

箕面市総合都市交通戦略（案）

～ 「鉄道・バスが便利なまち 箕面」総合都市交通戦略～

概 要 版

箕面市総合都市交通戦略 とは

「都市の魅力を高め、住み心地の良さを実感できるまち 箕面」の実現を目指し、人にやさしい、環境にやさしい **公共交通(鉄道・バス等)による移動が身近で便利** になるよう、市民・事業者・行政などが**協働**して取り組んでいくための指針となるものです。

目次

- 箕面市を取り巻く交通環境
- 今後の都市交通体系
- 都市交通で目指す将来都市像
- 総合交通戦略の構成
- 都市交通のあり方と戦略実施プログラム
- 戦略実施プログラムの全体像
- 戦略実施プログラム
 - 基本戦略 質の高い生活を支える公共交通サービスの充実
 - 基本戦略 多様な交通基盤としての道路の使い方の見直し
 - 基本戦略 新たな魅力拠点となる駅周辺のまちづくり
 - 基本戦略 安全・安心でみんなが使う交通まちづくり
- 進行管理と評価改善の仕組み



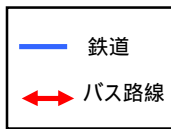
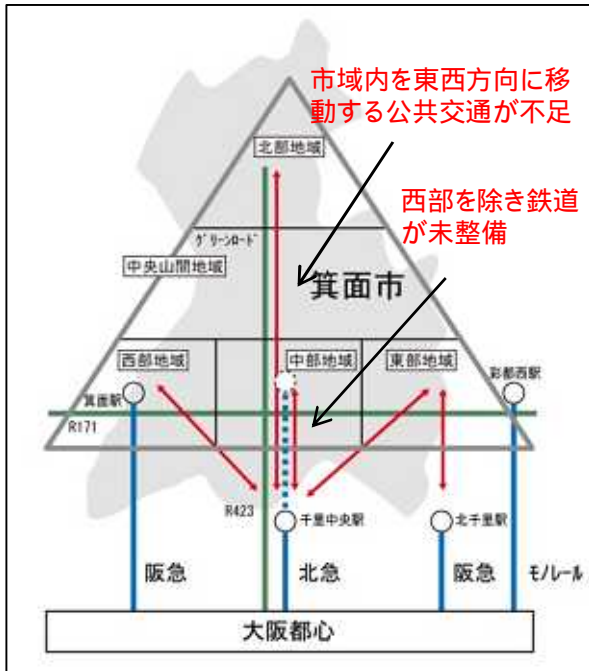
(仮称)新箕面駅イメージ

