

## ② 交通特性と課題の整理

### 1. 現交通体系マスタープランの総括

#### 1.1 交通施設の整備状況

##### 1.1.1 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 95,020 m 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 年度から事業着手し、平成 30 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 年度に供用開始、国道 423 号 BP は平成 19 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 37,080 m 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<br>決定年月日        | 都市計画<br>決定内容 |             | 整備区間         |                      | 未整備区間<br>(うち事業中区間)  |                      |
|-------|--------|----------------------|--------------|-------------|--------------|----------------------|---|----------------------|
|       |        |                      | 幅員           | 延長          | 平成元年<br>まで完了 | 平成2年<br>以降完了         |   |                      |
| 国土軸   | 1      | 新名神自動車道              | H7.7.7       | 18～<br>72m  | 24,720m      | 0m                   | 0m  | 24,720m<br>(24,720m) |
| 広域幹線軸 | 2      | 御堂筋線<br>(国道423号B P)  | H7.7.7       | 11m・<br>11m | 7,210m       | 0m                   | 7,210m<br>※暫定2車<br>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<br>(3,660m)   |
|       | 10     | 瀬川新稲線                | S34.3.31     | 12～22m      | 2,510m       | 900m<br>※暫定幅<br>員で整備 | 80m<br>※暫定幅員<br>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<br>※一部計画<br>幅員12mで<br>の既成済区<br>間(350m)<br>を整備済に<br>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<br>(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<br>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  |                      |



### 1.1.2 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                    | 駅名            | 乗降客数<br>H23. 3. 31 現在 |
|-----------------------|---------------|-----------------------|
| 阪急<br>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<br>急行<br>延伸線      | (仮称)<br>新箕面駅  | <b>未整備</b>            |
|                       | (仮称)<br>箕面船場駅 | <b>未整備</b>            |
| 国際文化<br>公園都市<br>モノレール | 彩都西駅          | 4,468 人/日<br>(H21)    |
|                       | (仮称)<br>川合駅   | -                     |
|                       | 豊川駅           | 1,898 人/日<br>(H21)    |

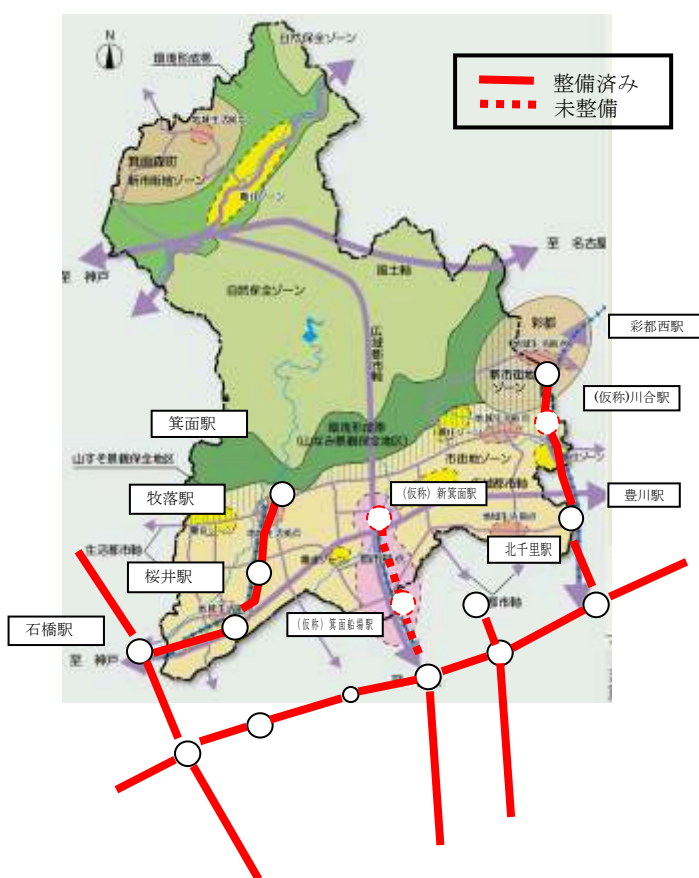


図 箕面市周辺鉄道網

### 1.1.3 バス路線の整備状況

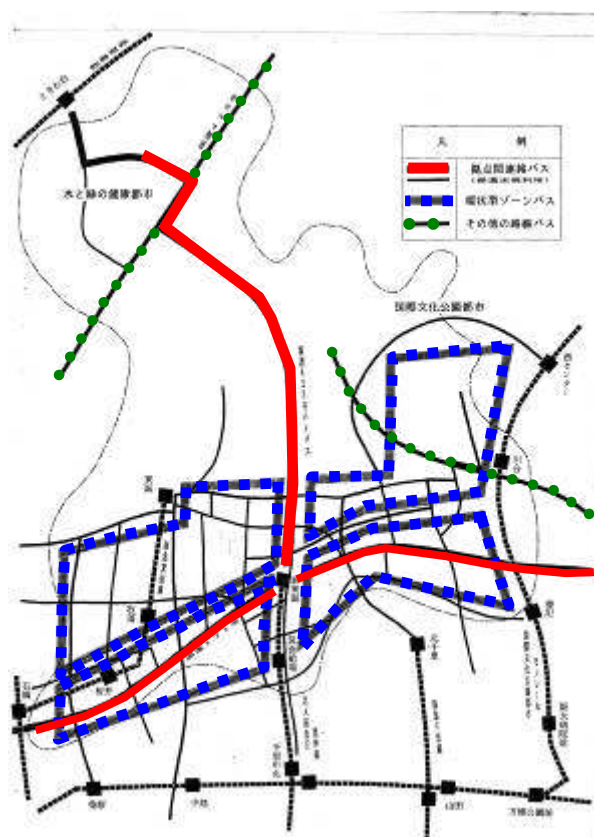
バス路線網としては、北大阪急行延伸線や大阪モノレール彩都線の整備を前提とし、地域拠点や鉄道駅へのアクセスの向上を図るとともに、東西間サービスや面的サービスを提供する拠点間連絡バス、鉄道駅へのフィーダーバス、環状型ゾーンバス、その他の広域バスを位置づけている。

バス路線網は、道路整備に伴い、平成 9 年に山麓線、平成 19 年に箕面グリーンロード、平成 23 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 9 月から市内移動の充実を図るため、市内を巡回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。

|           | 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)

### 1.1.4 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、交通案内所が平成 22 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<br>（仮称）新箕面駅 | 未整備<br>（駅前広場用地約 1 ha を確保）  |

### 1.1.5 新たな都市交通体系の検討・実施

#### ■ 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 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、路線等の見直しを検討が必要となってきた。

