

2. 上位計画の整理

■社会資本整備重点計画【平成 15 年 10 月 10 日】（概要）

- 我が国の社会資本整備は、国際競争力の強化、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、美しい国づくり等の観点から残された政策課題への重点的な取組が求められる。
- 社会資本整備事業を効果的かつ効率的に実施するためには、以下の視点からの改革が求められる。
 - ・事業評価の厳格な実施
 - ・技術開発等を通じたコストの縮減・事業の迅速化
 - ・地域住民等の理解と協力の確保
 - ・事業相互間の連携の確保
 - ・既存の社会資本の有効活用、ソフト施策との連携
 - ・公共工事の入札及び契約の適正化
 - ・民間資金・能力の活用
 - ・社会資本の整備における新たな国と地方の関係の構築
- 重点計画（自動車利用の適正化や鉄道・公共交通整備に関連する部分のみ）
 1. 暮らし～生活空間の充実等を通じた豊かな生活の実現～
 - (1) 少子・高齢化社会に対応したバリアフリー社会の形成等
 - ・バリアフリー化の推進（鉄軌道駅、バスターミナル、車両など）
 3. 環境～地球環境から身近な生活環境までの保全・創造～
 - (1) 地球温暖化の防止
 - ・公共交通機関の利用の促進（都市鉄道の整備、公共交通の整備）
 - ・渋滞対策等の推進（交通需要マネジメント施策）
 - (2) 都市の大気汚染及び騒音等に係る生活環境の改善
 - ・公共交通機関の利用の促進（都市鉄道の整備、公共交通の整備）
 - ・渋滞対策等の推進（交通需要マネジメント施策）
 4. 活力～国際競争力の強化、都市再生、地域連携や観光振興等を通じた、魅力と活力にあふれる経済社会の形成～
 - (3) 都市交通の快適性、利便性の向上
 - ・渋滞対策等の推進（交通需要マネジメント施策）
 - ・公共交通の利便性・信頼性向上（都市鉄道の整備、公共交通の整備、自由通路・駅前広場の整備等交通結節点の改善、バスロケーションシステム等の整備）

■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」）【平成 9 年 6 月 9 日】（概要）

1. 都市を巡る社会経済の動向と都市整備の基本戦略
 - ・「量的拡大から質的充実へ」、「連携と交流」、「公民の共同と役割分担」
2. 目指すべき都市のあり方
 - ・「安全な生活空間」、「環境と調和した空間」、「都市活力を創出する空間」、「個性的で魅力ある空間」、「多世代が安心して便利に暮らせるコミュニティ空間」、「人や情報が交流する空間」
3. 都市交通のあり方及び整備推進方策
 - (1) 都市交通施策の基本的方向性
 - ・利用者からの発想（モビリティの確保）と生活者からの発想（良質な環境の形成）
 - ・施策の総合的な展開（単に需要に応じて施設整備を進めるのではなく、オフピーク通勤や自家用車の相乗り促進等の 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を進め、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が必要）

(2) 総合的な都市交通のあり方

- ・都市交通には、徒歩、自転車、自動車、公共交通機関等のさまざまな手段があり、出発地から目的地までの移動は、これらの手段が連続的につながり合っていて行われている。このことから、都市交通施策を実施するに当たり、これら手段がそれぞれに充実したものとすると同時に、都市レベルや地区レベルで適切に組み合わせられ、総合的なシステムとなることが重要である。
- ・公共交通は、一定の需要がある地域や区間では、一般に通勤・通学等の大量の交通を処理できる定時制に優れた輸送効率の高い交通システムであると同時に、交通弱者にとっても不可欠の移動手段である。また、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。今後は公共交通を高齢者への対応や環境問題、都市活力の再生などの社会適用性も踏まえ、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」として位置づけ、公共交通のネットワークを充実させることが必要である。

(3) 自動車交通の円滑性確保と適正化

- ・生活ニーズの高度化・多様化と高齢化の進展に伴い、自動車が身近な日常の交通手段となっており、都市におけるモビリティを確保する上で基本となる交通手段としてとらえる必要がある。一方、都市における空間確保や環境保全のニーズが自動車利用の制約要因となっており、今後は道路や駐車場の整備を進めると同時に、公共交通との役割分担も含め、自動車利用の適正化を考える必要がある。

■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】(概要)

1. 21世紀初頭の交通政策の考え方

(1) 交通政策の基本目標

- ・少子高齢化の進展や経済の低成長化に伴い、交通需要に従来のような伸びが見込めないため、輸送力の確保が交通政策に占める比重は縮小しつつあり、これに対して、移動の快適性、輸送の効率性、環境との調和の確保や安全性の向上のような交通の質的側面の向上に対する要請が格段にその重みを増している。
- ・「モビリティの確保」を前提としつつも、「経済社会の変革に対応するとともに変革を促すモビリティの革新」を提言する。

(2) 都市圏の交通

- ・今や自動車に過度に依存しない都市と交通を目指す施策の選択の可能性を追求すべきである。

2. 重点課題に関する考え方

(1) 「クルマ社会」からの脱皮

- ・都市政策と交通政策とが連携し、TODの発想に立って限られた都市空間を高度利用し、都市機能の適正配置と都市内交通の充実とを一体的に進める「都市と交通の改造」を推進し、自動車に過度に依存しない都市と交通を実現する必要がある。

- まちの中核的な交通動線へのバス、LRT等の専用空間を有する公共交通軸の設定
- 公共交通や徒歩・自転車利用への転換(交通のバリアフリー化、ユニバーサル化、携帯情報端末等を通じた乗換情報の提供による乗換利便性の向上、汎用電子乗車券の導入の促進等のシームレス施策など)

(2) ITの活用による交通システムの高度化

- ・ITを活用した先駆的なシステムの開発・普及を先導することにより、陸海空にわたる交通システムの総合的な情報化を図り、交通事業の安全性、利便性、生産性の向上とサービスの多様化、交通インフラの利用効率の向上を進める必要がある。また、交通関連情報の提供等を通じて自家用乗用車を含めた交通機関間の競争を促進するとともに、TDM施策の導入を図る必要がある。

- ICカードを活用した汎用電子乗車券の導入や、総合交通情報提供システムの構築等による公共交通の乗り継ぎ利便性の向上など
- ETC等の導入、道路交通情報の提供、自動車の利用調整による自動車交通の円滑化

(3) 交通インフラの整備と活用

- ・港湾・空港へのアクセス道路の整備に代表される複数の交通インフラ間の連携の推進に従来以上に積極的に取り組み、マルチモーダルな交通システムを構築する必要がある。さらに、交通ターミナル開発と都市開発の連携等の多様な連携により、インフラ整備の効果を高めていく必要がある。

■近畿地方交通審議会答申第8号【平成16年10月8日】

第1章 近畿圏における交通をとりまく環境の変化と今後の交通の課題

- ・大都市都心部への円滑な移動とともに、各エリア間の円滑な交通を確保することが京阪神圏全体の発展のためにも、それぞれの都市の再生のためにもきわめて重要である。
- ・今後の交通の課題
 - ・公共交通機関の利用の促進（環境問題への対応、渋滞対策・交通事故減少のため、自動車交通の抑制と公共交通機関の利便性向上に取り組む）
 - ・地域の取り組み（公共交通機関が都市の装置として効果的に機能するためには、地方自治体・地域住民の発意と努力とともに、多岐にわたる関係者の意志決定を調整する仕組みが不可欠）
 - ・規制緩和への対応

