

第2回協議会の主な意見と対応

主な意見		回答・対応
1	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なく、市民や行政も積極的に関わっていくのが良いのではないか。	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場合もあるが、茨木警察と相談のうえ、交差点や信号制御は歩行者が無理なく横断できる形状を目指したい。 (会長) その方向性で市に努力していただきたい。
2	府道の茨木能勢線と市道の宿久庄二丁目安威一丁目線は国道171号の渋滞を避けるための抜け道になっており、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。	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。 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。
3	茨木松ヶ本線の交通量はどれだけ増えたのか。	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、茨木松ヶ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。
4	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	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。
5	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、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議論したにもかかわらず、何故ワンコインバスという形に修正されたのか。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。	バス利便性施策については、ワンコインバスに限定するのではなく、乗り継ぎ需要の詳細検討とは別に、他のバス利便性施策についても検討する方向性に修正する。
6	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。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。	(委員) 運賃は今の収入が減るといった観点だけではなく、新規需要の開拓という観点からも検討いただきたい。
7	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。
8	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、宅配業者等も対象にされているか。	宅配業者等についても啓発活動をしている。
9	年号表記は統一してはどうか。	西暦に統一する。
10	「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。	修正する。
11	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。	タクシーの供給値は把握していない。 (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。ただ、関西においては極めて台数は少ない。 (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が、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。
12	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。	当面は北摂ブロックの運営協議会に参画を継続し、本市独自に協議会を設置する必要性についてもあわせて検討する。 (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。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。
13	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。	
14	最初からボランティア運転手による輸送で進めると問題が生じる恐れがある。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。	事業者への委託の検討も含め、2020年の社会実験に向け検討を進める。
15	タクシー業界も地域公共交通として積極的に関わってほしいと考えておられる。事業者への委託を前提に考えていただきたい。	
16	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いる。検討される際は支局にも情報提供いただきたいと思う。	まずは情報収集に取組んでおり、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。
17	自動運転について、市はどういう取組みをされているのか。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。	
18	配席図において、事務局の出席者は記載しないのか。	第3回協議会以降は記載する。
19	自転車レーンの整備が増えており、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。	市としては自転車は車道を走行していただくことを前提に、自動車や歩行者との輻輳が危険な箇所は今後も整備を続ける。 (会長) 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。
20	歩行者が歩くための着色はないのか。	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。