

令和6年 第4回 茨木市総合交通戦略協議会 (参考資料)

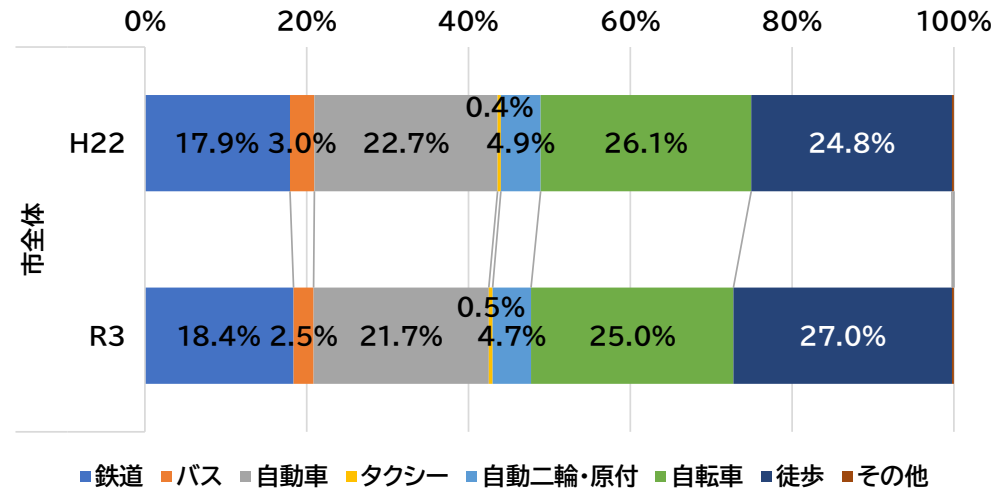
< 目 次 >

- 1. 各指標の経年推移 1
- 2. 主要渋滞箇所 4
- 3. 地域公共交通計画 7
- 4. 数値目標の整理 10

令和6年8月22日
茨 木 市

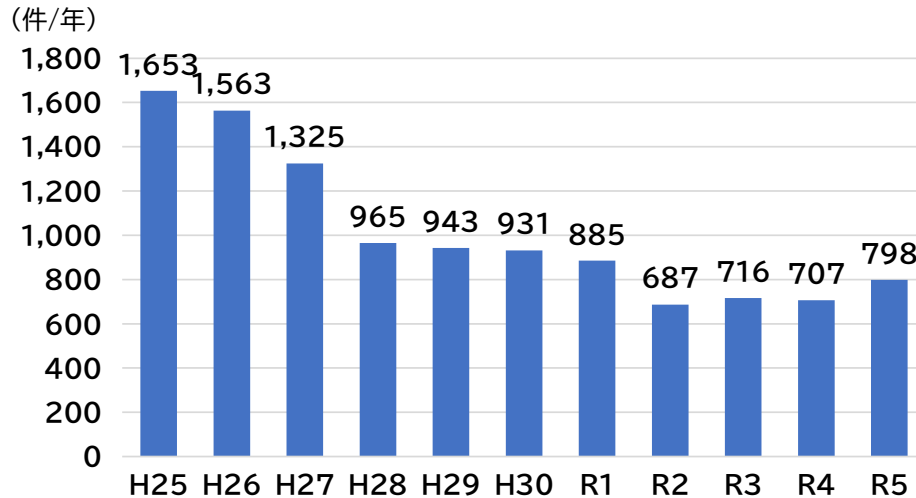
1. 各指標の経年推移

交通手段分担率

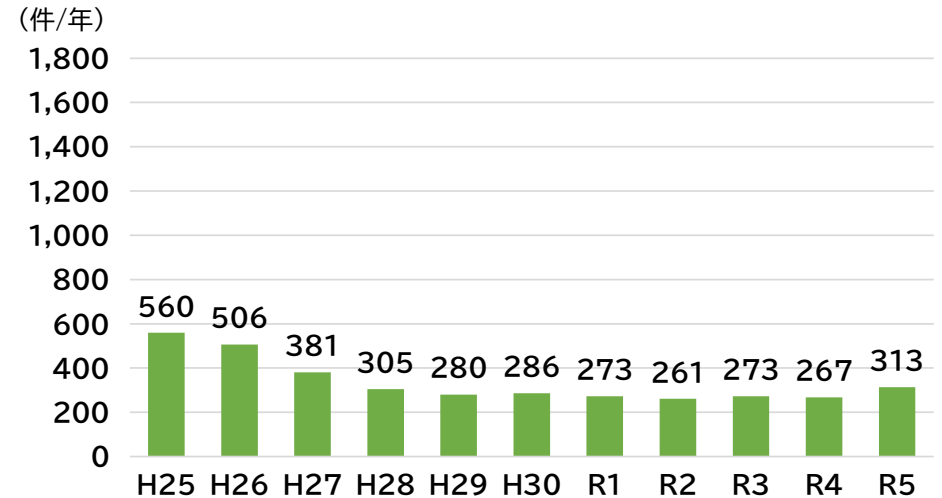


(出典:近畿圏パーソントリップ調査)

