

平成 30 年度 第 2 回 茨木市総合交通戦略協議会協議会 議事録

1 日 時

平成 30 年 11 月 19 日（月）10 時 00 分～12 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

野口委員 【代理】 渡邊（西日本旅客鉄道株式会社近畿統括本部）

野津委員 【代理】 野澤（阪急バス株式会社）

斎田委員 【代理】 今村（近鉄バス株式会社）

田中委員 【代理】 三田（京阪バス株式会社）

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（副市長挨拶）

（2）議事 1：第 1 回協議会の主な意見とその対応について

【事務局より、議事 1 の内容について説明】

（委員）

前回の協議会において、道路は誰のものか、道路をうまくシェアすることが大事であると会長より指摘があった。JR 茨木駅東口の信号処理等について、時間的にどのようなシェアになっているのか疑問に感じる。歩行者は 1 人、自動車はマイカーで一般的に 2 人程度、バスは数十人、貨物車は 1 人かも知れないが積載資材によっては

多くの人が利益を受けると想定され、それらが平等にシェアされているのか。ちなみに国道 171 号、主要地方道大阪高槻京都線等、車の交通量が多い路線であれば、歩行者は信号で 2 分間待たされる。そこは苦にならないが、他の信号については、自動車を通らず、歩行者は 10 人、20 人待っているところもある。そういう箇所について、うまく信号を時間的に制御できないものか。例えば、穂積小学校の通学路の信号は、押しボタン式ですぐに信号が変わる。AI の活用や人の感知等により、信号の制御を変えるような取組みをしていただけないか。それについては公安委員会だけではなく、市民や行政も積極的に関与していくのが良いのではないかと思う。

(事務局)

駅前広場は限られた場所でできる限り、人と車が交差しないような形状を考慮し、整備している。ただし、駅へアクセスする際、歩行者が信号待ちにより渡りたいタイミングで横断できないことはある。本当に必要なときに必要なタイミングで変わることは理想なのかも知れない。

現在、車が駅前に入らないような方向性での道路整備を並行して進めており、そのあたりが改善されれば、茨木警察と相談のうえ、歩行者が無理なく横断できる形状を目指すべきと考えている。

(会長)

その方向性で市も努力していただきたいと思う。

(委員)

前回、山間部の大型配送センターに関する対策について質問した。それに関連して、追手門大学、梅花女子大学まで通じている東西道路があるが、道路整備が遅れ、交通量が増えている。当該道路は国道 171 号の渋滞を避けるための抜け道になっている。大型車の通行をはじめ、交通量が多く、道路形態も良くないことから、事故が起こらないか不安である。今後の整備をどう考えているのか。

また、茨木松ケ本線が開通したことにより市内交通量が減っていることは良いことだと思う。JR 茨木駅から阪急茨木市駅間の一方通行化の兼ね合いもあるので、茨木松ケ本線の交通量がどれだけ増えたのか、交通量の状況が気になる。

さらに、JR 総持寺駅の前面道路について、危険な箇所もあるので、整備を急ぐ必要があると思う。

(事務局)

(冊子 P68 の図面をスクリーンに表示)

1 点目に国道 171 号（豊川一丁目交差点）から北に行くと三叉路があり、そこから西側箕面方面への道が、府道の茨木能勢線、東側の福井郵便局へ向かう道が市道の宿久庄二丁目安威一丁目線になる。市の道路に関しては、警察病院周辺から拡幅工事を順次進めている。府道に関しては、歩行者スペースの拡幅を大阪府に依頼している

が、現状未整備である。当該三叉路では物流関係の車両や通学バスも通るため、信号処理ができるように用地買収等進めているところである。

茨木松ケ本線は以前から JR 茨木駅と阪急茨木市駅間の東西道路が混雑するため整備した経緯がある。まだ整備して間もないということもあるが、郵便局前の西駅前交差点の交通量から判断すると、JR 茨木駅から郵便局へ向かう東西方向の車の交通量が全体的に 2,000 台減少、茨木松ケ本線整備による新たな需要が 4,000 台あり、一定の整備効果はあったと考えるが、まだ新設道路を認知されていない方もおられるので、今後、更に駅前東西方向の交通量は減少していくと考えている。

物流関係の車両が国道 171 号等幹線道路において多いという意見について、今年、面的に計測した交通量調査の結果をもとに、国、府、市と警察で協議し、できるだけ交通を分散させる方向で施策を検討しているところである。物流関係者からは新名神高速道路にアクセスする府道大岩線整備が竣工すれば、そちらを利用すると聞いており、市内の交通量は減ると考えている。

JR 総持寺駅前の路線については、JR 総持寺駅の開業にあわせ、阪急総持寺駅までの道路・歩道を整備している。今年度、JR 総持寺駅から国道 171 号方向に数百メートル工事発注しており、道路の拡幅を含め、歩道整備を順次進めている。

