

茨木市総合交通戦略

～ 住みやすい・移動しやすいまちを目指して ～

平成 26 年 3 月 20 日
第 4 回茨木市総合交通戦略協議会
資料

目 次

第1章	茨木市総合交通戦略について	1
1.1.	茨木市総合交通戦略策定の背景・目的	1
1.2.	茨木市総合交通戦略の構成	1
第2章	茨木市の都市特性と将来像	4
2.1.	茨木市の都市特性	4
2.2.	まちの将来像	14
第3章	茨木市の交通の課題	20
3.1.	交通の現況	20
3.2.	茨木市の交通の課題	35
第4章	茨木市総合交通戦略	36
4.1.	将来の交通体系づくりの基本理念・基本方針	36
4.2.	茨木市の将来の交通体系	37
4.3.	茨木市総合交通戦略の考え方	38
4.4.	実施する交通施策	41
第5章	計画の推進に向けて	89
5.1.	推進体制	89
5.2.	進行管理	90
5.3.	評価指標の設定	91
参考資料1	中心部、(仮称)JR総持寺駅周辺、阪急及びモノレール南茨木駅周辺の 施策展開イメージ	92
参考資料2	茨木市総合交通戦略協議会の開催経過	94

第1章 茨木市総合交通戦略について

1.1. 茨木市総合交通戦略策定の背景・目的

私たちは日ごろ、通勤、通学、買物、通院、レジャーなど様々な目的で外出し、駅や会社、学校、商業施設、病院、公園など様々な場所へ移動しています。また、その移動手段は徒歩や自転車、路線バス、タクシー、自動車、電車など多種多様です。このように出発地と目的地を結ぶ移動手段として交通があり、交通は私たちの暮らしを支える大切な役割を果たすものであると言えます。

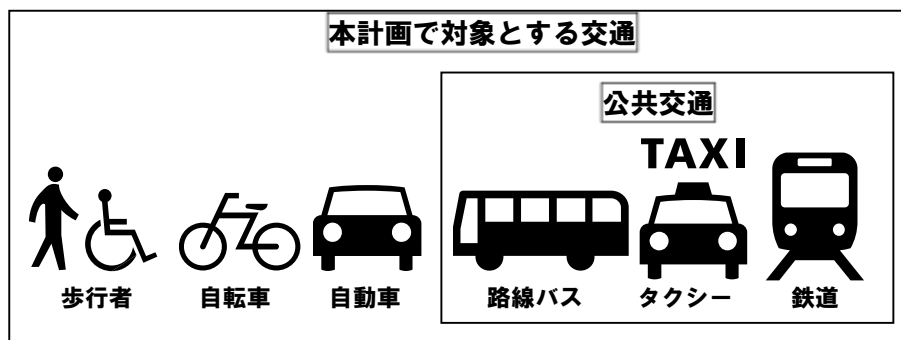
本市では、高速道路、幹線道路、歩行者の安全を確保する歩道などの道路が整備され、鉄道や路線バス、タクシーの公共交通が運行するなど、日々の生活を支える都市機能として交通が発達してきました。しかしながら、道路においては歩道の幅員が狭くて通行しにくい、自動車、自転車、歩行者が輻輳し安全に通行できないことや、公共交通においては路線バスの便数が少なく使いにくいことなどにより、良好な交通環境ではない状況も見られます。また、本市では、立命館大学の開学に向けた整備や（仮称）JR 総持寺駅の整備など新たなまちづくりが進められており、プロジェクトに対応した交通環境の整備も急務となっています。

そのため、本市にふさわしい交通のあり方について検討し、本市の交通体系として整理したうえで交通施策を推進するために、茨木市総合交通戦略を策定することとしました。本計画の策定にあたっては、学識経験者、市民、交通事業者、各種団体、行政関係者で構成される「茨木市総合交通戦略協議会」を設置し（平成24年度は「茨木市総合交通戦略策定協議会」と呼称。）、専門的見地による意見を聴きながら、まちの将来像の実現に必要な交通施策について検討を行いました。また、本協議会に部会を設置し、利用者と事業者の視点での議論を行いました（茨木市総合交通戦略協議会の開催経過については参考資料を参照）。

1.2. 茨木市総合交通戦略の構成

茨木市総合交通戦略では、概ね20年後の本市のまちの将来像を実現するために必要な交通施策として、長期（概ね20年以内）において達成すべき目標や施策の方向性を踏まえ、短期（概ね5年以内）及び中期（概ね10年以内）で実施する実行計画を示しています。

なお、本計画では「歩行者」「自転車」「自動車（二輪車を含む）」と不特定多数の人が利用する「路線バス」「タクシー」「鉄道」の公共交通を対象とした交通施策をとりまとめています。



※本計画では、車椅子利用者やベビーカー利用者などを含めて「歩行者」としています。

※高齢化の進展等により交通を支える担い手は行政や交通事業者のみならず、NPO 法人や介護事業者など今後ますます広がっていくことが考えられます。そのため、本計画で示す交通施策については、公共交通以外の移動手段等についても一部記載しています。

本計画は次の内容で構成されています。

第2章：茨木市の都市特性と将来像

- ・本市の都市特性や上位計画等を踏まえ、まちの将来像を示しています。

第3章：茨木市の交通の課題

- ・都市づくりを支える交通の課題について整理しています。

第4章：茨木市総合交通戦略

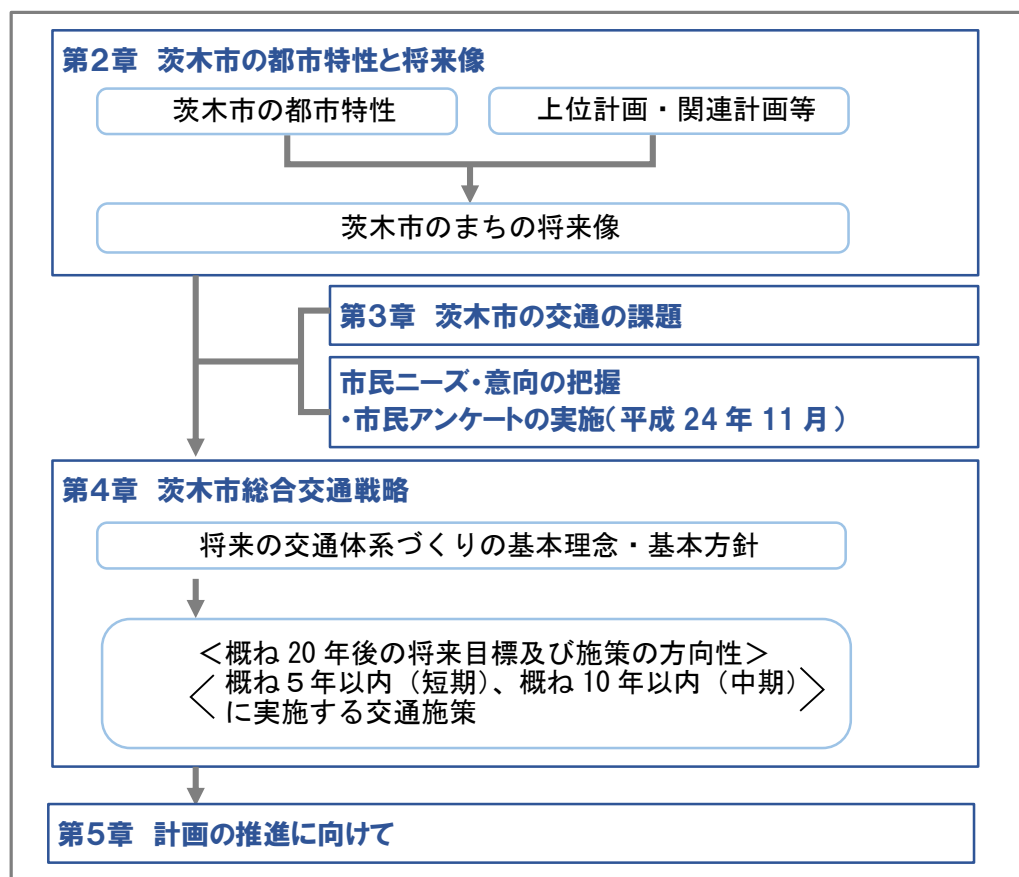
- ・本市の交通のあり方として将来の交通体系づくりの基本理念・基本方針を示しています。
- ・本市の交通体系の実現に向けた概ね 20 年後の将来目標を示し、短期（概ね 5 年以内）及び中期（概ね 10 年以内）で実施する交通施策をとりまとめています。

第5章：計画の推進に向けて

- ・計画に基づき施策を着実に実施し、効果の発現を検証するため、計画の推進体制や進行管理について示しています。

※本計画の策定にあたり、平成 24 年 11 月に市民アンケートを実施しました。その結果（以下、「市民アンケート結果」という。）を踏まえて本市の交通体系の整理や交通施策の検討を行いました。

■本計画の構成



以下、本計画の地域区分として特に注釈がない場合、各章において以下のとおり市域を区分しています。

第2章、第3章における地域区分

第4次茨木市総合計画の地域区分に合わせて、市域を「北部地域」「丘陵地域」「中心地域」「南部地域」に分け、JR 茨木駅と阪急茨木市駅の間及びその周辺部を「中心部」としています。

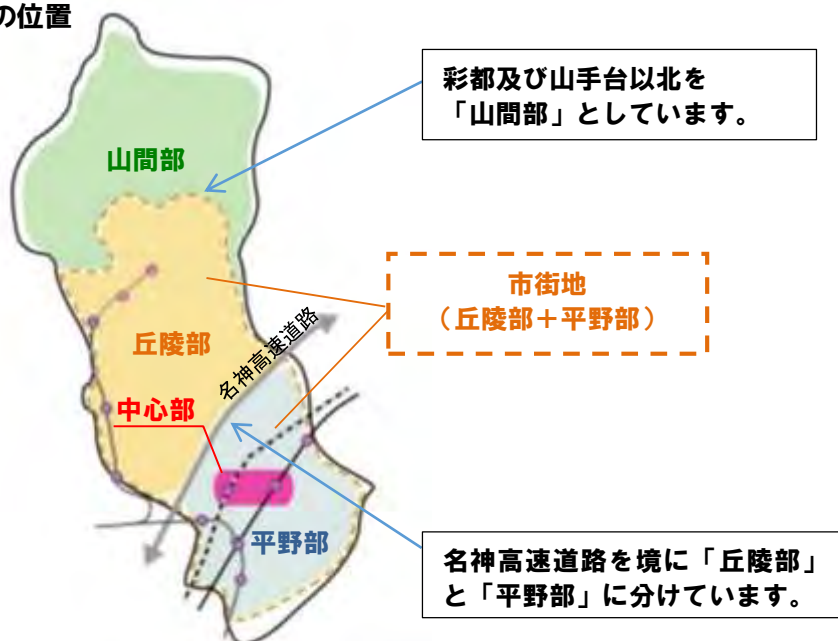
場所を示す語句と概ねの位置



第4章における地域区分

本市の交通特性を踏まえ、市域を「山間部」「丘陵部」「平野部」に分け、「丘陵部」と「平野部」を合わせて「市街地」としています。また、「平野部」のうち、JR 茨木駅と阪急茨木市駅の間及びその周辺部を「中心部」としています。

場所を示す語句と概ねの位置



第2章 茨木市の都市特性と将来像

2.1. 茨木市の都市特性

茨木市における都市特性として、地勢、土地利用の状況、主要施設の分布状況、交通基盤、人口動態、従業者・通学者数、従業人口について整理を行いました。

1) 地勢

- 中心地域の多くと南部地域は平野が広がり、市役所から概ね 4km 圏内に位置します。また、高低差が少ないことから、自転車を利用しやすい環境であると言えます。
- 丘陵地域は市役所から 3km 以上離れ、丘陵地域の南側に位置する国道 171 号や名神高速道路の周辺は中心地域との高低差は小さいが、北側ほど標高が高くなり、中心地域との高低差が 200m 以上のところもあります。
- 北部地域は大半が山地であり、中心地域との高低差が 200～500m 程度あります。

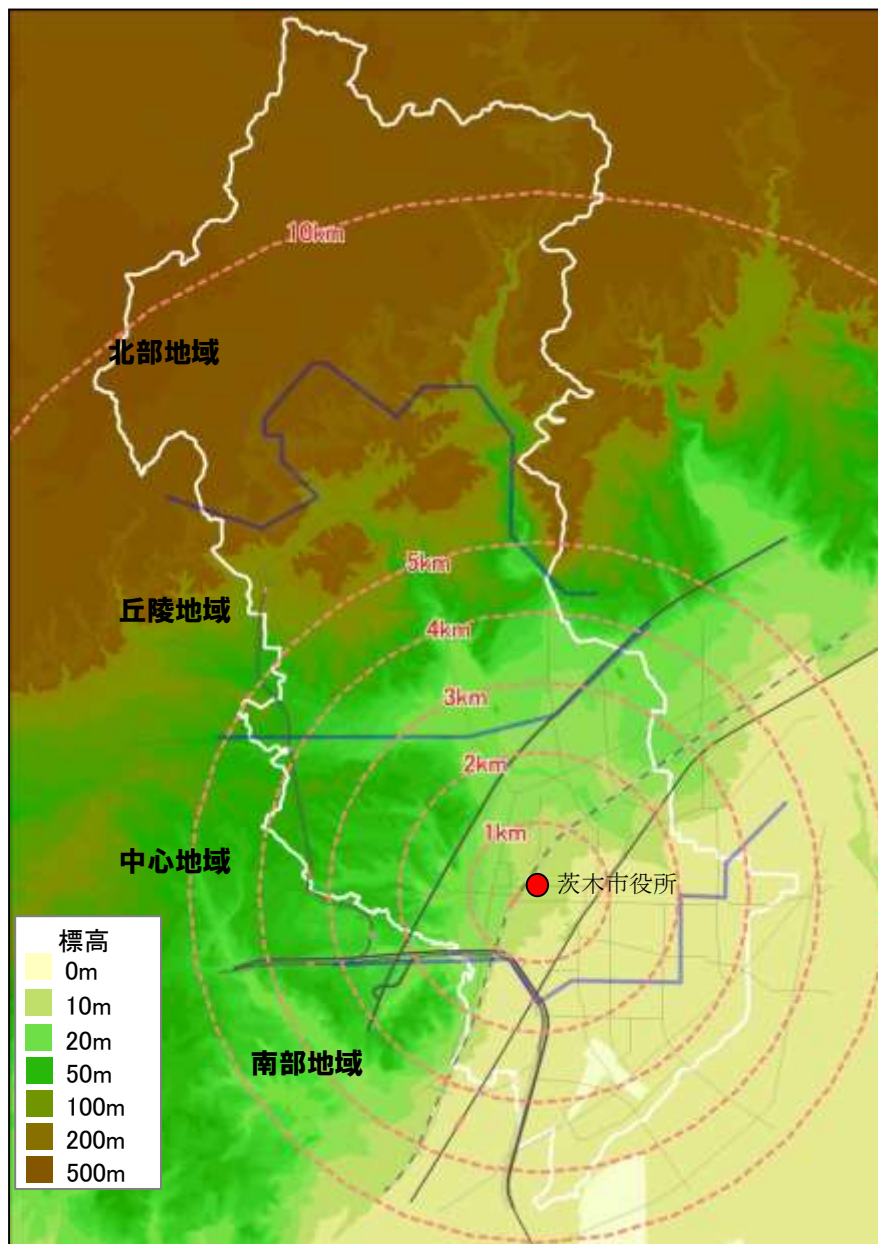


図 茨木市の地勢

資料：国土地理院基盤地図情報 数値標高モデル 10m メッシュ

2) 土地利用の状況

- 中心地域と南部地域は一般市街地や商業業務地、工場地として利用されており、北部地域と丘陵地域の多くは、山林及び田、畑が中心の土地利用になっています。
- 国道 171 号、府道大阪高槻京都線などの幹線道路沿線では、工場や倉庫などの土地利用が多く、南部地域の一部では大阪府中央卸売市場や北大阪トラックターミナル等が立地する北大阪流通業務地区があります。
- また、近年では工場の跡地において、新たなまちづくりとして大学や新駅の整備などが進められています。

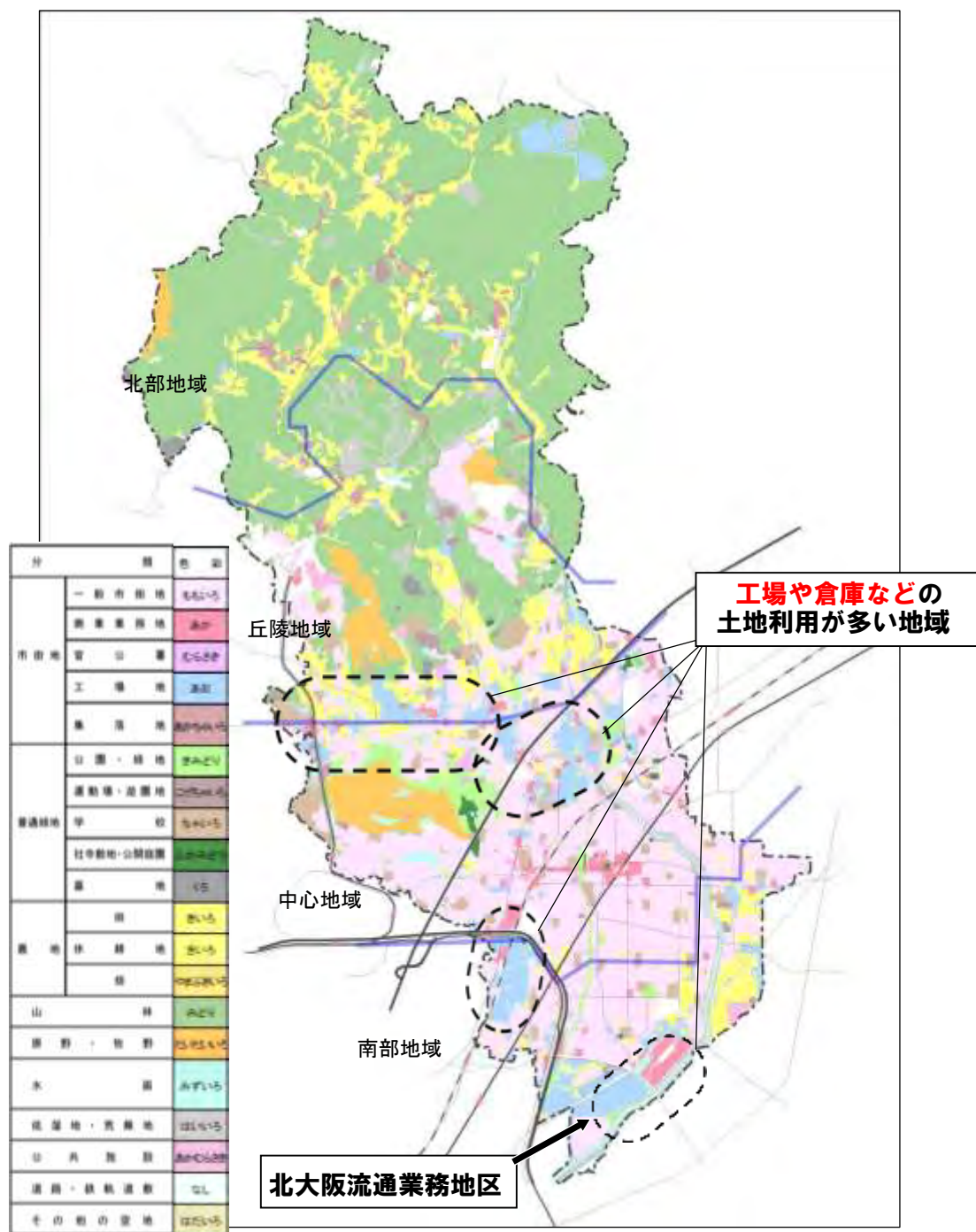


図 土地利用現況

資料：平成 22 年度土地利用現況調査（都市計画基礎調査）

※一般市街地：主として戸建住宅や共同住宅のほか、店舗等の併用住宅などが立地する地区（1,000 m²以上）

※商業業務地：主として店舗、事務所等が集積する地区（5,000 m²以上）

※工場地：主として工場、倉庫、トラックターミナル等の流通施設が立地する地区（5,000 m²以上）

3) 主要施設の分布状況

- 行政施設等は市の中心部に集積し、丘陵地域には大学や高校などの教育施設が立地しています。
- 中心地域から南部地域まで南北に伸びる元茨木川緑地をはじめ、市内各地には都市公園が開設され、北部地域には自然歩道が整備されるなど市民の憩いや散策の場が設けられています。また、安威川ダム事業に合わせて、周辺ではレクリエーション拠点としての整備が予定されています。
- 国道 171 号とほぼ並行する旧西国街道には郡山宿本陣や古墳などの歴史的資源が残っています。また、市内の旧街道沿いには昔ながらの集落が存在するほか、中心部の一部では町家が点在します。



図 主要施設の分布状況

4) 交通基盤

- ・国土軸上に位置し、大阪府内や他府県を結ぶ地域幹線軸が縦横に交差しており、広域的な交通利便性に恵まれています。
- ・鉄道は西日本旅客鉄道（JR 東海道線）、阪急電鉄（株）（阪急京都線）、大阪高速鉄道（株）（大阪モノレール線（本線）、彩都線）の3社が運行しており、大阪市内や京都市内、大阪国際空港等を結んでいます。
- ・今後は、（仮称）JR 総持寺駅や新名神高速道路の整備に伴い、一層の交通利便性の向上が期待されています。

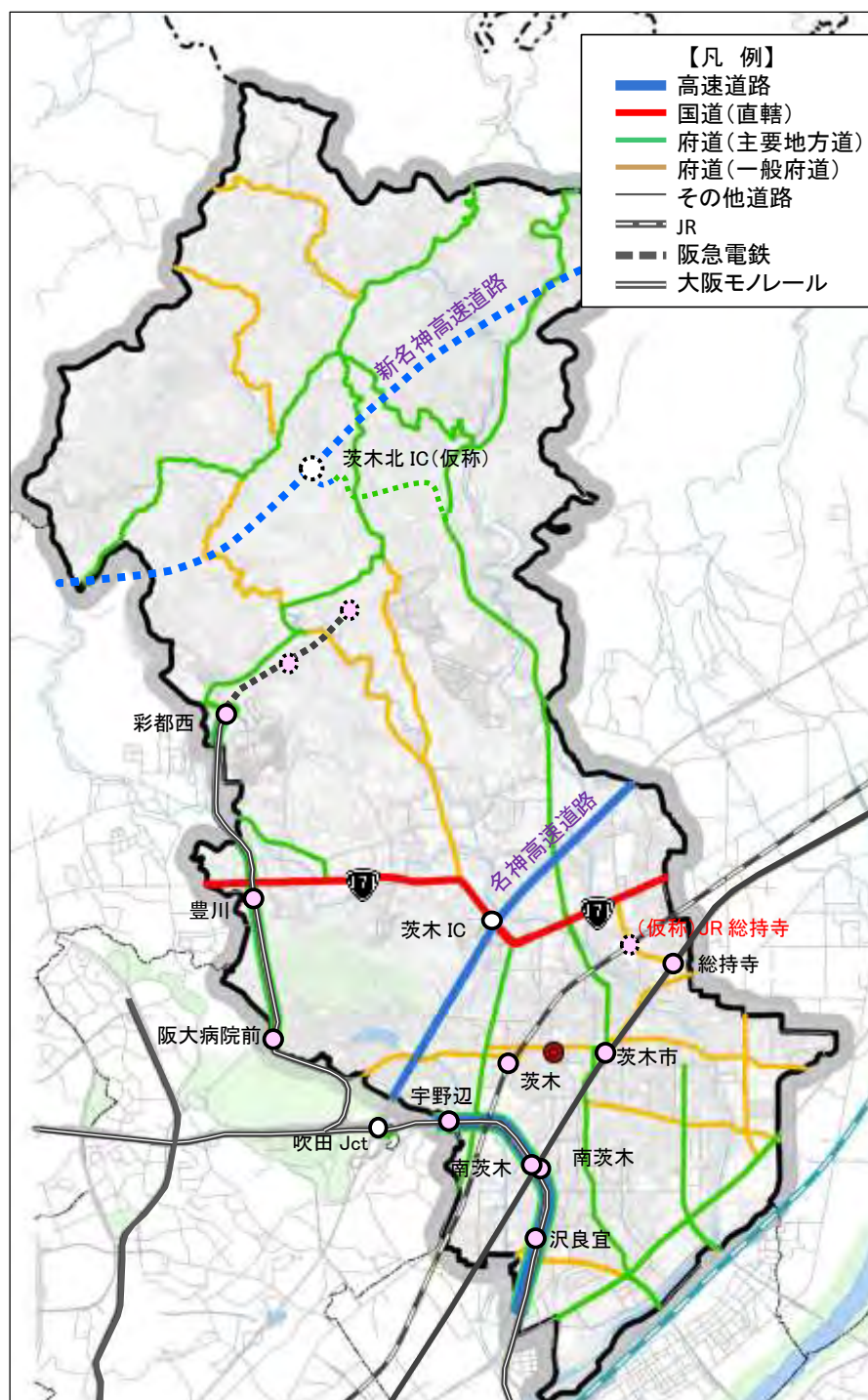
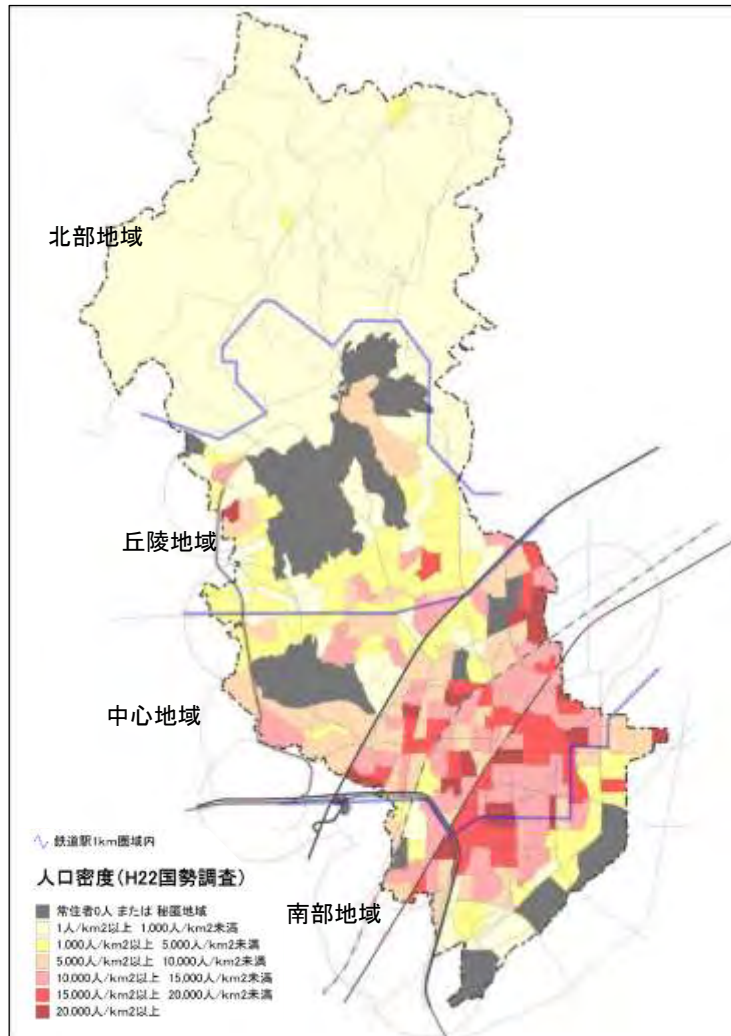


図 茨木市の交通基盤

5) 人口動態

① 人口密度、人口推移

- ・JR、阪急の沿線をはじめ中心地域は鉄道駅を中心に人口密度が高くなっています。
- ・我が国は人口が減少しつつありますが、茨木市の人口は現在も微増傾向にあります。ただし、将来的には減少に転じると予想されています。



資料：平成 22 年国勢調査

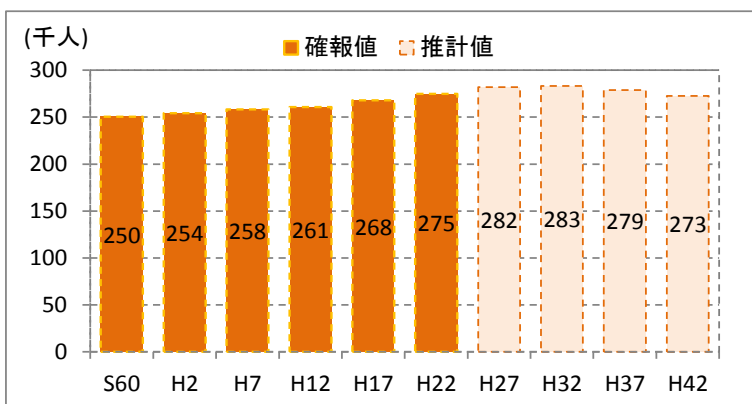


図 茨木市の人口推移

資料：確報値は、昭和 60 年～平成 22 年国勢調査
推計値は、『茨木市 将来推計人口等調査報告書』
(平成 25 年 3 月推計、中位推計結果)

② DID 地区の推移

- 1965 年には、JR 茨木駅及び阪急茨木市駅を中心とした地区に人口が集中していましたが、1995 年までに市街地が拡大し、中心地域及び南部地域の多くが DID 地区になりました。2010 年では、市民の約 97% が DID 地区内に居住しています。

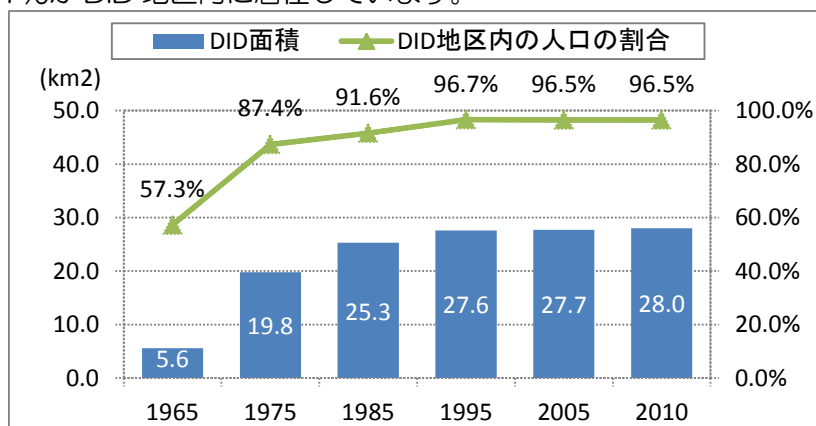


図 DID 面積と市内総人口に対する DID 地区内の人口の割合

資料：平成 22 年国勢調査

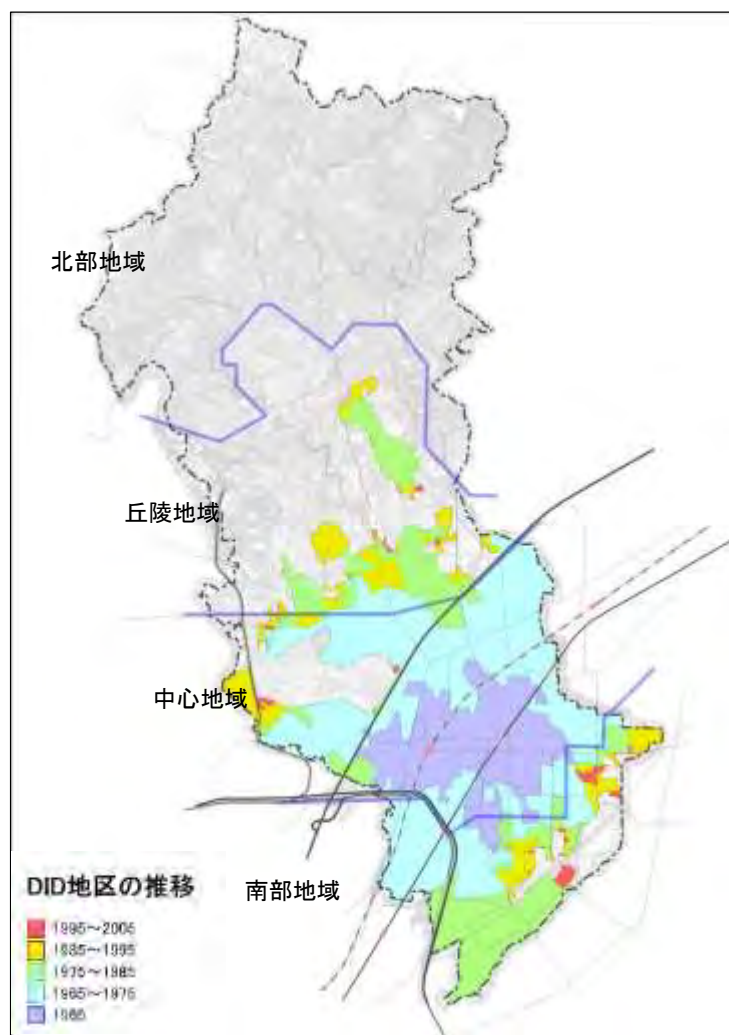


図 DID 地区の推移

資料：平成 22 年国勢調査

※DID 地区（人口集中地区）：国勢調査による地域別人口密度が 4,000 人/km² 以上、かつ地域の人口が 5,000 人以上である地域

③ 高齢化率

- ・本市の高齢化率は全国平均と比較すると低い状況にありますが、北部地域の高齢化率は高くなっています。
- ・また、春日丘地区、郡山団地（新郡山一丁目）、茨木サニータウンなど昭和 30～40 年代に開発された住宅地では高齢化が進展しています。

