

1 調査名称：平成 25 年度茨木市総合交通戦略策定業務

2 調査主体：茨木市

3 調査圏域：茨木市内全域

4 調査期間：平成 24 年度～平成 25 年度

5 調査費：8,400 千円（平成 24 年度 8,715 千円）
（街路事業調査 都市・地域総合交通戦略策定調査）

6 調査概要：

本市では、高齢化が進展する中で誰もが安心して外出できる交通環境の構築や公共交通の利便性向上、立命館大学の進出や（仮称）JR 総持寺駅の整備などのプロジェクトに対応した交通環境の整備が急務となっており、本市にふさわしい交通のあり方について検討し、本市の交通体系として整理したうえで交通施策を推進するために、茨木市総合交通戦略を策定した。

I 調査概要

1 調査名：平成 25 年度茨木市総合交通戦略策定業務

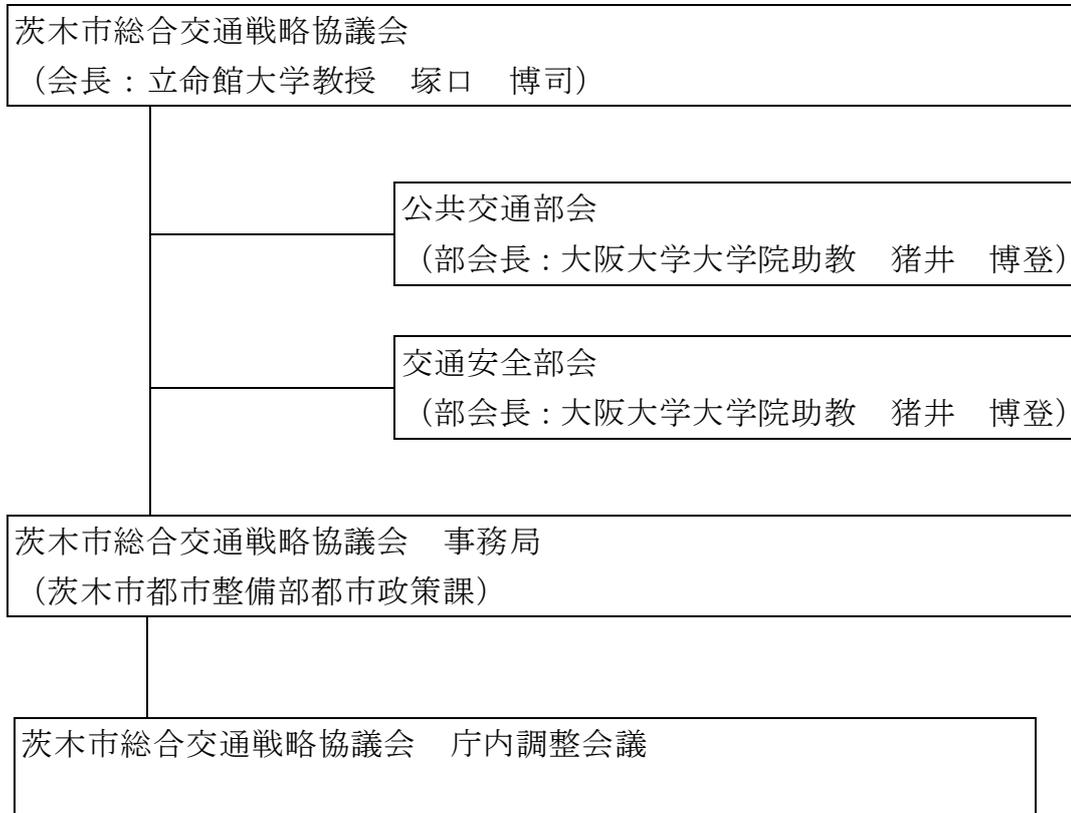
2 報告書目次

1. 茨木市総合交通戦略について
 - 1.1 茨木市総合交通戦略の背景・目的
 - 1.2 茨木市総合交通戦略の構成
2. 茨木市の都市特性と将来像
 - 2.1 茨木市の都市特性
 - 2.2 まちの将来像
3. 茨木市の交通の課題
 - 3.1 交通の現況
 - 3.2 茨木市の交通の課題
4. 茨木市総合交通戦略
 - 4.1 将来の交通体系づくりの基本理念・基本方針
 - 4.2 茨木市の将来の交通体系
 - 4.3 茨木市総合交通戦略の考え方
 - 4.4 実施する交通施策
5. 計画の推進に向けて
 - 5.1 推進体制
 - 5.2 進行管理
 - 5.3 評価指標の設定

