

茨木市総合交通戦略

(案)

平成 26 年（2014 年）3 月策定

令和 7 年（2025 年）●月改定



茨木市

ごあいさつ

市長挨拶

令和7年（2025年）●月

茨木市長 福岡 洋一

目 次

第1章	茨木市総合交通戦略について	1
1.1.	茨木市総合交通戦略改定の背景・目的	1
1.2.	茨木市総合交通戦略の概要	3
1.3.	茨木市総合交通戦略（当初計画）の振り返り	5
第2章	茨木市総合交通戦略（当初計画）の評価	7
2.1.	施策の実施状況	7
2.2.	評価指標の達成状況	9
2.3.	茨木市総合交通戦略（当初計画）の評価	11
第3章	茨木市が目指すまちの将来像と交通の現状	15
3.1.	上位計画・関連計画	15
3.2.	まちの将来像	20
3.3.	交通の現状と課題	22
第4章	茨木市総合交通戦略	25
4.1.	将来の交通体系づくりの基本理念・基本方針	25
4.2.	茨木市の将来の交通体系	27
4.3.	茨木市総合交通戦略の考え方	28
4.4.	実施する交通施策	31
第5章	計画の推進に向けて	70
5.1.	評価指標の設定	70
5.2.	推進体制	71
5.3.	進行管理	75
参考資料1	茨木市総合交通戦略の各施策の実施状況	76
参考資料2	茨木市の都市特性（地域概況・交通の現状）	115
参考資料3	市民アンケート調査結果	135
参考資料4	茨木市総合交通戦略協議会の開催経過	140

第1章 茨木市総合交通戦略について

1.1. 茨木市総合交通戦略改定の背景・目的

本市では、2014年に、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ました。

2023年で策定から10年が経過し、新型コロナウイルス感染症による影響や運輸分野の2024年問題、新技術の開発・展開等、策定時から社会情勢が大きく変化したことや、市内においてもJR総持寺駅の開業や新名神高速ICの供用、大学の移転・進出をはじめとした様々な事業が進む等、茨木市内の環境も変化しています。

これらのことから、短期・中期で実施した施策全体の評価を行うとともに、現在の茨木市の状況を踏まえ、これからの10年に向けて計画を改定します。

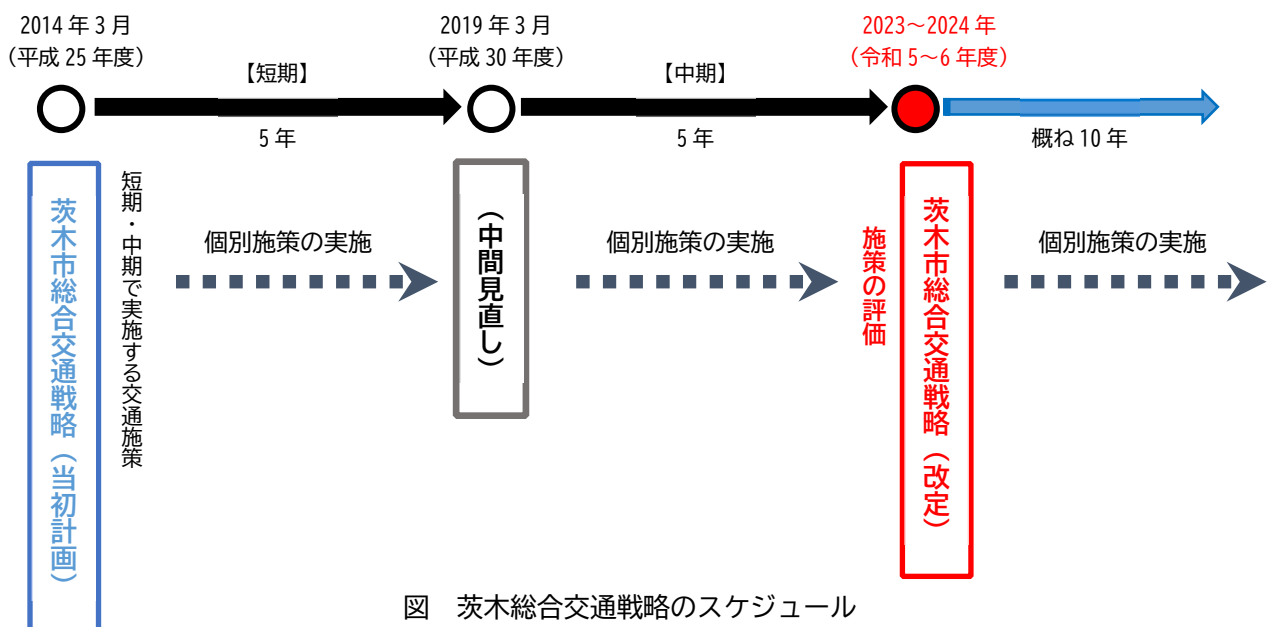


表 茨木市の変遷と日本・世界の主な出来事（2015年度～2024年度）

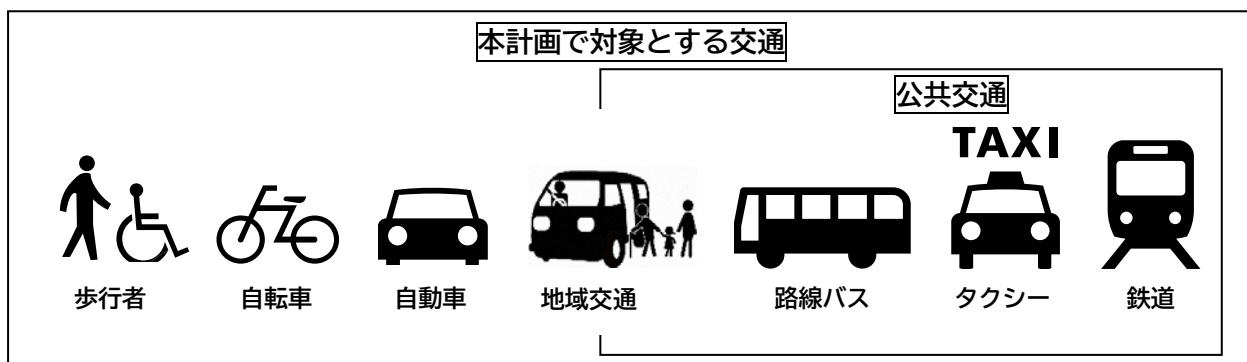
茨木市の変遷	日本・世界の主な出来事
平成27年（2015年） 立命館大学いばらきキャンパス開設	平成27年（2015年） マイナンバー制度運用開始
平成30年（2018年） 大阪北部地震発生 JR総持寺駅開業 新名神高速道路茨木千提寺IC供用開始	SDGsが国連サミットで採択 令和元年（2019年） 消費税率を10%に引き上げ、軽減税率導入
平成31年（2019年） 追手門学院大学茨木総持寺キャンパス開設	令和2年（2020年） 新型コロナウイルス感染症の世界的流行
令和5年（2023年） 文化・子育て複合施設おにクル開設	令和3年（2021年） 東京オリンピック・パラリンピック開催
令和6年（2024年） ダムパークいばきた開業	令和4年（2022年） 原油価格高騰

本計画の改定にあたっては、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、まちの将来像の実現に必要な交通施策について検討を行いました。また、本協議会に部会を設置し、利用者と事業者の視点での議論を行いました（茨木市総合交通戦略協議会の開催経過については参考資料を参照）。

1.2. 茨木市総合交通戦略の概要

茨木市総合交通戦略（当初計画）は、概ね20年後の本市のまちの将来像を定め、その将来像の実現に向けて、長期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）で実施する交通施策を実行計画として定めています。

改定にあたり、あらためて達成すべき目標を定め、短期及び中期で実施する交通施策をとりまとめます。なお、改定計画では、当初計画で対象とした「歩行者」「自転車」「自動車（送迎バス・二輪車を含む）」と不特定多数の人が利用する「路線バス」「タクシー」「鉄道」の公共交通に加え、「地域交通」を対象として交通施策をとりまとめます。



※本計画では、車椅子利用者やベビーカー利用者などを含めて「歩行者」としています。

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つと考えられます。本市においては、福祉部局と連携し福祉交通に係る各事業の展開を図っていきます。

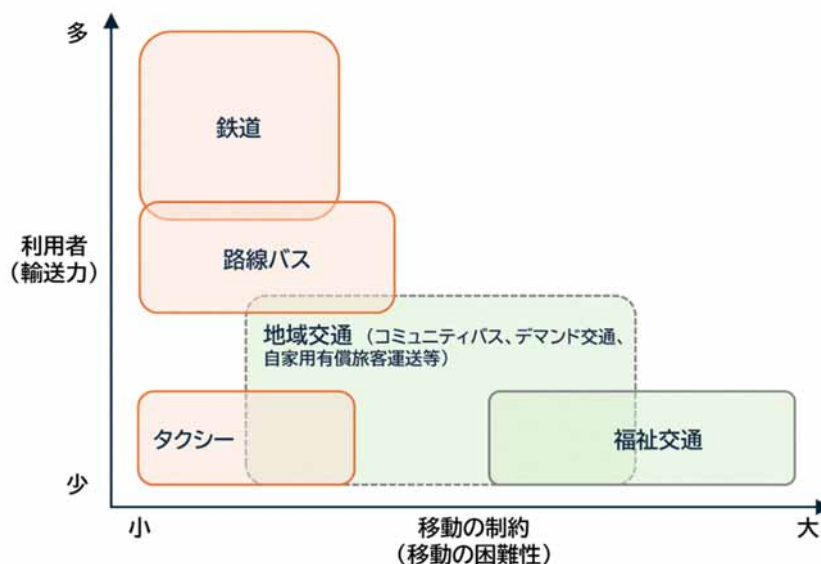


図 公共交通と公共交通を補完する交通手段

また、本計画の地域区分として特に注釈がない場合、各章において以下のとおり市域を区分しています。本市の交通特性を踏まえ、市域を「山間部」「丘陵部」「平野部」に分け、「丘陵部」と「平野部」を合わせて「市街地」としています。また、「平野部」のうち、JR 茨木駅と阪急茨木市駅の間及びその周辺部を「中心部」としています。

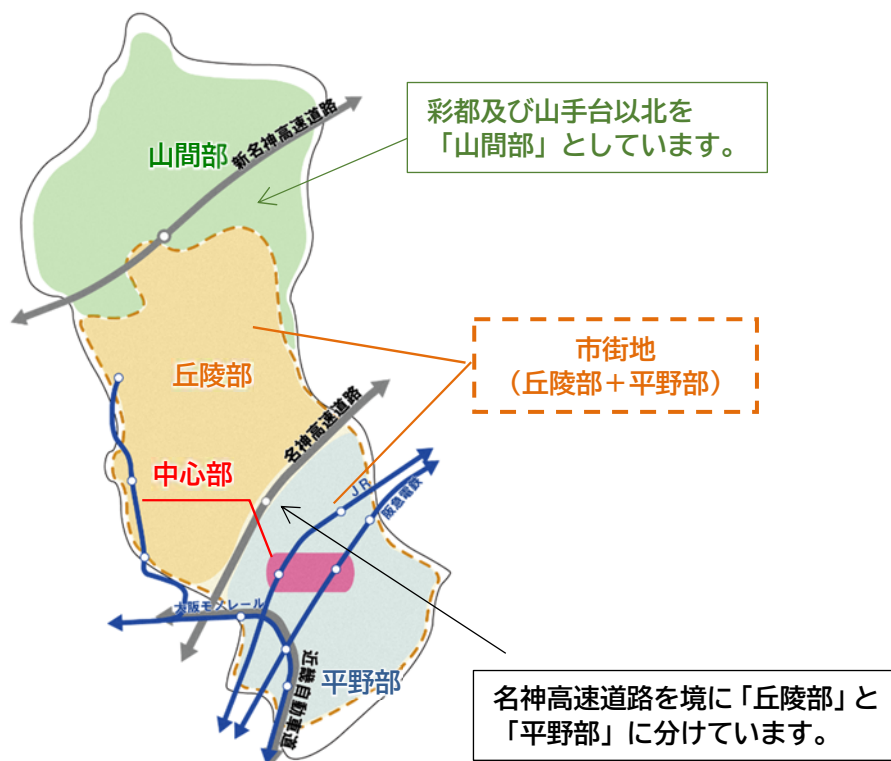


図 場所を示す語句と概ねの位置

「地域公共交通」と「地域交通」について

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（令和 6 年 4 月 1 日施行）において、『地域公共交通』の定義は、『地域住民の日常生活若しくは社会生活における移動又は観光旅客その他の当該地域を来訪する者の移動のための交通手段として利用される公共交通機関をいう』とされています。また、公共交通事業者等の定義には、鉄道や路線バス、タクシーなどの多くの方がイメージされるもののほか、特定の需要に応じて実施されるものを除く公共ライドシェア（自家用有償旅客運送）なども含まれています。

本計画では、特定の需要に応じて実施される交通（福祉交通を除く。）及び公共交通空白地で運行される住民主体の交通手段など、公共交通を補完する交通手段を「地域交通」と定義しますが、地域交通は、地域の状況に応じて、バスやタクシーなどの公共交通として実施されることもあります。

1.3. 茨木市総合交通戦略（当初計画）の振り返り

茨木市総合交通戦略（当初計画）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、テーマごとに短期、中期及び長期で実施する交通施策で構成していました。

振り返りとして、次ページに当初計画で定めた交通体系と交通施策を示します。

茨木市のまちの将来像 住み続けたい元気なまち

住み続けたい元気なまち

【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

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
-----------------	--------------------------------------

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。

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 渋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

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。

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

図 茨木市総合交通戦略（当初計画）で定める交通体系と交通施策

第2章 茨木市総合交通戦略（当初計画）の評価

2.1. 施策の実施状況

1) 施策の実施状況

改定にあたり、茨木市総合交通戦略に位置付けた各施策の実施状況を確認しました。
各施策の具体的な進捗状況や今後の取組の方向性等に関しては、参考資料にまとめています。

表 施策の実施状況一覧

◎	実施済	○	実施中	△	調整中
---	-----	---	-----	---	-----

基本方針	テーマ	施策		実施状況	
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	◎	
			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	◎	
			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	◎	
			1-4：周辺自治体との連携の検討	○	
		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	バリアフリー基本構想の策定		◎
			バリアフリー化の対策実施		○
		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		○
			通学路の安全対策		○
			歩道の整備、拡幅		○
			踏切の安全対策		○
	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		◎
自転車利用環境の向上施策			○		
施策6：レンタサイクル等の利便性向上		○			
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	○	
			7-2：周辺自治体との連携の検討	○	
			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	○	
	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	9-1：阪急総持寺駅	○	
			9-2：JR茨木駅（立命館大学開学に向けた周辺整備）	◎	
			西口駅前広場の再整備	○	
			万博公園南側エリアでの開発への対応	◎	
			9-4：阪急茨木市駅西口駅前広場の再整備	○	
	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）	10-1：ノンステップバスの導入促進	◎	
			10-2：ハイグレードバス停の整備	△	
		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	◎	
			11-2：総合案内板の設置	○	
			11-3：バスロケーションシステムの導入促進	◎	
			11-4：交通系ICカードの導入促進	◎	
			11-5：乗り継ぎ運賃の値下げ	△	
			11-6：バス停までの移動支援についての検討	○	
	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		◎	
		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：渋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		○	
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		○	
		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	19-1：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	○	
			19-3：電気自動車等のカーシェアリングの導入促進	○	
	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		○		

2) 施策の実施に関する評価

茨木市総合交通戦略（当初計画）に位置付けた施策の実施に関して、以下の通り評価しました。

- ◇ 「実施済」以外について、実施済には至らなかったものの取組に着手、進行中の施策・事業が多く、総合交通戦略に位置付けた施策の取組が進展しました。
- ◇ 基本方針1と基本方針3については、全ての施策・事業が「実施済」「実施中」であり、それぞれの取組を進めてきました。
- ◇ 取組を進めた結果、一部の施策や事業について、今後の展開を見直す必要があり、総合交通戦略の改定において検討が必要です。
- ◇ バスの利便性向上に関して用地確保や費用に関する課題により「調整中」となった施策がありました。
- ◇ 今後の施策・事業の展開にあたり、実施中の取組を着実に遂行するとともに、公共交通事業者の状況を踏まえた新しい施策や新しい実施主体の検討など、実現性と持続可能性にも考慮した取組の検討・実施が必要です。

2.2. 評価指標の達成状況

茨木市総合交通戦略（当初計画）で設定した評価指標の達成状況を確認しました。

移動に対する満足度や事故の発生件数は目標を達成しましたが、新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受けたこともあり、公共交通の利用者数や自動車分担率などは目標を達成できませんでした。

表 評価指標の達成状況

評価指標	現況値 (計画策定時)	目標値 (10年後)	実績値 (10年後)	評価
①自動車の分担率	22.7%	21%	21.7%	× 南部地域では分担率が低下したが、北部地域で分担率が上昇するなど、市全体で策定時より低下したが目標を達成できなかった。
②市内の人身事故発生件数	1,645 件/年	1,480 件/年	707 件/年	○ 目標を達成した。
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%	徒歩： 50.8% 自転車： 41.6%	○ 目標を達成した。
④鉄道利用者数	269,789 人/日	278,400 人/日	250,532 人/日	× 新型コロナの影響により減少し、目標を達成できなかったが、回復傾向にある。
⑤バス利用者数	24,700 人/日	24,700 人/日	18,762 人/日	× 新型コロナの影響により減少し、目標を達成できなかった。回復傾向にあるが、コロナ前の水準までの回復は見込めない。
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%	鉄道： 68.8% バス： 38.7%	△ JR 総持寺駅の開業やホーム柵整備が進行したこともあり、鉄道に関する目標は達成した。一方で、バスの利便性向上に取り組んだが、目標と達成できなかった。
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	歩行者： 3,400 人/12h 自転車： 4,202 台/12h	× 歩行者は策定時と比べて増加したが目標を達成しなかった。自転車は策定時よりも減少し、目標を達成できなかった。
⑧市内の移動に対する満足度	49.8%	55%	56.0%	○ 目標を達成した。

表 評価指標の把握方法

評価指標	把握方法	調査年	
		現況値 (計画策定時)	実績値
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	令和 3 年
②市内の人身事故発生件数	茨木市統計書	平成 23 年	令和 4 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	令和 5 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	令和 3 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	令和 3 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	令和 5 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	令和 4 年 (市独自調査)
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	令和 5 年

2.3. 茨木市総合交通戦略（当初計画）の評価

施策の実施状況や評価指標の達成状況から、茨木市総合交通戦略（当初計画）の評価を行うとともに、改善点を整理しました。

当初
計画

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。

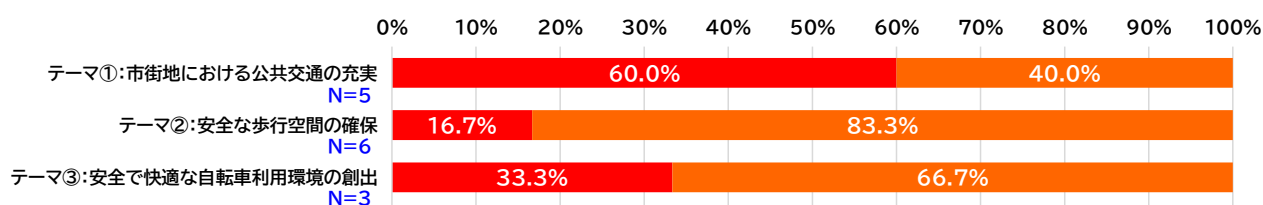


図 テーマ別の実施状況（基本方針1）

表 基本方針1の目標達成状況（再掲）

将来の交通体系づくりの基本方針	評価指標	現況値 (計画策定時)	目標値 (10年後)	実績値 (10年後)	評価
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%	21.7%	×
	②市内の人身事故発生件数	1,645 件/年	1,480 件/年	707 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%	徒歩： 50.8% 自転車： 41.6%	○

【改善点】

実施中の施策が多いものの、概ね目標を達成できていることから、継続して位置付けた取組を推進します。

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。

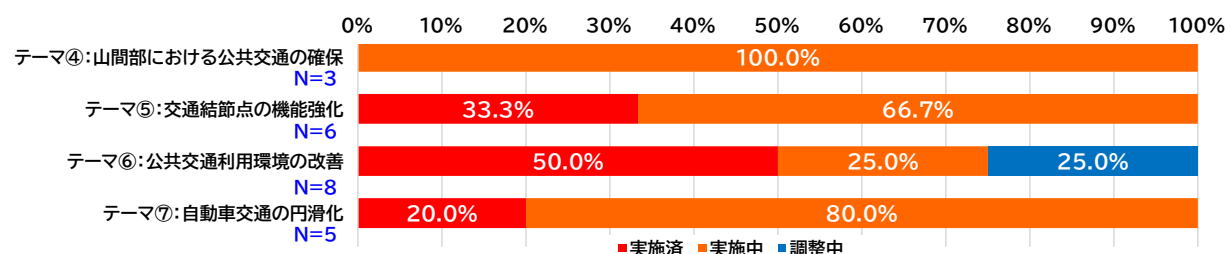


図 テーマ別の実施状況（基本方針２）

表 基本方針２の目標達成状況（再掲）

将来の交通体系づくりの基本方針	評価指標	現況値 (計画策定時)	目標値 (10年後)	実績値 (10年後)	評価
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	250,532 人／日	×
	⑤バス利用者数	24,700 人／日	24,700 人／日	18,762 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%	鉄道： 68.8% バス： 38.7%	△

【改善点】

鉄道・バスの利用者数は、2013年～2018年は増加傾向であり、目標値を達成していましたが、2020年の新型コロナウイルス感染症拡大を契機に利用者数が減少し、生活様式の変化もあり、目標を達成しませんでした。

現時点で以前の利用者数までの回復は見込めないことから、より一層の利用促進や自動車交通の円滑化に取り組む必要があります。

基本方針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。

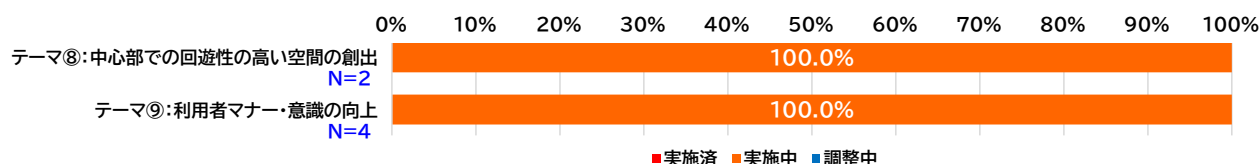


図 テーマ別の実施状況（基本方針3）

表 基本方針3の目標達成状況（再掲）

将来の交通体系づくりの基本方針	評価指標	現況値 (計画策定時)	目標値 (10年後)	実績値 (10年後)	評価
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	歩行者： 3,400 人/12h 自転車： 4,202 台/12h	×
	⑧市内の移動に対する満足度	49.8%	55%	56.0%	○

【改善点】

『⑦中心部の歩行者・自転車通行量』については、1断面での結果なので中心部全体の傾向とは言えませんが目標を達成できていません。回遊できる交通環境を評価するため、取組の継続を基本とし、新たな施策や評価指標の見直しも含めた検討が必要です。

茨木市総合交通戦略の評価

- ◇ 人身事故件数の減少や移動に関する満足度の向上において、目標値を達成した一方で、公共交通利用者や歩行者等の減少等、新型コロナウイルス感染症の影響により、一部の指標が未達成となりました。
- ◇ 特に、路線バスの利用者数が大幅に減少し、コロナ前と同水準までの利用者数の回復は見込めない状況です。減便等サービス水準の低下がバスの満足度低下に影響したと考えられます。
- ◇ 自動車の分担率は、平野部で減少しましたが、丘陵部と山間部において増加しており、南北地域の移動手段の差がより明確になりました。山間部における移動手段の確保に関して、引き続き検討が必要ですが、全国的な運転士不足の状況等も含め、利便性だけでなく、持続性も考慮した施策の検討が必要です。



茨木市総合交通戦略 改定にあたってのポイント

①現行計画の実施状況を踏まえた改善

- ・ 前頁までに整理した視点で改善します。

②関連計画との整合

- ・ 茨木市総合計画や茨木市都市計画マスタープラン等における、市の将来像や交通政策のあり方等にも留意し、整合を図ります。

③変化している社会情勢への対応

- ・ 交通を取り巻く環境は日々変化しており、当初計画は、特に新型コロナウイルス感染症の拡大による想定外の影響を受け、一部の評価指標が未達成となりました。
- ・ まちづくりや土地利用の進展による地域の状況変化や交通課題を踏まえ、移動手段を限定せず、施策の方向性について検討を行います。

④市民ニーズへの対応

- ・ 市民アンケートの結果を踏まえ対応を検討します。

第3章 茨木市が目指すまちの将来像と交通の現状

3.1. 上位計画・関連計画

「茨木市総合計画」は、本市における行政施策の指針となるもので、市のまちづくりや地域づくりに対する市民の高い認識と強い連帯感を基盤とし、市、市民、事業者が一体となって進める総合的・計画的なまちづくりの基本となるものです。令和6年度に策定した「第6次茨木市総合計画」は令和16年度（2034年度）を目標年次としています。（※令和6度中策定予定）

■上位計画

第6次茨木市総合計画

「次なる茨木」における「共創」のまちづくり

- (1)活動人口が増えるまち
- (2)新たな活動が景色となるまち
- (3)共創のまちづくりによる諸施策の推進

■関連計画

都市計画

茨木市都市計画マスタープラン 〈R7.3〉 ※改定予定

茨木市立地適正化計画 〈R7.3〉 ※中間見直し予定

地方創生

第2期茨木市総合戦略 〈R3.3〉

交通

茨木市総合交通戦略 〈R7.3〉

中心市街地

茨木市中心市街地活性化基本計画（第2期） 〈R7.4〉 ※策定予定

保健福祉

茨木市総合保健福祉計画（第2次）【中間見直し】 〈R3.3〉

環境

茨木市環境基本計画 〈R7.3〉 ※改定予定

茨木市地球温暖化対策実行計画（区域施策編） 〈R3.3〉

1) 本市が目指すまちづくり

総合計画とは、将来における自治体のあるべき姿と進むべき方向についての基本的な指針となる計画です。第6次総合計画（令和7年3月策定予定）は、市民をはじめとした多様な主体が活躍しているなどの「茨木の魅力」、ライフスタイルや価値観の多様化などの「取り巻く環境と課題」、さらには「市民の想い」や「第5次総合計画期間のまちづくり」を踏まえ、多様な人たちが出会い、集い、活動が生まれることにより、誰もが安全安心、豊かさ幸せを実感できる「共創」※のまちづくりを進め、みんなが多彩な幸せを実感できる持続可能なまちを目指した計画として、2034年度を目標年次とした次の10年間で取り組む本市のまちづくりの指針となるものです。

※「共創」とは、多様な主体の活動が掛け合わされることで、新たなモノやコトが相乗効果により生み出される取組です。

「交通」に関する視点としては、以下が掲げられており、それぞれ目指すべき姿と取組が整理されています。

- 5-1-1 公共交通を中心とした、人と環境にやさしい交通環境の構築
- 5-1-2 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
- 5-1-3 社会変化に対応した持続可能な交通環境の構築
- 5-1-4 駐車場・駐輪場の適正化

第6次茨木市総合計画

「次なる茨木」における「共創」のまちづくり

- (1)活動人口が増えるまち
- (2)新たな活動が景色となるまち
- (3)共創のまちづくりによる諸施策の推進

◎まちの将来像

将来像1：健康・福祉

- ・つながりを大切に、ともに支え合えるまち
- ・いきいきと日常を過ごせるまち
- ・いつまでもすこやかに安心して暮らせるまち

将来像2：子育て・教育

- ・こども・保護者の「うれしい」を育むまち
- ・地域ぐるみでこどもの成長を感じるまち
- ・こどもの「好き！」を伸ばせるまち

将来像3：文化・市民活動

- ・いくつになっても学べるまち
- ・プレーヤーもサポーターもスポーツで幸せを感じられるまち
- ・継続的に文化に触れ、創り、育むまち
- ・お互いを認め合い、つながり、活動できるまち

将来像4：安全・安心

- ・災害に強い都市基盤を持つまち
- ・安心して上下水道が利用できるまち
- ・地域のつながりが強く、防災・防犯対策が充実しているまち

将来像5：産業・都市

- ・個性あふれる茨木らしさで活気あふれるまち
- ・山とまちが調和した、魅力的で過ごしやすく暮らしやすいまち
- ・安心・安全・快適に移動できるまち

将来像6：環境

- ・一人ひとりの小さな行動が支える、環境に優しいきれいなまち
- ・自然を身近に感じて暮らせるまち
- ・環境について学び、みんなでつくる環境のまち

将来像7：行財政運営

- ・デジタルを活用して豊かに暮らせるまち
- ・まちの情報を受け取り、発信したくなるまち
- ・安定した行政サービスが提供される、持続可能なまち

さらに、茨木市都市計画マスタープラン 2025▶2035（令和7年3月策定予定）では、これまでの計画の考えを土台に、“考える”から“共に創る”共創のまちづくりを基本理念とし、様々な都市づくりの視点から「市民と“共に創る”まちの姿（暮らしのイメージ）」として具現化し、この将来ビジョンに沿った都市づくりを目指しています。交通については、多様な交通手段によるネットワークがあり、地域内外を便利に移動することができるというイメージを設定しています。

また、都市づくり戦略の1つとして『拠点と生活圏の維持・充実による“暮らし”の質を高める』を掲げており、本市の居住環境を支える「拠点とネットワーク」の維持・充実を図るとともに、暮らしに直結する住まい近傍の「生活圏」の質の向上により、市民の暮らしの質の向上を目指しています。

茨木市都市計画マスタープラン 2025▶2035

【基本理念】“考える”から“共に創る”共創のまちづくり

【暮らしのイメージ⑤】

多様な交通手段によるネットワークがあり、地域内外を便利に移動することができる

- ・居住地域では、公共交通網により、居住地域内を移動することができ、大阪・京都へも円滑に移動できます。
- ・北部地域では、地域主体の交通手段の導入が進み、公共交通との連携により、移動手段が確保されています。

キーワード

- | | |
|--------------|------------|
| ・公共交通の維持 | ・MaaS（マース） |
| ・シェアモビリティ | ・ライドシェア |
| ・モビリティマネジメント | ・自転車利活用 |

