

会 議 録

会 議 の 名 称	平成 29 年度 第 5 回 枚方市総合交通計画協議会
開 催 日 時	平成 29 年 12 月 27 日（水曜日）13 時 00 分から 15 時 00 分まで
開 催 場 所	市役所別館 4 階 第 3 ・ 4 委員会室
出 席 者	会長：土井勉委員 副会長：猪井委員 委員：北川委員、定藤委員、平尾委員、谷川委員、福島克章委員、松本委員、太田委員、湯川委員、安渡委員、土井圭子委員、山口委員、齋藤委員、山内委員、浜田委員、鎌田委員、谷本委員
欠 席 者	長澤委員、福島健二委員、中畑委員、田内委員、
案 件 名	枚方市総合交通計画の策定について 1. 枚方市総合交通計画の素案について
提出された資料等の名 称	資料 1 枚方市総合交通計画（素案） 資料 2 第 4 回協議会での意見 資料 3 今後のスケジュール 参考資料 1 第 4 回枚方市総合交通計画協議会 会議録 参考資料 2 平成 28 年度 第 1 回枚方市総合交通計画協議会 諮問書
決 定 事 項	1. 資料 1 により、枚方市総合交通計画（素案）の内容について事務局から説明を受けた。 2. 枚方市総合交通計画（素案）の内容について、後日事務局から各委員へ意見照会を行うこととした。 3. 各委員からの意見を踏まえ、事務局にて枚方市総合交通計画の素案をまとめ、パブリックコメントに準じた意見聴取に向けて、素案の内容確認を行うこととした。
会議の公開、非公開の別及び非公開の理由	公開
会議の公表、非公表の別及び非公表の理由	公開
傍 聴 者 の 数	1 人
所 管 部 署 (事 務 局)	枚方市 土木部 土木総務課

審 議 内 容

会長	<p>【開 会】</p> <p>ただいまから、第5回枚方市総合交通計画協議会を開催いたします。 議事進行、また活発なご意見、意見交換をよろしくお願いいたします。 それでは、お手元の議事次第にしたがって進行させていただきます。 前回、8月8日に開催された第4回協議会の際に、枚方市総合交通計画の素案及び実施プログラムについて説明があり、委員の皆さまへも資料が送付されているかと思えます。 その中で、前回の協議会の後、枚方市総合交通計画の中の実施プログラムについて、事務局の枚方市のほうから関係する各委員の皆さまと個別協議を行ったと聞いております。 その協議内容を踏まえ、本日の素案が提出されているということですので、その素案について事務局からご説明いただき、皆さまと意見交換をしていきたいと考えておりますので、よろしくお願いいたします。 それでは、最初に事務局から本日の委員の出席状況及び傍聴希望者の報告、また資料確認についてお願いしたいと思いますので、よろしくお願いいたします。</p>
事務局	<p>事務局より報告いたします。 本日の出席委員は22名のうち17名で、枚方市附属機関条例に基づき、この審議会が成立していることをご報告いたします。 また、本計画策定業務の受託者である日建設計総合研究所から3名出席しておりますので、よろしくお願いいたします。 傍聴につきましては、1名の希望者がおられます。 それでは、資料の確認をさせていただきます。 資料につきましては次第に記載されているとおり、資料が3点、参考資料が2点となっております。 過不足等がありましたら、事務局までお声がけをお願いいたします。以上です。 (手元資料の確認)</p>
会長	<p>ありがとうございます。 それでは、議事を進行させていただきます。 議題ですが、枚方市総合交通計画の策定について、事務局から枚方市総合交通計画素案の説明をよろしくお願いいたします。</p>
事務局	<p>枚方市総合交通計画素案についてご説明いたします。 資料1をご覧ください。 (資料1「枚方市総合交通計画（素案）」の説明)</p>
会長	<p>ありがとうございました。</p>

ただいまご説明いただいた内容につきまして、些細なことですが、45 ページにある将来のイメージ図について、これはとても大事な図だと思いますが、「にいがた交通戦略プラン」からの出典となっています。

ベースは「にいがた交通戦略プラン」でも良いと思いますが、それを枚方市版にアレンジしたと追記したほうが良いですね。

例えば、区役所と書いてありますが、これを市役所に直す等、最後に市民の方が見られるわけですから、そのようなアレンジが必要ではないかと思います。

次に、ご説明で、74 ページの施策パッケージの2-⑤-IIが「安全で安心な交通環境の整備」となっていますが、69 ページでは「安心で安全な交通環境の整備」と、安心と安全の順番が違うので、どちらかに統一したほうが良いと思います。

もう1つ、気になったのは、施策パッケージで、本日は主にこの内容についてご議論いただきたいということだと思いますが、施策名のところにオレンジ色が付いているものと付いていないものについて、このメリハリの関係が今のご説明だけだとよく分かりません。

力を入れてやっていきますということであれば、少なくとも施策パッケージのまとめの部分で、色の意味をきちんと書いておくことが必要だと思います。

なぜこれを取り上げているのか、他のものとメリハリがどう違うのかをもう1度ご説明いただけたらと思いますので、よろしくお願いします。

事務局

1点目の45 ページのイメージ図につきましては、現在、想定として載せておまして、今後、枚方市版として差し替える予定です。

2点目の、安心と安全の順番につきましては、統一してまいりたいと思っております。

主要戦略施策については、それらを実施していくことが、それぞれのパッケージの目標を達成するうえで、一番効果的、効率的であるという考えのもと、主要戦略施策として位置づけております。

パッケージの中でどうしてこの施策が重要であるかということについて、もう少し明確に説明してまいりたいと思っております。

会長

例えば、他の施策より、この主要戦略施策のほうが短期に、集中的に投資をする、あるいは皆さんと共同で実施していくことが、極めて大事であるということが分かるような内容でお願いできればと思います。

今の説明を聞きますと、パッケージのところに施策名、それから事業名とありますが、この施策名がパッケージで、その中にある事業名がそのパッケージを構成する主要な事業であるという構造になっているという理解で良いでしょうか。

