

戦略実施プログラムの検討

1. 基本方針

「北急延伸と併せた交通まちづくり施策のパッケージ化及びプログラム化」を軸とし、それら施策の全市的展開を効果的に推進することを基本方針とする。

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

実施期間については、平成 24 年度から平成 32 年度までとする。うち、平成 28 年度までを前期計画、平成 29 年度から平成 32 年度を後期計画とする。

また、平成 33 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）に位置付け、平成 42 年度を目標とした施策展開を進める。

表 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

以下の評価指標について、目標値の設定を今後進める。

表 戦略実施プログラムの評価指標

| 項目 | 評価指標 | | | 現状 (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 | 鉄道 | (人/日) | 35,405 | 38,500 (H27) |
| バス | | | (人/日) | 31,722 (H22) | 31,400 (H27) | 27,000 |
| バス路線網の市民満足度 | | (%) | 19.2 | - | - | |
| バスロケーションシステムのアクセス数 | | (回/日) | 0 | - | - | |
| 道路 | 道路交通の円滑化（拠点間の移動時間） | | (分) | - | - | - |
| | 歩行者・自転車利用者の割合 | | (%) | 19 (H20) | 20.9 (H27) | 22.8 |
| | 自家用車の利用率 | | (%) | 28 (H20) | 26.5 (H27) | 22.4 |
| まちの魅力 | 都市拠点（かやの中央）の来訪者数 | | (人/年) | - | - | - |
| | 住みよさランキング（全国） | | (位) | 58 (H20) | 30 (H27) | 15 |
| 安心・安全 | 交通事故件数 | | (件/年) | 792 | 640 (H27) | 570 |
| | ノンステップバス導入率 | | (%) | 18.7 | - | - |

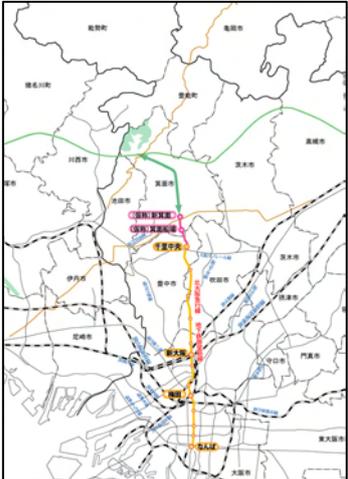
第五次箕面市総合計画での目標値を記載

総合交通計画と都市交通の戦略施策の階層性

| 総合交通計画 | | 都市交通戦略 |
|---------------------------|-------------------------------------------|-----------------------|
| 基本方針 | 都市交通のあり方 | 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 | (a) 鉄道延伸 | 1- 鉄道延伸 |
| | (b) バス路線網の再編 | 1- バス路線網の再編 |
| | (c) 公共交通利用環境の整備（バス、タクシー） | 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 |
| (d) 公共交通のシームレス化 | 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 | (a) 道路整備・改良（都市計画道路、交差点） | 2- 道路整備 |
| | | 2- 交差点の改良 |
| | (b) 道路空間の再配分（バスレーン、自転車走行空間） | 2- 幅員構成再配分（公共交通専用レーン） |
| | | 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 | (a) 交通結節点の整備（駅前広場、駐車・駐輪施設） | 3- 交通結節点の整備 |
| | | 3- 駅周辺の駐車・駐輪施設の整備 |
| | (b) 周辺まちづくりとの連携 | 3- 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 | (a) 防災まちづくり | 4- 防災まちづくり |
| | (b) 交通安全・マナー教育の実施 | 4- 交通安全・マナー教育の実施 |
| | (c) バリアフリー化 | 4- バリアフリー事業の推進 |
| | (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） | 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 | | |

5 . 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拡充

| 戦略施策 1 - 鉄道延伸 | | | | | | | | | | | |
|-------------------------|--|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-------------------------------|-------|
| 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、鉄道が延伸されると、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るものである。</p> <p>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の延伸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> <p>需要予測値：35～40千人/日</p> | | | | | | | | | |
| 対象地域 | | 箕面市中部地域 | | | | | | | | | |
| 関係主体 (事業主体/ 補助主体) | | <ul style="list-style-type: none"> ・ 箕面市 ・ 大阪府 ・ 鉄道事業者 ・ 道路管理者 | | | | | | | | | |
| | |  | | | | | | | | <p>図 大阪圏鉄道網と 北大阪急行延伸線</p> | |
| 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 | | | | | |

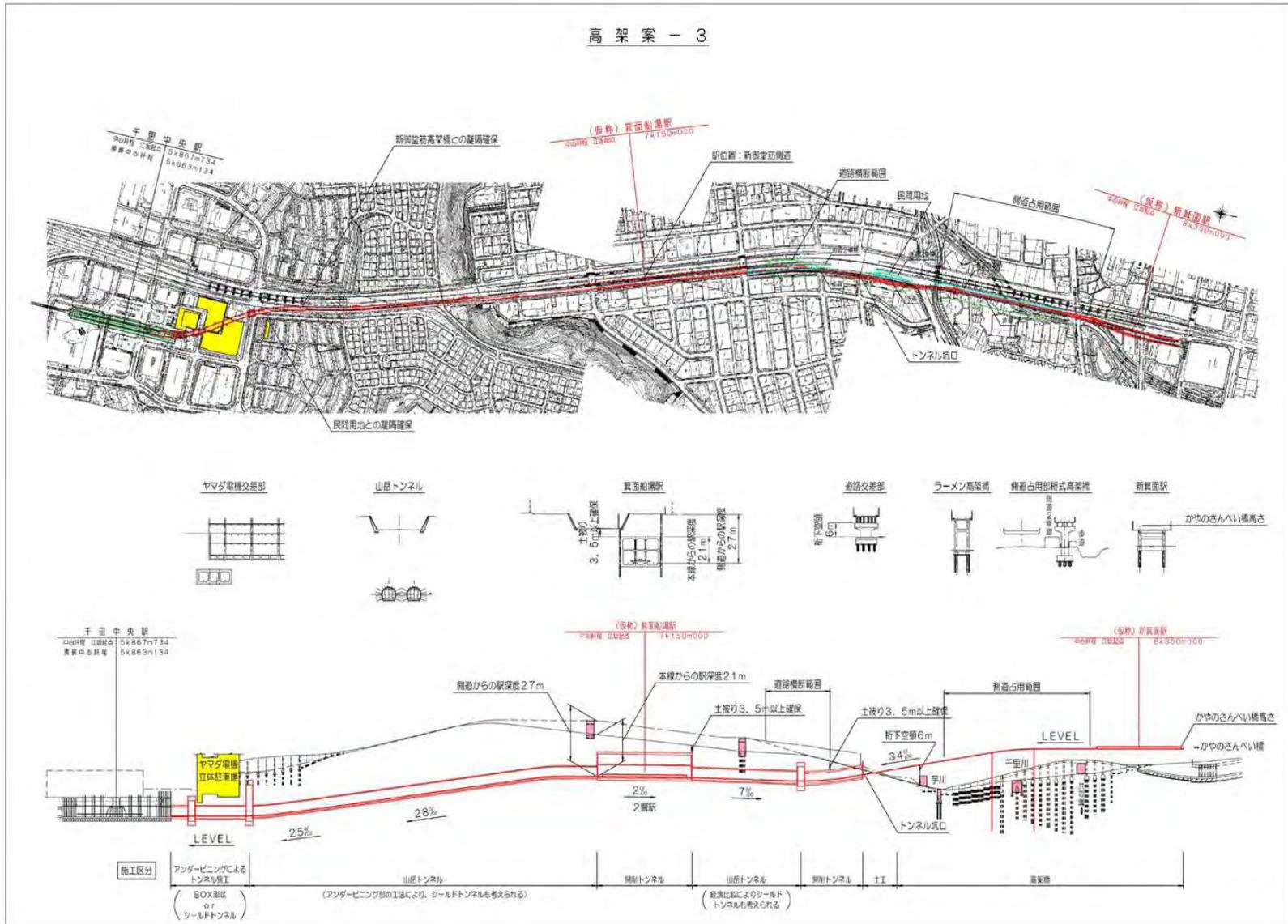
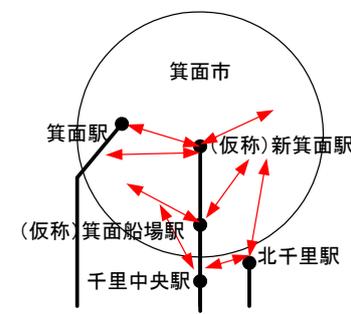
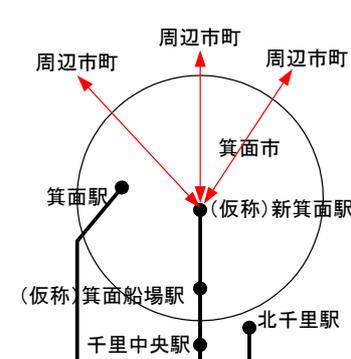
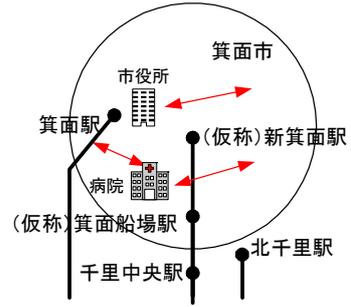


