

都市交通施設整備基本計画（箕面市交通体系マスタープラン）（H2）（抜粋）

1. 都市交通施設整備基本計画の位置づけ・目的

箕面市では、各種プロジェクト及び箕面市の現状と動向を反映した交通体系マスタープランを平成2年度に策定し、交通施設整備を推進している。

プロジェクトのうちすでに国際文化公園都市関連の都市施設については都市計画決定を終え、事業に着手するところとなっており、第二名神自動車道、御堂筋線（国道423号BP）、水と緑の健康都市、萱野中央土地地区画整理事業及び国際文化公園都市モノレールなども、現在、都市計画決定の手続きを進めており、また、萱野中央での都市核形成、北大阪急行延伸線についても、構想の具体化に向け検討が進められている。

このような背景から、平成2年度に策定した交通体系マスタープランについて、その基本方針をふまえつつ、各種プロジェクトとの整合性を図った交通施設計画を検討する必要がある。

本マスタープランは、各種プロジェクトの進捗を反映した本誌の将来交通需要量及び交通流動を見直すとともに、大阪府新総合計画や第三次箕面市総合計画をはじめとした上位計画での交通体系のあり方を取りまとめるとともに、道路網、鉄道・バス網、交通結節点などの交通施設計画を策定するものである。

表 検討の主な視点

分 類		検 討 の 視 点
交通体系のあり方		(1)交通軸の構成 (2)各種プロジェクトと交通施設の関連整理 (3)道路網体系のあり方 (4)公共交通体系のあり方
交通施設計画	道路整備計画	(1)都市計画道路の機能と役割及び必要性 (2)プロジェクトに関連する道路計画の必要性 (3)長期的な道路整備計画に関する課題の検討
	公共交通施設計画	(1)バスネットワークの形成 (2)鉄道・バス等の交通施設の必要性和位置付け
	交通結節点計画	(1)駅前広場の必要性和位置付け (2)交通結節点計画の検討
交通施設計画課題への対応		(1)新たな交通施設整備の方向付けと課題への対応

2. 交通体系マスタープラン策定に当たっての前提条件

表 策定に当たっての前提条件

項目	内容	
(1) 対象地域	対象地域は箕面市を中心とし、交通流動予測及び交通計画策定に必要な北大阪地域とする	
(2) 目標年次	交通体系検討年次を、上位計画などの計画年次との整合を図るために、平成 22 年とする	
(3) 上位計画、各種プロジェクト計画	大阪府新総合計画	
	第三次箕面市総合計画	
	各種プロジェクト	第二名神自動車道 御堂筋線（国道 423 号 BP） 国際文化公園都市 水と緑の健康都市 箕面新都心 北大阪急行延伸線 国際文化公園都市モノレール
(4) 将来交通需要量のベースデータ	自動車交通量	平成 22 年近畿地区幹線道路協議会 OD 表 （平成 5 年 8 月、近畿地方建設局道路計画第二課）
	パーソントリップ 手段別交通量	第 3 回京阪神都市圏パーソントリップ手段別 OD 表（平成 2 年度、京阪神都市圏交通計画協議会）
(5) 現況交通量データ	自動車交通量	平成 2 年度全国道路交通センサス （平成 2 年度、近畿地方建設局道路計画第二課）
	パーソントリップ 手段別交通量	第 3 回京阪神都市圏パーソントリップ手段別 OD 表（平成 2 年度、京阪神都市圏交通計画協議会）
(6) 交通流動予測プロセスとベースデータ（参考）	箕面市交通体系マスタープラン策定調査 （平成 3 年 2 月、箕面市）	
(7) その他	幹線道路鉄道横断部の交差点検討調査（平成 4 年 3 月、箕面市） ※阪急箕面線と都市計画道路の交差点処理の問題については、検討中である（当時）	

