

IV 都市機能誘導区域と 誘導施設の方向性

- ・都市機能誘導区域・誘導施設とは
- ・検討の流れ
- ・地域別の人口・世代構成【現況】
- ・地域別の人口・世代構成【20年後】
- ・地域別の人口減少段階の分析
- ・地域別の人口特性とまちづくりの方向性
- ・まちづくりの方向性実現に必要な機能
- ・立地状況① 小学校・中学校
- ・立地状況② 保育所・幼稚園
- ・立地状況③ その他の子育て支援機能
- ・立地状況④ 教育文化施設
- ・立地状況⑤ 病院・診療所（内科・外科）
- ・立地状況⑥ スーパー・コンビニ
- ・立地状況⑦ 高齢福祉施設
- ・立地状況⑧ 健康増進施設（身近な通い先）
- ・必要機能とリソースの充足状況（まとめ）
- ・誘導施設の方向性
- ・公共交通のサービスレベル
- ・都市機能誘導区域の方向性
- ・都市機能誘導区域（案）の設定
- ・総合計画の都市構造と都市機能誘導区域
- ・各区域への誘導施設設定の基本的な考え方
- ・各区域への誘導施設（案）の設定

都市機能誘導区域・誘導施設とは

立地適正化計画には、生活サービスを誘導するエリアである「都市機能誘導区域」と、そのエリアに誘導する施設を設定することとされており、区域内に設定された誘導施設を整備しようとする民間事業者は、財政支援や税制上の優遇などを受けることができます。

一方、区域外に誘導施設と同じ機能を持つ施設を整備しようとするときは、市への届出が必要になります。

居住者の共同の福祉や利便性の向上を図るために必要で、都市機能の増進に著しく貢献する施設を設定

想定される施設

- 高齢化の中で必要性が高まる
病院、診療所、デイサービスセンター、地域包括支援センター等
- 子育て世代にとって居住場所を決める際の重要な要素となる
幼稚園、保育所、小学校等
- 集客力があり、まちの賑わいを生み出す
図書館、大型スーパーマーケットなどの商業施設等

届出の対象となる 区域外での開発

誘導施設と同じ機能を持つ施設の開発行為

誘導施設

1つの都市機能誘導区域に1つまたは複数の誘導施設を設定

- 居住誘導区域の中に都市機能誘導区域を設定
- 1つの居住誘導区域内に複数の誘導施設を設定することも可

都市機能誘導区域

居住誘導区域

検討の流れ

箕面市における都市機能誘導区域と誘導施設の設定について、以下の流れで検討を行いました。

手順1：地域別の人口特性の分析と必要な機能の検討

- 西部、中部、東部、北部の4地域別に、人口、世代構成、高齢化の状況などから各地域の人口特性を分析しました。
- 各地域の人口特性(※)に沿って、その地域に必要な機能を検討しました。

手順2：必要な機能の充足状況の分析と誘導施設の検討

- 手順1の結果、各地域で必要となる機能について、現在のリソース（施設の数や立地）を検証し、充足状況を見ました。
- 充足状況をもとに、今後、どのような機能（施設）が必要か検討しました。

手順3：区域と各区域への誘導施設設定の検討

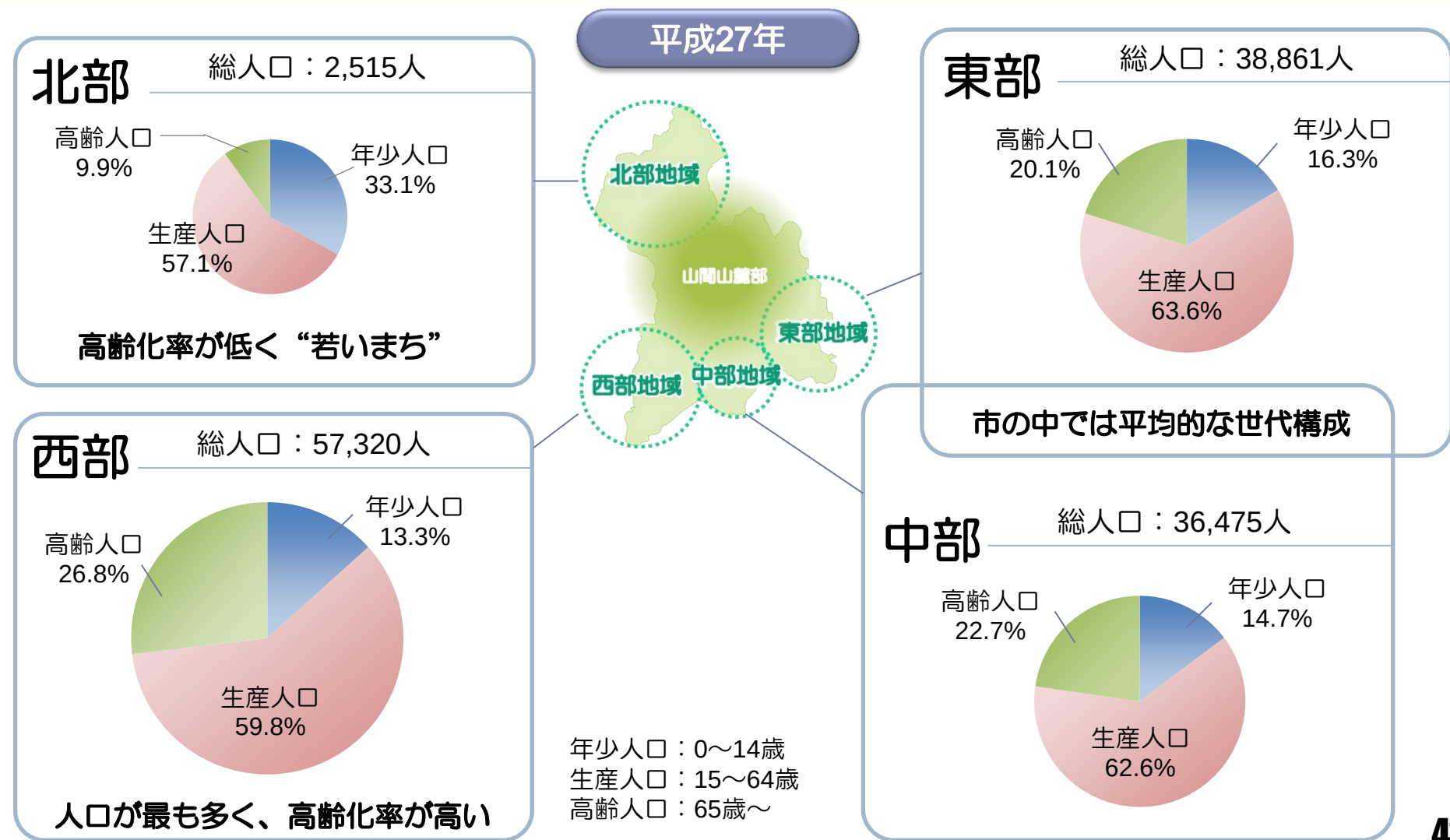
- 機能（施設）を誘導するにあたり、どのような立地が適しているか、まちの魅力付けや利用者の利便性などの観点で検討し、誘導施設を設定しました。

※地域の単位ごとに将来の人口構成や実人口(見込み)を把握するため、市域一律の人口減少の傾向とは別に、地域別の人口特性を分析しています。

地域別の人口・世代構成【現況】

地域別の人口と世代構成を見ると、市内で最も早い時期に発展が始まった西部地域は、4地域で最大の人口を擁しており、他地域に比べ高齢化率が高い状況です。

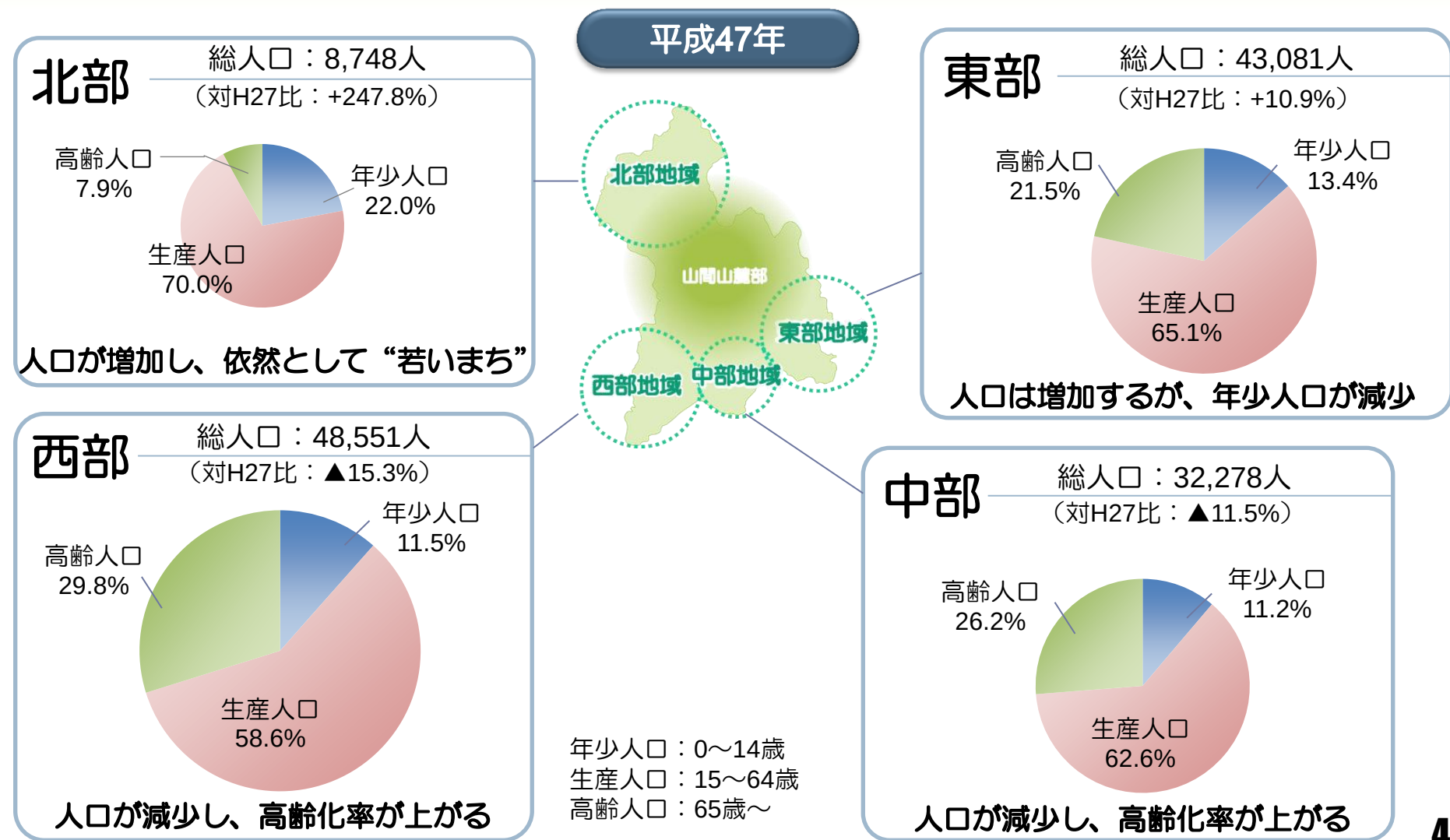
一方、北部は新市街地である箕面森町が中心であり、人口定着の途上であるため人口は少ないですが、若い世代の割合が顕著に高くなっています。



地域別の人口・世代構成【20年後】

20年後の地域別の人口と世代構成を見ると、西部地域・中部地域では人口が減少し、高齢化率が上がっています。

東部地域と北部地域では人口が増加していますが、北部は依然として“若いまち”であるのに比べ、東部は年少人口が減少します。



地域別の人口減少段階の分析

人口減少は、3つのプロセスを経て進行すると言われています。

20年後の各地域がどの段階にあるのかを見ると、西部で最も人口減少段階が進み、過疎地域に似た状況になっていることになります。

人口減少の3つのプロセス

- 第1段階： 老年人口の増加 + 若年人口の減少
- 第2段階： 老年人口の維持・微減 + 若年人口減少が加速化
- 第3段階： 老年人口の減少 + 若年人口減少が一層加速化

(内閣府「ひと・まち・しごと創生長期ビジョン」から)

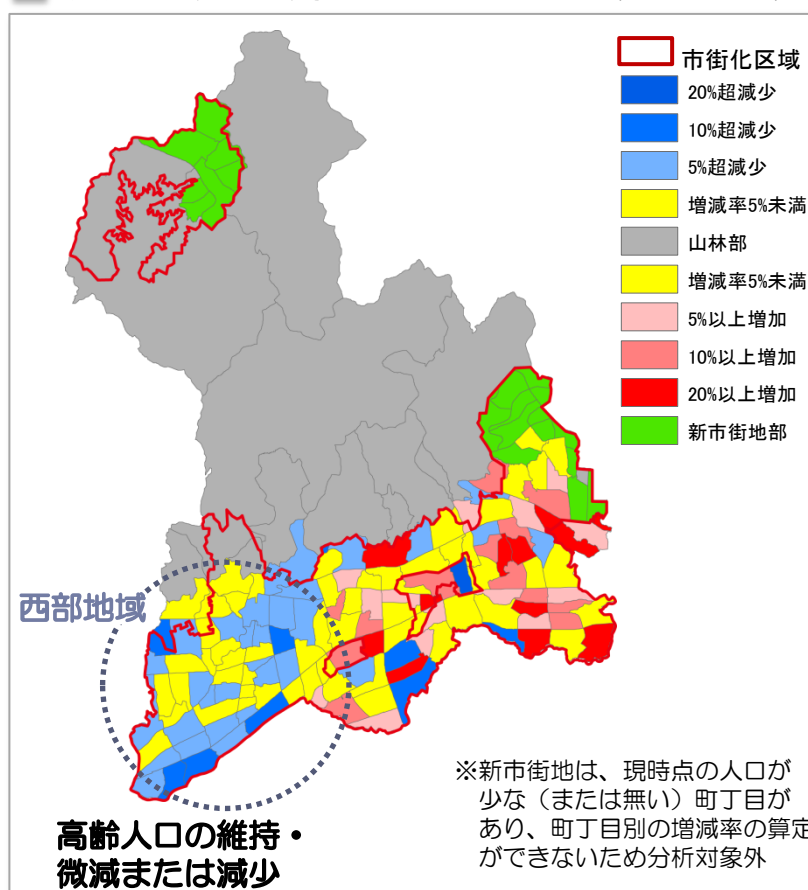
今後20年間（平成27→47年）の変化（地域別）

地域	項目	年少人口	生産人口	高齢人口	計
西部	変化値	▲2,027	▲5,837	▲905	▲8,769
	変化率	▲26.6%	▲17.0%	▲5.9%	▲15.3%
中部	変化値	▲1,750	▲2,630	183	▲4,197
	変化率	▲32.6%	▲11.5%	2.2%	▲11.5%
東部	変化値	▲534	3,319	1,435	4,220
	変化率	▲8.4%	13.4%	18.4%	10.9%
北部	変化値	1,096	4,690	447	6,233
	変化率	131.7%	326.8%	180.2%	247.8%