図 北大阪急行延伸線の整備イメージ

基本戦略 1 質の高い生活を支える公共交通サービスの拡充

| 戦略施策 1 - バス路線網の再編 | |
|-------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>趣旨/概要</p> | <p>リーディングプログラムである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・強化するとともに、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>鉄道延伸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> |
| <p>具体案</p> | <p>各地域と鉄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"> ・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。 ・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。  <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"> ・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。  |

| | <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"> 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。 コミュニティバス(オレンジゆずるバス)の再編・強化 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|-----|-----|------------|-----|-----|-----|--|--|--|----|--|--|--|--|----|--|--|--|--|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|--|--|--|--|---|--|---|--|---|--|--|----|--|--|--|--|------------|--|--|--|--|----------------------------------------------------------|
| <p>対象地域</p> | <ul style="list-style-type: none"> 箕面市全域 近隣市町 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>関係主体 (事業主体/ 補助主体)</p> | <ul style="list-style-type: none"> 箕面市 近隣市町 大阪府 バス事業者 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>工程</p> | <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="10">戦略実施プログラム</th> </tr> <tr> <th colspan="5">前期</th> <th colspan="5">後期</th> </tr> <tr> <th>H24</th> <th>H25</th> <th>H26</th> <th>H27</th> <th>H28</th> <th>H29</th> <th>H30</th> <th>H31</th> <th>H32</th> <th></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td colspan="2">—</td> <td colspan="2">—</td> <td colspan="2">—</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="5">検討</td> <td colspan="5">再編・整備 社会実験</td> </tr> </tbody> </table> | 戦略実施プログラム | | | | | | | | | | 前期 | | | | | 後期 | | | | | H24 | H25 | H26 | H27 | H28 | H29 | H30 | H31 | H32 | | | | | — | | — | | — | | | 検討 | | | | | 再編・整備 社会実験 | | | | | <p>総合交通計画(長期)</p> <p>H33 以降</p> <p>—</p> <p>H33 本格運用</p> |
| 戦略実施プログラム | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 前期 | | | | | 後期 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| H24 | H25 | H26 | H27 | H28 | H29 | H30 | H31 | H32 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | — | | — | | — | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 検討 | | | | | 再編・整備 社会実験 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |



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、バス乗車前後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。

定期券売り場の設置

- ・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。

バス停環境の整備

- ・上屋・ベンチ整備、段差改良については、道路幅員や沿道協力者の状況により整備を進める。
- ・バスロケーションシステム等の拡充を図る。

具体案



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 バスロケーションシステムの整備イメージ(箕面市役所)

| 1線 | | | 2線 | | | 3線 | | |
|-------|-------|----------|-------|---------|-------|---------|-------|---------|
| バス停 | 現在地 | バス停 | 現在地 | バス停 | 現在地 | バス停 | 現在地 | バス停 |
| 箕面駅 | 07:40 | 箕面駅 | 07:38 | 箕面駅 | 08:08 | 箕面駅 | 08:08 | 箕面駅 |
| 平和台 | 07:40 | 乗生団地 | 07:41 | 箕面駅前南行 | 08:11 | 箕面駅前南行 | 08:12 | 箕面駅前南行 |
| 箕面七丁目 | 07:43 | 奥 | 07:43 | 箕面駅前南行 | 08:12 | 箕面駅前南行 | 08:12 | 箕面駅前南行 |
| 新稲東 | 07:50 | 乗生団地西七丁目 | 07:44 | 中川学校前南行 | 08:14 | 中川学校前南行 | 08:14 | 中川学校前南行 |

オレンジゆずるバス運行情報
【A】対接近情報】
青ルート(西部北・東部北循環)
箕面駅
16:08現在【最新に更新】
定期 バス停
16:08 ↓ 箕面七丁目
16:08 発
16:10 ↓ 新稲東
16:11 ↓ 新稲
16:16 ↓ 桜ヶ丘(東行)
16:17 ↓ 桜ヶ丘(東行)
16:18 ↓ 桜中央橋
16:19 ↓ 桜
16:21 ↓ 西小路一丁目
16:22 ↓ 箕面六丁目
16:29 ▲ 箕面駅
16:36 ▼ 箕面駅
16:38 ↓ 箕面警察前(南行)

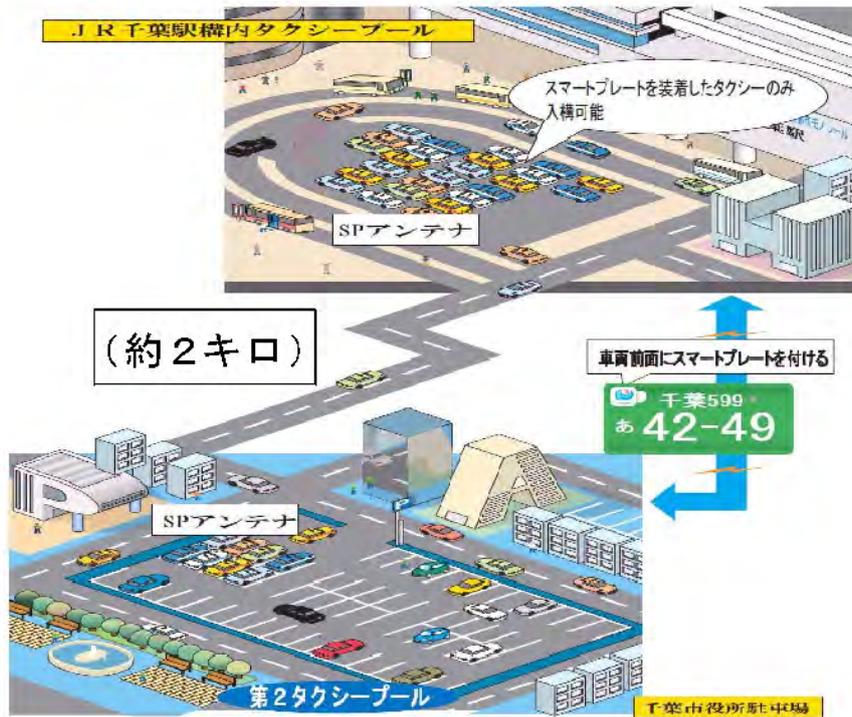
出典：箕面市 HP

図 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)

| | | | | | | | | | | |
|-------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|-----|-----|-----|-----------|-----|-----|-----|------------|
| 対象地域 | 箕面市全域 | | | | | | | | | |
| 関係主体 (事業主体/ 補助主体) | <ul style="list-style-type: none"> ・ 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 | | | | |

