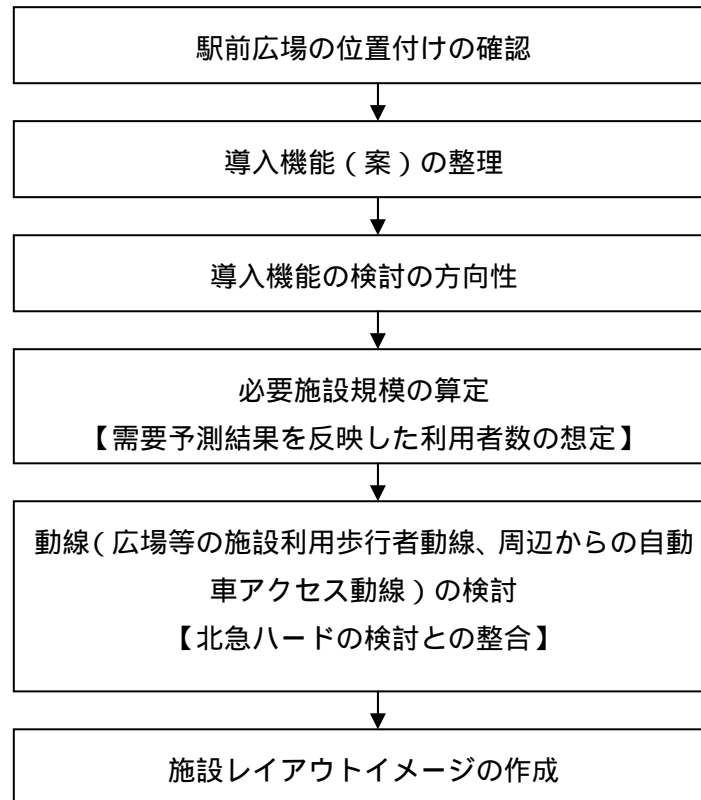


ターミナル計画について

1．検討の流れ

ターミナル（駅前広場）の検討については、以下のフロー図に示す流れで検討を行った。



2. かやの中央地区の位置づけについて

平成 20 年度に実施した箕面市交通ネットワーク活性化検討調査では、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」を行っている。

この中では、広域的・中長期的な視点からかやの中央地区の位置づけや千里中央地区との役割分担を踏まえた「延伸実現時のバス路線網の再編のあり方」や「交通結節点の機能」について考え方が示されている。

この考え方や、北大阪急行線の路線整備の意義・必要性、現在の利用実態も踏まえ、かやの中央地区の位置づけ等を整理すると、以下のとおりとなる。

■ 上位計画におけるかやの中央地区の位置付け

- 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

■ 千里中央地区とかやの中央地区の機能分担

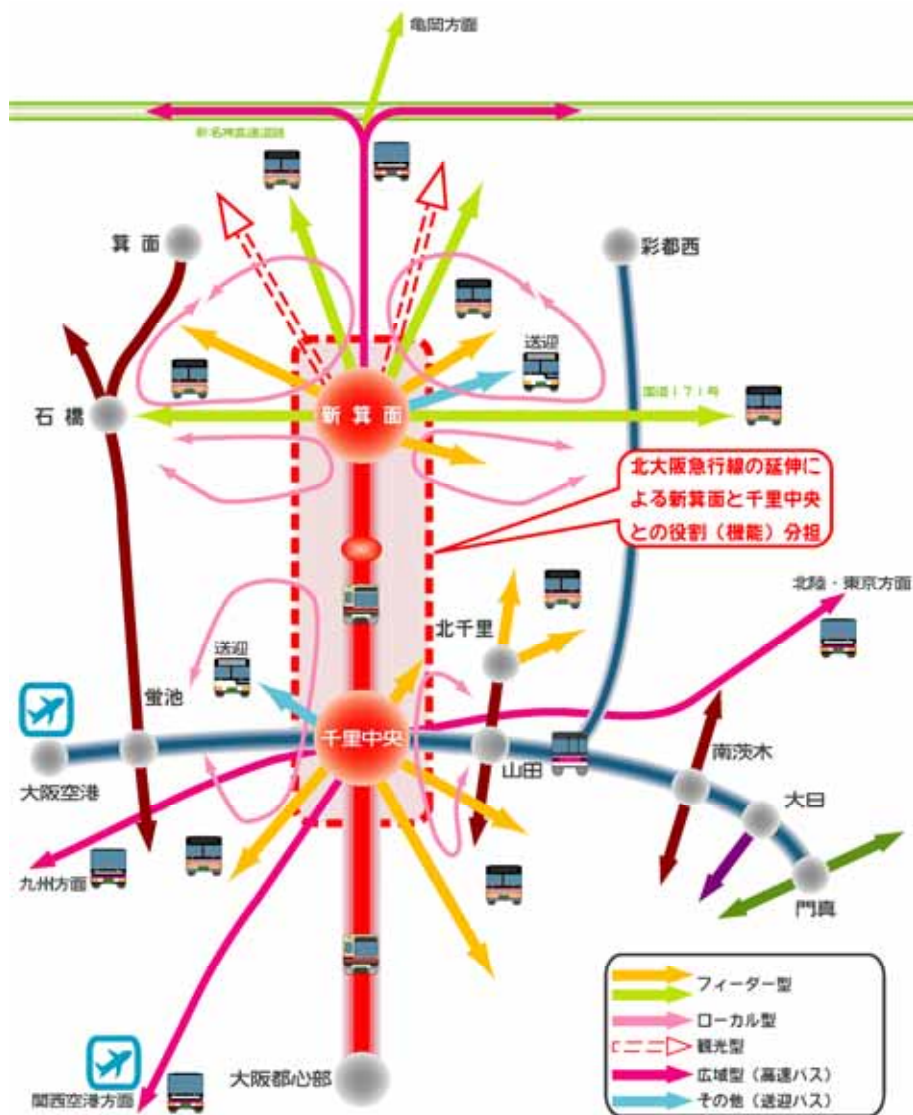
- ・ かやの中央地区は、豊能・能勢地域や京都中部等広域からの自動車交通の受け皿として、また箕面市域以北の路線バス・市内ローカルバスが集まるターミナルとして交通結節機能が整備され、広域的な交通拠点である千里中央地区との機能分担を行なう。

■ かやの中央を中心とした交通体系整備

- ・ 公共交通主体のまちづくりのため、かやの中央地区において交通結節点としての整備を行い、駅を中心としたバス路線網の再編等、総合的な公共交通体系の整備により、都市拠点であるかやの中央と地域生活拠点との連携強化を図り、自動車交通から公共交通への転換を図る。

■ 市民の憩いの場としてのかやの中央

- ・ かやの中央に設置されている「市民広場」は、都市の中における緑に囲まれた開放感のあるオープンスペースとして、またイベント開催などのスペースとして、約 2900 m²の敷地が確保されており、平成 19 年度の実績では、年間 96 団体の利用があった。



