

② 交通特性と課題の整理

1. 現交通体系マスタープランの総括

1.1 交通施設の整備状況

1.1.1 道路の整備状況

道路網としては、国土軸の 1 路線、広域幹線軸の 4 路線、その他路線 33 路線の合計 38 路線 95,020 m が都市計画決定されている。

国土軸の新名神高速道路は平成 19 年度から事業着手し、平成 30 年度に供用開始を予定している。

広域幹線軸の茨木箕面丘陵線は平成 18 年度に供用開始、国道 423 号 BP は平成 19 年度に暫定 2 車線で供用開始している。

幹線軸の箕面池田線、山麓線、中央線、及び小野原豊中線は、平成 19 年度までに順次全線供用開始している。また、萱野 1 号線、萱野東西線などは面整備により一部供用開始している。

現在の整備状況は、整備済が 57,940m であり、整備率は約 61% となっているが、残り 37,080 m が未整備となっている。

表 都市計画道路の整備状況（平成元年までに全体整備済路線を除く。）

		名 称	都市計画 決定年月日	都市計画 決定内容		整備区間		未整備区間 (うち事業中区間)
				幅員	延長	平成元年 まで完了	平成2年 以降完了	
国土軸	1	新名神自動車道	H7.7.7	18～ 72m	24,720m	0m	0m	24,720m (24,720m)
広域幹線軸	2	御堂筋線 (国道423号B P)	H7.7.7	11m・11m	7,210m	0m	7,210m ※暫定2車 線で整備	0m
	3	箕面茨木箕面丘陵線	H4.5.8	35m	1,320m	0m	1,320m	0m
幹線軸	4	箕面池田線	S34.3.31	12m	1,610m	1,510m	100m	0m
	5	山麓線	S42.1.17	12～16m	4,440m	3,750m	690m	0m
	6	中央線	S34.3.31	16～22m	3,950m	3,740m	210m	0m
	7	小野原豊中線	S42.1.17	16～48m	4,850m	3,310m	1,540m	0m
	8	萱野東西線	H7.3.31	18～25m	1,500m	0m	680m	820m
	9	止々呂美吉川線	H8.2.21	14m	4,110m	0m	450m	3,660m (3,660m)
	10	瀬川新稲線	S34.3.31	12～22m	2,510m	900m ※暫定幅 員で整備	80m ※暫定幅員 で整備	1,530m
	11	田村橋通り線	S34.3.31	16～20m	1,580m	0m	0m	1,580m
	12	桜井石橋線	S34.3.31	10～16m	1,690m	0m	520m ※一部計画 幅員12mで の既成済区 間(350m)を 整備済に含 む。	1,170m
	13	芝如意谷線	S42.1.17	16m	1,040m	0m	0m	1,040m
	14	国文都市4号線	H4.5.8	12～64m	2,560m	0m	362m	2,198m (628m)
	15	萱野1号線	H7.3.31	25m	270m	0m	270m	0m
	16	止々呂美東西線	H8.2.21	14～20m	2,090m	0m	2,090m	0m
	17	止々呂美山の手線	H8.2.21	14m	2,070m	0m	2,070m	0m
	18	国際文化公園都市モノ レール専用道	H7.11.22	8 m	1,320m	0m	1,320m	0m
	19	山の手中央線	H15.12.12	14m	870m	0m	870m	0m
	20	山の手1号線	H15.12.12	10m	360m	0m	360m	0m
	21	山の手2号線	H15.12.12	10m	550m	0m	550m	0m
	22	小野原6号線	H11.8.31	13m	1,250m	0m	1,250m	0m
	23	小野原7号線	H11.8.31	12m	330m	0m	330m	0m

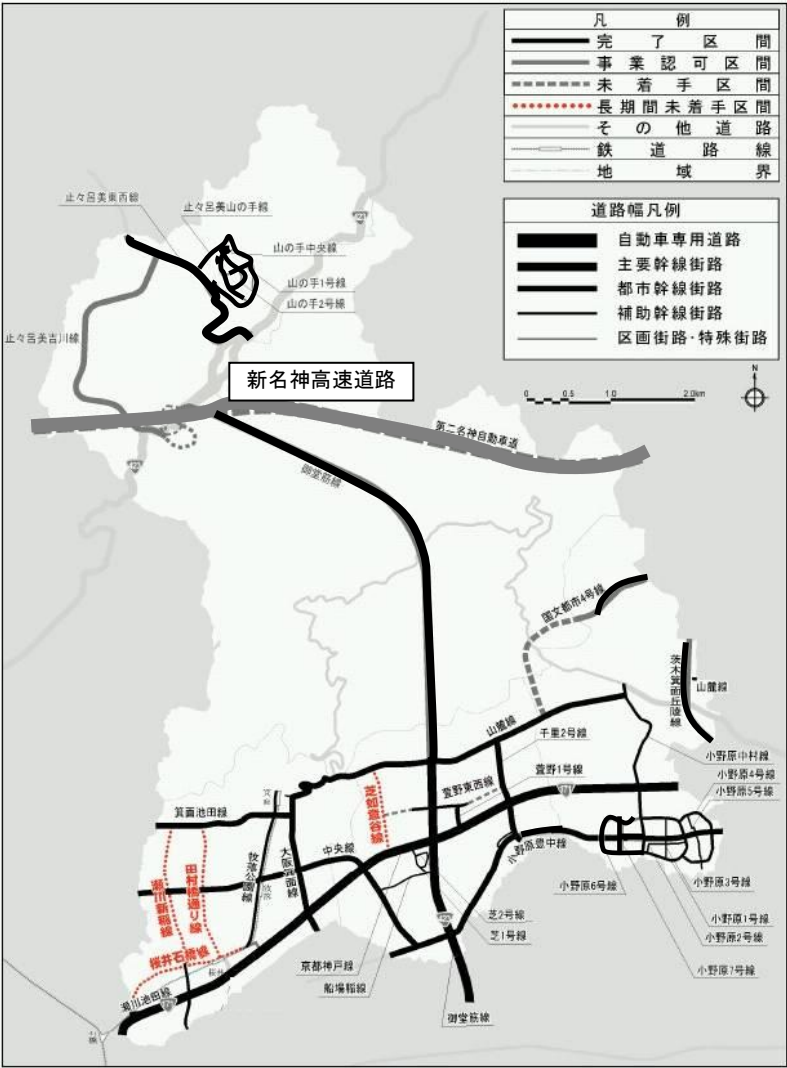


図 道路の整備状況

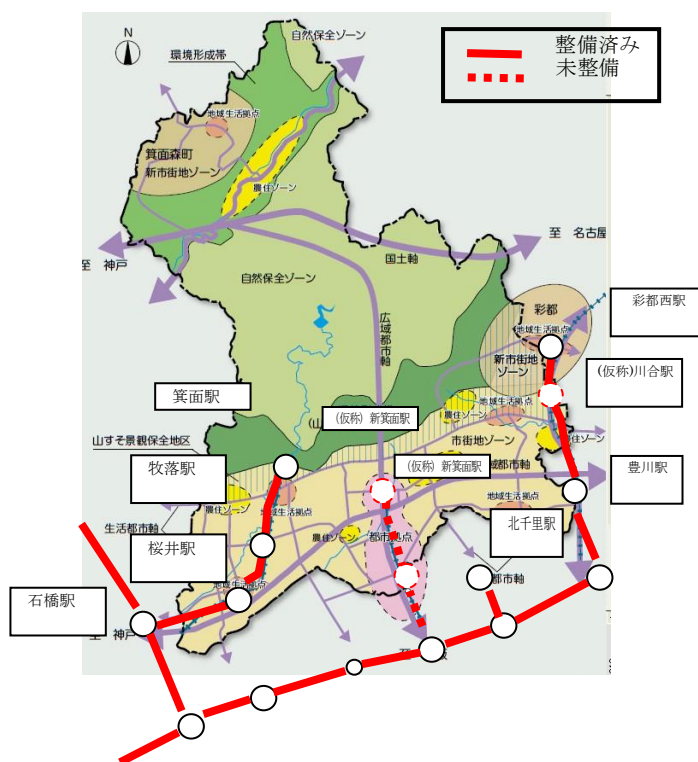
1.1.2 鉄道の整備状況

鉄道網としては、市西部の阪急箕面線のみが運行している。そのため、中部に北大阪急行延伸線の整備、東部に大阪モノレール彩都線の整備を位置づけていた。

大阪モノレールは、彩都線豊川駅や彩都西駅が整備され、平成 19 年 3 月に運行を開始している。なお、(仮称)川合駅については、周辺まちづくりとの一体整備が困難となり、整備できなかったものである。

北大阪急行延伸線は、事業化に向け、関係者と協議・調整中であるが、現時点では未整備となっている。

路線	駅名	乗降客数 H23. 3. 31 現在
阪急 箕面線	箕面駅	16,337 人/日
	牧落駅	8,164 人/日
	桜井駅	10,904 人/日
北大阪 急行 延伸線	(仮称) 新箕面駅	未整備
	(仮称) 箕面船場駅	未整備
国際文化 公園都市 モノレー ル	彩都西駅	4,468 人/日 (H21)
	(仮称) 川合駅	—
	豊川駅	1,898 人/日 (H21)



