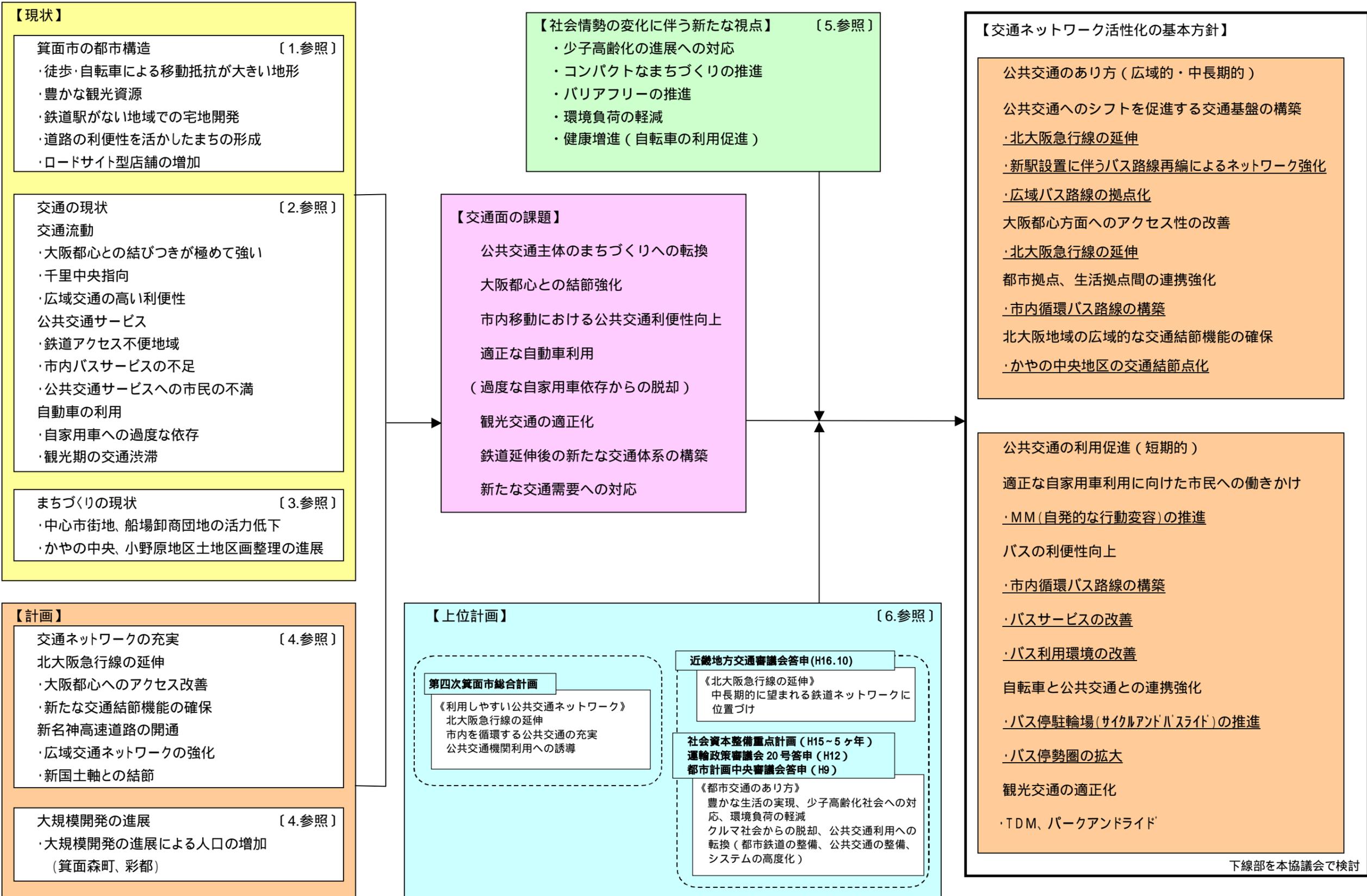


箕面市における交通の現状と課題、課題解決の基本方針



「北大阪急行線延伸整備計画策定調査 報告書」(平成19年3月)を元に作成

## 1. 箕面市の都市構造

### ・ 徒歩・自転車による移動抵抗が大きい地形

市街地は、北部の山々の山際まで迫っており、国道 171 号から北側では、南面に開けた土地に良好な市街地が形成されている。また、東部地域では市域を東西に横断する国道 171 号と山麓線の間丘陵地が存在し、起伏に富んだ地形となっている。

国道 171 号から南側は千里丘陵であり、国道 171 号はちょうど南北の丘陵地に挟まれた位置を東西に通っている。

このように、特に中部～東部地域では、市街地は高低差の大きな土地に形成されており、徒歩や自転車による移動の抵抗が大きくなっている。

### ・ 豊かな観光資源

箕面市は、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 110 万人の観光客が訪れており、秋の紅葉狩りのシーズンには 1 日に最大約 3 万人の観光客が訪れる。しかし、入込が紅葉シーズンに特化していること、市内に点在する観光資源とのネットワーク化が図られていないことなど、観光資源を十分に活かし切れていないという問題や、観光期の交通渋滞の発生など、解決すべき課題も残されている。

### ・ 鉄道駅がない地域での宅地開発

箕面市の戦後の住宅開発は約 30 地区あり、住都公団（現 都市機構）や民間事業者（阪急等）、市などにより計画的に進められてきた。これら地区のうち、数地区のみが阪急箕面線沿線に位置しているが、他の地区はすべて徒歩圏内に鉄道駅のない住宅地として開発された。

### ・ 道路の利便性を活かしたまちづくり

中部・東部地域において、道路整備による利便性を生かした宅地開発が進められるようになった。

昭和 40 年以降、人口は急増し、昭和 55 年には 10 万人を超えた。人口集中地区の変遷をみると、宅地開発の進展に合わせ、西部の阪急箕面線沿線から中部・東部地区へと人口集中地区が拡大していった状況が確認できる。

### ・ ロードサイド型店舗の立地

国道 171 号沿線や山麓線沿線ではこの 30 年の間に多くのロードサイド型店舗が立地し、自動車に依存した生活を支えている。

■ 徒歩・自転車による移動抵抗が大きい地形

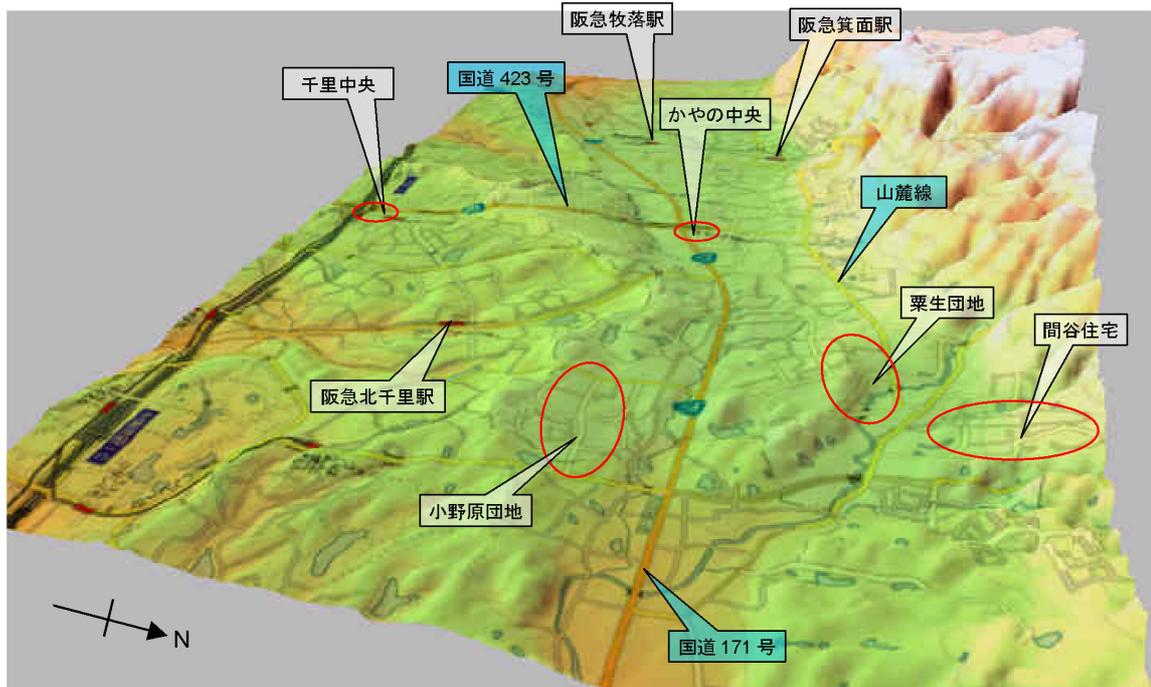
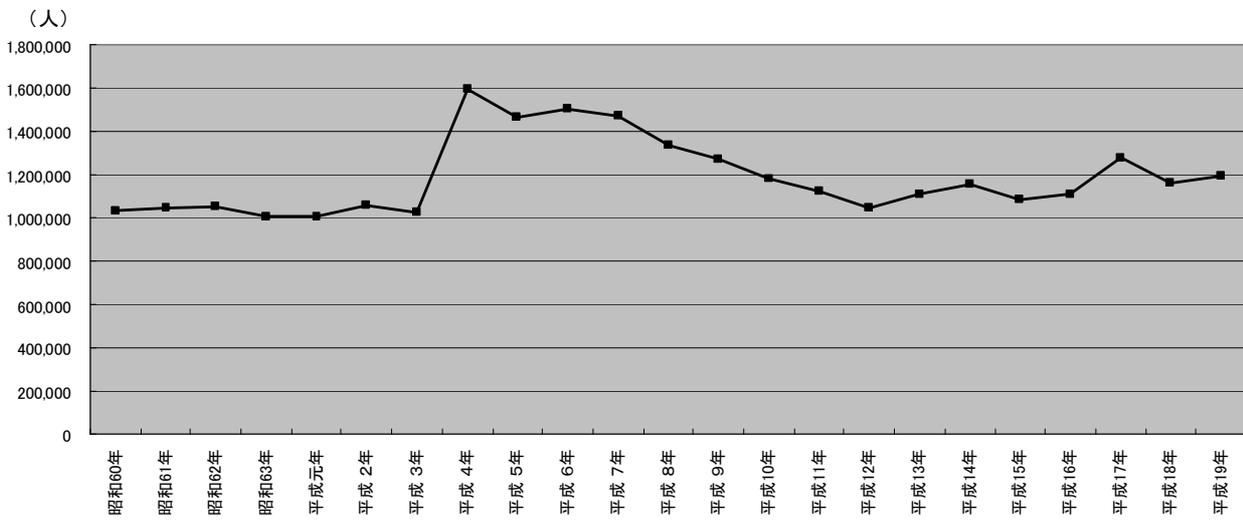


