

令和5年度
第2回 茨木市総合交通戦略協議会
(参考資料② 施策の進捗及び今後の方向性)

令和5年11月20日
茨木市

茨木市総合交通戦略における交通施策体系

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。

実施する交通施策

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

施策2 多様なタクシーサービス等の展開

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

施策4 歩行者安全対策の推進

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

施策6 レンタサイクル等の利便性向上

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。

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

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

施策9 駅前広場の整備

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)

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)

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

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

施策14 環状道路の整備検討

施策15 淀滞が発生する交差点での渋滞対策

施策16 送迎バス発着場の設置検討

現行
計画

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、活性化施策と一緒にし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緒にして、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。

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

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

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

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

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：JR総持寺駅の整備に合わせた新たなバス路線の導入

◎ 実施済み

進捗状況

駅の開業に合わせて運行

実施時期

2014年～

取組実施時の工夫

特に無し

取組から得られた効果

JR総持寺駅への延伸による経費増大を最小限に抑えるため、阪急茨木市駅を終点とした。

取組実施後に新たに発生した課題・残存している課題

バス始終点の中間にJR総持寺駅ができたため、JR総持寺駅から徒歩圏内のバス利用者が開業前に比べて約23%減少。

今後の取組の方向性

事業完了

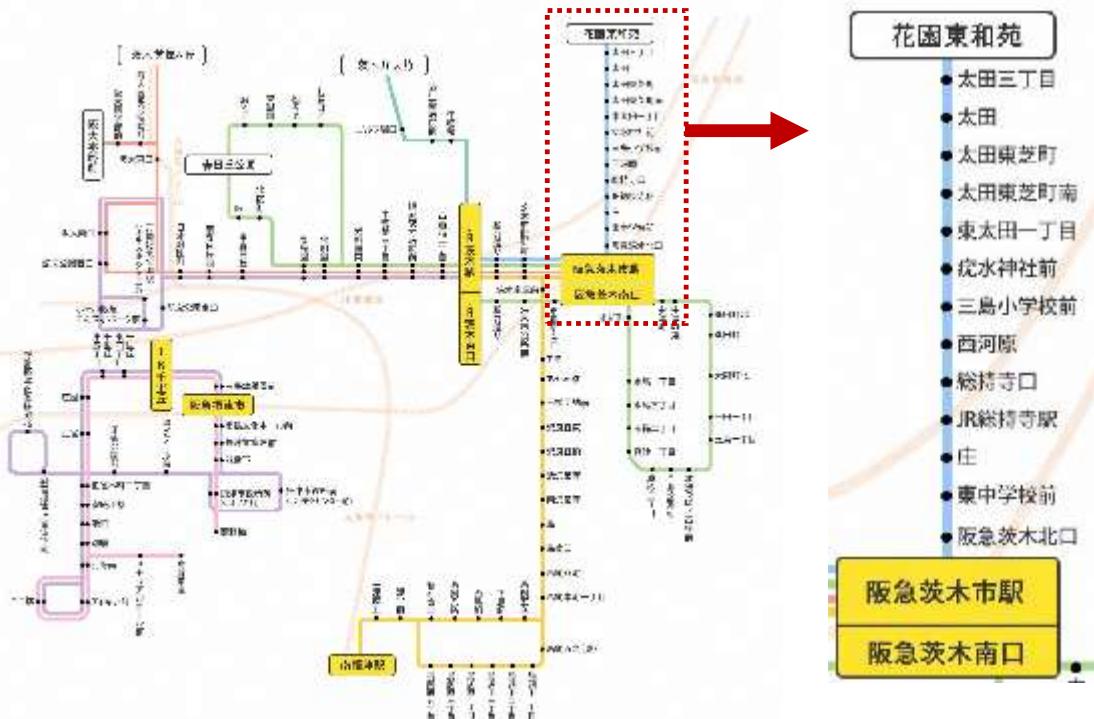


図 新たなバス路線

出典：近鉄バス株式会社HP

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

1-2：阪急及びモノレール南茨木駅～JR茨木駅への連携強化

進捗状況

JR茨木駅から南茨木駅を経由する路線を新設

実施時期

2015年～

取組実施時の工夫

停留所新設に伴う調整など。

取組から得られた効果

令和4年のJR茨木駅～阪急南茨木駅間の利用者数は、
1便あたり約1～2名。

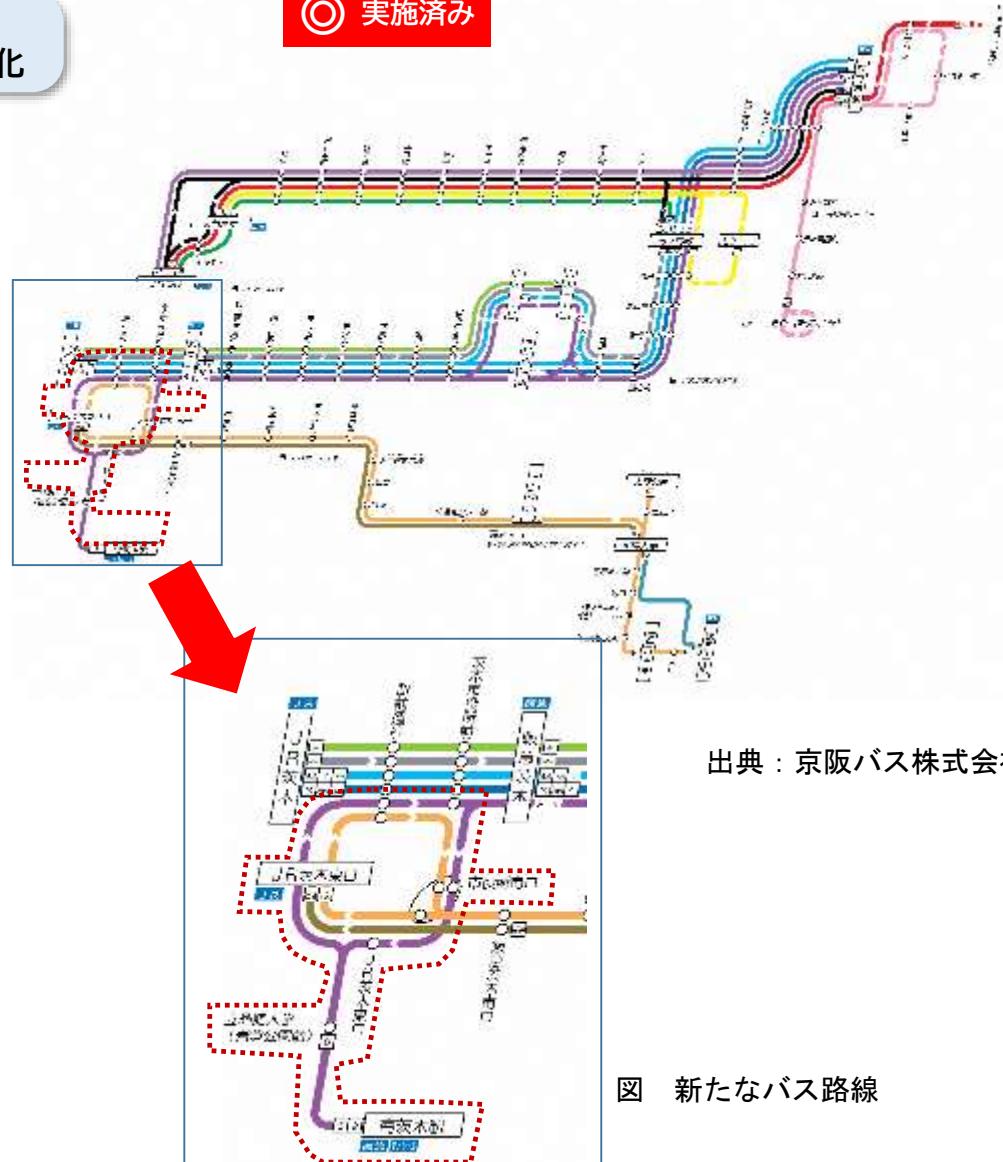
取組実施後に新たに発生した課題・残存している課題

JR茨木駅～阪急南茨木駅間の利用が少ないとから、
令和5年4月1日の運行を最後に運休中。同区間は、今後廃止予定。

今後の取組の方向性

事業完了

◎ 実施済み



