

### ③ 総合交通計画の検討

#### 1. 都市交通計画で目指す将来都市像

##### 1.1 上位計画 及び 関連計画

###### ■ 上位計画

#### A) 第五次箕面市総合計画【平成 23 年 3 月】

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

表 めざすべきまちの姿を実現するための交通に関する取り組み方針

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

#### B) 大阪府総合計画【平成 12 年 12 月】

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

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

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

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

#### D) 大阪府交通道路マスタープラン【平成16年3月】

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

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

#### E) 社会資本整備計画【平成15年10月10日】

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

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

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

【平成9年6月9日】

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

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

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

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

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

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

**【平成 12 年 10 月 19 日】**

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

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

**■ 関連計画**

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

箕面市の公共交通のあり方については、以下の通りとする。

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

また、以上のことを実現するため、以下のような利用促進策を展開する。

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

**B) 北大阪急行線延伸整備計画案【平成 21 年 11 月】**

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

### C) 箕面市地域公共交通総合連携計画【平成 22 年 3 月】

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

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

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

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

### E) 箕面市地球環境保全行動計画【平成 11 年】

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

### F) 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】

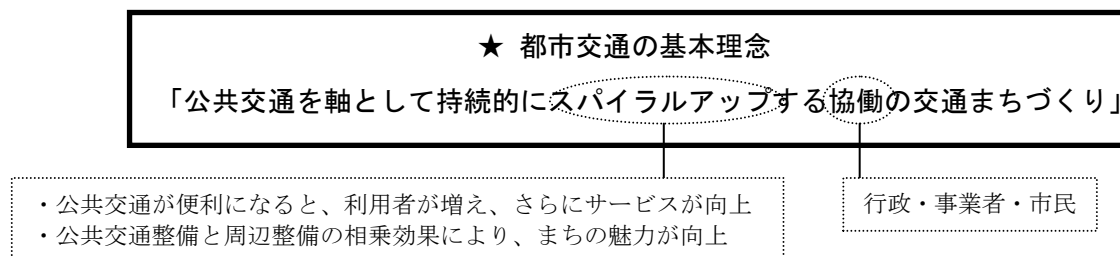
ノーマライゼーションの推進に当たっては、「障害者が通常の人間的なニーズを満たすに当たっての特別の困難」を解決し、自己選択と自己決定に基づく自立した生活を送ることを可能とする支援と社会環境の整備を進めるため、以下 3 つを基本目標とする。

- バリアフリー社会の実現
- ライフステージに応じた総合的施策展開
- 障害者市民等の自己選択と自己決定を尊重した施策の展開

## 1.2 都市交通で目指す将来都市像

### ■ 基本理念

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



### ■ 方向性

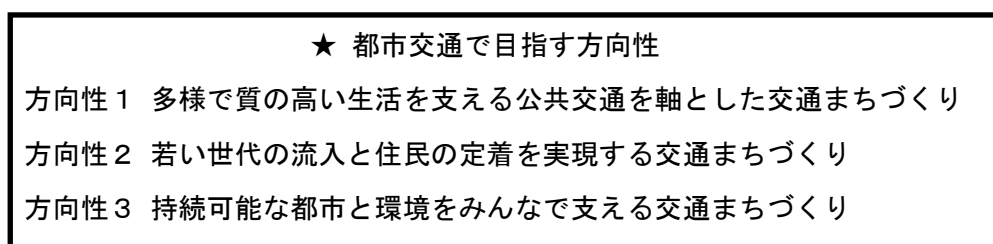
今後、箕面市では増加する高齢者に加え、子育て世代や留学生等、より多様な市民構成になることが予想される。これら市民は、それぞれ異なる目的を持って質の高い生活を求めると考えられ、その生活を支えるためには、公共交通を軸とした交通体系の整備が求められている。

