

第 1 回 茨木市総合交通戦略策定協議会 (参考資料)

平成 2 4 年 5 月 3 0 日 (水)

茨木市

【参考】茨木市における交通の課題・問題点

地域別の課題・問題点

北部地域【現状】

- 地勢 ・山間地が広がる
- 人口 ・人口が少ない
- 従業 ・従業者が少ない
- 施設 ・各種施設がほとんどない

北部地域【課題】

- 軌道 -
- バス ・バス路線及び便数が少ない
 - ・公共交通空白地帯が多く存在
- 渋滞 -
- 事故 -
- 歩行者/自転車 -

丘陵地域【現状】

- 地勢 ・中心部と山地部の中間、彩都がある
- 人口 ・南部と比べ、人口が少ない
- 従業 ・従業者がやや少ない
- 施設 ・商業施設や病院等が少ない

丘陵地域【課題】

- 軌道 -
- バス ・国道 171 号を中心にバスが運行しているが便数が少ない
 - ・公共交通空白地帯も存在
- 渋滞 -
- 事故 ・国道 171 号に 2 箇所の事故危険箇所がある
- 歩行者/自転車 -

中心地域【現状】

- 地勢 ・平野部が広がる、市の中心市街地
- 人口 ・人口が多く、特に国道 171 号以南に集中
- 従業 ・JR 茨木駅～阪急茨木市駅間に従業者が集中
- 施設 ・各種施設が集中

中心地域【課題】

- 軌道 ・阪急茨木市駅、総持寺駅の利用者が減少傾向
- バス ・JR 茨木駅～阪急茨木市駅間でバス路線が重複
 - ・JR 茨木市～茨木 IC 付近でバス路線が重複
- 渋滞 ・大阪高槻京都線、大阪中央環状線等への交通集中が著しい
 - ・混雑時旅行速度が 20km/h 以下の路線が多い
- 事故 ・事故発生箇所は中心市街地部に多く、事故危険箇所は国道 171 号上にある
- 歩行者/自転車
 - ・歩行者や自転車が多い箇所でも歩道幅員が十分でない
 - ・駅周辺駐輪場の収容能力・利用率ともに低下

南部地域【現状】

- 地勢 ・平野部が広がる
- 人口 ・人口が多く、阪急方面に集中
- 従業 ・最南部の中央卸売市場周辺に従業者が多い
- 施設 ・学校以外の施設は少ない

南部地域【課題】

- 軌道 -
- バス -
- 渋滞 ・混雑時旅行速度 20km/h 以下の路線もある
- 事故 ・市内でも事故が多い地域に該当
- 歩行者/自転車
 - ・駅周辺駐輪場の収容能力・利用率ともに低下

全体【課題】

- 人口 ・微増傾向にあるが、高齢化が進行している
 - ・将来、人口は減少し、高齢化の進行が予測されている
- 軌道 = 地域別に記述
- バス ・阪急バス、近鉄バスの利用者数は減少傾向
- 渋滞 = 地域別に記述
- 事故 ・H17 をピークに減少傾向だが、自転車の事故は増加傾向
- 歩行者/自転車 = 地域別に記述

