

議題（3）交通結節点整備の基本的な考え方について

1. 交通結節点整備及び空間配置の方向性

（仮称）新箕面駅における駅周辺まちづくりのあり方をもとに、交通結節点整備及び空間配置の方向性を以下のように設定する。

（仮称）新箕面駅における駅周辺まちづくりのあり方

『みず・みどりにあふれ、箕面ブランドを支えるにぎわいのあるまち』

『市街地の北側に連なる北摂山系の山なみと両翼に広がる豊かな田園風景との共存』

『市街地が延々と続く大阪都心部との明確な差別化をはかり、鉄軌道の利便性、駅周辺の商業集積や円滑で安全な道路交通と、長閑な緑の風景が包む穏やかな住環境との共存』



交通結節点整備の方向性

『誰もが利用しやすく、にぎわいをもった“箕面市らしさ”のある交通結節点』



交通結節点における空間配置の方向性

『交通機関相互の有機的な連携による移動円滑化を図りながら、交通機能や交流機能、景観機能、防災機能などをバランスよく配置』



図（仮称）新駅周辺の整備イメージ

2. 駅前広場整備の考え方

2.1 駅前広場整備位置

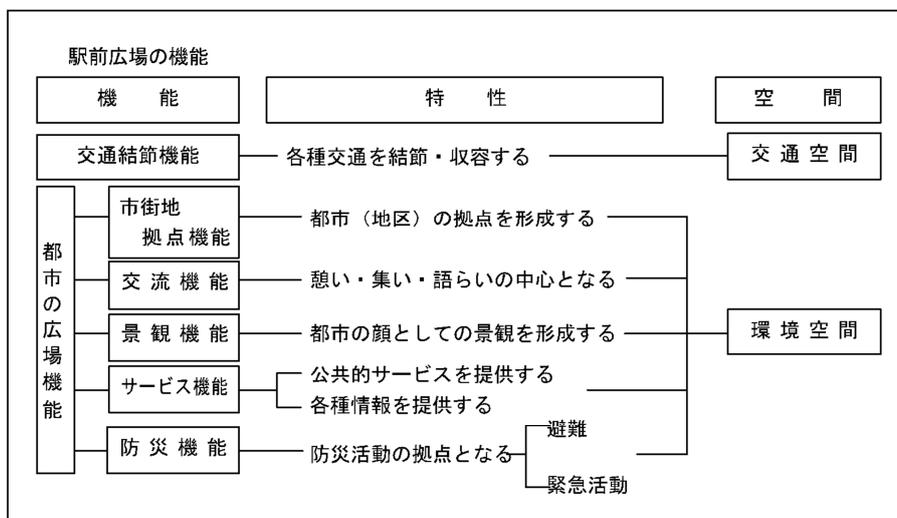
- 駅前広場候補地（約 10,000 m²）周辺には大規模商業施設が立地しており、周辺では買物を目的とした人々の移動が多くなっている。
- 候補地内には既存の市民広場（約 2,900 m²）があり、千里川に面した親水空間や緑に囲まれた開放感のあるオープンスペースとして、またイベント開催等のスペースとして市民に利用されている。



図 駅前広場の整備位置

2.2 駅前広場整備の考え方

- 駅前広場は、鉄道利用者のバスへの乗換えなどのターミナル交通を処理する「交通空間」としての役割をもつ一方、買物客や待合わせなどの人々の交流や都市の景観形成などの「環境空間」としての役割をも担う施設である。
- （仮称）新箕面駅の駅前広場整備においては、既存の市民広場を活用しながら、交通結節点整備及び空間配置の方向性を踏まえた交通結節機能の整備を図る。



参考資料：駅前広場計画指針 社団法人日本交通計画協会（1998.7）

図 駅前広場の機能

3. 駅前広場整備の前提条件

3.1 交通空間の配置

- 駅前広場は、徒歩で移動がしやすいよう、歩行者の動線を優先的に確保する。
- その他の交通の優先順位については、「交通渋滞への配慮」、「環境負荷への配慮」、「高齢化の進展への配慮」を踏まえ、私的交通よりも公共性の高い交通（公共交通）を優先させることを基本とする。

【交通機能配置の前提条件】 公共交通 > 私的交通

3.1.1 公共交通の優先順位

- 公共交通は、より輸送力が高い交通機関をアクセス利便性が高い箇所に配置することで、交通結節機能の更なる強化が期待できることから、優先順位は『路線バス>タクシー>高速バス』とすることが望ましい。
- ただし、高速バスは早朝および深夜のみの運行であることから、私的交通の送迎バスと同等の優先順位とする。
- 公共交通は駅前広場用地に配置することを基本とするが、スペースの都合上確保が困難な場合は駅前広場拡大用地を活用し面積確保を図る。

3.1.2 私的交通の優先順位

- 私的交通のなかでも、福祉車両については、移動困難者等の利便性の観点から、駅にアクセスしやすい昇降機付近に優先的に整備する。
- 他の私的交通は、公共交通と比較すると優先度は低いものの、周辺の交通状況に影響を与える可能性も想定されることから、可能な限り機能確保を図る。
- ここで、「交通渋滞への配慮」、「環境負荷への配慮」を踏まえると、優先順位は『送迎バス>自家用車』とすることが望ましい。
- 二輪（自転車・原付）については、近年の利用者増加の傾向を踏まえ、他の私的交通機関とは分けて検討を行う。
- 自家用車や自転車の検討にあたっては、大規模商業施設との連携も考慮したうえで施設規模の確保を検証する。

3.2 環境空間の配置

- 駅前広場候補地東側に位置する市民広場は、河川空間と連続した空間となっており、市民の憩いの場として機能している。
- また、平成24年度には59団体により計148日間、各種イベントが開催されており、交流の場としても重要性が高くなっている。
- このことから、交通結節点整備や（仮称）新箕面駅における駅前広場整備の方向性を踏まえ、市民広場を活用しながら環境空間を確保し、魅力ある駅前広場を整備する。
- また、整備にあたっては、駅前広場拡大用地周辺に立地する木戸ヶ池緑地との親水性も考慮しながら空間構成を検討する。



図 市民広場の現況



図 親水性確保のイメージ

4. 導入施設規模の整理

4.1 導入施設規模算出にあたっての需要の考え方

交通機関の導入施設規模を算出するにあたり、（仮称）新箕面駅の需要の考え方について以下のように整理した。

表 需要設定の考え方と需要数

	整理結果
需要設定の 考え方	<ul style="list-style-type: none">・ 徒歩圏内のゾーンであっても、他手段の利用も想定されることから、 需要数としてカウント・ 商業施設の利用者についても<u>駅側での必要施設確保を検討するため</u>、 需要数としてカウント
導入施設 規模算出に あたっての 需要数	31,695 人 駅乗車側：16,076 人 駅降車側：15,619 人

4.2 交通手段の利用率に関する整理

4.2.1 交通手段の利用率の考え方

交通手段の利用率の考え方について、以下のように整理した。

表 交通手段の利用率の考え方

	整理結果
交通手段の利用率の考え方	<ul style="list-style-type: none"> ・（仮称）新箕面駅の周辺に立地する以下の2駅を駅候補として抽出 【対象候補駅】 <ul style="list-style-type: none"> ・ 北大阪急行千里中央駅 ・ 阪急箕面駅 ・ 公共交通については、優先化の観点から<u>安全側での施設確保を目指し、値の大きい方を選択</u> ・ 私的交通のうち、近年増加傾向にある「自転車」や将来的に利用推進を図る「P&R」については、公共交通と同様に<u>値の大きい方を選択</u> ・ 一方、<u>自家用車(K&R)については、公共交通への転換を図っていくことから、値の小さい方を選択</u>

4.2.2 （仮称）新箕面駅で想定する交通手段の利用率の整理

（仮称）新箕面駅で想定する交通手段の利用率について、以下のように整理した。

表 （仮称）新箕面駅で想定する交通手段の利用率の整理

	利用率				（参考）	
	タクシー	自転車	自家用車 （K&R） ※送迎	自家用車 （P&R） ※自分で運転	路線バス	徒歩
北大阪急行 千里中央駅	乗車:0.6% 降車:1.2%	乗車:4.2%	乗降:4.8%	乗車:1.1%	乗降 34.9%	乗降 51.1%
阪急 箕面駅	乗車:0.9% 降車:3.9%	乗車:8.5%	乗降:5.8%	乗車:0.8%	乗降 14.8%	乗降 66.3%

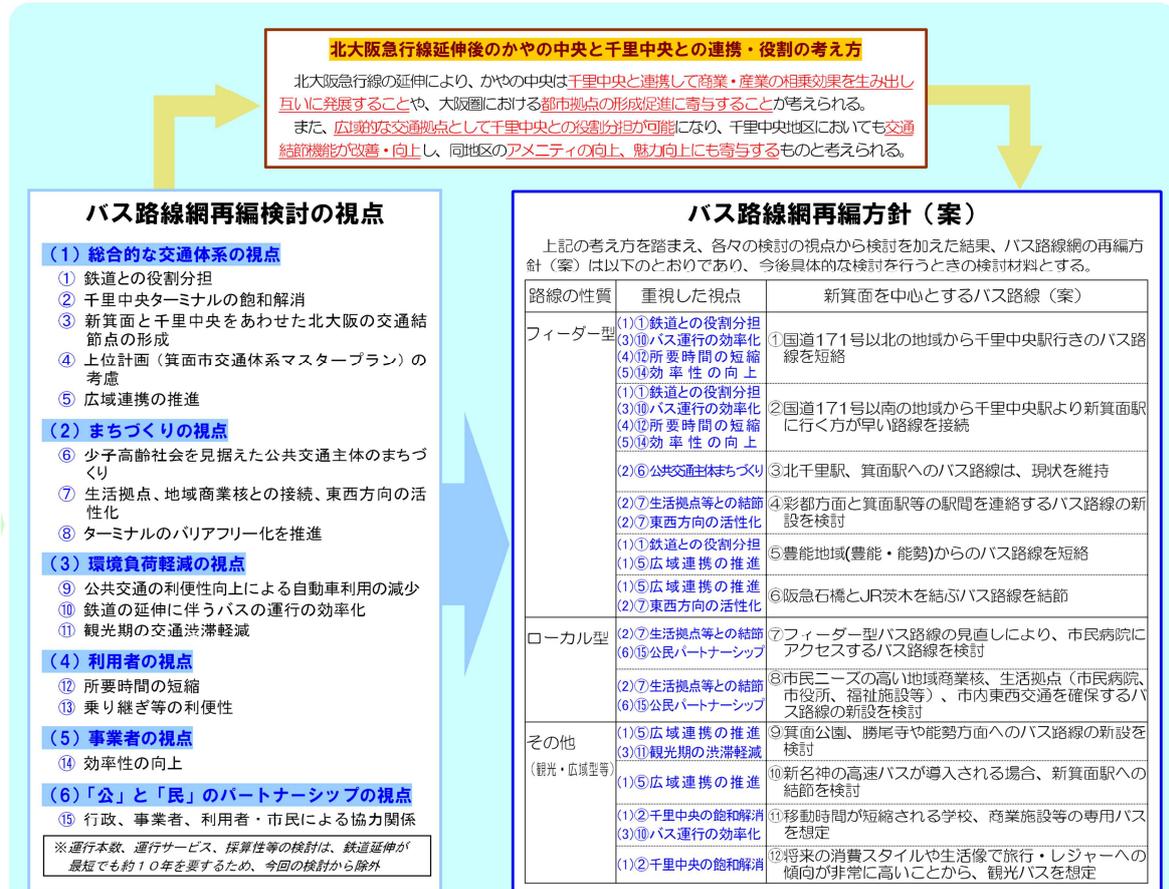
 : （仮称）新箕面駅で想定する交通手段の利用率

4.3 各手段の必要施設規模に関する見直し

4.3.1 路線バス

Step 1 バス路線網再編の考え方の整理

【バス路線網再編の視点と方針】



Step 2 将来バス路線網の設定

- 現況のバスのサービスレベルや運行路線を踏まえ、（仮称）新箕面駅に接続する路線を設定する。
- バス路線の再編イメージでは箕面森町・余野方面、如意谷方面、阪急箕面駅方面、石橋駅・池田駅方面、間谷方面、栗生団地・彩都方面、彩都方面、小野原方面、市立病院方面の系統が（仮称）新箕面駅に接続することを想定している。

