

4. 公共交通のあり方の検討

4.1 新駅設置による新たな交通体系の検討

4.1.1 新駅設置による交通環境の変化

北大阪急行線の延伸により新駅が設置されることで、沿線の交通環境について、以下の変化が生じる。箕面市における現状のバス路線網の問題点や、千里中央におけるバスターミナルの問題点を踏まえ、広域的・中長期的な視点からは、この変化をきっかけとして、箕面市域及び北大阪地域の新たな交通体系を検討することが、公共交通の利用促進、公共交通活性化につながるものと考えられる。

特に路線バスは、北大阪急行線の延伸が実現した後も駅の端末交通としてきわ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、箕面市の街づくりが完成形に近づいたときのバス路線網の再編のあり方の検討が重要となる。

【北大阪急行線の延伸（新駅設置）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、千里中央の機能の一部を代替し得る新たな交通結節点（箕面市の交通拠点、北大阪地域の交通結節点）が誕生する。
- 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って、都心方面へ向かう利用者の利便性の向上（所要時間の短縮）や効率性の向上が図られる。
- 延伸線と並行するバス路線が存在するため、延伸線との競合が発生する。

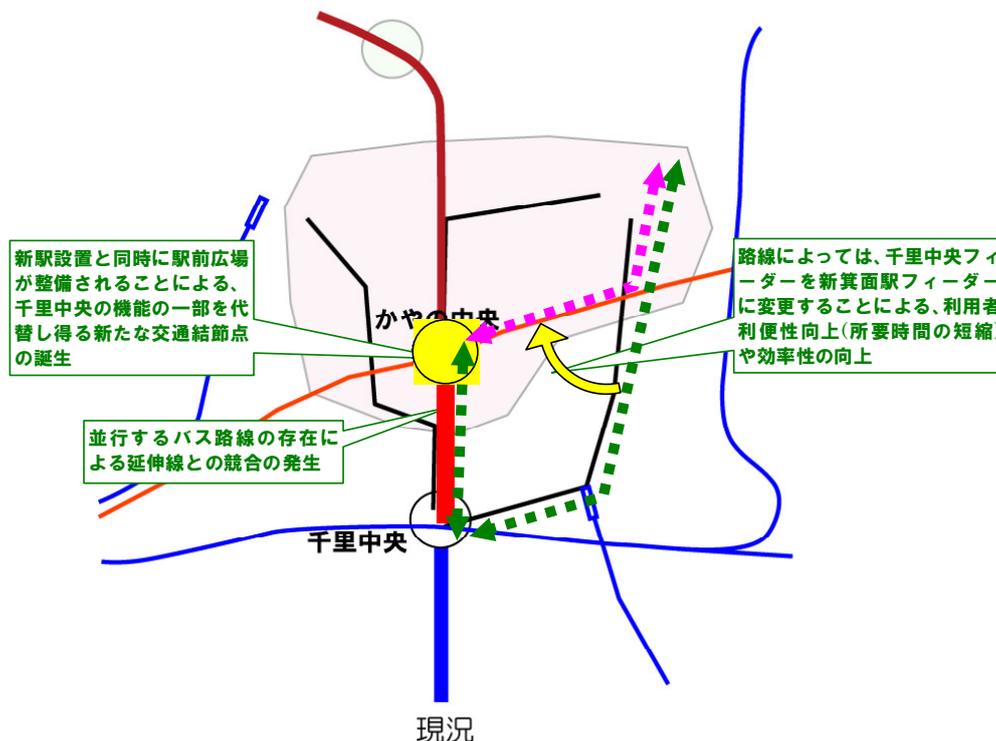


図4-1 北大阪急行線の延伸による交通環境の変化

4. 1. 2 バス路線網の現状と問題点の整理

(1) 箕面市のバス路線網の現状と問題点

■ 鉄道駅フィーダー輸送が主体

- 箕面市内のバス路線網は、概ね以下の機能に分類されるが、大半は北千里駅及び千里中央駅に対する鉄道駅フィーダー型の路線となっている。
 - ・鉄道フィーダー型：粟生団地線等
 - ・広域型：豊能・能勢方面、東西方向の路線
 - ・ローカル型：市内循環型路線
 - ・施設アクセス型：VISOLA、SSOK 等
 - ・学校送迎
- 鉄道駅フィーダー型の路線では、バスのサービスレベルはピーク時では 4 本～7 本/時、昼間帯でも 2 本～6 本/時程度確保されており、高いサービスレベルが確保されている。

■ ローカル輸送が限定的

- 一方で、箕面市街地・生活拠点と住宅地を結ぶローカル輸送に関しては、循環系統や市立病院方面へのアクセス便等が運行されているものの、地域は限定的である。バスの運行は昼間時間帯が中心で 1 時間あたり 1 本程度である。
- 箕面市における 1 日あたりの路線バスの利用者は約 30,800 人/日であり、平成 14 年から平成 17 年にかけては微増傾向にある。しかし、利用者が増加傾向にある路線は、いずれもフィーダー型の路線であり、市内を循環するローカル型の路線（箕面山麓線）の利用者は約 1,350 人/日と、路線の大半が市街地部にある路線としては、最も利用が少ない。
- 市内のローカル輸送を担うバスとしては、路線バス以外に、無料の公共施設巡回福祉バス（Mバス）が運行されている。年間約 22 万人（1 日あたり約 600 人）の利用がある。

■ 千里中央発着の高速バスが運行されている

- 箕面市内発着の高速バスは運行されていないが、箕面市内の路線バスの大半が発着する千里中央からは、夜行便を中心に 12 路線各 1 往復（合計 12 往復）が運行されている。

■ 施設や学校への送迎輸送の需要がある

- 大規模商業施設へのアクセスとしては、SSOK や VISOLA で千里中央駅からのシャトルバスが運行されている。SSOK は 10 分間隔での運行、VISOLA は平日が 20 分間隔、土・休日概ね 15 分間隔で運行されている。
- 学校送迎バスとしては、箕面市内の聖母被昇天学院の他、茨木市の摂陵中学校・高等学校、関西大倉学園、追手門学院、梅花女子大学・短期大学等が千里中央駅等からのスクールバスを運行している。平成 14 年のアンケート調査結果によると、利用者は約 1,300 人である。

■ 観光アクセスバス

- 箕面市には、箕面滝、箕面公園といった観光資源を有しており、紅葉のシーズンを中心に市内外から多くの観光客が来訪しているが、定期的に運行される（あるいはあらかじめ運行が計画されている）観光アクセスのバスは設けられていない。

■ 市民の満足度は十分ではない

- 平成 18 年度の市民満足度調査結果によると、不満に感じていることは、路線バス・Mバスともに運行時間や便数に関するものが最も多い（路線バス：4.1%、Mバス：3.8%）。また、路線バスでは行き先（2.8%）、Mバスでは情報等（2.2%）に関するものが多い。

■ かやの中央地区のバスアクセスは不足

- 箕面市内からかやの中央地区へのアクセスについては、サービスレベルの地域差が大きくなっている。特に、市内東部（小野原東・小野原西・間谷・彩都粟生）と西部（桜ヶ丘・桜地区）からは、直接アクセスできるバス路線が設定されていない。

■バス路線網の現状

○フィーダー輸送が主体

箕面市内のバス路線の大半は、千里中央を起点とした鉄道フィーダー型の路線である。阪急箕面線が通る市西部や大阪モノレールが通る彩都地区を除けば、バスの運行は昼間時間帯で1時間あたり2～4本程度のところが多く、運行本数に関するサービスレベルはある程度確保されている。

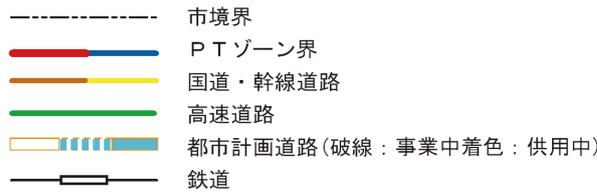
○東西方向の幹線輸送

箕面市内を東西に走る国道171号に並行する路線がある。阪急石橋（池田市）とJR・阪急茨木（茨木市）とを結んでおり、東西方向の幹線輸送の役割を担っている。バスの運行はほぼ終日1時間あたり4～6本程度となっており、運行本数に関するサービスレベルはある程度確保されている。

○限定的なローカル輸送

一方で、箕面市街地・生活拠点と住宅地を結ぶローカル輸送に関しては、循環系統や市立病院方面へのアクセス便等が運行されているものの、地域は限定的である。バスの運行は昼間時間帯が中心で1時間あたり1本程度である。

凡 例



[忍頂寺線]

- 54 千里中央～北千里～新家～小野原～豊川住宅前～栗生団地～勝尾寺～北摂霊園～余野～希望ヶ丘四丁目
- 85 阪急茨木～JR茨木～福井～山の口～栗生団地～奥(循環)

[北大阪ネオポリス線]

- 25 千里中央～急行～白鳥～泉原～希望ヶ丘四丁目～余野
- 27 千里中央～急行～白鳥～高山～余野～希望ヶ丘四丁目
- 28 千里中央～急行～白鳥～栗生団地～泉原～希望ヶ丘四丁目～余野

[メゾン千里丘線]

- 57 千里中央～阪急山田～メゾン千里丘～JR茨木

[白鳥線]

- 19 箕面～如意谷～白鳥～(箕面)市立病院前～新船場北橋～千里中央
- 20 新稲～箕面～如意谷～白鳥～新船場北橋～千里中央

[阪北線]

- 9 日出町～庄内駅前～豊中～上野坂一丁目～千里中央
- 10 日出町～庄内駅前～豊中～東豊中～千里中央
- 13 梅田～十三～日出町～庄内駅前～豊中～柴原口～箕面市役所前～箕面
- 63 梅田～日出町～庄内駅前～豊中～柴原口～柴原駅(市立豊中病院前)～箕面市役所前～箕面

[千里ニュータウン線]

- 61 千里中央～南町二～桃山台駅前～南千里～津雲台センター前～阪急山田～千里営業所前
- 65 千里中央～南町二～桃山台駅前～南千里～津雲台センター前～津雲台七丁目
- 67 千里中央～東町センター前～津雲台七
- 68 千里中央～東町センター前～津雲台センター前～南千里⇄(佐竹台⇄高野台)
- 69 千里中央⇄南町二⇄桃山台駅前⇄南千里⇄(佐竹台⇄高野台)
- 71 千里中央～北町二～青山台二～北千里
- 76 千里中央⇄北千里⇄(藤白台⇄古江台)
- 77 千里中央⇄北千里⇄(古江台⇄藤代台)

[箕面中央線]

- 81 千里中央⇄新船場北橋⇄(箕面)市立病院前⇄箕面市役所前⇄(桜ヶ丘→呉羽の里→新稲)
- 83 千里中央⇄新船場北橋⇄(箕面)市立病院前⇄箕面市役所前⇄(新稲→呉羽の里→桜ヶ丘)
- 82 石橋北口→井口堂→呉羽の里→桜ヶ丘→箕面市役所前～(箕面)市立病院～新船場北橋～千里中央

[如意谷線]

- 85 千里中央⇄新船場北橋⇄白鳥⇄(ルミナス箕面の森→如意谷住宅前)
- 千里中央⇄急行⇄白鳥⇄(ルミナス箕面の森→如意谷住宅前)

[豊中市内線]

- 31 千里中央～東豊中～東豊中団地前～豊中～旭ヶ丘→桃山台駅前
- 32 千里中央～上野坂～豊中～旭ヶ丘→桃山台駅前
- 33 千里中央～北緑丘～豊中～阪急曾根～旭ヶ丘→桃山台駅前
- 34 千里中央～北緑丘～豊中～阪急曾根→桃山台駅前
- 35 千里中央～緑丘～豊中
- 37 千里中央～北緑丘団地～豊中～阪急曾根～旭ヶ丘→桃山台駅前
- 38 千里中央～北緑丘団地～豊中～豊中団地前～上新田住宅前～桃山台駅前
- 39 千里中央～鳥熊山～柴原口～豊中