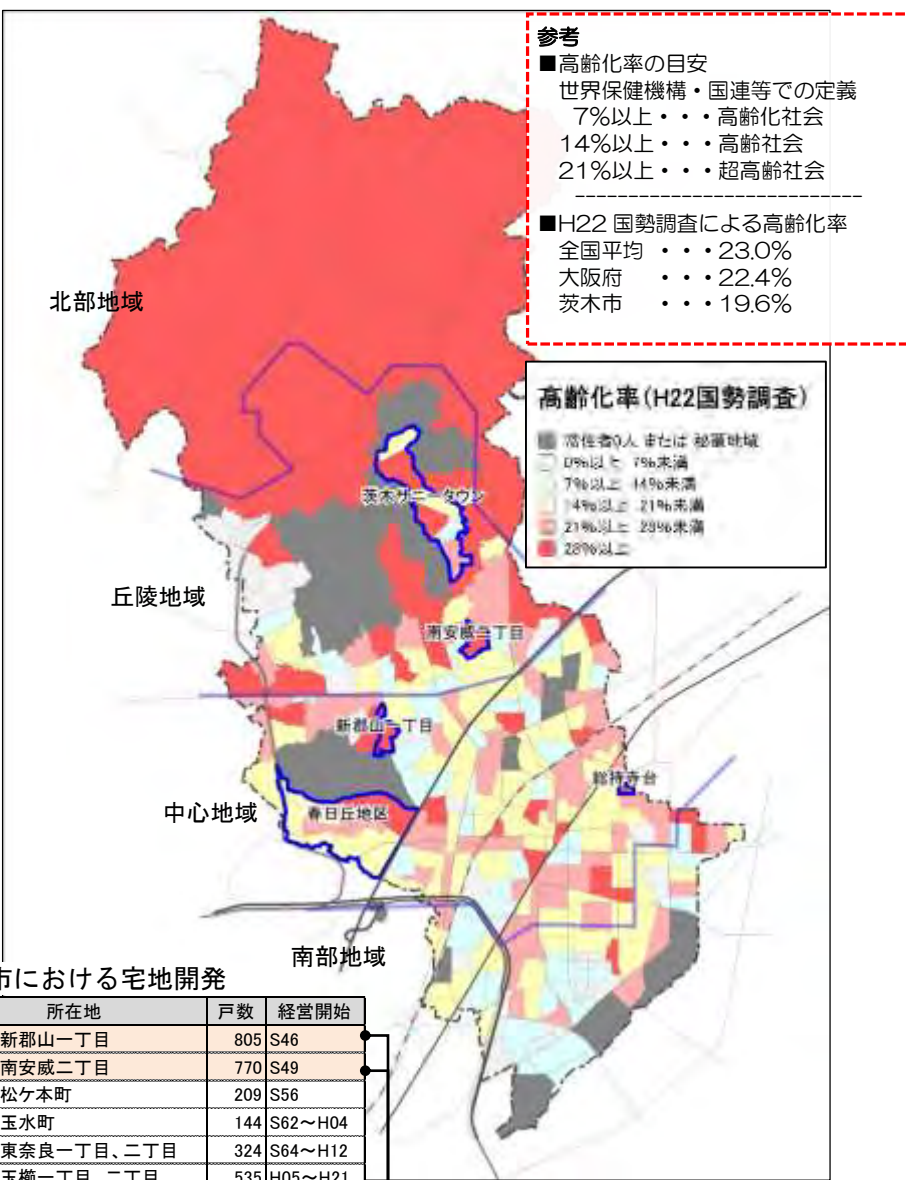


表 公営住宅を例にした茨木市における宅地開発

開発・管理主体	住宅名称	所在地	戸数	経営開始
大阪府	茨木郡山	茨木市新郡山一丁目	805	S46
	茨木安威	茨木市南安威二丁目	770	S49
	茨木松ヶ本	茨木市松ヶ本町	209	S56
	茨木玉水	茨木市玉水町	144	S62～H04
	茨木東奈良	茨木市東奈良一丁目、二丁目	324	S64～H12
	茨木玉櫛	茨木市玉櫛一丁目、二丁目	535	H05～H21
	茨木三島丘	茨木市三島丘一丁目、二丁目	354	H09～H16
	茨木西福井	茨木市西福井二丁目	387	H15～H22
都市再生機構	総持寺	茨木市総持寺台 及び 高槻市	1,786	S36
	オークタウン東茨木	茨木市橋の内二丁目	539	S61～H5
	茨木三島丘ウエスト	茨木市三島丘二丁目	280	H9～H11
	茨木学園町	茨木市学園町	438	H11～H14
	茨木三島丘イースト	茨木市三島丘二丁目	342	H13～H15

図 高齢化率

資料：平成 22 年国勢調査

昭和 30 年代～40 年代に整備

表 茨木市内のニュータウン

所在地	地区名	事業主体	開発の概要	
			事業年度	
茨木市	茨木サニータウン	民間	開始	終了
茨木市、箕面市	国際文化公園都市	都市機構	H6	

【ここでの「ニュータウン」の定義】

- ・昭和 30 年度以降に着手した計画戸数 1,000 戸以上または計画人口 3,000 人以上の増加を計画した事業のうち、地区面積 16ha 以上であるもの

資料：国土交通省 土地総合情報ライブラリー（平成 22 年度作成）

- 将来推計人口等調査によれば、市内に常住する 65 歳以上の高齢者は平成 22 年で約 5.4 万人（高齢化率 19.6%）であり、平成 32 年には約 1.5 万人増加し、約 6.9 万人（高齢化率 24.5%）になると推計されています。

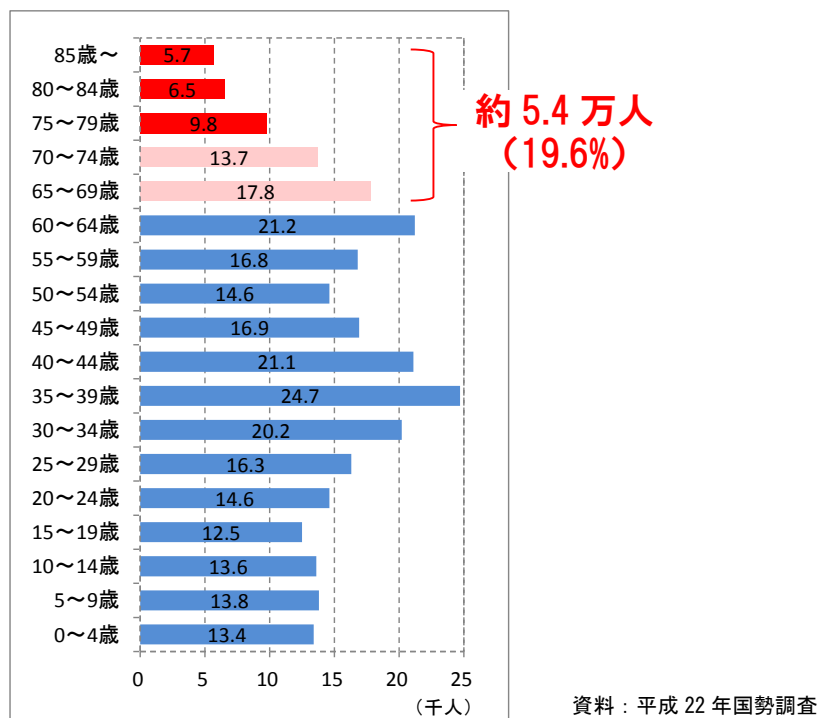


図 現在の高齢化率（H22）

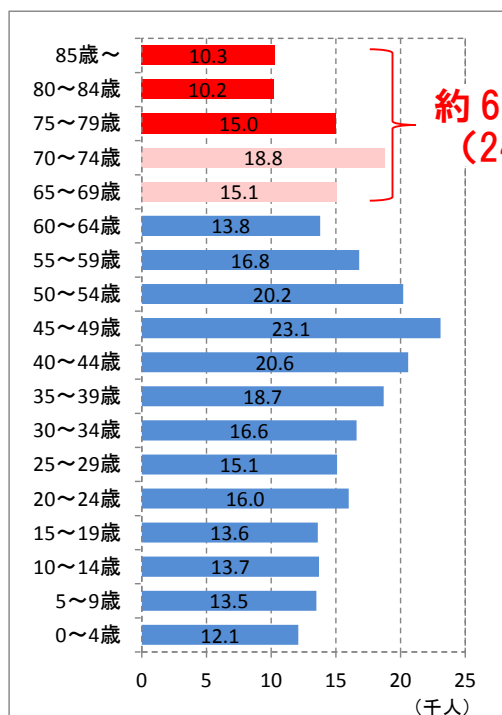


図 概ね 10 年後（H32）の高齢化率

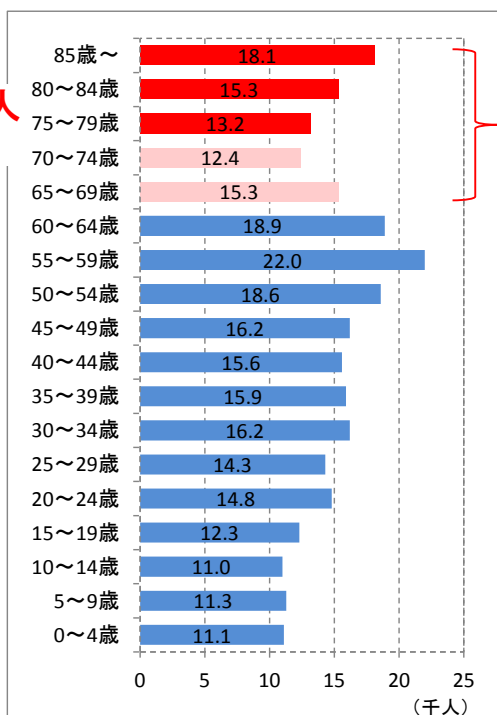


図 概ね 20 年後（H42）の高齢化率

資料：『茨木市 将来推計人口等調査報告書』（平成 25 年 3 月推計、中位推計結果）

6) 従業者・通学者数

- 本市に常住する従業者及び通学者のうち約6割（約 8.1 万人）は市外に通勤及び通学しており、茨木市での従業者及び通学者のうち、市外から茨木市への従業者・通学者は約5割（約 5.7 万人）となっています。

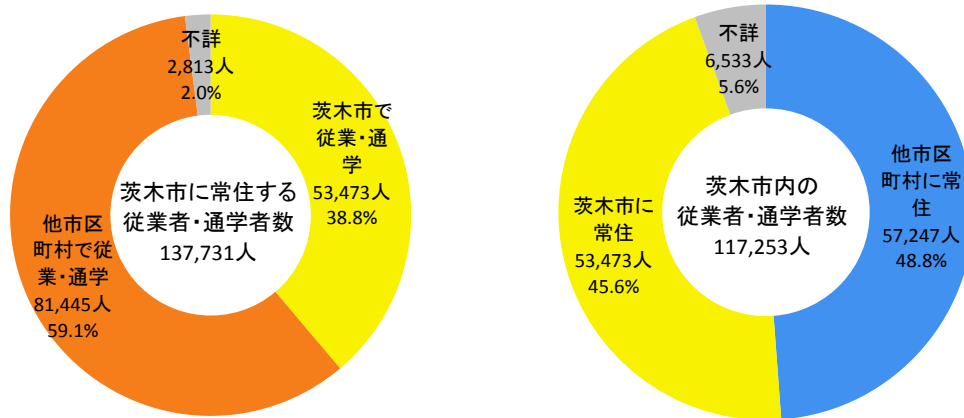


図 従業者・通学者数

資料：平成 22 年国勢調査

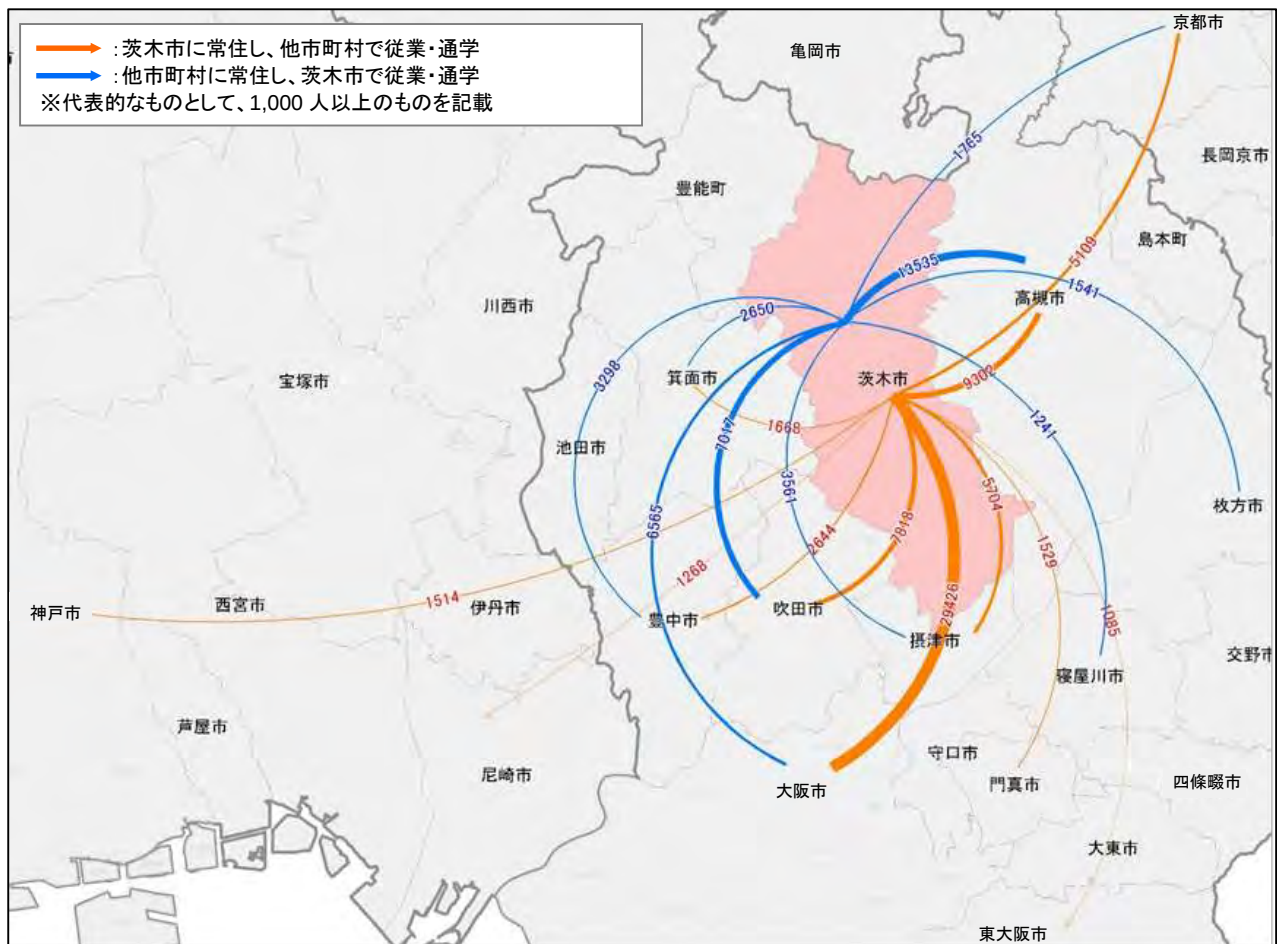
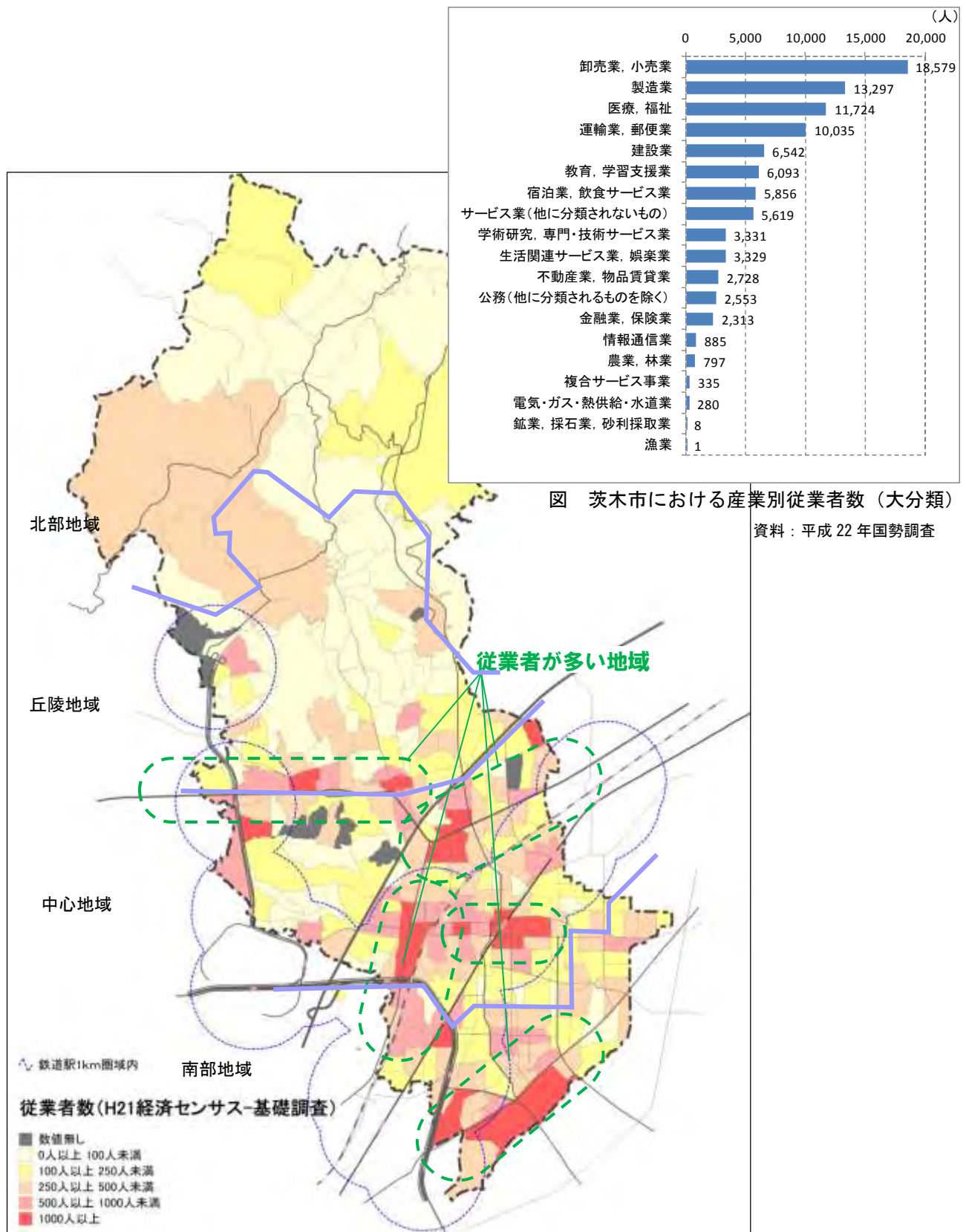


図 従業者・通学者の流動

資料：平成 22 年国勢調査

7) 従業人口

- ・従業人口は、国道 171 号や府道大阪高槻京都線などの幹線道路沿道と中心部で多くなっています。産業別では卸売業・小売業や製造業の従業者数が多く、卸売業・小売業の従業者数が約 1.9 万人、製造業の従業者数が約 1.3 万人となっています。



2.2. まちの将来像

本節では、本市が目指す都市整備の取り組み及び都市づくりの課題のほか、上位計画や現在進められているプロジェクトなどを踏まえ、本市のまちの将来像を示しています。

1) 都市整備の方向性

本市は、市街地が中心地域から南部地域、丘陵地域まで拡がり、北部地域とあわせて一体の都市が形成され、交通結節点である鉄道駅をはじめ、行政施設や医療、商業施設などの都市機能が立地しています。また、前節のとおり本市は「利便性の高い交通網」「多様な都市環境」という都市特性を有しています。今後も市民の生活に必要な都市機能を維持しつつ、交通結節点などの都市機能が集積する中心地域と各地域の連携を図り、地域特性やプロジェクトを踏まえた取り組みを進めていきます。

○茨木市の特徴

利便性の高い交通網

- ・複数の鉄道が運行し、大阪や京都など関西の文化、経済の中心都市へ容易に移動できます。
- ・名神高速道路、中国自動車道、近畿自動車道のほか、国道 171 号、府道大阪中央環状線などの主要幹線道路が整備され、広域的な移動を支える道路網が確保されています。
- ・鉄道網が発達し、鉄道駅を中心に人口密度が高く、現在も人口は微増しています。
- ・市内では幹線道路網も発達していることから、主要幹線道路沿道は卸売業・小売業や製造業などの利用が多くなっています。

多様な都市環境

- ・北部地域は山林や田畑などみどり豊かな自然環境に恵まれており、丘陵地域では大学などの教育施設が立地するほか、彩都など新市街地の開発が進められています。
- ・中心地域や南部地域においては、住宅、事務所、工場、倉庫など様々な土地利用により市街地が形成されています。
- ・市内には郡山宿本陣（樁の本陣）や旧西国街道をはじめ、文化財や旧街道などの歴史的資源が点在しているとともに、中心部には商店街や大型商業施設、公共施設をはじめ都市機能が集積し、多くの人に利用されています。
- ・地域によって様々な特徴があり、「住む」、「働く」、「学ぶ」、「余暇を楽しむ」といった多様な都市環境を有していると言えます。



○市の特徴を活かした都市整備

地域特性を活かした都市づくり

- ・北部地域、丘陵地域、中心地域、南部地域における各々の都市環境を維持及び保全します。
- ・新たに大学の開学や新駅の開業などに向けた整備が進められており、新たなインパクトを活用した都市の魅力づくり（リノベーション）を進めていきます。

中心部の魅力づくり、プロジェクトの活用

- ・JR 茨木駅の東側においては大学の開学に向けた整備のほか、JR 茨木駅東口駅前広場の再整備に取り組んでいます。また、JR 茨木駅西口、阪急茨木市駅周辺の再整備に向けた取り組みを進めており、新たな交流や活力を中心部の魅力向上につなげる方策について検討を進めていきます。
- ・中心部は駅を中心とする商業、業務施設が立地するほか、周辺は住宅が立地する地域であり、新しいにぎわいとこれまでの落ち着きを融合し、活力と憩いのバランスのとれた本市のまちの顔としての形成を目指します。
- ・（仮称）JR 総持寺駅の開業に向けた整備を進めています。開業による人の流れを活かし、（仮称）JR 総持寺駅～阪急総持寺駅間や（仮称）JR 総持寺駅～国道 171 号間の沿道をはじめ、周辺地域の活性化に向けた取り組みの検討を進めていきます。

2) 都市づくりの課題

今後、本市の特徴を踏まえた都市整備を進めていくうえで、現在の社会情勢等から以下の課題が考えられます。

① 社会をとりまく状況

我が国の人口は現在の約1億2000万人から、2040年には約1億700万人への減少が見込まれ、特に地方都市においては人口が急速に減少する見込みとなっています。一方で、特に高齢者数が大幅に増加すると見込まれています。大都市ほど地域コミュニティが希薄であり、社会的に孤立した住民が増加することが考えられます。

そのほか、空き地や空き家等の増加が進み、社会保障費、公共施設及びインフラ等の維持更新費用の増大が見込まれます。また、南海トラフ巨大地震などの危険性についても考慮する必要があります。

(参考：平成25年7月「都市再構築戦略検討委員会 中間とりまとめ」)

② 茨木市の課題

i) 高齢化の進行

本市の人口は平成30年代初頭にピークを迎え、徐々に減少に転じ、平成37年には高齢化率が25%を超え、生産年齢人口、幼年人口は今後減少傾向と予測されています。特に、北部地域の高齢化率は平成24年8月末時点（住民基本台帳人口ベース）で約36%であり、更なる高齢化率の上昇が予想されます。

交通面では生活における移動手段の確保が課題となってきます。

ii) 都市機能の維持、更新

今後は、老朽化した既存のインフラや公共施設などの更新が必要になってきます。これには多額の経費が必要であり、計画的に進めていくことが求められます。

本市では優れた交通基盤や立地状況を活かし、今後もそれぞれの地域特性を活かした良好な市街地環境の維持に努める必要があり、これらを結ぶ交通の確保が必要です。

本市はこれまで大阪と京都の中間に位置する立地条件を活かし、人口の増加とともにまちが発展してきました。これからも新たに進行中のプロジェクトを活かした中心部の魅力向上を図るほか、各地域の特徴を活かして良好な都市環境の形成に向け、人の暮らしと都市機能を支える交通を目指した取り組みを進め、活気があり、夢があふれるまち「いばらき」の実現を図っていくことが必要です。

3) 上位計画・関連計画

「茨本市総合計画」は、本市における行政施策の指針となるもので、市のまちづくりや地域づくりに対する市民の高い認識と強い連帯感を基盤とし、市、市民、事業者が一体となって進める総合的・計画的なまちづくりの基本となるものです。平成17年度に策定した「第4次茨本市総合計画」は平成27年度（2015年度）を目標年次としており、現在「（仮称）第5次総合計画」の策定に向けた検討を進めています。また、都市計画、環境、中心市街地、産業、保健福祉の分野において各種関連計画があり、（仮称）第5次総合計画の策定にあわせて一部の計画の見直しが進められています。

■上位計画

第4次 茨本市総合計画(平成17年3月策定)
※平成25年度から(仮称)第5次総合計画の策定に向けて検討中

◎基調（基本理念）

・希望と活力に満ちた文化のまち いばらき

◎都市像

- ・ ころやすらか「福祉充実都市」
- ・ くらしやすらか「安心実感都市」
- ・ 未来はぐくむ「環境実践都市」
- ・ 活力あふれる「生活躍動都市」
- ・ 個性かがやく「文化創造都市」

■関連計画

都市計画

茨本市都市計画マスタープラン(平成19年6月策定)

環境

茨本市環境基本計画(平成16年3月策定)

地球温暖化対策実行計画(平成24年3月策定)

中心市街地

茨本市中心市街地活性化基本計画(平成16年11月策定)

産業

茨本市産業振興ビジョン(平成22年3月策定)

茨本市産業振興アクションプラン(平成23年3月策定)

保健福祉

茨本市総合保健福祉計画(平成24年3月策定)

地域福祉計画(平成24年3月策定)

健康いばらき21・食育推進計画(平成24年3月策定)

障害者福祉に関する長期計画・障害者福祉計画(平成24年3月策定)

高齢者保健福祉計画・介護保険事業計画(平成24年3月策定)

4) 本市が目指すまちづくり

本市では、平成 25 年度から（仮称）第 5 次総合計画の策定と都市計画マスタープランの改定に向けた取り組みを進めています。

（仮称）第 5 次総合計画は、これまでに培われた本市の特徴や利点を活かしつつ、市民の思いや社会の流れを踏まえて、茨木に対する誇りや愛着をもち、人のつながりが深まるまちを目指した計画として、平成 37 年度を目標年次とした次の 10 年間で取り組む本市のまちづくりの指針となるものです。

都市計画マスタープランの見直しにおいては、（仮称）第 5 次総合計画と軌を一にして、今後予想される社会経済情勢の変化や地方分権の推進による都市計画決定権限の移譲、本市の土地利用の変化を踏まえた都市計画に関する基本的な方針として策定することとしています。「交通」に関するまちの将来を考える視点としては、本市のこれまでの取り組みや現在の社会経済環境などから、以下に掲げる点を考慮していくことが必要になると考えています。

- ・歩いて暮らせるコンパクトな生活圏を維持し、構築するとともに、人口減少、超高齢社会に対応した移動手段の確保
- ・都市の魅力や都市としてのブランド力を高め、人口の定着の推進と魅力のあるまちの拠点づくりによる交流人口の拡大につながる交通
- ・産業構造の変化に対応していくため、インキュベーション施設など新規産業を創出しやすい環境の整備、生活利便性の向上や地域経済の活性化等を図るための商業集積、市民生活と産業を支える物流機能の増進につながる交通
- ・地球温暖化等の環境問題が深刻化する中、環境負荷の抑制として低炭素社会の構築や将来のエネルギー問題への対応に向けた公共交通の利用促進や環境負荷の少ない交通への転換
- ・地域コミュニティや市民活動の発展を支え、人と人を結びつける交通

※インキュベーション施設：創業希望者や創業して間もない事業者を支援する起業家育成施設

5) 茨木市の主要プロジェクト

本市では、将来の発展につながるプロジェクトとして、立命館大学の開学、(仮称) JR総持寺駅の整備、スマートコミュニティの整備、彩都事業、新名神高速道路の整備、安威川ダム事業が展開されており、これらのプロジェクトと連動した交通施策を実施する必要があります。

■計画概要

①立命館大学の開学

- ・新キャンパスの設置、市民開放施設等の整備
- ・平成 27 年4月に開学を予定

②(仮称)JR総持寺駅の整備

- ・新駅、駅前広場、駐輪場等交通結節点を整備
- ・平成 30 年春に開業を予定

③スマートコミュニティ整備

- ・太陽光発電や建築物のエネルギー管理システム(BEMS)、省エネ設備などエネルギーの効率利用を図る環境配慮型都市の建設
- ・早期事業化に向けて土地利用計画を検討中

④彩都事業

- ・西部地区は平成 26 年度に工事完了予定
- ・中部地区は平成 24 年度に事業着手し、平成 27 年度末に工事完了予定
- ・東部地区は早期事業化に向けて土地利用計画を検討中

⑤新名神高速道路の整備

- ・本線、インターチェンジ、パーキングエリア、アクセス道路の整備
- ・平成 29 年3月の供用を目指す(高槻第一 JCT～神戸 JCT)