図 箕面市の地形

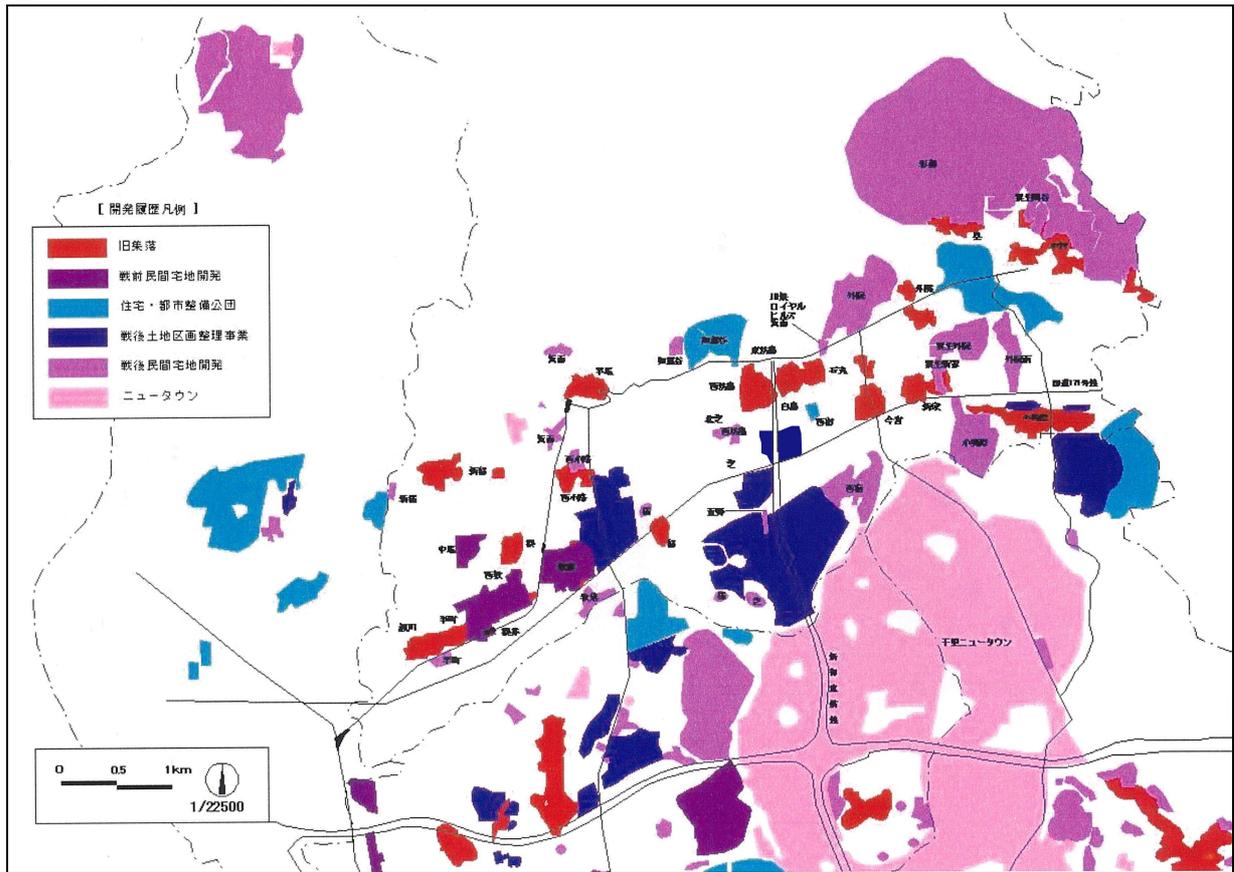
■ 豊かな観光資源



(出典：箕面市集客促進戦略策定調査)

