

## ④ 戦略実施プログラムの検討

### 1. 基本的な考え方

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

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

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

### 2. 対象区域

対象区域については、箕面市全域とする。

### 3. 実施期間

戦略実施プログラムの実施期間については、平成 24 年度から平成 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）に基づき、施策展開を進める。

表 総合都市交通戦略の実施期間

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

## 4. 評価指標と目標設定

### 4.1 考え方

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

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

### 4.2 評価指標の設定

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

- 公共交通に関する評価指標

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

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

- 道路交通に関する評価指標

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

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

- まちの魅力に関する評価指標

箕面市の都市拠点における魅力向上の実現を評価するため、「都市拠点（かやの中央）への来訪者数」を評価指標とする。また、箕面市全域における魅力向上の実現を評価するため、「住みよさランキング（全国）」を評価指標とする。

なお、「都市拠点（かやの中央）への来訪者数」については、地元商業者からのデータ提供や鉄道利用者数に基づき、評価する。また、「住みよさランキング（全国）」については、民間機関の調査結果に基づき、評価する。

- 安全・安心に関する評価指標

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

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

#### 4.3 目標値の設定

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

表 戦略実施プログラムの評価指標

項目	評価指標		現状 (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・バス）	(人/日)	67,245 (H22)	69,000	116,800
	バス路線網の市民満足度	(%)	19.2	25.0	50.0
道路交通	道路交通の円滑化 (拠点への平均移動時間)	(分)	14 (H22)	11	9
	歩行者・自転車利用者の割合	(%)	19 (H20)	21.0	22.8
	自家用車の利用率	(%)	28 (H19)	26.6	22.4
まちの魅力	都市拠点（かやの中央）の来訪者数	(万人/年)	980 (H22)	1,000	1,700
	住みよさランキング（全国）	(位)	58	30	15
安心・安全	交通事故件数	(件/年)	792	640	570
	ノンステップバス導入率	(%)	24.4 (H22)	47.0	70.0

## 5. 施策のパッケージ化

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

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

基本方針（基本戦略）	都市交通のあり方		施策パッケージへの展開
① 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	安心で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、 <u>リーディングプログラム</u> として北大阪急行線の延伸を進める。
	(b)	バス路線網の再編	リーディングプログラムである鉄道延伸の効果を面的に波及させるため、端末交通手段であるバス路線網の整備を進める。
	(c)	公共交通利用環境の整備（バス・タクシー）	鉄道及びバス路線網の整備と併せて、誰もが公共交通機関の利便性を高めるため、誰もが利用可能なバス及びタクシーの環境整備を進める。
	(d)	公共交通のシームレス化	公共交通の利便性向上に併せて、交通手段間の有機的な連携の促進を図るため、運賃、情報、移動の観点からシームレス化を推進する。
② 多様な交通基盤としての道路の使い方の見直し	(a)	道路整備・改良（都市計画道路・交差点）	公共交通を軸とした魅力あるまちづくりを進めるため、鉄道新駅へのアクセス性の向上を目的とした新駅周辺の道路整備及び交差点改良を推進する。
	(b)	道路空間の再配分（バスレーン・自転車走行空間）	アクセス交通の集中が見込まれる新駅周辺について、円滑な交通処理を実施するため、道路整備や交差点改良と併せて、バスレーンや自転車走行空間の整備を進める。
③ 新たな魅力拠点となる駅周辺まちづくり	(a)	交通結節点の整備（駅前広場、駐車・駐輪）	都市拠点である新箕面駅（仮称）において、交通機関相互の有機的な連携による移動円滑化を達成するため、バス・タクシー乗換機能や駐車・駐輪機能を適切に配置した交通結節点を整備する。
	(b)	周辺まちづくりとの連携	鉄道延伸と併せて、都市の顔である魅力あるまちを形成するため、密接な連携の下、新駅周辺のまちづくりを進める。
④ 安全・安心でみんなが使う交通まちづくり	(a)	防災まちづくり	市民の安全・安心を守るため、都市拠点周辺の避難代替路及び避難拠点の整備を進める。
	(b)	交通安全・マナー教育の実施	誰もが安心して快適に移動できる社会を形成するため、市民の交通安全意識を高める周知活動や啓発活動を推進する。
	(c)	バリアフリー化	高齢化の進展等、交通弱者の増加に対応した移動手段、情報提供手段の面的整備を進める。
	(d)	公共交通の利用促進（モビリティ・マネジメントの実施、環境への配慮）	公共交通の利用促進を進めるため、ハイブリット車両の導入や環境配慮型の駅づくりを進める。また、自動車からの転換を促進する啓発活動を推進する。

表 基本方針（基本戦略）と戦略施策の関係性

基本方針（基本戦略）	戦略施策
I 質の高い生活を支える 公共交通サービスの充実	1-① 鉄道延伸
	1-② バス路線網の再編
	1-③ バス利用環境の整備
	1-④ タクシー利用における環境整備
	1-⑤ 公共交通のシームレス化
II 多様な交通基盤としての 道路の使い方の見直し	2-① 道路整備
	2-② 交差点の改良
	2-③ 幅員構成再配分
	2-④ 自転車走行空間の分離・誘導
III 新たな魅力拠点となる 駅周辺まちづくり	3-① 交通結節点の整備
	3-② 駐車・駐輪施設の確保・整備
	3-③ 周辺まちづくりとの連携
IV 安全・安心で みんなが使う 交通まちづくり	4-① 防災まちづくり
	4-② 交通安全・マナー教育の実施
	4-③ バリアフリー事業の推進
	4-④ 環境にやさしい交通ツールの導入
	4-⑤ 公共交通の利用促進

