

令和5年度 第2回 茨木市総合交通戦略協議会 (説明資料)

< 目 次 >

(経過報告) 公共交通部会の協議内容	1
0. 本日の議題	4
1. 施策の実施状況	6
2. 評価指標の達成状況	15
3. 茨木市における交通の課題	18
4. 次回協議会の内容(案)	26

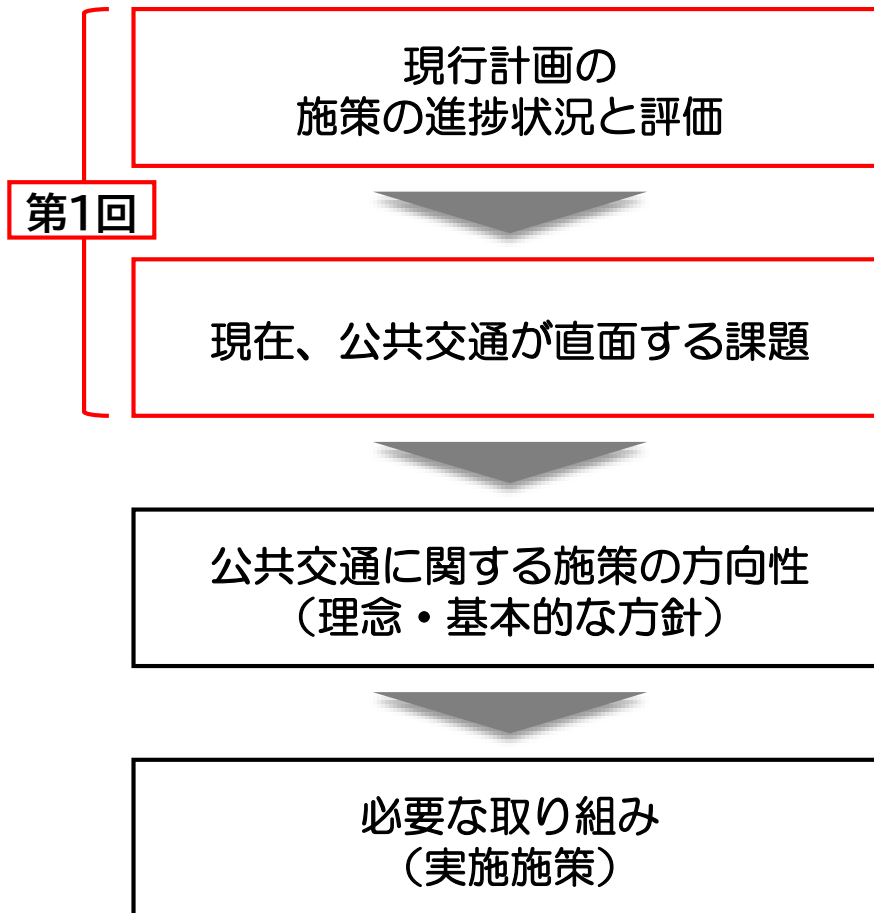
令和5年11月20日
茨 木 市

(1) 公共交通部会の開催経過

【第1回 公共交通部会】

- ◇ 開催予定：令和5年10月12日(木)
15時～17時
- ◇ 出席者：学識経験者、
バス事業者、タクシー事業者
- ◇ 主な議題
 - ・公共交通に関する施策の進捗及び評価
 - ・市民の公共交通に対する意見
 - ・公共交通事業者として直面している課題
など

公共交通部会で議論するテーマ



※必ずしも1回の部会で1テーマが議題になるというわけではありません

(2) 結果概要

公共交通関連施策の実施状況について

- ◇ 『実施中』の施策については、引き続き取り組みを進めていく必要がある。
- ◇ 『調整中』の施策10-2「ハイグレードバス停の整備」及び施策11-5「乗継運賃の値下げ」については、実施に向けた課題が多く、次期計画での取り扱いについては議論が必要。
- ◇ 施策テーマ④「山間部における公共交通の確保」について、山間部は、大きなバスが運行するのに適した地域ではない。通学バスなどの今ある資源を活用することはできないか。