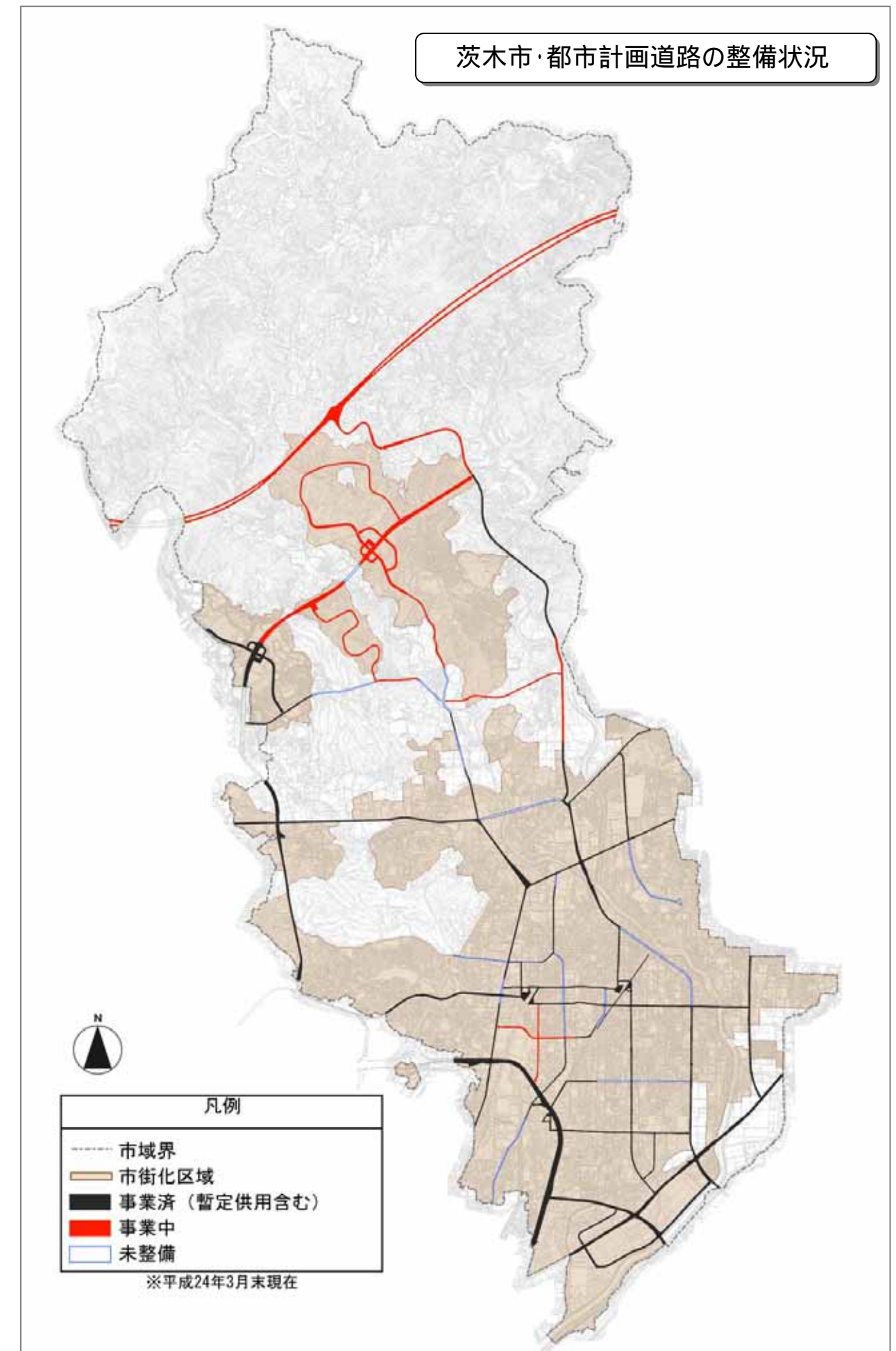
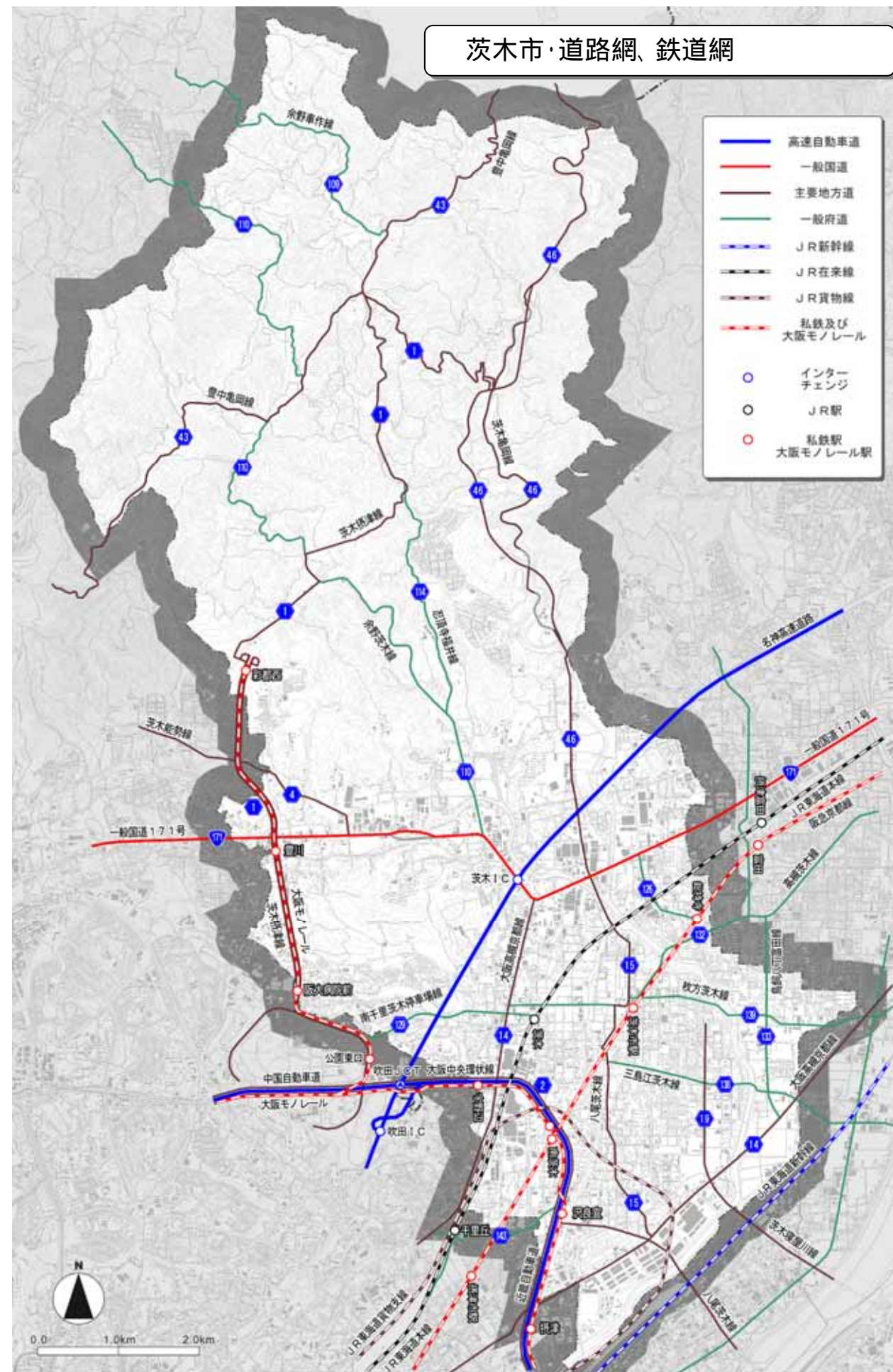
北部地域