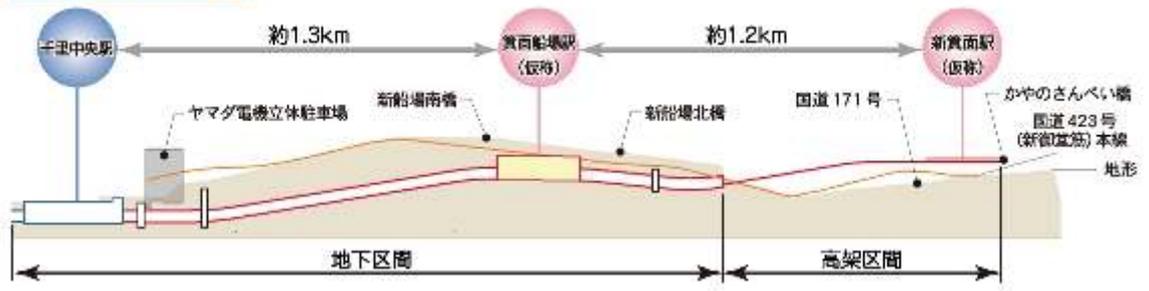
## 6. 実施プログラム

### 基本戦略 1 質の高い生活を支える公共交通サービスの充実

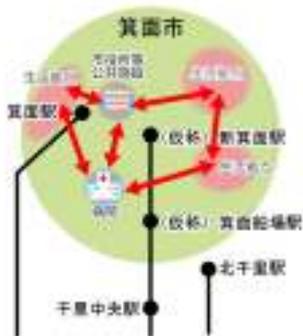
戦略施策 1-① 鉄道延伸										
趣旨/概要	<p>人口の減少や高齢化社会を迎える中で、自家用車の運転を控える市民が増えることや環境負荷、交通渋滞に対応するためには、鉄道を中心とした公共交通の充実がますます重要となる。</p> <p>北大阪急行延伸は、国土軸と直結した大阪の玄関口にふさわしい交通軸として、人流と物流のすみ分けによる公共交通への適性分担、交通結節点の機能強化を図るとともに、大阪都心部や新幹線・空港へのアクセス強化を図るものである。</p> <p>また、新駅整備により、千里中央地区から連なる都市拠点の形成促進に寄与するなど、北大阪地域の活性化を相乗的に高めるものである。</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>									
対象地域	箕面市中部地域									
関係者	箕面市、大阪府、鉄道事業者、道路管理者									
工程	戦略実施プログラム									総合交通計画(長期)
	前期					後期				
	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33以降
	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
	設計 ・手続き		工事			開業				



延伸部分の断面図





	<p><b>地域に密着したローカル型バス路線の再編・強化</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・各地域内のきめ細かい居住地と公共施設・医療施設・生活拠点を結ぶバス路線の再編・強化を図る。</li> <li>※ コミュニティバス（オレンジゆずるバス）の再編・強化</li> </ul>										
対象地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 箕面市全域</li> <li>・ 近隣市町</li> </ul>										
関係者	箕面市、近隣市町、大阪府、バス事業者										
工程	戦略実施プログラム									総合交通計画(長期)	
	前期					後期					H33 以降
	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32		
	<div style="text-align: center;"> <span style="border-bottom: 2px solid black; width: 100%; display: inline-block;"></span> </div>					<div style="text-align: center;"> <span style="border-bottom: 2px solid black; width: 100%; display: inline-block;"></span> </div>				<div style="text-align: center;"> <span style="border-bottom: 2px solid black; width: 100%; display: inline-block;"></span> </div>	
検討					再編・整備 社会実験				H33 本格運用		

