

3. 箕面市のまちづくりと交通体系

3. 1 上位計画における位置づけ

(1) 目標とする都市構造（第四次箕面市総合計画）

- ・ 広域都市軸、生活都市軸の機能の充実
- ・ 都市拠点（箕面新都心）、地域生活拠点の形成
- ・ 新市街地ゾーン（水と緑の健康都市、国際文化公園都市）の整備

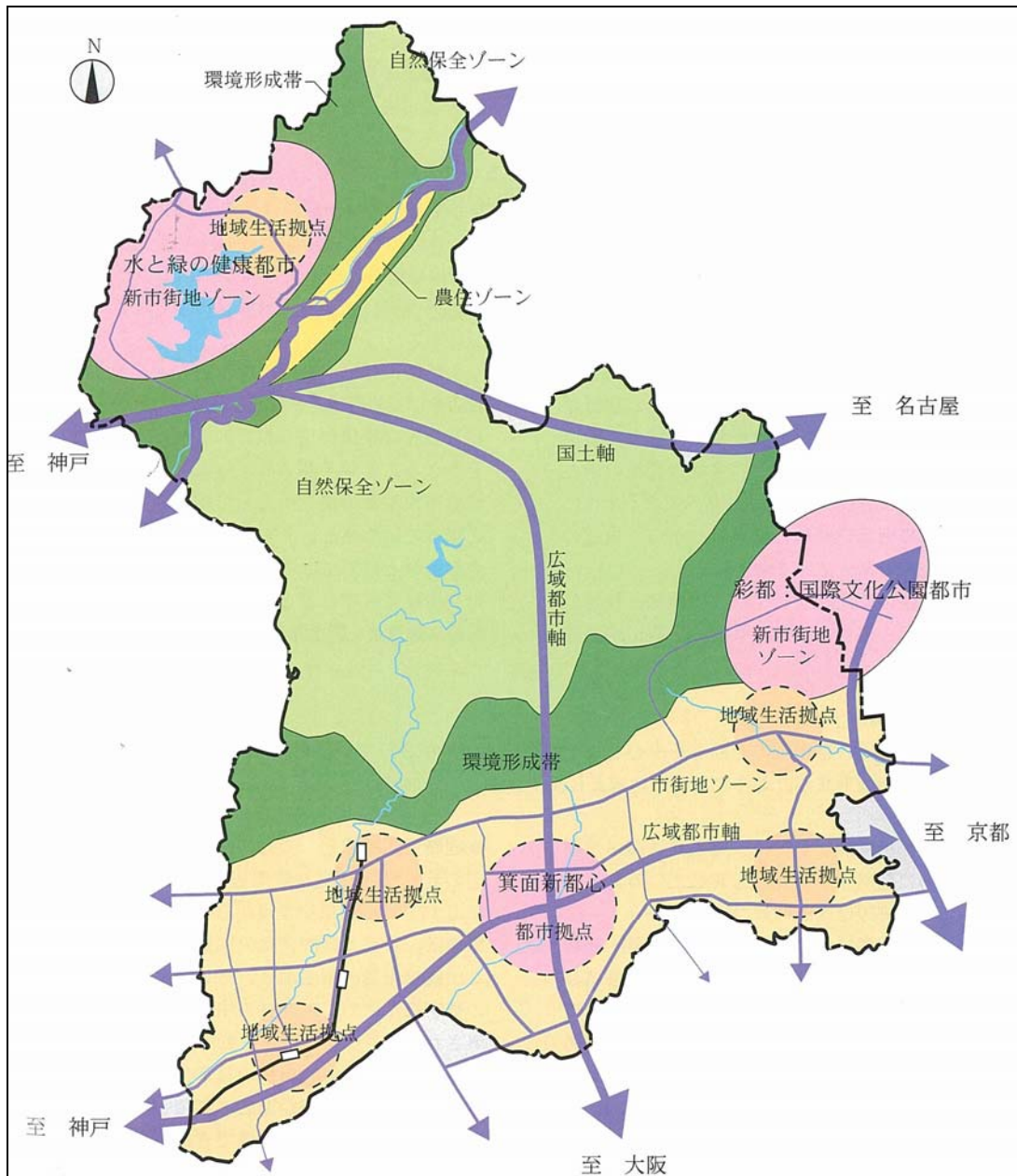


図 3-1 都市の骨格構成

(2) 土地利用構想

- ・かやの中央地区やコムアートヒル（船場繊維卸商団地）とその周辺部では、広域的な商業・業務機能の集積を図る。
- ・水と緑の健康都市や彩都：国際文化公園都市の新市街地では、都市機能の発展的拡充や積極的な誘致を図る。

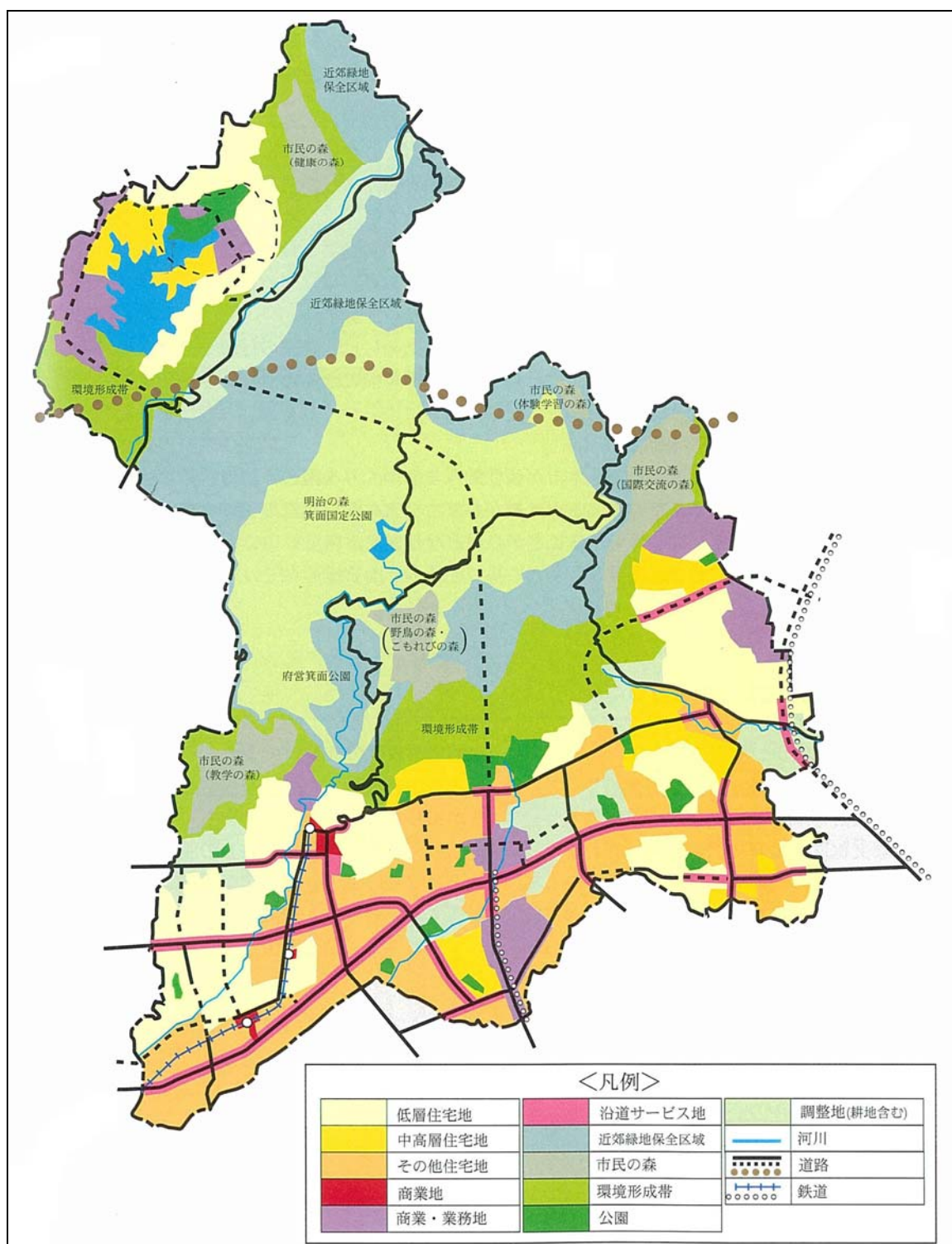


図 3-2 土地利用構想

(3) 公共交通網の整備方針

都市交通政策に関連する上位計画、答申等

1) 社会資本整備重点計画【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組が必要である。
 - ・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の促進や、TDM 施策等による渋滞の解消、都市鉄道の整備、交通結節点の改善などを進める。

2) 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の整備のあり方並びにその推進方策は、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需要の適正化や土地利用施策との連携など）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」と位置づけ、ネットワークを充実させることが必要である。

3) 運輸政策審議会答申第 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 - 経済社会の変革を促すモビリティの革新 - ）【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。
- 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などに重点的に取り組む必要がある。

4) 近畿地方交通審議会答申第 8 号（近畿圏における望ましい交通のあり方について）【平成 16 年 10 月 8 日】

- 北大阪急行線の延伸計画は、近畿地方交通審議会答申第 8 号（平成 16 年 10 月 8 日答申）で、「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」として位置づけられた。
 - ・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 JR 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。

