

都市交通から見た豊中市の政策課題

- 自治体で考える地域交通政策の必要性 -

豊中市政研究所 土井博司

1

まちの現状と問題意識

豊中市交通バリアフリー検討委員会を通して

- まちの安全は完成途上の段階
通学路における安全問題
歩車分離信号の議論
自転車による歩行者への危害
- 公共交通の利便性への疑問
物理的バリアとともに制度的なバリア
- 中心市街地におけるまちの魅力の低下
魅力あるまちと(公共)交通の関係
- 財政状況の悪化

2

交通事故からまちをみると

年 度	事故件数	死傷者数(死者数)
平成10年度	1,936	2,295(8)
平成11年度	2,047	2,360(10)
平成12年度	2,304	2,639(12)
平成13年度	2,203	2,619(8)
平成14年度	2,224	2,696(13)

大阪府豊中市 統計書より土井作成

1日平均 7~8件の死傷者が発生

3

交通事故年齢別内訳(H11年度)

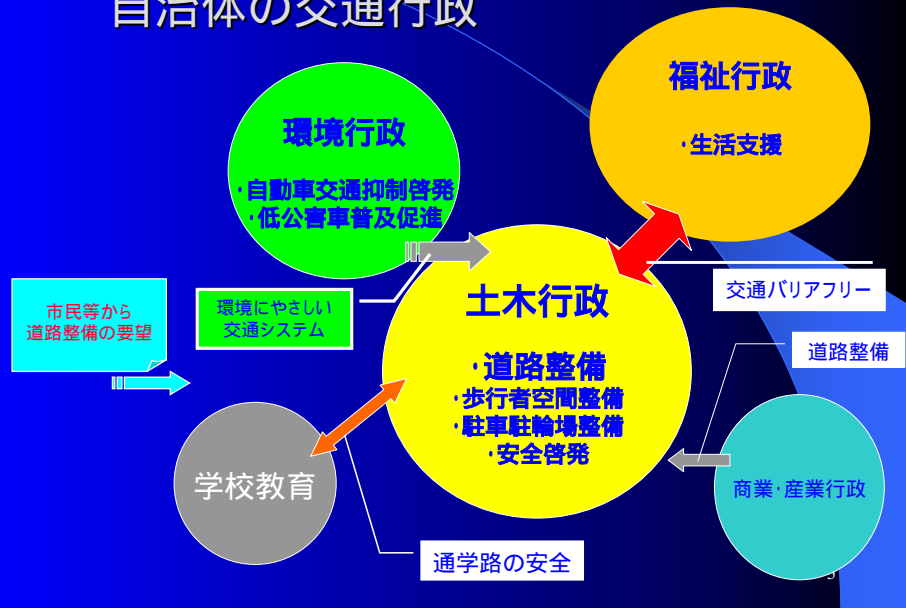
年齢層別	件数(死者)	率(%)
子ども	114	5.6
高校生	124(1)	6.1
若年者	769(6)	37.6
高齢者	241	11.8
他	799(3)	39.1

豊中の交通事故(平成11年)より土井作成

被害者の6割が、若年層以下と高齢者

4

自治体の交通行政



鉄軌道とまちの関係

各市における1駅当たりの人口数及び市街地面積

都市名	人口(万人)	市街地面積(ha)	駅数	人口/駅	面積/駅
豊中市	39.1	3,660	11	3.55	332.7
池田市	10.1	1,080	2	5.05	540.0
箕面市	12.2	1,390	3	4.06	463.3
吹田市	34.7	3,611	14	2.47	257.9
高槻市	35.7	3,298	5	7.14	659.6
尼崎市	46.3	4,604	13	3.56	354.1
伊丹市	19.2	2,495	5	3.84	499.0
西宮市	45.2	5,239	20	2.26	261.9

データは各市のHPから引用、土井作成。

市民の公共交通利用意識



資料：第4回京阪神都市圏パーソントリップ調査(第4回パーソントリップ調査圏内の集計)

