

【第1回協議会での委員からの意見について】

◆課題

- ◇バスの運賃について
- ◇バスと公共施設との連携について
- ◇JR 茨木駅と阪急茨木市駅間の道路混雑について
- ◇自転車道の整備について
- ◇JR 茨木駅の西口広場歩道橋のバリアフリー化について

◆提案

- ◇中心地の循環バス導入について
- ◇歩行者が安心して歩けるような自転車の安全利用施策について
- ◇妊婦や子供連れ、障害者などの交通弱者が安心して歩けるまちというのが重要と思う。
- ◇コミュニティバスについて、他都市では市民の要望で設置したものの、採算が取れず廃止を考えているケースもあるため、こういった状況を見据えて考える必要があると思う。

◆協議会、交通戦略の進め方

- ◇茨木市の実情と課題で挙げられたものは、多くの都市で共通したものである。
本日の資料は交通に特化したものとなっている。総合交通戦略で最も大事なことは、まちづくりをどう考えていくかで、まちづくりのパーツの一つが交通であるということ念頭に、今後の検討を進めてほしい。
- ◇課題には現状のものと、将来的なものがある。また、その対策も短・中・長期のものが考えられるため、時間軸による整理が必要。このような視点も持って、個々のプロジェクトの他への影響も踏まえて議論してほしい。
- ◇まちづくりや都市計画に関する委員会にも参加していたが、いつも最終的には「交通」には焦点があたらず、ぼやけてしまっている。今回の取り組みには期待しており、まちづくりを踏まえた上で、「交通」を軸に考えていきたい。
- ◇協議会の進め方について、利用者と交通事業者との対立の構図で議論が進められることもあるが、本協議会では、そういった関係ではなく、茨木市の将来の交通をより良いものにしていくという同じ方向を向いて、知恵を出し合っていくものにしたい。
- ◇交通安全の確保は、交通事業者だけで実施できるものではなく、地域や警察と連携した取り組みが重要である。市内には踏切も多くあるが、無謀な横断があり危険である。短期的には安全装置の設置等が考えられるが、長期的には道路と線路の平面交差を解消できる可能性がないか検討していきたい。
- ◇総合交通戦略とは国土交通省の要綱に定めてあるように、まちづくりと交通事業が連

携して戦略的な交通施策の推進を図るためのものである。大切なことは、まちづくりと交通事業の連携であり、将来どのようなまちをつくっていくのかというイメージが重要である。将来の茨木市がどうなっているかを分析した上で、将来像を整理していく必要がある。資料の検討フローでは、そのような視点が全く読み取れない。

◇タクシーについては、資料で全く触れられていないが、どう考えているのか。

【協議会後の委員からの意見について】

◆課題

- ◇JR 茨木駅前のバスターミナルのバリアフリー化が不十分で、駅の改札口からバス乗り場へ階段を通らずに行くことができない。
- ◇通行量（列車・自動車・歩行者とも）の多い踏切が存在しており、安全面の不安がある。
- ◇阪急茨木市駅前の安全対策。（路面標示、タクシーの待機状態、バス乗り場の水溜り）
- ◇自転車マナー向上
- ◇歩道のバリアフリー対策

【課題】

- ・慢性的な交通渋滞による定時運行の阻害
阪急茨木～JR 茨木間、西駅前交差点～JR 茨木間、大阪高槻京都線、
国道 171 号、イオン茨木（旧マイカル）の駐車場渋滞等

<解決案>

- ・道路整備（拡幅）、バス専用（優先）レーンの確保、中心市街地へのマイカー乗入規制、路線バス優先信号制御システム（PTPS）導入等

【課題】

- ・JR 茨木西口、阪急茨木西口ターミナルの容量不足
現在の形状（島形状）、バス停車スペースの不足、阪急茨木西口ターミナルでの客待ちタクシー（バス降り場で 2 列縦列にて客待ち）