評価指標の達成状況について

- ◇ バスの評価指標について、目標指標を達成できなかった要因として、新型コロナの影響が最も大きいが、それ以外に減便の影響もあるのではないか。

(2) 結果概要

公共交通が直面している課題について

- ◇ バスの利用状況は、やや回復傾向にあるが、2022年にはコロナ前に比べて10数%の減少程度まで回復したが、2023年は回復度合いが止まってきている状況。
- ◇ バス運転士の確保が課題。運転士のイメージアップや待遇改善などを考えないといけない。現状では、行政の補助金があっても、人手不足により運行できない状況であり、改善の見通しは立っていない。
- ◇ バス路線は、利用状況等を加味し、選択と集中でバス事業として運営できるところが維持されていくと思われる。公共交通空白地が生じた場合、補完的な移動手段について、行政として検討していくことにならざるを得ないのではないかと。
- ◇ 利用者の増加や、乗り継ぎの抵抗感を軽減するためには、乗継地点の快適性確保や賑わい創出が必要。
- ◇ タクシーに対して、すぐに来てくれないとの声は把握しているが、繁忙する時間帯だけに合わせた体制構築を行うと、日中に空白の時間帯が生じるため、ピーク時間に合わせた体制を組むことは難しい。

- 1) 施策の実施状況
- 2) 評価指標の達成状況
- 3) 茨木市における交通の課題

本日、主にご意見(確認)いただきたいポイント

総合交通戦略の評価と交通の課題について

前回の振り返り

【前回いただいた主なご意見】

○今後、総合交通戦略の中で地域公共交通に関する検討も進めるのであれば、法定協議会を立ち上げた方がスムーズに進むと思われるので、ご検討いただきたい。

（回答）現時点で、地域公共交通計画の策定予定はないが、今後、必要となれば協議会の設置を考える。

○鉄道駅へのホームドアの設置をどうしていくのか検討いただきたい。

（回答）優先順位もありすぐに設置とはいかないため、鉄道事業者とも議論し、市として何ができるか検討する。

○現在の駅からの移動手段の状況について次回示していただきたい。

（回答）本日の参考資料①にて、駅までの移動手段と駅からの移動手段に関するデータを追加。

○アンケートの対象者に障害者は含まれているのか。届いている場合、点字・ルビなど障害者への配慮はあるか。

（回答）無作為抽出のため、障害者が送付先に含まれているかは不明。問合せ等が有れば点字等、別途対応。

【改定に向けた検討に関するご意見】

○安全に通行できる自転車ネットワークについて検討が必要。

○バスに関して、山間部と平地部にサービス格差があり、それぞれに目標を設定する必要がある。

○改定の際には、「社会的障壁の除去」という言葉を入れていただきたい。

○通学路に歩道が無い・狭いといった意見があり、災害時の避難を考えると課題であり、検討が必要。

○運転士不足の問題が顕著になっており、運転士の処遇改善が必要。

○バス業界全体のイメージアップを図っていかなければならない。

○鉄道のバリアフリーに関しては、地域の地元当事者団体と意見交換していただきたい。

1. 施策の実施状況

(1) 施策の実施状況

将来の交通体系づくりの基本方針

現行
計画

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

1. 施策の実施状況

(1) 施策の実施状況



実施済



実施中



調整中

施 策		実施状況
施策1：バス路線の新設・再編等の検討	1-1：（仮称）JR総持寺駅の整備に合わせた新たなバス路線の導入	◎
	1-2：阪急及びモノレール南茨木駅～JR茨木駅への連携強化	◎
	1-3：公共施設や交通結節点等を循環するバス路線の導入に向けた検討	◎
	1-4：周辺自治体との連携の検討	○
施策2：多様なタクシーサービス等の展開		○
施策3：歩行空間のバリアフリー化	3-1：バリアフリー基本構想の策定	◎
	3-2：バリアフリー化の対策実施	○
施策4：歩行者安全対策の推進	4-1：歩行者・自転車・自動車の分離	○
	4-2：通学路の安全対策	○
	4-3：歩道の整備、拡幅	○
	4-4：踏切の安全対策	○
施策5：安全で快適な自転車利用空間の整備	5-1：（仮称）自転車利用環境整備計画の策定	◎
	5-2：自転車利用環境の向上施策	○
施策6：レンタサイクル等の利便性向上		○
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	7-1：地域住民との協働による、利用しやすい運行方法の検討	○
	7-2：周辺自治体との連携の検討	○
	7-3：山間部を訪れる観光客等の移動手段としての活用検討	○
施策8：（仮称）JR総持寺駅の整備		○
施策9：駅前広場の整備	9-1：阪急総持寺駅	○
	9-2：JR茨木駅（立命館大学開学に向けた周辺整備）	◎
	9-3：JR茨木駅（西口駅前広場の再整備等）西口駅前広場の再整備	○
	万博公園南側エリアでの開発への対応	◎
	9-4：阪急茨木市駅西口駅前広場の再整備	○

