

# 令和5年度 第1回 茨木市総合交通戦略協議会 (説明資料)

< 目 次 >

1. 茨木市総合交通戦略の改定について	1
2. 公共交通部会の設置について	17
3. 茨木市の概況	19
4. 次回協議会の内容(案)	25

令和5年7月26日  
茨木市

## (1) 現行計画策定の経緯(策定の必要性)

### 社会情勢

- 少子高齢化  
(移動機会の確保、バリアフリーの促進 等)
- 自転車対策の必要性  
(利用促進、交通安全、走行空間の整備 等)
- 交通渋滞の慢性化  
(道路整備の促進、中心市街地における通過交通の排除 等)
- 環境負荷の低減  
(自家用車利用からの転換 等)

### 茨木市におけるまちづくりの進展

- 立命館大学の進出  
(JR茨木駅周辺の交通需要の変化)
- JR(仮称)総持寺駅、スマートコミュニティ整備  
(東部地域の交通環境の変化)
- 彩都事業  
(公共交通、道路網の検討)
- 新名神、安威川ダム建設事業  
(アクセス道路、観光利用を見据えた検討)

現行  
計画



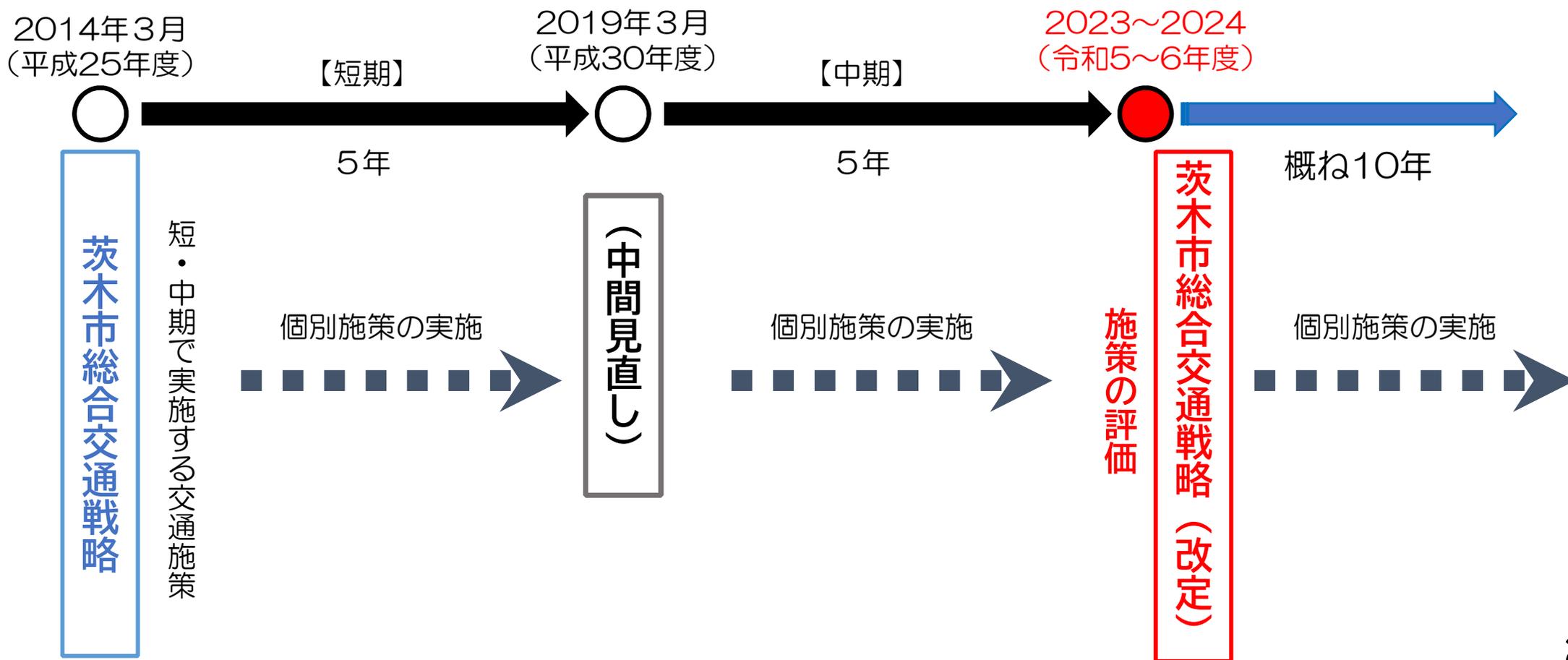
市の将来像を明確にし、その実現に向けた  
総合交通戦略の策定が必要 (平成24年着手→平成25年度末に策定)

# 1. 茨木市総合交通戦略の改定について

## (2) 改定の目的

◇本年（2023年）で策定から10年を経過し、新型コロナウイルス感染症による影響や運輸分野の2024年問題、新技術の開発・展開等、策定時から社会情勢が大きく変化したことや、市内においてもJR総持寺駅の開業や新名神高速ICの供用、大学の移転・進出をはじめとした様々な事業が進む等、茨木市内の環境も変化している。