図 箕面公園の観光入込客数の推移

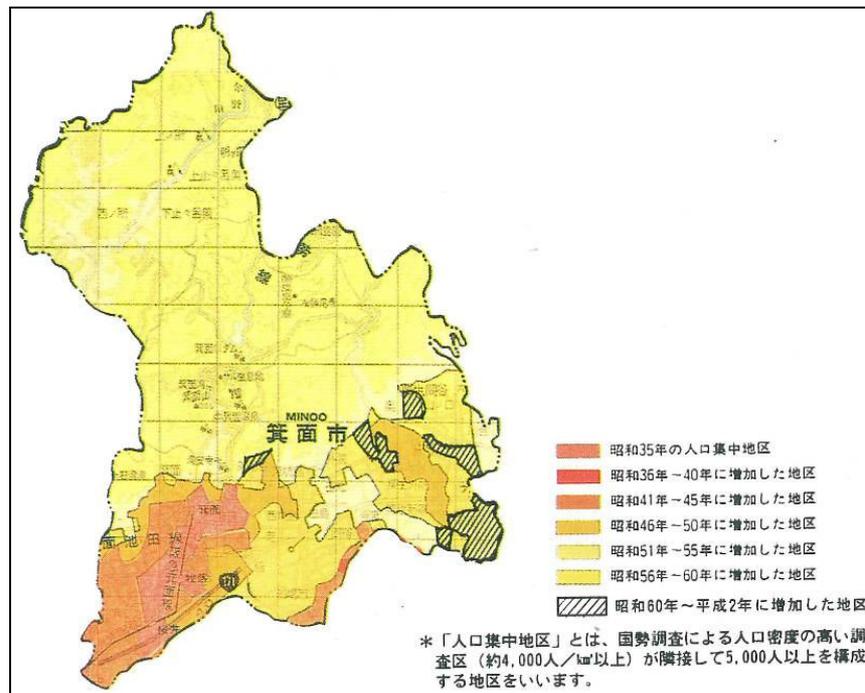
■ 鉄道駅がない地域での宅地開発



出典：車に依存しない郊外生活の可能性に関する研究（2005年2月）に一部加筆

図 住宅開発の履歴

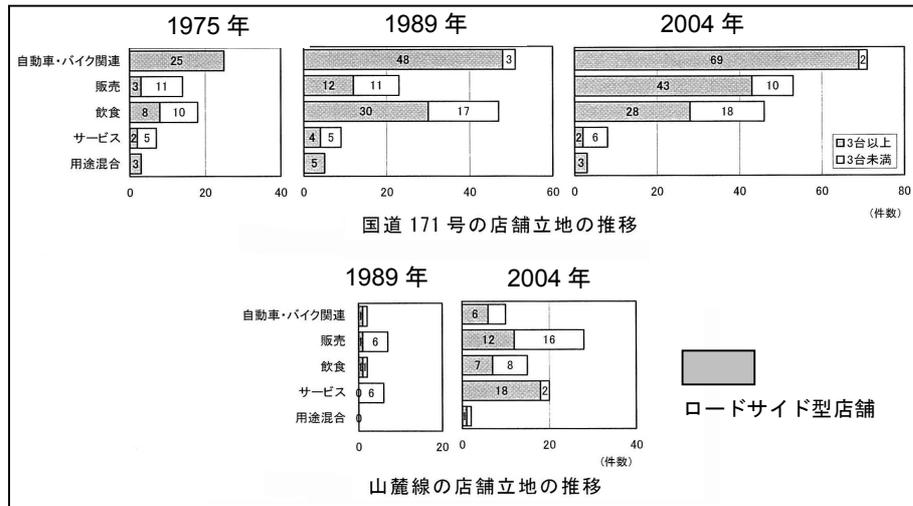
■ 道路の利便性を活かしたまちづくり



出典：箕面市都市計画マスタープラン

図 人口集中地区の変遷

■ロードサイド型店舗の立地



出典：車に依存しない郊外生活の可能性に関する研究（2005年2月）

図 ロードサイド型店舗の立地

## 2. 交通の現状

### (1) 交通流動

#### ・大阪都心との結びつきが極めて強い

箕面市および近隣市（吹田市、豊中市、池田市）の交通流動は、大阪府の市町村の中でも特に大阪市方面の流動が多い地域であり、都心との結びつきが強い地域である。

#### ・千里中央指向

都心アクセスに利用される鉄道路線は、阪急箕面線、北大阪急行線、阪急千里線の3線であり、箕面市からは北大阪急行線千里中央駅が最も利用されている。

箕面市から千里中央地区に対するトリップは、概ね2/3が千里中央駅（北急、大阪モノレール）利用の端末トリップ、1/3が千里中央地区を目的地とした代表手段トリップとなっており、千里中央を目的地とした利用も比較的多い。

#### ・広域交通の高い利便性

かやの中央地区は、東西方向の幹線である国道171号と南北方向の幹線である国道423号の結節点にあたり、国道423号バイパスにより、新名神高速道路へのアクセスにも優れ、広域交通の利便性が高い。地域である。

### (2) 公共交通サービス

#### ・鉄道アクセス不便地域

箕面市域は、大阪都心から20km圏の地域の中で、鉄道不便地域（自動車での移動は便利だが、鉄道での移動が不便な地域）の一つになっている。大阪府の交通道路マスタープランでは、鉄道不便地域について、鉄道網の充実や鉄道アクセスの改善により解消を図り、公共交通の利便性を高める方針が示されている。

#### ・市内バスサービスの不足

箕面市のバス路線網は、市内の住宅地等と千里中央とを結ぶ路線で運行本数が多く、利用者数も多い。一方、市内を循環する路線網は系統・運行本数ともに少なく、例えば栗生団地と箕面市役所とを結ぶ循環系統のバスは1日に14本しか運行されていない。

#### ・公共交通サービスへの市民の不満

平成15年度に実施された「箕面市民満足度アンケート調査」によると、公共交通のサービス向上、道路交通の適正化に関する施策は、「満足度」が最も低く、「今後の重要性」では医療や福祉関係の施策に次いで、重要度が高い施策群に属している。

### (3) 自動車の利用

#### ・自家用車への過度な依存

箕面市は市全体として自動車依存度が高く、都心方面へのアクセスや比較的近距离利用である市域内タトリップにおいても自動車依存度が高い。

#### ・観光期の交通渋滞

観光交通においては、箕面公園来訪者の利用交通手段は、阪急箕面線が最も多いが、次いで自家用車の利用が多く、観光シーズン中の箕面公園のドライブウェイや市街地の幹線道路等の交通渋滞を解消するため、抜本的な対策が必要との指摘がなされている。

■交通の現状 — 交通流動

～大阪都心との結びつきが極めて強い～

表 通勤目的の総発生トリップに対する、大阪市内着トリップの割合

406 吹田市	46.5%
405 豊中市	42.4%
421 松原市	38.6%
404 池田市	37.5%
416 四條畷市	36.2%
424 羽曳野市	35.0%
403 箕面市	34.8%
402 豊能町	34.6%
415 守口市	34.5%
423 藤井寺市	34.1%
431 堺市	34.0%
417 大東市	33.7%
418 東大阪市	32.6%
433 高石市	32.5%
413 寝屋川市	31.9%
425 大阪狭山市	31.5%
434 泉大津市	30.4%
419 八尾市	30.3%
420 柏原市	30.2%
408 茨木市	29.9%
407 摂津市	29.6%
426 富田林市	28.8%
411 枚方市	28.6%
409 高槻市	28.1%
412 交野市	28.0%
414 門真市	27.8%
422 美原町	27.6%
432 和泉市	26.4%
410 島本町	26.2%
401 能勢町	13.2%

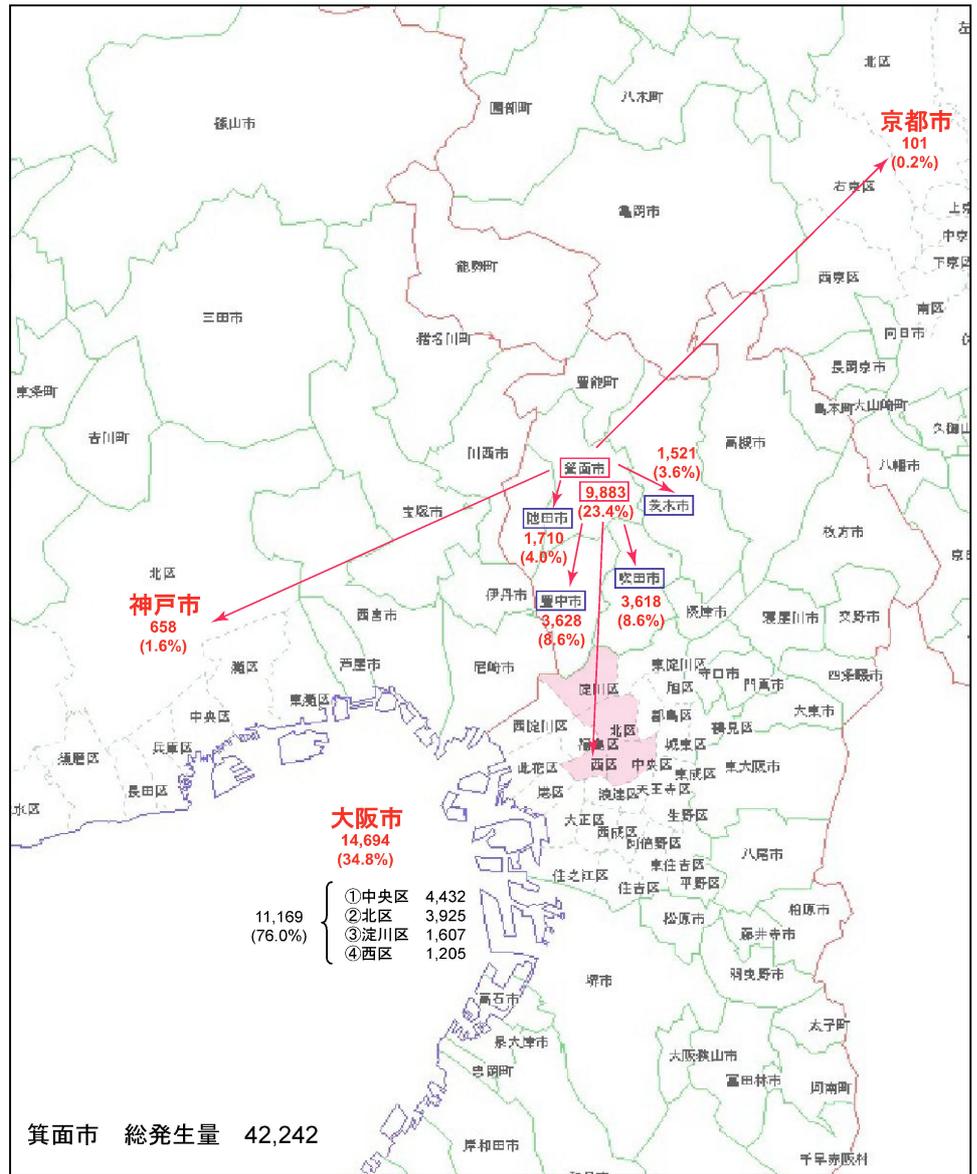


図 箕面市からの通勤目的トリップの分布

■交通の現状 — 交通流動

～千里中央指向～

～広域交通の高い利便性～

表 箕面市からの利用鉄道駅

駅名	箕面市の 駅端末量	割合	駅端末量計	【参考】 乗降数*
北急 千里中央	23,543	28.8%	87,106	86,554
阪急 箕面	20,759	25.4%	20,810	17,480
阪急 桜井	10,302	12.6%	11,812	11,860
阪急 北千里	8,833	10.8%	38,493	29,852
阪急 牧落	6,374	7.8%	6,675	8,186
阪急 石橋	4,553	5.6%	53,148	(114,867)
その他の駅	4,239	5.2%	-	-
大阪高速 千里中央	3,267	4.0%	14,915	27,622
	81,870	100.0%		

