

箕面市地域公共交通網形成計画の 作成について

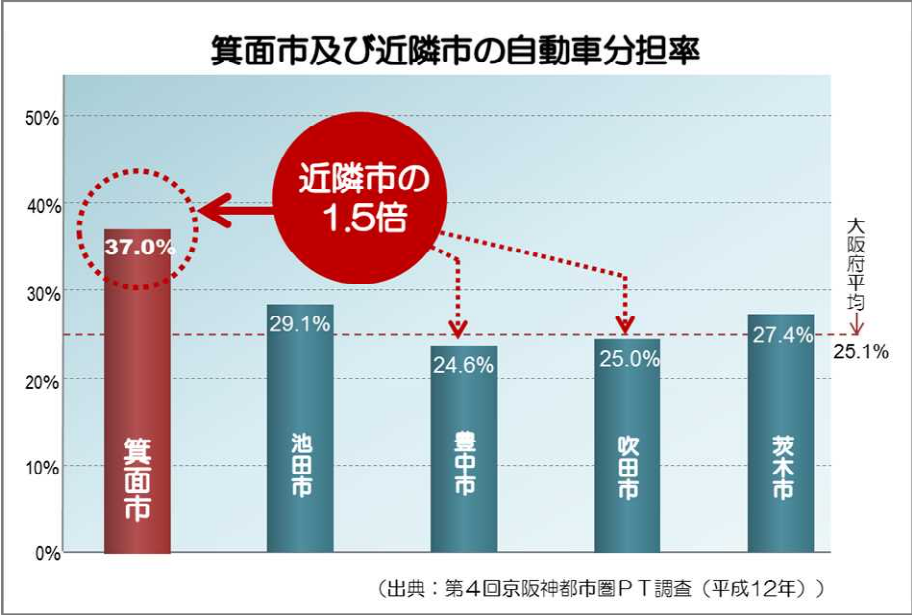
箕 面 市
箕面市地域公共交通活性化協議会

箕面市の交通課題① 自動車依存率

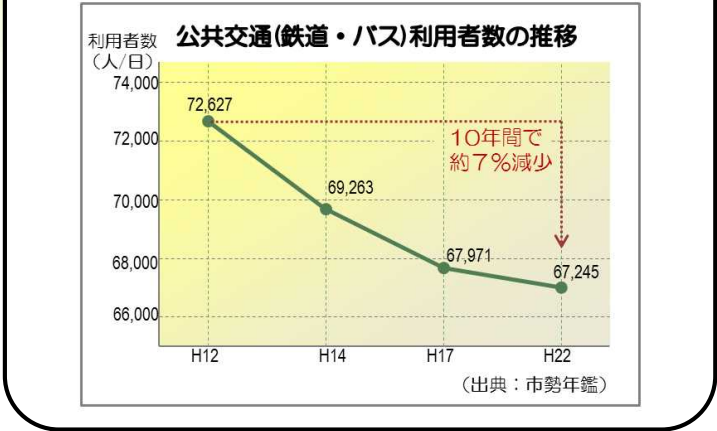
箕面市における自動車分担率（出かけるときに自家用車を使う割合）は、大阪府平均や近隣市に比べて1.5倍と高くなっており、市内の地域別で見ると鉄道のない地域で明らかに高い状況です。

