

# 箕面市総合都市交通戦略（案）

---

～「鉄道・バスが便利なまち 箕面」総合都市交通戦略～



## はじめに

---

箕面市は、昭和 43 年（1968 年）に最初の総合計画を策定して以来、五次にわたる総合計画を策定し、総合的・計画的なまちづくりを進めてきた結果、豊かな自然と調和した落ち着いたある住宅都市として発展し続けています。

また、平成 22 年度（2010 年度）に策定された「第五次箕面市総合計画」では、これまで多くの先達が築き上げてこられた箕面市の魅力を引き継ぎ、さらに磨き上げることにより、若い世代の流入と住民の定着を促し、さらに地域資源の増加へとつなげていく好循環を生み出すことを目指しています。

今般策定する箕面市総合都市交通戦略～「鉄道・バスが便利なまち 箕面」総合都市交通戦略～は、「第五次箕面市総合計画」で目指す「魅力に満ちたまち 箕面」を実現するため、新名神高速道路の開通（平成 28 年度（2016 年度））や箕面市の公共交通整備のリーディングプログラムとなる北大阪急行線の延伸整備（平成 30 年度（2018 年度））などの交通環境の変化や少子高齢化による交通弱者の増加などの社会状況の変化を踏まえて、都市交通で目指す将来像や都市交通のあり方、それを実現するための総合的かつ戦略的な施策を明らかにするものです。

また、本戦略は、北大阪急行線の延伸整備を中心に公共交通を軸とした交通まちづくり施策を長期的な展望のもとで計画的、効率的に施策展開を図っていくための基本指針であるとともに、市民・事業者・行政などのさまざまな主体が協働して取り組んでいくために共有すべき指針となります。

平成 24 年 月



# 目次

## はじめに

第1章 箕面市総合都市交通戦略策定の趣旨	1
1. 戦略策定の目的	1
2. 戦略の位置付け	1
3. 戦略の構成と期間	1
4. 上位計画 及び 関連計画	3
第2章 箕面市の概況とまちづくり（将来都市像）	7
1. 箕面市の概況	7
（1）地勢	7
（2）人口	9
（3）事業所・従業者	10
（4）通勤・通学の状況	11
（5）商業活動（小売業）・観光動向	12
（6）市街地の状況	13
2. 将来人口	14
（1）人口推移	14
（2）高齢者人口比率	15
3. まちづくり（第五次箕面市総合計画）	16
（1）まちづくりの基本方針	16
（2）将来都市像	16
4. めざすまちの姿	18
5. 都市の構造	19
（1）基本的な考え方	19
（2）都市構造イメージ	19
第3章 交通施設の整備と交通の状況	20
1. 交通施設の整備状況（現交通体系マスタープランの総括）	20
（1）道路の整備状況	20
（2）鉄道の整備状況	23
（3）バス路線の整備状況	24
（4）交通結節点の整備状況	25
（5）その他都市交通体系の検討・実施状況	25
2. 交通の状況	27
（1）人の動き	27
（2）自動車交通の状況	30
（3）道路と交通の状況	32
（4）公共交通の状況	38
第4章 将来交通需要と課題整理	44
1. 将来の交通需要	44
（1）将来交通量の推計	44
（2）道路整備の必要性評価	48
2. 時代の潮流	50
（1）地球環境問題の深刻化 - CO <sub>2</sub> を削減し「低炭素社会」に	50
（2）高齢化の進行（交通弱者の増加） - 人にやさしい交通体系システムの確立へ	50
（3）都市機能の拡散・希薄化 - 拠点集約型の都市形成へ	51
（4）「交通基本法」の制定 - 法制度に則した交通計画の策定を	52
3. 市域の交通に関する課題整理	53

第5章 総合交通計画（将来の都市交通のあり方）	55
1. 都市交通で目指す将来都市像	55
(1) 基本理念	55
(2) 都市交通で目指す方向性	56
2. 将来の交通体系	57
(1) シナリオの比較と評価	57
(2) 公共交通を軸とした将来の交通体系	59
3. 基本的事項	60
(1) 目標年次	60
(2) 基本方針	60
4. 都市交通のあり方	61
基本方針 質の高い生活を支える公共交通サービスの充実	62
基本方針 多様な交通基盤としての道路の使い方の見直し	66
基本方針 新たな魅力拠点となる駅周辺のまちづくり	69
基本方針 安全・安心でみんなが使う交通まちづくり	72
第6章 戦略実施プログラム（展開していく交通施策）	75
1. 基本的な考え方	75
2. 対象区域	75
3. 実施期間	75
4. 評価指標と目標設定	76
(1) 考え方	76
(2) 評価指標の設定	76
(3) 目標値の設定	77
5. 施策のパッケージ化	78
6. 実施プログラム	80
戦略施策 1- 鉄軌道の整備（北大阪急行線の延伸）	80
戦略施策 1- バス路線網の再編	82
戦略施策 1- バス利用環境の整備	84
戦略施策 1- タクシー利用における環境整備	86
戦略施策 1- 公共交通のシームレス化	88
戦略施策 2- 道路整備	89
戦略施策 2- 交差点の改良	90
戦略施策 2- 幅員構成再配分	92
戦略施策 2- 自転車走行空間の分離・誘導	94
戦略施策 3- 交通結節点の整備	96
戦略施策 3- 駐車・駐輪施設の確保・整備	100
戦略施策 3- 新駅周辺まちづくりとの連携	103
戦略施策 4- 防災まちづくり	104
戦略施策 4- バリアフリー化の推進	105
戦略施策 4- 交通安全・マナー教育の実施	106
戦略施策 4- 環境にやさしい交通ツールの導入	107
戦略施策 4- 公共交通の利用促進	108
第7章 進行管理と評価・改善の仕組み	110
1. 事業推進と進行管理の考え方	110
2. 推進・進行管理体制	110
3. 評価改善システムの確立	110
(1) 評価・改善の体制構築	110
(2) P D C Aサイクルによる施策の評価・改善	111
【参考1】検討経過の概要	参考 - 1
【参考2】検討体制	参考 - 2
【参考3】用語集	参考 - 3

# 第1章 箕面市総合都市交通戦略策定の趣旨

## 1. 戦略策定の目的

平成23年(2011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。

鉄道の延伸については、平成30年度(2018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。

道路整備については、箕面グリーンロード(平成19年(2007年))や小野原豊中線(平成21年(2009年))が開通し、さらには平成28年(2016年)には新名神高速道路の開通を控えており、自動車交通を取り巻く環境は大きく変化する。

また、今後はますます高齢化が進み、交通弱者の増加による交通サービスに対するニーズの変化が予測される。一方で少子化による人口減少社会では、現状の公共交通サービスを維持することが困難になると予測される。

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ため戦略を策定する。

## 2. 戦略の位置付け

箕面市総合都市交通戦略は、第五次箕面市総合計画等の上位計画及び関連計画と整合性を保ちながら、都市交通で目指す将来像や都市交通のあり方、それを実現するための総合的かつ戦略的な交通施策を明らかにしたものである。

また、長期的な展望のもとで計画的、効率的に施策展開を図っていくための基本指針であるとともに、市民・事業者・行政などのさまざまな主体が協働により進めていくために共有すべき指針である。

## 3. 戦略の構成と期間

箕面市総合都市交通戦略は、都市交通で目指す将来像と都市交通のあり方を明らかにする「長期的な総合交通計画」と目標達成に必要となる「短・中期的な戦略実施プログラム」で構成する。

長期的な総合交通計画については、平成42年度(2030年度)を目標年次とする。一方、短・中期の戦略実施プログラムについては、平成32年度(2020年度)を目標年次とする。

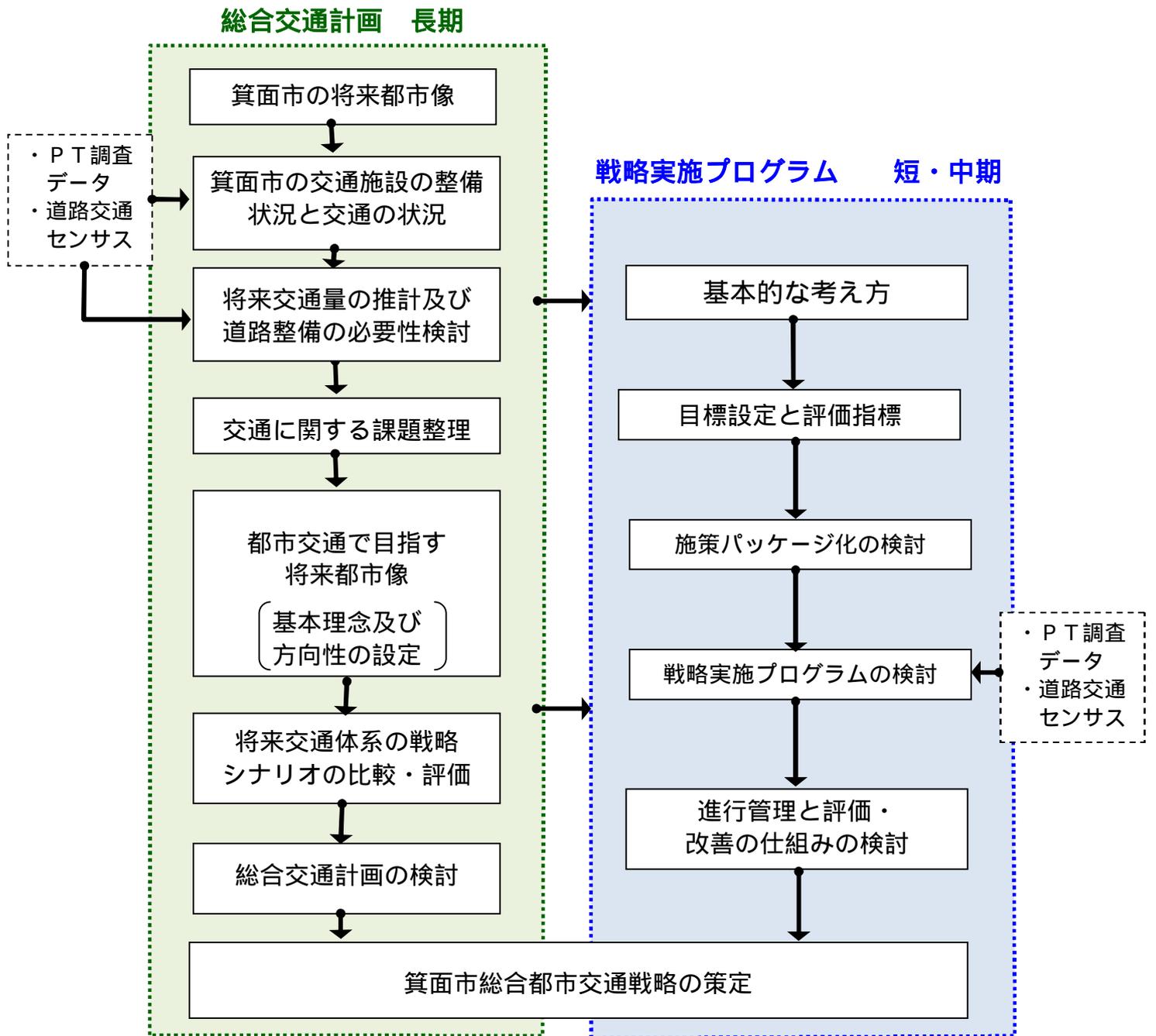


図 総合交通計画及び戦略実施プログラムの構成及び策定フロー

#### 4. 上位計画 及び 関連計画

以下に、上位計画及び関連計画と箕面市総合都市交通戦略の関係を示す。

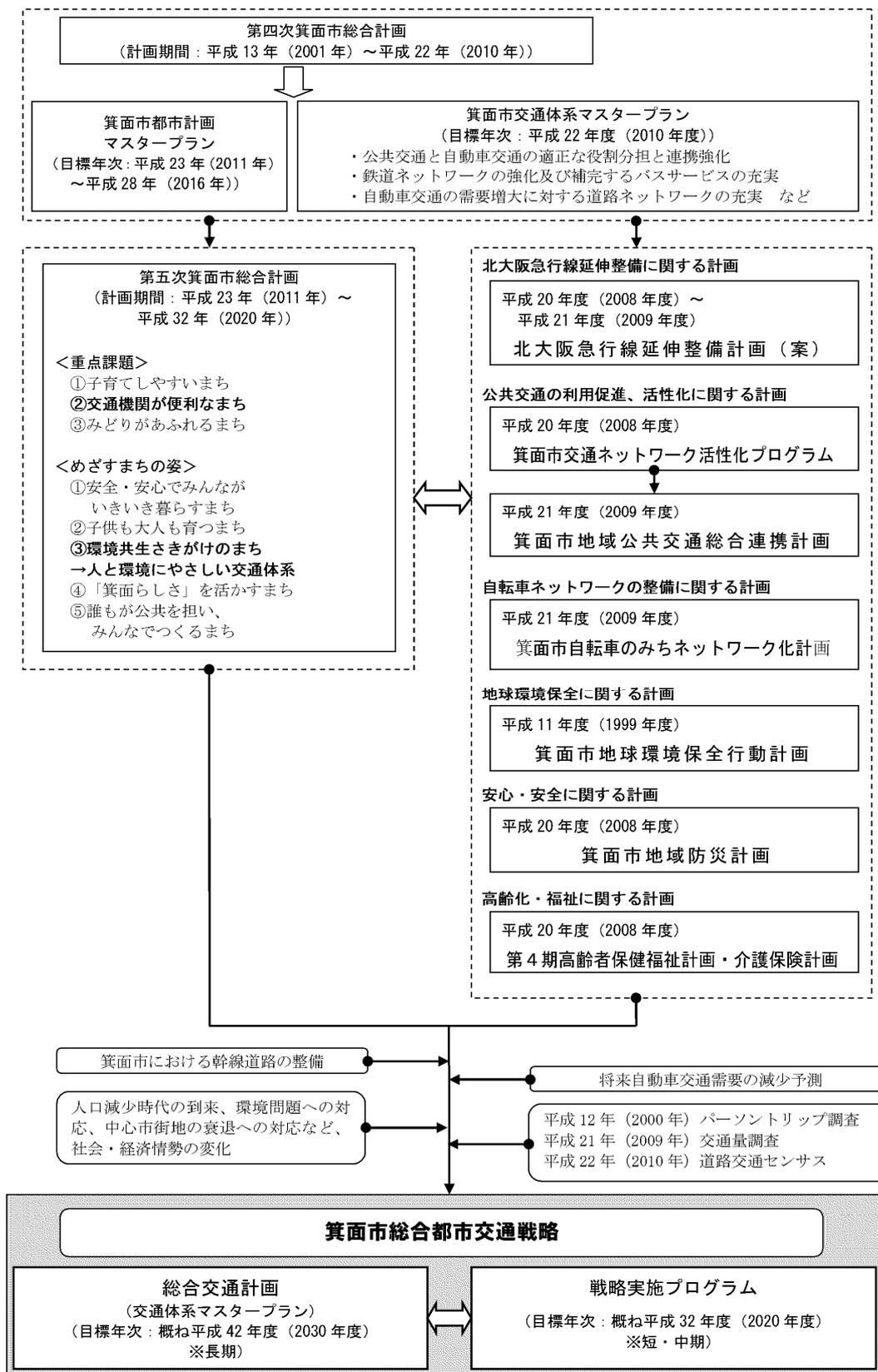


図 上位計画及び関連計画と箕面市総合都市交通戦略の関係

今回策定する総合交通計画の上位計画ならびに関連計画を以下に示す。

(1) 上位計画

< 箕面市 >

第五次箕面市総合計画（箕面市）【平成 23 年 3 月】

箕面市では、めざすべき将来都市像である『ひとが元気 まちが元気 やまが元気 ~ みんなでつくる「箕面のあした」 ~ 』を実現するため、めざすべきまちの姿の目標に設定している。

交通面については、「交通機関が便利なまち」づくりを重点的に進めることと、「人と環境にやさしい交通体系」の整備が目標に掲げられている。

箕面市都市計画マスタープラン（目標年次：平成 23 年（2011 年）～平成 28 年（2016 年））

道路については、ネットワーク機能の充実や都市機能確保、都市環境保全・整備等を目的に幹線道路などの整備方針を定めている。鉄道、バス路線については、北大阪急行線延伸など将来鉄道網整備とこの整備に併せたバス路線網の整備方針を定めている。

< 大阪府 >

大阪府総合計画（大阪府）【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。

大阪府都市計画区域マスタープラン（大阪府）【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。

大阪府交通道路マスタープラン（大阪府）【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施策の実現を目指す。

< 国 >

社会資本整備重点計画（国土交通省）【平成 15 年 10 月 10 日 閣議決定】

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観点から残された政策課題への重点的な取り組みを進める。

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）（国土交通省）

【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を進める。

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）

（国土交通省 近畿運輸局）【平成 16 年 8 月】

「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」である北大阪急行線の延伸計画を進める。

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）

（国土交通省）【平成 12 年 10 月 19 日】

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。

## (2) 関連計画

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】

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に向けた取り組みを進める。

北大阪急行線延伸整備計画案【平成 21 年 11 月】

大阪圏及び北部大阪地域の活力向上に寄与す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。

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。

箕面市自転車のみちネットワーク化計画【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、自転車環境の整備を進める。

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置いて、「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。

第2次箕面市障害者市民の長期計画（みのお'N'プラン）【平成20年】

ノーマライゼーションの推進に当たっては、「障害者が通常の人間的なニーズを満たすに当たっての特別の困難」を解決し、自己選択と自己決定に基づく自立した生活を送ることを可能とする支援と社会環境の整備を進める。

箕面市第4期高齢者保険福祉計画・介護保険事業計画【平成20年】

すべての人々が人権を尊重され、安心して自立した日常生活を営むことができるよう「ノーマライゼーション社会の実現」を基本理念、「いきいきとした暮らしの実現」、「安心な暮らしの実現」、「支え合う暮らしの実現」を基本目標とし、サービス基盤の整備と制度の構築を図る。

箕面市地域防災計画【平成20年】

防災活動の総合的かつ計画的な推進を図り、もっと市民の生命、身体及び財産並びに市域を災害から保護することを目的に、避難地・避難路の確保、延焼防止及び円滑な災害応急対策の実施を図るため、大阪府と連携し、道路・緑道、公園・広場等を効果的に整備する。また、都市基盤施設の防災機能を強化するため、大阪府と連携し、道路・公園、河川に災害対策上有効な防災機能を整備する。

箕面市快適環境づくり計画【平成6年】

自然を守り、自然・環境と共生する新しい暮らしを進め、暮らしの環境を守ることで温暖化の防止に努める「環境共生さきがけのまち」を目指す。

## 第2章 箕面市の概況とまちづくり（将来都市像）

### 1. 箕面市の概況

#### (1) 地勢

##### 全域

箕面市は北緯 34 度 49 分・東経 135 度 29 分に位置している。大阪府の北西部にあたり、東は茨木市、西は池田市、南は豊中市・吹田市、北は豊能町・兵庫県川西市と隣接している。

大阪都心からは 20km 圏に位置し、市の中心部から 10km 圏には大阪空港、新大阪駅、高速道路（名神、中国道、近畿道）が存在する。さらには、平成 28 年（2016 年）に、新名神高速道路が開通予定である。

市域は東西 7.1km、南北約 11.7km、面積は 47.84km<sup>2</sup>であり、その約 6 割を明治の森箕面国立公園を含む山間地域が占める。市街化区域については、約 9 割が住居系の用途地域である。その他については、箕面駅前、かやの中央や大阪船場繊維卸商団地地区のような商業系の用途地域であり、工業系の用途地域は存在しない。

##### 地域別

##### < 西部地域 >

西部地域については、阪急箕面線が整備されている。そのため、早くから良好な市街地が形成され、商業施設の集積、文化・行政施設の立地が見られる。

##### < 中部地域 >

中部地域については、国道 171 号、国道 423 号、グリーンロードが交差する交通の要衝であり、かやの中央及び船場地区を中心とした市街化が進んでいる。また、市立病院をはじめとした全市的な保健・医療・福祉拠点が集積している。

##### < 東部地域 >

東部地域については、大型住宅地や学術拠点の立地が見られる。また、国道 171 号を中心とした郊外型店舗の立地も進んでいる。

##### < 北部地域 >

北部地域については、地域の大半が樹林地である。一方で、箕面森町のまちびらきによって、人口の定着が進んでいる。

##### < 中央山間地域 >

中央山間地域については、広大な山間・山麓地域であり、豊かな自然景観が箕面市のシンボルとなっている。

## 大阪府全体



## 箕面市



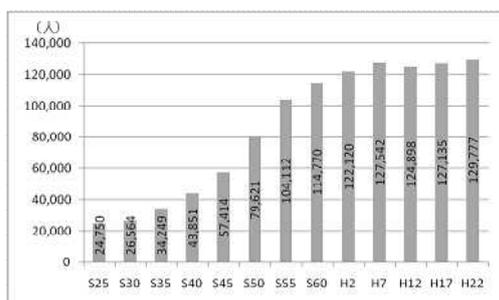
図 箕面市の位置

## (2) 人口

### 総人口 及び 高齢化の推移

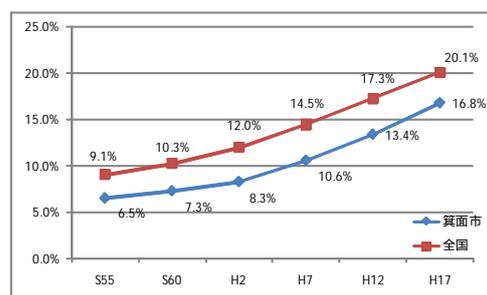
平成 22 年（2010 年）国勢調査 速報値によると、箕面市の総人口は 129,777 人である。平成 7 年（1995 年）まで増加傾向であったが、平成 12 年（2000 年）に一旦減少傾向に転じ、その後増加し、以降微増傾向が続いている。なお、平成 21 年（2009 年）以降は、自然動態よりも社会動態による増加が多くなっている。

高齢化率（65 歳以上）は年々増加しているが、全国平均より低く推移している。平成 17 年（2005 年）国勢調査によると、箕面市の平成 17 年（2005 年）の高齢化率は 16.8%であり、全国平均を約 3 ポイント下回っている。なお、平成 23 年度（2011 年度）市勢年鑑による高齢化率は 20.8%である。



出典：国勢調査

図 総人口の推移（人）（箕面市）



出典：国勢調査

図 高齢化率の推移（%）（箕面市と全国）

表 人口動態（人）（平成 18 年（2006 年）～平成 22 年（2010 年））

	平成 18 年 (2006 年)	平成 19 年 (2007 年)	平成 20 年 (2008 年)	平成 21 年 (2009 年)	平成 22 年 (2010 年)	計
自然動態	274	224	248	159	71	976
社会動態	-500	-151	179	1,132	591	1,251
計	-226	73	427	1,291	662	2,227

出典：市勢年鑑（社会動態：転入-転出、自然動態：出生-死亡）

### 地域別人口の推移 及び 高齢化の状況

地域別人口について、平成 13 年（2001 年）と比較した場合、西部地域を除く 3 地域で増加傾向にある。箕面森町のまちびらきによって、北部地域の人口増加率は 182.1%となっている。また、都市拠点整備の進む中部地域の人口増加率は 15.2%となっている。

また、人口が減少している西部地域については、高齢化率が 23.8%であり、全市平均を上回っている。一方で、人口増加の著しい北部地域については、高齢化率が 13.0%と全市で最も低くなっている。

表 地域別人口と高齢化率

	地域別人口（人）			高齢化率（%）
	平成 13 年 (2001 年)	平成 22 年 (2010 年)	人口増加率 (%)	平成 22 年 (2010 年)
西部	57,900	57,245	-1.1	23.8
中部	31,170	35,909	15.2	18.6
東部	31,637	32,826	3.8	18.5
北部	525	1,481	182.1	13.0
計	121,232	127,461	5.1	20.8

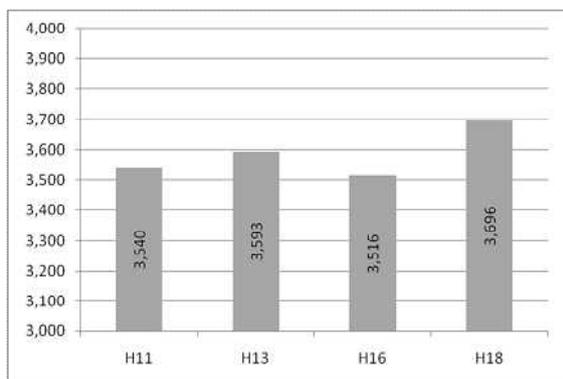
出典：市勢年鑑

### (3) 事業所・従業者

事業所数、従業者数とも増加傾向にある。平成 18 年（2006 年）の事業所数は 3,696 箇所であり、平成 11 年（1999 年）と比べ、4.4%増加している。また、平成 18 年（2006 年）の従業者数は 37,794 人であり、平成 11 年（1999 年）と比べ、7.1%増加している。

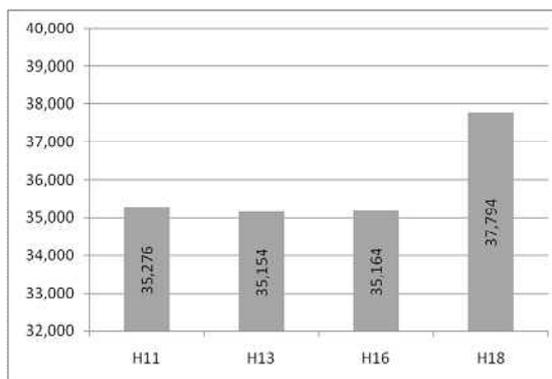
産業別では、小売業・サービス業を中心とした第三次産業の割合が高く、全事業所の 90.0%を占める。特に、西部地域では事業所の 93.0%が第三次産業となっている。

農林業を中心とした第一次産業については、中部地域のみ事業所が存在している。また、製造業・建設業を中心とした第二次産業については、中部地域で多くなっている。



出典：市勢年鑑

図 事業所数の推移 (箇所)



出典：市勢年鑑

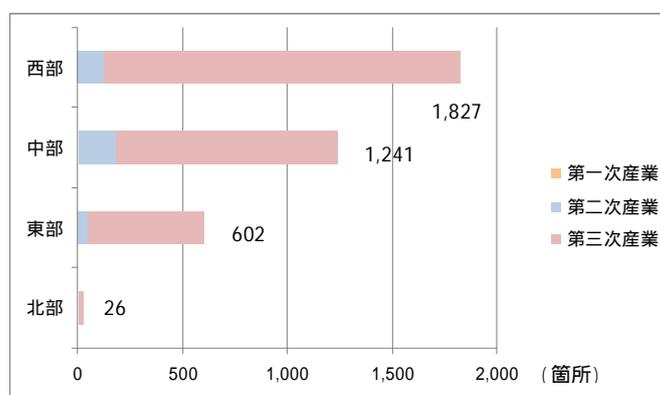
図 従業者数の推移 (人)

表 事業所数の地域別・産業別内訳 (箇所)

	第一次産業	第二次産業	第三次産業	計
西部	0 (0.0)	128 (7.0)	1,699 (93.0)	1,827
中部	5 (0.4)	175 (14.1)	1,061 (85.5)	1,241
東部	0 (0.0)	51 (8.5)	551 (91.5)	602
北部	0 (0.0)	9 (34.6)	17 (65.4)	26
計	5 (0.1)	363 (9.8)	3,328 (90.0)	3,696

出典：市勢年鑑

( ) 内は構成比 (%)



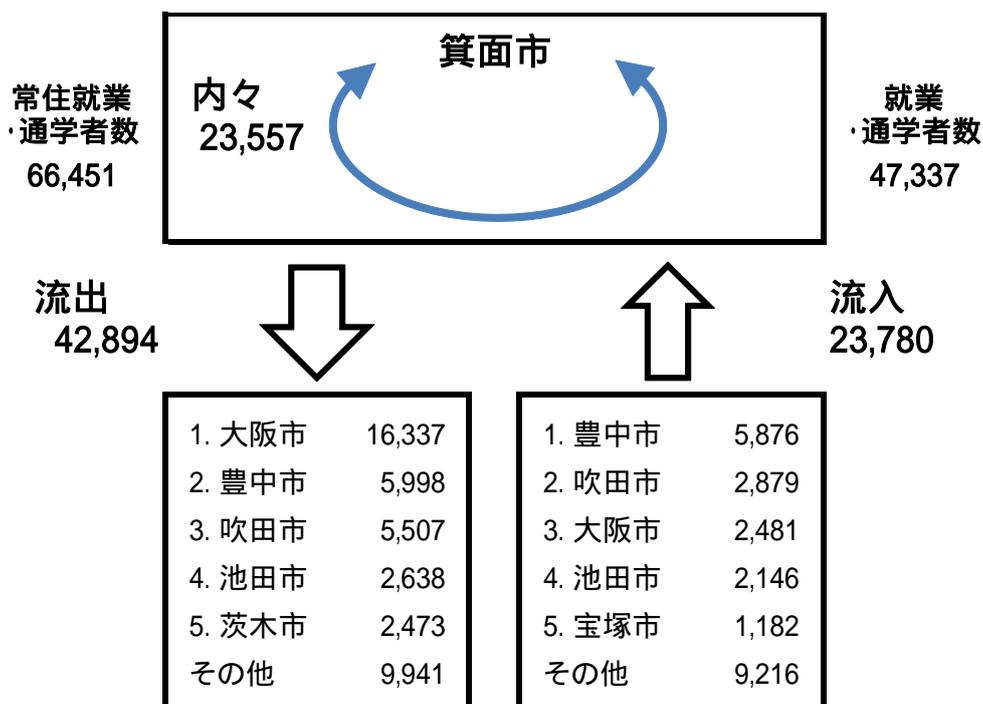
出典：市勢年鑑

図 事業所数の地域別内訳 (平成 18 年 (2006 年))

(4) 通勤・通学の状況

市内に常住する就業者および従業者は 66,451 人である。このうち、23,557 人 (35.5%) が市内、42,894 (64.5%) が市外に通勤・通学している。通勤先・通学先については、大阪市が 16,337 人で最も多く、市内に常住する就業者および従業者の 24.6% に相当する。

また、市外からは 23,780 人が通勤・通学している。なお、箕面市への流入者が最も多いのは豊中市の 5,876 人であり、箕面市での就業・通学者数の 12.4% を占める。



出典：第4回京阪神都市圏P-T調査（H12年）

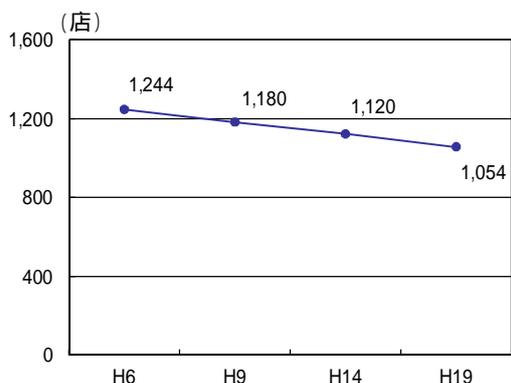
図 箕面市に関連する通勤・通学流動（トリップ数）

(5) 商業活動（小売業）・観光動向

商業活動

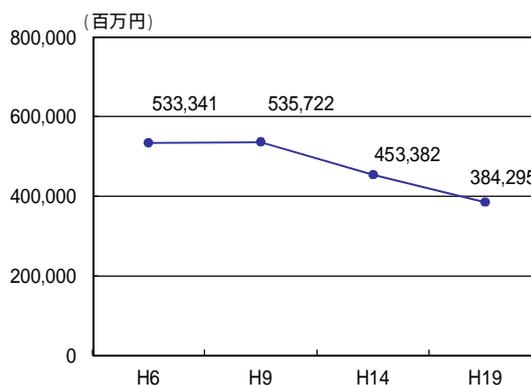
商店数については、平成6年(1994年)以降、減少傾向にある。平成19年(2007年)では1,054店であり、平成6年(1994年)に比べ、15%の減少となっている。

年間販売額についても、平成9年(1997年)以降、減少傾向である。平成19年(2007年)では384,295百万円であり、平成9年(1997年)に比べ、28%の減少となっている。