市内の人身事故件数



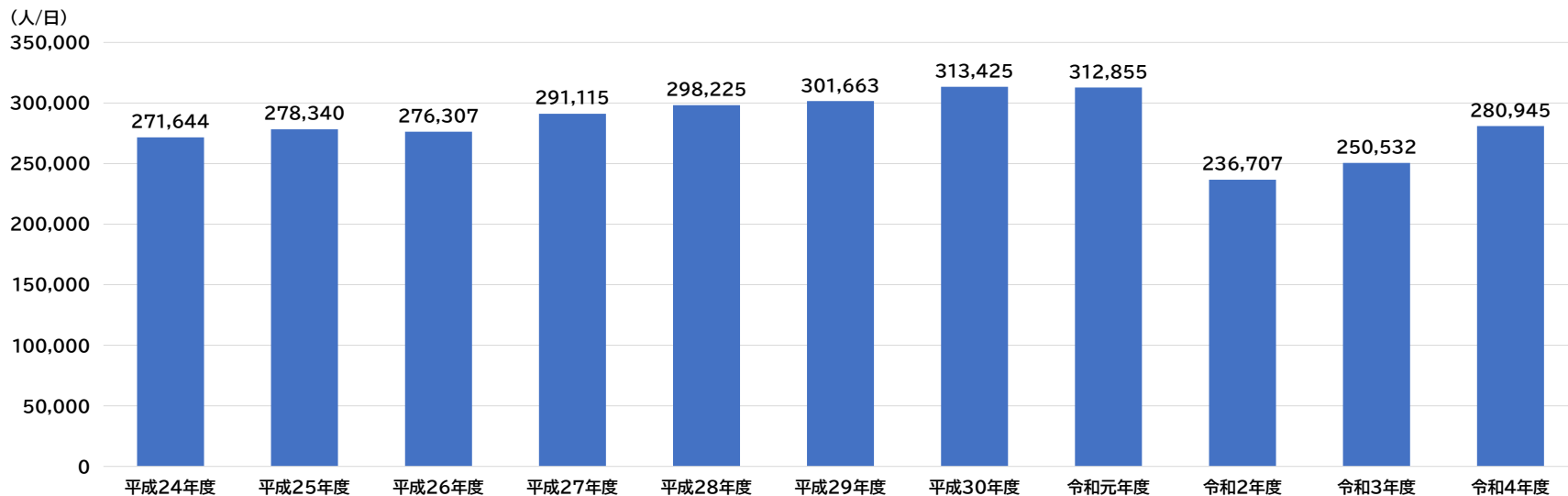
市内の自転車事故件数



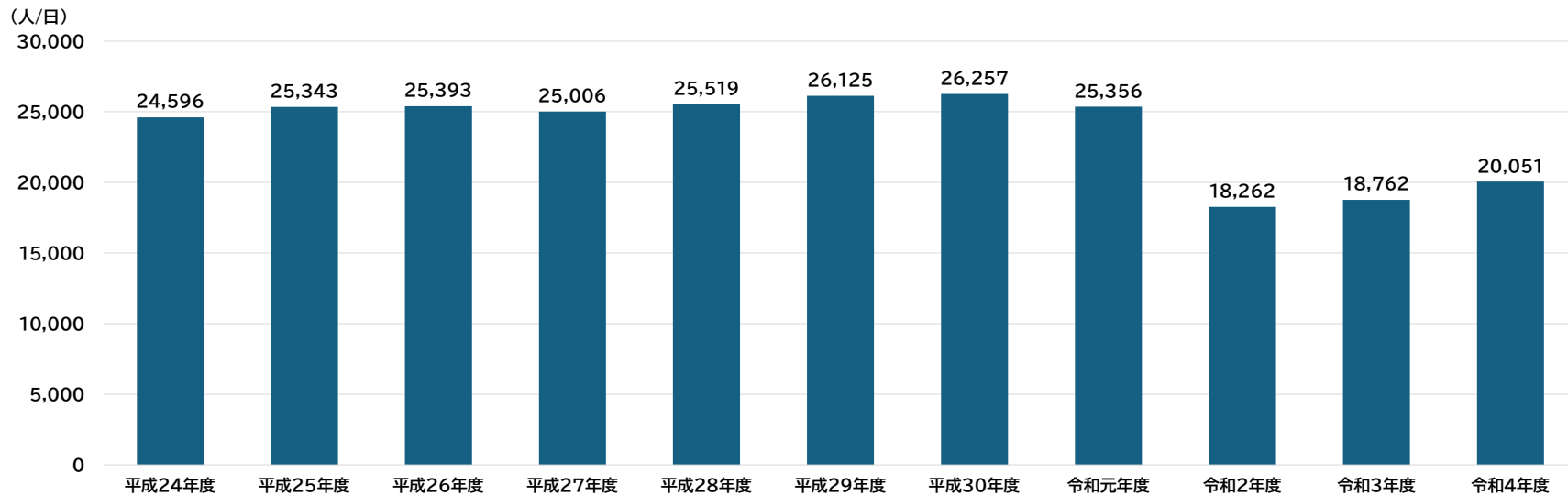
(出典:大阪府交通安全協会)

