

箕面市都市交通戦略に関する経緯及び目的について

1. 都市交通戦略の現状

1990 年（平成 2 年）策定の交通体系マスタープランは、1994 年（平成 6 年）時点の最新データにより見直しており、交通体系整備の基本方針として、①公共交通と自動車交通の適正な役割分担と連携強化による交通軸の形成、②鉄道整備と交通結節点の円滑な流動による鉄道ネットワークの強化及びこれを補完するバスサービスの充実、③自動車交通の需要増大に対し、無秩序な増加の抑制と流れの円滑化を図るための道路ネットワークの充実、④歩行者などの安全で快適な道路整備と自転車の活用を図るための交通システムの導入が挙げられていた。

本マスタープラン策定後には、箕面グリーンロード、茨木箕面丘陵線、小野原豊中線などの幹線道路開通により道路ネットワークが充実するとともに、1999 年（平成 11 年）道路交通センサスをベースとした将来自動車交通量（走行台キロ）予測では、2030 年（平成 42 年）をピークとして以降は減少に転じるとの推計結果が示された。（※更に、2005 年（平成 17 年）道路交通センサスベースの将来予測では 2005 年（平成 17 年）から減少傾向が続くとの推計）

そして、この間には少子・高齢化とそれに伴う人口減少時代の到来、地球規模の環境問題への対応、中心市街地の衰退への対応など、社会・経済情勢は大きく変化している。

また、本マスタープランの目標年次は 2010 年度（平成 22 年度）となっていることから、交通に関する戦略的な計画を新たに策定する必要があると考えられる。

2. 都市交通戦略の目的

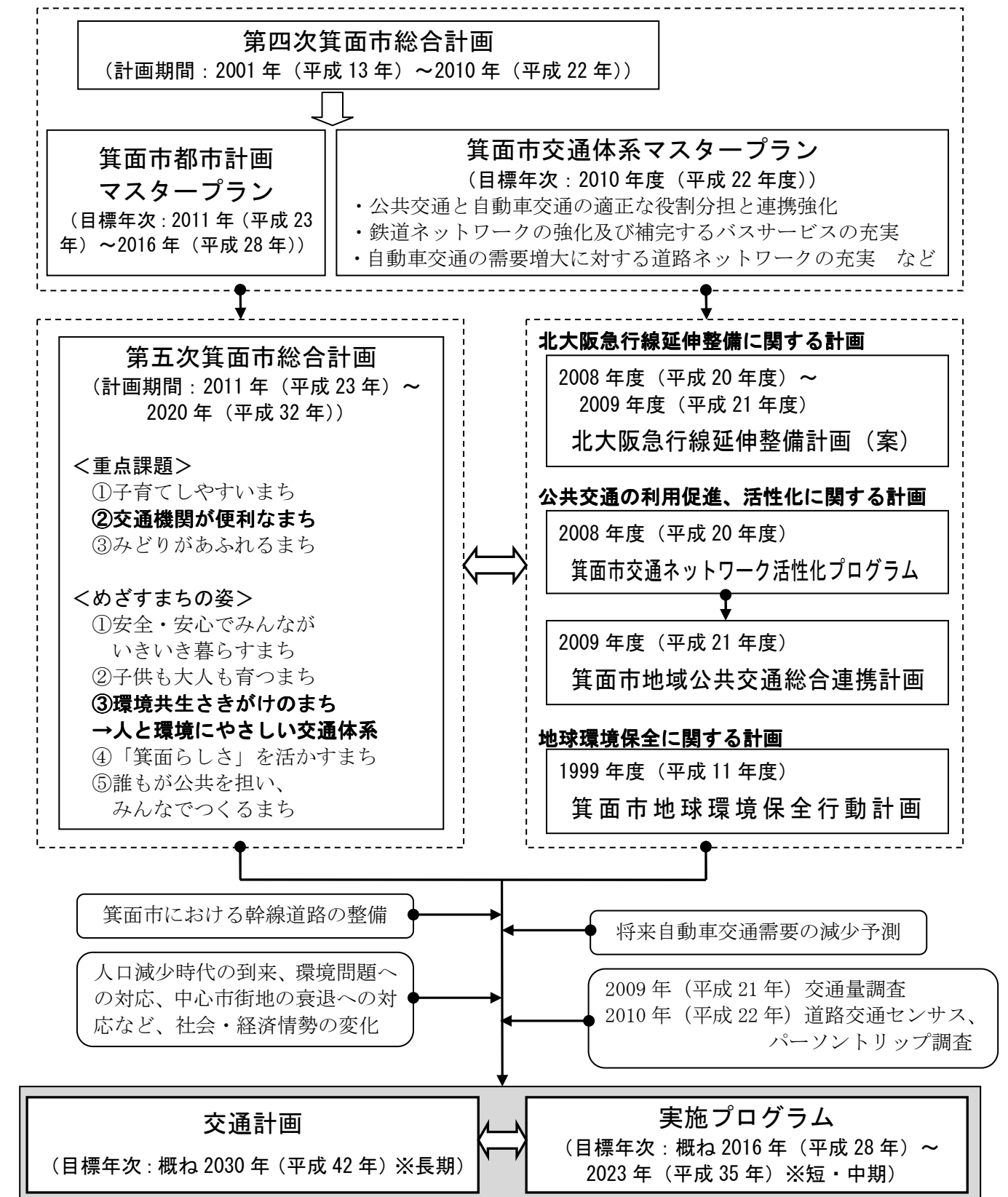
2011 年（平成 23 年）3 月に策定された第五次箕面市総合計画では、箕面市の魅力アップに向けた重点課題として「交通機関が便利なまち」が挙げられており、「鉄道の延伸をはじめとした都市交通基盤を整え、公共交通による移動に便利な交通体系の整備を推進」することが示されている。

