

第3回 茨木市総合交通戦略策定協議会 (説明資料)

< 目 次 >

1. 茨木市総合交通戦略の検討内容	1
2. 第2回協議会・その後の委員からの意見	2
3. 長期的な都市交通計画（素案）	6
4. 次回協議会の内容（案）	19
参考：まちの将来像及び将来交通体系づくりの 基本理念、基本方針の修正について	20

平成25年1月29日
茨木市

1. 茨木市総合交通戦略の検討内容

・今回の検討内容

▼ 総合交通戦略策定までのフロー(案)

平成24年度

茨木市の概要

- 現況把握
(人口、土地利用、交通基盤 等)

茨木市の主要な計画・事業

- 上位・関連計画
- 主要プロジェクト

茨木市のまちの将来像

将来像に向けた都市交通の課題

- 近畿圏パーソントリップ調査 等

- 市民アンケート調査の実施

将来の交通体系づくりの基本方針

- 基本理念
- 基本方針 を検討

平成25年度

長期的な都市交通計画（概ね20年後）

- 交通体系の将来像を実現するための長期的な施策を検討

短・中期的な計画（概ね5～10年後）

- 概ね5～10年後の目標
- 総合交通戦略の策定方針
- 短・中期的な施策を検討
- 実行計画、推進体制の検討

パブリックコメントの実施

茨木市総合交通戦略の策定

2. 第2回協議会・その後の委員からの意見

・まちの将来像 及び 将来の交通体系づくりの基本理念、基本方針の修正内容

委員意見		対応方針
指摘・修正案	理由	
●まちの将来像 ・企業活動などの活力について触れたほうが良いのではないか。	・国土軸上にあり、物流拠点機能も発達した茨木市が、「良好なベッドタウン <u>だけ</u> を目指します」に聞こえる。 ・彩都(中部、東部)や立命館大学についても「活力」の面が多く、「住」だけだと力を入れる理屈が立ちにくいのではないか。	・茨木市の過去の工場誘致の実績や今後の大規模プロジェクトの進展を踏まえ、「活力」について読み取ることができるように修正しました。
●基本方針1 ・「自動車に過度に依存しない交通環境の構築」としてはどうか？ ●基本方針2 ・「多様な生活に応じた安全で利用しやすい交通環境の構築」としてはどうか？	・交通総論が基本方針1にまとめすぎていたので、1.と2.に分けてはどうか。 ・基本方針2は「安全」と「利用しやすい」を分けるなど、さらに分解してもよいのかもしれない。 ・基本方針と課題の対応を説明できるよう考えを整理しておいた方がいいのではないか。	・指摘を踏まえ、基本方針を修正しました。
●基本方針3 ・他の方針と比較し、手法に近い内容になっている。	・基本方針1と2のような、こんなまちにしたいということに記載するなら、いままでの議論から安全に関する内容にしたほうが良いのではないか？	・「安全」について読み取ることができるように基本方針を修正しました。
●基本方針2 ・「中心部で安全・安心して回遊を楽しめる交通環境の構築」としてはどうか？ ●基本方針3 ・「まちづくりと連携した交通環境の構築」としてはどうか？	・ハード、ソフトの方策の組み合わせた幅広いメニューの検討が必要であるため、道路空間の構築にとどまらないのではないか。 (道路空間の構築となると、自転車道の設置や歩道拡幅などのイメージが強い)	・ご指摘のとおり、「道路空間の構築」から、「交通環境の構築」に変更しました。

2. 第2回協議会・その後の委員からの意見

・まちの将来像 及び 将来の交通体系づくりの基本理念、基本方針の修正内容

茨木市のまちの将来像

第2回協議会で提示した案

「住み続けたいまち」



変更(案)

「住み続けたい**元気な**まち」

■変更内容・理由

- ・昭和30年代の工場誘致をはじめ、インターチェンジ周辺や主要幹線道路沿道において工業系、業務系の土地利用が展開されてきたこと、また、今後の大規模プロジェクトの進展も踏まえ、まちの「活力」向上について読み取ることができる内容に変更した。

将来の交通体系づくりの基本理念

第2回協議会で提示した案から変更無し(説明文は一部追記)

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

複数の鉄道や幹線道路による広域的な移動利便性の高さ、平坦な地形や、施設が集約され市の拠点を形成する市中心部など、これらの地域特性を最大限に活用し、茨木市で暮らす人・**茨木市へ訪れる人**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、将来の交通体系づくりの基本理念とする。

■変更内容・理由

- ・説明文に「茨木市へ訪れる人」を追加した。

2. 第2回協議会・その後の委員からの意見

・まちの将来像 及び 将来の交通体系づくりの基本理念、基本方針の修正内容

将来の交通体系づくりの基本方針

第2回協議会で提示した案

1. 自動車に過度に依存しない、多様な生活に応じた利用しやすい交通環境の構築

- ・高齢者など交通弱者の外出手段の中心となる公共交通を軸とし、自動車に依存しなくても、安全で快適に利用できる、人にやさしく、環境負荷の少ない交通環境を構築する。
- ・また、山間部での移動手段確保や、平野部での自転車交通など、生活や地域性に応じた利用しやすい交通環境を構築する。