\*平成16年度大阪府統計年鑑より  
石橋駅( )内は乗換えを含む数

表 箕面市から千里中央ゾーンへのトリップ数

トリップ種別	計
千里中央駅乗車量(端末)	13,828
千里中央ゾーン着(代表)	6,425
端末/代表	2.2
端末・代表計	20,253

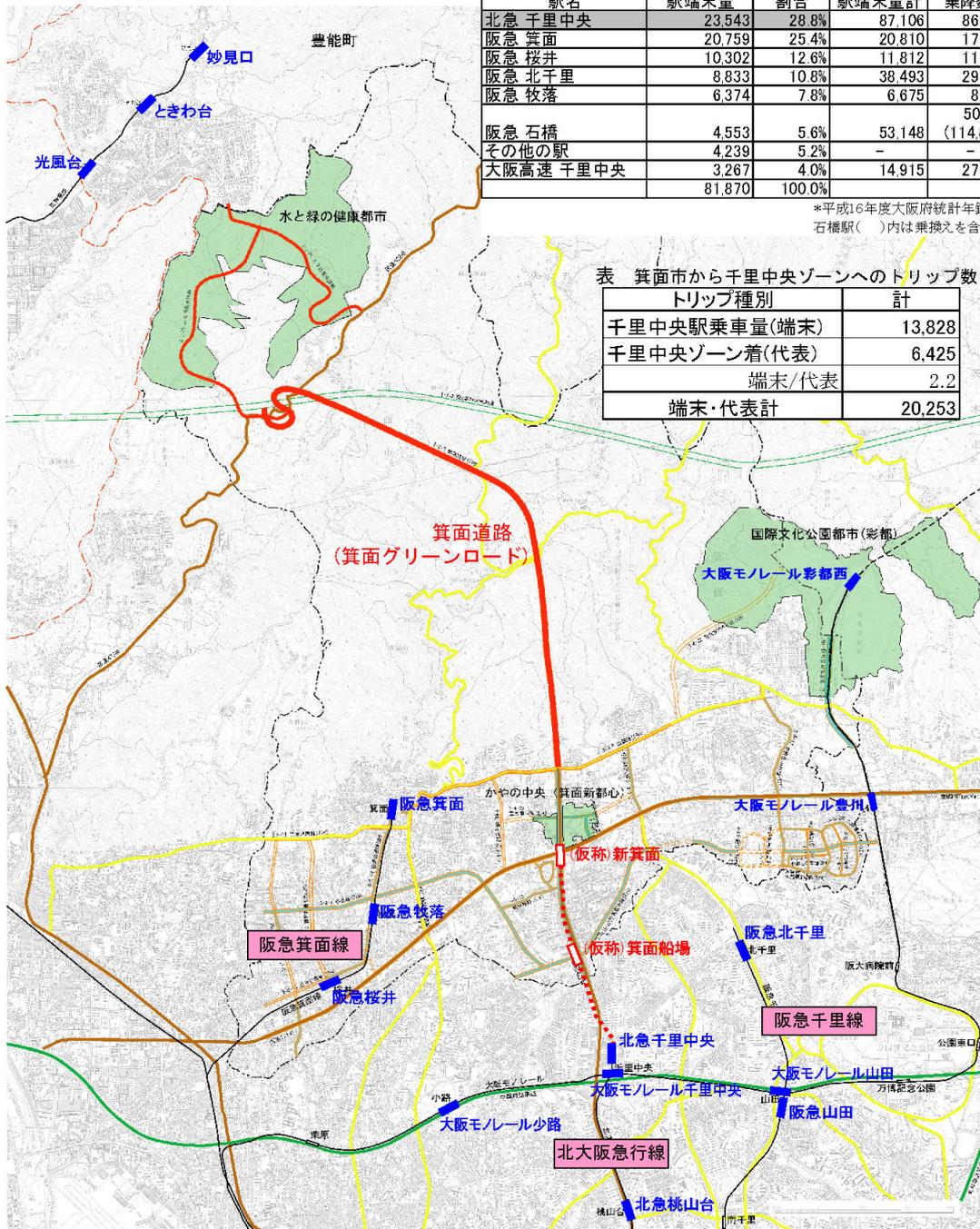


図 千里中央への交通流動

■交通の現状 — 公共交通サービス  
 ~鉄道アクセス不便地域~

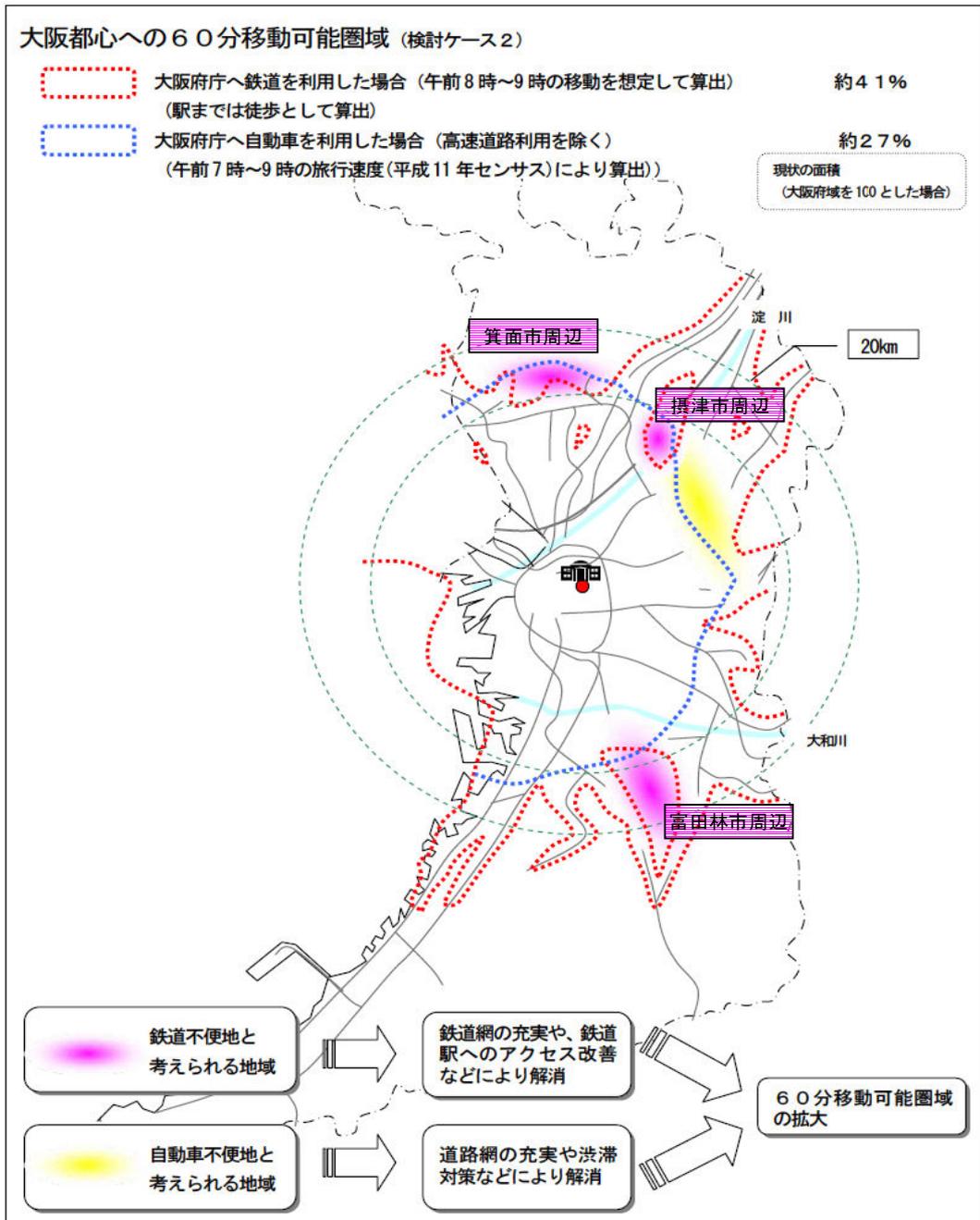


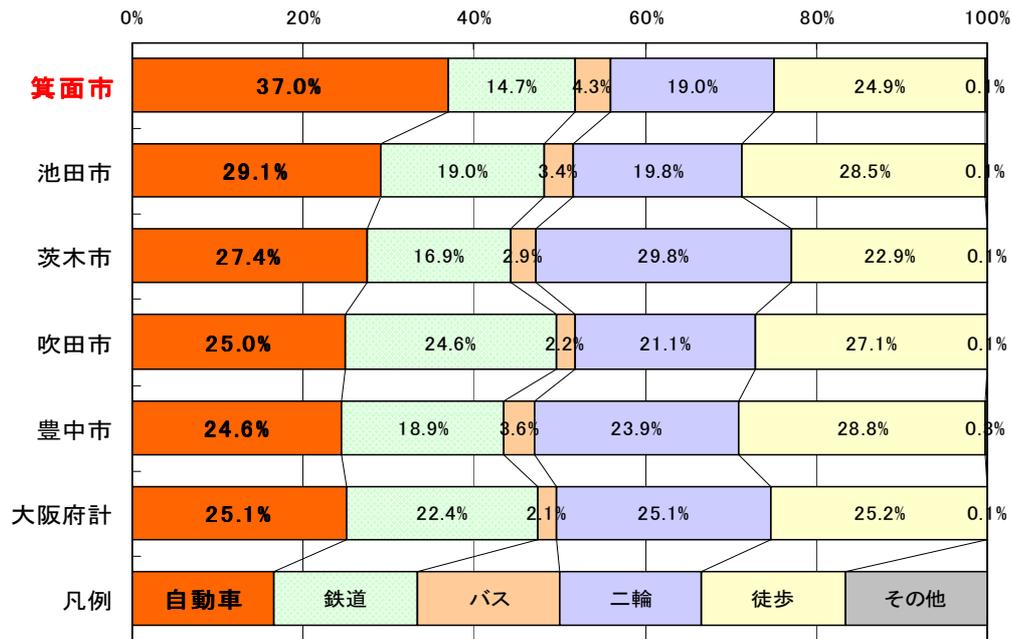
図 大阪都心から20km圏の鉄道不便地域



## ■交通の現状 — 自動車の利用

### ～自家用車への過度な依存～

- ・第4回京阪神都市圏パーソントリップ調査結果より、大阪近郊の市町村ごとの発生集中トリップにおける代表交通手段構成を見ると、箕面市は自動車の分担率が非常に高い。
- ・都心方面への自動車利用について、通勤目的の総発生トリップに対する、大阪市内着トリップの割合が高い上位10市の当該トリップの手段分担率を通勤目的、自由目的、目的計それぞれで見ると、箕面市はいずれの目的でも自動車の分担率が高い。



資料：第4回京阪神都市圏パーソントリップ調査結果より

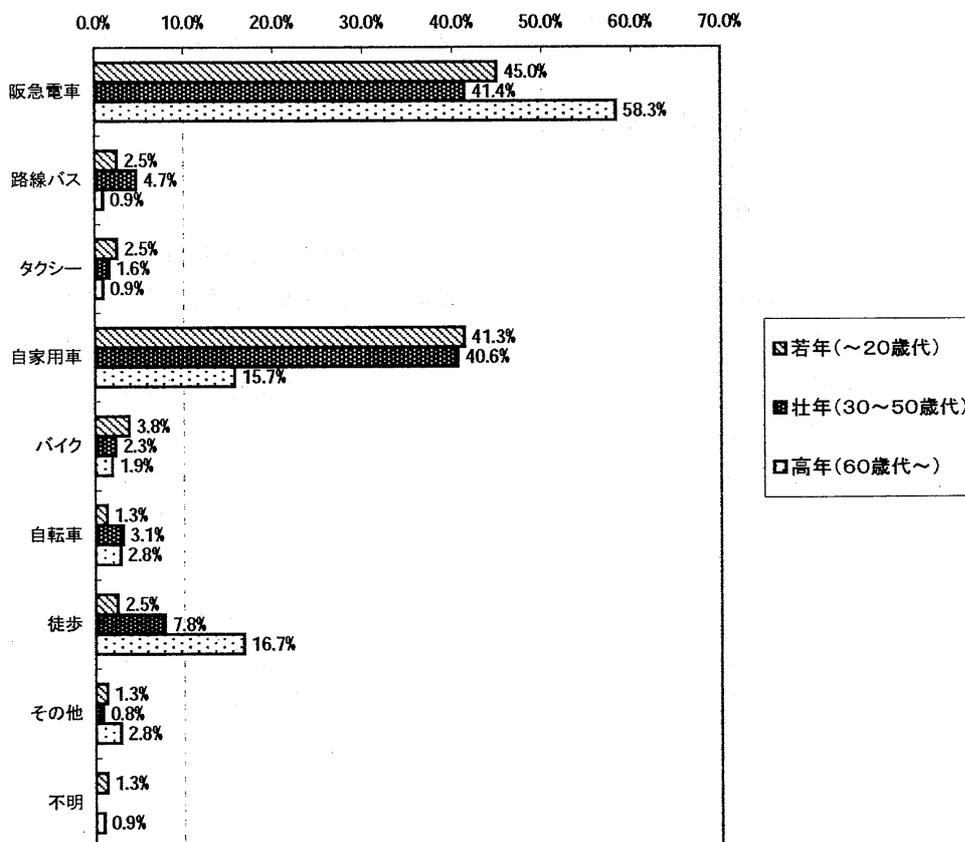
図 代表手段分担率

表 通勤目的の総発生トリップに対する、大阪市内着トリップの割合が高い上位10市の当該トリップにおける自動車分担率

	通勤	自由	目的計
402 豊能町	20.1%	③ 27.8%	23.2%
403 箕面市	③ 24.2%	② 34.5%	② 31.8%
404 池田市	12.7%	17.5%	21.8%
405 豊中市	19.3%	15.0%	24.3%
406 吹田市	15.0%	14.6%	22.9%
415 守口市	15.0%	20.0%	25.2%
416 四条畷市	15.7%	13.0%	19.3%
421 松原市	① 27.2%	① 41.2%	① 37.6%
