

平成30年度 第1回
茨木市総合交通戦略協議会
(中間見直し)
説明資料

交通施策の進捗と
評価指標の状況確認

—平成30年8月28日—

■ 中間見直しの進め方

(1) 中間見直しの対象

平成26年3月に策定した「茨木市総合交通戦略」

(2) 中間見直しの目的

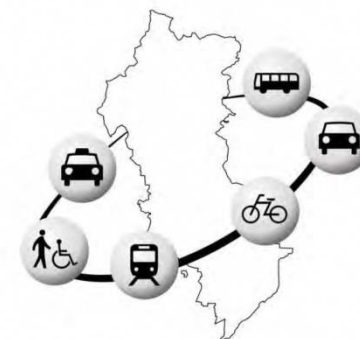
- 戦略に基づき実施された短期施策の状況確認と中期施策の必要に応じた見直し
- 5年後に予定されている茨木市総合交通戦略見直しに向けた中間総括

(3) 検証内容

- 戦略に位置づけた施策の事業の進捗状況の確認
- 評価指標の状況確認
- 今後5年間の取組み内容の確認

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 ～



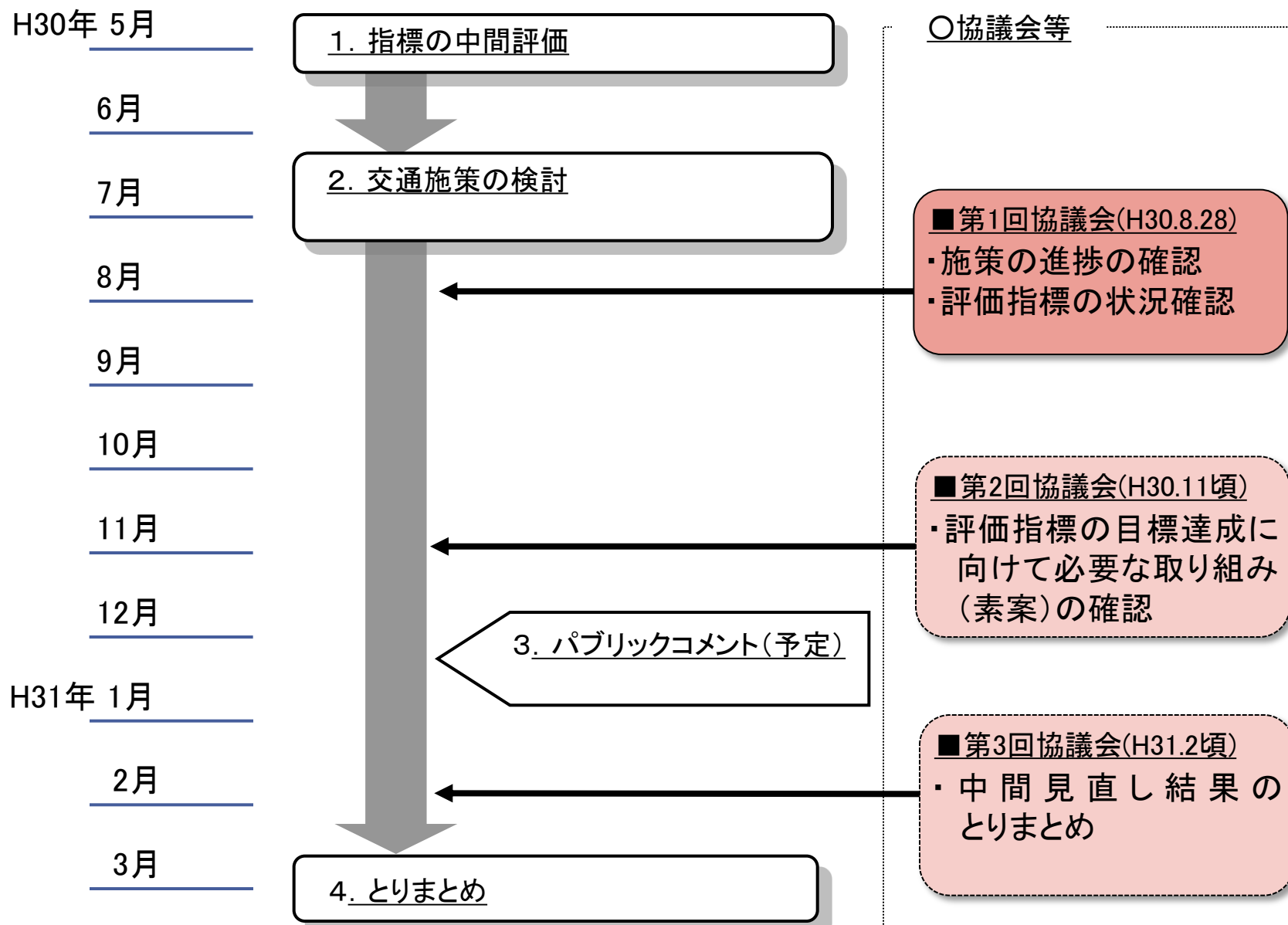
平成26年(2014年)3月



茨木市

■ 中間見直しの進め方

(4) 検討のスケジュール



■ 本日の資料の内容とご意見をいただきたいポイント

1. 交通施策の進捗状況について

- ・施策の進捗状況の確認
- ・評価指標の状況確認

2. 今後の取り組みの方向性について

- ・評価指標の目標達成に向けて必要となる新たな取り組み内容の確認

■茨木市総合交通戦略について

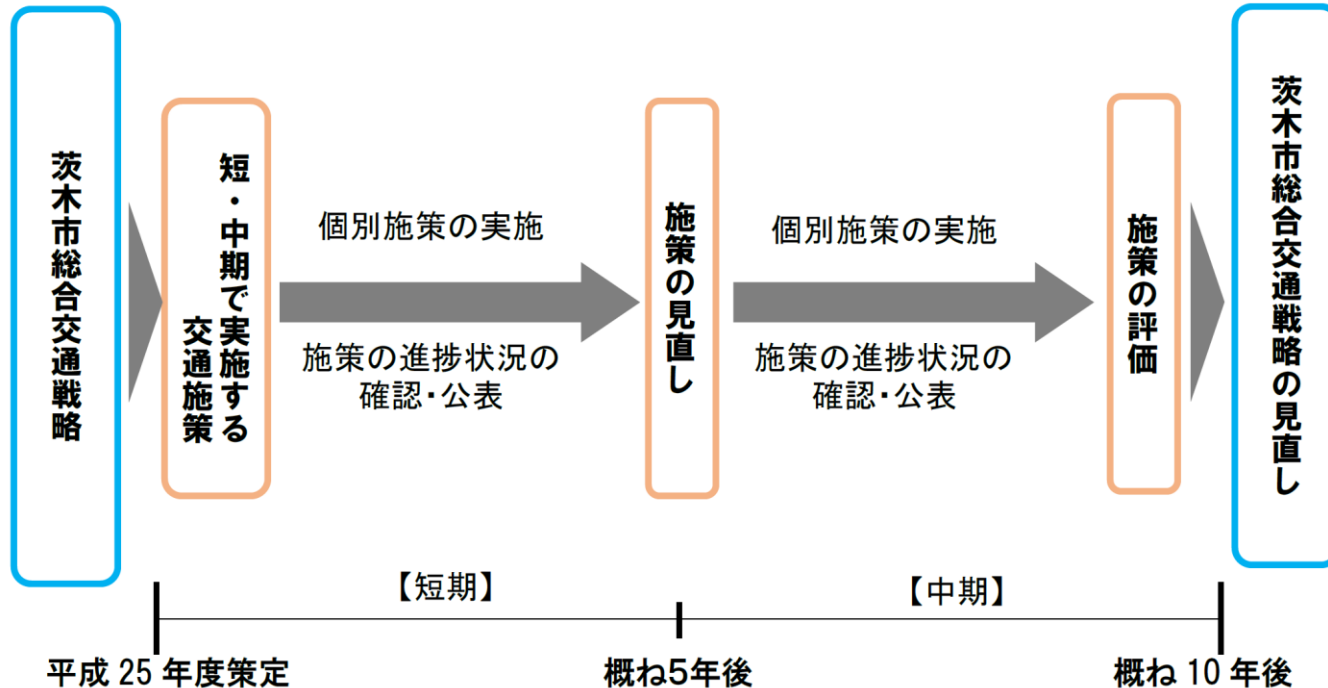
■茨木市総合交通戦略について

(1) 戦略の目的

茨木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ことを目的とする。

(2) 進行管理

- 中間見直しで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う。
- 策定から概ね10年後に短・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。



■ 茨木市総合交通戦略について

(3) 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

(4) 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」
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」