1.1.3 バス路線の状況

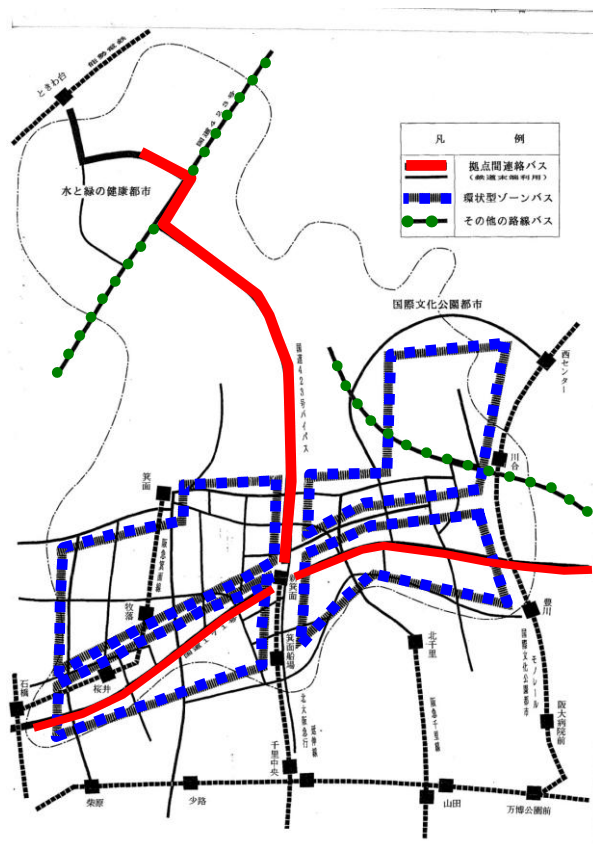
バス路線網としては、北大阪急行延伸線や大阪モノレール彩都線の整備を前提とし、地域拠点や鉄道駅へのアクセスの向上を図るとともに、東西間サービスや面的サービスを提供する拠点間連絡バス、鉄道駅へのフィーダーバス、環状型ゾーンバス、その他の広域バスを位置づけていた。

バス路線網は、道路整備に伴い、平成9年に山麓線、平成19年に箕面グリーンロード、平成23年に小野原豊中線に阪急バスが運行を開始した。

また、平成22年9月から市内移動の充実を図るため、市内を巡回するオレンジゆずるバスの運行を開始した。

しかし、北大阪急行延伸線が未整備のため、（仮称）新箕面駅を中心としたバス路線網は実現できていない。

	運行する 主たる道路	利用者数
箕面山麓線	山麓線	1,524 人／日
箕面森町線	箕面グリーンロード	1,424 人／日
阪急小野原住宅系統	小野原豊中線	確認中
オレンジゆずるバス	住宅地内の道路	881 人／日



1.1.4 交通結節点の整備状況

主要交通結節点としては、阪急箕面線の箕面駅と、北大阪急行延伸線の（仮称）新箕面駅を位置づけていた。

箕面駅では、交通案内所が平成 22 年度に開設され、駅前広場のリニューアルについても平成 23 年度中に完了する予定である。また、駐車場、駐輪場についても建替等に向けて、検討を進めている。

（仮称）新箕面駅については、かやの中央地区に約 1 ha の駅前広場用地を確保しているが、北大阪急行延伸線が未整備のため、実現していない。

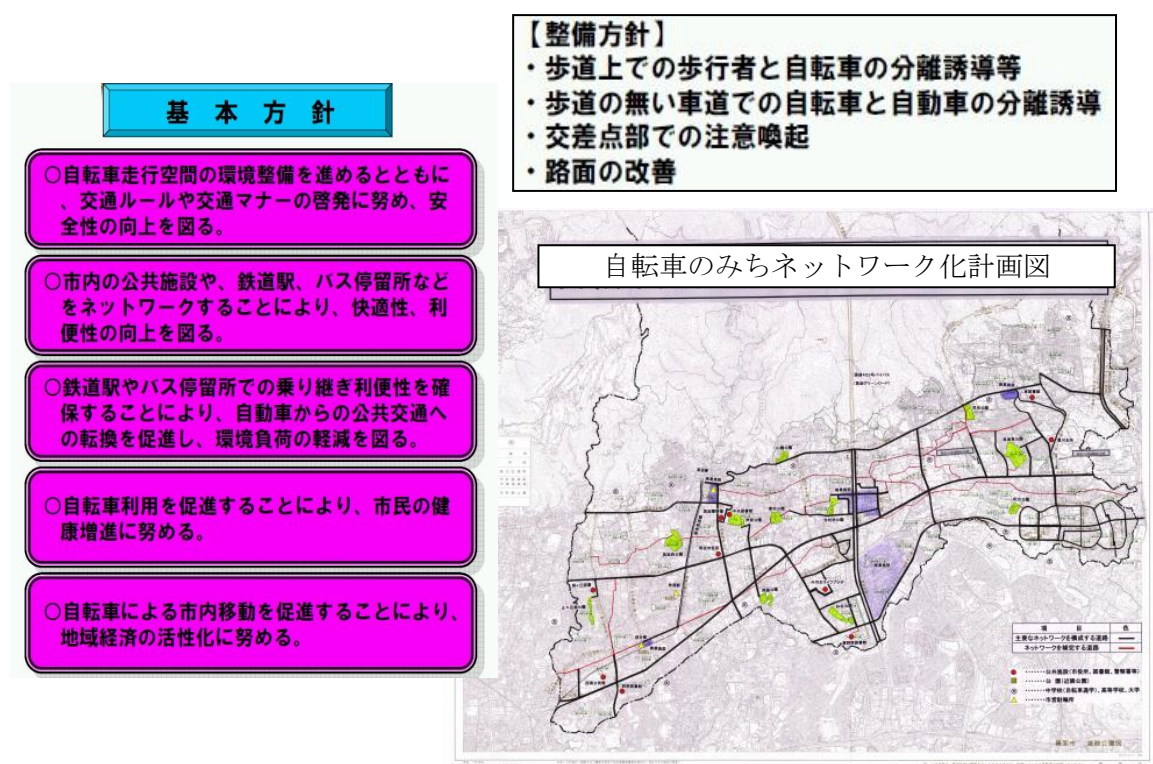
駅名	整備状況
阪急箕面線箕面駅	・ 交通案内所の開設 ・ 駅前広場のリニューアルを平成 23 年度完了予定 ・ 駐車場・駐輪場の建替検討
北大阪急行延伸線 （仮称）新箕面駅	未整備 （駅前広場用地約 1 ha を確保）

1.1.5 新たな都市交通体系の検討

■ 自転車交通体系の検討

自転車交通体系としては、歩行者空間と自転車空間の分離、自転車利用促進をねらいとして、自動車と自転車の分離を図った自転車ネットワーク整備の積極的な推進を検討することとしている。

自転車ネットワーク整備の検討は、歩行者や自動車のみちとの分離誘導等をハード、ソフト両面の進める自転車のみちネットワーク化計画を平成 21 年 10 月に策定し、実施している。



■ 高齢者・障害者交通システムの検討

交通施設に係る建設物への配慮や情報提供、鉄道駅やバスターミナルへのアクセス性能の向上など高齢者や障害者が使いやすく安心できる交通システムを検討することとしていた。

高齢者・障害者交通システムの検討としては、高齢者・障害者と協働で検討し、箕面市交通バリアフリー基本構想を平成16年5月に策定し、鉄道駅のバリアフリー化、ノンステップバスの導入、特定経路の整備などの事業は、おおむね完了している。

➤ 鉄道関連事業

◎牧落駅、桜井駅のバリアフリー化の実施

➤ バス関連事業

◎ノンステップバスの導入など

➤ 道路関連事業

◎箕面駅、牧落駅、桜井駅へのアクセス道路の特定経路に対する視覚障害者誘導ブロックの改修や交差点周辺のすりつけ勾配の緩和、歩道空間整備や歩道の段差改良など

➤ 交通安全関連事業

◎箕面駅・牧落駅地区、桜井駅地区の重点整備地区の放置自転車の対策強化など

■ 交通運用改善及び需要の適正化の検討

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を検討することとしていた。

運用改善やマネジメントの検討は、自動車から公共交通への転換を図るため、パークアンドライドとして駅前駐車場の定期利用枠の拡大、モビリティマネジメントの実施、ノーマイカーデーの取り組みなどを検討し、実施している。

2. 交通特性

2.1 人の動き

■ トリップ目的別 ― 出勤・登校目的による他都市への高い移動割合 ―

<出勤目的>

平日の出勤目的トリップについては、全体の約 1/3 に相当する 34.9%が大阪市を対象としている。また、吹田市や豊中市へのトリップも 10%程度存在し、それらを含めると他都市を対象とした出勤目的トリップは全体の 76.4%に及ぶ。一方で、箕面市内を出勤先とするトリップについては、全体の約 1/4 に相当する 23.6%である。

休日の出勤目的トリップについては、全トリップに占める割合は低い。トリップ先の傾向としては、平日と同様に他都市へ依存した交通特性となっている。

<登校目的>

平日の登校目的トリップについては、半数以上の 56.8%が箕面市内を対象としている。他都市では豊中市を対象としたトリップが最も多く 9.7%を占める。なお、他都市を対象とした登校目的トリップは全体の 43.2%である。

休日の登校目的トリップについては、全トリップの 1.4%である。トリップ先は吹田市が 64.4%を占める。

<自由目的>

平日の自由目的トリップについては、箕面市内で完結するトリップが全体の 73.6%を占める。

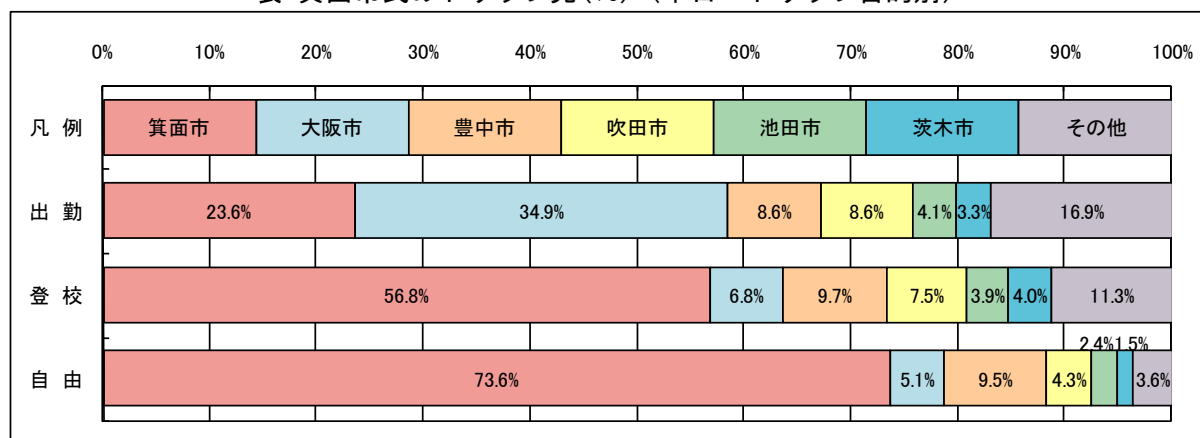
休日の自由目的トリップについては、箕面市内で完結するトリップが全体の 61.2%である。他都市への行動は 38.8%を占め、平日よりも他都市への依存度が高い交通特性となっている。