また、公共交通の利用者数も減っており、今後、公共交通のサービスレベルが下がることも危惧されます。

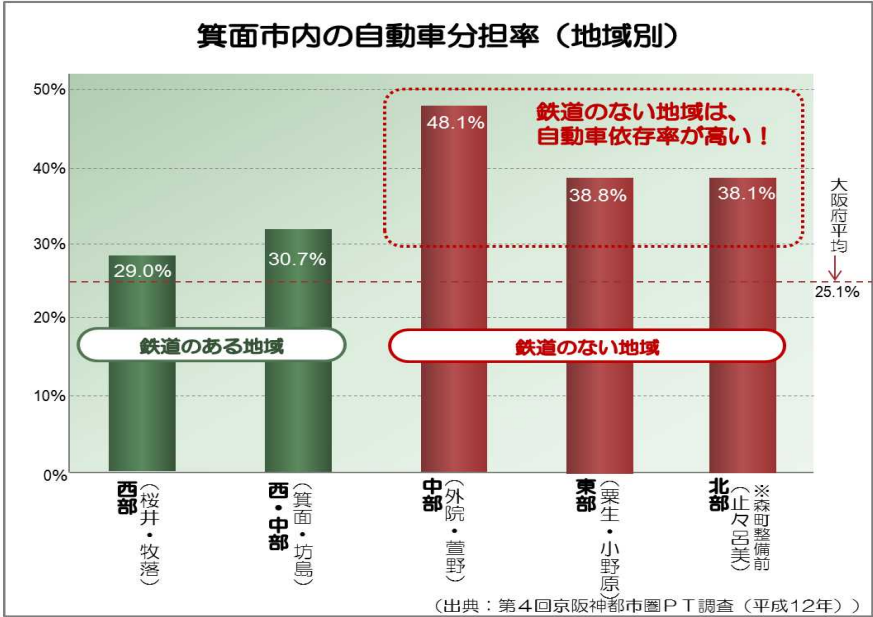
（１）箕面市の自動車分担率と近隣市の比較