2. 中心部での回遊を楽しめる道路空間の構築

- ・人の集中する中心部において、活性化施策と一体となり、市民や来街者が楽しく回遊できる道路空間を構築する。

3. まちづくりと連携した交通施設の整備

- ・市内の渋滞緩和による公共交通の定時性確保や市中心部での通過交通を抑制する際に、受け皿となる道路の整備を行う。
- ・また、市内で進むまちづくり（プロジェクト）で変化する需要に対応した交通施設の整備を行う。

変更(案)

1. 自動車に過度に依存しない、人にやさしく安全な交通環境の構築

- ・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軸とし、徒歩や自転車の利用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。

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、交通結節点の機能強化や公共交通の利用環境の改善、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。

3. まちの魅力を高める交通環境の構築

- ・人の集中する中心部において、通過交通が抑制され、活性化施策と一体となり、市民や来街者が心地よく回遊できる交通環境を構築する。
- ・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。

■変更内容・理由

- ・委員からの指摘、まちの将来像の変更、アンケート結果を踏まえ整理をし直した。

2. 第2回協議会・その後の委員からの意見

・まちの将来像 及び 将来の交通体系づくりの基本理念、基本方針の修正内容

茨木市のまちの将来像

住み続けたい**元気な**まち

【将来像に向けた都市交通の課題】

- | | | |
|-----------------|---------------|----------------------|
| 1. 高齢社会への対応 | 2. 公共交通の利便性向上 | 3. 自転車交通への対応 |
| 4. 市中心部における交通環境 | 5. 道路混雑の緩和 | 6. まちづくり(プロジェクト)への対応 |

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

複数の鉄道や幹線道路による広域的な移動利便性の高さ、平坦な地形や、施設が集約され市の拠点を形成する市中心部など、これらの地域特性を最大限に活用し、茨木市で暮らす人・**茨木市へ訪れる人**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、将来の交通体系づくりの基本理念とする。

将来の交通体系づくりの基本方針

1. 自動車に過度に依存しない、人にやさしく安全な交通環境の構築

- ・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軸とし、徒歩や自転車の利用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。

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、交通結節点の機能強化や公共交通の利用環境の改善、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。

3. まちの魅力を高める交通環境の構築

- ・人の集中する中心部において、通過交通が抑制され、活性化施策と一体となり、市民や来街者が心地よく回遊できる交通環境を構築する。
- ・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。

3. 長期的な都市交通計画(素案)

・将来の交通体系に基づく長期的な計画

- ・まちの将来像を実現するために必要な交通体系として、基本方針に基づく長期的な都市交通計画（素案）を検討。

将来の交通体系づくりの基本方針

1. 自動車に過度に依存しない、
人にやさしく安全な交通環境の構築

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

長期的な都市交通計画(素案)

● 市街地における公共交通の充実

● 安全な歩行空間の確保

● 安全で快適な自転車利用環境の創出

● 山間部における公共交通の確保

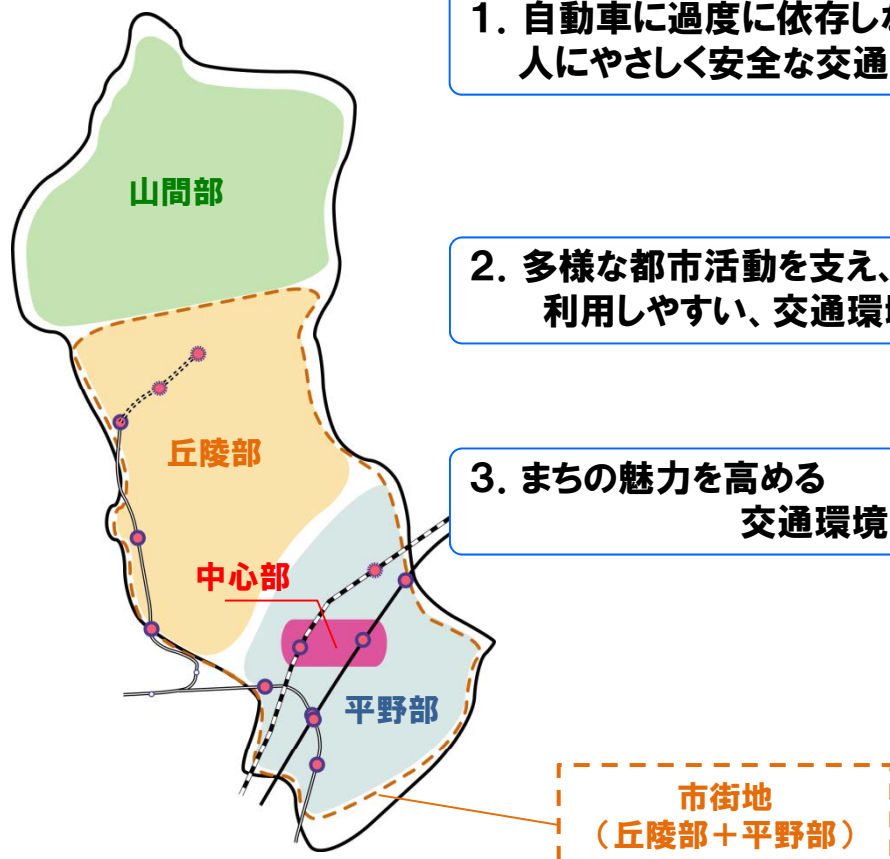
● 交通結節点の機能強化

● 公共交通利用環境の改善

● 自動車交通の円滑化

● 中心部での回遊性の高い空間の創出

● 利用者マナー・意識の向上



▲ 場所を示す語句と概ねの位置

3. 長期的な都市交通計画(素案)