また、国道 171 号の交差点において、右折レーンの新設を国で検討しており、渋滞対策も図られると考えている。

(委員)

JR 茨木駅と阪急茨木市駅の駅間において、ワンコインバスを検討するという説明があったが、現在も 3 社の路線バスが運行されている。冊子 P13 に山間・山手台・南部地域以外に居住する市民へのアンケート結果として、「茨木市中心部のバスについて、一定区間内の乗継料金が割引になった場合、現在よりもバスの利用が増えるか」の問いに対し、「現状と変わらない」としており、その下の「JR 茨木駅～阪急茨木市駅間の路線バスがワンコイン（100 円）で乗車できるようになった場合、現在よりもバスの利用が増えるか」の問いに対しては「増える」という、相反したような結果になっている。前回、既存のバスを活用ということで、情報提供等のソフト施策について色々と議論したと思うが、何故ワンコインバスという形に修正されたのか。

(事務局)

アンケート結果における前者の質問はゾーン運賃、乗り継ぎ運賃割引に対する需要を確認した結果である。ワンコインバスは戦略策定後、バス事業者と協議はしている。IC カードを利用されている乗客の動向をみると、行きと帰りで 2 回利用となるが、各社、IC カードのバス利用者は 2 回を超えない範囲で利用されている。乗り換えると 4 回になることから、乗り換えていない方がほとんどであることがわかる。

つまり、乗り継ぎをされていない実態がある中で、バス利用者を増やすような施策のひとつの提案として、ワ

ンコインバスを提案させていただいた。

(委員)

現状、それなりに3社で運行されている路線で、その需要を奪うようなことをするのはどうかと思うがいかかか。

(事務局)

今回の提案は、普段徒歩で移動している方にバスに乗っていただくことを想定している。

今までの220円区間を100円にして、今まで利用していた方も安くするというよりは、新規利用者を増やすことに重点を置いて提案している。

(会長)

ワンコインバスを新しく導入するのか、あるいはその区間だけ従来のバスを割引するのか。

(事務局)

ワンコインバスを新たに走らせるのではなく、従来の路線バスの料金を、当該区間だけ100円にするという提案である。

(委員)

それでも今まで乗られてた方もいるため、その分減収につながる可能性もあることから、事業者とよく協議いただく必要があると思う。

(委員)

利用者にとって、安ければ良いというのは理解するが、運賃制度はバス事業者の根幹であり、基本的には全ての方に平等な運賃制度となっていることから、一部区間の優遇は、事業者として違和感を感じるところがある。また、減収という点も十分考えられ、現在のバス運賃はICカード等、非常に複雑な機器も使用しているため、間接的な整備費用等の負担についても考えていただきたいと思う。

(委員)

私はJR茨木駅付近に住んでいるが、阪急茨木市駅まで雨や寒い日は遠く感じるが、220円を払ってまでバスに乗ろうとは思わない。しかし、100円なら乗りたいという気持ちはある。運賃は今の収入が減るという観点だけではなく、新規需要の開拓という観点からも検討いただきたいと思う。

また、タクシー料金は初乗り 660 円、東京だと 1km で 410 円で運行されているところもあるが、料金の見直しはないのか。

(委員)

来年度の消費税増税と同時に料金を見直す予定で調整を進めている。現在、具体的なことは申し上げられないが、事業者として検討している。

(会長)

本件については、いろいろなご意見をお持ちだと思う。中間とりまとめの段階で方向性を決める必要があるかもしれないが、パブリックコメントの予定もあるため、広く市民の意見を聞きつつ、中間とりまとめを進めていただきたいと思う。

(委員)

バスの需要を考えていただいているのは非常にありがたいことである。ただし、減収になった際、市が差額を負担するという話が出てくる可能性もある。この会議は全体のハード面を検討する場でもある。いかにバスを利用していただくか、また一方で、市内に来られた方をどう導き、まちを活性化するのかという話も出てくると思うので、バリアフリー化、まちの活性化等にも力を入れていただきたいと思う。

(会長)

本件については、今後、検討を重ねていただきたい。2つ目のテーマにおいても同じような議論が出てくるかもしれないが、その際には議論をお願いしたいと思う。

(委員)

冊子 P73 市内の違法駐車対策として、重点的に啓発活動をされているとのことだが、連日、荷捌きの業者が停めていることがよくある。啓発活動は、宅配業者等も対象にされているか。

(事務局)

市内の違法駐車対策は、市条例で定めているエリアを中心に、五十日など混雑が予想される日に年間を通じて 2 名体制で啓発活動をしている。迷惑駐車啓蒙の紙を配布しており、20 年近く活動を継続している。