⑥安威川ダム事業

- ・ダム本体の建設
- ・平成 24 年度から本体工事(転流工)に着手

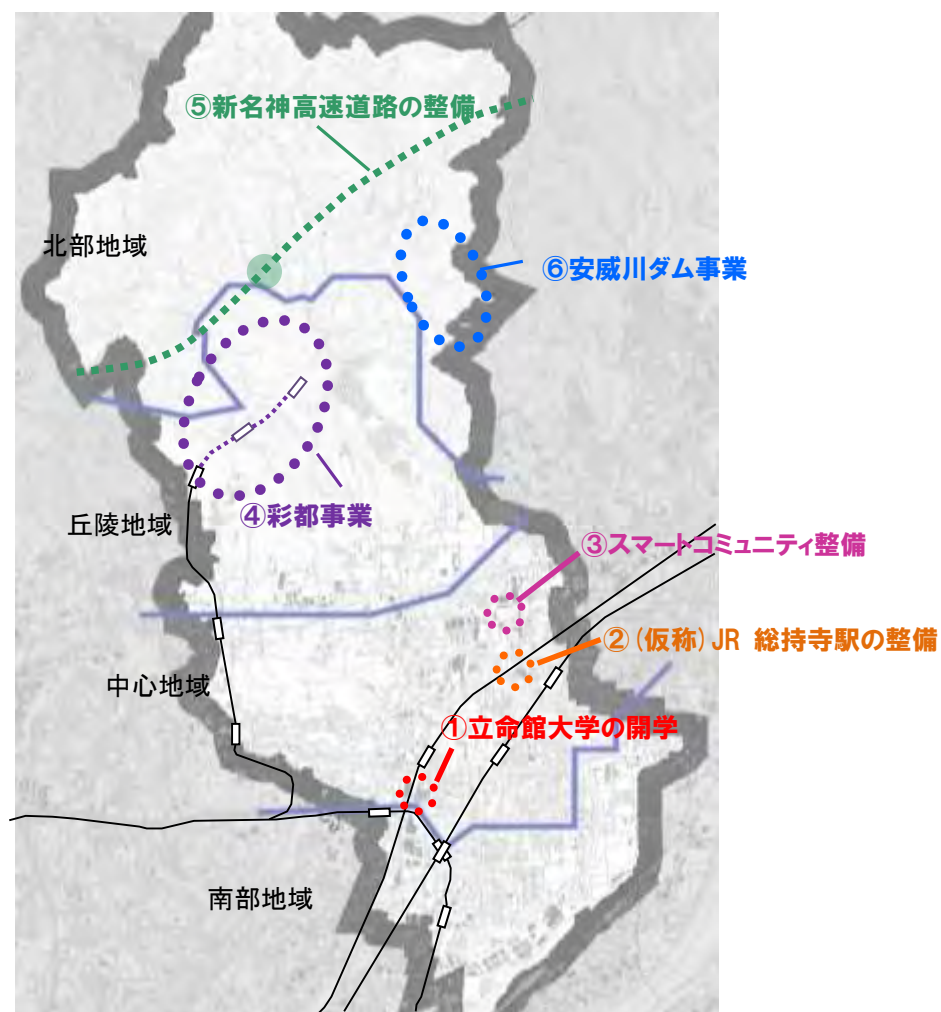


図 茨木市の主要プロジェクト

6) 茨木市のまちの将来像

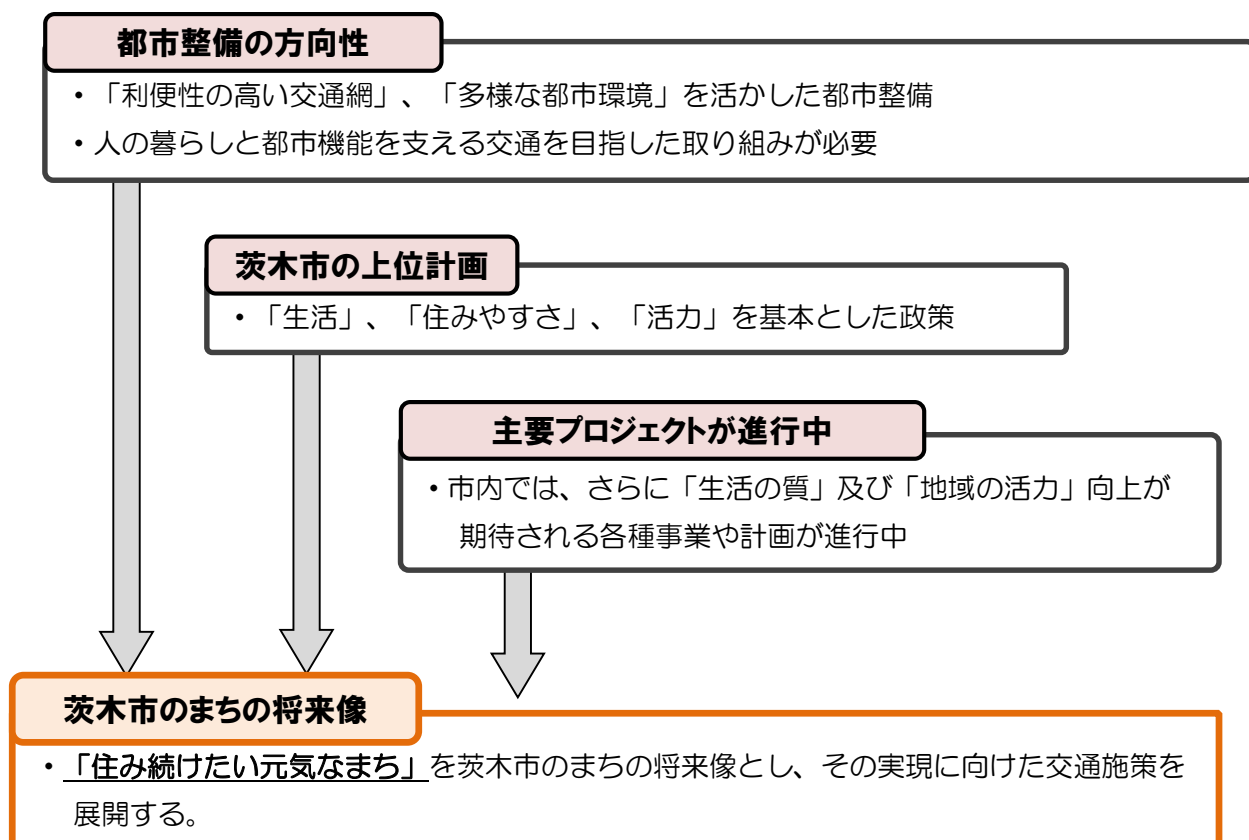
本市の特徴である、利便性の高い交通網や多様な都市環境を活かした都市整備にあたっては、人の暮らしと都市機能を支える交通を目指した取り組みが必要になります。また、茨木市総合計画をはじめとした上位計画は「生活」、「住みやすさ」、「活力」を基本としており、既に（仮称）JR 総持寺駅の整備による交通利便性の向上や、立命館大学の開学に向けた周辺整備に伴い、新たな交流拠点が創出されるなど「生活の質」や「地域の活力」の向上が期待される各種事業や計画が進められています。

今後もこれまでの取り組みや直面する「高齢化の進行」、「都市機能の維持、更新」などの都市づくりの課題を踏まえ、日々の暮らしを支えるまちづくりを推進していく必要があります。さらに人口減少社会の中でも人口の維持、増加につながるよう、都市の中で行われる、働く、学ぶ、訪れるといった活動を支えていく取り組みが重要です。

そのため、都市活動の基本である「住みやすさ」、「活力」の向上を目指し、茨木市総合交通戦略では、

「住み続けたい元気なまち」

を本市のまちの将来像とし、「住み続けたい元気なまち」の実現に向けた交通施策を展開することとします。



第3章 茨木市の交通の課題

本章では、本市のまちの将来像を実現する交通施策の検討にあたり、交通の課題についてまとめました。

3.1. 交通の現況

本市の交通実態や特性について、各種調査結果及び近畿圏パーソントリップ調査等により整理しました。

1) 交通手段分担率

- ・本市は近隣市町よりも自転車の分担率が高く、特に地形の平坦な茨木市南部（南部地域のほか中心地域及び丘陵地域の各一部）では自転車の分担率が約3割と高くなっています。
- ・茨木市北部（北部地域のほか丘陵地域及び中心地域の各一部）の分担率は自動車が高くなり、鉄道及び自転車の分担率が低くなっています。

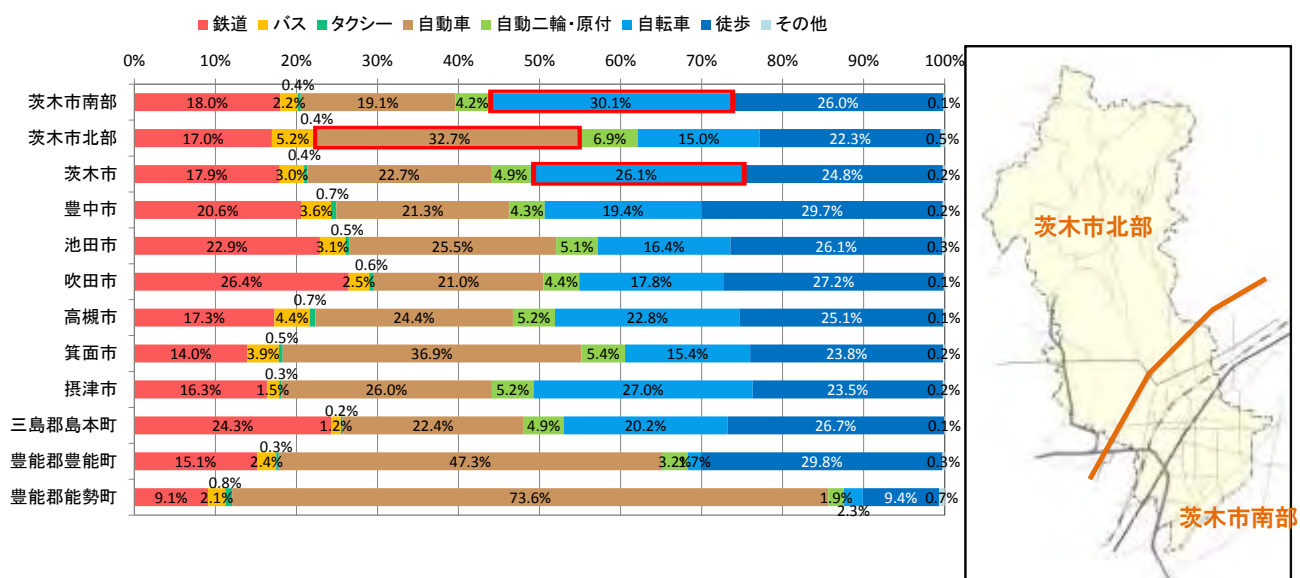


図 茨木市及び近隣市町を起終点とする交通手段分担率

※交通手段「不明」を除く
 ※交通手段分担率：全ての移動のうち、各交通手段が利用される割合
 ※茨木市北部、茨木市南部はPT調査におけるゾーン設定による
 茨木市北部：北部地域のほか丘陵地域及び中心地域の各一部に該当
 茨木市南部：南部地域のほか中心地域及び丘陵地域の各一部に該当
 資料：第5回（平成22年）近畿圏パーソントリップ調査の調査票情報を集計

2) 公共交通利用者数

①鉄道

- ・鉄道利用者の多くはJR茨木駅及び阪急茨木市駅を利用し、両駅は市の玄関口となっています。
- ・年間利用者の推移では、阪急及びモノレール南茨木駅やモノレール阪大病院前駅で増加傾向にあり、一方で、JR 茨木駅、阪急茨木市駅、阪急総持寺駅は減少傾向にあります。
- ・阪急及びモノレール南茨木駅は相互に接続する乗換え拠点となっていますが、JR 茨木駅とモノレール宇野辺駅及び JR 茨木駅と阪急茨木市駅間とはともに 1 km 程度離れており、乗換えの利便性が高いとは言えません。



図 鉄道各駅の日平均利用者数（平成 23 年度）

資料：茨木市統計書

※年間利用者数を、365 日で割った値。また、JR は乗車客数を 2 倍した数値を乗降客数とした。

※距離は直線距離

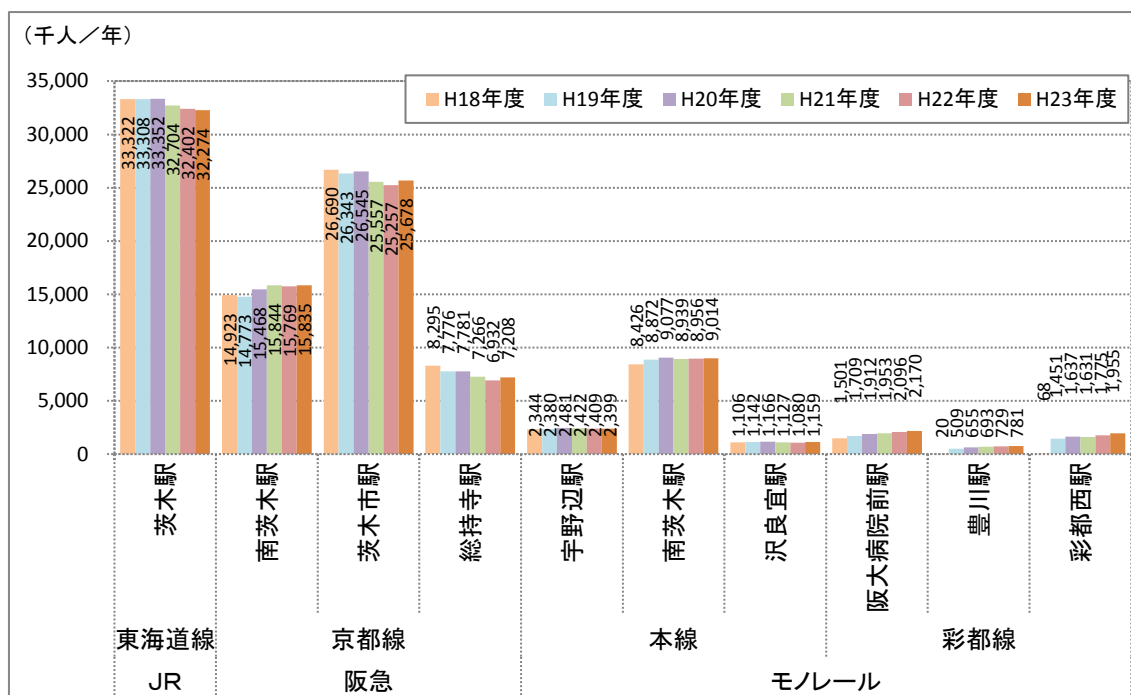


図 鉄道各駅の年間利用者数の推移

※市内各駅の乗降客数を合計

資料：茨木市統計書

②路線バス

- 市内の路線バスは阪急バス、近鉄バス、京阪バスの3社が運行しており、阪急バスが中心地域と北部地域、近鉄バスが中心地域と南部地域、京阪バスが中心地域と南部地域の東部の地域間を主に運行しています。
- 京阪バスのバス利用者は増加傾向にありますが、その他2社においては減少傾向にあります。
- JR 茨木駅～阪急茨木市駅間は3社が重複して運行しています。

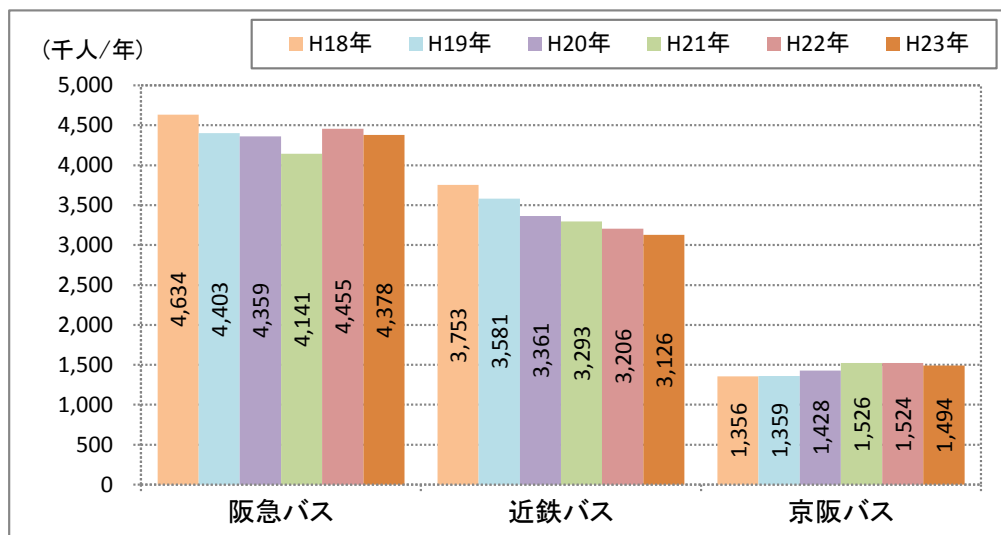


図 事業者別の年間乗車人数

※市内のバス停の乗車人数を合計
資料：茨木市統計書



図 事業者別の運行ルート

3) 公共交通空白地

- ・バス停から半径 300m 及び鉄道駅から半径 1 km までを公共交通によるサービス圏とした場合、市内の居住地の大半が公共交通サービス圏に含まれますが、一部の地域では公共交通空白地が存在します。

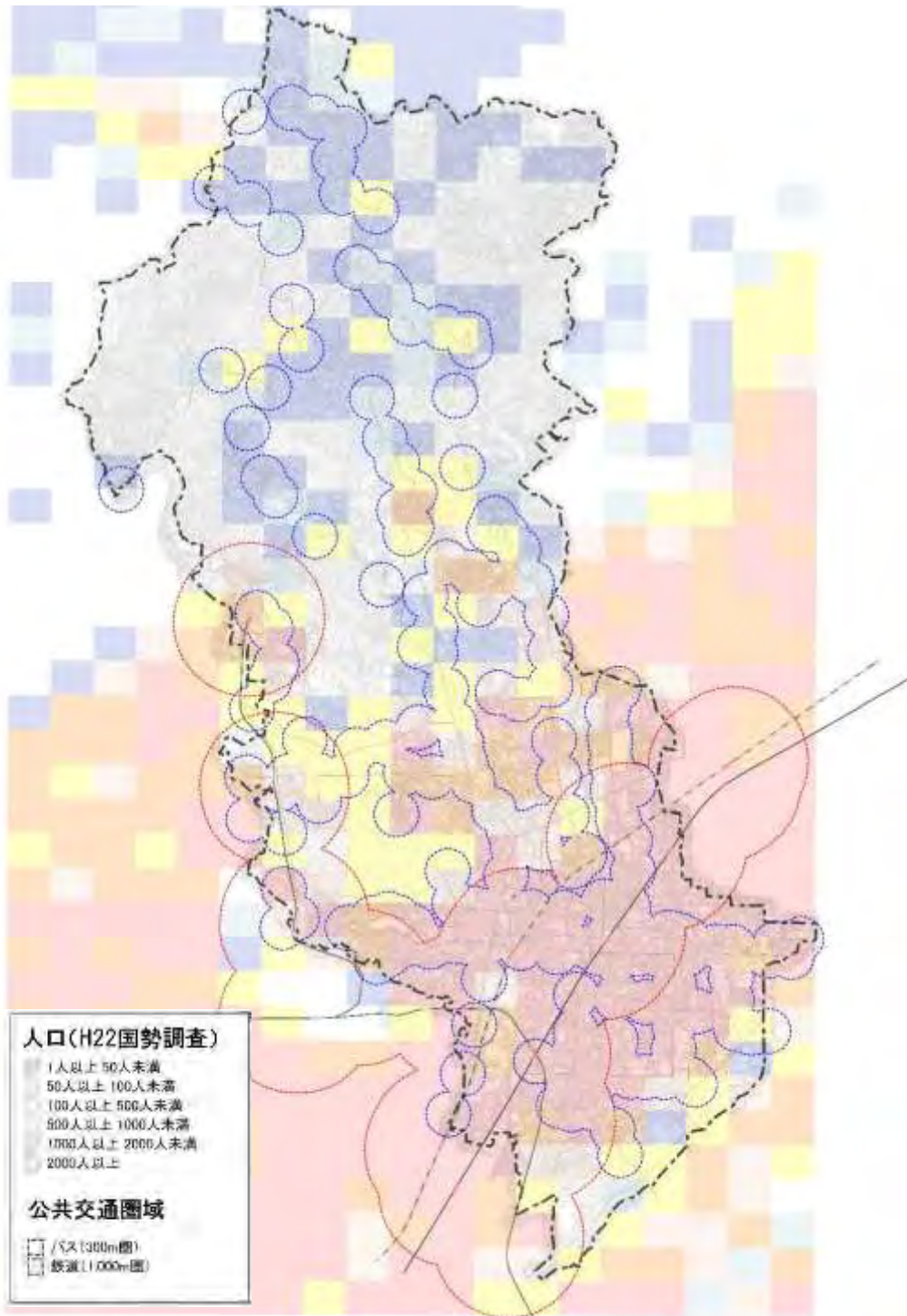
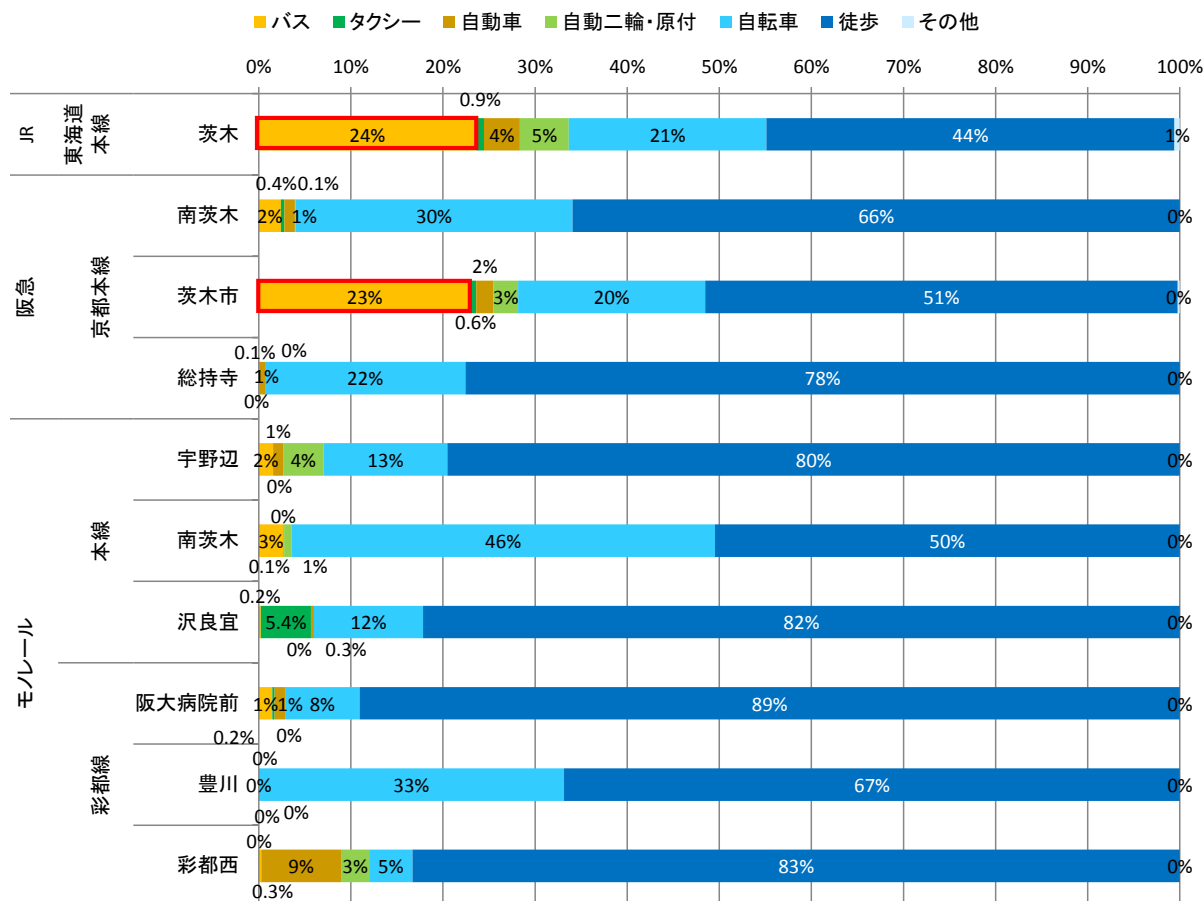


図 公共交通空白地

- ※1 バス停サービス圏(半径約 300m)
「バスサービスハンドブック(土木学会)」において、一般的に抵抗なく歩くことが可能とされる距離
- ※2 鉄道サービス圏(半径約 1,000m)
「地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱」(国土交通省)における交通不便地域の定義による距離
- ※3 人口データは平成 22 年国勢調査 500m メッシュデータによる
- ※4 (仮称) JR 総持寺駅の設置を反映している。

4) 鉄道駅の端末交通手段

- 各鉄道駅を起点及び終点とする交通手段（鉄道駅の端末交通手段）のうち、徒歩が概ね5割～9割を占めており、次に自転車が多くなっています。
- バス路線が集中する JR 茨木駅と阪急茨木市駅ではバスの分担率が約2割を占めていますが、他の駅ではバスを端末交通手段とする利用はほとんどありません。



※乗車側、降車側の合計により分担率を算出

※交通手段「不明」を除く

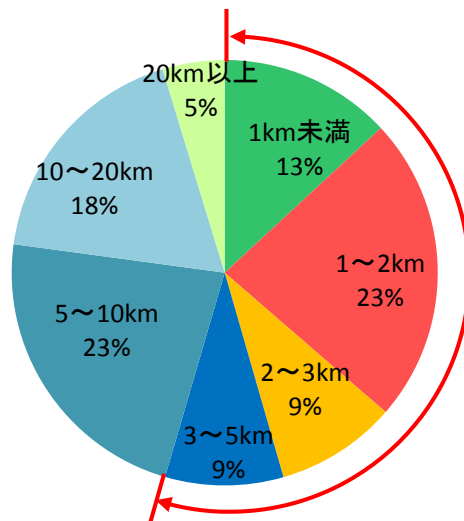
※図中の 0% は、0.5% 未満を示す

資料：第5回（平成22年）近畿圏パーソントリップ調査の調査票情報を集計

図 鉄道駅の端末交通手段

5) タクシーの利用特性

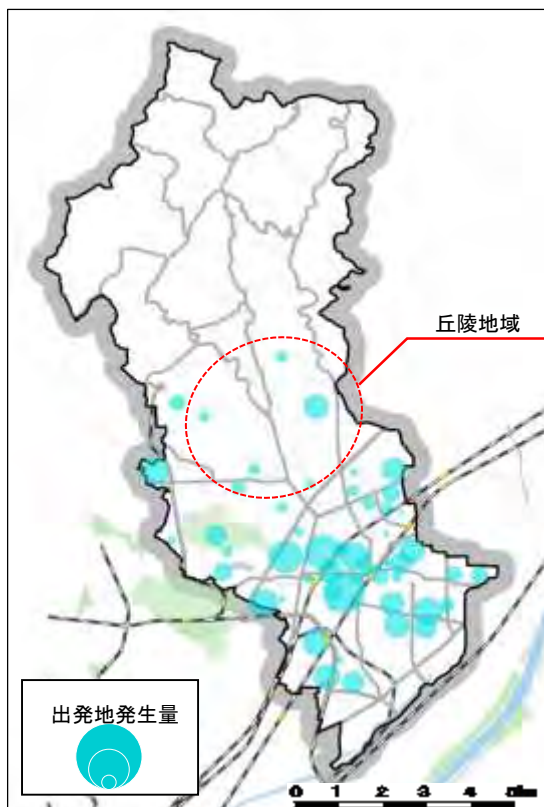
- ・タクシーは、5 km未満の距離での利用が約 5 割を占めています。また、利用者の出発地及び目的地は鉄道駅周辺に集中していますが、丘陵地域でも比較的多くなっています。



**5km未満
54%**

※郵便番号ゾーン間直線距離で集計
※代表交通手段がタクシーであり、
茨木市を出発地または目的地とするトリップを集計

《出発地》



《目的地》

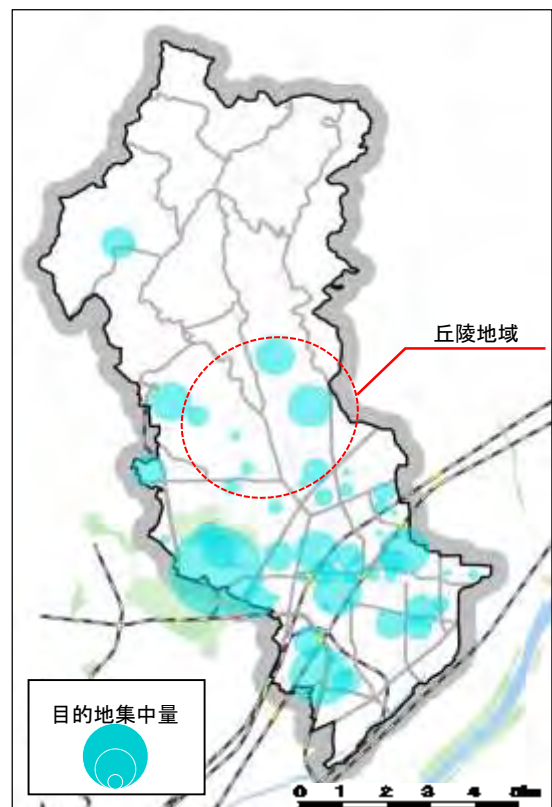


図 タクシー利用者の出発地・目的地分布

資料：第5回（平成22年）近畿圏パーソントリップ調査の調査票情報を集計

6) 自動車交通量

① 幹線道路の交通量

- ・府内で交通量が上位である府道大阪中央環状線をはじめ、府道大阪高槻京都線((都)十三高槻線)、府道沢良宜東千里丘停車場線、府道茨木寝屋川線など幹線道路の交通量が多く、幹線道路に近い市道においても1日当たりの交通量が1万台前後ある区間があります。
- ・大阪府の平均交通量の推移と同様に、平成22年における市内の幹線道路の多くは平成11年と比較して交通量が減少しており、高速道路を除く茨木市の平均交通量も減少傾向にあります。

(※本計画においては、「都市計画道路〇〇線」を「(都) 〇〇線」と表記しています。)

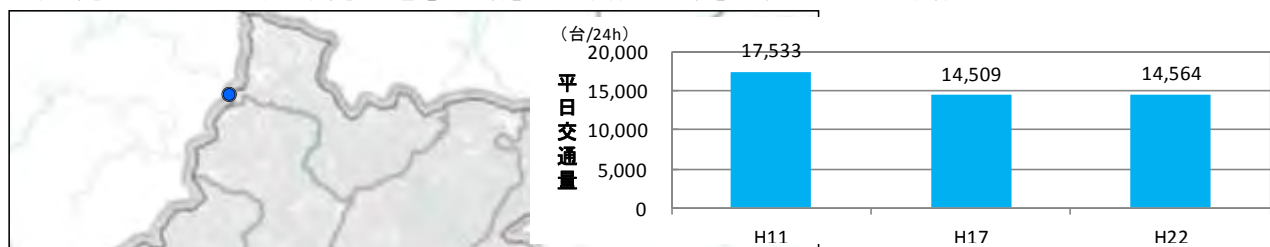


図 府道枚方茨木線 (断面①)

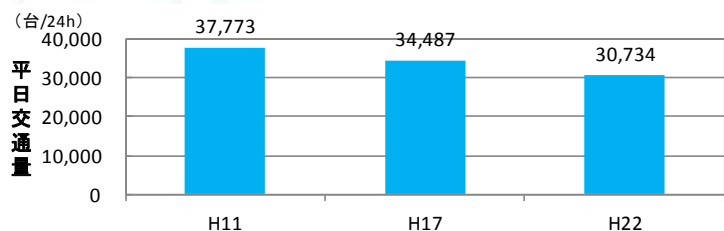


図 府道大阪高槻京都線 ((都) 十三高槻線) の交通量 (断面②)