【都市づくり戦略】

戦略1 “山”と“まち”を活かす・つなぐ

戦略2 拠点と生活圏の維持・充実による“暮らし”の質を高める

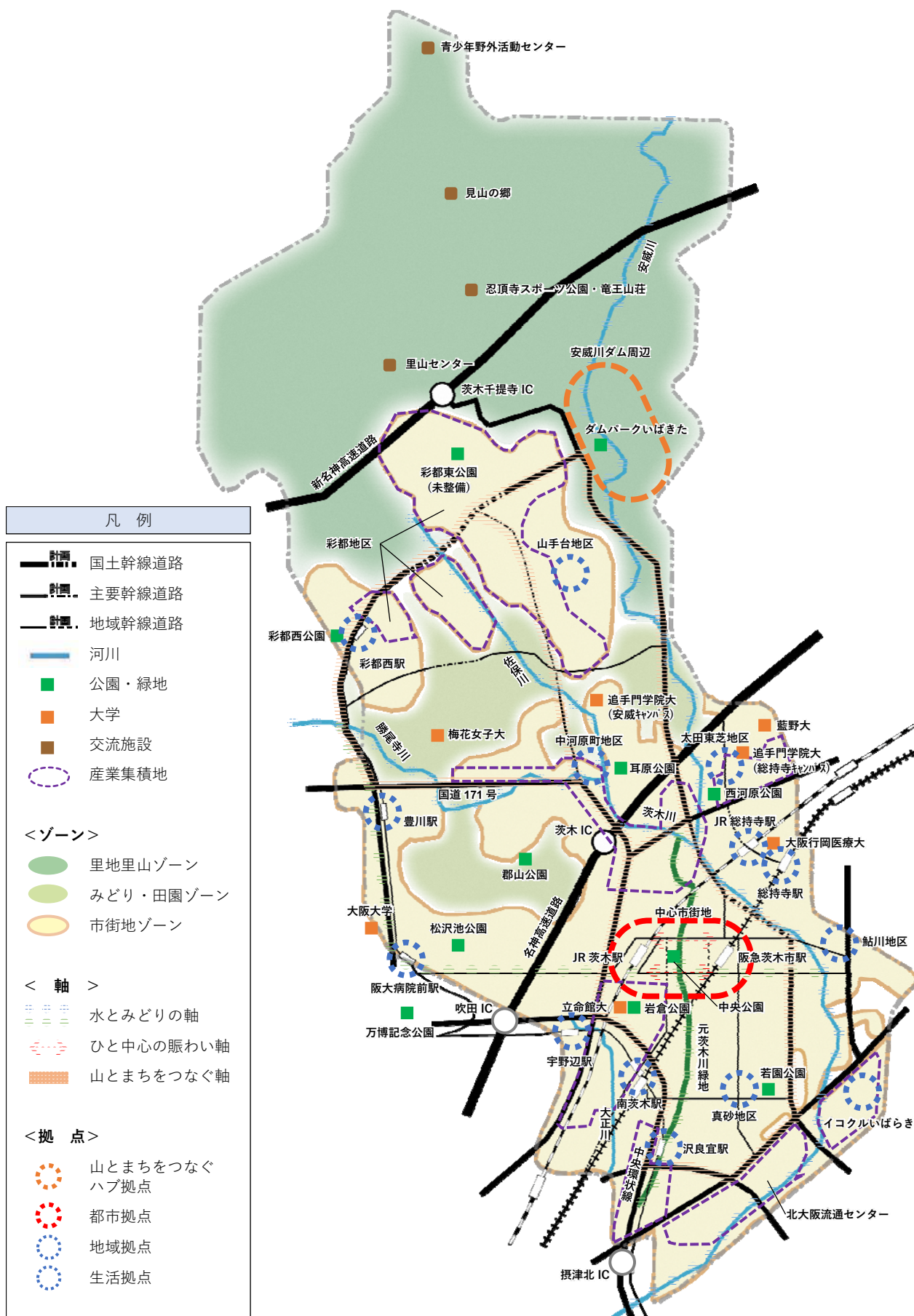
(1) 拠点と生活圏の維持・充実

- ① 地域拠点での公共交通軸と連携した拠点機能の維持・充実
- ② 生活拠点での生活機能の維持・充実
- ③ 生活圏での暮らしの質の向上

(2) 交通ネットワークの充実・強化

- ① 拠点間を結ぶ主要ネットワークとなる道路整備の推進と渋滞解消
- ② 公共交通の利便性向上と生活圏での移動の選択肢の充実

戦略3 魅力的な“場”と多様な“活動”により“景色”を創る



資料：茨木市都市計画マスタープラン 2025・2035（令和 7 年 3 月予定）

図 都市構造図

また、茨木市立地適正化計画（平成 31 年 3 月策定、令和 7 年 3 月中間見直し予定）では、本市が約 20 年後においても人口密度は一定維持する見込みであり、市街化区域内における都市構造についても大きな変化は生じないことが想定されていることと、これまで計画的なまちづくりにより、一定の人口密度を維持した居住地域を形成してきたことから、今後もこの居住地域を守り、引き継ぐことで、現状の暮らしやすさを将来にも担保できるとの考えのもと、以下の通り目指す将来の都市構造を明確にし、約 20 年後の構築を目指しています。

茨木市立地適正化計画

【立地適正化計画が目指す都市の将来像】

郊外部の居住環境の持続と魅力ある中心市街地の再生による、

暮らし続けたい・暮らししてみたいまち

【立地適正化計画が目指す都市構造】

本市の立地適正化計画が目指す都市構造の特徴	
居住地域と公共交通	• 計画的なまちづくりにより、居住地域における一定の人口密度を維持。 • 居住地域と中心市街地を繋ぐ、公共交通のネットワークが市域を網羅していることで、市内だけでなく、市外への移動の利便性も確保。 • 平野部では、徒歩や自転車で中心市街地へアクセスすることも可能。 • 郊外部では、1 種類以上の公共交通が整備されており、移動の手段を確保。
都市機能配置	• 居住地域の中に、日常生活に必要な多様な都市機能が存在。 • 中心市街地には、拠点的な施設が存在。

3.2. まちの将来像

本節では、本市が目指す都市整備の取組及び都市づくりの課題のほか、上位計画や現在進められているプロジェクトなどを踏まえ、本市のまちの将来像を示しています。

1) 都市整備の方向性

本市は、市街地が中心地域から南部地域、丘陵地域まで拡がり、北部地域と合わせて一体の都市が形成され、交通結節点である鉄道駅をはじめ、行政施設や医療、商業施設などの都市機能が立地しています。また、前節のとおり本市は「利便性の高い交通網」「多様な都市環境」という都市特性を有しています。今後も市民の生活に必要な都市機能を維持しつつ、交通結節点などの都市機能が集積する中心地域と各地域の連携を図り、地域特性やプロジェクトを踏まえた取組を進めます。

○茨木市の特徴

利便性の高い交通網

- ・複数の鉄道が運行し、大阪や京都など関西の文化、経済の中心都市へ容易に移動できます。
- ・名神高速道路、新名神高速道路、近畿自動車道のほか、国道 171 号、府道大阪中央環状線などの主要幹線道路が整備され、広域的な移動を支える道路網が確保されています。
- ・鉄道網が発達し、鉄道駅を中心に人口密度が高いです。
- ・市内では幹線道路網も発達していることから、主要幹線道路沿道は卸売業・小売業や製造業などの利用が多くなっています。

多様な都市環境

- ・山間部は山林や田畑などみどり豊かな自然環境に恵まれており、丘陵部では大学などの教育施設が立地するほか、彩都など新市街地の開発が進められています。
- ・中心部や平野部においては、住宅、大学、事務所、工場、倉庫など様々な土地利用により市街地が形成されています。
- ・市内には郡山宿本陣（樁の本陣）や旧西国街道をはじめ、文化財や旧街道などの歴史的資源が点在しているとともに、中心部には商店街や大型商業施設、公共施設をはじめ都市機能が集積し、多くの人に利用されています。
- ・地域によって様々な特徴があり、「住む」、「働く」、「学ぶ」、「余暇を楽しむ」といった多様な都市環境を有していると言えます。



○市の特徴を活かした都市整備

地域特性を活かした都市づくり

- ・山間部、丘陵部、中心部、平野部における各々の都市環境を維持及び保全します。
- ・中心市街地の活性化に向けた取組や彩都地区の開発が続けられており、新たなインパクトを活用した都市の魅力づくりを進めていきます。

中心部の魅力づくり、プロジェクトの活用

- ・ＪＲ茨木駅西口、阪急茨木市駅周辺等の再整備に向けた取組を進めており、新たな交流や活力を中心部の魅力向上につなげる方策について検討を進めていきます。
- ・中心部は駅を中心とする商業、業務施設が立地するほか、周辺は住宅が立地する地域であり、活性化に向けた取組を進めることにより新しいにぎわいとこれまでの落ち着きを融合し、活力と憩いのバランスのとれた本市のまちの顔としての形成を目指します。

2) 茨木市のまちの将来像

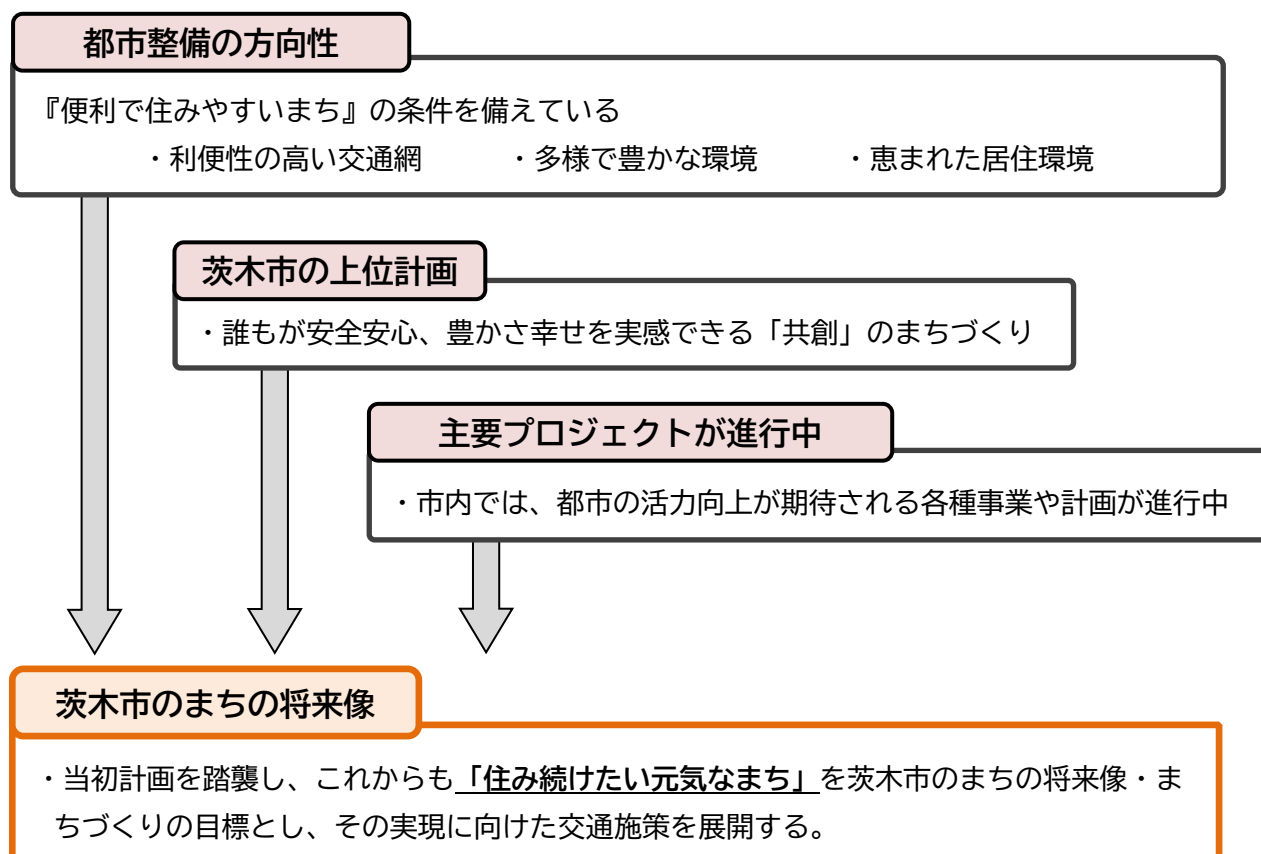
本市の特徴である、利便性の高い交通網や多様な都市環境を活かした都市整備にあたっては、人の暮らしと都市機能を支える交通を目指した取組が必要になります。また、茨木市総合計画をはじめとした上位・関連計画は「住みやすさ」、「共創」に重点を置いており、新たな交流拠点が創出されるなど「生活の質」や「地域の活力」の向上が期待される各種事業や計画が進められています。

一方で、「高齢化の進行」、「労働力の不足」、「都市機能の維持、更新」などの都市づくりの課題は山積しており、それらを踏まえ、日々の暮らしを支えるまちづくりを推進していく必要があります。

そのため、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（※2024年度改定）においても、目指すまちの将来像を当初計画の考えを引き継ぎ、

「住み続けたい元気なまち」

を本市のまちの将来像とし、「住み続けたい元気なまち」の実現に向けた交通施策を展開することとします。



3.3. 交通の現状と課題

- ・市内の交通実態や特性を以下のとおり整理しました。
- ・交通の現状や市民アンケート調査結果は、参考資料に整理しています。

(交通施設の整備状況)

- ・中心部に鉄道、幹線道路が整備されており、大阪方面、京都方面との連絡を果たしており、利便性が高いです。
- ・近年、JR 総持寺駅や新名神高速道路が整備され、利便性が向上しました。

(公共交通空白地)

- ・2024 年時点の公共交通人口カバー率は 86% と高い水準にあります。
- ・平野部は概ねカバーされているものの、丘陵部や山間部におけるカバー率がやや低くなっています。

(移動手段の変化)

- ・自動車分担率は、市全体で減少していますが、丘陵部と山間部で増加しています。
- ・バスの分担率は、平野部では横ばいですが丘陵部と山間部で減少しています。

(公共交通利用者数の推移)

- ・鉄道利用者数は増加傾向、バス利用者数は横ばいで推移していましたが、新型コロナウイルスの影響を受け、鉄道、バスとも利用者数が減少しています。近年は増加に転じているものの、新型コロナウイルス前には戻っていません。

(道路の混雑状況)

- ・道路整備の進展等により市全体では混雑度は改善傾向にあるものの、国道 171 号等においては依然として混雑度が高い状況です。

(移動支援施策の実施状況)

- ・市が主体となった様々な移動支援を実施中です。
- ・福祉有償運送事業や送迎バス等、民間が主体となった移動支援も実施されています。
- ・企業等の送迎バスも多く、JR 茨木駅や阪急茨木市駅では多数の送迎バスが発着しています。

(交通事故件数の推移)

- ・茨木市内の交通事故発生件数は減少傾向にあります。

市民アンケートの結果

（満足度）

- ・茨木市内の移動のしやすさについて約6割が満足されています。
- ・鉄道の満足度が高く、バス、自動車、自転車、タクシーの不満足度が高くなっています。
- ・市内の移動に関して約6割の人が不安を感じています。「自分や家族が自動車を運転できなくなる」ことへの不安が強くなっています。

（交通政策に関するニーズ）

- ・安全な自転車・歩行者空間の整備、渋滞を緩和するための道路整備に対する要望が多いです。
- ・公共交通の利便性向上に対する要望も多くなっています。

事業者へのヒアリング

（バス事業者）

- ・新型コロナウイルス感染症による利用者数は、回復傾向にありますが、コロナ前の利用者数までの回復は難しい状況です。
- ・運転士不足の進行によっては便数や路線の維持が困難になる可能性があります。
- ・利便性向上施策に取り組みたいが、費用的な制約もあります。

（タクシー事業者）

- ・車両数に対し運転士が不足しています。
- ・北摂交通圏は、改正タクシー特措法による準特定地域であるため、増車が難しい地域です。

茨木市の交通の課題

- ・「住みたい元気なまち」の実現に向け、社会情勢の変化や茨木市の特性等から、本市の将来像の実現に向けた交通の課題として以下のことが考えられます。

1. SDGsへの対応

Point

持続可能な地域を実現するため、女性、子供、障害者及び高齢者のニーズに配慮し、持続性のある交通環境を確保していく必要があります。

2. 公共交通ネットワークの形成・維持

Point

公共交通を取り巻く環境が悪化している中、サービスを充実していくことは難しくなっています。市民生活を支える公共交通を維持していくことに重点を置き、並行して利便性の向上にも取り組みます。

3. 道路交通の円滑化

Point

交通混雑は改善傾向にあるものの、依然として渋滞が発生しています。公共交通の定時性確保や環境負荷軽減を図るため、引き続き道路交通の円滑化に取り組みます。

4. 中心部における魅力的な歩行者空間の充実

Point

各地で車中心から人中心の空間への再構築が進む中、茨木市においても中心部において人中心のまちなか形成に向けた取り組みを進めています。人が集まり、活力を生み出す、歩きたくなるまちづくりを進めます。

5. 安全・快適な自転車利用環境の整備

Point

自転車利用は、環境負荷軽減や公共交通を補完する役割を担っていますが、自転車に関する事故の割合は増加傾向にあり、自転車マナーに対する不満も多くあります。今後も重要な移動手段の1つとして自転車の利活用は不可欠であり、安全・快適な自転車交通環境の整備に取り組みます。

第4章 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

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

とします。

この基本理念に基づく施策を進めるため、

1. 公共交通を中心とした、人と環境にやさしい交通環境の構築
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
3. 社会変化に対応した持続可能な交通環境の構築

を基本方針とします。

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い地域です。また、市の南部に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。

Point

- ・彩都や安威川ダムなどの市北部エリアの開発が進行していますが、現行計画策定時から大きな都市構造の変化は生じていません。
- ・市民の生活様式は、社会情勢の影響により一部変化したもの、大きな変化は生じていません。
- ・令和3年に障害者差別解消法が改正され、令和6年4月1日から障害のある人から社会的障壁の除去の意思が示されたときは、その除去について、事業者による合理的配慮の提供が義務化されました。（努力義務⇒義務化）
- ・これらのことから、当初計画の将来の交通体系づくりの基本理念を踏襲することとします。

将来の交通体系づくりの基本方針

1. 公共交通を中心とした、人と環境にやさしい交通環境の構築

本市の交通においては、公共交通を中心にしながら、歩行者・自転車など多様な移動手段に対する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します。

Point

- 全国的な公共交通の運転士不足など、交通事業者を取り巻く環境は非常に厳しくなっているものの、住みやすく移動しやすい交通環境づくりのため、公共交通を市内移動の中心とし、公共交通を維持するための取組を推進します。
- その他、安全な自転車や歩行者の利用環境を形成するとともに、交通ルール・マナーの啓発など、より人と環境にやさしく自動車に依存しない交通環境の実現を目指します。

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交通環境を構築するための施策を推進します。

Point

- 公共交通を支える道路整備や、地域と暮らしを支える交通環境の構築を進めます。
- 歩きたくなる魅力的な歩行空間等を支える交通環境の構築を目指します。

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るため、山間部などの路線バス利用が著しく不便な地域において、交通 ICT 技術の活用も含め、地域と一緒に新しい交通手段の導入を検討します。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組を推進し、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します。

Point

- 公共交通の維持には、交通事業者の運転士確保による運営環境の改善が必要不可欠です。
- 技術革新が著しい新技術などの活用も含め、公共交通を維持していくために必要な方策を検討し、茨木市の実情に見合った持続可能な交通環境を創出します。
- 交通事業者や行政のみならず、利用者の意識向上を図り、持続可能な交通環境を構築します。

4.2. 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、本市における概ね 10 年後の交通のあり方を図に示しています。



図 将来の交通体系イメージ

4.3. 茨木市総合交通戦略の考え方

将来の交通体系を実現するため、将来の目標や施策の方向性を示したうえで、短期（概ね5年以内）、中期（概ね10年以内）で実施する交通施策を茨木市総合交通戦略としてとりまとめます。

今回の改定では、茨木市総合交通戦略として、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）に分け、テーマごとに短期・中期で実施する交通施策を設定しました。

茨木市総合交通戦略で示すテーマと短期・中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ます。

実施する交通施策の考え方

- ・テーマごとに、施策1から施策19までの交通施策に取り組み、将来的に実現しようとしている姿を「将来目標」として示します。

施策1～施策19

- ・各テーマに則した交通施策として施策1から施策19に分類します。

【将来像の実現に向けた交通の課題】

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. 市中心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します。

将来の交通体系づくりの基本方針

1. 公共交通を中心とした、人と環境にやさしい交通環境の構築

本市の交通においては、公共交通を中心にしながら、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します。

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交通環境を構築するための施策を推進します。

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な地域において、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します。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組を推進し、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 バス路線再編等の検討

施策 2 多様なタクシーサービスの展開

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・快適な自転車利用環境の創出

施策 5 安全・快適な自転車通行空間の整備

施策 6 レンタサイクル等の利便性向上

テーマ④ 交通ルール・マナーと公共交通利用者意識の醸成

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

施策 8 モビリティ・マネジメント等の推進

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

施策 10 バスのハード面でのサービス向上

施策 11 バスのソフト面でのサービス向上

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

施策 12 道路空間の再配分

テーマ⑦ 自動車交通の円滑化

施策 13 道路整備の推進

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

施策 15 地域活力の創出・維持に寄与する移動手段の確保

施策 16 交通 ICT を活用した新たな交通手段の導入検討

テーマ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

施策 18 柔軟な労働体系の構築

施策 19 積極的な人材募集

短期・中期で実施する交通施策の考え方

- ・本市の交通の課題に対応し、まちの将来像である「住み続けたい元気なまち」の実現に向け、都市を支える交通として効率的で効果的な交通施策の実施が必要です。
- ・そのため、茨木市総合交通戦略では、将来目標や施策の方向性を示し、今後 10 年間で重点的に取り組む施策として短期・中期で実施する交通施策をとりまとめます。交通施策の実施にあたっては市民、交通事業者、行政などの連携が重要であり、取組を推進するための実施主体を示した具体的な行動計画としています。

短期（概ね5年以内）施策

- ・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（概ね10年以内）施策

- ・直ちに実施することが難しく、具体化に向けた計画の作成など十分な検討が必要な施策。

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」としています。

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します。

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ます。

茨木市：市道を管理する道路管理者（茨木市）も含んでいます。

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んでいます。

施策によっては上記以外の実施主体を記載しています。

4.4. 実施する交通施策

基本方針1：公共交通を中心とした、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ます。
- ・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ます。
- ・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ます。

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

■現状と課題

- ・路線バスの利用者数は、横ばいで推移していましたが、コロナウイルス感染症の拡大により減少し、以前までの回復は見込めない状況です。
- ・路線バスの交通手段分担率は2～3%と低く、減便等も影響し、市民アンケート結果では満足度が39%にとどまっており、タクシー、自動車の次に満足度が低い状況です。
- ・市民アンケート結果から、路線バスに対する不満な内容として、「渋滞等により時刻表通りに運転しない」や、「バスを利用すると時間がかかる」との回答が多く、その他意見では、バスの便数に対する不満が多く挙げられました。
- ・全国的に路線バスの運転士が不足しており、本市においても運転士不足による減便等が生じる等、路線バスの維持が課題となっています。

■施策の取組

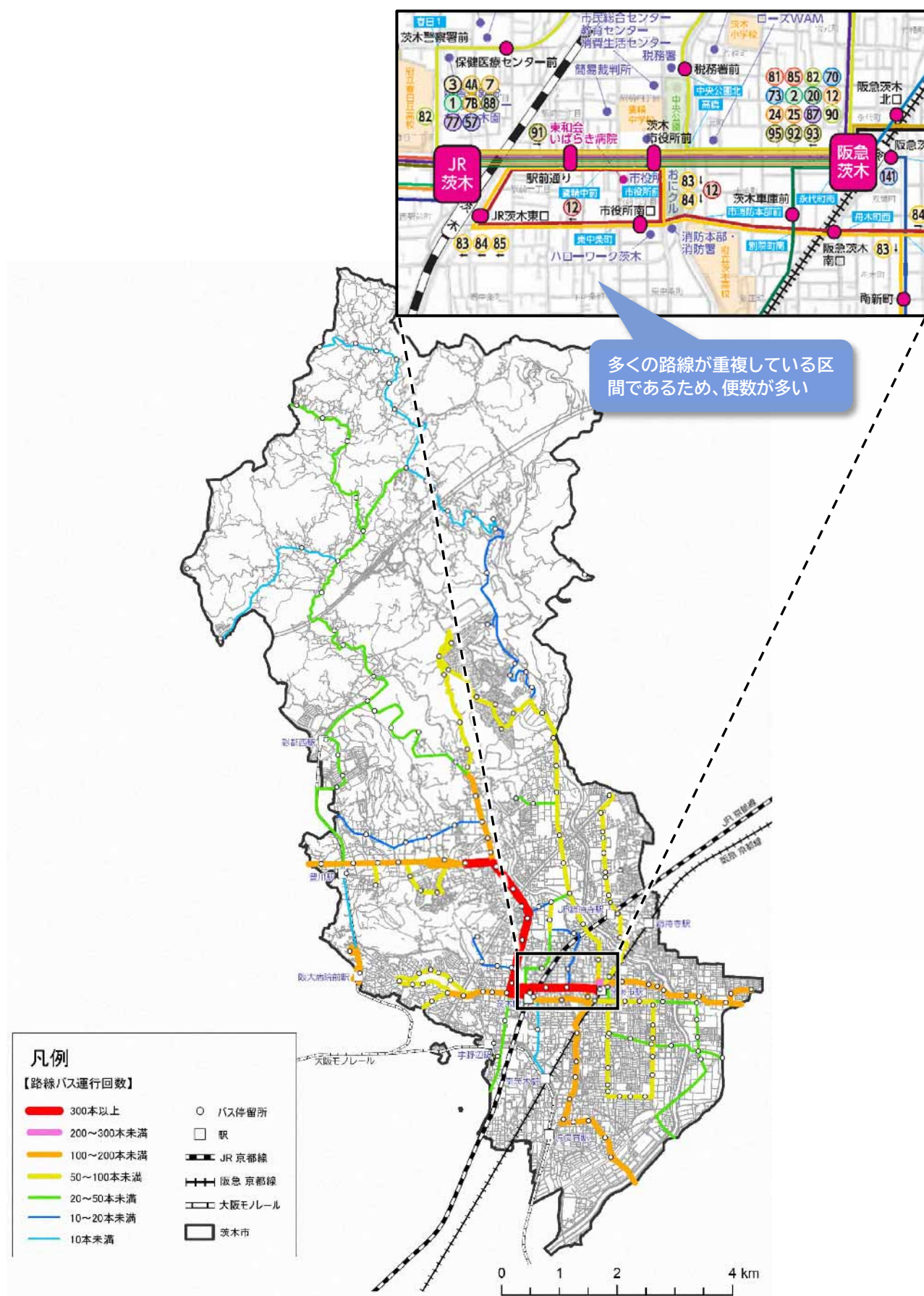
- ・路線バスを維持するため、交通事業者と行政が連携し、中心部において重複している路線の効率化等の検討を行います。また、地域公共交通計画の策定についても検討します。
- ・JR 茨木駅と阪急茨木市駅は、バス路線の起終点となっているため、両駅間を運行している便数が多く、利便性の高い路線が設定されています。一方で、不足している運転士の配置という観点では非効率であるため、利用実態も加味しながらバス路線の効率化等の検討を行います。
- ・なお、本取組により、運転士や車両の適正な配置がされ、さらに、中心部の交通円滑化にも寄与すると考えています。

<実施スケジュール>

短期：バス路線の効率化検討、地域公共交通計画の策定

<実施主体>

茨木市、交通事業者



(2022 年度調査結果)

図 茨木市内のバス路線の運行本数（阪急バス・近鉄バス・京阪バスの合計）

1-2：利用を促す運賃施策の検討

■現状と課題

- ・当初計画において、公共施設や交通結節点等を循環するバスの導入検討を実施しました。循環バスは、特定の施設への移動に限定されるため、既存のバス路線を活用する「乗り継ぎ運賃値下げ施策」を代替施策として検討しました。
- ・2016年に実施したアンケートの調査結果から、乗り継ぎ運賃割引よりもJR茨木駅～阪急茨木市駅間100円化の方がバスの利用回数が増えるとの回答が多く、引き続き路線バスの利用を促す運賃施策についての検討が必要です。

■施策の取組

- ・バス路線の効率化には、運賃設定も重要な要素となるため、利用者にとって使いやすい料金設定について検討します。
- ・公共交通全体の利用促進に向けた運賃施策についても検討を行います。

<実施スケジュール>

短期：運賃施策の検討

<実施主体>

茨木市、交通事業者

事例紹介：GunMaaS（群馬県前橋市）

『GunMaaS』では、マイナンバーカードと交通系ICカードを紐づけることにより、前橋市民限定の割引サービスをMaeMaaSから引き続き実施しています。

<料金が割引される公共交通>

- ・対象となる一部デジタルフリーパスの料金
- ・市内のデマンドバス

<割引額>

デジタルフリーパス

バス		
前橋市内のバスをおトクに利用できるチケットをご用意しています。		
	中心市街地 乗り放題券	マイバス*
通常料金	大人 400円 子ども 200円	310円
前橋市民 割引料金	大人 200円 子ども 100円	200円

※マイバスは、大人・子ども同額

デマンドバス

るんるんバス 富士見地区		ふるさとバス 大胡・宮城・粕川地区		城南あおぞら号 城南地区	
大人	子ども	大人	子ども	大人	子ども
通常料金	210円 100円	210円 100円		300円 150円	
前橋市民割引料金*	100円 50円	100円 50円		200円 100円	

※前橋市民割引料金は、交通系ICカードとマイナンバーカードの登録が必要です。

※その他鉄道の割引もあり

資料：前橋市 HP

施策2：多様なタクシーサービス等の展開

2-1：タクシーサービスの利便性向上

■現状と課題

- ・タクシー事業者によっては、配車アプリや自動音声による配車システム、相乗りサービスを導入するなど、多様なサービスが展開されています。
- ・市民アンケートによれば、タクシーに対して「呼んでもすぐ来てくれない」ことへの不満が多く挙げられています。
- ・本市では、高齢者や重度の障害者を対象とした福祉タクシーの料金助成制度があります。

■施策の取組

- ・多様なタクシーサービスの導入及び周知を進めます。
- ・利用者のニーズを踏まえ、引き続き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を実施します。

<実施スケジュール>

短期：多様なタクシーサービスの導入・周知

利用者ニーズを踏まえた福祉タクシーの料金助成制度の検討

<実施主体>

茨木市、交通事業者

参考：茨木市 高齢者福祉タクシー料金助成サービス（令和 6 年 9 月時点）

<対象者>

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. 施設等に入所していない（茨木市内の有料老人ホームまたはサービス付高齢者向け住宅を除く）
6. 重度障害者福祉タクシー利用券を受給していない

<事業内容>

1 枚につき上限 500 円

※1 乗車につき、乗車料金が 1,000 円未満の時は 1 枚（500 円）、1,000 円以上の時は 2 枚（1,000 円）まで利用可能

<交付枚数>

1 か月あたり 4 枚交付

<利用できるタクシー会社>

茨木市と契約を交わしている事業者に限る

参考：茨木市重度障害者福祉タクシー料金助成サービス（令和 6 年 9 月時点）

<対象者>

1. 利用申請日において茨木市内に住所を有し、住民基本台帳に記録されている方
2. 重度身体障害者（下肢、体幹、視覚及び内部障害）（身体障害者手帳 1 級又は 2 級）または、重度の知的障害者（療育手帳 A）または、重度の精神障害者（精神障害者保健福祉手帳 1 級）
3. 対象者の属する世帯の生計中心者の当該年度の所得額が特別児童扶養手当の扶養義務者所得制限限度額内にある方
4. 介護保険施設・老人福祉施設等に入所していない方（サービス付き高齢者向け住宅、住宅型有料老人ホーム、介護付有料老人ホームを除く）
5. 病院に入院していない方
6. 茨木市高齢者福祉タクシー利用券を交付されていない方

