可能性があるという回答している。
- ・また、市内中心部の主要施設等を循環するバスの導入について、約5割の人が条件によっては利用すると回答している。

#### 将来の市街地の公共交通(実現すべき市街地の公共交通)＝目標(案)

- ・市街地では、運行本数の多いバス路線網が形成され、鉄道駅や商業施設等の目的地へバスを用いたアクセスができる。
- ・また、主要バス路線網を補完し、公共施設や医療機関等を結ぶバスが利用されている。
- ・タクシーはバス路線を利用できない交通弱者や多様な利用者ニーズに応える公共交通になっている。
- ・茨木市に住む人、訪れる人が自動車の利用を控え、公共交通の利用を優先するという意識が形成されている。
- ・マイカー通勤が減少し、公共交通の利用者が増加している。
- ・利用者数の増加により、公共交通サービスが向上する好循環が図られている。

## ■バス路線の新設・再編等の検討

市内移動の軸となる路線バスについて、現在の路線を維持するとともに、更なる利便性の向上を図るため、交通事業者と行政が連携し、路線見直し等の検討を行っていく。新たなバス路線等の導入に際しては、利用者が少なければ路線の維持ができないことを市民が十分認識することが必要となる。

<具体例>

- ・(仮称)JR総持寺駅の整備にあわせた、新たなバス路線の導入に向けた検討。
  - ・公共施設や交通結節点等を循環するバス路線の導入に向けた検討。
  - ・丘陵部等のバス利用不便地域における対策について検討。
  - ・周辺自治体との連携によるバス路線の充実に向けた検討。
- 導入に当たっては社会実験(バストリガー方式等)の検証を行う。

## ■多様なタクシーサービスの展開

公共交通で最も柔軟性のあるタクシーを活用し、顧客ニーズにあった多様なタクシーサービスの導入について検討を行う。

<具体例>

- ・福祉タクシー
- ・子育て支援輸送
- ・観光タクシー

## ▼市街地における公共交通網のイメージ



# 基本方針1:自動車に過度に依存しない、人にやさしく安全な交通環境の構築

## ② 安全な歩行空間の確保

### 歩行空間に関する現状・課題

- ・中心部では、自転車と歩行者が歩道上で錯綜しており、安全に通行することが困難な状況である。
- ・アンケート結果では、約4割の人が「徒歩での移動」に不満を感じており、その理由としては、「歩道がない、狭いなど危険な道路が多い」、「自転車マナーが悪く、接触しそうで危ない」等が挙げられる。

### 将来の歩行者空間・環境(実現すべき歩行者空間・環境)=目標(案)

- ・全ての人が、中心部において、段差や自転車等との接触事故などの不安を感じずに、バリアフリーの空間を、安全に安心して通行することができる。
- ・歩行者、自転車、自動車等の通行空間を分離し、あるいは混在する場合でも各々の通行位置を利用者が理解できるように、道路の改良や標示を改善したり、また、通行マナーの啓発活動を行うなど、ハード・ソフト両面の施策が推進されている。
- ・通学路など特に安全の確保が必要な道路では、歩行空間の確保や自動車の速度抑制が行われ、安全に通行することができる。

### ■歩行空間のバリアフリー化

交通結節点や公共公益施設のほか、不特定多数の人が利用する施設を結ぶ主要な道路において、高齢者などの交通弱者が安全に通行することができるように、バリアフリー基本構想を策定したうえで、歩行空間のバリアフリー化を推進する。

### ■歩行者安全対策の推進

歩行者・自転車・自動車の走行空間の分離に向けて、車道の一部幅員の縮小による自転車通行空間の確保や歩行者優先の通行帯の表示とあわせて、自動車や自転車による歩行者への配慮を促すなどの施策を推進する。

通学路となっているなど、特に安全性の確保が求められる区間においては、ハンプや狭さくなど自動車の速度抑制策等による安全対策、歩道の整備・拡幅等を推進する。

歩行者の通行が多い区間においては、整備の考え方や優先順位を明らかにしたうえで、効率的かつ効果的な歩道の整備、拡幅等を推進する。



▲広幅員歩道の例(出典:国交省HP)



▲路側帯及び交差点のカラー舗装による安全確保事例  
(出典:警察庁HP)

## 基本方針1:自動車に過度に依存しない、人にやさしく安全な交通環境の構築

## ③ 安全で快適な自転車利用環境の創出

## 自転車利用環境に関する現状・課題

- ・中心部では、自転車と歩行者が歩道上で錯綜しており、自転車が歩行者の安全を脅かしている状況。
- ・自転車が関連する事故は増加傾向にある。
- ・アンケート結果では、自転車をほぼ毎日利用する割合は、山間部ではほとんどなく、丘陵部で約2割、平野部で約4割となっている。
- ・また、「自転車での移動」に対する不満が多く、「自転車が安全に通行できる道路が少ない」等の理由が挙げられている。
- ・環境と健康を考慮した交通手段として、自転車が注目されている。

