

提出された意見等及び市の考え方

資料 4

1 全体に対する意見

通番	頁	意見箇所	意見の概要	市の考え方
1	-	全体	茨木市の条例なので道路交通課も対象となり交通に関する事業者へ「差別解消法」を周知及び交通戦略規定に盛り込んでください。 府道にも緑石ブロックの導入をしてください。（計画以外の場所も工事の際は導入を） 府道の計画が進んでいないので、進めてください。 茨木市全体で住み良い街にしていきたい。	戦略に位置づけております「茨木市バリアフリー基本構想」に基づき、障害者も含め、誰もが移動しやすい公共交通環境づくりを交通事業者と連携のうえ、進めてまいります。また、大阪府へ府道の整備促進を引き続き働きかけてまいります。
2			茨木市総合交通戦略 中間見直し「概要版」を作成、市内公共施設に配布されたい。	今後、市民啓発の観点から効果的な周知方法を検討いたします。
3			広報誌へトピックス記事を掲載されたい。	
4			国が定める都市・地域総合交通戦略要綱によると、国は、認定した戦略に係る施策・事業に対し、予算措置その他の総合的支援を講じるものとされ、戦略に基づく施策を社会資本総合整備計画に位置づけることにより、社会資本整備総合交付金を活用し、総合的・一体的な施策の推進が可能とされているが、本市の当該交通戦略による施策・事業について、これまでにどのような国の支援がもたらされているのでしょうか。	社会資本整備総合交付金の都市・地域交通戦略推進事業を活用し、JR総持寺駅整備事業、JR茨木駅舎改良事業を実施しております。
5			当該交通戦略の内容(策定メリット)が「みえる化」とともに、中間見直しの意義等が「わかる化」されてこそ、本市の交通まちづくりで「いかに化」が期待できると思われ、この観点から市民にとって「みえる化」・「わかる化」がなされ、「次なる 茨木へ」の総合交通計画として納得するに足るものとはいい難い。	中間見直しは戦略に位置づけた各施策の進捗、評価指標の状況、今後5年間の取組内容について確認することを目的に実施しております。いただいたご意見を参考に、市民にわかりやすく伝えることを基本に、5年後の見直しを行います。

2 目次について

通番	頁	意見箇所	意見の概要	市の考え方
6	-	目次	市民にとって当該交通戦略の「みえる化」・中間見直しの「わかる化」のため、次のとおり修正を提案。 第1章 茨木市総合交通戦略について…提示案の第2章を整理 1. 1. 戦略策定の背景 1. 2. 戦略の位置づけと枠組み…目的や区域・対象・期間など 1. 3. 戦略の基本理念・基本方針 1. 4. 本市の将来交通体系 第2章 茨木市総合交通戦略中間見直しについて…提示案の第1章と第3章に第2章の2. 4. を加えて整理 2. 1. 中間見直しの趣旨 2. 2. 交通施策の進捗・達成状況 2. 3. 成果指標の中間評価 第3章 目標達成のための施策・事業について…提示案の第4章を整理し、事業プログラム一覧を追加 3. 1. 本市を取り巻く課題と推進方針 3. 2. 新たに取り組む主な施策 3. 3. 今後実施の事業プログラム	ご意見を参考に構成を一部見直します。

3 第1章 茨木市総合交通戦略 中間見直しについて

通番	頁	意見箇所	意見の概要	市の考え方
7	1	全体	1. 1. 茨木市総合交通戦略中間見直しの趣旨…まず、“中間見直し”の意味合い・意義が今一つ不明瞭。「都市・地域総合交通戦略」については、国が示す策定都市一覧によると、既に100超の地区で策定され、うち17が更新もされているが、いずれも策定後4～8年を経た改定であり、本市のような中間見直しは見られない。他自治体事例に見られる“更新”なのか、あるいは、更新は概ね10年後の見直しによるものなのか、前者であれば、それにふさわしい内容が求められ、後者であれば、中間見直しでなく、“中間総括”として取り扱われるのが妥当。	「都市・地域総合交通戦略のすすめ～総合交通戦略策定の手引き～（国土交通省都市局平成26年8月）」では、「PDCAサイクル等の手法により、総合交通戦略を適切に評価し、場合によっては見直しを行うことが必要」と記載されています。今回の中間見直しは、交通戦略の更新ではなく、次期見直しに向けての評価を適正に行うため、中間見直しを実施しております。