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

参考資料 2：茨木市総合交通戦略協議会の開催経過

3 調査体制



4 委員会名簿等：

表 茨木市総合交通戦略協議会 委員名簿

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

◎:会長 ○:副会長

表 公共交通部会 委員名簿

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

◎: 部会長

表 交通安全部会 委員名簿

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

◎: 部会長

II 調査成果

1 調査目的

本市では、高齢化が進展する中で誰もが安心して外出できる交通環境の構築や公共交通の利便性向上、立命館大学の進出や（仮称）JR総持寺駅の整備などのプロジェクトに対応した交通環境の整備が急務となっており、本市にふさわしい交通のあり方について検討し、本市の交通体系として整理したうえで交通施策を推進するために、学識経験者、市民、交通事業者、各種団体、行政関係者で構成される「茨木市総合交通戦略協議会」を設置し、専門的見地による意見を聴きながら、平成24、25年度で茨木市総合交通戦略を策定した。

2 調査フロー



3 調査圏域図

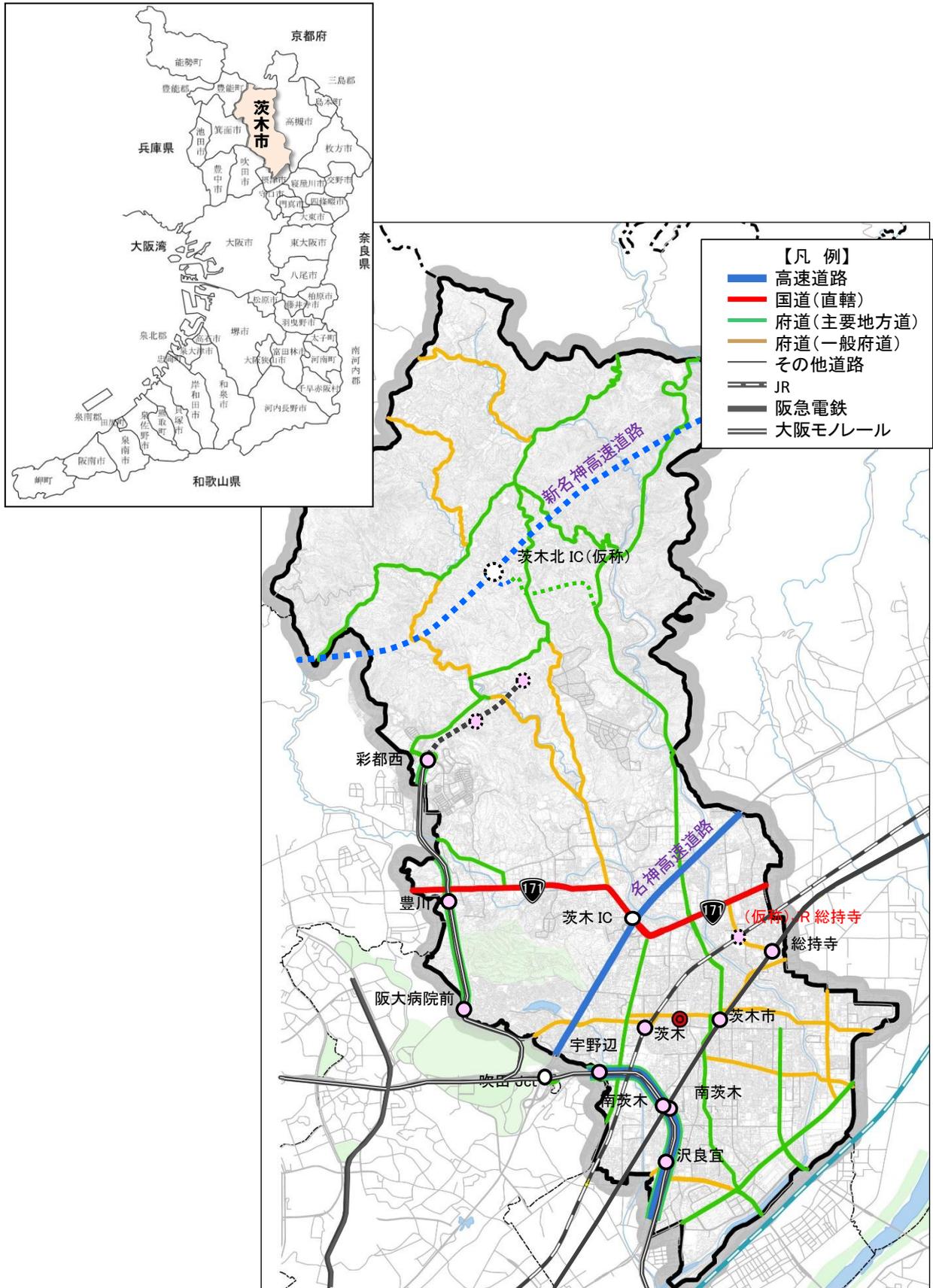


図 茨木市の交通基盤

4 調査成果

1. 茨木市総合交通戦略とは

本市にふさわしい交通のあり方を検討し、概ね20年後の本市のまちの将来像を実現するために必要な交通施策として、長期(概ね20年以内)において達成すべき目標や施策の方向性を踏まえ、短期(概ね5年以内)及び中期(概ね10年以内)で実施する具体的施策を定めた実行計画です。

将来の交通体系づくりにむけては基本理念とともに、基本理念に基づく施策を進めるため、3つの基本方針を定めました。

茨木市のまちの将来像

住み続けたい元気なまち

都市活動の基本である「住みやすさ」、「活力」の向上を目指し、茨木市総合交通戦略では、本市のまちの将来像を「住み続けたい元気なまち」とします。

【将来像の実現に向けた交通の課題】

- | | |
|--------------|----------------------|
| 1. 超高齢社会への対応 | 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

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. 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示したものが下の図です。