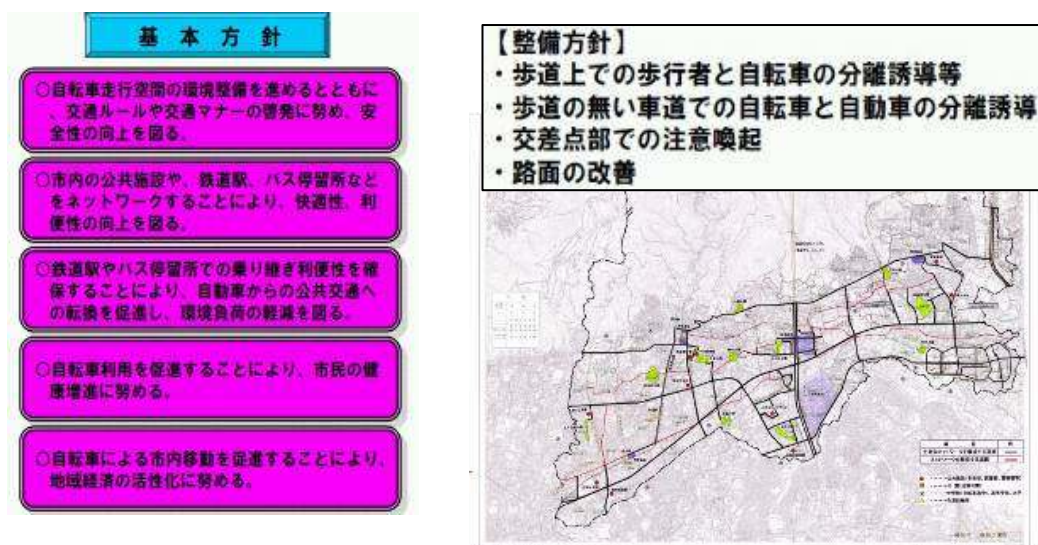


図 自転車のみちネットワーク化計画図

## ■ 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年度までに約70%とすることが新たな目標値として示された。

## ■ 交通運用改善及び需要の適正化の検討状況

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. 交通特性

### 2.1 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>

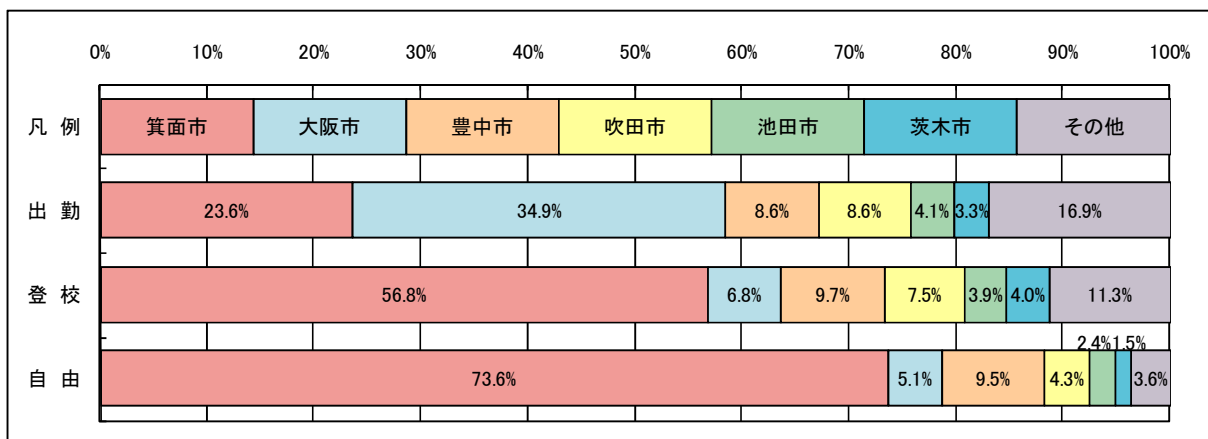
平日の自由目的トリップについては、箕面市内で完結するトリップが全体の73.6%を占める。

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  |

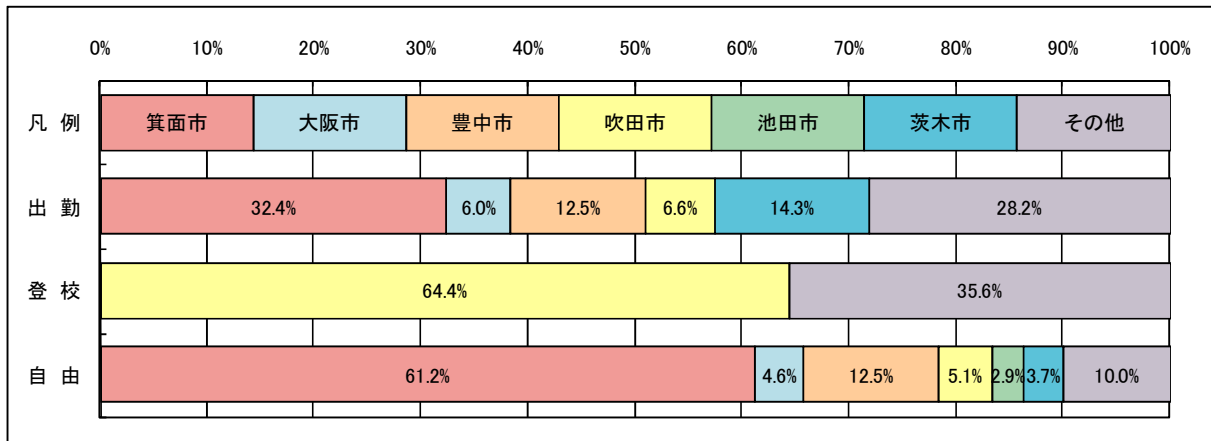
出典：第4回京阪神都市圏PT調査(2000年)



出典：第4回京阪神都市圏PT調査(2000年)

図 箕面市民のトリップ先(%) (平日・トリップ目的別)