Step 3 バス乗降バース数の算出

- 運行本数の少ない系統も存在するため、必要に応じてバースの集約を図る。
- 参考として、千里中央駅では現在、乗車 12 バース、降車 6 バースが確保されている。

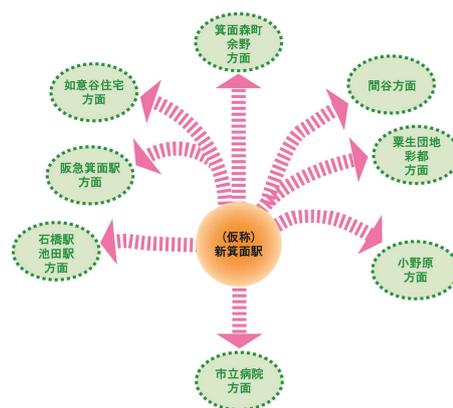


表 (仮称) 新箕面駅の必要バース数 (乗車)

運行方面		ピーク時 運行本数		平均 停車時間 (時)		乗車 バース数
路線 バス	箕面森町	7	×	4/60 [※]	=	1
	余野方面	3	×			
	池田駅・石橋駅方面	6	×			
	間谷方面	14	×		=	1
	阪急箕面駅方面	11	×		=	1
	粟生団地・彩都方面 (間谷方面を除く)	9	×		=	1
	如意谷方面	5				
	小野原方面	22	×		=	2
	市立病院方面	14	×		=	1
オレンジゆずるバス		6	×		=	1
計						9

表 (仮称) 新箕面駅の必要バース数 (降車)

運行方面	ピーク時 運行本数		平均 停車時間 (時)		降車 バース数
全方面	97	×	2/60 [※]	=	4

※駅前広場指針をもとに設定

【必要となる導入施設規模】

- 駅前広場指針をもとに算出した結果、バスバースについては乗車 9 バース、降車 4 バースの確保を検討する。

4.3.2 タクシー

Step 1 タクシー乗降バース数の算出

- (仮称) 新箕面駅においてピーク時に駅でタクシーを降りて鉄道に乗車する人は 48 人、鉄道を降りてタクシーに乗車する人は 181 人と推計される。
- 駅前広場指針をもとに必要バース数を設定すると、乗車 1 バース、降車 1 バースとなる。

表 (仮称) 新箕面駅のピーク時タクシー乗降数算出結果

	需要予測結果		端末タクシー利用率		端末タクシーピーク率		ピーク時タクシー乗降数
鉄道乗車 (タクシー降車)	16,076	×	0.9%	×	33.0%	=	48
鉄道降車 (タクシー乗車)	15,619	×	3.9%	×	29.6%	=	181

表 (仮称) 新箕面駅の必要タクシーバース数算出結果

	ピーク時タクシー乗降数		駅広総利用/鉄道乗降客		1台あたり乗降所要時間(時/人)		バース数
鉄道乗車 (タクシー降車)	48	×	1.5	×	30/3,600 [※]	=	1
鉄道降車 (タクシー乗車)	181	×		×	10/3,600 [※]	=	1

※駅前広場指針をもとに設定

Step 2 タクシープール数の算出

- 駅前広場指針をもとに必要となる客待ちプール数を設定すると、16 台となる。

表 (仮称) 新箕面駅のタクシープール数算出結果

	ピーク時タクシー乗車人数		駅広総利用/鉄道乗降客		タクシーサービス時間(時)		平均乗車人数		プール数
(仮称) 新箕面駅	181	×	1.5 ^{※1}	×	5/60 ^{※2}	÷	1.4 ^{※2}	=	16

※1：駅前広場整備の昭和 48 年式をもとに設定

※2：駅前広場指針をもとに設定

【必要となる導入施設規模】

- タクシーの乗車 1 バース、降車 1 バースの確保を検討する。
- 客待ちのプールについては、16 台以上の確保を検討する。

4.3.3 高速バス

Step 1 千里中央駅における高速バスの運行状況整理

- 千里中央駅では、主に早朝及び夜間に高速バスが発着しており、専用に1バースを確保している。

Step 2 必要バース数の設定

- 新名神高速道路箕面 I.C 及び箕面グリーンロードで接続することを考慮し、現況の千里中央駅と同様に、高速バス専用として1バースを確保する。

【必要となる導入施設規模】

- 高速バスの乗降について1バースの確保を検討する。
- ただし、空間確保の観点から、路線バスとの共用も併せて検討する。

4.3.4 身障者用車両

Step 1 必要性の整理

- バリアフリーの観点から、身障者用車両は自家用車とは別に、駅へのアクセスがしやすい箇所に設置することが望ましい。
- 自家用車の短時間停車における平均停車時間は1分程度と想定されるため、原則1台で十分処理可能と考えられる。

【必要となる導入施設規模】

- 身障者用車両について1バースの確保を検討する。

4.3.5 送迎バス

Step 1 千里中央駅における現況の送迎バス発着状況

- 現況において千里中央駅を発着する送迎バスダイヤを整理すると、15分帯で最大4台程度の重複が存在している。
- (仮称)新箕面駅整備後においても、同様の運行状況になると想定される。

Step 2 必要バース数の設定

- 駅前広場指針におけるバスの平均停車時間をもとにバスの処理時間を考慮すると、15分帯で3台までの処理は可能である。
- 15分帯で4台重複する場合には、時間調整等を行うことにより原則1台で十分処理可能と考えられる。

【必要となる導入施設規模】

- 送迎バスの乗降について1バースの確保を検討する。

4.3.6 自家用車

(1) キス・アンド・ライド車両

Step 1 端末自動車利用者数の算出

- （仮称）新箕面駅利用者のうち、ピーク時に自動車で駅にアクセスする人は334人と推計される。

表 （仮称）新箕面駅のピーク時自家用車利用数算出結果

	需要予測結果		端末自家用車利用率		端末自家用車ピーク率		ピーク時自家用車利用数
（仮称）新箕面駅	31,695	×	4.8%	×	21.9%	=	334

Step 2 必要バース数の設定

- 駅前広場指針をもとに、必要となるバース数を算出すると乗降で計7バースとなる。

表 （仮称）新箕面駅の必要バース数

	ピーク時自家用車利用数		駅広総利用/鉄道乗降客		平均乗車人数		自家用車停車時間(時/台)		バース数
（仮称）新箕面駅	334	×	1.5 ^{※1}	÷	1.3 ^{※2}	×	1/60 ^{※2}	=	7

※1：駅前広場整備の昭和48年式をもとに設定

※2：駅前広場指針をもとに設定

【必要となる導入施設規模】

- 自家用車によるキス・アンド・ライドに対応するため、7バース以上の確保を検討する。

(2) パーク・アンド・ライド車両

Step 1 端末自動車利用者数の算出

- （仮称）新箕面駅利用者のうち、1日にパーク・アンド・ライドを行う人は177人と推計される。

表 （仮称）新箕面駅の必要駐車台数

	需要予測結果		端末P&R車両利用率		駐車台数
鉄道乗車	16,076	×	1.1%	=	177

【必要となる導入施設規模】

- 自家用車によるパーク・アンド・ライドに対応するため、177台以上の確保を検討する。

4.3.7 二輪

(1) 自転車の導入施設規模

Step 1 (仮称) 新箕面駅の端末自転車利用者数の算出

- (仮称)新箕面駅における端末自転車利用率を箕面駅と同等の8.5%と設定すると、1,367台と算出される。

表 (仮称) 新箕面駅の自転車駐輪台数算出結果

	需要予測 結果		端末 自転車 利用率		自転車 駐輪台数 (台/日)
鉄道乗車	16,076	×	8.5%	=	1,367

Step 2 (仮称) 新箕面駅周辺の駐輪場施設規模

- 駅前広場に隣接する大規模商業施設の駐輪場施設は各建物に分散して配置されており、収容台数は計796台となっている。
- また、現状では駅周辺に他施設が存在しないことや路上駐輪を防止することを目的とし安全側で容量を設定することが望ましいと考えられる。

【必要となる導入施設規模】

- 自転車の駐輪場施設として1,367台分の確保を検討する。

(2) 原付の導入施設規模

- 原付の導入施設規模は、自転車の導入施設規模をもとに設定する。なお、(仮称)新箕面駅における自転車の導入施設規模は1,367台である。
- 阪急箕面駅前自転車駐車場における原付の収容可能台数は、自転車の概ね15%となっている。
- (仮称)新箕面駅においても同程度の割合で原付の需要があると想定すると、206台の収容台数を確保する必要がある。

【必要となる導入施設規模】

- 阪急箕面駅における自転車と原付の収容可能台数の割合をもとに、206台以上の確保を検討する。

4.4 交通結節点における導入施設規模のとりまとめ

交通機能		導入施設規模
路線バス等	路線バス	【乗車】 9 バース 【降車】 4 バース
	オレンジ ゆずるバス	
タクシー		【乗車】 1 バース 【降車】 1 バース 【プール】 16 台以上
高速バス		【乗降】 1 バース
送迎バス		【乗降】 1 バース
身障者用車両		【乗降】 1 バース
自家用車		【K&R】 7 バース以上
		【P&R】 177 台以上
自転車		【駐輪】 1,367 台以上
原付		【駐輪】 206 台以上

