

第2回 茨木市総合交通戦略策定協議会 (説明資料)

＜目次＞

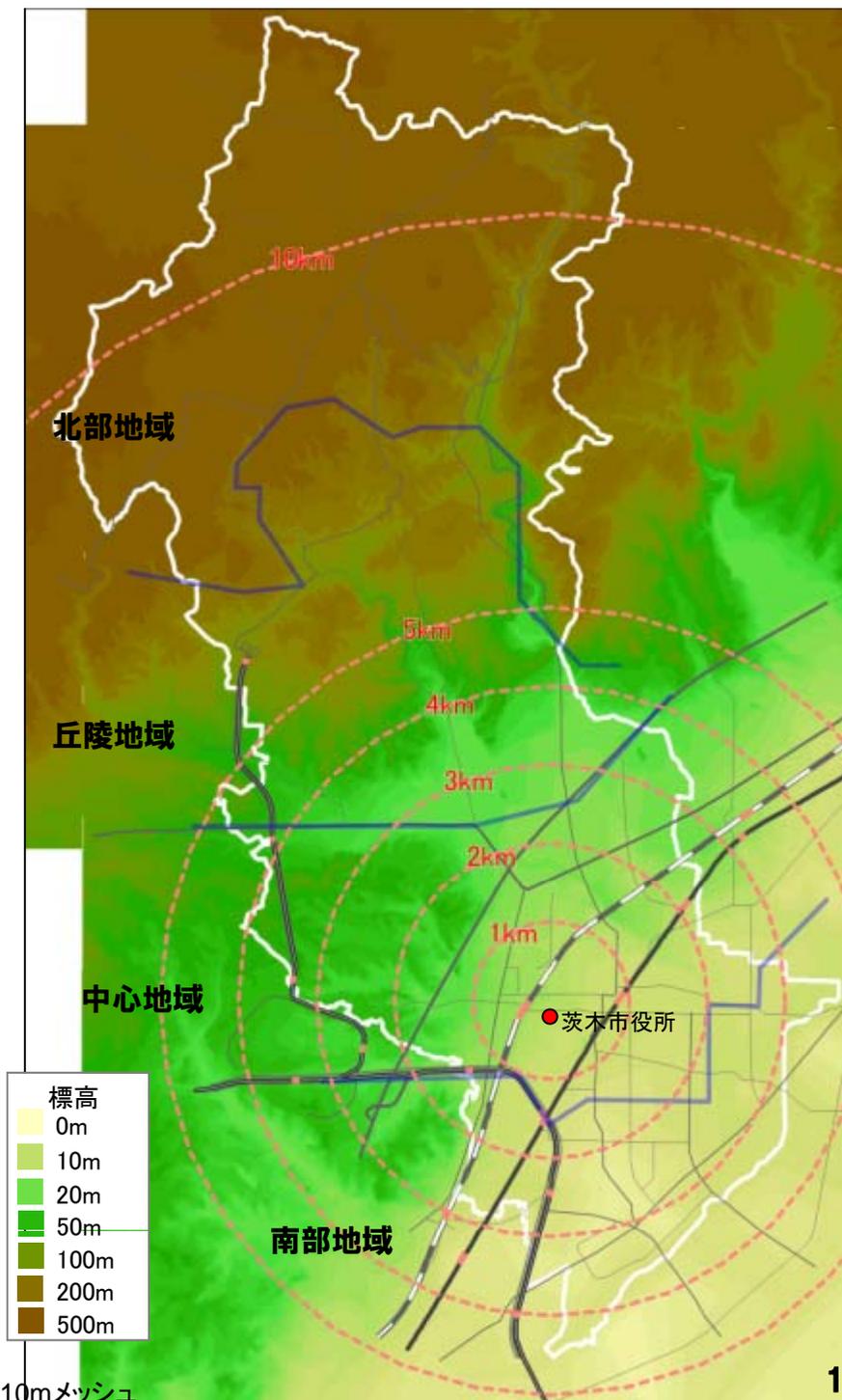
1. 茨木市の概要	1
2. 茨木市の主要な計画・事業	13
3. 茨木市のまちの将来像	15
4. 交通の現況	16
5. 将来像に向けた都市交通の課題	33
6. 将来の交通体系の基本方針(案)	34
7. 交通体系の将来像(案)	35
8. アンケート調査の実施について	37
9. 次回協議会の内容(案)	40

平成24年10月2日
茨木市

1. 茨木市の概要

(1) 地域概況

- ・ 中心地域と南部地域は平野が広がり、茨木市役所から概ね4km圏内に収まる。
- ・ また、北部地域は大半が山地である。

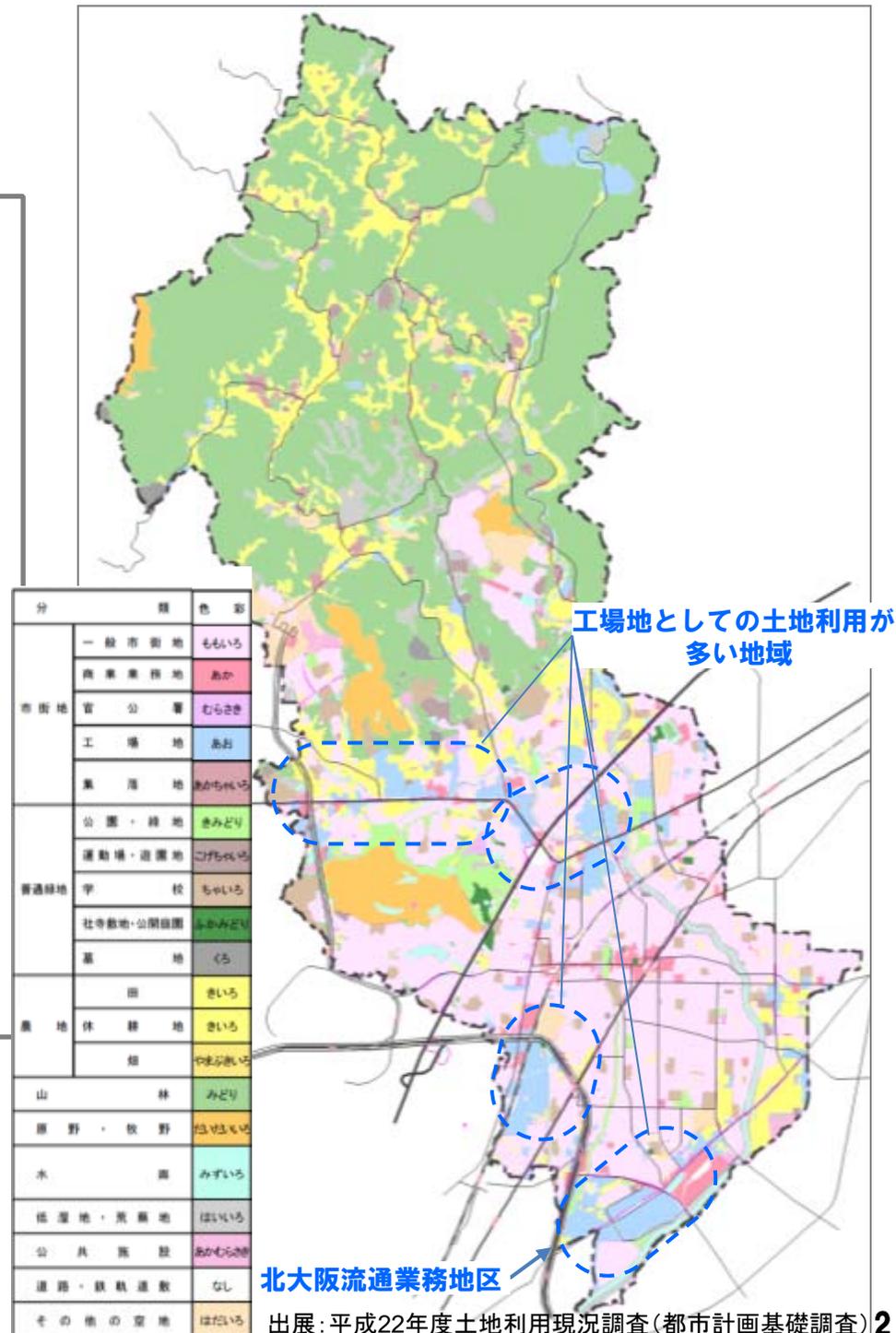


1. 茨木市の概要

(2) 土地利用現況

- ・ 中心地域と南部地域の多くが一般市街地（住宅地や店舗の混在）として利用されている。
- ・ 北部地域と丘陵地域の一部は、山林及び田、畑が中心の土地利用である。
- ・ 主要な道路の沿線では、工場地（流通施設を含む）としての土地利用が多い。
 - 国道171号、- 大阪高槻京都線（新）、
 - 大阪中央環状線
- ・ 南部地域には、中央卸売市場やトラックターミナル等が立地した、北大阪流通業務地区がある。
- ・ 近年、工場の閉鎖がみられるが、新たなまちづくりの場としての活用が期待されている。

例) (仮称) JR総持寺駅の整備
スマートコミュニティ

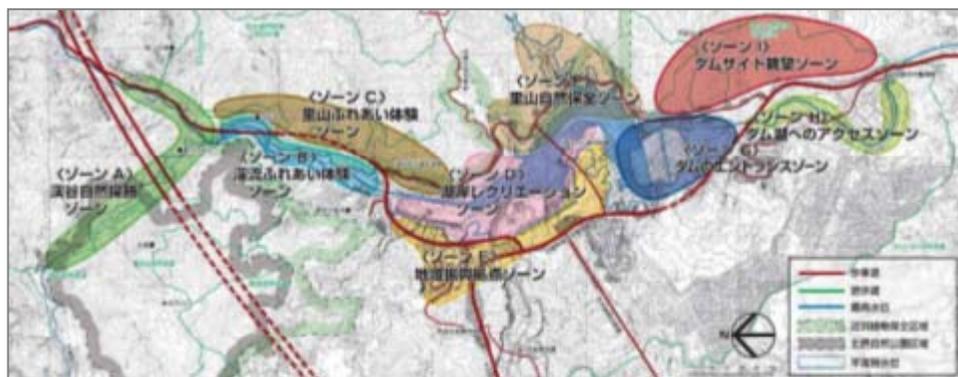


1. 茨木市の概要

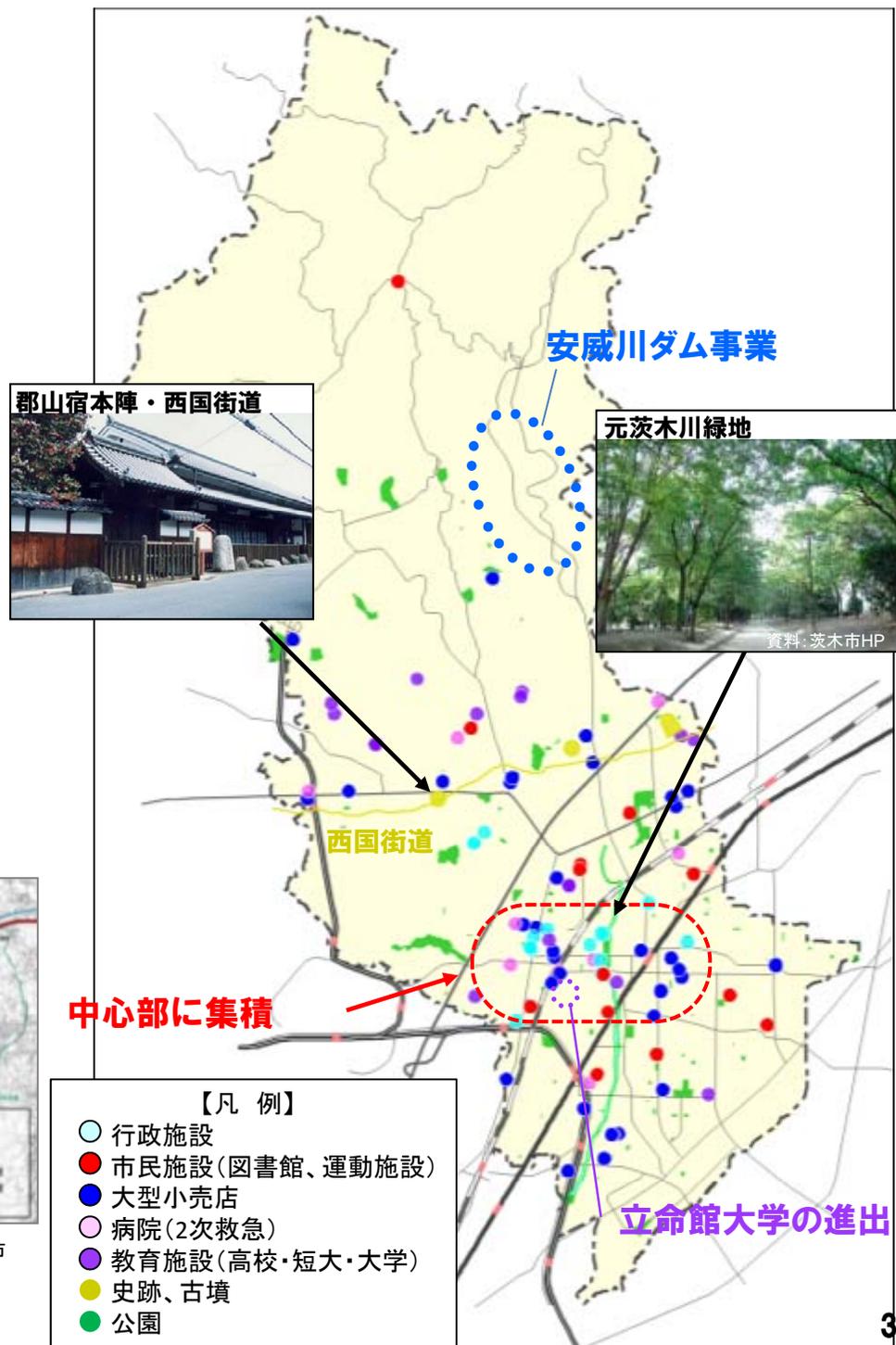
(3) 主要施設の分布状況

- ・市中心部は、大型小売店や病院・官公署等が集積しており、生活利便性の高い地域となっている。
- ・市中心部の南北に広がる元茨木川緑地や、市内各地の公園や北部地域の自然歩道など、市民の憩いの場が整備されている。
- ・国道171号とほぼ並行する西国街道には、郡山宿本陣や、古墳などの歴史的資源が残っている。
- ・今後、安威川ダム事業に合わせて、周辺は、環境学習の場としての整備が予定されている。

■安威川ダム周辺の活用・保全のゾーン区部



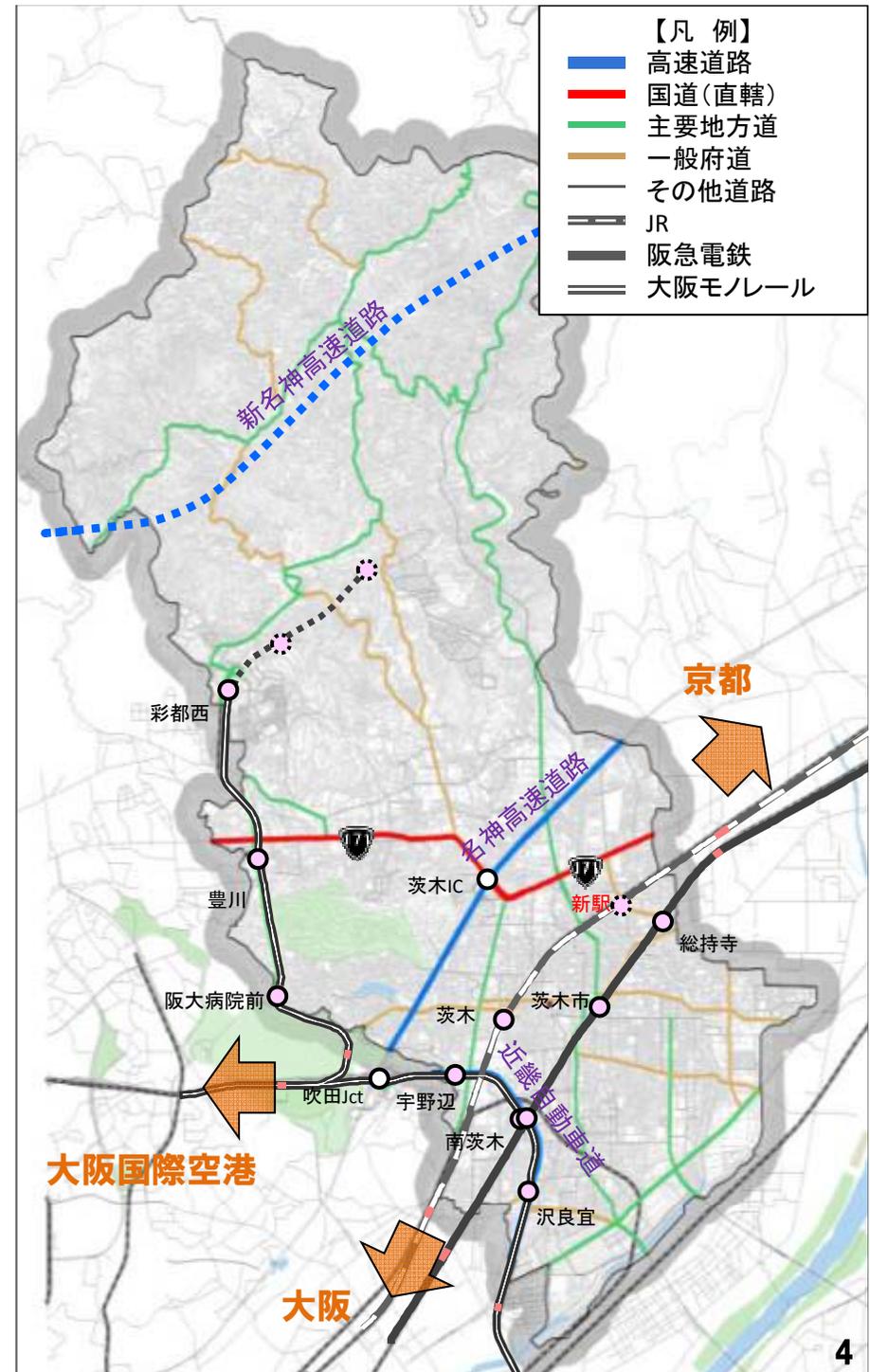
出展：「安威川ダム周辺整備基本方針(平成21年8月)」大阪府・茨木市



1. 茨木市の概要

(4) 交通基盤

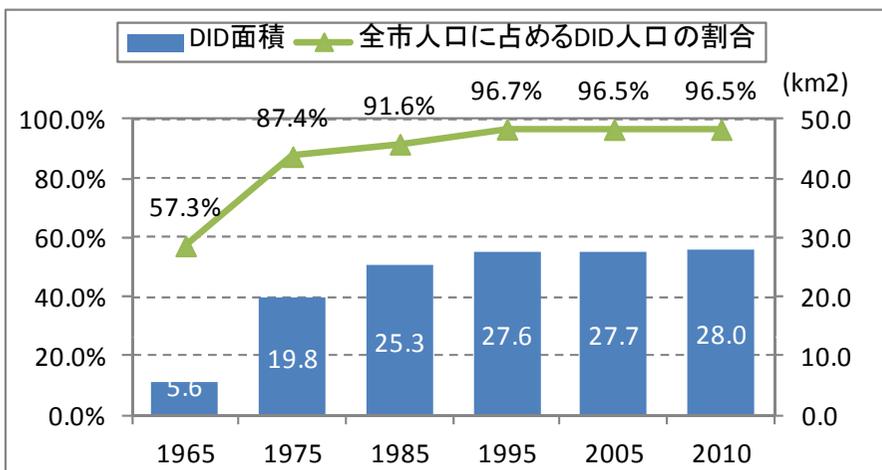
- ・ 京阪神を繋ぐ国土軸上に位置し、大阪府内を結ぶ地域幹線軸が縦横に交差する、広域的な交通条件に恵まれた地域。
- ・ 鉄道は3社が運行しており、大阪市内や京都市内、大阪国際空港等にアクセスしている。
- ・ 今後は、（仮称）JR総持寺駅や新名神高速道路の整備に伴い、一層の利便性向上が期待される。



