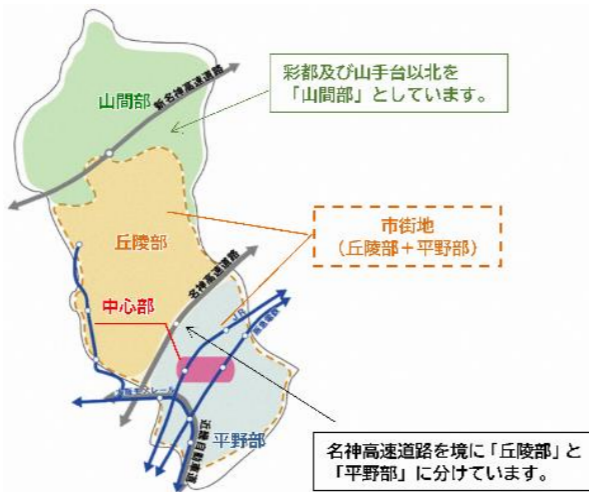
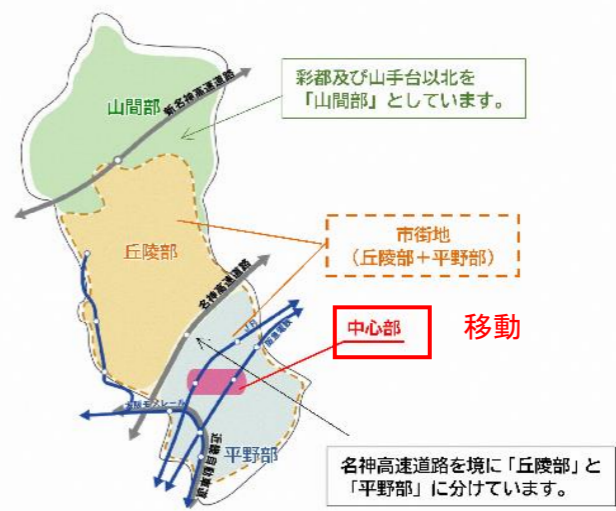


パブリックコメント後の修正（案）について（新旧対照）

資料5

通番	頁(旧)	パブリックコメント時	頁(新)	修正（案）
1	全体	・和暦、西暦の混在の統一	全体	文言修正 「元号（西暦）の表示」に統一
2		・取り組み、取組の統一		文言修正 名詞は「取組」、動詞は「取り組み」に統一
3		・ページ端部にどこの章かわかるようにする		印刷時に右側に来るページにインデックスを追加
■第1章 茨木市総合交通戦略について				
4	P3	図タイトル 図 公共交通と公共交通を補完する交通手段	P3	図タイトル 図 公共交通を補完する交通手段
5	P4	図 	P4	図の修正 
6	P4	本計画では、特定の需要に応じて実施される交通（福祉交通を除く。）及び公共交通空白地で運行される住民主体の交通手段など、公共交通を補完する交通手段を「地域交通」と定義しますが、地域交通は、地域の状況に応じて、バスやタクシーなどの公共交通として実施されることもあります。	P4	文言修正 本計画では、特定の需要に応じて実施される交通及び公共交通空白地で運行される住民主体の交通手段など、公共交通を補完する交通手段を「地域交通」と定義しますが、地域交通は、地域の状況に応じて、バスやタクシーなどの公共交通として実施されることもあります。
7	P6	ページサイズ (A3)	P6	ページサイズ (A4) に修正


パブリックコメント後の修正（案）について（新旧対照）

資料5

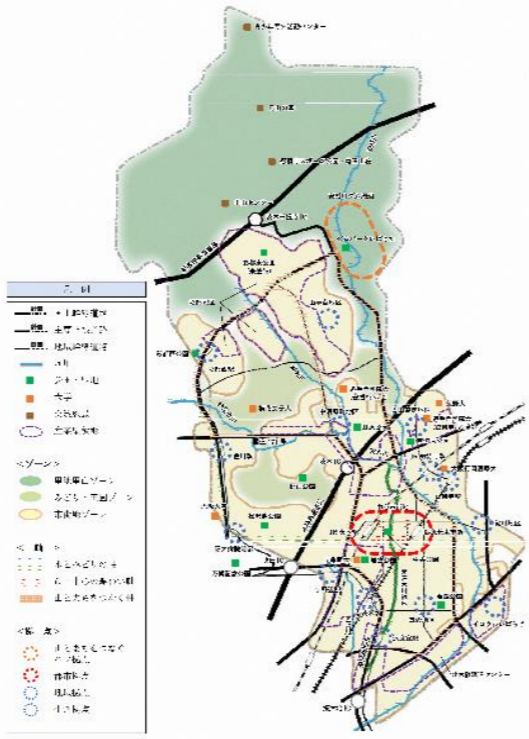
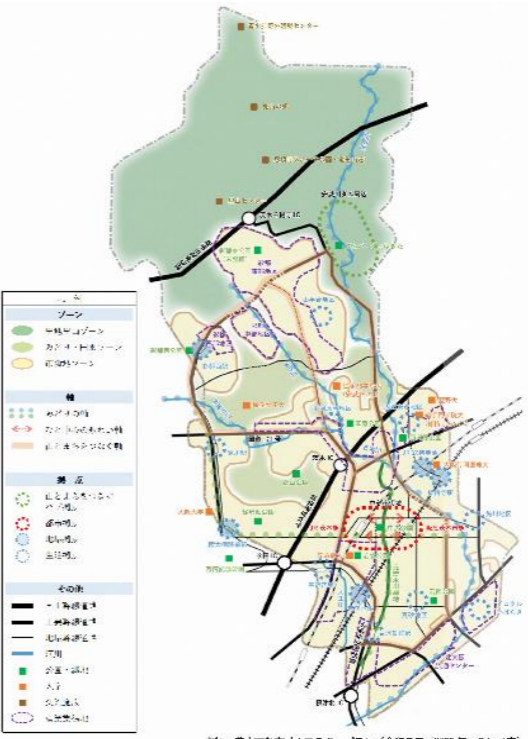
通番	頁(旧)	パブリックコメント時	頁(新)	修正（案）
■第2章 茨木市総合交通戦略（当初計画）の評価				
8	P11	<p>凡例</p> <p>図 テーマ別の実施状況（基本方針1）</p>	P11	<p>凡例</p> <p>図 テーマ別の実施状況（基本方針1）</p>
■第3章 茨木市が目指すまちの将来像と交通の現状				
9	P15	<p>関連図</p>	P15	<p>関連図を修正</p>
10	P15	(※令和6度中策定予定)	P15	文言修正 (※令和6年度中策定予定)