資料：箕面市交通ネットワーク活性化協議会調査報告書（平成 21 年 3 月）

図 新箕面駅と千里中央駅の役割分担のイメージ

表 新箕面駅と千里中央駅の役割分担を踏まえたバス路線網再編の考え方

	(仮称)新箕面駅	千里中央駅
フィーダー型	・ 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	・ 国道 171 号以南の地域からのバス路線
ローカル型	・ 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	・ 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)	・ 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	・ 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

【参考：（仮称）新箕面駅前広場に再編される路線バスについて】

（仮称）新箕面駅前広場に入ってくる路線バスは、阪急バスの既設路線のうち、以下に示す２種類の路線と考えられる。

千里中央を基点として現在かやの中央を経由している路線
前ページのバス路線網再編の考え方により新たにフィーダー路線としてかやの中央に接続する路線

これらの運行本数は以下のとおりである。

現在かやの中央を経由する路線（国道 171 号に運行されている 92 系統は除く）

- ・箕面駅方面（19、20 系統、158 本 / 日、8.5 本 / ピーク時）
- ・如意谷住宅方面（85 系統、80 本 / 日、8 本 / ピーク時）
- ・粟生団地方面-山麓経由（60、62、63 系統、84 本 / 日、6 本 / ピーク時）
- ・箕面市北部方面（1 系統、74 本 / 日、2.5 本 / ピーク時）
- ・豊能方面（25、27、28 系統、56 本 / 日、3.5 本 / ピーク時）

現状で、合計 452 本 / 日、28.5 本 / ピーク時

新たにフィーダー路線としてかやの中央に接続する路線

- ・粟生団地・間谷住宅方面-北千里経由（30、51、53、54、55、56、59、64、66 系統、70 本 / 日、4 本 / ピーク時）
- ・小野原（小野原住宅・豊川駅）方面（175、176 系統、40 本 / 日、3 本 / ピーク時）
- ・桜ヶ丘・新稲方面（81、82、83 系統、56 本 / 日、3.5 本 / ピーク時）

現状で、合計 166 本 / 日、10.5 本 / ピーク時

以上より、（仮称）新箕面駅前広場に入ってくる路線バスの本数は、約 620 本/日、約 40 本/ピーク時になる。

3．導入機能について

2．かやの中央地区の位置づけに示したとおり、新駅の設置とともに整備予定である（仮称）新箕面駅前広場は、上位計画等で位置づけられている新たな都市拠点の核となる交通結節点としての整備が求められる他、商業施設に隣接する立地条件や、現在の市民広場としての利用実態を考慮し、人と公共交通を中心としたまちづくりの拠点として整備を行うことが必要と考えられる。

（仮称）新箕面駅前広場の導入機能については、「箕面市公共交通活性化プログラム調査」において、下表のとおり整理されている。

これらの導入機能（案）について、具体的な導入の考え方、検討の方向性について整理を行った。

表 「箕面市公共交通活性化プログラム調査」における広場への導入機能（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

導入機能（案）	現状及び将来像	（仮称）新箕面駅駅前広場での導入機能の検討の方向性
● 交通処理機能		
路線バス	・「箕面市公共交通活性化プログラム調査」におけるバス路線網再編の検討結果を元にすると、（仮称）新箕面駅駅前広場に入ってくる路線バスの本数は、約 620 本/日、約 40 本/ピーク時程度と想定される。	・過年度の検討結果では、需要予測結果をもとに、乗車 6 パース、降車 3 パースと試算されている。左記本数を前提とすれば、パース数は十分足りていると考えられるが、需要予測の見直し結果も踏まえ、再度必要パース数の検討を行う。 ・なお、バスパースの配置については、広場内への配置や国道 423 号沿いへの配置が考えられるため、バス路線網の再編検討結果による各系統の本数及び周辺地区でのアクセス動線を踏まえ、具体的な配置方法について検討を行う。
ローカルバス	・公共交通主体のまちづくりのため、かやの中央地区を箕面市の交通結節点として整備し、ローカルバスについても、都市拠点であるかやの中央と各地域生活拠点間を連絡する路線を設定することで連携強化を図り、自動車交通から公共交通への転換を図る。	・ローカルバスとしてのバスパースの確保が必要になると考えられる。 ・なお、バスパースの配置については、広場内への配置や国道 423 号沿いへの配置が考えられるため、ローカルバスの方面別の運行形態や路線バスとの乗り継ぎの利便性及び周辺地区でのアクセス動線を踏まえ、具体的な配置方法について検討を行う。
高速バス	・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。 ・箕面市内発着の高速バスは運行されていない。	・高速バスについては、既存路線は中国自動車道・名神高速道路が近いことから、現状の千里中央での処理が望ましいと考えられる。 ・今後、新名神高速道路の開通により新規路線が設定されることも考えられるため、（仮称）新箕面駅駅前広場での高速バスの処理について検討を行う。 ・ただし、高速バスは主に夜行便が想定されることから、路線バスとのバスパースの共有は可能と考えられる。
送迎バス	■大規模商業施設へのアクセスバス ・SSOK、VISOLA で千里中央からシャトルバスが運行されている。SSOK では昼間帯 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。阪急バスが運行しており、阪急バスのバスパースに発着している。 ■スクールバス ・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。国道 423 号の路側で乗降している。 ■その他施設への送迎バス ・ビーバーワールド、彩都天然温泉すみれの湯、源気温泉万博おゆば、北摂池田メモリアルパークなどの送迎バスが千里中央に乗り入れている。地区の周辺道路等で乗降している。	・SSOK、VISOLA のシャトルバスについては、延伸線が代替機能を果たすため、鉄道への転換が期待できる。また、大阪モノレールなど東西方向からのアクセスを考慮すると千里中央からのシャトルバスが残ることも考えられるが、（仮称）新箕面駅からのシャトルバス運行の可能性は低いと考えられる。 ・行き先となる学校との位置関係を考慮すると、千里中央駅よりも（仮称）新箕面駅からの方が運行距離、所要時間ともに短縮となる学校があるため、（仮称）新箕面駅でのスクールバスの発着は十分に考えられる。よって、スクールバスの発着場の確保の必要性や広場内での配置の必要性、可能性について検討を行う。 ・（仮称）新箕面駅は御堂筋線の終点駅となり、箕面市内のバスの結節点ともなることから、左記施設等の送迎バスが発着することは十分に考えられる。機能の確保の必要性や広場内での配置の必要性、可能性について検討を行う。
観光バス	・箕面市は、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。	・（仮称）新箕面駅が広域的な交通結節点になることを考慮すると、駅前広場が観光バスの発着点となることが考えられる。定期的な運行がない場合は、独立したバスパースの必要性は低いと考えられるが、機能の確保の必要性や広場内での配置の必要性、可能性について検討を行う。
タクシー	・箕面市立かやの中央駐車場の南側（広場予定地）にタクシー広場が設けられている。 ・将来は千里中央と機能分担することになるが、北大阪急行の終着駅となることから、ある程度のタクシー需要は発生すると考えられる。	・（仮称）新箕面駅は、現在の千里中央駅に代わる新たな鉄道終着駅であることから、千里中央での端末手段分担を参考として、需要予測に基づく規模算定結果を踏まえ、必要な乗車パース、降車パース、タクシープールを設ける。
パーク・アンド・ライド	・かやの中央地区は、千里中央との役割分担により、豊能・能勢地域や京都中部等広域からの自動車交通の受け皿としての役割を担う。	・広域的な自動車交通の受け皿としてのパークアンドライド機能を確保する。ただし、駅前広場は公共交通と歩行者主体の空間整備が必要であること、周辺の商業施設に 1800 台以上の駐車場が確保され、かつ平日は利用が少ないこと、駅前広場用地の面積的な制約があること、等を踏まえ、パークアンドライドの機能は駅前広場内には確保せず、広場外で既存施設の駐車場を有効活用することを基本的な方向として検討を行なう必要があると考えられる。

