箕面市地域公共交通総合連携計画

モミジーヌ

滝の道 ゆずる

平成 22 年 3 月

箕 面 市

箕面市地域公共交通総合連携計画

目 次

1． **計画の概要** 1
1．1 **背景と目的** 1
1．2 **計画の位置づけ** 2
1．3 **計画の流れ** 3

2． **箕面市の概況** 5
2．1 **位置・地勢、人口動態** 5
2．2 **市街化の動向、公共施設・商業施設・医療施設の分布** 8
2．3 **都市構造、まちづくり、都市活力** 10

3． **公共交通の現状と課題** 13
3．1 **鉄道の現状** 13
3．2 **バスの現状** 15
3．3 **交通行動の現状** 18
3．4 **公共交通の課題** 20

4． **上位計画・社会情勢の変化** 21
4．1 **上位計画** 21
4．2 **社会情勢の変化** 25

5． **公共交通活性化の意義・必要性** 26

6． **公共交通活性化の検討** 27
6．1 **基本的な考え方** 27
6．2 **計画の区域・期間** 28
6．3 **市民協働による計画づくり** 29
6．4 **目標** 32
6．5 **目標を達成するために行う事業（重点施策）** 36

7． **重点施策の実施内容** 37
7．1 **新たなバス交通の整備** 37
7．2 **路線バスと新たなバスとの連携** 38
7．3 **鉄道と新たなバス等との連携** 40
7．4 **公共交通の利用促進** 41
7．5 **実施内容のまとめ** 50

8． **実証運行計画** 52
8．1 **テーマ・コンセプト** 53
8．2 **運行サービス** 54
8．3 **運賃体系** 66
8．4 **収支計画** 68
8．5 **評価・見直し基準** 69

9． **公共交通体系の維持・発展に向けて** 75

資料編１　：箕面市地域公共交通活性化協議会の開催状況 77
資料編２　：箕面市地域公共交通活性化協議会規約、委員名簿 78
資料編３　：箕面市地域公共交通活性化協議会・分科会の開催状況 83
資料編４　：箕面市地域公共交通活性化協議会・分科会規程、委員名簿 84
資料編５　：自治会意向調査結果 88
資料編６　：バス利用者乗降調査結果 103
資料編７　：住民説明会とアンケート調査結果 114
資料編８　：パブリックコメント意見集 120
資料編９　：需要予測と収支計算の結果 122
資料編１０：箕面市内のバス路線網図（箕面市バスマップ） 124
資料編１１：ニュースレター 126

１．　計画の概要

１．１　背景と目的

箕面市における公共交通の現状は、都心方面への移動、特に千里中央駅を経由する鉄道との乗り継ぎを中心としたバス交通が中心となっており、市内を移動するためのバス交通に関しては、路線数・運行本数とも十分とは言えない状況にある。その結果として、自家用車への依存が非常に高くなっている。

今後の地域の活性化、少子高齢化への対応、環境問題への対応のためには、市内の移動における公共交通の利便性向上、特に市内循環型のバス交通ネットワークの充実により、公共交通の活性化を図り、公共交通主体のまちづくりへの転換を図っていく必要がある。

こうした課題に対応するため、平成２０年度（２００８年度）に行われた「箕面市交通ネットワーク活性化検討協議会」では、箕面市交通ネットワーク活性化プログラムがとりまとめられ、短期的な施策として、公共交通の利用促進の取り組みが始められており、施策のひとつとして、市内移動を中心としたバスネットワークの見直しを行うために、公共施設巡回福祉バス（Ｍバス）と路線バスとの連携又は一体化について、箕面市、国、府、バス事業者、市民を含めた関係者で組織する法定協議会を設置し、「箕面市地域公共交通総合連携計画」を策定の上、実証実験を目指すこととしている。

上記背景より、行政、市民・ＮＰＯ、交通事業者、商業関係者等が連携しながら、箕面市における市内移動を中心としたバスネットワークの利便性向上及び公共交通の連携を図り、箕面市における地域公共交通の活性化を目指すため、本計画を定めるものである。

１．２　計画の位置づけ

本計画の位置づけは下図に示すとおりであり、箕面市の総合計画、都市計画マスタープラン等の上位計画を踏まえて検討を行う。

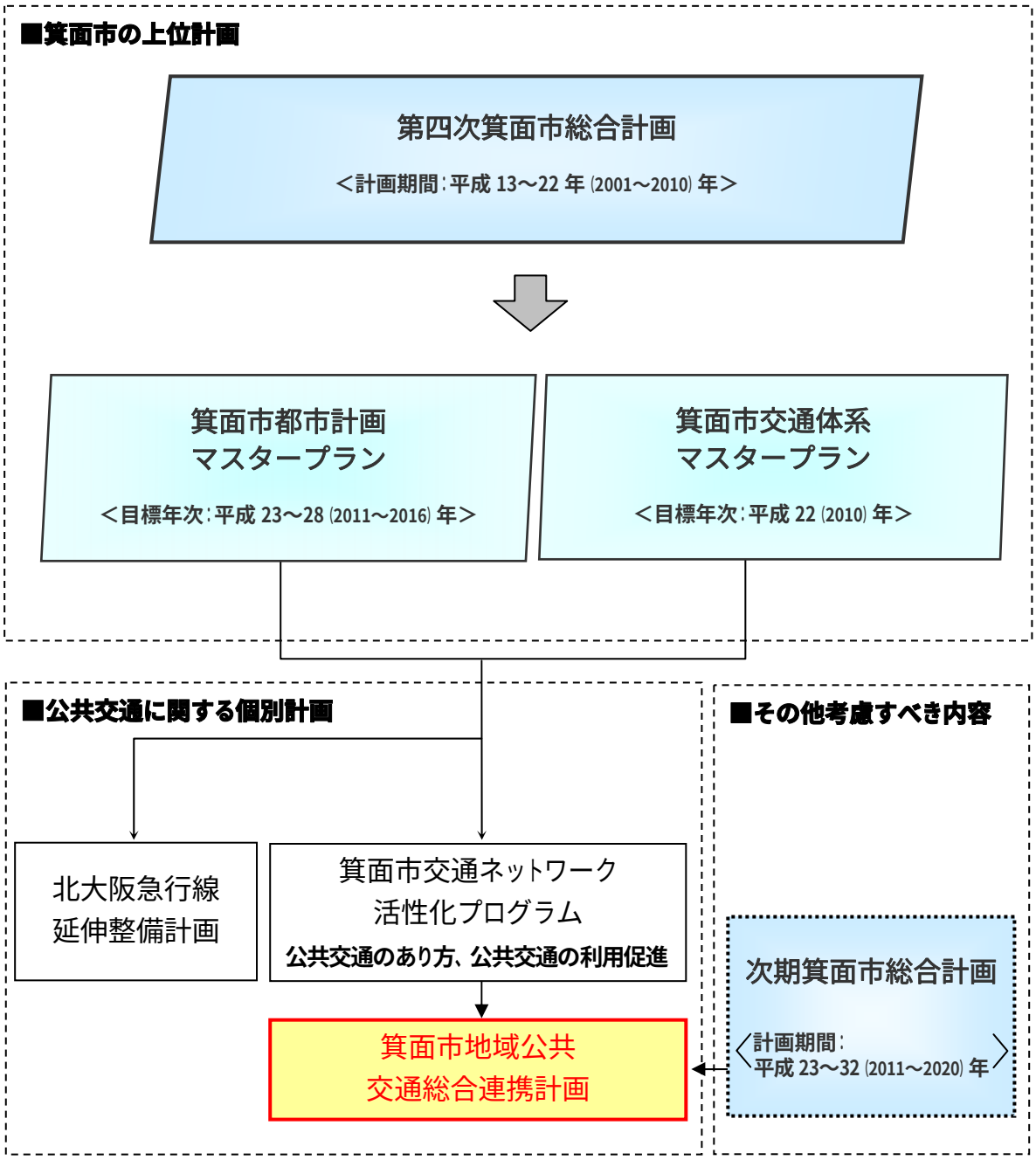


図 1- 1　連携計画と他の計画との関連

１．３　計画の流れ

本計画の流れ（フロー）は下図に示すとおりであり、市民等幅広い関係者との協働によって計画・立案・策定し、重点施策について実証運行等の事業を実施して、新たなバスの継続的な本格運行を目指す。

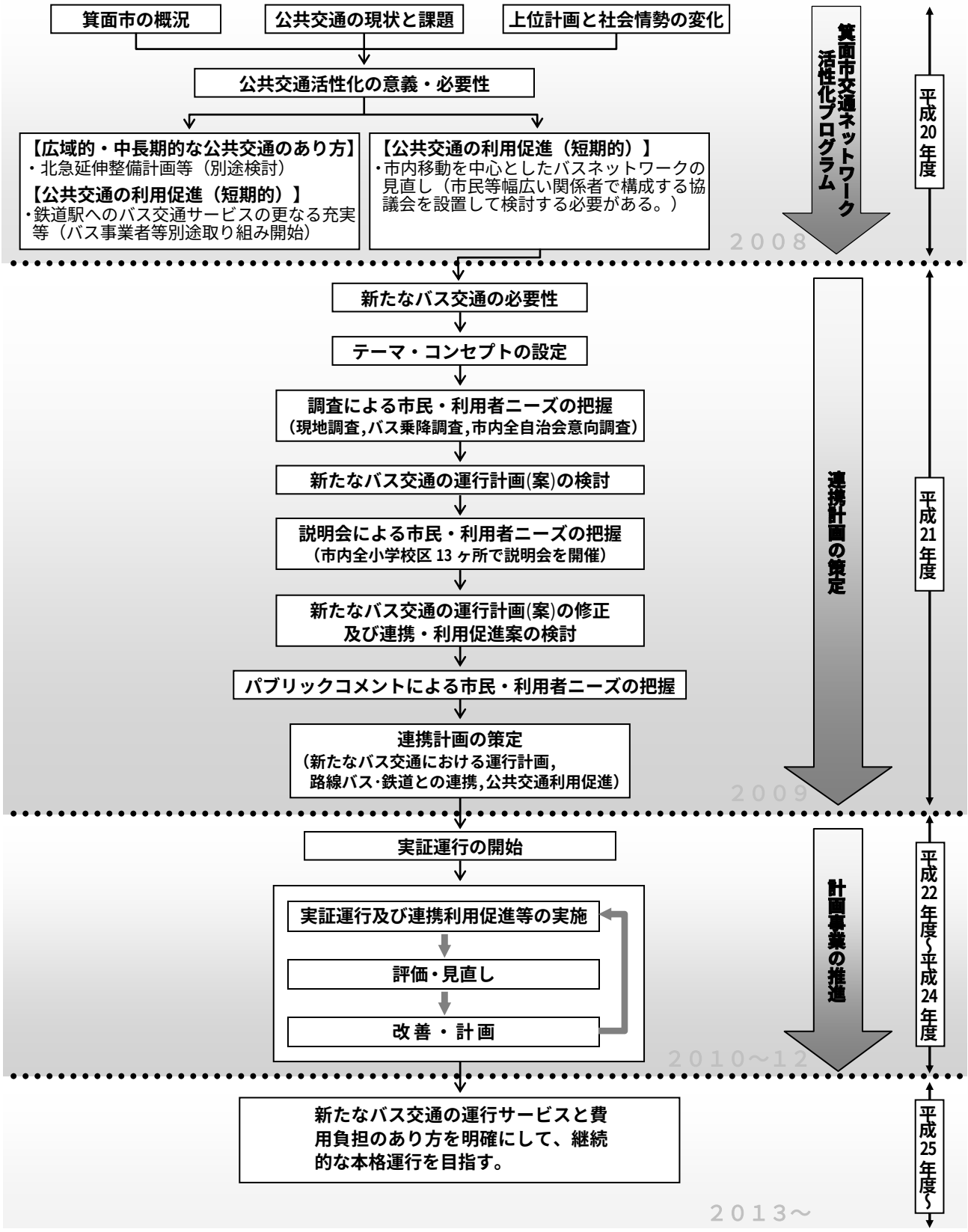


図 1- 2　連携計画の計画・立案・策定の流れ

本計画の策定及び事業の実施等を行うために、「箕面市地域公共交通活性化協議会」を組織した。また、市民意見の反映、市民協働による検討を行う観点から、公募市民及び関係者が参画し計画案の検討を行う「分科会」を設置した。

本協議会は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく「法定協議会」及び、道路運送法に基づき、既存の交通事業者に対する運行形態の変更等に伴う意見調整等を図る場としての「地域公共交通会議」の 2 つの位置づけを持つ組織とした。