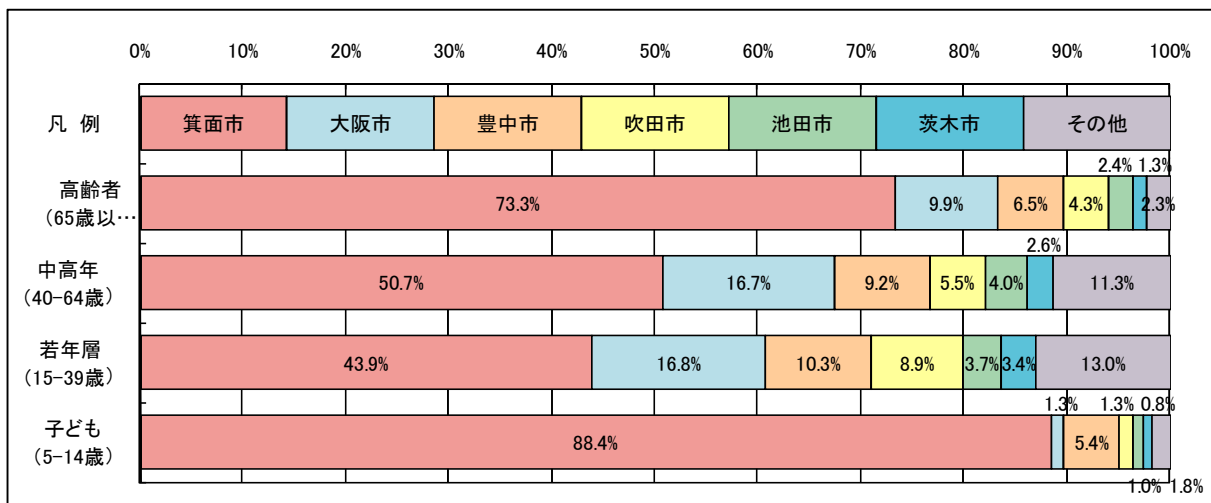
出典：第4回京阪神都市圏P T調査（2000年）

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 —

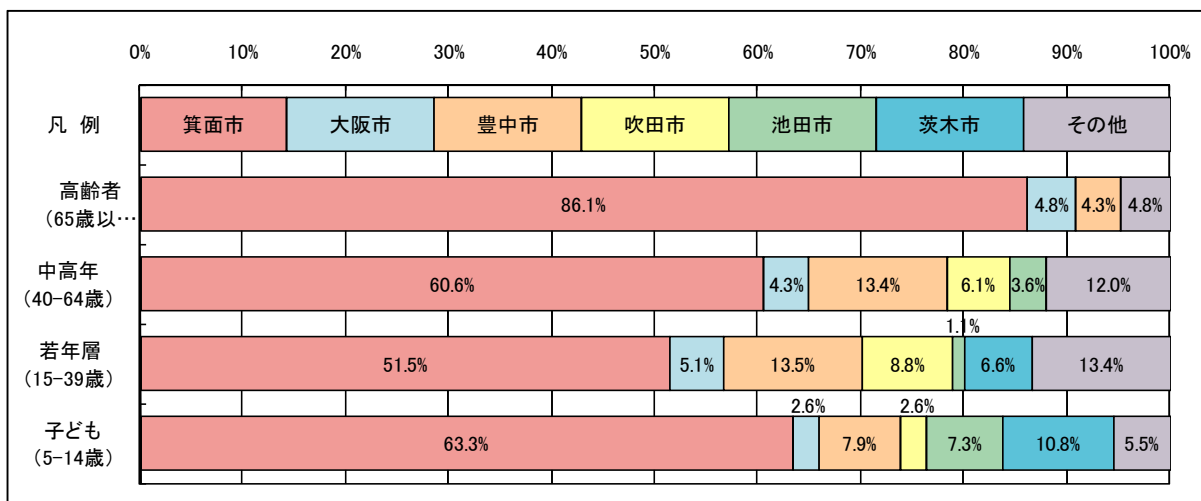
高齢者や子ども世代のトリップについては、市内完結型が多くなっている。高齢者の市内完結型のトリップは平日で73.3%、休日で86.1%である。また、子ども世代の市内完結型のトリップは平日で88.4%、休日で63.3%である。

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（2000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（2000年）

図 箕面市民のトリップ先(%) (休日・属性別・全目的)

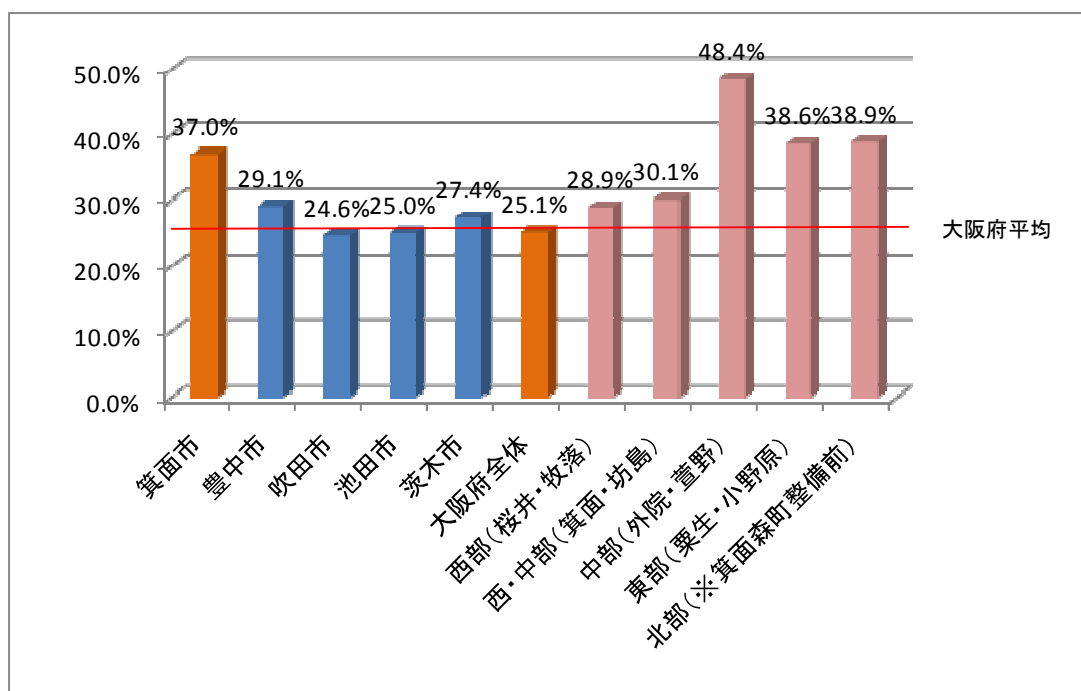
※ P T調査を用いる分析について

本協議会資料では、第4回京阪神都市圏P T調査（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。そのため、今後は第5回京阪神都市圏P T調査（2010年）に基づき、再度集計を行う予定である。なお、調査結果については入手手続き中である。

## 2.2 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（2000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、H21 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