出典：市勢年鑑

図 商店数の推移

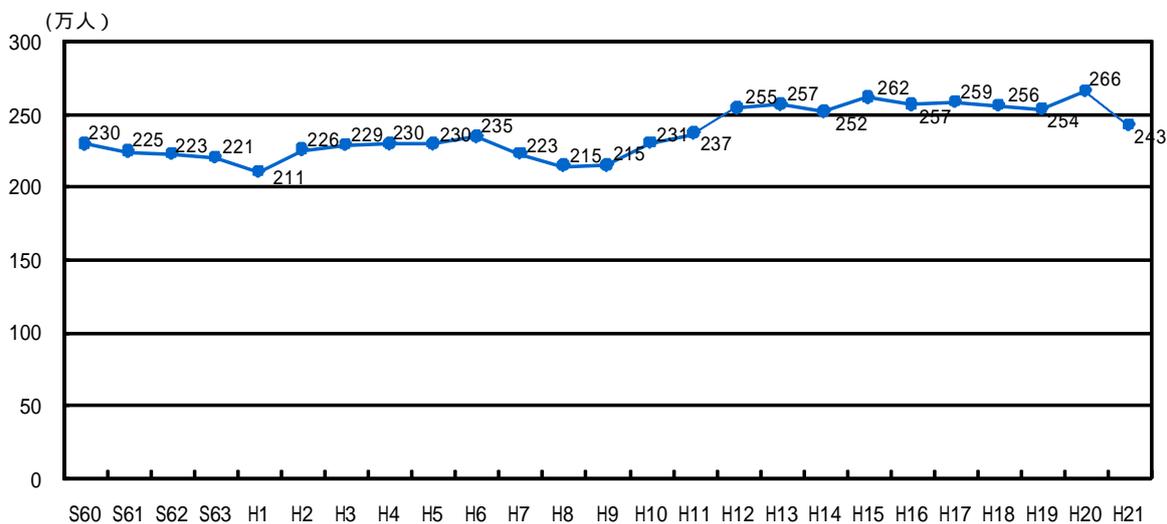


出典：市勢年鑑

図 年間販売額の推移

観光動向

明治の森箕面国定公園をはじめとする恵まれた自然環境を有し、滝と紅葉で知られた関西有数の景勝の地として、年間約250万人の観光客が訪れている。



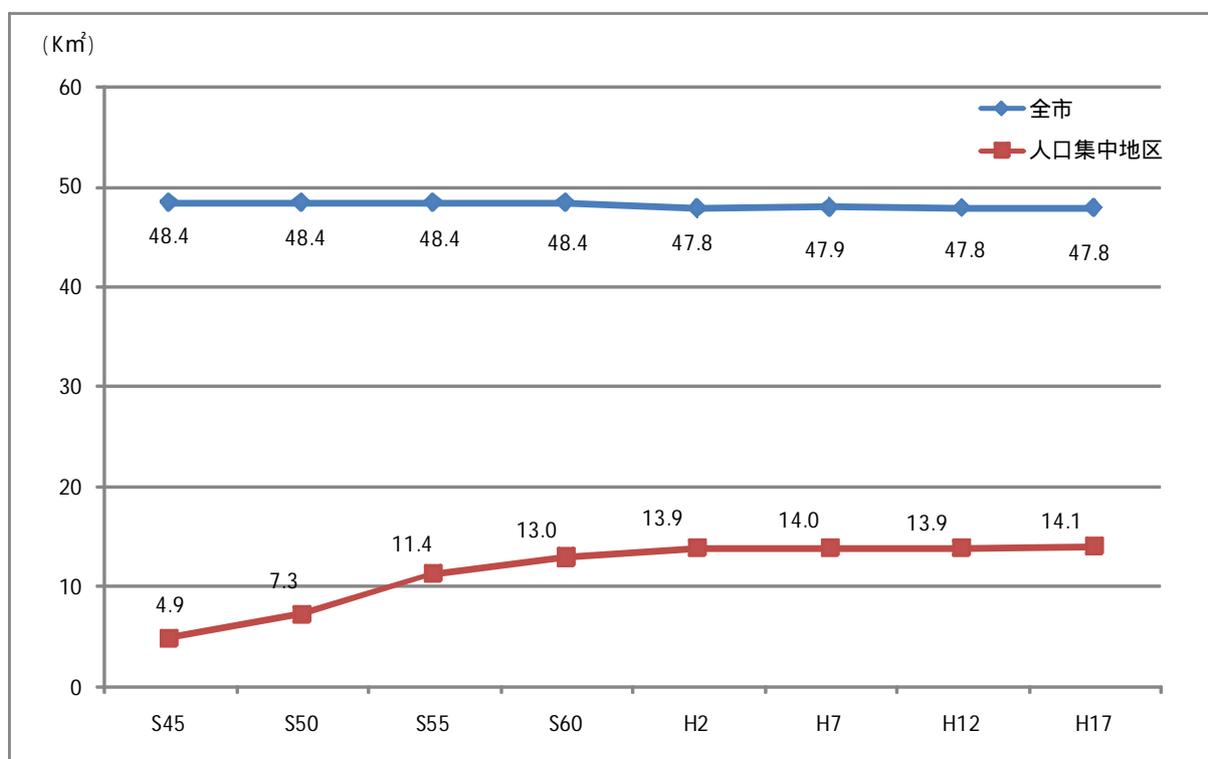
出典：環境省自然環境局「自然公園等利用者数調」

図 明治の森箕面国定公園の観光入込客数の推移

## (6) 市街地の状況

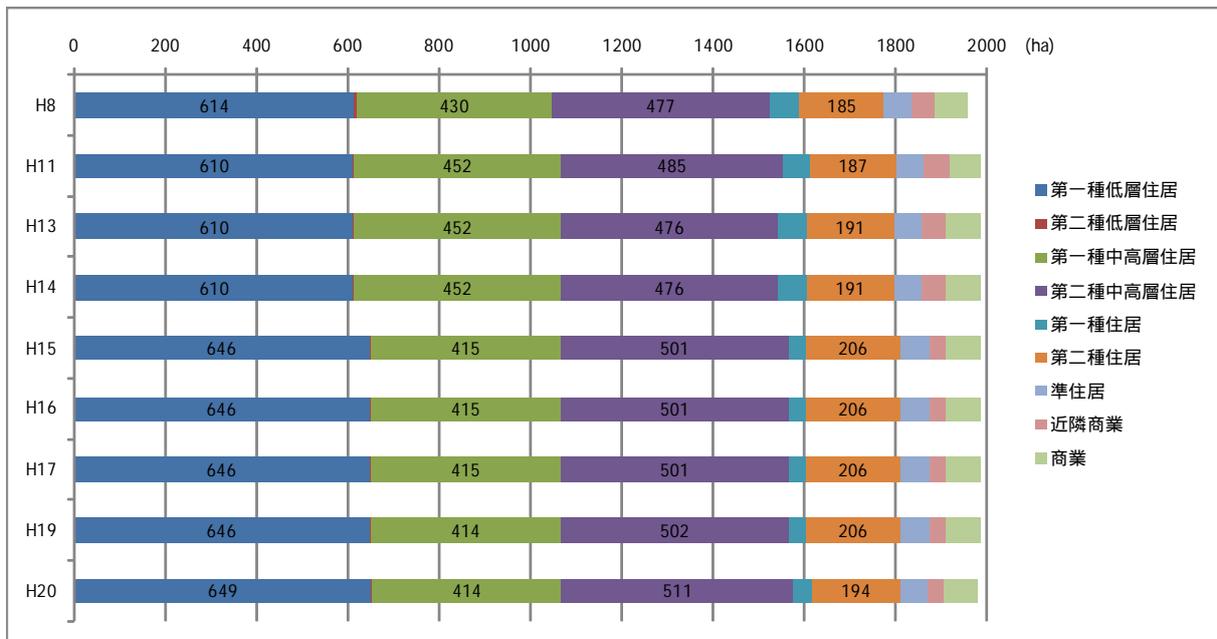
人口集中地区面積は平成2年(1990年)以降、横ばい傾向である。平成17年(2005年)の人口集中地区面積は14.1km<sup>2</sup>であり、全市面積の29.5%を占める。

また、都市計画決定された土地利用については、第一種低層住居専用地域、第二種中高層住居専用地域、第一種中高層住居専用地域、第二種住居地域の順に面積が大きくなっている。うち、第一種低層住居専用地域、第二種中高層住居専用地域については、平成8年(1996年)以降、増加傾向が続いている。第一種低層住居専用地域については、平成20年(2008年)で649.0haであり、都市計画面積の32.6%を占めている。なお、平成20年(2008年)における都市計画面積のうち、94.5%が住居系地域であり、商業系の用途地域は近隣商業地域34.0ha(1.7%)、商業地域75.0ha(3.8%)である。



出典：市勢年鑑

図 人口集中地区面積の推移 (km<sup>2</sup>)



出典：箕面市資料

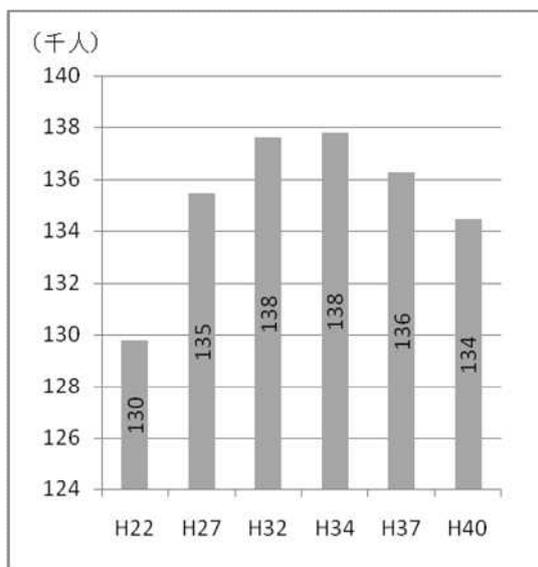
図 土地利用の変遷

## 2. 将来人口

### (1) 人口推移

将来人口については、箕面森町、彩都、小野原西地区の新市街地プロジェクトによって、北部地域及び東部地域の人口が増加するため、平成 34 年（2022 年）まで人口の増加を見込んでいる。平成 34 年（2022 年）での人口は、現在よりも約 8 千人多い 138 千人と推計される。

ただし、それ以降は人口減少が予測され、平成 40 年（2028 年）には 134 千人になると推計され、その後も平成 42 年（2030 年）まで同様の傾向が続くと考えられる。



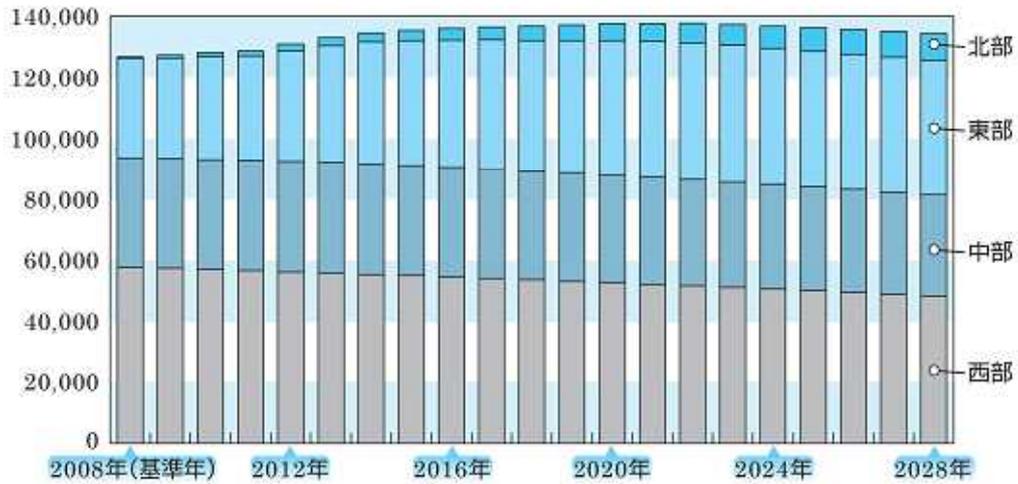
資料：次期総合計画策定のための人口推計調査

図 箕面市の人口推移



出典：箕面市地域公共交通総合連携計画

図 新市街地プロジェクト

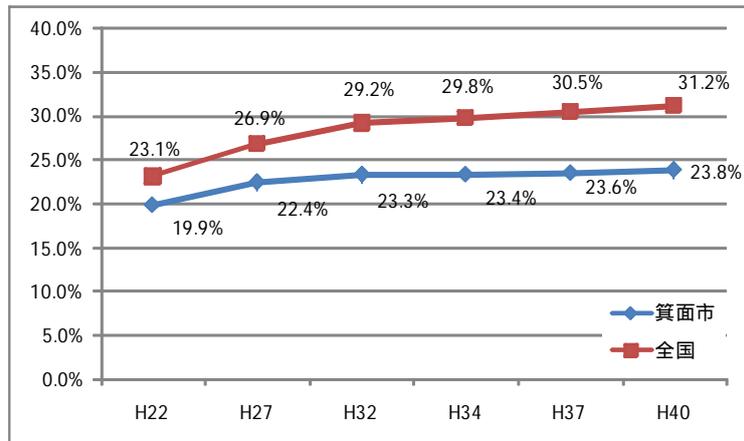


出典 第五次箕面市総合計画 前期基本計画

図 地域別人口の推移 (推計)

(2) 高齢者人口比率

全国的な傾向と同様、箕面市でも高齢化（65 歳以上）率が増加すると想定しており、平成 40 年（2028 年）には約 4 人に 1 人である 23.8%が 65 歳以上となると見込まれる。



出典：箕面市：次期総合計画策定のための人口推計調査  
 全国：国立社会保障・人口問題研究所による推計結果

図 高齢化率 (箕面市と全国)

### 3. まちづくり（第五次箕面市総合計画）

#### (1) まちづくりの基本方針

第五次箕面市総合計画では、都市の魅力を高める好循環を生み出すため、2つの基本方針を掲げ、住み心地の良さを実感できるまちをめざし、都市の魅力アップに重点的に取り組むとしている。

<p><b>まちづくりの基本方針</b></p> <p><b>自助・共助・公助の役割分担</b></p> <p><b>自助</b> 自らできることは自らが担おうという考え方 ※社会をよくするために、市民一人ひとりができることを行います</p> <p><b>共助</b> 役割分担をしながら共に助け合おうという考え方 ※市民相互の連携や市民と行政との協働を進めます</p> <p><b>公助</b> 行政の仕組みを通して、助け合おうという考え方 ※個人や地域あるいは民間の力では解決できないことについて、行政が市民一人ひとりを支えます</p> <p><b>箕面の魅力アップ</b></p> <p><b>1 子育てしやすいまち</b> 子育てや教育環境を整えとともに、子育てしやすい魅力あるまちづくりを進めます。</p> <p><b>2 交通機関が便利なまち</b> 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します。</p> <p><b>3 みどりがあふれるまち</b> 豊かな自然環境と住宅都市としての魅力をさらに高めるため、市民と共に、みどりを守ります。</p>	<p>図 好循環（スパイラルアップ）のイメージ</p>
--	-----------------------------

#### (2) 将来都市像

第五次箕面市総合計画では、少子高齢化、都市基盤の老朽化、中心市街地の活力低下、時代とともに失われてきた自然環境など、「ひと」「まち」「やま（自然環境）」に関するさまざまな社会課題をプラスに変える、元気な箕面が求められると考え、以下の将来都市像を設定した。

#### 箕面市の将来都市像

**ひとが元気 まちが元気 やまが元気**  
～みんなでつくる「箕面のあした」～

「ひとが元気」・・・一人ひとりがそれぞれのスタイルで、健康で安心して心豊かに暮らし、高齢者と若い世代の交流など市民がお互いにかかわりながら、元気に生活するまち

「まちが元気」・・・道路や公共施設が整備され、医療、商業、サービス業など市民の生活に密着した機能が確立し、暮らしを支えているまち

「やまが元気」・・・みどり豊かな自然を守り、人と自然がふれあい共生しているまち

## 【総合計画が描く都市イメージ】

将来都市像を実現するため、「箕面の魅力アップ」「若い世代の流入と住民の定着」「地域資源の増加」という好循環（スパイラルアップ）を生み出し、めざすべき『箕面のあした』を実現するためには、行政はもとより、市民、市民活動団体、事業者などすべての主体がまちづくりの担い手として参加・参画する協働によるまちづくりを進めていくことが重要であり、「21世紀型の持続可能な都市」をみんなで作っていくことが求められている。

### 「箕面の魅力アップ」に向けた都市イメージ

みどりあふれる住宅都市・・・山なみ景観やまちなかのみどりの保全

子育てしやすく教育環境が整った都市・・・保育所待機児童の解消、子育て支援

公共交通による移動が便利な都市・・・鉄道の延伸、東西路線バス路線網の充実

### 「若い世代の流入と住民の定着」に向けた都市イメージ

働く世代や学ぶ世代が暮らしやすい都市

・・・公共交通の充実による通勤・通学時の利便性向上

活力のあるにぎやかな都市・・・公共交通の充実による観光・商業の活性化

人と環境にやさしい都市・・・公共交通の充実による移動の円滑化

多文化共生のまち・・・言葉の壁の解消や相談支援活動

### 「地域資源の増加」に向けた都市イメージ

地域資源を守り育て、生み出す都市・・・新たな交通体系とまちの整備の相乗効果

みどりに包まれた商業・生活圏をもつ希少価値のある都市

・・・公共交通の充実による交流や活性化（かやの中央地区）

新産業を創り出す都市・・・鉄道の延伸に合わせたまちの転換

## 4. めざすまちの姿

箕面市では、めざすべき将来都市像である『ひとが元気 まちが元気 やまが元気 ~ みんなでつくる「箕面のあした」 ~ 』を実現するため、以下の5つのまちの姿を目標に掲げている。

まちづくりの基本理念である箕面の魅力アップとして「交通機関が便利なまち」づくりを重点的に進めることが挙げられている。また、これらのまちの姿を実現するための19の基本方向の中には「環境共生さきがけのまち」を目指す上で、「人と環境にやさしい交通体系」の整備が基本方向として挙げられている。

以上のことから、箕面市の交通に関するめざすまちの姿を整理すると、「公共交通による移動が便利なまち」及び「人と環境にやさしい交通体系が整ったまち」となる。

### めざすまちの姿と基本方向

1

#### 安全・安心でみんながいきいき暮らすまち

- (1) みんなで健康づくりを進め、信頼できる地域医療をつくります
- (2) ノーマライゼーションの理念に基づき誰もが安心して暮らせるバリアフリーのまちをつくります
- (3) みんなで支え合って暮らしの安全を守ります
- (4) みんながいきいき働き、豊かに暮らせるまちをつくります

2

#### 子どもも大人も育つまち

- (1) 人と人が認め合い、受け入れあふ豊かなまちをつくります
- (2) 子どもたちを地域ではくくむまちづくりをめざします
- (3) 子どもたちの生きる力・つながる力をはくくむ教育を進めます
- (4) 生涯にわたって学び、学びを生かせるまちをつくります

3

#### 環境共生さきがけのまち

- (1) 環境にやさしい生活を進めます
- (2) 市街地における環境を保全し、水とみどり豊かなまちをつくります
- (3) 人と環境にやさしい交通体系を整えます

4

#### 「箕面らしさ」を生かすまち

- (1) 山麓に代表されるみどり豊かな自然環境を守ります
- (2) 住宅都市として培われてきた落ち着いたある安心な住まい・まちなみ景観を大切にします
- (3) 旧街道などの歴史や新しい市民文化を後世に伝えていきます
- (4) 箕面の滝や紅葉に加え、新たな魅力の創出によって観光や産業を活性化します
- (5) 箕面らしい都市魅力をさらに高め、誰もが住んでみたいと思うまちをつくります

5

#### 誰もが公共を担い、みんなで作るまち

- (1) 地域コミュニティが元気で住みよいまちをつくります
- (2) 市民活動相互の連携を強化し、公共の担い手をこれまで以上に多様化・多元化します
- (3) 行政は市民とともに無駄のない経営を進め、健全な財政を次世代に継承します

## 5. 都市の構造

### (1) 基本的な考え方

箕面市固有の豊かな自然と都市機能が調和した優れた居住環境の中で、活力ある都市活動の維持を目指すには、これまでのまちづくりの過程で形成されてきた都市構造や個性を前提とした土地利用を進める必要がある。

そのため、土地利用の方向性を示す「ゾーニング」を定める。また、都市の骨格となる「都市軸」や、都市軸の結節点を中心に都市機能が集積する「拠点」を設定し、目指すべき都市構造とする。

### (2) 都市構造イメージ

#### ゾーニング（土地利用区分）

箕面市のゾーニング（土地利用区分）については、自然環境を保全すべき「自然保全ゾーン」と適切な規制と誘導のもと良好な居住環境を保全・創造すべき「市街地ゾーン」に大別される。さらに、農地と一体となった古くからの集落地である「農住ゾーン」、彩都や箕面森町のような大規模開発地である「新市街地ゾーン」の4つに区分し、適切な土地利用を図る。

#### 都市軸

都市軸については、各道路の機能に基づき、広域的な産業振興・文化交流に寄与する「国土軸」、都市型サービス施設の集積によって市民生活を支える「広域都市軸」、地域密着型サービス施設の集積によって市民生活の拠り所となる「生活都市軸」の3つを設定し、景観形成や適切な施設立地の展開を図る。

#### 拠点

拠点については、各地域の機能に基づき、箕面市の中心核となる「都市拠点」と市民の日常生活を支える「地域生活拠点」を設定する。なお、彩都と箕面森町では、複合機能都市づくりをめざし、将来の地域生活拠点を形成する。



図 将来の都市構造イメージ

### 第3章 交通施設の整備と交通の状況

#### 1. 交通施設の整備状況（現交通体系マスタープランの総括）

##### (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95,020m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（2007年度）から事業着手し、平成28年度（2016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（2006年度）に供用開始、国道423号BPは平成19年度（2007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（2007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37,080m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	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	8m	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	



## (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る。

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（2007 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。

路線名	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	<b>未整備</b>
	（仮称） 箕面船場駅	<b>未整備</b>
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)

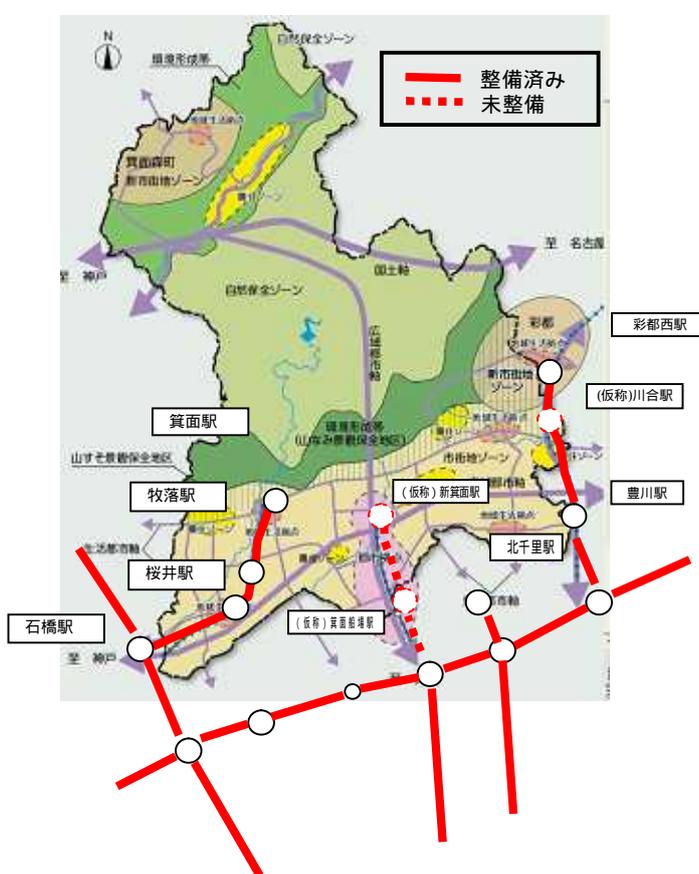


図 箕面市周辺鉄道網

### (3) バス路線の整備状況

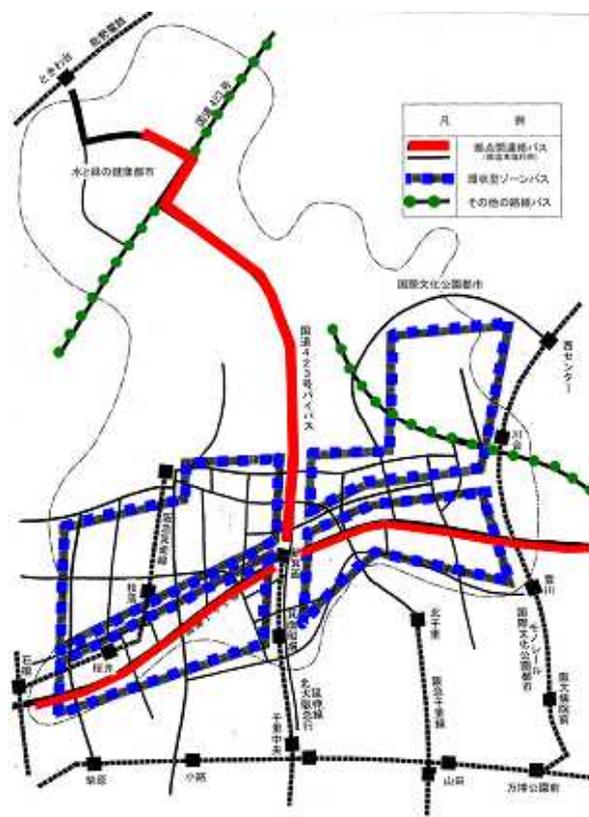
バス路線網としては、北大阪急行延伸線や大阪モノレール彩都線の整備を前提とし、地域拠点や鉄道駅へのアクセスの向上を図るとともに、東西間サービスや面的サービスを提供する拠点間連絡バス、鉄道駅へのフィーダーバス、環状型ゾーンバス、その他の広域バスを位置づけている。

バス路線網は、道路整備に伴い、平成9年（1997年）に山麓線、平成19年（2007年）に箕面グリーンロード、平成23年（2011年）に小野原豊中線に阪急バスがフィーダーバスの運行を開始した。

また、平成22年（2010年）9月から市内移動の充実を図るため、市内を循環する箕面コミュニティバス「オレンジゆずるバス」の3年間の実証運行を開始し、毎年度評価・見直しを行い、平成25年度（2013年度）からの本格運行を目指している。

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ため、市内移動型バス路線網は十分とは言えない状況である。

路線名	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	平成23年度（2011年度）からの開設のため、未調査
オレンジゆずるバス	住宅地内の道路	881人/日



出典：箕面市交通体系マスタープラン（H6）

図 箕面市の将来バス網体系（案）

#### (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る。

阪急箕面線箕面駅では、交通・観光案内所が平成 22 年度（2010 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（2011 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	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通・観光案内所の開設</li> <li>駅前広場のリニューアルを平成 23 年度（2011 年度）完了予定</li> <li>駐車場・駐輪場の建替検討</li> </ul>
北大阪急行延伸線 （仮称）新箕面駅	<p>未整備 （駅前広場用地約 1 ha を確保）</p>

#### (5) その他都市交通体系の検討・実施状況

##### 自転車交通体系の検討・実施状況

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（2009 年）10 月に策定し、実施している。

しかし、昨今の自転車関連事故の多発から自転車と歩行者との分離が喫緊の課題とされ、普通自転車通行可の交通規制の実施場所の見直しなど、自転車を取り巻く環境は変化してきていることから、整備内容、路線等を見直しを検討が必要となってきた。

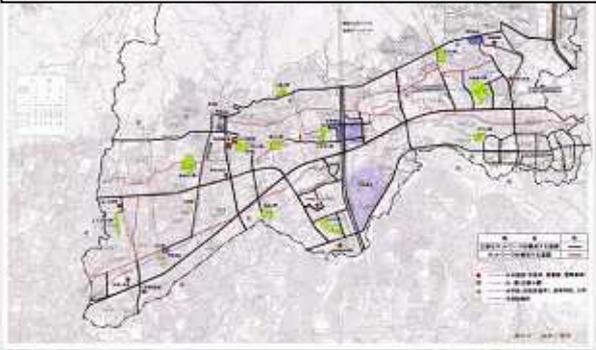
基本方針	【整備方針】
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 自転車走行空間の環境整備を進めるとともに、交通ルールや交通マナーの啓発に努め、安全性の向上を図る。</li> <li>● 市内の公共施設や、鉄道駅、バス停留所などをネットワークすることにより、快適性、利便性の向上を図る。</li> <li>● 鉄道駅やバス停留所での乗継利便性を確保することにより、自動車からの公共交通への転換を促進し、環境負荷の軽減を図る。</li> <li>● 自転車利用を促進することにより、市民の健康増進に努める。</li> <li>● 自転車による市内移動を促進することにより、地域経済の活性化に努める。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 歩道上での歩行者と自転車の分離誘導等</li> <li>● 歩道のない車道での自転車と自動車の分離誘導</li> <li>● 交差点部での注意喚起</li> <li>● 路面の改善</li> </ul>
	

図 自転車のみちネットワーク化計画図

## 高齢者・障害者交通システムの検討・実施状況

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る。

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（2004 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た。

### ➤ 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

なお、平成 22 年度（2010 年度）末に移動等円滑化の促進に関する基本方針の一部が改正され、ノンステップバスの導入率を、平成 32 年度（2020 年度）までに約 70%とすることが新たな目標値として示された。また、生活関連施設までの移動経路等のバリアフリー化についても、検討を進めていく必要がある。

## 交通運用改善及び需要の適正化の検討・実施状況

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る。

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. 交通の状況

### (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 >

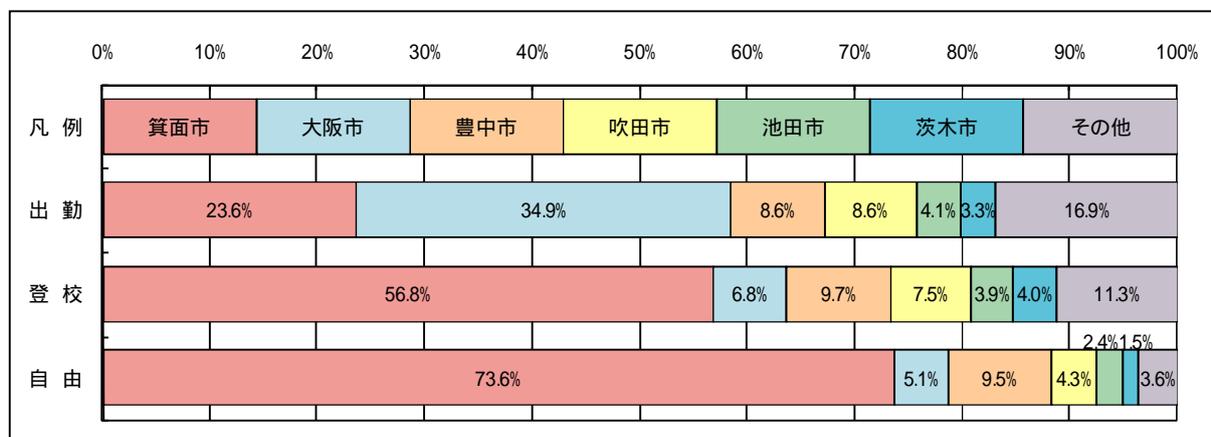
平日の自由目的トリップについては、箕面市内で完結するトリップが全体の 73.6%を占める。

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

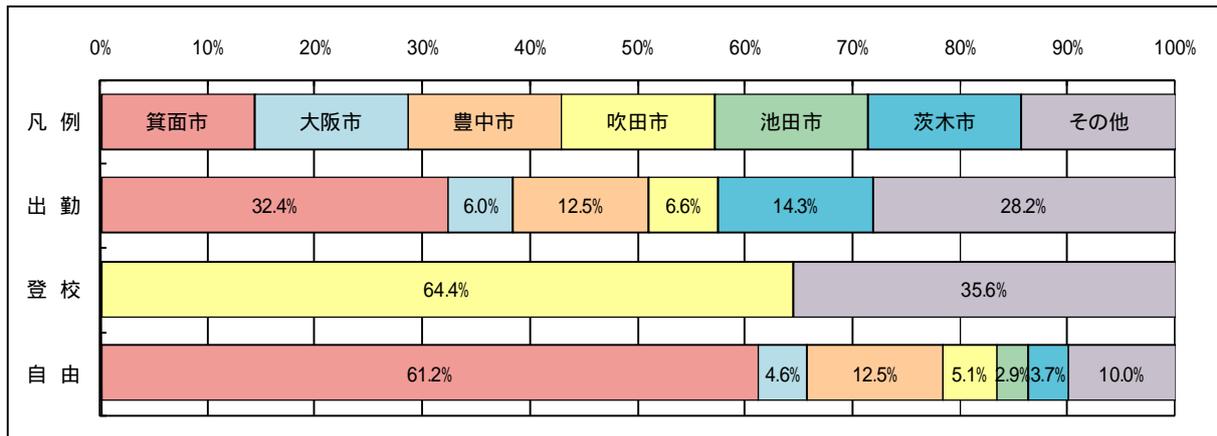
	平日	休日
出勤	28.1	6.2
登校	16.2	1.4
自由	46.8	90.5
その他	8.9	1.9

出典：第4回京阪神都市圏PT調査（平成12年）



出典：第4回京阪神都市圏PT調査（平成12年）

図 箕面市民のトリップ先 (%) (平日・トリップ目的別)



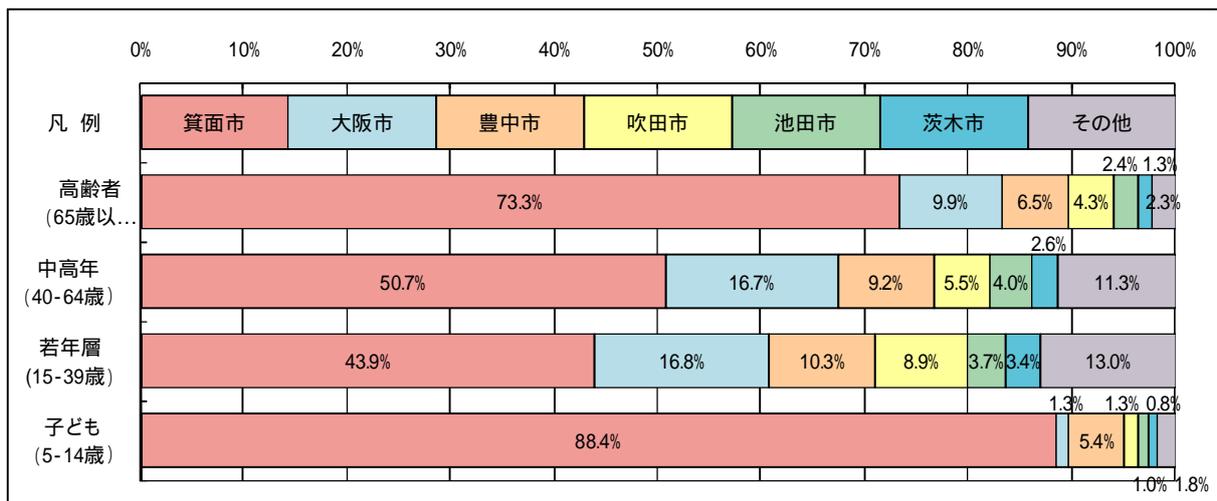
出典：第4回京阪神都市圏P T調査（平成12年）

図 箕面市民のトリップ先(%)（休日・トリップ目的別）

世代別 - 生産年齢層による他都市への高い移動割合 -

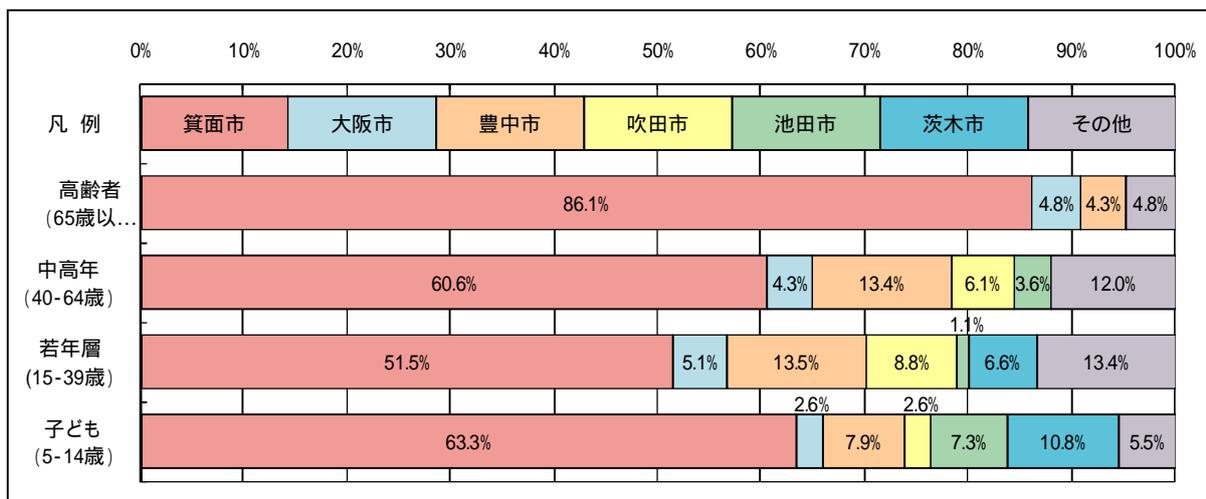
高齢者や子ども世代のトリップについては、市内完結型が多くなっている。高齢者の市内完結型のトリップは平日で73.3%、休日で86.1%である。また、子ども世代の市内完結型のトリップは平日で88.4%、休日で63.3%である。