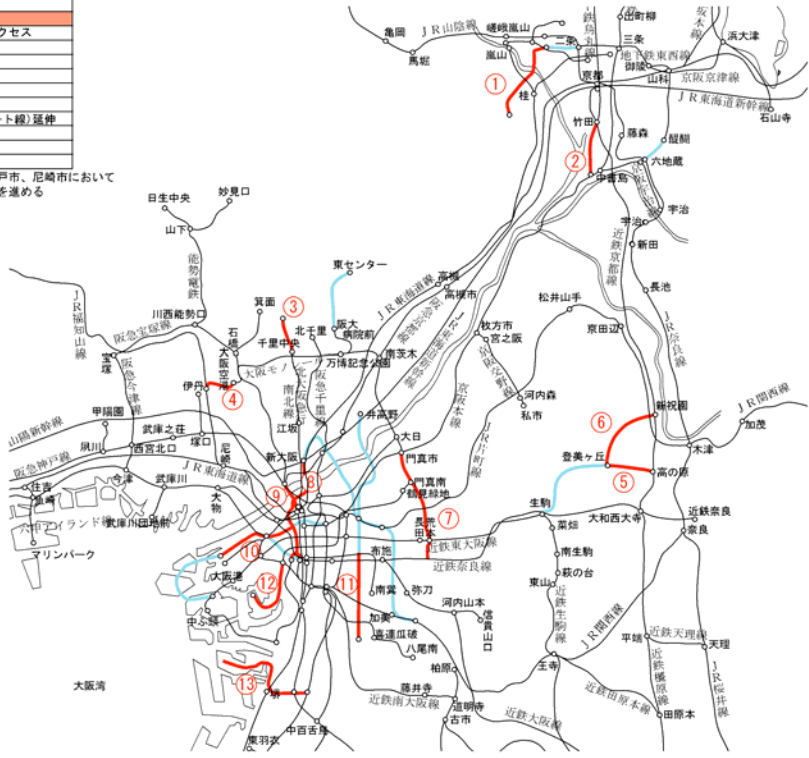
【答申のポイント】

- ・鉄道網の整備が進む一方で、少子高齢化などに伴う利用者減少を踏まえ、新線計画については 12 路線と絞り込むとともに、相互直通運転など既存鉄道ネットワークの有効活用に力点を置いた内容となっている。
- ・北大阪急行線の延伸などの新規路線については、「既存の枠組みでは施設整備が十分に出来ない」として支援制度の拡充を求めている。
- ・また、鉄道が自動車交通量の減少を通して、都市の環境問題の改善や地球温暖化対策に寄与することから、新たな財源調達への対応の必要性を提示している。
- ・環境、安全等の観点から公共交通の利用が有益であることを個々人に伝え、交通行動の転換を促す施策（モビリティ・マネジメント）の展開を求めている。

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

- 1 地下鉄東西線延伸
- 2 地下鉄高丸線延伸
- 3 北大阪急行線延伸
- 4 大阪国際空港広域レールアクセス
- 5 大阪新線延伸
- 6 京阪新線延伸
- 7 大阪モノレール延伸
- 8 なにわ筋線
- 9 地下鉄3号線延伸
- 10 中之島新線(北港テクノポート線)延伸
- 11 地下鉄9号線延伸
- 12 地下鉄1号線延伸
- 13 堺市東西線

※滋賀県南部地域、京都市、神戸市、尼崎市においてLRT導入の可能性につき検討を進める



凡例
 既設路線
 事業中路線
 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

図 3-3 答申路線 (抜粋)

大阪府・箕面市の上位計画

1) 大阪府総合計画「大阪の再生・元気倍增プラン～大阪 21 世紀の総合計画」

- 大阪府では、「大阪の再生・元気倍增 - 大阪の都市や産業などが再生し、大阪に集い、くらす誰もが夢をもち、夢をかなえる元気あふれる大阪づくり - 」を将来目標に、「人」「くらし」「都市」それぞれについて具体的な大阪の将来像を定め、その実現を目指している。
- ここでは、都市交通政策に関連する内容を中心に整理を行う。

【将来像】環境と調和した、安全なくらしの大阪

【基本方向】環境を守り、地球と生きる

- ・自動車公害の防止（低公害な車への転換や自動車交通需要マネジメントの導入など）

【将来像】多彩な活動の舞台となる都市・大阪

【基本方向】都市を活かす

- ・既成市街地の再生（商店街の活性化、快適な歩行空間の確保、公共交通の利便性向上など）
- ・円滑で効率的な都市内交通の充実（適切な交通手段による新たな公共交通ネットワークの整備等による公共交通の利便性の向上、公共交通と自動車交通が調和した環境にやさしい交通体系の形成）

2) 大阪府交通道路マスタープラン

- 概ね平成 37(2025)年を目標にして、関西圏の再生・発展に貢献する今後の道路整備や鉄道、バスなどの公共交通のあり方など「総合的な交通政策」の方針を提示するものである。
- 重点施策として、「自動車交通と公共交通の調和、選択と集中、ストックの活用～交通ネットワークの強化～」の視点から、地域の交通特性を踏まえ、自動車交通と公共交通の利便性を高めるために、TDM 等のソフト施策を含めて、鉄道網の充実や、鉄道駅へのアクセス改善等により 30 分移動可能圏域や 60 分移動可能圏域の拡大を図っている。

3) 箕面市第四次総合計画

- ここでは、箕面市のまちづくりの方向として、基本計画の中で都市交通政策に関連する内容を中心に整理を行う。

■都市の骨格

- 箕面新都心を中心とした広域都市軸の設定
- 都市拠点、地域生活拠点、新市街地ゾーン

■箕面新都心の位置づけ

- 都市拠点として、箕面市のまちづくりを先導し、広域的な文化交流の拡大等によるにぎわいを生み出す。

■公共交通機関の整備

- モノレールや北大阪急行線延伸等推進
- 鉄道駅を拠点とした駅前広場、バス路線網の整備
- 市内を循環する公共交通の充実を図る

■観光

- 観光シーズンの交通渋滞の解消、来訪者の利便性の向上

■大阪府総合計画「大阪の再生・元気倍增プラン～大阪 21 世紀の総合計画」

- ・大阪では、少子・高齢化が急速に進行、低迷する経済、情報化への対応の遅れ、都市環境問題、危機的な地方財政など様々な課題が顕在化している。
- ・このような、「大阪の危機」ともいえる状況乗り越えるため、めざすべき将来像を明確に見据え、大阪の再生に向けた取り組みをすすめていけるよう、平成 12 年に策定された。
- ・この計画では、平成 22（2010）年度を目標年次として、誰もが幸せにくらせる大阪の実現に向けた視点と取り組みの方向性を示している。



図 3-4 大阪府総合計画「大阪の再生・元気倍增プラン～大阪 21 世紀の総合計画」の構成

■大阪府交通道路マスタープラン

- ・大阪府道路整備長期計画（レインボー計画 21（昭和 62 年策定））の進捗や社会情勢の変化を踏まえ、大阪のみならず、関西圏の再生・発展に貢献する今後の道路整備や鉄道、バスなどの公共交通のあり方など「総合的な交通政策」の方針を提示するものである。
- ・施策方針として、以下の 5 つが示されている。
 - 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 きめ細かな交通
 - 良好な施設の保全と 機能向上
- ・重点施策として、以下の 3 つの視点からの施策が挙げられており、1) の視点から、地域の交通特性を踏まえ、自動車交通と公共交通の利便性を高めるために、TDM 等のソフト施策を含めて、鉄道網の充実や、鉄道駅へのアクセス改善等により移動圏域の拡大を図るとしている。
 - 1) 自動車交通と公共交通の調和、選択と集中、ストックの活用 ～交通ネットワークの強化～
 - 2) 環境・安全・安心の重点化 ～安全で安心な府民生活の実現～
 - 3) 生活者、来訪者の視点に立った交通まちづくり ～駅から広がる大阪再生～

●機能的な交通ネットワークの形成

自動車交通と公共交通による機能的な交通ネットワークを形成し、産業の競争力や観光・集客機能等の向上を図るため、「選択と集中」に基づく重点投資により、放射、環状方向の道路、鉄道などを整備強化します。

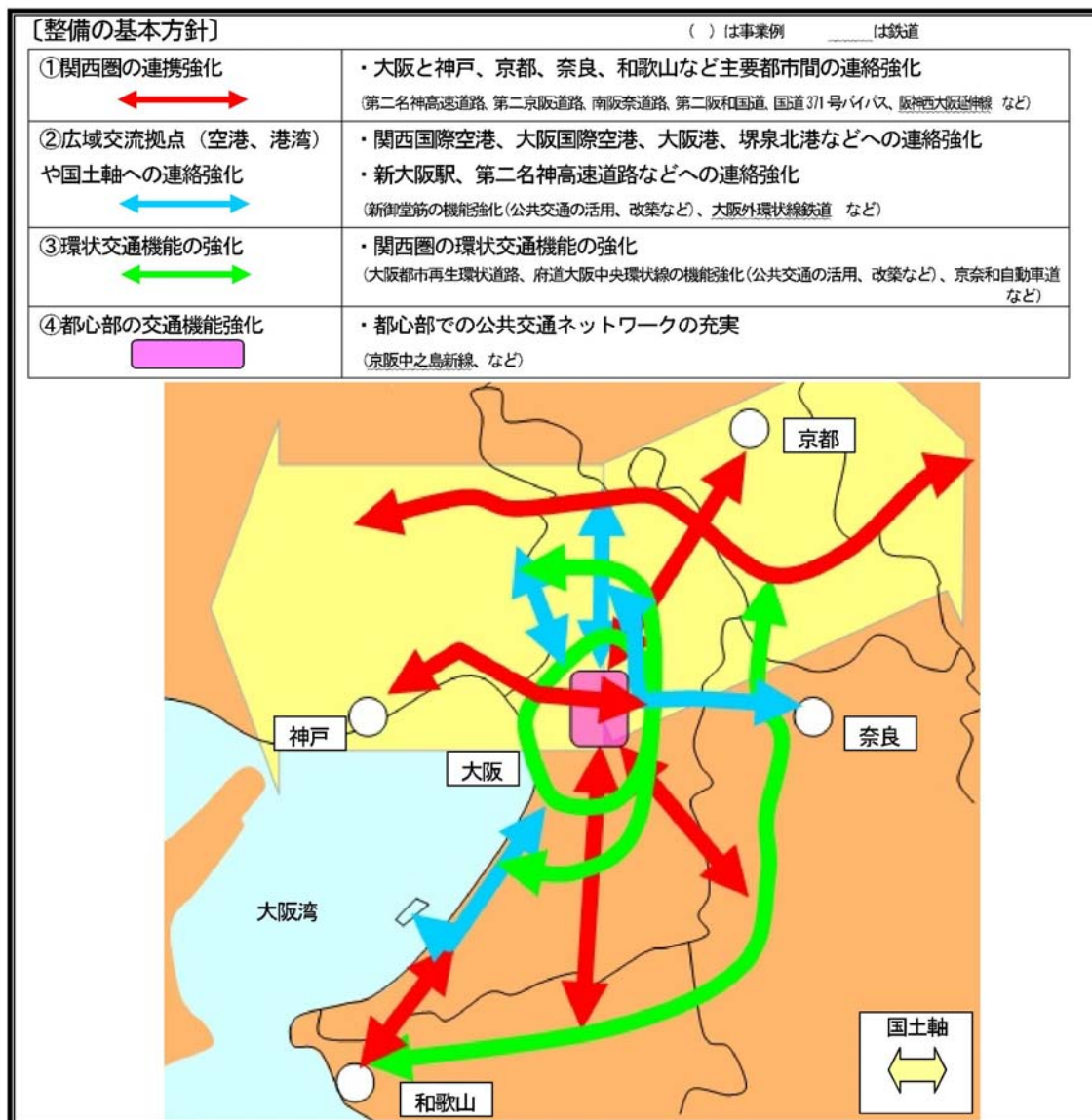


図 3-5 機能的な交通ネットワークの形成

●機能集約型都市構造の形成

都市核(都心エリア)、拠点(インナーエリア)、地域核(アウターエリア)、それぞれに必要な都市機能を適切に集積した「機能集約型都市構造」の形成を促進するため、都市核、拠点、地域核となる主要駅などへのアクセスを強化するとともに、まちづくりプロジェクトと連携した道路や鉄道などの整備を推進します。