表 箕面市民のトリップ目的(%) (平休別) ※ 帰宅トリップを除く

	平日	休日
出勤	28.1	6.2
登校	16.2	1.4
自由	46.8	90.5
その他	8.9	1.9

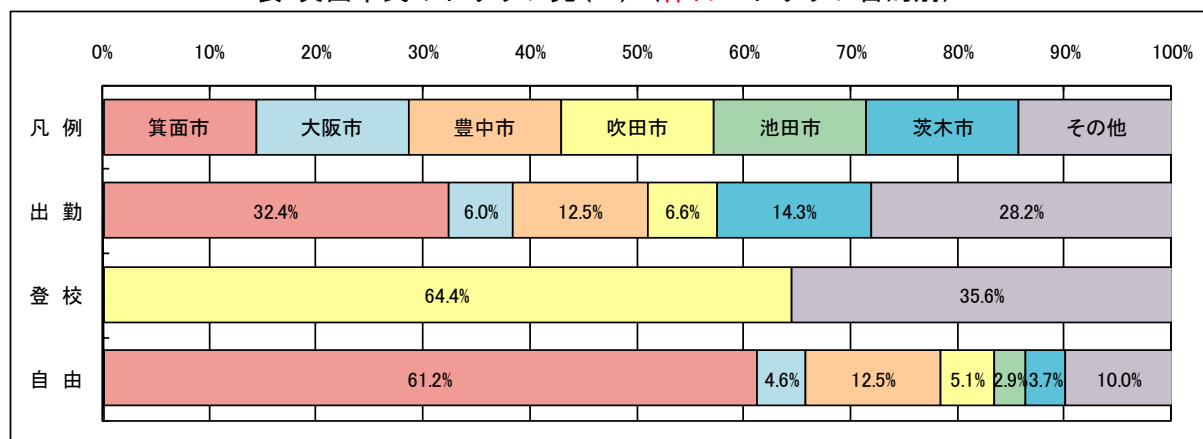
出典：第4回京阪神都市圏PT調査（2000年）

表 箕面市民のトリップ先(%) (平日・トリップ目的別)



出典：第4回京阪神都市圏PT調査（2000年）

表 箕面市民のトリップ先(%) (休日・トリップ目的別)



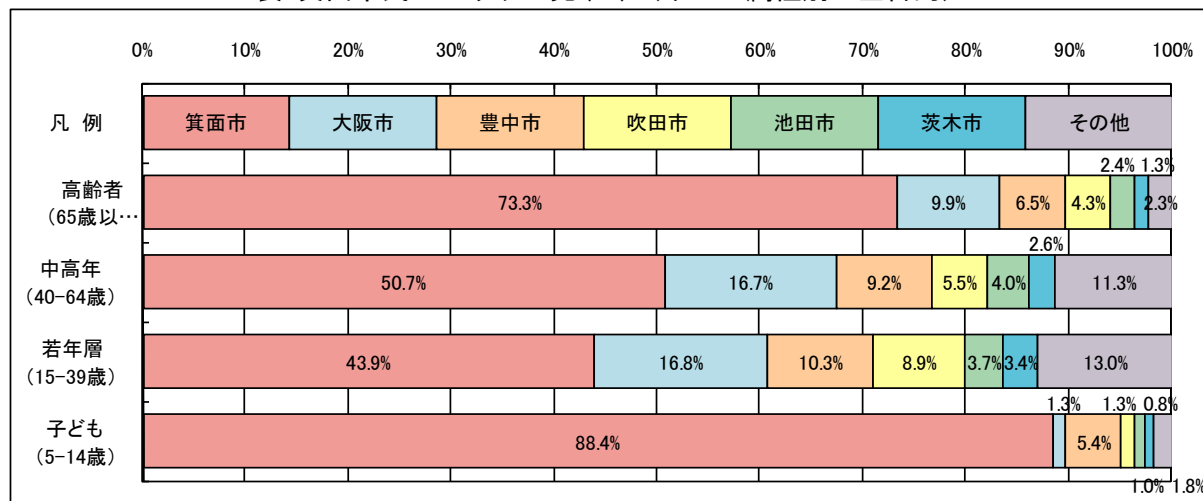
出典：第4回京阪神都市圏P T調査（2000年）

■ 世代別 — 生産年齢層による他都市への高い移動割合 —

高齢者や子ども世代のトリップについては、市内完結型が多くなっている。高齢者の市内完結型のトリップは平日で73.3%、休日で86.1%である。また、子ども世代の市内完結型のトリップは平日で88.4%、休日で63.3%である。

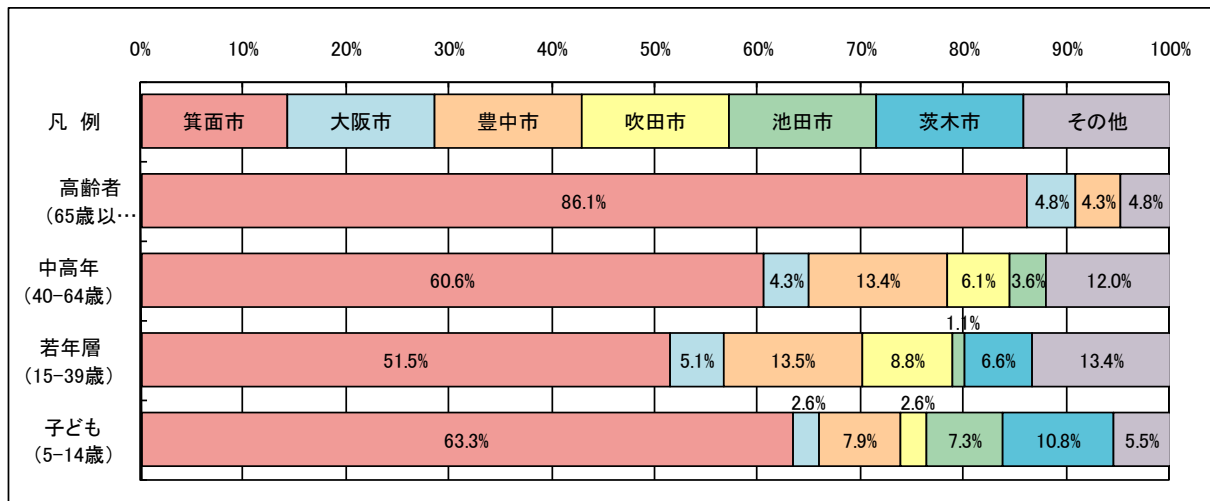
一方で、生産年齢層である中高年及び若年層については、高齢者や子ども世代よりも他都市へ依存した交通特性となっている。中高年の自由目的トリップのうち、平日で49.3%、休日で39.4%が他都市への移動である。また、若年層の自由目的トリップのうち、平日で56.1%、休日で48.5%が他都市への移動となっている。

表 箕面市民のトリップ先(%) (平日・属性別・全目的)



出典：第4回京阪神都市圏P T調査（2000年）

表 箕面市民のトリップ先(%) (休日・属性別・全目的)



出典：第4回京阪神都市圏PT調査（2000年）

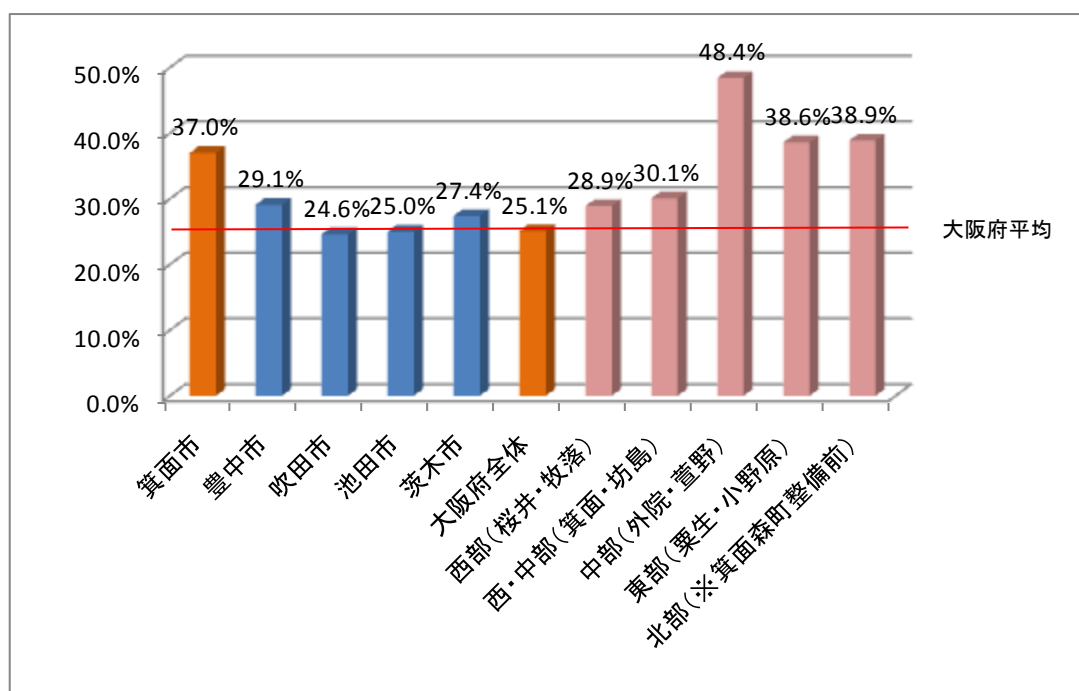
※ PT調査を用いる分析について

本協議会資料では、第4回京阪神都市圏PT調査（2000年）を用いている。当該調査後、箕面森町や彩都をはじめとした複数の開発により、交通特性も変動していると考えられる。そのため、今後は第5回京阪神都市圏PT調査（2010年）に基づき、再度集計を行う予定である。なお、調査結果については入手手続き中である。