箕面市を取り巻く交通環境

交通基盤の未整備

箕面市では、北大阪急行延伸線が未整備となっており、鉄道延伸にあわせたバス路線の再編も未着手となっています。

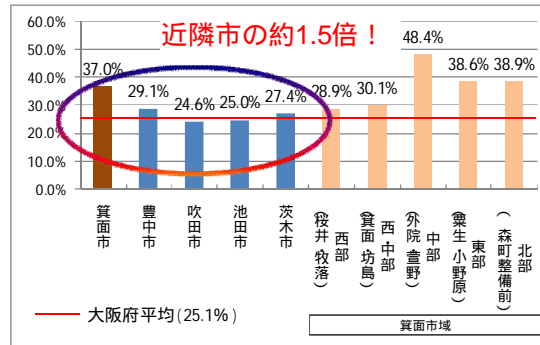
そのため、他都市への移動や市域内の東西方向の移動が不便な状況となっています。



自動車依存の高い交通体系

箕面市では、近隣市に比べ、自動車への依存が高い交通体系になっています。

特に、鉄道不便地域である中部、東部地域では極めて高い自動車分担率が示されています。



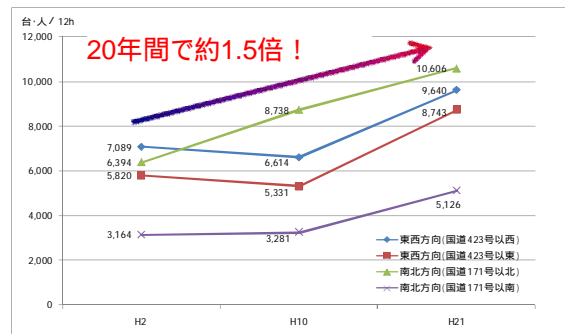
出典：第4回京阪神都市圏PT調査（平成12年）

図 箕面市及び近隣市の自動車分担率

増加する自転車・歩行者交通量

箕面市の主要道路では、自転車・歩行者交通量が増加傾向にあります。

自動車との分離を図り、安全な交通環境を守る必要があります。

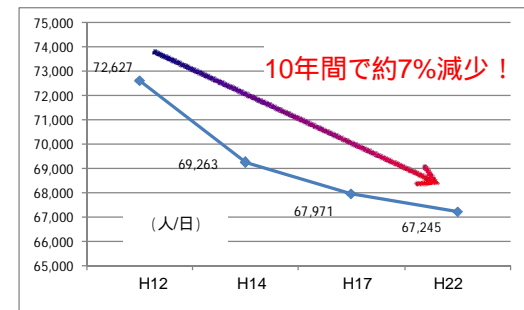


出典：箕面市交通量調査結果

図 主要道路における自転車・歩行者交通量の推移

減少する公共交通の利用者数

箕面市では、公共交通の利用者数の減少が続いています。公共交通利用者の減少は、公共交通のサービス低下を招きます。



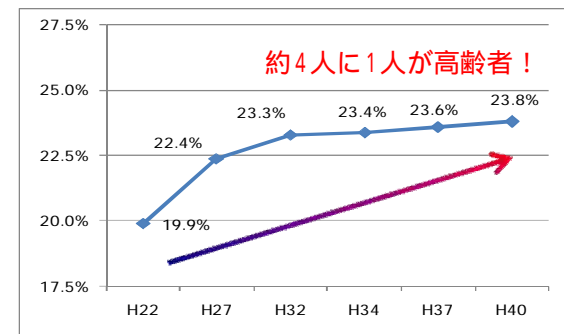
出典：市勢年鑑

図 公共交通(鉄道、バス)の利用者数の推移

高齢化社会の進展

箕面市では、今後20年間で高齢化率が約4%上昇し、市民の約4人に1人が高齢者になると予測されています。

高齢化に伴い、自動車の運転が困難になり、公共交通なしでは移動できない市民の増加が懸念されています。

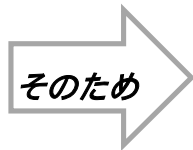
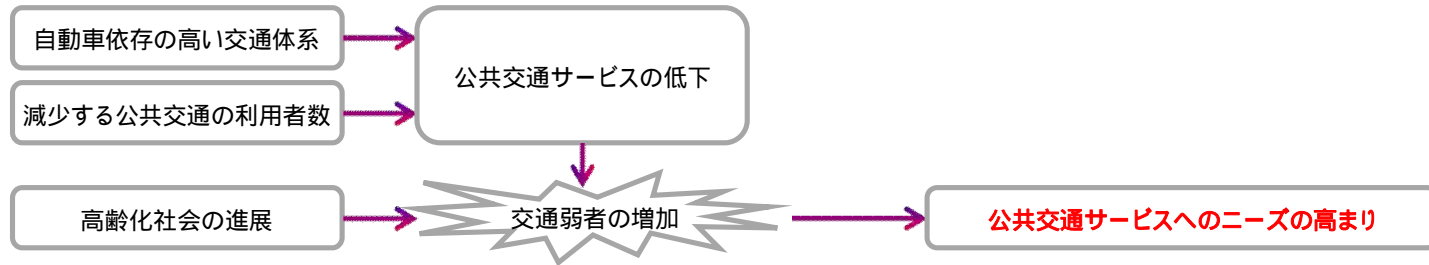