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。



出典：第4回京阪神都市圏P T調査（平成12年）

図 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（平成12年）

図 箕面市民のトリップ先(%)（休日・属性別・全目的）

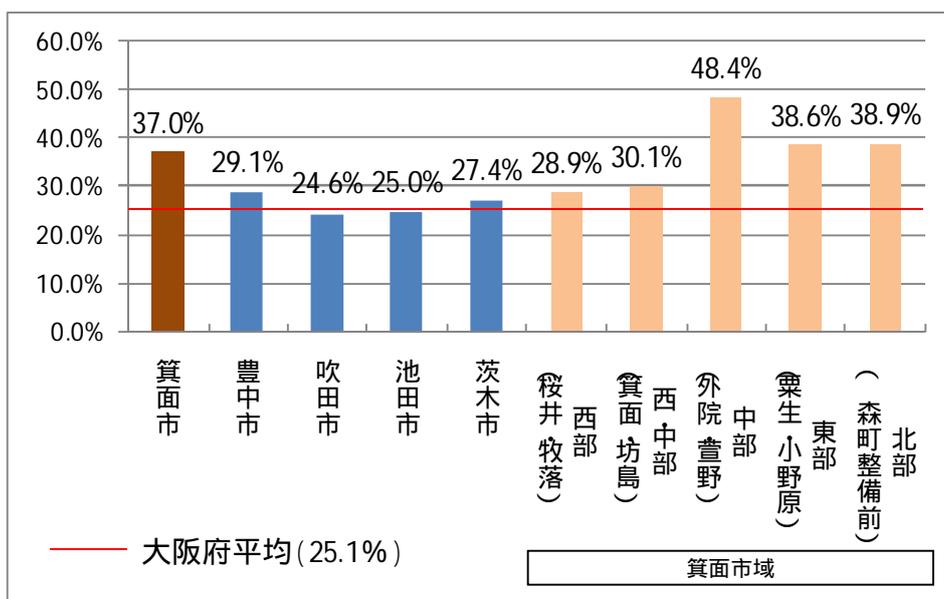
#### P T調査を用いる分析について

本協議会資料では、第4回京阪神都市圏P T調査（平成12年（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ため、第5回京阪神都市圏P T調査（平成22年（2010年））に基づき、再度集計を行う予定であったが、箕面市総合都市交通戦略の策定期間までに調査結果の活用が目途がたたないため、新たな分析は行わない。

## (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（平成12年）

図 箕面市及び近隣市の自動車分担率

交通量の推移 - 減少する自動車交通 -

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、平成 21 年（2009 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

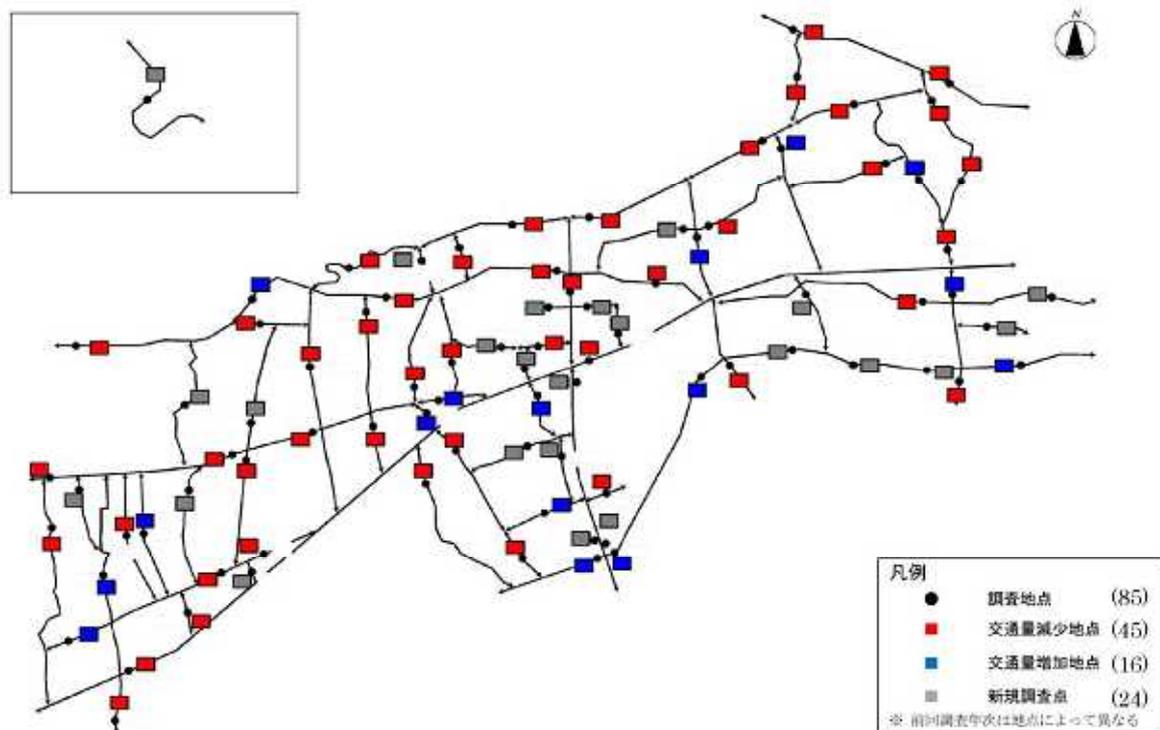


図 交通量の増減状況（H21 調査と前回調査との比較）

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

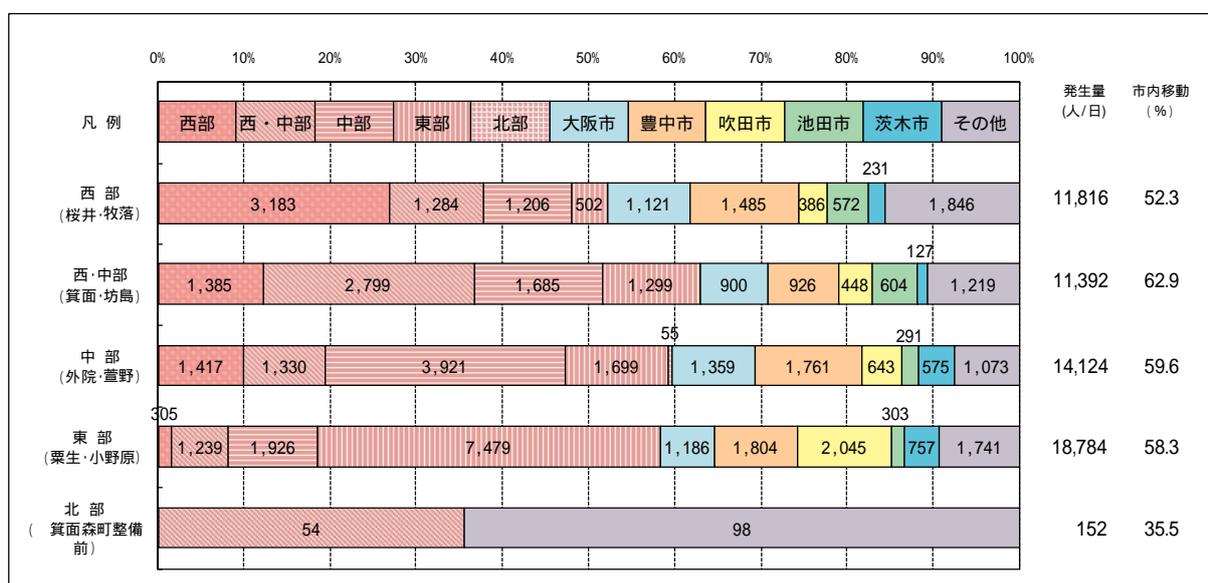
### (3) 道路と交通の状況

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。

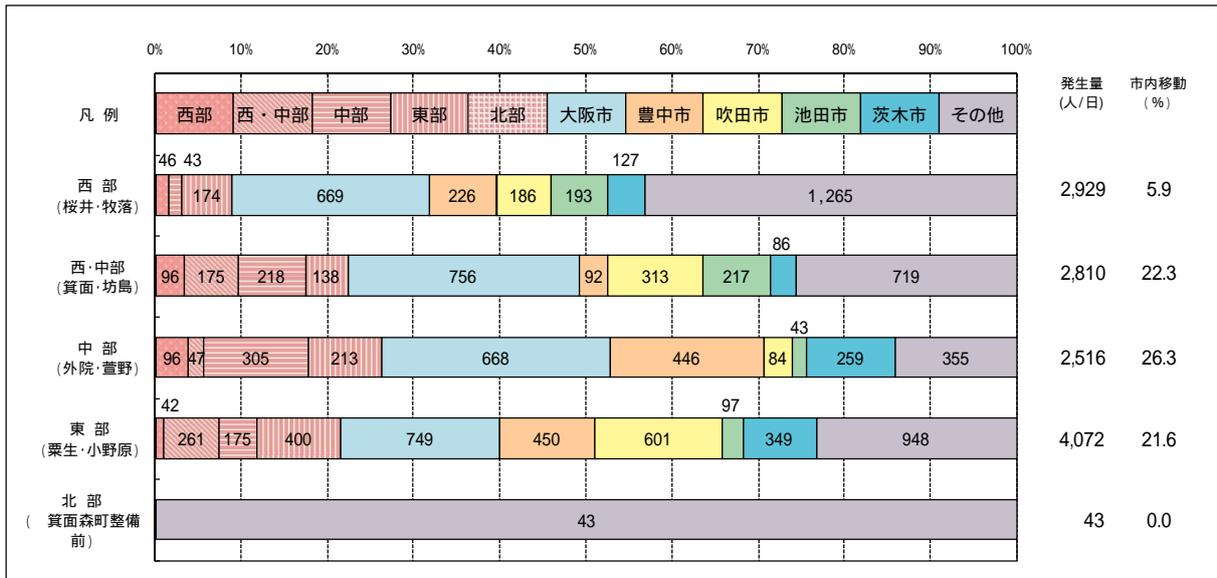
出勤目的での自動車移動については、市内移動よりも他都市への移動が多くなっている。特に大阪市への自動車トリップが最も多い。ついで、豊中市、吹田市へのトリップが多い。

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。



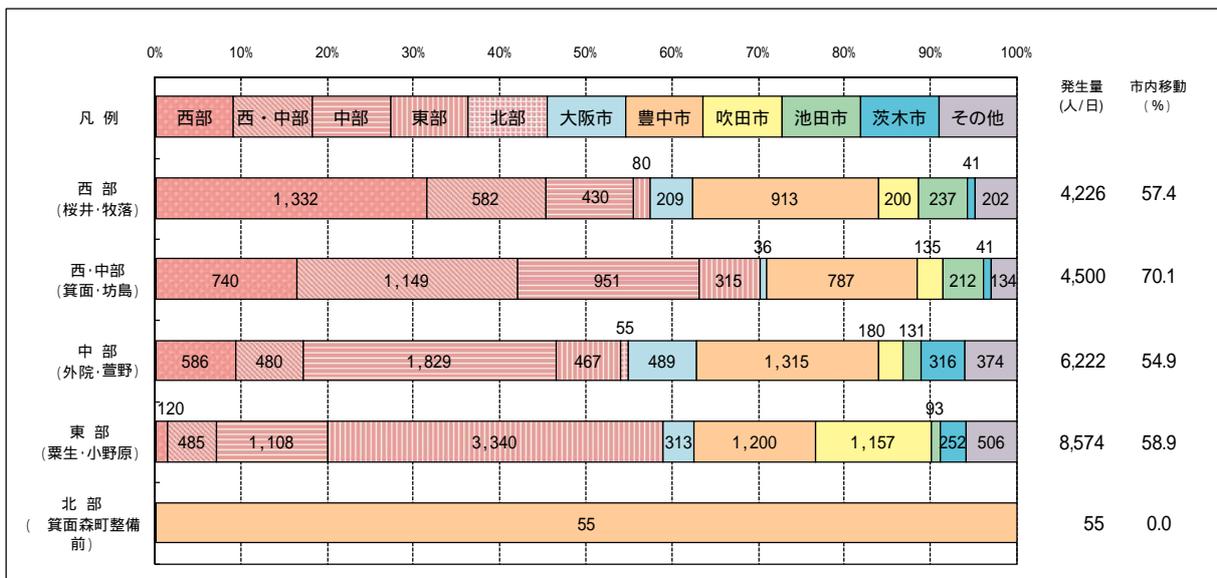
出典：第4回京阪神都市圏PT調査（平成12年）

図 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（平成12年）

図 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PT調査（平成12年）

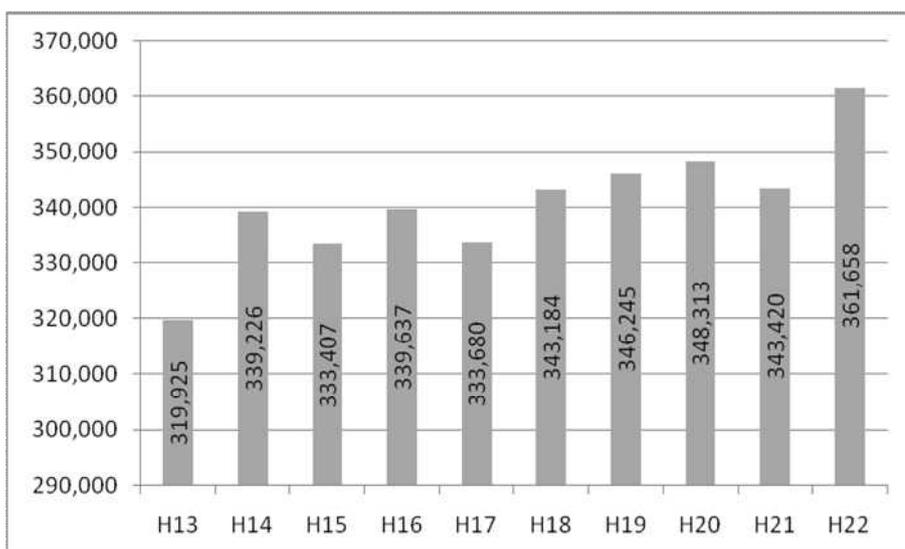
図 乗用車を代表交通手段とするトリップ（トリップ/日）（平日・自由目的・箕面市居住者）

自転車・歩行者の状況 - 増加する自転車・歩行者 -

市営駐輪場（箕面駅、牧落駅、桜井駅）の利用総数は増加傾向にある。

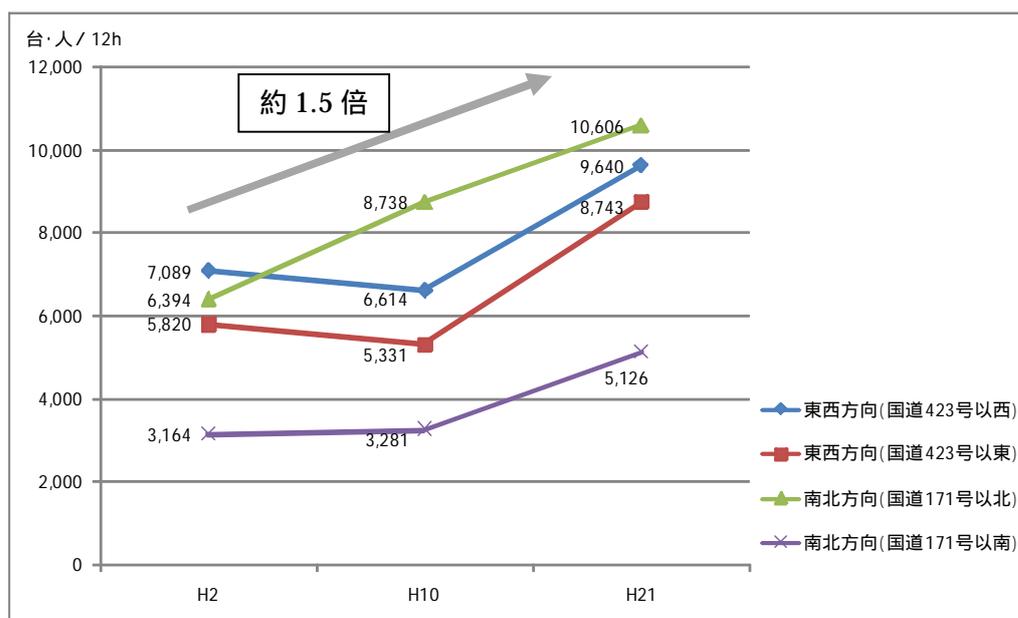
また、自転車を含む歩行者類の12時間交通量が1,000人を超える地点は、平成21年（2009年）調査地点の全85箇所中47箇所存在し、市内各所に点在しており、箕面市の主要道路における自転車・歩行者交通量は、平成2年からの20年間で約1.5倍に増加している。

また、政策的な動きとしては、平成23年（2011年）10月に警察庁交通局長から良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進として、車道を通行する自転車の安全と歩道を通行する歩行者の安全をともに確保するための自転車道や普通自転車専用通行帯等の自転車通行環境の整備の推進や、普通自転車歩道通行可の交通規制の見直しなどを進める通達が示されている。



出典：市勢年鑑

図 市営駐輪場の利用総数（台/年）

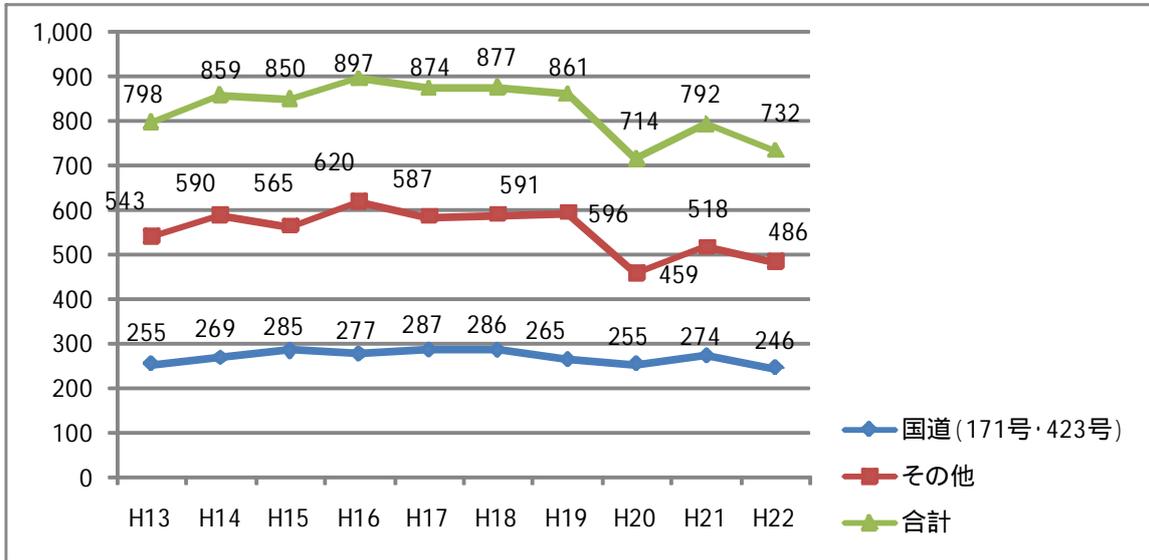


出典：箕面市交通量調査結果

図 主要道路における自転車・歩行者交通量の推移

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、平成 16 年（2004 年）の 897 件をピークに減少している。平成 22 年（2010 年）の発生件数は 732 件であり、平成 16 年（2004 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・府道の交差点 >

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「するっと交差点对策」の対象箇所に指定されている。小野原交差点については、平成 16 年（2004 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おり、牧落交差点については、右左折レーンの設置について、協議・調整中である。また、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。

表 「するっと交差点对策」の対象箇所と進捗状況

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

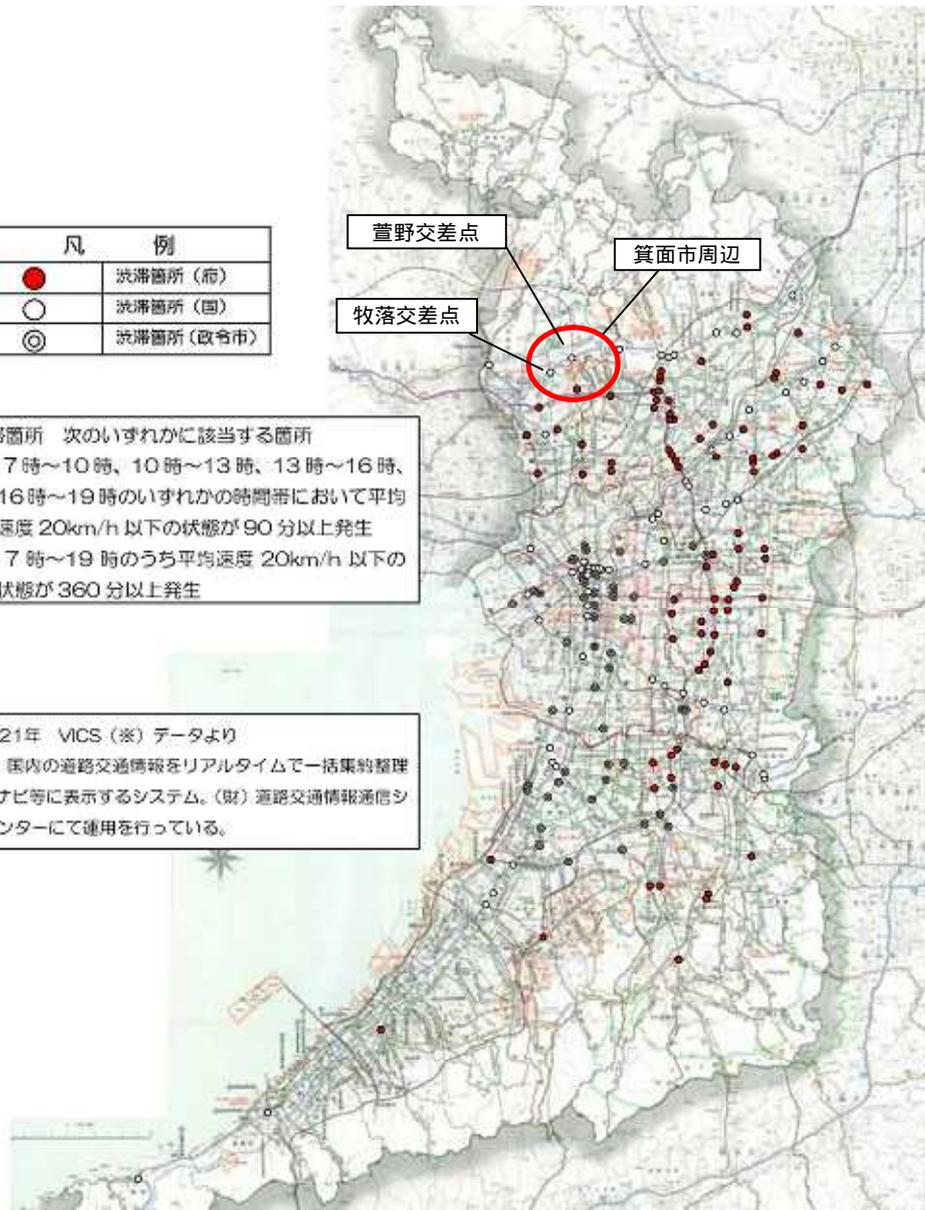
出典：大阪府「するっと交差点对策」

するっと交差点对策とは、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

凡 例	
●	渋滞箇所（府）
○	渋滞箇所（国）
◎	渋滞箇所（政令市）

\*渋滞箇所 次のいずれかに該当する箇所  
 平日：7時～10時、10時～13時、13時～16時、  
 16時～19時のいずれかの時間帯において平均  
 速度 20km/h 以下の状態が 90 分以上発生  
 休日：7 時～19 時のうち平均速度 20km/h 以下の  
 状態が 360 分以上発生

H19～H21年 MCS（※）データより  
 ※MCS：国内の道路交通情報をリアルタイムで一括集約整理  
 し、カーナビ等に表示するシステム。（財）道路交通情報通信シ  
 ステムセンターにて運用を行っている。



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（国道・府道との交差点）

< 国道・府道と市道との交差点 >

現在、国道 423 号との交差点である坊島四丁目交差点（国道 423 号と萱野東西線の交差部）と新船場南橋交差点（国道 423 号と小野原豊中線の交差部）の 2 カ所に渋滞が見られ、渋滞対策が望まれている。



図 主要な渋滞箇所図（国道・府道と市道との交差点）

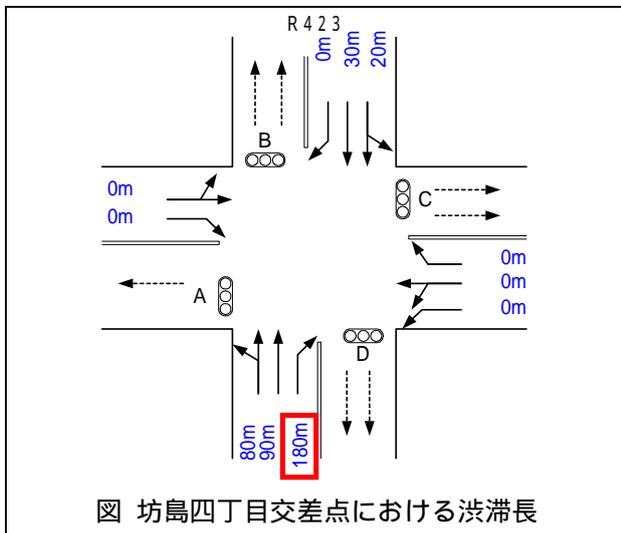


図 坊島四丁目交差点における渋滞長

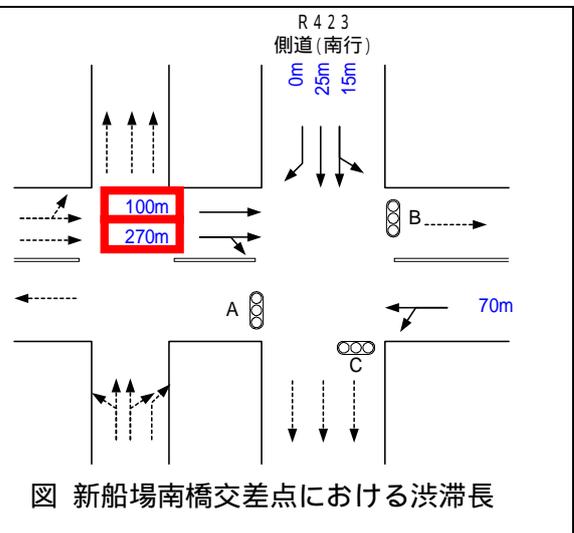


図 新船場南橋交差点における渋滞長

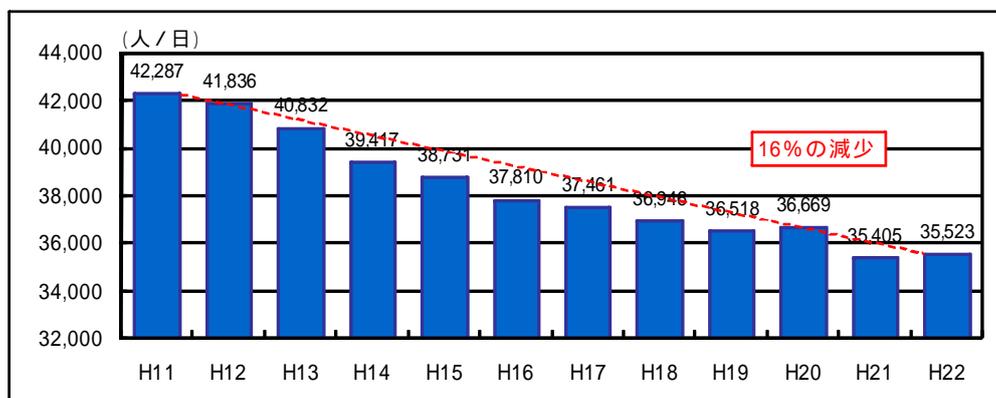
各地点におけるピーク時間帯の調査結果

#### (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、平成11年(1999年)時点では42,287人/日であったが、平成22年(2010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。



出典：市勢年鑑

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も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も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(平成12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)  
帰宅トリップを除く

	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(%)

出典：第4回京阪神都市圏P T調査(平成12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>

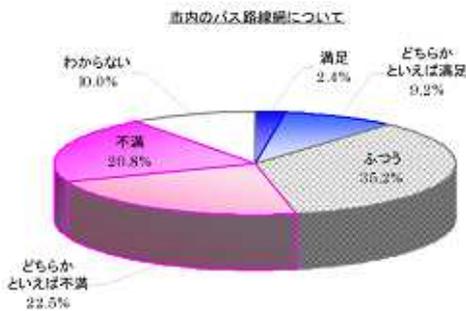
市内のバスサービスについては、阪急バスが運営している。主に市外の千里中央駅や北千里駅への鉄道駅フィーダー輸送が主体のバスネットワークである。一方で、市内移動向けのバスサービスについては、鉄道駅フィーダー輸送型バスサービスよりも路線・本数が少なく、また地域差も大きいことから市内移動、とりわけ東西交通を担うバス路線網は非常に脆弱である。

平成 18 年度（2006 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。

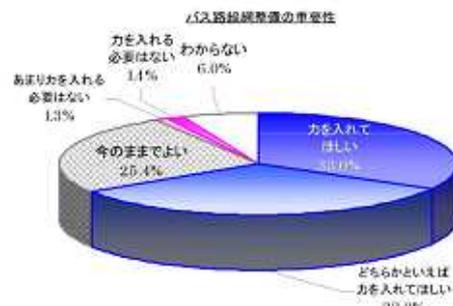
そのため、平成 22 年（2010 年）9 月からは、フィーダー輸送型の路線網に対して、市内移動向けのバスサービスを補完するため、オレンジゆずるバスが運行されている。

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。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。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。

バスによる市内移動はオレンジゆずるバスで一定改善されたものの、市内東西交通を担うバス路線網の抜本的改善には至っていない。



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 H P

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

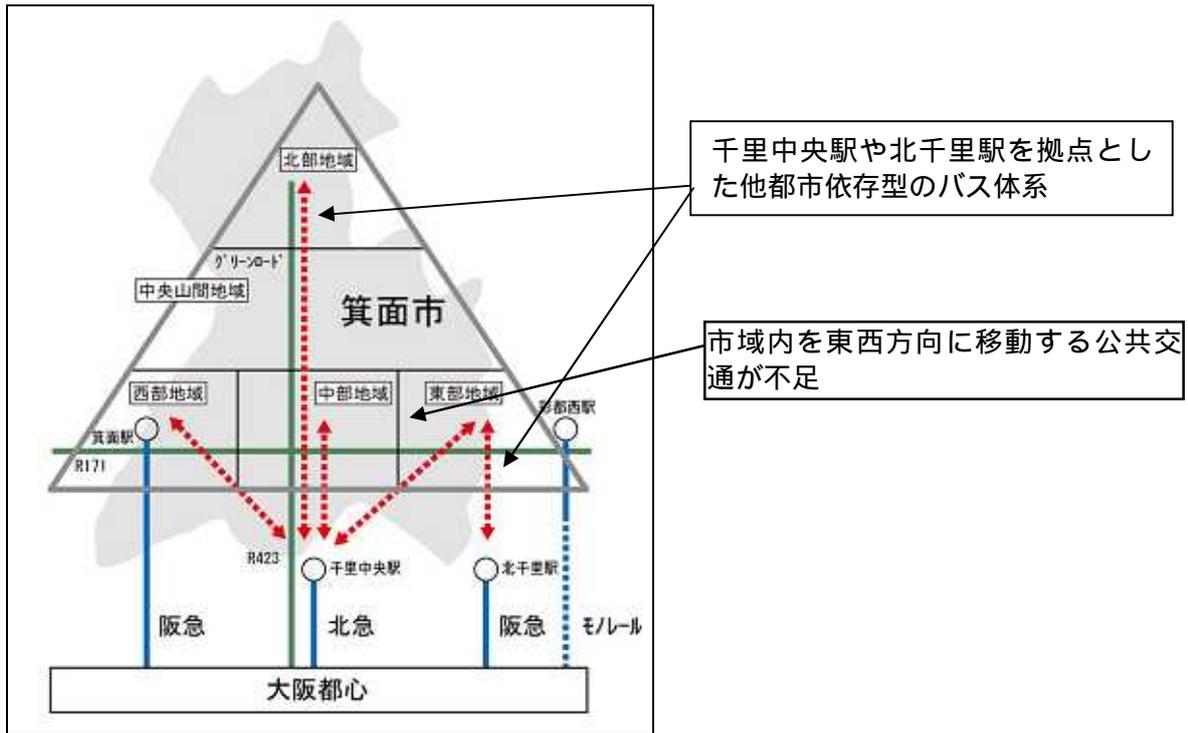
項目	満足度
運行全体	64.5%
運賃	63.5%
ルート	51.6%
便数	48.4%
情報提供	74.9%

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）

現状の交通イメージ

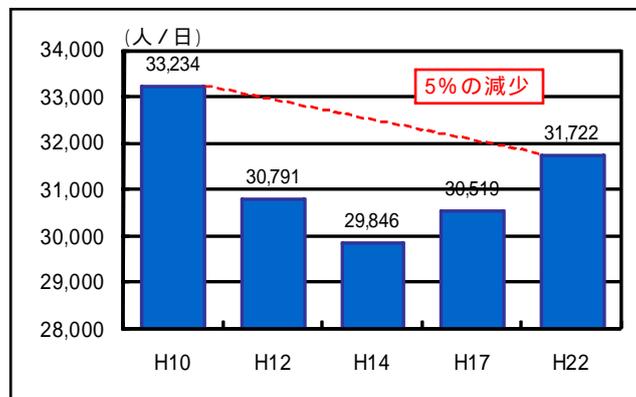


< 利用者数の推移 >

路線バスの利用者数については、平成 10 年（1998 年）以降、平成 22 年（2010 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。

