

2. 『鳥飼地域における道路交通環境の改善について』

令和2年第4回12月議会一般質問 議事録

【質問 1回目】

2つ目に、「鳥飼地域における道路交通環境の改善について」で御座います。

本件に関しては、昨年の6月議会でも取り上げましたが、平成26年に大阪高槻線の都市計画道路が廃止されて以降、歩道整備も局所的であり、一津屋交差点を初め、慢性的な渋滞も課題となっております。

大阪府に対しては、地域を巻き込んだ積極的な働き掛けを行なうと伺いましたが、大阪高槻線におけるこれまでの整備内容と、現在の取り組み状況についてお聞かせ下さい。

【答弁 1回目】

「鳥飼地域における道路交通環境の改善」についてのご質問にお答えいたします。

大阪高槻線は平成26年に都市計画道路が廃止され、その際、大阪府からは、歩道整備などの安全対策に、引き続き取り組むとされたところであります。

しかしながら、当該道路は、一津屋交差点をはじめとする交通渋滞が慢性的に発生し、また、歩道の幅員や段差についても、連続性に欠ける区間が見られる状況であります。

これまでに、地元要望として、府議会議員、市議会議員と共に、本市と大阪府が現地立会(たちあい)を行い、平成29年度と30年度において、歩道の縦断勾配の修正や広幅員な路側帯を一部縮小し、歩道の拡幅を実施するなど、局所的な改善に取り組まれたところであります。

令和元年度は、一津屋交差点について、大阪府と本市合同で交通量調査を実施し、また、摂津警察への協議にも同席するなど、協力してまいりました。

現在、大阪府は、交通量調査で得た渋滞結果を踏まえ、国からのETC2.0(ゼロ)を活用した本格的な渋滞要因の分析を実施中であり、交差点改良の必要性を含め、効果的で実現可能な対策について検討を進められております。

一方、大阪高槻線の渋滞解消につきましては、広域道路ネットワークの観点から、令和8年度の鳥飼仁和寺大橋の無料化や、十三高槻線の全線完成により実現するものと考えており、引き続き、大阪府へその実現に向け、「大阪府都市整備中期計画(案)」に位置付けられるよう要望してまいります。

また、現道の歩道改良や交通安全対策についても、引き続き、茨木土木事務所との意見交換等を通じ、働きかけてまいります。

【質問 2回目】

続きまして、2つ目の鳥飼地域における道路交通環境の改善について、に移ります。

大阪高槻線におけるこれまでの整備内容と、現況について、お聞かせ頂きました。

本年度は、大阪高槻線においても、自転車専用レーンとして矢羽根型路面標示が整備されることになっていますが、車道幅員が狭い部分も存在する為、かえって危険な状態を生み出すことが懸念されます。

昨年の議会において、現道幅員の中で、車道と歩道を再配分し、自転車、車、歩行者、それぞれの安全を担保する必要性を申し入れましたが、今回、どの様な計画となっているのか？お聞かせ下さい。

2. 『鳥飼地域における道路交通環境の改善について』

【答弁 2回目】

矢羽根型路面標示は、その視認性を活かしまして、自転車利用安全五則であります、「自転車は車両として、車道を通行することが原則」、「車道の走行は左側通行」といった交通ルールを、自転車の通行者に徹底いただくことはもとより、歩行者やドライバーにもそれを視認させ、危険を予知させることも目的であり、歩道空間が十分確保できない路線における有効な対策として、全国で重点的に取組が進められております。

ただし、高齢者と子どもの自転車については対象の例外で、歩道をこれまでどおり、歩道を徐行して通行いただくこととなります。

また、標示した場所での違法駐車を抑止する効果もあわせ持ち、全ての道路利用者がより安全で円滑に通行していただくことを目的とした事業であります。

大阪高槻線の歩道は部分的に広幅員な場所がございますが、自転車専用レーンとして整備するには、連続的に確保することが困難であります。

そのため、現況の車道部分を活用した矢羽根型路面標示を整備することとされたところであります。

【質問 3回目】

今回は、歩道の改良には至りませんので、課題が残りますが、是非、実現可能なスキームを構築し、利用者の安全担保に努めて頂けますよう、お願い致します。

矢羽根型路面標示は、順次、本市域で整備されると認識していますが、特に、鳥飼地域における事業計画とスケジュールについてお聞かせ下さい。

【答弁 3回目】

大阪府では、自転車通行空間 10 か年整備計画に基づき、今年度には、大阪高槻線の一津屋交差点から鳥飼中 1 丁目交差点を經由し、八尾茨木線の鳥飼基地南交差点までの約 2.9 km の区間で、車道部分に青色の矢羽根型路面標示を整備すると聞いております。

