

## 報告書(案)

第3回協議回における意見、対応方針を踏まえた修正頁(抜粋)

#### 4. 1. 3 バス路線網の再編に関する検討

4.1.2 で整理を行った、北大阪急行線の延伸・新駅の設置による交通環境の変化を受けて、広域的・中長期的な視点から、バス路線網の再編に関する検討を行う。

##### 北大阪急行線延伸後の路線バスの役割

箕面市の都市構造から、北大阪急行線の延伸が実現した後も、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と考えられるとともに、鉄道の需要を確保する観点からも、鉄道とバスとの連携が不可欠である。従って、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、「北大阪急行線の延伸が実現した時のバス路線網再編のあり方」の検討が重要となる。

北大阪急行線延伸時を想定したバス路線網再編の検討の必要性・重要性については、2005（平成17）年度と2006（平成18年）度実施した「北大阪急行線延伸整備計画策定調査」や、平成19年度に開催した「北大阪急行線関係者連絡会議」においても指摘されているところである。

そこで、以下の前提条件のもとで、バス路線網の再編に関する検討を行う。

- 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

##### バス路線網再編検討の視点

###### （1）総合的な交通体系の視点

①鉄道との役割分担 ・鉄道延伸による幹線交通の確保	新箕面から千里中央間で競合するフィーダー型のバス路線は千里中央から新箕面へシフトさせ、鉄道とバスの役割分担を明確にする。
②千里中央ターミナルの飽和解消	新箕面と千里中央のバスターミナルで役割分担を明確化することで、広域機能バスの充実、豊中市内・吹田市内ローカル機能バスの充実がそれぞれ可能となる。
③新箕面と千里中央をあわせた北大阪の交通結節点の形成	かやの中央地区から千里中央地区にかけては、大阪府における都市拠点としていちづけられていることから、お互いの役割分担を明確にし、合わせて北大阪の交通結節点となることを目指す。
④上位計画（箕面市交通体系マスタープラン）の考慮	上位計画である箕面市交通体系マスタープランを踏まえて拠点間連絡バス、環状型ゾーンバス、その他の路線バスに分類し、総合的な交通体系の視点から検討する。
⑤広域連携の推進 ・広域交通拠点の形成	広域観光ルートや高速バスについて、北大阪の交通結節点としての視点から、広域的な交通拠点を形成する。

###### （2）まちづくりの視点

⑥少子高齢化社会を見据えた公共交通主体のまちづくり	今後の少子高齢化社会を見据えたバス路線ネットワークを構築する。
⑦生活拠点、地域商業核との接続、東西交通の活性化	きめ細やかな対応を図るため、フィーダー型に加えてローカル型のバス路線を検討する。
⑧ターミナルのバリアフリー化を推進	すべての人にとって利用しやすい交通結節点とするため、ターミナルのバリアフリー化を推進する。

(3) 環境負荷軽減の視点

⑨公共交通の利便性向上による自動車利用の減少	主にバスの利便性を向上し、自家用車から公共交通への転換をはかって自動車利用を減少することにより発生するCO <sub>2</sub> を抑制し、環境負荷を軽減する。
⑩鉄道の延伸に伴うバスの運行の効率化	新箕面～千里中央間をバスから鉄道にシフトし、バスの運行路線延長を短縮することによって環境負荷を軽減する。
⑪観光期の交通渋滞軽減	箕面滝、箕面公園等の箕面市の観光資源へのアクセスルートにおいて、観光期に発生する交通渋滞を軽減することで、発生するCO <sub>2</sub> を抑制し、環境負荷を軽減する。

(4) 利用者の視点

⑫所用時間の短縮 ・目的地までの鉄道を含まれたトータルの移動時間の短縮	自家用車利用に対する優位性の一つとして、都心への鉄道利用も含めたトータルの移動時間短縮を目指す。
⑬利便性 ・スムーズな乗り継ぎ ・目的地までの運転系統 ・鉄道駅間の連絡	(鉄道⇄バス、バス⇄バス) (端末周辺でのローカル機能の確保) 主なターミナルでの移動の円滑化等により、複数の交通手段の間でスムーズな乗り継ぎを実現することで利便性を向上する。
○運行本数 ・運行本数の確保、増便	
○サービスの向上 ・料金体系(乗り継ぎ割引等)	

(5) 事業者の視点

○採算性 ・利用者の増減と運行本数	
⑭効率性 ・複合路線の統廃合等効率のよい運行系統	
○利便性 ・鉄道ダイヤとの連携	

(6) 「公」と「民」のパートナーシップの視点

⑮行政、事業者、市民による協力関係が不可欠	行政、事業者、市民の協働によって、公共交通のネットワーク再編、新たなシステム構築を図っていくこと。
-----------------------	---

下線部は、鉄道延伸が約10年後のため、今回の検討からは除外する。

#### 4. 1. 4 バス路線網再編方針(案)の検討

##### (1) 千里中央との役割分担に関する考え方

###### ① 地区の特徴

###### 千里中央地区の特徴

###### ■集積された商業地区

千里中央は、駅前に商業・公共・文化の施設が立地しており、周辺部からのアクセスの良さもあって、近年では大型店舗や総合病院も開設され、北大阪地域の商業・文化等の拠点としての役割を果たしている。

