

### ③ 総合交通計画の検討

#### 1. 都市交通計画で目指す将来都市像

##### 1.1 上位計画 及び 関連計画

###### ■ 上位計画

#### A) 第五次箕面市総合計画【平成 23 年 3 月】

「人が元気 まちが元気 山が元気」な「箕面のあした」を目指す。そのために、以下5つの「めざすべきまちの姿」ならびに「交通に関する取り組み」を実現する。

表 めざすべきまちの姿を実現するための交通に関する取り組み方針

めざすべきまちの姿	交通に関する取り組み
安全・安心でみんながいきいき暮らすまち	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バリアフリー化</li> <li>・災害時避難経路の確保</li> </ul>
子どもも大人も育つまち	—
環境共生さがけのまち	<ul style="list-style-type: none"> <li>・低公害車の普及</li> <li>・道路の計画的な整備</li> <li>・公共交通（鉄道・バス）の充実</li> <li>・歩行者・自転車の利用環境改善</li> </ul>
「箕面らしさ」を生かすまち	—
誰もが公共を担い、みんなで作るまち	—

#### B) 大阪府総合計画【平成 12 年 12 月】

府域全体あるいは府域外との交流がより一層促進され、快適で利便性の高い生活が実現できる「連携型地域構造」の形成を進める。そのためには、生活連携軸を活かした都市機能の向上や、個々の都市機能の広域的連携を活かした発展を目指す。また、蓄積された産業・文化・学術、さらには自然を活かした取り組みを進める。

#### C) 大阪府都市計画区域マスタープラン【平成 23 年 3 月 29 日】

公共交通ネットワークの充実に向けた検討を行うとともに、効率的な道路ネットワークの形成を図る。

都市高速鉄道については、大阪都心へのアクセス機能を強化する公共交通ネットワークの充実に向けた検討を進める。また、道路については、新名神高速道路及びそのアクセス道路の整備を進める。さらには、渋滞緩和のためのネットワーク形成や、安全・安心確保のための歩行者・自転車走行空間づくりを進める。

#### D) 大阪府交通道路マスタープラン【平成16年3月】

将来像を「大阪の活力と豊かな生活を支える総合的な交通」と位置付け、道路と公共交通を一体的にとらえた以下5点の施策の実現を目指す。

- 大阪の再生・発展を支える交通ネットワーク
- ストックを活用した利便性の高い交通
- 安全で安心な府民生活を支える交通
- 多様なニーズに応えるきめ細やかな交通
- 良好な施設の保全と機能向上

#### E) 社会資本整備計画【平成15年10月10日】

少子・高齢化への対応、環境問題への対応、安心して暮らしやすい社会の実現等の観点から残された政策課題への重点的な取り組みが必要である。

- バリアフリー社会の形成のため、公共交通機関等のバリアフリー化を進める。
- 環境問題への対応や魅力と活力にあふれる経済社会の実現に向けて、公共交通機関の利用促進や、TDM施策等による渋滞の解消、都市鉄道の整備、交通結節点の改善等を進める。

#### F) 第52回都市計画中央審議会答申（「安心して豊かな都市生活を過ごせる都市交通及び市街地整備のあり方並びにその推進施策はいかにあるべきか」について）

【平成9年6月9日】

都市交通施策には、利用者・生活者からの発想と、ハード施策とソフト施策の連動による都市交通体系の形成（TDM施策による都市交通重要の適正化や土地利用施策との連携等）が必要である。

限りある都市空間を有効に活用し、都市環境の改善を進めるために、公共交通の利用を促進し、自動車利用を適正化することが重要である。公共交通を都市において生活と一体化し、欠かすことのできない「都市の装置」と位置付け、ネットワークを充実させることが必要である。

**G) 近畿地方交通審議会答申 8 号（近畿圏における望ましい交通のあり方）【平成 16 年 8 月】**

北大阪急行線の延伸計画は、「京阪神圏において、中長期的に望まれる鉄道ネットワークを構成する新たな路線」である。

- 箕面新都心、「水と緑の健康都市」の開発等に伴い発生する輸送需要に対応するとともに、当該地域から新大阪駅及び大阪都心部へのアクセス機能の強化に資する路線である。
- 道路交通混雑の緩和及び環境負荷の軽減のために資する路線である。

**H) 運輸政策審議会答申 20 号（21 世紀初頭における総合的な交通政策の基本方向について）**

**【平成 12 年 10 月 19 日】**

交通政策に対する要請は輸送力の確保から、移動の快適性や輸送の効率性、環境との調和の確保や安全性の向上といった交通の質的側面の向上へと移行している。

また、公共交通や徒歩、自転車利用への転換により、自動車に過度に依存しない都市と交通を実現し、「クルマ社会」からの脱皮を図ること、IT を活用した交通システムの高度化、交通インフラ間の連携や交通ターミナル開発と都市開発の連携等の多様な連携の推進等に重点的に取り組む必要がある。

**■ 関連計画**

**A) 箕面市交通ネットワーク活性化プログラム【平成 21 年 3 月】**

箕面市の公共交通のあり方については、以下の通りとする。

- 公共交通へのシフトを促進する交通基盤の構築
- 大阪都心方面へのアクセス性の改善
- 都市拠点、生活拠点間の連携強化
- 北大阪地域の広域的な交通結節機能の確保