<事業内容>

1 枚につき上限 500 円

※1 乗車につき、乗車料金が 1,000 円未満の時は 1 枚（500 円）、1,000 円以上の時は 2 枚（1,000 円）まで利用可能

<交付枚数>

1 か月あたり 4 枚交付

<利用できるタクシー会社>

茨木市と契約を交わしている事業者に限る

2-2：ユニバーサルデザインタクシー等の導入促進

■現状と課題

- ・タクシー車両について、高齢者、障害者や妊産婦等、様々な人が利用しやすいタクシー（ユニバーサルデザインタクシー）が導入されています。
- ・日常生活において、一部の人のために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ります。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ます。

■施策の取組

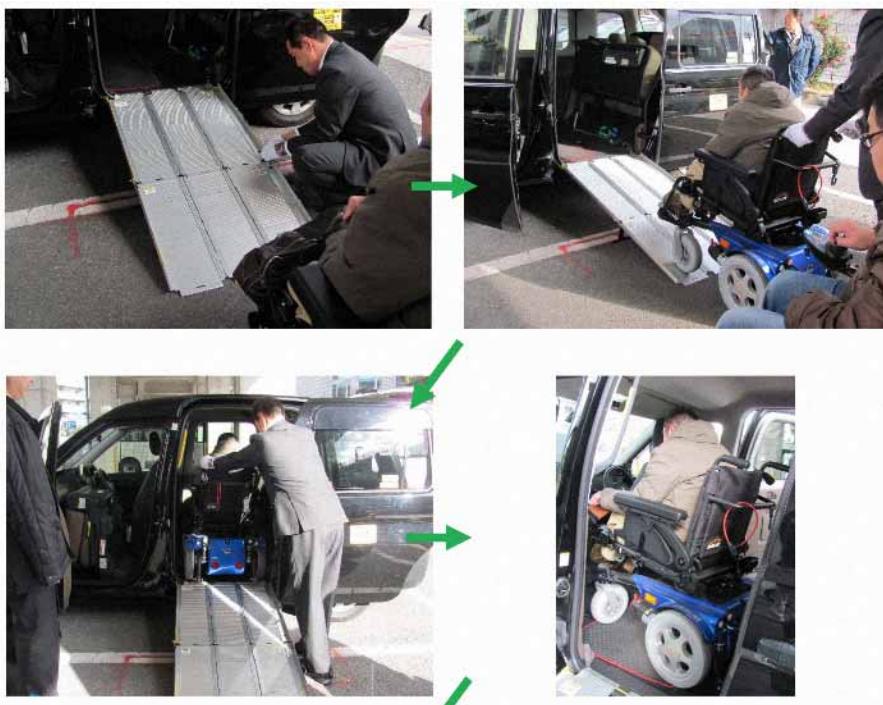
- ・健康な方はもちろんのこと、足腰の弱い高齢者、車いす使用者、ベビーカー利用の親子連れ、妊娠中の方など、誰もが利用しやすいユニバーサルデザインタクシーの導入促進と合わせユニバーサルドライバー研修等の受講促進に努めます。

<実施スケジュール>

短期：ユニバーサルデザインタクシー等の導入促進

<実施主体>

国、大阪府、交通事業者、NPO 法人等



資料：茨木市

写真 ユニバーサルデザインタクシーの課題検証の風景（阪急タクシー高槻営業所）

令和 6 年度大阪府ユニバーサルデザインタクシー普及促進事業補助金のご案内

大阪府では、2025年大阪・関西万博に向けた受入環境整備として、ユニバーサルデザインタクシーの普及促進のため、UDタクシー購入事業者を対象として補助金を交付します。

※大阪市域と吹田市域で国・府・市の3つの補助金が併用可能となり、最大120万円／台の補助となります。（その他地域は国・府の補助金併用で最大90万円／台）

申請受付期間	令和 6 年 4 月 1 日(月曜日)から 令和 6 年 1 2 月 2 7 日(金曜日)まで
補助対象事業者	・タクシー事業者（法人、個人）（福祉輸送事業限定事業者を除く。） ・リース事業者
補助対象車両	・標準仕様ユニバーサルデザインタクシー認定要領に基づき国土交通大臣が認定したタクシー ・「移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備並びに旅客施設及び車両等を使用した役務の提供の方法に関する基準を定める省令」第45条第 1 項に規定する車椅子等対応車 以上の車両のうち、自動車検査証の使用の本拠の位置が大阪府内である車両（以下「補助対象車両」という。）ただし、中古のものを除く。 車体表示マーク  レベル1 レベル2  認定UDタクシー（国土交通省HPより）  車椅子等対応車イメージ
補助対象期間	令和 6 年 4 月 1 日（月曜日）から令和 7 年 3 月 1 0 日（月曜日）までの間に購入（支払いまで）し、自動車検査証の交付（登録）を完了した車両、リース事業者のあつては、購入（支払いまで）し、当該リース契約を締結の上、自動車検査証の交付（登録）を完了した車両が対象になります。
補助金額	1 台につき、補助対象車両の車両本体価格（消費税額及び地方消費税額を除く。）と30万円（国補助事業の補助金の交付を受ける場合は当該補助額に 1 / 2 を乗じて得た額）のいずれか低い額が上限
交付条件	・「ユニバーサルドライバー研修」などの研修修了者や指定の資格を有している者を補助対象車両 1 台につき 2 名以上配置すること ・キャッシュレス決済に対応すること ・I C T を活用したタクシー配車サービスに対応すること など府が要件としている全ての交付条件を満たすこと（詳細はHPを参照してください。）

資料：大阪府

図 大阪府ユニバーサルデザインタクシー普及促進事業補助金（令和 6 年度事業）

テーマ②：安全な歩行空間の確保

将来目標

- ・ 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ます。
- ・ 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ます。
- ・ 通学路など特に安全の確保が必要な道路では、適切な注意喚起や自動車の速度抑制等が行われ、安全に通行することができます。

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

■現状と課題

- ・ 平成 28 年に茨木市バリアフリー基本構想を策定し、重点整備地区である「JR 茨木・阪急茨木市駅周辺地区」、「総持寺駅周辺地区」、「南茨木駅周辺地区」を中心にバリアフリー化を進めています。

■施策の取組

- ・ 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ます。
- ・ 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・実施します。

【重点的に取組を行う箇所】

- ・ JR 茨木・阪急茨木市駅周辺地区
- ・ 総持寺駅周辺地区
- ・ 南茨木駅周辺地区

※上記以外の箇所においても、利用者の実態等に応じて取組を行います。

<実施スケジュール>

短期～中期：バリアフリー化を実施

<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）

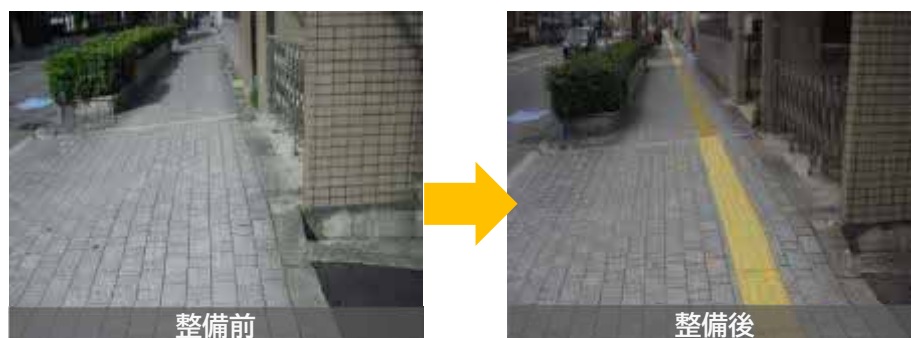


写真 茨木市内のバリアフリー化等の実施事例

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

■現状と課題

- ・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ましたが、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す。
- ・中心部では、自転車が歩道上を通行する際に歩行者を優先しない場面が散見され、安全な歩行空間を確保することが必要です。
- ・市民アンケートの結果から28%の方が「徒歩での移動」に対して不満と回答しており、不満な内容として、「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」が多くなっています。

■施策の取組

- ・歩行者・自転車・自動車の通行空間の分離を行い、歩行者の安全性の向上を図ります。
- ・通学路については、安全点検の結果を踏まえ茨木市、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、順次対策を実施します。
- ・踏切については、交通事業者において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ます。

【重点的に取組を行う箇所】

- ・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
- ・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
- ・通学路の安全対策：通学路に指定されている道路等
- ・踏切の安全対策：市内の踏切

<実施スケジュール>

歩行者・自転車・自動車の分離

短期～中期：路側帯のカラー舗装化、道路空間の再配分等の改良等

歩道の整備、拡幅

短期～中期：歩道整備についての検討、実施

通学路の安全対策

短期～中期：安全対策案を検討し、実施を継続

踏切の安全対策

短期～中期：踏切の安全対策の実施

<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）

歩道の整備、拡幅

茨木市、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

踏切の安全対策

交通事業者、交通管理者

カラー舗装



自転車レーン整備



歩道整備



写真 茨木市内の歩行者等の空間分離の実施状況

テーマ③：安全・快適な自転車利用環境の形成

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ます。
- ・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ます。

施策5：安全・快適な自転車利用空間の整備

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

■現状と課題

- ・中心部では、自転車と歩行者が歩道上で錯綜しており、交通安全を確保する上での課題となっています。
- ・自転車が関連する事故件数は、近年横ばいで推移していますが、事故件数全体のうち自転車が関連する割合が増加しています。
- ・市民アンケートの結果から、「自転車での移動」に対する最も不満な内容として「自転車が安全に通行できる道路が少ない」が挙げられました。
- ・自転車は、環境と健康を考慮した交通手段として注目されています。

■施策の取組

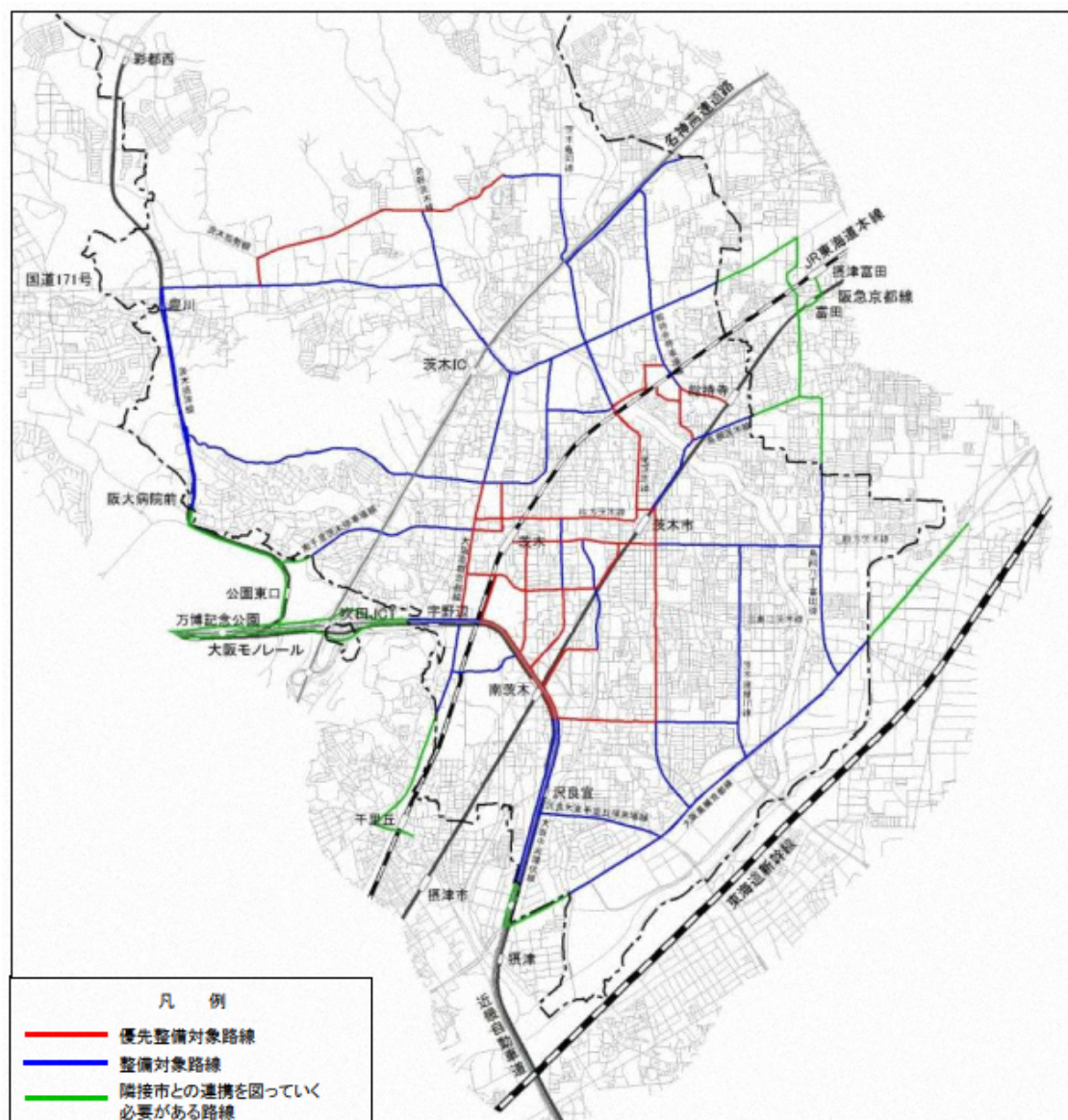
- ・自転車の利用促進に向けて、茨木市自転車利用環境整備計画に基づく自転車走行環境の整備を進めます。

<実施スケジュール>

短期～中期：自転車走行環境の整備

<実施主体>

茨木市、交通管理者、道路管理者（国、大阪府）



資料：茨木市自転車利用環境整備計画 中間見直し（茨木市, R2. 3）

図 自転車ネットワーク路線における優先整備対象路線



写真 茨木市内の自転車レーンの整備事例

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

■現状と課題

- ・本市においては、民間事業者が市内でレンタサイクルやコミュニティサイクル、シェアサイクル（以下、「レンタサイクル等」とする。）の事業を実施しています。

■施策の取組

- ・レンタサイクル等は今後も民間事業者による事業展開を基本とします。
- ・多様な都市活動に対応するため、移動手段の一つであるレンタサイクル等の導入を働きかけるとともに、利便性向上に向け、公共交通との連携についても検討します。

（関連施策：10-3 サイクル&バスライド用駐輪場の設置検討）

<実施スケジュール>

短期：レンタサイクル等の拡充

<実施主体>

茨木市、民間事業者

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



資料：ミディ総合管理㈱HP

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ます。
- ・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ます。
- ・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ます。

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

■現状と課題

- ・未就学児から高齢者まで様々な年齢層を対象に、交通安全に関する教育活動や、マナーアップのための啓発活動を実施しています。
- ・市民アンケートでは、今後必要と考えられる交通に関する取組として、「自転車の走行マナーやルールの啓発」が多く挙げられました。

■施策の取組

- ・現在実施している安全教育や啓発活動について、法改正等を踏まえて実施内容を見直しながら、多様な教育活動や啓発イベントを検討します。さらに、関係団体と連携を図りながら、効果的な啓発活動に努めます。

<実施スケジュール>

短期：交通安全教室、交通安全大会等の実施

<実施主体>

茨木市、交通管理者、教育関係者



写真 交通安全教室やイベントの実施状況

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

■現状と課題

- ・安全な交通環境の創出に向け、市民全体の交通ルール・マナーに対する意識醸成が重要であり、交通安全に関する教育活動や、マナー向上のための幅広い広報等が必要です。

■施策の取組

- ・交通ルール・マナーを多くの人に周知するため、ポスターや冊子の作成・掲示・配布等を行います。
- ・転入者への啓発冊子配布等も行います。

<実施スケジュール>

短期：啓発ポスターや冊子の作成、掲示

<実施主体>

茨木市、交通管理者

7-3：自転車乗車用ヘルメットの購入補助

■現状と課題

- ・道路交通法改正により、令和5年4月からすべての自転車利用者に対してヘルメットの着用が努力義務となりました。
- ・本市においては、自転車ヘルメットの購入補助を実施しています。

■施策の取組

- ・自転車ヘルメット着用促進に向けて、購入費補助の継続的な取組を進めます。

<実施スケジュール>

短期：購入費補助の実施

<実施主体>

茨木市



資料：大阪府

図 交通安全啓発ポスター事例



資料：茨木市

図 自転車乗車用ヘルメット購入補助

7-4：自転車乗車用ヘルメット着用啓発モニター制度の導入

■現状と課題

- ・本市では、自転車乗車中の転倒による頭部損傷の重大事故から守る自転車用ヘルメットを普及させるため、市民啓発モニター「ひろメット隊いばらき」を結成しています。

■施策の取組

- ・自転車乗車用ヘルメット着用に係る取組の推進

<実施スケジュール>

短期：自転車乗車用ヘルメット着用啓発モニターによる普及啓発

<実施主体>

茨木市、交通管理者



資料：茨木市

写真 ひろメット隊いばらきの活動

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

■現状と課題

- ・公共交通の活性化や維持に関する必要性が高まる一方で、依然として自動車利用が多い状況にあり、より一層の公共交通への転換が必要です。
- ・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組のことで、本市においても様々な取組が行われています。

■施策の取組

- ・日常的な移動手段として公共交通が選択されることを目指し、継続的にモビリティ・マネジメントを実施します。

<実施スケジュール>

短期～中期：モビリティ・マネジメントの実施

<実施主体>

茨木市、大阪府、交通事業者、教育関係者、市民

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

図 モビリティ・マネジメントの実施状況

8-2：公共交通に関するイベント開催等の実施

■現状と課題

- ・公共交通の利用促進に向けては、楽しみながら公共交通に身近に触れられるような機会が求められます。

■施策の取組

- ・子供を対象とした気軽に公共交通を利用できる乗車制度の導入や乗車体験会等、公共交通の魅力を感じてもらえるイベントの開催、その他にも多様な世代を対象とした公共交通の利用促進に関する取組を実施します。
- ・本市だけでは実施が難しい取組もあるため、大阪府や周辺市町等との連携についても検討します。

<実施スケジュール>

短期～中期：イベントの開催

<実施主体>

茨木市、大阪府、交通事業者等

阪急バス：夏休み子ども定期券



資料：阪急バス HP

京都市交通局：きょうとエコサマー



資料：京都市交通局 HP

那覇市：バスフェスタ



資料：沖縄スマートシフトプロジェクト HP

図 公共交通に関するイベントや乗車制度の例

8-3：電気自動車等の低公害車の普及促進

■現状と課題

- ・公共交通の活性化や維持を求める声が多い一方で、自動車を利用せざるを得ない人たちも存在しており、自動車交通における環境負荷の低減等が求められています。
- ・公用車へのエコカー導入促進、エコカーの展示会の開催、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の設置等を進めています。

■施策の取組

- ・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ます。

<実施スケジュール>

短期～中期：公用車の電気自動車やエコカー導入、市民への広報、充電スタンドの設置等

<実施主体>

茨木市、民間事業者、交通事業者



写真 令和4年度いばらき環境フェア



写真 中央公園駐車場 EV 車用充電スタンド

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ます。
- ・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ます。
- ・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ます。
- ・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ます。
- ・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ます。

施策９：交通結節点の機能強化

9-1：駅前広場の整備

■現状と課題

- ・JR 総持寺駅は、アクセス道路である市道庄中央線、市道総持寺駅前線の整備を進めています。また、阪急総持寺駅の駅前広場は未整備です。
- ・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ました。しかし、通過交通が駅前広場内に流入する形状や、駅舎側から一部のバス停までの経路がバリアフリーに対応できていないといった課題があります。
- ・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ましたが、安全で円滑な交通機能や魅力ある空間の不足といった様々な課題を抱えていることから、駅周辺の再整備について検討が必要です。
- ・JR 茨木駅と阪急茨木市駅の周辺では、市内に立地している学校や企業、病院などの送迎バスが多く発着しており、JR 茨木駅の周辺（上穂積東町と松ヶ本町）には市営の送迎用バスターミナルを設置しています。

■施策の取組

- ・JR 総持寺駅、阪急総持寺駅、JR 茨木駅西口、阪急茨木市駅西口など主要駅における駅前広場や駅周辺環境等の整備により、鉄道と他の交通手段の結節機能の強化を図ります。
- ・阪急茨木市駅では、再整備に合わせて送迎バス発着場の設置も引き続き検討します。

<実施スケジュール>

JR 総持寺駅	短期：駅前駐輪場の整備
阪急総持寺駅	中期：駅前広場の整備
JR 茨木駅西口	中期：駅前広場の再整備
阪急茨木市駅西口	中期：駅周辺の再整備

<実施主体>

JR 総持寺駅	民間事業者
阪急総持寺駅	茨木市、道路管理者（大阪府）
JR 茨木駅西口	茨木市
阪急茨木市駅西口	茨木市



阪急総持寺駅

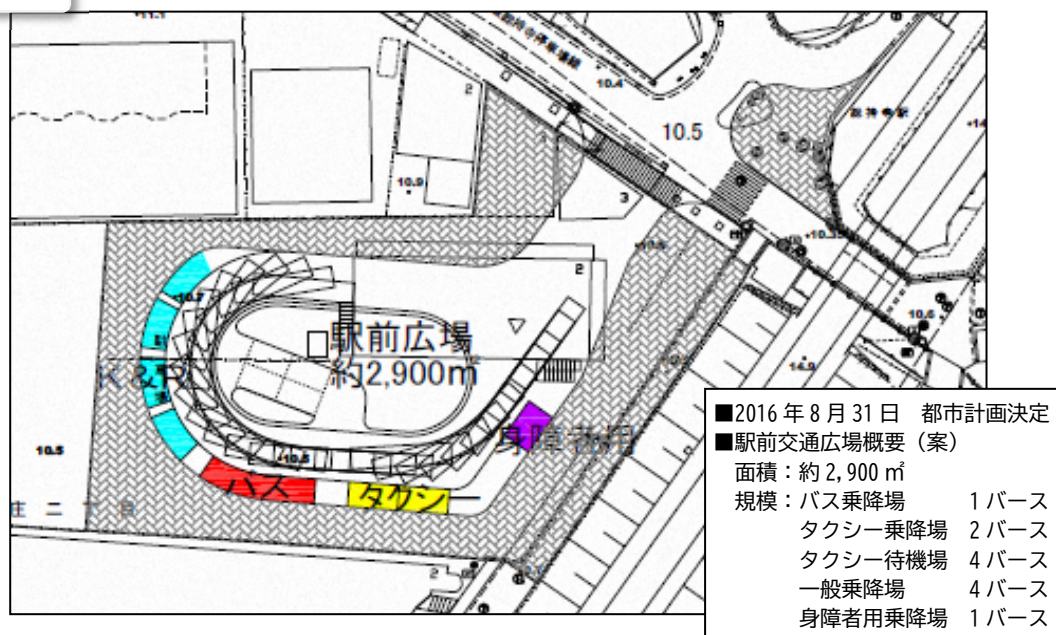


図 駅前広場の整備計画

施策 10：バスのハード面でのサービス向上

10-1：バス待ち環境の改善

■現状と課題

- ・市内のバス停に上屋やベンチが未設置の停留所、更新されていない停留所があり、バスを待つ環境の改善が求められています。

■施策の取組

- ・バス停の上屋やベンチの更新等により、バス待ち環境の改善を図ります。

<実施スケジュール>

短期～中期：上屋やベンチ等の設置

<実施主体>

茨木市、交通事業者、道路管理者



写真 茨木市役所前バス停の上屋

10-2：バス優先レーンの設置検討

■現状と課題

- ・茨木市内では渋滞が慢性化している区間もあり、バスの運行時刻に遅延が生じる場合があります。
- ・市民アンケート調査結果から、路線バスに対して定時性や所要時間への不満の声が多く挙がりました。

■施策の取組

- ・バス優先レーンの設置による所要時間短縮、定時性の確保について検討を行います。

<実施スケジュール>

短期～中期：バス優先レーンの設置検討

<実施主体>

茨木市、交通事業者、道路管理者

10-3：サイクル&バスライド用駐輪場の設置検討

■現状と課題

- ・ 自宅からバス停まで距離があることを理由に路線バスの利用を見送っている場合もあり、バスの利用促進に向けて、バス停までのアクセス改善が重要です。

■施策の取組

- ・ バス停までのアクセスを改善するため、バス停周辺においてサイクル&バスライド用駐輪場の設置を検討します。

<実施スケジュール>

短期～中期：サイクル&バスライド用駐輪場の設置の検討

<実施主体>

茨木市、交通事業者



写真 バス優先レーンの設置事例



写真 サイクル&バスライド駐輪場の設置イメージ

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

■現状と課題

- ・市内には路線バスネットワークが広がっていますが、JR 茨木駅や阪急茨木市駅の駅前広場において乗降場所が多く、普段バスを利用しない人や観光等で来訪した人にとって乗降場所がわかりづらい状況にあります。

■施策の取組

- ・主要駅周辺への総合案内板の設置や公共交通マップの最新情報への更新など、利用者にわかりやすく情報提供を行います。

<実施スケジュール>

短期：総合案内板の設置、公共交通マップの更新・配布等

<実施主体>

茨木市、交通事業者



図 総合案内板（JR 茨木駅西口）



図 いばらき公共交通マップ

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

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、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ます。
- ・中心部では公共空間の利用と中心市街地活性化施策が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ます。

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等

■現状と課題

- ・市の中心部は、広域的な交通アクセスを担うJR 茨木駅と阪急茨木市駅（2コア）とその両駅間をつなぐ中央通り・東西通りの東西軸（モール）の中間地点には、緑が集積した中央公園など（パーク）があり、この「2コア1パーク&モール」の都市構造を活かした「ひと中心」のまちなか形成に向けた取組を進めています。
- ・一方で、多くの自動車や自転車、歩行者が往来するエリアでもあり、安全対策や交通渋滞の対策が必要です。

■施策の取組

- ・道路空間の再配分や無電柱化の推進により、JR 茨木駅～阪急茨木市駅間において回遊性が高く賑わいで溢れる空間の創出を図ります。

<実施スケジュール>

中期：JR 茨木駅～阪急茨木市駅間の一方通行化等に向けた検討

<実施主体>

茨木市、交通事業者、交通管理者、道路管理者（大阪府）



資料：茨木市都市計画マスタープラン 2025▶2035（令和7年3月予定）

図 「2コア1パーク&モール」の都市構造

中央通り



※将来像は現時点のイメージであり、今後の詳細な検討・協議により変更となる可能性があります。

東西通り



※将来像は現時点のイメージであり、今後の詳細な検討・協議により変更となる可能性があります。

資料：茨木市東西軸ストリートデザインガイドライン（R6.3）

図 茨木市東西軸の整備イメージ

テーマ⑦：自動車交通の円滑化

将来目標

- ・ 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ます。
- ・ 物流などの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ます。
- ・ 渋滞が多発している箇所において、効果的な交通渋滞対策が行われ、渋滞が減少しています。

施策 13：道路整備の推進

13-1：都市計画道路の整備

■現状と課題

- ・ 移動に自動車を利用する割合は、山間部で 57.3%、丘陵部で 35.3%、平野部で 16.7%であり、山間部と丘陵部で増加傾向となっています。
- ・ 環状道路体系を形成する（都）茨木寝屋川線等の整備を新たに進めますが、市内の幹線道路及び中心部には依然として交通混雑が残っています。
- ・ 市民アンケートによれば、39%の人が「自動車での移動」に不満を感じており、不満点としては「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」等が挙げられています。

■施策の取組

- ・ 都市計画道路（茨木寝屋川線、茨木箕面丘陵線、駅前太中線など）の計画的整備により、交通混雑の緩和を図ります。なお、（都）茨木箕面丘陵線の整備と合わせて廃止されたモノレール延伸計画の代替交通手段検討を進めます。

<実施スケジュール>

短期～中期：都市計画道路の整備

<実施主体>

茨木市、道路管理者（国、大阪府）



資料：大阪府

図 （都）茨木寝屋川線の期待される整備効果

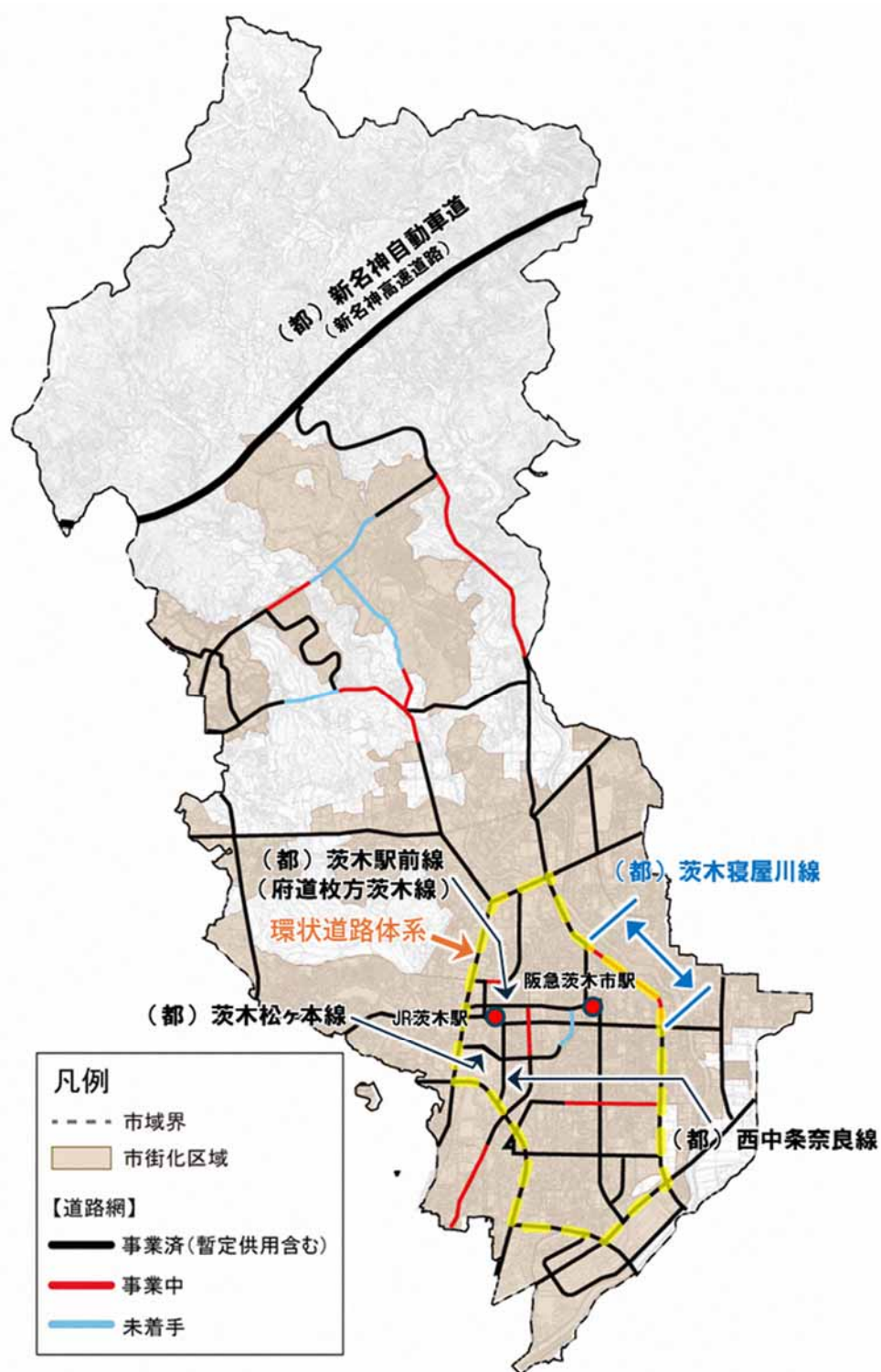


図 都市計画道路の整備状況（2024 年 3 月末現在）

13-2：交差点の渋滞対策

■現状と課題

- ・平成 25 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、現在も継続的に渋滞箇所の解消に向けた取組が進められています。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ます。
- ・国道 171 号西河原交差点の右折レーン設置に向けて、国、大阪府、地権者と協議を進めています。