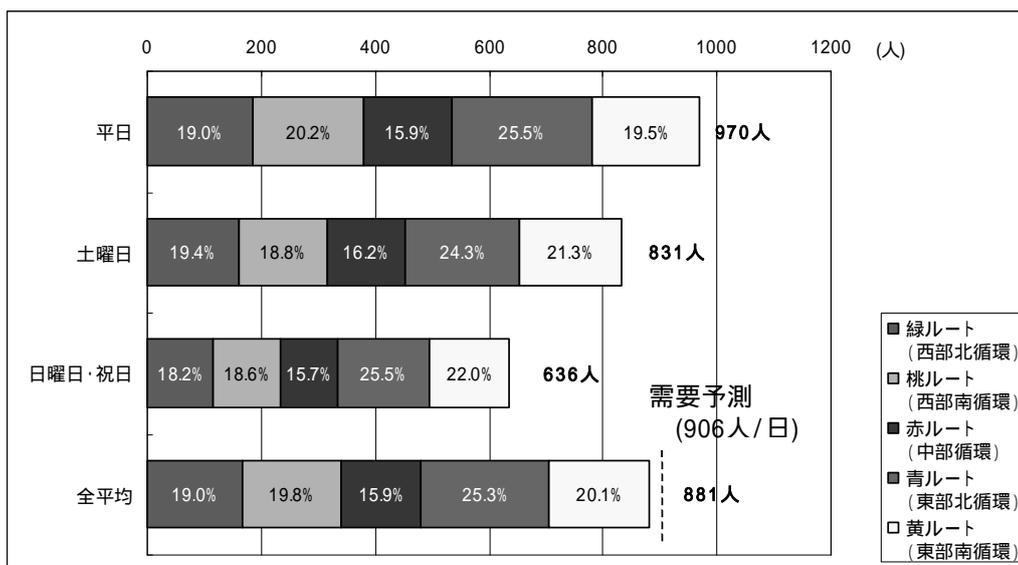
また、平成 14 年（2002 年）以降増加に転じているのは、各路線で増減が見られるが、市東部地域の路線における増加が大きく、平成 17 年（2005 年）以降については、市北部地域への新設路線開設における増加が大きくなっている。

一方で、オレンジゆずるバスの利用者数（平成 22 年（2010 年）9 月 1 日～平成 23 年（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PT調査 (平成12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 （粟生・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PT調査（平成12年）

## 第4章 将来交通需要と課題整理

### 1. 将来の交通需要

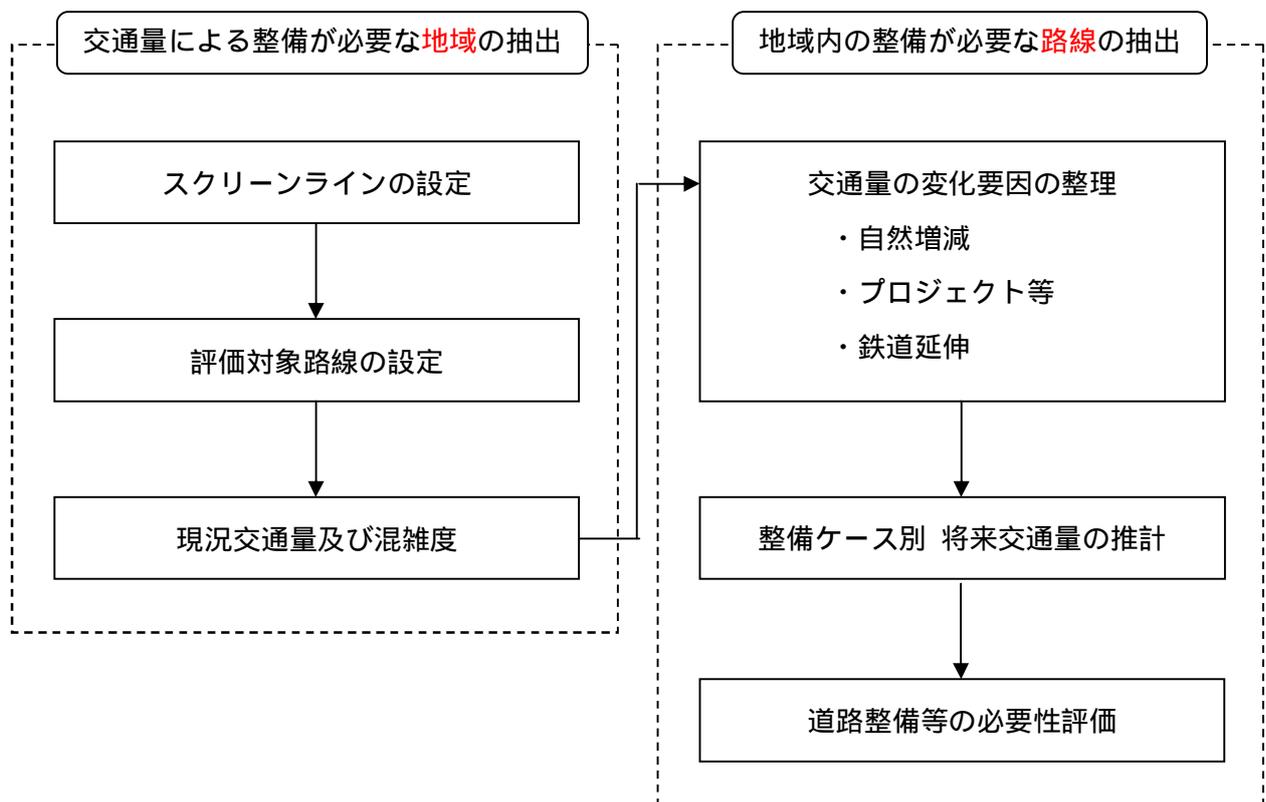
#### (1) 将来交通量の推計

##### 目的

箕面地域の道路交通は、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が開通して、道路ネットワークが充実してきた。今後は、箕面森町、彩都の新市街地の人口定着等による交通需要、新名神の開通に伴う交通需要の増加、鉄道延伸による交通需要の変化及び総合的な交通量の変化が考えられる。そのため、交通需要を推定して、将来交通量を導出するものとし、箕面地域における道路整備の必要性を評価に用いるものとする。

##### 手法・手順

交通需要の推定については、4段階による交通需要の推定を行う方法が考えられる。しかし、平成17年度（2005年度）の交通センサスに基づく広域の交通量配分等のオーソライズされたデータがなく、箕面市が独自に4段階推定法的前提である広域交通量の配分等を行うことは、精度的にも課題が多く困難である。そのため、今回の交通需要の推計手順については、近畿臨海ブロックにおける将来交通量において、平成22年から平成42年までに約2.8%自動車交通量が減少すると見込まれていることから、現況交通量で混雑度が高く、新たな交通需要の増加が見込まれるエリアを抽出して、エリア内の将来交通量（平成42年（2030年））の推計を行うとともに、道路整備等の必要性を評価する。



## 現況交通量の整理

箕面市域における自動車交通量を面的に捉えるため、鉄道延伸の需要予測のゾーンや地域性等を考慮して南北方向4カ所(A～D)、東西方向5カ所(E～I)にスクリーンラインを設定し、国道・府道・主要な市道を対象とした各スクリーン別交通量と交通容量を比較した。スクリーン別の混雑度(=交通量/交通容量)は以下のとおりである。

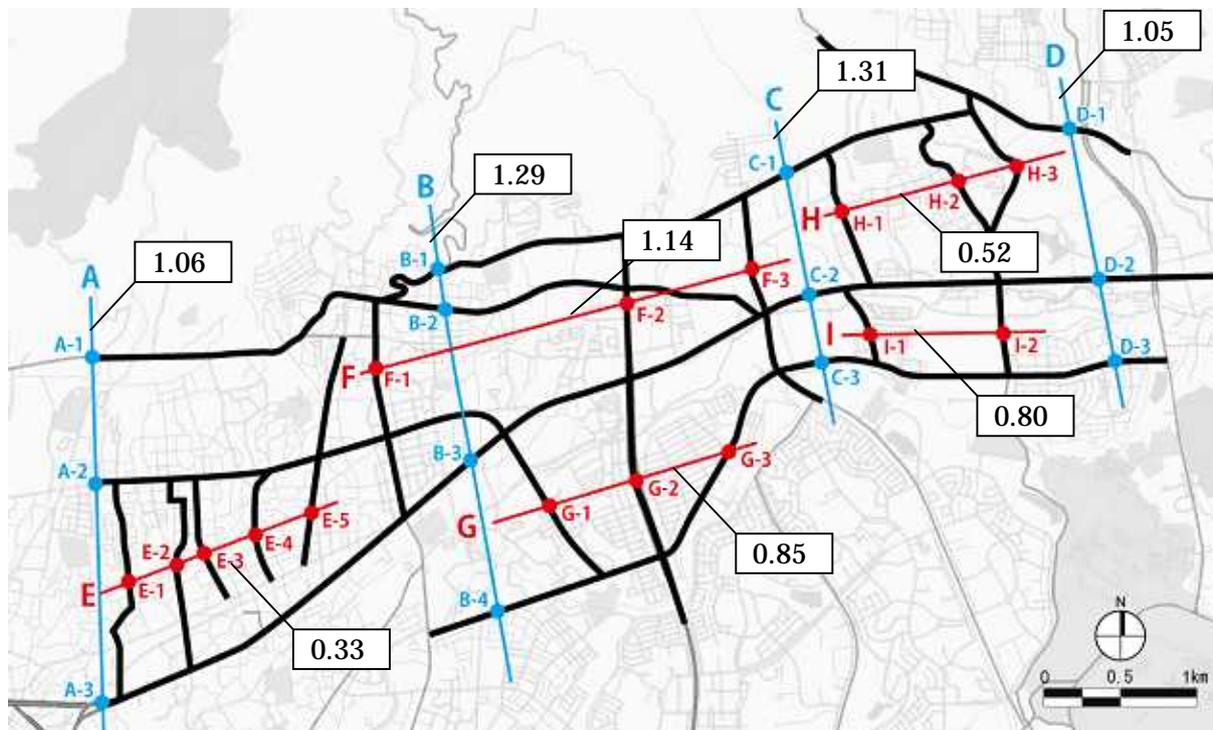


図 スクリーン別の混雑度

南北断面(A～D)については、混雑度が全て1を超えている。特に、中部地域(断面B、C)においては、混雑度が1.25を超えている。混雑度が1.25を上回った場合、「ピーク時間はもとより、ピーク時間中心として混雑する時間帯が加速的に増加する可能性が高い状態」となる。また、中部地域内の東西断面Fについても、他の東西断面より混雑度が高い。

そのため、これらの断面を含むエリア(中部地域)については、東西方向だけでなく、南北方向も含めた面的な道路整備を合わせて行うことが望ましいと考えられる。

表 評価対象路線

	A	B	C	D
対象路線	A-1 箕面池田線	B-1 箕面池田線	C-1 箕面池田線	D-1 茨木能勢線
	A-2 中央線	B-2 箕面今宮線	C-2 国道171号	D-2 国道171号
	A-3 国道171号	B-3 国道171号	C-3 小野原豊中線	D-3 小野原豊中線
		B-4 小野原豊中線		
E	F	G	H	I
E-1 八線	F-1 豊中亀岡線	G-1 中央線	H-1 新家奥線	I-1 阪急小野原住宅1号線
E-2 阿比太橋通り線	F-2 国道423号	G-2 国道423号	H-2 豊川住宅本通り線	
E-3 紅葉橋通り線	F-3 千里2号線	G-3 箕面摂津線	H-3 小野原中村線	I-2 山田上小野原線
E-4 野畑桜線				
E-5 牧落公園線				

## 将来交通量の推計

面的な道路整備が必要と考えられる中部地域について、具体的な整備区域を検討するため、社会状況による交通量の変化や、新名神高速道路の開通及び箕面森町や彩都の開発、北大阪急行の延伸を考慮した将来交通量（平成 42 年（2030 年））の推計を実施した。なお、都市計画道路等の整備の有無による変化を検証するため、以下の 3 つのケースを設定した。

表 交通量の変化要因と変化量

交通量の変化	変化量（推計値）
社会状況	2.8%減
新名神高速道路の開通、箕面森町の開発	86 百台/日増
彩都の開発	38 百台/日増
北大阪急行線の延伸	24 百台/日増

### < ケース設定 >

ケース 1：道路整備なし

ケース 2：都市計画道路の整備あり

- ・都市計画道路芝如意谷線（国道 171 号～箕面池田線）24 25 26
- ・都市計画道路萱野東西線（芝如意谷線～千里 2 号線）19 21 22

ケース 3：都市計画道路 + 新たな路線の整備あり

- ・都市計画道路芝如意谷線（国道 171 号～箕面池田線）24 25 26
- ・都市計画道路萱野東西線（芝如意谷線～千里 2 号線）19 21 22
- ・平成 6 年の箕面市交通体系マスタープランで検討された萱野東西線延長（千里 2 号線～新家奥線）23

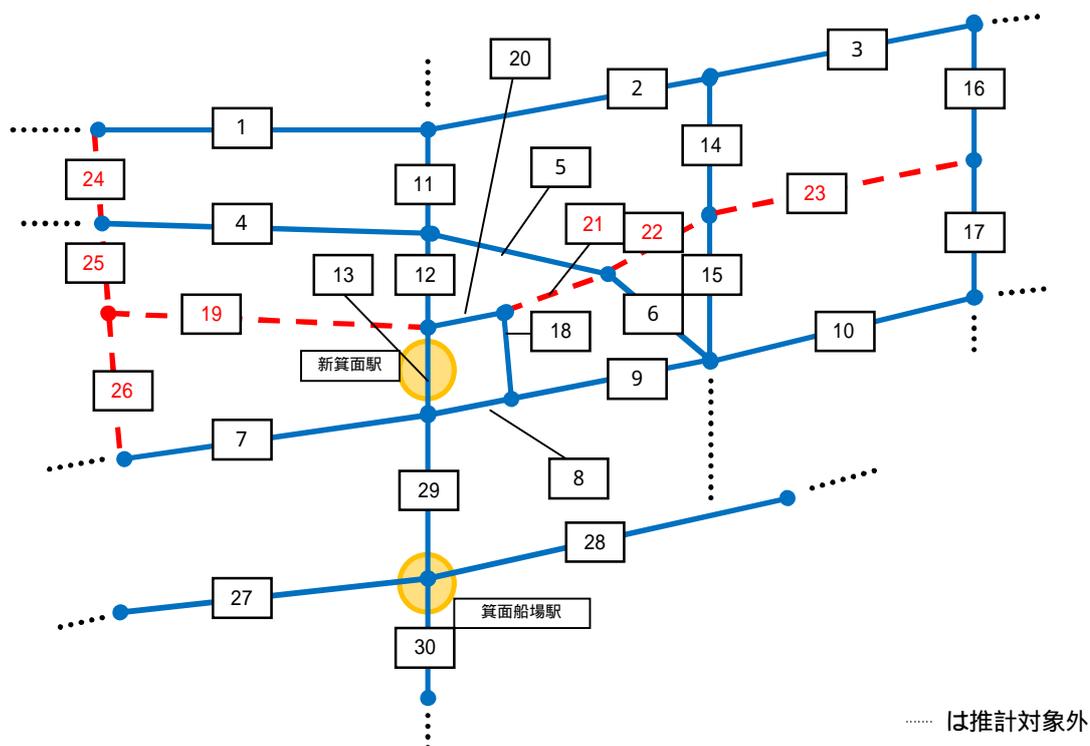
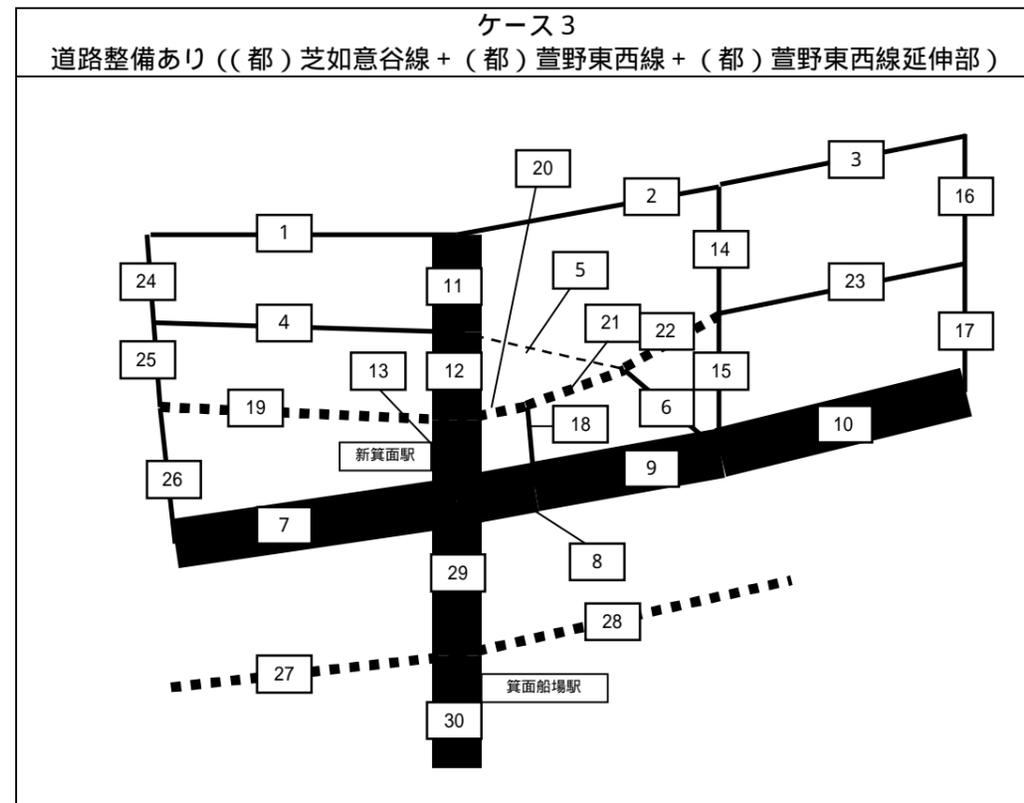
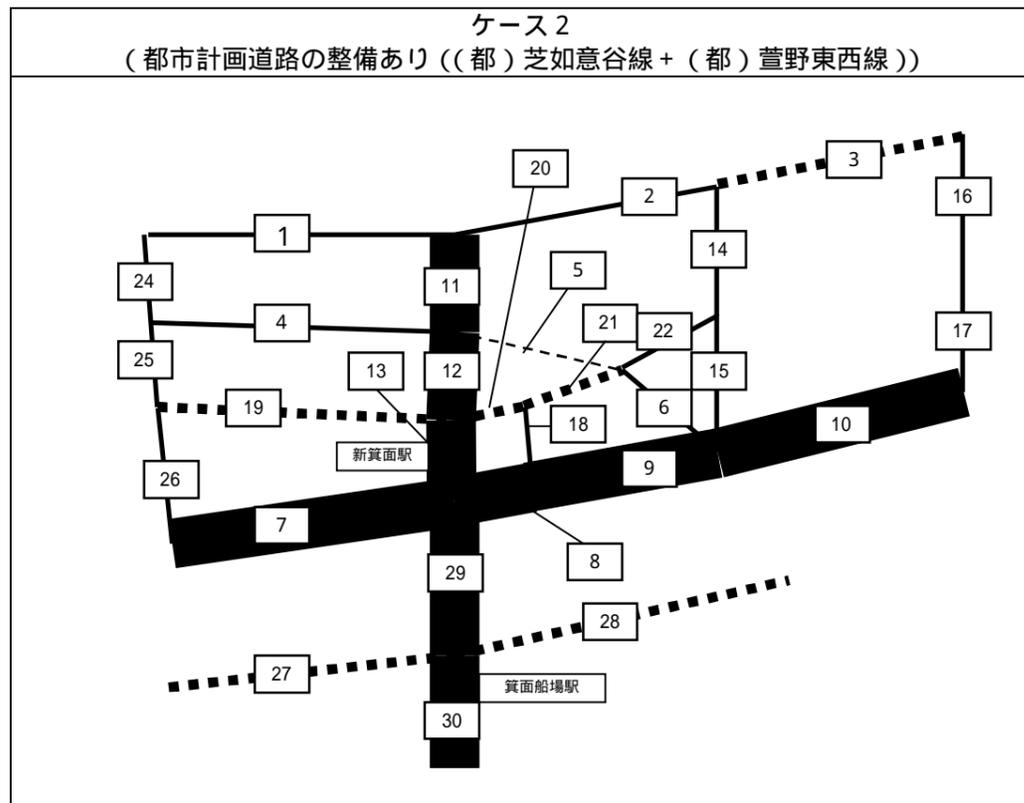
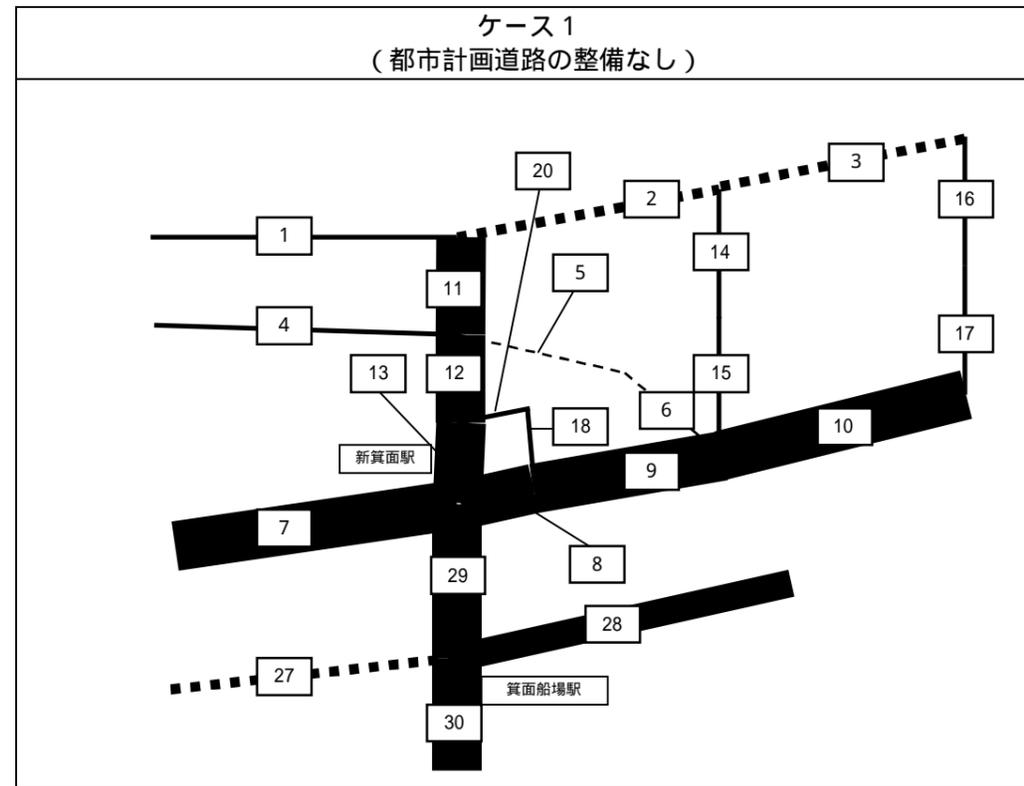
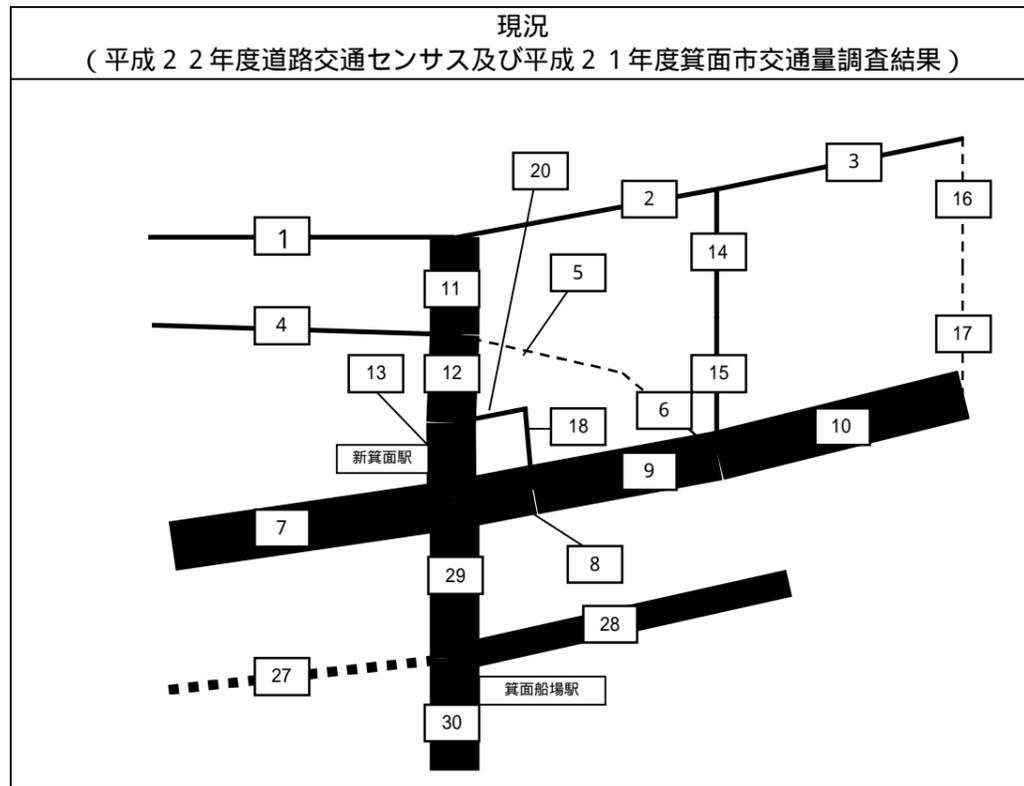


図 交通量推計の対象ネットワーク（青：現況、赤：都市計画道路等）

将来交通量（平成42年（2030年））の推計



リンク番号	路線名
1	
2	箕面池田線
3	
4	箕面今宮線
5	
6	
7	
8	国道171号
9	
10	
11	国道423号
12	
13	
14	千里2号線
15	新家奥線
16	
17	
18	萱野1号線
19	
20	
21	萱野東西線
22	
23	
24	芝如意谷線
25	
26	
27	小野原豊中線
28	
29	国道423号
30	

凡例	交通量
-----	5千台/日 未満
————	5～10千台/日
.....	10～15千台/日
————	15～20千台/日
————	20千台/日 以上

## (2) 道路整備の必要性評価

今回検証する道路整備の必要性評価は、あくまでも将来交通量の推計に基づくものであり、交通安全、公共交通、歩行空間、自転車走行空間等の観点を踏まえた道路整備の必要性は別途検討するものとする。

### 1) 推計結果

ケース1では、国道171号、国道423号、小野原豊中線において、混雑度が1.25を大きく超えた。これは、「ピーク時間はもとより、ピーク時間中心として混雑する時間帯が加速的に増加する可能性が高い状態」である。

一方、ケース2では、箕面池田線、国道171号、国道423号、小野原豊中線等、混雑度が1を超えるリンクは複数存在するが、全てのリンクで混雑度が1.25を下回る結果となり、整備効果が見込まれる結果となった。

また、ケース3では、ケース2と同様、全てのリンクで混雑度が1.25を下回る結果となり、整備効果が見込まれる結果となった。特に、ケース3では、国文4号線から大阪都心への向かう通過交通が萱野東西線を利用することが想定されるため、リンク3（箕面池田線）、リンク10（国道171号）において混雑度が低くなった。

### 2) 道路整備の必要性

将来交通量の推計から整備が必要な路線としては、全ての路線で混雑度が1.25を下回るケース2に基づき、都市計画道路「芝如意谷線」、「萱野東西線」と考えられる。

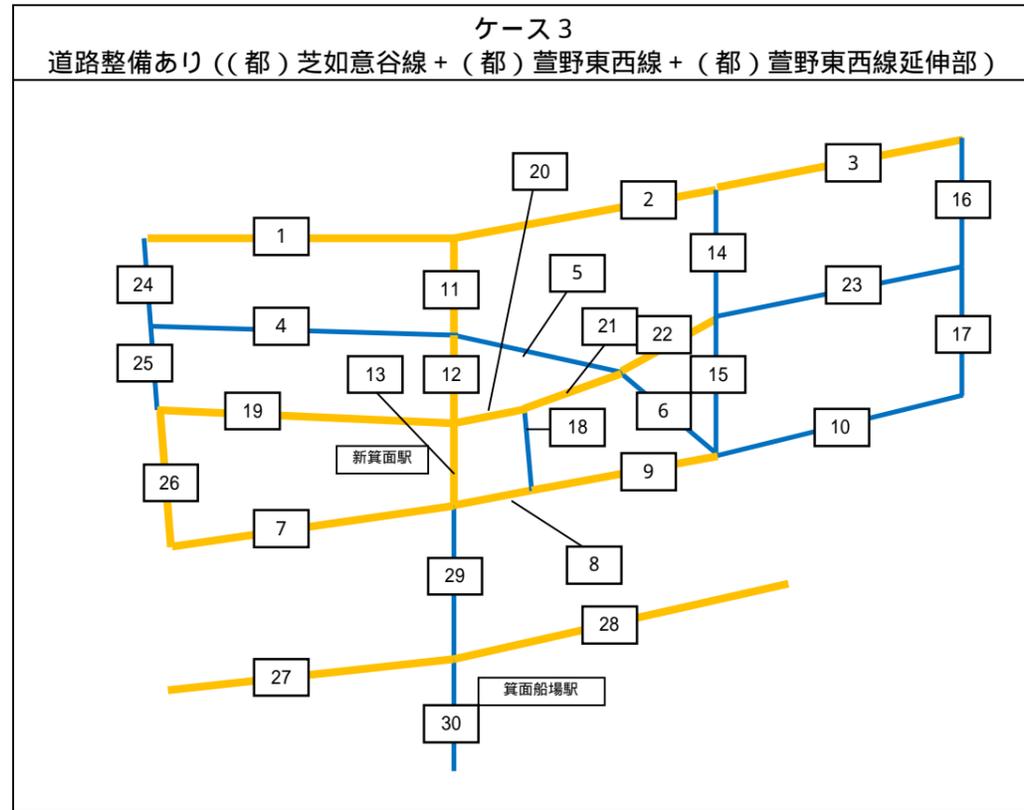
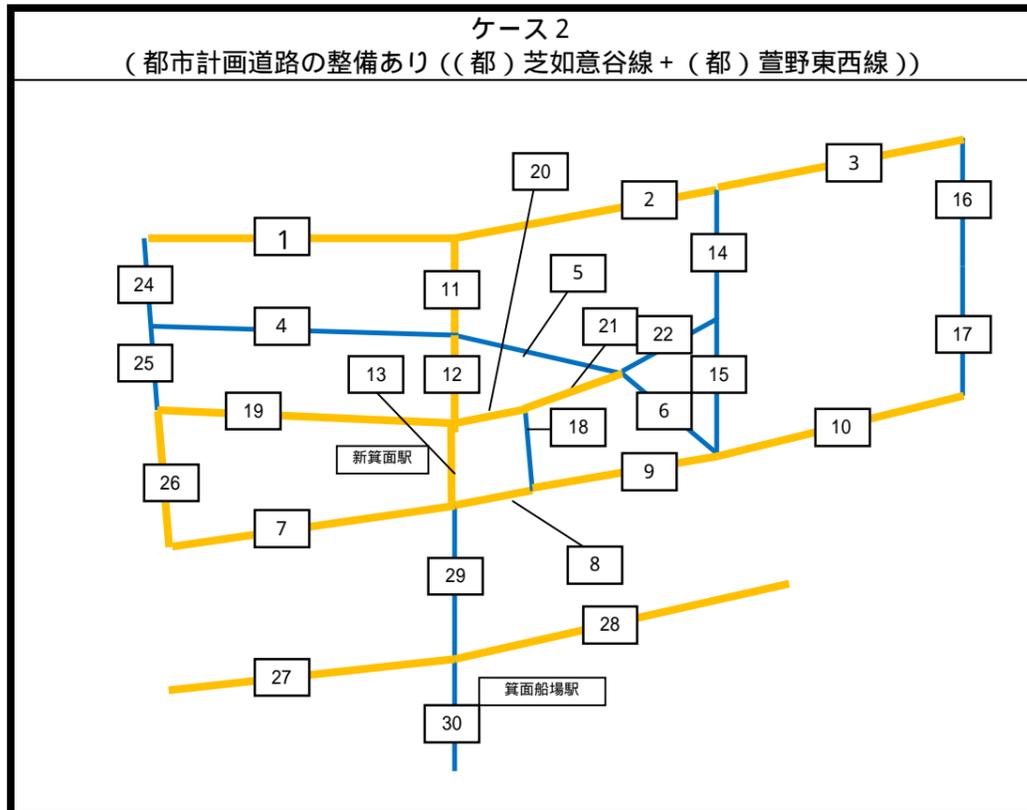
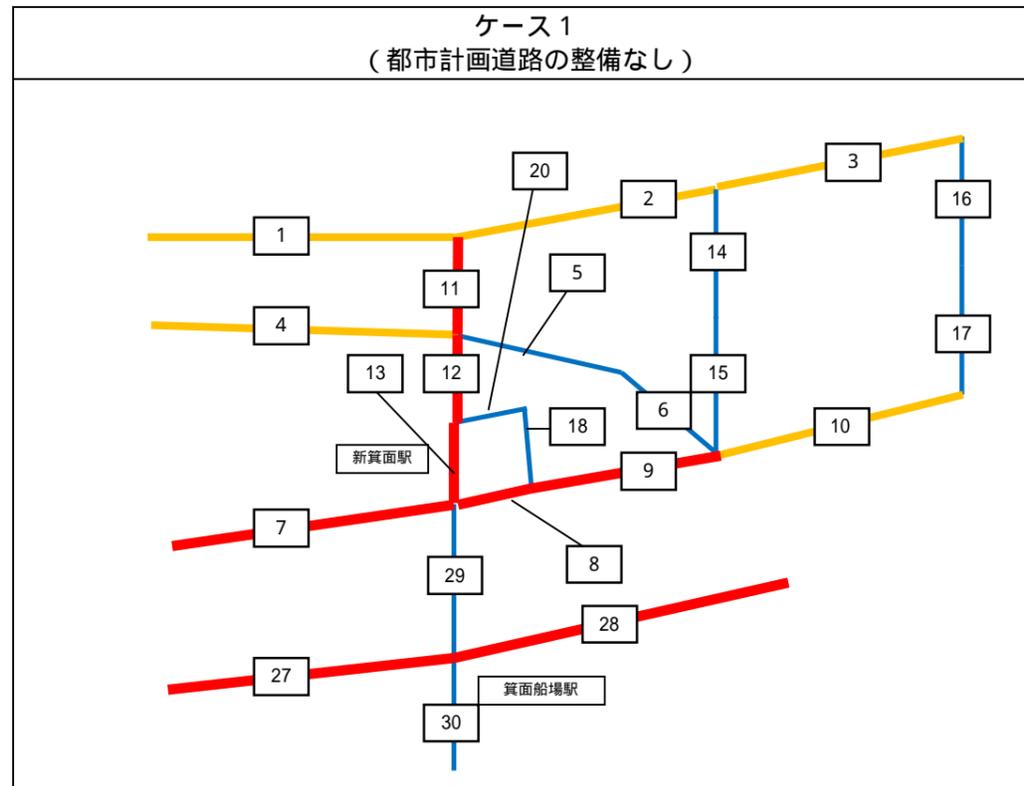
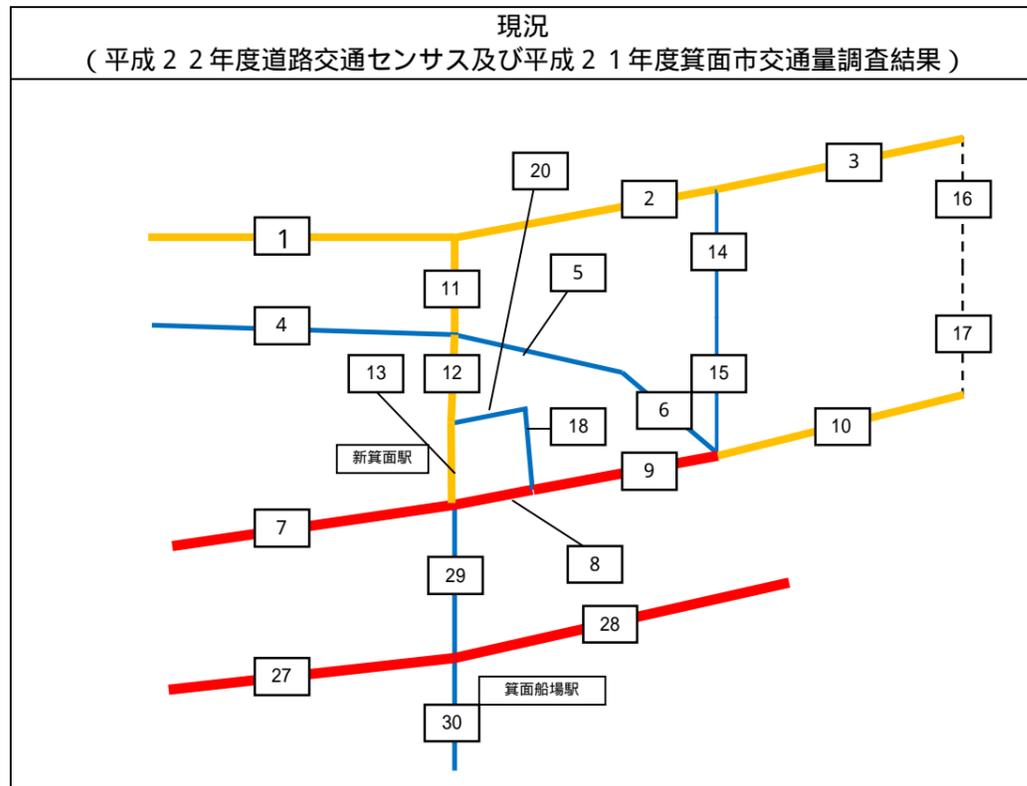
また、ケース3による「萱野東西線延長」については、国道171号や府道箕面池田線の状況、さらに国文4号線（府道茨木能勢線～府道箕面池田線）の整備の有無による等、交通流の状況の変化等が発生した時点で検討することが適当と考える。

