

提出された意見等及び市の考え方(案)

資料 3

1. 計画全般

通番	ページ 番号	意見の概要	市の考え方
1		高齢者、障害者、子どもたちなどいわゆる「交通弱者」が安全・安心しかも便利な交通施設と交通体系の確立、すなわちバリアフリーを第一に考えた街づくりを望みます。	本戦略の策定にあたっては、市民の暮らしを支える交通について、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を目指し、そのために必要となる施策を推進することにしており、いただいたご意見やご要望にできる限り対応してまいります。
2		高齢者が安心して外出しやすい交通機関と道路の整備を進めてください。	
3		茨木市は市域が広く、北部には山間部があることから交通困難地が少なくないが、歴代の市政において「運送事業者により概ね充足されている。」として、事業者頼みに終始し、近隣他市に比べ交通上の恩恵を受けることが少ない現状にあるため、抜本的な交通戦略を立てていただくことを要望します。	
4		市民の「交通基本権」を定めている自治体があり、茨木市民の交通基本権について検討してください。	
5		交通弱者と言われる方々を救済する施策をぜひ実現していただきたい。	
6		市長は公約を守り、社会的弱者の生きやすい茨木市を目指してください。	
7		高齢化社会の時代にあった施策を求めます。	
8		交通困難地域の選定条件を明確にし、「駅・停留所からの距離」、「市中心部までの片道運賃」、「バスの便数」など交通困難地域を調査し、公表してください。	「バスサービスハンドブック(土木学会)」等の基準(バス停から半径300m及び鉄道駅から半径1km)に基づき、公共交通空白地の設定を行っています。本戦略の23ページをご参照ください。中心部までの路線バスの運賃や路線バスの便数については各社のホームページ等をご参照下さい。

提出された意見等及び市の考え方(案)

通番	ページ 番号	意見の概要	市の考え方
9		市長あいさつを掲載されたい。	市長あいさつを掲載します。
10		概要版を作成し、市内公共施設に配布されたい。	今後、検討します。
11		市民に対し、わかりやすく丁寧に広報誌で説明されたい。	今後、検討します。
12		コンサルタントはどこですか。	復建調査設計(株)大阪支社に委託しています。
13		(平成24年度)茨木市総合戦略策定協議会/(平成25年度)茨木市総合交通戦略協議会において検討されていますが、それ以前の平成23年2月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく地域公共交通協議会を設置するべく、前年12月に市民委員の募集が行われ、要綱(案)も定められながら、設立されぬままに終わっています。この間の経緯について、明快な説明を求めます。	平成23年度に、本市の交通体系を整理し、実現に向けた交通施策を実施するためには、公共交通以外の交通についても検討が必要であると判断し、平成24年度から茨木市総合交通戦略を策定することとしました。なお、茨木市地域公共交通協議会の市民委員には了解を得た上で、茨木市総合交通戦略策定協議会及び茨木市総合交通戦略協議会の委員に就任いただいております。
14		計画の名称は「茨木市総合交通戦略」となっていますが、その内容を見ると、戦略というよりも戦術というべき施策・事業が多くを占めており、「茨木市総合交通計画」の名称が妥当と思考します。	市民、行政、交通事業者、交通管理者などが連携し、総合的に取り組む実行計画であるため、「茨木市総合交通戦略」としています。

提出された意見等及び市の考え方(案)

通番	ページ 番号	意見の概要	市の考え方
15		この計画と関連する「茨木市都市計画マスタープラン」(平成19年6月策定)と対比すると、次の点で理解に苦しむところがあります。 1) 地域区分について、この計画自体、第2章・第3章が4地域に対し、第4章が3地域とされ、その訳が分からぬうえ、都市マスが現行第4次総合計画に基づいての4地域であり、まったく不可解です。(本市の交通特性を踏まえ、この計画を3区分で推進されるならば、その前提となる課題も同じ区分によるべきであり、現況での交通手段分担率など、4区分での整合も見られない) 2) 施策内容について、この計画の4.4.実施する交通施策に記述の事柄は、その多くが都市マスで設定されている都市づくりプランのテーマ⑨“地域と暮らしを支える交通システムを構築する”にも見られ、むしろ後者に、“歩いて暮らせるまちづくりに向けた環境整備”、“ユニバーサルデザイン・バリアフリー化の推進”、“道路空間の利用方法の見直し”など、交通まちづくりにとって望まれるものがあります。	交通の課題については、現行の第4次茨木市総合計画の地域区分に基づいて整理していますが、実施する交通施策については、地形状況や路線バスの運行状況などの交通特性を踏まえ、「山間部」、「丘陵部」、「平野部」の3地域に区分して検討を行っています。 本戦略においては、現行の都市計画マスタープランの都市づくりプランも踏まえ、長期目標や短期及び中期で実施する交通施策を定めています。

提出された意見等及び市の考え方(案)

2. 第1章「茨木市総合交通戦略について」

通番	ページ 番号	意見の概要	市の考え方
16	1	1.1.の文章中、「立命館大学の開学」について、学部移転の場合は「開設」であるため、「立命館大学の開設」に修正すべき。	学部移転や学部の新設に関わらず「開学」としています。
17	1	1.2.の文章中、「概ね20年以内」とした理由を丁寧に説明されたい。	短期(概ね5年以内)及び中期(概ね10年以内)で実施した交通施策を点検し、必要に応じて見直し、次の10年間で更なる交通施策を実施することになっているため、概ね20年としています。
18	1	“出発地と目的地を結ぶ移動手段として交通があり、…”とありますが、「交通」の概念として、“移動自体が目的の一つ”との視点があり、交通における課題を考察するとき、トランスポートよりもモビリティに重きをおいてとらえ、スマート・モビリティを追求する戦略が必要と考えます。	ご指摘のとおり、交通には散歩、サイクリング、ドライブなど移動自体を目的とする視点もあり、交通施策の推進にあたっては人の活力の源泉である交通の意義に留意する必要があると考えますが、本戦略では移動手段としての交通に関する施策をとりまとめています。