1. 各指標の経年推移

鉄道利用者数



バス利用者数

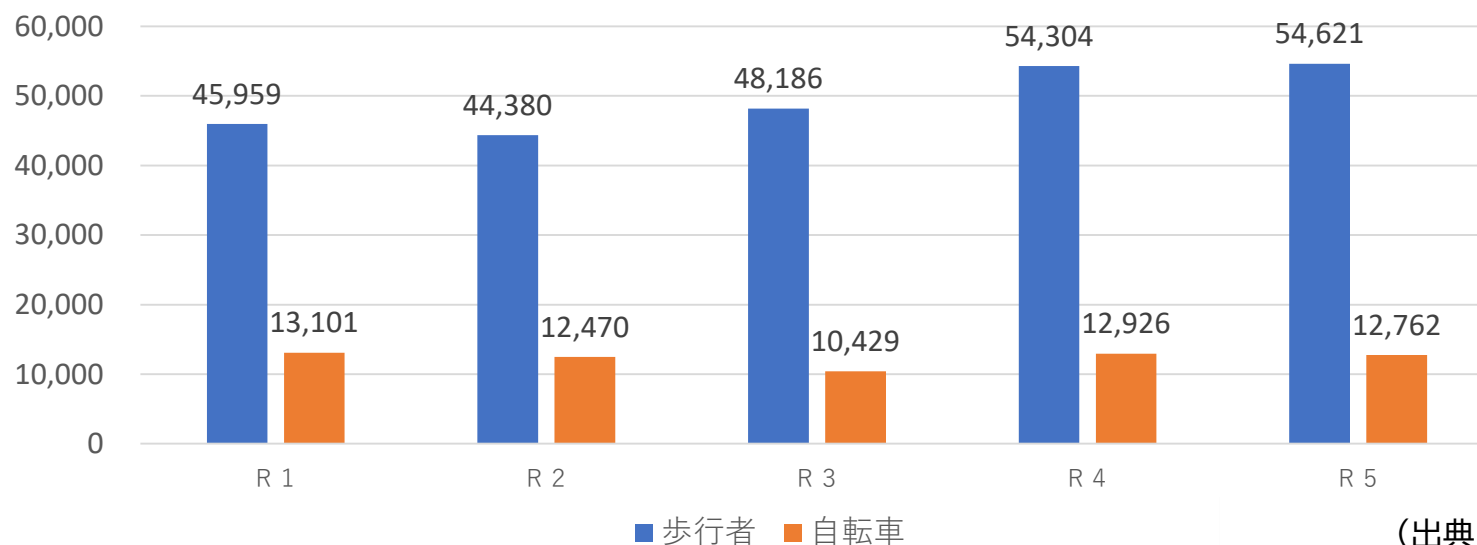


(出典：茨木市統計書)

1. 各指標の経年推移

(調査地点図)

中心市街地の歩行者・自転車通行量



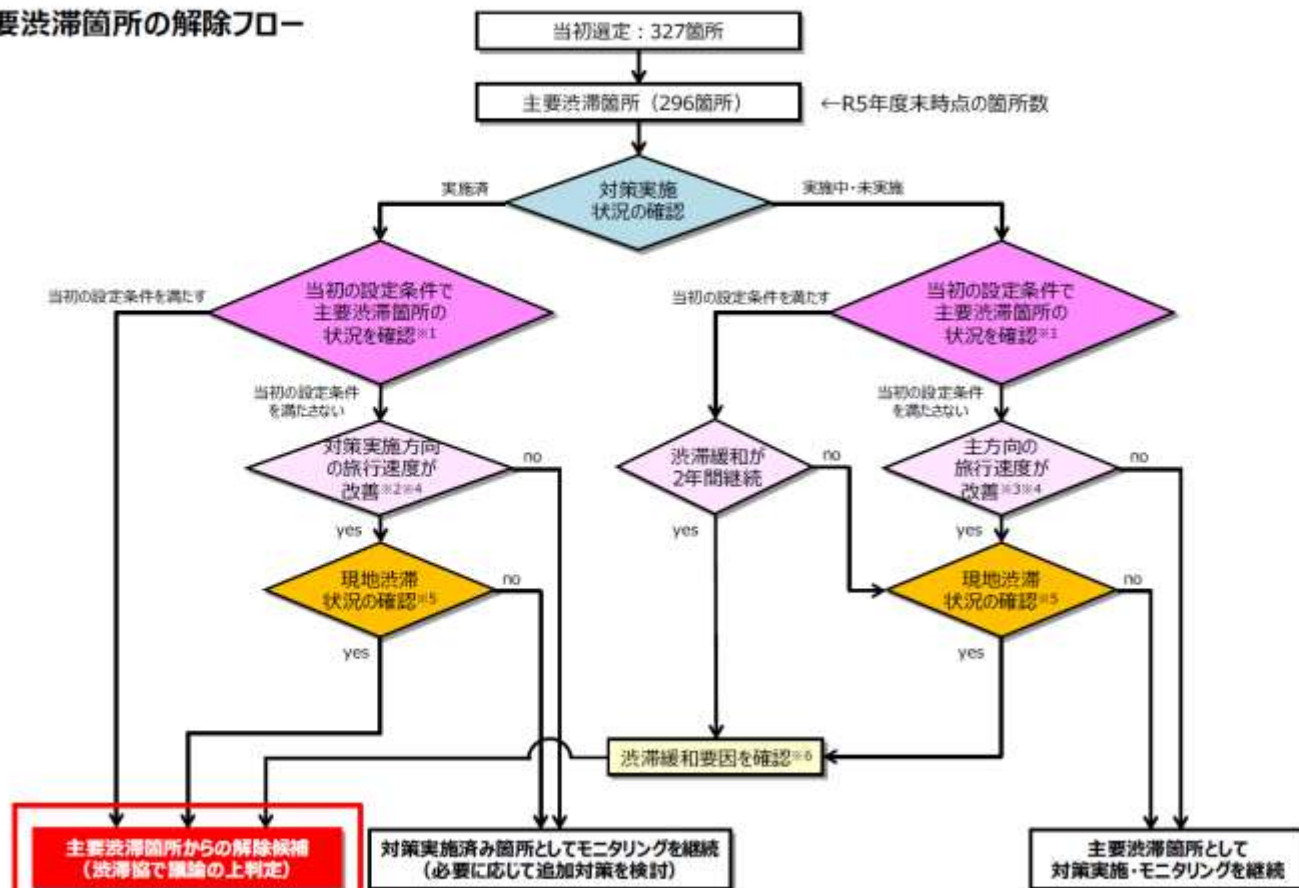
(出典：茨木市調査)