20年後の人口減少段階を地域別に見ると、

- *西部地域はすでに「第3段階」に入っている
- *中部地域は「第1段階」または「第2段階の直前」であり、少子化傾向が顕著
- *東部は少子化の傾向は出ているものの、まだ人口増加局面にある
- *北部は人口増加局面にある

今後20年間の高齢人口の増減率（町丁目別）



地域別の人口特性とまちづくりの方向性

各地域で必要な機能を検討するには、前ページの「変化」だけでなく、各世代の実人口（サービスを必要とする人数）を加味する必要があります。

人口減少段階と実人口から分析した人口特性に鑑み、各地域におけるまちづくりの方向性を検討しました。

北部地域

年少	生産	高齢	計
1,928	6,125	695	8,748

人口特性 • 人口増加局面（全区分で増加）

方向性 人口減少への対応よりも
計画人口の順調な定着をめざすことが優先
（未整備の生活利便機能の整備と
人口流入を促す魅力付け）

西部地域

年少	生産	高齢	計
5,600	28,469	14,482	48,551

人口特性 • 人口減少「第3段階」
• 高齢人口は減少するものの、
依然として4地域で最大

方向性 早急な「人口呼び戻し」策とともに
パイの大きい高齢人口への対応が必要
（若い世代の流入促進と
高齢者のためのリソース確保）

東部地域

年少	生産	高齢	計
5,786	28,050	9,245	43,081

人口特性 • 人口増加局面
• 少子化傾向が出始めているものの
年少人口数は4地域で最大
• 高齢人口が増加

方向性 高齢人口増加への対応とともに
パイの大きい年少人口への対応が必要
（高齢者のためのリソース確保と
子育て支援策の充実）

中部地域

年少	生産	高齢	計
3,617	20,192	8,469	32,278

人口特性 • 人口減少「第1～2段階」
• 少子化傾向が顕著
• 高齢化率は増加するが高齢人口は横ばい

方向性 少子化に歯止めをかける策が必要
（若い世代の流入促進）

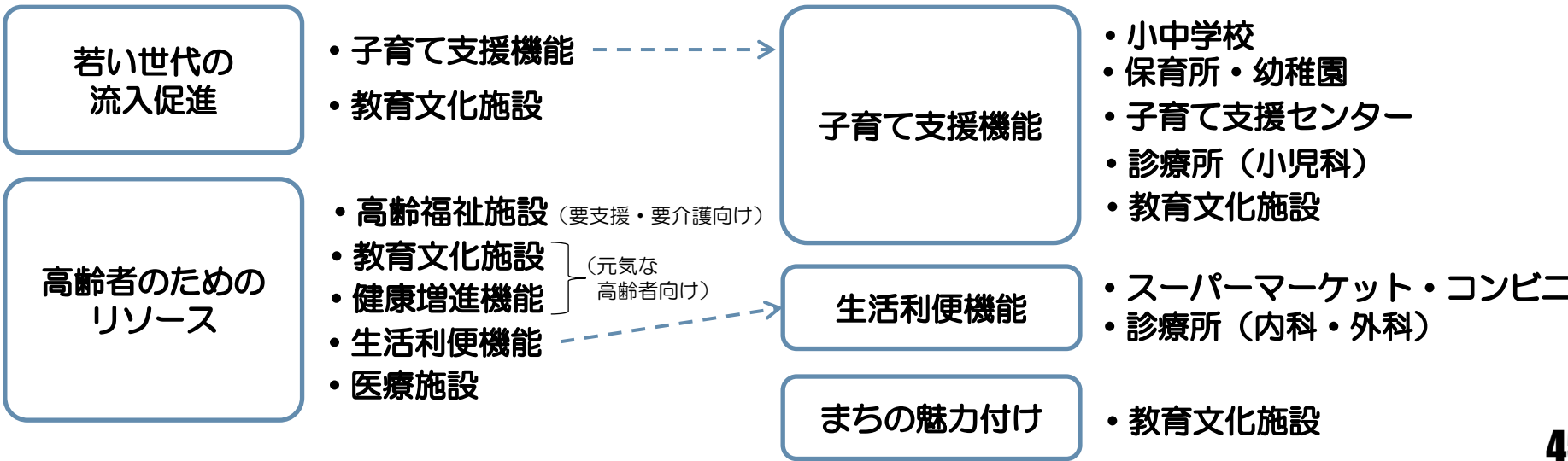
山間山麓部

まちづくりの方向性実現に必要な機能

前ページで検討した各地域の「まちづくりの方向性」を実現するために必要な機能を整理し、その機能を持つ施設の現在の立地状況について、次ページから検証していきます。

	西部地域	中部地域	東部地域	北部地域
まちづくり の方向性 (前ページ再掲)	- 人口呼び戻し策 - 高齢人口への対応	少子化対策	- 高齢人口への対応 - 年少人口への対応	計画人口の定着促進
	- 若い世代の流入促進 - 高齢者のためのリソース確保	若い世代の流入促進	- 高齢者のためのリソース確保 - 子育て支援の充実	- 未整備の生活利便機能の整備 - まちの魅力付け

方向性実現のために必要な機能（施設）

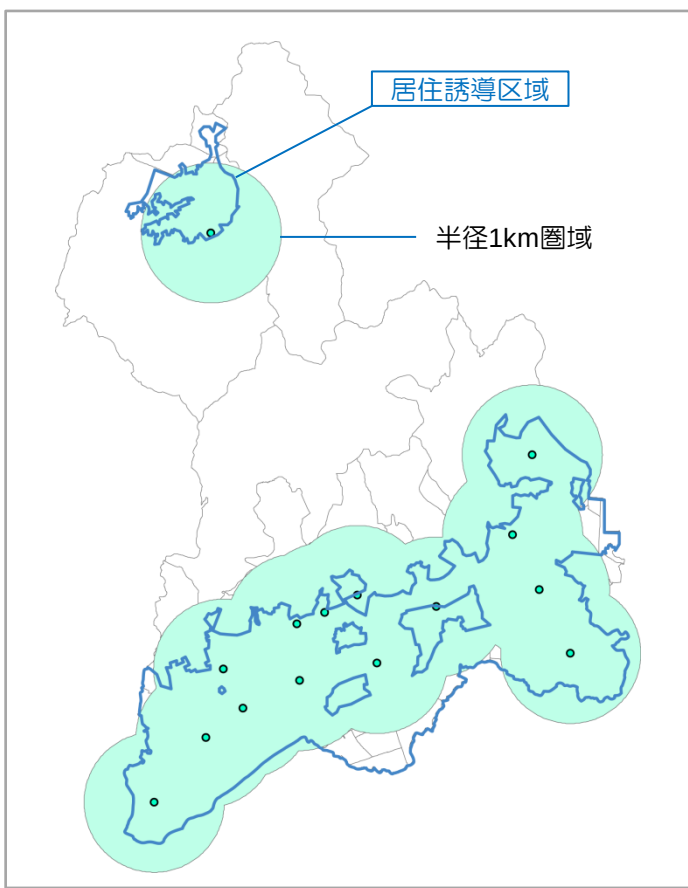


立地状況① 小学校・中学校

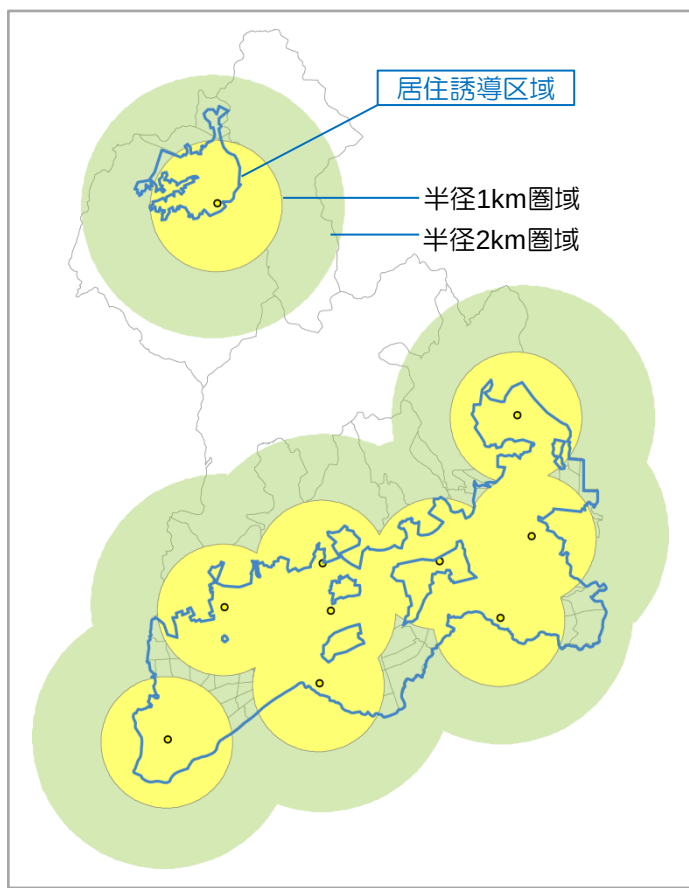
箕面市立小中学校は、小学校12校、中学校6校、小中一貫校2校の計20校で、「小学校1年生でも歩ける距離」を「1km」、「中学生の徒歩圏」を「2km」として校区の配置や学校の建設を進め、市全域に整備が完了しています。

このほか、私立の小学校が1校、中学校が2校あります。

■ 小学校



■ 中学校

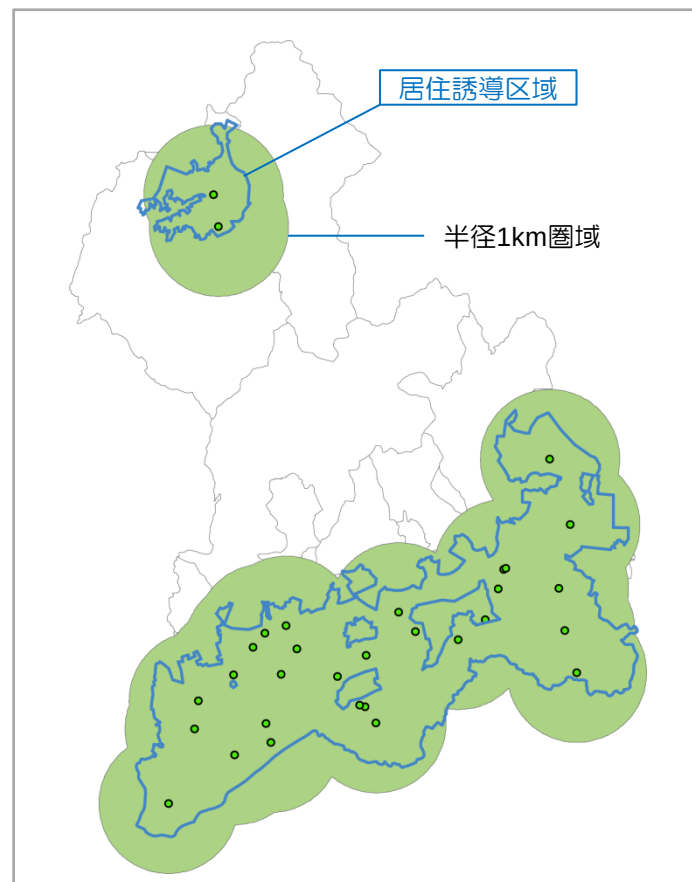


立地状況② 保育所・幼稚園

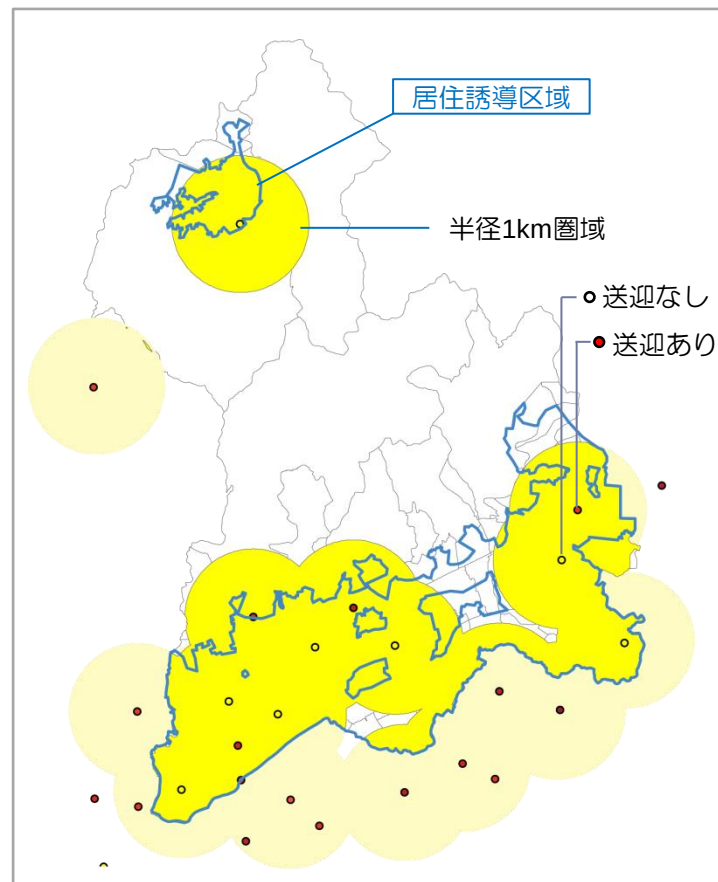
保育所は、半径1km圏域で居住誘導区域全域をカバーしていますが、待機児童は平成27年3月末で300人弱、4月でも約50人であり、リソースが充足しているわけではありません。

幼稚園は、半径1km圏域では一部に空白が見られますが、市外の園への通園も可能であることや、バスによる送迎がある幼稚園が多く、必ずしも徒歩で近くの園に通うとは限りません。