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

1-3：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

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

実施時期

2015年～

◎ 実施済み

実施済みでない要因

循環バスの導入による利点と欠点を比較した結果、循環バスの導入に比べ、既存バス路線の活用・利用環境改善の方が効果が高いと考えられる。

実施のために必要となる事項・実施にあたっての課題

循環バスと既存路線バスとの競合による交通利便性低下の可能性がある。
また、市の赤字補填が必要となる可能性がある。

取組から得られた効果

アンケート結果(2016年度)から、乗り継ぎ運賃が割引になっても約半数の人は利用回数が変わらない。

取組実施後に新たに発生した課題・残存している課題

代替施策として、バスの乗り継ぎ運賃割引施策を検討。
実施効果の再確認を含め、路線バスの利便性向上施策の検討が必要。

今後の取組の方向性

事業完了

◇循環バスの導入には課題が多い。
◇路線バスの乗継運賃割引施策等、
他の利便性向上施策を検討する

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。

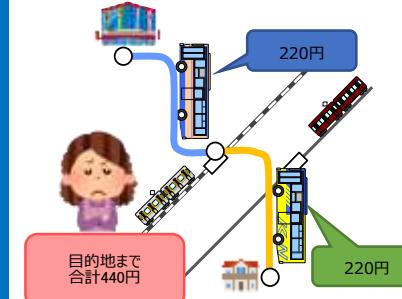
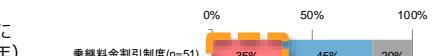


図 現況のバス乗継利用イメージ



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円化は現状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

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

1-4：周辺自治体との連携の検討

○ 実施中

一部実施済み

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
豊能町と公共交通ネットワークについて意見交換を実施

実施時期

2014年～

実施済みでない要因

引き続き意見交換を実施するため。

今後の取組の方向性

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

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

テーマ① 市街地における公共交通の充実

施策2：多様なタクシーサービス等の展開

進捗状況

○ 実施中 一部実施済み

- ・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策に関する意見交換会に出席し情報収集を実施
- ・2022年度に大阪タクシー協会へ事業状況や今後の展望・課題についてヒアリングを実施
- ・重度障害者タクシー料金助成(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（2018年度より対象者を拡充）

実施時期

2014年～

実施済みでない要因

- ・引き続き実施するため

取組実施時の工夫

- ・令和3年度から乗車料金が1,000円を超える場合、2枚まで使用可能とした。

取組から得られた効果

- ・タクシー事業者が抱えている課題の共有。山間部におけるデマンド運行への可能性を踏まえた事業協力についての聞き取り。
- ・アンケート結果(令和4年度)では、「経済的に助かる」「外だしやすくなつた」等肯定的な意見が多い。
- ・令和2年度と比較し、チケットを半分以上利用した人が、5%増加。

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策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

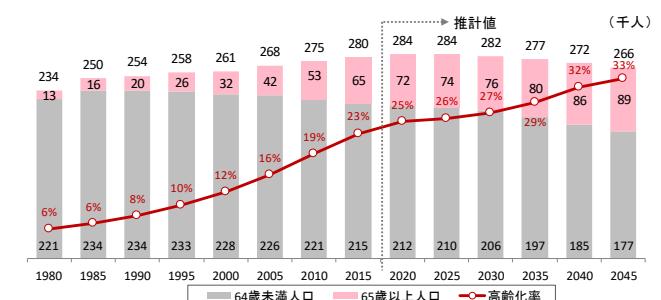
1か月当たり4枚(申請月から当該年度分を一括交付)

■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て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