<解決案>

- ・ターミナル形状の見直しを行いバス待機場確保等の整備計画を実行
- ・タクシーの駅前乗入規制による過剰すぎるタクシーの台数を削減

【課題】

- ・バス利用者減少による山間部（北部地域）の路線維持や公共交通利用促進

<解決案>

- ・バス路線確保維持のための公的助成制度の確立
- ・バス利用料金の一部助成制度の導入
- ・公共交通を中心としたまちづくり（生活スタイル等）の提案

【その他】

- ・低床（ノンステップ）バス、低公害バス導入補助金の復活

- ◇JR 茨木駅、阪急茨木市駅などのターミナルで駅改札からバス停までの間で、バスルート、発車時刻の総合的な案内不足。日常的にはバスを利用していない人が駅に降り立ったあと迷われている。複数バス事業者の案内を一つにまとめた案内板が必要。

◇駅前広場の通過交通とバスターミナルの動線分離

阪急にしてもＪＲにしてもいずれも通過交通との輻輳があり、バス発着や待機に支障が出ています。また安全上も問題があります。

◇駅周辺の道路の拡幅による速達性、定時性の確保

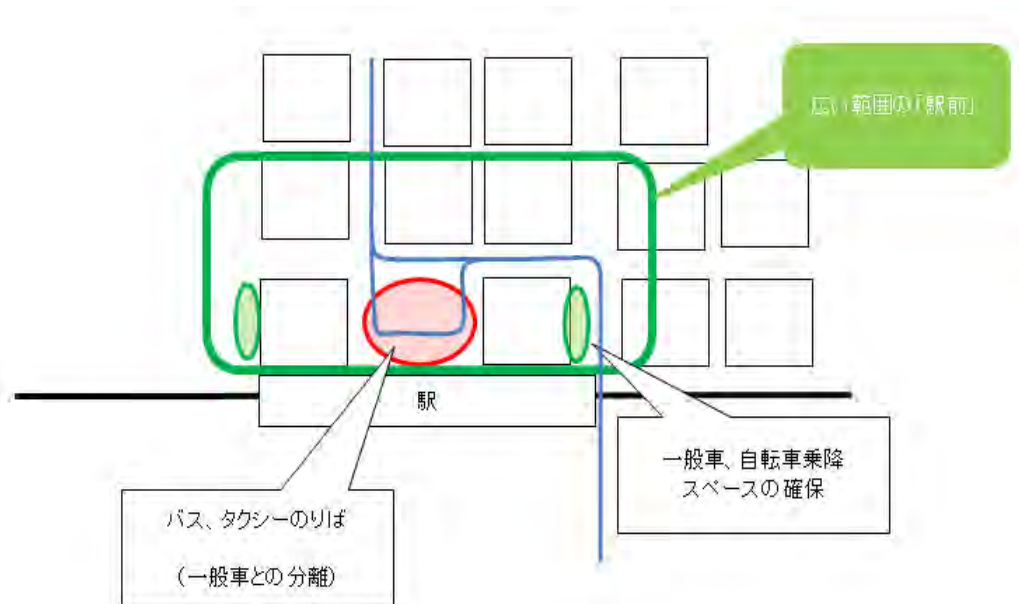
駅前の混雑によりご利用者にご迷惑をかける他、遅延運行となるため、折り返時間に余裕が必要となり特に多客時に効率的なバス運用に支障が出ています。

◇駅前のバスターミナルのバリアフリー化

各公共交通機関の接続改善のためにも、平面的な移動でストレスなく乗り継げる整備を希望します。

駅周辺の全体的な整備が必要と思われますが、限られた用地では難しい面もあります。そのため、駅直近にまで私的なマイカーや自転車、バイクが接続させなくても、「駅前」という範囲を一定の範囲まで広げ、その範囲内に接続できれば可とする構造を提案したいと思います。

(例)



