

令和5年度 第3回 茨木市総合交通戦略協議会 (説明資料)

< 目 次 >

1. 公共交通部会の開催報告	1
本日の議題	2
2. 改定の方針性（案）	3
3. 目指す将来像（案）	7
4. 基本理念・基本方針・目標（案）	9
5. 次回協議会の内容（案）	25

令和6年2月22日
茨 木 市

【第2回 公共交通部会】

◇ 開催予定：令和6年1月16日(火)

14時～16時

◇ 出席者：学識経験者、
バス事業者、タクシー事業者

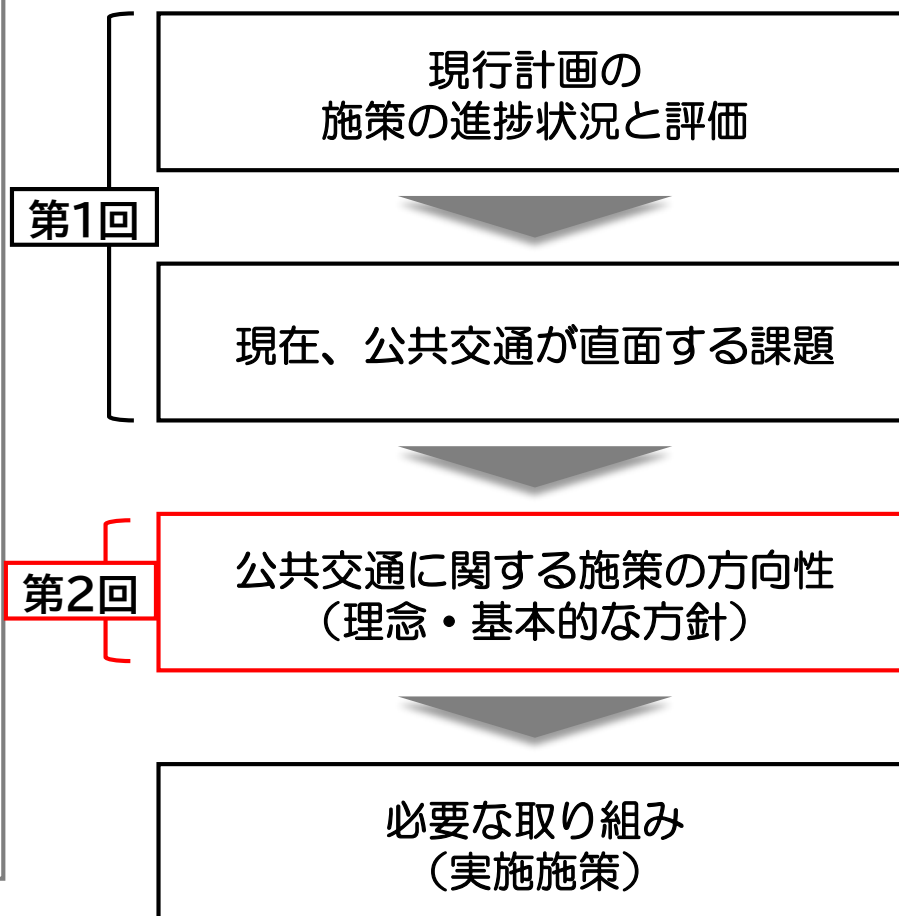
◇ 主な議題

- ・改定の方方向性(案)
 - ・目指す将来像(案)
 - ・基本理念・基本的な方針、目標(案) など
- 上記のうち、公共交通に関する内容を協議

【結果】

頂戴したご意見を踏まえ、本日の資料を作成

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

- 1) 茨木市総合交通戦略 改定の方方向性（案）
- 2) 目指す将来像（案）
- 3) 基本理念・基本方針、目標（案）

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

改定の方方向性と目指す将来像・基本方針等

について

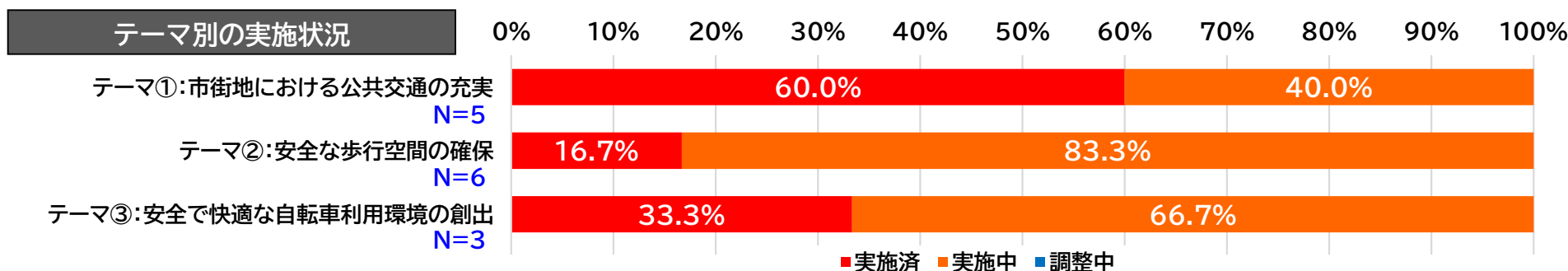
2. 改定の方方向性（案）

(1) 現行計画の実施状況を踏まえた改善点

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。



将来の交通体系づくりの 基本方針	評価指標	現況値 (2013策定時)	目標値 (10年後)	中間見直し時 (2018)	実績値 (10年後)	評価
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%	—	21.7%	×
	②市内の人身事故発生件数	1,645件／年	1,480件／年	943件／年	707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%	—	徒歩 : 50.8% 自転車 : 41.6%	○

【改善点】実施中の施策が多いが、概ね目標を達成できているため、継続して推進する。