[箕面山麓線]

- 38 栗生団地→豊川住宅前→萱野小学校前→市立病院前→箕面高校前→箕面→如意谷住宅前→栗生団地→間谷住宅内循環
- 37 間谷住宅内循環→栗生団地→如意谷住宅前→箕面→箕面高校前→市立病院前→萱野小学校前→豊川住宅前→栗生団地

[栗生団地線]

- 64 千里中央～北千里～新家～外院の里→栗生団地
- 66 千里中央～北千里～新家～外院の里→小野原→新家→北千里→千里中央
- 51 千里中央～北千里～新家～小野原→豊川住宅前→栗生団地～大阪外大前
- 53 千里中央～北千里～新家～小野原→豊川住宅前→栗生団地
- 52 急行千里中央～北千里～新家～小野原→大阪外大前
- 62 特急千里中央～大阪外大前(途中無停車)
- 56 千里中央～北千里～新家～小野原→豊川住宅前→栗生団地→間谷住宅内循環
- 59 千里中央～北千里～新家～小野原→尼谷→栗生団地→間谷住宅内循環
- 30 千里中央～北千里～新家～小野原→尼谷→間谷住宅内循環
- 78 千里中央～北千里～箕面墓前～千里国際学園
- 60 千里中央～市立病院前～白鳥～青松園前→栗生団地
- 63 千里中央～白鳥～青松園前→栗生団地
- 79 千里中央～北千里～新家～小野原→開電学園前
- 54 千里中央～北千里～新家～小野原→豊川住宅前→栗生団地～勝尾寺～北摂霊園

[小野原東線]

- 179 千里中央～東町三丁目～北千里～阪大口～小野原東～富士火災
- 176 千里中央～東町三丁目～北千里～阪大口～小野原東～豊川駅

[茨木美穂ヶ丘線]

- 105 千里中央～阪大東口～阪大本部前～茨木美穂ヶ丘→下井
- 100 千里中央～直行～阪大東口～阪大本部前
- 103 千里中央～阪急山田～阪大東口～阪大本部前～茨木美穂ヶ丘
- 101 千里中央～阪大東口～茨木美穂ヶ丘→下井
- 164 阪大本部前～阪大病院～千里中央

[千里・茨木線]

- 112 千里中央→エキスポランド→記念公園西口→日本庭園前→JR茨木→阪急茨木
- 113 阪急茨木→JR茨木→日本庭園前→エキスポランド→千里中央

[石橋・郡山団地線]

- 92 阪急茨木～JR茨木～小野原～箕面高校前～阪急石橋
- 90 阪急茨木～JR茨木～郡山団地～小野原
- 急行郡山団地→宿川原→下井→JR茨木 (※当該地域に關係する区間)

(2008年9月現在)

図4-2 箕面市周辺のバス路線図(路線バス)