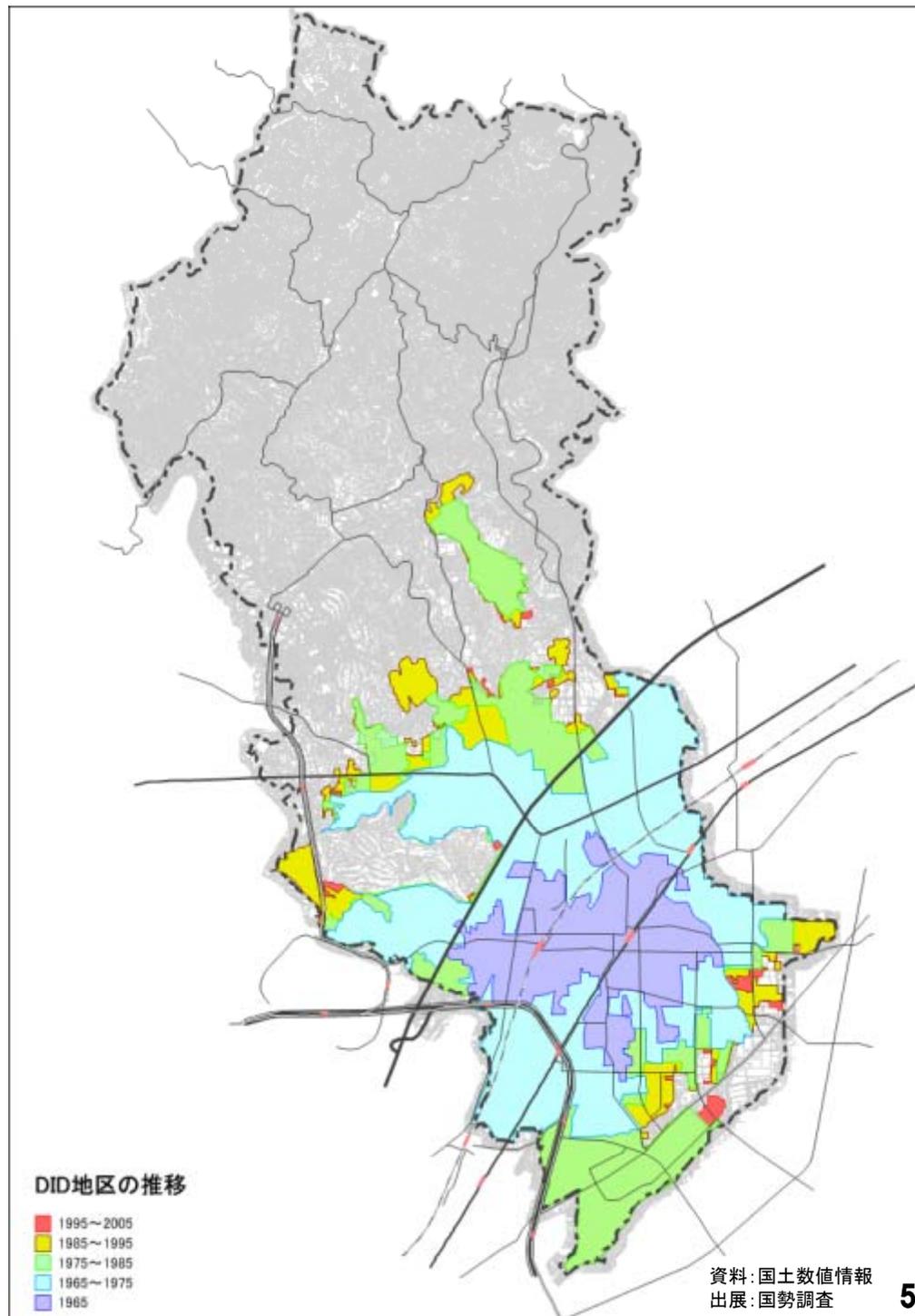
1. 茨木市の概要

(5) DID地区の推移

- ・1965年には、現在のJR茨木駅及び阪急茨木市駅を中心とした地区に人口が集中していたが、その後、1995年までに平地の多くがDID地区となり市街地が拡大した。
- ・1995年～2010年の15年間は、DID地区はわずかな拡大に留まっている。
- ・2010年現在において、市民の約97%がDID地区内に居住している。



出展: 国勢調査



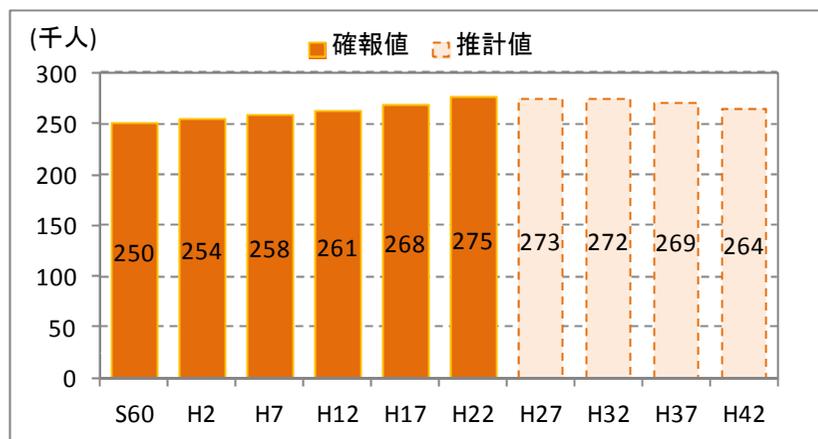
資料: 国土数値情報
出展: 国勢調査

1. 茨木市の概要

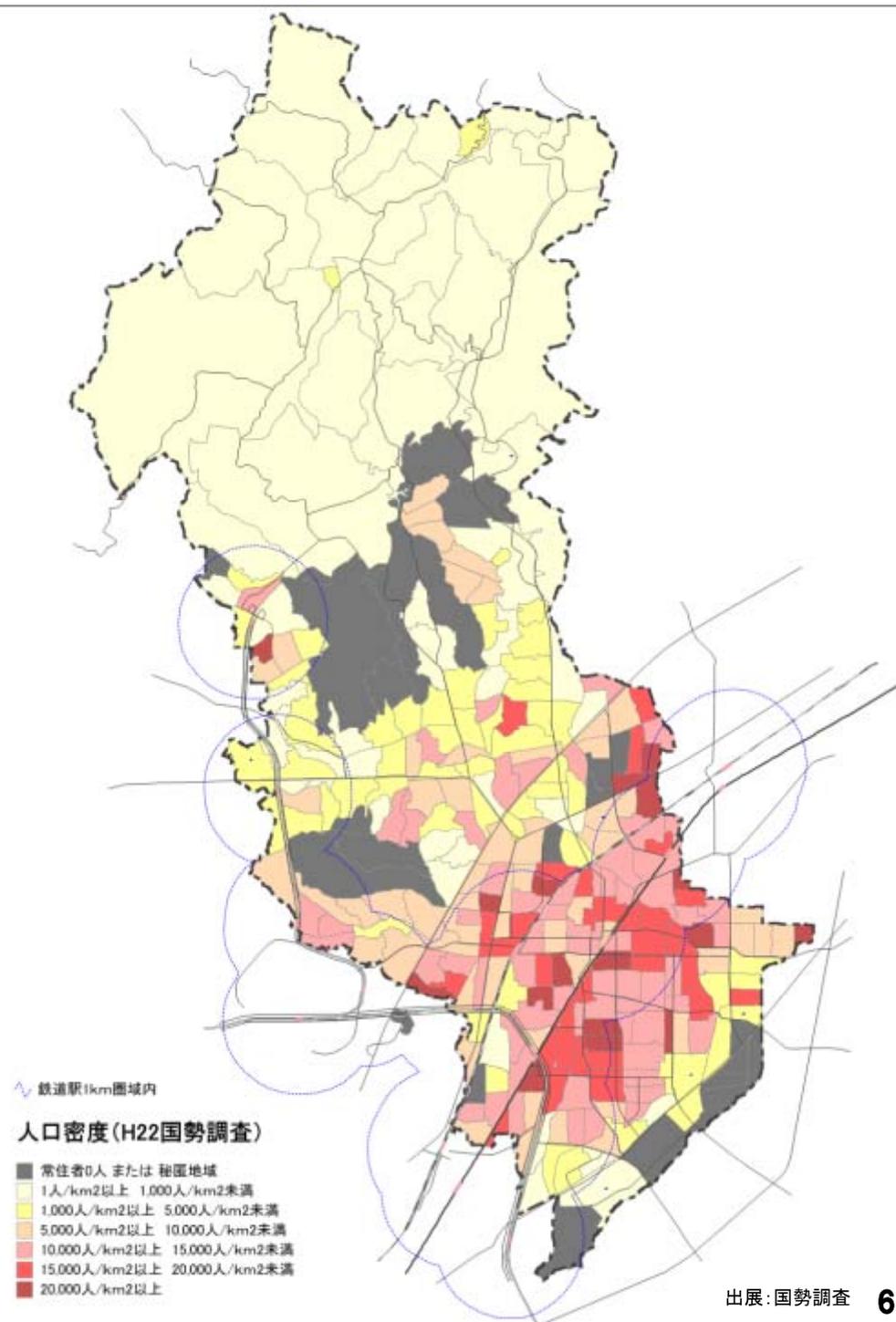
(6) 人口密度

- ・ JR、阪急の沿線は人口密度が高い。
- ・ 南部地域は、鉄道駅から離れている地区でも人口密度が高い傾向にある。
- ・ 全国的には人口減少社会であるが、茨木市では人口が微増傾向にある。
- ・ ただし、将来的には減少に転じると予想されている。

■人口の推移



出展：確報値は、国勢調査
推計値は、『日本の市区町村別将来推計人口』
(平成20年12月推計、国立社会保障・人口問題研究所)より



1. 茨木市の概要

(7) 人口増減率(H17,H22年度国勢調査)

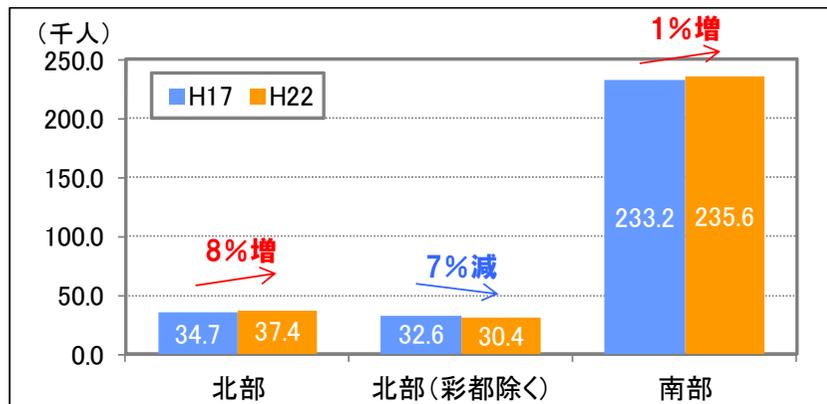
【人口増加】

- ・平成17年から平成22年にかけて、彩都では基盤整備及びモノレール彩都線の延伸が進み、人口増加率は高い。
- ・また、阪急茨木市駅周辺ではマンション等の高度利用が進んでおり、人口増加率が高い。

【人口減少】

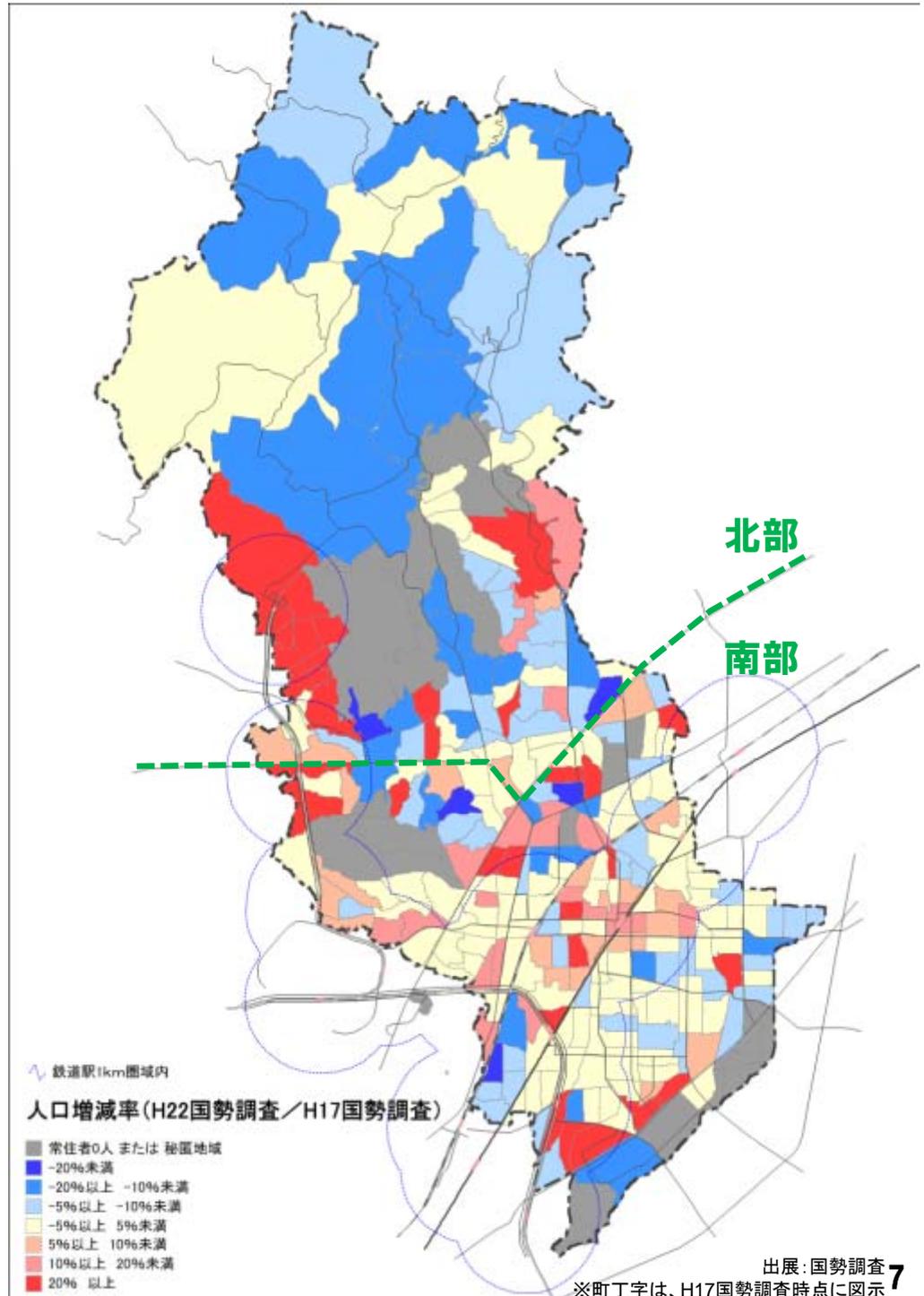
- ・北部（国道171号と名神高速道路の以北）では、彩都を除き全体的に減少傾向にある。