◇これらのことから、短・中期で実施した施策全体の評価を行うとともに、現在の茨木市の状況を踏まえ、これからの10年に向けて計画を改定する。



## (3) 茨木市内の環境変化

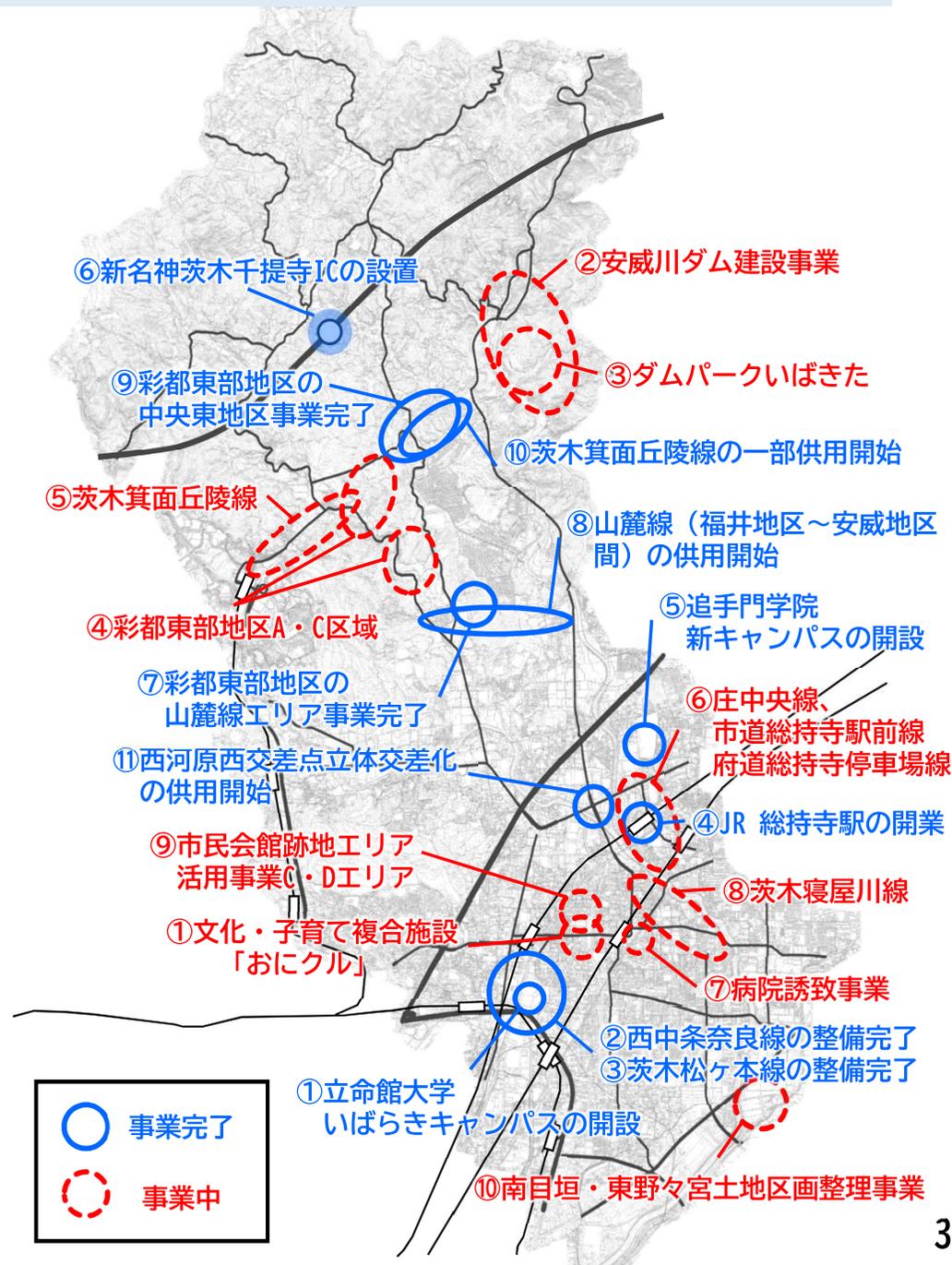
・ 総合交通戦略策定（2014年3月）後の社会基盤整備の進捗

### ■事業完了

- ①立命館大学いばらきキャンパスの開設（2015年4月）
- ②西中条奈良線の整備完了（2015年3月）
- ③茨木松ヶ本線の整備完了（2018年3月）
- ④JR総持寺駅の開業（2018年3月）
- ⑤追手門学院新キャンパスの開設（2019年4月）
- ⑥新名神茨木千提寺ICの設置（2017年12月）
- ⑦彩都東部地区の山麓線エリア事業完了（2020年3月）
- ⑧山麓線（福井地区～安威地区間）の供用開始（2020年3月）
- ⑨彩都東部地区の中央東地区事業完了（2021年3月）
- ⑩茨木箕面丘陵線の一部供用開始（2020年10月）
- ⑪西河原西交差点立体交差化の供用開始（2023年3月）

### ■事業中（※検討中を含む）

- ①文化・子育て複合施設「おにクル」（2023年11月開館予定）
- ②安威川ダム建設事業（2023年度完了予定）
- ③ダムパークいばきた（2024年中開業予定）
- ④彩都東部地区A・C区域（2026年度未完了予定）
- ⑤茨木箕面丘陵線（整備中）
- ⑥庄中央線、市道総持寺駅前線・府道総持寺停車場線（整備中）
- ⑦病院誘致（2029年度中予定）
- ⑧茨木寝屋川線（事業化検討中）
- ⑨市民会館跡地エリア活用事業C・Dエリア（2027年予定）
- ⑩南目垣・東野々宮土地区画整理事業（2023年度末換地処分予定）



# 1. 茨木市総合交通戦略の改定について

## (4) 改定に向けたスケジュール

令和5年度

交通戦略の評価  
(短・中期で実施した施策の評価)

市民アンケート調査  
各種実績データ



### ◆協議会における主な検討内容(案)

【第1回 令和5年7月26日(水)】  
1. 総合交通戦略の改定  
2. 公共交通部会の設置 など



茨木市における都市交通の課題整理  
○現況把握 ○課題整理

市民アンケート調査  
近畿圏パーソントリップ調査 等



【第2回 令和5年11月20日(月)】  
1. 施策の実施状況  
2. 評価指標の達成状況  
3. 都市交通の課題整理の報告 など



将来の交通体系づくりの基本方針の検討  
○目指すべき将来像(交通体系)の再確認  
○基本方針の再確認



【第3回 令和6年2月頃】  
1. 目指すべき将来像について  
2. 基本的な方針や目標について など



令和6年度

短・中期的な都市交通計画の改定  
○概ね5～10年後の目標  
○目標達成に向けた短・中期的な事業計画の検討  
○評価指標・数値目標の見直し  
○実行計画、推進体制の検討



【第4回 令和6年度(時期未定)】  
1. 事業メニューについて  
2. 評価指標・数値目標について



パブリックコメントの実施



【第5回 令和6年度(時期未定)】  
1. 総合交通戦略(改定版) (案)  
2. パブリックコメントについて



【第6回 令和6年度(時期未定)】  
1. パブリックコメントの実施結果  
2. 総合交通戦略(改定版)の策定

## (5) 本日、主にご意見(確認)いただきたいポイント

総合交通戦略のスケジュールと検討体制について

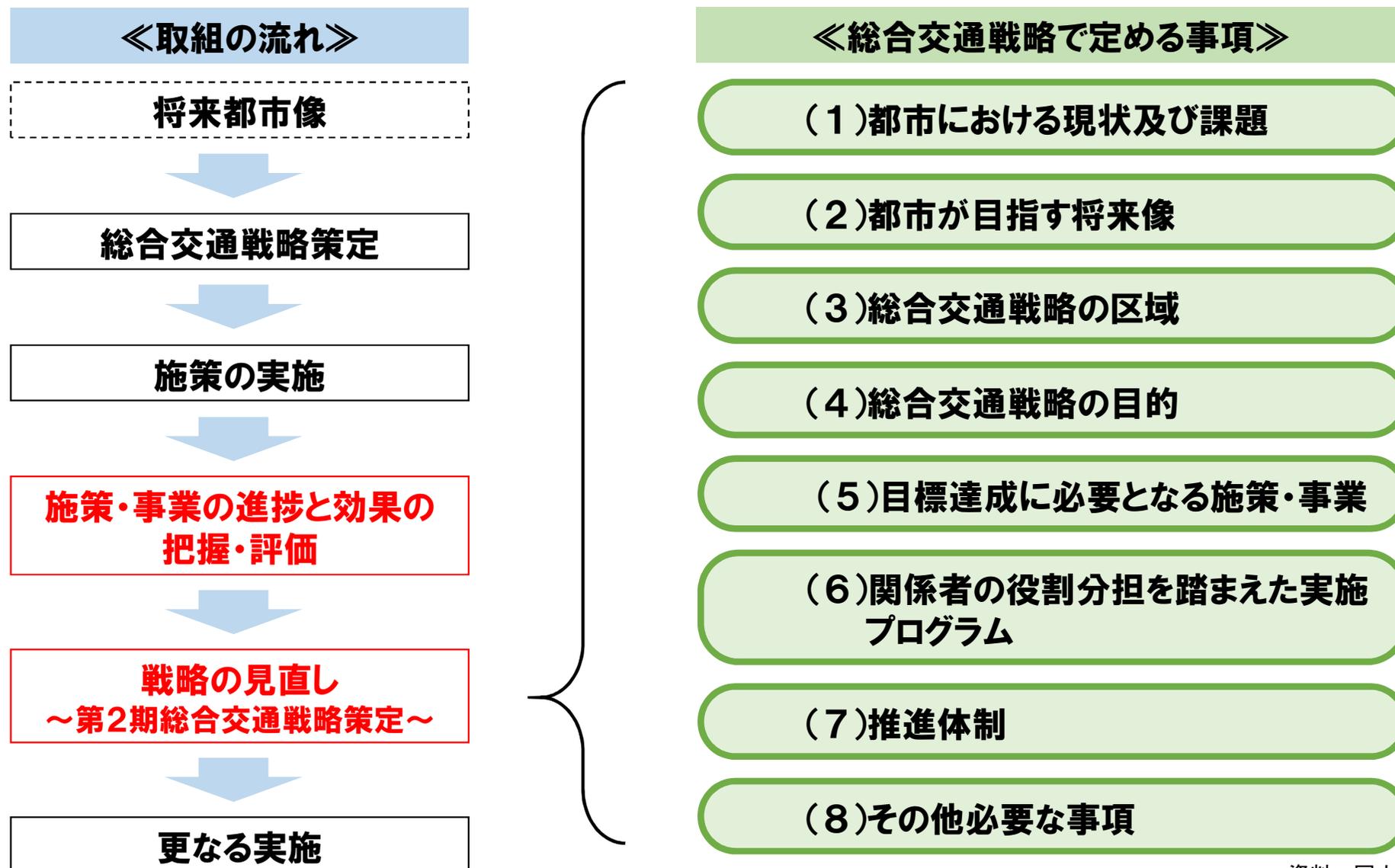
## (6) 都市・地域総合交通戦略要綱(国土交通省)