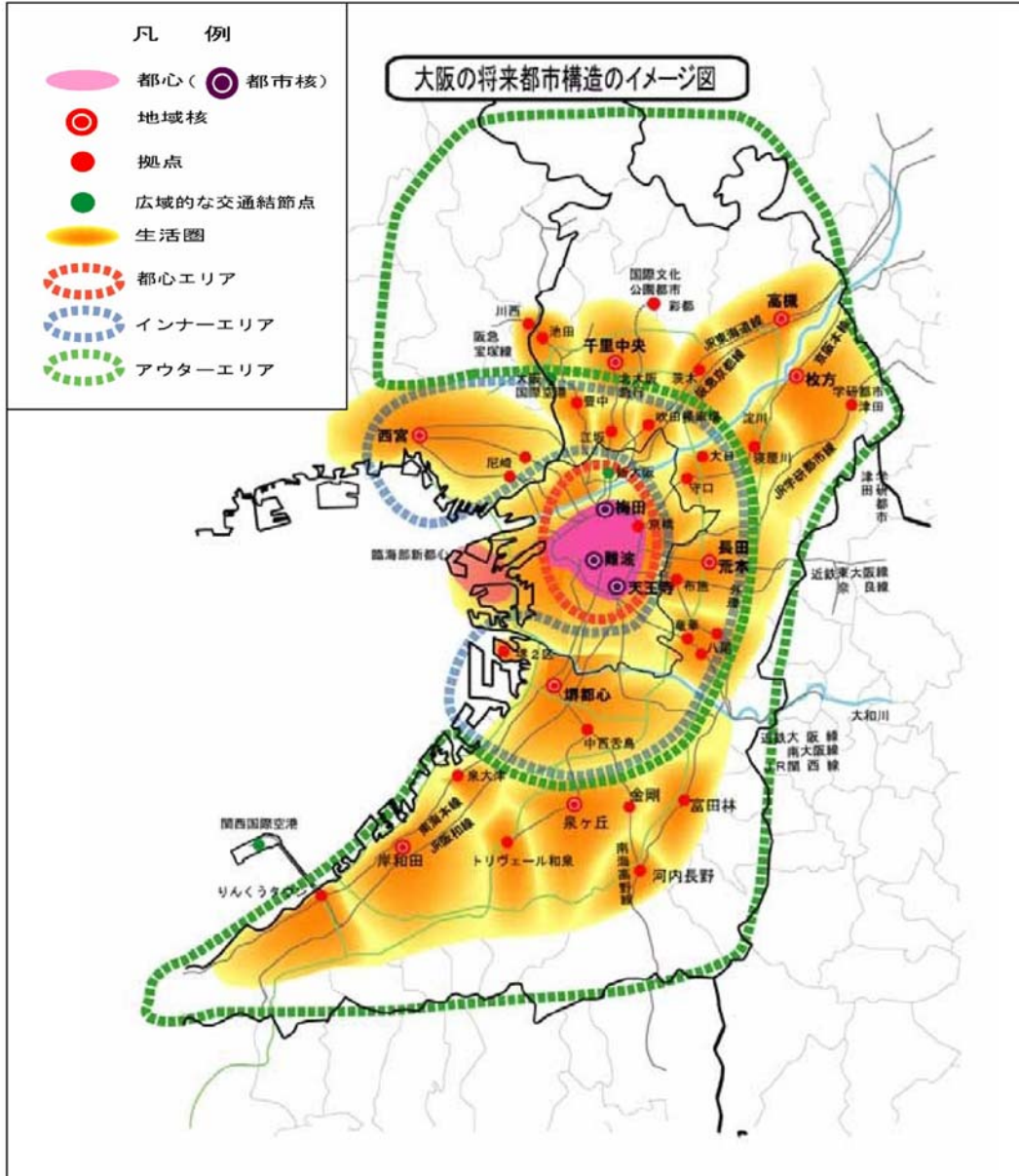


図 3-6機能集約型都市構造の形成

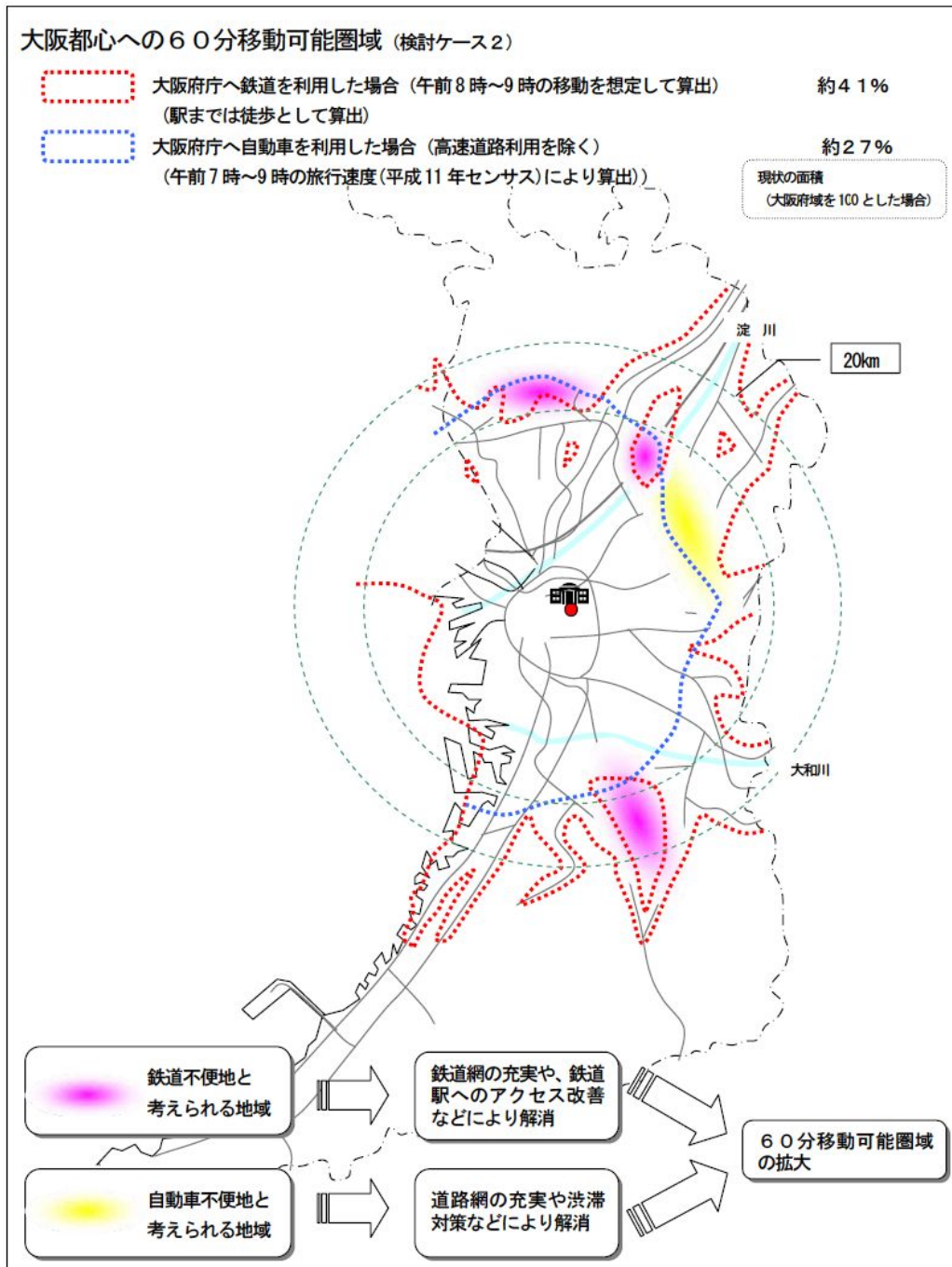
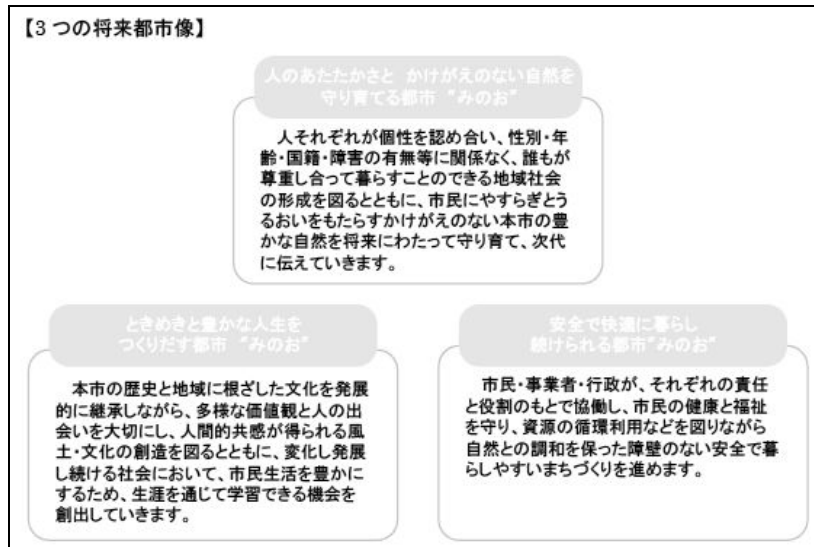


