

パブリックコメント後の修正点（新旧対照）

通番	頁	パブコメ前	修正
6	目次	<p style="text-align: center;">目 次</p> <p>第1章 茨木市総合交通戦略 中間見直しについて ----- 1</p> <p>1.1. 茨木市総合交通戦略中間見直しの趣旨 ----- 1</p> <p>第2章 茨木市総合交通戦略について ----- 2</p> <p>2.1. 将来の交通体系づくりの基本理念・基本方針 ----- 2</p> <p>2.2. 茨木市の将来の交通体系 ----- 3</p> <p>2.3. 茨木市総合交通戦略の考え方 ----- 4</p> <p>2.4. 交通施策の進捗状況 ----- 6</p> <p>第3章 指標の中間評価 ----- 88</p> <p>3.1. 茨木市総合交通戦略における成果指標 ----- 88</p> <p>3.2. 基本方針1の評価指標 ----- 89</p> <p>3.3. 基本方針2の評価指標 ----- 90</p> <p>3.4. 基本方針3の評価指標 ----- 93</p> <p>第4章 茨木市を取り巻く課題と今後の重点取り組み施策 ----- 95</p> <p>4.1. 実施中事業の継続 ----- 95</p> <p>4.2. 多様なタクシーサービス等の展開 【基本方針1・テーマ①・施策2】 - 96</p> <p>4.3. 山間部の移動手段確保 【基本方針2・テーマ⑥・施策11-6】 ----- 100</p> <p>4.4. コミュニティサイクル等の利用促進 【基本方針1・テーマ③・施策6】106</p> <p>4.5. 高齢者運転免許証自主返納支援事業 【基本方針1・テーマ①】 ----- 107</p> <p>4.6. 自動運転等技術革新への対応 ----- 109</p>	<p>構成を見直し</p> <p style="text-align: center;">目 次</p> <p>第1章 茨木市総合交通戦略 中間見直しについて ----- 1</p> <p>1.1. 茨木市総合交通戦略中間見直しの趣旨 ----- 1</p> <p>第2章 茨木市総合交通戦略について ----- 2</p> <p>2.1. 将来の交通体系づくりの基本理念・基本方針 ----- 2</p> <p>2.2. 茨木市の将来の交通体系 ----- 3</p> <p>2.3. 茨木市総合交通戦略の考え方 ----- 5</p> <p>2.4. 交通施策の進捗と今後の取り組み ----- 7</p> <p>2.5. 新たな取り組み施策 ----- 98</p> <p>第3章 評価指標の状況確認 ----- 101</p> <p>3.1. 茨木市総合交通戦略における評価指標 ----- 101</p> <p>3.2. 基本方針1の評価指標 ----- 102</p> <p>3.3. 基本方針2の評価指標 ----- 103</p> <p>3.4. 基本方針3の評価指標 ----- 106</p> <p>第4章 茨木市総合交通戦略の見直しに向けて ----- 108</p> <p>4.1. 中間見直しの総括 ----- 108</p> <p>4.2. 総合交通戦略の見直しに向けた今後の展望 ----- 109</p> <p>4.3. 進行管理 ----- 109</p>

通番	頁	パブコメ前	修正
----	---	-------	----

8

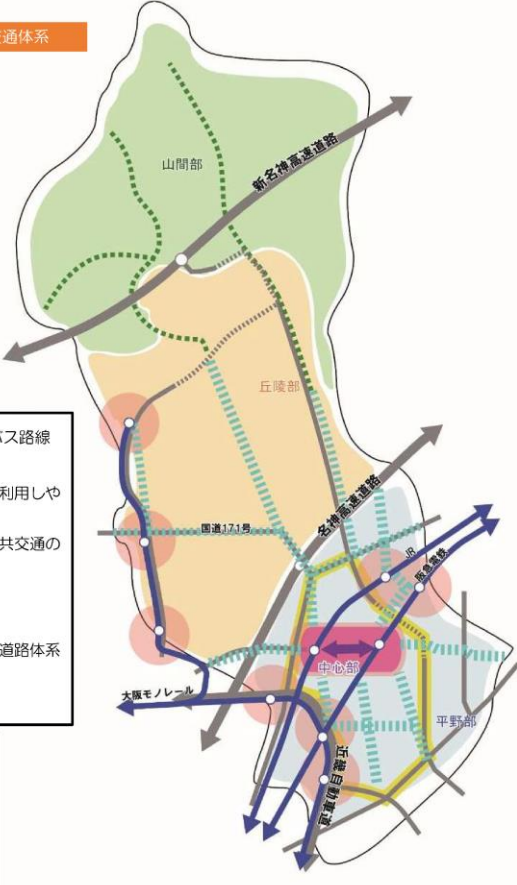
P4

パブコメ前

時点更新した将来交通体系図を追加

以下の将来の交通体系イメージは、中間見直し時点の交通体系に更新した。

現況（H30 時点）の将来交通体系



- ・市内の移動手段の中心となるバス路線
- ・安全で快適な歩行空間
- ・平坦な地形を活かした自転車を利用しやすい通行空間
- ・山間部における生活に必要な公共交通の確保
- ・交通結節機能の強化
- ・公共交通の利用環境の改善
- ・自動車交通の円滑化を図る環状道路体系
- ・中心部での回遊性の高い空間
- ・利用者マナー・意識の向上

