

5.4 公共交通の利用促進（まとめ）

箕面市は、大阪府内でも自家用車の利用率が高い地域である。

この要因としては、都市構造として自家用車利用を前提としたまちづくりが進められたことにより、結果として鉄道駅まで徒歩アクセスが可能な地域が西部地区のみとなっており、鉄道利用の不便な地域が多いことが挙げられる。

結果として、駅端末の路線バスが多く設定され、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いる。また、鉄道フィーダーとしては極めて高いサービス水準となっている。

一方で、箕面市内での公共交通移動を考えた場合、路線バスが鉄道フィーダー型主体となっていることから、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状況である。

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、以下の視点からの検討が必要である。

- 適正な自動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
 - ・市内移動のバスネットワークの見直し
 - ・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

短期の内容

以上の検討課題から、本調査においては公共交通の利用促進に係る以下の3つの検討を実施した。

- 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

各調査の内容と結果の概要を次頁に示す。

【短期的施策】公共交通の利用促進の検討 検討内容と結果の概要

モビリティ・マネジメント (MM) の取り組み方策

モビリティ・マネジメント (MM) の概要

取組施策	居住者モビリティ・マネジメント (簡易 TFP)	
調査対象・地区	住民 (粟生団地)	住民 (桜ヶ丘)
世帯数	490 世帯 ^{*1}	507 世帯
実施期間	事前: 9/14~9/20 事後: 10/11~10/18	事前: 9/20~9/27 事後: 10/18~10/25
配布・回収方法	調査票、資料については、それぞれの自治会を通じて個別に訪問配布・回収	
調査内容	・世帯属性 ・日常の交通行動について ・自動車利用に関する意識について ・公共交通に関する要望・意識について ^{*2}	
回収率	事前: 73.1% (358 票) 事後: 68.2% (334 票)	事前: 73.4% (372 票) 事後: 65.3% (331 票)

^{*1} 粟生団地の調査世帯のうち、30 世帯は「制御群」として事後調査のみ実施

簡易 TFP

交通行動の変化

- 自動車を利用した移動の減少
 - 公共交通を利用した移動の増加
- 自動車から公共交通への転換

行動の変化を促すために有用な情報 (資料) を提供

上手なクルマの使い方 (冊子)

お出かけマップ (公共交通の情報)

モビリティ・マネジメント (MM) の結果

項目	調査結果
自動車の利用回数が減少	自動車の利用回数 (全目的) 全体: -5.2%、粟生団地: -6.5%、桜ヶ丘: -4.1%
	自動車の利用回数 (自由な移動目的) 全体: -6.9%、粟生団地: -6.0%、桜ヶ丘: -7.5%
	自動車の利用回数 (「公共交通への転換が期待できるグループ」) 粟生生団地: -11.6%
公共交通の利用回数が増加	公共交通の利用回数 (全目的) 粟生団地: +13.6%
	公共交通の利用回数 (自由な移動目的) 粟生団地: +19.6%
	公共交通の利用回数 (「公共交通への転換が期待できるグループ」) 全体: +21.5%、粟生団地: +60.7%、桜ヶ丘: +4.1%
公共交通の利用割合が増加 (自動車の利用割合が減少)	公共交通への転換によるバスの利用回数 (全目的) 全体: +183 回/月、粟生団地: +169 回/月、桜ヶ丘: +14 回/月
	公共交通の利用割合 (全目的) 粟生団地: +2.8%
	公共交通の利用割合 (自由な移動目的) 全体: +3.0%、粟生団地: +3.7%、桜ヶ丘: +2.3%
自動車利用を控える意識が高まる	公共交通の利用割合 (「公共交通への転換が期待できるグループ」) 全体: +13.7%、粟生団地: +18.4%、桜ヶ丘: +9.8%
	自動車利用を控える意識 (自動車の利用を控えた方がよい) 全体: +3.8%、粟生団地: +2.8%、桜ヶ丘: +4.6%

地球環境に対する改善効果
 自動車の走行距離が減少し、CO₂の排出量削減に貢献
 CO₂の排出量 全体: -12.55 t/月、粟生団地: -11.96 t/月、桜ヶ丘: -1.93 t/月

モビリティ・マネジメント実施効果の検証
 公共交通の利用回数が 1.3 倍増加 (制御群との相対比)
 自動車の走行距離が 4% 減少 (制御群との相対比)