また、以上のことを実現するため、以下のような利用促進策を展開する。

- 適正な自家用車利用に向けた市民への働きかけ
- バスの利便性向上
- 自転車と公共交通との連携強化
- 観光交通の適正化

**B) 北大阪急行線延伸整備計画案【平成 21 年 11 月】**

大阪圏及び北部おおさか地域の活力向上に寄与すると考えられる千里中央からかやの中央に至る都市拠点の形成及び都市再生を支える重要なインフラ整備である北大阪急行線延伸の整備を図る。

### C) 箕面市地域公共交通総合連携計画【平成 22 年 3 月】

市内移動を中心としたバスにおける路線網と公共交通機関の連携等を改善し、生活交通の確保、環境負荷の軽減、市民活動の促進、地域商業の活性化等を目的とした公共交通体系を構築する。

### D) 箕面市自転車のみちネットワーク化計画（案）【平成 21 年 8 月】

安全、快適性・利便性、自動車からの転換・環境負荷の軽減、健康増進、地域経済の活性化に寄与することを目的として、以下5つの基本方針とする。

- 自転車走行空間の環境整備を進めるとともに、交通ルールや交通マナーの啓発に努め、安全性の向上を図る。
- 市内の公共施設や商業施設、鉄道駅、バス停留所などをネットワーク化することにより、快適性・利便性の向上を図る。
- 鉄道駅やバス停留所での乗り継ぎ利便性を確保することにより、自動車から公共交通への転換を促進し、環境負荷の軽減に努める。
- 自転車利用を促進することにより、市民健康増進に努める。
- 自転車による市内移動を推進することにより、地域経済の活性化に努める。

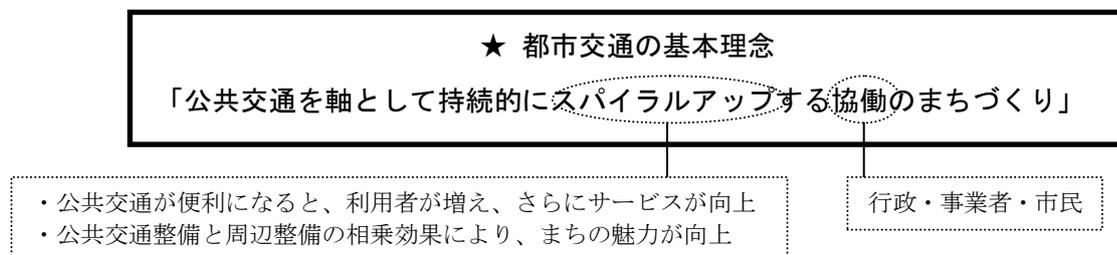
### E) 箕面市地球環境保全行動計画【平成 11 年】

地球環境の保全に向けて市民、事業者、行政が参加し、その輪を全市的なものへと拡大していくことに重点をおいて、「すぐに無理なく」「一人でも多く」「ともに手を取り」の3つの基本方針を掲げて行動に取り組む。また、これらの行動をさらに進めるために、先導する先進的な行動にも積極的に取り組み、その効果を箕面市から周辺地域に、そして世界へと発信する。

## 1.2 都市交通で目指す将来像

### ■ 基本理念

上位計画である第五次箕面市総合計画での将来都市像を実現するためには、「人と環境にやさしい交通体系」を整備し、行政・事業者・市民が一体となってスパイラルアップ型の交通まちづくりが必要である。このことから、総合交通計画の基本理念は以下の通りと定める。



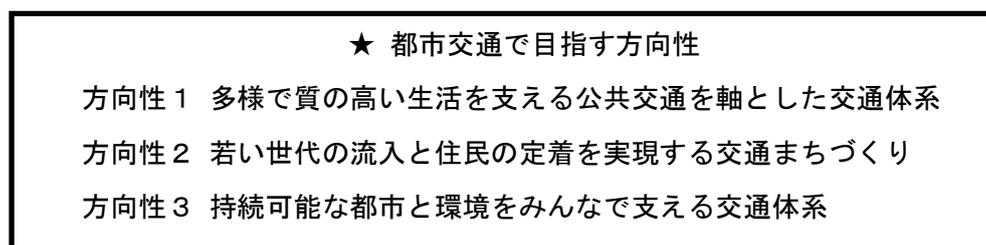
### ■ 方向性

今後、箕面市では増加する高齢者に加え、子育て世代や留学生等、より多様な市民構成になることが予想される。これら市民は、それぞれ異なる目的を持って質の高い生活を求めると考えられる。

また、第五次箕面市総合計画では、まちづくりを実現する推進力となる「若い世代の流入と住民の定着」を達成するためには、市域内での質の高い生活を支える交通体系だけでなく、他都市への通勤・通学・買物行動を支える交通まちづくりを求めている。

一方で、高齢化の進行による外出口の減少や、2022年（平成34年）以降の居住者人口の減少を迎える社会においても、交通サービスを向上させ、公共交通を便利にし、魅力のあるまちに発展させていくためには、持続可能な交通体系を構築することが求められる。