パブリックコメント後の修正（案）について（新旧対照）

資料5





通番	頁(旧)	パブリックコメント時	頁(新)	修正（案）						
11	P17	<p>さらに、茨木市都市計画マスタープラン2025・2035（令和7年3月策定予定）では、これまでの計画の考えを土台に、“考える”から“共に創る”共創のまちづくりを基本理念とし、様々な都市づくりの視点から「市民と“共に創る”まちの姿（暮らしのイメージ）」として具現化し、この将来ビジョンに沿った都市づくりを目指しています。交通については、多様な交通手段によるネットワークがあり、地域内外を便利に移動することができるというイメージを設定しています。</p> <p>また、都市づくり戦略の1つとして『拠点と生活圏の維持・充実による“暮らし”の質を高める』を掲げており、本市の居住環境を支える「拠点とネットワーク」の維持・充実を図るとともに、暮らしに直結する住まい近傍の「生活圏」の質の向上により、市民の暮らしの質の向上を目指しています。</p>	P17	<p>文言修正 茨木市都市計画マスタープラン（令和7年（2025年）3月策定予定）では、これまでの計画の考えを土台に、“考える”から“共に創る”共創のまちづくりを基本理念とし、様々な都市づくりの視点から「市民と共に創るまちの姿（暮らしのイメージ）」として具現化し、この将来ビジョンに沿った都市づくりを目指しています。交通については、「多様な交通手段によるネットワークがあり、地域内外を便利に移動できる」というイメージを設定しています。</p> <p>また、都市づくり戦略の1つとして『拠点と生活圏の維持・充実により暮らしの質を高める』を掲げており、本市の居住環境を支える「拠点とネットワーク」の維持・充実を図るとともに、暮らしに直結する住まい近傍の「生活圏」の質の向上により、市民の暮らしの質の向上を目指しています。さらに、分野別の都市づくりの方針の「（3）交通体系」では本計画との連携を前提にした交通分野に関する大きな方針を示しています。</p>						
12	P17	<p style="text-align: center;">削除</p> <p>茨木市都市計画マスタープラン 2025・2035</p> <p>【基本理念】“考える”から“共に創る”共創のまちづくり 【暮らしのイメージ⑤】 多様な交通手段によるネットワークがあり、地域内外を便利に移動することができる</p> <ul style="list-style-type: none"> ・居住地域では、公共交通網により、居住地域内を移動することができ、大阪・京都へも出滑に移動できます。 ・北部地域では、地域主体の交通手段の導入が進み、公共交通との連携により、移動手段が確保されています。 <table border="1" data-bbox="540 1092 1118 1163"> <tr> <td>キーワード</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の維持 ・シェアモビリティ ・モビリティマネジメント </td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ・Maas（マース） ・ライドシェア ・自転車利活用 </td> </tr> </table> <p>【都市づくり戦略】</p> <p>戦略1 “山”と“まち”を活かす・つなぐ 戦略2 拠点と生活圏の維持・充実による“暮らし”の質を高める</p> <p>(1) 拠点と生活圏の維持・充実</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 地域拠点での公共交通軸と連携した拠点機能の維持・充実 ② 生活拠点での生活機能の維持・充実 ③ 生活圏での暮らしの質の向上 <p>(2) 交通ネットワークの充実・強化</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 拠点間を結ぶ主要ネットワークとなる道路整備の推進と渋滞解消 ② 公共交通の利便性向上と生活圏での移動の選択肢の充実 <p>戦略3 魅力的な“場”と多様な“活動”により“景色”を創る</p>	キーワード	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の維持 ・シェアモビリティ ・モビリティマネジメント 	<ul style="list-style-type: none"> ・Maas（マース） ・ライドシェア ・自転車利活用 	P17	<p>文言修正</p> <p>茨木市都市計画マスタープラン</p> <p>【基本理念】“考える”から“共に創る”共創のまちづくり 【暮らしのイメージ⑤】 修正 多様な交通手段によるネットワークがあり、地域内外を便利に移動できる</p> <ul style="list-style-type: none"> ・居住地域では、公共交通網により、居住地域内を移動することができ、大阪や京都へも便利に移動できます。 ・北部地域では、地域主体の交通手段の導入が進み、公共交通との連携により、移動手段が確保されています。 <table border="1" data-bbox="1553 1054 2153 1144"> <tr> <td>キーワード</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ・交通環境の維持 ・シェアモビリティ・ライドシェア ・モビリティマネジメント </td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ・Maas（マース） ・自転車の利活用 </td> </tr> </table>  <p>【都市づくり戦略】</p> <p>戦略1 山とまちを活かす・つなぐ 戦略2 拠点と生活圏の維持・充実により暮らしの質を高める</p> <p>2-1 拠点と生活圏の維持・充実</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域拠点での公共交通軸と連携した拠点機能の維持・充実 ・生活拠点での生活機能の維持・充実 ・生活圏での暮らしの質の向上 <p>2-2 交通ネットワークの充実・強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・拠点間を結ぶ主要ネットワークとなる道路整備の推進と渋滞解消 ・公共交通の利便性向上と生活圏での移動の選択肢の充実 <p>戦略3 魅力的な場と多様な活動により景色を創る 戦略4 産官学民の多様な主体との連携によりまちを創る</p> <p>【分野別の都市づくりの方針】</p> <p>(3) 交通体系</p> <p>方針 3-1 公共交通を中心とした、人と環境にやさしい交通環境の構築 方針 3-2 多様な都市活動を支援し、地域交流の促進に資する交通環境の構築 方針 3-3 社会変化に対応した持続可能な交通環境の構築</p> <p style="text-align: right;">差し替え</p>	キーワード	<ul style="list-style-type: none"> ・交通環境の維持 ・シェアモビリティ・ライドシェア ・モビリティマネジメント 	<ul style="list-style-type: none"> ・Maas（マース） ・自転車の利活用
キーワード	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の維持 ・シェアモビリティ ・モビリティマネジメント 	<ul style="list-style-type: none"> ・Maas（マース） ・ライドシェア ・自転車利活用 								
キーワード	<ul style="list-style-type: none"> ・交通環境の維持 ・シェアモビリティ・ライドシェア ・モビリティマネジメント 	<ul style="list-style-type: none"> ・Maas（マース） ・自転車の利活用 								

パブリックコメント後の修正（案）について（新旧対照）

通番	頁(旧)	パブリックコメント時	頁(新)	修正（案）
13	P18	 <p>削除</p>	P18	 <p>差し替え</p>
14	P20	<p>また、茨木市立地適正化計画（平成31年3月策定、令和7年3月中間見直し予定）では、本市が約20年後においても人口密度は一定維持する見込みであり、市街化区域内における都市構造についても大きな変化は生じないことが想定されていることと、これまで計画的なまちづくりにより、一定の人口密度を維持した居住地域を形成してきたことから、今後もこの居住地域を守り、引き継ぐことで、現状の暮らしやすさを将来にも担保できるとの考えのもと、以下の通り目指す将来の都市構造を明確にし、約20年後の構築を目指しています。</p>	P20	<p>文言修正 また、茨木市立地適正化計画（平成31年（2019年）3月策定、令和7年（2025年）3月中間見直し予定）では、本市においては、近い将来、人口減少に転じるものの、約20年後においても人口密度は一定維持する見込みであり、市街化区域内における都市構造についても大きな変化は生じないことが想定されていることと、これまで計画的なまちづくりにより、一定の人口密度を維持した居住地域を形成してきたことから、今後もこの居住地域を守り、引き継ぐことで、現状の暮らしやすさを将来にも担保できるとの考えのもと、以下の通り目指す将来の都市構造を明確にしています。</p>
15	P22	<p>・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しています。</p>	P22	<p>文言修正 ・民間事業者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しています。</p>
16	P23	<p>・茨木市内の移動のしやすさについて約6割が満足されています。 ・市内の移動に関して約6割の人が不安を感じています。</p>	P23	<p>文言修正 ・茨木市内の移動のしやすさについて、約6割の人が満足されています。 ・市内の移動に関する将来的な不安について、約6割の人が不安を感じています</p>
17	P24	<p>人中心のまちなか形成</p>	P24	<p>文言修正 ひと中心のまちなか形成</p>

