3. 箕面市の整備構想

第三次箕面市総合計画では、21世紀を展望するまちづくりの基本理念として、次の三つの将来都市像を設定している。

- ①自然と連携にもとづく福祉のまち
- ②自然につつまれた文化のまち
- ③都市環境の整った人間本位のまち

都市将来像を実現するために、次の5つの基本目標を設定し、下図に示す都市整備構想を提示している。

<基本目標>

①豊かな人間性を基調とした
人権尊重の市民社会をめざして
ー平等・連携社会への対応ー

②安定した生きがいのある
地域に根ざした
福祉社会をめざして
ー高齢化社会への対応ー

③個性あふれ躍動する
箕面文化をめざして
ー文化の時代への対応ー

④自然と調和した魅力ある
安住性の高い都市をめざして
ー市民の定住志向への対応ー

⑤利便性の高い安全で
暮らしよい
市民生活をめざして
ー生活の質の時代への対応ー

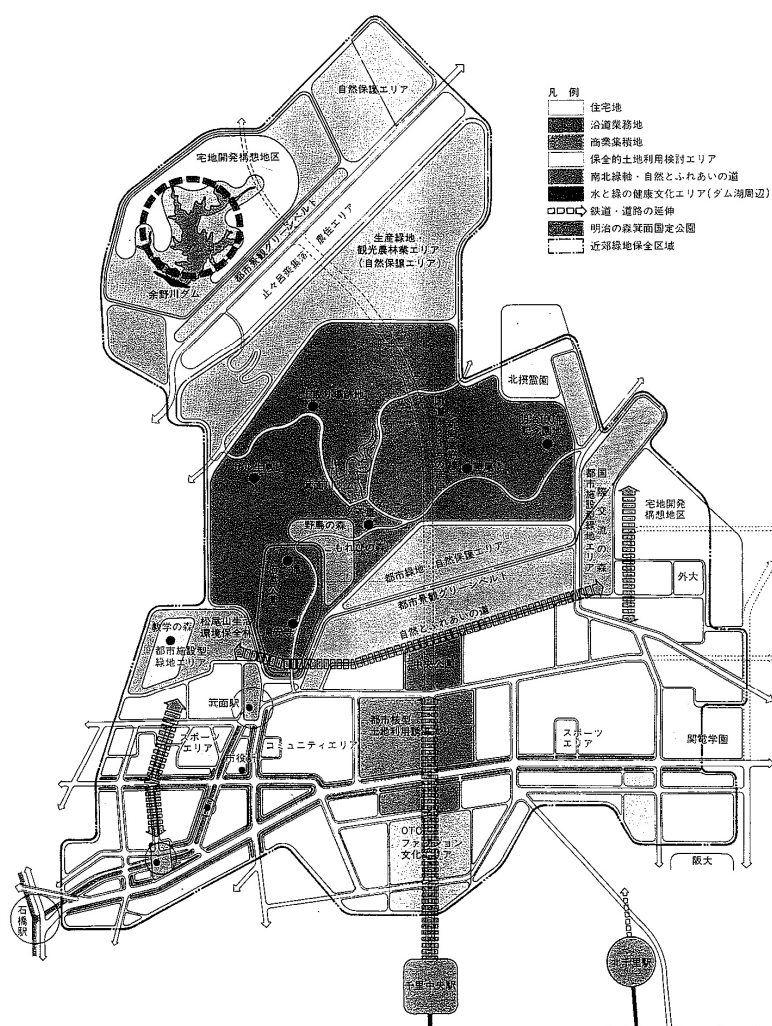


図 箕面市の都市整備構想図

出典：第三次箕面市総合計画（昭和60年度）

4. 将来交通体系のあり方

(1) 基本的な考え方

①広域交通網と地域交通網の充実と有機的な連携

広域交通網と市内地域交通網の充実を図り、相互の連携の強化と有機的な機能分担を図る交通体系を確立する。

②交通需要の多様化への対応と高質の交通体系整備

自由時間の増大、女性及び高齢者や障害者の積極的な社会参加などによる交通需要の多様化に対応して、利用者が多様な交通手段を選択できるような交通体系をめざし、安全で快適な質の高い交通体系の整備を図る。

③良好で魅力ある個性豊かな環境を創出する交通施設整備

居住環境の保全や、個性豊かで魅力ある都市を創出するため、市民が安心して活動し、遊び、語らい、交流のできる交通施設整備を図る。

(2) 交通体系整備の基本方針

①都市活動と生活活動が円滑に行えるように、公共交通と自動車交通の適正な役割分担と連携の強化を図り、交通需要の増大とプロジェクト等の都市整備に伴う交通構造の変化に対応した交通軸を形成する。

②公共交通については、まちづくりの計画的な誘導と安全で確実な市民の足を確保するために、鉄道整備と交通結節点の円滑な流動によって鉄道ネットワークを強化し、これを補完するバスサービスの充実を図る。とくに、バスサービスについては、東西の交流と鉄道駅へのアクセスの強化を図る。

③自動車交通については、車社会の成熟化と需要の増加に対し、無秩序な増加の抑制に努めるとともに、流れの円滑化を図るためにネットワークの充実を図る。また、道路は、交通機能のほか、空間機能としての多様な役割を果たすため、安全で良好な市街地の形成、ゆとりとうるおいのある都市機能の誘導など、望ましい都市空間の形成を図るという視点に基づいた整備を推進する。