<凡例>

道路交通（自動車）

- 高速道路 (計画) ◀▶
- 主要幹線道路 (計画) ⋯⋯
- 環状道路体系 (計画) ○

公共交通

- 鉄道 (計画) ◀▶
- 鉄道駅 (計画) ○
- 主要バス路線 (計画) ⋯⋯
- 移動手段の確保 (計画) ⋯⋯

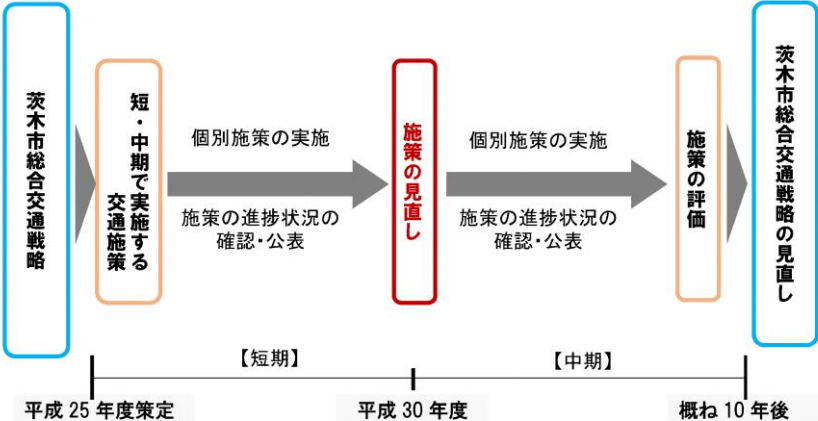
歩行者・自転車

- 交通結節機能の強化（バリアフリー等）
- 回遊性の高い空間創出（歩行者優先）

図 将来の交通体系イメージ（時点更新）

4

通番	頁	パブコメ前	修正																																																																																																																								
11	P108	<p>第4章 茨木市を取り巻く課題と今後の重点取り組み施策</p> <p>交通戦略で示した施策の進捗状況と、評価指標の達成状況を踏まえ、ここでは、茨木市を取り巻く現状と、評価指標の目標達成に向けて、今後重点的に取り組む施策や、新たな事業について示す。</p> <p>4.1. 実施中事業の継続</p> <p>1) 現状・課題</p> <p>交通戦略で位置づけた42の交通施策のうち、2018年現在で完了したものが8件、事業中が31件、調整中が3件であった。一方で、交通戦略の評価指標については、自転車交通量を除き、目標達成している状況であった。5年後の総合交通戦略の見直し時点で、全ての評価指標を達成することを目的に、戦略に定めた施策について継続して取り組むことが必要である。</p> <table border="1" data-bbox="369 603 1102 1145"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th>◎</th> <th>○</th> <th>△</th> </tr> <tr> <th colspan="2">茨木市総合交通戦略</th> <th>実施済</th> <th>実施中</th> <th>調整中</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">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</td> <td>テーマ①:市街地における公共交通の充実</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>テーマ②:安全な歩行空間の確保</td> <td>0</td> <td>6</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>テーマ③:安全で快適な自転車利用環境の創出</td> <td>1</td> <td>2</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">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</td> <td>テーマ④:山間部における公共交通の確保</td> <td>0</td> <td>3</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>テーマ⑤:交通結節点の機能強化</td> <td>2</td> <td>4</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>テーマ⑥:公共交通利用環境の改善</td> <td>3</td> <td>3</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">基本方針3:まちの魅力を高める交通環境の構築</td> <td>テーマ⑦:自動車交通の円滑化</td> <td>0</td> <td>5</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>テーマ⑧:中心部での回遊性の高い空間の創出</td> <td>0</td> <td>2</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td></td> <td>テーマ⑨:利用者マナー・意識の向上</td> <td>0</td> <td>4</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>計</td> <td></td> <td>8</td> <td>31</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td colspan="3">42</td> </tr> </tbody> </table> <p>2) 今後の取り組み内容</p> <p>交通戦略で定めた施策のうち、実施中・調整中となる施策について継続して実施または調整を図り実施に繋げる。一方で、各地域の実情や、本市の社会・経済情勢を踏まえると、市内に残る様々な課題を解消する必要がある。そのため、戦略で示した施策だけではなく、以降に示す施策に重点的に取り組むことで、茨木市総合交通戦略の評価目標を達成し、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」を目指すものとする。</p>			◎	○	△	茨木市総合交通戦略		実施済	実施中	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	2	2	1	テーマ②:安全な歩行空間の確保	0	6	0	テーマ③:安全で快適な自転車利用環境の創出	1	2	0	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	0	3	0	テーマ⑤:交通結節点の機能強化	2	4	0	テーマ⑥:公共交通利用環境の改善	3	3	2	基本方針3:まちの魅力を高める交通環境の構築	テーマ⑦:自動車交通の円滑化	0	5	0	テーマ⑧:中心部での回遊性の高い空間の創出	0	2	0		テーマ⑨:利用者マナー・意識の向上	0	4	0	計		8	31	3			42			<p>第4章に中間見直しの総括としてとりまとめ、表現を見直し</p> <p>第4章 茨木市総合交通戦略の見直しに向けて</p> <p>4.1. 中間見直しの総括</p> <p>1) 中間見直しの位置づけ</p> <p>本市では、2014年3月に「茨木市総合交通戦略」を策定し、概ね20年後のまちの将来像として、「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」を掲げ、その実現に必要な交通施策を実施してきた。交通戦略では、策定後5年を目前に、実施した短期施策の状況確認と、中期施策の見直しを行うこととしている。2018年度は策定後5年の年にあたり、茨木市総合交通戦略協議会において、以下の3項目について中間検証を実施した。</p> <p>(1) 戦略に位置づけた施策の事業の進捗確認 (2) 評価指標の状況確認 (3) 今後5年間の取り組み内容の確認</p> <p>2) 進捗・課題</p> <p>交通戦略で位置づけた42の交通施策のうち、2018年現在で完了したものが8件、事業中が31件、調整中が3件であった。一方で、交通戦略の評価指標については、自転車交通量を除き、目標達成している状況であった。5年後の総合交通戦略の見直し時点で、全ての評価指標を達成するためには、戦略に定めた施策を継続して確実に取り組むことが必要である。</p> <table border="1" data-bbox="1294 810 2027 1359"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th>◎</th> <th>○</th> <th>△</th> </tr> <tr> <th colspan="2">茨木市総合交通戦略</th> <th>実施済</th> <th>実施中</th> <th>調整中</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">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</td> <td>テーマ①:市街地における公共交通の充実</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>テーマ②:安全な歩行空間の確保</td> <td>0</td> <td>6</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>テーマ③:安全で快適な自転車利用環境の創出</td> <td>1</td> <td>2</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">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</td> <td>テーマ④:山間部における公共交通の確保</td> <td>0</td> <td>3</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>テーマ⑤:交通結節点の機能強化</td> <td>2</td> <td>4</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>テーマ⑥:公共交通利用環境の改善</td> <td>3</td> <td>3</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">基本方針3:まちの魅力を高める交通環境の構築</td> <td>テーマ⑦:自動車交通の円滑化</td> <td>0</td> <td>5</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>テーマ⑧:中心部での回遊性の高い空間の創出</td> <td>0</td> <td>2</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td></td> <td>テーマ⑨:利用者マナー・意識の向上</td> <td>0</td> <td>4</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>計</td> <td></td> <td>8</td> <td>31</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td colspan="3">42</td> </tr> </tbody> </table>			◎	○	△	茨木市総合交通戦略		実施済	実施中	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	2	2	1	テーマ②:安全な歩行空間の確保	0	6	0	テーマ③:安全で快適な自転車利用環境の創出	1	2	0	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	0	3	0	テーマ⑤:交通結節点の機能強化	2	4	0	テーマ⑥:公共交通利用環境の改善	3	3	2	基本方針3:まちの魅力を高める交通環境の構築	テーマ⑦:自動車交通の円滑化	0	5	0	テーマ⑧:中心部での回遊性の高い空間の創出	0	2	0		テーマ⑨:利用者マナー・意識の向上	0	4	0	計		8	31	3			42		
		◎	○	△																																																																																																																							
茨木市総合交通戦略		実施済	実施中	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	2	2	1																																																																																																																							
	テーマ②:安全な歩行空間の確保	0	6	0																																																																																																																							
	テーマ③:安全で快適な自転車利用環境の創出	1	2	0																																																																																																																							
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	0	3	0																																																																																																																							
	テーマ⑤:交通結節点の機能強化	2	4	0																																																																																																																							
	テーマ⑥:公共交通利用環境の改善	3	3	2																																																																																																																							
基本方針3:まちの魅力を高める交通環境の構築	テーマ⑦:自動車交通の円滑化	0	5	0																																																																																																																							
	テーマ⑧:中心部での回遊性の高い空間の創出	0	2	0																																																																																																																							
	テーマ⑨:利用者マナー・意識の向上	0	4	0																																																																																																																							
計		8	31	3																																																																																																																							
		42																																																																																																																									
		◎	○	△																																																																																																																							
茨木市総合交通戦略		実施済	実施中	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	2	2	1																																																																																																																							
	テーマ②:安全な歩行空間の確保	0	6	0																																																																																																																							
	テーマ③:安全で快適な自転車利用環境の創出	1	2	0																																																																																																																							
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	0	3	0																																																																																																																							
	テーマ⑤:交通結節点の機能強化	2	4	0																																																																																																																							
	テーマ⑥:公共交通利用環境の改善	3	3	2																																																																																																																							
基本方針3:まちの魅力を高める交通環境の構築	テーマ⑦:自動車交通の円滑化	0	5	0																																																																																																																							
	テーマ⑧:中心部での回遊性の高い空間の創出	0	2	0																																																																																																																							
	テーマ⑨:利用者マナー・意識の向上	0	4	0																																																																																																																							
計		8	31	3																																																																																																																							
		42																																																																																																																									