テーマ① 市街地における公共交通の充実

施策2：多様なタクシーサービス等の展開

○ 実施中

一部実施済み

取組実施後に新たに発生した課題・残存している課題

- 運転手不足等の課題が確認でき、今後の公共交通への維持について検討が必要。
- アンケート結果（令和4年度）では、「一度に使える枚数が多くなっても、使い切るのが早くなるだけでプラスにはならない」「一度に使える枚数を増やしてほしい」という意見がある。
- 利用者から、タクシーの予約ができない、呼んでもすぐに配車されない等の相談があり、事業者と利便性に関する検討が必要。

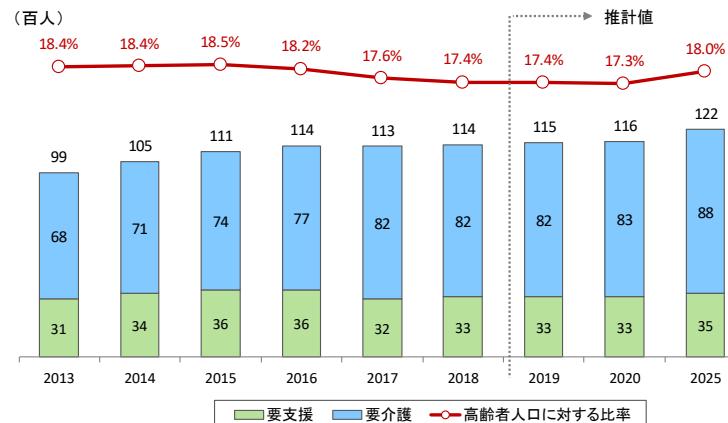
今後の取組の方向性

継続協議

進捗状況

・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

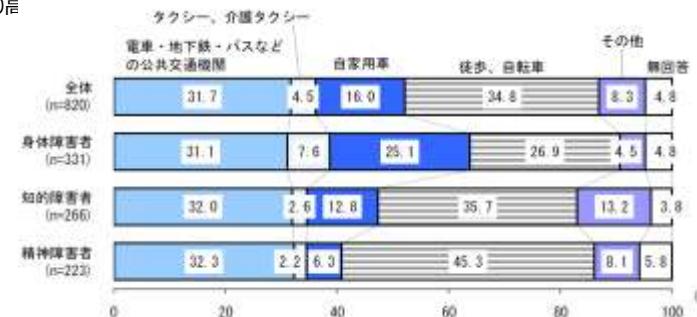
テーマ① 市街地における公共交通の充実

施策2：多様なタクシーサービス等の展開

進捗状況

- 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

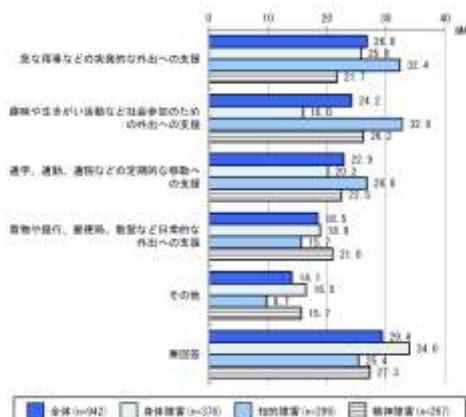


出典：茨木市保健福祉に関するアンケート調査

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。

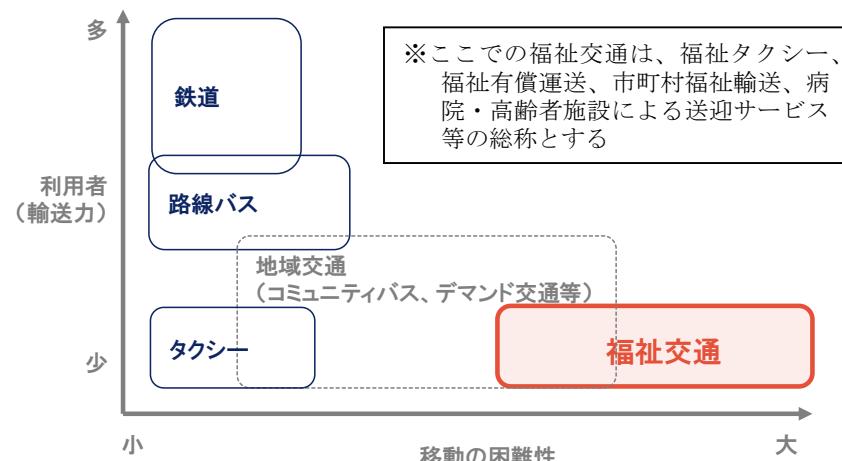


図 公共交通のサービス領域についての考え方

・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

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

◎ 実施済み

進捗状況

バリアフリー基本構想の策定（2015年度）
バリアフリー基本構想の改定（2021年度）

実施時期

2014年～

今後の取組の方向性

事業完了
※継続協議会で進捗状況の確認

施策3：歩行空間のバリアフリー化

3-2：バリアフリー化の対策実施

○ 実施中

進捗状況

歩道の段差解消等を順次実施

実施時期

2014年～

今後の取組の方向性

継続協議
※構想に基づきバリアフリー化を推進

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

テーマ② 安全な歩行空間の確保

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

○ 実施中

進捗状況

路側帯のカラー舗装化
自転車レーンの整備

実施時期

2014年～

今後の取組の方向性

継続実施

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

- 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

テーマ② 安全な歩行空間の確保

施策4：歩行者安全対策の推進
4-2：通学路の安全対策

○ 実施中

進捗状況

- ・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、上下校の安全見守りを実施

実施時期

2013年～

取組実施時の工夫

関係機関・関係各課と各校園から定期的に対策要望を集約し、連携を図っている。

取組から得られた効果

各校、警察及び交通政策課の協力し、交通安全教室を実施しており、児童の意識向上につながっている。

取組実施後に新たに発生した課題・残存している課題

道路形状等の課題から、要望に沿った対策を行えていない箇所があり、代替措置を含め関係課と連携し、対応していく必要がある。

今後の取組の方向性

継続実施

進捗状況

- ・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、上下校の安全見守りを実施

■ 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のためにゾーン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