基本方針1:

自動車に過度に依存しない、
人にやさしく安全な交通環境の構築

- 市街地における公共交通の充実
- 安全な歩行空間の確保
- 安全で快適な自転車利用環境の創出

■自動車に過度に依存しない、人にやさしく安全な交通環境の構築

長期的な都市交通計画(素案)

市街地における公共交通の充実

市街地における公共交通に関する現状・課題

- ・路線バスの利用者数は年々減少傾向にある。
- ・アンケート結果では、自動車をほぼ毎日利用する割合は、丘陵部で約3割、平野部で約1割である。
- ・平野部でのバスの利用割合は低いが、一定の改善により最大で約4割がバスを利用する可能性があるという回答している。
- ・また、市内中心部の主要施設等を循環するバスの導入について、約5割の人が条件によっては利用すると回答している。
- ・世界レベルでの地球温暖化問題への対応として、二酸化炭素の排出抑制につながるエネルギー利用の転換が求められている。

将来の市街地の公共交通(実現すべき市街地の公共交通)=目標(案)

- ・市街地には、運行本数の多いバス路線網が形成され、鉄道駅や商業施設等の目的地へバスを用いたアクセスができる。
- ・また、バス路線網を補完し、公共施設や病院等を結ぶバスが利用されている。
- ・タクシーはバス路線を利用できない交通弱者や多様な利用者ニーズに応える公共交通になっている。
- ・茨木市に住む人、訪れる人が自動車の利用を控え、公共交通の利用を優先するという意識が形成されている。
- ・マイカー通勤が減少し、公共交通の利用者が増加している。
- ・利用者数の増加により、公共交通サービスが向上する好循環が図られている。
- ・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。



▲ 市街地における公共交通網のイメージ

■自動車に過度に依存しない、人にやさしく安全な交通環境の構築

長期的な都市交通計画(素案)

安全な歩行空間の確保

歩行空間に関する現状・課題

- ・中心部では、自転車と歩行者が歩道上で錯綜しており、安全に通行することが困難な状況である。
- ・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」等が挙げられる。

将来の歩行者空間・環境(実現すべき歩行者空間・環境)=目標(案)

- ・全ての人が、中心部において、段差や自転車等との接触事故などの不安を感じずに、安全に安心して歩くことができる。
- ・歩行者、自転車、自動車等の通行空間を分離し、あるいは混在する場合でも各々の通行位置を利用者が理解できるように、道路の改良や標示を改善したり、また、通行マナーの啓発活動を行うなど、ハード・ソフト両面の施策が推進されている。
- ・通学路など特に安全の確保が必要な道路では、歩行空間の確保や自動車の速度抑制が行われており、安全に歩くことができる。



▲広幅員歩道の例(出典:国交省HP)



▲路側帯及び交差点のカラー舗装による安全確保事例
(出典:警察庁HP)

安全で快適な自転車利用環境の創出

自転車利用環境に関する現状・課題

- ・中心部では、自転車と歩行者が歩道上で錯綜しており、自転車が歩行者の安全を脅かしている状況。
- ・自転車に関連する事故は増加傾向にある。
- ・アンケート結果では、自転車をほぼ毎日利用する割合は、山間部ではほとんどなく、丘陵部で約2割、平野部で約4割となっている。
- ・また、「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。
- ・環境と健康を考慮した交通手段として、自転車が注目されている。

将来の自転車利用環境(実現すべき自転車利用環境)=目標(案)

- ・鉄道駅等の主要施設へアクセスする道路は、安全かつ快適に自転車が走行できる空間が整備されており、通勤・通学をはじめ、買物・企業活動における短い距離の移動において幅広い人が自転車を利用している。
- ・自転車を利用する人は交通法規を守り、歩行者に十分配慮して走行している。
- ・自動車を運転する人は自転車の走行を尊重し、自動車と自転車が共存している。
- ・観光などで茨木を訪れた人も、気軽に自転車を利用することができる。
- ・レンタサイクルや電動自転車のシェアリングなどにより、自転車の普及が促進されている。



▲自転車利用環境整備例(左:自転車専用通行帯、右:車道混在で通行位置を示した例)
(出典:国土交通省、警察庁「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」)

3. 長期的な都市交通計画(素案)

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

- 山間部における公共交通の確保
- 交通結節点の機能強化
- 公共交通利用環境の改善
- 自動車交通の円滑化

山間部における公共交通の確保

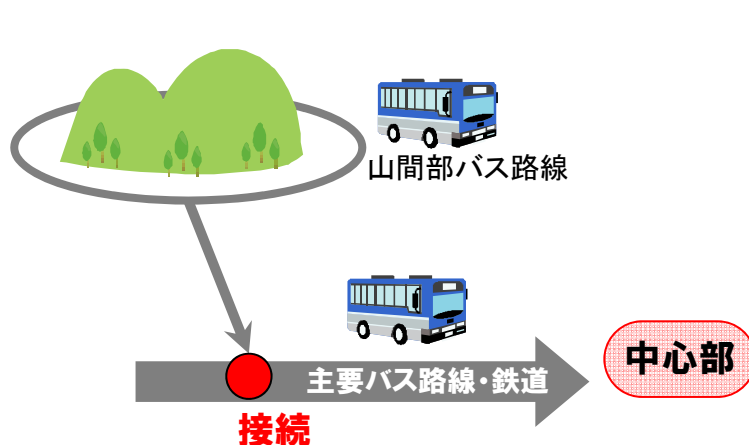
山間部における公共交通に関する現状・課題

- ・山間部の高齢化率は高くなっており、人口が少なく、公共交通の利用者数も少ないが、バス路線の維持及び確保のためには安定した利用者数の増加が求められる。
- ・アンケート結果において、山間部では将来的な移動手段の確保について約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」が最も多い。