### 第一 目的

この要綱は、**進展する少子・超高齢社会への対応、交通渋滞の緩和、交通に起因する環境負荷の低減等**のため、**過度に自家用車利用に依存することなく、徒歩、自転車、公共交通等の各モードが連携し適切な役割分担**のもと、望ましい都市・地域像の実現を図る観点から、地方公共団体を中心として、関係機関・団体等が相互に協力し、都市・地域が抱える多様な課題に対応すべく、**交通事業とまちづくりが連携した総合的かつ戦略的な交通施策の推進を図るもの**であり、もって魅力と活力があふれる都市・地域の整備を行うことを目的とする。

## (7) 総合交通戦略の取組

◇将来像を明確にし、当面重視すべき目標を定め、その実現に必要な具体的な実行方策をとりまとめるとともに、時間を区切って施策、事業を検討・実施する。



## (8) 茨木市の各種計画における位置づけ

- ・市の総合計画においても、「住みやすさ」や「共創」に重点を置いている。
- ・今後、第6次総合計画をはじめ各種計画の見直しを行う予定。

### ■上位計画

#### 第5次 茨木市総合計画 (H27.3)

※令和5年度より第6次の検討をスタート

#### ◎スローガン (基本構想)

『ほっといばらき もっと、ずっと』

#### ◎まちの将来像 (基本構想)

- ①ともに支え合い、健やかに暮らせるまち
- ②次代の社会を担う子どもたちを育むまち
- ③みんなの“楽しい”が見つかる文化のまち
- ④市民・地域とともに備え、命と暮らしを守る安全安心のまち
- ⑤都市活力がみなぎる便利で快適なまち
- ⑥心がけから行動へ みんなで創る環境にやさしいまち

### ■関連計画

#### 都市計画

茨木市都市計画マスタープラン (H27.3) ※改定作業中

茨木市立地適正化計画 (R1.3) ※改定作業中

#### 地方創生

第2期茨木市総合戦略 (R3.3)

#### 交通

茨木市総合交通戦略 (H26.3)

#### 中心市街地

茨木市中心市街地活性化基本計画 (R1.12)

#### 保健福祉

茨木市総合保険福祉計画 (第2次) 【中間見直し】 (R3.3)

#### 環境

茨木市環境基本計画 (H27.3) ※改定作業中

茨木市地球温暖化対策実行計画 (区域施策編) (R3.3)

## (9) 茨木市総合交通戦略

◇茨木市総合交通戦略を2014年に策定、長期（概ね20年以内）において達成すべき目標や施策の方向性を踏まえ、短期（概ね5年以内）及び中期（概ね10年以内）での実行計画を示している。

### 茨木市のまちの将来像

「住み続けたい元気なまち」

### 将来像の実現に向けた交通の課題

#### 1. 超高齢社会への対応

- ①公共交通の維持確保
- ②バリアフリー化への対応
- ③交通安全の確保

#### 3. 自転車交通への対応

- ①自転車通行空間の整備
- ②交通ルールの遵守・マナーの向上
- ③放置自転車対策

#### 5. 道路混雑の緩和

- ①市中心部への通過交通流入抑制
- ②自動車利用の抑制による環境負荷の軽減

#### 2. 公共交通の利便性向上

- ①各鉄道駅へのアクセス環境
- ②乗継利便性の向上

#### 4. 市中心部における交通環境

- ①混在する自転車・歩行者
- ②流入する自動車交通
- ③重複するバス路線

#### 6. まちづくり（プロジェクト）への対応

- ①立命館大学の開学
- ②JR総持寺駅の整備
- ③スマートコミュニティの整備
- ④彩都事業
- ⑤新名神高速道路及び茨木千堤寺ICの整備
- ⑥安威川ダム建設事業

## (9) 茨木市総合交通戦略

◇茨木市総合交通戦略を2014年に策定、長期（概ね20年以内）において達成すべき目標や施策の方向性を踏まえ、短期（概ね5年以内）及び中期（概ね10年以内）での実行計画を示している。

### 基本理念

地域特性を活かし、「住みやすい・移動しやすい」と実感できる交通体系づくり

### 基本方針

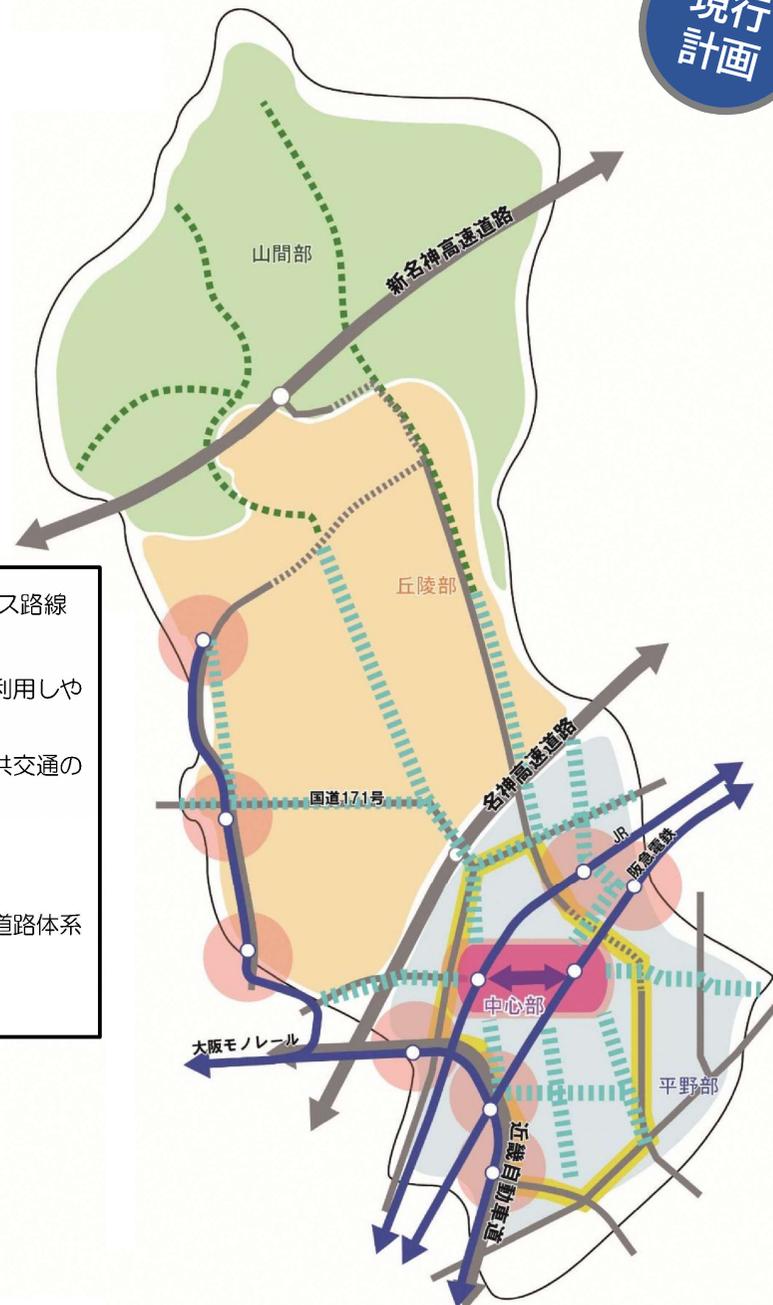
1. 「自動車に過度に依存しない、人と環境にやさしく安全な交通環境の構築」
2. 「多様な都市活動を支え、利用しやすい交通環境の構築」
3. 「まちの魅力を高める交通環境の構築」

