

1 調査名称：茨木市交通環境向上施策検討調査

2 調査主体：茨木市

3 調査圏域：茨木市域

4 調査期間：平成19年度

5 調査概要：

高齢社会の到来への対応、中心市街地の活性化や歩いて暮らせる楽しいまちづくりなど、成熟した都市型社会においては、公共交通の役割を再評価し、自動車の視点ではなく、生活者の視点から交通のあり方を再検討する必要がある。

このような基本的な考え方にに基づき、市民意識の把握を行いながら、主要駅での交通結節機能の強化や中心市街地における歩行者、自転車を重視した交通環境の向上策などに着いて検討を行う。

## < 調査成果 >

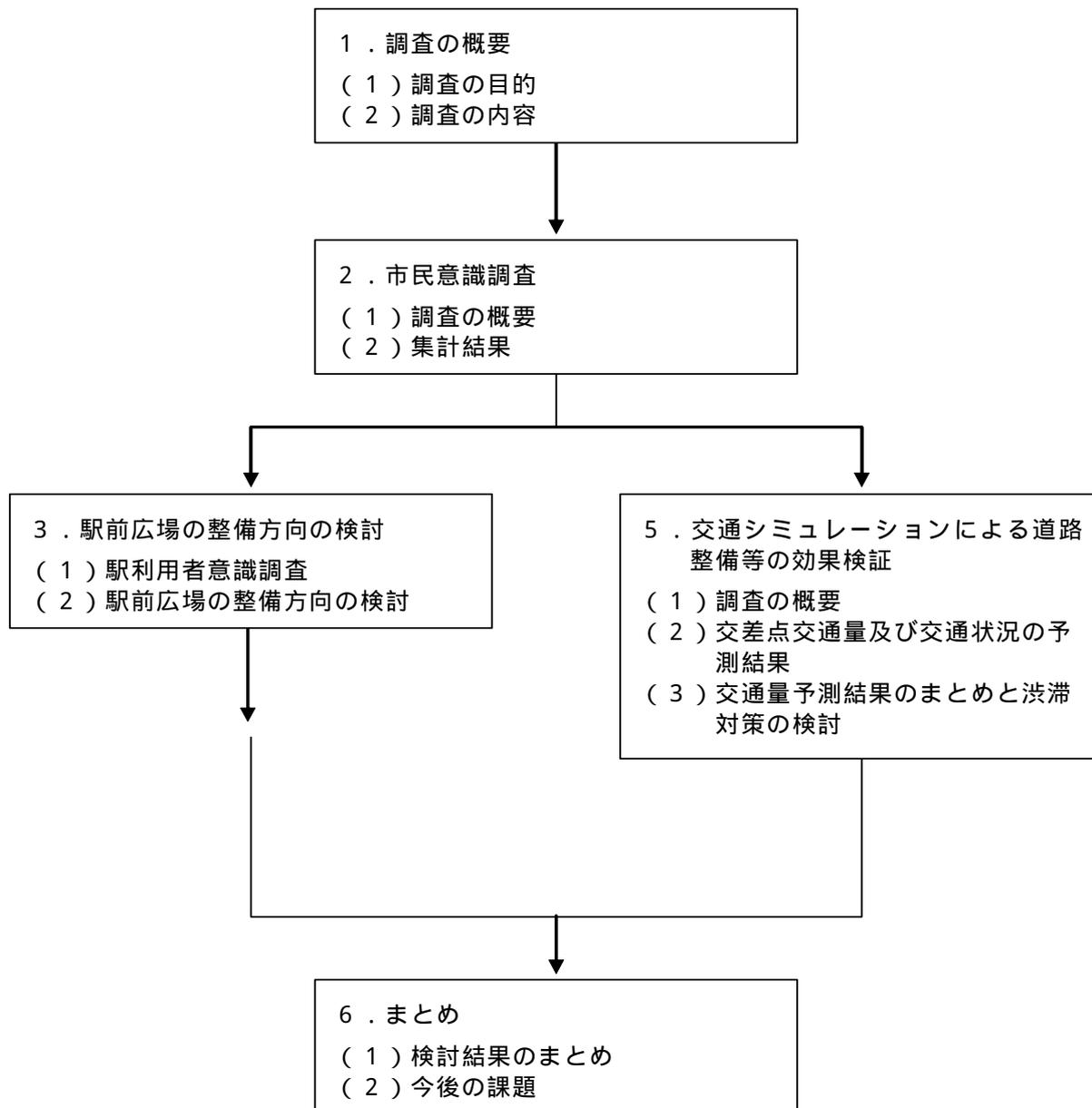
### 1 調査目的

本市では、平成 19 年 6 月に策定した「茨木市都市計画マスタープラン」における、都市プランのテーマの 1 つに「地域と暮らしを支える交通システムを構築する」を掲げ、中心市街地の交通環境の向上、公共交通の利用促進、交通結節点の機能強化など、多様な取り組みを通して、自動車中心の交通から、徒歩や公共交通中心の人と環境にやさしい交通体系への転換を進めている。