###### ■交通の一大結節点

千里中央は、鉄道（2路線）とバス（高速・路線）が結節する一大交通ターミナルである。

鉄道は、北大阪急行線と大阪モノレール（大阪高速鉄道）がある。北大阪急行線は、江坂から大阪市営地下鉄・御堂筋線に乗り入れて梅田・本町・なんばといった大阪都心部を結んでおり、10両編成の車両が朝タラッシュ時・日中ともに頻発運転されている。また、大阪モノレールは大阪空港や豊中・茨木・守口・門真といった大阪都心周辺部の都市間を結び、私鉄各線とも接続している他、彩都方面へのアクセス路線ともなっている。

バスは、路線バス・高速バス・送迎バスがある。路線バスは、千里ニュータウン内の住宅地や豊中・箕面・茨木・吹田市内の住宅地や鉄道各駅を結ぶフィーダー輸送を行う系統が数多く設定されている。また、高速バスは遠距離の夜行便を中心に、送迎バスは企業関係者・買物利用者・スクールバスが運行されている。

このように、千里中央は都市間輸送や千里ニュータウンとその周辺の地域交通網の拠点に加えて、広域ネットワークの機能を担う役割も果たしている。

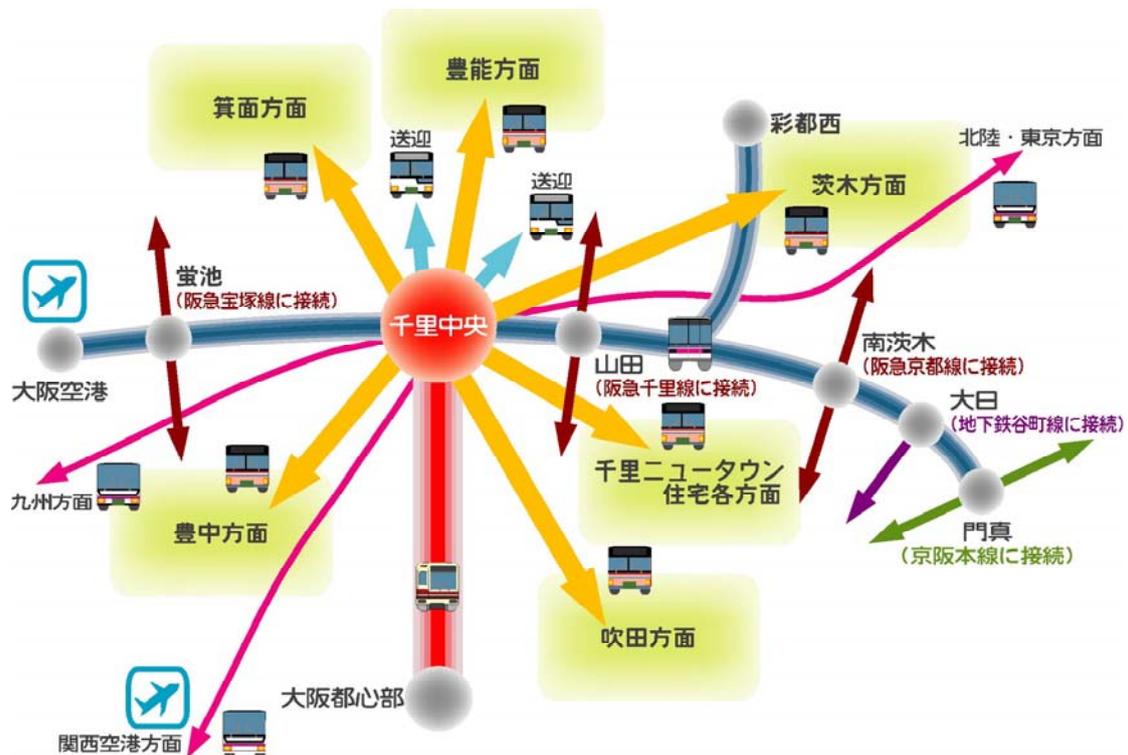


図 4 - 9 千里中央の交通機能（現状）

## ② 役割分担に関する考え方

### 地区の位置付けについて

千里中央地区～かやの中央地区にかけては、大阪府の都市計画マスタープランにおいてインナーエリアにおける都市拠点と位置付けられており、ポテンシャルの高いエリアとして、防災性の高い豊かな住環境を形成するとともに、商業・住居機能を強化し職住近接を図る等、良好な企業環境を形成することで、都市活力を有する魅力ある地域へと再生していくとされている。

北大阪急行線の延伸整備により、これら2つの地区や新大阪・大阪都心が直結されることで、各地区への鉄道アクセスが充実し、かやの中央地区・船場団地と千里中央が連携して商業・産業の相乗効果を生み出し互いに発展することで、土地利用の高度化や都市機能の高度化が図られ、大阪圏における都市拠点の形成促進に寄与するものと考えられる。