## (10) 茨木市の将来の交通体系

計画策定時  
(2013年時点)  
将来交通体系



中間見直し時  
(2018年時点)  
将来交通体系



現行  
計画

- ・市内の移動手段の中心となるバス路線
- ・安全で快適な歩行空間
- ・平坦な地形を活かした自転車が利用しやすい通行空間
- ・山間部における生活に必要な公共交通の確保
- ・交通結節機能の強化
- ・公共交通の利用環境の改善
- ・自動車交通の円滑化を図る環状道路体系
- ・中心部での回遊性の高い空間
- ・利用者マナー・意識の向上

<凡例>

道路交通 (自動車)		
高速道路 (計画)	→	←
主要幹線道路 (計画)	—	—
I C (計画)	○	○
環状道路体系	—	—
公共交通		
鉄道 (計画)	→	←
鉄道駅 (計画)	○	○
主要バス路線	→	←
移動手段の確保	→	←
歩行者・自転車		
交通結節機能の強化 (バリアフリー等)	○	○
回遊性の高い空間創出 (歩行者優先)	→	←

# 1. 茨木市総合交通戦略の改定について

## (11) 実施する交通施策



### 将来の交通体系づくりの基本方針

#### 1. 自動車に過度に依存しない、人と環境にやさしく安全な交通環境の構築

・本市の交通においては、高齢者など交通弱者の移動手段の中心となる公共交通を基本とします。また、徒歩や自転車の通行環境を改善することで、自動車に依存しなくても安全で快適に移動でき、環境負荷の小さい交通環境を構築するための施策を推進します。

#### 実施する交通施策

##### テーマ① 市街地における公共交通の充実

施策1 バス路線の新設・再編等の検討

施策2 多様なタクシーサービス等の展開

##### テーマ② 安全な歩行空間の確保

施策3 歩行空間のバリアフリー化

施策4 歩行者安全対策の推進

##### テーマ③ 安全で快適な自転車利用環境の創出

施策5 安全で快適な自転車利用空間の整備

施策6 レンタサイクル等の利便性向上

#### 2. 多様な都市活動を支え、利用しやすい交通環境の構築

・山間部での移動手段を確保し、交通結節点である鉄道駅の機能強化や公共交通の利用環境の改善を行います。また、自動車交通の円滑化を図り、日々の暮らしや産業、観光など多様な都市活動を支える交通環境を構築するための施策を推進します。

##### テーマ④ 山間部における公共交通の確保

施策7 地域との協働による、利用しやすい公共交通の検討

##### テーマ⑤ 交通結節点の機能強化

施策8 (仮称)JR総持寺駅の整備

施策9 駅前広場の整備

##### テーマ⑥ 公共交通利用環境の改善

施策10 バスの使いやすさとサービス向上に向けた整備(ハード面)

施策11 バスの使いやすさとサービス向上に向けた整備(ソフト面)

##### テーマ⑦ 自動車交通の円滑化

施策12 新名神高速道路(茨木北IC(仮称))へのアクセス道路整備

施策13 (都)茨木松ヶ本線、(都)西中条奈良線等の都市計画道路の整備

施策14 環状道路の整備検討

施策15 渋滞が発生する交差点での渋滞対策

施策16 送迎バス発着場の設置検討

#### 3. まちの魅力を高める交通環境の構築

・人が集中する中心部においては通過交通が抑制され、活性化施策と一体となって市民や茨木市を訪れる人が心地よく回遊できる交通環境を構築するための施策を推進します。また、交通に対する利用者のマナーや意識の向上と一体となり、市民が快適に移動できる交通環境を構築するための施策を推進します。

##### テーマ⑧ 中心部での回遊性の高い空間の創出

施策17 歩行スペースの拡大、自転車と歩行者の分離を目的とした道路空間の再配分の検討

施策18 中心市街地の活力創出に向けたJR茨木駅～阪急茨木駅間の一方通行化

##### テーマ⑨ 利用者マナー・意識の向上

施策19 モビリティマネジメントの推進

施策20 歩行者・自転車・自動車利用者の交通ルール・マナーの啓発



個別施策の実施状況については次回協議会で報告

## (12) 評価指標

現行  
計画

将来の 交通体系づくりの 基本方針	評価指標	現況値 (策定時)	目標値 (10年後)
基本方針1 自動車に過度に依存しない、 人と環境にやさしく安全な 交通環境の構築	①自動車の分担率	22.7%	21%
	②市内の人身事故発生件数	1,645 件/年	1,480 件/年
	③徒歩・自転車での 移動に対する満足度	徒歩 : 39.9% 自転車 : 28.4%	徒歩 : 44% 自転車 : 32%
基本方針2 多様な都市活動を支え、 利用しやすい 交通環境の構築	④鉄道利用者数	269,789 人/日	278,400 人/日
	⑤バス利用者数	24,700 人/日	24,700 人/日
	⑥鉄道・バスでの 移動に対する満足度	鉄道 : 58.7% バス : 49.4%	鉄道 : 65% バス : 55%
基本方針3 まちの魅力を高める 交通環境の構築	⑦中心部の歩行者・ 自転車通行量	歩行者 : 3,277 人/12h 自転車 : 5,299 台/12h	歩行者 : 3,600 人/12h 自転車 : 5,830 台/12h
	⑧市内の移動に対する満足度	49.8%	55%



評価指標の達成状況については次回協議会で報告

## (13) 交通戦略の評価

◇次回の協議会では、茨木市総合交通戦略で示した施策メニューの実施状況や目標達成状況を確認したうえで、総合交通戦略の評価を行う。

### 施策の実施状況を確認

#### <検証・要因分析>

- (例)
- ・ (未実施の場合) 未実施の理由・要因、取組実施にあたっての課題
  - ・ 取組から得られた効果
  - ・ 取組実施時の工夫や得られた課題 など



### 評価指標の達成状況を確認

#### <検証・要因分析>

- (例)
- ・ 施策が予定通りに進められたか
  - ・ 想定外の社会情勢の変化等 (外部要因) の影響はあったか
  - ・ 設定した数値目標に無理はなかったか など