2. 主要渋滞箇所

■大阪地区の主要渋滞箇所解除フロー

- 大阪地区では、H24年度に主要渋滞箇所327箇所を選定し、R5年度末までに計31箇所を解除。
- 残る主要渋滞箇所296箇所に対しては、引き続き、対策実施状況を考慮した上で、交通ビッグデータによる速度状況のモニタリング、現地渋滞状況の確認等を行い、**主要渋滞箇所の解除を検討する。**

▼主要渋滞箇所の解除フロー



▼これまでに解除した主要渋滞箇所一覧

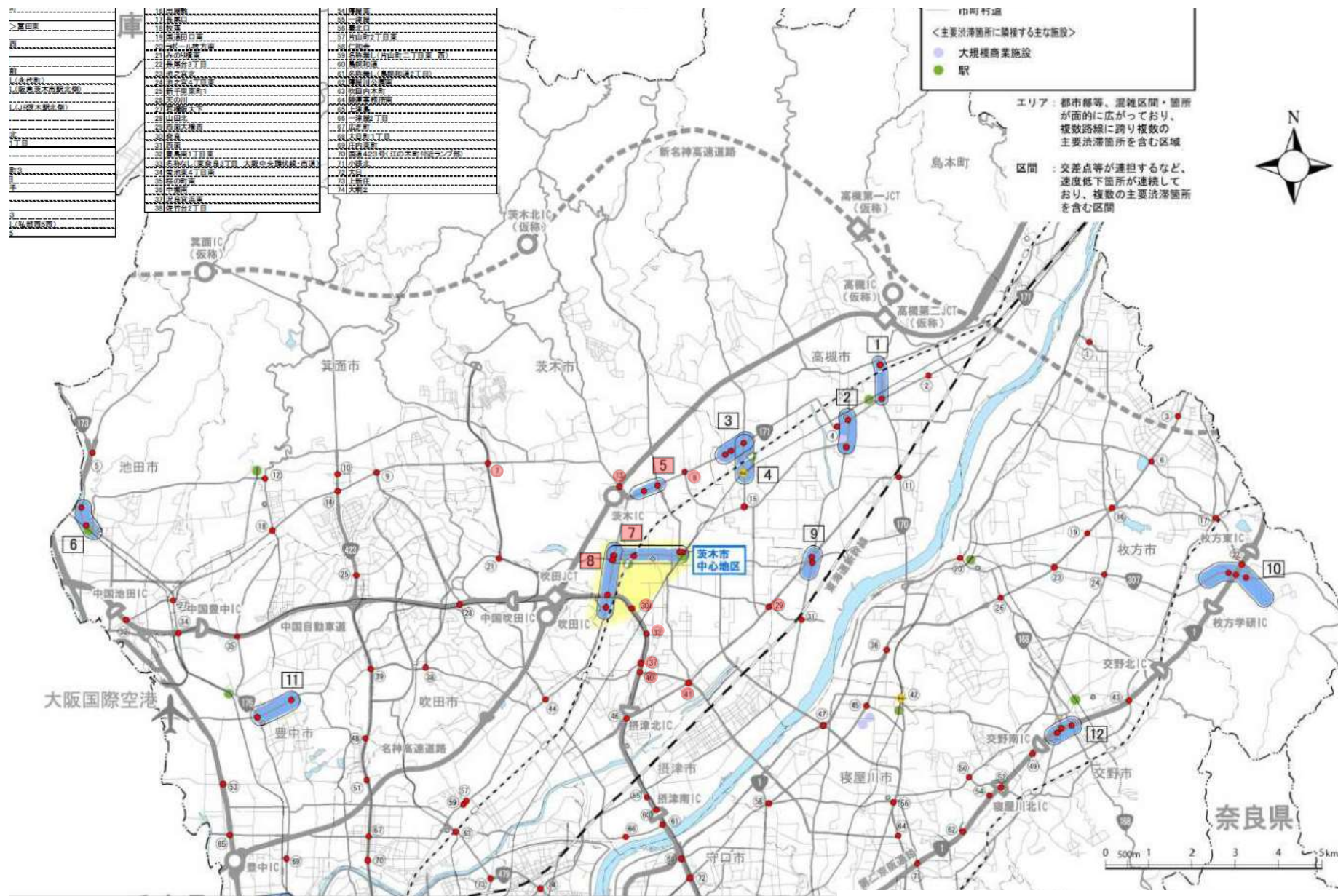
開催時期		解除箇所
年月	協議会	
H26.1	第1回	—
H27.8	第2回	—
H28.7	第3回	—
H29.8	第4回	—
H30.8	第5回	池上町、荒木町、富田丘町、モール北、寿町1、＜踏切＞近鉄奈良線若江岩田第1号、川西南、戎町
H31.3	第6回	—
R1.8	第7回	寝屋東、土生町2丁目、みのり橋南
R2.2	第8回	＜踏切＞南宮原
R2.8	第9回	小路北、吹田内本町
R3.2	第10回	寝屋川公園南、下味原、浜寺南町3丁、桃園町
R3.8	第11回	＜踏切＞久米田北一
R4.7	第12回	長尾台3丁目、深田中央、名称なし（私部西5西）、寝屋2、牧落、双子池北
R5.7	第13回	名称なし（上松町南交差点隣）、中振南、貴望ヶ丘、八阪町、伯太、庄内東町