(5) テーマと交通施策

○ 3つ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る

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。

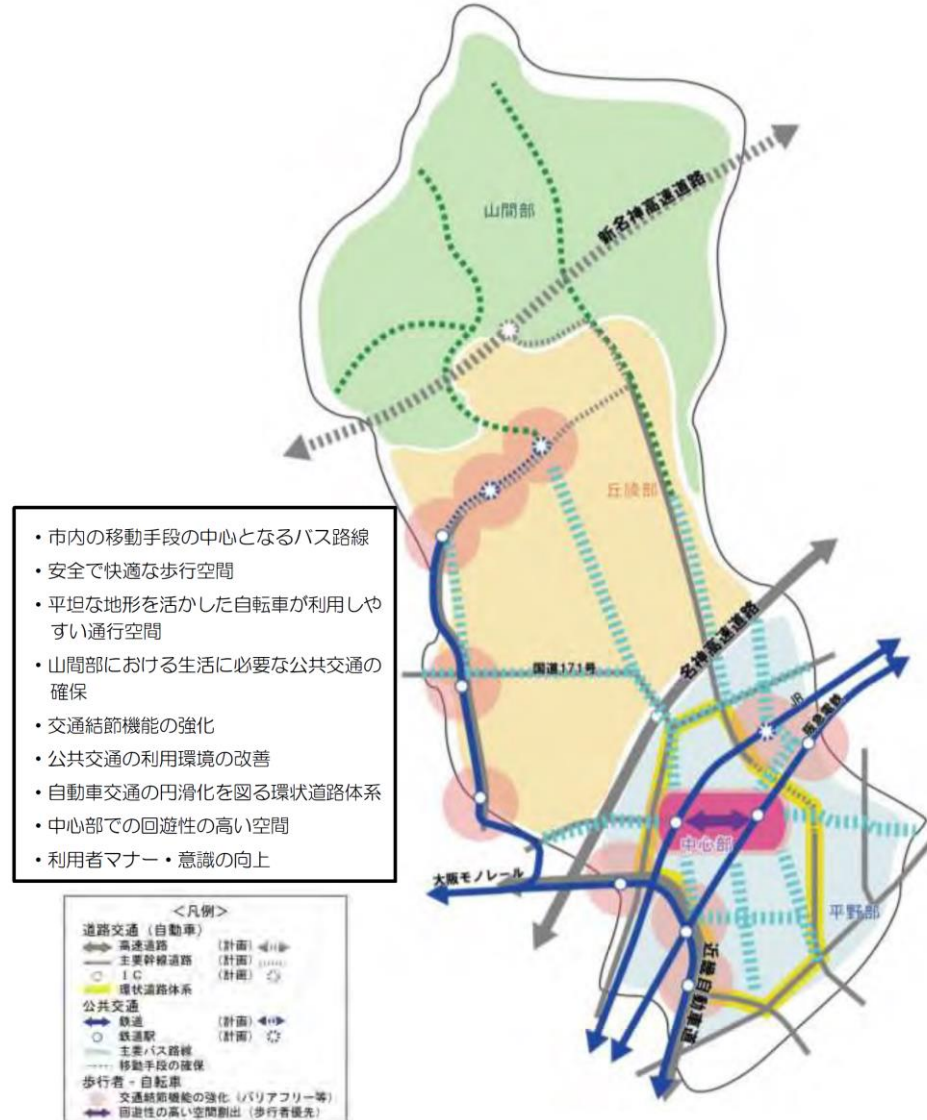


図 将来の交通体系

1 交通施策の進捗状況

1 交通施策の進捗状況

事業完了

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

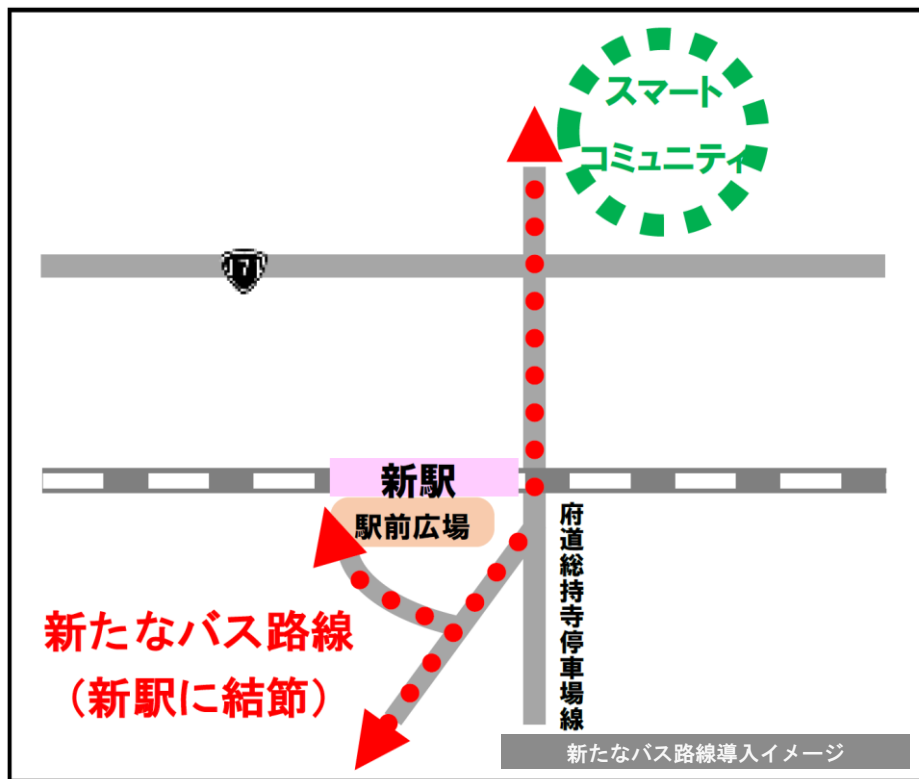
テーマ①:市街地における公共交通の充実

施策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

状況・駅の開業に合わせて運行【事業完了】

新たなバス路線の導入イメージ

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を設置する。



JR総持寺駅を経由するバス路線の導入

JR総持寺駅の開業と合わせた新たなバス路線を導入
(近鉄バス)

花園東和苑

- 太田三丁目
- 太田
- 太田東芝町
- 太田東芝町南
- 東太田一丁目
- 疋水神社前
- 三島小学校前
- 西河原
- 総持寺口
- JR総持寺駅
- 庄
- 東中学校前
- 阪急茨木北口

阪急茨木市駅

阪急茨木南口

新たなバス路線

出典:近鉄バス株式会社HP

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

テーマ①:市街地における公共交通の充実

施策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

状況

- ・H28年度乗継運賃値下げ等利便性向上施策検討
- ・H30年度:社会実験見送り

施策概要

循環バスの導入を検討

鉄道駅、市役所や病院、観光施設等の主要施設を巡る循環バスを導入し公共施設間等の移動における利便性を向上

■導入メリット

乗継回数の減少

移動時間の短縮

料金負担の軽減

■導入デメリット

既存バス路線との競合

市の財政負担が必要

【市内の現状】

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

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

代替施策

循環バスの代替施策として「**乗り継ぎ運賃値下げ施策**」を検討

1 交通施策の進捗状況

調整中

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

テーマ①:市街地における公共交通の充実

施策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

状況

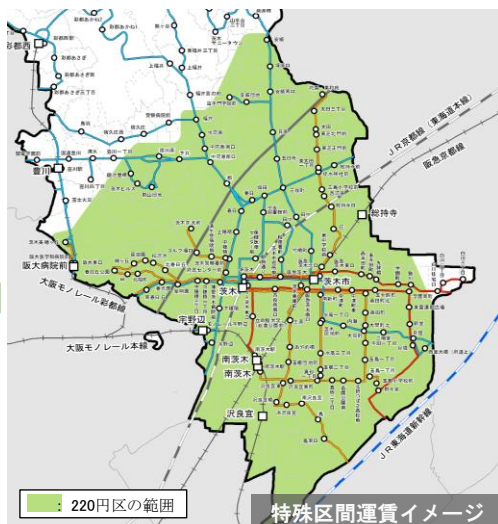
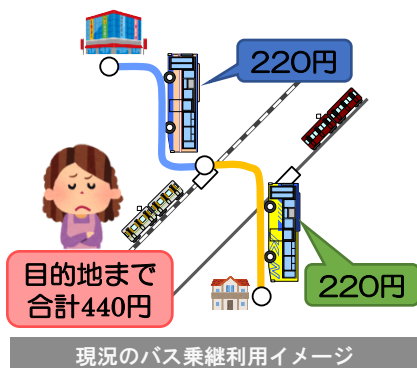
- ・ H28年度乗継運賃値下げ等利便性向上施策検討
- ・ H30年度:社会実験見送り

乗り継ぎ運賃値下げ施策の検討内容(特殊区間運賃制度の導入)

路線バスは、乗り換えると、乗車駅から目的駅まで直通のときと比べ、乗り換えごとに初乗り分の運賃負担が生じる。

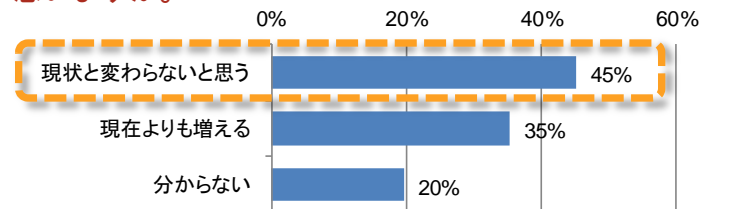
一方で、茨木市のバスネットワークの特性から、各地区から駅へのアクセスは駅を中心とした放射状のネットワークにより乗り換え行動は基本的に発生しないが、例えば、南部の人が北部の施設に買い物に行くときは、近鉄バスと阪急バスを乗り継ぐ必要がある。

そこで、市内の路線バスにおいて、ゾーン運賃制度(特殊区間運賃制度)の導入により、乗り継ぎ時の運賃値下げが導入されれば、市内の公共施設等へのバス移動時の料金負担が軽減され、自動車などの他交通モードからの転換やバスの利用者数増加が期待できる。



茨木市内の山間・山手台・南部地域以外に居住する市民へのアンケート調査(H28)

Q:茨木市中心部のバスについて、一定区間内の乗継料金が割引になった場合、現在よりもバスの利用が増えると思いますか。



市民アンケート調査結果

⇒乗り継ぎ運賃が割引になった場合も現状の利用回数(週に2~3日以上利用)は変わらない人が約半数

⇒買い物や通院目的での外出先は居住地域やJR茨木駅周辺・阪急茨木市駅周辺等が多く、乗り継ぎ需要が少ない

今後の取組みの方向性:

他のバス利便性向上策(バス路線の方面別カラー化や駅での情報案内強化等)に取り組む

1 交通施策の進捗状況

実施中

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

テーマ①:市街地における公共交通の充実

施策1-4:周辺自治体との連携の検討

状況 ・箕面市:北大阪急行延伸に伴うバス再編

北大阪急行延伸線開業に合わせ、主に千里中央駅を起終点とした箕面市域方面への路線バスネットワークの再編が予定されており、茨木市内の一部路線も対象となる。

対象路線は北大阪ネオポリス線(千里中央～白島～希望ヶ丘四丁目方面)、彩都線(千里中央～白島～粟生団地～彩都西駅方面

現在

千里中央駅・北千里駅を中心とした現在のバスルート



再編後

新駅を中心とした市内交通が充実したバスルート



※延伸後の駅名は仮称 ※再編ルートは社会実験を経て決定

出典:パンフレット「きたきた通信」第18号(平成28年7月 北大阪急行線延伸推進会議)

今後の取組みの方向性:
箕面市をはじめ周辺市との意見交換を実施

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

テーマ①:市街地における公共交通の充実

施策2:多様なタクシーサービス等の展開

状況

- ・大阪府タクシー準特定地域合同協議会によるタクシーの活性化に関する意見交換会に出席し情報収集を実施
- ・重度障害者タクシー料金助成(H30年度より対象者を拡充)北摂ブロック福祉有償運送運営協議会への参加
- ・福祉タクシー料金助成

高齢者福祉タクシー料金助成サービス

対象者にタクシーへの乗車1回につき500円まで助成される利用券を交付している。

■対象者(次のいずれにも該当するか)

- 1.おおむね65歳以上
- 2.利用者本人が市民税非課税または生活保護を受給している
- 3.要介護認定で要介護1から5と認定された
- 4.病院に入院していない
- 5.老人ホーム等に入所していない
- 6.重度障害者福祉タクシーを利用していない

■交付枚数

1か月当たり4枚(申請月から当該年度分を一括交付)

今後の取組みの方向性:

各課が施策を実施(把握)しているが、課題の共有や施策の見える化など、一体的な取組となっていないため、調整が必要

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

テーマ①:市街地における公共交通の充実

新たな施策:高齢者運転免許証自主返納支援事業

施策概要

運転免許証を全部返納された方を対象に返納後の移動支援を目的に、
定額チャージ済みの交通ICカードを支給

■対象者 65歳以上の茨木市民の方で、平成30年4月1日以降に自主的に有効期間内の運転免許証を全部返納された方（一人1回限り）

■支援内容（特典）
以下のいずれかを支給
① 「グランドパス65」1か月相当分（6,000円相当※デポジット代500円含む）
② IC OCAカード1枚（6,000円相当※デポジット代500円含む）

クルマから卒業される皆さんを応援します！

～高齢者運転免許証自主返納支援事業～

近年、高齢ドライバーが加害者となる交通事故が増加しています。一方、「最近運転に自信がなくなってきた」、家族から運転に不安があると言われる、でも、移動が不便になるし…と運転免許証を学放すことにちゅうちよされる方も多くいらっしゃいます。