■地域別の人口増減



出展:国勢調査

※彩都は、H22国勢調査時点における「彩都あさぎ」、「彩都やまぶき」に加え、住居表示前のH17年時点と整合を取るため、「大字粟生岩阪」を加えた範囲とした。



出展:国勢調査

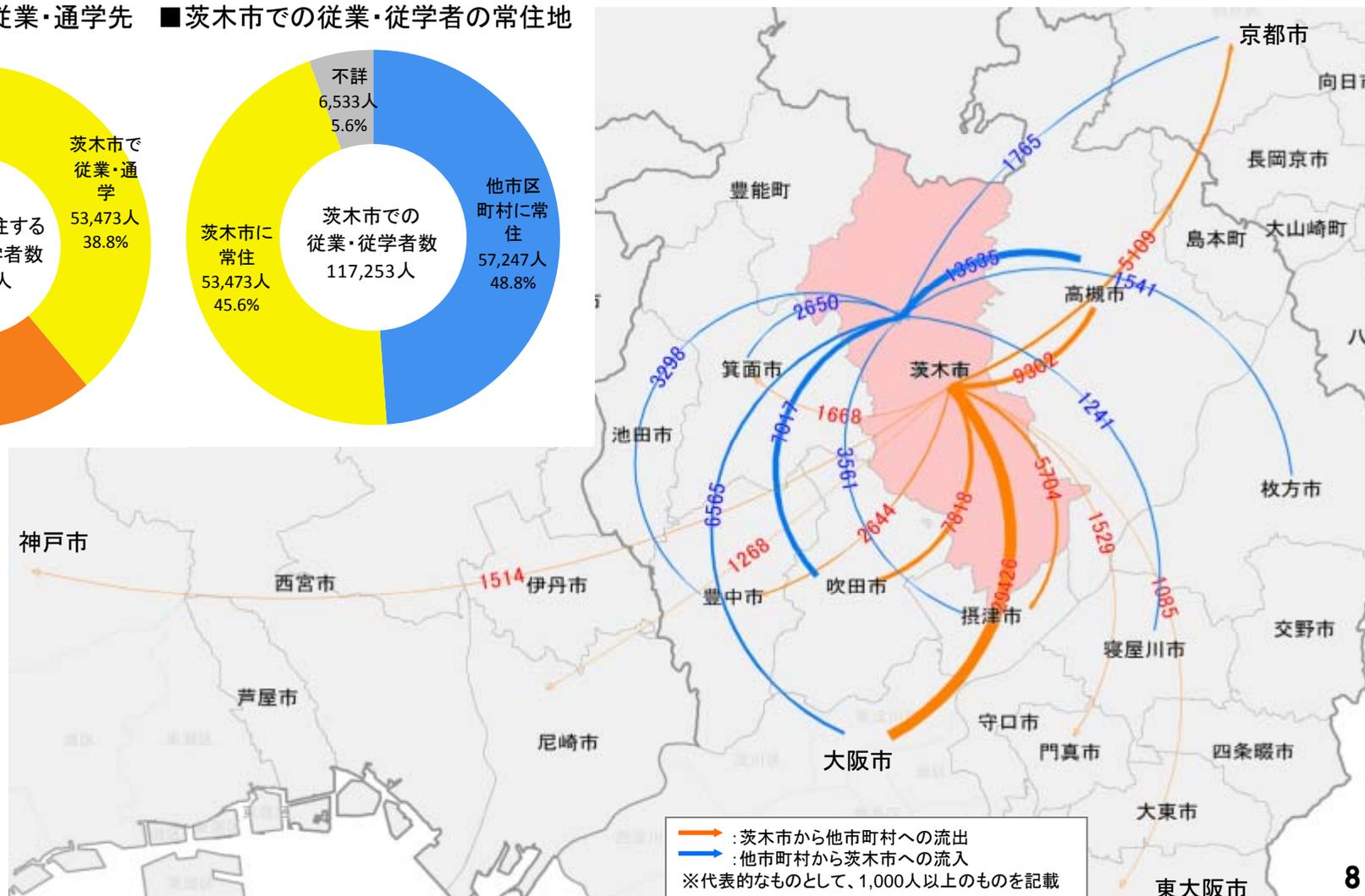
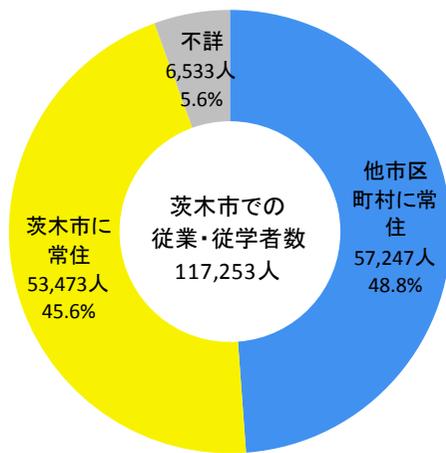
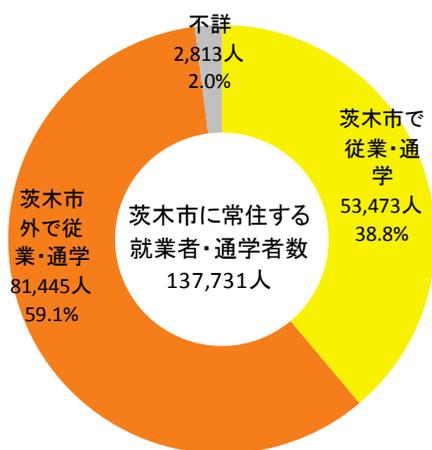
※町丁字は、H17国勢調査時点に図示

1. 茨木市の概要

(8) 15歳以上の就業者・通学者数(H22国勢調査)

- ・市に常住する就業者・通学者のうち約6割（約8.1万人）は市外に通勤・通学をしている。
- ・一方で、他市から茨木市への就業者・通学者は約5.7万人となっている。

■ 茨木市常住者の従業・通学先 ■ 茨木市での従業・従学者の常住地

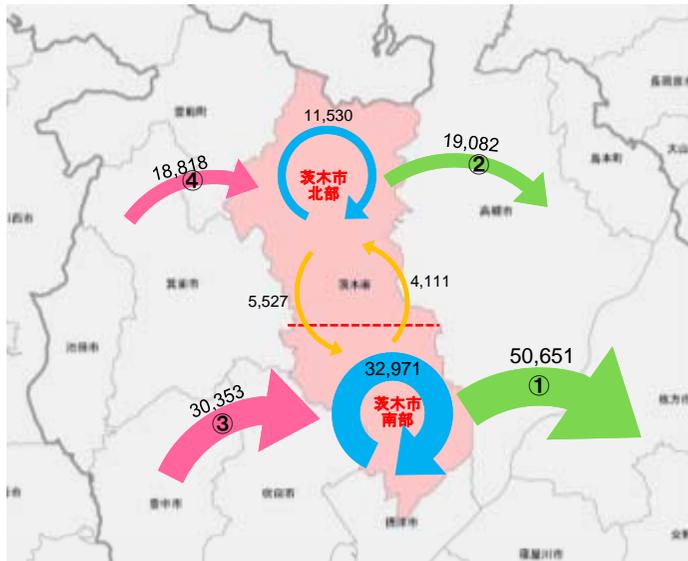


1. 茨木市の概要

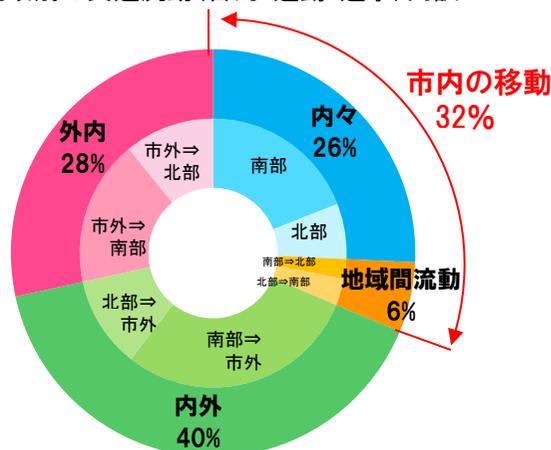
(9)市域内・市域外の流動(第5回(平成22年)近畿圏パーソントリップ調査(速報値))

- ・茨木市を起終点とする通勤・通学目的の移動のうち、32%が市内での移動であり、市の北部から南部、または市の南部から北部への移動は、全体の6%である。

《茨木市地域別の交通流動(目的:通勤・通学)》



《茨木市地域別の交通流動(目的:通勤・通学)内訳》

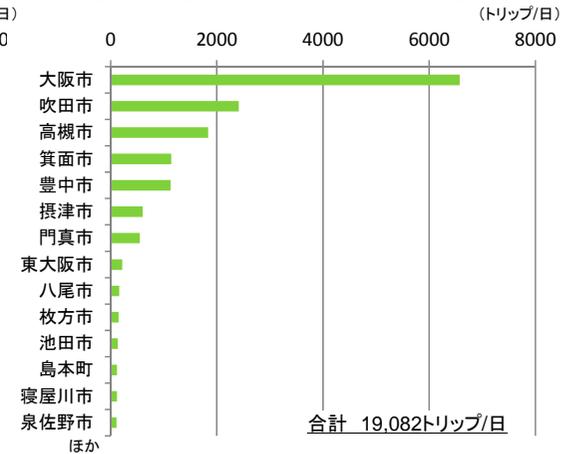


※茨木市南北が不明のトリップは集計から除く

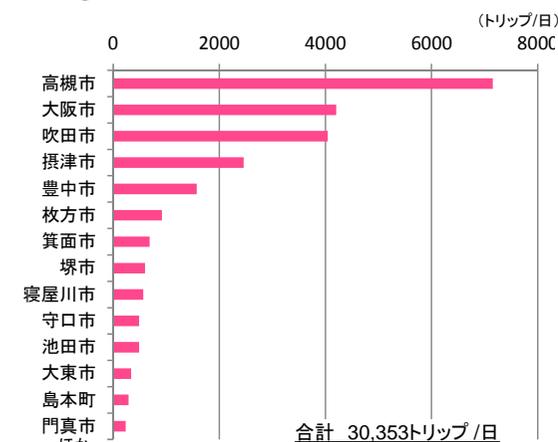
《①内外流動(南部⇒市外)通勤・通学先》



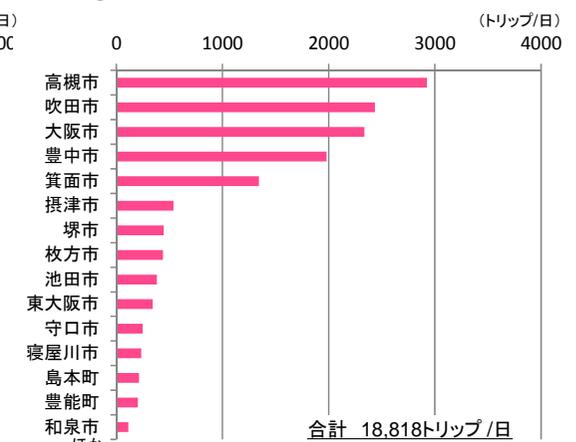
《②内外流動(北部⇒市外)通勤・通学先》



《③外内流動(市外⇒南部)居住地》



《④外内流動(市外⇒北部)居住地》



1. 茨木市の概要

(10) 高齢化 H22年度国勢調査より

- ・ 茨木市は、全国平均と比較すると高齢化率は低いが、地域別にみると、北部地域は一様に高齢化率が高い。
- ・ 昭和30～40年代に開発された団地では、高齢化が進展しており、その後開発された団地においても、同世代が一度に入居したことで、高齢化の急激な進展が予想される。
- ・ 団地以外では、春日丘地区や大池地区などの戸建住宅地においては高齢化率が高い。

■ 公営住宅を例にした茨木市における宅地開発(大阪府・都市再生機構)

開発・管理主体	住宅名称	所在地	戸数	経営開始
大阪府	茨木郡山	茨木市新郡山1丁目	805	S46
	茨木安威	茨木市南安威2丁目	770	S49
	茨木松ヶ本	茨木市松ヶ本町	209	S56
	茨木玉水	茨木市玉水町	144	S62～H04
	茨木東奈良	茨木市東奈良一丁目、二丁目	324	S64～H12
	茨木玉櫛	茨木市玉櫛一丁目、二丁目	535	H05～H21
	茨木三島丘	茨木市三島丘一丁目、二丁目	354	H09～H16
	茨木西福井	茨木市西福井二丁目	387	H15～H22
都市再生機構	総持寺	茨木市総持寺台 及び 高槻市	1,786	S36
	オークタウン東茨木	茨木市橋の内二丁目	539	S61～H5
	茨木三島丘ウエスト	茨木市三島丘二丁目	280	H9～H11
	茨木学園町	茨木市学園町	438	H11～H14
	茨木三島丘イースト	茨木市三島丘二丁目	342	H13～H15

資料: 大阪府、都市再生機構HP

■ 茨木市内のニュータウン

所在地	地区名	開発の概要				参考	
		事業主体	事業手法	開始	終了(予定)	計画戸数(戸)	計画人口(人)
茨木市	茨木サニータウン	民間	旧住造法	S45	S58	3,000	10,000
茨木市、箕面市	国際文化公園都市	都市機構	区画整理	H6	H24	16,700	50,000

【ここでの「ニュータウン」の定義】

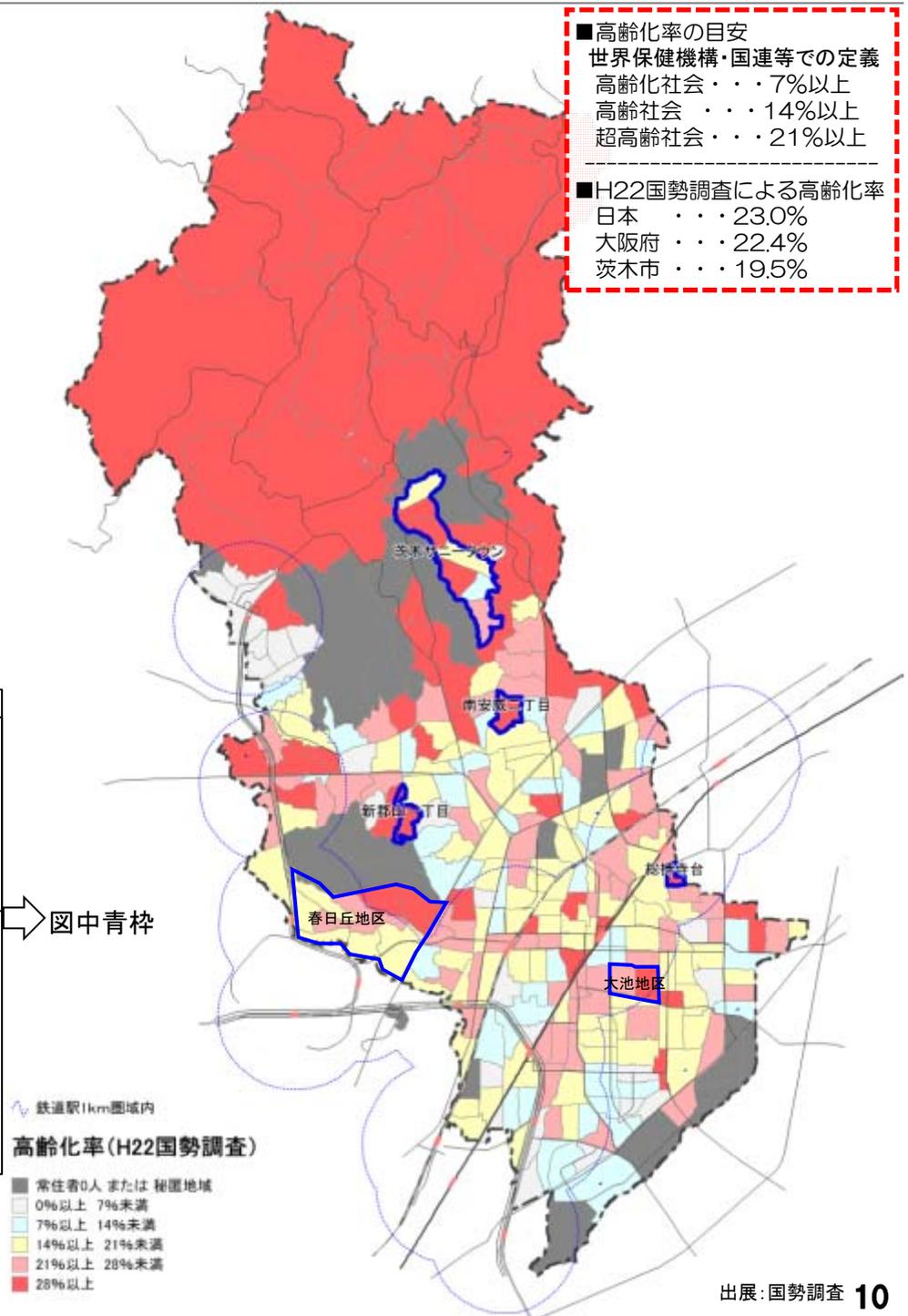
条件①: 昭和30年度以降に着手された事業

条件②: 計画戸数1,000戸以上又は計画人口3,000人以上の増加を計画した事業のうち、地区面積16ha以上であるもの

資料: 国土交通省 土地総合情報ラブラリー(平成22年度作成)

■ 高齢化率の目安
世界保健機構・国連等での定義
高齢化社会・・・7%以上
高齢社会・・・14%以上
超高齢社会・・・21%以上

■ H22国勢調査による高齢化率
日本・・・23.0%
大阪府・・・22.4%
茨木市・・・19.5%

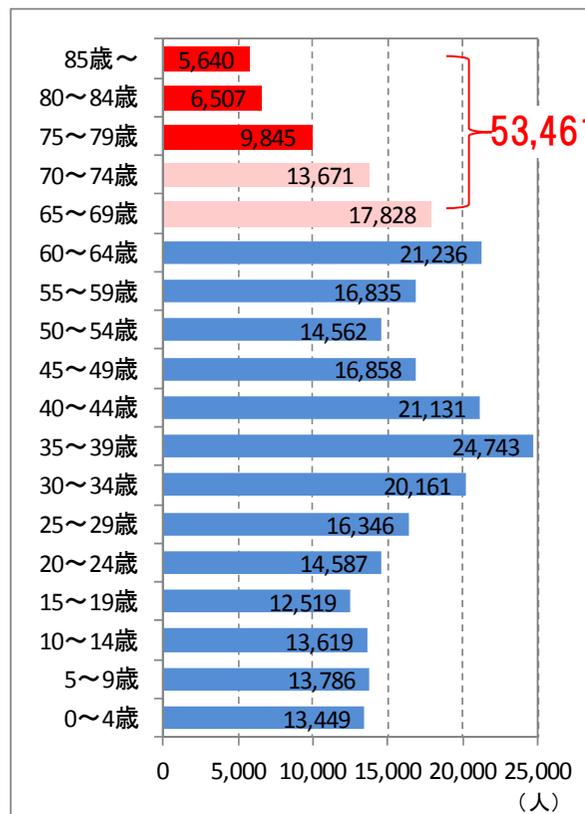


1. 茨木市の概要

(11) 高齢化(予測値)

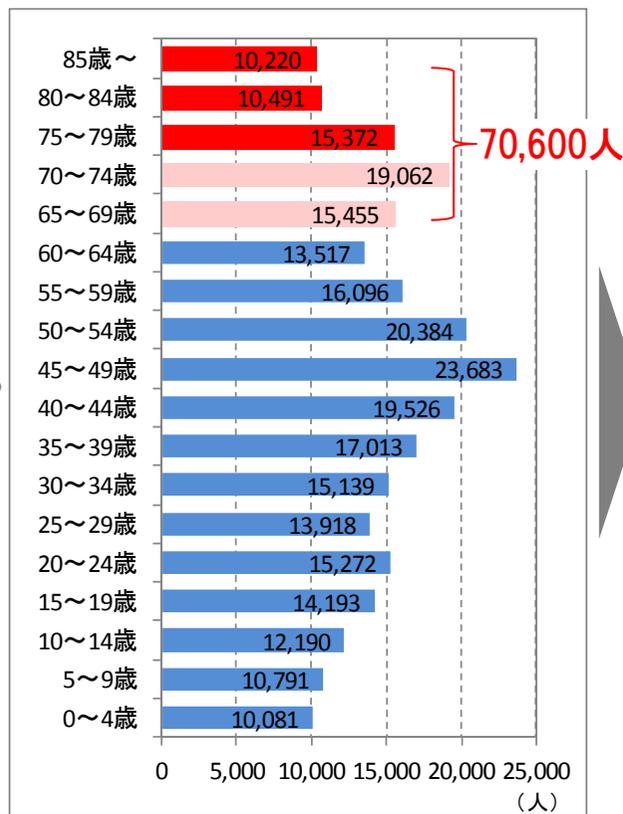
- ・現在、約5.4万人の高齢者が市内に常住しており、今後10年間で約1.7万人（約1.3倍）増加し、約7.1万人（高齢化率約26%）になると推計されている。