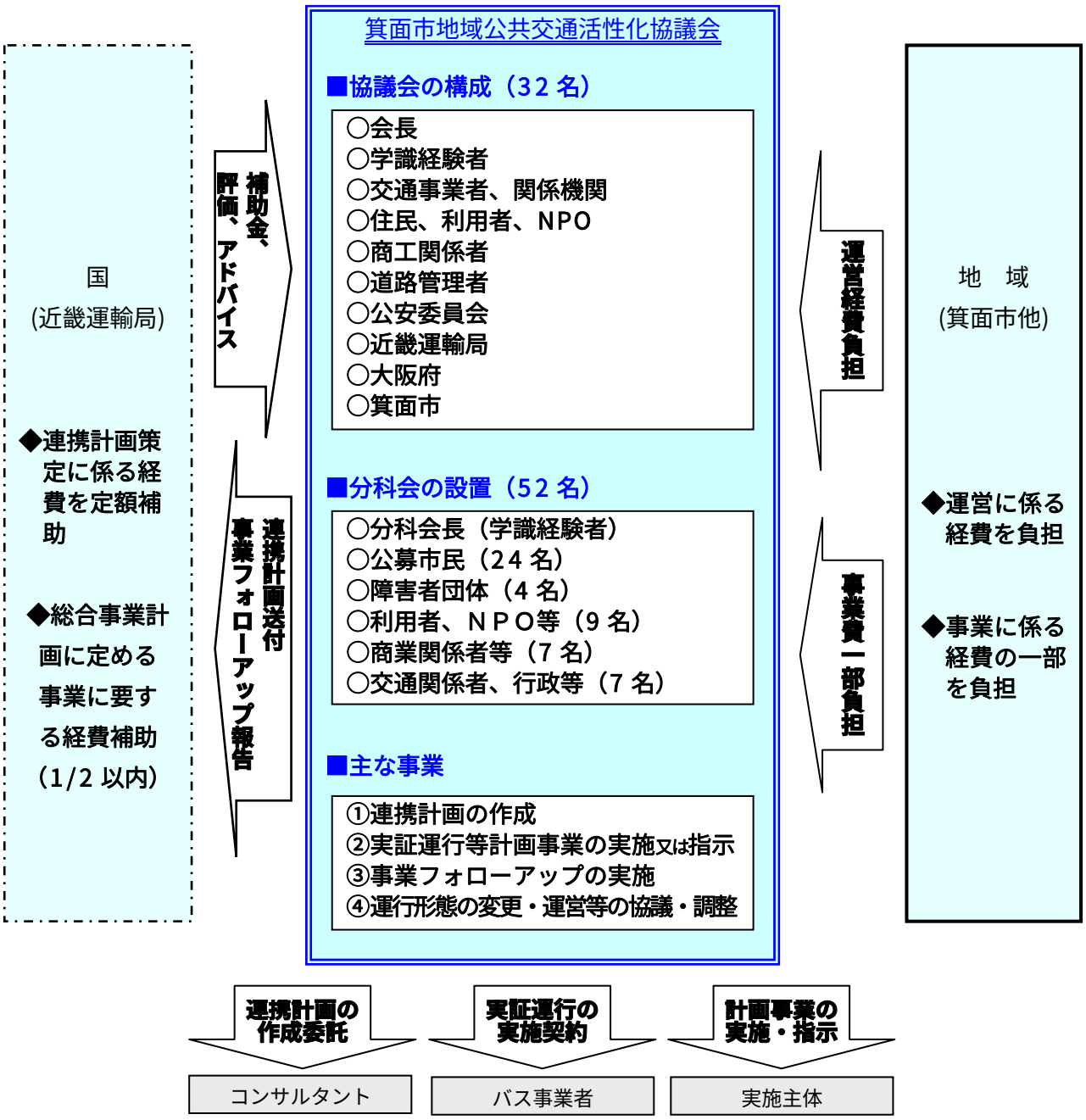


図 1- 3　連携計画の組織構成

２．　箕面市の概要

２．１　位置・地勢、人口動態

（１）位置・地勢

- 箕面市は、大阪府の北西部、都心から 20km 圏に位置し、市の中心部から 10km 圏に大阪空港、新大阪駅、高速道路（名神、中国道、近畿道）があり、広域交通の利便性が高い。
- 箕面市は、良好な市街地が形成されるとともに、起伏に富んだ地形となっている。
- 豊かな観光資源に恵まれ、年間約 120 万人の観光客が訪れる。

■箕面市の位置

図 2-1　位置図

■起伏に富んだ箕面市の地形

市街地は、北部の山々の山際まで迫っており、国道 171 号から北側では、南面に開けた土地に良好な市街地が形成されている。また、東部地域では市域を東西に横断する国道 171 号と山麓線の間に丘陵地が存在し、起伏に富んだ地形となっている。

国道 171 号から南側は千里丘陵であり、国道 171 号はちょうど南北の丘陵地に挟まれた位置を東西に通っている。

このように、特に中部～東部地域では、市街地は高低差の大きな土地に形成されており、徒歩や自転車による移動の抵抗が大きくなっている。

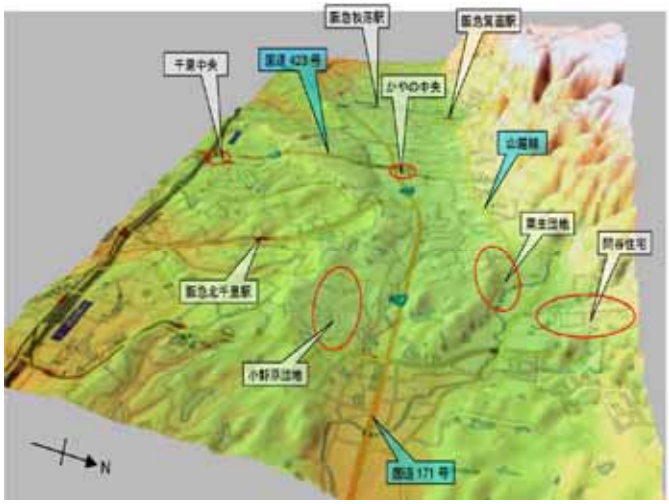
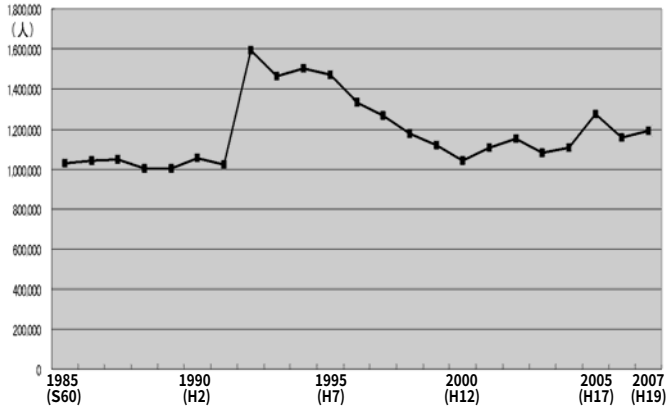


図 2- 2　市街地の地形

■豊かな観光資源

箕面市は、明治の森箕面国定公園をはじめとする恵まれた自然環境を有し、滝と紅葉で知られた関西有数の景勝の地として、年間約 120 万人の観光客が訪れており、秋の紅葉狩りのシーズンには 1 日に最大約 3 万人の観光客が訪れる。

しかし、入込が紅葉シーズンに特化していることから、観光期の交通渋滞の発生等、解決すべき課題も残されている。



出典：箕面市集客促進戦略策定調査（2002）に一部加筆

図 2- 3　箕面公園の観光入込客数の推移

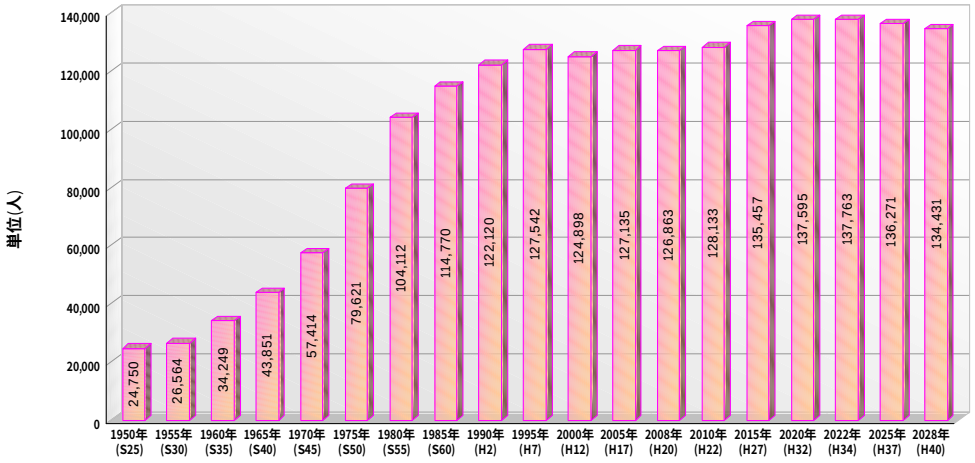
（2）人口動態

- 箕面市の総人口は 129,037 人（平成 22 年（2010 年）1 月末現在）である。
- 箕面市の人口は平成３４年（２０２２年）頃までは増加すると見込まれているが、以降は緩やかに減少に転じる。
- 高齢化率は上昇し、平成 40 年（2028 年）には、市の人口全体の約 4 人に 1 人の割合となる。

■平成 34 年（2022 年）頃まで人口増加

箕面市の人口は、1960～70 年代に急増し、昭和 55 年（1980 年）には 10 万人を超え、平成 22 年（2010 年）1 月現在、約 12.9 万人である。

箕面市が行った将来人口予測によると、平成 34 年（2022 年）頃までは人口増加が継続すると予測し、それ以降は緩やかに減少に転じ、平成 40 年（2028 年）では約 13.4 万人に減少すると予測されている。

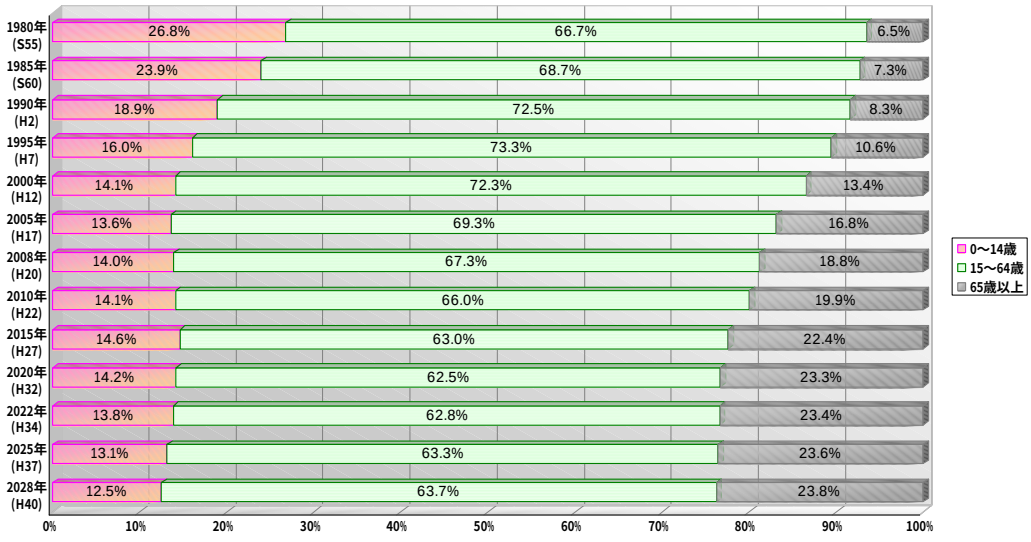


平成 17 年（2005 年）までは国勢調査人口（総務省統計局）
平成 20 年（2008 年）以降は次期総合計画策定のための人口推計調査（2009）

図 2- 4　箕面市の人口推移

■高齢化率の上昇

一方、65 歳以上の高齢者の割合（高齢化率）は、上昇の一途をたどっており、将来人口予測を基にすると、平成 40 年（2028 年）では市の人口全体の約 4 人に 1 人の割合となる。



（単位：人）
平成 17 年（2005 年）までは国勢調査人口（総務省統計局）
平成 20 年（2008 年）以降は次期総合計画策定のための人口推計調査（2009）

図 2- 5　箕面市の年齢別人口推移（割合）

２．２　市街化の動向、公共施設・商業施設・医療施設の分布

（１）市街化の動向

- 箕面市の人口集中地区の変遷をみると、宅地開発の進展に合わせ、西部の阪急箕面線沿線から中部・東部地区へと人口集中地区が拡大してきた。
- 大多数の地区は、鉄道駅の徒歩圏外に住宅地が多数整備された。

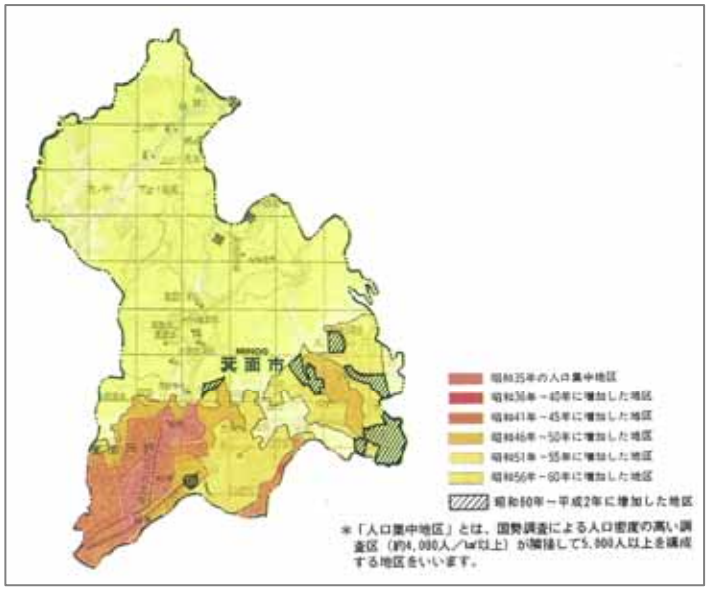
■宅地開発の進展に合わせて人口集中地区が拡大

本格的な市街化の進展がみられるようになったのは、1960 年代以降の千里丘陵の開発や万国博覧会に伴う交通施設の整備がなされてから以降のことである。

特に中部・東部地域において、道路整備による利便性を生かした宅地開発が進められるようになった。

人口集中地区の変遷をみると、宅地開発の進展に合わせ、西部の阪急箕面線沿線から中部・東部地区へと人口集中地区が拡大し、市街化区域の 70%に達している。

なお、市街化区域の人口密度（平成 12 年）は約 62 人/ha となっており、北大阪地域の平均人口密度（約 89 人/ha）より低い。

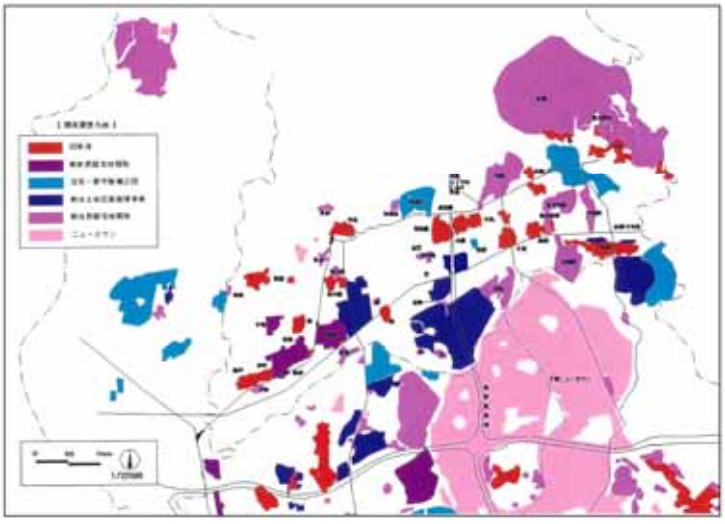


出典：箕面市都市計画マスタープラン

図 2- 6　人口集中地区の変遷

■鉄道駅の徒歩圏外に住宅地が多数整備

箕面市の戦後の住宅開発は約 30 地区あり、住都公団（現 都市機構）や民間事業者（阪急等）、市等により計画的に進められてきた。これら地区のうち、数地区のみが阪急箕面線沿線に位置しているが、他の地区はすべて徒歩圏内に鉄道駅のない住宅地として開発された。