### 機能分担について

北部大阪地域において、かやの中央地区は、既存の国道171号、新御堂筋（国道423号）による南北方向と東西方向の交通軸の結節点であるとともに、新名神高速道路や箕面有料道路（国道423号バイパス）の整備によって、新名神からかやの中央を経由して大阪都心方面と連絡する広域的な交通の軸上に位置することとなる。

しかし、鉄道ネットワークは千里中央止まりで、千里中央以北はバス交通が主体となっている。一方、バス交通の受け皿となっている千里中央ターミナルでは、バスターミナルの混雑やバス乗降場の分散、一部のバス停におけるバリアフリー化の対応の遅れ等により、バスとの結節機能や利用者利便が十分に確保されていない面があるほか、タクシーや自家用車、自転車の過度な集中もあることから、交通結節点としての機能が飽和状態に近く、一層の機能向上が求められている。

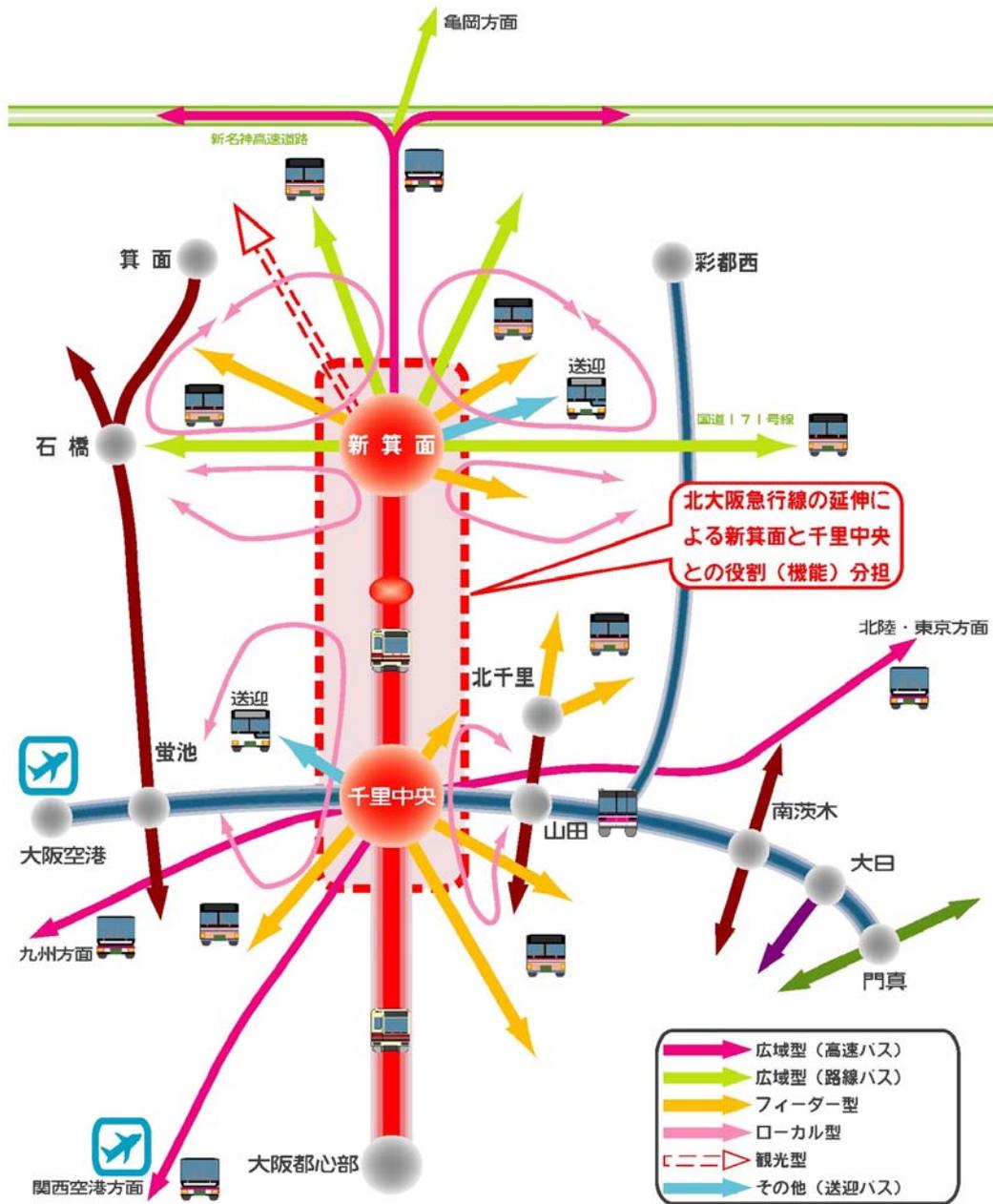
今後、北部大阪地域において、都市を再生し、高次の商業・業務・流通機能や国際的な学術研究・情報の中核機能等の都市機能の高度化を図るためには、北部大阪地域の市街地の広がりに対応し、千里中央とかやの中央の適切な役割分担により、広域交通拠点としての機能強化が必要である。

