

平成 30 年度 第 3 回 茨木市総合交通戦略協議会協議会 議事録

1 日 時

平成 31 年 2 月 27 日（水）13 時 00 分～15 時 00 分

2 場 所

市役所南館 8 階 中会議室

3 出 席 者

別紙委員名簿のとおり

4 欠 席 者

猪井委員

奥野委員 【代理】岡田（阪急電鉄株式会社）

野津委員 【代理】野澤（阪急バス株式会社）

山本委員 【代理】高橋（一般社団法人 大阪タクシー協会）

梅野委員 【代理】大台（大阪府茨木警察署）

5 開催形態

公開

6 次第及び議事の内容

（1）開会（市長挨拶）

（2）議事 1：第 2 回協議会の主な意見とその対応について

議事 2：パブリックコメントで提出された意見及び市の考え方について

議事 3：茨木市総合交通戦略中間見直し（案）について

【事務局より、議事の内容について説明】

（委員）

資料 4 の 46 番で、市民委員の選出の意見がある。交通戦略は息の長いものなので、携わられる方も若い方、実際に次なる茨木に関わり、成果を体得できる方を選出いただければと思う。

(委員)

施策2において、重度障害者福祉タクシー料金の助成や、高齢者への助成サービスとあるが、障害者の利用状況は、平成29年度タクシー利用券の発行人数2,562人、発行枚数11万4,922人、利用件数3万5,949人で利用率が31%程度となる。利用率が低い原因について、調査いただきたいと思う。

従来は基本料金を助成しており、その時の利用率は50%程度であった。現行の500円チケット方式は31%程度に下がっている。チケットでは利用しにくいのかもしれない。そこも踏まえ、移動支援について、福祉部局と連携し、今後の対策を考えていただきたいと思う。

(事務局)

ご意見を福祉部局と共有し、検討したいと思う。

(委員)

もう1点、タクシー利用券を使用する際、予約時に事業者名と連絡先の一覧を確認し、連絡することになるが、利用者としては、実際にどのような車両なのか詳細な情報がないため、事業者の選択が難しいと思う。そういった観点から、情報提供方法の改善も検討いただきたい。

(会長)

タクシー協会から何かあるか。

(委員)

その事業者の一覧はどこで確認されているのか。

(委員)

茨木市からタクシー利用券を交付される際、登録事業者一覧が配布されており、その中から事業者を選択するシステムになっている。

(委員)

様式、仕様を作成する際に、車種等の情報を掲載することは可能だと思う。ただ、現在、北摂地区ではUDタクシーの台数が少なく、細かい分類をする必要がなかったと考えられるが、今後車両が増えてくるのであれば、ご指摘の点に対応すべきかと思う。

(会長)

利用者はもう少し詳しい情報を希望されているが、事務局とタクシー事業者で検討いただけるか。

(事務局)

福祉部局と連携し、情報提供の改善について、検討するように申し伝える。

(委員)

コミュニティサイクルは利用している人がいるのか。借りている人を見たことがない。認知度が低いのか、必要性がないのか。

(事務局)

コミュニティサイクルの利用数は伸びているが、自転車駐車場の一角を利用している関係で設置台数が少なく、認知度も低いことから周知不足が課題と考えている。

(委員)

JR 茨木駅東口のエスカレーター整備に伴い、既設の階段は歩行者の動線上、不要だったのではないかと。駅東口の整備にあたり、交通事業者と市で協議されたのか。また、戦略協議会だけでなく、定期的に交通事業者と市が協議の場を持つことはあるのか。

(事務局)

信号機設置に伴い、エスカレーターを利用される方が多いと思われるが、整備前からある既設階段も、混雑時は分散してご利用いただければと思う。

(委員)

市とは連携を密にし、駅周辺の活用でも常に連携している。頂戴した意見を踏まえ、今後も連携し取り組みたいと思っている。

(会長)

動線は交通計画で非常に重要だが難しい。過去に論文で歩行者交通について調査したことがあるが、ここを歩いてほしいと整備しても通っていただけないこともある。元々JR 茨木駅東口は人通りが少ないというイメージだが、整備されたことを受け、今後、利用が増えるのではないかと思う。そうなった時、ペDESTリアンデッキの構造は、個人的には悪いものとは思わない。ただ、色々な考えもあると思

うので、そういった疑問を協議会で議論いただき、色々な考えをシェアし、長期的な視点も含め検討いただきたい。

(委員)