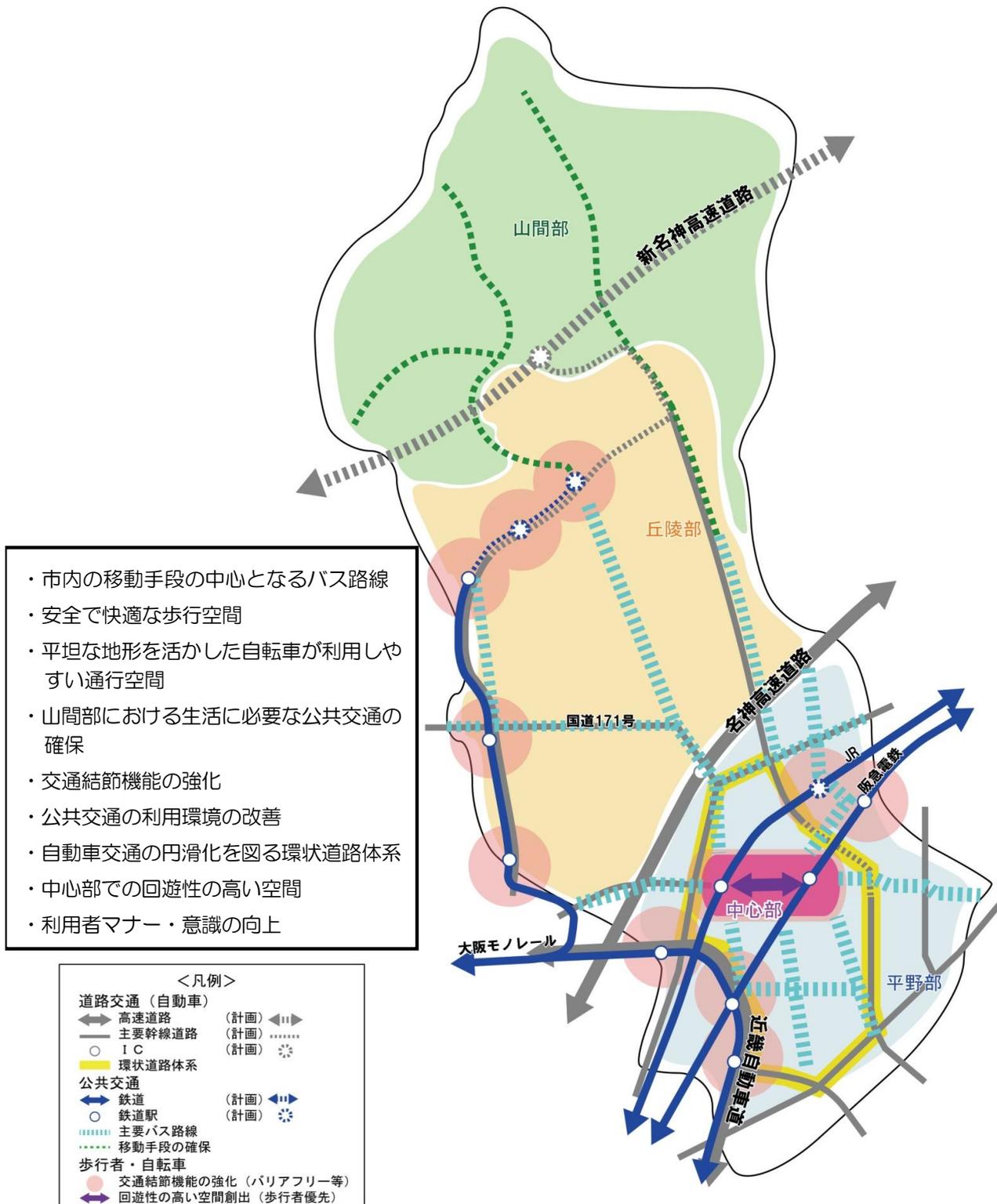


図 将来の交通体系イメージ

3. 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

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

◆テーマ①～テーマ⑨

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

◆施策1～施策20

・テーマごとに設定した将来目標を実現するため、20の交通施策に取り組みます。

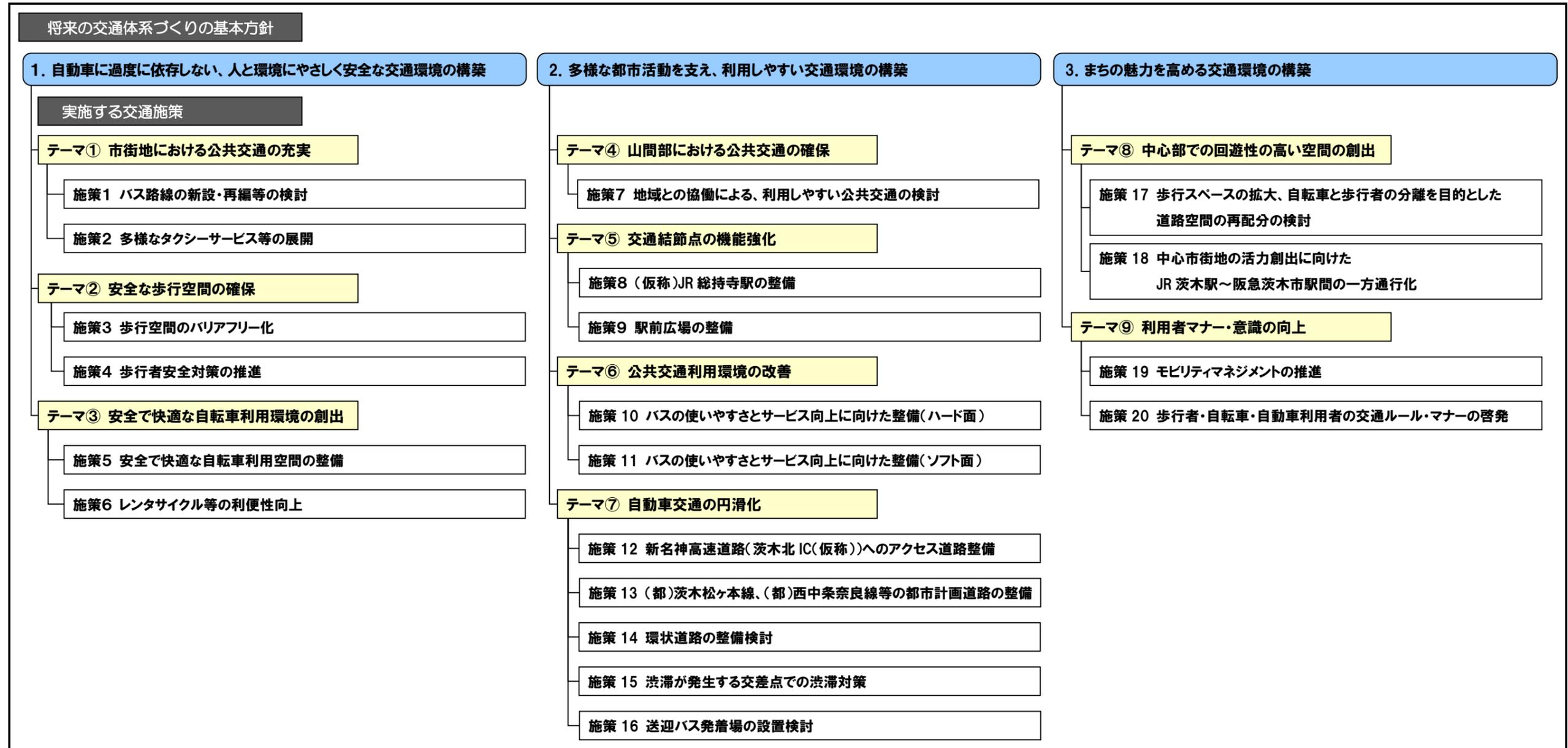


図 茨木市総合交通戦略で定める交通施策

4. 実施する交通施策の一覧

将来目標や施策の方向性を踏まえ、今後 10 年間で重点的に取り組む交通施策をとりまとめました。

短期（概ね5年以内）

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

中期（概ね10年以内）

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

