

令和 6 年度

第 4 回 茨木市総合交通戦略協議会

(説明資料)

< 目 次 >

1. 公共交通部会の開催報告	1
本日の議題	2
2. 今年度の検討予定	3
3. 昨年度の検討内容	5
4. 事業メニュー（施策・取組）の検討	8
5. 評価指標・数値目標について	33
6. 次回協議会の内容（案）	38

令和6年8月22日
茨 木 市

【第3回 公共交通部会】

◇ 開催予定：令和6年7月24日(水)

10時～12時

◇ 出席者：学識経験者、
バス事業者、タクシー事業者

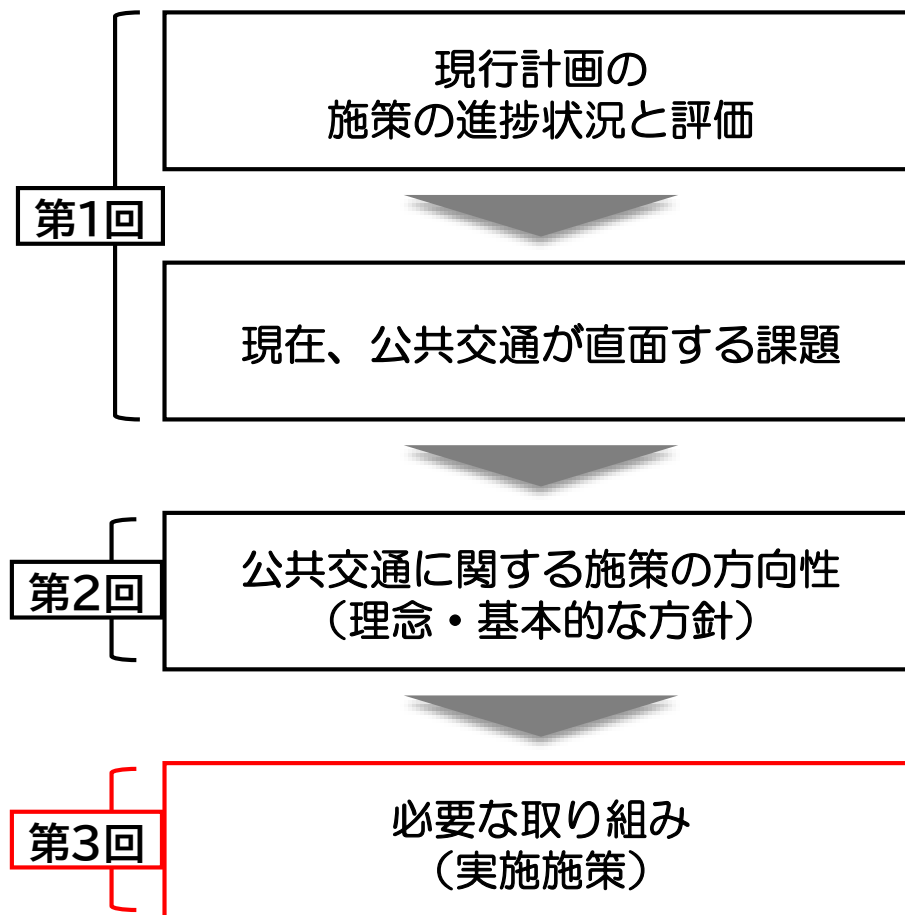
◇ 主な議題

- ・事業メニュー(施策・取組)の検討のうち、公共交通に関する内容を協議

【結果】

頂戴したご意見を踏まえ、本日の資料を作成

公共交通部会で議論するテーマ



※必ずしも1回の部会で1テーマが議題になるというわけではありません

- 1) 今年度の検討予定
- 2) 昨年度の検討内容
- 3) 事業メニュー（施策・取組）の検討
- 4) 評価指標・数値目標について

本日、主にご意見(確認)いただきたいポイント

- ・ 総合交通戦略に位置付ける施策・取組
及び評価指標・数値目標について

2. 今年度の検討予定

(1) 今年度の検討内容

実施施策の検討

- ・令和5年度に検討した、将来の交通体系づくりの基本方針並びに取り組みテーマについて、市民、交通事業者、行政など交通施策に関わる全ての関係者が連携した取り組みを行う具体的な行動計画として、施策の実施スケジュール、実施箇所、役割分担を整理する。



公共交通部会

個別の取組についての具体的な議論

評価指標・数値目標の設定

- ・まちの将来像の実現に向けて実施する交通施策により、どの程度の効果が発現しているかを把握するため、将来の交通体系づくりの基本方針ごとに評価指標を設定。

茨木市総合交通戦略の作成

- ・令和5年度～6年度にかけて議論した内容を踏まえ、茨木市総合交通戦略（改定版）を作成する。
- ・なお、総合交通戦略の策定においてはパブリックコメントを実施し、市民の皆様のご意見も反映する。

2. 今年度の検討予定

(2) 改定に向けたスケジュール

令和5年度

交通戦略の評価
(短・中期で実施した施策の評価)



◆協議会・部会における主な検討内容(案)

【第1回 R5.7.26】

1. 総合交通戦略の改定
2. 公共交通部会の設置 など



茨木市における都市交通の課題整理
○現況把握 ○課題整理



【第2回 R5.11.20】

1. 施策の実施状況
2. 評価指標の達成状況
3. 都市交通の課題整理の報告 など

【第1回公共交通部会 R5.10.12】

1. 現行計画の施策の進捗状況と評価
2. 公共交通が直面する課題 など



将来の交通体系づくりの基本方針の検討
○目指すべき将来像(交通体系)の再確認
○基本方針の再確認



【第3回 R6.2.22】

1. 目指すべき将来像について
2. 基本的な方針や目標について など

【第2回公共交通部会 R6.1.16】

1. 改定の方向性
2. 目指す将来像
3. 基本的な方針・目標 など



令和6年度

短・中期的な都市交通計画の改定
○概ね5～10年後の目標
○目標達成に向けた短・中期的な事業計画の検討
○評価指標・数値目標の見直し
○実行計画、推進体制の検討



【第4回 R6.8.22】

1. 事業メニューについて
2. 評価指標・数値目標について

【第3回公共交通部会 R6.7.24】

1. 事業メニューについて など



【第5回 11月頃予定】

1. 総合交通戦略(改定版)素案
2. パブリックコメントについて

【第4回公共交通部会 9月頃予定】

1. 事業メニューの精査 など



【第5回公共交通部会 10月頃予定】

1. 総合交通戦略(改定版)素案 など



パブリックコメントの実施



【第6回 2月頃予定】

1. パブリックコメントの実施結果
2. 総合交通戦略(改定版)の策定

3. 昨年度の検討内容

(1) 改定計画における基本理念と基本方針の考え方(案)