## 将来の自転車利用環境(実現すべき自転車利用環境)=目標(案)

- ・鉄道駅等の主要施設へアクセスする道路は、安全かつ快適に自転車が走行できる空間が整備されており、通勤・通学をはじめ、買物・企業活動における短い距離の移動において幅広い人が自転車を利用している。
- ・自転車を利用する人は交通法規を守り、歩行者に十分配慮して走行している。
- ・自動車を運転する人は自転車の走行を尊重し、自動車と自転車が共存している。
- ・観光などで茨木を訪れた人も、気軽に自転車を利用することができる。
- ・レンタサイクルや電動自転車のシェアリングなどにより、自転車の普及が促進されている。

### ■安全で快適な自転車通行空間の整備

市街地周辺から中心部へアクセスする主要な動線を自転車ネットワーク路線として選定し、その路線の整備形態等を示した自転車ネットワーク計画を策定したうえで、安全で快適な自転車通行空間を効果的・効率的に整備する。

なお、自転車通行空間においては、自転車利用者をはじめ、自動車や二輪車を運転する人が自転車が走行する位置を理解し、両者が共存できるようにすることが必要である。

### ■レンタサイクル等の利便性向上

主要な交通結節点において、市民をはじめ、来訪者でも気軽に自転車を利用できる環境を構築するために、レンタサイクルの拡充、コミュニティサイクル(自転車共同利用)の導入検討を行う。



▲自転車利用環境整備例(左:自転車専用通行帯、右:車道混在で通行位置を示した例)  
(出典:国土交通省、警察庁「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」)

### 基本方針2:

多様な都市活動を支え、  
利用しやすい交通環境の構築

- ④ 山間部における公共交通の確保
- ⑤ 交通結節点の機能強化
- ⑥ 公共交通利用環境の改善
- ⑦ 自動車交通の円滑化

## ④ 山間部における公共交通の確保

### 山間部における公共交通に関する現状・課題

- ・山間部の高齢化率は高くなっており、人口が少なく、公共交通の利用者数も少ないが、バス路線の維持及び確保のためには安定した利用者数の増加が求められる。
- ・アンケート結果において、山間部では将来的な移動手段の確保について約8割の人が「不安」と回答している。
- ・また、今後必要と思う取り組みは「乗りやすく、使いやすいバスの運行」が最も多い。

### 将来の山間部における公共交通(実現すべき山間部における公共交通)=目標(案)

- ・バス路線が整備されていない地域や、バス路線はあるが利用者数が少なく運行本数も少ない地域においても、高齢者等の移動や通学の手段が確保されている。
- ・利用者数や利用者ニーズに応じた公共交通が運行されており、地域の公共交通を維持及び確保するため、住民により積極的に利用されている。
- ・観光等で山間部における自然環境や歴史資源などを訪れる人の移動手段としても公共交通が活用されている。

■地域との協働による利用しやすい公共交通の検討

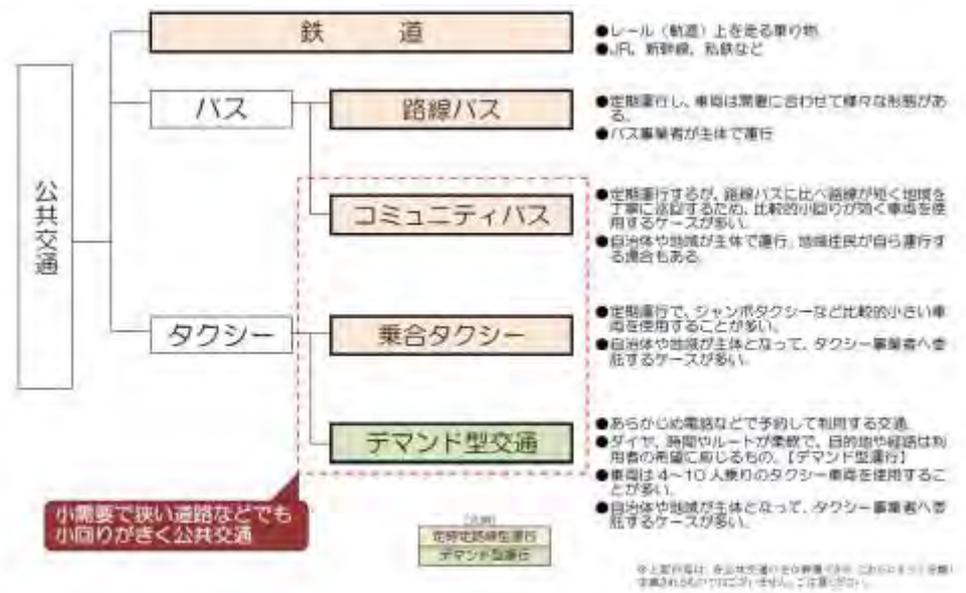
地域住民との協働により、利用者数や利用者ニーズを踏まえた住民の利用しやすい運行方法を検討する。なお、地域公共交通の導入にあたっては、「住民自らが公共交通を維持していく」との思いを地域住民が共有し、積極的に利用することが必要なため、地域と一体となって意識啓発に取り組む。