基本戦略 1 質の高い生活を支える公共交通サービスの充実

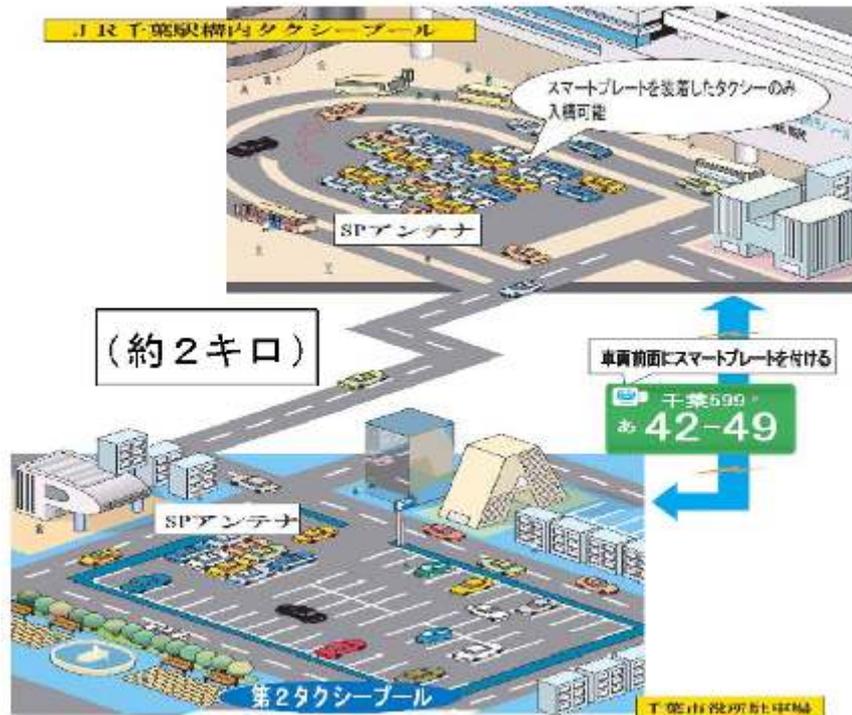
戦略施策 1-③ バス利用環境の整備

<p>趣旨/概要</p>	<p>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。</p>
<p>具体案</p>	<p><b>定期券売り場の設置</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者の多いと想定される(仮称)新箕面駅等での定期券売り場の設置を検討する。</li> </ul>
	<p><b>バス停環境の整備</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・上屋・ベンチ整備、バス停乗り場付近の波打ち舗装などの改良については、道路幅員や沿道協力者の状況により整備を進める。</li> <li>・運行情報の提供（バスロケーションシステム）等の拡充を図る。</li> </ul>
	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="497 1028 858 1299">  <p>出典：箕面市地域公共交通活性化協議会</p> <p><b>図 バス停の整備イメージ</b> (箕面市役所バス停)</p> </div> <div data-bbox="956 927 1378 1370">  <p>出典：箕面オレンジゆずるバスのブログ</p> <p><b>図 運行情報の提供の整備イメージ</b> (箕面市役所)</p> </div> </div> <div data-bbox="555 1565 1090 1890">  <p>出典：箕面市 HP</p> <p><b>図 運行情報の提供の整備イメージ</b> (パソコン、携帯)</p> </div>

対象地域	箕面市全域									
関係者	箕面市、バス事業者、道路管理者、沿道協力者									
工程	戦略実施プログラム								総合交通計画(長期)	
	前期					後期				
	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33以降
	各具体案の進捗に応じて 検討、導入・整備					↑定期券売り場の設置				

基本戦略 1 質の高い生活を支える公共交通サービスの充実

戦略施策 1-④ 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><b>一般タクシー環境の整備</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・(仮称)新箕面駅でのタクシーバースを設置する。また、タクシーの待機所については、駅前広場空間の有効活用をする上でショットガン方式の導入も検討する。</li> </ul> <p>※ショットガン方式</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><b>福祉タクシー等による移動支援の充実</b></p> <p>箕面市では、福祉予約バス（ワゴン車）を運行して、鉄道・バス等、定時定路線型の公共交通機関の利用困難者に移動支援サービスを実施しているが、サービスの利用状況及び利用ニーズ等を踏まえ、民間等による福祉タクシー、福祉有償運送との役割分担・連携による総合的な移動支援の充実を図る等、福祉交通のあり方について福祉施策全般の中で検討を進める。</p> <p>また、福祉タクシーやユニバーサルデザイン（UD）タクシー*等も含めた移動支援（福祉交通）の充実を図る。</p> <p>※ UDタクシーとは、 健常者はもちろんのこと、高齢者や妊産婦、子供連れ、そして車椅子の方（車椅子のまま乗車することを想定）など誰もが利用できるユニバーサルデザイン構造をもったタクシーのこと</p>									
対象地域	箕面市全域									
関係者	箕面市、タクシー事業者、福祉有償運送事業者									
工程	戦略実施プログラム									総合交通計画(長期)
	前期					後期				
	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33 以降
	検討					↑タクシーバースの整備				



出典：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（身体障害者手帳の保有者等）
サービス内容	自宅から医療機関・公共施設等へ送迎
移 動 距 離	10 k m以内
利 用 回 数	6 回/月
利 用 方 法	登録制
利 用 料 金	無料

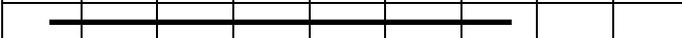
基本戦略 1 質の高い生活を支える公共交通サービスの充実

戦略施策 1-⑤ 公共交通のシームレス化										
趣旨/概要	公共交通の利便性向上を図るには、多様な交通手段の整備に合わせて、交通手段間の有機的な連携の促進が重要となる。乗換抵抗の低減による公共交通の利便性の向上を図るため、交通のシームレス化（運賃、移動、情報）を推進する。特に、運賃のシームレス化は公共交通の利用促進を図る上で、乗換抵抗を低減する大きな要素となるが、財源の確保等も考慮する必要がある。									
具体案	<b>運賃のシームレス化</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道の相互直通運行における割引運賃の導入を検討する。</li> <li>・鉄道・バス間の乗継割引の導入を検討する。</li> <li>・バス間の乗継割引の導入を検討する。</li> <li>・ゾーン定期券の導入の導入を検討する。</li> </ul>									
	<b>移動のシームレス化</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新駅の駅舎のバリアフリー化を図る。</li> <li>・新駅とバスバースとの移動のバリアフリー化を図る。</li> <li>・既存の駐輪場の利便性の向上を図る（ラックの改善、自動精算の導入）。</li> </ul>									
	<b>情報のシームレス化</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・運行情報の提供（バスロケーションシステム）によるリアルタイムの情報提供を全市的に拡充を図る。</li> </ul>									
対象地域	箕面市全域									
関係者	箕面市、大阪府、交通事業者									
工程	戦略実施プログラム									総合交通計画(長期)
	前期					後期				
	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33以降
	各具体案の進捗に応じて検討、導入・整備									