基本戦略1 質の高い生活を支える公共交通サービスの拡充

| | | | | | | | | | | | |
|-------------------------|--|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|-----|-----|------------|-----|-----|-----|------------|-------|
| 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"> ・(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。 <p>ショットガン方式</p> <p>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> | | | | | | | | | |
| 対象地域 | | 箕面市全域 | | | | | | | | | |
| 関係主体 (事業主体/ 補助主体) | | <ul style="list-style-type: none"> ・ 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：国土交通省資料

図 ショットガン方式のイメージ

【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（身体障害者手帳の所有者等） |
| 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 | 10 km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拡充

| 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 | | 運賃のシームレス化 <ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 ・ 鉄道・バス間の乗継割引の導入を検討する。 ・ バス間の乗継割引の導入を検討する。 ・ ゾーン定期券の導入の導入を検討する。 | | | | | | | | | |
| | | 移動のシームレス化 <ul style="list-style-type: none"> ・ 新駅の駅舎のバリアフリー化を図る。 ・ 新駅とバスバスとの移動のバリアフリー化を図る。 ・ 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）。 | | | | | | | | | |
| | | 情報のシームレス化 <ul style="list-style-type: none"> ・ 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を全市的に拡充を図る。 | | | | | | | | | |
| 対象地域 | | 箕面市全域 | | | | | | | | | |
| 関係主体 （事業主体/ 補助主体） | | <ul style="list-style-type: none"> ・ 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

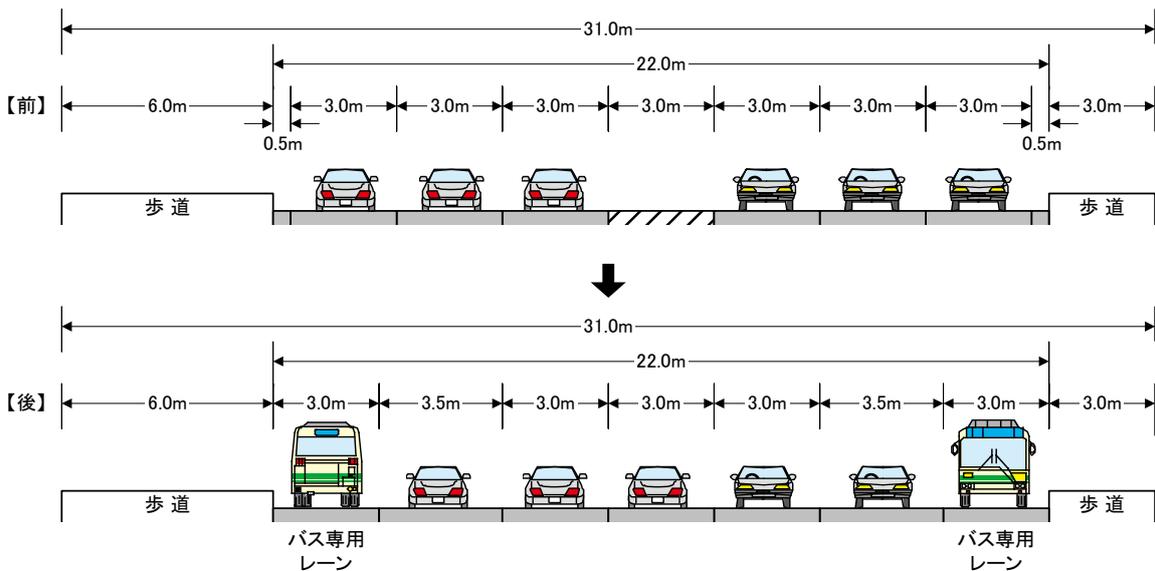
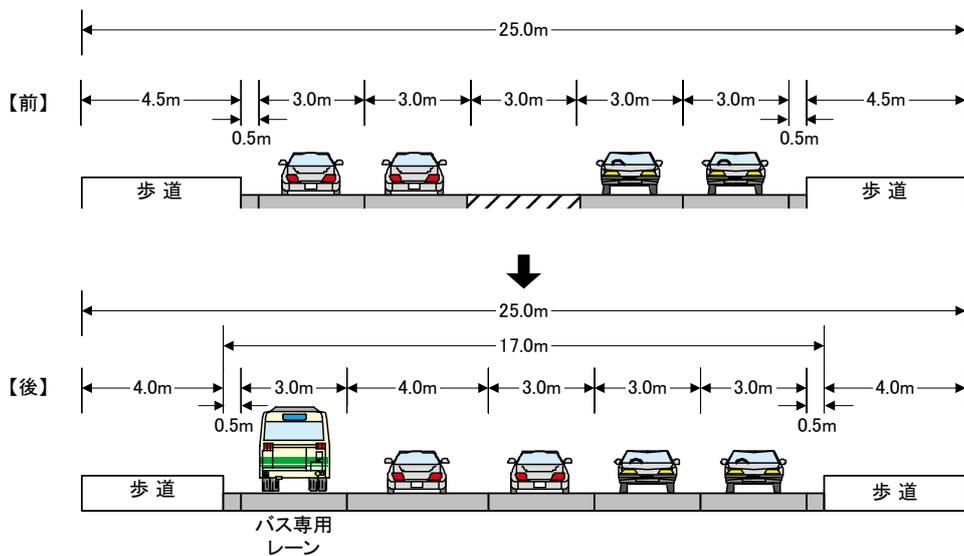
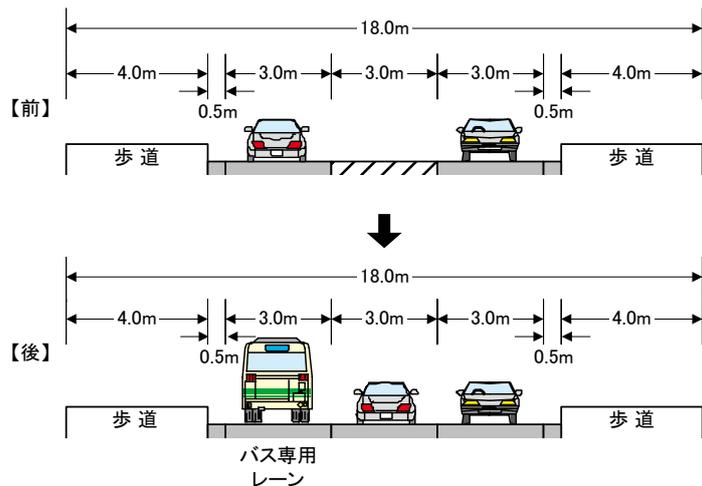
| 戦略施策 2 - 道路整備 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|-----|-----|--------------------------------|-----|-----|-----|--------|--|------------|------------|----|--|--|--|--|----|--|--|--|--------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|--|--------------------------|--|--|--|--|--------------------------------|--|--|--|--|--|
| 趣旨/概要 | 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、鉄道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周辺道路も含めた交通処理の円滑化が重要となる。そのため、鉄道新駅にアクセスする都市計画道路を整備する。また、鉄道延伸等に伴う交通流の変化やバス路線網に応じた道路ネットワークの充実に向けた検討を進める。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 具体案 | <p>新駅へのアクセス道路整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都市計画道路 萱野東西線を整備する。 ・都市計画道路 芝如意谷線を整備する。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | <p>道路ネットワークの充実</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | <p>【参考】道路整備イメージ</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 対象地域 | (仮称)新箕面駅（かやの中央）・(仮称)箕面船場駅周辺 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 関係主体 (事業主体/ 補助主体) | <ul style="list-style-type: none"> ・箕面市 ・大阪府 ・道路管理者 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 工程 | <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th colspan="10">戦略実施プログラム</th> <th rowspan="3">総合交通計画(長期)</th> </tr> <tr> <th colspan="5">前期</th> <th colspan="4">後期</th> <th rowspan="2">H33 以降</th> </tr> <tr> <th>H24</th><th>H25</th><th>H26</th><th>H27</th><th>H28</th> <th>H29</th><th>H30</th><th>H31</th><th>H32</th> <th></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="5" style="text-align: center;">萱野東西線の整備 (国道423号より東側)</td> <td colspan="5" style="text-align: center;">萱野東西線(国道423号より西側) と芝如意谷線の整備</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> | 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 | | 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 | | | | | |
| | 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 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 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 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 共通 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