## 参考 交通状況の推定

混雑度	交通状況の推定
1.0未満	飽和時間 0, $Q/C < 1.0$ 昼間12時間を通して、道路が混雑することなく、円滑に走行できる。 渋滞やそれに伴う極端な遅れはほとんどない。
1.0 ~ 1.25	飽和時間はほとんどの区間で1~2時間以下、 $Q/C$ はほとんどの区間で1.0以下、昼間12時間のうち道路が混雑する可能性のある時間帯が1~2時間（ピーク時間）ある。何時間も混雑が連続するという可能性は非常に小さい。
1.25 ~ 1.75	飽和時間は0~12、 $Q/C > 1$ の時間が10~15% ピーク時間はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速的に増加する可能性の高い状態。ピーク時のみの混雑から日中の連続的混雑への過度状態と考えられる。
1.75以上	飽和時間0がほとんどなくなる。 $Q/C > 1$ の時間が50%を超える。 慢性的混雑状態を呈する。

出典：道路の交通容量（社団法人 日本道路協会）

道路整備のケース別混雑度評価



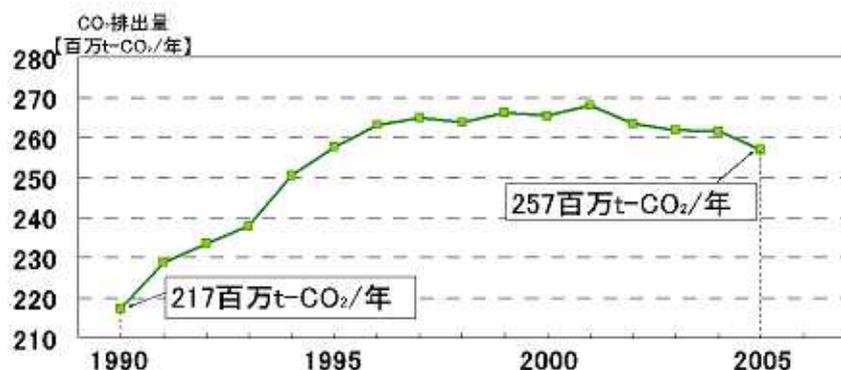
リンク番号	路線名
1	箕面池田線
2	
3	
4	
5	箕面今宮線
6	
7	国道171号
8	
9	
10	国道423号
11	
12	千里2号線
13	
14	新家奥線
15	
16	萱野1号線
17	
18	
19	萱野東西線
20	
21	
22	芝如意谷線
23	
24	
25	小野原豊中線
26	
27	国道423号
28	
29	
30	

凡例	混雑度 (交通量/交通容量)
— (Blue line)	1.00 未満
— (Yellow line)	1.00 以上 1.25 未満
— (Red line)	1.25 以上

## 2. 時代の潮流

### (1) 地球環境問題の深刻化 - CO<sub>2</sub>を削減し「低炭素社会」に -

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CO<sub>2</sub>削減目標（平成2年（1990年）比：6%）を達成するためには、平成22年度（2010年度）の運輸部門のCO<sub>2</sub>排出量を約250百万t-CO<sub>2</sub>/年とする必要がある。平成17年度（2005年度）の排出量は約257百万t-CO<sub>2</sub>/年であり、あと約7百万t-CO<sub>2</sub>/年の削減が必要である。



出典：国土交通省 CO<sub>2</sub>排出量削減プログラム

図 運輸部門におけるCO<sub>2</sub>排出量の推移 (全国)

### (2) 高齢化の進行 (交通弱者の増加) - 人にやさしい交通体系システムの確立へ -

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。このような状況の中、高齢者、障害者などの交通弱者に対する人に優しい交通体系システムの確立が必要である。

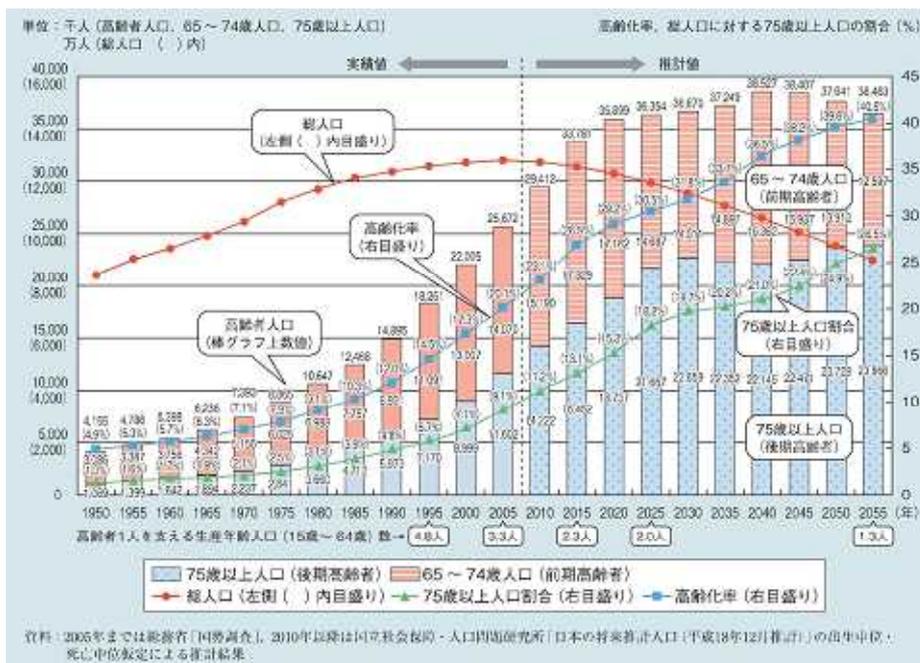
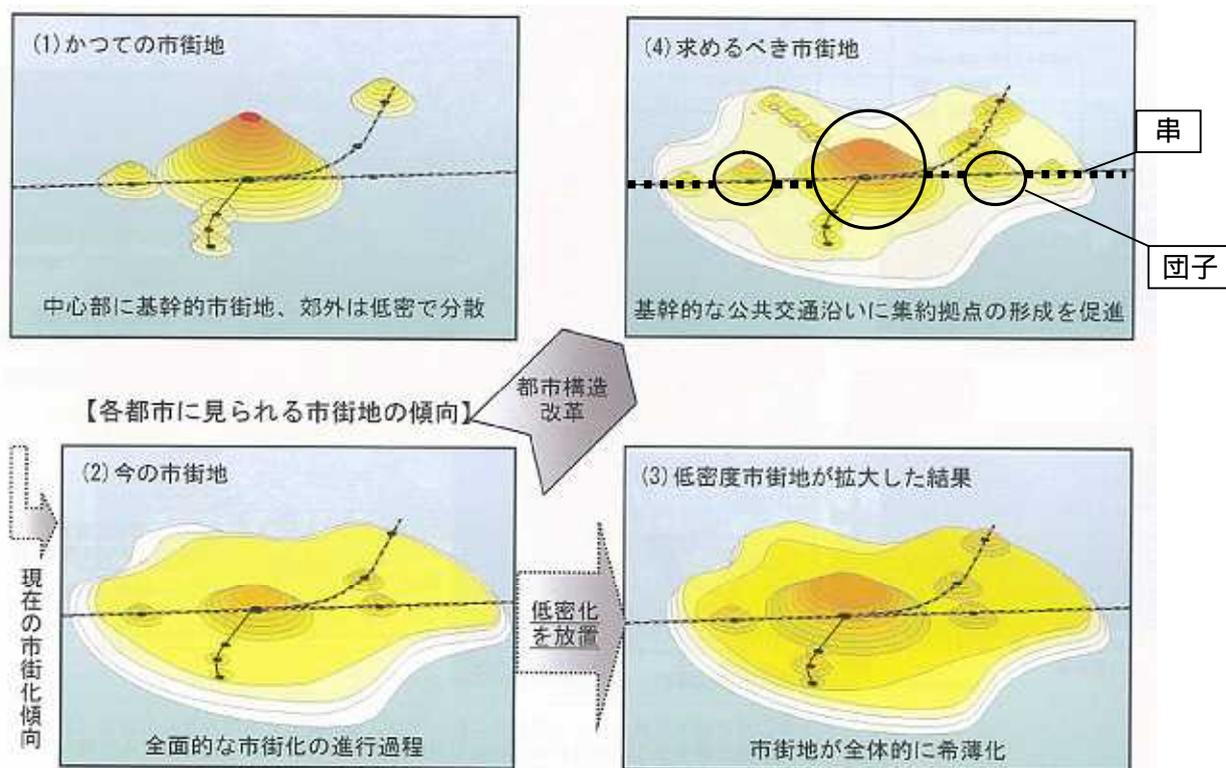


図 高齢化の推移と将来推計

(3) 都市機能の拡散・希薄化 - 拠点集約型の都市形成へ -

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

(4) 「交通基本法」の制定 - 法制度に則した交通計画の策定を -

わが国では、人口減少・少子高齢化の進展等、交通を取り巻く社会経済情勢が変化中、国民生活及び経済活動にとって不可欠な基盤である交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進するため、交通に関する施策について、基本理念を定め、及び国、地方公共団体、事業者等の責務を明らかにするとともに、交通に関する施策の基本となる事項等について定めた交通基本法の整備が進められている。

また、国は「交通基本計画」を策定して総合的かつ計画的に講ずべき施策とその目標を明らかにして施策展開することとしており、地方公共団体においても国との適切な役割分担を踏まえて、地域に応じた施策を策定して実施する責務を有することになる。

この交通基本法案では、以下の基本理念が示されており、箕面市でも法制度に即した公共交通のあり方及び総合的・計画的な施策展開を検討することが望まれる。

**基本理念等**

- 国民等の交通に対する基本的なニーズの充足
- 交通の機能の確保及び向上
- 交通による環境への負荷の低減
- 交通の適切な役割分担及び有機的かつ効率的な連携
- 連携等による施策の推進
- 交通の安全の確保

### 3. 市域の交通に関する課題整理

総合都市交通戦略の策定に向けて、交通施設の整備状況、交通の状況、将来交通需要、時代の潮流を整理すると箕面市の交通に関する課題は以下の5点が挙げられる。

#### 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、交通体系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、交通体系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。

## 大阪都心方面や広域ターミナルへのアクセス性強化

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。しかしながら、箕面市域では、鉄道不便地域も存在することから、近隣都市に比べて、自動車分担率が高い傾向となっている。今後、自動車の利用できない高齢者や若者世代の増加も予想されることから、自動車を利用することなく、「大阪都心方面や広域ターミナルへのアクセス性強化」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

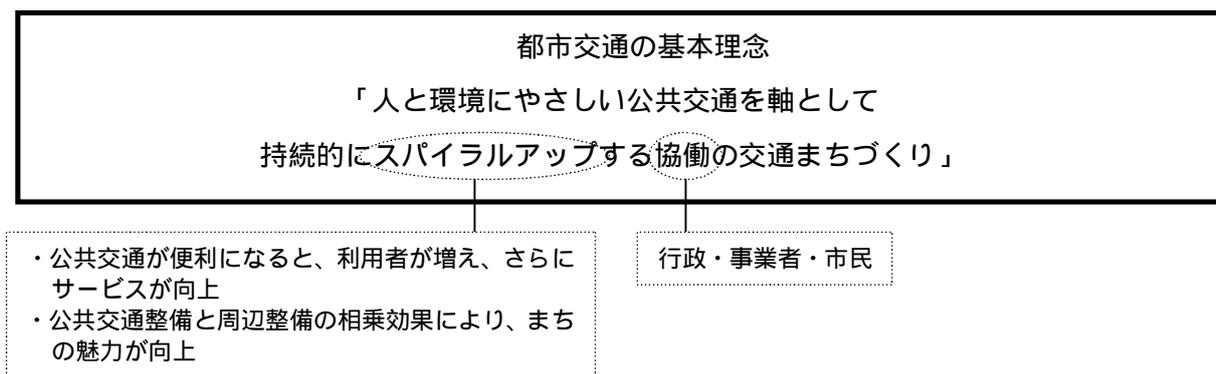
- 環境に配慮した交通サービスの提供
- 市内・東西交通の利便性向上
- 都市拠点整備に伴い増加する交通需要への対応
- 多様なニーズ（子育て世代の定住、高齢化の進展）に対応した交通サービスの確保
- 大阪都心をはじめとする近隣都市や広域ターミナルへのアクセス性確保

## 第5章 総合交通計画（将来の都市交通のあり方）

### 1. 都市交通で目指す将来都市像

#### (1) 基本理念

上位計画である第五次箕面市総合計画でのめざすまちの姿を実現するためには、「公共交通による移動が便利な交通体系」及び「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。



## (2) 都市交通で目指す方向性

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、その生活を支えるためには、公共交通を軸とした交通体系の整備が求められている。

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。

さらに、箕面市の持続的な発展のためには、市民の交通利便性だけでなく、他市からたくさんの人に観光・買い物・余暇などを招き入れるための交通まちづくりが求められる。

一方で、高齢化の進行による外人口の減少や、平成 34 年（2022 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、持続可能な交通まちづくりが求められる。

特に、公共交通のうちバス交通の発展維持については、利用者である市民がバス交通を支える主体としての意識をもち、自発的に利用することや、地域社会が率先して利用促進を図っていくなど、行政・事業者だけでなく、市民、NPO 団体等も公共交通を支える担い手となっていくことが求められている。

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。

### 都市交通で目指す方向性

- 方向性 1 市民の多様で質の高い生活を支える公共交通を軸とした交通まちづくり
- 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まちづくり

## 2. 将来の交通体系

### (1) 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。

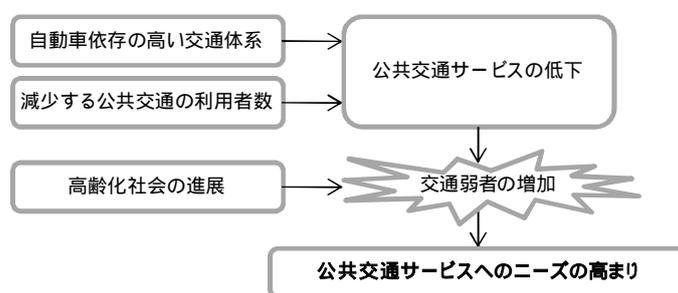


図 自動車中心の交通体系に依存した場合のシナリオイメージ

#### 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。

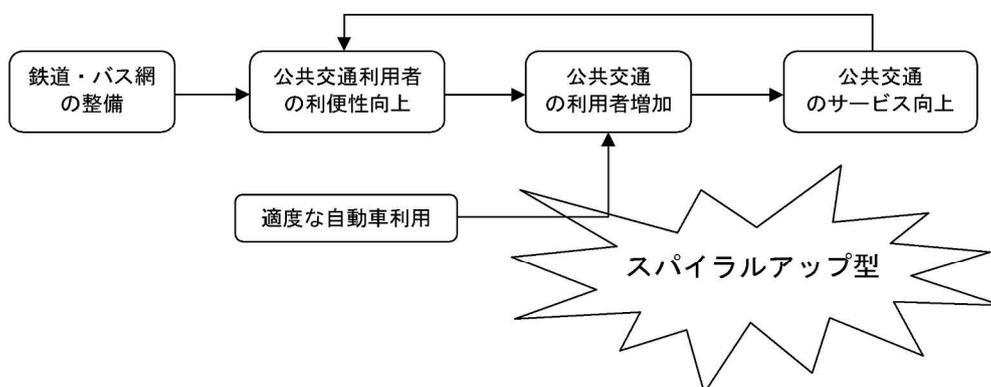


図 自動車と公共交通（鉄道・バス）とが適正に分担された場合のシナリオイメージ

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

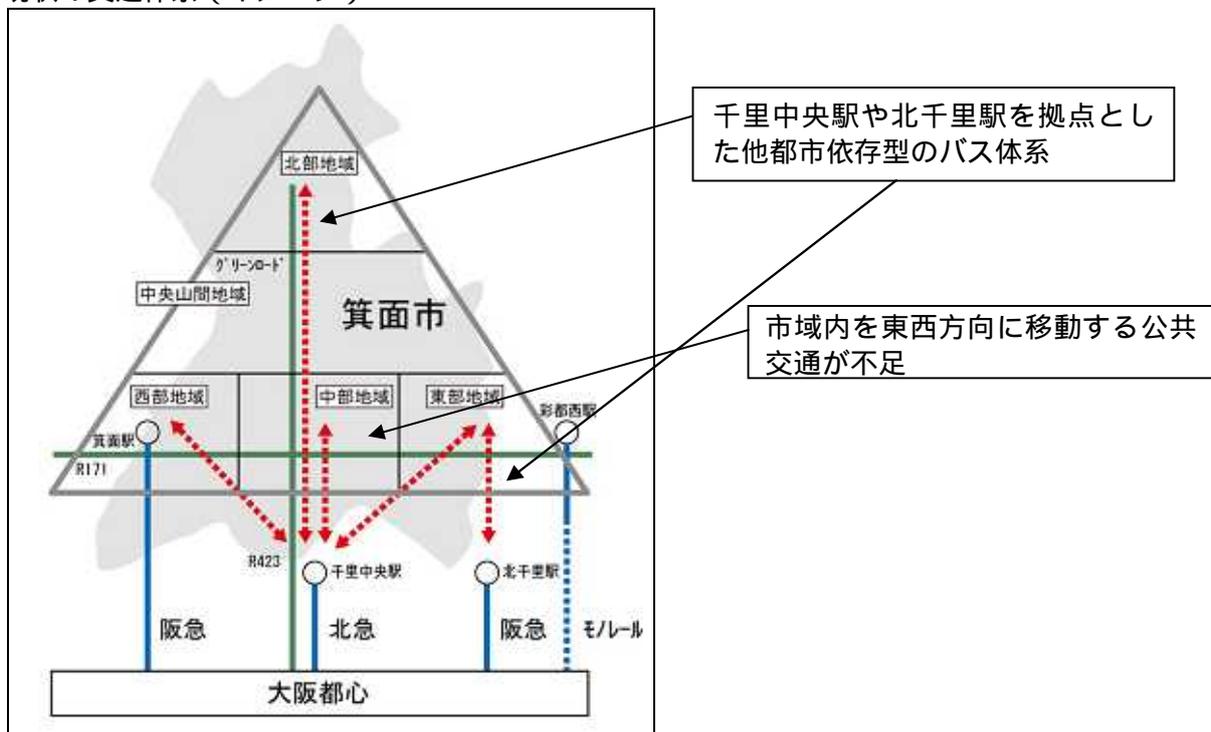
シナリオ（＝基幹交通軸の整備）	方向性 「市民の多様で質の高い生活を支える公共交通を軸とした交通まちづくり」	方向性 「若い世代の流入と住民の定着を実現する交通まちづくり」	方向性 「持続可能な都市と環境をみんなで支える交通まちづくり」
自動車中心の交通体系に依存した場合			×
自動車と公共交通（鉄道・バス）とが適正に分担された場合			

## (2) 公共交通を軸とした将来の交通体系

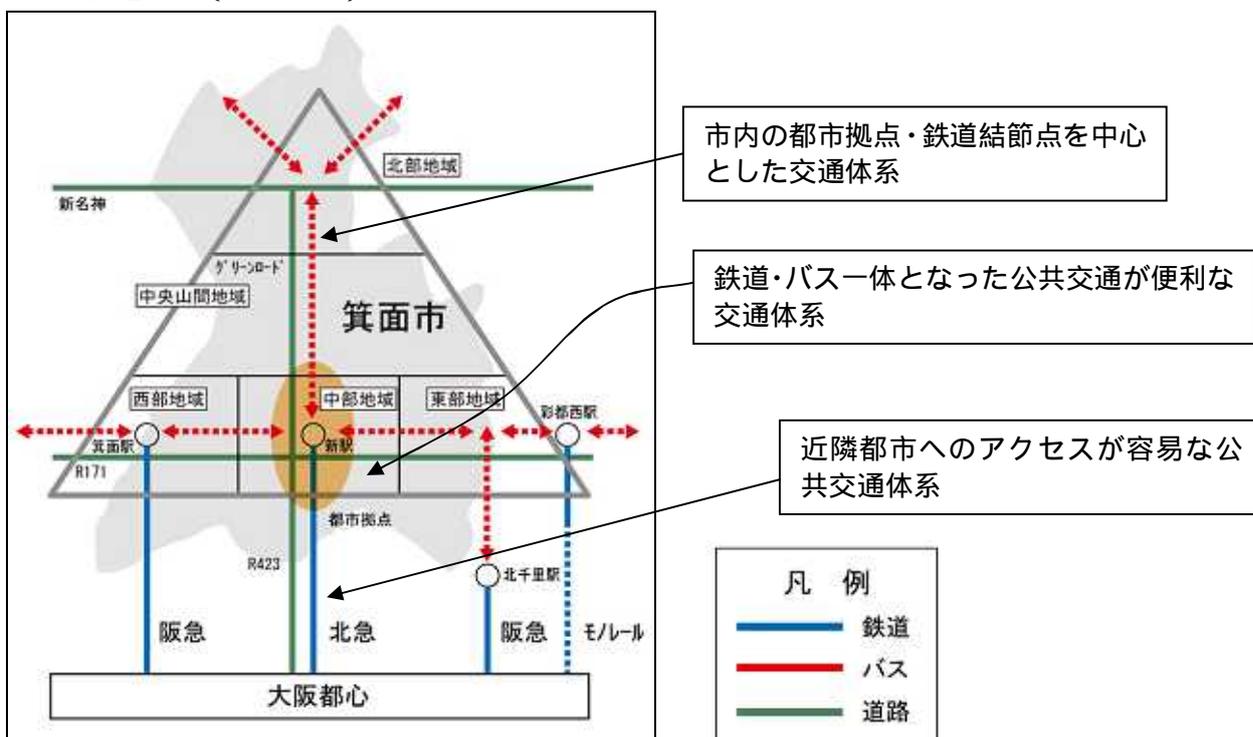
基本理念や都市交通で目指す方向性が達成された場合、公共交通を軸とした将来交通体系（イメージ）は以下の通りとなる。

- 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が便利な交通体系
- 近隣都市へのアクセスが容易な公共交通体系

### 現状の交通体系（イメージ）



### 将来の交通体系（イメージ）



### 3. 基本的事項

#### (1) 目標年次

都市交通で目指す将来都市像を実現するために総合交通計画の目標年次は平成 42 年度（2030 年度）とする。

#### (2) 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。

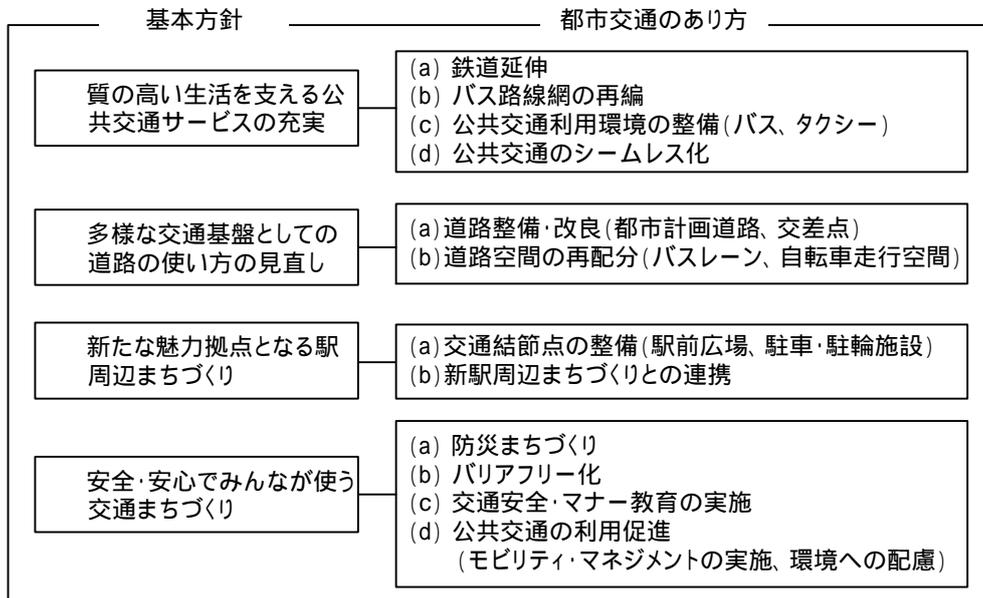
また、交通体系を持続的に支えていくためには、自動車に頼り過ぎない生活を市民一人ひとりが自発的に進め、それぞれが公共交通の維持・発展を担っていくという意識を高めていくことが必要であると考えられる。また、高齢者や障害者、子育て世代等、誰もが利用できる交通環境の整備が必要であると考えられる。

以上を踏まえ、都市交通で目指す将来都市像（基本理念、方向性）を実現するために、総合交通計画の基本方針を以下のように定める。



#### 4. 都市交通のあり方

都市交通で目指す将来都市像を実現するため、4つの基本方針に基づき、以下のような都市交通のあり方を定める。次頁以降に、都市交通（まちづくり）のあり方に関する個別内容を示す。



## 基本方針 質の高い生活を支える公共交通サービスの充実

### (a) 鉄軌道の整備

#### 必要性

- 国土軸と直結した大阪の玄関口にふさわしい交通軸として、新幹線・空港へのアクセスを強化する必要がある。
- 北大阪地域の活性化を推し進めるためには、新たな鉄軌道駅の整備によって、千里中央地区から連なる都市拠点の形成を促進する必要がある。
- 若い世代の流入と住民の定着を実現するため、緑豊かな住宅都市に交通アクセスの良さに加え、住み心地の良さが実感できるように、大阪都心部へのアクセスを強化する必要がある。
- 定着人口の増加だけでなく、市外からより多くの買い物客や観光客を呼び込むことにより、活力あるにぎやかなまちにするため、鉄軌道の整備を軸とした公共交通の利便性を向上する必要がある。
- 安心して快適な暮らしを支える持続可能なまちを創っていくためにも、箕面市の骨格を形成する都市基盤の中で最後に残された課題である鉄軌道の整備を実現する必要がある。

#### 都市交通（まちづくり）のあり方

- 北大阪急行線を千里中央からかやの中央まで約2.5 km延伸する。

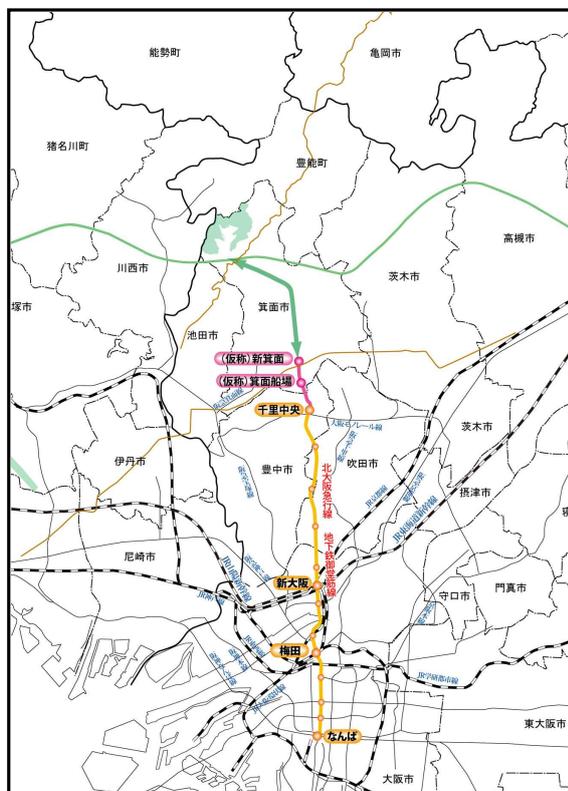


図 広域鉄道網

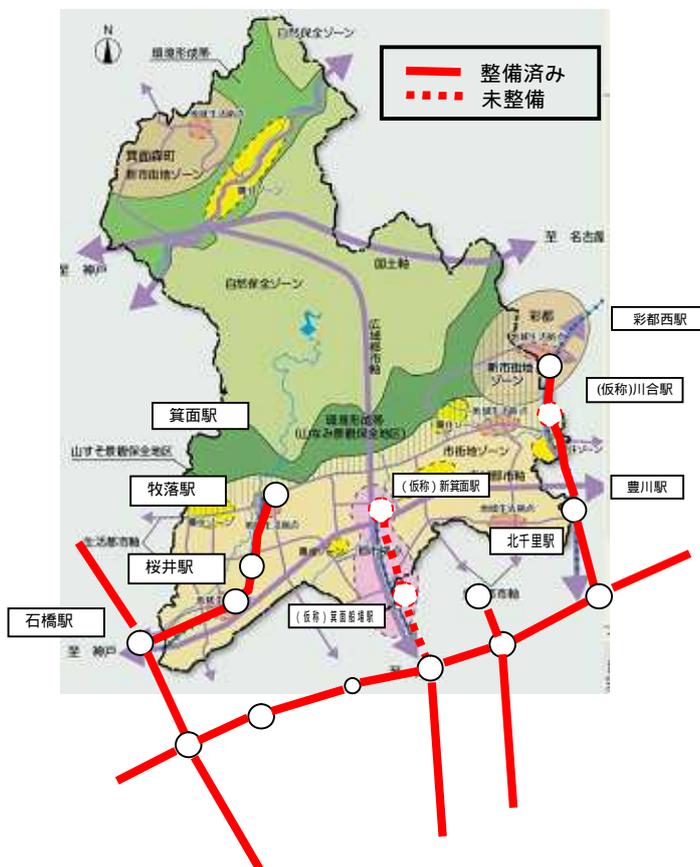


図 箕面市周辺鉄道網

(b) バス路線網の再編

必要性

- 鉄軌道の整備効果を面的に波及させるためには、端末交通手段であるバス路線網を整備する必要がある。
- 鉄軌道の整備に伴い、千里中央との適切な役割分担のもと、各地域から大阪都心へのアクセス強化を図る必要がある。
- 高齢化社会に対応するためには、日常生活、社会生活の移動を支える地域密着型のバス路線網を整備する必要がある。

都市交通（まちづくり）のあり方

- 大阪府や近隣市町とも連携を図り、現在のサービスレベルを考慮した広域型・フィーダー型バス路線網の再編・強化を進める。
- 日常生活・社会生活の移動を支えるローカル型路線の再編・強化を進める。



出典：北大阪急行線延伸整備計画深度化調査 報告書（H21）

図 延伸後のバスイメージ



図 阪急バス



図 オレンジゆずるバス

(c) 公共交通利用環境の整備（バス、タクシー）

必要性

- バスの利便性向上による利用促進を図るためには、バス乗車前後の利用環境を整備する必要がある。
- 自家用車からの手段転換を促進するためには、多様なニーズに対応したサービスを提供する必要がある。

都市交通（まちづくり）のあり方

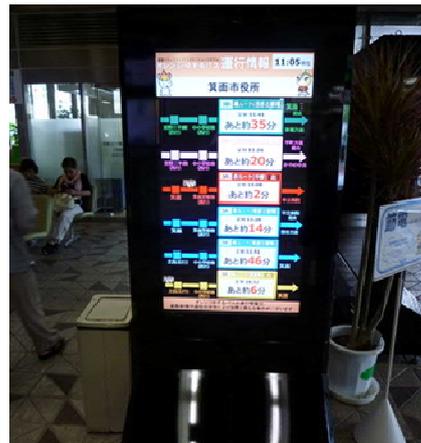
- 誰もが快適に使えるバスサービスを提供するため、乗車前後のサービス向上を進める。
- （仮称）新箕面駅（かやの中央）におけるタクシーの利用環境を整備して、全市的なタクシー利用環境の充実を図る。
- 定時定路線型等の公共交通サービスの利用困難者に対して、福祉タクシーやユニバーサルデザイン（UD）タクシー 等も含めた移動支援（福祉交通）の充実を図る。