北大阪急行線の延伸により、かやの中央地区の交通結節点としての機能が強化され、広域的な交通拠点として、千里中央地区との機能分担が可能になり、北部大阪地域の交通拠点としての機能強化が図られるとともに、千里中央地区においても、バスターミナルの混雑緩和やタクシーや自家用車等の集中の緩和により、交通結節機能も改善・向上し、千里中央地区のアメニティの向上、魅力向上にも寄与するものと考えられる。

関連するバス路線網の機能としては、以下のものが考えられる。

- ・ 鉄道駅フィーダー型のバス路線網
- ・ 市内ローカルサービス型のバス路線網
- ・ 観光型のバス路線網
- ・ 広域アクセス型のバス路線網
- ・ その他

これらのバス路線網について、千里中央地区とかやの中央地区の特徴、路線の特徴、検討の視点（スムーズな乗り継ぎ、バリアフリー、駅前広場、周辺道路アクセス等）を踏まえ、新箕面駅と千里中央駅の役割分担を次頁の表に記したように考える。



	新箕面駅	千里中央駅
フィーダー型	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国道 171 号以北の地域からのバス路線</li> <li>・ 移動時間が短縮するバス路線</li> <li>・ 豊能地域(豊能・能勢)からのバス路線</li> <li>・ 阪急石橋と JR 茨木を結ぶバス路線</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国道 171 号以南の地域からのバス路線</li> </ul>
ローカル型	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 市立病院や市役所等へのアクセス、市内東西交通を確保するバス路線</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 新規の豊中、吹田市内をきめ細かく運行するバス路線</li> </ul>
その他 (観光型・広域型等)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 箕面公園、勝尾寺や能勢方面へのバス路線</li> <li>・ 新名神の高速バス</li> <li>・ 学校、商業施設等の専用バス</li> <li>・ 観光バス</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 京都府南丹地域(亀岡・南丹)へのバス路線</li> <li>・ 名神、中国道の高速バス</li> <li>・ 京都府南丹地域(亀岡・南丹)からのバス路線→大阪空港へのアクセス強化</li> <li>・ 学校等の専用バス</li> <li>・ 観光バス</li> </ul>

図 4 - 11 新箕面と千里中央の将来交通機能イメージと役割分担

(2) 新箕面駅を中心とするバス路線網再編方針(案)の考え方

バス路線網再編の視点をもとにした新箕面駅と千里中央駅との役割分担の考え方を踏まえ、新箕面駅を中心とするバス路線網の再編方針(案)の考え方を以下に示す。

【フィーダー型バス路線】

バス路線(案)	重視した視点	考え方
① 国道171号以北の地域から千里中央駅行きのバス路線は、新線と並行するので新箕面駅に短絡させる。	(1)①鉄道との役割分担 (3)⑩バス運行の効率化 (4)⑫所要時間の短縮 (5)⑭効率性の向上	新箕面～千里中央間が競合するため、鉄道にシフトさせる。
② 国道171号以南の地域から千里中央駅より新箕面駅に行く方が早い路線は、新箕面駅までとする。	(1)①鉄道との役割分担 (3)⑩バス運行の効率化 (4)⑫所要時間の短縮 (5)⑭効率性の向上	新箕面で鉄道と結節させることにより、利便性が向上する。
③ 北千里駅、箕面駅へのバス路線は、現状のままとする。	(2)⑥公共交通主体のまちづくり	現行のサービス水準を低下させない。
④ 彩都西駅と箕面駅等の駅間を連絡するバス路線の新設を検討する。	(2)⑦生活拠点等との接続 (2)⑦東西方向の活性化	公共交通への新たな需要に対応する。
⑤ 豊能地域(豊能・能勢)からのバス路線は、新線と並行するので新箕面駅に短絡させる。	(1)①鉄道との役割分担 (1)⑤広域連携の推進	新箕面～千里中央間が競合するため、鉄道にシフトさせる。
⑥ 阪急石橋とJR茨木を結ぶバス路線は、新箕面駅に結節させる。	(1)⑤広域連携の推進 (2)⑦東西方向の活性化	新箕面で鉄道と結節させることにより、利便性が向上する。

【ローカル型バス路線】

⑦ フィーダー型バス路線の見直しにより、経由する路線が大幅に減少する市民病院へのアクセス路線を検討する。	(2)⑦生活拠点等との接続 (6)⑮公と民のパートナーシップ	現行のサービス水準を低下させない。
⑧ 市民ニーズの高い地域商業核、生活拠点(市民病院、市役所、福祉施設等)、市内東西交通を確保するバス路線の新設を検討する。	(2)⑦生活拠点等との接続 (6)⑮公と民のパートナーシップ	公共交通への新たな需要に対応する。