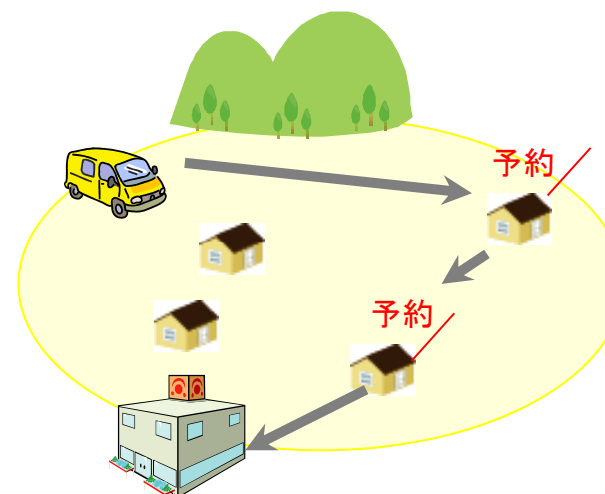
将来の山間部における公共交通(実現すべき山間部における公共交通)=目標(案)

- ・バス路線が整備されていない地域や、バス路線はあるが利用者数が少なく運行本数も少ない地域においても、高齢者等の移動や通学の手段が確保されている。
- ・利用者数や利用者ニーズに応じた公共交通が運行されており、地域の公共交通を維持及び確保するため、住民により積極的に利用されている。

▼ 山間部での公共交通確保の方法(例)



▲ フィーダーバスのイメージ



▲ デマンドバス・デマンドタクシーのイメージ

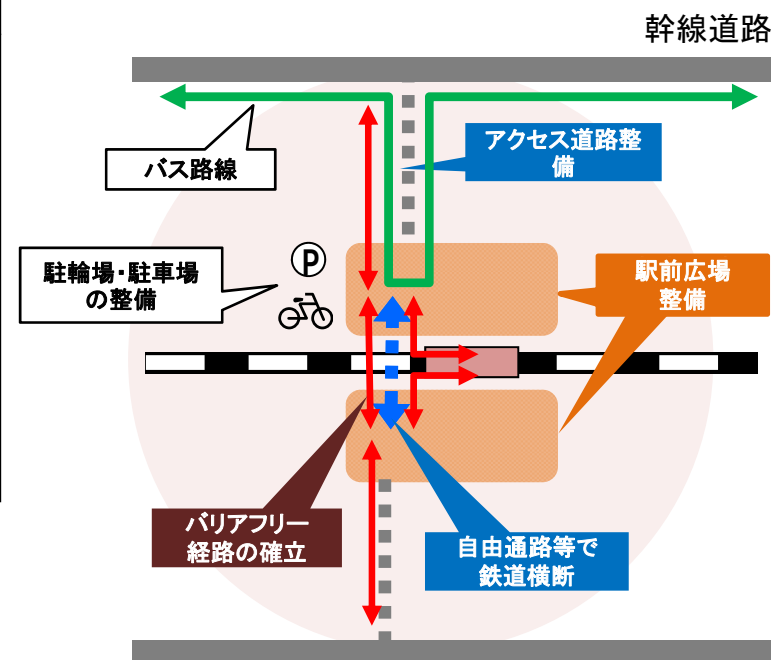
交通結節点の機能強化

交通結節点に関する現状・課題

- ・鉄道駅内ではエレベーターの設置などバリアフリー化が進んでいるものの、駅周辺や駅前広場から駅構内への経路で階段等のバリアがある。
- ・(仮称)JR総持寺駅の整備が計画されているが、駅へのアクセス機能の強化が必要であり、また、阪急総持寺駅においても交通結節機能の強化が必要である。
- ・アンケート結果では、鉄道に対する不満として「駅の周辺が混雑しており、駅に行くまでに時間がかかる」、「駅に駐車場(駐輪場)がない、少ない」が高い。
- ・交通事業者からは、中心部の2駅(JR茨木駅、阪急茨木市駅)でのバスターミナル及びタクシープールの容量不足との意見がある。
- ・放置自転車数は近年減少傾向にあるものの、依然として多い。

将来の交通結節点の機能(実現すべき交通結節点の機能)=目標(案)

- ・交通結節点である鉄道駅において、アクセス及び乗換えの経路は全てバリアフリーに対応しており、高齢者や障害者が容易に他の交通機関への乗換えができる。
- ・主要駅ではバスターミナルやタクシープールの適正な容量を配分した駅前広場が整備されている。
- ・(仮称)JR総持寺駅ではアクセス道路と駅前広場が整備されるとともに、阪急総持寺駅では駅前広場が整備され、各交通手段でのアクセスが可能である。
- ・交通結節点周辺には自転車の利用ニーズを踏まえた駐輪場、また、丘陵部の駅においてはパーク&ライドとして利用できる駐車場があるなど、利用者や地域に応じた手段で鉄道駅へアクセスすることができる。