第2章 鉄道サービスの改善、向上

1. 鉄道輸送の推移と健全な経営の確保

- ・鉄道輸送は、今後も減少すると予想される。
- ・経営の効率化とサービス向上に真摯に努力する事業者が、厳しい経営環境のもとで円滑な資金調達を行えるよう、政策金融も含め適切な支援措置を講じていくべきである。
- ・採算の悪化している路線については、地域において関係者が協議し存続等の判断をするが、その際には路線単独の採算性のみでなく、地域全体に与える便益も含めて検討することが望まれる。

2. 鉄道の活性化

- ・鉄道の利便性・快適性向上、鉄道を活用したまちづくりやTDM施策等の取組を進める上で、国は関係者間の円滑な調整を進め、地元の取組を支援・推進することが重要である。
- ・駅およびその周辺地域を鉄道と都市の融合空間としてとらえ、「憩い、うるおい、集い、にぎわいを楽しむ良好な生活空間」を実現するために環境整備を進めることが必要である。

3. 既存の鉄道施設の改良と新規路線の整備

- ・京阪神圏においては、現在の鉄道ネットワークをさらに質の高いネットワークに改善し、都市の装置として最大限効果的に機能させることが強く求められている。
- ・社会情勢の変化等を踏まえ、既存の鉄道施設の改良等により鉄道ネットワークの高度化を目指すことが重要である。その上で、例えば新たな開発需要に対応した路線等、必要な新規路線を検討することが必要である。
- ・整備を円滑に進めるにあたっては、支援制度の充実、拡大を検討すべきである。

第3章 バス、タクシー、水上交通の活性化

1. バスの活性化

- ・オムニバスタウンの整備、バス優先レーン・専用レーンの実効性の確保、公共車両優先システム（PTPS）の導入などにより、バスの利用環境を改善していくことが必要である。
- ・バス路線がなくても、地方自治体がまちの活性化や福祉対策等の観点から、バスによる輸送手段の確保が必要と判断した場合には、コミュニティバスの運行について検討するべきである。

第4章 利用者への働きかけによる適切な交通手段の選択

1. 個人の交通行動への働きかけ（モビリティマネジメント）の必要性

- ・自家用車利用は個人の習慣による部分が多いので、個々人を対象に、公共交通機関の利用が有益であること等を効果的に伝える施策に取り組む必要がある。

2. 働きかけの具体的方策

- ・広報活動などにより広く社会一般に訴えかける方法、各個人に対して個別のアドバイスを行う方法等、様々な方法があり、効果的な手法を確立していくことが必要。

■第四次箕面市総合計画における都市交通政策関連計画

表 2-1 第四次箕面市総合計画における都市交通政策関連計画

	項目	内容抜粋
基本構想	第2章 人口と土地利用 第2節 土地利用 3. 都市の骨格	(1) 都市軸 広域都市軸：国道171号、国道423号(バイパス含む)、茨木箕面丘陵線沿道 生活都市軸：山麓線、牧落公園線、豊中亀岡線、箕面池田線、中央線、小野原豊中線、桜井石橋線、小野原中村線、萱野東西線、止々呂美東西線沿道 国土軸：第二名神高速道路 (2) 拠点 都市拠点：箕面新都心周辺地区 地域生活拠点：箕面地区、桜井地区、小野原地区、粟生地区、センター地区 水と緑の健康都市、彩都：国際文化公園都市
	第4章 リーディングプラン 第2節 箕面新都心	・21世紀の箕面のまちづくりを先導し、活気と魅力ある新たな都市拠点として、商業施設や情報サービスの集積、広域的な文化交流の拡大等によるにぎわいを生み出す。 初動期：まちづくりの呼び水となる多機能型の商業集積誘導 住宅の張り付きによる新しい市民の迎え入れ 発展期：中心街区の集客施設を中心にまちの姿を形成 交通網や情報網の整備による広域交流の活発化 成熟期：北大阪急行線の延伸実現によるまちのリニューアル
基本計画	第1部 安心な暮らし 第1章 保健・医療・福祉の充実 第3節 高齢福祉の充実 4. 施策の内容	(1) 地域に根ざした福祉サービスの展開 ・全ての市民が年齢や性別、障害の有無にかかわらず自己の意志で地域で暮らすことができるよう、ハード・ソフトの両面から各種福祉サービスを展開する。 (3) 高齢者の自立生活への支援 ・介護予防サービスの充実(外出支援サービスなど)
	第2部 いきいきとした暮らし 第3章 産業の振興 第3節 産業の活性化 4. 施策の内容	(2) 観光環境の整備 ・史跡や文化財を組み込んだ観光コースの整備に際しては、環境に配慮した交通対策を講じる。
	第3部 暮らしを支える 第1章 秩序ある市街地の形成 第2節 公共交通機関の整備 2. 基本方針	・市街地整備とあわせたモノレールや北大阪急行線延伸等の取組を進めるとともに、鉄道駅を拠点とした駅前広場、バス路線網の整備を進め、市民が利用しやすい公共交通ネットワークの整備を目指す。 ・公共施設等を中心に市内を循環する公共交通の充実を図る ・環境保全の観点から、低公害自動車の普及促進とともに、公共交通機関利用への誘導を図り、環境への負荷の少ない交通体系を形成する。

3. 沿線に立地する商業施設の概要

船場団地 (SSOK)

1) SSOK の概要

➤ SSOK (繊維総合卸機構) は、1979 年に箕面市南部の船場繊維卸商団地において開業した繊維・生活用品総合卸の企業である。SSOK 周辺の位置図および概要を以下に示す。