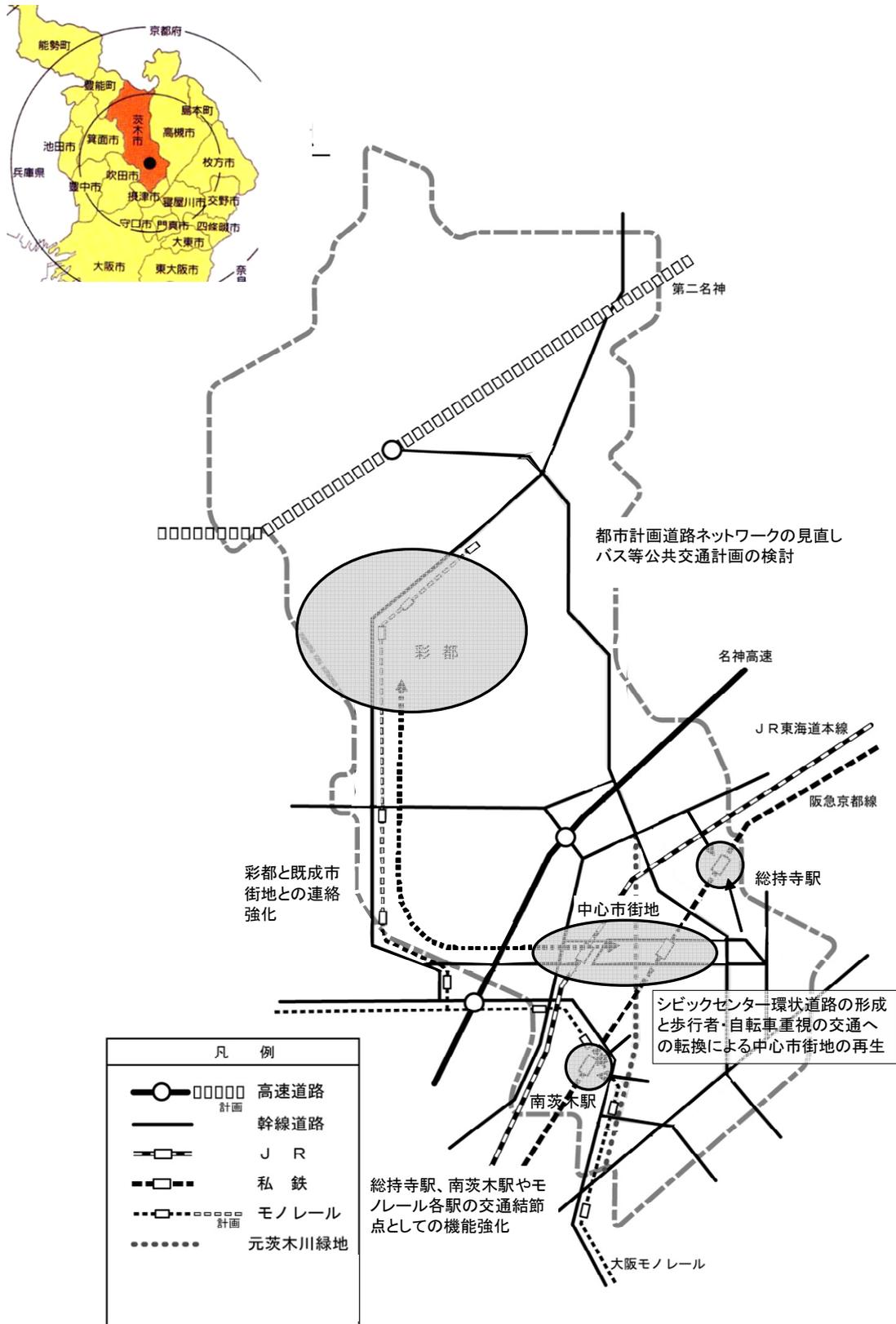
昨年度は「茨木市都市交通総合調査」を実施し、都市交通計画の基本方針を策定するとともに、その具体化や中心市街地におけるアクションプラン等について検討を深めたところである。また、昨年度には「都市再生モデル調査」も実施し、中心市街地の交通量調査や自転車ヒヤリマップの作成等を行っている。

