

前回委員会（第4回）の振返り（委員のご意見に関する本市の考え方等）

※委員意見はゴシックで表記

(1) パーソントリップ調査後の現状について。

パーソントリップ調査は国が概ね 10 年ごとに実施している公共交通サービスのあり方などを検討する基礎資料となるものであり、本来令和 2 年度に調査が予定されていましたが、新型コロナウイルスの影響により人の移動が例年と異なる可能性が高いことから一年延期され、現在調査、とりまとめを行っているところです。一方、現時点での最新の調査結果である平成 22 年度調査結果については、市内主要駅等主なインフラ整備は既に終わっており、公共交通を取り巻く人の動きに大きな変動は無いと想定し、本データを使用することとしました。

本データによれば、鳥飼地域における人の移動の特徴は、

- ・市域を跨ぐ広域的な移動は自動車を、地域内の近場での移動は徒歩や自転車を利用
 - ・鉄道は「大阪市等の長距離地域」へ移動に利用
- と考えております。

平成 22 年の調査時から 10 年以上が経過するなかで、鳥飼地域の 65 歳上の高齢者人口は、16,340 人（平成 22 年）から 22,360 人（令和 3 年）と 6,020 人増加しております。また、寝屋川市や枚方市などの近隣地域においては、近年、大型商業施設の開業しております。新しいデータが入手できた段階で、改めて確認したいと考えております。

(2) 自動車利用の充実の方向性について。

鳥飼地域の方々には、水害発生時には水没してしまう地形的特徴により自動車を利用した予めの広域避難が不可欠であり、平時の休日には近隣市の大型商業施設への移動に自動車を利用されています。防災にも生活にも必要不可欠な自動車の利用が快適になるような、適切な道路空間の確保が必要と考えています。

しかしながら、主要幹線道路は、物流を中心とした通過交通に起因する慢性的な渋滞箇所もあり、通過交通（幹線道路）と住民の交通（生活道路）を分離することで自動車利用の円滑な地域交通の確保につながると考え、自動車利用の充実について提案しました。

ただし、自動車交通のみを考えることを提案しているのではなく、運転免許証の自主返納者など高齢者の移動手段の確保も重要と考えており、地域の声をお聴きした上で、地域の特徴、ニーズに合った交通手段の検討を行っていきたいと考えています。

(3) 交通や道路に関する住民ニーズの把握について。

地域公共交通の充実を図るためには、地域の将来を見据えた上で、住民が必要とするサービスを明らかにし、持続可能な制度の構築が必要であると認識しています。

そのため、パーソントリップ調査や全国道路・街路交通情勢調査などの客観的・定量的なデータに加え、地域の方々の声を直接聞く機会を設けるなどして、地域のニーズや現状に対する不満等を整理していくことが重要であると考えています。

その上で、公共交通が担うべき対象と目標を明確にし、本市の施策の一つとして公共交通サービスを位置付けていきたいと考えています。

(4) ロードサイド型店舗の可能性について。

これまでよく指摘されてきた広域的な道路ネットワーク、例えば鳥飼地域では府道大阪高槻線などの幹線道路に沿ってロードサイド型の大型店舗を誘致する話がありました。

しかし、鳥飼地域においてはある程度の大型店舗はありますが、周辺地域、例えば、吹田、茨木、守口、門真などには、より大型の総合店舗が進出しており、すでに飽和しつつある状況にあると考えています。

また、さらに大阪高槻線沿線に大型店舗が進出した場合は、それに伴う渋滞が予想されることから、鳥飼地域の良さでもある快適に生活できる都市環境、都市空間をさらに向上させ、日々の生活の利便性を高める方策について、まちづくりあるいは道路整備の在り方と合わせ、中長期的な観点からの検討を進めてまいります。

(5) 電気自動車の普及、自動運転、「移動権」の保障などのトレンドについて。

自動運転については、無人（レベル4）自動運転サービスの社会実装に向け、「自動走行の実現及び普及に向けた取組報告と方針 Version5.0」を取りまとめられるなど、法整備も含め取組が着実に進んでいると認識しています。

