交通施策に関する課題と取組

― 移動しやすいまちづくりに向けた検討資料 ―

令和8（2026）年11月

島本町

目　次

本資料について 1
Ⅰ　交通環境などの概況 2
1　本町の交通環境など 2
⑴　公共交通網 3
⑵　公共交通便利地域、不便地域、空白地域 5
⑶　徒歩圏内人口カバー率 6
⑷　公共交通の利用状況 7
⑸　後期高齢者の人口 10
⑹　その他 10
Ⅱ　基本的な考え方の整理 11
1　行政計画に基づく考え方 11
⑴　第五次島本町総合計画（令和2（2020年）3月） 11
⑵　島本町都市計画マスタープラン（令和5（2023）年3月） 11
⑶　島本町立地適正化計画（令和7（2025）年3月） 11
⑷　第9期　島本町保健福祉計画及び介護保険事業計画（令和6（2024）年3月） 12
2　まとめ 13
Ⅲ　課題と取組 14
1　道路環境における課題 14
⑴　広域幹線道路（A） 15
⑵　都市内幹線道路（B） 16
⑶　補助的幹線道路（C） 16
⑷　その他の幹線道路（D） 17
2　道路環境の改善に向けた取組 18
⑴　広域幹線道路（A） 19
⑵　都市内幹線道路（B） 20
⑶　補助的幹線道路（C） 22
⑷　その他の幹線道路（D） 24
⑸　まとめ 25
3　移動支援における課題 26
⑴　福祉ふれあいバスに関する課題 27
⑵　その他移動支援に関する課題 27
4　移動支援の充実に向けた取組 29

⑴ 福祉ふれあいバスの見直し・拡充 29
⑵ その他の移動支援策の検討 31
⑶ 外出しやすい環境づくりに向けたその他の取組 34
⑷ まとめ 35
5 今後の推進に向けて 36

本資料について

本町の交通施策全般に関する基本的な理念や方針については、「第五次島本町総合計画」、「島本町都市計画マスタープラン（都市計画に関する基本的な方針）」及び「島本町立地適正化計画」に定めがあり、高齢者など移動に課題を抱えている方への支援方針については、「島本町保健福祉計画及び介護保険事業計画」などに明記があります。

一方、これらの方針に基づく具体的な取組については、道路管理や高齢福祉などを担う部局が、それぞれの役割に応じて進めてきましたが、町の人口動態や公共交通を取り巻く社会動向の変化などを踏まえ、これまで以上に部局間の連携を強化し、体系的に施策を展開することが重要となってきました。

こうした状況を踏まえ、令和7（2025）年8月、本町の関係3部局で構成する「交通環境に関する庁内検討会議」を設置し、本町の交通環境を取り巻く課題への対応策について、道路整備などのハード施策と、高齢者など移動に課題を抱えている方への移動支援などのソフト施策の両面から、部局横断的な検討を開始しました。

本資料は、本町の交通環境を取り巻く現状と課題、各種の行政計画に基づく基本的な考え方などを改めて整理した上で、これを踏まえた今後の取組を検討し、明らかにすることを目的として作成したものです。

Ⅰ　交通環境などの概況

1　本町の交通環境など

本町の交通環境は、鉄道では、町内に阪急京都線の水無瀬駅とJR東海道本線の島本駅の2駅があるほか、近接する阪急上牧駅、阪急大山崎駅、JR山崎駅の3駅も利用可能で、通勤・通学などの交通利便性に恵まれた環境となっています。

バスは、阪急バスが阪急水無瀬駅・JR島本駅から若山台を結ぶ路線と、国道171号を走る路線を運行しています。また、本町では高齢者や障害者・妊婦等を対象に、町内を巡回する福祉ふれあいバスを運行しています。

道路は、国道171号が淀川に面した平坦地を通り、丘陵部には名神高速道路が通っています。近隣には、名神・新名神高速道路と接続する高槻ジャンクション・インターチェンジと名神高速道路・京滋バイパス・京都縦貫自動車道と接続する大山崎ジャンクション・インターチェンジがあります。

■鉄道・バス路線図



出典：島本町都市計画マスタープラン（令和5（2023）年3月）

(1) 公共交通網

① 鉄道

・ 阪急京都線 ： 水無瀬駅（利用可能な町外の近接駅：上牧駅、大山崎駅）

・ JR東海道本線 ： 島本駅（利用可能な町外の近接駅：山崎駅）

② バス

ア 路線バス

・ 阪急バス ： 若山台センター～島本駅・水無瀬駅～新山崎橋
若山台センター・水無瀬駅間は、平日の7時台は6本、18時台は5本の運行、それ以外の時間帯は1時間に2～3本程度の運行

イ 行政による無償運行バス

・ 福祉ふれあいバス ： 市街化区域全域と尺代地区
マイクロバス車両が通行可能な地域を、1日6ルートにわけ巡回運行。平日の9時から17時30分までの運行で、高齢者や障害者・妊婦等に利用対象者を限定

③ その他

ア 乗合タクシー配車サービス

本町が実施。福祉ふれあいバスが運行していない大沢地区の住民が対象。

イ 移送サービス（タクシー代助成）

本町が実施。要介護2以上と認定された65歳以上の高齢者や重度障害者の住民が対象。

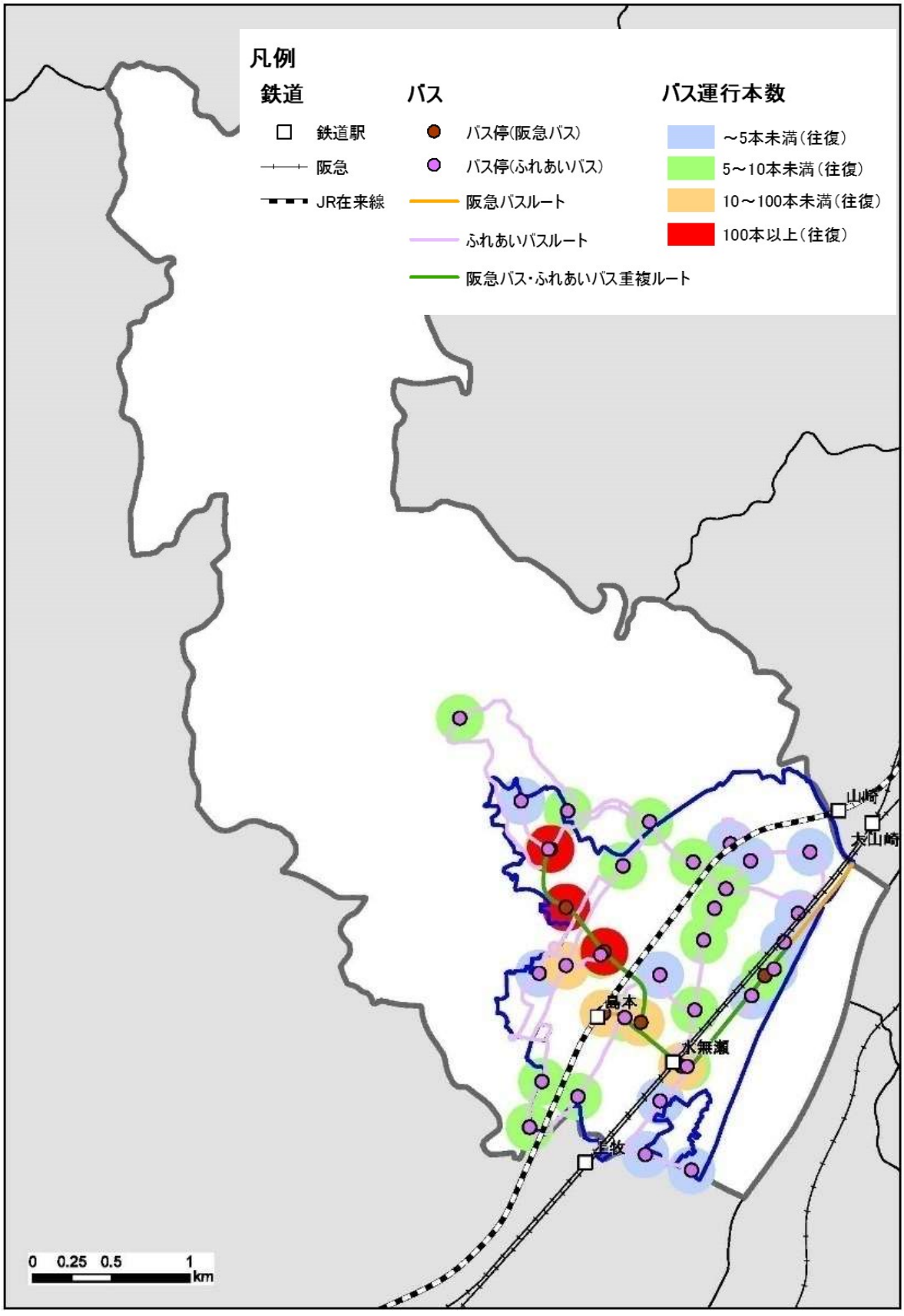
ウ 民間商業施設による利用者送迎サービス

・ イオン高槻店シャトルバス 出典：HP「イオン高槻店 シャトルバス運行状況」
若山台・東大寺三丁目・水無瀬・桜井地区に停車。1日7便。
乗車にはWAONカードなどの提示が必要。

・ コープ島本 買いもん行こカー 出典：HP「生活協同組合コープこうべ 買いもん行こカー」
町内在住の利用者（組合員）に対する買い物時の送迎サービス。
65歳以上、障害者手帳所持者、妊婦、未就学児連れの方が対象。

・ ベニーカントリー倶楽部 クラブバス（大沢地区） 出典：HP「ベニーカントリークラブ クラブバス送迎のご案内」
7時～9時、15時～17時に1時間に1本、阪急高槻市駅・JR高槻駅まで送迎のため運行。大沢地区住民は駅方面への移動に利用可能。