テーマ② 安全な歩行空間の確保

施策4：歩行者安全対策の推進

4-3：歩道の整備、拡幅

○ 実施中

進捗状況

西河原北町西太田線 他 整備
ゾーン30の導入

実施時期

2013年～

今後の取組の方向性

継続実施

進捗状況

- ・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

テーマ② 安全な歩行空間の確保

施策4：歩行者安全対策の推進
4-4：踏切の安全対策

○ 実施中

進捗状況

踏切事故防止キャンペーンの実施

実施時期

2015年～

今後の取組の方向性

継続実施

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

施策5：安全で快適な自転車利用空間の整備

5-1：自転車利用環境整備計画の策定

◎ 実施済み

進捗状況

茨木市自転車利用環境整備計画の策定（H26年度）

実施時期

2014年

今後の取組の方向性

事業完了

※改定版総合交通戦略を踏まえ、改定計画を策定予定

施策5：安全で快適な自転車利用空間の整備

5-2：自転車利用環境の向上施策

○ 実施中

進捗状況

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

実施時期

2015年～

今後の取組の方向性

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の整備等を推進

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。

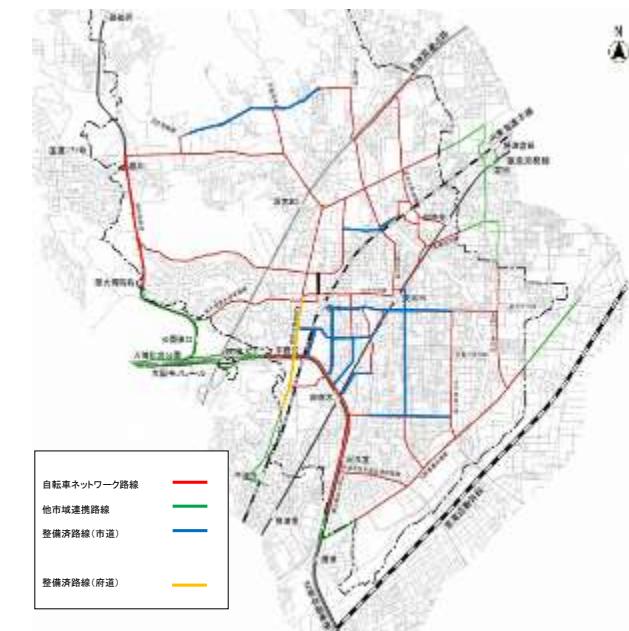


図 自転車レーン整備状況

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

テーマ③ 安全で快適な自転車利用環境の創出

施策6：レンタサイクル等の利便性向上

○ 実施中

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

実施時期

2014年～

今後の取組の方向性

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

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

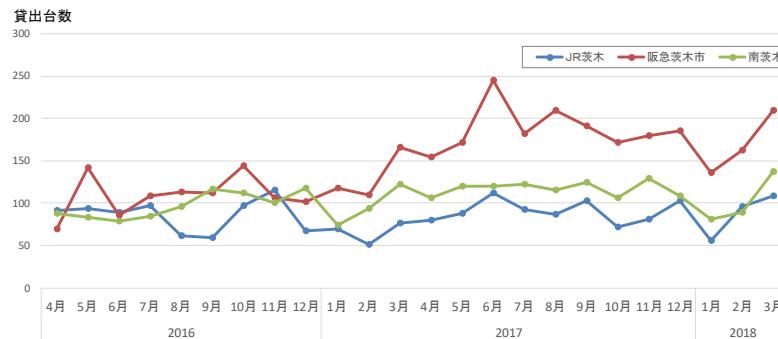
2014年よりJR茨木駅東口、阪急茨木市駅西側にコミュニティサイクルポートを設置し、コミュニティサイクルを導入している。阪急茨木市駅を中心に貸出台数は増加しているものの、認知度向上という課題が残っている。

現行計画における交通施策の進捗状況

進捗状況

・コミュニティサイクル貸出台数

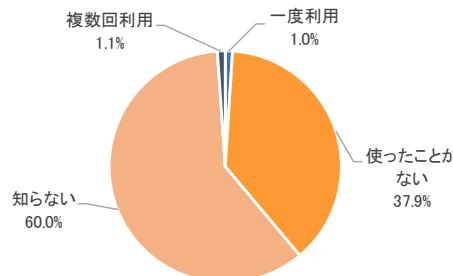
駅別のコミュニティサイクル貸出台数をみると、JR茨木駅や南茨木駅での利用者は2016年以降横ばいの傾向だが、阪急茨木市駅は2017年以降増加傾向にある。また、2018年以降はどの駅も貸出台数が増加傾向にある。



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%最も高く、認知度が低い状況である。



出典：茨木市
図 駅別のコミュニティサイクル貸出台数

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。

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

進捗状況

○ 実施中

- ・山間部地域の移動実態に関する調査を実施
- ・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
- ・上音羽地区を対象に予約型あいのりタクシーの試験運行を実施
- ・ダムパークいばきたに大規模な駐車場を整備
- ・ダムパークいばきたに係るワークショップ参加者と北部地域における交通課題を共有

実施時期

2014年～

実施済みでない要因

- ・引き続き地域住民との意見交換を実施するため
- ・ダムパークいばきたの駐車場は令和6年度中に整備完了。
並行して公園前にバス停の新設も協議中。
- ・エリアマネジメント活動が地域主体での移動手段確保に及ぶかが不明。

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

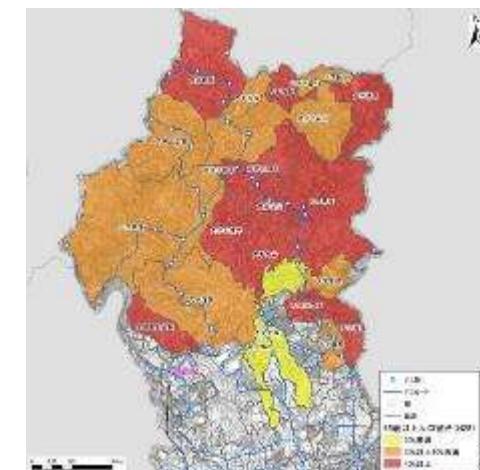
■山間部の移動手段に関する現状

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。そこで、地域の一部が公共交通空白地となる錢原・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日以上の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。