出典：次期総合計画策定のための人口統計調査

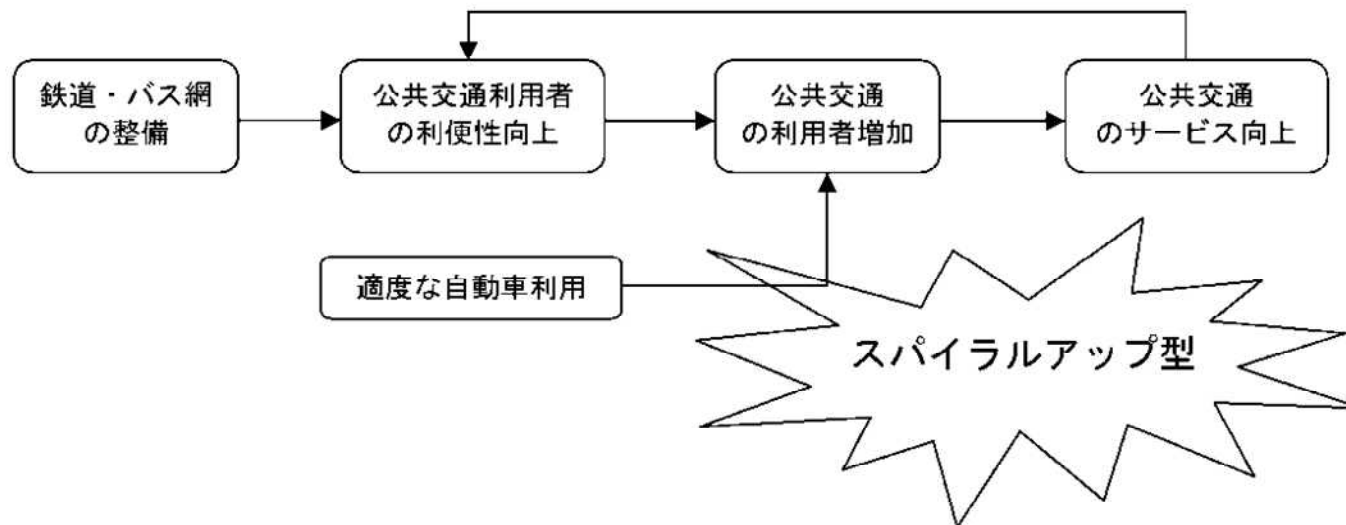
図 高齢化の推移

今後の都市交通体系

箕面市を取り巻く交通環境に示される **自動車依存の高い交通体系が続くと、**
公共交通のサービス低下を助長し、高齢化の進展とともに交通弱者の増加**につながります。**



鉄道・バス網を軸とした交通体系の整備によるまちづくりが求められます。



都市交通で目指す将来都市像

第五次箕面市総合計画

「都市の魅力を高め、住み心地の良さを実感できるまち」

公共交通による移動が便利なまち

人と環境にやさしい交通体系が整ったまち

時代の潮流

地球環境問題の深刻化 - CO2を削減し「低炭素社会」に -

高齢化の進行(交通弱者の増加)

- 人にやさしい交通体系システムの確立へ -

都市機能の拡散・希薄化 - 拠点集約型の都市形成へ -

「交通基本法」の制定 - 法制度に則した交通計画の策定を -

★ 都市交通の基本理念

「人と環境にやさしい公共交通を軸として
持続的にスパイラルアップする協働の交通まちづくり」

- ・公共交通が便利になると、利用者が増え、さらにサービスが向上
- ・公共交通整備と周辺整備の相乗効果により、まちの魅力が向上

行政・事業者・市民

都市交通で目指す方向性

方向性1 市民の多様で質の高い生活を支える公共交通を軸とした交通まちづくり

方向性2 若い世代の流入と住民の定着を実現する交通まちづくり

方向性3 持続可能な都市と環境をみんなで支える交通まちづくり

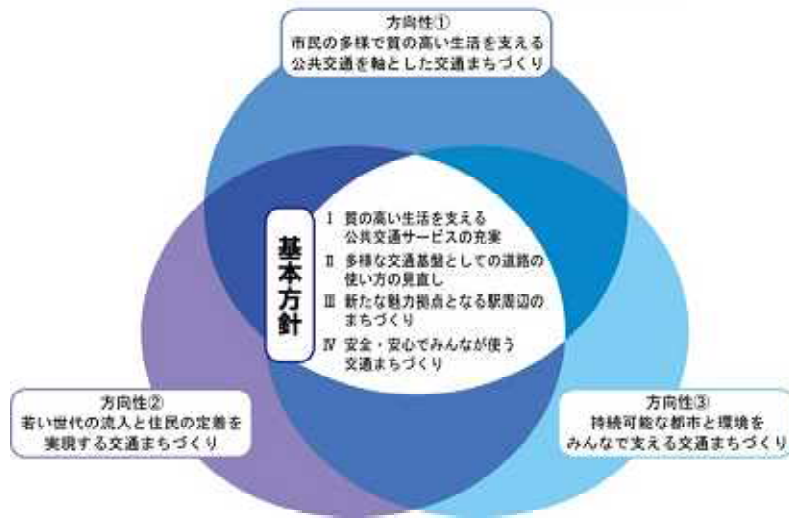
箕面市では、都市交通で目指す方向性を実現するため、

長期的な総合交通計画ならびに短・中期的な戦略実施プログラムを策定します。

総合交通戦略の構成

都市交通の将来像と基本方針

「人と環境にやさしい公共交通を軸として持続的に
スパイラルアップする協働の交通まちづくり」



総合交通計画
(目標年次:平成42年度)