通番	頁	パブコメ前	修正
11	109		<p data-bbox="1263 215 1693 236">4.2. 総合交通戦略の見直しに向けた今後の展望</p> <p data-bbox="1263 253 2040 363">交通戦略で設定した評価指標について、中心部の自転車交通量を除く、市内の人身事故発生件数、鉄道・バス利用者数、中心部の歩行者交通量について、交通戦略策定時の目標を達成しており、施策実施による効果が一定確認できた。5年後の見直し時に目標を達成するためには、実施中とした施策の継続と調整中とした施策の詳細検討が必要である。</p> <p data-bbox="1263 373 2040 454">今後は行政と交通事業者だけでなく、市民等と連携し交通施策を進めていくことで、茨木市総合交通戦略の評価目標を達成し、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」を目指すものとする。</p> <p data-bbox="1263 509 1397 529">4.3. 進行管理</p> <p data-bbox="1263 547 2040 657">茨木市総合交通戦略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うこととし、平成30年度に施策の見直しを実施した。今後の進行管理は、戦略策定後概ね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こととする。</p>  <p data-bbox="1630 1385 1666 1406">109</p>

13
P13

■進捗状況

- ・2016年度乗継運賃値下げ等利便性向上施策検討
- ・2018年度：社会実験見送り

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

<p>■導入メリット</p> <ul style="list-style-type: none"> 乗継回数の減少 移動時間の短縮 料金負担の軽減 	<p>■導入デメリット</p> <ul style="list-style-type: none"> 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

■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、乗車駅から目的地まで直通のとときと比べ、乗り換えごとに初乗り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。

図 現況のバス乗継利用イメージ

図 特殊区間運賃イメージ

進捗状況

- ・2016年度：乗継運賃値下げ等利便性向上施策検討
- ・2018年度：社会実験見送り

■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）

循環バスの代替施策として「**乗り継ぎ運賃値下げ施策**」を検討した。背景として、路線バスは、乗り換えると、乗車駅から目的地まで直通のとときと比べ、乗り換えごとに初乗り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。