丘陵地域

中心地域

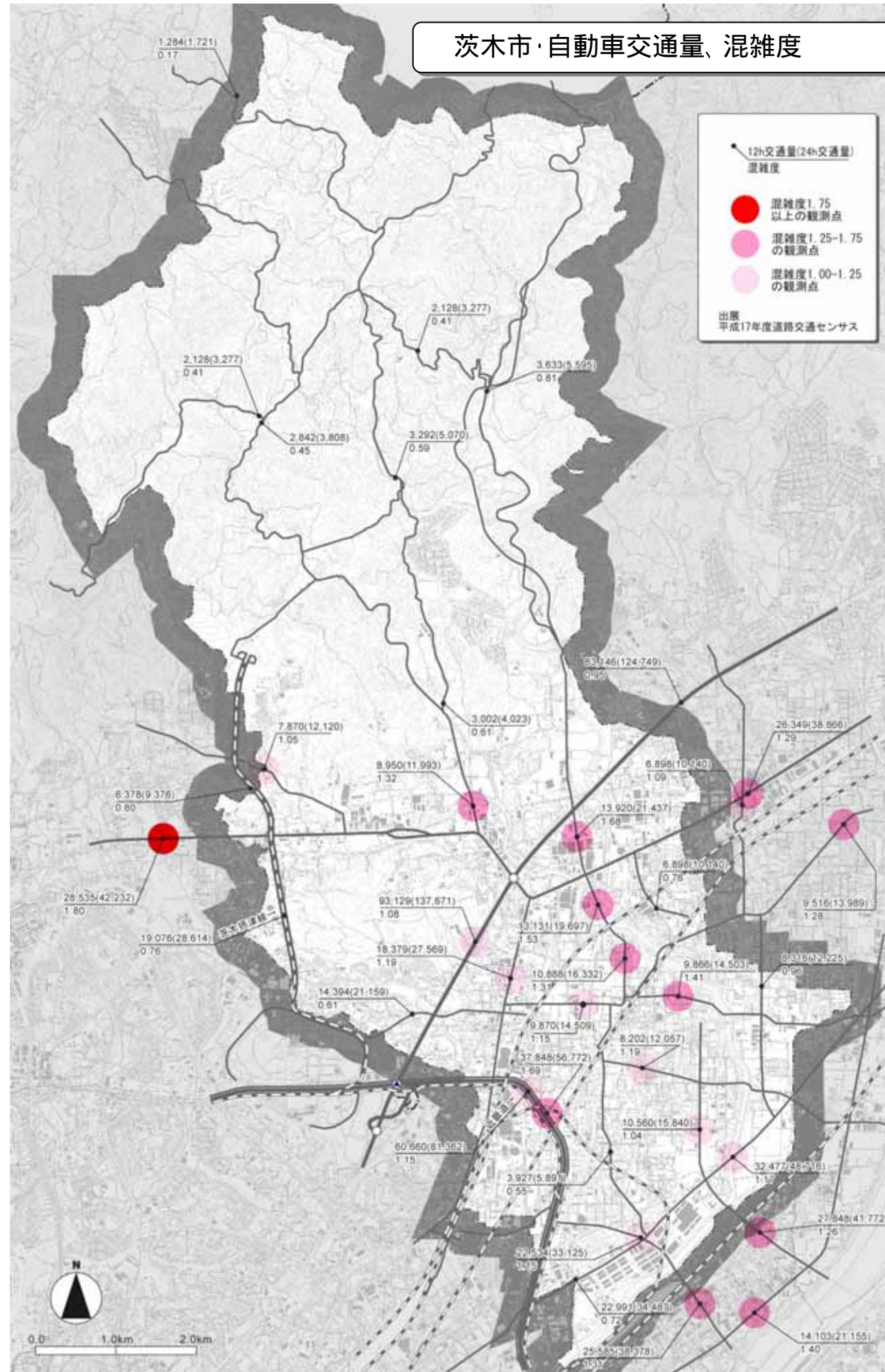
南部地域

[参考] 茨木市の現状



【参考】茨木市の現状

茨木市・自動車交通量、混雑度



- 1 混雑度とは交通量を交通容量で除した値である。
- 2 混雑度の解釈は下表のとおり。

表 混雑度の解釈

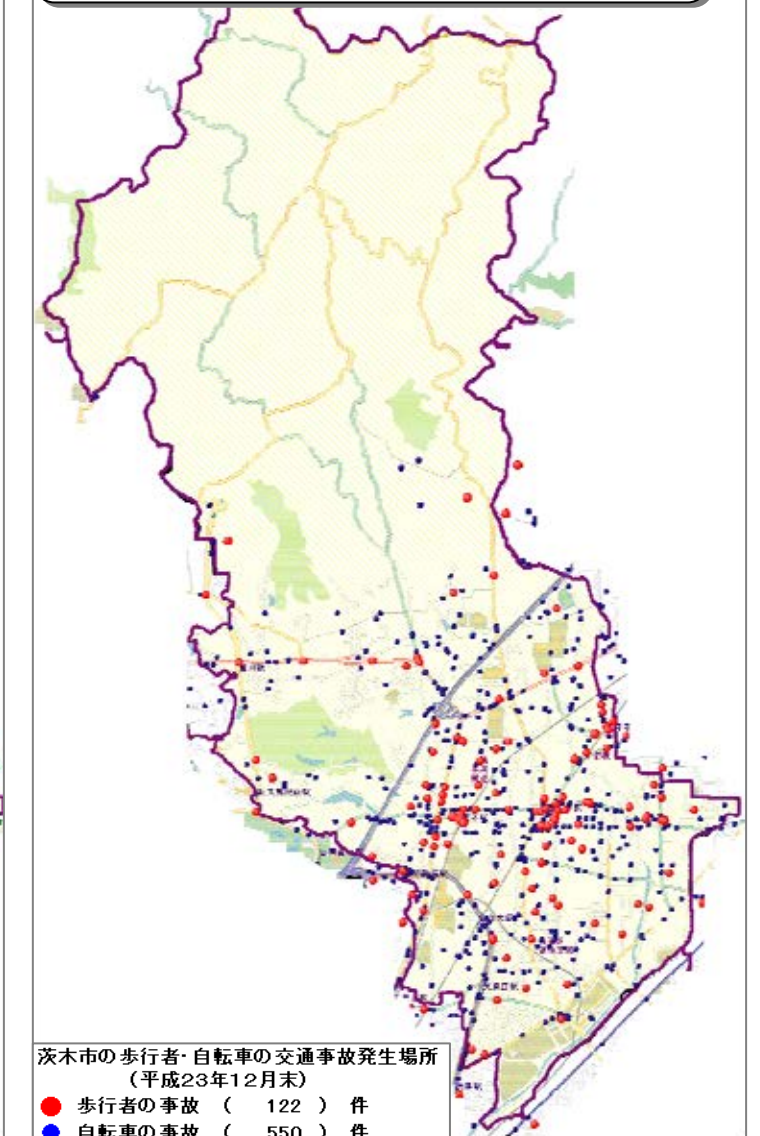
混雑度	交通状況の推定
1.00 未満	昼間 12 時間を通して、道路が混雑することなく、円滑に走行できる。 渋滞やそれに伴う極端な遅れはほとんどない。
1.00 ~ 1.25	昼間 12 時間のうち、道路が混雑する可能性のある時間帯が 1 ~ 2 時間（ピーク時）ある。 何時間も混雑が連続するという可能性は非常に小さい。
1.25 ~ 1.75	ピーク時間はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速的に増加する可能性の高い状態。ピーク時のみの混雑から日中の連続的混雑への過渡状態と考えられる。
1.75 以上	慢性的混雑状態を呈する。