また、周辺自治体との連携によるバス路線網構築に向けた検討を行うとともに、地域住民のみならず山間部を訪れる観光客等の移動手段としての検討を行う。

<具体例>

- ・乗合タクシー
- ・デマンドバス
- ・デマンドタクシー
- フィーダーバス 等

▼主な公共交通の一覧

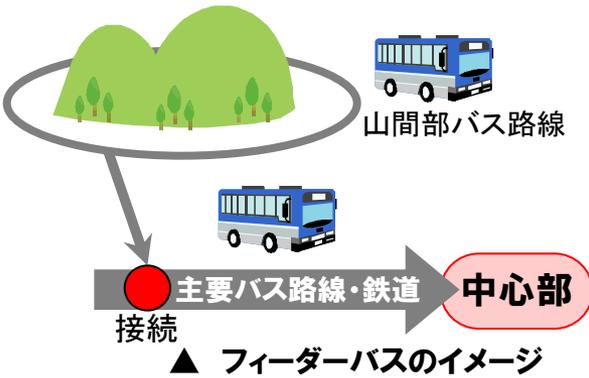
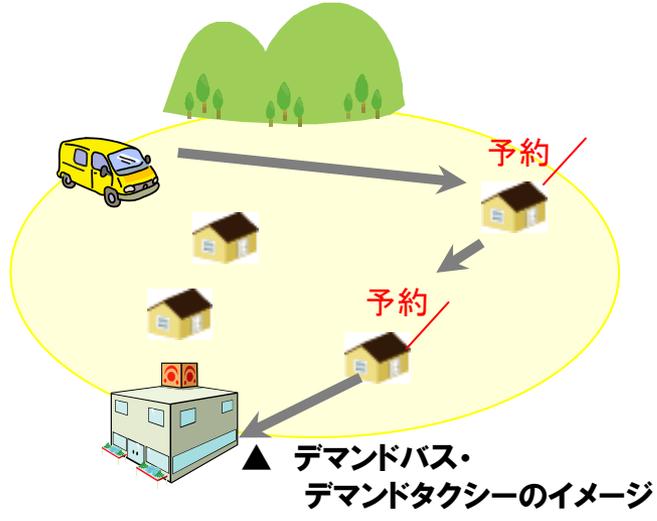


小需要で狭い道路などでも小回りがきく公共交通

注記  
定時電話予約運行  
デマンド型運行

資料:国土交通省

▼主な車両の例



## 基本方針2：多様な都市活動を支え、利用しやすい交通環境の構築

## ⑤ 交通結節点の機能強化

## 交通結節点に関する現状・課題

- ・鉄道駅内ではエレベーターの設置などバリアフリー化が進んでいるものの、駅周辺や駅前広場から駅構内への経路で階段等のバリアがある。
- ・（仮称）JR総持寺駅の整備が計画されているが、駅へのアクセス機能の強化が必要であり、また、阪急総持寺駅においても交通結節機能の強化が必要である。
- ・アンケート結果では、鉄道に対する不満として「駅の周辺が混雑しており、駅に行くまでに時間がかかる」、「駅に駐車場（駐輪場）がない、少ない」が高い。
- ・交通事業者からは、中心部の2駅（JR茨木駅、阪急茨木市駅）でのバスターミナル及びタクシープールの容量不足との意見がある。
- ・放置自転車数は近年減少傾向にあるものの、依然として多い。

## 将来の交通結節点の機能(実現すべき交通結節点の機能)＝目標(案)

- ・交通結節点である鉄道駅において、アクセス及び乗換えの経路は全てバリアフリーに対応しており、高齢者など交通弱者が容易に他の交通機関への乗換えができる。
- ・主要駅ではバスターミナルやタクシープールの適正な容量を配分した駅前広場が整備されている。
- ・（仮称）JR総持寺駅ではアクセス道路と駅前広場が整備されるとともに、阪急総持寺駅では駅前広場が整備され、各交通手段でのアクセスが可能である。
- ・交通結節点周辺には自転車の利用ニーズを踏まえた駐輪場、また、丘陵部の駅においてはパーク＆ライドとして利用できる駐車場があるなど、利用者や地域に応じた手段で鉄道駅へアクセスすることができる。