図 現況のバス乗継利用イメージ

図 特殊区間運賃イメージ


■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（2016年）

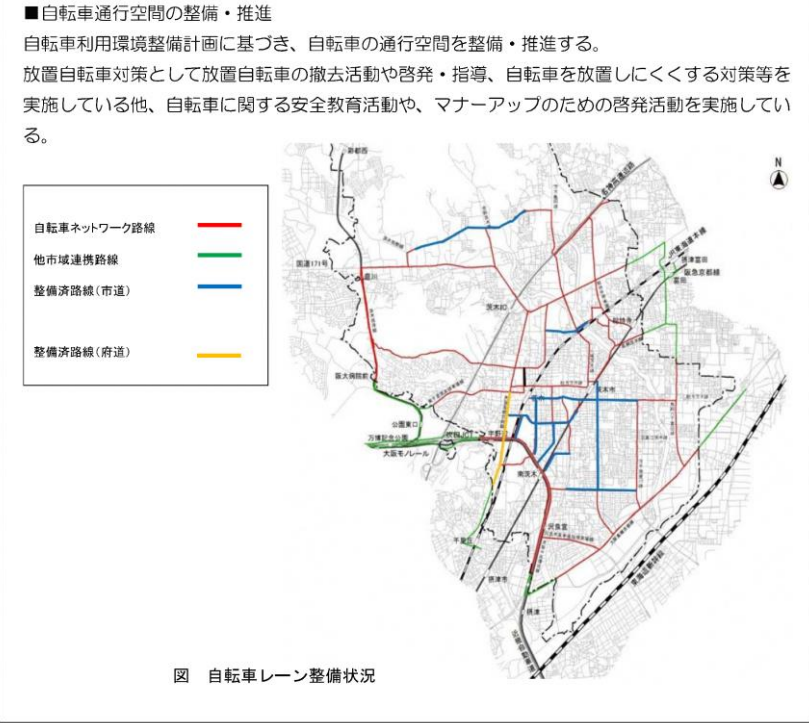
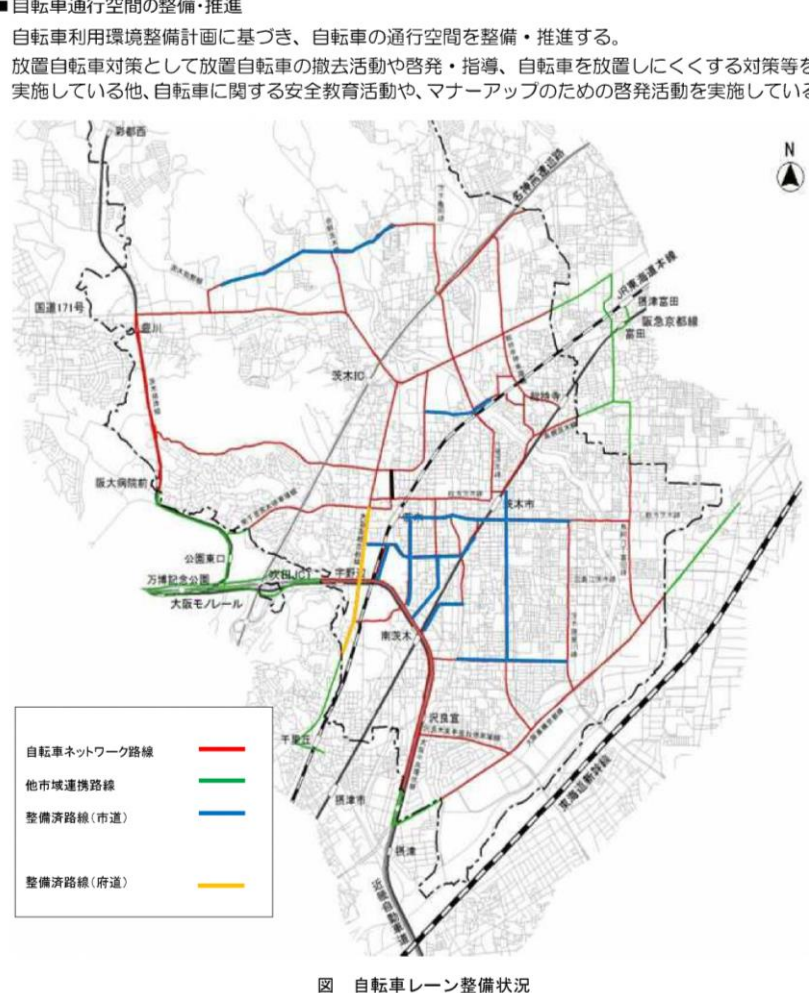
	現在よりも増える	現状と変わらないと思う	分からない
乗継料金割引制度(n=51)	35%	45%	20%
JR茨木駅～阪急茨木市駅間100円化(n=52)	50%	31%	19%
イベントタイプチケットの販売(n=51)	33%	22%	45%

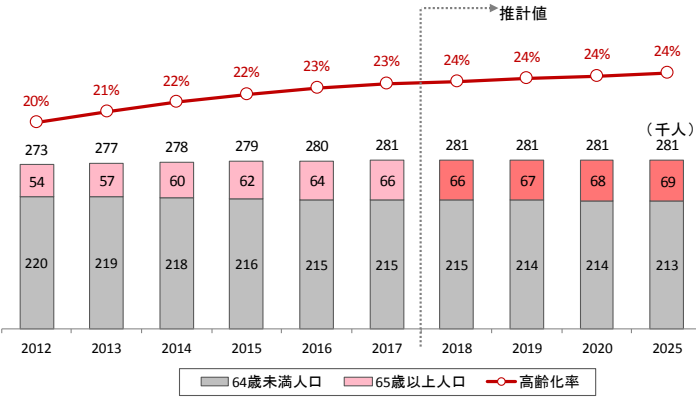
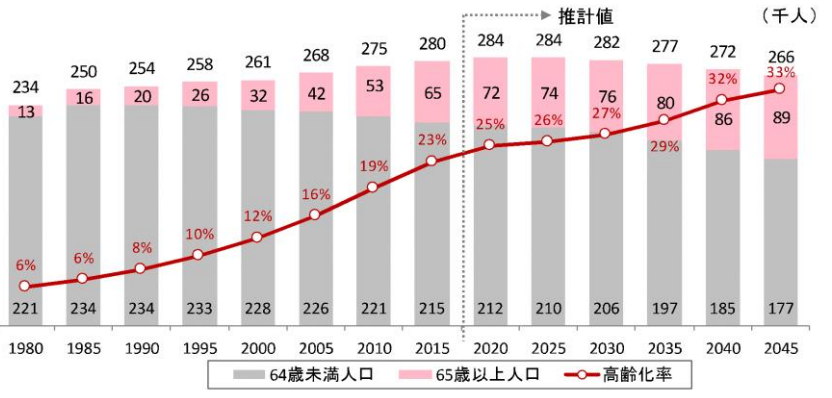
市民アンケート調査結果（バス利便性向上施策について確認）