【実施主体について】

各施策の取り組みにあたり、中心となり取り組む主体を「実施主体」としています。

- ・茨木市：市道を管理する道路管理者（茨木市）も含まれています。
- ・交通事業者：鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者
- ・交通管理者：警察（公安委員会）
- ・道路管理者：国道を管理する国、府道を管理する大阪府
- ・市民：市内の事業者等も含まれています。※施策によっては、その他の実施主体を記載しています。

展開施策	実施スケジュール		実施主体	
	短期	中期		
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	駅の開業に合わせて運行		交通事業者	
1-2：阪急及びモノレール南茨木駅～JR 茨木駅への連絡強化	運行の検討		交通事業者	
1-3：公共施設や交通結節点等を循環するバス路線の導入に向けた検討	改善案を検討 社会実験	(既存路線バスの利用環境改善策を検討) 本格導入判断	茨木市、交通事業者	
1-4：周辺自治体との連携の検討	意見交換の実施		茨木市	
施策2：多様なタクシーサービス等の展開	タクシーサービスを展開、移動困難者支援のあり方等を検討		茨木市、交通事業者、NPO 法人等	
テーマ②：安全な歩行空間の確保				
施策3：歩行空間のバリアフリー化	バリアフリー基本構想策定	基本構想の策定	茨木市	
	バリアフリー化の対策実施	バリアフリー化の実施	茨木市、交通事業者、交通管理者、道路管理者(国・大阪府)	
施策4：歩行者安全対策の推進	歩行者・自転車・自動車の分離	路側帯のカラー舗装化等の実施	道路空間の再配分等の改良	茨木市、交通管理者、道路管理者(国・大阪府)
	通学路の安全対策	対策案を検討し、実施を継続		茨木市、交通管理者、道路管理者(国・大阪府)、教育委員会
	歩道の整備、拡幅	整備の検討	歩道整備	茨木市、道路管理者(国・大阪府)
	踏切の安全対策	安全対策の実施		交通事業者、交通管理者
テーマ③：安全で快適な自転車利用環境の創出				
施策5：安全で快適な自転車利用空間の整備	(仮称)自転車利用環境整備計画の策定	整備計画の策定		茨木市
	自転車利用環境の向上施策	対策を実施		茨木市、交通管理者、道路管理者(国・大阪府)、市民
施策6：レンタサイクル等の利便性向上	(仮称)自転車利用環境整備計画に基づいて検討	民間事業者による事業展開		茨木市、交通事業者