提出された意見等及び市の考え方(案)

3. 第2章「茨木市の都市特性と将来像」

通番	ページ 番号	意見の概要	市の考え方
19	16	「(仮称)第5次茨木市総合計画」との整合性について、端的に説明してください。	本戦略の策定にあたっては、庁内における交通に係る部局で協議、調整しており、(仮称)第5次茨木市総合計画に反映させます。
20	14	都市特性として、「利便性の高い交通網」と「多様な都市環境」が記述されていますが、前者に対しては、市外への広域的な移動でうなずけるものの、生活面での域内移動がそうであるといえず、あえて申せば「利便性の高い道路・鉄道網」が、後者に対しては、「多様な地勢・都市機能」が、それぞれ妥当です。 また、中心部に都市機能が集積しているものの、多くの人に利用されているのでしょうか(?)。 さらに、「住む」、「働く」、「学ぶ」、「余暇を楽しむ」の都市機能は、地域による特徴とどのような関係があり、いわゆる職・住・学・遊の機能について、19ページの「6)茨木市のまちの将来像」で、“働く、学ぶ、訪れるといった活動…”とあったり、都市マスでは、“市民が暮らし・学び・働き・遊ぶ、様々な活動が…”と、現行総計では、“本市に住み、働き、集い、学び、遊ぶ人々が、…”と、それぞれ異なる記述がなされ、整理が望まれます。	広域的な幹線道路や鉄道網に恵まれていることから「利便性の高い交通網」とし、地勢、土地利用状況、施設分布状況、人々の流動状況等を踏まえて「多様な都市環境」としています。 商店街や大型商業施設など中心部の都市機能は多くの人に利用されていると認識しています。 また、多様な都市環境の例示として、「住む」、「働く」、「学ぶ」、「余暇を楽しむ」と記載しています。
21	15	茨木市の課題である高齢化の進行について、生活における移動手段の確保は、山間部に限らず、既に大きな課題に直面しています。だからこそ、戦略の切り札として施策の実現が熱望されますので、次の提案をします。 超高齢社会に対応しての生涯自立支援や中心市街地の活性化など、まちづくり戦略に有効な総合的施策として、茨木市内からJR茨木駅と阪急茨木市駅間までの路線バスを利用した場合、帰途が運賃無料となる制度を提案します。金沢市や富山市の先進事例も参考に検討ください。	高齢化の進行が課題の1つであることを踏まえて、「住みやすい・移動しやすい」と実感できる交通体系づくりを目指し、必要となる施策を推進しますが、その推進にあたっては財源確保の必要があると考えます。
22	17	提示されている点に加え、バリアフリー、ユニバーサルデザインの概念に基づいた交通、観光への視点を踏まえた交通、それぞれについての一文が必要と思考します。	バリアフリー、ユニバーサルデザインの視点については、17ページの12行目の「歩いて暮らせるコンパクトな生活圏を維持及び構築する」に、観光の視点については、14行目の「都市の魅力や都市としてのブランド力を高め」に含みます。

提出された意見等及び市の考え方(案)

通番	ページ 番号	意見の概要	市の考え方
23	19	以下の文章に修正 本市の特徴である、利便性の高い交通<u>道路・鉄道</u>網や多様な<u>地勢・都市環境機能</u>を活かした都市整備にあつては、人の暮らしと都市機能を支える交通を目指した取り組みが必要となります。また、茨木市総合計画をはじめとした上位計画は「生活」、「住みやすさ」「暮らし」、「活力」を基本としており、既に(仮称)JR総持寺駅の整備による交通利便性の向上や、立命館大学の開学に向けた周辺整備に伴い、新たな交流拠点が創出されるなど、「生活の質」や「地域の活力」の向上が期待される各種事業や計画が進められています。 今後も、これまでの取り組みや直面する「高齢者の進行」、「都市機能の維持、更新」などの都市づくりの課題を踏まえ、日々の暮らしを支えるまちづくりを推進していく必要があります。 さらに<u>そして</u>、人口減少社会の中でも人口の維持、増加につながるよう、都市の中で行われる、働く、学ぶ、訪れる<u>職・住・学・遊</u>といった活動を支え、<u>ていく取り組みさらに活性化していくため、その基盤となる交通の整備・充実</u>が重要です。 そのため、都市活動の基本である「住みやすさ」「暮らし」、「活力」の向上を目指し、茨木市総合交通戦略では、(以下、省略)	広域的な幹線道路や鉄道網に恵まれていることから「利便性の高い交通網」とし、地勢、土地利用状況、施設分布状況、人々の流動状況等を踏まえて「多様な都市環境」としています。 「暮らし」は「生活」と同義語ですが、ここでは「住みやすさ」と表現しています。「職・住・学・遊」ではイメージをつかみにくいと考えます。 都市活動を支える取り組みには交通の整備・充実以外にも多くの施策が考えられます。 以上のことから、文章の修正は行いません。
24	19	表中の茨木市の上位計画欄に記述の内容は、“・「人づくり」、「暮らしづくり」、「都市(まち)づくり」を基本とした政策”を提案します。 なお、上位計画とは、総合計画のほか、どの計画が該当するのですか(?)。	交通との関わりが大きい「生活」、「住みやすさ」、「活力」を記載しています。上位計画とは茨木市都市計画マスタープランなどを指します。

提出された意見等及び市の考え方(案)