パブリックコメント後の修正（案）について（新旧対照）

資料5

通番	頁(旧)	パブリックコメント時	頁(新)	修正（案）
■第4章 茨木市総合交通戦略				
18	P26	・その他、安全な自転車や歩行者の利用環境を形成するとともに、交通ルール・マナーの啓発など、より人と環境にやさしく自動車に依存しない交通環境の実現を目指します。	P26	文言修正 ・その他、安全な自転車や歩行者の交通環境を形成するとともに、交通ルール・マナーの啓発、 環境負荷の少ない交通環境の形成 など、より人と環境にやさしく自動車に依存しない交通環境の実現を目指します。
19	P27	将来の交通体系づくりの基本理念及び基本方針 に基づき 、本市における概ね10年後の交通のあり方を図に示しています。	P27	文言修正 将来の交通体系づくりの基本理念及び基本方針 を踏まえ 、本市における概ね10年後の交通のあり方を図に示しています。
20	P31	・路線バスを維持するため、交通事業者と行政が連携し、中心部において重複している路線の効率化等の検討を行います。また、地域公共交通計画の策定についても 検討します。	P31	文言修正 ・路線バスを維持するため、交通事業者と行政が連携し、中心部において重複している路線の効率化等の検討を行 った後 、地域公共交通計画を策定 します。
21	P32	凡例 	P32	凡例 修正 ※P105も同様 修正 
22	P38	写真  整備前 → 整備後 写真 茨木市内のバリアフリー化等の実施事例	P38	写真 差し替え  整備前 → 整備後 写真 茨木市内のバリアフリー化等の実施事例



パブリックコメント後の修正（案）について（新旧対照）

資料5

通番	頁(旧)	パブリックコメント時	頁(新)	修正（案）
23	P40	<p>写真</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>カラー舗装</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>自転車レーン整備</p>  </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;"> <div style="text-align: center;"> <p>歩道整備</p>  </div> <div style="text-align: center;">  </div> <div style="text-align: center;"> <p>歩道整備</p>  </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;"> <div style="text-align: center;">  </div> <div style="text-align: center;">  </div> <div style="text-align: center;">  </div> </div>	P40	<p>写真 差し替え</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;"> <div style="text-align: center;"> <p>カラー舗装</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>自転車レーン整備</p>  </div> </div> <p style="color: red; margin-top: 10px;">差し替え + 拡大</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 20px;"> <div style="text-align: center;"> <p>歩道整備</p>  </div> <div style="text-align: center;">  </div> <div style="text-align: center;"> <p>歩道整備</p>  </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;"> <div style="text-align: center;">  </div> <div style="text-align: center;">  </div> <div style="text-align: center;">  </div> </div> <p style="color: red; margin-top: 10px;">体裁調整 + 拡大</p>

パブリックコメント後の修正（案）について（新旧対照）

資料5

通番	頁(旧)	パブリックコメント時	頁(新)	修正（案）
24	P41	<p>施策5：安全・快適な自転車利用空間の整備 5-1：茨木市自転車利用環境整備計画に基づく自転車走行環境の整備</p> <p>■現状と課題 ・中心部では、自転車と歩行者が歩道上で錯綜しており、交通安全を確保する上での課題となっています。 ・自転車が関連する事故件数は、近年横ばいで推移していますが、事故件数全体のうち自転車が関連する割合が増加しています。 ・市民アンケートの結果から、「自転車での移動」に対する最も不満な内容として「自転車が安全に通行できる道路が少ない」が挙げられました。 ・自転車は、環境と健康を考慮した交通手段として注目されています。</p> <p>■施策の取組 ・自転車の利用促進に向けて、茨木市自転車利用環境整備計画に基づく自転車走行環境の整備を進めます。 <実施スケジュール> 短期～中期：自転車走行環境の整備 <実施主体> 茨木市、交通管理者、道路管理者（国、大阪府）</p>	P41	<p>文言修正 施策5：安全・快適な自転車通行空間の整備 5-1：茨木市自転車利用環境整備計画に基づく自転車通行空間の整備</p> <p>■現状と課題 ・中心部では、自転車と歩行者が歩道上で錯綜しており、交通安全を確保する上での課題となっています。 ・自転車が関連する事故件数は、近年横ばいで推移していますが、事故件数全体のうち自転車が関連する割合が増加しています。 ・市民アンケートの結果から、「自転車での移動」に対する最も不満な内容として「自転車が安全に通行できる道路が少ない」が挙げられました。 ・自転車は、環境と健康を考慮した交通手段として注目されています。</p> <p>■施策の取組 ・自転車の利用促進に向けて、茨木市自転車利用環境整備計画に基づく自転車通行空間の整備を進めます。 <実施スケジュール> 短期～中期：自転車通行空間の整備 <実施主体> 茨木市、交通管理者、道路管理者（国、大阪府）</p>
25	P42	写真	P42	写真 削除
26	P44	<p>・大人から子供まで自転車利用の交通ルール・マナーが遵守されています。 ・自動車利用者は歩行者や自転車に対し、自転車利用者は歩行者に対して配慮した運転が行われています。 ・市民には「過度に自動車を利用しない」という意識が浸透し、市民自らが公共交通を守り・育てる意識をもち、積極的に利用することで、公共交通サービスが向上する好循環が図られています。</p>	P44	<p>文言修正 ・大人から子供まで自転車利用の交通ルール・マナーが遵守されています。 ・自動車利用者は歩行者や自転車に対し、自転車利用者は歩行者に対して配慮した運転が行われています。 ・市民には「過度に自動車を利用しない」という意識が浸透し、市民自らが公共交通を守り・育てる意識をもち、積極的に利用することで、公共交通サービスが向上する好循環が図られています。 ・公共交通などの環境負荷の少ない交通手段が日常的に利用され、脱炭素等の環境にやさしい取組が進められています。</p>
27	P44	<p>写真</p> 	P44	<p>写真 差し替え</p> <p>差し替え</p> 
28	P45	<p><実施スケジュール> 短期：啓発ポスターや冊子の作成、掲示</p>	P45	<p>文言修正 <実施スケジュール> 短期：啓発ポスター掲示や冊子の作成、配布</p>