こうした検討を踏まえ、本調査は、交通の取り組みや駅前広場整備等に対する市民やバス事業者の意向を具体的に把握するとともに、交通シミュレーションを用いて中心市街地周辺の道路体系の変更による交通量等を予測し、駅前広場整備やバス交通の充実方策、中心市街地の一方通行化による渋滞対策等を検討することを目的とする。

## 2 調査フロー



### 3 調査圏域図



## 4 調査成果

### (1) 市民意識調査

#### 回収結果

- ・茨木市在住の方 2,000 名を対象に調査票を配付し、989 名回収した（回収率 49.5%）。

#### 集計結果

##### (交通行動の現状)

- ・通勤・通学の利用交通手段では、茨木市内の通勤・通学では「自転車」が 59%と最も多く、茨木市外への通勤・通学では「電車」が 71%と最も多くなっている。
- ・通勤・通学手段の選択理由では、「時間が最も速いから」が最も多くなっている。
- ・通勤・通学以外で最も行う頻度の高い用事は「買い物」で、買い物の交通手段としては、「自転車」と「自動車」が多くなっている。
- ・利用する鉄道駅は「JR 茨木駅」が最も多く、次いで「阪急茨木市駅」、「南茨木駅」である。
- ・JR 茨木駅や阪急茨木市駅では、駅まで「バス」、「自転車」、「徒歩」と多様な交通手段が利用されているが、南茨木駅と総持寺駅では、「自転車」と「徒歩」がほとんどである。
- ・バスを「利用したことがない」、「あまり利用しない」を合わせると 5 割を超えている。
- ・バス利用者に充実を望むバスサービスを聞くと、「便数を増やす」が最も多くなっている。

##### (交通の取り組みに対する評価)

- ・調査票で掲げた交通の取り組みの全てで「必要である」が「必要でない」を大きく上回っており、特に生活道路の整備や自転車対策、中心市街地の各取り組みは、「必要である」が 7 割を超えている。
- ・交通の取り組みのうち、最も重要であると考えられているものは、「生活道路の整備」で、次いで「歩道・自転車道の整備」、「違法駐輪・駐車取締強化」となっている。

##### (中心市街地での取り組みの評価)

- ・中心市街地へ行く目的は「買い物」が最も多く、次いで「通勤・通学」である。
- ・中心市街地への交通手段では、「自転車」、「自動車」、「徒歩」が多く利用されている。
- ・中心市街地の賑わいをつくっていくため、自動車利用での来訪を減らし、公共交通や自転車利用を増やす考え方については、「賛成」が「反対」を大きく上回っている。
- ・中心市街地で望まれる交通施策では、「自転車駐輪場の整備」が最も多く、続いて「自転車専用道の整備」、「バス路線の充実」となっている。

## (2) 駅前広場の整備方向の検討

### 駅利用者意識調査

#### (回収結果)

- ・ JR 茨木駅、阪急茨木市駅、南茨木駅、総持寺駅の駅利用者を対象に、4,800 票の調査票を配付し、1,548 票回収した（回収率 32.3%）。

#### (集計結果)

- ・ 総持寺駅では他の駅に比べ高槻市民の利用が多い。
- ・ 駅に来る頻度は、いずれの駅も「ほぼ毎日」と「平日のみ」を合わせて 7 割を超えている。
- ・ 駅に来る目的は、いずれの駅も「通勤・通学」が 6 割を超えている。
- ・ 市民意識調査と同様、JR 茨木駅や阪急茨木市駅では、駅まで「バス」、「自転車」、「徒歩」と多様な交通手段が利用されているが、南茨木駅と総持寺駅では、「自転車」と「徒歩」がほとんどである。
- ・ 駅周辺でしている行動や今後したい行動では、いずれの駅においても「食料品などの日用品の買い物」が約 4 割を占めているが、阪急茨木市駅では、他の駅と比べて「食事や友人等との交流」、「洋服、小物等の買い回り品の買い物」の割合が高くなっている。
- ・ 充実を望む交通施設では、JR 茨木駅と阪急茨木市駅では、「自転車駐輪場」、「自動車停車スペース」、「歩行空間」の割合が高くなっている。
- ・ 南茨木駅では、「路線バス乗り場」が 45.9%と抜きん出て高くなっている。
- ・ 総持寺駅では、「路線バス乗り場」、「タクシー乗り場」、「歩行空間」、「自動車停車スペース」がそれぞれ約 3 割程度となっている。
- ・ 利用駅以外にバスに接続して欲しい駅では、JR 茨木駅では「宇野辺駅」と「南茨木駅」、阪急茨木市駅では「南茨木駅」、南茨木駅と総持寺駅では「JR 茨木駅」が高くなっている。