423 藤井寺市	16.4%	15.3%	24.1%
424 羽曳野市	② 26.8%	25.7%	③ 29.0%

～観光期の交通渋滞～

- ・箕面公園来訪者の利用交通機関としては、阪急電車の利用が最も多いが、次いで自家用車の利用が多い。
- ・特に紅葉の季節には、箕面公園のドライブウェイや市街地の幹線道路等で交通渋滞が発生している。



(出典：箕面市集客促進戦略策定調査)

図 箕面公園来訪者が最後に使用した交通機関 大阪都心部へのアクセス状況

### 3. 箕面市のまちづくり

#### ・ 中心市街地、船場卸商団地の活力低下

箕面市においては、これまで着実にまちづくりがすすめられてきた。しかし、中心市街地の衰退や商業の減速傾向、船場団地の活力低下、観光資源を十分に活かし切れていない、などの問題も存在している。

##### ■ 中心市街地活性化

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

##### ■ 船場繊維卸商団地の再生

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

#### ・ かやの中央、小野原地区土地区画整理の進展

かやの中央の開発の進展（箕面新都心整備事業）や小野原地区の土地区画整理の進展により、箕面新都心の形成や、着実な人口定着が進むものと考えられる。

##### ■ 萱野中央特定土地区画整理事業

- 施行面積 : 22.6ha
- 施行期間 : 平成 8 年 3 月 12 日～平成 20 年 3 月 31 日
- 計画人口 : 2,300人
- まち開き : 平成 15 年秋（ビルドアップ率は5年で約80%）
- 集客 : 中核施設（箕面マーケットパーク） 850万人/年

##### ■ 小野原西特定土地区画整理事業

- 施行区域面積 : 約34.1ha
- 計画人口 : 約3,400人
- 事業経緯 : 平成 19 年 7 月 工事概成、平成 21 年 3 月換地処分予定
- まち開き : 平成 19 年秋から順次