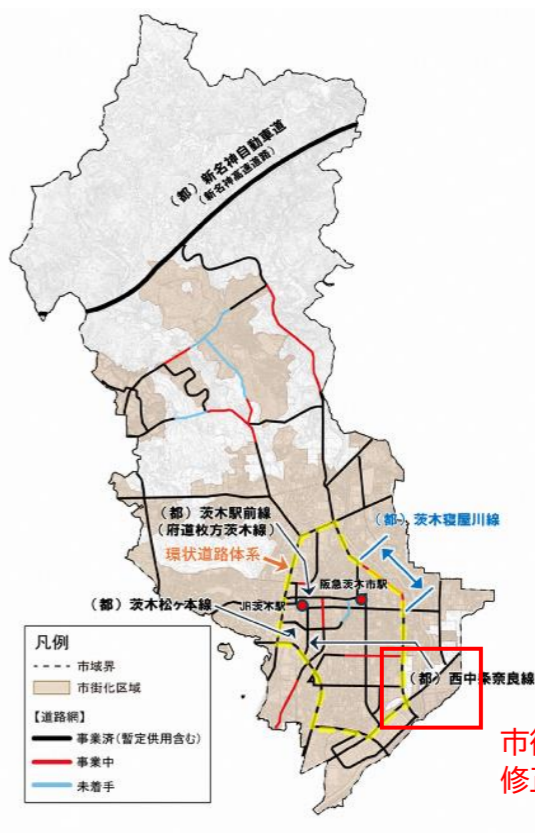
パブリックコメント後の修正（案）について（新旧対照）

資料5

通番	頁(旧)	パブリックコメント時	頁(新)	修正（案）
29	P49	<p>■施策の取組</p> <p>・公用車の更新時には可能な限り電気自動車やエコカーの導入に努めるとともに、市民や企業にも電気自動車やエコカーを普及するための啓発活動を進めます。</p>	P49	<p>文言修正</p> <p>■施策の取組</p> <p>・公用車の更新時には可能な限り電気自動車やエコカーの導入に努めるとともに、市民や民間事業者にも電気自動車やエコカーを普及するための啓発活動を進めます。</p>
30	P50	<p>・利用者の多いバス停には、上屋やベンチが設置され、雨の日や風の強い日でも、快適にバスを待つことができます。</p>	P50	<p>文言修正</p> <p>・利用者の多いバス停には、上屋やベンチが設置され、雨の日でも快適にバスを待つことができます。</p>
31	P50	<p>・JR 茨木駅と阪急茨木市駅の周辺では、市内に立地している学校や企業、病院などの送迎バスが多く発着しており、JR 茨木駅の周辺（上穂積東町と松ヶ本町）には市営の送迎用バスターミナルを設置しています。</p>	P50	<p>文言修正</p> <p>・JR 茨木駅と阪急茨木市駅の周辺では、市内に立地している学校や民間事業者、病院などの送迎バスが多く発着しており、JR 茨木駅の周辺（上穂積東町と松ヶ本町）には市営の送迎用バスターミナルを設置しています。</p>
32	P55	<p>■施策の取組</p> <p>・道路空間の再配分や無電柱化の推進により、JR 茨木駅～阪急茨木市駅間において回遊性が高く賑わいで溢れる空間の創出を図ります。</p>	P55	<p>文言修正</p> <p>■施策の取組</p> <p>・道路空間の再配分や無電柱化の推進により、JR 茨木駅～阪急茨木市駅間において回遊性が高く賑わいやうるおいある空間の創出を図ります。</p>
33	P55	<p>出典</p> <p>資料：茨木市都市計画マスタープラン-2025▶2035（令和7年3月予定）</p>	P55	<p>出典 修正</p> <p>※P100も同様</p> <p>資料：茨木市都市計画マスタープラン（令和7年（2025年）3月予定）</p>
34	P56	<p>図タイトル</p> <p>図 茨木市東西軸の整備イメージ</p>	P56	<p>図タイトル修正</p> <p>図 茨木市東西軸の将来イメージ</p>





パブリックコメント後の修正（案）について（新旧対照）

資料5

通番	頁(旧)	パブリックコメント時	頁(新)	修正（案）
35	P58	<p>図</p>  <p>図 都市計画道路の整備状況（2024年3月末現在）</p>	P58	<p>図 修正 ※P108も同様</p>  <p>図 都市計画道路の整備状況（令和7年（2025年）3月末現在）</p>
36	P60	<p>■施策の取組 ・NPO法人等が交通空白地等において、当該地域の住民や観光客その他の当該地域を来訪する者の運送を行う自家用有償旅客運送等の導入について検討を行います。</p>	P60	<p>文言修正 ■施策の取組 ・NPO法人等が公共交通空白地等において、当該地域の住民や観光客その他の当該地域を来訪する者の運送を行う自家用有償旅客運送等の導入について検討を行います。</p>

パブリックコメント後の修正（案）について（新旧対照）

資料5

通番	頁(旧)	パブリックコメント時	頁(新)	修正（案）
37	P62	<p>図</p>  <p>資料：グリーンスローモビリティの導入と活用のための手引き</p> <p>図 新たな手段によるバス停へのアクセス性向上イメージ：グリーンスローモビリティ</p>	P62	<p>図 追記、写真を鮮明に 差し替え</p>  <p>追加 資料：グリーンスローモビリティの導入と活用のための手引き</p> <p>図 新たな手段によるバス停へのアクセス性向上イメージ：グリーンスローモビリティ</p>
38	P63	<p>写真</p>  <p>資料：茨城県境町</p> <p>写真 自動運転バスの運行事例（茨城県境町）</p>	P63	<p>写真 写真を鮮明に 差し替え</p>  <p>資料：茨城県境町</p> <p>写真 自動運転バスの運行事例（茨城県境町）</p>
39	P69	ページサイズ（A3）	P69、70	ページサイズ（A4）に修正
40	P70	<p>本計画は3つの基本方針ごとに交通施策をとりまとめており、複数の施策の実施による基本方針の達成状況の検証にあたり協議会に報告するとともに、必要によりより施策の見直しを行います。</p> <p>評価指標は、事業進捗に合わせて検証するため、定量的に計測でき、取得しやすく市民にわかりやすいものとしします。また、令和7年（2025年）から令和17年（2035年）までの人口推計より、本市において大きな人口増減が無いものとして目標値を設定し、現況値と10年度の目標値は以下のとおりです。</p>	P71	<p>文言修正</p> <p>本計画は3つの基本方針ごとに交通施策をとりまとめており、複数の施策の実施による基本方針の達成状況の検証にあたり協議会に報告するとともに、必要に応じて施策の見直しを行います。</p> <p>評価指標は、事業進捗に合わせて検証するため、定量的に計測でき、取得しやすく市民にわかりやすいものとしします。また、令和7年（2025年）から令和17年（2035年）までの人口推計より、本市において大きな人口増減が無いものとして目標値を設定し、現況値と10年後の目標値は以下のとおりとします。</p>