■公共交通網図



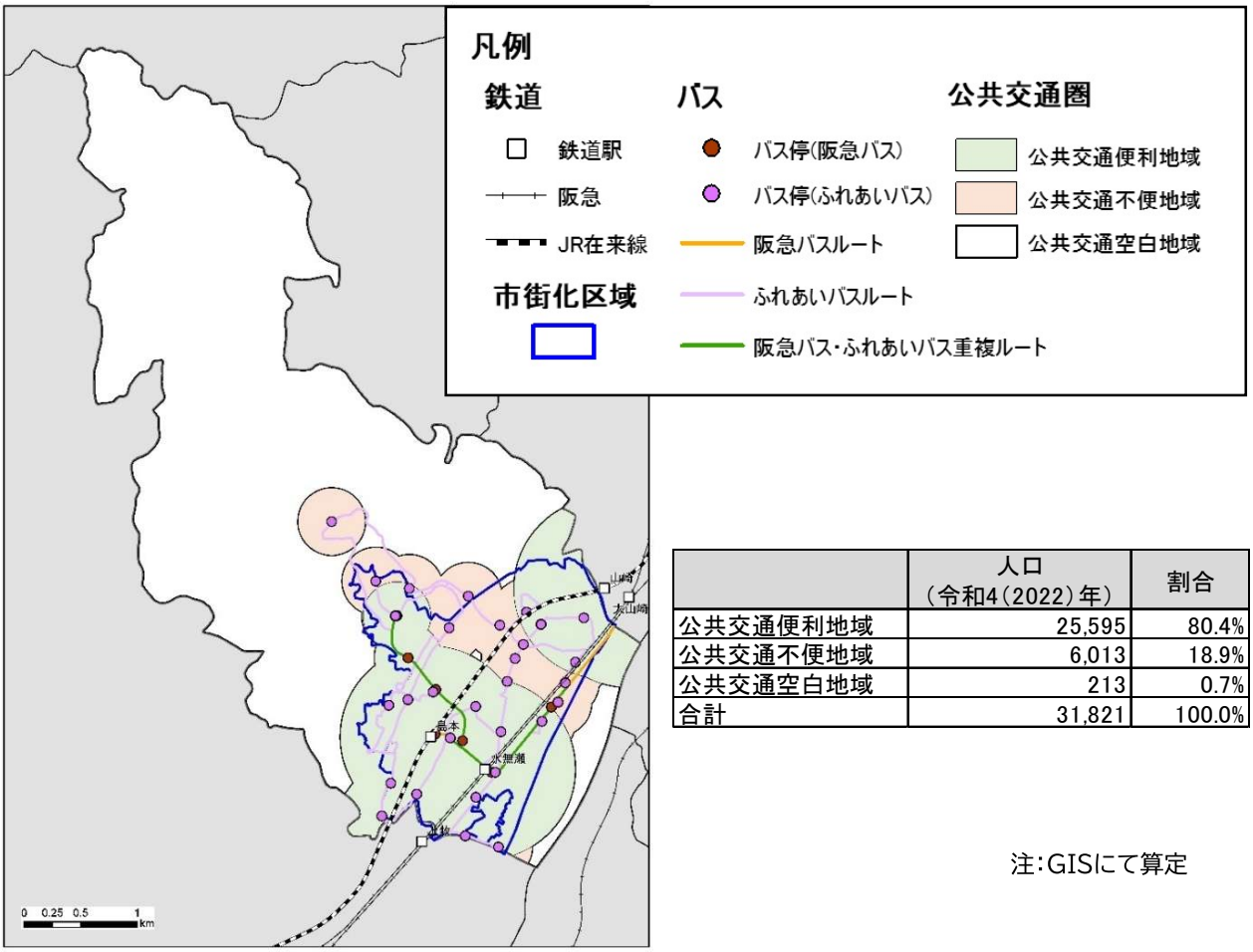
出典:島本町立地適正化計画(令和7(2025)年3月)

⑵ 公共交通便利地域、不便地域、空白地域

出典：島本町立地適正化計画（令和7（2025）年3月）

公共交通（鉄道、バス）の徒歩圏（鉄道：800m、バス：300m）は、市街化区域の大部分をカバー（人口カバー率：80.4%）しています。しかし、市街化区域の一部で、バスの本数が少ない公共交通不便地域（人口カバー率：18.9%）がみられます。また市街化調整区域の大部分は公共交通空白地域（人口カバー率：0.7%）となっています。

今後、高齢化が進み自動車による移動が困難な人が増加すると、公共交通不便地域や空白地域に居住する人の移動手段の確保が課題となります。



	人口（令和4（2022）年）	割合
公共交通便利地域	25,595	80.4%
公共交通不便地域	6,013	18.9%
公共交通空白地域	213	0.7%
合計	31,821	100.0%

注：GISにて算定

公共交通便利地域、不便地域、空白地域の定義

		バス		
		バス停から300m圏内		バス停から300m圏外
		運行本数15本/日（往復）以上	運行本数15本/日（往復）未満	
鉄道	駅から800m圏内	公共交通便利地域		
	駅から800m圏外		公共交通不便地域	公共交通空白地域

注：徒歩圏：「都市構造の評価に関するハンドブック」（国土交通省　平成26（2014）年8月）を参考に設定。

運行本数：「立地適正化計画作成の手引き」（国土交通省　令和4（2022）年4月改訂）を参考に設定。

⑶ 徒歩圏内人口カバー率

出典：島本町立地適正化計画（令和7（2025）年3月）

小学校や診療所、スーパーマーケット・コンビニエンスストアは、対象人口に対するカバー率が 90%を超え、おおよそカバーできていると考えられます。

一方、保育所・認定こども園・小規模保育事業所や通所型介護施設のカバー率は 80%台となっています。

徒歩圏内人口カバー率

	徒歩圏内人口（人）	カバー率
小学校 （徒歩圏：800m、対象：7歳以上13歳未満）	1,858	95.0%
保育所、認定こども園、小規模保育事業所 （徒歩圏：800m、対象：5歳以下）	1,698	86.8%
診療所（内科、外科、小児科） （徒歩圏：800m、対象：全人口）	31,701	99.6%
スーパーマーケット、コンビニエンスストア （徒歩圏：800m、対象：全人口）	29,312	92.1%
通所型介護施設 （徒歩圏：500m、対象：65歳以上）	7,282	82.0%

注：徒歩圏は、「都市構造の評価に関するハンドブック」（国土交通省　平成 26（2014）年）を参考に設定している。各人口は、住民基本台帳人口（令和 4（2022）年 3 月 31 日現在）より算定している。

⑷ 公共交通の利用状況

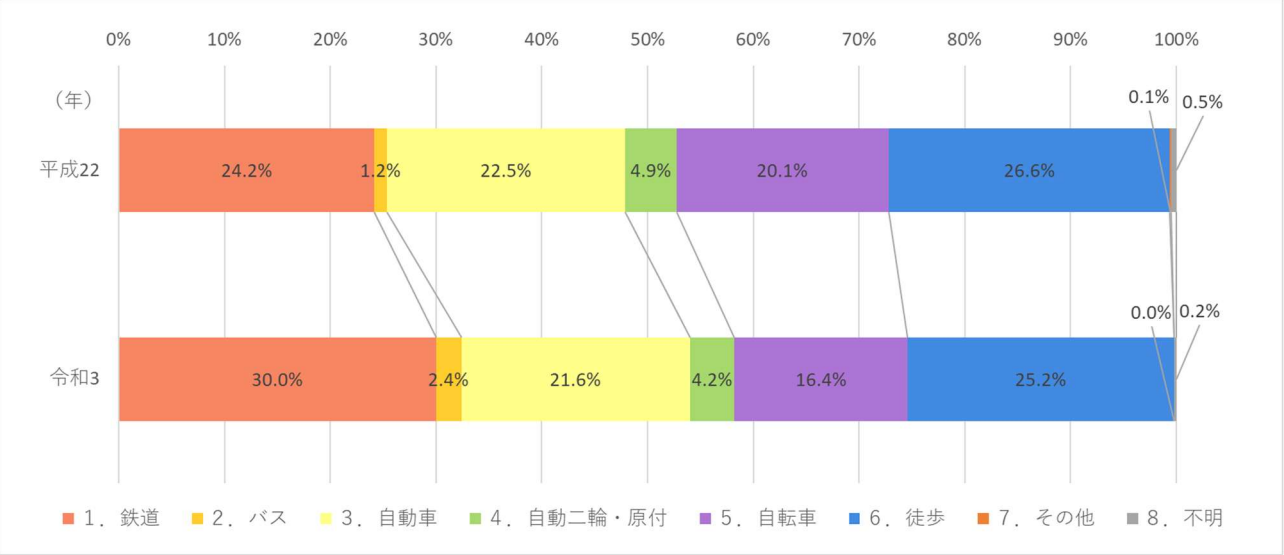
①代表交通手段分担率

人が目的をもって移動する際に用いる交通手段の傾向を示す代表交通手段分担率(平日)は、令和3(2021)年では、鉄道が30.0%、徒歩が25.2%、自動車が21.6%となっており、平成22(2010)年との比較では、鉄道が増加、バスは倍増した一方、自転車は減少しています。

近隣地域との比較では、鉄道の割合が高いことが本町の特徴となっています。

高齢化の進行により、今後、自動車による移動が難しくなる住民が増加することが予想されることから、自動車に依存しない社会を構築する必要があります。また、地域の重要な交通機関であるバス路線の維持に向けては、バス事業者との連携協力が必要です。

島本町における代表交通手段分担率の推移(平日)



注:端数処理により、合計値が100%にならない場合がある。

出典:パーソントリップ調査(国土交通省)

地域別代表交通手段構成(平日)(令和3(2021)年)

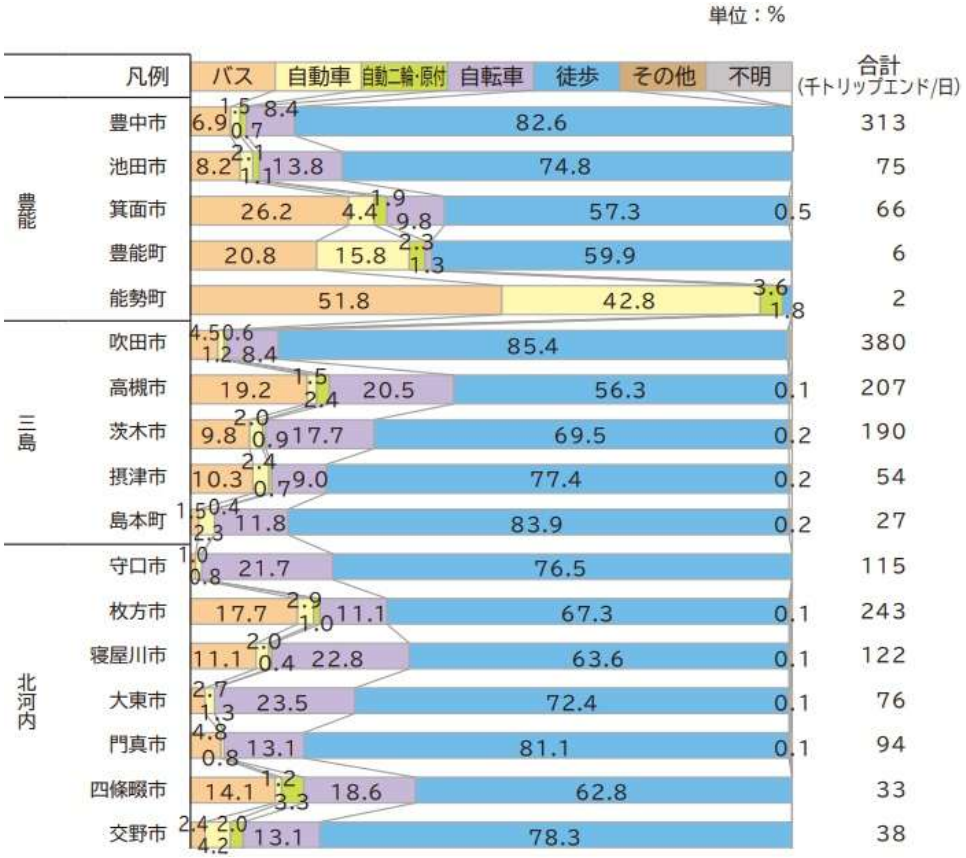


出典:大阪府における人の動き(令和6(2024)年3月　大阪府)