茨木市のまちの将来像

住み続けたい元気なまち

【茨木市が抱える交通課題】

1. SDGsへの対応
2. 公共交通ネットワークの形成・維持
3. 道路交通の円滑化
4. 市街地部における魅力的な歩行者空間の充実
5. 安全な自転車利用環境の整備

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が整備され、広域的な移動利便性が高い。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る。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す。

将来の交通体系づくりの基本方針

1. 公共交通を基本とした、人と環境にやさしい交通環境の構築

- ・市内の移動手段は公共交通を基本とし、徒歩や自転車の通行環境を改善することにより、自動車に頼らなくても移動でき、人と環境にやさしい交通環境を構築するための施策を推進する。

2. 多様な都市活動を支援し、地域交流の促進に資する交通環境の構築

- ・周辺都市への通勤通学や、市内の日常生活、休日における市外からの来訪も含めた多様な都市活動を支援するため、公共交通の利用環境の改善や、自動車交通の円滑化を図るとともに、地域の活性化につながるような交通環境を構築するための施策を推進する。

3. 社会変化に対応した持続可能な交通環境の構築

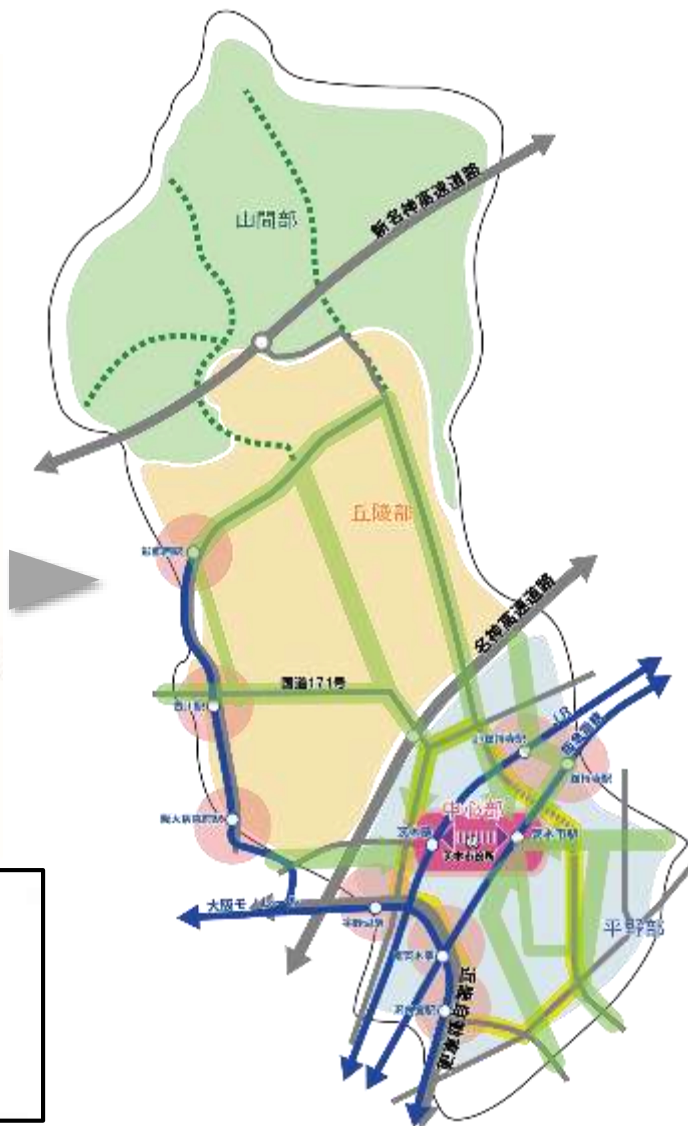
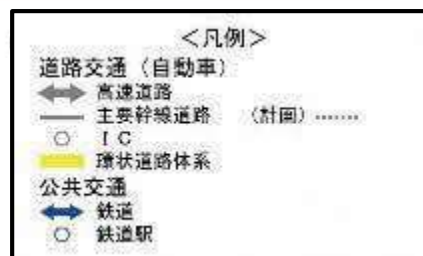
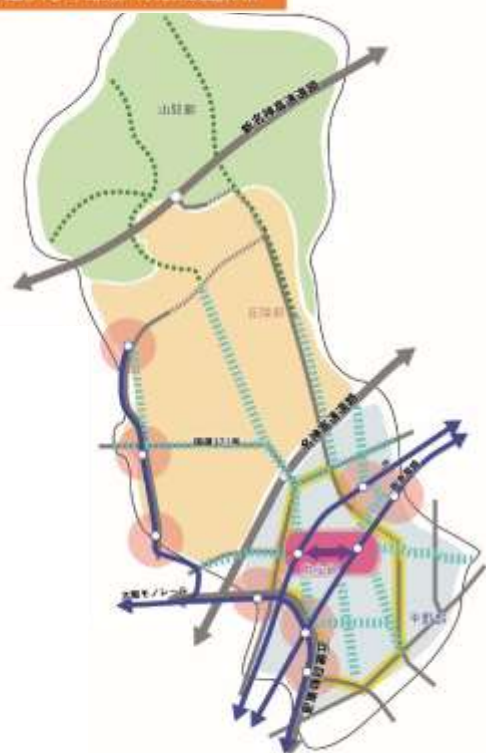
- ・全国的な公共交通の運転士不足等により、これまでの交通環境を維持することが難しくなる可能性があり、山間部などの路線バス利用が著しく不便になる地域において、交通ICT技術の活用も含め、地域と一緒に新しい交通手段を導入する。また、交通事業者の運転士確保や運営環境の改善に向けた取り組みを推進し、社会変化に対応した持続可能な交通環境を構築するための施策を推進する。

3. 昨年度の検討内容

- 基本方針1：公共交通を基本とした、人と環境にやさしい交通環境の構築
- 基本方針2：多様な都市活動を支援し、地域交流の促進に資する交通環境の構築
- 基本方針3：社会変化に対応した持続可能な交通環境の構築