※施策によっては長期においても実施を継続します。
 ※破線の矢印は、施策の進捗状況により継続して取り組む場合や発展させた取り組みを進めることを示しています。
 ※矢印の長さは目安として示しています。

展開施策	実施スケジュール		実施主体	
	短期	中期		
基本方針2：多様な都市活動を支え、利用しやすい交通環境の構築				
テーマ④：山間部における公共交通の確保				
施策7：地域との協働による、利用しやすい公共交通の検討				
7-1：地域住民との協働による、利用しやすい運行方法の検討	地域住民との検討	検討結果に基づき試行	茨木市	
7-2：周辺自治体との連携の検討	意見交換の実施		茨木市	
7-3：山間部を訪れる観光客等の移動手段としての活用検討		利用促進案の検討	茨木市、交通事業者、観光協会等	
テーマ⑤：交通結節点の機能強化				
施策8：(仮称)JR 総持寺駅の整備	駅前広場、道路等の整備		茨木市、交通事業者、民間事業者	
施策9：駅前広場の整備				
9-1：阪急総持寺駅	歩道整備等の検討 整備	駅前広場の整備検討	茨木市、道路管理者(大阪府)	
9-2：JR 茨木駅(立命館大学の開学に向けた周辺整備)	周辺整備		茨木市、道路管理者(大阪府)	
9-3：JR 茨木駅(西口駅前広場の再整備等)	西口駅前広場の再整備	計画の検討、設計	再整備	茨木市、土地所有者
	万博公園南側エリアでの開発への対応	対策の検討、実施		開発事業者
9-4：阪急茨木市駅西口駅前広場の再整備	対策の検討、実施	再整備の検討	茨木市	
テーマ⑥：公共交通利用環境の改善				
施策10：バスの使いやすさとサービス向上に向けた整備(ハード面)				
10-1：ノンステップバスの導入促進		車両の入替に応じて実施	交通事業者	
10-2：ハイグレードバスの整備	可能性を検討	整備	茨木市、交通事業者	
施策11：バスの使いやすさとサービス向上に向けた整備(ソフト面)				
11-1：公共交通マップの作成・配布	作成・配布		茨木市、交通事業者	
11-2：総合案内板の設置	設置		茨木市、交通事業者	
11-3：バスロケーションシステムの導入促進	導入		交通事業者	
11-4：交通系 IC カードの導入促進	導入		交通事業者	
11-5：乗り継ぎ運賃の値下げ	改善案を検討 社会実験	本格導入判断	茨木市、交通事業者	
11-6：バス停までの移動支援についての検討	対策を検討	実施	茨木市、市民、NPO 法人等	
テーマ⑦：自動車交通の円滑化				
施策12：新名神高速道路(茨木北 IC(仮称))へのアクセス道路整備	(都) 大岩線の整備(新名神高速道路の供用に合わせて整備)		道路管理者(大阪府)	
施策13：(都)茨木松ヶ本線、(都)西中条奈良線等の都市計画道路の整備	(都) 茨木松ヶ本線の整備		茨木市、道路管理者(大阪府)	
	(都) 西中条奈良線の整備	他の都市計画道路の整備		
施策14：環状道路の整備検討	整備に向けた協議		茨木市	
施策15：渋滞が発生する交差点での渋滞対策	対策を検討し、整備		道路管理者(国・大阪府)	
施策16：送迎バス発着場の設置検討	設置箇所の検討	再整備に合わせて検討	茨木市	
基本方針3：まちの魅力を高める交通環境の構築				
テーマ⑧：中心部での回遊性の高い空間の創出				
施策17：歩行スペースの拡大、自転車と歩行者の分離を目的とした道路空間の再配分の検討	景観計画に基づく民有地のオープンスペースの確保	無電柱化、自転車と歩行者の分離を検討	茨木市、道路管理者(大阪府)、市民、電力会社等	
施策18：中心市街地の活力創出に向けた JR 茨木駅～阪急茨木市駅間の一方通行化	影響整理、関係者との協議		茨木市	
	局部改良や社会実験の検討			
テーマ⑨：利用者マナー・意識の向上				
施策19：モビリティマネジメントの推進				
19-1：モビリティマネジメントの推進	対策を検討し、実施を継続		茨木市、大阪府、交通事業者、市民	
19-2：電気自動車等の低公害車の普及促進	公用車への導入、市民への広報		茨木市、市民	
19-3：電気自動車等のカーシェアリングの導入促進	情報提供、民間事業者との連携		茨木市、民間事業者	
施策20：歩行者・自転車・自動車利用者の交通ルール・マナーの啓発	自転車等への啓発活動を継続		茨木市、交通事業者、道路管理者(国・大阪府)、市民	
	歩行者、自動車利用者への啓発・周知活動を検討し、実施			