4 第2章 茨木市総合交通戦略について

通番	頁	意見箇所	意見の概要	市の考え方
8	3	2. 2. 茨木市の将来の交通体系	将来の交通体系イメージの図が策定時のものであり、その後、新名神高速道路は完成の一方、大阪モノレールの延伸計画は消滅しているなど、局面が変わっており、現状でのイメージ図の掲載を。	現況の状況を示した図を追記いたします。
9			枠内の説明文として、安全な交通環境構築の基本方針を踏まえれば、“バリアフリー”や“ユニバーサルデザイン”の言葉があってしかるべき。	ご指摘の内容は「安全で快適な歩行空間」、「公共交通の利用環境の改善」等の説明文に含まれているため、原案どおりといたします。
10	4	2. 3. 茨木市総合交通戦略の考え方	内容的に2. 2. 茨木市の将来の交通体系として記述すれば充分であり、目次の提案どおり、整理が望ましい。	ご指摘いただいた箇所は現行戦略から引用・掲載しておりますので、原案どおりといたします。
11			長期で実施する交通施策の考え方は、現行の(P90)5. 2. 進行管理で記述と同様、“概ね10年間の短・中期で実施した施策全体の評価を行い、茨木市総合交通戦略についての見直しをすることになっている。”との整合を。	構成の見直しと併せて、第4章に中間見直しの総括内容を掲載し、進行管理の内容についても掲載いたします。
12	10	2. 4. 交通施策の進捗状況 1-3：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	循環バスの導入に向けた検討とあるなか、周辺自治体でのコミュニティバスが参照されているが、「コミュニティバス」は、国のガイドラインでも記述のとおり、本来、交通空白地域・不便地域の解消等を図るために運行されるものであり、ここでは参照することは不要。	ご指摘いただいた箇所は現行戦略から引用・掲載しておりますので、原案どおりといたします。
13	11・12		(P11)導入による利点・欠点と(P12)導入メリット・デメリットとを含め、記述内容も重複しており、両ページの全体的整理を。	ご意見をふまえ、修正いたします。
14	13		今後の取り組み方向性も乗り継ぎ運賃割引施策に拘泥した心細い内容であり、せめて“※バスの乗り継ぎ運賃割引施策の再確認を含め、路線バスの利便性向上施策を検討する。”に修正を。	ご意見をふまえ、修正いたします。
15	-		金沢市の「ふらっとバス」、富山市の「おでかけ定期券」、その他先進事例の掲載を。	掲載は控えていただきますが、今後の施策検討の参考とさせていただきます。