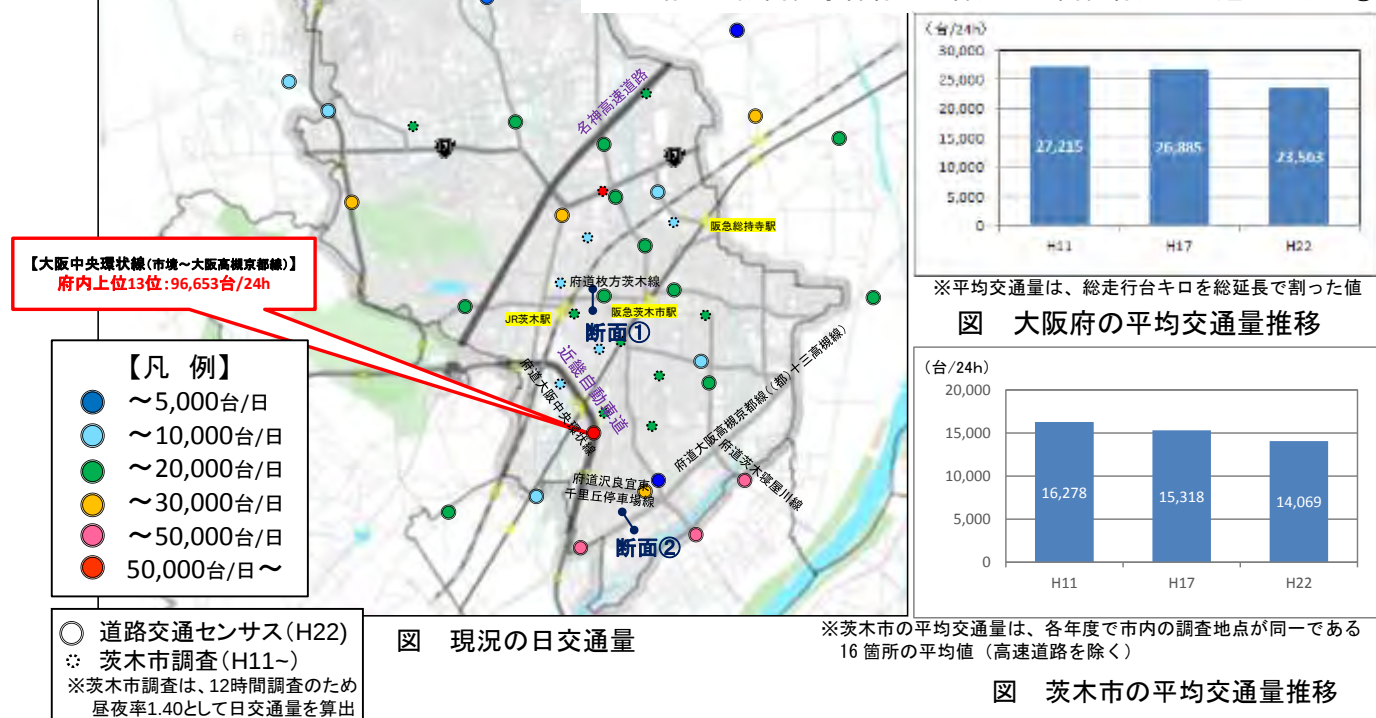


図 現況の日交通量

図 大阪府の平均交通量推移

図 茨木市の平均交通量推移

資料：道路交通センサス（平成11年度～平成22年度）

② JR 茨木駅～阪急茨木市駅間及び周辺の交通量

- JR 茨木駅及び阪急茨木市駅の間における幹線道路の交通量は1万台／日以上であり、特に JR 東海道線と交差する府道枚方茨木線の交通量が約 2.2 万台／日、元茨木川緑地内の道路の交通量が約 1.6 万台／日と多くなっています。



図 JR 茨木駅～阪急茨木市駅間及び周辺の日交通量

※12 時間調査のため、昼夜率 1.40（平成 22 年度道路交通センサスにおける府道枚方茨木線と同値）を用いて 24 時間交通量を算出

7) 道路の混雑度

- 中心地域及び南部地域においては混雑度が 1.0 以上（ピーク時は混雑）の路線が多数存在し、中心部では J R 茨木駅と阪急茨木市駅を結ぶ府道枚方茨木線をはじめ、周辺道路の混雑度が 1.0 以上となっています。一方で、府道大阪高槻京都線（（都）十三高槻線）など交通量は多いものの、混雑度が 1.0 未満の路線もあります。
- 幹線道路の交通量の減少に伴い混雑度も減少している傾向にありますが、平成 22 年度の府道大阪中央環状線の混雑度は平成 11 年度と比較して増加しています。
- なお、休日などは局所的に渋滞が発生している箇所があります。

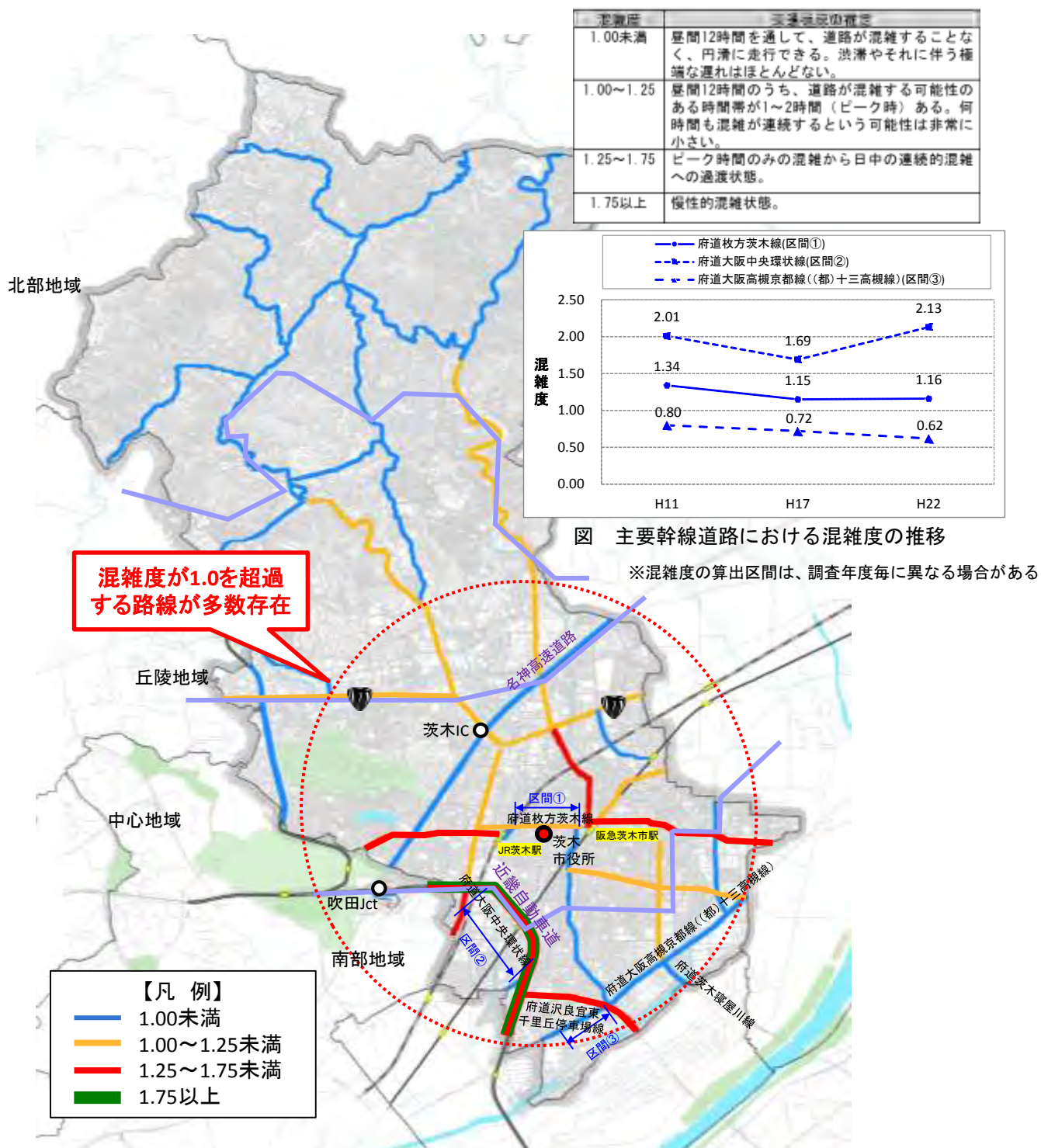


図 幹線道路の混雑度（平成 22 年度）

資料：道路交通センサス（平成 11 年度～平成 22 年度）

8) 都市計画道路整備状況

- 北部地域と丘陵地域では新名神高速道路（（都）新名神自動車道）や、彩都、安威川ダム事業に関連した道路整備が進められています。
- 中心地域では立命館大学建設地に隣接して、（都）茨木松ヶ本線及び（都）西中条奈良線が整備中であり、供用後は府道枚方茨木線（（都）茨木駅前線）等での混雑緩和が期待されます。
- 道路ネットワークの構築に向けて、順次都市計画道路の整備を行っていますが、環状道路体系（※）としての整備が進んでいない箇所があります。
- 都市計画道路以外においても、自動車交通量の多い区間では市道拡幅等による道路改良を行っています。

※環状道路体系：市の中心部、特に JR 茨木駅～阪急茨木市駅周辺への通過交通の流入を抑制するため、中心部の外側において広域的な機能を担う幹線道路で結ばれた道路網のこと。

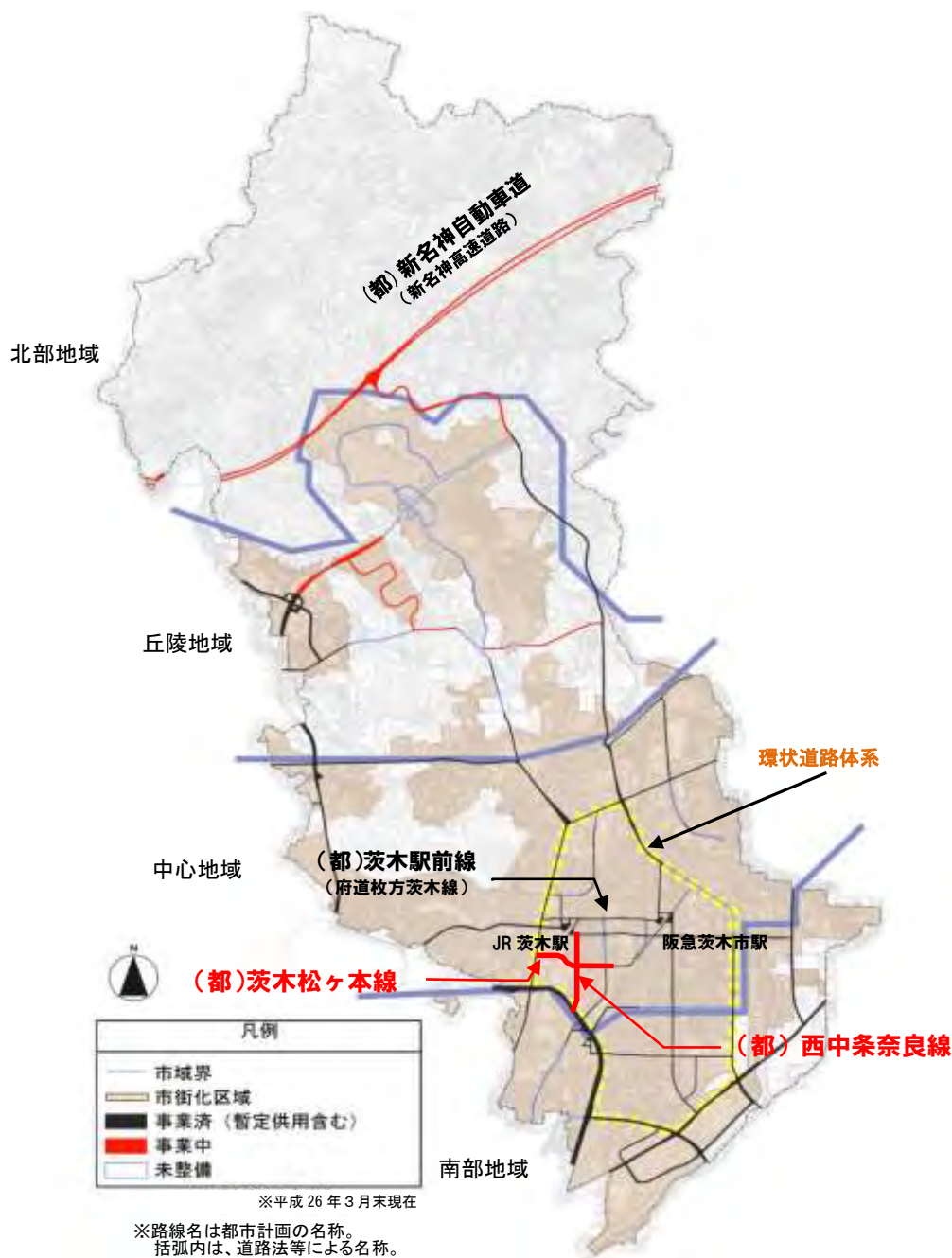


図 都市計画道路整備状況

9) 自転車通行量

- ・自転車通行量は中心地域で多い傾向にあり、特に JR 茨木駅～阪急茨木市駅間の府道枚方茨木線の通行量が多くなっています。

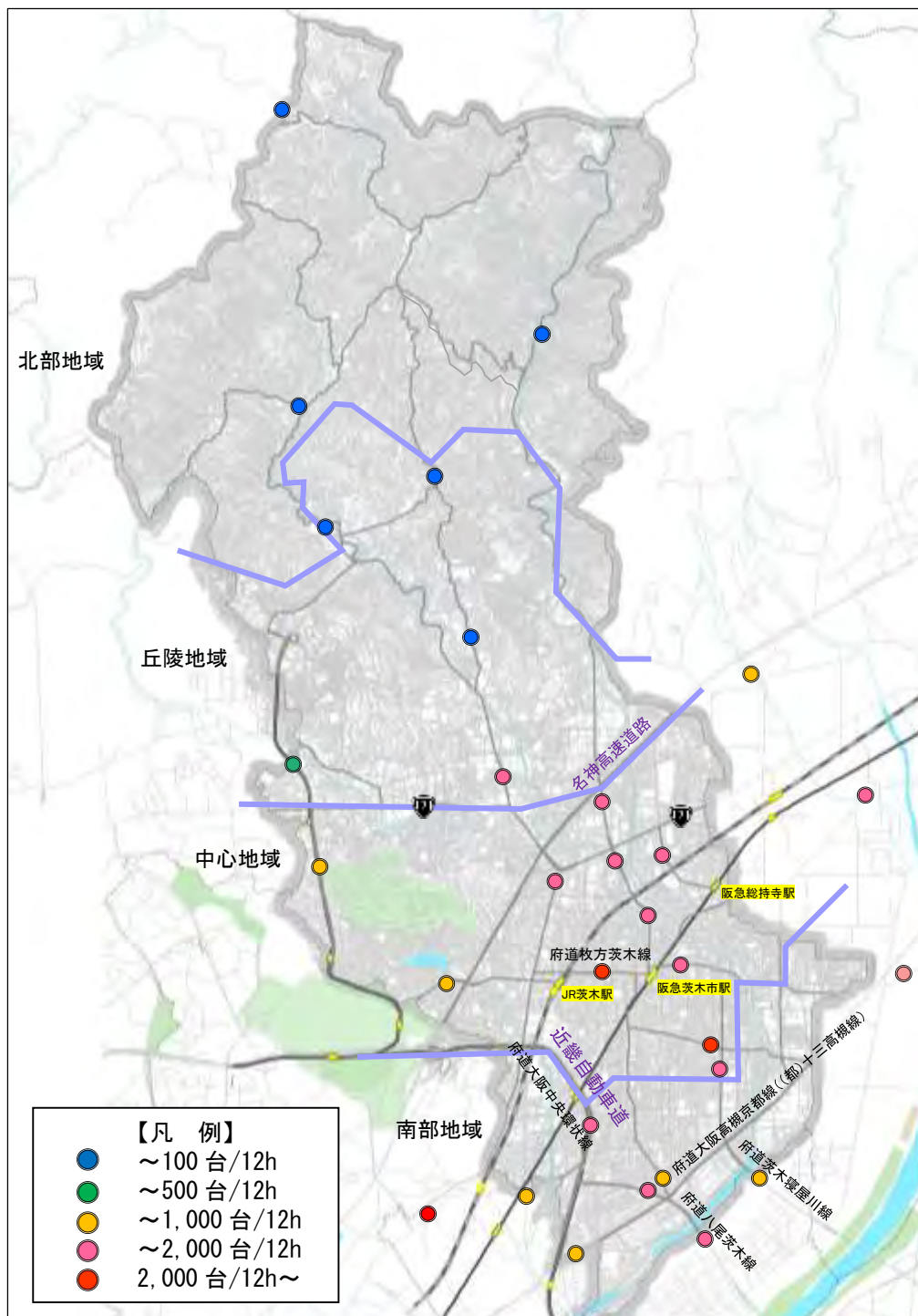


図 自転車通行量

資料：平成 22 年度道路交通センサス

10) 歩行者通行量

- 歩行者通行量は中心地域及び南部地域で多い傾向にあり、JR 茨木駅～阪急茨木市駅間の府道枚方茨木線の通行量が最も多くなっています。

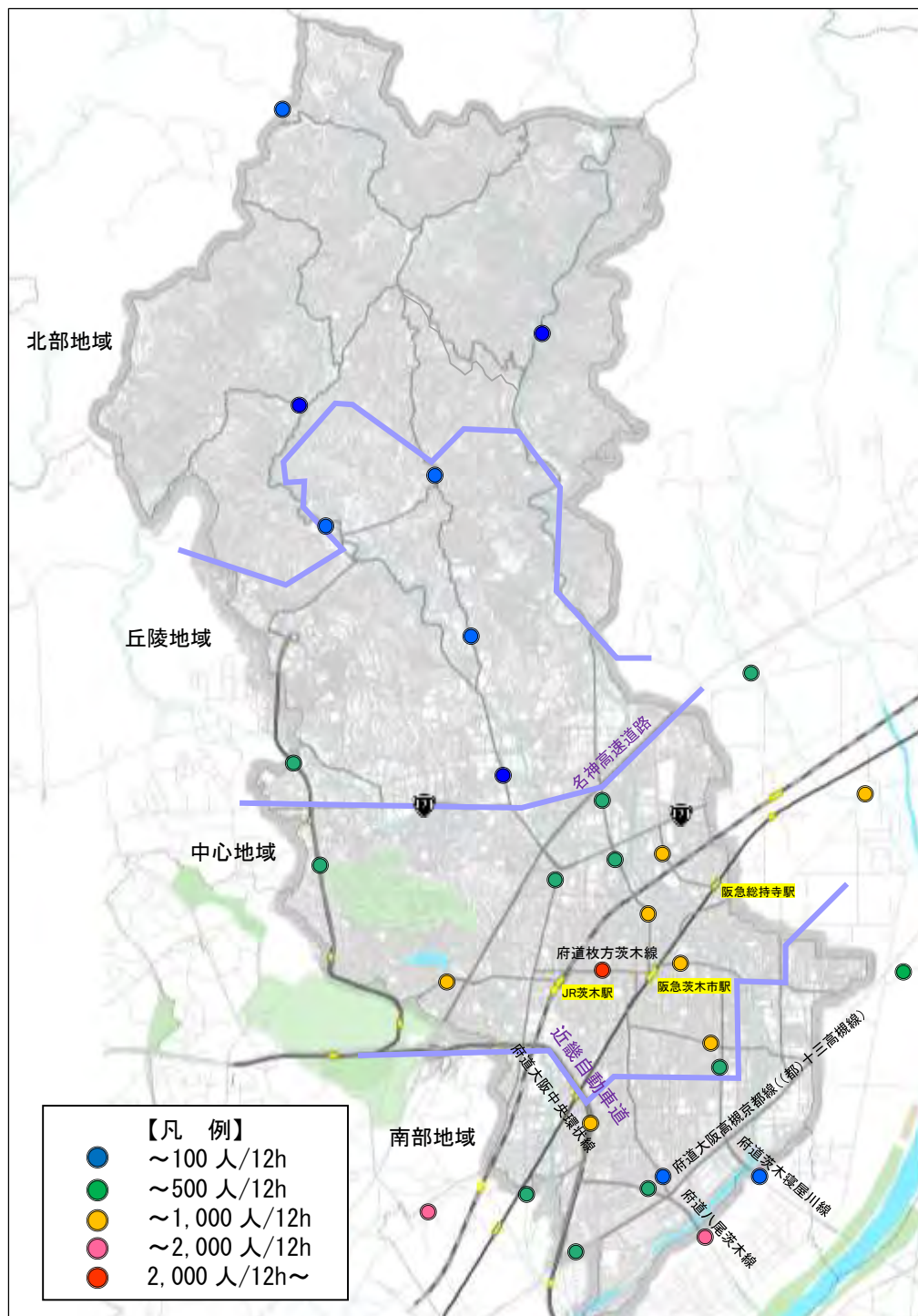


図 歩行者通行量

資料：平成 22 年度道路交通センサス

11) 交通事故発生状況

- 本市の人身事故発生件数は減少傾向にあります。平成23年における自転車に関連する事故の割合は平成18年と比較して増加しています。

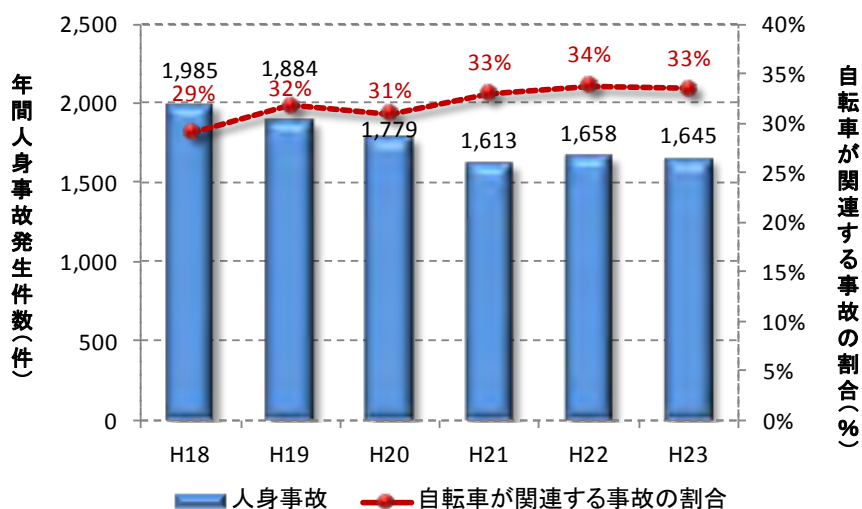


図 人身事故発生件数と自転車関連事故の割合推移

資料：大阪府茨木警察署、茨木交通安全協会

12) 自転車撤去台数

- 自転車撤去台数は10年前と比較すると半数以下に減少し、年々減少していますが、年間約1万台の撤去を行っています。引取率は約3分の2にとどまっています。

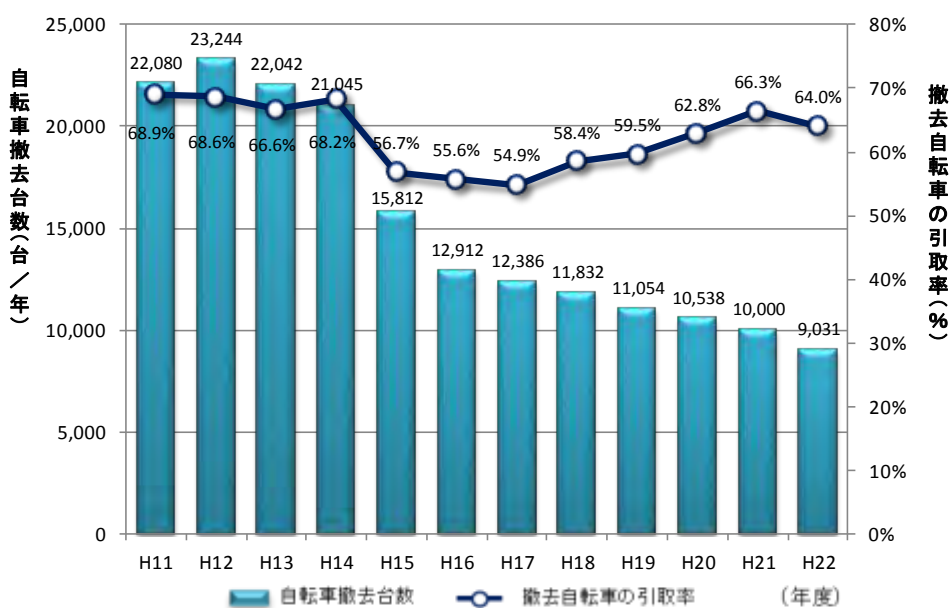


図 自転車撤去台数と撤去自転車の引取率推移

資料：大阪府茨木警察署、茨木交通安全協会

13) 市内の団体等へのアンケート調査結果

- ・平成 24 年 1 月に市内の交通事業者や小学校等の各団体を対象にアンケート調査を実施しました。得られた回答結果より、各団体が日頃から感じている課題や問題点を以下に抜粋しています。

バス事業者（3 社）

<路線バスの運営上での主な問題点>

- ・JR 茨木駅及び阪急茨木市駅では駅前広場の交通容量が不足
- ・路上駐車、交通渋滞、狭隘な道路 等

<利用者減少の要因>

- ・少子高齢化
- ・マイカー、二輪車等の利用が増加
- ・交通渋滞による定時性の阻害

<その他>

- ・山間部における路線維持に苦慮

福祉関連（2 団体）

<歩道利用の問題点>

- ・車いすでの歩道利用環境
(段差、ブロックの浮き上がり、路上駐輪 等)

<公共交通利用での問題点>

- ・障害者割引(障害者単身での割引適用が無い)

小・中学校（35 校）

<通学路における問題点>

- ・自動車がスピードを出しすぎ
- ・道路が狭い(歩道が無い、狭い)
- ・自動車、自転車のマナーが悪い 等

商店会 等（7 団体）

<交通における問題点>

- ・自歩道の区分がない
- ・商店街の路上駐輪(駐輪マナー)
- ・市域全体で渋滞が目立つ
- ・阪急茨木市駅西口駅前広場では、通学バス等の十分な駐車スペースが無い 等

連合自治会（19 地区）

<交通における問題点>

- ・自動車、自転車がスピードを出しすぎ
- ・自動車、自転車、歩行者が混在
- ・路上駐車、路上駐輪が多い
- ・目的地までにバスの乗継が必要 等

14) 交通の現況整理

1) から 13) までの茨木市の交通の現況を踏まえ、鉄道、バス、タクシー、自動車、自転車・徒歩の交通手段ごとに交通実態や特性について以下のとおり整理しました。

◆鉄道

- JR 茨木駅及び阪急茨木市駅の鉄道利用者数は多く、市の玄関口となっています。
- モノレールの利用者数は微増傾向ですが、JR 及び阪急の利用者数は減少傾向となっています。
- 阪急とモノレールは南茨木駅で接続し、容易に乗り換えができます。JR 茨木駅とモノレール宇野辺駅及び JR 茨木駅と阪急茨木市駅は 1km 程度離れており、乗継利便性が低くなっています。

◆バス

- 民間事業者 3 社が路線バスを運行しており、中心部では各社が重複して運行する区間が多くなっています。
- 路線バスの利用者数は、2 社で減少傾向となっています。
- バス事業者からは、駅前広場の交通容量不足や、バスの速達性、定時性の確保ができていないとの意見があります。
- 鉄道駅へのアクセス手段としての路線バス利用は、JR 茨木駅、阪急茨木市駅に集中しています。

◆タクシー

- 5km 未満の距離での利用が約 5 割を占めています。
- 鉄道駅周辺での利用が多いほか、丘陵地域での移動を担っています。

◆自動車

- 茨木市北部(北部地域のほか丘陵地域及び中心地域の各一部)では自動車分担率が 3 割を超えています。
- 幹線道路(国道 171 号、府道大阪中央環状線)やその周辺及び中心部(府道枚方茨木線など)では交通混雑がピーク時以外にも発生しています。
- 市内の幹線道路の多くは、約 10 年前と比較して自動車交通量が減少していますが、依然として交通量は多く、主要な幹線道路以外の交通量も多い状況です。

◆自転車・歩行者

- 市の中心部では自転車と歩行者がともに多く、歩道において混在している状況になっています。
- 自転車の関連する事故はこの数年間で増加しています。
- 自転車撤去台数は 10 年前と比較すると半数以下に減少していますが、引取率は 10 年前と変わらず約 3 分の 2 になっています。

3.2. 茨木市の交通の課題

「住み続けたい元気なまち」の実現に向けたまちづくりの推進にあたっては都市交通の充実を図る必要がありますが、茨木市のまちの課題、交通の実態や特性から、本市の将来像の実現に向けた交通の課題として以下のことが考えられます。

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、次の対応が必要と考えます。
 - ① 公共交通の維持・確保（特に北部地域や丘陵地域）
 - ② バリアフリー化への対応（交通結節点、道路や車両等）
 - ③ 交通安全の確保（ソフト面、ハード面）

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と考えます。
 - ① 各鉄道駅へのアクセス環境（駅周辺でのバリアフリー化、鉄道駅への公共交通の乗入れ）
 - ② 乗継利便性の向上（情報提供、乗継運賃割引、異なる交通手段での乗継）

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、次の対応が必要と考えます。
 - ① 自転車通行空間の整備（自転車レーンなど）
 - ② 交通ルールの遵守・マナーの向上
 - ③ 放置自転車対策（駐輪場の設置など）

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と考えます。
 - ① 混在する自転車・歩行者（JR 茨木駅～阪急茨木市駅間及びその周辺）
 - 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、次のような対応が必要と考えます。
 - ① 市中心部への通過交通流入抑制（府道枚方茨木線 等）
 - ② 自動車利用の抑制による環境負荷の軽減（市民や通勤者等）

6. まちづくり（プロジェクト）への対応

市内で進む以下のまちづくりと連携した交通体系を構築する必要があります。

- ① 立命館大学の開学（各駅からのアクセス）
- ② （仮称）JR 総持寺駅の整備（新駅への各交通手段でのアクセス、阪急総持寺駅との連絡強化）
- ③ スマートコミュニティの整備（新駅への接続）
- ④ 彩都事業（市中心部や周辺地域とのアクセス強化）
- ⑤ 新名神高速道路及び茨木北 IC（仮称）の整備（アクセス道路の整備）
- ⑥ 安威川ダム事業（ダム周辺での観光・交流拠点へのアクセス確保）

第4章 茨木市総合交通戦略

4.1. 将来の交通体系づくりの基本理念・基本方針

将来像の実現と交通の課題を踏まえ、将来の交通体系づくりの基本理念を

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

とします。

この基本理念に基づく施策を進めるため、

1. 「自動車に過度に依存しない、人にやさしく安全な交通環境の構築」
2. 「多様な都市活動を支え、利用しやすい交通環境の構築」
3. 「まちの魅力を高める交通環境の構築」

を基本方針とします。

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

本市は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くなっています。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ます。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します。