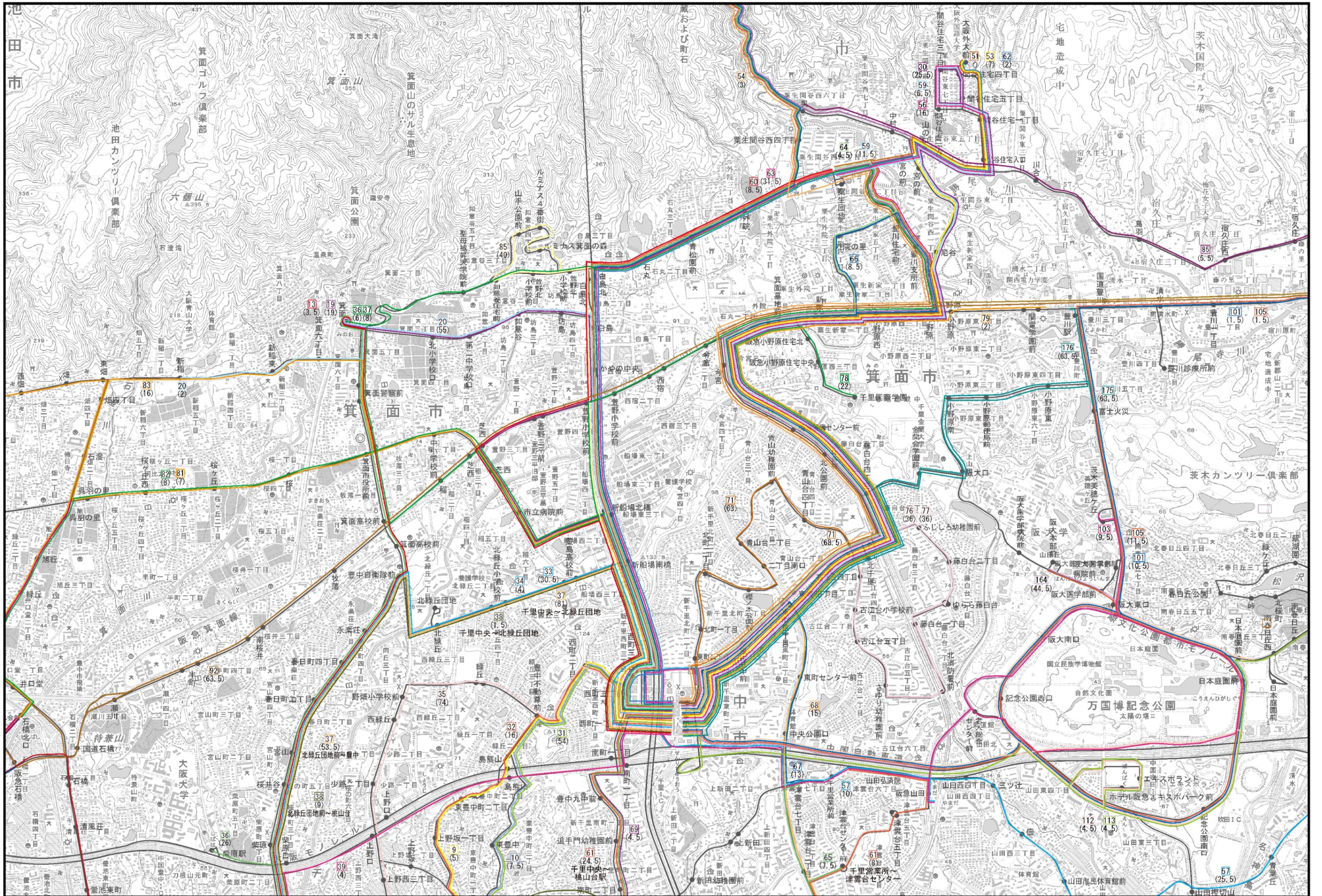


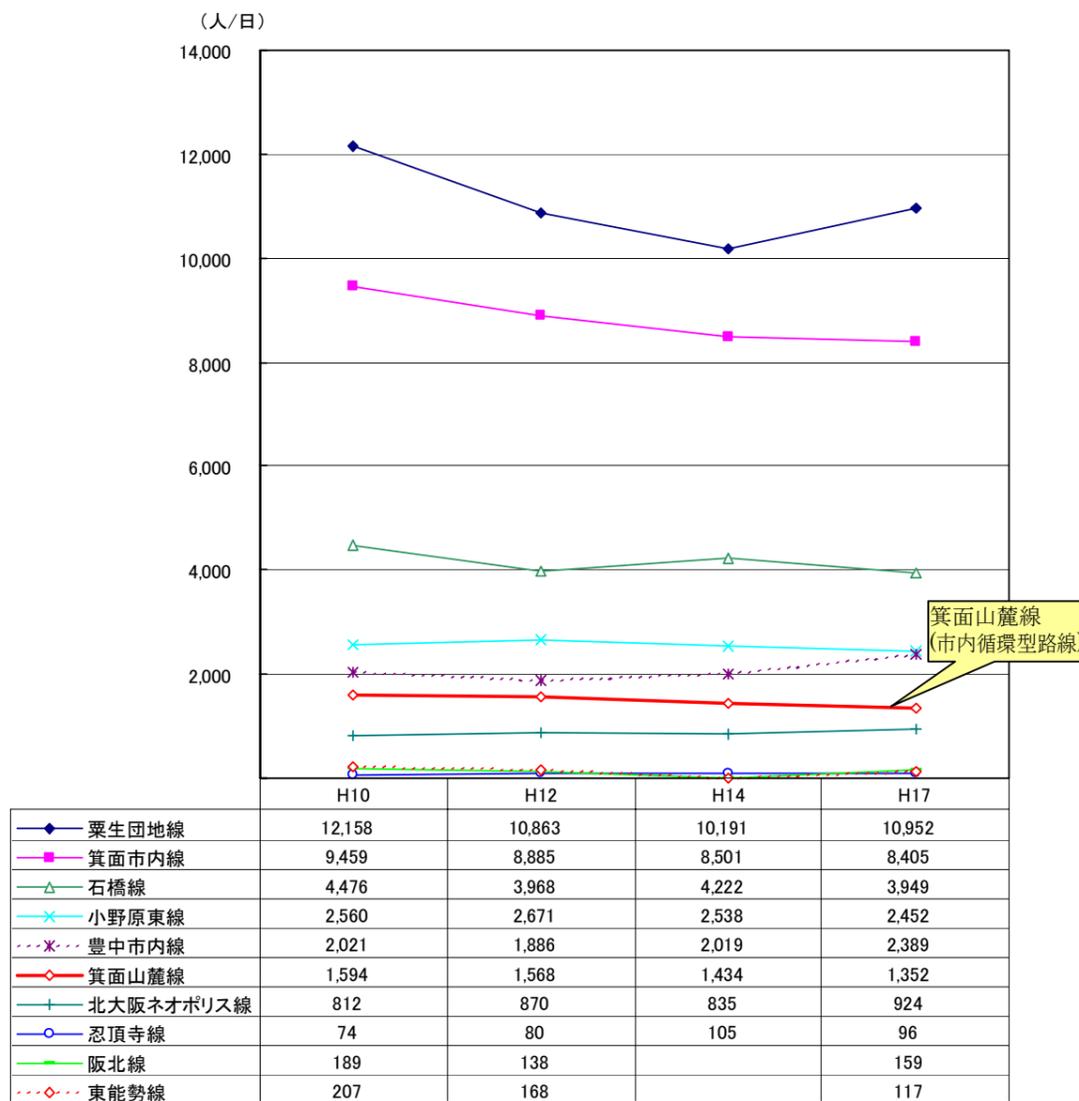
表 4 - 1 路線バスのサービスレベル

路線	系統番号	経 由 ・ 行 先	運行回数 (回) (片道を0.5回とする)	運賃 (円) (始発駅を基準とする)	
箕面森町線	1	千里中央～白島～箕面森町センター	37	箕面森町センター 680	
忍頂寺線	85	阪急茨木～JR茨木～福井～山の口～粟生団地～奥 (循環)	6	奥・粟生団地 230 他は 210	
粟生団地線 (北摂霊園系統)	54	千里中央～北千里～粟生団地～勝尾寺～北摂霊園 (循環)～余野～希望ヶ丘四丁目	3	粟生団地 230 希望ヶ丘四丁目 680 白島 210	
北大阪 ネオポリス線	25	千里中央～白島～泉原～希望ヶ丘四丁目～余野	20.5	泉原西 460 余野 720	
	27	千里中央～白島～高山～余野～希望ヶ丘四丁目	1	高山 610	
	28	千里中央～白島～粟生団地～泉原～希望ヶ丘四丁目～余野	6.5	余野 720	
如意谷線	85	千里中央⇄新船場北橋⇄白島⇄(ルミナス箕面の森⇄如意谷住宅) 千里中央⇄急行⇄白島⇄(ルミナス箕面の森⇄如意谷住宅)	40	全区間 210	
白島線	19	千里中央～新船場北橋～箕面市立病院～白島～如意谷～箕面	19	全区間 210	
	20	千里中央～新船場北橋～白島～如意谷～箕面～新稲	55	全区間 210	
阪北線	13	箕面～箕面市役所～柴原口～豊中～庄内駅～日出町～梅田	3.5	梅田 270	
	63	箕面～箕面市役所～柴原駅～柴原口～豊中～庄内駅～日出町～梅田	6.5	柴原駅 210 豊中 230 梅田 270	
箕面中央線	81	千里中央⇄新船場北橋⇄箕面市立病院⇄箕面市役所⇄(桜ヶ丘→呉羽の里→新稲)	7	呉羽の里・新稲 230 他は 210	
	82	千里中央～新船場北橋～箕面市立病院～箕面市役所～桜ヶ丘～呉羽の里～井口堂～石橋北口	8	呉羽の里・石橋北口 230 他は 210	
	83	千里中央⇄新船場北橋⇄箕面市立病院⇄箕面市役所⇄(新稲→呉羽の里→桜ヶ丘)	16	呉羽の里・新稲 230 他は 210	
小野原東線	175	千里中央～東町三丁目～北千里～阪大口～小野原東～富士火災	57	富士火災 210	
	176	千里中央～東町三丁目～北千里～阪大口～小野原東～豊川駅	8	豊川駅 230	
粟生団地線	30	千里中央～北千里～新家～小野原～尼谷～間谷住宅内循環	25.5	間谷住宅 250	
	51	千里中央～北千里～新家～小野原～豊川住宅～粟生団地～阪大外国語学部	17.5	大阪外大 250	
	53	急行 千里中央～北千里～新家～小野原～阪大外国語学部 (上記停留場のみ停車)	7	大阪外大 250	
	55	千里中央～北千里～新家～小野原～豊川住宅～粟生団地	48	小野原 230	
	56	千里中央～北千里～新家～小野原～豊川住宅～粟生団地～間谷住宅内循環	16	間谷住宅 250	
	59	千里中央～北千里～新家～小野原～尼谷～粟生団地～間谷住宅内循環	千里中央～粟生団地 粟生団地～間谷住宅	11 21	尼谷 230 市立病院 210 青松園 210
	60	千里中央～市立病院～白島～青松園～粟生団地	8.5	市立病院 210 青松園 210	
	62	特急 千里中央～阪大外国語学部 (山麓線経由)	2	大阪外大 250	
	63	千里中央～白島～青松園～粟生団地 千里中央～急行～白島～青松園～粟生団地	31.5	粟生団地 250	
	64	千里中央～北千里～新家→外院の里→粟生団地	4.5	粟生団地 230	
	66	千里中央～北千里～新家→外院の里→小野原→新家→北千里→千里中央	8.5	小野原 230	
	78	千里中央～北千里～箕面基地～千里国際学園	22.5	千里国際学園 230	
79	千里中央～北千里～新家～小野原～関電学園	2	関電学園 230		
石橋・郡山団地線	92	阪急茨木～JR茨木～小野原～箕面高校前～阪急石橋	66	小野原 230	
箕面山麓線	36	粟生団地→豊川住宅→萱野小→市立病院→箕面高校→箕面→如意谷住宅→粟生団地→間谷住宅内循環	6	箕面・箕面市役所前 230 他は 210	
	37	間谷住宅内循環→粟生団地→如意谷住宅→箕面→箕面高校→市立病院→萱野小→豊川住宅→粟生団地	8	粟生団地 230	
豊中市内線	40	千里中央～北緑丘団地～柴原口～豊中 (豊中以遠で系統が変更となる41・43・44系統を含む)	130	全区間 210	
	46	千里中央～北緑丘～柴原口～豊中	11.5	全区間 210	
かやの中央線		千里中央～かやの中央 (シャトルバス)	37	かやの中央 210	

(2009年1月現在)

■路線バスの利用状況

箕面市における一日あたりの路線バスの利用者は約 30,800 人/日であり、平成 14 年から平成 17 年にかけては微増傾向にある。しかし、利用者が増加傾向にある路線は、いずれもフィーダー型の路線であり、市内を循環するローカル型の路線（箕面山麓線）の利用者は約 1,350 人/日と、路線の大半が市街地部にある路線としては、最も利用が少ない。



出典：箕面市 平成 19 年度版市勢年鑑

図 4 - 3 箕面市内の路線バスの利用者数

■高速バス(夜行、空港リムジン)

箕面市内発着の高速バスは運行されていないが、箕面市内の路線バスの大半が発着する千里中央からは、夜行便を中心に 12 路線各 1 往復 (合計 12 往復) が運行されている。

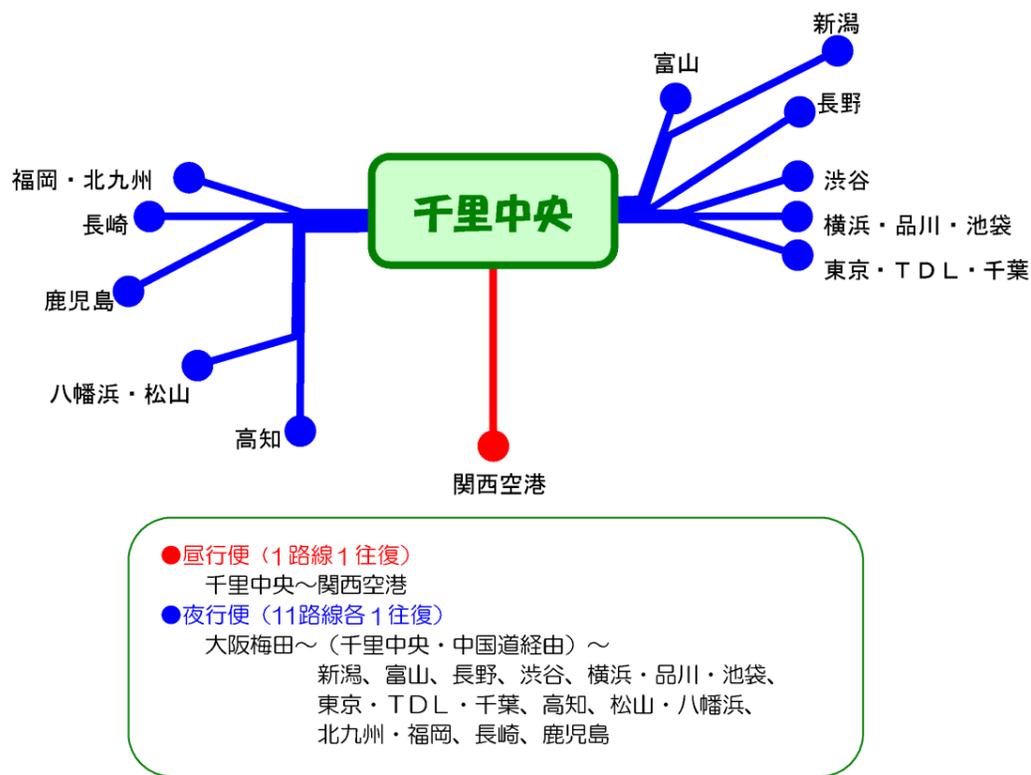


図 4 - 4 千里中央を発着する高速バス路線図

■公共施設巡回福祉バス(Mバス)

市内では、無料の公共施設巡回福祉バス（Mバス）が運行されている。コースは、市内を6つのエリアに分け、6コースが設定されている。

利用者は平成18年度で220,298人（一日平均604人）となっている。

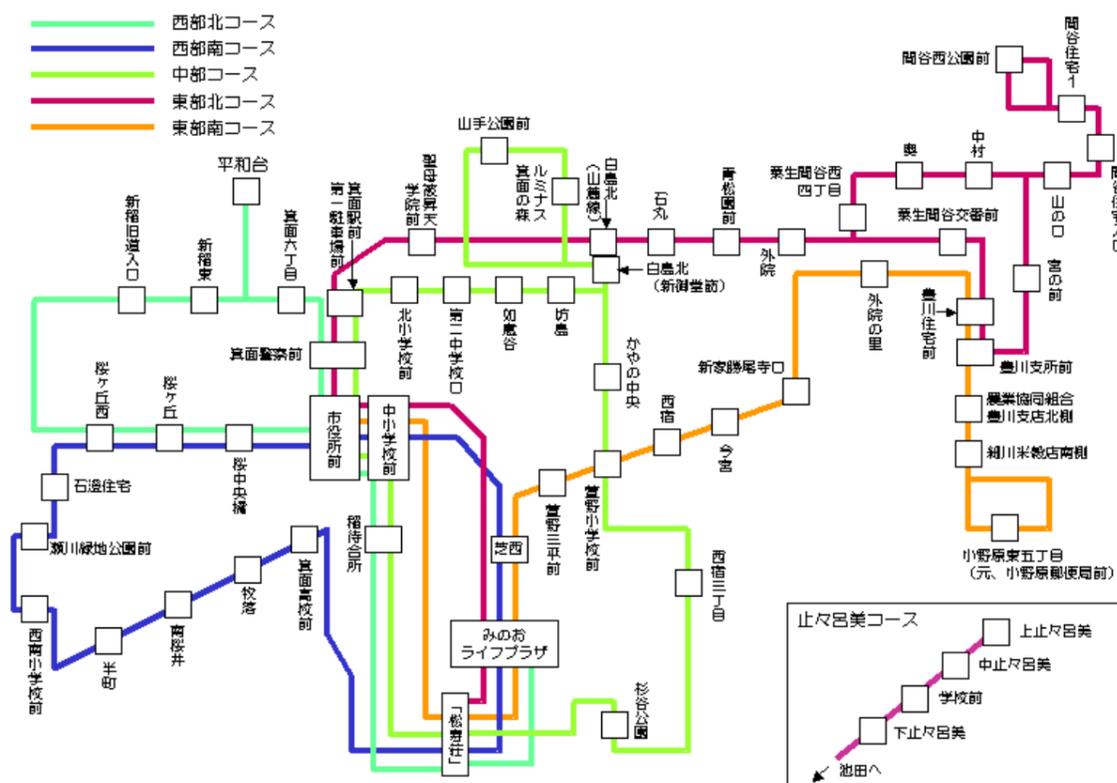


図2-5 公共施設巡回福祉バス（Mバス）のコース

表4-2 公共施設巡回福祉バス（Mバス）の利用状況

年度	区分	(単位：人)	
		福祉巡回バス	福祉予約バス
14		229,634	8,120
15		232,687	9,610
16		230,638	12,168
17		212,475	13,040
18		220,298	13,217

資料：健康福祉部地域福祉課

■大規模商業施設へのアクセスバス

SSOK、VISOLA でシャトルバスが運行されている。SSOK は阪急バス 12 番乗り場、VISOLA は阪急バス 11 番乗り場で発着する。

運行時間帯、運行本数は下表のとおりであり、SSOK では昼間帯は 10 分に 1 本、VISOLA では平日 20 分に 1 本、土・休日は 15 分に 1 本程度の本数となっている。

表 4 - 3 SSOK、VISOLA シャトルバスの時刻表（千里中央発）

		千里中央⇒かやの中央		
		平日	土曜日	日祝日
経由・行先	SSOK本館			
系統番号				
5				
6				
7				
8	35 45 55			
9	05 15 25 35 45 55			
10	※99			
11	※99			
12	※99			
13	※99			
14	※99			
15	※99			
16	※99			
17	02 12 22 32 42 52			
18				
19				
20				
21				
22				
23				
24				
注	※印=約 10分間隔で運行いたします。			

■スクールバス

学校送迎バスとしては、箕面市内の聖母被昇天学院の他、茨木市の摂陵中学校・高等学校、関西大倉学園、追手門学院、梅花女子大学・短期大学等が千里中央駅等からのスクールバスを運行している。平成 14 年度のアンケート調査結果によると、利用者は約 1,300 人である。

表 4 - 4 スクールバスアンケート調査結果

学校名	運行本数 (本・片道/日)	利用者数 (人・片道/日)	学生数 (人)
摂陵中学校・高等学校	13	128	1,243
聖母被昇天学院	4	140	1,100
関西大倉学園	14	250	1,840
追手門学院 (大・中・高)	2	80	大：6,500 中高：2,000
梅花女子大学・短期大学	15	700	3,000
合計	-	1,298	-