2. 改定の方方向性（案）

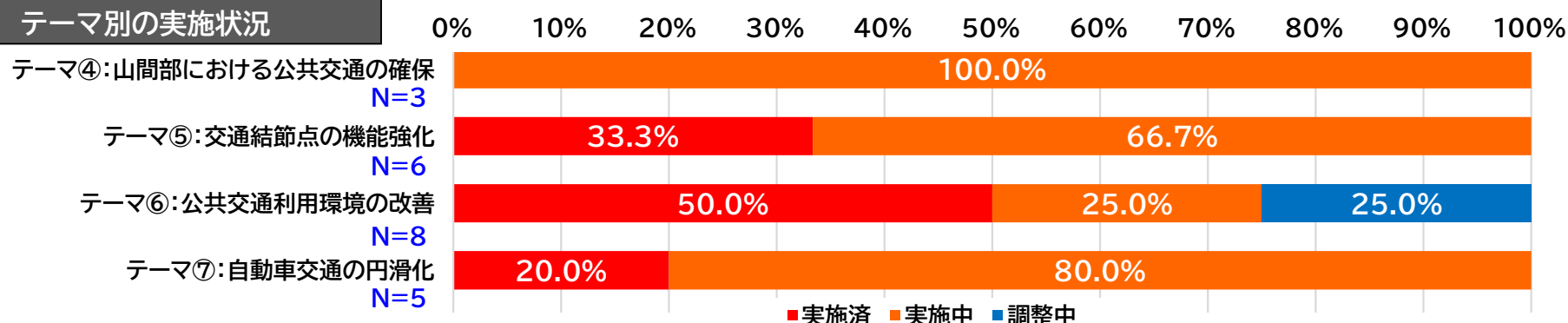
(1) 現行計画の実施状況を踏まえた改善点

将来の交通体系づくりの基本方針

2. 多様な都市活動を支え、利用しやすい交通環境の構築

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。

テーマ別の実施状況



将来の交通体系づくりの 基本方針	評価指標	現況値 (2013策定時)	目標値 (10年後)	中間見直し時 (2018)	実績値 (10年後)	評価
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	297,410人／日	250,532人／日	×
	⑤バス利用者数	24,700人／日	24,700人／日	25,449人／日	18,762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%	—	鉄道：68.8% バス：38.7%	△

【改善点】鉄道・バスの利用者数は、2013年～2018年は増加傾向であり、目標値を達成していたが、2020年に感染症の拡大を契機に利用者数が減少し、生活様式の変化もあり、目標値を達成しなかった。現時点で以前の利用者数までの回復は見込めないことから、**より一層の利用促進や自動車交通の円滑化に取り組む必要がある。**

2. 改定の方方向性（案）

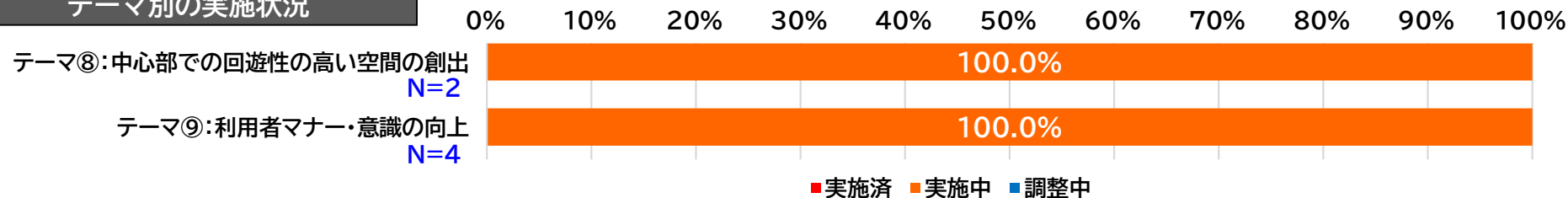
(1) 現行計画の実施状況を踏まえた改善点

将来の交通体系づくりの基本方針

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。

テーマ別の実施状況



将来の交通体系づくりの基本方針	評価指標	現況値 (2013策定時)	目標値 (10年後)	中間見直し時 (2018)	実績値 (10年後)	評価
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	歩行者： 3,909人/12h 自転車： 5,002台/12h	歩行者： 3,400人/12h 自転車： 4,202台/12h	×
	⑧市内の移動に対する満足度	49.8%	55%	—	55.9%	○