基本戦略2 多様な交通基盤としての道路の使い方の見直し

戦略施策2-①道路整備										
趣旨/概要		<p>公共交通を軸とした魅力あるまちづくりを進めるためには、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交通処理の円滑化が重要となる。</p> <p>そのため、将来交通量の推計に基づき、整備が必要な都市計画道路を整備する。</p> <p>また、鉄道延伸等に伴う交通流の変化やバス路線網の再編に応じた道路ネットワークの充実に向けた検討を進める。</p>								
具体案		<p><b>新駅へのアクセス</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・都市計画道路 萱野東西線を整備する。</li> <li>・都市計画道路 芝如意谷線を整備する。</li> </ul>								
		<p><b>道路ネットワークの充実</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通流の変化やバス路線網等に応じた道路ネットワーク（改良、改築、新設等）を検討する。</li> </ul>								
		 <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）								
関係者		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				H33以降
		H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	
	■				■					
共通		萱野東西線の整備 (国道423号より東側)				萱野東西線(国道423号より西側) と芝如意谷線の整備				

基本戦略2 多様な交通基盤としての道路の使い方の見直し

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

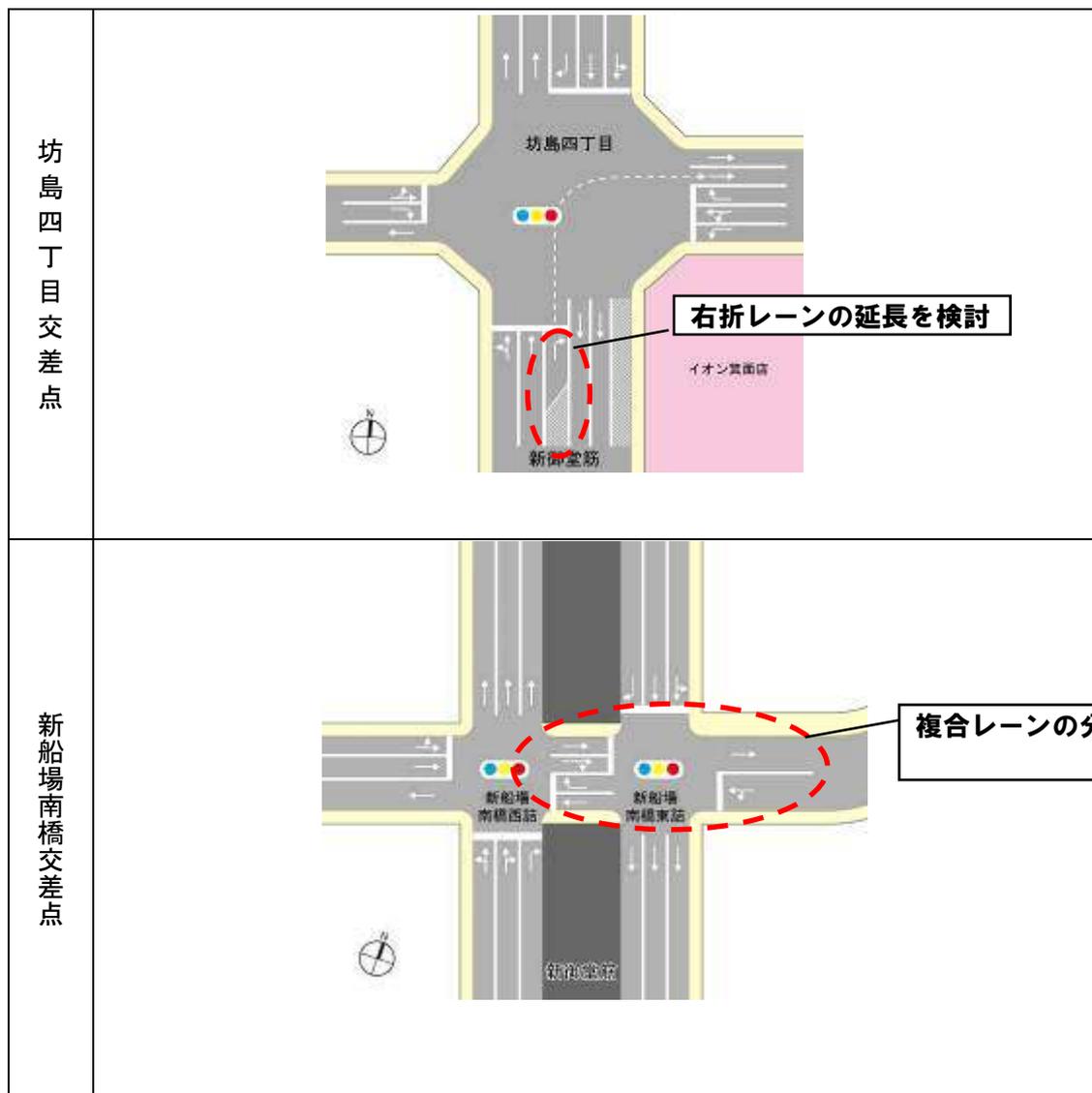


図 交差点の改良イメージ

基本戦略2 多様な交通基盤としての道路の使い方の見直し

戦略施策2-③ 幅員構成再配分										
趣旨/概要		<p>公共交通を軸としたまちづくりを進めるには、交通結節点の周辺道路の交通量が増加することから、バス交通の定時性を確保する必要があり、新たな道路整備に加え、道路空間の有効な活用による公共交通の移動円滑化が重要となる。そのため、交通結節点周辺において、道路空間の見直しによるバス専用レーンの設置を検討し、公共交通の利便性向上を図る。</p> <p>また、交通結節点周辺は歩行者の増加だけでなく、自転車の増加も見込まれることから、歩行者の安全を確保するため、自転車走行空間の分離を検討する。</p>								
具体案		<p><b>バス専用レーンの導入</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国道423号、萱野東西線（国道423号より東側）、萱野1号線におけるバス専用レーンの導入を検討する。</li> </ul> <p><b>自転車走行空間の整備</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ バス専用レーンの導入区間について、歩行者と自転車の分離を図るため、自転車走行空間を整備する。ただし、交通結節点及び一団の商業施設に面する歩道については、歩行者優先エリアとすることを検討する。</li> </ul>								
対象地域		(仮称)新箕面駅（かやの中央）								
関係者		箕面市、大阪府、道路管理者、交通管理者								
工程		戦略実施プログラム								総合交通計画（長期）
		前期				後期				
		H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32
	共通	新規道路整備とあわせて、検討								