### ■(仮称)JR総持寺駅の整備

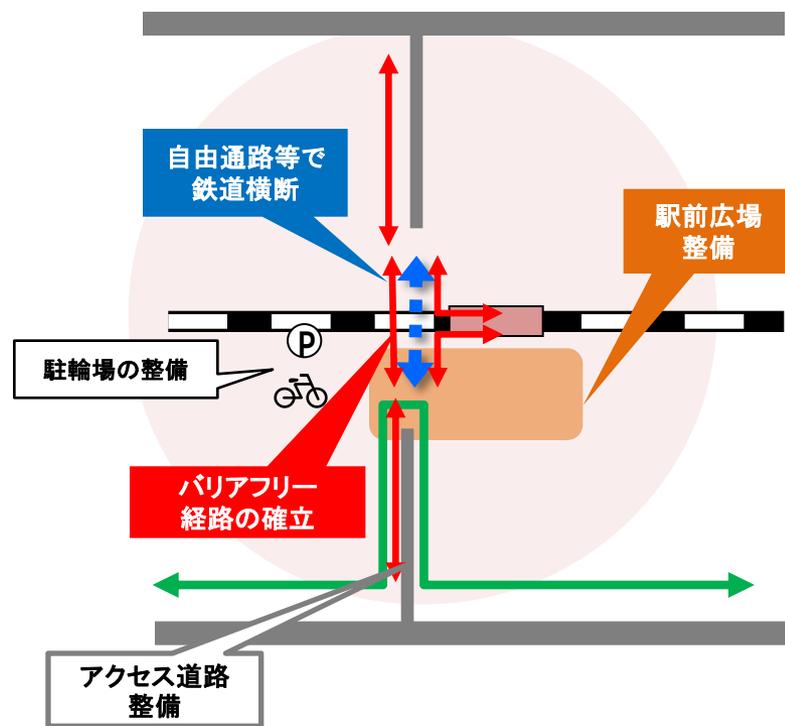
(仮称)JR総持寺駅の整備に伴い、各交通手段でのアクセスができるよう、“アクセス道路”、“駅前広場”、“駐輪場”を整備するとともに、駅の南北からアクセス可能な“自由通路”を設置し、利用者の利便性を高める。

### ■駅前広場の整備

市の玄関口であるJR茨木駅、阪急茨木市駅においては、“駅前広場のバリアフリー化”を徹底するとともに、バス・タクシー・自家用車等の錯綜解消及びターミナル容量不足の解消を図るため、“再整備”を視野に入れた交通結節機能の強化について検討を進める。

駅前広場が未整備である阪急総持寺駅においては、“駅前広場の整備の検討”を行う。

各駅の交通結節機能を高めるため、需要を踏まえたうえで“駐輪場”の整備を行う。



▲交通結節点の整備イメージ

## ⑥ 公共交通利用環境の改善

## 公共交通の利用環境に関する現状・課題

- ・ノンステップバスの導入が進んでいるが、全てのバスがバリアフリーに対応できていない。
- ・路線バス網が市内に広がっている一方で、目的地へ行くためにどの路線に乗ればよいか分かりにくく、公共交通に対する総合的な情報提供が不足している。
- ・アンケート結果では、バスを利用する人、利用しない人の両方が「運賃」、「運行本数」の改善を希望する意見が多い。

## 将来の公共交通利用環境(実現すべき公共交通利用環境)=目標(案)

- ・市内を走行する全てのバスがノンステップバスであり、高齢者など交通弱者が乗り降りや、車内を容易に移動することができる。
- ・利用者の多いバス停には、上屋や風よけが設置され、雨の日や風の強い日でも、快適にバスを待つことができる。
- ・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る。
- ・公共交通網に関する運行情報や乗り場案内が提供され、初めて茨木市を訪れた人でも目的地へ行くための手段がすぐに分かり、迷うことなく移動することができる。
- ・行政や交通事業者等が一体となって、公共交通の利用環境の改善に向けて取り組んでいる。
- ・異なる交通手段での乗り継ぎ負担が軽減され、公共交通を抵抗なく使うことができ、目的地へ円滑に移動することができる。
- ・交通結節点間の移動では、バス路線や自転車、徒歩など複数の交通手段があり、目的に応じた使い分けができる。

## ■バスの使いやすさとサービス向上に向けた整備(ハード面)

高齢者など交通弱者の乗り降りや車内の移動を容易にするために、“ノンステップバスの導入”促進を行うとともに、天候に左右されずに安心してバス待ちができる環境整備として、“ハイグレードバス停の整備”を進める。また、バスの定時性確保にあたり、“バス専用(優先)レーンの設置検討”、“PTPS\*の導入検討”を行う。

