

長期目標		将来像の実現に必要な施策(案)	
		赤字は、昨年度の協議会の意見を踏まえ追加した事項。	
市街地における公共交通の充実			
・市街地では、運行本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バスを用いたアクセスができる。 ・また、主要バス路線網を補完し、公共施設や医療機関等を結ぶバスが利用されている。 ・タクシーはバス路線を利用できない交通弱者や多様な利用者ニーズに応える公共交通になっている。 ・茨木市に住む人、訪れる人が自動車の利用を控え、公共交通の利用を優先するという意識が形成されている。 ・マイカー通勤が減少し、公共交通の利用者が増加している。 ・利用者数の増加により、公共交通サービスが向上する好循環が図られている。	1) バス路線の新設・再編等の検討	現在の路線を維持し、更なる利便性向上のための路線見直し等の検討 (仮称)JR総持寺駅の整備にあわせた、新たなバス路線の導入に向けた検討 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 周辺自治体との連携によるバス路線の充実に向けた検討 丘陵部等のバス利用不便地域における対策について検討	
	2) 多様なタクシーサービスの展開	福祉タクシー、子育て支援輸送、観光タクシーの導入検討	
安全な歩行空間の確保			
・全ての人が、中心部において、段差や自転車等との接触事故などの不安を感じずに、バリアフリーの空間を、安全に安心して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を分離し、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、道路の改良や標示を改善したり、また、通行マナーの啓発活動を行うなど、ハード・ソフト両面の施策が推進されている。 ・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。	3) 歩行空間のバリアフリー化	バリアフリー基本構想の方針検討 上記方針に基づき、基本構想の策定やバリアフリー化を推進	
	4) 歩行者安全対策の推進	歩行者・自転車・自動車の走行空間の分離 通学路の安全対策 歩道の整備、拡幅等 踏切における安全対策の推進	
安全で快適な自転車利用環境の創出			
・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。 ・自転車を利用する人は交通法規を守り、歩行者に十分配慮して走行している。 ・自動車を運転する人は自転車の走行を尊重し、自動車と自転車が共存している。 ・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。 ・レンタサイクルや電動自転車のシェアリングなどにより、自転車の普及が促進されている。	5)安全で快適な自転車通行空間の整備	自転車ネットワーク計画を策定 上記計画に基づき、自転車通行空間の整備	
	6)レンタサイクル等の利便性向上	レンタサイクルの拡充検討 コミュニティサイクルの導入検討	
山間部における公共交通の確保			
・バス路線が整備されていない地域や、バス路線はあるが利用者数が少なく運行本数も少ない地域においても、高齢者等の移動や通学の手段が確保されている。 ・利用者数や利用者ニーズに応じた公共交通が運行されており、地域の公共交通を維持及び確保するため、住民により積極的に利用されている。 ・観光等で山間部における自然環境や歴史資源などを訪れる人の移動手段としても公共交通が活用されている。	7) 地域との協働による利用しやすい公共交通の検討	地域住民との協働による利用しやすい運行方法を検討 周辺自治体との連携によるバス路線網構築に向けた検討 山間部を訪れる観光客等の移動手段としての活用検討	
交通結節点の機能強化			
・交通結節点である鉄道駅において、アクセス及び乗換えの経路は全てバリアフリーに対応しており、高齢者など交通弱者が容易に他の交通機関への乗換えができる。 ・主要駅ではバスターミナルやタクシープールの適正な容量を配分した駅前広場が整備されている。 ・(仮称)JR総持寺駅ではアクセス道路と駅前広場が整備されるとともに、阪急総持寺駅では駅前広場が整備され、各交通手段でのアクセスが可能である。 ・交通結節点周辺には自転車の利用ニーズを踏まえた駐輪場、また、丘陵部の駅においてはパーク＆ライドとして利用できる駐車場があるなど、利用者や地域に応じた手段で鉄道駅へアクセスすることができる。	8) (仮称)JR総持寺駅の整備		
	9) 駅前広場の整備	JR茨木駅西口、阪急茨木市駅西口：バリアフリー化など駅前広場の再整備の検討 阪急総持寺駅：駅前広場の整備の検討 各駅：需要を踏まえたうえでの駐輪場の整備	
公共交通利用環境の改善			
・市内を走行する全てのバスがノンステップバスであり、高齢者など交通弱者が乗り降りや、車内を容易に移動することができる。 ・利用者の多いバス停には、上屋や風よけが設置され、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目的地へ行くための手段がすぐに分かり、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。 ・異なる交通手段での乗り継ぎ負担が軽減され、公共交通を抵抗なく使うことができ、目的地へ円滑に移動することができる。 ・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、目的に応じた使い分けができる。	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）	ノンステップバスの導入促進 ハイグレードバス停の整備 バス専用(優先)レーンの設置検討 PTPSの導入検討 サイクル＆バスライド用駐輪場の設置	
	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）	公共交通マップの作成・配布 総合案内板の設置 バスロケーションによるバスの位置情報発信の導入促進 交通系ICカードの導入 乗り継ぎ運賃の値下げ	
自動車交通の円滑化			
・物流など産業に不可欠な広域的な移動を支える高速道路へ迅速にアクセスできる。 ・中心部にアクセスする目的ではない通過交通の流入を抑制し、目的のある交通を分散して流入させるため、道路の環状機能が構築されている。 ・渋滞が多発している箇所において、交通の円滑化を図るために効果的・効率的な交通渋滞対策が行われている。	12) 新名神高速道路((仮称)茨木北IC)へのアクセス道路整備		
	13) (都)茨木松ヶ本線、(都)西中条奈良線の整備		
	14) 環状道路の整備検討		
	15) 渋滞が発生する交差点での渋滞対策		
	16) 送迎バス発着場の設置検討		
中心部での回遊性の高い空間の創出			
・中心部では不要な自動車交通の流入が抑制され、歩行者優先の道路空間が形成されている。 ・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。	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	無電柱化 民有地のオープンスペースの確保 車道の一部を自転車通行帯など、自転車と歩行者の分離に向けた検討	
	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の検討		
利用者マナー・意識の向上			
・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。 ・自動車利用者は弱者となる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、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。 ・電気自動車など環境に配慮した自動車の利用が促進されている。	19) モビリティマネジメントの推進（かしこいクルマの使い方の普及）	モビリティマネジメントの実施 電気自動車等の低公害車の普及を促進 電気自動車等のカーシェアリングの導入	
	20) 自転車・自動車利用者の運転ルール・マナーの啓発		