■ H22国勢調査
高齢化率 19.5%



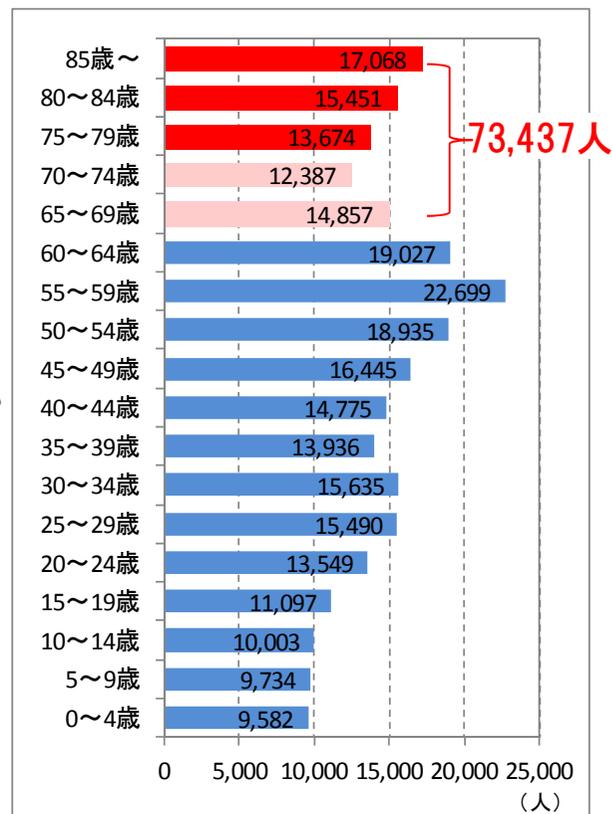
出典: 国勢調査(※年齢不詳は除く)

■ 概ね10年後(H32)
高齢化率 25.9%



出典: 『日本の市区町村別将来推計人口』(平成20年12月推計、国立社会保障・人口問題研究所)より

■ 概ね20年後(H42)
高齢化率 27.8%



1. 茨木市の概要

(12)茨木市の特徴

■ 利便性の高い交通網

- ・複数の鉄道(JR、阪急、モノレール)が乗り入れており、大阪や京都といった関西の文化・経済の中心都市へのアクセス性に優れている。
- ・高速道路(名神高速道路、中国自動車道、近畿自動車道)や主要幹線道路(大阪中央環状線、国道171号等)が整備されており、広域的な移動を支える道路網が確保されている。
- ・北部地域では新名神高速道路の建設が進められており、更なる利便性の向上が期待できる。

■ 多様で豊かな環境

- ・北部地域は北摂山系の山林や田畑等みどり豊かな自然環境に恵まれている。
- ・南部地域では、住宅・事業所・流通業務地や工業地などの土地利用が行われている。
- ・郡山宿本陣や西国街道をはじめ、文化財や旧街道などの歴史的資源がある。

■ 恵まれた居住環境

- ・人口減少社会を迎えた現在において高齢化は進展してるが、人口は緩やかに増加している。
- ・市中心部では土地の高度利用が進み、丘陵地域では彩都等新市街地の開発が進行している。
- ・市内の事業所・教育機関に市域外からも多くの人が入居している。
- ・市中心部には商店街や大型商業施設、公共施設があり、多様な目的で人が集まる。

茨木市は、上記特徴から「**便利で住みやすいまち**」の条件を備えているといえる。

2. 茨木市の主要な計画・事業

・茨木市の上位・関連計画

・市の総合計画や、市長マニフェストにおいても、「生活」や「住みやすさ」に重点を置いている。今後、第5次総合計画をはじめ各種計画の見直しが行われるが、便利で住みやすいまちの条件を活かした、施策展開を基本としている。

■上位計画

第4次 茨木市総合計画(H17.3)

※平成25年度より第5次の検討をスタート

◎基調(基本理念)

・希望と活力に満ちた文化のまち いばらき

◎都市像

・こころやすらか「福祉充実都市」

・くらしやすらか「安心実感都市」

・未来はぐくむ「環境実践都市」

・活力あふれる「生活躍動都市」

・個性かがやく「文化創造都市」

□市長マニフェスト

最重要政策

※マニフェスト推進検討部会にて、具体策や工程表を策定中

1: 公務員改革

2: 次の茨木を担う人材育成

3: 豊かな茨木を創るための生涯学習、社会教育

4: 安心・安全なまちづくりと市民活動、市民生活の改善

5: 社会保障の充実

6: 子育てにやさしいまち茨木

7: 住みつづけたいまち茨木

8: 活気ある茨木の商工業、農業政策

■関連計画

都市計画

茨木市都市計画マスタープラン(H19.6)

環境

茨木市環境基本計画(H16.6)

地球温暖化対策実行計画(H24.3)

中心市街地

茨木市中心市街地活性化基本計画(H16.11)

産業

茨木市産業振興ビジョン(H22.3)

茨木市産業振興アクションプラン(H23.3)

保健福祉

茨木市総合保険福祉計画(H24.3)

地域福祉計画(H24.3)

障害者福祉に関する長期計画・障害者福祉計画(H24.3)

高齢者保健福祉計画・介護保険事業計画(H24.3)

健康いばらき21・食育推進計画(H24.3)

2. 茨木市の主要な計画・事業

・茨木市における主要プロジェクト

- ・より生活の質の向上が期待される、各種事業や計画が進行中

■計画概要

①立命館大学の進出

- ・新キャンパスの設置、防災公園、市民開放施設、周辺アクセス道路等の整備
- ・平成27年4月に開学を予定

②(仮称)JR総持寺駅の整備

- ・新駅の設置、分譲マンション開発と一体的に、駅前広場、駐輪場等交通結節点を整備
- ・平成30年春に開業を予定

③スマートコミュニティ整備

- ・太陽光発電を備えた住宅等エネルギーの効率利用を図る環境配慮型都市の建設
- ・平成25年度の事業着手を目指す

④彩都事業

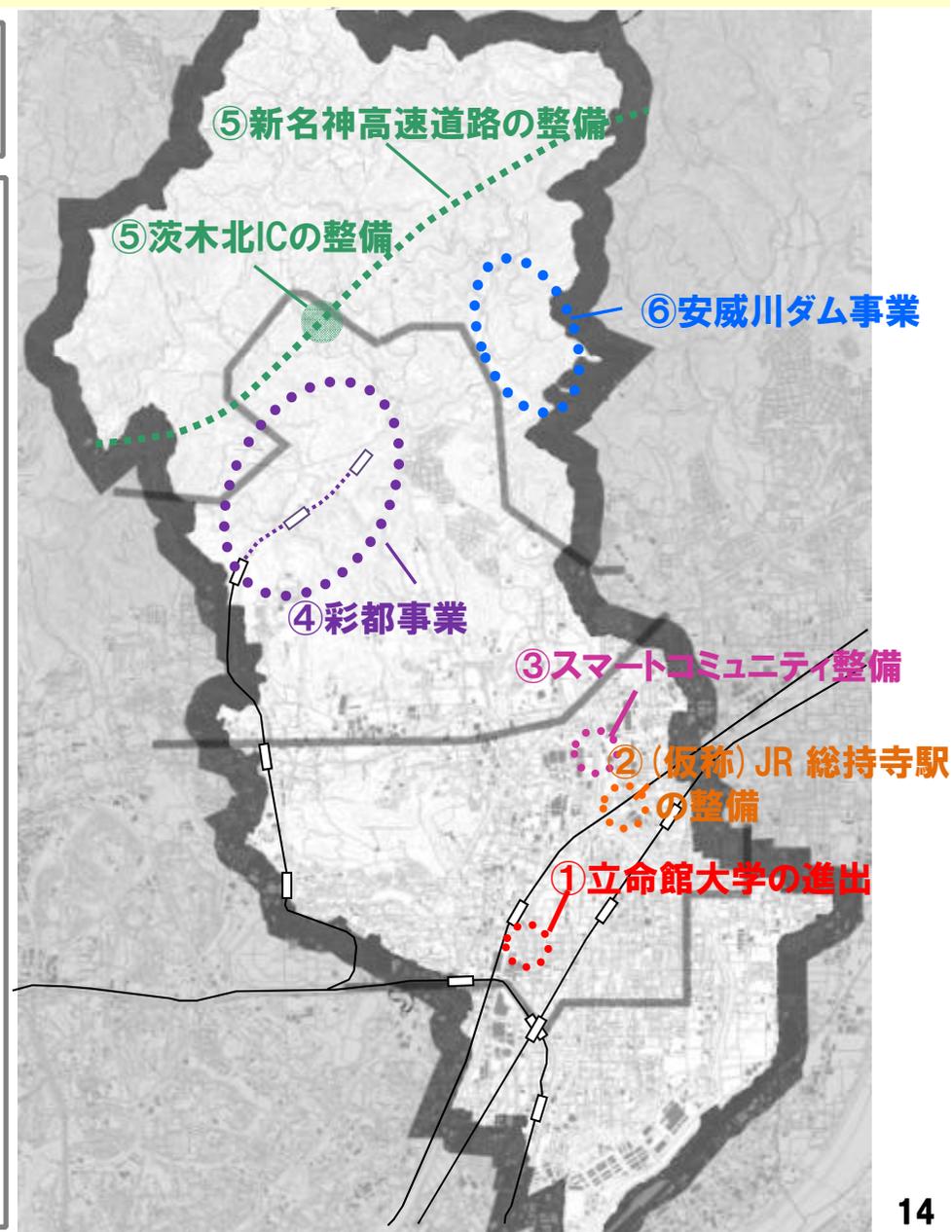
- ・西部地区は平成25年度に概ね事業完了
- ・中部地区は今年度事業着手し、平成27年度のまちびらきを目指す

⑤新名神高速道路、茨木北ICの整備

- ・本線、IC、PA、アクセス道路の整備
- ・平成29年3月の供用を目指す(高槻～神戸)

⑥安威川ダム事業

- ・ダム本体の建設、アクセス道路等整備
- ・ダム周辺は環境保全や、レクリエーション空間の整備
- ・今年度から本体工事着手に向けた準備工事を予定



3. 茨木市のまちの将来像

茨木市の特徴

『便利で住みやすいまち』の条件を備えている

- ・ 利便性の高い交通網
- ・ 多様で豊かな環境
- ・ 恵まれた居住環境

茨木市の上位計画等

- ・ 「生活」や「住みやすさ」を基本とした政策
- ・ 今後の見直しにおいても基本的な方向性は踏襲

主要プロジェクトが進行中

- ・ 市内では、さらに「生活の質」の向上が期待される各種事業や計画が進行中

茨木市のまちの将来像

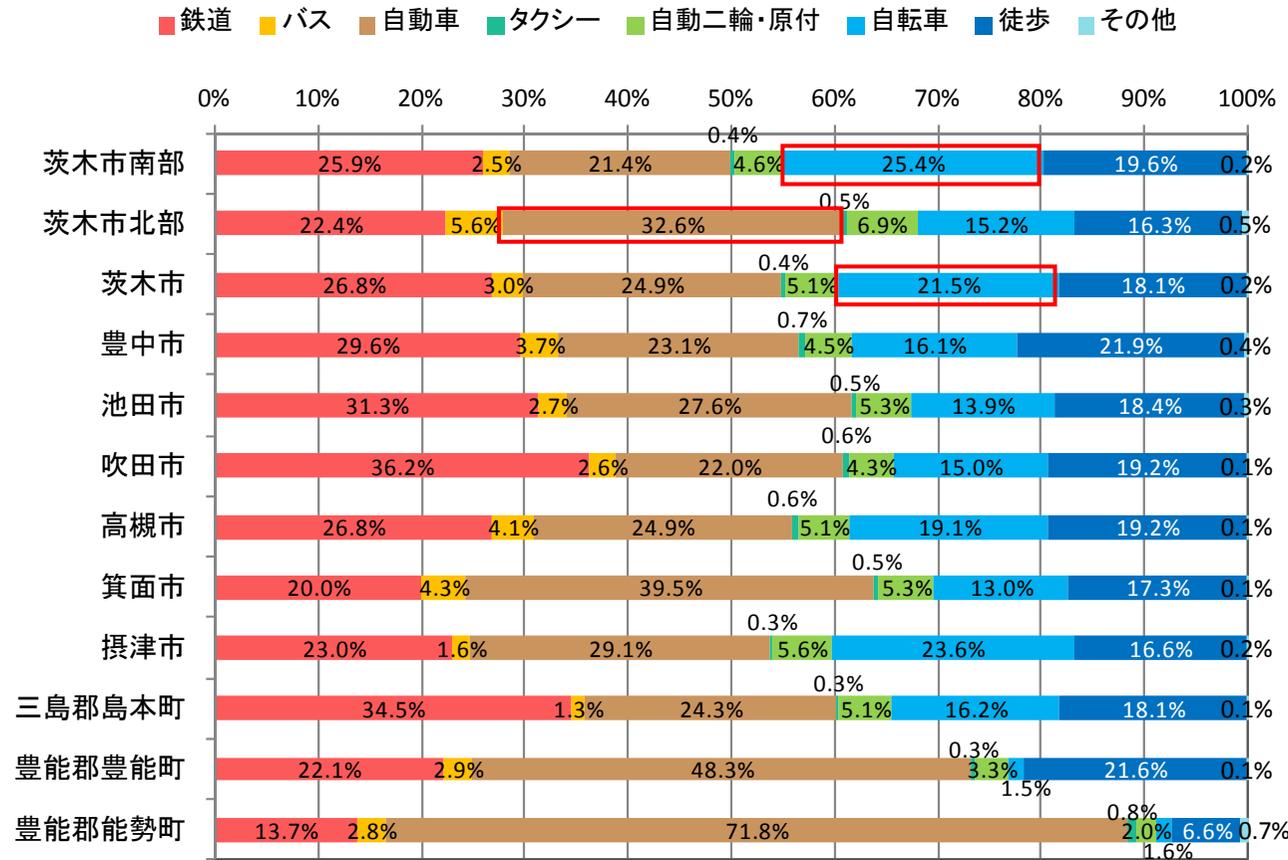
- ・ これからも「住み続けたいまち」をまちの将来像・まちづくりの目標とする。
- ・ 「便利で住みやすいまち」の条件を活かして交通施策を展開する。

4. 交通の現況

(1) 交通手段分担率(PT調査結果)

- ・茨木市南部では、自転車の分担率が25%と高い。
- ・茨木市北部では、自動車が最も高く3割を占め、鉄道及び自転車が低い。
- ・茨木市は、近隣市町と比較すると、自転車利用の割合が高いという特徴がある。

■茨木市及び近隣市町を起終点とする交通手段分担率(H22)



※交通手段「不明」を除く。

交通手段分担率: 全ての移動のうち、各交通手段が利用される割合

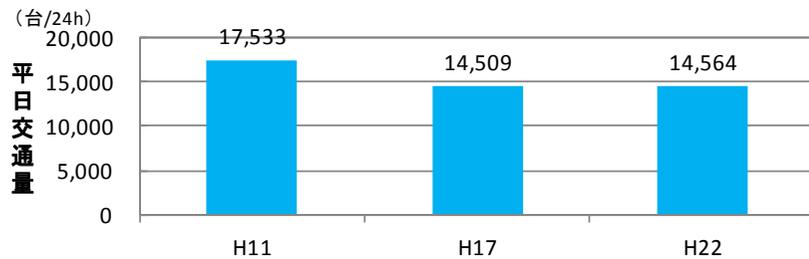
資料: 第5回(平成22年)近畿圏パーソントリップ調査(速報値)

4. 交通の現況

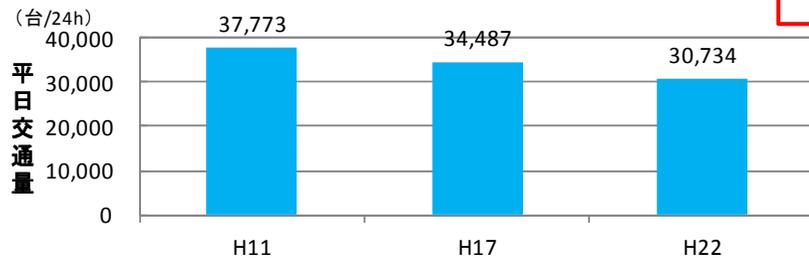
(2) 24時間交通量

- ・大阪中央環状線、大阪高槻京都線（新）、沢良宜東千里丘停車場線、茨木寝屋川線など、南部地域の交通量が多い。
- ・大阪府の平均交通量の推移と同様に、市内の主要な道路の交通量は、減少傾向にある。
- ・幹線道路に近い市道でも、交通量が1万台前後ある区間が多い。