②鉄道端末手段

鉄道駅に行くため、あるいは鉄道を降りてからの交通手段（鉄道端末手段）の構成をみると、本町では徒歩の割合が83.9%と近隣自治体と比較しても高い水準となっています。

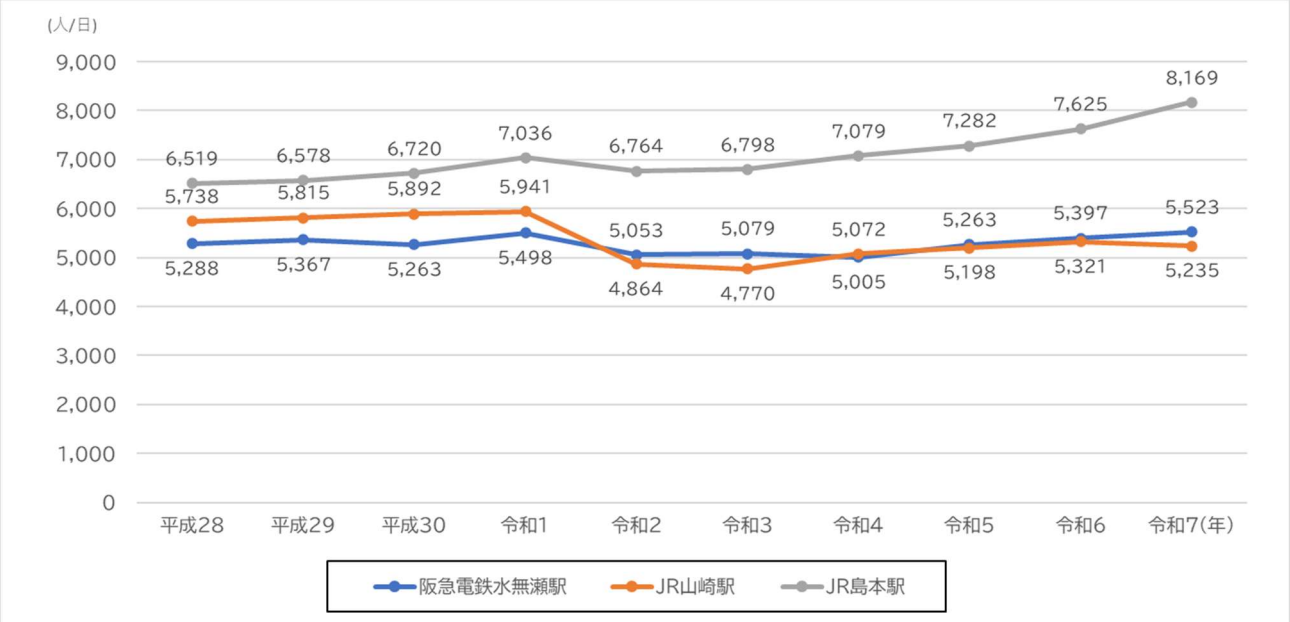
市町村別の鉄道端末手段構成比（令和3（2021）年）



出典：大阪府における人の動き（令和6（2024）年3月　大阪府）

③鉄道利用者数

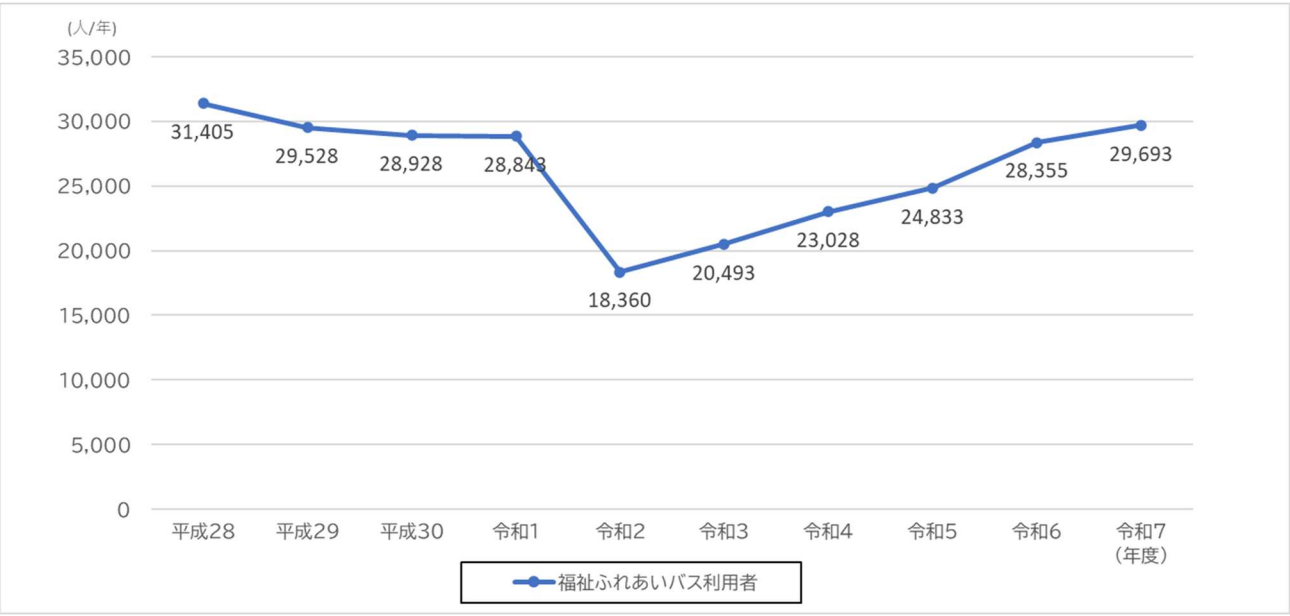
鉄道利用者数（乗車人数）は、JR島本駅は増加傾向、阪急水無瀬駅はおおむね横ばいから微増で推移しています。JR山崎駅はコロナ禍以前の水準には戻っていません。



出典：島本町統計書

④福祉ふれあいバス利用者数

福祉ふれあいバスの利用者数は、コロナ禍で大きく減少したのち徐々に回復し、直近ではコロナ禍以前の水準まで戻っています。



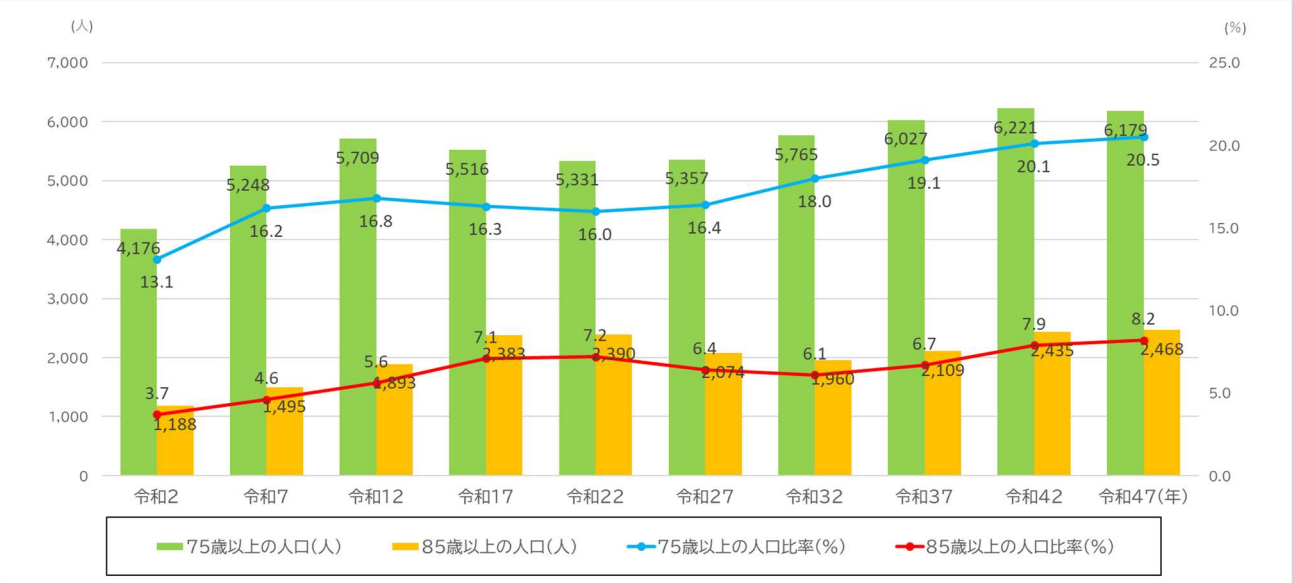
出典：事務事業成果報告書

⑸ 後期高齢者の人口

本町における後期高齢者人口(75歳以上)は、令和12(2030)年頃まで増加した後、減少に転じ、令和27(2045)年頃から再度増加する見通しとなっています。

このうち85歳以上の人口についても、同様の増加・減少パターンを約10年遅れで示す見込みですが、後期高齢者人口全体の推移と比較すると、今後20年間における増加・減少の変動がより大きくなっています。

島本町の 75 歳以上・85 歳以上人口の推移と見込み



出典:人口推計資料(令和8(2026)年1月 島本町)

※R7までは住民基本台帳(各年4月1日時点)

⑹ その他

上記⑴から⑸のほか、交通施策を考える際の参考となる資料を、「参考資料編」に掲載しています。

Ⅱ　基本的な考え方の整理

1　行政計画に基づく考え方

本町の行政計画に基づき、交通環境づくりに係る基本的な考え方を次のとおり整理します。

⑴　第五次島本町総合計画(令和2(2020年)3月)

- 公共交通、道路などの都市基盤が整い、誰もが快適・便利・安全に移動し、生活できるまちをめざし、次のような方向性で取り組むこととしています。
  - 高齢者や障害者などの外出支援や移動手段の確保
  - 関係機関との連携による交通利便性の向上
  - 道路・橋りょうの適切な維持管理、歩行者や自転車利用者に配慮した計画的な道路整備
  - 国道、府道の整備に係る安全対策強化に向けた関係機関との連携
- 地域ぐるみの交通安全対策などが充実し、交通事故などが少なく、安全に安心して暮らせるまちをめざし、関係機関との連携により、次のような方向性で取り組むこととしています。
  - 通学路などの危険箇所の把握、交通安全施設の整備
  - 交通ルールやマナーの周知、交通安全意識の高揚
  - 迷惑駐車や放置自転車の解消