1. 施策の実施状況

(1) 施策の実施状況



実施済



実施中



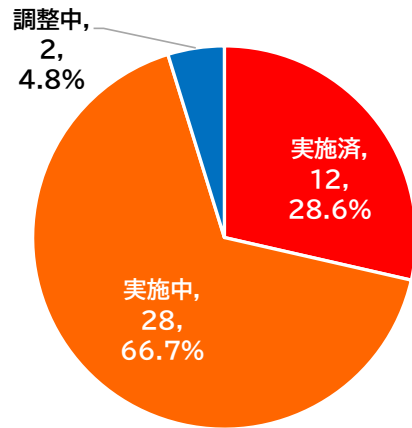
調整中

施 策		実施状況
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）	10-1：ノンステップバスの導入促進	◎
	10-2：ハイグレードバス停の整備	△
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）	11-1：公共交通マップの作成・配布	◎
	11-2：総合案内板の設置	○
	11-3：バスロケーションシステムの導入促進	◎
	11-4：交通系ICカードの導入促進	◎
	11-5：乗り継ぎ運賃の値下げ	△
	11-6：バス停までの移動支援についての検討	○
施策12：新名神高速道路（茨木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		○
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～阪急茨木市駅間の一方通行化		○
施策19：モビリティマネジメントの推進	19-1：モビリティマネジメントの推進	○
	19-2：電気自動車等の低公害車の普及促進	○
	19-3：電気自動車等のカーシェアリングの導入促進	○
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		○

