

意見等募集の結果について（案）

案 件	茨木市総合交通戦略（案）について
結果の公表場所	ホームページ、交通政策課担当窓口（市役所南館4階）、 情報ルーム（市役所南館1階）
意見募集期間	令和6年12月6日から令和7年1月5日まで
意見提出件数	4 人 27 件 (うち賛否のみ 0件、対象外 0件)
意見募集時 公表資料	・茨木市総合交通戦略（案）
結果公表日	令和7年 月 日
担当課	建設部 交通政策課 計画推進係 電 話：072-647-2916 F A X：072-625-3181 Eメール：kotsuseisaku@city.ibaraki.lg.jp

「茨木市総合交通戦略(案)」について提出された意見等及び市の考え方(案)

No.	ページ	項 目	意見の概要	市の考え方
1	-	全般	コロナの所為になっているところが多いような気がする。 全般に自己評価が甘いのではないか。 148ページもあって、だれが読むと思うのだろうか。読ませないための分量ではないか。	コロナウイルス感染症拡大による、評価・指標への影響は大きく、やむを得ないと考えております。 また、参考資料のページ数が多いため、表示方法を工夫し、全体のページ数を減らします。
■第3章 茨木市が目指すまちの将来像と交通の現状				
2	16	本市が目指すまちづくり	聞こえの良い言葉を並べてあり、具体的にどうなのか、イメージできない。	上位計画である第6次総合計画の概要を記載しております。詳細は、第6次総合計画をご参照下さい。
3	17	拠点とネットワーク	「拠点とネットワーク」とは、何か。(Hub & Spokeの意味か。)	「拠点」は、都市拠点や地域拠点、生活拠点等を指し、「ネットワーク」は、それら拠点を繋ぐ道路網や公共交通網となります。
4	20	都市整備の方向性	駅まで行けない人もいると思う。 「利便性の高い交通網」は、実感を伴わない自画自賛で、美辞麗句が並んでいるような気がする。未達は未達と認めては如何？	記載内容は原案のとおりとしますが、25ページにて、『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』を基本理念として位置付けており、頂戴したご意見も踏まえながら取組を進めてまいります。
5	22	交通の現状と課題	現状はこの通りか？移動支援の実例は？	現状分析や移動支援の取組は、参考資料に記載しております。
6	23	市民アンケートの結果	アンケートで、6割が満足に対して、6割が不安となっている。満足していないのではないか？	市民アンケート結果から、「市内の移動のしやすさ」について、約6割の方が「満足している」または「やや満足している」と回答しているのに対し、「市内移動に関する将来的な不安」について、約6割の方が「強い不安を感じる」または「少し不安を感じる」と回答しています。ご意見を踏まえ、記載を修正いたします。

「茨木市総合交通戦略(案)」について提出された意見等及び市の考え方(案)

No.	ページ	項 目	意見の概要	市の考え方
■第4章 茨木市総合交通戦略				
7	26	—	右折禁止・一方通行などで大回りを余儀なくされている車が、交通量を増加させているのではないかという気がする。警察の責任もあると思う。 とにかく袋小路が多い町なので、徒歩や自転車のコースが限られ、変化に乏しく面白くない。具体的なアイディアが何も提示されていない。 道の端にペンキを塗っただけの自転車レーンなど、危なくて走れない。P.46にあるヘルメット着用ではなく、安全な走行路が先であるべき。	個別の事業に対するご意見として承り、今後の事業検討の参考にさせていただきます。交通規制に関するご意見は、茨木警察に共有いたします。
8	27	将来の交通体系	同じような図や文言が繰り返して出てきて、冗長な文になっている。読んでいて眠たくなる。	ご指摘の箇所を特定することが困難なため、記載内容は原案のとおりとします。
9	28	茨木市総合交通戦略の考え方	後のページに出てくるのだが、いきなりここで9つのテーマが出てきて、「何？」と思ってしまう。	当初計画で設定したテーマを見直し、再設定しています。改定前後の対応は、P114の参考資料にて新旧対象を示しています。
10	38	施策3の歩行空間のバリアフリー化について	電動車椅子の方をよく目にします。数年前、市道松下町西穂積線の歩道の勾配（横方向の）が緩やかになるよう改良してくださったのですが、沿道に新しい建物が建った際に歩道切り下げ工事が行われ、車椅子の方が通行しにくい状況が再度起こっている箇所があります。無許可で工事することはないと思うので、そうした工事の申請を受ける部署においても、歩行空間のバリアフリーという概念を共有いただく必要があるのではないかと思います。	本計画に記述はしませんが、ご意見を踏まえ、対応を行ってまいります。
11	38	3-1：バリアフリー基本構想に基づくバリアフリー化の推進	バリアフリー化の写真、「どこが？」と思ってしまいます。（点字ブロックを敷設した？）	バリアフリー化は、歩道の段差や勾配の解消、視覚障害者誘導用ブロックの整備等多様な取組みを行っておりますが、わかりやすい写真として、視覚障害者用誘導ブロックの整備写真を掲載しています。