以上を踏まえ、都市交通の目指す方向性を以下のように定める。



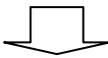
## 上位計画

### ■ 上位計画及び関連計画の主な考え方

- 大阪都心へのアクセス機能の強化（近畿地方交通審議会答申 8 号、大阪府都市計画区域マスタープラン、北大阪急行線延伸整備計画案）
- 自動車依存からの脱却（運輸政策審議会答申 20 号、大阪府交通道路マスタープラン、箕面市交通ネットワーク活性化プログラム、箕面市地域公共交通総合連携計画）
- 少子高齢化への対応、安心安全なまちづくり（社会資本整備計画、大阪府都市計画区域マスタープラン、箕面市自転車のみちネットワーク化計画（案））
- 環境問題への対応（社会資本整備計画、箕面市地球環境保全行動計画）

### ■ 第五次箕面市総合計画（めざすべきまちの姿）

- 安全・安心でみんながいきいき暮らすまち
- 子どもも大人も育つまち
- 環境共生さきがけのまち・・・人と環境にやさしい交通体系
- 「箕面らしさ」を生かすまち
- 誰もが公共を担い、みんなで作るまち



## ★ 基本理念

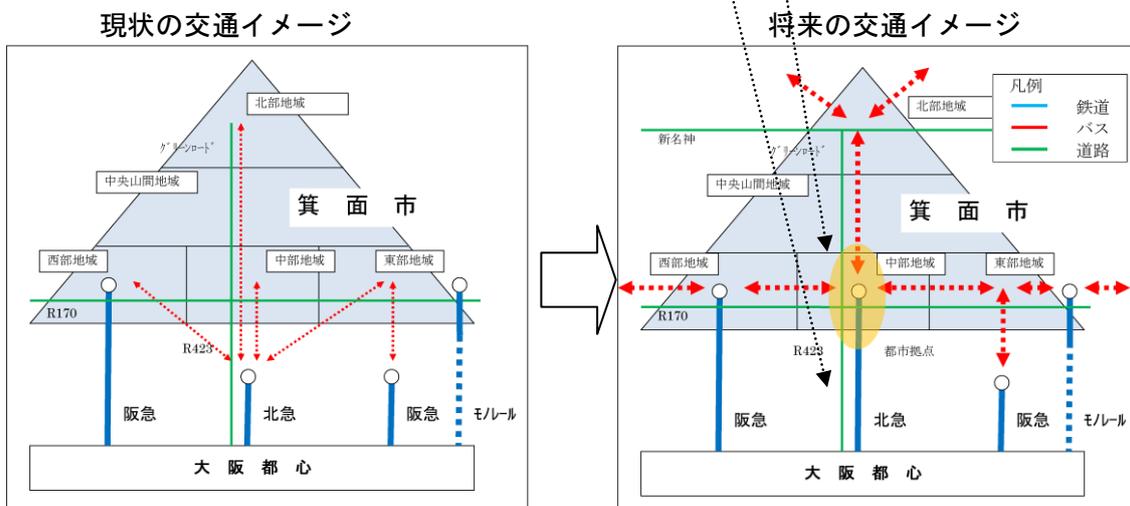
「公共交通を軸として持続的にスパイラルアップする協働のまちづくり」

- 方向性① 多様で質の高い生活を支える公共交通を軸とした交通体系
- 方向性② 若い世代の流入と住民の定着を実現する交通まちづくり
- 方向性③ 持続可能な都市と環境をみんなで支える交通体系

## 【参考】

基本理念やめざすべきまちの姿が達成された場合、将来交通イメージは以下の通りとなる。

- 市内の都市拠点・鉄道結節点を中心とした交通体系
- 鉄道・バス一体となった公共交通主体の交通体系
- 近隣都市へのアクセスが容易な公共交通体系



## 2. 将来交通体系の戦略シナリオの比較・評価

今後の都市交通体系について、基幹交通軸の整備に関する以下のシナリオを想定する。

### ■ 自動車中心の交通体系に依存した場合

箕面市は鉄道不便地域にもなっており、自動車分担率は他都市に比べて高く、自家用車への依存が高くなっている。

しかし、近年の急速な高齢化社会の到来が進展すると自動車に乗らない市民が年々増加することは確実であり、自動車中心の交通体系に依存すれば、交通弱者の移動手段の確保が大きな課題となり、結果として公共交通サービスの充実が必要となる。

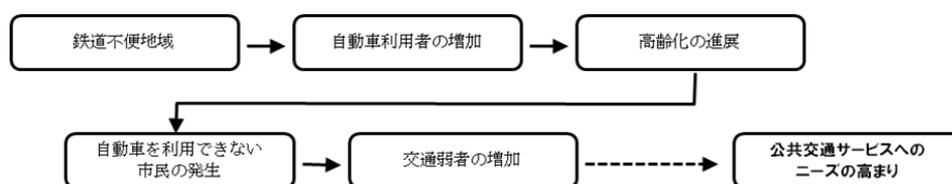


図 自動車中心の交通体系に依存した場合のシナリオイメージ

### ■ 自動車と公共交通（鉄道・バス）とが適正に分担された場合

自動車と公共交通（鉄道・バス）とが適正に分担された場合、鉄道・バス網の整備によって、公共交通利用者の利便性が向上する。利便性の向上が利用者増加を誘引し、サービス向上を導くスパイラルアップ型の交通体系になることが予想される。また、まちづくりと公共交通をパッケージとして整備することにより、さらなる効果が期待される。