※PTPS:公共車両優先システム…バス優先の信号制御等により、バスが優先的に通行できるように支援するシステム。

## ■バスの使いやすさとサービス向上に向けた整備(ソフト面)

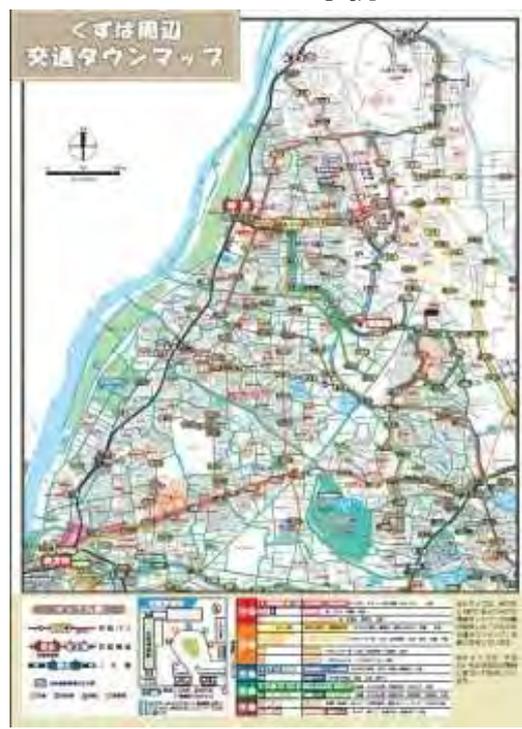
初めてバスを利用する人や観光等で周遊する人にもわかりやすいバスサービスを目指して、観光スポットや市の見所の紹介との連携による“公共交通マップの作成・配布”、“総合案内板の設置”のほか、“バスロケーションによるバスの位置情報発信”、“交通系ICカードの導入”の促進を進める。また、“乗り継ぎ運賃の値下げ”について検討を行う。

### ▼ノンステップバス事例



資料: 神戸市HP

### ▼バスマップの事例



資料: 枚方市HP

### ▼バス総合案内版(JR岐阜駅)



資料: 国交省HP

### ▼バスロケーションシステムの事例



資料: 京阪バスHP

### ▼ハイグレードバス停の事例



資料: 神戸市HP

## 基本方針2：多様な都市活動を支え、利用しやすい交通環境の構築

## ⑦ 自動車交通の円滑化

## 自動車交通に関する現状・課題

- ・アンケート結果では、自動車をほぼ毎日利用する割合は、山間部で約5割、丘陵部で約3割、平野部で約1割である。
- ・市内の幹線道路及び中心部では慢性的な交通混雑が発生している。
- ・アンケート結果においても、5割以上の方が「自動車での移動」に不満を感じている。
- ・その理由としては、「渋滞のため、時間がかかる」、「道路の幅が狭く、歩行者や自転車との接触が危険」等が挙げられる。

## 将来の自動車交通(実現すべき自動車交通)=目標(案)

- ・物流など産業に不可欠な広域的な移動を支える高速道路へ迅速にアクセスできる。
- ・中心部にアクセスする目的ではない通過交通の流入を抑制し、目的のある交通を分散して流入させるため、道路の環状機能が構築されている。
- ・渋滞が多発している箇所において、交通の円滑化を図るために効果的・効率的な交通渋滞対策が行われている。