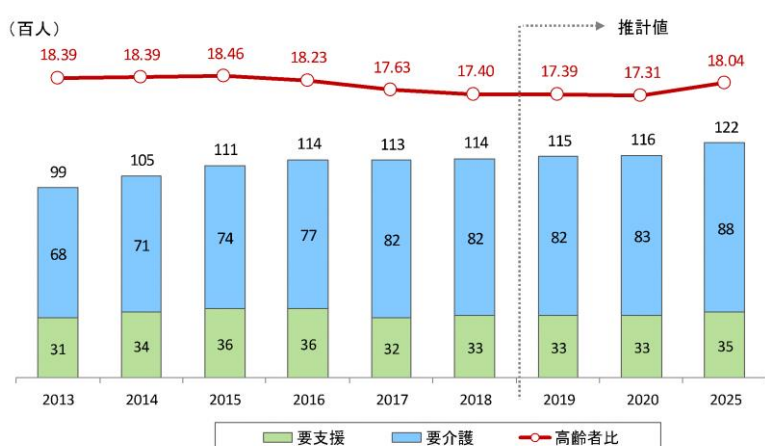
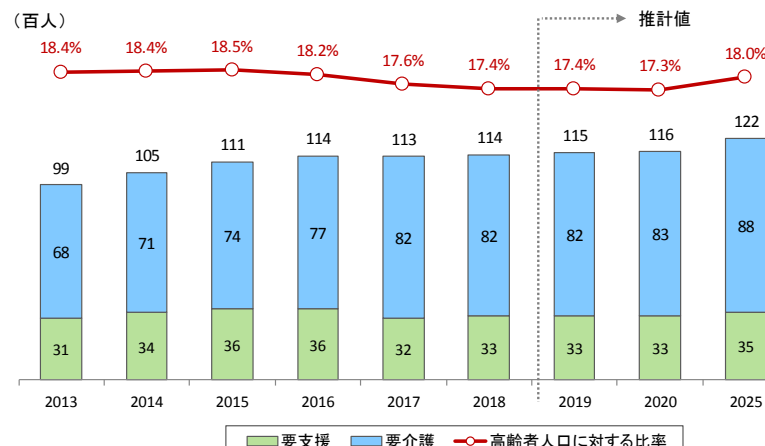
⇒乗り継ぎ運賃が割引になった場合も現状の利用回数（週に2～3日以上利用）は変わらない人が約半数

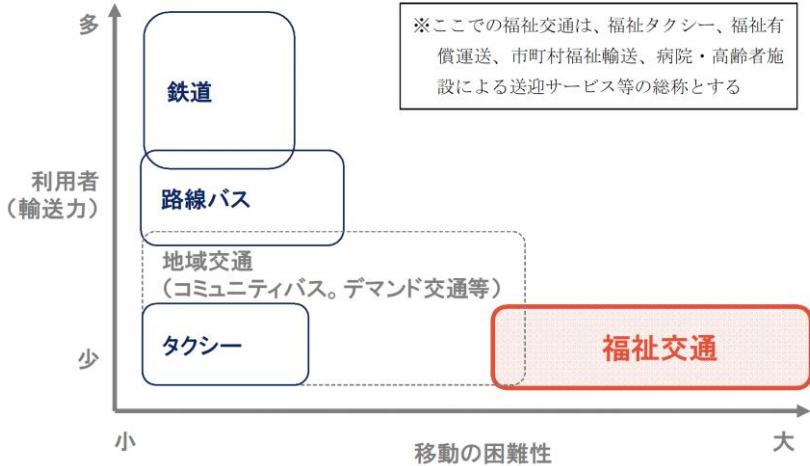
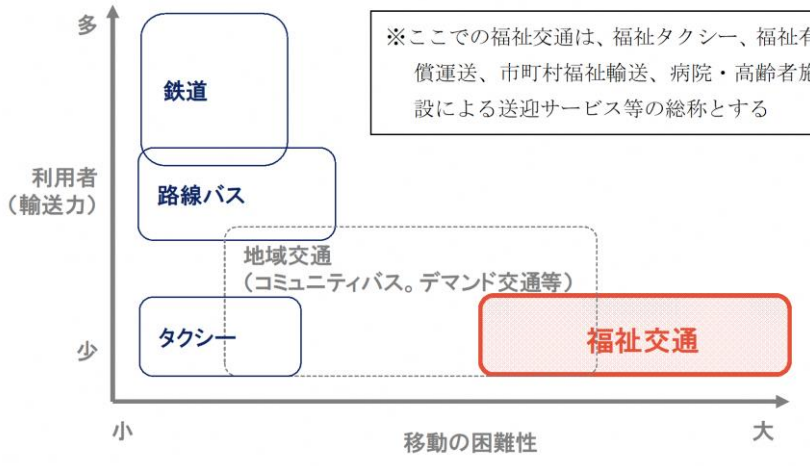
⇒一方で、JR 茨木駅～阪急茨木市駅間 100円化は現在よりも増えると回答している人が多く、他のバス利便性向上施策の導入の方が、乗継料金割引制度より効果が大い可能性あり

通番	頁	パブコメ前	修正
14	P14	※バスの乗り継ぎ運賃割引施策効果の 検討を進めるとともに、他のバ ス ス利便性向上施策を検討する。	文言修正 ※バスの乗り継ぎ運賃割引施策実施効果の <u>再確認を含め、路線</u> バス の利便性向上施策を検討する
17	P16	1-4：周辺自治体との連携の検討 ■進捗状況 ・箕面市が北大阪急行延伸に伴うバスを再編	文言修正 進捗状況 ・箕面市が北大阪急行延伸に伴うバス <u>路線再編を検討</u>
19	P27	■進捗状況	内容追加 進捗状況 ・ <u>ゾーン 30 の導入</u> ■ <u>ゾーン 30 の導入</u> <u>速度抑制と通過交通排除を目的にゾーン 30 を導入している。</u>  図 ゾーン 30

通番	頁	パブコメ前	修正
21	P34	<p>■自転車通行空間の整備・推進 (P26)</p> <p>■自転車通行空間の整備・推進 自転車利用環境整備計画に基づき、自転車の通行空間を整備・推進する。 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、自転車に関する安全教育活動や、マナーアップのための啓発活動を実施している。</p>  <p>図 自転車レーン整備状況</p>	<p>■自転車通行空間の整備・推進 自転車利用環境整備計画に基づき、自転車の通行空間を整備・推進する。 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、自転車に関する安全教育活動や、マナーアップのための啓発活動を実施している。</p> <p>図を拡大</p>  <p>図 自転車レーン整備状況</p>
26	P108 ～109	通番 11 参照	