2.2 自動車交通の状況

■ 自動車分担率 — 近隣市に比べて高い自動車分担率 —

自動車分担率については、近隣市や大阪府全体と比べて高い。大阪府全体の自動車分担率 25.1% に対し、箕面市の自動車分担率は 37.0% であり、約 1.5 倍となっている。特に、鉄道不便地域の自動車分担率は高く、中部地域では 48.4%、東部地域では 38.6%、北部地域では 38.9% となっている。



出典：第4回京阪神都市圏PT調査（2000年）

図 箕面市及び近隣市の自動車分担率

■交通量の推移 ー減少する自動車交通ー

市内の主な道路の交通量については、85 調査地点中 45 箇所が減少しており、市域の自動車交通量は減少傾向である。

特に 12 時間断面交通量が 10,000 台を超える調査地点については、10 箇所中 8 箇所※で減少傾向となっている。なお、小野原豊中線については、H21 年調査直前に未開通区間が開通したため、交通量が増加したものと考えられる。

※ 年次比較が可能な調査地点のみ対象

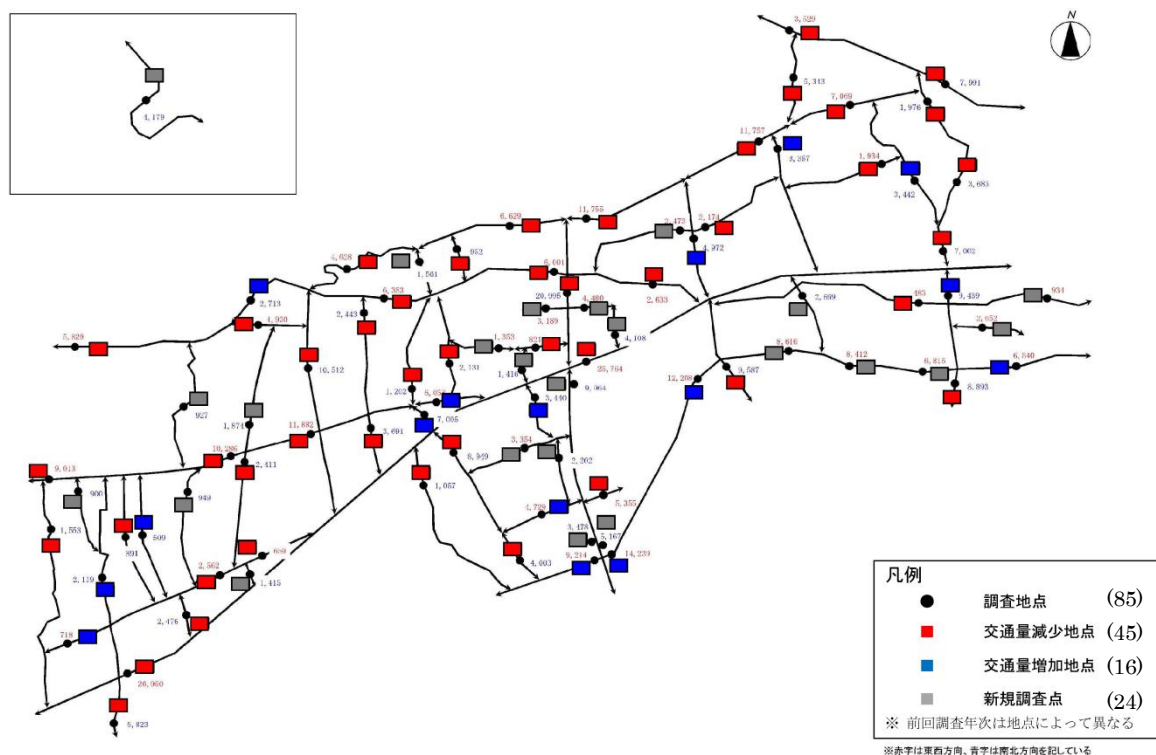


図 交通量の増減状況 (H21 調査と前回調査との比較)

表 交通量の推移 (H21 年 12h 自動車交通量 10,000 台以上)

路線名称	調査地点	12h 自動車交通量 (台) (前回調査)	12h 自動車交通量 (台) (H21 年)	増減率 (%)
国道 171 号	西宿 1 丁目	28,535 (H17)	25,764	90.3
国道 171 号	半町 4 丁目	29,733 (H17)	26,950	90.6
箕面池田線 (新御堂筋)	西宿 1 丁目	21,868 (H7)	20,995	96.0
箕面池田線 (山麓線)	外院 2 丁目	15,147 (H10)	11,757	77.6
箕面池田線 (山麓線)	白島 3 丁目	15,498 (H10)	11,755	75.8
豊中亀岡線	西小路 3 丁目	14,086 (H10)	10,512	74.6
市道 小野原豊中線	船場東 3 丁目	9,748 (H2)	14,239	146.1
市道 小野原豊中線	今宮 4 丁目	5,685 (H2)	12,208	214.7
市道 中央線	西小路 4 丁目	13,514 (H7)	11,882	87.9
市道 中央線	桜井 1 丁目	12,216 (H7)	10,286	84.2

出典：H21 交通量調査

2.3 道路と交通の状況

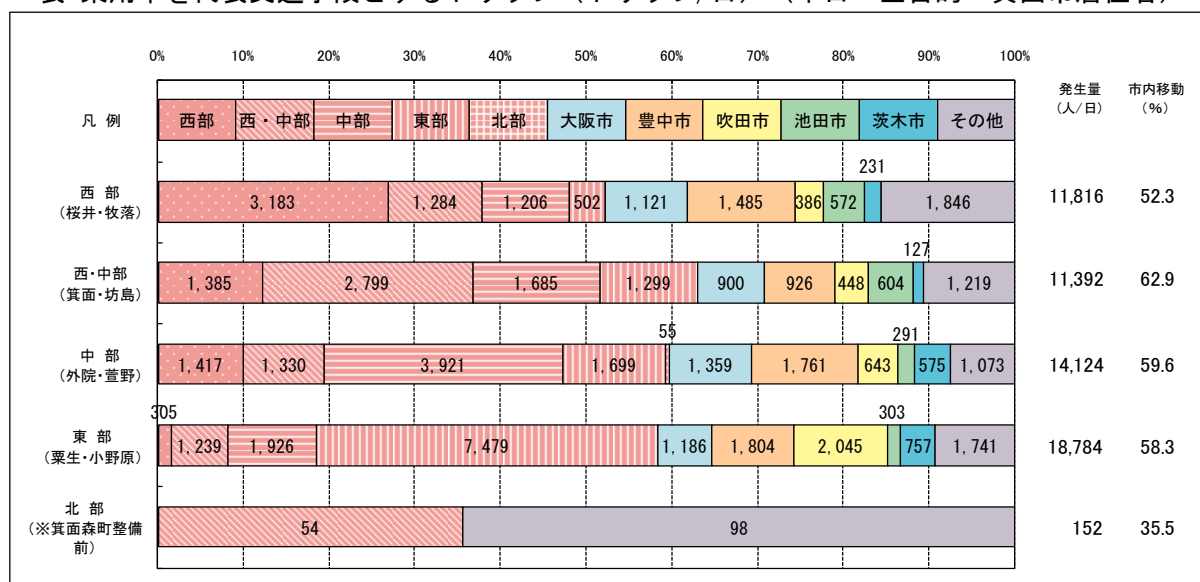
■ 自動車OD —目的によりトリップ先が異なる自動車利用—

全目的での自動車による移動については、各ゾーンで完結する内々ODが多い。また、隣接するゾーンをはじめとした市内移動が半数以上を占めている。一方で、市域外への移動については、大阪市、豊中市、吹田市へのトリップが多くなっている。

出勤目的での自動車移動については、市内移動よりも他都市への移動が多くなっている。特に大阪市への自動車トリップが最も多い。ついで、豊中市、吹田市へのトリップが多い。

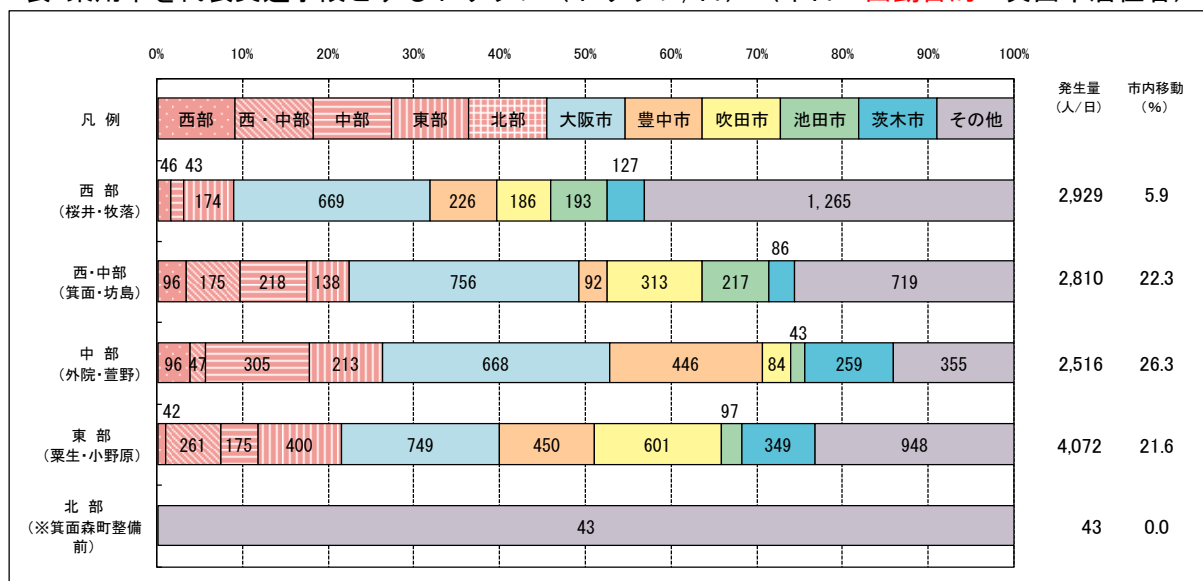
また、自由目的での自動車移動については、市内移動の割合が高い。西・中部地区については全トリップの70.1%が市内移動である。自由目的では自動車が短距離移動で利用されている傾向がある。