公共交通利用者数の推移



（２）箕面市内の地域別自動車分担率

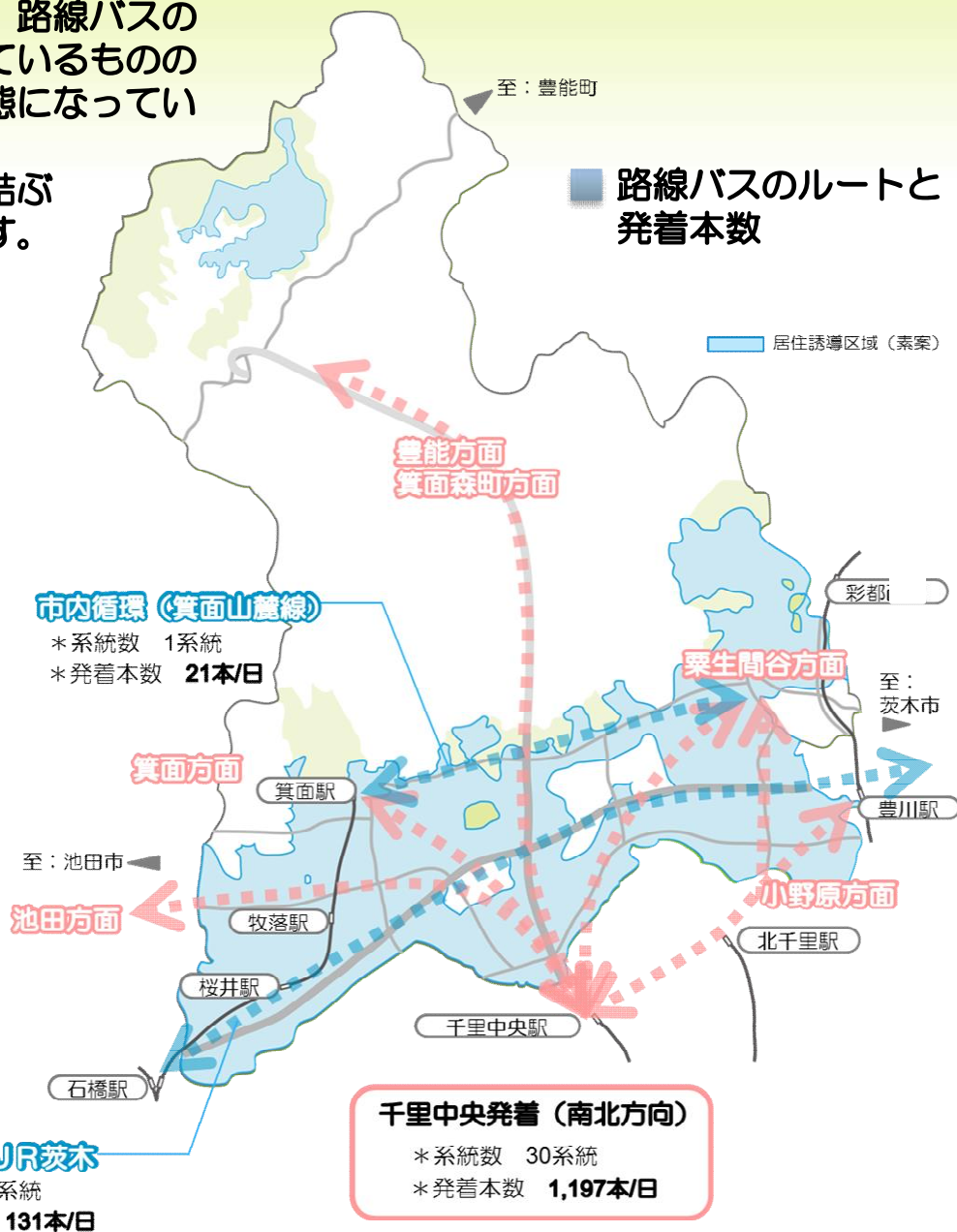
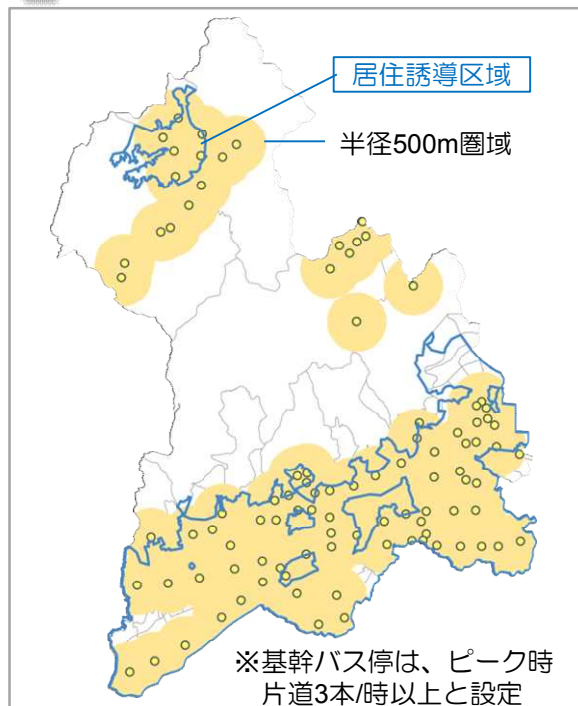