図 3-7 60分移動可能圏域の拡大

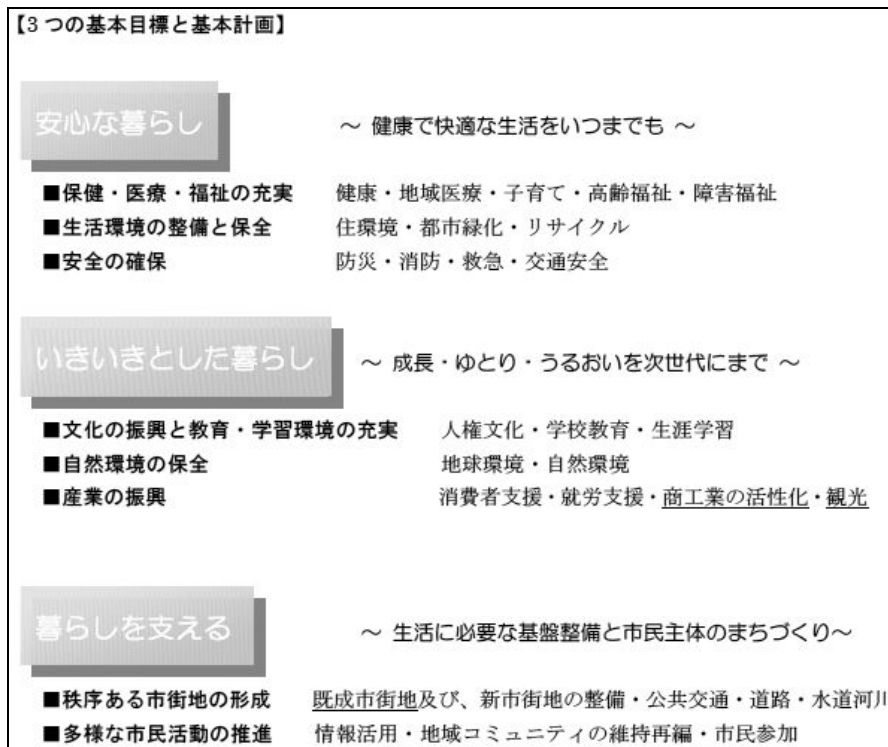
■第四次箕面市総合計画

- ・地方分権の推進、国際化や高度情報化の進展、少子高齢化、地球環境問題、経済の低迷への対応など、新たな社会経済情勢の変化を踏まえて、2001年～2010年（平成13年度～平成22年度）までを計画期間として策定した箕面市のまちづくりの指針である。
- ・将来都市像、基本目標、施策の大綱を示す「基本構想」と、施策の基本方針、体系及び、内容等を示す「基本計画」、さらに、基本計画で定められた事業計画を着実に実現するため、3年単位で策定する「実施計画」によって構成されている。
- ・現在は、第2期実施計画（平成16年度～平成18年度）まで策定されている。



(出典：箕面市中心市街地活性化基本計画)

図 3-8 箕面市総合計画 3つの将来都市像



(出典：箕面市中心市街地活性化基本計画)

図 3-9 箕面市総合計画 3つの基本目標と基本計画

3. 2 沿線でのまちづくり等の現況

(1) 面的開発・整備

- 箕面市における地域整備・開発事業としては、以下の事業が挙げられる。
- これらの事業により、人口の定着が進み、新たな交通需要が発生すると考えられる。

表 3-1 箕面市における面的開発・整備事業

事業名	事業期間	開発面積	計画人口
国際文化公園都市建設事業 (特定土地区画整理事業等)	平成6年9月8日～ 平成16年4月一部まち開 き	箕面市域 163.5ha	箕面市域 居住人口：11,000人 計画戸数：3,600戸 施設人口：4,800人
水と緑の健康都市建設事業 (特定土地区画整理事業等)	平成9年3月28日～ 平成19年春一部まち開 き予定	314.2ha	計画人口 9,570人 計画戸数 約2,900戸
箕面新都心整備事業 (萱野中央特定土地区画整理事業 等)	平成8年3月12日～ 平成15年10月一部まち 開き	22.6ha	2,300人
小野原西特定土地区画整理事業	換地処分：平成19年度	34.1ha	3,400人

なお、現在千里中央駅周辺地域では、都市再生緊急整備地域の第四次指定を受けて、千里中央地区再整備事業が進行中（平成22年度事業完了予定）であり、住宅や大型商業施設、病院、有料老人ホーム、保育所等が整備される予定となっている。

(2) 交通基盤整備

- 交通基盤の整備として、以下の事業が行われている（もしくは計画されている）。
- これらの整備により、箕面新都心は大阪圏における広域交通結節点としての性格が強くなるとともに、新御堂筋を經由して都心へ流入する自動車交通量の増加等の課題も発生すると考えられる。

表 3-2 箕面市に関連する交通基盤整備

事業名	概要
第二名神自動車道	【計画】 平成30年完成予定
国道423号バイパス（御堂筋線）整備	【事業中】 平成10年10月着工、平成19年春暫定2車線の供用開始予定
大阪モノレール彩都線の延伸	【事業中】 平成14年4月着工、平成19年春に彩都西駅まで開業予定
都市計画道路小野原豊中線の整備	【事業中】 平成19年度全線供用開始予定

(3) 地域の活性化・再生計画

中心市街地活性化

平成16年12月に、平成17年度(2005年度)～平成26年度(2014年度)までの10年間を計画期間とする箕面市中心市街地活性化基本計画が策定された。

中心市街地の将来像としては、「ベッドタウン」から「生活・交流都市」への発展が示されている。

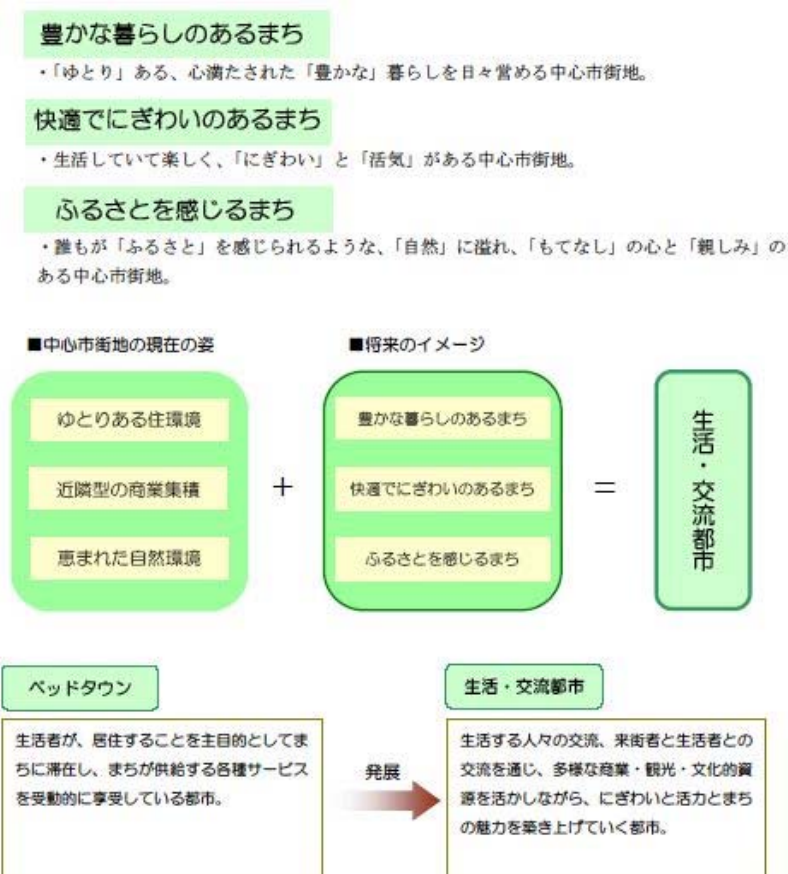


図 3-11 中心市街地の将来像

船場繊維卸商団地の再生

大阪船場繊維卸商団地は、昭和 45 年の開業以来、日本有数の繊維卸商団地として、活発な商業活動を展開してたが、繊維業界の不況や流通構造の変化等の影響を受け、同団地内で活動する企業においても、事業規模縮小、経営破綻が相次ぎ、その結果、「繊維卸商団地」の街並みになかったマンションや遊技施設等が増加し、まちの様相が急激に変化しつつある。

そこで、同団地の都市活力を取り戻すため、その現状を把握し、将来ビジョンを明確にすることを目的として、平成 16 年に「大阪船場繊維卸商団地における都市再生調査」が実施された。

本調査では、現状調査や団地内の企業及び来街者へのアンケート調査などを踏まえ、

- 繊維卸業を根幹としつつ、商業施設（小売）、ベンチャー企業など、それ以外の機能を誘致し、にぎわいを創出する
- まちづくりの目的に適合しない開発は、一定の誘導（規制）を図る
- 居住者の安心・安全（交通安全等）を確保する

を今後のまちづくりの基本方針としている。

(4) 商業施設の立地

延伸線の沿線には、比較的広い商圏を持つ商業施設が多数立地している。

これらの商業施設へのアクセス手段は、主に自家用自動車であるが、公共交通利用者のために千里中央駅等からのシャトルバスを運行している施設も多く、これらの利用者は北大阪急行線の延伸による逆輸送需要として期待できる。

表 3-3 商業施設の概要

商業施設名	商圏	入場者数	シャトルバス利用
箕面マーケットパーク VISOLA	吹田市や池田市など8市町を含む、半径約10キロメートル(約180万人) 箕面市：36.4% 豊中市：22.0% 吹田市：15.6% 茨木市、池田市：約11% } 近隣5市 約85%	年間856万人 (日平均2.3万人)	905人/日 分担率：3.8%
SSOK	北大阪地域、大阪市内で約8割 豊中市：23.5% 箕面市：16.3% 吹田市：15.8%	平日：約7,500人/日 休日：約19,000人/日	約18%
ニューム	大阪市：19% 豊中市：17% 箕面市：16% 吹田市：15% 池田市、茨木市：11% } 近隣5市 約60%	平日：約1,200人/日 休日：約2,200人/日	平日：約9% 休日：約6%
ビーバーワールド	豊中市：28% 箕面市：25% 吹田市：19% 池田市、茨木市：7% } 近隣5市 約80%	平日：約4,600人/日 休日：約7,800人/日	平日、休日：約4%