これまでに計31箇所を解除

【解除候補箇所】
渋滞が軽微であり、今後の対策検討・対策実施の必要性が低い箇所

- （※1）最新の旅行速度データで主要渋滞箇所選定時の基準（交差点：20km/h、踏切：10km/h）をクリアしている
 （※2）主要渋滞箇所選定時と最新の旅行速度データを比較し、対策実施方向の旅行速度が改善
 （※3）主方向の旅行速度が主要渋滞箇所選定時の基準（交差点：20km/h、踏切：10km/h）を上回っている
 （※4）交差点間隔が密な場合など、リンク長が短いことによりデータ上旅行速度が低下している箇所については、現地渋滞状況を確認する
 （※5）全方向の信号待ち回数が1回以下など個別に確認
 （※6）交通量の変化、周辺状況の変化等から渋滞緩和の要因を確認

（出典：大阪地区渋滞対策協議会資料 R6.7.24）

茨木市

(出典：大阪地区渋滞対策協議会資料 R6.7.24)

2. 主要渋滞箇所

■ 区間

区間名	箇所名
1 (主)伏見柳谷高槻線 (別所～八丁驛)	別所 八丁驛
2 (主)大阪高槻線 (市役所前～名称無し(高西 南))	市役所前 名称無し(高西 南)
3 国道171号 (大畑町～富田丘町西)	富田丘町西 富田丘町 大畑町
4 (一)鳥飼八丁富田線他 (大畑町～<踏切>富田東)	<踏切>富田東 大畑町
5 国道171号 (畑田東～西河原西)	西河原西 畑田東
6 国道176号 (西本町～池田駅前)	西本町 池田駅前
7 (一)枚方茨木線 (中穂積～永代町付近)	名称無し(永代町) 名称無し(阪急茨木市駅北側) 中穂積 名称無し(JR茨木駅北側)
8 (主)大阪高槻京都線 (中穂積～宇野辺北)	中穂積 西駅前 宇野辺北 下穂積1丁目
9 (主)大阪高槻線 (唐崎北～唐崎)	唐崎北 唐崎
10 国道307線 (津田山手～杉1丁目)	津田北町3 杉1丁目 津田山手
11 (主)大阪中央環状線他 (桜塚～八坂橋)	桜塚 八坂橋
12 国道1号 (私部西付近)	私部西3 名称無し(私部西5西) 私部西5