出典：車に依存しない郊外生活の可能性に関する研究（2005）に一部加筆

図 2- 7　住宅開発の履歴

（2）公共施設・商業施設・医療施設の分布

- 市内の主要な公共施設は中部・西部地区に多く立地している。
- 新都心として位置づけられるかやの中央地区には大型商業施設が整備されているほか、箕面駅周辺や船場団地等に商業施設が立地している。
- ライフプラザ・市立病院が医療施設の核となっている。

■中部・西部地区に主要な公共施設が多く立地

市役所をはじめとして、中央生涯学習センター、中央図書館、保健所など主要な公共施設は、箕面駅周辺部に多く立地している。

■かやの中央地区に大型商業施設が整備

新都心として位置づけられるかやの中央地区には大型商業施設が整備されているほか、箕面駅周辺や船場団地等に商業施設が立地している。

■ライフプラザ・市立病院が医療施設の核

市内では、ライフプラザ・市立病院が医療施設の核となり、箕面市周辺部に国立循環器病センターや大阪大学医学部付属病院等の総合病院が分布している。

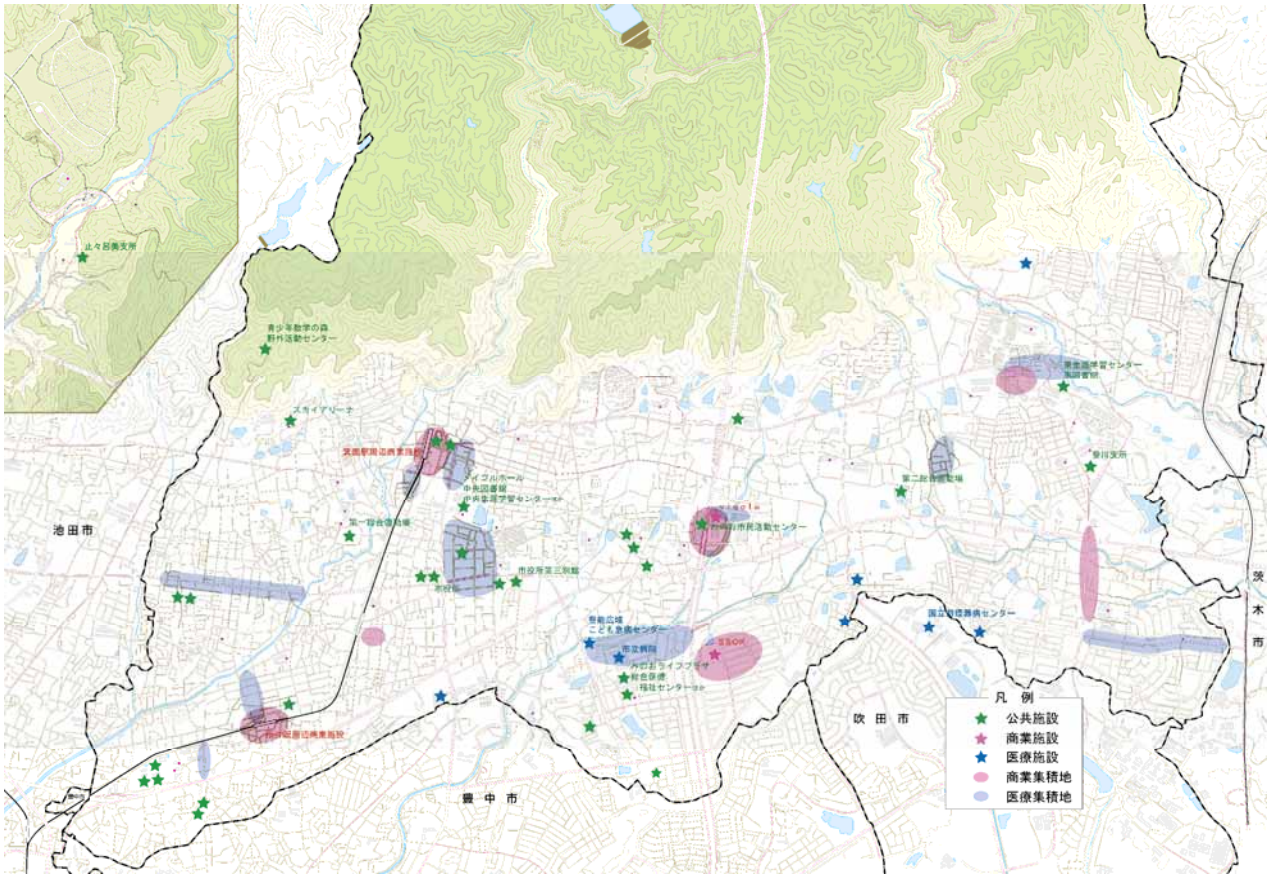


図 2- 8　市内の公共施設・商業施設・医療施設の分布

２．３　都市構造、まちづくり、都市活力

- 都市拠点(かやの中央)と地域生活拠点(箕面駅前、桜井、小野原、粟生団地等)の位置は分散している。
- 中部地域や東部地域においては、道路整備による利便性を生かした宅地開発により、多くのロードサイド型店舗が立地している。
- 箕面駅前等中心市街地の衰退や商業の減速傾向、船場繊維卸商団地の活力低下など、まちづくりや土地利用面での課題が顕在化している。
- 箕面森町や彩都の大規模開発の進展、かやの中央の開発の進展、土地区画整理の進展により、箕面新都心の形成や、着実な人口定着が進むものと考えられる。

■都市拠点・地域生活拠点は分散

箕面市域の骨格構成は、西部地域、中部地域、東部地域、北部地域、中央山間地域に分けられる。

このうち、中部地域に位置するかやの中央地区は、箕面市の新しい「都市拠点」として整備され、その周辺部に位置する各地域（箕面駅前、桜井、小野原、粟生団地等）には、地域生活拠点が形成されている。

都市拠点や地域生活拠点の位置は、それぞれ分散している。

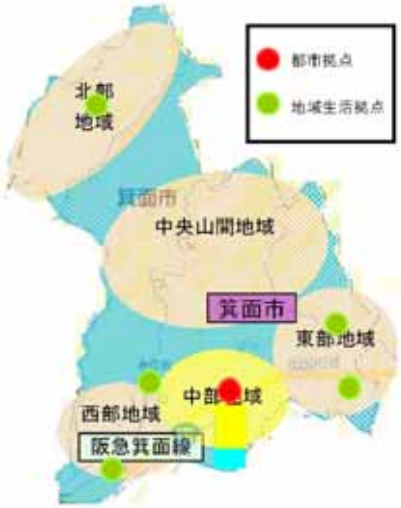
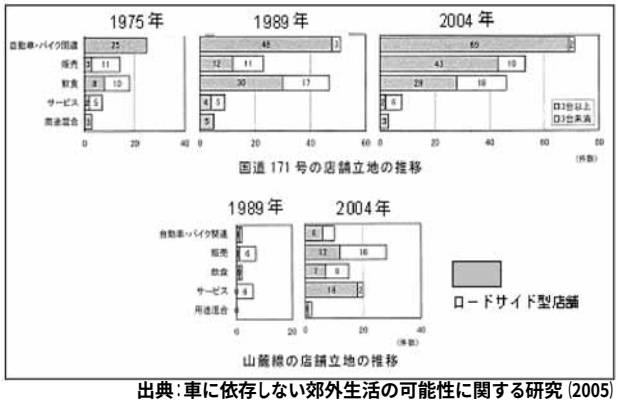


図 2- 9　都市拠点・地域生活拠点

■道路の利便性を生かしたまちづくり

また、中部地域や東部地域においては、道路整備による利便性を生かした宅地開発が進められるようになったため、国道 171 号沿線や山麓線沿線では、この 30 年の間に多くのロードサイド型店舗が立地し、自動車に依存した生活環境となっている。

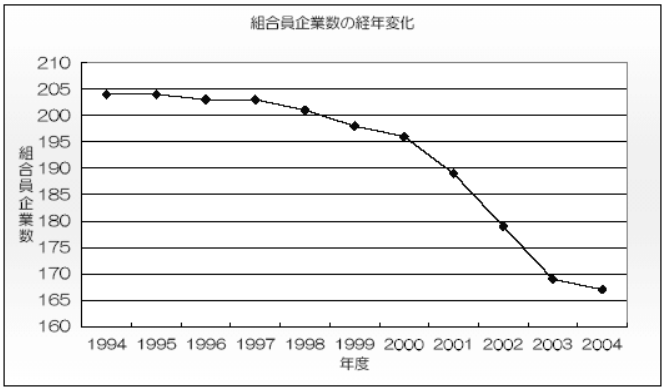


出典：車に依存しない郊外生活の可能性に関する研究（2005）

図 2- 10　ロードサイド型店舗の立地

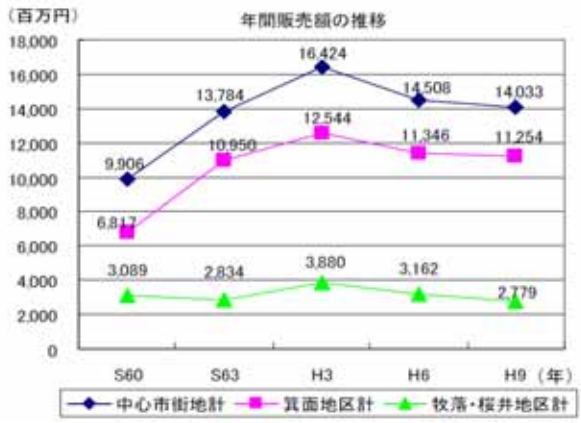
■中心市街地、船場卸商団地の活力が低下

箕面駅前等中心市街地の衰退や商業の減速傾向、船場繊維卸商団地の活力低下など、まちづくりや土地利用面での課題が顕在化している。



出典：大阪船場繊維卸商団地における都市再生調査報告書

図 2- 11　船場団地における組合員企業数の推移



出典：箕面市中心市街地活性化基本計画

図 2- 12　中心市街地の年間販売額の推移

■大規模開発の進展

彩都や箕面森町の開発の進展により、箕面市内への人口定着が図られ、人口の増加により新たな交通需要が発生する。

○箕面森町（水と緑の健康都市）

施行面積　　：約 314ha
施行期間　　：平成 8 年度（1996 年度）～平成 27 年度（2015 年度）
計画人口　　：約 9,600 人
事業主体　　：大阪府
まち開き　　：平成 19 年秋から順次

○彩都（国際文化公園都市）

施行面積　　：約 743ha　　うち西部地区約 313ha（箕面市：約 164ha）
施行期間　　：平成 6 年度（1994 年度）～平成 25 年度（2013 年度）
計画人口　　：約 50,000 人　うち西部地区約 20,000 人（箕面市：約 11,000 人）
事業主体　　：UR 都市機構
まち開き　　：平成 16 年春から順次

■かやの中央、小野原西地区土地区画整理の進展

かやの中央地区は、箕面市域の新たな都市拠点と位置づけられ、将来的な北大阪急行線の延伸を前提としながら、土地区画整理事業により整備を推進してきた。平成 15 年には、箕面新都心整備計画の中核施設として大型商業施設がオープンし、都市拠点にふさわしい機能が整備されてきており、年間 1,000 万人近くの集客（平成 19 年）がある。また、北大阪急行線延伸に備え、駅前広場用地の確保等が行われている。