テーマ④ 山間部における公共交通の確保

施策7：山間部における公共交通の確保

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

○ 実施中

実施のために必要となる事項・実施にあたっての課題

運行内容や利用料金の設定等、地域等との検討が必要

取組から得られた効果

デマンドタクシーを導入した場合の課題（運行経費等）の把握

今後の取組の方向性

継続実施

地域による主体的な取り組みの推進に向け、地域との意見交換や勉強会の開催など、継続して取組む。

阪急バスお出かけツアー

●公共交通を使う習慣のない人の体験会。

阪急バスに乗って
千里中央まで行って、
買い物を体験する
機会を提供。
ICカードの利用も体験。



取組経過

2021年（令和3年）2月	上音羽地区での検討を開始
2021年（令和3年）6月	現地視察・勉強会等の取組を開始
2022年（令和4年）4月	「阪急バスお出かけツアー」及びアンケートを実施
2022年（令和4年）10月	予約型のあい乗りタクシー「おとわ号」の試験運行（10/11～11/29）
2022年（令和4年）12月	試験運行終了後アンケートを実施
2023年（令和5年）7月	上音羽地区も含めた山間部と試験運行結果の共有及び意見交換を開始

おとわ号 の試験運行（予約型あい乗りタクシー）

試験運行の概要

- 期間：2022年10月11日(火)～11月29日(火)
- 運行形態：会員登録・事前予約制、あい乗り(上音羽住民のみ)
- 車両：ジャンボ、セダン(小型)
- 運行ダイヤ：1日2往復(行き2便・帰り2便)
- 運行日：毎週 火・金曜日
- 運行区間：上音羽地区～アル・プラザ茨木
- 乗降場所：上音羽地区内に4カ所+集会所
- ★登録会員募集、予約受付・配車予約、広報物の配布、運行当日の窓口等は、地区の担当係が対応。**

運行結果

- 予定した15日のうち、13日に運行。
(おとわ号は予約がなければ運行しない仕組み)
- 42名が会員登録。60・70代が中心。
- 延べ利用者数は51名。70代が6割。
- 登録会員（42名）のうち、1日でもご利用いただいた方（実利用者数）は17名。



運行結果



利用日数別の登録会員人数



- “お試し”で、初期にご利用いただいた方が多いなか、日常的に利用する方が7名。

(1～2週間に1日以上乗ってくださった方)

運行結果

- 8割近くが、
火曜日の利用。



- 8割近くが、第1便×第3便を利用。

(朝出かける便、お昼に帰る便)

- 1便あたりの乗車客数は、3.1人。

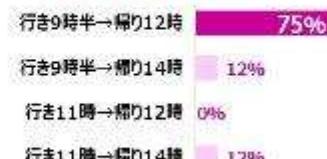
利用が安定（定着）した11月は、2.5人。

参考(日曜日の試乗会)



平日に利用できない方が体験できるよう、12月11日(日)に試乗会を開催。
3名のうち1名が初めての利用客。

延べ利用客数（利用便）



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

7-2：周辺自治体との連携の検討

進捗状況

適宜、周辺市との意見交換を実施

実施時期

2014年～

実施済みでない要因

引き続き地域住民との意見交換を実施するため

今後の取組の方向性

継続実施

○ 実施中

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

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
7-3：山間部を訪れる観光客等の移動手段としての活用検討

○ 実施中 一部実施済み

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魅力向上
- ・安威川ダム及びダムパークいばきた整備を踏まえ、新たな資源を活用した取組を検討。
- ・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
- ・ダムパークいばきたフェスティバルの開催時に路線バスを増便し、パンフレットで公共交通を利用した来場をPR



実施時期 2014年～

実施済みでない要因

ダムパークいばきたの開園後も取組を進めるため。

実施のために必要となる事項・実施にあたっての課題

- ・市内外からの来訪者の移動のため、公共交通や駐車施設の充実。

今後の取組の方向性

継続実施



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

○ 実施中 一部実施済み

進捗状況

- ・JR総持寺駅開業、軌道敷沿いの歩道整備（H30年3月完了）
- ・庄中央線、市道総持寺駅前線（府道停車場線）を順次整備

実施時期

2014年～

今後の取組の方向性

継続実施



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)

テーマ⑤ 交通結節点の機能強化

施策9：駅前広場の整備

9-1：阪急総持寺駅

○ 実施中

進捗状況

- ・都市計画決定（西口駅前広場）（2016年度）
- ・五反田橋梁の空頭高さが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

実施時期

2014年～

取組実施時の工夫

- ・都市計画手続きを進めた。

取組から得られた効果

- ・総持寺太田線については、都市計画変更により、現道を基本とした整備内容に変更し、早期整備につなげた。
- ・五反田橋梁について、車両の接触件数が年平均4件（H16～22）あったが、0件（H28）に減少。