■将来交通体系の更新

概況（2018年時点）の将来交通体系



- （全域）
- ・公共交通（路線バス・タクシー）の維持
 - ・交差点の渋滞対策
 - ・交通ルール・マナー等の意識向上

- （山間部）
- ・住民とともに必要な公共交通を検討・確保

- （平野部）
- ・自転車が利用しやすい通行空間
 - ・安全で快適な歩行者空間

市内移動の中心となる公共交通ネットワーク

地域との協働による新しい交通手段

バリアフリー化された交通結節点

回遊性の高い空間（歩行者優先）

自動車交通の円滑化を図る環状道路体系

3. 昨年度の検討内容

(2) 将来の交通体系づくりの基本方針と取り組みテーマ

将来の交通体系づくりの基本方針

取り組みテーマ

1. 公共交通を基本とした、人と環境にやさしい交通環境の構築

① 市街地における公共交通の充実

② 安全な歩行空間の確保

③ 安全・快適な自転車利用環境の形成

④ 交通ルール・マナーと公共交通利用意識の醸成

移修

2. 多様な都市活動を支援し、地域交流の促進に資する交通環境の構築

⑤ 公共交通利用環境の改善

⑥ 中心部での回遊性の高い魅力的な歩行空間の創出

移修

⑦ 自動車交通の円滑化

3. 社会変化に対応した持続可能な交通環境の構築

⑧ 地域との協働による新しい交通手段の導入

移修

⑨ 交通事業者の運営環境の改善

新

移 基本方針間で移動

修 テーマの表現を修正

新 今回新たに設定するテーマ

実施施策の検討

実施施策の検討

- ・令和5年度に検討した、将来の交通体系づくりの基本方針並びに取り組みテーマについて、市民、交通事業者、行政など交通施策に関わる全ての関係者が連携した取り組みを行う具体的な行動計画として、施策の実施スケジュール、実施箇所、役割分担を整理する。

<実施施策の考え方>

▶ 短期：5年以内

- ・現時点で早急に取り組むべき課題への対応。
- ・進展しているプロジェクトのうち、既に検討が行われ、実現が見込まれる施策、または、連携することで相乗効果のある施策。
- ・既存施設や仕組みを活用できる、実現可能性の高い施策。

▶ 中期：10年以内

- ・直ちに実施が難しく、具体化に向けた整備計画の作成など十分な検討が必要な施策。

4. 事業メニュー（施策・取組）の検討

基本方針1. 公共交通を基本とした、人と環境にやさしい交通環境の構築

テーマ① 市街地における公共交通の充実

将来の市街地の公共交通（実現すべき市街地の公共交通）＝目標

- ・市街地では、運行本数の多いバス路線網が形成され、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人や多様な利用者のニーズに応える公共交通になっている。
- ・路線バスやタクシー等の公共交通を日常的に多くの人が利用し、公共交通サービスが向上する好循環が図られている。

将来像の実現に必要な施策・取組		備考
施策1：バス路線再編等の検討	1-1：市街地において重複するバス路線の効率化検討	新規
施策2：多様なタクシーサービスの展開	2-1：タクシーサービスの拡充（高齢者福祉タクシー及び重度障害者福祉タクシーの料金助成等の拡充、キッズタクシーや陣痛タクシー等の周知等）	
	2-2：ユニバーサルデザインタクシー等の導入促進	新規

4. 事業メニュー（施策・取組）の検討

テーマ① 市街地における公共交通の充実

施策1：バス路線再編等の検討

短期

中期

市内移動の基本となる路線バスについて、現在の路線を維持・補完するために、交通事業者と行政が連携し、市街地において、利用実態に即した路線の効率化等の検討を行う。また、地域公共交通計画の策定も併せて検討する。

<取組（案）>

1-1：市街地において重複するバス路線の効率化検討（新規）

施策2：多様なタクシーサービス等の展開

短期

公共交通で最も柔軟なタクシーを活用し、多様なタクシーサービスの展開や、移動困難者への支援のあり方等について検討する。

<取組（案）>

2-1：タクシーサービスの拡充（高齢者福祉タクシー及び重度障害者福祉タクシーの料金助成等の拡充、キッズタクシーや陣痛タクシー等の周知等）

2-2：ユニバーサルデザインタクシーの導入促進（新規）

<将来交通体系のイメージ>



基本方針1. 公共交通を基本とした、人と環境にやさしい交通環境の構築

② 安全な歩行空間の確保

将来の歩行空間（実現すべき歩行空間）＝目標

- ・ バリアフリー化された歩道が整備されており、段差や自転車との接触事故等の不安を感じず、安全に通行することができる。
- ・ 歩行者、自転車、自動車等の通行空間が分離され、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、道路の改良や標示が行われている。
- ・ 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・適切な注意喚起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。

将来像の実現に必要な施策・取組		備考
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に基づくバリアフリー化の推進	
施策4：歩行者安全対策の推進	4-1：安全な歩行空間の整備 (歩道整備、通学路・踏切の安全対策等)	

4. 事業メニュー（施策・取組）の検討

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

短期 中期

策定済みのバリアフリー基本構想に基づき、歩道の段差解消等のバリアフリー化施策を進める。

<取組（案）>

3-1：バリアフリー基本構想に基づくバリアフリー化の推進

施策4：歩行者安全対策の推進

短期 中期

錯綜する歩行者、自転車、自動車の通行・走行空間の分離を行い、歩行者の安全性の向上を図る。

<取組（案）>

4-1：安全な歩行空間の整備（歩道整備、通学路・踏切の安全対策等）

<茨木市内の歩道のバリアフリー化の事例>



<茨木市内の踏切の安全対策の実施事例>



<茨木市内の歩行者等の空間分離の実施状況>

●カラー舗装



●自転車レーン整備



●歩道整備



基本方針1. 公共交通を基本とした、人と環境にやさしい交通環境の構築

③ 安全・快適な自転車利用環境の形成

将来の自転車利用環境（実現すべき自転車利用環境）＝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、買物や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。
- ・レンタサイクルやシェアサイクルなどにより、自転車の利用が促進され、ビジネスや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。

将来像の実現に必要な施策・取組		備考
施策5：安全快適な自転車通行空間の整備	5-1：茨木市自転車利用環境整備計画に基づく自転車走行環境の整備	
施策6：レンタサイクル等の利便性向上	6-1：レンタサイクル等の拡充	