都市交通のあり方

都市交通の将来像を実現するため、基本方針に基づき都市交通のあり方を示します。

- 鉄軌道延伸
- バス路線網の再編
- 公共交通利用環境の整備 (バス、タクシー)
- 公共交通のシームレス化
- 道路整備・改良 (都市計画道路、交差点)
- 道路空間の再配分 (バスレーン、自転車走行空間)
- 交通結節点の整備 (駅前広場、駐車・駐輪施設)
- 新駅周辺まちづくりとの連携
- 防災まちづくり
- バリアフリー化
- 交通安全・マナー教育の実施
- 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)

戦略実施プログラム

施策のパッケージ化

都市交通のあり方の中で、短・中期(平成32年度)に優先的・重点的に取り組む施策をパッケージ化します。

戦略実施プログラムの設定

市民、交通事業者、行政等の交通施策にかかる全ての関係者が連携、連動して戦略的に取り組むプログラムを設定します。

評価・改善システムの確立

戦略実施プログラムの着実な推進のために、評価指標と目標設定し、関係者で評価改善システムを確立します。

戦略実施プログラム
(目標年次:平成32年度)

都市交通のあり方と戦略実施プログラム

| 基本方針 (基本戦略) | 都市交通のあり方 | 戦略実施プログラム (戦略施策) |
|------------------------------|---|---|
| <p>質の高い生活を支える公共交通サービスの充実</p> | <p>鉄軌道の整備(リーディングプログラム) 大阪都心へのアクセス強化により、若い世代の流入と住民の定着等を図るとともに、持続可能なまちを創っていくため、箕面市の骨格を形成する都市基盤の中で最後に残された課題である北大阪急行線の延伸を進める。</p> <p>バス路線網の再編 鉄軌道の整備効果を面的に波及させ、日常生活、社会生活の移動を支えるため、広域型、駅結節型、地域密着型のバス路線網の整備を進める。</p> <p>公共交通利用環境の整備(バス・タクシー) 鉄軌道及びバス路線網の整備と併せて、公共交通機関の利便性を高めるため、誰もが利用可能なバス及びタクシーの環境整備を進める。</p> <p>公共交通のシームレス化 公共交通の利便性向上に併せて、交通手段間の有機的な連携を促進するため、運賃、情報、施設の観点から乗り継ぎの円滑化を図る。</p> | <ul style="list-style-type: none"> 1- 鉄軌道の整備 (北大阪急行線の延伸) 1- バス路線網の再編 1- バス利用環境の整備 1- タクシー利用における環境整備 1- 公共交通のシームレス化 |
| <p>多様な交通基盤としての道路の使い方の見直し</p> | <p>道路整備・改良(都市計画道路・交差点) 道路の渋滞対策と安全対策を強化するとともに、鉄道延伸に伴う交通流の変化やバス路線の再編に対応するため、新たな道路整備及び交差点改良を進める。</p> <p>道路空間の再配分(バスレーン・自転車走行空間) 公共交通を軸とした交通まちづくりを進めるために、道路空間の再配分によるバスレーンの整備を進める。また、自転車交通の適切な誘導を図るため、自転車走行空間の整備を進める。</p> | <ul style="list-style-type: none"> 2- 道路整備 2- 交差点の改良 2- 幅員構成再配分 2- 自転車走行空間の分離・誘導 |
| <p>新たな魅力拠点となる駅周辺まちづくり</p> | <p>交通結節点の整備(駅前広場、駐車・駐輪) 都市拠点の顔として箕面ブランドを支える駅とするため、新箕面駅(仮称)において、バス・タクシーの乗換機能や駐車・駐輪機能の適切な配置とともに、交流機能や景観機能などをあわせ持つ交通結節点の整備を進める。</p> <p>新駅周辺まちづくりとの連携 鉄道延伸と併せて、都市の顔となる魅力あるまちを形成するため、新駅周辺のまちづくりと密接な連携のもと、交通施策を進める。</p> | <ul style="list-style-type: none"> 3- 交通結節点の整備 3- 駐車・駐輪施設の確保・整備 3- 新駅周辺まちづくりとの連携 |
| <p>安全・安心でみんなが使う交通まちづくり</p> | <p>防災まちづくり 市民の安全・安心を守るため、都市拠点に防災機能の整備を進める。</p> <p>バリアフリー化 多様な居住者の生活を支えるため、ノンステップバスの導入やバス停での音声・点字案内板の設置など、誰もが気軽に移動できる公共交通の利用環境の整備や、生活関連施設までの移動経路の道路改良の検討を進める。</p> <p>交通安全・マナー教育の実施 誰もが安心して快適に移動できる社会を形成するため、市民の交通安全意識を高めるとともに、自転車の安全利用に向け、周知・啓発活動やルールマナー教育を進める。</p> <p>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) 公共交通の利用促進を進めるため、自動車からの転換を促進する啓発活動を進める。また、環境への配慮としてハイブリット車両の導入や環境配慮型の駅づくりを進める。</p> | <ul style="list-style-type: none"> 4- 防災まちづくり 4- バリアフリー化の推進 4- 交通安全・マナー教育の実施 4- 環境にやさしい交通ツールの導入 4- 公共交通の利用促進 |