UDタクシーとは、健常者はもちろんのこと、高齢者や妊産婦、子供連れ、そして車椅子の方（車椅子のまま乗車することを想定）など誰もが利用できるユニバーサルデザイン構造をもったタクシー



出典：箕面市地域公共交通活性化協議会

図 バス停の整備イメージ  
（箕面市役所バス停）



出典：箕面オレンジゆずるバスのブログ

図 運行情報の提供（バスロケーションシステム）  
の整備イメージ  
（箕面市役所）



出典：箕面市 HP

図 運行情報の提供（バスロケーションシステム）の整備イメージ（パソコン、携帯）

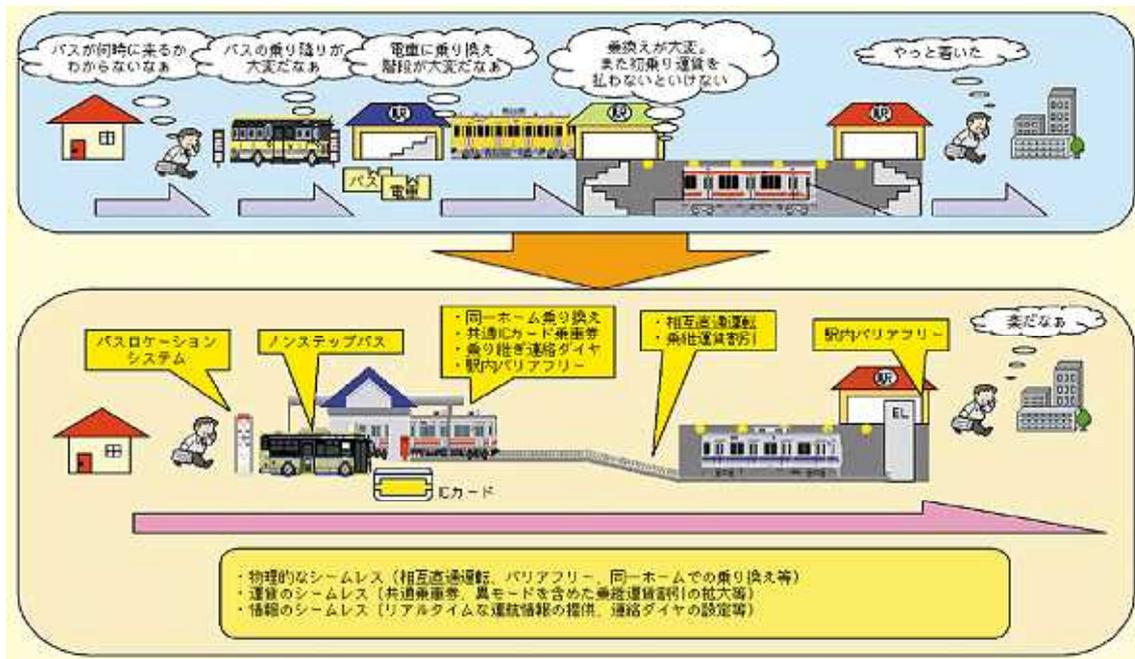
## (d) 公共交通のシームレス化

### 必要性

- 多様な交通手段の整備に合わせて、各交通手段が有機的に連携する必要がある。
- 公共交通の利便性向上を図るため、交通のシームレス化を推進し、乗換抵抗の低減を図る必要がある。

### 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（乗り継ぎの円滑化）を図る。
  1. 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
  2. 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、異モードからの乗り継ぎ時間の軽減
  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）

図 公共交通のシームレス化のイメージ

## 基本方針 多様な交通基盤としての道路の使い方の見直し

### (a) 道路整備・改良（都市計画道路、交差点）

#### 必要性

- 渋滞対策、安全対策や防災対策等を強化するためには、道路整備や交差点改良による交通処理の円滑化を図る必要がある。
- 鉄軌道の整備に伴う交通流の変化やバス路線網の再編等に対応する道路整備などによる道路ネットワークの充実を図る必要がある。

#### 都市交通（まちづくり）のあり方

- 新駅へのアクセス、国道など幹線道路の渋滞対応、バス交通の定時運行を確保する都市計画道路の整備を進める。
- 交差点における渋滞箇所は、将来交通量を考慮した道路拡幅を含めた交差点改良を進める。
- 交通流の変化やバス路線網の再編に応じた道路ネットワークの充実を進める。
- 交通安全、歩行空間、自転車空間や防災機能等の確保に対応した道路ネットワークの充実を進める。



図 アクセス道路整備のイメージ  
(例：小野原6号線)

参考：箕面市HP 都市計画道路の見直しについて

図 箕面市における都市計画道路網

(b) 道路空間の再配分（バスレーン、自転車走行空間）

必要性

- 公共交通を軸とした交通まちづくりを進めるためには、道路空間の有効活用によって公共交通の移動円滑化を図る必要がある。
- 自動車利用の増加と自転車事故の増加により、自転車交通の適切な誘導を図るとともに自動車に頼らないまちづくりを進めるためには、自転車利用環境を整備する必要がある。

都市交通（まちづくり）のあり方

- 道路空間の再配分によるバス専用レーンの設置を進める。
- 自転車の適切な誘導を図るため、自転車走行空間の整備を進める。

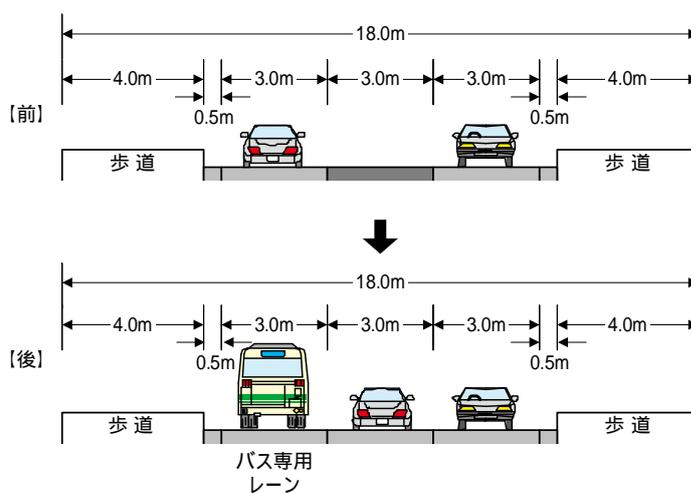


図 バスレーンの整備イメージ

表 設計条件の整理

	自転車専用レーン整備案	自転車道整備案
イメージ		
幅員	1.0m以上 (1.5m以上が望ましい)	2.0m以上 (1.5mまで縮小可)
通行方法	一方向(自動車と同方向)	対面通行

3 m未満の自転車歩行者通行可道路は、今後、状況に合わせて、検討を進める。



出典：阪急バス HP



出典：国土交通省 HP 効果事例集

図 バスレーンの整備イメージ

図 自転車道の整備イメージ

## 基本方針 新たな魅力拠点となる駅周辺まちづくり

### (a) 交通結節点の整備（駅前広場、駐車・駐輪施設）

#### 必要性

- 市域外からの利用者に対して、都市拠点・都市の顔として、箕面ブランドを支える駅を整備する必要がある。
- 交通機関相互の有機的な連携による移動円滑化を促進するため、乗換機能を充実する必要がある。
- 「交通渋滞への配慮」、「環境負荷への配慮」、「高齢化の進展への配慮」を踏まえた交通結節点を整備する必要がある。
- 快適な駅周辺環境を守るために、迷惑駐車や放置自転車の防止を図る必要がある。

#### 都市交通（まちづくり）のあり方

- 交通結節点へのアクセス交通は自家用車より公共交通（バス、タクシー）を優先させる。また、交通結節点周辺は、自転車より歩行者を優先させる。
- 駅前広場はアクセス交通の優先性を考慮したターミナル機能だけでなく、交流機能や景観機能など多様な機能を導入して整備を進める。
- 駐車場は、公共交通の維持発展のためにパークアンドライド駐車とし、他府県等からの広域のみを対象として、商業施設等の既存駐車場を活用する。
- 駐輪場は、鉄道利用者の末端交通分担を考慮して整備する。
- 交通結節点周辺の違法駐車・放置自転車の防止対策を推進する。



図 (仮称) 新箕面駅の整備イメージ

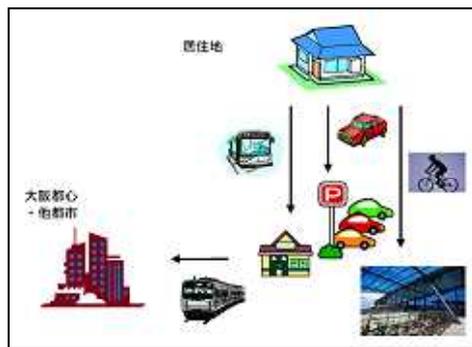


図 鉄道駅での結節機能イメージ



出典：ユニバーサルデザイン大綱（国土交通省）

図 ユニバーサルデザインの考え方に基づいたまちづくりのイメージ

(b) 新駅周辺まちづくりとの連携

必要性

- 鉄軌道の整備と併せて、都市の顔となる魅力あるまちを形成するため、新駅周辺のまちづくりと連携を図る必要がある。

都市交通（まちづくり）のあり方

- かやの中央地区や船場地区におけるまちづくりと密接な連携のもと、交通施策を進める。



出典 「かやの中央」（箕面新都心）パンフレット

図 周辺まちづくりのイメージ（例：箕面新都心（北急延伸前））



図（仮称）新駅周辺の整備イメージ

## 基本方針 安全・安心でみんなが使う交通まちづくり

### (a) 防災まちづくり

#### 必要性

- 災害発生時に市街地のほぼ中央に位置する地理的好条件と交通結節点や商業集積地としての特性を生かすため、市民の移動経路や必要な機能を確保する必要がある。

#### 都市交通（まちづくり）のあり方

- 国道の代替ルートの確保と交通結節点に防災機能等の整備の検討を進める。

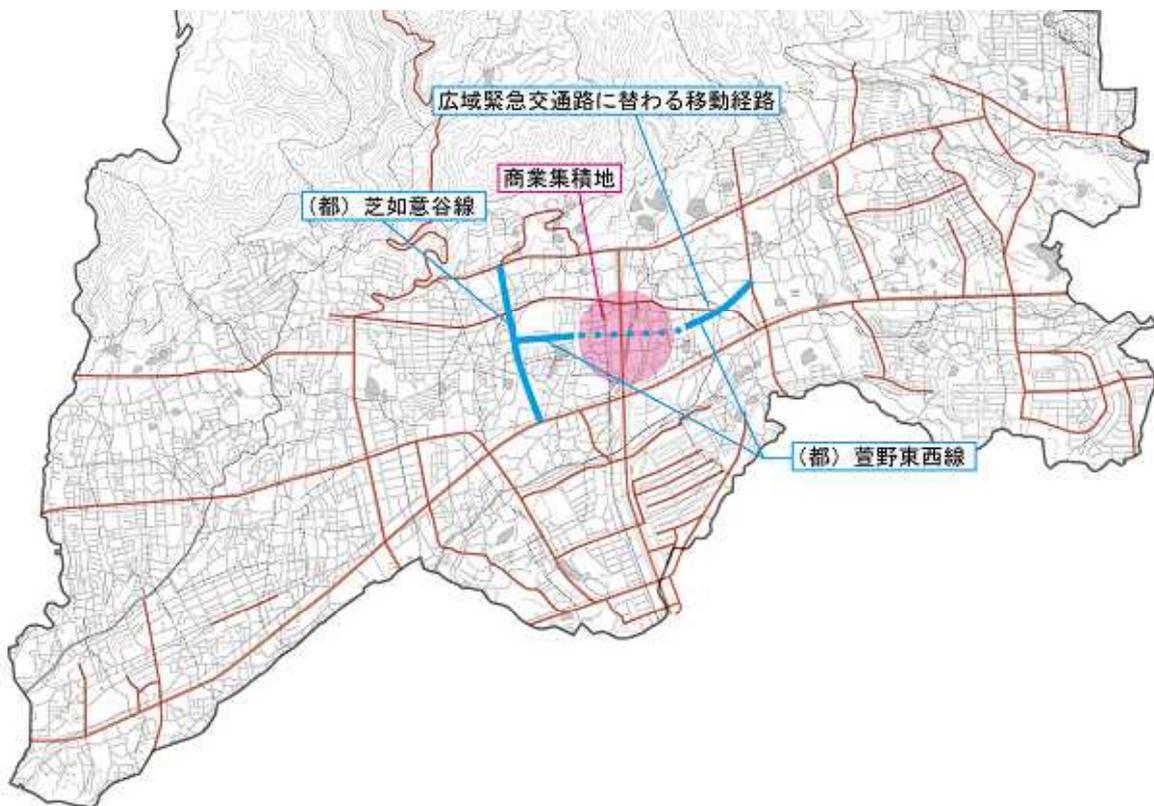


図 防災まちづくりの整備イメージ

## (b) 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の交通バリアフリーは、ソフト及びハードの両面で整備する必要がある。

### 都市交通（まちづくり）のあり方

- ノンステップバスの導入、車椅子利用者への情報システムの導入、音声・点字案内の導入など、誰もが気軽に移動できる公共交通の利用環境を整備する。
- 生活関連施設までの移動経路となる歩道等の段差改良などの道路改良を検討する。



図 ノンステップバス

## (c) 交通安全・マナー教育の実施

### 必要性

- 誰もが安心して快適に移動できる社会を形成するため、市民の交通安全への意識を向上させる必要がある。
- 身近な交通手段である自転車の安全な利用を確保するため、自転車利用者の交通安全への意識を向上させる必要がある。

### 都市交通（まちづくり）のあり方

- 地域社会・学校等への周知啓発活動とルール・マナー教育を実施する。
- 自転車の安全利用に関する周知啓発活動とルール・マナー教育を実施する。

(d) 公共交通の利用促進（モビリティ・マネジメントの実施、環境への配慮）

必要性

- 環境に配慮した快適なまちづくりを実現するためには、環境にやさしい交通手段を提供する必要がある。
- 鉄軌道の整備、バス路線網の再編の効果を最大限に生かすためには、市民の自発的な公共交通の利用を促進する必要がある。

都市交通（まちづくり）のあり方

- 環境配慮型の移動手手段や交通結節点を整備する。
- 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）

図 モビリティ・マネジメント（MM）のイメージ

## 第6章 戦略実施プログラム（展開していく交通施策）

### 1. 基本的な考え方

総合都市交通計画で目指す将来都市像、将来の交通体系を実現するため、まちづくりと連携した交通施策を円滑かつ着実に展開していくための短・中期における戦略的な実施プログラムが必要となる。

短・中期における戦略的な実施プログラムについては、総合都市交通計画の4つの基本方針を基本戦略として、都市交通のあり方の中で、短・中期に優先的・重点的に取り組む施策をパッケージ化したうえで、市民、交通事業者、行政などの交通施策にかかる全ての関係者が連携・連動して戦略的に取り組むプログラムとして設定する。

また、戦略実施プログラムの着実な推進のために、評価指標と目標設定を行い、関係者で評価・改善するシステムを確立する。

### 2. 対象区域

対象区域については、箕面市全域とする。

### 3. 実施期間

戦略実施プログラムの実施期間については、平成24年度（2012年度）から平成32年度（2020年度）までとする。うち、平成28年度（2016年度）までを前期計画、平成29年度（2017年度）から平成32年度（2020年度）を後期計画とする。

また、平成33年度（2021年度）以降も継続的に検討、施策展開が必要なプログラムについては、総合交通計画（長期）に基づき、施策展開を進める。

表 箕面市総合都市交通戦略の実施期間

H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33-H42
戦略実施プログラム									総合交通計画（長期）
前期					後期				

## 4. 評価指標と目標設定

### (1) 考え方

箕面市総合都市交通戦略の基本理念の実現を目指し、基本方針と都市交通のあり方に沿って、各種交通施策を展開していくためには、施策の実行状況や効果を適切に評価していく必要があることから、評価指標と数値目標を定め、目標年次である平成 32 年度（2020 年度）まで進行管理を行う。

評価指標の設定にあたっては、「市民にとってわかりやすい指標」、「施策の達成度が的確に把握できること」、「進行管理が可能な指標」という視点を勘案し選定する。

### (2) 評価指標の設定

前述の考え方に基づき、第五次箕面市総合計画に定められた評価指標を考慮しつつ、わかりやすく容易に収集が可能と考えられる評価指標を以下のとおり、設定する。

- 公共交通に関する評価指標

公共交通を軸とした交通体系の実現を評価するため、「公共交通の利用者数」、「バス路線網の満足度」を評価指標とする。

公共交通の利用者数については、各事業者からの提供データに基づき、評価する。また、「バス路線網の満足度」については、箕面市で実施する市民満足度アンケート調査結果に基づき、評価する。

- 道路交通に関する評価指標

都市拠点への円滑な移動の実現を評価するため、「道路交通の円滑化（拠点への平均移動時間）」を評価指標とする。また、多様な道路利用の実現を評価するため、「徒歩・自転車で移動する人の割合」、「自家用車利用者の利用率」を評価指標とする。

なお、各指標については、箕面市で行う実測調査やアンケート調査結果に基づき、評価する。

- まちの魅力に関する評価指標

箕面市の都市拠点における魅力向上の実現を評価するため、「都市拠点（かやの中央）への来訪者数」を評価指標とする。

なお、「都市拠点（かやの中央）への来訪者数」については、地元商業者からのデータ提供や鉄軌道利用者数に基づき、評価する。

- 安全・安心に関する評価指標

誰もが安全に移動できるまちの実現を評価するため、「交通事故件数」を評価指標とする。また、誰もが安心して移動できるまちの実現を評価するため、「ノンステップバスの導入率」を評価指標とする。

なお、「交通事故件数」については、管轄機関からのデータ提供に基づき、評価する。また、「ノンステップバスの導入率」については、交通事業者からのデータ提供に基づき、評価する。

### (3) 目標値の設定

第五次箕面市総合計画に定められた評価指標を考慮しつつ、目標とする数値を以下のとおり設定する。

表 戦略実施プログラムの評価指標

項目	評価指標	現状 (H19～H21年度)	前期 (～H28年度)	後期 (～H32年度)
公共交通	公共交通の利用者数(鉄軌道・バス) (人/日)	67,464 (H20)	69,900	116,800
	バス路線網の市民満足度 (%)	19.2	25.0	50.0
道路交通	道路交通の円滑化 (拠点への平均移動時間) (分)	14 (H22)	11	9
	歩行者・自転車利用者の割合 (%)	19.0 (H20)	20.9	22.8
	自家用車の利用率 (%)	28.0 (H19)	26.5	22.4
まちの魅力	都市拠点(かやの中央)の来訪者数 (万人/年)	980 (H22)	1,000	1,700
安全・安心	交通事故件数 (件/年)	714 (H20)	640	570
	ノンステップバス導入率 (%)	24.4 (H21)	47.0	70.0

## 5. 施策のパッケージ化

総合交通計画の基本方針を基本戦略として、都市交通のあり方のうち、平成32年度までに優先的・重点的に取り組むべき交通施策を抽出し、公共交通を軸とした将来交通体系を実現するため、パッケージ化することにより、効果的に推進する。

パッケージ化は以下のとおり、「北大阪急行線延伸の整備を中心に公共交通を軸とした交通まちづくり施策のパッケージ化」とし、全市的展開を計画的かつ効果的に推進する。

基本方針（基本戦略）	都市交通のあり方		施策パッケージへの展開
質の高い生活を支える公共交通サービスの充実	(a)	鉄軌道の整備	安心で快適な暮らしを支える都市基盤の中で最後に残された課題である鉄軌道の整備が必要不可欠であることから、リーディングプログラムとして北大阪急行線の延伸を進める。
	(b)	バス路線網の再編	リーディングプログラムである鉄軌道の整備効果を面的に波及させるため、端末交通手段であるバス路線網の整備を進める。
	(c)	公共交通利用環境の整備（バス・タクシー）	鉄軌道及びバス路線網の整備と併せて、誰もが公共交通機関の利便性を高めるため、誰もが利用可能なバス及びタクシーの環境整備を進める。
	(d)	公共交通のシームレス化	公共交通の利便性向上に併せて、交通手段間の有機的な連携の促進を図るため、運賃、情報、移動の観点からシームレス化を推進する。
多様な交通基盤としての道路の使い方の見直し	(a)	道路整備・改良（都市計画道路・交差点）	公共交通を軸とした魅力あるまちづくりを進めるため、新駅へのアクセス性の向上を目的とした新駅周辺の道路整備及び交差点改良を推進する。
	(b)	道路空間の再配分（バスレーン・自転車走行空間）	アクセス交通の集中が見込まれる新駅周辺について、円滑な交通処理を実施するため、道路整備や交差点改良と併せて、バスレーンや自転車走行空間の整備を進める。
新たな魅力拠点となる駅周辺まちづくり	(a)	交通結節点の整備（駅前広場、駐車・駐輪）	都市拠点である新箕面駅（仮称）において、交通機関相互の有機的な連携による移動円滑化を達成するため、バス・タクシー乗換機能や駐車・駐輪機能を適切に配置した交通結節点を整備する。
	(b)	新駅周辺まちづくりとの連携	鉄軌道の整備と併せて、都市の顔である魅力あるまちを形成するため、密接な連携の下、新駅周辺のまちづくりを進める。
安全・安心でみんなが使う交通まちづくり	(a)	防災まちづくり	市民の安全・安心を守るため、都市拠点周辺の災害時の移動経路の確保及び交通結節点での防災機能等整備の検討を進める。
	(b)	バリアフリー化	高齢化の進展等、交通弱者の増加に対応した移動手段、情報提供手段の面的整備を進める。
	(c)	交通安全・マナー教育の実施	誰もが安心して快適に移動できる社会を形成するため、市民の交通安全意識を高める周知・啓発活動やルールマナー教育を推進する。
	(d)	公共交通の利用促進（モビリティ・マネジメントの実施、環境への配慮）	公共交通の利用促進を進めるため、ハイブリッド車両の導入や環境配慮型の駅づくりを進める。また、自動車からの転換を促進する啓発活動を推進する。

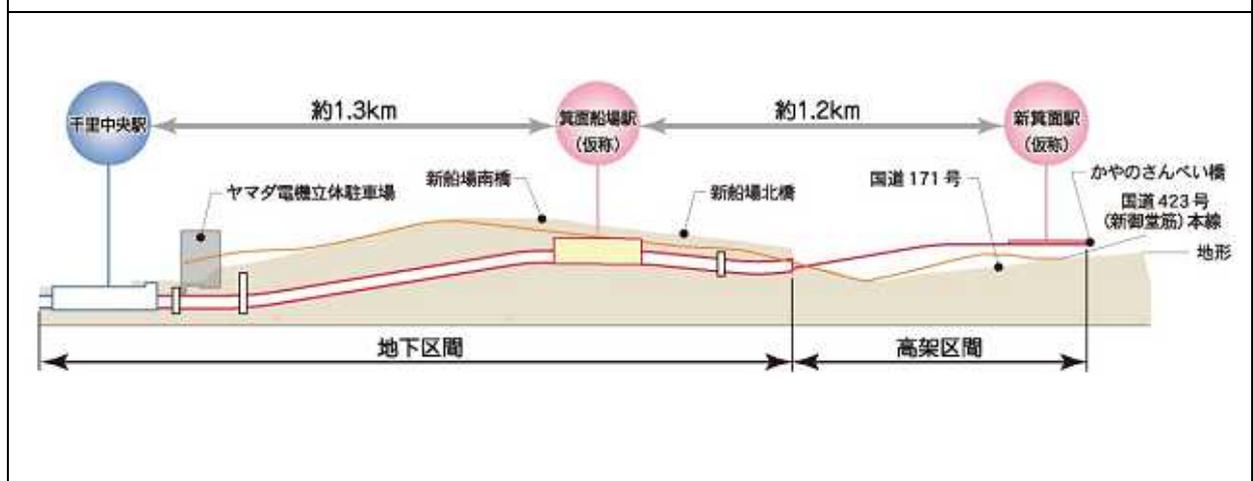
表 基本方針（基本戦略）と戦略施策の関係性

基本方針（基本戦略）	戦略施策
質の高い生活を支える 公共交通サービスの充実	1- 鉄軌道の整備（北大阪急行線の延伸）
	1- バス路線網の再編
	1- バス利用環境の整備
	1- タクシー利用における環境整備
	1- 公共交通のシームレス化
多様な交通基盤としての 道路の使い方の見直し	2- 道路整備
	2- 交差点の改良
	2- 幅員構成再配分
	2- 自転車走行空間の分離・誘導
新たな魅力拠点となる 駅周辺まちづくり	3- 交通結節点の整備
	3- 駐車・駐輪施設の確保・整備
	3- 新駅周辺まちづくりとの連携
安全・安心で みんなが使う 交通まちづくり	4- 防災まちづくり
	4- バリアフリー化の推進
	4- 交通安全・マナー教育の実施
	4- 環境にやさしい交通ツールの導入
	4- 公共交通の利用促進

## 6. 実施プログラム

### 基本戦略1 質の高い生活を支える公共交通サービスの充実

戦略施策1 - 鉄軌道の整備（北大阪急行線の延伸）										
趣旨/概要	<p>人口の減少や高齢化社会を迎える中で、自家用車の運転を控える市民が増えることや環境負荷、交通渋滞に対応するためには、鉄軌道を中心とした公共交通の充実がますます重要となる。</p> <p>北大阪急行延伸は、国土軸と直結した大阪の玄関口にふさわしい交通軸として、人流と物流のすみ分けによる公共交通への適性分担、交通結節点の機能強化を図るとともに、大阪都心部や新幹線・空港へのアクセス強化を図るものである。</p> <p>また、新駅整備により、千里中央地区から連なる都市拠点の形成促進に寄与するなど、北大阪地域の活性化を相乗的に高めるものである。</p> <p>箕面市においても、鉄軌道が整備されると、交通面の充実だけでなく、人口の増加や生活施設の充実、新たな雇用の創出、商業の活性化、市民活動の促進が図れ、若い世代の流入と住民の定着を実現するとともに、市外からより多くの買い物客や観光客を呼び込み、持続可能なまちを創り出すことが可能となる。</p> <p>こうしたまちを創っていくためにも、本市における安心で快適な暮らしを支える都市基盤の中で最後に残された課題である鉄軌道の整備が必要不可欠であることから、北大阪急行線の延伸については、都市交通戦略を全市的に推進するための<u>リーディングプログラム</u>と位置付ける。</p>									
具体案	<p>延伸区間：千里中央駅 - (仮称)新箕面駅</p> <p>区間距離：2.5km（道路区域内2.2km）</p> <p>駅整備：(仮称)箕面船場駅（地下駅）</p> <p>（仮称）新箕面駅（高架駅）</p>									
対象地域	箕面市中部地域									
関係者	箕面市、大阪府、鉄軌道事業者、道路管理者									
工程	戦略実施プログラム									総合交通計画(長期)
	前期					後期				
	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33以降
	設計 ・手続き			工事			開業			



基本戦略 1 質の高い生活を支える公共交通サービスの充実

戦略施策 1 - バス路線網の再編	
趣旨/概要	<p>リーディングプログラムである北大阪急行線の延伸の効果を面的に波及させるためには、端末交通手段であるバス路線網の整備が重要となる。</p> <p>このため、千里中央との適切な役割分担のもと、各地域から大阪都心へのアクセス性強化を図り、公共交通利用者の利便性を高めるとともに、バスと鉄道の連携による自家用車からの手段転換の促進を図り、環境にやさしい交通体系を目指す。</p> <p>各地域と新駅を結ぶフィーダー型路線については、現在のサービスレベルを考慮して、再編・強化して、市内東西交通の充実を図るとともに、近隣市町と箕面市を結ぶ広域型の路線については、大阪府や周辺自治体と連携を図り、再編する。</p> <p>また、高齢化社会を迎える中で、自家用車の運転を控える市民が増加することへの対応として、地域に密着した日常生活、社会生活の円滑な移動を確保するため、ローカル型路線の再編・強化を進める。</p> <p>鉄軌道整備後のバス路線の再編については、サービスレベルの維持・発展に向け、市民ニーズ等を把握しながら、事業性も考慮して、公的関与も含め交通事業者と行政が連携を図り進める。</p>
具体案	<p>各地域と鉄軌道駅を結ぶフィーダーバス路線の再編・強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・各地域と新駅（(仮称)新箕面駅・(仮称)箕面船場駅）を結ぶバス路線を開設する。</li> <li>・現在の既存駅と結ぶバス路線は市民の交通行動や市民ニーズを踏まえて一部を残す。</li> </ul> <p>近隣市町と箕面市を結ぶ広域型バス路線の再編・強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・近隣市町と箕面市を結ぶバス路線は、箕面市とバス事業者だけでなく、大阪府や周辺自治体と連携を図り再編する。</li> </ul> <p>地域に密着したローカル型バス路線の再編・強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・各地域内のきめ細かい居住地と公共施設・医療施設・生活拠点を結ぶバス路線の再編・強化を図る。</li> <li>コミュニティバス（オレンジゆずるバス）の再編・強化</li> </ul>

対象地域	箕面市全域、近隣市町									
関係者	箕面市、近隣市町、大阪府、バス事業者									
工程	戦略実施プログラム									総合交通計画(長期)
	前期					後期				
	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33以降
				――						
			検討		再編・整備		社会実験		H33 本格運用	

【現在】

【将来】

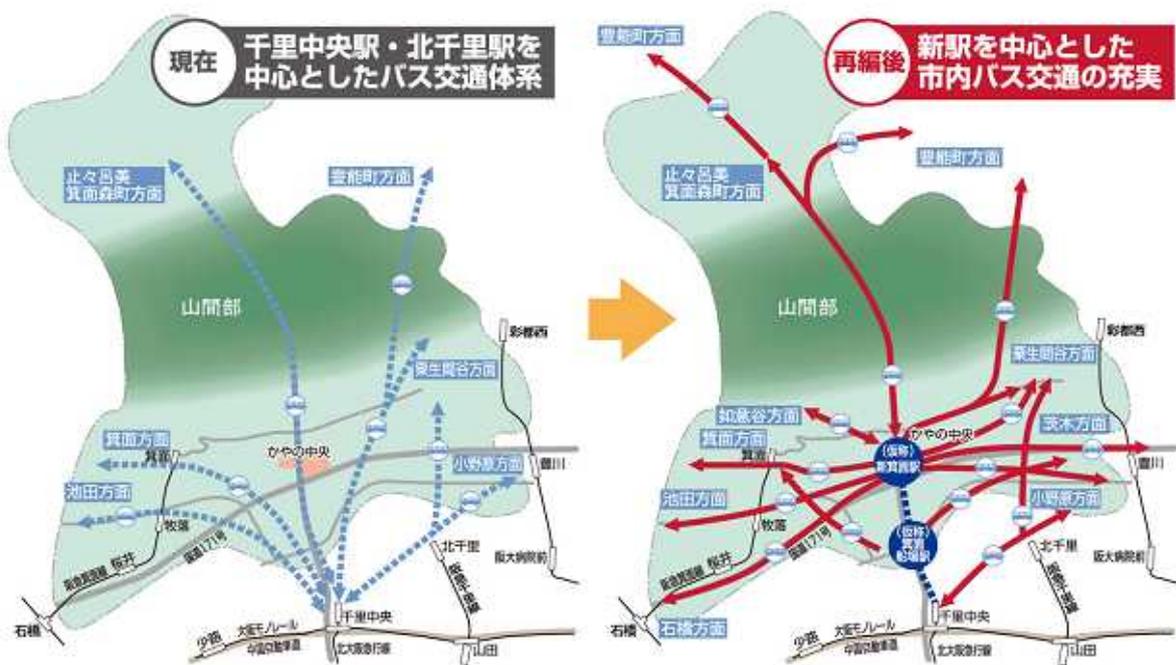


図 バス路線網の再編イメージ

基本戦略1 質の高い生活を支える公共交通サービスの充実

戦略施策1 - バス利用環境の整備										
趣旨/概要	バスの利便性の向上を図るとともに、利用促進を図るためには、バスの利用環境を整備することが重要となる。誰もが快適に使えるバスサービスを提供するため、バス利用の環境整備を進める。									
具体案	<p>定期券売り場の設置</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者の多いと想定される(仮称)新箕面駅等での定期券売り場の設置を検討する。</li> </ul>									
	<p>バス停環境の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・上屋・ベンチ整備、バス停乗り場付近の波打ち舗装などの改良については、道路幅員や沿道協力者の状況により整備を進める。</li> </ul>									
	<p>バスサービスの拡充</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・バスサービスの拡充、運行情報の提供(バスロケーションシステム)等の拡充を図る。</li> <li>・運行ダイヤ(パターンダイヤ、深夜便等)の充実を検討する。</li> </ul>									
対象地域	箕面市全域									
関係者	箕面市、バス事業者、道路管理者、沿道協力者									
工程	戦略実施プログラム									総合交通計画(長期)
	前期					後期				
	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33以降
	各具体案の進捗に応じて 検討、導入・整備					定期券売り場の設置				



出典：箕面市地域公共交通活性化協議会

図 バス停の整備イメージ  
(箕面市役所バス停)



出典：箕面オレンジゆずるバスのブログ

図 運行情報の提供の整備イメージ  
(箕面市役所)

バス運行情報【青ルート(西部北・東部北循環)】

07:40現在の情報です

1号	2号	3号
バス名	バス名	バス名
時刻	時刻	時刻
07:40	07:35	08:05
箕面駅前	東生野地	箕面駅前
07:45	07:41	08:11
千代田	東生野地西四丁目	箕面駅前南
07:48	07:43	08:12
箕面七丁目	東生野地	箕面駅前南
07:50	07:45	08:14
新橋	東生野地西七丁目	中川町南

最新のバス運行情報

【バス運行情報】

青ルート(西部北・東部北循環)

箕面駅前

18:00現在(最新)に更新

定例バス停

18:08 ↓ 箕面七丁目

18:10 ↓ 新橋

18:11 ↓ 新橋

18:18 ↓ 松ヶ丘(南行)

18:17 ↓ 松ヶ丘(南行)