4. 事業メニュー（施策・取組）の検討

③ 安全・快適な自転車利用環境の形成

施策5：安全快適な自転車通行空間の整備

短期

中期

自転車の利用促進に向けて、安全で快適な自転車空間の整備を進める。

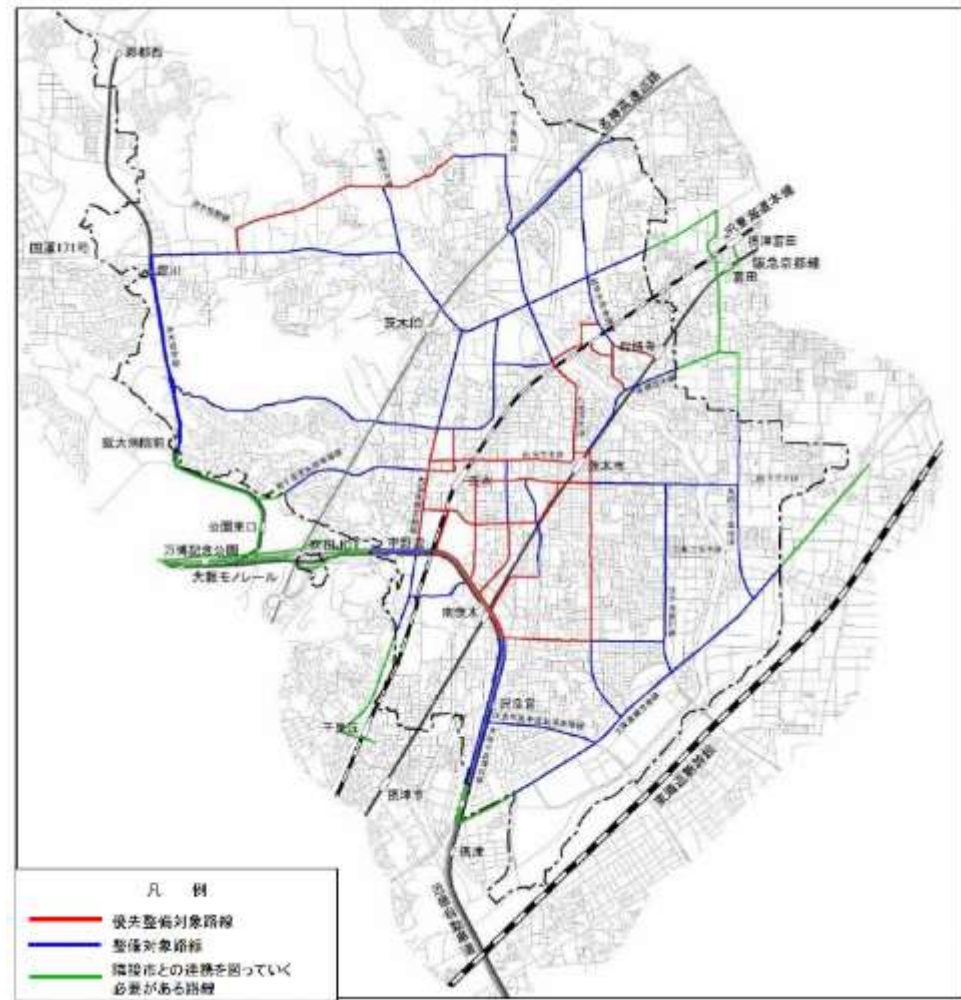
＜取組（案）＞

5-1：茨木市自転車利用環境整備計画に基づく
自転車走行環境の整備

＜茨木市内の自転車レーンの整備事例＞



＜自転車ネットワーク路線における優先整備対象路線＞



4. 事業メニュー（施策・取組）の検討

③ 安全・快適な自転車利用環境の形成

施策6：レンタサイクル等の利便性向上

短期

多様な都市活動における自転車利用の促進を目的に、レンタサイクル・コミュニティサイクル・シェアサイクル等において、電動自転車の導入等により利便性向上を図る。

<取組（案）>

6-1：レンタサイクル等の拡充

<茨木市内のレンタサイクル・コミュニティサイクル>

	場所	場所	利用時間	料金	備考
①	レンタサイクル 「駅リンくん茨木店」	JR茨木駅	6:30～22:00	400円/回	
②	ミディ コミュニティサイクル JR茨木東口自転車駐車場内サイクルポート	JR茨木駅	8:00～20:00	200円/回	④⑤でも返却可能
③	レンタサイクル 阪急茨木北駐輪センター	阪急茨木市駅	6:30～22:00	320円/回	
④	ミディ コミュニティサイクル 阪急茨木西口駐車場内 サイクルポート	阪急茨木市駅	8:00～20:00	200円/回	②⑤でも返却可能
⑤	ミディ コミュニティサイクル 南茨木駅前(第1)自転車駐車場内 サイクルポート	南茨木駅	8:00～20:00	200円/回	②④でも返却可能

<コミュニティサイクル>



<サイクルポートの設置状況>

レンタサイクル



<コミュニティサイクルの設置状況>



<電動サイクル>



資料:HELLO CYCLING HP

資料:茨木市観光協会HP、茨木市ミディコミュニティサイクルHP

4. 事業メニュー（施策・取組）の検討

基本方針1. 公共交通を基本とした、人と環境にやさしい交通環境の構築

テーマ④ 交通ルール・マナーと公共交通利用意識の醸成

将来の公共交通利用意識（実現すべき公共交通利用意識）＝目標

- ・大人から子供まで自転車利用の交通ルール・マナーが遵守されている。
- ・自動車利用者は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。

将来像の実現に必要な施策・取組		備考
施策7：歩行者・自転車・自動車利用者の交通ルール・マナーの啓発	7-1：交通安全教室、交通安全大会等の実施	
	7-2：交通ルール・マナーの啓発ポスターや冊子等の作成・掲示	新規
	7-3：自転車乗車用ヘルメットの購入補助	新規
	7-4：自転車市民啓発モニター制度の導入	新規
施策8：モビリティ・マネジメント等の推進	8-1：モビリティマネジメントの実施	
	8-2：子供無料デー等の公共交通に関連するイベントの開催	新規
	8-3：電気自動車等の低公害車の普及促進	

4. 事業メニュー（施策・取組）の検討

テーマ④ 交通ルール・マナーと公共交通利用意識の醸成

施策7：歩行者・自転車・自動車利用者の交通ルール・マナーの啓発

短期

歩行者・自転車利用者・自動車利用者を対象に、交通ルール・マナーの啓発及び周知活動を行う。

<取組（案）>

- 7-1：交通安全教室、交通安全大会等の実施
- 7-2：交通ルール・マナーの啓発ポスターや冊子等の作成・掲示（新規）
- 7-3：自転車乗車用ヘルメットの購入補助（新規）
- 7-4：自転車市民啓発モニター制度の導入（新規）