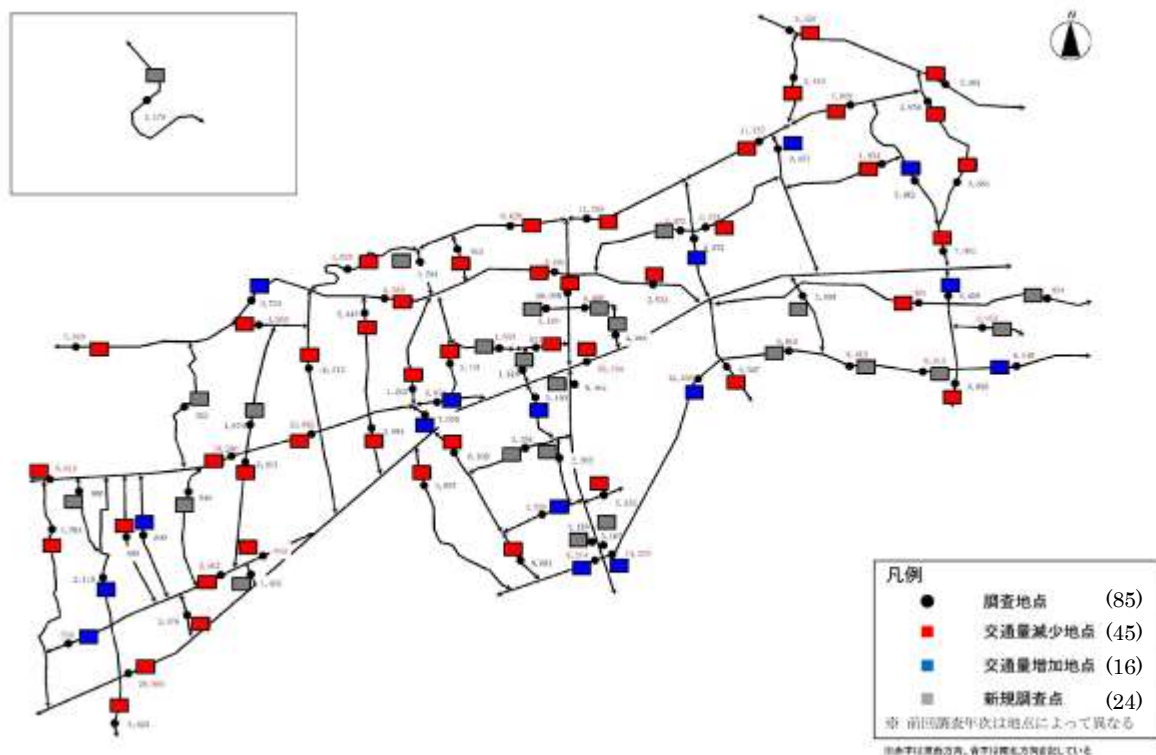


図 交通量の増減状況（H21 調査と前回調査との比較）

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<br>(台) (前回調査) | 12h 自動車交通量<br>(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

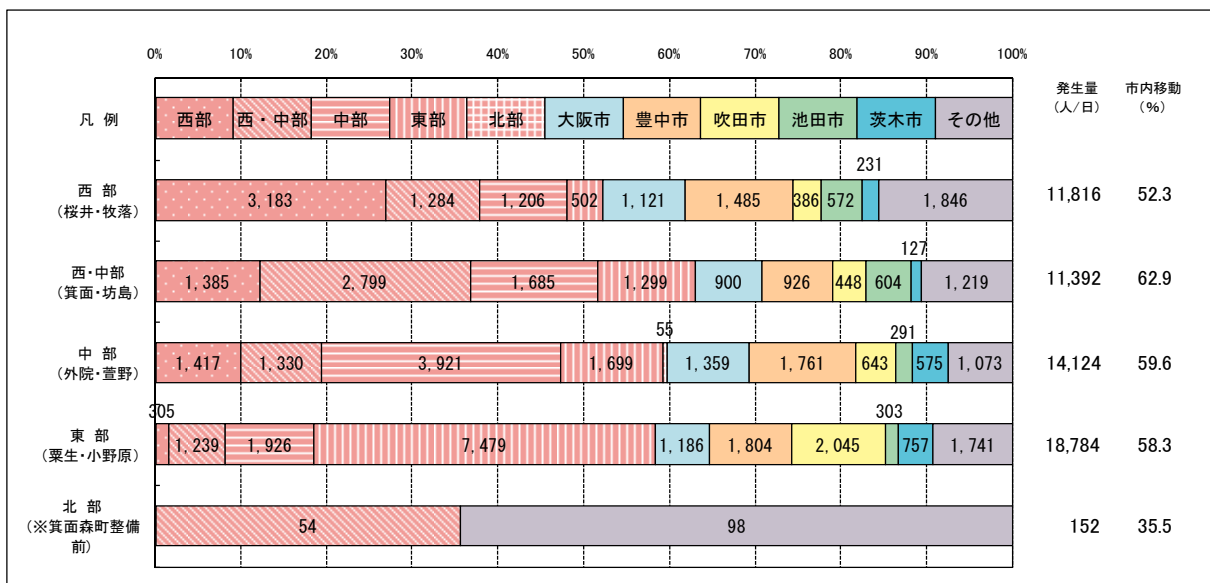
## 2.3 道路と交通の状況

### ■ 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。

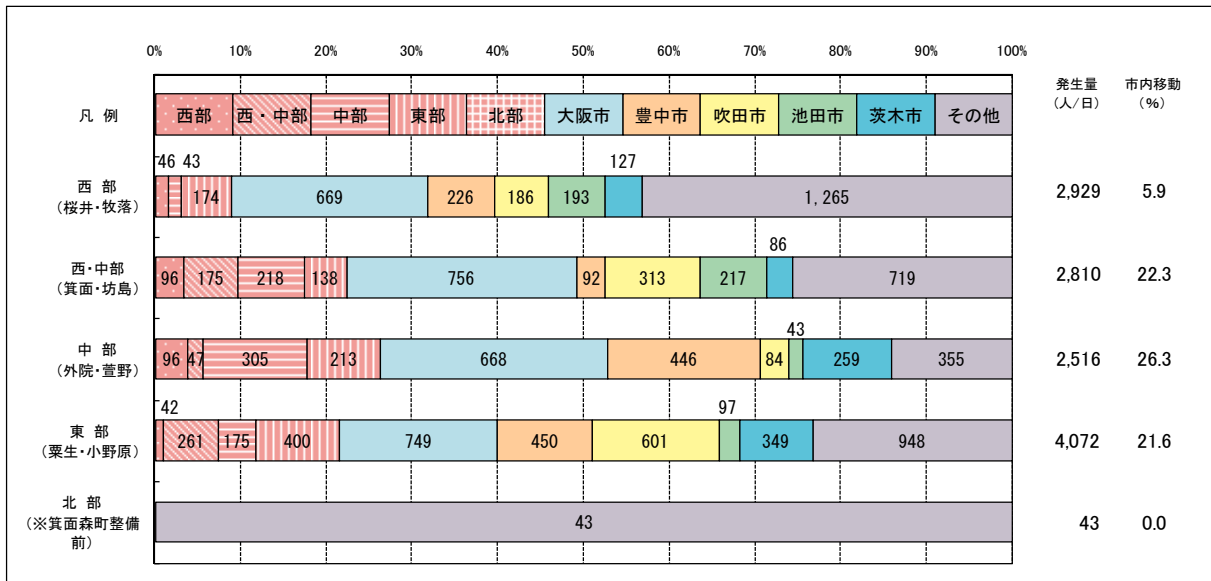
出勤目的での自動車移動については、市内移動よりも他都市への移動が多くなっている。特に大阪市への自動車トリップが最も多い。ついで、豊中市、吹田市へのトリップが多い。