5. 交通機能の配置計画

5.1 配置にあたっての前提条件

5.1.1 鉄道線形及び駅施設

- 本検討では、国道423号に並行した鉄道線形案をもとに検討を行う。また、駅施設については、2階に改札を有する案をもとに検討を行う。

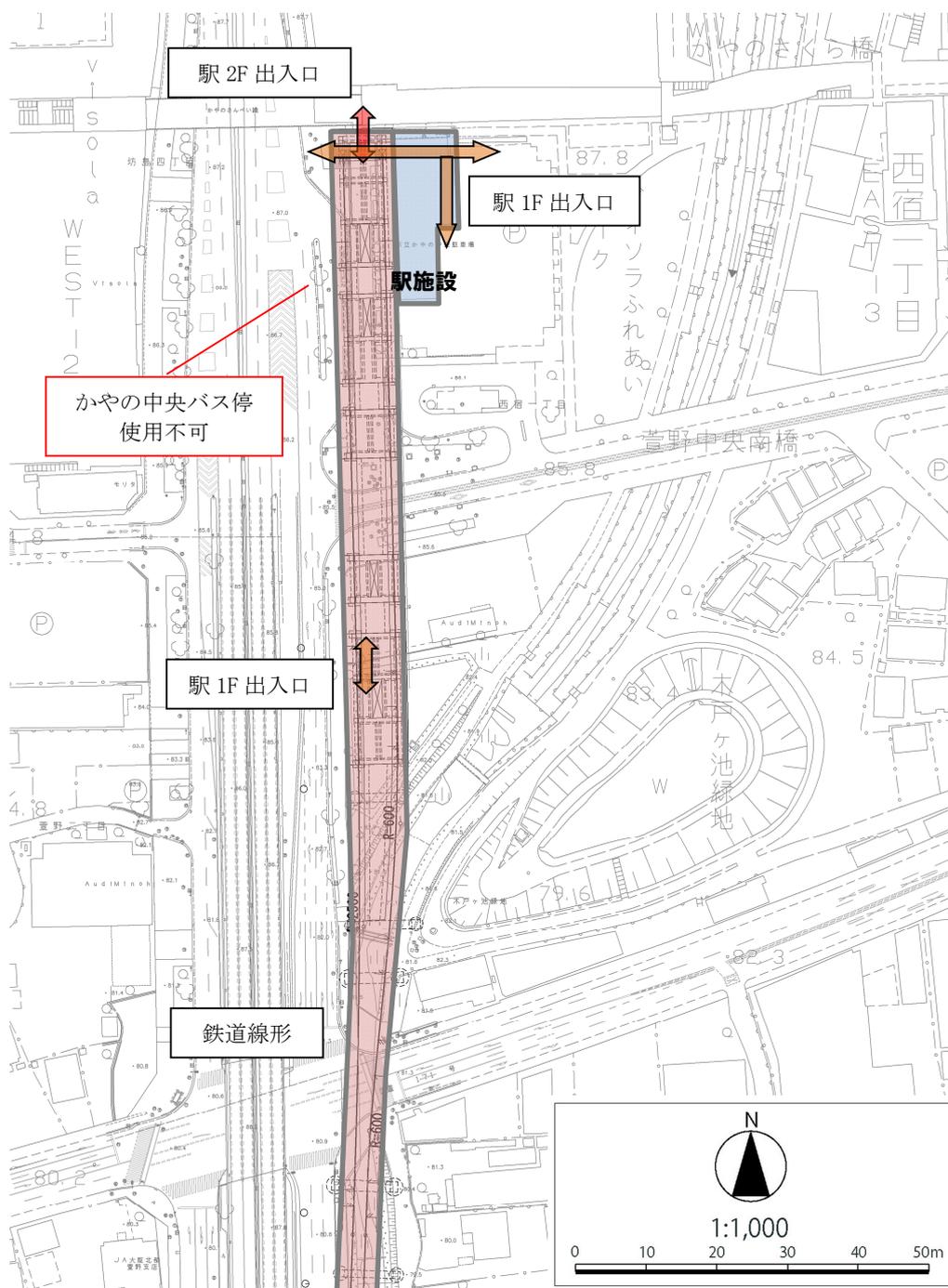


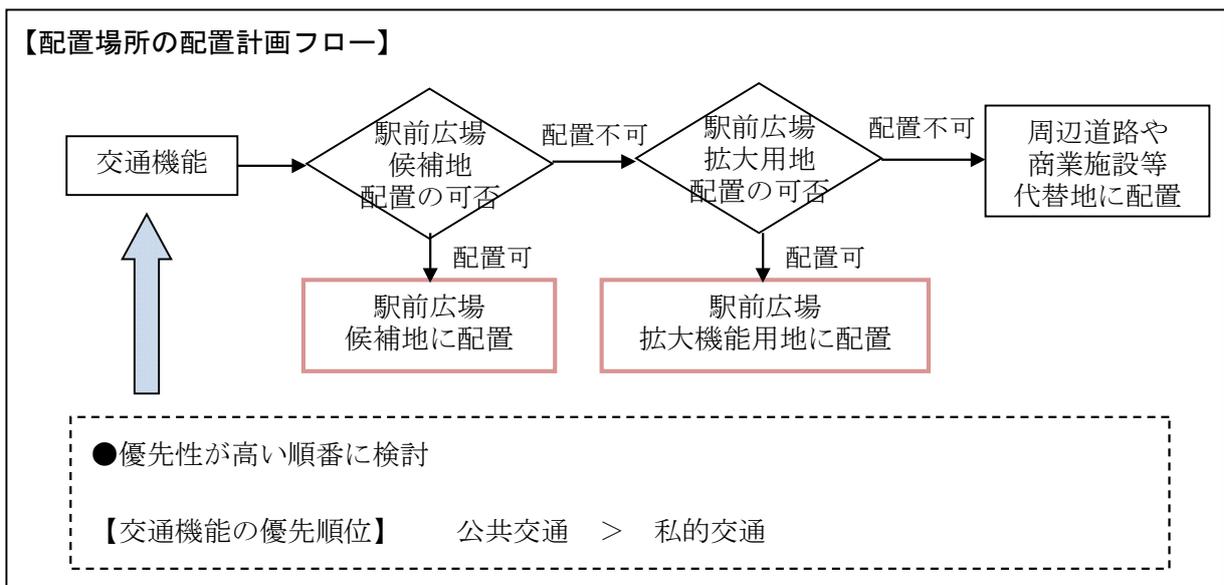
図 鉄道線形及び駅施設立地箇所

5.1.2 配置計画の考え方

- 交通結節点における導入施設は、駅へのアクセス性の観点から、可能な限り駅前広場候補地に確保することが望ましい。
- しかしながら、面積の都合上駅前広場にすべての施設を配置することが困難な場合は、南側拡大用地の活用を検討する。
- (仮称)新箕面駅は、駅周辺も含めた交通結節点として整備を行うことから、駅前広場用地及び南側拡大用地で確保が困難な場合には、周辺道路や商業施設との連携も考慮した確保方策を検討する。
- なお、配置にあたっては交通機能の優先順位を踏まえて配置場所を設定する。



図 駅前広場の整備位置



5.2 交通施設の配置検討

5.2.1 公共交通の配置

(1) 路線バス

【配置の前提条件】

- 全長 12m、最小回転半径 12m のバスが転回可能な形状とする。
- 路線バスの諸元をもとに全長 11.05m、最小回転半径 8.8m のバスが停車可能なバースを整備する。
- バスの乗降用とは別に、時間調整用の待機バースを併せて整備する。

【配置の検討フロー】

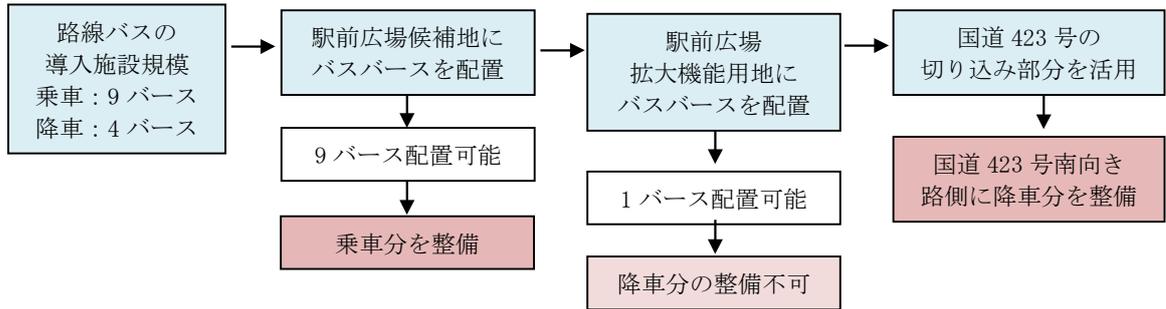
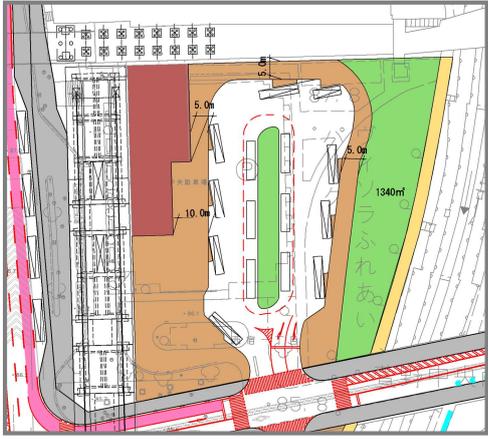


表 駅前広場候補地・拡大機能用地にバスバースを配置した場合のレイアウト

用地	駅前広場候補地	駅前広場拡大機能用地
レイアウト		
配置可能数	9 バース	1 バース
概要	<ul style="list-style-type: none"> ・乗車分のみ駅前広場候補地での整備が可能 	<ul style="list-style-type: none"> ・駅前広場拡大機能用地において降車 4 バースを整備することは物理的に困難 ・利用者の利便性が低い