4. 第3章「茨木市の交通の課題」

通番	ページ 番号	意見の概要	市の考え方
25	22	路線バス運行ルートについて、〇〇地域から□□地域、とありますが、□□地域の住民目線では、抵抗を感じる表現であり、“〇〇地域と□□地域、それぞれの間を主に運行しています。”に修正してください。 なお、3社の乗車人数増減推移は、それぞれのサービスが反映されたものと思われ、それを検証の意味合いも含め、高槻市バスの数値を参考に記載するとともに、①鉄道について、参考となる周辺主要駅利用者数の記載を望みます。	「阪急バスが中心地域と北部地域、近鉄バスが中心地域と南部地域、京阪バスが中心地域と南部地域の東部の地域間を主に運行しています」に修正します。 交通手段分担率については近隣市町と比較していますが、絶対数である公共交通利用者数については自治体ごとに土地利用特性や人口等が異なるため、近隣市町の路線バスや鉄道の利用者数を示すことは考えておりません。
26	35	1. 高齢社会への対応について、本市は、今や、高齢社会でなく、超高齢社会に突入している。“交通環境”は、“交通”が望ましい。②バリアフリー化への対応(交通結節点)は、逆に、交通結節点の整備(バリアフリーへの対応)であるべき。③交通安全の確保も、“安全交通の確保”であるべき。また、②と③は、高齢者に限らず、障がい者や子どもも対象であり、まちづくりの概念に基づき、住みやすい・移動しやすいまちの前提として、提示された6つの課題に加え、「人にやさしいまちへの対応」での取り組みが望まれる。	「1. 高齢社会への対応」を「1. 超高齢社会への対応」に修正します。 「交通環境」には、移動手段だけでなく道路や人の行動なども含みます。 交通結節点以外においてもバリアフリー化は必要と考えます。 交通の安全を確保するため「交通安全の確保」としています。 ご指摘のとおりあらゆる人にやさしいまちへの対応が求められますが、本市においての交通の課題としてまとめています。
27	35	2. 公共交通の利便性向上について、“今後も利用者を確保し、公共交通を維持するには…”でなく、公共交通の分担率を高めるには、…“であるべき。①各鉄道駅へのアクセス環境は、アクセス環境でなく、アクセス交通が妥当であり、カッパ内の駅周辺のバリアフリー化は、上述のとおりによりまとめ、ここでは削除。むしろ、①と②乗継利便性の向上とを併せ、“交通体系のシームレス化”がナウな表現。なお、新たに“運賃の妥当性”を取り上げてほしい。(参考事例:彩都西-南茨木のモノレールが¥390、南茨木-四条河原町の阪急が¥310、彩都西駅-JR茨木の阪急バスが¥280、JR茨木-枚方市駅の京阪バスが¥250、茨木市内間の方が他市への遠距移動よりも高い運賃体系)	公共交通の利用者を確保することが分担率の上昇につながると考えています。 公共交通の利便性向上には鉄道駅周辺の交通環境の改善も必要と考えています。 「シームレス」よりもわかりやすい表現を心掛けています。 本戦略では運賃の妥当性は検討していませんが、運行距離だけでなく利用者数等も勘案した運賃が設定されていると考えます。

提出された意見等及び市の考え方(案)

通番	ページ 番号	意見の概要	市の考え方
28	35	3. 自転車交通への対応について、この課題は、中心地域や南部地域に限らず、あえてこれら地域を記述の必要がなく、全体の表現も“他市に比しても分担率の高い自転車が歩行者や自動車と安全に共存できるよう、…”が望ましい。①の通行環境は、通行空間が妥当。②マナー・モラルの向上は、運転ルールの修得・マナーの向上が妥当。新たに三番目として“レンタサイクルの普及”の追加を。	本ページでは本市においての交通の課題を記載しています。 「自転車通行環境」を「 <u>自転車通行空間</u> 」に修正します。 自転車だけでなく、自動車、歩行者についても交通ルールを守る必要があるため、「マナー・モラルの向上(自転車利用者)」を「 <u>交通ルールの遵守・マナーの向上</u> 」に修正します。 放置自転車対策の1つとしてレンタサイクルの普及も包括されます。
29	35	4. 市中心部における交通環境について、交通環境の“環境”は不要。また、この課題のみ、課題解決と記述されているのは、どうしてなのか(?)。①は、前文で記述されており、不要。	移動手段だけでなく、道路や人の行動なども含まれるため、「交通環境」と記載しています。 ここでは対応策ではなく、課題を記載しているため、「課題解決」と記載しています。
30	35	5. 道路混雑の緩和について、定時性ととも、定速性も求められ、定時・定速性が妥当。ここでもどうして“次のような対応”なのか(?)。①での流入は不要。②は、前文で記述があり、不要。新たに“カーシェアリングの普及”が望まれる。さらに、できれば、“バス専用道”や“バス運行でのICT利活用”も。	定速性も必要ですが、ここでは定時性の確保を強調しています。 通過交通が中心部へ流入することを抑制するため、「通過交通流入抑制」としています。 環境負荷の低減を図る対応策として自動車利用の抑制を記載しており、自動車利用を抑制する手段の1つとしてカーシェアリングの普及を考えています。
31	35	6. まちづくり(プロジェクト)への対応について、③スマートコミュニティの整備は、東芝主体の事業であり、さしあたり除外すべき。(事業内容をどのように把握されているのか?) 個人的に得た先方関係者の情報によれば、交通問題は、未知数の由)。④彩都事業について、第4章の施策を見ると、彩都の二文字がどこにもなく、唯一の関係記述が山麓線のみだが、どのような対応が目論まれているのか(?) (手許資料の進む5大プロジェクトによれば、西部のみが対象と理解するが、もしも中部も含むならば、周辺地域とのアクセス強化はとんでもない話)。⑤も同様であり、ここではプロジェクトに拘泥せず、③・④・⑤よりも観光への視点を踏まえたまちづくりが課題の対象とされるべき。	スマートコミュニティで期待できる新たな交通などをはじめ、まちづくり(プロジェクト)を支え、これらと連携した交通体系の構築が今後の本市において重要と考えることから記載しています。 山間部の公共交通を検討する上では、山間部に隣接し、鉄道駅がある彩都との連携についても踏まえる必要があると考えます。 これらのまちづくりと交通の連携により、観光面での取り組みに活かすことも必要と考えます。