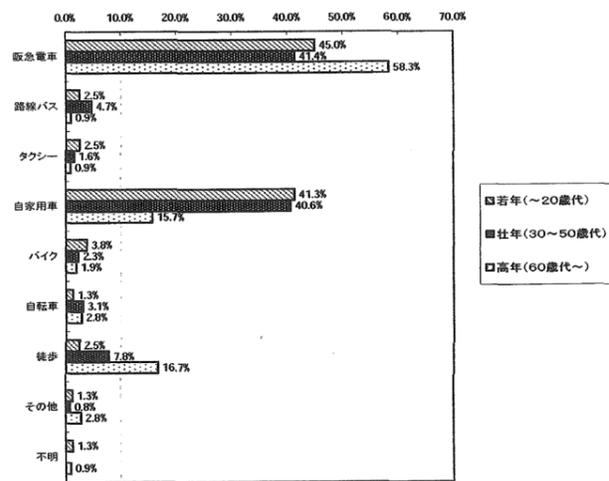
出典：北大阪急行線延伸に関する逆輸送需要拡大方策検討調査（平成 15 年 3 月）

■観光アクセスバス

箕面市には、箕面滝、箕面公園といった観光資源を有しており、紅葉のシーズンを中心に市内外から多くの観光客が来訪しているが、現状においては、定期的に運行される（あるいはあらかじめ運行が計画されている）観光アクセスのバスは設けられていない。

観光目的での移動手段としては、鉄道（阪急電車）と自動車の利用が中心となっており、路線バスの利用はごく僅かである。

なお、自動車の利用が多い紅葉シーズンは、週末を中心に交通が集中して道路ならび駐車場が飽和状態となっており、周辺道路での渋滞を引き起こしている。

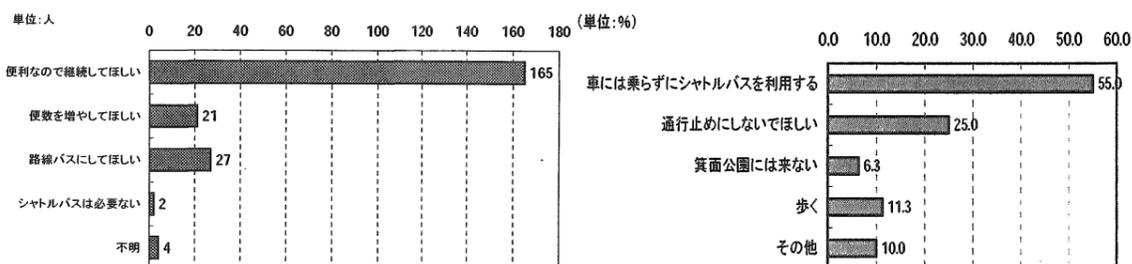


出典：箕面市集客促進戦略策定調査報告書（平成 14 年）

図 4 - 6 観光地への交通手段（目的地までの最終）

平成 13 年に箕面駅と観光地を結ぶ臨時シャトルバスの試験運行の実施時に行われたアンケートでは、観光用のシャトルバス運行の要望について、継続（実施）してほしいとの意見が 81.3%と多かった。また、自動車の通行を規制（通行止め）して代わりにシャトルバスを運行させることについて、シャトルバスを利用すると回答した人が約 6 割であり、通行止めに反対すると回答した人（約 3 割）を上回っていた。

こうしたことから、公共交通（バス）による観光アクセスへの需要・期待があると考えられる。



出典：箕面市集客促進戦略策定調査報告書（平成 14 年）

図 4 - 7 臨時シャトルバスに運行への要望（左）と通行止めへの対応（右）

■路線バスに対する市民の満足度

平成 18 年度に実施した「箕面市市民満足度アンケート調査」ならびに平成 19 年度に実施した「Mバス利用者へのアンケート調査」の結果に基づいて、箕面市の公共交通（主にバスに関するもの）に対する市民の意見を整理した。

- ・ 市内のバス路線網については、全体の4割を超える人（43%）が不満を感じている。
- ・ 路線バスの利用状況は、半数以上（55%）が利用している。
- ・ 路線バスの必要性は、全体の約8割（80%）が必要であると感じている。
- ・ 全体の約3分の2の人（66%）がバス路線網の整備を求めている。
- ・ 現在の路線バスの交通体系の主力となっている駅へのアクセスに関する不満の割合は非常に低い（4%）。
- ・ Mバスの自由乗降が可能な場合に、行きたい目的地は、箕面駅、箕面駅周辺の施設、かやの中央の施設が全体の3分の2近く（68%）を占めている。

(2) 千里中央バスターミナルの現状と問題点

■多面的に広がるバス路線網

千里中央には、路線バス・高速バス・送迎バスを合わせると、数多くの路線が集結している。

このうち、路線バスは、千里ニュータウン内の住宅地を結ぶ千里ニュータウン線、豊中市内の各方面（北緑丘・上野・豊中駅）を結ぶ豊中市内線・阪北線、吹田市内の各方面（阪大・山田・岸辺駅・吹田駅）を結ぶ吹田市内線・阪大病院線、茨木市内の各方面（美穂ヶ丘・茨木駅）を結ぶ茨木美穂ヶ丘線・千里茨木線、豊能町方面（余野・希望ヶ丘）を結ぶ北大阪ネオポリス線、箕面市内の各方面（箕面森町・箕面・小野原東・粟生団地・間谷住宅）を結ぶ箕面森町線・白島線・如意谷線・箕面中央線・小野原東線・粟生団地線がある。

高速バスは、主に大阪から東京・北陸・九州等を中国自動車道あるいは名神高速道路経由で結ぶ夜行便が乗り入れており、関西空港への連絡バスも設けられている。

送迎バスは、箕面船場にある「COM」が専用の乗降場所とバスを用意して独自に運行している他、同じく箕面船場にある「SSOK」、かやの中央にある「ヴィソラ」がシャトルバスを、その他の近隣の商業施設や学校も送迎用のバスを運行している。

■過密化した乗車バス

千里中央駅前には、路線バスならびに高速バス用の乗車バス（のりば）が設置されている。このうち、半数以上の乗車バスで、経由地や行先が大きく異なった路線が共用となっている。

表 4-5 千里中央のバス乗車バスの路線一覧

のりば番号	路線名（経路）	系統番号	運行本数
0	[夜行高速]	[高速バス]	12
1	豊中市内線（上野）	9 10 31 32	82
2	豊中市内線（北緑丘）	33 34 37	108
3	豊中市内線（西緑丘）	35 39	78
4	千里ニュータウン線（津雲台）	61 65 67 68 69	64
	箕面森町線	1	37
5	粟生団地線（外院の里）	64 66	26
	粟生団地線（小野原）	30 51 53 54 55 56 59	106
6	粟生団地線（小野原住宅）	78	23
	粟生団地線（小野原）	79	2
	小野原東線	[深夜バス]	1
	茨木美穂ヶ丘線・阪大病院線	164 171	55
	茨木美穂ヶ丘線	101 103 105	32
7	千里茨木線	112	9
	北大阪ネオポリス線	25 27 28	28
	如意谷線	85	39
8	箕面中央線	81 82 83	33
	千里ニュータウン線（青山台）	71 72	70
	千里ニュータウン線（古江台）	76 77	69
10	吹田市内線	6 17 18	51
	千里茨木線	57	12
	[関西空港リムジン]	[高速バス]	1
	[北摂池田メモリアルパーク]	[送迎バス]	0
11	白島線	19 20	73
	粟生団地線（山麓線）	60 62 63	38
	かやの中央線	[シャトルバス]	37
12	小野原東線	175 176	65
	[SSOK]	[送迎バス]	57
合計		路線バス 計 高速バス 計 送迎バス 計 計	1,138 13 57 1,208

※ 系統番号・運行本数は平日ダイヤ（単位：本）
 ※ COM関係者専用の送迎バス及び乗車バス以外で発着する送迎バスは除外
 ※ 「北摂池田メモリアルパーク」の送迎バスは、土曜・休日のみ運行
 ※ 「ヴィソラ」利用者用のシャトルバス（かやの中央線）は有料のため、路線バスとして合計本数を計算

■分散したバスのりば

千里中央駅前に設置されたバス乗車バースは、路線数の多さ等から、バスターミナルから離れた位置に設置されたもの（下図の⑩・⑫・⑬のりば）がある。

前項で述べたとおり、既に半数以上の乗車バースで経由地や行先が大きく異なった路線が共用となっており、バスバースは飽和状態に近いと考えられる。

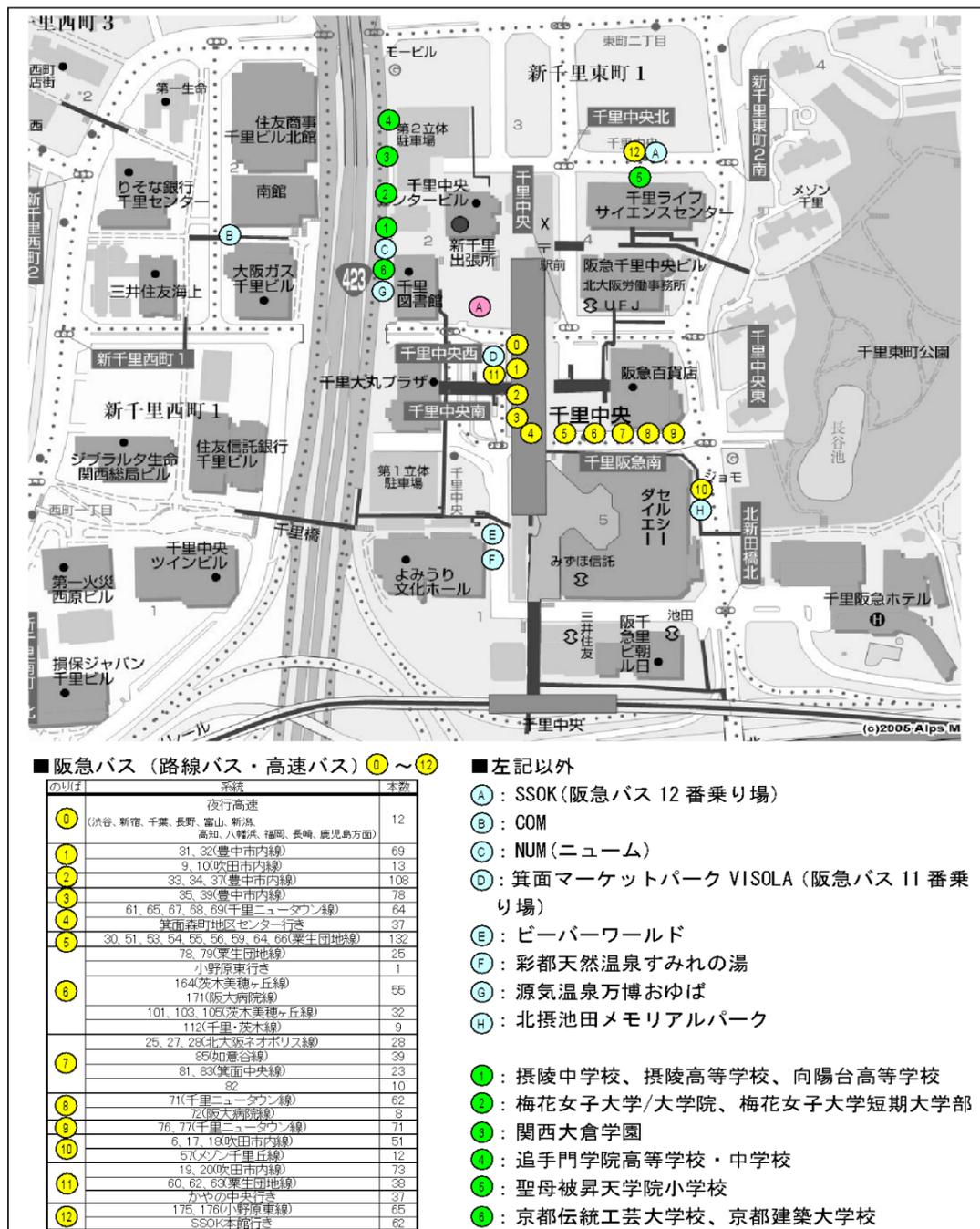


図 4-8 千里中央のバスのりば位置

■ 駅前に乗り入れが困難な送迎バス

千里中央駅には送迎用のバスが乗り入れる一時駐車用のバスプールを設置されていないため、送迎バスの多くが、バスターミナルから離れた位置で利用者の乗降を行っており、学校の送迎用を中心に幹線道路沿い（国道 423 号道路上）に場所を定めているものがある。