通番	頁	パブコメ前	修正
27	P18	<p>4.2 多様なタクシーサービス等の展開 (P96)</p> <p>1) 現状・課題</p> <p>高齢者は今後も増加が予測されており、それに伴い要支援・要介護者も今後増加が予測されている。保健福祉に関するアンケートからは、障害者の外出頻度は週に2~3回以上が約8割おり、公共交通や徒歩等の移動が多くで福祉タクシーの移動は少ない。一方、外出や移動支援サービスで必要なサービスとしては、突発的な外出への支援が挙げられており、福祉タクシーに対する移動需要がある程度存在していると考えられる。</p>	<p>文言修正</p> <p>■福祉交通に関する現状と課題</p> <p>高齢者は今後も増加が予測されており、それに伴い要支援・要介護者も増加が予測されている。保健福祉に関するアンケートからは、障害者の外出頻度は週に2~3回以上が約8割おり、公共交通や徒歩等の移動が多くで福祉タクシーの移動は少ない。一方、外出や移動支援で必要なサービスとしては、突発的な外出への支援が挙げられており、福祉タクシーに対する移動需要がある程度存在していると考えられる。</p>
28	P18	<p>■市の人口推移と高齢化率 (P96)</p> <p>人口は2012年以降増加傾向にある一方で、高齢者(65歳以上)人口も増加しており、今後も増加が予測され、2025年時点で、約7万人、およそ4人に1人が高齢者となる。</p>  <p>出典：住民基本台帳(隔年3月末時点)、推計値は高齢者保健福祉計画(第8次)介護保険事業計画(第7期)</p> <p>図 人口推移と高齢化率の推移及び将来予測値</p>	<p>文言・グラフ・出典を修正</p> <p>・市の人口推移と高齢化率</p> <p>人口は増加傾向にある一方で、高齢者(65歳以上)人口も増加しており、今後も増加が予測され、2045年時点で、約9万人、およそ3人に1人が高齢者となる。</p>  <p>出典：国勢調査、推計値は国立社会保障・人口問題研究所「将来の地域別男女5歳階級別人口」</p> <p>図 人口推移と高齢化率の推移及び将来予測値</p>

通番	頁	パブコメ前	修正
29	P18	<p>■<u>介護保険被保険者数</u>と高齢者比の推移（P96）</p> <p><u>介護保険被保険者数</u>は 2013 年以降増加傾向にあり、2025 年には、12,200 人と予測されている。</p>	<p>文言修正</p> <p>・<u>要支援・要介護認定者</u>と高齢者比の推移</p> <p><u>要支援・要介護認定者</u>は 2013 年以降増加傾向にあり、2025 年には、12,200 人と予測されている。</p>
30	P18	<p>これに伴い、近年減少傾向であった<u>要支援・要介護</u>に対する高齢者比は、将来 18.04 になることも予測されている。</p>  <p>出典：住民基本台帳（<u>隔</u>年 3 月末時点）、推計値は高齢者保健福祉計画（第 8 次） 介護保険事業計画（第 7 期）</p> <p>図 介護保険被保険者数と高齢者比の推移及び将来予測値</p>	<p>文言修正</p> <p>これに伴い、近年減少傾向であった<u>要支援・要介護認定者</u>の高齢者人口に対する比率は、将来 18.0%に<u>増加</u>することも予測されている。</p>  <p>出典：住民基本台帳（<u>各</u>年 3 月末時点）、推計値は高齢者保健福祉計画（第 8 次） 介護保険事業計画（第 7 期）</p> <p>図 介護保険被保険者数と高齢者比の推移及び将来予測値</p>

通番	頁	パブコメ前	修正
33	P21	<p>■福祉交通の位置づけ (P99)</p> <p>福祉交通は、鉄道やバスなどの公共交通をはじめ、日常的な移動が困難な方の移動手段の1つと考えられる。本市においては、これらを福祉部局と連携し福祉交通に係わる各事業の展開を図っていくこととする。</p>	<p>文言修正</p> <p>・福祉交通の位置づけ</p> <p>福祉交通は、鉄道やバスなどの公共交通を補完し、移動困難者の交通手段の1つと考えられる。本市においては、福祉部局と連携し福祉交通に係わる各事業の展開を図っていくこととする。</p>
34	P21	 <p>図 公共交通のサービス領域</p>	<p>文言修正</p>  <p>図 公共交通のサービス領域についての考え方</p>

通番	頁	パブコメ前	修正
36	P37	<p>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（P31）</p> <p>■進捗状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 	<p>施策11-6と合わせて再整理</p> <p>進捗状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・<u>山間部地域の移動実態に関する調査の実施</u> ・山間部の自治会と将来のまちづくりや<u>移動手段確保</u>についての意見交換を実施中 ・<u>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</u>
	P71	<p>11-6：バス停までの移動支援についての検討</p> <p>■進捗状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 	<p>施策11-6と合わせて再整理</p> <p>進捗状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・<u>山間部における移動手段確保検討の一環として最寄りバス停までの移動手段確保</u>を検討
	P37	<p>11-6：バス停までの移動支援についての検討</p> <p>■山間部の移動手段確保の検討</p> <p>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。</p> <p>公共交通利用圏域は、概ね人口居住地域を縦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。</p> <p>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。</p>	<p>施策7と合わせて再整理</p> <p>■山間部移動手段に関する現状</p> <p>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縦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く、<u>居住者の交通手段は自動車に依存している現状であり、今後さらに利用者が減少した場合、バスのさらなるサービス水準の低下や、廃止につながる恐れもある。</u></p>

通番	頁	パブコメ前	修正																																										
37	—	<p data-bbox="353 236 1223 316">4.3. 山間部の移動手段確保【基本方針2・テーマ⑥・施策11-6】(P100)-1) 現状・課題</p> <p data-bbox="353 331 1223 603">評価指標であるバス利用者数は増加傾向にあるが、人口一人当たりのバス乗降回数でみると減少傾向にある。利用者の減少は、事業者の収入減につながり、その結果サービス水準の低下につながる負のスパイラルに陥るため、この負のスパイラルをいかに止めるかが課題となる。本市のバスサービスについて、現状でサービス水準が低い地域の1つに山間部地域が挙げられる。</p> <p data-bbox="353 671 887 699">■市の人口推移と一人当たりバス乗降回数</p> <p data-bbox="353 719 1223 842">人口は2004年以降増加傾向にある一方で、年間のバス乗降人数を人口で除した値を人口一人当たりのバス乗降回数と考えると、乗降回数は2004年以降減少傾向にある。</p> <div data-bbox="421 879 1223 1214"> <table border="1"> <caption>人口推移と一人当たりバス乗降回数 (推定値)</caption> <thead> <tr> <th>年</th> <th>人口(千人)</th> <th>一人あたりバス乗降回数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>2004</td><td>263</td><td>75</td></tr> <tr><td>2005</td><td>264</td><td>74</td></tr> <tr><td>2006</td><td>265</td><td>73</td></tr> <tr><td>2007</td><td>267</td><td>72</td></tr> <tr><td>2008</td><td>268</td><td>71</td></tr> <tr><td>2009</td><td>270</td><td>70</td></tr> <tr><td>2010</td><td>271</td><td>69</td></tr> <tr><td>2011</td><td>272</td><td>68</td></tr> <tr><td>2012</td><td>273</td><td>67</td></tr> <tr><td>2013</td><td>277</td><td>66</td></tr> <tr><td>2014</td><td>278</td><td>65</td></tr> <tr><td>2015</td><td>279</td><td>64</td></tr> <tr><td>2016</td><td>280</td><td>63</td></tr> </tbody> </table> </div> <p data-bbox="678 1251 898 1278">出典：茨本市統計書</p> <p data-bbox="546 1289 1030 1316">図—人口推移と一人当たりバス乗降回数</p>	年	人口(千人)	一人あたりバス乗降回数	2004	263	75	2005	264	74	2006	265	73	2007	267	72	2008	268	71	2009	270	70	2010	271	69	2011	272	68	2012	273	67	2013	277	66	2014	278	65	2015	279	64	2016	280	63	削除
年	人口(千人)	一人あたりバス乗降回数																																											
2004	263	75																																											
2005	264	74																																											
2006	265	73																																											
2007	267	72																																											
2008	268	71																																											
2009	270	70																																											
2010	271	69																																											
2011	272	68																																											
2012	273	67																																											
2013	277	66																																											
2014	278	65																																											
2015	279	64																																											
2016	280	63																																											