図 (仮称) 新箕面駅周辺の整備イメージ

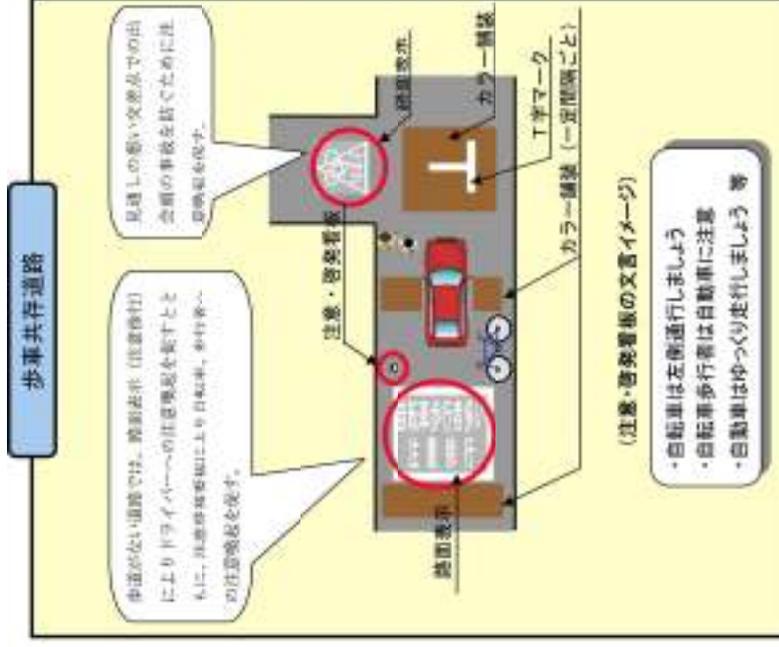
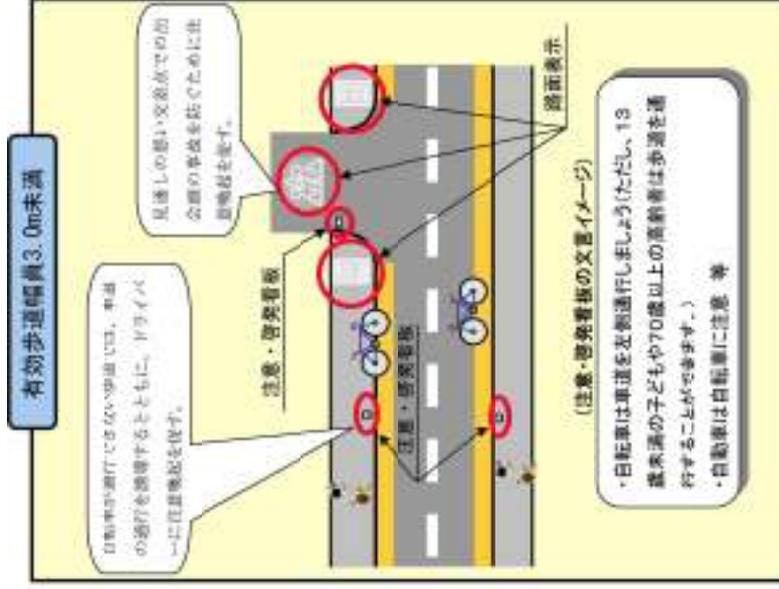
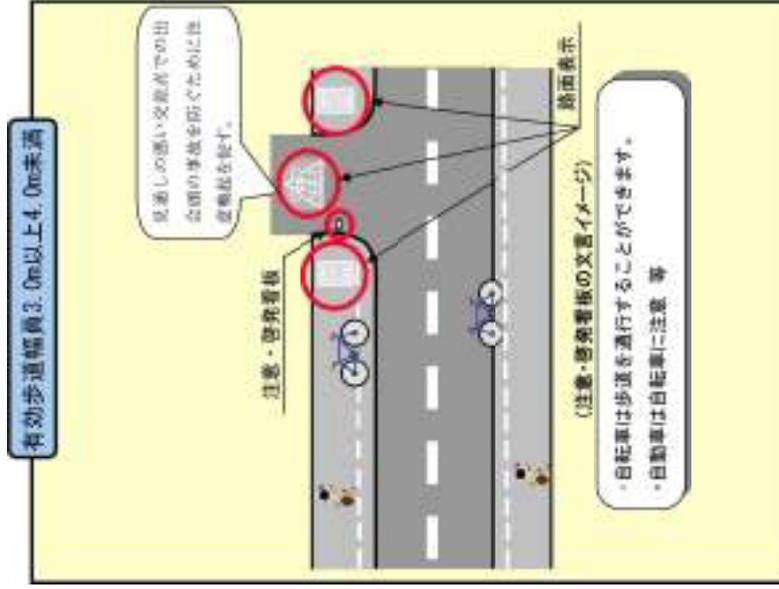
基本戦略2 多様な交通基盤としての道路の使い方の見直し