写真 4 - 1 (左) 一般道で乗降を行う送迎バス
(中) (右) 国道 423 号沿いに設置された送迎用のバス停

■ バリアフリー化されていないバス乗降場

バスターミナル内に設けられたバス乗車バースのうち、11 番のりばについては独立した島式となっているために、必ず陸橋（もしくはテナント用の地下道）を経由する必要があるが、現状ではエレベータ等のバリアフリーに対応した設備が備えられていないために、移動制約者にとって利用しづらい状況である。



写真 4 - 2 千里中央 11 番のりばの状況

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、平成 17 年度と平成 18 年度に実施した「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 ₂ 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 ₂ 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め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	鉄道とバス、バスとバスのスムーズな乗り継ぎを行うことで利便性を向上する。 端末周辺でのローカル機能を確保することで利便性を向上する。 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。
-----------------------	---

下線部は、鉄道の延伸が最短でも約10年を要するため、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両編成の車両が朝夕ラッシュ時・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用・買物利用者用・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。

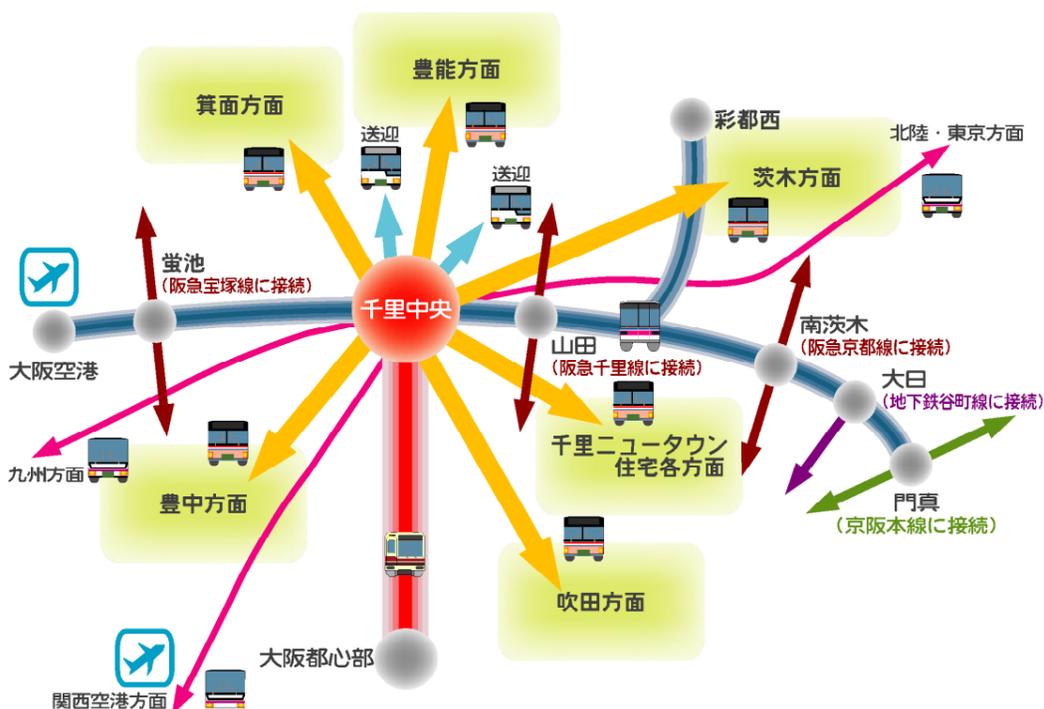


図 4 - 9 千里中央の交通機能（現状）

かやの中央地区の特徴

■新しい箕面の都心としての整備事業

将来の北大阪急行線の延伸を睨んで、国道 171 号と国道 423 号が交わる萱野地区において土地区画整理事業を実施し、大型商業施設（マーケットパーク・ヴィソラ）がオープンし、公園・広場・駐車場等の整備が実施されている。

■千里中央指向のバス路線

最寄りを通るバス路線の大半は千里中央発着の路線であり、かやの中央（又は白島・萱野小学校前）を經由して箕面市内もしくは豊能方面を結ぶ路線の経路途上にあたる。他には、国道 171 号沿いを走行する路線がある。あと、箕面市内を循環する路線もあるが、運行本数が極めて少ない。

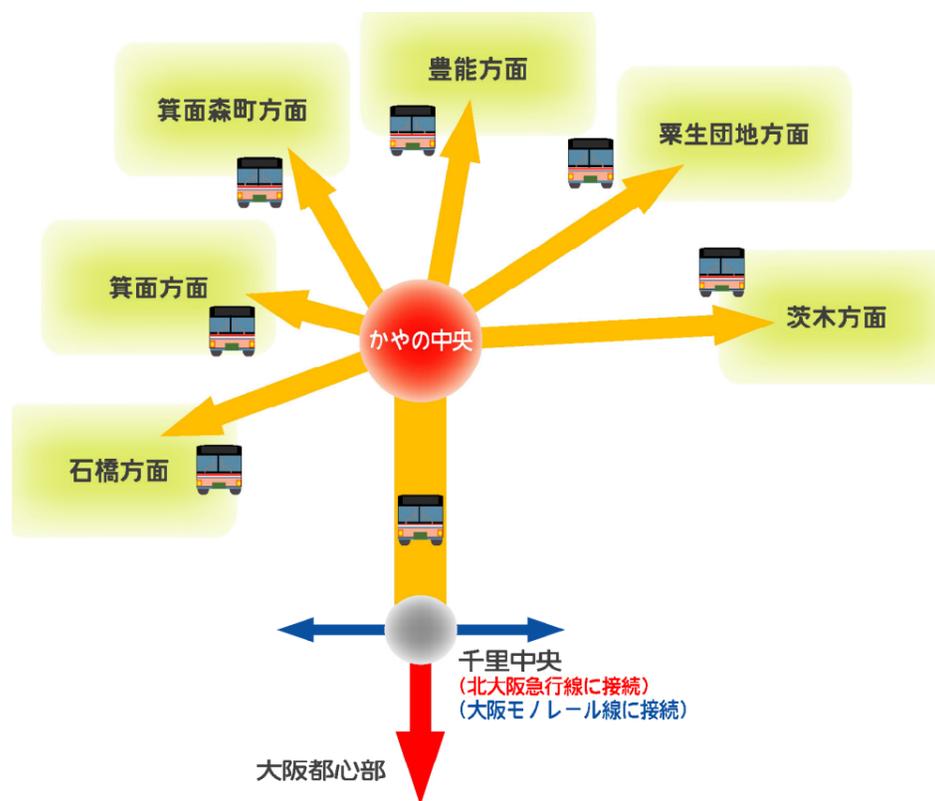


図 4 - 10 かやの中央の交通機能（現状）

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他、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。

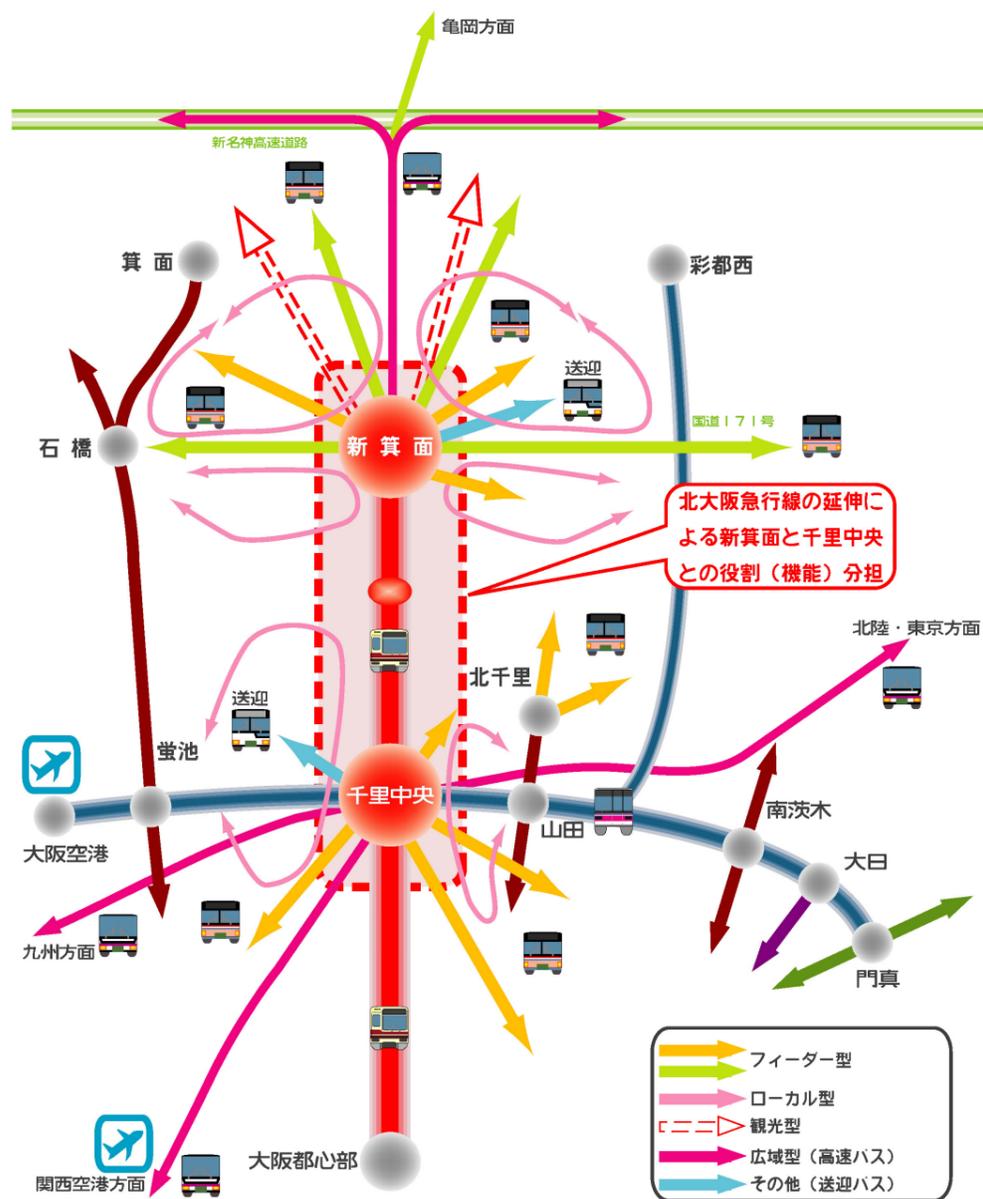
今後、北部大阪地域において、都市を再生し、高次の商業・業務・流通機能や国際的な学術研究・情報の中核機能等の都市機能の高度化を図るためには、北部大阪地域の市街地の広がりに対応し、千里中央地区とかやの中央地区の適切な役割分担により、広域交通拠点としての機能強化が必要である。

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）を踏まえた新箕面駅と千里中央駅の役割分担の考え方は、次頁のとおりである。



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

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】

バス路線(案)	重視した視点	考え方
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】

バス路線（案）	重視した視点	考え方
（観光型バス路線） 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。	(1)⑤広域連携の推進 (3)⑪観光期の渋滞軽減	公共交通への新たな需要や環境問題等に対応する。
（広域型バス路線） 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。	(1)⑤広域連携の推進	公共交通への新たな需要に対応する。
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。	(1)②千里中央の飽和解消 (3)⑩バス運行の効率化	利用者の利便性やターミナル機能の改善に対応する。
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。	(1)②千里中央の飽和解消	ターミナル機能の改善に対応する。

