

# 平成 30 年度 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 8 月 28 日（金）15 時 00 分～17 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】辻本（西日本旅客鉄道株式会社近畿統括本部）

奥野委員 【代理】岡田（阪急電鉄株式会社）

田中委員 【代理】三田（京阪バス株式会社）

菅沼委員 【代理】大石（国土交通省近畿地方整備局建政部都市整備課）

稲澤委員 【代理】木下（国土交通省近畿運輸局大阪運輸支局総務企画部門）

梅野委員 【代理】大台（大阪府茨木警察署）

## 5 開催形態

公開（傍聴者 1 人）

## 6 次第及び議事の内容

### （1）開会（副市長挨拶）

#### 委員紹介

【事務局（市）より出席者を紹介】

### （2）会長及び副会長の選出について

【委員の互選により、塚口委員が会長に、猪井委員が副会長に決定】

### (3) 会議の公開及び会議録の公開について

#### (事務局)

会議は原則、公開とする。ただし、非公開とすべき案件が発生したときは、会議の非公開を決定することとする。会議資料については傍聴者へ閲覧、配布する。

会議録については要約したものを各委員が確認した後に公開する。会議録中の発言者の表示は「委員」「事務局」等として公表する。また、会議資料についても公開する。

【会議の公開及び会議録の公開について異議はなく、事務局説明のとおり決定】

### (5) 議事1：交通施策の進捗と評価指標の状況確認について

#### 【事務局より、議事1、議事2の内容について説明】

#### (委員)

中間見直しの進め方について、茨木市総合交通戦略策定後、全体的な人口動態は変わってきているのか。また、外国人の留学生や労働者、インバウンドが増えているが、そういった方の交通移動も加味されていくのか。

#### (事務局)

人口動態は、基本的に市内は微増で、人口30万人規模が今後もそのまま概ね推移すると思われる。

一方で、山間部は高齢化率が高いため、人口は減ると考えている。

市内を移動されている外国人は顕著に見られないが、「いばきた」として本市の山間部をPRしようとしている。外国人の方を含め、週末過ごされる方の移動は今後出てくると考えている。

#### (委員)

山間部や幹線道路付近に大規模な配送センターができているが、市内の大型トラックの交通量が増えているのではないかと。その交通量への対応はどう考えているのか。

#### (事務局)

新名神や名神付近は流通に利点があるため、企業の進出が増えている。山間部は彩都事業の一貫で、倉庫等ができており、交通量が増えている。今後、渋滞対策として、国、府と協力し、各地点の交通量を調査する予定であり、警察を含む協議会の中で対策を検討する。一方で、各企業には通行の時間帯を変える等の協議・依頼をしている。また、新名神ICに向かう道路が未整備のため、完成すれば交通の流れが変わると考えている。

(委員)

基本方針に「自動車に過度に依存しない、人と環境に優しい交通環境の構築」とある。バス停や鉄道駅へのアプローチは徒歩が主となるが、歩行者の安全・利便性が確保できているかは疑問である。JR 茨木駅の東口に信号機ができ、安全で快適に見えるが、従来の方が利便性はあったと思う。乗車したい電車の時間が迫っていても、信号を待つ必要がある。また、エスカレーターも3つあるが、歩行者の視点で計画されているのか聞きたい。

また、バス利用者には高齢者が多く、乗り継ぎ過程で段差等歩道の環境が悪いように思うので、便利で安全になるような施策が打ち出せないかと思う。

(事務局)

JR 茨木駅の東口は駅を整備するうえで、動線を駅へ向かわれる方を主軸にしている。ただ、駅前の交通量を考えると、信号処理がないと、歩行者、自転車、自動車が入り乱れ、危険であるため、警察と協議のうえ、現在のかたちとなっている。

エスカレーターは駅の基準に基づき設置しており、道路の横断を必要としない整備は想定していなかった。

(委員)

歩道から直接エスカレータを利用できる方が良い。他市では行きやすいところも多く、JR や阪急でもそういう傾向がある。歩行者の動線を考えたエスカレーターの設置が考えられないか。

(事務局)

東口は一部用地買収できなかったこともあり、既設の駅前広場にバスバースを増やし、そのままエスカレーターを利用できるように整備している。今後、西口を整備する際は考慮したい。

(委員)

多様なタクシーサービスの展開について、北摂ブロックの福祉有償タクシーの協議会への参加は、障害福祉課が参加されていると思うが、道路交通課はどの程度連携されているのか、実態を教えてください。

(事務局)

道路交通課は、公共交通と福祉有償タクシーの境界を検討している。タクシー協会とタクシーサービスを検討する中で、福祉タクシーとの連携を検討している。

(委員)