戦略実施プログラムの全体像

基本戦略
質の高い生活を支える公共交通サービスの充実

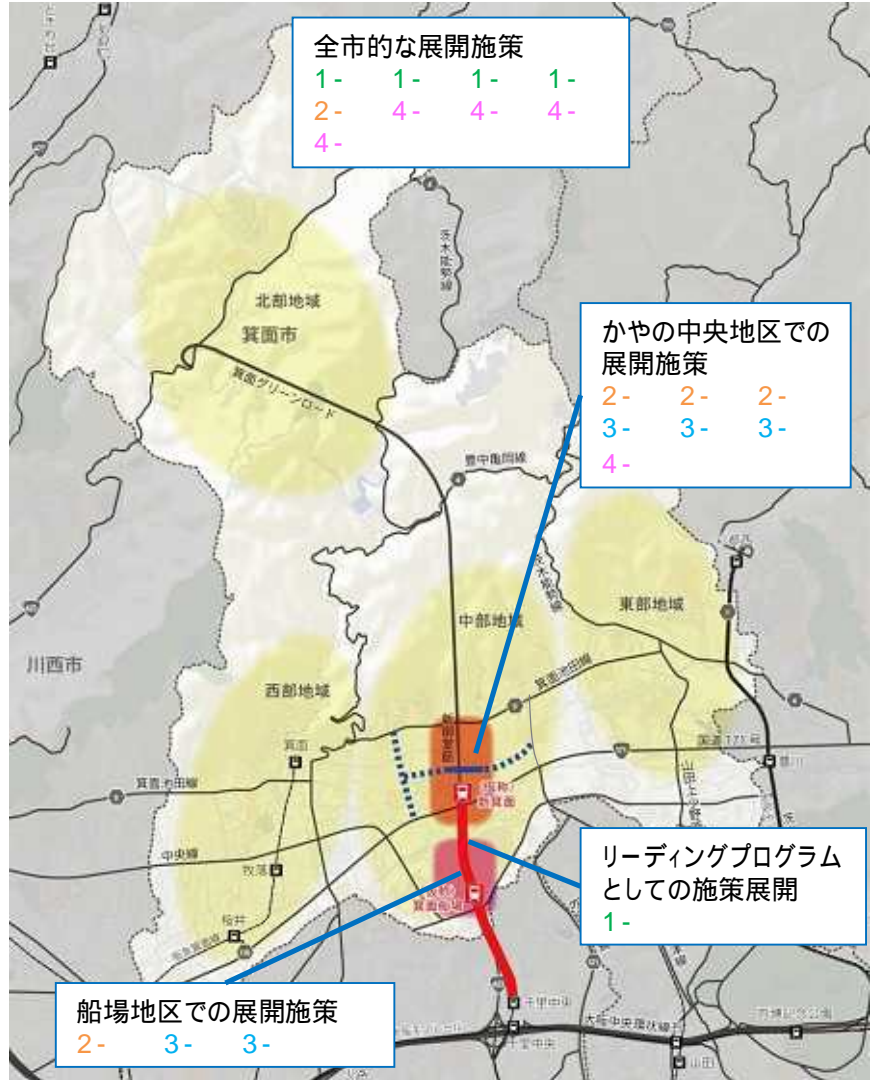
戦略施策

- 1- 鉄軌道の整備(北大阪急行線の延伸)
- 1- バス路線網の再編
- 1- バス利用環境の整備
- 1- タクシー利用における環境整備
- 1- 公共交通のシームレス化