【改善点】⑦中心部の歩行者・自転車通行量については、1断面での結果なので全体の傾向とは言えないが目標を達成していない。回遊できる交通環境を評価するため、取組を継続することを基本とし、新たな施策や評価指標の見直しも含めた検討が必要。

2. 改定の方方向性（案）

(2) 総合交通戦略改定にあたってのポイント

①現行計画の実施状況を踏まえた改善（説明済）

②関連計画との整合

- ・現在改定作業中の茨木市総合計画及び茨木市都市計画マスタープランにおける、市の将来像や交通政策のあり方等にも留意し、整合を図る。

➡将来を見据えた交通体系図の更新（まちづくりを実現する交通体系の構築）

③変化している社会情勢への対応

- ・交通を取り巻く環境は日々変化しており、現計画では、特に新型コロナウイルス感染症の拡大による、想定外の影響を受け、一部の評価指標が未達成となった。
- ・まちづくりや土地利用の進展による地域の状況変化や交通課題を踏まえ、移動手段を限定せず、施策の方向性について検討を行う。

④市民ニーズへの対応

- ・市民アンケートの結果を踏まえた対応を検討。

➡③④これまで取り組んできた施策の継続を基本に、現時点の状況や市民ニーズを踏まえ、将来像や理念、基本方針及び施策の追加や削除を検討する。

3. 目指す将来像（案）

(1) 茨木市のまちの将来像

茨木市の特徴

『便利で住みやすいまち』の条件を備えている

- ・ 利便性の高い交通網
- ・ 多様で豊かな環境
- ・ 恵まれた居住環境

茨木市の上位計画等

【Pending】
現在改定作業中の各計画の内容と調整が必要

- ・ 「生活」や「住みやすさ」を基本とした政策
- ・ 今後の見直しにおいても基本的な方向性は踏襲

主要プロジェクトが進行中

- ・ 市内では、都市の活力向上が期待される各種事業や計画が進行中

茨木市のまちの将来像

- ・ 現行計画を踏襲し、これからも「**住み続けたい元気なまち**」をまちの将来像・まちづくりの目標とする。

3. 目指す将来像（案）

(2) 将来像の実現に向けた交通課題

【現行計画における交通課題】

現行
計画

1. 超高齢社会への対応
2. 公共交通の利便性向上
3. 自転車交通への対応
4. 市中心部における交通環境
5. 道路混雑の緩和
6. まちづくり（プロジェクト）

への対応

茨木市をはじめとした
社会を取り巻く環境の変化

茨木市の地域及び交通の現況

市民ニーズ

交通事業者の声

交通政策の方向

1. SDGsへの対応

Point 持続可能な地域を実現するため、女性、子供、障害者及び高齢者のニーズに特に配慮し、持続性のある交通環境を確保していく必要がある。

2. 公共交通ネットワークの形成・維持

Point 公共交通を取り巻く環境が悪化している中、サービスを充実していくことは難しくなっている。市民生活を支える公共交通を維持していくことに重点を置き、並行して利便性の向上にも取り組む。

3. 道路交通の円滑化

Point 交通混雑は改善傾向にあるものの、依然として渋滞が残存している。公共交通の定時性や速達性の確保や環境負荷軽減を図るため、引き続き道路交通の円滑化に取り組む。

4. 中心部における魅力的な歩行者空間の充実

Point 各地で車中心から人中心の空間への再構築が進む中、茨木市においても中心部において人中心のまちなか形成に向けた取り組みが進められている。人が集まり、活力を生み出す、歩きたくなるまちづくりを進める。

5. 安全な自転車利用環境の整備

Point 自転車利は、環境負荷軽減や公共交通を補完する役割を担っているが、自転車が関係する事故の割合は増加傾向にあり、自転車マナーに対する不満も多い。今後も重要な移動手段の1つとして自転車の利活用は不可欠であり、安全な自転車交通環境の整備に取り組む。

4. 将来の交通体系づくりの基本理念・基本方針（案）

(1) 将来の交通体系づくりの基本理念

現行計画

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

複数の鉄道や幹線道路が整備され、広域的な移動利便性が高い。また、市内の南側では平坦な地形が広がり、中心部には行政施設等が集約され、市の拠点が形成されている。本市の地域特性を最大限に活用し、茨木市で暮らす人や茨木市を訪れる人の誰もが「住みやすい・移動しやすい」と実感できる交通体系を確立することを目指す。