そうであれば、今のままでは何がパッケージかよく分からないので、誰が見ても分かるような形で説明を書いていただければありがたいです。

事務局

わかりました。

会長	<p>他にご意見、ご質問いただければと思います。</p>
委員	<p>共通認識ということで、申し上げたいと思いますが、75 ページの施策パッケージ 3-⑥-I の「広域ネットワークの強化」ということで、現在、新名神高速道路を平成 35 年度の供用を目指して進められておりまして、それにアクセスするための内里高野道線という道路を現在、大阪府枚方土木事務所で整備を進めさせていただいているところでございます。</p> <p>その下に淀川渡架橋の整備事業として、都市計画道路の牧野高槻線がございますが、場所はどこかという、68 ページの枚方市における都市計画道路の整備図をご覧ください。</p> <p>その枚方市の真ん中あたり、おそらく淀川に架かる最後の橋だという思いで、大阪府のほうは整備を進めていきたいと考えているところでございます。</p> <p>現在、大阪府都市整備部のほうで、今後 5 カ年でどれだけの土木関係のインフラ整備ができるかというものを、都市整備中期計画という形でまとめ、公表しておりますけれども、その中で平成 32 年度には着手していきたいと思ってやっておりますが、実は新名神高速道路より完成する時期は遅くなります。</p> <p>これからいろいろと調査を進めていくところでございますので、おそらく着手してから現在、中央環状線の鳥飼大橋の架け替え事業を進めておりますが、10 年程かかってまだ最後の工事を行っているようなところもございますので、おそらく短期だけで終わることはなく中期、場合によっては長期の初めのほうぐらいまでかかるかなという感じを持っております。</p> <p>特にこの橋梁は枚方市議会の先生方あるいは大阪府議会の先生方も非常に関心が大きく、いつ頃できるのかという話がよくありますが、着手してから 10 年程はかかるかなということで、枚方市のご担当の方とも調整させていただいています。</p> <p>この表現では、新名神ができるよりも早く淀川渡河橋ができるのかなと思われてしまう可能性があるのでは、少し問題があるかと思い、意見を述べさせていただきました。</p>
会長	<p>ありがとうございます。</p> <p>その件につきましては、事務局のほうで調整していただけたらと思います。</p> <p>他にご意見等ございますか。</p>
委員	<p>今ご説明があった新架橋の件ですが、その新架橋ができることによって、牧野周辺や樟葉周辺において、いろいろと交通量が変わってくると思います。</p> <p>現状のままですと、今でも牧野の府道は混み合っている状況で、そこへ新しい架橋ができた場合、長尾や尊延寺方面から高槻の方面への交通量が増えると思います。</p> <p>新名神については、枚方市内にインターチェンジがないということであまり影響がないかもしれませんが、新架橋の場合は特に影響が出てくると思います。</p> <p>そういう面で、この前、牧野の方のコミュニティ 5 校区が集まって、枚方土木事務所と話し合いを行いました。</p>

市と府で将来、周辺の道路整備に関して徹底的にやっていただけるように、地元の住民としてはお願いしたいと思います。

会長 ありがとうございます。
ご要望ということでよろしいですね。

委員 はい。
もう1点よろしいでしょうか、別件になりますが、69ページの施策パッケージ2-⑤-Iの「歩行空間や自転車通行空間の確保」というものがありますが、現在、枚方市内において、わりとこれに取り組んでいますね。

中宮にあるブルーラインを皆さんもご存じかと思います。

あれは大阪府の方でやっていただいたと思いますが、あそこは歩行者と自転車と車をはっきりと区分けしているので、道路のほうはとてもスムーズにいつていると思います。

他のところについても、大阪府と枚方市の方でいろいろと計画があると思いますが、私も枚方に住んでもう50年程経ちますが、昔からの道が入り組むとか、そういうところがあり、やはりなかなか道路を広げるとかセットバックするといったことが難しいのではと思います。

先ほどの新架橋じゃないですが、牧野あたりはセットバックする場所もほとんどないと思います。

そういう状況ですので、歩行空間や自転車通行空間の確保をどのような形でやっていくのかなと、少し疑問に思いました。

会長 事業の進め方についてですね。
この件については事務局のほうから、お考えがありましたら、お答えください。

事務局 本計画の中では、歩行者ファーストの考え方を持った道路整備というものを進めていきたいと考えておりますので、今ある幅員の中で、道路の横断構成等、配分を再検討していきながら、歩行者空間あるいは自転車の通行空間といったものを見つめ直しながら、必要なところから整備をしていきたいと考えております。

会長 拡幅できないところがたくさんある中で、拡幅できないところについてどうするかというのは地域で決めていくことになると思いますが、自動車を優先するところはそれでも良いですし、例えば、4車線あって、車については2車線で、残りの2車線をバスと自転車と歩行者でうまく使い分けるようなやり方もあるでしょうし、それはやはり地域で決めていただきましようというのが、今お答えいただいた内容だと思います。

地域の方が積極的に、どういう道路をつくっていくかというようなことも、難しいところですが、これから議論になっていく。

それが道路空間の再配分ということになると思います。

他にご意見等ございますか。

副会長

2つございまして、まず1点目は71ページで、施策パッケージ1-①-Iが「幹線・支線化に伴う高いレベルの公共交通乗り継ぎシステムの構築」となっておりますが、これは上にある「重要路線の強化」とも関わっている話ですので、短期で終わる話なのかという不安と、市民の方々がこれを読むと、幹線・支線化はもうこれできるとしてしまうのではないのでしょうか。

幹線・支線化というのは、おそらく上に書いているような、路線再編に向けた現状の分析、課題というのを含めたうえで出てくる話だとすると、やや時間的に短期でというのは厳しいのではないのかなと思います。

2点目について、これは質問でお伺いしますが、その下の施策パッケージ1-①-IIの「バスダイヤの適正化」について、「適正化」という表現をどのような意味で書いておられますか。

「適正化」という言葉をバス事業者で使われる場合は、需要が減ってきた中で、その供給量を適正化される、要は運行密度を減らしますよというケースが多くて、上にある最重要路線の強化に当たらないケースがあるかと思います。

そのような意味で、実施主体がバス事業者と書かれていると、「適正化」というのは出てくる需要に対して合わせていくということだと思います。

計画ばかりを立てるのは好きではありませんが、ここに市が主体として関わるのであれば、公共交通網形成計画はさっと策定し、大臣の認定を受けられて、再編実施計画となるのかなと思います。

これは事業者へ制約をかけてしまうことにならざるを得なくて、好きではありませんが、市がともに主体となって考えるということであれば、先ほどの再編実施計画を立てるということを念頭に入れて、あえて主体に枚方市と入れるのは一つかと考えております。

「適正化」がどういう意味であるかということで、市と事業者の間で、少し意味の捉え方の違いがあつて、事業者としてはやはり減らしていくという意味になりますし、事業者が主体的にやるという形にならないようにするのであれば、この場でお答えを求めるわけではありませんが、あえて戦略的に市を主体に入れるという関わり方もできるのではないのでしょうか。

「適正化」という捉え方が違いますので、その対応としては実施主体側に市を入れておくのは、戦略的に一つの考え方かなという気がいたします。

会長

ありがとうございます。

それでは、事務局からご説明いただきたいと思います。

事務局

まず1点目の「幹線・支線化に伴う高いレベルの公共交通乗り継ぎシステムの構築」について、検討については短期で行っていきたいと考えておりますが、実施までとなると少し難しいところもあるかと思っておりますので、実施の-spanを再度見直してまいりたいと思います。