■施策の取組

- ・西河原交差点、新庄ガード南交差点等の改良を進め、交差点の渋滞緩和を図ります。

<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>

茨木市、道路管理者（国、大阪府）



資料：国土交通省近畿地方整備局

図 茨木市周辺の主要渋滞箇所

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

将来目標

- ・公共交通空白地や交通不便地域等において、公共交通や福祉交通等により、高齢者等の移動や通学等に必要な持続的な移動手段が確保されています。
- ・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にも意識されています。
- ・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等に応じた利便性の高い多様な公共交通が運行されています。
- ・公共交通により日常生活における移動や観光客の移動が確保されています。

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

■現状と課題

- ・山間部では高齢化の進展に伴い、将来的な移動手段の確保について不安を感じる人が増加しています。
- ・路線バスの特性が活かせない地域において、通常の路線バスの運行を維持することが困難であり、交通事業者や行政だけでなく地域住民等も一緒に、利用者数や利用者ニーズ等を踏まえた交通手段の検討が必要となります。

■施策の取組

- ・NPO法人等が交通空白地等において、当該地域の住民や観光客その他の当該地域を来訪する者の運送を行う自家用有償旅客運送等の導入について検討を行います。

<実施スケジュール>

短期：山間部における自家用有償旅客運送等の導入検討

<実施主体>

茨木市、地域住民、NPO 法人、交通事業者等

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(各路線で曜日を交えて週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（一般財団法人トヨタ・モビリティ基金, H30.7）

図 自家用有償旅客運送の導入事例（京丹後市）

参考：事業者協力型 自家用有償旅客運送

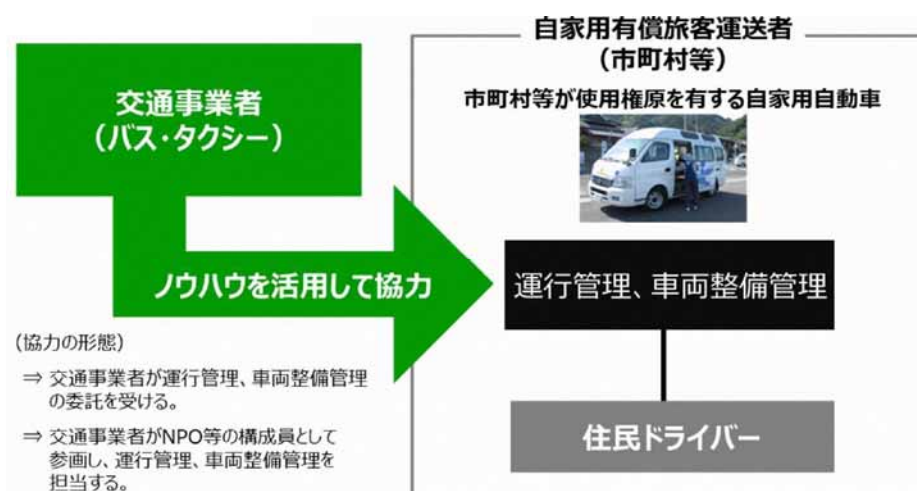
道路運送法の改正により、令和2年11月から、運行管理や車両の整備管理について一般旅客自動車運送事業者（バス・タクシー事業者）が協力する「事業者協力型自家用有償旅客運送制度」が創設されました。

持続可能な移動手段確保のため、輸送の安全確保にノウハウのあるバス・タクシー事業者の協力を得て自家用有償旅客運送を導入することも検討します。

<制度創設の趣旨>



<制度のイメージ>



資料：自家用有償旅客運送ハンドブック

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

■現状と課題

- ・丘陵部や平野部においてもバスの利便性が低い地域やバス停までのアクセスが困難な地域があります。
- ・市民アンケート調査の結果から、今後、必要と考えられる交通に関する取組としては「乗りやすく、使いやすいバスの運行」が多く挙げられています。

■施策の取組

- ・公共交通を補完する新たな移動手段・モビリティによるバス停等へのアクセス性向上に向けた検討を行います。

<実施スケジュール>

短期～中期：新たな移動手段・運行方式に関する検討

<実施主体>

茨木市、地域住民、NPO 法人、交通事業者等



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

図 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

15-2：山間部を訪れる観光客等の移動手段検討

■現状

- ・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ります。また、安威川ダム建設に伴いダムパークいばきたが整備され、彩都東部地区における産業集積拠点の整備など、市民だけでなく市外からの来訪者増加が期待されています。

■施策の取組

- ・山間部を訪れる観光客等の移動手段について検討を行います。

<実施スケジュール>

短期～中期：移動手段に関する検討

<実施主体>

茨木市、交通事業者、観光協会等

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等の導入検討

■現状

- ・交通 ICT（自動運転、MaaS 等）の開発・普及が著しい速度で進展しており、移動における利便性の向上、事業環境の改善に向けた実証実験・本格導入が全国各地で進められています。

■施策の取組

- ・公共交通を取り巻く様々な課題に対応するため、交通手段の検討にあたっては、自動運転等進展が著しい交通 ICT の活用を検討し、公共交通の利便性や持続可能性の向上を図ります。

<実施スケジュール>

短期～中期：交通 ICT の活用検討

<実施主体>

茨木市、交通事業者、研究開発団体等



資料：茨城県境町

写真 自動運転バスの運行事例（茨城県境町）

テーマ⑨：交通事業者の運営環境の改善

将来目標

- ・バス、タクシーの労働環境が改善されるとともに、業界イメージの向上により、バス、タクシーの運転士が魅力的な職業となります。
- ・安定的に人材が確保され、利便性の高い路線バスの運行、迅速なタクシー配車が可能となり、利用者数も安定的に推移します。

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

■現状と課題

- ・バス、タクシーにおいては運転士の高齢化や労働環境やイメージの問題、さらには 2024 年から施行された働き方改革関連法に基づく時間外労働時間の規制等により、運転士不足が深刻な問題となっています。
- ・全国的に路線バス、タクシーの運転士不足に起因する減便等のサービス低下が懸念され、公共交通の維持が課題となっています。

■施策の取組

- ・運転士確保に向けて、女性が働きやすい環境への改善を図ります。

<実施スケジュール>

短期：女性の労働環境改善に関する取組

<実施主体>

茨木市、交通事業者



資料：阪急バス

図 女性の労働環境改善の事例

事例紹介：女性運転士確保に向けた環境整備について補助金

市原市では、路線バスやタクシーの運転士が不足する中、女性運転士の雇用を促進し、公共交通を確保・維持するため、女性の働きやすい環境を整備する事業者に対して、費用の一部補助しています。

<対象者>

以下の要件をすべて満たす者

- (1)市内に事業所、車庫又は待機所を有する公共交通事業者であること
(高速バス又はハイヤーのみを運行する公共交通事業者を除く)
- (2)女性の常勤運転士を雇用している又は採用見込みがあること
- (3)市税を滞納していないこと

<対象となる環境整備>

市内事業所、車庫又は待機所における次に掲げる設備の新設又は改修とする。

- (1)専ら女性運転士の使用に供するためのトイレ、更衣室その他の女性用設備
- (2)職場内の子どもの遊び場スペースなど子育て支援設備

<補助金の額>

- (1)対象となる環境整備に係る経費の2分の1以内の額（1,000円未満の端数が生じた時は、これを切り捨てた額）
- (2)1回につき50万円を限度とする

資料：千葉県市原市

17-2：第二種免許取得の支援

■現状と課題

- ・運転士不足への対策として、多様な人材に着目する必要があります。
- ・しかし、運転士になることを希望する方の中で第二種免許を保有していない人も多くおり、応募への障害にもなる場合があります。

■施策の取組

- ・運転業務の担い手確保に向け、第二種免許の取得を支援します。

<実施スケジュール>

短期：第二種免許取得の支援

<実施主体>

大阪府、交通事業者

17-3：自家用車活用事業による一般運転士の活用検討

■現状

- ・公共交通の「担い手」「移動の足」不足解消のため、令和6年3月にタクシー事業者の管理の下で、自家用車・一般ドライバーを活用した運送サービスの提供を可能とする自家用車活用事業（日本版ライドシェア）が創設されました。
- ・大阪府内では、大阪市域交通圏において実施されていますが、北摂交通圏は未実施です。

■施策の取組

- ・市内における自家用車活用事業の導入可能性について検討を行います。

<実施スケジュール>

短期：導入の可能性検討

<実施主体>

茨木市、国、交通事業者

施策 18：柔軟な労働体系の構築

18-1：パート勤務による学生等の活用

■現状と課題

- ・運転士になりたいと考えているものの、労働条件が合わないという場合があります。
- ・より多くの方に運転士への門戸を開くためには、労働時間や勤務体制等の面で柔軟な労働体系が求められます。

■施策の取組

- ・パート勤務の拡充により、労働時間に制約のある人材の積極的な活用を図ります。

<実施スケジュール>

短期：パート勤務の拡充

<実施主体>

交通事業者

18-2：運転業務と事務業務の兼務体制

■現状

- ・運転業務・事務業務を専属として従事していることが多いですが、多くの交通事業者では人材が不足している状況で業務を行っています。

■施策の取組

- ・運転業務と事務業務の兼務など多様な勤務体制の導入について検討します。

<実施スケジュール>

短期：勤務体制の検討

<実施主体>

交通事業者

施策 19：積極的な人材募集

19-1：積極的な広報

■現状と課題

- ・運転士確保のためには、今まで以上に積極的な広報活動が求められ、関係者が連携した人材募集活動が必要となります。

■施策の取組

- ・行政、交通事業者等が一体となって積極的な人材募集を行います。

<実施スケジュール>

短期：人材募集に向けた取組の実施

<実施主体>

茨木市、大阪府、国、交通事業者等



資料：茨木市

図 バス運転士職業理解セミナー（茨木市）

19-2：ホームページ、SNS 等を活用した人材募集

■現状と課題

- ・情報化社会である現在、多様な情報・広報媒体を活用した人材募集が求められています。

■施策の取組

- ・交通事業者等のホームページや SNS など活用した人材募集を行います。

<実施スケジュール>

短期：人材募集に向けた取組の実施

<実施主体>

茨木市、大阪府、国、交通事業者等

■ 実施する交通施策の一覧

施策ごとに短期・中期の実施スケジュールを示しています。

展開施策				実施スケジュール		実施主体	頁番号
				短期	中期		
基本方針1：公共交通を中心とした、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							
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	再編に関する検討、地域公共交通の計画の策定		茨木市、交通事業者	31
		1-2	利用を促す運賃施策の検討	運賃施策の検討		茨木市、交通事業者	33
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利便性向上	ニーズを踏まえた料金助成制度の検討、多様なサービスの周知		茨木市、交通事業者	34
		2-2	ユニバーサルデザインタクシー等の導入促進	UDタクシーの導入促進		大阪府、茨木市、交通事業者、NPO法人	36
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に基づくバリアフリー化の推進	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)	38
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	カラー舗装化、踏切安全対策の実施、その他対策検討	各対策の実施	茨木市、交通管理者、道路管理者(国、大阪府)、教育委員会	39
テーマ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	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	優先路線の整備	優先整備路線、優先路線以外の整備	茨木市、交通管理者、道路管理者(国、大阪府)	41
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	レンタサイクル・コミュニティサイクル等の拡充		茨木市、民間事業者	43
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	7-1	交通安全教室、交通安全大会等の実施	交通安全教室等の実施		茨木市、交通管理者、教育関係者	44
		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	ポスター・冊子の作成・配布		茨木市、交通管理者	45
		7-3	自転車乗車用ヘルメットの購入補助	購入費補助の実施		茨木市	45
		7-4	自転車市民啓発モニター制度の導入	モニター制度の拡充検討		茨木市、交通管理者	46
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	学校MMの実施		茨木市、大阪府、交通事業者、教育関係者、市民	47
		8-2	公共交通に関連するイベントの開催等の実施	イベントの開催		茨木市、交通事業者	48
		8-3	電気自動車等の低公害車の普及促進	電気自動車等の導入、充電スタンドの設置等		茨木市、民間事業者、交通事業者	49
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							
施策9	交通結節点等の機能強化	9-1	駅前広場の整備	整備内容に関する検討・協議	駅前広場の整備	茨木市、道路管理者(大阪府)	50
施策10	バスのハード面でのサービス向上	10-1	バス待ち環境の改善	上屋やベンチ等の設置		茨木市、交通事業者、道路管理者	52
		10-2	バス優先レーンの設置検討	レーン設置に関する検討		茨木市、交通事業者、道路管理者	52
		10-3	サイクル&バスライド用駐輪場の設置検討	C&BR駐輪場設置に関する検討		茨木市、交通事業者	53
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・配布等		茨木市、交通事業者	54
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							
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等	一方通行化等に向けた検討		茨木市、交通事業者、交通管理者、道路管理者(大阪府)	55
テーマ⑦：自動車交通の円滑化							
施策13	道路整備の推進	13-1	都市計画道路の整備	都市計画道路の整備		茨木市、道路管理者(国、大阪府)	57
		13-2	交差点の渋滞対策	交差点の渋滞対策検討、実施		茨木市、道路管理者(国、大阪府)	59
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							
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	導入に関する検討	検討結果に基づき試行、導入	茨木市、NPO法人、交通事業者等	60
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	新たな移動手段に関する検討	検討結果に基づき試行、導入	茨木市、NPO法人、交通事業者等	62
		15-2	山間部を訪れる観光客等の移動手段検討	移動手段に関する検討	検討結果に基づき試行、導入	茨木市、交通事業者、観光協会等	63
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	自動運転の導入に関する検討		茨木市、交通事業者、研究開発団体等	63
テーマ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	17-1	女性が働きやすい環境への改善	労働環境改善に関する取り組み		茨木市、交通事業者	64
		17-2	第二種免許取得の支援	二種免許取得の支援		交通管理者、交通事業者	66
		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	導入に向けた検討		茨木市、国、交通事業者	66
施策18	柔軟な労働体系の構築	18-1	パート勤務による学生等の活用	パート勤務の拡充		交通事業者	67
		18-2	運転業務と事務業務の兼務体制	勤務体制の検討		交通事業者	67
施策19	積極的な人材募集	19-1	積極的な広報	人材募集の積極的な取組		茨木市、国、交通事業者	68
		19-2	ホームページ、SNS等を活用した人材募集	人材募集の積極的な取組		交通事業者	68

新たに追加した新規施策

第5章 計画の推進に向けて

5.1. 評価指標の設定

まちの将来像の実現に向けて短期・中期で実施する交通施策により、どの程度の効果が発現されているかを把握するとともに、交通環境の改善を検討するため、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します。

本計画は3つの基本方針ごとに交通施策をとりまとめており、複数の施策の実施による基本方針の達成状況の検証にあたり、協議会に報告するとともに必要により施策の見直しを行います。

評価指標は、事業進捗に合わせて検証するため、定量的に計測でき、取得しやすく市民にわかりやすいものとしします。また、令和7年から令和17年までの人口推計より、本市において大きな人口増減が無いものとして目標値を設定し、現況値と10年度の目標値は以下のとおりです。

<総合交通戦略の評価指標>

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】 公共交通を中心とした、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	茨木市域：21.3% 【参考】平野部：22.0% 丘陵部：19.6% 山間部：15.9%	茨木市域：22.4% 【参考】平野部：23.1% 丘陵部：20.6% 山間部：16.7%
	②市内の人身事故・自転車事故発生件数	人身事故：2.65件/千人・年 自転車事故：1.09件/千人・年	人身事故：2.38件/千人・年 自転車事故：0.98件/千人・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 【参考】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
【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	鉄道：280,945人/日 バス：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：54,621人/12時間 自転車：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
【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	86%	86%
	（再掲） ①公共交通（鉄道・バス・タクシー）の分担率	—	—

[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

5.2. 推進体制

1) 計画の推進体制

短期・中期における施策展開にあたっては、市の関係部署との連携はもとより、交通事業者など関係機関との連携や協議する場が重要です。

そのため、各実施主体による施策の実施とあわせて、茨木市総合交通戦略協議会を毎年開催し、施策の進捗確認等に関して協議するとともに、必要に応じて施策の見直しを検討します。

また、本計画に位置付けた施策のうち、特に公共交通に関する取組の実現に向け、道路運送法に基づく地域公共交通会議を設置するとともに、公共交通に関する検討の進展と合わせ、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく地域公共交通協議会を設置し、地域公共交通計画を策定した上で公共交通の取組を進めます。

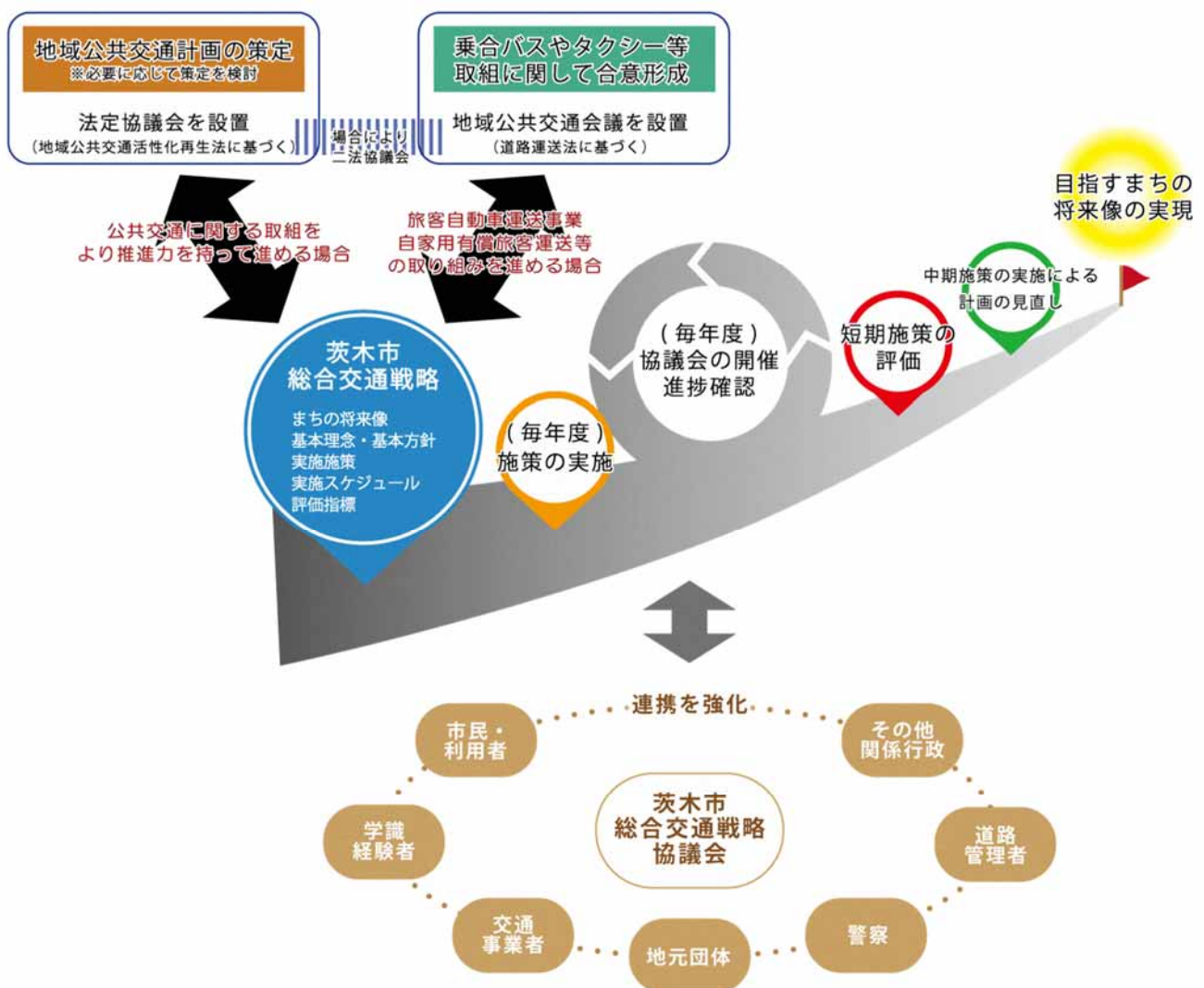


図 計画の推進体制

2) 地域公共交通計画の策定について

現在、運転士不足という状況下であり、将来にわたって充実した公共交通を引き継ぐことは容易ではなく、総合交通戦略に施策として位置付けた検討事項の実現に向け、事業の確実かつ速やかな実行のため、地域公共交通計画を策定します。

また、国の補助を受ける際に地域公共交通の策定が必要となるものもあり、地域の公共交通サービスの維持・改善にあたっては様々なメリットがあります。

なお、地域公共交通計画の策定にあたっては、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく地域公共交通協議会を設置し、交通事業者や地域関係者の皆様との協議を重ねてまいります。

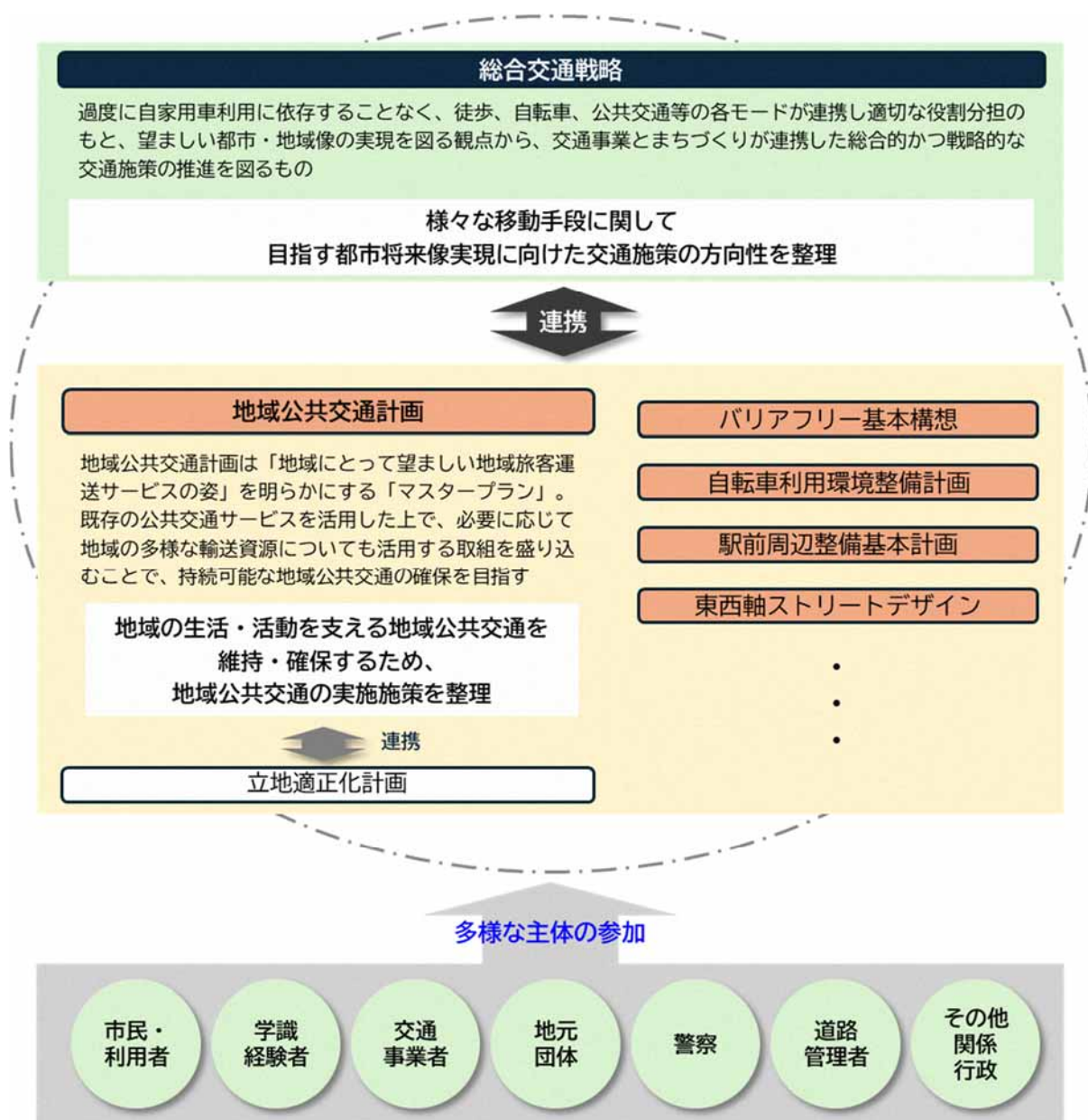


図 茨木市総合交通戦略と地域公共交通計画の関係

参考：地域公共交通計画とは

地域公共交通計画は、「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする「マスタープラン」としての役割を果たすものです。国が定める「地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本方針（以下、基本方針と呼びます。）」に基づき、地方公共団体が地域の移動に関する関係者を集めて法定協議会を開催しつつ、交通事業者や地域の関係者等との協議を重ねることで作成していくものです。

地域公共交通計画においては、従来のバスやタクシーといった既存の公共交通サービスを活用した上で、必要に応じて自家用有償旅客運送やスクールバス、福祉輸送、病院・商業施設・宿泊施設・企業などの既存の民間事業者による送迎サービス、物流サービス等の地域の多様な輸送資源についても活用する取組を盛り込むことで、持続可能な地域公共交通の提供を確保することを求めています。その際、ICカード・二次元コード等のキャッシュレス決済の導入促進、更には MaaS、オンデマンド交通における AI 活用の取組、自動運転などの技術も活用して生産性を向上しつつ、地域の高齢者、子育て世代や外国人旅行者も含めた幅広い利用者にとって使いやすいサービスが提供されることが必要です。

このように、地域公共交通計画は、地域の社会・経済の基盤となるものです。そのため、基本的に全ての地方公共団体において、計画の作成や実施を「努力義務」として定めています。



資料：地域公共交通計画等の作成と運用の手引き（理念編）第4版/国土交通省 R5.10

参考：地域公共交通計画作成のメリット

メリット1 地域公共交通政策の「憲法」

地域公共交通計画は、「自分たちの地域ではこのような考え方で地域公共交通の持続的な提供を行います」という宣言文です。地域の方々から寄せられる個別の要望にも、地域公共交通の全体ビジョンや政策推進の観点から明確に回答することができるようになります。また、事業実施に当たっての住民・議会への説明、予算要求時の財政協議などに際し、“法定の”計画に事業が位置付けられていることが根拠となります。

さらに、地域の関係者は協議への“応諾義務”や“結果の尊重義務”が法律に定められており、行政の強いリーダーシップのもと、取組を推進することが可能となります。

メリット2 まちづくり施策や観光施策との連携と協働の強化

地域交通法では、まちづくり施策や観光振興施策と連携した地域公共交通の持続的な提供について明記されています。また、他分野との連携により生み出されるクロスセクター効果は、交通事業の推進だけでなく、関係分野の事業推進や、類似・重複する事業の統合・効率化などにもつながります。

メリット3 関係者間の連携と協働の強化

法定協議会を設置して、協議・意見交換・合意のもとに計画作成を進めることで、行政・交通事業者・地域団体等のアクションプランを立てることができるとともに、新たな問題を解決するための方針を話し合うこともできます。また、こうした関係者間の連携・協働の強化を継続することは、行政担当者を含めた交通関連人材の育成につながり、継続期間が長いほど、また、頻度が高いほど、地域全体としてのスパイラルアップにつながります。

メリット4 交通機関同士の役割分担の明確化と連携強化

地域公共交通計画は単一の公共交通機関の運行計画ではなく、地域内で運行を行う交通事業の連携を促進させ、効率的な地域公共交通の充実化につなげるための計画として位置付けています。地域公共交通計画の作成をきっかけに、地域全体のネットワークの在り方について、鉄道、バス、タクシー、その他地域の輸送資源を一体として検討し、地域公共交通全体の連携を強めたり、効率性を高めるための方針や目標、事業を関係者で議論したりすることができます。そのため、MaaS等の導入を検討されている地域の方々にとっても重要な位置付けとなる計画です。