資料：「道路の交通容量」（日本道路協会）

茨木市・平成23年中の 交通事故発生箇所

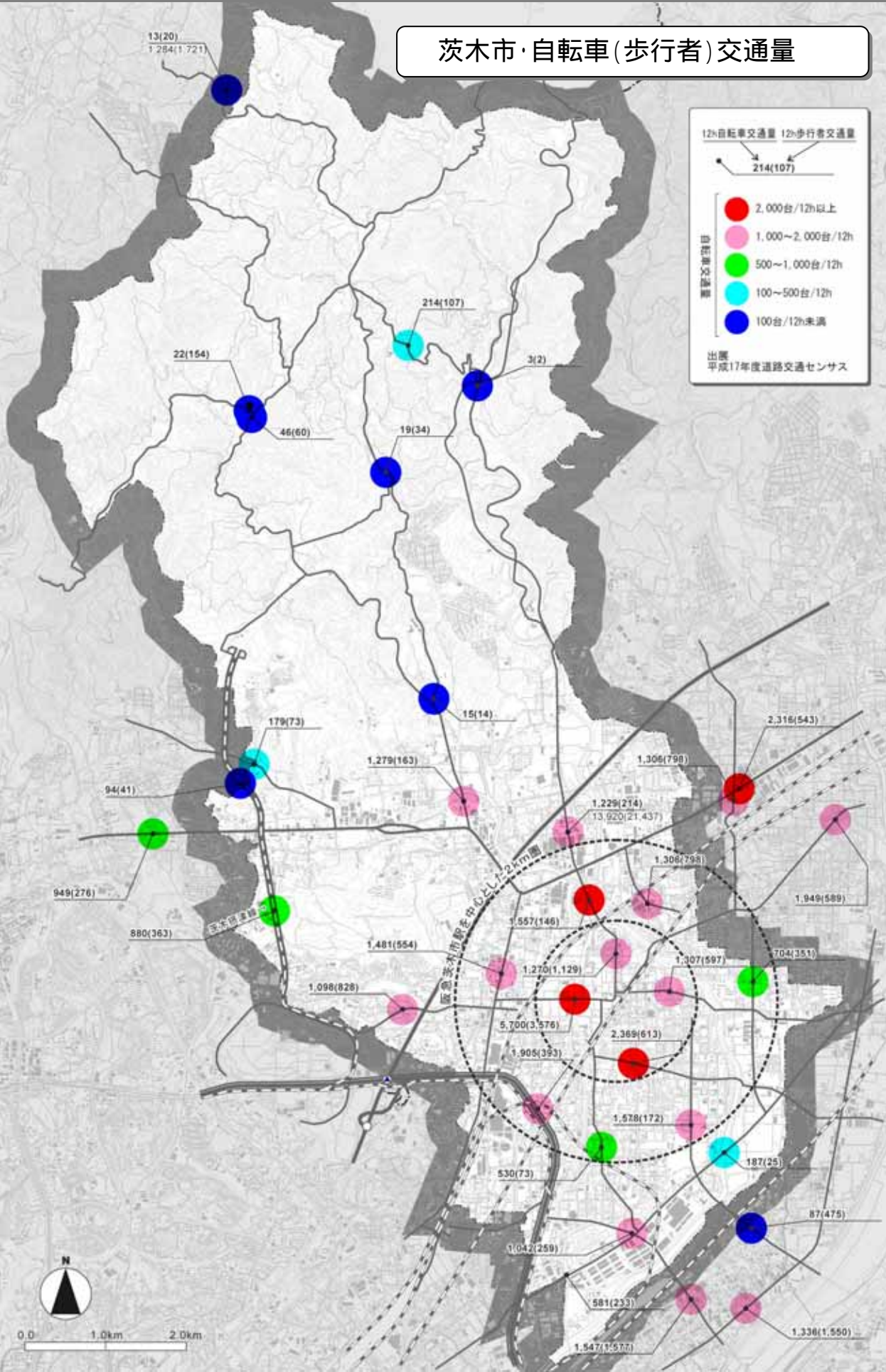


茨木市・平成23年中の 歩行者・自転車の交通事故発生箇所



