

### 3 - 2 モデル地区（阪急南茨木駅周辺）

#### 3 - 2 - 1 地区選定の理由

基本構想を策定するに当たって、市域の特定旅客施設（鉄軌道駅）に着目すると、1日の利用者（乗降客数）が5,000人以上ある鉄軌道駅として、JR茨木駅・阪急茨木市駅・阪急南茨木駅・阪急総持寺駅・大阪モノレール南茨木駅（阪急南茨木駅に隣接）の5つが候補として挙げられる。

これらのうち、阪急総持寺駅以外は全て橋上に改札がある構造となっているとともに、改札とホームの高さが違っており、この間に垂直移動を要する構造となっている。また、阪急総持寺駅の改札については、周辺道路との高さがほぼ一致しているものの、改札とホームの間に約4mの高低差が存在している。

すなわち、上述5駅（JR茨木、阪急茨木市、阪急南茨木、阪急総持寺および大阪モノレール南茨木）の全てにおいて、鉄道を利用するにあたり、地上～改札～ホームの間に何らかの垂直移動を要する構造となっているが、これらのうち、阪急南茨木駅と阪急総持寺駅の2駅については、この垂直移動を解消するための装置（エレベーター、エスカレーター等）が設置されておらず、バリアフリー上の課題となっているのが現状である。

こうしたことから、従前より、駅構内外におけるエレベーターの設置を実現させるべく事業者と積極的な協議を重ねてきた「阪急南茨木駅」周辺について、これを今回の基本構想策定にあたっての重点（モデル）地区として選定することとした。

なお、阪急総持寺駅については、垂直移動の困難性を解消することが容易でない駅舎構造となっており、また、JR茨木・阪急茨木市の両駅についても、エレベーター・エスカレーター等の垂直移動補助については整備されているものの、市内中心駅として利用人員も非常に多く、その周辺道路等も含めると、バリアフリーの観点から見た整備課題は未だ山積しており、これら3駅の周辺を重点地区とした基本構想についても、引き続き、その策定に努めていくものとする。

### 3 - 2 - 2 地区の特性

大阪モノレールとの接続駅ともなっている阪急南茨木駅は、その交通利便性が評価され、近年、周辺地域において集合住宅等を中心とした住宅開発が急激に進行している。また、大阪モノレールは、吹田・豊中を経て大阪国際空港あるいは摂津・大阪市内を経て京阪門真市駅に至る、利便性の非常に高い路線であることから、その利用者数は増加傾向にあり、近年、阪急南茨木駅は、交通結節点としてもその重要性をますます高めており、平成 13 年 3 月には、急行停車駅への格上げもなされている。

なお、阪急南茨木駅における端末利用交通の状況は表 3-2-1 に示すとおりであるが、これによると、駅乗車および降車人員のうちの約 40% が阪急・モノレールの乗換を目的としており、また、乗換目的以外の利用については、その約 70% が徒歩を移動手段としている。