■ 箇所

箇所名	箇所名
1 モール北	39 桃山台駅西
2 野田	40 高浜町東
3 家具団地前	41 島1丁目
4 桃園町	42 <踏切>木屋道
5 木部町	43 向井田2
6 招堤	44 千里丘7丁目
7 清水	45 木屋南
8 西河原	46 北大阪流通センター入口東
9 今宮	47 国道太閤
10 坊島四丁目	48 春日1丁目南
11 辻子	49 星田北5
12 箕面5丁目	50 寝屋
13 名神茨木IC西	51 祝橋西
14 萱野	52 寝屋2
15 柳川北	53 曾根南町3丁目
16 出屋敷	54 寝屋東
17 長尾口	55 一津屋
18 牧落	56 泰北口
19 国道田口南	57 片山町2丁目東
20 ラポール枚方南	58 仁和寺
21 みどり橋南	59 名称無し(片山町二丁目東 西)
22 長尾台3丁目	60 鳥飼和道
23 池之宮北	61 名称無し(鳥飼和道2丁目)
24 池之宮4丁目東	62 寝屋川公園南
25 新千里東町1	63 吹田内本町
26 天の川	64 陸運事務所南
27 石橋阪大下	65 上津島
28 山田北	66 一津屋2丁目
29 西面大橋西	67 広芝町
30 奈良	68 大月町1丁目
31 西面	69 庄内東町
32 豊島南1丁目東	70 国道423号(江の木町付近ランプ部)
33 名称無し(東奈良3丁目 大阪中央環状線・市道)	71 小路北
34 蜷池東4丁目南	72 大日
35 桜の町南	73 上新庄
36 中振南	74 大槻2
37 沢良宮浜南	
38 佐竹台2丁目	

■ 茨木市内の主要渋滞箇所数

- ・ 3 区間 (10箇所)
- ・ 9 箇所

「地域公共交通計画」のポイント

- 「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**地域公共交通のマスタープラン**
 - ・ **全ての地方公共団体**に対して**作成の努力義務** ※計画作成数：892件（2023年10月末時点）
 - ・ 地方公共団体が、地域の関係者を構成員として組織する「**法定協議会**」において協議を行い、地域公共交通計画を作成

計画のポイント

- ◆ **地域全体を見渡した地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保**
 - ・ 公共交通をネットワークとして捉え、**幹線・支線の役割分担の明確化**
 - ・ ダイヤや運賃等のサービス面の改善による利用者の利便性向上
- ◆ **地域特性に応じた多様な交通サービスの組合せ**
 - ・ 従来の公共交通サービスに加え、**地域の多様な輸送資源**（自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等）を**最大限活用**
 - ・ MaaSの導入等、新たな技術を活用した利用者の利便性向上
- ◆ **まちづくり・観光振興等の地域戦略との一体性の確保**
 - ・ コンパクトシティ等の**まちづくり施策との一体的推進**
 - ・ 観光客の移動手段の確保等、観光振興施策との連携
- ◆ **住民の協力を含む関係者の連携**
 - ・ 法定協議会において、住民や交通事業者等の地域の関係者と協議を行い作成
 - ⇒ **地域の移動ニーズに合わせて、地域が自らデザインする交通へ**