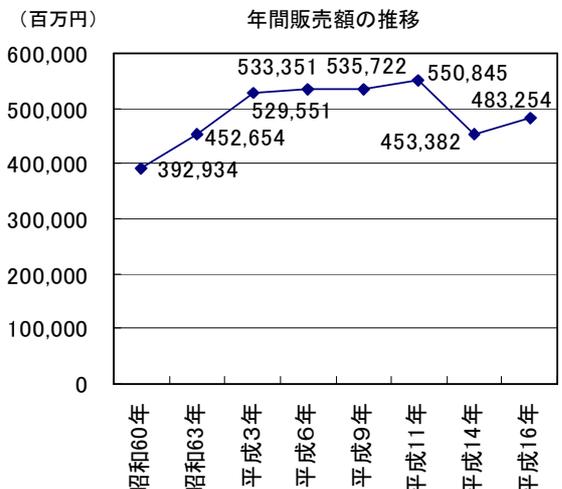
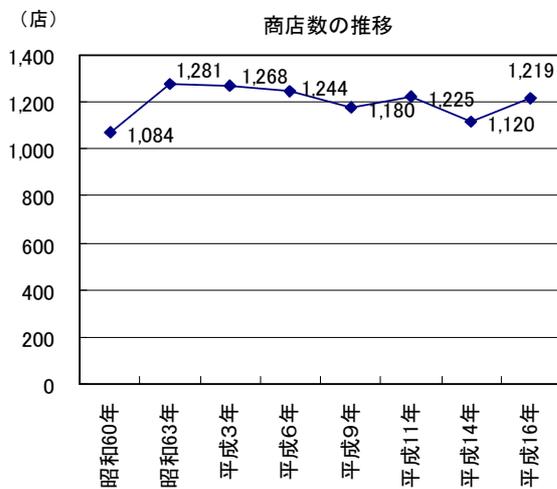
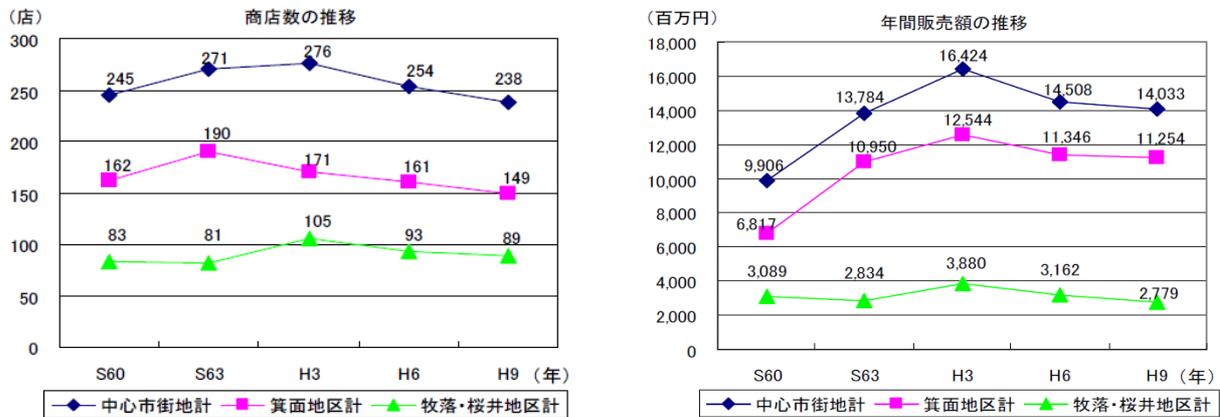


図 箕面市の商店数・年間販売額の推移

## ■箕面市のまちづくり

～中心市街地、船場卸商団地の活力低下～

### ○中心市街地の活力低下

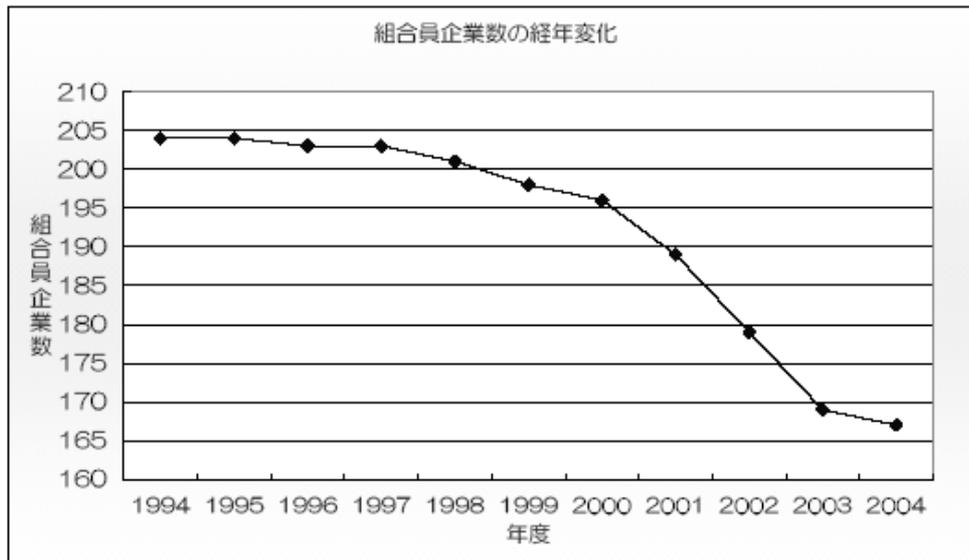


(出典：箕面市中心市街地活性化基本計画)

図 中心市街地の商店数・年間販売額の推移

### ○船場団地の現況

- ・組合員企業数減少の要因としては、昨今の繊維卸売業界の不況に伴う影響が大きいと考えられ、今後この減少傾向は続くものと予想される。



(出典：大阪船場繊維卸商団地における都市再生調査報告書)

図 船場団地における組合員企業数の推移

～かやの中央、小野原地区土地区画整理の進展～

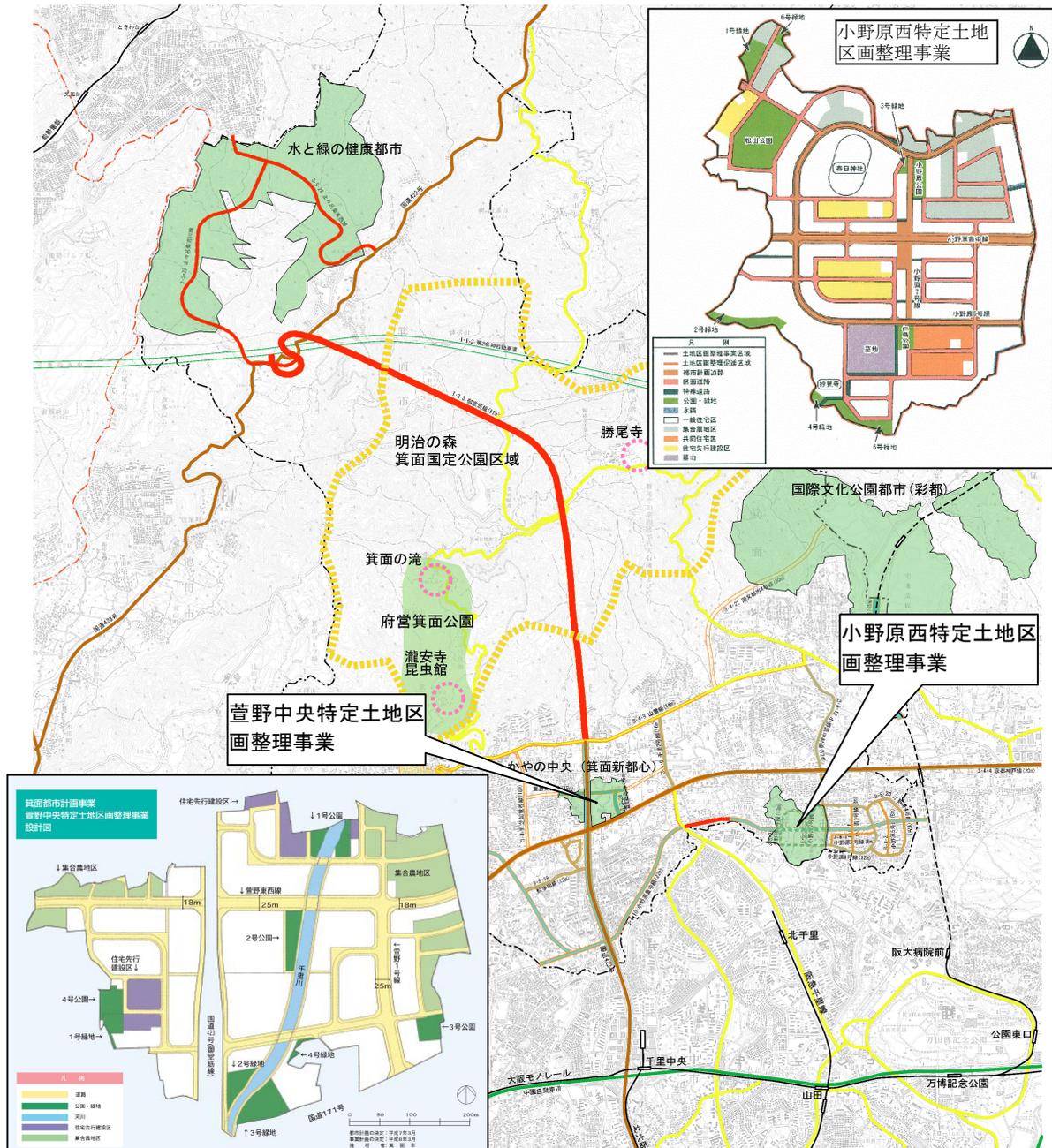


図 かやの中央、小野原地区土地区画整理の進展

## 4. 将来的な交通ネットワークの充実・大規模開発の進展

### ■ 交通ネットワークの充実

#### ○北大阪急行線の延伸計画

北大阪急行線の延伸整備計画は、北大阪急行線を千里中央駅からかやの中央地区まで2駅（約2.5km）延伸する計画である。

北大阪急行線の延伸により、現況のバスを主体とした交通システムからの大幅なグレードアップが期待され、大阪都心へのアクセスが改善するとともに、箕面新都心（かやの中央）が新たな広域交通結節点としての機能を果たすこととなる。