5. 計画の推進体制

短・中期で実施する交通施策の推進にあたり、市や市民、交通事業者などの関係機関と連携を強化して取り組む必要があります。

各実施主体による施策の進捗状況は、概ね5年後に短期で実施した施策について確認し、次の5年間となる中期で実施する施策について、必要に応じて見直すこととします。

また概ね10年後には短・中期で実施した施策の評価を行い、本戦略についても必要に応じて見直すこととします。

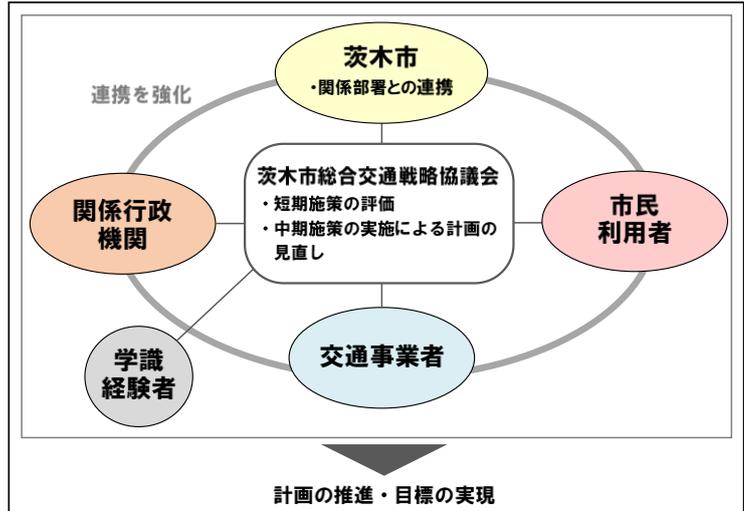


図 計画の推進体制

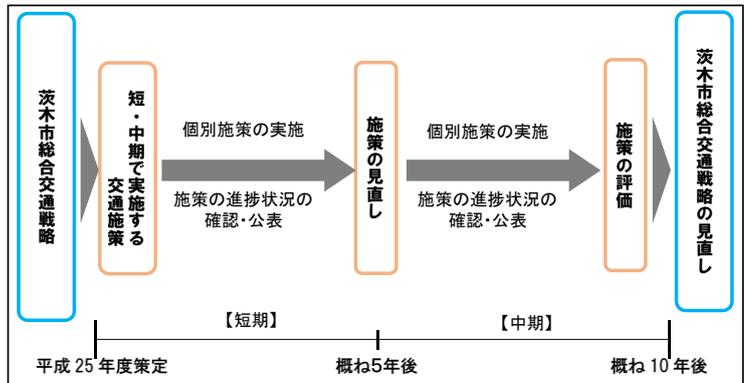


図 進行管理

6. 評価指標の設定

短・中期で実施する交通施策に対する評価指標として10年後の目標値を定めています。

将来の交通体系づくりの基本方針	評価指標	現況値	目標値 (10年後)
基本方針1 自動車に過度に依存しない、人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%