表 乗用車を代表交通手段とするトリップ（トリップ/日）（平日・全目的・箕面市居住者）



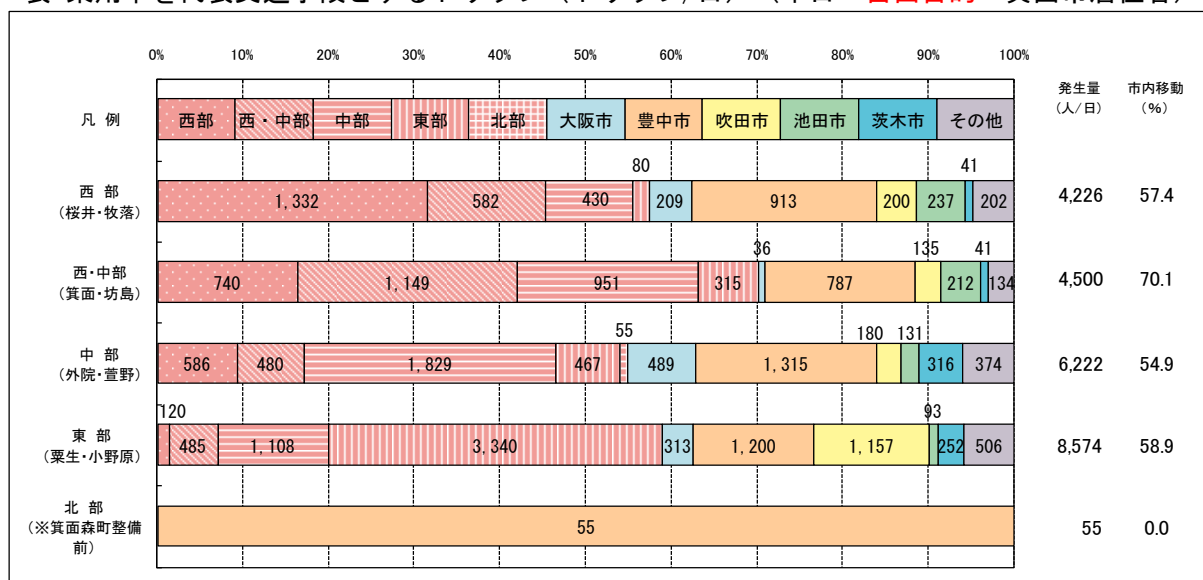
出典：第4回京阪神都市圏PT調査（2000年）

表 乗用車を代表交通手段とするトリップ（トリップ/日）（平日・出勤目的・箕面市居住者）



出典：第4回京阪神都市圏P T調査（2000年）

表 乗用車を代表交通手段とするトリップ（トリップ/日）（平日・自由目的・箕面市居住者）

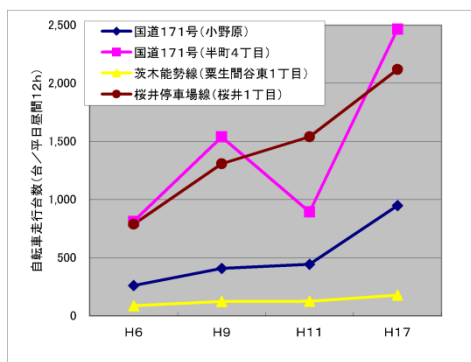


出典：第4回京阪神都市圏P T調査（2000年）

■ 自転車・歩行者の状況 — 増加する自転車・歩行者 —

箕面市の主要道路における自転車走行台数は増加傾向にある。市営駐輪場（箕面駅、牧落駅、桜井駅）の利用総数も増加傾向にある。

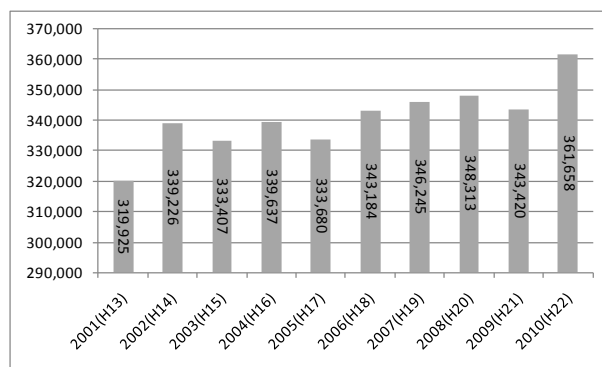
また、自転車を含む歩行者類の12時間交通量が1,000人を超える地点は、2009年（平成21年）調査地点の全85箇所中47箇所存在し、市内各所に点在している。



※ 道路交通センサス

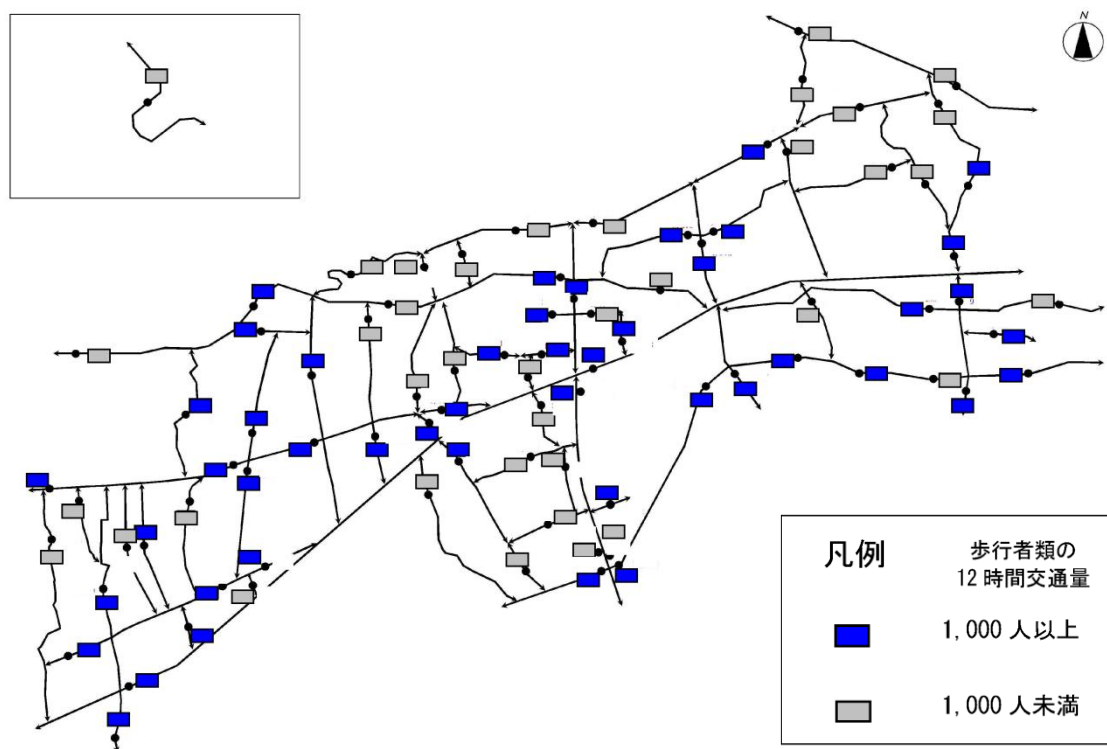
出典：箕面市自転車の道ネットワーク化計画（素案）

図 主要道路における自転車走行台数の推移



出典：市勢年鑑

図 市営駐輪場の利用総数（台/年）

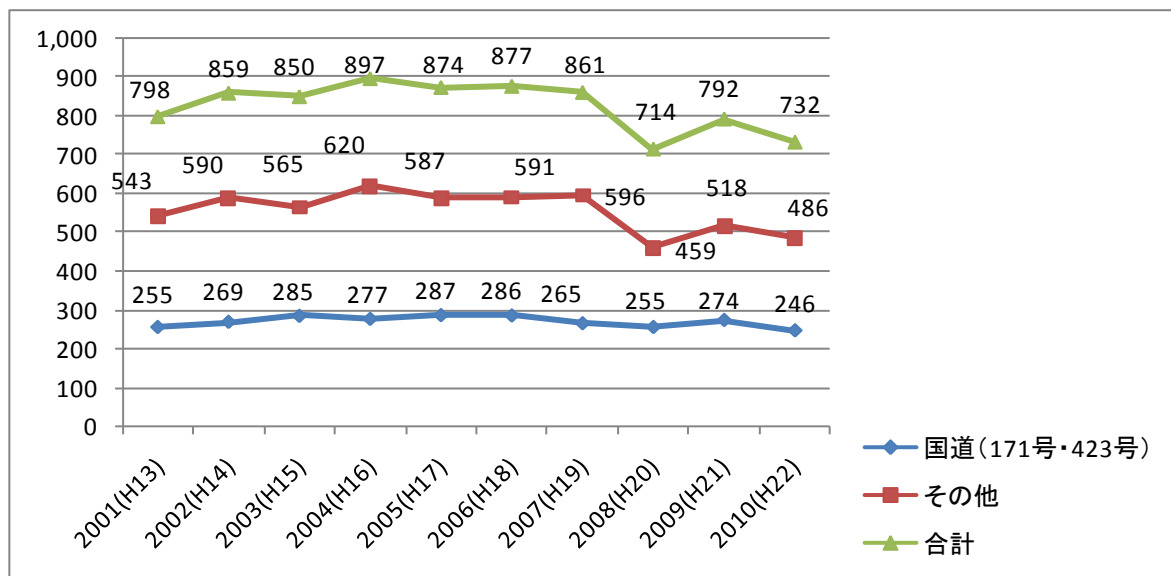


出典：H21 交通量調査

図 歩行者類交通量の分布

■ 交通事故の状況 — 減少する交通事故 —

交通事故の発生件数については、2004 年（平成 16 年）の 897 件をピークに減少している。2010 年（平成 22 年）の発生件数は 732 件であり、2004 年（平成 16 年）から約 18%の減少となっている。ただし、交通事故の国道（171 号、423 号）での発生状況はほぼ横ばいである。