表 3-4 シャトルバスの運行状況

施設	運行時間帯	運行頻度
VISOLA(かやの中央)	8時～22時	昼間3本/時
SSOK(船場団地)	9時～19時	昼間8分間隔
ニューム(船場団地)	10時～17時	30分ごと
ビーバーワールド(船場団地)	9時～22時	1本/時

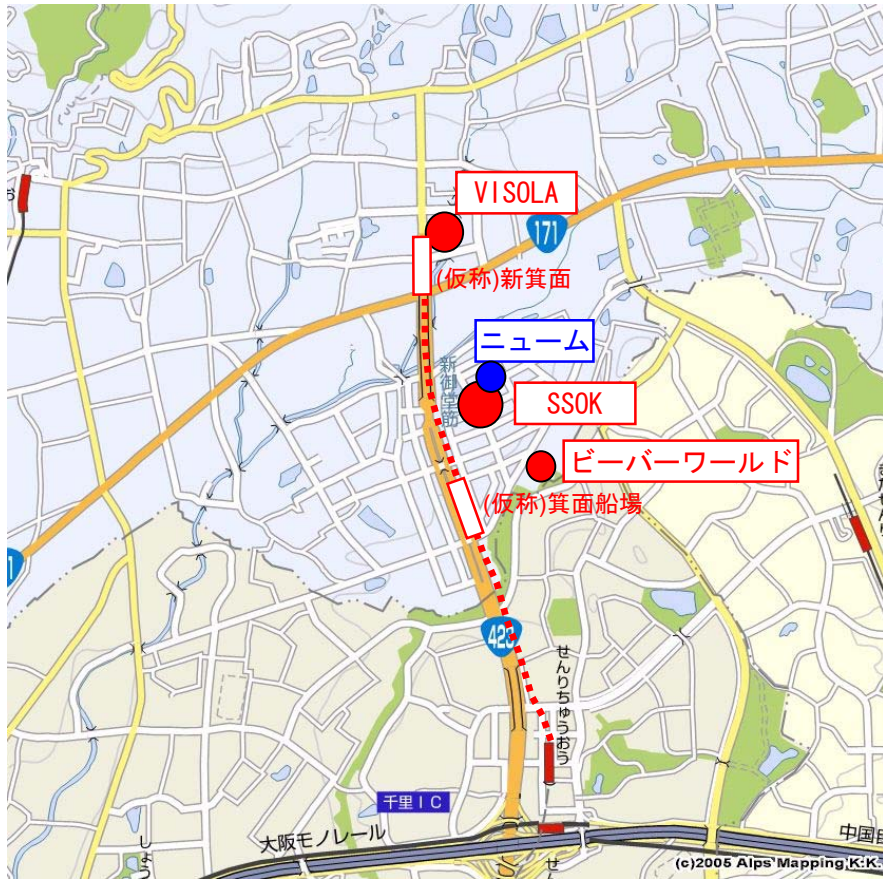


図 3-12 沿線の商業施設位置図

以下に、VISOLA の概要を示す。(その他の施設については資料を参照)

箕面新都心（箕面マーケットパーク VISOLA）

1) 箕面マーケットパーク VISOLA の概要

- 箕面マーケットパーク VISOLA は、「カルフル」を核として約140店のショップで構成される、関西最大級のオープンモール型複合ショッピングセンターであり、箕面市の推進する箕面新都心整備計画の核として、平成15年10月10日にオープンした。
- VISOLA は、平成17年度第25回大阪まちなみ賞の奨励賞を受賞した。大阪まちなみ賞は、個性と風格のある美しい都市景観づくりを進めていくために昭和56（1981）年度から実施されているもので、VISOLA がショッピングスペースとしてだけでなく、箕面の風景にとけ込み、自然と調和した憩いの場として、そのまちづくり、美しい都市景観づくりを評価されたものである。

表 3-5 VISOLA の概要

項目	内容
敷地面積・延床面積	敷地面積：37,466m ² 延床面積：107,037m ²
店舗面積・規模	店舗面積：43,135m ² 規模：地上3階～6階建計6棟
駐車場	約1,800台 別途公共駐車場約400台
テナント数	約140店舗（主要大型店舗：「カルフル」、「109 シネマズ箕面」、「ナムコランド」等）

《参考》大阪まちなみ賞の奨励賞を受賞した 箕面マーケットパークヴィソラ

第25回(2005年)

奨励賞

箕面マーケットパークヴィソラ



撮影者：(株)伸和

建築位置：箕面市西宿1及び坊島4

完成年月：2003年9月

主用途：物販店舗、飲食店舗、アミューズメント、駐車場、サービス施設、公共公益施設

建築主：東急不動産(株)

設計者：鹿島建設(株)

施工者：鹿島・イチケン・ハンシン共同企業体

＜講評＞

ヴィソオラ(生き生きとした空)と名付けられたこのマーケットパークは、単なるショッピングセンターではない。箕面の山並みを借景に、千里川沿いに緑豊かなランドスケープを展開する憩いの場でもある。官民が一体となったの努力がいっぱい実を結んでいる。

(審査委員 巽 正和)

出典：大阪府 HP

2) 商圈

- VISOLA の期待商圈は吹田市や池田市など 8 市町を含む、半径約 10 キロメートル(約 180 万人)であり、開業当初は年間来場者：約 800 万人、年間売上約 220 億円を見込んでいた。
- 2004 年 12 月の実査結果によると、箕面市からの利用が 36.4%と最も多く、次いで豊中市(22.0%)、吹田市(15.6%)の順となっている。茨木市、池田市も含めた箕面市+近隣 4 市で約 85%を占めている。

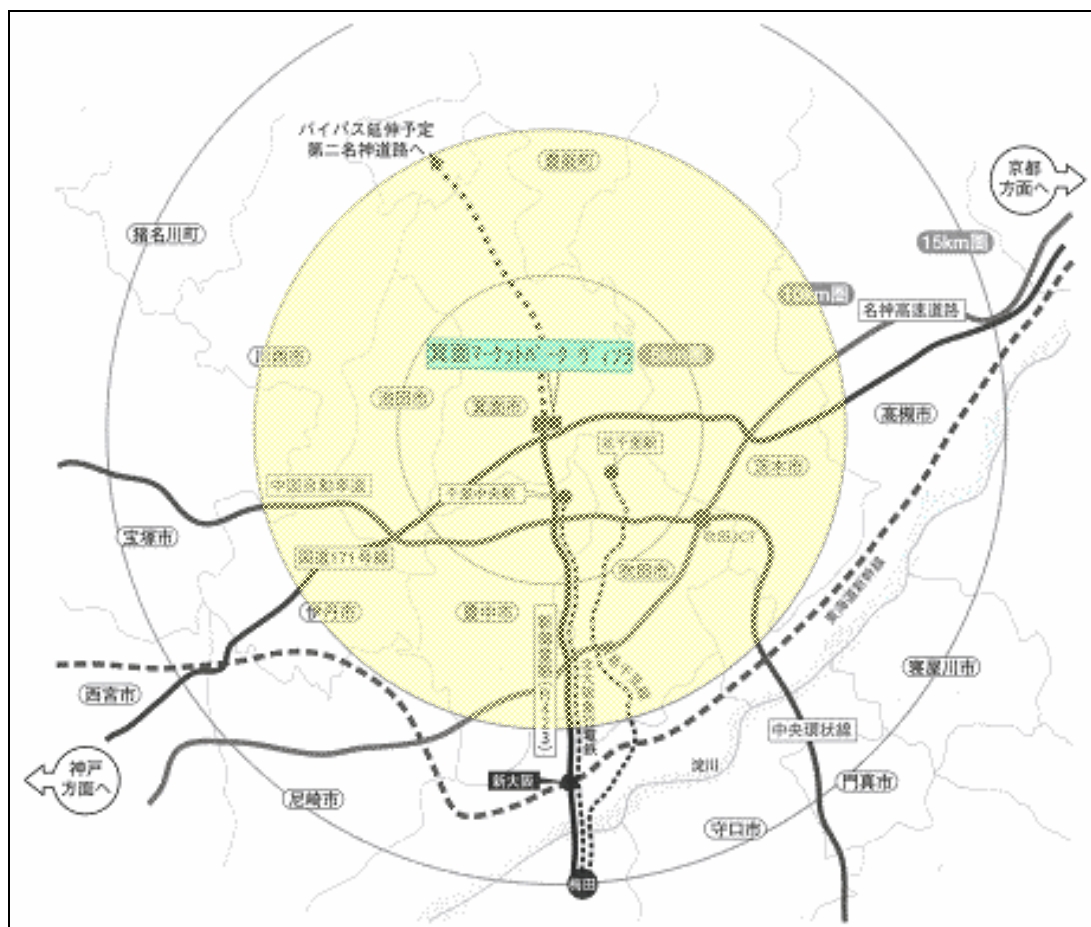


図 3-13 VISOLA の期待商圈 (半径 10km 圏)

表 3-6 来店客の居住地 (実査結果)

来店客の居住地	該当者数	割合	来店客の居住地	該当者数	割合
箕面市	314	36.4%	川西市	9	1.0%
豊中市	190	22.0%	宝塚市	7	0.8%
吹田市	135	15.6%	伊丹市	3	0.3%
茨木市	52	6.0%	尼崎市	2	0.2%
高槻市	23	2.7%	西宮市	5	0.6%
池田市	41	4.8%	神戸市	1	0.1%
摂津市	9	1.0%	兵庫県その他	3	0.3%
大阪市	25	2.9%	京都市	4	0.5%
枚方市	6	0.7%	長岡京市	1	0.1%
寝屋川市	1	0.1%	京都府その他	4	0.5%
守口市	1	0.1%	その他の県	4	0.5%
大阪府その他	23	2.7%		863	100.0%