北大阪急行延伸線の整備については、2018 年度（平成 30 年度）開業を目標として、大阪府・箕面市・鉄道事業者などによる「北大阪急行線延伸整備計画」が協議・進行中である。また、箕面市の公共交通に関する個別計画として、「箕面市交通ネットワーク活性化プログラム」及び「箕面市地域公共交通総合連携計画」による公共交通の利用促進・活性化に向けた取組・検討が行われている。

更に 2010 年度（平成 22 年度）には、全国一斉調査となる道路交通センサスと京阪神都市圏におけるパーソントリップ調査が実施され、2011 年度（平成 23 年度）以降にはデータ整備や将来交通需要予測に向けた検討が実施される予定である。

こうした背景を踏まえ、箕面市の将来まちづくりを実現するためには、今後の長期的な交通計画と短・中期的な実施プログラムを明確にした上で、まちづくりと連携した交通施策を円滑かつ着実に展開する必要があると考える。

本協議会では、第五次箕面市総合計画に位置付けられている北大阪急行線延伸が、実現化に向け大きく動き出している状況を踏まえ、鉄道延伸を前提とした交通政策に係る新たな交通計画とその実施プログラムを策定することを目的とする。



＜参考１＞箕面市都市交通戦略に関するデータ

道路

バス

○箕面グリーンロード、茨木箕面丘陵線、小野原豊中線などの幹線道路が開通

○箕面市は、大阪市方面への流動が多く、大阪都心との結びつきが強い

○市全体として、都心方面・市内々移動とも自家用車への依存度が高い

箕面グリーンロード

- ・一般国道 423 号バイパス（延長 7.2km）
- ・2007 年（平成 19 年）5 月 30 日開通
- ・5,466 台/日（2011 年（平成 23 年）4 月日平均交通量 ※料金割引社会実験中）

茨木箕面丘陵線

- ・箕面市栗生間谷東－茨木市彩都あさぎを走る都市計画道路
- ・モノレール下道路の本線部は開通
- ・2012 年（平成 24 年）3 月末に全線開通予定
- ・7,991 台*/昼間 12 時間（※近傍の府道茨木能勢線の交通量 2009 年（平成 21 年）10 月 昼間 12 時間交通量）