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。

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。

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。

4.2. 茨木市の将来の交通体系

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、本市における交通のあり方を図に示しています。

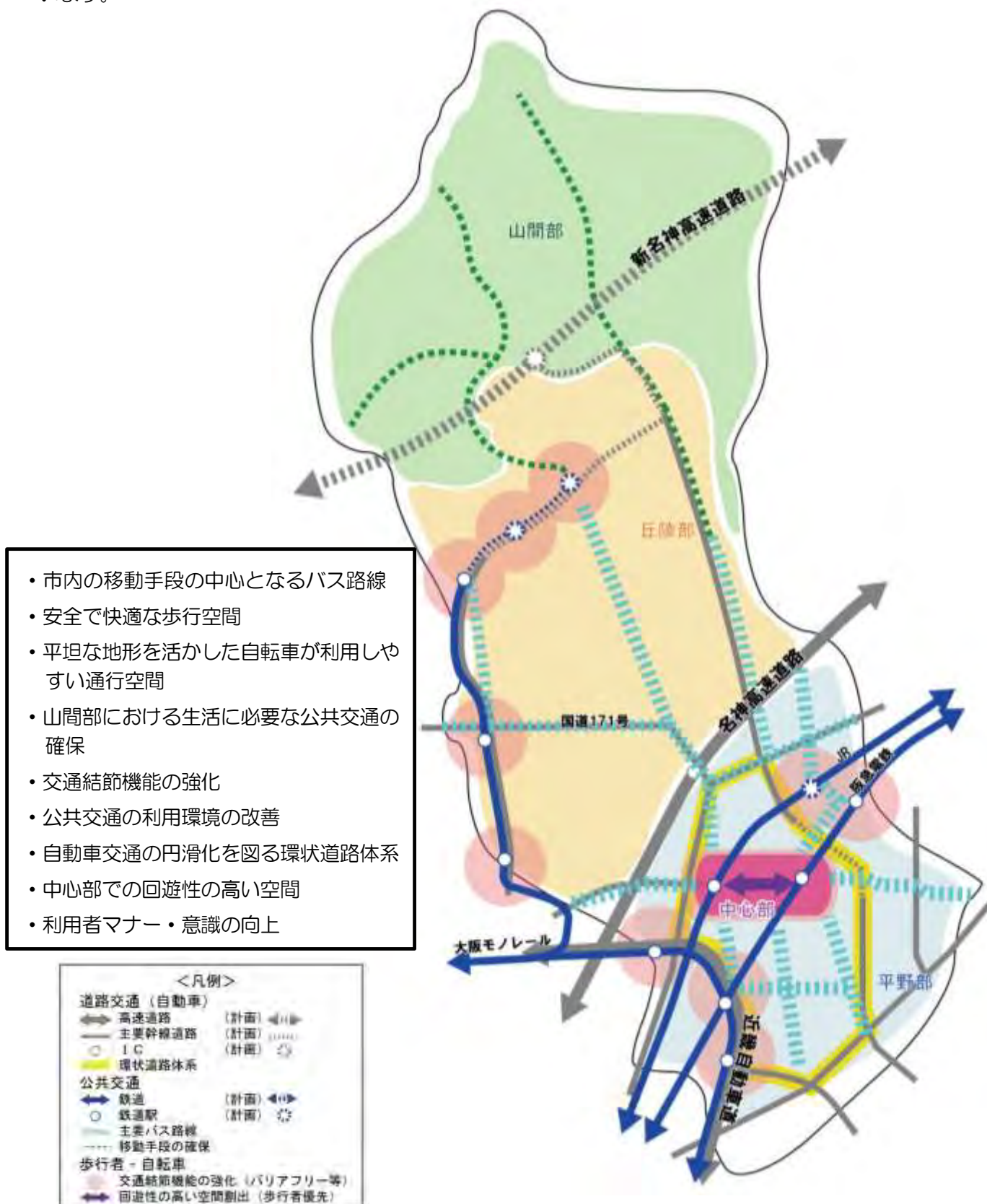


図 将来の交通体系イメージ

4.3. 茨木市総合交通戦略の考え方

将来の交通体系を実現するため、概ね 20 年後の将来目標や施策の方向性を示したうえで、短期（概ね 5 年以内）、中期（概ね 10 年以内）、長期（概ね 20 年以内）で実施する交通施策を茨木市総合交通戦略としてとりまとめました。

茨木市総合交通戦略は、3つの将来の交通体系づくりの基本方針と関連する9つのテーマ（交通施策の方向性）と、テーマごとに短・中期及び長期で実施する交通施策で成り立っています。

茨木市総合交通戦略で示すテーマと短・中期及び長期で実施する交通施策

テーマ①～テーマ⑨

- ・3つの「将来の交通体系づくりの基本方針」に基づき、交通施策の方向性を示すテーマを設定しています。また、テーマごとに概ね 20 年後の実現を目指した将来目標を設定しています。

長期で実施する交通施策の考え方

- ・テーマごとに、概ね 20 年以内の長期において施策 1 から施策 20 までの交通施策に取り組み、実現しようとしている姿を「将来目標」として示します。

施策 1 ～施策 20

- ・各テーマに則した交通施策として施策 1 から施策 20 まで分類しています。

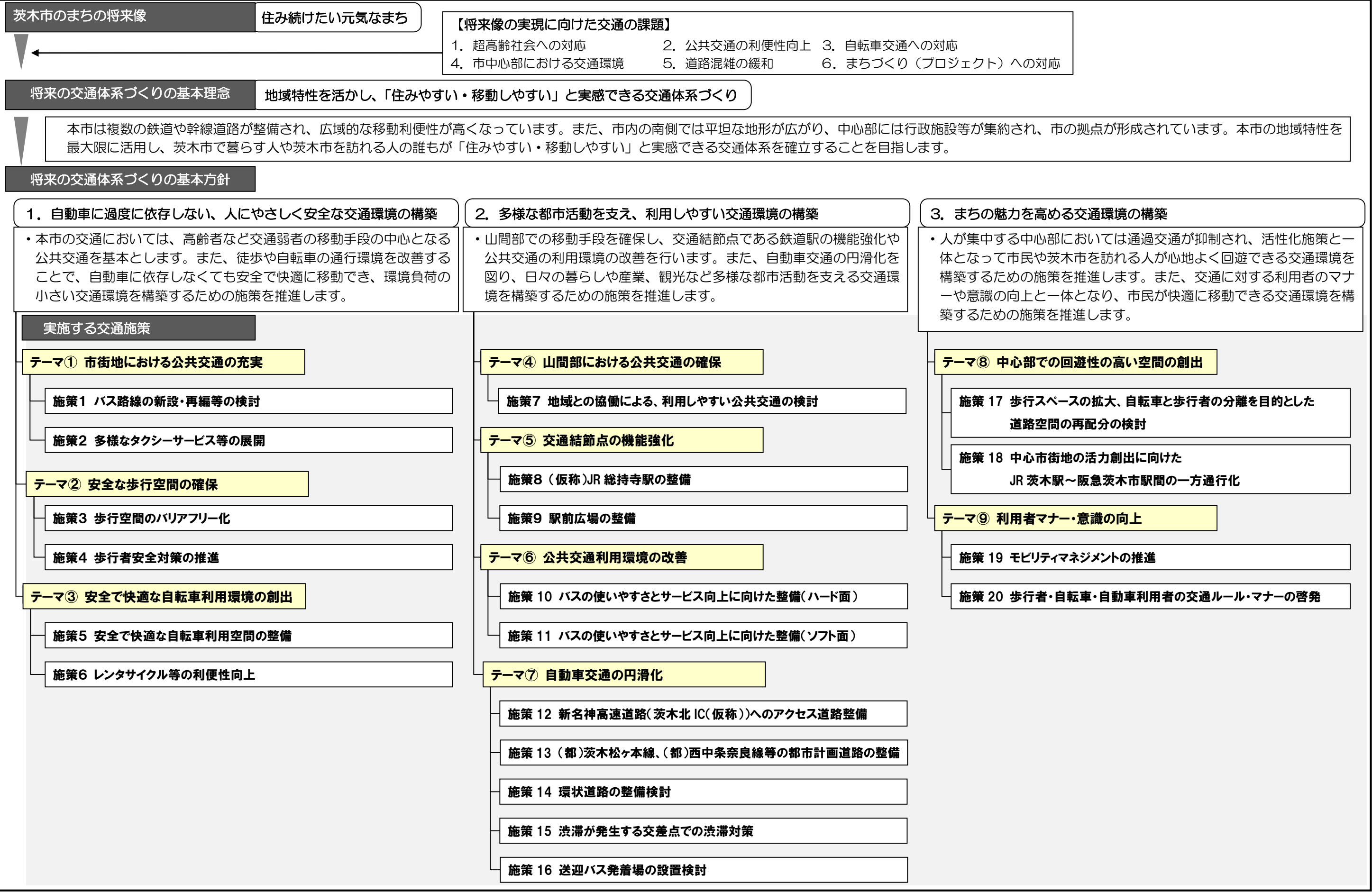


図 茨木市総合交通戦略で定める交通体系と交通施策

短・中期で実施する交通施策の考え方

- 本市の交通の課題を解消し、まちの将来像である「住み続けたい元気なまち」を実現するためには、都市を支える交通として効率的で効果的な交通施策を実施することが必要です。
- そのため、茨木市総合交通戦略では、将来目標や施策の方向性を踏まえ、今後 10 年間で重点的に取り組む施策として短・中期で実施する交通施策をとりまとめています。交通施策の実施にあたっては市民、交通事業者、行政などの連携が重要であり、実施主体ごとに取り組みを推進するための具体的な行動計画としています。

短期（概ね5年以内）

- 現時点で早急に取り組む必要がある課題への対応。
- 進展しているプロジェクトのうち、既に検討が進み実現が見込まれる施策や、プロジェクトと連携することで相乗効果が高い施策。
- 既存の施設や手法の活用により実現の可能性が高い施策。

中期（概ね10年以内）

- 直ちに実施することが難しく、具体化に向けた整備計画の作成や関係者協議など十分な検討を継続して進めていくことが必要な施策。

実施主体について

本計画では各施策の取り組みにあたり、中心となって取り組む主体を「実施主体」としています。

また、交通に関する個々の計画策定にあたっては市民や関係する主体と協議し、検討を進めるとともに、各施策の実施にあたっては、利用者として様々な立場を有する市民の理解や協力のもと、交通に関わる様々な主体が連携し、協力して進めていくことを基本とします。

なお、実施主体として次の主体を各施策において記載しています。

茨木市：市道を管理する道路管理者（茨木市）も含んでいます。

交通事業者：鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者

交通管理者：警察（公安委員会）

道路管理者：国道を管理する国、府道を管理する大阪府

市民：市内の事業者等も含んでいます。

施策によっては上記以外の実施主体を記載しています。

4.4. 実施する交通施策

基本方針1：自動車に過度に依存しない、人にやさしく安全な交通環境の構築

テーマ①：市街地における公共交通の充実

将来目標

- ・市街地では運行本数の多いバス路線網が維持され、路線バスを利用して鉄道駅や商業施設等へ行くことができます。
- ・タクシーは路線バス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ます。
- ・茨木市に住む人、茨木市を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意識が形成されています。
- ・マイカー通勤が減少し、公共交通の利用者が増加しています。
- ・公共交通の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ます。
- ・本市では民間事業者3社により路線バスが運行し、市内の公共交通サービス圏の大部分を担っていますが、利用者数は年々減少しています。市内移動の基本となる路線バスは重要な役割を担っており、今後も現在の路線を維持することを基本とします。

施策1：バス路線の新設・再編等の検討

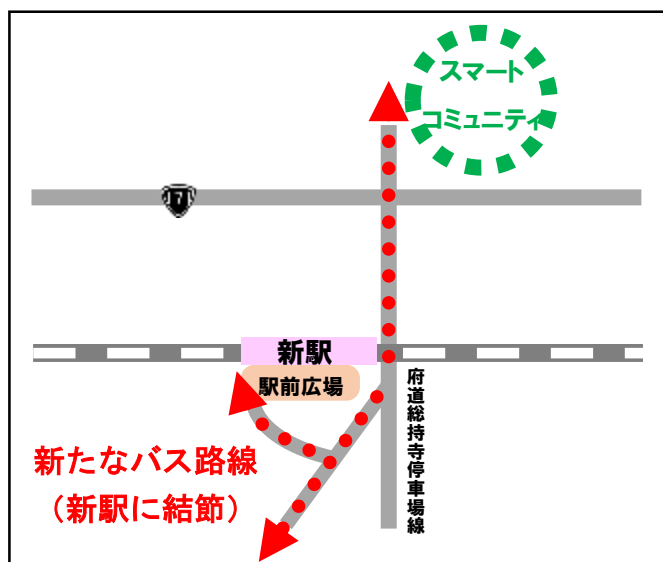
1-1：（仮称）JR 総持寺駅の整備に合わせた新たなバス路線の導入

■現状

- ・平成30年春の開業に向け、（仮称）JR 総持寺駅の整備や周辺整備が進められています。

■施策の取組

- ・新駅の開業と合わせて、更なる公共交通の利便性の向上を図るため、新駅に乗入れる新たなバス路線の設置について交通事業者と協議を進めます。
- ・なお、運行ルートについては既存バス路線や新駅周辺で整備が計画されているスマートコミュニティの計画内容を踏まえて検討を進めます。



■実施スケジュール

短期：新駅の開業に合わせて運行開始

■実施主体

交通事業者

図 実施イメージ

1-2：阪急及びモノレール南茨木駅～JR 茨木駅への連絡強化

■現状

- ・平成 27 年 4 月の立命館大学開学に合わせて、周辺の道路整備を進めています。
- ・大学への通学の一部を担う阪急及びモノレール南茨木駅は、市内の鉄道駅のうち JR 茨木駅、阪急茨木市駅に次いで利用者が多い駅ですが、駅へ乗入れるバス路線は 1 路線になります。また、モノレールと JR 間は距離が離れていることから、乗り換えについても課題となっています。

■施策の取組

- ・阪急及びモノレール南茨木駅と JR 茨木駅間を運行する新たなバス路線の設置が市民や通勤、通学者の利便性向上と合わせて交通結節機能強化につながるかについて、交通事業者と協議を進めます。
- ・現在は道路の幅員が狭く、バスの運行は難しい状況ですが、大学の開学に合わせて整備を進めている岩倉町 2 号線や（都）西中条奈良線を活用した運行が想定されます。

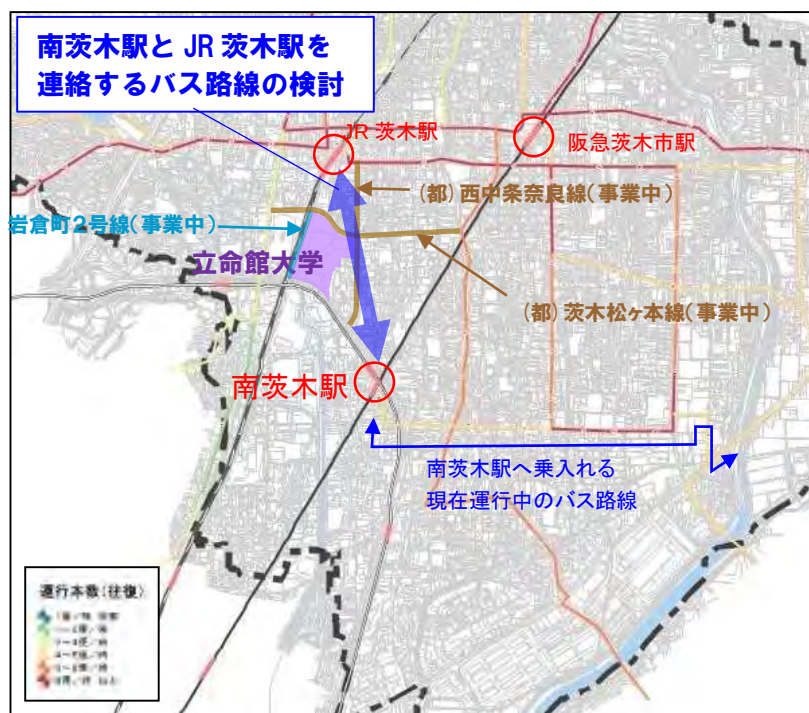


図 南茨木駅周辺の道路整備・路線バスの運行状況

■実施スケジュール

短期：立命館大学の開学に合わせた運行について検討

■実施主体

交通事業者

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

■現状

- 本市では民間バス事業者3社により路線バスが運行されていますが、公共施設や交通結節点などを循環するバスは運行されておりません。
- 公共施設や交通結節点などを循環するバスが新たに導入された場合、循環バスの沿線住民にとっては特定の施設へ直接移動することが可能となりますが、沿線住民以外は鉄道駅で乗り継ぎが必要になり、効果は限定的であると言えます。また、既存バス路線との競合が発生し、結果的に公共交通の利便性が低下する可能性もあります。
- 周辺自治体など多くの自治体で「コミュニティバス」を導入している事例がありますが、路線の維持に必要な利用者数（収益）が確保されず、運行にかかる損失分を行政が負担することで運行が継続されています。
- 本市においては、主要な公共施設等は市の中心部やその周辺に位置しており、既存バス路線が充実しています。

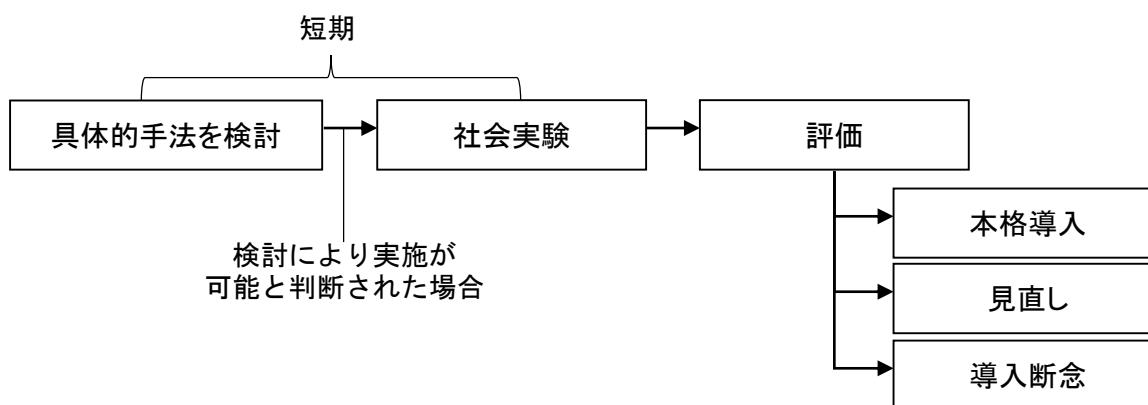
■施策の取組

- 「循環バスの導入」と同様の効果が見込まれる既存バス路線を活用した利用環境の改善を進めることで利用者の利便性向上を図ることとします。

■実施スケジュール

短期～中期：利用環境の改善策を検討し、社会実験を実施したうえで本格導入を判断

（例）乗り継ぎ運賃の値下げの検討フロー（「11-5：乗り継ぎ運賃の値下げ」より）



■実施主体

茨木市、交通事業者

【「循環バス導入」の利点・欠点】

■循環バスを導入する目的

- ・公共施設間等の移動における利便性の向上。

■運行内容

- ・主に市内中心部の公共施設、商業施設等と鉄道駅を循環。

■導入による利点

乗継回数の減少 ……循環する施設間は乗換えなく移動が可能。

移動時間の短縮 ……施設間の移動時間が短くなる可能性がある。

料金負担の軽減 ……循環する施設間は乗り継ぎがないため、1回の運賃支払いで利用できる。

■導入による欠点

既存バス路線との競合 ……既存バス路線との競合により、路線バスの減便や廃止につながり、利用者の利便性が低下する可能性がある。

市の財政負担が必要 ……他地域の事例では、収支がマイナスのため、一般的に市が財政負担(赤字補填)を行っている。

■循環バス導入による受益(「循環バス」と「既存バス路線の活用・利用環境改善」を比較)

- ・循環バスの沿線住民は乗り継ぎなしで施設への移動が可能となるが、循環バスの沿線住民以外は鉄道駅で乗り継ぎが必要であり、移動利便性が向上する対象者は限定される。
- ・循環バスが運行しない施設への移動の際には乗り継ぎが必要なため、移動利便性が向上する施設は限定される。

【「循環バス導入」ではなく、「既存バス路線の活用・利用環境改善」を想定した場合の施策(案)】

乗継環境の改善 改善案「ハイグレードバス停等の整備による待合環境の整備」

- ・乗継回数は減少しないが、待合環境を改善することで乗り継ぎによる負担を低減する。

移動時間の短縮 改善案「ダイヤの調整」

- ・乗り継ぎが可能な交通結節点等で、各バス路線との乗継時間を短縮させる。

※便数の多い既存バス路線はダイヤ調整の必要はない。鉄道との結節のためダイヤ調整が不可能な場合がある。

料金負担の軽減 改善案「乗継運賃の値下げ」

- ・乗継運賃を値下げすることで、料金負担を軽減させる。

課題: **市の財政負担が必要**

ただし、乗継運賃を値下げしても、利用者が増加しない場合は事業者の収益が減少するため、実施にあたっては市の一定の財政負担が必要になる可能性がある。

■乗継運賃の値下げによる受益(「循環バス」と「既存バス路線の活用・利用環境改善」を比較)

- ・市民の居住地に関わらず乗り継ぎの際には運賃が値下げとなり、バス路線周辺に立地するあらゆる施設へ移動可能となるため、移動利便性が向上する対象者や施設は限定されない。
- ・乗り継ぎの際の割引料金にもよるが、料金負担額の軽減は限定的であると言える。
- ・「待合環境の整備」や「ダイヤ調整」をあわせて実施することにより、乗り継ぎに伴う移動利便性が向上する。

既存バス路線を活用し、利用環境を改善することは、循環バスの導入と比べて、特定の施設への移動に限定されず、また多くの利用者が受益を得ることができるため、導入効果が高いと考えられます。

1-4：周辺自治体との連携の検討

■現状

- ・本市に隣接する箕面市及び吹田市ではコミュニティバスが導入されており、茨木市との境界付近や一部茨木市内で運行されています。

■施策の取組

- ・隣接市との連携により、双方にとって利点が得られる効率的、効果的なバス路線の構築の可能性を検討するため、意見交換を行っていきます。

■実施スケジュール

短期：新たなバス路線の構築に向けた意見交換の実施

■実施主体

茨木市

表 周辺自治体のコミュニティバス事例

自治体名	バスの愛称	茨木市内・市境での運行状況
箕面市	オレンジゆずるバス	路線は箕面市で完結しているものの、モノレール豊川駅周辺では市境を運行。
吹田市	すいすいバス	一部、モノレール宇野辺駅周辺で茨木市内を運行。

■現状

- 市内で運行するタクシーの一部では、乳児や幼児を伴っての外出や、保育所等への送迎を支援するため、チャイルドシートを設置し、保育等の講習を受けた乗務員が対応するなど、子育てを支援するサービスを行っています。また、高齢者向けに買い物の代行をはじめ、電球の交換などを行うといった多様なサービスが展開されています。
- 日常生活において、一部の人にとっては身体的な制約等により路線バスやタクシーなどの公共交通を利用しにくく、また、利用できないことがあります。市内ではそのような移動困難者に対する支援の一つとして、NPO 法人による福祉有償運送や介護事業者によるデイサービスセンターへの送迎などのサービスが実施されています。

■施策の取組

- 多様なタクシーサービスが多く事業者で行われるよう導入を呼びかけるとともに、市民にも広く周知されるよう事例の紹介を行っていきます。
- 関係部局と連携し、移動困難者に対する支援のあり方や方策について検討するとともに、NPO 等によるサービスの導入を呼びかけます。

■実施スケジュール

短期～中期：多様なタクシーサービスの展開、タクシーサービスの事例の紹介
移動困難者への支援のあり方や方策について検討

■実施主体

茨木市、交通事業者、NPO 法人等

テーマ②：安全な歩行空間の確保

将来目標

- ・全ての人が、中心部をはじめ市内において歩道の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ます。
- ・歩行者、自転車、自動車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、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ます。
- ・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ます。

施策3：歩行空間のバリアフリー化

■現状

- ・平成 15 年に阪急南茨木駅周辺地区において交通バリアフリー基本構想を策定し、駅周辺のバリアフリー化を実施してきました。
- ・しかしながら、その他の鉄道駅周辺においては、歩行空間のバリアフリー化による移動等の円滑化が十分に図られていない状況となっています。

■施策の取組

- ・高齢者、障害者等が利用する鉄道駅及びその周辺施設への移動等の円滑化を図るため、“JR 茨木駅～阪急茨木市駅周辺”、“（仮称）JR 総持寺駅～阪急総持寺駅周辺”、“阪急及びモノレール南茨木駅周辺”の3箇所において、バリアフリー基本構想の策定を行います。
- ・上記計画において、重点整備地区を設定する際は、公共施設等の配置・利用状況のほか、鉄道や河川などの地形・地物を踏まえ、概ね半径 500m 程度の区域を対象とします。
- ・また、重点整備地区以外の地域においても高齢者、障害者等が利用する施設等のバリアフリー化を推進する必要があることから、利用者の実態等に応じてバリアフリー化を検討し、実施します。

■重点的に取り組みを行う箇所

- ・JR 茨木駅～阪急茨木市駅周辺
- ・（仮称）JR 総持寺駅～阪急総持寺駅周辺
- ・阪急及びモノレール南茨木駅周辺

※上記以外の箇所においても、利用者の実態等に応じて取り組みを行います。

■実施スケジュール

短期：バリアフリー基本構想策定

短期～中期：バリアフリー化を実施・完了

＜バリアフリー基本構想策定＞

＜バリアフリー化の実施＞

茨木市、交通事業者、交通管理者、道路管理者（国、大阪府）

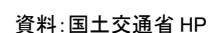


図 重点整備地区における移動等の円滑化のイメージ

※重点整備地区：概ね400ha未満の地区で、高齢者、障害者等がよく利用する旅客施設、官公庁施設、福祉施設等が概ね3以上存在し、施設相互間の移動が通常徒歩であることが見込まれる地区。

■現状

- ・これまで幹線道路を中心に歩道の整備や路側帯のカラー舗装など歩行者安全対策を実施してきましたが、歩行者、自転車、自動車の通行空間の分離などによる安全な歩行空間の確保が十分ではない状況です。
- ・市民アンケート結果では、約4割の人が「徒歩での移動」に不満を感じており、その理由としては「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」等が挙げられます。
- ・市内には JR の踏切が4箇所、阪急の踏切が7箇所あり、踏切の乱横断や接触事故等が発生しており、踏切の安全対策が求められています。

■施策の取組

- ・歩行者や自転車の交通量が多い道路について、歩行者、自転車、自動車の通行空間の分離に向けた検討や、ゾーン 30 等による速度抑制や通過交通の排除など、道路の状況に応じた効果的な対策を検討し、実施します。
- ・通学路については、安全点検の結果を踏まえて茨木市、大阪府、警察、教育委員会が対策を検討し、地域住民との調整のうえ、順次対策を実施します。
- ・歩道の整備、拡幅については、歩行者の通行量、道路幅員、歩道幅員、歩行空間の連続性等を考慮し、効率的かつ効果的な対策を検討します。
- ・JR では踏切の通行の安全確保を図るため、一部の踏切道が拡幅されました。また、阪急では摂津市駅周辺における連続立体交差事業が計画されており、これに伴い茨木市内の踏切が1箇所除却されることとなります。交通事業者においては踏切事故ゼロを目標に、行政機関と連携して更なる安全対策を推進します。

■取り組みを行う箇所

- ・歩行者・自転車・自動車の分離：歩行者交通量が多い道路、自転車ネットワークを構成する路線等
- ・通学路の安全対策：通学路に指定されている道路等
- ・歩道の整備・拡幅：歩行者交通量が多い道路、歩道が未整備の道路等
- ・踏切の安全対策：市内の踏切

■実施スケジュール

＜歩行者・自転車・自動車の分離＞

短期：路側帯のカラー舗装化等

中期：道路空間の再配分等の改良

＜通学路の安全対策＞

短期～中期：対策案を検討し、実施を継続

＜歩道の整備、拡幅＞

短期～中期：歩道整備についての検討、実施

＜踏切の安全対策＞

短期～中期：踏切の安全対策の実施

■実施主体

<歩行者・自転車・自動車の分離>

茨木市、交通管理者、道路管理者（国、大阪府）

<通学路の安全対策>

茨木市、交通管理者、道路管理者（国、大阪府）、教育委員会

<歩道の整備、拡幅>

茨木市、道路管理者（国、大阪府）

<踏切の安全対策>

交通事業者、交通管理者

●ゾーン30のイメージ

～対策のポイント～

- ゾーン内における走行速度の抑制
- 通過交通（抜け道としての通行）の抑制・排除

<凡 例>

対策名	公安委員会対策
対策名	道路管理者の対策
対策名	公安委員会又は道路管理者の対策



資料：警察庁交通局

■茨木市内での事例（踏切道の拡幅）



図 踏切の安全対策

■茨木市内での事例（路側帯のカラー舗装）



図 通学路の安全対策

テーマ③：安全で快適な自転車利用環境の創出

将来目標

- ・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、通学や買物等における短い距離の移動において多くの人が自転車を利用しています。
- ・自転車を運転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ます。
- ・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ます。
- ・茨木市を訪れる人も、気軽に自転車を利用することができます。
- ・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、自転車の利用が促進されています。

施策５：安全で快適な自転車利用空間の整備

■現状

- ・自転車は歩道では歩行者と混在し、車道では自動車と混在することから、自転車利用者は安全で快適に通行しにくい状況となっています。
- ・市民アンケート結果では、「自転車での移動」に対する不満が多く、「自転車が安全に通行できる道路が少ない」等の理由が挙げられています。

■施策の取組

- ・自転車利用の多い地域を対象に（仮称）自転車利用環境整備計画を策定し、自転車が安全で快適に通行可能な空間整備を推進します。
- ・（仮称）自転車利用環境整備計画の策定にあたっては、平成 24 年 11 月に国土交通省と警察庁が策定した「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を参考に、地域の実情に応じた目標を定め、目標達成に必要なネットワーク路線を選定します。また、自転車に関連する事故の発生箇所やその要因を分析し、道路状況や交通状況を踏まえた整備形態を検討します。
- ・上記計画は自転車走行空間の整備、駐輪場の整備、放置自転車対策、交通ルールやマナーの啓発と合わせて自転車利用環境を向上させる総合的な計画として策定することとします。

■取り組みを行う箇所

- ・自転車利用の多い地域

■実施スケジュール

短期：（仮称）自転車利用環境整備計画策定

短期～中期：（仮称）自転車利用環境整備計画に基づいて対策を実施

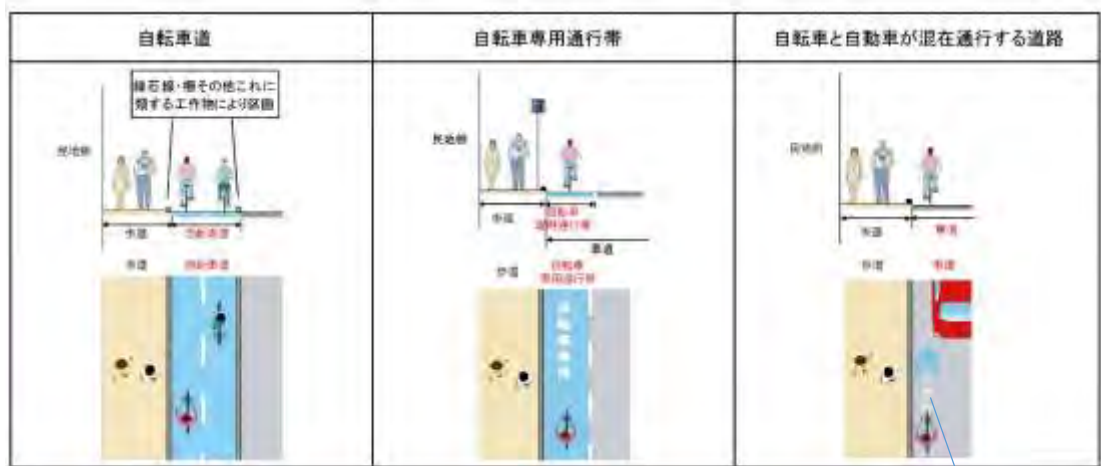
■実施主体

<（仮称）自転車利用環境整備計画の策定>

茨木市

<自転車利用環境の向上施策>

茨木市、交通管理者、道路管理者（国、大阪府）、市民



絵文字などの法定外表示

図 自転車走行空間整備形態イメージ

資料：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(国土交通省・警察庁)