▲交通結節点の整備イメージ

公共交通利用環境の改善

公共交通の利用環境に関する現状・課題

- ・ノンステップバスの導入が進んでいるが、全てのバスがバリアフリーに対応できていない。
- ・路線バス網が市内に広がっている一方で、目的地へ行くためにどの路線に乗ればよいか分かりにくく、公共交通に対する総合的な情報提供が不足している。
- ・アンケート結果では、バスを利用する人、利用しない人の両方が「運賃」、「運行本数」の改善を希望する意見が多い。

将来の公共交通利用環境(実現すべき公共交通利用環境)=目標(案)

- ・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。
- ・公共交通網に関する運行情報や乗り場案内が提供され、初めて茨木市を訪れた人でも目的地へ行くための手段がすぐに分かり、迷うことなく移動することができる。
- ・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。
- ・異なる交通手段での乗り継ぎ負担が軽減され、公共交通を抵抗なく使うことができ、目的地へ円滑に移動することができる。
- ・交通結節点間の移動では、バス路線や自転車、徒歩など複数の交通手段があり、目的に応じた使い分けができる。
- ・行政や交通事業者等が一体となって、公共交通の利用環境の改善に向けて取り組んでいる。

▼上屋付バス停の例
(出典:神戸市HP)



▼バスロケーション(接近表示)システム
の例(熊本市での事例)



▼ノンステップバス事例
(出典:神戸市HPより)



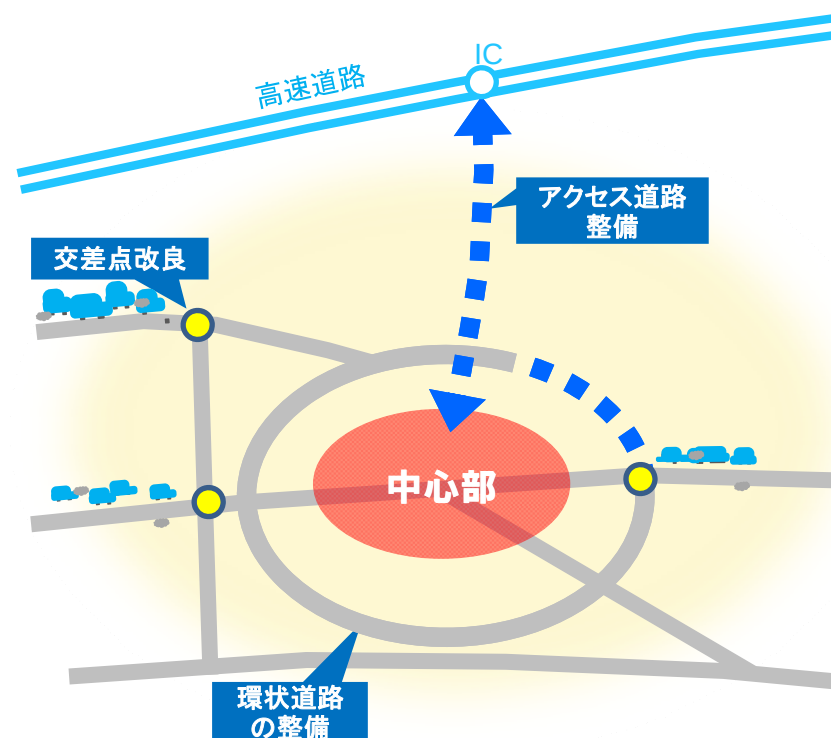
自動車交通の円滑化

自動車交通に関する現状・課題

- ・アンケート結果では、自動車をほぼ毎日利用する割合は、山間部で約5割、丘陵部で約3割、平野部で約1割である。
- ・市内の幹線道路及び中心部では慢性的な交通混雑が発生している。
- ・アンケート結果においても、5割以上の人々が「自動車での移動」に不満を感じている。
- ・その理由としては、「渋滞のため、時間がかかる」、「道路の幅が狭く、歩行者や自転車との接触が危険」等が挙げられる。

将来の自動車交通(実現すべき自動車交通)=目標(案)

- ・物流など産業に不可欠な広域的な移動を支える高速道路へ迅速にアクセスできる。
- ・中心部にアクセスする目的ではない通過交通の流入を抑制し、目的のある交通を分散して流入させるため、道路の環状機能が構築されている。
- ・渋滞が多発している箇所において、交通の円滑化を図るために効果的・効率的な交通渋滞対策が行われている。



▲自動車交通の円滑化に向けた取り組みイメージ

3. 長期的な都市交通計画(素案)

基本方針3:

まちの魅力を高める交通環境の構築

- 中心部での回遊性の高い空間の創出
- 利用者マナー・意識の向上

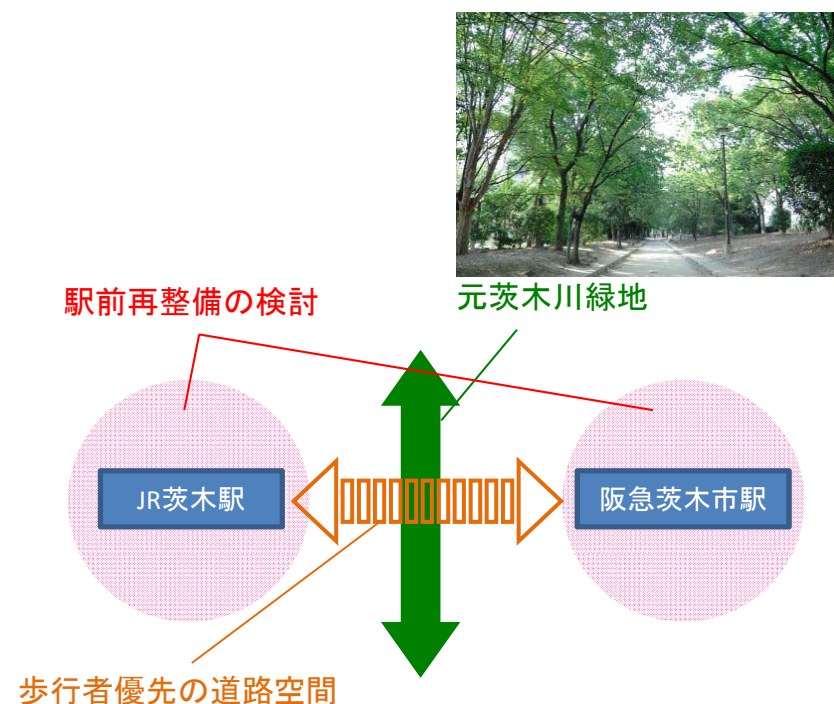
中心部での回遊性の高い空間の創出

中心部に関する現状・課題

- ・市の中心部には、玄関口であるJR茨木駅、阪急茨木市駅や商業・業務施設、行政機能、緑地等があり、性別や年齢を問わず多くの人が集まる地域である。
- ・一方で、自動車や自転車、歩行者が錯綜しており、安全性の確保や交通の円滑化が課題。

将来の中心部の交通(実現すべき中心部の交通)=目標(案)

- ・中心部では不要な自動車交通の流入が抑制され、歩行者優先の道路空間が形成されている。
- ・中心部では公共空間の利用や中心市街地活性化施策と一体となってにぎわいが創出され、心地よく回遊できる道路空間が形成されている。
- ・JR茨木駅、阪急茨木市駅では市の玄関口にふさわしい周辺整備が行われている。



■多様な生活を支える利用しやすい交通環境の構築

長期的な都市交通計画(素案)

利用者マナー・意識の向上

利用者マナー・意識に関する現状・課題

- ・通行量の多い道路では、自動車、自転車、歩行者が錯綜している。
- ・アンケート結果では、「自転車の走行マナーやルールの啓発」について丘陵部で約4割、平野部で約5割の方が今後必要と思う取り組みであると回答している。
- ・公共交通の活性化や維持を求める声が多い一方で、依然として自動車利用が多い状況にある。

将来の利用者マナー・意識(実現すべき利用者マナー・意識)=目標(案)

- ・自転車利用の交通ルールが認知され、遵守されることで安全に自転車を利用している。
- ・自動車利用者は弱者となる歩行者や自転車に対し、自転車利用者は歩行者に対して配慮がした運転が行われている。
- ・市民には「過度に自動車を利用しない」という意識が浸透し、市民自らが公共交通を守り、育てるという意識をもち、積極的に利用することで、公共交通サービスが向上する好循環が図られている。

▼モビリティ・マネジメント (意識啓発用資料の例) (出典:大阪府HPより)

健康(ダイエット)や環境(エコ)のためにも、
クルマ利用は、ほどほどに。

クルマはとても便利な乗り物。
バス停の場所や乗降場を気にせずに、
自由に移動できます。

でも、次の3つの理由を考えると、
あまりクルマで乗りすぎず、ほとんど利用するのが一番。
エコやダイエットのためにも、クルマの使い方を振り返ってみてください。

クルマで利用を減らすのが、一番のエコ

経済に優しい行動にはいろいろありますが、その中でも「クルマ利用を減らす」という行動が一番効果的。電車でクルマの10倍、何百倍もの効果があることが知られています。

クルマで利用を減らすのは、最もお手軽な、ダイエット

クルマに頼った生活では、ほとんど動かなくなってしまう。健康・ダイエットにはよくありません。実際、クルマをつかっていても人は、それ以外の人も、健康になる機会が、約1/100程度も高いことが知られています。

クルマ以外で遊びに行ったり、休日遊び盛りあがる

クルマで京都などの観光地に行くのは、経済や観光振興のために、抑えても観光客を減らすことが、その結果、クルマよりも電車やバスの方が、観光の満足度が高くなること知られています。



▼小学生への出前講座 (出典:阪急バスHP)



▼自転車マナーアップ運動 (出典:茨木市HP)



4. 次回協議会の内容(案)

【第4回 茨木市総合交通戦略策定協議会】

- 日時： 平成25年3月22日(金) 15:00～
- 場所： 茨木市役所 南館 10階 大会議室
- 主な議題(案):
 1. 長期的な都市交通計画(案)
 2. 部会の開催について

参考：まちの将来像及び将来交通体系づくりの基本理念、基本方針の修正について

参考：

**まちの将来像及び将来交通体系づくりの
基本理念、基本方針の修正について**

1. 茨木市の概要 - (12)茨木市の特徴

第2回協議会資料P.12より 修正

■ 利便性の高い交通網

- ・複数の鉄道(JR、阪急、モノレール)が乗り入れており、大阪や京都といった関西の文化・経済の中心都市へのアクセス性に優れている。
- ・高速道路(名神高速道路、中国自動車道、近畿自動車道)や主要幹線道路(大阪中央環状線、国道171号等)が整備されており、広域的な移動を支える道路網が確保されている。
- ・北部地域では新名神高速道路の建設が進められており、更なる利便性の向上が期待できる。