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。

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

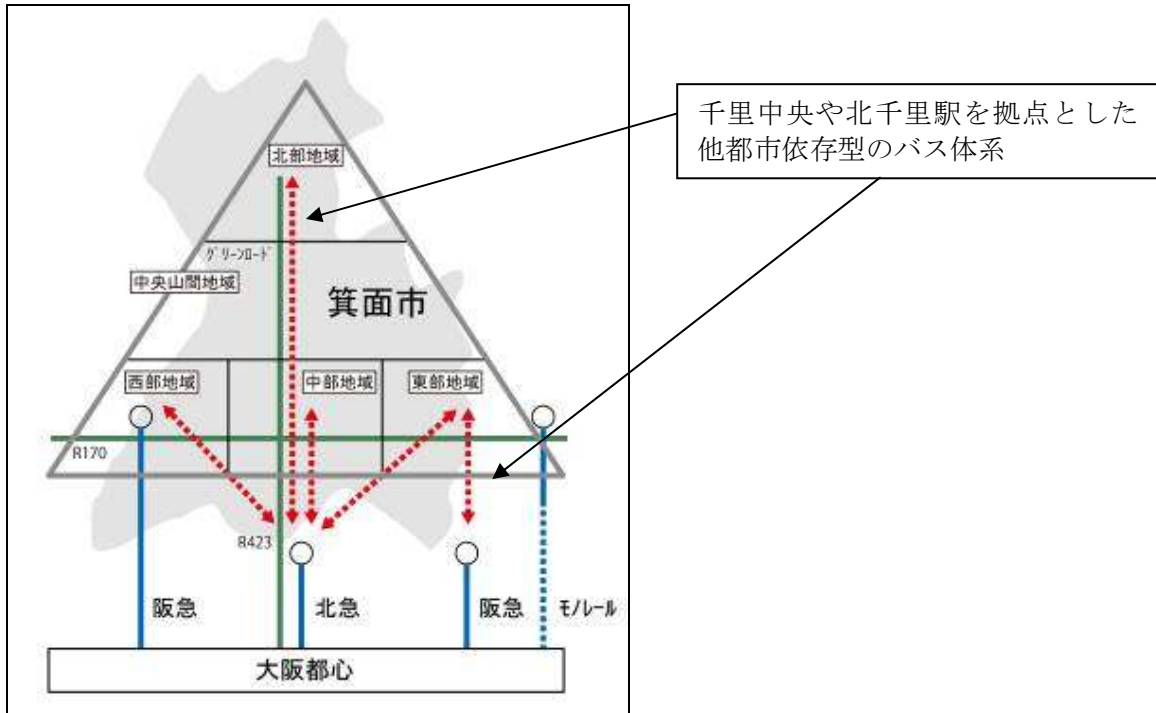


**【公共交通を軸とした将来交通体系】**

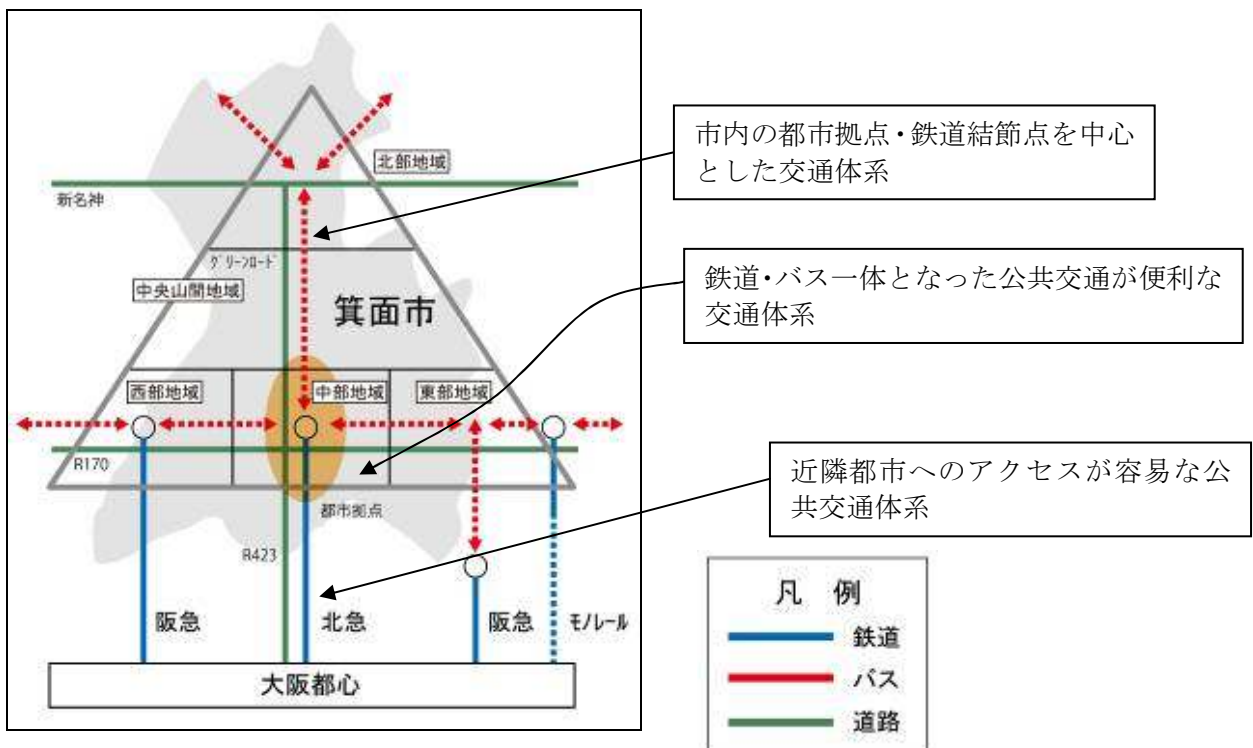
基本理念やめざすべきまちの姿が達成された場合、公共交通を軸とした将来交通体系のイメージは以下の通りとなる。

- ▶ 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

**現状の交通イメージ**



**将来の交通イメージ**



## 2. 将来交通体系の戦略シナリオの比較・評価

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

### ■ 自動車中心の交通体系に依存した場合

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

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

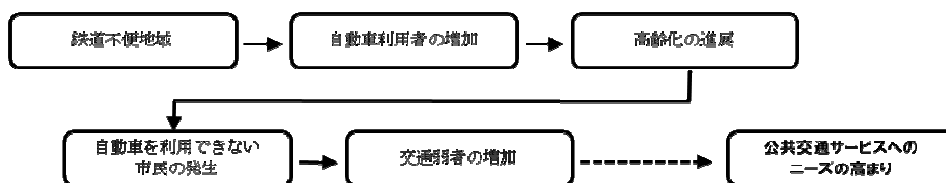


図 自動車中心の交通体系に依存した場合のシナリオイメージ

### ■ 自動車と公共交通（鉄道・バス）とが適正に分担された場合

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

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

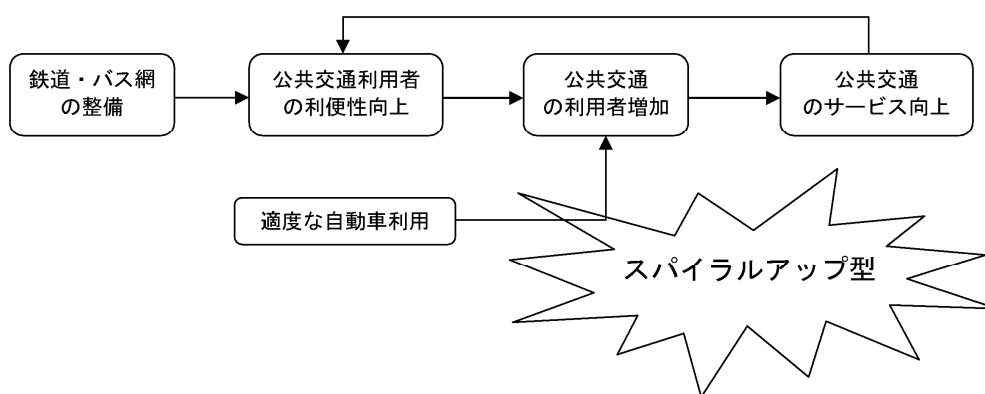


図 自動車と公共交通（鉄道・バス）とが適正に分担された場合のシナリオイメージ

■ シナリオ別 都市交通で目指す方向性に対する妥当性

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

表 シナリオの比較・評価結果

シナリオ（＝基幹交通軸の整備）	方向性① 「多様で質の高い生活を支える公共交通を軸とした交通まちづくり」	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」
自動車中心の交通体系に依存した場合	△	△	×
自動車と公共交通（鉄道・バス）とが適正に分担された場合	○	○	○



### 3. 総合交通計画

#### 3.1 基本方針

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

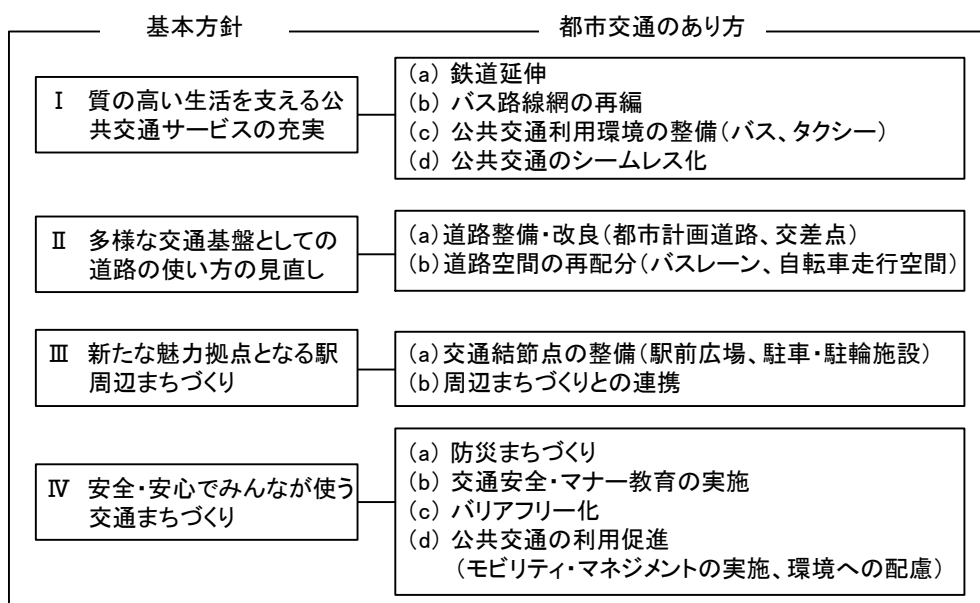
また、交通体系を持続的に支えていくためには、自動車に頼り過ぎない生活を市民一人ひとりが自発的に進め、それぞれが公共交通の維持・発展を担っていくという意識を高めていくことが必要であると考えられる。また、高齢者や障害者、子育て世代等、誰もが利用できる交通環境の整備が必要であると考えられる。