また、小野原西地区は、新たな定住が期待される地区として整備が進められてきており、地域生活拠点として必要な整備事業が行われてきた。

このように、かやの中央（箕面新都心）の開発の進展や小野原西地区の土地区画整理の進展により、箕面新都心の形成や、着実な人口定着が進むものと考えられる。

～大規模開発の進展、かやの中央、小野原西地区土地区画整理の進展～

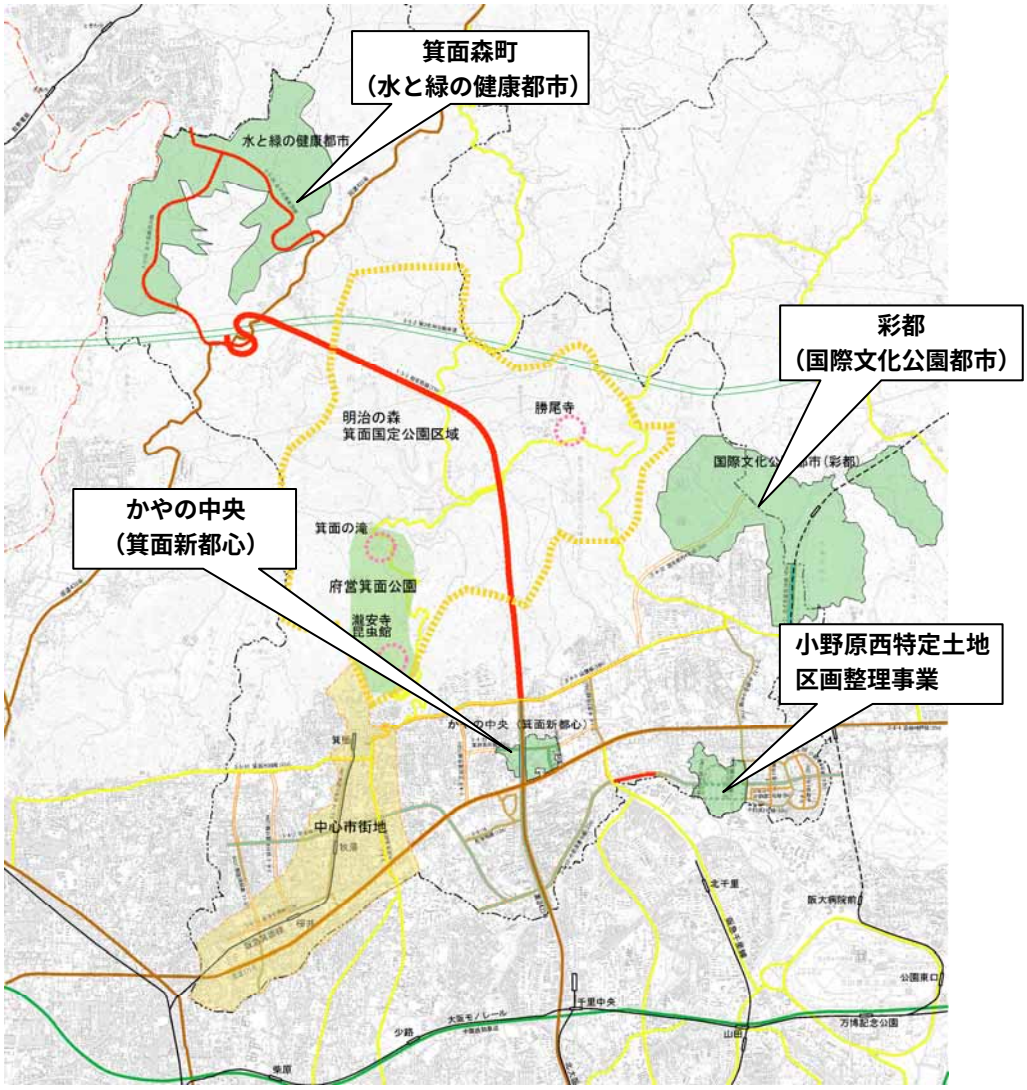


図 2- 13　大規模開発の進展、かやの中央、小野原西地区土地区画整理の進展

写真 2- 1　かやの中央の現況

３．公共交通の現状と課題

３．１　鉄道の現状

- 箕面市の鉄道ネットワークは、市内西部には阪急箕面線が存在するが、その他の地域は千里中央や北千里といった市域外となる。
- 阪急箕面線の利用者数は、減少傾向が続いている。
- 箕面市域は、鉄道不便地域の一つになっており、現在、関係者により北大阪急行線の延伸計画の検討が進められている。

■箕面市の鉄道ネットワーク

箕面市周辺の鉄道ネットワークとしては、市内西部に阪急箕面線が石橋経由で大阪都心方面へのアクセス路線として機能しており、市域内には箕面駅、牧落駅、桜井駅の 3 駅がある。箕面市域からの利用が多い千里中央駅（北大阪急行線、大阪モノレール）及び北千里駅（阪急千里線）は、いずれも市域外にある。これらの駅へは鉄道フィーダー型の路線バスが接続している。

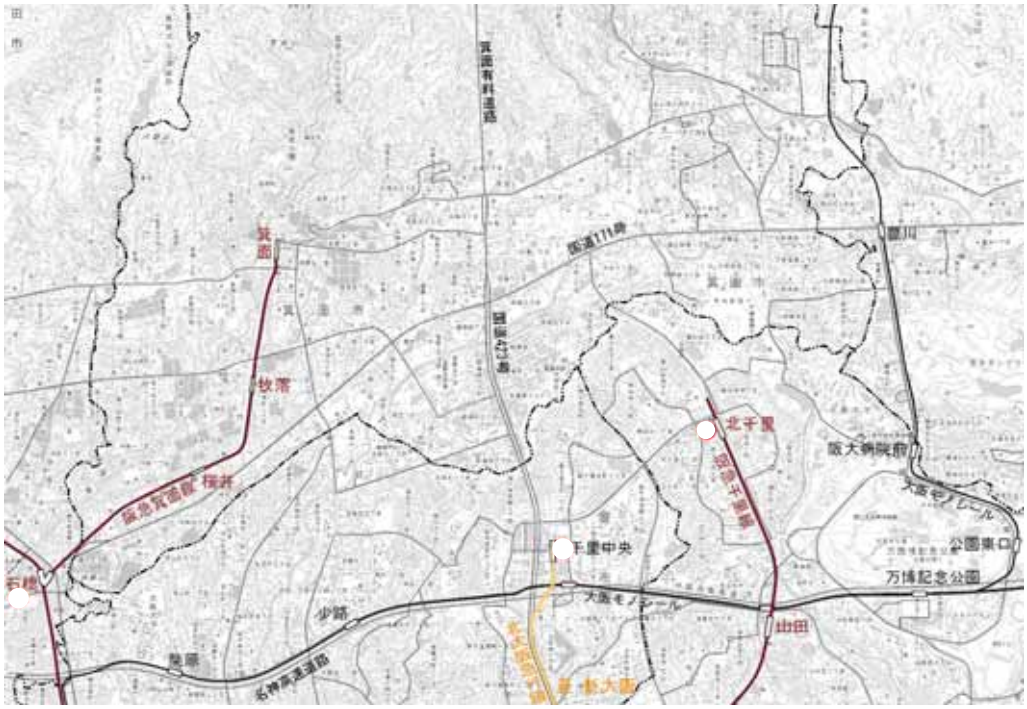
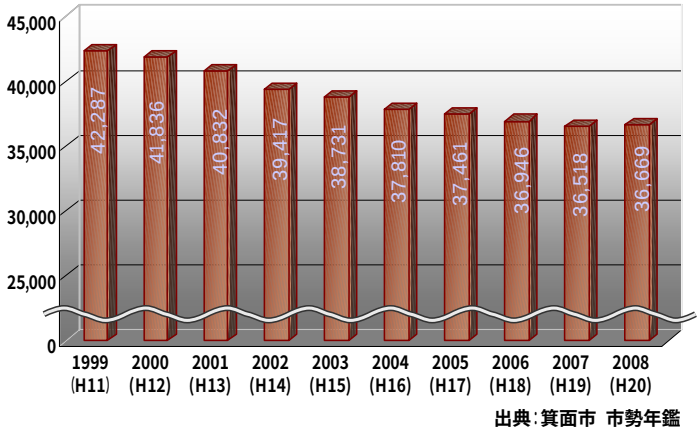


図 3- 1　箕面市周辺の鉄道ネットワーク

■阪急箕面線の利用者数の推移

箕面市内を通る阪急箕面線における市内 3 駅（箕面駅、牧落駅、桜井駅）の最近 10 年の乗降客数の推移を見ると、利用者数の減少傾向が続いている。

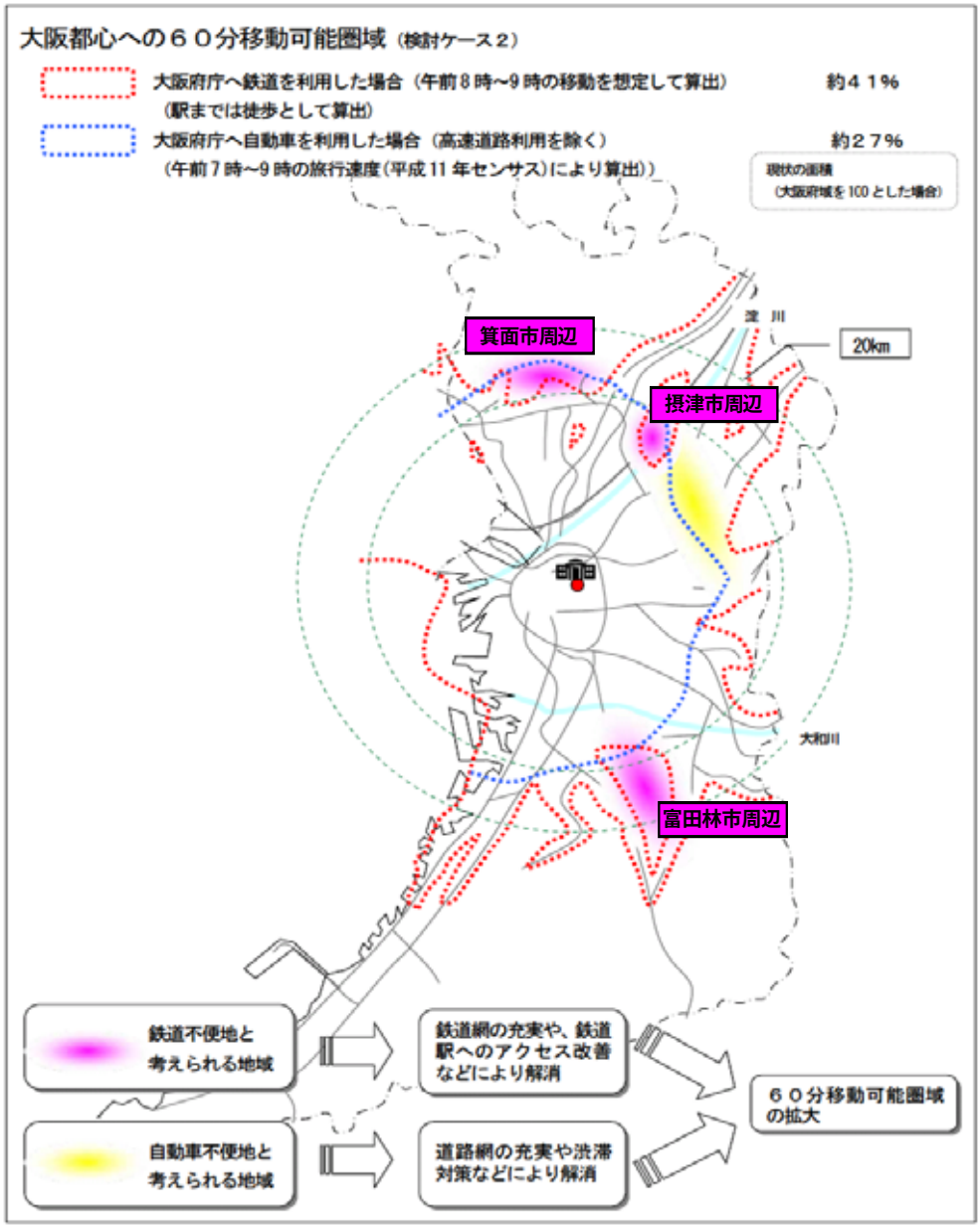


出典：箕面市 市勢年鑑

図 3- 2　阪急箕面線の駅乗降客数の推移
（箕面駅、牧落駅、桜井駅の１日平均合計）

■鉄道不便地域

箕面市域は、大阪都心から 20km 圏の地域の中で、鉄道不便地域（自動車での移動は便利だが、鉄道での移動が不便な地域）の一つになっている。



出典：大阪府交通道路マスタープラン（2004）に一部加筆

図 3-３　大阪都心から 20㎞ 圏の鉄道不便地域

【北大阪急行線の延伸計画】

・北大阪急行線の延伸整備計画は、北大阪急行線を千里中央駅からかやの中央地区まで 2 駅（約 2.5km）延伸する計画である。
・北大阪急行線の延伸は、第四次箕面市総合計画や都市計画マスタープラン、交通体系マスタープランでも位置づけられており、これまでに北大阪急行線延伸整備計画策定等の必要な調査も継続的に実施されてきた。
・北大阪急行線の延伸により、現況のバスを主体とした交通システムからの大幅なグレードアップが期待され、大阪都心へのアクセスが改善するとともに、箕面新都心（かやの中央）が新たな広域交通結節点としての機能を果たすこととなる。
・現在、平成 30 年度（2018 年度）の開業を目標に検討が進められている。

３．２　バスの現状

- 路線バスは、千里中央駅や北千里駅への鉄道駅フィーダー輸送が主体のバスネットワークとなっており、サービスレベルは高い。しかし、市内移動のためのバスサービスは、路線・本数とも不足しており、地域差も大きい。結果として、利用者も少ない。
- 鉄道駅フィーダーや市内移動のためのバスサービスに対する市民からの要望は強い。
- 公共施設への利用目的にのみ利用可能な無料の公共施設巡回福祉バス（Mバス）が運行されているが、市民の利用率・認知率ともに低い。
- Mバスの自由目的での利用要望が高い。