3) 入場者数・利用手段

- VISOLA の入場者数は、開業 1 年目で年間 934 万人、2 年目で 856 万人(月平均 71.3 万人、日平均 2.3 万人)となっている。
- シャトルバスの利用者数は、25,000 人～30,000 人/月で推移しており、2 年目の平均は 27,160 人/月(905 人/日)である。なお、シャトルバスは千里中央からの往復利用に限っており、運賃は 210 円(片道分)、運行本数は、昼間帯で 1 時間に 3 本/片道である。
- これより、シャトルバスの分担率は、 $27,160 / 713,000 = 3.8\%$ となる。
- また、2004 年 12 月の実査結果によると、来店者(サンプル数: 883)の利用手段構成は、図の通りとなっており、自家用車の分担率が 8 割弱、バスの分担率は 7%程度となっている。なお、このバス利用にはシャトルバスおよび一般の路線バスの両方が含まれていると考えられる(詳細は不明)。

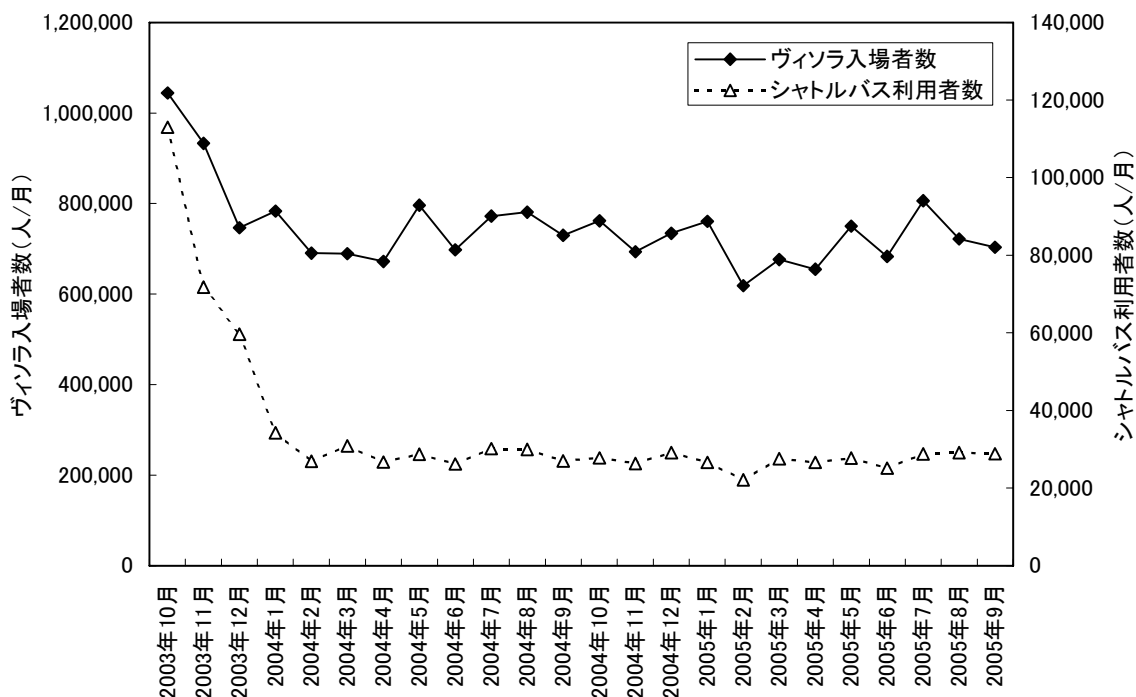


図 3-14 VISOLA の入場者数、シャトルバス利用者数の推移

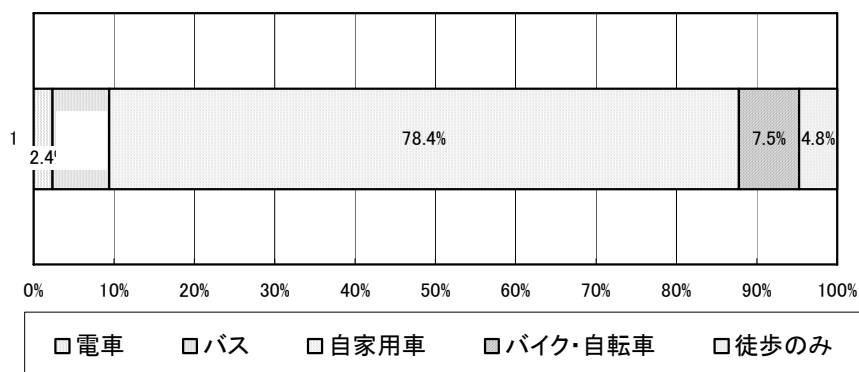
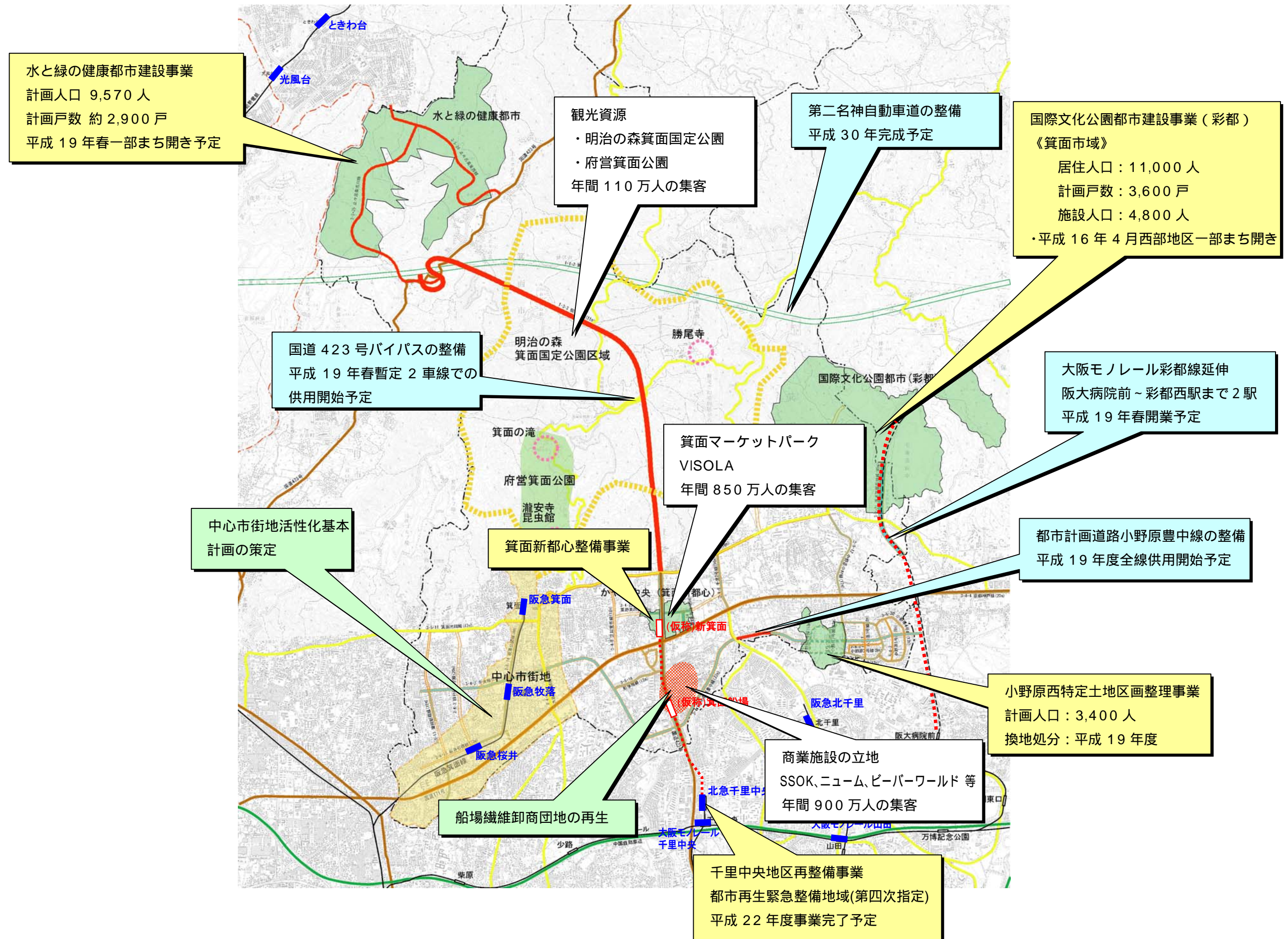


図 3-15 来店者の利用手段

その他の商業施設について（詳細は資料参照）

- SSOK（繊維総合卸機構）は、船場繊維卸商団地で1979年の開業以来、25年以上営業を行っている繊維・生活用品総合卸の企業である。会員数は約55,000店、休日は約2万人が来店し、最近5年の年商は340億円～320億円で推移している。

沿線でのまちづくり等の現況および事業スケジュールをまとめると、以下の通りとなる。



事業スケジュール

	事業期間	開発面積	計画人口	H4	H5	H6	H7	H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36	H37	H38	H39	H40											
				安成川流域下水道事業		都市計画道路整備																																													
国際文化公園都市建設関連事業 (特定土地区画整理事業等)	平成6年9月8日～平成16年4月一部まち開き	箕面市域 163.5ha	箕面市域 居住人口：11,000人 計画戸数：3,600戸 施設人口：4,800人	安成川流域下水道事業												都市計画道路整備																																			
				安成川流域下水道事業																																															
			定着人口→													60	180	525	1,005	1,305	1,605	2,010	2,520	3,120	3,825	4,635	5,550	6,345	7,140	7,800	8,400	9,000	9,600	10,500	10,800	11,000	11,000	11,000	11,000												
水と緑の健康都市建設関連事業 (特定土地区画整理事業等)	平成9年3月28日～平成19年春一部まち開き予定	314.2ha	計画人口 9,570人 計画戸数 約2,900戸	止々呂美東西線道路改良事業												猪名川流域下水道事業												公共下水道事業																							
			定着人口→														495	990	1,485	1,980	2,310	2,640	2,970	3,300	3,630	4,290	4,950	5,610	6,270	6,930	7,590	8,250	8,910	9,570	9,570	9,570	9,570	9,570	9,570												
箕面新都心整備関連事業 (萱野中央特定土地区画整理事業等)	平成8年3月12日～平成15年10月一部まち開き	22.6ha	2,300人	萱野特定土地区画整理事業																																															
			定着人口→												460	805	1,035	1,265	1,495	1,725	1,955	2,070	2,185	2,300	2,300	2,300	2,300	2,300	2,300	2,300	2,300	2,300	2,300	2,300	2,300	2,300	2,300	2,300	2,300	2,300	2,300										
小野原西特定土地区画整理事業	換地処分：平成19年度	34.1ha	3,400人																																																
			定着人口→																		227	453	680	907	1,133	1,360	1,587	1,813	2,040	2,267	2,493	2,720	2,947	3,173	3,400	3,400	3,400	3,400	3,400	3,400	3,400										
			定着人口計												460	805	1,095	1,940	3,237	4,668	5,920	6,892	7,968	9,150	10,307	11,568	13,265	15,067	16,748	18,430	19,977	21,463	22,950	24,210	25,770	26,070	26,270	26,270	26,270	26,270											
第二名神自動車道	平成30年完成予定																																																		
国道423号バイパス (御堂筋線)	平成10年10月着工 平成19年春供用予定	暫定2車線の供用									■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■										
国際文化公園都市モノレール	平成14年4月～平成18年度(予定)	阪大病院前～西センター駅まで												■	■	■	■	■	■	■	■	■	■																												
都市計画道路小野原豊中線	平成19年度全線供用開始予定													■	■	■	■	■	■	■	■	■																													