さらに、公共交通と自動車交通を適正に役割分担するため、適度な自動車利用もあわせて認めることで、多様な交通ニーズを満たすことも可能となる。

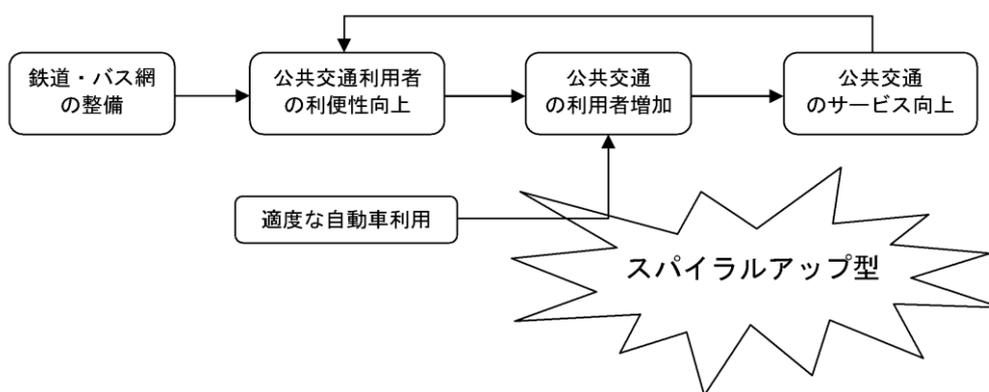


図 自動車と公共交通（鉄道・バス）とが適正に分担された場合のシナリオイメージ

■ シナリオ別 都市交通で目指す方向性に対する妥当性

基幹交通軸の整備に関するシナリオについて、都市交通で目指す方向性に対する妥当性を評価指標として比較すると以下のような結果が予想される。

表 シナリオの比較・評価結果

シナリオ（＝基幹交通軸の整備）	方向性① 「多様で質の高い生活を支える公共交通を軸とした交通体系」	方向性② 「若い世代の流入と住民の定着を実現する交通まちづくり」	方向性③ 「持続可能な都市と環境をみんなで支える交通体系」
自動車中心の交通体系に依存した場合	△	△	×
自動車と公共交通（鉄道・バス）とが適正に分担された場合	○	○	○

### 3. 総合交通計画

#### 3.1 基本方針

低炭素化社会への期待の高まり、高齢化社会に伴う交通弱者の増加が進む社会情勢においては、質の高い生活を支えるツールとしての公共交通サービスの充実や交通結節点である駅周辺の整備が必要であると考えられる。また、公共交通の充実のためには、今日まで自動車中心であった道路利用についても、公共交通とのバランスのとれた役割分担を進め、公共交通や歩行者の利用を考慮した運用を検討する必要があると考えられる。

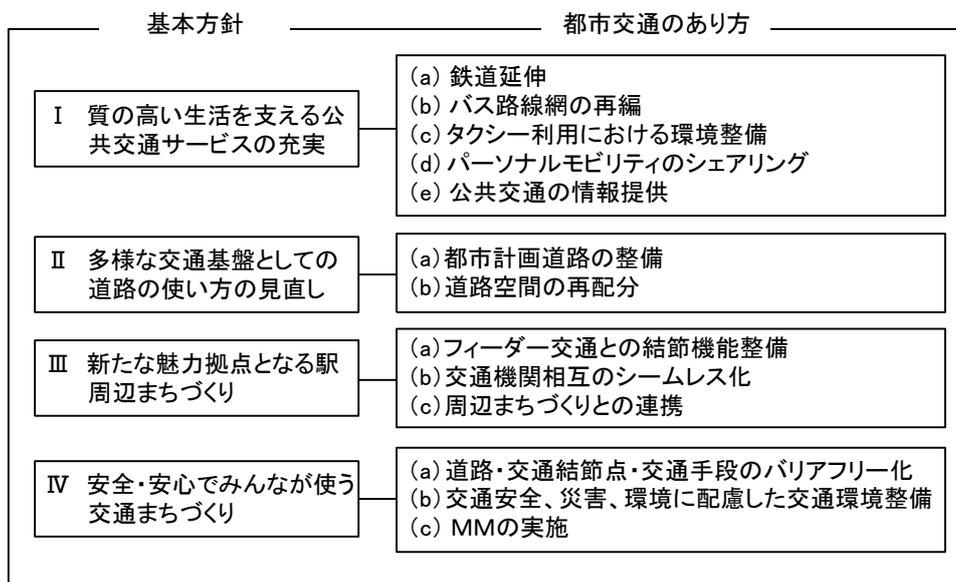
以上のような交通体系を持続的に支えていくためには、自動車に頼り過ぎない生活を市民一人ひとりが自発的に進めていくことが必要であると考えられる。また、高齢者や障害者、子育て世代等、誰もが利用できる交通環境の整備が必要であると考えられる。

以上を踏まえ、総合交通の基本方針を以下のように定める。

都市交通で目指す方向性		★ 総合交通計画の基本方針
方向性 1 多様で質の高い生活を支える公共交通を軸とした交通体系		I 質の高い生活を支える公共交通サービスの充実
		II 多様な交通基盤としての道路の使い方の見直し
方向性 2 若い世代の流入と住民の定着を実現する交通まちづくり		III 新たな魅力拠点となる駅周辺のまちづくり
方向性 3 持続可能な都市と環境をみんなで支える交通体系		IV 安全・安心でみんなが使う交通まちづくり