茨木市では、交通事故防止と公共交通を使った外出を応援することを目的に「高齢者運転免許証自主返納支援事業」を実施しています。

この機会にぜひご検討ください。

※年度の最終締切は、手続の開始日、平成31年2月中旬頃までです。

◇対象者

65歳以上の茨木市民の方で、平成30年4月1日以降に自主的に有効期間内の運転免許証を全部返納された方（一人1回限り）

- ※一時返納の場合は対象になりません。
- ※免許の更新手続きをしない場合の免許失効などは対象になりません。
- ※全部返納されたから1年以上に申請してください。

◇支援内容（いずれか1つ）

① 「グランドパス65」1か月相当分（6,000円相当※デポジット代500円含む）
② IC OCAカード1枚（6,000円相当※デポジット代500円含む）

～手続イメージ～

手続費については裏面をよくご確認ください。詳しくは下記までお問い合わせください。

【問い合わせ先】 茨木市道路交通課交通安全係
電話 072-622-8121
内線 2811・2822

高齢者運転免許証返納支援事業手続きの流れ

まずは警察に免許を返納に行きましょう。

① 警察で免許返納

- ・茨木警察署、運転免許試験場において、運転免許証の全部返納申請をしてください。
- 【持ち物】運転免許証
このとき、「運転免許の取消通知書」を受け取ってください。
- ※免許を返納すると、繰り返し運転はできませんので、お気を付けください。

次に市役所で特典の申請をしましょう。

② 市役所で申請

- ・茨木市役所道路交通課で「高齢者運転免許証自主返納支援事業」の申請をしてください。
- 【持ち物】「運転免許の取消通知書」、印鑑・健康保険証等本人確認できるもの
- ※ご家族等代理人による手続はできません。必ずご本人様がお越しください。
- ※申請時点で予算額を上回っている場合は、申請を受け付けられません。

特典を受け取りに行きましょう。

③ 特典を受け取る

- ・②の申請後2週間程度を目途に、道路交通課から「高齢者運転免許証自主返納支援事業決定通知書」と各特典の「引換証」を交付します。それぞれ期限までに所定の場所で特典を受け取ってください。（詳しくは本申請の際にご案内します）
- 【引き換え場所】 ※引き換え期間は通知書の交付から、30日以内です。
- ・「グランドパス65」※無償バス乗車券（月中有効）、茨木市駅乗車券（乗車日は平日・土曜日）、茨木国体案内所（営業日は月末3日と月初2日のみ）
- ※引換証・印鑑・写真（縦3cm×横2.5cm）、本人確認ができるものが必要
- ・IC OCAカード※茨木駅まどりの窓口 ※引換証・印鑑が必要

1 交通施策の進捗状況

実施中

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

テーマ②:安全な歩行空間の確保

施策3-1:バリアフリー基本構想の策定

施策3-2:バリアフリー化の対策実施

状況

バリアフリー基本構想の策定

- ・バリアフリー基本構想の策定 (H27年度) **【事業完了】**

バリアフリー化の対策実施

- ・H28年度～:継続協議会の開催
- ・歩道の段差解消等を順次実施

茨木市バリアフリー基本構想の策定

平成27年度に「茨木市バリアフリー基本構想」を策定した。

バリアフリー化事業の推進

基本構想に基づくバリアフリー化として歩道の段差解消等を順次実施している。

茨木市 バリアフリー基本構想

「JR 茨木駅・阪急茨木駅周辺地区」
「総持寺駅周辺地区」・「南茨木駅周辺地区」

～移動等円滑化基本構想～



平成28年(2016年)3月
茨木市



整備前



整備後

継続協議会の開催

茨木市バリアフリー基本構想に基づくバリアフリー化の進捗を確認する協議会を開催している。



協議会開催風景

今後の取組みの方向性:

- ・継続協議会で進捗状況の確認
- ・計画に基づきバリアフリー化を推進

1 交通施策の進捗状況

実施中

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

テーマ②:安全な歩行空間の確保

施策4-1:歩行者・自転車・自動車の分離

施策4-2:通学路の安全対策

施策4-3:歩道の整備、拡幅

状況

歩行者・自転車・自動車の分離

- ・路側帯のカラー舗装化
- ・自転車レーンの整備

通学路の安全対策

- ・路側帯のカラー舗装化
- ・通学路安全指導員設置の窓口
- ・各学校及び学童安全対策協議会と連携し、警察や道路管理者と調整
- ・警察と協働で交通安全教室を実施（市内中学校で7校→H29年度より14校に拡大）
- ・地域住民による安全見守り隊と連携し、登下校の安全見守りを実施

歩道の整備、拡幅

- ・歩道の整備、拡幅：西河原北町西太田線 他

カラー舗装・自転車歩行者の分離・歩道拡幅等の実施

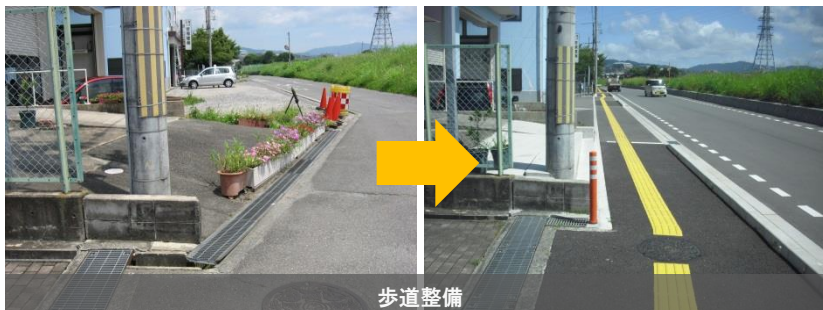
歩行者・自転車・自動車の分離を目的に、道路のカラー舗装や自転車レーン整備、歩道の拡幅等を実施している。



自転車レーン整備



カラー舗装



歩道整備

今後の取組みの方向性：
継続実施

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

テーマ②:安全な歩行空間の確保

施策4-4:踏切の安全対策

状況 ・踏切事故防止キャンペーンの実施

踏切事故防止に関する取り組み

JR では踏切の通行の安全確保を図るため、一部の踏切道を拡幅している。
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。
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ている。



踏切の安全対策

今後の取組みの方向性:継続実施

1 交通施策の進捗状況

実施中

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

テーマ③:安全で快適な自転車利用環境の創出

施策5-1:(仮称)自転車利用環境整備計画の策定

施策5-2:自転車利用環境の向上施策

状況

(仮称)自転車利用環境整備計画の策定【事業完了】

- 茨木市自転車利用環境整備計画の策定 (H26年度)

自転車利用環境の向上施策

- 法定外標示による歩行者と自転車の分離
- 西中条町奈良線、双葉町島1丁目線 他

茨木市自転車利用環境整備計画の策定

平成26年度に「茨木市自転車利用環境整備計画」を策定した。



平成27年3月

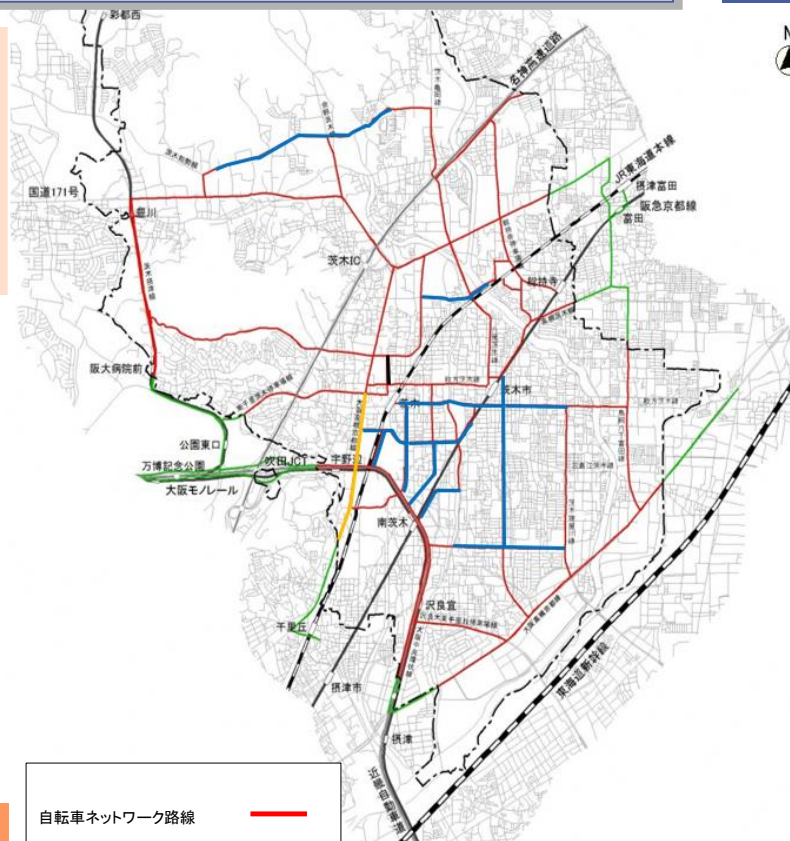
茨木市

自転車専用通行帯の整備等の推進

自転車の利用が多く見られる路線に対し、自転車の通行空間を整備し、自転車通行の安全性を向上

放置自転車対策として放置自転車の撤去活動や啓発・指導、自転車を放置しにくくする対策等を実施している他、自転車をはじめ、交通安全に関する教育活動や、マナーアップのための啓発活動を実施している。

今後の取組みの方向性:
計画に基づき自転車通行空間の整備等を推進



自転車ネットワーク路線

他市域連携路線

整備済路線(市道)

整備済路線(府道)

自転車レーン整備状況

1 交通施策の進捗状況

実施中

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
テーマ③:安全で快適な自転車利用環境の創出
施策6:レンタサイクル等の利便性向上

状況

- ・指定管理者によるコミュニティサイクルを実施
- ・3箇所の駐車をポートとして各5台の自転車を貸出

コミュニティサイクルの実施

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サイクルポートを設置している。



出典:近鉄グループ ミディ総合管理 総合ビル管理 HP

今後の取組みの方向性:
効果検証等を検討

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7-1: 地域住民との協働による、利用しやすい運行方法の検討

状況

- ・ 北部地域の魅力に係る調査
- ・ エリアガイド「いばきた」に路線バスの利用を提案: 「いばきた」を改訂し、内容を充実させ、北部地域の魅力をPR
- ・ 山間部の自治会と将来のまちづくりについての意見交換を実施中

山間部移動手段の検討

地域共助による移動手段確保の事例等をはじめ、山間部の移動手段確保手法を検討している。

先行事例: 地域の自主運行バス

横浜市山下地区では、高齢者等の買い物や通院などの日常生活を支援することを目的として、「地域貢献協議会」から提供された車両を用いて、バス会社等への委託ではなく、「山下地区安全・安心まちづくり協議会」がバスを運行している。