◇タクシーに関する問題として

- ・待機スペースが少ない
- ・乗客の降車場がない
- ・駅出入口からタクシー乗場まで遠い
- ・乗場及び乗場までの道筋がバリアフリーになっていない

特に阪急茨木市駅西口ではバス・タクシー・商用車・一般車が混同しており、

交通事故の危険が大きい。

◇交通に関する主な課題について

- ・ 中心部 2 駅周辺の道路や幹線道路に自動車が集積し渋滞等が発生
バスや自転車などのさらなる利便性向上により、自動車からの転換が必要
- ・ モノレール宇野辺駅や南茨木駅と JR の乗り換え利便性の向上が必要（レンタサイクル、バスなど）
- ・ 中心 2 駅付近含めたバス（路線、料金）の最適化は、事業者が複数で利害が錯綜するため、地元行政の関与が不可欠
- ・ さらに周辺市で一部実施されているコミュニティバスに対するスタンスをはっきりすべきでは
- ・ 面開発、新駅などのプロジェクトは交通需要増など対応すべき課題であると同時に、各種整備にあわせて他の課題を解決する対応ともなりうる契機
- ・ 駐輪等の自転車対策の基本的考え方の整理が必要では

◆提案

◇茨木市「会員制コミュニティバス」事業計画（案）

茨木市は、南北に長い市域を形成し中心市街地と公共施設までの移動手段が限定される現状がある。そこで、新しい公共交通として「会員制コミュニティバス」の可能性を検討する。また、茨木市立中央図書館と茨木市生涯学習センター、合わせて年間 675,000 人の利用者が利用する利便性が高く低コストの公共交通の実現可能性を探る。

事業目的：

○ 地球環境保護

地球的な課題としての地球温暖化防止を目的として、低炭素社会の実現をめざして個人が自家用車で移動する機会を減らし公共交通を利用できる環境を整備する。

○ 生活者福祉

高齢社会の到来など現状の社会構造の変化により、自動車の運転、自転車での移動など徒歩圏外の移動手段が制限される市民が増加している現状に対応して「誰でも利用できる移動手段」である公共交通を整備し交通弱者対策とする。

○ 商業振興

ターミナルと公共施設をつなぐ公共交通を整備することにより、中心市街地のにぎわいを創出し中心市街地の活性化と商業振興を実現する。

○ 観光振興

落ち着いた愛着を持てるデザインのコミュニティバスが、市街を走行することにより「絵になる風景」を作り出して新しい観光資源とする。また、ターミナルと観光資源を循環バスによってつなぐことで、市外からまちを訪れる人の移動手段としても整備し観光振興につなげる。

○ コミュニティー再生

地域で生活する人たちの象徴となるコミュニティバスが、地域の循環ルートを運

行することにより、地域の人たちのふるさと意識を高揚しコミュニティ再生のシンボルとする。

○ 市民活動推進

市民と行政の協働によって、公共交通の運行を実現することで協働のシンボル事業とする。また、会員制コミュニティバスとして市民が公共交通の運営に係ることにより、利用者の立場を重視した運行を実現し、会員として利用者が運営主体に参加することにより「市民がつくる市民の公共交通」を実現する。

○ まちづくり

「歩いて暮らせるまちづくり」を実現するために、地域の生活圏は徒歩移動、徒歩圏外の移動は公共交通と棲み分けるまちづくりを実現するために、公共交通を整備し生活圏に通過交通や自動車が侵入しないで生活できるまちづくりを推進する。

事業内容：

中心市街地と郊外の公共施設や商業施設など、交通が不便な場所をつなぎ茨木市全域の活性化を目的とする。会員制とし、会費月額 1,000 円で乗り放題、運営主体は会員組織とし、会員 1,000 名、ターミナルと公共施設を約 20 分に 1 回の循環コースで運行。

会員は主に、中央図書館と生涯学習センター利用者 675,000 人／年を対象に募集する。

事業化プラン：

- ①生涯学習センターなど公共機関利用者に対しアンケートを実施し、需要予測を実施し運行時の会員予定者を募集
- ②立ち上げ資金 50,000,000 円の出資者を募集（100,000 円×50 名）
※ 長期借入金として計上し、5 年後に 110,000 円を返済
- ③公共施設や行政機関など路線近隣の施設に対して、会員制コミュニティバスとして利用者の入会呼びかけを実施
- ④バス運行を委託するバス事業者の選定
- ⑤車両購入・車両塗装
- ⑥運行開始