本市では、令和 2 年 3 月に策定した「市自転車活用推進計画」に基づき、令和 2 年度から令和 11 年度までの 10 年間で、約 24 km の矢羽根型路面標示の整備を行うこととしており、府道の整備と合わせた面的な自転車ネットワークの形成を図るものであります。

今後、3 年間は、鳥飼地域での整備を予定しており、今年度は大阪高槻線の整備に合わせ、同線の新在家交差点を起点とする新在家 鳥飼中線の約 0.5 km を整備する予定です。

【質問 4回目】

直近3年間で、鳥飼地域を整備するとのことでしたが、特に、淀川堤防沿いの道路は抜け道として利用されており、スピードを上げて通行する車両も多く、危険な状況です。

鳥飼地域は狭隘道路が多く、計画的に速度抑制対策を進める必要があると考えますが、見解をお聞かせ下さい。

2. 『鳥飼地域における道路交通環境の改善について』

【答弁 4回目】

議員お示しの淀川堤防沿いの道路である、南別府鳥飼上線につきましては、大阪高槻線の慢性的な渋滞により、抜け道として利用される車両の流入が多く、スピードを上げ通行する車両が多い現状は把握しております。

本路線は、摂津警察により、全線にわたる速度 20km制限や大型車 通行禁止のほか、一部区間では朝夕の時間帯で車両通行禁止などの 交通規制がかけられております。

本市におきましても、あわせまして速度抑制を促す路面標示や看板等による注意喚起を行っており、地域の交通安全対策に努めております。今年度は、更なる速度抑制対策として、未就学児の移動経路である鳥飼西地区の同路線において、ランプを 2 箇所設置する予定としております。

今後、その整備効果を検証するとともに、摂津警察、教育委員会等の関係者と連携しまして、より実効性のある交通安全対策を進めてまいりたいと考えております。

【質問 5回目】

整備効果の検証も踏まえ、交通安全対策に努めて頂ければと考えます。

大阪高槻線と直結する鳥飼仁和寺大橋は、令和8年度に無料化されます。また、十三高槻線の正雀工区の完成など、今後、本市の道路交通環境が大きく変わって来るものと捉えております。

市民からは、淀川堤防上の道路拡幅を望む声も上がっており、私は、これらの交通環境の変化を見据え、鳥飼地域の道路整備を 包括的に実施すべきと考えますが、見解をお聞かせ下さい。

【答弁 5回目】

鳥飼地域での、南北方向を貫く幹線道路である大阪中央環状線は、鳥飼仁和寺大橋の無料化により、その交通が大きく転換し、また、東西方向を貫く幹線道路である大阪高槻線は、十三高槻線の全線完成により、その交通が大きく転換し、長年の課題である交通渋滞が解消されるものと考えております。

これに伴いまして、淀川堤防沿いの南別府鳥飼上線を抜け道とする利用も大きく変化することが見込まれます。

こうしたことから、議員ご指摘の淀川堤防上の道路拡幅につきましては、大阪府としましては、広域道路ネットワークの観点から、十三高槻線の全線完成により対応するものとされ、また、当該道路の管理者である国土交通省としましては、河川管理用通路を含む堤防の治水対策は実施済みであると同っております。

残る本市としましては、河川管理者との構造協議、地元との合意形成、用地買収、堤防工事などに係る膨大な事業費と期間を要することから、いずれも実施は困難であると考えております。

