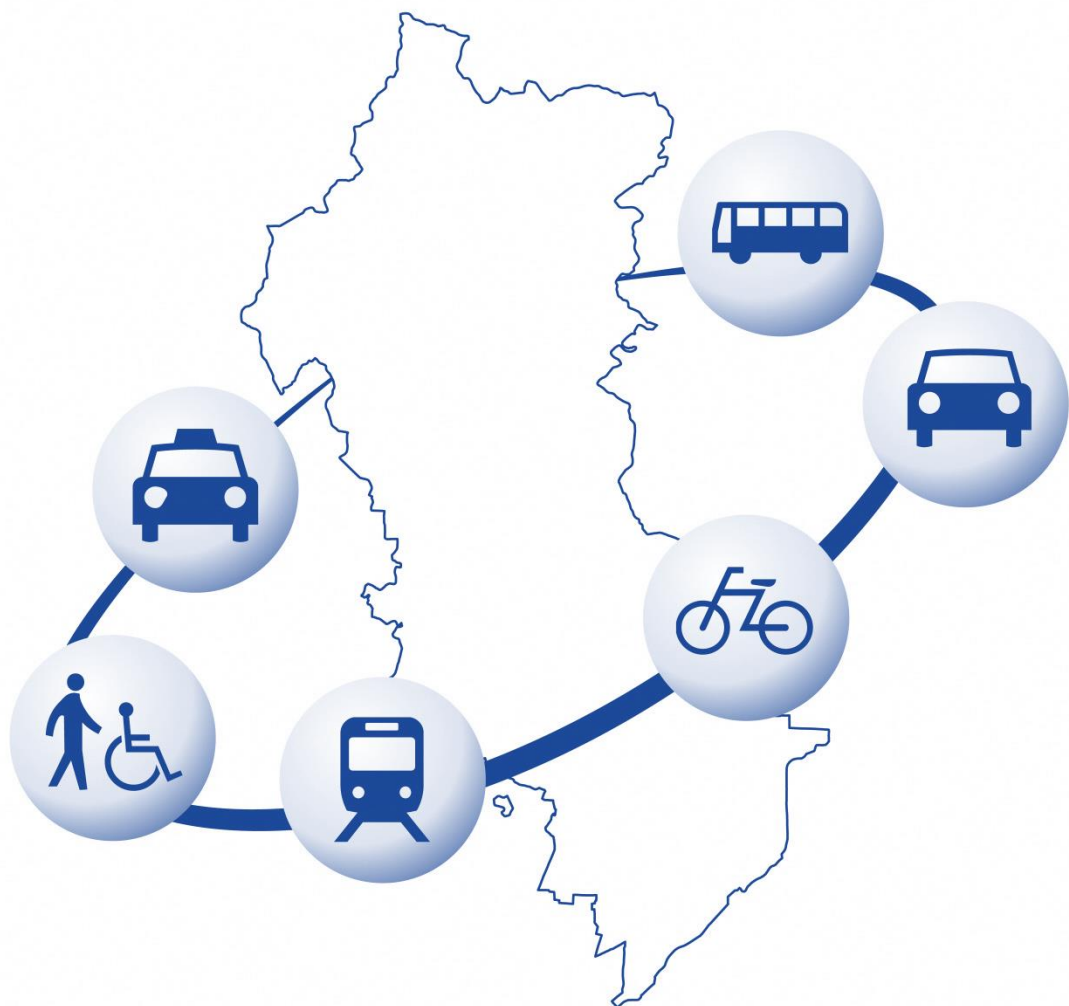


茨木市総合交通戦略

～ 住みやすい・移動しやすいまちを目指して ～

中間見直し



2019 年 3 月



茨木市

目 次

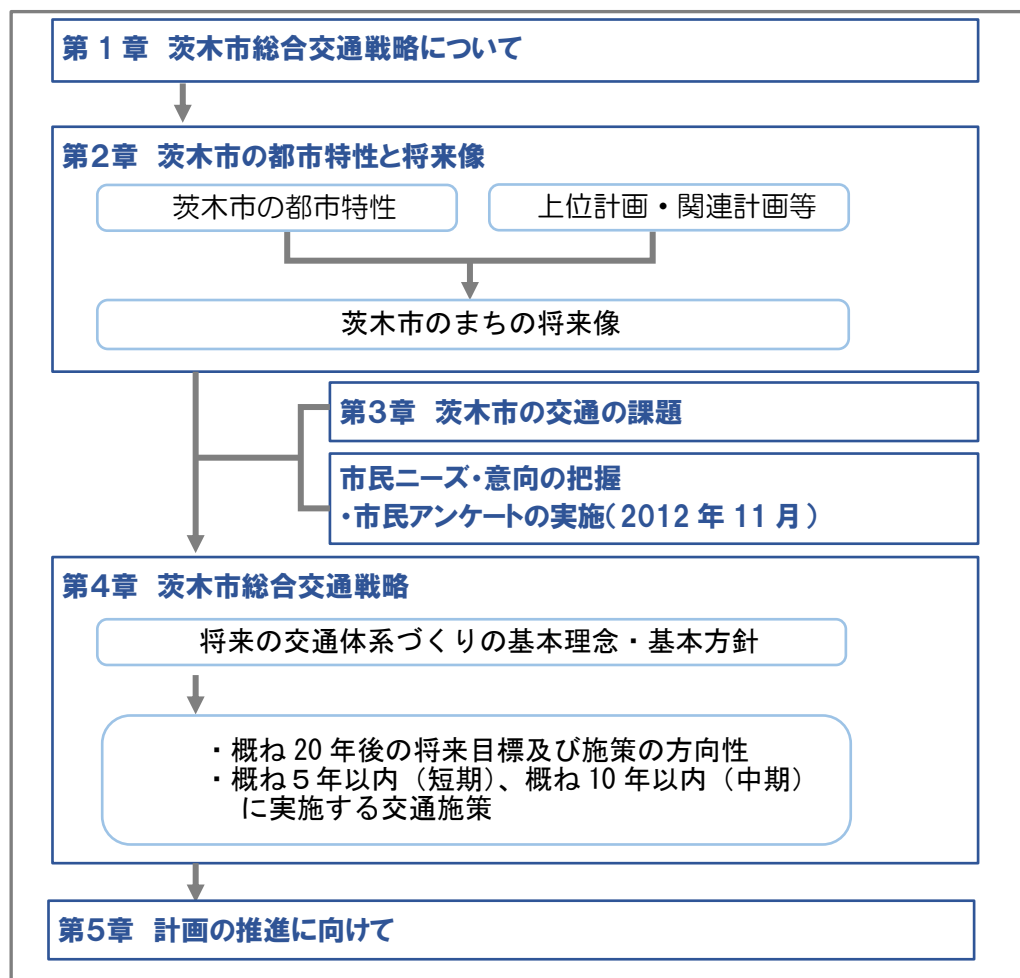
第1章	茨木市総合交通戦略 中間見直しについて	1
1.1.	茨木市総合交通戦略中間見直しの趣旨	1
第2章	茨木市総合交通戦略について	2
2.1.	将来の交通体系づくりの基本理念・基本方針	2
2.2.	茨木市の将来の交通体系	3
2.3.	茨木市総合交通戦略の考え方	5
2.4.	交通施策の進捗と今後の取り組み	7
2.5.	新たな取り組み施策	97
第3章	評価指標の状況確認	100
3.1.	茨木市総合交通戦略における評価指標	100
3.2.	基本方針1の評価指標	101
3.3.	基本方針2の評価指標	102
3.4.	基本方針3の評価指標	105
第4章	茨木市総合交通戦略の見直しに向けて	107
4.1.	中間見直しの総括	107
4.2.	総合交通戦略の見直しに向けた今後の展望	108
4.3.	進行管理	108

第1章 茨木市総合交通戦略 中間見直しについて

1.1. 茨木市総合交通戦略中間見直しの趣旨

2014年3月に策定した「茨木市総合交通戦略（以下、交通戦略）」は、本市にふさわしい交通のあり方について検討し、概ね20年後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）で実施する具体的施策を定めている。

■交通戦略の構成



交通戦略は策定後5年を目処に、実施し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を行うこととしており、2018年度茨木市総合交通戦略協議会では、5年後に予定される交通戦略見直しに向けた中間検証を実施した。

検証項目としては、以下の3項目である。

- (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

第2章 茨木市総合交通戦略について

2.1. 将来の交通体系づくりの基本理念・基本方針

交通戦略では、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

としている。

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」

を基本方針とした。

基本理念と基本方針の考え方

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、人と環境にやさしく安全な交通環境の構築」

本市の交通においては、高齢者など交通弱者の移動手段の中心となる公共交通を基本とします。また、徒歩や自転車の通行環境を改善することで、自動車に依存しなくても安全で快適に移動でき、環境負荷の小さい交通環境を構築するための施策を推進します。

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。

2.2. 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定めている。

茨木市総合交通戦略策定時の将来交通体系

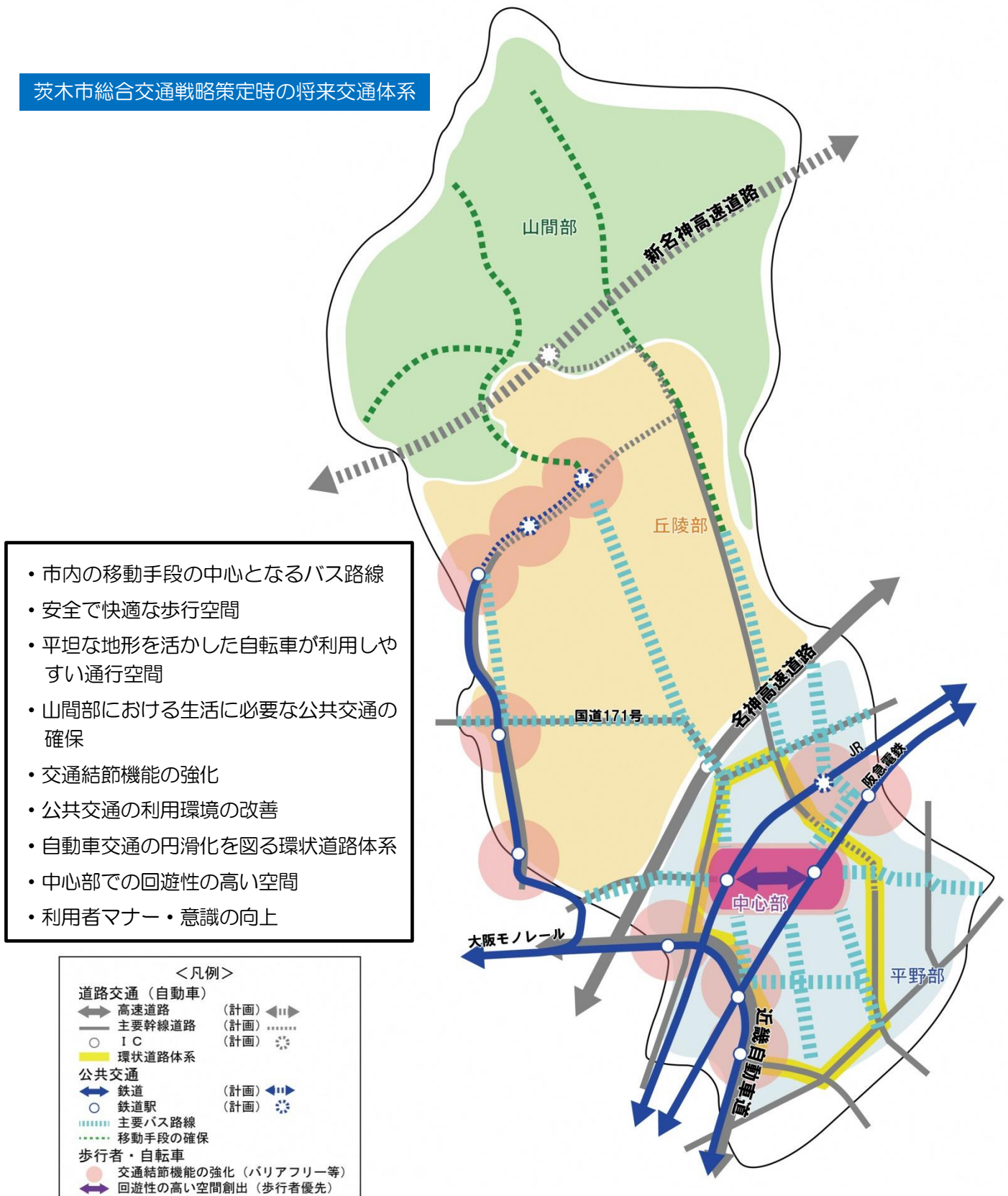


図 将来の交通体系イメージ

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（2018 年時点）の将来交通体系

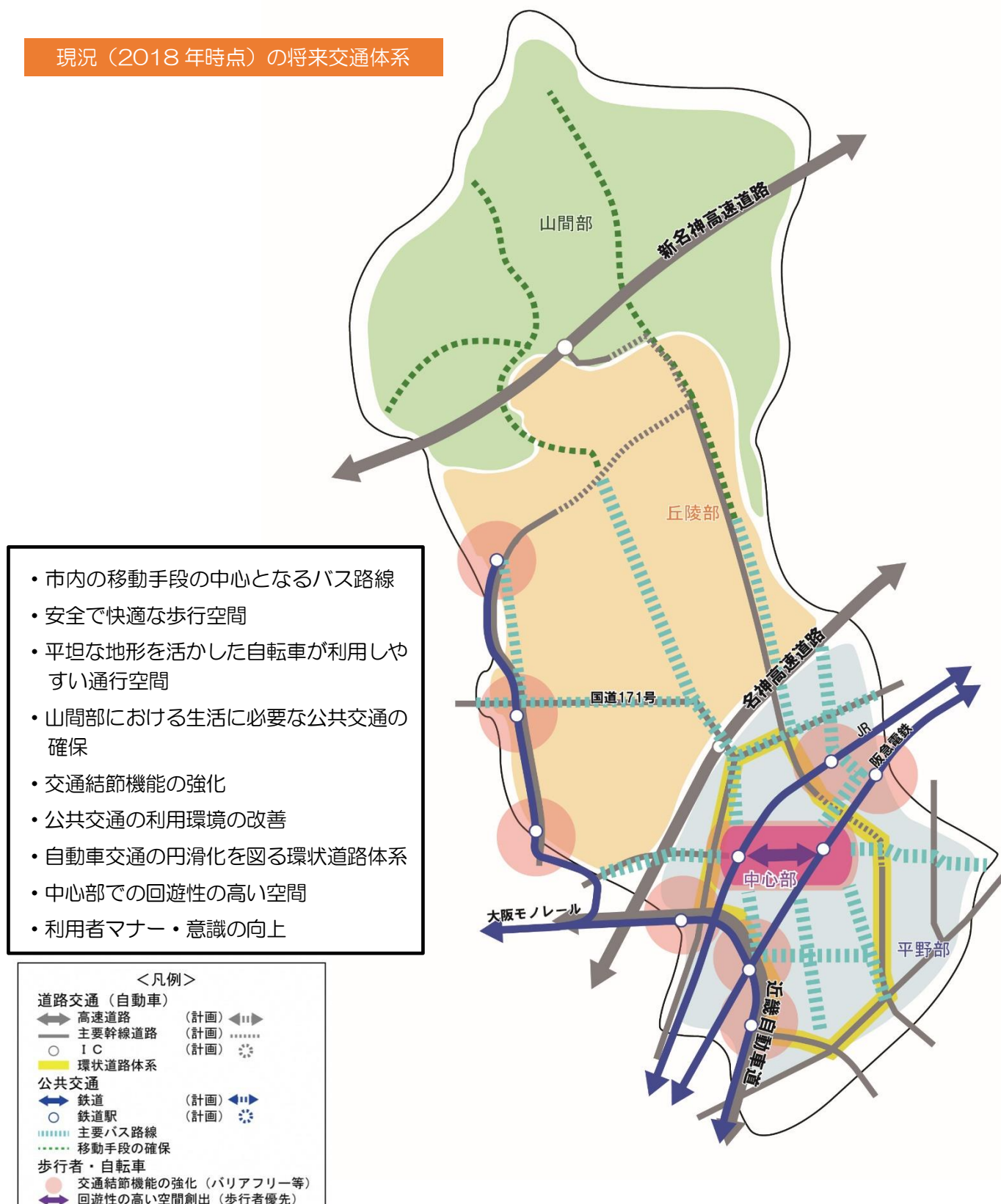


図 将来の交通体系イメージ（時点更新）

2.3. 茨木市総合交通戦略の考え方

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る。

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る。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る。

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」として示している。

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まで分類している。

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」としている。
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する。

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る。
茨木市：市道を管理する道路管理者（茨木市）も含んでいる。
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る。
施策によっては上記以外の実施主体を記載している。

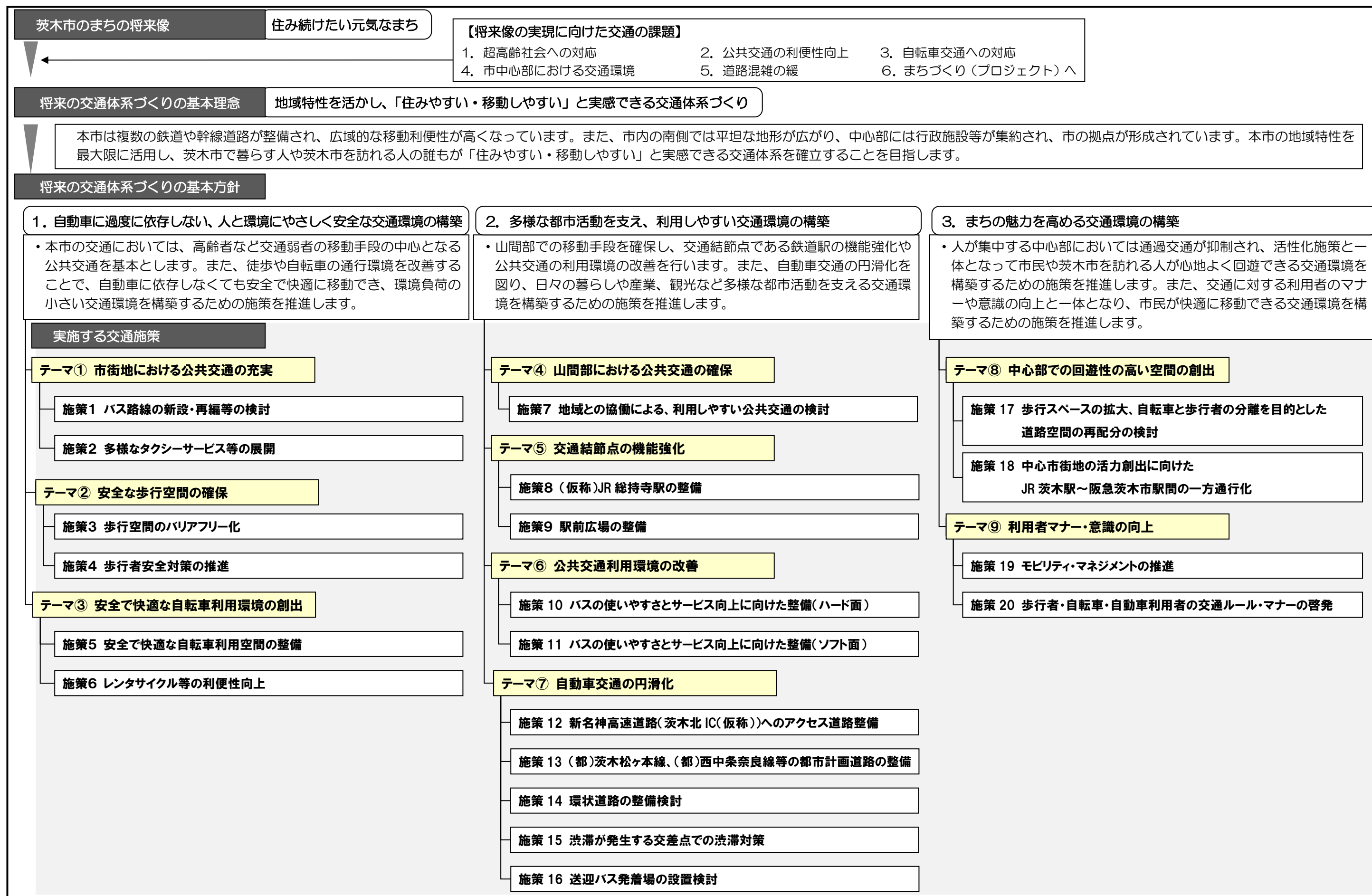


図 茨木市総合交通戦略で定める交通体系と交通施策

2.4. 交通施策の進捗と今後の取り組み

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

将来目標

- ・市街地では運行本数の多いバス路線網が整備され、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る。
- ・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る。
- ・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る。
- ・マイカー通勤が減少し、公共交通の利用者が増加している。
- ・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る。
- ・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るが、利用者数は年々減少している。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する。

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

■戦略策定時の状況

- ・2018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る。

■施策の取り組み

- ・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る。
- ・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る。

■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

■新たなバス路線の導入イメージ

新駅の開業に合わせて、更なる公共交通の利便性の向上を図るため、新駅に乗り入れる新たなバス路線を設置する。

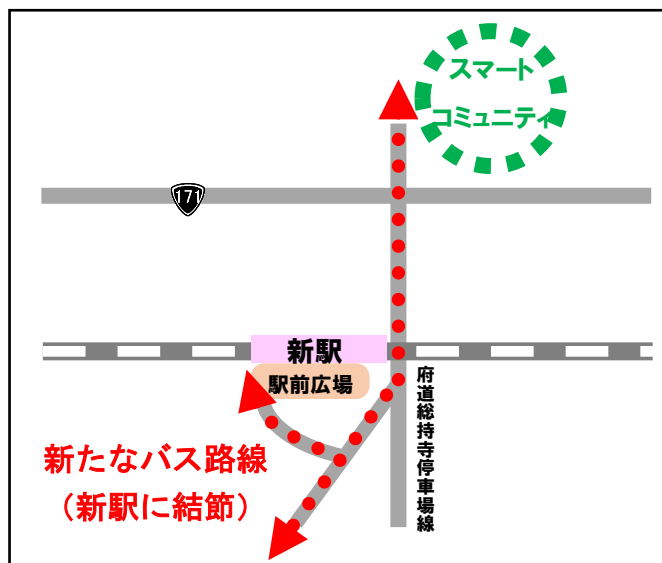


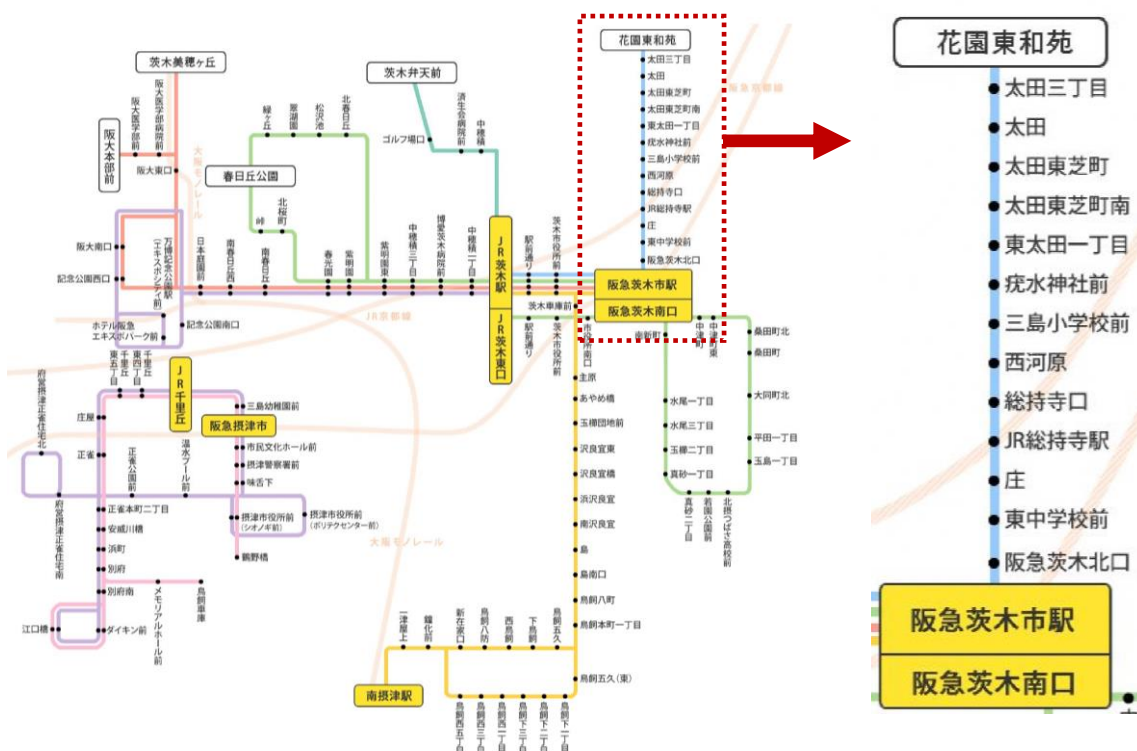
図 実施イメージ

進捗状況

駅の開業に合わせて運行 【事業完了】

■ 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



出典：近鉄バス株式会社 HP

図 新たなバス路線

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

■戦略策定時の状況

- ・2015 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る。
- ・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だが、駅へ乗入れるバス路線は1路線になる。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る。