小野原豊中線

- ・箕面市域の南部を東西に走る都市計画道路（延長 4.85 km）
- ・2009 年（平成 21 年）4 月 1 日開通
- ・6,540～14,239 台/昼間 12 時間（2009 年（平成 21 年）10 月 昼間 12 時間交通量）

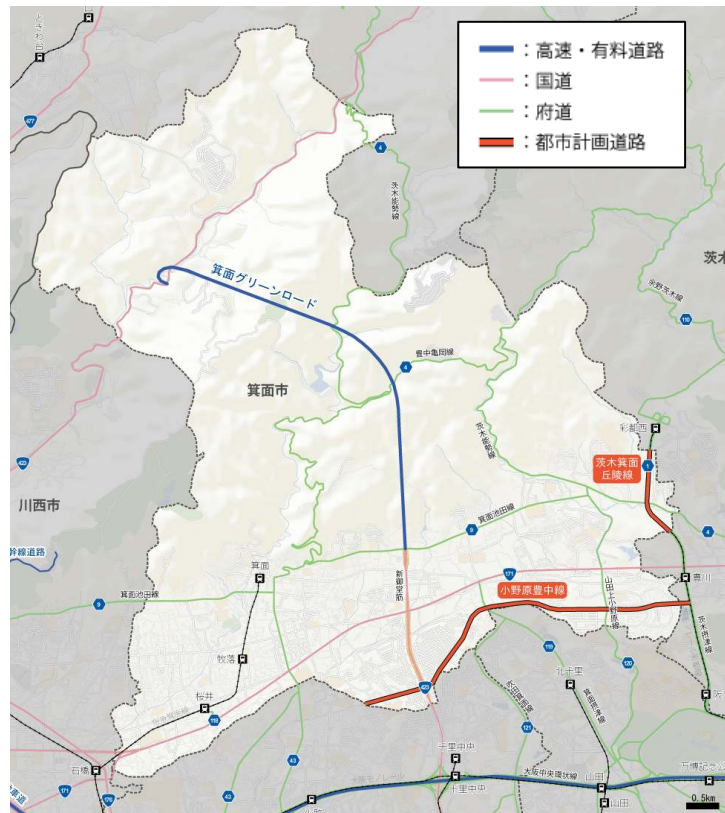
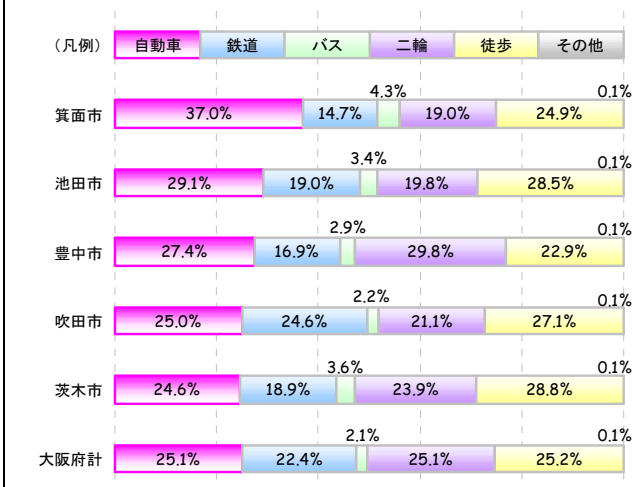
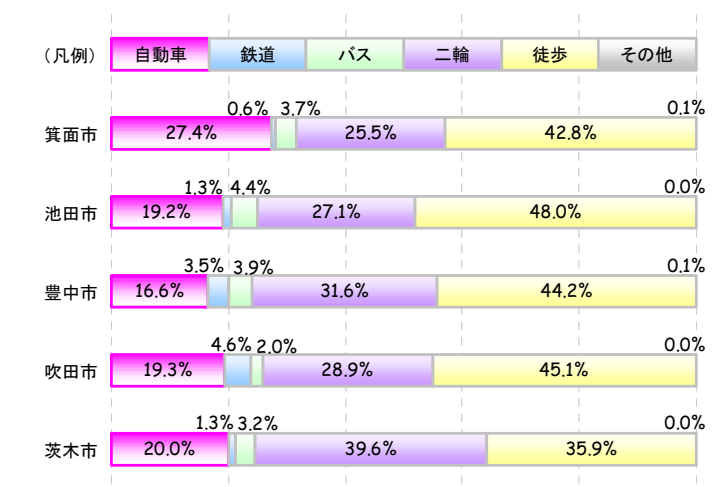