資料6の43～44頁に、山間部の移動支援確保の検討があるが、このような事業にあたっては、営利事業ではできない規模の乗合交通になるので、民間単独での公共交通という枠組みから外れることになると思う。45頁にも記載されているが、営利企業でできない規模の時は、豊能町と同じように、地域公共交通会議を設立し、その中で地域の乗合交通を議論する必要がある。地域で協議会ではなく、市として公共交通会議を立ち上げる必要があることをご理解いただければと思う。

(事務局)

協議会が必要なことは存じ上げている。地元のご意見を伺ってから、協議会の設立について検討したいと考えている。

(会長)

地域公共交通会議については、市で仕組みをご理解いただいたうえで、公共交通のあり方について、近い将来検討が必要になる可能性もあるので、準備はしっかりお願いしたいと思う。

(委員)

これは意見として、JR茨木駅の東口1階にはエレベーターも設置してあり、便利になっているが、若干薄暗く感じる場所があり、怖く感じる通行人もいるので明るさも重要と思う。

地域公共交通については、移動困難者のことも含め検討いただきたいと思う。

(委員)

西河原交差点は右折レーンができれば、少し改善すると思うが、日常生活で危険を感じる。整備を早く進めてほしい。中河原交差点も危険を感じるが、整備の予定はあるのか。

(委員)

西河原交差点は右折レーン確保にあたり、調整しているところである。はっきりした整備時期は申し上げられないが、引き続き検討を進めたいと思う。他の交差点についてもすぐというのは難しいが必要に応じ、交差点改良を進めたい。

(会長)

交通安全環境推進協議会等で事故が起きている箇所、対策が必要な箇所として、検討対象に挙げられているか。

(委員)

西河原交差点は優先度が高く、重要度が高いので、ご意見ふまえ対策を進めたいと思う。

(委員)

私は大阪府の交通環境を良くする行動の茨木地区の代表をさせていただいている。交通環境を良くする行動の中で、バス事業者からここ2年ほど要望として提出している事項で、乗降口のドアの位置が車両によって違うことから、停車時、歩道柵と乗降口の位置が合わないことが問題になっている。行政からは事業者側で対応するよう回答いただいているが、バス事業者との調整状況をお聞かせ願いたい。

もう1点、17頁の「多様なタクシーサービス等の展開」の戦略策定時の状況の文書中、「保育等の講習を受けた乗務員が対応する」という記載があるが、茨木市内で、実際に実施されている事業者、稼働している台数がどの程度か教えていただきたい。

(事務局)

バス停留所の柵位置の調整については、バス事業者に対応いただくことを基本としているが、駅等の多くの利用者が見込まれる所については市で整備しているのが現状である。

17頁の件は策定当時の話で、市内での台数、講習を受けた乗務員や、対応件数に関するデータは持っていないが、妊婦への対応等については聞いている。

(委員)

妊婦や、お子様だけの輸送に関して、事前予約でオーダーいただいた方には対応しており、現在でも対応している。講習については、社内的には講習会等で勉強しているが、公の教室に参加しているわけではない。

昔は介護タクシー等に特化したセクションがあり、日常生活のサービスは実施していたが、そのセクションは現在ないため、そこまでの対応はしていない。

(会長)

そうすると、ご指摘の本文は修正した方がよいか。

(事務局)

ご指摘の箇所は、戦略策定当時の内容になるので、原文のまま残したいと考えている。

(会長)

確かに「戦略策定時」と記載されているので、そのままよいと思う。

(委員)

バス事業者の取組みでは、阪急バス(株)、近鉄バス(株)、京阪バス(株)と行政が協力のもと、進める施策が多いと思う。バス事業者は茨木市だけで輸送が完結しているわけではなく、枚方市や高槻市にも輸送を行っている。茨木市以外の自治体でも交通計画をそれぞれ策定されているが、バス事業者としては横断的な輸送を行っているので、行政も同じように横断的な連携をしていただきたいと思う。

(会長)

近隣の自治体や府、国とうまく連携をとっていただきたいと思う。

(委員)

バリアフリー基本構想策定済の自治体は、現在、全国で2割程度しかない。策定予算や事業実施における関係者との連携等に課題がある。一方、基本構想は策定しているが、見直しが行われていない自治体もある中で、茨木市では見直しを検討されているということなので、マスタープラン制度もあるので、あわせて検討いただければと思う。

(委員)

市内には公共施設や店舗等バリアフリーに関する課題はある。市バリアフリー基本構想協議会に諮っても対応に時間がかかるので、マスタープランの中で課題整理やどう計画を策定していくのかという点をまとめ、協議会に反映していくという解釈でよいのか。

(委員)