事業概要

地域概要	<ul style="list-style-type: none"> ・人口: 15,201人 (H22) ・高齢化率: 22.4%
活動主体	<ul style="list-style-type: none"> ・山下地区安全・安心まちづくり協議会
運行日	<ul style="list-style-type: none"> ・平日のみ (1日あたり5便運行)
運賃	<ul style="list-style-type: none"> ・無料
車両	<ul style="list-style-type: none"> ・「地域貢献協議会」が提供
運転者	<ul style="list-style-type: none"> ・ボランティア
地域負担	<ul style="list-style-type: none"> ・なし
行政の役割	<ul style="list-style-type: none"> ・運行の支援及びガソリン代などの運行経費の助成 ・実証運行の検証
利用者数	<ul style="list-style-type: none"> ・2018年には総利用者数1,000人を突破

○山下地区安全・安心まちづくり協議会
 ・山下地区ささえあいバスの運行
 ・車両のメンテナンス 等

○横浜環状北西線建設関連企業による地域貢献協議会
 ・車両の提供 等



○横浜市(緑区・道路局)
 ・運行の支援及び運行経費の助成
 ・実証運行の検証 等



<実証運行に用いる車両>



出典: 横浜市記者発表資料(平成28年11月15日)、
 広報よこはまみどり区版(2017年(平成29年)1月号)、横浜市緑区HP

1 交通施策の進捗状況

実施中

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7-2: 周辺自治体との連携の検討

施策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

状況

周辺自治体との連携の検討

- ・適宜、周辺市との意見交換を実施

山間部を訪れる観光客等の移動手段としての活用検討

- ・観光協会と協働し、北部地域における観光ウォーク等のイベントによる地域の魅力向上
- ・阪急観光あるきのコースを再編し、隠れキリシタンコースを設定
- ・北部地域の魅力に係る調査
- ・エリアガイド「いばきた」に路線バスの利用を提案
- ・サイクリングをツールとした北部地域の魅力づくり: 「いばきた」を改訂し、内容を充実させ、北部地域の魅力をPR
- ・山とまちをつなぐをテーマに、「いばきたフォトサイクリング」を実施

北大阪ネオポリス線 忍頂寺線の再編

北大阪ネオポリス線・忍頂寺線 彩都地区乗り入れ等、豊能町管内の各路線再編にあたり豊能町との調整実施している。



再編後のバス路線図

公共交通を利用した観光の提案

北部地域の魅力を発信するエリアガイド「いばきた」で公共交通を利用した観光を提案



茨木市北部エリアガイド いばきた



「いばきた」アクセスマップ

今後の取組みの方向性: 継続実施

1 交通施策の進捗状況

実施中

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⑤: 交通結節点の機能強化

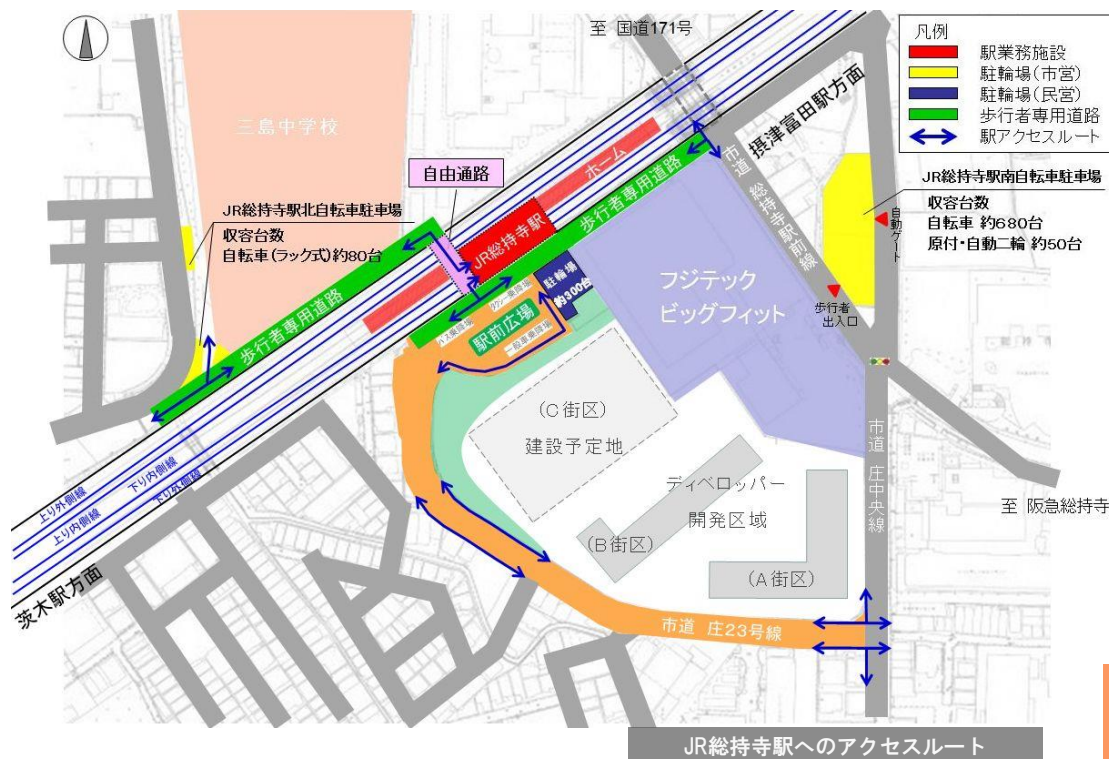
施策8: (仮称) JR総持寺駅の整備

状況

- ・ JR総持寺駅開業 (H30年3月)
- ・ 軌道敷沿いの歩道整備
- ・ 庄中央線、総持寺太田線を順次整備

JR総持寺駅開業とアクセスルートの整備

平成30年3月に新たな交通結節点となるJR総持寺駅の開業に併せて駅へのアクセスルートを整備している。



今後の取組みの方向性: 整備の継続

1 交通施策の進捗状況

実施中

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⑤: 交通結節点の機能強化

施策9-1: 阪急総持寺駅

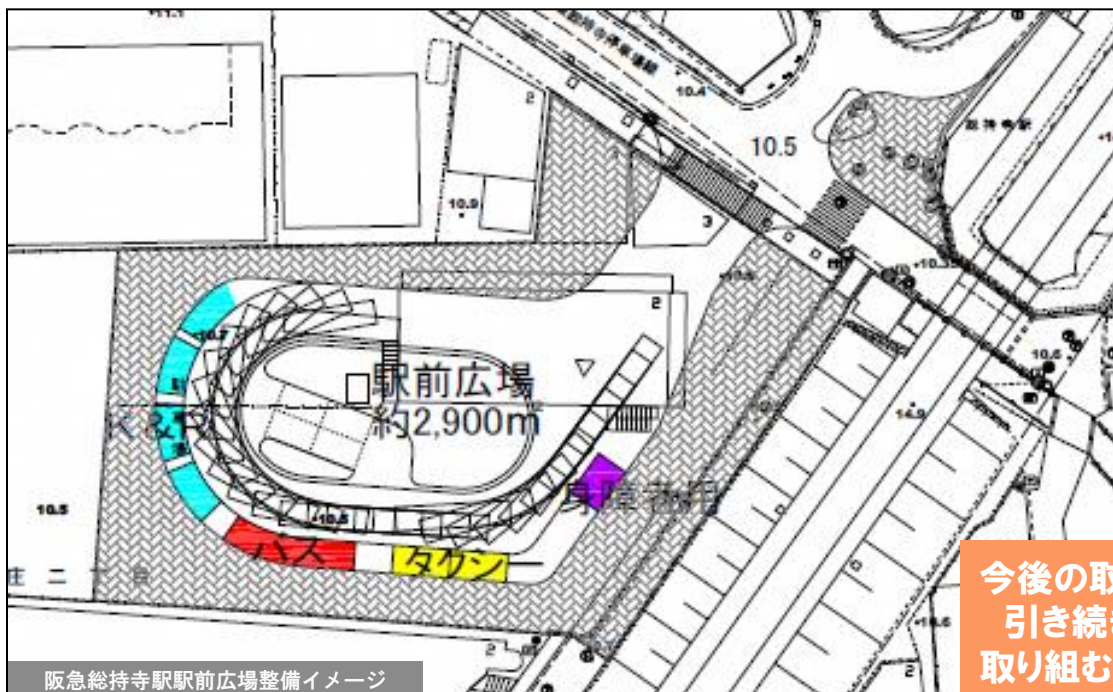
状況

- ・西口駅前広場検討 (H26年度) 都市計画変更に向けた地元調整 (H27年度)
- ・都市計画変更 (総持寺太田線) (H28年度)
- ・都市計画決定 (西口駅前広場) (H28年度)
- ・阪急総持寺駅～五反田橋梁間における測量設計 (H26年度)
- ・五反田橋梁～国道171号間における測量設計 (H27年度)
- ・五反田橋梁の空頭高さが3.0m→3.8mに改良 (H28年度)
- ・総持寺太田線一部区間における道路改良工事
- ・用地交渉中

■平成28年8月31日
■駅前交通広場概要

都市計画決定
面積: 約2,900㎡

規模: バス乗降場	1 バース
タクシー乗降場	2 バース
タクシー待機場	4 バース
一般乗降場	4 バース
身障者用乗降場	1 バース



阪急総持寺駅駅前広場整備イメージ



五反田橋梁

今後の取組みの方向性:
引き続き、阪急総持寺駅西口駅前広場整備に
取り組む

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⑤: 交通結節点の機能強化

施策9-2: JR茨木駅 (立命館大学開学に向けた周辺整備)

施策9-3: JR茨木駅 (西口駅前広場の再整備等)

状況

JR茨木駅 (立命館大学開学に向けた周辺整備) 【事業完了】

- ・ 周辺整備を実施

西口駅前広場の再整備

- ・ 西口周辺整備計画策定 (H26年度)
- ・ 基本計画検討業務実施 (施設需要調査・概略事業計画等) (H27年度)
- ・ 駅前ビルにおいて、再開発による建替の推進決議が承認 (H28年度)
- ・ 一部バリアフリー化工事実施
- ・ 弁天行バス停の移設によるバリアフリー化工事を実施
- ・ 駅西側からアクセス可能な一般車乗降場を新設

万博公園南側エリアでの開発への対応 【事業完了】

- ・ 開発事業者拡大連絡会に参加
- ・ 西駅前交差点への交通負荷を抑制するため、大京線の渋滞情報を国道171号の案内板に掲示

JR茨木駅西口駅前広場の再整備

立命館大学開学等による交通集中に併せてJR茨木駅の機能を強化している。

バリアフリー化されていない西口駅前広場の再整備としてバス停移設や乗降場の新設等に対応している。



JR茨木駅西口駅前広場 暫定整備状況

今後の取組みの方向性:
西口駅前広場の再整備を継続

1 交通施策の進捗状況

実施中

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⑤: 交通結節点の機能強化

施策9-4: 阪急茨木市駅西口駅前広場の再整備

状況

- ・基本構想策定業務実施 (H26年度)
- ・基本計画検討業務実施 (施設配置・規模等) (H27年度)
- ・再開発事業等の都市計画決定を目指して、関係者協議中

阪急茨木市駅西口駅前広場の再整備

阪急茨木市駅の駅前広場でのタクシーやバスの車列発生等、交通混雑が発生している状況の改善として、交通の整流化や安全確保を目的に、平成26年度に基本構想を策定、平成27年度には基本計画を検討し、暫定整備を実施している。