表 3-2-1 阪急南茨木駅利用者 P T データ

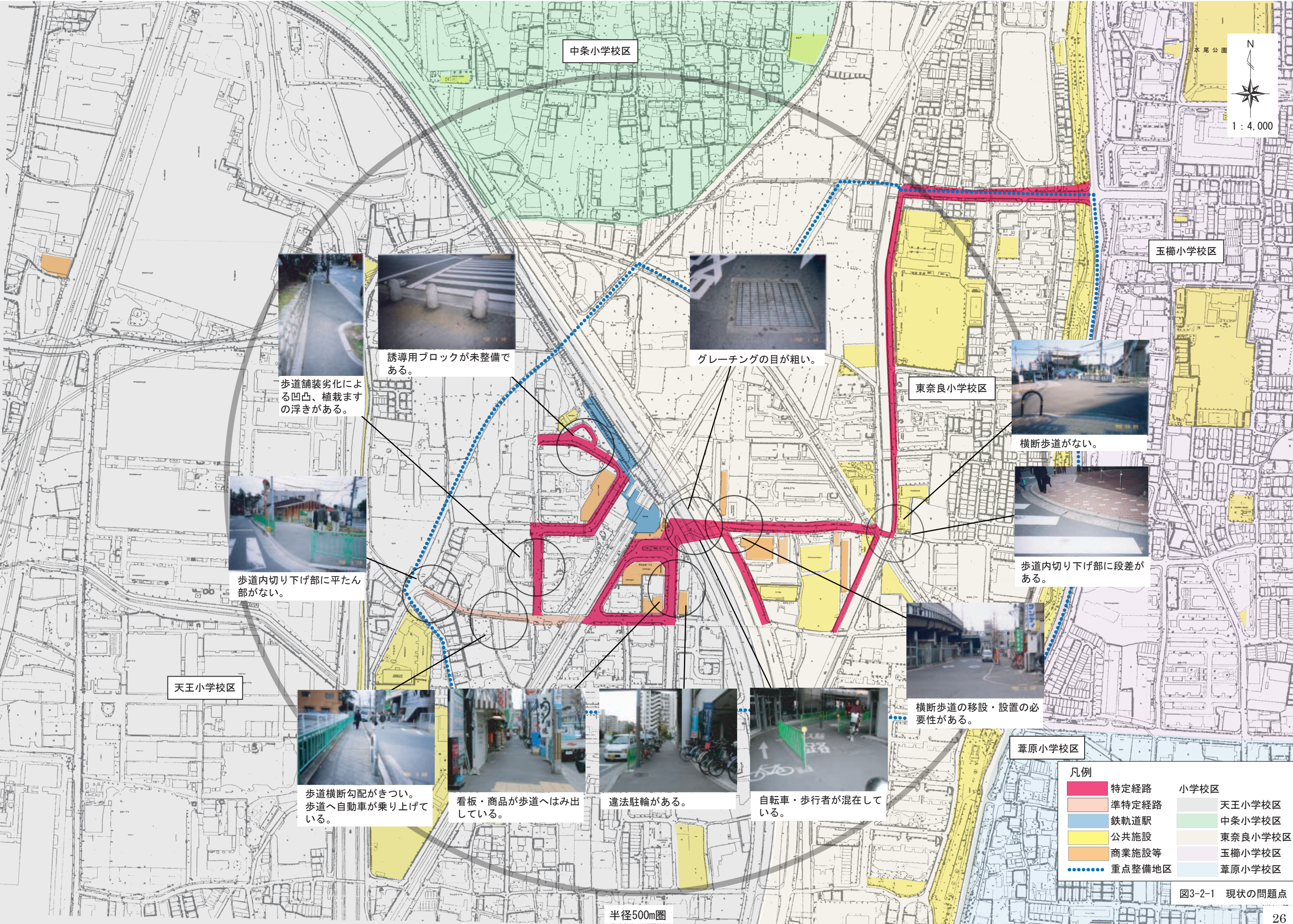
	端末						乗換	合計
	徒歩	二輪車	自動車	バス	その他	合計		
乗車	7,388	3,327	200	40	0	10,955	7,467	18,422
降車	7,163	3,013	126	40	0	10,342	7,560	17,902
乗降計	14,551	6,340	326	80	0	21,297	15,027	36,324
	40.1	17.5	0.9	0.2	0.0	58.6	41.4	100.0

注) 乗降計の下段は、乗降合計に対する割合(%)を示す。

(資料：平成 12 年度 P T データ)

しかしながら、このような駅利用状況であるにもかかわらず、駅およびその周辺は、昭和 40 年代後半に整備されたままの状態、バリアフリーの観点から見た問題点も非常に多く、その利便性・快適性の向上が大きな課題となっている(図 3-2-1 参照)。





歩道舗装劣化による凹凸、植栽ますの浮きがある。



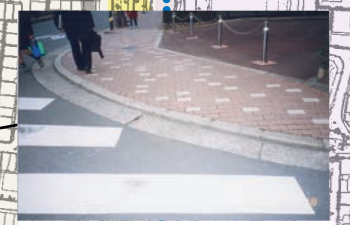
誘導用ブロックが未整備である。



グレーチングの目が粗い。



横断歩道がない。



歩道内切り下げ部に段差がある。



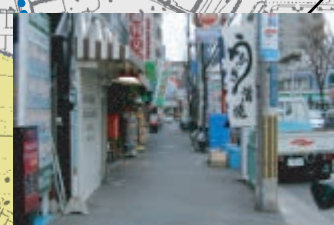
歩道内切り下げ部に平たん部がない。



横断歩道の移設・設置の必要性がある。



歩道横断勾配がきつい。歩道へ自動車乗り上げている。



看板・商品が歩道へはみ出している。



違法駐輪がある。



自転車・歩行者が混在している。

凡例	
<span style="color: red;">—</span>	特定経路
<span style="color: orange;">—</span>	準特定経路
<span style="color: blue;">—</span>	鉄軌道駅
<span style="color: yellow;">—</span>	公共施設
<span style="color: orange;">—</span>	商業施設等
<span style="color: blue;">●●●●●</span>	重点整備地区
<span style="background-color: #cccccc; border: 1px solid black; padding: 2px;"> </span>	小学校区
<span style="background-color: #d9ead3; border: 1px solid black; padding: 2px;"> </span>	天王小学校区
<span style="background-color: #d9ead3; border: 1px solid black; padding: 2px;"> </span>	中条小学校区
<span style="background-color: #d9ead3; border: 1px solid black; padding: 2px;"> </span>	東奈良小学校区
<span style="background-color: #d9ead3; border: 1px solid black; padding: 2px;"> </span>	玉櫛小学校区
<span style="background-color: #d9ead3; border: 1px solid black; padding: 2px;"> </span>	葦原小学校区

図3-2-1 現状の問題点

半径500m圏