2点目のバスダイヤの適正化の意味についてですが、これはおっしゃっていただいたとおり、需要と供給のバランスの中で、供給量の適正化を行っていく必要があるということで、バス事業者を主体としておりますが、行政としても積極的に意見を言っていく必要があるというところから、実施主体に枚方市を含めることも考えてまいりたいと思います。

副会長 分かりました。お考えいただければと思います。

会長 先ほどご質問いただいた内容の1つに、この計画とは違う法律になると思いますが、公共交通網形成計画のほうにできないのか、あるいはそれに加えて再編実施計画も策定していくのかということについて、市はどうお考えですかという話もあつたと思いますが、その辺りは現状どのようにお考えでしょうか。

事務局 現段階において、再編については将来的に必要性があるのではないかという考えを持っております。

ただし、本計画策定後、速やかにバス路線の再編実施計画についてスムーズにいけるかどうかについては、再度、バスの需要や供給について、一定の実態調査等をしてみながら、例えば、将来的にそこのバス路線がもしかしたら廃止されるかもしれない、そういったところについては、バスを幹線と支線に分ける手法等も一つの案として考えていくところではないかと思えます。

それから、そういったことが発生していくようなことが考えられる場合は、地域公共交通活性化再生法に基づく地域公共交通網形成計画の中で、バス路線の再編について、このような場を設けて議論していきたいと考えております。

現段階で、すぐに地域公共交通網形成計画の計画策定へ移っていくのかどうかについては、このような計画策定の場での一定の議論を踏まえた中で判断してまいりたいと思います。

会長 分かりました。

バスダイヤの話だけではなくて、まさにその上にも関わってくると思いますが、公共交通の路線の再編等、そういうものもあわせて、地域公共交通網形成計画にしていくということなので、今の話ですと、本計画を進めながら、どういう法体系を使っていくかということを考えたい、という答えだったと思います。

他にご意見、ご質問はございますか。

委員 京阪バスですが、先ほどのバスダイヤの適正化のところ、実施主体のところ、枚方市も入るといってご回答だったと思うのですが、実際に事業者側の目線からバスダイヤの適正化というのは、やはり需要と供給のバランス、いわゆる適性便数、お客様が少なければ便数を少なくするという考え方のもとでのバスダイヤの適正化ということですので、ここに枚方市が実施主体として入ってくると、当然お客様が少なくても走らなければいけない、ダイヤを維持しなければいけない、そうす

ると事業者のほうは負担が増える、そうなると、やはりその補助金的なことやご負担をいただくようなことが出てくるというところまでを考えていただけるということで、実施主体へ行政が入っていただくということでしょうか

今は実施主体のところへバス事業者と書いていただいておりますけれども、枚方市の名前が入ることによって、考え方が少し変わってくるかなと思いますので、少し心配になりました。

会長 なるほど、大事なお話だと思いますので、事務局のほうからのご確認、あるいはどういう方向性なのかという部分で、お話いただければと思います。

事務局 実を言いますと、最初は実施主体のところへバス事業者と枚方市の両方を入れていたところですが、議論をしていく中で、枚方市としては実施主体ではなくて、連携のほうに入るような形でとなったわけでございます。

例えば、市のほうで赤字路線についての負担等、現時点では出ておりませんが、そのようなことも含めて実施主体の中でも考えていけるのかなと思っております。

適正化を行っていく中で、一方的にこうしますという形ではなくて、今でもそうしていただいておりますが、ご協議してもらおうとか、そういった形で今後もお願いしたいと思っております。

そのような中で、実施主体と言えるのかどうかということについて、若干疑問はありますが、その辺りの表現方法については再度相談をさせていただきたいと思っております。

会長 分かりました。

実施主体というと、先ほどの負担の話が必ず発生するのを覚悟しましょうという話になると思いますが、今のお話ですと、もう少し詰めていただいて、どういうやり方が適切なのかは、当事者同士でご検討いただいたうえで、ここに挙げるということにしていただきたいと思います。

これはダイヤの話だけではなく、路線そのものについても、これからどのようにしていくのかということで、先ほどの幹線と支線の明確化等、そういうことについては枚方市もバス事業者も一緒にやることになってはいますが、一緒に話をしていけないと、当然、頻度の話とバスダイヤの話も関連するので、この辺りはたぶん一連で、適切な進め方のテーブルをつくっていただくということで、ご検討いただければありがたいと思いますので、よろしくお願ひします。

他にご意見、ご質問いただければと思います。

委員 京阪バスさんにお伺いしたいのですが、バス停の位置がいつの間にか変わっていたということがありました。

そういう場合、事前にその自治会や枚方市を通じてとか、そういう通達というものはないのでしょうか。

具体的に言いますと、1年程前に牧野駅行き方面の関西医大前のバス停が、元々

マルテン金物屋の入口前にあったのですが、それが突然、関西スーパーのところに変わりました。

そのとき、住民のほうから、特に高齢者の方から、バス停がないという声や、どこにあるのかという声が多くありました。

そうしたら、関西スーパーのところへバス停が移っていたので、なぜそういう通達が自治会のほうへなかったのかなというのをお聞きしたいのですが。

委員 もう1年以上前の話だと思いますが、以前バス停を置いておりました位置からバス停を移動してほしいという話の中で、狭いところでございますので、なかなか場所がなかったのですが、関西スーパー様のご理解をいただいた中で移設をしました。

移設に関して、バス停に貼紙をしておりますけれども、大変申し訳ございませんが、自治会さんのほうに回覧版で回すとか、そこまではできてなかったということで、地域に密着したバス停は「駅」のようなものでございますので、その辺りはもう少し地域に近づくような努力をしていきたいと思っております。

会長 どうもありがとうございます。

他にご意見ご質問いただければと思います。

委員 3点あるのですが、先ほどの淀川架橋について、牧野高槻線ですか、それが以前は少なくとも穂谷まで通る計画だったと思いますが、あまり整備は見込めないということなのか、京都守口線のところで止まってしまっています。

それで、あれだけの橋が京都守口線だけに接続するとなると、当然混乱が起こってくると思いますので、せめて国道1号まで復活すべきでないかと思っております。

次に、立地適正化計画で、例えば、樟葉駅と長尾駅は広域拠点として、都市機能誘導区域になっていますが、それらのネットワークを図っていくことが必要ではないかと思っております。

また、京阪本線とJR学研都市線が平行に走っていますが、これを繋ぐような、鉄道としてのネットワークが、やはりもう一本必要ではないかと思っております。

京阪の交野線のところで繋がってはいますが、少し南のほうですので、やはり北側で例えば、樟葉、長尾で新たな交通機関としてLRTや、あるいは連節バス等、いろいろと検討を進めていってはどうかということで、検討課題としてこの交通計画で挙げておくべきではないかと思っております。