改定案（変更なし）

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

複数の鉄道や幹線道路が整備され、広域的な移動利便性が高い。また、市内の南側では平坦な地形が広がり、中心部には行政施設等が集約され、市の拠点が形成されている。本市の地域特性を最大限に活用し、茨木市で暮らす人や茨木市を訪れる人の誰もが「住みやすい・移動しやすい」と実感できる交通体系を確立することを目指す。

Point

- ・都市構造は、彩都や安威川ダムなどの市北部エリアの開発が進行しているが、現行計画策定時から大きな変化は生じていない。
- ・山間部などの一部地域では、高齢化が進行している。
- ・市民の生活様式は、社会情勢の影響により一部変化したもの、大きな変化は生じていない。
- ・これらのことから、基本理念は、現行計画を踏襲する。

4. 将来の交通体系づくりの基本理念・基本方針（案）

(2) 将来の交通体系づくりの基本方針

現行計画

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

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する。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する。

改定案

基本方針

1. 公共交通を基本とした、人と環境にやさしい交通環境の構築

市内の移動手段の中心となる公共交通を基本とする。徒歩や自転車の通行環境を改善することにより、自動車に頼らなくても移動でき、人と環境にやさしい交通環境を構築するための施策を推進する。

Point

- ・全国的な公共交通の運転士不足など、交通事業者を取り巻く環境は非常に厳しくなっているものの、住みやすく移動しやすい交通環境づくりのため、市内移動の中心を公共交通とし、公共交通を維持するための取り組みを推進する。
- ・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す。

(2) 将来の交通体系づくりの基本方針

現行計画

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

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う。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する。

改定案

基本方針

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

周辺都市への通勤通学や、市内の日常生活、休日における市外からの来訪も含めた多様な都市活動を支援するため、公共交通の利用環境の改善や、自動車交通の円滑化を図り、地域の活性化につながるような交通環境を構築するための施策を推進する。

Point

- ・茨木市では各拠点とネットワークで構成する多核ネットワーク型都市構造を目指しており、公共交通の利用環境の改善や、自動車交通の円滑化を図り、地域と暮らしを支える交通環境の構築を進める。
- ・中心部の2コア1パーク&モールについて、歩きたくなる魅力的な歩行空間等を支える交通環境の構築を目指す。

4. 将来の交通体系づくりの基本理念・基本方針（案）

(2) 将来の交通体系づくりの基本方針

現行計画

基本方針

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する。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する。

改定案

基本方針

3. 社会変化に対応した持続可能な交通環境の構築

交通事業者の運営環境改善に向けた取り組みを推進し、山間部など路線バスの利用が著しく不便になる地域において、交通ICT技術の活用も含め、地域と一緒に必要な交通手段を検討する等、社会変化に対応した持続可能な交通環境を構築するための施策を推進する。

Point

- ・ 主要な移動手段としての公共交通を維持するためには、交通事業者の運営環境の改善が必要不可欠である。
- ・ 技術革新が著しい新技術などの活用も含め、公共交通を維持していくために必要な方策をあらゆる視点から検討し、茨木市の実情に見合った持続可能な交通環境を創出する。
- ・ 交通事業者や行政のみならず、利用者の意識向上を図り、持続可能な交通環境を構築する。

4. 将来の交通体系づくりの基本理念・基本方針（案）

(3) 改定計画における将来の交通体系(案)

茨木市のまちの将来像

住み続けたい元気なまち

【茨木市が抱える交通課題】

1. SDGsへの対応
2. 公共交通ネットワークの形成・維持
3. 道路交通の円滑化
4. 中心部における魅力的な歩行者空間の充実
5. 安全な自転車利用環境の整備

将来の交通体系づくりの基本理念

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

複数の鉄道や幹線道路が整備され、広域的な移動利便性が高い。また、市内の南側では平坦な地形が広がり、中心部には行政施設等が集約され、市の拠点が形成されている。本市の地域特性を最大限に活用し、茨木市で暮らす人や茨木市を訪れる人の誰もが「住みやすい・移動しやすい」と実感できる交通体系を確立することを目指す。

将来の交通体系づくりの基本方針

1. 公共交通を基本とした、人と環境にやさしい交通環境の構築

- ・市内の移動手段の中心となる公共交通を基本とする。徒歩や自転車の通行環境を改善することにより、自動車に頼らなくても移動でき、人と環境にやさしい交通環境を構築するための施策を推進する。

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

- ・周辺都市への通勤通学や、市内の日常生活、休日における市外からの来訪も含めた多様な都市活動を支援するため、公共交通の利用環境の改善や、自動車交通の円滑化を図り、地域の活性化につながるような交通環境を構築するための施策を推進する。