協議会では福祉有償運送の事業者が、事業を行うために協議しているが、市の施策でいくと、山間部における

移動課題である高齢者の通院、買い物、介護ヘルプ等の実態がわからない状況となっている。例えば、他市では移動困難者が何人いて、買い物タクシーや、福祉有償運送がどれくらい必要か議論になっているが、茨木市ではその協議がまだできていない。何故かという、北摂ブロックは9市町村が集まっているため、深く議論する時間が割けないからである。また、茨木市は福祉有償運送が蚊帳の外という印象を受けるが、高齢者や障がい者でバスやタクシーを利用できない人も含め、交通戦略の中で一体的に考えていただきたい。

#### (事務局)

交通戦略の中で、福祉有償を含め、考えていかないといけないと思うが、現状は別々になっている。道路交通としての動きと福祉の動きがそれぞれ動いている状況である。今回の見直しの中で、できるだけ近づけたいと考えており、そのためには庁内で連携する必要がある。取組みの方向性にも記載しているとおり、課題の共有や施策の見える化等、発展的な取組みにつながるようにしていきたい。福祉交通と公共交通を併せて戦略に位置づけたいと考えている。

#### (委員)

箕面市では単独で協議会を開催しているが、それについてはどうか。

#### (副会長)

箕面市は単独で福祉有償協議会をしており、その会長をしている。市単独の方がそれぞれの市の都合がわかる。もともと箕面市で開設したのは、市が「オレンジゆずるタクシー」として何らかのサービスを実施するにあたり、制度変更したいという考えがあり、北摂ブロック協議会は年2回で限定されることから、変更などを機動的にするため外れたという経緯がある。一番大事なことは福祉交通と公共交通の存在を近づけていくことだが、負担の大きい話になるため慎重にする必要がある。

基本は、セーフティーネットとして福祉有償を位置付けることになるが、負担が大きいとネットも破れるので、まずは公共交通でしっかり対応することが重要である。

#### (会長)

しばらくは庁内で連携していただくことが大事かと思う。

#### (委員)

福祉有償は個別の輸送で、山間部の高齢者乗合輸送とは区別しないといけないが、同じ移動手段の確保としては交通戦略として取組まないといけないことだと思う。

P32に山間部と意見交換を実施中とあるが、どの地域で実施されているのか。アンケートの結果、バスの減便・

廃止に負担が大きいとのことだが、このアンケートの地域はどこか。他の地域で路線バスが減便・廃止となった場合、市町村が法的資金を投入するコミュニティバスや乗り合いタクシーで補完をしていくところもあるが、茨木市としての考え方をお聞きしたい。

**(事務局)**

P32 のアンケートは山間部の方を対象に無作為抽出しており、対象地域は集落ごとになる。また、銭原と上音羽の2地区は別に全件調査しており、買い物・通勤・通院の移動について伺ったうえで、地元主体の移動形態について、事例等ふまえ協議しているところである。

**(会長)**

先程の関連項目について、六條委員のご発言がありましたが、まだご質問がありそうな雰囲気でした。六條委員の言われたことは、結構沢山ありましたので、今の回答でよろしいでしょうか。

**(委員)**

地元で自主的な移動形態について、検討されているということだが、持続可能な公共交通が必要ではないか。民間でできないところをどうするのか、市の考えを教えてください。

**(事務局)**

市内では山間部を含め、路線バスが走行しているので、それを利用できるような交通体系や、買い物等、生活に対する小さな移動を助けることを想定している。地域の実情にあった交通は何か、まだ話を始めたところであり、詳細は決まっていないが、最終的には公共交通を残す施策が必要と考えている。

**(委員)**

阪急バス(株)では、北部地域でバスを走らせている。戦略策定時にも発言したが、北部地域のバスを現状どおり維持し続けることは難しい。それを踏まえ、地域の方と対話されていると思うが、当時と異なり、バス業界は運転士の確保が難しい状況にある。ある程度の年齢になると退職者が出る一方で、応募者が激減しており、運転手の確保に非常に苦労している。交通戦略策定時は、路線が赤字のため検討が必要としていたが、現時点も変わらない。近年の運転士不足というのは、公共交通として残さないといけないところも走り手がいらないために減便、廃止になる地域が出てくることも予測される状況にあることを理解いただきたい。

**(会長)**

私は滋賀県の草津キャンパスに勤務しているが、滋賀は運転手不足がより深刻である。1つの自治体で考える

のではなく、国としてどうするのかを考えていただかないと、解決策は出ない。意見としてはいただきつつ、人材確保を図っていただきたいと思う。

#### (副会長)

北部は移動手段の確保が厳しいということだが、評価指標をみると良くなっている。指標を細かく見ないとわからないところもあると考える。市全体として見ると問題ないが、個別に見ると困っているということかと思う。全体として見るとこのまま何もしないといった方向に行きかねないので、指標は市全体の傾向だけでなく、個別に見た傾向の視点も必要ではないか。評価指標を精査していただき、目標達成しているが、市として踏み込んだ部分を見せても良いと思う。