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。



### 3.2 都市交通のあり方

総合交通計画の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 I 質の高い生活を支える公共交通サービスの充実

### (a) 鉄道延伸

#### ■ 必要性

- 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、大阪都心部や新幹線・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。
- 持続可能なまちを創っていくためにも、安心して快適な暮らしを支える都市基盤の根幹である鉄道延伸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

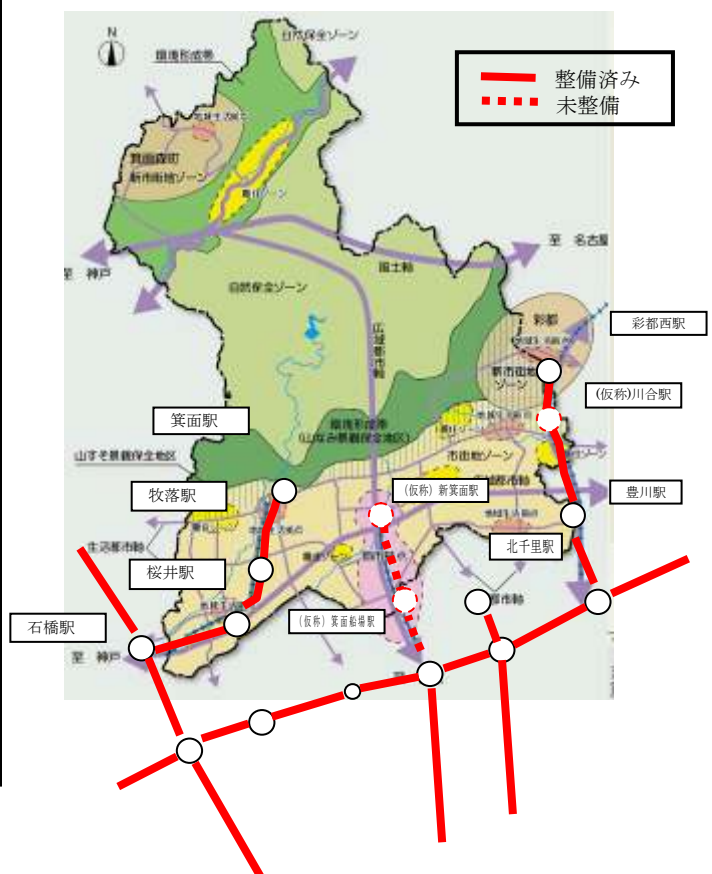


図 箕面市周辺鉄道網

## (b) バス路線網の再編

### ■ 必要性

- 鉄道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を整備する必要がある。
- 鉄道延伸に伴い、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）

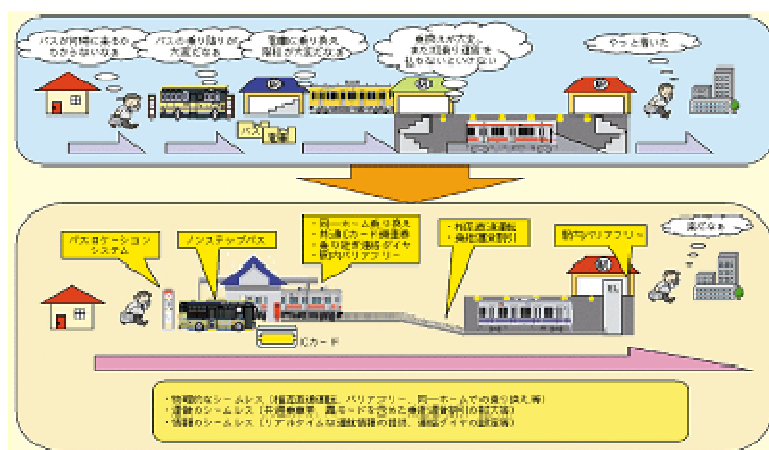
## (d) 公共交通のシームレス化

### ■ 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Ⅱ 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

- 渋滞対策と安全対策を強化するためには、新たな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。
- 鉄道延伸に伴う交通流の変化やバス路線網の再編等に対応する新たな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

- 都市計画道路等の道路整備及び道路拡幅を含めた交差点改良を進める。



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



図 アクセス道路整備のイメージ（例：小野原豊中線）

(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。
- 自動車に頼らないまちづくりを進めるためには、代替手段としての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

- 道路空間の見直しによるバス専用レーンの設置を進める。
- 自転車走行空間の整備や自転車の適切な誘導を図る。

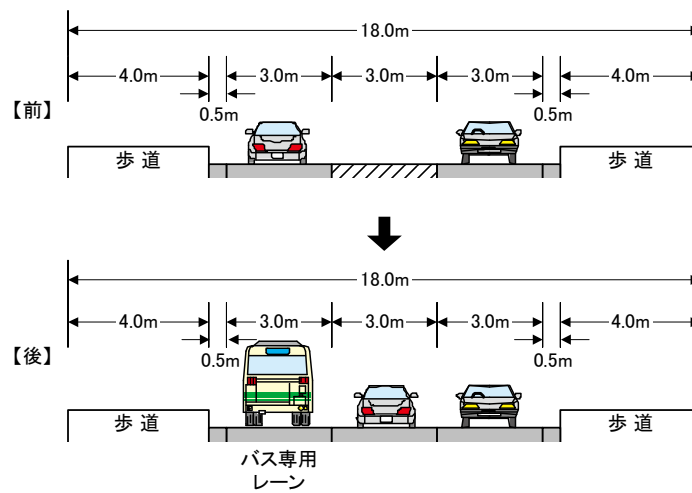


図 バスレーンの整備イメージ





## 基本方針Ⅲ 新たな魅力拠点となる駅周辺まちづくり

### (a) 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ては、他府県等からの広域のみとし、商業施設等の既存駐車場を活用する。
- 駐輪場は、鉄道利用者の端末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) 周辺まちづくりとの連携

■ 必要性

- 鉄道拠点と合わせて、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

- かやの中央や箕面船場における周辺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）新箕面駅の整備イメージ