戦略施策2-④ 自転車走行空間の分離・誘導										
趣旨/概要		<p>近年の自転車と歩行者との交通事故は顕在化している。</p> <p>自転車は、本来車両であるため、歩行空間と分離することが望ましいが、自動車交通量の多い道路では自転車が車道を通行することによる交通事故も危惧されている。そのため、道路幅員や交通量等に応じて、自転車と歩行者、自動車との分離、誘導を図る必要があるため、自転車走行空間の整備や自転車の適切な誘導策を検討する。また、自転車利用者への安全啓発の実施も合わせて行う。</p>								
具体案		<p><b>自転車と歩行者、自動車との分離誘導</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自転車走行空間のネットワーク化を図る。</li> <li>・ 道路幅員に応じた分離・誘導策を検討する。</li> </ul> <p><b>(分離誘導策の例)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 新設道路では自転車道（レーン）の整備を検討する。</li> <li>・ 歩道（自転車通行可）の幅員が4 m以上あれば、自転車道と歩道に分離を検討する。</li> <li>・ 歩道が3 m未満であれば、自動車交通量が多い路線以外は、自転車は車道通行とし、自転車レーンの設置を検討する。</li> <li>・ 歩道（自転車通行可）の幅員が3～4 mであれば、自転車の通行部分の明示を検討する。</li> <li>・ 歩者共存道路（歩道がない道路）では、自転車のルール、マナーの看板設置や、自転車への注意喚起を促す舗装等を検討する。</li> </ul> <p><b>自転車に関する安全啓発</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 啓発チラシの配布、HPでの周知を推進する。</li> <li>・ 乗り方教室（幼稚園）、講習会（教育機関・自治会・老人クラブ）を実施する。</li> <li>・ 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。</li> <li>・ 自動車運転者への啓発（迷惑駐車防止、チラシの配布）を推進する。</li> </ul>								
対象地域		箕面市全域								
関係者		箕面市、道路管理者、交通管理者								
工程		戦略実施プログラム								総合交通計画(長期)
		前期				後期				
	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33以降
共通	継続的に展開									

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

※ 3m未満の自転車歩行者通行可道路は、今後状況と合わせて、検討を進める。

図 設計条件の整理



資料：箕面市自転車のみちネットワーク化計画（H21）を加筆修正

## 参考 自転車走行空間の整備イメージ

基本戦略3 新たな魅力拠点となる駅周辺まちづくり

戦略施策3-① 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ことから、新箕面駅（仮称）において、都市拠点・都市の顔として、箕面ブランドを支える駅づくりを進める必要がある。</p> <p>そのため、交通機関相互の有機的な連携による移動円滑化の促進することが重要となることから、アクセス交通の優先性を考慮したターミナル機能（交通結節機能）の充実を図る。</p> <p>さらに、交流機能、景観機能、防災機能など多様な機能を導入した交通結節点の整備を進める。</p> <p>一方で、箕面船場駅（仮称）については、乗降客数が比較的に少ないことや、バス路線網の再編においても起終点になる路線がないことから、千里中央駅、新箕面駅（仮称）の2.5km区間内にある中間に交通結節点として、ターミナル機能を整備する必要性は低く、道路の路側帯を利用したバス停整備を含め、既存のスペースを有効に利用することで、一定のアクセス性を担保するものとする。</p>									
具体案		<p><b>駅前広場の整備</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通のバスバース、タクシーバースを整備する。</li> <li>・キスアンドライドは駅前広場ではなく、道路の停車帯での対応や民間駐車場の活用などを検討する。ただし、福祉車両や送迎バス等は駅前広場内にバースの整備を検討する。</li> <li>・市民広場等、交流機能などの多様な機能を確保するため、駅前広場空間の拡大や、さらなる魅力づくりとして立体利用によるPPPの導入を検討する。</li> </ul>									
対象地域		(仮称)新箕面駅周辺									
関係者		箕面市、民間事業者									
工程		戦略実施プログラム								総合交通計画(長期)	
		前期				後期					
		H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33以降
		↑ 事業の完了									