■鉄道駅フィーダー輸送が主体のバスネットワーク

公共交通ネットワークは、路線バスネットワークが主体である。

箕面市内のバス路線網は、概ね以下の機能に分類されるが、大半は北千里駅及び千里中央駅に対する鉄道駅フィーダー型の路線となっている。

・鉄道フィーダー型：粟生団地線等
・広域型：豊能・能勢方面、東西方向の路線
・市内移動型：市内循環型路線
・施設アクセス型：visola、SSOK 等
・学校送迎

鉄道駅フィーダー型の路線では、バスのサービスレベルはピーク時では 4 本～7 本/時、昼間帯でも 2 本～6 本/時程度確保されており、高いサービスレベルが確保されている。

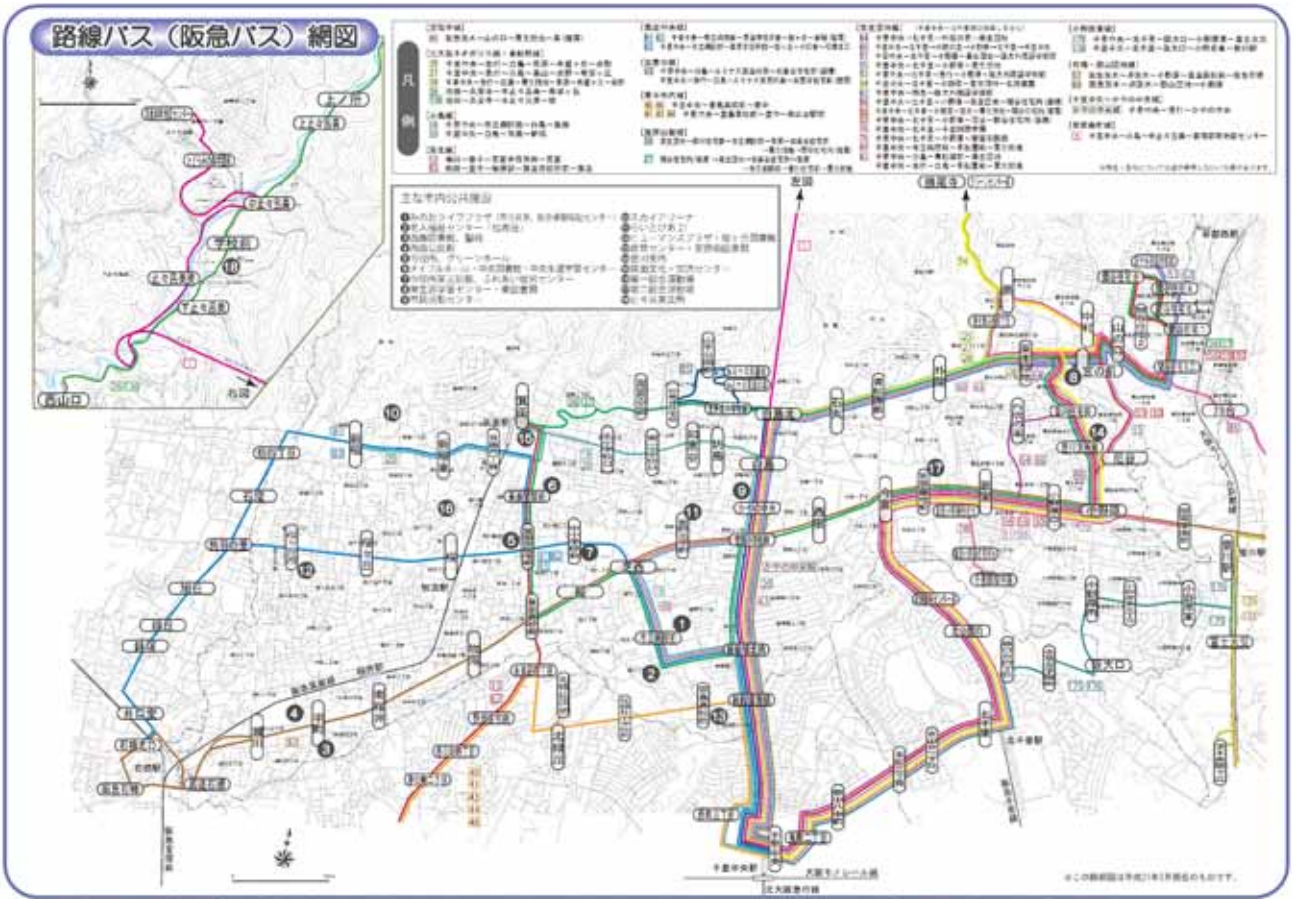


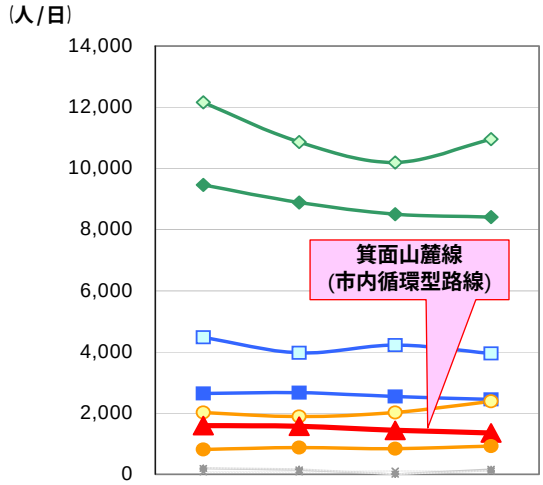
図 3- 4　箕面市内の路線バス網図
（図の詳細は参考資料 10 を参照）

■市内移動のためのバスサービスは不足

箕面市街地・生活拠点と住宅地を結ぶ市内移動の輸送に関しては、循環系統や市立病院へのアクセス便等が運行されているものの、運行されている地域は限定的である。バスの運行は昼間時間帯が中心で 1 時間あたり 1 本程度である。

また、箕面市内からかやの中央地区へのアクセスについては、サービスレベルの地域差が大きくなっている。特に、市内東部（小野原東・小野原西・間谷・彩都粟生）と西部（桜ヶ丘・桜地区）からは、直接アクセスできるバス路線が設定されていない。

箕面市における一日あたりの路線バスの利用者は約 30,800 人/日であり、平成 14 年から平成 17 年にかけては微増傾向にある。しかし、利用者が増加傾向にある路線は、いずれもフィーダー型の路線であり、市内を循環する市内移動型の路線（箕面山麓線）の利用者は約 1,350 人/日と、路線の大半が市街地部にある路線としては、最も利用が少ない。



	1998 (H10)	2000 (H12)	2002 (H14)	2005 (H17)
◇ 粟生団地線	12,158	10,863	10,191	10,952
◆ 箕面市内線	9,459	8,885	8,501	8,405
□ 石　橋　線	4,476	3,968	4,222	3,949
■ 小野原東線	2,640	2,671	2,539	2,452
○ 豊中市内線	2,021	1,886	2,019	2,389
△ 箕面山麓線	1,594	1,568	1,434	1,352
● 北大阪ネオポリス線	812	870	835	924
× 忍 頂 寺 線	74	80	105	96
✱ 阪　北　線	189	138	-	159
＋ 東 能 勢 線	207	168	-	117

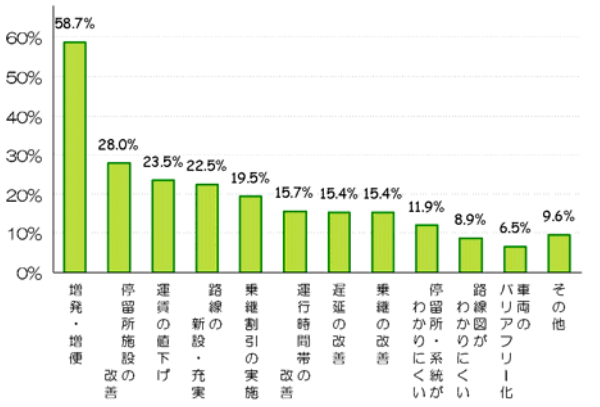
出展：箕面市　市勢年鑑

図 3- 5　箕面市内の路線バス利用者数

■バスサービスに対する市民からの要望は強い

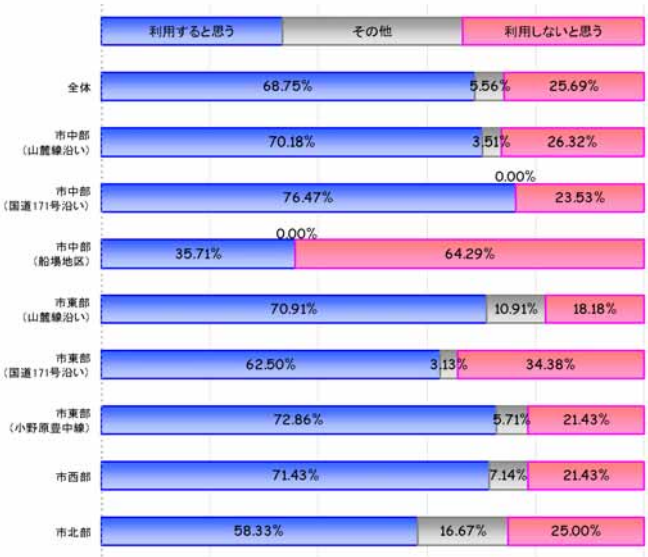
平成 20 年度に実施したバス利用者意識調査によると、現状のバスに関する要望では、鉄道駅フィーダーについても更なるバスサービスの充実を要望する意見が多くなっている。

また、市内を循環するバス路線が整備された場合の利用意向については、「利用すると思う」と回答した人が 7 割近くに達しており、市内移動のための公共交通に対するニーズが高いことが考えられる。



出展：箕面市交通ネットワーク活性化協議会　調査報告書

図 3- 6　現状のバスサービスに関する要望



出展：箕面市交通ネットワーク活性化協議会　調査報告書

図 3- 7　市内循環バスが開設された場合の利用意向

■公共施設巡回福祉バス（M バス）の運行

路線バス以外の市内移動の交通機関として、公共交通利用目的にのみ利用可能な無料の公共施設巡回福祉バス（M バス）が運行されている。コースは、6 コースが設定されている。運行時間は概ね 8:00～18:00、運行本数は 1～2 時間に 1 本程度である（止々呂美コースは３と８の付く日のみ 1 便の運行）。

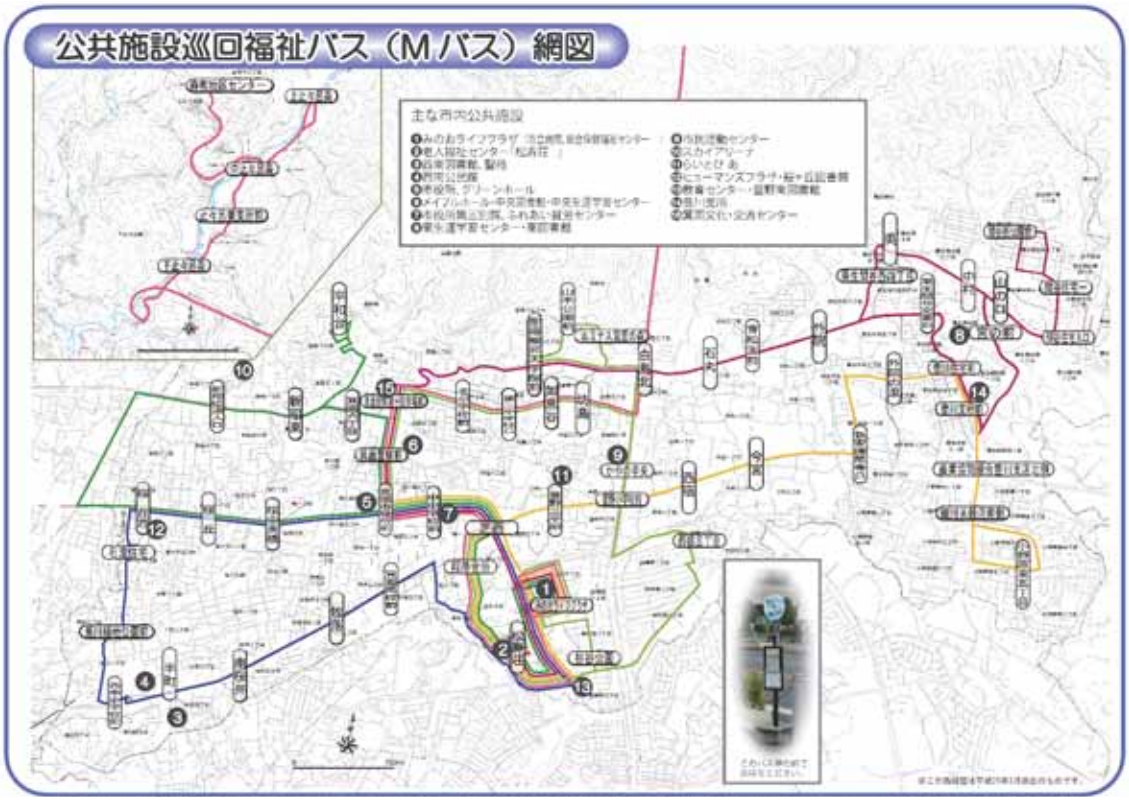
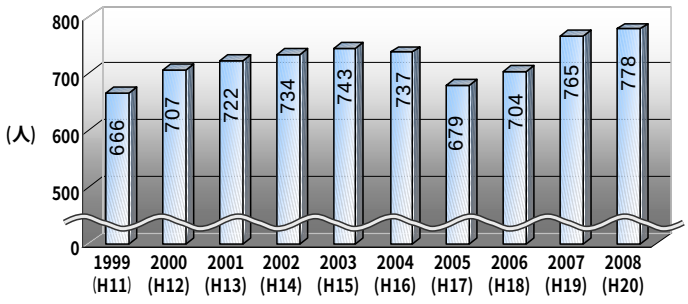