#### 3.2 都市交通のあり方

総合交通計画の4つの基本方針を達成するため、以下のような都市交通のあり方を提案する。次頁以降に、都市交通（まちづくり）のあり方に関する個別イメージを示す。



## 基本方針 I 質の高い生活を支える公共交通サービスの充実

### (a) 鉄道延伸

#### ■ 必要性

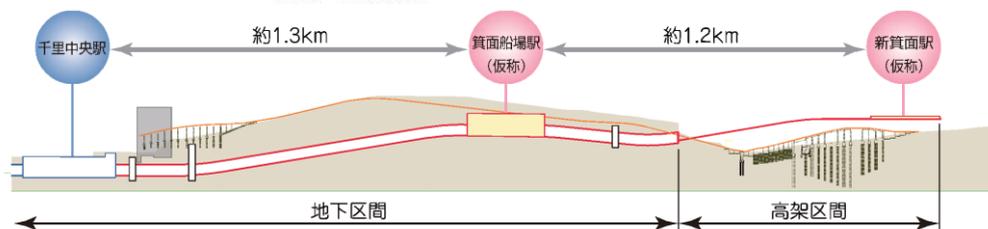
- 市域の多くが鉄道不便地域であり、大阪都心へのアクセス強化が必要である。
- 鉄道不便地域を中心に自動車分担率が高く、公共交通へのシフトを促進する必要がある。

#### ■ 都市交通（まちづくり）のあり方

- 北大阪急行線をかやの中央へ延伸する。



※この地図は、国土地理院長の承認を得て、同院発行の1万分1地形図を複製したものである。  
(承認番号 平21近様、第50号)



出典：北大阪急行延伸パンフレット

#### 【参考】 北大阪急行線 延伸計画路線

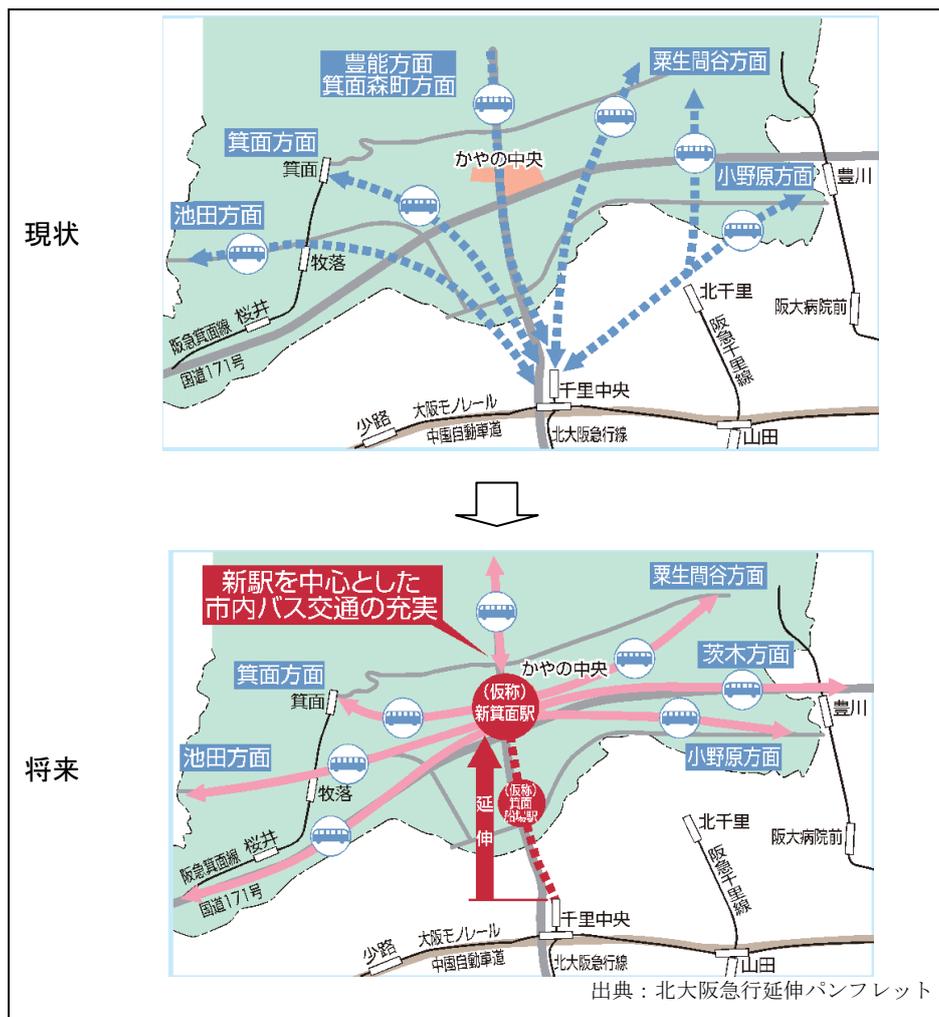
## (b) バス路線網の再編

### ■ 必要性

- 他都市の交通結節点に依存したバス路線体系であり、市内移動を円滑にする必要がある。
- 高齢化に伴う交通弱者の発生を防ぐため、面的な公共交通の整備が必要である。