導入機能（案）	現状及び将来像	（仮称）新箕面駅駅前広場での導入機能の検討の方向性
キス・アンド・ライド	・箕面市は自家用車への依存が高く、既存の千里中央駅の実態を踏まえると、新駅までのキスアンドライド利用は千里中央駅と同様に発生するものと考えられる。	・駅までの送迎等の短時間停車の利用を想定した検討が必要である。ただし、パークアンドライドと同様で、基本的には広場内には機能を確保せず、広場外での処理を基本的な方向として検討を行う必要があると考えられる。 ・具体的な処理の方法については、路側処理の課題等も踏まえ検討を行う。
自転車駐車場	・（仮称）新箕面駅周辺の地形や駅勢圏を考慮すると、駅端末としての自転車利用が相当数生じるものと考えられる。	・かやの中央地区として自転車駐輪場の確保は必須と考えられる。ただし、周辺商業施設で自転車駐輪スペースが確保されていること等を踏まえると、必ずしも駅前広場内への駐輪機能の導入の必要はなく、広場外の商業施設の駐輪スペースの有効活用や、鉄道施設近辺の空閑地（高架下等）の活用等を検討する。
● 交流機能	・かやの中央は、既存の市民広場があり、千里川に面した親水空間や緑に囲まれた開放感のあるオープンスペースとして、またイベント開催等のスペースとして市民に利用されている。	・既存の市民広場と同様に、商業施設とも連携して市民の交流の場として継続的に利用できるよう、広場機能を確保する。 ・確保する面積については交通機能としての必要面積等を踏まえ、可能な限り現況に近い面積を確保できるように検討を行う。
● 市街地拠点機能	・かやの中央地区は、商業施設を中心として、拠点が形成されている。各商業施設は 2F レベルでのデッキで接続され、主な歩行者道線は 2F レベルに形成されている。	・（仮称）新箕面駅駅前広場は、商業施設に隣接し、鉄道駅を含めた各々の施設は 2F レベルでのデッキで接続されるものと考えられる。よって、駅前広場から 2F レベルへの円滑なアクセスを確保するとともに、交通機関の利用者だけでなく、施設間を移動する利用者も含め、円滑な歩行者動線を確保できるよう検討を行う。
● 景観機能	・箕面マーケットパーク VISOLA は、平成 17 年度第 25 回大阪まちなみ賞の奨励賞を受賞した。VISOLA がショッピングスペースとしてだけでなく、箕面の風景にとけ込み、自然と調和した憩いの場として、そのまちづくり、美しい都市景観づくりを評価されたものである。	・鉄道の整備形態は、地下案と高架案の 2 案が残されているがいずれの場合においても、駅施設と周辺商業施設の調和への配慮し、箕面の山並みを背景にした千里川沿いのランドスケープ等を損なうことのないよう、市民広場との接続の考え方、環境空間機能の確保の考え方等について検討を行う。
● 防災機能	・駅前広場は他の公園や街路などとともに都市内の公共オープンスペースとしての役割を担う。特に、駅前広場は周辺を対火構造の建築物で囲まれている場合が多く、周辺市街地が密集市街地である場合には、地震などの際の一時的な避難場所、緊急活動の拠点となることが期待される。	・駅前広場が災害時の一時的な避難場所や緊急活動の拠点として機能できるよう、検討を行う。 ・具体的には市民広場の活用による空間の確保等が考えられる。

4．必要施設規模の算定

(1) 規模算定の考え方

- ・必要施設規模（バース数、面積）の算定については、最新の需要予測結果を用い、「駅前広場計画指針」で示されている算定方法によっておこなう。

駅前広場計画指針における必要施設数算定手法（駅前広場計画指針）

施設	算定式
・バス乗車バース数	$\left\{ \frac{(\text{ピーク時バス乗車客数})}{(\text{バス1台当り平均乗車客数})} \times (\text{バスサービス時間}) \right\} 1/60$ (バスサービス時間 = バス発車間隔)
・バス降車バース数	$(\text{ピーク時バス降車客数}) \times (1 \text{人当り降車所要時間}) / 60$
・タクシー乗車バース数	$(\text{ピーク時タクシー乗車客数}) \times (1 \text{人当りタクシー乗車所要時間}) / 60$
・タクシー降車バース数	$(\text{ピーク時タクシー降車客数}) \times (1 \text{人当りタクシー降車所要時間}) / 60$
・タクシー駐車場	$\frac{(\text{タクシー待ち滞留客の計画交通量})}{(\text{タクシー1台当り平均乗車人員})}$
・自家用車乗降バース数	$\frac{(\text{ピーク時自家用車利用者数})}{(\text{自家用車平均乗車人数})} \times (\text{自家用車平均停車時間}) / 60$

参考 計画交通量設定に際しての数値（駅前広場計画指針）

指標	参考値	考え方
バス1台当りの平均乗車客数(n_B)	当該駅の現況平均乗車客数 新駅では40人/台	・基本的には、現況値を用いるべきと考える。 ・バスの平均乗車定員69人/台と平均乗車数11人/台の中間値40人/台(1995交通年報より)。 ※駅でのバス乗車客は、平均乗車よりかなり高い。
バスサービス時間(S_B)	5分(計画サービス時間)	・提供するバスサービス(出発頻度)であり、都市部と地方部でも、サービスの考え方は異なることで、目安として5分とした。
1人当りバス降車時間(t_{OB})	2/60分/人(計画サービス時間)	・実際には、より短い時間でも可能であるが、この程度のサービス水準を確保することとする。
タクシーサービス時間(S_T)	5分(計画サービス時間)	・提供するタクシーサービス(出発頻度)であり、都市部と地方部でも、サービスの考え方は異なることで、目安として5分とした。
1人当りタクシー乗車時間(t_{OT})	10/60分/人(計画サービス時間)	・実際には、より短い時間でも可能であるが、この程度のサービス水準を確保することとする。
1人当りタクシー降車時間(t_{OT})	30/60分/人(計画サービス時間)	・実際には、より短い時間でも可能であるが、この程度のサービス水準を確保することとする。
自家用車平均乗車人数(n_C)	1.3人/台	・PT調査の全目的平均(1.29人/台)。 ・大規模マニュアル(1.3人/台、事務所)
自家用車平均停車時間(t_C)	1分(計画サービス時間)	・乗降のための停車時間であり、提供するサービスの目安として1分とした。
タクシー1台当り平均乗車人数(n_T)	1.4人/台	・昭和60年度自動車OD調査が、タクシーの平均(1.39人/台)。