図 箕面市における道路網図



出典：第 4 回京阪神都市圏 P T 調査結果（2000 年）

図 代表交通手段分担率



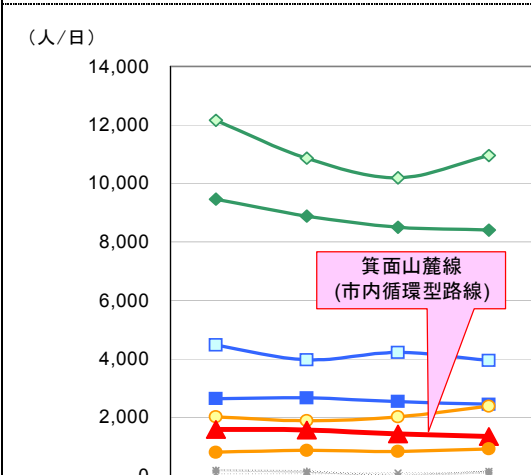
出典：第 4 回京阪神都市圏 P T 調査結果（2000 年）

図 市内々移動の代表交通手段分担率

○路線バスは、千里中央駅や北千里駅への鉄道駅フィーダー輸送が主体のバスネットワークとなっており、サービスレベルは高い

○しかし、市内移動のためのバスサービスは路線・本数とも不足しており、地域差も大きく、結果として利用者も少ない

○公共施設巡回福祉バス（Mバス）に代わり、2010 年（平成 22 年）から一般乗合バスとして「オレンジゆずるバス」が運行開始された



	1998 (H10)	2000 (H12)	2002 (H14)	2005 (H17)
◆ 粟生団地線	12,158	10,863	10,191	10,952
◆ 箕面市内線	9,459	8,885	8,501	8,405
□ 石橋線	4,476	3,968	4,222	3,949
■ 小野原東線	2,640	2,671	2,539	2,452
○ 豊中市内線	2,021	1,886	2,019	2,389
▲ 箕面山麓線	1,594	1,568	1,434	1,352
● 北大阪おたけ線	812	870	835	924
× 忍頂寺線	74	80	105	96
★ 阪北線	189	138	-	159
＋ 東能勢線	207	168	-	117

出典：箕面市 市勢年鑑

図 箕面市内の路線バス利用者数

公共施設巡回福祉バス（Mバス）

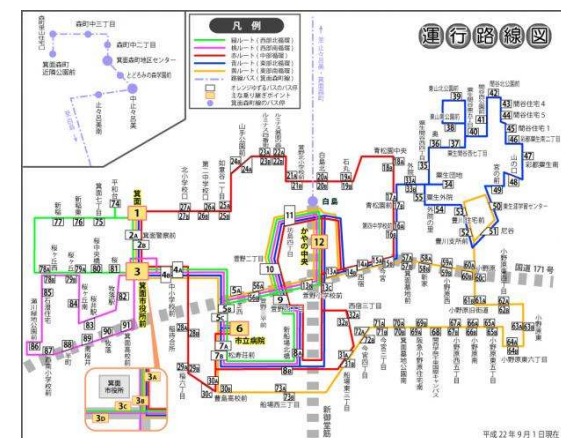
- ・2010 年（平成 22 年）8 月 31 日運休
- ・公共施設巡回福祉バスとして無料運行