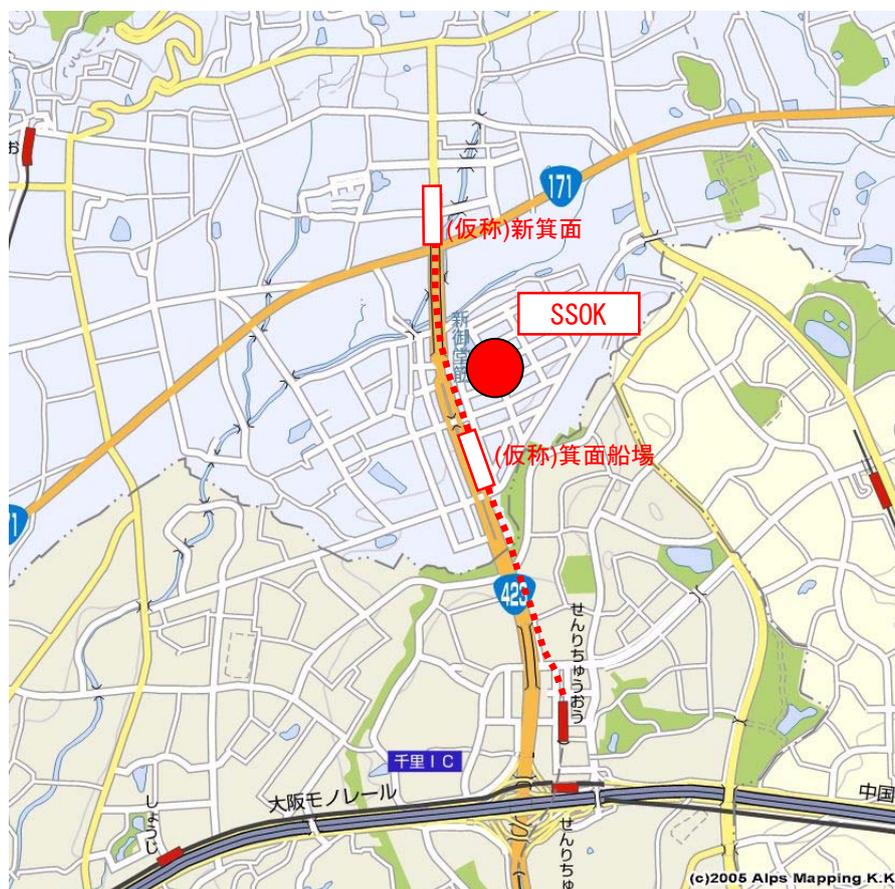


図 3-1 SSOK 位置図

表 3-1 SSOK (繊維総合卸機構) の概要

項目	内容
入り込み客数 (日平均)	平日：約 7,500 人 休日約 19,000 人 (主要店舗である 1 番館ゲートでのカウント結果。同一利用者による複数施設の重複利用はカウントしていない) (全売上に対する 1 番館の売上の割合 70~75%)
駐車場利用台数	平均 2,100 台/日 (契約台数 1,650 台, 通常利用 1,100 台)
駐車場利用時間	平均 2.5 時間
会員数	55,000 店 (DM配布枚数 210,000 件)
会員属性	登録/男性：女性=8：2 来店/男性：女性=3：7
会員の利用頻度	平均 2 回/月
千里中央駅からの送迎バスの利用状況	総入り込み客数のうち約 18% (平休で大きく変わらないが、平日の方が若干バス利用が多い)
従業員の居住地	北摂はあまり多くない。大阪市内、阪神地域が多い。
通勤手段	自動車、バイクの利用が多い 社員用駐車場 (自動車：220 台 バイク：80 台)
施設規模 (総売場面積)	9,000 坪

出典：SSOK 平成 14 年度ヒアリング結果

2) 商圏

- SSOK 利用者の居住地は、豊中市（23.5%）、箕面市（16.3%）、吹田市（15.8%）で半数以上を占める。
- 利用者の居住地は北大阪地域、大阪市内で約8割を占めるため、SSOK の主な商圏は北大阪地域、大阪市内であると考えられる。

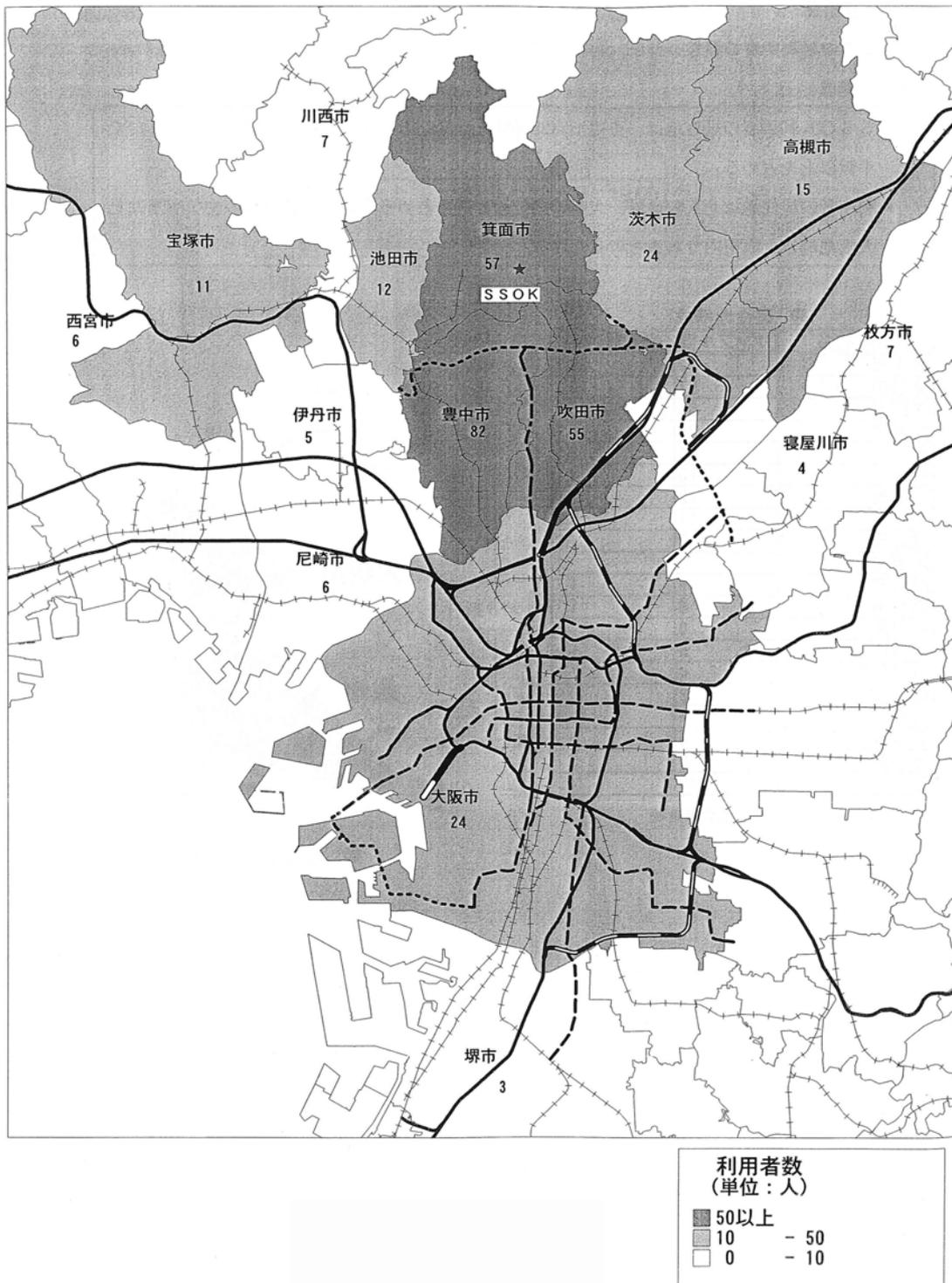


図 3-2 SSOK 利用者の居住地分布

3) 利用手段

- 自動車の利用率は全体で約 56%である。サンプル数が 10 人以上かつ自動車利用が 6 割以上の市（吹田市、高槻市、宝塚市、池田市）は、いずれも幹線道路の配置と関係があると考えられる。
- 鉄道の利用率は全体で約 20%である。大阪市内が 46%と高い。鉄道利用率が高い理由としては、北大阪急行線（地下鉄御堂筋線）の利用し易さが考えられる。
- 近隣の茨木市、吹田市、宝塚市などからも鉄道利用が 25%前後ある。