資料：交通事故発生場所 大阪府警 HP「あなたのまちの交通事故発生マップ&交通事故発生状況一覧」より

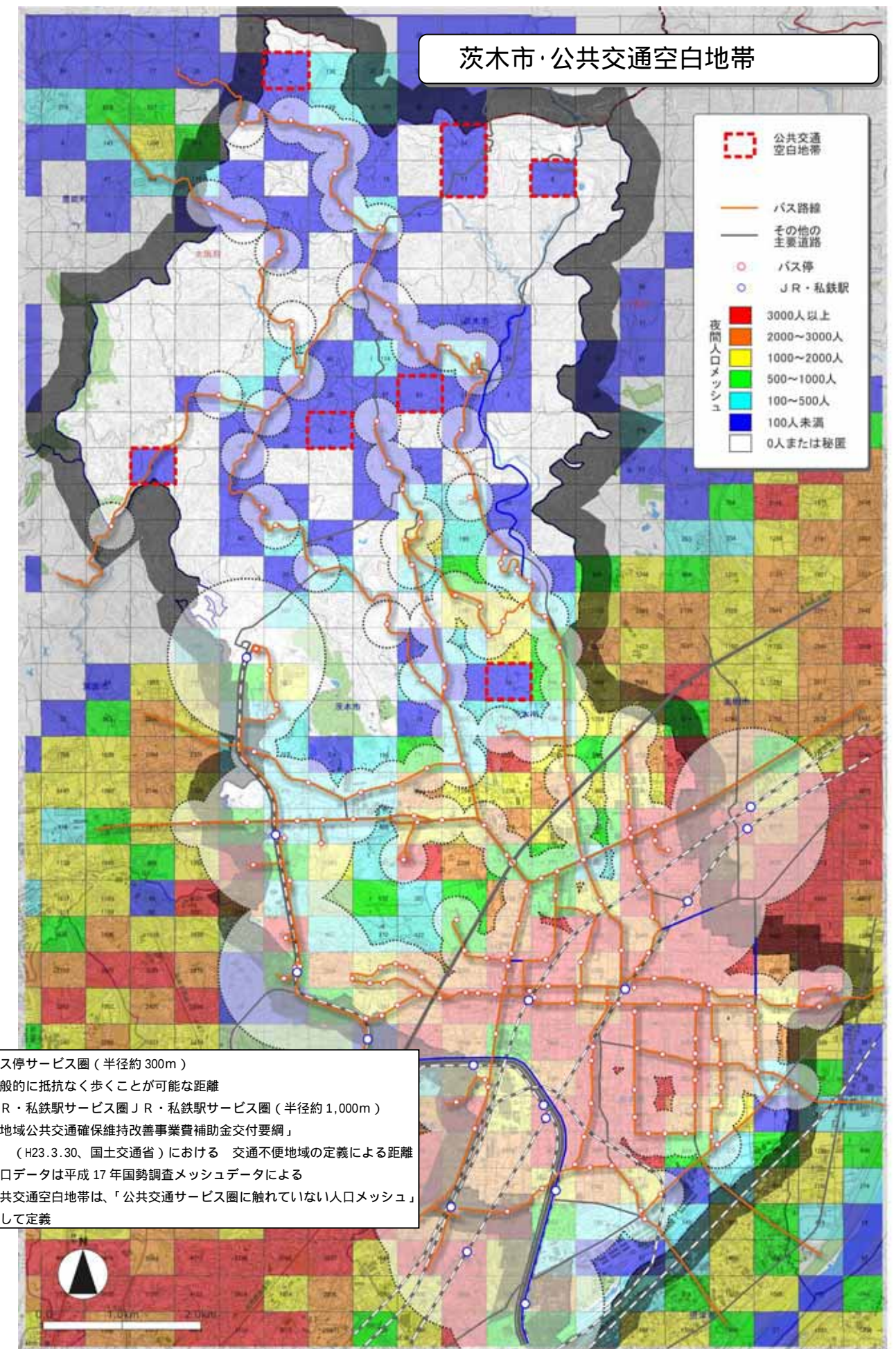
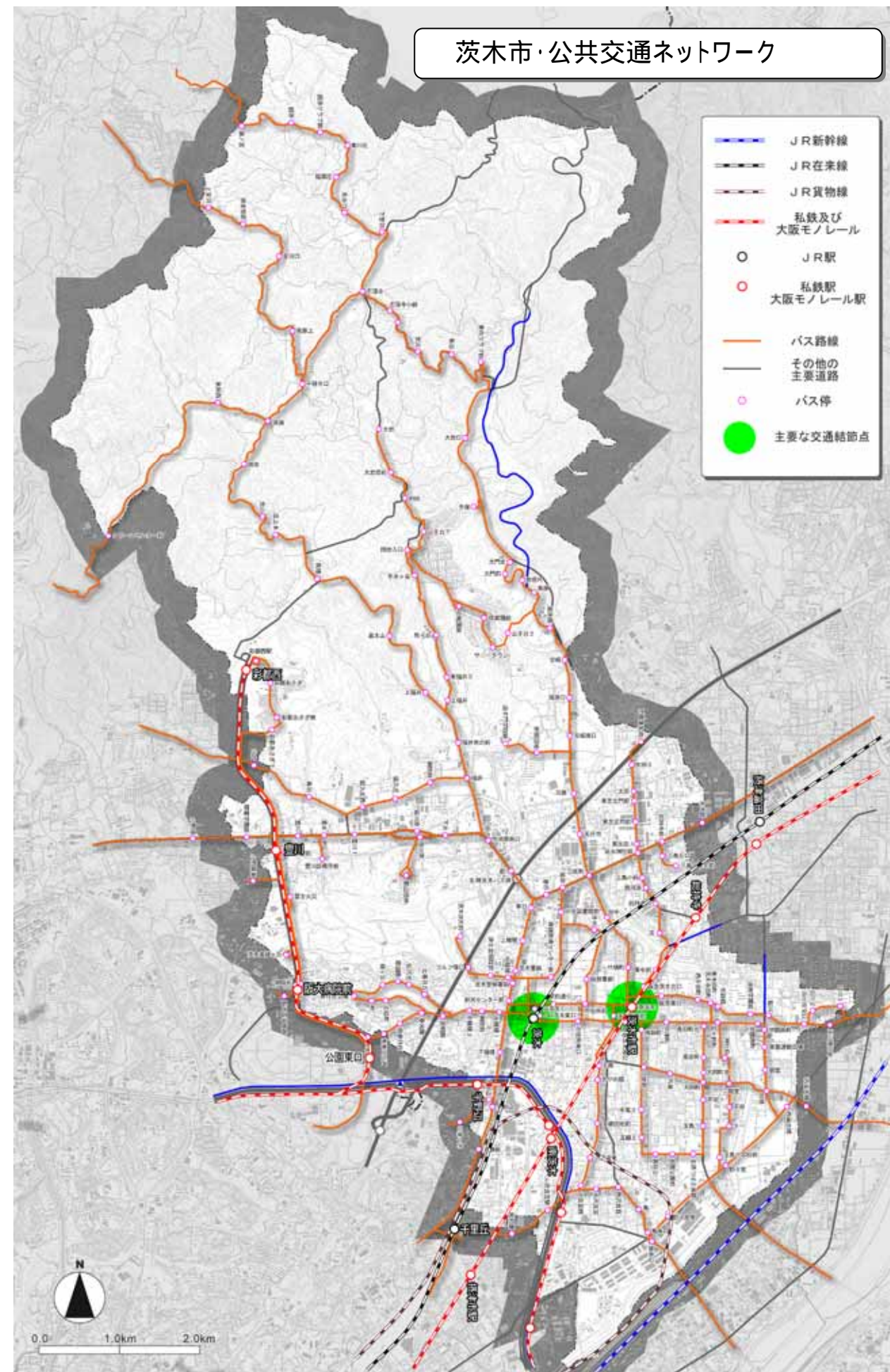
[参考] 茨木市の現状