## ■新名神高速道路((仮称)茨木北IC)へのアクセス道路整備

現在整備中である新名神高速道路((仮称)茨木北IC)を有効に活用できるよう、アクセス道路の整備を進める。

## ■(都)茨木松ヶ本線、(都)西中条奈良線の整備

中心部の交通の円滑化を図るため、(都)茨木松ヶ本線、(都)西中条奈良線について、計画的に整備を進める。

## ■環状道路の整備検討

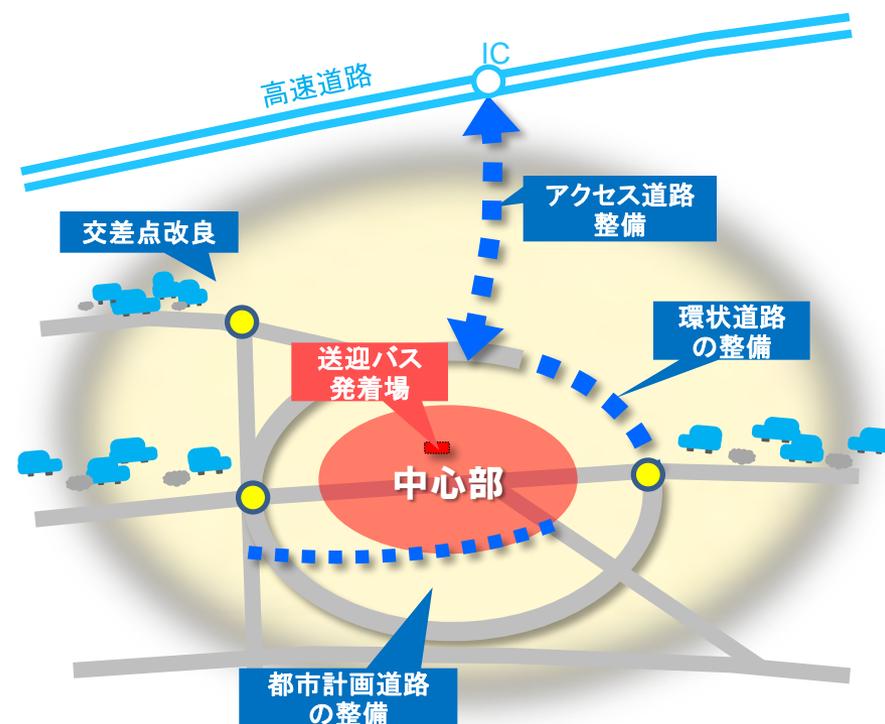
中心部への通過交通の流入を抑制するため、環状機能の構築に向けた道路整備について検討を進めていく。

## ■渋滞が発生する交差点での渋滞対策

渋滞が多発している交差点等において、交通の円滑化を図るため、効果的・効率的な交通渋滞対策(交差点改良等)を行う。

## ■送迎バス発着場の設置検討

企業・学校等の送迎バス発着場の設置による、交通結節点周辺の交通の円滑化について検討を行う。



▲自動車交通の円滑化に向けた取り組みイメージ

### 基本方針3： まちの魅力を高める交通環境の構築

- ⑧ 中心部での回遊性の高い空間の創出
- ⑨ 利用者マナー・意識の向上

## 基本方針3:まちの魅力を高める交通環境の構築

## ⑧ 中心部での回遊性の高い空間の創出

## 中心部に関する現状・課題

- ・市の中心部には、玄関口であるJR茨木駅、阪急茨木市駅や商業・業務施設、行政機能、緑地等があり、性別や年齢を問わず多くの人が集まる地域である。
- ・一方で、自動車や自転車、歩行者が錯綜しており、安全性の確保や交通の円滑化が課題。

## 将来の中心部の交通(実現すべき中心部の交通)=目標(案)

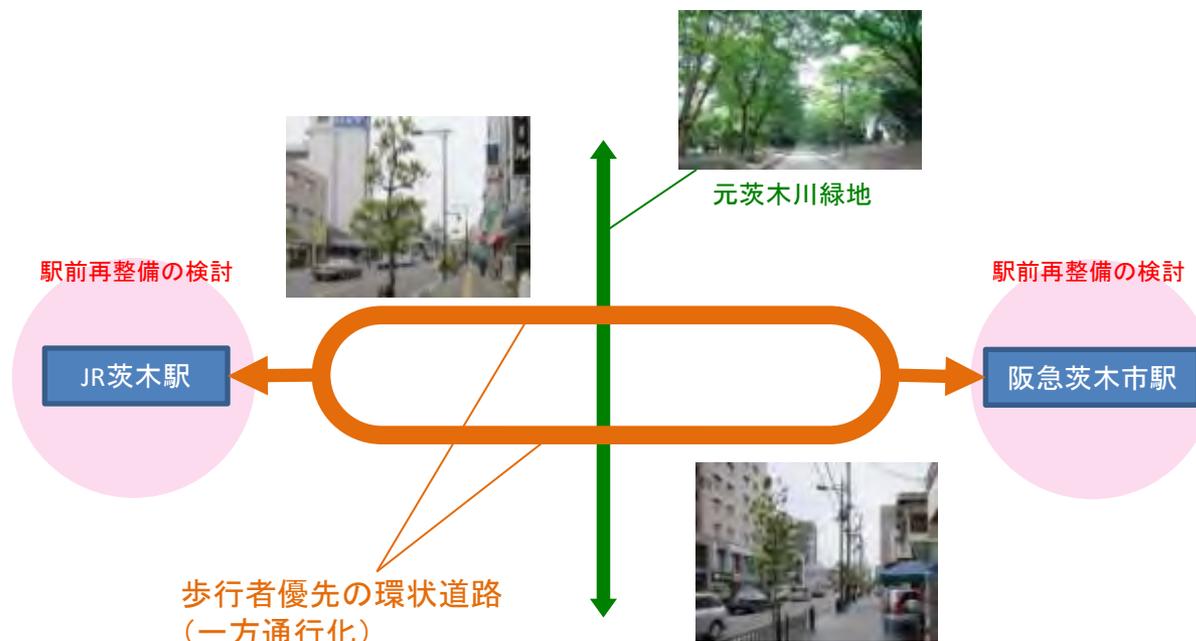
- ・中心部では不要な自動車交通の流入が抑制され、歩行者優先の道路空間が形成されている。
- ・中心部では公共空間の利用や中心市街地活性化施策と一体となってにぎわいが創出され、心地よく回遊できる道路空間が形成されている。
- ・JR茨木駅、阪急茨木市駅では市の玄関口にふさわしい周辺整備が行われている。