■ 多様で豊かな環境

- ・北部地域は北摂山系の山林や田畑等みどり豊かな自然環境に恵まれている。
- ・南部地域では、住宅・事業所・流通業務地や工業地などの土地利用が行われている。
- ・郡山宿本陣や西国街道をはじめ、文化財や旧街道などの歴史的資源がある。

■ 恵まれた居住環境

- ・人口減少社会を迎えた現在において高齢化は進展してるが、人口は緩やかに増加している。
- ・市中心部では土地の高度利用が進み、丘陵地域では彩都等新市街地の開発が進行している。
- ・市内の事業所・教育機関に市域外からも多くの人が流入している。
- ・市中心部には商店街や大型商業施設、公共施設があり、多様な目的で人が集まる。

茨木市は、上記特徴から「便利で住みやすい**活力あるまち**」の条件を備えているといえる。

参考：まちの将来像及び将来交通体系づくりの基本理念、基本方針の修正について

2. 茨木市の主要な計画・事業 — 茨木市の上位・関連計画

第2回協議会資料P.13より 修正

- ・市の総合計画においても、「生活」、「住みやすさ」、「**「活力」**」に重点を置いている。今後、第5次総合計画をはじめ各種計画の見直しが行われるが、便利で住みやすいまちの条件を活かした、施策展開を基本としている。

■上位計画

第4次 茨木市総合計画(H17.3)

※平成25年度より第5次の検討をスタート

◎基調(基本理念)

・希望と活力に満ちた文化のまち いばらき

◎都市像

・**「こころやすらか」**福祉充実都市

・**「くらしやすらか」**安心実感都市

・未来はぐくむ「環境実践都市」

・**「活力あふれる」**生活躍動都市

・個性かがやく「文化創造都市」

□市長マニフェスト

最重要政策

※マニフェスト推進検討部会にて、具体策や工程表を策定中

1: 公務員改革

2: 次の茨木を担う人材育成

3: 豊かな茨木を創るための生涯学習、社会教育

4: 安心・安全なまちづくりと市民活動、市民生活の改善

5: 社会保障の充実

6: 子育てにやさしいまち茨木

7: **住みつづけたいまち茨木**

8: **活気ある茨木の商工業、農業政策**

■関連計画

都市計画

茨木市都市計画マスタープラン(H19.6)

環境

茨木市環境基本計画(H16.6)

地球温暖化対策実行計画(H24.3)

中心市街地

茨木市中心市街地活性化基本計画(H16.11)

産業

茨木市産業振興ビジョン(H22.3)

茨木市産業振興アクションプラン(H23.3)

保健福祉

茨木市総合保健福祉計画(H24.3)

地域福祉計画(H24.3)

健康いばらき21・食育推進計画(H24.3)

障害者福祉に関する長期計画・障害者福祉計画(H24.3)

高齢者保健福祉計画・介護保険事業計画(H24.3)