### 駅前広場の整備方向の検討

#### (JR 茨木駅)

- ・ 西口広場の改善が必要であり、一方通行化による交通の整序化、信号の設置による歩行者・自転車の安全性の確保、バスターミナルへのバリアフリー経路の整備等を引き続き検討していく必要がある。
- ・ JR 茨木駅と宇野辺駅を結ぶ良好な歩行空間を、連続的に整備することが考えられる。ただし、歩行空間の整備にあたっては構造上幾つかの課題があり、それらも踏まえた検討が必要である。

( 阪急茨木市駅 )

- ・西口広場における交通の整序化のため、駅前広場の利用に係るルールの決定・確認とルールの徹底を図るための措置を検討する必要がある。
- ・東口広場は現在比較的交通処理に余裕があることから、西口広場の混雑解消を目指して、運用方法を検討する必要がある。
- ・駅北側の慢性的な道路混雑解消のため、広域的な環状道路体系（茨木寝屋川線、十三高槻線）の整備による茨木市都心部の通過交通の流入抑制を図ることが求められる。
- ・違法駐輪対策の実施が進められており、その効果を見極めながら、安全で快適な駅前空間の形成に努める。

( 南茨木駅 )

- ・バスバースの確保が求められる。
- ・その方法としては、既存の駅前広場の改良（一方通行化等）が最も現実的で、必要に応じて駅北の駅前広場への機能の移転と併せて検討することが求められる。（例えば一般車両の送迎用スペースを駅北に移設するなど）
- ・駅へのアクセス道路として、都市計画道路沢良宜野々宮線の中央環状線の横断について、引き続き検討していく必要がある。また、阪急南茨木駅平田線からの駅へのアクセスについても、検討する必要がある。

( 総持寺駅 )

- ・駅前広場が未整備であるため、駅への寄り付きを改善することが課題である。
- ・緊急の対策として、駅南側の現在駐車場・駐輪場として利用している市有地を活用し、暫定的に整備することを検討する。
- ・その際、既存の駐輪場としての機能を維持する方法について検討が必要である。

### (3) バス交通の充実方策の検討

#### バス事業者ヒアリング

- ・バス充実方策に対する事業者としての具体的な意向や可能性等を把握するため、近鉄バス㈱、京阪バス㈱、阪急バス㈱にヒアリングを実施した。

#### バス交通の充実方策の検討

##### (中心市街地における充実方策)

- ・現在、JR 茨木駅止まり、阪急茨木市駅止まりの便をそれぞれJRや阪急まで延伸し、中心市街地のバスの利便性を高める方策について、各社の評価を把握した。
- ・各社とも、両駅の駅前広場の混雑解消が課題となる(現在でも両駅では1,000便以上のバスが発着しており、容量に余裕がない状況である)という認識であった。
- ・また、JR 茨木駅と阪急茨木市駅周辺地区内における乗降に限り100円にして、中心市街地に来訪するバス利用者を増やす方策についても、各社の評価を把握した。
- ・バス会社によって若干の温度差はあるが、減収になる可能性があるため、バス事業者だけで実施するのは難しいという認識は共通している。今後、バス利用の実態調査、先進事例調査を踏まえ、商店街等と協力しながら、社会実験として試験的に実施していくことが考えられる。

##### (南茨木駅への新規バス導入)

- ・南茨木駅に、路線バスを導入する可能性について、各社の意向を把握した。
- ・近鉄バス㈱が積極的であり、水尾系統の延伸の可能性はある。
- ・駅前広場でのバスバースの整備とともに、沢良宜野々宮線等の中央環状線の横断が可能となれば、可能性は高くなる。
- ・また、南部地域における市街地整備にあわせた新たなルート設定について、検討・協議していく必要がある。

##### (総持寺駅への新規バス導入)

- ・総持寺駅に、路線バスを導入する可能性について、各社の意向を把握した。
- ・各社とも、具体的な路線の導入は現在のところ考えていない。
- ・ただし、高槻市域を廻ることが出来れば、近鉄バス㈱が暫定の駅前広場を起点に新規バス路線を開設する可能性はあるが、そのためには茨木市が先行して高槻市と調整することが期待されている。