図（仮称）箕面船場駅周辺の整備イメージ

## 基本方針Ⅳ 安心・安全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

- 災害発生時に市民が安心・安全に避難できる環境を保つ必要がある。

#### ■ 都市交通（まちづくり）のあり方

- 避難路の代替ルートの確保及び避難拠点の整備を進める。



図 防災まちづくりの整備イメージ

(b) 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。

■ 都市交通（まちづくり）のあり方

- 地域社会への周知活動を実施する。
- 自転車に関する安全啓発を実施する。

(c) 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。



図 ノンステップバス

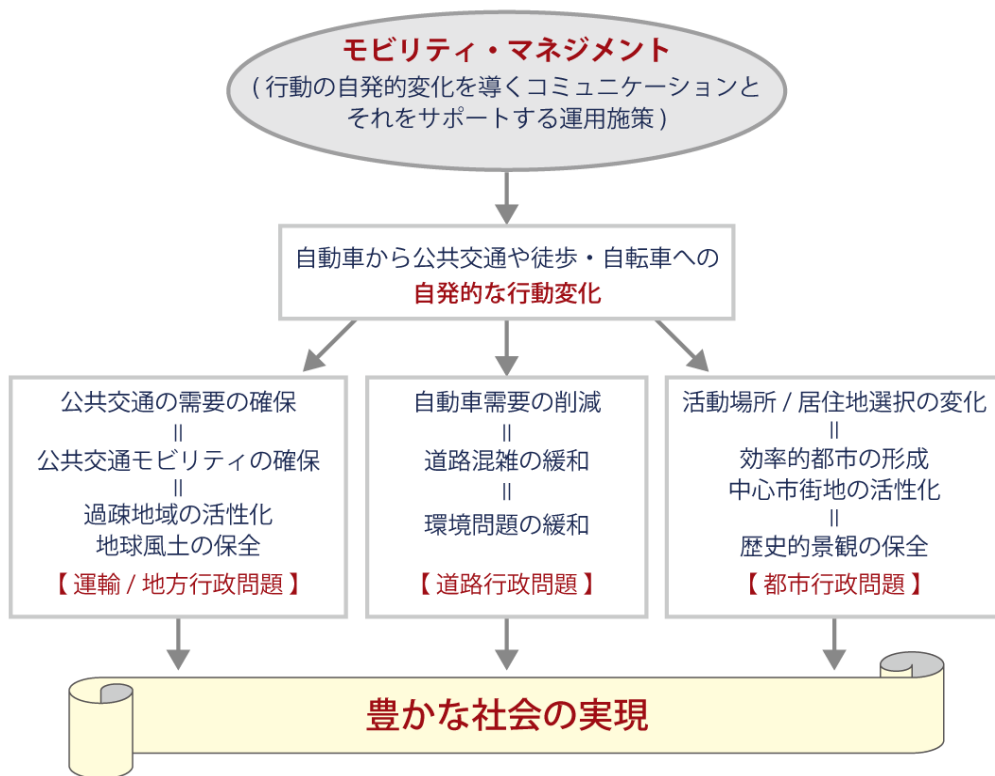
(d) 公共交通の利用促進（モビリティ・マネジメントの実施、環境への配慮）

■ 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。
- 鉄道延伸、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

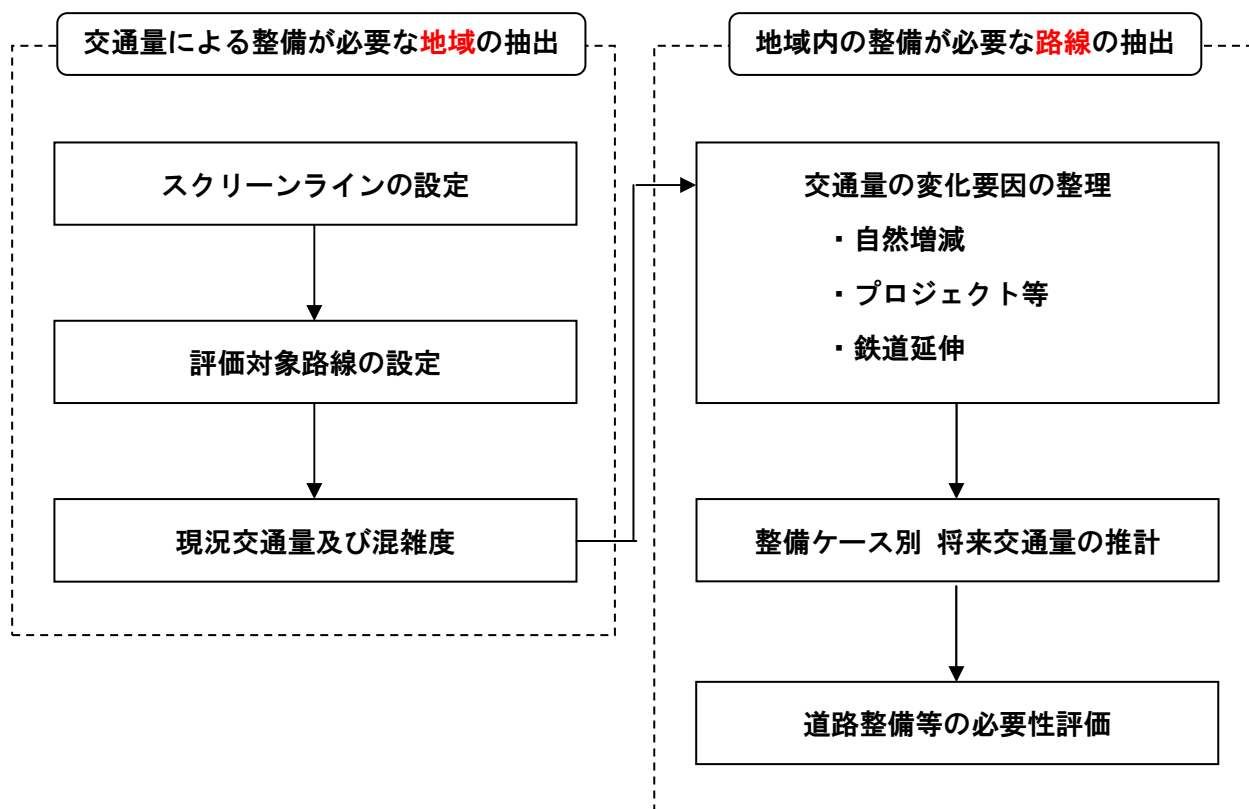
### 3.3 将来交通量の推計及び道路整備の必要性検討

#### (1) 目的

箕面市域の道路交通は、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、将来交通量を導出したうえで、箕面市域における道路整備の必要性を検討した。

#### (2) 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年度の交通センサスに基づく広域の交通量配分等が大阪府等から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、以下の手法・手順を用いて、将来交通量の推計を行うとともに、道路整備等の必要性を評価した。