箕面市の交通課題② 路線バスのルート

バス停は市街地のほぼ全域をカバーしていますが、路線バスのルートと発着本数を精査すると、南北方向は充実しているものの東西方向が弱く、市内の東西移動が非常に不便な状態になっています。

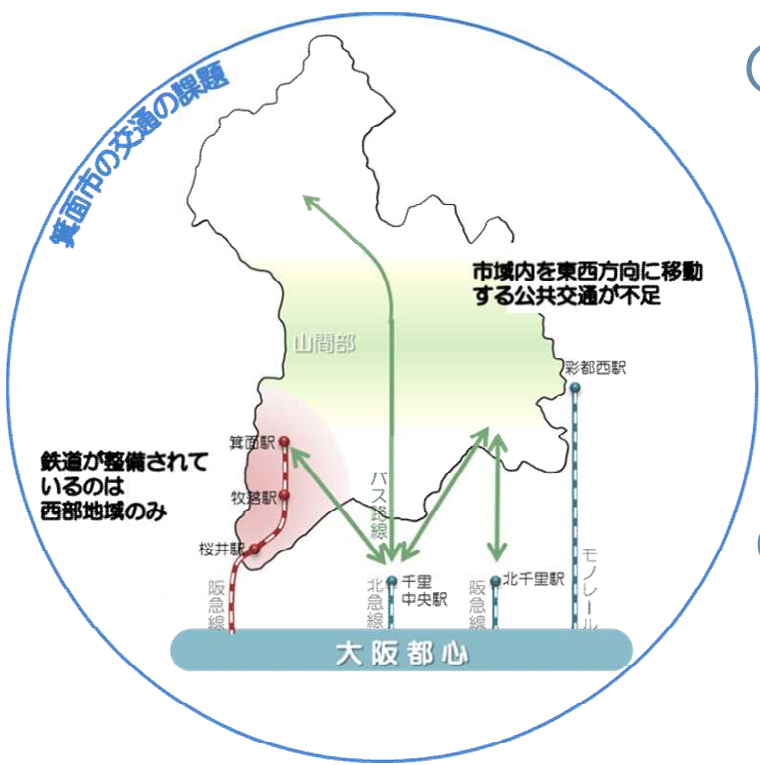
これは、バス路線が「駅と駅」「駅と住宅街」を結ぶ
“鉄道駅フィーダー型”であることに起因しています。