■ 枚方茨木線(断面①)の交通量推移



■ 大阪高槻京都線(新)(断面②)の交通量推移

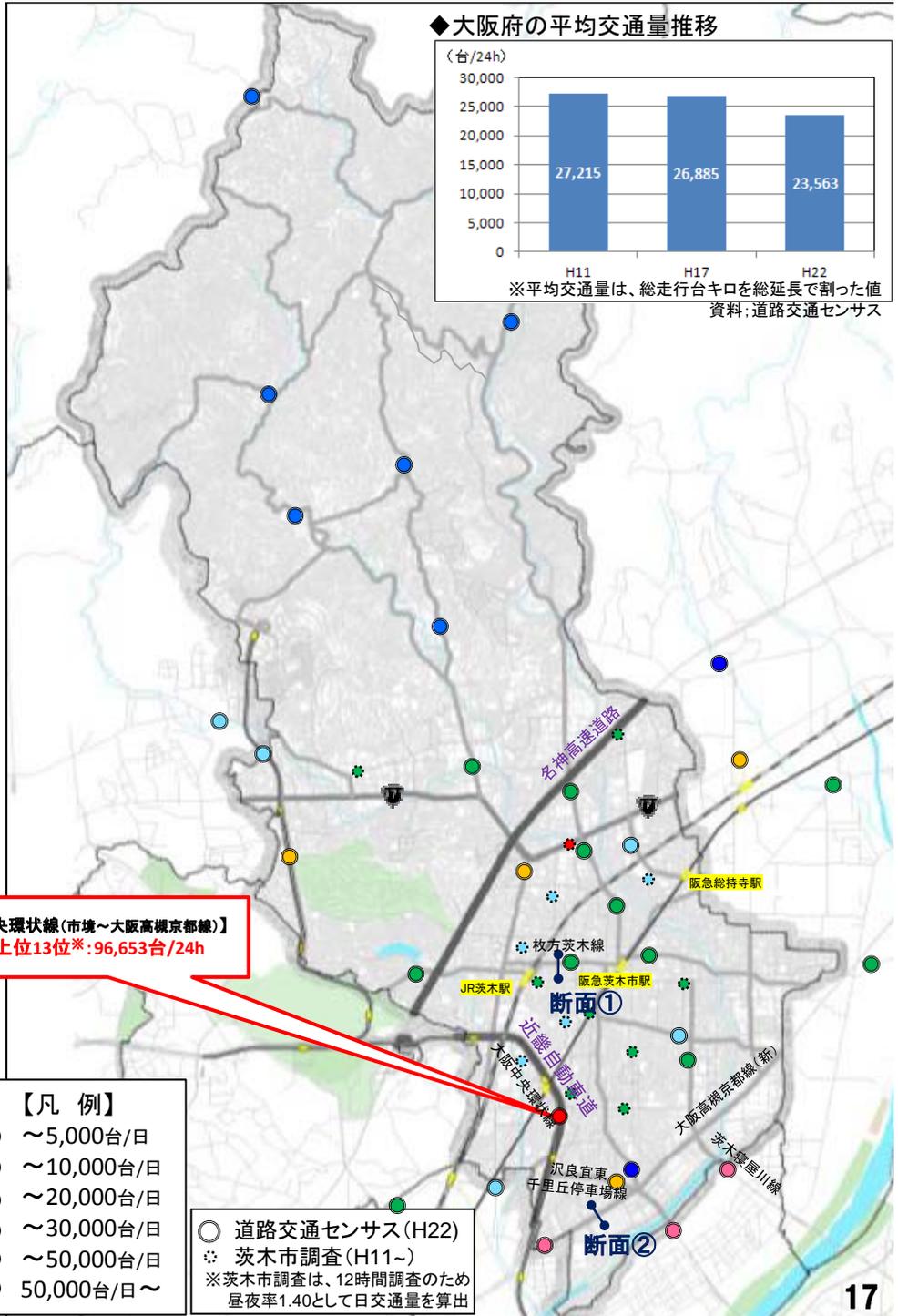
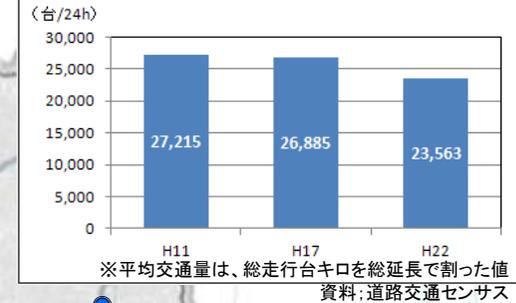


【大阪中央環状線(市境~大阪高槻京都線)】
府内上位13位※:96,653台/24h

- 【凡例】
- ~5,000台/日
 - ~10,000台/日
 - ~20,000台/日
 - ~30,000台/日
 - ~50,000台/日
 - 50,000台/日~

○ 道路交通センサス(H22)
※茨木市調査(H11~)
※茨木市調査は、12時間調査のため
昼夜率1.40として日交通量を算出

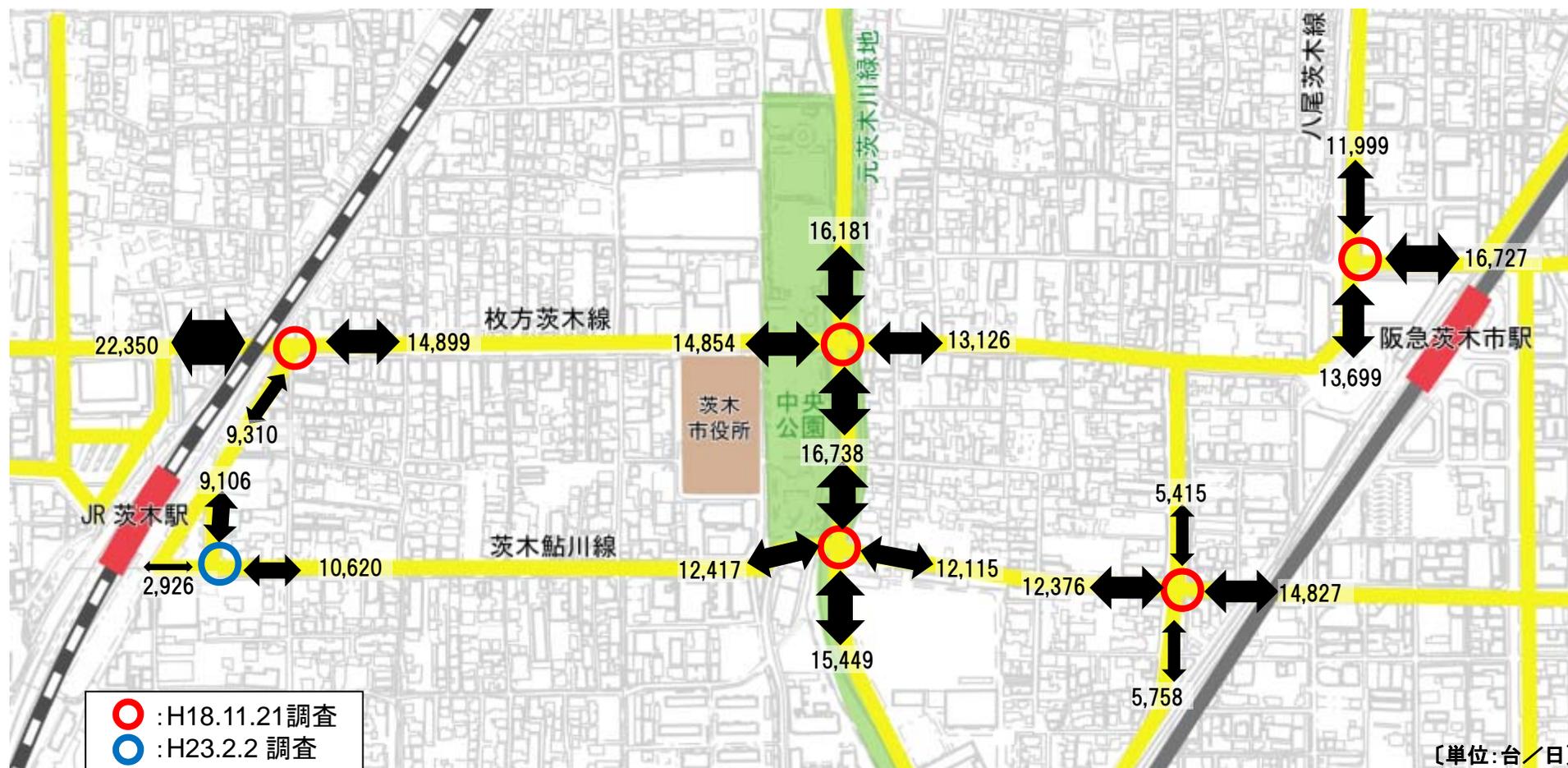
◆大阪府の平均交通量推移



4. 交通の現況

(3) 24時間交通量(市中心部の交通量)

- ・ JR茨木駅及び阪急茨木市駅周辺の幹線道路は、交通量が1万台/日以上である。
- ・ JR京都線を通過する枚方茨木線の交通量は約2.2万台/日で最も多く、元茨木川緑地を通る道路の交通量は約1.6万台/日で2番目に多い。



※12時間調査であったため、昼夜率1.40(H22道路交通センサス枚方茨木線 調査単位区間番号「60340」と同値)を用いて24時間交通量を算出した。

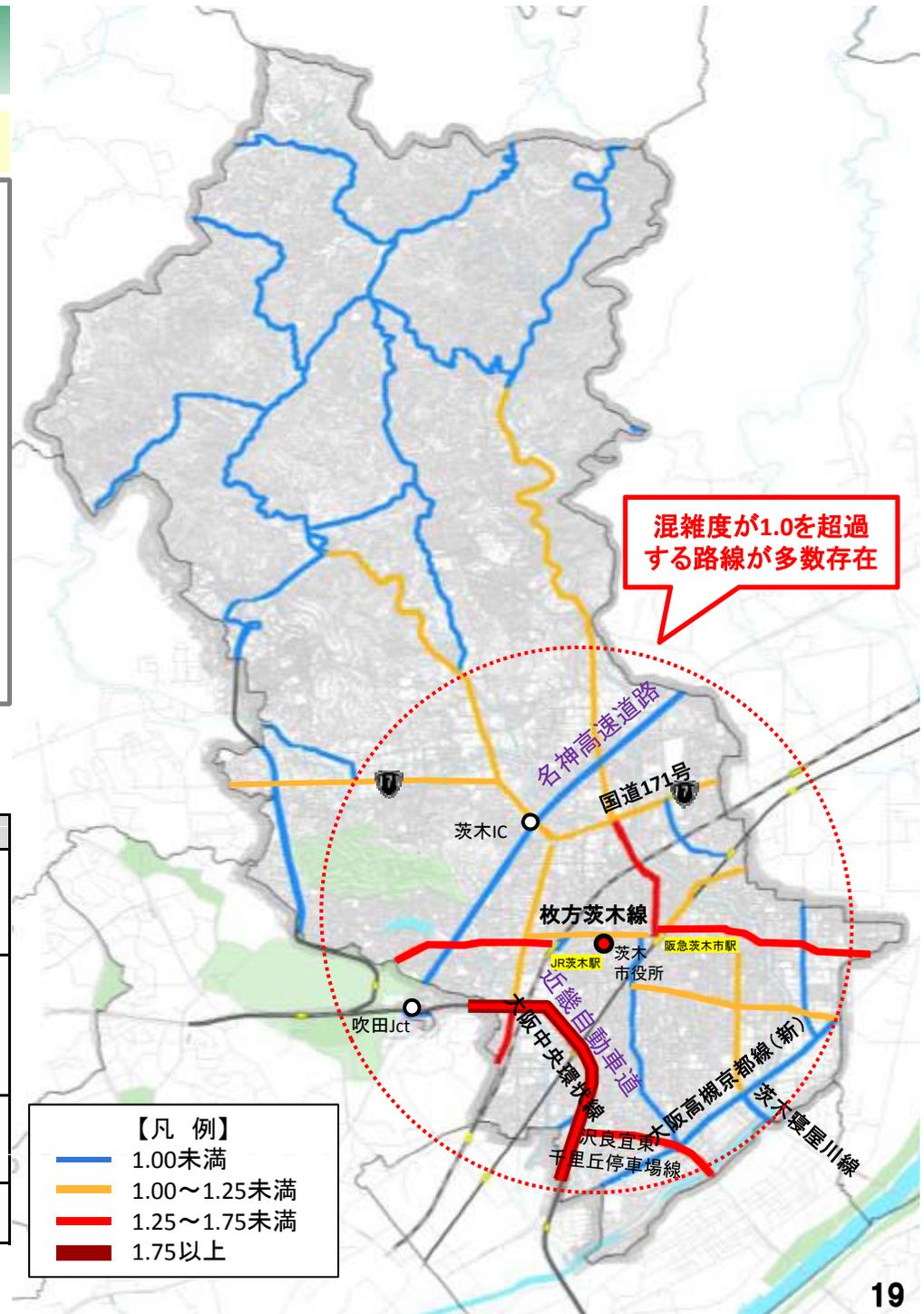
4. 交通の現況

(4) 混雑度(H22道路交通センサス)

- 中心地域及び南部地域の道路で、混雑度が1.0以上（ピーク時は混雑）の路線が多数存在。
- JR茨木駅と阪急茨木市駅を結ぶ、枚方茨木線では混雑度が1.0以上である。
- 一方で、大阪高槻京都線（新）、茨木寝屋川線の交通量は多いが、混雑度は1.0未満である。
- なお、休日などは局所的に渋滞が発生している箇所がある。

■混雑度の目安

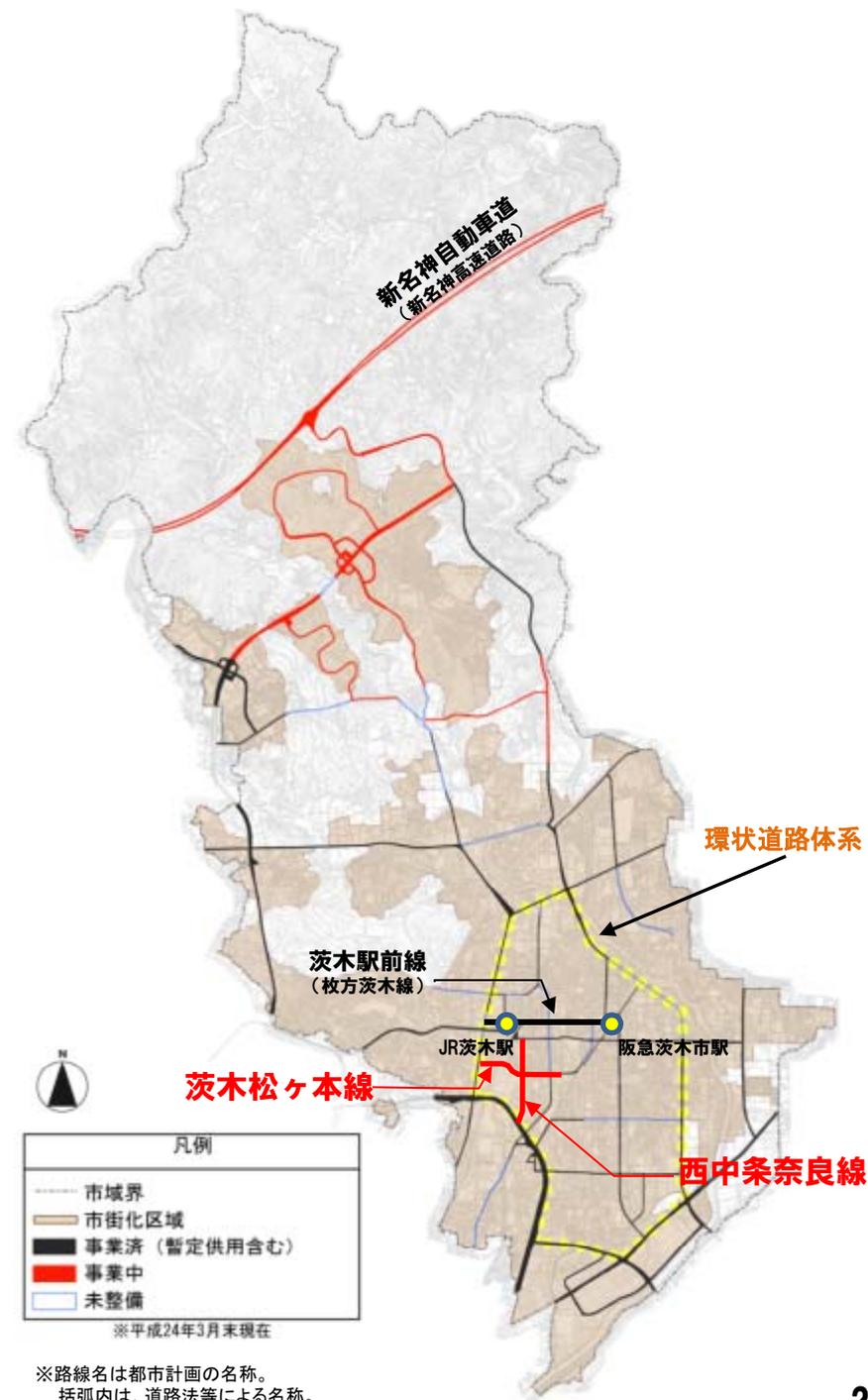
混雑度	交通状況の推定
1.00未満	昼間12時間を通して、道路が混雑することなく、円滑に走行できる。渋滞やそれに伴う極端な遅れはほとんどない。
1.00～1.25	昼間12時間のうち、道路が混雑する可能性のある時間帯が1～2時間（ピーク時）ある。何時間も混雑が連続するという可能性は非常に小さい。
1.25～1.75	ピーク時間のみの混雑から日中の連続的混雑への過渡状態。
1.75以上	慢性的混雑状態。



4. 交通の現況

(5) 都市計画道路整備状況

- ・ 北部地域と丘陵地域では新名神自動車道（新名神高速道路）や、彩都、安威川ダム整備に関連した道路整備が進められている。
- ・ 中心地域では立命館大学建設地に隣接して、「茨木松ヶ本線」と「西中条奈良線」が整備中であり、供用後は自動車が集中する茨木駅前線（枚方茨木線）等での混雑緩和が期待される。
- ・ 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るが、環状道路体系としての整備が進んでいない箇所がある。
- ・ 都市計画道路以外においても、交通量の多い区間では、市道拡幅による道路改良を行っている。

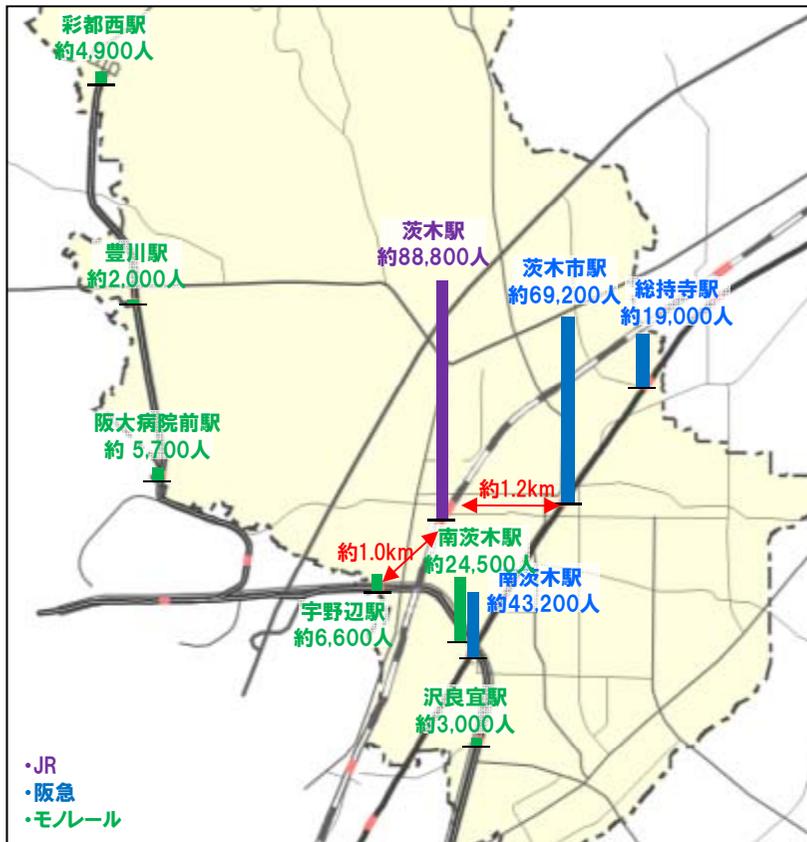


4. 交通の現況

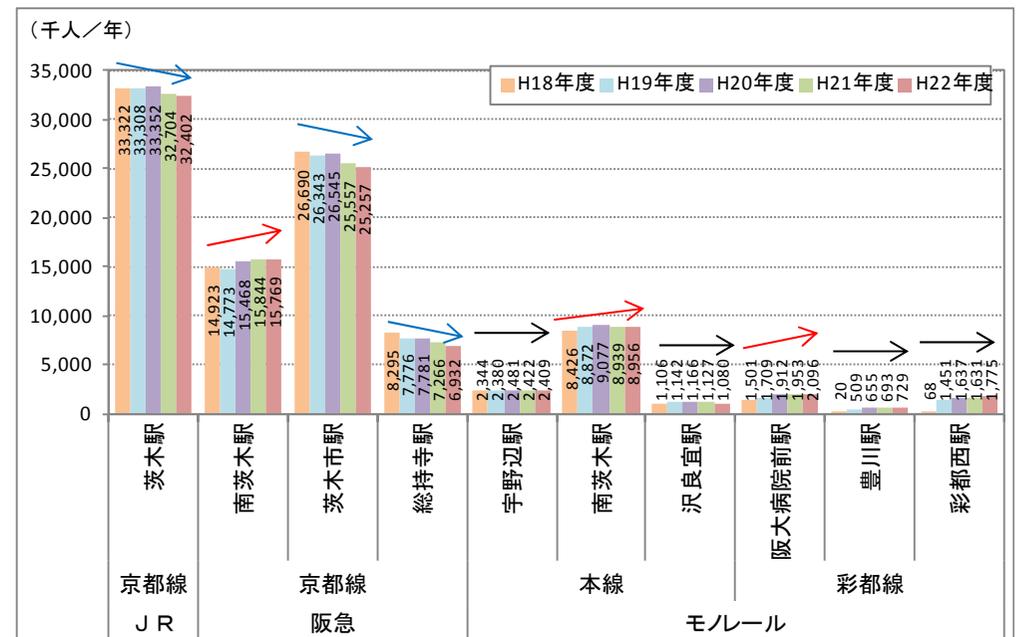
(6) 公共交通(鉄道)