■施策の取り組み

- ・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る。
- ・現在は道路の幅員が狭く、バスの運行は難しい状況だが、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る。

■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

■新たなバス路線の導入イメージ

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を目的に、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導入を検討する。

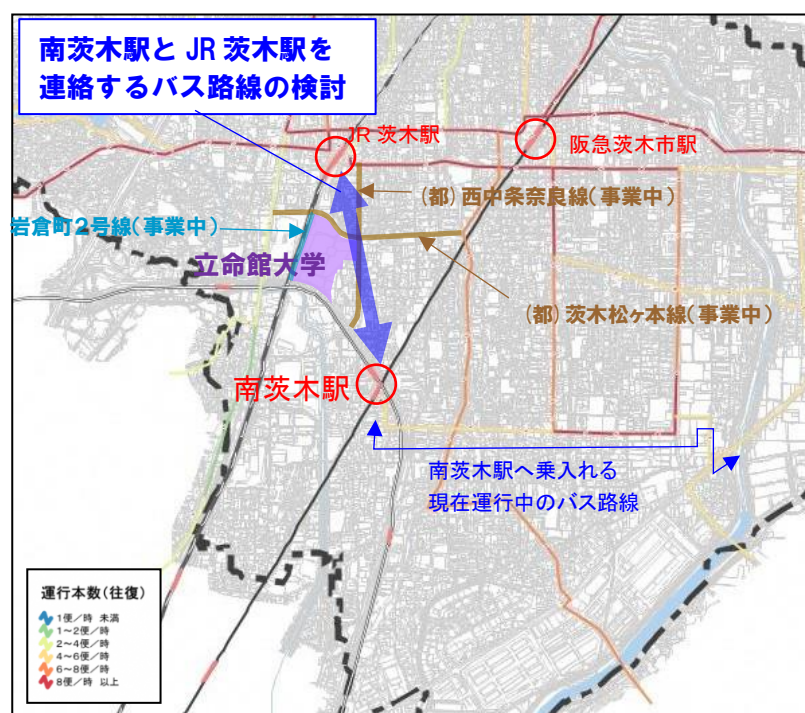


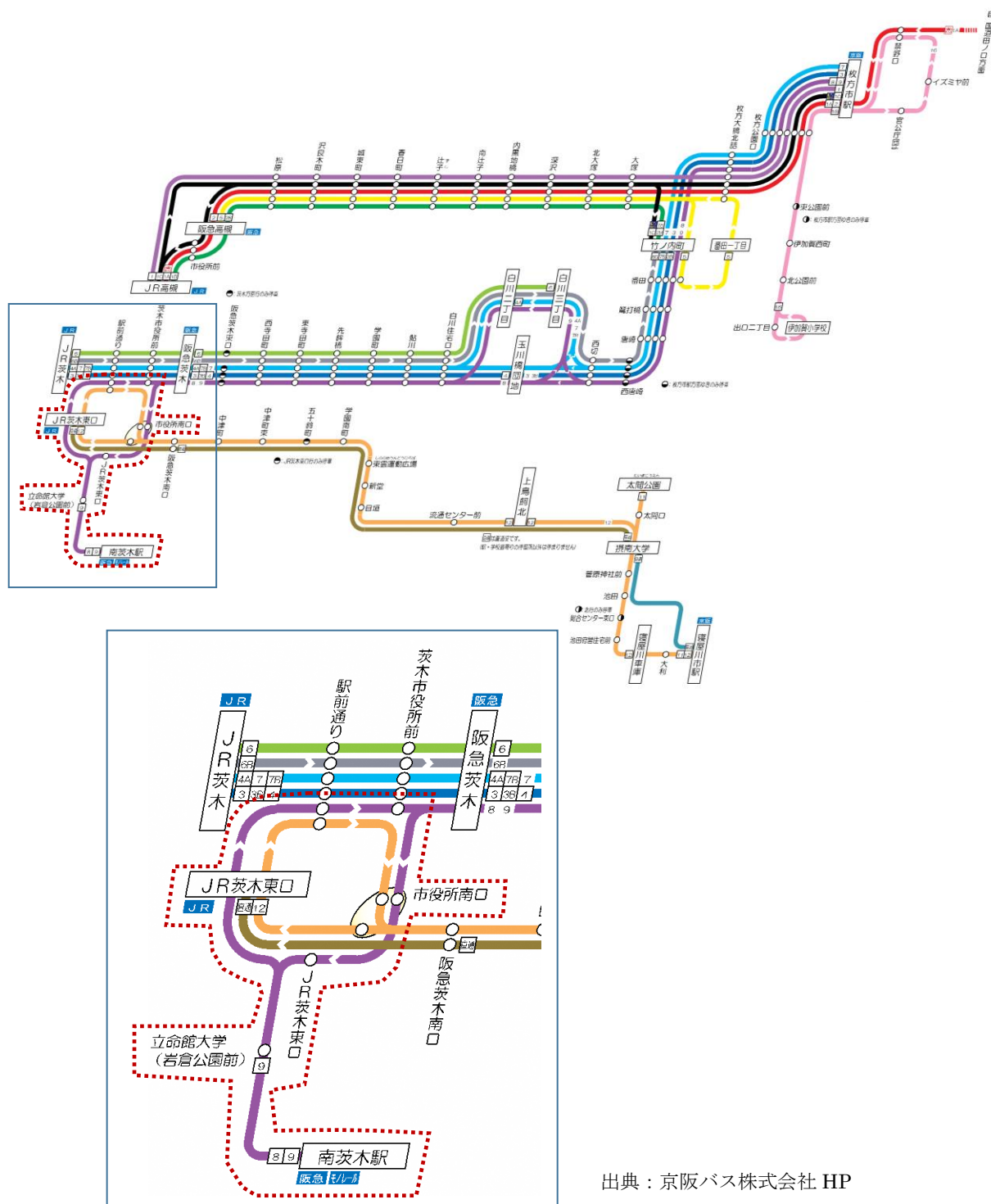
図 南茨木駅周辺の道路整備・路線バスの運行状況

進捗状況

JR 茨木駅から南茨木駅を経由する路線を新設 【事業完了】

■ 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導入

立命館大学の開学と合わせて、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を設置した。



出典：京阪バス株式会社 HP

図 新たなバス路線

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

■戦略策定時の状況

- 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るが、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いない。
- 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るが、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る。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る。
- 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るが、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る。
- 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る。

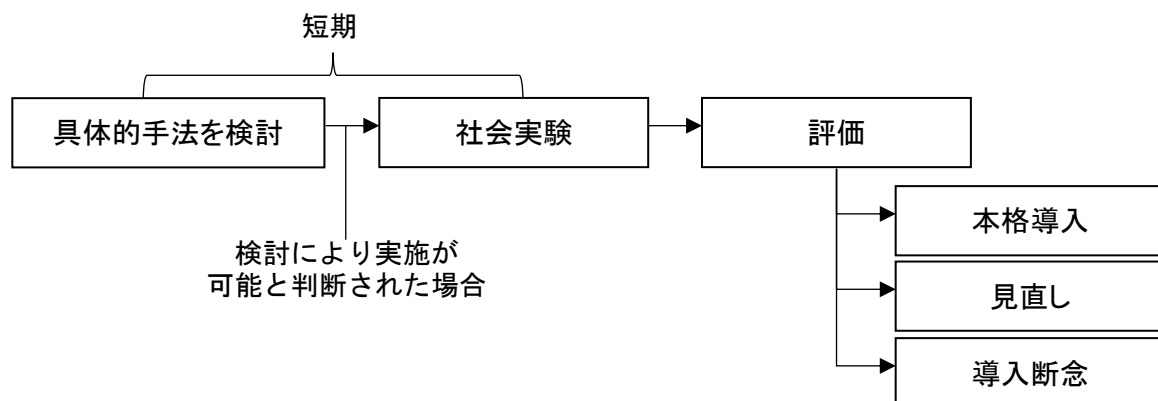
■施策の取り組み

- 「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する。

■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り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る。

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。

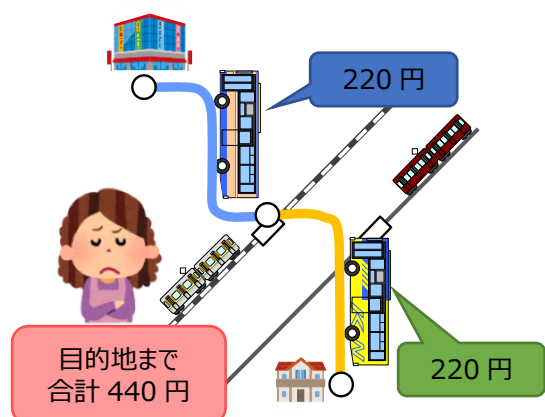


図 現況のバス乗継利用イメージ

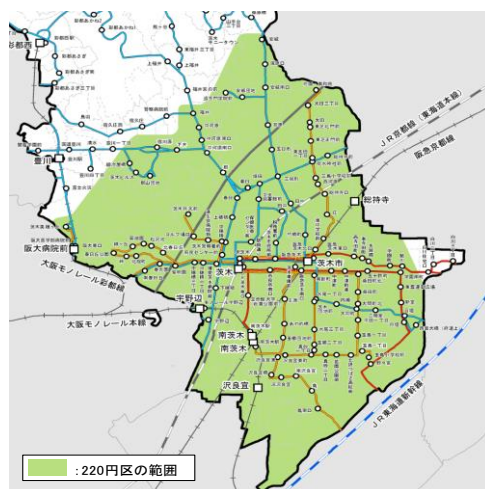
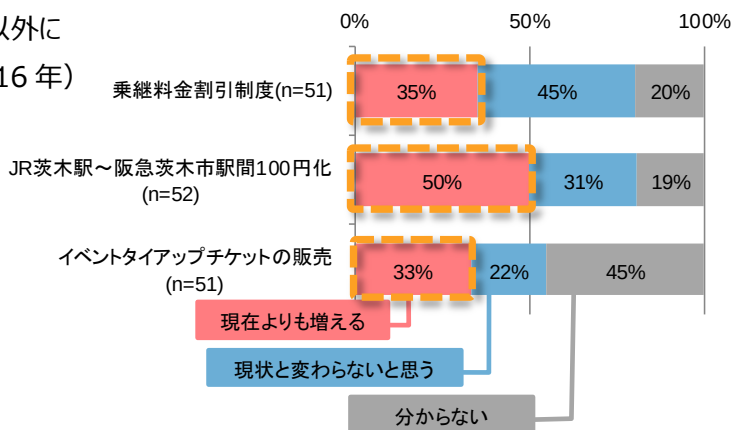


図 特殊区間運賃イメージ

■ 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）



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きい可能性あり

今後の取り組みの方向性

継続協議

※バスの乗り継ぎ運賃値下げ施策実施効果の再確認を含め、路線バスの利便性向上施策を検討する。

1-4：周辺自治体との連携の検討

■戦略策定時の状況

- ・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る。

■施策の取り組み

- ・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く。

■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。

■北大阪急行線の延伸によるバス路線再編

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）

進捗状況

箕面市が北大阪急行延伸に伴うバス路線再編を検討

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（2016年7月 北大阪急行線延伸推進会議）

図 北大阪急行線の延伸によるバス路線再編のイメージ

今後の取り組みの方向性

継続協議 ※引き続き箕面市をはじめ周辺市との意見交換を実施

施策2：多様なタクシーサービス等の展開

■戦略策定時の状況

- ・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る。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る。
- ・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る。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る。

■施策の取り組み

- ・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く。
- ・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 法人等によるサービスの導入を呼びかける。

■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

進捗状況

- ・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、情報を収集
- ・重度障害者福祉タクシー料金助成（2018 年度より対象者を拡充）
- ・大阪府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た)

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

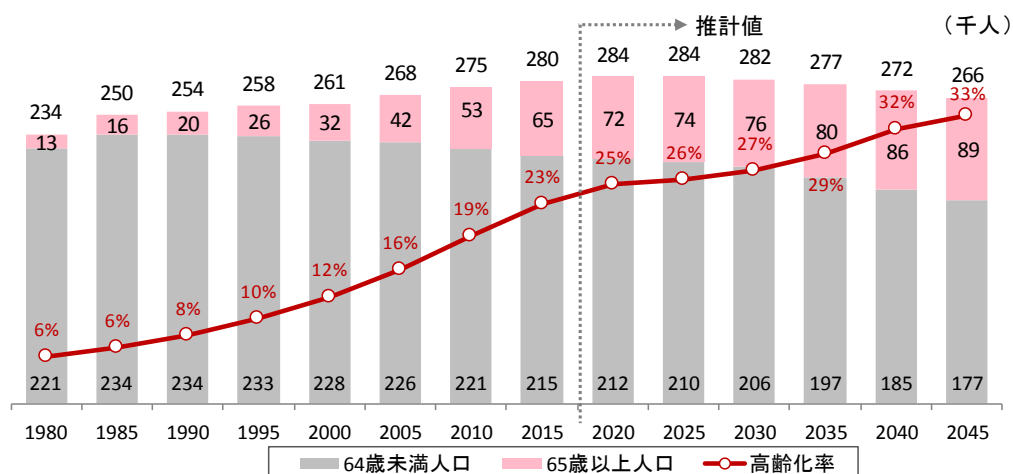
1 か月当たり 4 枚(申請月から当該年度分を一括交付)

■ 福祉交通に関する現状と課題

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、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。

・市の人口推移と高齢化率

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。

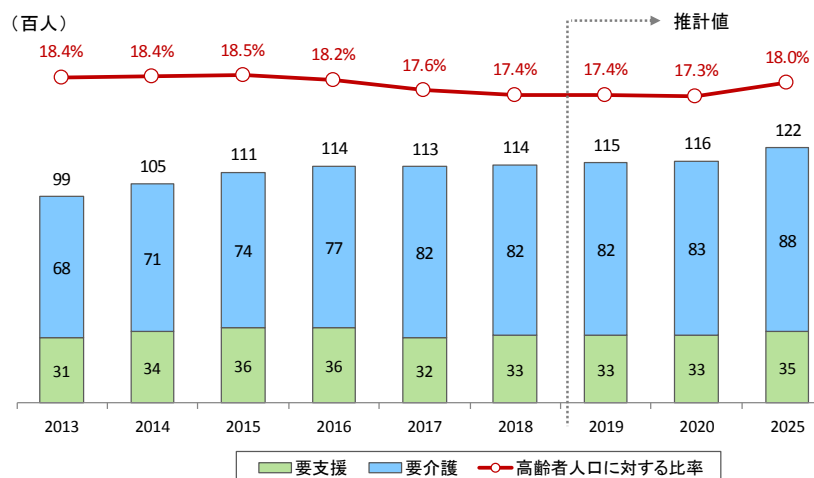


出典：国勢調査、推計値は国立社会保障・人口問題研究所「将来の地域別男女 5 歳階級別人口」

図 人口推移と高齢化率の推移及び将来予測値

・要支援・要介護認定者と高齢者比の推移

要支援・要介護認定者は 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。これに伴い、近年減少傾向であった要支援・要介護認定者の高齢者人口に対する比率は、将来 18.0%に増加することも予測されている。

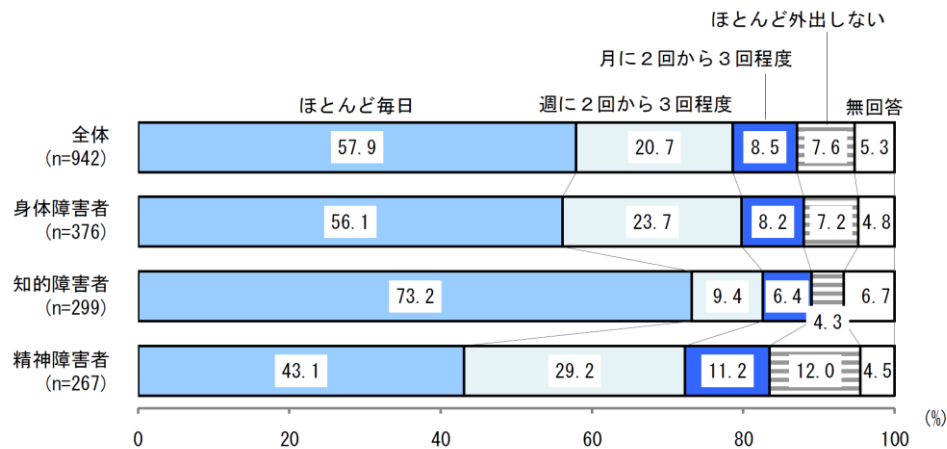


出典：住民基本台帳（各年 3 月末時点）、推計値は高齢者保健福祉計画（第 8 次）介護保険事業計画（第 7 期）

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

・障害者の外出頻度

約 6 割が毎日外出しており、約 8 割が週に 2～3 回程度以上外出している。最も外出頻度が高い障害者で、約 7 割が毎日外出している。

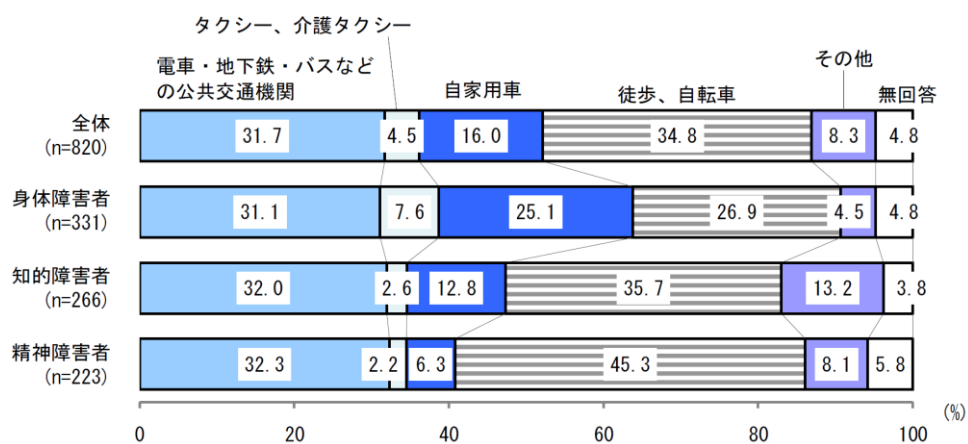


出典：茨木市保健福祉に関するアンケート調査

図 障害者の外出頻度

・障害者の外出時の交通手段

約 3 割が電車・バス等の公共交通機関で移動、徒歩・自転車と合わせると、全体で 6 割以上がこれらの手段で移動している。一方で、タクシー事業に着目すると、全体の約 4.5%と、分担率はあまり高くない。

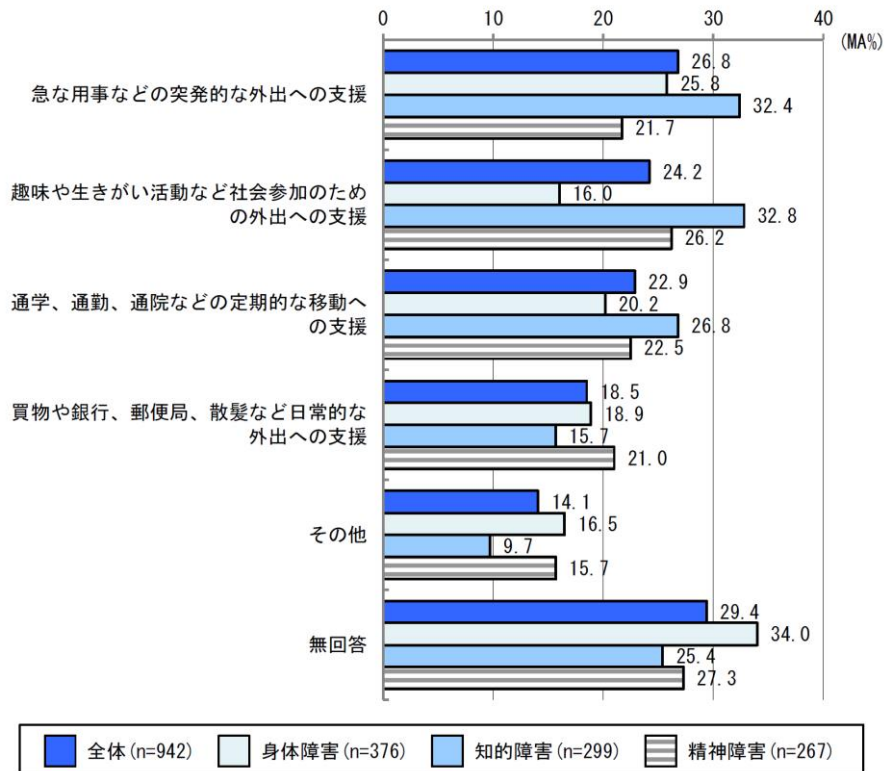


出典：茨木市保健福祉に関するアンケート調査

図 障害者の外出時の交通手段

・外出や移動を支援するサービスで必要なもの

外出支援サービスで保健・福祉の観点から必要なものとして、全体の割合が最も高い指摘は、「急な用事などの突発的な外出への支援」である。



出典：茨木市保健福祉に関するアンケート調査

図 障害者の外出支援サービスで必要なもの

今後の取り組みの方向性

継続実施 ※福祉タクシー車両の導入促進等の福祉交通に係る各事業の展開を図る。

本市の道路交通部局と福祉部局が連携し、茨木市福祉タクシー導入協議会を 2018 年に開催した。本協議会では、生活交通改善事業計画を策定し、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱に基づき、国の補助を受けることで、民間事業者の福祉タクシー車両の導入を促進する。なお、本協議会における承認を得た場合、1 年経過時点で、導入効果の評価が必要となる。