■ 近畿地方交通審議会答申第 8 号の目標年次

3.3 今後のまちづくりと交通体系の整備方針

(1) まちづくりの基本方向と都市交通政策の基本方向

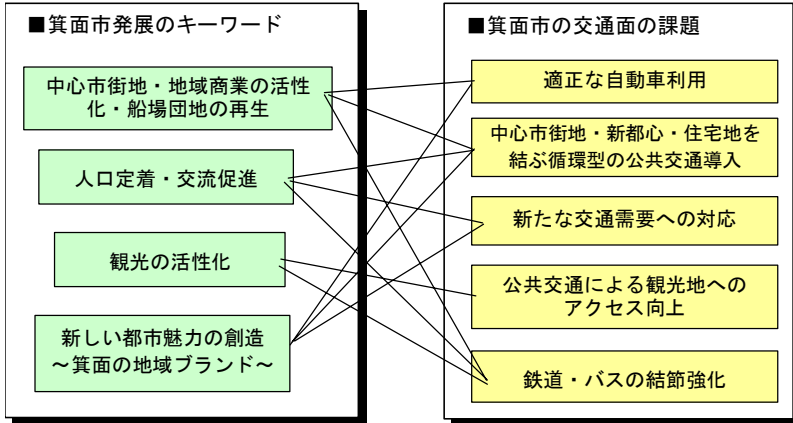
箕面市においては、全国的に人口の増加が鈍化もしくは減少傾向にある中で、人口の定着が着実に進んでいる。また、上位計画に基づき、これまで着実にまちづくりが進められてきた。箕面新都心、水と緑の健康都市、国際文化公園都市(彩都)などの大規模開発が進行中であり、国道423号バイパス、国際文化公園都市モノレールなど基盤整備も進んでいる。明治の森箕面国定公園、箕面大滝など、大阪府内でも屈指の観光資源も抱えている。かやの中央や船場団地にはポテンシャルを有する商業施設も立地している。このように、箕面市のまちづくりは着実に転換が図られてきた。しかし、中心市街地の衰退や商業の減速傾向、船場団地の活力低下、観光資源を十分に活かし切れていない、などの問題も存在している。

一方で箕面市は、大阪都心方向の交通流動が多く、都心との結びつきが極めて強い地域であるにもかかわらず、鉄道不便地域となっており、都心方面の交通需要に対して路線バスが千里中央までの輸送を担い、バス路線網は千里中央に対する一極集中型であり、市内を循環するバス路線網が不足している。そのため、公共交通の利便性が十分高いとは言えず、市民の満足度が低くなっている。また、箕面市は、市街化の歴史的経緯などから、大阪府内でも自動車への依存度が高い市町の一つとなっている。今後、開発の進展等により、都心方面への交通需要の増加が予想されるが、新御堂筋の道路混雑状況等を踏まえ、鉄道・バスの結節強化などにより公共交通の利用促進を図り、過度な自動車依存から脱却し、適正な自動車利用を図る必要がある。観光交通においても、観光期の交通渋滞等の問題が発生しているため、観光地への公共交通のアクセス向上を図る必要がある。

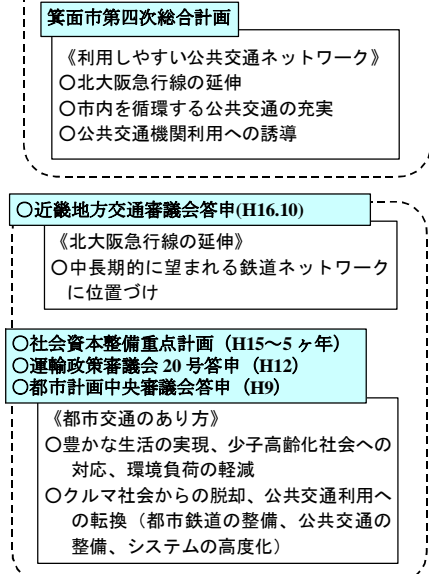
箕面のまちづくりは未だ途中段階にある。今後、箕面市が持続的に発展するためには、人口の増加や大規模開発、観光資源といったポテンシャルや箕面市の地域イメージを活かしながら、中心市街地やかやの中央、船場団地、そして千里中央も含めた地域が一体的に、高質で魅力的なまちづくりを行うことで、上記の問題を解決していくことが必要である。

このような、高質で魅力的なまちづくりのために、都市交通政策においては、「環境重視のまちづくり～環境負荷の少ない公共交通主体のまちづくり～」、「人間主体のまちづくり～自家用自動車に依存しないコンパクトなまちづくり～」、「新しい都市の魅力を創造するまちづくり～生活・交流都市の実現～」の基本方向にしたがって、まちづくりと一体となった交通サービスの提供や交通基盤整備を行っていくことが重要である。