阪急茨木市駅西口駅前広場 暫定整備前



阪急茨木市駅西口駅前広場 暫定整備後

今後の取組みの方向性: 継続実施

1 交通施策の進捗状況

実施中

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

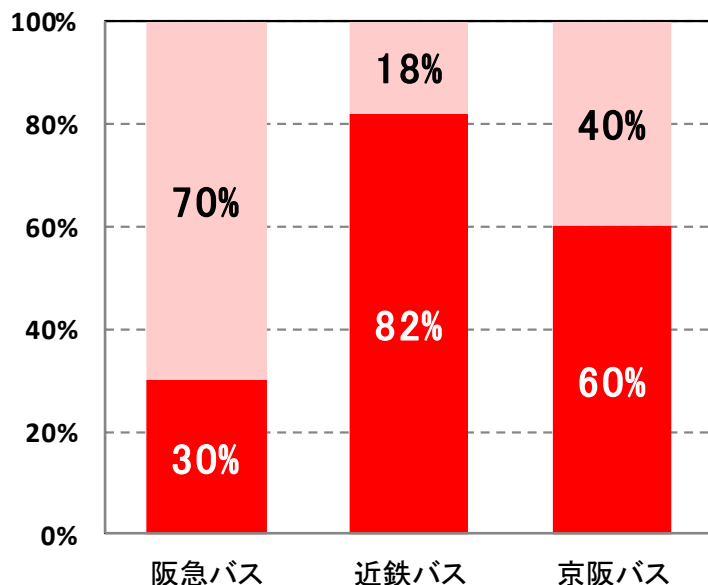
テーマ⑥: 公共交通利用環境の改善

施策10-1: ノンステップバスの導入促進

状況 ・ 各交通事業者において随時導入

ノンステップバスの導入

車両の入替等に応じてノンステップバスの導入を促進している。
山間部は地形上の理由からノンステップバスの通行が困難である。



■ ノンステップバス ■ ワンステップバス

バス事業者各社の市内ノンステップバス導入率 (H29年度末)

各事業者のノンステップバス



阪急バス



近鉄バス



京阪バス

出典: 阪急バスHP、近鉄バスHP、京阪バスHP

今後の取組みの方向性: 継続実施

1 交通施策の進捗状況

調整中

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⑥: 公共交通利用環境の改善

施策10-2: ハイグレードバス停の整備

状況 ・ 都市計画道路等の整備に併せて実現性を検討

設置要件

◆ 歩道幅員2.0mの確保に加え、上屋設置時にはさらに2.0mを加算する必要あり

(道路構造令第11条 第3項ほか)

市内道路

上記スペースが確保可能な路線なし

今後の取組みの方向性:

引き続き、都市計画道路等の整備に併せてバス停の改善を検討する。

先行事例: ハイグレードバス停の導入事例

ハイグレードバス停は、バスの到着時刻等の情報の提示や、福祉施設や乗降者の多いバス停に屋根やベンチを設けることで利便性向上させたバス停で、大阪府下でも導入が進んでいる



広告付き上屋 (堺市: 市役所前)



時刻表



広告



広告付き上屋 (大阪市: 天神橋)

1 交通施策の進捗状況

実施中

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⑥: 公共交通利用環境の改善

施策11-1: 公共交通マップの作成・配布

施策11-2: 総合案内板の設置

施策11-3: バスロケーションシステムの導入促進

施策11-4: 交通系ICカードの導入促進

状況

公共交通マップの作成・配布 **【事業完了】**

- ・ H29年度作成
- ・ H30年4月～配布

総合案内板の設置

- ・ H26年度: JR茨木駅設置
- ・ H29年度: JR総持寺駅設置

バスロケーションシステムの導入促進 **【事業完了】**

- ・ H26年度: 京阪バス
- ・ H28年度: 近鉄バス
- ・ H29年度: 阪急バス導入

交通系ICカードの導入促進 **【事業完了】**

- ・ H26年度に近鉄バスが導入し3社全て導入済

公共交通マップの作成

市内の公共交通の情報が集約された公共交通マップを作成し配布している。



いばらき公共交通マップ

総合案内板の設置

駅での路線バス案内を主な目的に総合案内板を設置した。



総合案内板

バスロケの導入促進

全バス事業者においてバスロケのシステム導入済

交通系ICカードの導入促進

全バス事業者において交通系ICカードに対応済



バスロケーションシステム対応の案内モニター（阪急茨木市駅）

今後の取組みの方向性:
マップ配布と案内板設置を
継続実施

1 交通施策の進捗状況

調整中

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⑥: 公共交通利用環境の改善

施策11-5: 乗り継ぎ運賃の値下げ

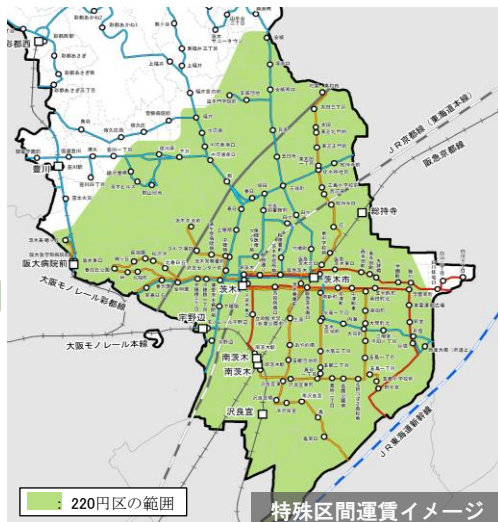
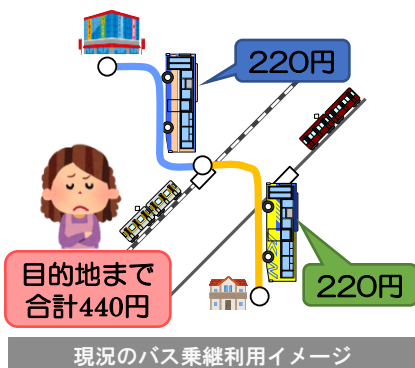
状況 ・ 適宜、乗り継ぎ運賃値下げ検討会議の開催 (再掲)

乗り継ぎ運賃値下げ施策の検討内容 (特殊区間運賃制度の導入)

路線バスは、乗り換えると、乗車駅から目的駅まで直通のときと比べ、乗り換えごとに初乗り分の運賃負担が生じる。

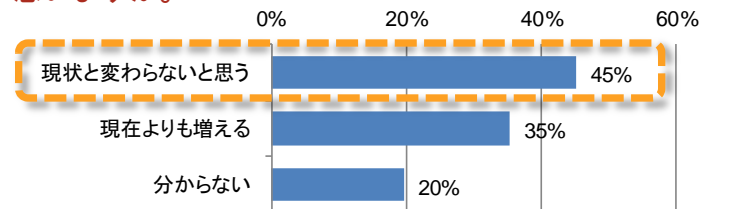
一方で、茨木市のバスネットワークの特性から、各地区から駅へのアクセスは駅を中心とした放射状のネットワークにより乗り換え行動は基本的に発生しないが、例えば、南部の人が北部の施設に買い物に行くときは、近鉄バスと阪急バスを乗り継ぐ必要がある。

そこで、市内の路線バスにおいて、ゾーン運賃制度 (特殊区間運賃制度) の導入により、乗り継ぎ時の運賃値下げが導入されれば、市内の公共施設等へのバス移動時の料金負担が軽減され、自動車などの他交通モードからの転換やバスの利用者数増加が期待できる。



茨木市内の山間・山手台・南部地域以外に居住する市民へのアンケート調査 (H28)

Q: 茨木市中心部のバスについて、一定区間内の乗継料金が割引になった場合、現在よりもバスの利用が増えると思いますか。



市民アンケート調査結果

⇒ 乗り継ぎ運賃が割引になった場合も現状の利用回数 (週に2~3日以上利用) は変わらない人が約半数

⇒ 買い物や通院目的での外出先は居住地域やJR茨木駅周辺・阪急茨木市駅周辺等が多く、乗り継ぎ需要が少ない

今後の取組みの方向性:
他のバス利便性向上策 (バス路線の方面別カラー化や駅での情報案内強化等) に取り組む

1 交通施策の進捗状況

実施中

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⑥: 公共交通利用環境の改善

施策11-6: バス停までの移動支援についての検討

状況

- ・ 目的地までの移動支援（ガイドヘルプ）の提供（民間委託）
- ・ H30年度：報酬単価を引き上げ、新規事業者の参入等を促進
- ・ 山間部を中心に、住民主体の買物支援サービス創出を検討

山間部の移動手段確保検討

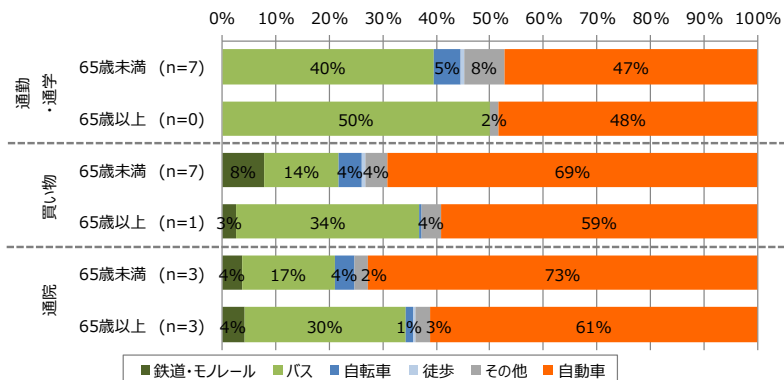
茨木市の山間部の総人口は減少傾向にあり、65歳以上人口は41%で、約5人に2人が高齢者の状況である。