現在の交通課題や今後の対応方策について検討し、改定計画に反映

## (14) 市民アンケート

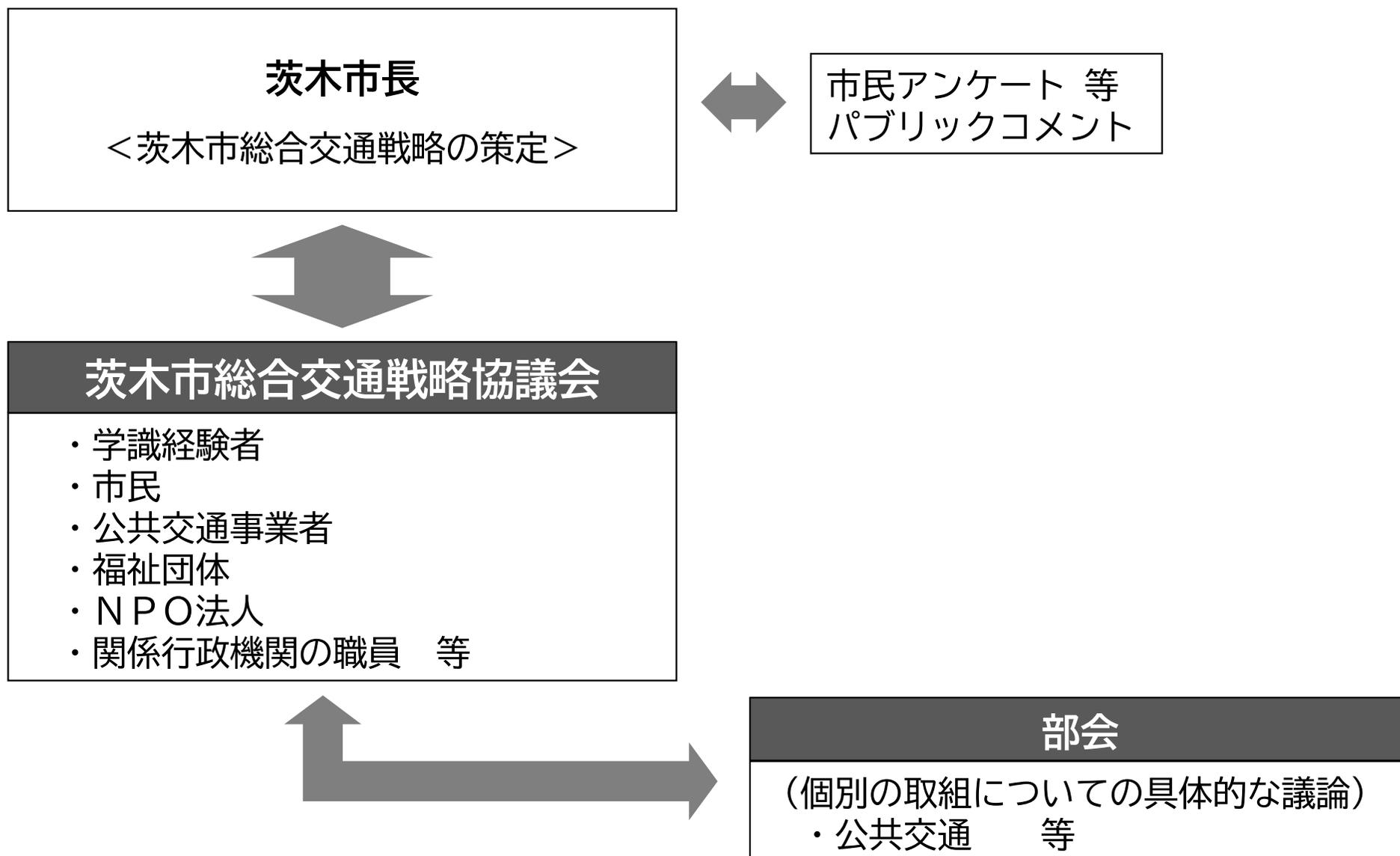
◇評価指標の達成状況を市民アンケートにて調査（調査票は、資料7参照）

項目	実施方法・内容等
概要	<ul style="list-style-type: none"><li>・茨木市総合計画改定に合わせた市民アンケート調査と併せて実施</li><li>・現行計画の評価指標の評価に関する設問や、交通施策に対するニーズや意見の把握のための設問を設定</li></ul>
調査日程	令和5年7月5日（水） ～ 7月23日（日）
調査対象	<ul style="list-style-type: none"><li>・16歳以上の茨木市民 5,000人</li><li>・配布数：住民基本台帳より、性別及び年齢分布を考慮した上で無作為抽出</li></ul>
調査内容	<ul style="list-style-type: none"><li>・回答者の基本情報</li><li>・移動状況（外出頻度、移動手段等）</li><li>・市内の移動に関する評価</li><li>・交通政策に関する意見 等</li></ul>

## ◆アンケートの概要

大項目	設問設定	設問のねらい
① フェイス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 運転免許の保有状況</li> <li>・ 利用可能な移動手段</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 回答者の基本情報把握</li> <li>・ 他の設問とのクロス集計での活用</li> <li>・ 前回調査時点からの変化の把握</li> </ul>
②現在の移動について	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 外出頻度</li> <li>・ 移動手段別利用頻度</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 現在の移動について、回答者の基本情報把握</li> <li>・ 前回調査時点からの変化の把握</li> </ul>
③移動に関する評価	(全体) ・ 市内の移動に関する満足度 (手段別) ・ 移動手段別の満足度 ・ 不満に思う内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 指標の評価</li> <li>・ 移動手段別の不満点の把握</li> </ul>
④交通政策ニーズ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 各交通施策の必要性、重要度</li> <li>・ 将来的な移動手段確保の不安について</li> <li>・ より良い公共交通に向けた役割分担について</li> <li>・ 公共交通の確保、サービス向上のための税金投入に関して</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 施策等の検討のための基礎資料</li> </ul>

### (1) 交通戦略改定に向けた検討体制



### (2) 公共交通部会の設置について

#### 公共交通部会の検討内容（案）

- ①公共交通に関する施策の実施状況・評価
- ②公共交通事業者が直面している課題
- ③市街地における公共交通の充実・利用促進策
- ④山間部における公共交通の維持・確保

...など



部会の検討結果を協議会に報告

### 3. 茨木市の概況（総合交通戦略策定以降の推移）

#### (1) 人口動態

- ◇人口は微増傾向にあるが、今後減少に転じると予想されている。
- ◇高齢者人口比率は、増加を続けており、少子・高齢化が進展している。今後もその傾向が続くと予測。
- ◇市南部地域は、JR・阪急沿線だけでなく駅から離れている地区でも人口密度が高い傾向にある。
- ◇市南部地域や彩都周辺で人口が増加している。