取組実施後に新たに発生した課題・残存している課題

- ・駅前広場については、用地買収が必要。

今後の取組の方向性

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

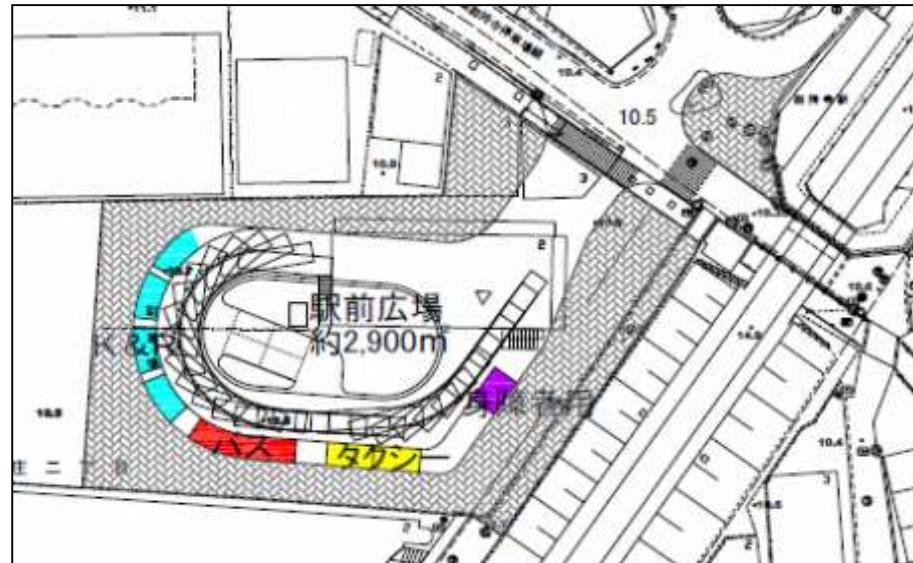


図 阪急総持寺駅駅前広場整備イメージ



図 五反田橋梁

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

テーマ⑤ 交通結節点の機能強化

施策9：駅前広場の整備

9-2：JR茨木駅（立命館大学開学に向けた周辺整備）

◎ 実施済み

進捗状況

周辺整備を実施

実施時期

2014年

今後の取組の方向性

事業完了



図 立命館大学の開学に向けた周辺整備

テーマ⑤ 交通結節点の機能強化

施策9：駅前広場の整備

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

進捗状況

- ・西口周辺整備計画策定（2014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

○ 実施中

実施時期

2014年～

実施済みでない要因

- ・目指すまちづくりの方向性の明確化や事業手法、増加する駅前に乗り入れる送迎バスへの対応について検討しているため。

実施のために必要となる事項・実施にあたっての課題

- ・駅前のまちづくりについて、権利者との協議調整とともに市民等の理解を得る必要がある。また、駅前広場の検討について、関係機関、交通事業者等との協議・調整が必要。

今後の取組の方向性

継続実施

※西口駅前広場の再整備を継続



図 JR茨木駅西口駅前広場 暫定整備状況

テーマ⑤ 交通結節点の機能強化

施策9：駅前広場の整備

9-3：JR茨木駅（西口駅前広場の再整備等）
万博公園南側エリアでの開発への対応

進捗状況

◎ 実施済み

開発事業者拡大連絡会に参加
西駅前交差点への交通負荷を抑制するため、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

実施時期

2015年～

今後の取組の方向性

事業完了



図 JR茨木駅西口駅前広場 暫定整備状況

テーマ⑤ 交通結節点の機能強化

施策9：駅前広場の整備

9-4：阪急茨木市駅西口駅前広場の再整備

○ 実施中

進捗状況

- ・基本構想策定業務実施（2014年度）
- ・事業化を目指して、関係者と協議中

実施時期

2014年～

実施済みでない要因

整備検討区域及び事業手法の変更による検討・協議調整に時間を要したため。

実施のために必要となる事項・実施にあたっての課題

民間ビルの建替えとの調整及び交通事業者・道路管理者・交通管理者との協議・調整も含めた駅前広場の整備検討が必要。

今後の取組の方向性

継続実施



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

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

進捗状況

各交通事業者において随時導入



実施時期

H26～

取組実施時の工夫

R5.7現在、茨木市内を運行する路線の担当営業所におけるノンステップバス保有率は96%。引き続き車両更新時はノンステップバスを導入予定。

取組から得られた効果

バリアフリーに対応した取り扱いが可能

取組実施後に新たに発生した課題・残存している課題

茨木市内乗り入れ車両は、一部を除きノンステップバス導入済。
今後も継続。

今後の取組の方向性

継続実施

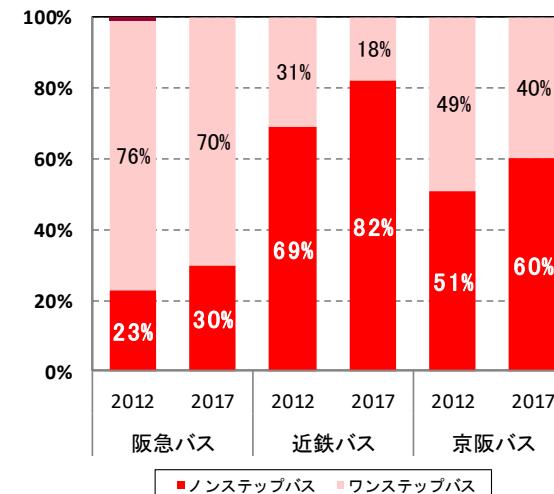


図 バス事業者各社の市内ノンステップバス導入率（2012年・2017年度末）

■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

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）

10-2：ハイグレードバス停の整備

進捗状況

△ 調整中

実現性含め要検討

都市計画道路等の整備に併せて可能性を検討中。

実施済みでない要因

設置後の歩道幅員2.0m以上確保できる箇所が確保できなかった。
都市計画道路を計画・道路整備をしている箇所が無く、設置の検討が出来なかった。

実施のために必要となる事項・実施にあたっての課題

- 上屋設置後、上屋を除いた歩道の幅員が原則2.0m以上必要。
- 設置や維持管理の費用が必要。

今後の取組の方向性

事業内容見直し

- 交通結節点や乗降客数の多い主要なバス停等において、道路整備時に設置を検討。
- ハイグレードバス停に限らず、上屋やベンチ設置等、待合空間の向上に向け、公設民営など官民連携も含めた検討が必要。

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

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

テーマ⑥ 公共交通利用環境の改善

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

進捗状況

H29年度作成

R4年度～毎年度更新・配布

◎ 実施済み

実施済ではない要因

毎年度、内容の更新を行い配布

今後の取組の方向性

事業完了



図 いばらき公共交通マップ

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）

11-2：総合案内板の設置

進捗状況

H26年度：JR茨木駅設置
H29年度：JR総持寺駅設置

○ 実施中 一部実施済み

取組から得られた効果

お客様の利便性向上

今後の取組の方向性

継続実施



図 総合案内板 (JR総持寺駅)