(2) 需要予測結果に基づく駅前広場の規模算定

需要予測結果をもとに、（仮称）新箕面駅駅前広場の規模について概略検討を行う。

需要予測の結果、新箕面駅の端末バス利用者は24,581人、24,500人である。

なお、需要予測上は、駅から半径1km以内のアクセスは全て徒歩、それ以遠は全てバスによるアクセスと仮定しているため、このうち路線バスの利用者数を求める。

■新箕面駅の路線バス利用者数

PT調査によると、北大阪急行千里中央駅の端末手段構成は下表のとおりである。

	徒歩	徒歩以外			計
		路線バス	路線バス以外	小計	
乗降計	41,432	28,296	17,378	45,674	87,106
	47.6%	32.5%	20.0%		100%
(徒歩以外での割合)		62.0%	38.0%	100.0%	

これより、徒歩以外の手段（自転車、原動機付き自転車、自動二輪、タクシー・ハイヤー、乗用車等）のうち、路線バスの占める割合は、62.0%となる。

よって、
 $24,500 \times 0.62 = 15,190$ 人/日

■バス乗降のピーク率等、各種指標の算出

また、千里中央駅ターミナルの利用状況として、北大阪急行および大阪モノレールの千里中央駅の時間帯別、端末手段別の利用者数計を集計した結果は下表のとおりである。

		0:00 ～0:59	1:00 ～3:59	4:00 ～4:59	5:00 ～5:59	6:00 ～6:59	7:00 ～7:59	8:00 ～8:59	9:00 ～9:59	10:00 ～10:59	11:00 ～11:59	12:00 ～12:59	13:00 ～13:59	14:00 ～14:59	15:00 ～15:59	16:00 ～16:59	17:00 ～17:59	18:00 ～18:59	19:00 ～19:59	20:00 ～20:59	21:00 ～21:59	22:00 ～22:59	23:00 ～23:59	計
路線バス	鉄道乗車	0	0	0	42	988	6376	2225	1058	460	440	395	557	521	268	361	1041	468	84	275	85	57	0	15701
	鉄道降車	51	0	0	0	0	82	1119	629	511	299	501	394	277	438	460	820	1855	3039	1887	1266	1294	400	15322
	乗降計	51	0	0	0	42	988	6458	3344	1687	971	739	896	951	798	706	821	1861	2323	3123	2162	1351	1351	400
タクシー・ ハイヤー	鉄道乗車	0	0	0	0	0	54	176	44	0	0	0	55	121	43	126	0	0	53	45	0	0	0	717
	鉄道降車	86	0	0	0	0	45	191	261	40	181	53	90	0	40	149	48	43	0	149	150	348	1874	
	乗降計	86	0	0	0	0	99	367	305	40	181	53	145	121	83	275	48	43	53	194	150	348	2591	
自家用車	鉄道乗車	0	0	0	0	385	1133	601	199	62	233	91	163	41	237	103	85	68	102	0	51	0	62	3616
	鉄道降車	110	0	0	0	0	0	0	40	54	48	102	0	0	188	0	125	273	598	455	198	165	217	2573
	乗降計	110	0	0	0	385	1133	601	239	116	281	193	163	41	425	103	210	341	700	455	249	165	279	6189
端末計	鉄道乗車	0	0	47	206	2065	11257	6301	2854	1710	1684	1469	1520	1639	2437	2117	4360	3697	2157	2311	1434	946	430	50641
	鉄道降車	520	0	0	0	45	864	8361	4516	2395	1149	1669	1868	1494	1615	1456	2255	5826	5881	4357	2852	2461	1796	51380
	乗降計	520	0	47	206	2110	12121	14662	7370	4105	2833	3138	3388	3133	4052	3573	6615	9523	8038	6668	4286	3407	2226	102021

端末計乗降計のピークは8時台だが、これは千里中央を目的としたトリップと考え、大阪市内への通勤のピークであると想定できる7時台の値を用いることとした。

これより、以下の指標が得られる。

バス乗車のピーク率	3039 ÷ 31023	9.8%
バス降車のピーク率	6376 ÷ 31023	20.6%
バス乗降のピーク率	6458 ÷ 31023	20.8%
タクシー乗車ピーク / バス乗車ピーク	348 ÷ 3039	0.115
タクシー降車ピーク / バス降車ピーク	176 ÷ 6376	0.028
タクシー乗降ピーク / バス乗降ピーク	367 ÷ 6458	0.057
自家用車乗降ピーク / バス乗降ピーク	1133 ÷ 6458	0.175
端末計ピーク / バス乗降ピーク	12121 ÷ 6458	1.877

算出した指標をもとに、駅前広場の規模の算定に用いる各種利用者数を算出した結果を下表に示す。

項目	計 算 式		値(人)
		ピーク率	
ピーク時バス乗車客数	15190	0.098	1489
ピーク時バス降車客数	15190	0.206	3129
ピーク時バス利用者数	15190	0.208	3160
ピーク時タクシー乗車客数	1489	0.115	171
ピーク時タクシー降車客数	3129	0.028	88
ピーク時タクシー利用者数	3160	0.057	180
ピーク時自家用車利用者数	3160	0.175	553
ピーク時駅前広場利用者数	3160	1.877	5930

以上より、駅前広場の規模を算定すると、下表のとおりとなる。

なお、駅広総利用者 / 鉄道乗降客、非鉄道利用者 / 鉄道利用者の値は、新箕面駅が通勤型の駅になることを考慮し、「郊外一般」の値を用いた。

■ 利用者数関連	鉄道乗降客	駅広総利用者
ピーク時バス乗車客数	1,489	2,234 人
ピーク時バス降車客数	3,129	4,694 人
ピーク時タクシー乗車客数	171	257 人
ピーク時タクシー降車客数	88	132 人
ピーク時自家用車利用者数	553	830 人
ピーク時バス利用者数	3,160	4,740 人
ピーク時タクシー利用者数	180	270 人
ピーク時駅前広場利用者数	5,930	8,895 人