バス利用促進方策

調査の概要

取組施策	バス利用者意識調査
調査対象	箕面市内を走行するバスの利用者
配布箇所	千里中央 北千里 阪急石橋
配布数	1000 票 ^{*3}
実施日	10月7日 (火) 13:00~20:00
配布・回収方法	バスターミナルで箕面市方面のバス待ちの旅客にアンケートがきを配布し、郵送にて回収
調査内容	・回答者属性 ・バス利用の主な目的、頻度、区間 ・バスに関する要望・意見 ・循環バスに関する意見 ・バス停駐輪場に関する意見
回収率	35.9% (359 票)

^{*3} 千里中央: 600 票、北千里: 300 票、阪急石橋: 100 票

非バス利用者への調査

公共交通へ転換するための要素

(現状のバスに関して)
 バスの増発 (増便)、路線の新設、乗り継ぎに関する要望が多い
 粟生団地では、路線の新設、運賃の値下げ、乗り継ぎ割引の実施への要望が多い
 桜ヶ丘では、路線図・系統・バス停がわかりにくいという意見が多い
 (将来の交通環境に関して)
 北急延伸によって利用環境が飛躍的に向上すると期待が高い
 粟生団地や自動車利用を控えるの意識の世帯で転換の意思が高い

箕面市民満足度調査等

- 現状のバス路線網に満足している人は 1 割
 ⇒ フィーダー輸送に比べてローカル輸送が不足している
- 5 人に 4 人が路線バスの必要性を認識
- 3 人に 2 人がバス路線網の整備を要望
 ⇒ 希望する目的地として、箕面駅、箕面駅周辺、かやの中央の施設が高い

調査の結果 (課題の抽出)

課題 1 運行のサービスレベルの引き上げ

調査地区、日常におけるバス利用の有無に関わらず、最も多い要望が運行のサービスレベルの引き上げ (増便 (増発)、運行時間帯の見直し) である。特に、現行のバスサービスにおいて運行のサービスレベルが比較的低い市の西部と北部で意見が多い。
 また、運行のサービスレベルが高い地区では、運賃の値下げや乗り継ぎ割引の充実や箕面 (もしくは茨木方面) への路線の整備を求める意見が多く、さらなるバスの利便性を要望する意見が多いことから、運行のサービスレベルの改善が期待される。

課題 2 バスサービスの地域差の解消

バスサービスが低い地域ではサービスレベルの引き上げを求める意見が多く見受けられる。また、フィーダー型のバスサービスが充実している地区でも、ローカルバスサービスが不足しているために改善を求める要望が多い。
 箕面市内のバス路線は、千里中央駅への鉄道フィーダー輸送が主力となっていて、概ね高いサービスレベルにあるが、一部の地域や箕面市内のローカル輸送ではバスサービスが不足している等、箕面市内のバスサービスには地域差が認められることから、これを解消するためのバスサービスの改善が期待される。

課題 3 箕面市内のローカル輸送の改善

調査地区、日常におけるバス利用の有無に関わらず、箕面市内の拠点 (箕面駅周辺等) を結ぶ路線の整備 (もしくはサービスレベルの引き上げ) を期待しており、整備された場合には、多くの市民が「利用すると思う」と回答 (バス利用者: 68.8%、非バス利用者: 44.1% (自動車利用を控える意識が高い世帯では 68.0%)) しており、公共交通の利用促進のためにも市内循環型ネットワークの改善が期待される。

課題 4 停留所設備のさらなる整備・改善

バス利用者の意見で「増発 (増便)」の次に全市域で多いものに、停留所の設備 (ベンチ、上屋) の整備・改善への要望があることから、さらなる整備・改善が期待される。

また、バス停までのアクセス改善・利便性向上のための自転車駐輪場の整備については、広域型のバス路線が走行する国道 171 号の沿線や、最寄駅からの距離が離れている地区で整備された場合に「利用すると思う」と回答する意見が多いことから、整備に向けた検討が期待される。

課題 5 公共交通の利用促進に向けた積極的な情報の提供

非バス利用者の中には、「路線図がわかりにくい」、「バス停、系統がわかりにくい」といった意見が比較的多く、自動車利用を控える意識が高いながらも路線バスを利用していない状況が考えられる。
 こうした人たちが今後、自動車利用からバス等の公共交通利用へ転換する可能性があると考えられることから、現在の公共交通への課題に対応しながら、同時に公共交通に関する情報やサービス内容をきめ細かく提供していくことが期待される。