それともう1つは、道路ネットワークの話で、現在、渋滞はかなり緩和してきていますが、例えば、杉田口禁野線から国道以東については、やはり混雑度が高く、要するに東西交通の道路網が弱いということで、これの強化を図るということ、どこかで謳っていくことが必要ではないかという提案です。

会長 ありがとうございます。

3点お話をいただきましたが、事務局からご説明をいただけたらと思います。

事務局

まず1点目について、昔は牧野穂谷線という計画があつて、市域を東西方向に6車線の道路が計画されていましたが、都市計画道路の見直しということで、今後20年以内に事業着手できない路線については、計画から外していくということで、牧野穂谷線という計画については、事業の見通しがないということから廃止された経過がございます。

それがまた復活するということは、現時点で少し難しいと考えております。

ただし、淀川渡河橋については必要性があるということで、計画も残し、また事業実施も考えているということでございます。

2点目の東西方向に新しい交通機関の検討について、この計画へ記載してはどうかということでございますが、鉄道といいますと、なかなか一市町村だけの範囲では難しいところがございます、もっと大きな場の中で鉄道の必要性が議論されるのではないかと考えております。

LRTやBRTにつきましても、全国のいろいろな事例を調査研究し、今後も先進事例を注視していきたいと考えておりますが、計画へ今すぐLRTやBRTの導入について記載するということにつきましては、戦略的な計画ということで、主に10年の間でこういったことをしていくかという内容を記載するものでありますので、具体的なところまでの記載は難しいのではないかと考えております。

ただし、調査検討というのは必要だと考えております。

3点目の、東西交通で渋滞がまだまだ発生している中、もう少し具体的な記載が必要ではないかということについて、今現在、渋滞が発生しているところについては、渋滞の緩和に向けた道路整備等も行っていくところがございます。

今回、指標には明確に書いておりませんが、現況のところ「混雑度」というように示しており、この数値を下げるという形で、枚方市の東西方向の道路の旅行速度を上げる、例えば、市の東部地域から枚方市駅までの移動にかかる所要時間について、計画的に目標設定を定めていっても良いのではないかと考えております。

会長

ありがとうございます。

ここでは公共交通の幹線を明らかにしていきましょう、あるいはできるだけ重点化していきましょうという話があると思いますが、量の問題があり、バスで良いのか、それより高度化したものが良いのか、さらにもっと人をたくさん運べるような手段が必要なのかということで、次の段階で出てくるかもしれません。

今の段階では、おそらくバスを中心ということ、加えて幹線を、バスを中心に明らかにしていこうということで、それ以降の話についてはさらに人がうまく乗ってくれて、幹線網が明確になれば、次の段階としてBRTあるいはLRTという議論に繋がっていくということをお答えいただいたと思います。

他にご意見、ご質問いただければと思います。いかがでしょうか。

委員

課題について、今後の基本方針や施策にも関わるかと思いますが、前回の協議会の部分になってしまうかと思いますが、前回の資料から内容が大きく変わっていて気になったので、そこからお話をしたいと思います。

35 ページから始まる場所ですが、この課題の設定について唐突感を覚えました。今までの現況の中には記載されていないこともたくさん書かれておまして、例えば、「(3) 交通安全意識を向上し、交通事故を抑制」の下に「増加傾向にある高齢者の交通事故防止」と書いてありますが、高齢者の事故が増加しているとも、自転車の事故が増加しているとも書いてないですね。

ここを重点的にやっていきたいということで書かれたと思うのですが、読み手は、現況を読んで、上位計画を読んで、それで課題はこうだよ、というふうに共感して納得していただかないと、次の取り組むべき施策や課題についてもご協力いただけないというか、ご理解いただいて自分たちで考えていただくことは、なかなか難しいのかなと思います。

ですので、ここに書いてあることがきちんと前段にも書かれているとか、課題があったらそのすぐ下に該当するような現況ですとか、事実を書かれてはどうかと思います。

36 ページには四角で囲って、補足で書かれていますが、これも初めて読む方はこの位置づけがいったい何なのか、ちょっと分からないと思います。

「交通まちづくりワークショップ、アンケート調査、協議会から出た課題」と書いてあっても、ワークショップって何ですか、アンケート調査って何ですか、協議会って何ですかとなって、ここから出た意見と、先ほどの実態調査と、アンケートの結果がどのような関係性になっているのか、とても分かりづらい。

この課題の認識を共有していただかないと、課題から出された基本方針や施策になかなか到達していただけないのかなという不安もありますので、過去に戻って大変恐縮ですが、せつかくここまでされているので、まずそこから整理してご理解いただきやすいものにこれからしていただければと思います。

それと同じ流れですが、41 ページで「現状と見通し」というものがありますが、このまとめ方と同じ項目で、現況のほうを整理されたらいいのかなと思います。

あまりいろいろな項目で整理してしまうと、読まれる方もすごく難しいですし、これを読めば、この課題が出てきても何となく分かる、また理解がしやすいかなと思います。

次に、同じページに「交通まちづくりの方向性」とありますが、これも私には少し唐突な感じがあります。

交通の課題を読んで、このまちづくりの方向性が出てくるというのは、例えば、「1. 市民との協働による持続可能で利便性の高い公共交通の実現」とあり、次にまちづくりの方向性にいくと、「利便性が高く暮らしやすい都市づくりの推進」ということで、協働の話がどこかに行ってしまったような感じを受けます。

ですので、この方向性には課題をそのまま裏返したのも書かれていますので、ここでわざわざ方向性ということを使う必要があるのかなと思います。

そうであるならば、先ほど会長からもあったように、施策パッケージと施策の中身の関係性が分かりづらいというご指摘がありましたので、ここで施策パッケージの大きなものとその下部にあるものを列挙されたほうが、構造的には分かりやすいのかなと感じました。

次に、その流れで44ページの基本方針に基づいて施策パッケージをつくるというのは本当に分かりやすいなとは思いますが、この施策パッケージというものがその理念を実現するものであるということが大前提だと思います。

先ほど施策はパッケージを実現するものと事務局から説明がありましたが、施策パッケージを実現するという前に、理念を実現するためだと思っています。

そうすると、おそらく枚方市の場合は「人、企業、行政が力を合わせて多少の不便は分かち合いながら」というところが一番大事なところかなと思いますが、そこが施策パッケージの中からは少し見えづらいなと思います。

ですので、ここにも何か取り組みの目玉というものが出てくるべきではないかと感じます。

ここをもう少し考えていただきたいと思います。

例えば、一つの案としまして、「環境負荷の低減」という話は、先ほどの課題の中で私が一番唐突に感じたところです。

枚方市の中であまりそういうことは謳っておられずに、おそらく市民アンケートの上位に「環境がいい」という意見があったからこれが出てきたのかなと思いますが、この「交通が与える環境負荷の低減」というよりも、皆さんで支えるための、市民の交通への理解というか、移動に対する意識の向上、そういう行動ができるという土壌をつくっていくことが、この冒頭にきたほうが良いのかなと思います。