なお、この再編方針（案）は現時点での考えであり、鉄道延伸は最短でも約 10 年を要するため、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。

4. 1. 5 バス路線網再編イメージの検討

(1) フィーダー型路線

① 再編イメージの検討

【再編方針（案）（再掲）】

■鉄道フィーダー型路線

- 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。
- 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。
- ③北千里駅、箕面駅へのバス路現状を維持する。
- 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。
- ⑥阪急石橋とJR茨木を結ぶバス路線は、新箕面駅線は、に結節させる。

再編方針をもとにした、方面別のバス路線網の再編イメージを次頁以降に示す。

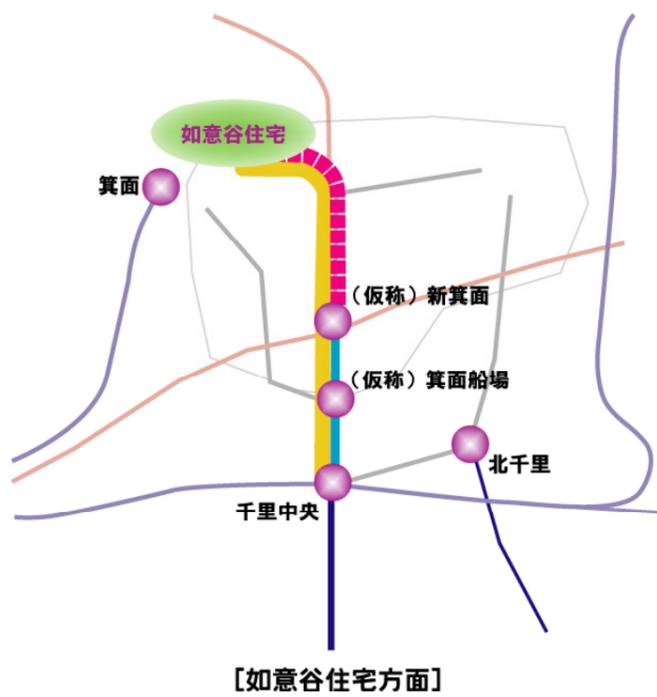
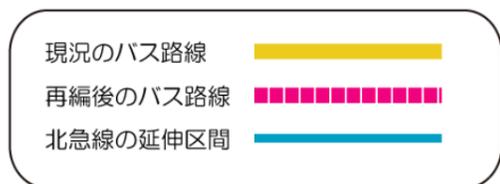
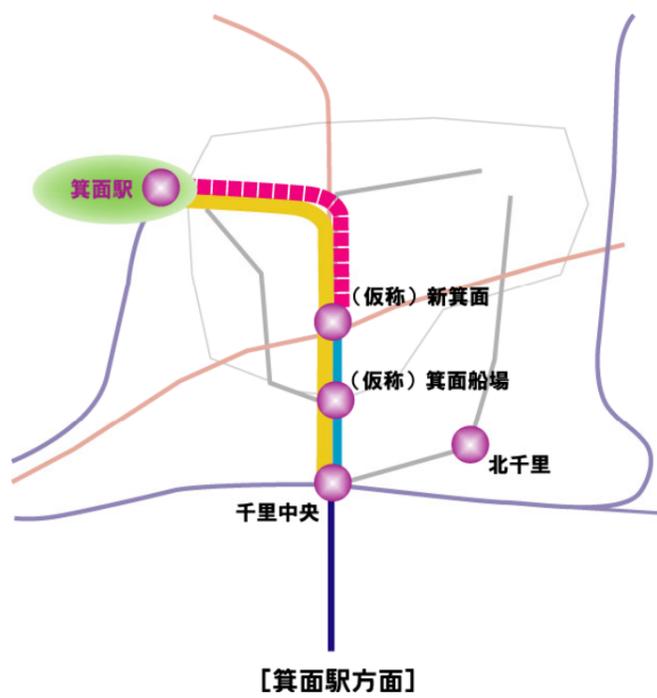
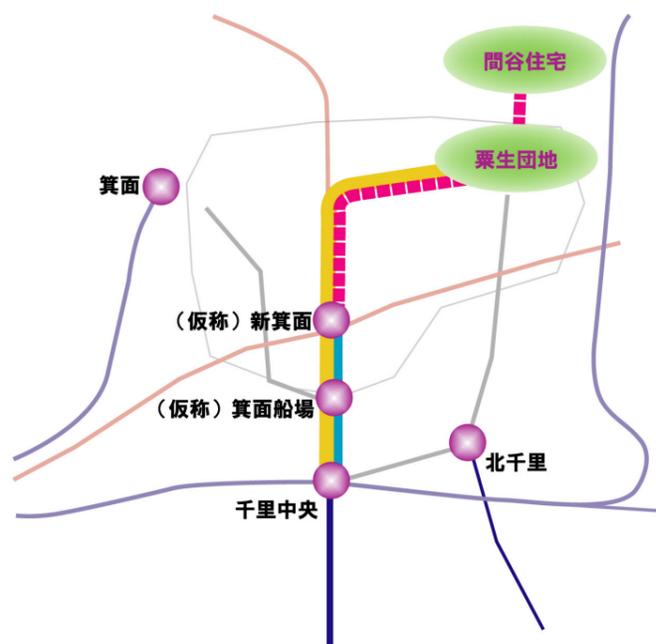
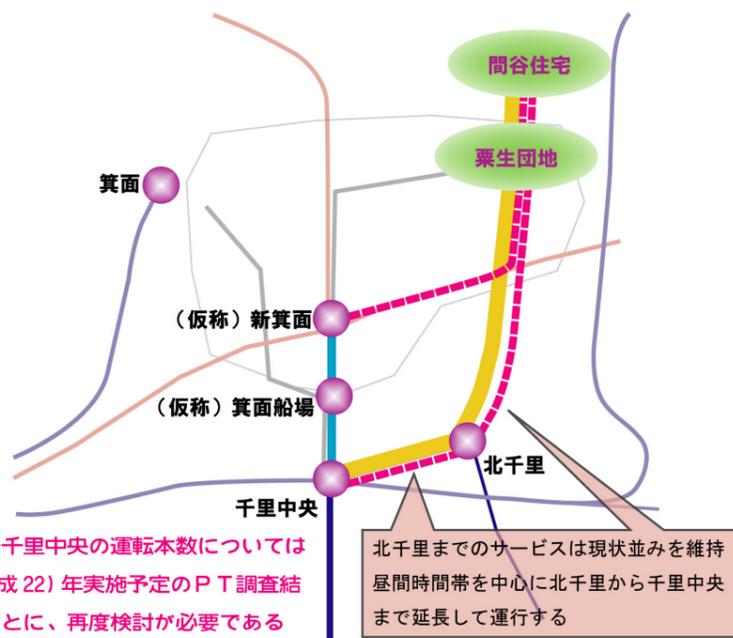


図 4 - 12 バス路線再編イメージ (フィーダー型・その 1)



【粟生団地方面（山麓経由）】

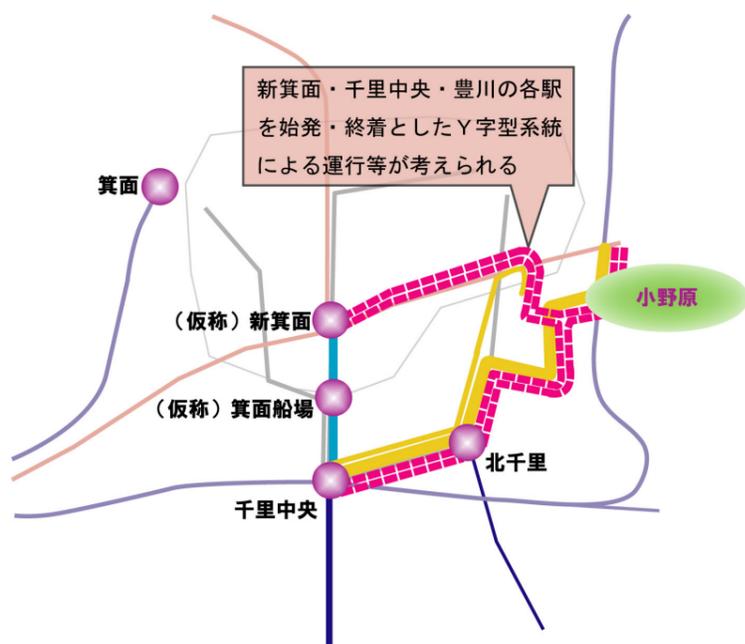


北千里～千里中央の運転本数については
2010(平成22)年実施予定のPT調査結
果等をもとに、再度検討が必要である

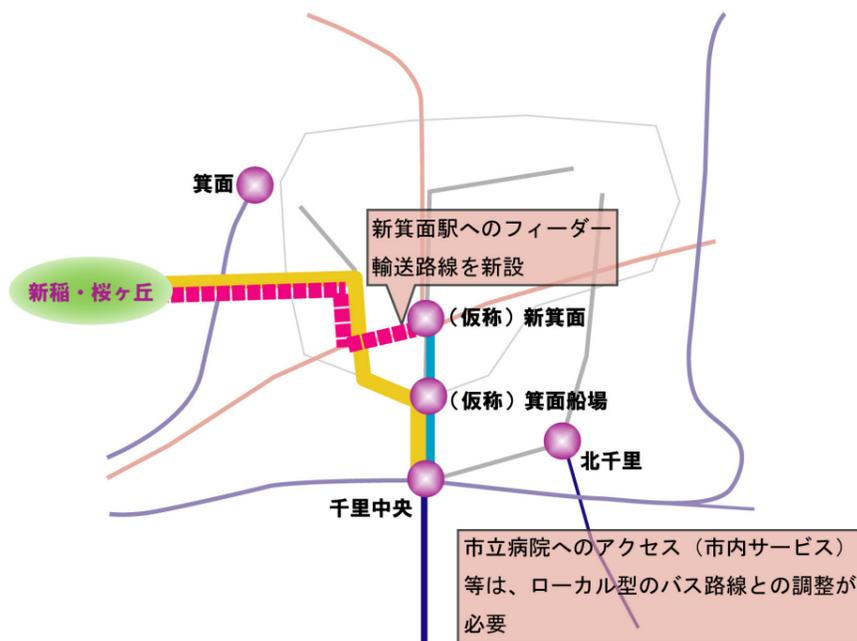
北千里までのサービスは現状並みを維持
昼間時間帯を中心に北千里から千里中央
まで延長して運行する