④市内や生活圏の交通に対し、歩行者などの安全で快適な道路整備と、バスや自動車に替る自転車交通の活用を図るための交通システムの導入を図る。

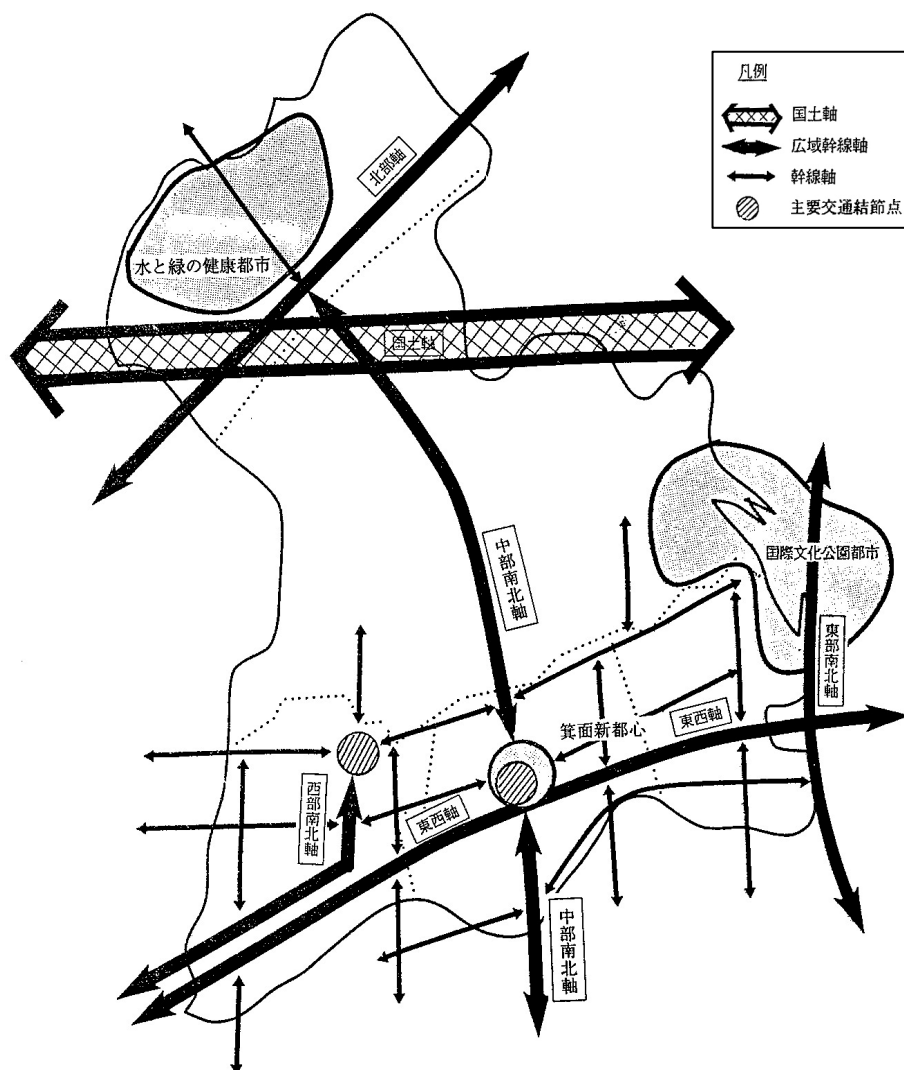


図 箕面市の骨格交通軸

表 各種交通軸

○国土軸

- ・第二名神自動車道を国土軸として整備する。

○広域幹線軸

- ・国道423号，御堂筋線（国道423号BP）と、北大阪急行延伸線を市中央部の南北軸として整備する（中部南北軸）。
- ・国際文化公園都市の茨木箕面丘陵線及び国際文化公園都市モノレールを市東部の南北軸として整備する（東部南北軸）。
- ・阪急箕面線を市西部の南北軸として整備する（西部南北軸）。
- ・国道171号を市街地の東西軸として整備する（東西軸）。
- ・国道423号を市北部の北部軸として整備する（北部軸）。

○幹線軸

- ・都市計画道路とバス網を主体として幹線軸を整備するものとし、広域幹線軸を補完して格子状の道路網を構成する。

○交通結節点

- ・現在の結節点である阪急箕面駅と、中央南北軸と東西軸の接点に位置する箕面新都心に整備される北大阪急行延伸線新箕面駅を主要交通結節点として整備する。

(3) 道路網体系

(1) ハイモビリティの確保

交通機能（道路的機能）は、高規格幹線道路によって構成される全国的ネットワークとの連携や土地利用計画などとの十分な整合のもとに、以下のような整備目標に基づいて計画・整備を進める。

① ネットワークの形成

広域的幹線道路は、全国的な高規格幹線道路網との連携をはじめ、交通拠点間を効率的に連絡するよう配置される必要があり、都市構造の骨格を形成するようなネットワークを構成する。

② 円滑な交通処理

高規格幹線道路にアクセスする交通や都市拠点間を結ぶ交通などの比較的広域的な交通を円滑に処理するための容量と速達性を確保し、地域核、交通拠点間を効率的に連絡して都市内交通を円滑に処理するための容量と速達性を確保する。

(2) アクセシビリティの確保

道路は、都市の骨格や住区・街区の外郭を形成し、人や物資の通行と都市生活を支える動脈であるとともに、沿道の住民や来訪者がもっとも身近に接する空間でもある。このため、以下のような沿道利用者の日常生活のための円滑なアクセスを確保する。

① アクセシビリティの確保

道路は、沿道住民や来訪者が円滑にアプローチできるように配置されなければならない、同時に、地区の日常生活施設への円滑な接近性が確保できる密度で配置するとともに、沿道施設へのアクセス機能を確保するための駐車施設の整備も検討する。

表 幹線道路網の基本計画

道路種別	既存（計画）路線	新規計画路線
国 幹 道	—	第二名神自動車道
広域幹線道路	国道423号 国道171号 茨木箕面丘陵線	御堂筋線（国道423号BP）
幹 線 道 路	大阪箕面線 千里2号線 箕面池田線 山麓線 中央線 小野原豊中線 茨木能勢線	萱野東西線 止々呂美吉川線
補助幹線道路	瀬川新稲線 田村橋通り線 牧落公園線 桜井石橋線 桜井豊中線 芝如意谷線 船場稲線 小野原中村線 国文都市4号線	萱野1号線 止々呂美東西線 止々呂美湖畔線 止々呂美山の手線