表 3-2 SSOK 利用者の居住地別利用手段

市町村名	行政コード	徒歩	自転車	バイク (原付を含む)	路線バス	タクシー	自動車	地下鉄 (北大阪急 行線)*1	モノレール	【再掲】 鉄道 *1、*2計	その他	不明	合計
豊中市	27203	6	2	4	10	0	39	9	1	10	1	10	82
箕面市	27220	7	2	8	4	0	31	0	0	0	0	5	57
吹田市	27205	0	0	1	3	0	35	9	4	13	0	3	55
大阪市	27100	0	0	0	0	0	10	10	1	11	2	1	24
茨木市	27211	0	1	0	2	0	13	1	4	5	0	3	24
高槻市	27207	0	1	0	0	0	10	2	0	2	1	1	15
池田市	27204	0	0	0	0	0	9	0	0	0	1	2	12
宝塚市	28214	0	0	0	0	0	8	1	2	3	0	0	11
枚方市	27210	0	2	0	0	0	3	1	1	2	0	0	7
川西市	28217	0	0	0	0	0	6	1	0	1	0	0	7
尼崎市	28202	0	0	1	0	0	3	2	0	2	0	0	6
西宮市	28204	0	0	0	0	0	3	2	0	2	0	1	6
伊丹市	28207	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	5
寝屋川市	27215	0	0	0	0	0	2	0	2	2	0	0	4
京都市	26100	0	0	0	0	0	1	0	1	1	1	0	3
堺市	27201	0	0	0	0	0	2	1	0	1	0	0	3
豊能町	27321	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	3
その他・不明	—	1	0	0	0	0	11	7	3	10	1	2	25
合計	—	14	8	14	19	0	194	46	19	65	7	28	349
構成比(%)													
豊中市	27203	7%	2%	5%	12%	0%	48%	11%	1%	12%	1%	12%	100%
箕面市	27220	12%	4%	14%	7%	0%	54%	0%	0%	0%	0%	9%	100%
吹田市	27205	0%	0%	2%	5%	0%	64%	16%	7%	24%	0%	5%	100%
大阪市	27100	0%	0%	0%	0%	0%	42%	42%	4%	46%	8%	4%	100%
茨木市	27211	0%	4%	0%	8%	0%	54%	4%	17%	21%	0%	13%	100%
高槻市	27207	0%	7%	0%	0%	0%	67%	13%	0%	13%	7%	7%	100%
池田市	27204	0%	0%	0%	0%	0%	75%	0%	0%	0%	8%	17%	100%
宝塚市	28214	0%	0%	0%	0%	0%	73%	9%	18%	27%	0%	0%	100%
枚方市	27210	0%	29%	0%	0%	0%	43%	14%	14%	29%	0%	0%	100%
川西市	28217	0%	0%	0%	0%	0%	86%	14%	0%	14%	0%	0%	100%
尼崎市	28202	0%	0%	17%	0%	0%	50%	33%	0%	33%	0%	0%	100%
西宮市	28204	0%	0%	0%	0%	0%	50%	33%	0%	33%	0%	17%	100%
伊丹市	28207	0%	0%	0%	0%	0%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	100%
寝屋川市	27215	0%	0%	0%	0%	0%	50%	0%	50%	50%	0%	0%	100%
京都市	26100	0%	0%	0%	0%	0%	33%	0%	33%	33%	33%	0%	100%
堺市	27201	0%	0%	0%	0%	0%	67%	33%	0%	33%	0%	0%	100%
豊能町	27321	0%	0%	0%	0%	0%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	100%
その他・不明	—	4%	0%	0%	0%	0%	44%	28%	12%	40%	4%	8%	100%
合計	—	4%	2%	4%	5%	0%	56%	13%	5%	19%	2%	8%	100%

※SSOKの無料送迎バス利用者については、送迎バスの前の交通手段を示す

4) 送迎バス利用

- 送迎バスは、9時～19時で運行されており、10時台から16時台までは8分間隔のピストン運行を行っている。
- 実態調査結果では約3割は送迎バスを利用しており（ヒアリング結果では約18%）、送迎バス利用者の送迎バスの前の交通手段は、地下鉄（北大阪急行線）で43.4%、モノレールで17.9%となっている。ついで、路線バスと送迎バスを乗り継ぐ利用も約14%存在する。
- アンケート結果および、ヒアリング結果を踏まえ、送迎バス利用者を約2割と想定すると、SSOKの送迎バス利用者は、平日：約7,500人×0.2=約1,500人/日、休日：約19,000×0.2=約3,800人/日となる。うち鉄道（北大阪急行もしくは大阪モノレール）利用者は約6割であり、平日：約1,500人/日×0.6=約900人/日、休日：約3,800人/日×0.6=約2,280人/日程度と考えられる。
- 送迎バスを利用しなかった場合は、自動車利用がほとんどを占める（約80%）。

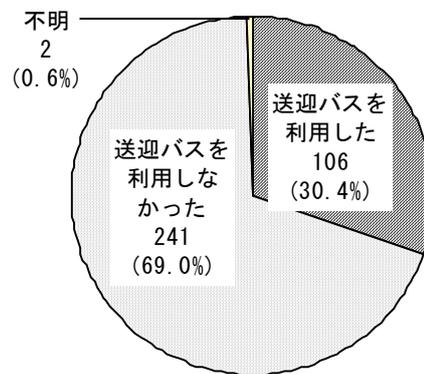


図 3-3 送迎バスの利用

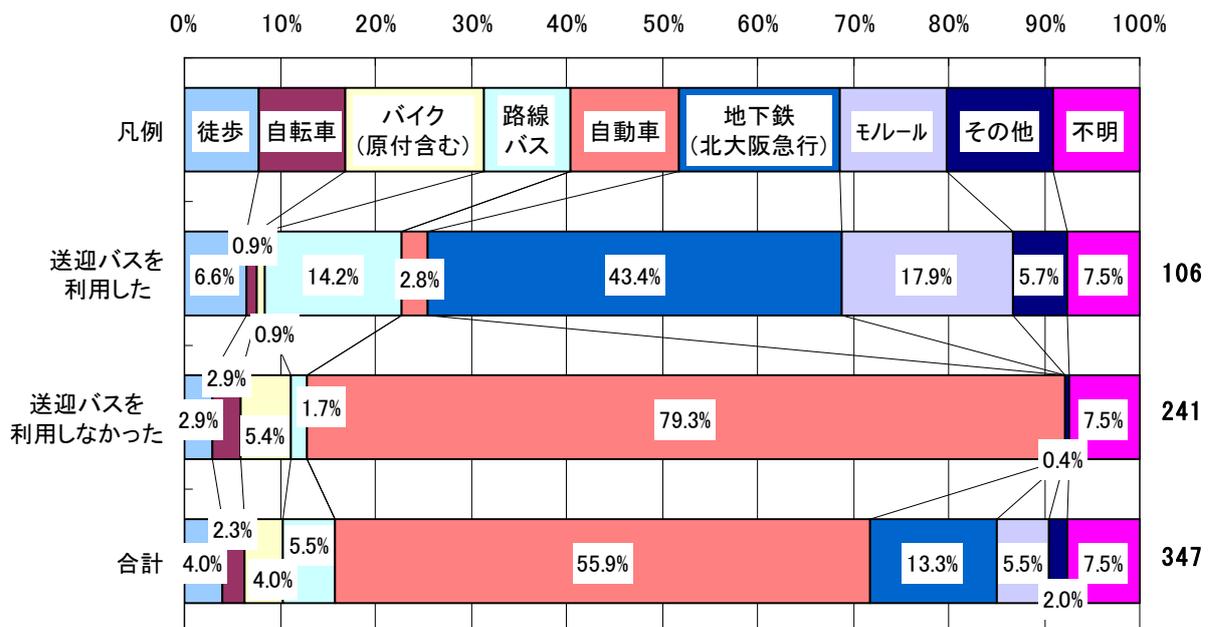


図 3-4 送迎バス利用の有無と利用手段

船場団地（ニューム）

- ニュームは、SSOK と同様の会員制の繊維・生活用品総合卸店である。
- 利用者の居住地は、近隣 4 市で約 60%をしめるが、大阪市も約 20%ある。
- 1 日平均入込客数は、平日：約 1,200 人、休日：約 2,200 人である。
- シャトルバスは、10 時～17 時に運行されており、運行本数は 30 分に 1 本である。シャトルバスの利用割合は、平日で約 9%、休日は約 6%となっている。
- 入込客の利用交通手段は 8 割以上（休日は 9 割以上）が自家用自動車である。