■ 保育所



■ 幼稚園

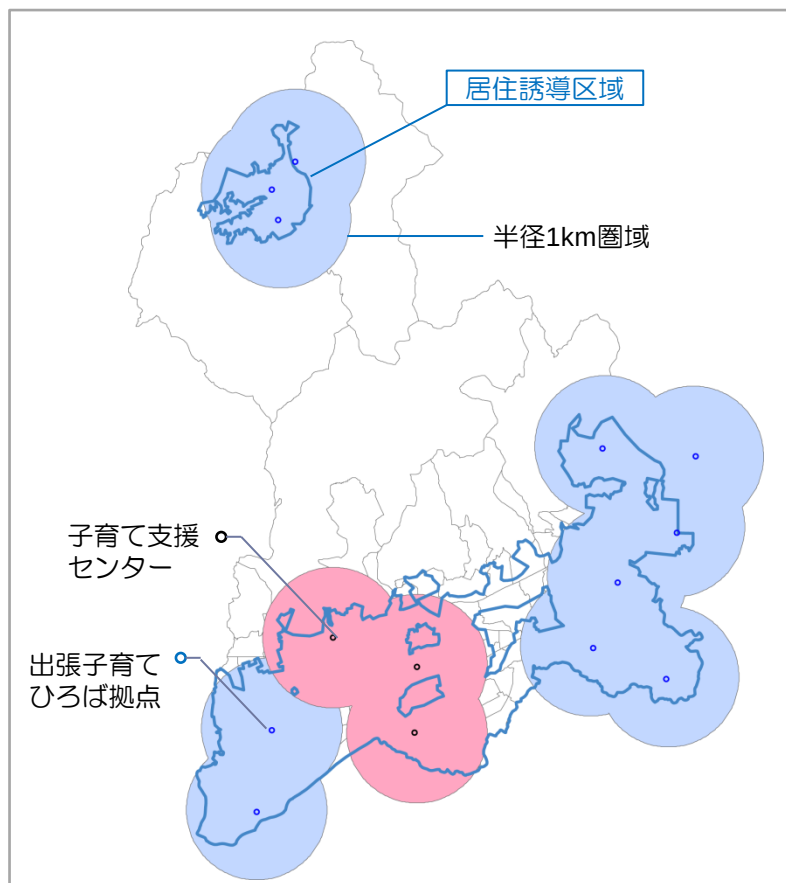


※北部地域においては、豊能町、猪名川町の幼稚園からも通園バスが送迎しています。（上図の範囲外）

子育て支援センター（施設）の立地は偏重がありますが、同じ機能を持つ「出張子育てひろば」を市内各所の公共施設等を拠点に実施しています。

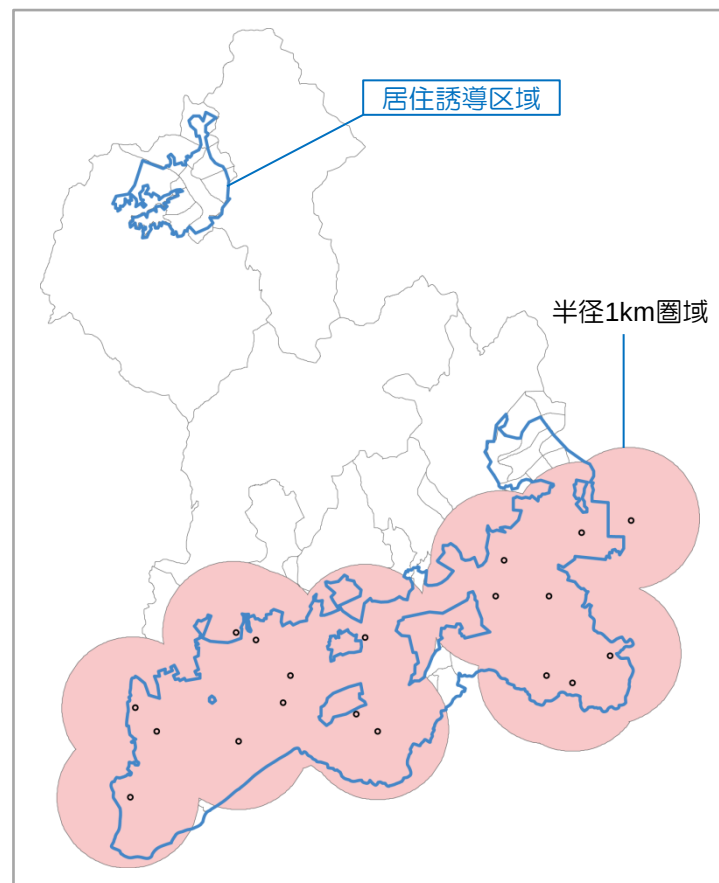
また、子育て世代に安心感をもたらす小児科診療所は、南部居住誘導区域の全域に立地している一方、北部にはありません。

■ 子育て支援センター（出張ひろば含む）



※出張子育てひろば拠点は、平成26年実績を表示
(11カ所で計59回実施)

■ 診療所（小児科）



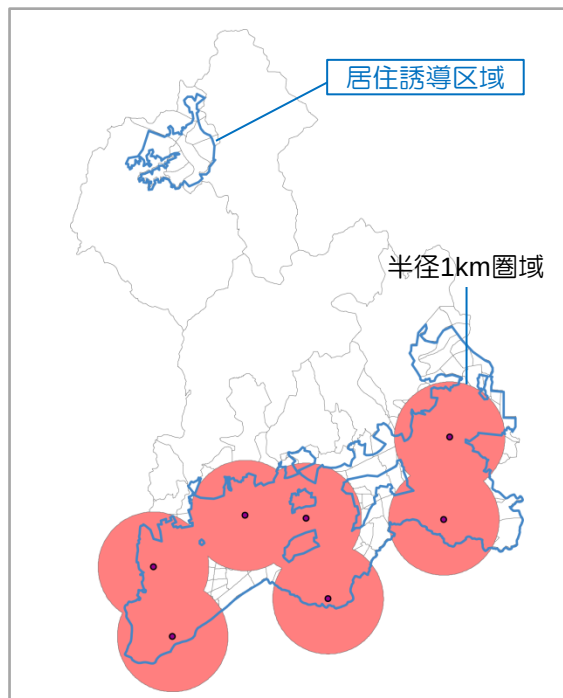
立地状況④ 教育文化施設

高質で文化的な暮らしを支える教育文化施設は、人口流入を促す促進剤ともなる存在です。

図書館は、他の施設に比べるとカバー率が低く見えますが、北摂7市で比較すると、1館あたりの奉仕人口、1人当たりの蔵書数ともに格段に充実しています。

その他の社会教育施設等は広く分布していますが、北部は居住誘導区域外に野外活動場があるのみです。

■ 図書館

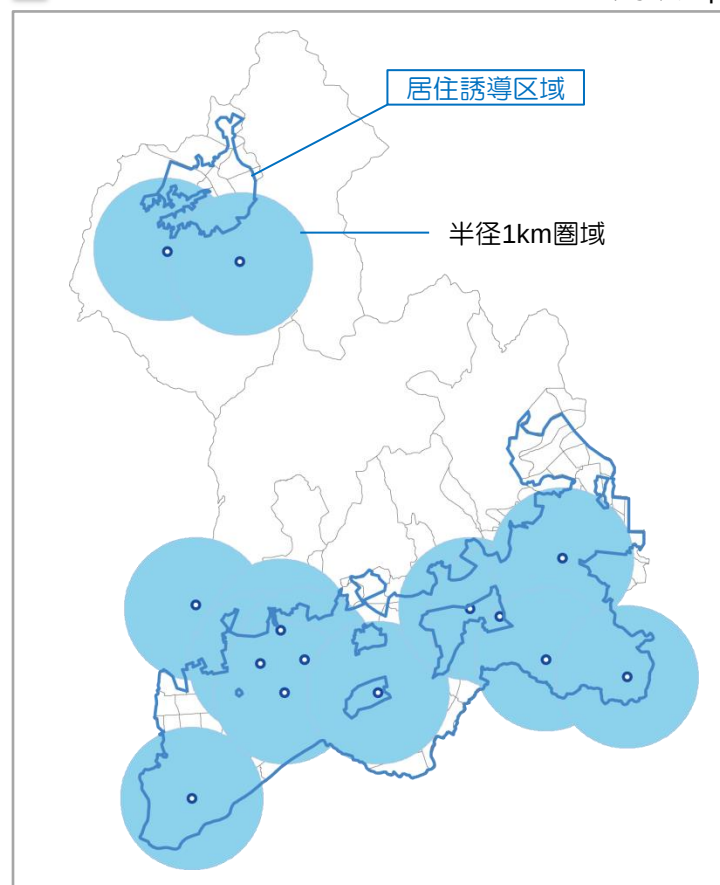


(参考)

市名	奉仕人口（人／館）	蔵書数（冊／人）
箕面市	19,208	5.50
池田市	34,194	3.49
豊中市	39,441	2.86
吹田市	40,001	2.71
茨木市	39,681	4.42
高槻市	50,822	2.77
摂津市	42,380	2.48

■ その他の社会教育施設等

※教育文化施設のうち、
小中学校はp.46に掲載



※生涯学習センター、人権文化センター、スポーツ施設等

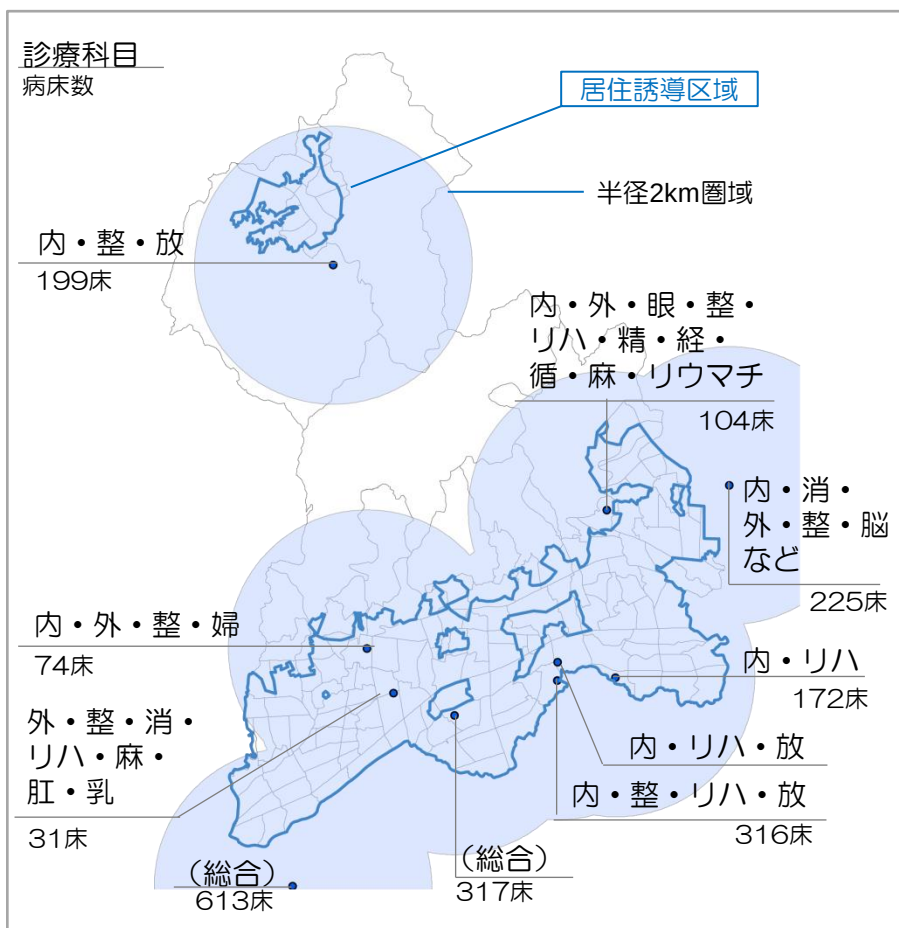
立地状況⑤ 病院・診療所（内科・外科）

高齢者の生活を支えるためには身近な医療機関が欠かせません。

病診連携による効率的な医療提供の観点から必ずしも病院が徒歩圏内に存在する必要はないため、病院については半径2kmで見て、居住誘導区域全域がカバーされています。

診療所については、南部居住誘導区域は半径1km圏域でカバーされていますが、北部にはありません。

■ 病院



■ 診療所（内科・外科）

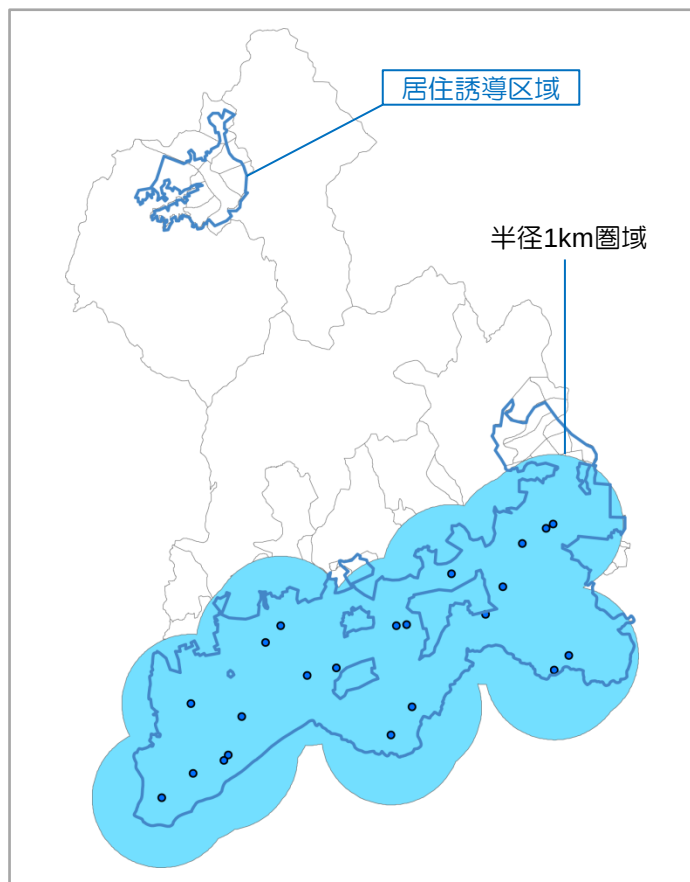


立地状況⑥ スーパー・コンビニ

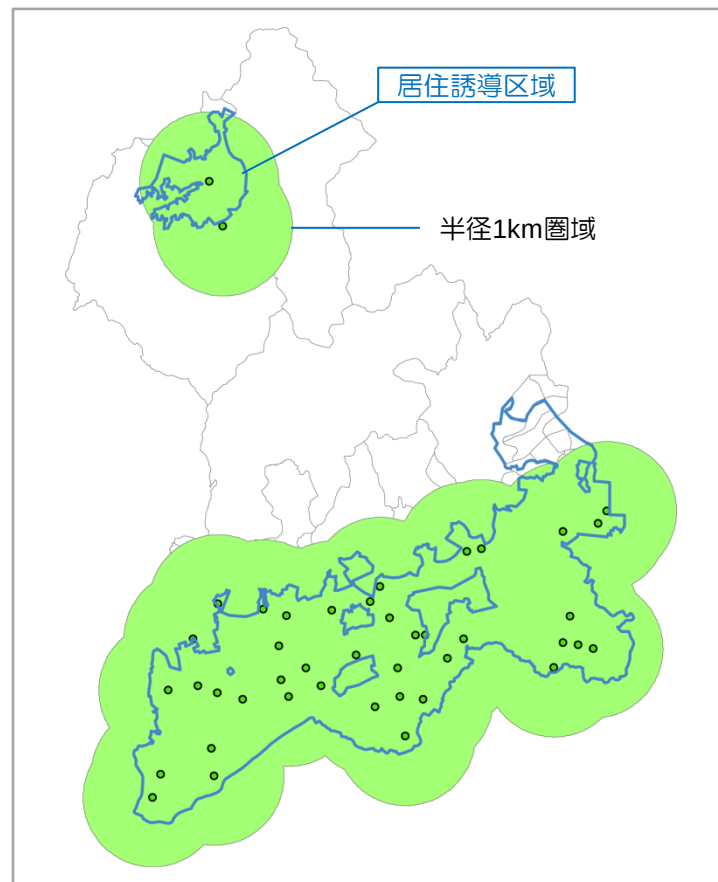
高齢者の生活を支えるためには、食料品や生活用品が近くで購入できる環境が必要です。