・福祉交通の位置づけ

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。

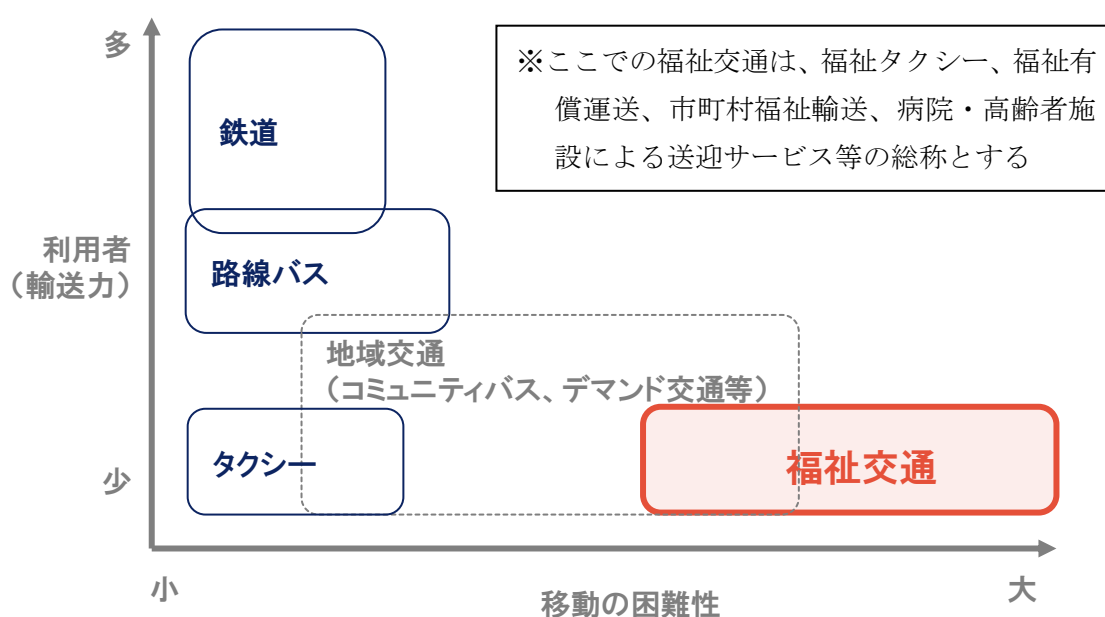


図 公共交通のサービス領域についての考え方

・2018 年度の茨木市福祉タクシー導入協議会の実績

年度	事業者数	追加導入車両台数	1 日の利用者数
2018	1	1	5 人程度

テーマ②：安全な歩行空間の確保

将来目標

- ・ 全ての人々が、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る。
- ・ 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る。
- ・ 通学路など特に安全の確保が必要な道路では、歩行空間の確保や自動車の速度抑制が行われ、安全に通行することができる。

施策 3：歩行空間のバリアフリー化

3-1：バリアフリー基本構想の策定

3-2：バリアフリー化の対策実施

■戦略策定時の状況

- ・ 2003 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る。

■施策の取り組み

- ・ 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う。
- ・ 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する。
- ・ 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、実施する。

■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う。

■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

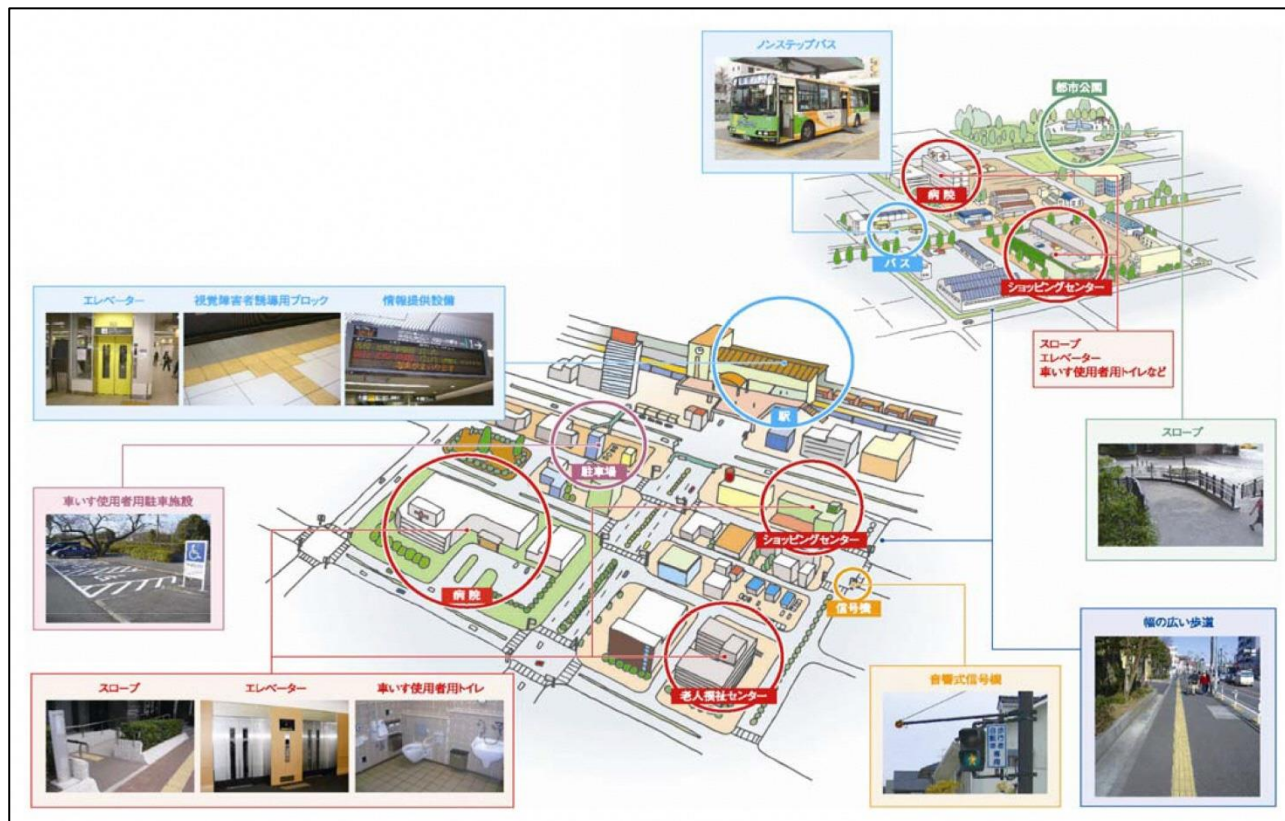
■実施主体

＜バリアフリー基本構想策定＞

茨木市

＜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）



出典：国土交通省HP

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。

進捗状況

・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（2015 年度）【事業完了】

2016 年度～：継続協議会の開催

・バリアフリー化の対策実施

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

2015 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視覚障害者誘導ブロックの設置等を順次実施している。

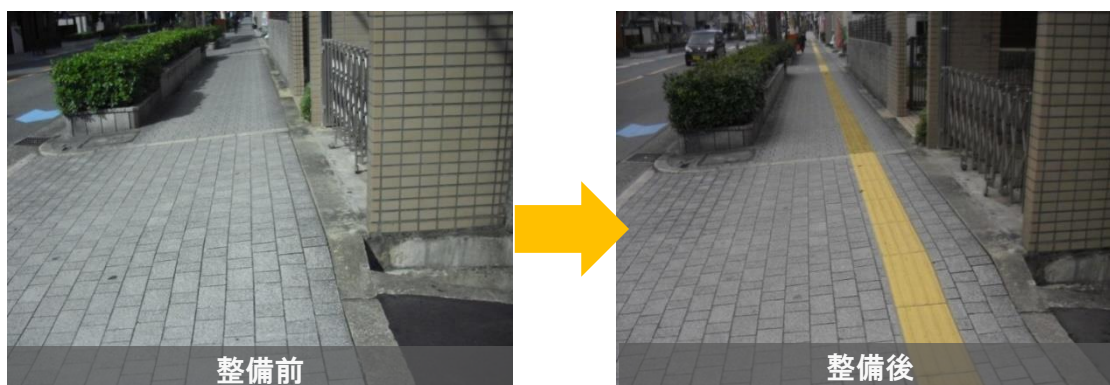


図 歩道のバリアフリー化

■ 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。



図 協議会開催風景

今後の取り組みの方向性

継続協議

※継続協議会で進捗状況の確認

※構想に基づきバリアフリー化を推進

施策４：歩行者安全対策の推進

4-1：歩行者・自転車・自動車の分離

4-2：通学路の安全対策

4-3：歩道の整備、拡幅

■戦略策定時の状況

- ・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ある。
- ・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」等が挙げられている。

■施策の取り組み

- ・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、実施する。
- ・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、地域住民と調整のうえ、順次対策を実施する。
- ・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する。

■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

■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

■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）

●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	公安委員会の対策
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

進捗状況

- ・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
警察と協働で交通安全教室を実施
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 … 西河原北町西太田線 他 整備
- ・ゾーン 30 の導入

■ カラー舗装・自転車と歩行者の分離・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。



図 カラー舗装



図 自転車レーン整備



図 歩道整備

■ ゾーン 30 の導入

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。



図 ゾーン 30

今後の取り組みの方向性

継続実施

4-4：踏切の安全対策

■戦略策定時の状況

- ・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る。

■施策の取り組み

- ・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する。

■取り組みを行う箇所

- ・踏切の安全対策：市内の踏切

■実施スケジュール

短期～中期：踏切の安全対策の実施

■実施主体

交通事業者、交通管理者

進捗状況

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。



図 踏切の安全対策

今後の取り組みの方向性

継続実施

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行き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る。
- ・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る。
- ・自動車を運転する人は自転車の走行を尊重し、自動車と自転車が共存している。
- ・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る。
- ・レンタサイクルや電動自転車のシェアリングなどにより、自転車の利用が促進されている。

施策５：安全で快適な自転車利用空間の整備

5-1：（仮称）自転車利用環境整備計画の策定

5-2：自転車利用環境の向上施策

■戦略策定時の状況

- ・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る。
- ・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る。

■施策の取り組み

- ・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する。
- ・（仮称）自転車利用環境整備計画の策定にあたっては、2012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する。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する。
- ・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する。

■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

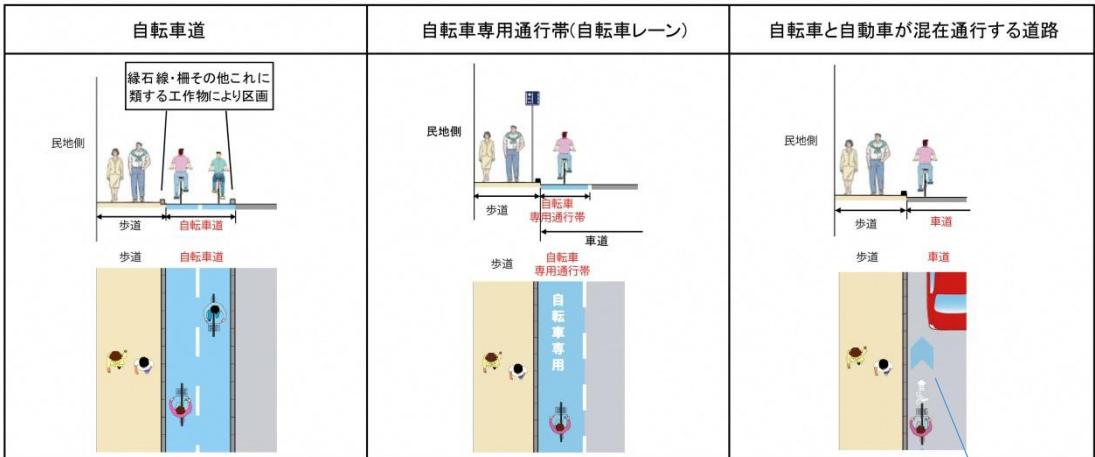
■実施主体

＜（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

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)

図 自転車走行空間整備形態イメージ

進捗状況

- ・（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整備計画の策定（2014 年度）【事業完了】
- ・自転車利用環境の向上施策
歩行者と自転車を分離する法定外表示の整備
（西中条町奈良線、双葉町島 1 丁目線 他）

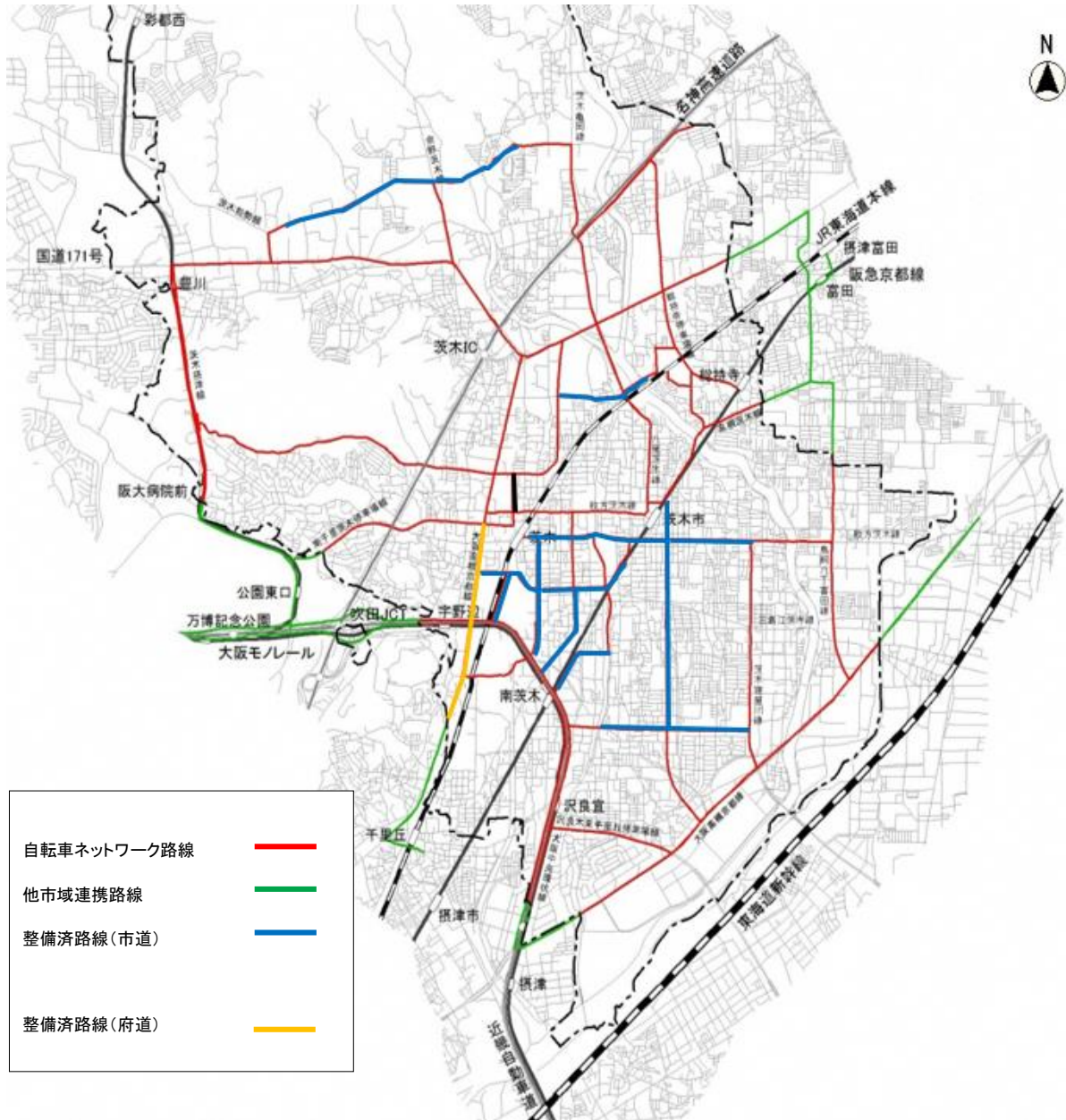
- 茨木市自転車利用環境整備計画の策定
2014 年度に「茨木市自転車利用環境整備計画」を策定した。



■ 自転車通行空間整備の推進

自転車利用環境整備計画に基づき、自転車通行空間整備を推進する。

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。



今後の取り組みの方向性

継続実施

※ 自転車利用環境整備計画に基づき自転車通行空間整備等を推進

施策6：レンタサイクル等の利便性向上

■戦略策定時の状況

- ・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る。
- ・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るが、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る。

■施策の取り組み

- ・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するが、(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する。



図 茨木市内のレンタサイクル

■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

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

駅周辺の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 茨木駅のサイクルポート
(JR 茨木駅東口自転車駐車場)



図 阪急茨木市駅の
サイクルポート
(阪急茨木西口駐車場)



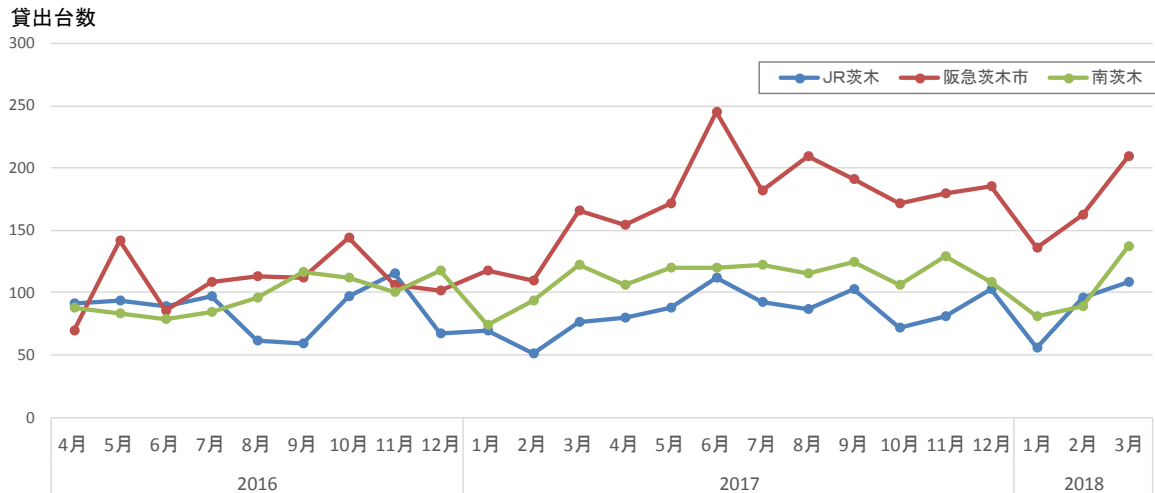
図 南茨木駅のサイクルポート
(南茨木駅前(第1)
自転車駐車場)

■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。

・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 年以降はどの駅も貸出台数が増加傾向にある。

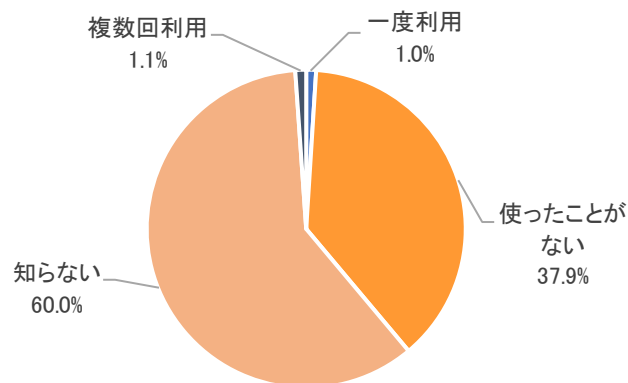


出典：茨木市

図 駅別のコミュニティサイクル貸出台数

・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。



出典：茨木市

図 コミュニティサイクルの認知度

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。

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る。
- 利用者数や利用者ニーズに応じた公共交通が運行されており、地域の公共交通を維持及び確保するため、住民により積極的に利用されている。
- 観光等で山間部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る。

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

■戦略策定時の状況

- 山間部では路線バスが概ねの居住地域をカバーしているが、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る。
- 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」と回答している。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る。
- 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る。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る。

■施策の取り組み

- 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る。その中で、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る。
- 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する。

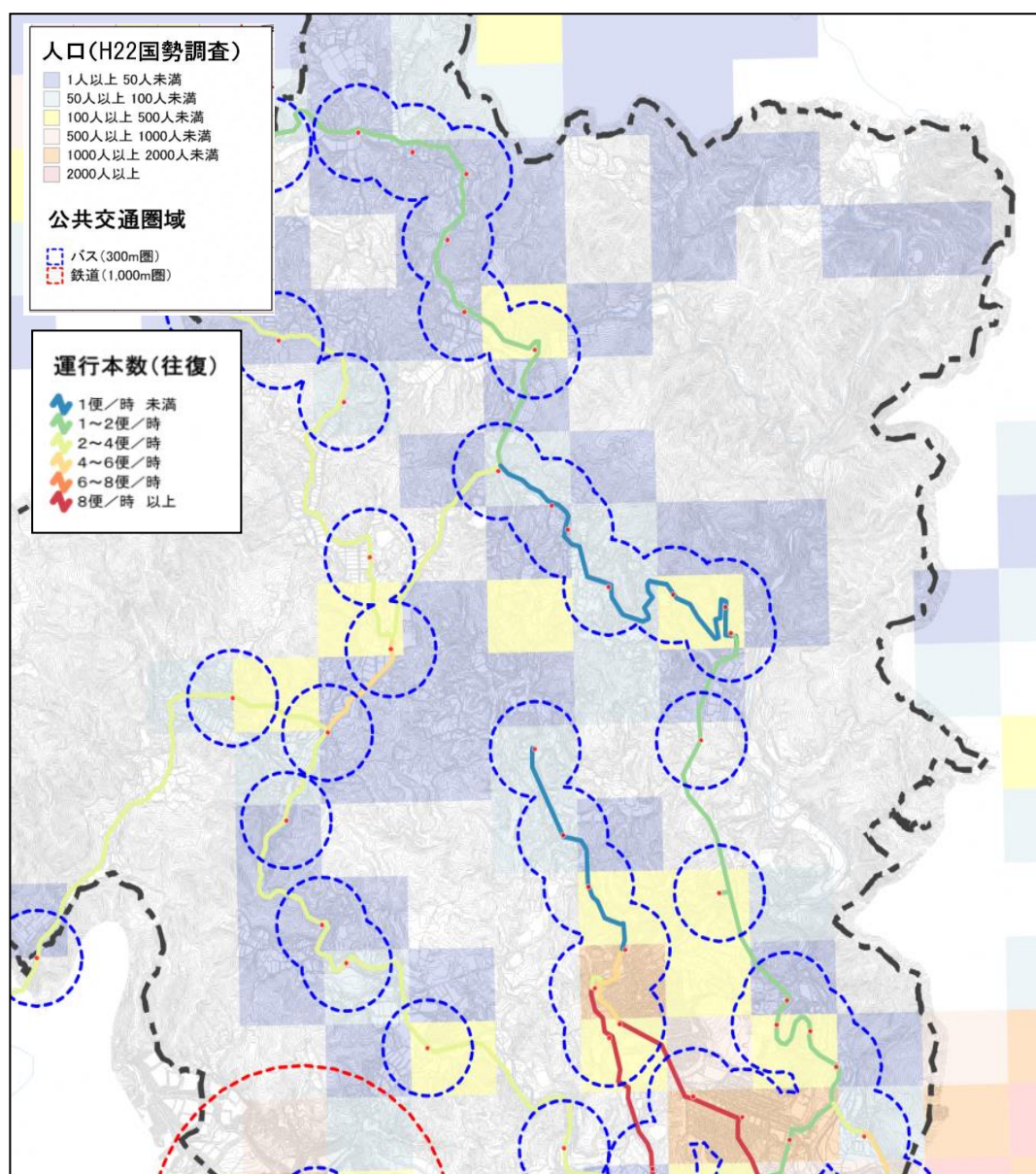
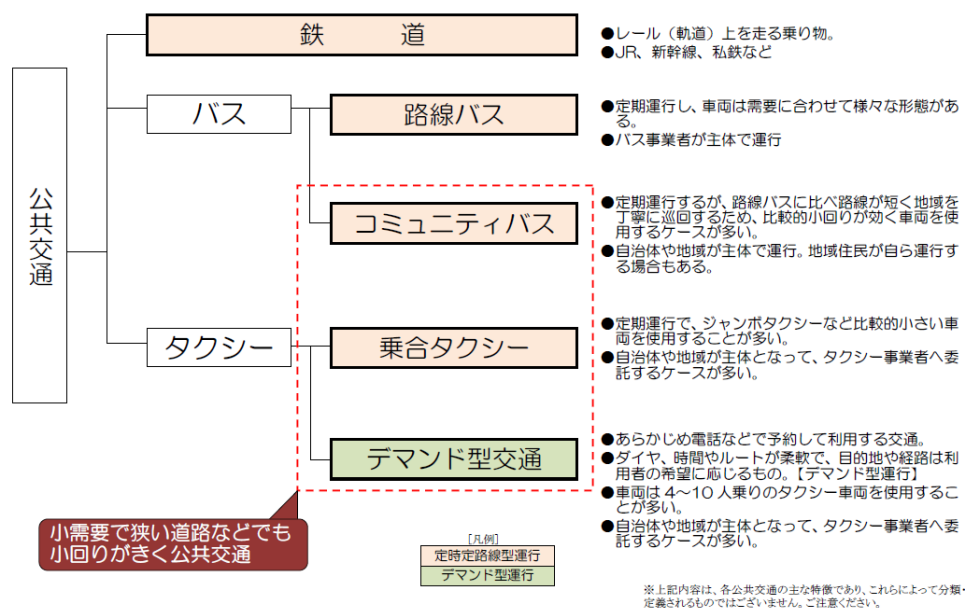