公共交通利用圏域は、概ね人口居住地域を横断するようにバスが運行されているが、バス運行本数は1時間当たり片方向1本未満と、必ずしも利便性が高い状況ではない。

そのため、外出時の交通手段は自動車依存が高く、買物や通院は半数以上が自動車を利用している。

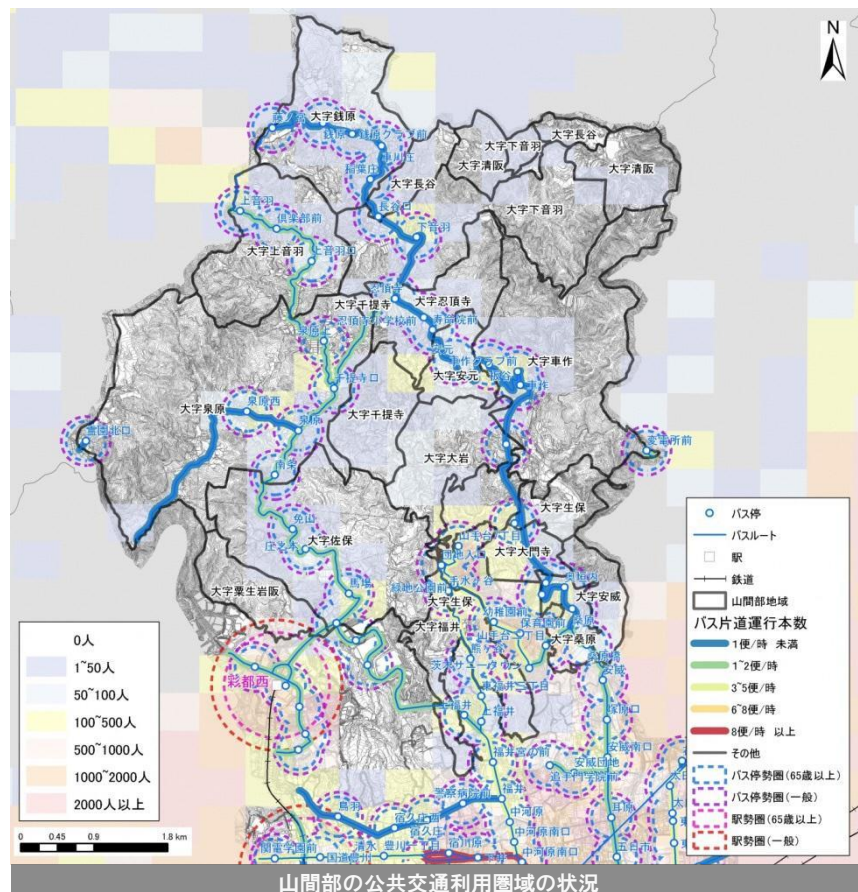
課題

買物・通院での外出時の自動車以外の交通手段確保



* 通勤・通学目的では、利用する鉄道駅までの交通手段を対象

山間部の交通手段分担率（市民アンケート調査（H28年度）より）



1 交通施策の進捗状況

実施中

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⑥: 公共交通利用環境の改善

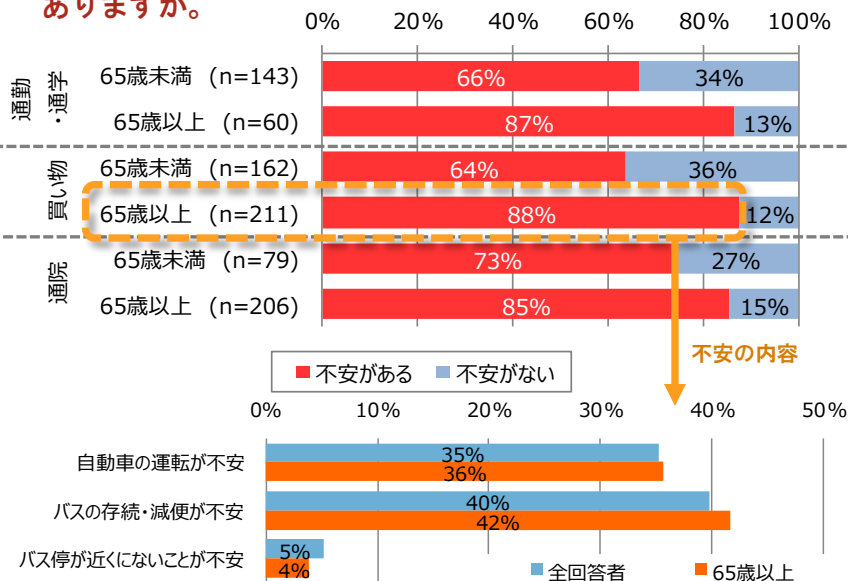
施策11-6: バス停までの移動支援についての検討

状況

- ・ 目的地までの移動支援（ガイドヘルプ）の提供（民間委託）
- ・ H30年度：報酬単価を引き上げ、新規事業者の参入等を促進
- ・ 山間部を中心に、住民主体の買物支援サービス創出を検討

山間部に居住する市民へのアンケート調査（H28年度）

Q: 10年後も今と同じ交通手段での移動について不安がありますか。



先行事例：コンビニチェーン等による移動販売

近年、自力での買物が困難な高齢者の支援を目的として、コンビニチェーン等が移動販売車を導入する事例がみられる。関西では、セブンイレブン・ジャパンが滋賀、和歌山、兵庫県に移動販売車を導入済みである。



出典：コンビニエンスストアの経済・社会的役割研究会
「コンビニエンスストアの経済・社会的役割に関する調査報告書」

市民アンケート調査結果

⇒65歳以上は将来の交通に対する不安（自動車の運転ができなくなる・バスの減便・廃止への不安）が大きい

今後の取組みの方向性:

地域が主体となった移動手段の確保や、先行事例のような移動販売サービス導入を含め、山間部のモビリティ確保の手法を検討

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⑦: 自動車交通の円滑化

施策12: 新名神高速道路（茨木IC（仮称））へのアクセス道路整備

状況

- ・ 茨木千提寺IC～茨木摂津線の整備（H29年度完了）
- ・ 茨木摂津線～茨木亀岡線区間の整備（H31年秋頃）

新名神高速道路へのアクセス道路整備

新名神高速道路のアクセス道路として茨木千提寺ICから主要地方道茨木亀岡線までの約1.9kmの区間を整備予定。

地域の交通利便性の向上、定時性の確保等による企業の立地促進や地域の活性化など、くらしにゆとりと活力をもたらす「新名神高速道路」のアクセスとして、中部圏、首都圏と大阪府域との連携を強化、北摂地域の街づくり、活性化に寄与する。



整備区間図

出典:大阪府HP「主要地方道茨木摂津線（都市計画道路大岩線）整備事業」

今後の取組みの方向性: 継続実施

1 交通施策の進捗状況

実施中

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⑦: 自動車交通の円滑化

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

状況

- ・ (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

都市計画道路の整備促進

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茨木市中心部の交通環境の改善を目的に(都) 茨木松ヶ本線及び(都) 西中条奈良線を整備している。

他の都市計画道路も市内交通ネットワーク構築を目的に整備を推進する。



(都) 茨木松ヶ本線の整備



(都) 西中条奈良線の整備

今後の取組みの方向性: 継続実施

1 交通施策の進捗状況

実施中

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⑦: 自動車交通の円滑化

施策14: 環状道路の整備検討

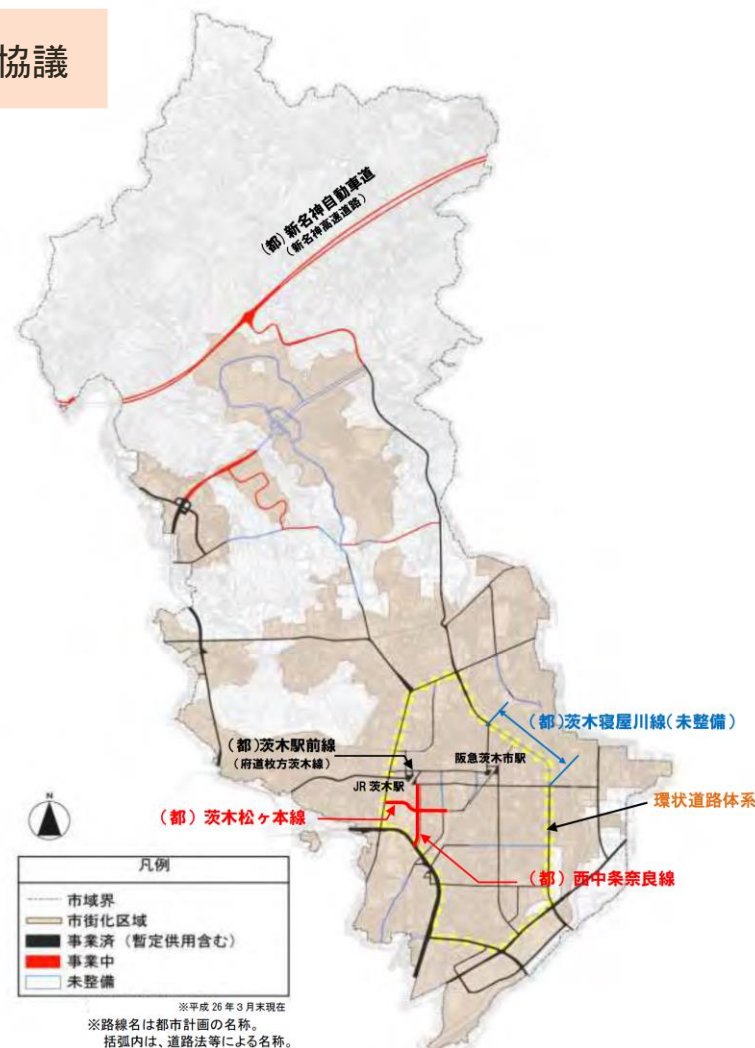
状況 ・ (都) 茨木寝屋川線整備に向けて大阪府と継続協議

環状道路の整備促進

(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。

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る。

今後の取り組みの方向性: 継続実施



1 交通施策の進捗状況

実施中

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⑦: 自動車交通の円滑化

施策15: 渋滞が発生する交差点での渋滞対策

状況 ・ 西河原交差点改良について、国、大阪府、地権者と継続協議

渋滞が発生する交差点の改良

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中



資料：国土交通省近畿地方整備局

茨木市周辺主要渋滞箇所



今後の取組みの方向性: 継続実施

1 交通施策の進捗状況

事業完了

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⑦: 自動車交通の円滑化

施策16: 送迎バス発着場の設置検討

状況 ・ イオン茨木北側にバス停を整備 **【事業完了】**

送迎バス発着場の整備

(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の代替整備を実施



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

状況

- ・ 無電柱化の推進等によるオープンスペースの確保
- ・ 法定外標示による歩行者と自転車の分離

無電柱化事業

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について無電柱化を推進



無電柱化事業

民有地のオープンスペース確保

JR茨木駅・阪急茨木市駅周辺や府道枚方茨木線、(都)茨木鮎川線、府道南千里茨木停車場線等において、茨木市景観計画による「にぎわい景観形成地区」における民有地のオープンスペースを確保する。



民有地オープンスペースの確保

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

状況

- ・ 一方通行化シミュレーション映像を作成 (H26年度)
- ・ 出前講座の開催などにより、市民への周知を実施

JR茨木駅～阪急茨木市駅間の一方通行化の検討内容

シビックセンター環状道路*について、歩行者と自転車、自動車の通行空間を分離、拡大し、賑わいの創出と回遊性を高めることを目的に一方通行化の検討を進めている。

* 市中心部の交通環境の向上や、ゆとりやうるおいのある空間を創出するため、茨木駅前線と茨木鮎川線等により形成された環状道路である。

■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

今後の取組みの方向性:
都市計画道路の整備と一方通行化の影響の調査が必要

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

基本方針3:まちの魅力を高める交通環境の構築

テーマ⑨:利用者マナー・意識の向上

施策19-1:モビリティマネジメントの推進

施策19-2:電気自動車等の低公害車の普及促進

施策19-3:電気自動車等のカーシェアリングの導入促進

状況

モビリティマネジメントの推進

- ・公共交通やコミュニティサイクル利用促進に関する啓発

電気自動車等の低公害車の普及促進

- ・公用車へのエコカー導入促進、エコカーの展示会の実施、低公害車等に係る国の補助事業の情報提供
- ・電気自動車用充電スタンド装置を1機設置

電気自動車等のカーシェアリングの導入促進

- ・カーシェアリングについての情報提供

モビリティマネジメントの推進

公共交通等利用促進を目的にモビリティマネジメントを推進



いばらき環境フェア2012
(電気自動車等の試乗会)