図 3- 8　公共施設巡回福祉バス（Mバス）のコース
(図の詳細は参考資料 10 を参照)

■Mバスの利用率・認知率はともに低い

公共施設巡回福祉バス（M バス）の 1 日あたりの利用者は平成 20 年度で 778 人が利用し、増加傾向にある。

しかし、Mバスの認知率は約 39%と、路線バスの 83%に比べると低く、利用目的が限定されていることもあり、箕面市民全体のうち利用経験のある人は、約 13%にとどまっている。（路線バスは約 55%）

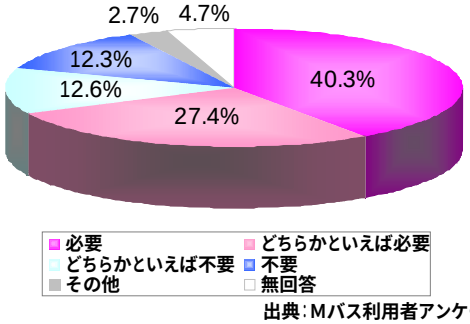


出典：箕面市 市勢年鑑

図 3- 9　公共施設巡回福祉バス(Mバス)の利用者の推移
（１日平均）

■自由目的での利用要望が高い

平成 19 年度に実施したMバス利用者アンケート調査より、M バスの自由目的での乗降について、必要（実施してほしい）と考えている人が 3 分の 2 近くに達しており、市内移動に対する公共交通サービスの充実に対するニーズが高いと考えられる。



出典：Mバス利用者アンケート調査

図 3- 10　Mバスの自由目的での乗降に対する要望

３．３　交通行動の現状

- 箕面市は、大阪市方面への流動が多く、都心との結びつきが強い。
- 市全体として、都心方面・市内々移動とも自家用車への依存度が高い。
- 自家用車を利用した観光交通によって、観光期に交通渋滞が発生している。
- 市民の公共交通に対する満足度が低い状態である。

■大阪都心との結びつきが強い

箕面市および近隣市（吹田市、豊中市、池田市）の交通流動は、大阪府の市町村の中でも特に大阪市方面の流動が多い地域であり、都心との結びつきが強い地域である。

表 3- 1　通勤目的の総発生トリップに対する大阪市内着トリップの割合

吹田市	46.5%	大阪狭山市	31.5%
豊中市	42.4%	泉大津市	30.4%
松原市	38.6%	八尾市	30.3%
池田市	37.5%	柏原市	30.2%
四条畷市	36.2%	茨木市	29.9%
羽曳野市	35.0%	摂津市	29.6%
箕面市	34.8%	富田林市	28.8%
豊能町	34.6%	枚方市	28.6%
守口市	34.5%	高槻市	28.1%
藤井寺市	34.1%	交野市	28.0%
堺市	34.0%	門真市	27.8%
大東市	33.7%	美原町	27.6%
東大阪市	32.6%	和泉市	26.4%
高石市	32.5%	島本町	26.2%
寝屋川市	31.9%	能勢町	13.2%

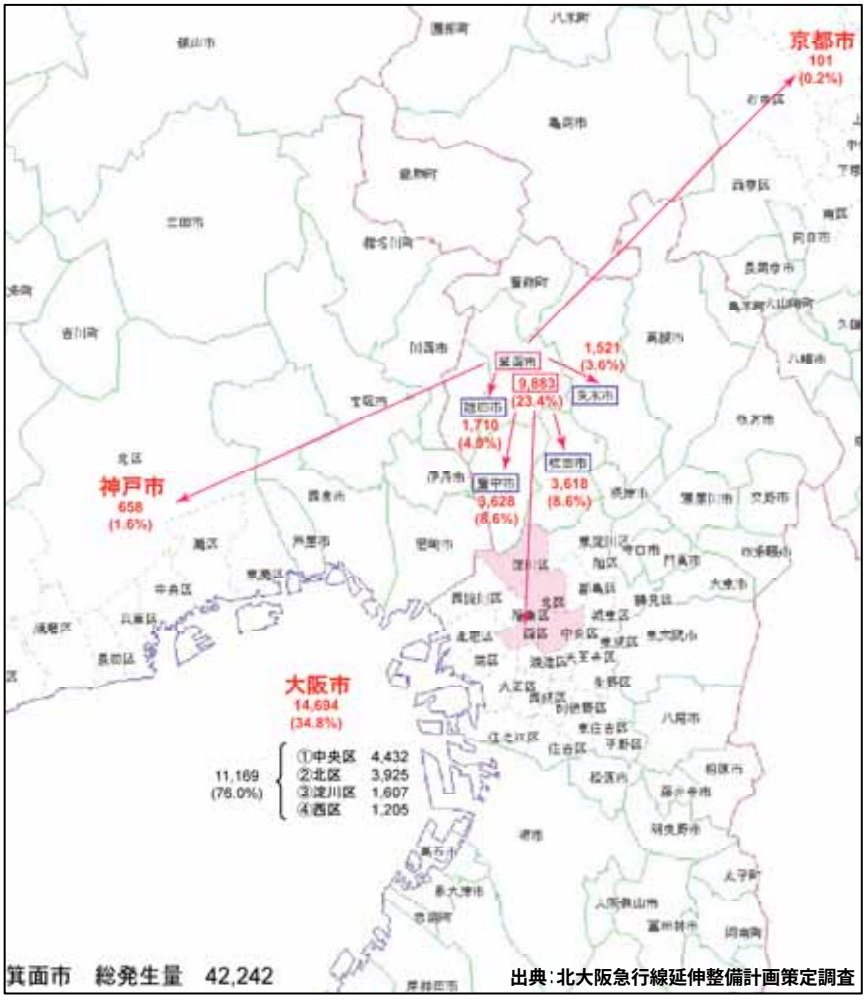


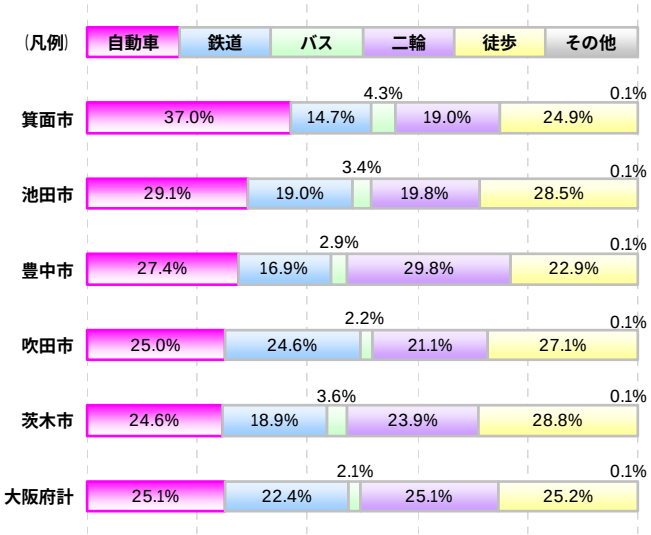
図 3- 11　箕面市からの通勤目的トリップの分布

■都心アクセスで自家用車への依存が高い

箕面市では、市全体として自家用車への依存度が高く、都心方面へのアクセスにおいて、周辺市町と比べて自家用車への依存度が高い。（周辺市と比較して約１０%分高い）

表 3- 2　通勤目的の総発生トリップに対する大阪市内着トリップの割合が高い上位 10 市の当該トリップにおける自動車分担率

	通勤		自由		目的計	
402 豊能町		20.1%	③	27.8%		23.2%
403 箕面市	③	24.2%	②	34.5%	②	31.8%
404 池田市		12.7%		17.5%		21.8%
405 豊中市		19.3%		15.0%		24.3%
406 吹田市		15.0%		14.6%		22.9%
415 守口市		15.0%		20.0%		25.2%
416 四条畷市		15.7%		13.0%		19.3%
421 松原市	①	27.2%	①	41.2%	①	37.6%
423 藤井寺市		16.4%		15.3%		24.1%
424 羽曳野市	②	26.8%		25.7%	③	29.0%

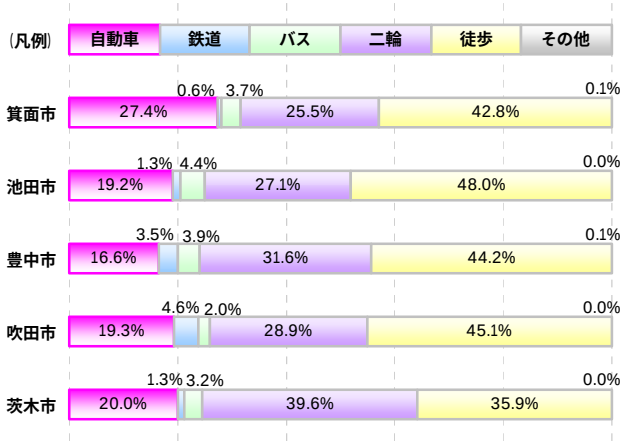


出典：第４回京阪神都市圏パーソントリップ調査結果（2000）

図 3- 12　代表手段分担率

■市内々移動でも自家用車への依存が高い

箕面市では、都心方面へのアクセスのみならず、比較的近距離利用である市域内々トリップにおいて、周辺市町と比べて自家用車への依存度が高い。（周辺市と比較して約 10%分高い）

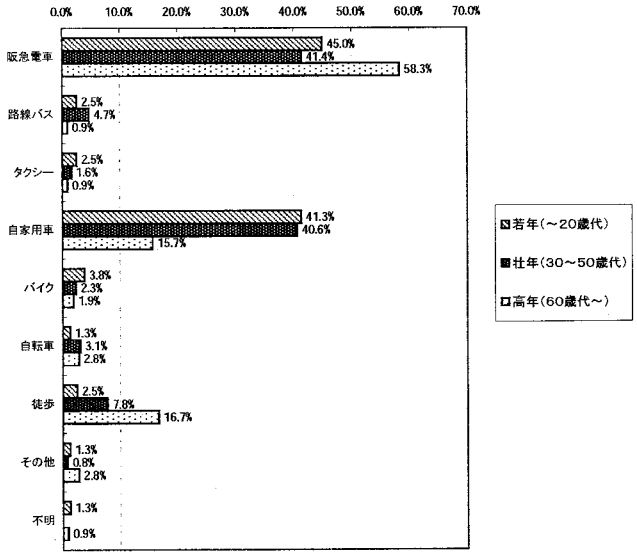


出典：第4回京阪神都市圏パーソントリップ調査結果（2000）

図 3- 13　市内々移動の代表手段分担率

■観光期に交通渋滞が発生

観光交通においては、箕面公園来訪者の利用交通手段は阪急箕面線が最も多いが、次いで自家用車の利用が多く、観光シーズン中の箕面公園のドライブウエイや市街地の幹線道路等の交通渋滞を解消するため、抜本的な対策が必要との指摘がなされている。



出典：箕面市集客促進戦略策定調査（2002）

図 3- 14　箕面公園来訪者が最後に使用した交通

■公共交通に対する市民の満足度が低い

平成 15 年度に実施された「箕面市民満足度アンケート調査」によると、公共交通のサービス向上、道路交通の適正化に関する施策は、「満足度」が最も低く、「今後の重要性」では、医療や福祉関係の施策に次いで重要度が高い施策群に属している。

また、平成 18 年度の市民満足度調査結果によると、不満に感じていることは、路線バス・Mバスともに運行時間や便数に関するものが最も多い（路線バス：4.1%、Mバス：3.8%）。また、路線バスでは行き先（2.8%）、Mバスでは情報等（2.2%）に関するものが多い。

３．４　公共交通の課題

前項までで述べた鉄道、バス、交通行動の現状を踏まえて、箕面市内の公共交通の課題を整理すると、以下のようになる。

公共交通主体のまちづくりへの転換

- 箕面市は、大阪のベッドタウンとして鉄道駅の徒歩圏外に住宅が開発され、道路の利便性を活かしたまちづくりが進んできた結果、ロードサイド型店舗の増加等、自動車に依存した生活環境となっており、中心市街地の活力低下などの問題が生じている。
- 箕面市では、将来の北大阪急行線の延伸を前提としたまちづくりを進めてきており、鉄道延伸により市内の公共交通体系は大きく変化すると考えられることから、鉄道延伸を見据えた今後の公共交通ネットワークのあり方について検討を行っていく必要がある。
- 少子高齢化の進展への対応、環境問題、中心市街地の活性化等の社会情勢の変化に伴う視点を踏まえ、公共交通の活性化が必要である。
- 今後の箕面市のまちづくりにおいては、北大阪急行線の延伸を見据え、都心方面への移動や市内の移動における公共交通の利便性向上により、公共交通主体のまちづくりへの転換を図っていく必要がある。

大阪都心との結節強化

- 箕面市域は、大阪のベッドタウンとして発展してきたことにより、大阪都心との結びつきが強い地域であるが、現在の都心方面への交通システムは、市域外の鉄道駅までのフィーダー輸送が主となる路線バス主体のシステムとなっており、鉄道不便地域となっている。
- 今後箕面森町や彩都の開発等に伴う人口定着が進むと考えられ、これらの地域から都心方面への交通需要に対応する必要がある。
- よって、バス主体の交通システムから鉄道を主体とした交通システムへの転換によって、大阪都心との結節強化を図る必要がある。