1. 施策の実施状況

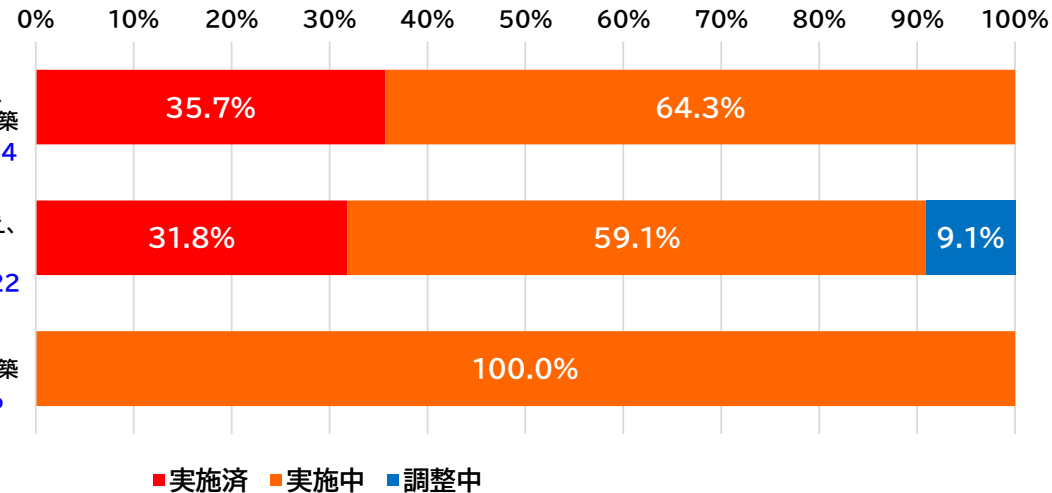
(1) 施策の実施状況

実施状況（全体）



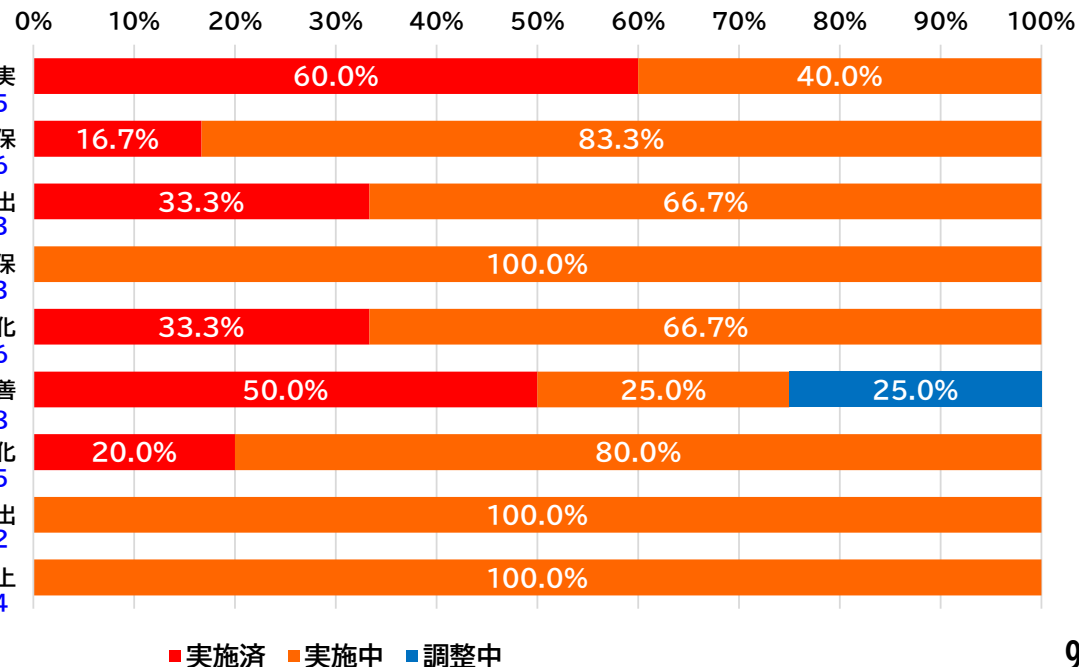
基本方針別の実施状況

- 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
N=14
- 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
N=22
- 基本方針3:まちの魅力を高める交通環境の構築
N=6



テーマ別の実施状況

- テーマ①:市街地における公共交通の充実
N=5
- テーマ②:安全な歩行空間の確保
N=6
- テーマ③:安全で快適な自転車利用環境の創出
N=3
- テーマ④:山間部における公共交通の確保
N=3
- テーマ⑤:交通結節点の機能強化
N=6
- テーマ⑥:公共交通利用環境の改善
N=8
- テーマ⑦:自動車交通の円滑化
N=5
- テーマ⑧:中心部での回遊性の高い空間の創出
N=2
- テーマ⑨:利用者マナー・意識の向上
N=4



(2) 調整中の施策

施策 10-2：ハイグレードバス停の整備



調整中

実現性含め要検討

進捗状況

都市計画道路等の整備に併せて可能性を検討中。

実施済みでない要因

設置後の歩道幅員2.0m以上確保できる箇所が確保できなかった。
都市計画道路を計画・道路整備をしている箇所がなく、設置の検討が出来なかった。

実施のために必要となる事項・実施にあたっての課題

- ・上屋設置後、上屋を除いた歩道幅員が原則2.0m以上必要。
- ・設置や維持管理の費用が必要。

今後の取組の方向性

事業内容見直し

- ・交通結節点や乗降客数の多い主要なバス停等において、道路整備時に設置を検討。
- ・ハイグレードバス停に限らず、上屋やベンチ設置等、待合空間の向上に向け、公設民営など官民連携も含めた検討が必要。

(2) 調整中の施策

施策 11-5：乗り継ぎ運賃の値下げ



調整中

新しい施策も含め検討

進捗状況

適宜、乗り継ぎ運賃値下げ検討会議を開催。

実施済みでない要因

- ・過年度の市民アンケート調査結果から、乗り継ぎ運賃が割引になった場合、現状の利用回数が変わらない人が約半数。
- ・上記のアンケート調査結果から、ＪＲ茨木駅～阪急茨木市駅間100円化は、現状の利用回数が増えるとの回答者が、乗り継ぎ運賃割引より多い。

実施のために必要となる事項・実施にあたっての課題

- ・乗り継ぎ運賃の値下げには、行政負担が必要。
- ・自社間や他社間での乗り継ぎ運賃の値下げに関し、乗り継ぎの認証方法などに課題。

今後の取組の方向性

事業内容見直し

- ・公共交通の持続性や、利用者の利便性を向上させるため、乗り継ぎ運賃の値下げではない「新たな施策」も含め検討を行う。

(3) 施策の実施状況(まとめ)