図 山間部における人口分布と路線バスの運行本数



資料：国土交通省

図 主な公共交通の一覧



資料：国土交通省

図 主な車両の例

■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

進捗状況

- ・山間部地域の移動実態に関する調査の実施
- ・山間部の自治会と将来のまちづくりや移動手段確保についての意見交換を実施中
- ・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

■山間部の移動手段に関する現状

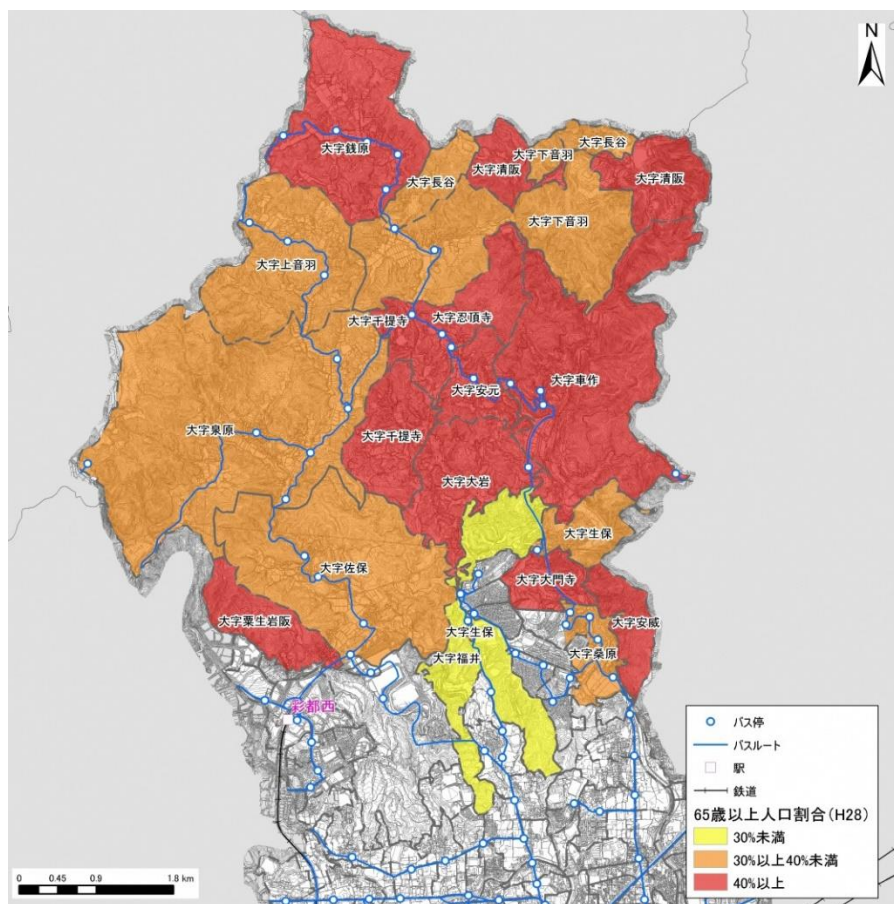
茨木市の山間部の総人口は減少傾向にあり、65歳以上の人口は41%で、約5人に2人が高齢者の状況である。公共交通利用圏域は、概ね人口居住地域を縦断するようにバスが運行されているが、バス運行本数は1時間当たり片方向1本未満と、必ずしも利便性が高い状況ではなく、居住者の交通手段は自動車に依存している現状であり、今後さらに利用者が減少した場合、バスの更なるサービス水準の低下や、廃止につながる

恐れもある。

特に、山間部地域は高齢者も買い物目的の外出は週 1 回以上の割合が高く、その際の移動手段の確保が喫緊の課題となる。その中で、地域の一部が公共交通空白地となる銭原・上音羽地区においては、既存のバス路線の維持・存続を希望している。また、既存バス路線を存続させたうえで、最寄りの拠点までの地域主体での移動手段確保に対しては、実施において過半数以上が積極的な意見であることから、既存バス路線を存続したうえで、バスサービスを補完するような多様な交通手段を考えていく必要がある。

・山間部地域の高齢化率とバスのサービス水準

山間部では東部地域を中心に高齢化が進展しており、特にバス路線が通過していない地域、1 路線のみ運行している地域の 65 歳以上人口割合が 40%を超えている。



出典：住民基本台帳人口（2016 年）

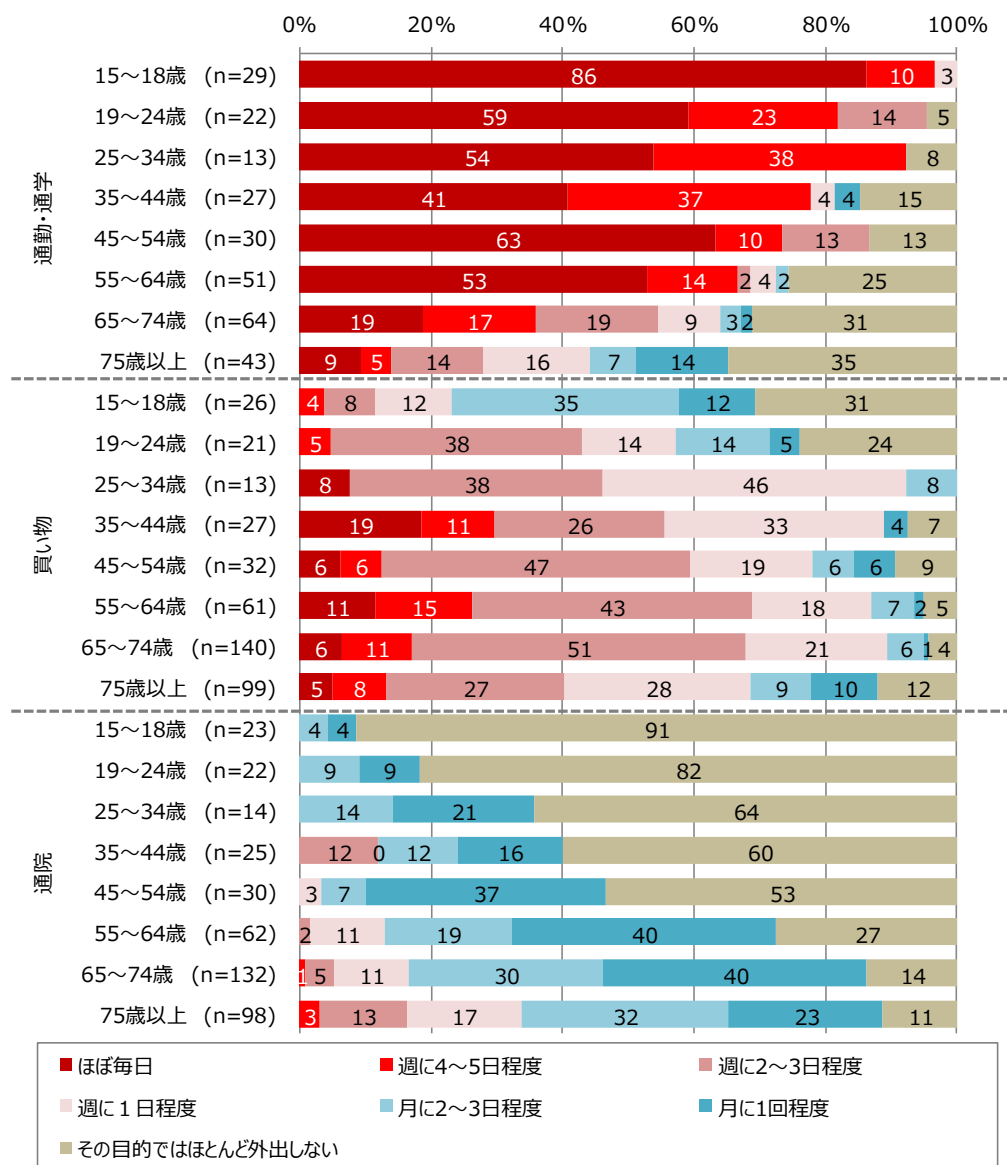
図 町丁目別 65 歳以上人口割合とバスサービス水準

・山間部地域の外出傾向

目的別外出頻度をみると、通勤・通学と通院は対照的であり、通勤・通学は若い世代ほど外出機会が多い。一方で、通院は、高齢者ほど外出機会が多い。

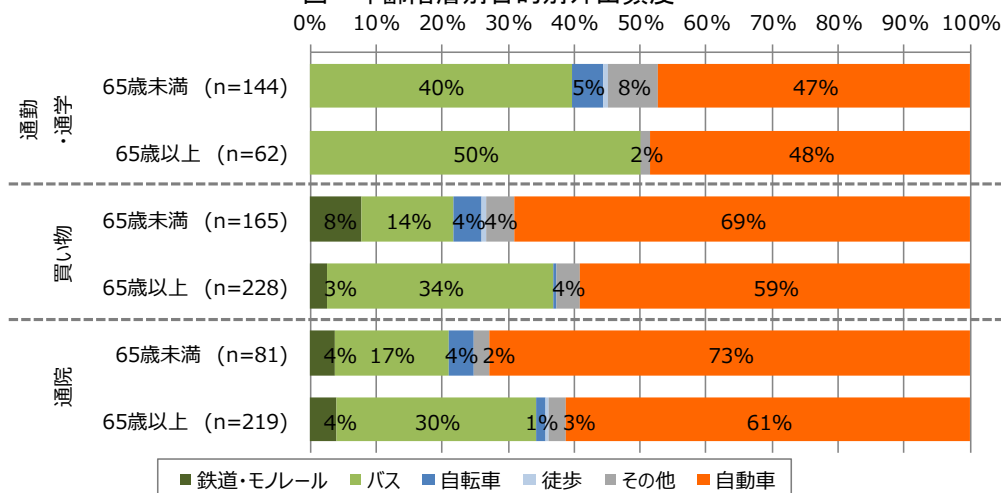
買い物目的の外出は 24 歳未満で「ほとんど外出しない」と回答した割合が、他の年齢階層に比べて高い傾向にある。一方で、25 歳以上の年齢階層では、約 7 割以上が週に 1 日以上、買い物目的の外出をしており、65 歳以上は 80%以上（65 歳以上の平均値）が週に 1 日以上、買い物目的で外出している。

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 歳未満で約 70%、65 歳以上で約 60%の割合を占める。



出典：市民アンケート調査（山間部地域、2017年2月実施）

図 年齢階層別目的別外出頻度



*) 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

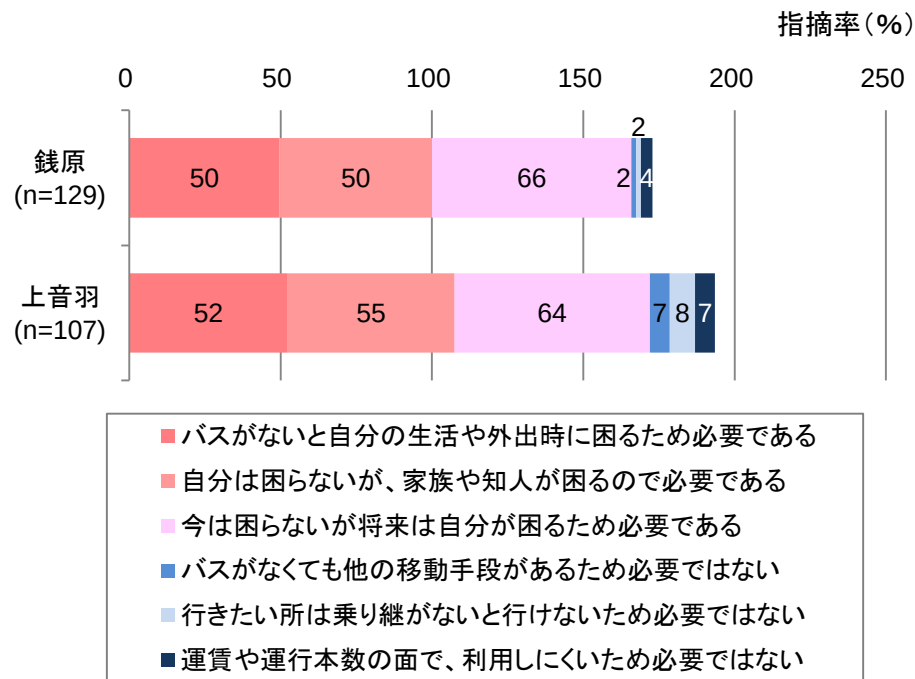
出典：市民アンケート調査（山間部地域、2017年2月実施）

図 山間部の交通手段分担率

■ 山間部地域のバス交通の必要性

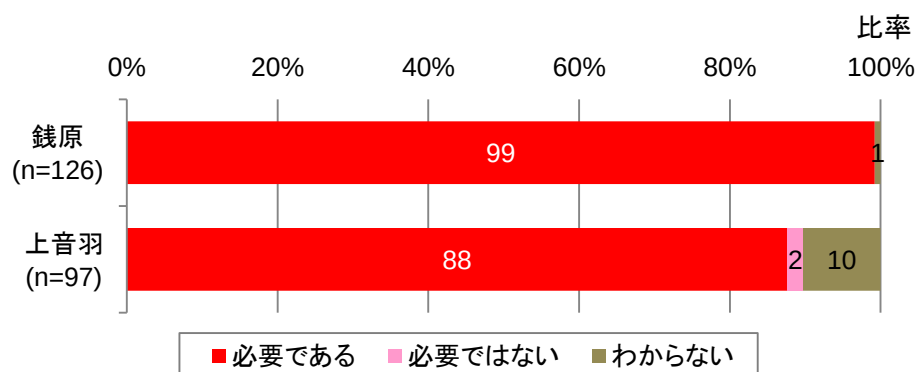
2017 年 3 月に銭原地区と上音羽地区を対象に、地域内の公共交通の維持と地域主導の交通手段確保に関するアンケート調査を実施した。その結果、現在のバス交通について、どちらの地区も、「バスがないと自分の生活や外出時に困るため必要である」、「自分は困らないが、家族や知人が困るので必要である」、「今は困らないが将来は自分が困るため必要である」の回答が、回答者の過半数を超えており、現状のバス交通維持が求められている。

また、将来のバス交通の必要性についても、銭原地区では99%の人が、上音羽地区でも88%の人がバス交通は必要と回答している。



出典：山間部アンケート調査（2017 年 3 月実施）

図 バス交通の必要性

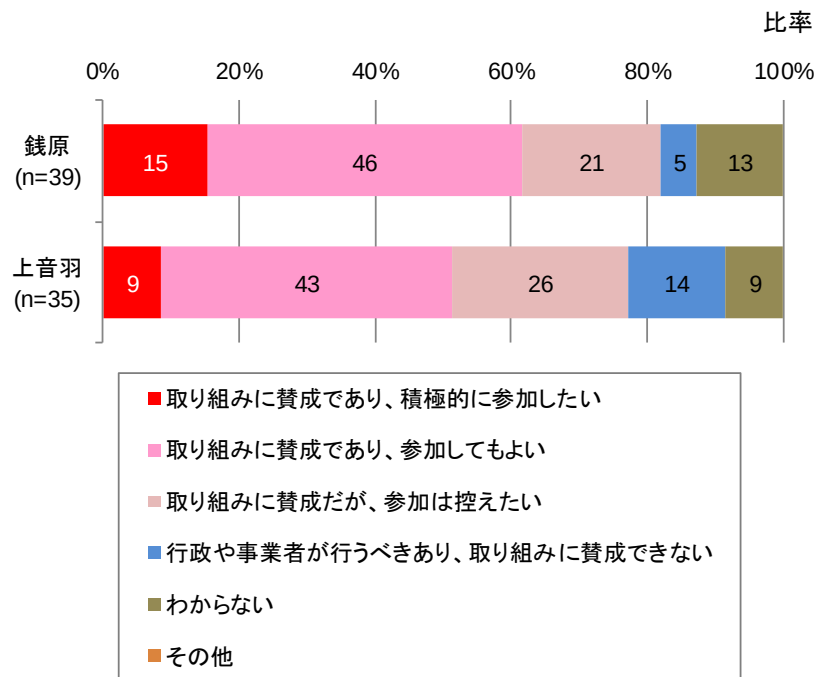


出典：山間部アンケート調査（2017 年 3 月実施）

図 将来のバス交通の必要性

■ 山間部地域における地域主体の移動手段確保への意向

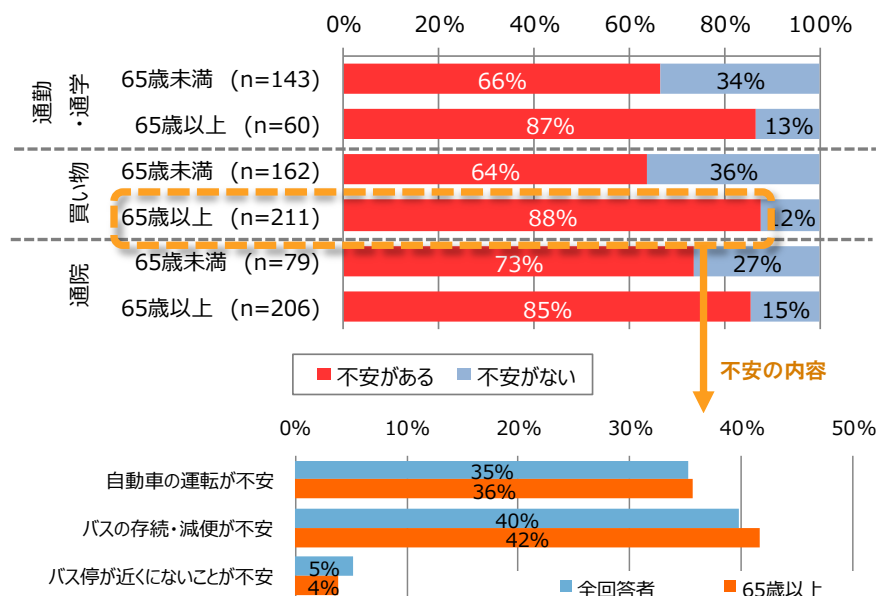
銭原地区と上音羽地区において、地域が主体となって、バスや乗り合い型タクシーを導入する取り組みに対して、どちらの地区も半数以上が取り組みに賛成と回答している。また、銭原地区で 61%、上音羽地区で 52% の人が、取り組みに賛成であり、参加してもよいと回答しており参加意欲が高い。



出典：山間部アンケート調査（2017 年 3 月実施）

図 地域主体の移動手段確保への取り組みの賛否と参加意欲

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。



市民アンケート調査結果

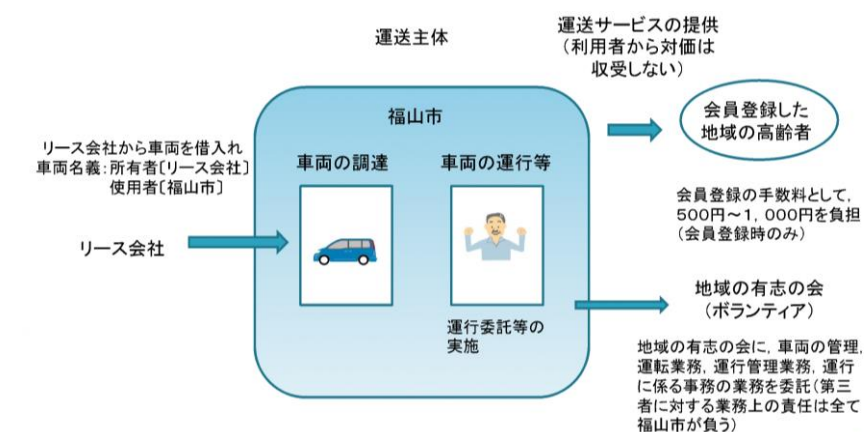
⇒65 歳以上は将来の交通に対する不安（自動車の運転ができなくなる・バスの減便・廃止への不安）が大きい

先行事例：地域の自主運行バス

福山市では、高齢者等が通院や買い物等をすることが困難な地域において、小学校区を単位として地元住民・団体の方が主体となり、高齢者の方を無償で送迎する事業を実施している。

表 事業概要

事業概要	
実施地区	・9 小学校区で実施 ・高齢化率：15.6%～61.9%
運行日	・平日のみ（1 日当たり 5 便運行）
運賃	・無料（会員登録制：登録手数料 500～1000 円）
車両	・福山市が調達
運転者	・地域の有志の会（ボランティア）
地域負担	・なし
行政の役割	・車両の調達（リース会社から借り入れ） ・車両の運行委託等の実施
実施状況	・運行回数：2,986 回 ・利用者数：12,363 人 （2014 年度）



出典：福山市 保健福祉局 長寿社会応援部 高齢者支援課 「高齢者おでかけ支援事業」

図 事業実施イメージ

先行事例：コンビニチェーン等による移動販売

近年、自力での買い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」

図 事業実施イメージ

今後の取り組みの方向性

継続協議 ※山間部のモビリティ確保の手法を検討

■ 山間部の移動手段確保に関する検討

本市では、地域共助による山間部の移動手段確保に取り組む。2018 年度より事業内容を検討し、2020 年度に試験運行を実施、課題の把握、運行計画の策定をし、本格導入につなげる予定である。

・事業概要

実施地区	・銭原地区・上音羽地区 (高齢化率：39%～48%)
運行日	・平日のみ（1 日当たり 5 便運行）
運賃	・料金については協議
車両	・市が調達
運転者	・事業者、ボランティア等
地域負担	・なし
行政の役割	・車両の調達（リース会社から借り入れ） ・車両の運行委託等の実施

・事業実施イメージ

事業は本市がリース会社より車両を調達し、事業者または地元ボランティアに運行を委託する。事業者または地元ボランティアは車両管理、運行管理、運行を担い、運行サービスを提供する。利用者は事前登録制とし、対象となる地域の高齢者が事前に登録料を支払い、利用者登録をする。運行に対する対価はなしとする。