それと並行して、警察で行っている駐車違反監視員の巡回日を増やすよう、お願いしているところである。宅配業者等についてもこれらと合わせて啓発活動をしている。

(3) 議事 2 : 今後の主な取組施策について

【事務局より、議事 1 の内容について説明】

(委員)

冊子 P89 以降のグラフについて、年号表記は統一してはどうか。

(事務局)

策定時の図表もあるため、時点が分かるよう修正する。

(委員)

資料 3、P11、前回の議事録でも「福祉有償タクシー」という表現になっているが、「福祉有償運送」に修正いただきたい。

また、福祉有償運送の利用状況はわかったが、これから 2020 年にオリンピック、パラリンピックが開催されることを見据え、ユニバーサルタクシーの供給がどれくらいなのか、道路運送法第 4 条と第 43 条を踏まえた介護タクシーの普及、福祉有償運送の普及がどの程度なのか、知っている範囲で教えていただきたい。

(事務局)

2020 年にかけて、タクシーの供給値は把握していない。

(会長)

タクシー事業者はご存知か。

(委員)

ユニバーサルタクシーについて、東京都内では話を聞くが、具体的な数値は把握していない。関西においては極めて台数は少ない。当社としては、来年度以降に積極的に導入する意向はあるが、金銭的な問題もあり、現時点で具体的な話はできない。

(委員)

阪急タクシー(株)ではトヨタのジャパンタクシーを導入している。実質、車椅子利用者の方も利用できるが、横のスライドドアからステップを組み乗車いただくことになる関係上、乗車と降車の場所が限定的になるため、全地区でも 30 数台の導入であり、車椅子での利用者は数名程度である。

(委員)

阪急タクシー（株）の取組みは存じ上げている。

福祉有償運送はセーフティネットとして、介護タクシーやユニバーサルタクシーで賄えない部分を担っていかなくてはならない状況である。今後、福祉有償運送運営協議会で考えていただくことが重要と考える。福祉タクシーの利用が少ないと記載されているが、実際には友人の車に乗る方、諦めている方もいる。何故かというところとタクシー料金は山間部になるほど高くなるからである。山間部から駅や病院へ行くのに片道3,000円、4,000円、往復で1万円弱かかる。そこも踏まえて、施策を考えていくべきだと思う。

また、枚方市は災害時における福祉有償運送の取組みについても協議をしている。協議をどこでするのがかということが重要で、福祉有償運送運営協議会を茨木市で開いていただきたいと考える。

(副会長)

福祉有償運送は色々な対応が可能となるが、コストが高いため、できる限り限定していくというのが正しいと思う。ジャパンタクシーの導入状況は地域によっても変わる。導入することでセーフティネットにかかる部分が減らせるのであれば、市が支援することもひとつの方法かと思う。地域事情が変わるので、そういった議論は別途してはどうか、というご提案だと思う。

福祉について、市は声を拾っていくという努力はされていると思う。これまでタクシーは行政が担当するものではなかったが、2013年の交通政策基本法で公共交通の1つになったことから、皆さんで議論いただく対象と考える。

(会長)

市のどこが担当するかについては、色々な分野にまたがるため、1つに絞るのが難しいこともわかるが、できるだけ市として、きちんと対応いただけるように協議会等を立ち上げていただければ、それはひとつの力になると思うので検討いただければと思う。

(副会長)

冊子P105 地域主体の移動手段を検討するのは良いが、地元の方が運転するのは最終手段であるべきと考える。費用がかかるのは間違いないが、できればタクシー事業者等、プロの方に運転をお願いすることを検討されたいうえで、それでも難しい場合は地域ボランティアの方という順番を踏んでいただきたいと考える。

ボランティアにすることでコストは下がるが、それはどこで下がっているかというところ、安全のリスクの管理である。事故が起きるのは一緒でも、事故が起こった後、ボランティアの方がコストが高くなる可能性がある。無料で地域ボランティアの方が運ぶというスキームを最初に提示すると、それしかないという考えになる。最終的に運賃を取らなかったとしても、プロの運転手を派遣する等、何らかの方法を考えておかないと、万一事故が起

こったことを考えると心配である。山間部における他の地域での問題解決のモデルになるのであれば、先に明確に整理をしていただきたいと思う。

(会長)

私も同感である。最初からボランティア運転手による輸送を進めると問題が生じる恐れがある。まずは公共交通、それをどうしても維持できないということであれば、こういう施策があるという流れの方が良いと思う。

(事務局)

アンケートはしたが、実際にどのような移動が必要なのか分からないのが正直なところである。副会長が指摘されたように有償というのはあくまで運行管理、安全管理ができることが対価であるということもわかるが、地元の「預けてくれれば一回走ってみる。」という意見も踏まえ、基本的には何処へ移動したいかを探るためにも、実験にはこの方法が良いと思い、提案させていただいた。

(会長)