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。



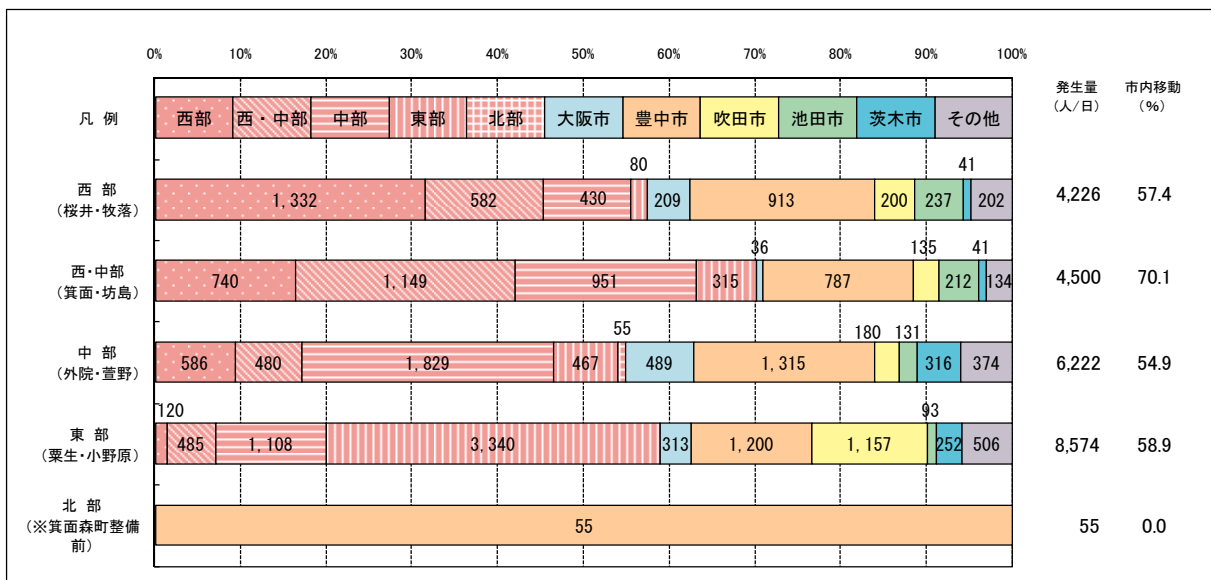
出典：第4回京阪神都市圏PT調査（2000年）

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P.T調査（2000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P.T調査（2000年）

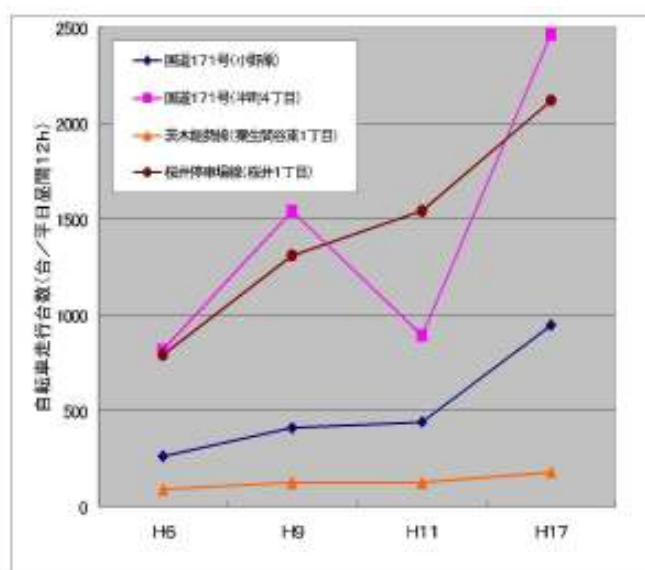
図 乗用車を代表交通手段とするトリップ（トリップ/日）（平日・自由目的・箕面市居住者）

■ 自転車・歩行者の状況 — 増加する自転車・歩行者 —

箕面市の主要道路における自転車走行台数は増加傾向にある。市営駐輪場（箕面駅、牧落駅、桜井駅）の利用総数も増加傾向にある。

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、2009年（平成21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いる。

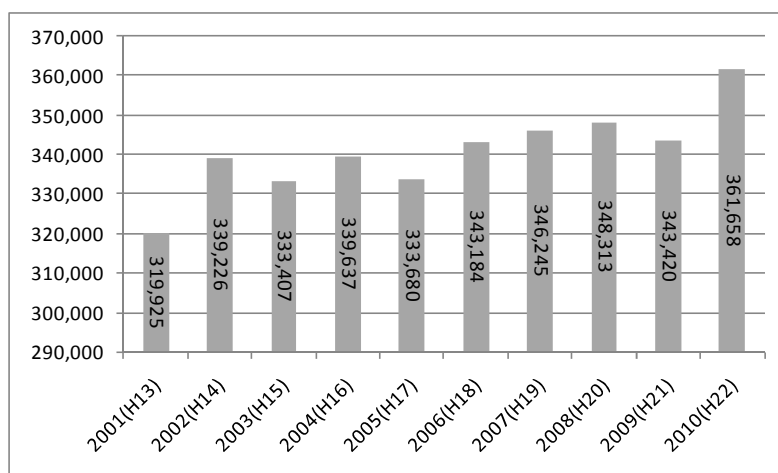
また、政策的な動きとしては、平成23年10月に警察庁交通局長から良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進として、車道を通行する自転車の安全と歩道を通行する歩行者の安全をともに確保するための自転車道や普通自転車専用通行帯等の自転車通行環境の整備の推進や、普通自転車歩道通行可の交通規制の見直しなどを進める通達が示されている。



※ 道路交通センサス

出典：箕面市自転車の道ネットワーク化計画（素案）

図 主要道路における自転車走行台数の推移

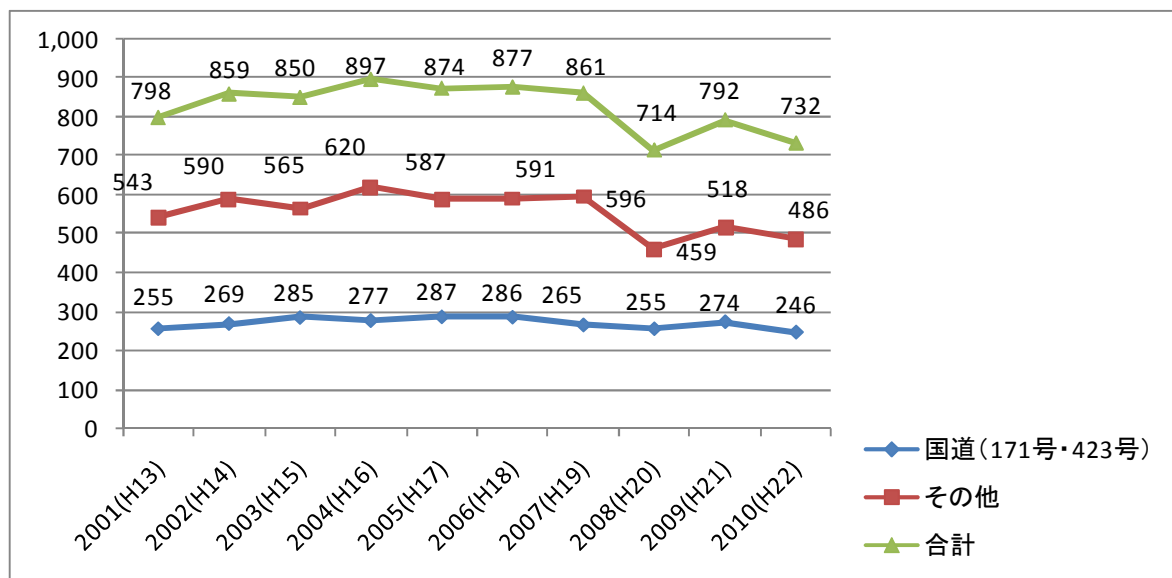


出典：市勢年鑑

図 市営駐輪場の利用総数（台/年）

## ■ 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、2004年（平成16年）の897件をピークに減少している。2010年（平成22年）の発生件数は732件であり、2004年（平成16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「するっと交差点対策」※の対象箇所に指定されている。小野原交差点については、2004年（平成16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。