南部居住誘導区域は、スーパーマーケット、コンビニエンスストアとも1km圏域でカバーされていますが、北部にはスーパーマーケットがありません。

■ スーパーマーケット



■ コンビニエンスストア

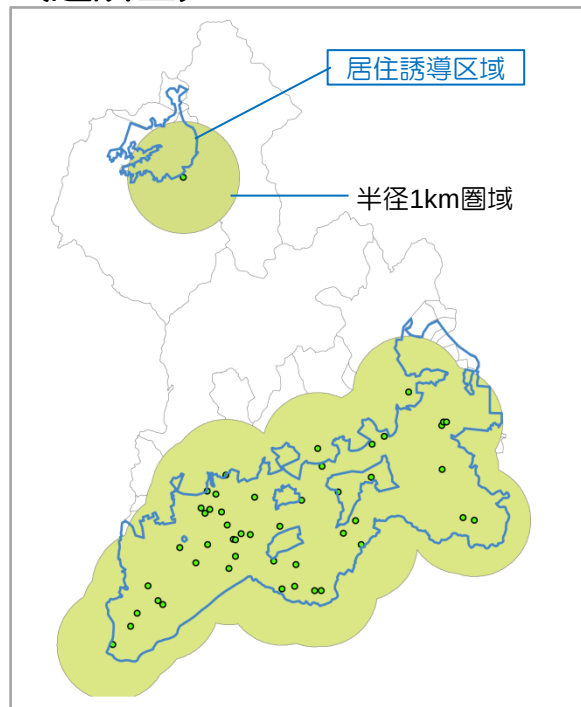


要支援・要介護の高齢者に介護サービスを提供する高齢福祉施設は、居住誘導区域の全域に分布していますが、通所は送迎サービスによることがほとんどであり、入所型と訪問型は利用者がその施設に行くわけではありませんので、立地そのものよりもサービスの供給量が需要に見合っているかが重要です。

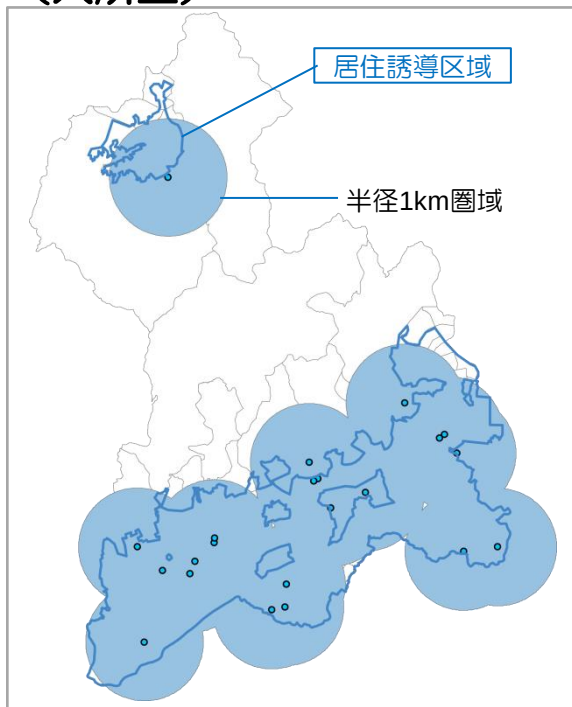
サービス供給量については、3年ごとに見直される「箕面市高齢者保健福祉計画・介護保険事業計画」で精査され、その時の状況に合った供給体制の整備が進められます。

■ 高齢福祉施設

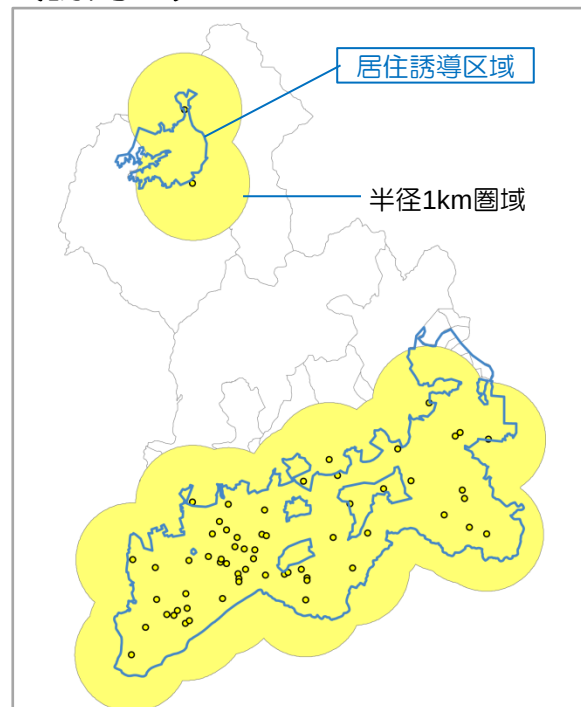
(通所型)



(入所型)



(訪問型)



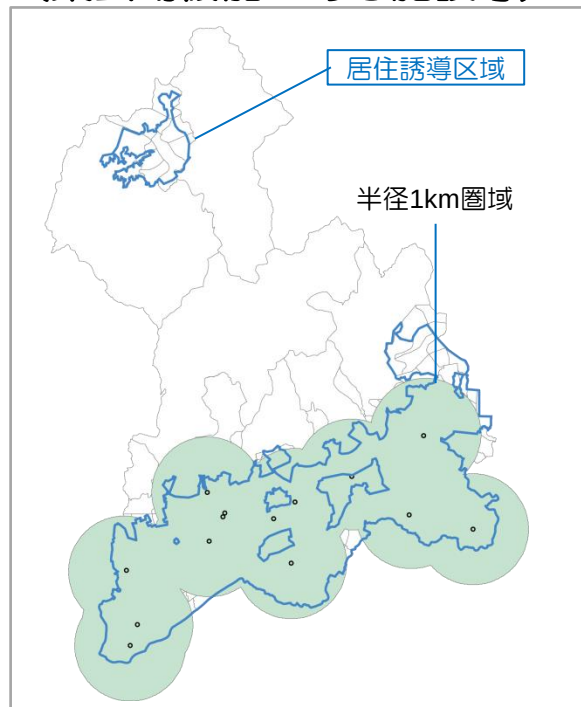
“元気な高齢者”にとって、介護予防や健康増進に取り組むことにより健康寿命を延伸することは、生活の質や生きがいを維持する大切な要素となります。

介護予防に有効なのは、運動だけでなく、人とのつながりや生きがいの保持など様々な要素があり、大切なのは「身近な通い先」であると言われています。

その候補となり得る施設は、北部および東部地域の新市街地において十分とは言えない状況ですが、コミュニティセンター等は全域を網羅できています。

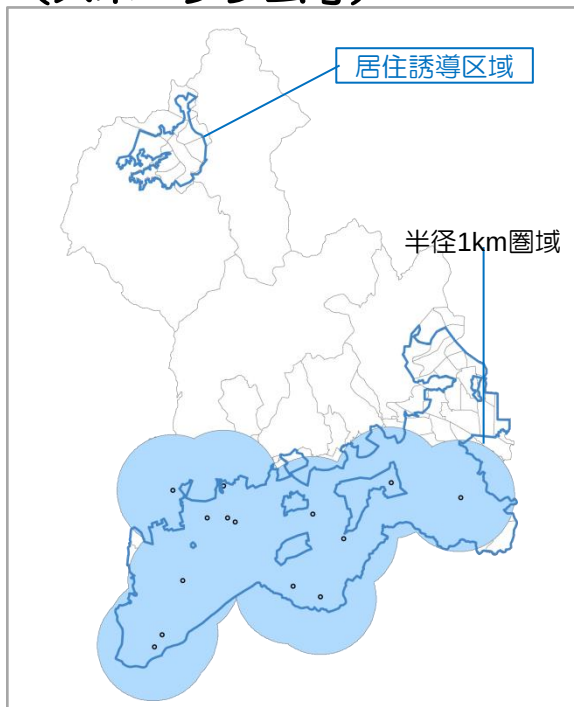
■ 「身近な通い先」の候補となる施設

（集会場機能のある施設等）



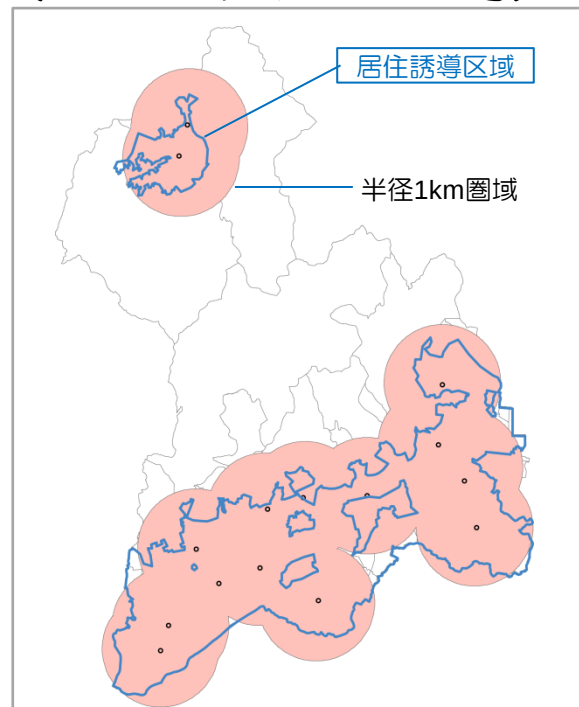
※生涯学習センター、人権文化センター等、
集会場機能のある施設

（スポーツジム等）



※市立運動場、民間スポーツジム等

（コミュニティセンター等）



※南部：コミュニティセンター
北部：その他の集会施設

必要機能とリソースの充足状況（まとめ）

南部居住誘導区域における3地域（西部・中部・東部）では、子育て支援機能の一部に不足が見られるものの、必要な機能の大部分が一定レベルでほぼ充足されている状況です。
一方、北部地域では、必要機能が不足しています。

○：ほぼ充足 △：不十分 ×：不足

	西部地域		中部地域		東部地域		北部地域	
方向性	- 若い世代の流入促進 - 高齢者のためのリソース確保		若い世代の流入促進		- 高齢者のためのリソース確保 - 子育て支援の充実		未整備の生活利便機能の整備	
必要な機能と現状リソースの充足状況	小中学校	○	小中学校	○	小中学校	○	スーパーマーケット	×
	保育所	△	保育所	△	保育所	△	コンビニエンスストア	○
	幼稚園	○	幼稚園	○	幼稚園	○	診療所（内科・外科）	×
	子育て支援センター （出張ひろば含む）	○	子育て支援センター （出張ひろば含む）	△	子育て支援センター （出張ひろば含む）	○	教育文化施設	×
	診療所（小児科）	○	診療所（小児科）	○	診療所（小児科）	○		
	教育文化施設	○	教育文化施設	○	教育文化施設	○		
	高齢福祉施設	○			高齢福祉施設	○		
	健康増進施設	○			健康増進施設	○		
	医療施設	○			医療施設	○		

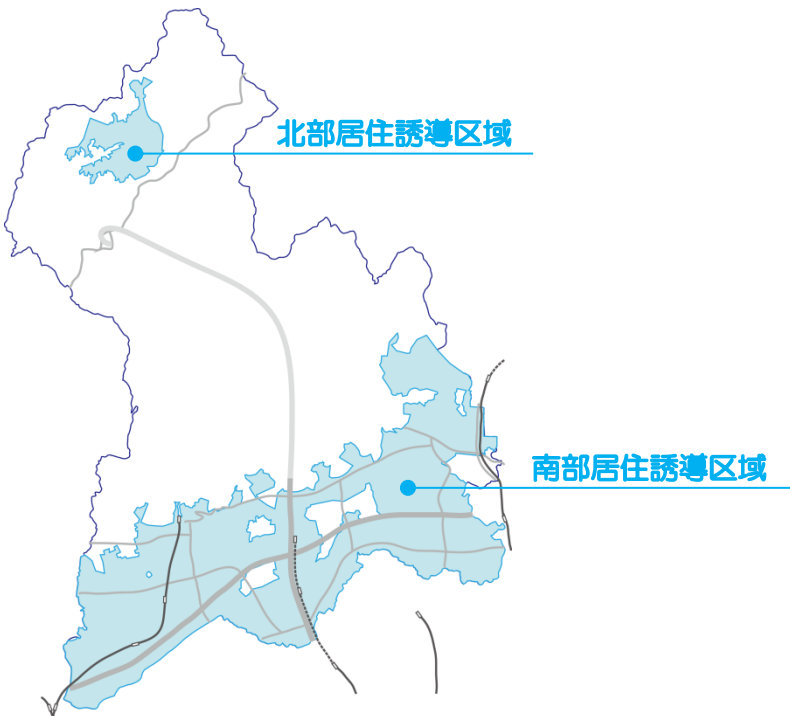
誘導施設の方向性

リソースが一定充足している地域においても、戦略的に都市機能を整備し、豊かな暮らしを提供する高質な住宅都市として魅力を発信し続けることが、人口減少を抑制するために必要です。

一方、不足しているリソースは早期に整備し、住民の利便性向上を図る必要があります。
誘導施設の設定は、教育や福祉など各種施策と連携して行います。

北部居住誘導区域

- (1) 不足している生活利便機能を誘導
 - ・スーパーマーケット
 - ・診療所（内科・または外科を含む）
- (2) まちの魅力となる教育文化機能を整備
 - ・図書館機能