### ■歩行スペースの拡大、自転車と歩行者の分離を目的とした道路空間の再配分の検討

歩行者優先の道路空間の構築に向けて、“無電柱化”や“民有地のオープンスペースの確保”等により、通行しやすい景観に配慮した道路空間を形成するとともに、“車道の一部を自転車通行帯”にするなど、自転車と歩行者の分離に向けた検討を行う。

### ■中心市街地の活力創出に向けたJR茨木駅～阪急茨木市駅間の一方通行化の検討

JR茨木駅～阪急茨木市駅間の一方通行化による道路空間の再配分を検討し、中心部での歩行者や自転車の移動性を向上させるとともに、駅前再整備の検討や大学の開校とあわせて中心市街地のにぎわい創出に向けた取り組みを進める。



▲中心部のイメージ

## 基本方針3:まちの魅力を高める交通環境の構築

## ⑨ 利用者マナー・意識の向上

## 利用者マナー・意識に関する現状・課題

- ・通行量の多い道路では、自動車、自転車、歩行者が錯綜している。
- ・アンケート結果では、「自転車の走行マナーやルールの啓発」について丘陵部で約4割、平野部で約5割の方が今後必要と思う取り組みであると回答している。
- ・公共交通の活性化や維持を求める声が多い一方で、依然として自動車利用が多い状況にある。
- ・世界レベルでの地球温暖化問題への対応として、二酸化炭素の排出抑制につながるエネルギー利用の転換が求められている。

## 将来の利用者マナー・意識(実現すべき利用者マナー・意識)=目標(案)

- ・自転車利用の交通ルールが認知され、遵守されることで安全に自転車を利用している。
- ・自動車利用者は弱者となる歩行者や自転車に対し、自転車利用者は歩行者に対して配慮した運転が行われている。
- ・市民には「過度に自動車を利用しない」という意識が浸透し、市民自らが公共交通を守り、育てるという意識をもち、積極的に利用することで、公共交通サービスが向上する好循環が図られている。
- ・電気自動車など環境に配慮した自動車の利用が促進されている。

## ■モビリティマネジメントの推進(かしこいクルマの使い方の普及)

「過度に自動車を利用しない」という意識が浸透することにより、徒歩や自転車、バス等の公共交通利用が促進され、市民自らが公共交通を守り・育てるという意識の醸成を図る。

自動車による環境負荷の低減を目的に、電気自動車等の低公害車の普及を促進するとともに、ライフスタイルの転換を促す施策として、民間事業者と連携を図りながら電気自動車等のカーシェアリングの導入について検討を行う。

