本協議会における議論の枠組みについて

【現状】

■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
- 豊かな観光資源
- 鉄道駅がない地域での宅地開発
- 道路の利便性を活かしたまちの形成
- ロードサイト型店舗の増加

■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
- 千里中央指向
- 広域交通の高い利便性

○公共交通サービス
- 鉄道アクセス不便地域
- 市内バスサービスの不足
- 公共交通サービスへの市民の不満

○自動車の利用
- 自家用車への過度な依存
- 観光期の交通渋滞

■まちづくりの現状
- 中心市街地、船場卸商団地の活力低下
- かやの中央、小野原地区土地区画整理の進展

【計画】

■交通ネットワークの充実
○北大阪急行線の延伸
- 大阪都心へのアクセス改善
- 新たな交通結節機能の確保

○新名神高速道路の開通
- 広域交通ネットワークの強化
- 国土軸との結節

■大規模開発の進展
- 大規模開発の進展による人口の増加（箕面森町、彩都）

- 箕面市はこれまで、北大阪急行線の延伸を前提としながら、かやの中央を新たな都市拠点と位置づけ、まちづくりを推進してきた。
- 今後のまちづくりの方向性及び将来的な交通体系の整備の考え方においても、北大阪急行線の延伸を前提とした考え方が示されている。
- しかし、箕面市における公共交通の現状は、大阪都心との結びつきが強い地域にもかかわらず、都心方面へは千里中央駅経由でバスと鉄道の乗継ぎとなることや、市内バス路線も路線数、運行回数とも利用者にとって十分とは言えない現状にあり、自家用自動車への依存が高い。
- これからの地域の活性化、少子高齢化への対応、環境問題への対応などのためには、公共交通の活性化を図り、自動車交通から公共交通への転換を図っていく必要がある。
- 箕面市のまちづくりと交通体系の整備は、現時点では未完成の状態であり、北大阪急行線の延伸が実現することで、初めて完成形に近づく。

【社会情勢の変化に伴う新たな視点】
- 少子高齢化の進展への対応
- コンパクトなまちづくりの推進
- バリアフリーの推進
- 環境負荷の軽減
- 健康増進（自転車の利用促進）

【交通面の課題】
○公共交通主体のまちづくりへの転換
○大阪都心との結節強化
○市内移動における公共交通利便性向上
○適正な自動車利用
（過度な自家用車依存からの脱却）
○観光交通の適正化
○鉄道延伸後の新たな交通体系の構築
○新たな交通需要への対応

【上位計画】
- 第四次箕面市総合計画
- 都市計画マスタープラン
- 交通体系マスタープラン

等

【交通ネットワーク活性化の基本方針】

■公共交通のあり方（広域的・中長期的）

○公共交通へのシフトを促進する交通基盤の構築
- 北大阪急行線の延伸
- 新駅設置に伴うバス路線再編によるネットワーク強化
- 広域バス路線の拠点化

○大阪都心方面へのアクセス性の改善
- 北大阪急行線の延伸

○都市拠点、生活拠点間の連携強化
- 市内循環バス路線の構築

○北大阪地域の広域的な交通結節機能の確保
- かやの中央地区の交通結節点化

■公共交通の利用促進（短期的）

○適正な自家用車利用に向けた市民への働きかけ
- モビリティ・マネジメント（自発的な行動変容）の推進

○バスの利便性向上
- 市内循環バス路線の構築
- バスサービスの改善
- バス利用環境の改善

○自転車と公共交通との連携強化
- バス停駐輪場(サイクルアンドバスライド)の推進
- バス停勢圏の拡大

○観光交通の適正化
- ＴＤＭ、パークアンドライド

※下線部を本協議会で検討

- **北大阪急行線の延伸は、長期的な計画**であり、最短でも10年近くの期間を要する。
- そのため、箕面市内の公共交通の利便性向上の考え方としては、**2つの段階を想定し、検討・実行していくことが必要**である。

①**北大阪急行線の延伸が実現**し、箕面市のまちづくりが完成形に近づき、交通システムもこれまでのバスを主体とした交通システムから鉄道を主体とした交通システムに変化したときの、望ましい**「公共交通のあり方」**の検討

②**現時点から北大阪急行線の延伸が実現するまでの間**で、計画的に望ましい姿に近づけていくために、現在、箕面市の交通に関する課題である「市民満足度が非常に低い公共交通」や「自家用車への過度な依存」などに対して、短期的かつ継続的に取り組むべき**「公共交通の利用促進」**に関する検討

1. バス路線網再編の方針の検討
- 路線の機能（広域、フィーダー、ローカル、観光、その他）に応じた、千里中央とかやの中央の役割分担の考え方の整理
- 新箕面駅を中心とするバス路線網再編の方針の検討

2. 交通結節機能の検討
- かやの中央地区で導入が必要と考えられる交通結節機能の検討

・北大阪急行線延伸検討委員会に反映させる
・次期総合計画、交通体系マスタープラン等に活用する
・具体的な検討を行う際の検討材料とする

- 北大阪急行線の延伸が実現後も、路線バスは駅の端末交通として極めて重要な役割を果たす。
- 鉄道需要の確保の観点からも、鉄道とバスとの連携が不可欠。
- 北大阪急行線の延伸が実現し、箕面市のまちづくりが完成形に近づいた時の、望ましい公共交通のあり方（公共交通の活性化）の検討においては、**「延伸実現時のバス路線網の再編のあり方」**の検討が重要。
- よって、○特定の事業者を想定しない、○現状と同等のサービスレベルを確保することを想定する、ことを前提に、バス路線網の再編に関する検討を行う。
- 今後は、これらの検討結果を次期総合計画、マスタープランへの活用や、北大阪急行線延伸検討委員会等に反映していくとともに、今後の検討材料として用いる。

①モビリティ・マネジメント（MM）の取り組み方策の検討（簡易TFPの実施）
②バス利用促進方策の検討
③自転車と公共交通との連携方策の検討

- アンケート調査等の実施
- 施策メニューの検討
- 具体的な取り組みの方策、取り組み体制の検討

・関係者による取り組みを前進・継続させるためのプログラムとする

- 箕面市内のバス路線網は、鉄道駅フィーダー主体の路線網となっており、鉄道フィーダーとしては高いサービス水準となっている。
- 一方、箕面市内での公共交通移動では、東西方向の移動や市内各地区からかやの中央や市役所等への市内循環型の移動におけるサービスは十分とはいえない。
- このような状況から、**短期的な公共交通利用促進の主題は、「バスの利用促進」**であり、本協議会では以下の３項目の検討を行う。

①モビリティ・マネジメント（MM）の取り組み方策の検討（簡易 TFP の実施）
②バス利用促進方策の検討
③自転車と公共交通との連携方策の検討

- これらの具体的な施策メニュー、取り組み方策、取り組み体制等の検討を行い、関係者による取り組みを前進・継続させるためのプログラムとする。