### (3) 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。

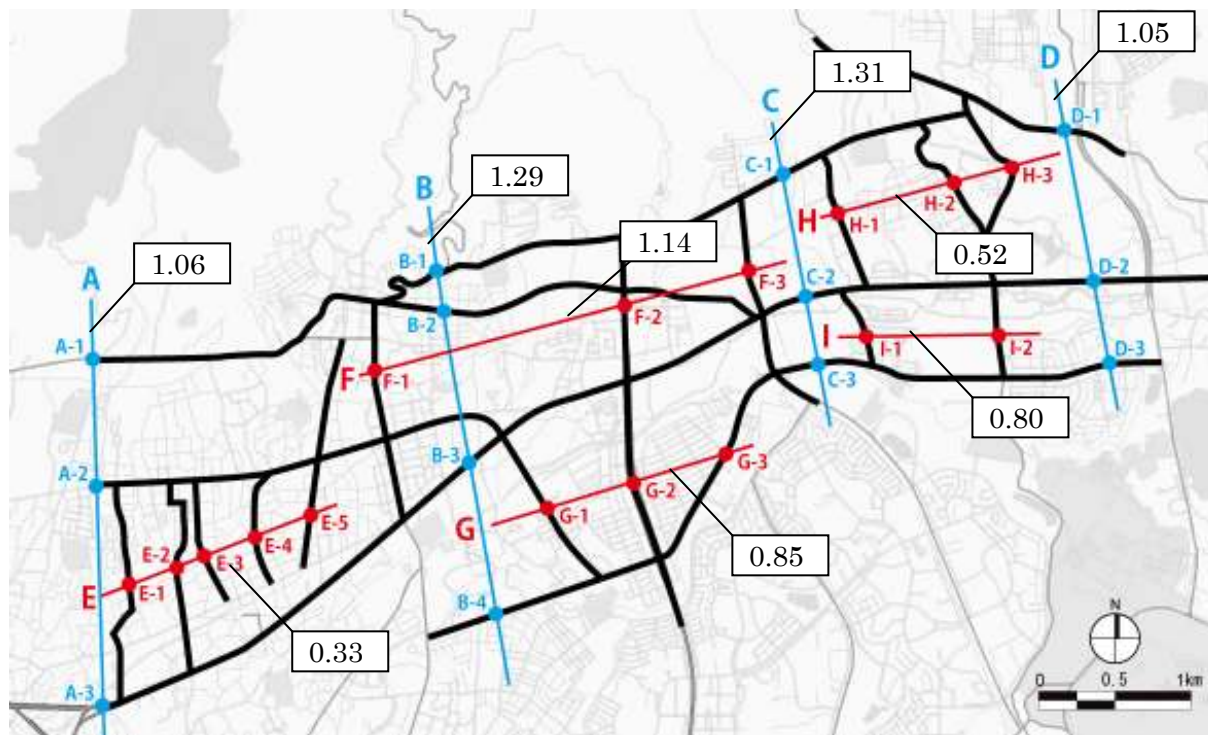


図 スクリーン別の混雑度

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。

#### (4) 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。

##### <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

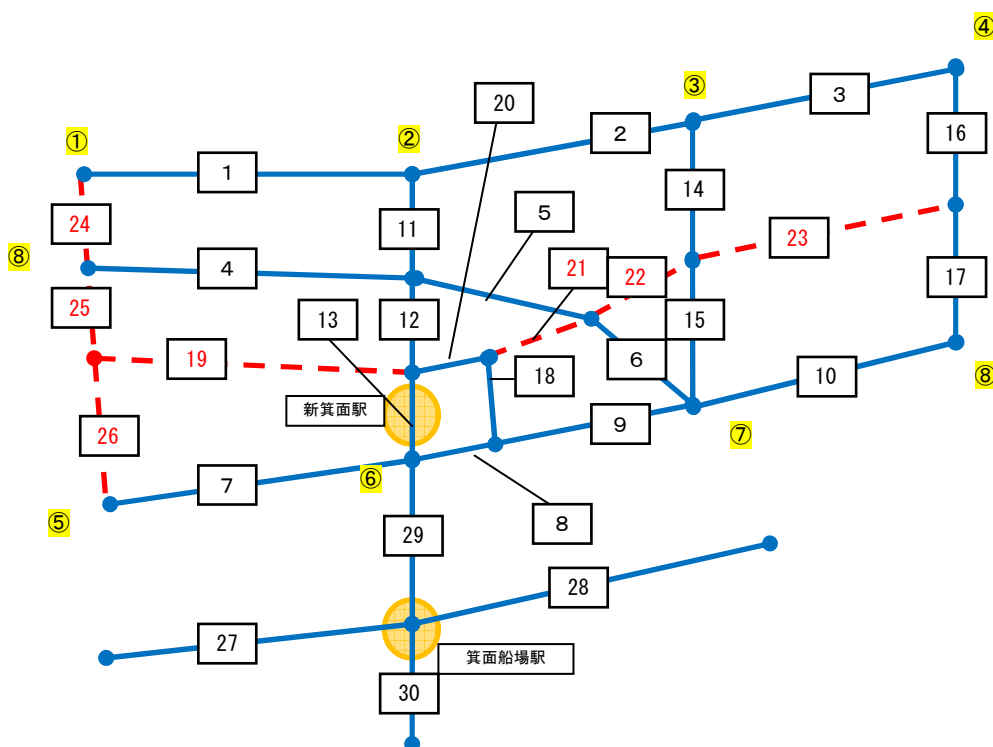


図 交通量推計の対象ネットワーク（青：現況、赤：都市計画道路等）