<交通安全教室等>



交通安全フェスタ



交通安全教室



交通安全フェスタ
（EVバス展示）



交通安全教室

<交通安全啓発ポスターの事例>



資料：大阪府HP

<自転車乗車用ヘルメット購入補助>



【お問い合わせ】 茨木市 交通政策課 電話：072-647-2916

資料：茨木市HP

4. 事業メニュー（施策・取組）の検討

テーマ④ 交通ルール・マナーと公共交通利用意識の醸成

施策8：モビリティ・マネジメント等の推進

短期

中期

自動車の適正な利用の意識が浸透することにより、徒歩や自転車、バス等の公共交通の利用が促進され、市民自らが公共交通を守り・育てるという意識の醸成を図る。

<取組（案）>

8-1：モビリティマネジメントの実施

8-2：子供無料デー等の公共交通に関するイベント開催（新規）

8-3：電気自動車等の低公害車の普及促進

<学校MM：茨木市立三島小学校 (2023年度)>



資料：公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団HP

<阪急バス：小学生向け副教材>



資料：阪急バスHP

<京都市交通局：エコサマー>



資料：京都市交通局HP

<バスフェスタ開催の事例：那覇市>



資料：沖縄スマートシフトプロジェクトHP

4. 事業メニュー（施策・取組）の検討

基本方針2. 多様な都市活動を支援し、地域交流の促進に資する交通環境の構築

テーマ⑤ 公共交通利用環境の改善

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

- ・利用者の多いバス停には、上屋やベンチが設置され、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。
- ・主要なバス路線では、定時性が確保され、通勤時などもバスの遅延を心配せずに利用することができる。
- ・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。
- ・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、目的や状況に応じた使い分けができる。

将来像の実現に必要な施策・取組		備考
施策9：交通結節点等の機能強化	9-1：駅前広場の整備（JR茨木駅西口・阪急茨木市駅西口・JR総持寺駅・阪急総持寺駅）	
施策10：バスのハード面でのサービス向上	10-1：EVバスの導入等による車内空間の魅力向上	新規
	10-2：バス待ち環境の改善	
	10-3：バス優先レーンの設置検討	新規
	10-4：サイクル&バスライド用駐輪場の設置検討	新規
施策11：バスのソフト面でのサービス向上	11-1：情報提供の充実（総合案内板の設置、公共交通マップの更新等）	
	11-2：利用を促す運賃施策の検討	

4. 事業メニュー（施策・取組）の検討

テーマ⑤ 公共交通利用環境の改善

施策9：交通結節点等の機能強化

中期

主要駅における駅前広場や駅周辺環境の整備により、鉄道と他の交通手段の結節機能の強化を図る。

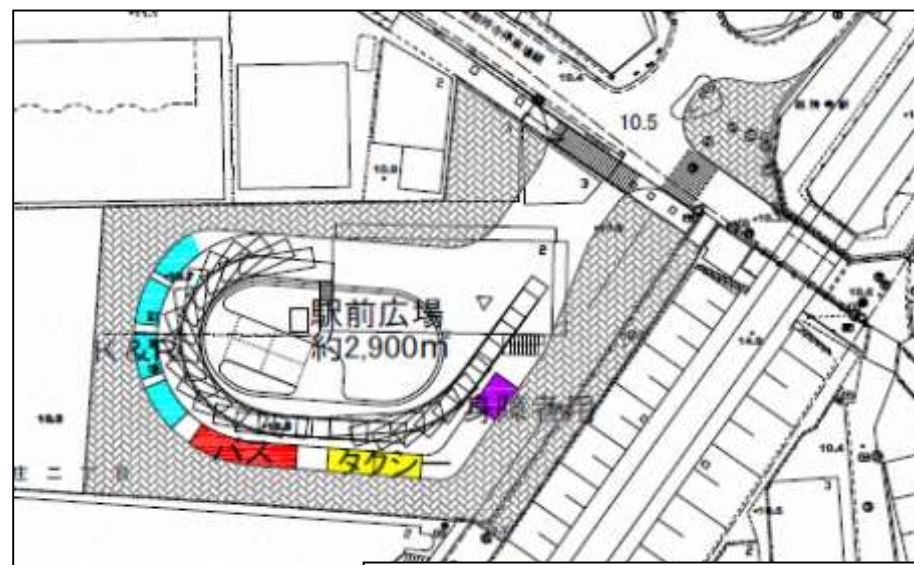
<取組（案）>

9-1：駅前広場の整備（JR茨木駅西口・阪急茨木市駅西口・JR総持寺駅・阪急総持寺駅）

<JR総持寺駅>



<阪急総持寺駅>



■ 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㎡
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

4. 事業メニュー（施策・取組）の検討

テーマ⑤ 公共交通利用環境の改善

施策10：バスのハード面でのサービス向上

短期

中期

バスへの乗り降りや車内移動、バス待ち等、誰もが安心してバスを使える環境づくりや、他の交通手段との接続性強化等のハード面でのサービス向上を図る。

<取組（案）>

- 10-1：EVバスの導入等による車両の魅力向上（新規）
- 10-2：バス待ち環境の改善
- 10-3：バス優先レーンの設置検討（新規）
- 10-4：サイクル&バスライド用駐輪場の設置検討（新規）

<サイクル&バスライド駐輪場の事例>



	バス停名称	所在地	収容台数	設置時期
1	星和台南	北区山田町藍那字手垣	30台	平成30年11月16日
2	吉尾インター	北区八多町吉尾	12台	平成31年3月4日
3	淡河	北区淡河町淡河	30台	平成31年3月31日
4	岩岡出張所前	西区岩岡町岩岡	28台	令和2年3月25日

資料：神戸市HP

<EVバスの導入事例>



資料：EV モーターズ・ジャパンHP、大阪シティバスHP



資料：ことでんグループHP

4. 事業メニュー（施策・取組）の検討

テーマ⑤ 公共交通利用環境の改善

施策11：バスのソフト面でのサービス向上

短期

あまりバスを利用したことがない人や観光等で周遊する人にもわかりやすいバスサービスを目指し、バス利用に関する情報提供を促進するとともに、バスの運賃体系の検討を進める等、ソフト面でのサービス向上を図る。

<取組（案）>

11-1：情報提供の充実（総合案内板の設置、公共交通マップの更新等）

11-2：利用を促す運賃施策の検討

<総合案内板の設置状況>



写真 総合案内板（JR茨木駅西口）

運賃施策について

- ・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。
- ・一方、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。

<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。

・乗り継ぎ運賃の値下げではない「新たな施策」も含め検討

基本方針2. 多様な都市活動を支援し、地域交流の促進に資する交通環境の構築

⑥ 中心部での回遊性の高い魅力的な歩行空間の創出

将来の中心部の交通（実現すべき中心部の魅力ある回遊空間）＝目標

- ・ 中心部では不要な自動車交通の流入が抑制され、人が中心の歩いて楽しいまちの形成に寄与する歩行者優先の道路空間が整備されている。
- ・ 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。