市内移動における公共交通利便性の向上

- 箕面市内のバス交通は、鉄道駅フィーダー輸送が主体となっており、市内移動のためのバスサービスは路線・本数とも不足しており、地域によるサービスの格差も大きい。
- 市内移動のための公共交通サービスとして、公共施設巡回福祉バス（Mバス）が運行されているが、公共施設の利用のみに利用目的が限定されており、市民の利用率（13%〔路線バスは 55%〕）、認知率（39%〔路線バスは 83%〕）ともに低く、自由目的での利用に対するニーズが高い。
- 結果として、市内の公共交通に対する市民の満足度は低い状態である。
- 市内移動における公共交通の利便性向上（特に市内移動型のバスサービスの向上）が必要である。

適正な自家用車利用による公共交通への転換

- 箕面市は、普段の移動で自動車を使う割合が 37%と周辺市に比べ約 10%も高く、大阪府内でも自家用車への依存度が高い地域となっている。（都心方面への移動、市域内々の移動のどちらも自動車の利用割合が高い。）
- この状況は、公共交通のサービス低下や交通渋滞の発生等の問題を引き起こす要因の一つになっており、過度な自家用車への依存から脱却する必要がある。
- 公共交通の利便性向上や市民の意識の変革を促すことによって、適正な自家用車利用による公共交通への転換を図ることが必要である。

４．上位計画・社会情勢の変化

４．１　上位計画

本計画に関連した国・大阪府・箕面市における上位計画の概要を下表に示す。

国（国土交通省）	**地域による地域のための公共交通の活性化・再生を目指して** **交通政策審議会　交通体系分科会** **地域公共交通部会　報告書** **（平成 19（2007）年 7 月）**	• 地域の関係者が総合的に検討する • 最適な公共交通のあり方について合意形成を図る • 各主体が責任をもって推進する
	新しい時代の都市計画はいかにあるべきか **社会資本整備審議会** **都市計画･歴史的風土分科会** **第二次答申** **（平成 19（2007）年 7 月）**	• 集約型都市構造を目指して、自家用車への過度の依存から脱却して、だれもが、どこでも、自由に、シームレスに移動することが可能となることを目指す • 総合交通戦略の確実な推進、公共交通の再生、つなぎの施設（交通結節点）の整備
大阪府	**大阪府道路交通マスタープラン** **（平成 16（2004）年 3 月）**	• 関西圏の再生・発展に貢献する今後の交通のあり方など「総合的な交通政策」の方針を提示 • 重点施策として 3 つの視点を列挙
箕面市	**第四次箕面市総合計画** **（平成 13（2001）年 1 月）**	• 公共交通機関整備の基本方針 モノレールや北大阪急行線延伸等推進、市内を循環する公共交通の充実、安全で利便性の高い交通体系の確立、低公害自動車の普及や公共交通機関利用の誘導
	箕面市都市計画マスタープラン **（平成 8（1996）年 8 月）**	• 箕面市の新たな都市の骨格の形成と、品格の追求と、風格の創造を助ける都市計画の推進
	箕面市交通体系マスタープラン **（平成 6（1994）年 12 月）**	• 交通体系整備の基本方針 公共交通と自動車交通の適正な役割分担と連携の強化、鉄道ネットワークの強化とこれを補完するバスサービスの充実 等

■地域による地域のための公共交通の活性化・再生を目指して（平成 19 年 7 月）
（交通政策審議会　交通体系分科会地域公共交通部会　報告書（2007））

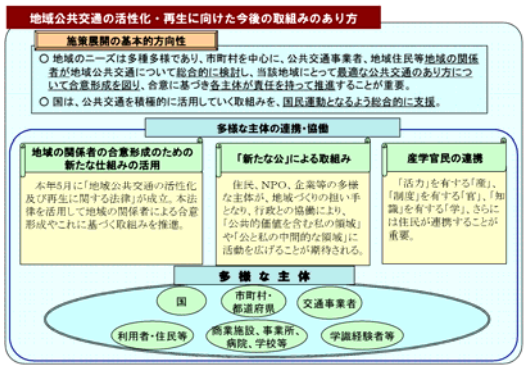
地域の公共交通は、自家用自動車の普及により、日常生活における自家用自動車への依存が高まっており、長期的に公共交通の利用者が減少傾向にある。また、交通事業者の 7～8 割が赤字で苦しんでおり、公共交通サービスの見直しによって、事業の縮小や削減が進んだ結果、地方都市や過疎地域においては交通空白地帯が出現した。また、都市部においては交通渋滞等によるバスの走行環境の悪化等が問題となった。

これにより、さらに事業の縮小や削減が拡大する等、公共交通サービスが低下し続ける負のスパイラルに陥っている状況にある。

このため、地域公共交通の活性化・再生が喫緊の課題となっている。

地域公共交通の活性化・再生に向けた今後の取り組みのあり方として、施策展開の基本的方向性は、「地域の関係者が地域公共交通について総合的に検討し、当該地域にとって最適な公共交通のあり方について合意形成を図り、合意に基づき各主体が責任をもって推進することが重要」としている。

また、施策展開の目標として、地域住民、来訪者への移動手段の確保、安心・安全で質の高い輸送サービスの提供、まちづくりとの連携、地球温暖化対策としての公共交通の利用促進など、全部で 6 つの項目を挙げている。



出典：地域による地域のための公共交通の活性化・再生を目指して（2007）

図 4- 1　地域公共交通の活性化・再生に向けた今後の取り組みのあり方

■新しい時代の都市計画はいかにあるべきか（平成 19 年 7 月）
（社会資本整備審議会　都市計画・歴史的風土分科会　第二次答申（2007））

都市交通の現状と問題点を踏まえた都市交通施策の課題として、以下の項目が示されている。

①戦略的な幹線道路整備
②公共交通支援策の充実
③生活道路整備施策の充実
④都市像を踏まえた総合的な取組
⑤利用者の視点に立った都市交通施策の推進
⑥現代の物流システムに対応した施策展開

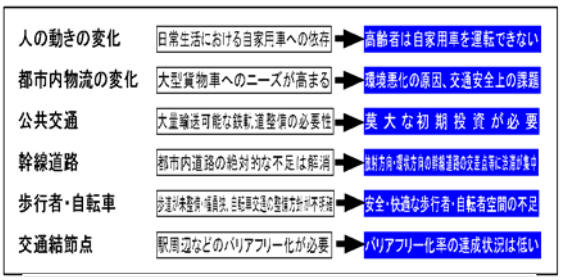


図 4- 2　都市交通の現状と問題点

都市交通の課題へ適切に対応するためには、「まちづくり」と一体となって都市交通政策を総合的に実施することが不可欠であり、都市交通施策のあり方として、集約型都市構造を目指した戦略的取り組みを求めており、これまでの自家用車への過度の依存から脱却し、だれもが、どこでも、自由に、シームレスに移動することが可能となることを目指すべきとしている。

そして、展開すべき主要な施策として、集約型都市構造を実現するための総合交通戦略の確実な推進、公共交通の再生、つなぎの施設（交通結節点等）の整備などを挙げている。

■大阪府交通道路マスタープラン（平成 16 年 3 月）

大阪府道路整備長期計画（レインボー計画 21（策定年次：昭和 62 年（1987 年）、目標年次：平成 22 年（2010 年））の進捗や社会情勢の変化を踏まえ、大阪のみならず、関西圏の再生・発展に貢献する今後の道路整備や鉄道、バスなどの公共交通のあり方など「総合的な交通政策」（目標年次：概ね平成 37 年（2025 年））の方針を提示するものである。

施策方針として、以下の 5 つが示されている。

①大阪の再生・発展を支える 交通ネットワーク
②ストックを活用した 利便性の高い交通
③安全で安心な 府民生活を支える交通
④多様なニーズに応える きめ細かな交通
⑤良好な施設の保全と 機能向上

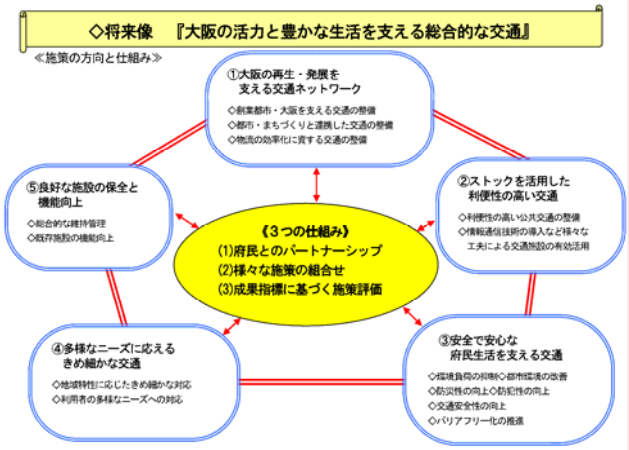


図 4- 3　大阪府交通道路マスタープランの施策方針

重点施策として､以下の 3 つの視点からの施策が挙げられている。

1）自動車交通と公共交通の調和、選択と集中、ストックの活用
～交通ネットワークの強化～
2）環境・安全・安心の重点化
～安全で安心な府民生活の実現～
3）生活者、来訪者の視点に立った交通まちづくり
～駅から広がる大阪再生～

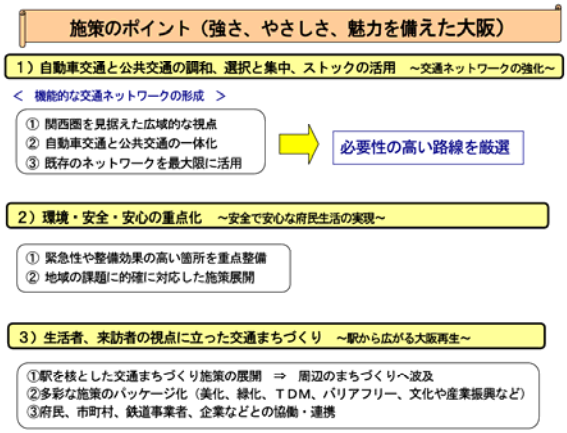


図 4- 4　大阪府交通道路マスタープランの重点施策

■第四次箕面市総合計画（平成 13 年 1 月）

第四次箕面総合計画（目標年次：平成 22 年（2010 年））は、現在、第 3 期実施計画の期間中であり、基本目標として、「安心な暮らし」、「いきいきとした暮らし」、「暮らしを支える」が掲げられている。

分野別計画である公共交通機関整備の基本方針として、以下の 4 つを挙げている。

①モノレールや北大阪急行線延伸等の推進
②市内を循環する公共交通の充実
③安全で利便性の高い交通体系の確立
④低公害自動車の普及、公共交通機関利用の誘導

取組施策の体系として、以下の 4 つを挙げている。

1）鉄軌道の整備
2）バス路線網の整備
3）公共交通機関への乗り継ぎの促進
4）自動車交通の適正化

■箕面市都市計画マスタープラン（平成 8 年 8 月）

箕面市の将来都市像の指針（目標年次：平成 23～28 年（2011～2016 年））を策定したもので、都市計画マスタープランのコンセプトである「箕面市の新たな都市の骨格の形成と、品格の追求と、風格の創造を助ける都市計画の推進」から、まちづくりの目標を以下のように定めている。

①都市機能を充実した活力あるまちの実現
②市民本位の暮らしよいまちの実現
③地域個性のある文化的なまちの実現
④自然環境と調和したまちの実現

分野別整備方針における公共交通（鉄道・バス）の整備方針として、以下の内容を挙げている。

●鉄道
1）阪急箕面線周辺環境の整備（平面交差の解消、駅アクセスの円滑化、駅前広場の整備等）
2）北大阪急行線の延伸（箕面新都心（かやの中央地区）及び船場地区への駅設置、駅前広場計画）
3）大阪モノレールへのアクセス（交通ネットワークの充実）

●バス
・将来鉄道網の整備と合わせたバス網整備計画
・市内の主要駅や地域生活拠点間を結ぶ循環型（環状型）バス路線網の整備
・バス関連の施設の充実

■箕面市交通体系マスタープラン（平成 6 年 12 月）

21 世紀の箕面市の都市交通計画の指針（目標年次：平成 22 年（2010 年））を策定したもので、将来の交通体系のあり方について、交通体系整備に関する基本的な考え方を以下のように定めている。

①広域交通網と地域交通網の充実と有機的な連携
②交通需要の多様化への対応と高質の交通体系整備
③良好で魅力ある個性豊かな環境を創造する交通施設整備

交通体系の基本方針として、以下の 4 つの視点からの施策が挙げられている。

1）都市活動と生活活動が円滑に行えるように、公共交通と自動車交通の適正な役割分担と連携の強化を図り、交通需要の増大とプロジェクト等の都市整備に伴う交通構造の変化に対応した交通軸を形成する。
2）公共交通については、まちづくりの計画的な誘導と安全で確実な市民の足を確保するために、鉄道整備と交通結節点の円滑な流動によって鉄道ネットワークを強化し、これを補完するバスサービスの充実を図る。とくに、バスサービスについては、東西の交流と鉄道駅へのアクセス強化を図る。
3）自動車交通については、車社会の成熟化と需要の増加に対し、無秩序な増加の抑制に努めるとともに、流れの円滑化を図るためにネットワークの充実を図る。また、道路は、交通機能のほか、空間機能としての多様な役割を果たすため、安全で良好な市街地の形成を図るという視点に基づいた整備を推進する。
4）市内や生活圏の交通に対し、歩行者などの安全で快適な道路整備と、バスや自動車に替わる自転車交通の活用を図るための交通システムの導入を図る。

