

1. 鉄道との並行路線における検証について

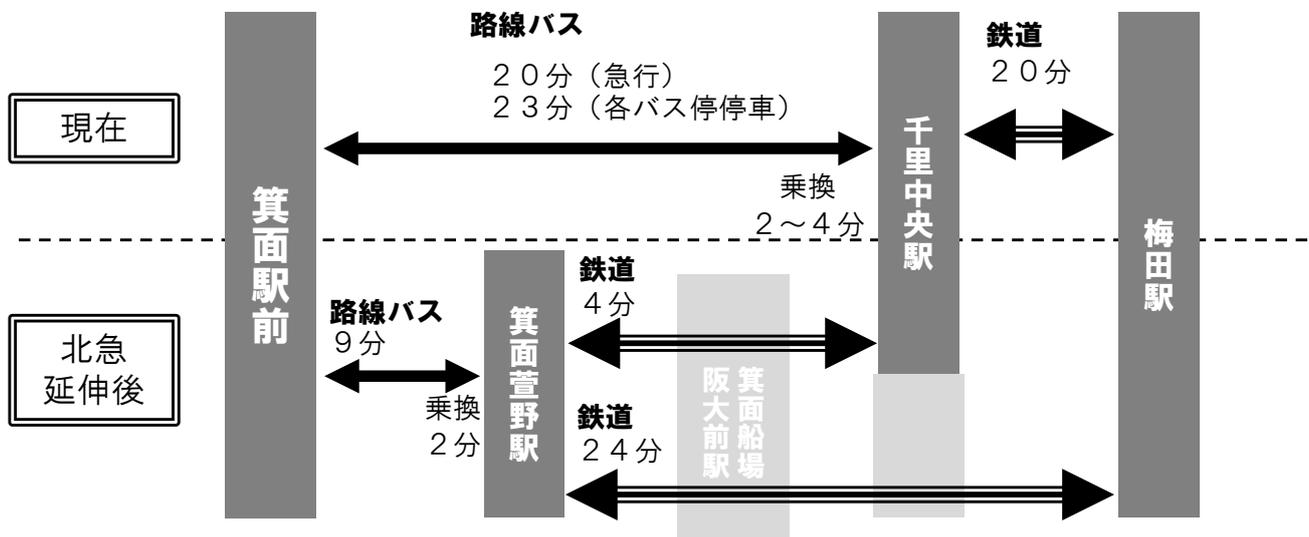
- ◆北大阪急行線延伸により、新駅間では路線バスから鉄道への乗換により速達性の向上が期待できる。
- ◆鉄道との並行路線の検討にあたっては、新駅間における路線バスと鉄道の乗換による速達性を検証する。

2. 速達性の検証

①白鳥線（箕面萱野駅～千里中央間）の鉄道との並行路線における速達性の検証

- ◆箕面駅前～千里中央駅間において、千里中央駅を発着地とすると、路線バスで直行した場合と箕面萱野駅でバス・鉄道の乗換を行った場合では、鉄道乗換の方が5分～8分早い。
- ◆また、梅田駅を発着地とすると、千里中央駅でバス・鉄道の乗換を行った場合と箕面萱野駅でバス・鉄道の乗換を行った場合では、乗換時間を考慮しても、箕面萱野駅乗換の方が7分～12分早い。

◇箕面駅前～千里中央駅間、箕面駅前～梅田駅間の所要時間



※乗換時間は、バス停標柱～鉄道改札までの距離を歩行速度で割って算出している。

	《箕面駅前～千里中央駅間の場合》		《箕面駅前～梅田間の場合》	
現在	【急行バス】 20分 (5便/日)	【各バス停停車バス】 23分 (57便/日)	【急行バス乗換】 42～44分 (5便/日)	【各バス停停車バス乗換】 45～47分 (57便/日)
北急延伸後	5分短縮	8分短縮	7～9分短縮	10～12分短縮
	15分（乗換時間含む）		35分（乗換時間含む）	