① バス事業

- ・JR総持寺駅の開業に合わせた路線バスを新設。
 - ・立命館大学茨木キャンパスの開学に合わせた、JR茨木駅～南茨木駅間の路線バスを新設。（今後、廃止予定）
 - ・循環バス、乗り継ぎ運賃値下げに関しては、利便性向上策として新しい施策の検討が必要。
- ⇒全国的に運転士不足による減便や路線廃止が問題となっており、本市のバス事業者においても同様であり、路線バスの維持・確保に向けた施策に取り組む必要がある。

② タクシー事業

- ・障害者タクシー料金助成や福祉タクシー料金助成等、タクシー利用に係る施策を展開。
- ⇒通勤・通学時や雨天時など、利用のピーク時は、迎車が困難なことがあり、運転士確保など持続的なサービス確保に向けた施策に取り組む必要がある。

③ 歩行者・自転車施策

- ・バリアフリー基本構想の策定・改定を行っており、基本構想をもとに歩道の段差解消等を順次実施中。
 - ・路側帯カラー舗装化や交通安全教室の実施など、通学路の安全対策を推進中。
 - ・自転車利用環境整備計画を策定。自転車利用環境の向上施策（歩行者・自転車分離、自転車レーン整備、コミュニティサイクル等）を実施中。
- ⇒各施策について、引き続き取り組む。

④ 自動車交通の円滑化

- ・新名神へのアクセス道路や都市計画道路の整備を完了。
 - ・環状道路の整備検討や渋滞交差点の渋滞対策など、交通円滑化に向けた施策について関係者協議を進めている。
- ⇒期間内に全ての施策が完了しなかったものの、各施策について実施中。引き続き取り組みを進める。

(3) 施策の実施状況(まとめ)

⑤ 山間部における公共交通の確保

- ・山間部の移動実態調査や意見交換会を行い、上音羽地区で試験運行を実施。継続して山間部の各地域と検討中。
- ・観光協会と協働し、北部地域の魅力向上を図るとともに、北部地域の移動手段に係る検討を実施中。

⇒彩都東部地区及び安威川ダム及びダムパークいばきた整備等、これらに伴う交通環境の変化も踏まえ、引き続き関係者との協議を実施し、引き続き取り組む。

⑥ 交通結節点

- ・JR総持寺駅の周辺道路整備を実施中。JR茨木駅の周辺整備、阪急総持寺駅の周辺環境の検討・整備を実施。
- ・JR茨木駅西口駅前広場の再整備及び阪急茨木市駅西口駅前広場の再整備について、検討を実施中。

⇒各施策について、引き続き取り組む。

⑦ 使いやすい公共交通の利用環境づくり

- ・ノンステップバスの導入は実施済。ハイグレードバス停は調整中。
- ・公共交通マップを作成し、配布中。JR茨木駅とJR総持寺駅に総合案内板を設置。
- ・各事業者ともにバスロケーションシステムを導入し、ICカードも導入済。乗り継ぎ運賃値下げは調整中。
- ・バス停までの移動支援について、目的地までの移動支援（ガイドヘルプ）を提供中。

⇒ハイグレードバス停の整備と乗り継ぎ運賃値下げについて、今後、利便性向上施策として見直しも含め、検討が必要。

⑧ 利用者マナー・意識の向上

- ・公共交通やコミュニティサイクルの利用促進、カーシェアリングに関する情報提供・啓発を実施中。
- ・公用車へのエコカー導入促進や電気自動車用充電スタンド設置等、低公害車の普及促進を実施中。
- ・交通安全教室、自転車マナーアップ運動、高校生の自転車通学運転免許証講習会を実施中。

⇒市民の意識啓発について、引き続き取り組む。

(3) 施策の実施に関する評価

- ◇ 「実施済」以外について、実施済には至らなかったものの**取り組みに着手、進行中の施策・事業が多く**、総合交通戦略に位置付けた施策について、取り組みが進展。
- ◇ 基本方針1と基本方針3については、全ての施策・事業が「実施済」「実施中」であり、それぞれの取り組みを進めてきた。
- ◇ 一部、取り組みを進めた結果、**今後の展開を見直す必要のある施策・事業があり**、総合交通戦略の改定において、検討が必要。
- ◇ バスの利便性向上に関して、「調整中」の施策があり、その要因として、**用地確保や費用に関する課題**がある。
- ◇ 今後の施策・事業の展開にあたり、**実施中の取り組みを着実に遂行**するとともに、公共交通事業者の状況を踏まえた新しい施策や新しい実施主体の検討など、**実現性と持続可能性にも考慮した取り組み**の検討・実施が必要。