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>鉄道新駅や新たな都市拠点への公共交通や自動車交通を円滑に処理するためには、交差点における交通飽和を抑えることが重要である。そのため、道路の拡幅等を含めた交差点改良を実施し、都市拠点へのアクセス性向上を進める。</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"> ・バス専用レーン現示(右折)の設定を検討する。 ・右折レーン滞留長の延長を検討する。 | | | | | <p>図 坊島四丁目交差点の改良イメージ</p> | | | | |
| | | <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"> ・左折レーンの新設を検討する。 ・橋梁の拡幅(右折レーンを新設)を検討する。 | | | | | <p>図 新船場南橋付近の改良イメージ</p> | | | | |
| 対象地域 | | (仮称)新箕面駅(かやの中央)・(仮称)箕面船場駅周辺 | | | | | | | | | |
| 関係主体 (事業主体/ 補助主体) | | <ul style="list-style-type: none"> ・ 箕面市 ・ 大阪府 ・ 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 |
| 事業の完了 | | | | | | | | | | | |

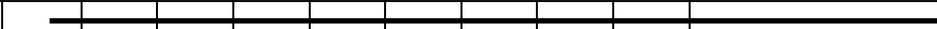
基本戦略 2 多様な交通基盤としての道路の使い方の見直し

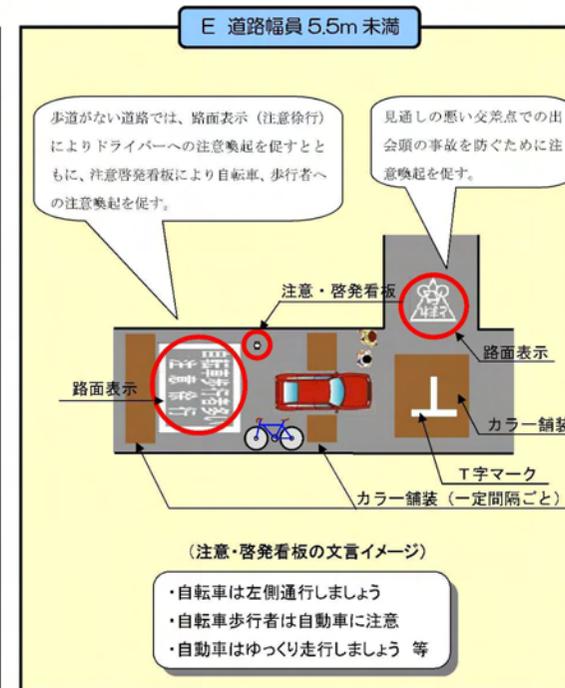
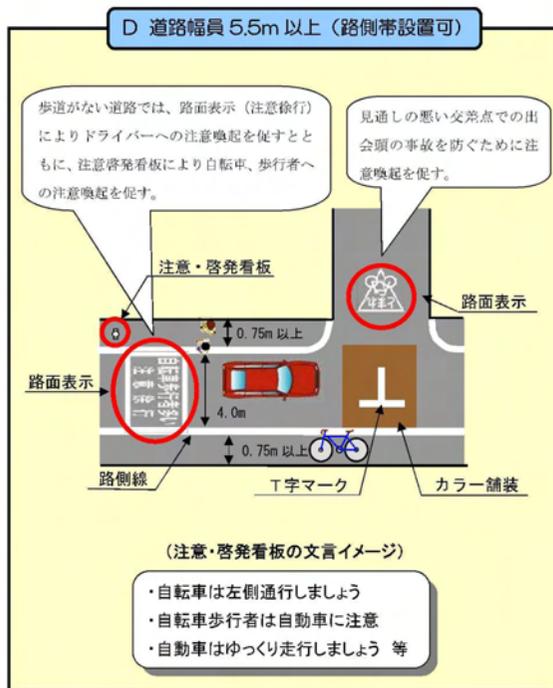
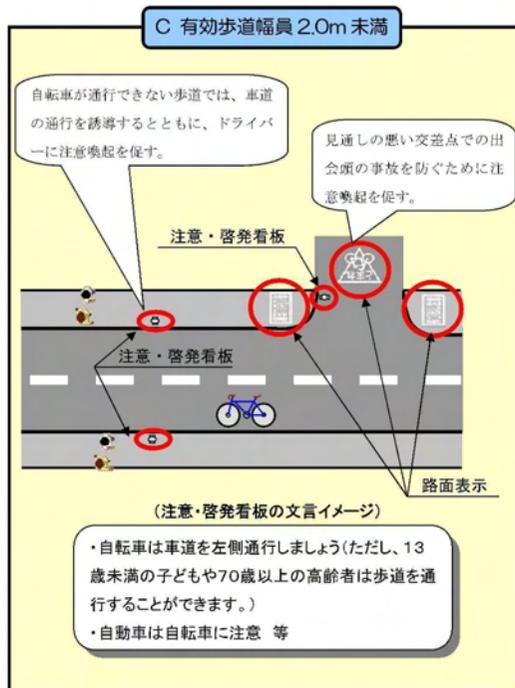
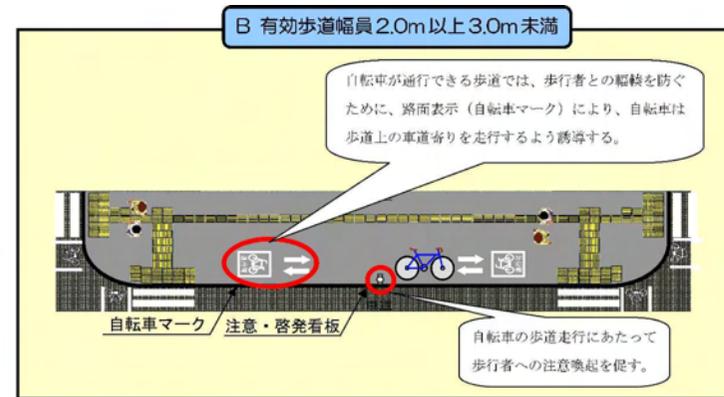
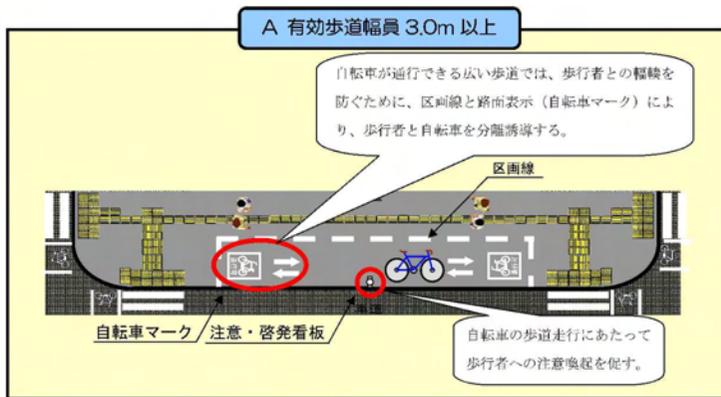
| 戦略施策 2 - 幅員構成再配分（公共交通専用レーン） | | | | | | | | | | |
|-----------------------------|--------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------------|
| 趣旨/概要 | | 公共交通を軸としたまちづくりを進めるには、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、道路空間の見直しによる公共交通優先レーンの設置を進め、公共交通の利便性向上を図る。 | | | | | | | | |
| 具体案 | | 公共交通専用レーンの導入 ・ 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。 | | | | | | | | |
| 対象地域 | | （仮称）新箕面駅（かやの中央）・（仮称）箕面船場駅周辺 | | | | | | | | |
| 関係主体 （事業主体/ 補助主体） | | <ul style="list-style-type: none"> ・ 箕面市 ・ 大阪府 ・ 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 |
| | 共 通 | 新規道路整備とあわせて、検討 | | | | | | | | |