茨木市・駐輪場一覧表

駐輪場周辺の鉄道駅	駐輪場名	開設年	自転車収容台数(台)
JR茨木駅	西駅前町自転車駐車場	S61	1,890
	JR茨木北駐車場	H4	420
	JR茨木西口駐車場	H4	230
	JR茨木駅東口自転車駐車場	H9	2,600
	春日自転車駐車場	H14	1,030
	JR茨木駅東口自転車駐車場(地上)	H18	100
	JR駅前北自転車駐車場	H19	84
	JR茨木駅前広場自転車駐車場	H21	111
	松ヶ本町自転車駐車場	H21	601
	小計		7,066
阪急茨木市駅	別院町自転車駐車場	S60	3,330
	阪急茨木北口駐車場	S62	430
	阪急茨木西口駐車場	H20	172
	双葉町駐車場	H23	1,011
	小計		4,943
阪急南茨木駅 モノレール南茨木駅	南茨木駅前自転車駐車場	S61	3,500
	南茨木駅前東駐車場	H3	270
	南茨木駅北自転車駐車場	H20	1,500
	小計		5,270
阪急総持寺駅	総持寺自転車駐車場	S60	2,640
	総持寺駅南自転車駐車場	H6	540
	小計		3,180
モノレール宇野辺駅	モノレール宇野辺駅前自転車駐車場	H3	300
モノレール沢良宜駅	モノレール沢良宜駅自転車駐車場	H10	700
モノレール阪大病院前駅	モノレール阪大病院前駅自転車駐車場	H19	100
モノレール豊川駅	モノレール豊川駅自転車駐車場	H19	121
モノレール彩都西駅	モノレール彩都西駅自転車駐車場	H19	189
合計			21,869