提出された意見等及び市の考え方(案)

5. 第4章「茨木市総合交通戦略」

4. 1「将来の交通体系づくりの基本理念・基本方針」、4. 2「茨木市の将来の交通体系」

通番	ページ 番号	意見の概要	市の考え方
32	36	将来の交通体系づくりの基本理念・基本方針について ・基本方針のすべてで“交通環境”と記述され、この他にも“通行環境”や“利用環境”の表現がある一方、“環境負荷”の用語も見られ、同じ“環境”でありながら、英語でいえば、circumstancesとenvironmentとの違いがあります。この際、“環境負荷”に譲り、“交通環境”は“交通体系”に、“徒歩や自転車の通行環境”は“徒歩や自転車の利用スペース”に、“公共交通の利用環境”は“公共交通のサービス(ハード/ソフト両面)に、それぞれ修正が分かりやすいです。 ・基本方針1の後半を「…、人にも環境にもやさしく、安全な交通体系の構築」に、2を「市民生活を支え、だれもが利用しやすい交通体系の構築」に、3を「都市(まち)の機能を発揮し、魅力を高める交通体系の構築」に、それぞれ修正を提案します。	基本方針は人に主眼を置いて定めています。 交通体系は多面的な交通環境により構成されています。 「通行環境」は、歩道や自転車通行空間だけでなく、人の行動による変化も含まれます。 「利用環境」は、利用者に対する利便性向上策を講じるだけでなく、自発的な利用も期待しています。
33	37	茨木市の将来の交通体系について、次のとおりに修正を提案します。 ・平坦な地形を活かした自転車が利用しやすい環境：“環境”を“通行空間”に。 ・公共交通の利用環境の改善：“利用環境”を“サービス(ハード/ソフト両面)の向上”に。 ・自動車交通の円滑化を図る環状道路体系：“環状道路体系”を“環状道路の整備”に。	「自転車が利用しやすい環境」を「<u>自転車が利用しやすい通行空間</u>」に修正します。 利用者に対する利便性向上策を講じるだけでなく、自発的な利用も期待しているため、「利用環境」としています。 本市の都市計画マスタープランにおいて本ページの黄色で着色した道路を「環状道路体系」としています。
34		32番で記載した「都市(まち)の機能を発揮し、魅力を高める交通体系の構築」では、中心市街地の活性化とともに、観光事業の推進が肝要であり、その要件として、観光案内所の設置があり、テーマ⑩を追加し、施策9:駅前広場の整備のなか、施策11: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)とのタイアップにより、具体化が望まれます。	観光事業の推進については、交通施策の方向性を示すテーマには該当しないと考えます。

提出された意見等及び市の考え方(案)

6. 第4章「茨木市総合交通戦略」

4. 4実施する交通施策 テーマ①「市街地における公共交通の充実」

通番	ページ 番号	意見の概要	市の考え方
35		市内循環コミュニティバス(ワンコイン小型バス)の運行を求めます。	本市においては、主要な公共施設等は市中心部及びその周辺に位置しており、既存バス路線も充実しています。 公共施設等を結ぶコミュニティバスは、バス路線の沿線住民は乗り継ぎなしで各施設間を移動することが可能となりますが、沿線住民以外は、乗り継ぎが必要となります。 一方、既存バス路線を活用した乗り継ぎ運賃の値下げなどの利用環境の改善を図った場合、居住地に関わらずバス路線周辺に立地するあらゆる施設への移動利便性が向上します。 そのため、コミュニティバスの導入に比べ、特定施設への移動に限定されず、受益を得る利用者が多くなる既存バス路線を活用した利用環境の改善策について検討することとしたものです。
36		市長の公約であるコミュニティバスの運行を早く実現してください。	
37	43、44	(施策1-3)金沢市の「ふらっとバス」、富山市の「おでかけ定期券」、それぞれの良さを引例ください。	
38		図書館やきらめきホールに行くためにはバスを2回乗り換えないと行けません。往復840円要します。図書を返すためには1,680円必要です。ぜひワンコインバスを求めます。	

提出された意見等及び市の考え方(案)

通番	ページ 番号	意見の概要	市の考え方
39		「まちづくり」の基本は市民の足の確保、自由で安全な交通の確保であり、地域の公共交通の充実にあたっては交通事業者だけがその責任を負うのではなく、自治体を中心となり、国の財政支援と利用者市民の相応の協力が必要と考えます。特に戦後生まれの団塊の世代が2012年には65歳に達し、2025年を境に身体機能の衰える年代に達し、高齢運転問題や交通弱者の増大が予想され、社会生活維持のインフラあるいはライフラインとしても早急な整備が望まれます。以上の観点から、43ページの施策1-3については、市長の公約通り市内を循環するコミュニティバスを導入すべきである。以下のとおり、既存バスの乗り継ぎ運賃の値下げや乗り継ぎ設備の改善策より有効であると考えます。 「市内循環コミュニティバスの導入路線(私案)」 ・阪急茨木市駅を始点に、右回り・左回りの環状バス路線を低床の小型バスで運行する。 ・事業主体は交通3社と茨木市の共同事業とする。 ・利用者負担は路線バスの乗り継ぎ運賃相当額とする。 (右回り) 阪急茨木市駅－市役所前(ハローワーク)－JR茨木駅東口(阪急オアシス前)－立命館大学図書館前(仮称)－阪急南茨木駅前－モノレール宇野辺駅－イオン前－茨木郵便局前(JR茨木乗り継ぎ)－府民センター前－茨木労働監督基準署前－保健医療センター前－中央図書館(きらめきホール・富士正晴記念館)－市立斎場(保健所)－阪急茨木市駅東口(終点) (左回り) 右回りの逆コースとする。 ◎循環バスの利点 ①利用料金: 全線ワンコイン100円の割安料金とする。 ②直接目的地へ行くことができる。路線バスと乗り継いでも210円+100円=310円と割安である。 ③市内公共交通の利用促進、マイカーの抑制ができる。 ④低床小型バスの利用でバリアフリーと燃費の節約、交通弱者と障害者の利便性向上。 ⑤既存バス路線との競合はほとんどない。 ⑥高齢者の社会参加の促進、公共施設と商業施設利用の利便性向上。 ⑦鉄道とバス路線の相互連絡の強化。 ⑧高齢ドライバー対策と交通事故防止。	本市においては、主要な公共施設等は市中心部及びその周辺に位置しており、既存バス路線も充実しています。 公共施設等を結ぶコミュニティバスは、バス路線の沿線住民は乗り継ぎなしで各施設間を移動することが可能となりますが、沿線住民以外は、乗り継ぎが必要となります。 一方、既存バス路線を活用した乗り継ぎ運賃の値下げなどの利用環境の改善を図った場合、居住地に関わらずバス路線周辺に立地するあらゆる施設への移動利便性が向上します。 そのため、コミュニティバスの導入に比べ、特定施設への移動に限定されず、受益を得る利用者が多くなる既存バス路線を活用した利用環境の改善策について検討することとしたものです。