4 第2章 茨木市総合交通戦略について

通番	頁	意見箇所	意見の概要	市の考え方
16	14		ここでも箕面・吹田の両市コミュニティバスが参照されているが、これを取り立てるのは不要であり、むしろわびしさが感じられ、具体的にどのような意見交換があったのかを記述が必要。	隣接自治体のコミュニティバスの活用の可能性について、意見交換を行いました。具体的な協議には至っておりません。今後は北大阪急行線の延伸によるバス路線の再編等、周辺自治体と引き続き協議してまいります。
17	15	2.4.交通施策の進捗状況 1-4:周辺自治体との連携の検討	箕面市による北大阪急行延伸に関する記述について、確かに大阪モノレールの彩都西駅に接続のために茨木市彩都西が路線バスネットワークに組み入れられているが、その実態は、別記のとおり、嘆かわしいものがあり、それよりも、どのようなバス路線再編が期待されているのでしょうか。 箕面市は、北急延伸により、市内バスネットワークの発着拠点を現在の千里中央駅からかやの中央の新箕面駅に移し、路線の充実をするものであり、本市が再編の対象になることは期待し難い。	北大阪急行線の延伸によるバス路線の再編案は未確定であるため文言を見直すとともに、路線再編の進捗状況、本市への影響をふまえ、意見交換してまいります。
18	17	施策3:歩行空間のバリアフリー化	バリアフリー法が昨年改正され、理念規定の明確化とともに、公共交通施設や建築物等のバリアフリー化/地域における重点的・一体的なバリアフリー化/心のバリアフリー、それぞれの取組推進・強化が示されており、これらに対してどのような検討がなされているのでしょうか。	茨木市バリアフリー基本構想(2016年策定)の見直し等について、今後検討してまいります。
19	20	施策4:歩行者安全対策の推進	「ゾーン30」について、(P21)イメージ図の掲載があるものの、(P20)■施策の取り組みでは、“道路の状況に応じた効果的な対策を検討し、実施する”とあり、どのような具体的検討がされたのでしょうか。 因みに、当該交通戦略策定時のパブコメに対して“ゾーン30は、地域住民や関係機関と調整のうえ、取り組みについて検討を進めます”との考え方が示されており、イメージ図が絵に描いた餅にならぬよう可及的速やかに実現を。	山手台新町において「ゾーン30」は導入済です。その整備状況を掲載いたします。
20			歩道の整備として、横断路での歩車分離信号の設置や音声案内のさらなる整備が求められ、前者も策定時のパブコメに対して“警察と調整します”とあり、通学路や視覚障害者配慮の安全対策として積極的取組を。	交通量の多い駅周辺等を中心に歩車分離信号、音響信号は順次整備しております。引き続き、警察と協議のうえ、整備を進めてまいります。
21	26	■自転車通行空間の整備・推進	図を拡大し、読みやすく工夫してもらいたい。	ご意見をふまえ、修正いたします。
22	75	施策18:中心市街地の活力創出に向けたJR茨木駅～阪急茨木駅間の一方通行化	本市の交通まちづくりにあたり、まさに中心市街地活力創出に向けた施策として、先に策定案が示された「立地適正化計画」と「中心市街地活性化基本計画」との連携による実現に最大の期待を寄せていたものの、今もって“今後の取り組み方向性:都市計画道路の整備と一方通行化の影響の調査”に落胆を隠せない。	本施策の実現には、多くの課題が残っており、関連事業による効果や影響を確認するためにも調査が必要と考えております。 また、立地適正化計画による都市機能の集約・増進と併せて、中心市街地活性化の視点からも交通施策を進めてまいります。
23	75		冒頭の■戦略策定時の状況の2行目で“車道では自転車と自動車が混在するなど、・・・”とあるのは、自動車の路線バスを加えた記述に手直しを。	自動車の路線バスも含まれておりますので、原案どおりといたします。
24	76		■進捗状況のシミュレーション映像による周知に対し、どのような反応・評価があったのでしょうか。	歩道拡幅により歩きやすくなる、沿道の賑わいにつながる、景観が良くなる等の賛成意見と、周辺道路の渋滞につながる、沿道店舗等への搬出入がしにくくなる等の反対意見がありました。

5 第3章 評価指標の状況確認

通番	頁	意見箇所	意見の概要	市の考え方
25	92	3.3.基本方針2の評価指標	2)バス利用者数でのバス事業者別の年間乗車人数に関し、各事業者の営業路線総距離及び年間運行総距離は、どのような状況なのでしょうか。この種総合的な実態数値は、今後の交通戦略に関する事業者との協議で有用な資料となり、その把握を。	ご意見を参考に今後、交通事業者と適宜情報共有を図ってまいります。