図 3-5 ニューム位置図

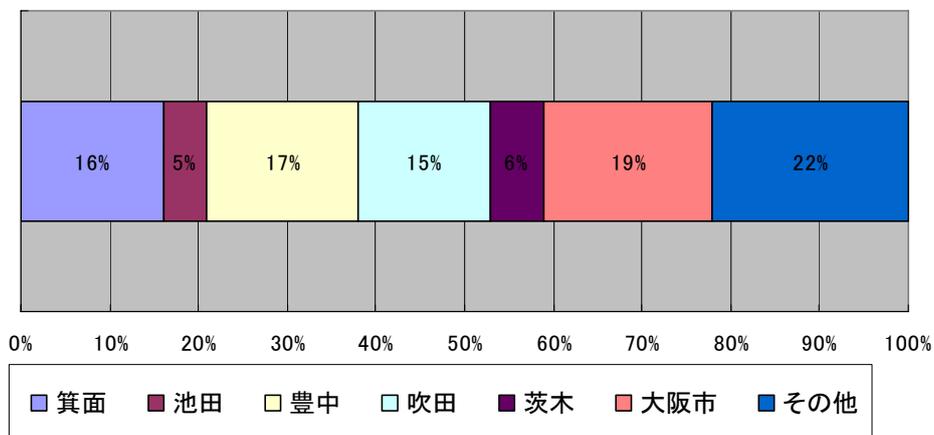


図 3-6 入込客の居住地

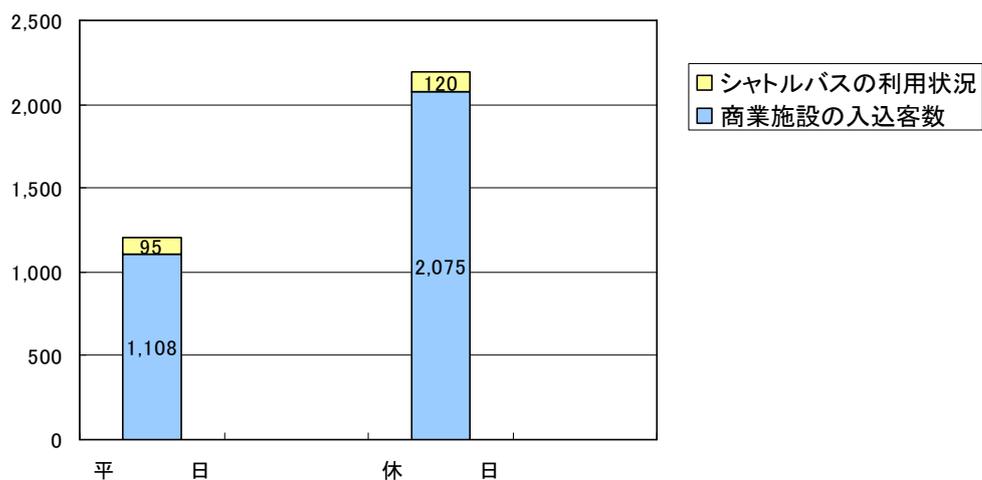


図 3-7 平均入込客数 (人/日)

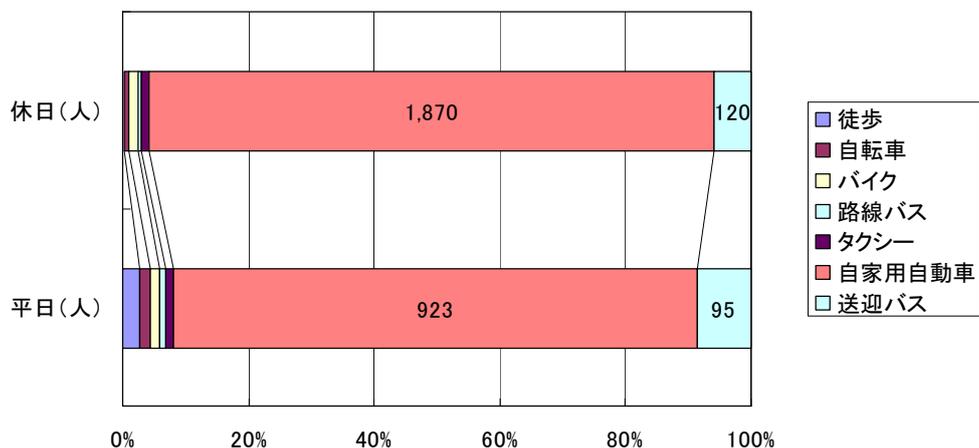


図 3-8 入込客の利用交通手段

表 3-3 その他のデータ

5	従業員数	265 (人)						
6	従業員の通勤時の利用交通手段	徒歩	自転車	バイク	路線バス	タクシー	自家用自動車	送迎バス
		10	20	40	53	0	20	122
7	駐車場台数	286 (台)						
8	駐車場の利用状況 (1日平均 台、平日・休日別に、入出の時間帯別分布)	1日平均(台)						
		平	日	休	日			
		348		575				

船場団地（ビーバーワールド）

- ビーバーワールドは、スポーツ&アミューズメント施設、温浴施設、物販店、飲食店などにより構成される複合アミューズメント施設である。
- 入込客の居住地は、近隣 4 市で約 80%をしめる。
- 1 日平均入込客数は、平日：約 4,600 人、休日：約 7,800 人である。
- シャトルバスは、9 時～ 22 時に運行されており、運行本数は 1 時間に 1 本である。シャトルバスの利用割合は、平日、休日とも約 4%となっている。
- 駐車場の利用状況から、入込客のほとんどが自家用自動車で来店しているものと考えられる。