提出された意見等及び市の考え方(案)

通番	ページ 番号	意見の概要	市の考え方
40	42	南茨木駅からJR茨木駅を結ぶバス路線を開設してください。	平成27年4月に両駅間に位置する立命館大学が開学することも踏まえ、通学、通勤者及び市民の利便性向上を図るとともに、交通結節機能を高めるため、交通事業者と協議を進めます。
41		南茨木駅からJR茨木駅までのバス路線が距離が長く大変不便だと思うので、モノレール宇野辺駅とJR茨木駅を結ぶ100円シャトルバスを運行してほしい。	
42		鮎川二丁目及び三丁目を運行していた近鉄バスの路線が廃止になり、京阪バス鮎川停留所までは歩いて10分近く要し、車いすなどの障がい者や高齢者が大変不便のため、JR茨木駅から茨木市役所、阪急茨木市駅を通り、鮎川二丁目及び三丁目を経由して、現在は使われていない高槻市交通部の富田団地東停留所の回転場までの間について、6時から23時まで路線バスを運行してほしい。	ご意見があったことを事業者に伝えます。
43		茨木市において公共施設、福祉施設及び病院を結ぶ車いす対応の巡回バスを運行してほしい。	市街地を運行する既存路線バスを活用し、乗継運賃の値下げなど利用環境を改善することについて検討を進めます。なお、移動困難者に対する支援のあり方や方策についても関係部局と連携して検討を進めていきます。
44	41	テーマ①:市街地における公共交通の充実の将来目標について、利用者増/サービス向上により、中心市街地の活性化や観光来訪者の増加などの効果が期待される。前述の好循環があれば、路線維持が基本でなく、当然に路線の増強があつてしかるべき。	路線バスの利用者数が減少傾向にある現状を踏まえ、将来の利用状況により路線が廃止される可能性もあることから「維持」としています。
45	45	(施策1-4)これが本市の総合交通戦略とは、ただただ寂しさを感じます。テーマ④の施策7-2も同様であり、ともに取り消してください。広域交通の視点による施策であれば、例えば、箕面市で検討されて北大阪急行の延伸が期待どおりの成果に結びつくことを前提に、かやの中央から東西への新交通を新設して(仮称)JR総持寺に結ぶなど、将来計画を夢とせず提案がされてこそ、戦略といえるのでないでしょうか。(賢い市民は、「オレンジゆずるバス」や「すいすいバス」を適宜利用しています。)	市民の利便性を向上させるための1つの施策として隣接自治体との連携も検討することとしたものです。

提出された意見等及び市の考え方(案)

7. 第4章「茨木市総合交通戦略」

4. 4実施する交通施策 テーマ②「安全な歩行空間の確保」

通番	ページ 番号	意見の概要	市の考え方
46		府道西駅前交差点(茨木中央郵便局前)は歩道橋を使用しなくても、平面横断ができるように横断歩道の設置と歩行を求めます。	平成26年度から策定予定のバリアフリー基本構想の策定において検討します。
47		茨木中央郵便局東側交差点(西駅前交差点)について、歩道橋に変えて、平面の歩道か地下道での横断道路を設けてください。	
48		JR茨木駅西側において駅舎側からバス乗り場まで直接行けるように横断歩道と信号の設置を求めます。 (高齢者、障害者は杖をついて階段の上り下りができません。)	JR茨木駅西口駅前広場の再整備に向けた検討を始めており、その中で検討します。
49		JR茨木駅西口バスターミナルのバス停車場から駅舎のエレベーターまで信号付きの横断歩道を設置してほしい。現在は歩道橋から階段を下りてバス停車場へ行く経路のため、車いすでは行くことができません大変不便になっている。	
50		JR、私鉄全駅と市中心地周辺をバリアフリー地区に指定し、計画の立案を求めます。	戦略に基づき、「JR茨木駅～阪急茨木市駅周辺」、「(仮称)JR総持寺駅～阪急総持寺駅周辺」、「阪急及びモノレール南茨木駅周辺」において、バリアフリー基本構想を策定します。
51		各ターミナルのバリアフリー化を進めてください。	
52		JR、私鉄、モノレール全駅のホームに転落防止柵の設置を求めます。	ご意見があったことを事業者に伝えます。
53		歩道の段差の解消と切り下げを求めます。	段差解消を順次実施しており、今後も引き続き取り組みます。
54		各小学校の通学路安全対策要望箇所の早期実施を求めます。	通学路の安全対策については、関係機関等と連携し、地域住民と調整のうえ、順次対策を進めています。
55		小・中学生の通学道路の安全対策要望箇所の改善を早急に実施してください。	