図 駅前空間の機能配置イメージ



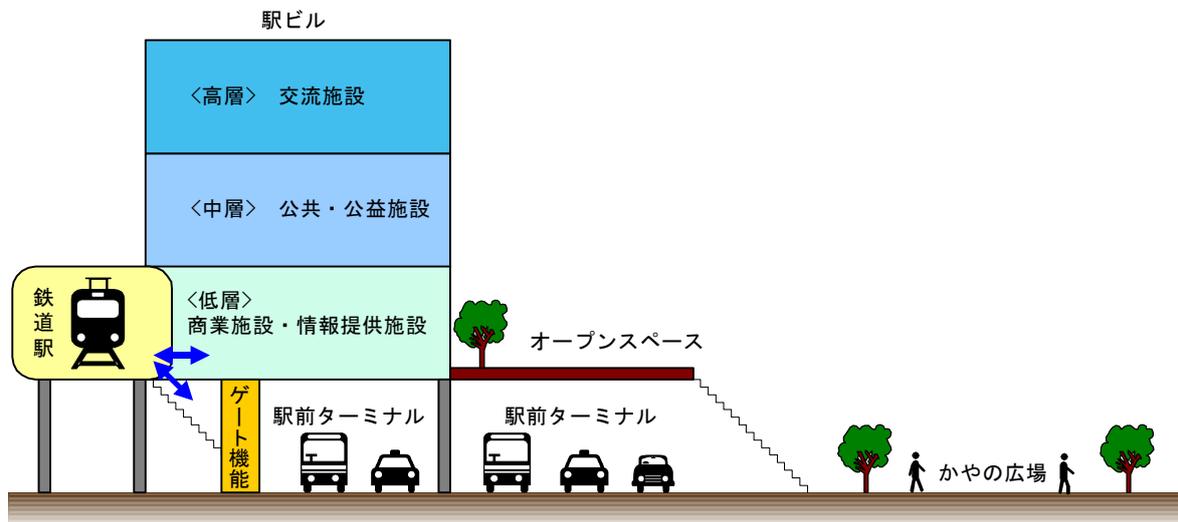
### 【参考】 立体利用案

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

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

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

#### <立体利用の整備イメージ>



基本戦略3 新たな魅力拠点となる駅周辺まちづくり

戦略施策3-② 駐車・駐輪施設の確保・整備	
趣旨/概要	<p>駅周辺には、多様な交通手段によって多くの来訪者が見込まれることから、交通機関相互の有機的な連携による移動円滑化を促進するため、アクセスの優先性を考慮しつつ、乗換機能を充実する必要がある。そのため、駐輪場は、鉄道利用者の端末交通分担を考慮して整備する必要があるが、公的な整備に際しては、商業施設等との連携や自転車シェアリング等も考慮する必要がある。一方、パークアンドライド駐車場は、公共交通の維持発展のために、他府県等からの広域のみとして、既存ストックを活用して確保する必要がある。また、都市拠点としての駐車場も商業施設等の既存駐車場に対応可能であり、公的駐車場は整備する必要性は非常に低い。</p> <p>そのため、広域限定のパークアンドライド駐車場の確保や駐輪場の整備を図る。また、快適な駅周辺環境を守るためには、迷惑駐車や放置自転車の防止を図ることが重要となる。</p>
具体案	<p><b>駐車施設の確保</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・パークアンドライド用の駐車場は、フィーダーバスとの競合を避けるため、他府県等広域からの利用に絞り込み、商業施設の既存駐車場を活用することにより、確保することを検討する。</li> </ul>
	<p><b>駐輪場の整備</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・駐輪場は、商業施設の既存駐輪施設との連携による確保や自転車シェアリングを考慮して整備する。</li> <li>・(仮称)新箕面駅の駐輪場は、高架下や駅前広場の地下等での整備を検討する。</li> <li>・(仮称)箕面船場駅の駐輪場は、地下駅空間の活用等での整備を検討する。また、検討されている再整備との連携のより確保も検討する。</li> </ul>
	<p><b>自転車シェアリングの導入</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・(仮称)新箕面駅、(仮称)箕面船場駅を拠点とした自転車シェアリングシステムの導入を検討する。</li> </ul>
	<p><b>放置自転車対策</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・放置自転車禁止区域を設定（駅周辺を中心）する。</li> </ul>
対象地域	(仮称)新箕面駅周辺
関係者	箕面市、民間事業者

工程	戦略実施プログラム									総合交通計画(長期)
	前期					後期				
	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33以降
	-----					-----				
	検討・準備					↑ 本格的な開始				