基本戦略
多様な交通基盤としての道路の使い方を見直し

戦略施策

- 2- 道路整備
- 2- 交差点の改良
- 2- 幅員構成再配分
- 2- 自転車走行空間の分離・誘導



基本戦略
新たな魅力拠点となる駅周辺まちづくり

戦略施策

- 3- 交通結節点の整備
- 3- 駐車・駐輪施設の確保・整備
- 3- 新駅周辺まちづくりとの連携

基本戦略
安全・安心でみんなが使う交通まちづくり

戦略施策

- 4- 防災まちづくり
- 4- バリアフリー化の推進
- 4- 交通安全・マナー教育の実施
- 4- 環境にやさしい交通ツールの導入
- 4- 公共交通の利用促進

凡例

- 鉄道延伸
- 道路整備

戦略実施プログラム

基本戦略 質の高い生活を支える公共交通サービスの充実(1)

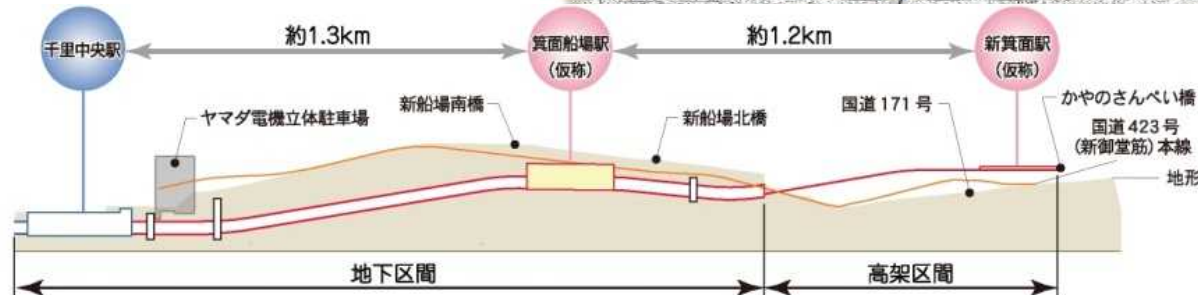
戦略施策1- 鉄軌道の整備(北大阪急行線の延伸)

箕面市の骨格を形成する都市基盤の中で、最後に残された課題である北大阪急行線の延伸を進めます。

この鉄道延伸により、大阪都市へのアクセスが強化され、若い世代の流入と住民の定着を実現するとともに、市外からより多くの買い物客や観光客を呼び込み、持続可能なまちを創っていきます。



北大阪急行線延伸イメージ映像



戦略施策1- 公共交通のシームレス化

公共交通の利便性の向上を図るため、鉄道延伸と合わせて、鉄道とバスの乗継割引や鉄道間、バス間の乗継割引等の導入を検討します。

また、新駅における鉄道とバスの乗り換え移動を円滑にするため、駅舎や駅前広場のバリアフリー化を図ります。

施策例

運賃のシームレス化

鉄道 バス、鉄道 タクシー、鉄道 鉄道、
バス バス の乗継割引

移動のシームレス化

交通結節点のバリアフリー化

情報のシームレス化

インターネットやバス停での運行情報の提供

戦略実施プログラム

基本戦略 質の高い生活を支える公共交通サービスの充実(2)

戦略施策1- バス路線網の再編

北大阪急行線延伸の効果を箕面市域全域に波及させるため、バス路線網を再編して、新駅及び市内東西方向の移動を大幅に充実させます。

また、各地域のきめ細かい居住地と公共施設・医療施設・生活拠点を結ぶバス路線網も再編・強化します。

【現在】



【再編後】



図 バス路線網の再編イメージ(新駅を中心とした市内バス交通の充実)