#### (委員)

評価指標の1つである自転車通行量について、観測地点はこの場所でのいいのか。指標ごとのグラフも原点の表記にばらつきがあるので統一できないか。

また、P44の市内の人身事故発生件数は減っているが、全国と比較する等、相対的に比較する観点から整理できないか。

#### (事務局)

観測地点は間違いない。

グラフの見せ方については検討する。

#### (会長)

P43の状況確認は副会長と同じ意見で、本当にこれで良いのか疑問に思う。これだけみると、その後、改善しなくても良い印象を受ける。評価指標については、再度検討が必要ではないか。

個別施策についても、事業完了、実施中等の凡例をつけているが、10年後に実施中はどのような評価になるのか。少しずつ進捗しているという評価になるのか。全体が終わっていないにも関わらず、このP43の評価結果では目標達成とされている。もう少し考える必要があると思う。ある程度順調に進んでいることはわかるが、今後、茨木市としてどこを重点的に対策を検討しようとしているのか。

#### (事務局)

ご指摘のとおりと思うが、今回は当初の戦略の中で挙げている指標の進捗について、報告させていただいたと考えていただきたい。ご指摘いただいた点を踏まえ、他の視点も必要と考えている。実施中のところも、中身を変えつつ実施しないとイケないのか、このまま継続していくのかという違いもあるので、そのあたりの方向性を

お示ししたいと思う。

(委員)

自宅からバス停までの送迎で、ガイドヘルパーをつけていただくことも大事だが、体調不良等バス停までの移動が難しい時にどうするか、という視点も必要ではないか。福祉有償運送で全てが網羅できるわけではなく、ひとつのセーフティネットとして位置づけていただきたいと思う。

歩行空間のバリアフリー化では、バリアフリー基本構想で当事者の意見を非常に聞いていただき、ありがたいが、茨木郵便局前に歩道橋が残っている。随分前から課題になっているが、計画の中では何も進んでいない。この5年間、進捗がない状況だが、どうされるのか。

(会長)

この協議会はバリアフリーに特定したものではないが、重要な1要素なので考えをお聞きしたい。

(委員)

かねてよりバリアフリーの課題があることは認識している。バリアフリーといっても、例えば、車いすの方だと、スロープ設置では足が長くなるので、新たな用地が必要になる。エレベータでも現在の土地以上に用地を必要とする。歩道橋が増えてきた昭和40年代に立体横断施設として設置したものだが、現在は状況が変わり、平面横断可能となるよう歩道橋を撤去する意見もある。ただ、当該交差点は非常に交通量が多いため、信号機の設置、歩行者の安全確保、渋滞対策など様々な観点から検討が必要になる。現在は、どう解消すべきか検討しているところであり、最適な回答が出るまでには時間がかかるが、引き続きご協力をお願いしたい。

(会長)

非常に難しい箇所だが、努力をされる姿勢であり、継続ということでご理解いただきたい。

(委員)

バリアフリー協議会もあるが、交通戦略もあと5年で終わる。5年で結論が出ない場合は、新たに計画を再編して見直しをするのか。

(事務局)

基本的にバリアフリーは継続的に取り組むことが重要と考えているので、10年後で終わりとは考えていない。計画期間内にできない場合は、次の計画に引き継ぐことも考えている。

(委員)

エレベーター設置には新たに用地が必要ということだが、4箇所設置しないと意味がないかもしれないが、設置できるところから先に何箇所か作ることにはできないのか。

(委員)

場所によっては可能かもしれないが、基本的には全ての方向で交通を確保する必要がある。用地買収できたところから設置しても、最終的に用地買収ができない箇所がでてくる可能性もあるので、慎重に進めたい。また、エレベーターを設置することが最適かどうかも含め、引き続き検討する。

(委員)

自転車関連施策の中で、歩行者・自転車・自動車の分離、自転車レーンの整備が継続実施となっている。私はタクシー運転手だが、現場の視点から見ると自転車レーンは非常に危険を伴うものと考えている。歩行者と自転車の分離は重要であり、既設道路の中で施工する難しさは理解しているつもりだが、今後の計画ではより安全性の高いものにする必要があると思う。そのあたりの考え方についてはいかがか。

(事務局)

自転車利用環境整備計画で謳っているが、本市の自転車レーンは法定外標示が大半であり、自転車専用の通行空間を整備するために、用地を何十キロも買収することは難しいと考えている。車道通行が危険と感じる方は歩行者に配慮のうえ、歩道を通行してもいいが、速度を出される方は自転車レーンを通行いただきたいと考えている。