協議会の中でマスタープランを策定することになるが、基本構想とマスタープランは別のものになる。基本構想で事業が難しいところをマスタープランで方針を決め、事業化できるようなら、基本構想に反映するという流れになると思う。

(委員)

茨木市は立地適正化計画も近々に公表されると思うので、交通戦略と整合をとりつつ、事業を推進していただきたいと思う。先ほどコミュニティサイクルの話があったが、姫路では色々なポートが各所に整備され、利用者が多いところもあるので、参考にしていればと思う。

(委員)

中心市街地の一方通行の案はまだあるのか。

(事務局)

資料6の85～86頁に記載しているが、外郭道路の茨木寝屋川線が完成すると市中心部へ流入する車が減るのではないかと考えている。また関連して、現在、渋滞対策の一環で市内の交通量変化を調査しており、茨木松ヶ本線の整備により、市役所前の交通量が減ったと聞いている。一方通行化は通過交通の排除が目的なので、実現には時間がかかるかもしれないが、施策としては残している。

(会長)

一方通行化を目的にはしない方が良いと思う。目的が他にあって、その目的を実現するために一方通行化が適切であれば良いが、一方通行化が目的となっはいけない。買い物や会社等に行くことが目的であり、そのために交通が必要になる。つまり、交通は本質的な行動ではなく、本質的な行動に付随して、派生する派生行為になる。派生行為といってもとても重要で、茨木市の都心部を賑やかにする等の目的がしっかりと固まっており、それを実現するための有効な手段として一方通行化があるということであれば、回り道のように見えて実は近道になるのではと思う。目的が何かということが、交通だけではなく市行政として根幹にあるべきものだと思う。

(委員)

先日、阪急タクシー(株)に協力いただき、ジャパンタクシーの乗車検証をさせていただいた。介護タクシーと普通のタクシーの違いとして、普通のタクシーは駅等のタクシー乗り場で乗車するが、介護タクシーは電話予約で利用する。これは大きな違いで、阪急茨木市駅で私がタクシーに乗る場合、UDタクシーであれば乗車できる。

本日、参考配布している報告書について、説明させてもらう。

【阪急タクシーJapan Taxiの検証について説明】

(会長)

物理的な車のサイズ、電動車椅子のサイズについては、それぞれのメーカーが連携する必要があると思う。ハード面だけではなく、ソフト面、運転手のお手伝いなども、バリアフリー施策の大事な部分になるので、そこもお願いしたい。

(委員)

昨年4月に施行された、茨木市障害のある人もない人も共に生きるまちづくり条例について、交通事業者にどのように周知されているのか。

(事務局)

周知はしているが、繰り返し周知していくことで徹底できたらと考えている。

(委員)

福祉部局だけではなく、市全体の条例として、連携していただきたいと思う。

(会長)

交通事業は交通事業者が会社として運営しているものである。公共交通は誰でも使える乗合制ということになるが、福祉的な視点から見ないといけないところもある。交通として割り切れるものと、福祉的な視点をいかにバランス良くするかが大事である。

発言がある程度尽きたかと思うので、このあたりでまとめさせていただく。

茨木市は、総合交通戦略を非常に丁寧に作り、それを活用するという方向で中間見直しをされている。ここに記載されている内容について、市民の皆さんからいただいたご意見を踏まえ、中間見直し案を作成された。この戦略に基づき、次の5年間はきっちりと各施策を進めていただき、将来、交通というものを総合的に捉え、市全体としてのビジョンを示していただきたいと思う。そのビジョンに対し、交通面からどうアプローチするのかを示しているのが総合交通戦略なので、今後とも市民の意見を聞きながらブラッシュアップしていくということになる。完璧なものでなくても良いので、可能なものは改善していく方向で進めていただきたいと思う。

(事務局)

本日いただいたご意見を踏まえ、中間見直しをとりまとめさせていただき、各施策を進めていきたいと思う。今後ともお力添えの程、宜しくお願いしたい。

それでは最後に事務局を代表し、市長よりお礼の言葉を述べる。

(市長)

委員の皆様には、1年間に渡り、ご多忙の中、ご参加、ご議論いただき感謝する。中間見直しについては、本日をもって完成ということになるので、皆様にいただいたご意見をしっかり反映し、この内容に沿って施策を実施したいと考えている。これで終わりではなく、これからも技術革新や、新たな施策、事業者の皆様も新たな取組みがあろうかと思うので、しっかりアンテナを張り、そういったものにも対応する茨木市でありたいと思う。今後とも、引き続きのご指導とご理解をいただけたら幸いである。

(3) 閉会

以上