6 第4章 茨木市を取り巻く課題と今後の重点取り組み施策

通番	頁	意見箇所	意見の概要	市の考え方
26	95	4.1.実施中事業の継続	<p>1)現状・課題とあるが、続く説明文は、その内容になっておらず、まず、現行の“第3章 茨木市の交通の課題”で記述の(P34)14)交通の現況整理と(P35)3.2.茨木市の交通の課題に関する見直しが必要あり、そこでは、次の点に対する説明が求められる。</p> <p>(P34)14)交通の現況整理 ◆鉄道：JR総持寺駅の評価、◆バス：課題のバリアフリー化への対応で対象の車両等に関してノンステップバスの導入推移(豊中市では「ノンステップバスの導入計画」を策定)、◆タクシー：福祉タクシーの取組み、◆自動車：カーシェアリングの普及、高齢者の自動車分担率や運転免許証返納問題、◆自転車・歩行者：自転車レーンの設置</p> <p>(P35)3.2.茨木市の交通の課題 6.まちづくり(プロジェクト)への対応：①立命館大学の開学や②JR総持寺駅の整備は終了し、③スマートコミュニティの整備は構想が消滅しており、④彩都事業も目新しい材料がないなど、全面的に見直しが必要であり、ここは、「立地適正化計画」や「中心市街地活性化計画」と連携しての「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」の交通まちづくりへの対応が記述されるべき。</p>	<p>施策の進捗状況に関する現状・課題という意味合いで記載していましたが、構成の見直しに併せて、第4章に中間見直しの総括としてとりまとめ、表現を見直します。</p>
27	96	4.2.多様なタクシーサービス等の展開	<p>1) 現状・課題 説明文5行のうち、1行目の“高齢者”に対して2行目で“障害者の方”とばらつきがあるほか、1行目で“今後”や4行目で“サービス”が繰り返されているなど、全体のまとまりが今一つで手直しを。</p>	ご意見をふまえ、修正いたします。
28	96		<p>■市の人口推移と高齢化率 人口と高齢化の推移は、いわば周知の事実であり、実績は暦年でなく国勢調査による大勢を示し、今後の推計を暦年による詳細データで。なお、出典の住民基本台帳は“隔年”でなく“各年”のはず。</p>	ご意見をふまえ、修正いたします。
29	97		<p>■介護保険被保険者数と高齢者比の推移 まず、被保険者でなく、要支援・要介護認定者であり、このような誤記を見過ぎし、庁内関係部局での情報共有ができていたといえるのでしょうか。</p>	ご意見をふまえ、修正いたします。
30	97		<p>■介護保険被保険者数と高齢者比の推移 高齢者比の%表示がなく何に対する比率かもわからない。いずれにせよ、この内容が当該テーマ・施策に関係があると思えず、掲載は不要。</p>	ご意見をふまえ、掲載図を修正いたします。 多様な移動手段の確保が必要な根拠として、将来的に移動支援を必要とする高齢者が増加することを示しています。

6 第4章 茨木市を取り巻く課題と今後の重点取り組み施策

通番	頁	意見箇所	意見の概要	市の考え方
31	97・98	4.2. 多様なタクシーサービス等の展開	<ul style="list-style-type: none"> ■ 障害者の外出頻度 ■ 障害者の外出時の交通手段 調査結果をクロス処理によって一つの図表で整理・掲載を。	引用元の計画との内容の整合をふまえ、原案どおりといたします。
32	97		97ページ以降の福祉交通のところ、福祉有償運送や登録を要しない送迎活動について、国の施策はどんどん変わっていきますので、積極的な情報収集と政策立案をおねがいします。	引き続き、情報収集に努めながら、必要に応じて施策を検討してまいります。
33	99		2) 今後の取り組み内容 ■ 福祉交通の位置づけ 次のとおりに修正を。 “福祉交通は、鉄道や路線バスなどの公共交通を補完し、日常的な移動での困難者に対応する移動手段の一つと考えられる。(以下、略)”	ご意見をふまえ、一部修正いたします。
34	99		図 公共交通のサービス領域 オレンジ色系による長方形は、福祉交通を意味すると理解するが、何を示すのか。また、横軸の“移動の困難性”は、不可解であり、“公的支援額(度)”とでもいうべき。さらに、タイトルは、“公共交通のサービス領域についての考え方”とわかりやすい記述に。	ご意見をふまえ、一部修正いたします。
35	-		高齢者の移動手段確保については、国交省による検討会の中間とりまとめを踏まえ、厚労省の対応として、「介護予防・日常生活支援総合事業のガイドライン」改正のほか、交通部局と福祉部局の連携による取組推進が求められ、高齢者の公共交通利用促進策の事例も示されており、これらはどのように取り計らわれているのでしょうか。	交通部局と福祉部局の連携を進めながら、本戦略をもとに検討を進めてまいります。
36	100	4.3. 山間部の移動手段確保	【基本方針2・テーマ⑥・施策11-6】の施策となっているが、現行の【基本方針2・テーマ④・施策7】として、“山間部における公共交通の確保”があり、殊更に別テーマの類似タイトルで記載する必要性がどこにあるのでしょうか。	ご意見をふまえ、施策7-1と施策11-6の内容を再整理いたします。
37	100		図 人口推移と一人当たりバス乗降回数 図表の右上に“年間バス乗降人数(万人)”とあるが、どこに示されているのでしょうか。	「一人あたりバス乗降回数(回)」の間違いですが、構成の見直しに伴い、当該グラフは削除いたします。
38	100		1) 現状・課題 説明文5行目に“近年、同地域は高齢化が進展しており、”とあるが、近年に始まったことでなく、進展しているよりも加速化していると記述すべき。	構成の見直しに伴い、当該文章は削除いたします。
39	101		■ 山間部地域の外出傾向 説明文で冒頭2行は、この地域に限られた事柄でなく、記述するならば、利用交通機関とのクロス調査結果があつてこそ有意義に。	利用交通機関の結果を追加いたします。