メリット5 地域における公共交通施策の継続性

多様な関係者との協議を経て作成された地域公共交通計画が定められていることで、担当職員の異動が発生した際にも、政策の継続性が確保されます。

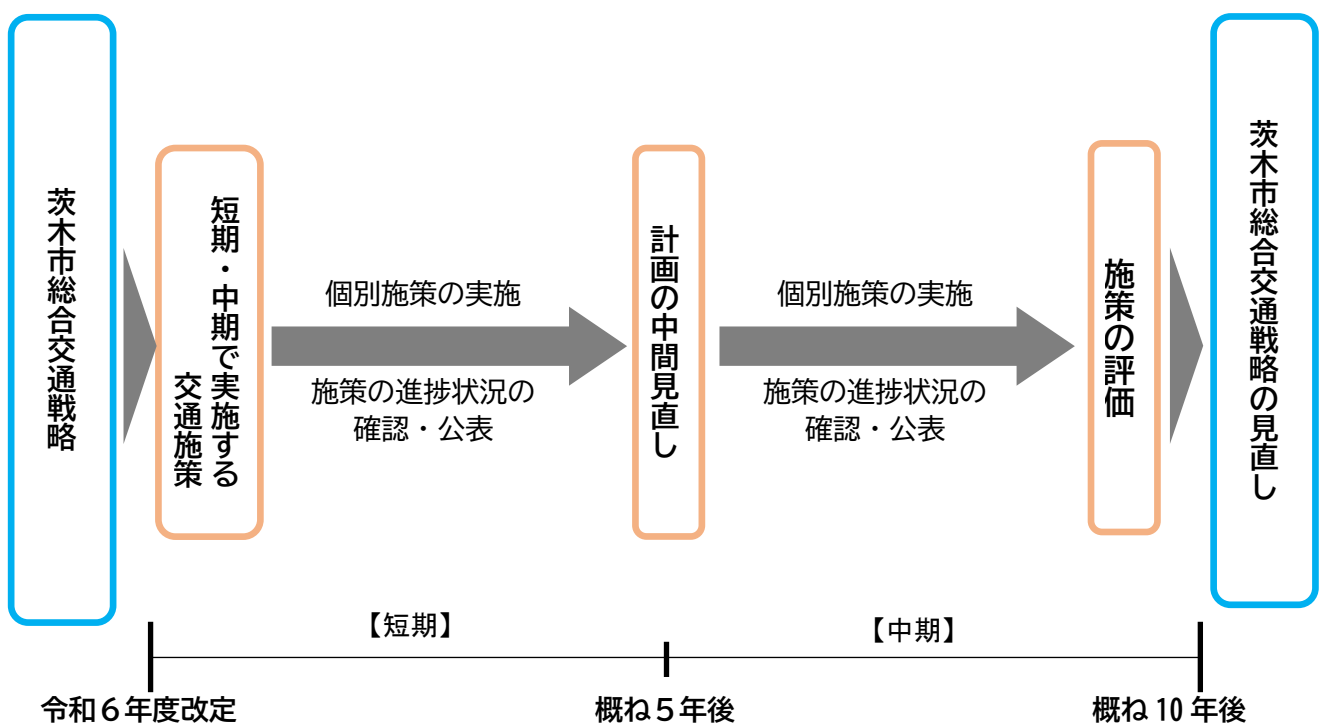
また、計画に目標とそのPDCAが位置付けられていることで、定期的なチェックが行われるなどモニタリング機能が働くこととなり、突発的な利用者減少や路線廃止などを早期に察知し、対応を検討することが可能となります。

資料：地域公共交通計画等の作成と運用の手引き（理念編）第4版/国土交通省 R5.10

5.3. 進行管理

将来の交通体系づくりの基本理念である「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」に基づき、各々の交通施策を推進するうえでは、施策の進捗状況についての検証や評価による進行管理を行うとともに、社会情勢などを踏まえた計画の見直しが必要です。

本計画の策定後は、総合交通戦略協議会を開催し、施策の進捗状況の確認や、必要に応じて実施施策を見直します。また、策定から概ね5年後には中間見直しを行うとともに、概ね10年後には短期・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します。



参考資料１：茨木市総合交通戦略の各施策の実施状況

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

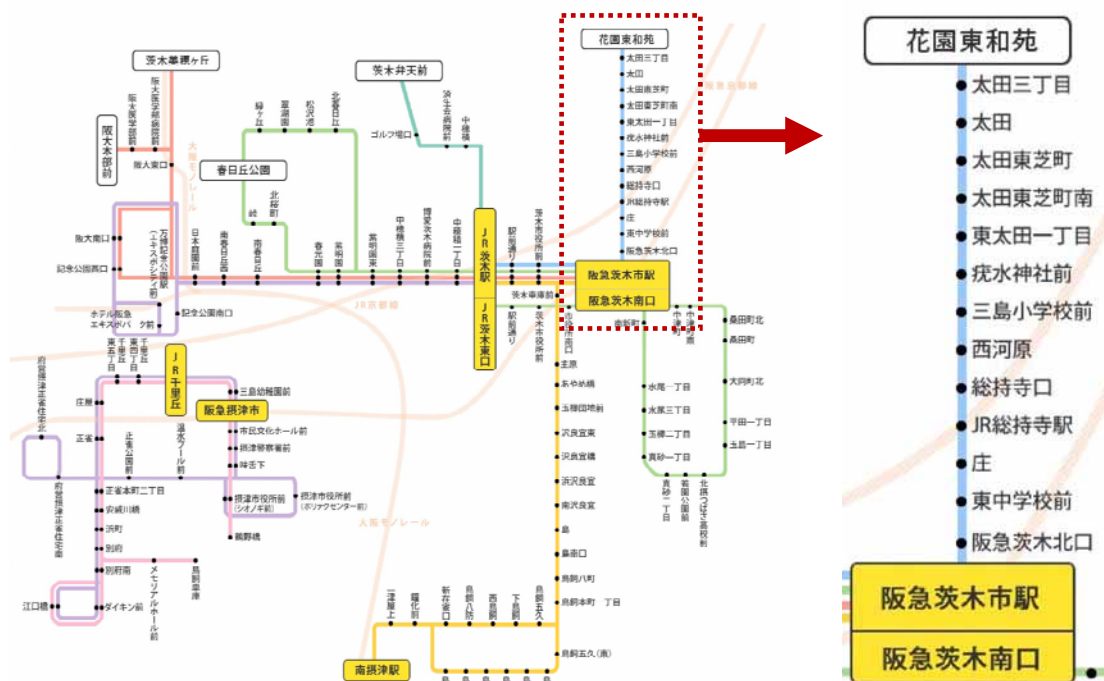
取組実施後に新たに発生した課題・残存している課題

- ・ バス始終点の中間に J R 総持寺駅ができたため、J R 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

備考



出典：近鉄バス株式会社HP

新たなバス路線

1-2：阪急及びモノレール南茨木駅～ＪＲ茨木駅への連携強化

◎実施済み

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

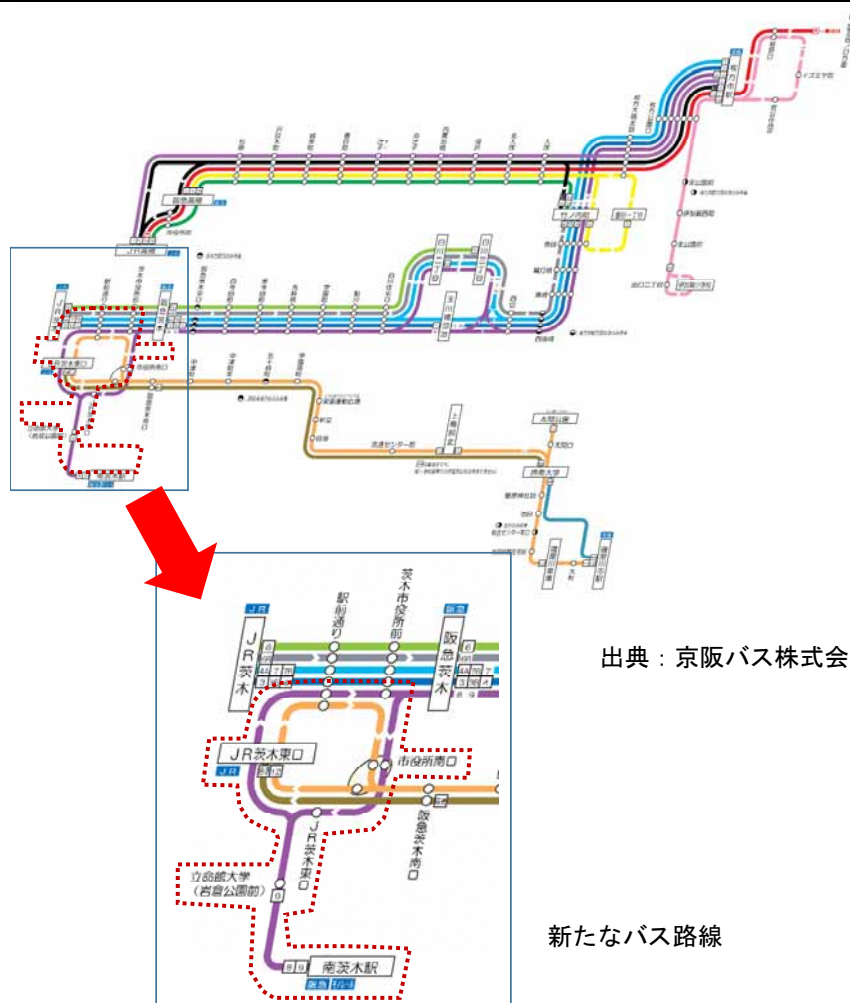
取組実施後に新たに発生した課題・残存している課題

- ・ＪＲ 茨木駅～阪急南茨木駅間の利用が少ないことから、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

備考



出典：京阪バス株式会社HP

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	◎実施済み
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 (補足) 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	

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		
備考		
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） 北大阪急行線の延伸によるバス路線再編のイメージ		

施策2：多様なタクシーサービス等の展開

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
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 ・大阪府北摂ブロック福祉有償運送運営協議会への参加 ・2018年度に高齢者福祉タクシー及び重度障害者福祉タクシー料金助成制度対象者を拡充 ・2021年度に高齢者福祉タクシー及び重度障害者福祉タクシー料金助成について、1乗車当たりの利用上限額を拡充		
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		
取組から得られた効果		
・タクシー事業の現状を把握 ・タクシー料金助成制度による移動困難者への支援を実施		
取組実施後に新たに発生した課題・残存している課題		
・タクシーの車両数に比べ運転士が不足 ・タクシーの配車に関する不満が挙げられており、効率的な配車等の検討が必要 ・利用者ニーズを踏まえた高齢者福祉タクシー及び重度障害者福祉タクシー料金助成制度の検討が必要		
今後の取組の方向性		
継続協議		

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	

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	
備考	
■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。   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。  協議会開催風景	

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	

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、登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	

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

備考

■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。



カラー舗装



自転車レーン整備



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。



ゾーン30

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

備考

■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。



踏切の安全対策

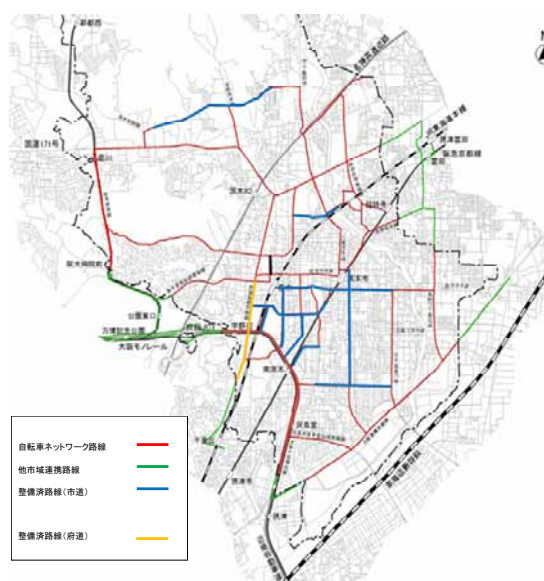
テーマ③安全で快適な自転車利用環境の創出

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	

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	
備考	

■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。



施策6：レンタサイクル等の利便性向上

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	
備考	
■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。  コミュニティサイクル サイクルポート  JR茨木駅のサイクルポート (JR茨木駅東口自転車駐車場)  阪急茨木市駅の サイクルポート (阪急茨木西口駐車場) 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)	

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	○ 実施中														
進捗状況															
・ 山間部地域の移動実態に関する調査を実施 ・ 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 ・ 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															
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															
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															
継続協議 地域による主体的な取組の推進に向け、地域との意見交換や勉強会の開催など、継続して取組む															
備考															
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">取組経過</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2021年（令和3年）2月</td><td>上音羽地区での検討を開始</td></tr> <tr> <td>2021年（令和3年）6月</td><td>現地視察・勉強会等の取組を開始</td></tr> <tr> <td>2022年（令和4年）4月</td><td>「阪急バスお出かけツアー」及びアンケートを実施</td></tr> <tr> <td>2022年（令和4年）10月</td><td>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）</td></tr> <tr> <td>2022年（令和4年）12月</td><td>試験運行終了後アンケートを実施</td></tr> <tr> <td>2023年（令和5年）7月</td><td>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</td></tr> </tbody> </table>		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
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・プラザ茂木
- 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。
- 延べ利用客数は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名が初めての利用等。

延べ利用客数（利用便）



7-2：周辺自治体との連携の検討

○ 実施中

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

- ・今後も周辺自治体との連携の検討が必要

今後の取組の方向性

継続実施

備考

■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。



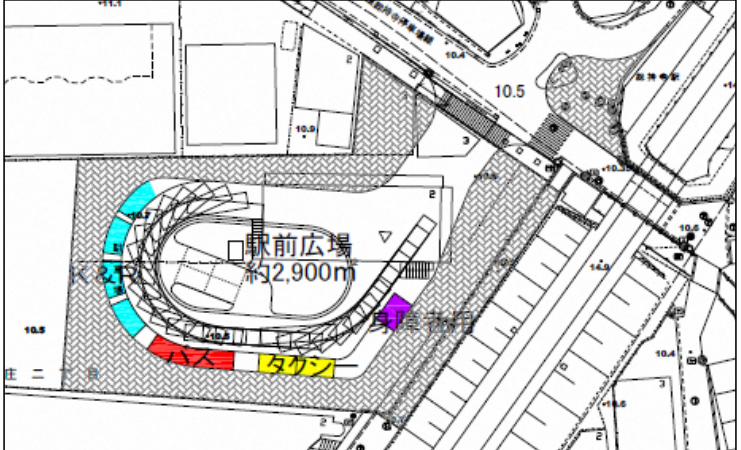
再編後のバス路線図

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」を改定し、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に応じた検討が必要		
今後の取組の方向性		
継続実施		
備考		
   		

施策8：(仮称) JR総持寺駅の整備

91

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 ・五反田橋梁桁について、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											
備考											
 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㎡ <table border="1"> <tbody> <tr> <td>規模：バス乗降場</td> <td>1バス</td> </tr> <tr> <td>タクシー乗降場</td> <td>2バス</td> </tr> <tr> <td>タクシー待機場</td> <td>4バス</td> </tr> <tr> <td>一般乗降場</td> <td>4バス</td> </tr> <tr> <td>身障者用乗降場</td> <td>1バス</td> </tr> </tbody> </table>  五反田橋梁		規模：バス乗降場	1バス	タクシー乗降場	2バス	タクシー待機場	4バス	一般乗降場	4バス	身障者用乗降場	1バス
規模：バス乗降場	1バス										
タクシー乗降場	2バス										
タクシー待機場	4バス										
一般乗降場	4バス										
身障者用乗降場	1バス										

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

備考



図 立命館大学の開学に向けた周辺整備

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	○ 実施中
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			
実施時期			
2014 年～			
実施済みでない要因			
・検討中			
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			
備考			
 JR茨木駅西口駅前広場 暫定整備状況			

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	◎実施済み
進捗状況			
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			

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

- ・ 検討中

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

備考



阪急茨木市駅西口駅前広場 暫定整備前



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		◎実施済み
進捗状況		
・各交通事業者において随時導入		
実施時期		
2014 年～		
取組実施時の工夫		
・2023.7 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		
備考		
■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 各事業者のノンステップバス		

10-2：ハイグレードバス停の整備	△ 調整中	実施性含め要検討
進捗状況		
・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なく、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 （補足）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		
備考		
■ 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）		

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	◎実施済み
進捗状況	
・ 2017 年度作成 ・ 2022 年度～毎年度更新・配布	
実施済みでない要因	
・ 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	
備考	
 いばらき公共交通マップ	

１１－２：総合案内板の設置	○ 実施中	一部実施済み
進捗状況		
・ 2014 年度：JR 茨木駅設置 ・ 2017 年度：JR 総持寺駅設置		
取組から得られた効果		
・ 利用者の利便性向上		
今後の取組の方向性		
継続協議		
備考		
 総合案内板（JR 茨木駅西口）		

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

- ・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

実施時期

2014年～

取組から得られた効果

- ・利用者の利便性向上
- ・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

備考



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

◎実施済み

進捗状況

- ・ 2014 年度で全バス事業者において導入済

実施時期

2014 年

取組から得られた効果

- ・ 利用者の利便性向上
- ・ 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

備考

		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

11－5：乗り継ぎ運賃の値下げ		△ 調整中	新しい施策も含め検討																
進捗状況																			
・ 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、J R 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																			
(補足) 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																			
備考																			
■ 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） <table><thead><tr><th>施策</th><th>現在よりも増える</th><th>現状と変わらないと思う</th><th>分からない</th></tr></thead><tbody><tr><td>乗継料金割引制度(n=51)</td><td>35%</td><td>45%</td><td>20%</td></tr><tr><td>JR茨木駅～阪急茨木市駅間100円化(n=52)</td><td>50%</td><td>31%</td><td>19%</td></tr><tr><td>イベントタイアップチケットの販売(n=51)</td><td>33%</td><td>22%</td><td>45%</td></tr></tbody></table> 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				施策	現在よりも増える	現状と変わらないと思う	分からない	乗継料金割引制度(n=51)	35%	45%	20%	JR茨木駅～阪急茨木市駅間100円化(n=52)	50%	31%	19%	イベントタイアップチケットの販売(n=51)	33%	22%	45%
施策	現在よりも増える	現状と変わらないと思う	分からない																
乗継料金割引制度(n=51)	35%	45%	20%																
JR茨木駅～阪急茨木市駅間100円化(n=52)	50%	31%	19%																
イベントタイアップチケットの販売(n=51)	33%	22%	45%																

11-6：バス停までの移動支援についての検討	○ 実施中	一部実施済み
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		
2014 年～		
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）を利用することで、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 （補足）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

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（2017 年度完了） ・ 茨木摂津線～茨木亀岡線区間の整備（2022 年度完了）		
実施時期		
2014 年～		
今後の取組の方向性		
事業完了		
備考		
  整備延長 約19km 茨木北IC～府道茨木亀岡線 茨木北IC 府道茨木摂津線 府道茨木亀岡線 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」 整備区間図		

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

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	○ 実施中
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	
2014 年～（茨木松ヶ本線、山麓線等）	
2014 年（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）	
備考	
（都）茨木松ヶ本線の整備 （都）西中条奈良線の整備	

施策14：環状道路の整備検討

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	
2014 年～	
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	
備考	
都市計画道路整備状況（2018 年3 月末現在）	

施策15：渋滞が発生する交差点での渋滞対策

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	
2014 年～	
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	
備考	
■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。  西河原交差点	

施策１６：送迎バス発着場の設置検討

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	
2017 年	
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	
備考	
 イオン茨木北側 送迎バス発着場整備  阪急茨木市駅西口駅前広場 暫定整備後	

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

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	
2014 年～	
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、1 m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	
備考	
  自転車通行空間の法定外表示 (J R 茨木駅-阪急茨木市駅間)	

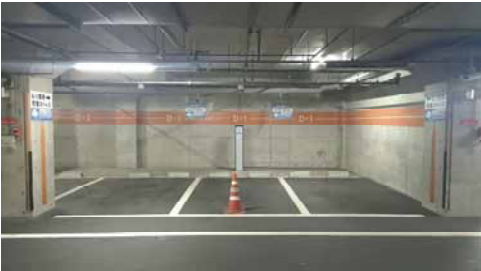
施策18：中心市街地の活力創出に向けた JR 茨木駅～阪急茨木市駅間の一方通行化

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（2014 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（2021～2023 年度）	
実施時期	
2014 年～	
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	
備考	
 （※令和5年度末策定予定） 出典：茨木市東西軸ストリートデザインガイドライン（素案）	

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	
2014 年～	
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実施	
今後の取組の方向性	
継続実施	
備考	
・ 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）	

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	
2014 年～	
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 ・ 茨木市内の一部路線で、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。(2022 年 3 月現在)	
今後の取組の方向性	
継続実施	
備考	
 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	

19-3：電気自動車等のカーシェアリングの導入促進	○ 実施中
進捗状況	
・カーシェアリングについての情報提供	
実施時期	
2014 年～	
取組実施時の工夫	
・茨木市のホームページにて、市内のカーシェアリングの実施状況や、コミュニティサイクルの紹介を掲載している ・いばらき環境（エコ）ポイントの対象とすることでも、利用の促進に努めている	
今後の取組の方向性	
継続実施	
備考	
カーシェアリング・コミュニティサイクル 更新日：2021年12月15日 カーシェアリングやコミュニティサイクルなどCO2削減のための新しい取り組みが始まっています！ カーシェアリングやコミュニティサイクルを利用するとエコポイントももらえます。 いばらき環境（エコ）ポイントについて カーシェアリング カーシェアリングとは、自動車を複数の会員が共同で自動車を利用するシステムです。 自動車を使用する際は、インターネットや携帯電話から簡単に予約可能で、一般的に15分単位から利用 できるため、買い物や送り迎え等の近距離の移動に大変便利なシステムです。自動車保有台数の削減・自 動車走行距離の削減・短時間にやさしい移動手段へのシフトなどカーシェアリングは環境負荷の低減にも役 立ちます。 市内のカーシェアリング実施状況 茨木市内でカーシェアリングを利用できる民間事業者を紹介します。 カーシェアマップ 会員登録や利用方法等については、各カーシェアリング実施事業者のホームページをご確認ください。 タイムズカープラス オリックスカーシェア 茨木市HPからカーシェア事業者の紹介	

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

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	○ 実施中
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の自転車通学運転免許証講習会等を実施	
実施時期	
2013 年～	
取組実施時の工夫	
・市のホームページにて、市内のカーシェアリングの実施状況や、コミュニティサイクルの紹介を掲載 ・いばらき環境（エコ）ポイントの対象とすることでも、利用の促進に努めている	
今後の取組の方向性	
継続実施	
備考	
 自転車免許証講習会  交通安全教室  自転車免許証講習会  マナーアップ運動	

<当初計画と改定計画の施策対応表>

当初計画

展開施策		実施状況
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		◎
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		◎
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		◎
1-4：周辺自治体との連携の検討		○
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	バリアフリー基本構想策定	◎
	バリアフリー化の対策実施	○
	歩行者・自転車・自動車の分離	○
施策4：歩行者安全対策の推進	通学路の安全対策	○
	歩道の整備、拡幅	○
	路切の安全対策	○
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	◎
	自転車利用環境の向上施策	○
施策6：レンタサイクル等の利便性向上		○
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		○
7-2：周辺自治体との連携の検討		○
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		○
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		
9-1：阪急総持寺駅		○
9-2：JR茨木駅(立命館大学の開学に向けた周辺整備)		◎
9-3：JR茨木駅	西口駅前広場の再整備	○
(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	◎
9-4：阪急茨木市駅西口駅前広場の再整備		○
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)		
10-1：ノンステップバスの導入促進		◎
10-2：ハイグレードバス停の整備		△
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		◎
11-2：総合案内板の設置		◎
11-3：バスロケーションシステムの導入促進		◎
11-4：交通系ICカードの導入促進		◎
11-5：乗り継ぎ運賃の値下げ		△
11-6：バス停までの移動支援についての検討		○
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：渋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		○
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		○
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		
19-1：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		○
19-3：電気自動車等のカーシェアリングの導入促進		○
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		○

※下記の2点は、今後も各施策のなかで引き続き取組めます。
1-4：周辺自治体との連携の検討
7-2：周辺自治体との連携の検討

実施済 ◎
実施中 ○
調整中 △

改定計画

展開施策	
基本方針1：公共交通を中心とした、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	
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	
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利便性向上	
2-2：ユニバーサルデザインタクシーの導入促進	
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	
テーマ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	
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	
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	
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	
7-3：自転車乗車用ヘルメットの購入補助	
7-4：自転車市民啓発モニター制度の導入	
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：公共交通に関連するイベントの開催等の実施	
8-3：電気自動車等の低公害車の普及促進	
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	
施策9：交通結節点等の機能強化	
9-1：駅前広場の整備	
施策10：バスのハード面でのサービス向上	
10-1：バス待ち環境の改善	
10-2：バス優先レーンの設置検討	
10-3：サイクル&バスライド用駐輪場の設置検討	
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	
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	
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等	
テーマ⑦：自動車交通の円滑化	
施策13：道路整備の推進	
13-1：都市計画道路の整備	
13-2：交差点の渋滞対策	
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	
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	
施策15：地域活力の創造・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	
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	
テーマ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	
17-1：女性が働きやすい環境への改善	
17-2：第二種免許取得の支援	
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	
施策18：柔軟な労働体系の構築	
18-1：パート勤務による学生等の活用	
18-2：運転業務と事務業務の兼務体制	
施策19：積極的な人材募集	
19-1：積極的な広報	
19-2：ホームページ、SNS等を活用した人材募集	

今回追加した施策

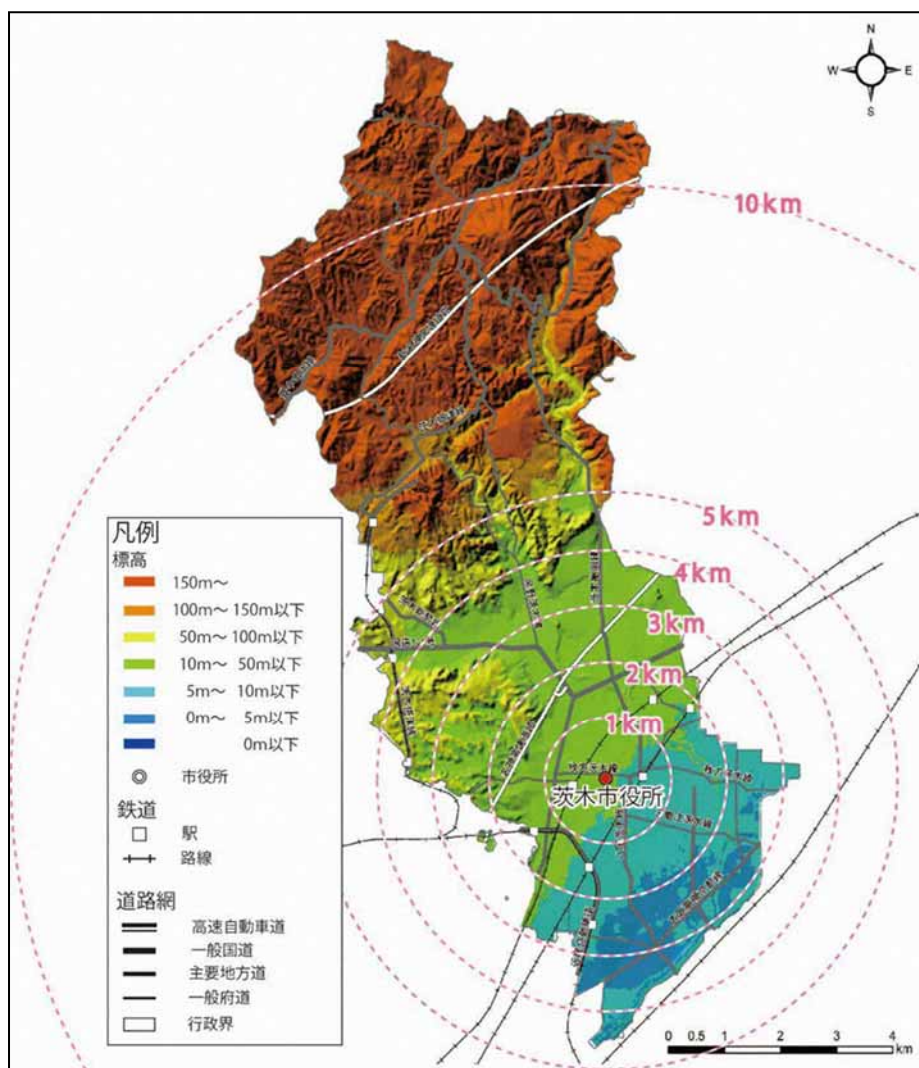
参考資料２：茨木市の都市特性（地域概況・交通の現状）

参考２．１．茨木市の都市特性

茨木市における都市特性として、地勢、土地利用の状況、主要施設の分布状況、交通基盤、人口動態、従業者・通学者数、従業人口について整理を行いました。

１）地勢

- 本市は淀川の北側、大阪府北部に位置し、東西 10.07km、南北 17.05km と南北に長く、市域面積は 76.49km²です。北部は北摂山系、南部には大阪平野の一部をなす三島平野が広がっています。その起伏の中を安威川が南北に流れています。
- 中心地域の多くと南部地域は平野が広がり、市役所から概ね 4km 圏内に位置します。また、高低差が少ないことから、自転車を利用しやすい環境であると言えます。
- 丘陵地域は市役所から 3km 以上離れ、丘陵地域の南側に位置する国道 171 号や名神高速道路の周辺は中心地域との高低差は小さいが、北側ほど標高が高くなり、中心地域との高低差が 200m 以上のところもあります。
- 北部地域は大半が山地であり、中心地域との高低差が 200～500m 程度あります。



資料：国土地理院

図 茨木市の地勢

2) 都市構造

- ・茨木市は京阪神を繋ぐ国土軸上に位置し、大阪府内を結ぶ地域幹線軸が縦横に交差する、広域的な交通条件に恵まれた地域です。
- ・中心地域と南部地域は一般市街地や商業業務地、工場地として利用されており、北部地域と丘陵地域の多くは、山林及び田、畑が中心の土地利用になっています。
- ・国道 171 号、府道大阪高槻京都線などの幹線道路沿線では、工場や倉庫などの土地利用が多く、南部地域の一部では大阪府中央卸売市場や北大阪トラックターミナル等が立地する北大阪流通業務地区があります。