18:18 ↓ 松ヶ丘

18:19 ↓ 松

18:21 ↓ 西小路一丁目

18:22 ↓ 箕面六丁目

18:25 ▲ 箕面駅前

18:30 ▼ 箕面駅前

18:38 ↓ 箕面駅前(南行)

出典：箕面市 HP

図 運行情報の提供の整備イメージ(パソコン、携帯)

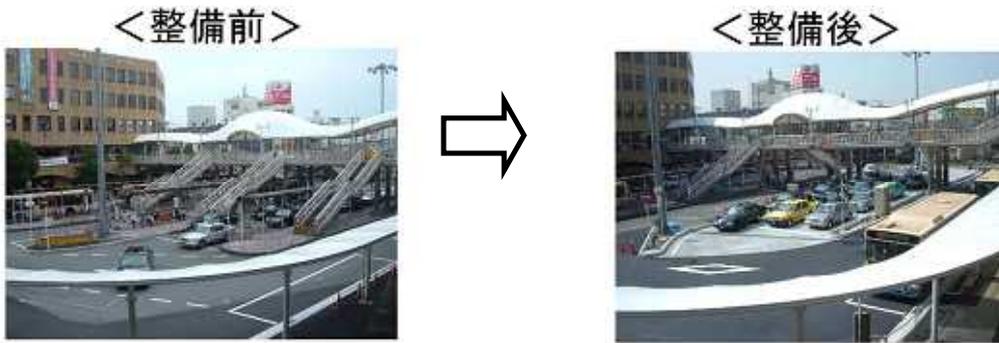
基本戦略 1 質の高い生活を支える公共交通サービスの充実

戦略施策 1 - タクシー利用における環境整備											
趣旨/概要		公共交通の充実により、自家用車からの手段転換をより促すためには、多様なニーズに対応したサービスを提供することが重要となる。誰もが快適に使える交通サービスを提供するため、タクシーによるドア to ドアのサービスの充実を図る。									
具体案		<p>一般タクシー環境の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・(仮称)新箕面駅でのタクシーバースを設置する。また、タクシーの待機所については、駅前広場空間の有効活用をする上でショットガン方式の導入も検討する。</li> </ul> <p>ショットガン方式とは、駅周辺における客待ちタクシーの待機列を解消するため、駅乗り場から離れた大規模タクシープールを活用し、タクシーの駅乗り場への流入を調整するシステム</p>									
		<p>福祉タクシー等による移動支援の充実</p> <p>箕面市では、福祉予約バス(ワゴン車)を運行して、鉄道・バス等、定時定路線型の公共交通機関の利用困難者に移動支援サービスを実施しているが、サービスの利用状況及び利用ニーズ等を踏まえ、民間等による福祉タクシー、福祉有償運送との役割分担・連携による総合的な移動支援の充実を図る等、福祉交通のあり方について福祉施策全般の中で検討を進める。</p> <p>また、福祉タクシーやユニバーサルデザイン(UD)タクシー 等も含めた移動支援(福祉交通)の充実を図る。</p> <p>UDタクシーとは、健常者はもちろんのこと、高齢者や妊産婦、子供連れ、そして車椅子の方(車椅子のまま乗車することを想定)など誰もが利用できるユニバーサルデザイン構造をもったタクシーのこと</p>									
対象地域		箕面市全域									
関係者		箕面市、タクシー事業者、福祉有償運送事業者									
工程		戦略実施プログラム								総合交通計画(長期)	
		前期				後期					
		H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33以降
		検討				タクシーバースの整備					



出典 日本福祉タクシー協会

図 福祉タクシーイメージ



出典 吹田市HP

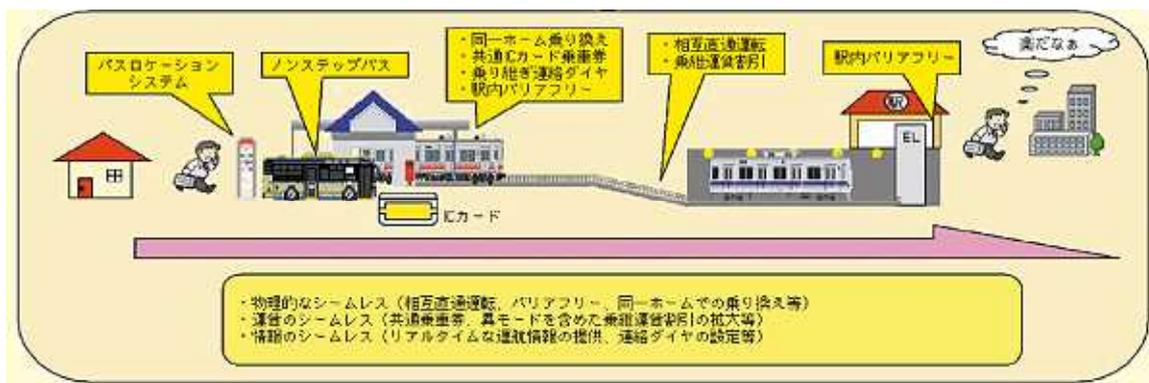
図 タクシーバースの整備イメージ（JR吹田駅）

【参考】 箕面市域における福祉交通（＝福祉予約バス）について

対象者	公共交通機関の利用が困難な方（身体障害者手帳の保有者等）
サービス内容	自宅から医療機関・公共施設等へ送迎
移動距離	10km以内
利用回数	6回/月
利用方法	登録制
利用料金	無料

基本戦略 1 質の高い生活を支える公共交通サービスの充実

戦略施策 1 - 公共交通のシームレス化										
趣旨/概要	公共交通の利便性向上を図るには、多様な交通手段の整備に合わせて、交通手段間の有機的な連携の促進が重要となる。乗換抵抗の低減による公共交通の利便性の向上を図るため、交通のシームレス化（運賃、移動、情報）を推進する。特に、運賃のシームレス化は公共交通の利用促進を図る上で、乗換抵抗を低減する大きな要素となるが、財源の確保等も考慮する必要がある。									
具体案	<b>運賃のシームレス化</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道の相互直通運行における割引運賃の導入を検討する。</li> <li>・鉄道・バス間の乗継割引の導入を検討する。</li> <li>・バス間の乗継割引の導入を検討する。</li> <li>・ゾーン定期券の導入を検討する。</li> </ul>									
	<b>移動のシームレス化</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新駅の駅舎のバリアフリー化を図る。</li> <li>・新駅とバスバスとの移動のバリアフリー化を図る。</li> <li>・既存の駐輪場の利便性の向上を図る（ラックの改善、自動精算の導入）。</li> </ul>									
	<b>情報のシームレス化</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・運行情報の提供（バスロケーションシステム）によるリアルタイムの情報提供の全市的な拡充を図る。</li> </ul>									
対象地域	箕面市全域									
関係者	箕面市、大阪府、交通事業者									
工程	戦略実施プログラム									総合交通計画(長期)
	前期					後期				
	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33 以降
	各具体案の進捗に応じて検討、導入・整備									



基本戦略 2 多様な交通基盤としての道路の使い方の見直し

戦略施策 2 - 道路整備										
趣旨/概要		<p>公共交通を軸とした魅力あるまちづくりを進めるためには、新駅へのアクセス性の向上が必要であり、新たな道路整備による交通処理の円滑化が重要となる。</p> <p>そのため、将来交通量の推計に基づき、整備が必要な都市計画道路を整備する。</p> <p>また、鉄軌道の整備等に伴う交通流の変化・バス路線網の再編や交通安全・歩行空間・自転車空間・防災機能等の確保などに対応した道路ネットワークの充実に向けた検討を進める。</p>								
具体案		<p>新駅へのアクセス</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・都市計画道路 萱野東西線を整備する。</li> <li>・都市計画道路 芝如意谷線を整備する。</li> </ul>								
		<p>道路ネットワークの充実</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通流の変化やバス路線網等に応じた道路ネットワーク(改良、改築、新設等)を検討する。</li> <li>・交通安全、歩行空間、自転車空間や防災機能等の確保に対応した道路ネットワーク(改良、改築、新設等)は、道路整備計画などで検討する。</li> </ul>								
		 <p>【参考】道路整備イメージ</p>								
対象地域		箕面市全域								
関係者		箕面市、大阪府、道路管理者								
工程	共通	戦略実施プログラム								総合交通計画(長期)
		前期				後期				H33以降
		H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	
萱野東西線の整備 (国道423号より東側)				萱野東西線(国道423号より西側) と芝如意谷線の整備						

基本戦略 2 多様な交通基盤としての道路の使い方の見直し

戦略施策 2 - 交差点の改良										
趣旨/概要	<p>国道、府道と市道との交差点における渋滞箇所は、坊島四丁目交差点(国道 423 号と萱野東西線の交差部)と新船場南橋交差点(国道 423 号と小野原豊中線の交差部)があげられる。そのため、今後、新名神高速道路、箕面森町と彩都の開発、新駅へのアクセスに伴う将来交通量の増加や新規都市計画道路の整備による将来交通量の分散による影響を検証しつつ、公共交通や自動車交通を円滑に処理するために、交差点改良などの検討を進める。</p> <p>なお、交差点改良については、将来交通量を踏まえ、改良が必要な交差点に対して、公共交通や自動車交通を円滑に処理できるよう検討を進める。</p>									
具体案	<p>(仮称)新箕面駅周辺 (坊島四丁目交差点の改良)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・右折レーン滞長の延長等の交差点改良について、現状だけでなく、将来交通量も考慮した対策を検討する。</li> </ul>									
	<p>(仮称)箕面船場駅周辺 (新船場南橋交差点の改良)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・複合レーンの分離等の交差点改良について、現状だけでなく、将来交通量を考慮した対策を検討する。</li> </ul>									
	<p>その他の交差点改良</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・将来交通量の検証を踏まえ、渋滞対策から改良が必要な交差点について関係部局と協議を行い、検討を進める。</li> </ul>									
対象地域	箕面市全域									
関係者	箕面市、大阪府、道路管理者、交通管理者									
工程	戦略実施プログラム									総合交通計画(長期)
	前期					後期				
	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33 以降
	—————									事業の完了



坊島 4 丁目交差点の状況



新船場南橋交差点の状況

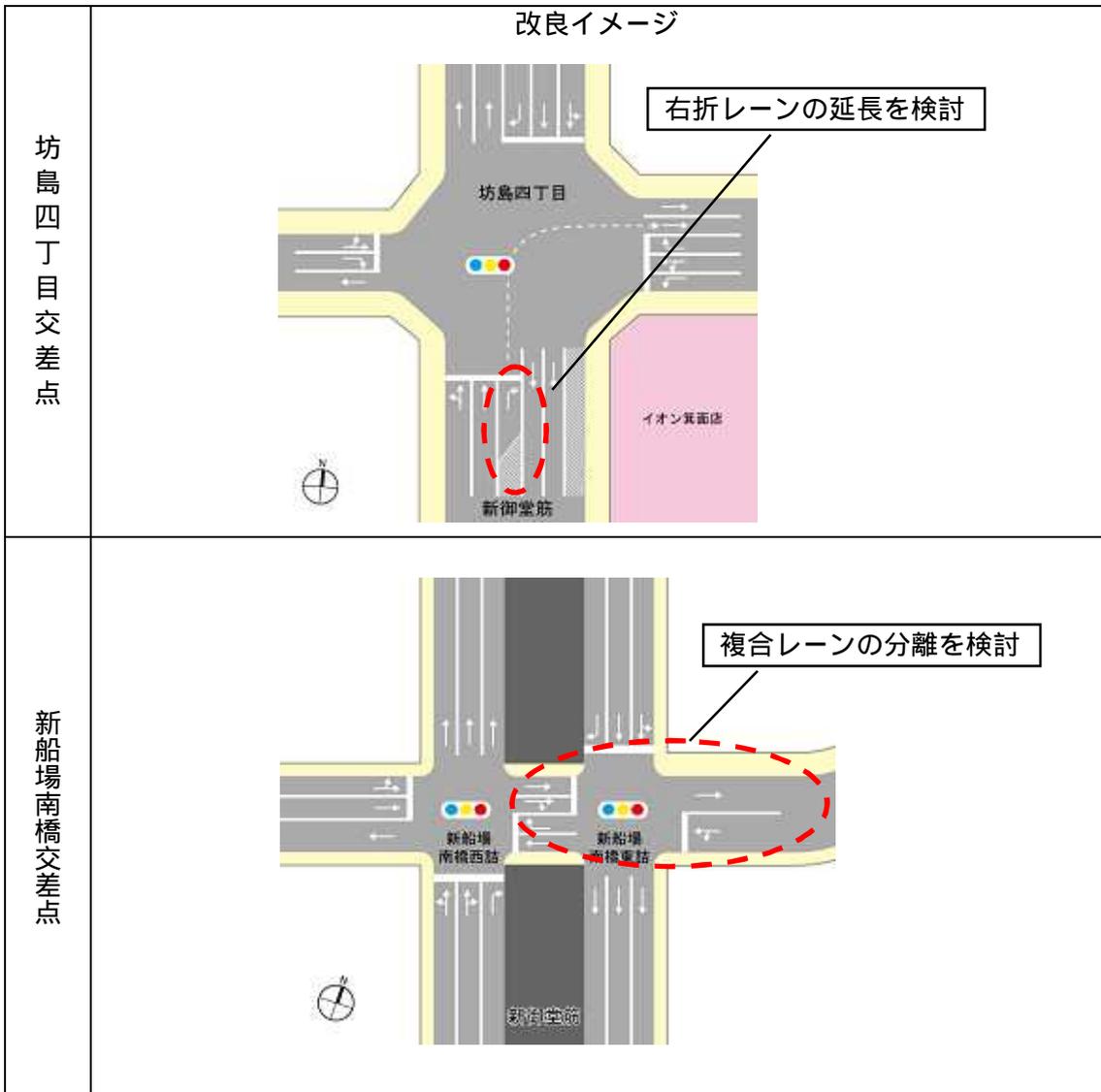
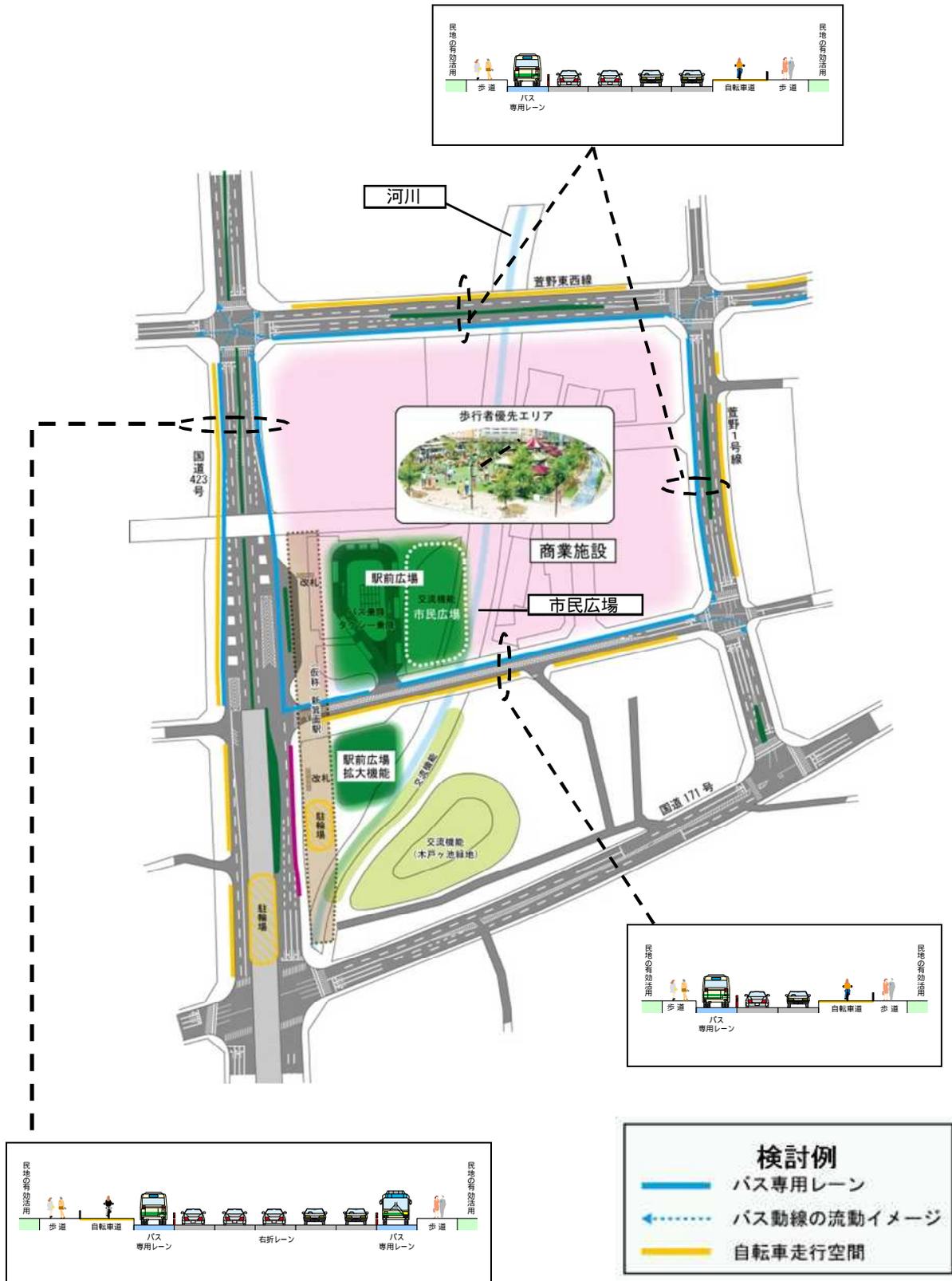


図 交差点の改良イメージ

基本戦略2 多様な交通基盤としての道路の使い方の見直し

戦略施策2 - 幅員構成再配分										
趣旨/概要		<p>公共交通を軸としたまちづくりを進めるには、交通結節点の周辺道路の交通量が増加することから、バス交通の定時性を確保する必要があり、新たな道路整備に加え、道路空間の有効な活用による公共交通の移動円滑化が重要となる。そのため、交通結節点周辺において、道路空間の見直しによるバス専用レーンの設置を検討し、公共交通の利便性向上を図る。</p> <p>また、交通結節点周辺は歩行者の増加だけでなく、自転車の増加も見込まれることから、歩行者の安全を確保するため、自転車走行空間の分離を検討する。</p>								
具体案		<p>バス専用レーンの導入</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国道423号、萱野東西線（国道423号より東側）、萱野1号線におけるバス専用レーンの導入を検討する。</li> </ul>								
		<p>自転車走行空間の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ バス専用レーンの導入区間について、歩行者と自転車の分離を図るため、自転車走行空間を整備する。ただし、交通結節点及び一団の商業施設に面する歩道については、歩行者優先エリアとすることを検討する。</li> </ul>								
対象地域		(仮称)新箕面駅周辺								
関係者		箕面市、大阪府、道路管理者、交通管理者								
工程		戦略実施プログラム								総合交通計画(長期)
		前期				後期				H33以降
		H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	
		—————								
		新規道路整備とあわせて、検討								



図（仮称）新箕面駅周辺の整備イメージ

基本戦略2 多様な交通基盤としての道路の使い方の見直し

戦略施策2 - 自転車走行空間の分離・誘導	
趣旨/概要	<p>近年の自転車と歩行者との交通事故は顕在化している。</p> <p>自転車は、本来車両であるため、歩行空間と分離することが望ましいが、自動車交通量の多い道路では自転車が車道を通行することによる交通事故も危惧されている。そのため、道路幅員や交通量等に応じて、自転車と歩行者、自動車との分離、誘導を図る必要があるため、自転車走行空間の整備や自転車の適切な誘導策を検討する。また、自転車利用者への安全啓発の実施も合わせて行う。</p>
具体案	<p>自転車と歩行者、自動車との分離誘導</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車走行空間のネットワーク化を図る。</li> <li>・道路幅員に応じた分離・誘導策を検討する。</li> <li>・歩行者と自転車利用者の安全対策を検討する（歩道段差改良等）</li> </ul> <p>（分離誘導策の例）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新設道路では自転車道（レーン）の整備を検討する。</li> <li>・歩道（自転車通行可）の幅員が4 m以上あれば、自転車道と歩道に分離を検討する。</li> <li>・歩道（自転車通行可）の幅員が3～4 mであれば、自転車の通行部分の明示を検討する。</li> <li>・歩道が3 m未満であれば、自動車交通量が多い路線以外は、自転車は車道通行とし、自転車レーンの設置を検討する。</li> <li>・歩者共存道路（歩道がない道路）では、自転車のルール、マナーの看板設置や、自転車への注意喚起を促す舗装等を検討する。</li> </ul>
	<p>自転車に関する安全啓発</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車の乗車マナーの条例化を検討する。</li> <li>・子どものヘルメット・反射素材着用の推進を検討する。</li> <li>・乗り方教室（幼稚園）、講習会（教育機関・自治会・老人クラブ）を実施する。</li> <li>・小学生・未就学児への交通安全教室の実施拡大を検討する。</li> <li>・スクエアード・ストレイト方式の体験型交通安全教室の導入を検討する。</li> <li>・大阪府警の市道・取り締まり（「イエローカード」の交付）活動と連携した啓発を推進する</li> <li>・自動車運転者への啓発（迷惑駐車防止、チラシの配布）を推進する。</li> <li>・啓発チラシの配布、HPでの周知を検討する。</li> </ul>
対象地域	箕面市全域

関係者	箕面市、道路管理者、交通管理者									
工程	戦略実施プログラム									総合交通計画(長期)
	前期					後期				
	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33 以降
	継続的に展開									

< 自転車と歩行者、自動車との分離誘導 >

	自転車専用レーン整備案 (歩道幅員が3m未満の場合)	自転車道整備案 (歩道幅員が4m以上の場合)
イメージ	<p>3m 未満</p>	<p>2m 以上    2m 以上</p>
幅員	1.0m以上 (1.5m以上が望ましい)	2.0m以上 (1.5mまで縮小可)
通行方法	一方向(自動車と同方向)	対面通行

3m未満の自転車歩行者通行可道路は、今後状況と合わせて、検討を進める。

図 設計条件の整理

< 歩道共存道路の場合 >



資料：箕面市自転車のみちネットワーク化計画（H21）を加筆修正  
参考 自転車走行空間の整備イメージ

基本戦略3 新たな魅力拠点となる駅周辺まちづくり

戦略施策3 - 交通結節点の整備											
趣旨/概要		<p>新駅については、市域外からも多くの利用者が訪れることが重要となることから、新箕面駅（仮称）において、都市拠点・都市の顔として、箕面ブランドを支える駅づくりを進める必要がある。</p> <p>そのため、交通機関相互の有機的な連携による移動円滑化の促進することが重要となることから、アクセス交通の優先性を考慮したターミナル機能（交通結節機能）の充実を図る。</p> <p>さらに、交流機能、景観機能、防災機能など多様な機能を導入した交通結節点の整備を進める。</p> <p>一方で、箕面船場駅（仮称）については、乗降客数が比較的に少ないことや、バス路線網の再編においても起終点になる路線がないことから、千里中央駅、新箕面駅（仮称）の2.5km 区間内にある中間に交通結節点として、ターミナル機能を整備する必要性は低く、道路の路側帯を利用したバス停整備を含め、既存のスペースを有効に利用することで、一定のアクセス性を担保するものとする。</p>									
具体案		<p>駅前広場の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通のバスバース、タクシーバースを整備する。</li> <li>・キスアンドライドは駅前広場ではなく、道路の停車帯での対応や商業施設駐車場の活用などを検討する。ただし、福祉車両や送迎バス等は駅前広場内にバースの整備を検討する。</li> <li>・市民広場等、交流機能などの多様な機能を確保するため、市民広場や河川などとの一体的な整備や駅前広場空間の拡大や、さらなる魅力づくりとして立体利用によるPPPの導入を検討する。</li> </ul>									
対象地域		(仮称)新箕面駅周辺									
関係者		箕面市、民間事業者									
工程		戦略実施プログラム								総合交通計画(長期)	
		前期				後期					
		H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33以降
		事業の完了									

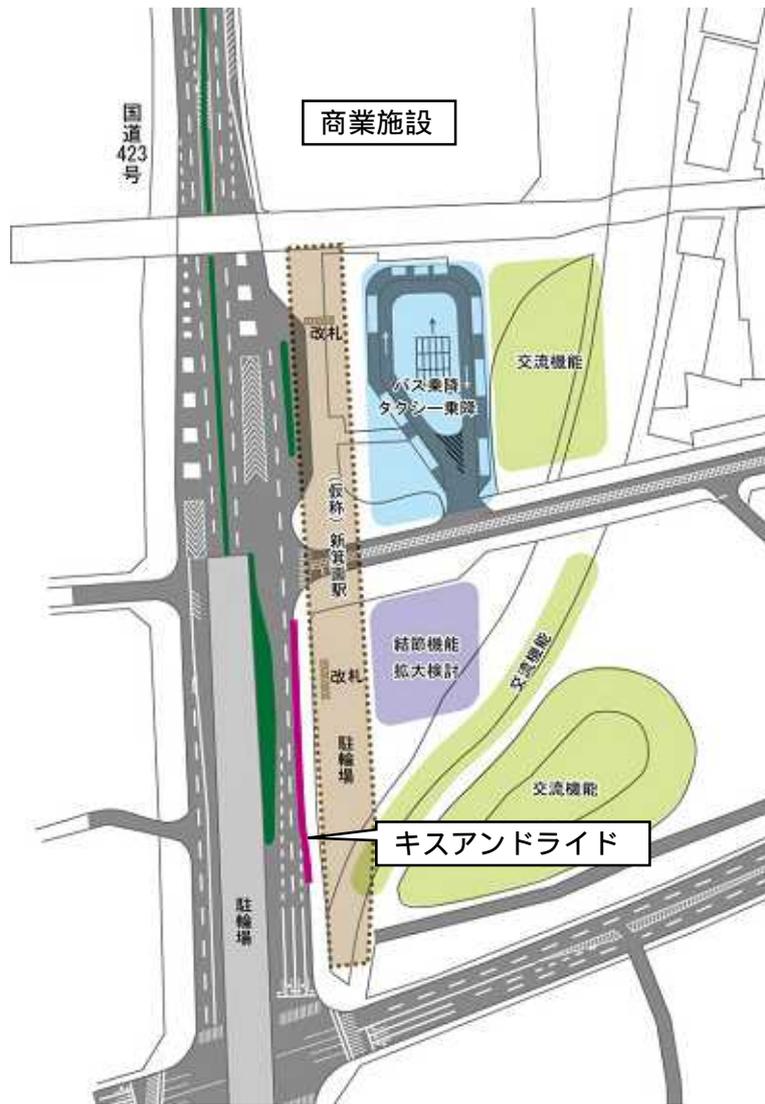
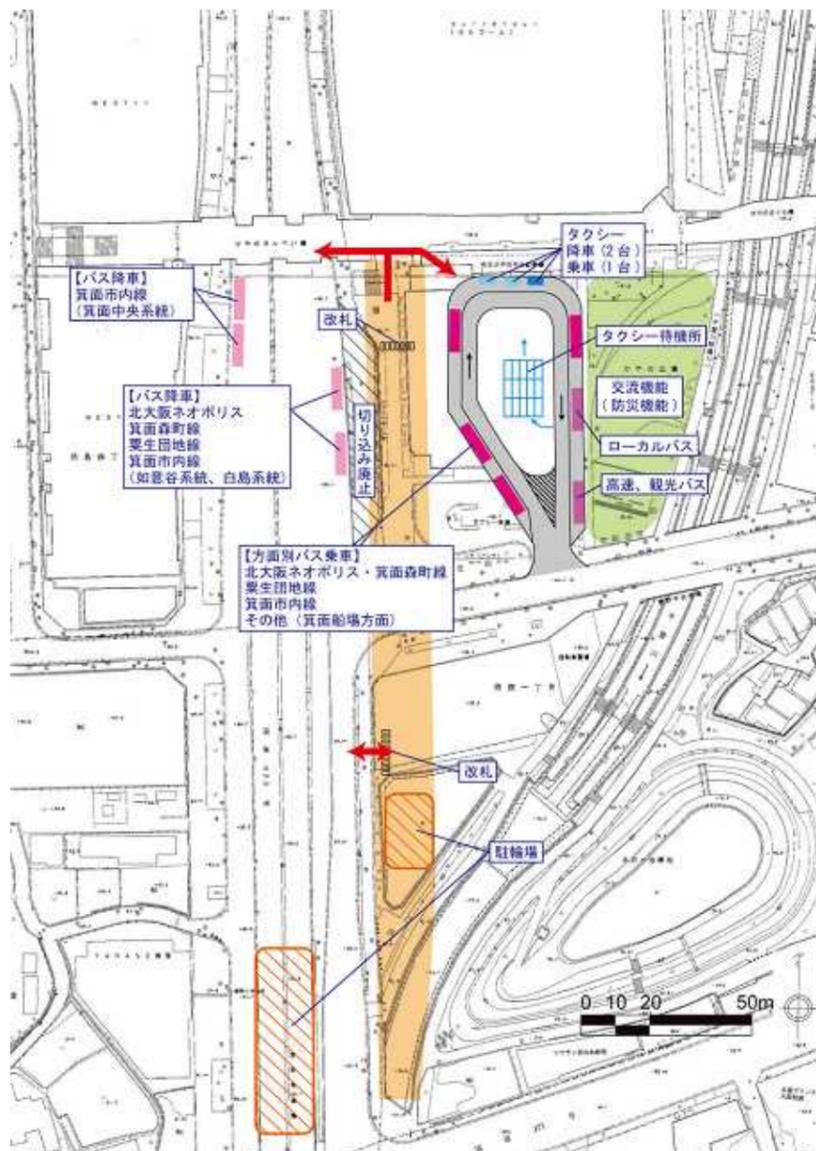


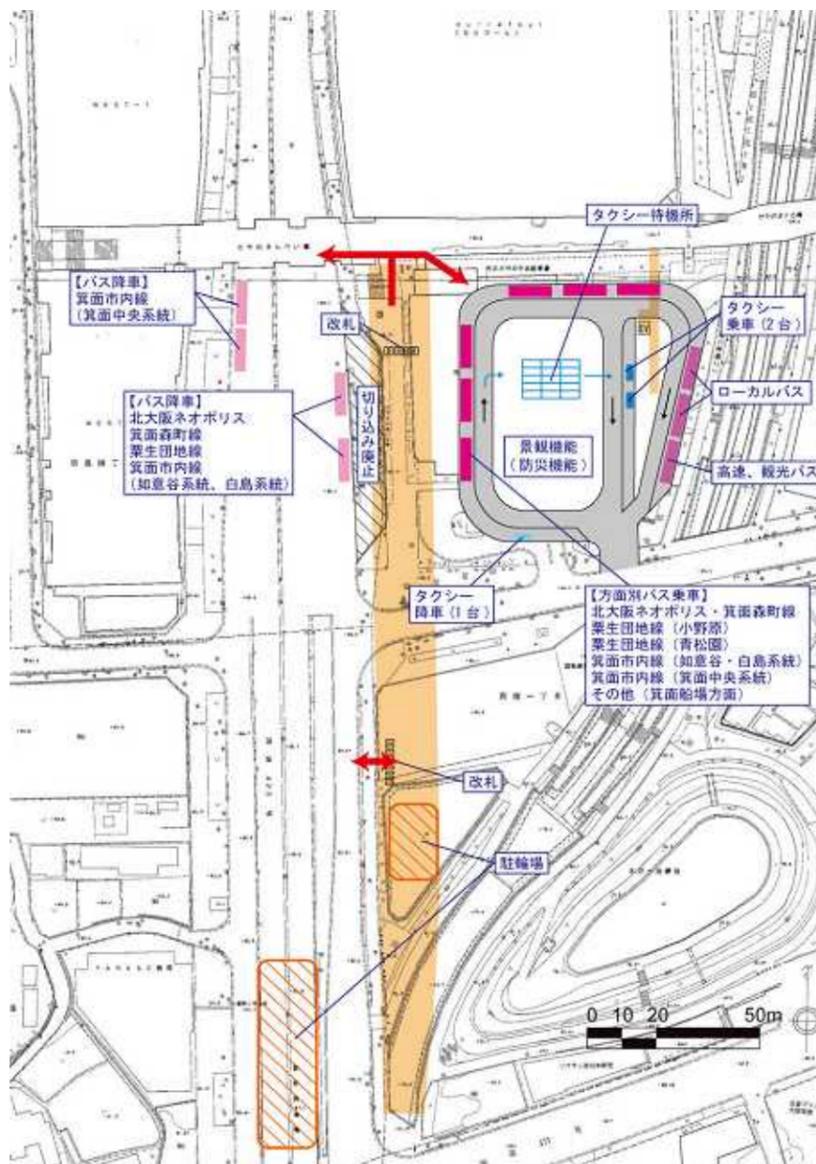
図 駅前空間の機能配置イメージ

キスアンドライドは駅前広場ではなく、道路の停車帯での対応や民間駐車場の活用などを検討する。ただし、福祉車両や送迎バス等は駅前広場内にバースの整備を検討する。

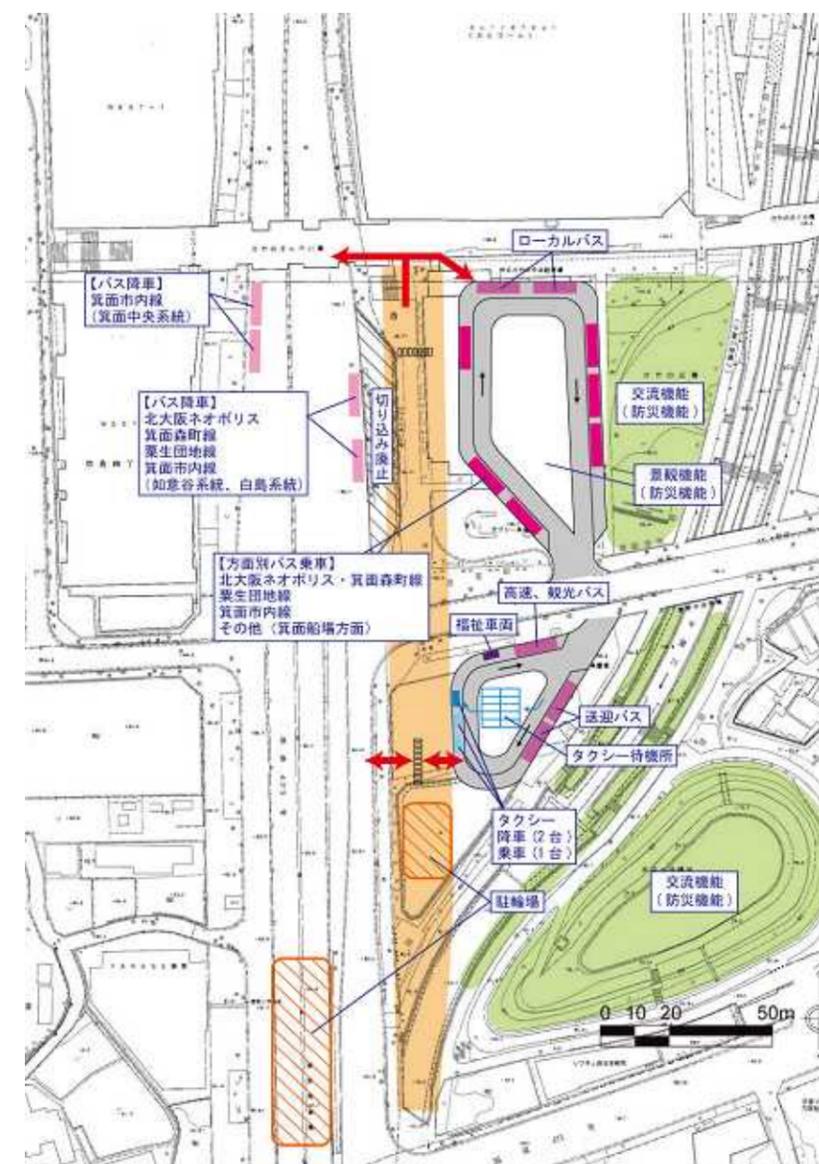
交通処理機能限定・交流機能確保型



交通処理機能確保型（交流機能なし）



交通処理・交流機能確保型（南側区域拡大）



平面イメージ

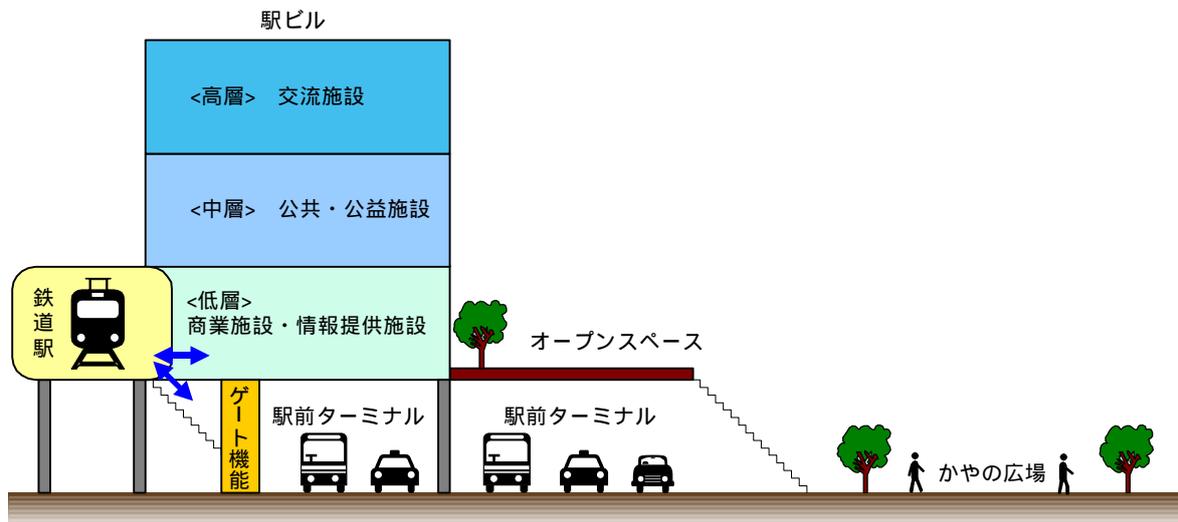
### 【参考】 立体利用案

駅前広場については、平面利用を原則とする。ただし、周辺の土地利用と一体となった魅力的な交通結節点を整備するためには、機能的な拡がりを考慮し、空間創出のための工夫が必要である。そのため、駅空間の重層的な利用の一環として、駅前広場の立体利用も検討する。