■計画交通量設定に関わる指標			
バス1台当たり平均乗車客数	n _B	40	人/台
バスサービス時間	s _B	5	分
1人当たりバス降車所要時間	t _{OB}	2/60	分/人
タクシーサービス時間	s _T	3	分
1人当たりタクシー乗車所要時間	t _{IT}	10/60	分/人
1人当たりタクシー降車所要時間	t _{OT}	30/60	分/人
自家用車平均乗車人数	n _C	1.3	人/台
自家用車平均停車時間	t _C	1	分
タクシー1台当たり平均乗車人数	n _T	1.4	人/台

■駅前広場面積算定			
施設区分	項目	記号	単位
バス	バス乗車バース数	B _{IB}	5 バース
	バス降車バース数	B _{OB}	3 バース
	バス乗降バース面積	AB ₁	560 m ²
	バス待ち滞留客の計画交通量	N _{BW}	187 人
	バス待ち滞留客滞留空間面積	AB ₂	187 m ²
	バス乗降場関連面積	AB	747 m ²
タクシー	タクシー乗車バース数	B _{IT}	1 バース
	タクシー降車バース数	B _{OT}	2 バース
	タクシー乗降バース面積	AT ₁	60 m ²
	タクシー待ち滞留客の計画交通量	N _{TW}	13 人
	タクシー待ち滞留客滞留空間面積	AT ₂	13 m ²
	タクシー乗降場関連面積	AT	73 m ²
	タクシー駐車台数の計画交通量	P _T	10 台
	駐車場関連面積	AP _T	300 m ²
自家用車	自家用車乗降バース数	B _C	11 バース
	自家用車乗降場関連面積	AC	220 m ²
車道	車道に関わる計画交通量	C _C	1033
	計画車道延長	L _C	449.3
	車道面積	AC ₂	2696 m ²
歩道	歩道に関わる計画交通量	C _W	8,895 人
	平均歩行距離	L _W	118.8
	歩道面積（歩行密度考慮）	AW	653 m ²
環境空間	交通空間基準面積		4,689 m ²
	車道部面積計	A _S	3836 m ²
	環境空間比	α	0.5
	環境空間面積	A _K	3,836 m ²
	駅前広場面積	A	7,672 m ²

7,700 m²

導入施設規模

施設	必要数
バス乗車バース	5 バース
バス降車バース	3 バース
タクシー乗車バース	1 バース
タクシー降車バース	2 バース
タクシー駐車台数（計画）	10 台
自家用車乗降バース	11 バース
環境空間	3836 m ²

表 駅広総利用者 / 鉄道乗降客、非鉄道利用者 / 鉄道利用者の値

	地方中心	都心中心	郊外中心	郊外一般
駅広総利用 / 鉄道乗降客	2.5	2.0	2.5	1.5
非鉄道利用者 / 鉄道利用者	1.5	1.0	1.5	0.5

(3) 導入機能の検討の方向性を踏まえた施設規模の検証

	必要数	検証
交通処理機能		
路線バス	乗車 5 バース 降車 3 バース	1 バースあたりの処理能力は、バスサービス時間が 5 分として 12 台 / 時であり、路線バスのピーク時の本数（約 40 本 / ピーク時）からみると、4 バースあれば十分と考えられる。
ローカルバス、高速バス、送迎バス、観光バス	—	ローカルバスは駅前広場内に専用のバースを設ける。 また、高速バスは夜間、観光バスは季節限定の昼間利用が考えられることから、共用が可能と考えてこれらで計 2 バースを設ける。
タクシー	乗車 1 バース 降車 2 バース プール 10 台	タクシー関連は、「駅前広場計画指針」で算出した結果を踏まえ、必要施設数を確保する。
パーク・アンド・ライド キス・アンド・ライド	11 バース	自家用車については、バスやタクシーとの動線の輻輳を避けるため、駅前広場内に入れない場合がある。 （仮称）新箕面駅においても、長時間駐車（パークアンドライド）については、隣接する visola の駐車場の利用を推奨し、駅前広場に入れないが、この 11 バースのうちどれだけが短時間駐車（キスアンドライド）と想定するかなどを今後整理する必要がある。 11 バースを広場内に入れる場合と、入れない場合（この場合は広場外での処理についても検討が必要）を想定してレイアウトイメージを作成する。
自転車駐車場	—	需要予測結果から、端末手段交通として自転車を利用するのは約 900 人（新箕面駅の乗降客数 37400 人 × 千里中央駅の端末手段分担率 2091 人 / 87106 人）である。 南側ラッチ付近の高架下空間もしくは地下構造物上部空間を活用して自転車駐車場を整備することを検討する。商業施設にも既存の自転車駐車場があるため、どのように分担するか、今後需要を見ながら検討を行う。
交流機能		
環境空間	3836 m ²	必要とされる交通機能をすべて広場内に設けると、環境空間が不足することが考えられるので、自家用車の施設を広場に入れない場合を検討する。

5．動線の検討

【路線バス】

- ・路線バスの再編を考慮すると、系統別に（仮称）新箕面駅にアクセスするルートは北側からのアクセス、西・南側からのアクセス、東側からのアクセスの3パターンが考えられる。
- ・また、駅にはアクセスしないが 国道 171 号沿いでの処理 についても合わせて整理する。
- ・なお、駅前広場には左折入場を前提とする。

北側からのアクセス 駅前広場内で降車及び乗車 1 系統〔箕面森町線〕 19、20 系統〔白島線〕 25、27、28 系統〔北大阪ネオポリス線〕 60、62、63 系統〔粟生団地線〕 85 系統〔如意谷線〕 現行では各系統とも千里中央まで運行しているが、（仮称）新箕面駅が終着・始発になると考えられる。	乗車：広場内 降車：広場内 国道 423 号を左折して駅前広場に入る。
---	---

西・南側からのアクセス 駅前広場内で降車及び乗車 81、82、83 系統〔箕面中央線〕 現時点で箕面中央線が将来どのような経路で（仮称）新箕面駅にアクセスするかは未定なので、国道 171 号もしくは国道 423 号のどちらからアクセスするものと想定した。	 乗車：広場内 降車：広場内 国道 423 号から右折横断して直接駅前広場には入れないため、国道 171 号を東進して、カルフルの北側から回りこみ、西側から駅前広場に入る。
東側からのアクセス 駅前広場内で降車及び乗車 30、51、53、55、56、59、64、66 系統〔粟生団地線〕 175、176 系統〔小野原東線〕	 乗車：広場内 降車：広場内 国道 171 号を右折北上して、カルフルの北側から回りこみ、西側から駅前広場に入る。

国道 171 号沿いでの処理(駅前広場にはアクセスしない) 92 系統〔石橋・郡山団地線〕	 乗車：国道 171 号路側 降車：国道 171 号路側 広場内には入らない。国道 171 号から駅出入口までの歩行者動線を確保する必要がある。
---	--