2. 評価指標の達成状況

(1) 評価指標の達成状況

評価指標の把握方法

評価指標	把握方法	調査年		
		現況値 (平成25年度)	中間見直し (平成30年度)	実績値
①自動車の分担率	近畿圏 パーソントリップ調査	平成22年	—	令和3年
②市内の人身事故発生件数	茨木市統計書	平成23年	平成29年	令和4年
③徒歩・自転車での移動に対する満足度	市民アンケート調査	平成24年	—	令和5年
④鉄道利用者数 (市内各駅の乗降客数を合計)	茨木市統計書	平成23年	平成28年	令和3年
⑤バス利用者数 (市内のバス停の乗車人数を合計)	茨木市統計書	平成23年	平成28年	令和3年
⑥鉄道・バスでの移動に対する満足度	市民アンケート調査	平成24年	—	令和5年
⑦中心部の歩行者・自転車通行量	道路交通センサス	平成22年	平成27年	令和4年 (市独自調査)
⑧市内の移動に対する満足度	市民アンケート調査	平成24年	—	令和5年

2. 評価指標の達成状況

(1) 評価指標の達成状況

評価指標	現況値 (2013策定時)	目標値 (10年後)	実績値 (10年後)	評価
①自動車の分担率	22.7%	21%	21.7%	× 市全体では策定時より下がっているが目標に届かず 南部地域では分担率が下がったが、北部地域で分担率が 上昇した影響もあり、市全体としては微減に留まった
②市内の人身事故 発生件数	1,645件／年	1,480件／年	707件／年	○ 大幅に減少し、目標達成
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%	徒歩 : 50.8% 自転車 : 41.6%	○ 満足度向上が大幅に向上し、目標達成
④鉄道利用者数	269,789人／日	278,400人／日	250,532人／日	× 新型コロナの影響により大幅減少したが回復傾向 引き続き利用促進を図る必要性
⑤バス利用者数	24,700人／日	24,700人／日	18,762人／日	× 新型コロナの影響により大幅減少 回復傾向にあるが、コロナ前までの水準には及ばず
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%	鉄道 : 68.8% バス : 38.7%	△ 総持寺駅の開業やホーム柵整備が進行したこともあり、 鉄道の満足度が向上 バスの利便性向上に取り組んできたが、満足度は低下 実施中・調整中の施策を速やかに進める必要性
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	歩行者 : 3,400人/12h 自転車 : 4,202台/12h	× 歩行者は、策定時と比べて増加したが目標には届かず 自転車は、策定時から減少 1断面での比較結果であるため全体傾向とは捉えられな いが、南部地域では自転車分担率が低下していることも 影響
⑧市内の移動に対する 満足度	49.8%	55%	56.0%	○ 全体としては移動満足度は向上

(2) 茨木市総合交通戦略の評価

- ◇ 人身事故件数の減少や移動に関する満足度の向上において、目標値を達成。
- ◇ 一方で、中間見直し時に比べ、公共交通利用者や歩行者等の減少等、新型コロナウイルス感染症の影響により、一部の指標が未達成。
- ◇ 特に、市内移動の主な公共交通である路線バスについて、バス利用者数が大幅に減少し、コロナ前と同程度までの利用者数の回復は見込めない状況。減便の影響がバスの満足度低下に含まれていると思われる。
戦略の改定に向けて、基本方針や目標設定、実施施策等について現在の課題も踏まえた議論が必要。
- ◇ 自動車の分担率は、南部地域では減少したが、山間部を含む北部地域では増加しており、南北地域の移動手段の差がより明確になった。山間部における移動手段の確保に関して、引き続き検討が必要であるが、全国的な運転士不足の状況等も含め、利便性だけでなく、持続性も考慮した施策の検討が必要。

3. 茨木市における交通の課題

(1) 茨木市の地域概況

(地勢)

- ・ 中心地域と南部地域には平野が広がり、北側の丘陵地域、北部地域は大半が山地。

(交通施設の整備状況)

- ・ 中心地域に鉄道、幹線道路が整備されており、大阪方面、京都方面との連絡を果たしており、利便性が高い。
- ・ 近年、JR総持寺駅や新名神高速道路が整備され、利便性が向上。

(主要施設の分布)

- ・ 中心地域に大規模商業施設、医療施設等の施設が集中。

(高齢化率)