- ◆ 利用者数、収支、行政負担額などの**定量的な目標の設定と毎年度の評価・分析等の努力義務化** ⇒ データに基づくPDCA

地域旅客運送サービス

公共交通機関



鉄軌道



路線バス



旅客船



コミュニティバス



デマンド交通



乗用タクシー



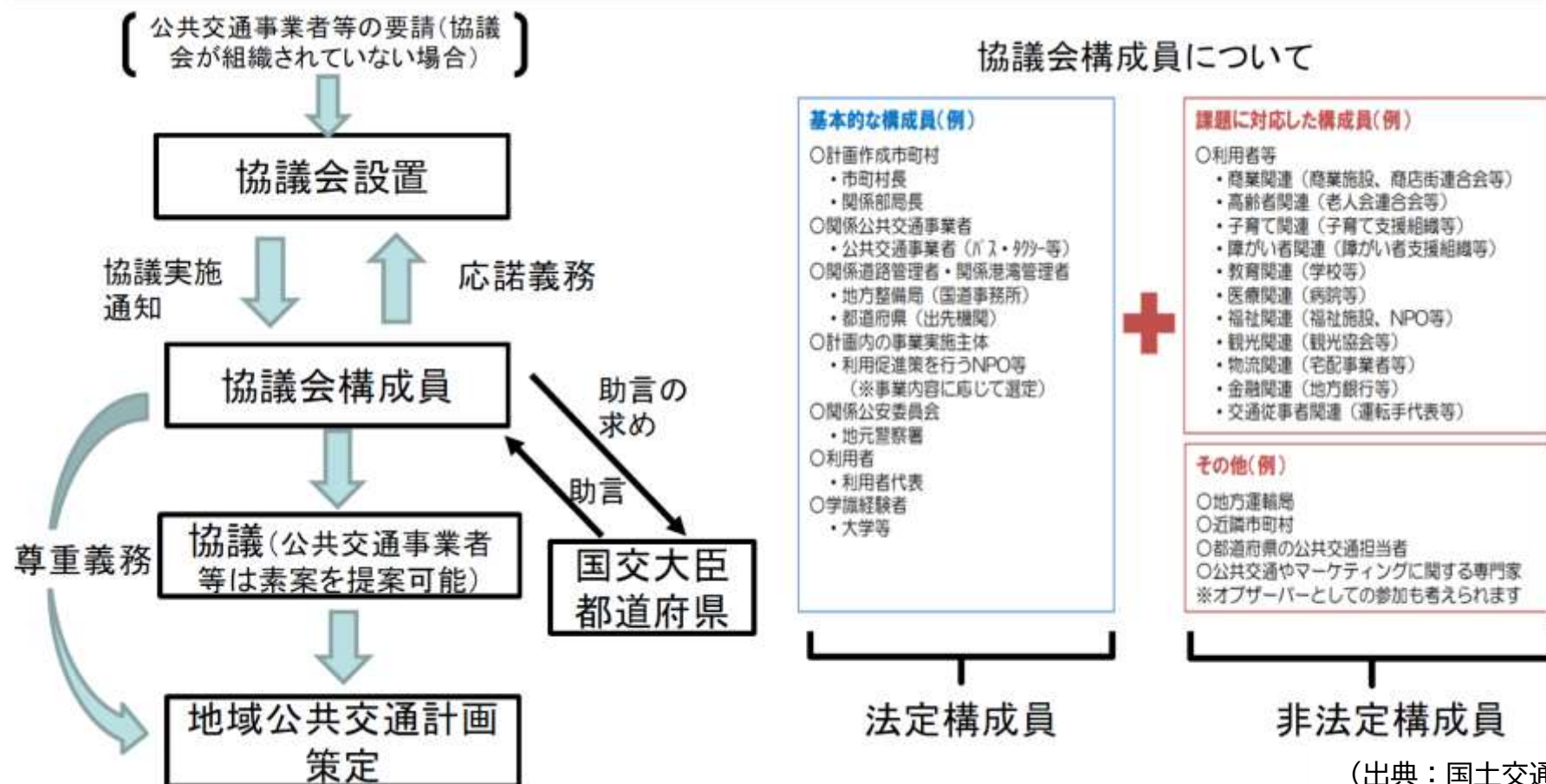
自家用有償旅客運送



福祉輸送、スクールバス、病院・商業施設等の送迎サービスなど

(参考)法定協議会の制度及び構成員

- 地方公共団体（市町村又は都道府県）は、地域公共交通計画の作成・実施に必要な協議を行うための協議会を組織でき、協議会構成員には**応諾義務及び協議結果の尊重義務**がある（地域交通法）。
- 協議会では、公共交通事業者等は、地方公共団体に対し、地域公共交通計画の素案を作成・提示し、**計画の作成又は変更を提案可能**。（地域交通法）。
- 協議会には、地方公共団体をはじめ、**地域課題に応じた多様な主体の参画が重要**（基本方針）。



3. 地域公共交通計画

(参考)地域交通法に基づく法定協議会とその他の会議等との関係

- 地域交通法に基づく協議会と道路運送法体系の地域公共交通会議等他の会議との違いは以下のとおり。
- 協議会と地域公共交通会議等、類似する会議体を一体として実施し、協議会に係る事務負担軽減を図ることも効果的。

法定協議会・地域公共交通会議・地域協議会・再構築協議会・新モビリティサービス協議会の比較

	法定協議会	地域公共交通会議	地域協議会	再構築協議会	新モビリティサービス協議会
所管法令等	地域交通法（第6条第1項）	道路運送法施行規則（第4条の2）	道路運送法施行規則（第15条の4第2項）	地域交通法（第29条の3第1項）	地域交通法（第36条の4）
主宰者	地方公共団体（市町村、道庁）又は協議会	地方公共団体（市町村、道庁）又は協議会	市町村、道庁、協議会	地方公共団体（市町村、道庁）又は協議会	地方公共団体（市町村、道庁）又は協議会
目的	・地域公共交通計画の作成及び実施に関し必要事項	・地域の交通計画の作成及び実施に関し必要事項	・地域の交通計画の作成及び実施に関し必要事項	・地域の交通計画の作成及び実施に関し必要事項	・地域の交通計画の作成及び実施に関し必要事項
対象となる交通モード	多様な交通モード	バス、タクシー（乗客）、自転車、歩行者	バス、タクシー（乗客）、自転車、歩行者	主にローカル路線	多様な交通モード
構成	・地域公共交通計画を作成しようとする地方公共団体 ・関係する公共交通事業者等、自家用有償旅客運送者、道路管理者、道路管理者その他の地域公共交通計画に定めようとする事業を実施する者 ・関係する公安委員会、住民、高齢者や障害者を含む地域公共交通の利用者、学識経験者その他の当該地方公共団体が対象とする者	・地域公共交通計画を作成しようとする地方公共団体 ・関係する公共交通事業者等、自家用有償旅客運送者、道路管理者、道路管理者その他の地域公共交通計画に定めようとする事業を実施する者 ・関係する公安委員会、住民、高齢者や障害者を含む地域公共交通の利用者、学識経験者その他の当該地方公共団体が対象とする者	・地域公共交通計画を作成しようとする地方公共団体 ・関係する公共交通事業者等、自家用有償旅客運送者、道路管理者、道路管理者その他の地域公共交通計画に定めようとする事業を実施する者 ・関係する公安委員会、住民、高齢者や障害者を含む地域公共交通の利用者、学識経験者その他の当該地方公共団体が対象とする者	・地域公共交通計画を作成しようとする地方公共団体 ・関係する公共交通事業者等、自家用有償旅客運送者、道路管理者、道路管理者その他の地域公共交通計画に定めようとする事業を実施する者 ・関係する公安委員会、住民、高齢者や障害者を含む地域公共交通の利用者、学識経験者その他の当該地方公共団体が対象とする者	・地域公共交通計画を作成しようとする地方公共団体 ・関係する公共交通事業者等、自家用有償旅客運送者、道路管理者、道路管理者その他の地域公共交通計画に定めようとする事業を実施する者 ・関係する公安委員会、住民、高齢者や障害者を含む地域公共交通の利用者、学識経験者その他の当該地方公共団体が対象とする者