【参考】 道路構成の再配分イメージ（上・中：萱野東西線・萱野1号線、下：国道423号）

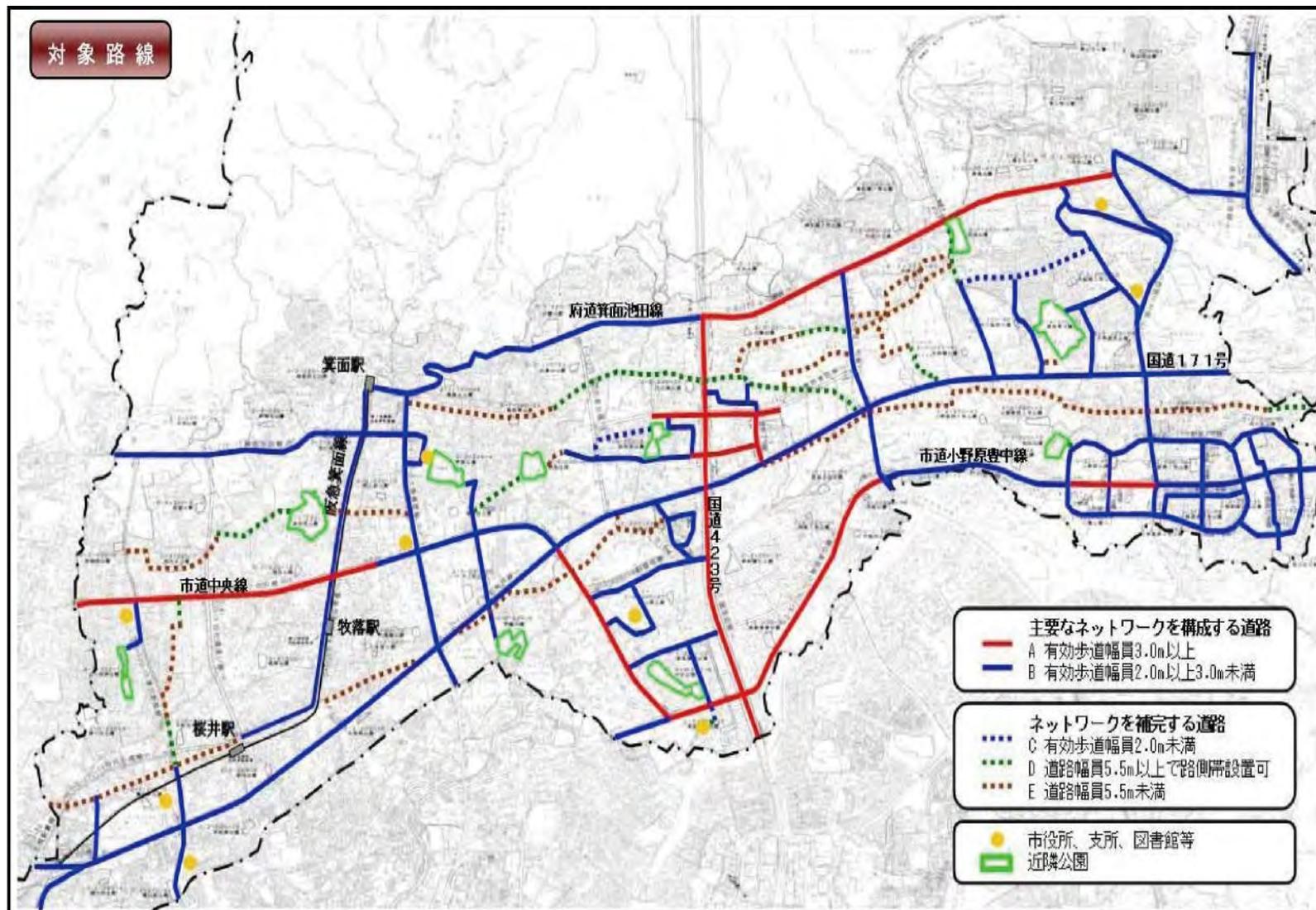
基本戦略 2 多様な交通基盤としての道路の使い方の見直し

| 戦略施策 2 - 自転車走行空間の分離・誘導 | | | | | | | | | | |
|-------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------------|
| 趣旨/概要 | | 鉄道延伸に伴い、鉄道駅への自転車圏が拡大することが重要となる。そのため、自転車走行空間の整備や自転車の適切な誘導策を推進する。また、自転車利用者への安全啓発の実施も合わせて行う。 | | | | | | | | |
| 具体案 | | 自転車と歩行者、自動車との分離誘導 <ul style="list-style-type: none"> ・ 通行部分の明示をする。 ・ ルール・マナーの看板設置をする。 ・ 支障となる道路付属施設の撤去をする。 | | | | | | | | |
| | | ・ 自転車に関する安全啓発 <ul style="list-style-type: none"> ・ 啓発チラシの配布、HPでの周知を検討する。 ・ 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。 ・ 指導、取り締まり（点検、交通ルール・マナー、放置自転車）を徹底する。 ・ 自動車運転者への啓発（迷惑駐車の防止、チラシの配布）を推進する。 | | | | | | | | |
| 対象地域 | | 箕面市全域 | | | | | | | | |
| 関係主体 (事業主体/ 補助主体) | | <ul style="list-style-type: none"> ・ 箕面市 ・ 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 |
| 共通 |  | | | | | | | | | |
| 継続的に展開 | | | | | | | | | | |