出典：市勢年鑑

図 箕面市内における交通事故の発生状況（件/年）

■ 渋滞箇所 — 交通混雑箇所の発生 —

国道 171 号、国道 423 号、茨木能勢線、箕面池田線、桜井停車場線で混雑度が 1 を超えている。特に国道 171 号の萱野交差点、牧落交差点については、主要な渋滞箇所として大阪府に選定されている。

また、豊中亀岡線牧落交差点ならびに山田上小野原線小野原交差点の 2 地点が大阪府「するっと交差点対策」※の対象箇所に指定されている。小野原交差点については、2004 年（平成 16 年）の北向き流入部の右折レーンを延伸する対策が行われている。

※ するっと交差点対策：定常的な渋滞交差点を大阪府が選定し、大阪府によるハード事業と大阪府警によるソフト事業を一体的に行う対策

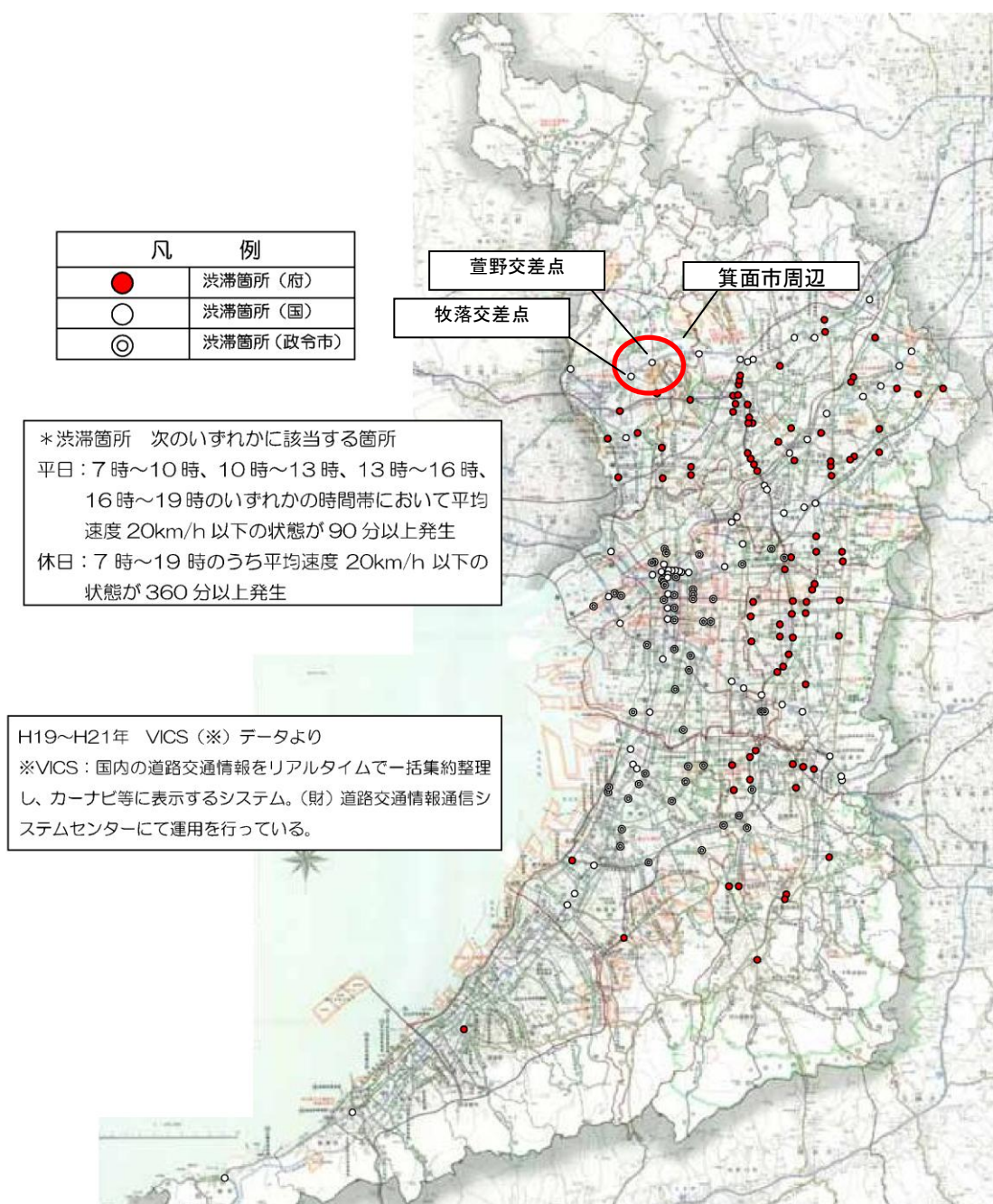
表 道路交通センサス（2005 年）の調査結果

路線名	観測地点名	平日自動車類 12 時間交通量（台）	混雑度
国道 171 号	小野原	28,535	1.80
国道 171 号	半町 4 丁目	29,733	1.29
国道 423 号	坊島 4 丁目	24,252	1.19
豊中亀岡線	箕面	1,776	0.26
茨木能勢線	栗生間谷東 1 丁目	7,870	1.05
箕面池田線	新稲 3 丁目	8,182	1.64
桜井停車場線		8,106	1.21

表 「するっと交差点対策」の対象箇所と進捗状況

「するっと交差点対策」対象交差点	進捗状況
豊中亀岡線 牧落交差点	2004年度（平成16年度）完了
山田上小野原線 小野原交差点	協議中

出典：大阪府 するっと交差点対策



出典：大阪府 平成 23 年度 交通道路施策のポイント

図 主要な渋滞箇所図

2.4 公共交通の状況

■ 鉄道の状況 ―利用者数の減少傾向が続く鉄道交通 ―

<利用者数の推移>

市域に存在する鉄道駅は、阪急箕面線の箕面駅、牧落駅、桜井駅である。この3駅の利用者数の合計については、1999年（平成11年）時点では42,287人/日であったが、2010年（平成22年）には35,523人/日まで落ち込み、11年間で16%の減少となっている。

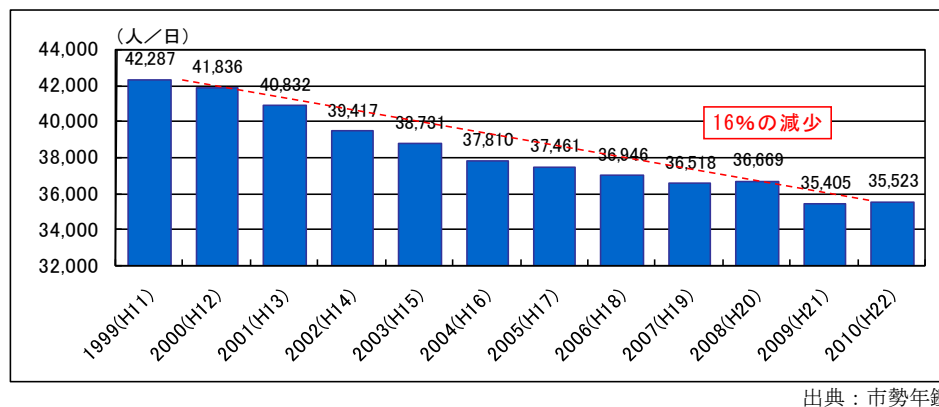


図 阪急箕面線各駅の利用者数（人/日）

<主要駅の利用特性>

西・中部地域に位置する阪急箕面駅については、同一地域からの利用者が最も多く、4,147人/日となっている。一方、隣接ゾーンである西部地域からの利用者也1,160人/日存在している。

西部地域に位置する阪急牧落駅、桜井駅については、それぞれ同一地域からの利用者が最も多い。一方で、箕面駅に比べ、隣接地域からの利用者は多くない。

吹田市に位置する阪急北千里駅については、東部地域からの利用者が多く、3,247人/日となっている。その他には、中部地域からの利用者也608人/日存在している。ただし、西部地域や西・中部地域からの利用者は、ほぼ存在しない。

また、豊中市に存在する北急千里中央駅については、中部地域と東部地域からの利用者が多く、それぞれ4,000人/日近い利用者が存在する。また、西・中部地域からの利用者が986人/日存在している。

表 各エリアからの主要駅の利用状況（人/日）（平日・全目的・各端末乗車量）

	阪急箕面駅	阪急牧落駅	阪急桜井駅	阪急北千里駅	北急千里中央駅
西部 （桜井・牧落）	1,160	1,774	4,512	0	312
西・中部 （箕面・坊島）	4,147	292	402	95	986
中部 （外院・萱野）	417	0	0	608	3,685
東部 （粟生・小野原）	232	0	0	3,247	3,863
北部 （※ 箕面森町整備前）	0	0	0	0	0

出典：第4回京阪神都市圏PT調査（2000年）

＜主要駅の利用目的＞

各駅とも出勤目的による利用が半数近くを占めている。特に、北急千里中央駅の利用者に占める出勤目的による利用者の割合は高く、69.7%となっている。出勤先である大阪都心へのアクセスが高いことが要因と考えられる。