■ バス停の分布状況



課題解決に向けたこれまでの取り組み

箕面市では、大きな2つの交通課題の解決に向けて、短期的な課題解決としてコミュニティバスによる市内移動の充実、抜本的な課題解決として北大阪急行線の延伸をめざして取り組んできました。
取り組みにあたっては、2つの交通計画を策定して計画的に進めています。



(1) まずは短期的な課題の解決をめざす

箕面市地域公共交通総合連携計画

(H22.3策定)

コミュニティバスの導入により市内交通を充実し、公共交通の利用促進に取り組んでいます

(2) 箕面市の都市基盤に残された“最後の課題”の解決をめざす

箕面市総合都市交通戦略

(H24.3策定)

北大阪急行線の延伸により、鉄道の利用者増だけでなく、新駅を中心としたバス路線の再編を図り、市の交通課題の抜本的な解消めざして取り組んでいます

短期的な課題解決をめざす【地域公共交通連携計画の概要】

「箕面市地域公共交通連携計画」では、コミュニティバスによる市内交通の充実をめざして、4つの重点施策を掲げています。

重点施策1 新たなバス交通の整備

Mバスに代わって、新たに市内を循環するバスを実証運行させ、路線バスとの連携や役割分担を行う。

実証運行の期間は3ヵ年とし、期間中は年度ごとに運行実績の評価を行い、評価基準に基づいて改善（見直し）を行う。そして、実証運行の結果を踏まえて、将来的な本格運行を目指す。

重点施策3 鉄道と新たなバス等との連携

箕面市民が市内の移動に留まらず、広域の移動においても、積極的に公共交通によって移動することを促進するとともに、市外からの来訪者に対する公共交通サービスの向上ならびに利用を促進するために、他のモード（鉄道）との連携を図る。

- ・交通案内所の設置
- ・イベント・キャンペーンの共同開催

重点施策2 路線バスと新たなバスとの連携

箕面市全体の公共交通サービスを維持・向上するという視点から、サービスの共通化・共同実施、役割分担、課題の解決に向けた取り組みの実施等について路線バスとの連携を図り、共存共栄できる関係を構築する。

- ・バス停、パスカードの共通化
- ・乗り継ぎ割引の導入
- ・競合路線におけるダイヤ調整 等

重点施策4 公共交通の利用促進

【ハード整備による利用促進】

- ・主要なバス停でベンチ・上屋の設置
- ・車両のラッピング
- ・バスロケーションシステムの導入 等

【ソフトによる利用促進】

- ・バスマップの作成配布
- ・情報誌とのタイアップ
- ・エコショッピング制度の導入 等

地域公共交通連携計画の進捗状況

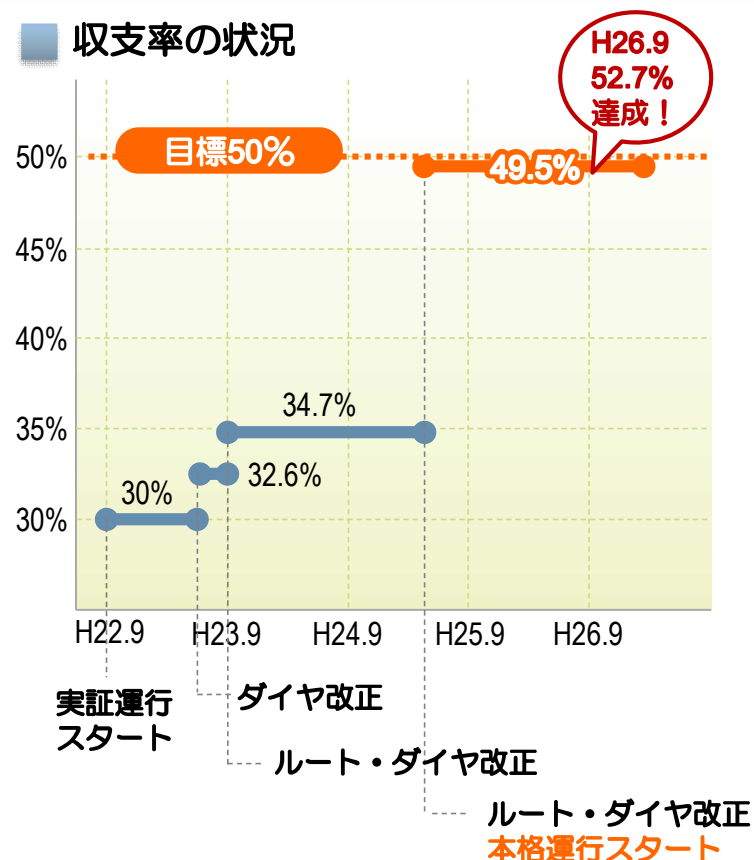
連携計画に基づき、市民参加の協議会で活発な検討が進められ、コミュニティバス「オレンジゆするバス」が誕生しました。