【参考】茨木市の現状



- 1 バス停サービス圏（半径約300m）
一般的に抵抗なく歩くことが可能な距離
- 2 JR・私鉄駅サービス圏（半径約1,000m）
「地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱」（H23.3.30、国土交通省）における「交通不便地域の定義」による距離
- 3 人口データは平成17年国勢調査メッシュデータによる
- 4 公共交通空白地帯は、「公共交通サービス圏に触れていない人口メッシュ」として定義

【参考】茨木市の現状

19 年度実施 市民アンケート調査結果(抜粋)

調査の目的	・茨木市民の交通行動の実態（目的、利用交通手段、利用理由等）を把握する。 ・茨木市全域及び中心市街地で考えられる交通の取組に対する市民の意見・評価を把握し、今後の交通政策のあり方の検討資料とする。
調査対象者	・茨木市民（住民基本台帳から無作為抽出）
調査日時	・調査票発送日：平成 19 年 9 月 14 日（金） ・有効回答票回収期限：平成 19 年 10 月 19 日（金）茨木郵便局着
調査方法	・郵送配付、郵送回収
配布・回収数	配付数 2,000 票 回収数 989 票

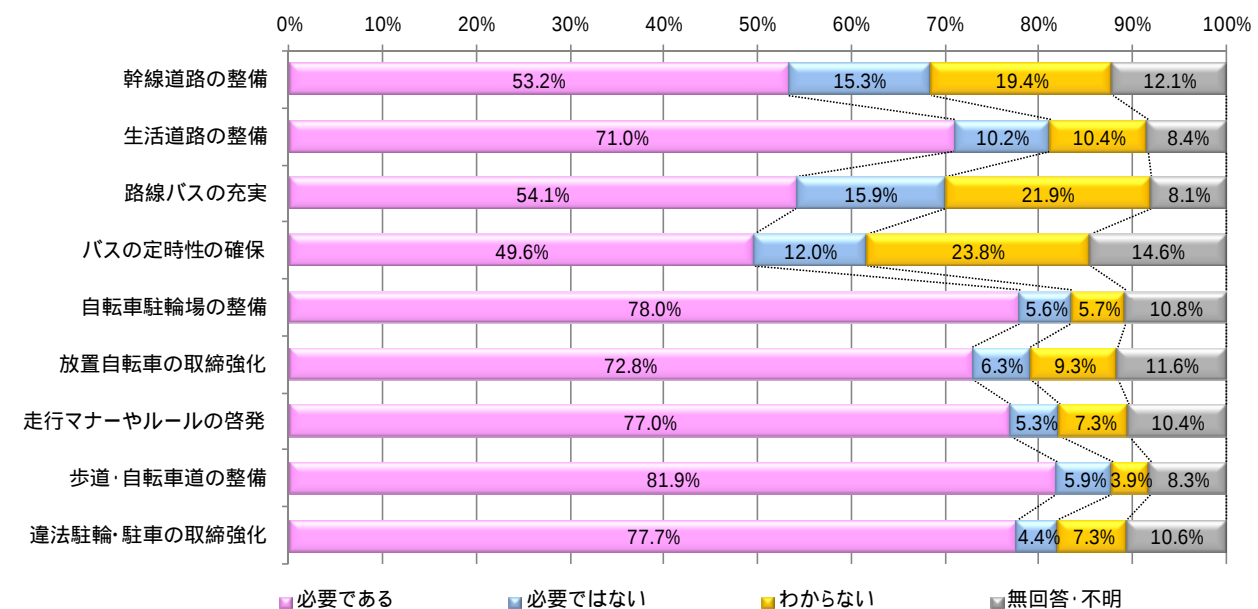
交通に関する取り組みの必要性

- ・全ての取組に対して、「必要である」の割合が「必要でない」の割合を大きく上回る
- ・自転車対策、中心市街地の各取組に対しては、「必要である」が 7 割を超えている。
- ・道路整備、バス対策に対しては、約 5 割が「必要である」となっているが、他の取り組みと比較するとやや低い