また、滋賀県大津市等の他の自治体では既に社会実験が行われておりますので、これらの動向も注視しつつ、本市における実現可能性について検討してまいります。

(6) 5～10年先を目指して、府道大阪高槻線の段差など、地域内の利便性・快適性の確保することが現実的ではないか。

本検討委員会の第1回、第2回は、防災をテーマに鳥飼地域の災害リスク、特に水害リスクについてご説明しました。

淀川が破堤することは想像できないかもしれませんが、近年の地球温暖化の影響による豪雨は日本各地で発生しており、“絶対に”淀川が破堤することはないとは言いきれない状況です。もし、鳥飼地域が水害にあった場合は、ハザードマップで示しているように水深7mに達する場所があり、浸水継続時間も2週間とあります。

このような水害リスクのある地域においてランドデザインを考える場合は、100年先を見据えて、抜本的な対策を計画し、着実に安全・安心なまちづくりを目指す必要があります。

一方で、ご指摘の府道大阪高槻線につきましては、大阪府により、歩道の縦断勾配の修正や広く取られた路側帯部分を歩道拡幅として改良するなど行ってきましたが、地域内の利便性・快適性の確保に取り組むことも大変重要なことです。

地域内の利便性・快適性を向上させるためには、府道大阪高槻線の段差の解消のみならず、道路幅員の確保も特に重要です。これらを計画的にかつ総合的に実施していくためには、今回の鳥飼ランドデザインを定め、着実に施策を実施していく必要があります。

全ての施策は1年ずつの積み重ねが重要となりますので、しっかりと取組を進めてまいります。

(7) 教育委員会が、交通における危険箇所がないかヒアリングを行っているが、そうしたヒアリング内容は市の取組に反映されているのか。

本年6月に発生した千葉県八街市における小学生を巻き込んだ死傷事故など、通学路における痛ましい事故が後を絶たないことから、7月に大阪府から通知された「通学路における交通安全の更なる確保について」及び「通学路における合同点検等実施要領」に基づき、道路管理者、教育委員会ならびに摂津警察が合同点検を実施しております。

現在は、その点検結果に基づき危険箇所を抽出、対策内容の検討しているところであり、来年度以降にその対策に取り組む予定としています。

なお、教育委員会からの危険箇所に係るヒアリング結果についても、確実に市の取組に反映して参ります。

(8) 整備が予定される河川防災ステーションに合わせて、堤防天端道路を整備し円滑な広域移動を可能にするべき。

国における摂津市内の淀川堤防に係る対策は完了しているため、現時点で、国がさらに堤防を改良することはないと考えています。

一方で、市が、堤防自体の機能を損なわない整備を行うことについては、国と協議を行い実施する可能性はあります。財源の問題はありますが、事業の実現可能性を探ってまいります。

(9) 大阪市営地下鉄谷町線の大日駅から高槻市方面への延伸計画の実現性はどうか。

地下鉄延伸は市域を跨る事業であり、沿線自治体が一丸となった取組が重要であり、広域行政を担う大阪府の公共交通に関する方向性が明示されるとともに、大阪府の積極的なリーダーシップにより近畿圏の公共交通計画に選定いただき、国の答申に盛り込まれる必要があります。

また、地下鉄延伸事業が採択されるためには、地下鉄延伸後も経営が維持されるよう、採算性を確保できるだけの利用者が将来的に見込めるか、そして、維持できるかが重要なポイントとなります。現時点においては、運賃収入だけでは地下鉄延伸後の運営費を賄うことが難しく、鉄道事業者が積極的に取り組める状況に至っていません。

(11) 自転車利用空間の確保という記載があるが、これまでの取組について。

摂津市では、令和2年3月に「摂津市自転車活用推進計画」を策定しており、令和2年度から令和11年度までの10年間で、市道の約24kmに矢羽根型路面標示を整備していくこととしており、府道の整備と合わせて面的な自転車ネットワークの形成に取り組んでいます。

当該計画では、冒頭の3年間は鳥飼地域での整備を進めております。鳥飼地域は、平坦な地形であり、近距離交通は自転車利用が主と考えており、矢羽根型路面標示の整備の重要性は高いと考えております。今後は、自転車利用の先進事例も調査しながら、自転車の快適な利用空間の確保について研究を進めてまいります。