また、阪急箕面駅と北千里駅については、登校目的の利用者が多い。阪急箕面駅では 27.6%、阪急北千里駅では 31.0%を占める。これは、各沿線に教育機関の立地があるためと考えられる。

表 箕面市内から主要駅への利用目的（人/日）（平日・全目的・各端末乗車量）

	阪急箕面駅	阪急牧落駅	阪急桜井駅	阪急 北千里駅	北急 千里中央駅
出勤	2,799 (48.8)	1,122 (54.3)	2,462 (51.9)	1,930 (49.5)	6,164 (69.7)
登校	1,580 (27.6)	410 (19.8)	937 (19.8)	1,209 (31.0)	811 (9.2)
自由	1,081 (18.9)	534 (25.8)	1,158 (24.4)	639 (16.4)	1,092 (12.3)
業務	271 (4.7)	0 (0.0)	187 (3.9)	119 (3.1)	779 (8.8)
計	5,731	2,066	4,744	3,897	8,846

※（）内は、構成率（%）

※ 帰宅トリップを除く

出典：第4回京阪神都市圏P T調査（2000年）

■ バスの状況 ―利用者数の減少傾向が続くバス交通―

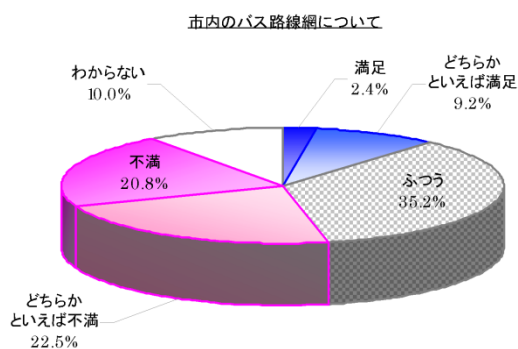
<バスに対する市民満足度>

市内のバスサービスについては、阪急バスが運営している。主に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である。一方で、市内移動向けのバスサービスについては、鉄道駅フィーダー輸送型バスサービスよりも路線・本数が少なく地域差も大きい。

平成 18 年度「箕面市市民満足度アンケート調査」によると、箕面市のバスサービスについて、約 4 割が不満を感じており、約 3 人に 2 人がバス路線網の整備を求める結果となっていた。

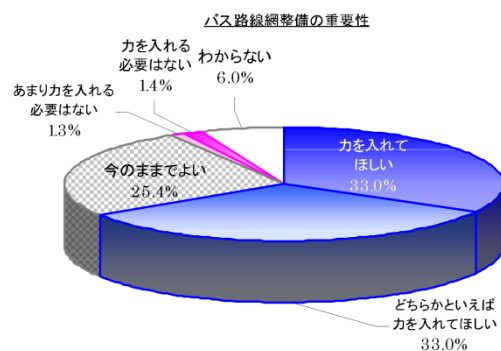
そのため、2010 年（平成 22 年）9 月からは、フィーダー輸送型の路線網に対して、市内移動向けのバスサービスを補完するため、オレンジゆずるバスが 5 ルートで運行されている。

オレンジゆずるバスについては、運行全体に関する満足度 64.5%である。その他の項目についても高い満足度を得ているが、便数に対する満足度については 48.4%となり、半数を下回っている。また、57.6%がオレンジゆずるバスを“必要”と感じている結果となった。



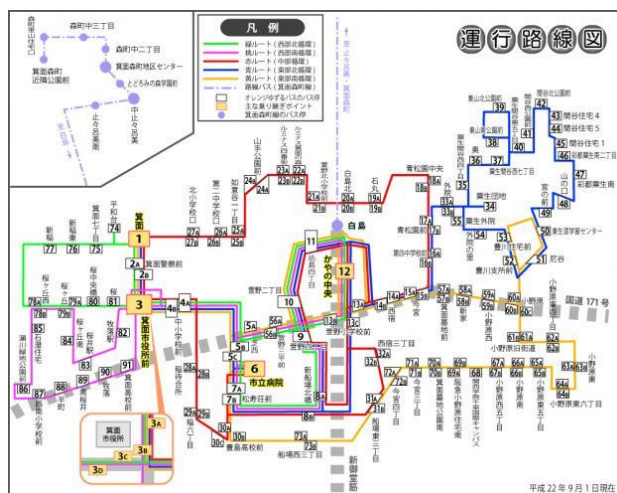
出典：箕面市交通ネットワーク活性化検討協議会調査報告書

図 バス路線網の満足度
(平成 18 年度箕面市市民満足度アンケート)



出典：箕面市交通ネットワーク活性化検討協議会調査報告書

図 バス路線網整備に対する要望
(平成 18 年度箕面市市民満足度アンケート)



出典：箕面市HP

図 オレンジゆずるバス運行路線

表 オレンジゆずるバスの満足度

項目	満足度
運行全体	64.5%
運賃	63.5%
ルート	51.6%
便数	48.4%
情報提供	74.9%

表 オレンジゆずるバスの必要性

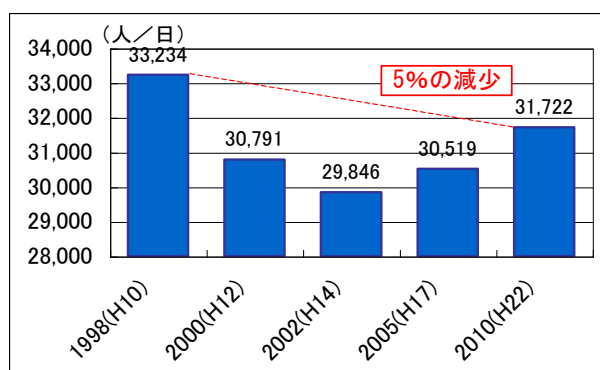
項目	満足度
必要	57.6%
必要でない	8.0%

出典：オレンジゆずるバスの運行見直し（素案）

＜利用者数の推移＞

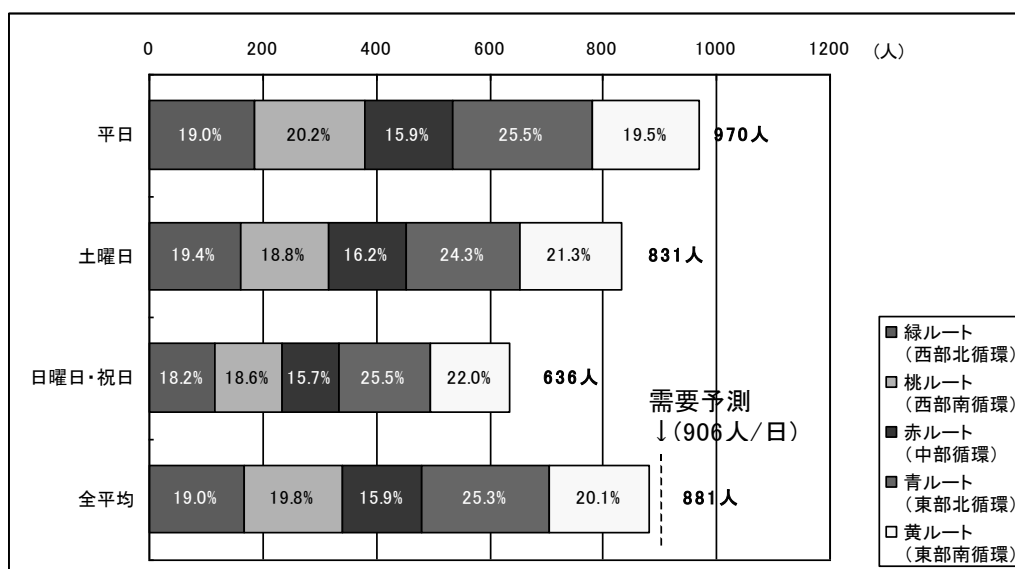
路線バスの利用者数については、1998 年（平成 10 年）以降、2010 年（平成 22 年）までの 12 年間で 5 %減少し、現在は 31,722 人/日となっている。

一方で、オレンジゆずるバスの利用者数（2010 年 9 月 1 日～2011 年 3 月 31 日）については、平日で 970 人/日、土曜日で 831 人/日、日曜日・祝日で 636 人/日である。全平均では 881 人であり、当初の需要予測を 2.8%下回っている。



出典：市勢年鑑

図 箕面市における路線バス利用者数（人/日）



出典：第 11 回 箕面市地域公共交通活性化協議会

図 オレンジゆずるバスの利用者数

■ タクシーの状況 ―千里中央駅を中心とした利用体系―

近隣の鉄道結節点については、阪急箕面駅、阪急桜井駅、阪急北千里駅、北急千里中央駅では、駅前タクシープールでのタクシーサービスの提供が可能となっている。

他の交通機関からの乗り継ぎによる端末交通手段としてのタクシー利用については、箕面市内の各駅よりも千里中央駅からの利用が多くなっている。一方で、代表交通手段によるタクシーの利用については、箕面市内での近距離移動が見られる。また、千里中央周辺からの利用も存在する。

表 タクシーの利用状況（人/日）（平日・全目的・端末交通手段）

	西部	西・中部	中部	東部	北部
阪急箕面駅	83	0	0	0	0
阪急牧落駅	0	0	0	0	0
阪急桜井駅	0	0	0	0	0
阪急北千里駅	0	84	0	0	0
北急千里中央駅	43	58	142	132	0

出典：第4回京阪神都市圏P T調査（2000年）

表 タクシーの利用状況（人/日）（平日・全目的・代表交通手段）

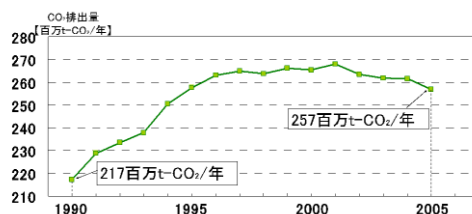
	西部	西・中部	中部	東部	北部	千里中央 周辺	北千里 中央
西部 （桜井・牧落）	156	42	37	0	0	0	0
西・中部 （箕面・坊島）	42	0	42	0	0	0	0
中部 （外院・萱野）	37	120	0	0	0	0	0
東部 （栗生・小野原）	0	0	0	0	0	0	0
北部 （※ 箕面森町整備前）	0	0	0	0	0	0	0
北千里周辺	0	0	0	0	0	－	－
千里中央周辺	0	0	94	42	0	－	－