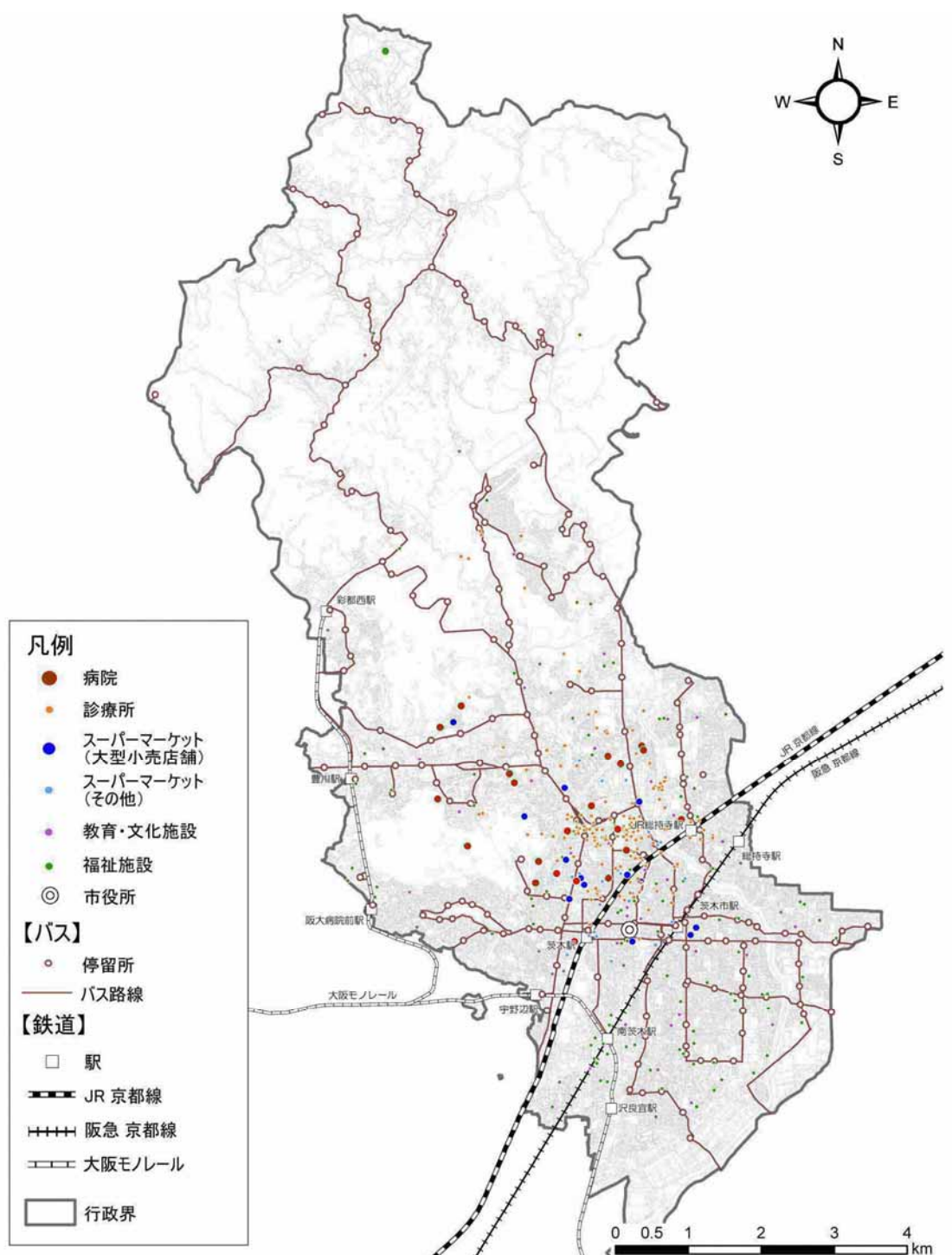
資料：茨木市都市計画マスタープラン 2025・2035（令和 7 年 3 月予定）

図 都市構造図

3) 主要施設の分布状況

① 病院

- ・医療施設は、茨木駅、茨木市駅の近辺に集中しています。山間部には病院がなく、診療所が点在しています。
- ・商業施設は、鉄道駅の近辺に多く、大型店舗は彩都を含んだ市内各地に立地しています。
- ・福祉施設は、平野部を中心に、鉄道駅やバス路線の近くに立地しています。



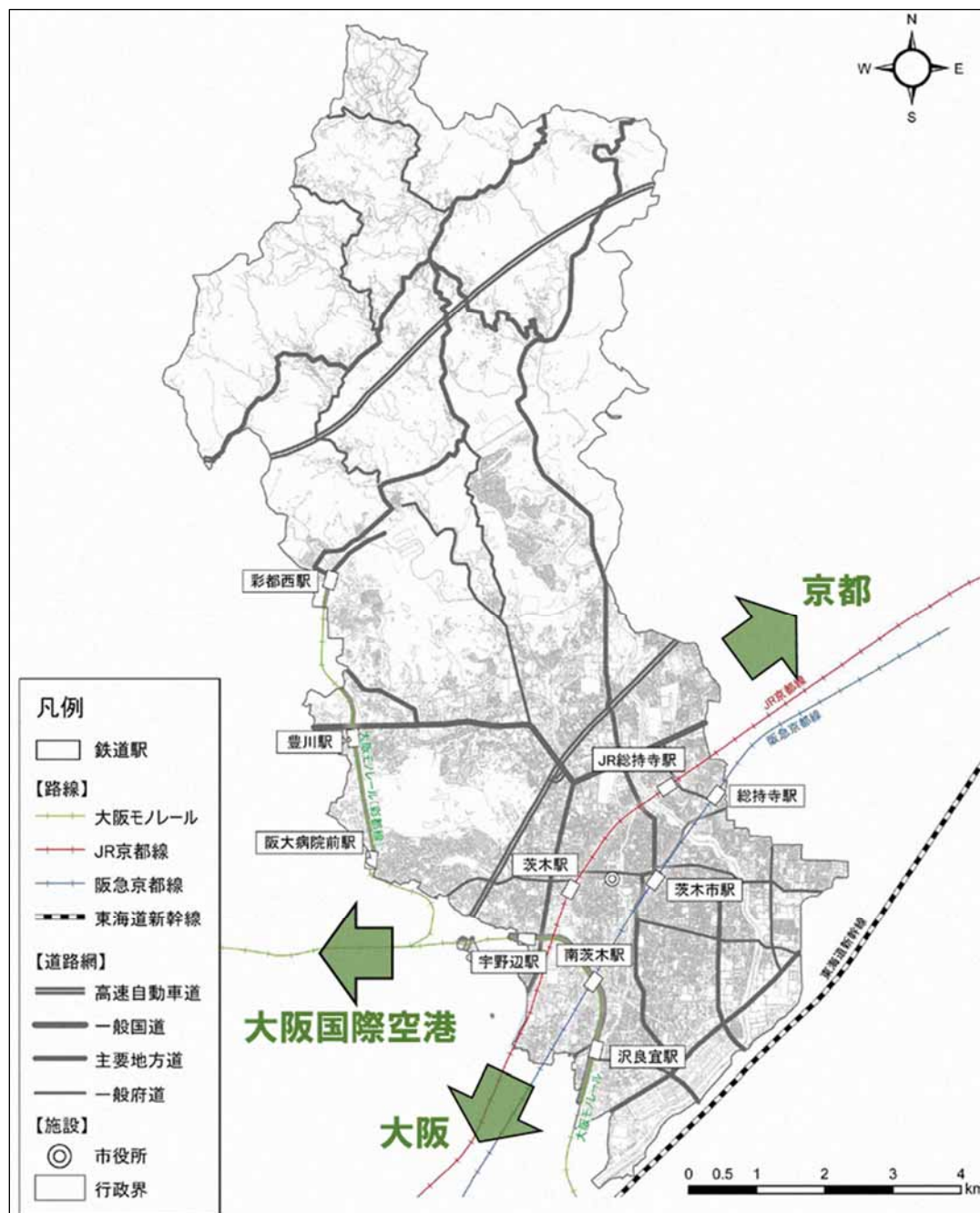
※教育・文化施設は、公民館・コミュニティセンター・青少年センター・図書館（分室を含む）・福祉文化会館等を記載
 ※福祉施設は、福祉施設（通所型）・多世代交流センター・地域包括支援センターを記載

資料：茨木市立地適正化計画より作成

図 病院の立地分布

4) 交通基盤

- 国土軸上に位置し、大阪府内や他府県を結ぶ地域幹線軸が縦横に交差しており、広域的な交通利便性に恵まれています。
- 鉄道は西日本旅客鉄道（JR 東海道線）、阪急電鉄（株）（阪急京都線）、大阪高速鉄道（株）（大阪モノレール線（本線）、彩都線）の3社が運行しており、大阪市内や京都市内、大阪国際空港等を結んでいます。



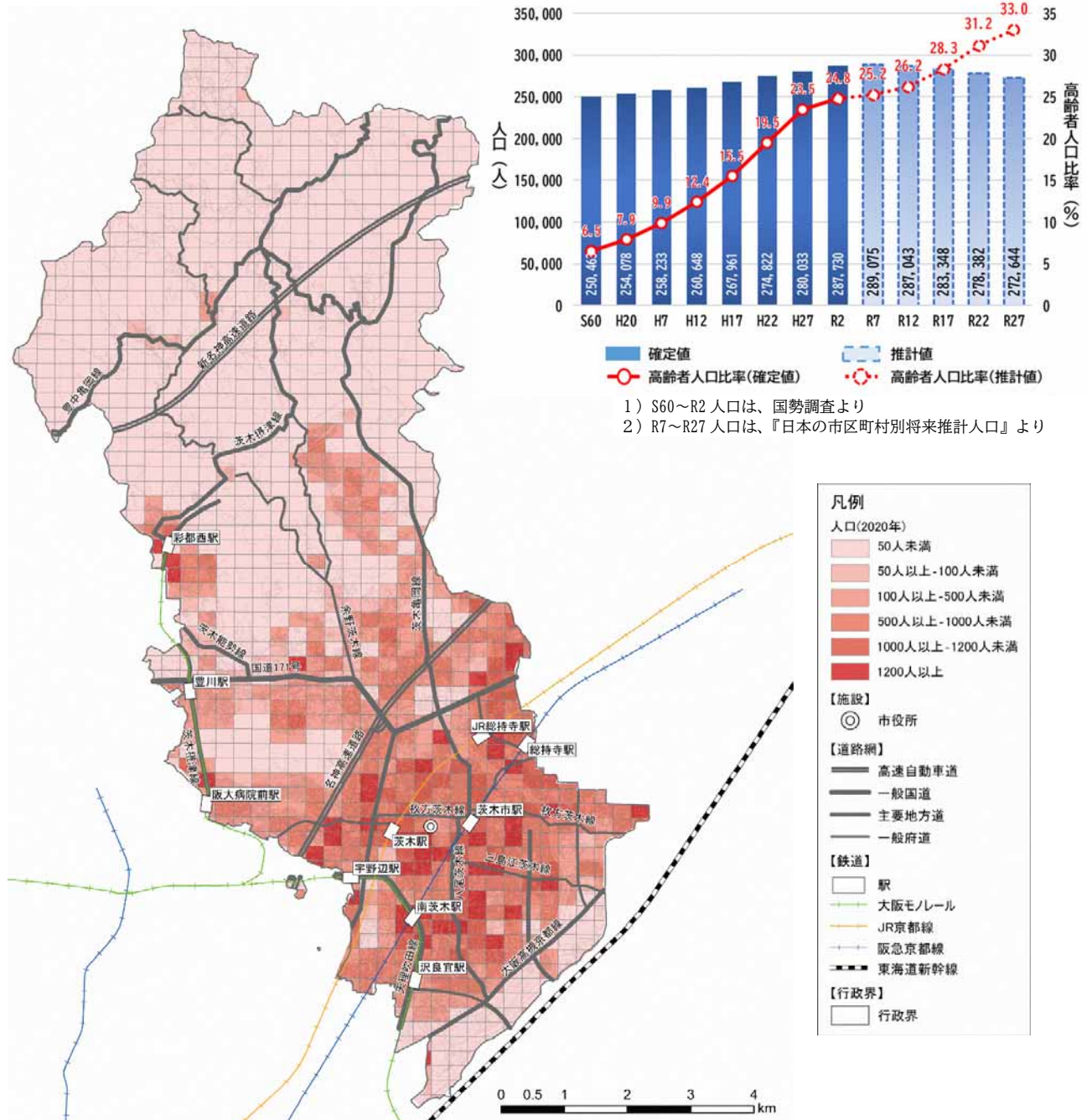
資料：国土交通省鉄道局「鉄道要覧」

図 茨木市の交通基盤

5) 人口動態

① 人口密度、人口推移

- ・JR、阪急の沿線をはじめ中心地域は鉄道駅を中心に人口が集まっています。
- ・我が国は人口減少が進んでいますが、茨木市の人口も同様に減少傾向に向かっています。

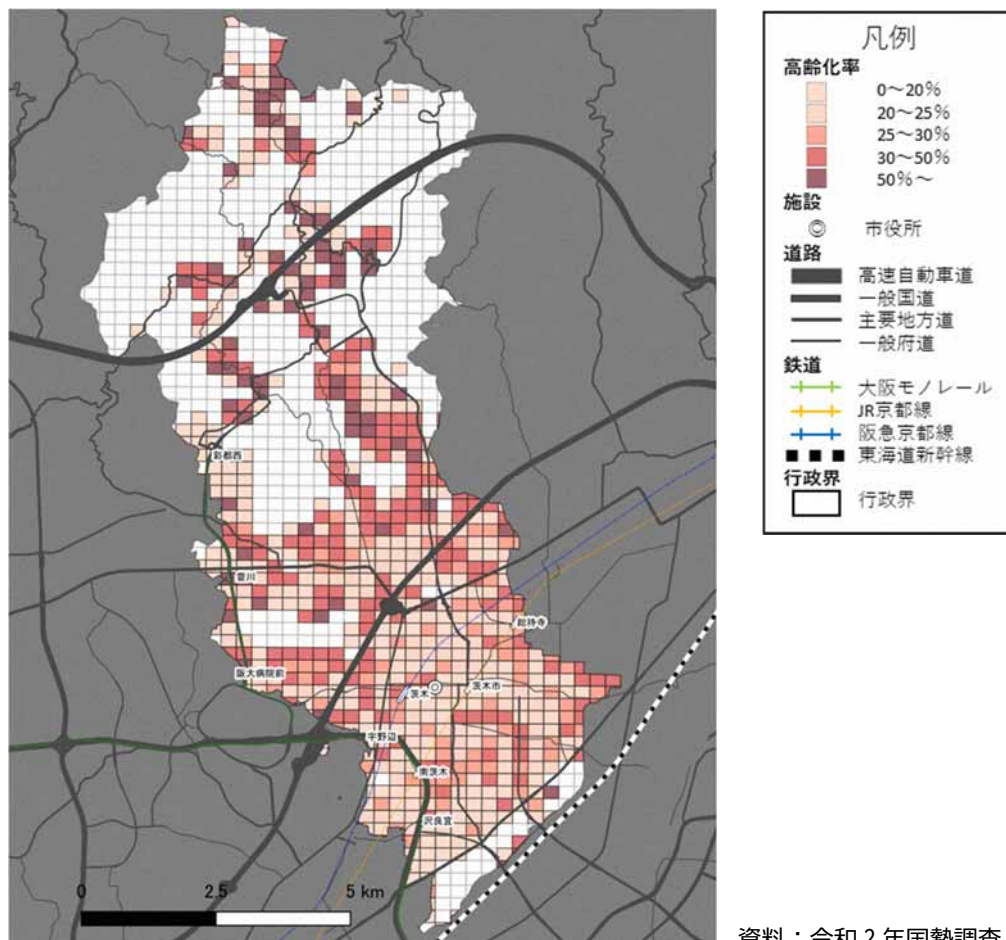


資料：令和2年国勢調査、『日本の市区町村別将来推計人口』国立社会保障・人口問題研究所

図 人口分布図

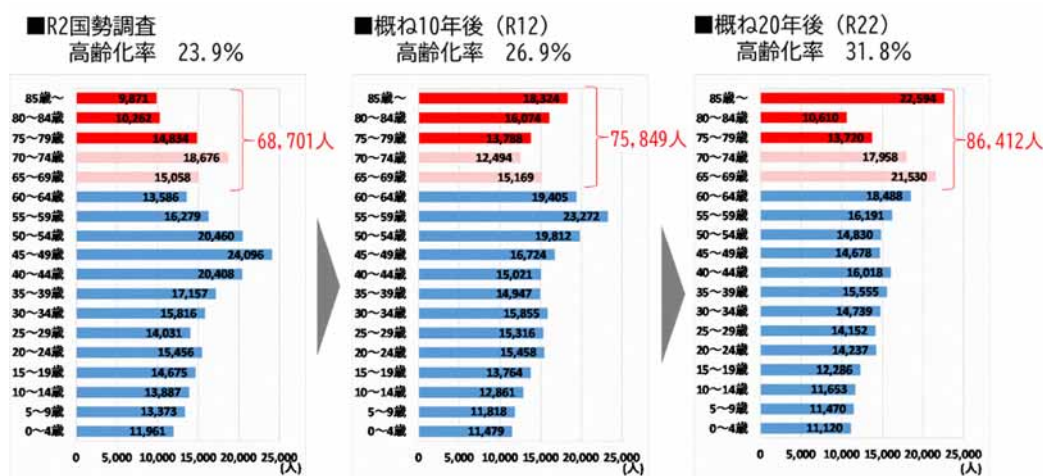
② 高齢化率

- 本市の高齢化率は全国平均と比較すると低い状況にありますが、北部地域の高齢化率は高くなっています。
- 現在、約 6.9 万人の高齢者が市内に常住していますが、今後 10 年間で約 0.7 万人（約 1.1 倍）増加し、約 7.6 万人（高齢化率約 27%）になると推計されています。



資料：令和 2 年国勢調査

図 地域別高齢化率



資料：R2：国勢調査、R12、R22：『日本の市区町村別将来推計人口』、国立社会保障・人口問題研究所

図 高齢化の見込み（推計値）

6) 従業者・通学者数

- 本市に常住する従業者及び通学者のうち約6割（約7.9万人）は市外に通勤及び通学しており、茨木市での従業者及び通学者のうち、市外から茨木市への従業者・通学者は約4割（約4.8万人）となっています。

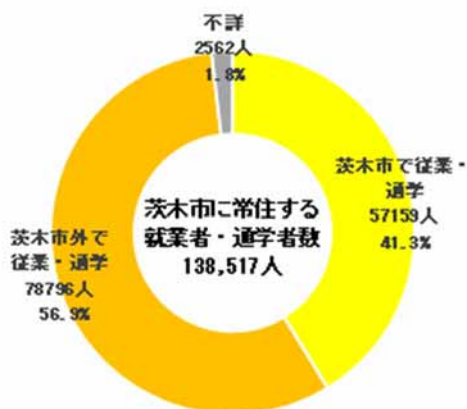


図 茨木市常住者の従業・通学先

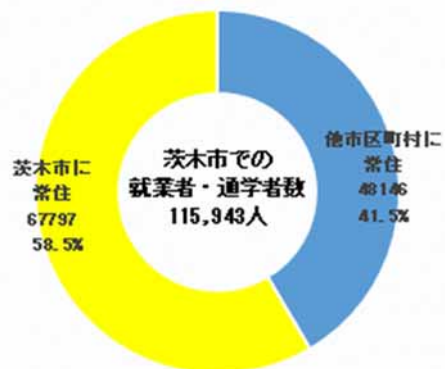
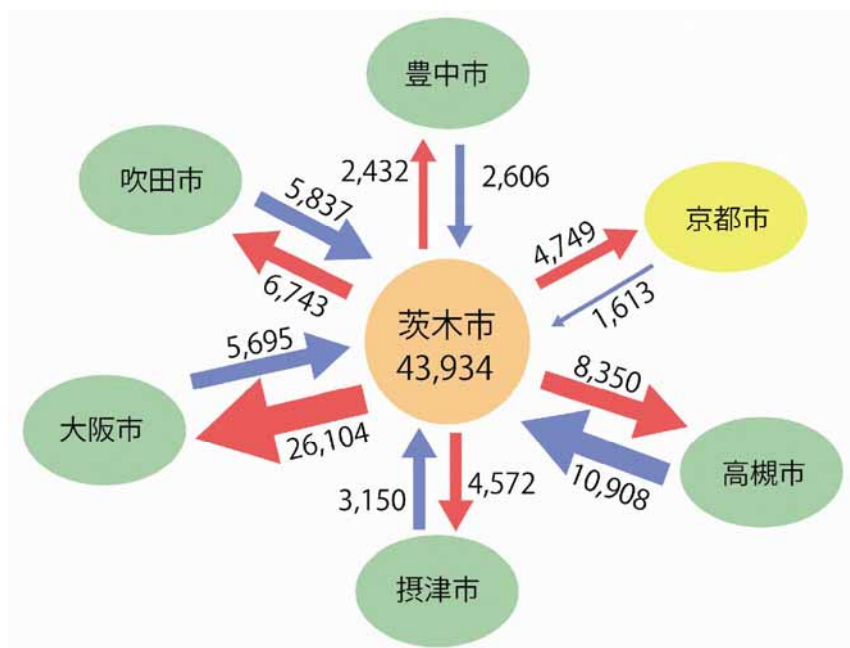


図 茨木市での従業・通学者の常住地

資料：令和2年国勢調査



＜茨木市 通勤流入＞

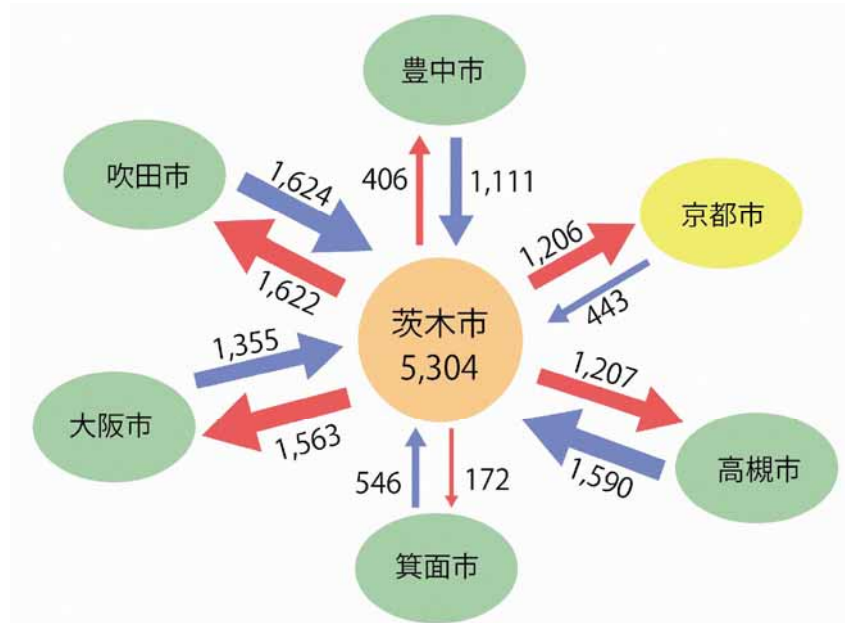
茨木市内就業及び通勤流入上位5位		
市町村名	人数	割合
茨木市	43,934	47.5%
高槻市	10,908	11.8%
吹田市	5,837	6.3%
大阪市	5,695	6.2%
摂津市	3,150	3.4%
豊中市	2,606	2.8%

＜茨木市 通勤流出＞

茨木市内就業及び通勤流出上位5位		
市町村名	人数	割合
茨木市	43,934	37.8%
大阪市	26,104	22.5%
高槻市	8,350	7.2%
吹田市	6,743	5.8%
京都市	4,749	4.1%
摂津市	4,572	3.9%

資料：令和2年国勢調査

図 従業者の流動



＜茨木市 通学流入＞

茨木市内就学及び通学流入上位5位		
市町村名	人数	割合
茨木市	5,304	31.0%
吹田市	1,624	9.5%
高槻市	1,590	9.3%
大阪市	1,355	7.9%
豊中市	1,111	6.5%
箕面市	546	3.2%

＜茨木市 通学流出＞

茨木市内就学及び通学流出上位5位		
市町村名	人数	割合
茨木市	5,304	36.7%
吹田市	1,622	11.2%
大阪市	1,563	10.8%
高槻市	1,207	8.3%
京都市	1,206	8.3%
豊中市	406	2.8%

資料：令和2年国勢調査

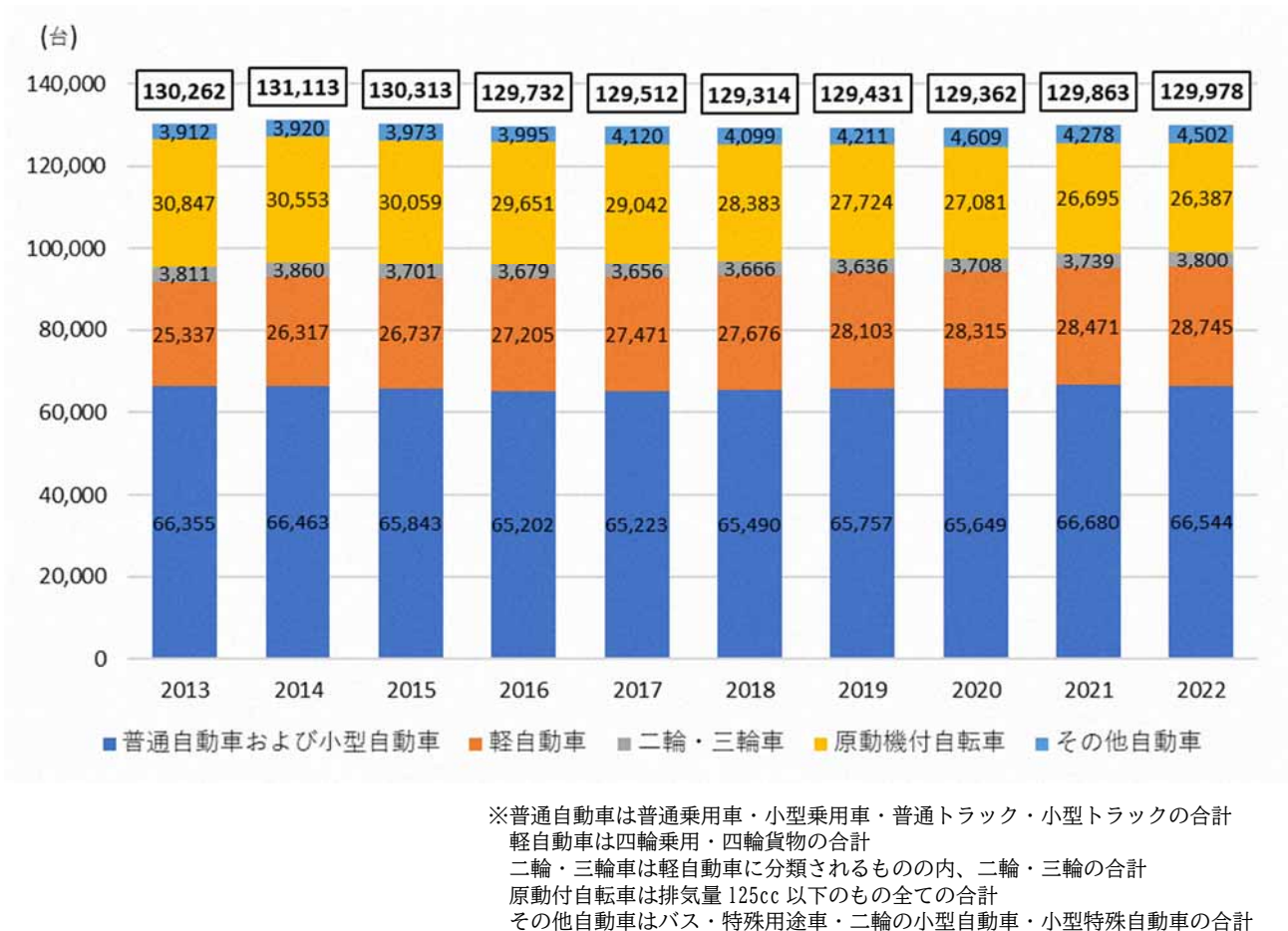
図 通学者の流動

参考2.2. 交通の現況

本市の交通実態や特性について、各種調査結果及び近畿圏パーソントリップ調査等により整理しました。

1) 自動車保有台数交通手段分担率

- ・自動車保有台数は、普通自動車及び小型自動車は約 67,000 台でほぼ横ばいで推移しています。
- ・軽自動車は 2022 年時点で約 28,000 台となっており、増加傾向になっています。

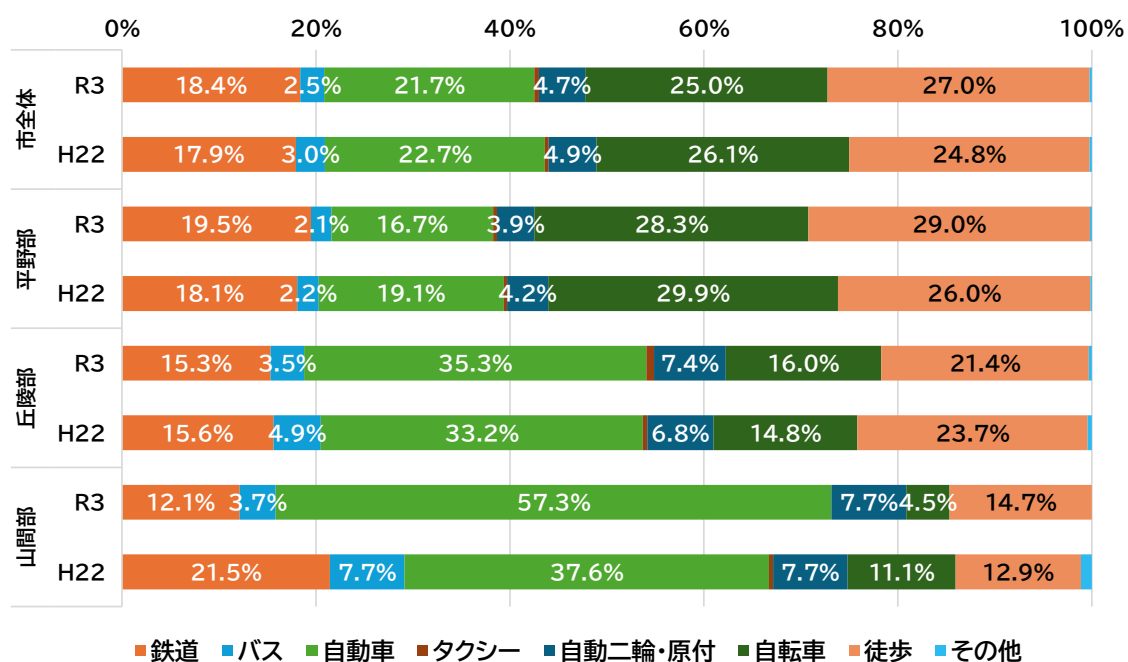


資料：茨木市統計書

図 茨木市における自動車保有台数

2) 交通手段分担率

- 本市では、自転車の分担率が高くなっています。
- 特に山間部においては、自動車の分担率が高くなっています。



※交通手段「不明」を除く

※代表交通手段で算出

資料：第6回近畿圏パーソントリップ調査の調査票情報を集計

資料：第6回近畿圏パーソントリップ調査の調査票情報を集計

図 茨木市及び近隣市町を起終点とする交通手段分担率

3) 公共交通利用者数

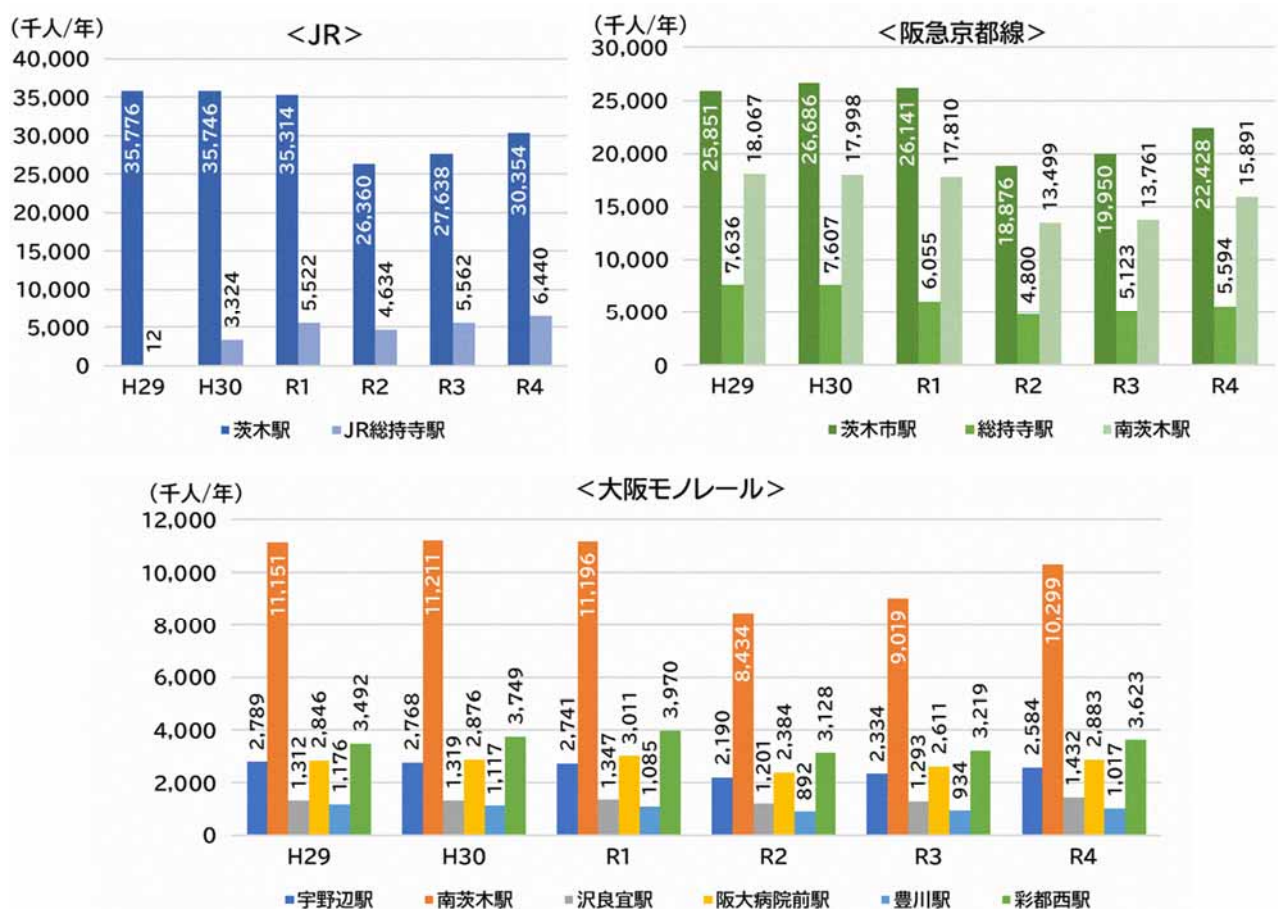
① 鉄道

- ・鉄道利用者の多くはJR 茨木駅及び阪急茨木市駅を利用し、両駅は市の玄関口となっています。
- ・JR 茨木駅、阪急京都線、大阪モノレールの各駅の乗降客数は、新型コロナウイルスが流行した R2 に大きく減少しているものの、R3 には増加に転じています。
- ・高齢化社会を迎え、高齢者による移動が増加することと予想され、鉄道等の果たす役割がより一層重要となることが想定されます。