### ■ 都市交通（まちづくり）のあり方

- 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整備する。



【参考】バス路線網再編に関するイメージ

### (c) タクシー利用における環境整備

#### ■ 必要性

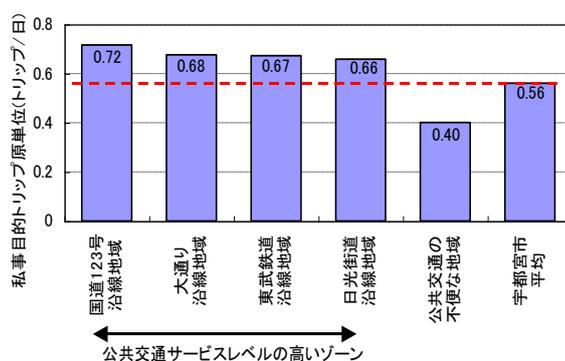
- 交通弱者の発生を防ぐため、バス路線を補完する公共交通サービスが必要である。

#### ■ 都市交通（まちづくり）のあり方

- 新箕面駅（かやの中央）におけるタクシーの利用環境を整備して、全市的なタクシー利用環境の充実を図る。

#### 【参考】公共交通の有無とトリップ原単位の関連性

公共交通が不便な地域では、高齢者のトリップ原単位が小さい。高齢者の外出を誘引するためには、公共交通の確保が必要である。



出典：新交通システム導入基本計画策定調査 システム編報告書（H14、栃木県・宇都宮市）

図 公共交通サービスの有無と高齢者（65歳以上）のトリップ原単位の関連性（例：宇都宮市）



## (e) 公共交通の情報提供

### ■ 必要性

- 誰もが公共交通を利用しやすい環境をつくるため、運行状況の情報提供が必要である。

### ■ 都市交通（まちづくり）のあり方

- 主要な交通結節点で情報提供システムを設置する。
- PCや携帯端末を活用した多面的な情報提供を行う。



【参考】 鉄道駅での情報提供システムのイメージ（例：篠山市の駅バスびじょん）

## 基本方針Ⅱ 多様な交通基盤としての道路の使い方の見直し

### (a) 都市計画道路の整備

#### ■ 必要性

- 市民の円滑な移動を支えるため、公共交通の機能を向上させるうえでも道路ネットワークの整備が必要である。

#### ■ 都市交通（まちづくり）のあり方

- 新駅へのアクセス道路をはじめとして、都市計画道路を計画的、効率的、効果的に整備する。



参考：箕面市HP 都市計画道路の見直しについて

### 【参考】 箕面市における都市計画道路網

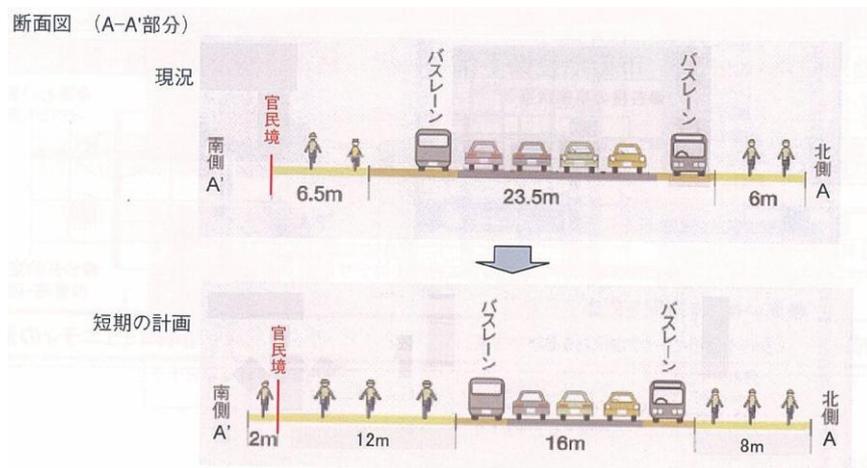
(b) 道路空間の再配分

■ 必要性

- 道路の機能として交通量进行处理だけでなく、新たな役割として公共交通や自転車の利用に適した環境整備が必要である。
- 魅力的な都市拠点を創造するためには、安心・安全な歩行環境が必要である。

■ 都市交通（まちづくり）のあり方

- 新駅周辺を中心として、公共交通サービスを重視した道路整備を行う。
- 自転車ネットワークを形成する。
- 北急新駅へのアクセス道路を対象として、シェアスペースによる魅力創出を行う。



出典：新しいまちづくりの戦略的展開（大成出版社）

【参考】 道路空間の再配分イメージ（例：浜松市）

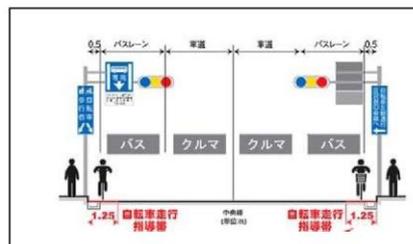
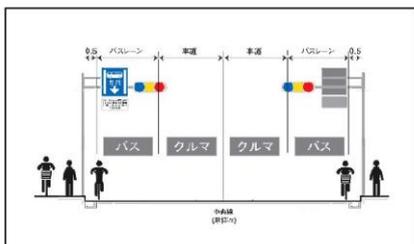
【整備前】