電気自動車等の低公害車の普及促進

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実施

カーシェアリングの情報提供

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実施



カーシェアリングの情報提供

今後の取組みの方向性:継続実施

基本方針3:まちの魅力を高める交通環境の構築

テーマ⑨:利用者マナー・意識の向上

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

状況 ・交通安全教室、自転車マナーアップ運動や高校生の自転車免許証講習会を実施

交通ルール・マナーの啓発実施

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実施



今後の取組みの方向性:継続実施

2 評価指標の状況確認

2 評価指標の状況確認

将来の交通体系づくりの基本方針	評価指標	戦略策定時	現況値	目標値 (策定から10年後)	目標達成状況	備考
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	—	近畿圏PT調査未実施のため現況値なし
	②市内の人身事故発生件数(件/年)	1,645	965 (H28年度)	1,480	○	—
	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	—	市民アンケート調査未実施のため現況値なし
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(人/日)	269,789	297,410 (H28年度)	278,400	○	—
	⑤バス利用者数(人/日)	24,652	25,449 (H28年度)	24,700	○	—
	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	—	市民アンケート調査未実施のため現況値なし
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(人/12h)・自転車通行量(台/12h)	歩行者:3,277 自転車:5,299	歩行者:3,909 自転車:5,002 (H27年度)	歩行者:3,600 自転車:5,830	歩行者: ○ 自転車: ×	—
	⑧市内の移動に対する満足度(%)	49.8	—	55	—	市民アンケート調査未実施のため現況値なし

2 評価指標の状況確認

基本方針1の評価指標

評価指標②:市内の人身事故発生件数

人身事故発生件数の現況値は平成23年の1,645件であり、目標値は平成33年に1,480件である。平成28年の人身事故発生件数は965件であり、**目標を達成**している。目標値は平成27年に達成している。

一方、自転車に関連する事故の割合は、平成24年以降減少傾向にあったが、平成27年から平成28年にかけて29%から32%に増加している。

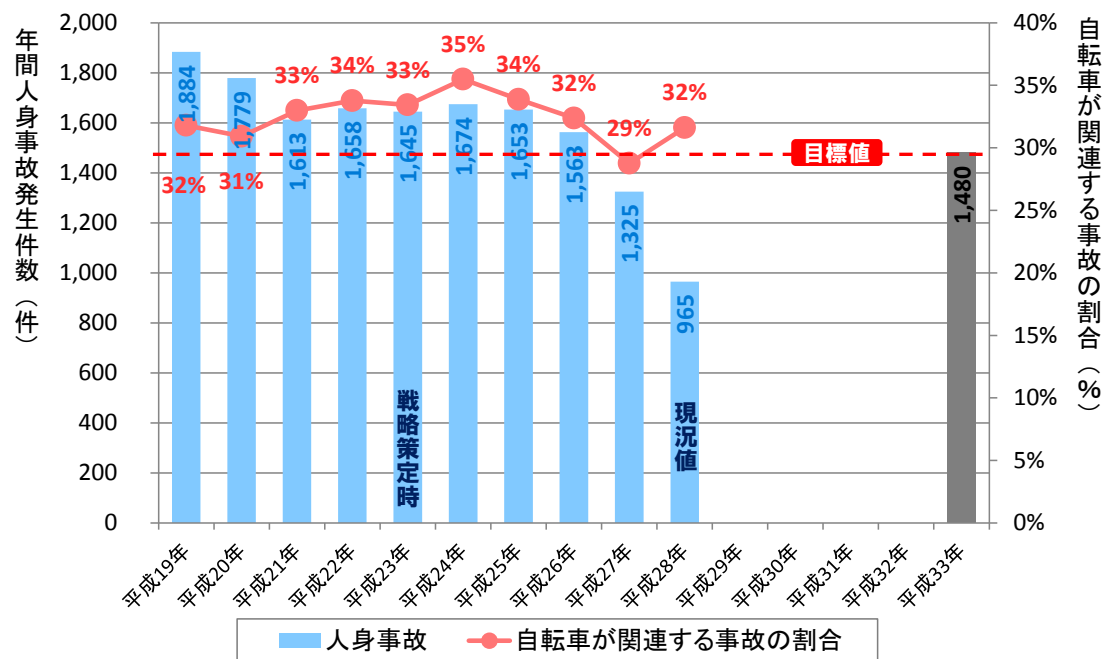


図 市内の人身事故発生件数と自転車関連事故割合

2 評価指標の状況確認

基本方針2の評価指標

評価指標④: 鉄道利用者数

現況値は平成23年の269,789（人/日）であり、目標値は平成33年に278,400（人/日）である。平成28年は297,410（人/日）で**目標を達成**している。平成27年も目標を達成しており、平成27年から平成28年にかけて増加している。

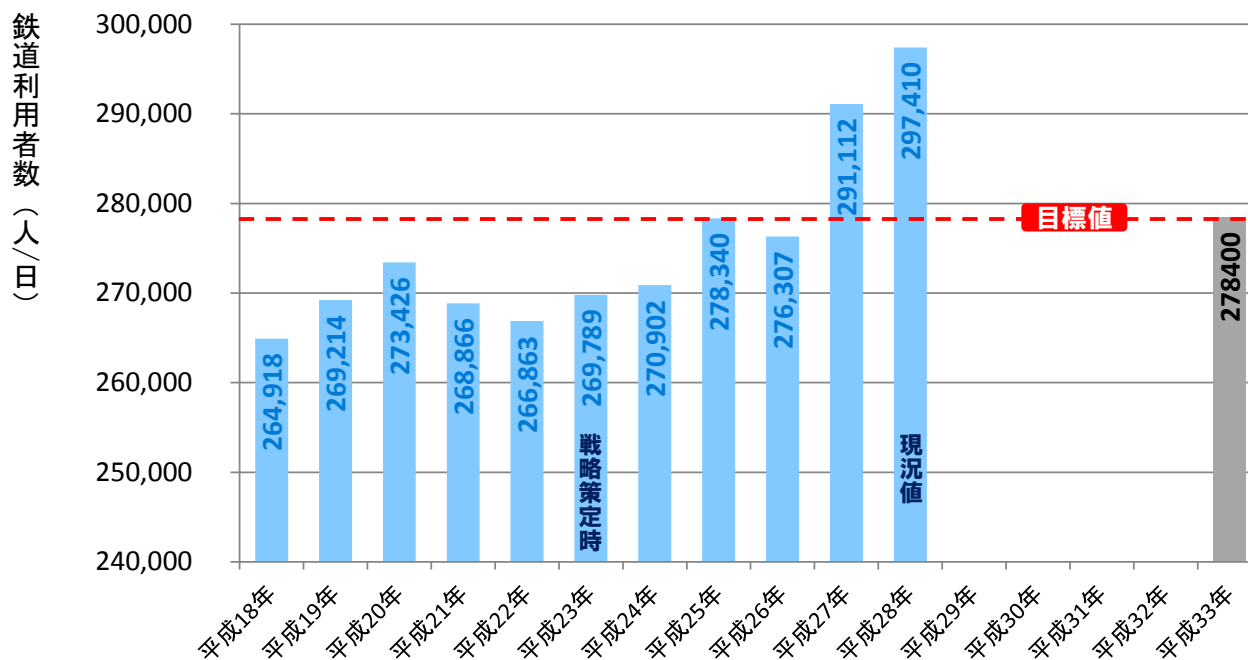


図 鉄道利用者数

出典：茨木市統計書
※市内各駅の乗降客数を合計

2 評価指標の状況確認

【参考】 評価指標④: 鉄道利用者数

JR茨木駅や阪急茨木市駅、南茨木駅、モノレール南茨木駅等で利用者数は増加傾向である。また、阪急総持寺駅、その他のモノレールの駅は横ばい傾向である。

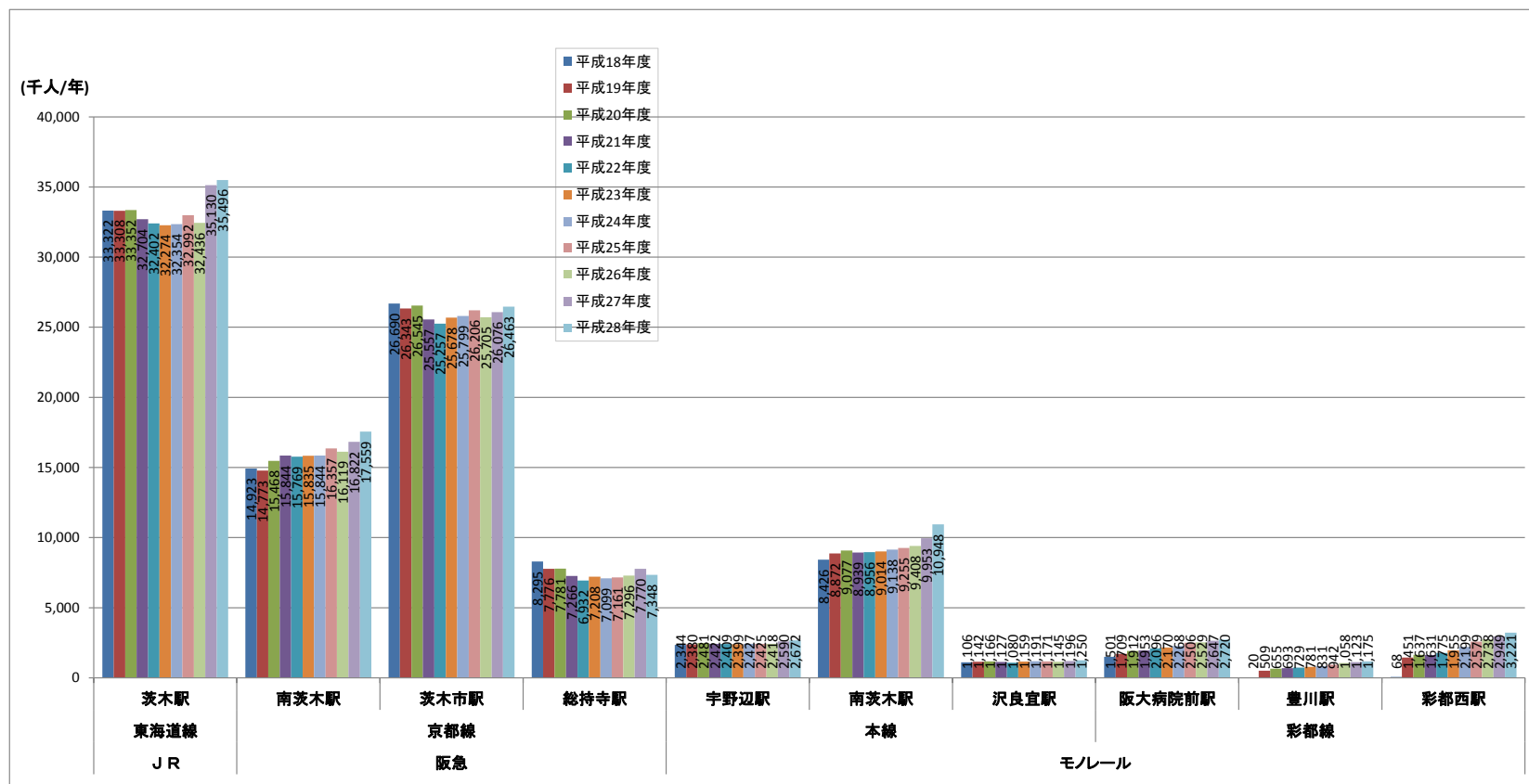


図 鉄道各駅の年間利用者数の推移

出典：茨木市統計書
※市内各駅の乗降客数を合計

2 評価指標の状況確認

評価指標⑤：バス利用者数

現況値は平成23年の24,652（人/日）であり、目標値は平成33年に24,700（人/日）である。平成28年は25,449（人/日）で**目標を達成**している。