出典：箕面市自転車のみちネットワーク化計画 (H21)

参考 自転車走行空間の整備イメージ



出典：箕面市自転車のみちネットワーク化計画（H21）

参考 自転車走行空間の整備イメージ

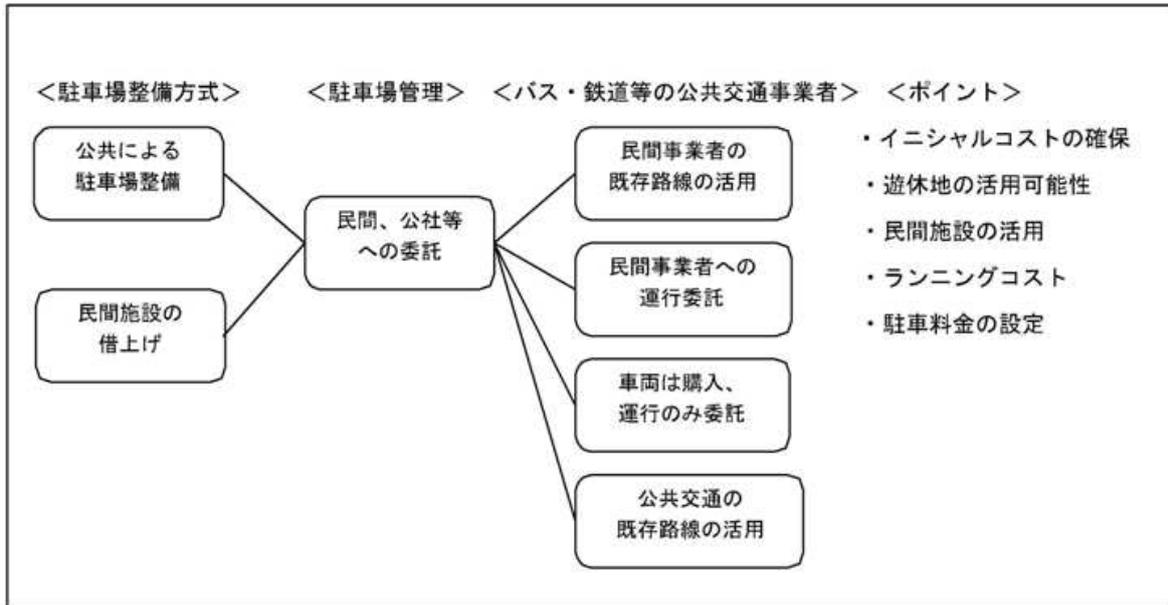
基本戦略3 新たな魅力拠点となる駅周辺まちづくり

| 戦略施策3 - 交通結節点の整備 | | | | | | | | | | |
|-------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------------|
| 趣旨/概要 | <p>鉄道新駅については、市域外からも多くの利用者が訪れることが重要となる。そのため、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。</p> <p>また、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。そのため、乗換機能の充実を図る。</p> <p>なお、交通結節点整備については、移動のシームレス化とかやの中央地区の広域避難地化を考慮した整備を行う。</p> | | | | | | | | | |
| 具体案 | <p>駅前広場の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ バスバース、タクシーバースを整備する。 ・ キスアンドライドのバースを整備する。但し、民間駐車場の活用や公共交通との分離を考慮する。 ・ 市民広場等、交流機能などの多様な機能を確保するため、駅前広場空間の立体利用によるPPPの導入及び駅前広場の平面利用による予定区域の拡大を検討する。 | | | | | | | | | |
| 対象地域 | (仮称)新箕面駅周辺 | | | | | | | | | |
| 関係主体 (事業主体/ 補助主体) | <ul style="list-style-type: none"> ・ 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 | | | | | | | | | | |

基本戦略3 新たな魅力拠点となる駅周辺まちづくり

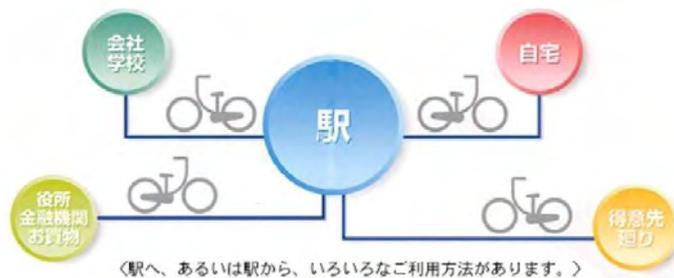
| 戦略施策3 - 駅周辺の駐車・駐輪施設の整備 | | | | | | | | | | |
|-------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|-----|-----|--------|-------|-----|-----|-----|------------|
| 趣旨/概要 | <p>駅周辺には、多様な交通手段によって多く来訪者が見込まれ、自家用車や自転車による鉄道駅利用の利便性を向上させることが重要となる。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。そのため、駐車場や駐輪場を適切に整備・確保する。</p> | | | | | | | | | |
| 具体案 | <p>駐車施設の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自家用車による鉄道駅利用は、バス交通の利用促進の観点もあり、パークアンドライド用の駐車場においては、広域からの利用に絞り込みするなど誘導策を検討する。 ・都市拠点として必要な駐車場は、民間施設の既存ストック（ヴィソラ駐車場等）を有効活用することを検討する。 <p style="text-align: right;">フィーダーバスとの競合を避けるため</p> | | | | | | | | | |
| | <p>駐輪場の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・(仮称)新箕面駅については、高架下や駅前広場の地下等での整備、民間施設の既存ストック（ヴィソラ駐車場等）との連携により確保する。 ・(仮称)箕面船場駅については、地下駅空間の活用等での整備及び今後再整備を検討されている駅周辺における民間施設による整備を検討する。 | | | | | | | | | |
| | <p>自転車シェアリングの実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ・(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を導入する。 | | | | | | | | | |
| | <p>放置自転車対策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・放置自転車禁止区域を設定（駅周辺を中心）する。 | | | | | | | | | |
| 対象地域 | (仮称)新箕面駅（かやの中央）周辺 | | | | | | | | | |
| 関係主体 (事業主体/ 補助主体) | <ul style="list-style-type: none"> ・ 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 | |
| | ————— | | | | | ————— | | | | |
| 検討・準備 | | | | | 本格的な開始 | | | | | |