テーマ⑥ 公共交通利用環境の改善

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）

11-3：バスロケーションシステムの導入促進

◎ 実施済み

進捗状況

H26年度：京阪バス導入

H28年度：近鉄バス導入

H29年度：阪急バス導入

実施時期

H26～

取組から得られた効果

- お客様の利便性向上
- バス待ち時間の短縮など利便性が向上した。

取組実施後に新たに発生した課題・残存している課題

故障した場合、撤去する可能性がある。

今後の取組の方向性

事業完了



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）

テーマ⑥ 公共交通利用環境の改善

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）

11-4：交通系ICカードの導入促進

◎ 実施済み

進捗状況

平成26年度で全バス事業者において導入済

実施時期

H26

取組から得られた効果

- お客様の利便性向上
- 利用者のスムーズな降車が可能となった

今後の取組の方向性

事業完了

	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	○	○
	大阪モノレール	○	○
	阪急バス	○	○
	近鉄バス	○	○
	京阪バス	○	○
	タクシー ※一部利用できない会社有		○*

資料：各社HP

テーマ⑥ 公共交通利用環境の改善

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）

11-5：乗り継ぎ運賃の値下げ

進捗状況

△ 調整中 新しい施策も含め検討

適宜、乗り継ぎ運賃値下げ検討会議を開催

実施済みでない要因

- 過年度の市民アンケート調査結果から、乗り継ぎ運賃が割引になった場合、現状の利用回数が変わらない人が約半数。
- 上記のアンケート調査結果から、JR茨木駅～阪急茨木市駅間100円化は、現状の利用回数が増えるとの回答者が、乗り継ぎ運賃割引より多い。

実施のために必要となる事項・実施にあたっての課題

- 乗り継ぎ運賃の値下げには、行政負担が必要。
- 自社間や他社間での乗り継ぎ運賃の値下げに関し、乗り継ぎの認証方法などに課題。

今後の取組の方向性

継続協議

- 公共交通の持続性や、利用者の利便性を向上させるため、乗り継ぎ運賃の値下げではない「新たな施策」も含め検討を行う。

進捗状況

適宜、乗り継ぎ運賃値下げ検討会議の開催（再掲）

■ 乗り継ぎ運賃値下げ施策の検討内容（特殊区間運賃制度の導入）

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。

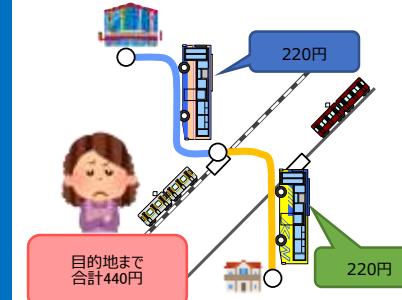
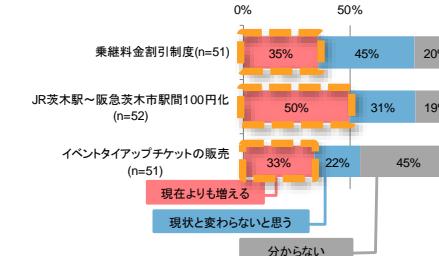


図 現況のバス乗継ぎ利用イメージ



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円化は現状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

テーマ⑥ 公共交通利用環境の改善

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）

11-6：バス停までの移動支援についての検討

進捗状況

実施中 一部実施済み

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

実施時期

H26～

取組から得られた効果

- ・一人での外出が難しい障害者が、移動支援（ガイドヘルプ）を利用してことで、社会生活上必要不可欠な外出や、余暇活動等の社会参加が可能となる。

今後の取組の方向性

継続実施

- ・民間委託で移動支援を提供済み
- ・さらに地域が主体となった移動手段の確保や、先行事例のような移動販売サービス導入を含め、山間部のモビリティ確保の手法を検討

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

◎ 実施済み

進捗状況

茨木千提寺IC～茨木摂津線の整備（H29年度完了）
茨木摂津線～茨木亀岡線区間の整備（R4年度完了）

実施時期

H26～

今後の取組の方向性

事業完了



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

テーマ⑦ 自動車交通の円滑化

施策 13：（都）茨木松ヶ本線、（都）西中条奈良線等の都市計画道路の整備

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

実施時期

- H26～（茨木松ヶ本線、山麓線等）
- H26（西中条奈良線）

実施済みでない要因

引き続き、都市計画道路の整備を推進するため（山麓線等）

今後の取組の方向性

継続実施

- 事業完了（茨木松ヶ本線、西中条奈良線）
- 継続実施（山麓線等）

○ 実施中



図 （都）茨木松ヶ本線の整備



図 （都）西中条奈良線の整備

テーマ⑦ 自動車交通の円滑化

施策 14：環状道路の整備検討

○ 実施中

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

実施時期

H26～

実施済みでない要因

- ・引き続き、茨木寝屋川線の整備を推進する

実施のために必要となる事項・実施にあたっての課題

- ・整備に伴う、用地買収の対象となる地権者が多大

取組から得られた効果

- ・都市計画変更（幅員、形状等の変更）に向け、大阪府との協議を進めている。

取組実施後に新たに発生した課題・残存している課題

- ・茨木寝屋川線の整備に向け、大阪府と協定を締結したが、都市計画変更に伴い、用地買収の対象となる地権者が増加

今後の取組の方向性

継続実施



テーマ⑦ 自動車交通の円滑化

施策 15：渋滞が発生する交差点での渋滞対策

○ 実施中

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

実施時期

H26～

実施済みでない要因

- ・引き続き、西河原交差点の整備に向け協議を進める

実施のために必要となる事項・実施にあたっての課題

- ・用地取得

今後の取組の方向性

継続実施

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

テーマ⑦ 自動車交通の円滑化

施策 16：送迎バス発着場の設置検討

○ 実施中

進捗状況

- ・イオン茨木北側にバス停を整備
- ・阪急茨木市駅西口駅前広場は、関係者協議中

実施時期 H29

実施済みでない要因

- ・特になし

今後の取組の方向性

継続実施

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

テーマ⑧ 中心部での回遊性の高い空間創出

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

実施中

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

実施時期 H26～

実施済みでない要因

- ・引き続き、自転車通行空間の整備を推進する

取組実施時の工夫

- ・中心部周辺を景観上重点地区とし、建築物等の規模に関わらず届出前に、事前協議を実施している。

取組から得られた効果

- ・景観協議により、中心部周辺の民有地において、1m以上のオープンスペースを確保（R4:11件、R3:6件）

今後の取組の方向性

継続実施



図 自転車通行空間の法定外表示
(JR茨木駅-阪急茨木市駅間)