(基本計画2-3「都市基盤」・3-3「交通安全・防犯・消費者保護」から)

⑵　島本町都市計画マスタープラン(令和5(2023)年3月)

交通施設に係る基本方向として、次のように示しています。

- 幹線道路の維持・管理等による町内の交通ネットワークの向上
- 道路の維持・管理・長寿命化による災害に強い交通体系の構築
- 快適な歩行者空間ネットワークの形成
- 鉄道駅での交通結節点機能の強化
- 持続可能な公共交通機能の形成

(5-2「基盤施設の整備の方針」から)

⑶　島本町立地適正化計画(令和7(2025)年3月)

まちづくり方針「子どもから高齢者まで、誰もがいきいきと末永く住み続けられる、便利で安全・安心なまちづくり」を踏まえ、次のような誘導方針を示しています。

- 公共交通や徒歩、自転車で暮らせる、子育てしやすく便利で健康的なまちづくり(町全域)

- 公共交通の利用圏域を中心として居住の誘導を図るとともに、子育て世代や高齢者が日常的に利用する都市機能は居住地に近接して配置することで、公共交通や徒歩、自転車で生活を送れるようなまちづくりを促進する。
- JRや阪急電鉄、阪急バスなどと連携し、鉄道やバスなどの公共交通の維持を図る。
- バリアフリー化の推進など、子どもから高齢者まで、誰もが安心して暮らせるとともに、歩きたくなる健康的なまちづくりを推進し、健康寿命の延伸を図る。

● 持続可能な集落地域づくり（集落地域）

- 福祉ふれあいバスや乗合タクシー配車サービスについて、利用者意向を踏まえながら継続する方向で検討を進め、都市地域と集落地域を結ぶ公共交通を一定維持し、都市機能利用の利便性維持に努める。

（4.2「誘導方針」から）

● 目標指標

整備目標	考え方	基準値	目標値
公共交通や自転車、徒歩で移動する人の割合	「鉄道、バス、自転車、徒歩で移動する人の割合」の維持・増加	74.0% （令和3年）	維持・増加 （令和27年）
乗合タクシー制度の存続	「乗合タクシー制度」の維持	現存 （令和5年）	維持 （令和27年）

（10.1「目標指標」から）

⑷ 第9期　島本町保健福祉計画及び介護保険事業計画（令和6（2024）年3月）

計画の基本目標のひとつである「高齢者等が健やかに生活し、安心して社会参加できるまち」をめざして、「高齢者の移動支援」に関し、次の課題と施策の方向性を示しています。

- 高齢者の外出を支える交通手段として、福祉ふれあいバスの町内巡回を継続することに努めるとともに、山間部で福祉ふれあいバスの運行ができない地域については、タクシー利用補助を引き続き実施することで高齢者の移動手段の確保に努めます。
- 要介護認定者などで在宅生活を送る上で通院・通所等の交通手段としてタクシーを利用する必要がある人に対して、タクシーを利用した場合の費用の一部を補助する移送サービスの事業についても継続して取り組みます。
- 今後、高齢者の外出支援に対するさらなる需要増やタクシーやバスの運転手不足などの要因により、より一層、高齢者の移動手段の確保が難しい状況が発生することが懸念されることから、その解消に向けた他地域での取組について、情報収集を進めるとともに、本町の高齢者の移動手段のあり方についての検討も進めます。

（6-2「具体的な施策」の「基本目標2-オ-（エ）」から）

2　まとめ

本町の交通環境づくりに係る取組は、これらの行政計画における基本的な考え方を踏まえて進めるものです。

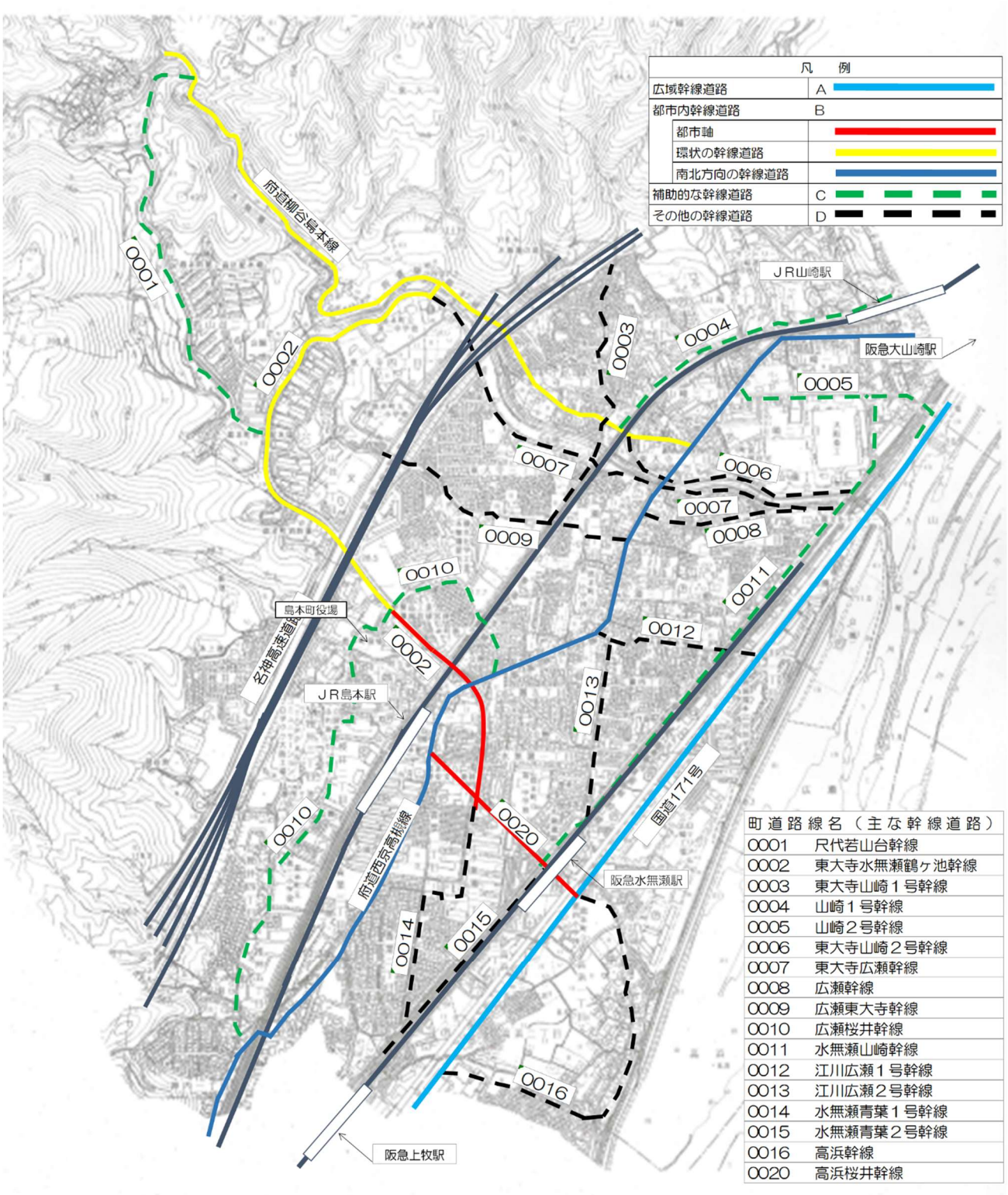
特に、立地適正化計画における方針「公共交通や徒歩、自転車で暮らせる、子育てしやすく便利で健康的なまちづくり」については、本町における徒歩圏内人口カバー率の高さが背景にあり、徒歩や自転車を日常的な移動手段として安心して利用できるまちは、住民一人ひとりが無理なく身体を動かし、健康に暮らすことのできるまちといえます。

こうした考え方のもと、本町では、交通事業者との連携により公共交通の維持に努め、安全な歩行空間の確保など道路の安全性向上をめざした取組を財政との整合を図りながら進めるとともに、徒歩や自転車による移動が困難な方や集落地域に対する移動支援施策を適切に組み合わせて講じていきます。

Ⅲ　課題と取組

1　道路環境における課題

幹線道路位置図



本町域内の道路については、「島本町都市計画マスタープラン」（令和5（2023）年3月）において、その道路がもつ役割に応じて分類されています。

分類ごとの基本方針は次のとおりです。

- 広域幹線道路（A）

  本町の広域幹線道路は国道171号であり、歩道の狭あい部分の拡幅など安全・安心の観点から関係機関に機能改善に向けた調整を行う。
- 都市内幹線道路（B）

・ 都市軸：シンボル的な道路であり、まちの顔にふさわしい道路環境の形成を図る。

・ 環状の幹線道路：鉄道や名神高速道路などで分断されている市街地を結び、町内の円滑な交通を確保することを目的とした環状型道路ネットワークを形成する道路であり、適切な維持・管理を推進する。

  府道柳谷島本線については、現道の部分的な拡幅や交通安全対策などを大阪府と調整を行う。

・ 南北方向の幹線道路：旧西国街道（府道西京高槻線）については、現道の部分的な拡幅を含む交通安全対策などを大阪府と調整を行う。

- 補助的な幹線道路（C）

  地区内交通の円滑な処理と幹線道路へのアクセスの向上、また、災害時の複数経路による交通機能の確保の観点から、既存の補助幹線道路の整備・維持・管理を図る。
- その他の幹線道路（D）

  島本町都市計画マスタープランには記述はないものの、地域の生活環境の向上や、交通事故防止、安全対策の観点から整備・維持・管理を図る。

次に、分類ごとの各路線に関する課題を次のとおり整理します。

(1) 広域幹線道路（A）

- 国道171号

・ 歩道がマウントアップ形式であるため、乗り入れ部や取り付け部で縦断勾配があり、高齢者などの通行に支障をきたしています。また、電柱占用箇所や交差点付近は特に幅員が狭隘で車いすの通行が困難となっています。

・ 水無瀬交差点以外の交差点には右折レーンが設置されておらず、路線の一時的な混雑の要因となっています。

⑵ 都市内幹線道路（B）

○ 都市軸

➢ 高浜桜井幹線 （町道・0020）

- 通勤時間帯や休日に一時的な車両の混雑が発生しています。
- 沿道に商店などが立地しており、路上駐車が日常的に発生しています。
- 歩道がマウントアップ形式であるため、車両乗入れ部や、交差点付近の傾斜が大きく、通行上の課題があります。
- 歩道が石張り舗装で凹凸があることも、車いす等の通行の課題となっています。

○ 環状の幹線道路

➢ 東大寺水無瀬鶴ケ池幹線 （町道・0002）

- 周辺地域の住宅開発に伴い、通勤時間帯などにおける一時的な車両の混雑に対する意見があります。

➢ 府道柳谷島本線

- 東大寺地区（府道西京高槻線との交差点から指手橋まで）：日常的に大型車両が通行しますが、道路幅員が狭隘であり、多くの区間で歩道が整備されていません。
- 東大寺山間部（指手橋から尺代大橋まで）：道路幅員が狭隘であり、離合が困難な箇所が点在しています。台風等に伴い、倒木により交通に影響が生じることがあります。