(12) 海外の乗合いタクシー・自動車のような取組は、災害時も活用出来るのでは。

個々の旅客の依頼に応じて運賃を収受し、乗合旅客を運送する路線バスや乗合タクシー等は、一般乗合旅客自動車運送事業として、道路運送法に基づき、国土交通大臣の許可を受ける

必要があります。

国土交通省では、本年 11 月 1 日から、配車アプリ等を通じて、目的地の近い旅客同士を運送開始前にマッチングし、タクシーに相乗りさせて運送するサービスを認める新たな制度、「タクシーの相乗りサービス」を導入しました。タクシー利用客の利便性や事業者の生産性を向上させる規制緩和が進みつつあります。

公共交通の利用形態としては、決まった時間に決まった場所で乗車・降車できる「定時定路線型」（従来型の路線バスがこれに相当）、指定した時間に指定した場所から目的地まで送ってくれる「デマンド型」（タクシーの利用がこれに相当）があり、本市としてどちらを採用すべきか検討が必要ですが、地域の声を聴くとともに、先進的な取組等も調査しながら、日本の法令の許す範囲内で、多様な選択肢の中から利便性の高い公共交通について研究を進めてまいります。

(13) バス交通に関して、市域を越えたバスや異なるバス会社であっても同じスマホ一台で様々なバスの情報や運行状況が分かる仕組みについて。

無線通信や GPS などを利用してバスの位置情報を取得し、バスの現在位置や遅れ状況を可視化するバスロケーションシステムは、リアルタイムに停留所への到着予測時刻や目的地までの到着予測時刻、バスの現在位置などの運行情報をパソコンまたは、携帯電話やスマートフォンから閲覧できるサービスであります。

また、デジタル化の進展により、MaaS アプリを活用し、複数の交通手段の予約や決済などの機能を統合していく取組が大阪市などで進められております。

このような取組は、本市だけが単独で進めていくことはできませんが、事業者等の声も聴きながら、研究を進めてまいります。

(14) 交通マナーの啓発活動について。民間事業者への委託による、交通マナーの周知について。

交通マナーの啓発活動につきましては、摂津警察と連携した取り組みとして、幼稚園や保育所の園児（5 歳児）を対象に正しい信号の見方や横断歩道の渡り方について、市内全 10 小学校の 3 年生を対象として自転車の正しい乗り方について交通安全教室を開催するとともに、高齢者を対象とした交通安全教室なども実施しております。

また、街頭指導としては、摂津郵便局前と第 3 中学校前交差点のスクランブル交差点において、地域交通安全推進員も加わり安全な自転車の利用に向けた指導を行っております。

今後も、様々な交通安全教室等の機会を通じた啓発活動を推進するとともに、一層の交通マナーの周知徹底について検討してまいります。

(15) 歴史・文化的な背景を踏まえたエリア設定及び公共施設の整備（公園、道の駅・川の駅など）について。

歴史的な背景を踏まえたまちづくりを実施している自治体は多数あり、鳥飼地域でどのような取組ができるのか研究してまいります。

(16) 南摂津駅前を歩きたくなる空間にするための抜本的な改革についての実現性

(ウインドウショッピングをしたくなる店舗やオシャレなカフェ等に加え、市内で収穫された野菜が購入できる店舗や土産店などの事業者誘致)。

歩きたくなる空間とするためには、段差を少なくする、歩道空間を確保する等歩行しやすい環境を整えるとともに、住民の皆様とともにそこに行って楽しむ、集える空間を創出していく必要があります。

ハード整備は、住民の皆様のご意見をお聞きしつつ、議会とも協議して実施していくこととなりますが、魅力ある空間の創出は住民の皆様のご協力なくしては実現できないと考えております。

現時点は住民の皆様との対話できていない段階のため、明確な期限を定め、具体的に何年後に何が整備出来るかといったことを申し上げることはできませんが、南摂津駅は鳥飼地域の玄関口であり、核となりえる場の一つと考えておりますので、本委員会においては、「将来こうありたい」という方向性についてご議論いただき、グランドデザインを作り上げたいと考えています。