出典：第4回京阪神都市圏P T調査（2000年）

3. 時代の潮流

3.1 地球環境問題の深刻化 ―「低炭素社会」への期待の高まり―

自然環境や社会経済に大きな影響を及ぼす地球温暖化を防ぐため、運輸部門の果たすべき役割は大きい。京都議定書で設定されたCO₂削減目標（1990年比：6%）を達成するためには、2010年度の運輸部門のCO₂排出量を約250百万t-CO₂/年とする必要がある。2005年度の排出量は約257百万t-CO₂/年であり、あと約7百万t-CO₂/年の削減が必要である。

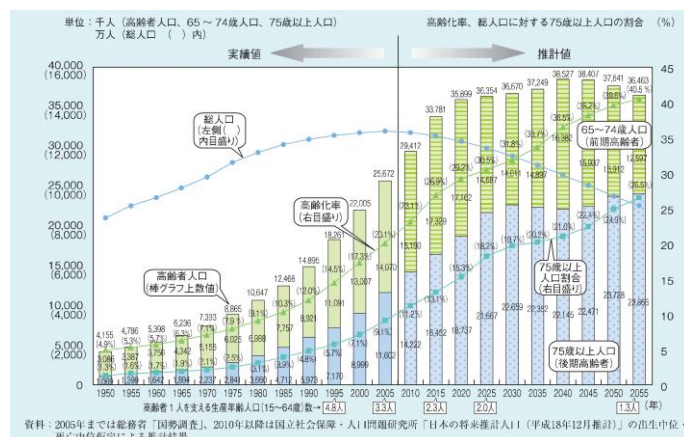


出典：国土交通省 CO₂排出量削減プログラム

図 運輸部門におけるCO₂排出量の推移（全国）

3.2 少子高齢化の進行 ― 高齢化に伴う交通弱者の増加 ―

わが国では、少子・高齢化が急速に進行している。21世紀半ばには、総人口が2割減少すると予測されており、一定の人口により支えられてきた各種の公共サービスを維持できなくなる可能性がある。

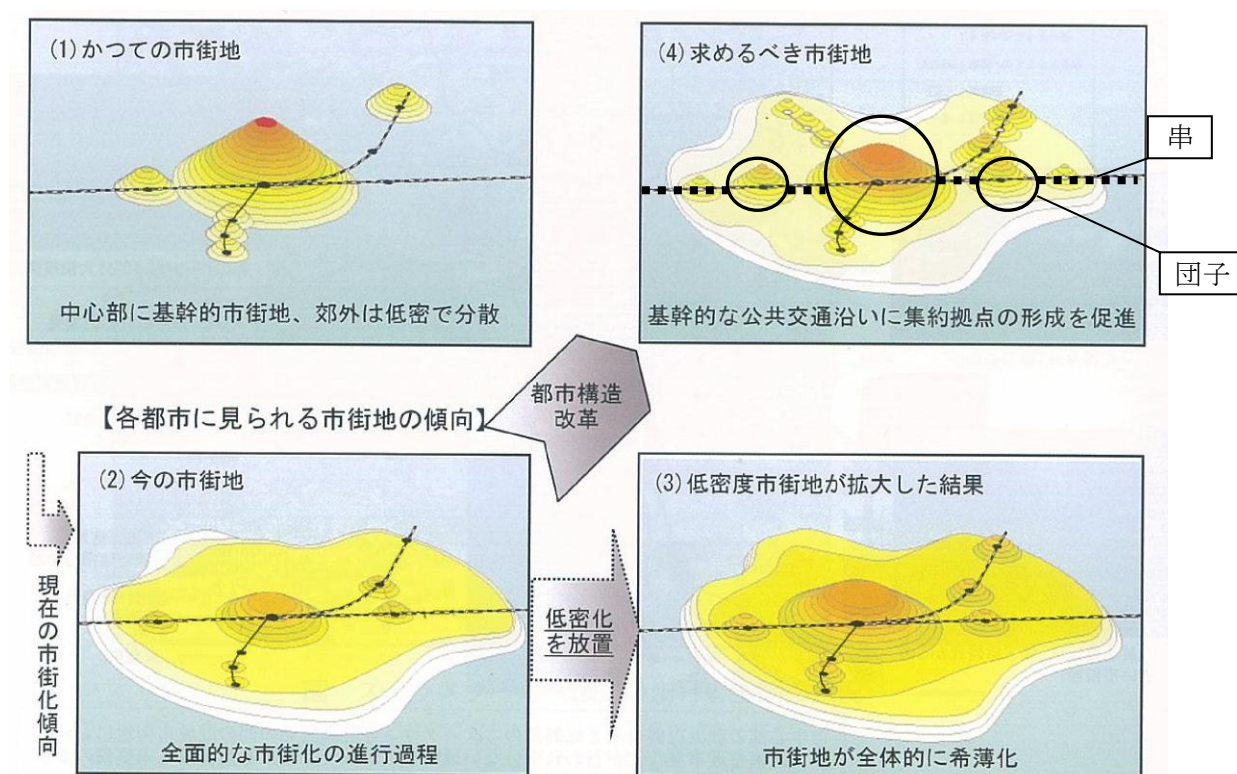


資料：2005年までは総務省「国勢調査」、2010年以降は国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口」（平成18年12月推計）の出生中位・死亡中位仮定による推計結果

図 高齢化の推移と将来推計

3.3 都市機能の集約化 — 都市拠点整備による交通需要の増加 —

わが国では、モータリゼーションの進展とともに無秩序な拡散型都市構造を形成してきた。一方で、人口減少や都心回帰傾向が高まると、郊外部での人口減少が発生し、都市全体が希薄化していく。富山市で進められている公共交通施策にあるように、公共交通が“串”の役割を担い、“団子”である郊外集落と都市拠点を結びつけ、拠点集約型の都市構造を形成していくことが求められる。



出典：新しいまちづくりの戦略的展開（大成出版社）

図 都市機能の集約化イメージ

3.4 交通基本法制定 — 法制度に即したＱＯＬの高いまちづくりへの期待の高まり —

わが国では、人口減少、高齢化の進展、地球温暖化対策等の諸課題に対応するとともに、安全で安心な地域の移動手段を確保するため、交通基本法の整備が提案されている。この交通基本法では、以下の３つの考え方が示されており、箕面市でも法制度に即したＱＯＬの高いまちづくりを検討することが望まれる。

★ 交通基本法の基本的な考え方

1. 移動権の保障と支援措置の充実
 - ・ ・ ・ 成熟社会にふさわしい持続可能な新しい交通体系の構築
 - (1) 移動権の保障による活力ある社会の実現
 - (2) 地域の協議会を通じた地域公共交通の維持、再生、活性化
2. 交通体系、まちづくり及び乗り物
 - ・ ・ ・ 三位一体の低炭素化の推進
 - (1) 世界の一步先を行く環境負荷の少ない交通体系、街並みの形成
 - (2) 電気自動車の大量普及と周辺環境の整備
3. 地域の活力を引き出す交通網の充実
 - ・ ・ ・ 賑わいのあるまちなみと幹線交通網の連携

出典：国土交通省 「交通基本法の制定と関連施策の充実に向けた基本的な考え方（案）」のポイント

4. 課題整理

都市交通戦略の策定に向けて、現状の交通体系マスタープラン、交通特性、時代の潮流を整理すると以下の4点の課題が挙げられる。

■ 環境に配慮した交通サービスの提供

箕面市では自動車交通は減少傾向であるが、自動車分担率が近隣市と比べて高い。「低炭素社会」への期待の高まりに対応するためには、マスタープランに示された北急延伸及びバス路線網の再編をはじめとした「**環境に配慮した交通サービスの提供**」が課題として挙げられる。

■ 市内・東西交通の利便性向上

箕面市では、鉄道駅フィーダー輸送型バス路線網は発達しているが、市内移動型バス路線網は十分と言えない状況である。市民意向としてもバス路線網整備が重要視されており、「**市内・東西交通の利便性向上**」が課題として挙げられる。

■ 都市拠点整備に伴い増加する交通需要への対応

時代の潮流と同様、箕面市でも箕面新都心を中心とした都市機能の集約を図っている。集約された都市拠点を魅力あるものにするため、マスタープランに示された都市計画道路の整備をはじめとした「**都市拠点整備に伴い増加する交通需要への対応**」が課題として挙げられる。

■ 多様なニーズ（子育て世代の定住、高齢化の進展）に対応した交通サービスの確保

箕面市では、新たな大規模開発により子育て世代の定住を見込んでいる。一方で、時代の潮流である高齢者の増加も進むと考えられる。ＱＯＬの高いまちづくりへの期待の高まりに対応するためには、現状のような公共交通の利用者減少を防ぎ、公共交通をはじめとした「**多様なニーズ（子育て世代の定住、高齢化の進展）に対応した交通サービスの確保**」が課題として挙げられる。

■ 大阪都心をはじめとする近隣都市へのアクセス性確保

生産年齢層を中心として出勤・登校及び休日の自由目的による行動では、他都市への移動が多くなっている。このような行動に対応するため、「**大阪都心をはじめとする近隣都市へのアクセス性確保**」が課題として挙げられる。

★ 総合都市交通戦略策定に向けた課題

- 環境に配慮した交通サービスの提供
- 市内・東西交通の利便性向上
- 都市拠点整備に伴い増加する交通需要への対応
- 多様なニーズ（子育て世代の定住、高齢化の進展）に対応した交通サービスの確保
- 大阪都心をはじめとする近隣都市へのアクセス性確保