タクシー事業者と十分に意見交換をされ、双方納得のうえ、こういった取組みを進めていただきたいと思う。実際に滋賀県では、事業者と地元自治会の間で難しい議論になっていることもあるので、十分に協議をしていただければと思う。

(事務局)

昨年、個人タクシー協会と話をする機会があった。個人タクシーは山に待機し、運転する件について、前向きに検討いただけると聞いているので、まずは無料から始め、安全性に問題があれば相談するという方法で進めたいと考えている。

(委員)

タクシー業界も地域公共交通として積極的に関わっていかうと考えておられる。日頃からこういった会議を開いていただき、市と事業者がお互いに繋がっていくことで、安全性や責任の所在がはっきりすることもある。それらの観点から、事業者への委託を前提に考えていただくとともに、事業者の業界もその方向性であるので、宜しく願います。

(委員)

現在、各地域の会議で自動運転、ライドシェアという話が出てきており、国の補助制度を活用する際、別の担当部署が申請をしてしまい、自治体の中でも横の繋がりがなく、気付いた時には既に採択された後であったとい

う事例も出てきている。市内部の横の繋がりも大事にして、支局にも情報提供いただきたいと思う。

(会長)

自動運転について、市はどのような取組みをされているのか。

(事務局)

まずは情報収集に取り組んでおり、府下でも自動運転に関連する社会実験を取り入れるという話を聞いているので、茨木市にどういった取組みが適切か模索している最中である。山間部・丘陵部は今後の移動支援が必要となってきたが、すぐに自動運転が導入できるわけではないので、移動支援方法を決める中で、その手段として自動運転を検討したいと考えている。

(会長)

自動運転については、必然的に進むと思うが、技術をいかにうまく使うか、注意していただきたいと考える。

冊子 P5 に基本方針と施策が色々と記載されている。特定の方だけでなく、全ての市民が安全で便利な交通環境で生活できるとなれば、自動運転技術は公共交通の利便性を高める方向に持っていくという観点が良いのではないか。自動運転は放っておくと、モータリゼーションを更に加速させる危険性もある。悪いことばかりではないが、良いことばかりでもないということになる。まずは、市として交通政策をしっかりと作ったうえで、自動運転技術を取り入れるという視点が必要と考える。

(委員)

資料 1 配席図において、事務局の出席者は記載しないのか。

(事務局)

委員の席を確認するための資料だが、次回から記載する。

(委員)

自転車レーンの整備が増えている。整備により、自動車から自転車の走行位置が分かることはいいことだが、狭い道路を無理に路面標示する必要があるのか。

(事務局)

市交通戦略には自転車も移動手段として記載しており、自転車事故が減ったひとつの要因として、自転車レーンの整備もあるが、道路交通法の改正も大きかったと思う。幅広い年代の方が気軽に乗れる乗り物だが、歩行者

との接触事故増加等もあり、現在は自転車は車道を走ることとなった。法律でも子どもや高齢者に関しては歩道を走ってもいいこととされているが、歩行者優先を前提に走行していただくことになる。市としては自転車は車道を走行していただく。それによって自動車も制限速度内で走行していただきたいと考えている。

(委員)

歩行者が歩くための着色はないのか。

(事務局)

通学路を中心に路側帯内を緑色に着色し、視覚的に歩車分離している道路はある。

(会長)

基本的に日本の道路ネットワークを考えると、幹線道路と細街路を結ぶ補助幹線は少ないが、今更それを直すために、土地を買収するわけにはいかないのだから今の道路空間で工夫するしかない。そのため、自転車レーン等の路面標示を描くことが、狭い道路では難しい場合もある。矢羽を描くと自転車は走行位置がわかり、自動車はそれに注意するということもある。カラーリングは完璧な施策ではないが、事故が減ったという実績があるのであれば、前向きに評価すべきだと思う。その一方で、ハード整備を怠ってはいけないと考える。

本日議論していただいた点については、記載の方向で進めていただければと思う。

(事務局)

本日の議論をふまえ、来年のパブリックコメント実施に向け手続きを進める。一方でワンコインバスの件は、初めての内容であり、山間部の件も十分ブラッシュアップできていない部分と考える。このままパブリックコメントとなっても混乱を招く可能性もある。特にワンコインバスについては、交通利便性を高めるかもしれないが逆に JR 茨木駅と阪急茨木市駅の間を歩かなくなることで賑わいが減るといったデメリットもあるかも知れない。その辺りの議論が十分できていない段階でのパブリックコメントとなるため、事務局と会長を中心に調整させていただいたうえで、パブリックコメントに移りたいと考えている。

(会長)

社会実験を含めた新たな取組みについては、議論が必要とも考えている。本日の議論の内容を踏まえ、事務局に整理していただいたうえで、パブリックコメントを実施していただきたいと思う。

(4) 閉会

次回協議会は2月27日開催予定