立体利用については、都市の玄関機能を強化する交流施設（コンベンション施設、文化施設、宿泊施設）や情報提供施設（都市情報、観光情報）に加え、都市サービス機能を強化する商業施設や公共公益施設（行政窓口、福祉・医療・教育）等の様々な活用が見込まれ、都市の活性化や魅力づくりにつながると考えられる。

また、人の流れが集中する駅前空間については、民間機関にとっても魅力的な空間であり、民間活力を取り入れたPPPの導入等により、駅前空間の整備に係る事業費の縮減も見込まれる。

#### < 立体利用の整備イメージ >



基本戦略3 新たな魅力拠点となる駅周辺まちづくり

戦略施策3 - 駐車・駐輪施設の確保・整備	
趣旨/概要	<p>駅周辺には、多様な交通手段によって多くの来訪者が見込まれることから、交通機関相互の有機的な連携による移動円滑化を促進するため、アクセスの優先性を考慮しつつ、乗換機能を充実する必要がある。そのため、駐輪場は、鉄軌道利用者の端末交通分担を考慮して整備する必要があるが、公的な整備に際しては、商業施設等との連携や自転車シェアリング等も考慮する必要がある。一方、パークアンドライド駐車場は、公共交通の維持発展のために、他府県等からの広域のみとして、既存ストックを活用して確保する必要がある。また、都市拠点としての駐車場も商業施設等の既存駐車場に対応可能であり、公的駐車場は整備する必要性は非常に低い。</p> <p>そのため、広域限定のパークアンドライド駐車場の確保や駐輪場の整備を図る。また、快適な駅周辺環境を守るためには、迷惑駐車や放置自転車の防止を図ることが重要となる。</p>
具体案	<p>駐車施設の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・パークアンドライド用の駐車場は、フィーダーバスとの競合を避けるため、他府県等広域からの利用に絞り込み、商業施設の既存駐車場を活用することにより、確保することを検討する。</li> </ul>
	<p>駐輪場の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・駐輪場は、商業施設の既存駐輪施設との連携による確保や自転車シェアリングを考慮して整備する。</li> <li>・(仮称)新箕面駅の駐輪場は、高架下や駅前広場の地下等での整備を検討する。</li> <li>・(仮称)箕面船場駅の駐輪場は、地下駅空間の活用等での整備を検討する。また、船場地区で検討されている再整備との連携による確保も検討する。</li> </ul>
	<p>自転車シェアリングの導入</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・(仮称)新箕面駅、(仮称)箕面船場駅を拠点とした自転車シェアリングシステムの導入を検討する。</li> </ul>
	<p>放置自転車対策</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・放置自転車禁止区域を設定(駅周辺を中心)する。</li> </ul>

対象地域	(仮称)新箕面駅周辺、(仮称)箕面船場駅周辺									
関係者	箕面市、民間事業者									
工程	戦略実施プログラム									総合交通計画(長期)
	前期					後期				
	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33以降
	検討・準備					本格的な開始				

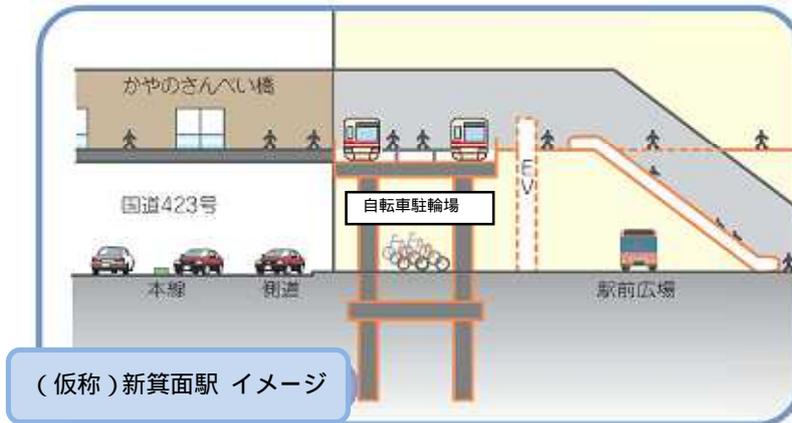


図 自転車駐輪場の整備イメージ(高架下の場合)

【参考】 自転車シェアリングの利用例(阪急レンタサイクル)



こんな方なら、乗り放題でお得な1ヶ月・3ヶ月定期



こんな方なら、300円で翌朝(10時まで)返却でOKの一時利用



出典：阪急電鉄HP

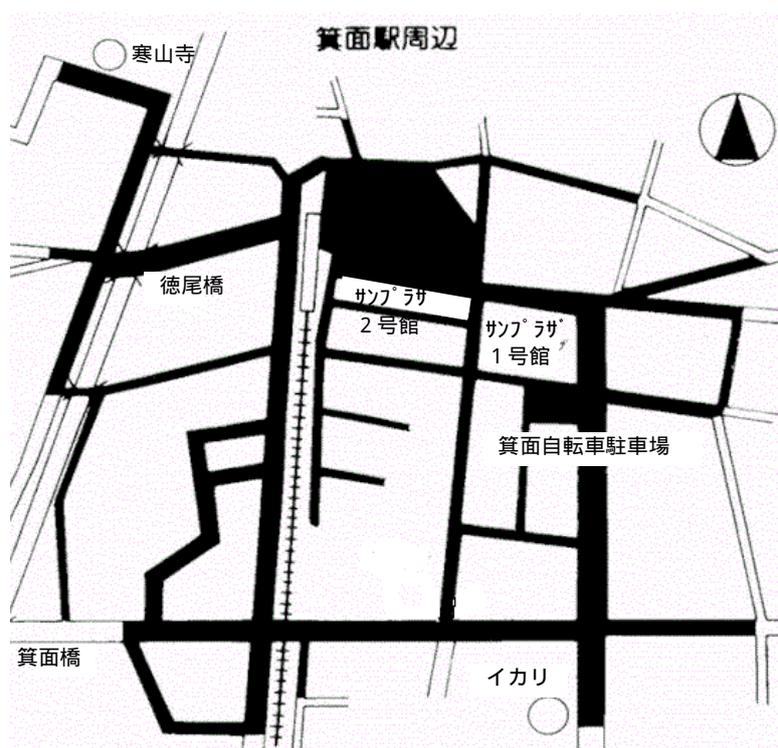
出典：JTBHP

【参考】 放置自転車への対応（箕面市の例）

箕面市では、良好な生活環境や交通秩序を維持するため、駅前を中心とした放置禁止区井壱岐を指定している。区域内に放置されている自転車・ミニバイクについては、撤収した上で移動保管費用を徴収している。

表 撤去後の移動保管費用

移動保管費用	自転車	3,000 円
	ミニバイク	6,000 円



出典：箕面市HP

図 放置禁止区域の例（箕面駅周辺）

基本戦略3 新たな魅力拠点となる駅周辺まちづくり

戦略施策3 - 新駅周辺まちづくりとの連携										
趣旨/概要	鉄軌道の整備と合わせて、新駅周辺のまちづくりと連携を図ることが都市の顔としての魅力あるまちの形成に重要となる。そのため、既存商業施設や船場地区で検討が進められている再整備と密接な連携のもと交通結節点等の整備と周辺まちづくりを推進する。									
具体案	かやの中央地区のまちづくり <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駐車場・駐輪場のストック活用や駐車場における電気自動車（EV）スタンドの設置など、商業者等との連携を図り進める。</li> <li>・ サインデザイン等の統一について、商業者等との連携を図り検討する。</li> <li>・ 民地との一体利用について、商業者等との連携を図り検討する。</li> </ul>									
	船場地区のまちづくり <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駐車場のストック活用や駐輪場の整備など、商業者や再整備の事業者等との連携を図り進める。</li> <li>・ サインデザイン等の統一について、商業者や再整備の事業者等との連携を図り検討する。</li> <li>・ 民地との一体利用については、商業者や再整備の事業者等との連携を図り検討する。</li> </ul>									
対象地域	(仮称)新箕面駅周辺・(仮称)箕面船場駅周辺									
関係者	箕面市、大阪府、商業者等									
工程	戦略実施プログラム									
	前期	後期	総合交通計画(長期)							
	H24	H25		H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32
	—————									
段階的な整備の実施										



図 サインデザインのイメージ

(色による統一、イラストイメージの明示例)

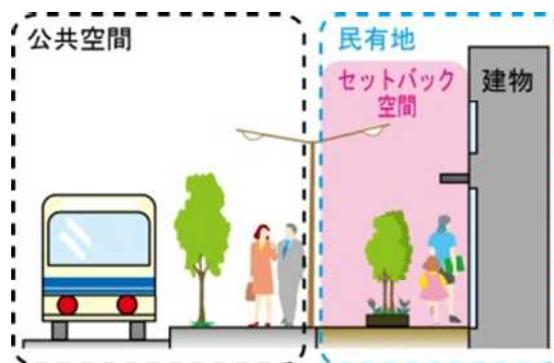


図 民地利用のイメージ

基本戦略4 安全・安心でみんなが使う交通まちづくり

戦略施策4 - 防災まちづくり										
趣旨/概要		<p>日常生活での快適性もさることながら、災害発生時に地理的条件と交通結節点や商業集積地としての特性を生かした活用ができるよう必要な機能を整備する。</p> <p>また、新駅へのアクセス道路の整備により、市民の移動経路を確保する。</p>								
具体案		<p>交通結節点の防災機能等の整備の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・駅前広場に防災機能の整備を検討する。</li> <li>・都市計画道路の整備により、通行不可となる広域緊急交通路に替わる交通結節点への移動経路を確保する。</li> <li>・商業施設と防災協定を締結し、協力体制の構築を検討する。</li> </ul>								
		 <p>図 防災まちづくりの整備イメージ</p>								
対象地域		(仮称)新箕面駅周辺								
関係者		箕面市、大阪府								
工程		戦略実施プログラム								総合交通計画(長期)
		前期				後期				
		H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32
		継続的な事業実施								

基本戦略4 安全・安心でみんなが使う交通まちづくり

戦略施策4 - バリアフリー化の推進										
趣旨/概要	高齢化の進展等、交通弱者の増加に対応するためには、誰も気軽に移動できる交通施設の面的整備が重要である。そのため、ハード・ソフト両面からのバリアフリー化を推進する。									
具体案	ノンステップバスの導入 ・高齢者等の利用率の高い路線に優先的に導入し、全路線に拡充する。									
	車椅子利用者への情報提供システムの導入 ・車椅子スペースの利用状況をリアルタイムに提供できるシステムの導入を検討する。									
	バス停での音声・点字案内板の設置 ・交通結節点のバス停に設置する。									
	歩道の改良 ・主要な病院、福祉施設、駅、小中学校等の生活関連施設までの移動経路について、歩道等の段差改良を重点的に実施できるよう検討を進める。									
対象地域	箕面市全域									
関係者	箕面市、交通事業者、道路管理者									
工程	戦略実施プログラム									総合交通計画(長期)
	前期					後期				
	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33以降
	各具体案の進捗に応じて検討、導入・整備									



施策例：ノンステップバスの普及



●音声ガイドシステム

出典：阪急電鉄HP

施策例：音声案内板の整備

基本戦略4 安全・安心でみんなが使う交通まちづくり

戦略施策4 - 交通安全・マナー教育の実施											
趣旨/概要		誰もが安心・安全で快適に移動できる社会を形成するためには、市民の交通安全意識の高まりが重要となる。そのため、地域社会や行政が一体となった周知・啓発活動やルールマナー教育を進めていく。また、自転車事故から子どもと歩行者を守る取り組みを進めていく。									
具体案		地域社会への周知活動とルールマナー教育の実施									
		<ul style="list-style-type: none"> <li>・教育現場での指導・啓発とルールマナー教育等の充実を図る。</li> <li>・地域や各種団体等への啓発活動とルールマナー講習会等の充実を図る。</li> </ul>									
対象地域		箕面市全域									
		自転車事故対策・安全啓発の推進 <ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車の乗車マナー等の条例化を検討する。</li> <li>・子どものヘルメット・反射素材着用の推進を検討する。</li> <li>・乗り方教室（幼稚園）、講習会（教育機関・自治会・老人クラブ）を実施する。</li> <li>・小学生・未就学児への交通安全教室の実施拡大を検討する。</li> <li>・スクエアード・ストレイト方式の体験型交通安全教室の導入を検討する。</li> <li>・大阪府警の指導・取り締まり（「イエローカード」の交付）の活動と連携した啓発を推進する</li> <li>・自動車運転者への啓発（迷惑駐車防止、チラシの配布）を推進する。</li> <li>・啓発チラシの配布、HPでの周知を検討する。</li> </ul>									
関係者		箕面市、地元教育機関、道路管理者、市民（NPO組織含む）									
工程		戦略実施プログラム								総合交通計画(長期)	
		前期				後期				H33以降	
		H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	
		継続的に実施									



施策例：交通安全教室



施策例：交通安全シルバーライダー体験型講習



施策例：スクエアード・ストレイト方式

基本戦略4 安全・安心でみんなが使う交通まちづくり

戦略施策4 - 環境にやさしい交通ツールの導入										
趣旨/概要	みどり豊かな箕面の環境に配慮した快適なまちづくりを実現するためには、環境にやさしい交通手段の提供も重要となる。そのため、ハイブリッドバス・タクシー等、環境に配慮した車両の導入や環境に配慮した駅舎づくりを進める。									
具体案	ハイブリッドバス・タクシー等の導入 ・環境への配慮として、ハイブリッドバス・タクシー等の導入を検討する。									
	環境配慮型の駅舎づくり ・環境への配慮として、太陽光発電、LED等の活用を検討する。									
対象地域	箕面市全域									
関係者	箕面市、交通事業者									
工程	戦略実施プログラム									総合交通計画(長期)
	前期					後期				
	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33以降
	各具体案の進捗に応じて検討、導入・整備									

**ハイブリッドシステム**  
(ガソリンエンジンと電気モーターのように2種類の動力源を組み合わせて走るシステム)



施策例：ハイブリッドバス



施策例：環境配慮型の駅舎イメージ  
(阪急電鉄摂津市駅)

基本戦略 4 安全・安心でみんなが使う交通まちづくり

戦略施策 4 - 公共交通の利用促進										
趣旨/概要	鉄軌道の整備、バス路線網の再編の効果を最大限に生かすためには、市民の自発的な公共交通利用を促進することが重要である。そのため、自動車から公共交通機関への転換や徒歩・自転車の利用などを啓発していく。また、利用者である市民や市民団体が主体となって、公共交通利用促進を啓発していく。									
具体案	モビリティ・マネジメント（MM）の実施 <ul style="list-style-type: none"> <li>・新たな居住者へのMM（公共交通に関する周知・広報活動）を実施する。</li> <li>・教育現場における「交通・環境学習プログラム」（大阪府）の活用を検討する。</li> <li>・北大阪急行の延伸、バス路線網再編の周知徹底、利用啓発を図る。</li> <li>・自治会単位の勉強会の実施等、市民主体やNPOによるMM活動を推進する。</li> <li>・定期的なノーマーカーデーを推進する。</li> <li>・大学と連携したMMを推進する。</li> </ul>									
対象地域	箕面市全域									
関係者	箕面市、交通事業者、市民（NPO組織等含む）									
工程	戦略実施プログラム									総合交通計画(長期)
	前期					後期				
	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33以降
	継続的に実施									



施策例：自治会ワークショップ



出典：大阪府 HP

施策例：交通・環境学習プログラム

・自治会との連携によるモビリティ・マネジメント（MM）の実施例（H20 箕面市）

公共交通の利便性をPRするため、ルート図、運賃、時刻表（バス、鉄道）等を示したモビリティ・マネジメント（MM）チラシを自治会と連携して配布

● おもて面



● うら面



出典：箕面市交通ネットワーク活性化協議会 調査報告書（H21）

図 モビリティ・マネジメント（MM）チラシ例（平成20年実施/桜ヶ丘地区の例）

大学との連携によるモビリティ・マネジメント（MM）の実施の実施例（H23）

（大阪大学が情報交換会を開催）



図 大阪大学の学生によるイベント

## 第7章 進行管理と評価・改善の仕組み

### 1. 事業推進と進行管理の考え方

箕面市総合都市交通戦略における総合交通計画及び個別の戦略実施プログラムについては、分野をまたいだ多様な事業で構成され、実施主体や実施時期も様々なことから、関係機関で連携を図りながら、戦略の着実な推進と適正な進行管理が重要となる。

また、事業期間も複数年にわたり、社会情勢の変化やそれに伴う市民の価値観の変化に柔軟に対応する必要があることから、横断的な事業の推進や変化に応じた新たな施策の提案などを行うとともに、データ収集や調査によって、戦略実施プログラムの計画期間とあわせて、目標達成状況の確認及び必要に応じた計画・目標の見直しを行っていく推進・進行管理体制を構築することが重要となる。

### 2. 推進・進行管理体制

戦略実施プログラムを着実に実行するためには、交通事業者、市民・企業、行政等の関係者が連携して取り組むことが必要である。

そのため、年度ごとの事業推進について、本戦略の策定主体である箕面市で、関係者と連携を図り、事業の進行状況を把握するとともに、必要に応じて関係者間で進捗調整や情報交換を行う。

### 3. 評価改善システムの確立

#### (1) 評価・改善の体制構築

箕面市では、戦略施策に対する多様な主体（市民、交通事業者、行政等）からの評価や意見を取り入れた効果的な戦略施策の推進を図るため、次のような評価体制として協議会を構築し、実施プログラムの前期、後期の最終年で評価して、施策の推進、改善に取り組むものとする。

また、前期及び後期の中間においても評価して施策の推進につなげることを検討するものとする。

開催する協議会については、現在の箕面市都市交通戦略検討協議会をもとに、行政（都道府県、市町村）、道路管理者、警察、交通事業者、地元団体、関係者等をメンバーとして、あらためて設置するものとする。



図 評価体制のイメージ

## (2) P D C Aサイクルによる施策の評価・改善

箕面市では、社会・経済情勢の変化や市民の価値観の変化に柔軟に対応した戦略施策の実施を進めるため、以下のようなP D C Aサイクルを構築する。

### 【進行管理の流れ】

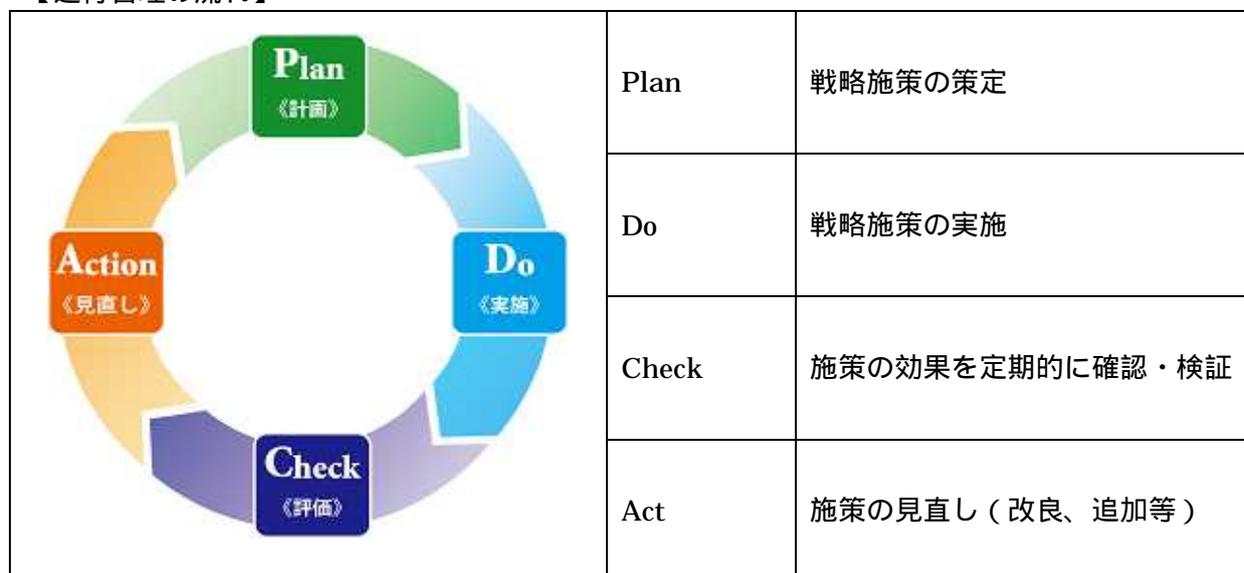


図 P D C Aサイクルのイメージ

## 【参考 1】 検討経過の概要

箕面市では、第五次箕面市総合計画のまちづくりの将来像及びめざすまちの姿を実現するための基本方針を踏まえ、過度に自家用車利用に依存することなく、徒歩、自転車、自動車、公共交通等の移動手段が連携し適切な役割分担のもと、交通及びまちづくりに連携した総合的かつ戦略的な交通施策の推進に関し、長期交通計画（交通体系マスタープラン）及びその実現化方策として、総合的な都市交通戦略の策定を検討するため、第 1 回箕面市都市交通戦略検討協議会を平成 23 年（2011 年）5 月に開催した。

第 2 回協議会（9 月）では、平成 2 年（1990 年）に策定した箕面市都市交通体系マスタープランの達成状況の確認や箕面市が抱える交通特性の把握や時代の潮流の整理を行い、箕面市が取り組むべき交通課題を明らかにした。そのうえで、長期交通計画である総合交通計画の基本理念や方向性を明確にするとともに、都市交通のあり方を整理した。

続いて、第 3 回協議会（10 月）では、総合交通計画で示した都市交通のあり方を実現する戦略実施プログラムの検討を行い、個別の戦略施策をまとめた。さらに、第 4 回協議会（12 月）では、戦略実施プログラムで達成すべき数値目標と達成するために必要な推進・評価体制について、協議会で共有を行った。

以上を踏まえ、市民へのパブリックコメント（平成 24 年（2012 年）2 月 1 日～3 月 1 日）を経て、箕面市総合都市交通戦略（「鉄道・バスが便利なまち 箕面」総合都市交通戦略）を策定し、個別の戦略施策の推進を図る予定である。

表 協議会の開催スケジュール

協議会 (全 5 回)	開催日	主な協議事項
第 1 回	平成 23 年 5 月 31 日	・スケジュール、方向性の確認
第 2 回	平成 23 年 9 月 2 日	・箕面市が取り組むべき交通課題の整理 ・総合交通計画の方向性の検討
第 3 回	平成 23 年 10 月 31 日	・戦略実施プログラムの検討
第 4 回	平成 23 年 12 月 13 日	・戦略実施プログラムの目標設定、推進体制の確認
第 5 回	平成 24 年 3 月 28 日	・箕面市総合都市交通戦略（「鉄道・バスが便利なまち 箕面」総合都市交通戦略）の策定（予定）

## 【参考2】検討体制

	所属及び役職	氏名
座長	大阪大学 大学院 工学研究科 教授	新田 保次
副座長	大阪大学 大学院 工学研究科 准教授	松村 暢彦
副座長	箕面市 副市長	伊藤 哲夫
構成員	大阪府 都市整備部 交通道路室 参事	藪内 生死
"	箕面市 地域創造部 専任理事	広瀬 幸平
"	箕面市 市長政策室長	具田 利男
"	国土交通省 近畿地方整備局 大阪国道事務所 地域調整課長	青山 淳
"	大阪府池田土木事務所 地域支援・企画課長	山内 一浩
"	箕面市みどりまちづくり部長	山田 学
"	大阪府箕面警察署 交通課長	秋田 潤一
"	阪急電鉄株式会社 都市交通事業本部 都市交通計画部長	上村 正美
"	北大阪急行電鉄株式会社 常務取締役鉄道部長	松本 敬史
"	阪急バス株式会社 取締役自動車事業部長	西山 哲
"	社団法人大阪タクシー協会 常務理事	井田 信雄
"	阪急バス労働組合 副執行委員長	勝 正雄
"	街づくり支援センターみのお（NPO）	清田 栄紀
"	みのおの交通を考える会（NPO）	永田よう子
"	箕面商工会議所 専務理事	松出 未生
"	大阪船場繊維卸商団地協同組合 専務理事	工藤 寛士
"	東急不動産SCマネジメント株式会社 箕面マーケットパークイワ 総支配人	滝川 隆文
ガザバー	国土交通省 近畿運輸局 企画観光部 交通企画課長	浪越 祐介
"	国土交通省 近畿地方整備局 建政部 都市整備課長	山本慎一郎

## 【参考3】用語集

先頭	用語	説明
イ	インフラ(インフラストラクチャー)整備	生活や産業の基盤となる公共設備を整え、充実させること。
キ	キスアンドライド(K&R)	自家用車で駅やバス停まで家族等に送り迎えをしてもらい、鉄道やバスなどの公共交通機関を利用して目的地まで移動する方法。
コ	広域緊急交通路	大規模な災害が発生した際に、被災地へ向かう消防・救急・警察・自衛隊などの緊急車両の通行を円滑にするため、一般の車両が通行を禁止・制限される道路。
	交通結節点	異なる交通手段(場合によっては同じ交通手段)を相互に連絡する乗り換え・乗り継ぎ施設のこと。
	交通バリアフリー	高齢者や障がい者等、誰もが楽に電車やバスの乗り降りができ、また、駅から周辺の目的地まで安全に行き来ができ、自立した日常生活を送ることができるように、電車やバスを利用した移動の利便性および安全性の促進を図り、移動しやすい環境の整備を行うこと。
	コミュニティバス	地域住民の利便性向上のため一定地域内を運行するバスで、車両仕様、運賃、バス停位置等を工夫したバスサービス。
サ	サイン	目的の位置や方向などを示す表示や標識。
シ	シームレス化	乗継ぎ等の交通機関間の「継ぎ目」や交通ターミナル内の歩行、乗降に際しての「継ぎ目」等、移動に際してあらゆる「継ぎ目」をハード、ソフトの両面にわたって解消すること。
	シェアリング(自転車シェアリング)	地域内に複数ある拠点で、好きなときに好きな場所で、交通媒体(自転車)を借りたり返したりできるサービス。
ス	スクリーンライン	複数の道路等を対象に人為的に設定した調査・評価断面。
	スパイラルアップ	改善が奏効しあって継続的な改良・向上に結びつくこと。「善循環」「好循環」。
タ	端末交通手段	ある目的を達成するためになされる移動のうち、最も主要な交通手段(代表交通手段)の両端に、付随する交通手段。
テ	低炭素社会	二酸化炭素の排出を大幅に削減する社会。
	電気自動車(EV)	国内で販売される車は主にリチウムイオン電池を動力源とし、排ガスを出さない車両。
ト	道路交通センサス	概ね5年毎に全国一斉に自動車の利用実態に関するアンケート調査。道路が現在どのように使われているか、道路整備の現状はどのようになっているのか等について全国規模で調査することにより、将来における道路交通計画を策定するための基礎資料を得ることを目的とする。
	トリップ	交通目的をもって、人がある地点から他の地点へ移動すること。

先頭	用語	説明
J	ノーマイカーデー	事業者や行政単位で、毎月あるいは毎週、日を決めて、自動車の利用を控えて公共交通機関を利用することにより、渋滞緩和、燃料の節約、環境意識の向上に貢献しようとする取り組み。
	ノーマライゼーション	すべての人が普通の生活が送れる社会を築くという考え方。
	ノンステップバス	床面を超低床構造として乗降ステップをなくし、高齢者や児童にも乗り降り容易なバス。また、車内段差を僅少にした設計により、乗降時、走行時とも安全性の高い車両で、補助スロープやニーリング装置(床面を更に下げる装置)により、車いすでのスムーズな乗降も可能としたバス。
ハ	パークアンドライド(P&R)	都心部等の道路交通混雑の緩和と公共交通機関の利用促進を図るため、都心の外周部や都心周辺部の公共交通機関のターミナルに近接して駐車場を設置し、マイカーから鉄道、バスへの乗り継ぎを図るシステム。
	パーソントリップ調査	「どのような人が」「いつ」「どこから」「どのような交通手段で」「動いたか」について調査し、1日のすべての動きを捉えるもの。京阪神都市圏では、これまで、1970(昭和45)年以降、5回実施。
	ハイブリッド車	ガソリンエンジンと電気モーターを組み合わせることで、燃料消費と大気汚染を低減する環境配慮型の車両。
	バスレーン	バスの定時・定速走行を確保するためのもので、通常、バス等許可車両のみが走行できる専用レーンと優先して通行できる優先レーンとがある。
	バスロケーションシステム	利用者のバス待ちに対するいらいら感を軽減することを目指し、バス停の案内板やインターネット等に車両の走行位置情報等をリアルタイムで提供するシステム。
	パブリックコメント	行政機関による規制の設定、改廃にあたり、原案を事前に公表して国民から意見や情報提供を求め、フィードバックを行なう制度。
	バリアフリー	高齢者や障害者等が社会生活をしていく上での物理的、社会的、制度的、心理的及び情報面の障壁を除去する考え方。公共交通機関のバリアフリー化とは、高齢者や障害者等が公共交通機関を円滑に利用できるようにすること。
フ	フィーダーバス	幹線公共交通機関の駅・バスターミナル・空港ターミナル等と連絡するバス路線のこと。
	福祉タクシー・バス	車椅子や寝台による利用に対応したタクシーのこと。介護サービスの一環となる。
マ	マスタープラン	対象地域の将来にわたる社会・経済や土地利用上の計画に関して大綱を示した基本計画。
モ	モータリゼーション	自家用車が生活の中に深く入り込むこと。自家用車の普及・大衆化。
	モビリティ・マネジメント	自家用車の過度な利用の抑制や公共交通の利用促進を行うために、公共交通の利用が環境や健康などに好影響をもたらすことや、公共交通の便利な利用方法などを効果的に情報提供することにより、一人ひとりの交通行動を自家用車から公共交通利用へ自発的に変化させることを促すコミュニケーションを中心とした交通施策。

先頭	用語	説明
ヨ	4段階推定法	需要予測対象地域を分割して、発生集中・分布・機関分担・経路配分の各段階で推計していく手法。
オ	OD	Oは起点(origin)、Dは終点(destination)。
P	PDCAサイクル	Plan(計画)、Do(実施)、Check(評価)、Action(見直し)の頭文字を揃えたもので、計画、実施、評価、見直しの流れを次の計画に生かしていくプロセスのこと。
	PPP (パブリック・プライベート・パートナーシップ)	公共と民間が協力して、パートナーシップを組んで行う公共サービスの総称。行政サービスを、民間企業、住民、NPOなどと協働して提供することで、行政の効率化と公共サービスの質的向上を実現する取組み。民間委託、指定管理者制度、PFI、民営化などをはじめ、様々な手法がある。
Q	QOL (Quality of Life)	物理的な豊かさやサービスの量、個々の身辺自立だけでなく、精神面を含めた生活全体の豊かさと自己実現を含めた概念。
T	TDM (交通需要マネジメント)	交通混雑を緩和するため、道路利用者の時間・経路・手段の変更、自動車の効率的な利用などによって交通の需要量を調整する手法。