【タクシー、自家用車】

- ・タクシー・自家用車については、路線バスに準じた動線とする。
- ・自家用車を広場内に入れる場合と入れない場合に分け、入れる場合は、バス・タクシーの動線と分離し、広場に入れない場合については、需要を見ながら国道 423 号沿いで対応することを検討する。

6．施設レイアウトイメージ

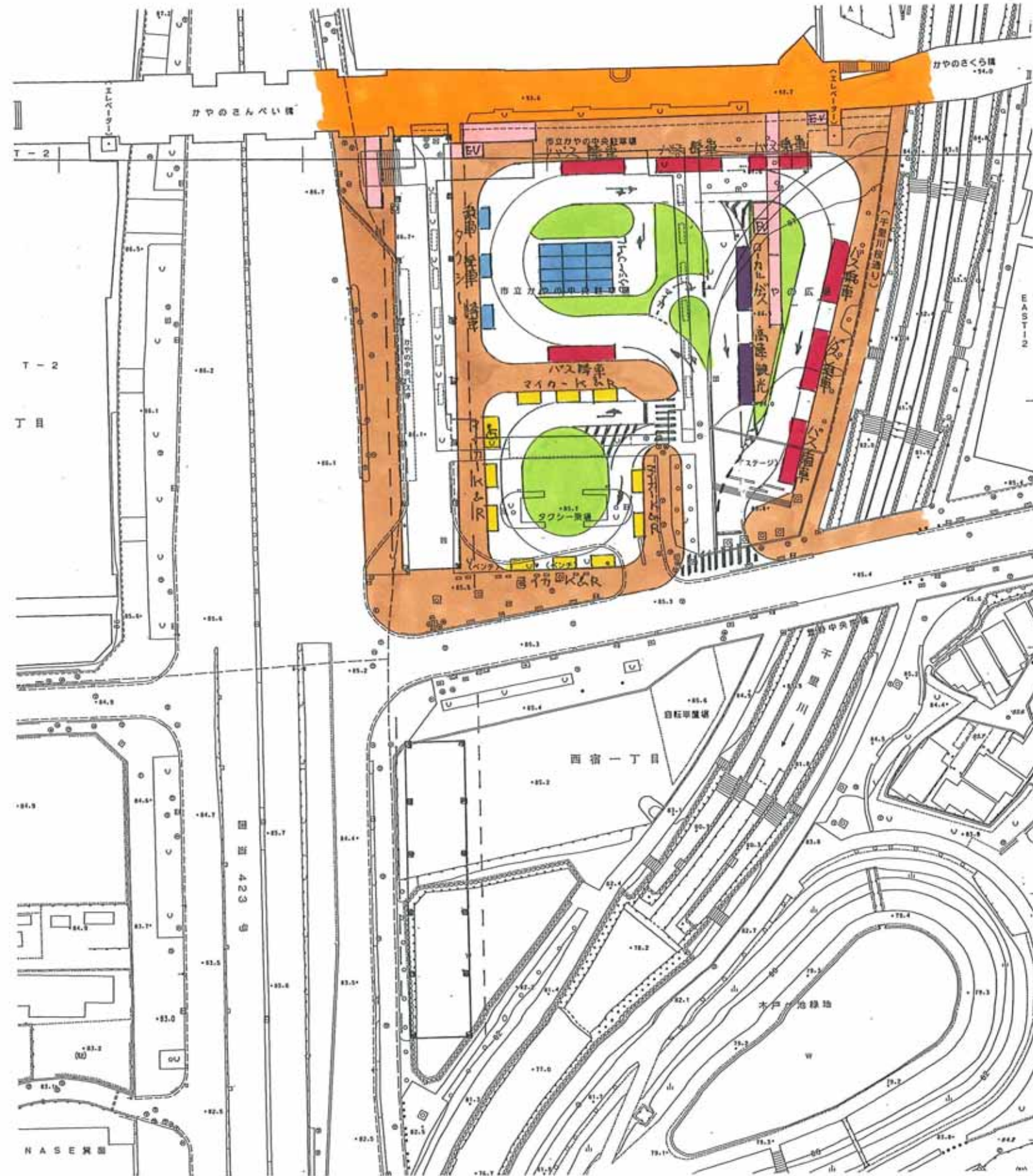
(1) 施設配置の考え方

必要施設規模の算出結果に基づき、すべての機能を（仮称）新箕面駅駅前広場内に収めたレイアウト【交通処理重視案】（北大阪急行-高架案のみ）を次頁に示す。

表 導入機能別施設配置の考え方

導入機能	施設配置の考え方【交通処理重視案】
路線バス	乗車 4 バース、降車 3 バースを設ける。 なお、バスプールは設けないものとする。
ローカルバス、 高速バス、観光 バス	共用のバースを広場内に 2 バース設ける。
送迎バス	駅前広場内に入れない。
タクシー	乗車 1 バース、降車 2 バース、プールを 12 バース設ける。
パーク・アンド・ ライド	駅前広場内には駐車スペースを設けない。
キス・アンド・ ライド	駅前広場内に 11 バースを設ける。うち 1 バースを身障者用とする。
自転車駐車場	自転車 900 台分のスペース（延べ約 560 m ² ：3 層、二段式・両側複列形式を想定）を南側ラッチ付近の高架下あるいは地下鉄道構造物上部に設ける。
歩行者広場	「駅前広場指針」に基づいて算出した結果必要なバース数を確保した残りを歩行者広場とする。

【交通処理重視案】



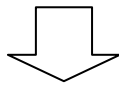
(2)交通処理重視案の課題

検討の結果、交通処理重視案では、必要機能をすべて駅前広場用地の中に収めることが可能である。

しかし、（仮称）新箕面駅駅前広場での導入機能の検討の方向性を踏まえると、以下のような課題が残されている。

- ・ 路線バスの動線が長く、駅前広場に入るまで大きく迂回が必要なため、利用者の利便性（速達性）が低下する。
- ・ 現況で約 2,900 m²確保されている交流広場がほとんど確保できなくなり、交流機能や景観機能が不足する。
- ・ 広場内にバス・タクシーと自家用車を導入しているため、それぞれの動線が輻輳することが考えられる。

よって、（仮称）新箕面駅駅前広場での導入機能の検討の方向性を踏まえ、これらに課題に対応し、歩行者広場の確保を考慮した代替案【歩行者広場確保案】について、次章で検討を行なう。



**【交通処理重視案】の課題を踏まえた
代替案【歩行者広場確保案】の検討**

7. 代替案の検討

代替案【歩行者広場確保案】の検討

先に示した交通処理重視案の課題を踏まえ、代替案【歩行者広場確保案】を検討する。
考え方は以下に示す通りである。

- ・ バス降車のみ国道 423 号の路側にバースを設け、スムーズな動線を確保する。
- ・ 自家用車（キス・アンド・ライド）は国道 423 号路側帯を活用し、広場内の歩行者空間（約 2,600 m²）を確保すると同時にバス・タクシーと自家用車との輻輳を回避する。