3. 社会変化に対応した持続可能な交通環境の構築

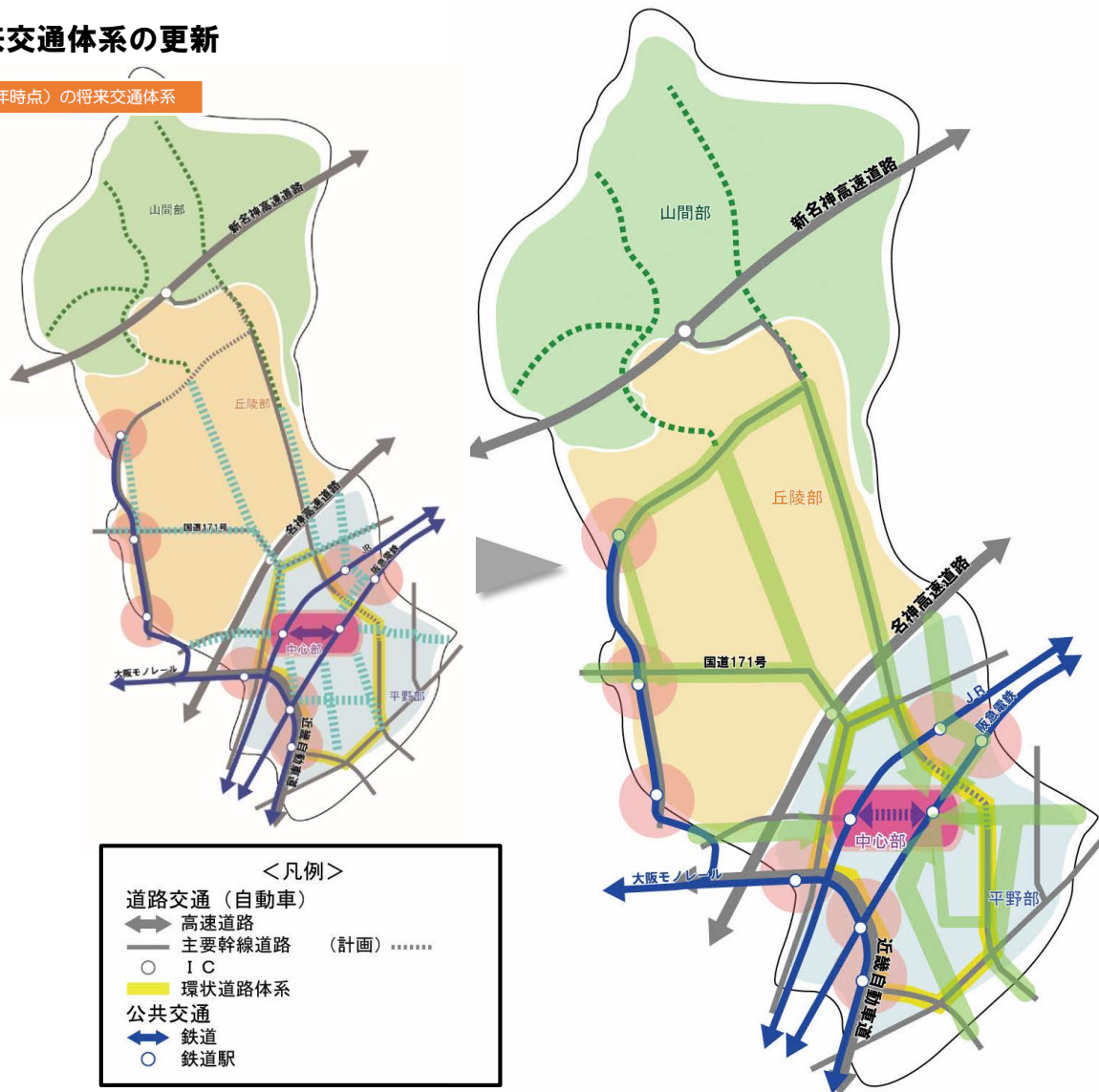
- ・交通事業者の運営環境の改善に向けた取り組みを推進し、山間部など路線バスの利用が著しく不便になる地域において、交通ICT技術の活用も含め、地域と一緒に必要な交通手段を検討する等、社会変化に対応した持続可能な交通環境を構築するための施策を推進する。

4. 将来の交通体系づくりの基本理念・基本方針（案）

- 基本方針1：公共交通を基本とした、人と環境にやさしい交通環境の構築
 基本方針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
 基本方針3：社会変化に対応した持続可能な交通環境の構築