提出された意見等及び市の考え方(案)

通番	ページ 番号	意見の概要	市の考え方
56		歩道の幅員を広げてほしい(特に信号機設置の周辺地域は危険である。)	歩行者安全対策として歩行者の通行量、道路幅員、歩道幅員、歩行空間の連続性等を考慮し、効率的かつ効果的な対策を検討します。 マナーについては、現在、取り組みを行っている道路利用者に対する交通ルールやマナーの啓発及び周知活動を継続して実施します。
57		中河原交差点の歩道の幅が他のところより非常に狭く、安全に通行することができないので広げてほしい。	
58		中河原交差点を横断する時や、信号待ちの時(少し坂である)に目の前にバスが止まっていた。安全に横断できるようにしてほしい。この信号交差点で自転車で倒れたことがある。	
59		中河原交差点の横断歩道などの改善により安全・安心に通行できるように。交差点での接触や自動車の急停車があり、横断歩道を通らず、交差点の中を自転車で走りぬける人が多い危険なところだと思います。横断歩道の「上郡」側の歩道は幅が狭く、坂になっていて信号待ちの人ははみ出ており、そのまま横断する。国道を歩くには人をかきわけての通行になるなど構造的に問題があるのではないかと(マナー向上も必要)。	
60	47、48	(施策3)モノレール南茨木駅及び阪急南茨木駅とその周辺は、バリアフリー基本構想が策定され、整備済みでないのでしょうか(?)。モノレール駅周辺では、吹田市内の山田・万博記念公園・公園東口の各駅ともに策定・整備がされており、本市内の各駅も実施が望まれます。また、ハード整備に加え、「心のバリアフリー」のソフト事業も重要と考えますが、どのような施策が検討されているのでしょうか(?)。	平成15年に阪急及びモノレール南茨木駅周辺において、旧法に基づく交通バリアフリー基本構想を策定しバリアフリー化を実施しましたが、バリアフリー新法に基づき、利用者数の多い鉄道駅において、新たにバリアフリー基本構想を策定することとしています。心のバリアフリーについてはバリアフリー基本構想の策定において検討します。
61	49、50	(施策4)歩行者と自転車の分離が記述されているものの、新年度予算に自転車歩行者道の整備事業があるのは、どういうことでしょうか(?)。「ゾーン30」は、最重要施策であると考え、その具体的実施計画の提示を望みます。通学路の安全対策として、歩車分離信号は、有効な施策と思われる、その取組みを望みます。	歩行者と自転車の構造的な分離が望ましいと考えますが、交通状況や沿道の土地利用状況等を踏まえ、可能な手法で整備します。ゾーン30は、地域住民と調整のうえ、取り組みについて検討を進めます。 歩車分離信号の設置については、警察と調整しながら検討します。

提出された意見等及び市の考え方(案)

8. 第4章「茨木市総合交通戦略」

4. 4実施する交通施策 テーマ③「安全で快適な自転車利用環境の創出」

通番	ページ 番号	意見の概要	市の考え方
62		市内の一部道路の車道に自転車通行帯がありますが、トラック等の駐車も見られ、自転車・車ともに危険なため、歩道の拡幅など何らかの改善策を警察に具申してください。	警察と連携して、路上駐車対策を検討します。 (仮称)自転車利用環境整備計画を策定するにあたり、ネットワークを設定する路線ごとに自転車通行空間の形態や歩行者の安全確保についてどのような方策がよいかを検討します。 また、歩行者安全対策として歩行者、自転車、自動車の通行空間の分離に向けて、交通状況や沿道の土地利用状況等を踏まえ、可能な分離手法の検討を進めます。 現在、自転車レーン等が設置可能な箇所については、警察と協議を行い順次整備を行っており、今後も自転車と歩行者の双方の安全を確保する空間整備や対策について、警察と連携して取り組みます。
63		自転車は車道通行となっていますが、バス停にバスは止まり、配送の車が車道幅ぎりぎりに止まることから、自転車はどこを通ればよいか困るため、自転車道路の整備を行ってほしい。	
64		市内主要道路及び名神高速道路の側道など自転車の通行量が多い道路は特に自転車専用レーン(色別含む)が必要である。	
65		1月にJR茨木駅前ではよそ見による歩行者が私の自転車にぶつかり、車道に自転車ごと倒れた。段差のある歩道にはフェンスを付け、広い歩道や車道には自転車専用レーンを早急に設けてください。	
66		主要幹線道路には自転車レーンを設けること。	
67		自転車の専用道路をぜひ作るよう要望します(事故が多発しています。)	
68		歩行者通行量の多い歩道や道路では、自転車走行の禁止ないしは規制区域をつくること。	
69		自転車優先道路区分及び歩道区分の設置を求めます。	
70		市内の一部道路の車道に自転車通行帯か歩道の拡幅か、歩道走行の速度制限など、何らかの改善策を警察に具申してください。	

提出された意見等及び市の考え方(案)

通番	ページ 番号	意見の概要	市の考え方
71	51	テーマ③:安全で快適な自転車利用環境の創出について、“創出”を“整備”に修正。	自転車走行空間の整備以外に、交通ルールを遵守する自転車利用者の行動の変化も含んでいるため、「創出」としています。
72	51、52	(施策5)国による「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」では、自転車ネットワーク計画の策定が推進されており、昨年4月時点で既に53自治体が策定し、箕面市も含まれていますが、(仮称)自転車利用環境整備計画は、どのようなねらいがあるのでしょうか(?)。なお、(P52)自転車走行空間整備形態イメージ図には、別記(P35)の自転車レーンが示されておらず、明瞭な対比図を。	(仮称)自転車利用環境整備計画については、自転車ネットワーク計画による走行空間の整備のみならず、駐輪場の整備、放置自転車対策、交通ルールやマナーの遵守と合わせて自転車利用環境を向上させる総合的な計画として策定する予定です。 なお、国の「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」では52ページの「自転車専用通行帯」を「自転車レーン」としています。
73	53	(施策6)市内のレンタサイクルとしては、彩都西でも彩都(国際文化公園都市)建設推進協議会の企画による21台の電動アシスト自転車設置されています。	茨木市内のレンタサイクルの図に補足します。