参考：まちの将来像及び将来交通体系づくりの基本理念、基本方針の修正について

2. 茨木市の主要な計画・事業 — 茨木市における主要プロジェクト

第2回協議会資料P.14より 修正

- ・より「生活の質」及び「地域の活力」向上が期待される、各種事業や計画が進行中

■計画概要

①立命館大学の進出

- ・新キャンパスの設置、防災公園、市民開放施設、周辺アクセス道路等の整備
- ・平成27年4月に開学を予定

②（仮称）JR総持寺駅の整備

- ・新駅の設置、分譲マンション開発と一体的に、駅前広場、駐輪場等交通結節点を整備
- ・平成30年春に開業を予定

③スマートコミュニティ整備

- ・太陽光発電を備えた住宅等エネルギーの効率利用を図る環境配慮型都市の建設
- ・平成25年度の事業着手を目指す

④彩都事業

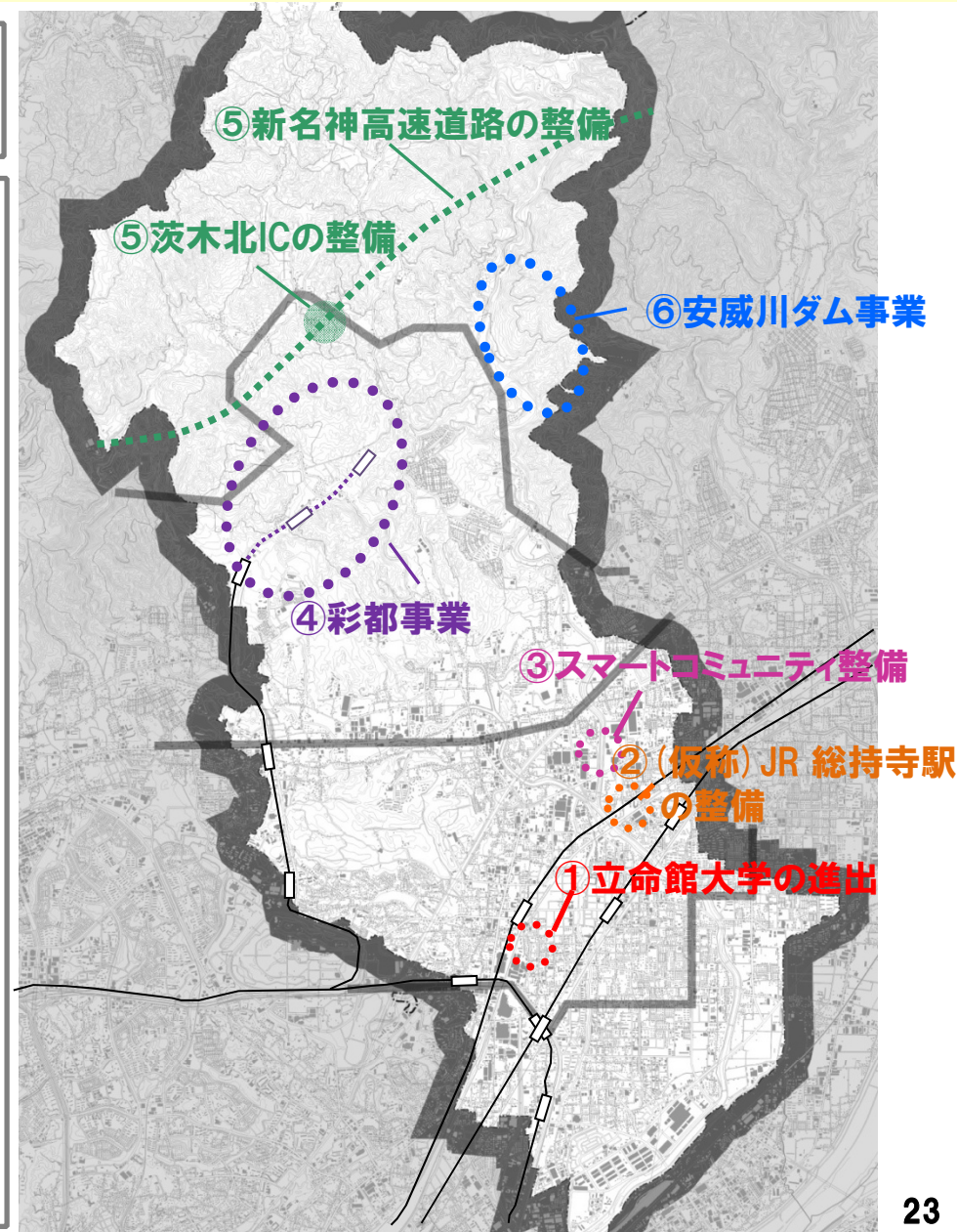
- ・西部地区は平成25年度に概ね事業完了
- ・中部地区は今年度事業着手し、平成27年度のまちびらきを目指す

⑤新名神高速道路、茨木北ICの整備

- ・本線、IC、PA、アクセス道路の整備
- ・平成29年3月の供用を目指す（高槻～神戸）

⑥安威川ダム事業

- ・ダム本体の建設、アクセス道路等整備
- ・ダム周辺は環境保全や、レクリエーション空間の整備
- ・今年度から本体工事着手に向けた準備工事を予定



3. 茨木市のまちの将来像

第2回協議会資料P.15より 修正

茨木市の特徴

『便利で住みやすい**活力**あるまち』の条件を備えている

- ・ 利便性の高い交通網
- ・ 多様で豊かな環境
- ・ 恵まれた居住環境

茨木市の上位計画等

- ・ 「生活」、「住みやすさ」、「**活力**」を基本とした政策
- ・ 今後の見直しにおいても基本的な方向性は踏襲

主要プロジェクトが進行中

- ・ 市内では、さらに「生活の質」及び「**地域の活力**」向上が期待される各種事業や計画が進行中

茨木市のまちの将来像

- ・ これからも「住み続けたい**元気な**まち」をまちの将来像・まちづくりの目標とする。
- ・ 「便利で住みやすい**活力**あるまち」の条件を活かして交通施策を展開する。

参考：まちの将来像及び将来交通体系づくりの基本理念、基本方針の修正について

・まちの将来像 及び 将来の交通体系づくりの基本理念、基本方針の修正内容

茨木市のまちの将来像

住み続けたい**元気な**まち

【将来像に向けた都市交通の課題】

- | | | |
|-----------------|---------------|----------------------|
| 1. 高齢社会への対応 | 2. 公共交通の利便性向上 | 3. 自転車交通への対応 |
| 4. 市中心部における交通環境 | 5. 道路混雑の緩和 | 6. まちづくり(プロジェクト)への対応 |

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

複数の鉄道や幹線道路による広域的な移動利便性の高さ、平坦な地形や、施設が集約され市の拠点形成する市中心部など、これらの地域特性を最大限に活用し、茨木市で暮らす人・**茨木市へ訪れる人**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、将来の交通体系づくりの基本理念とする。

将来の交通体系づくりの基本方針

1. 自動車に過度に依存しない、人にやさしく安全な交通環境の構築

- ・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軸とし、徒歩や自転車の利用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。

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、交通結節点の機能強化や公共交通の利用環境の改善、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。

3. まちの魅力を高める交通環境の構築

- ・人の集中する中心部において、通過交通が抑制され、活性化施策と一体となり、市民や来街者が心地よく回遊できる交通環境を構築する。
- ・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。