図 3-9 ビーバーワールド位置図

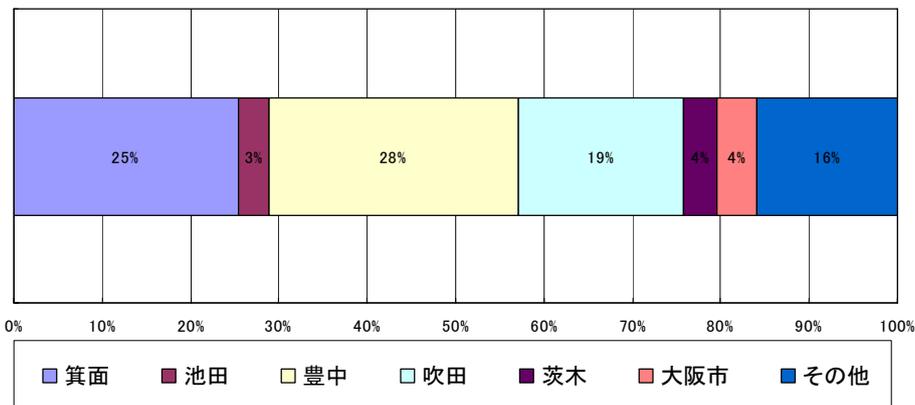


図 3-10 入込客の居住地

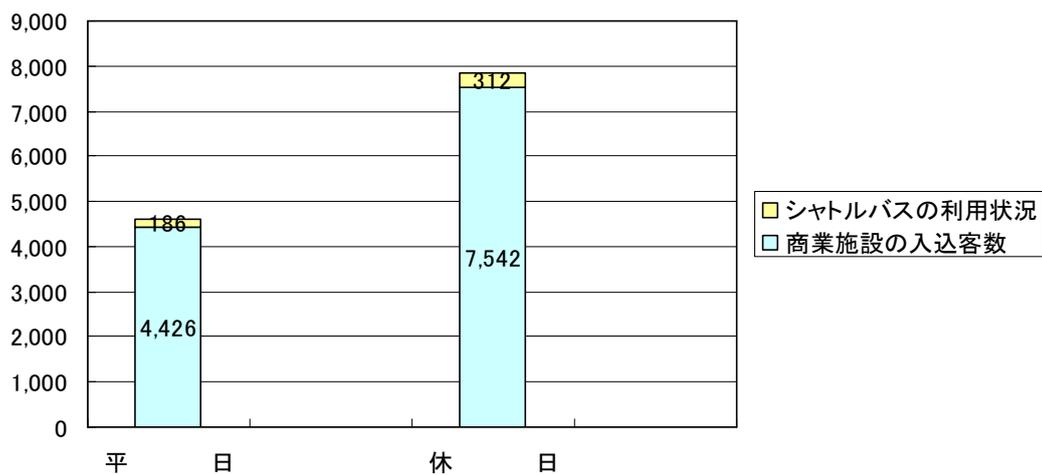


図 3-11 平均入込客数 (人/日)

表 3-4 その他のデータ

従業員数	300 (人)						
従業員の通勤時の利用交通手段	徒歩	自転車	バイク	路線バス	タクシー	自家用自動車	送迎バス
	2	50	100	10	1	120	7
駐車場台数	380 (台)						
駐車場の利用状況 (1日平均 台、平日・休日別に、入出の時間帯別分布)	1日平均(台)						
	平	日	休	日			
	1,674		2,307				

4. 箕面市のまちづくりに位置づけられた都市核の位置づけと交通体系整備の方針

箕面市のまちづくりに位置づけられた都市核の位置づけと、それぞれの核に関連する交通体系整備の方針をまとめると、下表のとおりとなる。

都市核	位置づけ	導入（必要）機能	交通体系整備の方針
都市拠点（箕面新都心）	箕面市の中央部に位置し、国道 171 号と国道 423 号の交差する交通の要衝として、都心部と直結する利便性の高い地区であり、コムアートヒルの商業郡にも近接しており、商業・業務機能に加え、文化・情報・知識が集積し、箕面市の中心核となる地区。 また国道 423 号バイパスや第二名神の整備により、大阪圏の広域交通軸の結節点であり、千里中央からかやの中央に至る地域における拡大新都心として、広域的な交流を生み出す地区。	<ul style="list-style-type: none"> ・広域的な集客を可能とする商業（物販、飲食、エンターテインメント等）機能・業務機能 ・文化・情報・地域が交流する交流機能 ・良好な住環境を形成する居住・居住支援機能 ・広域的な交流を生み出す交通結節機能 	<ul style="list-style-type: none"> ・北大阪急行線の延伸による都心部との直結性の確保（所要時間短縮）、新幹線や空港との結節強化、交通手段のフレキシブル化 ・自家用車利用を前提としたロードサイド型中心の施設整備から、鉄道駅を中心とした公共交通主体の交通体系による、都市拠点・広域交流拠点としての整備への転換（地域ブランドを活かした高質な都市施設整備） ・国道 423 号バイパスや第二名神の整備による広域交通の流入も踏まえた、交通結節機能の強化、環境負荷の軽減 ・路線バスや自家用車による P&R、Kiss&R も想定した広範囲な駅勢圏をもった駅（新箕面）
商業・業務核（船場団地：コムアートヒルなど）	箕面新都心と連続的な商業施設空間を形成し、繊維卸売業を根幹にしつつ、箕面新都心や千里中央とリンクし、互いに相乗効果を生み出しながら地域の商業核を形成する地区	<ul style="list-style-type: none"> ・繊維卸商の集積を活かしたファッション関連機能 ・情報・文化の交流、発信機能 ・商業・産業機能 ・居住機能 	<ul style="list-style-type: none"> ・箕面新都心や千里中央との連続性の強化 ・北大阪急行線の延伸による都心部との直結性の確保（所要時間短縮） ・徒歩アクセスが主体の駅（箕面船場）
地域生活拠点（中心市街地：箕面、桜井）	地域の中心として誘導されるセンター地区であり、市民の日常生活を支える商業・業務機能が面的に集積しているか集積が期待でき、市民の生活や地域活動の拠り所となる地区	<ul style="list-style-type: none"> ・誰もが安全・安心・快適に暮らせる充実した都市機能 ・地域密着型の商業機能 ・充実した生活・交流機能 ・地域資源の保全、情報発信機能 ・観光地としてのホスピタリティ（もてなし）機能（集客、飲食、滞在機能） 	<ul style="list-style-type: none"> ・循環型の公共交通網の整備による地域内の回遊性の確保 ・循環型の公共交通網の整備による都市拠点・生活拠点間の連携の支援・促進 ・観光スポットのネットワーク化（点在する観光スポットの連続性の確保、自家用車利用の削減） ・回遊性、集客性の強化 ・主に西部地域の鉄道需要を受け持つ徒歩アクセスが主体の駅、および箕面の観光の玄関口としての駅（箕面）
地域生活拠点（小野原、粟生）	地域の中心として誘導されるセンター地区であり、市民の日常生活を支える商業・業務機能が面的に集積しているか集積が期待でき、市民の生活や地域活動の拠り所となる地区	<ul style="list-style-type: none"> ・誰もが安全・安心・快適に暮らせる充実した都市機能 ・地域密着型の商業機能 ・充実した生活・交流機能 	<ul style="list-style-type: none"> ・都市計画道路の整備による東西交通軸の強化、バスアクセスの充実 ・循環型の公共交通網の整備による都市拠点・生活拠点間の連携の支援・促進
新市街地ゾーン（彩都）	高度情報化に対応した先端的機能と自然と都市が調和したアメニティ豊かな環境を併せ持つ、21 世紀にふさわしい複合機能都市であり、将来の拠点と都市軸を形成する。	<ul style="list-style-type: none"> ・国際的な文化・学術研究の交流機能 ・新しいライフサイエンス研究のインキュベート機能 ・誰もが安全・安心・快適に暮らせる充実した都市機能 ・地域密着型の商業機能 	<ul style="list-style-type: none"> ・空港や新幹線といった広域的な交通との結節強化 ・東部の住宅開発地区や既存集落を結ぶ道路整備による地域生活拠点との連携強化、バスアクセスの充実 ・循環型の公共交通網の整備による都市拠点との連携促進
新市街地ゾーン（水と緑の健康都市）	豊かな緑や水際空間を活かし、誰もがいきいきと暮らせるバリアフリーのまちであり、将来の拠点と都市軸を形成する。	<ul style="list-style-type: none"> ・誰もが安全・安心・快適に暮らせる充実した都市機能 ・地域密着型の商業機能 ・生活・交流機能 ・豊かな自然を生かしたアメニティ機能 ・広域的な交通利便性を活かした商業、業務機能 	<ul style="list-style-type: none"> ・都市拠点との連携促進 ・第二名神などの広域交通との結節強化