テーマ⑧ 中心部での回遊性の高い空間創出

施策 18：中心市街地の活力創出に向けたJR茨木駅～阪急茨木市駅間の一方通行化

○ 実施中

進捗状況

- ・一方通行化シミュレーション映像を作成（H26年度）
- ・出前講座の開催などにより、市民への周知を実施
- ・魅力的な空間形成を目指したワークショップや社会実験を実施（令和3～5年度）

実施時期

H26～

取組実施時の工夫

- ・中央通り、東西通りを対象に、沿道関係者とともに
魅力的なデザインの検討や社会実験を実施し、
沿道関係者等の理解と機運の醸成に努めている。

取組から得られた効果

- ・歩いて楽しい沿道景観の形成を促進するため、景観計画を変更した。
- ・通りの将来像やデザインなど、目指す方向性を示すため、魅力的な通りの
指針となるストリートデザインガイドライン※を作成した。

取組実施後に新たに発生した課題・残存している課題

- ・一方通行化の実現にあたっては、景観面の検討のほか、道路断面の見直しや
交通量の低減につながる交通面の具体的な検討を引き続き行うことが必要。

今後の取組の方向性

継続実施



(※令和5年度末策定予定)



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

○ 実施中

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

実施時期

- H26～

取組実施時の工夫

- 転入届提出時や運転免許証自主返納支援事業の手続きにおいて、公共交通マップを配布。
- 茨木市のホームページにて、COOL CHOICEの取組として、公共交通機関や自転車の利用を推奨するスマートムーブについての呼びかけをしています。

今後の取組の方向性

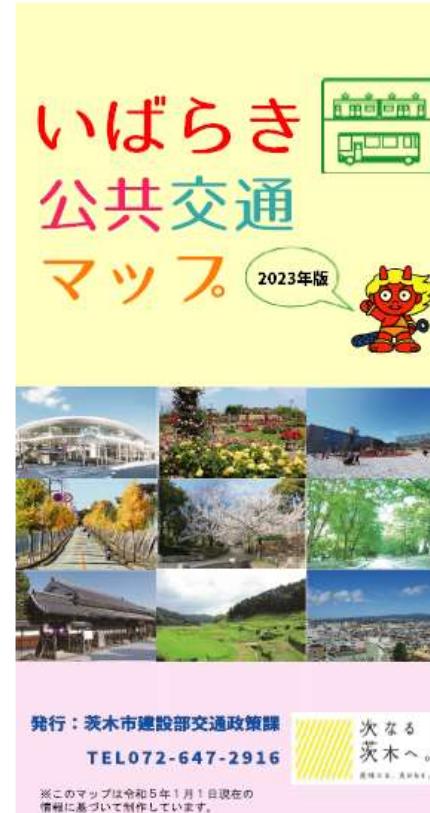
継続実施

公共交通機関を利用しよう

電車やバスなどの公共交通機関はCO₂の排出が少ない移動手段です。
目的地に正確な時間に到着できるのも公共交通機関の大きな利点です。
通勤や通学はもちろん、旅行やちょっとした外出などでも電車やバスの利用を心がけましょう。



市HP



いばらき公共交通マップ（2023年版）

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

19-2：電気自動車等の低公害車の普及促進

○ 実施中

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

実施時期

H26～

取組実施時の工夫

- 地球温暖化対策実行計画に基づき、走行中に二酸化炭素を排出しない電気自動車や、
排出量の少ないエコカーの普及を促進し、環境にやさしいまちづくりを進めている。
いばらき環境フェアにて、エコカーの展示を実施している。
- 環境保全に向けた率先実行計画（エコオフィスプランいばらき）に基づき、
公用車の更新時には、可能な限りエコカーを導入。
- 茨木市内的一部路線で、国の補助事業を活用した電気バスが運行開始。
本事例をPRすることで低公害車の普及促進に努める。

取組から得られた効果

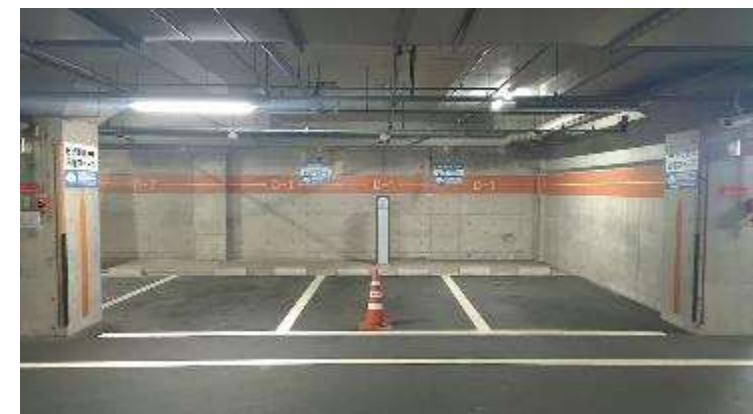
- 市内の次世代自動車の割合が11%(平成30年度)から14%(令和3年度)に増加。
- 公用車のエコカー導入状況は、燃料電池自動車1台、ハイブリッド車6台、
超低燃費車125台。（令和5(2022)年3月現在）

今後の取組の方向性

継続実施



令和4年度いばらき環境フェア



中央公園駐車場EV車用充電スタンド