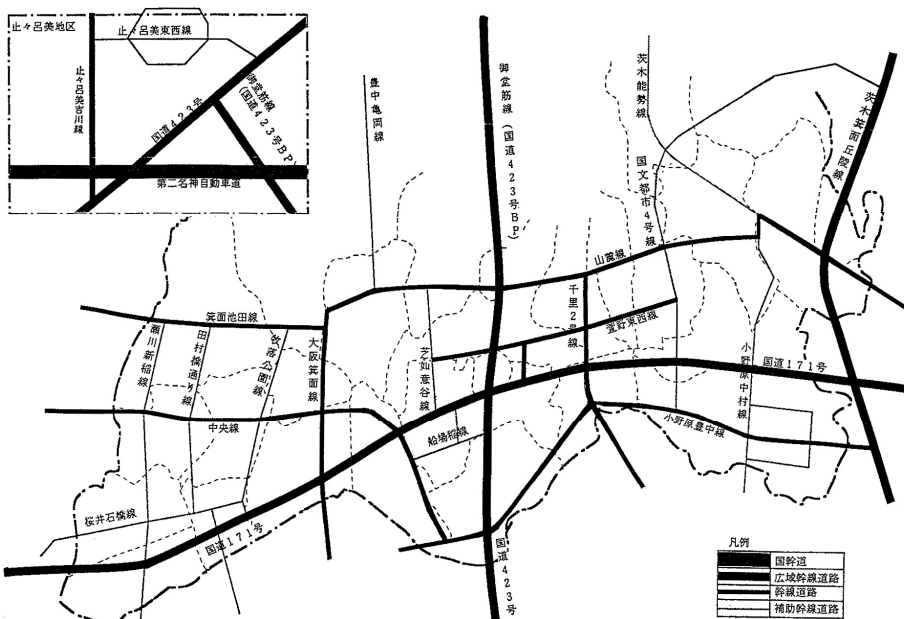


図 道路網のネットワーク機能分類（構想図）

(4) 公共交通網体系

①交通需要への対応

○望ましい都市構造の形成とプロジェクトに対応する鉄道整備

- ・北大阪急行延伸線の整備促進
- ・国際文化公園都市モノレールの整備促進

○利便性の高いバス網体系の形成

- ・交通結節点とプロジェクトや地域拠点を連絡するバス網体系の整備

○都市核の誘導と円滑な交通流動をめざした交通結節点の整備

- ・箕面市の都市形成の核を誘導・整備するため、北大阪急行延伸線新箕面駅と阪急箕面線箕面駅を交通結節点として整備する。
- ・自動車等から公共交通機関への転換を促進するため、結節性の高い交通結節点を整備する。

②市民ニーズへの対応

○公共・公益施設への利便性の高いバス網体系の形成

- ・市内・市民の足として面的サービスを提供するゾーン型バス網体系の整備

○市内東西交流の推進

- ・市内・市民の足として東西間サービスを提供するゾーン型バス網体系の整備

5. 交通施設計画

(1) 道路網整備計画

表 道路の機能と役割（その1：広域幹線道路）

路線名	区 間	都市計画決定 幅員 (m)	道路機能と役割
御堂筋線（国道423号 B P）	国道171号～箕面市域界 （豊中市）	50	・国幹道（第二名神自動車道）と直結して国土軸への利便性を高めるとともに、箕面市と大阪都心をつなぐ広域幹線道路として大量の自動車交通を分担する。 ・水と緑の健康都市、箕面新都心のプロジェクトと連絡してこれらの利便性を確保する。 ・北大阪急行延伸線「新箕面駅」に接続して、交通結節点へのアクセス交通を円滑に処理する。 ・船場繊維団地周辺地区の広域避難地への避難経路等の防災機能を持つ。 ・都市施設収容空間として北大阪急行延伸線を収容するとともに、基幹情報通信ライン、上下水道などの基幹都市供給施設を収容する。 ・街路緑化を図ることにより、市北部の中央公園をはじめとした自然公園と萱野中央、船場地区を結んだ市中央部の南北緑軸として機能する。
	山麓線～国道171号	33～62.5	
	国道423号（止々呂美） ～山麓線 （バイパス区間）	11・11	
国道423号（止々呂美）	箕面市域界（豊能町） ～箕面市域界（池田市）	—	・京都府亀岡市と大阪府北部地域をつなぐ広域幹線道路として自動車交通を分担する。 ・水と緑の健康都市をはじめとする止々呂美地区へのアクセス道路として機能する。
京都神戸線（国道171号）	箕面市域界（茨木市） ～箕面市域界（池田市）	12～20	・北大阪地域における東西方向の広域幹線道路として箕面市通過交通を分担するとともに、御堂筋線と連絡して大阪都心関連交通及び国幹道関連交通を分散する機能を果たす。 ・箕面新都心にアクセスするメインの動線として機能するとともに、国際文化公園都市へのアクセス交通を分散する機能を果たす。 ・北大阪急行延伸線「新箕面駅」に接続して、交通結節点へのアクセス交通を円滑に処理する。 ・都市施設収容空間として、基幹情報通信ライン、上下水道などの基幹都市供給施設を収容する。 ・船場繊維団地周辺地区や西南小学校周辺地区の広域避難地への避難経路としての防災機能を果たす。
茨木箕面丘陵線	国際文化公園都市 ～箕面市域界（茨木市）	30	・国際文化公園都市へのアクセス道路として機能する。 ・国際文化公園都市モノレール、及び基幹情報通信ライン等の都市施設収容空間として機能する。