平日ルートは本格運行に入り目標の収支率に近づいており、計画は最終段階に入っています。

計画項目の実施状況

施策No	計画項目（抜粋）	実施状況
重点 施策1	新たなバスの運行	本格運行中
重点 施策2	バス停・パスカードの共通化	完了
	乗り継ぎ割引の導入	完了
	競合路線におけるダイヤ調整	完了
重点 施策3	交通案内所の設置	完了
	イベント・キャンペーンの共同開催	継続中
重点 施策4	主要なバス停でベンチ・上屋の設置	完了
	車両のラッピング	完了
	バスロケーションシステムの導入	完了
	バスマップの作成配布	継続中
	情報誌とのタイアップ	継続中
	エコショッピング制度の導入	実施中

収支率の状況



※上図は平日ルートのもの。

“最後の課題” 解決をめざす【総合都市交通戦略の概要】

「箕面市総合都市交通戦略」では、北大阪急行線の延伸をリーディングプログラムに、鉄道延伸を軸にした箕面市全域の交通まちづくりを進めています。

基本戦略Ⅰ 質の高い生活を支える 公共交通サービスの充実

(a) 鉄道（北大阪急行線）の延伸

リーディングプログラムとして北大阪急行線の延伸を進める。

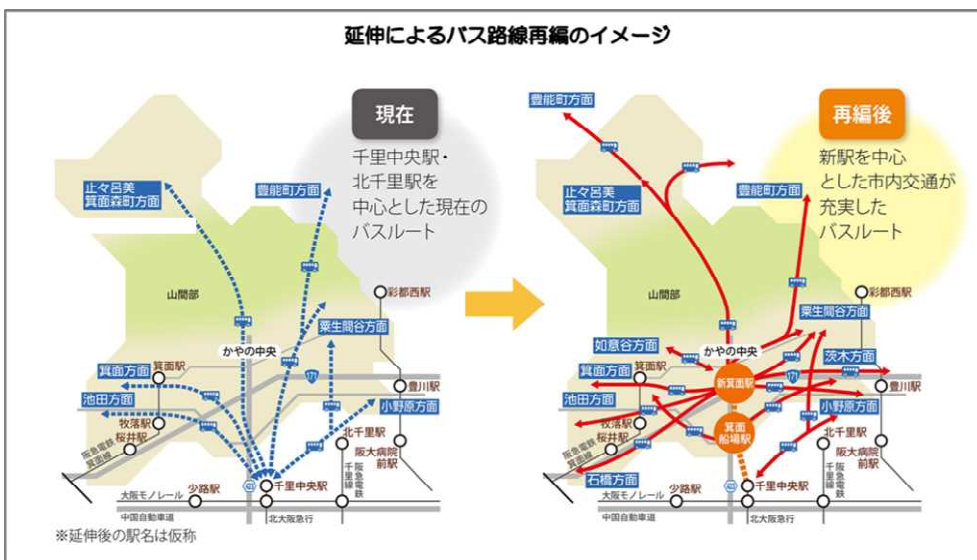
(b) バス路線網の再編

鉄軌道の整備効果を面的に波及させるため、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）

(d) 公共交通のシームレス化

延伸によるバス路線再編のイメージ



基本戦略Ⅱ 多様な交通基盤としての 道路の使い方の見直し

(a) 道路整備・改良（都市計画道路・交差点）

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）

バスレーンや自転車走行空間の整備を進める

基本戦略Ⅲ 新たな魅力拠点となる 駅周辺のまちづくり

(a) 交通結節点の整備（駅前広場、駐車・駐輪）

(b) 新駅周辺まちづくりとの連携

基本戦略Ⅳ 安心・安全でみんなが使う 交通まちづくり

(a) 防災まちづくり

(b) バリアフリー化

(c) 交通安全・マナー教育の実施

(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）

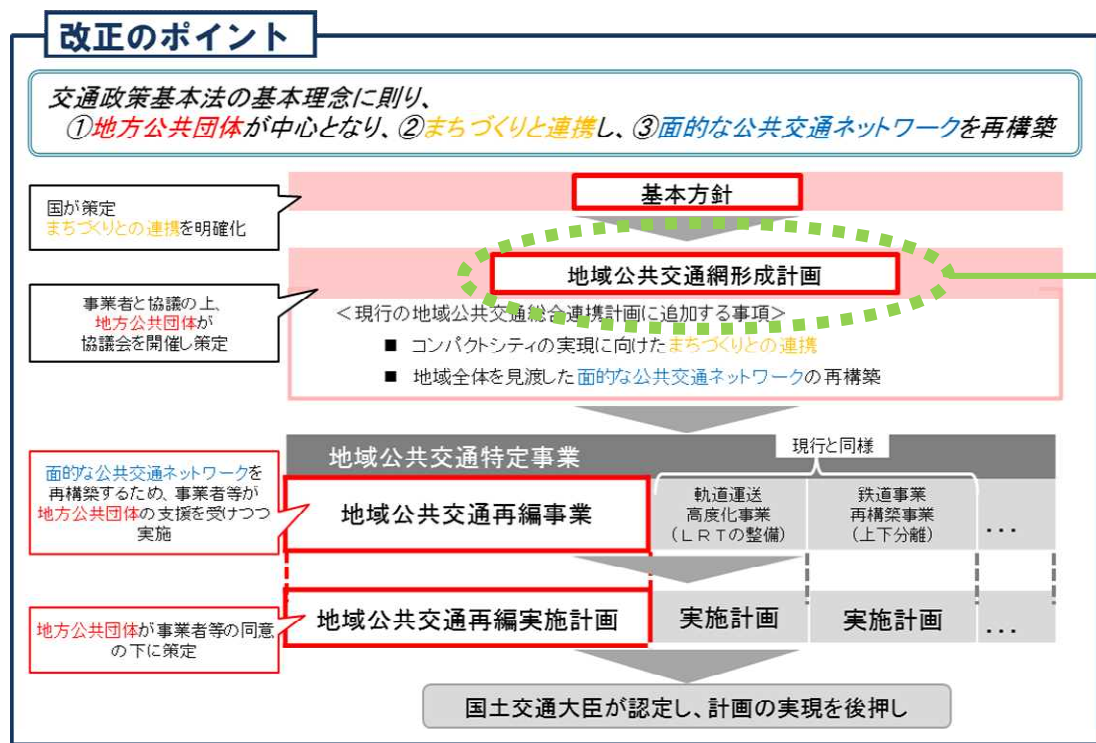
公共交通に関する国の動き

国では、地域公共交通の維持・改善は交通分野の課題解決にとどまらず、地域活性化のために不可欠な地域の装置・社会インフラであるとして、まちづくりと連携した公共交通ネットワークの再構築をめざし、地域公共交通活性化再生法を改正しました。

- *平成25年12月4日 「交通政策基本法」施行
- *平成26年11月20日 改正「地域公共交通活性化再生法」施行

地域公共交通の維持・改善を単に交通分野の課題解決としてではなく、まちづくりと一体となった地域戦略の一環として取り組む方向性を提示 → 交通政策基本法の理念に則り、