【参考】パーク＆ライドの運営例



出典：国土交通省HP

【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



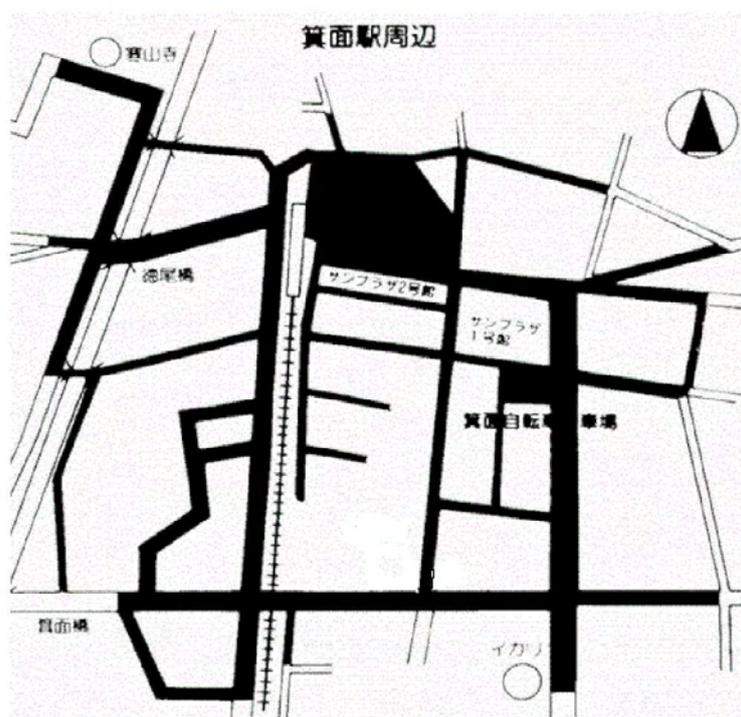
出典：阪急電鉄HP

【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 - 周辺まちづくりとの連携 | | | | | | | | | | |
|-------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------------|-------|
| 趣旨/概要 | <p>鉄道延伸と合わせて、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、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。</p> | | | | | | | | | |
| 具体案 | <p>かやの中央周辺のまちづくり</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 駐車場・駐輪場のストック活用や駐車場におけるEVスタンドの設置など、商業者等との連携を図り進める。 ・ 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進める。 ・ 公的空間の活用について、商業者等との連携を図り進める。 | | | | | | | | | |
| | <p>箕面船場のまちづくり</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 駐車場のストック活用や駐輪場の整備など、商業者等との連携を図り進める。 ・ 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進める。 ・ 公的空間の有効活用については、商業者等との連携を図り進める。 | | | | | | | | | |
| 対象地域 | (仮称)新箕面駅(かやの中央)・(仮称)箕面船場駅周辺 | | | | | | | | | |
| 関係主体 (事業主体/ 補助主体) | <ul style="list-style-type: none"> ・ 箕面市 ・ 大阪府 ・ 商業者 | | | | | | | | | |
| 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 |
| |  <p>段階的な整備の実施</p> | | | | | | | | | |

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、災害発生時に市民が安心・安全に避難できる環境を保っておくことが重要である。そのため、避難路のリダンダンシーの確保及び避難拠点の整備を進め、かやの中央地区を広域避難地に指定する。</p> | | | | | | | | | |
| 具体案 | | <p>広域避難地（かやの中央地区）の指定</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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市民移動経路を確保する。 ・駅前広場に防災機能を確保する。 ・商業施設と防災協定を締結し、協力体制を構築する。 | | | | | | | | | |
| | | <p>図 防災まちづくりの整備イメージ</p> | | | | | | | | | |
| 対象地域 | | 箕面市全域 | | | | | | | | | |
| 関係主体 (事業主体/ 補助主体) | | <ul style="list-style-type: none"> ・ 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 | H33 以降 |
| | | ————— | | | | | | | | | |
| | | 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 - 交通安全・マナー教育の実施 | | | | | | | | | | |
| 趣旨/概要 | 誰もが安心して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・啓発活動を進めていく。 | | | | | | | | | |
| 具体案 | <ul style="list-style-type: none"> ・地域社会への周知活動の実施 ・教育現場での指導・啓発の充実を図る。 ・地域や各種団体等への啓発活動の充実を図る。 | | | | | <ul style="list-style-type: none"> ・自転車に関する安全啓発の実施 ・啓発チラシの配布、HPでの周知を検討する。 ・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。 ・指導、取り締まり（点検、交通ルール・マナー、放置自転車）を徹底する。 ・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。 | | | | |
| | | | | | | | | | | |
| 対象地域 | 箕面市全域 | | | | | | | | | |
| 関係主体 (事業主体/ 補助主体) | <ul style="list-style-type: none"> ・ 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 | | | | |
| | H24 | H25 | H26 | H27 | H28 | H29 | H30 | H31 | H32 | H33以降 |
| | ————— | | | | | | | | | ————— |
| 継続的に実施 | | | | | | | | | | |

【参考】 自転車啓発チラシの例（大阪府警）



歩行者 自転車 事故多発!!

～大阪府内では自転車利用者が加害者となる事故が多発～

自転車利用者の **交通ルール無視** や **マナーの悪さ** から、歩行者等にケガを負わせる、または死亡させるなどの大きな事故が増加傾向にあります。自転車事故をおこすと、加害者として民事・刑事の二つの責任を問われます。

例えば…

～歩道を歩いていた歩行者に自転車が衝突～

〈事故の内容〉 (大阪府警平成19年7月10日) 加害者A君(15歳)が夕暮れ時に歩道を無灯火で自転車を運転中、交差点の信号が青灯であることに気がつかず、前方から歩いている被害者Bさん(62歳)に車前部で衝突し、Bさんが、正副動脈を断りました。Bさんは骨折、頭部を怪打(脳幹出血)し、数日後に亡くなりました。

～裁判の結果～

原告は、加害者A君とその保護者を相手取り、3,000万円の慰謝料と保護者の賠償責任を求め、訴訟を起こしました。裁判所は、保護者の監督責任は認められませんが、事故の発生については、A君の過失を認め、A君側は3,000万円を原告に支払うことになりました。

自転車事故にあわないため、おこさないために 交通ルールをしっかり守りましょう!

大阪府警察・(社)大阪府警備業協会

自転車安全利用 五則

めげせ！ 自転車マナーアップ！

を守ろう!



- ### 1 自転車は、車道が原則、歩道は例外



この標識のある歩道では自転車も通行することができます。



▲「自転車及び歩行者専用」の標識
- ### 2 車道は左側を通行



後方からくる車に注意！ 道路(車道)の左端を通行しましょう!
- ### 3 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行



自転車は歩道の車道よりをゆっくり走りましょう。
- ### 4 安全ルールを守る

 - 飲酒運転・二人乗り・並進の禁止
 - 夜間はライトを点灯
 - 交差点での信号遵守と一時停止・安全確認

- ### 5 子どもはヘルメットを着用

保護者は、

 - 13才未満の子どもが自転車を運転する場合
 - 6才未満の子どもを自転車に乗せさせる場合は、ヘルメットをかぶらせるように努めなければなりません。

自転車の安全利用に努めましょう!

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 - バリアフリー事業の推進 | | | | | | | | | | |
|-------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------------|
| 趣旨/概要 | 高齡化の進展等、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 ・高齡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。 | | | | | | | | | |
| 対象地域 | 箕面市全域 | | | | | | | | | |
| 関係主体 (事業主体/ 補助主体) | <ul style="list-style-type: none"> ・ 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 | | | | | | | | | |

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 | 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、ハイブリットバス等、次世代型バスの導入や環境に配慮した駅舎づくりを進める。 | | | | | | | | | |
| 具体案 | ハイブリットバスの導入 ・ 環境への配慮として、ハイブリットバスの導入を検討する。 | | | | | | | | | |
| | 環境配慮型の駅舎づくり ・ 太陽光発電、LED等の活用により、環境に配慮した駅舎を整備する。 | | | | | | | | | |
| 対象地域 | 箕面市全域 | | | | | | | | | |
| 関係主体 (事業主体/ 補助主体) | <ul style="list-style-type: none"> ・ 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 | | | | | | | | | |

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 | <p>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。</p> | | | | | | | | | |
| 具体案 | <p>MM（モビリティ・マネジメント）の実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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。 ・北大阪急行・バス路線網再編の周知徹底・利用啓発を図る。 ・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。 ・定期的なノーマイカーデーを推進する。 | | | | | | | | | |
| 対象地域 | 箕面市全域 | | | | | | | | | |
| 関係主体 (事業主体/ 補助主体) | <ul style="list-style-type: none"> ・ 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 |
| | <p>継続的に実施</p> | | | | | | | | | |