- ・ 鉄道利用者数は、JR茨木駅と阪急茨木市駅に集中し、市の玄関口となっている。
- ・ 年度間の推移では、阪急・モノレールの南茨木駅及びモノレール阪大病院前駅で増加傾向。JR茨木駅、阪急茨木市駅、総持寺駅は減少傾向にある。
- ・ モノレールと阪急は南茨木駅で接続しているが、JR茨木駅とモノレール宇野辺駅、JR茨木駅と阪急茨木市駅の駅間は1km程度離れている。

■ 鉄道各駅の日平均利用者数(H22年度)



■ 鉄道各駅の年間利用者数の推移



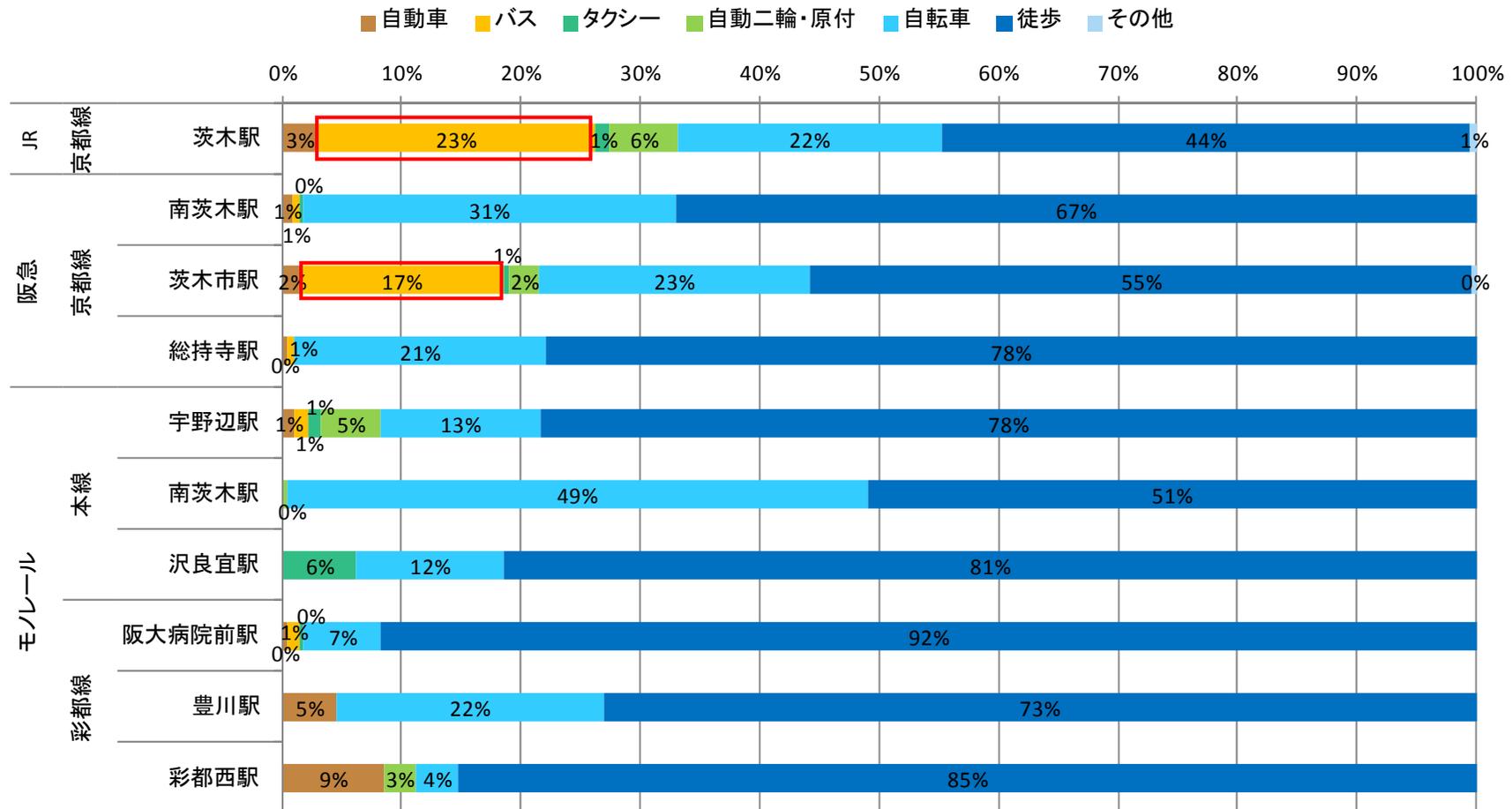
※JRは乗車客数しか数値が無い為、乗車客数を2倍した数値を利用者数とした。
資料: 茨木市統計書

※年間利用者数を、365日で割った値。また、JRは乗車客数しか数値が無い為、乗車客数を2倍した数値を乗降客数とした。
資料: 茨木市統計書
※: 距離は直線距離

4. 交通の現況

(7) 鉄道駅の端末交通手段(PT調査結果)

- 各鉄道駅における端末の交通手段のうち、徒歩が最も多く、概ね5割～9割を占めており、次に自転車が多い。
- バス路線が集中するJR茨木駅と阪急茨木市駅はバスの分担率が高く、他の駅ではバスを端末交通手段とする利用がほぼ無い状況にある。



※鉄道端末交通手段を集計。
※交通手段「不明」を除く。

※乗車側、降車側の合計により分担率を算出
※図中の0%は、0.5%未満を示す。

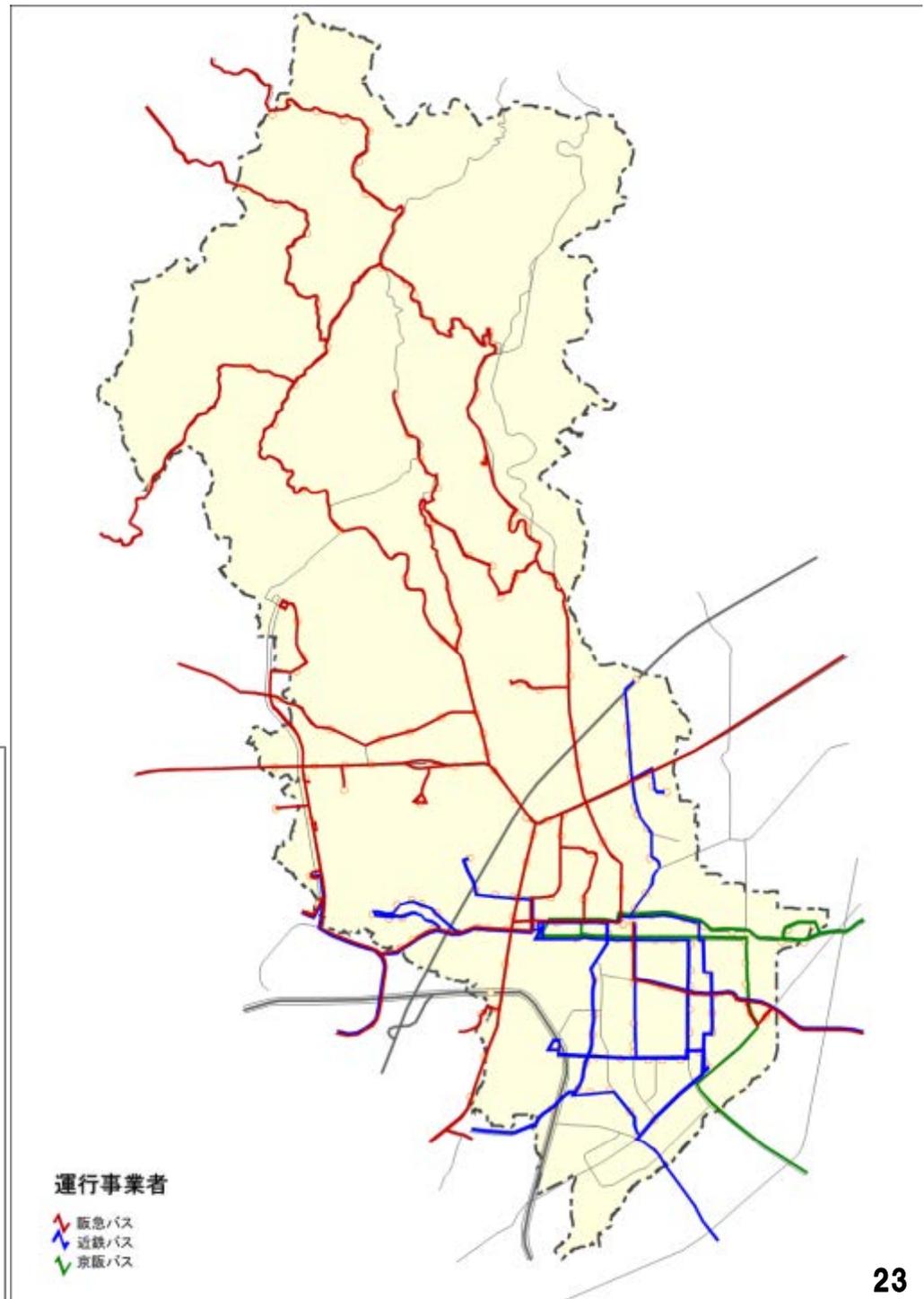
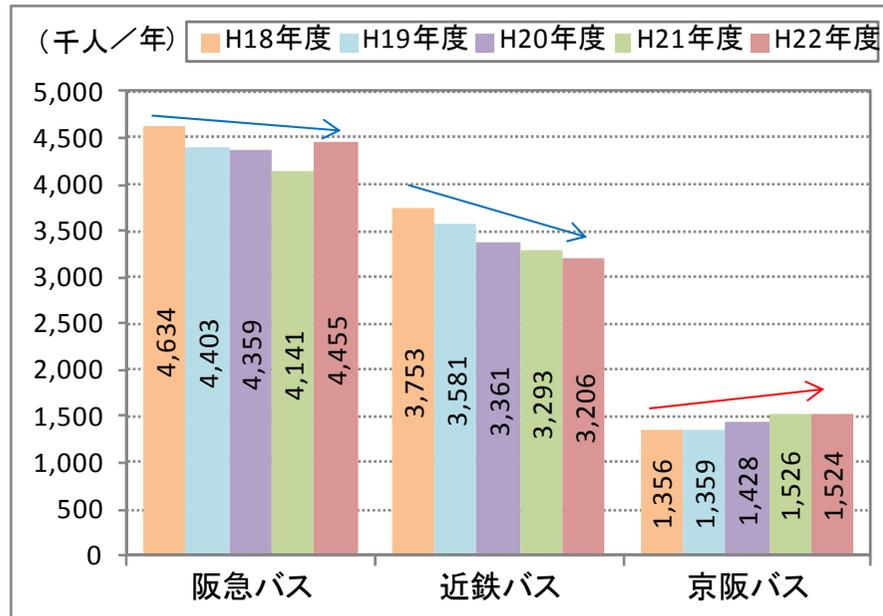
資料: 第5回(平成22年)近畿圏パーソントリップ調査(速報値)

4. 交通の現況

(8) 公共交通(路線バス)

- ・市内の路線バスは3社で運行されており、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南部地域の東部を主に運行している。
- ・バス利用者は、京阪バスは増加傾向にあるものの、その他2社は減少傾向にある。
- ・JR茨木駅～阪急茨木市駅間は3社が重複している。

■バス運行事業者別の年間乗車人数

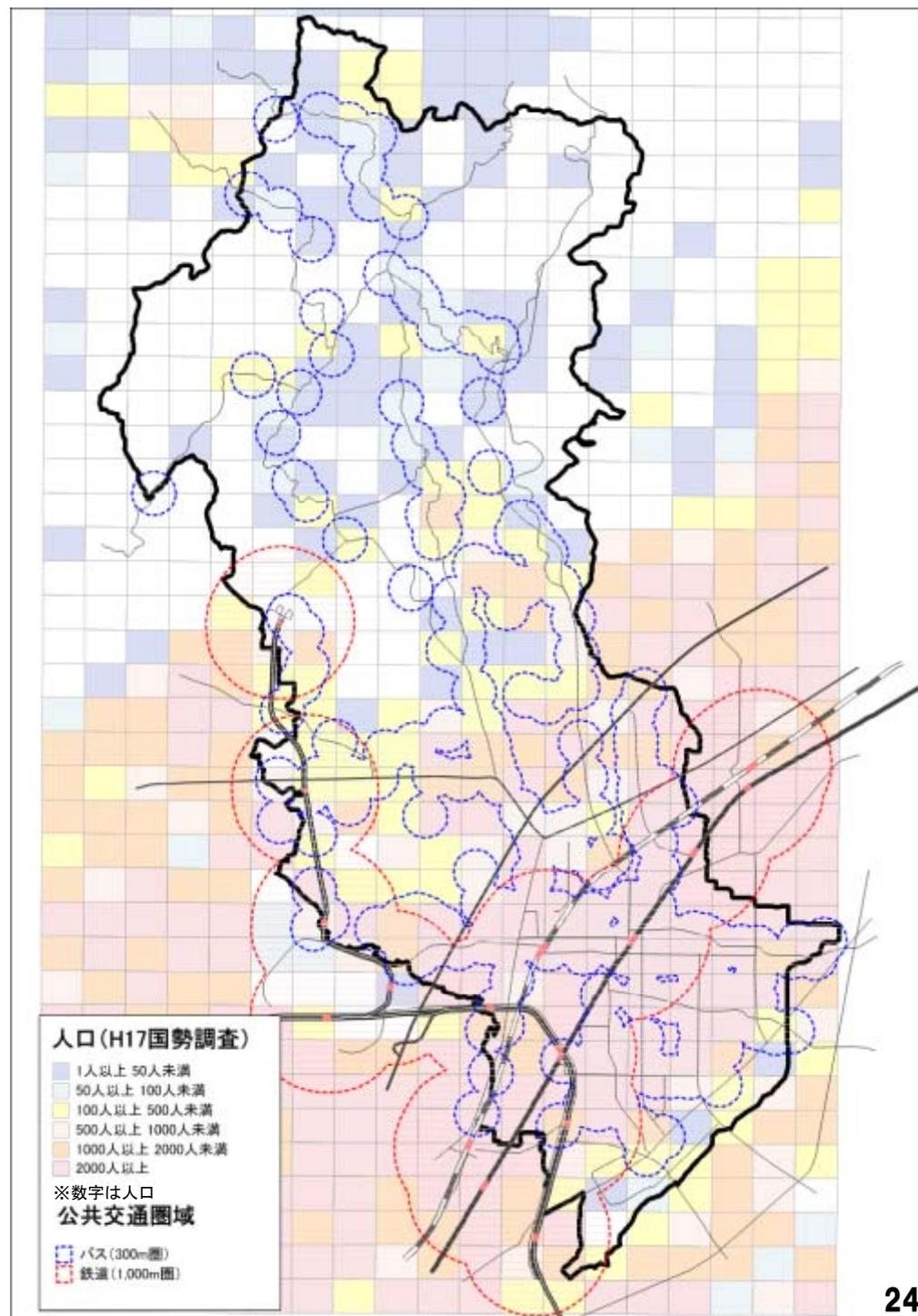


4. 交通の現況

(9) 公共交通(公共交通空白地)

- ・ 北部地域及び丘陵地域において公共交通空白地が点在している。

- ※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

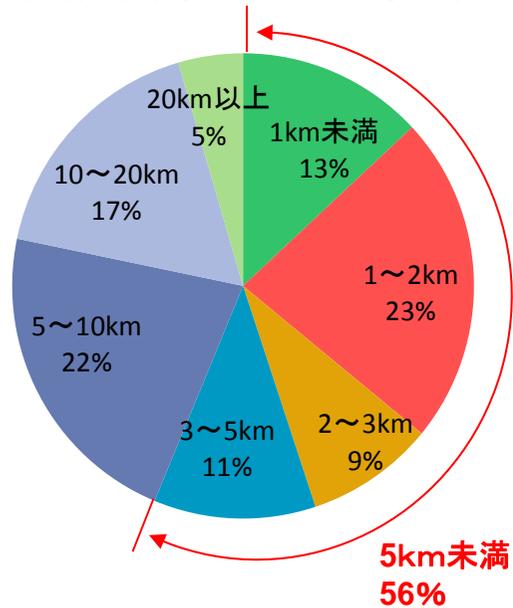


4. 交通の現況

(10) 公共交通(タクシー)

- ・ タクシーは、5km未満の距離での利用が約6割を占めている。
- ・ 利用者の出発地及び目的地は、鉄道駅周辺に集中しているが、鉄道駅から離れた丘陵地域でも多い。