【代替案の路線バス動線】

-B 北側からのアクセス 国道 423 号路側で降車 駅前広場内で乗車 1 系統〔箕面森町線〕 19、20 系統〔白島線〕 25、27、28 系統〔北大阪ネオポリス線〕 60、62、63 系統〔粟生団地線〕 85 系統〔如意谷線〕 現行では各系統とも千里中央まで運行しているが、（仮称）新箕面駅が終着・始発になると考えられる。	 乗車：広場内 降車：国道 423 号路側（南向き） 国道 423 号路側で降車させたあと、回送車として駅前広場内に入る。
--	--

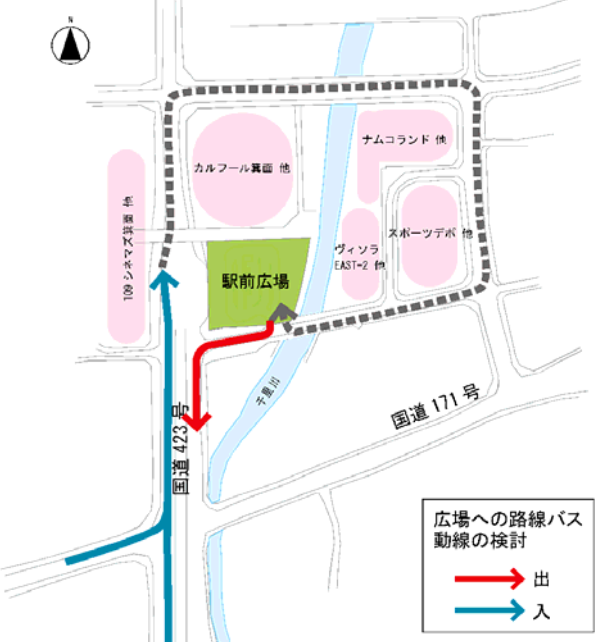
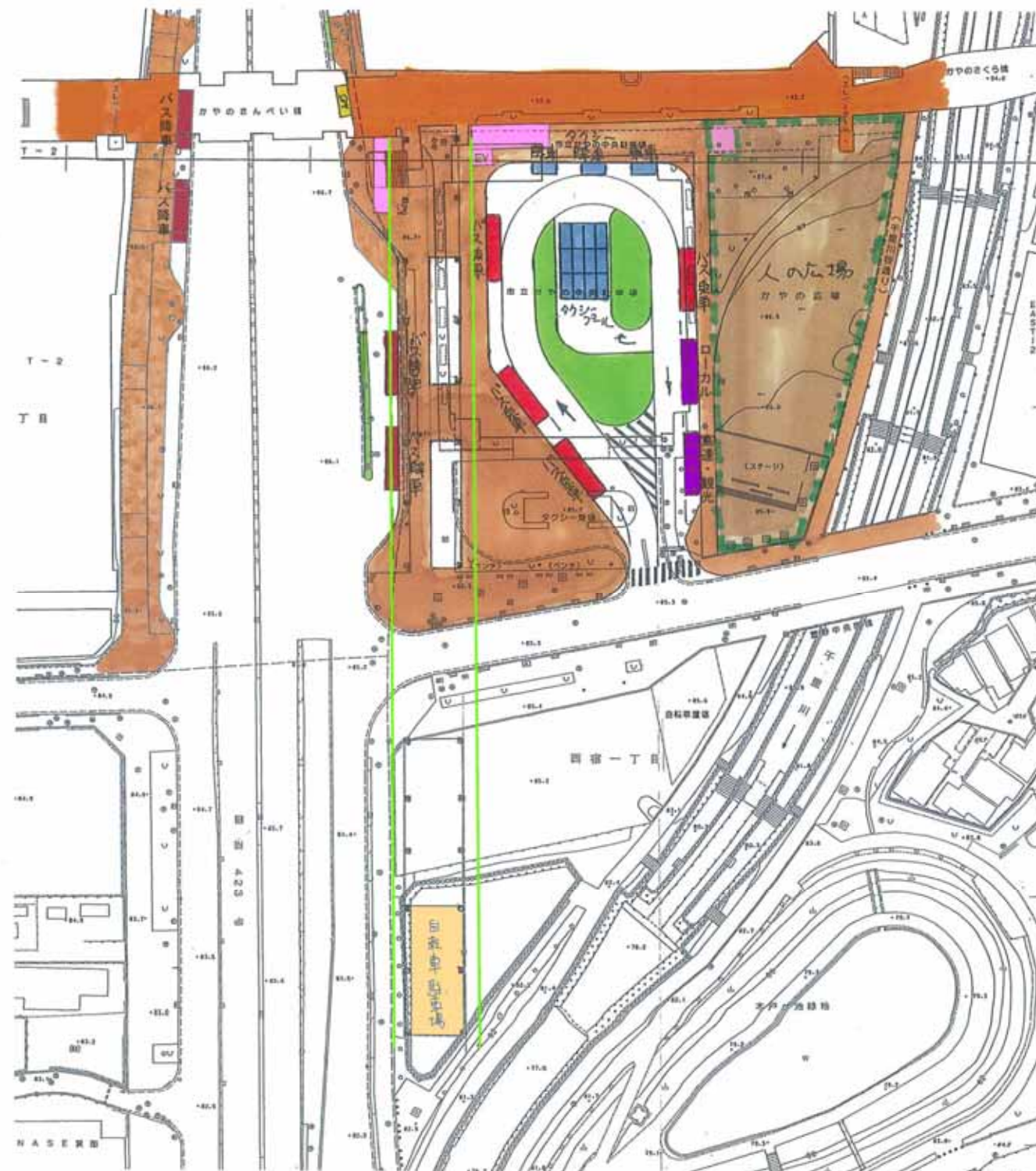
-B 西・南側からのアクセス 国道 423 号路側で降車 駅前広場内で乗車 81、82、83 系統〔箕面中央線〕 現時点で箕面中央線が将来どのような経路で（仮称）新箕面駅にアクセスするかは未定なので、国道 171 号もしくは国道 423 号のどちらからアクセスするものと想定した。	 乗車：広場内 降車：国道 423 号路側（北向き） 回送車はカルフルの北側から回りこみ、東から駅前広場に入る。
-B 東側からのアクセス 国道 423 号路側で降車 駅前広場内で乗車 30、51、53、55、56、59、64、66 系統〔粟生団地線〕 175、176 系統〔小野原東線〕	 乗車：広場内 降車：国道 423 号路側（北向き） 回送車はカルフルの北側から回りこみ、東から駅前広場に入る。