5. 北大阪急行線・大阪市営地下鉄御堂筋線の概要

北大阪急行電鉄と大阪市営地下鉄御堂筋線とは相互直通運転を行っている。北大阪急行線と大阪市営地下鉄御堂筋線の概要は以下の通りである。

(1) 路線の概要

【北大阪急行線】

- ・1970年(昭和45年)2月、南北線・会場線江坂～千里中央(仮駅)～万国博中央口間が開業。万国博閉幕後の同年9月14日、会場線千里中央(仮駅)～万国博中央口間が廃止され、現在の千里中央駅が開業(駅そのものは事前に建設済み)した。
- ・営業キロは5.9km。緑地公園駅は、1975年3月に開業した。
- ・大阪市営地下鉄御堂筋線と相互直通運転を実施し、大阪の北のベッドタウンである千里ニュータウンの通勤・通学の交通手段として重要な役割を果たしている。

【大阪市営地下鉄御堂筋線】

- ・1933年(昭和8年)5月に、梅田 - 心斎橋間 3.1km で開業した大阪の地下鉄で最も古い路線で、その後8回にわたる延伸を経て、1987年(昭和62年)に現行区間が全通を迎えた。
- ・営業キロは24.5kmで、JRや私鉄の主要ターミナルである新大阪 - 梅田 - 淀屋橋 - 難波 - 天王寺と連絡する大阪の大動脈であり、大阪市営地下鉄全体の約半分に相当する121万人/日(2002年度実績)の乗客を輸送する大阪市営地下鉄のメイン路線である。
- ・梅田駅の乗降人員は1日平均45万人で、全国の地下鉄の中で最も利用者数が多い。また、梅田駅自体も、1983年(昭和58年)に御堂筋線の輸送力増強に伴って、改札制限やホームの大混雑を解消するため、大規模改良工事が行われ、全国で最大規模の地下鉄駅になった。この工事により、ホームの幅員は改造前の9.1mから全幅で24.6mに拡幅され、混雑の解消が図られた。
- ・南の終点である堺市の中百舌鳥では、南海電気鉄道や泉北高速鉄道と連絡し、南のベッドタウンである泉北ニュータウンの通勤・通学の交通手段として重要な役割を果たしている。

(2) 運行概要

- ・車両編成数：10両
- ・駅数：20駅(大阪市営地下鉄)、3駅(北大阪急行電鉄)
- ・運転間隔：朝ラッシュ時2分間隔(中津 - 天王寺間)
- ・混雑率：最混雑区間159%(上り難波 - 心斎橋間)
- ・車両基地：中百舌鳥検車場(大阪市営地下鉄)、桃山台車庫(北大阪急行電鉄)

6. 北大阪急行線延伸計画の経緯

北大阪急行線の延伸は、大阪府や箕面市の総合計画に位置づけられ、箕面市では、箕面新都心の開発、延伸構想にかかる各種調査の実施、「箕面市交通施設整備基金条例」の設置による基金の積み立て（04年度末までに25億6千万円を積み立て）、交通広場用地の先行買収など、延伸の実現に向けて着実な取組を行ってきており、成果を挙げている。

表 北大阪急行線延伸 これまでのあゆみ

1985年（昭和60年）	・第三次箕面市総合計画に位置づけ 中東部地域の通勤・通学手段の確保、まちづくりの中核としての北大阪急行線の延伸を図る
1988～1989年 （昭和63年～平成元年）	・北大阪急行線延伸構想にかかる「基礎調査」（第1次）の策定調査委員会（大阪府・北大阪急行電鉄株式会社・阪急電鉄株式会社・箕面市）の設置
1989年（平成元年）	・運輸政策審議会答申第10号において「北大阪急行線の延伸」が位置づけ 【2005年（平成17年）までに整備に着手することが適当である区間】
1991年（平成3年）	・大阪府新総合計画に位置づけ ・北大阪急行線延伸推進会議を設置
1992年（平成4年）	・「箕面市交通施設整備基金条例」の設置 基金積み立て開始
1995年（平成7年）	・萱野中央特定土地区画整理事業（箕面新都心）開始 ・交通広場用地（約1ha）の先行買収完了
1995～1997年 （平成7年～平成9年）	・北大阪急行線延伸構想にかかる「基礎調査」（第2次）および調査委員会（大阪府・北大阪急行電鉄株式会社・阪急電鉄株式会社・箕面市、〔オブザーバー〕近畿運輸局・阪急バス株式会社）の設置
1998～1999年 （平成10年～平成11年）	・延伸による整備効果の検討
2000年（平成12年）	・運輸政策審議会第19号答申において、「償還型上下分離方式」による補助制動が提言される
2001年（平成13年）	・北大阪急行線延伸基本計画（案）策定調査
2002年（平成14年）	・北大阪急行線延伸に関する逆輸送需要拡大方策検討調査
2003年（平成15年）	・北大阪地域の交通に関する意見交換会の開催 （阪急電鉄株式会社、北大阪急行電鉄株式会社、大阪府、箕面市）
2004年（平成16年）	・近畿地方交通審議会の「近畿圏における望ましい交通のあり方」についての答申において、「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」に位置づけ ・「北大阪急行線延伸」プロジェクト会議の設置（箕面市）

また、大阪府、豊中市及び財団法人大阪府千里センターが推進する「千里中央地区再整備事業」においては、北大阪急行線の延伸計画への配慮がなされている。

7. 車両の連結・解放について

- 大阪市交 1 号線および北大阪急行線は、第 3 軌条集電方式の地下鉄であり、非常時に車両の側面からの避難が困難であるため、車両の最前部と最後部から確実に避難できるように、すべての車両が貫通路により貫通している必要がある。
- そのため、途中駅（千里中央駅）で車両の連結・解放を行う場合には、貫通路の確保・閉鎖作業が伴う。
- この場合、連結・解放にダイヤ上 4～5 分程度の時間を要すると考えられるため、現行のラッシュ時の運行間隔の確保が困難となる。
- また、仮に技術上の課題が克服できたとしても、車両・運行面では、先頭車両の必要性、運転要員の増加など、施設面では千里中央駅での引上線整備の必要性などから、コストアップが避けられず、実現には課題が多い。