## ■自転車・自動車利用者の運転ルール・マナーの啓発

自動車や自転車の運転ルールを徹底するとともに、利用者のマナー向上により他者に思いやりをもった運転ができるような啓発・周知活動を行う。

個々の施策の実施にあたり、利用者の交通ルールの遵守や交通に対する意識の向上が不可欠なため、地域住民や関係者と連携し、交通環境の改善に向けた取り組みを行う。

### ▼モビリティ・マネジメント (意識啓発用資料の例) (出典:大阪府HPより)



### ▼職場を対象としたモビリティマネジメントのイメージ



資料: 交通エコロジー・モビリティ財団

### ▼小学生への出前講座 (出典:阪急バスHP)



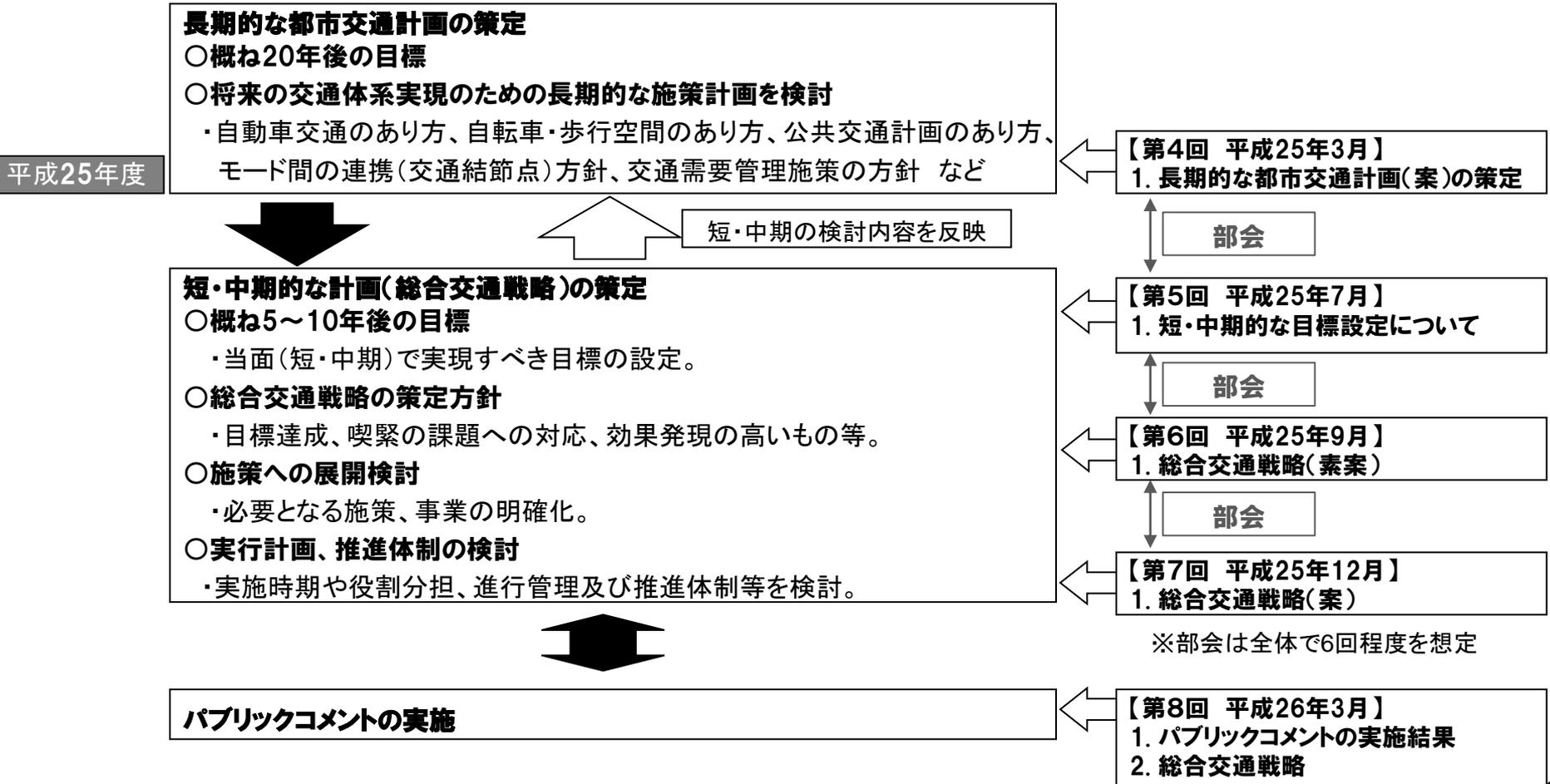
### ▼自転車マナーアップ運動 (出典:茨木市HP)



# 3. 次年度の検討方法について

## ・次年度の検討スケジュール(案)

- ・長期的な都市交通計画(案)の実施施策における課題(財源、主体等)を整理する。
- ・短・中期的に実施すべき施策や役割分担等を検討する。
- ・短・中期的な計画の検討において、追加すべき施策、実施スケジュール、実施箇所等を長期的な計画にフィードバックし、総合交通戦略としてとりまとめていく。
- ・協議会に先立ち、部会を開催予定。



# 3. 次年度の検討方法について

## ・次年度の検討の進め方

- ・短・中期的な計画の検討にあたり、施策や優先順位、役割分担等を調整するため、部会を開催する。
- ・部会での調整を踏まえ、協議会で審議する。また、必要に応じて事業者等への個別ヒアリングを行うとともに、引き続き庁内検討会議にて、施策の効果や実現性を検証し、政策に対する意識統一を図る。

### 協議会

- ・検討結果を審議

検討

### 事務局案の作成

#### 部会

- ・具体的内容の調整

#### 個別ヒアリング

- ・事務局と事業者等との調整
- ・庁内検討会議
- ・政策に対する意識統一等

### ■部会の位置付け

- ・協議会で提示する案の検討に係る調整の場。

### ■部会実施の目的

- ・目標設定、施策への展開、実行計画等 幅広い検討内容を、数回の協議会で議論することは難しい。
- ・事務局で検討を進めるうえで、具体的内容について委員との意見交換を行う場として部会を開催する。
- ・施策や優先順位、役割分担等に対する関係者間の意識の共有を図る。

### ■部会の進め方

- ・協議会開催に先立ち、部会を2回程度(計6回程度)開催予定。
- ・委員及び委員が所属する団体等の担当者が出席する。
- ・テーマによっては関連する委員のみが出席した部会とする。  
(公共交通、交通安全について検討を行う場合等)
- ・副会長に、部会の進行役を依頼。