パブリックコメント後の修正（案）について（新旧対照）

資料5

通番	頁(旧)	パブリックコメント時	頁(新)	修正（案）																																																
■第5章 計画の推進に向けて																																																				
41	P72	<p>総合交通戦略 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、交通事業とまちづくりが連携した総合かつ戦略的な交通施策の推進を図るもの</p> <p>様々な移動手段に関して 目指す都市将来像実現に向けた交通施策の方向性を整理</p> <p>連携</p> <p>地域公共交通計画 地域公共交通計画は「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする「マスタープラン」。既存の公共交通サービスを活用した上で、必要に応じて地域の多様な輸送資源についても活用する取組を盛り込むことで、持続可能な地域公共交通の確保を目指す</p> <p>地域の生活・活動を支える地域公共交通を維持・確保するため、地域公共交通の実施策を整理</p> <p>連携</p> <p>立地適正化計画</p> <p>バリアフリー基本構想 自転車利用環境整備計画 駅前周辺整備基本計画 東西軸ストリートデザイン</p>	P73	<p>総合交通戦略 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、交通事業とまちづくりが連携した総合かつ戦略的な交通施策の推進を図るもの</p> <p>様々な移動手段に関して 目指す都市将来像実現に向けた交通施策の方向性を整理</p> <p>連携</p> <p>地域公共交通計画 地域公共交通計画は「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする「マスタープラン」。既存の公共交通サービスを活用した上で、必要に応じて地域の多様な輸送資源についても活用する取組を盛り込むことで、持続可能な地域公共交通の確保を目指す</p> <p>地域の生活・活動を支える地域公共交通を維持・確保するため、地域公共交通の実施策を整理</p> <p>連携</p> <p>都市計画マスタープラン 立地適正化計画</p> <p>追加</p> <p>バリアフリー基本構想 自転車利用環境整備計画 駅前周辺整備基本計画 東西軸ストリートデザイン</p>																																																
■参考資料																																																				
42	P76～113	ページサイズ (A4)	P78～98	ページサイズ (A4-2アップ) に修正 備考欄のフォントを統一 「出典」⇒「資料」に統一																																																
43	P76	<p>表</p> <table border="1"> <tr> <td>1-1: JR 総持寺駅の整備に合わせた新たなバス路線の導入</td> <td>◎実施済み</td> </tr> <tr> <td>進捗状況</td> <td></td> </tr> <tr> <td>・ 駅の開業に合わせて運行</td> <td></td> </tr> <tr> <td>実施時期</td> <td></td> </tr> <tr> <td>2014年～</td> <td></td> </tr> <tr> <td>取組実施時の工夫</td> <td></td> </tr> <tr> <td>・ 特に無し</td> <td></td> </tr> <tr> <td>取組から得られた効果</td> <td></td> </tr> <tr> <td>・ JR 総持寺駅への延伸による経費増大を最小限に抑えるため、阪急茨木市駅を終点とした</td> <td></td> </tr> <tr> <td>取組実施後に新たに発生した課題・残存している課題</td> <td></td> </tr> <tr> <td>・ バス始終点の中間にJR 総持寺駅ができたため、JR 総持寺駅から徒歩圏内のバス利用者が開業前に比べて約23%減少</td> <td></td> </tr> <tr> <td>今後の取組の方向性</td> <td></td> </tr> <tr> <td>事業完了</td> <td></td> </tr> </table> <p>削除</p>	1-1: JR 総持寺駅の整備に合わせた新たなバス路線の導入	◎実施済み	進捗状況		・ 駅の開業に合わせて運行		実施時期		2014年～		取組実施時の工夫		・ 特に無し		取組から得られた効果		・ JR 総持寺駅への延伸による経費増大を最小限に抑えるため、阪急茨木市駅を終点とした		取組実施後に新たに発生した課題・残存している課題		・ バス始終点の中間にJR 総持寺駅ができたため、JR 総持寺駅から徒歩圏内のバス利用者が開業前に比べて約23%減少		今後の取組の方向性		事業完了		P78	<p>表 修正</p> <table border="1"> <tr> <td>1-1: JR 総持寺駅の整備に合わせた新たなバス路線の導入</td> <td>◎実施済</td> </tr> <tr> <td>進捗状況</td> <td></td> </tr> <tr> <td>・ 駅の開業に合わせて運行</td> <td></td> </tr> <tr> <td>実施時期</td> <td></td> </tr> <tr> <td>平成26年(2014年)～</td> <td></td> </tr> <tr> <td>取組から得られた効果</td> <td></td> </tr> <tr> <td>・ JR 総持寺駅への延伸による経費増大を最小限に抑えるため、阪急茨木市駅を終点とした</td> <td></td> </tr> <tr> <td>取組実施後に新たに発生した課題・残存している課題</td> <td></td> </tr> <tr> <td>・ バス始終点の中間にJR 総持寺駅ができたため、JR 総持寺駅から徒歩圏内のバス利用者が開業前に比べて約23%減少</td> <td></td> </tr> <tr> <td>今後の取組の方向性</td> <td></td> </tr> <tr> <td>事業完了</td> <td></td> </tr> </table>	1-1: JR 総持寺駅の整備に合わせた新たなバス路線の導入	◎実施済	進捗状況		・ 駅の開業に合わせて運行		実施時期		平成26年(2014年)～		取組から得られた効果		・ JR 総持寺駅への延伸による経費増大を最小限に抑えるため、阪急茨木市駅を終点とした		取組実施後に新たに発生した課題・残存している課題		・ バス始終点の中間にJR 総持寺駅ができたため、JR 総持寺駅から徒歩圏内のバス利用者が開業前に比べて約23%減少		今後の取組の方向性		事業完了	
1-1: JR 総持寺駅の整備に合わせた新たなバス路線の導入	◎実施済み																																																			
進捗状況																																																				
・ 駅の開業に合わせて運行																																																				
実施時期																																																				
2014年～																																																				
取組実施時の工夫																																																				
・ 特に無し																																																				
取組から得られた効果																																																				
・ JR 総持寺駅への延伸による経費増大を最小限に抑えるため、阪急茨木市駅を終点とした																																																				
取組実施後に新たに発生した課題・残存している課題																																																				
・ バス始終点の中間にJR 総持寺駅ができたため、JR 総持寺駅から徒歩圏内のバス利用者が開業前に比べて約23%減少																																																				
今後の取組の方向性																																																				
事業完了																																																				
1-1: JR 総持寺駅の整備に合わせた新たなバス路線の導入	◎実施済																																																			
進捗状況																																																				
・ 駅の開業に合わせて運行																																																				
実施時期																																																				
平成26年(2014年)～																																																				
取組から得られた効果																																																				
・ JR 総持寺駅への延伸による経費増大を最小限に抑えるため、阪急茨木市駅を終点とした																																																				
取組実施後に新たに発生した課題・残存している課題																																																				
・ バス始終点の中間にJR 総持寺駅ができたため、JR 総持寺駅から徒歩圏内のバス利用者が開業前に比べて約23%減少																																																				
今後の取組の方向性																																																				
事業完了																																																				