戦略施策1- バス利用環境の整備

快適なバス利用環境を確保するため、新駅でのバス乗り場を整備します。また、市内バス停のベンチ、上屋の整備やバス運行情報の提供等を進めます。



施策例: バス停におけるベンチ・上屋の整備

戦略施策1- タクシー利用における環境整備

快適なタクシー利用環境を確保するため、新駅でのタクシー乗り場の整備を進めます。また、鉄道・バス利用困難者には、福祉タクシー等による移動支援の充実を検討します。



出典: 日本福祉タクシー協会

施策例: 福祉タクシーサービスの拡充

戦略実施プログラム

基本戦略 多様な交通基盤としての道路の使い方の見直し

戦略施策2- 道路整備

(仮称)新箕面駅へのアクセスを支える道路として、都市計画道路萱野東西線及び芝如意谷線の整備を進めます。



図 アクセス道路整備のイメージ

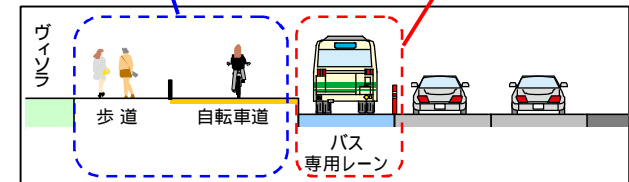


戦略施策2- 幅員構成再配分

(仮称)新箕面駅へのアクセス交通を円滑に処理するため、バスレーンや自転車走行空間の確保に向けた検討を進めます。

自転車道の整備により、自転車の安全走行と歩道上の自転車と歩行者の事故がなくなります。

バスレーンの設置により、公共交通の定時性の確保と迷惑駐車対策ができます。



施策例: 国道423号(新駅西側付近)での道路空間の配分(イメージ)

戦略施策2- 交差点の改良

現在も交通渋滞が発生している新駅周辺交差点について、将来交通量も考慮した対策を検討します。



坊島4丁目交差点の状況



新船場南橋交差点の状況

戦略施策2- 自転車走行空間の分離・誘導

市民の重要な移動手段の一つである自転車移動の安心・安全を支えるため、歩行空間の幅員や利用状況に応じて、自転車走行空間の分離・誘導を検討します。

また、自転車利用者への安全啓発も実施します。



出典: 国土交通省
施策例: 自転車道の整備
(市道中央線等の広福見歩道への整備検討)



出典: 国土交通省
施策例: 自転車レーンの整備

基本戦略 新たな魅力拠点となる駅周辺のまちづくり

戦略施策3- 交通結節点の整備

(仮称)新箕面駅を交通結節点として、バスやタクシー等との乗り換えが便利な駅前広場を整備します。また、市民広場や河川などと一体的な整備を検討して、交流、景観、防災に配慮した都市拠点の顔として箕面ブランドを支える交通結節点を目指します。



図 (仮称)新箕面駅イメージ

戦略施策3- 新駅周辺まちづくりとの連携

(仮称)新箕面駅や(仮称)箕面船場駅周辺の既存商業施設や船場地区で検討が進められている再整備と密接な連携のもと、サインデザインの統一や民地との一体利用の検討を進めます。



図 民地と一体利用イメージ

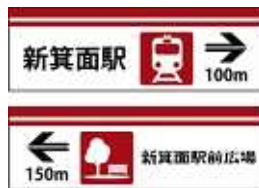


図 サインデザインのイメージ
(色による統一、イラストイメージの明示例)



図 交通結節点の整備イメージ ((仮称)新箕面駅)

戦略施策3-

駐車・駐輪施設の確保・整備

広域からの鉄道利用者のために、駐車場は既存商業施設の駐車場活用を検討します。駐輪場は、(仮称)新箕面駅では、高架下又は駅前広場の地下等での整備を検討します。(仮称)箕面船場駅では、地下駅空間の活用等で整備を検討します。新駅周辺では、放置自転車禁止区域を設定します。また、自転車シェアリングシステムを検討します。



出典: JT B HP
図 自転車シェアリングポート例

戦略実施プログラム

基本戦略 安全・安心でみんなが使う交通まちづくり

戦略施策4- 防災まちづくり

駅へのアクセス道路の整備により、市民の移動経路を確保します。

また、災害発生時に備えて、交通結節点(駅前広場)で防災機能等を整備を検討します。



図 防災まちづくりの整備イメージ

戦略施策4- バリアフリー化の推進

誰もが気軽に移動ができるバス車両や情報提供を充実するため、ノンステップバスの導入拡充やバス停での音声・点字案内板の設置などを推進します。また、主要な生活関連経路となる歩道の段差改良を検討します。