■将来交通体系の更新

現況（2018年時点）の将来交通体系



- （全域）
 ・公共交通（路線バス・タクシー）の維持
 ・交差点の渋滞対策
 ・交通マナー等の意識向上

- （山間部）
 ・住民とともに必要な公共交通を検討・確保

- （平野部）
 ・自転車が利用しやすい通行空間
 ・安全で快適な歩行者空間

市内移動の中心となる公共交通ネットワーク

地域との協働による新しい交通手段

バリアフリー化された交通結節点

回遊性の高い空間（歩行者優先）

自動車交通の円滑化を図る環状道路体系

4. 将来の交通体系づくりの基本理念・基本方針（案）

(4) 将来の交通体系づくりの基本方針と取り組みテーマ

将来の交通体系づくりの基本方針

取り組みテーマ(案)

1. 公共交通を基本とした、人と環境にやさしい交通環境の構築

① 市街地における公共交通の充実

② 安全な歩行空間の確保

③ 安全で快適な自転車利用環境の形成

④ 交通マナー・公共交通利用意識の醸成 **移****修**

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

⑤ 公共交通利用環境の改善

⑥ 中心部での回遊性の高い魅力的な歩行空間の創出 **移****修**

⑦ 自動車交通の円滑化

3. 社会変化に対応した持続可能な交通環境の構築

⑧ 地域との協働による新しい交通手段の導入 **移****修**

⑨ 交通事業者の運営環境の改善 **新**

移 基本方針間で移動

修 テーマの表現を修正

新 今回新たに設定するテーマ

4. 将来の交通体系づくりの基本理念・基本方針（案）

(5) 各テーマの目標(案)

基本方針1. 公共交通を基本とした、人と環境にやさしい交通環境の構築

① 市街地における公共交通の充実

市街地における公共交通に関する現状・課題

- ・路線バスの利用者数は、横ばいで推移していたが、コロナウィルス感染症の拡大により減少し、以前までの回復は見込めない。
- ・路線バスの代表交通手段分担率は、2～3%と低く（R3近畿圏PT）、減便等も関連し、満足度は39%にとどまっている。
- ・路線バスに対して、定時性、速達性、便数への不満が多い（R5市民アンケート）。
- ・タクシーに対して、「呼んでもすぐ来てくれない」ことへの不満が多い（R5市民アンケート）。
- ・全国的に路線バス、タクシーの運転士不足に起因する減便等のサービス低下が懸念され、公共交通の維持が課題となっている。

将来の市街地の公共交通（実現すべき市街地の公共交通）＝目標（案）

- ・市街地では、便数の多いバス路線網が形成され、鉄道駅や商業施設等の目的地へ路線バスで容易にアクセスできる。
- ・タクシーは、バス路線を利用できない人や多様な利用者が迅速に利用できる公共交通になっている。
- ・路線バスやタクシーを日常的に多くの人が利用し、便利な公共交通が確保できている。

主な実施施策(案)

- ◇バス路線再編の検討
- ◇多様なタクシーサービス等の展開
- ◇ユニバーサルデザインタクシー等の導入促進

4. 将来の交通体系づくりの基本理念・基本方針（案）

(5) 各テーマの目標(案)

基本方針1. 公共交通を基本とした、人と環境にやさしい交通環境の構築

② 安全な歩行空間の確保

歩行空間に関する現状・課題

- ・ 中心部では、自転車が歩道上を通行しており、安全な歩行空間を確保することが必要である。
- ・ 28%の人が「徒歩での移動」に対して、「歩道がない、狭いなど危険な道路が多い」、「自転車マナーが悪く、接触しそうで危ない」との不満が多い（R5市民アンケート）。

将来の歩行空間(実現すべき歩行空間)=目標(案)

- ・ 中心部において、バリアフリー化された歩道上で段差や自転車等との接触事故などの不安を感じず、安全に通行することができる。
- ・ 歩行者、自転車、自動車等の通行空間が分離され、あるいは混在する場合でも各々の通行位置を利用者が理解できるように、道路の改良や標示が行われている。
- ・ 通学路など特に安全の確保が必要な道路では、歩行空間の確保・適切な注意喚起や自動車の速度抑制が行われ、安全に通行することができる。

主な実施施策(案)

- ◇歩行空間のバリアフリー化（バリアフリー基本構想に基づく歩道の段差解消等）
- ◇歩行者安全対策の推進（歩行者・自転車・自動車の空間分離、通学路の安全対策、歩道の整備・拡幅、踏切の安全対策）

4. 将来の交通体系づくりの基本理念・基本方針（案）

(5) 各テーマの目標(案)

基本方針1. 公共交通を基本とした、人と環境にやさしい交通環境の構築

③ 安全で快適な自転車利用環境の形成

自転車利用環境に関する現状・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、自転車が歩行者の安全を脅かしている状況。
- ・ 自転車に関連する事故件数は、横ばいで推移しているが、事故件数全体のうち自転車関連事故件数の割合は増加している。
- ・ 「自転車での移動」に対して、「自転車が安全に通行できる道路が少ない」ことへの不満が多い（R5市民アンケート）。
- ・ 環境と健康を考慮した交通手段として、自転車が注目されている。