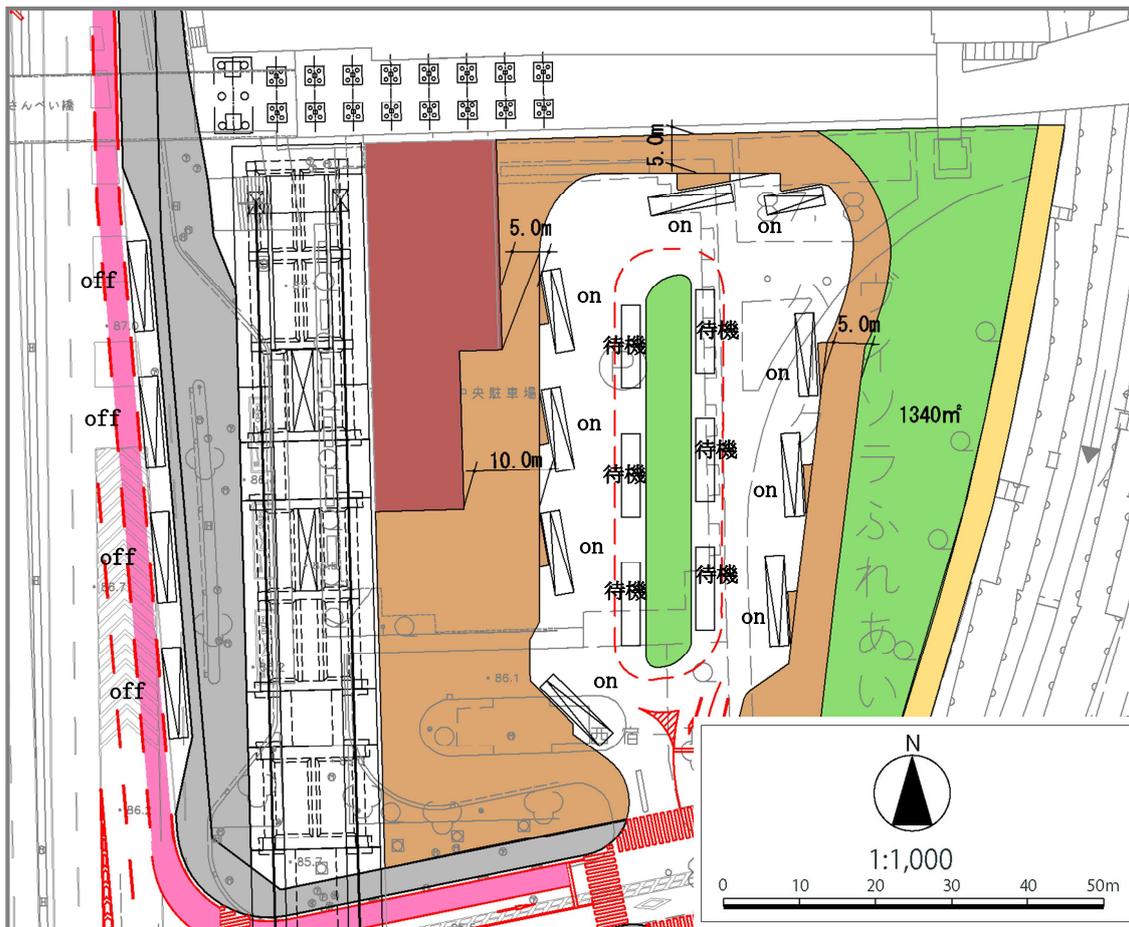


図 路線バスの配置レイアウト

(2) タクシー

【配置の前提条件】

- 道路構造令をもとに、全長 4.7m、最小回転半径 6m の車両が停車できる空間を確保する。

【配置の検討フロー】

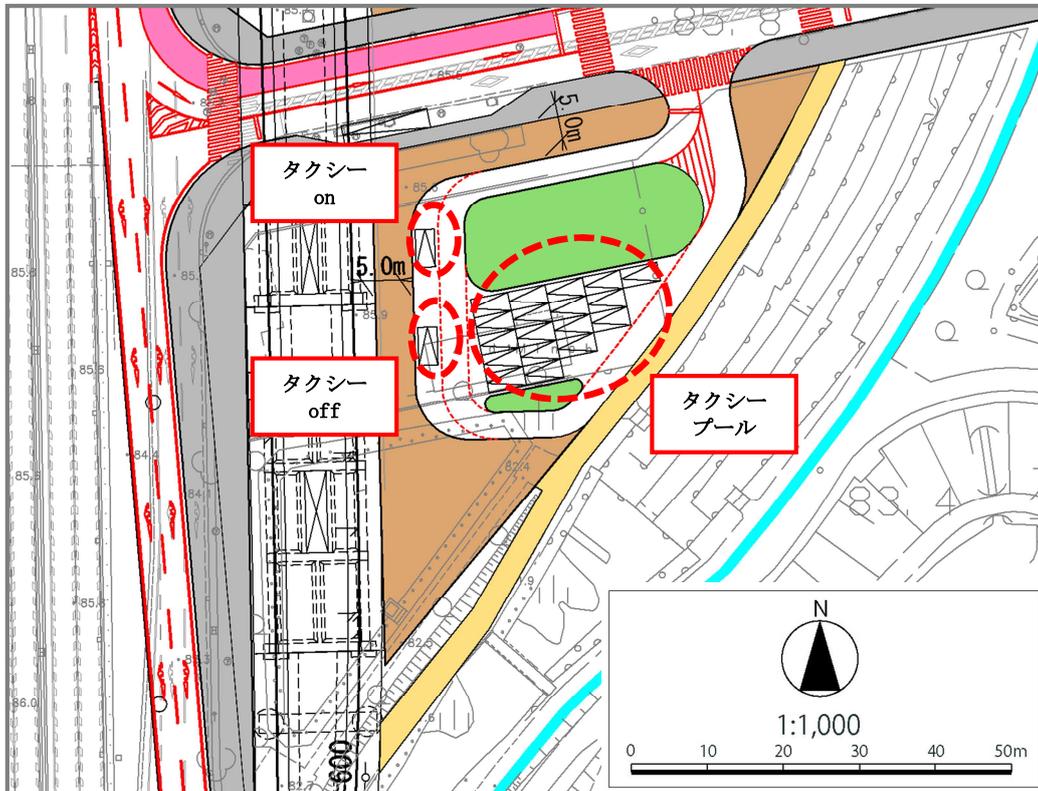
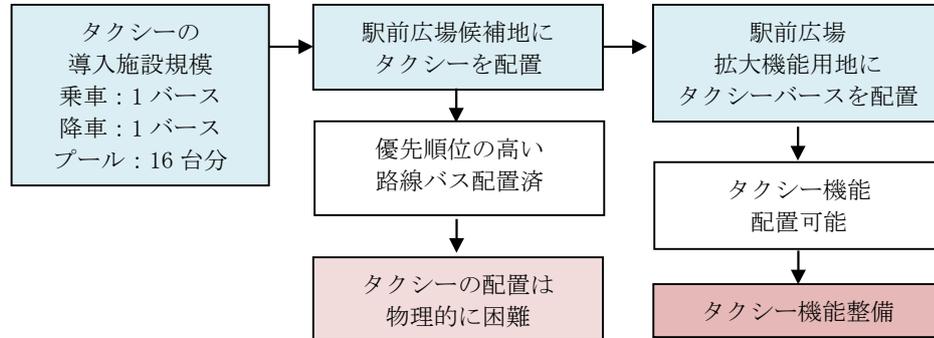


図 タクシーの配置レイアウト

(3) 高速バス

【配置の前提条件】

- 路線バスと比較して車体大きいことから、全長 12m、最小回転半径 12m のバスが停車できる空間を確保する。

【配置の検討フロー】

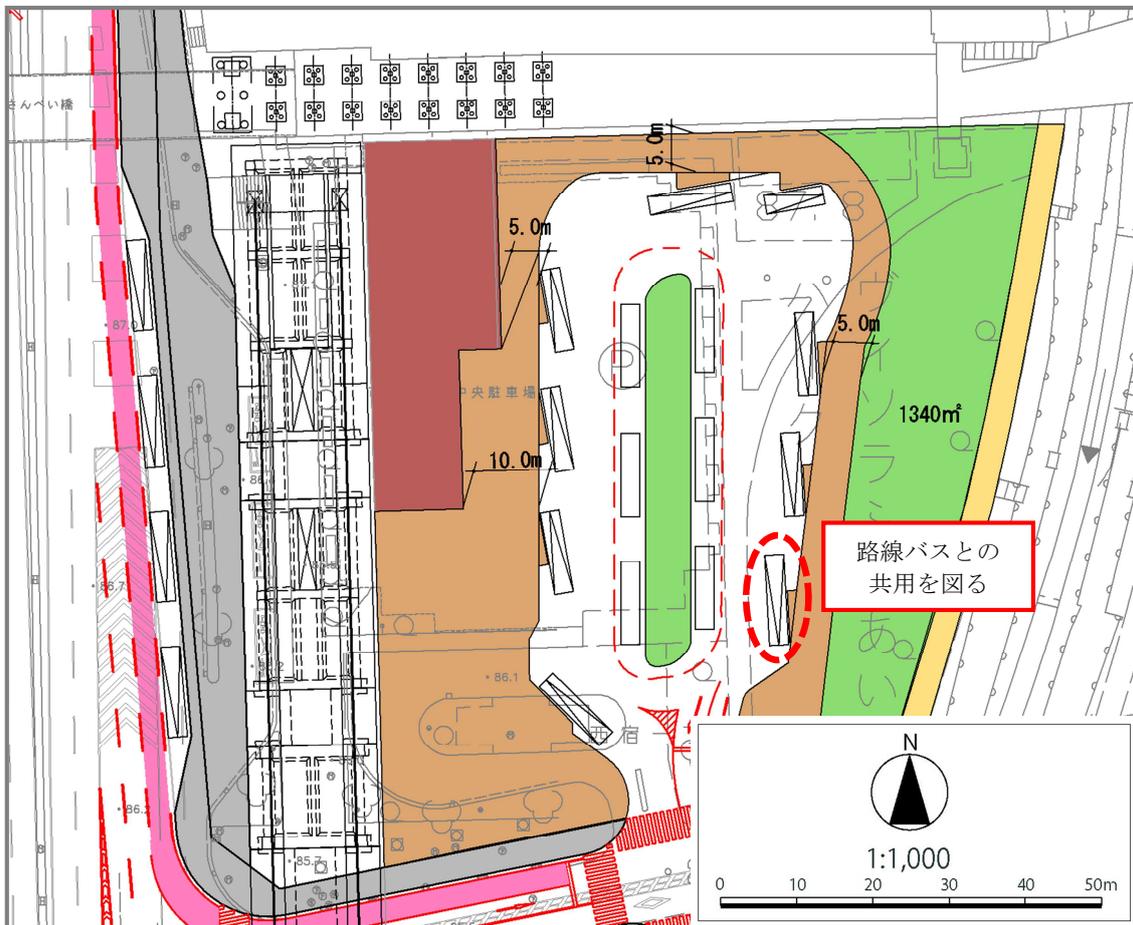
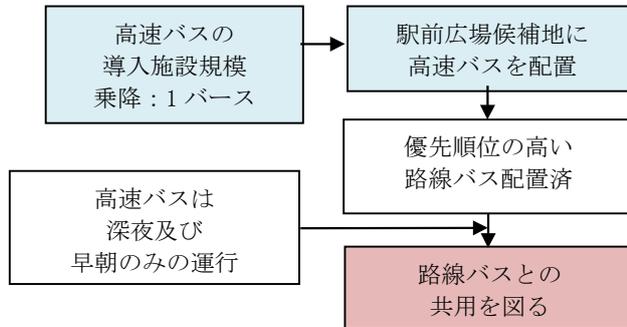


図 路線バスとの共用イメージ

5.2.2 私的交通の配置

(1) 身障者用車両

【配置の前提条件】

- 道路構造令のもとに、全長 4.7m、最小回転半径 6m の車両が停車できる空間を確保する。
- 利用のしやすさを考慮すると、配置箇所は駅にアクセスしやすくエレベーター付近に配置する。