表 道路の機能と役割（その２：幹線道路）

路線名	区 間	都市計画決定 幅員（m）	道路機能と役割
大阪箕面線 （豊中・亀岡線）	山麓線～箕面市域界 （豊中市）	16～18	・箕面市西部の南北幹線として自動車交通を分担し、箕面市の骨格幹線として機能する。 ・箕面市の顔となるシンボルロードとして整備し、コミュニティ機能を有した都市アメニティの向上を図る。 ・阪急箕面線「箕面駅」に接続して、交通結節点へのアクセス交通を円滑に分散する。 ・沿道に市役所、警察署及び消防署を有し、主要な公共施設が配置されているため、公共施設へのアクセス交通を円滑に処理する機能を有する。 ・沿道公共施設に関連する歩行者・二輪交通を安全かつ円滑に処理する空間機能を果たす。 ・端末に府営箕面公園が配置されており、緑のネットワーク幹線としての機能を有する。
千里２号線	山麓線～箕面市域界 （吹田市）	16	・箕面市東部の南北幹線として自動車交通を分担し、箕面市の骨格幹線として機能する。 ・阪急千里線「北千里駅」へのアクセス交通を分担する。
箕面池田線	大阪箕面線 ～箕面市域界（池田市）	12	・箕面市西部の山麓を東西に結ぶ幹線として山麓線と連携し、箕面市の骨格幹線として機能する。 ・阪急箕面線「箕面駅」に接続して、交通結節点へのアクセス交通を円滑に分散する。 ・北部の市民の森（教学の森）へアクセスする山麓の緑のネットワーク幹線としての機能を有する。 ・六箇山周辺地区（新稲）の暫定広域避難地に接続し、避難経路としての防災機能を果たす。
山麓線 （一部小野原中村線）	茨木能勢線～大阪箕面線	12～16	・箕面市中・東部の山麓を東西に結ぶ幹線として箕面池田線と連携し、箕面市の骨格幹線として機能する。 ・御堂筋線と接続して、広域的な交通を箕面市内に分散するアクセス機能を果たす。 ・阪急箕面線「箕面駅」に接続して、交通結節点へのアクセス交通を円滑に分散する。 ・北部の市民の森（こもれびの森）等へアクセスする山麓の緑のネットワーク幹線としての機能を有する。
中央線	小野原豊中線 ～箕面市域界（池田市）	16～22	・箕面市中部から西部にかけて東西方向の自動車交通を分担し、箕面市の骨格幹線として機能する。 ・沿道に市役所や市立病院を有し、主要な公共施設が配置されているため、公共施設へのアクセス交通を円滑に処理する機能を有する。
小野原豊中線	道祖本摂津線 ～箕面市域界（豊中市）	16～18	・箕面市南部の東西方向の自動車交通を分担し、御堂筋線と接続して箕面市の骨格幹線として機能する。 ・船場繊維団地周辺地区の広域避難地に接続し、避難経路としての防災機能を果たす。
茨木能勢線	山麓線～箕面市域界 （茨木市）	—	・山麓線と連携し、箕面市東部と茨木市を結ぶ幹線として機能する。 ・府営箕面公園へのアクセス道路として機能する。
萱野東西線	新家奥線～芝如意谷線	18～25	・将来の箕面市の中心地を通過するメインストリートとなるため、多数の歩行者・二輪に対応した歩行者空間を確保し、新都市核、「新箕面駅」とリンクしたコミュニティ機能を創出する。 ・北大阪急行延伸線「新箕面駅」に接続して、交通結節点へのアクセス交通を円滑に処理する。 ・避難経路としての防災機能を果たす。 ・箕面市中部において、良好な住宅地の外郭部を形成する。 ・国際文化公園都市へのアクセス交通を分散する。 ・阪急箕面駅や国際文化公園都市モノレール、川合駅間の連絡を図る。
止々呂美吉川線	国道423号～箕面市域界 （豊能町）	18～27	・水と緑の健康都市の主アクセス道路及び地区内の主幹線道路として機能する。 ・豊能町、能勢町と箕面市及び北大阪地域を結ぶ幹線として機能する。

表 道路の機能と役割（その３：補助幹線道路）

路線名	区 間	都市計画決定 幅員 (m)	道路機能と役割り
瀬川新稲線	箕面池田線～箕面市境界 (豊中市)	12～22	・箕面市西部において、良好な住宅地の外郭部を形成する。 ・六箇山周辺地区(新稲)や西南小学校周辺地区の広域避難地に接続し、避難経路としての防災機能を果たす。
田村橋通り線	箕面池田線～桜井石橋線	16～20	・箕面市西部において、「桜井駅」とリンクする広幅員歩道を活用した緑軸を形成する。 ・箕面市西部において、良好な住宅地の外郭部を形成する。 ・歩行者・二輪に対応した歩行者空間を確保し、「桜井駅」とリンクした駅前通りとしてコミュニティ機能を創出する。
牧落公園線	阪急箕面駅～桜井石橋線	8	・箕面市西部において、良好な住宅地の外郭部を形成する。 ・阪急箕面線「箕面駅」「牧落駅」へのアクセス交通を円滑に処理する。
桜井石橋線	国道171号～石橋駅裏線	10～16	・箕面市西部において、良好な住宅地の外郭部を形成する。 ・阪急箕面線「桜井駅」へのアクセス交通を円滑に処理する。
桜井豊中線	国道171号 ～箕面市境界(豊中市)	10	・箕面市西部と豊中市を結ぶ補助幹線として機能する。
芝如意谷線	山麓線～国道171号	16	・箕面市中部において、良好な住宅地の外郭部を形成する。
船場稲線	御堂筋線～中央線	12	・箕面市中部において、良好な住宅地の外郭部を形成する。 ・沿道に市立病院や医療保険センターなどの公共施設が配置されているため、公共施設へのアクセス交通を円滑に処理する機能を有する。
小野原中村線	茨木能勢線 ～箕面市境界(吹田市)	12	・箕面市東部において、良好な住宅地の外郭部を形成する。
国文都市4号線	国際文化公園都市～山麓線	12～30	・市街地から国際文化公園都市へのアクセス交通を分担する。
萱野1号線	国道171号～萱野東西線	25	・箕面新都心の骨格を形成する。 ・箕面新都心へのアクセス交通を円滑に分散する。
止々呂美東西線	国道423号～止々呂美吉川線	14～20	・止々呂美地区から水と緑の健康都市へのアクセス交通を分担する。 ・水と緑の健康都市の良好な住宅地の骨格を形成する。
止々呂美湖畔線	止々呂美東西線 ～止々呂美東西線	16	・水と緑の健康都市の良好な住宅地の外郭を形成する。
止々呂美山の手線	止々呂美東西線 ～止々呂美東西線	14	・水と緑の健康都市の良好な住宅地の外郭を形成する。