○ 南北方向の幹線道路

➢ 府道西京高槻線（旧西国街道）

- 桜井地区（高槻市との行政界からJR東海道本線まで）：道路幅員が狭隘であり、特に町道広瀬桜井幹線との交差点において、しばしば離合トラブルによる交通停滞が発生しています。
- 青葉地区（JR東海道本線からJR島本駅まで）：歩行者が多いものの、歩行空間が確保されていない箇所があります。沿道の住宅開発による交通量の増加が予想されます。
- 桜井・広瀬地区（JR島本駅から水無瀬橋まで）：一部に一方通行区間があるなど全体的に道路幅員が狭隘な区間となっており、離合が困難な箇所が点在しています。
- 東大寺・山崎地区（水無瀬橋から大山崎町との行政界まで）：全体的に道路幅員が狭隘であり、離合が困難な箇所が点在しています。西谷踏切付近では踏切道と交差点が複合しており、混雑などの要因となっているほか、踏切から大山崎町方面は観光客の通行が多いものの、歩道が整備されていません。

⑶ 補助的幹線道路（C）

➢ 山崎1号幹線 （町道・0004）

・　山崎幼稚園付近は、道路幅員が狭隘な区間となっています。

➢ 広瀬桜井幹線（町道・0010）

・　沿道の住宅開発により、交通量の増加が予想されます。八幡川付近から府道西京高槻線（旧西国街道）までの間がカーブ区間で高低差があり、離合が困難となっています。

➢ 水無瀬山崎幹線（町道・0011）

・　水路上の歩道に起伏があり、歩行者や車いすの通行に課題があります。

➢ 山崎2号幹線（町道・0005）

・　歩道が整備されていない区間があります。

⑷ その他の幹線道路（D）

※　島本町都市計画マスタープランには記述のない幹線道路

➢ 東大寺山崎1号幹線（町道・0003）

・　調子橋付近について通学路に指定されていますが、道路幅員が狭隘で、通学児童に対して危険との意見があります。

➢ 東大寺山崎２号幹線（町道・0006）

・　水無瀬橋との交差点より東側付近など、一部に歩道がない区間があります。

➢ 広瀬幹線（町道・0008）

・　見通しが悪く、全体的に道路幅員が狭隘です。

➢ 広瀬東大寺幹線（町道・0009）

・　JR東海道本線を挟んで東側は道路幅員がかなり狭く、西側は道路幅員は確保されているものの、全体的にカーブ区間となっており、見通しが悪くなっています。

➢ 江川広瀬1号幹線（町道・0012）

・　旧西国街道から上下水道部庁舎の間がカーブ区間であり、道路幅員も狭隘です。

➢ 水無瀬青葉1号幹線（町道・0014）

・　全体的に道路幅員が狭隘であり、歩行者、自転車の安全通行の確保が必要な区間となっています。

➢ 水無瀬青葉2号幹線（町道・0015）

・　全体的に道路幅員が狭隘となっています。

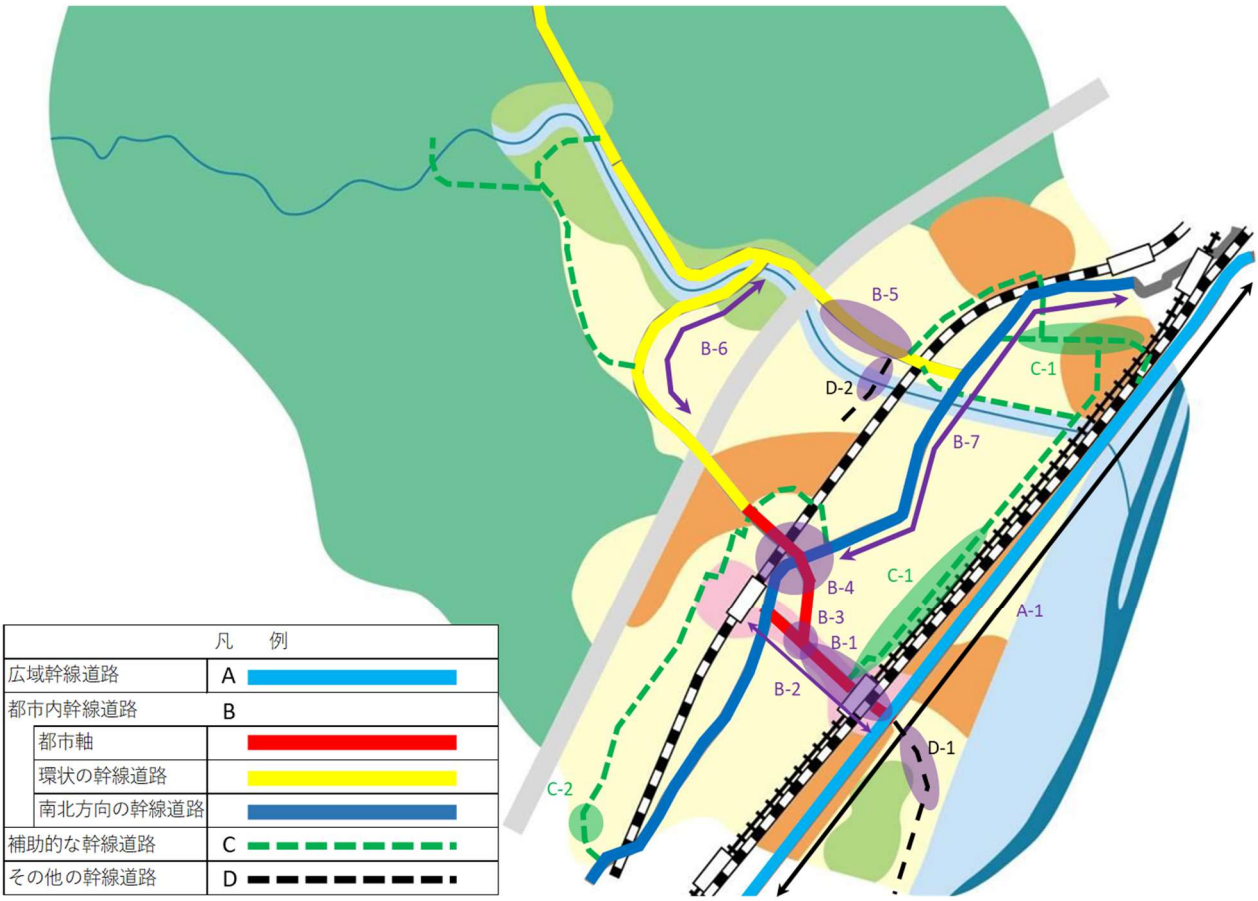
➢ 高浜幹線（町道・0016）

・　道路幅員が狭隘であり、国道171号から高槻市や枚方市方面などへの抜け道として利用する通過交通が多くなっています。

2　道路環境の改善に向けた取組

　前述した基本的な考え方などに基づき、幹線道路の役割分類ごとに、課題を踏まえた主な改善策、改善に向けた課題、実施にあたっての目標時期を整理します。

　本町では、歩行者や車両が安全に道路を利用できるよう、比較的容易な交通安全対策を中心に短期目標として、取組を進めているのが現状です。



※目標時期（取組の難易度等を踏まえ、目標を達成するための対応時期）

　短期：概ね3年以内（令和11（2029）年度頃まで）

　中期：概ね10年以内（令和18（2036）年度頃まで）

　長期：用地取得などに時間を要するため、具体的に実施時期を示せないもの

　継続：現在取組を行っており、今後も継続して取り組むもの

※重点路線について

　本資料では、町道のうち通学路に指定されている路線や、過去から多くの改善要望をいただいている路線で、すでに用地が確保されているなど計画的な対応が可能と考えられる路線を、重点路線に位置づけています。

(1) 広域幹線道路(A)

○ 取組方針

広域幹線道路として、歩道の狭隘な部分の拡幅など安全安心の観点から、関係機関と機能改善等に向けた調整を行います。

位置図	路線名	現状や課題	主な改善策	改善に向けての課題	目標時期	重点路線
A-1	国道171号	狭隘な歩道	歩道の拡幅	・必要な用地の確保 ・管理者との協議	長期	
		車両乗入れ部など部分的な急勾配	バリアフリーに対応した歩道改良	管理者との協議	長期	
		右折車による交通混雑	交差点における右折レーンの整備	・必要な用地の確保 ・管理者との協議	長期	

○ 「改善に向けての課題」の具体的な内容

➢ 必要な用地の確保

・ 道路構造上、車道の幅員を狭めることができない状態であるため、歩道部分を外側に拡幅することになります。その場合、民間用地を新たに取得することになり、地権者の意向や用地取得にかかる多額の予算が必要となります。

➢ 管理者との協議

・ 本町からは現状の課題等を踏まえ、関係機関と機能改善等に向けた調整を行います。

⑵ 都市内幹線道路（B）

○ 取組方針

都市軸、環状の幹線道路、南北の幹線道路など主要な幹線道路における道路環境の形成や維持管理を推進します。

位置図	道路区分	路線名	現状や課題	主な改善策	改善に向けての課題	目標時期	重点路線
B-1	都市軸 水無瀬駅から島本駅及び町役場を結ぶ一連の道路	高浜桜井幹線 【ハード対策】	歩道の段差、石張り舗装のがたつき	円滑な通行に対応した歩道改良、石張り舗装の改良	広範囲にわたり、マウントアップ形式からセミフラット形式の歩道に改築する必要があり、周辺の土地利用を配慮した詳細な検討、設計が必要	中期	★
B-3			一時的な交通集中	交通管理者による信号機の時間調整	交通管理者である高槻警察署との協議や交通量調査などの根拠資料の作成が必要	継続	
B-3				右折レーンの整備	必要な用地の確保に向けた地元調整、取得費及び整備費用が必要	長期	
B-2		高浜桜井幹線 【ソフト対策】	危険な自転車運転	自転車の通行ルールの啓発	町域内の保育所、幼稚園、小中学校において、高槻警察署と連携して実施している交通安全教室を通じて実施中	継続	
B-2			放置自転車による歩行障害	定期的な放置自転車撤去の実施による通行空間の確保	日常的にパトロールを実施するとともに、定期的に撤去作業を実施中	継続	
B-2			慢性的な路上駐車による交通影響	交通管理者との連携による継続的な啓発	道路管理者としての啓発及び交通管理者である高槻警察署へ取り締まり要請	継続	
B-2			街路樹を活用した快適な道路環境の創出	定期的な剪定、枯れ木の植替え	定期的な剪定作業の実施及び枯れ木の植替え	継続	
B-4	環状の幹線道路 鉄道や名神高速道路などで分断された市街地を結ぶ道路	東大寺水無瀬鶴ヶ池幹線 【ハード対策】	桜井跨線橋の維持管理	桜井跨線橋の延命化及び定期点検	島本町橋梁長寿命化修繕計画により実施中	継続	★
B-5		府道柳谷島本線 【ハード対策】	大型車両が通行する区間の道路幅員が狭隘	・注意喚起等の路面標示 ・道路反射鏡による視認性向上 ・側溝蓋の設置	・管理者との協議 ・必要な用地の確保	継続	
				車道拡幅		長期	