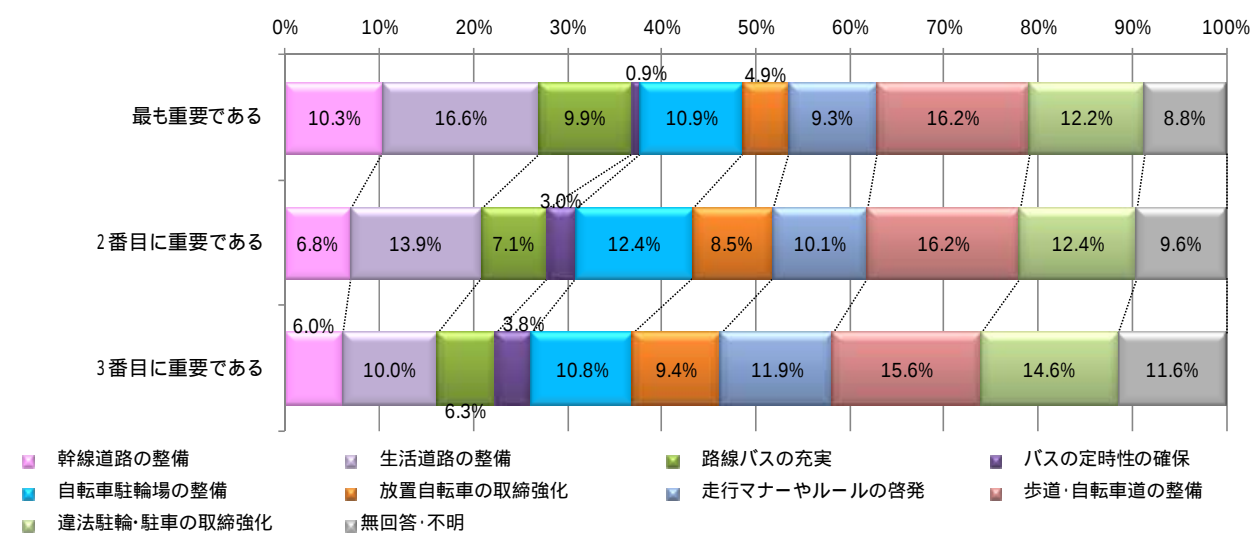
取り組みの重要度

- ・最も重要である取組として、「生活道路の整備」が 16.6%と最も多く、続いて「歩道・自転車道の整備」が 16.2%、「違法駐輪・駐車取締強化」が 12.2%
- ・重み付けによる点数化の結果を見ると、「歩道・自転車道の整備」が 1588 点で最も高く、続いて「生活道路の整備」が 1429 点、「違法駐輪・駐車取締強化」が 1262 点
) 点数：最も重要である：5 点、2 番目に重要である：3 点、3 番目に重要である：2 点の重み付けにより、点数化

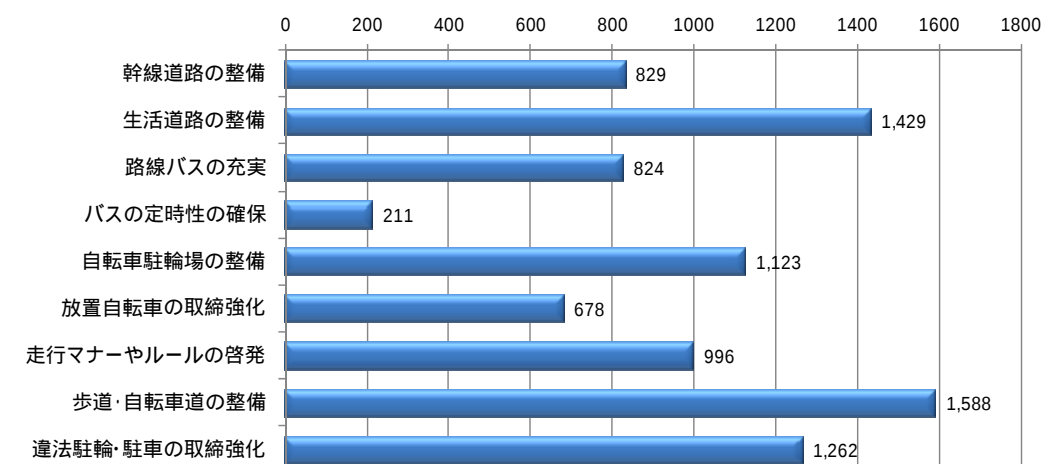
交通に関する取り組みの必要性



取り組みの重要度



点数化



都市・地域総合交通戦略要綱

平成 2 1 年 3 月 1 6 日

都市・地域整備局長

第一 目的

この要綱は、進展する少子・超高齢社会への対応、交通渋滞の緩和、交通に起因する環境負荷の低減等のため、過度に自家用車利用に依存することなく、徒歩、自転車、公共交通等の各モードが連携し適切な役割分担のもと、望ましい都市・地域像の実現を図る観点から、地方公共団体を中心として、関係機関・団体等が相互に協力し、都市・地域が抱える多様な課題に対応すべく、交通事業とまちづくりが連携した総合的かつ戦略的な交通施策の推進を図るものであり、もって魅力と活力があふれる都市・地域の整備を行うことを目的とする。

第二 協議会

- 1．地方公共団体は、都市・地域総合交通戦略（以下「総合交通戦略」という。）に基づく取組を進めようとする場合、関係機関・団体等から構成される協議会を設置することができる。
- 2．協議会は、必要があると認めるときは、利用者、地域住民の代表その他必要な者の意見を聴くことができる。
- 3．前項の都市を管轄する地方整備局等は、協議会に対し必要な助言その他の援助を行うものとする。

第三 総合交通戦略の策定

- 1．地方公共団体又は協議会（以下「協議会等」という。）は、次の各号に掲げる事項を定めた総合交通戦略の作成を行うことができる。
 - (1) 都市における現状及び課題
 - (2) 都市が目指す将来像
 - (3) 総合交通戦略の区域
 - (4) 総合交通戦略の目標
 - (5) 目標達成に必要な施策・事業
 - (6) 関係者の役割分担を踏まえた実施プログラム
 - (7) 推進体制
 - (8) その他必要な事項
- 2．協議会等は、前項により策定された戦略を、国土交通大臣に申請し、認定を受けることができる。
- 3．国土交通大臣は、前項の申請を受けた場合において、総合交通戦略が次の各号に定める全ての要件に該当すると認められる場合は、当該戦略を認定するものとする。
 - (1) 戦略に基づく施策・事業に関係する多様な実施主体により策定されていること
 - (2) 戦略の目標が、都市が目指す将来像にふさわしいものであること
 - (3) 必要となる施策・事業が前号の将来像の実現に十分なものであること
 - (4) 実施プログラム、推進体制が適切であること
- 4．国土交通大臣は、前項の規定により当該計画の認定をしたときは、協議会等に通知するものとする。

第四 支援措置

- 1．国は、協議会等に対して、第三 3 項により認定した戦略に係る施策・事業に対し、予算措置その他の総合的支援を講じるものとする。