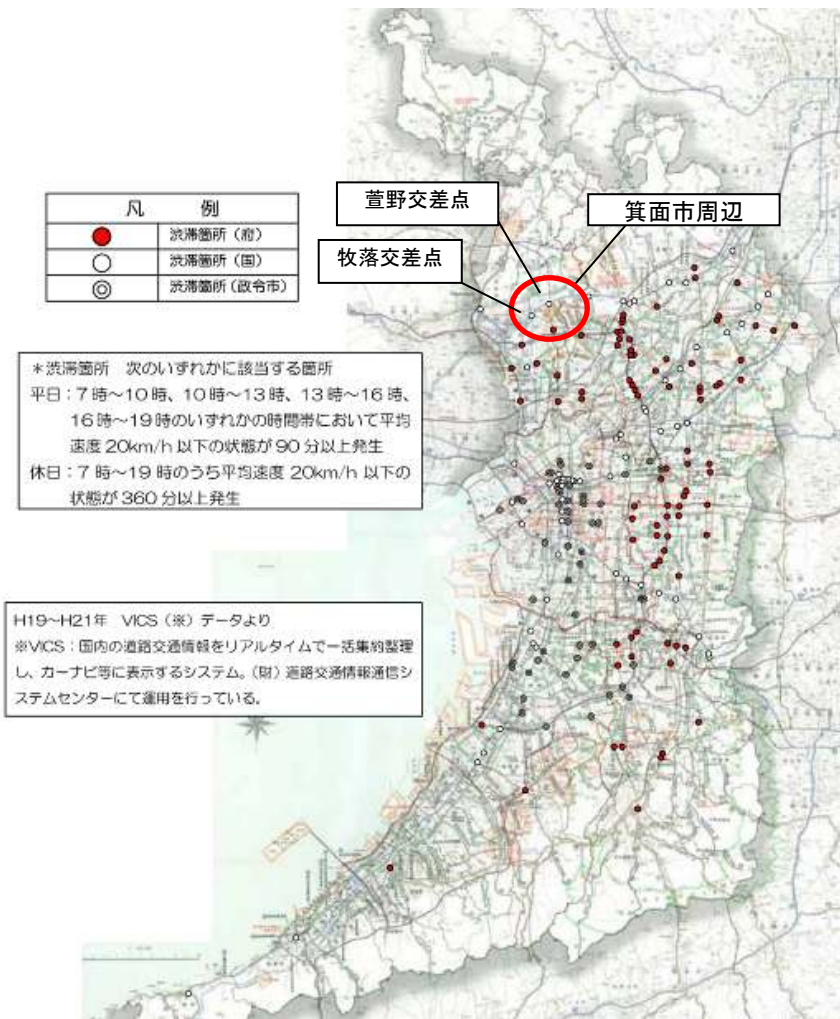
表 「するっと交差点対策」の対象箇所と進捗状況

| 「するっと交差点対策」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   | 2004年度（平成16年度）完了 |

出典：大阪府「するっと交差点対策」

※ するっと交差点対策：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





出典：大阪府 平成 23 年度 交通道路施策のポイント

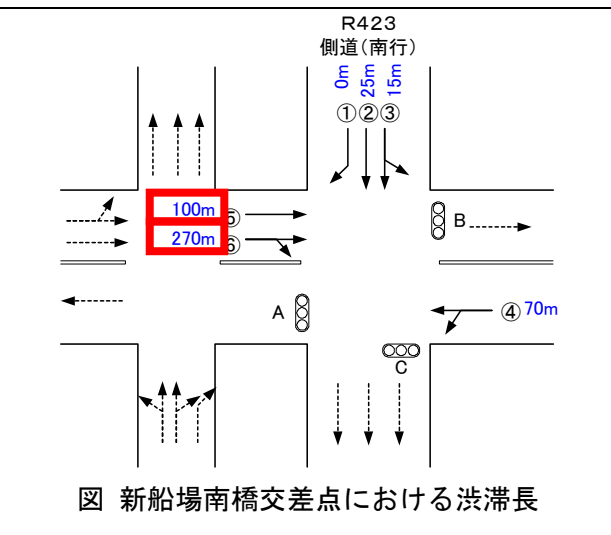
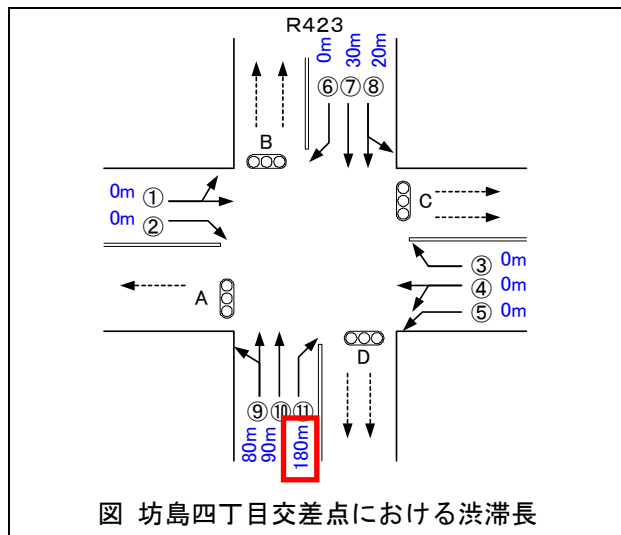
図 主要な渋滞箇所図（国道・府道との交差点）

<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）



※ 各地点におけるピーク時間帯の調査結果

## 2.4 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、1999年（平成11年）時点では42,287人/日であったが、2010年（平成22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。