自転車と公共交通との連携方策

調査の概要

取組施策	バス停への自転車利用実態調査
聴取対象	バス停まで自転車で来て駐輪するバス利用者
聴取箇所	小野原東バスターミナル
実施日	10月27日 (月) 13:00~19:00 (実数調査は終日)
調査方法	当該自転車を目視でカウント バスを降車して自転車を利用する人に対してヒアリング
聴取項目	・回答者属性 ・目的 (目的地)、頻度、区間、利用理由 ・バス停における駐輪場の要望
回収数	11 名

自転車利用者への調査

- 自転車で小野原東バス停まで来た人は、男性 12 人、女性 15 人。
- バス停まで自転車で来て駐輪する主な理由は「徒歩よりも自転車の方が速いから」が多い。
- 駐輪場が整備された場合の利用の意思は、大半の人が「無料ならば利用する」と回答。

検討の結果

- 効果的なバス停駐輪場の整備候補地の考え方
- 近辺に利用または転用可能な空き地があること
 - バス停に発着する路線が多い (利便性が高く利用者が多い) こと
 - 路線の終端である (始発で座れる) こと
 - 近くに買い物をする店舗がある等、自転車を利用する機会があること

バス停駐輪場の確保手法

- 土地の所有形態、整備主体・管理主体を踏まえる必要がある。
- 他都市では以下の事例がある。

確保手段の検討 事例調査

- 整備主体: 市、バス事業者
- 設置場所 (例)
 広幅員歩道、用水蓋がけ、高速道路下の占用スペース、バス回転場 (道路)、市営住宅団地 等
- 新たな土地の取得 (民地の購入・借り上げ) 等は行っていない
- 整備主体が管理 (市の場合は条例の制定による)

公共交通利用促進の検討結果を踏まえ、今後箕面市および関係者が取り組むべき公共交通利用活性化に関するプログラムは以下のとおりである。

①継続的なモビリティ・マネジメントの実施による自家用車利用の削減と公共交通利用促進

今回箕面市によって先導的に試行した居住者モビリティ・マネジメント（MM）は、粟生団地及び桜ヶ丘の二つの地区において簡易 TFP を実施することで一定の成果を上げたといえる。住宅都市であるという箕面市の特性を踏まえ、自家用車の代替となる公共交通手段（電車、バス）が近くにあること、自治会の協力が得られること等の条件を備えた地区で優先的にモビリティ・マネジメントを推進することが可能である。最終的には対象を箕面市全域に広げていくことを目指す。

特に市外からの転入者については、箕面市の公共交通について情報をあまり持っていない場合が多いと考えられ、自家用車での移動習慣が身につく前に転入者モビリティ・マネジメント（MM）によって積極的な情報提供を行うことが望ましい。

また、大阪府のなかでも自動車依存が高い箕面市では、子供の頃から自家用車での移動の機会が多いと考えられるため、学校における児童の啓発が効果的であると考えられる。また、児童を通じて、その保護者に対しても公共交通利用に対する意識の向上が図れると考えられ、学校モビリティ・マネジメント（MM）による効果が期待できる。

これより、箕面市においては、関係者との協力関係を持ちながら継続的なモビリティ・マネジメントの取り組みとして、以下の3つの施策に取り組む。

方策	取組内容	協力関係
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	<ul style="list-style-type: none"> ・地域内の居住者を対象に行う。通勤・通学・買物・通院等さまざまな交通行動を対象とする。 ・TFP（トラベルフィードバックプログラム）で行う。市内で一定エリアにわけ、モデル地区を選定して段階的にモビリティ・マネジメントを実施。 ・自治会、NPO、阪急バス等と協議を行い、バスマップの更新、印刷、配布等を継続して実施できる手法を確立。取り組みが周知されるのに合わせて、最終的には対象を全市域に広げる。 ・自治会、NPO、阪急バス等が協力して、バスマップの更新、印刷、配布等を継続して実施。 	箕面市 交通事業者 市民 (地域住民・NPO)
市役所窓口での転入者モビリティ・マネジメント	<ul style="list-style-type: none"> ・今後見込まれる他地域からの転入者に対して、転入手続きを行う窓口で公共交通に関する情報を配布する。 ・配布物は、上手なクルマの使い方、バス路線図、時刻表等 	箕面市 交通事業者
小学校と連携しての学校モビリティ・マネジメント	<ul style="list-style-type: none"> ・大阪府で行っている「交通・環境学習プログラム」を活用して、小学校におけるモビリティ・マネジメントを実施する。 	箕面市 大阪府 交通事業者 市民