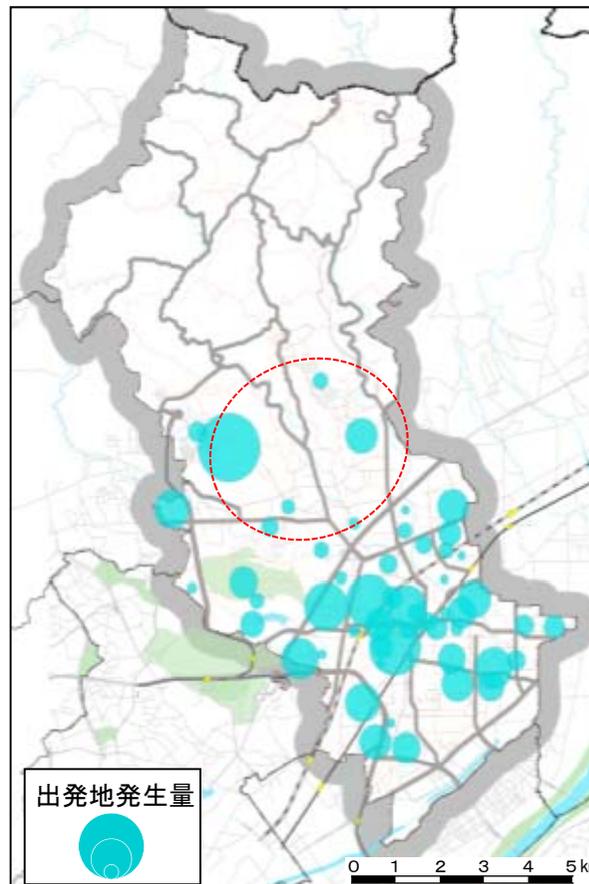
■ 移動距離帯別 タクシー利用構成比



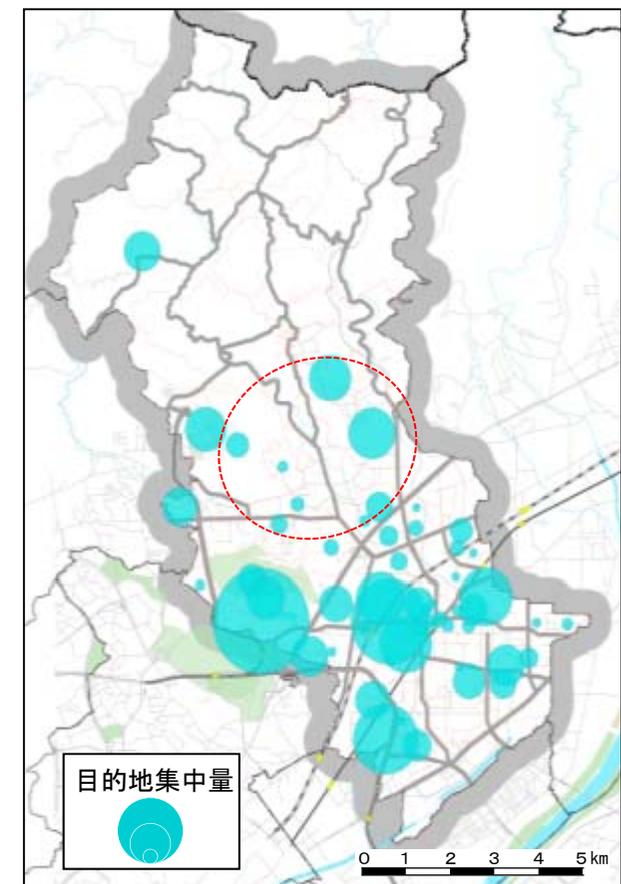
※郵便番号ゾーン間直線距離で集計
※代表交通手段がタクシーであり、
茨木市を起点または終点とするトリップを集計

■ タクシー利用者の出発地・目的地分布

《出発地》



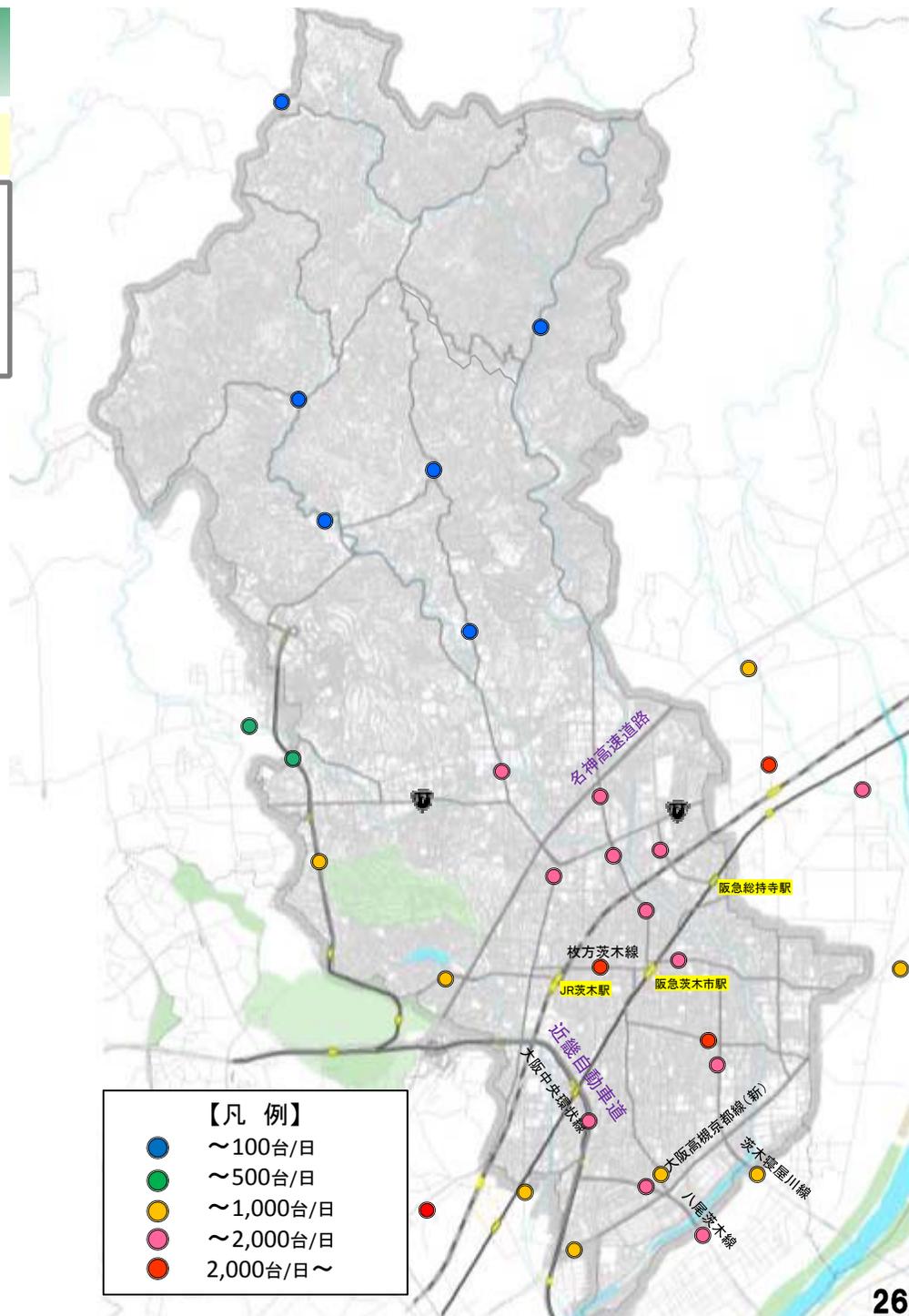
《目的地》



4. 交通の現況

(11) 自転車通行量(H22道路交通センサス)

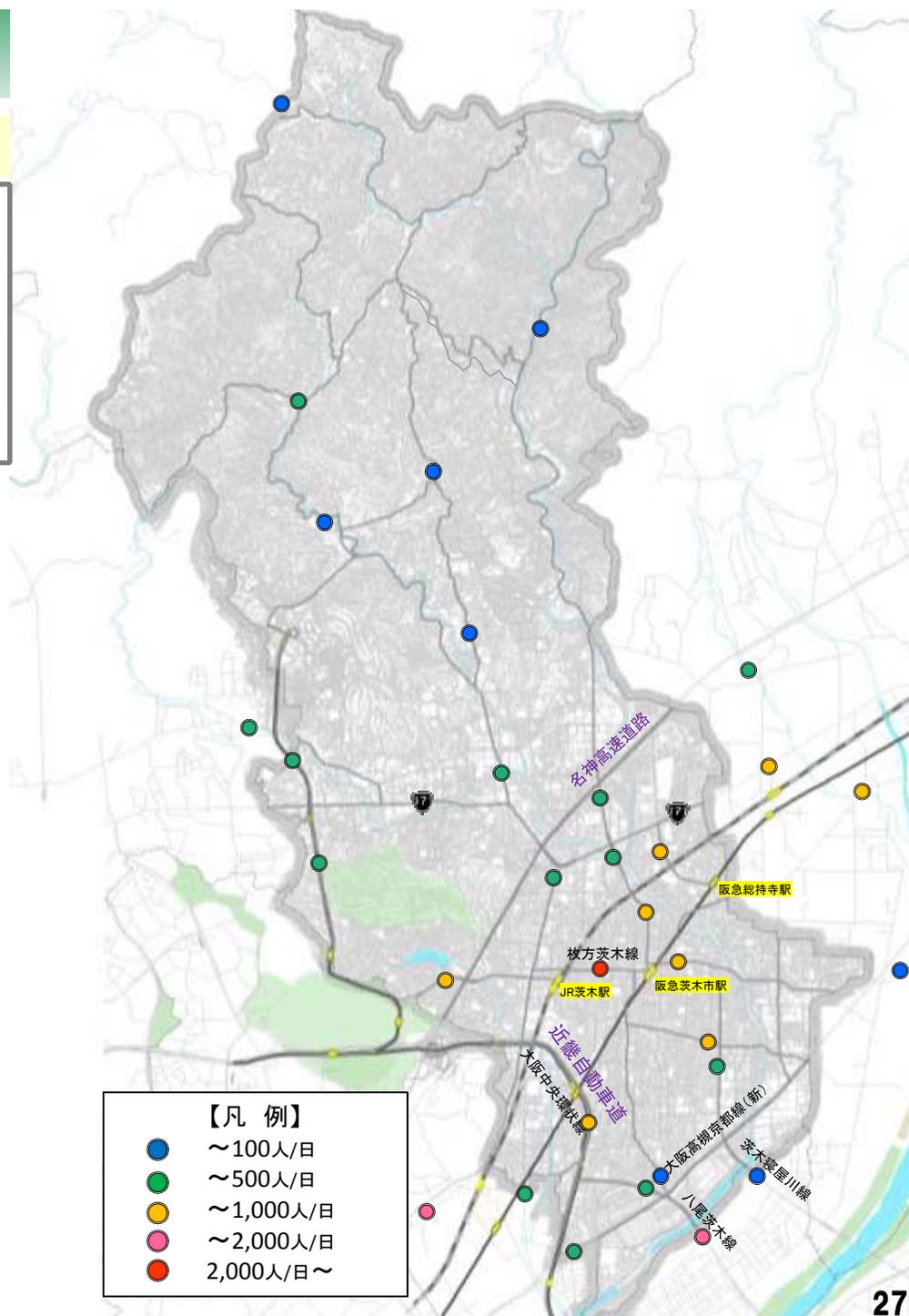
- ・ 自転車交通は、市中心部で多い傾向にあり、特に、枚方茨木線（JR茨木駅と阪急茨木市駅間）の通行量が多い。



4. 交通の現況

(12) 歩行者通行量(H22道路交通センサス)

- ・ 歩行者交通は、JR茨木駅、阪急茨木市駅など鉄道駅に接続する路線で多い傾向がある。
- ・ JR茨木駅と阪急茨木市駅を結ぶ、枚方茨木線の通行量が最も多い。

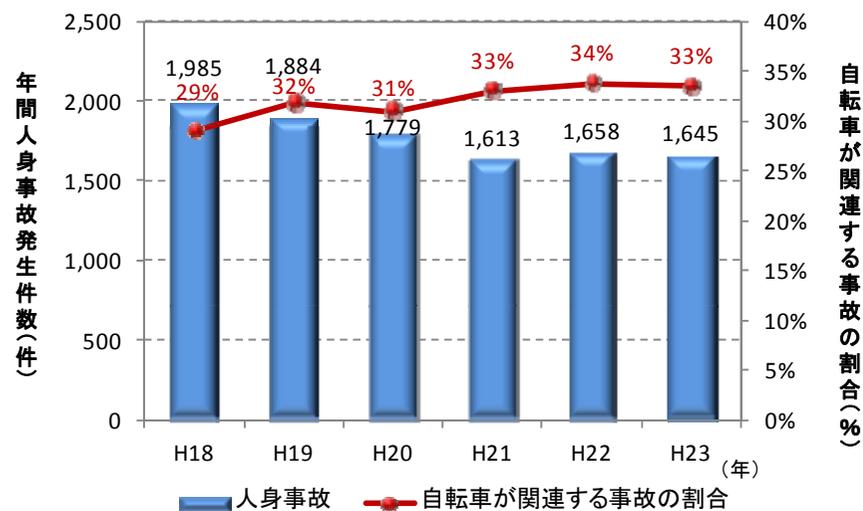


4. 交通の現況

(13) 交通状況(自動車・歩行者・自転車)

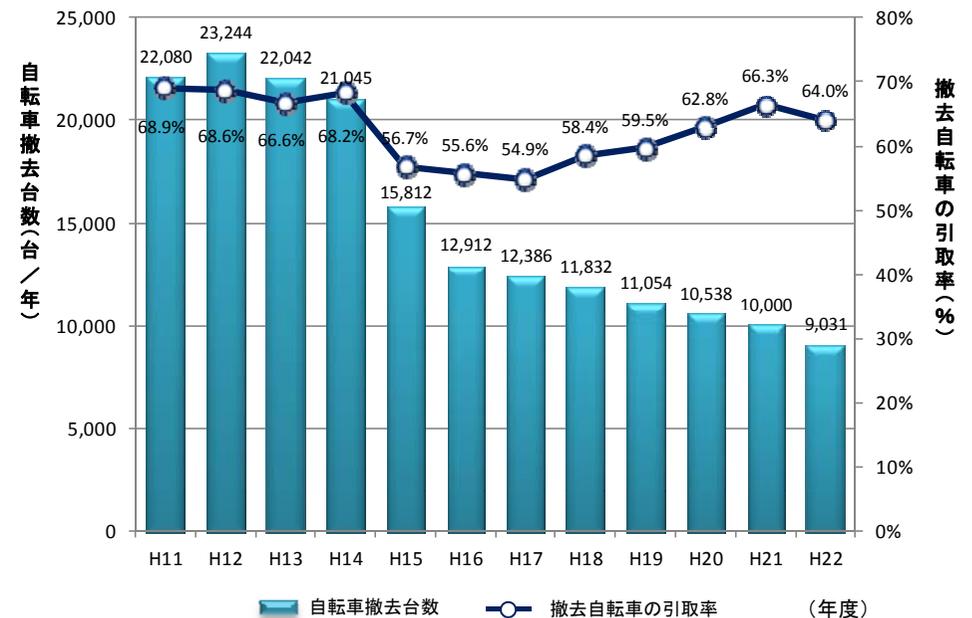
- ・ 茨木市内の人身事故発生件数は減少傾向にあるが、自転車が関連する割合は漸増傾向。
- ・ 放置自転車数は減少しているが依然として多く、引取率も低いなど、自転車利用に関するモラル向上が課題。

■ 人身事故発生件数の推移



資料:大阪府茨木警察署、茨木交通安全協会

■ 自転車撤去台数・撤去自転車の引取率



注)撤去台数は茨木市内全域における合計値
資料:茨木市資料

4. 交通の現況

(14) 簡易アンケート調査

・2012年1月に実施した簡易アンケート調査結果より、主な課題・問題点を抜粋

バス事業者（3社）

<路線バスの運営上での主な課題>

- ・JR茨木駅、阪急茨木市駅のターミナル容量不足
- ・路上駐輪、交通渋滞、狭隘な道路 等

<利用者減少の要因>

- ・少子高齢化
- ・マイカー、二輪車等の利用増
- ・交通渋滞による定時性阻害

<その他>

- ・山間部における路線維持に苦慮

商店街等（7団体）

<交通における問題点>

- ・自歩道の区分がない
- ・商店街の路上駐輪（駐輪マナー）
- ・市域全体で渋滞が目立つ
- ・阪急茨木市駅西側で通学バス等の駐車スペースが無い 等

福祉関連（2団体）

<歩道利用の問題点>

- ・車いすでの歩道利用環境
（段差、ブロックの浮き上がり、路上駐輪 等）

<公共交通利用での問題点>

- ・障害者割引（障害者単身での割引適用が無い）

小・中学校（35校）

<通学路における問題点>

- ・自動車がスピードを出しすぎ
- ・道路が狭い（歩道が無い、狭い）
- ・自動車、自転車のマナーが悪い 等

連合自治会（19地区）

<交通における問題点>

- ・自動車、自転車がスピードを出しすぎ
- ・自動車、自転車、歩行者が混在
- ・路上駐車、路上駐輪が多い
- ・目的地までにバスの乗継が必要 等

4. 交通の現況

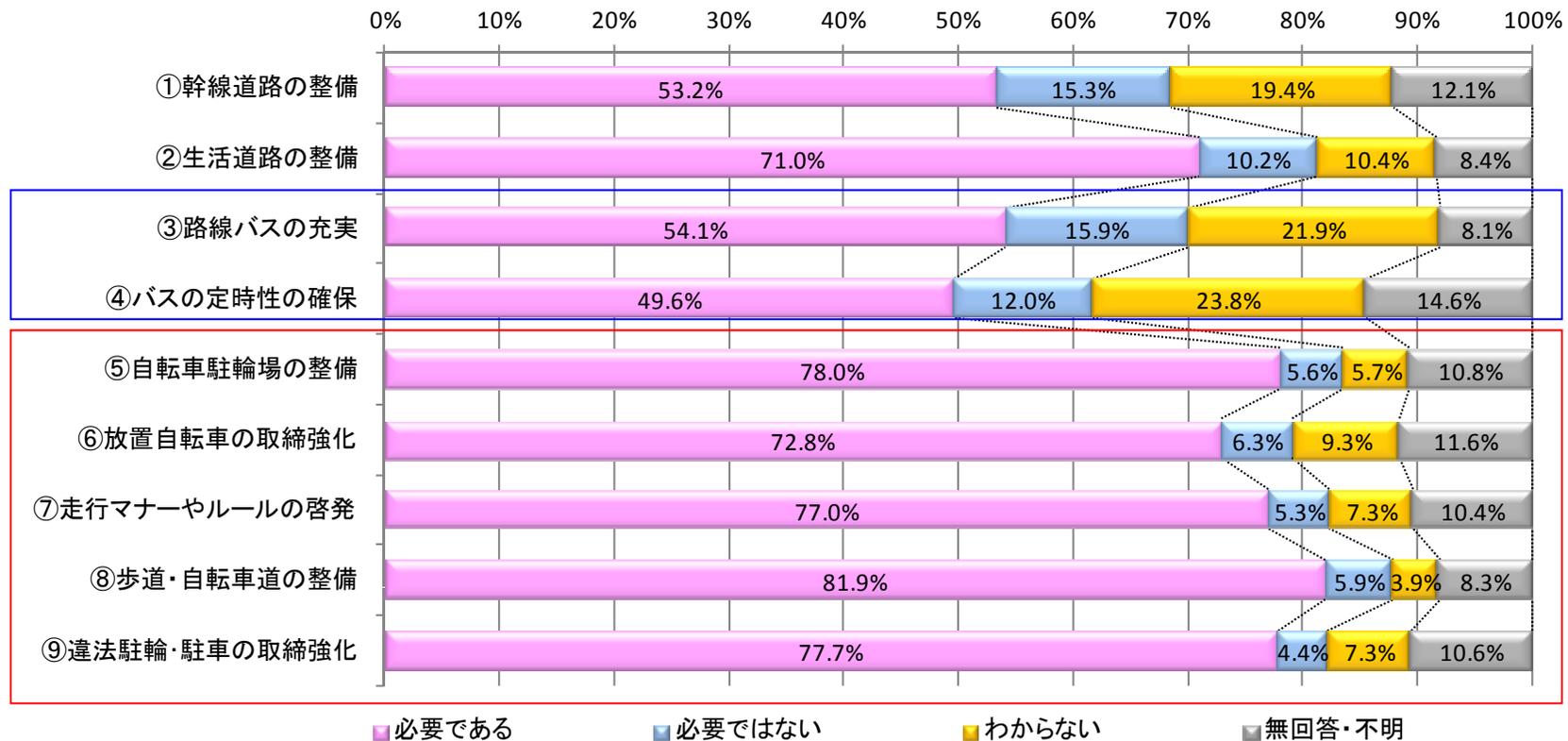
(15) 過年度アンケート調査(1/2)