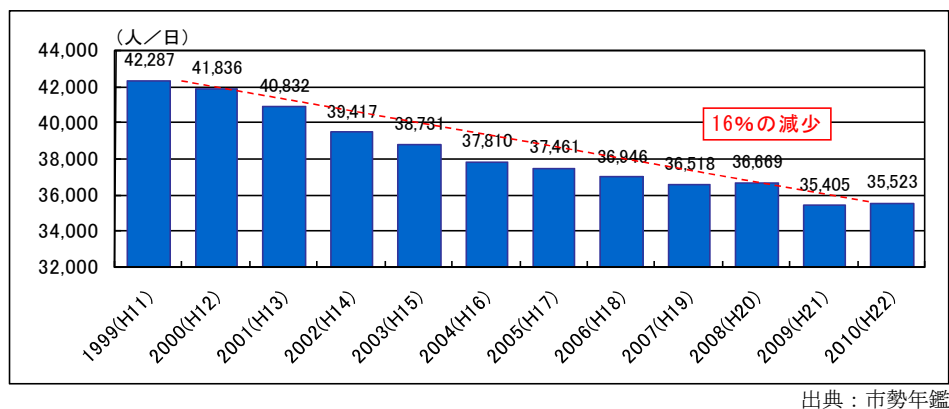


図 阪急箕面線各駅の利用者数（人/日）

#### <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<br>(桜井・牧落)     | 1,160 | 1,774 | 4,512 | 0      | 312     |
| 西・中部<br>(箕面・坊島)   | 4,147 | 292   | 402   | 95     | 986     |
| 中部<br>(外院・萱野)     | 417   | 0     | 0     | 608    | 3,685   |
| 東部<br>(粟生・小野原)    | 232   | 0     | 0     | 3,247  | 3,863   |
| 北部<br>(※ 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（2000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）

|    | 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<br>(48.8) | 1,122<br>(54.3) | 2,462<br>(51.9) | 1,930<br>(49.5) | 6,164<br>(69.7) |
| 登校 | 1,580<br>(27.6) | 410<br>(19.8)   | 937<br>(19.8)   | 1,209<br>(31.0) | 811<br>(9.2)    |
| 自由 | 1,081<br>(18.9) | 534<br>(25.8)   | 1,158<br>(24.4) | 639<br>(16.4)   | 1,092<br>(12.3) |
| 業務 | 271<br>(4.7)    | 0<br>(0.0)      | 187<br>(3.9)    | 119<br>(3.1)    | 779<br>(8.8)    |
| 計  | 5,731           | 2,066           | 4,744           | 3,897           | 8,846           |

※（）内は、構成率（%）

※ 帰宅トリップを除く

出典：第4回京阪神都市圏PT調査（2000年）

■ バスの状況 ー利用者数の減少傾向が続くバス交通 ー

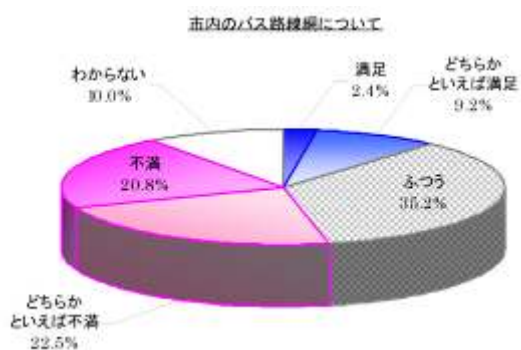
<バスに対する市民満足度>

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・本数が少なく地域差も大きい。

平成 18 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。

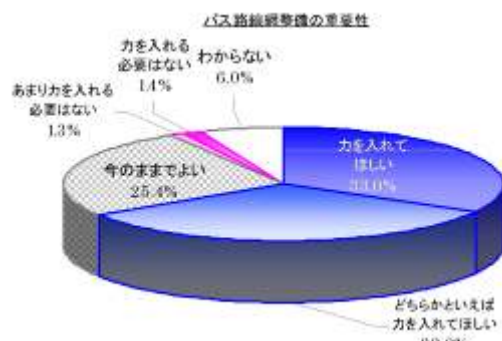
そのため、2010 年（平成 22 年）9 月からは、フィーダー輸送型の路線網に対して、市内移動向けのバスサービスを補完するため、オレンジゆずるバスが運行されている。

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。



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)

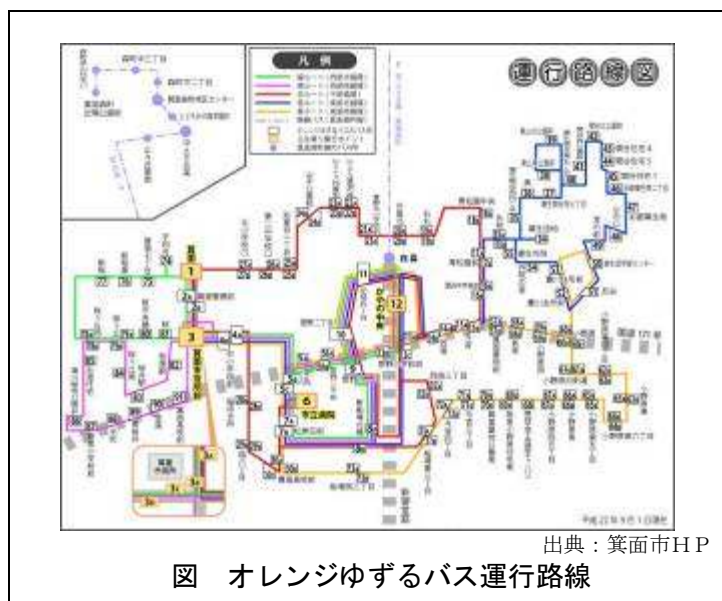


図 オレンジゆずるバス運行路線

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%  |

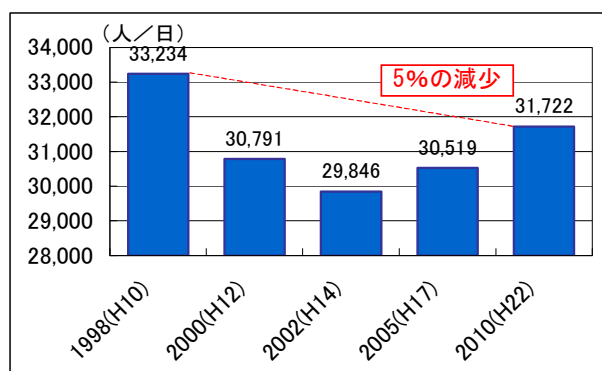
出典：オレンジゆずるバスの運行見直し（素案）

### <利用者数の推移>

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

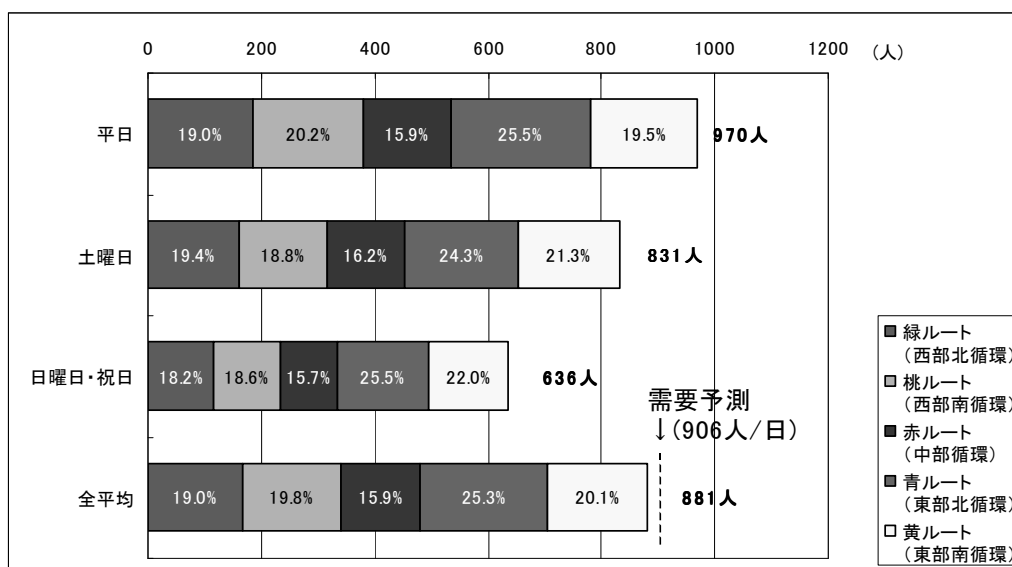
また、2002年（平成14年）以降増加に転じているのは、各路線で増減が見られるが、市東部地域の路線における増加が大きく、2005年（平成17年）以降については、市北部地域への新設路線開設における増加が大きくなっている。