平成25年以降、目標を達成しており、平成25年から平成28年にかけて増加傾向にある。

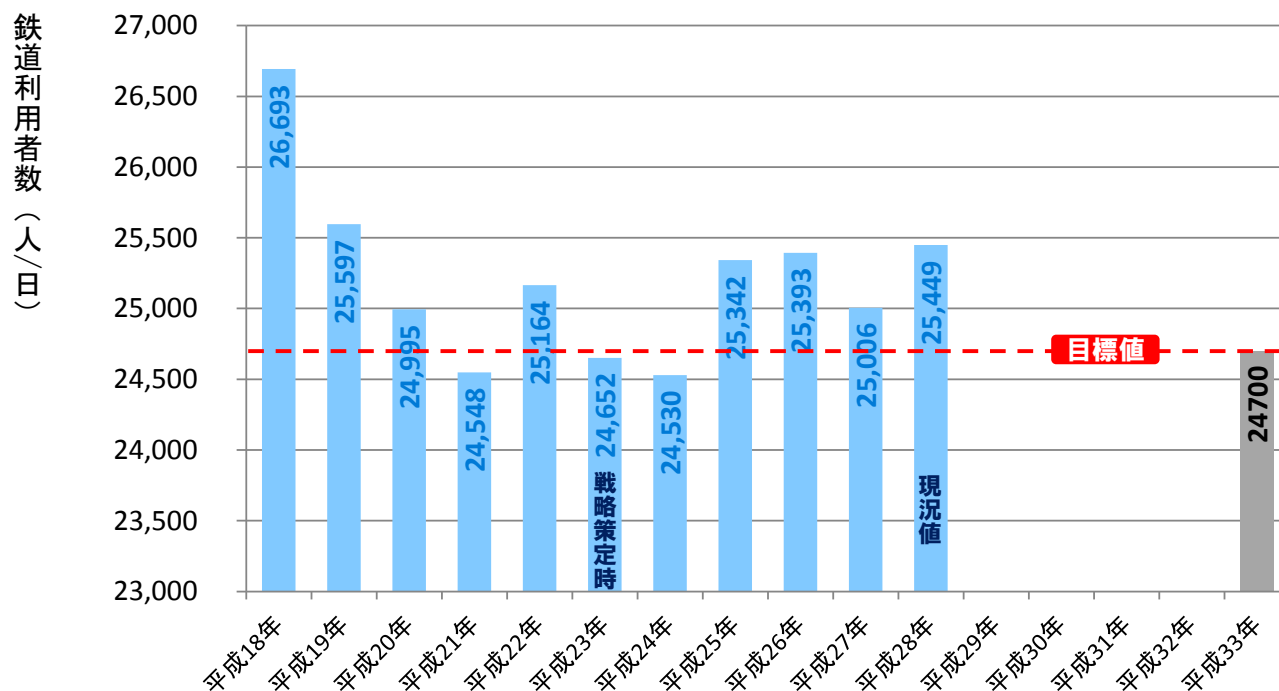


図 バス利用者数

出典：茨木市統計書
※市内のバス停の乗車人数を合計

2 評価指標の状況確認

【参考】 評価指標⑤:バス利用者数

阪急バスと京阪バスの利用者数は増加傾向である。一方で、近鉄バスの利用者数は、やや減少傾向にある。

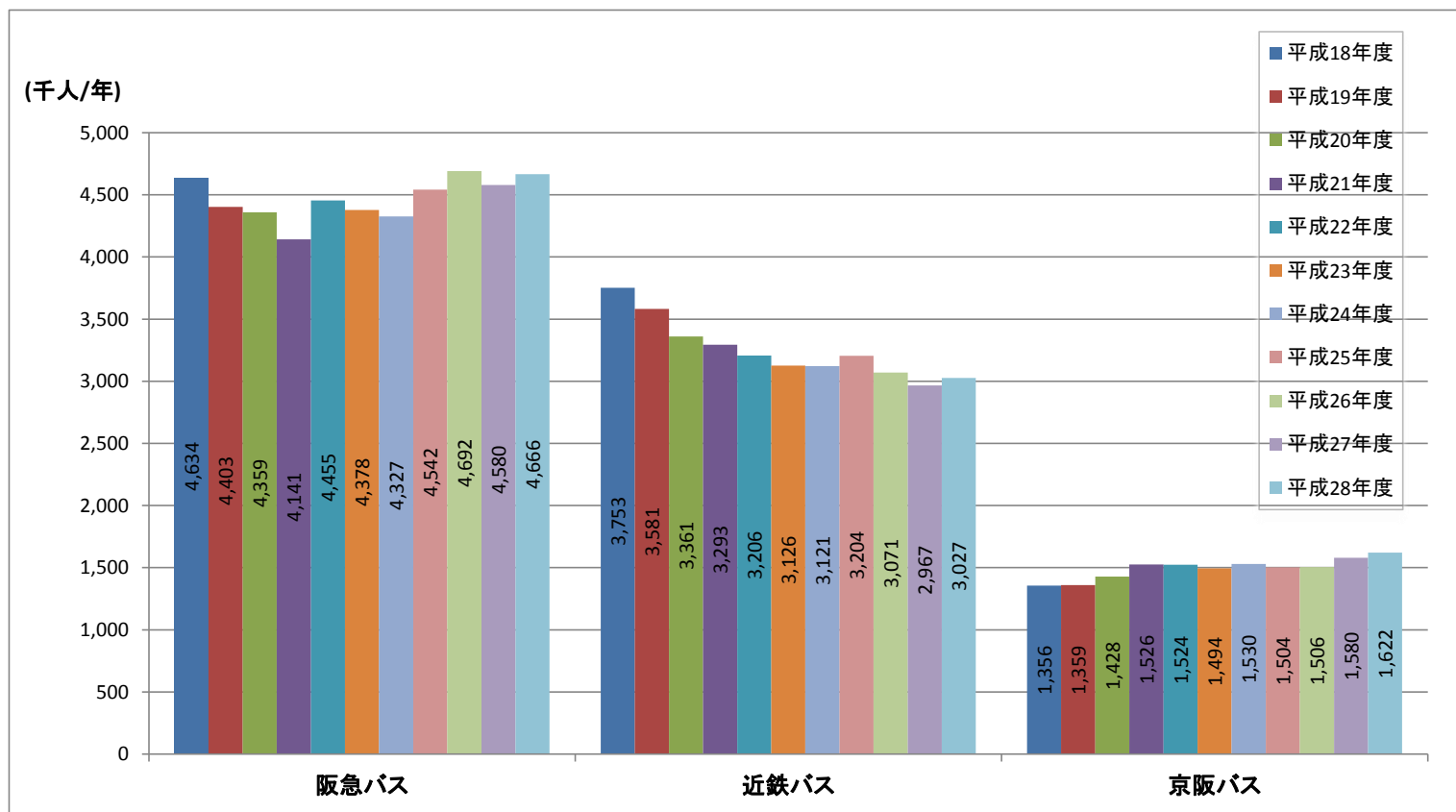


図 事業者別の年間乗車人数

出典：茨木市統計書
※市内のバス停の乗車人数を合計

2 評価指標の状況確認

基本方針3の評価指標

評価指標⑦: 中心部の歩行者・自転車通行量

歩行者通行量の現況値は平成22年の3,277（人/12h）であり、目標値は平成32年に3,600（人/12h）である。平成27年の歩行者通行量は3,909（人/12h）であり、**目標を達成**している。

自転車通行量の現況値は平成22年の5,299（台/12h）であり、目標値は平成32年に5,830（台/12h）である。平成27年の自転車通行量は平成22年と同程度の5,002（台/12h）で**目標未達成**である。

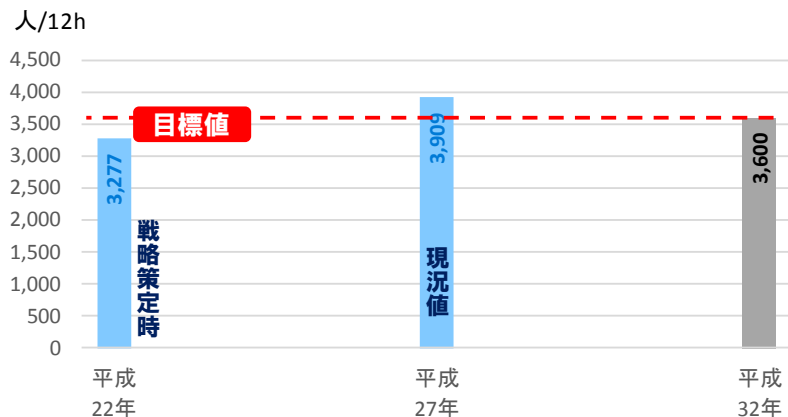


図 歩行者通行量

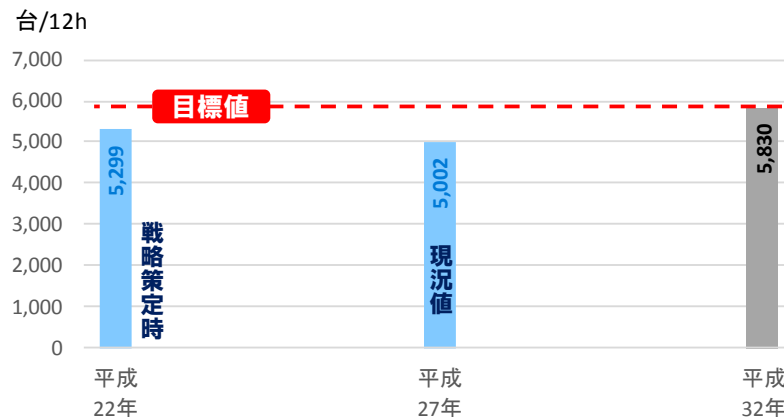


図 自転車通行量

出典：平成22年・平成27年道路交通センサス

2 評価指標の状況確認

基本方針3の評価指標

【自転車通行量について】評価指標⑦：中心部の歩行者・自転車通行量

茨木市交通戦略の評価指標である「自転車通行量」の観測地点は府道枚方茨木線を設定している。

一方で、本市はH26年度に茨木市自転車利用環境整備計画を策定し、並行する路線の駅前一丁目学園南線への自転車レーン整備を進めている。このため、**府道枚方茨木線の自転車通行量が駅前一丁目学園南線へ流れている**可能性があり、自転車通行量が減少している一因と考えられる。