位置図	道路区分	路線名	現状や課題	主な改善策	改善に向けての課題	目標時期	重点路線
B-6		東大寺水無瀬鶴ヶ池幹線 【ソフト対策】	通行車両における速度超過などの危険運転	・交通管理者による取締り要請 ・道路管理者による啓発	管理者との協議	継続	
B-8		府道柳谷島本線 【ソフト対策】	山間部において部分的に倒木や土砂崩れ等がある	法面補強や伐採	管理者から土地地権者へ啓発	継続	
B-7	南北方向の幹線道路	府道西京高槻線 【ハード対策】	連続的な歩道整備	通学路周辺を中心とした路面カラー化による歩行空間の確保	管理者との協議	継続	
				歩道新設整備	必要な用地の確保	長期	
			・道路幅員が狭隘 ・車両通行による離合困難	車道拡幅	必要な用地の確保	長期	
				・注意喚起等の路面標示 ・道路反射鏡による視認性向上 ・側溝蓋の設置	管理者との協議	継続	

○「改善に向けての課題」の具体的内容

➢ 必要な用地の確保

・ 車道の幅員を拡幅するには、民間用地を新たに取得することになり、地権者の意向や用地取得にかかる多額の予算が必要となります。

➢ 管理者との協議

・ 本町からは現状の課題等を踏まえ要望を行いますが、事業化の判断は、原則、道路管理者である大阪府になります。

★「重点路線」についての補足

・ 町道高浜桜井幹線（楠公道路）（B-1）は、国道171号や府道西京高槻線に接続し、JR島本駅や阪急水無瀬駅へのアクセスなど多くの住民のみなさまが利用する、本町のシンボルとなる路線の一つであることから、歩行者、車両それぞれの目線から、早期の改善をめざす必要があります。

・ 町道東大寺水無瀬鶴ヶ池幹線（B-4）における桜井跨線橋は、JR鉄道敷を跨ぐ橋梁であり、地域防災計画で緊急輸送路に位置づけられている、災害時の避難・救助活動や救援物資の輸送などを迅速・円滑に行うための重要な道路であることから、橋梁が傷む前に計画的に補修を実施（予防保全）することで、安全性を確保しながら、維持管理費を削減し、寿命を延ばす取組を継続する必要があります。

⑶ 補助的幹線道路（C）

○ 取組方針

幹線道路へのアクセス向上や災害時の複数経路による交通機能の確保の観点から、既存の補助幹線道路の整備、維持管理を図ります。

位置図	道路区分	路線名	現状や課題	主な改善策	改善に向けての課題	目標時期	重点路線
C-1	補助的な幹線道路 幹線道路へのアクセス向上や災害時の複数経路による交通機能	山崎2号幹線 水無瀬山崎幹線	歩行空間の整備 バリアフリー化	バリアフリー対応の歩道改良 歩道新設	水路整備との整合や必要な用地の確保が課題	中長期	★
C-2		広瀬桜井幹線	車両通行による離合困難	町有地を活用した部分的な拡幅	事業実施中ではあるが抜本的な解決（道路拡幅）には必要な用地の確保が課題	短期～長期	★
各所		広瀬桜井幹線ほか、通学路に位置付けられている路線	各所通学路における安全対策	路面標示、グリーンベルト、路面カラー化	各関係機関との協議	短期	★
各所		東大寺山崎2号幹線 山崎1号幹線	道路の狭隘区間が点在する	路面標示等による啓発	各関係機関との協議	短期	
				道路拡幅	必要な用地の確保	長期	

○「改善に向けての課題」の具体的内容

➢ 水路整備との整合

・ 水路用地を活用して歩道や車道として改良する場合、水路の断面不足を解消する工事などの予定と整合を図り、効率的に事業を進捗させる必要があります。

➢ 必要な用地の確保

・ 車道の幅員を拡幅するには、民間用地を新たに取得することになり、地権者の意向や用地取得にかかる多額の予算が必要となります。

★「重点路線」についての補足

・ 町道山崎2号幹線（C-1）は、水無瀬川緑地公園への新体育館等の整備計画も踏まえ、水路の暗渠化により、上部空間を活用して連坦性のある歩道を整備し、水無瀬川緑地公園などへのアクセス向上や安全対策を図る必要があります。

・　町道水無瀬山崎幹線（C-1）の歩道は水路上に架設されている歩道ですが、交差点や隣接する民地の出入口との接続部で起伏が生じており、このような箇所が点在しています。部分的な補修は繰り返しているものの、抜本的な改修の要望も多く、歩行者等の円滑な通行にむけて対策を図る必要があります。

・　町道広瀬桜井幹線（C-2）のうち、八幡川付近から府道西京高槻線（旧西国街道）までの間は、高低差があり、道路幅員が狭隘で離合が困難な状況となっていることから、早期に対策を実施する必要があり、水路用地を活用して、車両の離合スペースを設置し、府道へのアクセス改善につなげます。

・　町道広瀬桜井幹線ほか、通学路に位置づけられる路線については、事故を未然に防止するため、平成28（2016）年度より通学路等交通安全プログラムを策定し、各小学校や保護者の方々から危険箇所を抽出していただき、道路管理者や警察により改善を実施するなどの対策を進めています。今後も継続的に取り組み、安全対策の充実を図る必要があります。

⑷ その他の幹線道路（D）

○ 取組方針

地域の生活環境の向上や、交通事故防止、安全対策の観点から、整備、維持管理を図ります。

位置図	道路区分	路線名	現状や課題	主な改善策	改善に向けての課題	目標時期	重点路線
D-1	**その他の幹線道路**	高浜幹線	・国道171号の抜け道となっており、通過交通が多い ・通過交通の速度超過	交通管理者による取締りや交通規制	交通管理者との協議や地元の合意	短期～長期	
				道路管理者による啓発	継続実施	短期～長期	
D-2		東大寺山崎1号幹線	通学路における道路狭隘箇所の安全対策	路面標示、グリーンベルト、路面カラー化、水路空間を活用した歩道設置	・継続実施 ・歩道設置については財政的負担の検討	短期～長期	★
各所		江川広瀬1号幹線 水無瀬青葉1号幹線 水無瀬青葉2号幹線 広瀬幹線 広瀬東大寺幹線	・道路の狭隘区間が点在する ・屈曲区間が点在し、道路線形が悪い箇所が点在	・道路拡幅 路面標示等による啓発 ・道路側溝や水路の蓋設置	・拡幅については必要な用地の確保が課題 ・その他継続実施	短期～長期	

○ 「改善に向けての課題」の具体的内容

➢ 必要な用地の確保

・ 車道の幅員を拡幅するには、民間用地を新たに取得することになり、地権者の意向や用地取得にかかる多額の予算が必要となります。

★ 「重点路線」についての補足

・ 町道東大寺山崎1号幹線（D-2）ほか、通学路に位置づけられる路線については、事故を未然に防止するため、平成28（2016）年度より通学路等交通安全プログラムを策定し、各小学校や保護者の方々から危険箇所を抽出していただき、道路管理者や警察により改善を実施するなどの対策を進めています。今後も継続的に取り組み、安全対策の充実を図る必要があります。

⑸ まとめ

目標時期を「短期」とした路線については、路面のカラー化、路面標示の設置等による啓発、防護柵、道路反射鏡の整備などを進め、比較的簡易な手法で効果的な対策を行うこととしています。

目標時期を「中期」とした路線については、他の事業（水路整備等）との兼ね合いで、ただちには着手できないものの、用地確保などの大きな課題はなく、実現可能性の高い路線です。ただし、整備費用が比較的大きいため、他事業の整備時期や財政面の調整が整った段階で、計画的に実施していくこととしています。

なお、公有水面を活用して歩行空間の確保や道路拡幅を進める手法については、沿道住民のみなさまとの合意形成や治水上の課題もあるため、道路交通環境の現状を踏まえこれらの課題の解決が可能な路線を対象に実施していくことにしています。

目標時期を「長期」とした路線については、必要な用地の確保に向けた管理者（国土交通省や大阪府など）との協議に時間を要し、現時点で具体的な実施時期を示すことはできません。ただし、事業実施の条件が整うまでの間においても、短期的な安全対策を継続的に実施し、道路環境の向上に努めていきます。

「長期」に分類した事業の多くは、用地確保が最大の課題であり、町の予算確保とともに地権者の同意が実現の重要な要件となります。さらに、都市計画道路は地権者に建築制限がかかるため、具体的な事業の見通しがない段階での新たな計画決定は困難な状況にあります。

こうした制約がある中で、現在のところ、路線全体の拡幅を伴うような抜本的かつ大規模な対策を講じることは難しい状況にあります。そのため、現実的な手法として、沿道における開発行為など土地利用の変化に際して、必要に応じ地権者や事業者と交渉を行い、用地の確保に努めていくこととしています。

自転車通行帯の設置については、歩行者と車両を区分することで一定の安全確保につながる一方、車道の左側に設置するため、十分な幅員が確保できない場合、自動車と自転車の通行空間が輻輳し、本来の目的に反して安全性が損なわれるおそれがあります。

また、自転車利用が特に多い阪急水無瀬駅やJR島本駅周辺の町道高浜桜井幹線や町道東大寺水無瀬鶴ヶ池幹線（一部区間）の歩道は、道路交通法に基づき自転車歩行者道に指定されていることから、改めて自転車通行帯を設置することは行わず、現在の交通規制を維持しながら、自転車や歩行者に対する安全対策を実施していきます。