そうすると施策パッケージ1-②-Iの「環境にやさしい公共交通等の利用促進」とか、1-③-Iの「交通ルールの周知」、これも交通ルールの周知と書いてしまうとすごく広がりを感じられにくいのですが、交通に対する意識というか、理解を深めるというのが本当の目的だと思うので、そのように書かれると施策がいろいろと広がってくるのではないかと思います。

「環境に配慮した都市の構築」というのは、交通と少し中身が違うような気がしまして、私であれば「快適な生活道路環境の実現」の中に入れるかなと思います。

その最初の、「みんなで考え支える交通まちづくりの推進」という一番大事なところにメインの施策をもってこられてはどうかという考えですが、またご検討していただければと思います。

会長 ありがとうございます。

おそらく個別の話をするのはなかなか難しいと思いますので、ご意見全体に対して事務局のほうからお答えいただければと思います。

事務局 最初にいただきました、課題に唐突感があるというところにつきましては、もう少し説明をしていくとか、全体のところにそういう考えが明確に分かるような形で明記しておく等、そういったところに配慮し、説明をしていくことが必要かなと感じました。

41 ページの内容についてのご意見でございますが、おっしゃられたとおり、少し唐突感を感じる場所もございますので、またご指導いただきながら検討してまいりたいと考えております。

市民の方が見たときに、分かりやすい形になるような表を作成してまいりたいと思います。

今いただいたご意見の内容について、一度協議をお願いしたいと思いますので、よろしく願いいたします。

会長

ありがとうございます。

編集についてのことだと思います。

素材はもう十分出ているので、その編集について、市民の方々が見られたときに分かりやすい内容になるよう、もう一度検討しましょうということのご提案をいただきました。

その点につきまして、これからもご指導をよろしくお願いいたします。

他にご意見、ご質問ございますか。

委員

質問とご提案をさせていただければと思っております。

まず質問ですが、46 ページの交通事業者というところの3つ目にある「鉄道・バス事業者は、バスロケーションシステム及びバスナビゲーションシステムを推進する」とありますが、具体的にはどういったものをイメージされているのか、お伺いします。

次に、71 ページからのパッケージの表にある「短期、中期、長期」というのは何を表しているのか、よく分かりません。

例えば、私どもに関係する「車両のバリアフリー化」というものがありますが、これは短期で実施となっておりますが、中期、長期はなくて良いのでしょうか。

表の一番下には「福祉移送サービス共同配車事業」とあり、これはずっと継続して長期まで行うとなっております。

「車両のバリアフリー化」がなぜ短期で終わっているのかよく分からないので、もう一度この意味を教えていただければと思います。

ご提案についてですが、46 ページにある交通事業者の一番下に、「すべての交通事業者は車両のバリアフリー化を推進します」とありますが、鉄道の場合、車両のバリアフリー化がほぼ完了しておりますので、大きくは駅設備やその周辺についてバリアフリー化できていないところが若干あるかと思っておりますので、例えば、「施設や車両のバリアフリー化」とか、そういうふうに入れていただくと、私ども鉄道事業者が少し絡めるのかなと思いました。よろしく願いいたします。

会長

ありがとうございます。

2つの質問と1つの提案ですが、提案は前向きなものです。

施設についてもバリアフリー化を推進しようというお話です。

では質問について、事務局からお答えいただければと思います。

事務局

まず1点目の、46 ページにある「バスロケーションシステム、バスナビゲーションシステム」についてですが、例えば、バスの発着が何番乗り場からあと何分後に

発車するというような電光掲示板のようなものを、鉄道施設の中というか、駅の改札を出た真正面に置いていただけたらとか、利用者が分かりやすいような形にしていくために鉄道事業者さまへご協力をお願いできれば、ということを書いております。

2点目の71ページにある「車両のバリアフリー化」についてですが、これは最初にノンステップバスの導入を考えておりましたので、短期でやっていく必要があるのではないかとこのころで、このような表現をしております。

バス、あるいはタクシーについても、ご意見があれば教えていただきたいですが、UD（ユニバーサルデザイン）タクシーの導入であるとか、そういったところについても今後必要に応じた形で導入していく必要があるのではないかと考えております。

これは継続的にやっていく必要があるという視点から、短期、中期、長期全てに色を塗るといふところも含めて、再検討してまいりたいと思います。

ご提案につきましては、「施設や車両のバリアフリー化」という形でお願いしたいと思っております。以上です。

会長

ありがとうございます。

タクシー事業者の方もいらっしゃるの、ご意見をお願いできればと思います。

委員

日本タクシーです。

現在、大阪には約200社のタクシー事業者があります。

この枚方は河北交通圏といいますが、16社が営業している中で、枚方をメインに営業しているのは約8社から9社という認識ですが、残念ながらUD車両については一般タクシーでは1台も営業しておりません。

唯一、弊社日本タクシー寝屋川営業所のほうで、福祉限定車両というものを導入しております。

交野市の方では、星田交通さんがUD車を2両導入されており、枚方市域での営業はできるものの、交野市域のみで営業されています。

ジャパンタクシーという、1600ccクラスのタクシーが、いよいよ今年導入されたということで、これが今唯一販売されている新型のUD車ですけれど、まだまだこの河北の事業者の中では、導入の動きは見えないと聞いております。

ただ、タクシー車両をどんどん代替えていく中で、積極的に導入していく会社もあるのではと聞いておりますが、なかなか難しいのではないかなと思います。

また、タクシードライバーそのものが、各社とも車椅子の方、あるいは体の不自由な方への対応についての教習等を受けておりますので、ある程度のことはできると思いますが、車両の導入については各事業者間で連携もできておりませんし、また情報が入りましたら報告させていただきたいと思っております。

会長

ありがとうございます。

ご質問の趣旨は、実施時期の問題だったと思うので、短期で終わってしまったかという話だったと思います。

これについて、短期で終わるものなのか、ずっと続けていくものなのか、基本的には続けていくような気がしますので、これについては関係者間でご検討いただければと思います。

「車両のバリアフリー化」というタイトルについては、これだと「施設と車両のバリアフリー化」のほうが、話が通りやすいと思いますので、ご提案いただいた内容に変更いただけたらと思います。

他にご意見、ご質問はございますか。

委員

老人会の代表ですので、高齢者に関することを見ていたのですが、高齢者のことについてあまりここで触れていないですね。

71 ページに施策パッケージ 1-①-Ⅲの「多角的な高齢者外出支援策」と書いてあり、これからやるのかもしれませんが、そう言いながら来年から後期高齢者のバスの優待券がなくなります。