施策例: ノンステップバスの普及



●音声ガイドシステム

出典: 阪急電鉄 HP

図 音声案内板の整備

戦略施策4- 交通安全・マナー教育の実施

市民の交通安全意識を高めるため、地域や各種団体と行政が一体となった周知・啓発活動やルールマナー教育の充実を図ります。

特に自転車利用者に関してはスクエアード・ストレイト方式の体験型交通安全教室などの導入を検討し、重点的に啓発を進めます。



施策例: 交通安全教室



施策例: 交通安全シルバーリーダー体験型講習会



施策例: スクエアード・ストレイト方式の実施例(東京都練馬区)

戦略施策4- 環境にやさしい交通ツールの導入

みどり豊かな箕面の環境に配慮して、ハイブリッドバス、タクシーの導入を検討します。

また、新駅は環境配慮型の駅づくりを進めます。

ハイブリッドシステム

(ガソリンエンジンと電気モーターのように2種類の動力源を組み合わせるシステム)



施策例: ハイブリッドバス

戦略施策4- 公共交通の利用促進

公共交通の利用を促進するため、自動車から公共交通への転換を促す情報提供や啓発活動(モビリティ・マネジメント)を実施します。



施策例: 自治会ワークショップ

進行管理と評価改善の仕組み

事業推進と進行管理の考え方

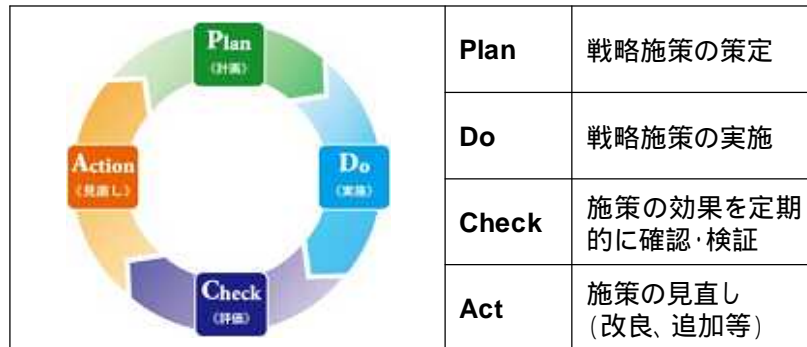
- 分野をまたいだ多様な事業について、関係機関で連携を図りながら、戦略の着実な推進と適正な進行管理を行います。
- 社会情勢の変化やそれに伴う市民の価値観の変化に応じた新たな施策の提案などを行います。
- そのため、目標達成状況の確認及び必要に応じた計画・目標の見直しを行う推進・進行管理体制を構築します。

評価・改善システムの構築

- 多様な主体(市民、交通事業者、行政等)からの評価や意見を取り入れた評価体制を構築します。



- 社会・経済情勢の変化や市民の価値観の変化に柔軟に対応した戦略施策のPDCAサイクルを構築します。



評価指標と目標設定

- 戦略に係る目標化指標と目標値について、以下のとおり設定します。

| 項目 | 評価指標 | 現状 (H19~H21年度) | 前期 (～H28年度) | 後期 (～H32年度) |
|-------|-----------------------|--------------------|-------------|-------------|
| 公共交通 | 公共交通の利用者数 (鉄軌道・バス) | (人/日) 67,464 (H20) | 69,900 | 116,800 |
| | バス路線網の市民満足度 | (%) 19.2 | 25.0 | 50.0 |
| 道路交通 | 道路交通の円滑化 (拠点への平均移動時間) | (分) 14 (H22) | 11 | 9 |
| | 歩行者・自転車利用者の割合 | (%) 19.0 (H20) | 20.9 | 22.8 |
| | 自家用車の利用率 | (%) 28.0 (H19) | 26.5 | 22.4 |
| まちの魅力 | 都市拠点 (かやの中央) の来訪者数 | (万人/年) 980 (H22) | 1,000 | 1,700 |
| 安心・安全 | 交通事故件数 | (件/年) 714 (H20) | 640 | 570 |
| | ノンステップバス導入率 | (%) 24.4 (H21) | 47.0 | 70.0 |