南部居住誘導区域

I. 高質な住宅都市の魅力を発信する戦略的な都市機能を誘導

- (1) 「子育てしやすさ日本一」のさらなる推進
リソースが不十分である保育所整備、子育て支援センター機能の充実を始め、「子育てしやすさ」を前面に押し出して人口流入を促進
- (2) 教育文化施設の充実
地域サービスを享受しにくい勤労世代に多様な行政サービスを提供して若い世代を呼び込むとともに、高齢者に高質な暮らしを提供
- (3) 健康寿命延伸機能の整備
介護予防や健康寿命の延伸に資する機能を整備し、高齢者の健康で心豊かな暮らしをサポート

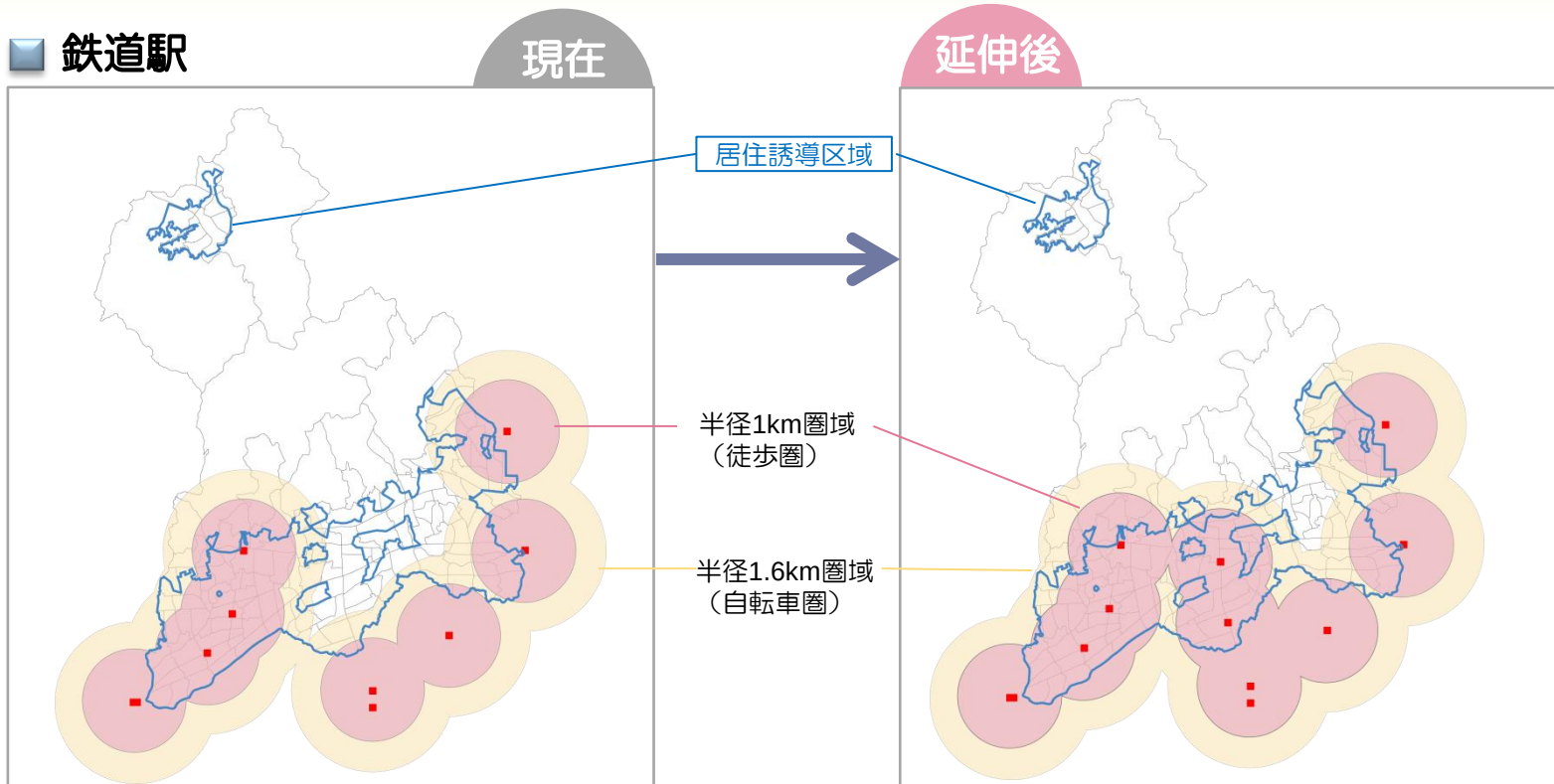
II. 地域性を加味し、地域の魅力を演出する都市機能を誘導

地域	西部地域	中部地域	東部地域
状況	比較的旧いまちであり、老朽化した施設やまち全体のリノベーションが課題	地勢的にも市街地の中心であり、鉄道によりさらに発展し、箕面市の新たな都市核となる一方、農地の保全を図る	新しいまちが形成され、年少人口が多い
誘導する機能	リノベーションに資する商業施設等	都市核として市内の各機能の中心拠点や、市の魅力発信の核となる施設等	子育てしやすさを前面に発信

公共交通のサービスレベル

都市機能誘導区域を検討するためには、公共交通の状況を見る必要があります。

現在の公共交通のサービスレベルは、鉄道を交通軸と捉えると、現在は西部に駅勢圏が偏っていますが、北大阪急行線延伸後は中部地域が大きくカバーされることになります。



公共交通のサービスレベル

現在

	人口密度	人口カバー率
駅自転車圏	64.0人/ha	78.6%
駅徒歩圏	80.3人/ha	51.6%

延伸後

	人口密度	人口カバー率
駅自転車圏	91.9人/ha	91.9%
駅徒歩圏	73.3人/ha	68.4%

※駅自転車圏は約1.6km（自転車で9分）、駅徒歩圏は1kmで設定

また、高齢者にとっても、公共交通が充実した「出かけやすい場所」に機能があることが求められますので、鉄道駅やバスターミナルなど公共交通の結節点を中心とした徒歩圏(半径1km)を都市機能誘導区域に設定します。

※東部地域はバスターミナルを中心に生活利便施設が集積している

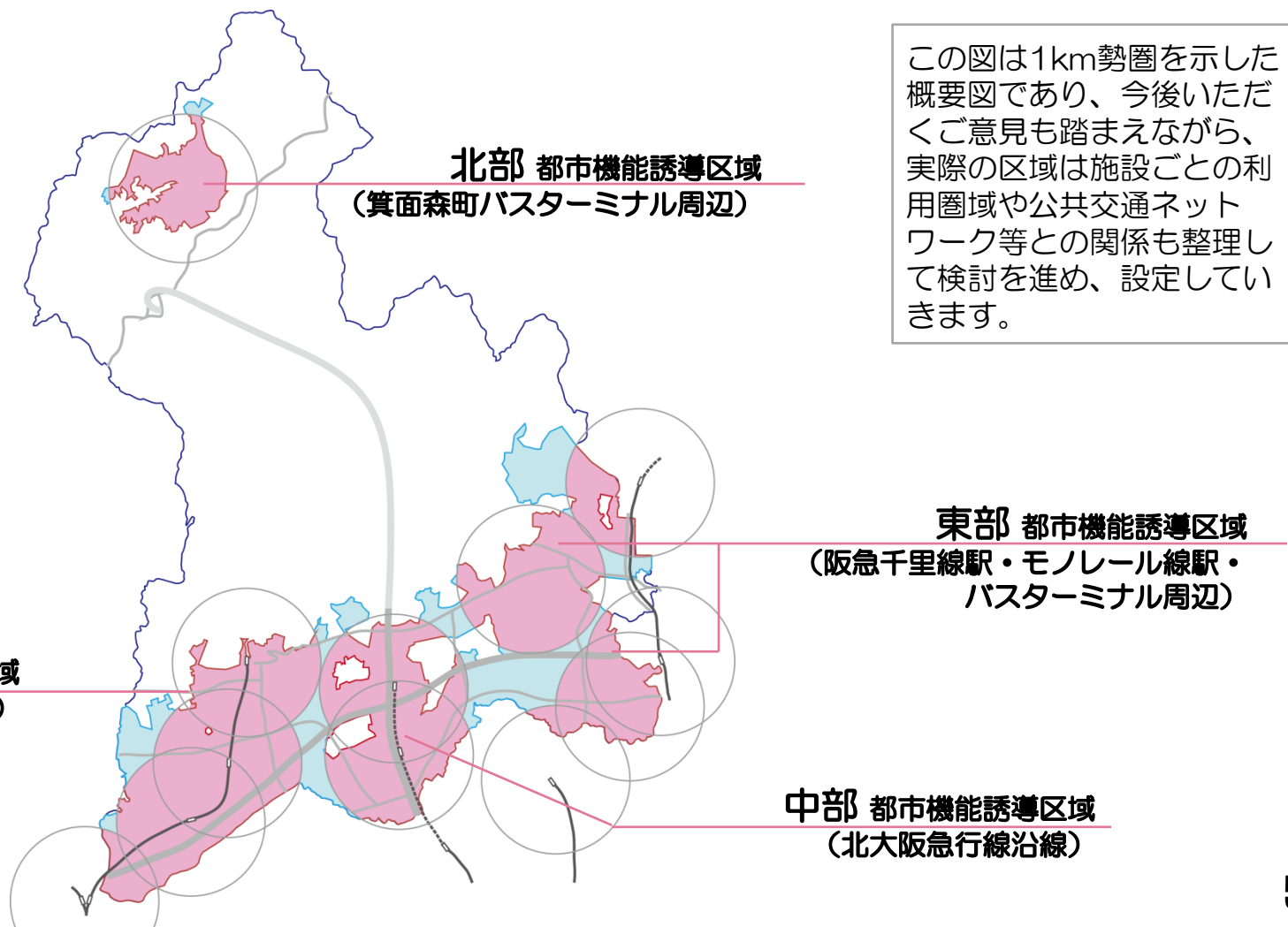


都市機能誘導区域（案）の設定

南部居住誘導区域は、狭いエリアに9つの駅勢圏と2つのバスターミナルがあるため、各徒歩圏が互いに重なり連担しています。

重なってできた“まとまり”は、西部・中部・東部の3地域に分散して存在し、かつ各地域における歴史や発展の経過にも沿ったものとなっていますので、都市機能誘導区域は、これらの“まとまり”ごとに設定することとします。（北部は1つの都市機能誘導区域となります。）

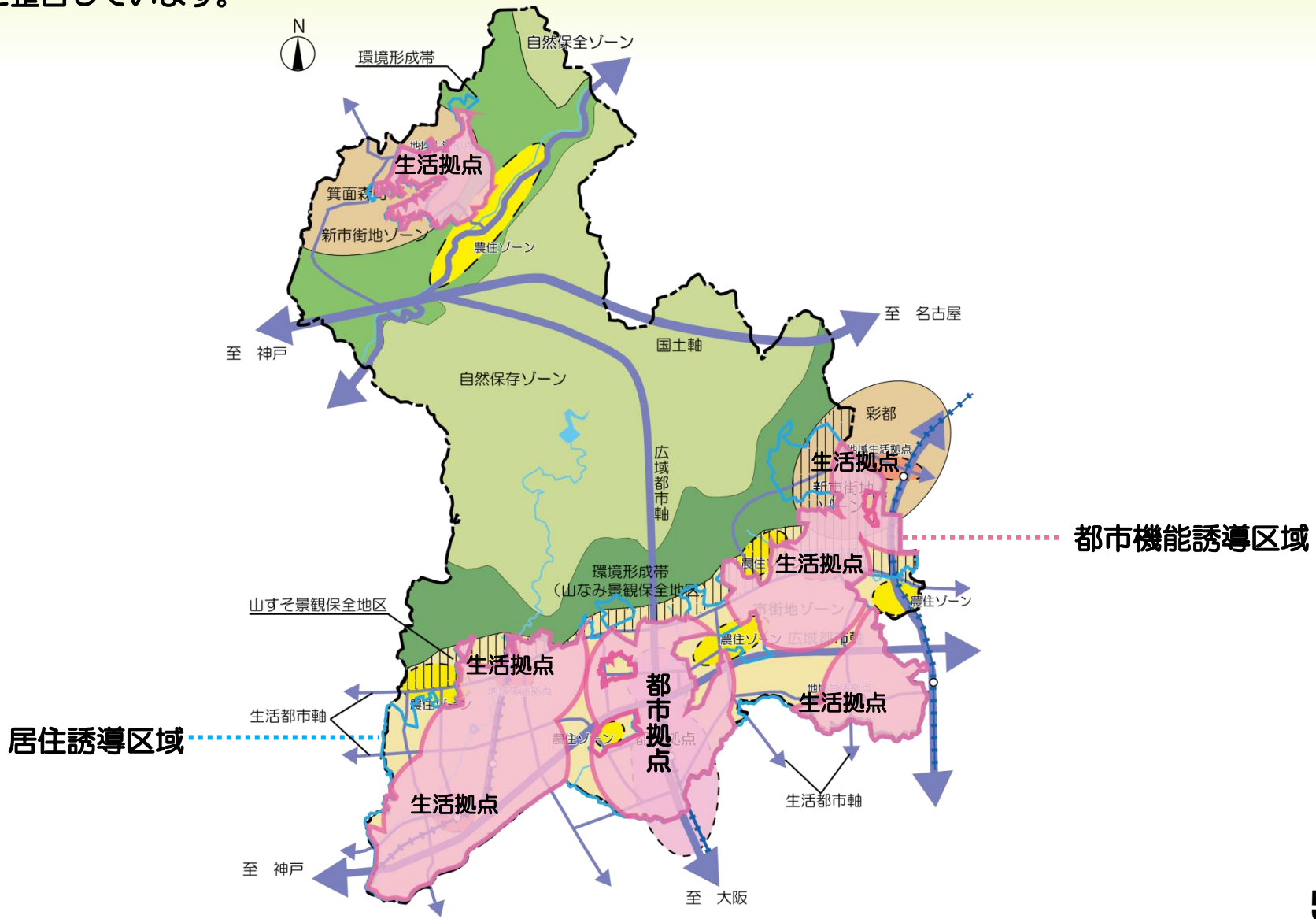
【概要図】



この図は1km勢圏を示した概要図であり、今後いただくご意見も踏まえながら、実際の区域は施設ごとの利用圏域や公共交通ネットワーク等との関係も整理して検討を進め、設定していきます。

総合計画の都市構造と都市機能誘導区域

箕面市第五次総合計画において示されている都市構造に、前ページの都市機能誘導区域（概要図）を重ね合わせると、鉄道に沿った太い都市軸と都市拠点・生活拠点を都市機能誘導区域がカバーしており、市の大きな方向性と整合しています。