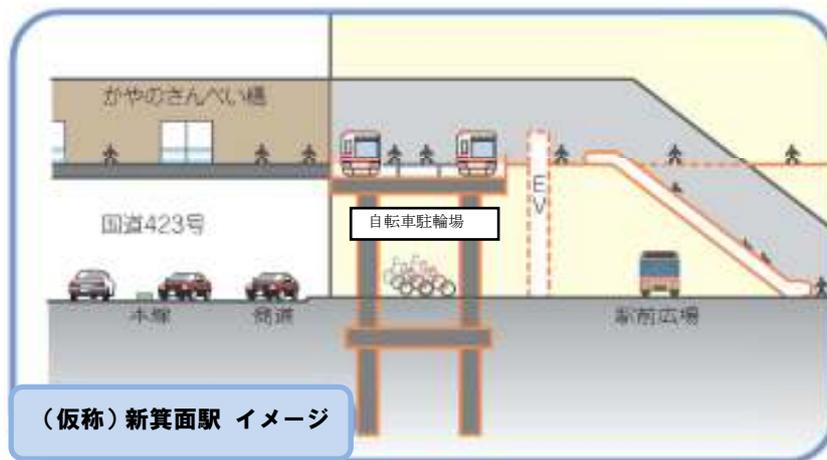


図 自転車駐輪場の整備イメージ

【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



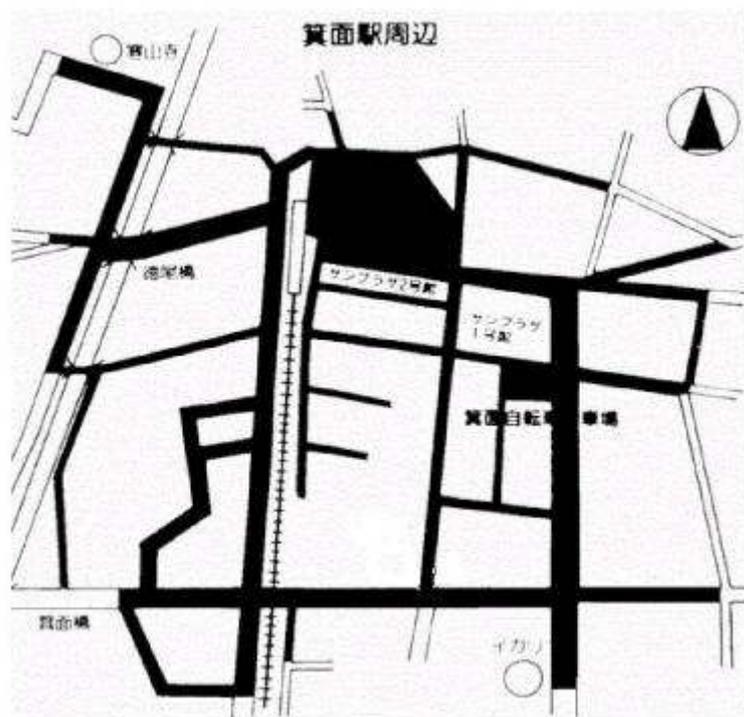
出典：阪急電鉄HP

【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3-③ 周辺まちづくりとの連携										
趣旨/概要	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。									
具体案	<b>かやの中央周辺のまちづくり</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駐車場・駐輪場のストック活用や駐車場における電気自動車（EV）スタンドの設置など、商業者等との連携を図り進める。</li> <li>・ サインデザイン等の統一について、商業者等との連携を図り進める。</li> <li>・ 民地との一体利用について、商業者等との連携を図り進める。</li> </ul>									
	<b>箕面船場のまちづくり</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駐車場のストック活用や駐輪場の整備など、商業者等との連携を図り進める。</li> <li>・ サインデザイン等の統一について、商業者等との連携を図り進める。</li> <li>・ 民地との一体利用については、商業者等との連携を図り進める。</li> </ul>									
対象地域	(仮称)新箕面駅（かやの中央）・(仮称)箕面船場駅周辺									
関係者	箕面市、大阪府、商業者等									
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
段階的な整備の実施										

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4-① 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、避難路の代替ルート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><b>広域避難地（かやの中央地区）の指定</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・都市計画道路の整備により、通行不可となる広域緊急交通路に替わる市民移動経路を確保する。</li> <li>・駅前広場に防災機能を確保する。</li> <li>・商業施設と防災協定を締結し、協力体制を構築する。</li> </ul>								
		<p style="text-align: center;">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								
関係者		箕面市、大阪府								
工程		戦略実施プログラム								総合交通計画(長期)
		前期				後期				
		H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32
<p style="text-align: center;">継続的な事業実施</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4-② 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"> <li>・地域社会への周知活動の実施                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・教育現場での指導・啓発の充実を図る。</li> <li>・地域や各種団体等への啓発活動の充実を図る。</li> </ul> </li> </ul>									
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車に関する安全啓発の実施                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・啓発チラシの配布、HPでの周知を検討する。</li> <li>・乗り方教室（幼稚園）、講習会（教育機関・自治会・老人クラブ）を実施する。</li> <li>・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。</li> <li>・自動車運転者への啓発（迷惑駐車防止、チラシの配布）を推進する。</li> </ul> </li> </ul>									
対象地域	箕面市全域									
関係者	箕面市、地元教育機関、道路管理者、市民（NPO組織含む）									
工程	戦略実施プログラム									総合交通計画(長期)
	前期					後期				
	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33以降
	継続的に実施									



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4-③ バリアフリー事業の推進										
趣旨/概要	高齢化の進展等、交通弱者の増加に対応するためには、誰も気軽に移動できる交通施設の面的整備が重要である。そのため、ハード・ソフト両面からのバリアフリー化を推進する。									
具体案	<b>ノンステップバスの導入</b> ・高齢者等の利用率の高い路線に優先的に導入し、全路線に拡充する。									
	<b>車椅子利用者への情報提供システムの導入</b> ・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。									
	<b>バス停での音声・点字案内板の設置</b> ・交通結節点のバス停に設置する。									
対象地域	箕面市全域									
関係者	箕面市、交通事業者									
工程	戦略実施プログラム									総合交通計画(長期)
	前期					後期				
	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33以降
	各具体案の進捗に応じて検討、導入・整備									

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4-④ 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、ハイブリッドバス・タクシー等、環境に配慮した車両の導入や環境に配慮した駅舎づくりを進める。									
具体案	<b>ハイブリッドバス・タクシー等の導入</b> ・環境への配慮として、ハイブリッドバス・タクシー等の導入を検討する。									
	<b>環境配慮型の駅舎づくり</b> ・環境への配慮として、太陽光発電、LED等の活用を検討する。									
対象地域	箕面市全域									
関係者	箕面市、交通事業者									
工程	戦略実施プログラム									総合交通計画(長期)
	前期					後期				
	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33以降
	各具体案の進捗に応じて検討、導入・整備									

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4-⑤ 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><b>MM（モビリティ・マネジメント）の実施</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新たな居住者へのMM（公共交通に関する周知・広報活動）を実施する。</li> <li>・教育現場における「交通・環境学習プログラム」（大阪府）の活用を検討する。</li> <li>・北大阪急行・バス路線網再編の周知徹底・利用啓発を図る。</li> <li>・自治会単位の勉強会の実施等、市民主体やNPOによるMM活動を推進する。</li> <li>・定期的なノーマイカーデーを推進する。</li> </ul>									
対象地域	箕面市全域									
関係者	箕面市、交通事業者、市民（NPO組織等含む）									
工程	戦略実施プログラム								総合交通計画（長期）	
	前期				後期					
	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33以降
										
継続的に実施										