【その他】

<p>(観光型バス路線)</p> <p>⑨ 箕面公園、勝尾寺や能勢方面へのバス路線の新設を検討する。</p>	<p>(1)⑤広域連携の推進 (3)⑪観光期の渋滞軽減</p>	<p>公共交通への新たな需要や環境問題等に対応する。</p>
<p>(広域型バス路線)</p> <p>⑩ 新名神に高速バスが導入される場合、新箕面駅に結節を検討する。</p>	<p>(1)⑤広域連携の推進</p>	<p>公共交通への新たな需要に対応する。</p>
<p>⑪ 移動時間が短縮される学校、商業施設等の専用バスが想定される。</p>	<p>(1)②千里中央の飽和解消 (3)⑩バス運行の効率化</p>	<p>利用者の利便性やターミナル機能の改善に対応する。</p>
<p>⑫ 将来の消費スタイルや生活像で旅行・レジャーへの傾向が非常に高いことから、観光バスが想定される。</p>	<p>(1)②千里中央の飽和解消</p>	<p>ターミナル機能の改善に対応する。</p>

なお、この再編方針（案）は現時点での考えであり、鉄道延伸は約10年後のため、社会情勢の変化等も考えられる。従って、今後具体的な検討を行うときの検討材料とするものである。

(3) その他

■再編イメージの検討

【再編方針(案)(再掲)】

■その他

(観光型路線)

⑨箕面公園や勝尾寺や能勢方面へのバス路線の新設を検討する。

(広域型路線)

⑩新名神の高速バスが導入される場合、新箕面駅に結節を検討する。

(その他)

⑪移動時間が短縮される学校、商業施設等の専用バスが想定される。

⑫将来の消費スタイルや生活像で旅行・レジャーへの傾向が非常に高いことから、観光バスが想定される。

今後、下図のイメージで検討を行う。

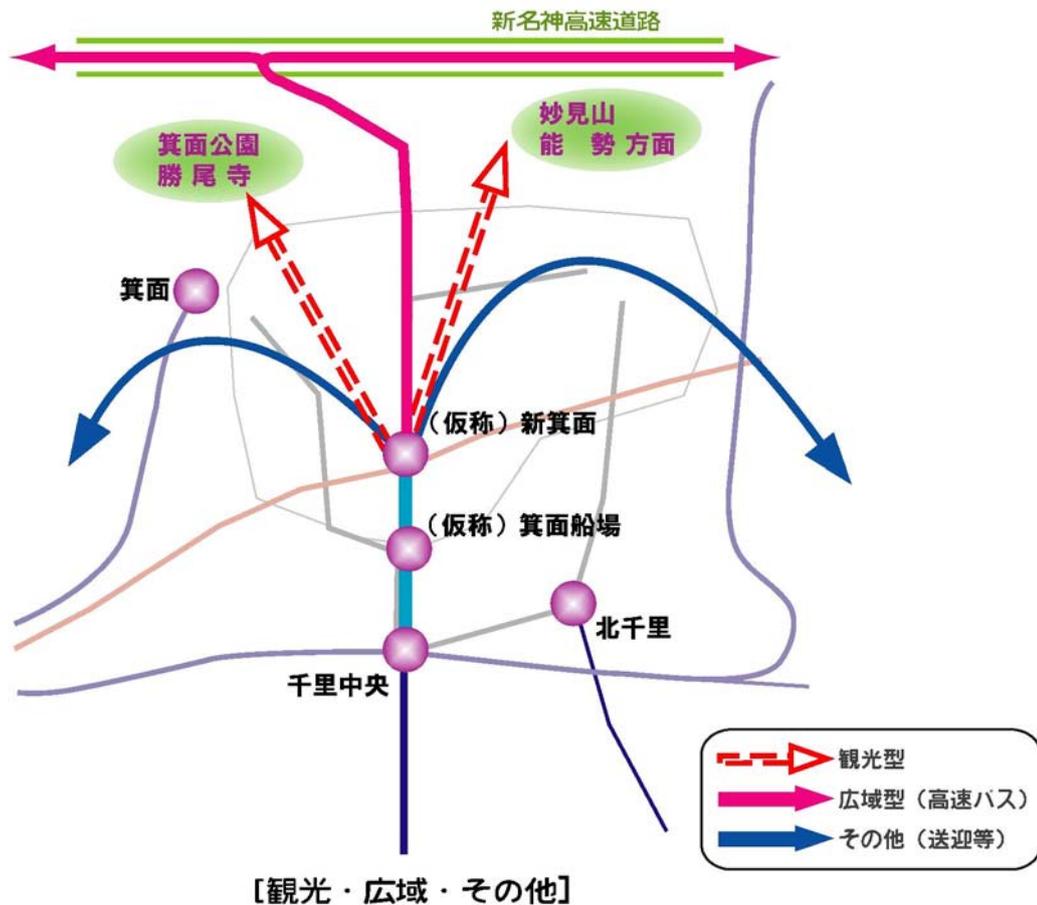
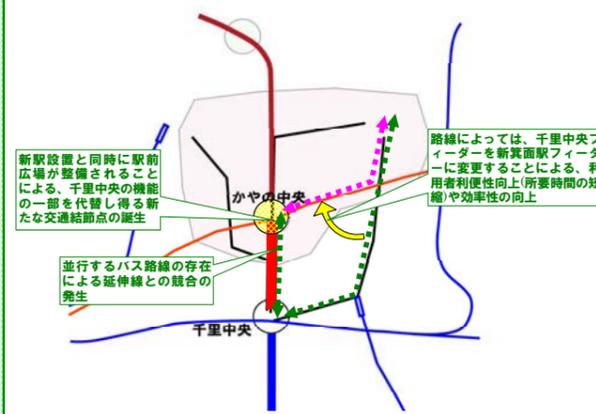