3 移動支援における課題

- I-1-⑵にあるように、本町は公共交通便利地域が人口の8割をカバーしていますが、市街化区域の一部ではバスの本数が少ない公共交通不便地域があり、人口の2割弱が当該地域に居住しています。また、高齢化の進展により、徒歩・自転車・自家用車での移動が困難となる高齢者が今後さらに増加することが見込まれ、高齢者の移動手段の確保が課題となっています。
  - ✧ 路線バスとして若山台線1路線があり、当該路線沿いの地域は15分～30分に1本の便数で駅や町内中心部に向かうことが可能となっていますが、それ以外の地域については福祉ふれあいバスが移動手段となるため、便数がかなり限られています。
- 町内全体でも、75歳以上・85歳以上の高齢者が今後も増加する見込みであるため、高齢者の移動支援のニーズはさらに増える見込みであり、充実させる必要があります。
  - ✧ 町内の高齢者の世帯状況をみると、高齢者のみ・高齢者単身世帯が増加傾向であるため、家族による移動支援を望めない高齢者が増えてくると考えられます。
  - ✧ 第9期　島本町保健福祉計画及び介護保険事業計画策定に係るアンケート調査結果報告書（以下「第9期アンケート調査結果」という。）では、高齢者の普段の生活での困りごとや主な介護者が生活の継続にあたって不安に感じていることとして、「外出時の移動手段」、「外出時の付き添い・送迎」が特に85歳以上では上位となっています。
  - ✧ また、第9期介護保険事業計画策定にあたって実施した各種調査結果から、特に要支援・要介護認定者やケアマネジャーが、高齢者の在宅生活継続のために必要と感じるサービスとして、通院・買い物などの外出支援や移送サービスなど移動に関する支援へのニーズが上位となっています。
  - ✧ 加えて、第9期アンケート調査結果では、高齢者の外出時の移動手段として「徒歩」や「自転車」「自身で車を運転」の割合は高いですが、75歳以上・85歳以上と年齢層があがるにつれ、それらの代わりに「人に乗せてもらう」や「歩行器・シルバーカー」、「タクシー」の割合が上位に来ており、高齢者でも年齢により、移動手段が変容している点に留意が必要です。
- 高齢者の基幹的な移動支援手段である福祉ふれあいバスは、現在、次に掲げる課題に直面しています。また、その他の移動においても検討・解決していくべき課題があります。

⑴ 福祉ふれあいバスに関する課題

➢ 停留箇所・ルート設定について

・ 現行はマイクロバス車両1台による運行のため、スケジュールに全く余裕がなく、便数や停留箇所の増加に対応できない状況となっています。

・ マイクロバス車両のため、町内で道路幅員が狭隘な地区に停留箇所の設定ができていません。

・ 町内30箇所の停留箇所を1台で巡回しているため、地域により停留回数のばらつきがあります。

・ 水無瀬川緑地公園への新体育館等の整備計画がありますが、高浜地域→山崎地域のように現在の運行ルートでは移動する便がないところがあります。

◆ 元々ふれあいセンターを利用する高齢者の送迎バスとしての目的で運行していたため、町内各所からふれあいセンターへのルート設定は便数もある程度確保できていますが、新たに追加したところや町内の他所への移動に関しては便数に偏りがあります。

・ 道路運送法に基づく路線バスやコミュニティバスではないため、表示等がきちんとあるいわゆるバス停の設置が認められておらず、停留する箇所を地図で明示しているだけなので、初めて乗車する方は実際の場所がわかりにくい状態となっています。

➢ 車両について

・ 現行のマイクロバス車両には車いす対応設備(リフト、スロープ等)がありません(自力乗車可能な方が対象)。手押し車の持込みは可能ですが、段差・スペースの問題で利用しにくいなど、バリアフリーの観点から課題があります。

➢ 運行について

・ 運行は担当課の業務時間中としているため、平日の9時から17時30分までのみとなっています。

◆ 他自治体のコミュニティバスでは、土・日曜日や、早朝・夜間の時間帯に運行している例もあります。

・ リアルタイムの運行状況の把握や利用者への情報提供ができていません。

・ ルート1は需要が多く、定員超過により、乗車希望者が乗車できない場合があります。
(令和8(2026)年5月の運行実態に即した時刻表の見直しにより対応済み)

・ ルート1以外は乗車率が低く、利用需要に偏りがみられます。

⑵ その他移動支援に関する課題

● 第9期アンケート調査結果では、85歳以上の高齢者のメインの移動手段のひとつであるタクシー(介護タクシー含む)について、町内に営業所がなく、通院や外出のための利用確保が難しいということが外出時の困りごととして上位となっています。

● 高齢者が在宅生活を継続するため、通院や買い物への支援ニーズが高い状況がありますが、これらの個別ニーズに柔軟に対応できるサービスの選択肢が乏しい状況となっています。

● 高齢者を含めた住民の移動に対する詳細な需要の把握はできていません(交通アンケート、バス

利用者調査など）。

- 福祉ふれあいバスの運行拡充など、行政が移動支援を積極的に行うためには、交通施策に関する既存の他の交通事業者（バス・タクシー）との協議・調整が必要ですが、他自治体で設置されているような交通事業者との協議の場（会議体）がありません。

4　移動支援の充実に向けた取組

⑴　福祉ふれあいバスの見直し・拡充

○　検討方針

既存の路線バスとの共存を前提として、高齢者・障害者等の外出支援を行う「福祉ふれあいバス」の制度を維持し、現在の課題解決に向けた方策を検討・実施します。

また、今後のさらなる高齢化の進展等によるニーズの増加等に対応できるよう、運行の効率化や利便性の向上等をめざした抜本的な見直しの検討を行います。

ア　短期的対策（概ね3年以内）

（ア）課題の解消

ⅰ　一部区間で乗車定員の超過により利用できない方が発生している問題への応急対応として、小規模なルート見直しと運行実態に即した時刻表の見直しを令和8（2026）年5月に実施しました。

ⅱ　停留箇所をよりわかりやすく利用者に教示するために、本町のホームページへの停留箇所の写真掲載を進めます。

ⅲ　現行車両の再リース期間満了（令和9（2027）年度末）後の次期車両導入に向け、利用ニーズ、導入コスト、運行ルートの状況などを踏まえ、次期車両の低床化や車いす対応設備の導入等を検討し、車種・仕様等の決定や調達等の準備を進めます。

ⅳ　運行情報の可視化による利用者の利便性向上や、詳細な乗降量データの把握を目的として、「バスロケーションシステム」（※）の導入に向けた調査・検討を進めます。

※GPSなどを利用して、バスの位置情報を運行管理者が把握するとともに、利用者にスマートフォンなどを通して運行情報を提供するシステム

（イ）拡充に向けての検討

ⅰ　（ア）ⅲに併せて、小型車両の導入による車両の複数化の検討を行います。

ⅱ　（ア）の取組状況や、（イ）ⅰの検討結果を踏まえ、道路幅員が狭隘な地域での運行拡充や、各地域の停留機会の平準化、新体育館への移動の確保などを図るため、ルート・時刻表の抜本的な見直し作業を行い、福祉ふれあいバスの更なる拡充をめざします。

【検討事項】

- 乗降実態や利用ニーズ等の調査（ルート・時刻表の見直しに反映）
- ルート・時刻表の大幅見直し作業
- 運転手の確保
- 地域の公共交通事業者との調整
- 運行事業者の確保

イ 中期的対策（概ね10年以内）

- アの見直しの成果を踏まえ、さらに福祉ふれあいバスの取組を充実させる必要がある場合は、以下の課題対応について検討を進める必要があります。
  - 土日祝や早朝・夜間帯の運行の検討
  - 対象者の拡大検討

※ 対象者を住民全体に拡大する場合、有料バス（コミュニティバス）への変更も選択肢となりますが、この場合は次のような課題への対応が必要となります。

① 利用者負担と採算性

福祉ふれあいバスは福祉目的の無償運送ですが、コミュニティバスは基本的に有償運送であり、利用者負担（運賃）を設定する必要があります。また、運行日時や対象者の拡大、停留所の設置などにより、運行に係る行政コストが増加します。

コミュニティバスの最大の課題は採算性であり、導入自治体では運行経費の多くが公費負担により賄われていることです。運行経費に占める運賃収入の割合は2割以下とするデータもあります。（国土交通省「中山間地域等における地域公共交通の状況について」（令和元（2019）年10月））

② バス停留所用地の確保など

コミュニティバスでは、バス停留所の設置を表示する必要があり、用地の確保が大きな課題となるほか、道路管理者・警察等との協議や届出が必要となります。

このため、停留所が表示されわかりやすくなる一方で、停留所の設定・変更に係る柔軟性は、現在の福祉ふれあいバスより後退することが想定されます。

③ 運行ルートの設定

乗車対象者が大幅に拡大することから、住民全体の利用ニーズの把握や、運行にあたっての実証実験・シミュレーションの実施が必要となり、路線の統廃合も含めた抜本的な運行ルートの見直しが想定されます。

民間バス路線との競合を避けた運行ルートの設定が必要であるほか、乗車対象者の拡大により車両サイズを変更した場合、道路幅員の狭隘な路線の運行が難しくなることも想定されます。

④ 運行事業者の確保

対象者や運行時間を拡大し、幅広い地域でほぼ毎日の安定した運行を行うためには、人材・技術・経験を持つ交通事業者等への一括委託（運行及び車両管理）などにより、運行事業者を確保する必要があります。

⑤ 会議体の設置、計画策定、組織体制の整備

自治体によるコミュニティバスの導入・運行を行う場合は、地域公共交通会議などの会議体を設置して協議等を行うほか、地域公共交通計画などの交通関連計画を策定することが一般的です。また、交通体系全体を見据えて事業を運営・推進するため、専任部署の設置など、必要な組織整備も検討していく必要があります。

⑵ その他の移動支援策の検討

○ 検討方針

時間・ルートが固定される福祉ふれあいバス等では対応できない「個別的な送迎ニーズ」（ドアツードア、任意の時間帯・ルート等）への対応を図るため、各種の選択肢を検討します。

まずは、許可・登録の手続きが不要で、コスト面も含め比較的容易に取り組める「地域のボランティアや送迎車両を活用した送迎事業」（ア・イ）などの検討を行います。

その上で、それらの手法では対応できない場合に、福祉有償運送など（ウ・エ）の検討を行います。

ア 地域のボランティア等による送迎支援の検討

NPOや社会福祉法人、自治会、ボランティア等を活用した送迎事業の実施について、調査や検討を行います。

【検討事項】

- 利用対象者や実施地域の検討（実施団体等との調整）
- 車両の確保（自家用車の活用、リース車両・公用車等の活用など）
- 運転手の確保（ボランティア運転手の募集・養成、委託など）
- コーディネーターの確保（予約受付や運行調整を行う役割が必要）
- 運行経費への支援（運行に係る人件費・事務費等の補助などを検討）
- 生活支援体制整備事業（※）の活用検討

※介護保険の事業のひとつで、地域の高齢者が抱える課題を官民の関係者が協働で解決をめざすための取組

イ 施設等の送迎車両の活用検討

福祉施設・医療機関・商業施設など既存の送迎車両を活用し、空き時間や空き荷の区間などを使って、地域住民の送迎を行う事業について、調査や検討を行います。

【検討事項】

- 施設等の事業者との協議・調整、利用対象者や実施地域の検討
- 車両の確保（空き時間・空き荷区間等で使える車両が十分確保できるか）
- 運転手の確保（送迎車の運転手がそのまま活用できない場合も）
- 運行経費への支援（運行に係る人件費・事務費等の補助などを検討）

➢ 上記ア・イについては、地域公共交通会議での協議は必須条件ではないものの、交通事業者

との調整の観点から任意協議会での協議が必要となる場合があります。

ウ　福祉有償運送の導入検討

公共交通機関の利用が困難な高齢者・障害者を対象に、NPO等が有償で送迎を行う福祉有償運送については、主な対象者（寝たきり・車いす、行動障害等の重度者）の移動支援が、介護タクシーや他の事業・資源で対応ができないような場合に、実施検討が必要となります。