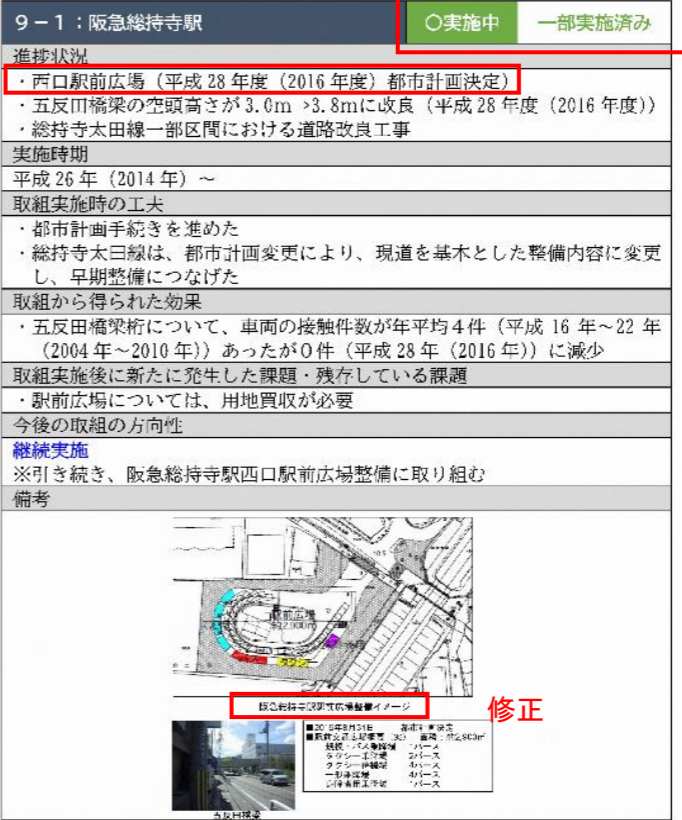
パブリックコメント後の修正（案）について（新旧対照）

資料5

通番	頁(旧)	パブリックコメント時	頁(新)	修正（案）																																																																															
44	P78	<p>表</p> <table border="1"> <tr> <td>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</td> <td>◎実施済み</td> </tr> <tr> <td colspan="2">進捗状況</td> </tr> <tr> <td colspan="2">・2016年度：乗継運賃値下げ等利便性向上施策検討</td> </tr> <tr> <td colspan="2">・2018年度：社会実験見送り</td> </tr> <tr> <td colspan="2">実施時期</td> </tr> <tr> <td colspan="2">2015年～</td> </tr> <tr> <td colspan="2">実施済みでない要因</td> </tr> <tr> <td colspan="2">・循環バスの導入による利点と欠点を比較した結果、循環バスの導入に比べ、既存バス路線の活用・利用環境改善の方が効果が高いと考えられる</td> </tr> <tr> <td colspan="2">実施のために必要となる事項・実施にあたっての課題</td> </tr> <tr> <td colspan="2">・循環バスと既存路線バスとの競合による交通利便性低下の可能性がある</td> </tr> <tr> <td colspan="2">・また、市の赤字補填が必要となる可能性がある</td> </tr> <tr> <td colspan="2">取組から得られた効果</td> </tr> <tr> <td colspan="2">・アンケート結果(2016年度)から、乗り継ぎ運賃が割引になっても約半数の人は利用回数が変わらない</td> </tr> <tr> <td colspan="2">取組実施後に新たに発生した課題・残存している課題</td> </tr> <tr> <td colspan="2">・代替施策として、バスの乗り継ぎ運賃割引施策を検討</td> </tr> <tr> <td colspan="2">・実施効果の再確認を含め、路線バスの利便性向上施策の検討が必要</td> </tr> <tr> <td colspan="2">今後の取組の方向性</td> </tr> <tr> <td colspan="2">事業完了</td> </tr> <tr> <td colspan="2">(補足) 循環バスの導入には課題が多い</td> </tr> <tr> <td colspan="2">路線バスの乗継運賃割引施策等、他の利便性向上施策を検討する</td> </tr> </table>	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	◎実施済み	進捗状況		・2016年度：乗継運賃値下げ等利便性向上施策検討		・2018年度：社会実験見送り		実施時期		2015年～		実施済みでない要因		・循環バスの導入による利点と欠点を比較した結果、循環バスの導入に比べ、既存バス路線の活用・利用環境改善の方が効果が高いと考えられる		実施のために必要となる事項・実施にあたっての課題		・循環バスと既存路線バスとの競合による交通利便性低下の可能性がある		・また、市の赤字補填が必要となる可能性がある		取組から得られた効果		・アンケート結果(2016年度)から、乗り継ぎ運賃が割引になっても約半数の人は利用回数が変わらない		取組実施後に新たに発生した課題・残存している課題		・代替施策として、バスの乗り継ぎ運賃割引施策を検討		・実施効果の再確認を含め、路線バスの利便性向上施策の検討が必要		今後の取組の方向性		事業完了		(補足) 循環バスの導入には課題が多い		路線バスの乗継運賃割引施策等、他の利便性向上施策を検討する		P79	<p>表 修正</p> <table border="1"> <tr> <td>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</td> <td>◎実施済み</td> </tr> <tr> <td colspan="2">進捗状況</td> </tr> <tr> <td colspan="2">・平成28年度(2016年度)：乗継運賃値下げ等利便性向上施策検討</td> </tr> <tr> <td colspan="2">・平成30年度(2018年度)：社会実験見送り</td> </tr> <tr> <td colspan="2">実施時期</td> </tr> <tr> <td colspan="2">平成27年(2015年)～</td> </tr> <tr> <td colspan="2">取組から得られた効果</td> </tr> <tr> <td colspan="2">・アンケート結果(平成28年度(2016年度))から、乗り継ぎ運賃が割引になっても約半数の人は利用回数が変わらない</td> </tr> <tr> <td colspan="2">取組実施後に新たに発生した課題・残存している課題</td> </tr> <tr> <td colspan="2">・代替施策として、バスの乗り継ぎ運賃割引施策を検討</td> </tr> <tr> <td colspan="2">・実施効果の再確認を含め、路線バスの利便性向上施策の検討が必要</td> </tr> <tr> <td colspan="2">今後の取組の方向性</td> </tr> <tr> <td colspan="2">事業完了</td> </tr> <tr> <td colspan="2">(補足) 循環バスの導入には課題が多い</td> </tr> <tr> <td colspan="2">循環バスの導入による利点と欠点を比較した結果、循環バスの導入に比べ、既存バス路線の活用・利用環境改善の方が効果が高いと考えられる</td> </tr> <tr> <td colspan="2">路線バスの乗継運賃割引施策等、他の利便性向上施策を検討する</td> </tr> <tr> <td colspan="2">(導入にあたっての課題)</td> </tr> <tr> <td colspan="2">循環バスと既存路線バスとの競合による交通利便性低下の可能性はある</td> </tr> <tr> <td colspan="2">また、市の赤字補填が必要となる可能性がある</td> </tr> </table>	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	◎実施済み	進捗状況		・平成28年度(2016年度)：乗継運賃値下げ等利便性向上施策検討		・平成30年度(2018年度)：社会実験見送り		実施時期		平成27年(2015年)～		取組から得られた効果		・アンケート結果(平成28年度(2016年度))から、乗り継ぎ運賃が割引になっても約半数の人は利用回数が変わらない		取組実施後に新たに発生した課題・残存している課題		・代替施策として、バスの乗り継ぎ運賃割引施策を検討		・実施効果の再確認を含め、路線バスの利便性向上施策の検討が必要		今後の取組の方向性		事業完了		(補足) 循環バスの導入には課題が多い		循環バスの導入による利点と欠点を比較した結果、循環バスの導入に比べ、既存バス路線の活用・利用環境改善の方が効果が高いと考えられる		路線バスの乗継運賃割引施策等、他の利便性向上施策を検討する		(導入にあたっての課題)		循環バスと既存路線バスとの競合による交通利便性低下の可能性はある		また、市の赤字補填が必要となる可能性がある		修正
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	◎実施済み																																																																																		
進捗状況																																																																																			
・2016年度：乗継運賃値下げ等利便性向上施策検討																																																																																			
・2018年度：社会実験見送り																																																																																			
実施時期																																																																																			
2015年～																																																																																			
実施済みでない要因																																																																																			
・循環バスの導入による利点と欠点を比較した結果、循環バスの導入に比べ、既存バス路線の活用・利用環境改善の方が効果が高いと考えられる																																																																																			
実施のために必要となる事項・実施にあたっての課題																																																																																			
・循環バスと既存路線バスとの競合による交通利便性低下の可能性がある																																																																																			
・また、市の赤字補填が必要となる可能性がある																																																																																			
取組から得られた効果																																																																																			