図4-18 広域型(高速バス)・観光型路線等の再編イメージ

【広域的・中長期的施策】公共交通のあり方の検討

北大阪急行線の延伸による  
交通環境の変化

- 新駅設置と同時に駅前広場が整備されることによる、千里中央の役割の一部を代替し得る新たな交通結節点の誕生
- 路線によっては、千里中央フィーダーを新箕面駅フィーダーに変更することによる、利用者利便性向上(所要時間の短縮)や効率性の向上
- 並行するバス路線の存在による延伸線との競合の発生



広域的・中長期的な視点から、箕面市域及び北大阪地域の新たな交通体系を検討

- 公共交通の利用促進
- 公共交通活性化

バス路線網の現状と問題点

(1) 箕面市

【現状】

- 鉄道駅フィーダー輸送が主体
- ローカル輸送が限定的
- 施設や学校への送迎輸送の需要がある
- 市民の満足度は十分ではない
- かやの中央地区のバスアクセスは不足

【問題点】

- 鉄道駅フィーダー主体でローカル輸送の不足
- 地域によりバスサービスに差

(2) 千里中央バスターミナル

【現状】

- バス路線等の過度な集中

【問題点】

- 一部のバス停のバリアフリー化対応の遅れ等により利用者利便が十分に確保されていない面がある
- ターミナル機能が飽和状態に近い

■ 新箕面(箕面新都心)

- 新しい箕面の都心
- 交通結節点として広域道路が整備

バス路線網再編検討の視点

(1) 総合的な交通体系の視点

- ① 鉄道との役割分担
- ② 千里中央ターミナルの飽和解消
- ③ 新箕面と千里中央をあわせた北大阪の交通結節点の形成
- ④ 上位計画(箕面市交通体系マスタープラン)の考慮
- ⑤ 広域連携の推進

(2) まちづくりの視点

- ⑥ 少子高齢社会を見据えた公共交通主体のまちづくり
- ⑦ 生活拠点、地域商業核との接続、東西方向の活性化
- ⑧ ターミナルのバリアフリー化を推進

(3) 環境負荷軽減の視点

- ⑨ 公共交通の利便性向上による自動車利用の減少
- ⑩ 鉄道の延伸に伴うバスの運行の効率化
- ⑪ 観光期の交通渋滞軽減

(4) 利用者の視点

- ⑫ 所要時間の短縮
- ⑬ 乗り継ぎ等の利便性

(5) 事業者の視点

- ⑭ 効率性の向上

(6) 「公」と「民」のパートナーシップの視点

- ⑮ 行政、事業者、利用者・市民による協力関係

※運行本数、運行サービス、採算性等の検討は、鉄道延伸が約10年後のため、今回の検討から除外

北大阪急行線延伸後のかやの中央と千里中央との連携・役割の考え方

北大阪急行線の延伸により、かやの中央は千里中央と連携して商業・産業の相乗効果を生み出し互いに発展することや、大阪圏における都市拠点の形成促進に寄与することが考えられる。  
また、広域的な交通拠点として千里中央との役割分担が可能になり、千里中央地区においても交通結節機能が改善・向上し、同地区のアメニティの向上、魅力向上にも寄与するものと考えられる。

バス路線網再編方針(案)

上記の考え方を踏まえ、各々の検討の視点から検討を加えた結果、バス路線網の再編方針(案)は以下のとおりであり、今後具体的な検討を行うときの検討材料とする。

路線の性質	重視した視点	新箕面を中心とするバス路線(案)
フィーダー型	(1)①鉄道との役割分担 (3)⑩バス運行の効率化 (4)⑫所要時間の短縮 (5)⑭効率性の向上 (1)①鉄道との役割分担 (3)⑩バス運行の効率化 (4)⑫所要時間の短縮 (5)⑭効率性の向上 (2)⑥公共交通主体まちづくり (2)⑦生活拠点等との結節 (2)⑦東西方向の活性化 (1)①鉄道との役割分担 (1)⑤広域連携の推進 (1)⑤広域連携の推進 (2)⑦東西方向の活性化	①国道171号以北の地域から千里中央駅行きのバス路線を短絡 ②国道171号以南の地域から千里中央駅より新箕面駅に行く方が早い路線を接続 ③北千里駅、箕面駅へのバス路線は、現状を維持 ④彩都方面と箕面駅等の駅間を連絡するバス路線の新設を検討 ⑤豊能地域(豊能・能勢)からのバス路線を短絡 ⑥阪急石橋とJR茨木を結ぶバス路線を結節
ローカル型	(2)⑦生活拠点等との結節 (6)⑮公民パートナーシップ (2)⑦生活拠点等との結節 (6)⑮公民パートナーシップ	⑦フィーダー型バス路線の見直しにより、市民病院にアクセスするバス路線を検討 ⑧市民ニーズの高い地域商業核、生活拠点(市民病院、市役所、福祉施設等)、市内東西交通を確保するバス路線の新設を検討
その他(観光・広域型等)	(1)⑤広域連携の推進 (3)⑪観光期の渋滞軽減 (1)⑤広域連携の推進 (1)②千里中央の飽和解消 (3)⑩バス運行の効率化 (1)②千里中央の飽和解消	⑨箕面公園、勝尾寺や能勢方面へのバス路線の新設を検討 ⑩新名神の高速バスが導入される場合、新箕面駅への結節を検討 ⑪移動時間が短縮される学校、商業施設等の専用バスを想定 ⑫将来の消費スタイルや生活像で旅行・レジャーへの傾向が非常に高いことから、観光バスを想定