オレンジゆずるバス

- ・2010 年（平成 22 年）9 月 1 日運行開始
- ・一般乗合バスとして、運賃 200 円均一（小児、70 歳以上の高齢者、障害者 100 円均一）で運行
- ・「乗れば乗るほど便利になる」市民が主体となった地域公共交通
- ・3 年間の実証運行で毎年見直しを予定
- ・バス停 1 日あたり 9 人以下及びバス 1 便あたり 15 人以下の利用の場合、バス停廃止及び減便の対象とする見直し基準を設けており、廃止対象とならないようバスの利用促進を市民に呼びかけている



図 オレンジゆずるバス運行の評価・見直し



出典：箕面市HP

図 オレンジゆずるバス運行路線図

＜参考１＞箕面市都市交通戦略に関するデータ

鉄道

- 箕面市の鉄道ネットワークは、市内西部には阪急箕面線が存在するが、その他の地域は千里中央駅や北千里駅といった市域外となる
- 阪急箕面線の利用者数は、減少傾向が続いている
- 箕面市域は、鉄道不便地域の一つになっており、現在、関係者により北大阪急行線の延伸計画の検討が進められている

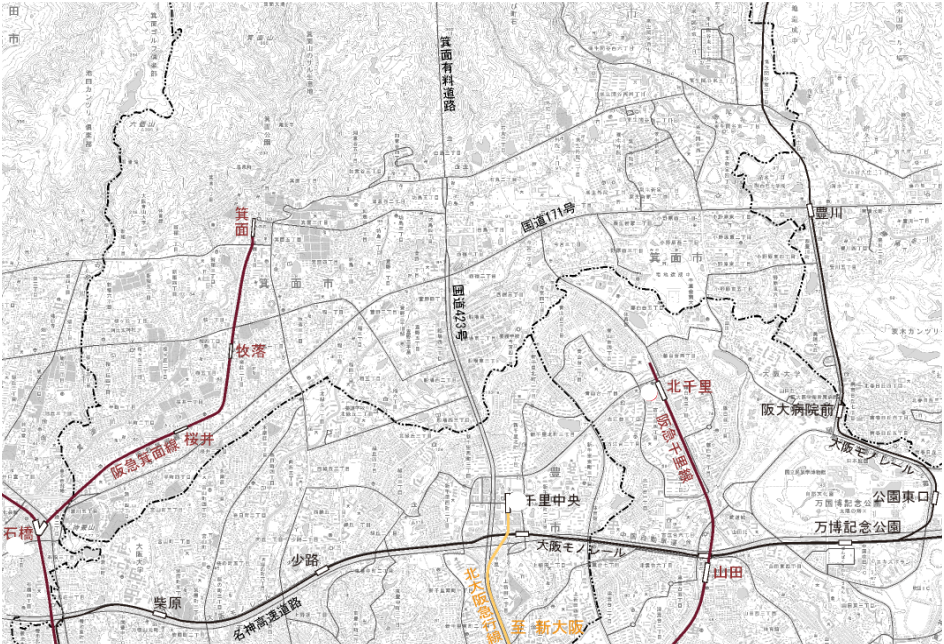


図 箕面市周辺の鉄道ネットワーク

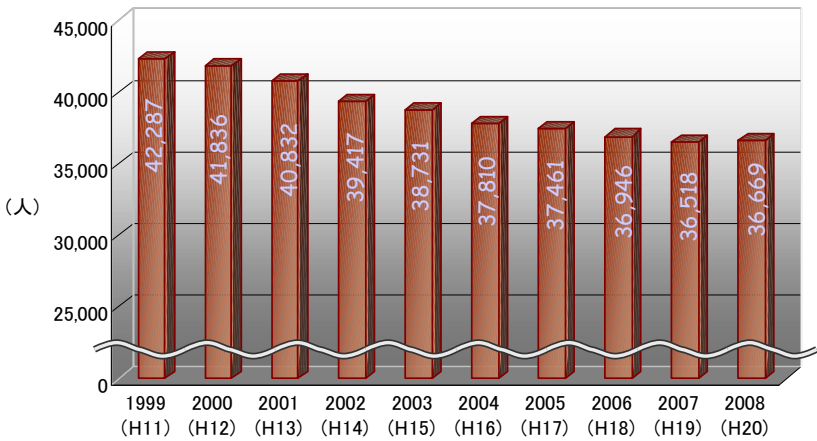


図 阪急箕面線の駅乗降客数の推移
(箕面駅、牧落駅、桜井駅の1日平均合計)