通番	頁	パブコメ前	修正																																																				
38	—	4.3. 山間部の移動手段確保【基本方針2・テーマ⑥・施策11-6】(P100) 近年、同地域は高齢化が進展しており、地域内を運行するバスのサービス水準は1時間に1本未満と低い。そのため、居住者の交通手段は自動車に依存している現状であり、今後さらに利用者が減少した場合、バスのさらなるサービス水準の低下や、廃止につながる恐れもある。	削除																																																				
39	P38	■山間部地域の外出傾向 (P101)	文言追記 ・山間部地域の外出傾向 <u>また、目的別の移動手段は自動車の分担率が高く、買い物や通院目的での外出時の自動車分担率は、65歳未満で70%、65歳以上で60%の割合を占める。</u>																																																				
	P39		グラフ追加 <table border="1"> <caption>山間部の交通手段分担率</caption> <thead> <tr> <th>目的</th> <th>年齢</th> <th>鉄道・モノレール</th> <th>バス</th> <th>自転車</th> <th>徒歩</th> <th>その他</th> <th>自動車</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">通勤・通学</td> <td>65歳未満 (n=144)</td> <td>0%</td> <td>40%</td> <td>5%</td> <td>8%</td> <td>0%</td> <td>47%</td> </tr> <tr> <td>65歳以上 (n=62)</td> <td>0%</td> <td>50%</td> <td>2%</td> <td>0%</td> <td>0%</td> <td>48%</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">買い物</td> <td>65歳未満 (n=165)</td> <td>8%</td> <td>14%</td> <td>4%</td> <td>4%</td> <td>0%</td> <td>69%</td> </tr> <tr> <td>65歳以上 (n=228)</td> <td>3%</td> <td>34%</td> <td>4%</td> <td>0%</td> <td>0%</td> <td>59%</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">通院</td> <td>65歳未満 (n=81)</td> <td>4%</td> <td>17%</td> <td>4%</td> <td>2%</td> <td>0%</td> <td>73%</td> </tr> <tr> <td>65歳以上 (n=219)</td> <td>4%</td> <td>30%</td> <td>1%</td> <td>3%</td> <td>0%</td> <td>61%</td> </tr> </tbody> </table> <p>*) 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 出典：市民アンケート調査（山間部地域、2017年2月実施）</p> <p>図 山間部の交通手段分担率</p>	目的	年齢	鉄道・モノレール	バス	自転車	徒歩	その他	自動車	通勤・通学	65歳未満 (n=144)	0%	40%	5%	8%	0%	47%	65歳以上 (n=62)	0%	50%	2%	0%	0%	48%	買い物	65歳未満 (n=165)	8%	14%	4%	4%	0%	69%	65歳以上 (n=228)	3%	34%	4%	0%	0%	59%	通院	65歳未満 (n=81)	4%	17%	4%	2%	0%	73%	65歳以上 (n=219)	4%	30%	1%	3%	0%
目的	年齢	鉄道・モノレール	バス	自転車	徒歩	その他	自動車																																																
通勤・通学	65歳未満 (n=144)	0%	40%	5%	8%	0%	47%																																																
	65歳以上 (n=62)	0%	50%	2%	0%	0%	48%																																																
買い物	65歳未満 (n=165)	8%	14%	4%	4%	0%	69%																																																
	65歳以上 (n=228)	3%	34%	4%	0%	0%	59%																																																
通院	65歳未満 (n=81)	4%	17%	4%	2%	0%	73%																																																
	65歳以上 (n=219)	4%	30%	1%	3%	0%	61%																																																

通番	頁	パブコメ前	修正
----	---	-------	----

41

P33

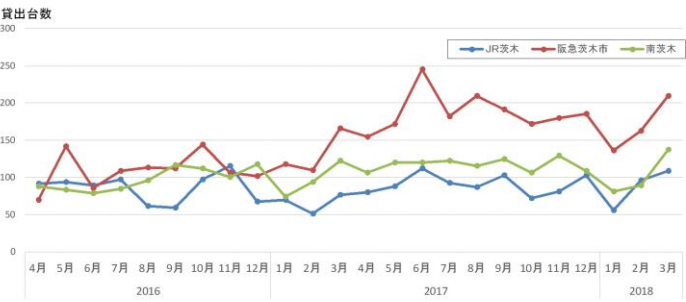
4.4. コミュニティサイクル等の利用促進 【基本方針1・テーマ③・施策6】

1) 現状・課題

2014年よりJR茨木駅東口、阪急茨木市駅西口、南茨木駅西側にコミュニティサイクルポートを設置し、コミュニティサイクルを導入している。阪急茨木市駅を中心に貸出台数は増加しているものの、認知度向上という課題が残っている。

■コミュニティサイクル貸出台数

駅別のコミュニティサイクル貸出台数をみると、JR茨木駅や南茨木駅での利用者は2016年以降横ばいの傾向だが、阪急茨木市駅は2017年以降増加傾向にある。また、2018年以降はどの駅の貸出台数も増加傾向にある。