施策6：レンタサイクル等の利便性向上

■現状

- ・民間事業者がJR 茨木駅、阪急茨木市駅、モノレール宇野辺駅、南茨木駅、沢良宜駅等でレンタサイクル事業を実施しています。
- ・JR 茨木駅では約 500 台、阪急茨木市駅では約 400 台のレンタサイクルが設置されていますが、定期利用が約 9 割を占めており、稼働率も高く、レンタサイクルが多くの人に日常的に利用されています。

■施策の取組

- ・レンタサイクル等については今後も民間事業者による事業展開を基本としますが、(仮称)自転車利用環境整備計画において駅周辺における駐輪施策を検討する中で、レンタサイクルやコミュニティサイクルのあり方についても検討を進めることとします。



■実施スケジュール

短期: (仮称) 自転車利用環境整備計画に基づいて検討

■実施主体

茨木市、交通事業者

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

テーマ④：山間部における公共交通の確保

将来目標

- ・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、高齢者等の移動手段や通学の手段が確保されています。
- ・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ます。
- ・観光等で山間部の自然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ます。

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

■現状

- ・山間部では路線バスが概ねの居住地域をカバーしていますが、運行本数は少なく、一部の地域ではバス路線がない公共交通空白地も存在しています。
- ・市民アンケート結果では、将来的な移動手段の確保について山間部では約8割の人が「不安」と回答しています。また、今後必要と思う取り組みは「乗りやすく、使いやすいバスの運行」が最も多くなっています。
- ・バスを運行する事業者は、都市部の乗車密度の高い路線で利益を得て、山間部の赤字路線分を補填している状況にあります。そのため、増便等の対応は難しく、今後、山間部の高齢化や人口減少が見込まれる中、現在の路線維持ができなくなる可能性もあります。

■施策の取組

- ・山間部において持続可能な公共交通サービスを確保するためには、路線バス以外にも多様な交通手段を考えていく必要があります。そのなかで、公共交通を必要とする人にとって利用しやすい交通手段を考えるとともに、公共交通を維持するために積極的な利用を促すことも重要になります。
- ・そのため、住民とともに公共交通の維持及び確保について検討を進め、その後、社会実験等を行いながら、地域の実情に合った交通手段を検討します。

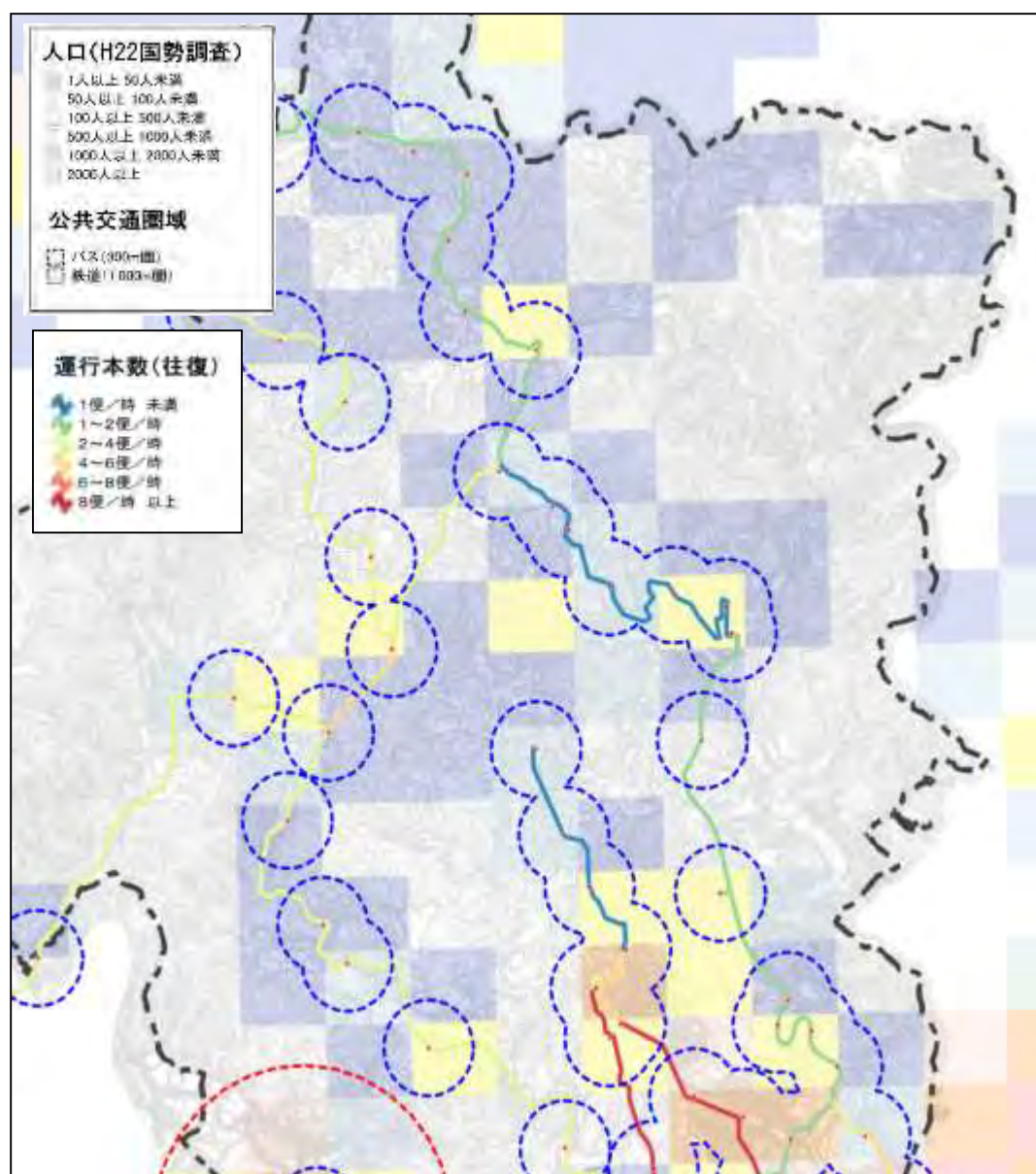


図 山間部における人口分布と路線バスの運行本数

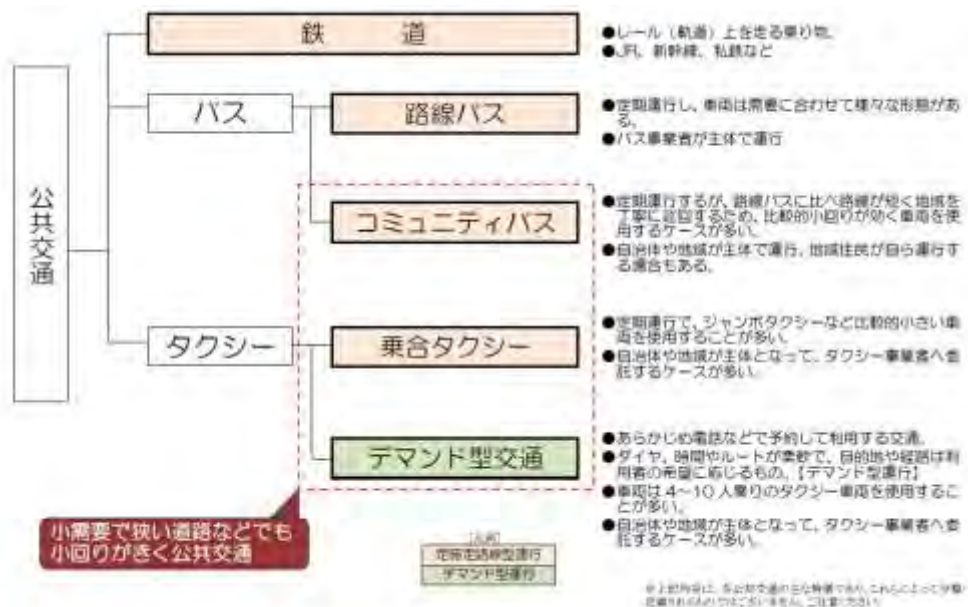


図 主な公共交通の一覧

資料：国土交通省



図 主な車両の例

資料：国土交通省

■実施スケジュール

短期：地域住民とともに検討開始

短期～中期：検討結果に基づき試行を実施

■実施主体

茨木市

7-2：周辺自治体との連携の検討

■現状

- ・本市に隣接する豊能町では、公共交通の維持及び確保に向けた取り組みとしてデマンドタクシーが運行されています。

■施策の取組

- ・隣接自治体と情報交換や意見交換を行い、連携により双方にとって利点が得られる効率的な交通手段の可能性についての検討を行います。

※デマンドタクシー：事前予約により運行する路線バスとタクシーの中間的な位置にある交通機関。運行ダイヤ、発着地等の自由度のある組み合わせにより、多様な運行形態が存在する。

■実施スケジュール

短期：意見交換の実施

■実施主体

茨木市

< “豊能町” における事例 >

- ・町で運行していた巡回バスを全面的に見直し、地域の実情に合った乗合交通の導入に向けて平成 23 年 7 月 1 日から社会実験として「東地区デマンドタクシー」の運行を開始している。
- ・社会実験による評価と見直しについては、行政、住民、学識経験者、交通事業者等で構成される「豊能町地域公共交通会議」で実施している。



図 東地区デマンドタクシー

資料：豊能町 HP

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

■現状

- ・本市の山間部には、キリシタン遺物史料館や地場産の農産物を販売する見山の郷、東海自然歩道などをはじめ、歴史資源や観光資源があります。また、安威川ダム周辺整備に伴い、市民だけでなく市外からの来訪者の増加が期待されています。

■施策の取組

- ・観光等において茨木市を訪れる人が路線バスを利用することは、山間部の公共交通維持に向けた対策の一つになると考えられます。
- ・今後、山間部の魅力向上を図るため、幅広い情報発信や既存施設等の活用策の検討を進める上で、山間部への移動手段が公共交通利用を基本としたものとなるよう、利用促進案の検討を行います。



バスでのアクセス方法を配信中



図 山間部における観光施設分布（茨木市観光協会での情報配信）

資料：茨木市観光協会 HP

■実施スケジュール

短期～中期：観光地としての魅力向上と合わせた公共交通の利用促進案の検討

■実施主体

茨木市、交通事業者、観光協会等

テーマ⑤：交通結節点の機能強化

将来目標

- 交通結節点である鉄道駅において、駅前広場から駅構内までの移動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ます。
- 主要駅では、路線バスやタクシーの利用状況に応じた駅前広場が整備されています。
- (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、阪急総持寺駅では駅前広場が整備されています。
- 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行くことができます。

施策 8：(仮称) JR 総持寺駅の整備

■現状

- 平成 30 年春に(仮称) JR 総持寺駅の開業に向けて整備が進められています。

■施策の取組

- 周辺道路と駅をつなぐ歩道の整備や、駅の南北の移動を確保する自由通路を整備します。
- 鉄道との乗継利便性の確保と円滑な交通処理を行うため、駅南側に駅前広場を整備し、駐輪場を設けます。なお、駅前広場については、タクシーの乗車待ちによる混雑を避けるため、「タクシー待機場」の設置を検討します。
- 駅北側の地域からの自動車によるアクセス利便性を向上させるため、キス&ライド(自動車による送迎)が可能な停車帯の確保を検討します。
- アクセス道路と接続する「市道庄中央線」は、一部区間を除き現在は歩道がなく、歩行者、自転車、自動車が混在することから、駅開業にあわせて改良し、歩道及び自転車通行空間の整備を行います。

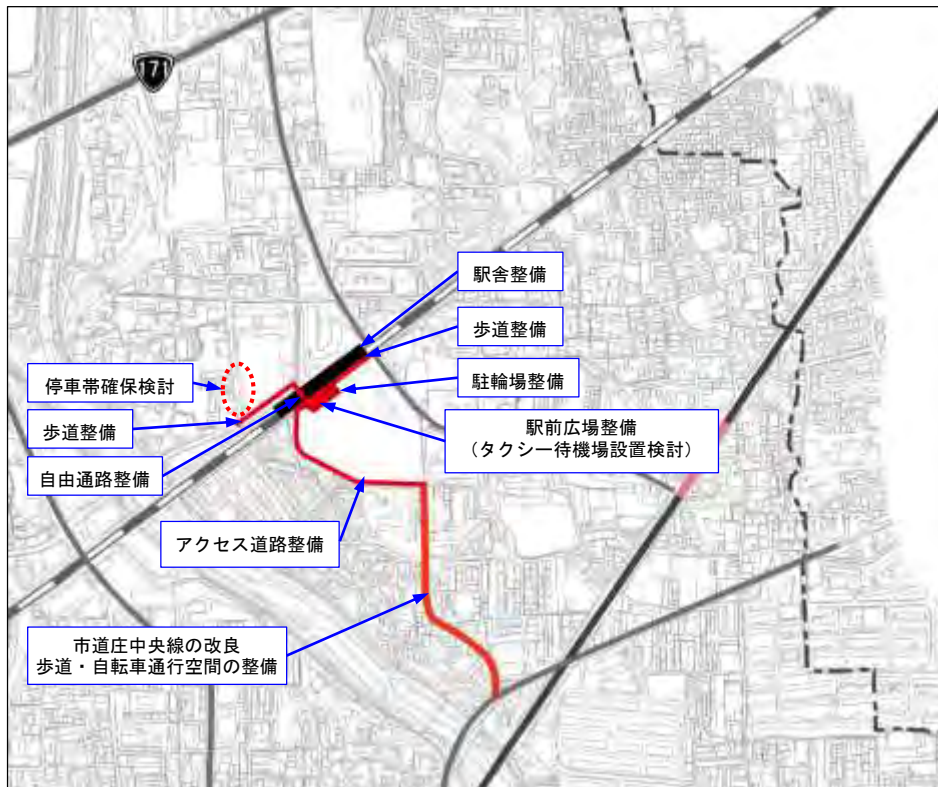


図 (仮称) JR 総持寺駅の交通結節機能をも高めるための周辺整備

■実施スケジュール

短期：駅舎整備、自由通路整備、歩道整備、駅前広場整備、駐輪場整備、アクセス道路整備
市道庄中央線の改良、停車帯の確保検討、タクシー待機場設置検討

■実施主体

茨木市、交通事業者、民間事業者

施策9：駅前広場の整備

9-1：阪急総持寺駅

■現状

- ・府道総持寺停車場線は、（都）総持寺太田線の一部として位置づけられていますが、阪急総持寺駅の駅前広場とともに未整備の路線となっています。
- ・（仮称）JR 総持寺駅の開業に伴い、府道総持寺停車場線は歩行者や自転車の通行量が増えると予想されますが、現在の歩道幅員は狭く、交通環境の悪化が懸念されます。また、沿道は建物が連なり、道路拡幅は困難な状況になっています。

■施策の取組

- ・阪急総持寺駅及び（仮称）JR 総持寺駅間のネットワークの強化を目指し、府道総持寺停車場線においては大阪府と連携して水路の暗渠化による歩道整備やバリアフリー化に向けた検討を進め、あわせて、阪急総持寺駅駅前広場の整備検討を進めます。

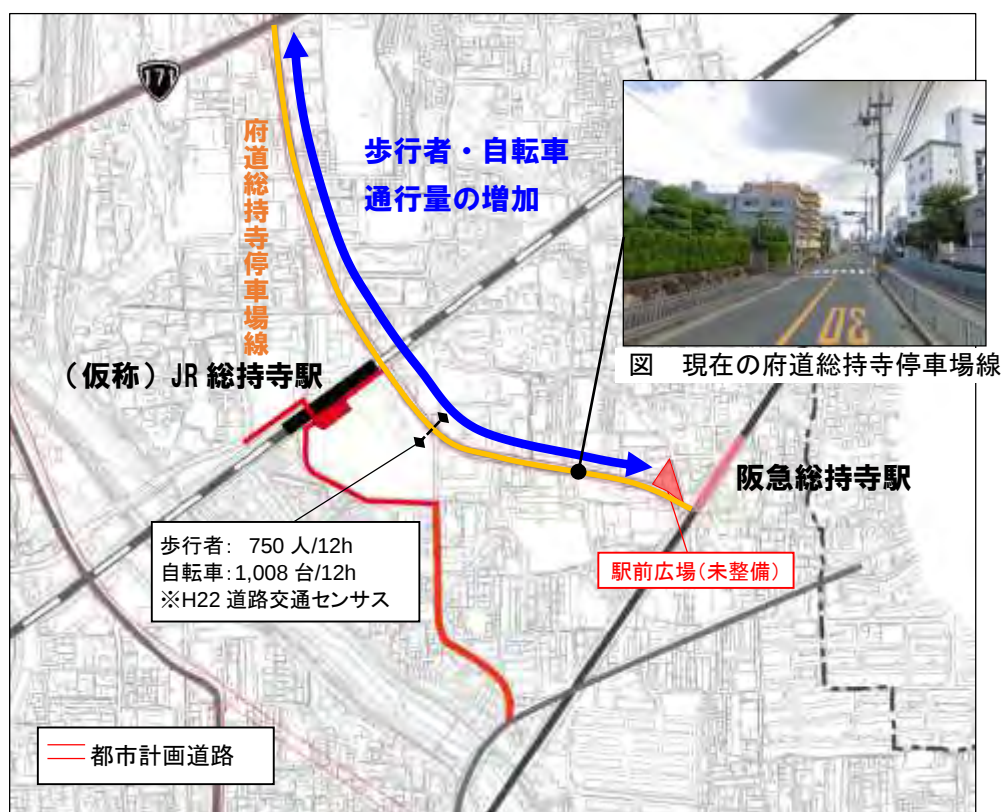


図 阪急総持寺駅周辺の現況

■実施スケジュール

<府道総持寺停車場線>

短期：歩道整備やバリアフリー化に向けた検討、整備

<駅前広場>

短期～中期：整備に向けた検討

■実施主体

茨木市、道路管理者（大阪府）

9-2：JR 茨木駅（立命館大学の開学に向けた周辺整備）

■現状

- ・立命館大学の開学（学生数 6,000 人：平成 27 年 4 月開学時点）に合わせて、多くの学生が JR 茨木駅をはじめ各鉄道駅を利用することとなります。

■施策の取組

- ・JR 茨木駅東口駅前広場については、新たな学生の増加への対応や交流空間の創出による交通結節機能の強化を図るため、人工地盤（ペDESTリアンデッキ）を拡大し、エスカレーターを設置するなど交通混雑の解消に向けた再整備を行います。また鉄道利用者の利便性の向上を図るため、駅構内においてエスカレーターを設置します。
- ・JR 茨木駅から大学まで新たに歩行者専用道路を整備し、モノレール宇野辺駅、阪急及びモノレール南茨木駅から大学に至る府道大阪中央環状線では、大阪府とともに歩道等の整備を行います。
- ・大学周辺における交通の円滑化を図るため、（都）茨木松ヶ本線と（都）西中条奈良線の整備を進めるとともに、岩倉町 2 号線等を整備します。



図 立命館大学の開学に向けた周辺整備

■実施スケジュール

短期：JR 茨木駅東口駅前広場再整備、岩倉町歩専 1 号線整備、岩倉町 2 号線整備
西中条町 1 号線整備、自転車道・歩道整備、（都）茨木松ヶ本線整備
（都）西中条奈良線整備、歩道橋改修、自転車歩行者道整備、歩道舗装補修

■実施主体

茨木市、道路管理者（大阪府）

9-3 : JR 茨木駅（西口駅前広場の再整備等）

■現状

- ・ JR 茨木駅西口駅前広場は昭和 45 年の大阪万博の開催に合わせて整備され、これまで歩道橋の増設やエスカレーターの設置、信号機の設置など部分的な改良を行ってきました。しかし、通過交通が駅前広場内に流入する形状や、駅舎側からバス停までの移動がバリアフリーに対応できていないなどの課題が指摘されています。
- ・ 吹田市の万博公園南側エリアでは（仮称）吹田市立スタジアム建設事業（サッカースタジアムの建設）、（仮称）エキスポランド跡地複合施設開発事業（商業施設の建設）が進められています。日本代表戦等の大規模なサッカーの試合は年間 4 回程度と予想され、満員（40,500 人）時を想定した場合、交通の影響は茨木市内にも大きく、臨時バスの運行のほか、徒歩や自転車による観戦客の通行により JR 茨木駅周辺の交通混雑が懸念されます。商業施設は自動車利用が大半であると予測されていることから、茨木市内の周辺道路の交通混雑が懸念されます。

■施策の取組

- ・ 本市では周辺でのまちづくりを踏まえた市民の暮らしを躍動させる交通拠点の創出を目指し、市の玄関口としての JR 茨木駅周辺の魅力向上を図るため、平成 24 年度から駅周辺の再整備に向けた検討を進めており、今後、具体化に向けた計画の検討を行い、中期で再整備を実施することとします。
- ・ 再整備に向け、地元住民や関係機関と意見交換を行いながら検討を進めていきます。
- ・ 万博公園南側エリア開発による本市での交通混雑が悪化しないよう、開発事業者に対策を求めるとともに、大阪府と連携して幹線道路においても対策を検討します。



図 現在の JR 茨木駅西口駅前広場

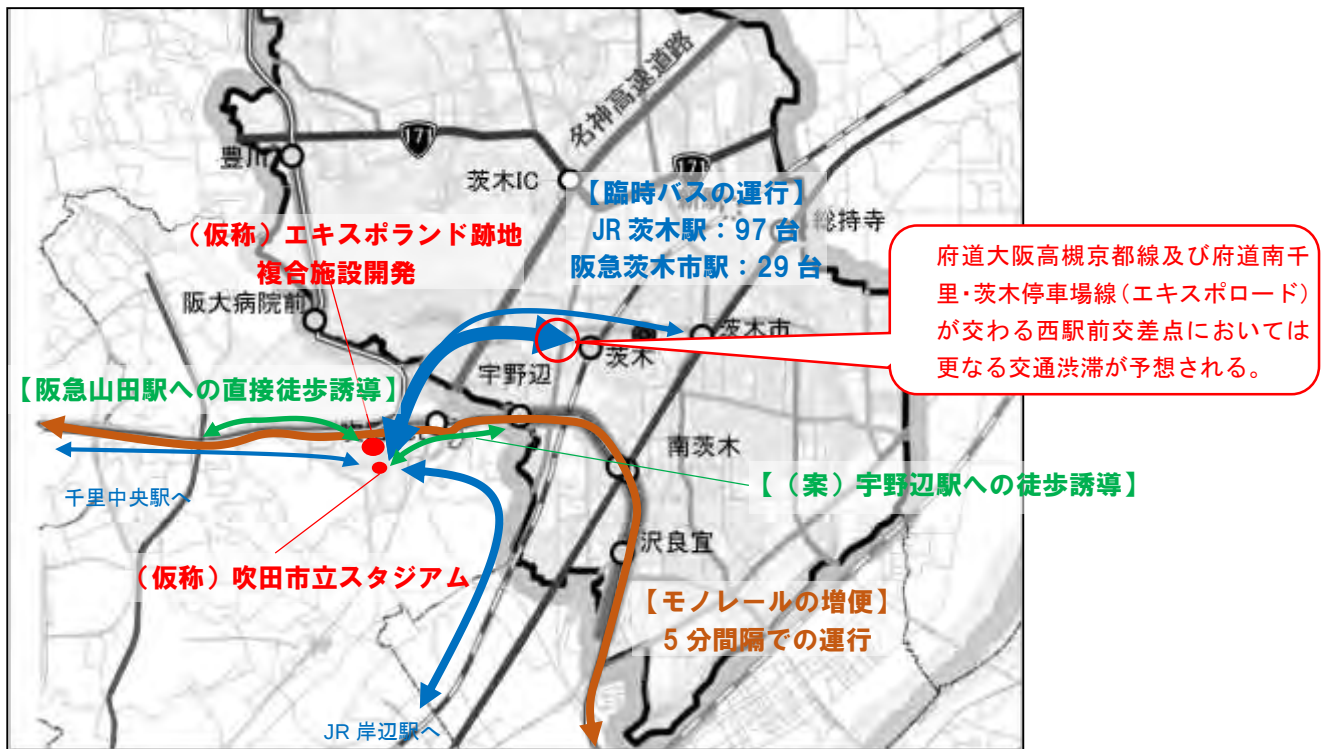


図 大規模な試合（満員時）における対策（案）や課題等

資料：スタジアム建設募金団体「（仮称）吹田市立スタジアム建設事業 環境影響評価書案 H24.10」

吹田市環境影響評価審査会「（仮称）吹田市立スタジアム建設事業【交通部会】（平成 25 年 5 月 29 日開催）」資料より作成

■実施スケジュール

<西口駅前広場の再整備>

短期：計画の検討及び設計

中期：再整備

<万博公園南側エリアでの開発への対応>

短期：交通対策の検討、実施

■実施主体

<西口駅前広場の再整備>

茨木市、土地所有者

<万博公園南側エリアでの開発への対応>

開発事業者

9-4：阪急茨木市駅西口駅前広場の再整備

■現状

- ・阪急茨木市駅西口駅前広場はＪＲ茨木駅と同様に大阪万博に合わせて整備されましたが、中期的に駅周辺の再整備について検討します。

■施策の取組

- ・現在の駅前広場ではタクシーの車列が路線バスの降り場まで連なっていることや、送迎バス発着場が少ないことから、駅前広場内での交通混雑が発生しています。そのため、交通の整流化や安全確保を目的とした対策を検討のうえ実施し、駅周辺の再整備について交通事業者等と協議を進めます。



■実施スケジュール

短期：対策の検討、実施

中期：駅周辺の再整備の検討

■実施主体

茨木市

テーマ⑥：公共交通利用環境の改善

将来目標

- ・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ます。
- ・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ます。
- ・交通結節点では公共交通網に関する運行情報や乗り場案内が提供され、初めて本市を訪れた人でも目的地へ行く方法がすぐに分かり、迷うことなく移動することができます。
- ・行政や交通事業者等が一体となり、公共交通の利用環境の改善に向けて取り組んでいます。
- ・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利用することができ、目的地へ円滑に移動することができます。
- ・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ます。

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）

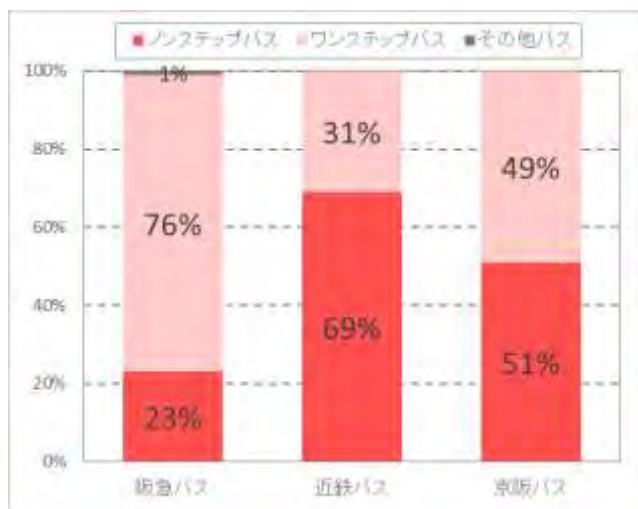
10-1：ノンステップバスの導入促進

■現状

- ・ノンステップバスは高齢者、障害者等の乗り降りや車内での移動を容易に行うことを可能にする低床バスであり、国が定める移動等円滑化の促進に関する基本方針においては平成 32 年度までにノンステップバスの導入率を 70%とする目標を掲げています。

■施策の取組

- ・今後も車両の入替に応じてノンステップバスの導入を促進します。ただし、山間部においては地形上の理由によりノンステップバスの通行が困難であることから、運行する地域の状況に合わせてノンステップバスを導入することとします。



■実施スケジュール

短期～中期：車両の入替に応じて実施

■実施主体

交通事業者

※ノンステップバスは車体と地面との間隔が小さく、悪路や山間部等勾配の多いバス路線では使用できないケースがある。

図 市内で運行するバスのノンステップバスの割合

資料：事業者提供資料（平成 24 年度末時点）

10-2：ハイグレードバス停の整備

■現状

- ・他都市では交通結節点を中心に屋根や風防、ベンチがある機能的なバス停が設置され、路線バスの待合環境が充実しています。

■施策の取組

- ・交通結節点や乗降客数の多い主要なバス停等において、屋根や風防、ベンチのついたハイグレードバス停を設置し、路線バスの待合環境の向上に努めます。
- ・ハイグレードバス停は、十分な歩道幅員がなければ設置できないため、設置の可能性について検討する必要があります。

■取り組みを行う箇所

- ・中心部の主要バス停等

■実施スケジュール

短期：道路幅員等による設置可能性を検討

短期～中期：ハイグレードバス停の整備

■実施主体

茨木市、交通事業者



資料：神戸市 HP



資料：遠州鉄道 HP

図 ハイグレードバス停の整備事例

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

■現状

- 本市においては、鉄道事業者3社、路線バス事業者3社、タクシー事業者による多様な公共交通手段が存在しますが、複数の事業者による公共交通の情報を一括して把握することは困難な状況となっています。
- 特に、路線バスは路線が複雑で、目的地まで行くために、どのバスに乗車すれば良いかを調べるのが難しく、普段バスに乗らない利用者にとっては自宅周辺のバス路線を知らないこともあります。

■施策の取組

- 公共交通の利便性向上を目的に、市内の公共交通の情報が集約された公共交通マップの作成や配布を行い、路線バスを利用する機会の提供など公共交通を利用する契機の創出に努めます。
- 公共交通マップの作成にあたっては、交通事業者と連携して取り組むこととします。

■吹田市の事例

【吹田市公共交通マップに掲載されている情報】

- ・鉄道・バス路線図
- ・主なバス路線一覧
- ・主なバスのりば
- ・時刻表を調べるには
- ・JR・阪急吹田駅周辺拡大図
- ・バスの乗り方
- ・バスの所要時間
- ・便利なカード
- ・自転車駐車場・レンタサイクル
- ・主な施設へのアクセス
- ・鉄道案内
- ・お問合せ先(時刻表・運賃など)



資料：吹田市 HP

■実施スケジュール

短期：公共交通マップの作成・配布

■実施主体

茨木市、交通事業者

11-2：総合案内板の設置

■現状

- ・ JR 茨木駅及び阪急茨木市駅には路線バスの乗場案内がありますが、目的地へ行く路線を確認しやすいとは言えません。

■施策の取組

- ・ 路線バスの利用者が多く、乗り入れる路線バスも多い JR 茨木駅と阪急茨木市駅において、情報案内板を設置します。
- ・ 情報案内板は、初めてバスを利用する人でも分かりやすい表記に努めます。

京都市での事例

- ・ 市バス、京都バスの路線図及び主要観光地別の路線案内のみの案内板を、四条大宮に乗り入れる全ての路線バスを記載した路線図に改善。
- ・ 各乗場の色と路線の色とを一致させることにより、乗場案内と路線図を一体的に利用できるように改善。
- ・ 路線図を正縮尺の地図に改善。



資料：京都市 HP

■取り組みを行う箇所

- ・ JR 茨木駅、阪急茨木市駅

■実施スケジュール

短期：総合案内板の設置

■実施主体

茨木市、交通事業者

11-3：バスロケーションシステムの導入促進

■現状

- ・路線バスの時刻表を確認することによりバスを利用していますが、延着の状況を知ることはできません。

■施策の取組

- ・利用者が、路線バスがいつバス停に到着するかをリアルタイムに知ることができ、バスが遅れている際も、バス停で待ち続けることなく、利用者の都合に合わせて路線バスを利用することが可能なバスロケーションシステムの導入を促進します。



図 バスロケーションシステム導入事例



図 地上機モニター設置イメージ



図 バスロケーションシステム概略図

資料:京阪バス

■実施スケジュール

短期：バスロケーションシステムの導入

■実施主体

交通事業者

11-4：交通系 IC カードの導入促進

■現状

- ・鉄道会社、バス事業者及びタクシー事業者の一部では交通系 IC カードが導入されています。

■施策の取組

- ・乗降時間の短縮など利用者の利便性向上につながる交通系 IC カードの導入を促進します。
- ・交通系 IC カードの導入により、新たなサービス展開や他社間における乗継割引の導入など更なる公共交通の利便性の向上が期待されます。