各区域への誘導施設設定の基本的な考え方

南部居住誘導区域内の3つの都市機能誘導区域に誘導をめざす「戦略的な都市機能」は、主な戦略ターゲットとする世代によって、区域への設定の考え方が異なります。

子育て支援機能・教育文化施設

主に子育て世代・勤労世代がターゲット

- ・大阪都心への通勤途上の利用を想定
- ・機能や施設の利用のためだけに他の路線を利用することは考えにくい

各都市機能誘導区域に
1つないし複数の機能・施設を誘導する

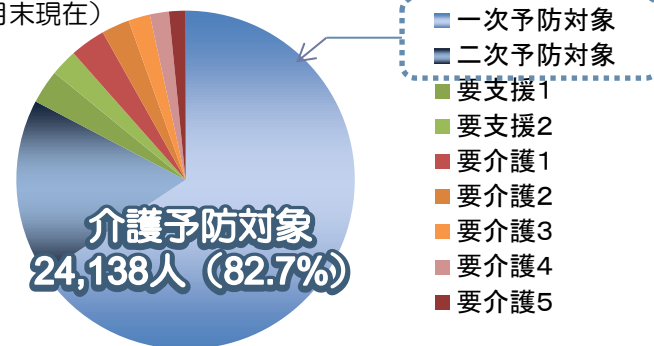
※既存施設の改築等含む

今後いただくご意見も踏まえながら、誘導施設を設定します。

介護予防・健康寿命延伸機能

主に元気な高齢者がターゲット

※65歳以上29,198人
(平成25年4月末現在)



- ・高齢者にとって「身近な通い先」は、身近であることが大切
- ・地域にある身近な施設で、地域の人とのつながりを維持しながらハイレベルの健康プログラムを受けられることが望ましい

各都市機能誘導区域に機能を誘導するとともに、
中核となる拠点施設を1つ整備し、地域の施設等に情報とコンテンツを発信

各区域への誘導施設（案）の設定

ここまでに分析してきた誘導施設を、前ページの基本の考え方に基づいて、4つの都市機能誘導区域に位置づけました。

北部 都市機能誘導区域 （箕面森町バスターミナル周辺）

【不足している生活利便機能】

- ・スーパーマーケット
- ・診療所

【まちの魅力となる教育文化機能】

- ・図書館機能

西部 都市機能誘導区域 （阪急箕面線沿線）

【戦略的な都市機能】

- ・子育て支援機能
- ・教育文化施設
- ・健康増進施設

【地域の魅力を演出する都市機能】

- ・リノベーションに資する複合的商業施設等

東部 都市機能誘導区域 （阪急千里線駅・モノレール線駅・バスターミナル周辺）

【戦略的な都市機能】

- ・子育て支援機能
- ・教育文化施設
- ・健康増進施設

新たな都市核

中部 都市機能誘導区域 （北大阪急行線沿線）

【戦略的な都市機能】

- ・子育て支援機能
- ・教育文化施設
- ・健康増進施設
（健康寿命延伸の拠点となる中核施設）

【地域の魅力を演出する都市機能】

- ・医療施設（大規模・他にない特色のあるもの）
- ・都市型農業のモデルとなる地産地消型商業施設

【概要図】

V 公共交通ネットワークの方向性

- 立地適正化計画における公共交通ネットワークの役割
- 箕面市の交通課題① 自動車依存率
- 箕面市の交通課題② 路線バスのルート
- 課題解決に向けたこれまでの取り組み
- 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】
- 地域公共交通連携計画の進捗状況
- “最後の課題” 解決をめざす【総合都市交通戦略の概要】
- 総合都市交通戦略の進捗状況
- 公共交通に関する国の動き
- 箕面市の今後の取り組みの方向性
- 公共交通ネットワークの方向性
- 居住誘導区域内の公共交通ネットワークのイメージ
- 都市機能誘導区域内の公共交通ネットワークのイメージ

立地適正化計画における公共交通ネットワークの役割

立地適正化計画における公共交通ネットワークは、居住区域のゆるやかなコンパクト化や都市機能の集約が進められていく中、だれでも必要な機能にアクセスできる環境を整えるために欠かせない要素です。

居住誘導区域における公共交通ネットワーク

■ 区域内を通る公共交通軸（幹線）へのアクセス交通（支線）の確保

○公共交通軸へのアクセスがポイント

- ・需要に応じた交通手段の確保（コミュニティバスやデマンド交通等）

○乗り換えの抵抗を減らす乗り継ぎポイントの整備

■ 幹線と支線を一体的にデザイン

一体的なデザインの中で官民が役割分担し、交通システムとしての一体性を確保

都市機能誘導区域における公共交通ネットワーク

■ 公共交通軸と末端交通との連携

- ・公共交通軸と末端交通との結節空間の充実
- ・公共交通と徒歩をつなぐ交通システム 等

居住誘導区域

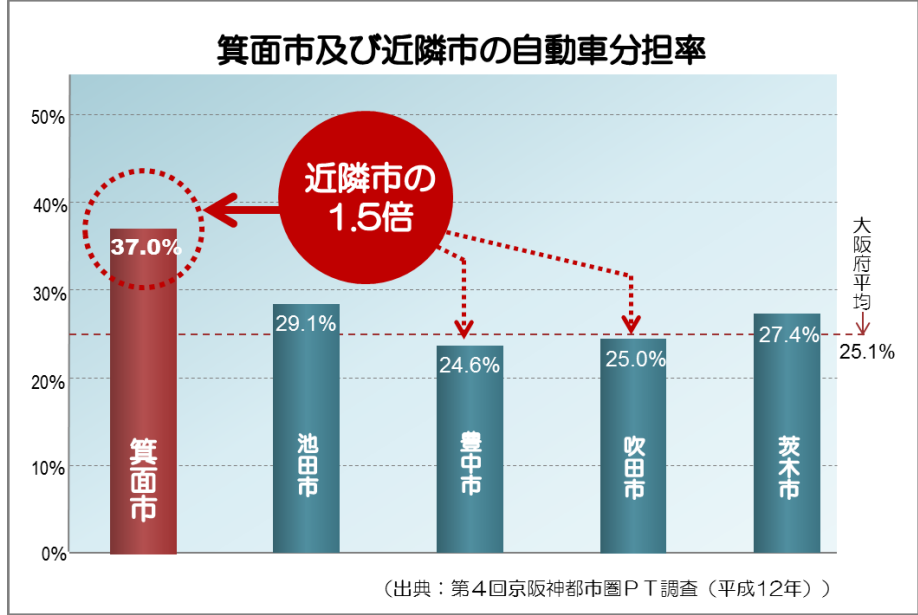
都市機能誘導区域

箕面市の交通課題① 自動車依存率

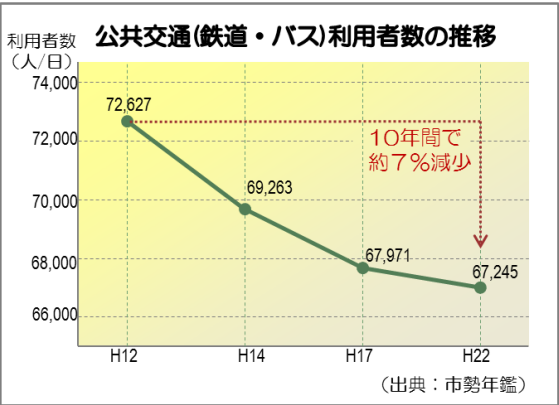
箕面市における自動車分担率（出かけるときに自家用車を使う割合）は、大阪府平均や近隣市に比べて1.5倍と高くなっており、市内の地域別で見ると鉄道のない地域で明らかに高い状況です。

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。

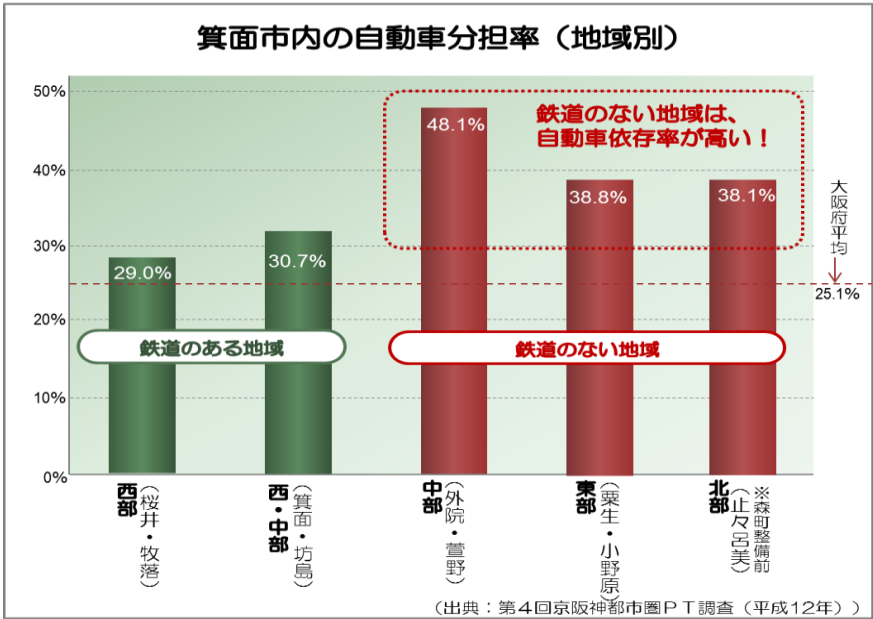
（１）箕面市の自動車分担率と近隣市の比較



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

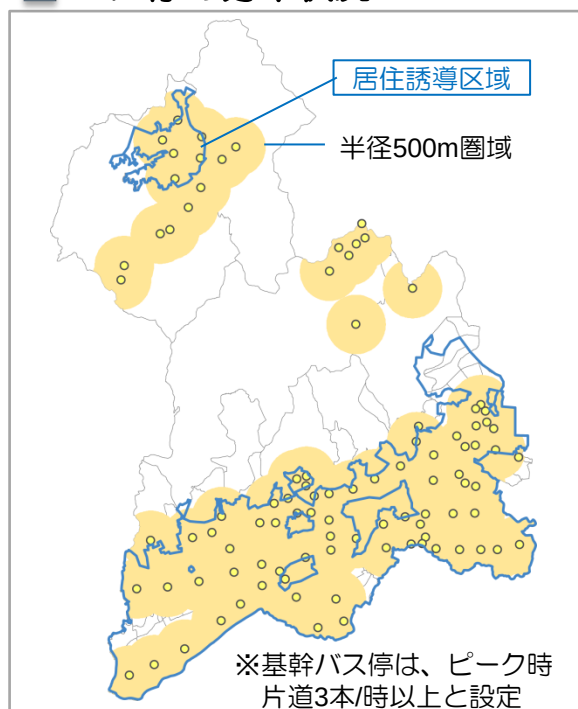


箕面市の交通課題② 路線バスのルート

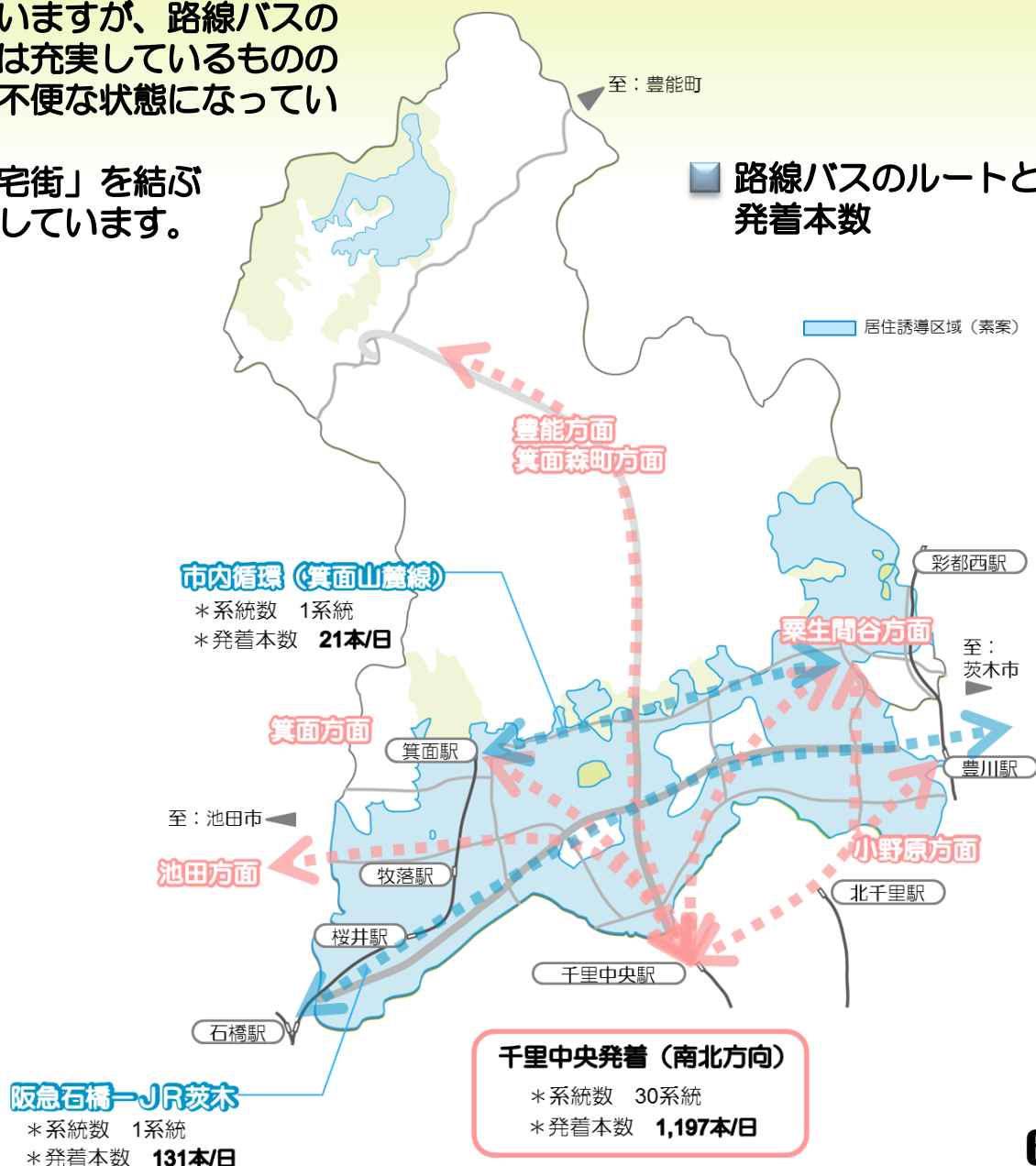
バス停は市街地のほぼ全域をカバーしていますが、路線バスのルートと発着本数を精査すると、南北方向は充実しているものの東西方向が弱く、市内の東西移動が非常に不便な状態になっています。