将来像の実現に必要な施策・取組		備考
施策12：道路空間の再配分	12-1：JR茨木駅～阪急茨木市駅間の一方通行化	

4. 事業メニュー（施策・取組）の検討

⑥ 中心部での回遊性の高い魅力的な歩行空間の創出

施策12：道路空間の再配分

中期

道路空間の再配分や無電柱化の推進、JR茨木駅～阪急茨木市駅間の一方通行化等、中心部において回遊性が高く賑わいで溢れる空間の創出に向けた取り組みを進める。

<取組（案）>

12-1：JR茨木駅～阪急茨木市駅間の一方通行化

<茨木市東西軸の将来整備イメージ>

●中央通り

賑わいがにぎみ出す建築物の低層部
やオープンスペース

誰もが安心して通行できる
ゆとりある歩行空間

周辺の景観と調和し、良好なまちなみ
を形成する沿道建築物

2040年頃のイメージ



歩行者と自転車等が共存
できる人中心の道路空間

自然とコミュニケーションや交流
が生み出される休憩空間

賑わいや交流を生み出す
歩行空間

●東西通り

周辺の景観と調和し、落ち着いたある
建築物の低層部

緑によるうるおいが感じられる
ゆとりあるオープンスペース

誰もが安心して通行できる
ゆとりある歩行空間

2040年頃のイメージ



様々な人が自由に過ごせる休憩空間

豊かな緑を露出させて、
拡張された歩行空間

基本方針2. 多様な都市活動を支援し、地域交流の促進に資する交通環境の構築

⑦ 自動車交通の円滑化

将来の自動車交通（実現すべき自動車交通）＝目標

- ・ 中心部を通過する交通の流入を抑制する環状道路が整備されている。
- ・ 物流など産業に不可欠な広域的な移動を支える広域幹線道路へ迅速にアクセスできる。
- ・ 渋滞が多発している箇所において、効果的・効率的な交通渋滞対策が行われ、渋滞が減少している。

将来像の実現に必要な施策・取組		備考
施策13：道路整備の推進	13-1：都市計画道路（茨木寝屋川線・茨木箕面丘陵線・駅前太中線等）の整備	
	13-2：交差点の渋滞対策（西河原交差点・新庄ガード南交差点等）	

4. 事業メニュー（施策・取組）の検討

⑦ 自動車交通の円滑化

<都市計画道路の整備状況（2018年3月末現在）>

施策13：道路整備の推進

短期 中期

都市計画道路の計画的整備、環状道路の整備、渋滞交差点の改良等により、都市部の渋滞緩和を図る。

<取組（案）>

13-1：都市計画道路の整備

（茨木寝屋川線・茨木箕面丘陵線・駅前太中線等）

13-2：交差点の渋滞対策（西河原交差点・新庄ガード南交差点等）

<（都）茨木寝屋川線>

■ 整備効果

① 名神・R171アクセスの向上
による人流・物流の効率化

② 茨木市街地（JR～阪急）
における渋滞緩和



③ 南北のネットワーク強化による
大阪中央環状線などの渋滞緩和



資料：大阪府



4. 事業メニュー（施策・取組）の検討

基本方針3. 社会変化に対応した持続可能な交通環境の構築

テーマ⑧ 地域との協働による新しい交通手段の導入

将来の地域との協働による交通（実現すべき地域との協働による交通）＝目標

- ・ 交通不便地等において、公共交通や福祉交通等により、高齢者等の移動や通学に必要な移動手段が持続的に確保されている。
- ・ 地域との協働により「地域と一緒に守り・育てる」という考え方が利用者也意識して取り組まれている。
- ・ 新たな交通ICTも適切に取り入れた形で、利用者数や利用者ニーズに応じた利便性の高い多様な公共交通が運行されている。
- ・ 公共交通により日常生活における移動や観光客の周遊が確保されている。

将来像の実現に必要な施策・取組		備考
施策14：地域が主体となった交通手段の導入	14-1：自家用有償旅客運送事業等の導入検討	新規
施策15：地域活力の創出・維持に寄与する移動手段の確保	15-1：公共交通を補完する移動手段の確保	新規
	15-2：山間部を訪れる観光客等の移動手段検討	
施策16：交通ICTを活用した新たな交通手段の導入検討	16-1：公共交通における自動運転の導入検討	新規

4. 事業メニュー（施策・取組）の検討

テーマ⑧ 地域との協働による新しい交通手段の導入

施策14：地域が主体となった交通手段の導入

短期

需要が十分見込めない地域においては、地域住民等が主体となり、利用者数や利用者ニーズを踏まえた住民が利用しやすく持続可能な運行方法を検討する。なお、「住民自らが公共交通を維持していく」という思いを地域住民が共有し、積極的に利用することが必要なため、地域と一体となって意識啓発に取り組む。

<取組（案）>

14-1：自家用有償旅客運送事業等の導入検討（新規）

<NPO法人による自家用有償運送デマンドバスの運行事例：京丹後市>

NPO法人が運行 — 市営バス「丹後町デマンドバス」

市町村運営有償運送・交通空白輸送

導入概要

丹後町は集落が海沿いにある町。タクシーの撤退もあり、地域内の移動に困り、京丹後市は町内でデマンドバスを運行する検討を開始。地域で活発に活動するNPO法人「気張る!ふるさと丹後町」を運行委託先とした。住民ボランティア（有償）が運転者となり平成26年7月から「丹後町デマンドバス」が運行を開始。幹線道路を走行する「200円バス」と重複しない支線道路に限定して運行している。登録している運転者（一種免許）は合計15名。利用当日は、予約した時刻の5分前に指定の場所で待つ。ルートは一部区間を除いて、フリー乗降制となっている。

運行団体	NPO法人「気張る!ふるさと丹後町」
運行方法	路線を定めた運行
運行本数	2路線（各路線で曜日を变えて週3日）
予約の有無	利用日前日の17時までに予約
運行車両	トヨタハイエース（定員10名）1台
料金	100円または200円/回、小学生や障がい者及びその介護人又は付添人は半額
運行経費	運転委託料208万円/年、ランニングコスト59万円/年