- ・ 大阪府平均と比較すると茨木市内の高齢化率は低いものの、[今後さらに高齢化が進行するものと見込まれている](#)（R2：24%⇒R22：32%）。
- ・ [北部地域では人口が減少しており、高齢化率も高い。](#)

(通勤・通学流動)

- ・ 通勤者・通学者の6割以上が市外に通勤・通学しており、大阪市へ通勤する人が特に多い。

(2) 茨木市の交通の現況

(公共交通空白地)

- ・ 2020年時点の公共交通カバー圏域は86%、人口カバー率は87%と高い水準。
- ・ 中心地域と南部地域は概ね全域カバーされているものの、丘陵地域と北部地域におけるカバー率がやや低い。

(移動手段の変化)

- ・ 自動車分担率は、市全体では減少しているが、山間部を含む北部地域では増加。
- ・ バスの分担率は、南部地域では横ばいであるが北部地域で減少。

(公共交通利用者数の推移)

- ・ 鉄道利用者数は増加傾向、バス利用者数は横ばいで推移していたが、新型コロナウイルス感染症の影響を受け、鉄道、バスとも利用者数が減少している。令和3年度は増加に転じているものの、新型コロナウイルス感染症前には戻っていない。

(2) 茨木市の交通の現況

(道路の混雑状況)

- 道路整備の進展等により市全体では混雑度は改善傾向にあるものの、[中心地域の国道171号等においては依然として混雑度が高い](#)。

(移動支援施策の実施状況)

- 市が主体となった様々な移動支援策を実施中。
- 福祉有償運送事業や送迎バス等、民間が主体となった移動支援策も展開されている。
- 企業等の送迎バスも多く、JR茨木駅や阪急茨木市駅では多数の送迎バスが発着。

(交通事故件数の推移)

- 茨木市内の交通事故発生件数は減少傾向。

(3) 市民ニーズ

(満足度)

- 茨木市内の移動のしやすさについては、約6割が満足
- 鉄道の満足度が高く、バス、自動車、自転車、タクシーの不満足度が高い。
- バスでは「渋滞等により時刻表通りに運転しない」「バスを利用すると時間がかかる」、タクシーでは「呼んでもすぐに来てくれない」という不満が多い。
- 市内の移動に関して約6割の人が不安を感じている。「自分や家族が自動車を運転できなくなる」ことへの不安が強い。

(交通政策に関するニーズ)

- 安全な自転車・歩行者空間の整備、渋滞を緩和するための道路整備に対する要望が多い。
- 公共交通の利便性向上に対する要望も多い。

(4) 交通事業者の声

(バス事業者)

- 新型コロナウイルス感染症による利用者数減少後回復傾向にあるが、コロナ前までの回復は難しい。
- ドライバー不足の進行により便数や路線の維持が困難になる可能性がある。
- 利便性向上施策に取り組みたいが、費用的な制約もある。

(タクシー事業者)

- 運転手が不足している（車両が余っている）。
- 北摂交通圏は、改正タクシー特措法による特定地域であるため、減車すると回復できない。
- 利用者から、値段が高い、配車まで時間がかかる（配車依頼に十分応えられない場合も）といったご意見がある。
- 新たなビジネスモデルの検討が必要。

3. 茨木市における交通の課題

(5) 関連計画：都市計画マスタープラン(平成27年3月策定・令和2年3月施策中間見直し)

【目指す都市構造】「拠点」と「ネットワーク」で構成される「多核ネットワーク型都市構造」

【都市づくりプランテーマ⑪】

地域と暮らしを支える交通システムを構築する

施策展開方針：総合的な交通政策の推進

- ・総合交通戦略の推進
- ・交通結節点の機能強化
- ・渋滞解消に向けた取組
- ・交通マナーの啓発
- ・都市計画道路の計画的整備の推進
- ・安全な道路環境の整備
- ・民間との連携による交通機能の強化