【整備後】



（出典：国土交通省資料）



出典：新たな自転車利用を考える懇親会

【参考】 バスレーンと自転車走行空間の併用イメージ

## 基本方針Ⅲ 新たな魅力拠点となる駅周辺まちづくり

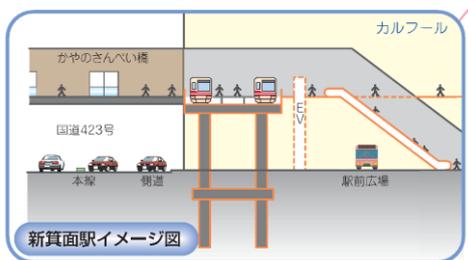
### (a) フィーダー交通との結節機能整備

#### ■ 必要性

- 公共交通の利用を促進するためには、交通機関相互の乗換抵抗を減らす必要がある。
- また、多様な交通手段による駅までのアクセスを可能にする必要がある。

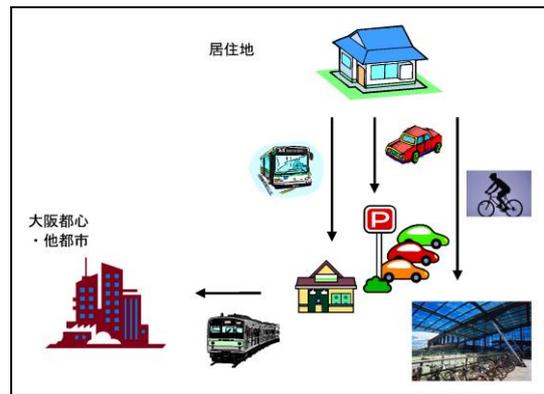
#### ■ 都市交通（まちづくり）のあり方

- 乗り換えに伴う水平移動を減らすため、上下移動ツール（EV、ESC）を整備する。
- P&R駐車場や駐輪場を整備する。



出典：北大阪急行延伸パンフレット

#### 【参考】新箕面駅の整備イメージ



#### 【参考】鉄道駅での結節機能イメージ

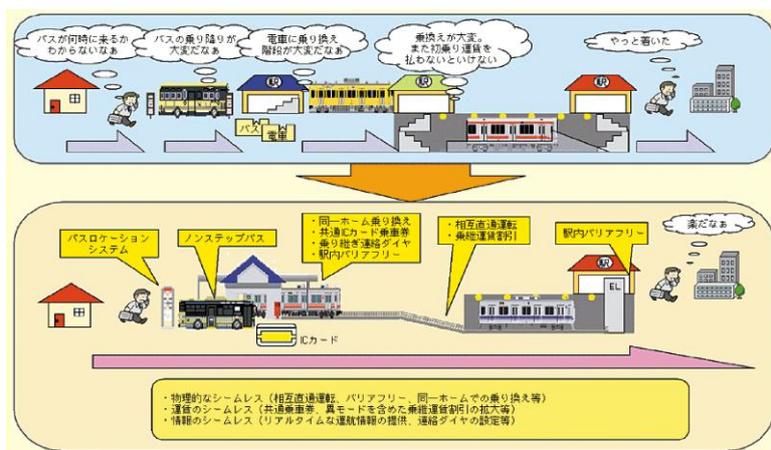
## (b) 交通機関相互のシームレス化

### ■ 必要性

- 公共交通の利用を促進するためには、交通機関相互の乗換抵抗を減らす必要がある。

### ■ 都市交通（まちづくり）のあり方

- 以下の3つの視点からシームレス化を図る。
  1. 物理的なシームレス化：バリアフリー、鉄道駅での上下移動の軽減
  2. 運賃のシームレス化：共通乗車券、異モードを含めた乗り継ぎ運賃割引の拡大
  3. 情報のシームレス化：リアルタイムな運行情報の提供（バスロケーションシステム等）



出典：国土交通省白書（H14）

### 【参考】 公共交通のシームレス化のイメージ

### (c) 周辺まちづくりとの連携

#### ■ 必要性

- 公共交通の利用を促進するためには、交通結節点が魅力的な都市拠点となるように、まちづくりと連携した交通体系の整備が必要である。

#### ■ 都市交通（まちづくり）のあり方

- 新箕面駅周辺（かやの中央）は、箕面新都心のまちづくりと連携した交通体系を整備する。
- 箕面船場駅周辺は、船場地区の再整備と連携した交通体系を整備する。



出典 「かやの中央」(箕面新都心)パンフレット

【参考】 周辺まちづくりのイメージ (例：箕面新都心)