資料：茨木市統計書

図 鉄道利用者の推移

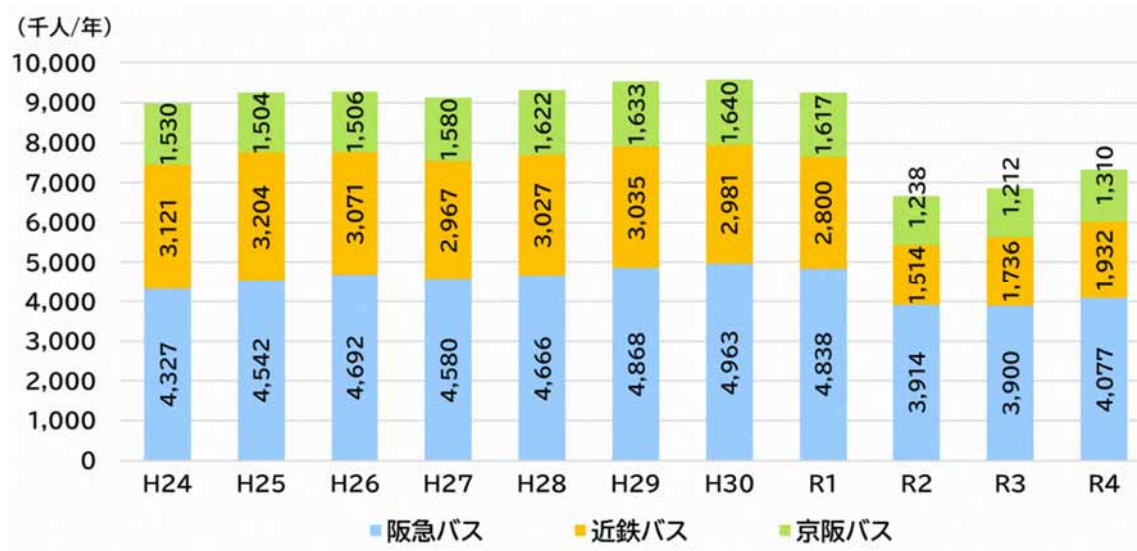


資料：茨木市統計書

図 市内各駅 乗降客数の推移

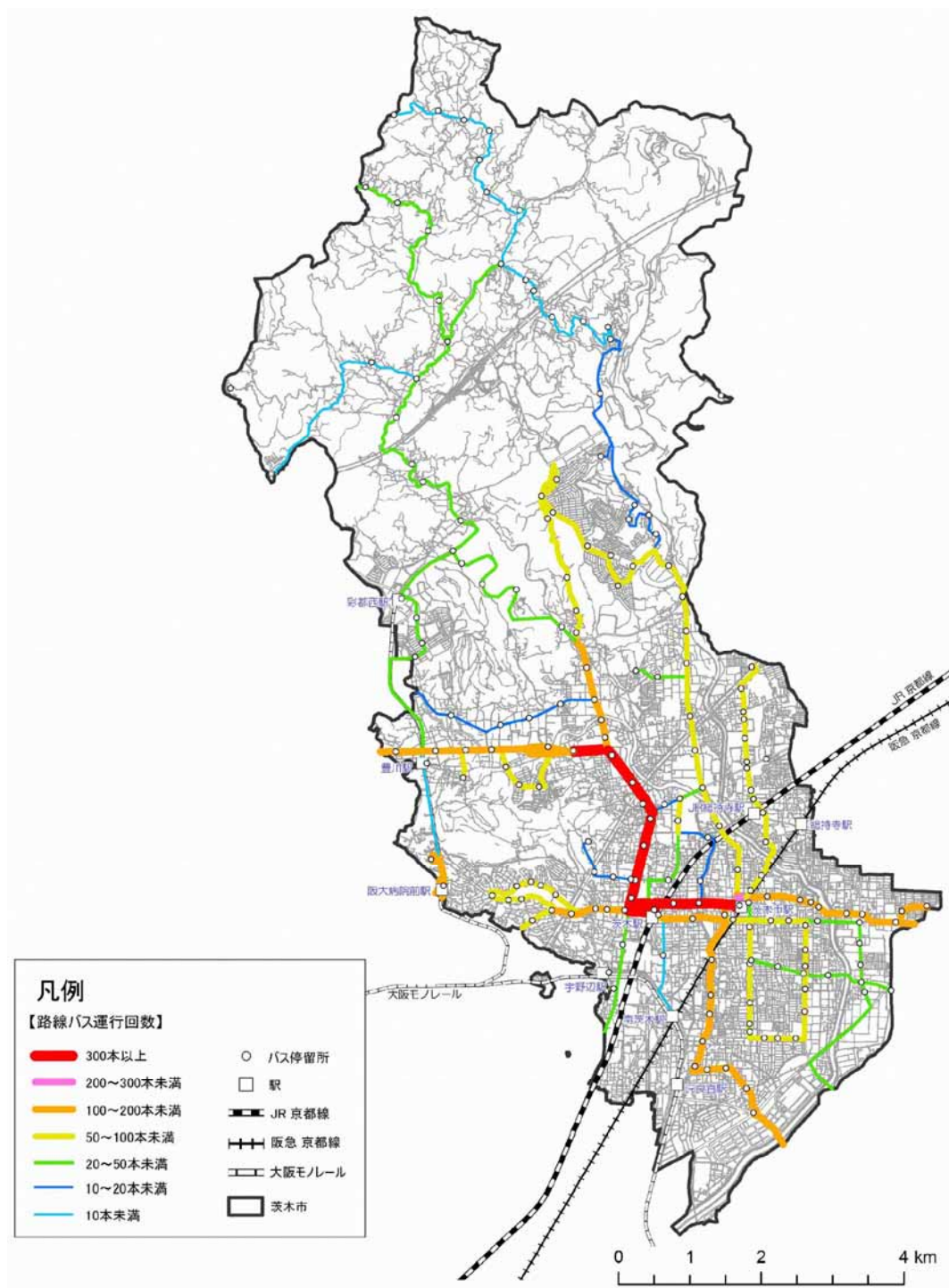
② 路線バス

- 市内では、路線バス 3 社が運行されており、主に阪急バスが中心地域から北部地域、近鉄バスが中心地域から南部地域、京阪バスが中心地域から東部地域を運行しています。
- バス利用者は、微増傾向にありましたが、3 社とも新型コロナウイルスが流行した R2 に大きく減少しました。現在は回復傾向にありますが、コロナ前の水準には戻っていません。
- JR 茨木駅～阪急茨木市駅間は 3 社が重複しています。



※市内のバス停の乗車人数を合計
資料：茨木市統計書

図 路線バスの年間乗車人数



※阪急バス・近鉄バス・京阪バスの合計

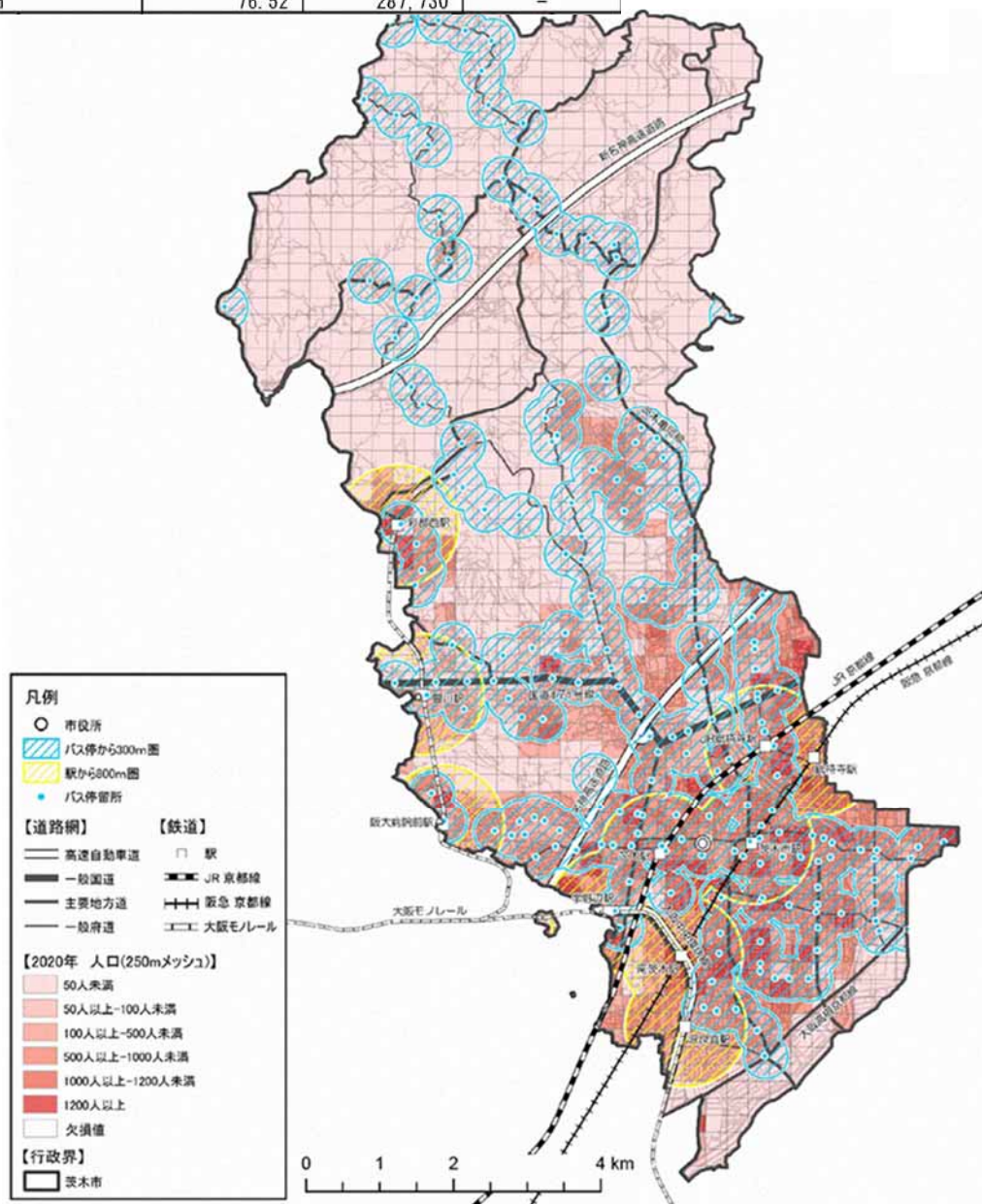
資料：事業者資料

図 バス路線の運行本数

4) 公共交通空白地

- バス停から半径 300m 及び鉄道駅から半径 1 km までを公共交通によるサービス圏とした場合、市内の居住地の大半が公共交通サービス圏に含まれますが、一部の地域では公共交通空白地が存在します。

	面積 (km ²)	人口 (人)	人口カバー率 (%)
駅から800m範囲	13.69	142,185	49%
バス停から300m範囲	32.30	203,116	71%
公共交通カバー圏域	37.53	246,863	86%
茨木市	76.52	287,730	-



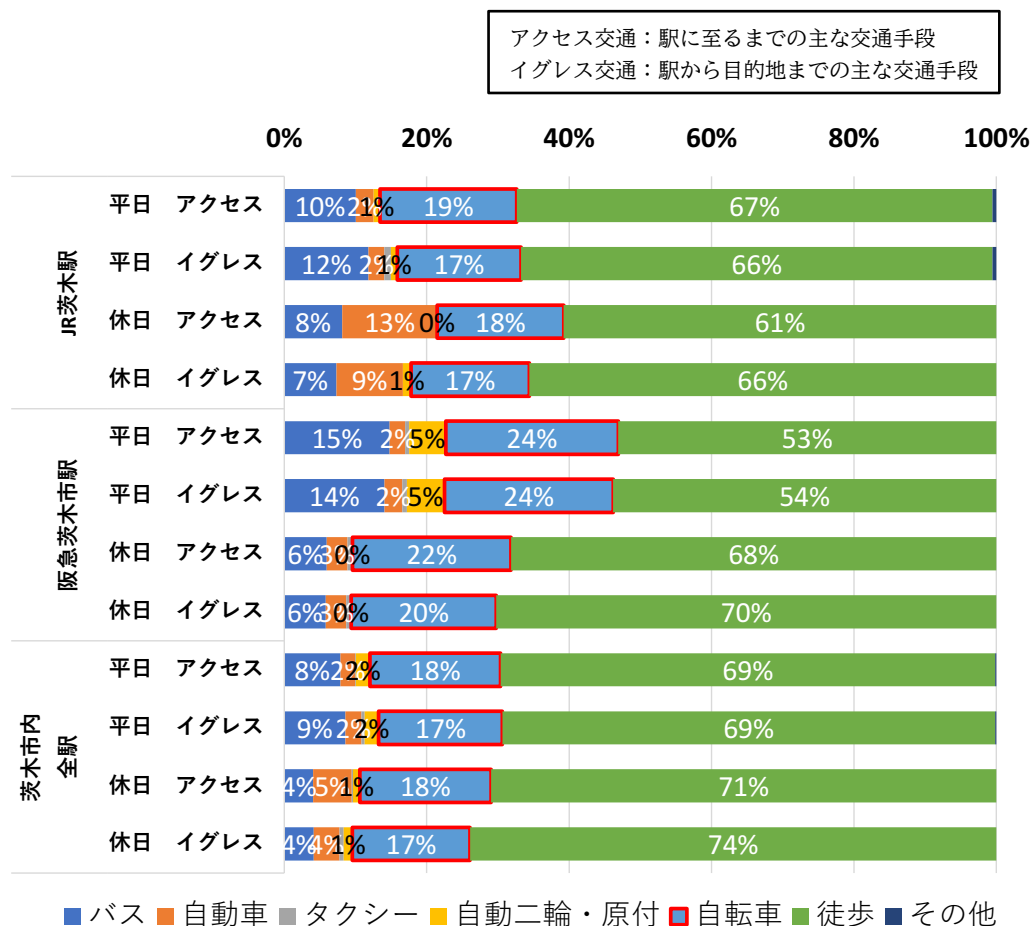
※公共交通カバー率 = 鉄道・バス停徒歩圏内の居住人口/総人口
 鉄道駅については半径 800m、バス停については半径 300m を徒歩圏内とし、
 徒歩圏内に居住する人口を都市の総人口で除して算出

資料：令和 2 年国勢調査

図 公共交通空白地（2020 年）

5) 鉄道駅の端末交通手段

- ・JR茨木駅と阪急茨木市駅は、平日の「バス」利用が多く、通勤通学の利用者が多くなっています。
- ・JR茨木駅は休日の「自動車」利用が多く、阪急茨木市駅は、平日の「自転車」と「自動二輪・原付」の利用が多くなっています。

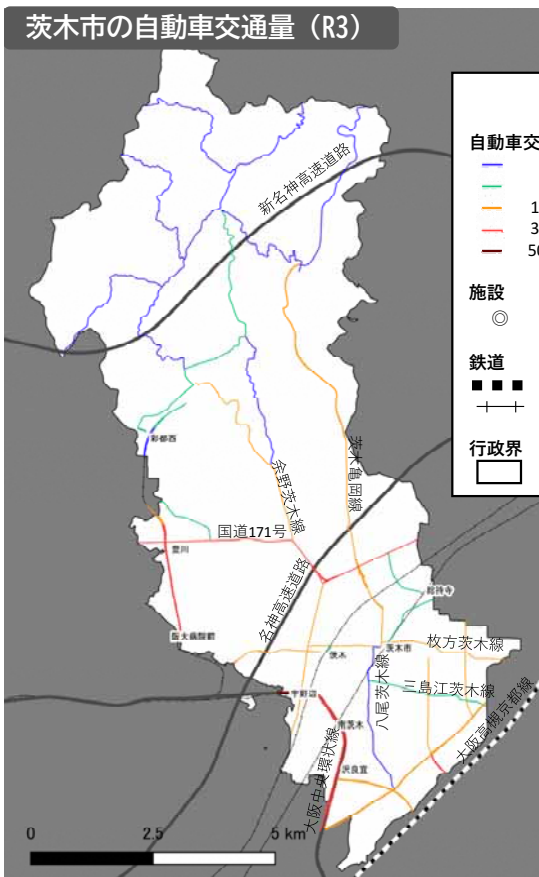


資料：第6回近畿圏パーソントリップ調査の調査票情報を集計

図 市内鉄道駅の端末交通手段

6) 自動車交通量

- 国道 171 号、府道大阪中央環状線、府道枚方茨木線など、市の平野部の交通量が多い傾向にあります。
- 市内主要道路では交通量が減少している区間もあるが、国道 171 号等、交通量が増加している路線もみられます。

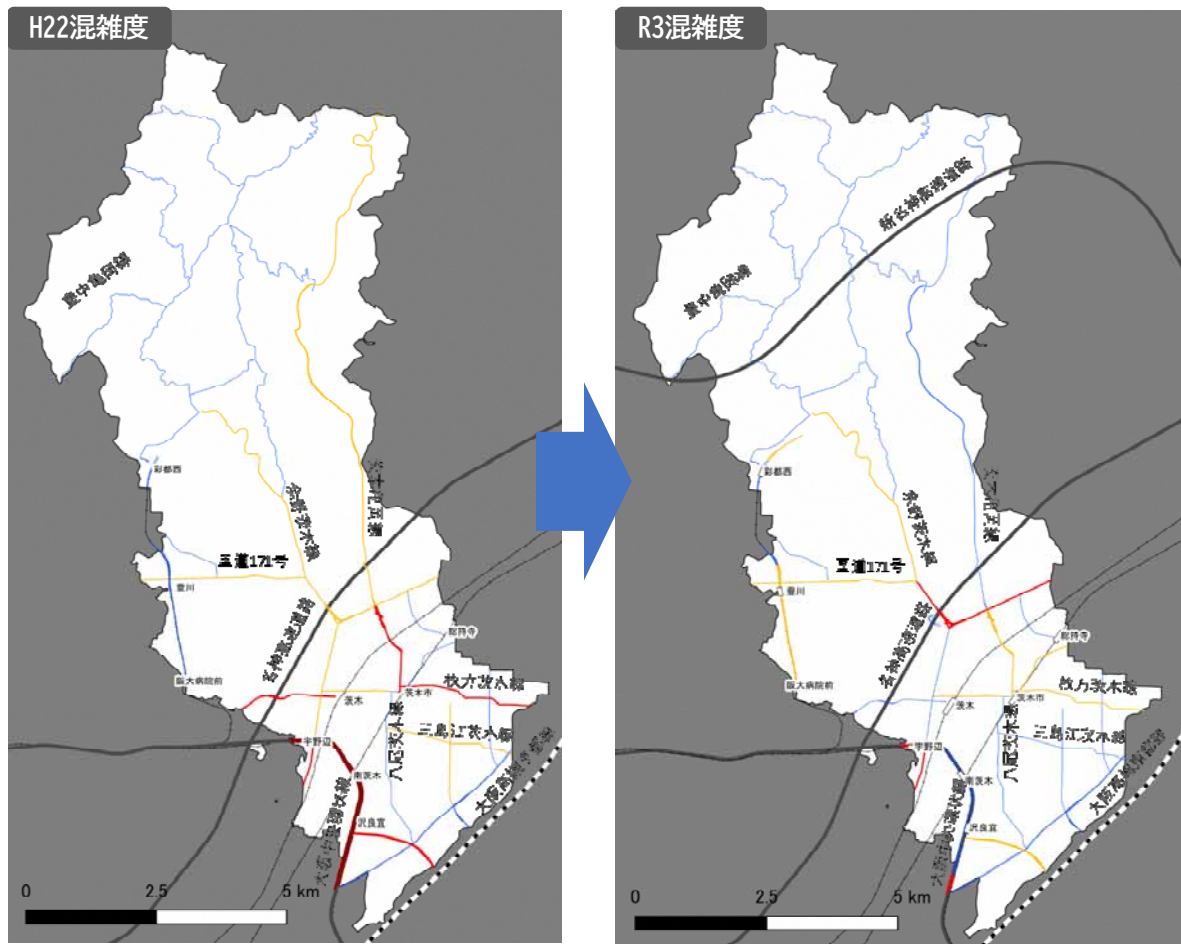


資料：道路交通センサス

図 市内主要道路の交通量

7) 道路の混雑度

- 平野部や丘陵部の道路で、混雑度が1.0以上の路線が多数存在しています。
- 混雑度は改善傾向にありますが、国道171号やJR茨木駅と阪急茨木市駅を結ぶ府道枚方茨木線等では混雑度が依然として高い状況にあります。



資料：道路交通センサス

凡例	
混雑度	
～1.00未満	～1.00未満
1.00～1.25未満	1.00～1.25未満
1.25～1.75未満	1.25～1.75未満
1.75～	1.75～
施設	
◎	市役所
鉄道	
.....	東海道新幹線
++	その他鉄道
行政区	
□	行政区

■混雑度の目安

混雑度	交通状況の推定
1.00 未満	昼間12時間を通して、道路が混雑することなく、円滑に走行できる。渋滞やそれに伴う極端な遅れはほとんどない。
1.00～1.25	昼間12時間のうち、道路が混雑する可能性のある時間帯が1～2時間（ピーク時）ある。何時間も混雑が連続するという可能性は非常に小さい。
1.25～1.75	ピーク時間のみの混雑から日中の連続的混雑への過渡状態。
1.75 以上	慢性的混雑状態。

図 市内主要道路の混雑度

8) 道路整備

- 山間部と丘陵部では彩都、安威川ダム事業に関連した道路整備が進められています。
- 平野部では、(都) 茨木寝屋川線や(都) 駅前太中線等が整備中であり、中心部の混雑緩和が期待されます。
- 道路ネットワークの構築に向けて、順次都市計画道路の整備を行っていますが、環状道路体系(※)としての未整備区間があります。
- 都市計画道路以外においても、自動車交通量の多い区間では市道拡幅や交差点改良等による道路改良を行っています。

※環状道路体系：市の中心部、特に JR 茨木駅～阪急茨木市駅周辺への通過交通の流入を抑制するため、中心部の外側において広域的な機能を担う幹線道路で結ばれた道路網のこと。

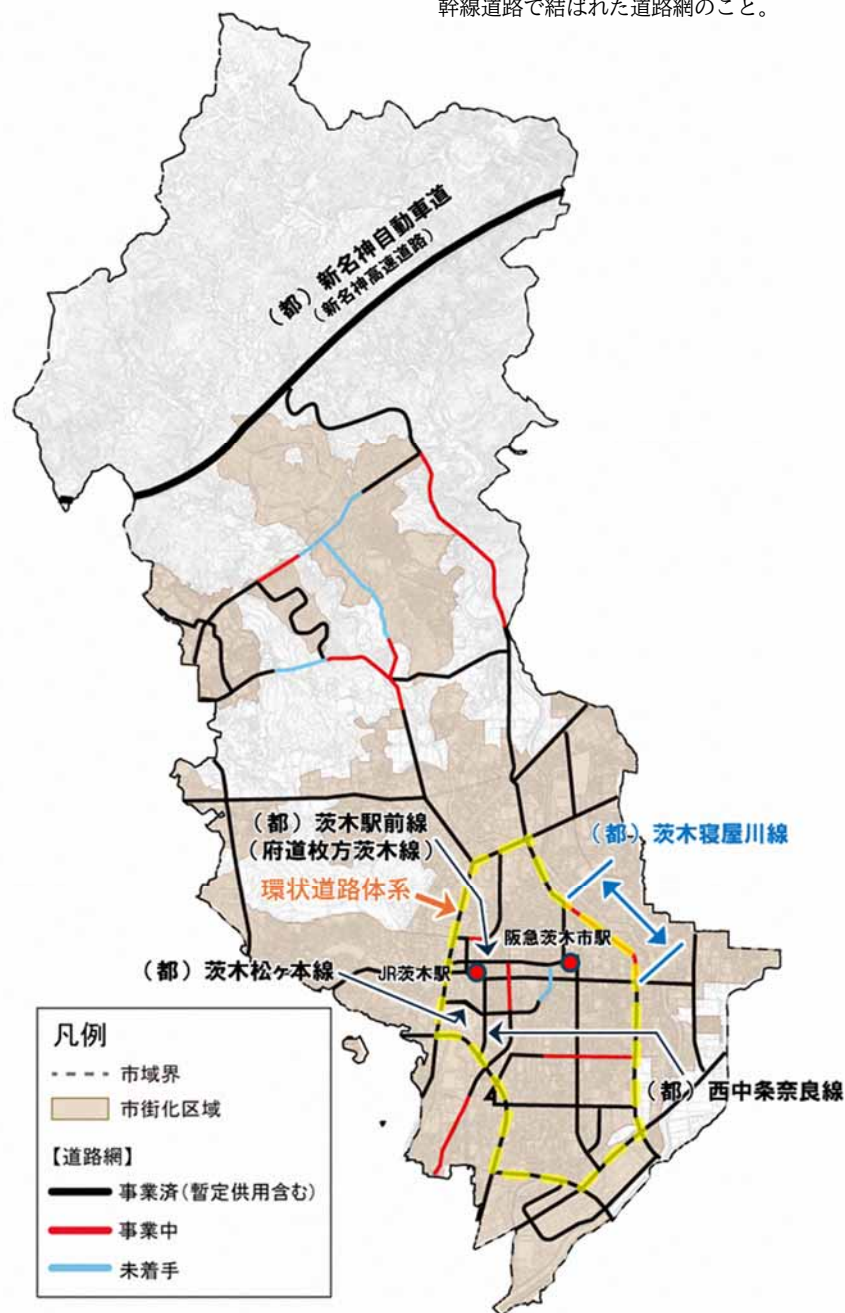
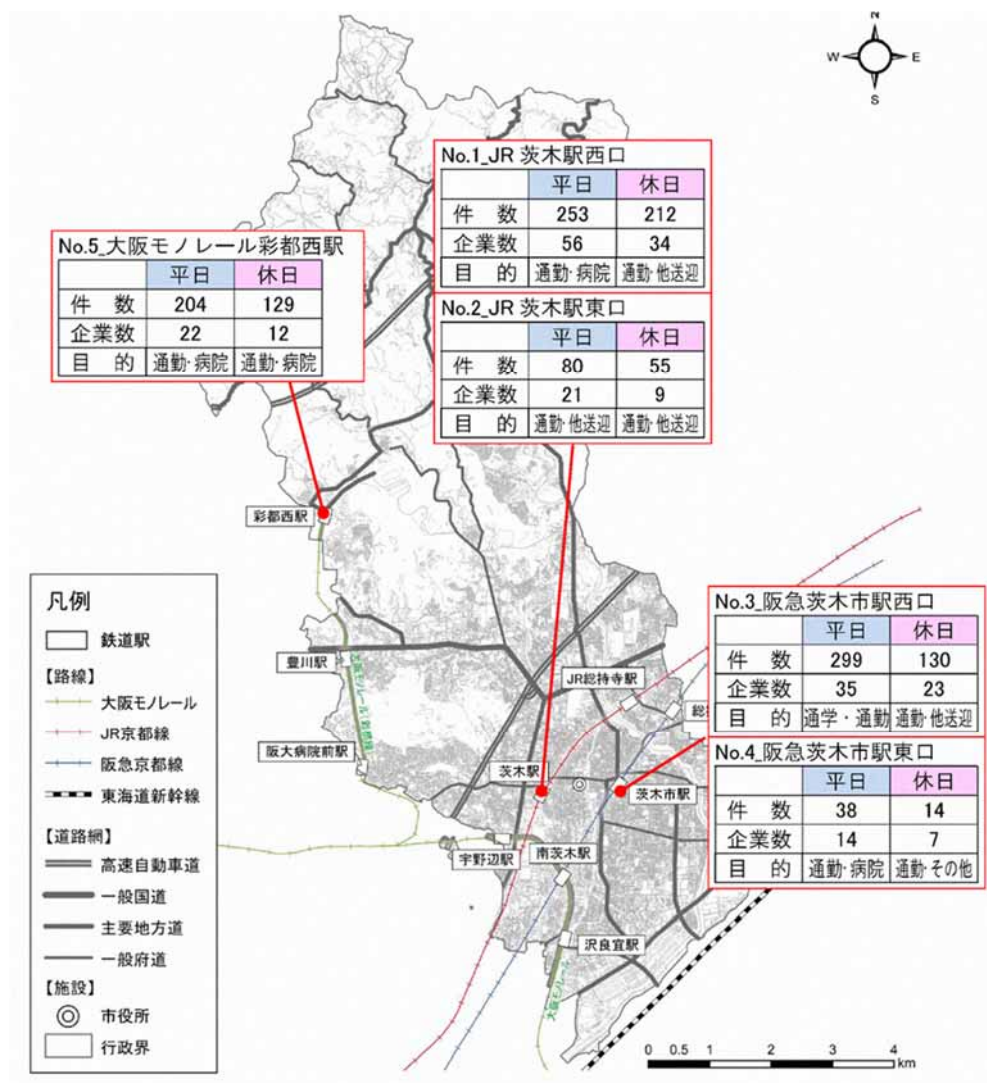