1. 法的側面から見た大阪市交および北大阪急行線での連結・解放作業の課題

1. 1 貫通路の必要性

「鉄道に関する技術上の基準を定める省令」（平成 13 年 12 月 25 日、国交省令第 151 号）

（貫通口及び貫通路の構造）

第七十五条 旅客車には、旅客が安全かつ円滑に通行することができる貫通口及び貫通路を設けなければならない。ただし、専ら車両一両で運転するものにあつては、この限りでない。

2 施設の状況により非常時に側面から避難できない区間を走行する列車は、その最前部となる車両の前端及び最後部となる車両の後端（最前部が機関車である列車にあつては、車両の最後部となる後端）から確実に避難することができるものでなければならない。

「鉄道に関する技術上の基準を定める省令の解釈基準」

[基本項目]

1 貫通口及び貫通路の設置及び寸法にあつては、次の表のとおりとする。

(普通鉄道)

車両の種類	貫通口の必要数	貫通路の必要数	貫通口および貫通路の有効幅	軌間 0.762m の場合の貫通口および貫通路の有効幅	貫通口および貫通路の有効高さ
専ら 1 両で運転する旅客車(地下鉄等旅客車のうち建築限界と車両限界の基礎限界との間隔が側部において 400mm 未満の区間を走行する車両及びサードレール式の区間を運転する車両を除く)	0	0			
旅客車	1	1	550mm 以上	400mm 以上	1800mm 以上
地下鉄等旅客車(備考 1)	2	2			
列車の最前部または最後部となる車両 専ら機関車に接続される車両 特別な措置を講じた車両(備考 2)	1	1			
サードレール式の電車区間を運転する列車の最前部又は最後部となる車両	2	1			
サードレール式の電車区間を専ら 1 両で運転する車両	1	0			

	建築限界と車両限界の基礎限界との間隔が側部において 400mm 未満の区間を走行する車両	2	2	600mm 以上	600mm 以上	
	専ら 1 両で運転する車両	2	0			
	列車の最前部又は最後部となる車両	2	1			
新幹線 (旅客車)	運転室のある車両(備考3)	1	1	550mm		1800mm 以上
	上記以外の車両	2	2	以上		

(特殊鉄道)

車両の種類		貫通口の必要数	貫通路の必要数	貫通口および貫通路の有効幅	貫通口および貫通路の有効高さ
懸垂式および跨座式鉄道		2	2	550mm 以上	1800mm 以上
	列車の最前部または最後部となる車両	1	1	550mm 以上	1800mm 以上
案内軌条式鉄道		2	2	550mm 以上 (備考4)	1800mm 以上
	最前部または最後部となる車両	1	1		
	剛体複線式の電車区間を運転する列車	2	1		
無軌条式鉄道		1	1	550mm 以上	1800mm 以上
	専ら 1 両で運転する旅客車	0	0		
鋼索鉄道		1	1	550mm 以上	1800mm 以上
	専ら 1 両で運転する旅客車	0	0		
浮上式鉄道		2	2	550mm 以上	1800mm 以上
	列車の最前部または最後部となる車両	1	1		

備考1 表中の地下鉄等旅客車とは、主として地下式構造の鉄道に使用する旅客車及び長大なトンネル(市街地の地下に設けるトンネルであって、1つのトンネルの長さが1.5kmを超えるもの、市街地の地下以外に設けるトンネルであって、1つのトンネルの長さが2kmを超えるもの及びトンネル内に駅を設置するトンネルであって、トンネル内の駅間距離(ホーム端間距離をいう。)又はトンネル端と最寄駅のホーム端との距離が1kmを超えるもの)を有する鉄道に使用する旅客車をいう。

備考2 「特別な措置を講じた車両」とは、車両2両以上で組成された列車を連結して組成された旅客列車で、次のいずれかの措置を講じた場合の当該連結部の車両をいう。

- ・ 連結された列車ごとに、それぞれ非常の場合に旅客を誘導して退避させるための係員(以下、保安係員という。)が乗務する場合。
- ・ 連結された列車のいずれかに保安係員を乗務させるとともに、当該旅客列車を組成する全ての車両の非常通報装置に旅客と保安係員との間で通話できる機能を設けた場合。

備考3 新幹線(旅客車)において2個列車を併結して運転する場合は、備考2に示す「特別な措置を講じた車両」の条件を満たす場合に限るものとする。

備考4 案内軌条式鉄道で、車体の長さが8m以下の車両であって、列車の最前部となるものの前端及び列車の最後部となるものの後端にあつては、450mm以上とすることができる。

2 貫通口及び貫通路の構造は、以下のとおりとする。

(1) 列車の最前部となる車両の前端又は最後部となる車両の後端の貫通口には、常時確実に閉鎖することができる次の扉を設けること。

開き戸の場合は、連結側となったときに解放したまま保持できること。

旅客が容易に触れることができる場合は、旅客の不意な動作により危険な状態とならない構造とすること。

(2) 2(1)以外の場所に設ける場合は、引き戸とする。

(3) 貫通路は、著しい段差等通行の妨げとなるものがなく安全な通行ができるようほろ、渡り板等を設けること。

1. 2 連結・解放作業時に貫通路を確保する場合の問題点

- ・車両の連結・解放を行う際に貫通路を確保する場合、連結ホ口の取り付けや収納、貫通路の整備などに時間を要する。この場合、作業に2～3分程度を要し、ダイヤ上は4分以上の停車時間が必要になるものと考えられる。なお、貫通路を確保しない場合、例えば京浜急行では1分以内で作業が完了している。
- ・また、現在御堂筋線には10系（大阪市交車両：23編成）、20系（大阪市交車両：18編成）、8000形（北大阪急行車両：7編成）などの制御装置等が異なる車両が運行されている。連結・解放を行うには、各編成車両を切り離し、同一系統同士を再度連結する必要がある。
- ・このような理由から、現行のラッシュ時の運行間隔（4分）の下で、連結・解放の運用を行うことは困難である。

表 連結・解放の事例

貫通路確保の有無	連結・解放を行っている駅	時刻表上の所要時間
貫通路を確保する事例	大垣駅（JR 東海）	5分～7分
	小牛田駅（JR 東日本）	7分
	大和西大寺駅（近鉄）	約4分(作業自体は1分半～2分)
貫通路を確保しない事例	京田辺駅（JR 西日本）	5分
	日根野駅（JR 西日本）	2～3分
	品川駅、京急川崎駅、金沢文庫駅（京浜急行）	1～2分（作業自体は1分以内）
	三宮駅（阪急）	約3分（増結作業自体は1分半程度で終了）

2. 連結・解放作業を行う場合の課題

(1) 先頭車両の必要性

- ・連結・解放を行うためには、新たに先頭車が必要となりコストアップとなる。なお、1号線の場合、1列車10両編成で、朝ラッシュ時には大阪市交36列車、北大阪急行5列車の計41列車が運用されており、これらのすべての列車に先頭車両を設ける必要がある。

(2) 運転要員の増加

- ・新箕面行き列車を千里中央駅で分割（例えば、5両 - 5両）した場合、残された後方5両を引上線に入線させ、次になかもず行き列車に連結させるために、追加の運転要員が必要となる。

(3) 追加信号設備等の必要性

- ・車両の連結、解放を行う場合には、誘導信号等の設備が必要となる。

(4) 引上線の必要性

- ・千里中央駅から新箕面方に引上線が必要となる。