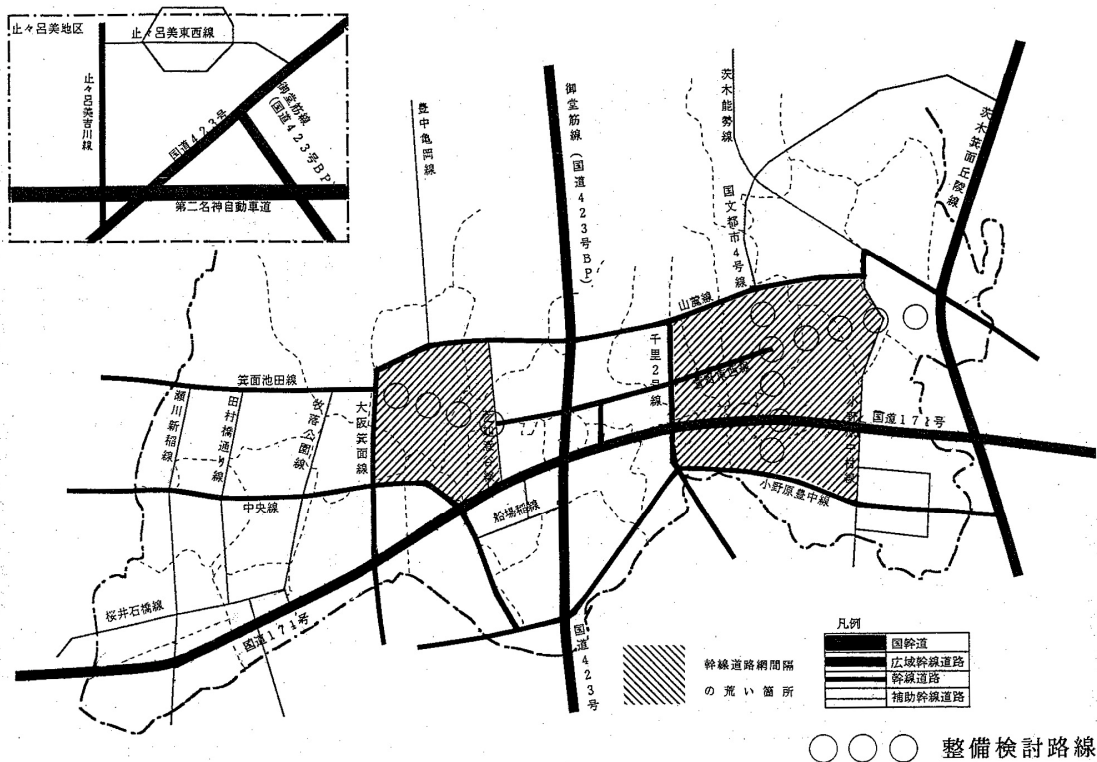


図 今後の整備検討路線（超長期）

(2) 鉄道・バス施設計画

表 鉄道駅の整備計画

路線	駅名	将来乗降客数 (人/日)	整備方針
阪 急 箕 面 線	箕面駅	29,800	・バス、タクシー及び自動車のバースを備えた駅前広場を有する箕面市の顔となる交通結節点として整備を進める。 ・駐輪場の整備を図る。 ・「コミュニテイショッピング街構想」、「大阪箕面線シンボルロード計画」との調和のとれた余裕あるアメニティ溢れる空間整備を図る。
	牧落駅	9,200	・バス、タクシーバース及び自家用車バースを有しない郊外一般駅として整備を図る。 ・駐輪場の整備を図る
	桜井駅	18,700	・バス、タクシーバース及び自家用車バースを有する郊外一般駅として整備を図る。 ・駐輪場の整備を図る ・「桜井駅前再開発」、「箕面市西部の南北緑軸（田村橋通り線）」と調和のとれた空間整備を図る。
北 大 阪 急 行 延 伸 線	新箕面駅	66,600	・新しい箕面市の顔として、バス、タクシー、自動車のバース、及び駐輪場を備えた駅前広場を有する箕面市の中心的な交通結節点として整備を進める。 ・箕面新都心と整合のとれたターミナル駅としてふさわしい広場の形成を図る。 ・公共交通の利便性と転換を図るため、鉄道との円滑な乗り換えを確保する。
	箕面船場駅	20,500	・商業核「大阪船場繊維卸商業団地」へのアクセス駅として、沿道土地利用を勘案し都市機能を確保した駅整備を図る。 ・周辺住宅地及び「大阪船場繊維卸商業団地」にアクセスするバス停留所を有する駅として整備を進める。 ・駐輪場の整備を図る。
国 際 文 化 ノ 公 園 都 市	川合駅	4,100	・国際文化公園都市及び周辺の住宅地へのアクセス駅として、また、茨木能勢線を通るバス停留所を有する郊外一般駅として整備を図る。 ・駐輪場の整備を図る。
	豊川駅	9,800	・周辺の住宅地へのアクセス駅であるとともに、国道171号という広域幹線道路に近接する立地を生かし、バス、タクシー及び自動車バースを有する駅として整備を進める。 ・駐輪場の整備を図る。