【配置の検討フロー】

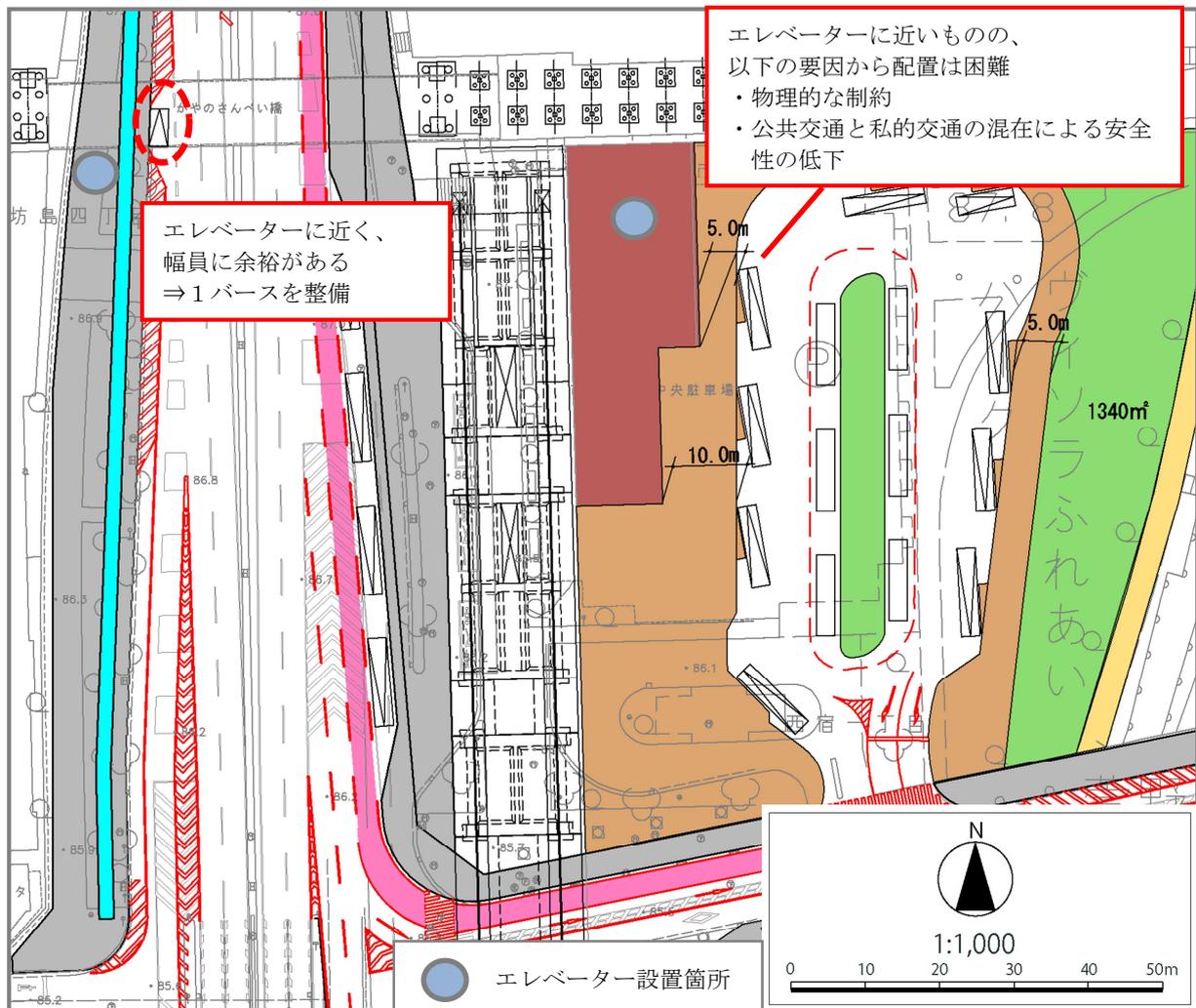
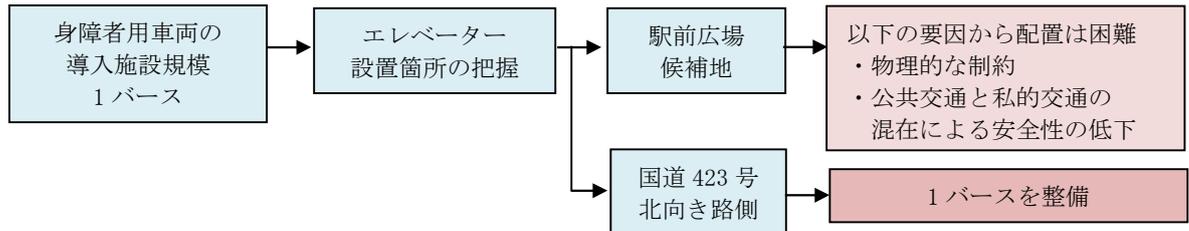


図 身障者用バースの配置レイアウト

(2) 送迎バス

【配置の前提条件】

- 道路構造令をもとに、全長 12m、最小回転半径 12m の車両が停車できる空間を確保する。
- 将来の送迎バス増加も懸念されることから、可能であれば 1 バースを上回る空間を確保する。

【配置の検討フロー】

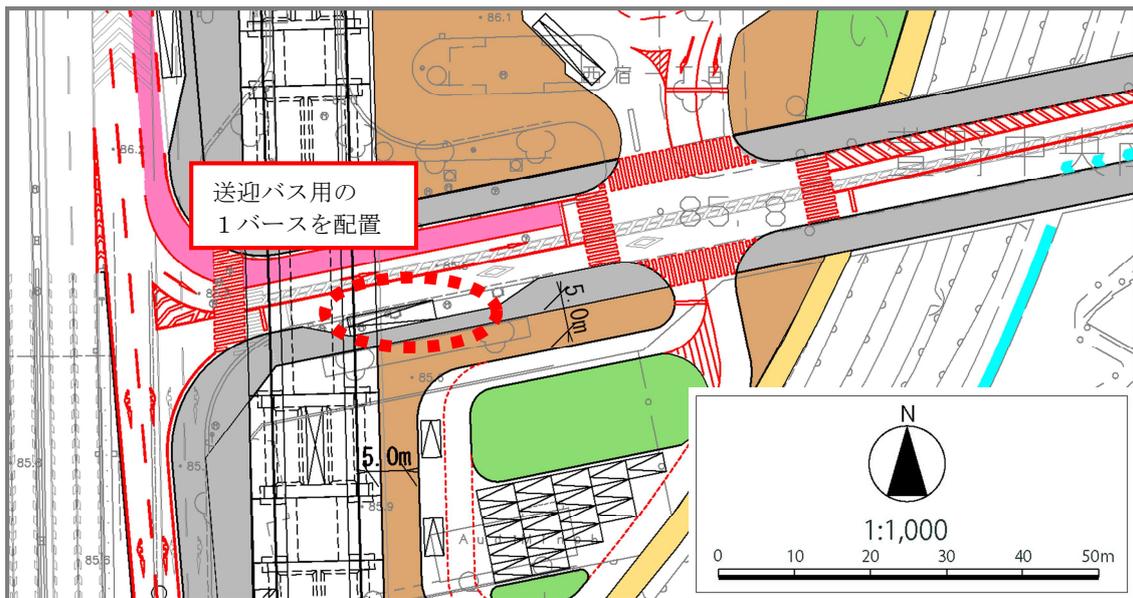
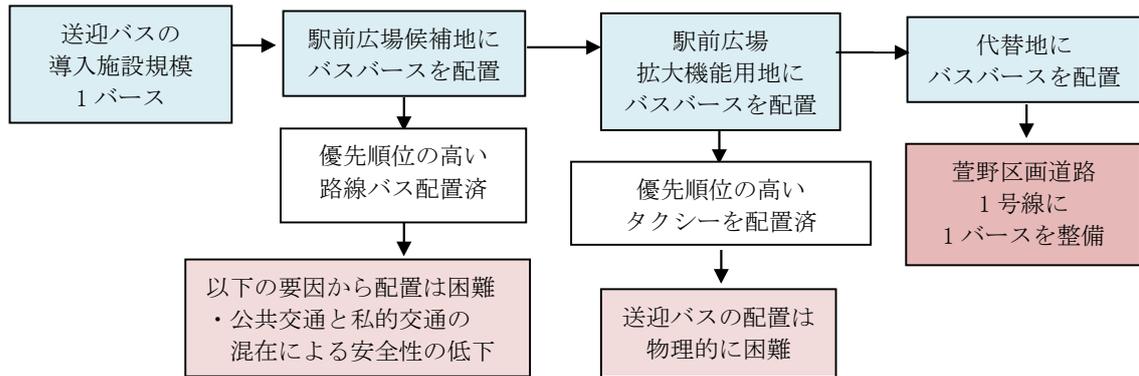


図 送迎バスの配置レイアウト

(3) 自家用車

① キス・アンド・ライド車両

【配置の前提条件】

- 道路構造令をもとに、全長 4.7m、最小回転半径 6m の車両が停車できる空間を確保する。
- 周辺道路のうち、国道 423 号合流区間はスペースを確保しない。

【配置の検討フロー】

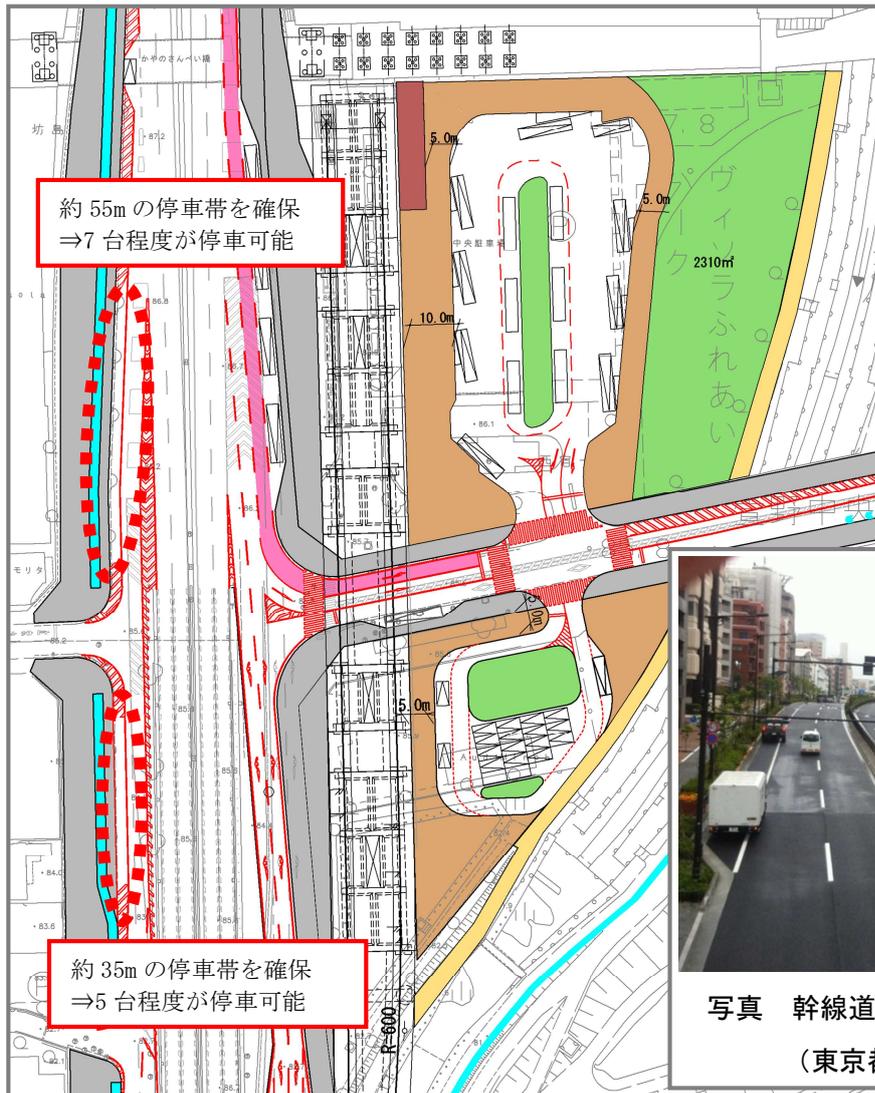
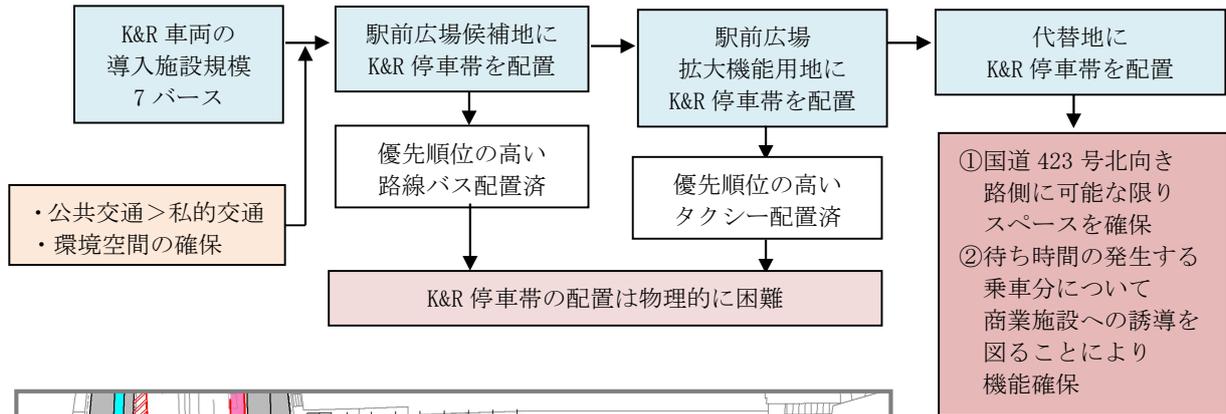