運営形態



図 運行イメージ

・導入スケジュール

2018 年度までは、地域ニーズを確認し、必要な公共交通について検討してきた。2019 年度には地域で公共交通を考える協議会を設立（予定）し、2020 年度からの社会実験実施を予定する。社会実験により、移動手段確保の事業性評価、及び需要に応じたサービス体系の検討を行う。そのうえで明らかとなった課題を踏まえ、事業計画を作成し、本格導入に移る予定である。

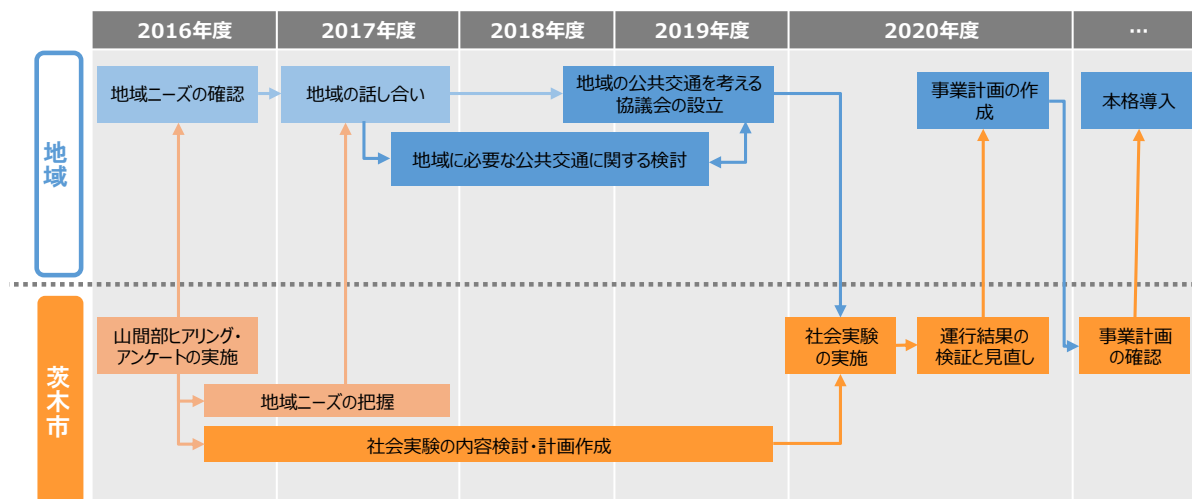


図 導入スケジュール

7-2：周辺自治体との連携の検討

■戦略策定時の状況

- ・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る。

■施策の取り組み

- ・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う。

※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、2011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。



資料：豊能町 HP

図 東地区デマンドタクシー

進捗状況

適宜、周辺自治体との意見交換を実施

■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を実施している。



図 再編後のバス路線図

今後の取り組みの方向性

継続実施

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

■戦略策定時の状況

- ・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る。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る。

■施策の取り組み

- ・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る。
- ・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う。



バスでのアクセス方法を配信中



資料：茨木市観光協会 HP

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）

■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

進捗状況

- ・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

■ 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



図 茨木市北部エリアガイド 「いばきた」

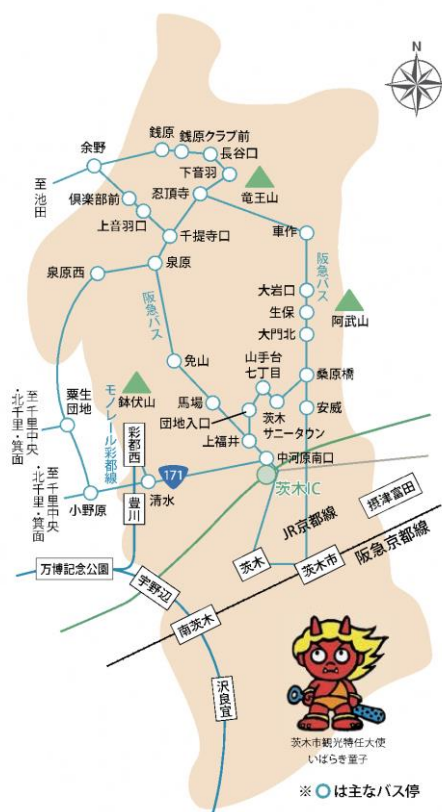


図 「いばきた」 アクセスマップ

今後の取り組みの方向性

継続実施

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る。
- 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る。
- (仮称) JR 総持寺駅ではアクセス道路と駅前広場が整備され、阪急総持寺駅では駅前広場が整備されている。
- 交通結節点周辺には自転車の利用ニーズを踏まえた駐輪場、また、丘陵部の駅においてはパーク&ライドとして利用できる駐車場があるなど、利用者や地域に応じた手段で鉄道駅へ行くことができる。

施策 8：(仮称) JR 総持寺駅の整備

■戦略策定時の状況

- 2018 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る。

■施策の取り組み

- 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する。
- 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、駐輪場を設ける。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」の設置を検討する。
- 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する。
- 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、駅開業に合わせて改良し、歩道及び自転車通行空間の整備を行う。

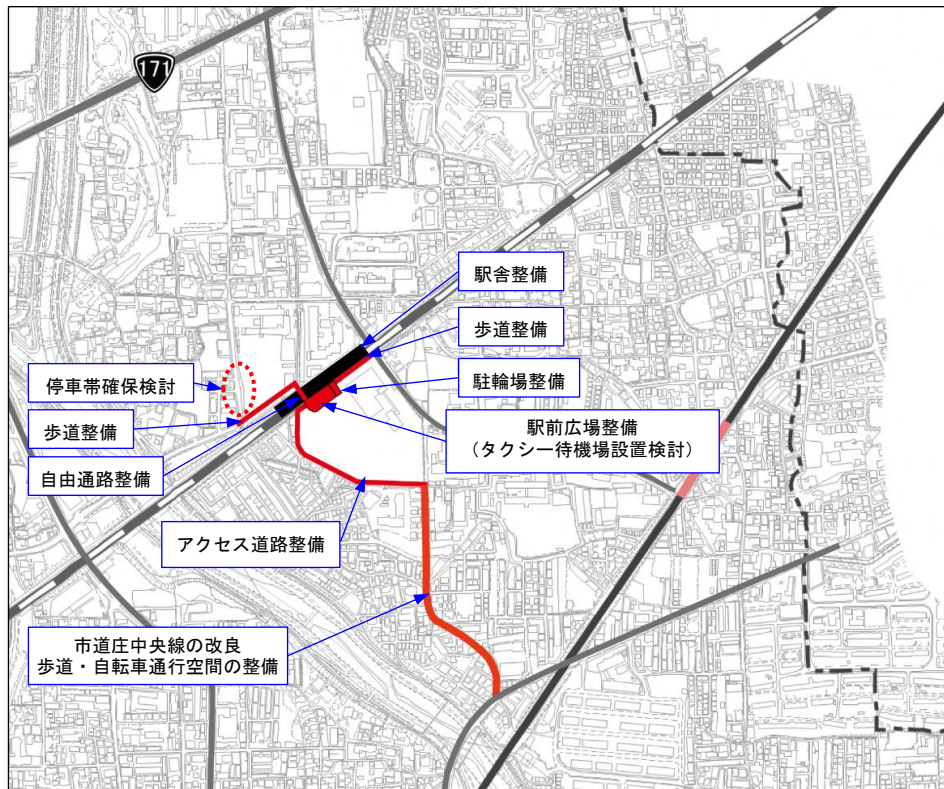


図 (仮称) JR 総持寺駅の交通結節機能をもつめるための周辺整備

■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

進捗状況

- ・JR 総持寺駅開業（2018 年 3 月）
- ・軌道敷沿いの歩道整備
- ・庄中央線、市道総持寺駅前線（府道総持寺停車場線）を順次整備

■ JR 総持寺駅開業とアクセスルートの整備

2018 年 3 月に新たな交通結節点となる JR 総持寺駅の開業に合わせて駅へのアクセスルートを整備



図 JR 総持寺駅へのアクセスルート



図 庄中央線



図 市道総持寺駅前線
(府道総持寺停車場線)

今後の取り組みの方向性

継続実施

施策 9：駅前広場の整備

9-1：阪急総持寺駅

■戦略策定時の状況

- ・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るが、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る。
- ・（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るが、現在の歩道幅員は狭く、交通環境の悪化が懸念される。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る。

■施策の取り組み

- ・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、合わせて、阪急総持寺駅駅前広場の整備検討を進める。

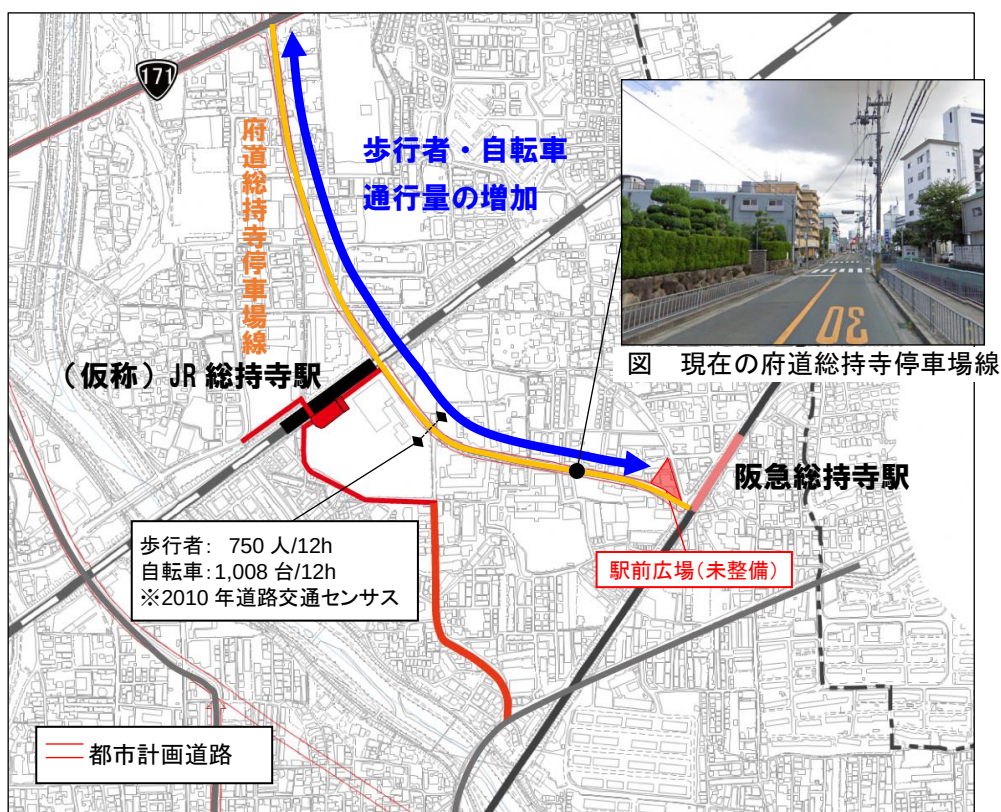


図 阪急総持寺駅周辺の現況

■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）

進捗状況

- ・西口駅前広場検討（2014 年度）
- ・都市計画変更に向けた地元調整（2015 年度）
- ・都市計画変更（総持寺太田線）（2016 年度）
- ・都市計画決定（西口駅前広場）（2016 年度）
- ・阪急総持寺駅～五反田橋梁間における測量設計（2014 年度）
- ・五反田橋梁～国道 171 号間における測量設計（2015 年度）
- ・五反田橋梁の空頭高さを 3.0m→3.8mに改良（2016 年度）
- ・総持寺太田線一部区間における道路改良工事

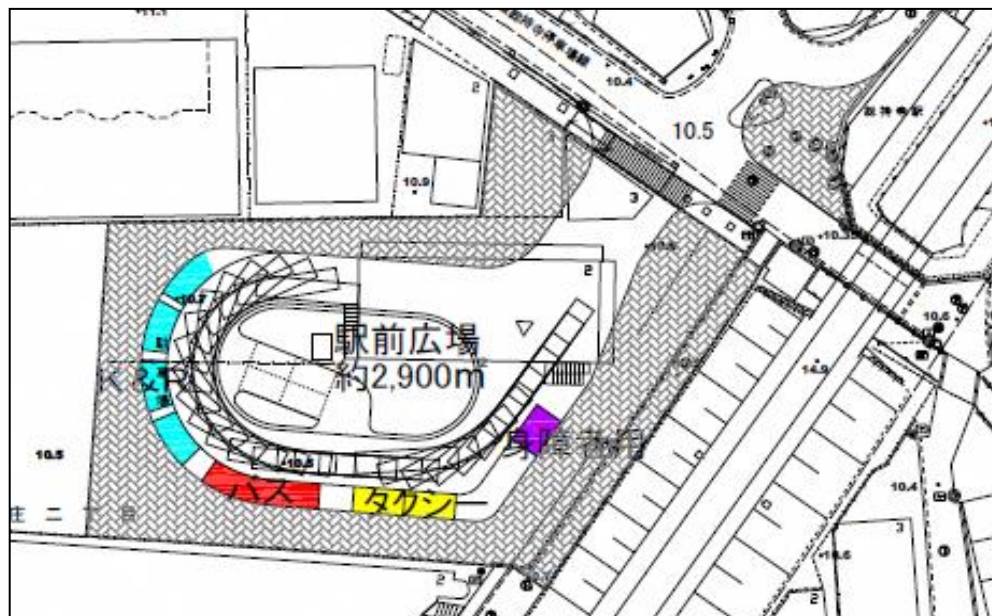


図 阪急総持寺駅駅前広場整備イメージ

■2016 年 8 月 31 日	都市計画決定
■駅前交通広場概要（案）	面積：約 2,900 m ²
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



図 五反田橋梁

今後の取り組みの方向性

継続実施 ※引き続き、阪急総持寺駅西口駅前広場整備に取り組む

9-2：JR 茨木駅（立命館大学の開学に向けた周辺整備）

■戦略策定時の状況

- 立命館大学の開学（学生数 6,000 人：2015 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る。

■施策の取り組み

- 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う。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する。
- 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う。
- 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号線等を整備する。

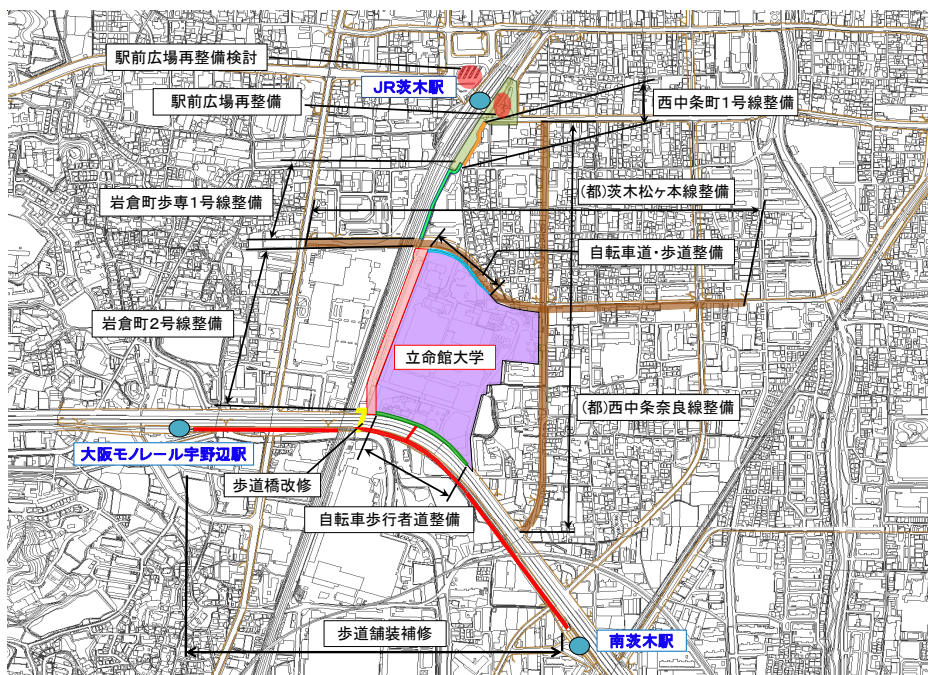


図 立命館大学の開学に向けた周辺整備

■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）

進捗状況

周辺整備を実施【事業完了】

9-3 : JR 茨木駅（西口駅前広場の再整備等）

■戦略策定時の状況

- 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る。
- 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）が進められている。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る。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る。

■施策の取り組み

- 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、2012 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する。
- 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く。
- 万博公園南側エリア開発により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する。



図 戦略策定時の JR 茨木駅西口駅前広場

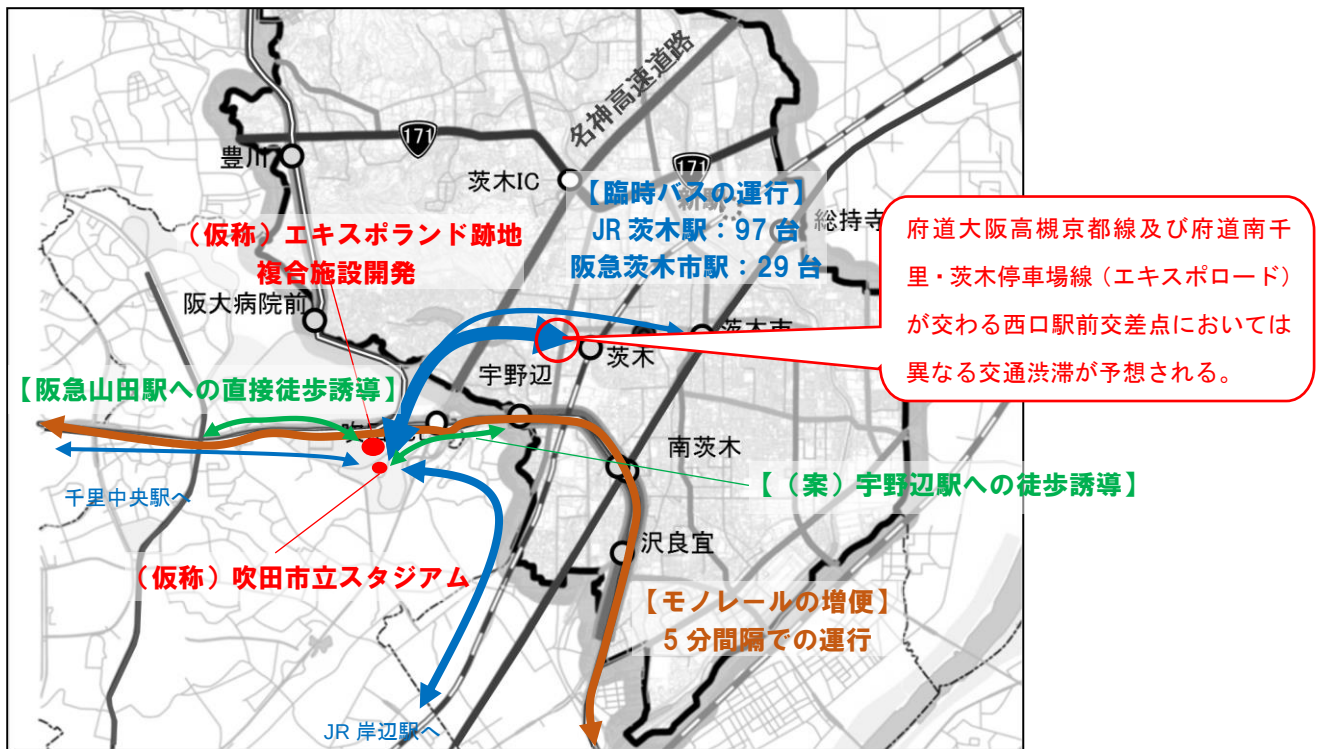


図 大規模な試合（満員時）における対策（案）や課題等

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 2012年10月」
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】(2013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

進捗状況

・西口駅前広場の再整備

西口周辺整備計画策定（2014 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）（2015 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

西口駅前交差点への交通負荷を抑制するため、府道大阪高槻京都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等の再整備

立命館大学開学等による交通集中に合わせて 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整備において、バス停移設や乗降場の新設等の暫定整備を実施している。



図 JR 茨木駅西口駅前広場 暫定整備状況

今後の取り組みの方向性

継続実施 ※西口駅前広場等の再整備等を継続

9-4：阪急茨木市駅西口駅前広場の再整備

■戦略策定時の状況

- ・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たが、中期的に駅周辺の再整備について検討する。

■施策の取り組み

- ・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る。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る。



■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

進捗状況

- ・基本構想策定業務実施（2014 年度）
- ・基本計画検討業務実施（施設配置・規模等）（2015 年度）
- ・再開発事業等の都市計画決定を目指して、関係者と協議中

■ 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、2014 年度に基本構想を策定、2015 年度には基本計画を検討し、暫定整備を実施している。



図 阪急茨木市駅西口駅前広場 暫定整備前



図 阪急茨木市駅西口駅前広場 暫定整備後

今後の取り組みの方向性

継続実施

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る。
- ・利用者の多いバス停には、上屋や風よけが設置され、雨の日や風の強い日でも、快適にバスを待つことができる。
- ・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る。
- ・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る。
- ・異なる交通手段での乗り継ぎ負担が軽減され、公共交通を抵抗なく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る。
- ・交通結節点間の移動では、バス路線や自転車、徒歩など複数の交通手段があり、目的に応じた使い分けができる。

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）

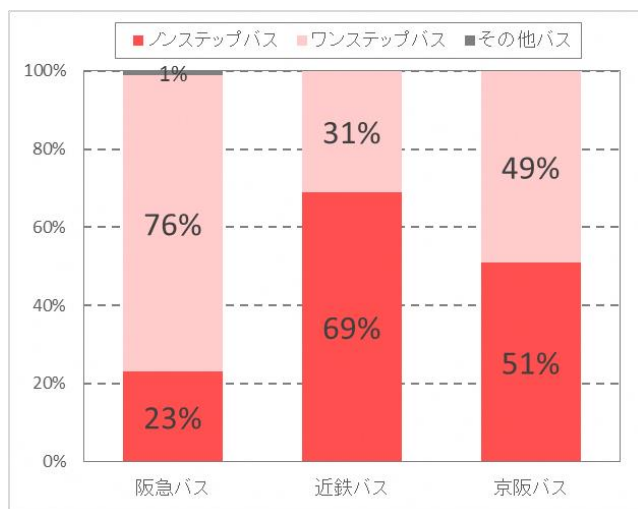
10-1：ノンステップバスの導入促進

■戦略策定時の状況

- ・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、2020 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る。

■施策の取り組み

- ・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する。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する。



■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。

資料：事業者提供資料（2012 年度末時点）

図 市内で運行するバスのノンステップバスの割合

進捗状況

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おり、導入率は増加傾向である。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。

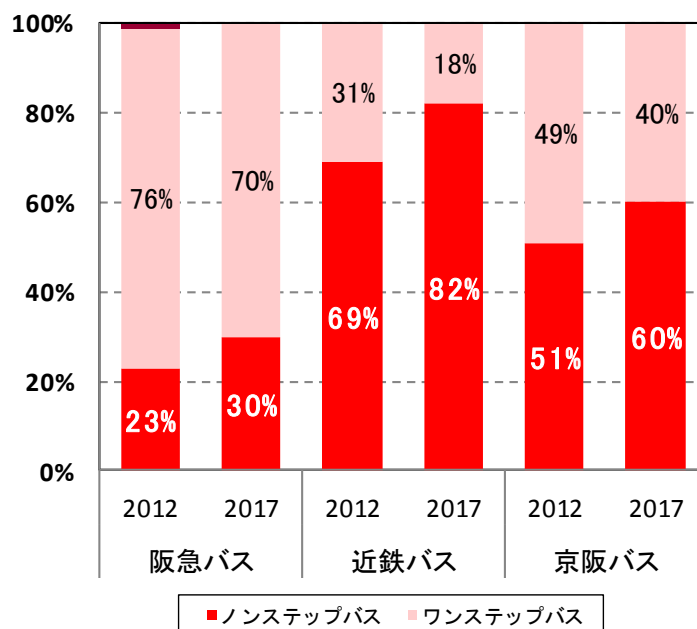


図 バス事業者各社の市内ノンステップバス導入率（2012年・2017年度末）

■ 阪急バス



■ 京阪バス



■ 近鉄バス



出典：阪急バス HP、近鉄バス HP、京阪バス HP

図 各事業者のノンステップバス

今後の取り組みの方向性

継続実施

10-2：ハイグレードバス停の整備

■戦略策定時の状況

- ・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る。

■施策の取り組み

- ・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る。
- ・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る。