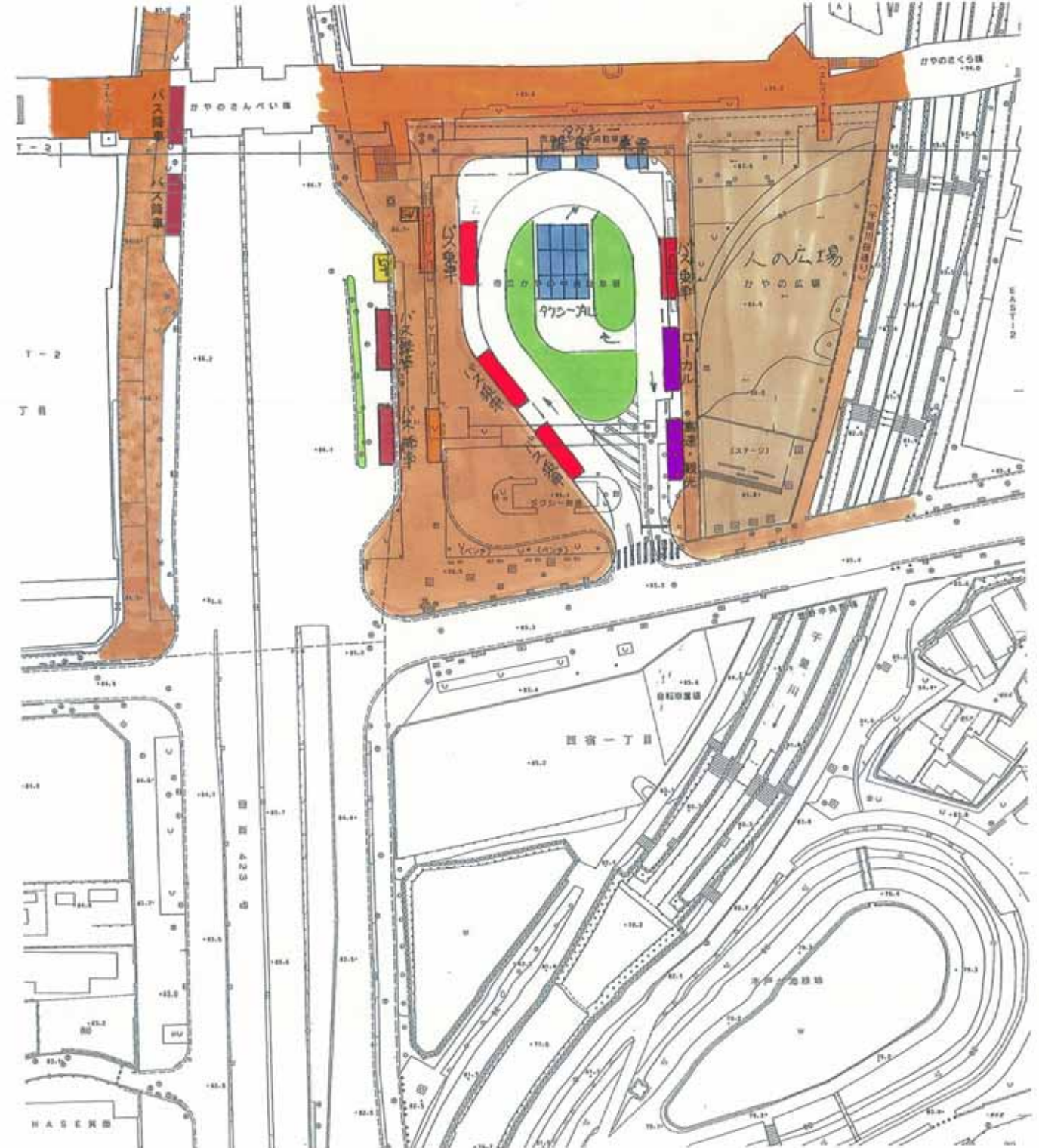
表 導入機能別施設配置の考え方

導入機能	施設配置の考え方	
	代替案【歩行者広場確保案】	(参考)交通処理重視案
路線バス	乗車4バース、降車4バース(運行系統に合わせて確保)を設ける。 乗車は広場内に4バース設ける。降車のうち国道423号沿い北行き車線路側に2バース、南行き車線路側に2バースをそれぞれ配置する。 なお、バスプールは設けないものとする。	乗車4バース、降車3バースを設ける。 なお、バスプールは設けないものとする。
ローカルバス、 高速バス、観光バス	共用のバースを広場内に2バース設ける。	(同左)
送迎バス	駅前広場内に入れない。国道423号北行き車線沿いで需要を見ながら対応する。	駅前広場内に入れない。
タクシー	乗車1バース、降車2バース、プールを12バース設ける。	(同左)
パーク・アンド・ライド	駅前広場内には駐車スペースを設けない。	(同左)
キス・アンド・ライド	自家用車は、駅前広場内に入れない。 国道423号北行き車線沿いで、需要を見ながら対応する。 身障者用スペース1バースは、改札の直近となる国道423号南行き車線の路側に設ける。	駅前広場内に11バースを設ける。うち1バースを身障者用とする。
自転車駐車場	自転車900台分のスペース(延べ約560㎡:3層、二段式・両側複列形式を想定)を南側ラッチ付近の高架下あるいは地下鉄道構造物上部に設ける。	(同左)
歩行者広場	交流広場としての面積をなるべく現状と同程度確保するために、広場内の交通関連機能を最小限とすることを考える。	「駅前広場指針」に基づいて算出した結果必要なバース数を確保した残りを歩行者広場とする。

【高架案—歩行者広場確保案】



【地下案—歩行者広場確保案】



8．まとめ

かやの中央地区の位置づけを踏まえ、（仮称）新箕面駅駅前広場での導入機能の検討の方向性、鉄道需要を基にした施設規模の試算、施設レイアウトイメージの検討を行った。

検討の結果、駅前広場予定地内に必要な交通処理機能を全てレイアウトすることが可能であることを確認した（【交通処理重視案】の検討）。しかし、【交通処理重視案】の場合、路線バスの動線が長く、駅前広場に入るまで大きく迂回が必要なため、利用者の利便性（速達性）が低下する、現況で約 2,900 m²確保されている交流広場がほとんど確保できなくなり、交流機能や景観機能が不足する、広場内にバス・タクシーと自家用車を導入しているため、それぞれの動線が輻輳することが考えられる、等の課題が考えられる。

この課題を踏まえ、代替案として【歩行者広場確保案】の検討を行った。【歩行者広場確保案】では、【交通処理重視案】の課題は解決され、導入機能の検討の方向性にも一致した導入機能、施設レイアウトとすることが可能となる。

よって、今後は【歩行者広場確保案】の考え方を基に、検討を深度化することが望ましいと考えられる。なお、今後の検討の深度化にあたっては、箕面市の今後の交通体系のあり方を踏まえるとともに、関係者との協議・調整を行いながら検討を進める必要がある。