9. 第4章「茨木市総合交通戦略」

4. 4実施する交通施策 テーマ④「山間部における公共交通の確保」

通番	ページ 番号	意見の概要	市の考え方
74		上音羽、忍頂寺、大岩から茨木サニータウンまで車いす車両対応のデマンドバスを実験的に運行してほしい。デマンドバスの運行路線の住民に配布するタブレット端末により予約し、デマンドバスから一般の路線バスに乗り換える際に運賃割引を行うようにすること。	山間部の公共交通については、路線バス以外にも地域の実情に合った交通手段を地域住民とともに検討することとしています。
75	57	(施策7-2)テーマ①の施策1-4に記述のとおり、ともに取消しを。(豊能町では、「豊能町地域公共交通基本構想」が策定され、東西バスを廃止するなか、北急の延伸も踏まえ、新たな交通ネットワークが計画されています。)	市民の利便性を向上させるための1つの施策として隣接自治体との連携も検討しています。 <u>「東西バス」の記載については削除します。</u>
76	58	(施策7-3)短期～中期での利用促進の検討でなく、観光まちづくりを視野にスピード感のある検討がなされ、国の関連事業への支援策も活用し、観光事業を含む総合的施策の推進が望まれます。	新名神高速道路の関連整備や安威川ダム周辺整備に向けた検討を始めますが、周辺施設も合わせた魅力向上を図る必要があることから短期～中期としています。

提出された意見等及び市の考え方(案)

10. 第4章「茨木市総合交通戦略」

4. 4実施する交通施策 テーマ⑤「交通結節点の機能強化」

通番	ページ 番号	意見の概要	市の考え方
77		JR茨木駅の構内・構外にエスカレーター設置を求めます。	JR茨木駅構内のエスカレーター整備にJR西日本と協力して取り組みます。東口駅前広場再整備においてもエスカレーターを設置します。西口においてはエスカレーターが設置されておりますが、西口駅前広場の再整備に合わせ利便性の向上が図られるよう検討します。
78		モノレールを含む市内の全駅にエスカレーターの設置を求めます。	市内のモノレール駅では駅構内の上りエスカレーター、阪急は、高架でない総持寺駅はスロープとなりますが、他の駅には、上下エスカレーターが設置されています。JR茨木駅については、駅構内にエスカレーターを設置します。
79		JR茨木駅西側において駅舎から京都側に降りる階段に屋根を設置してほしい。	JR茨木駅西口駅前広場の再整備にあわせ検討します。
80		JR総持寺駅の建築に関して、移動円滑化基本構想協議会において障がい当事者の意見を設計に反映させること。	JR駅については、JR西日本の社内規定によるバリアフリー対策がなされます。なお、エスカレーターはバリアフリーのための施設とは位置づけられておりません。
81		JR茨木駅駅舎の改築に関して、移動円滑化基本構想協議会において障がい当事者の意見を設計に反映させること。	

提出された意見等及び市の考え方(案)

通番	ページ 番号	意見の概要	市の考え方
82		JRとの交渉は必要だと思いますが、JR茨木駅のホームを大阪側へ延伸し、大阪側に改札を増設することを検討してほしい。それにより、次のメリットが得られると考えます。 1. JR茨木駅とモノレール宇野辺駅で直接乗り換えが可能となる。 ①ガンバ大阪新スタジアム利用者のバス輸送を減少でき、駅周辺の混雑を緩和できる。 ②ガンバ大阪観戦客が大阪以东の場合、駅周辺での消費も期待できる。 ③彩都方面からモノレールでJR線(特に京都方面)に乗り換えられる。 2. 立命館大学の学生や職員の利便性が高まる。 ①学生が消費することで経済効果が得られ、バスによる交通渋滞を緩和できる。 ②京都、神戸方面からのJR駅利用客が増える。 3. JRにとっても利用者の増加につながるので、延伸に係る費用負担を期待できる。 ・ガンバ戦観戦者、立命館大学の学生や職員による乗降客数アップにつながる。 ・イオンにもメリットがあるので同社とも交渉できるのでは。直通の陸橋を設置するなどにより、高槻駅前のスーパー利用者をひきこむこともできるのでは。	ご意見があったことをJR西日本に伝えます。

提出された意見等及び市の考え方(案)

11. 第4章「茨木市総合交通戦略」

4. 4実施する交通施策 テーマ⑥「公共交通利用環境の改善」

通番	ページ 番号	意見の概要	市の考え方
83		全ての私鉄バスに高齢者バス運賃助成制度の実施を求めます。 (高齢者は自家用車をもっていない。市バスもない茨木市です。運賃助成は当然です。病院へ行くことも多く、乗り継ぎもあり大変です。)	バス運賃助成制度の創設の予定はありませんが、公共交通の利用促進に向け、路線バスの乗継運賃の値下げなどの利用環境の改善について検討することとしています。 なお、山間部の公共交通については地域の実情に合った交通手段について地域住民とともに検討することとしています。
84		高齢者の外出支援や運転免許証の返上を進めるためにも、月の特定日に100円で乗れる日をつくる、市内どこまで乗っても200円にするなどの事業を始めてください。	
85		交通困難地域、見山地区、山手台地区などにゴールドカード購入に対する補助金、山間料金に対する補助金など交通支援の具体化を図ってください(山手台の子どもたちは、街へ入る前の停留所で降りて、バス代を節約している。)	
86		JR茨木駅止め、阪急茨木市駅止めのバス路線に対して、それぞれ阪急及びJRまでの乗り継ぎ券を出すサービスを取り、そのための最低限の必要経費は市費から出してください。	
87		バスを利用しやすくするため、阪急バス、近鉄バス、京阪バスの210円区間について、三社共通の1日乗車券として500円で発売するなどを行ってほしい。高槻市交通部が210円区間の1日乗車券を500円で販売しており、乗客が増えている。	
88		高齢者が運賃負担を少なくバスに乗ることができるようにするため、阪急バスの高齢者向け定期券制度(グランドパス60)を近鉄バスや京阪バスでも使えるようにいち早く実施してほしい。	
89	71	施策11-4について、「PiTaPa」で近鉄バスと国際興業大阪(タクシー)も利用可能にしてもらいたい。	ご意見があったことを事業者に伝えます。
90		障がい者割引に対応したICカードをいち早く発売してほしい。	ご意見があったことを事業者に伝えます。