■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

進捗状況

都市計画道路等の整備に併せて実現性を検討

■ 施策検討状況

■ 施策概要

- ◆ 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)



■ 施策の取り組み

上記スペースが確保可能な路線なし

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を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）

今後の取り組みの方向性

継続実施 ※引き続き、都市計画道路等の整備に併せて実現性を検討

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

■戦略策定時の状況

- 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するが、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る。
- 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おいては自宅周辺のバス路線を知らないこともある。

■施策の取り組み

- 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る。
- 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する。

■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

進捗状況

- ・2017 年度作成【事業完了】
- ・2018 年 4 月～配布

■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。



図 いばらき公共交通マップ

11-2：総合案内板の設置

■戦略策定時の状況

- ・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るが、目的地へ行く路線を確認しやすいとは言えない。

■施策の取り組み

- ・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、情報案内板を設置する。
- ・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る。

■京都市の事例

- ・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

進捗状況

- ・2014 年度：JR 茨木駅設置
- ・2017 年度：JR 総持寺駅設置

■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。



図 総合案内板

今後の取り組みの方向性

継続実施

11-3：バスロケーションシステムの導入促進

■戦略策定時の状況

- ・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るが、延着の状況を知ることはできない。

■施策の取り組み

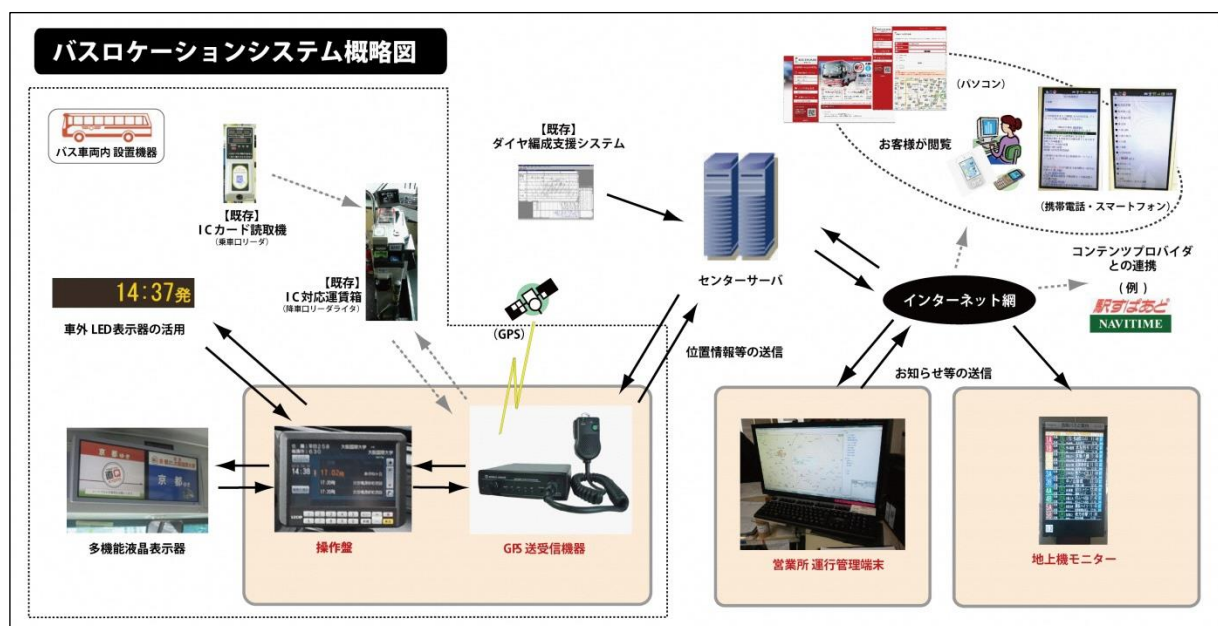
- ・利用者が、路線バスがいつバス停に到着するかをリアルタイムに知ることができ、バスが遅れている際も、バス停で待ち続けることなく、利用者の都合に合わせて路線バスを利用することが可能なバスロケーションシステムの導入を促進する。



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



資料：京阪バス

図 バスロケーションシステム概略図

■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

進捗状況

- ・2014 年度：京阪バス導入【事業完了】
- ・2016 年度：近鉄バス導入【事業完了】
- ・2017 年度：阪急バス導入【事業完了】

■バスロケーションシステムの導入促進

全バス事業者においてバスロケーションシステムを導入済



図 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）

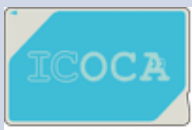
11-4：交通系 IC カードの導入促進

■戦略策定時の状況

- ・鉄道事業者、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る。

■施策の取り組み

- ・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する。
- ・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る。

		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

進捗状況

2014 年度に近鉄バスが導入し 3 社全て導入済【事業完了】

■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

11-5：乗り継ぎ運賃の値下げ

■戦略策定時の状況

- 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る。路線バスにより市内移動を行う際には、乗り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る。
- 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る。

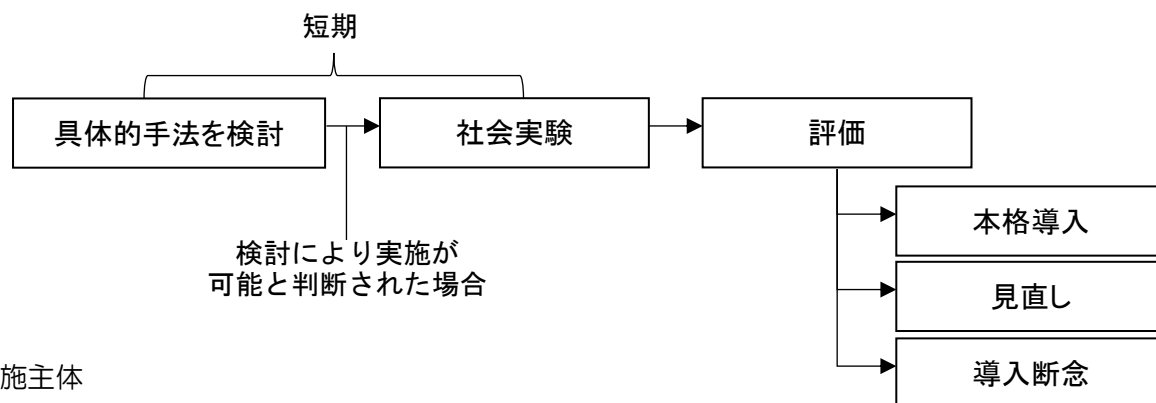
■施策の取り組み

- 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う。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する。
- なお、乗り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る。

■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



■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

■戦略策定時の状況

- ・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る。
- ・今後は高齢者がさらに増加し、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る。

■施策の取り組み

- ・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う。

■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

進捗状況

- ・目的地までの移動支援（ガイドヘルプ）の提供（民間委託）
⇒2018 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を検討

今後の取り組みの方向性

継続実施

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る。
- ・中心部にアクセスする目的ではない通過交通の流入を抑制し、目的のある交通が流入するよう、道路の環状機能が構築されている。
- ・渋滞が多発している箇所において、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る。

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

■戦略策定時の状況

- ・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る。
- ・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 2017 年 3 月の開通を目標に整備が進められている。

■施策の取り組み

- ・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る。
- ・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する。



■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）

茨木北 IC（仮称）へのアクセス道
である（都）大岩線

図 新名神高速道路茨木北 IC（仮称）周辺図

進捗状況

- ・茨木千提寺 IC～茨木摂津線の整備【2017 年度完了】
- ・茨木摂津線～茨木亀岡線区間の整備（2019 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 1.9 km の区間を整備予定である。

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、暮らしにゆとりと活力をもたらす「新名神高速道路」のアクセス道路として、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。



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」

図 整備区間図

今後の取り組みの方向性

継続実施

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

■戦略策定時の状況

- ・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る。
- ・（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る。

■施策の取り組み

- ・（都）茨木松ヶ本線及び（都）西中条奈良線の整備を推進する。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る。
- ・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、整備を推進する。

■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

進捗状況

- ・（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。



図 （都）茨木松ヶ本線の整備



図 （都）西中条奈良線の整備

今後の取り組みの方向性

継続実施

施策 14：環状道路の整備検討

■戦略策定時の状況

- ・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る。
- ・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るが、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る。

■施策の取り組み

- ・（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る。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く。

■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、道路管理者（大阪府）

進捗状況

（都）茨木寝屋川線整備に向けて大阪府と継続協議

■都市計画道路の整備促進

（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。

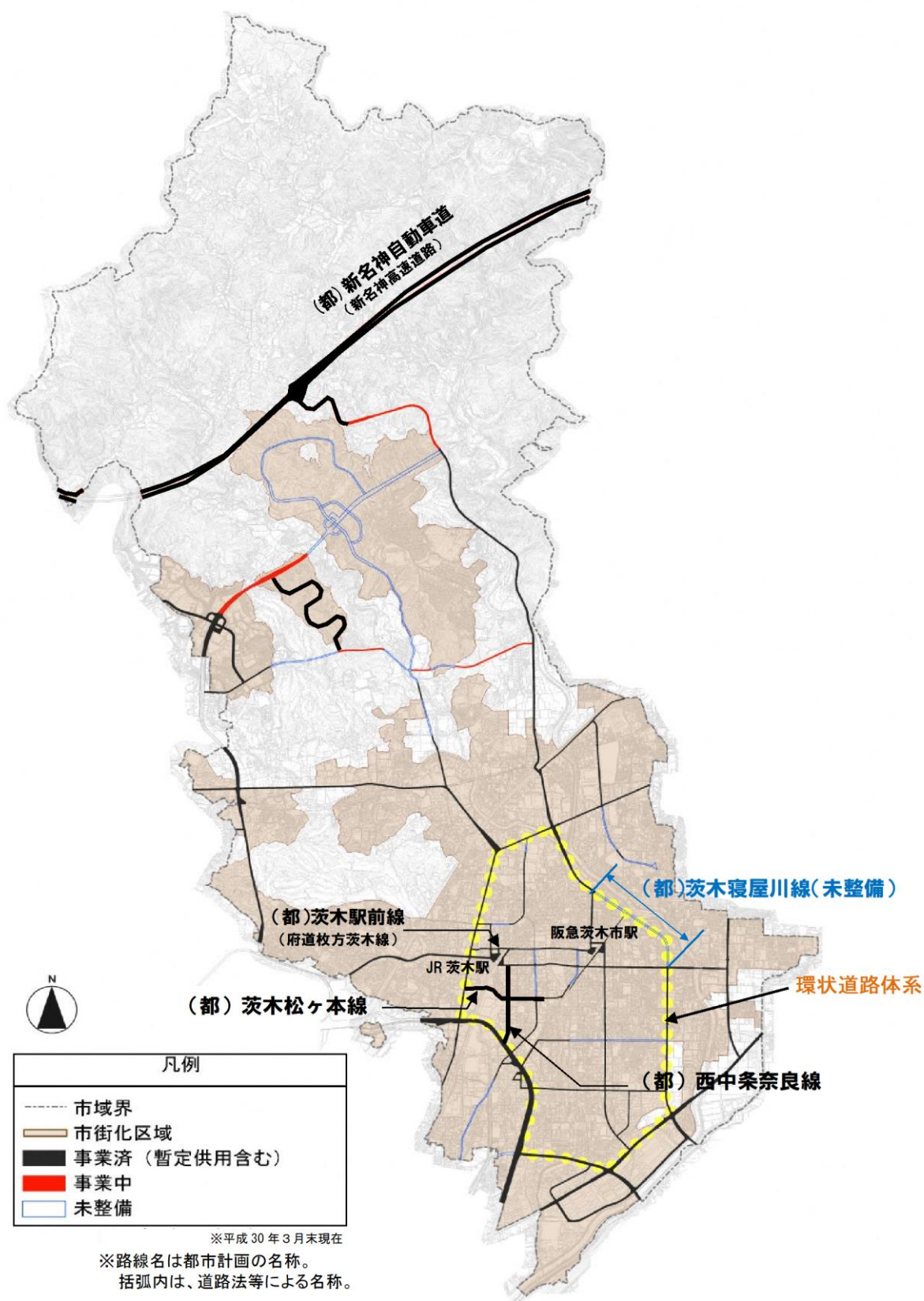


図 都市計画道路整備状況（2018 年 3 月末現在）

今後の取り組みの方向性

継続実施

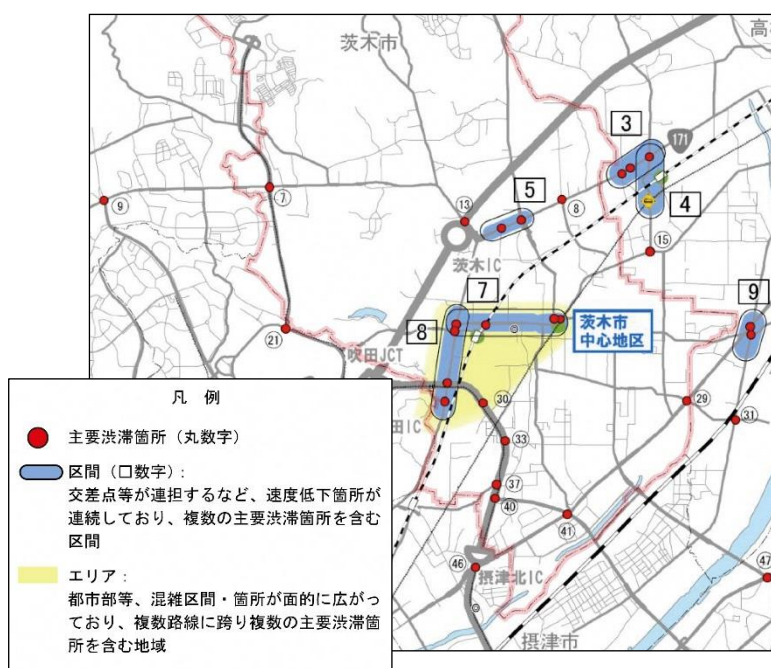
施策 15：渋滞が発生する交差点での渋滞対策

■戦略策定時の状況

- 2013 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る。

■施策の取り組み

- 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、実施する。また、（仮称）JR 総持寺駅の周辺整備と合わせて、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する。



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

進捗状況

西河原交差点改良について、国、大阪府、地権者と継続協議

■都市計画道路の整備促進

JR 総持寺駅の周辺整備と合わせて、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



図 西河原交差点

今後の取り組みの方向性

継続実施

施策 16：送迎バス発着場の設置検討

■戦略策定時の状況

- ・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る。

■施策の取り組み

- ・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する。
- ・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する。

■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 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）



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

進捗状況

- ・イオン茨木北側に送迎バス発着場を整備【事業完了】
- ・阪急茨木市駅西口駅前広場は再開発事業等の都市計画決定を目指して、関係者協議中



図 イオン茨木北側 送迎バス発着場整備



図 阪急茨木市駅西口駅前広場 暫定整備後

今後の取り組みの方向性

継続実施

<その他 市内の違法駐車対策>

茨木市違法駐車防止に関する条例のもと、JR 茨木駅・阪急茨木市駅周辺を違法駐車防止重点地域に指定し、交通誘導員による啓発活動を実施している。

重点地域の区域（路線）は下図に示すとおり。

2016 年 1 月には大阪府警により駐車監視員制度が導入されており、取り組みを強化している。

一方、違法駐車防止重点地域から外れた周辺道路に違法駐車が増加傾向にあるため、地域外の違法駐車対策を重点的に取り組んでいく。

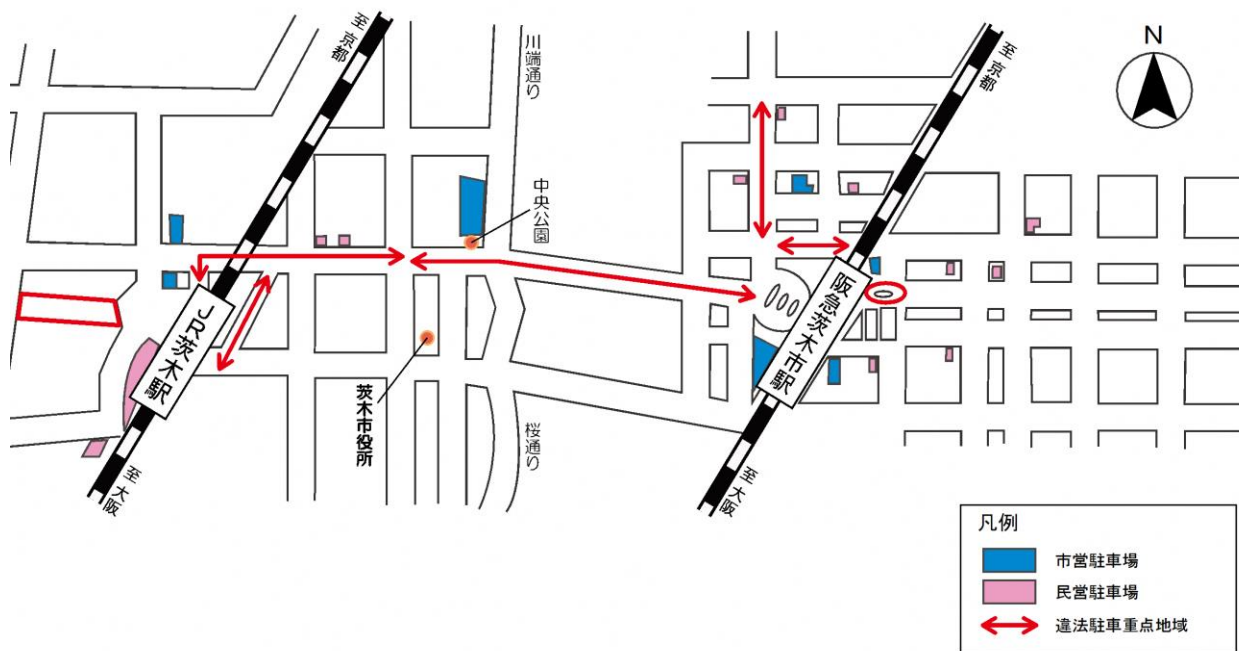


図 違法駐車防止重点地域

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る。
- ・中心部では公共空間の利用や中心市街地活性化施策と一体とな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る。
- ・JR 茨木駅、阪急茨木市駅では市の玄関口にふさわしい周辺整備が行われている。

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

■戦略策定時の状況

- ・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る。

■施策の取り組み

- ・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する。
- ・JR 茨木駅～阪急茨木市駅間の幹線道路の一方通行化と合わせて検討し、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）茨木鮎川線等

※（都）茨木鮎川線においては、2013 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

進捗状況

- ・無電柱化の推進等によるオープンスペースの確保
- ・歩行者と自転車を分離する法定外表示の整備（一部事業完了）

■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



図 無電柱化事業

■自転車と歩行者の分離

自転車と歩行者を分離する法定外表示の整備

■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。



図 民有地オープンスペースの確保

今後の取り組みの方向性

継続実施

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

■戦略策定時の状況

- ・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、車道では自転車と自動車が混在するなど、安全、安心で魅力的な交通環境であるとは言えない。

■施策の取り組み

- ・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る。
- ・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る。
- ・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る。
- ・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する。
- ・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る。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る。
- 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る。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る。
- 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る。

■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る。
- 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的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る。
- 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る。

■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する。また、(都)茨木松ヶ本線及び(都)西中条奈良線が供用された段階においても、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る。
- 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る。
- 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する。

■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

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

進捗状況

- ・一方通行化シミュレーション映像を作成（2014年度）
- ・出前講座の開催などにより、市民への周知を実施

今後の取り組みの方向性

継続実施 ※都市計画道路の整備と一方通行化の影響の調査

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る。
- ・自動車利用者は弱者となる歩行者や自転車に対し、自転車利用者は歩行者に対して配慮した運転が行われている。
- ・市民には「過度に自動車を利用しない」という意識が浸透し、市民自らが公共交通を守り、育てる意識をもち、積極的に利用することで、公共交通サービスが向上する好循環が図られている。
- ・電気自動車など環境に配慮した自動車の利用が促進されている。

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

■戦略策定時の状況

- ・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る。

■施策の取り組み

- ・「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」とい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、実施することとする。

■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る。

■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る。

■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る。

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

進捗状況

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

今後の取り組みの方向性

継続実施

19-2：電気自動車等の低公害車の普及促進

■戦略策定時の状況

- ・本計画では、「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」を将来の交通体系づくりの基本方針としているが、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る。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る。

■施策の取り組み

- ・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る。

■実施スケジュール

短期：公用車へ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

進捗状況

- ・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



図 いばらき環境フェア 2012（電気自動車等の試乗会）

今後の取り組みの方向性

継続実施

19-3：電気自動車等のカーシェアリングの導入促進

■戦略策定時の状況

- ・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る。

■施策の取り組み

- ・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う。
- ・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“環境にやさしい都市交通”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する。

■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



資料：茨木市 HP

図 茨木市の HP における情報配信例

リンク



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

進捗状況

カーシェアリングについての情報提供

■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



図 カーシェアリングの情報提供

今後の取り組みの方向性

継続実施

■戦略策定時の状況

- ・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るが、これらの交通施策と合わせて、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もち、交通行動をとることにより、真に良好な交通環境が構築されると言える。

■施策の取り組み

- ・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う。
- ・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する。

■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利用者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》

- ・イヤホンを付けたり、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）

進捗状況

交通安全教室、自転車マナーアップ運動や高校生への自転車通学運転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の啓発及び周知活動を実施