出典：箕面市 市勢年鑑

環境・まちづくり

- 「箕面市地球環境保全行動計画」が2000年（平成12年）に策定され、温室効果ガス削減に向けた各種取組が実施されてきた。「第五次箕面市総合計画前期基本計画」では2020年（平成32年）までに1990年（平成2年）比で25%削減する目標が示されている
- 都市拠点（かやの中央）と地域生活拠点（箕面駅前、桜井、小野原、栗生団地等）の位置は分散している
- 中部地域や東部地域においては、道路整備による利便性を生かした宅地開発により多くのロードサイド型店舗が立地している
- 箕面駅前等中心市街地の衰退や商業の減速傾向、船場繊維卸商団地の活力低下など、まちづくりや土地利用面での課題が顕在化している
- その一方で、箕面森町、彩都の大規模開発の進展や、萱野中央・小野原西特定土地区画整理事業が完成したことにより、箕面新都心の形成や着実な人口定着が進むものと考えられる

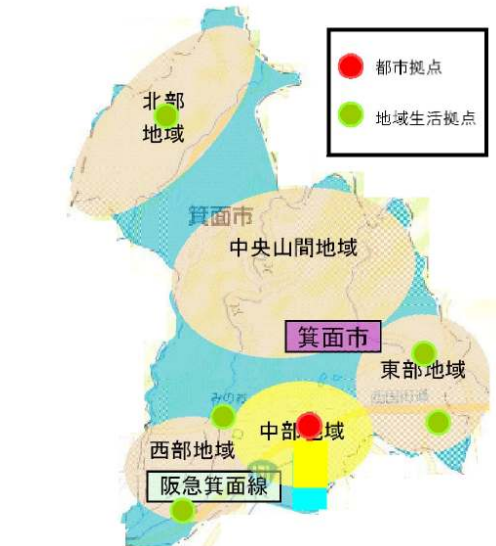
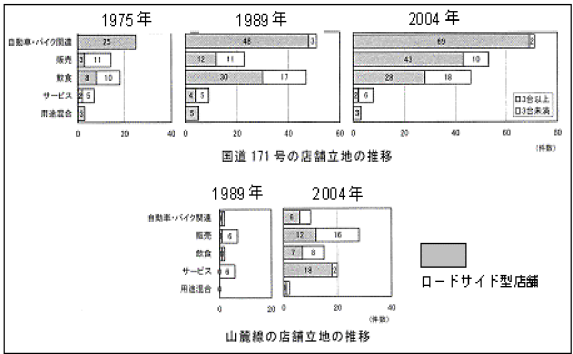


図 都市拠点・地域生活拠点



出典：車に依存しない郊外生活の可能性に関する研究
図 ロードサイド型店舗の立地

- 彩都（国際文化公園都市特定土地区画整理事業）
 - ・独立行政法人都市再生機構
 - ・1994年（平成6年）9月8日～（施行中）
- 箕面新都心（萱野中央特定土地区画整理事業）
 - ・箕面市
 - ・1996年（平成8年）3月8日～2007年（平成19年）7月24日
- 箕面森町（水と緑の健康都市特定土地区画整理事業）
 - ・大阪府
 - ・1997年（平成9年）3月28日～（施行中）
- 小野原西特定土地区画整理事業
 - ・箕面市
 - ・2000年（平成12年）6月7日～2010年（平成22年）8月31日