図 都市計画道路整備状況 (2024 年 3 月末時点)

9) 企業等の送迎交通状況

- ・送迎バスの件数は、阪急茨木市駅西口の平日で 299 件と最も多く、次いで JR 茨木市駅西口の平日で 253 件と多くなっています。
- ・全体的に平日の方が多くなっており、通勤や通学、病院関係の送迎が多い傾向です。

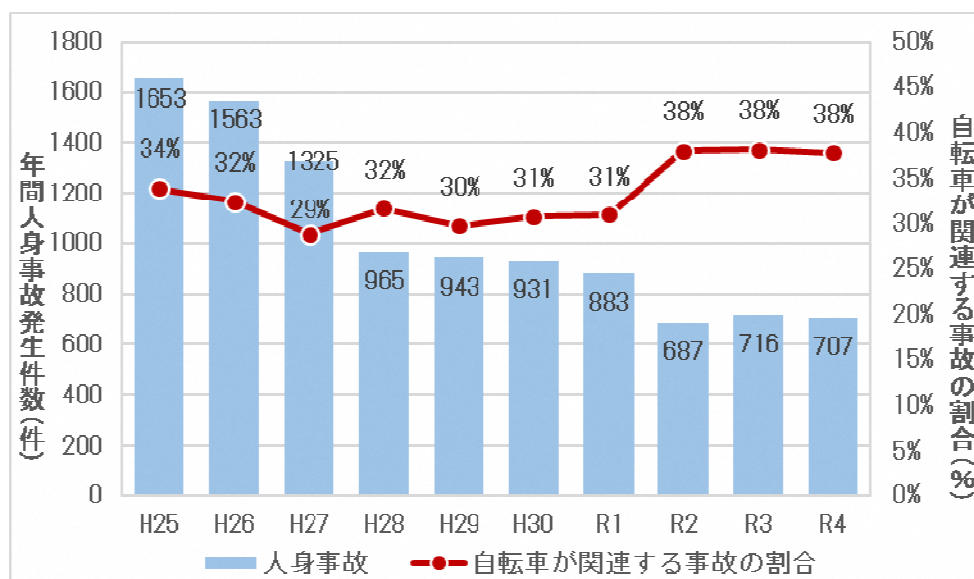


資料：実態調査（R4.10.11（火），10.19（日）7時～19時）

図 企業等による送迎交通実態

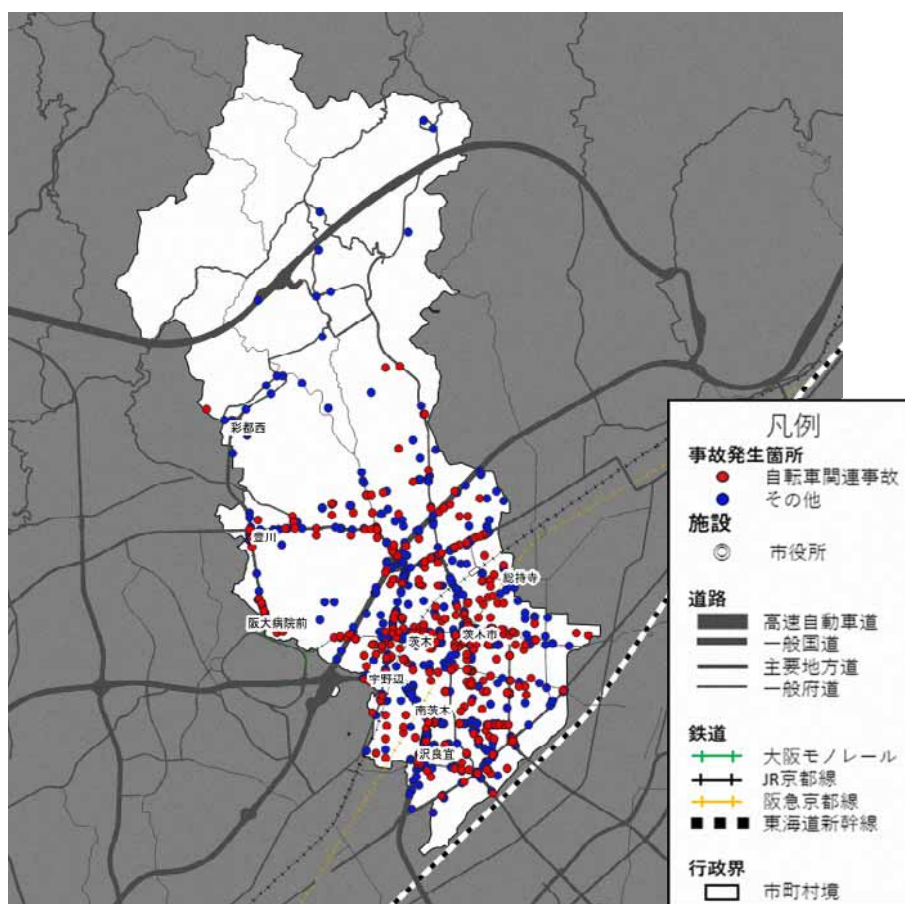
10) 交通事故発生状況

- ・茨木市内の交通事故発生件数は減少傾向にあります。が、自転車に関連する割合は増加傾向です。
- ・特に平野部において、交通事故が多く発生しています。



資料：大阪の交通白書

図 人身事故発生件数の推移



資料：交通事故統計データ(R5)

図 茨木市内における交通事故（死傷事故）発生状況（R5）

参考資料３：市民アンケート調査結果

当初計画の評価指標に関する設問や、交通施策に対するニーズや意見の把握のため、市民アンケートを実施しました。

表 市民アンケート調査の概要

項 目	実施方法・内容等
概要	・茨木市総合計画改定に合わせた市民アンケート調査と併せて実施 ・当初計画の評価指標の評価に関する設問や、交通施策に対するニーズや意見の把握のための設問を設定
調査日程	令和５年７月５日（水） ～ ７月２３日（日）
調査対象	・１６歳以上の茨木市民 ５,０００人 ・配布数：住民基本台帳より、性別及び年齢分布を考慮した上で無作為抽出
有効サンプル数	・１,６３２ サンプル
調査内容	・回答者の基本情報 ・移動状況（外出頻度、移動手段等） ・市内の移動に関する評価 ・交通政策に関する意見 等

1) 茨木市内の「移動のしやすさ」に対する満足度

- 茨木市内の「移動のしやすさ」に対し、「満足している」または「やや満足している」の回答が合計で55.9%でした。

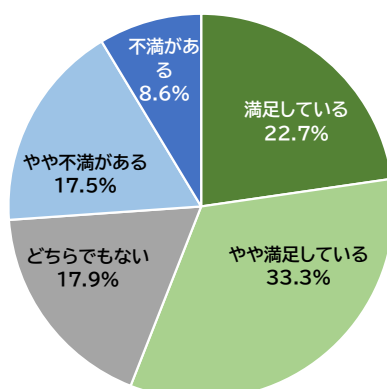


図 茨木市内の「移動のしやすさ」に対する満足度

2) 交通手段別の利用環境に対する満足度

- 交通手段別の利用環境に対する満足度では、鉄道の満足度が最も高く「満足している」または「やや満足している」の回答の合計で71%となっています。

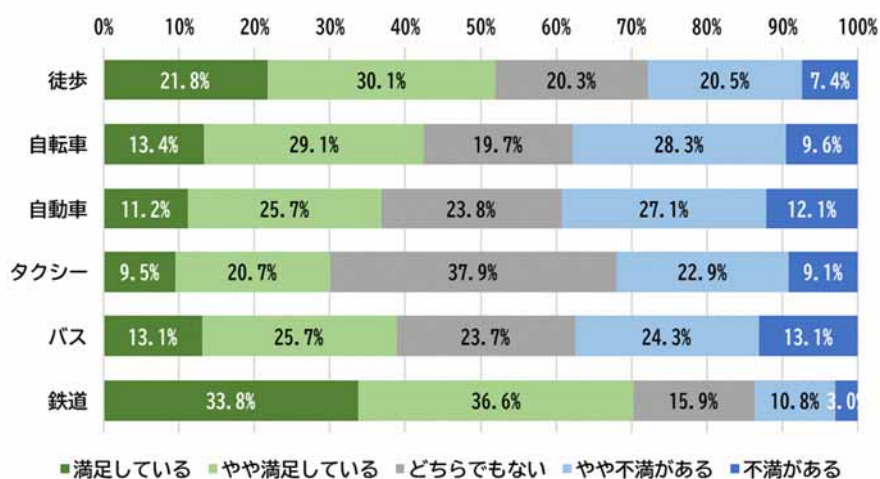
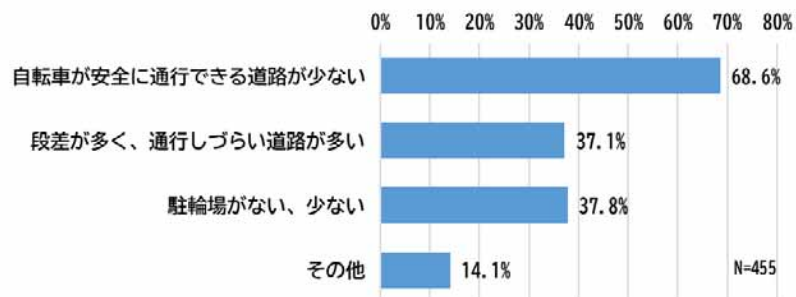
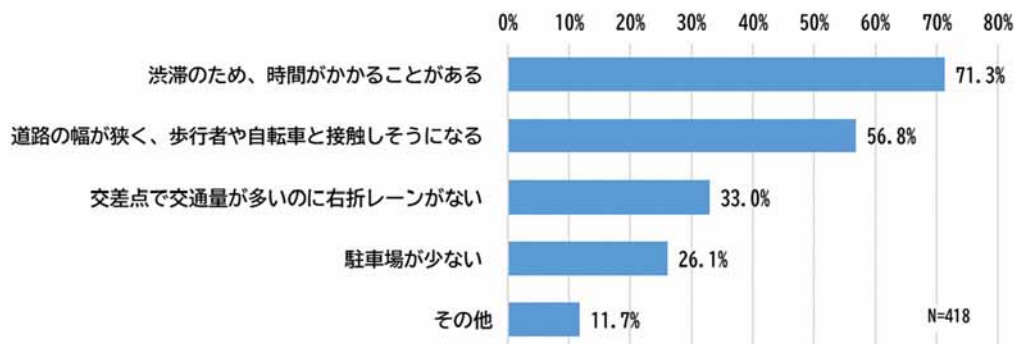


図 交通手段別の利用環境に対する満足度

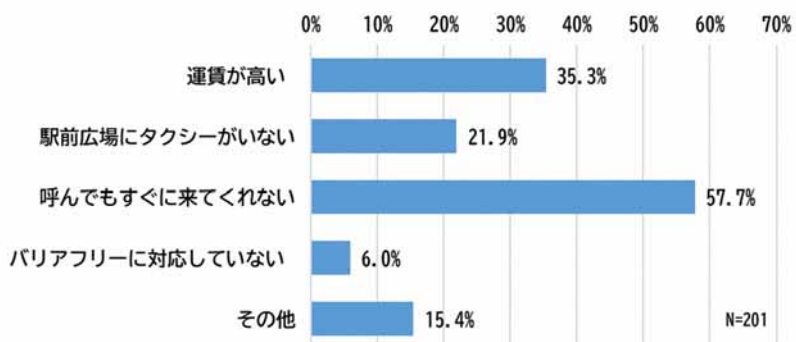
(自転車の利用環境に対する不満点)



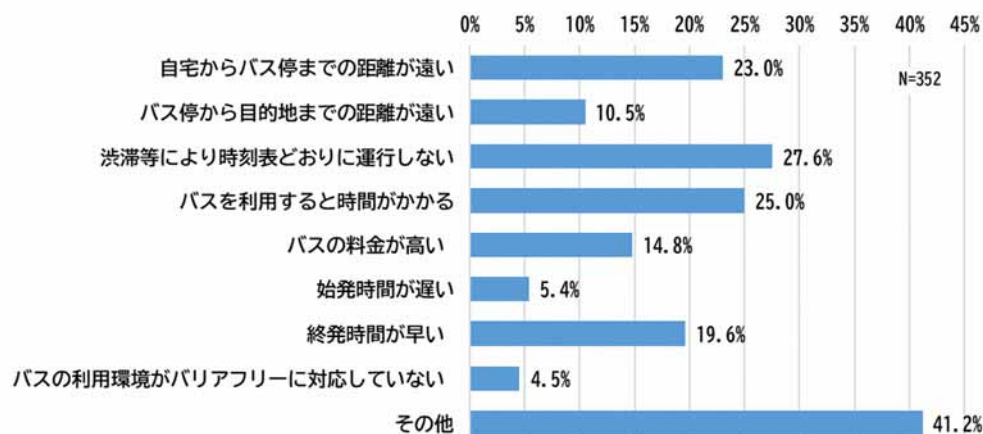
(自動車の利用環境に対する不満点)



(タクシーの利用環境に対する不満点)



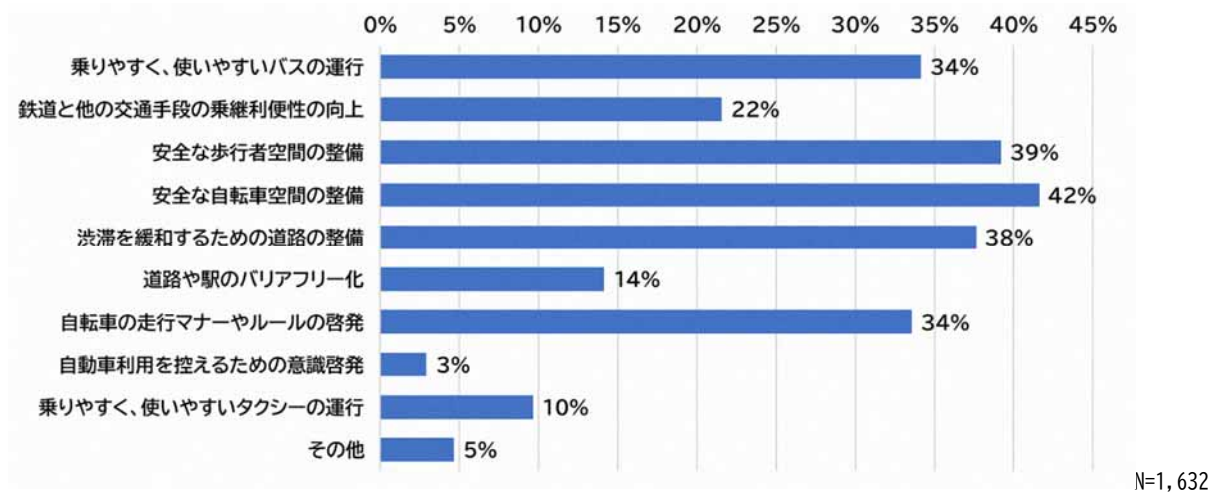
(バスの利用環境に対する不満点)



※代表的な「その他」の意見：便数が少ない、目的地までのバスがない、バス停に屋根がない など

3) 今後必要だと思う交通に関する取組

- ・今後必要だと思う交通に関する取組としては、「安全な自転車空間の整備」、「安全な歩行者環境の整備」、「渋滞を緩和するための道路の整備」と回答された方が多いです。



代表的な「その他」の意見

- ・自動車・自転車の運転マナーの向上、路上駐車取締り
- ・免許返納者のバスなど優遇制度、高齢者のバス無料化、安い交通手段
- ・駐車場・駐輪場の新設 など

図 今後必要だと思う交通に関する取組

4) 市内移動に関する将来的な不安

- ・市内移動に対して、約6割の方が「少し不安を感じる」または「強く不安を感じる」と回答されています。
- ・不安を感じる要素としては、「自分や家族が自動車を運転できなくなる」との回答が最も多くなっています。

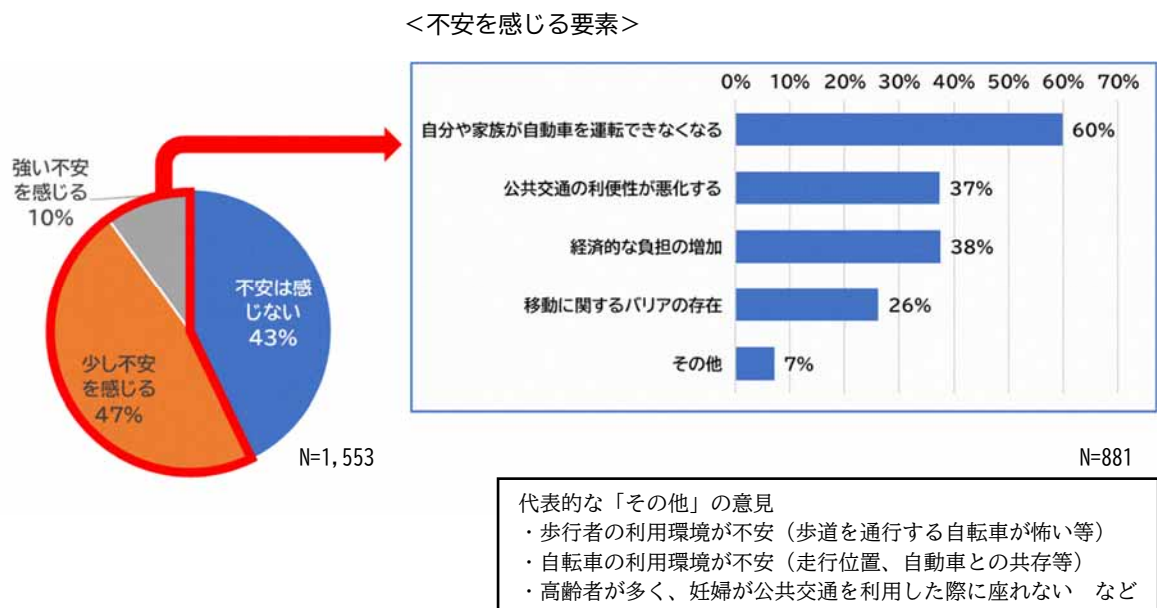


図 市内移動に関して将来的に移動手段の確保に不安を感じるか

5) 取組の推進について

- 利用しやすい公共交通にしていくための取組として、約7割の方が「行政や交通事業者が主体となり、住民も参加して考えるべき」と回答されています。

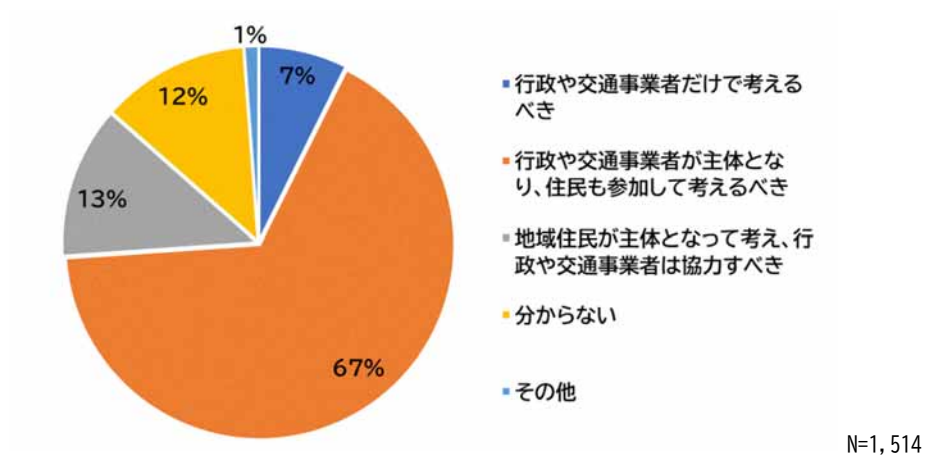


図 利用しやすい公共交通にしていくために誰が取組を行っていくことが重要か

参考資料４：茨木市総合交通戦略協議会の開催経過

参考４．１．茨木市総合交通戦略協議会及び公共交通部会の開催状況

茨木市総合交通戦略の策定にあたり、交通に関する様々な視点での検討を行うため、学識経験者、市民、交通事業者、福祉等の団体、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、議論を行いました。協議会は、令和５年度に３回、令和６年度に３回開催しました。なお、公共交通に関する内容や交通施策の検討にあたっては公共交通部会を設置し、令和５年度に２回、令和６年度に３回開催しました。

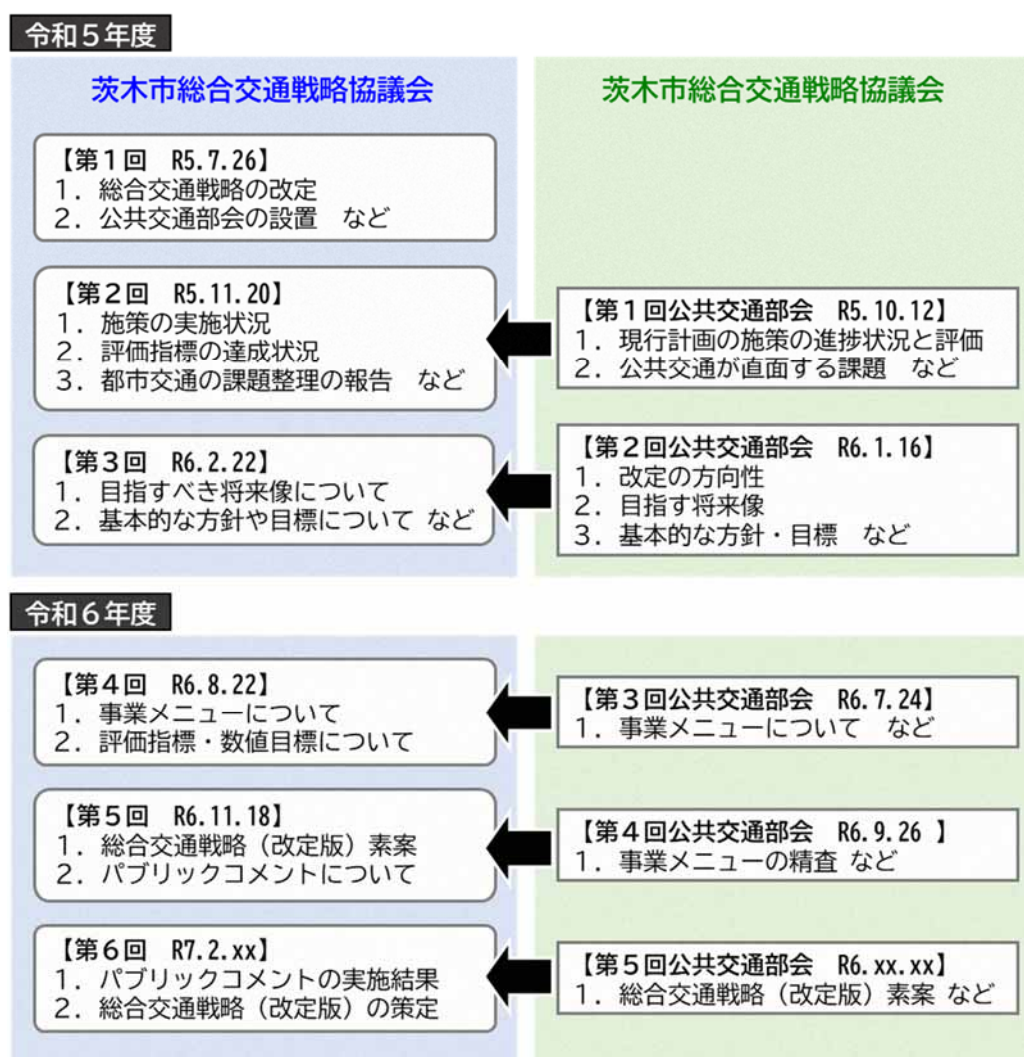


図 茨木市総合交通戦略協議会及び公共交通部会の開催状況

参考4.2. 協議会・公共交通部会 委員名簿

茨木市総合交通戦略協議会 委員（令和5年度）

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 名誉教授	塚口 博司 ◎
	富山大学都市デザイン学部 都市・交通デザイン学科 准教授	猪井 博登 ○
市民		角谷 伸一郎
		藤田 和宏
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 阪奈支社 地域共生室 担当室長	中嶋 和政
	阪急電鉄株式会社 都市交通事業本部 沿線まちづくり推進部 部長	阿瀬 弘治
	大阪モノレール株式会社 運輸部次長	中川 義彦
	阪急バス株式会社 自動車事業本部 営業企画部（地域公共 交通担当）兼新モビリティ推進部 部長	野津 俊明
	近鉄バス株式会社 取締役営業部長	田邊 勝己
	京阪バス株式会社 取締役 経営企画室 副室長	田中 弥
	一般社団法人 大阪タクシー協会 理事	高橋 光浩
	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	堀内 隆彦
福祉に関する 団体	茨木障害フォーラム	六條 友聡
公共交通に関わ る特定非営利 活動法人	特定非営利活動法人 自転車活用推進研究会 理事・関西事務局長	藤本 典昭
関係行政機関の 職員	国土交通省 近畿地方整備局 建政部 都市整備課 課長補佐	東口 武生
	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	森 文彦
	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	内田 雅之
	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	中村 洋一
	大阪府 都市整備部 交通戦略室 交通計画課長	鬼追 弘臣
	大阪府茨木土木事務所 建設課長	岡本 孝司
	大阪府茨木警察署 交通課長	蟹谷 良照

◎：会長 ○：副会長

茨木市総合交通戦略協議会 委員（令和6年度）

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 名誉教授	塚口 博司 ◎
	富山大学都市デザイン学部 都市・交通デザイン学科 准教授	猪井 博登 ○
市民		角谷 伸一郎
		藤田 和宏
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 阪奈支社 地域共生室 担当室長	中嶋 和政
	阪急電鉄株式会社 都市交通事業本部 沿線まちづくり推進部 部長	阿瀬 弘治
	大阪モノレール株式会社 運輸部次長	中川 義彦
	阪急バス株式会社 自動車事業本部 営業企画部（地域公共 交通担当）兼新モビリティ推進部 部長	野津 俊明
	近鉄バス株式会社 取締役営業部長	田邊 勝己
	京阪バス株式会社 取締役 経営戦略室 副室長	田中 弥
	一般社団法人 大阪タクシー協会 理事	高橋 光浩
	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	堀内 隆彦
福祉に関する 団体	茨木障害フォーラム	六條 友聡
公共交通に関わ る特定非営利 活動法人	特定非営利活動法人 自転車活用推進研究会 理事・関西事務局長	藤本 典昭
関係行政機関の 職員	国土交通省 近畿地方整備局 建政部 都市整備課 課長補佐	大前 利夫
	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	水野 洋幸
	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	釈迦戸 久夫
	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	中村 洋一
	大阪府 都市整備部 交通戦略室 交通計画課長	江藤 良介
	大阪府茨木土木事務所 参事兼地域支援・企画課長	佐々木 清
	大阪府茨木警察署 交通課長	前田 康晴

◎：会長 ○：副会長

公共交通部会 委員（令和５・６年度）

構成員区分	所属等・職名	氏名（敬称略）
学識経験者	富山大学都市デザイン学部 都市・交通デザイン学科 准教授	猪井 博登 ○
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 自動車事業本部 営業企画部（地域公共 交通担当）兼新モビリティ推進部 部長	野津 俊明
	近鉄バス株式会社 取締役営業部長	田邊 勝己
	京阪バス株式会社 取締役 経営戦略室 副室長	田中 弥
	一般社団法人 大阪タクシー協会 理事	高橋 光浩

○：部会長

参考4.3. 茨木市総合交通戦略協議会規則

平成25年3月29日

茨木市規則第71号

改正 平成25年6月7日規則第84号

平成30年3月27日規則第16号

(趣旨)

第1条 この規則は、茨木市附属機関設置条例（平成25年茨木市条例第5号）第3条の規定に基づき、茨木市総合交通戦略協議会（以下「協議会」という。）の組織、運営その他必要な事項を定めるものとする。

(職務)

第2条 協議会は、市長の諮問に応じ、茨木市附属機関設置条例別表に定めるその担任する事務について、意見を述べるものとする。

(組織)

第3条 協議会は、委員21人以内で組織する。

2 委員は、次に掲げる者のうちから、市長が委嘱する。

- (1) 市民
- (2) 学識経験者
- (3) 公共交通事業者及びその事業用自動車の運転者で構成された団体から推薦された者
- (4) 福祉関係団体から推薦された者
- (5) 公共交通に関わる特定非営利活動法人から推薦された者
- (6) 関係行政機関の職員

(任期)

第4条 委員の任期は、1年とし、再任を妨げない。

2 補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。

(会長等)

第5条 協議会に会長及び副会長各1人を置き、委員の互選により定める。

2 会長は、協議会を代表し、会務を総理する。

3 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき又は会長が欠けたときは、その職務を代理する。

(会議)

第6条 協議会の会議は、会長が招集し、その議長となる。

2 会長が必要と認めたときは、委員以外の者を会議に出席させ、説明又は意見を聴くことができる。

(部会)

第7条 特別の事項に関する調査又は協議の必要が生じたときは、協議会に部会を置くことができる。

- 2 部会は、会長が指名する委員をもって組織する。
- 3 部会に部会長を置き、部会に属する委員のうちから会長が指名する。
- 4 部会長は、部会の事務を掌理する。
- 5 部会の会議は、部会長が招集し、その議長となる。
- 6 部会長は、部会における調査又は協議の経過及び結果について会長に報告するものとする。

(代理出席)

第8条 第3条第2項第3号及び第6号に掲げる委員が事故その他やむを得ない理由により協議会又は部会の会議に出席できないときは、あらかじめ会長の承認を得て、当該委員を代理する者が協議会又は部会の会議に出席し、協議に加わることができる。

(庶務)

第9条 協議会及び部会の庶務は、建設部において処理する。

(秘密の保持)

第10条 協議会の委員は、職務上知り得た秘密を漏らしてはならない。その職を退いた後も同様とする。

(委任)

第11条 この規則に定めるもののほか、協議会の運営について必要な事項は、会長が協議会に諮って定める。

附 則

この規則は、平成25年4月1日から施行する。

附 則（平成25年規則第84号）

この規則は、公布の日から施行する。

附 則（平成30年規則第16号）

この規則は、平成30年4月1日から施行する。