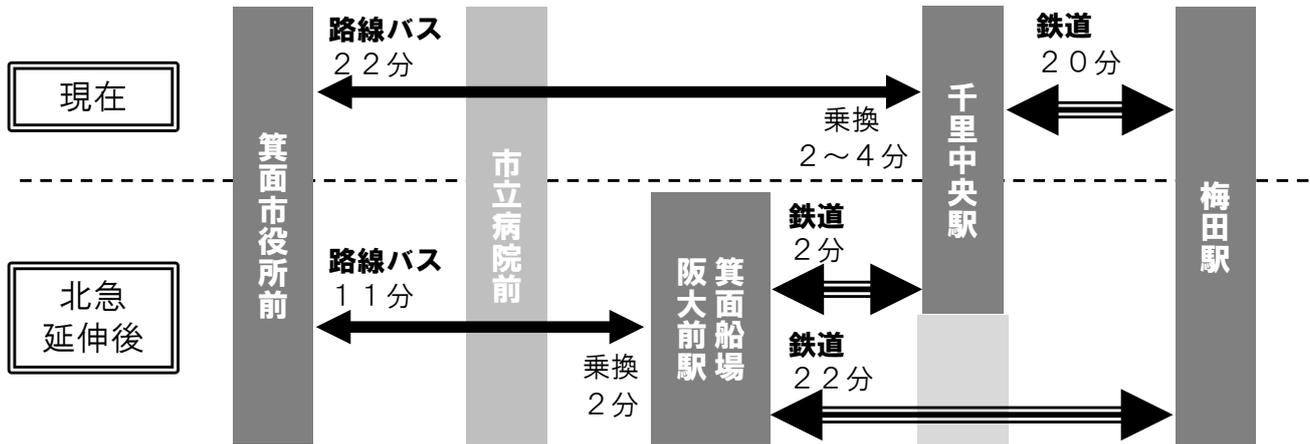
〈白鳥線（箕面萱野駅～千里中央間）の並行路線の廃止〉

- ◆現行の運行ルートで箕面萱野駅～千里中央駅間については、箕面萱野駅でバス・鉄道の乗換を行うことで時間短縮効果があるため、バス路線再編の運行ルート案の検討では、北大阪急行線延伸区間との並行路線を運行するバス路線を廃止し、箕面萱野駅止まりとする。

②箕面中央線（箕面船場阪大前駅～千里中央間）の鉄道との並行路線における速達性の検証

- ◆箕面市役所前～千里中央駅間において、千里中央駅を発着地とすると、路線バスで直行した場合と箕面船場阪大前駅でバス・鉄道の乗換を行った場合では、鉄道乗換の方が7分早い。
- ◆また、梅田駅を発着地とすると、千里中央駅でバス・鉄道の乗換を行った場合と、箕面船場阪大前駅でバス・鉄道の乗換を行った場合では、乗換時間を考慮しても、箕面船場阪大前駅乗換の方が9～11分早い。

◇箕面市役所前～千里中央駅、箕面市役所前～梅田駅までの所要時間



※乗換時間は、バス停標柱～鉄道改札までの距離を歩行速度で割って算出している。

	《箕面市役所前～千里中央駅間の場合》	《箕面市役所前～梅田間の場合》
現在	22分 (47便/日)	44～46分 (47便/日)
北急延伸後	7分短縮 15分 (乗換時間含む)	9～11分短縮 35分 (乗換時間含む)

《箕面中央線（箕面船場阪大前駅～千里中央駅間）の並行路線の廃止》

- ◆現行の運行ルート of 箕面船場阪大前駅～千里中央駅間については、市立病院前を経由するバス路線において、箕面船場阪大前駅でバス・鉄道の乗換を行うことで時間短縮効果があるため、バス路線再編の運行ルート案の検討では、北大阪急行線延伸区間の並行路線を運行するバス路線を廃止し、箕面船場阪大前駅止まりとする。

《北大阪急行線延伸区間の並行路線の廃止》

- ◆現行の運行ルート of 箕面萱野駅～千里中央駅間については、箕面萱野駅で路線バスから鉄道へ乗り換えることにより速達性が向上し、箕面船場阪大前駅～千里中央駅間についても、箕面船場阪大前駅で路線バスから鉄道へ乗り換えることにより速達性が向上することから、バス路線再編の運行ルート案の検討では、北大阪急行線延伸区間との並行路線を運行するバス路線は廃止する。