#### ○新名神高速道路の開通

新名神高速道路の整備により、423号線バイパス（箕面有料道路）を經由して新たな国土軸との結節が図られ、広域交通ネットワークが強化が図られる。

### ■ 大規模開発の進展

彩都や箕面森町の開発の進展により、箕面市内への人口定着が図られ、人口の増加により、新たな交通需要が発生する。

#### ○彩都（国際文化公園都市）

施行面積	：約743ha	うち西部地区約313ha
施行期間	：平成6年度～平成24年度	
計画人口	：約50,000人	うち西部地区約20,000人
事業主体	：UR都市機構	
まち開き	：平成16年春から順次	

#### ○箕面森町（水と緑の健康都市）

施行面積	：約314ha	
施行期間	：平成8年度～平成27年度	
計画人口	：約9,600人	
事業主体	：大阪府	
まち開き	：平成19年秋から順次	

## ■将来的な交通ネットワークの充実・大規模開発の進展

箕面新都心、箕面森町（水と緑の健康都市）、彩都の開発等に伴い発生する輸送需要に対応するとともに、大阪都心部へのアクセス強化を図る必要がある。また、道路交通混雑の緩和及び環境負荷の軽減のために、自動車交通から鉄道等の公共交通への転換を図る必要がある。

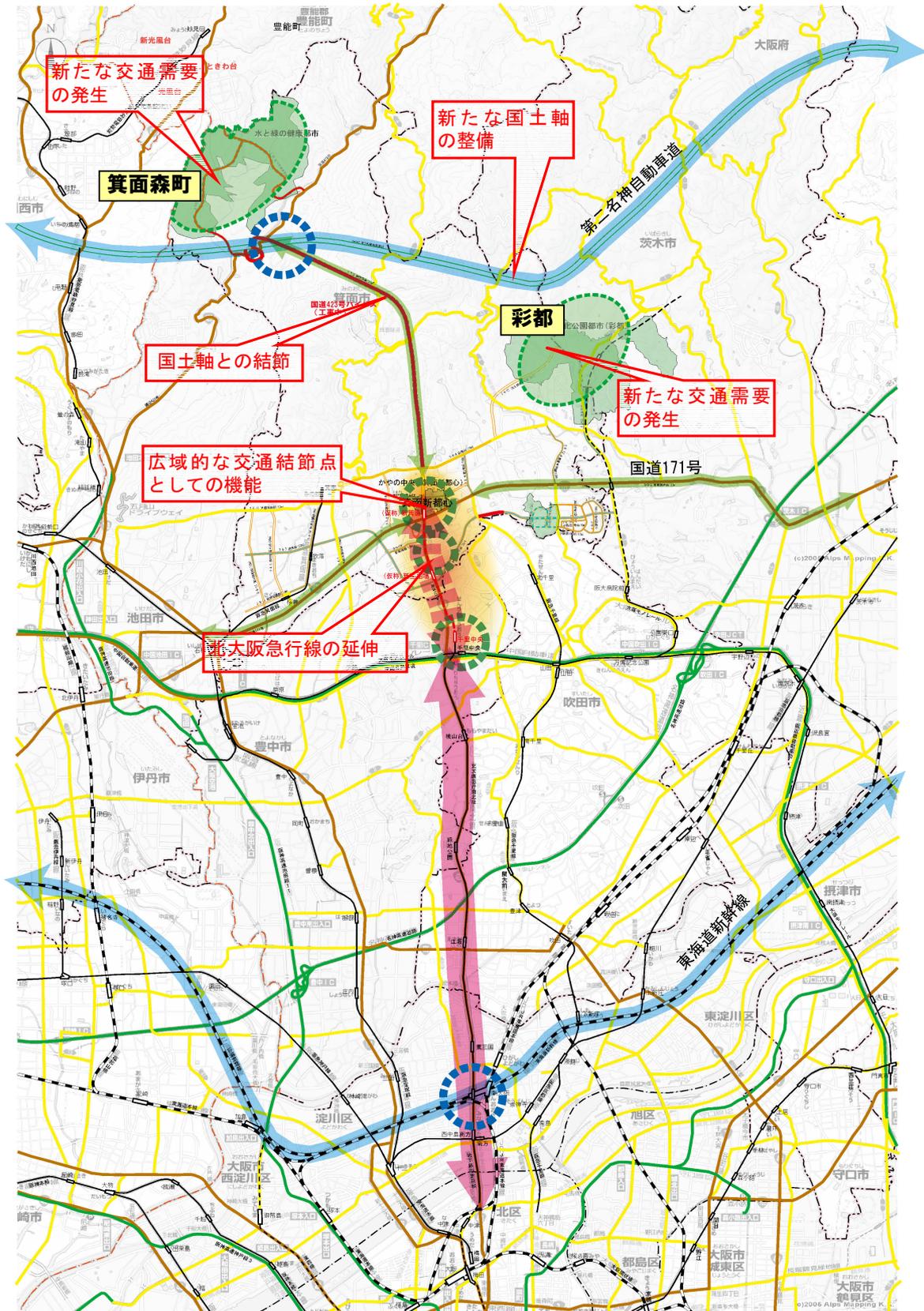


図 箕面市広域の交通体系・大規模開発

## 5. 社会情勢の変化に伴う新たな視点

### ■ 少子化高齢化の進展への対応

- 高齢になるに伴い、自動車から公共交通へ依存する割合が高くなることが考えられる。



- ノーマライゼーションの理念に基づき、移動方法を整備することで、元気な高齢者が積極的に社会活動を行うことが出来る。（モビリティの保障）



「公共交通ネットワークの維持・活用」

「タウンモビリティの活用」

「高齢者の社会活動への参加」

### ■ コンパクトなまちづくりの推進

- 自動車に過度に依存した都市では、低密度で郊外にスプロール状に広がった市街地が形成されるために、都心部の空洞化を引き起こしている。



- 住宅や商業施設、公共施設などを都市部に集中させることで、公共交通機関や徒歩・自転車で用事を済ませることが出来る。（コンパクトなまちづくりへの転換）



「自動車が無くても誰もが安心して暮らせるまちづくり」

「都心部が賑わうまちづくり」

「効率的な整備を行えるまちづくり」

### ■ バリアフリーの促進

- 日常生活や社会生活を営む上で必要とされる障壁をなくすことが求められている。



- ユニバーサルデザインの考え方に基づき、移動環境を改善することで、「どこでも」「だれでも」「自由に」「使いやすく」の理念が実現出来る。（交通バリアフリー化）



「ユニバーサルデザインの適用」

「シームレスな空間づくり」

### ■ 環境負荷の軽減

- 日本国内から排出される二酸化炭素のうち、運輸部門が排出している割合は21%（2億5700万トン、環境省2005年度速報値）と高い割合となっている。



- 二酸化炭素の排出を抑え、低炭素社会の実現に向けた方策を実施することで、持続可能な社会の実現が可能となる。



「モビリティ・マネージメントの実施」

「公共交通指向型の都市開発」

### ■ 健康増進（自転車の利用促進）

- 世界有数の高い寿命を誇る一方、高齢化の進行に伴う医療費の増加が顕著となっており、近年ではメタボリック対策など現役世代に対する予防医学の導入が普及してきている。