図 自転車免許証講習会 1



図 交通安全教室



図 自転車免許証講習会 2



図 マナーアップ運動

今後の取り組みの方向性

継続実施

■交通施策の一覧

◎	実施済
○	実施中
△	調整中

※ 今後関係課と調整が必要

赤字・赤線:完了
オレンジ字・オレンジ線:2017年度時点

施 策	事業主体	短期施策 実施状況	進捗状況	実施時期	備 考	短期 (2014年度～2018年度)	中期 (2019年度～2023年度)	今後の取り組みの方向性	該当 ページ
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：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	近鉄バス	◎	駅の開業に合わせて運行	2014年～		駅の開業に合わせて運行		事業完了	P7
1-2：阪急及びモノレール南茨木駅～JR茨木駅への連携強化	京阪バス	◎	JR茨木駅から南茨木駅を経由する路線を新設	2015年		2015年度より運行		事業完了	P9
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	茨木市 交通事業者	△※	・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	2015年～	施設利用者アンケート等による循環する拠点等の検討（2015年度） 循環する拠点等について、庁内調整	改善案検討 社会実験 本格導入判断 改善案検討 社会実験→見送り		継続協議 ※バスの乗り継ぎ運賃割引施策実施効果の再確認を含め、路線バスの利便性向上施策を検討する	P11
1-4：周辺自治体との連携の検討	茨木市	○※	箕面市が北大阪急行延伸に伴うバス路線再編を検討	2014年～		意見交換の実施		継続協議 ※引き続き箕面市をはじめ周辺市との意見交換を実施	P14
施策2：多様なタクシーサービス等の展開	茨木市 交通事業者 NPO法人等	○※	・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、情報を収集 ・重度障害者福祉タクシー料金助成（2018年度より対象者を拡充） ・大阪府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	2014年～	市内のキッズタクシー・陣痛タクシーなどのサービスを周知	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		継続実施 ※福祉タクシー車両の導入促進等の福祉交通に係る各事業の展開を図る	P16
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									
3-1：バリアフリー基本構想の策定	茨木市	○	バリアフリー基本構想の策定（2015年度）	2014年～	2016年度～：継続協議会の開催	基本構想の策定		事業完了	P21
3-2：バリアフリー化の対策実施	茨木市 交通事業者 交通管理者 道路管理者（国・府）	○	歩道の段差解消等を順次実施	2014年～	2015年度：JR茨木駅西口駅前広場のバリアフリー化（暫定整備）	バリアフリー化の実施		継続協議 ※構想に基づきバリアフリー化を推進	
施策4：歩行者安全対策の推進									
4-1：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・府）	○	路側帯のカラー舗装化 自転車レーンの整備	2013年～		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	継続実施	P24
4-2：通学路の安全対策	茨木市 交通管理者 道路管理者（国・府） 教育委員会	○	路側帯のカラー舗装化 通学路安全指導員設置の窓口 警察及び道路交通課と交通安全教室を実施 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	2013年～ 2014年～	危機管理課所管の防犯カメラ設置 事業に係る設置場所案作成の連携協力（2015年度）	対策案を検討し、実施を継続		継続実施	
4-3：歩道の整備、拡幅	茨木市 道路管理者（国・府）	○	・西河原北町西太田線 他 整備 ・ゾーン30の導入	2013年～		整備の検討	歩道整備	継続実施	
4-4：踏切の安全対策	交通事業者 交通管理者	○	踏切事故防止キャンペーンの実施	2015年～		安全対策の実施		継続実施	P27
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									
5-1：（仮称）自転車利用環境整備計画の策定	茨木市	◎	茨木市自転車利用環境整備計画の策定（2014年度）	2014年		整備計画の策定		事業完了	P28
5-2：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・府） 市民	○	歩行者と自転車を分離する法定外表示の整備 （西中条町奈良線、双葉町島1丁目線 他）	2015年～		対策を実施		継続実施 ※自転車利用環境整備計画に基づき 自転車通行空間整備等を推進	
施策6：レンタサイクル等の利便性向上	茨木市 交通事業者	○	・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	2014年～	①JR茨木駅東口自転車駐車場 ②阪急茨木西口駐車場 ③南茨木駅前（第1）自転車駐車場	民間事業者による事業展開 （仮称）自転車利用環境整備計画に基づいて検討		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	P31

◎	実施済
○	実施中
△	調整中

※ 今後関係課と調整が必要

赤字・赤線:完了
オレンジ字・オレンジ線:2017年度時点

施 策	事業主体	短期施策 実施状況	進捗状況	実施時期	備 考	短期 (2014年度～2018年度)	中期 (2019年度～2023年度)	今後の取り組みの方向性	該当 ページ
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	茨木市	○※	・山間部地域の移動実態に関する調査の実施 ・山間部の自治会と将来のまちづくりや移動手段確保についての意見交換を実施中 ・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	2014年～	2016年利便性向上施策検討業務委託で山間部の住民の移動実態調査を実施 関係各課の調整会議が必要	地域住民との検討 → →	検討結果に基づき試行	継続協議 ※山間部のモビリティ確保の手法を検討	P34
7-2:周辺自治体との連携の検討	茨木市	○※	適宜、周辺自治体との意見交換を実施	2014年～	豊能町:北大阪ネオポリス線・忍頂寺線の再編	意見交換の実施 →	→	継続実施	P44
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	茨木市 交通事業者 観光協会等	○※	・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、隠れキリタンコースを設定	2015年～	新たに生まれる北部の観光資源と既存の資源を結びつけ、多くの来訪を促進	→	利用促進案の検討	継続実施	P45
			・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	2014年～	関係各課の調整会議が必要 2016年利便性向上施策検討業務委託で山間部の住民の移動実態調査を実施	→			
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	茨木市 交通事業者 民間事業者	○	・JR総持寺駅開業(2018年3月) ・軌道敷沿いの歩道整備	2015年～		駅前広場、道路等の整備 →		継続実施	P47
			・庄中央線、市道総持寺駅前線(府道総持寺停車場線)を順次整備	2014年～	→				
施策9:駅前広場の整備									
9-1:阪急総持寺駅	茨木市 道路管理者(府)	○	・西口駅前広場検討(2014年度) ・都市計画変更に向けた地元調整(2015年度) ・都市計画変更(総持寺太田線)(2016年度) ・都市計画決定(西口駅前広場)(2016年度) ・阪急総持寺駅～五反田橋梁間における測量設計(2014年度) ・五反田橋梁～国道171号間における測量設計(2015年度) ・五反田橋梁の空頭高さを3.0m→3.8mに改良(2016年度) ・総持寺太田線一部区間における道路改良工事	2014年～ 2015年～	用地交渉中	駅前広場の整備検討 → 歩道整備等の検討 整備 → →		継続実施 ※引き続き、阪急総持寺駅西口駅前広場整備に取り組む	P50
9-2:JR茨木駅(立命館大学開学に向けた周辺整備)	茨木市 道路管理者(府)	◎	周辺整備を実施	2014年		周辺整備 → ●		事業完了	P52
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	茨木市 土地所有者	○	西口周辺整備計画策定(2014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)(2015年度)	2014年～		計画の検討、設計 →	再整備	継続実施 ※西口駅前広場の再整備を継続	P53
			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	2015年～	→				
万博公園南側エリアでの開発への対応	開発事業者	◎	開発事業者拡大連絡会に参加 西口駅前交差点への交通負荷を抑制するため、府道大阪高槻京都線の渋滞情報を国道171号の案内板に掲示	2015年～		対策の検討、実施 → ●		事業完了	
9-4:阪急茨木市駅西口駅前広場の再整備	茨木市	○	・基本構想策定業務実施(2014年度) ・基本計画検討業務実施(施設配置・規模等)(2015年度) ・再開発事業等の都市計画決定を目指して、関係者と協議中	2014年～	暫定整備実施 引き続き再整備に向け検討を進める	対策の検討、実施 →	再整備の検討	継続実施	P56

◎	実施済
○	実施中
△	調整中

※ 今後関係課と調整が必要

赤字・赤線:完了
オレンジ字・オレンジ線:2017年度時点

施 策	事業主体	短期施策 実施状況	進捗状況	実施時期	備 考	短期 (2014年度～2018年度)	中期 (2019年度～2023年度)	今後の取り組みの方向性	該当 ページ	
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: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	交通事業者	○	各交通事業者において随時導入	2014年～	山間部の路線では導入不可	車両の入れ替えに応じて実施	→	継続実施	P58	
10-2:ハイレードバス停の整備	茨木市 交通事業者	△	都市計画道路等の整備に併せて実現性を検討	2014年～	既存道路での設置は困難	可能性を検討	整備	継続実施 ※引き続き、都市計画道路等の整備に併せて実現性を検討	P60	
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	茨木市 交通事業者	◎	・2017年度作成 ・2018年4月～配布			作成・配布	→	事業完了	P62	
11-2:総合案内板の設置	茨木市 交通事業者	○	・2014年度:JR茨木駅設置 ・2017年度:JR総持寺駅設置			設置	→	継続実施	P63	
11-3:バスロケーションシステムの導入促進	交通事業者	◎	・2014年度:京阪バス導入 ・2016年度:近鉄バス導入 ・2017年度:阪急バス導入	2014年～		導入	→	事業完了	P65	
11-4:交通系ICカードの導入促進	交通事業者	◎	2014年度に近鉄バスが導入し3社全て導入済	2014年		導入	→	事業完了	P67	
11-5:乗り継ぎ運賃の値下げ	茨木市 交通事業者	△※	適宜、乗り継ぎ運賃値下げ検討会議の開催 (再掲)	2014年～		改善案を検討	社会実験	本格導入判断	継続実施 ※バスの乗り継ぎ運賃値下げ施策実施効果の再確認を含め、路線バスの利便性向上施策を検討する	P68
11-6:バス停までの移動支援についての検討	茨木市 市民 NPO法人等	○※	・目的地までの移動支援(ガイドヘルプ)の提供(民間委託) ⇒2018年度:報酬単価を引き上げ、新規事業者の参入等を促進	2014年～	関係各課の調整会議が必要	対策を検討	再整備	継続実施	P70	
			・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	2016年～	行政だけでは展開できない課題が多い 民間との連携、協働が必要	→				
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	道路管理者(府)	○	・茨木千提寺IC～茨木摂津線の整備(2017年度完了) ・茨木摂津線～茨木亀岡線区間の整備(2019年秋頃)	2014年～		(都)大岩線の整備(新名神高速道路の供用に合わせて整備)	→	継続実施	P71	
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	茨木市 道路管理者(府)	○	・(都)茨木松ヶ本線の整備	2014年～		(都)茨木松ヶ本線の整備	→	事業完了	P73	
			・(都)西中条奈良線の整備	2014年		(都)西中条奈良線の整備	→	事業完了		
			・(都)山麓線等の整備	2014年～		他の都市計画道路の整備	→	継続実施		
施策14:環状道路の整備検討	茨木市 道路管理者(府)	○	(都)茨木寝屋川線整備に向けて大阪府と継続協議	2014年～		整備に向けた協議	→	継続実施	P75	
施策15:渋滞が発生する交差点での渋滞対策	道路管理者(国、府)	○	西河原交差点改良について、国、大阪府、地権者と継続協議	2014年～		対策を検討し、整備	→	継続実施	P77	
施策16:送迎バス発着場の設置検討	茨木市	○	・イオン茨木北側に送迎バス発着場を整備 ・阪急茨木市駅西口駅前広場は再開発事業等の都市計画決定を目指して、関係者協議中	2017年		対策を検討	再整備	継続実施	P79	
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	茨木市 道路管理者(府) 市民 電力会社等	○	・無電柱化の推進等によるオープンスペースの確保 ・歩行者と自転車を分離する法定外表示の整備	2014年～		景観計画に基づく民有地のオープンスペースの確保	→	継続実施	P82	
						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	茨木市	○	・一方通行化シミュレーション映像を作成(2014年度) ・出前講座の開催などにより、市民への周知を実施	2014年～		影響整理、関係者との協議	→	継続実施 ※都市計画道路の整備と一方通行化の影響の調査	P84	

◎	実施済
○	実施中
△	調整中

※ 今後関係課と調整が必要

赤字・赤線:完了
オレンジ字・オレンジ線:2017年度時点

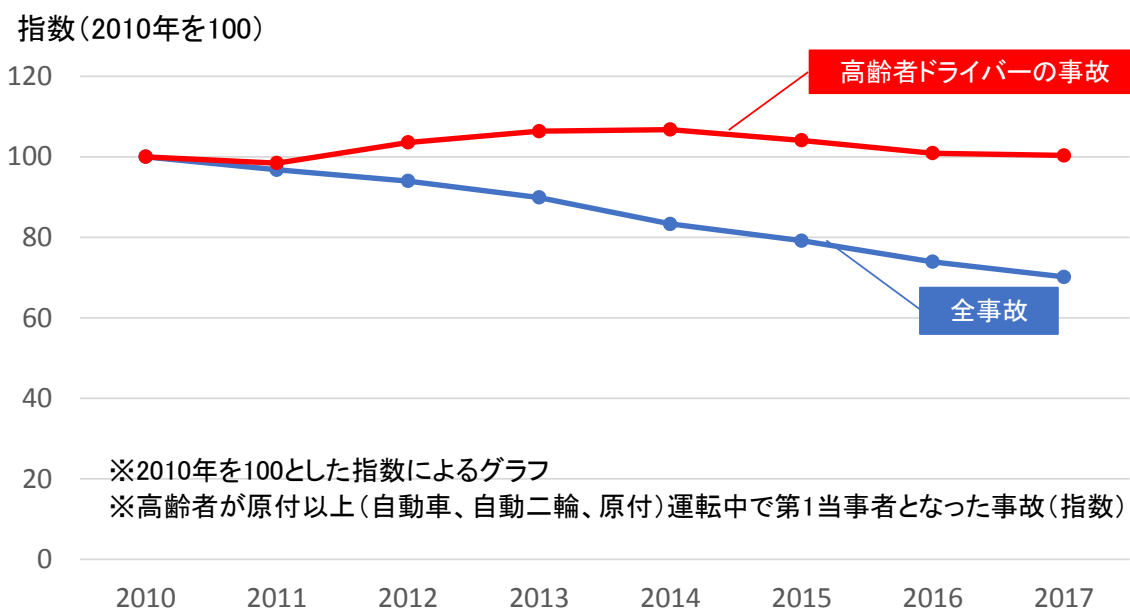
基本方針3:まちの魅力を高める交通環境の構築								
テーマ⑨:利用者マナー・意識の向上								
施策19:モビリティ・マネジメントの推進								
19-1:モビリティ・マネジメントの推進	茨木市 大阪府 交通事業者 市民	○	公共交通やコミュニティサイクル利用促進に関する啓発	2014年～		対策を検討し、実施を継続 →	→	継続実施 P87
19-2:電気自動車等の低公害車の普及促進	茨木市 市民	○	・公用車へのエコカー導入促進、エコカーの展示会の実施、 低公害車等に係る国の補助事業の情報提供	2014年～		公用車への導入、市民への広報 →	→	継続実施 P88
			・電気自動車用充電スタンド装置を1機設置	2017年～		情報提供、民間事業者との連携 →	→	
19-3:電気自動車等のカーシェアリングの導入促進	茨木市 民間事業者	○	カーシェアリングについての情報提供	2014年～		→	→	継続実施 P89
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	茨木市 交通事業者 交通管理者 道路管理者(国・府) 市民	○	交通安全教室、自転車マナーアップ運動や高校生への自転車 通学運転免許証講習会を実施	2013年～		自転車等への啓発活動を継続 →	→	継続実施 P91
						歩行者、自動車利用者への啓発・周知活動を検討し、実施 →	→	
						→	→	

2.5. 新たな取り組み施策

1) 高齢者運転免許証自主返納支援事業

① 施策検討の背景

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。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。



出典：大阪の交通白書

図 大阪府下の自動車関連事故件数及び高齢者（65歳以上）ドライバーの事故件数

② 今後の取り組み内容

高齢者が加害者となる交通事故の防止と公共交通機関を利用した外出支援を目的に、2018 年 6 月 1 日より高齢者運転免許証自主返納支援事業を実施しており、今後も継続して実施する。

■対象者

65 歳以上の茨木市民の方で、2018 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）
- ②ICOCA カード 1 枚（6,000 円相当※デポジット代 500 円含む）

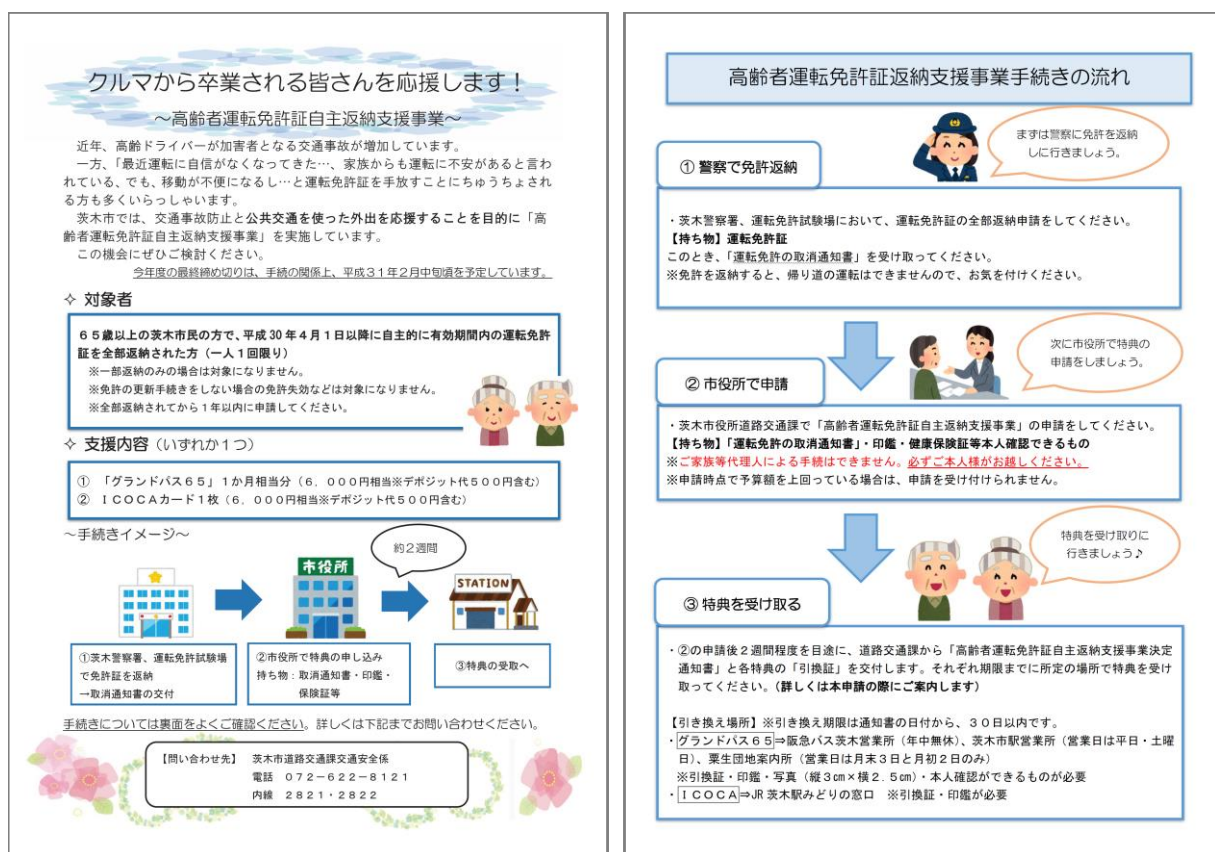


図 高年齢者運転免許証自主返納支援事業 チラシ

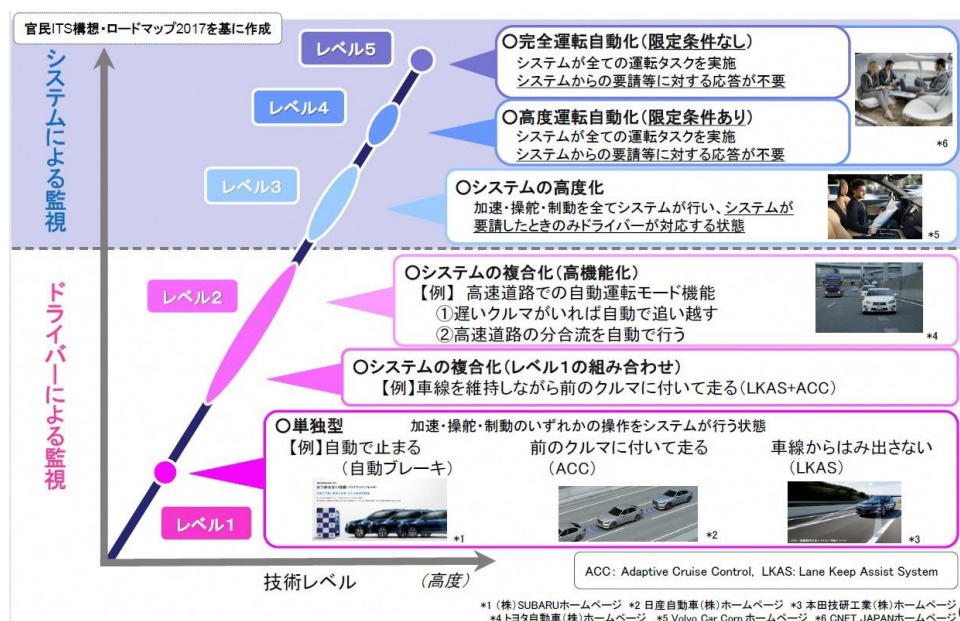
2) 自動運転等技術革新への対応

① 施策検討の背景

各地で自動運転バスや自動運転タクシーの社会実験が実施されるなど、自動運転技術をはじめとする技術革新の社会実験が進められている。

■自動運転に関する国の動向

自動運転技術については、国の技術開発ロードマップによると、2020年までの高速道路におけるハンドル自動操作での走行や限定地域における自動走行移動サービスの提供が想定されており、将来は限定条件なしの完全自動運転化が目標とされている。



出典：自動運転戦略本部（第1回会合）（国土交通省）

図 自動運転技術の開発状況

② 今後の取り組み内容

バス事業における運転士不足の解消や、地方部の生活交通の確保、物流事業の効率化等の課題解消に資する自動運転等をはじめとした技術革新について、事例収集や本市への適応を検討していく。

第3章 評価指標の状況確認

3.1 茨木市総合交通戦略における評価指標

総合交通戦略の評価指標を以下に示す。

<総合交通戦略策定時の評価指標>

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%
	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。

3.2. 基本方針 1 の評価指標

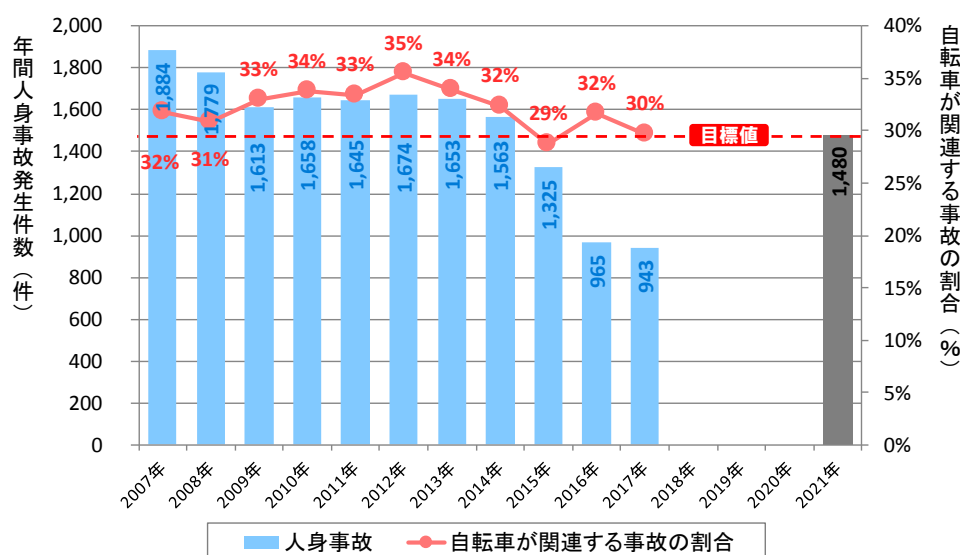
1) 自動車の分担率

自動車の分担率は近畿圏パーソントリップ調査による把握であり、2010 年以降、調査は実施されていないため、中間評価の対象としない。

2) 市内の人身事故発生件数

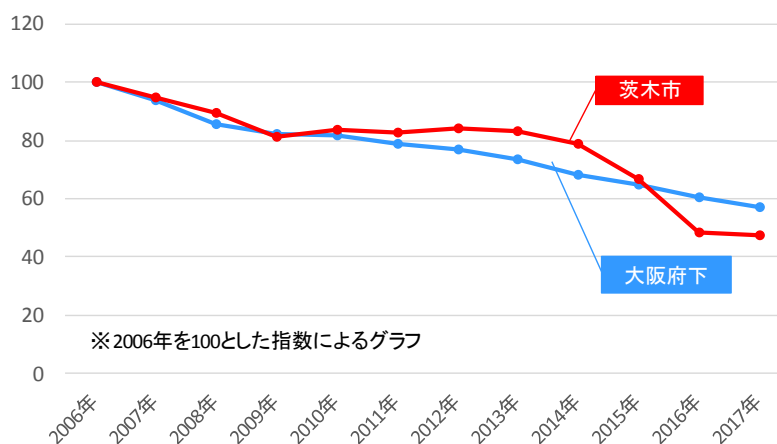
人身事故発生件数の現況値は 2011 年の 1,645 件であり、目標値は 2021 年に 1,480 件である。2017 年の人身事故発生件数は 943 件であり、目標を達成している。なお、目標値は 2015 年に達成している。一方、自転車に関連する事故の割合は、2012 年以降減少傾向にあったが、2015 年から 2017 年は横ばい傾向である。