		PiTaPa	ICOCA	hanica
カード				
発行主体		スルッと KANSAI	西日本旅客鉄道	阪急バス
利用可能な 交通事業者	西日本旅客鉄道	○	○	
	阪急電鉄	○	○	
	大阪高速鉄道	○	○	
	阪急バス	○	○	○
	近鉄バス	○	○	
	京阪バス	○	○	
	国際興業大阪 (タクシー)		○	

資料：各社 HP

図 市内を運行する交通事業者の交通系 IC カードの導入状況

■実施スケジュール

短期：交通系 IC カードの導入

■実施主体

交通事業者

11-5：乗り継ぎ運賃の値下げ

■現状

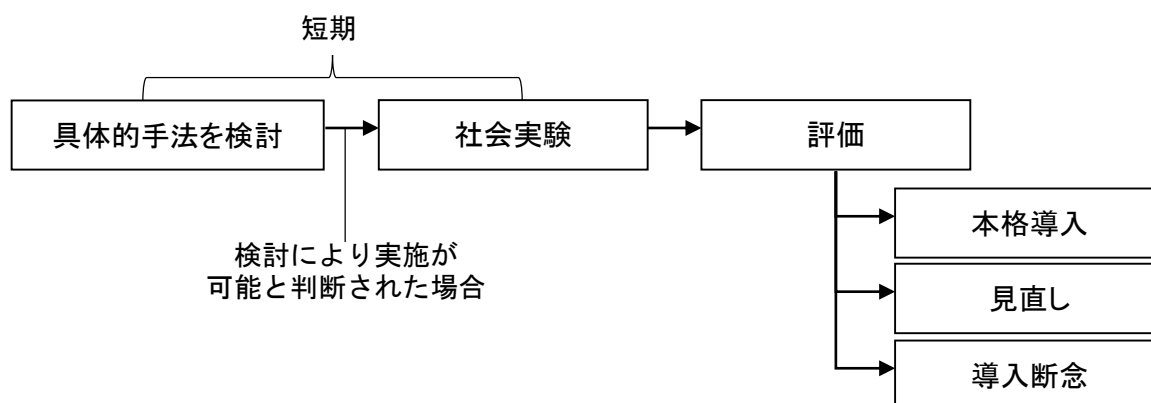
- ・本市では民間事業者3社が路線バスを運行し、それぞれ運行するエリアが異なります。路線バスにより市内移動を行う際には、乗換えごとに初乗り分の運賃が必要となり、利用者の料金負担が大きくなっています。
- ・市内路線バスの全区間において乗り継ぎの際に運賃の値下げを導入した場合、市内のあらゆる公共施設等への移動に対する料金負担が軽減され、移動利便性が向上するため、循環バスの導入よりもその効果は高いと言えます。

■施策の取組

- ・路線バス利用者の利便性向上と路線バスの利用促進を目的に、自社間や他社間で路線バスを乗り継ぐ際の運賃の値下げについて交通事業者と検討を行います。導入にあたっては、乗り継ぎの認証方法など事業者間で調整を行う必要があり、検討の結果、実施が可能と判断された場合は社会実験を通して、本格導入の可否について判断するものとします。
- ・なお、乗継ぎ運賃の値下げについては、導入により利用者数が増加しない限り、交通事業者の減収につながるため、導入検討の際には、市の一定の財政負担が伴う可能性も考えられます。

■実施スケジュール

短期～中期：利用環境の改善策を検討し、社会実験を実施したうえで本格導入を判断



■実施主体

茨木市、交通事業者

11-6：バス停までの移動支援についての検討

■現状

- ・丘陵部等で開発された住宅地では、バス停までの距離が比較的近い場合でも、住宅地との高低差により道路の勾配が大きく、一部の高齢者等にとっては身体能力の低下等によりバス停まで歩くことが困難な状況になっています。
- ・今後は高齢者が更に増加し、移動困難者の増加が予想されることから、バス停までの移動のサポートについての検討が必要になります。

■施策の取組

- ・地域の支え合いやボランティア、NPO 等の活動への支援体制の構築に向けた方策等について、関係部局と連携して検討を行います。

■実施スケジュール

短期～中期：可能な対策を検討したうえで実施

■実施主体

茨木市、市民、NPO 法人等

テーマ⑦：自動車交通の円滑化

将来目標

- ・物流など産業活動や広域的な移動を支える高速道路へ迅速にアクセスできます。
- ・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、目的のある交通が流入するよう、道路の環状機能が構築されています。
- ・渋滞が多発している箇所において、効果的かつ効率的な交通渋滞対策により交通の円滑化が図られています。

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

■現状

- ・新名神高速道路は、愛知県名古屋市～兵庫県神戸市を結ぶ約 174km の国土開発幹線自動車道として計画され、現在の名神高速道路の日常的な渋滞等による本来の高速性や定時性の低下等を解消し、災害や事故等の緊急時や大規模な補修工事による交通規制時には、名神高速道路等と相互に代替機能を発揮して的確に交通処理を行うこと等を目的に、西日本高速道路（株）（NEXCO 西日本）により整備が進められています。
- ・本市の山間部には茨木北インターチェンジ（仮称）が設置されることとなっており、高槻第一ジャンクション（仮称）～神戸ジャンクション間については平成 29 年 3 月の開通を目標に整備が進められています。

■施策の取組

- ・新名神高速道路の開通により、物流機能の円滑化や効率化が図られるとともに、本市における新たな観光需要の創出など地域活性化も期待されます。
- ・新名神高速道路茨木北インターチェンジ（仮称）へのアクセス道路である（都）大岩線を大阪府が整備します。



■実施スケジュール

短期：（都）大岩線の整備

■実施主体

道路管理者（大阪府）

図 新名神高速道路茨木北 IC（仮称）周辺図

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

■現状

- 市の中心部を東西に結ぶ（都）茨木松ヶ本線の整備や、（都）茨木鮎川線と府道大阪中央環状線を結ぶ（都）西中条奈良線の整備を進めています。
- （都）山麓線、（都）畑田太中線など道路の整備についても順次事業を進めています。

■施策の取組

- （都）茨木松ヶ本線及び（都）西中条奈良線の整備を推進します。これらの都市計画道路の整備により、交通が集中している府道枚方茨木線の交通量を分散するなど本市中心部の交通環境の改善が図られます。
- 他の都市計画道路についても、市内の交通ネットワーク構築のため、整備効果等を考慮し、整備を推進します。

■実施スケジュール

短期：（都）茨木松ヶ本線整備

（都）西中条奈良線整備

短期～中期：他の都市計画道路の整備

■実施主体

茨木市、道路管理者（大阪府）



図 整備中の（都）茨木松ヶ本線



図 整備中の（都）西中条奈良線

■現状

- ・市内では中心部に多くの通過交通が流入し、主要な幹線道路は混雑しています。
- ・これまでから通過交通を中心部から排除する環状道路体系の構築を目指していますが、環状道路を構成する路線のうち、（都）茨木寝屋川線が未整備となっています。

■施策の取組

- ・（都）茨木寝屋川線は市の骨格を構成する道路であり、産業を担う物流においても国道 171 号や府道大阪高槻京都線（（都）十三高槻線）を結ぶ重要な道路であると言えます。また、JR 茨木駅～阪急茨木市駅間において幹線道路の一方通行化に向けた取り組みを推進するうえでも中心部の交通量削減が必要であるため、早期に整備が進むよう、大阪府と協議を進めていきます。

■実施スケジュール

短期：大阪府との整備に向けた協議

■実施主体

茨木市

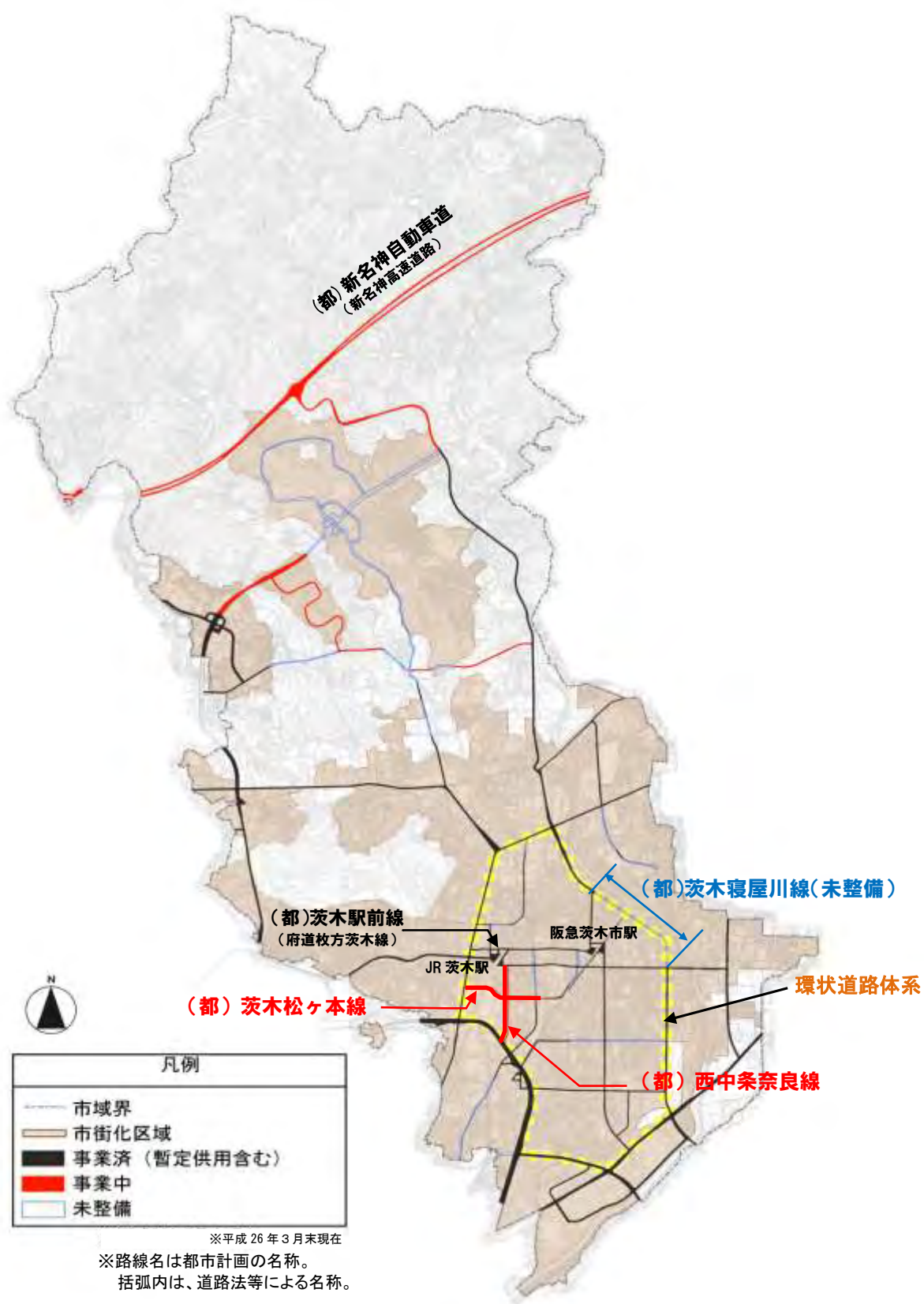


図 都市計画道路整備状況

施策 15：渋滞が発生する交差点での渋滞対策

■現状

- 平成 25 年 3 月に京阪神圏渋滞ボトルネック対策協議会（事務局：国土交通省近畿地方整備局）において、交通状況のデータやパブリックコメント結果に基づき「地域の主要渋滞箇所」が選定されました。本市では国道 171 号、府道大阪高槻京都線、府道大阪中央環状線など主要な幹線道路が主要渋滞箇所になっています。

■施策の取組

- 渋滞が発生する交差点では、右折（左折）レーンの設置等が混雑緩和に効果的な場合も多く、大阪府では「するっと交差点対策」として交差点改良を実施しており、本市においても数か所の交差点で整備が行われました。
- 府道大阪中央環状線の奈良交差点における左折レーンの設置について、道路管理者である大阪府と検討し、実施します。また、（仮称）JR 総持寺駅の周辺整備とあわせて、国道 171 号の西河原交差点における右折レーン設置について、道路管理者である国や大阪府と検討します。



資料：国土交通省近畿地方整備局

図 茨木市周辺主要渋滞箇所



資料：大阪府 HP

図 するっと交差点対策事例
【若草町交差点（茨木市）：左折レーン設置】

■実施スケジュール

短期～中期：交差点での対策検討、実施

■実施主体

道路管理者（国、大阪府）

※するっと交差点対策：

大阪府が実施する即効性の高い渋滞対策として、慢性的に渋滞する交差点における右折レーンの設置や延伸をはじめとする短期的なハード面の整備と、大阪府警による信号表示時間の調整などのソフト面の整備を一体的に行う対策

■現状

- ・阪急茨木市駅西口駅前広場には学校や企業等の送迎バスが多数乗り入れており、交通混雑の一因になっています。

■施策の取組

- ・市中央部において適地を探し、送迎バスの運行事業者から利用分担金として徴収することを基本に、用地取得または借地による対応を検討します。
- ・なお、（都）茨木松ヶ本線整備により移転等が必要となる JR 茨木駅周辺の送迎バス発着場についても代替整備について検討します。

■取り組みを行う箇所

- ・阪急茨木市駅周辺
- ・JR 茨木駅周辺

■実施スケジュール

短期：送迎バス発着場の設置箇所を検討

中期：短期で実現できなかった場合は、阪急茨木市駅周辺の再整備と合わせて検討する。

■実施主体

茨木市



図 (都)茨木松ヶ本線整備により移転等が必要な JR 茨木駅周辺の送迎バス発着場



図 阪急茨木市駅西口駅前広場（通勤・通学時間帯は、送迎バスが駐車し混雑の一因となっている）

基本方針3：まちの魅力を高める交通環境の構築

テーマ⑧：中心部での回遊性の高い空間の創出

将来目標

- ・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ます。
- ・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り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ます。
- ・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ます。

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

■現状

- ・中心部では歩行者と自転車が混在し、歩道を通行する歩行者が安心して通行しにくい状況となっています。

■施策の取組

- ・無電柱化や民有地のオープンスペースの確保など歩行スペースの拡大やゆとりが得られる歩行空間の形成に向けた方策や、車道の一部を自転車通行帯にするなど歩行者と自転車の分離を行う方策について検討します。
- ・JR 茨木駅～阪急茨木市駅間の幹線道路の一方通行化とあわせて検討し、歩行者優先の回遊性の高い道路空間の創出を目指します。

■取り組みを行う箇所

<無電柱化>

- ・歩行者や自転車の交通量が多く、電柱が歩行者の通行を妨げている路線
(例：府道枚方茨木線、(都) 茨木鮎川線)

<民有地のオープンスペースの確保>

- ・茨木市景観計画による「にぎわい景観形成地区」における駅周辺のほか府道枚方茨木線、(都) 茨木鮎川線、府道南千里茨木停車場線等

<自転車と歩行者の分離>

- ・府道枚方茨木線、(都) 茨木鮎川線など

※ (都) 茨木鮎川線においては、平成 25 年度に JR 茨木駅～ハローワーク前まで法定外表示による歩行者と自転車の分離を促進

■実施スケジュール

<無電柱化>

短期～中期：JR 茨木駅～阪急茨木市駅間の一方通行化の実施等と合わせて検討

<民有地のオープンスペースの確保>

短期：景観計画に基づき、引き続きオープンスペースの確保によりゆとりの感じられる歩行空間の形成に努める。

<自転車と歩行者の分離>

短期～中期：JR 茨木駅～阪急茨木市駅間の一方通行化の実施等と合わせて検討

■実施主体

茨木市、道路管理者（大阪府）、市民、電力会社等

■現状

- ・JR 茨木駅～阪急茨木市駅間は本市の中心部の中でも公共施設や商店などが多く立地し、歩行者、自転車、自動車の通行が多く、歩道では歩行者と自転車、車道では自転車と歩行者が混在するなど、安全、安心で魅力的な交通環境であるとは言えません。

■施策の取組

- ・中心部において、不要な通過交通を排除し、主要幹線道路で自動車、自転車、歩行者の通行空間を分離することにより、交通事故の減少など交通の安全性が高まり、中心部に集まるあらゆる世代の人が歩いて楽しいと感じる中心部の魅力向上につながると考えられます。
- ・そのため、本市では歩行者・自転車の安全確保や、沿線地域等のにぎわい創出を目的に、JR 茨木駅～阪急茨木市駅間の幹線道路の一方通行化の実現に向けて検討を進めます。
- ・ただし、道路の一方通行化を実施するうえでは駅周辺の通過交通の抑制が必要不可欠であるため、引き続き（都）茨木松ヶ本線や（都）西中条奈良線の整備を進めるとともに、環状道路体系を構築する（都）茨木寝屋川線の整備について大阪府と協議を進めます。
- ・道路の一方通行化の実現にあたっては、実施による効果をあらかじめ把握するための社会実験による検証についても検討します。
- ・道路の一方通行化の実施により、歩いて暮らせるまちの実現や沿道の商業施設の利用促進など中心市街地の機能向上を図り、にぎわいとゆとりを備え、活気に満ちた本市の「まちの顔」の形成を目指します。

■取り組みを行う箇所

- ・JR 茨木駅～阪急茨木市駅間の府道枚方茨木線、府道八尾茨木線、（都）茨木鮎川線

■実施スケジュール

短期：（都）茨木松ヶ本線、（都）西中条奈良線の供用による効果を考慮した一方通行化の影響を整理し、周辺住民や事業者、関係機関等と一方通行化の合意形成に向けた協議を進める。

短期～中期：上記と同時並行で、（都）茨木寝屋川線の整備について大阪府と協議を進める。

中期：一方通行化の実現に向け、必要に応じて局部改良や社会実験を検討する。

■実施主体

茨木市

■一方通行化によるメリット

- ①道路の車道幅員を縮小することにより、自転車通行空間を生み出すことができます。これにより歩行者と自転車が分離され、歩行者の安全や安心の確保につながります。
- ②道路の車道幅員を縮小することにより、歩道幅員を拡大することができます。これにより歩行者が歩道を通行しやすくなり、歩いて暮らせるまちの実現につながります。
- ③歩行者が歩道を通行しやすくなり、徒歩による沿道の店舗や周辺の商業施設等の利用が促進される可能性があるなど、中心市街地の機能向上につながります。

■一方通行化によるデメリット

- ①道路の一方通行化により、住民や買物客による自動車での通行や、路線バスや緊急車両等による通行の際に、区域内への出入りや区域外への出入りが大回りになります。
- ②道路の一方通行化を実施する区域内で、迂回するために幹線道路以外の区域内の道路を抜け道として利用する通過交通が発生する可能性があります。
- ③一方通行化された道路の通行を避けるため、周辺道路の主要交差点への交通が集中し、渋滞が発生する可能性があります。

■一方通行化の実施に向けた課題

- ①現在の交通網で一方通行化を実施した場合、交通処理能力が低下し、慢性的に交通渋滞が発生します。また、(都)茨木松ヶ本線及び(都)西中条奈良線が供用した段階においても、中心部のJRガード東側の交差点、府道大阪中央環状線や府道大阪高槻京都線の交差点の交通渋滞が予測されます。
- ②道路の一方通行化により交通環境が大きく変化することから、一方通行化の実施に向けて周辺住民や事業者の協力や理解を得るとともに、道路管理者や交通管理者、路線バス事業者などの関係機関と調整を行う必要があります。
- ③道路の一方通行化を実施するにあたっては、車道幅員の縮小や歩道幅員の拡大、交差点の改良などの整備が必要であり、多くの費用を必要とします。

■一方通行化によるメリット

- ①歩行者と自転車の分離による
安心・安全の確保
- ②歩行空間の拡大による
歩いて暮らせるまちの実現
- ③沿道の商業施設利用を促進するなど
中心市街地の機能向上

■一方通行化によるデメリット

- ①一方通行化を実施する区域内外への“自動車”での出入りが大回りになる。
(住民、買物客、路線バス、緊急車両)
- ②一方通行化を実施する区域内で迂回する通過交通が発生する可能性がある。
- ③周辺道路の主要交差点で渋滞が発生する可能性がある。



■一方通行化の実施に向けた課題

- ①現在の交通網では一方通行化を行う幹線道路の交通が慢性的に渋滞し、(都)茨木松ヶ本線や(都)西中条奈良線の供用後においても、中心部の一部の交差点や周辺の幹線道路の交差点の交通渋滞が予測される。
- ②交通環境が大きく変化することに対する周辺住民や事業者、関係機関等の合意形成
- ③整備に係る財政的負担

図 一方通行化によるメリット・デメリット、実施に向けた課題

テーマ⑨：利用者マナー・意識の向上

将来目標

- ・自転車の通行ルールが認知され、遵守されることで安全に自転車を利用しています。
- ・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。
- ・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ます。

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

■現状

- ・モビリティマネジメント（MM）は、「過度に自動車に頼る状態」から「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に利用する状態」へと少しずつ自発的に変えていく取り組みのことで、各地で様々な取り組みが行われています。

■施策の取組

- ・「公共交通マップの作成・配布」をはじめ、「公共交通を使ってみよう」と思うことにつながる効果的な公共交通の利用促進に向けた取り組みについて検討し、実施することとします。

■実施スケジュール

短期：取り組みの検討と継続的な実施

■実施主体

茨木市、大阪府、交通事業者、市民

【居住地域での取り組み】

- ・居住者を対象にすることで、職業や年齢などに関わらず地域の交通問題の改善が期待できます。

■市広報誌を活用した事例(広島県大竹市)



資料: 日本モビリティ・マネジメント会議

【学校での取り組み】

- ・児童や生徒に働きかけることで、将来の交通が改善される可能性が期待できます。

■高校新入生向け「公共交通の利用促進」リーフレット配布(茨城県)



資料: 茨城県 HP

■小学校へへの出前講座(阪急バス)



資料: 阪急バス HP

【職場での取り組み】

- ・就労者を対象にすることで、交通に占める割合の高い通勤や業務交通を効率的に行動変容させることが期待できます。

資料: 上記の分類は「モビリティ・マネジメント」(国土交通省)より一部修正

図 モビリティマネジメントの対象と実施例

19-2：電気自動車等の低公害車の普及促進

■現状

- ・本計画では、「自動車に過度に依存しない、人にやさしく安全な交通環境の構築」を将来の交通体系づくりの基本方針としていますが、様々な事情により自動車を使わざるを得ない状況も考えられます。本市では地球温暖化対策実行計画に基づき、電気自動車やエコカーの普及を促進するなど環境にやさしいまちづくりを進めています。

■施策の取組

- ・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。

■実施スケジュール

短期：公用車の電気自動車やエコカー導入、市民への広報

■実施主体

茨木市、市民



図 いばらき環境フェア 2012（電気自動車等の試乗会）

19-3：電気自動車等のカーシェアリングの導入促進

■現状

- ・本市では民間企業によるカーシェアリングについて、市民等への情報提供を行っています。

■施策の取組

- ・引き続き、民間企業が運営するカーシェアリングについての情報提供を行います。
- ・電気自動車等によるカーシェアリングの実施など、本市における“環境に優しい都市交通”が市域全体に広がるよう、民間事業者と連携した取り組みについて検討します。

■実施スケジュール

短期：カーシェアリングに関する情報提供、民間事業者との連携を検討

■実施主体

茨木市、民間事業者



図 茨木市の HP における情報配信例



資料：カーシェアマップ HP

図 茨木市内のカーシェアリング実施箇所

■現状

- ・本計画においては駅前広場の整備や公共交通の利便性の向上策などを実施することにより本市の交通体系の確立を目指していますが、これらの交通施策とあわせて、歩行者、自転車利用者、自動車利用者の一人ひとりが交通ルールを遵守し、他者を思いやる心のゆとりを持ち、交通行動を行うことにより、真に良好な交通環境が構築されと言えます。

■施策の取組

- ・歩行者、自転車利用者、自動車利用者を対象に、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行います。
- ・なお、自転車の運転ルールやマナーの啓発については、（仮称）自転車利用環境整備計画において具体的な方法等を検討します。

■取り組みを行う箇所

- ・茨木市全域

■実施スケジュール

短期：自転車の運転ルールやマナーの啓発及び（仮称）自転車利用環境整備計画の策定

短期～中期：現在、取り組みを行っている自転車等への啓発活動を継続するとともに、歩行者及び自動車利用者に対するルールやマナーの啓発及び周知活動を検討し、実施する。

■実施主体

茨木市、交通事業者、交通管理者、道路管理者（国、大阪府）、市民

歩行者・自転車・自動車の問題点の例

《歩行者》

- ・信号無視、横断歩道を通行せずに乱横断
- ・携帯電話等を操作しながらの通行
- ・ペットの散歩におけるマナー違反（長いリード等）

《自転車》

- ・イヤホンをつけたり、携帯電話等を操作しながらの運転
- ・車道で逆走（右側通行）、信号で一時停止しない
- ・歩道で歩行者を脅かす運転、ベルを鳴らす運転

《自動車》

- ・車道を通行する自転車に対して配慮しない運転
- ・路上駐車による自転車通行の妨げ
- ・歩道のない生活道路で歩行者等を脅かす運転

ルール・マナーの啓発による効果

- ・一人ひとりが交通ルールを守ることにより、交通事故を未然に防ぎ、交通事故の減少につながる。
- ・他者を思いやる気持ちや心にゆとりをもつなど通行マナーをもって行動することにより、あらゆる利用者が安全で快適に通行可能となる。



図 自転車マナーアップ運動（茨木市）



図 スケアード・ストレイト方式を活用した自転車安全教室（東京都豊島区）

■ 実施する交通施策の一覧

施策ごとに短・中期の実施スケジュールを示しています。

展開施策		実施スケジュール		実施主体	ページ番号
		短期	中期		
基本方針１：自動車に過度に依存しない、人にやさしく安全な交通環境の構築					
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					
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		駅の開業に合わせて運行		交通事業者	41
1-2：阪急及びモノレール南茨木駅～JR 茨木駅への連絡強化		運行の検討		交通事業者	42
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		改善案を検討	(既存路線バスの利用環境改善策を検討) 社会実験 本格導入判断	茨木市、交通事業者	43
1-4：周辺自治体との連携の検討		意見交換の実施		茨木市	45
施策２：多様なタクシーサービス等の展開		タクシーサービスを展開、移動困難者支援のあり方等を検討		茨木市、交通事業者、NPO 法人等	46
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	バリアフリー基本構想策定	基本構想の策定		茨木市	47
	バリアフリー化の対策実施	バリアフリー化の実施		茨木市、交通事業者、交通管理者、道路管理者(国・大阪府)	
施策４：歩行者安全対策の推進	歩行者・自転車・自動車の分離	路側帯のカラー舗装化等の実施	道路空間の再配分等の改良	茨木市、交通管理者、道路管理者(国・大阪府)	49
	通学路の安全対策	対策案を検討し、実施を継続		茨木市、交通管理者、道路管理者(国・大阪府)、教育委員会	
	歩道の整備、拡幅	整備の検討	歩道整備	茨木市、道路管理者(国・大阪府)	
	踏切の安全対策		安全対策の実施	交通事業者、交通管理者	
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	(仮称)自転車利用環境整備計画の策定	整備計画の策定		茨木市	51
	自転車利用環境の向上施策	対策を実施		茨木市、交通管理者、道路管理者(国・大阪府)、市民	
施策６：レンタサイクル等の利便性向上		民間事業者による事業展開		茨木市、交通事業者	53
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					
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					
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		地域住民との検討	検討結果に基づき試行	茨木市	54
7-2：周辺自治体との連携の検討		意見交換の実施		茨木市	57
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		利用促進案の検討		茨木市、交通事業者、観光協会等	58
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		駅前広場、道路等の整備		茨木市、交通事業者、民間事業者	59
施策９：駅前広場の整備					
9-1：阪急総持寺駅		歩道整備等の検討 整備	駅前広場の整備検討	茨木市、道路管理者(大阪府)	61
9-2：JR 茨木駅(立命館大学の開学に向けた周辺整備)		周辺整備		茨木市、道路管理者(大阪府)	62
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	計画の検討、設計	再整備	茨木市、土地所有者	63
	万博公園南側エリアでの開発への対応	対策の検討、実施		開発事業者	
9-4：阪急茨木市駅西口駅前広場の再整備		対策の検討、実施	再整備の検討	茨木市	65
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)					
10-1：ノンステップバスの導入促進		車両の入替に応じて	実施	交通事業者	66
10-2：ハイグレードバス停の整備		可能性を検討	整備	茨木市、交通事業者	67
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		作成・配布		茨木市、交通事業者	68
11-2：総合案内板の設置		設置		茨木市、交通事業者	69
11-3：バスロケーションシステムの導入促進		導入		交通事業者	70
11-4：交通系 IC カードの導入促進		導入		交通事業者	71
11-5：乗り継ぎ運賃の値下げ		改善案を検討 社会実験	本格導入判断	茨木市、交通事業者	72
11-6：バス停までの移動支援についての検討		対策を検討	実施	茨木市、市民、NPO 法人等	73
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		(都) 大岩線の整備(新名神高速道路の供用に合わせて整備)		道路管理者(大阪府)	74
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		(都) 茨木松ヶ本線の整備		茨木市、道路管理者(大阪府)	75
		(都) 西中条奈良線の整備	他の都市計画道路の整備		
施策 14：環状道路の整備検討		整備に向けた協議		茨木市	76
施策 15：渋滞が発生する交差点での渋滞対策		対策を検討し、整備		道路管理者(国・大阪府)	78
施策 16：送迎バス発着場の設置検討		設置箇所の検討	再整備に合わせて検討	茨木市	79
基本方針３：まちの魅力を高める交通環境の構築					
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		景観計画に基づく民有地のオープンスペースの確保		茨木市、道路管理者(大阪府)、市民、電力会社等	80
		無電柱化、自転車と歩行者の分離を検討			
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		影響整理、関係者との協議		茨木市	81
		局部改良や社会実験の検討			
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					
19-1：モビリティマネジメントの推進		対策を検討し、実施を継続		茨木市、大阪府、交通事業者、市民	83
19-2：電気自動車等の低公害車の普及促進		公用車への導入、市民への広報		茨木市、市民	85
19-3：電気自動車等のカーシェアリングの導入促進		情報提供、民間事業者との連携		茨木市、民間事業者	86
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		自転車等への啓発活動を継続		茨木市、交通事業者、道路管理者(国・大阪府)、市民	87
		歩行者、自動車利用者への啓発・周知活動を検討し、実施			

※施策によっては長期においても実施を継続します。

※破線の矢印は、施策の進捗状況により継続して取り組む場合や発展させた取り組みを進めることを示しています。

※矢印の長さは目安として示しています。

第5章 計画の推進に向けて

5.1. 推進体制

短・中期における施策展開にあたっては、市だけでなく交通事業者など関係機関による連携した取り組みが不可欠であり、計画を着実に推進するため、市の庁内における関係部署との連携はもとより、交通事業者などの関係機関と連携を強化する必要があります。

そのため、各実施主体による施策の実施とあわせて、短期施策や中期施策の実施後においては茨木市総合交通戦略協議会を開催し、短期施策の評価や中期施策の実施による計画の見直しを検討します。

また、施策展開にあたっては利用者である市民や事業者等による「過度に自動車を利用しない」意識の高揚や、交通ルールへの遵守など、交通施策に対する当事者意識をもつ必要があります。そのためには、交通施策全般に対して市民等の理解や協力を得るとともに、市民一人ひとりによる良好な交通環境の形成に向けた日々の行動が重要であり、本計画の推進にあたり施策の実施状況を公表します。