「茨木市総合交通戦略(案)」について提出された意見等及び市の考え方(案)

No.	ページ	項 目	意見の概要	市の考え方
12	39	施策4-1：安全な歩行空間の整備	《歩車分離交差点の導入推進》 交通事故の削減や渋滞緩和のためにも、茨木市内の信号のある交差点は、全て歩車分離にすべきです。 特に、市役所や消防署周辺の交差点、学校や駅周辺の交差点、産業道路の交差点。最重点箇所は、渋滞原因となっている中穂積と松ヶ下町北の交差点は、歩車分離の歩行者スクランブル交差点にしてください。 《モノレール阪大病院前駅付近のみのり橋からニトリの清水交差点の歩道の整備》 歩道が作られてから40年以上経過しており、整備の必要性があります。 40年前と比べて、病院の建設や宅地開発等もあり歩行者や自転車の通行がとて多くなっています。 特に阪大病院前から美穂ヶ丘までの歩道は細いうえに40年以上前に植えられた樹木がとて大きくなっており、歩道も波打ち、特に通勤時間帯は通行の障害になり、とて危険です。 歩道に植っている全ての樹木(駅前のさざんかを含む)を切って、安心して通行できる歩道を確保してください。 ファミリーマート茨木美穂ヶ丘南店前から豊川方面ゆたか橋に向かう歩道については、車道を横断しそのまま直進する歩行者と自転車がとて多く、横断歩道もなくとて危険です。 死亡事故が起こる前に、歩道側に止まれの標記だけでもするよう早急な対策が必要です。	個別の事業に対するご意見として承り、今後の事業検討の参考にさせていただきます。府道に関するご意見は、大阪府に共有いたします。
13	46	7-4：自転車乗車用ヘルメット着用啓発モニター制度の導入	ヘルメット着用促進より先に、「安全な自転車走行レーン」が大事。	双方とも並行して取り組む必要があると考えております。
14	47	8-1：モビリティ・マネジメントの実施	モビリティーマネジメントに関しては、意識改革より「カネ」が先。予算をどうつけるかです。	公共交通の持続性を向上させる取組として、本施策は必要と考えています。

「茨木市総合交通戦略(案)」について提出された意見等及び市の考え方(案)

No.	ページ	項 目	意見の概要	市の考え方
15	49	8-3：電気自動車等の低公害車の普及促進	EVについて見直しの機運があるので、書き方には注意が必要。	国の動向等には注視してまいりますが、脱炭素など環境負荷の低減等に配慮した施策として設定しておりますので、記載内容は原案のとおりとします。
16	52	10-2：バス優先レーンの設置検討	片側1車線の道路が多い中、バス優先レーンはどこに設置予定なのか。	整備予定の茨木箕面丘陵線など、新設道路において、設置検討を行うものです。
17	55・56	12-1：JR 茨木駅～阪急茨木市駅間の一方通行化等	片側1車線しかないのに「広々」は無理でしょう。一方通行かもどこまで実現度があるのか疑問です。道路の拡幅が先だと思う。	ひと中心のまちなか形成に向けた取組として、一方通行化等の検討を位置付けており、道路空間の再配分の検討が必要と考えております。
18	57	将来目標の記載	他もそうだが、将来目標を現在形で書いてあるのは、いかにも出来ているような印象を与えようとしているのが透けて見える。	将来目標は実現しようとしている姿を示しておりますので、記載内容は原案のとおりとします。