資料：自家用有償運送のはじめかた（神奈川県中井町HP）

4. 事業メニュー（施策・取組）の検討

テーマ⑧ 地域との協働による新しい交通手段の導入

施策15：地域活力の創出・維持に寄与する移動手段の確保

短期

中期

地域の活力創出・維持のため、日常生活や観光における移動手段を確保する。移動手段の確保においては、公共交通を補完する新たな手段・モビリティによるアクセス性向上や周辺自治体との連携によるバス路線網構築に向けた検討を行うとともに、地域住民のみならず山間部を訪れる観光客等の移動手段としての検討を行う。

<取組（案）>

15-1：公共交通を補完する移動手段の確保（新規）

15-2：山間部を訪れる観光客等の移動手段検討

<新たな手段によるバス停へのアクセス性向上イメージ：グリーンスローモビリティ（岡山県備前市）>



資料：グリーンスローモビリティの導入と活用のための手引き

施策16：交通ICTを活用した新たな交通手段の導入検討

中期

公共交通を取り巻く様々な課題に対応するため、進展が著しい交通ICTの活用し、利便性を高めるとともに持続可能な交通環境の実現を図る。

<取組（案）>

16-1：公共交通における自動運転の導入検討（新規）

<自動運転バスの運行事例：茨城県境町>



資料：
茨城県境町HP

基本方針3. 社会変化に対応した持続可能な交通環境の構築

⑨ 交通事業者の運営環境の改善

将来の運営環境（実現すべき運営環境）＝目標

- ・バス、タクシーの労働環境が改善されるとともに、業界のイメージ向上により、魅力的な労働市場となる。
- ・安定的に人材が確保され、利便性が高いバス便数の運行、迅速なタクシー運送が可能となり、利用者数も安定的に推移する。

将来像の実現に必要な施策・取組		備考
施策17：多様な人材の確保	17-1：女性が働きやすい環境への改善	新規
	17-2：第二種免許取得の支援	新規
	17-3：自家用車活用事業による一般ドライバーの活用検討	新規
施策18：柔軟な労働体系の構築	18-1：パート勤務による女性、学生等の活用	新規
	18-2：運転業務と事務業務の兼務体制	新規
施策19：積極的な人材募集	19-1：積極的な広報	新規
	19-2：ホームページ、SNS等を活用した人材募集	新規

4. 事業メニュー（施策・取組）の検討

⑨ 交通事業者の運営環境の改善

施策17：多様な人材の確保

短期

各分野とも労働力不足が問題となる中、法制度等の動向も見据えつつ、これまで少なかった女性等の多様な人材を公共交通機関の運転士としての活躍できる環境整備を進める。

<取組（案）>

17-1：女性が働きやすい環境への改善（新規）

17-2：第二種免許取得の支援（新規）

17-3：自家用車活用事業による一般ドライバーの活用検討（新規）

<しずてつジャストライン(株)では
40名以上の女性運転士が活躍中>



<女性専用の休憩室：(株)ウイング神姫>



資料：厚生労働省HP

<第二種運転免許学科試験への外国語の導入状況>

タクシーやバスの運転に必要な「2種免許」の学科試験について、警察庁は外国語での受験を可能とすることを決めた。現在は日本語のみで行っており、運転手不足に悩む業界から多言語化を望む声が出ていた。

警察庁は23年度中に、英語や韓国語など20言語に翻訳した例題を、問題を作成する全国の警察本部に配布する。導入する言語は、各都道府県警が外国人の居住の状況をもとに判断する。

タクシーが運転できる「普通2種」と大型バスの運転に必要な「大型2種」の免許保有者は、昨年末時点で計88万536人いるが、このうち外国籍の人は計5189人とどまっていた。

大阪府警では現在英語に対応している。

（大阪府警の導入状況）

運用開始日

令和6年4月30日

実施場所

- ・ 門真運転免許試験場
- ・ 光明池運転免許試験場

対象試験

第二種運転免許の学科試験

導入言語

英語

4. 事業メニュー（施策・取組）の検討

⑨ 交通事業者の運営環境の改善

施策18：柔軟な労働体系の構築

短期

労働時間、勤務体制等の面で柔軟な労働体系の構築を図り、労働環境の改善を進める。

<取組（案）>

18-1：パート勤務による女性、学生等の活用（新規）

18-2：運転業務と事務業務の兼務体制（新規）

<事務とバス乗務の“二刀流”で生まれる業務のメリット：大島旅客自動車（株）>

「私が大型二種免許を取得してバス乗務を行うようになってから1年ほど経ちましたが、お客様が多くて乗り切れない時に路線バスの増便をする時や、バス運転手が急きょ休みたいといった際の交代要員として走ったりしています」



大島旅客自動車（株）のバス運転士（女性）



大島旅客自動車（株）のバス運転士（女性）

資料：東京バス案内

施策19：積極的な人材募集

短期

関係者が連携し、多様な媒体の活用により、業界全体のイメージアップを図りながら積極的な人材募集を図る。

<取組（案）>

19-1：積極的な広報（新規）

19-2：ホームページ、SNS等を活用した人材募集（新規）

<バス運転士職業理解セミナー>

初開催！ 職業理解セミナー ～バス運転士編～ 予約制

今回、大阪バス協会と阪急バス、近鉄バス、京阪バスの4事業者より、バス業界やバス運転士のお仕事について説明します。地域の生活を支えるバスは大切な存在です。今、バス運転士の働きやすさの向上など、待遇改善が進められています。興味のある方、未経験の方におすすめです！希望者に開かれず、どなたでもご参加いただけます！

※会場は、9/25～26の2日間、希望されるバス会社と希望する時間帯です。

日時 9/25（木） 10:00～11:00（受付 9:45～）

会場 ハローワーク茨木 3階大会議室（定員 40名）

内容 ・バス業界の現状について
・各バス会社の取組みについて など

当セミナーの受講は、雇用保険受給に係る求職活動実績となります。

お問い合わせ・予約は、お電話または1階セミナー予約受付へどうぞ。
お申し込みの申し込みは、ハローワークでの登録が必須です。

ハローワーク茨木 職業相談部門
TEL：072-623-2551（414）
受付時間：9:00～17:00（月～土、日・祭日休、休館日休）

予約番号

（主催）ハローワーク茨木、茨木市・熊鷹市・島市町
（協賛）一般社団法人大阪バス協会、阪急バス、近鉄バス、京阪バス
（後援）近畿運輸局大阪運輸支局

資料：茨木市

5. 評価指標・数値目標について

(1) 評価指標の設定(案)

- ・概ね10年後に「将来の交通体系づくりの基本方針」に基づく短・中期の施策展開により期待される効果を評価するための「評価指標」を設定する。
- ・評価指標については、「市民にも分かりやすく、比較的容易に検証可能なもの」とする。