将来の自転車利用環境（実現すべき自転車利用環境）＝目標（案）

- ・ 鉄道駅等の主要施設へアクセスする道路は、安全かつ快適に自転車が走行できる空間が整備されており、通勤・通学をはじめ、買物・企業活動における短い距離の移動において幅広い人が自転車を利用している。
- ・ レンタサイクルやシェアサイクルなどにより、自転車の普及が促進され、ビジネスや観光などで茨木を訪れた人も、気軽に自転車を利用することができる。

主な実施施策(案)

- ◇安全快適な自転車通行空間の整備（茨木市自転車利用環境整備計画に基づく自転車利用環境の向上）
- ◇レンタサイクル等の利便性向上（レンタサイクル・シェアサイクルの拡充）

4. 将来の交通体系づくりの基本理念・基本方針（案）

(5) 各テーマの目標(案)

基本方針1. 公共交通を基本とした、人と環境にやさしい交通環境の構築

④ 交通マナー・公共交通利用意識の醸成

公共交通の利用意識に関する現状・課題

- ・ 通行量の多い道路では、自動車、自転車、歩行者が錯綜している。
- ・ 今後必要と考えられる交通に関する取組みとしては、「自転車の走行マナーやルールの啓発」が多い（R5市民アンケート）。
- ・ 公共交通の活性化や維持を求める声が多い一方で、依然として自動車利用が多い状況にある。

将来の公共交通利用意識(実現すべき公共交通利用意識)=目標(案)

- ・ 自転車利用の交通ルールが認知され、遵守されることで安全に自転車を利用している。
- ・ 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る。
- ・ 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、公共交通の特性を理解し、市民自らが公共交通を守り、育てるという意識をもち、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る。

主な実施施策(案)

◇モビリティマネジメントの推進（公共交通マップの作成・配布）

◇歩行者・自転車・自動車利用者の交通ルール・マナーの啓発（交通安全教室等の実施）

4. 将来の交通体系づくりの基本理念・基本方針（案）

(5) 各テーマの目標(案)

基本方針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

⑤ 公共交通利用環境の改善

公共交通の利用環境に関する現状・課題

- ・路線バスのバリアフリー化が進んでおり、ユニバーサルデザインタクシーの導入も進められている。
- ・バス停では、上屋やベンチの更新や設置が進んでおらず、管理が交通事業者の負担になっている。
- ・路線バスのネットワークが市内に広がっているが、普段利用しない人には利用しにくい。
- ・路線バスに対して、定時性、所要時間、便数への不満が多い（R5市民アンケート）。

将来の公共交通利用環境(実現すべき公共交通利用環境)=目標(案)

- ・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る。
- ・主要なバス路線では、速達性や定時性が確保され、通勤時などもバスの遅延を心配せずに利用することができる。
- ・公共交通網に関する運行情報や乗り場案内が提供され、初めて茨木市を訪れた人でも迷うことなく移動することができる。
- ・行政や交通事業者等が一体となって、公共交通の利用環境の改善に向けて取り組んでいる。
- ・交通結節点間の移動では、バス路線や自転車、徒歩など複数の交通手段があり、目的や状況に応じた使い分けができる。

主な実施施策(案)

◇バスのハード面でのサービス向上（待合環境の改善）

◇バスのソフト面でのサービス向上（総合案内板の設置、バス停までの移動支援）

◇交通結節点の機能強化（駅前広場の整備）

4. 将来の交通体系づくりの基本理念・基本方針（案）

(5) 各テーマの目標(案)

基本方針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

⑥ 中心部での魅力ある回遊空間の形成

中心部に関する現状・課題

- ・市の中心部には、玄関口であるJR茨木駅、阪急茨木市駅や商業・業務施設、行政機能、緑地等があり、性別や年齢を問わず多くの人が集まる地域であり、市では人中心のまちなか形成に向けた取り組みを進めている。
- ・一方で、自動車や自転車、歩行者が錯綜しており、安全性の確保や交通の円滑化が課題。

将来の中心部の交通(実現すべき中心部の魅力ある回遊空間)=目標(案)

- ・中心部では不要な自動車交通の流入が抑制され、人が中心の歩いて楽しいまちの形成に寄与する歩行者優先の道路空間が整備されている。
- ・中心部では公共空間の利用や中心市街地活性化施策と一体となってにぎわいが創出され、心地よく回遊できる道路空間が形成されている。
- ・JR茨木駅、阪急茨木市駅では市の玄関口にふさわしい周辺整備が行われている。

主な実施施策(案)