提出された意見等及び市の考え方(案)

通番	ページ 番号	意見の概要	市の考え方
91		精神保健福祉手帳保持者に障がい者割引を適用してほしい。	ご意見があったことを事業者に伝えます。
92		障がい者のバス運賃助成をもっとしてください。	ご意見があったことを事業者に伝えます。
93	68～72	(施策11-1～11-5)内容的には、シームレス化に関連する事柄とMM(モビリティマネジメント)に関わる情報のサービスであり、記述の整理が望まれます。	施策11は路線バスの利用促進に向けた施策を記載していますので、記述の整理等は行いません。
94	73	(施策11-6)超高齢社会にあつて重要な施策ながら、交通戦略の対象としては、いかがなものでしょうか(?)。どちらといえば、基本方針1で施策3のなか、「心のバリアフリー」と関連しての取り組みが望まれます。	

12. 第4章「茨木市総合交通戦略」

4. 4実施する交通施策 テーマ⑧「中心部での回遊性の高い空間の創出」

通番	ページ 番号	意見の概要	市の考え方
95	81	施策18について、マニフェスト推進個別方針との関連性について、丁寧に説明されたい。	マニフェスト推進個別方針による今後の方向性を踏まえ、本戦略においては一方通行化の実現に向けたスケジュールを示しています。
96	81、82	(施策18)この計画で最も期待度の大きい施策であり、是非とも、実現してください。その推進にあたり、施策のみえる化を図るため、ヨーロッパで普及し、日本でも13都市が開催している「モビリティウィーク&カーフリーデー」の実施を提案します。	実現に向けた広報は重要と考えますので、その方策については検討していきます。

提出された意見等及び市の考え方(案)

13. 第4章「茨木市総合交通戦略」

4. 4実施する交通施策 テーマ⑨「利用者マナー・意識の向上」

通番	ページ 番号	意見の概要	市の考え方
97		車いすが通っているときは車、バイク、自転車は止まるか徐行する、車いす優先で道を譲るなど車いすが安全に通行できるようにルール・マナーを徹底してほしい。	現在、取り組みを行っている道路利用者に対する交通ルールやマナーの啓発及び周知活動を継続して実施します。
98	83～86	(施策19)全国的に各地で多様な展開が図られているなか、本市でのみるべき取り組みがなく、積極的な推進が望まれます。	モビリティマネジメントの推進に向けた効果的な取り組みについて検討することとしています。
99	87	(施策20)“運転ルール”、“交通ルール”、“通行ルール”、“駐車ルール”、とあるものの、使い分ける必要が認められず、かえって限定的に理解されることも懸念され、“交通ルール”にまとめるのが妥当です。また、“駐輪や駐車ルール”は不要で、“自転車の運転ルール”は“自転車のルール”で充分です。	交通ルールの具体例として、通行ルール、駐輪や駐車ルール、自転車の運転ルールとしています。なお、通行ルールの1つに自転車の運転ルールがあります。 施策20のタイトルについて、「運転ルール」を「 <u>交通ルール</u> 」に修正します。

提出された意見等及び市の考え方(案)

14. 第5章「計画の推進に向けて」

通番	ページ 番号	意見の概要	市の考え方
100	91	“評価指標の設定”とありますが、この意義は、評価指標でなく、それらの目標値にあると考え、 “評価指標と目標値の設定”が妥当です。	評価指標と目標値は一对の関係にあり、ここでは「評価指標の設定」としています。
101	91	それぞれの目標とされているところが全体的に低く、次の目標値を提案します。 ①自動車の分担率: 目標値を21%から18%に修正 ②人身事故発生件数: 目標値を1,480件/年から1,000件/年に修正 ③徒歩・自転車での移動に対する満足度: 徒歩の目標値を44%から51%に修正 ⑤バス利用者数: 目標値を24,700人/日から30,000人/日に修正 ⑥鉄道・バスでの移動に対する満足度: バスの目標値を55%から65%に修正 ⑦中心部の歩行者・自転車通行量: 徒歩の目標値を3,600人/12hから5,900人/12hに修正 ⑧市内の移動に対する満足度: 目標値を55%から60%に修正	施策の実施による効果を勘案して目標値を設定しています。各基本方針の満足度については現況値から約10%増加させることを目標値としています。

15. その他

通番	ページ 番号	意見の概要	市の考え方
102		JR茨木駅のホームでは一日中コマドリの鳴き声を流しているが大変おかしい。季節感がありません。	列車降車後における視覚障害者の円滑な移動のため、駅ホーム上の階段位置を示す音響案内を行っているJR西日本から聞いています。
103		各自治会を通じて市内の交通要望を求め、主なものを公表してください。	随時、要望を受け付け、対応しており、必要に応じて公表を検討します。
104		ガイドヘルパーの人員が不足しているので大幅に増やしてください。	ご意見があったことを担当部局に伝えます。
105		生活道路について積極的に舗装のやりかえを進めてください。	ご意見があったことを担当部局に伝えます。

※計画の内容と関係がない意見については記載しておりません。