- 日常の交通行動を見直し、近傍の移動においてはなるべく徒歩や自転車を利用するなど、普段からの心がけが大きなカギを握っている。



「QOLの向上と健康管理」

「歩行者・自転車交通に対する環境整備」

## 6. 上位計画

### ■ 第四次箕面市総合計画

箕面市のまちづくりの方向として、基本計画の中の都市交通政策に関連する内容は次の通りである。

#### ■ 都市の骨格

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

#### ■ 箕面新都心の位置づけ

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

#### ■ 公共交通機関の整備

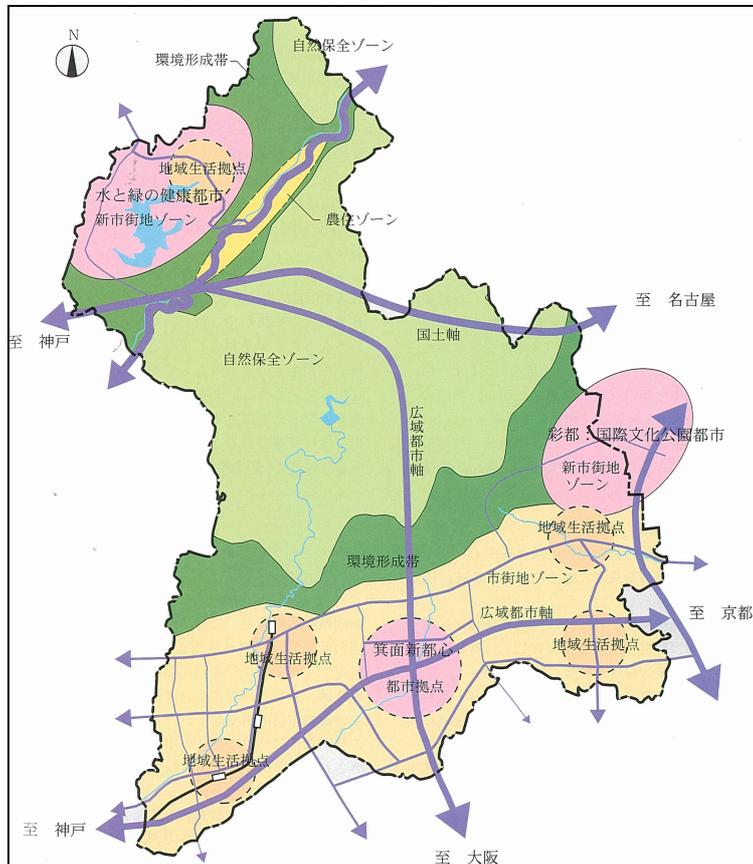
- モノレールや北大阪急行線延伸等推進
- 鉄道駅を拠点とした駅前広場、バス路線網の整備
- 市内を循環する公共交通の充実を図る

#### ■ 観光

- 観光シーズンの交通渋滞の解消、来訪者の利便性の向上

### ○ 目標とする都市構造

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



### ○3 つの将来都市像

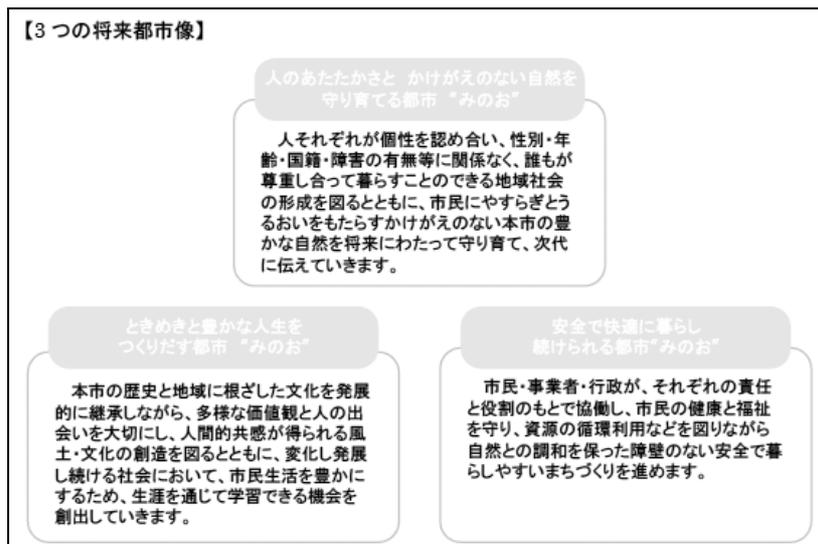


図 箕面市総合計画 3 つの将来都市像

### ○3 つの基本目標と基本計画

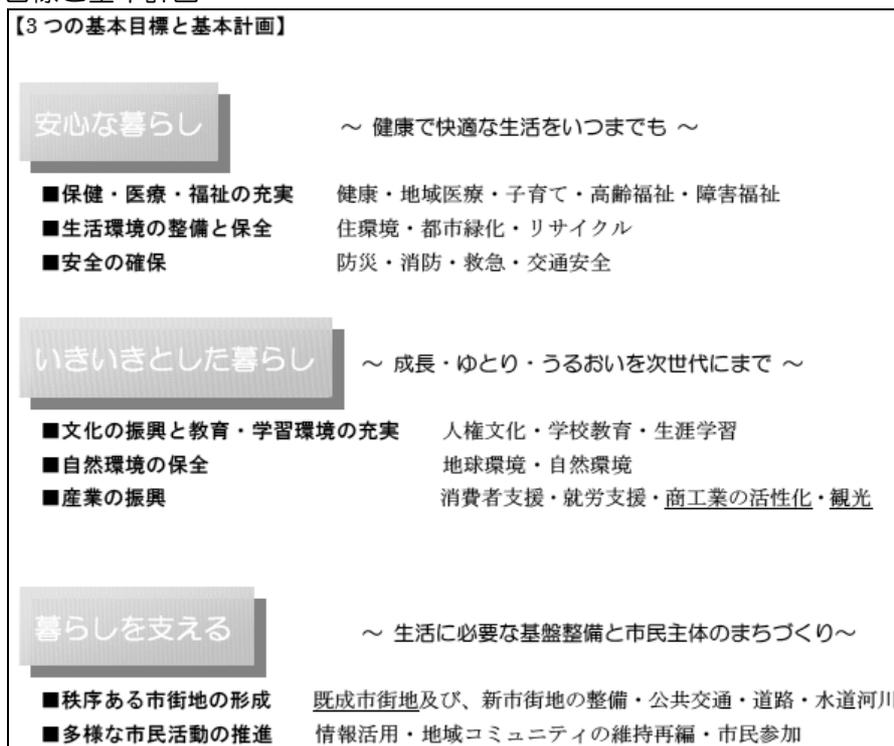


図 箕面市総合計画 3 つの基本目標と基本計画

■ 近畿地方交通審議会答申第8号（近畿圏における望ましい交通のあり方について）

【平成16年10月8日】

▶ 北大阪急行線の延伸計画は、近畿地方交通審議会答申第8号（平成16年10月8日答申）で、「京阪神圏において、中長期的に望まれる鉄道ネットワークを構成する新たな路線」として位置づけられた。

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

【答申のポイント】

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

京阪神圏において、中長期的に望まれる鉄道ネットワークを構成する新たな路線

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

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



図 答申路線（抜粋）

■ 社会資本整備重点計画【平成 15 年 10 月 10 日】

- 少子・高齢化への対応、環境問題への対応、安心して暮らしやすい社会の実現等の観点から残された政策課題への重点的な取組が必要である。
  - ・バリアフリー社会の形成のため、公共交通機関等のバリアフリー化を進める。
  - ・環境問題への対応や魅力と活力にあふれる経済社会の実現に向けて、公共交通機関の利用の促進や、TDM 施策等による渋滞の解消、都市鉄道の整備、交通結節点の改善などを進める。

■ 運輸政策審議会答申第 20 号（21 世紀初頭における総合的な交通政策の基本方向について 一 経済社会の変革を促すモビリティの革新）【平成 12 年 10 月 19 日】

- 交通政策に対する要請は、輸送力の確保から、移動の快適性や輸送の効率性、環境との調和の確保や安全性の向上といった交通の質的側面の向上へと移行している。
- 公共交通や徒歩・自転車利用への転換により、自動車に過度に依存しない都市と交通を実現し、「クルマ社会」からの脱皮を図ること、IT を活用した交通システムの高度化、交通インフラ間の連携や交通ターミナル開発と都市開発の連携等の多様な連携の推進などに重点的に取り組む必要がある。

■ 第 52 回都市計画中央審議会答申（「安心して豊かな都市生活を過ごせる都市交通及び市街地の整備のあり方並びにその推進方策は、いかにあるべきか」について）【平成 9 年 6 月 9 日】

- 都市交通施策には、利用者・生活者からの発想と、ハード施策とソフト施策の連動による都市交通体系の形成（TDM 施策による都市交通需要の適正化や土地利用施策との連携など）が必要である。
- 限りある都市空間を有効に活用し、都市環境の改善を進めるために、公共交通の利用を促進し、自動車利用を適正化することが重要である。公共交通を都市において生活と一体化し、欠かすことのできない「都市の装置」と位置づけ、ネットワークを充実させることが必要である。