写真 幹線道路における停車帯設置事例
(東京都環状 6 号線(都道 317 号))

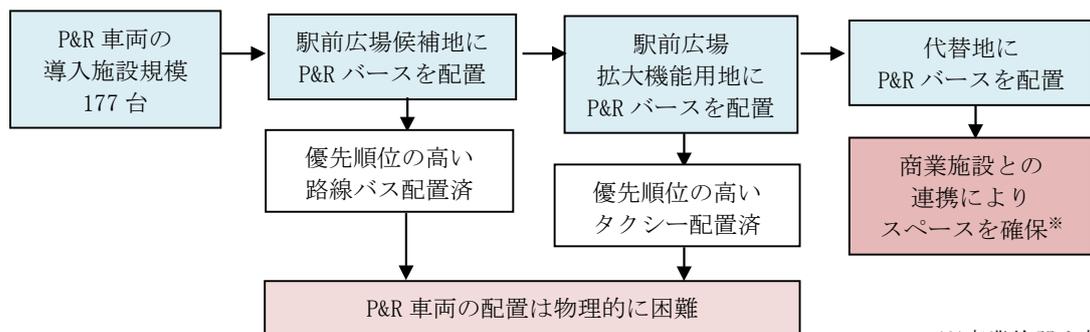
図 キス・アンド・ライド停車帯の配置レイアウト

② パーク・アンド・ライド車両

【配置の前提条件】

- 長時間の駐車が想定されることから、路外で処理することが望ましい。
- パーク・アンド・ライドの主要目的である通勤利用は、買物利用者の比較的少ない平日に限定されることから、商業施設と連携したスペースの確保方を検討する。

【配置の検討フロー】



※商業施設と協議中



資料：visola ホームページ

図 商業施設駐車場の活用イメージ

(4) 自転車・原付

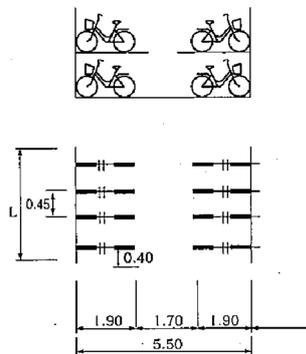
【整備の前提条件】

- 自転車駐輪場は、高さに十分余裕がある場合には2段ラックでの整備を行う。高さが確保できない場合には、高低ラックでの整備を行う。
- 原付駐輪場は片側複列での整備を行う。なお、原付の駐輪間隔（ピッチ）は、下記のように0.6mであり、自転車の場合と同等であることから、自転車の1台あたり面積を用いて算出を行う。

《参考》自転車・原付の1台あたり必要面積

【自転車：2段ラックの場合】

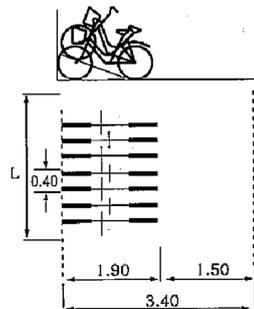
⑥ 2段式、自転車専用：片側複列



所要面積（40台）
 $L = (40 \times \frac{1}{2} (\text{上} \cdot \text{下}) \times \frac{1}{2} - 1) \times 0.45$
 $+ (2 \times 0.4) = 4.85\text{m}$
 全面積 = $4.85 \times 5.5 = 26.68\text{m}^2$
 1台あたり面積 = $26.68 \div 40 = 0.67\text{m}^2$
 面積あたり台数 = $40 \div 26.68 = 1.50\text{台}$

【自転車：高低ラックの場合】

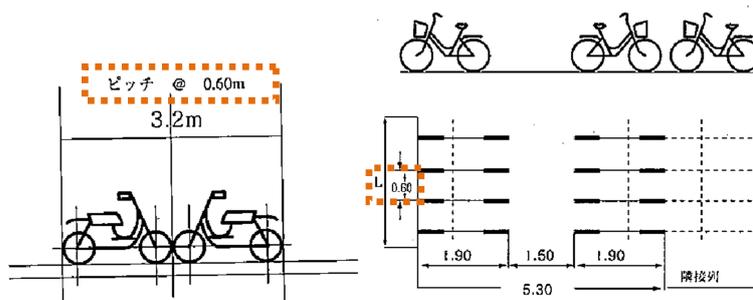
⑦ 高低ラック：片側単列



所要面積（40台）
 $L = 40 \times 0.40 + 0.20\text{m} = 16.2\text{m}$
 全面積 = $16.2 \times 3.40 = 55.08\text{m}^2$
 1台あたり面積 = $55.08 \div 40 = 1.38\text{m}^2$
 面積あたり台数 = $40 \div 55.08 = 0.72\text{台}$

【原付：片側複列の場合】

⑧ ラックなし：片側複列

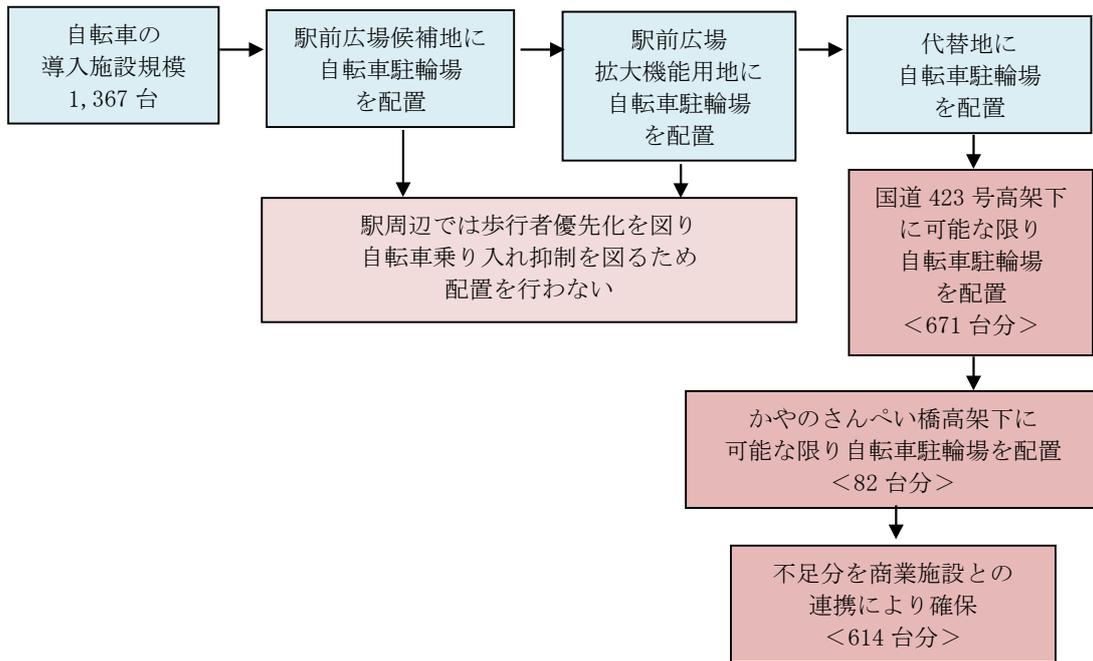


所要面積（40台）
 $L = (40 \div 2) \times 0.60 = 12.0\text{m}$
 全面積 = $12.0 \times 5.30 = 63.6\text{m}^2$
 1台あたり面積 = $63.6 \div 40 = 1.59\text{m}^2$
 面積あたり台数 = $40 \div 63.6 = 0.62\text{台}$