茨木市の人口推移

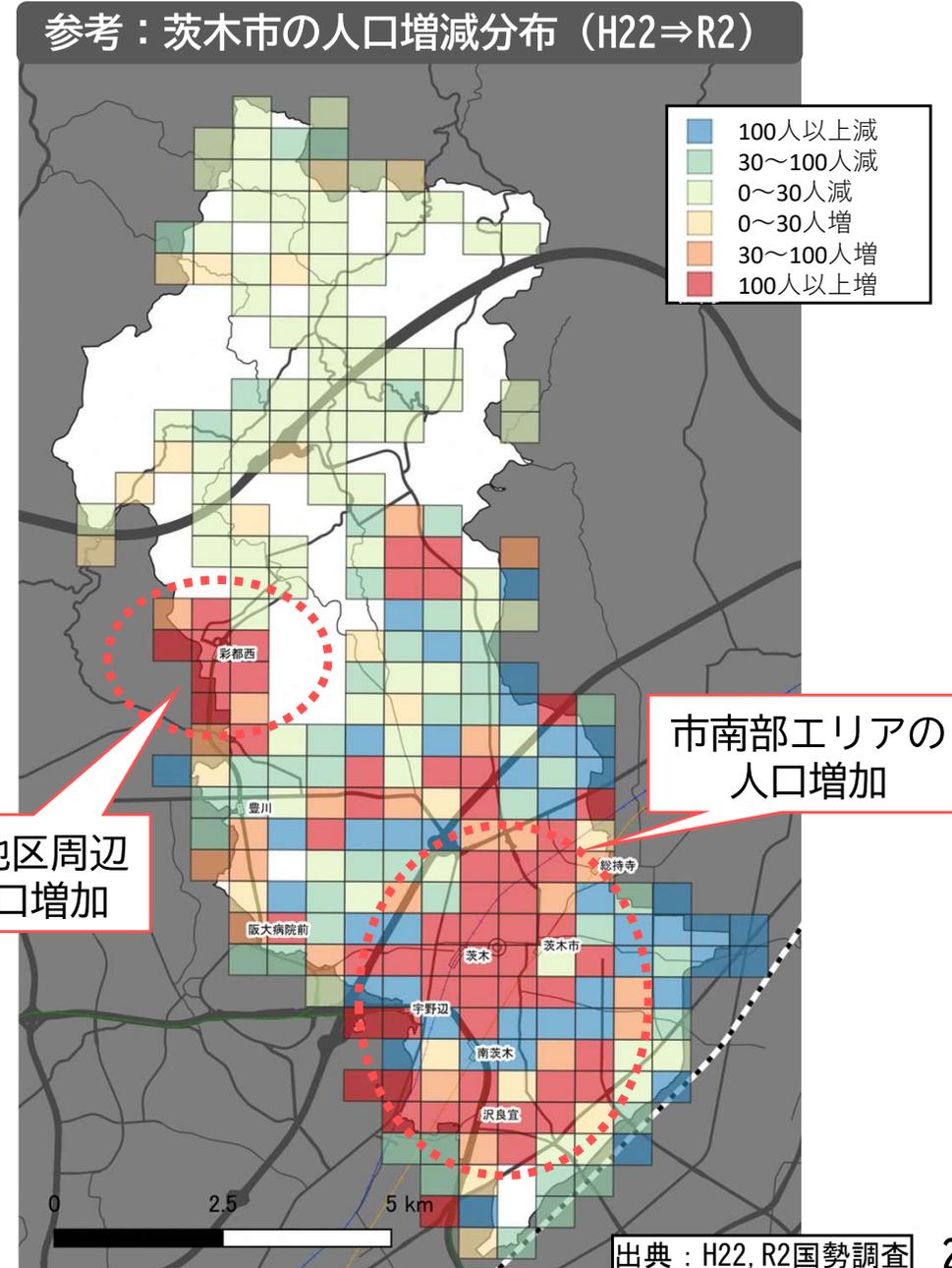
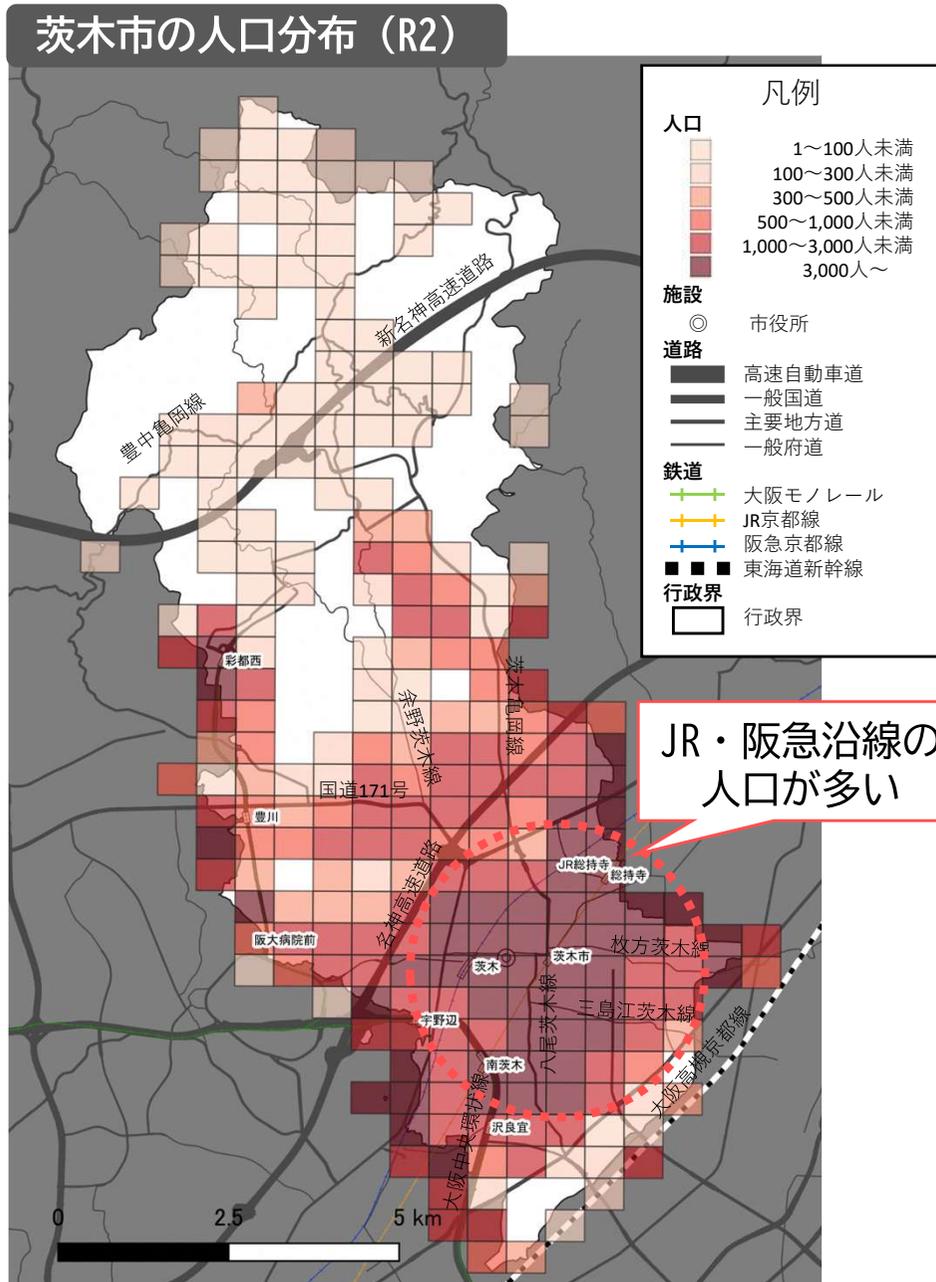


出典：1) S60～R2人口は、国勢調査より

2) R7～R27人口は、出典：『日本の市区町村別将来推計人口』、国立社会保障・人口問題研究所より

# 3. 茨木市の概況（総合交通戦略策定以降の推移）

## (1) 人口動態



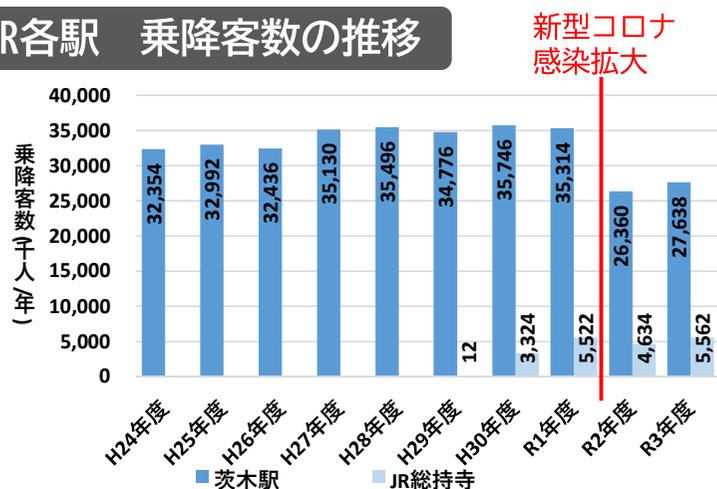
# 3. 茨木市の概況（総合交通戦略策定以降の推移）

## (2) 鉄道利用状況

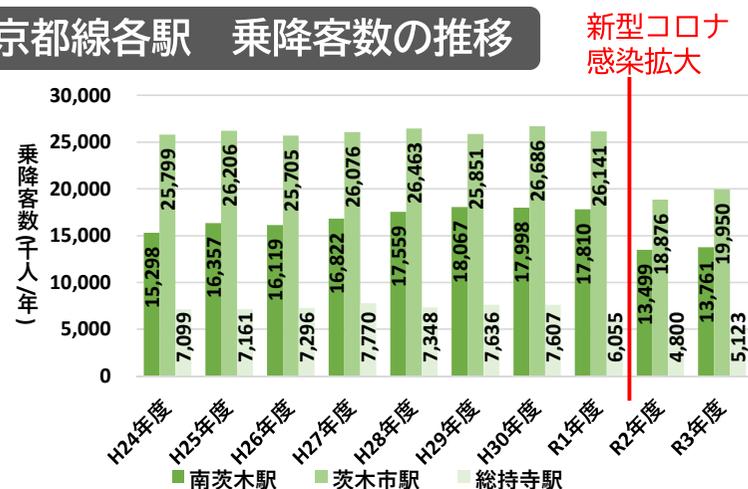
◇ JR茨木駅、阪急京都線、大阪モノレールの各駅の乗降客数は、新型コロナウイルスが流行したR2に大きく減少しているものの、R3には増加に転じている。