・アンケート結果(2016年度)から、乗り継ぎ運賃が割引になっても約半数の人は利用回数が変わらない																																																																																			
取組実施後に新たに発生した課題・残存している課題																																																																																			
・代替施策として、バスの乗り継ぎ運賃割引施策を検討																																																																																			
・実施効果の再確認を含め、路線バスの利便性向上施策の検討が必要																																																																																			
今後の取組の方向性																																																																																			
事業完了																																																																																			
(補足) 循環バスの導入には課題が多い																																																																																			
路線バスの乗継運賃割引施策等、他の利便性向上施策を検討する																																																																																			
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	◎実施済み																																																																																		
進捗状況																																																																																			
・平成28年度(2016年度)：乗継運賃値下げ等利便性向上施策検討																																																																																			
・平成30年度(2018年度)：社会実験見送り																																																																																			
実施時期																																																																																			
平成27年(2015年)～																																																																																			
取組から得られた効果																																																																																			
・アンケート結果(平成28年度(2016年度))から、乗り継ぎ運賃が割引になっても約半数の人は利用回数が変わらない																																																																																			
取組実施後に新たに発生した課題・残存している課題																																																																																			
・代替施策として、バスの乗り継ぎ運賃割引施策を検討																																																																																			
・実施効果の再確認を含め、路線バスの利便性向上施策の検討が必要																																																																																			
今後の取組の方向性																																																																																			
事業完了																																																																																			
(補足) 循環バスの導入には課題が多い																																																																																			
循環バスの導入による利点と欠点を比較した結果、循環バスの導入に比べ、既存バス路線の活用・利用環境改善の方が効果が高いと考えられる																																																																																			
路線バスの乗継運賃割引施策等、他の利便性向上施策を検討する																																																																																			
(導入にあたっての課題)																																																																																			
循環バスと既存路線バスとの競合による交通利便性低下の可能性はある																																																																																			
また、市の赤字補填が必要となる可能性がある																																																																																			
45	P79	※引き続き箕面市をはじめ周辺市との意見交換を実施	P79	<p>文言修正</p> <p>※引き続き箕面市をはじめ周辺市町との意見交換を実施</p>																																																																															
46	P81他	<p>表</p> <table border="1"> <tr> <td>3-2：バリアフリー化の対策実施</td> <td>○実施中</td> </tr> <tr> <td colspan="2">進捗状況</td> </tr> <tr> <td colspan="2">・市道の障害解消等を順次実施</td> </tr> </table>	3-2：バリアフリー化の対策実施	○実施中	進捗状況		・市道の障害解消等を順次実施		P81他	<p>表 修正</p> <p>※4-1、4-2、4-3、4-4、5-2、6、7-1、9-1、9-3、13、16、17、19-1も同様</p> <table border="1"> <tr> <td>3-2：バリアフリー化の対策実施</td> <td>○実施中</td> <td>一部実施済み</td> </tr> <tr> <td colspan="3">進捗状況</td> </tr> <tr> <td colspan="3">・市道の障害解消等を順次実施</td> </tr> </table>	3-2：バリアフリー化の対策実施	○実施中	一部実施済み	進捗状況			・市道の障害解消等を順次実施			修正																																																															
3-2：バリアフリー化の対策実施	○実施中																																																																																		
進捗状況																																																																																			
・市道の障害解消等を順次実施																																																																																			
3-2：バリアフリー化の対策実施	○実施中	一部実施済み																																																																																	
進捗状況																																																																																			
・市道の障害解消等を順次実施																																																																																			
47	P82	・警察及び道路交通課と交通安全教室を実施	P81	<p>文言修正</p> <p>・警察及び交通政策課と交通安全教室を実施</p>																																																																															
48	P82	・各校、警察及び交通政策課の協力し、交通安全教室を実施しており、児童の意識向上につながっている	P81	<p>文言修正</p> <p>・各校、警察及び交通政策課が協力し、交通安全教室を実施しており、児童の意識向上につながっている</p>																																																																															



パブリックコメント後の修正（案）について（新旧対照）

資料5

通番	頁(旧)	パブリックコメント時	頁(新)	修正(案)
49	P91	・庄中央線、市道総持寺駅前線（府道停車場線）を順次整備	P86	文言修正 ・庄中央線、市道総持寺駅前線（府道 総持寺 停車場線）を順次整備
50	P92	<p>表</p> 	P86	<p>表 修正</p> 