また、運転者は自転車に配慮し、速度を落とすと聞いており、交通安全の観点から生活道路では速度を落とさせていただきたいので、両者が共存する形で推進したいと考えている。

(会長)

昭和45年には交通事故死亡者が1万6千人、いわゆる交通戦争という時に、自転車を車道から歩道に上げた。その状況が長らく続いたわけだが、車道が4輪車で混雑しており、自転車の入る余地がない状況では、自転車を車道に戻す考えは出なかったと思う。自動車の交通量が減っているところに自転車に通行権を与えるということかと思う。ゆっくり走るのであれば、歩道通行も可能という位で施策を推進していかないと、どちらかだけと強く言える状況ではない。重要なのは、道路が誰のものかということである。自動車、自転車、歩行者、車いす等、多様な利用者が道路を利用するわけで、自動車が運転しにくくなったというのは少し捉え方が違うと考えている。ドライバーが走りにくくなったという意見もわかるが、皆がある程度譲り合って利用するという雰囲気づくりを努力していただきたいと思う。自転車が逆行することや歩行者の乱横断をやめていただくという雰囲気作りを進



めていく必要があるのではないかと。

**(委員)**

JR 茨木駅の西口は、駅前広場として形状があまり良くないと思うが、再整備の状況やスケジュールがわかれば教えていただきたい。

**(事務局)**

西口の再整備は時間がかかっているが、駅前広場だけではなく、老朽化しているビルも含めて再整備していきたいと考えている。ビルの方や周辺の居住者を含め、一緒にまちづくりを進めている最中である。市も一緒に協議会で意見交換しているが、合意形成が難しい状況で時間がかかっている。目標として、いつまでということは申し上げられないが、再整備に向けて合意形成を図っている状況である。

**(委員)**

駅前の駐輪場は余っているのか足りないのか、現状の状況を教えていただきたい。

また、レンタサイクルの検証はどのように行われるのか。

**(事務局)**

自転車駐輪場の需要は、新しいデータはないが、自転車利用整備計画策定時にピーク時の駐輪状況とキャパシティを比較したものがあり、それによると駅から離れている施設は空いているのが現状である。駅近の 100%以上の施設は駐車枠を決めていないので詰めて駐輪していただいている。駐輪場の定期契約をお待ちの方もおり、学生の入替わりもあるが、現在のキャパシティとしては充足と認識している。

レンタサイクルは、指定管理者の提案で実施されており、利用ニーズは十分にあるが、利用できる駅が限られており、台数を増やしたいが特定の駅に偏った自転車をならすことが課題と聞いている。民間の話では、一時的なイベント時の利用や、最近多いのが通学 3 年間のために自転車を購入せず、レンタサイクルで済ませている方が多いと聞いている。

**(委員)**

過疎地のバス運行が厳しくなり、当然補助金でも対応できなくなると思うが、過疎地対策ということで、今話題の IT による自動運転も検証されると思う。茨木市でも自動運転が導入されれば、改善するのではないかと。東京で聞いた話では、連節バスというのがあり、1 台で 2 台分になるので、補助金を出して、検証しながら人件費を減らすような対策もひとつかと思う。

#### (委員)

交通施策の中に、違法駐車に関するものが見受けられないが、新施策として挙げることは可能か。協議会に関しては当時決まったものをベースに進めていくのか。

#### (事務局)

見直しでは、時代に合った施策を挙げていただければと思う。違法駐車は渋滞対策に該当すると思われるので、その中で対応できると考えている。

#### (会長)

総合交通戦略に関わる計画は法定計画ではないため、戦略に関連するようなものは議論しても問題ないと思う。ただ、戦略を5年前に策定したので、その進捗を中心に議論していく場であるという点を押さえておけば、若干広げて議論していただいても結構かと思う。

#### (副会長)

計画は立てっぱなしという自治体が多く、策定時ほど力はかけられないながらも、このように見直しをされることは素晴らしいと思う。冒頭に副市長がお話されたが、大阪北部地震で電車やバスが止まり、タクシーも動かないという事態を阪神淡路大震災で経験したものの、やはり、安心して使うということを考える機会をいただけたと思う。公共交通のBCP計画ではないが、大阪中心部だけでなく、茨木市でも考えておけば良かったと反省しているところである。そういう機会を与えていただき、ありがたいと思う。

#### (会長)

総合交通戦略は国交省が提起され、色々な取組みがある。現在、作成中の自治体もあれば、茨木市のように見直しているところ、策定したままのところもあるという中で、こういう場を上手く活用し、よりよい環境を作っていきたいと思う。

本日いただいた意見を参考にしながら、進捗状況を整理するとともに、今後、どうしていきたいのかというところを市としてまとめていただきたいと思う。

#### (4) 閉会

次回協議会は11月下旬開催予定