将来の交通体系づくりの基本方針	評価指標	把握方法	備考
基本方針1 公共交通を基本とした、 人と環境にやさしい 交通環境の構築	①公共交通（鉄道・バス・タクシー）の分担率	近畿圏パーソントリップ調査	一部新規
	②市内の人身事故・自転車事故発生件数	茨木市統計書	一部新規
	③交通イベントや交通安全教室等への参加者数	茨木市調査	新規
基本方針2 多様な都市活動を支援し、 地域交流の促進に資する 交通環境の構築	④鉄道・バス利用者数	茨木市統計書	統合
	⑤中心部の歩行者・自転車通行量	茨木市調査	調査地点を増やす必要有
	⑥主要渋滞箇所数	大阪地区渋滞対策協議会資料	新規
基本方針3 社会変化に対応した 持続可能な交通環境の構築	⑦公共交通の人口カバー率	国勢調査等	新規
	再掲：①公共交通（鉄道・バス・タクシー）の分担率		新規

5. 評価指標・数値目標について

(1) 評価指標の設定(案)

- ・テーマに対応した評価指標を設定

将来の交通体系づくりの 基本方針		評価指標
基本方針1 公共交通を基本とした、 人と環境にやさしい 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	①公共交通（鉄道・バス・タクシー）の分担率
	テーマ②安全な歩行空間の確保 テーマ③安全・快適な自転車利用環境の形成	②市内の人身事故・自転車事故発生件数
	テーマ④交通ルール・マナーと 公共交通利用意識の醸成	③交通イベントや交通安全教室等への参加者数
基本方針2 多様な都市活動を支援し、 地域交流の促進に資する 交通環境の構築	テーマ⑤公共交通利用環境の改善	④鉄道・バス利用者数
	テーマ⑥中心部での回遊性の高い 魅力的な歩行空間の創出	⑤中心部の歩行者・自転車通行量
	テーマ⑦自動車交通の円滑化	⑥主要渋滞箇所数
基本方針3 社会変化に対応した 持続可能な交通環境の構築	テーマ⑧地域との協働による 新しい交通手段の導入	⑦公共交通の人口カバー率
	テーマ⑨交通事業者の運営環境の改善	再掲：①公共交通（鉄道・バス・タクシー）の分担率

5. 評価指標・数値目標について

(2) 評価指標の把握方法

評価指標	把握方法	調査年
		現況値
①公共交通（鉄道・バス・タクシー）の分担率	近畿圏パーソントリップ調査	令和3年
②市内の人身事故・自転車事故発生件数	大阪府交通安全協会	令和5年
③交通イベントや交通安全教室等への参加者数	茨木市調査	令和5年
④鉄道・バス利用者数	茨木市統計書	令和4年
⑤中心部の歩行者・自転車通行量	茨木市調査	令和5年
⑥主要渋滞箇所数	大阪地区渋滞対策協議会資料	令和6年
⑦公共交通の人口カバー率	国勢調査等	令和2年

5. 評価指標・数値目標について

(3) 数値目標の設定(案)

評価指標	現況値	目標値
①公共交通（鉄道・バス・タクシー）の分担率	21.3% 鉄 道 ： 18.4% バ ス ： 2.5% タクシー： 0.5%	22.4% 鉄 道 ： 19.3% バ ス ： 2.6% タクシー： 0.5%
②市内の人身事故・自転車事故発生件数	人身事故発生件数 ： 798件/年 自転車事故発生件数： 313件/年	人身事故発生件数： 758件/年 自転車発生件数事故： 297件/年
③交通イベントや交通安全教室等への参加者数	37,822人/年 交通安全教室： 37,467人（138箇所） 交通安全運転講習会： 355人（17会場）	37,000人/年
④鉄道・バス利用者数	鉄道利用者数： 280,945人/日 バス利用者数： 20,051人/日	鉄道： 295,000人/日 バス： 21,000人/日
⑤中心部の歩行者・自転車通行量	歩行者通行量： 54,621人/12時間 自転車通行量： 12,762人/12時間	歩行者： 57,500人/12時間 自転車： 13,400人/12時間
⑥主要渋滞箇所数	19箇所	17箇所
⑦公共交通の人口カバー率	（参考） 86%	86%
再掲：①公共交通（鉄道・バス・タクシー）の分担率	—	—

5. 評価指標について

(参考) 現行計画の評価指標

将来の交通体系づくりの 基本方針	評価指標	把握方法
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	近畿圏パーソントリップ調査
	②市内の人身事故発生件数	茨木市統計書
	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
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	茨木市統計書
	⑤バス利用者数	茨木市統計書
	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
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	道路交通センサス
	⑧市内の移動に対する満足度	市民アンケート調査

6. 次回協議会の内容（案）

（１）改定に向けたスケジュール

令和５年度

交通戦略の評価
（短・中期で実施した施策の評価）

市民アンケート調査
各種実績データ



◆協議会における主な検討内容（案）

【第１回 令和５年７月２６日（水）】

- １．総合交通戦略の改定
- ２．公共交通部会の設置 など



茨木市における都市交通の課題整理
○現況把握 ○課題整理

市民アンケート調査
近畿圏パーソントリップ調査 等



【第２回 令和５年１１月２０日（月）】

- １．施策の実施状況
- ２．評価指標の達成状況
- ３．都市交通の課題整理の報告 など



将来の交通体系づくりの基本方針の検討
○目指すべき将来像（交通体系）の再確認
○基本方針の再確認



【第３回 令和６年２月２２日（木）】

- １．目指すべき将来像について
- ２．基本的な方針や目標について など



令和６年度

短・中期的な都市交通計画の改定
○概ね５～１０年後の目標
○目標達成に向けた短・中期的な事業計画の検討
○評価指標・数値目標の見直し
○実行計画、推進体制の検討



本日

【第４回 令和６年８月２２日（木）】

- １．事業メニューについて
- ２．評価指標・数値目標について

次回

【第５回 令和６年１１月１８日（月）】

- １．総合交通戦略（改定版）（素案）
- ２．パブリックコメントについて



パブリックコメントの実施



【第６回 令和６年２月頃予定】

- １．パブリックコメントの実施結果
- ２．総合交通戦略（改定版）の策定

6. 次回協議会の内容（案）

(2) 次回の開催予定

【令和6年 第5回 茨木市総合交通戦略協議会】

◇ 開催予定：令和6年11月18日(月) 午前10時～正午

◇ 主な議題(案)

- ・茨木市総合交通戦略(改定版)素案

- ・パブリックコメントについて など