運行プラン：

- 会員は、主に生涯学習センター・中央図書館の利用者を対象に募集
- 運行はバス事業者（路線バス事業者、観光バス会社など）に委託
- 乗車会員加入窓口は乗降ポイント周辺の商店などへ委託
- 車両故障時など緊急対応は協力事業者へ依頼
- 会員制を採用しバス利用者を限定することで低コスト運行
- 茨木市生涯学習センター利用者数：336,095 人（平成 19 年度）
（内訳）講座数 151 講座、登録者 3,019 人、その他貸室利用者など
- 茨木市立中央図書館利用者数：339,073 人、登録者数：81,981 人（平成 19 年度）
- 阪急路線バス料金：JR 茨木駅～阪急茨木市駅～中央図書館前（片道 210 円）
- 中央図書館駐車場料金：最初の 3 時間 100 円（30 分以内無料）

以降 60 分 100 円

○市営駐車場料金：8 時間まで 30 分 100 円、8 時間を超えて 24 時間まで
1,700 円

○運送人数概算：20 人×25 回＝500 人／日、年間 150,000 人（1 日 9 時間運行）

○図書館と学習センターの利用者 675,000 人、1 日 250 人が往復利用する交通機
関

◇タクシーも公共交通機関の一翼を担っているとの認識を持ってもらい、各交通機関と
の連携を図り、利用者利便を一緒に検討する。

◇自転車、二輪車のマナー向上のため、まずは自転車、二輪車の専用道路の導入。

◇大阪高槻京都線の拡張及び国道 171 号の右折レーンの新設。

◇阪急駅前、東口駅前の再開発を検討して欲しい。ど真ん中に地下駐車場入口がネック
です。総合的に考えてみて欲しい。枚方方面へのバスは東口側が断然便利です。

◇自転車道の整備には、通行に関するルール、取締りなどのソフト面の確立と歩行者、
車道とのバランスのとれたハード面を考える事が必要。

◇コミュニティバスは市全体の公共交通網に悪影響を及ぼす可能性があるため、既存
の路線バスへの影響についてシミュレーションを行うこと。委託値段ありきというこ
とは避けること。

◇自転車通行空間の整備

歩道は歩行者にとって安心して通行出来る空間でなければならないと共に自転車が
安心して通行出来る空間を車道上に整備する必要があります。

（１）自転車通行帯の設置が急務（自転車道は不要）

※設置に関してお願いしたい事項

①設置箇所の選定は設置のし易さではなく、交通量調査をもとに連続性の確保
された自転車ネットワークとして選定する。

②設置箇所は車道に限定、安易な自歩道拡大は自動車運転者からの視覚認識を
妨げ事故を誘発させる原因となる。

③車道上の通行位置を自転車ならびに自動車運転者から認識できるよう路面へ
の法定外表示ピクトグラムの導入

④交差点部における通行空間の直線的な接続

⑤自転車用停止線の前出を行い自動車運転者から認識し易くする

（２）自転車横断帯の撤去

（３）自転車が渡れない交差点等のインフラの整備

（４）自転車通行帯部への違法駐車の高発強化

◇交通ルールの教育

（１）すべての自転車乗りと自動車運転者に対する自転車ルールの教育、周知徹底

①警察官及び市職員乗車の自転車が自転車安全利用五則等のルール遵守の見本
を示すこと

②自転車乗りに対するルール（道交法）違反者取締り

◆協議会、交通戦略の進め方

- ◇総合交通戦略は、マクロ的には各交通機関のバランスを調整する事が肝要。すなわち徒歩を含め、自転車、二輪、自家用自動車、タクシー、バス、鉄道、貨物自動車等の役割分担をはっきりさせ、相互に共存共栄できるシステムづくりが肝要。
- ◇自家用自動車の利便性や有益性は多数の者が実感している。一方その運転のためにそれ相応の社会的費用（外部不経済）も発生させていることを認識すべき。
- ◇自家用自動車の利用について、他の交通手段よりも優先させているシステムの是正を図り、自家用自動車の利用を減らす努力をしなければならない。
- ◇市の交通を市内移動と市域外移動に分けそれぞれについて考える。