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

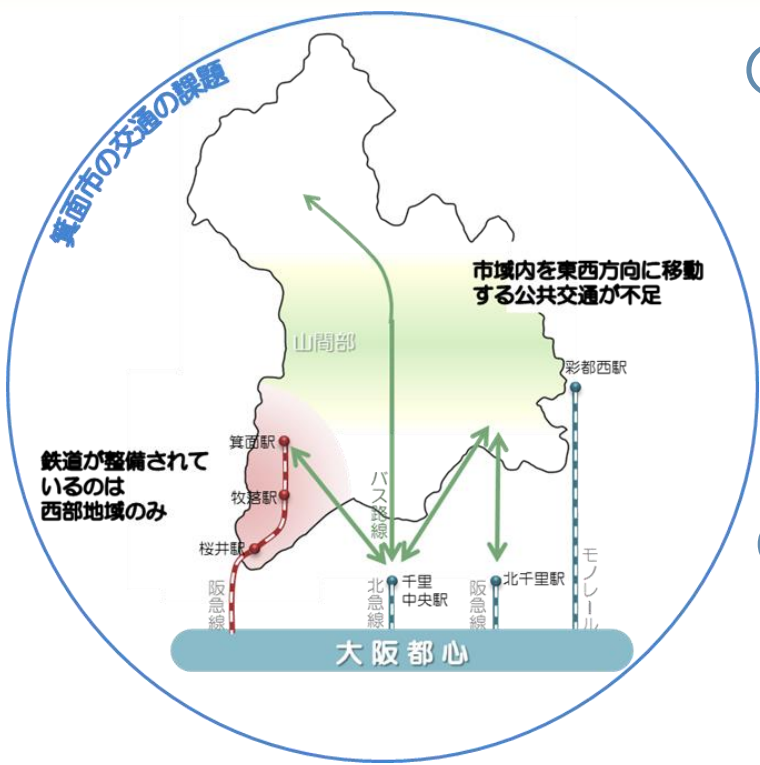


■ 路線バスのルートと 発着本数



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

「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

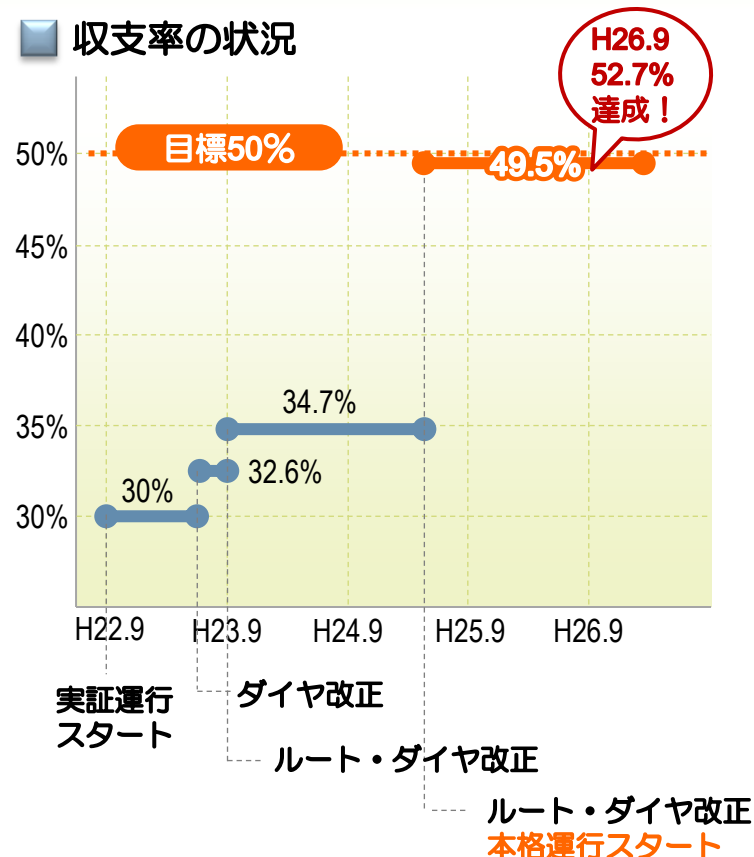
連携計画に基づき、市民参加の協議会で活発な検討が進められ、コミュニティバス「オレンジゆるするバス」が誕生しました。

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	平日：本格運行中 休日：実証運行を 実施中
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。
※休日ルートは収支率が低いため、本年5月（予定）から新たな実証実験をスタート。

“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

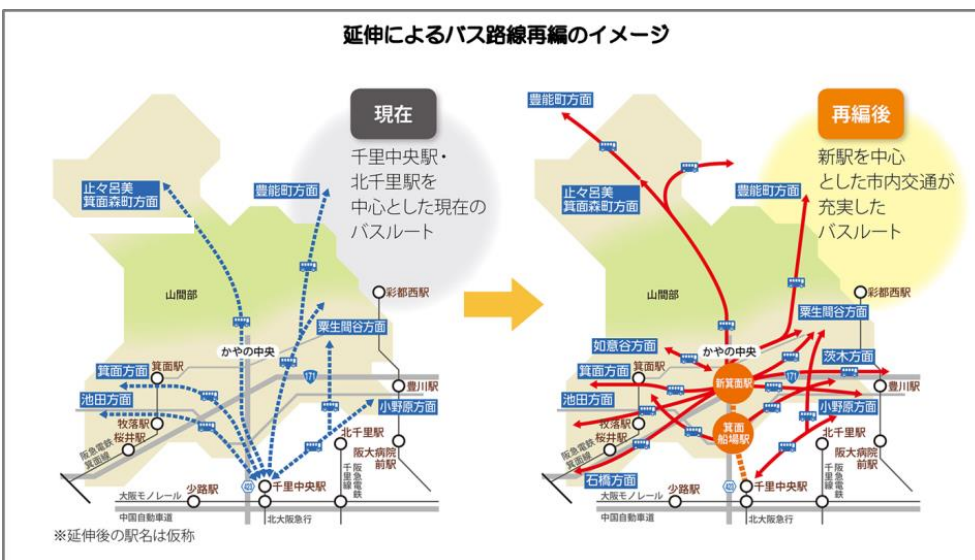
リーディングプログラムとして北大阪急行線の延伸を進める。

(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



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）

総合都市交通戦略の進捗状況

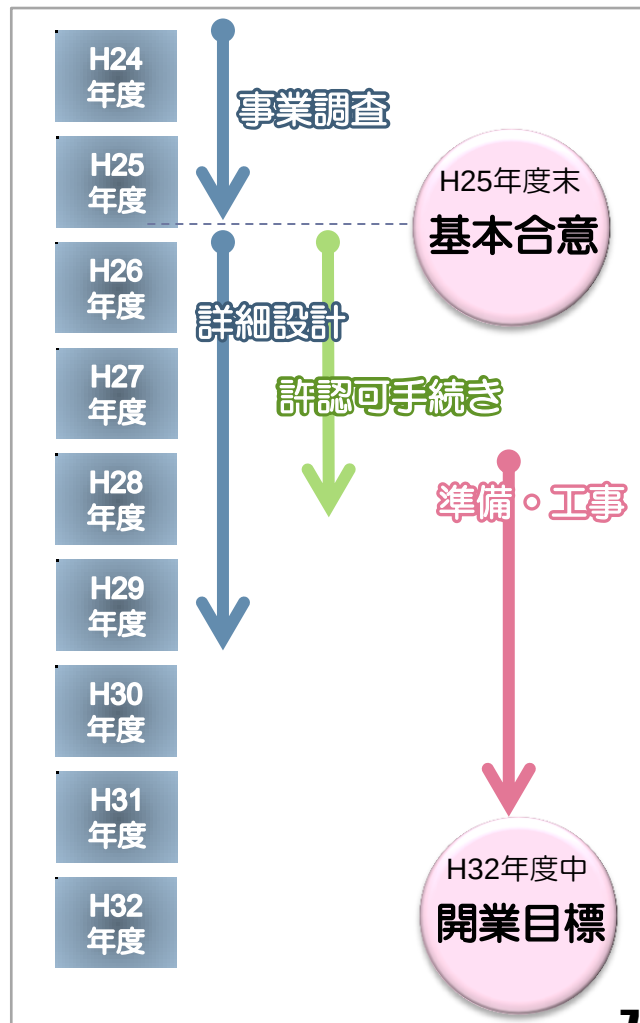
都市交通戦略に基づき、鉄道延伸に関する調査や関係者との協議を加速してきた結果、平成26年3月に大阪府・阪急電鉄(株)・北大阪急行電鉄(株)・箕面市の4者で事業化に係る基本合意を締結しました。

現在は許認可手続きや詳細設計を進めるとともに、鉄道延伸に伴う交通まちづくりに取り組んでいます。

■ 計画項目の実施状況

戦略No	計画項目（抜粋）	実施状況
基本戦略Ⅰ	鉄道（北大阪急行線）の延伸	関係4者で基本合意を締結 許認可手続き・詳細設計等に着手
	バス路線網の再編	大阪府・近隣市との調整に着手
	公共交通利用環境の整備	交通結節点機能として検討中
	公共交通のシームレス化	
基本戦略Ⅱ	道路整備・改良	萱野東西線：実施設計・工事着手 芝如意谷線：実施設計 交差点改良：交通結節点機能として検討中
	道路空間の再配分	交通結節点機能として検討中
基本戦略Ⅲ	交通結節点の整備	
	新駅周辺まちづくりとの連携	計画段階から共同作業実施中
基本戦略Ⅳ	防災まちづくり	交通結節点機能として検討中
	バリアフリー化	
	交通安全・マナー教育の実施	スクエアドストレイトなど実施中
	公共交通の利用促進	ハード計画決定後に施策展開予定

■ 鉄道延伸の目標スケジュール



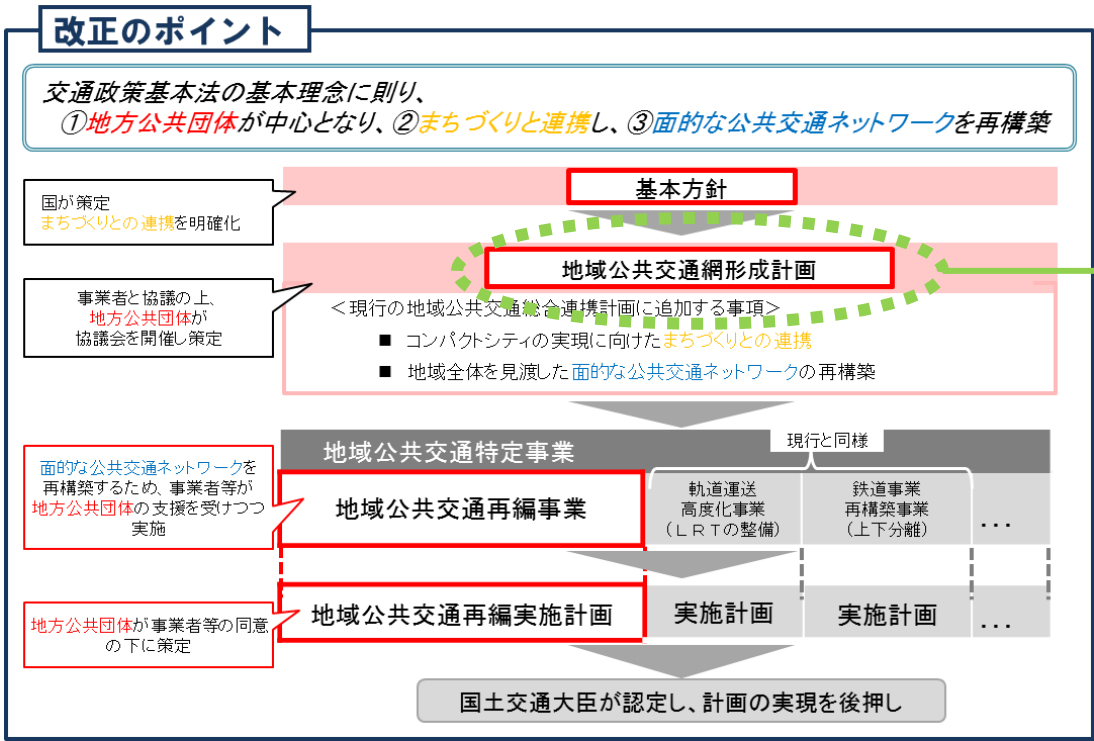
公共交通に関する国の動き

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。

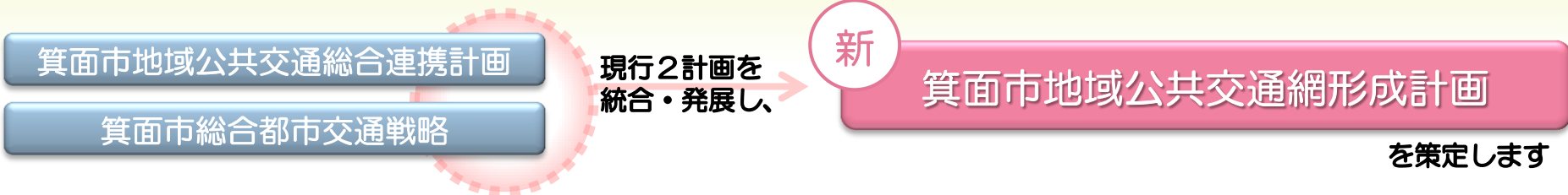
地域公共交通網形成計画は、
都市計画や立地適正化計画等と調和が
とれたものである必要があります。
(法 § 5⑤、基本方針二二)