【参考】資料配布による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MMチラシを地域別に配布

● おもて面

桜ヶ丘地区発着の電車・バスお出かけ情報 （千里中央・箕面市内・大阪方面）

電車・バスの運賃

【バス利用】桜ヶ丘・桜ヶ丘西から
平塚まで 210円（小児110円）
新大阪まで（北大阪急行線へのりつき）
530円（小児270円）
なんばまで（北大阪急行線へのりつき）
600円（小児310円）

【バス利用】新桜井・半町から
萱野小学校前まで 210円（小児110円）

【電車利用】枚原駅・桜井駅から
梅田まで 240円（小児130円）
なんばまで（地下鉄御堂筋線へのりつき）
490円（小児250円）

公共施設巡回福祉バス（Mバス）

市内の公共施設への「行き」のみからの「お送り」に
随時ご利用いただけます。料金は無料です。*

| 施設名称 | 乗り場・停留所 | 連絡先 |
|--------------------|------------------------|----------------------------|
| 箕面市役所 | 01系統 箕面市役所前 | 代表 072-723-2121 |
| 箕面市立病院 | 02系統 枚原駅前 03系統 枚原駅前 | 代表 072-728-2921 |
| 箕面区民センター 急須センター | みのおらライブ館 | 代表 072-728-1981 |
| 長瀬児童遊園地 | 01系統 長瀬駅前 02系統 長瀬駅前 | 箕面地区協議会 代表 072-721-1302 |
| アークホームクラブ | 01系統 萱野小学校前 | 代表 072-728-1950 |
| SSOK | 01系統 新船場駅 | 代表 072-728-3331 |
| スライアーナ | 01系統 新船場駅 | 代表 072-724-3462 |
| 第一総合運動場 | 01系統 坂 | 代表 072-721-7979 |

凡 例

- 路線バス（阪急バス）
- 系統番号
- Mバス（公共施設巡回福祉バス）
- 鉄道（阪急電車）
- 鉄道（北大阪急行線）
- 停留所
- 主要施設
- 郵便局
- コミュニティセンター

● うら面

桜ヶ丘地区発着のバス時刻表

（阪急バス）桜ヶ丘西方面 行

| 平日 | 土曜 | 休日 |
|------------|------------|------------|
| 5:10 | 5:10 | 5:10 |
| 6:20 53 | 6:20 53 | 6:20 53 |
| 7:11 30 45 | 7:11 30 45 | 7:11 30 45 |
| 8:00 16 30 | 8:00 16 30 | 8:00 16 30 |
| 9:01 28 58 | 9:01 28 58 | 9:01 28 58 |
| 10:28 58 | 10:28 58 | 10:28 58 |
| 11:28 58 | 11:28 58 | 11:28 58 |
| 12:28 58 | 12:28 58 | 12:28 58 |
| 13:28 58 | 13:28 58 | 13:28 58 |
| 14:28 58 | 14:28 58 | 14:28 58 |
| 15:28 58 | 15:28 58 | 15:28 58 |
| 16:28 58 | 16:28 58 | 16:28 58 |
| 17:28 58 | 17:28 58 | 17:28 58 |
| 18:28 58 | 18:28 58 | 18:28 58 |
| 19:28 58 | 19:28 58 | 19:28 58 |
| 20:28 58 | 20:28 58 | 20:28 58 |
| 21:28 58 | 21:28 58 | 21:28 58 |
| 22:28 58 | 22:28 58 | 22:28 58 |

桜ヶ丘地区発着の電車時刻表

（阪急バス）桜ヶ丘西方面 行

| 平日 | 土曜 | 休日 |
|------------------------------------------------|------------------------------------------------|------------------------------------------------|
| 5:08 20 40 | 5:08 20 40 | 5:08 20 40 |
| 6:08 26 36 46 56 | 6:08 26 36 46 56 | 6:08 26 36 46 56 |
| 7:02 05 15 25 35 45 55 | 7:02 05 15 25 35 45 55 | 7:02 05 15 25 35 45 55 |
| 8:00 04 08 12 16 20 24 28 32 36 41 45 49 53 57 | 8:00 04 08 12 16 20 24 28 32 36 41 45 49 53 57 | 8:00 04 08 12 16 20 24 28 32 36 41 45 49 53 57 |
| 9:04 09 14 20 26 32 38 44 50 56 | 9:04 09 14 20 26 32 38 44 50 56 | 9:04 09 14 20 26 32 38 44 50 56 |
| 10:04 11 16 21 26 31 36 41 46 51 56 | 10:04 11 16 21 26 31 36 41 46 51 56 | 10:04 11 16 21 26 31 36 41 46 51 56 |
| 11:06 14 22 30 38 46 54 | 11:06 14 22 30 38 46 54 | 11:06 14 22 30 38 46 54 |
| 12:02 10 18 26 34 42 50 58 | 12:02 10 18 26 34 42 50 58 | 12:02 10 18 26 34 42 50 58 |
| 13:06 14 22 30 38 46 54 | 13:06 14 22 30 38 46 54 | 13:06 14 22 30 38 46 54 |
| 14:02 10 18 26 34 42 50 58 | 14:02 10 18 26 34 42 50 58 | 14:02 10 18 26 34 42 50 58 |
| 15:06 14 22 30 38 46 54 | 15:06 14 22 30 38 46 54 | 15:06 14 22 30 38 46 54 |
| 16:02 10 18 26 34 42 50 58 | 16:02 10 18 26 34 42 50 58 | 16:02 10 18 26 34 42 50 58 |
| 17:02 07 12 17 22 27 32 37 42 47 52 57 | 17:02 07 12 17 22 27 32 37 42 47 52 57 | 17:02 07 12 17 22 27 32 37 42 47 52 57 |
| 18:02 07 12 17 22 27 32 37 42 47 52 57 | 18:02 07 12 17 22 27 32 37 42 47 52 57 | 18:02 07 12 17 22 27 32 37 42 47 52 57 |
| 19:07 14 21 28 35 42 49 56 | 19:07 14 21 28 35 42 49 56 | 19:07 14 21 28 35 42 49 56 |
| 20:04 11 18 27 35 43 51 | 20:04 11 18 27 35 43 51 | 20:04 11 18 27 35 43 51 |
| 21:05 09 16 23 30 37 44 51 | 21:05 09 16 23 30 37 44 51 | 21:05 09 16 23 30 37 44 51 |
| 22:08 20 30 40 50 | 22:08 20 30 40 50 | 22:08 20 30 40 50 |
| 23:08 20 30 40 50 | 23:08 20 30 40 50 | 23:08 20 30 40 50 |
| 24:18 | 24:18 | 24:18 |

公共施設巡回福祉バス（Mバス）

みのおらライブ館 行

| 平日 | 休日 |
|-------------------|-------------------|
| 8:23 44 | 8:23 44 |
| 10:00 10 | 10:00 10 |
| 11:09 | 11:09 |
| 12:17 | 12:17 |
| 13:11 | 13:11 |
| 14:11 21 | 14:11 21 |
| 15:08 23 33 43 53 | 15:08 23 33 43 53 |
| 16:05 | 16:05 |
| 17:18 49 | 17:18 49 |

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 MMチラシ例（平成 20 年実施/桜ヶ丘地区の例）

- 98 -