6 第4章 茨木市を取り巻く課題と今後の重点取り組み施策

通番	頁	意見箇所	意見の概要	市の考え方
40	106		<p>■コミュニティサイクルの認知度 認知度が低い状況が示されているが、その理由はどのようなのでしょうか。</p>	<p>十分な周知活動が行われていないことが原因の一つと推察されるため、今後対応を検討してまいります。</p>
41	106	4.4. コミュニティサイクル等の利用促進	<p>2)今後の取り組み内容 現行の【基本方針1・テーマ③・施策6】に同様の“レンタサイクル等の利便性向上”があり、それに係る第2章の2.4.交通施策の進捗状況では、“今後の取り組み方向性：認知度向上等のコミュニティサイクルの利用促進に取り組む”とあり、ここも何故に施策タイトルを変えてまでして再掲する必要があるのでしょうか。</p>	<p>構成の見直しに併せて、施策6の取り組みとして整理いたします。</p>
42	107	4.5. 高齢者運転免許証自主返納支援事業	<p>これ（4.5. 高齢者運転免許証自主返納支援事業）も現行の【基本方針1・テーマ①】でどの施策に該当するのでしょうか。</p>	<p>「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」に向け、自動車から公共交通への転換を図ることが重要と認識しており、この方針に関連した新たな取り組み施策となりますので、現行の施策には直接該当しません。</p>
43	107		<p>1)現状・課題 高齢者ドライバーの人身事故件数が、府下の横ばい傾向に対し、本市で減少傾向とあるが、具体的な件数・指数の推移を明示いただきたい。</p>	<p>「3.2. 基本方針1の評価指標」の「2）市内の人身事故発生件数」として掲載しておりますが、構成の見直しに併せて、ご指摘いただいた箇所の内容は削除いたします。</p>
44	108		<p>2)今後の取り組み内容 国交省では、運転免許証を返納した高齢者の移動手段確保のため、「タクシー定期券」制度の導入方針を決めているとの報道があり、本市での取り組みは、どのようになっているのでしょうか。</p>	<p>現在、そのような取組は実施しておりません。</p>

7 その他

通番	頁	意見箇所	意見の概要	市の考え方
45	-	-	<p>国の交通政策を概観すると、当該総合戦略の策定に先立ち、平成19年10月に地域公共交通活性化再生法(※1)が制定され、これを受けて「地域公共交通総合連携計画(※2)」が作成されるなか、法定の地域公共交通協議会が設置され、その産物として吹田市の「すいすいバス」や箕面市の「オレンジゆずるバス」が実現されたあと、平成25年12月に交通政策基本法の制定があり、この制定や先の総合連携計画(※2)の問題点等を踏まえ、活性化再生法(※1)が平成26年4月改正・11月施行され、地域公共団体による「地域公共交通網形成計画(※3)」と同計画に位置付けられた事業実施の「地域公共交通再編実施計画」の作成が進行しており、いくつかの自治体で総合戦略と網形成計画(※3)との合体策定も見られる。本市では、改正活性化再生法に基づく地域公共交通再編について、どのように取り組もうとされているのでしょうか。</p>	<p>立地適正化計画と併せて、公共交通ネットワークの再編は重要と認識しております。茨木市総合交通戦略における施策の進捗状況や社会的動向をふまえ、地域公共交通網形成計画等の作成の必要性についても今後検討してまいります。</p>
46			<p>今回の中間見直しにあたっての協議は、茨木市附属機関設置条例に基づく「茨木市総合交通戦略協議会」によると承知するものの、その市民委員は、どのように公募・選任されたのでしょうか。当該交通戦略策定時の市民委員は、もともと平成23年2月に前述の地域公共交通活性化再生法に基づく「市地域公共交通協議会」を設置するべく、前年12月に募集されながら、同協議会の設置が実現せず、代わって平成24年に設置されたのが「茨木市総合交通戦略策定協議会」であり、任期は2年間であったはずですが、この間の経緯はどのようになっているのでしょうか。</p>	<p>中間見直しにあたりましては、施策の進捗確認が主な内容となるため、戦略策定時の状況をご存知の市民委員に再委嘱しております。 なお、5年後に予定しております見直しの際は、公募による市民委員選任を予定しております。</p>