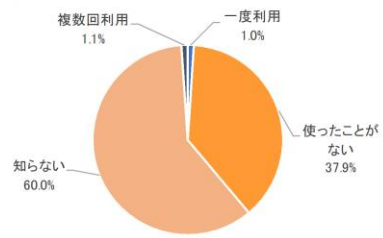


年	月	JR茨木	阪急茨木市	南茨木
2016	4	80	100	90
2016	5	90	140	80
2016	6	80	100	80
2016	7	100	110	100
2016	8	60	110	100
2016	9	60	110	100
2016	10	100	140	100
2016	11	100	110	100
2016	12	100	110	100
2017	1	60	110	100
2017	2	60	110	100
2017	3	80	160	100
2017	4	80	150	100
2017	5	80	180	100
2017	6	100	240	100
2017	7	100	180	100
2017	8	100	200	100
2017	9	100	180	100
2017	10	80	180	100
2017	11	80	180	100
2017	12	80	140	100
2018	1	60	180	100
2018	2	80	200	100
2018	3	100	210	120

出典：茨木市

■コミュニティサイクルの認知度

コミュニティサイクルの認知度に関して、2017年に自転車利用者に対し実施したアンケートをみると、コミュニティサイクルを複数回利用する方も全体の1.1%いるものの、知らない割合が60.0%と最も高く、認知度が低い状況である。



利用状況	割合
複数回利用	1.1%
一度利用	1.0%
使ったことがない	37.9%
知らない	60.0%

出典：茨木市

修正

頁を移動・再整理

進捗状況

- ・指定管理者によるコミュニティサイクルを実施
- ・3箇所の駐車場をポートとして各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。




図 コミュニティサイクル

図 サイクルポート





図 JR 茨木駅

図 阪急茨木市駅

図 南茨木駅

■コミュニティサイクル利用促進の課題

2014年よりJR茨木駅東口、阪急茨木市駅西口、南茨木駅西側にコミュニティサイクルポートを設置し、コミュニティサイクルを導入している。阪急茨木市駅を中心に貸出台数は増加しているものの、認知度向上という課題が残っている。

41

P34

2) 今後の取り組み内容
 自転車通行量の評価指標が未達成であることを踏まえ、今後 5 年間は自転車利用を促進させる施策に取り組むものとする。特に本市の 3 駅に導入されているコミュニティサイクルの利用促進に取り組むものとする。

4.5. 高齢者運転免許証自主返納支援事業 【基本方針 1・テーマ①】

1) 現状・課題
 茨木市総合交通戦略の計画目標である市内の人身事故発生件数は減少傾向だが、一方で、大阪府下で高齢者（65 歳以上）のドライバーの事故件数は横ばい傾向にあり、高齢者の免許返納の促進が課題として残っている。

■ 高齢者ドライバーの事故
 大阪府下の自動車関連の事故件数の推移をみると、2010 年以降、全事故件数は減少傾向にあるものの、高齢者（65 歳以上）のドライバーが関わる事故は横ばい傾向にある。

年	高齢ドライバーの事故 (指数)	全事故 (指数)
2010	100	100
2011	100	95
2012	105	90
2013	108	85
2014	108	80
2015	105	78
2016	100	72
2017	100	70

※2010年を100とした指数によるグラフ
 ※高齢者が原付以上（自動車、自動二輪、原付）運転中で第1当となった事故（指数）

出典：大阪の交通白書

・コミュニティサイクル貸出回数
 駅別のコミュニティサイクル貸出回数を見ると、JR 茨木駅や南茨木駅での利用者は 2016 年以降横ばいの傾向だが、阪急茨木市駅は 2017 年以降増加傾向にある。また、2018 年以降はどの駅の貸出回数も増加傾向にある。

年	月	JR 茨木	阪急茨木市	南茨木
2016	4	80	100	90
2016	5	90	140	85
2016	6	85	100	85
2016	7	100	110	90
2016	8	60	110	100
2016	9	65	110	110
2016	10	100	140	110
2016	11	100	110	110
2016	12	100	110	110
2017	1	65	110	110
2017	2	65	110	110
2017	3	75	110	110
2017	4	75	160	110
2017	5	80	150	110
2017	6	85	240	110
2017	7	85	180	110
2017	8	85	210	110
2017	9	85	170	110
2017	10	75	180	110
2017	11	80	180	110
2017	12	100	140	110
2018	1	60	140	80
2018	2	90	180	90
2018	3	100	210	130

出典：茨木市

・コミュニティサイクルの認知度
 コミュニティサイクルの認知度に関して、2017 年に自転車利用者に対し実施したアンケートをみると、コミュニティサイクルを複数回利用する方も全体の 1.1% いるものの、知らない割合が 60.0% と最も高く、認知度が低い状況である。

認知度	割合
使ったことがない	37.9%
知らない	60.0%
複数回利用	1.1%
一度利用	1.0%

出典：茨木市

今後の取り組みの方向性
 継続実施 ※認知度向上等のコミュニティサイクルの利用促進に取り組む
 自転車通行量の評価指標が未達成であることを踏まえ、今後 5 年間は自転車利用を促進させる施策に取り組むものとする。特に本市の 3 駅に導入されているコミュニティサイクルの利用促進に取り組むものとする。

通番	頁	パブコメ前	修正
43	P98	<p>4.5. 高齢者運転免許証自主返納支援事業 【基本方針1・テーマ①】</p> <p>1) 現状・課題</p> <p>茨木市総合交通戦略の計画目標である市内の人身事故発生件数は減少傾向だが、一方で、大阪府下で高齢者（65歳以上）のドライバーの事故件数は横ばい傾向にあり、高齢者の免許返納の促進が課題として残っている。</p> <p>■高齢者ドライバーの事故</p> <p>大阪府下の自動車関連の事故件数の推移をみると、2010年以降、全事故件数は減少傾向にあるものの、高齢者（65歳以上）のドライバーが関わる事故は横ばい傾向にある。</p>	<p>内容修正</p> <p>2.5. 新たな取り組み施策</p> <p><u>1) 高齢者運転免許証自主返納支援事業</u></p> <p><u>① 施策検討の背景</u></p> <p>大阪府下の自動車関連の事故件数の推移をみると、2010年以降、全事故件数は減少傾向にあるものの、高齢者（65歳以上）のドライバーが関わる事故は横ばい傾向にある。<u>今後の高齢化の進展を見据えると、高齢者ドライバーの事故件数の増加が懸念される。</u></p>