確か、今年が最後だったと思うのですが、これは老人会で評判が悪く、やはりあれがあったので気軽に出歩けたと聞いています。

あれがなくなったのでどうしよう、という方が多くいらっしゃいます。

ここに書いてあることと、実際にやっていることが違うのではないかという気がするのと、茨木市では、高齢者優遇パスのようなものを出していると聞いています。

細かいことは分かりませんが、聞いた話では無料パスも出ているという話も聞いています。

そういう面で、枚方市はどのように考えているのか、京阪バスに任せっきりで、京阪バスがやめたらそのままなのか、枚方市は本気でそう思っているのかが少し気になります。

私も今年で間もなく 84 歳になり、もう本当の高齢者ですが、毎日車を運転しています。

規則から見ても、早く運転免許証を返納せよということになっており、返納してバスや徒歩でと書いてありますが、やはり毎日のように出かけますので、どうしても車がないと不便なので利用しているのですが、この計画を読んだら、なんか非常に悪いことをしているような気がします。

何とかまだ頑張りたいと思っております。

高齢者対策の施策がまだ十分ではないのではないかと思いますので、その辺りのご検討をお願いしたいと思います。

それと私、高齢者なものですから、ちょっと耳が遠くなりましてね、ご発言される際はマイクを使うとか、そういうことも心がけていただきたいと思います。

会長

ありがとうございます。

聞こえやすいようにお話をさせていただきたいと思います。

高齢者の方に対する施策について、どうなっているのかというお話だったと思いますので、事務局からお答えいただきますよう、よろしく申し上げます。

事務局	<p>高齢者の外出支援事業ですが、お話いただいたように以前はバスカードについて市から一定の補助がありましたが、この磁気カードが廃止されることから、従来型のバスカードの購入について補助支援していくということは、いったん終了させていただきまして、現在は交通系の IC カードを利用していただけの方に一定のポイントを付与させていただいています。</p> <p>ただし、これもいつまでやっていくかということについては現在検討中ございまして、また今後の高齢者の外出支援策についてはどのような対応をしていくのかについても検討中でございます。</p> <p>その中で、一つの方法として、交通の手段で支援するだけではなくて、高齢者の方の居場所をつくるということで、外出を支援していくことを同時に考えていきたいと思っているところでございます。</p>
会長	<p>ありがとうございます。</p> <p>この計画の重要な問題意識の一つに人口減少、それから高齢化が進むということがありますので、しっかりそのような視点で見ると、もう少し分かりやすい書き方にしていく必要があると思っておりますので、どうぞよろしく願いいたします。</p> <p>他にご意見、ご質問はございますか。</p>
委員	<p>今の高齢者の外出支援対策について、福祉有償運送というものがあつたと思いますが、それを守っていくとか育てていくような、そういう施策が必要ではないかと思えます。</p> <p>これはタクシー事業と競合するところがありまして、難しいかもしれませんが、そういうものがあるということ。</p> <p>また、支援として現在やっておられるのは、後期高齢者の方が対象で、年間か、ひと月かどちらかだと思いますが、領収書を送付したら 1000 円まで振り込んでもらえるというものがありますが、手続きが面倒でなかなか利用しません。</p> <p>他の例を挙げてもとは思いますが、堺市ですね、確か 65 歳以上が対象だと思えますが、南海バス、阪堺電車ですか、1 回 100 円で運用しているということを知りました。</p> <p>そういう事例も調べていただいて、高齢者支援の充実を図っていただきたいと思えます。</p>
会長	<p>ありがとうございます。</p> <p>福祉有償運送等は枚方市でもやられているのですね。</p> <p>あと、先ほどおっしゃった領収書での精算ですか、そういうこともやられているということですね。</p> <p>それらについてご意見がありましたが、この計画の中での関係をご説明いただければと思えますので、よろしく願いいたします。</p>
事務局	<p>1 点目の福祉有償運送についてですが、71 ページの一番下に「福祉移送サービス共同配車事業」とありまして、枚方市のほうで共同配車事業という形で委託してお</p>

ります。

その内容としては、そこへ電話すればどこかの福祉有償運送しているところを紹介してもらえるとといった事業でして、これは引き続き継続的に実施してまいりたいということでございます。

また、福祉有償運送につきましては別途、運営協議会が設置されていますので、そちらのほうで今後の運営方法や積極的な市の関わり方等について議論していくところでございます。

2点目については、先ほど申し上げましたとおり、磁気カードが廃止されることを受けまして、IC系の交通カードへポイントを付与することによって外出支援をしていこうという形で、現在やっているところですが、手続きが非常に面倒だということも聞いております。

今は同時に領収書をいただくような形で郵送しておりますが、アンケート調査も一緒にこの中で行っておりまして、今後の高齢者の外出支援についてはどのようにしていったら良いのか、どのようなお考えをお持ちなのか等についてアンケートを実施しております。

このアンケート調査は現在実施中ということで、福祉部局から年度末ぐらいには報告できると聞いております。

高齢者の外出に関する移動補助で、おっしゃっていただいた堺市の事例であるとか、例えば、大阪市なんかもそうですが、シルバーパス等があったりします。

枚方市ではそういったものやっておりますが、今後、全国的な事例等も参考にしていきながら、枚方市ではどういった形で外出支援をしていけるかということを見視野に入れた中で、計画へどう反映できるのかについても考えていきたいと思っております。

会長 ありがとうございます。
 他にご意見、ご質問はございますか。

委員 先ほど施策パッケージと、冒頭のほうにある理念の部分とのリンクが少し分かりづらいというお話がありました。

私も少し感じていたところでして、特に道路空間の再配分についてですね。

この計画の一番斬新というか先進的だと思うのは、「不便を分かち合いつつ、痛みを分かち合いつつ」というところですね。

それが施策パッケージの「道路空間の再配分」にはあまり活かされていないのかなと思います。

道路空間の再配分のところに、「長尾船橋線」と「けやき通り」という具体名が挙がっています。

おそらくこの2路線をモデルとしてみたいという想定だと思いますが、この計画の理念のモデルたり得るのはこの2路線なのかなという疑問があります。

ご存じのとおり、香里団地の中の道は比較的道路空間がすでに広くとられているところで、歩道が既にあり、路側帯もそれなりにあります。

そういったところに、例えば、イメージとして想像するに、自転車用の青いレーンが敷かれてきれいになりました、となるのかなと思います。

確かにきれいになることは良いと思いますが、「痛みを分かち合う」というモデルになり得るのかなと思う部分があります。

既に別の委員の方がお話されておりましたが、枚方市にはまだ昔ながらの道があり、集落の中の道路で、交互通行はできるけれども路側帯も十分でない、道路のすぐ横まで住宅がせっているというエリアはたくさんあります。

例えば、そういうところを思い切って一方通行にする。

そうすると自動車は不便になるかもしれないけれど、その分自転車用レーンや、車椅子も走れる歩道を整備しますよということが、この計画を体現するような整備の仕方だと思います。