交通結節点としての整備の視点

- 新しい箕面の顔となるようシンボリックな空間を設定
- 交通拠点として乗り継ぎの利便性に配慮
- 千里中央との役割分担の明確化
- 商業施設との有機的連携により拠点性の強化
- 隣接する市民広場との連携

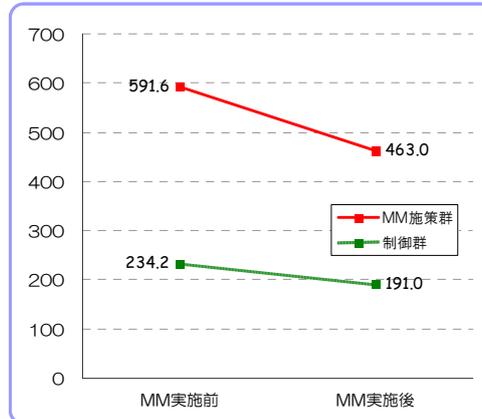
交通結節点機能の検討

- 交通処理機能(路線バス、高速バス、送迎バス、観光バス)
- 市街地拠点機能
- 景観機能、防災機能
- 交流機能

② MM施策群は、制御群との比較で、自動車の走行距離が4%減少

世帯あたりの自動車の走行距離の変化について「MM施策群」と「制御群」とを比較した場合、「MM施策群」ではMM実施前とMM実施後で自動車の平均走行距離が21.7%（128.6km/月）減少したのに対して、「制御群」は18.4%（43.2km/月）の減少に留まった。

自動車の平均走行距離の変化 (単位: km/月)



制御群で基準化

制御群を1とした場合の比率



このように、モビリティ・マネジメントを実施した世帯では、実施前の結果と比較して、公共交通の利用が促進されて自動車の過度な利用を控えられたために自動車の走行距離が削減される等、モビリティ・マネジメントの効果が認められる結果となった。

なお、分析にあたって、桜ヶ丘地区では全体の交通行動が減少（公共交通の利用総回数も減少）していたことから、モビリティ・マネジメントの効果がわかりにくい部分もあったが、実際にはモビリティ・マネジメントを実施したことによって、「公共交通の転換が期待できるグループ」では公共交通の利用回数が増加する等、一定の効果があつたものと考えられる。

桜ヶ丘ではTFPの効果を適切に測定するための制御群が確保出来なかったために、事前と事後で基準化することが出来ず、分析が難しくなったことから、今後モビリティ・マネジメントの実施の有無による効果を測定する場合においては、サンプルとなる制御群の確保をいかにして行うかが課題となる。

## (2) 継続的なモビリティ・マネジメント(MM)施策について

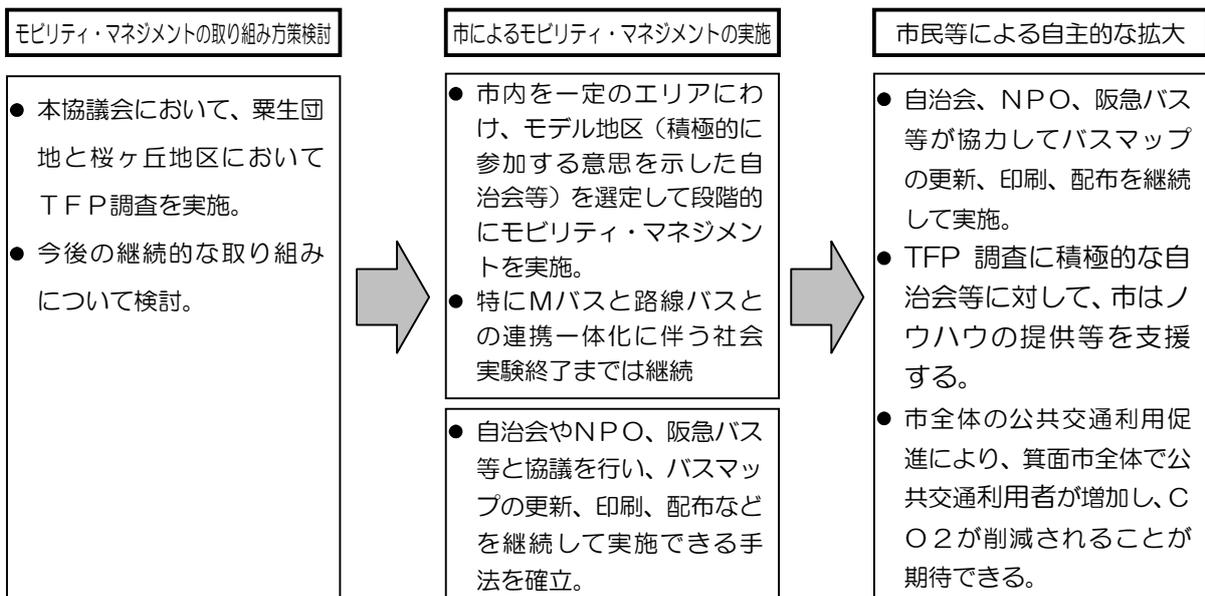
これまでの検討結果から、今後箕面市において継続的におこなうモビリティ・マネジメント施策として望ましいと考えられる、①一定の地区を対象とする居住者モビリティ・マネジメント ②市役所窓口での情報提供による転入者モビリティ・マネジメント ③小学校と連携しての学校モビリティ・マネジメント についてそれぞれ整理する。