- ①地方公共団体が中心となり、②まちづくりと連携し、③面的な公共交通ネットワークを再構築



法改正により今後は、「地域公共交通連携計画」は廃止となり、市町村は、新たに「地域公共交通網形成計画」を策定していくことになります。

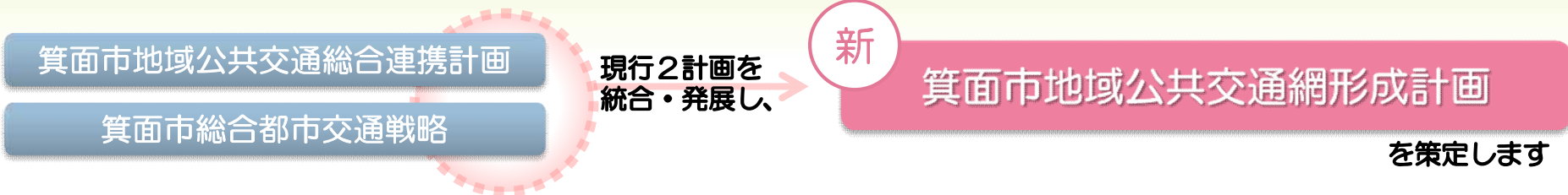
地域公共交通網形成計画は、都市計画や立地適正化計画等と調和がとれたものである必要があります。（法 § 5⑤、基本方針二 2）

地域公共交通網形成計画を策定する際は、既存の総合都市交通戦略を統合することができます。

※国交省パンフレット「人とまち、未来をつなぐネットワーク～地域公共交通活性化再生法の一部改正～」から抜粋

箕面市の今後の取り組みの方向性

箕面市では、今後、現行の2計画を統合・発展し、「箕面市地域公共交通網形成計画」の策定を進めます。
新計画では、現行2計画の方向性を継承するとともに、立地適正化計画との整合を重視していきます。



基本の方向性

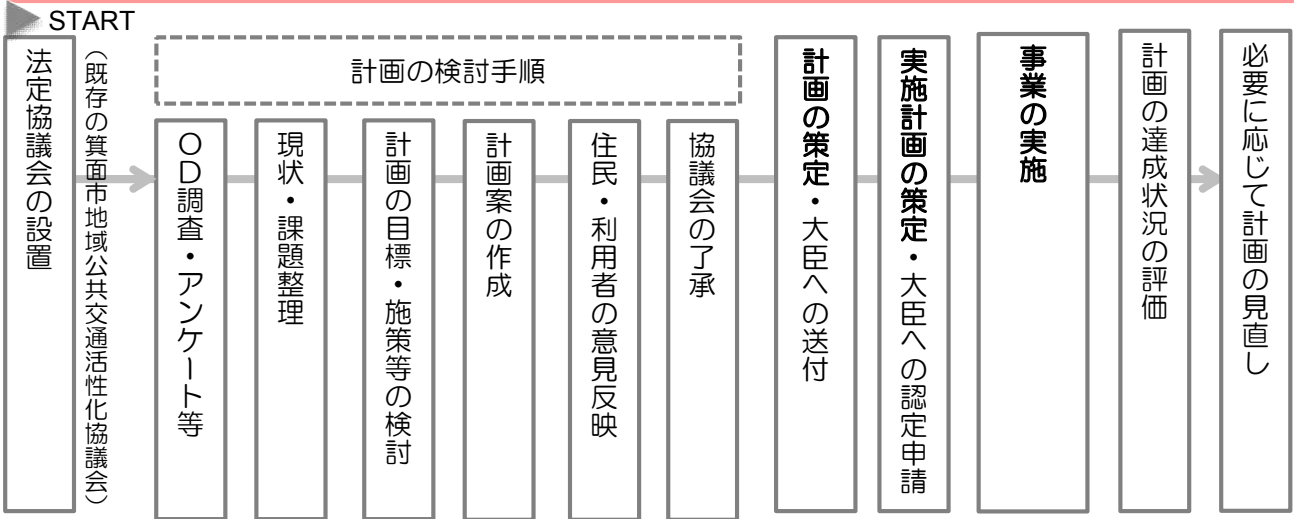
現行2計画の方向性を継承

- ・ 北大阪急行線の延伸
- ・ バス路線の再編（オレンジゆずるバスを含む）
- ・ 交通結節点の整備
- ・ 新駅周辺まちづくりとの連携 等を推進します

立地適正化計画との整合を重視

- ・ 2つの居住誘導区域、4つの都市機能誘導区域を有機的に結ぶ公共交通ネットワークを構築します

検討の進め方イメージ



箕面市の想定スケジュール感



箕面市の今後の取り組みの方向性

路線バスとともにオレンジゆするバス路線網も検討していくが、路線バス網の検討の後にオレンジゆするバスの検討を行う。

地域公共交通網形成計画および地域公共交通再編実施計画策定スケジュール