一方で、オレンジゆずるバスの利用者数（2010年9月1日～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 ー千里中央駅を中心とした利用体系ー

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P T調査（2000年）

表 タクシーの利用状況（人/日）（平日・全目的・代表交通手段）

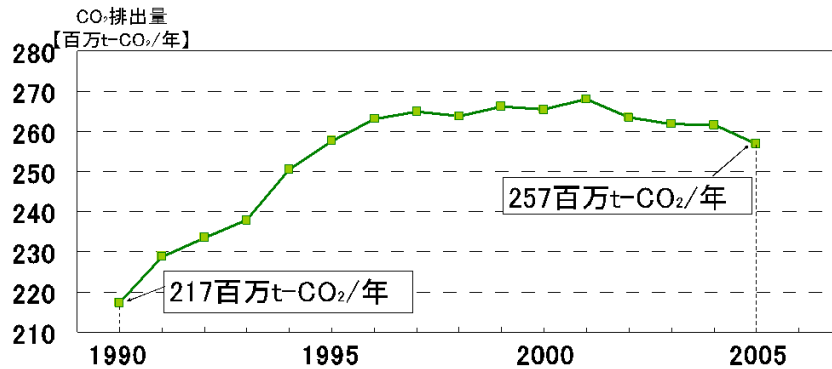
|                   | 西部  | 西・中部 | 中部 | 東部 | 北部 | 千里中央<br>周辺 | 北千里<br>中央 |
|-------------------|-----|------|----|----|----|------------|-----------|
| 西部<br>(桜井・牧落)     | 156 | 42   | 37 | 0  | 0  | 0          | 0         |
| 西・中部<br>(箕面・坊島)   | 42  | 0    | 42 | 0  | 0  | 0          | 0         |
| 中部<br>(外院・萱野)     | 37  | 120  | 0  | 0  | 0  | 0          | 0         |
| 東部<br>(粟生・小野原)    | 0   | 0    | 0  | 0  | 0  | 0          | 0         |
| 北部<br>(※ 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P T調査（2000年）

### 3. 時代の潮流

#### 3.1 地球環境問題の深刻化 — 「低炭素社会」への期待の高まり —

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（1990年比：6%）を達成するためには、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。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)

#### 3.2 少子高齢化の進行 — 交通弱者の増加 —

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。

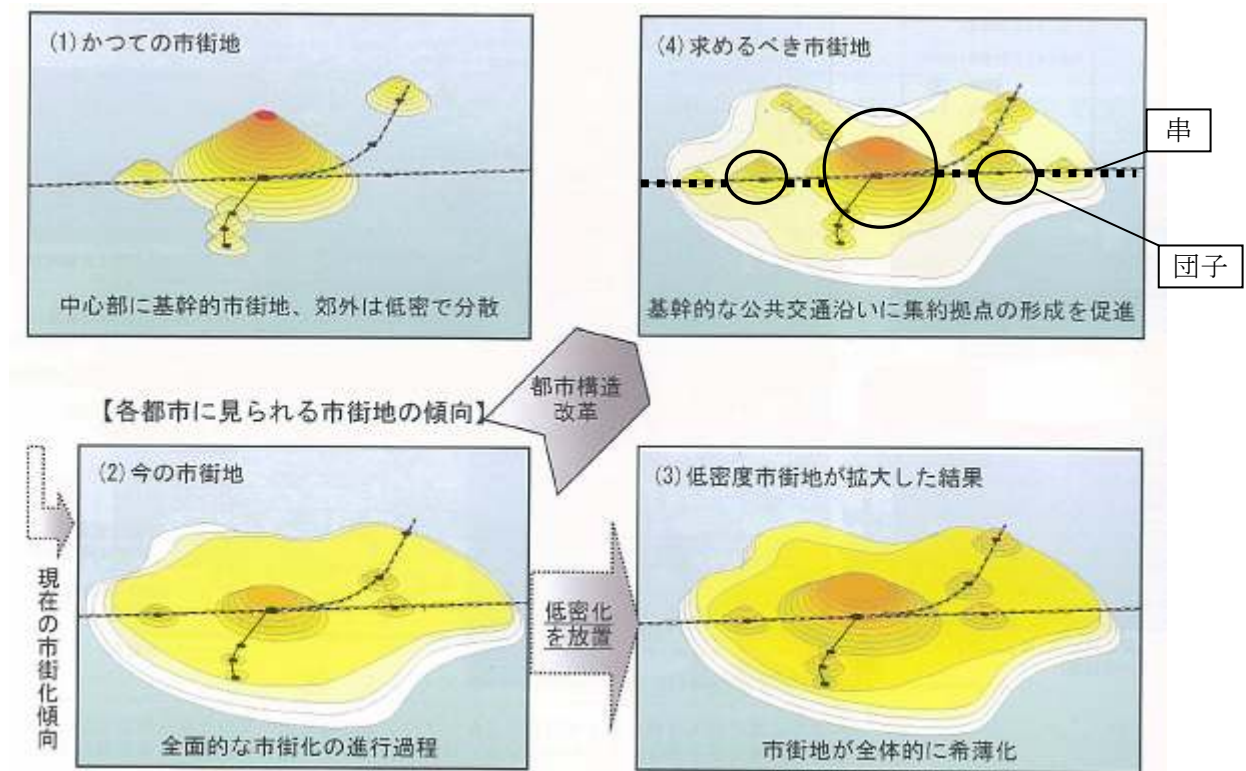


図 高齢化の推移と将来推計



### 3.3 都市機能の集約化 — 都市拠点整備による交通需要の増加 —

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

### 3.4 交通基本法制定 — 法制度に則した交通計画の策定 —

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

## 4. 課題整理

都市交通戦略の策定に向けて、現状の交通体系マスタープラン、交通特性、時代の潮流を整理すると以下の5点の課題が挙げられる。

### ■ 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、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、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。

### ■ 大阪都心をはじめとする近隣都市へのアクセス性確保

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。このような行動に対応するため、「大阪都心をはじめとする近隣都市へのアクセス性確保」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へのアクセス性確保