以上を踏まえ、将来交通量の推計を行った結果は以下のとおりである。

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。

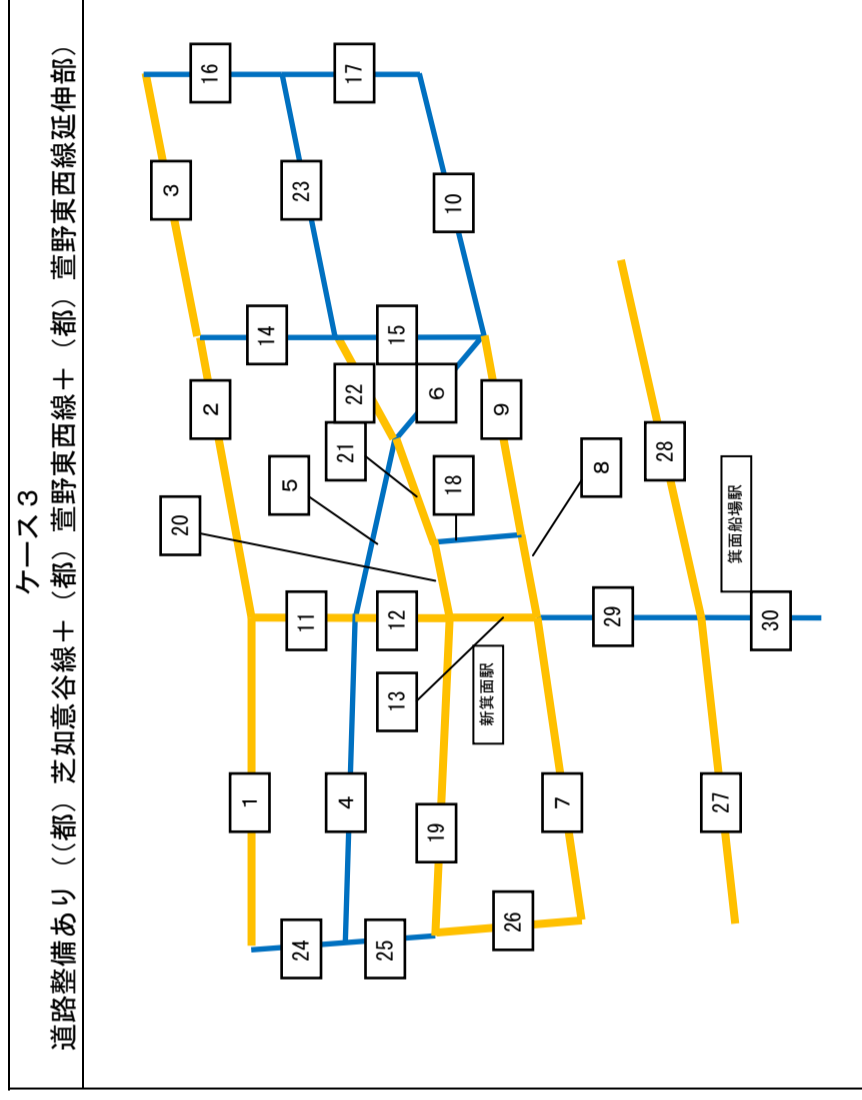
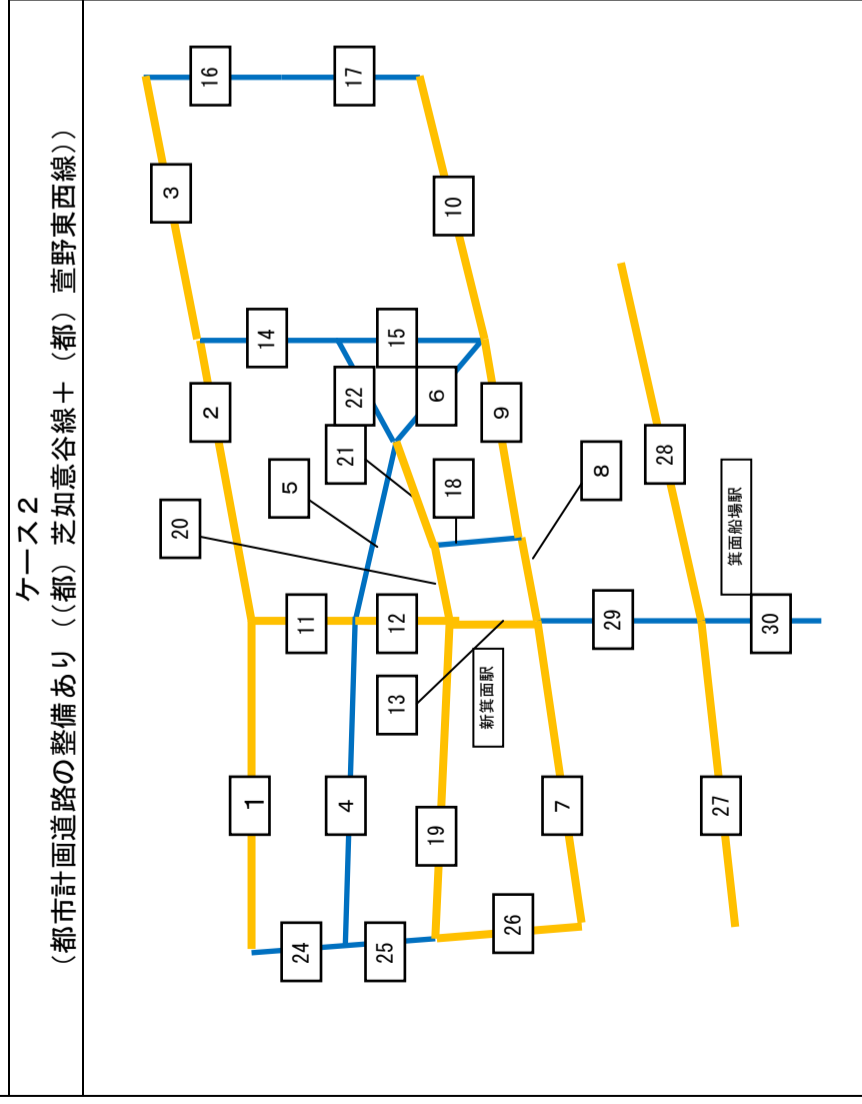
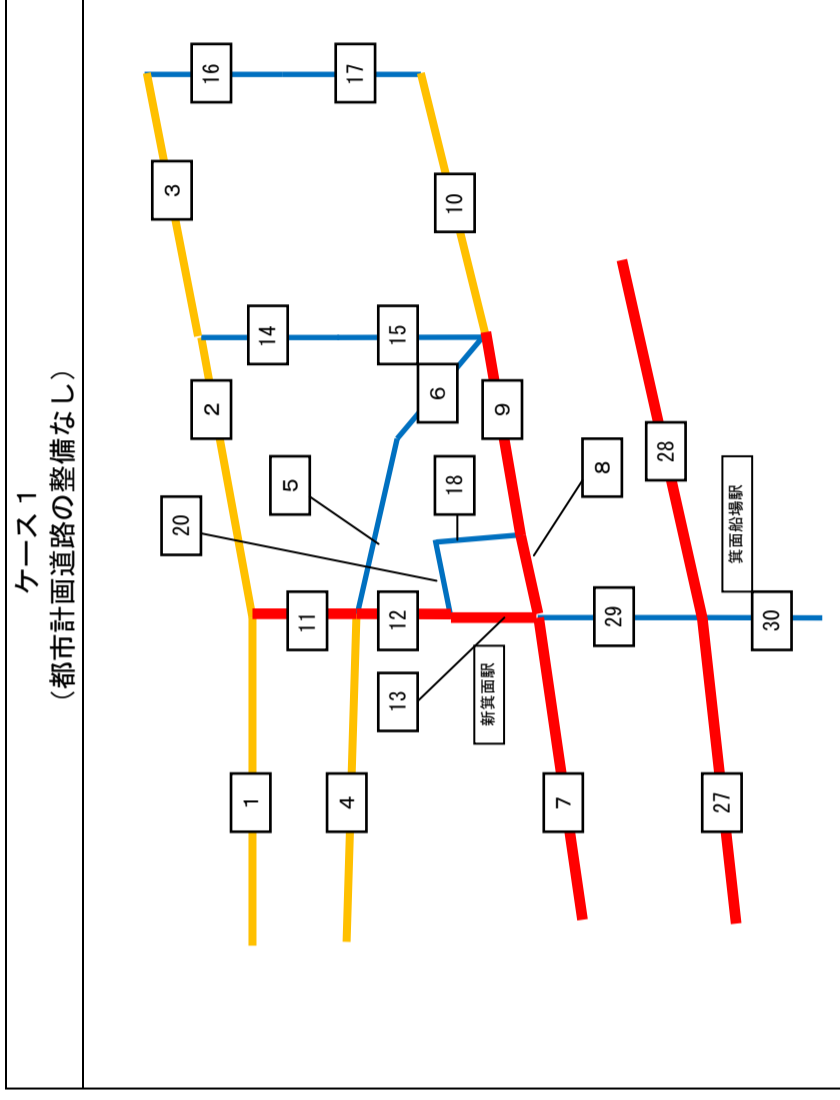
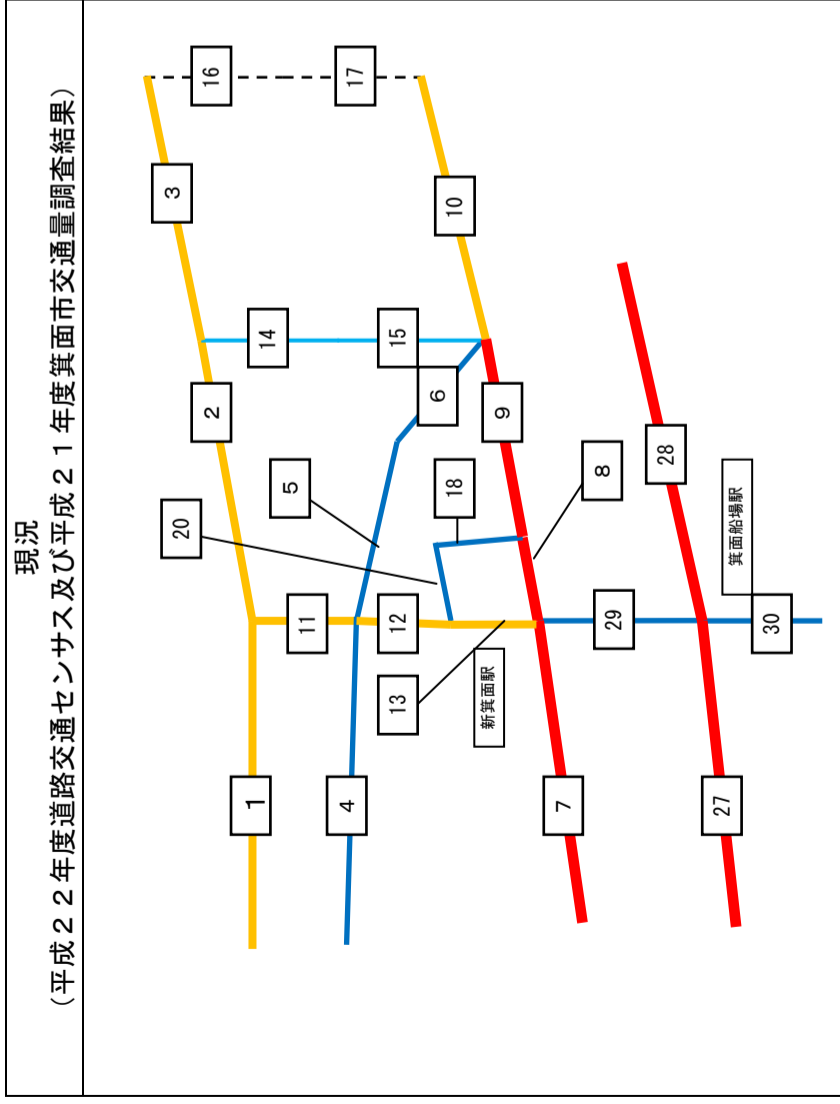
また、ケース3では、ケース2と同様、全てのリンクで混雑度が1.25を下回る結果となり、整備効果が見込まれる結果となった。特に、ケース3では、国文4号線から大阪都心への向かう通過交通が萱野東西線を利用することが想定されるため、リンク3（箕面池田線）、リンク10（国道171号）において混雑度が低くなった。