市内移動に関しては、その大半が徒歩、自転車、自家用自動車、バス、タクシーがそれぞれ補完していると思われ、鉄道での市内移動はごく限定的。自家用自動車を減らすため、その移動の一部をバス、タクシーに移転させるべき。
- ◇バスを乗りやすくするため、乗り継ぎ割引や運賃を下げる、運行回数の増加、系統の整理充実。それを可能にするためバス事業者の健全経営を保障する。
- ◇山間部や人口希薄地域での交通弱者の足の確保について、例えば不採算路線の運行をタクシー事業者への一部移管する検討など。
- ◇公共機関をつなぐ低運賃バスや100円均一バスの導入の検討。
- ◇市域外交通について、ほとんどが鉄道（モノレールを含む）か自家用自動車に依存していると思われ、自家用自動車を利用している者の出発地と目的地（OD）を考察し、その様々なODをある程度満足させる公共交通ネットワークとなっているかが問題。
- ◇自家用自動車を減らすためには、鉄道の利用促進が必要で、ライド・アンド・ライドシステムの充実（バスと鉄道の乗り継ぎを便利にすること）が大切。
- ◇モノレール駅とアクセス出来るバスが限られており、利用がしにくい。また、鉄道駅発着のバスも駅前通りの混雑を避け、JR茨木駅、阪急茨木市駅に限定され、利用しにくくしている一因。
- ◇例えば100円バスが頻繁に運転されれば、自家用自動車から公共交通機関へのシフトに一役担うのではないか。
- ◇自家用自動車を減らすことにより、自転車道の整備を促進させ、高齢者、障害者にとって歩きやすい道路を作り出し、安全で安心なまち、住みやすい茨木につながるのではないか。
- ◇これから本格化する高齢化社会を見据え、自家用車に過度に依存する必要のない街づくりを目指すべきであり、そのためにも公共交通の維持・充実が求められる。
- ◇公共交通を維持・充実していくためには、市民の生活スタイルを自家用車中心の生活から公共交通中心の生活に変えていくことにより、公共交通の需要を確保することが必要になるが、そのためには、公共交通が自家用車と比べて利便性において遜色ない輸送サービスを提供し、市民が「利用したくなる」公共交通のネットワーク

を構築することが大切である。

◇「利用したくなる」公共交通ネットワークの構築のためには、複数の公共交通が連携して乗り継ぎの利便性を高めることが重要である。例えば、駅前広場の改良、バリアフリー化の推進、駅構内におけるバス案内看板の充実などの交通結節点の機能向上、あるいはICカードの共通利用などによって、鉄道とバスやタクシー、バスとバス、バスとタクシーなどがスムーズに乗り換えられる環境を整えることが求められる。また、駅前駐車場・駐輪場を整備し、パークアンドライドやサイクルアンドライドを推進することも望まれる。これらは、交通事業者に任せておくだけでは十分に進まないため、行政による支援が必要である。

◇公共交通の需要を将来にわたって確保していくためには、市内への新たな住民の居住を促して人口の拡大を図っていくことも大切である。そのためには、保育施設を駅前に誘致するなど、子育て世代にとって魅力ある街づくりを推進することも重要である。これらに加えて、鉄道路線と道路の立体交差化を推進して踏切を撤去するなど、交通に関わる安全面での不安要素を抜本的に除去することも検討すべきである。

◇茨木市第4次総合計画では、南北に細長い市域を4つの地域に分け、各々の地域の特性を踏まえてまちづくりの方向性や課題について以下のように整理されています。

北部地域：山間部における持続可能な生活環境の整備が課題となっている地域

丘陵地域：郊外住宅地の少子高齢化が課題となっている地域

中心地域：多様な機能の集積地として、利便性の高いコンパクトなまちづくりを目指す地域

南部地域：低未利用地を活用した新市街地の形成を目指す地域

これらを踏まえて、各々の地域が目指すべき交通のあり方について検討することが望ましいのではないかと考えます。

① 北部地域：生活環境を維持する交通サービスが求められる地域

- ・ 山間部における集落では、路線バスを継続して運行することが、事業採算性の面から困難であると思われます。
- ・ 今後、さらに居住者の高齢化が進むものの、新たな流入者が期待できない地域であるため、居住者の最低限度の生活を確保する移動手段として、採算性に捉われることなく公共交通の確保が必要な地域であると思われます。
- ・ このため、少人数を対象とした輸送手段として、福祉タクシーやデマンドバス・タクシーの導入が適当ではないかと思われます。