「茨木市総合交通戦略(案)」について提出された意見等及び市の考え方(案)

No.	ページ	項 目	意見の概要	市の考え方
19	59	テーマ⑦ 施策15「渋滞が発生する交差点での渋滞対策」について	①JR茨木→茨木サニータウン行きバス停「府民センター前」 バス停車時、バスがわずかに左に寄れる窪みがあるが、対向車の交通量も多いため、後続車がバスを避けて通るには不十分であり、結果、西駅前交差点での渋滞に繋がっていると感じます。窪みの幅を十分に確保していただければ、渋滞緩和に繋がると考えます。 ②茨木サニータウン→JR茨木行きバス停「春日」 バス停の位置をもう少しJR方面側(コスモ石油付近)に設定すれば、バス停車時に後続車が避けて通れ、(現在の位置では右折レーンに来る対向車により通れない。)畑田交差点付近での渋滞が緩和されるように思います。 ③46号線から15号線への接続部分(171号線を跨ぐ橋) これが出来たことにより、阪急茨木への交通が改善されると期待していましたが、交通量が多い時間帯は橋を降った2車線→1車線に以降する部分(極楽湯少し手前)が原因で渋滞が起きています。 車線が減ることを分かっていない運転者もいるようなので、もっと早い段階から1車線への移行を道路に表示する、もしくは、広いゼブラゾーンが設定されてるので、その一部を利用して2車線のまま(最終的には右折レーンになるが。。)に出来るなら渋滞の緩和に繋がると考えます。	個別の事業に対するご意見として承り、今後の事業検討の参考にさせていただきます。府道に関するご意見は、大阪府に共有いたします。
20	60・61	14-1：自家用有償旅客運送事業等の導入検討	自家用有償旅客運送について、もう少し説明してほしい。ドライバーをどうやって集めるつもりか？	自家用有償旅客運送事業では、住民等がドライバーになる事例が多くありますが、地域に合った交通手段を検討する中で、地域や交通事業者と調整していきたいと考えております。
21	62	15-1：公共交通を補完する移動手段の確保	グリーンスローモビリティとは？	グリーンスローモビリティは、時速20km未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスで、その車両も含めた総称です。余白に説明文を追記いたします。

「茨木市総合交通戦略(案)」について提出された意見等及び市の考え方(案)

No.	ページ	項 目	意見の概要	市の考え方
■第5章 計画の推進に向けて				
22	71	計画の推進体制	総合交通戦略協議会を開催して、何か成果はあったのだろうか。	総合交通戦略協議会では、総合交通戦略に係る計画の策定並びに策定後の計画に基づく事業の点検、評価及び見直しについての協議を行っており、総合交通戦略(案)のとりまとめに至りました。
■参考資料				
23	76	参考資料1：茨木市総合交通戦略の各施策の実施状況	総括しているが、ありていに言えば「失敗」・「第3者任せ」・「進展なし」が多いと思う。	ご指摘の箇所を特定することが困難なため、記載内容は原案のとおりとします。
24	115	茨木市の都市特性	繰り返しの記述で、市役所が何かしたわけでもなかろうと思う。	個別の意見や感想になりますので、記載内容は原案のとおりとします。
25	128	公共交通空白地	我が家は確かに宇野辺「駅から800m以内」にあるが、モノレールなんぞ乗りたくもない。	個別の意見や感想になりますので、記載内容は原案のとおりとします。
26	136	市民アンケート結果	アンケート結果はウソではないだろうが、満足度に関しては「便利なところに住む人」と「不便なところに住む人」で差が出て当然。	評価指標の達成状況確認や、交通施策に対するニーズ及び意見を把握するため、市民アンケート調査を実施しました。
■その他				
27	-	原動機付自転車の区分を見直しによる駐車場対応について	原付の駐輪場についてです。阪急茨木市駅への平日アクセスには、それなりに原付もあると書かれていましたが、来年4月より、出力を制限した125cc以下の二輪(俗に「新基準原付」と呼ばれているもの)が原付免許で運転できるようになります。新基準原付は従来の50ccよりも車体が大きいと予想され、既存の駐輪場に駐められない恐れがあります。	本計画に記述はしませんが、今後の動向を踏まえ、市営駐車場での受入体制を整えてまいります。