なお、現況交通量と将来自動車交通量は、P.78に示すとおりである。

#### 参考 交通状況の推定

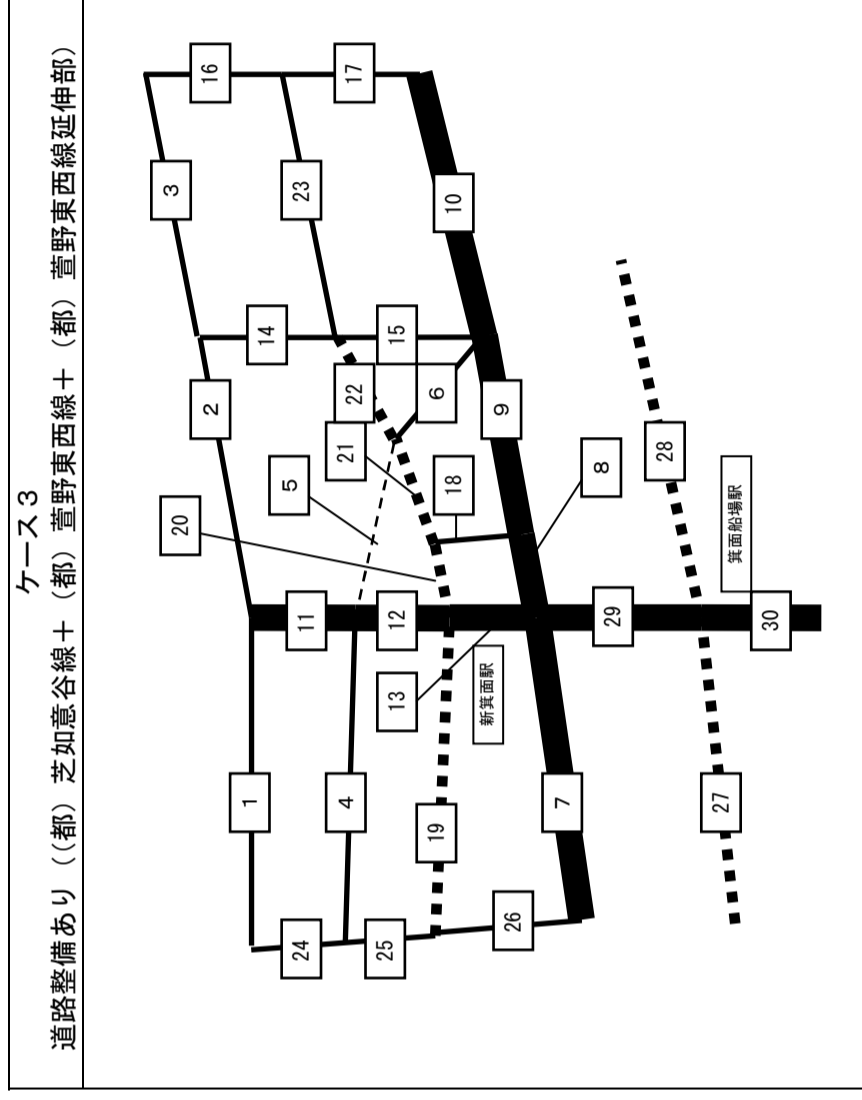
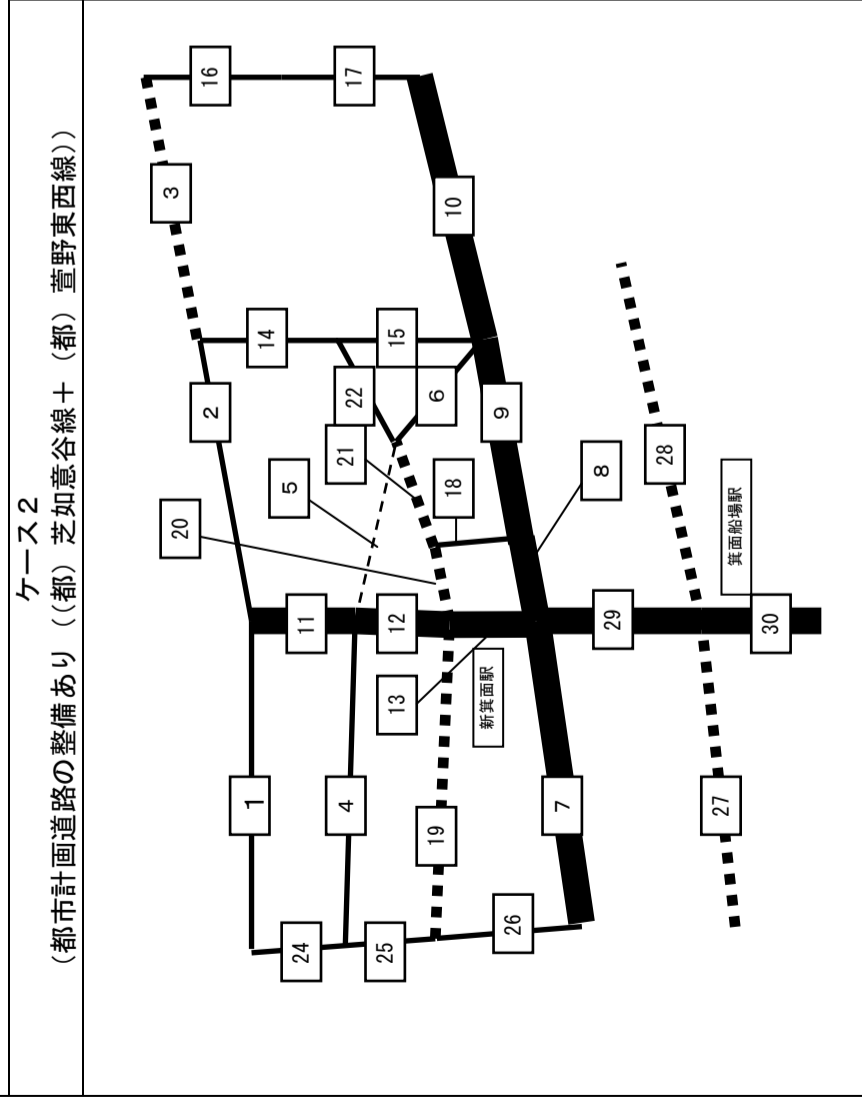
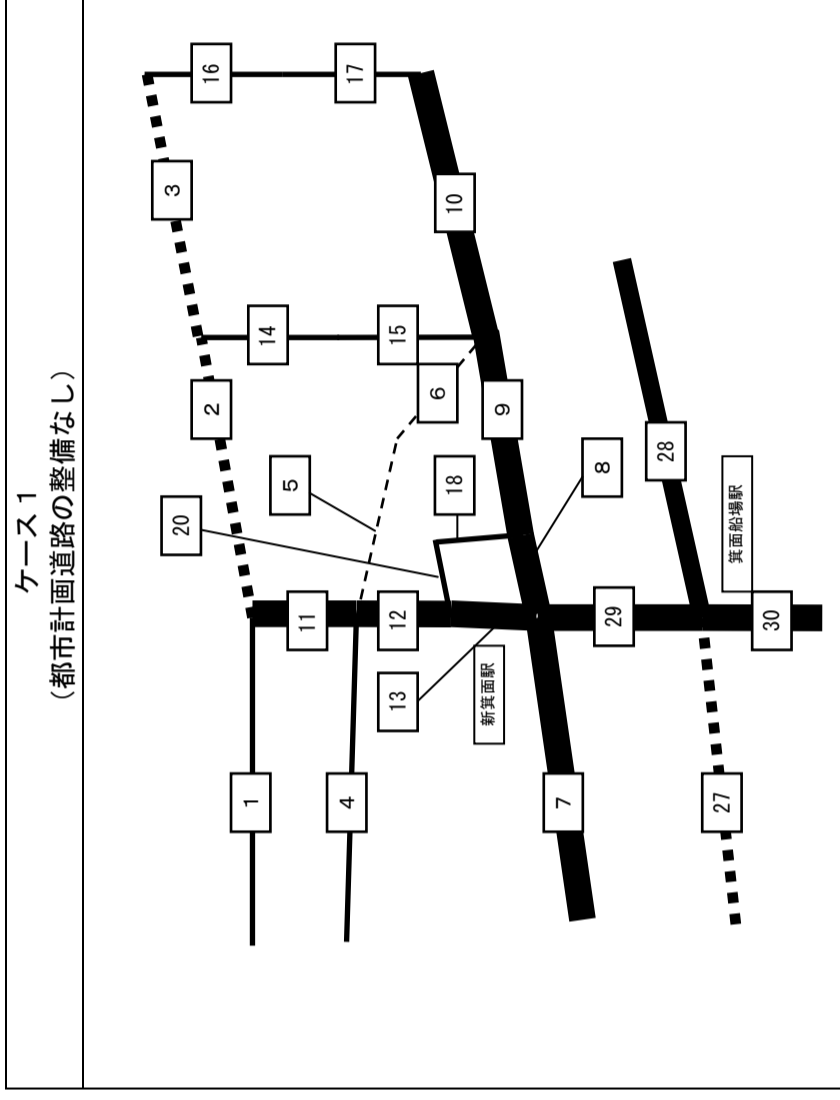
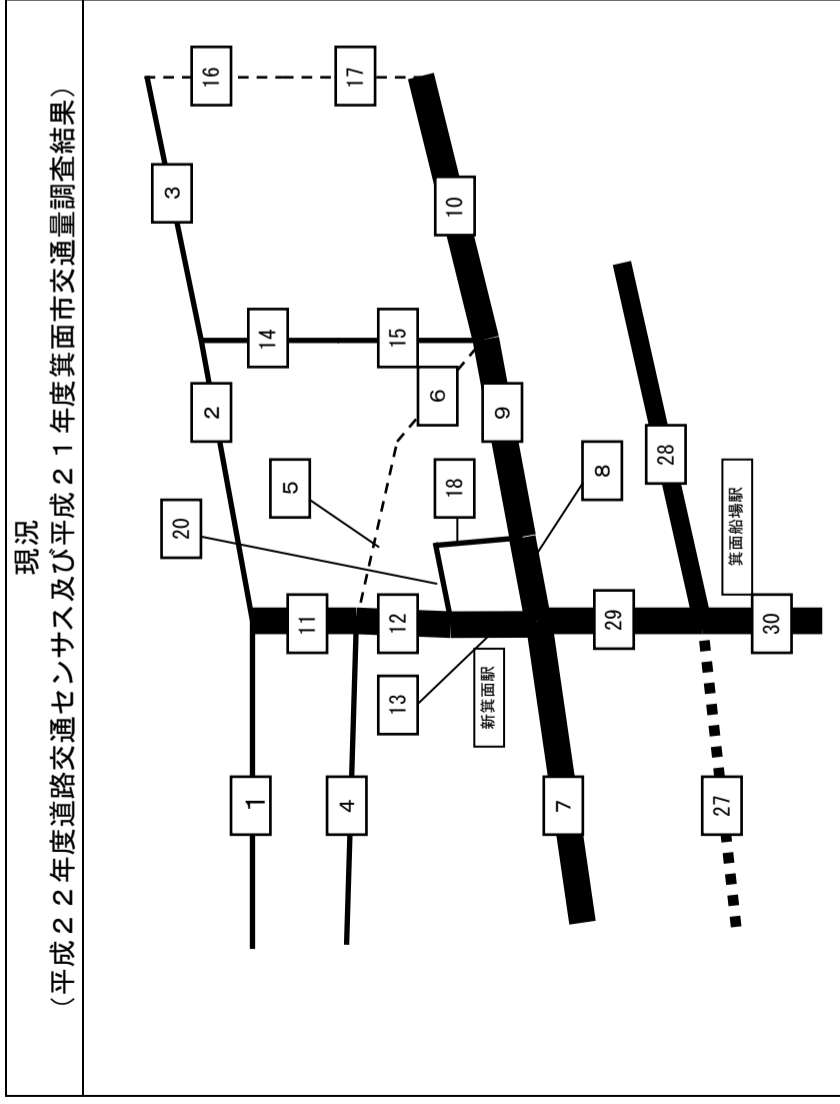
混雑度	交通状況の推定
1.0未満	飽和時間 0, $Q/C < 1.0$ 昼間12時間を通して、道路が混雑することなく、円滑に走行できる。 渋滞やそれに伴う極端な遅れはほとんどない。
1.0 ~ 1.25	飽和時間はほとんどの区間で1~2時間以下、 $Q/C$ はほとんどの区間で1.0以下、昼間12時間のうち道路が混雑する可能性のある時間帯が1~2時間（ピーク時間）ある。何時間も混雑が連続するという可能性は非常に小さい。
1.25 ~ 1.75	飽和時間は0~12、 $Q/C > 1$ の時間が10~15% ピーク時間はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速的に増加する可能性の高い状態。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。

● 混雑度の比較



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

● 交通量の比較



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