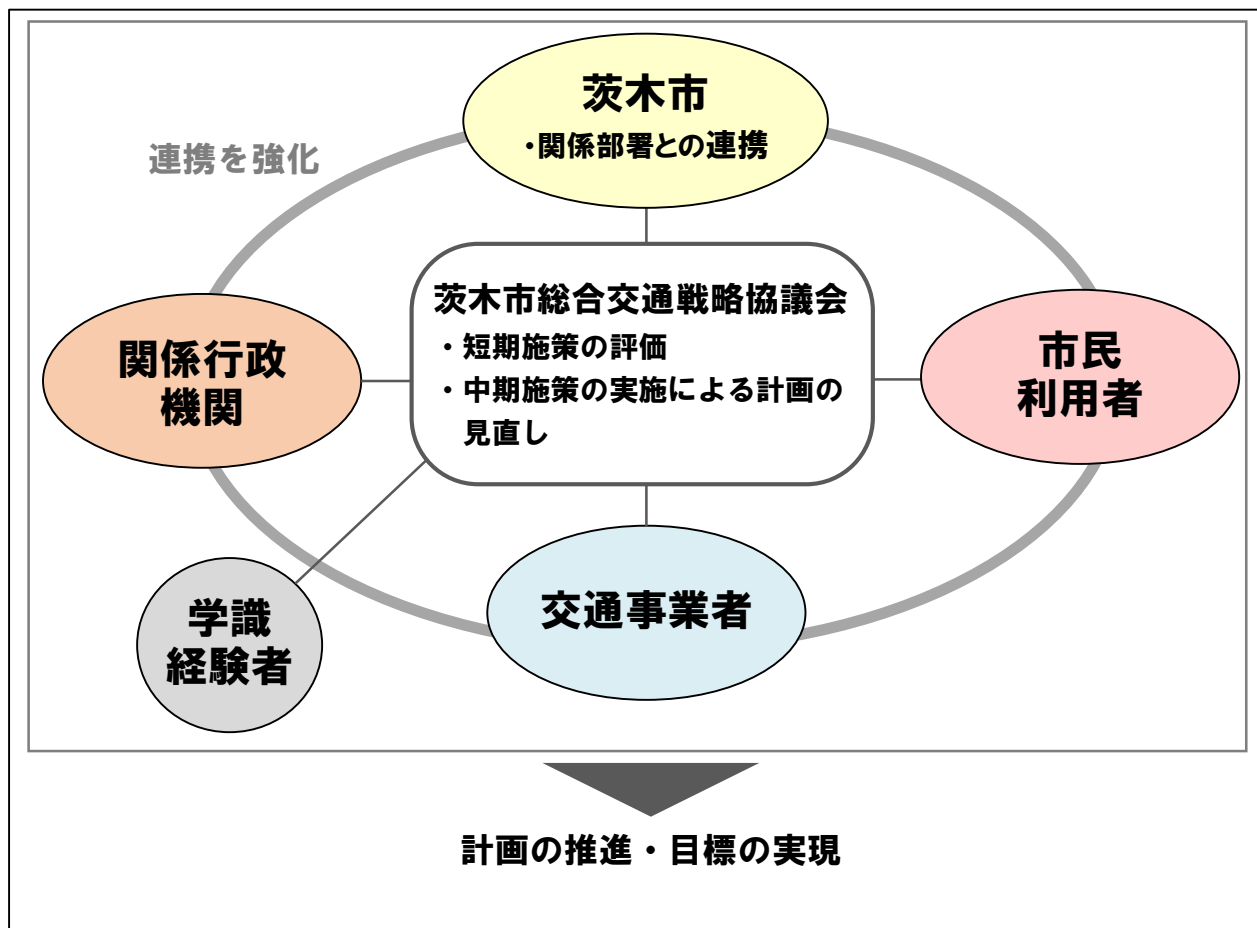
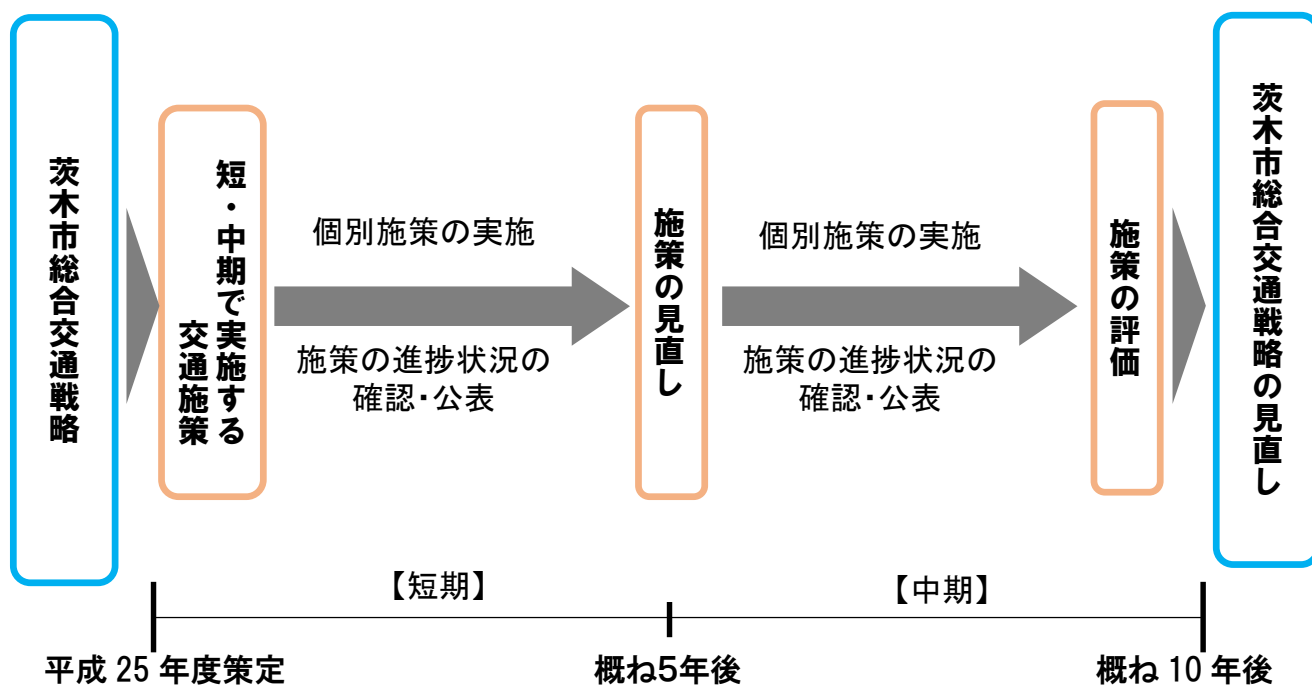


図 計画の推進体制

5.2. 進行管理

将来の交通体系づくりの基本理念である「**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**」を目指し、各々の交通施策を推進するうえでは、施策の進捗状況についての検証や評価による進行管理を行うとともに、社会情勢などを踏まえた計画の見直しが必要です。

本計画の策定後においては、概ね5年後に短期で実施した施策の進捗状況を確認し、次の5年間となる中期で実施する施策について必要に応じて見直しを行います。また、概ね10年後には短・中期で実施した施策全体の評価を行い、茨木市総合交通戦略についても必要に応じて見直すこととします。



5.3. 評価指標の設定

まちの将来像の実現に向けて短・中期で実施する交通施策により、どの程度の効果が発現されているかを把握するため、将来の交通体系づくりの基本方針ごとに評価指標を設定します。

本計画では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について検証します。

評価指標は市民にも分かりやすいものを基本とし、施策による効果を定量的に計測が可能で、事業の進捗に合わせて適時検証することができるものについて、評価指標ごとに現況値と10年後の目標値を定めています。なお、概ね5年後においては、評価指標の状況を一部把握したうえで、必要により施策の見直しを行います。

将来の 交通体系づくりの 基本方針	評価指標	現況値	目標値 (10年後)
基本方針1 自動車に過度に依存しない、 人にやさしく安全な 交通環境の構築	①自動車の分担率	22.7%	21%
	②市内の人身事故発生件数	1,645 件／年	1,480 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%
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
	⑤バス利用者数	24,700 人／日	24,700 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%
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
	⑧市内の移動に対する満足度	49.8%	55%

【評価指標の把握方法】

評価指標	把握方法	現況値の調査年
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
②市内の人身事故発生件数	茨木市統計書	平成 23 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
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
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
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
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
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

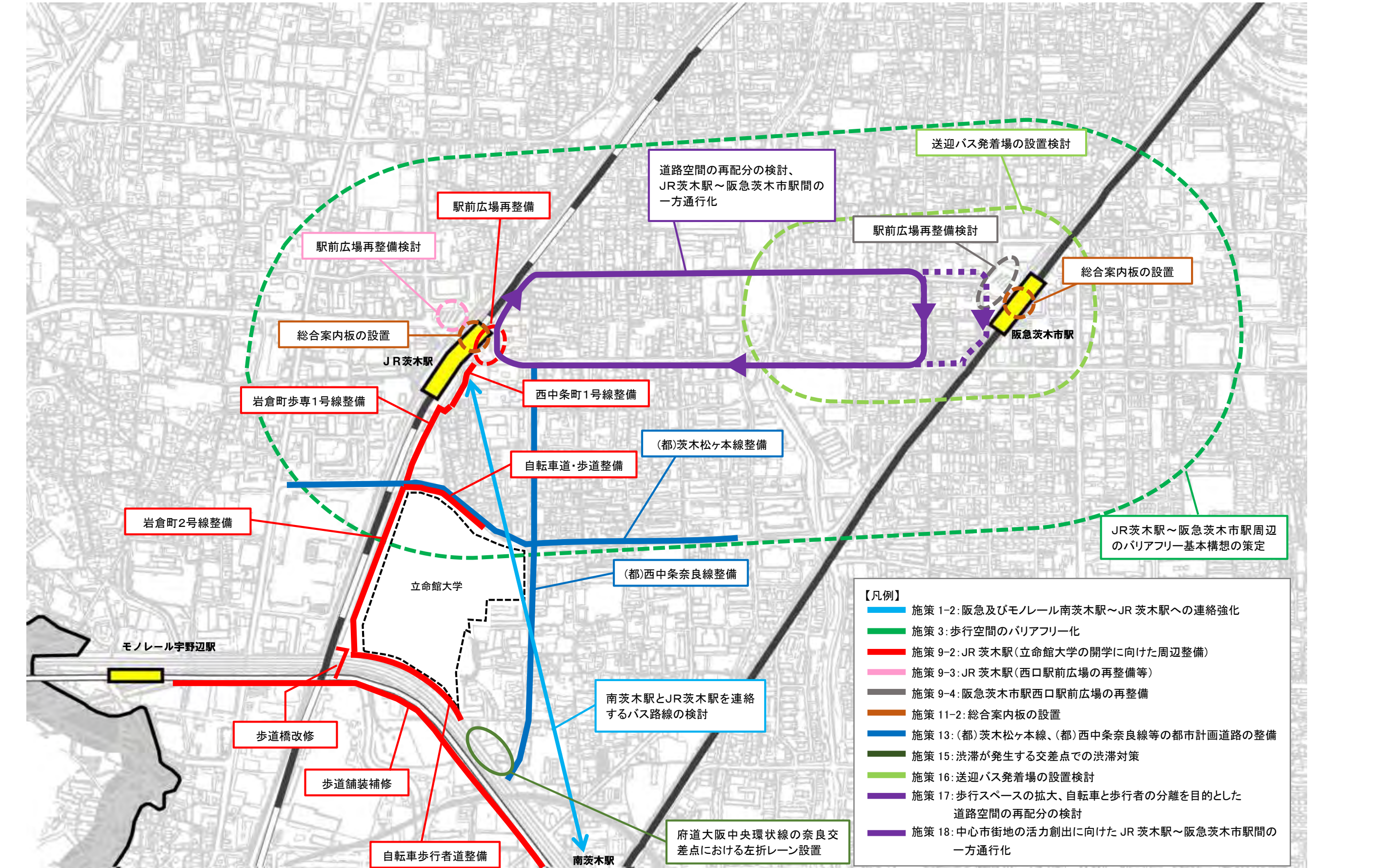
【目標値設定の考え方】

評価指標	目標値設定の考え方
①	同調査における平成 2 年の自動車分担率と同程度とする
②、③、⑥、⑦、⑧	交通に関わる誰もが変化を実感できるよう、現況値を約 10%増加・減少させる。
④	鉄道利用者の減少が続く中、立命館大学開学や（仮称）JR 総持寺駅整備に伴う利用者増も踏まえた利用者数とする。
⑤	バス利用者の減少が続く中、これ以上の減少を抑えるため、現況値とする。

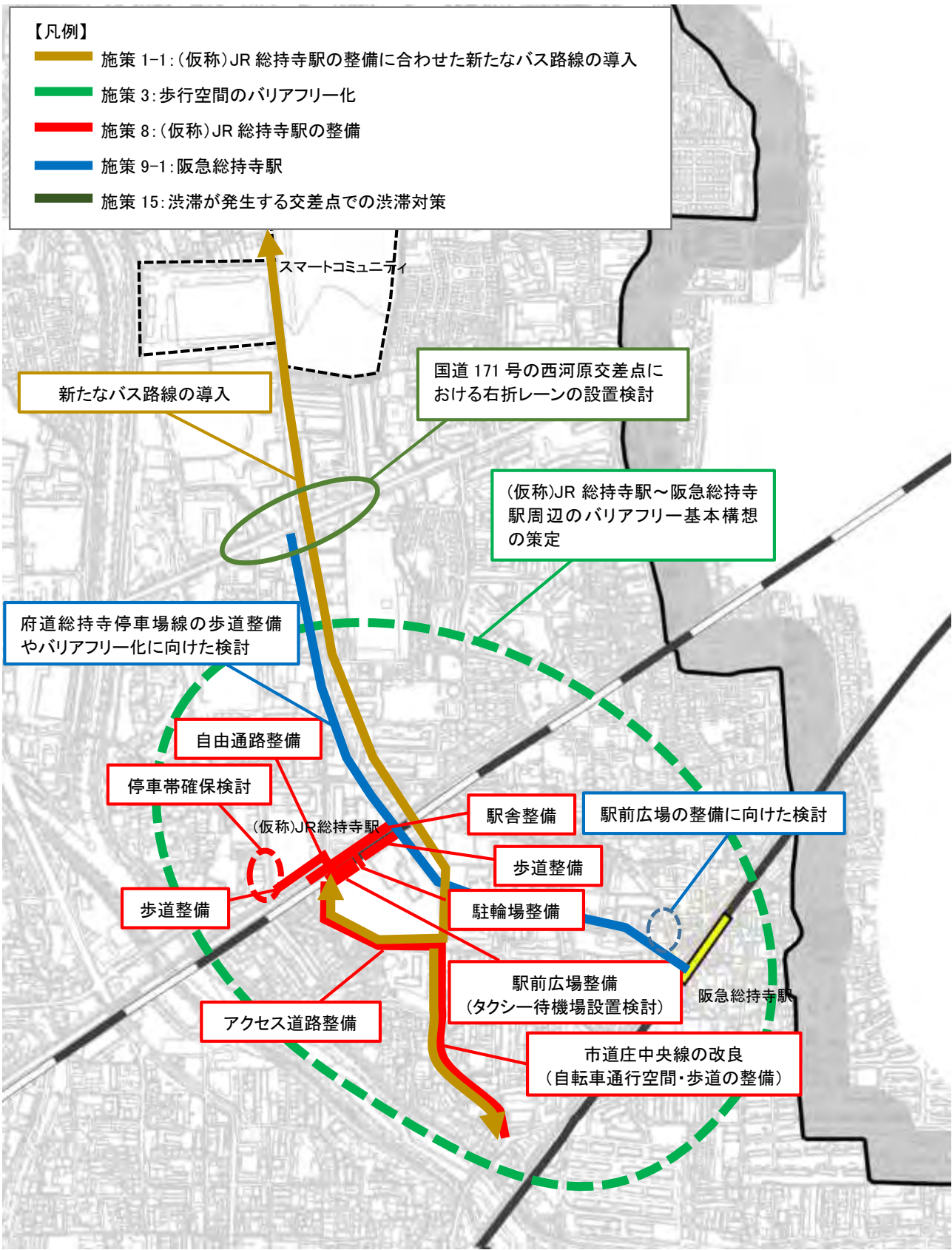
参考資料 1：中心部、（仮称）JR 総持寺駅周辺、阪急及びモノレール南茨木駅周辺の施策展開イメージ

本計画において、プロジェクト等と連携し、重点的に交通施策を実施する「中心部」、「（仮称）JR 総持寺駅周辺」、「阪急及びモノレール南茨木駅周辺」について、展開施策のイメージを示します。（図示が可能なもののみ示しています。）

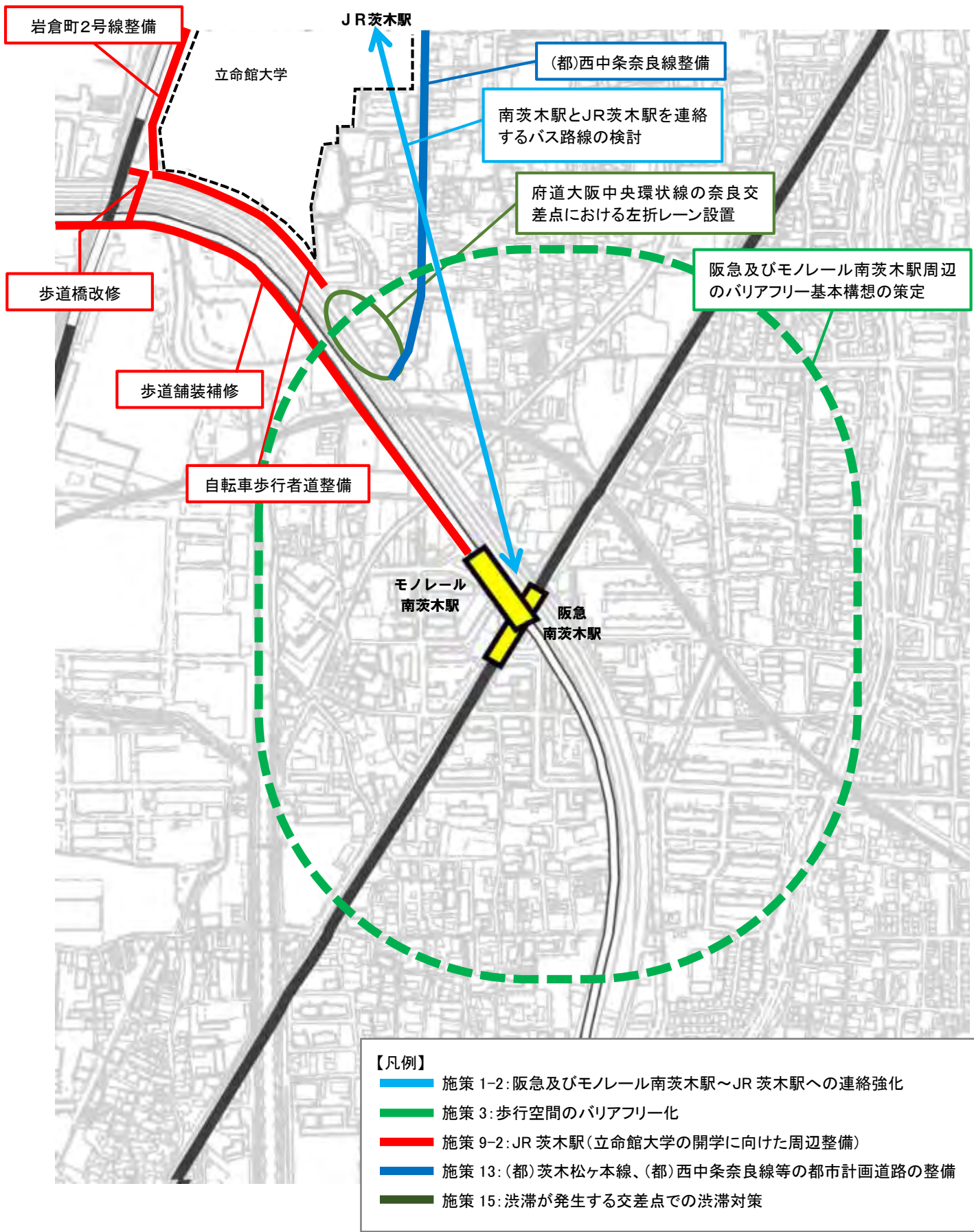
1）中心部



2) (仮称) JR 総持寺駅周辺



3) 阪急及びモノレール南茨木駅周辺



参考資料 2：茨木市総合交通戦略協議会の開催経過

2.1. 茨木市総合交通戦略協議会及び部会の開催状況

茨木市総合交通戦略の策定にあたり、交通に関する様々な視点での検討を行うため、学識経験者、市民、交通事業者、福祉等の団体、行政関係者で構成される協議会を設置し、議論を行いました。平成 24 年度は茨木市総合交通戦略策定協議会を 4 回開催し、平成 25 年度は茨木市総合交通戦略協議会を 4 回開催しました（平成 25 年度から本協議会を「茨木市附属機関設置条例」に基づく市長の附属機関に位置づけ、名称を「茨木市総合交通戦略協議会」に変更しています。）。なお、短・中期に実施する交通施策の検討にあたっては部会を設置し、公共交通部会を 3 回、交通安全部会を 2 回、公共交通部会及び交通安全部会の合同による合同部会を 1 回開催しました。

1. 協議会

平成 24 年度 茨木市総合交通戦略策定協議会

回数	開催年月日	内容等
第 1 回	平成 24 年 5 月 30 日(水)	- 茨木市総合交通戦略策定の経緯及び目的について - 策定スケジュールについて - その他
第 2 回	平成 24 年 10 月 2 日(火)	- 都市交通の課題整理について - 目指すべき将来像（骨子）について - 市民アンケート調査項目について
第 3 回	平成 25 年 1 月 29 日(火)	- 市民アンケート調査について（報告） - 将来の交通体系づくりの基本方針について - 長期的な都市交通計画（素案）について - その他
第 4 回	平成 25 年 3 月 22 日(金)	- 長期的な都市交通計画（案）について - 次年度の検討方法について

平成 25 年度 茨木市総合交通戦略協議会

回数	開催年月日	内容等
第 1 回	平成 25 年 7 月 24 日(水)	- 短・中期的な計画策定に向けた検討について - 部会の設置について
第 2 回	平成 25 年 12 月 18 日(水)	茨木市総合交通戦略（素案）について
第 3 回	平成 26 年 1 月 15 日(水)	茨木市総合交通戦略（案）について
第 4 回	平成 26 年 3 月 20 日(木)	- パブリックコメントの実施結果について - 茨木市総合交通戦略について

2. 部会

公共交通部会

回数	開催年月日	内容等
第1回	平成 25 年 8 月 5 日（月）	・（仮称）JR 総持寺駅及び周辺整備 ・JR 茨木駅の再整備及び周辺整備 ・阪急茨木市駅の駅前広場の再整備 ・南茨木駅を運行する路線バスの拡充 ・万博公園南側エリアでの開発への対応
第2回	平成 25 年 8 月 28 日（水）	・市街地における公共交通の充実 ・山間部における公共交通の維持・確保 ・公共交通の利用環境改善・利用促進策
第3回	平成 25 年 10 月 1 日（火）	・市街地における公共交通の充実 ・公共交通の利用環境の改善 ・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

交通安全部会

回数	開催年月日	内容等
第1回	平成 25 年 8 月 5 日（月）	・歩行空間のバリアフリー化 ・歩行者安全対策の推進 ・安全で快適な自転車通行空間の整備 ・レンタサイクル等の利便性向上 ・送迎バス発着場の設置検討 ・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 ・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 ・自転車・自動車利用者の運転ルール・マナーの啓発
第2回	平成 25 年 8 月 28 日（水）	・歩行空間のバリアフリー化 ・安全で快適な自転車通行空間の整備 ・レンタサイクル等の利便性向上 ・送迎バス発着場の設置検討 ・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 ・歩行者・自転車・自動車利用者の運転ルール・マナーの啓発

合同部会（公共交通部会及び交通安全部会の委員の合同により開催）

回数	開催年月日	内容等
第1回	平成 25 年 10 月 1 日（火）	・公共交通部会及び交通安全部会での検討結果のまとめ

2.2. 協議会・部会 委員名簿

□茨木市総合交通戦略策定協議会 委員（平成24年度）

構成員区分	所属等・職名	氏名（敬称略）
学識経験者	立命館大学理工学部都市システム工学科 教授	塚口 博司 ◎
	大阪大学大学院工学研究科地球総合工学専攻 助教	猪井 博登 ○
市 民		林 高
		上村 智子
公共交通事業者 及びその運転者 で構成された団体	西日本旅客鉄道株式会社近畿統括本部京都支社 地域共生室長	平野 剛
	阪急電鉄株式会社都市交通事業本部 都市交通計画部部長	庄 健介
	大阪高速鉄道株式会社運輸部 次長	池田 清一
	阪急バス株式会社 取締役自動車事業部長	西山 哲
	近鉄バス株式会社 専務取締役営業部長	松村 喜裕(第1回)
	近鉄バス株式会社 常務取締役営業部長	西村 昌之(第2回～)
	京阪バス株式会社 企画部長	北西 進太郎
	一般社団法人大阪タクシー協会 副会長 (株式会社国際興業大阪 代表取締役社長)	迫田 謙典
	大阪府民の交通環境を良くする行動 北摂地区実行委員会 茨木地区代表 (阪急タクシー労働組合 副執行委員長) (阪急バス労働組合 副執行委員長)	阪本 均(第1回、第2回) 越智 啓伸(第3回～)
福祉に関する団体	茨木市身体障害者福祉協会 会長	大浦 毅
公共交通に関わる NPO法人	NPO自転車活用推進研究会	藤本 典昭
国	国土交通省近畿地方整備局建政部 都市整備課長	吉澤 勇一郎
	国土交通省近畿地方整備局大阪国道事務所 地域調整課長	青山 淳
	国土交通省近畿運輸局大阪運輸支局総務企画部門 首席運輸企画専門官	南條 正幸
	国土交通省近畿運輸局大阪運輸支局輸送部門 首席運輸企画専門官	黒田 唯雄
大 阪 府	大阪府都市整備部交通道路室道路整備課 参事	森岡 武一
	大阪府茨木土木事務所 参事兼維持管理課長	小林 保
	大阪府茨木警察署交通課交通規制係 警部補	泉谷 直紀

◎:会長 ○:副会長

□茨木市総合交通戦略協議会 委員（平成 25 年度）

構成員区分	所属等・職名	氏名（敬称略）
学識経験者	立命館大学理工学部都市システム工学科 教授	塚口 博司 ◎
	大阪大学大学院工学研究科地球総合工学専攻 助教	猪井 博登 ○
市 民		林 高
		上村 智子
公共交通事業者 及びその運転者 で構成された団体	西日本旅客鉄道株式会社近畿統括本部京都支社 地域共生室長	平野 剛
	阪急電鉄株式会社都市交通事業本部 都市交通計画部部長	庄 健介
	大阪高速鉄道株式会社運輸部 次長	池田 清一
	阪急バス株式会社 取締役自動車事業部長	河崎 浩一
	近鉄バス株式会社 専務取締役営業部長	西村 昌之
	京阪バス株式会社 取締役企画部長	北西 進太郎
	一般社団法人大阪タクシー協会 副会長 （株式会社国際興業大阪 代表取締役社長）	迫田 謙典
	大阪府民の交通環境を良くする行動 北摂地区実行委員会 茨木地区代表 （阪急バス労働組合 副執行委員長）	越智 啓伸
福祉に関する団体	茨木市身体障害者福祉協会 会長	大浦 毅
公共交通に関わる NPO法人	NPO自転車活用推進研究会	藤本 典昭
国	国土交通省近畿地方整備局建政部都市整備課 課長補佐	田中 克己
	国土交通省近畿地方整備局大阪国道事務所 地域調整課長	辻脇 崇
	国土交通省近畿運輸局大阪運輸支局総務企画部門 首席運輸企画専門官	田中 秀人
	国土交通省近畿運輸局大阪運輸支局輸送部門 首席運輸企画専門官	藤本 和往
大 阪 府	大阪府都市整備部交通道路室道路整備課 参事	松江 琢也
	大阪府茨木土木事務所 参事兼維持管理課長	小林 保
	大阪府茨木警察署交通課長 警部	田中 直人

◎:会長 ○:副会長

□公共交通部会 委員

構成員区分	所属等・職名	氏名(敬称略)
学識経験者	大阪大学大学院工学研究科地球総合工学専攻 助教	猪井 博登 ◎
市 民		林 高
		上村 智子
公共交通事業者 及びその運転者 で構成された団体	阪急バス株式会社 取締役自動車事業部長	河崎 浩一
	近鉄バス株式会社 専務取締役営業部長	西村 昌之
	京阪バス株式会社 取締役企画部長	北西 進太郎
	一般社団法人大阪タクシー協会 副会長 (株式会社国際興業大阪 代表取締役社長)	迫田 謙典
福祉に関する団体	茨木市身体障害者福祉協会 会長	大浦 毅

◎:部会長

□交通安全部会 委員

構成員区分	所属等・職名	氏名(敬称略)
学識経験者	大阪大学大学院工学研究科地球総合工学専攻 助教	猪井 博登 ◎
市 民		林 高
		上村 智子
福祉に関する団体	茨木市身体障害者福祉協会 会長	大浦 毅
公共交通に関わる NPO法人	NPO自転車活用推進研究会	藤本 典昭
大 阪 府	大阪府茨木土木事務所 参事兼維持管理課長	小林 保
	大阪府茨木警察署交通課長 警部	田中 直人

◎:部会長

2.3. 茨木市総合交通戦略協議会規則

平成25年3月29日

茨木市規則第71号

改正 平成25年6月7日規則第84号

（趣旨）

第1条 この規則は、茨木市附属機関設置条例（平成25年茨木市条例第5号）第3条の規定に基づき、茨木市総合交通戦略協議会（以下「協議会」という。）の組織、運営その他必要な事項を定めるものとする。

（職務）

第2条 協議会は、市長の諮問に応じ、茨木市附属機関設置条例別表に定めるその担任する事務について、意見を述べるものとする。

（組織）

第3条 協議会は、委員21人以内で組織する。

2 委員は、次に掲げる者のうちから、市長が委嘱する。

- (1) 市民
- (2) 学識経験者
- (3) 公共交通事業者及びその事業用自動車の運転者で構成された団体から推薦された者
- (4) 福祉関係団体から推薦された者
- (5) 公共交通に関わる特定非営利活動法人から推薦された者
- (6) 関係行政機関の職員

（任期）

第4条 委員の任期は、1年とし、再任を妨げない。

2 補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。

（会長等）

第5条 協議会に会長及び副会長各1人を置き、委員の互選により定める。

2 会長は、協議会を代表し、会務を総理する。

3 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき又は会長が欠けたときは、その職務を代理する。

（会議）

第6条 協議会の会議は、会長が招集し、その議長となる。

2 会長が必要と認めたときは、委員以外の者を会議に出席させ、説明又は意見を聴くことができる。

（部会）

第7条 特別の事項に関する調査又は協議の必要が生じたときは、協議会に部会を置くことができる。

2 部会は、会長が指名する委員をもって組織する。

3 部会に部会長を置き、部会に属する委員のうちから会長が指名する。

4 部会長は、部会の事務を掌理する。

5 部会の会議は、部会長が招集し、その議長となる。

6 部会長は、部会における調査又は協議の経過及び結果について会長に報告するものとする。

(代理出席)

第8条 第3条第2項第3号及び第6号に掲げる委員が事故その他やむを得ない理由により協議会又は部会の会議に出席できないときは、あらかじめ会長の承認を得て、当該委員を代理する者が協議会又は部会の会議に出席し、協議に加わることができる。

(庶務)

第9条 協議会及び部会の庶務は、都市整備部において処理する。

(秘密の保持)

第10条 協議会の委員は、職務上知り得た秘密を漏らしてはならない。その職を退いた後も同様とする。

(委任)

第11条 この規則に定めるもののほか、協議会の運営について必要な事項は、会長が協議会に諮って定める。

附 則（平成25年規則第71号）

この規則は、平成25年4月1日から施行する。

附 則（同年規則第84号）

この規則は、公布の日から施行する。