施策展開方針：公共交通の利便性向上

- ・公共交通の利用環境の改善
- ・公共交通の利用促進
- ・交通事業者の連携による乗り換え利便性の向上促進

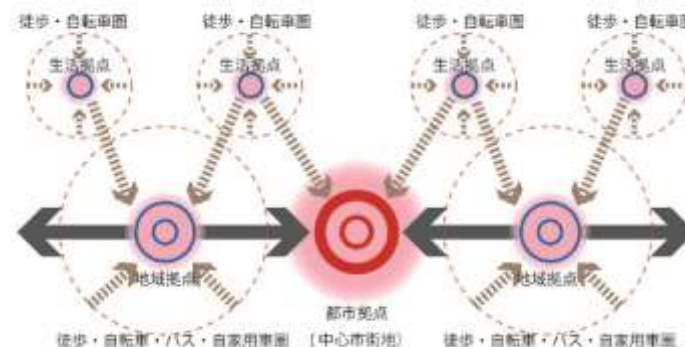
施策展開方針：歩行空間の充実

- ・快適な歩行空間の整備
- ・交通安全施設の整備推進
- ・交通マナーの向上

施策展開方針：自転車利用環境の整備

- ・自転車利用環境整備計画の推進
- ・自転車利用環境の整備
- ・自転車利用の促進
- ・自転車利用者のマナー向上

【拠点とネットワークのイメージ図】



都市構造図

都市構造区分 凡例		
① 中心市街地(都市拠点)	都市拠点	
② 地域拠点・生活拠点	地域拠点	
	生活拠点	
③ 北部地域	北部地域	
	交通拠点	
	駅前広場・駅前地区	
④ 産業集積地域	産業集積地域	
	工業団地・工業地区	
⑤ 一戸の住宅地	一戸の住宅地	
⑥ 市街地に隣接したみどり	市街地に隣接したみどり	

凡例	
国土幹線道路	
主要幹線道路	
地区幹線道路	
環状道路	
河川	
市街地	
総合公園・地区公園・緑地	
大学が立地するエリア	
市街地の一角を占める緑地	

3. 茨木市における交通の課題

(参考) 現行計画における交通の課題

茨木市のまちの将来像

「住み続けたい元気なまち」

現行
計画

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

- ・ 今後、高齢化が進展する中で誰もが安心して外出ができる交通環境を構築するため、次の対応が必要
- 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

2. 公共交通の利便性向上

- ・ 今後も利用者を確保し、公共交通を維持するためには次のような利便性の向上が必要
- ①各鉄道駅へのアクセス環境 ②乗継利便性の向上

3. 自転車交通への対応

- ・ 特に中心地域及び南部地域では、移動の中心となっている自転車を安全に利用できる環境を構築するため、次の対応が必要
- 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

4. 市中心部における交通環境

- ・ 中心部は自動車で混雑し、自転車、歩行者が歩道上で混在するため、次の課題解決を図る必要がある
- 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

5. 道路混雑の緩和

- ・ 道路混雑による公共交通の定時性阻害の解消及び自動車交通による環境負荷の低減を図るため、次の対応が必要
- 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

6. まちづくり（プロジェクト）への対応

- ・ 市内で行われる以下のまちづくりと連携した交通体系を構築する必要
- 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

(6) 茨木市における交通の課題

1. SDGsへの対応

・SDGsの11.2に掲げられている「2030年までに、脆弱な立場にある人々、女性、子供、障害者及び高齢者のニーズに特に配慮し、公共交通機関の拡大などを通じた交通の安全性改善により、全ての人々に、安全かつ安価で容易に利用できる、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する。」への対応が求められている。

2. 公共交通ネットワークの形成・維持

- ・公共交通の利便性向上を図るとともに、公共交通を補完する持続的な移動手段の形成を図る。
- ・多核ネットワーク型都市構造の交流基盤であり、地域と人をつなぐ資源としての公共交通サービスを維持する。

3. 道路交通の円滑化

- ・公共交通の定時性や速達性の向上に向け、国道171号等広域幹線道路の渋滞緩和を図る。

4. 市街地部における魅力的な歩行者空間の充実

- ・自動車交通の減少等が見込まれる中、中心市街地の歩きたくなるまちづくりに向けた取組を進める。

5. 安全な自転車利用環境の整備

- ・環境負荷の軽減や公共交通を補完する役割として、公共交通の利用促進に加えて自転車の利活用が求められる。
- ・人身事故の件数は減少傾向であるが、自転車に関係する事故の割合は増加傾向であり、安全な交通環境の整備と交通ルールの順守やマナー啓発等の取組が求められている。

【第3回 茨木市総合交通戦略改定協議会】

◇ 開催予定：令和6年2月22日（木）午前10時開始

◇ 主な議題（案）

- ・目指す将来像について
- ・基本的な方針や目標について など