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

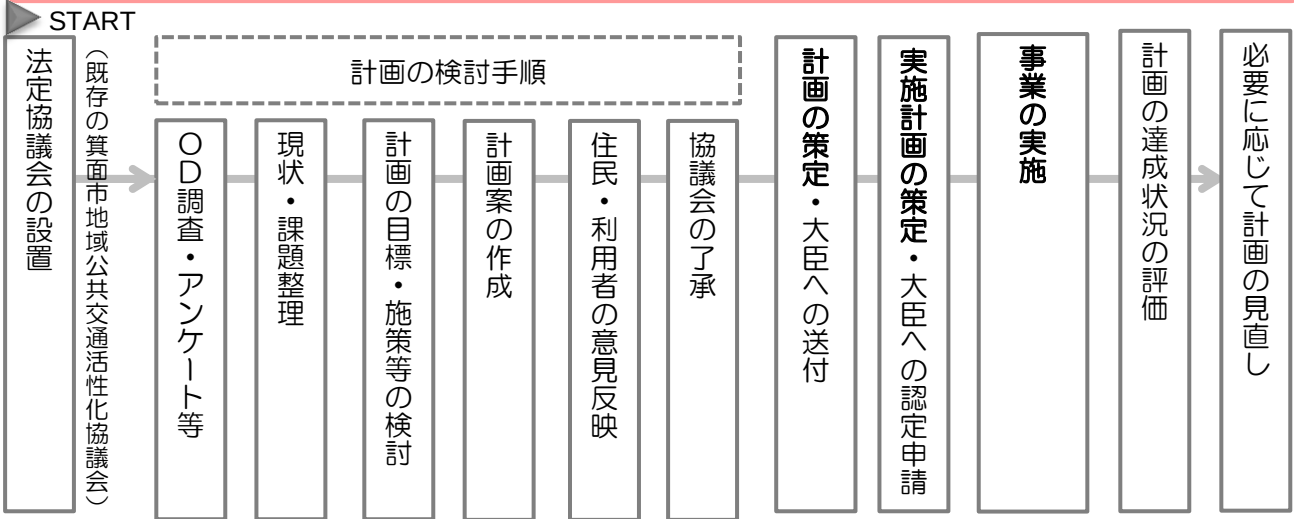
箕面市では、今後、現行の2計画を統合・発展し、「箕面市地域公共交通網形成計画」の策定を進めます。
新計画では、現行2計画の方向性を継承するとともに、立地適正化計画との整合を重視していきます。



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



公共交通ネットワークの方向性

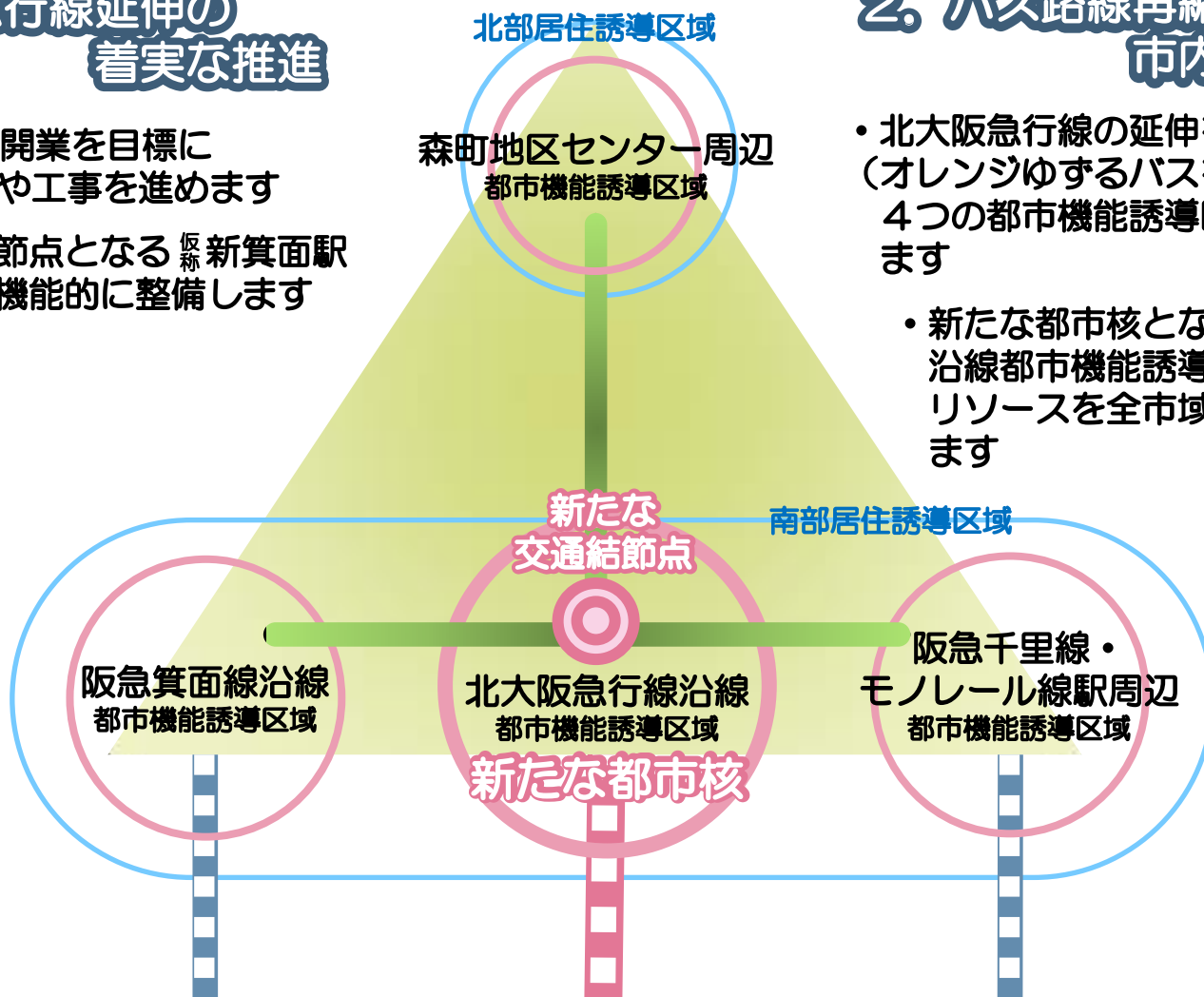
箕面市の都市基盤に残された“最後の課題”である北大阪急行線の延伸を着実に進めるとともに、新駅を中心としたバス路線に再編し、4つの都市機能誘導区域を十字に連結することでリソースの最大活用を図ります。

1. 北大阪急行線延伸の 着実な推進

- ・平成32年度の開業を目標に
着実に手続きや工事を進めます
- ・新たな交通結節点となる^{仮称}新箕面駅
の交通広場を機能的に整備します

2. バス路線再編で 市内を十字に連結

- ・北大阪急行線の延伸を契機にバス路線
(オレンジゆするバスを含む)を再編し
4つの都市機能誘導区域を十字に結び
ます
- ・新たな都市核となる「北大阪急行線
沿線都市機能誘導区域」の中核的な
リソースを全市域から利用可能にし
ます



居住誘導区域内の公共交通ネットワークのイメージ

居住誘導区域内においては、北部・南部それぞれの現状と将来像に合わせた公共交通ネットワークの構築をめざしていきます。

北部居住誘導区域

区域内の公共交通軸：路線バス



- 区域のほぼすべての場所から、公共交通軸へのアクセスポイントとなる森町地区センターバスターミナルから半径1km（徒歩圏）であり、区域内のアクセス交通は特に問題ありません。
- 南部居住誘導区域への路線バスのサービスレベル維持・向上に努めます。

南部居住誘導区域

区域内の公共交通軸：鉄道（一部路線バス）

- 北大阪急行線の延伸に合わせ、**路線バスルート**を抜本的に再編します。
- 駅や主要バスターミナルから半径1km（徒歩圏）のエリアが多いですが、そこから外れるエリアや、1kmを歩くことが困難な高齢者等へのきめ細かな対応が必要です。

きめ細かな対応のイメージ

（１）オレンジゆずるバスの再編

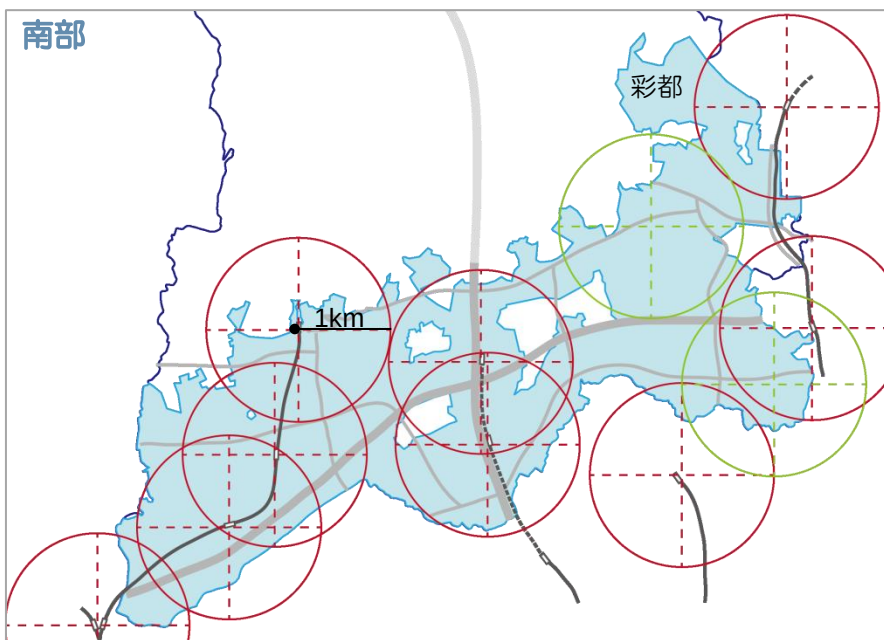
北大阪急行線の延伸に合わせ、路線バス網を再編すると同時に、オレンジゆずるバスの見直しも行います。

（２）彩都内のバス充実

彩都は彩都西駅・栗生団地バスターミナルいずれの徒歩圏からも外れているエリアがありますので、彩都西駅または北大阪急行線の新駅に向かう路線バスの充実をめざします。

（３）移動支援のためのデマンド交通

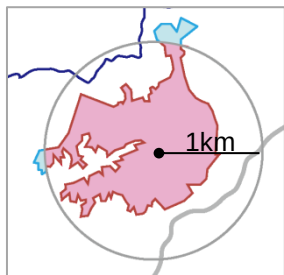
現在、実証実験中の福祉有償運送（オレンジゆずるタクシー）の本格運行をめざします。



都市機能誘導区域内の公共交通ネットワークのイメージ

都市機能誘導区域内においては、各区域のこれまでの成り立ちやまちづくりの直近の動きを踏まえ、それぞれの性質に合わせて、きめ細かな公共交通ネットワークの構築をめざします。

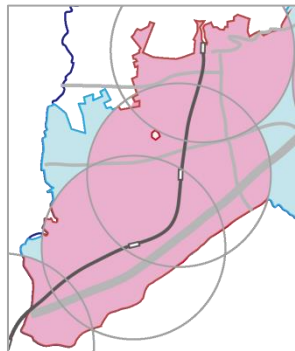
森町地区センター周辺都市機能誘導区域



- 狭い区域であるため、**端末交通は徒歩・自転車**が主となります。
- 人口定着に伴い、自転車駐車場等の結節空間に不足が生じないよう適時見直しを行うなど、特に**人口増加に合わせた対応**が重要です。

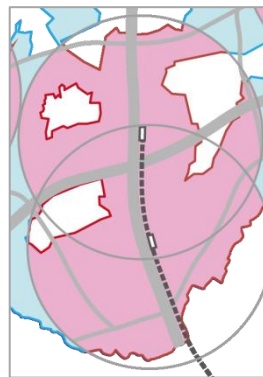
阪急箕面線沿線都市機能誘導区域

- 箕面駅や桜井駅周辺では、リニューアルや建替のタイミングで、駐車場・駐輪場、駅前空間の再整備など、**公共交通軸と端末交通との結節空間**を整えています。



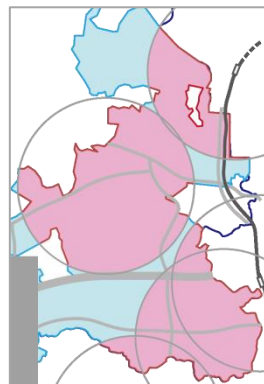
- 当区域は市内で最も早く発展したエリアであり、建築物の老朽化も進んでいますので、**リニューアルのタイミング**に合わせて、特に**徒歩・自転車と鉄道を組み合わせ**て、都市機能が活用しやすい環境を整備していく必要があります。

北大阪急行線沿線都市機能誘導区域



- 現在、平成32年度（2020年度）の北大阪急行線延伸線の開業目標に向けて、新駅周辺の交通処理や駅前広場の検討を進めています。
- 当区域は新たな都市核であり、特に終着駅となる^篠新箕面駅は新たな交通結節点となるため、**最新モデルとなり得る空間デザイン**をめざします。

阪急千里線・モノレール線駅周辺都市機能誘導区域



- 当区域は、鉄道駅が市域外に存在することや、これまでバスターミナルを中心に生活拠点ができあがってきているので、**新たな施設に対する利用者の動線**をよりきめ細かに分析し、対応していく必要があります。

VI まとめ

- 箕面市立地適正化計画のコンセプト
- 箕面市立地適正化計画の策定に向けての留意点（今後の主な課題）

キー
ワード

子育て・健康・住環境

子育てと健康長寿を支える

都市機能誘導区域
と
誘導施設

グリーンインフラ
豊かな緑と

交通インフラ
抜群の利便性を両立

公共交通
ネットワーク

身近な緑を守り
高質な住環境をまちの魅力に

居住誘導区域

箕面市立地適正化計画の策定に向けての留意点（今後の主な課題）

パブリックコメント「箕面市立地適正化計画(素案)の方向性について」は、「立地適正化計画」の素案について、まず大きな方向性をお示しし、ご意見をお伺いするものです。

ご意見をいただいた後、素案の方向性を確定したうえで、以下に例示する課題をはじめとする詳細な内容を検討し、本年8月以降に、もう一度パブリックコメントを実施する予定です。

広域的なコンパクト化の役割

大阪都心部から箕面グリーンロードまで貫く新御堂筋は、国土軸の主要幹線を縦に束ねて縛る力強いロープのような役割を果たし、その新御堂筋の終着点を市域の中央に擁する箕面市は、大阪の大都市圏を集約する一端となっています。

そのため、大阪府や隣接他市とも連携して、市域だけではなく広域的なコンパクト化の役割についての位置づけを検討します。

船場地域のまちづくり

船場地域は、箕面市随一の商業・業務機能の集積地で、地元組織により新駅予定地周辺の土地区画整理事業の準備やまちづくりのマスタープラン作成等の取り組みが進んでいます。

現在、物流のまちから人が集まるまちへの転換をめざして街区の再編を検討しているため、今後のまちづくりの方向性も見定めながら居住誘導のあり方を検討します。

多様なライフスタイルの実現

多様なライフスタイルが実現できる居住地のあり方の方向性を示し、それぞれのまちの傾向を分析した上で、地域別のまちづくりの目標設定等を整理します。

公共交通ネットワーク

現在と将来の公共交通ネットワークの整理をした上で、まちづくりの方向性との整合を図ります。

公共施設等総合管理計画との関係

まちづくりとも密接な関係がある公共施設管理の方向性については、平成27年度内を目処に公共施設等総合管理計画の作成検討を進めており、今後の方向性を随時確認し、整合を図っていきます。