パブリックコメント後の修正（案）について（新旧対照）

資料5

通番	頁(旧)	パブリックコメント時	頁(新)	修正（案）
51	P98	<p>表</p> <p>11-1：公共交通マップの作成・配布 ◎実施済み</p> <p>進捗状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・2017年度作成 ・2022年度～毎年度更新・配布 <p>実施済みでない要因</p> <ul style="list-style-type: none"> ・毎年度、内容の更新を行い配布 <p>今後の取組の方向性</p> <p>事業完了</p> <p>備考</p>  <p>いばらき公共交通マップ</p>	<p>表 修正</p> <p>11-1：公共交通マップの作成・配布 ◎実施済</p> <p>進捗状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成29年度（2017年度）作成 ・令和4年（2022年度）～毎年度更新・配布 <p>今後の取組の方向性</p> <p>事業完了</p> <p>備考</p> <p>毎年度、内容の更新を行い配布</p>  <p>いばらき公共交通マップ</p>	
52	P104他	<p>表</p> <p>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 ○実施中</p> <p>進捗状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・（都）茨木松ヶ本線の整備（事業完了） ・（都）西中条奈良線の整備（事業完了） ・（都）山麓線等の整備 <p>実施時期</p> <p>2014年～（茨木松ヶ本線、山麓線等）</p> <p>2014年（西中条奈良線）</p> <p>実施済みでない要因</p> <ul style="list-style-type: none"> ・引き続き、都市計画道路の整備を推進するため（山麓線等） <p>今後の取組の方向性</p> <p>継続実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ※事業完了（茨木松ヶ本線、西中条奈良線） ※継続実施（山麓線等） <p>備考</p>	<p>表 修正</p> <p>※15、17も同様</p> <p>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 ○実施中 一部実施済み</p> <p>進捗状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・（都）茨木松ヶ本線の整備（事業完了） ・（都）西中条奈良線の整備（事業完了） ・（都）山麓線等の整備 <p>実施時期</p> <p>平成26年（2014年）～（茨木松ヶ本線、山麓線等）</p> <p>平成26年（2014年）（西中条奈良線）</p> <p>今後の取組の方向性</p> <p>継続実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ※事業完了（茨木松ヶ本線、西中条奈良線） ※継続実施（山麓線等） <p>備考</p>	




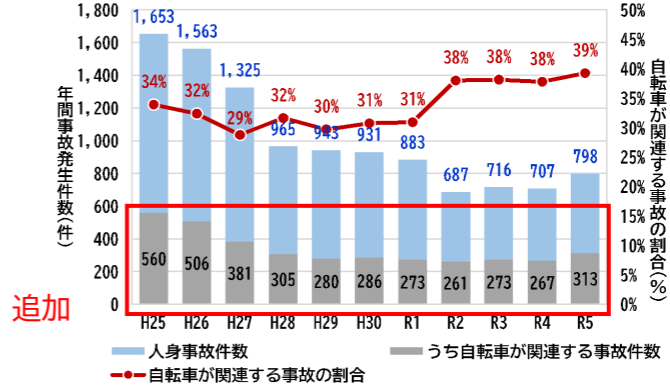
パブリックコメント後の修正（案）について（新旧対照）

資料5

通番	頁(旧)	パブリックコメント時	頁(新)	修正（案）
53	P109		P96	<p>文言修正</p>  <p>出典：茨木市東西軸ストリートデザインガイドライン（案）</p>
54	P109	<p>☒</p> 	P96	<p>☒ 差し替え</p>  <p>資料：阪急バス HP</p>
55	P112	<p>・茨木市のホームページにて、市内のカーシェアリングの実施状況や、コミュニティサイクルの紹介を掲載している</p>	P97	<p>文言修正</p> <p>・茨木市のホームページにて、市内のカーシェアリングの実施状況を掲載している</p>

パブリックコメント後の修正（案）について（新旧対照）

資料5

通番	頁(旧)	パブリックコメント時	頁(新)	修正（案）
56	P113	→市のホームページにて、市内のカーシェアリングの実施状況や、コミュニティサイクルの紹介を掲載 →いばらき環境（エコ）ポイントの対象とすることで、利用の促進に努めている	P98	文言修正 ・警察等と連携を図りながら、通行ルールやマナー、駐輪や駐車ルールの啓発及び周知活動を実施 ・生産年齢層への働きかけとして、商業施設等での啓発イベントを開催
57	P113	写真  自転車免許証講習会 交通安全教室 自転車免許証講習会 マナーアップ運動	P98	写真 差し替え  差し替え 商業施設での啓発イベント 交通安全教室 自転車免許証講習会 マナーアップ運動
58	P124	・本市では、自転車の分担率が高くなっています。	P104	文言修正 ・本市では、 徒歩の次に 自転車の分担率が高くなっています。
59	P133	9) 企業 等の送迎交通状況 図 企業 等による送迎交通実態	P108	文言修正 9) 民間事業者 等の送迎交通状況 図 民間事業者 等による送迎交通実態
60	P134	図 	P109	図 修正 自転車事故件数も追加  追加

パブリックコメント後の修正（案）について（新旧対照）

資料5

通番	頁(旧)	パブリックコメント時	頁(新)	修正（案）
61	P140	<p>図</p> <p>令和5年度</p> <p>茨木市総合交通戦略協議会</p> <p>【第1回 R5.7.26】 1. 総合交通戦略の改定 2. 公共交通部会の設置 など</p> <p>【第2回 R5.11.20】 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</p> <p>【第3回 R6.2.22】 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</p> <p>茨木市総合交通戦略協議会</p> <p>【第1回公共交通部会 R5.10.12】 1. 現行計画の施策の進捗状況と評価 2. 公共交通が直面する課題 など</p> <p>【第2回公共交通部会 R6.1.16】 1. 改定の方向性 2. 目指す将来像 3. 基本的な方針・目標 など</p> <p>令和6年度</p> <p>【第4回 R6.8.22】 1. 事業メニューについて 2. 評価指標・数値目標について</p> <p>【第5回 R6.11.18】 1. 総合交通戦略（改定版）素案 2. パブリックコメントについて</p> <p>【第6回 R7.2.xx】 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</p>	P112	<p>図 修正</p> <p>茨木市総合交通戦略協議会</p> <p>令和5年度</p> <p>【第1回 R5.7.26】 1. 茨木市総合交通戦略の改定について 2. 公共交通部会の設置について など</p> <p>【第2回 R5.11.20】 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 など</p> <p>【第3回 R6.2.22】 1. 改定の方向性（案）について 2. 目指す将来像（案）について 3. 基本理念・基本的な方針、目標（案）について など</p> <p>茨木市総合交通戦略協議会</p> <p>【第1回公共交通部会 R5.10.12】 1. 公共交通に関する施策の進捗及び評価 2. 市民の公共交通に対する意見 3. 公共交通事業者が直面している課題について 4. 今後実施する施策の方向性について など</p> <p>【第2回公共交通部会 R6.1.16】 1. 改定の方向性（案）について 2. 目指す将来像（案）について 3. 基本理念・基本的な方針、目標（案）について など</p> <p>令和6年度</p> <p>【第4回 R6.8.22】 1. 今年度の検討予定 2. 昨年度の検討内容 3. 事業メニュー（施策・取組）の検討 4. 評価指標について など</p> <p>【第5回 R6.11.18】 1. 茨木市総合交通戦略（素案）について 2. パブリックコメントについて など</p> <p>【第6回 R7.2.6】 1. パブリックコメントで提出された意見及び市の考え方（案）について 2. 茨木市総合交通戦略（案）について など</p> <p>茨木市総合交通戦略協議会</p> <p>【第3回公共交通部会 R6.7.24】 1. 今年度の検討予定 2. 昨年度の検討内容 3. 事業メニュー（施策・取組）の検討 など</p> <p>【第4回公共交通部会 R6.9.26】 1. 事業メニュー（施策・取組）の精査 など</p>