一方で、旧来型というか、都市計画道路をきちんと整備していきますとあって、そこが大事なのは分かりますが、それはこの計画ではなくてもできることなのかなと、私は思います。

そうであれば、計画の冒頭で「痛みを分かち合う」ということで、道路空間を再配分するという高い目標を掲げているわけですから、ここをむしろ主要戦略施策として、尚且つ対象とする路線も、先ほど申し上げたような道路の幅員が十分ないようなところを、あえて高い目標を掲げて改良していくような形で挙げていただければありがたいと思います。

会長 ありがとうございます。

今いただいたご意見につきまして、事務局のほうからお答えいただきたいと思っております。

事務局 今のご意見について、おっしゃるとおりのところがあるのかなと思っております。施策パッケージを実行することによって理念が達成できる、というように考えておりますので、そういった意味では、道路空間の再配分を本当にやっていく必要があるところについては、もう少し言及していければ良いのではないかと思います。

その中では、市が一方的にここは再配分しますよという形ではなくて、地域の方と一緒に、この地域ではどのような交通や道路というものが求められているのかということもしっかりと議論していきながら、交通規制も仕方がないというご認識をいただけるのであれば、交通規制も含めながら、市と交通管理者、それから地域が一体となった形で、道路空間の再配分について検討していければというように思っております。

施策パッケージで挙げております2つの路線、「長尾船橋線」と「けやき通り」につきましては、どちらかという道路空間の再配分が実行しやすく、目玉的な事業となるのではないかという考えで挙げておりますが、本当に道路空間の再配分が必要などころについては、もう少しじっくりと検討していきながら、また今後、市域全体においても調査を行い、地域のご意見をお伺いしていきながら、道路空間の再配分について検討していきたいと考えております。

具体的にこの箇所、というのはこの計画でお示していきませんが、そういった考え方はお示ししていきたいと思います。

会長 ありがとうございます。

施策パッケージ2-⑤-1を、できたら主要戦略施策にしましょうということ、それから対象となる道路ですね、これは地元の方も一緒になって考えていかないといけないことなので、道路空間の再配分はこの2路線だけではなくて、候補地域を探していきますというのも一つですね、欄に入れていくということが今のお話だと思いますが、そういうこともご検討いただきたいと思います。

他にご意見、ご質問はございますか。

委員 2点ご確認させていただければと思います。

1点目は78ページの施策パッケージ②の「交通が与える環境負荷の低減」の評価のところで、1項目に指標として「駅利用者の市域人口に対する割合」というものが掲載されておりますが、駅の利用者数というものは学生の数であったり、駅前の商店、例えば、枚方市駅であればT-SITEの開業であったり、要は施策とのリンクでいうと、けっこう因果関係が薄いのかなというところがございますので、その参考の指標としてこれを使うのはどうか、という一つの意見です。

もう1点は、73ページの下から3番目に「駅のバリアフリー化の強化」とありますが、3000人以上の駅は一定バリアフリー化されている中で、この「強化」というのはどのような意味合いなのか、確認させていただければと思います。

会長 ありがとうございます。

事務局のほうからお答えください。よろしく申し上げます。

事務局 1点目の78ページにある「鉄道駅利用者の市域人口に対する割合」の指標ですが、これは大きいまちづくりの中では、やはり目標として持つ必要があるのではないかと考えておりますし、この計画の目的である「交通まちづくり」という視点から見ると、これも一つの指標として挙げていきたいと考えております。

因果関係等につきましては、検討してまいりたいと思います。

2点目の「駅のバリアフリー化の強化」という意味合いですが、バリアフリーについては終わりが無いと考えておりますので、駅や施設については、障害者や高齢者の方の意見を聞きながら、小さなことからバリアフリー化を随時やっていく必要があるのではないかとということで、記載しております。

会長 ありがとうございます。

なかなか微妙なところですが、駅の利用者数については、例えば、大きな開発があったり、それから学校がどうというのは、注釈に入れると数字の見方が分かると思うので、これは指標として使おうということだと思います。

「駅のバリアフリー化の強化」という言葉だけでいくと、整備をするという印象

が強いので、「バリアフリー化の継続的な取り組み」とか、言葉を換えていただくと良いかと思います。

乳母車で階段を上がる人に、ちょっと手を添えるとか、いろいろなサポートの仕方があると思いますので、それはソフトの話もハードの話も含めて続けていきましょうということであれば、整備だけではなく、少し違う感じで幅広く市民の方にも参加してもらおうということで伝われば良いのかなと思います。

そういう書き方が、おそらく分かりやすいのかなと思います。

事業者任せだけではないということですね。

他にご意見、ご質問はございますか。

委員 枚方市にお伺いしたいのですが、先ほどの高齢者支援の話に戻りますが、乗合タクシーというものを市のほうでやる、という考えはございますか。

例えば、バス停から遠い不便なところから病院に行くとか、駅へ行くとか、他の自治体では乗合タクシーというものをけっこうやっているの、そういう取り組みについて、枚方市のほうではお考えがあるのかについて聞きたいのですが。

会長 ありがとうございます。

それでは、事務局の方からよろしくお願いします。

事務局 枚方市といたしましても、乗合タクシー制度を実施できるようなところがあれば実施してまいりたいと考えております。

ただし、市からどうですかという形ではなくて、例えば、事業者であるとか、地域の方から、この地域ではこういう状況であるので、移動支援策として何かいい方法はないかといろいろな相談を受ける中で、乗合タクシーというものを紹介させていただいたり、あるいは事業者とのマッチングをさせていただく等、そんな形で市としては働きかけてまいりたいと思っております。

委員 地域のほうから声があれば市の方でも考えて、検討していくということですか。

事務局 そうです。

委員 例えば、乗合タクシーが良いとなった場合は、タクシー会社へある意味負担がかかるので、その部分を市のほうで負担するといったことも考えられるということですか。

事務局 他市ではそういった形で、行政のほうから一定の支援、経済的な支援をしていると聞いております。

そのような内容につきましても、地域の実情に合った形で、地域と行政と交通事業者が話し合いながら、この地域ではこういった方法が良いのではないか、あるいはどうしたら成立するのか、といったことをしっかりと議論していく必要があるの

ではないかと思っております。

会長

ありがとうございます。

乗合タクシーはプラス面もありますが、マイナス面もあるということを踏まえてご判断をいただくということと、基本的に行政からの金銭的な支援は、全体のバランスを考えて決めていかないと、ある種、不公平な政策になる可能性がありますから、そういうことがないようにことも一緒に考えていくことが大事です。

総合交通計画の中の応用問題として、いろいろな手段があるので、要するに手段が先行するのではなくて、この地域にふさわしい移動の仕組みをどうつくっていくのか、モビリティを上げていくための議論を地域の方としていき、ふさわしい仕組みを考えていくといったことが、今のご質問で重要だったと思います。