出典：箕面市地域公共交通総合連携計画
図 大規模開発の進展、かやの中央、小野原西地区土地区画整理の進展

<参考2>箕面市の交通とまちづくりの現状に関するデータ

強み (Strength)

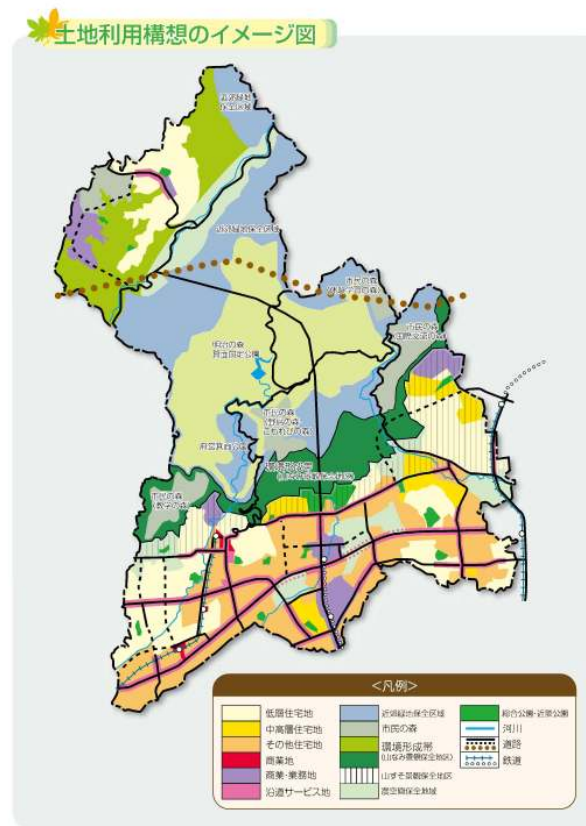
○豊かな地域資源（自然、観光、文化、歴史）を有する

○高級・良質なイメージを持った大阪の住宅都市



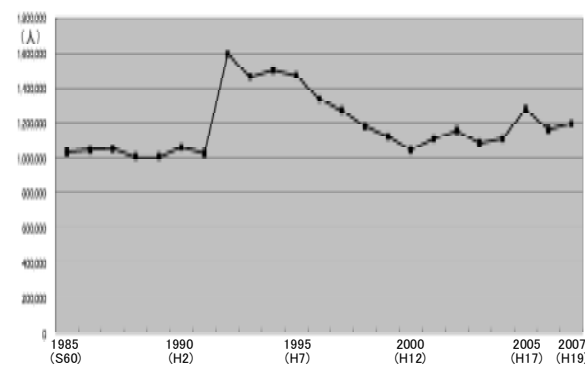
出典：第5次箕面市総合計画

図 都市イメージ



出典：第5次箕面市総合計画 前期基本計画

図 土地利用構想のイメージ



出典：箕面市集客促進戦略策定調査(2002)に一部加筆

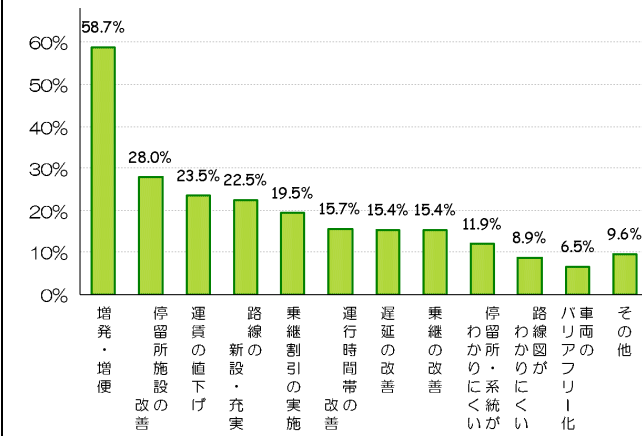
図 箕面国定公園の観光入込客数の推移

弱み (Weakness)