8 事業提案・要望等

(市の考え方についてはお示しませんが、いただきました個別の事業に対するご意見や事業提案等については、今後、事業を進めるうえで参考にさせていただきます。)

通番	頁	意見箇所	意見の概要
47	10	2.4.交通施策の進捗状況 1-3: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	「■戦略策定時の状況」文脈中の「コミュニティバス」を是非とも運行されたい。
48	15	2.4.交通施策の進捗状況	周辺自治体との意見交換を継続されるならば、新箕面駅から北摂を東西にJR駅につなげるルートが何よりも望まれ、西は石橋からJR川西池田へ、東は本市でJR茨木か総持寺へ、国道171号を活用してのBRT(バス高速輸送システム)導入に向けた検討を期待したい。
49	-	1-4:周辺自治体との連携の検討	周辺自治体との連携の検討に関し、大阪モノレール彩都西駅を拠点とする茨木市内方面向けと箕面市内経由の千里中央向けに路線バスが運行されているなか、前者が本市の多額の助成によるワンステップバスの1路線で平日でも1時間1本の16便に対し、後者は3路線で合わせて70便より多く、停留所の設備にも違いがあるなど、これら現実をどのように評価されているのでしょうか。周辺自治体との連携もさることながら、事業者との積極的協議により、(市民を説得するのではなく)市民が納得のできる施策・取組を切望。
50	17	テーマ②:安全な歩行空間の確保	市内全域での路上喫煙の禁止を徹底させて欲しいと思います。ハード面が整備されても路上で喫煙する者がいると通ることが出来ません。受動喫煙を回避するためです。タバコ煙を社会的障壁とする障害者もいます。このバリアフリーも考えて欲しいです。各所に禁煙の掲出をお願いしたいと思います。
51	20	4-3:歩道の整備、拡幅	「■取り組みを行う箇所」文脈中の「通学路の安全対策を」を強力に推進されたい。
52	23	4-4:踏切の安全対策	文脈中、JR、阪急ともに早急に安全対策を推進されたい。
53	57	11-5:乗り継ぎ運賃の値下げ	さまざまなバスの乗り継ぎが想定されているように見えますが、多くの移動では阪急茨木市・JR茨木への移動を目的とするかと思います。ただ、「阪急茨木市ゆき(JR非経由)」といったバスも多く、バスダイヤの都合でJRに行きづらいケースがちらほらあります。そこで、「阪急茨木市でJR茨木まで乗り継ぎ可」、および「JR茨木で阪急茨木市まで乗り継ぎ可」といった形で、バス会社跨りの乗り継ぎを可能とすることをご検討いただけますと幸いです。なお、市役所が両駅の途中にあることから、上記制度を用意すれば、市役所へ用事がある際にも、便利に利用できるものかと思います。
54	73	施策17: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	■施策の取り組み 文脈中、JR茨木駅～阪急茨木市駅間の「一方通行化」を実現されたい。
55	76	施策18: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	(P76)提示の図によれば、O字形で右回りの一方通行が企画されており、それによるネックが生じていると仄聞し、ならば、これに拘泥せず、区域内迂回の際に左折の便宜性がある左回り、さらに発想を転換し、市役所東側道路を南向けの一方通行とすることによる8の字形方式(JR側は右回り/阪急側は左周り)など、いずれにせよ、英知を結集して加速的速やかに実現を。