【粟生団地・間谷住宅方面（北千里経由）】

図4-13 バス路線再編イメージ（フィーダー型・その2）



【小野原（小野原住宅・豊川駅）方面】



【桜ヶ丘・新稲方面】

図4-14 バス路線再編イメージ（フィーダー型・その3）

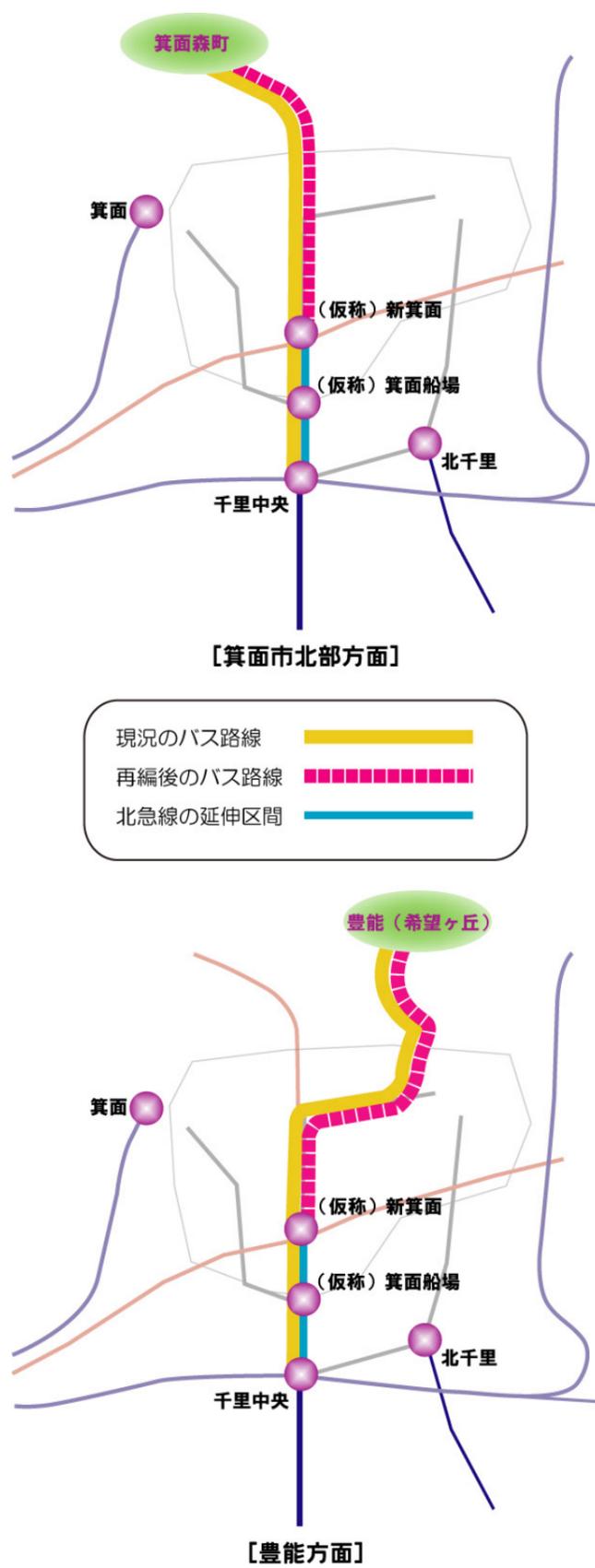


図4-15 バス路線再編イメージ（フィーダー型・その4）

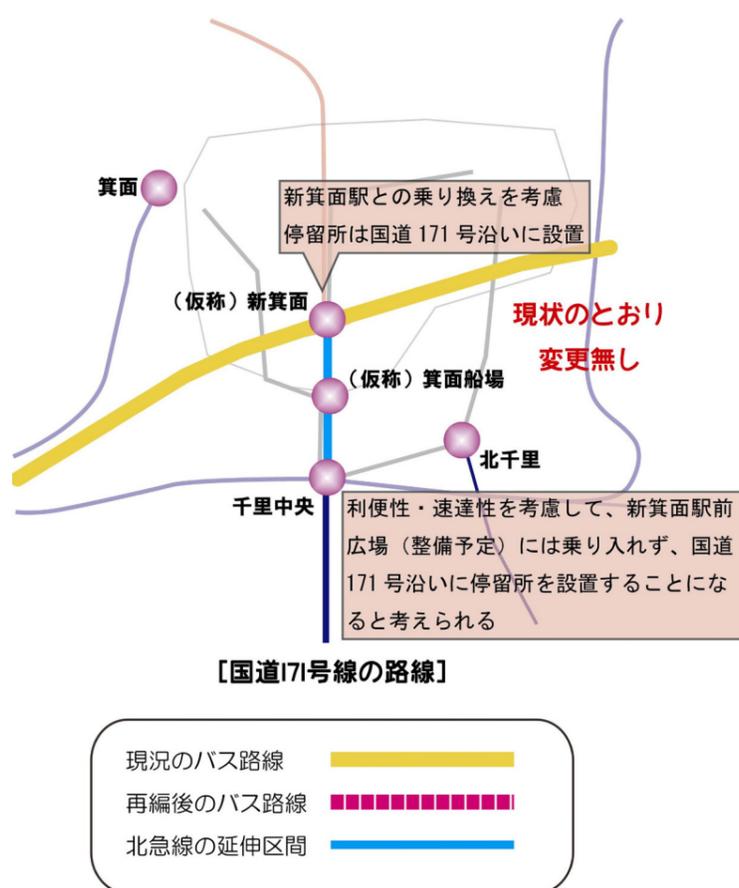


図 4-16 バス路線再編イメージ（フィーダー型・その 5）

② バス路線網の再編イメージによるサービスの変化

①で示したバス路線網の再編イメージにしたがって、現在のバス路線網を割当て、サービスレベルの変化について定量的な把握を行った結果、現行のバス路線網に与える変化は次のとおりである。

- 千里中央駅のバス発着数は、現行の約 2,400 本/日から、約 1,640 本に減少する。新箕面に再編されるバス本数は、約 660 本/日となる。
([] は箕面市内関係以外の全ての本数を含めた本数)

千里中央 発着	999 本/日 (現行)	→	約 230 本/日 (再編後)
	[約 2,400 本/日	→	約 1,640 本/日]
北千里 発着	464 本/日 (現行)	→	約 370 本/日 (再編後)
	[約 900 本/日	→	約 810 本/日]
新箕面 発着		→	約 660 本/日 (再編後)
市立病院前 発着	108 本/日 (現行)	→	約 20 本/日 (再編後)
- 現行の栗生団地・間谷住宅方面から小野原・北千里を經由し千里中央へ行く人にとっては、サービスダウンとなる。(北千里行と新箕面行の2方向に分割するため、仮に昼間時間帯において北千里方面へ本数を片道 4~5 本/時 (このうちの 1 本/時程度を千里中央まで延長運行すると想定)、残り (片道 2~3 本/時) を北千里方面へ本数を分割と想定した場合、北大阪急行線接続の運行本数が 1/2~1/3 程度に減少する。) 北千里行きと新箕面駅行きの分割の方法及び千里中央までの延長運行本数が課題となる。
- 市立病院を經由する路線が、新箕面駅へ再編されることで、市立病院を經由しなくなるため、市立病院発着の本数が大幅に減少する。市立病院経由のルートをローカルルートでいかに確保するかが課題となる。
- 栗生団地方面から山麓線を經由し、千里中央駅を結ぶ路線については、上記、間谷住宅方面からのサービスダウンを考慮し、間谷住宅方面への延伸の可能性についても考慮する必要がある。
- かやの中央~千里中央の間では、バスサービスが大幅に低下する。

(2) ローカル型路線

■再編イメージの検討

【再編方針（案）（再掲）】

■ローカル型路線

- ⑦フィーダー型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。
- 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。

今後、下図のイメージで検討を行う。

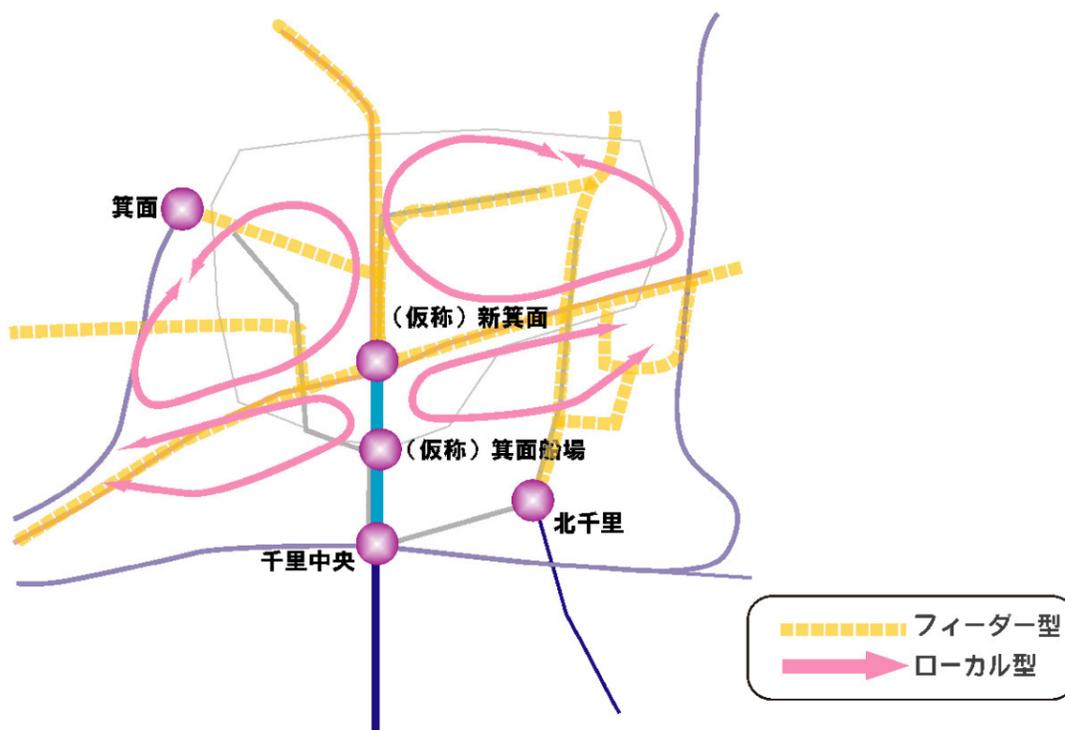


図 4 - 17 ローカル型路線の再編イメージ

(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。

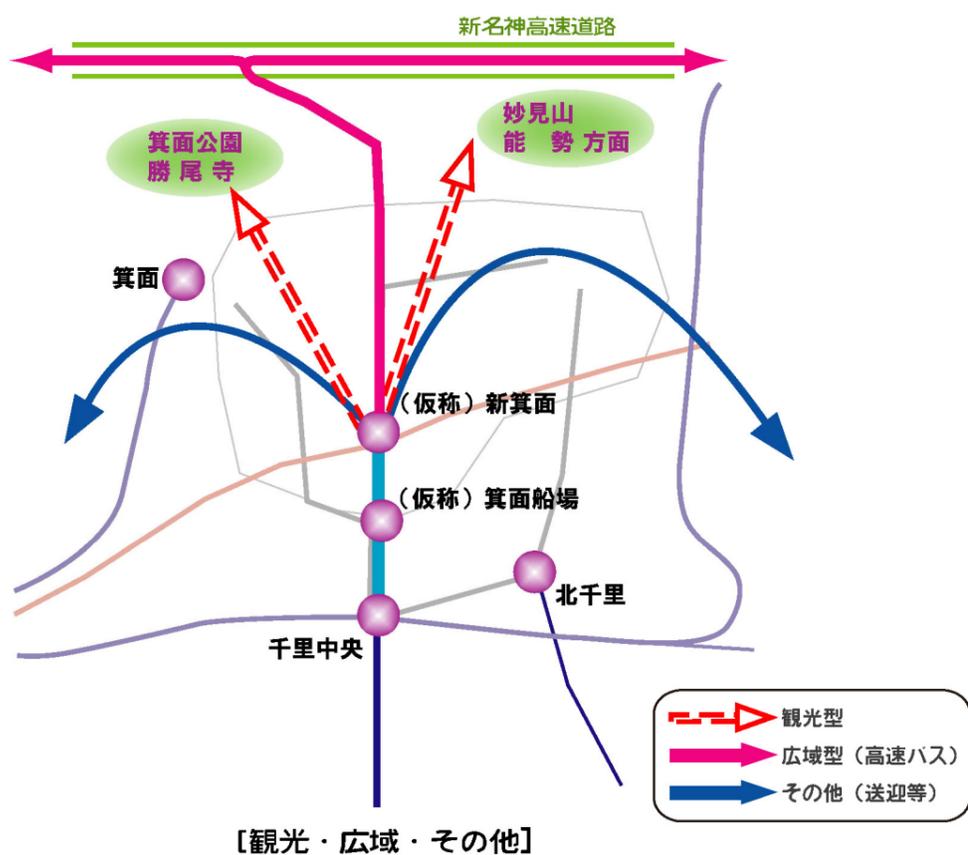


図 4 - 18 広域型（高速バス）・観光型路線等の再編イメージ

4.2 交通結節点機能の検討

北大阪急行線の延伸整備を軸として、箕面市の公共交通ネットワークの改善、自動車から公共交通への転換等を図っていくためには、新駅に新たに整備される交通結節点（駅前広場）の利便性向上を図ることが極めて重要である。