【検討事項】

- 利用ニーズの把握
- 運行事業者の確保（NPO・福祉法人など）
- 運転手・車両の確保
- 北摂ブロック福祉有償運送運営協議会での協議
- 運行経費への支援（運行に係る人件費・事務費等の補助などを検討）

➢ 福祉有償運送を実施する場合は、運営協議会において、運送の必要性や対価、安全性などを協議する必要があります。（北摂9市町の共同により「大阪府北摂ブロック福祉有償運送運営協議会」が設置されています。）

エ　デマンド型タクシーの導入検討

予約があった場合に運行するデマンド型タクシーは、個別的な送迎が、一般タクシーや他の事業・資源では対応ができないような場合に、実施検討が必要となります。（運行には有料のコミュニティバスと同様の手続きやコスト負担が必要です。また、ルートや時間帯が固定となる場合もあり、一般タクシーほどの自由度はない場合もあります）

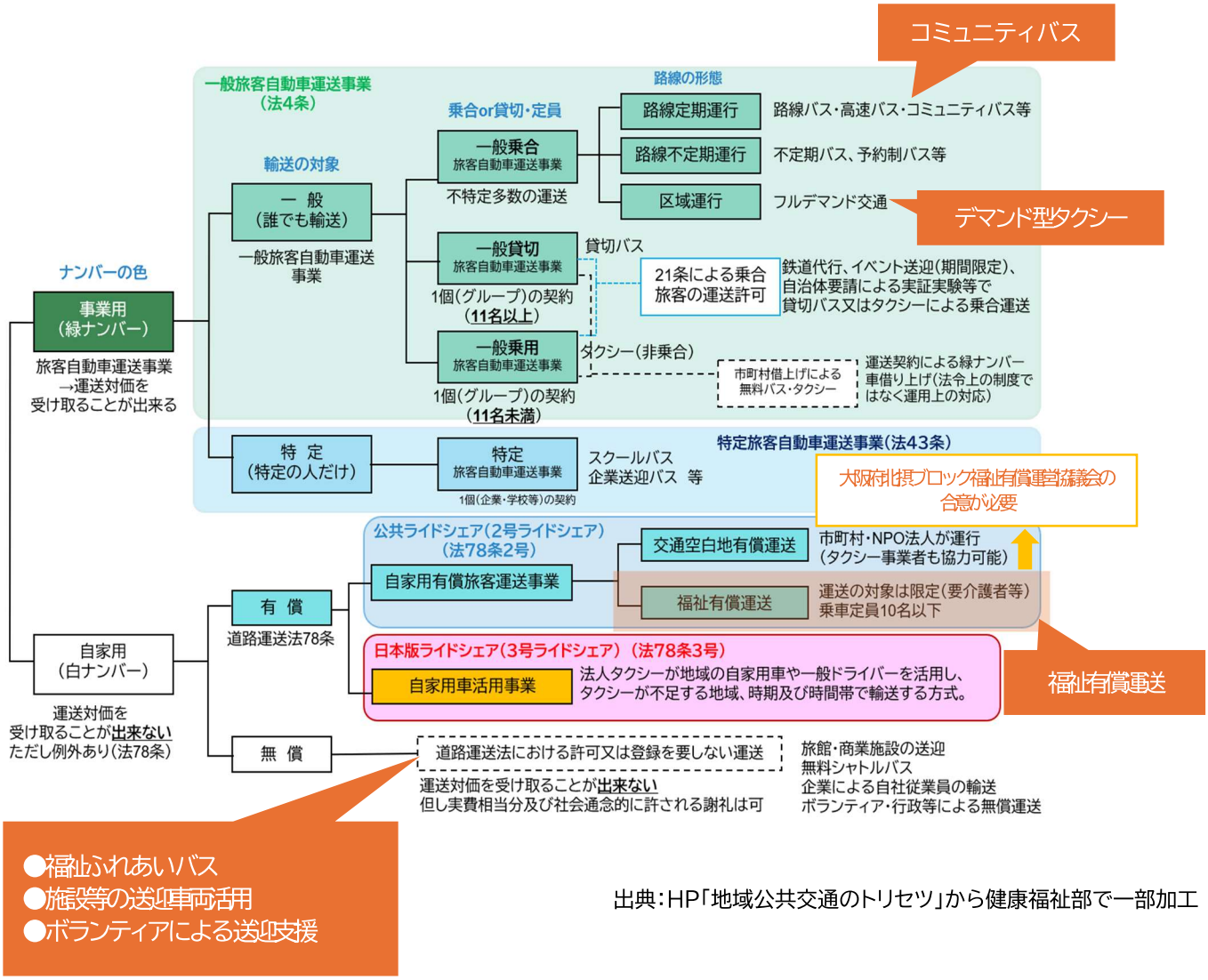
【検討事項】

・地域公共交通会議等の設置、交通事業者等との協議
・実証実験やシミュレーションの実施
・予約・配車システム等の検討（AI活用など）
・コストの増加
・運行事業者の確保（交通事業者等への委託）

➢ 自治体によるデマンド型タクシーの導入・運行を行う場合は、地域公共交通会議などの会議体を設置して協議等を行うほか、地域公共交通計画などの交通関連計画を策定することが一般的です。

【参考】

■ 道路運送法上の事業区分と運行形態



出典：HP「地域公共交通のトリセツ」から健康福祉部で一部加工

※自治体が主体もしくは民間と連携し、「コミュニティバス」や「デマンド型タクシー」などを運行する場合、「地域公共交通会議（道路運送法）」や「地域公共交通活性化協議会（活性化再生法）」を設置し、路線や運賃等の協議を行うことが一般的です。

※「福祉有償運送」を新たに行う場合は、大阪府北摂ブロック福祉有償運営協議会の合意を得る必要があります。

⑶ 外出しやすい環境づくりに向けたその他の取組

○ 検討方針

前述までの取組のほか、幅広い世代の住民のみなさまが気軽に外出でき、徒歩や自転車で暮らせる健康的なまちづくりに向け、次の取組についても検討を行います。

ア ベンチ・トイレマップの作成

高齢者等の外出時における困りごととして、「休憩場所の確保」や「トイレへのアクセス」が挙げられることから、外出しやすい環境づくりの一環として、町内各所の「ベンチ・トイレマップ」の作成（チラシなど紙媒体、スマホで閲覧できるGISなど）を検討します。

イ 公園と歩道の一体的利用

町が管理する公園において、歩道に面するフェンスを撤去するなどして、公園と歩道につながりをもたせ、公園内の休憩施設（ベンチやあずまやなど）へのアクセスを向上させることは、施設の魅力を向上させるとともに、子育て世代をはじめとする利用者の増加や高齢者等の外出支援策として有効と考えられます。

一方で、道路と公園の境界があいまいになることで、公園利用者の飛び出しなどによる交通事故が発生するなどの懸念もあるため、周辺の交通状況や道路環境、公園利用の実態に加え、地域のみなさまの意見を踏まえて、検討を進めます。

ウ タクシー利用支援

必要な時にタクシーを確保することが難しい方への支援として、本町のホームページに、町域内で配車が可能なタクシー事業者を掲載し、情報の周知に努めます。

また、現在では、スマートフォンのタクシー配車アプリでの配車が主流となっていますが、高齢者にとってはハードルが高いことも考えられることから、アプリの使い方に関する情報提供機会の提供について検討します。

エ シェアサイクル

シェアサイクルは、ポート（専用の自転車を借りたり返却したりできる無人の駐輪スペース）を設けることにより、様々な箇所で自転車をレンタルできるメリットがあり、観光地が点在する都市などを中心に有効に活用されています。

本町は、コンパクトな市街地の中に、鉄道駅や公共施設、商業施設、医療機関などが立地しており、ポート設置箇所が比較的限定されると想定されることや、鉄道事業者による既存のレンタサイクル・サービスで現状のニーズは一定満たされていると考えられますが、今後の利用者ニーズなどの動向把握に努めながら、検討していきます。

オ　その他、外出や歩行を促進する取組

健康増進や介護予防の観点から、既存のウォーキングコース（ツール・ド・大阪ウォーキングコースなど）、健康づくりの取組に対してポイントを付与する仕組（おおさか健活マイレージ　アスマイルなど）などについても、周知や活用を図ります。

⑷　まとめ

今後、本町では、後期高齢者人口（特に85歳以上）の増加局面を迎えると予測されていることから、高齢になっても安心して外出ができる環境づくりの一環として、移動支援策の拡充に向けた検討を行います。

高齢者・障害者等の基幹的な外出支援手段である「福祉ふれあいバス」については、現在抱えている課題の解決や今後に向けての環境整備のため、短期的対策を講じて運行を継続するとともに、拡充に向けた調査や検討を行います。

あわせて、時間・ルートが固定される福祉ふれあいバス等では対応できない「個別的な送迎ニーズ」への対応を図るため、段階的なアプローチを採ります。まずは、許可・登録の手続きが不要で、コストも含め比較的容易に取り組める「地域のボランティアや送迎車両を活用した送迎事業」の調査や検討を行い、その上で、それらの手法では対応できない場合に、福祉有償運送などの検討を行います。

大沢地区については、引き続き、乗合タクシー配車サービス事業を維持します。

また、新たな移動支援策の検討にあたっては、関係法令に基づく会議体の設置などが必要となるケースがあり、その場合には必要な組織体制についても検討します。

そのほか、健康増進や介護予防の観点から、外出しやすい環境づくりに向けた取組についても、検討を行います。

なお、これらの取組の前提として、既存の民間バス路線などの公共交通の維持を図ることが重要であることから、引き続き、交通事業者と連携するとともに、自動運転などの技術革新の動向や他自治体の取組なども注視していきます。

5　今後の推進に向けて

本資料で整理した取組の推進にあたっては、庁内に町長を本部長とする「交通施策推進本部（仮）」を設置し、部局横断的に連携を図りながら効果的な推進に努めることとします。

道路環境のうち、国道や府道に係る課題については、各道路管理者との定期的な協議などを通じて、改善に向けて地道に取り組みます。

また、福祉ふれあいバスの拡充などの検討にあたっては、交通事業者との調整の観点から、任意協議会の設置を検討するほか、デマンド型タクシーの導入など、法定の協議会における協議が必要な事業を検討する際には、地域公共交通会議など必要な会議体を設置することとします。

同様に、法定の計画への位置づけが必要な事業を検討する際には、地域公共交通計画など必要な計画の策定に着手することとします。

なお、広聴窓口や関係課に寄せられる住民のみなさまからの意見や各地域からの要望などを通じ、引き続き交通環境に係る課題などの把握に努めるとともに、今後の取組の進捗状況を確認しながら、定期的に本資料の見直しを検討することとします。