一方、鳥飼仁和寺大橋では、料金収受のキャッシュレス化、ETCの設置、耐震補強工事、12 月からの自転車通行料の無料化など、更なる利便性向上の取組みが進められると聞いております。

本市の取組としましては、先にお答えしました十三高槻線の全線完成を 大阪府へ働きかけるとともに、自転車通行空間の整備、通学路、及び、未就学児や高齢者等の交通安全対策、狭隘道路の拡幅整備など、広域幹線道路から市民生活を支える道路まで、鳥飼地域の良好な道路交通環境となるよう総合的に取り組んでまいります。

2. 『鳥飼地域における道路交通環境の改善について』

【質問 6回目】

是非、包括的に取り組んで頂ければと考えます。特に、鳥飼地域の骨格となる大阪高槻線を機能的にしておく必要がありますので、引き続き、大阪府と連携し、着手頂けますよう、強く要望致します。

ソフト面の質問に移りますが、市民の移動手段の確保は大きな課題であります。パーソントリップ調査の結果も見えて来ているかと捉えておりますが、特に、鳥飼地域の公共交通の課題をどの様に認識しておられるのか？お聞かせ下さい。

【答弁 6回目】

市民の移動を支える地域公共交通は、誰もが利用できる交通手段として、確保・維持していくことが、本市の重要な役割であります。しかしながら、今後の少子高齢化を迎えるにあたり、その確保・維持には 更なる市の支援方策が必要であり、課題として認識しております。

まずは、公共交通の現状を把握するため、人の移動の状況を捉えたパーソントリップ調査の結果を用い、鉄道・バスなどの交通手段別、通勤・通学などの目的別、また年齢別など多様な視点から複合的に移動を分析し、課題整理を行っているところであります。

分析の概要としましては、市域全体では、移動手段として「自動車」の利用が多く、「徒歩」が少ない状況で、また「バス」は全体の約 1.5%と少ない状況であります。

また、路線バスは市内 5 つの駅と、周辺市の市街地を結ぶルートを運行し、鳥飼地域は正に、その経路に位置しておりますが、高齢者の移動を見ますと、中学校区を出ない移動が多くを占めており、バスを利用し周辺市へ向かう 移動は少ないことが伺えます。

本市ではこれまで、近鉄バスやセツピィ号へ支援を行い、高齢者を含めた市民の交通手段の利便性向上に努めているところですが、こうした分析結果と少子高齢化を迎える今後を見据え、利用実態とニーズを的確に把握し、まずは、市域全体の公共交通網の在り方について見極めていく必要があると考えております。

【質問 7回目】

概ね理解しました。

ランドデザインのアンケート調査結果からも、公共交通などの移動支援の充実を望む声が多くを占めています。また、地元の方々からは、大阪モノレールの延伸や大阪シティバスの延伸を望む声もありますが、今後の鳥飼地域における交通の取り組みについて、お考えをお聞かせ下さい。

2. 『鳥飼地域における道路交通環境の改善について』

【答弁 7回目】

鳥飼地域における今後の交通の取組みにつきまして、ご指摘の大阪モノレールや大阪シティバスの延伸には、まずは、国や府、大阪市における計画の位置付けと予算の確保が必要であるとともに、地元市の応分の負担が必要となります。

これは、延伸される鉄軌道やバスの建設費用に対する負担が必要となることはもとより、その延伸の需要が転換することにより、既存公共交通の利用者が大きく減少することが見込まれるため、既存公共交通を確保・維持させる、さらなる支援が必要となり、大きな財政負担を伴うことが想定されます。

今後は、利用実態とニーズを的確に把握し、まずは、現行の支援が妥当かどうかを見極め、例えば、福祉の観点からの高齢者支援策や、需要が少なく狭隘な道路が多い地域では、AI 交通などの新たなモビリティを導入するといった更なる支援策について、あわせて検討していく必要があると認識しております。

【要望】

引き続き、利用実態とニーズの把握に努めて頂ければと考えます。

鳥飼地域の道路交通環境の改善に向け、是非、これらのハード面、ソフト面の構想を明確にし、鳥飼まちづくりランドデザインにしっかりと反映させて頂けますよう、強く要望致します。