出典：自転車駐輪場整備マニュアル（平成9年 大成出版社）

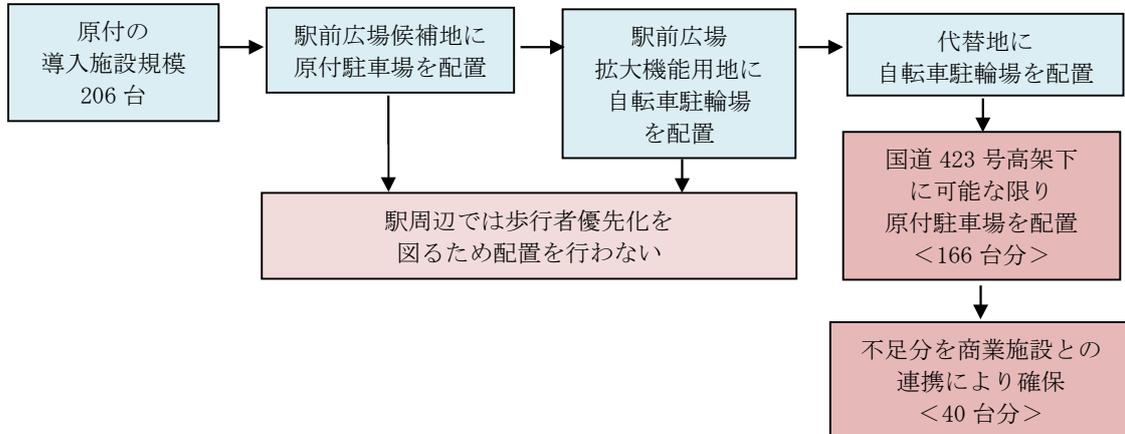
【配置の検討フロー】

① 自転車



※商業施設と協議中

② 原付



※商業施設と協議中

《参考》自転車・原付の配置箇所と施設規模

以下の2箇所に二輪駐輪場を整備し、大規模商業施設との連携も行いながら駐輪の空間を確保する。

- 国道423号高架下（萱野交差点北側）
- 萱野さんぺい橋高架下

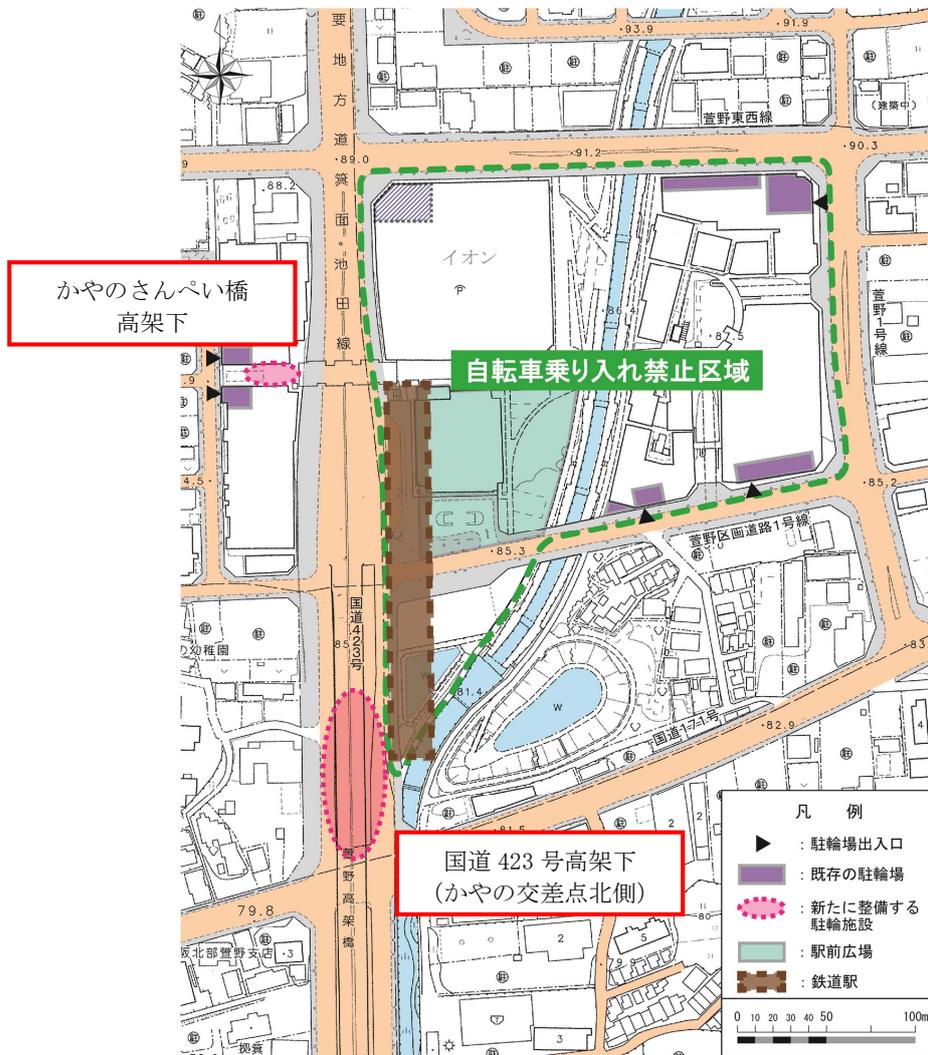


図 駐輪場整備位置



図 国道423号高架下（萱野交差点北側）の現況

① 国道 423 号高架下（萱野交差点北側）

- 国道 423 号高架下に整備する駐輪場は、2 段式ラックで整備を行うこととする。
- また、空間としては支柱と支柱の間に存在する各スパンを活用することとなる。ここで、橙破線で示した各スパンの面積を算定すると、国道 423 号高架下（萱野交差点北側）では自転車 671 台、原付 166 台の整備が可能である。

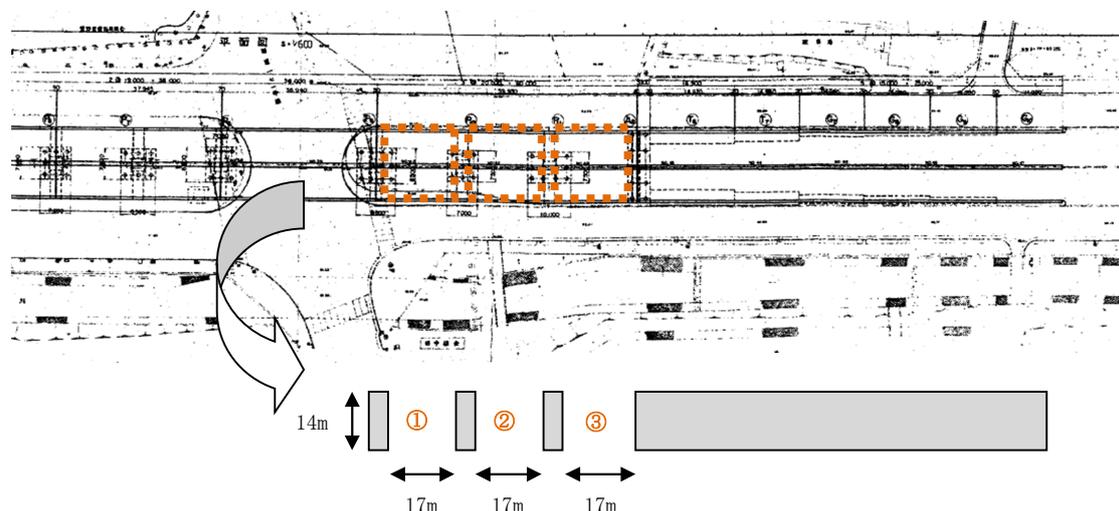


図 国道 423 号高架下（萱野交差点北側）の各スパン

表 駐輪場整備可能面積

	①	②	③	計
整備可能面積 (m ²)	238	238	238	714

表 国道 423 号高架下（萱野交差点北側）の収容可能台数

	整備台数 (台)	面積 (m ²)	備考
自転車	671	450	0.67 m ² /台（二段式ラック）
原付	166	264	1.59 m ² /台（ラックなし）

② 萱野さんぺい橋高架下

- 萱野さんぺい橋高架下に整備する駐輪場は、高低ラック単列で整備を行うこととする。
- ここで、駐輪可能面積を算定すると 114 m²であり、自転車 82 台の整備が可能である。

表 必要施設規模と整備可能面積との比較

整備可能面積 (m ²)	1 台あたり面積 (m ²)	整備台数 (台)
114	1.38	82

5.3 交通機能の配置計画とりまとめ

各交通機能の配置場所は、以下の表に示すとおりである。

交通区分	交通機能	交通機能の配置計画	
公共交通	路線バス等	<ul style="list-style-type: none"> 最も利便性の高い駅前広場候補地に優先的にバースを配置すると、9バースの確保が可能であることから、乗車用バースとして整備する。 駅前広場拡大機能用地では降車用の4バースの確保が困難であることから、駅や駅前広場候補地へのアクセス利便性の高い国道423号南向き路側に整備する。 	
	タクシー	<ul style="list-style-type: none"> 駅前広場候補地ではタクシー機能の確保が困難であることから、駅前広場拡大機能用地に乗車1バース、降車1バース、タクシープール16台分を整備する。 	
	高速バス	<ul style="list-style-type: none"> 高速バスは深夜及び早朝の出発に限定されるため、可能な限り駅前広場候補地において、1バースを路線バスと共用させることで処理を行う。 	
私的交通	送迎バス	<ul style="list-style-type: none"> 萱野区画道路1号線西向き路側に1バースを整備する。 	
	身障者用車両	<ul style="list-style-type: none"> 国道423号北向き路側のEV付近に1バースを整備する。 	
	自家用車	(K&R)	<ul style="list-style-type: none"> 駅前広場内は、公共交通の優先に伴い、十分な面積の確保が困難であることから、国道423号北向き路側へK&R用の駐車帯を整備するとともに商業施設との連携により機能確保を図る。
		(P&R)	<ul style="list-style-type: none"> 必要な駐車場については、民間施設の既存ストックを有効活用するものとする。ただし、自動車による過度なアクセスを抑制するため、利用者の絞り込みを含めた運用を検討する。
	自転車・原付	<ul style="list-style-type: none"> 大規模商業施設との連携を図りながら、国道423号の高架下、かやのさんぺい橋高架下を有効活用することを検討する。 	

6. アクセス動線の設定

6.1 路線バスのアクセス動線

6.1.1 現況において千里中央を発着する路線

将来のバス路線網再編イメージより、すべての路線バスは国道423号を利用して新駅にアクセスすることとなっている。

ここで、国道423号で降車処理を行うことを考慮すると、新駅にアクセスするバスは南向き路側で降車処理を行った後、駅前広場内で乗車処理を行い各方面に運行する動線を設定する。

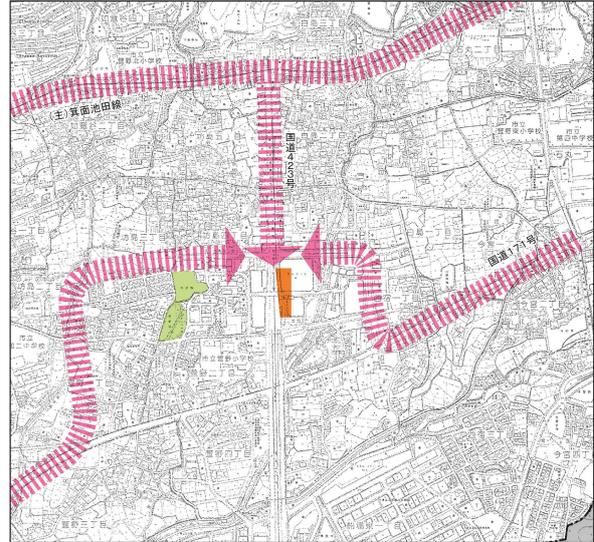
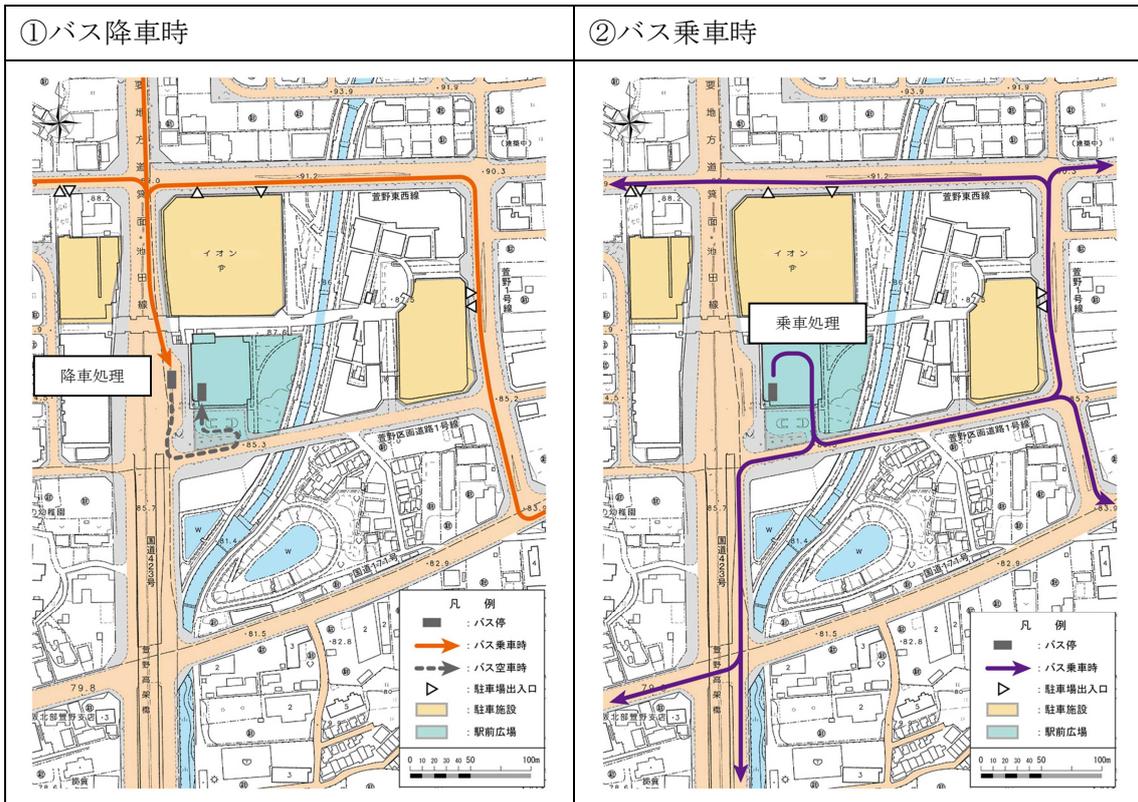