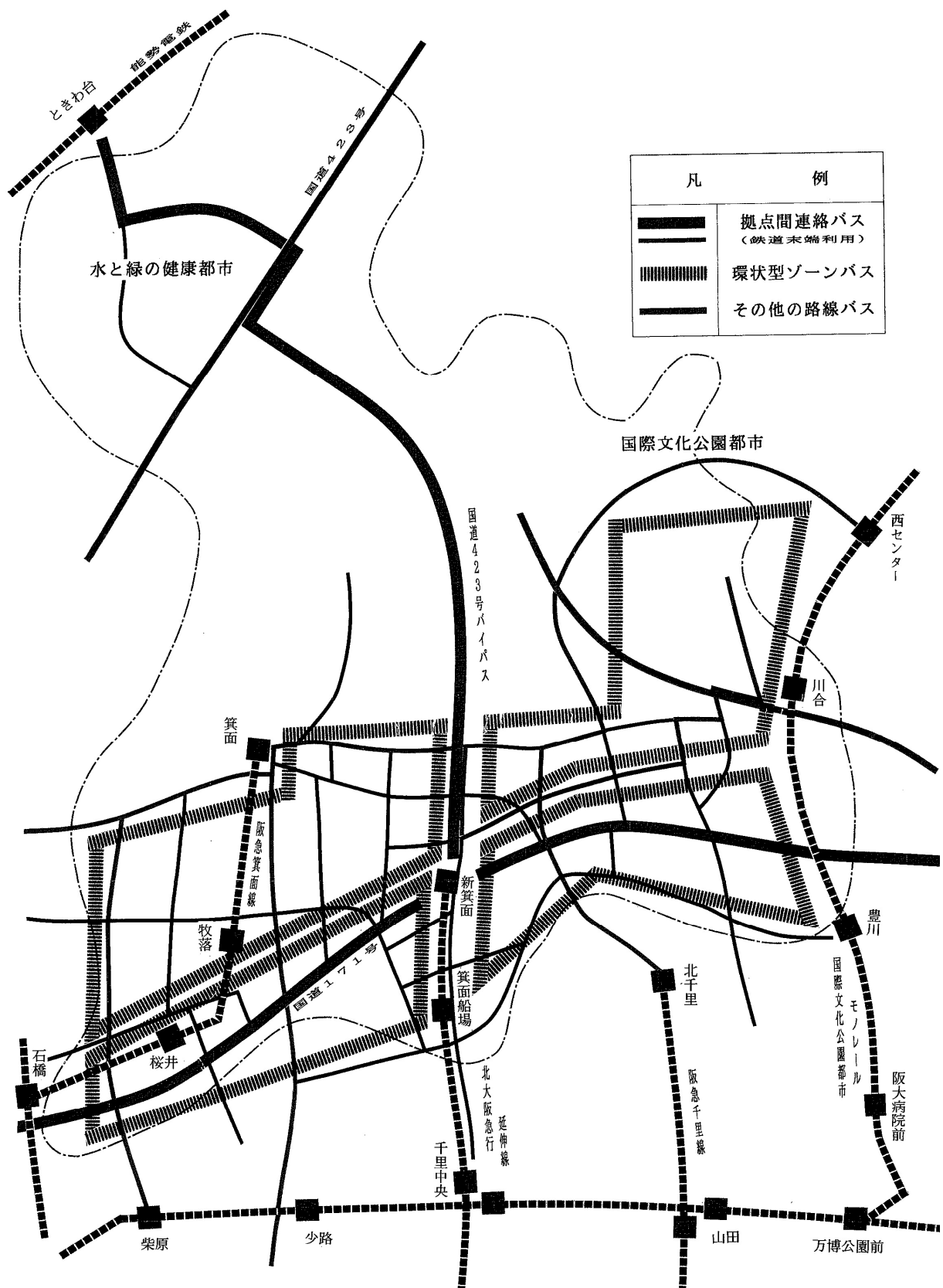


図 箕面市の将来バス網体系 (案)

(3) 交通結節点整備計画

箕面市では、北大阪急行延伸線新箕面駅、及び阪急箕面線箕面駅が将来の交通結節点として位置づけられる。これらの整備計画の方針は前記の通りであるが、次のような課題に対応した計画が必要である。

- ①将来の自動車交通需要の増加が過大であるため、積極的な公共交通機関への転換や二輪車利用の促進を図る必要がある。
- ②箕面新都心という鉄道端末駅を有する新しい都市核の整備に伴い、都市構造の変革との整備を図った交通結節点整備が必要がある。
- ③交通結節点は、都市の核であり人が集まる場所であるので、交通機能だけでなく、ソフトな公共サービスの充実を図り、美しく快適な「都市の顔」としての機能をあわせた整備が必要である。

特に、北大阪急行延伸線新箕面駅は、公共交通機関への転換を促進し、より利便性の高い交通体系の要として機能させる必要があるため、次のような考え方に基づいた整備が望まれる。