② 丘陵地域：居住者の利用促進を促すための交通サービスが求められる地域

- ・ この地域は、駅から離れた郊外型住宅地であり、高齢化や人口減少が進んでいます。
- ・ 高齢者の公共交通利用ニーズは、乗換え抵抗の軽減や移動時間の短縮などの利便性向上です。これらが満たされなければ、自家用車からの転換が進まず、公共交通の利用が低下し、高齢者交通問題を引き起こすこととなります。
- ・ 高齢者に対する利用喚起を図る手段として、定時性の確保やアクセス時間の短縮などサービスレベルの向上が求められます。

- ・ また、郊外の住宅地から公共交通の利便性の高い中心地域の駅前等へ高齢者の住み替えを促すことや、良好な住宅地として基盤整備の整った丘陵地域への若年層の流入（住み替え）を促進する魅力的な施策（子育て支援等）などのまちづくり施策を導入することにより、安定的・持続的に発展する地域に変換していくことが望まれる地域でもあります。
- ・ 住替えが進むまでの当面の間、一定のサービスレベルを確保するための交通手段として、コミュニティバスの導入や路線バスへの補助などが適当と思われます。

③ 中心地域：歩いて暮らせるコンパクトなまちづくりが求められる地域

- ・ 当地区は、住宅地・商業・業務機能が集積していることから、歩行者優先の空間整備が必須と考えます。
- ・ JR・阪急両駅の周辺地域は、バス路線、自転車利用者、歩行者が輻湊している地域です。そのため、放置自転車や道路交通渋滞が発生し、歩行者動線についても交錯している状態です。
- ・ 歩行空間中心のまちづくりとして、中心部の通過交通の抑制、主要幹線道路の整備、自家用車の流入の抑制、自転車走行空間の整備などが考えられます。
- ・ JR・阪急の両線及びモノレールは市内外を結ぶ主要な交通ネットワークですが、これらとの接続性を向上させ利便性を高めるためにも、これらの交通ネットワークとの接続を向上させる市内間のネットワーク強化が求められています。
- ・ JR 総持寺駅（仮称）が開業する予定であることから、阪急総持寺駅との接続性の確保や両駅間の連続整備が重要であると思われます。

④ 南部地域：広域交通ネットワークとのアクセス強化が求められる地域

- ・ 駅東側の低未利用地並びに業務用地について、土地利用を変更し新たな市街地の形成が進められています。
- ・ この地域での公共交通利用を促進するためには、鉄道とバス路線、自転車との連携などより、広域交通ネットワーク拠点としての鉄道駅までのアクセス強化が求められます。
- ・ また、立命館大学の進出により、最寄り駅周辺（JR 茨木、阪急南茨木、モノレール宇野辺）は学生で賑わうことが予想されます。これに対応するため、各駅までの歩行空間の環境整備が必要と考えます。

◇新名神の供用、各種プロジェクト整備が及ぼす交通影響また、北大阪地域の「人口減少」の大きな潮流が及ぼす交通影響などを踏まえた計画策定。

◇交通に関する基本的スタンスをまず示しては（以下に例）

- ・ 交通（人とモノの移動）全般は、市民の生活に欠かせないものであり、また交流促進や成長のために促進が必要
- ・ 人流については、環境や高齢化対応のため、公共交通の利用を促進するとともに、道路利用の際の安全性を高める
- ・ 物流については、利便性を高める

◇課題と対応の時系列整理が必要では

・交通とまちづくりに関する課題と対応を時系列で論点整理、たとえば
課題

	現状	将来
交通	高齢者移動サービス確保、バスサービス維持・・・	高齢者増⇒必要サービス増、人口減少⇒バス採算性悪化・・・
まちづくり⇒交通	中心部２駅への自動車交通集中による弊害（バスの利便性低下等）	中心市街地の活力の低下 各プロジェクトによる交通状況の変化

対応

短期	中長期
バスの利便性向上	プロジェクトの活用、バス路線再編？