- ◇道路空間の再配分（無電柱化、自転車通行空間の整備）
- ◇JR茨木駅～阪急茨木市駅間の一方通行化（具体化に向けた検討）
- ◇交通結節点の機能強化（駅前広場の整備）※再掲

4. 将来の交通体系づくりの基本理念・基本方針（案）

(5) 各テーマの目標(案)

基本方針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

⑦ 自動車交通の円滑化

自動車交通に関する現状・課題

- ・ 自動車を利用する割合は、北部で37%、南部で17%であり、北部では増加傾向となっている（R3近畿圏PT）。
- ・ 市内の幹線道路及び中心部では依然として交通混雑が残っている。
- ・ 39%の人が「自動車での移動」に不満を感じており、不満点としては「渋滞のため、時間がかかる」、「道路の幅が狭く、歩行者や自転車との接触が危険」等が挙げられている。

将来の自動車交通(実現すべき自動車交通)=目標(案)

- ・ 物流など産業に不可欠な広域的な移動を支える広域幹線道路へ迅速にアクセスできる。
- ・ 中心部を通過する交通の流入を抑制する環状道路が整備されている。
- ・ 渋滞が多発している箇所において、効果的・効率的な交通渋滞対策が行われ、渋滞が減少している。

主な実施施策(案)

- ◇道路整備（都市計画道路の整備、環状道路の整備）
- ◇交差点での渋滞対策

4. 将来の交通体系づくりの基本理念・基本方針（案）

(5) 各テーマの目標(案)

基本方針3. 社会変化に対応した持続可能な交通環境の構築

⑧ 地域との協働による新しい交通手段の導入

新しい公共交通の導入検討に関する現状・課題

- ・ 山間部は、居住人口が少なく、路線バスの輸送特性が発揮しにくい地域である。
- ・ 山間部は、主に自家用車が利用されているが、高齢化の進展に伴い、将来的な移動手段の確保について不安を感じる人が増加。
- ・ 平野部においてもバスの利便性が低い地域は存在している。今後、必要と考えられる交通に関する取組みとしては「乗りやすく、使いやすいバスの運行」が多い。
- ・ 交通ICT（自動運転、MaaS等）の開発・普及が著しい速度で進展している。

将来の地域との協働による交通(実現すべき地域との協働による交通)=目標(案)

- ・ 交通不便地等において、公共交通や福祉交通等により、高齢者等の移動や通学に必要な移動手段が持続的に確保されている。
- ・ 地域との協働により「地域と一緒に守り・育てる」という考え方が利用者也意識して取り組まれている。
- ・ 新たな交通ICTも適切に取り入れた形で、利用者数や利用者ニーズに応じた利便性の高い多様な公共交通が運行されている。
- ・ 公共交通により日常生活における移動や観光客の周遊が確保されている。

主な実施施策(案)

- ◇地域が主体となった交通手段の導入検討（自家用有償運送、オンデマンド交通等）
- ◇交通ICTを活用した新たな交通手段の導入検討（自動運転、MaaS等）

4. 将来の交通体系づくりの基本理念・基本方針（案）

(5) 各テーマの目標(案)

基本方針3. 社会変化に対応した持続可能な交通環境の構築

⑨ 交通事業者の運営環境の改善

運営環境に関する現状・課題

- ・ コロナウィルス感染症の拡大による利用者数の減少は、回復傾向にあるが、以前の水準までの回復は難しい。特に、山間部等では、公共交通の利用者数が少なく、財政面でバス運行の維持が困難になっている。
- ・ バス、タクシードライバーにおいては運転手の高齢化や労働環境やイメージの問題、さらには2024年から施行される働き方改革関連法に基づく時間外労働時間の規制等により、ドライバー不足が深刻な問題となっている。
- ・ 全国的に路線バス、タクシーの運転士不足に起因する減便等のサービス低下が懸念され、公共交通の維持が課題となっている。

将来の運営環境(実現すべき運営環境)=目標(案)

- ・ バス、タクシーの労働環境が改善されるとともに、業界のイメージ向上により、魅力的な労働市場となる。
- ・ 安定的に人材が確保され、利便性が高いバス便数の運行、迅速なタクシー運送が可能となり、利用者数も安定的に推移する。

主な実施施策(案)

- ◇多様な人材確保（女性や学生による運転士の確保等）
- ◇柔軟な労働体系の構築
- ◇積極的な人材募集（情報発信や合同説明会の開催等）

5. 次回協議会の内容（案）

（１）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

本日



【第３回 令和６年２月２２日（木）】

- 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

次回



【第４回 令和６年度（６月頃予定）】

- 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（１１月頃予定）】

- 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（２月頃予定）】

- 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

（2）次回の開催予定

【令和6年度 第1回 茨木市総合交通戦略協議会】

◇ 開催予定：令和6年6月頃

◇ 主な議題（案）

- ・施策（案）について

- ・評価指標及び数値目標（案）について など