◇ 高齢化社会を迎え、高齢者による移動が増加することと予想され、鉄道等の果たす役割がより一層重要となることが想定される。

### JR各駅 乗降客数の推移



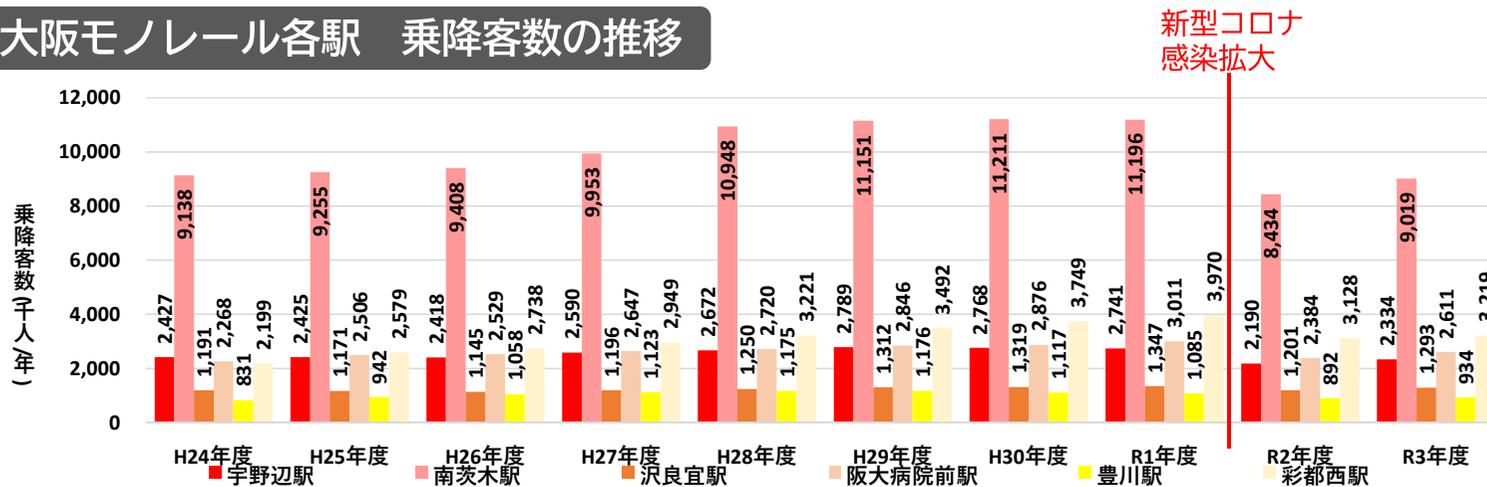
### 阪急京都線各駅 乗降客数の推移



※乗車客数しか数値が無い為、乗車客数を2倍した数値を乗降客数とした

資料：茨木市統計書

### 大阪モノレール各駅 乗降客数の推移



資料：大阪府統計年鑑

# 3. 茨木市の概況 (総合交通戦略策定以降の推移)

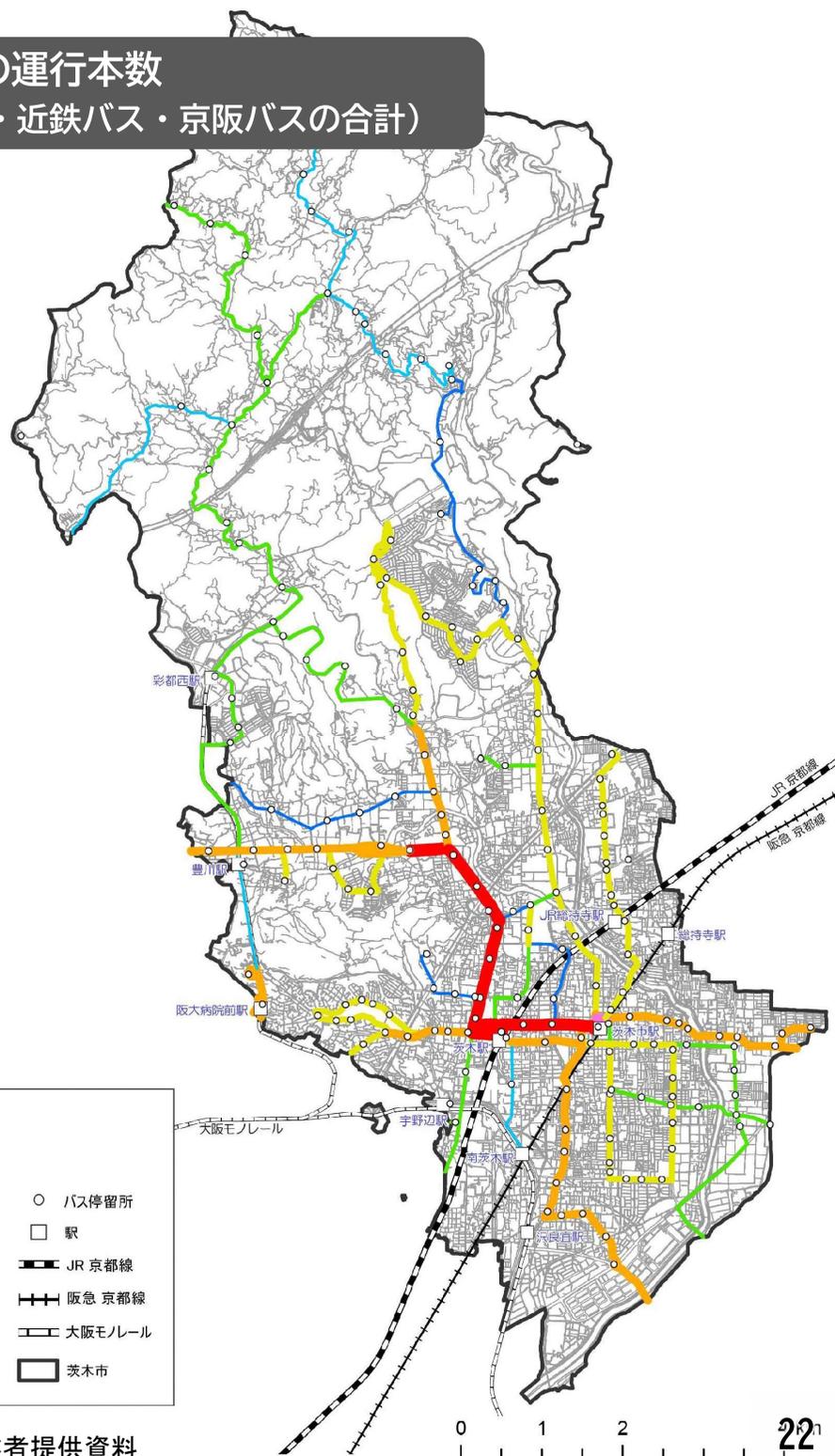
## (3) 路線バス利用状況

◇市内では、路線バス3社が運行されており、主に阪急バスが中心地域から北部地域、近鉄バスが中心地域から南部地域、京阪バスが中心地域から東部地域を運行している。

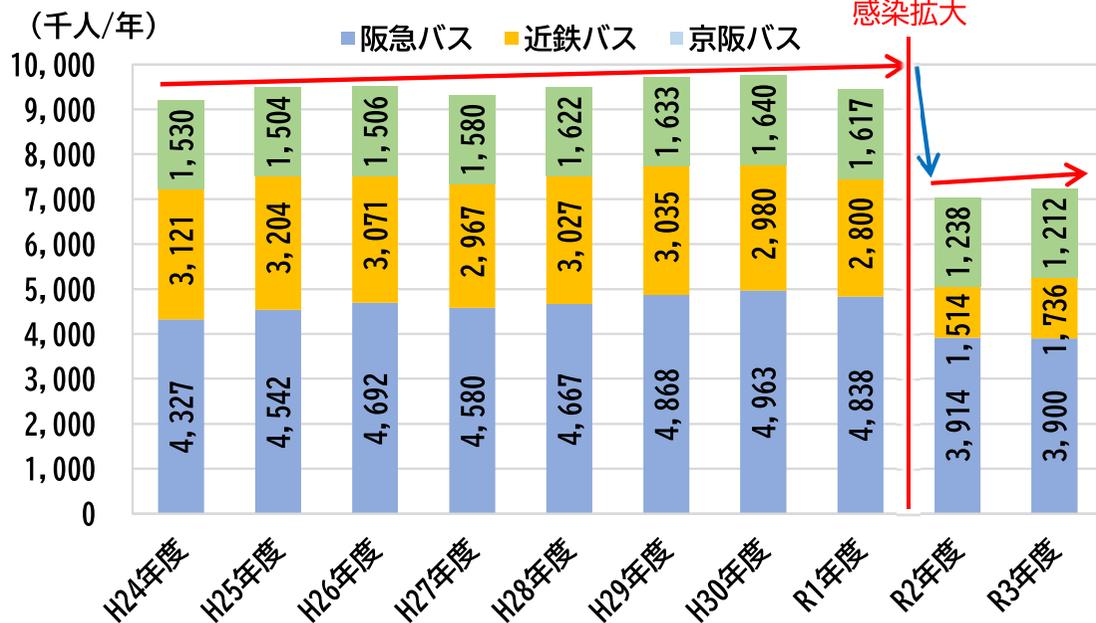
◇バス利用者は、微増傾向にあったが、3社とも新型コロナウイルスが流行したR2に大きく減少。回復傾向にあるが、コロナ前の水準には戻っていない。