※地域交通法第15条第4項及び道路運送法第9条第4項及び第9条の3第3項の規定による協議会（地域の関係者等での協議が円滑に、速に図られた場合をいう。）の趣旨は、別に記載する協議会等とは異なり、これらの規定に基づく協議会において協議を行うことが必要である。

出典：地域公共交通計画等の作成と運用の手引き第4版（令和5年10月改訂）

法定協議会と地域公共交通会議の一体的な運用について

法定協議会と地域公共交通会議は別々に設置する必要がある？

法定協議会と地域公共交通会議は、機能が違うとはいえ、参加する関係者はほとんどが同じです。さらに、法定協議会で策定した地域公共交通計画に基づく事業を具現化するためには、道路運送法上の手続きが必要であることが多いため、別々に会議を開くことは非効率です。このため、法定協議会と地域公共交通会議を別々に設けるのではなく、1つの協議

組織に両者の機能を併せ持つことができるようになっています（二法協議会）。この場合、協議会の設置規約に両者の機能を持つことを規定しておきます。今後の乗合バス等の運行費補助は、活性化再生生活の計画制度と連動化し、原則として法定協議会に対して補助を行うこととなります。地域公共交通会議のままで補助を受けることができませんので注意しましょう。

地域公共交通会議	法定協議会
目的 地域の交通計画の作成及び実施に関し必要事項	目的 地域公共交通計画の作成及び実施に関し必要事項
対象モード バス、タクシー（乗客）、自家用有償旅客運送	対象モード 多様な交通モード
構成員 市町村、道、運輸局、交通事業者、交通事業者の運転者組織、住民・利用者代表、道路管理者、交通管理者、事業者が必要と判断する者	構成員 市町村、道、運輸局、交通事業者、住民・利用者代表、道路管理者、交通管理者、事業者が必要と判断する者
参加記録義務 なし	参加記録義務 あり
協議結果 法で規定なし	協議結果 参加者の尊重義務あり
事業実施 行えない	事業実施 行える

両会議体で、対象モードの違いはあるものの、構成員については、類似している。

出典：中部運輸局「はじめての地域公共交通（令和3年3月）」

4. 数値目標の整理

将来の交通体系づくりの基本方針	評価指標	把握方法	算出方法	(参考) 過去トレンド	現況値		目標値	目標値の根拠	備考
基本方針1 公共交通を基本とした、人と環境にやさしい交通環境の構築	①公共交通の分担率	近畿圏PT調査	パーソントリップ調査の集計値 (代表交通手段/平日・休日合計)	(H22) 21.3% 鉄 道 : 17.9% バ ス : 3.0% タクシー: 0.4%	21.3% 鉄 道 : 18.4% バ ス : 2.5% タクシー: 0.5%	R3	22.4% 鉄 道 : 19.3% バ ス : 2.6% タクシー: 0.5%	1.1ポイントの増加 (21.3×1.05倍)	
	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	茨木市統計書による実績値	(H25) 人身事故: 1,653件/年 自転車事故: 560件/年	人身事故: 798件/年 自転車事故: 313件/年	R5	人身事故: 758件/年 自転車事故: 297件/年	約5%の減少	直近3年間横ばい
	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	実績値	—	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)	R5	37,000人/年	現状維持	
基本方針2 多様な都市活動を支援し、地域交流の促進に資する交通環境の構築	④鉄道・バス利用者数	茨木市統計書	鉄道: 茨木駅、JR総持寺駅、阪急およびモノレールの各駅の日利用者数の合計値 バス: 阪急、近鉄、京阪バス各社の日利用者数の合計値	(R1: コロナ前) 鉄道: 312,855人/日 バス: 25,356人/日	鉄道: 280,945人/日 バス: 20,051人/日	R4	鉄道: 295,000人/日 バス: 21,000人/日	約5%の増加	
	⑤中心部の歩行者・自転車通行量	茨木市調査	交通量調査	(R1) 歩行者: 45,959人/12時間 自転車: 13,101人/12時間	歩行者: 54,621人/12時間 自転車: 12,762人/12時間	R5	歩行者: 57,500人/12時間 自転車: 13,400人/12時間	約5%の増加	
	⑥主要渋滞箇所数	大阪地区渋滞対策協議会資料	—	(H25) 19箇所	19箇所	R5	17箇所	約10%の減少	
基本方針3 社会変化に対応した持続可能な交通環境の構築	⑦公共交通の人口カバー率	国勢調査等	—	—	(参考) 86%	R2 (人口) R6 (公共交通ネット)	86%	現状維持	
	再掲: ①公共交通 (鉄道・バス・タクシー) の分担率 再掲: ⑤外出頻度	—	—	—	—	—	—	—	—