- バス・鉄道間の乗り換えの円滑化
公共交通機関の利便性向上を図る最も効果的な方法は乗り換えの円滑化であることが知れている。従って、鉄道駅ホームとバスバースはできる限り近接させることが望まれる。また、新しい駅でもあり、可能ならば同一ホームで隣接した位置に配置することが望ましい。
- パークアンドライド、キスアンドライドの促進
自動車交通を削減し公共交通機関への転換を促進するため（表5.3.1）、箕面新都心でのパークアンドライドの必要性にあわせた駐車場の整備が望まれる。また、駅前広場整備に際しては、キスアンドライドの必要性にあわせた自家用車バースの整備が望まれる。
- 二輪車利用促進施策の推進
駅勢圏の比較的広い駅であるため、バスアクセスとともに二輪車利用の促進を図るため、余裕ある駐輪場の整備が望まれる。また、箕面市は、市役所、警察や市立病院などの公共施設が駅に近接して立地していないため、サイクルターミナルの整備やレンタサイクル制度の運用で市民が手軽に二輪車を利用できる環境を整備することが必要である。また、このことは自動車交通抑制策としても有用である。

(4) 交通運用の改善および需要の適正化

過大な自動車交通需要への対応として、自動車交通容量の拡大を図るための交通運用の改善、交通需要マネジメントによる需要の適正化が考えられる。

これらの施策のうち、短期的に対応ができるものについては、実現に向けて積極的に関係機関等との調整を図る必要がある。都市構造の改編やコスト負担による誘導など長期的な施策についても、導入のための検討を進めることが望まれる。

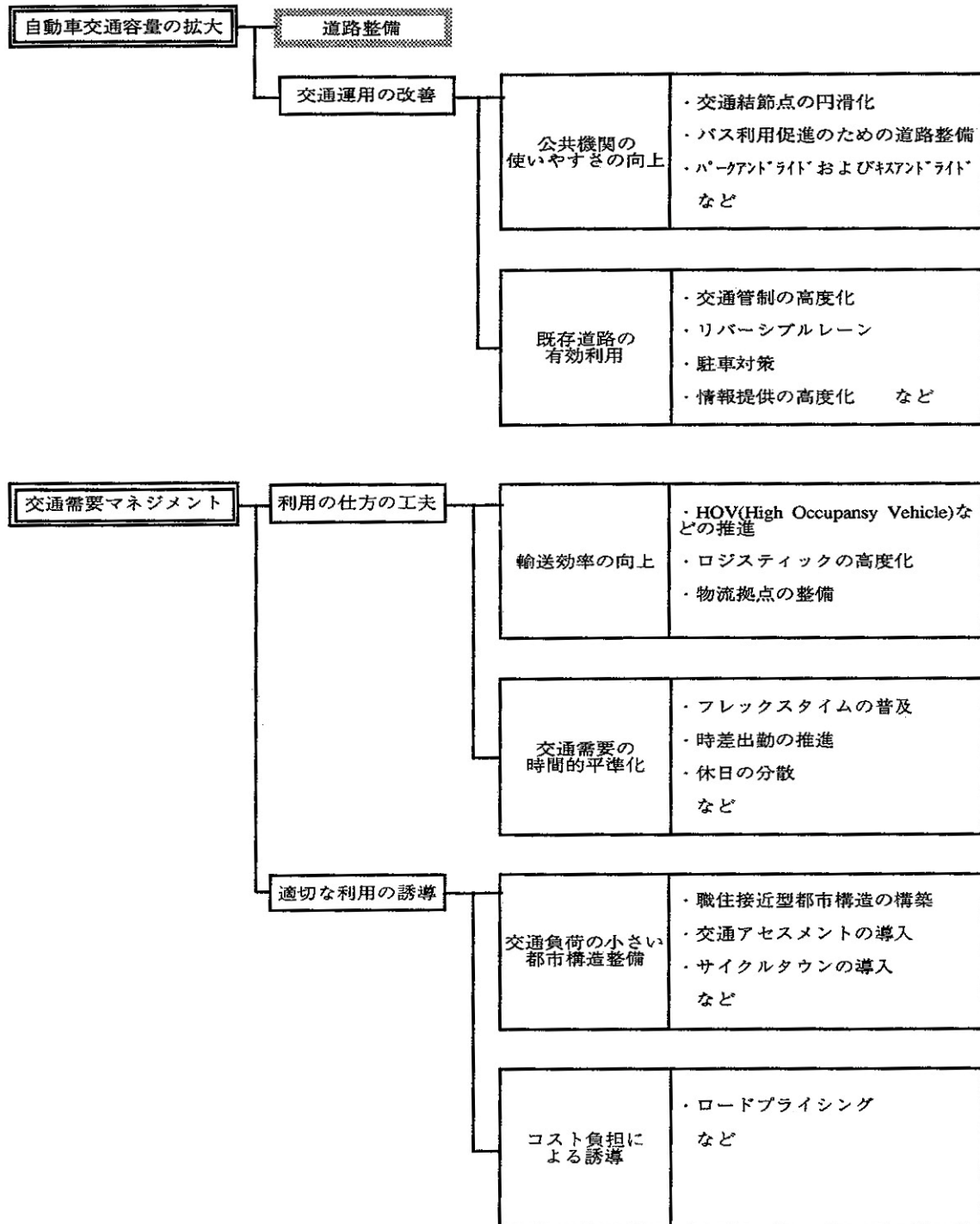


図 交通運用の改善および需要の適正化の体系