◇ JR茨木駅～阪急茨木市駅間は3社が重複している。

バス路線の運行本数  
(阪急バス・近鉄バス・京阪バスの合計)



路線バスの年間乗車人数



資料：茨木市統計書

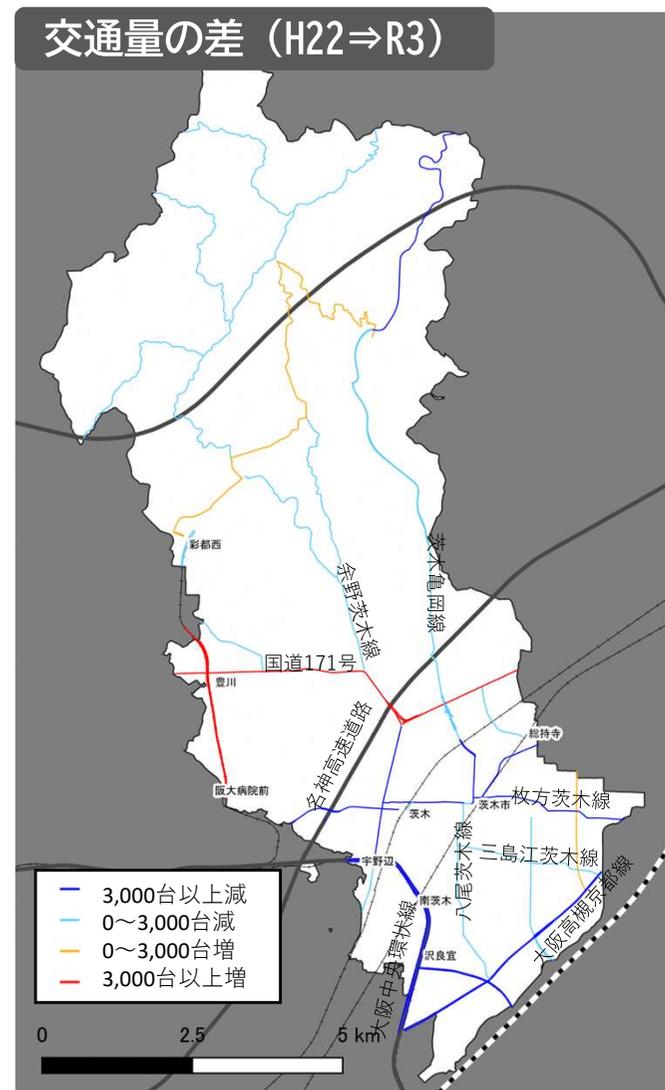
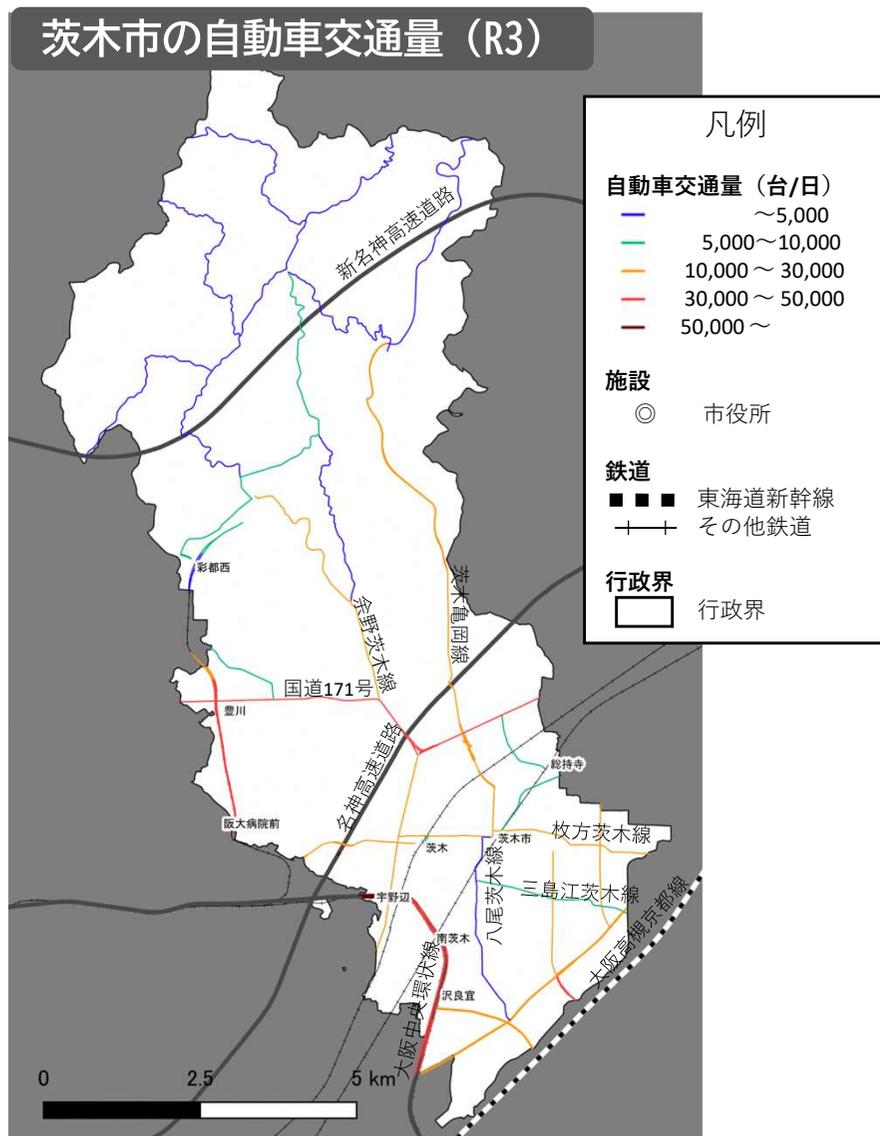


資料：事業者提供資料

### 3. 茨木市の概況（総合交通戦略策定以降の推移）

#### (4) 自動車交通

- ◇国道171号、大阪中央環状線、枚方茨木線など、市の平野部の交通量が多い。
- ◇市内主要道路では交通量が減少している区間もあるが、国道171号等、交通量が増加している路線もみられる。



出典：H22, R3道路交通センサス

## （5）概況まとめ

### 【人口動態】

- 人口は増加傾向であるが、今後減少傾向に転じることが予想されており、高齢化率も増加傾向。
- 市平野部に人口が集中しており、市平野部や彩都周辺において、人口が増加。

### 【鉄道・路線バス利用状況】

- 鉄道やバスの利用者数は、新型コロナウイルスの影響で大きく減少し、回復傾向にあるが、コロナ前の水準には戻っていない。

### 【自動車交通】

- 自動車交通量は以前と比べ減少している区間も多いが、市平野部の路線は依然として交通量が多く、国道171号など一部の路線では増加している。

### 【第2回 茨木市総合交通戦略改定協議会】

◇ 開催予定：令和5年11月20日(月) 午前10時開始

◇ 主な議題(案)

- ・施策の実施状況の報告
- ・評価指標の達成状況の報告
- ・交通戦略の評価
- ・現在の都市交通の課題整理について など