パッケージ以外のものについても取り組んでいくということを書いていただくほうが分かりやすく良いのではないかと思います。

他にご意見、ご質問はございますか。

委員

京阪バスです。

前回の協議会の際にも少しお話をさせていただきましたが、会議の中に私も入らせていただいておりますので、ダイヤ改定について報告をさせていただきます。

この春に、穂谷の関西外国語大学が御殿山に移るということで、3000人規模の学生様を通われおり、その3分の2ぐらいの方にバスをご利用いただいておりますので、弊社にとっては非常に打撃の大きい案件です。

この4月1日に、御殿山移転に伴う枚方市域の学研都市行きのバスのダイヤ改定、運転計画の変更をさせていただく予定をしております。

併せて乗員不足、人口減によるご利用者の減少というところもございまして、その辺りを考慮した中での再編を予定しております。

これは4月1日からを予定しておりますが、まだ一般の方には公表しておりませんし、まだ社内でも固まりきっていないところですが、こういったことをさせていただきたいと考えております。

また、2月10日には、交野市域を中心としたダイヤ改定を行います。

内容といたしましては、香里園から交野市域を通して、津田駅や河内磐船へというバスの変更を行います。

この路線が枚方市域の一部を少し運行しておりますので、枚方市民の方にも少し影響があると思います。

2月10日と4月1日にダイヤ改定を予定しているということで、ご報告をさせていただきました。以上です。

会長

ありがとうございます。

企業としての経営を成立させていくことが大前提だということで、様々なご判断をされているということです。

サービスを上げていってもらうためには、まず乗ってもらうことが非常に大事だ

と思いますので、それにふさわしい路線であるようなことも含めて、この計画の中でも検討していくし、それから市民の皆さんにもご協力いただけたらありがたいということだと思います。

他にご意見、ご質問はございますか。

委員 46 ページの、交通事業者の取り組みの部分で、「乗り継ぎ運賃割引の導入」と書いてあります。

これは私も従前言っていた話で、「実施」とまで書いていただいて非常にありがたいと思いますが、これは行政側にある程度の財源の見通しがあつての書き込みということでしょうか。

例えば、社会実証実験で期限を決めてしまうような想定なのか、どういったものをイメージして実施とまで踏み込んでおられるのか、教えてください。

事務局 それでは、事務局からよろしくお願ひいたします。

事務局 「乗り継ぎ運賃割引の導入」についてですが、これはバス路線の再編を意識しておりまして、幹線と支線に分離した場合、バスに2回乗る必要がでてきます。

そういったところについては、乗り継ぎ割引制度というものが必要になってくるだろうという考えでここに挙げております。

実施していくうえで市の財政負担はあるのかということについて、市といたしましては交通事業者の中でそのような運賃割引制度を考えていたければと思っておりますが、実施とまで書くのは少し言いすぎのところがございますので、表現については再度検討してまいりたいと思います。

会長 利用者が増えて、割引をしても大きな打撃にならない、むしろプラスになるような再編ができれば、非常に望ましいということだと思います。

そういう再編を目指しましょうということですね。

「実施」というのは勇み足ということだと言うことのようにです。

計画を見ていただいたら、いろいろな方のご意見あるいは思っていることもあるかもしれませんので、ご意見をいただく期間をつくったほうが良いと思います。

意見聴取の期間については、これから以降のこともあると思いますので、全体のスケジュールの中でご説明いただけたらありがたいと思います。

この計画素案につきましては、以上ということにさせていただきたいと思います。

それでは、今後のスケジュール等について、事務局のほうからご連絡をよろしくお願ひいたします。

事務局 会長からお話いただきましたように、今回素案としてお示しさせていただきました内容につきましては、本日いただいたご意見の他にもいろいろなご意見があるかと思っておりますので、別途で意見照会をさせていただきたいと思ひます。

期限につきましては、またご案内させていただきますので、よろしくお願ひいた

します。

それとあわせて今後のスケジュールについてですが、本計画も策定に向けた最終段階に入っており、本日いただきました意見等も踏まえまして、今後、計画素案としてとりまとめたいと思います。

資料3にこれまでの経過を踏まえた今後のスケジュールを書いております。

お手元の資料では、今年度内の計画策定に向けた取り組み及びスケジュールを記載しており、最初に発足した平成27年時点では2カ年でこの計画策定していく予定で進めてまいりましたが、本日いただいた意見等も踏まえますと、もう少し十分な時間が必要ではないかと思っております。

ですので、最終素案のとりまとめにつきましては、3月までの今年度いっぱいにかけて行ってまいりたいと考えております。

後日、意見照会させていただいて、それらを踏まえ修正したものを、パブリックコメントの素案としてとりまとめたいと思いますので、来年の4月頃に、とりまとめた素案を、再度、委員の皆さまにご報告させていただきたいと思っております。

また、皆さまにご報告した後、本市の議会へも報告し、その後パブリックコメントを実施してまいりたいと考えております。

このように考えておりますので、資料3の下のほうに議会等への報告といたしまして、平成30年2月に建設環境委員協議会という形で市議会への報告と書いておりますが、もう少しとりまとめの時間を必要といたしますので、これを平成30年5月予定に変更したいと考えております。

それを踏まえ、パブリックコメントの実施については、平成30年6月頃を想定しております。

パブリックコメントの後、とりまとめたものを第6回の協議会へ諮ってまいりたいと考えておりますので、次回協議会の開催につきましては平成30年の8月または9月頃を想定しております。

その後、10月に答申をいただきまして、国土交通大臣の交通戦略の認可申請は例年11月頃になりますので、それに間に合わせるように進めてまいりたいと考えております。

このような形で、当初のスケジュールと若干の変更をお願いしたいと思っております。

また、このスケジュールの変更案につきましては、後日、委員の皆さまに書面にてご報告させていただきたいと思っておりますので、よろしくお願いたします。

次回協議会の日程につきましては、早めに調整をさせていただき、ご連絡させていただきますが、年度が替わりますので、委員の委嘱に関しまして変更等がございましたら、事務局までご連絡いただければと思いますので、よろしくお願いたします。

最後になりますが、本協議会の会議録については、前回と同様に事務局で案を作成させていただき、各委員にご確認をいただきまして、その結果を会長へご確認いただいた後、確定したものを協議会資料とともに枚方市のホームページで公表してまいりたいと思っておりますので、よろしくお願いたします。

会長	<p>事務局から以上です。</p> <p>ありがとうございます。</p> <p>しっかり議論していき、また議論を反映していく時間をこれからつくりましょうというご提案でございます。</p> <p>それでは、これをもちまして第5回枚方市総合交通計画協議会を閉会とさせていただきます。</p> <p>本日も活発なご意見をいただきまして、ありがとうございました。</p> <p>引き続き、どうぞよろしくお願いいたします。</p>
----	--