バス路線網の再編計画も踏まえ、公共交通の乗り継ぎを主体に、自動車や自転車交通との連絡強化も含めて、利用者の利便性を考慮した交通結節計画の検討を行う。

4.2.1 地区の位置付けと導入機能の検討

(1) かやの中央地区の現状

かやの中央地区は箕面市の中央にあり、国道171号と423号の交差する交通の要衝として都心部と直結する利便性の高い地区である。「萱野中央特定土地区画整理事業」及び「萱野中央地区地区計画」が行われており、国道423号バイパス（箕面有料道路）や新名神高速道路等の整備により、大阪圏の広域交通軸の結節点となる箕面新都心として位置づけられている。

現状では、ヴィソラとして、カルフル箕面をはじめとする各商業施設とその駐車場及び駅前広場用地に、市立かやの中央駐車場、交通広場（タクシーのりば）、かやの広場が整備されている。



図4-19 かやの中央地区施設図

■かやの中央の状況

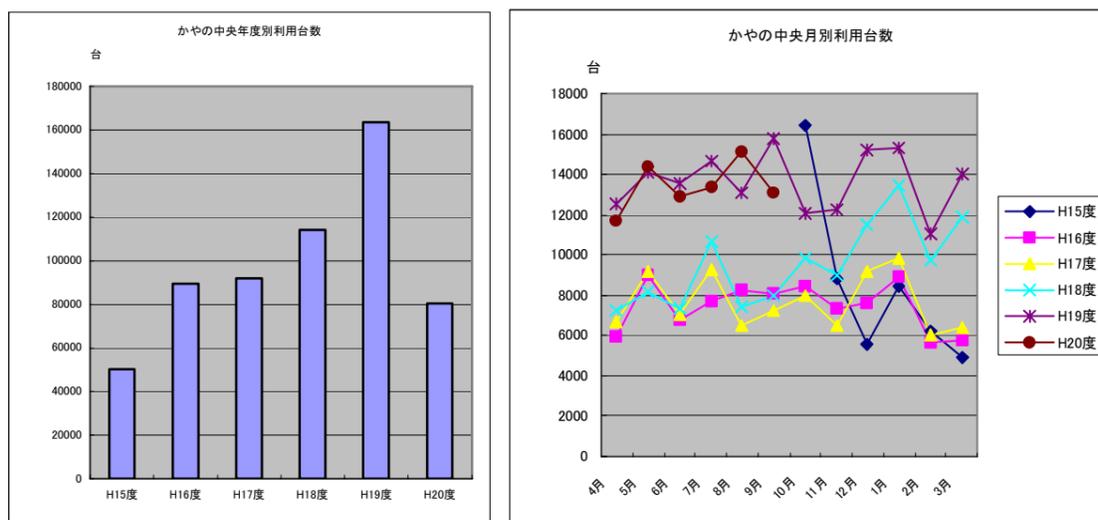
- ヴィソラ駐車場 1,815 台、市営かやの中央駐車場 382 台とあわせて約 2,200 台の駐車場が確保されている。
- ヴィソラ来客数は当初約 800 万人／年、平成 19 年度約 960 万人／年。
- ヴィソラシャトルバス利用数は来客数の約 4%、約 33 万人。



写真 4 - 3 かやの中央の状況

■かやの中央駐車場

開設	平成 15 年 10 月 1 日
面積	敷地面積 3,399 m ² 、RC3 階地下 1 階延べ床 8,013 m ²
開業時間	8 時 30 分～翌 0 時 30 分
収容台数	382 台
利用料金	100 円／30 分(土日祝は 2 時間まで無料)、障害者 5 割減免
平均利用台数	約 16 万台／年、約 1 万 4 千台／月 平日 70～80 台／日、土曜日 800～1,000 台、日祝 1,500～1,700 台／日



※ H15 度は 10 月から 3 月まで、
H20 度は 4 月から 9 月までのデータ。

図 4 - 20 かやの中央駐車場の利用推移

■かやの広場

面積	敷地面積 2,905 m ²
開業時間	9 時 00 分～22 時 00 分
利用料金	広場 800 円／3 時間 100 m ² ステージ 3,400 円／3 時間、営利目的 1.5 倍
利用団体数	平成 17 年度: 83 団体 平成 18 年度: 59 団体 平成 19 年度: 96 団体

(2) 上位計画等の整理と地区の位置付け

各上位計画に基づいて対象となる駅前広場の位置付けを整理する。

■ 第四次箕面市総合計画

- 商業施設や情報サービスの集積、広域的な文化交流の拡大等によるにぎわい
- 北大阪急行線の延伸による利便性の向上と新都心を拠点とした市内交通体系の確立

■ 箕面シティ・ルネサンス（箕面市都市計画マスタープラン）

- 広域的な交通結節機能が増し、高次都市機能の集積が期待される地区

■ 都市交通施設整備基本計画（箕面市交通体系マスタープラン）

- 中部南北軸と東西軸の接点に位置する主要交通結節点

■ 北部大阪都市計画萱野中央地区地区計画

- 国道 171 号と国道 423 号の交差する交通の要衝として利便性の高い地区
- コムアートヒルの商業群に近接し、箕面市の中でも都市的に発展する潜在能力の高い地区

(3) 地区の整備方針・導入機能の検討

駅前広場には、大別して交通結節機能と環境空間機能の2つの機能があり、交通機能は、基本的な交通処理機能と付加的機能とに分けられる。特に交通結節点として重要な役割を果たす(仮称)新箕面駅においては、基本的な交通処理機能だけではなく、付加的機能についても十分に検討を行う。

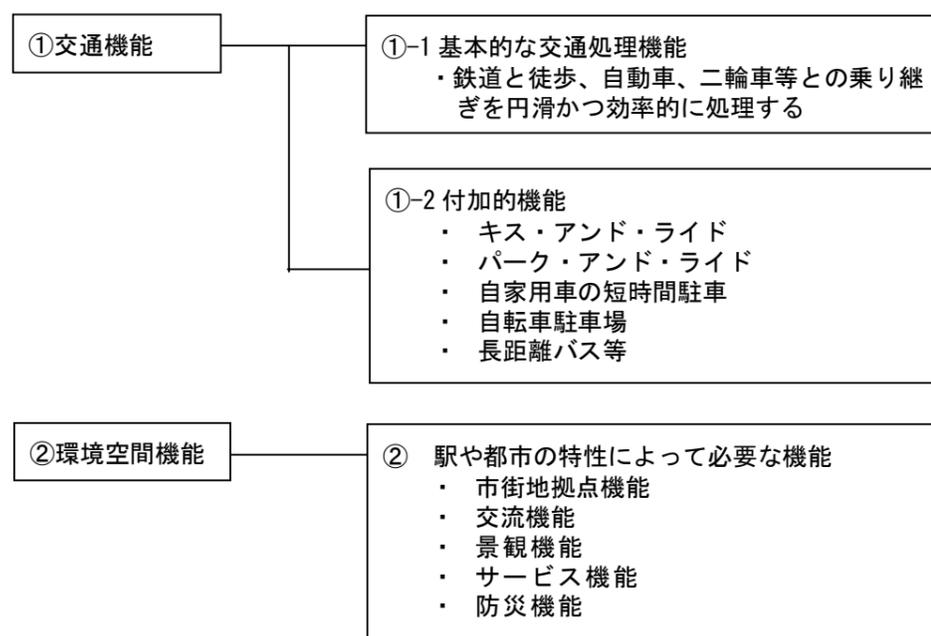


図4-21 駅前広場の機能(出典:「駅前広場計画指針」社団法人日本交通計画協会編)

(2)で整理した地区の位置付けを受けて、交通結節点として目指すべき姿を念頭におきつつ地区の整備の視点を整理するとともに、導入機能を検討する。

【整備の視点(案)】

- 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
- 交通拠点として乗り継ぎの利便性に配慮する
- 千里中央との役割分担を明確にする
- 商業施設との有機的連携により拠点性を高める
- 隣接する市民広場との連携を図る

表 4 - 6 整備の視点及び導入機能（案）

整備の視点（案）	導入機能（案）
● 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	市街地拠点機能、景観機能や防災機能を導入
● 交通拠点として乗り継ぎの利便性に配慮する	交通処理機能を導入（鉄道・バスの乗り継ぎ、キス・アンド・ライド等）
● 千里中央との役割分担を明確にする	高速バス、学校への送迎バス等のバースを導入
● 商業施設との有機的連携により拠点性を高める	パーク・アンド・ライドは隣接する市立駐車場・ヴィソラ駐車場の活用を検討する。自転車駐車場についても北大阪急行線の利便性を考えて設置場所を検討する。
● 隣接する市民広場との連携を図る	交流機能を導入

4. 2. 2 施設配置イメージの検討

機能ごとのゾーニング、主要動線の検討を行う。

以下に、自動車の動線をもとにした今後の検討課題（案）を示す。



図4-22 自動車の動線をもとにした今後の検討課題（案）

■参考

既往報告書では、当時の需要予測結果にもとづいて駅前広場の規模を参考として整理している。

バス路線網の再編、及び新たな需要予測結果にあわせて見直す必要がある。

表4-7 導入施設規模（既往報告書）

施設	必要数
バス乗車バス	6バス
バス降車バス	3バス
タクシー乗車バス	1バス
タクシー降車バス	2バス
タクシー駐車台数（計画）	10台
自家用車乗降バス	1バス
環境空間	4,130㎡

4.3 公共交通のあり方(まとめ)

(1) 新駅設置による新たな交通体系の検討

北大阪急行線の延伸実現により、総合交通体系の確立が図られ、箕面市における交通環境が変化すると共に、かやの中央地区は広域的な交通結節点としての整備が行われることが想定される。

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、平成17年度と平成18年度に実施した「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った。

- 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

バス路線網の再編検討の視点は、以下のとおりである。

- (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) パートナーシップの視点

バス路線網再編にあたっては、北大阪急行線延伸後の北大阪地域の都市拠点・交通結節点として位置づけられるかやの中央地区及び千里中央地区が適切な役割分担により、フィーダー型、ローカル型、その他(観光型、広域型等)の各バス路線網の機能ごとに再編を行うことをバス路線網再編方針(案)とした。

(2) 新たな交通結節点に期待される機能と促進策の検討

北大阪急行線延伸のミッションやバス路線網の再編の方針を踏まえ、かやの中央においては、交通結節点の機能として、「交通処理機能(路線バス、観光バス)」、「市街地拠点機能」、「景観機能、防災機能」、「交流機能」の導入が必要である。

北大阪急行線の延伸による交通環境の変化を踏まえ、バス路線網再編の考え方や交通結節点の機能の検討結果をとりまとめた。

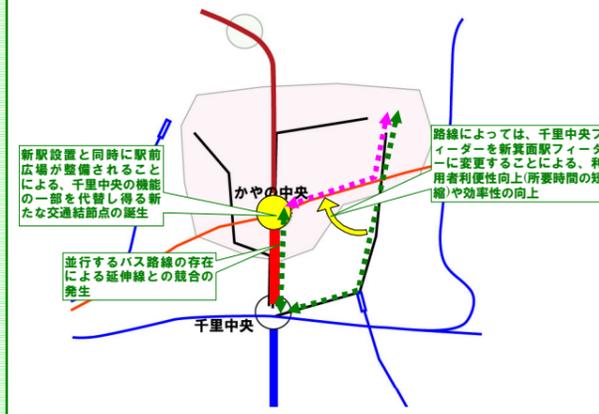
検討結果の概要を次頁に示す。

今後は、これらの検討結果を別途検討が行われている北大阪急行線延伸検討委員会に反映させていく。また、次期総合計画や交通体系マスタープラン等に活用するとともに、今後具体的な検討を行う際の検討材料としても用いるものである。

【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

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、鉄道延伸が最短でも約10年を要するため、今回の検討から除外

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	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
ローカル型	(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	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 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
その他(観光・広域型等)	(2)⑦生活拠点等との結節 (6)⑮公民パートナーシップ (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	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 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