#### IV 安心・安全でみんなが使う交通まちづくり

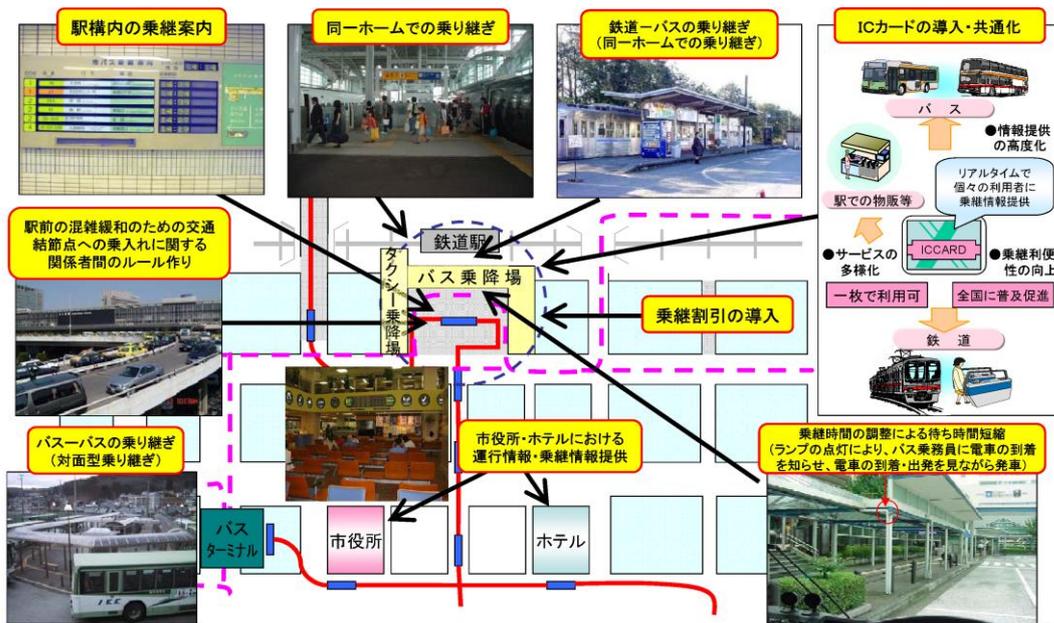
##### (a) 道路・交通結節点・交通手段のバリアフリー化

###### ■ 必要性

- 多様な居住者の生活を支えるためには、ソフト及びハードでの面的な整備が必要である。

###### ■ 都市交通（まちづくり）のあり方

- 歩行空間・交通結節点、交通手段における連続的・一体的なバリアフリー化を推進する。
- バスの運行状況に関する情報提供システムを整備する。（例：バスロケーションシステム、乗換案内）



10

出典：ユニバーサルデザイン大綱（国土交通省）

【参考】 だれもが安全で円滑に利用できる公共交通のイメージ



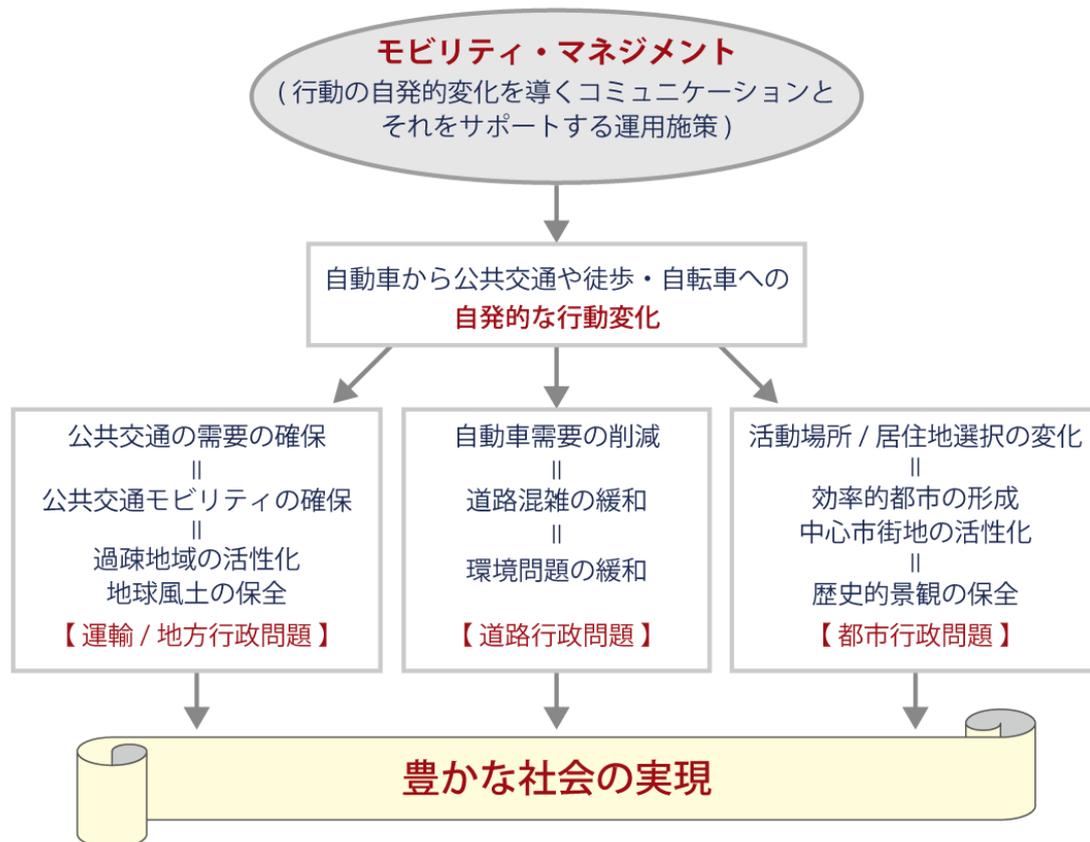
(c) MMの実施

■ 必要性

- 公共交通を軸とした交通体系を実現するためには、行政主導の施策の展開だけでなく、市民の意識変化が必要である。

■ 都市交通（まちづくり）のあり方

- 北大阪急行延伸・バス網再編に併せて、公共交通の利用が定着するための情報提供を実施する。
- 新規転入者を対象として、新たな居住地での自動車利用習慣が形成される前に、公共交通に関する情報提供を実施する。
- 大阪府で行っている「交通・環境学習プログラム」を活用して、小学校における教育モビリティ・マネジメントを実施する。



出典：箕面市交通ネットワーク活性化検討協議会報告書（H21）

【参考】 モビリティ・マネジメント（MM）のイメージ