市の人身事故件数と大阪府下の件数を比較すると、どちらも減少傾向であるが、2016 年以降は茨木市の方が減少幅が大きい傾向にある。



出典：茨木市統計書、大阪の交通白書

図 市内の人身事故発生件数と自転車関連事故割合



※ 2006年を100とした指数によるグラフ

出典：茨木市統計書、大阪の交通白書

図 茨木市と大阪府下の人身事故発生件数の推移

3) 徒歩・自転車での移動に対する満足度

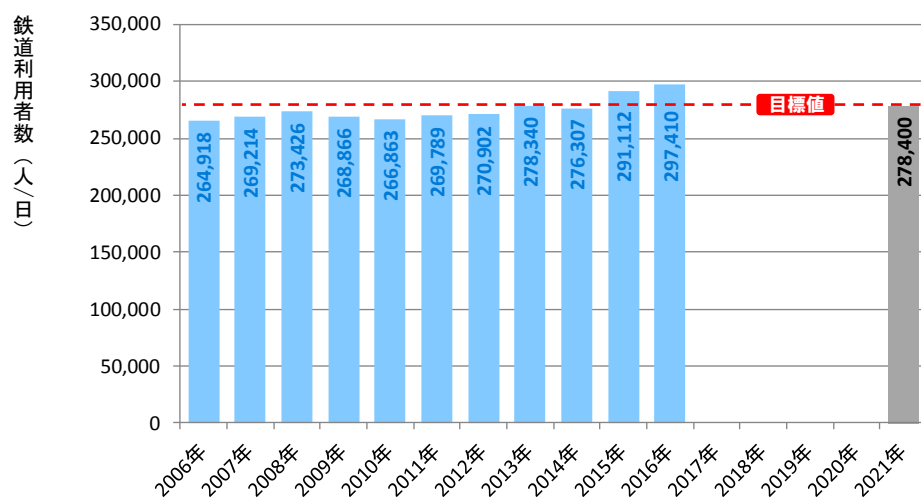
徒歩・自転車での移動に対する満足度は市民アンケート調査による把握のため、中間評価の対象としない。

3.3. 基本方針 2 の評価指標

1) 鉄道利用者数

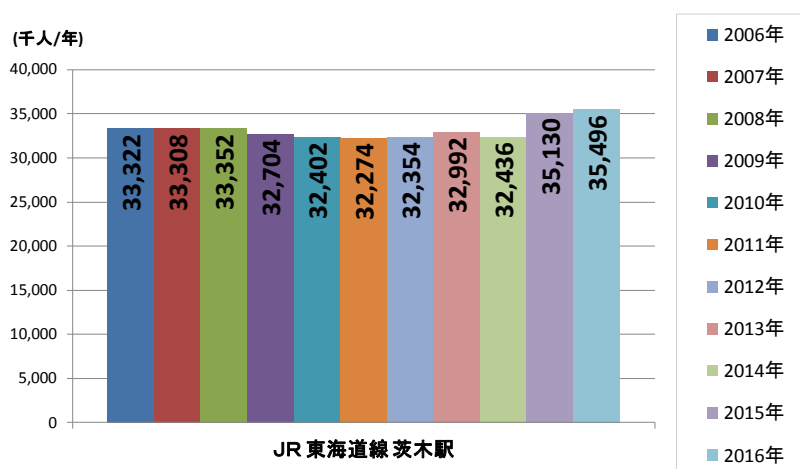
現況値は2011年の269,789（人/日）であり、目標値は2021年に278,400（人/日）である。2016年は297,410（人/日）で目標を達成している。2015年も目標を達成しており、2015年から2016年にかけて増加している。

JR 茨木駅や阪急の各駅等、モノレール宇野辺駅等で利用者数は横ばい傾向である。一方で、その他のモノレールの駅はやや増加傾向である。



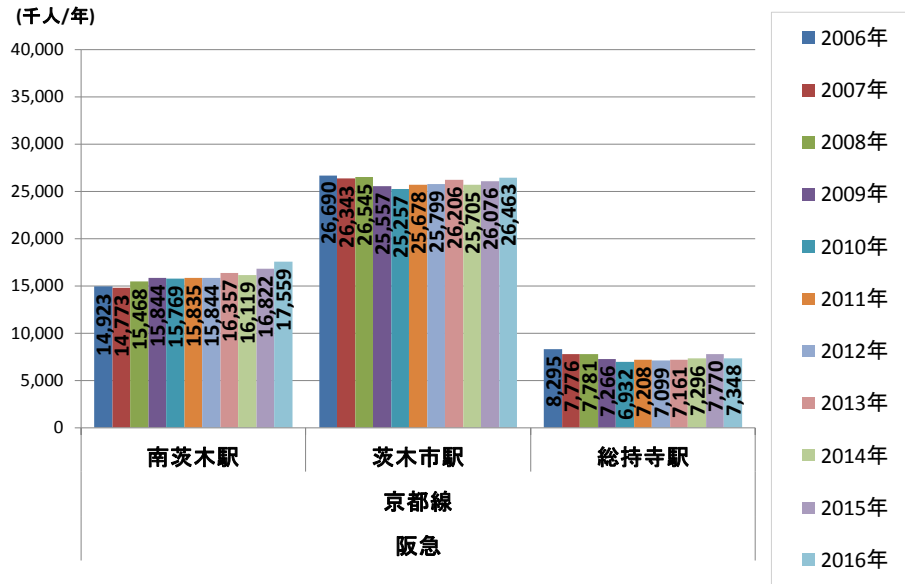
出典：茨木市統計書 ※市内各駅の乗降客数を合計

図 鉄道利用者数



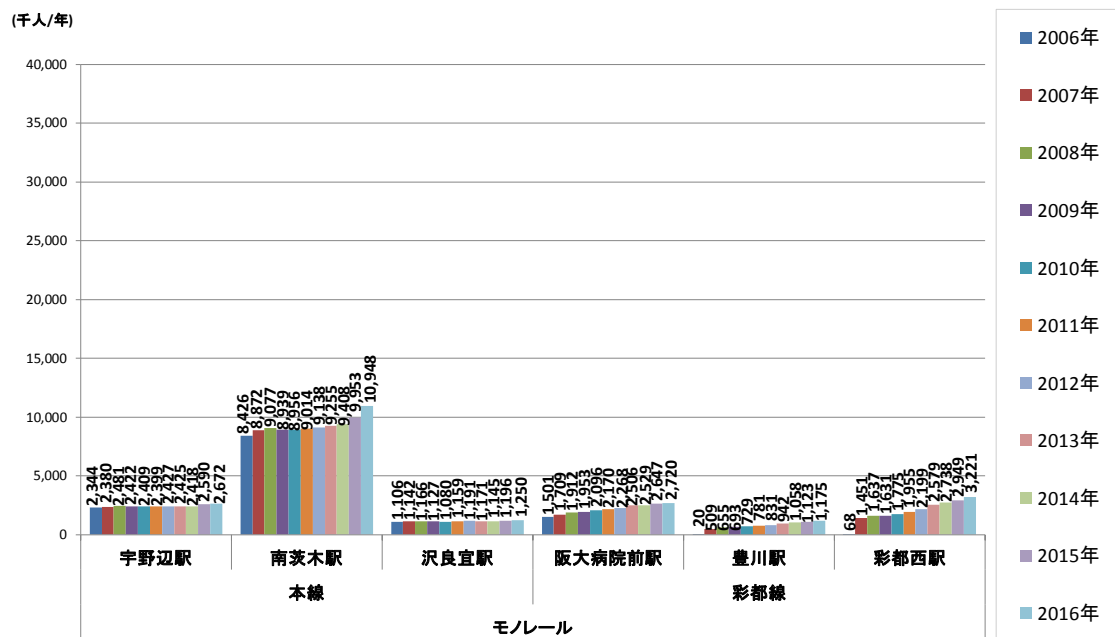
出典：茨木市統計書

図 JR 茨木駅の年間利用者数の推移 (JR)



出典：茨木市統計書 ※市内阪急各駅の乗降客数を合計

図 市内の阪急各駅の年間利用者数の推移



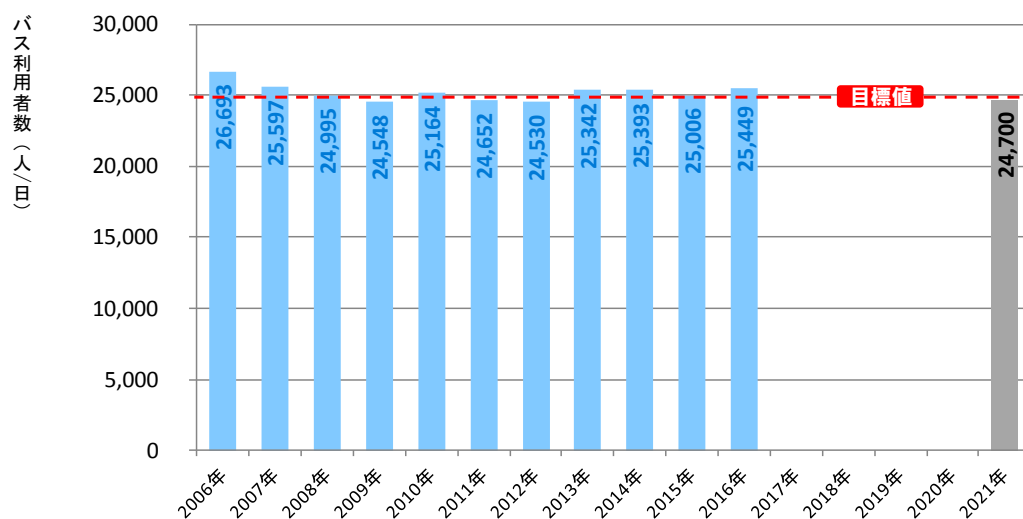
出典：茨木市統計書 ※市内モノレール各駅の乗降客数を合計

図 市内のモノレール各駅の年間利用者数の推移（モノレール）

2) バス利用者数

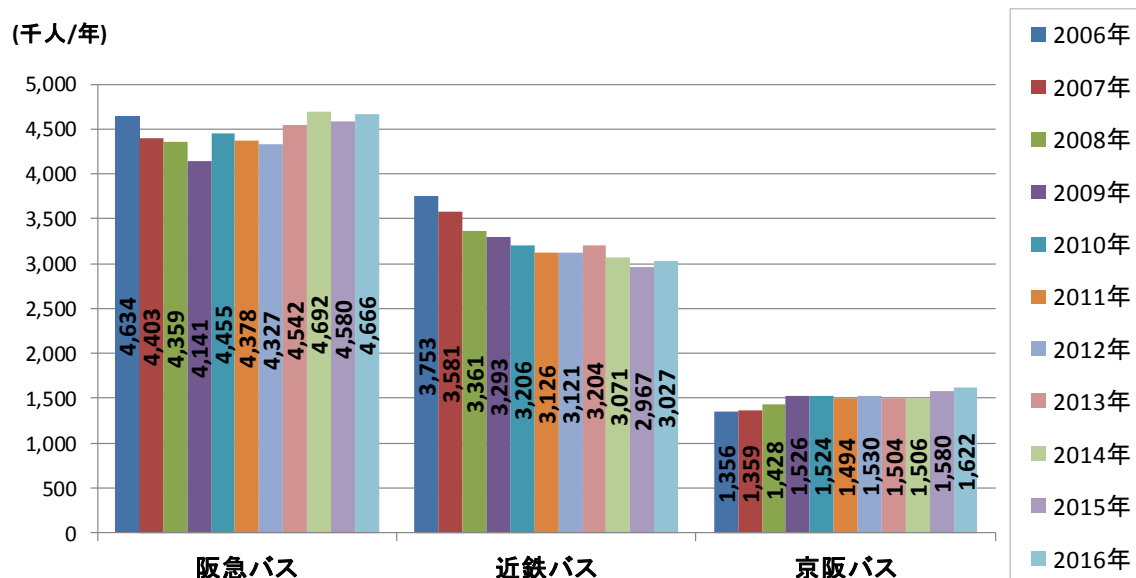
現況値は2011年の24,652（人/日）であり、目標値は2021年に24,700（人/日）である。2016年は25,449（人/日）で目標を達成している。2013年以降、目標を達成しており、2013年から2016年にかけて増加傾向にある。

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。



出典：茨木市統計書 ※市内のバス停の乗車人数を合計

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

図 バス事業者別の年間乗車人数

3) 鉄道・バスでの移動に対する満足度

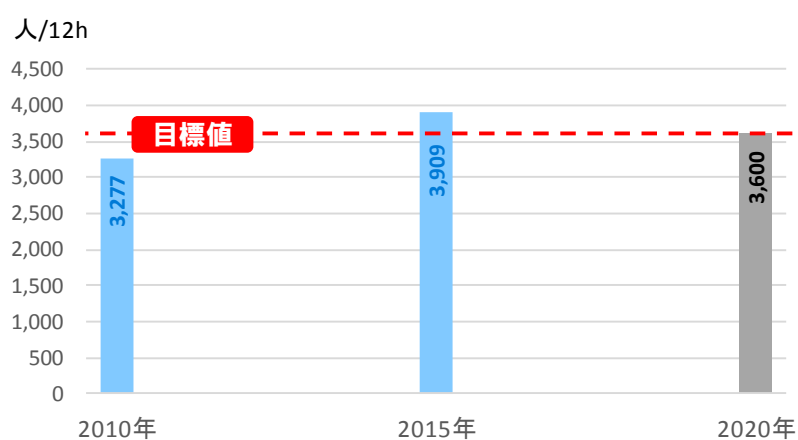
鉄道・バスでの移動に対する満足度は市民アンケート調査による把握のため、中間評価の対象としない。

3.4. 基本方針 3 の評価指標

1) 中心部の歩行者・自転車通行量

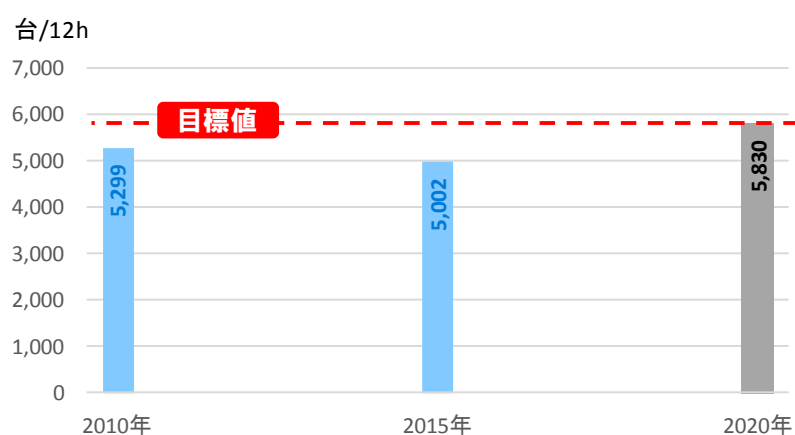
歩行者通行量の現況値は2010年の3,277（人/12h）であり、目標値は2020年に3,600（人/12h）である。2015年の歩行者通行量は3,909（人/12h）で目標を達成している。

自転車通行量の現況値は2010年の5,299（台/12h）であり、目標値は2020年に5,830（台/12h）である。2015年の自転車通行量は2010年に比べ減少しており5,002（台/12h）で目標未達成である。



出典：2010年・2015年道路交通センサス

図 歩行者通行量



出典：2010年・2015年道路交通センサス

図 自転車通行量

2) 市内の移動に対する満足度

市内の移動に対する満足度は市民アンケート調査による把握のため、中間評価の対象としない。

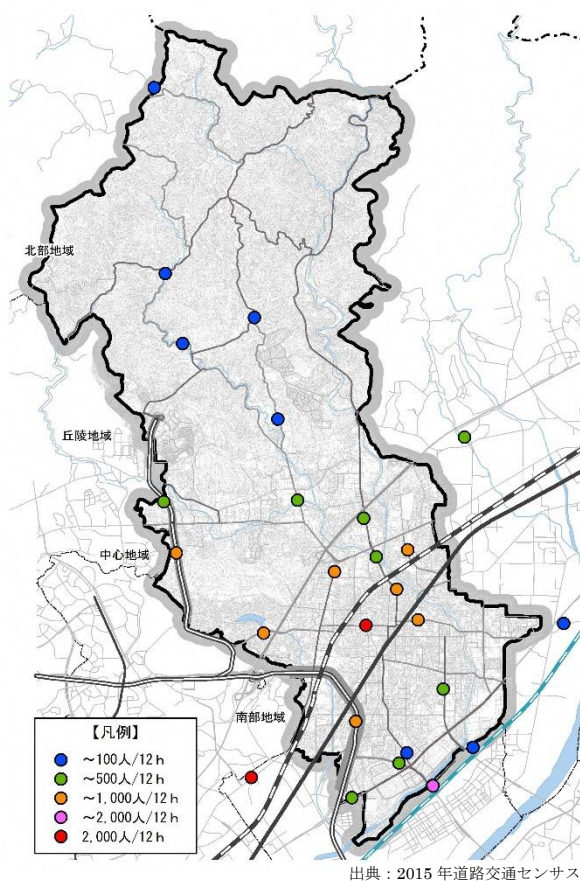


図 歩行者通行量図（2015年）

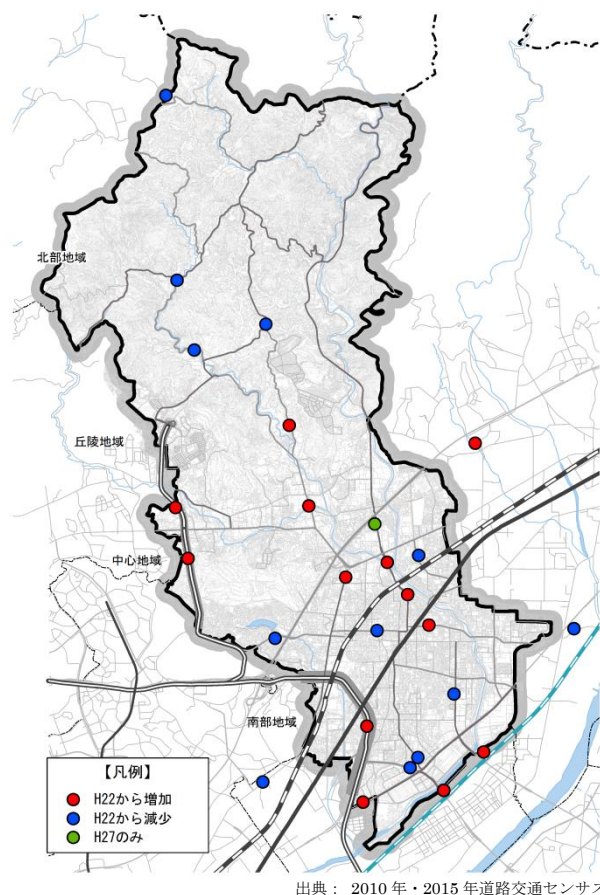


図 歩行者通行量増減図（2010～2015年）

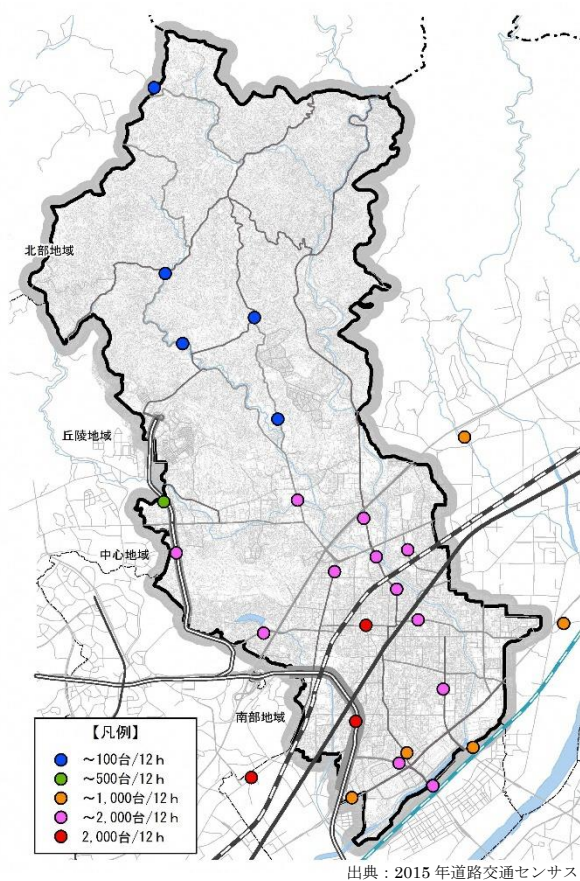


図 自転車通行量図（2015年）

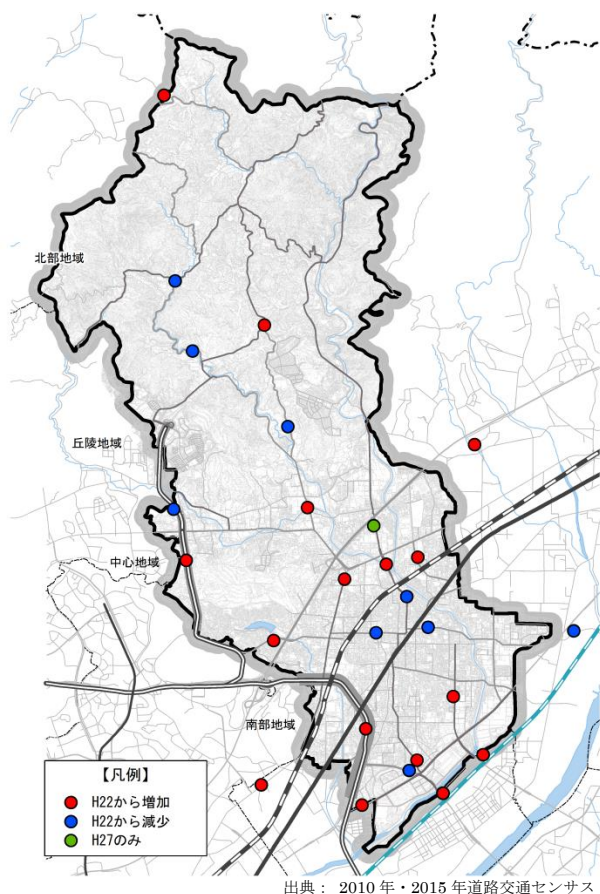


図 自転車通行量増減図（2010～2015年）

第4章 茨木市総合交通戦略の見直しに向けて

4.1. 中間見直しの総括

1) 中間見直しの位置づけ

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年を目処に、実施し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。

- (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

2) 進捗・課題

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、自転車通行量を除き、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。

		◎	○	△
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
	テーマ⑦：自動車交通の円滑化	0	5	0
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	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		

4.2. 総合交通戦略の見直しに向けた今後の展望

交通戦略で設定した評価指標について、中心部の自転車通行量を除く、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。

今後は行政と交通事業者だけではなく、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。

4.3. 進行管理

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、2018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。