### ①一定の地区を対象とする居住者モビリティ・マネジメント

内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 地域内の居住者を対象におこなう。通勤・通学・買い物・通院などさまざまな交通行動を対象とする。</li> <li>● TFP（トラベルフィードバックプログラム）で行う。</li> <li>● なるべく自治会の協力を得て、調査票等の配布、回収を行う。</li> <li>● 取り組みが周知されるのに合わせて、最終的には対象を市全域に広げる。</li> </ul>
期待できる効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 過度に依存している自動車利用からの脱却、CO2 排出の抑制</li> <li>● 公共交通の利用促進</li> </ul>
今後検討すべき事項	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 市内を一定のエリアに分け、その中で効果が期待できるモデル地区を選定する。</li> <li>● 自治会の協力が得られるか、現状でクルマに代わる交通手段が確保されているかなどの条件から対象地区を絞り込む。</li> </ul>

### ■公共交通利用促進のためのモビリティ・マネジメント施策の今後の展開

当面、市が主体となってモビリティ・マネジメント（MM）に取り組んでいき、段階的に自治会・NPO など市民へとその役割を移していく。



## 6. 今後の取り組みに向けて

箕面市交通ネットワークの活性化に関して、各種調査や検討により明らかになった、北大阪急行線の延伸を考慮した公共交通のあり方、すなわち**中長期的施策**と、現在のバスサービスを中心とした公共交通の利用促進、すなわち**短期的施策**を整理すると以下ようになる。

### ■ 中長期的施策

#### ● バス路線再編の検討

鉄道延伸を前提とした具体的な再編方針(案)の検討を行うときには、以下の視点を考慮する。

- ① 総合的な交通体系の視点
- ② まちづくりの視点
- ③ 環境負荷軽減の視点
- ④ 利用者の視点
- ⑤ 事業者の視点
- ⑥ 「公」と「民」とのパートナーシップの視点

#### ● 交通結節点機能の検討

鉄道延伸を前提とした具体的な導入機能(案)の検討を行うときには、以下の視点を考慮する。

- ① 新しい箕面の顔となるよう、シンボリックな空間を設ける
- ② 交通拠点として乗り継ぎの利便性に配慮する
- ③ 千里中央との役割分担を明確にする
- ④ 商業施設との有機的連携により拠点性を高める
- ⑤ 隣接する市民広場との連携を図る

### ■ 短期的施策

#### ● 継続的なモビリティ・マネジメント施策

箕面市や関係者が協力して、以下のプログラムに取り組む。

- ① 一定の地区を対象とする居住者モビリティ・マネジメント
- ② 市役所窓口での情報提供による転入者モビリティ・マネジメント
- ③ 小学校と連携しての学校モビリティ・マネジメント

#### ● バス利用促進方策

箕面市や関係者が協力して、以下のプログラムに取り組む。

- ① ローカル輸送を中心としたバスネットワークの見直し
- ② 市民の要望・実現可能性を踏まえたバスサービスの改善

なお、「地域総合交通連携計画」を策定し、実証実験を行うに際しては、継続的なモビリティ・マネジメント施策を相互に実施することを検討する。

#### ● 自転車と公共交通の連携方策

以下の課題に対して検討を進めていく。

- 駐輪場整備位置、整備台数、整備主体や管理主体、管理方法等の具体的内容
- 「(仮称)自転車走行空間ネットワーク化計画」との整合性

以上の通り、箕面市交通ネットワークの活性化に向けた具体的方策「プログラム」を取りまとめた。

今後は、高齢化の進展、環境問題の深刻化、中心市街地の衰退等の問題に対応するためにも、公共交通主体のまちづくりへの転換が望まれており、このプログラムを踏まえ、関係者が連携した積極的な取り組みを実施して公共交通の活性化を目指していくことが必要である。