図 路線バスアクセスイメージ

【(仮称)新箕面駅アクセス路線】



6.1.2 現況において千里中央を発着しない路線

現況において千里中央を発着しない路線（石橋方面及び茨木方面）も同様に、国道423号南向き路側で降車処理を行った後、駅前広場内で乗車処理を行い各方面に運行する動線を設定する。

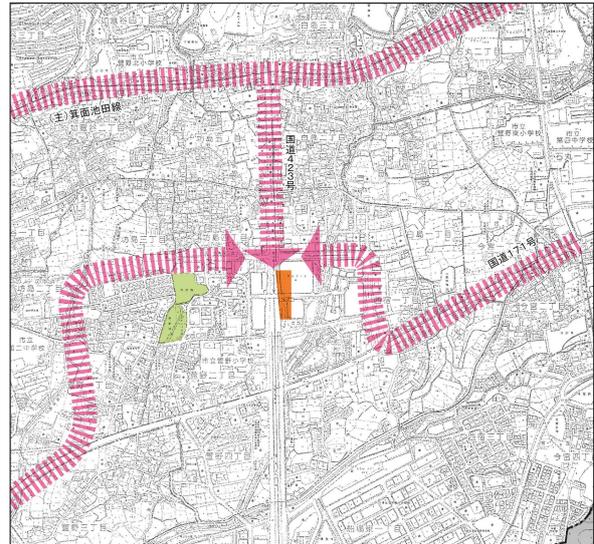
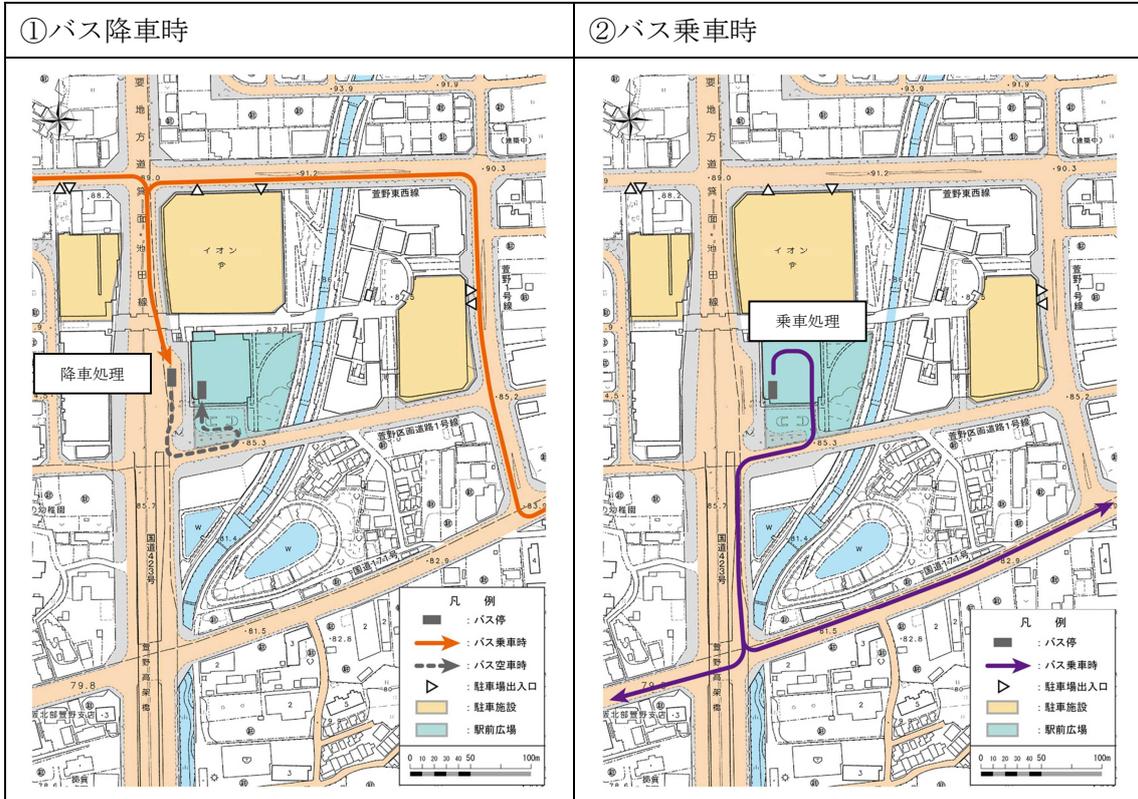


図 路線バスアクセスイメージ（再掲）

【（仮称）新箕面駅アクセス路線】



6.2 タクシー・自家用車のアクセス動線

タクシーは駅前広場へのアクセス、自家用車は既存商業施設へのアクセスを前提とする。

このことから、駅北側からは国道423号を通行、駅南側からは萱野区画道路1号線を通行して駅前広場にアクセスする動線を設定する。

自家用車については、キス・アンド・ライドの場合、国道423号南向き路側へのアクセスを前提とし、坊島四丁目交差点から国道423号を南下する動線を設定する。

また、パーク・アンド・ライドの場合は、大規模商業施設の駐車場出入口へのアクセスを前提とする。

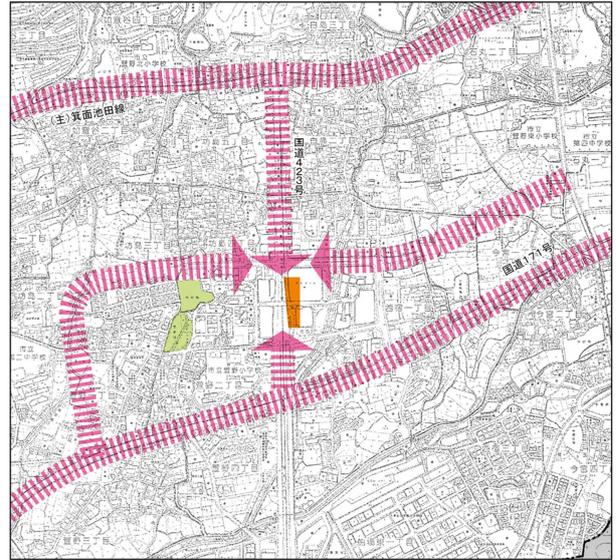


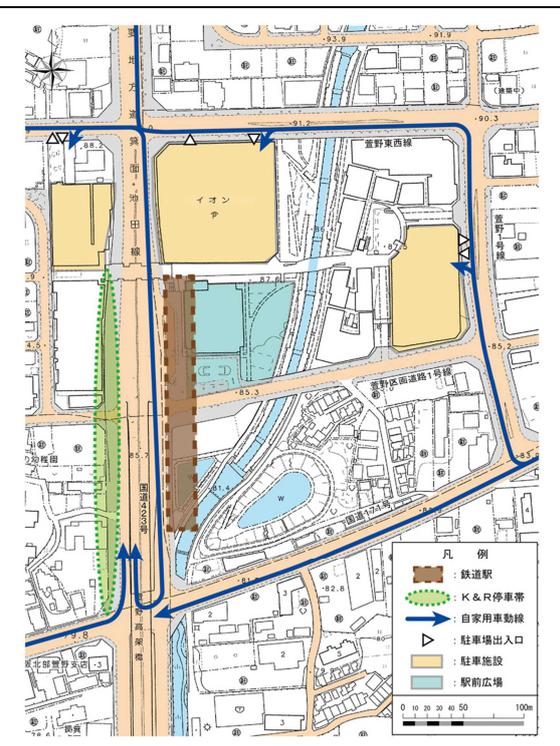
図 タクシー・自家用車アクセスイメージ

【(仮称)新箕面駅アクセス路線】

① タクシー動線



② 自家用車



6.3 自転車・歩行者のアクセス動線

自転車は既存の大規模商業施設駐輪場や新たに整備する国道423号高架下、ペデストリアンデッキ下へのアクセスを前提とする。

このことから、駅北側からは坊島四丁目交差点、駅南側からは萱野交差点を經由してアクセスする導線を設定する。

歩行者については、大規模商業施設内に存在するペデストリアンデッキを活用した動線を設定する。

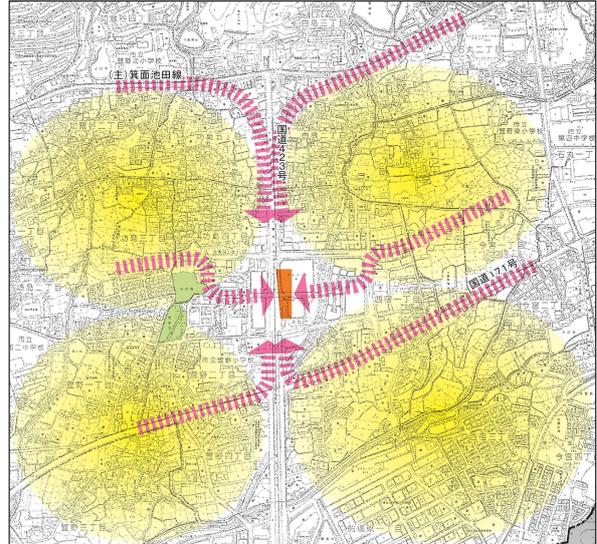


図 自転車・歩行者アクセスイメージ

【(仮称)新箕面駅アクセス路線】