※それぞれの施策の推進にあたっては、必要に応じ国・府の支援制度を有効に活用することも考えられる。

②バスネットワークの見直し及びバスサービスの改善によるバス利用促進

これまで、箕面市内の公共交通（主にバス）について各アンケートの結果から市民の意識や要望について分析したが、運行に関するもの、設備に関するもの、制度に関するもの、利用環境に関するもの等多くの内容があるため、全てについて実現していくのは困難である。

そこで、前頁で整理した5つの課題について、バス利用方策を検討する上でこれらを整理すれば、ローカル輸送を中心としたバスネットワークの見直しと市民の要望・実現可能性を踏まえたバスサービスの改善に集約されと考えられる。

バス利用促進の検討結果を踏まえ、今後箕面市や関係者が取り組むべき公共交通利用活性化に関するプログラムは以下のとおりである。

■ローカル輸送を中心としたバスネットワークの見直し

方策	取組内容	協力関係
公共施設福祉巡回バス（Mバス）と路線バスとの連携計画	・「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく制度を活用して、箕面市、国、府、バス事業者、市民を含めた関係者で組織する法定協議会を設置し、「地域公共交通総合連携計画」を策定し、実証実験を目指す。（平成21年度～）	箕面市 国 大阪府 交通事業者 （阪急バス） 市民
小野原豊中線の供用開始に伴う新たな路線	・東西バスネットワークの一つとして、本路線への路線バスの検討を箕面市、阪急バスが中心となり進める。	箕面市 交通事業者 （阪急バス）

■市民の要望・実現可能性を踏まえたバスサービスの改善

方策	取組内容	協力関係
夜間時間帯における運行便数の増便	・利用者の要望が多い夜間時間帯以降の運行サービスの向上について検討を行う。 ※ 深夜時間帯については、小野原東線で深夜便の運行がなされている。	交通事業者 （阪急バス）
地区によるバスサービスレベルの差の改善（路線の改善・新設や増便等）	・ローカル路線については、Mバスと路線バスとの連携または一体化によって市内全域でのローカルバスの利用環境整備を進める。 ・フィーダー路線については新たな道路の供用開始に合わせた新規路線の整備等を見極めながら、現行路線の経路の変更・系統の振替、もしくは増便等を検討する。	箕面市 交通事業者 （阪急バス）
乗り継ぎにおける運賃割引	・利用者から要望の多い路線バス同士を乗り継いだ場合の料金体系・制度を検討する ※ ソーン定期券、1日乗車券、各種乗り継ぎ制度（通し運賃の適用、割引運賃）	箕面市 交通事業者 （阪急バス）
主要なバス停における上屋・ベンチの整備	・道路状況や利用者数等を勘案しながら、停留所への整備を進める。	箕面市 国 大阪府 交通事業者 （阪急バス）
バス路線や時刻表等の情報提供を行うMAP等の作成	・バスの利用に有用な情報を盛り込んで、気軽に便利にバスが利用できるように地区毎に編集して、家庭や職場等で活用してもらえるようにする。（モビリティ・マネジメントで実施） ・また、市域全体をカバーするわかりやすいバス路線網図（路線バス、Mバス）を作成して市民に配布するとともに、箕面市ホームページにもバスマップを掲載し、バス事業者のホームページとのリンクにより、バス停ごとの時刻表等の情報提供を行う。（平成21年度～）	箕面市 交通事業者 （阪急バス・阪急電鉄） 市民

（※ 近隣の市等で実施されている内容）

③バス停勢圏拡大による新規利用者の獲得

自転車は身近な移動手段（乗り物）として、今後も多くの人々が利用されると考えられる。このため、自転車とバスとの関係は近距離の移動手段としては一部で競合する場合もある。一方で、自転車はバス停までの端末手段として、徒歩アクセスを補完する役割を果たすことで、バスの利便性向上に貢献できると考えられる。

今回の実態調査やバス利用者意識調査において、バス停駐輪場の利用意向があることが明確となり、自転車とバスとの連携を図る必要性が確認された。

駐輪場整備候補地としては、バス停の性格を踏まえながら、小野原東、箕面墓地前、かやの中央、白島等が挙げられる。

今後の取組みとしては、バス停勢圏の拡大に向けたバス停駐輪場の整備に関して、以下に挙げる課題に対してさらに検討を進めていく必要がある。

- 駐輪場整備位置、需要の想定による整備台数、整備主体や管理主体、管理の方法等をより具体的に検討する必要がある。
- バス停駐輪場整備候補地を選定する際には、箕面市が策定に向け検討を行っている「（仮称）自転車走行空間ネットワーク化計画」の主なネットワークを構成する道路上及び隣接する場所となるように留意する。