- ・ 自転車対策についての取り組みの必要性が、全て7割を超えている。
- ・ 一方で路線バスについては、約半数が必要と回答しているが、他の項目に比べて低い傾向で、「わからない」という回答の割合が高い。

【調査概要】

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 : 平成19年9月～10月
 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

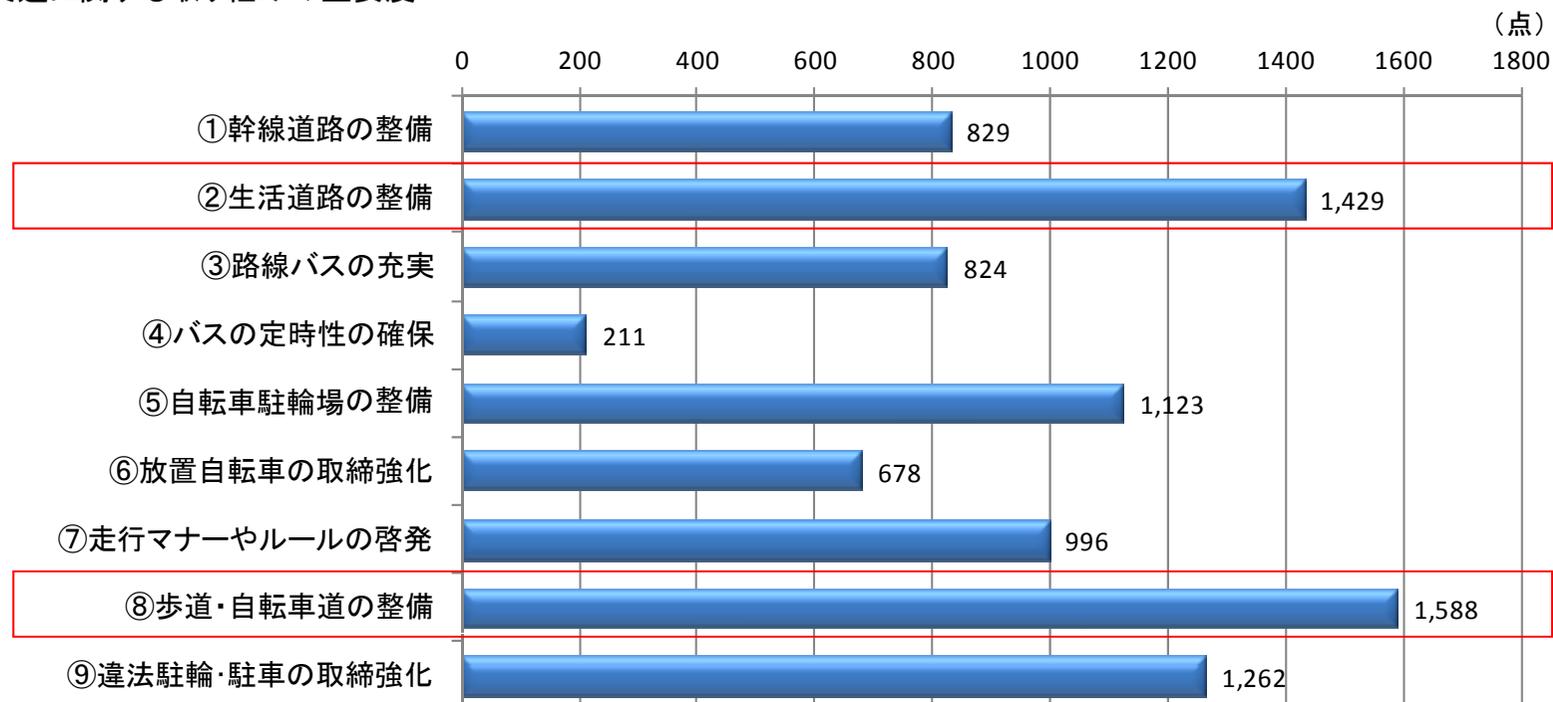


4. 交通の現況

(15) 過年度アンケート調査(2/2)

- ・ 取り組みの重要度として、歩道・自転車道（自転車通行環境）の整備が最も高く、次に生活道路の整備が高い結果となっている。

■ 交通に関する取り組みの重要度



※)「最も重要である」、「2番目に重要である」、「3番目に重要である」の3つを回答してもらい、以下の点数を付けて集計。

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

4. 交通の現況

(16) 現況の整理

自動車

- ・茨木市北部では、自動車分担率が3割以上。
- ・幹線道路(大阪中央環状線、国道171号)やその周辺及び中心地域(枚方茨木線 等)では交通混雑がピーク時以外にも発生。
- ・主要幹線道路以外についても、交通量が多い。
- ・市内の主要道路における自動車交通量は、減少傾向。

鉄道

- ・JR茨木駅及び阪急茨木市駅の利用者数が多く、市の玄関口となっている。
- ・利用者数について、モノレールは微増傾向であるが、JR及び阪急は減少傾向である。
- ・阪急とモノレールは南茨木駅で接続。JR茨木駅と阪急茨木市駅及びモノレール宇野辺駅は1km程度離れており、乗継利便性が低い。

バス

- ・バスは3社が運営しており、中心部では各社が重複して運行する区間も多い。
- ・利用者数は、2社で減少傾向。
- ・交通事業者からは、駅前広場の容量不足や、バスの速達性、定時性の確保ができていないとの意見がある。
- ・鉄道駅へのアクセス手段としての利用は、JR茨木駅、阪急茨木市駅に集中。
- ・過年度アンケートでは、市民の関心があまり高くない傾向。

タクシー

- ・5km未満の距離での利用が約6割を占めている。
- ・鉄道駅周辺での利用が多いほか、丘陵地域での移動を担っている。

自転車・徒歩

- ・市の中心部では、自転車と歩行者が錯綜している状況。
- ・自転車の関連する事故は漸増傾向。
- ・過年度アンケートでは、交通に関する取り組み要望は、自転車、歩行者の通行環境に対する意見が多い。
- ・放置自転車は依然として多く、引取率は低いなど、自転車利用者の意識が低い。

「住み続けたいまち」に向けて、都市交通の充実を図る必要がある。

5. 将来像に向けた都市交通の課題

1. 高齢社会への対応

今後、高齢社会を迎えるにあたり、誰もが安心して外出ができる交通環境を構築していくことが課題。

- ① 公共交通の維持・確保（特に山間地域や丘陵地域）
- ② バリアフリーへの対応（交通結節点や道路）
- ③ 交通の安全確保（ソフト面、ハード面）

2. 公共交通の利便性向上

利用者は減少傾向であるが、今後も利用者を確保し、公共交通を維持・確保していくためには、利便性の向上が課題。

- ① 各鉄道駅へのアクセス環境（周辺でのバリアフリー対策、鉄道駅への各交通手段での乗入れ）
- ② 乗継利便性（情報提供、乗継運賃、異モード間の乗継）

3. 自転車交通への対応

特に中心地域及び南部地域では、移動の中心となっている自転車を安全に利用できる環境構築が課題。

- ① 自転車通行環境（平野部）
- ② マナー・モラルの向上（自転車利用者）

4. 市中心部における交通環境

自動車で混雑しており、自転車・歩行者が錯綜するなど、市中心部の移動の円滑化が課題。

- ① 錯綜する自転車・歩行者（JR茨木駅～阪急茨木市駅間及びその周辺）
- ② 流入する自動車交通（ 〃 ）
- ③ 重複するバス路線（ 〃 ）

5. 道路混雑の緩和

道路混雑により、公共交通の定時性の阻害や、自動車交通による環境負荷が課題。

- ① 幹線道路への集中、市中心部への通過交通流入（枚方茨木線 等）
- ② 自動車利用による環境負荷（市民や市内への通勤者等）

6. まちづくり(プロジェクト)への対応

市内が進むまちづくりと連携した交通体系構築が課題。

- ① 立命館大学の進出（各駅からのアクセス）
- ② (仮称) JR総持寺駅の整備（新駅への各交通手段でのアクセス、阪急総持寺駅との連絡性）
- ③ スマートコミュニティの整備（最寄駅への接続）
- ④ 彩都事業（市中心部や周辺地域とのアクセス強化）
- ⑤ 新名神高速道路＋茨木北ICの整備（アクセス道路の整備）
- ⑥ 安威川ダム事業（ダム周辺での観光・余暇活動のためのアクセス確保）

6. 将来の交通体系の基本方針(案)

茨木市のまちの将来像

住み続けたいまち

【都市交通の課題】

- | | | |
|-----------------|---------------|----------------------|
| 1. 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

複数の鉄道や幹線道路による広域的な移動利便性の高さ、平坦な地形や施設が集約され市の拠点を形成する市中心部など、これらの地域特性を最大限に活用し、茨木市で暮らす人の誰もが「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、将来の交通体系づくりの基本理念とする。

■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、多様な生活に応じた利用しやすい交通環境の構築

- ・高齢者など交通弱者の外出手段の中心となる公共交通を軸とし、自動車に依存しなくても、安全で快適に利用できる、人にやさしく、環境負荷の少ない交通環境を構築する。
 - ・また、山間部での移動手段確保や、平野部での自転車交通など、生活や地域性に応じた利用しやすい交通環境を構築する。
- 等

2. 中心部での回遊を楽しめる道路空間の構築

- ・人の集中する中心部において、活性化施策と一体となり、市民や来街者が楽しく回遊できる道路空間を構築する。
- 等

3. まちづくりと連携した交通施設の整備

- ・市内の渋滞緩和による公共交通の定時性確保や市中心部での通過交通を抑制する際に、受け皿となる道路の整備を行う。
 - ・また、市内で進むまちづくり(プロジェクト)で変化する需要に対応した交通施設の整備を行う。
- 等

7. 交通体系の将来像(案)

- 交通体系の将来像の検討にあたっては、地域特性から以下の4つの区域に区分し検討する。

■地域特性

(山間部)

恵まれた自然の中に、集落が点在する地域

(丘陵部)

彩都等のゆとりある居住地を形成する地域

(中心部)

人や主要施設が集中した市の拠点を形成する地域

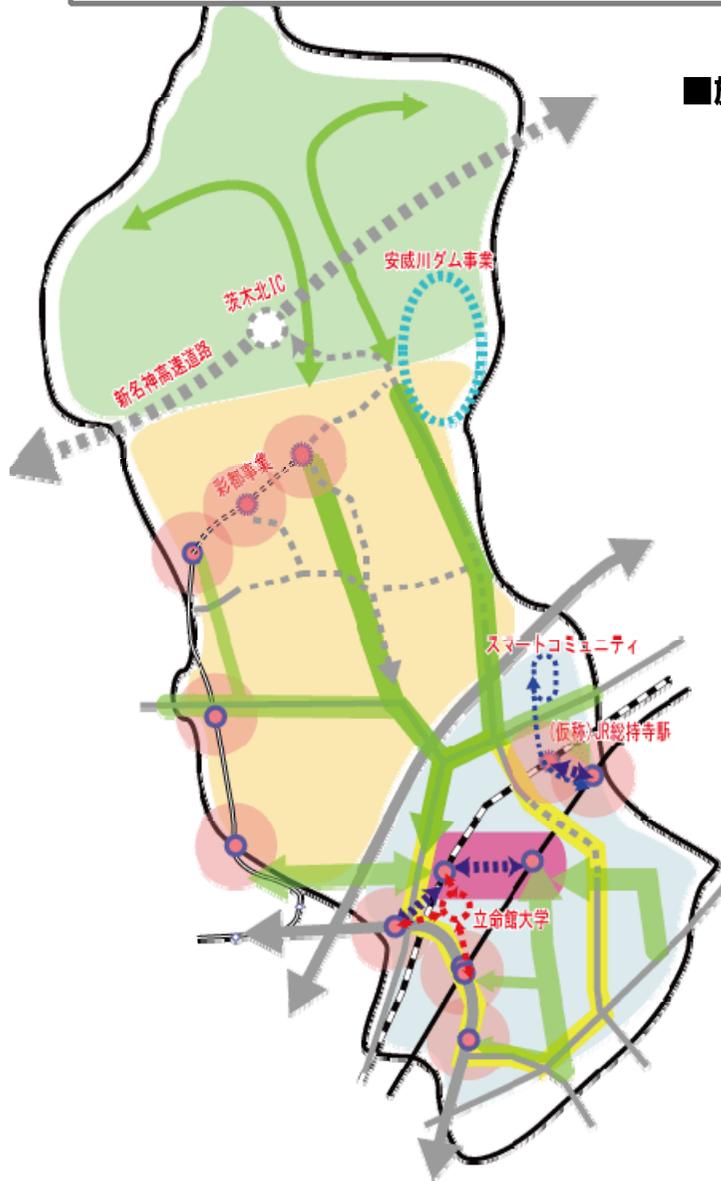
(平野部)

市街地が全域に形成され、土地利用が進み、居住地が広がる地域



7. 交通体系の将来像(案)

- 基本方針1：自動車に依存しない、多様な生活に応じた利用しやすい交通環境の構築
- 基本方針2：中心部での回遊を楽しめる道路空間の構築
- 基本方針3：まちづくりと連携した交通施設の整備



■施策の方向性

- ←→ 住民とともに、必要な公共交通を検討・確保
- 市内移動の軸となる、中心部へアクセスするバス路線の充実
- 駅周辺のバリアフリー化等アクセシビリティ、各交通モード間の乗継利便性向上
- ⇄ 鉄道駅間の乗継利便性を強化
- 歩行者が回遊を楽しめる空間を構築
- 自動車交通の円滑化に向けた環状機能の構築
- ⇄ スマートコミュニティと連携した市のモデルとなる交通環境構築
- ⇄ 各鉄道駅から、立命館大学へのアクセス環境の構築
- ⇄ 安威川ダム、彩都、新名神高速道路へのアクセス確保
- 自転車利用環境を構築

基本方針1

基本方針2

基本方針3

8. アンケート調査の実施について

(1) アンケート調査の概要

○アンケート調査の目的

- ・ 茨木市総合交通戦略の策定にあたり、年齢別、地域別の移動実態や課題を把握し、交通体系の将来像に反映させる。
- ・ 長期的、短・中期的な交通施策の検討に向けた基礎資料とする。
- ・ 特に、路線バスについては、利用者を確保するために必要な利用条件等を詳細に把握する。

○調査対象

- ・ 市民 5,000人を対象
- ・ 住民基本台帳より、地域別に16歳以上を無作為抽出

○配布・回収方法

- ・ 郵送配布、郵送回収

8. アンケート調査の実施について

(2)アンケートの設問項目(1/2)

大項目	設問設定	設問のねらい
① 個人属性 ・問1～問7	<ul style="list-style-type: none">・性別・年齢・職業・居住地・家族構成・運転免許の保有・自動車等の保有状況	<ul style="list-style-type: none">・回答者の基本情報把握・他の設問とのクロス集計での、地域性、年代による違いの把握
②現在の移動 について ・問8～問13	<ul style="list-style-type: none">・外出頻度・各交通手段の利用頻度・茨木市内、市外への移動のしやすさの満足度・駅、バス停まで歩くことができる距離・公共交通が不便なことでの移動制約の有無	<ul style="list-style-type: none">・現在の移動について、回答者の基本情報把握
③路線バスの 利用について ・問14～問20	<ul style="list-style-type: none">・最寄バス停までの距離・路線バスの満足度・路線バスを利用する理由・バス停までの交通手段・路線バスを利用しない理由・路線バスを利用するための条件	<ul style="list-style-type: none">・路線バスの課題の把握と、必要な施策の検討
④路線バス以外 の利用について ・問21	<ul style="list-style-type: none">・各交通手段の満足度・各交通手段の不満点	<ul style="list-style-type: none">・各交通手段の課題の把握と必要な施策の検討

8. アンケート調査の実施について

(2)アンケートの設問項目(2/2)

大項目	設問設定	設問のねらい
⑤将来の茨木市の交通について ・問22～問29	<ul style="list-style-type: none">・各交通施策の必要性、重要度・将来的な移動手段確保の不安について・より良い公共交通に向けた役割分担について・公共交通の確保、サービス向上のための税金投入について・市内循環バスの利用意向	<ul style="list-style-type: none">・今後の施策の重要性の基礎資料
⑥自由意見 ・問30		<ul style="list-style-type: none">・設問になかった課題や視点の把握

9. 次回協議会の内容(案)

【第3回 茨木市総合交通戦略策定協議会】

- ・開催予定:平成25年 1月中旬～下旬
- ・主な議題(案):
 1. アンケート結果の報告
 2. 将来の交通体系づくりの基本方針
 3. 長期的な都市交通計画(素案)