大阪府交通道路室のホームページ(<http://www.pref.osaka.jp/kotsudoro/pt/bun.html>)から引用

休日の移動手段の4割以上が「自動車」「電車」「バス」合わせて15%

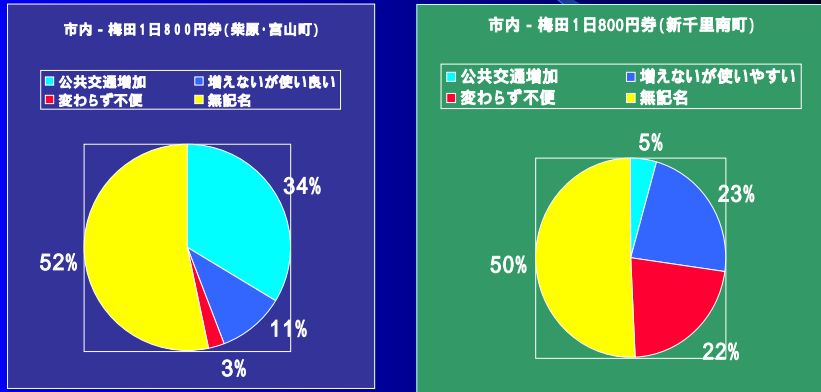
平成14年度実施「公共交通利用実態調査」から

- ・調査目的 青年層と子育て層における公共交通に対する利用意識の把握
- ・調査対象 20～34歳までの男女600人 駅から2～3km、1kmに居住
- ・調査予測 料金的な改善が利用増加につながる
幼児期は電車等に愛着を持ち、外出時に公共交通を選択
- ・回収率 281サンプル 46.8% 実施時期2002年8月～9月
- ・協力 龍谷大学社会学部と共同で実施

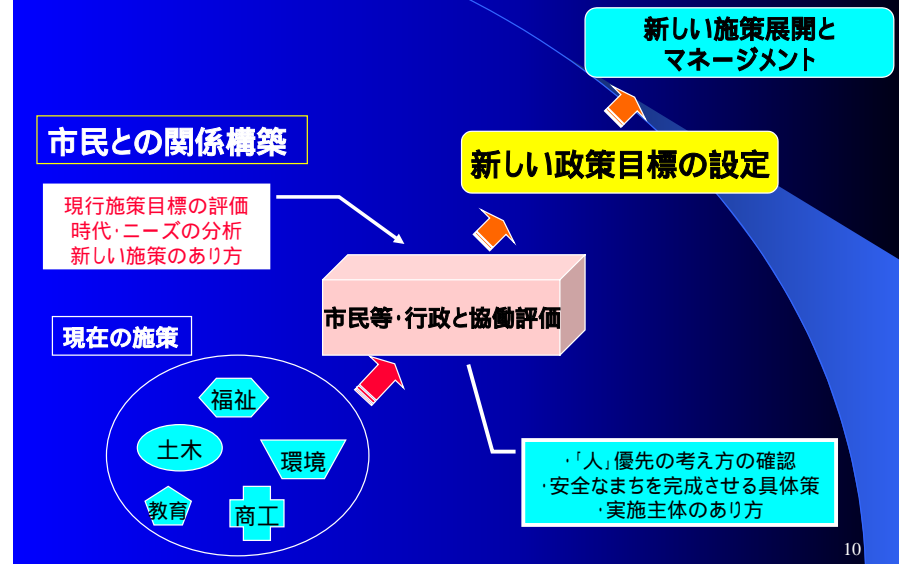
対象者属性

性別	柴原・宮山町		新千里南町	
	数	割合(%)	数	割合(%)
男	67	42.7	50	37.9
女	87	57.3	82	62.1
合計	152	100.0	132	100.0

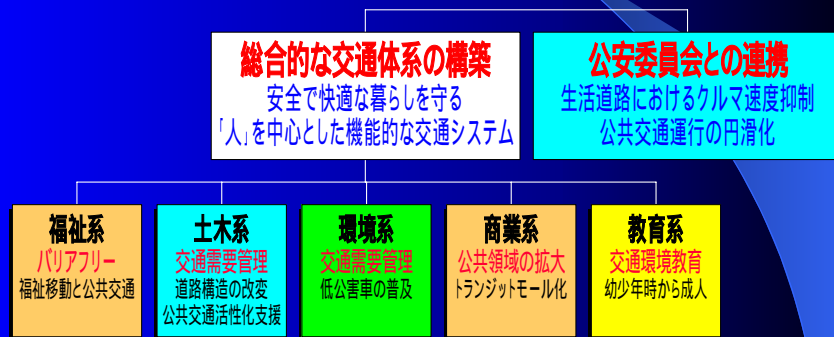
調査結果(料金改善について)



政策転換に向けて



政策視点から見た方向性 クルマ中心から人へ



政策課題の論点

- 生活交通はどうあるべきか
必要不可欠な機能と質を高める要素
 - 安全な街のための自動車利用のあり方
「自分、他人、街、地域を守る」
 - 代替手段のあり方
自動車利用から転換を促す生活交通手段
- そして引き続き議論されるべきポイント
- 財源配分、合意形成、周辺市や関係機関との連携

地域連携の必要性

- 市民の行動範囲の広域化

広域的な生活圏を支える交通を確立するために関係する都市の連携は必須

- 都市共通課題の取組み (政策効果の向上)

自動車交通の抑制は広域的な実施によって効果
公共交通の活性化・維持と福祉サービスの融合

13

まとめ (都市交通問題の解決には)

交通政策の策定とマネージメント



14