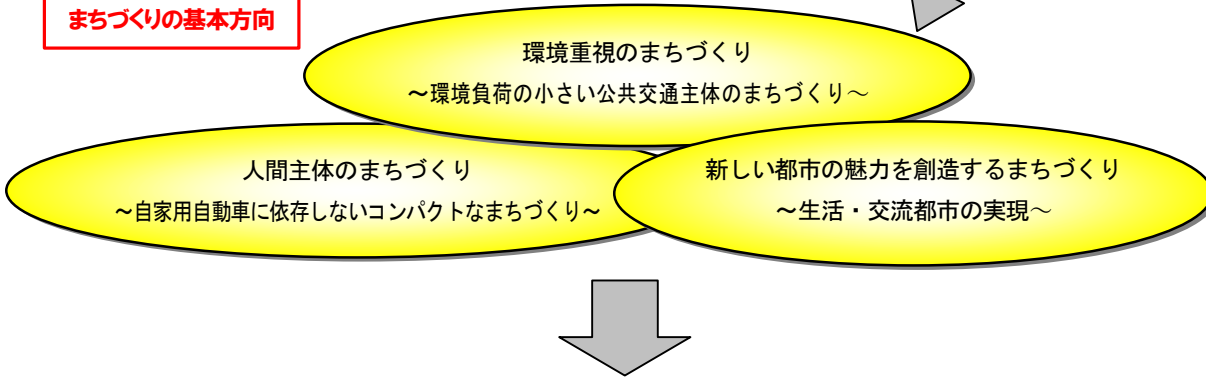
まちづくり・交通面の課題



上位計画

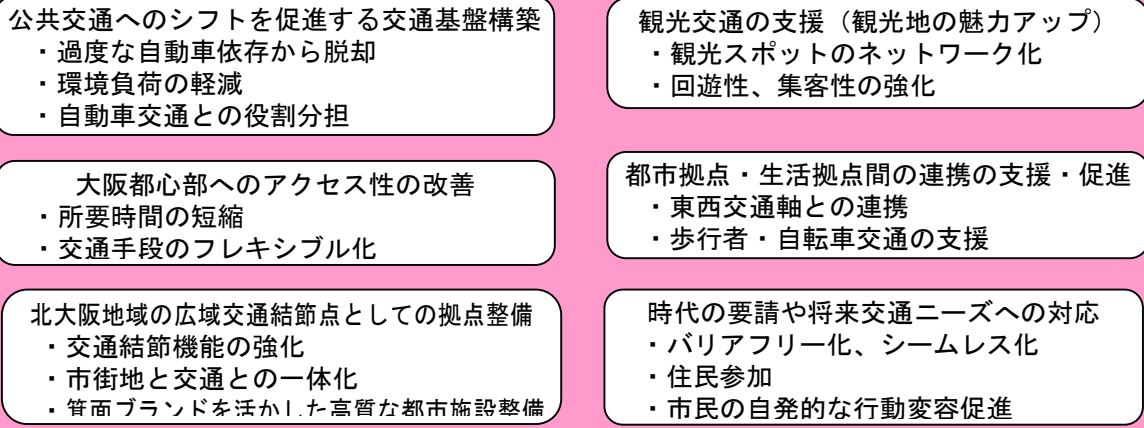


まちづくりの基本方向



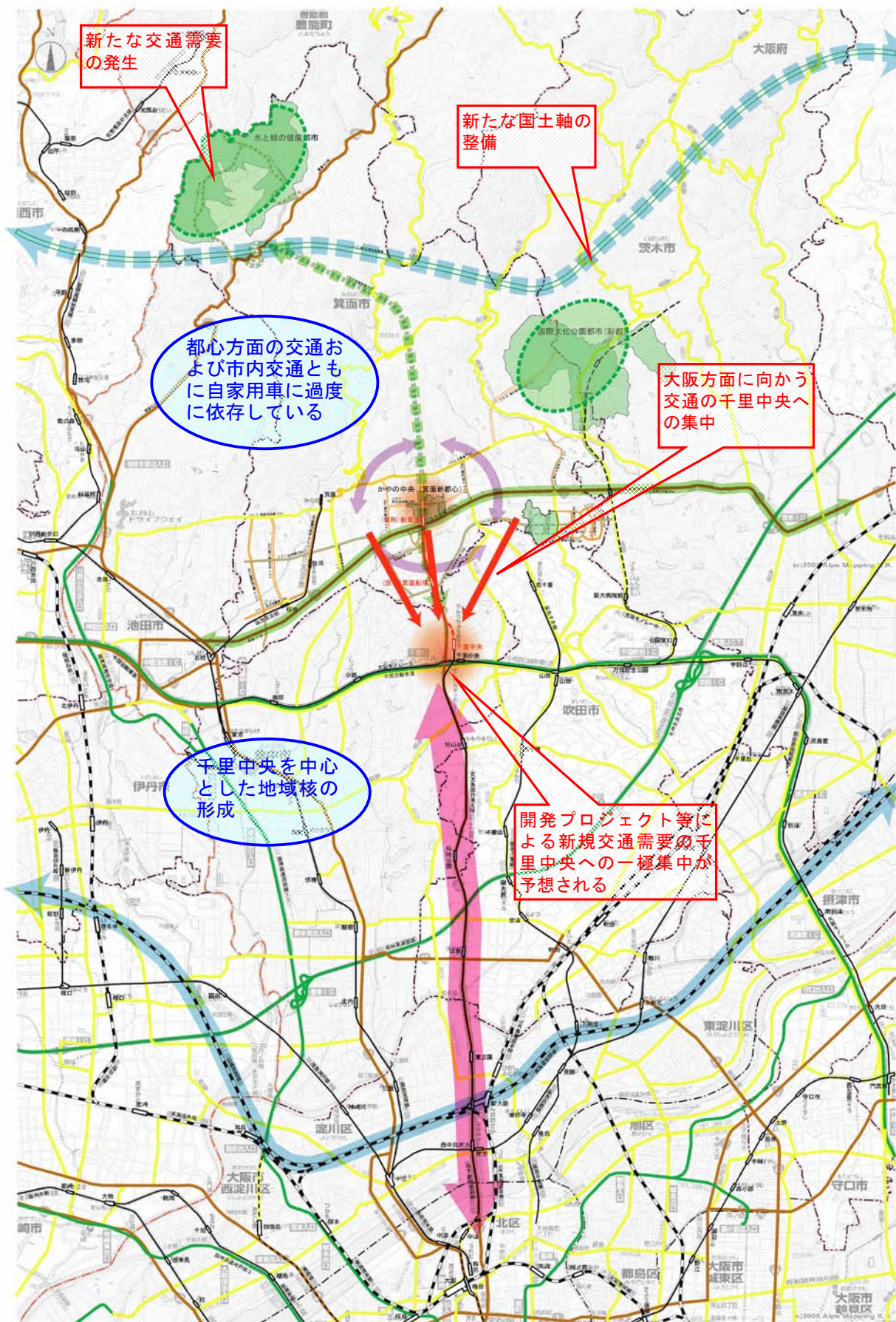
■都市交通政策の基本的方向

～まちづくりと一体となった交通サービス・交通基盤整備～

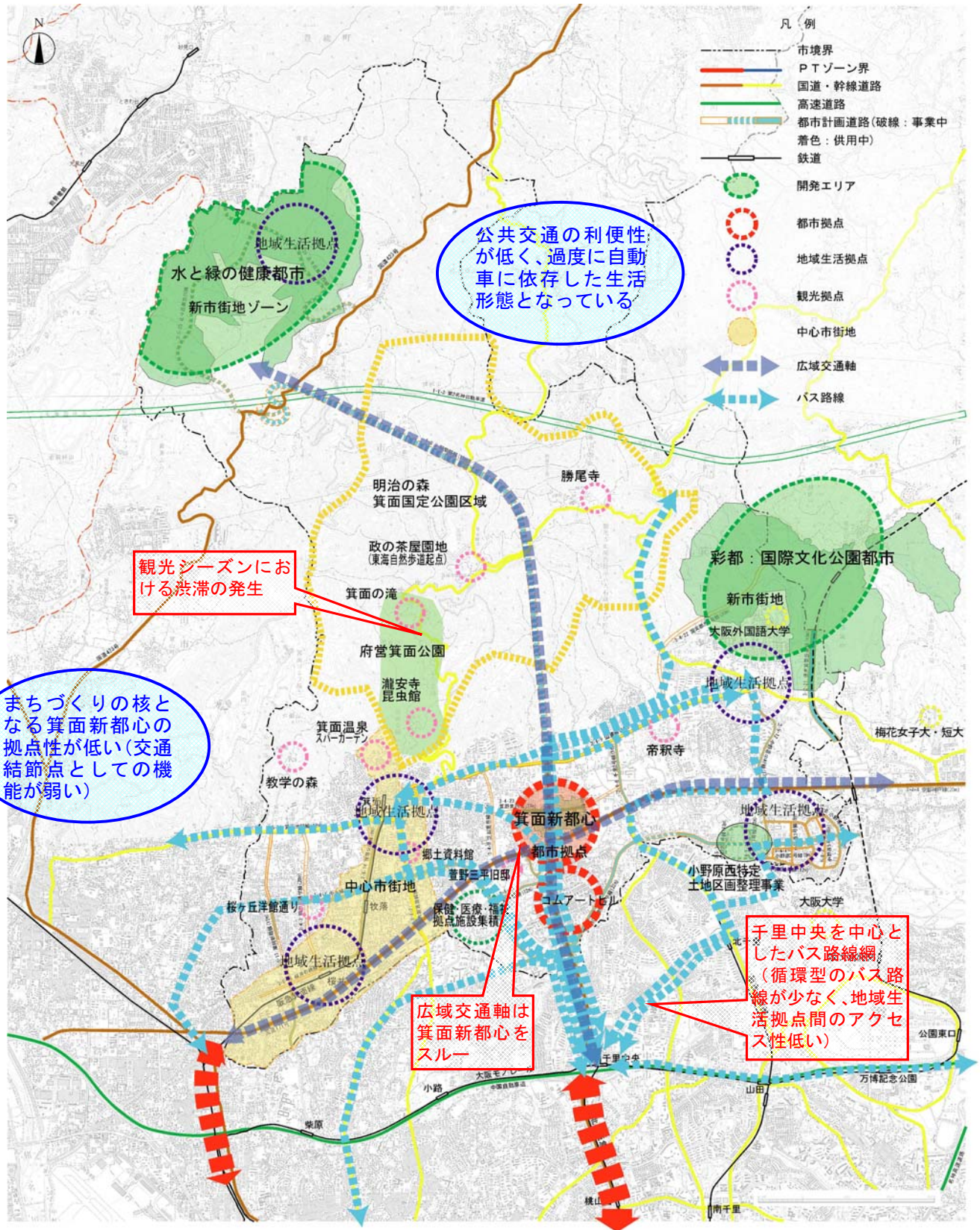


■現況の交通体系

①広域

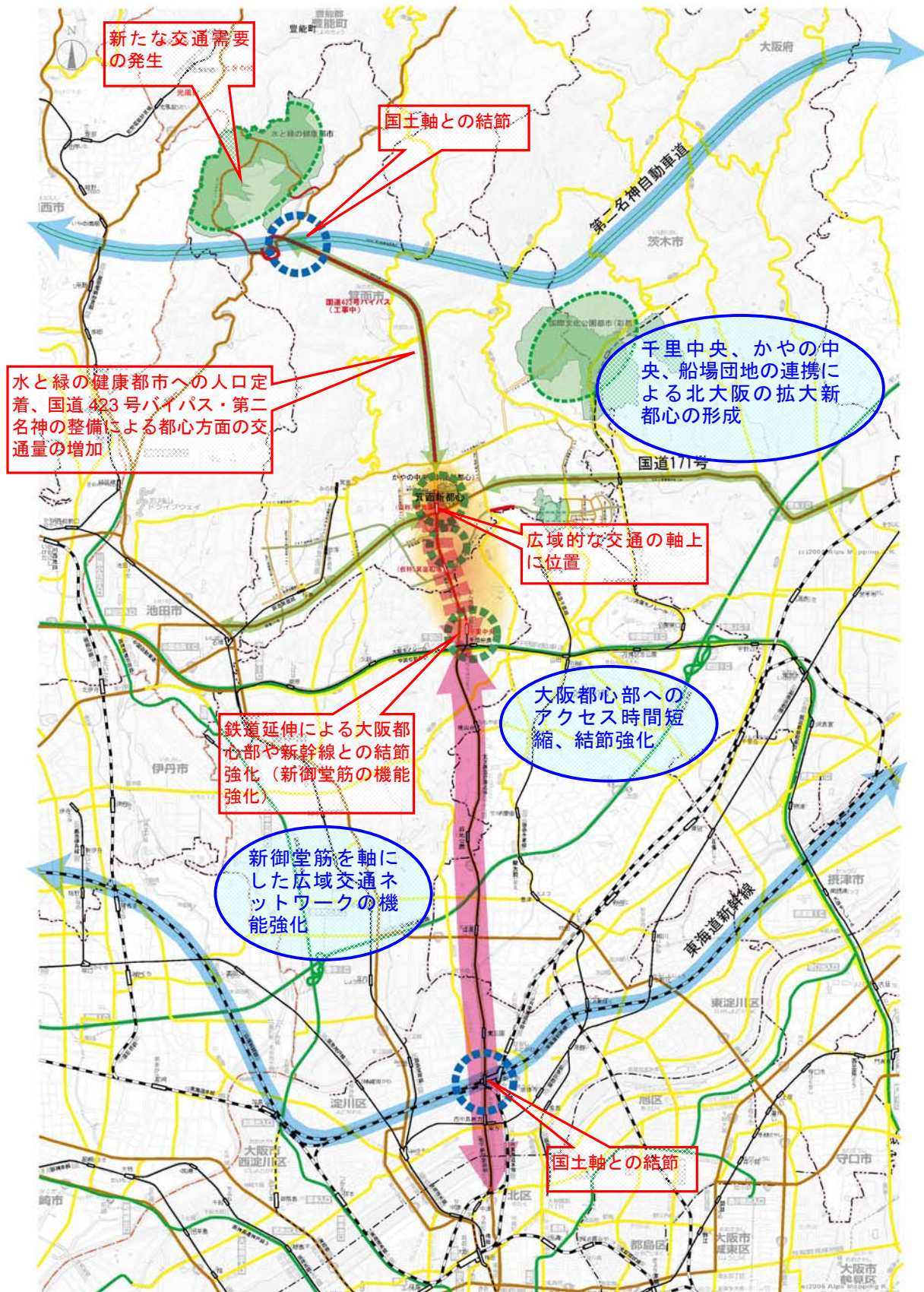


②箕面市域



■将来の交通体系

①広域



箕面市域