○公共交通に対する市民の満足度が低い

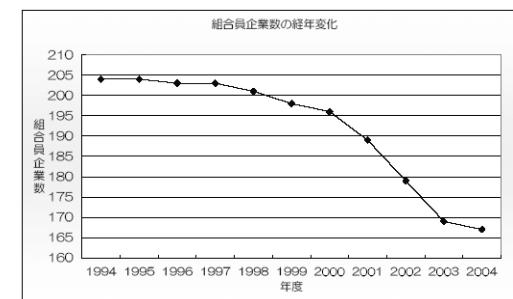
○鉄道駅の徒歩圏外に住宅地が多数整備

○中心市街地、船場卸商団地の活力が低下



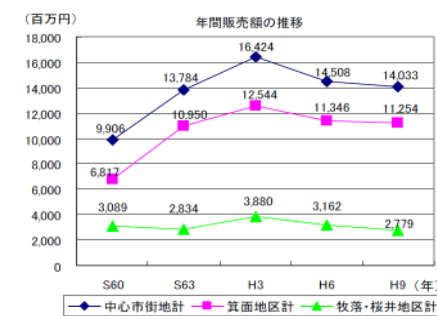
出典：箕面市交通ネットワーク活性化協議会 調査報告書

図 現状のバスサービスに関する要望



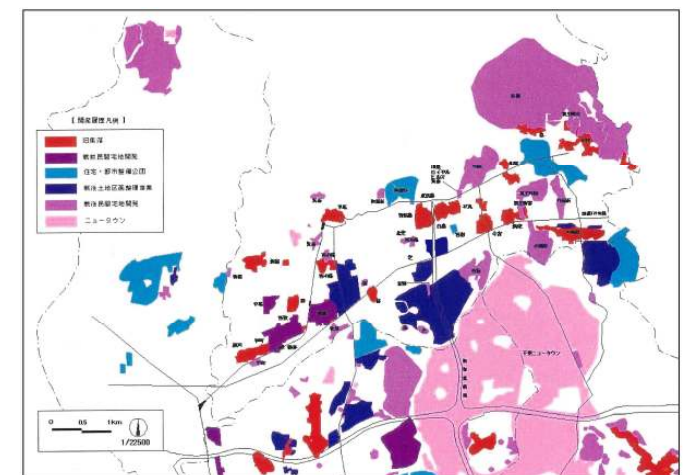
出典：大阪船場繊維卸商団地における都市再生調査報告書

図 船場団地における組合員企業数の推移



出典：箕面市中心市街地活性化基本計画

図 中心市街地の年間販売額の推移



出典：車に依存しない郊外生活の可能性に関する研究(2005)に一部加筆

図 住宅開発の履歴

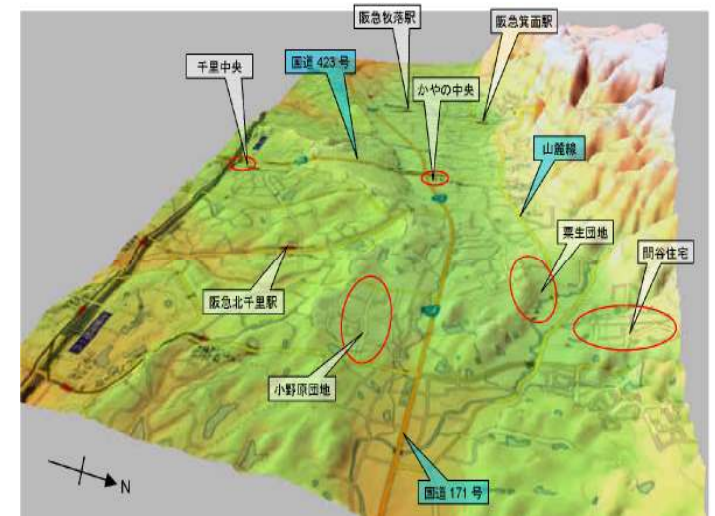


図 起伏に富んだ市街地の地形