４．２　社会情勢の変化

少子高齢化の進展、コンパクトなまちづくりの促進、バリアフリーの促進、環境負荷の軽減、健康増進といった社会情勢の変化も踏まえ、誰もが安心して暮らせるまちづくり、公共交通主体のまちづくり、環境負荷の小さなまちづくり等を目指している。

■　少子高齢化の進展への対応

- 高齢になるに伴い、自動車から公共交通へ依存する割合が高くなることが考えられる。

↓

- ノーマライゼーションの理念に基づき、移動方法を整備することで、元気な高齢者が積極的に社会活動を行うことが出来る。（モビリティの保障）

↓

「公共交通ネットワークの維持・活用」
「タウンモビリティの活用」
「高齢者の社会活動への参加」

■　コンパクトなまちづくりの推進

- 自動車に過度に依存した都市では、低密度で郊外にスプロール状に広がった市街地が形成されるために、中心市街地等の空洞化を引き起こしている。

↓

- 都市核型土地利用のまちづくりを推進し、中心市街地や地域拠点を整備することで、公共交通機関や徒歩・自転車で用事を済ますことが出来る。（コンパクトなまちづくりへの転換）

↓

「自動車が無くても誰もが安心して暮らせるまちづくり」
「中心市街地や地域拠点が賑わうまちづくり」
「効率的で高品質なまちづくり」

■　バリアフリーの促進

- 日常生活や社会生活を営む上で必要とされる障壁をなくすことが求められている。

↓

- ユニバーサルデザインの考え方に基づき、移動環境を改善することで、「どこでも」「だれでも」「自由に」「使いやすく」の理念が実現出来る。（交通バリアフリー化）

↓

「ユニバーサルデザインの適用」
「シームレスな空間づくり」

■　環境負荷の軽減

- 日本国内から排出される二酸化炭素のうち、運輸部門が排出している割合は 21%（2 億 5700 万トン、環境省 2005 年度速報値）と高い割合となっている。

↓

- 二酸化炭素の排出を抑え、低炭素社会の実現に向けた方策を実施することで、持続可能な社会の実現が可能となる。

↓

「モビリティ・マネジメントの実施」
「公共交通指向型の都市開発」

■　健康増進（自転車の利用促進）

- 世界有数の高い寿命を誇る一方、高齢化の進行に伴う医療費の増加が顕著となってきており、近年ではメタボリック対策等現役世代に対する予防医学の導入が普及してきている。

↓

- 日常の交通行動を見直し、近傍の移動においてはなるべく徒歩や自転車を利用する等、普段からの心がけが大きなカギを握っている。

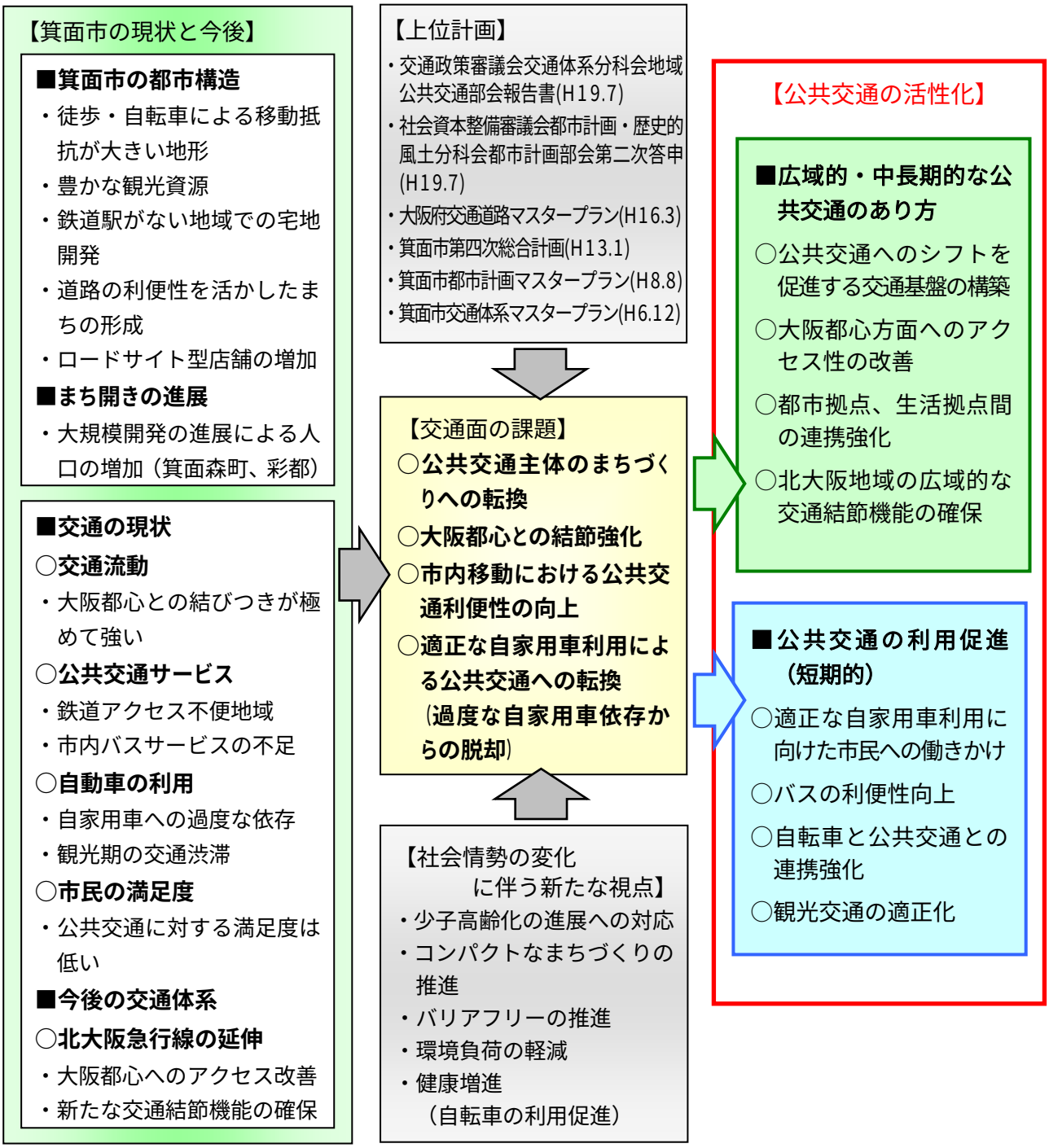
↓

「ＱＯＬの向上と健康管理」
「歩行者・自転車交通に対する環境整備」

５．公共交通活性化の意義・必要性

箕面市における交通面の課題は、北大阪急行線が延伸され、箕面市のまちづくりが完成形に近づいた時点を見据えながら、**大阪都心への結節強化**や**市内移動における公共交通の利便性向上**等により、**過度な自家用車依存から脱却**し、**公共交通主体のまちづくりへの転換**を図ることである。

そのためには、公共交通の活性化が必要不可欠であり、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いた時点を想定した、①広域的・中長期的方策及び、北大阪急行線が延伸するまでの、現況の問題点・課題に対応する②短期的方策の両面からの対策の推進が必要である。



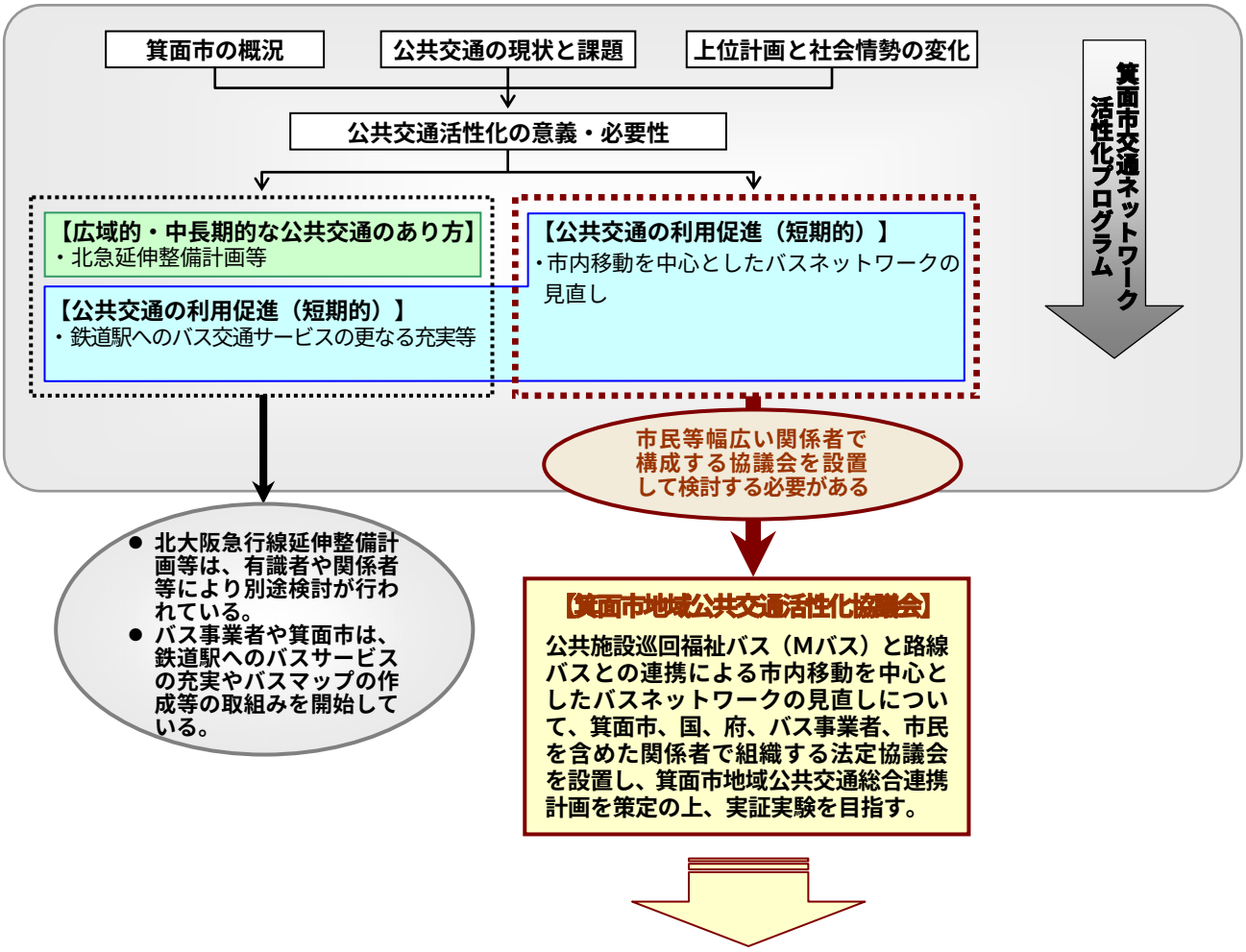
６．公共交通活性化の検討

６．１　基本的な考え方

前述のとおり、箕面市における公共交通の活性化のためには、「広域的・中長期的な公共交通のあり方」と「公共交通の利用促進（短期的）」の検討が必要となる。

下図に示すとおり、公共交通の活性化のために本連携計画を策定して取り組むのは、公共施設巡回福祉バス（Mバス）と路線バスとの連携又は一体化による市内移動を中心としたバスネットワークの見直しであり、箕面市、国、府、バス事業者、市民を含めた関係者で組織する法定協議会を設置し、検討を行った上で実証実験を目指す。

公共交通活性化の検討にあたっての基本的な考え方（連携計画の基本方針）を以下に示す。



【公共交通活性化の基本的な考え方（連携計画の基本方針）】

市内移動を中心としたバスにおける路線網と公共交通機関の連携等を改善し、生活交通の確保、環境負荷の軽減、市民活動の促進、地域商業の活性化等を目的とした公共交通体系を構築する

６．２　計画の区域・期間

（１）計画の区域

本計画における計画区域は、協議会が運行主体となるバス及び既存の路線バスとの連携を行う必要があることから、箕面市全域とする。

（２）計画の期間

【連携計画の期間】平成２２年度～平成２９年度（2010～2017 年度）

箕面市域の鉄道延伸計画である北大阪急行線の延伸が実現すると、市内の交通環境は大きく変化すると考えられることから、短期的な視点としては、北大阪急行線が延伸されるまでの期間を想定する。

【重点施策の期間】平成２２年度～平成２４年度（2010～2012 年度）

このうち、重点施策として実施する事業計画については、緊急に取り組む施策と位置づけ、平成２２年度から３ヶ年（2010～2012 年度）とする。

なお、事業計画のうち、利用促進に関わる内容については、事業計画の計画期間に関わらず継続的に実施していくものとする。

６．３　市民協働による計画づくり

本計画の策定にあたっては、市民、商業関係者、交通事業者など幅広い関係者とともにつくり上げてきた。また、行政側から箕面市の交通担当課をはじめとして、道路、福祉、教育担当部局などの関係部局が計画づくりに積極的に参加したものである。さらに、市民が利用しやすく、安全快適な地域公共交通とするため、市民や関係者との対話に努め、市民協働による計画づくりを推進した。

主な特徴は以下のとおりである。

協議会委員は幅広い関係者で構成

協議会委員全 32 名の内訳は、分科会委員（市民委員）の代表、ＮＰＯ関係者、自治会代表等の市民委員、学識経験者、交通事業者、商業関係者、国（近畿運輸局）・大阪府・市の関係者など、多種多様な関係者で構成された。

分科会委員の約半数が公募市民など多様な市民委員で構成

分科会委員全 52 名のうち、公募による市民委員が 24 名、ＮＰＯ関係者が 3 名、障害者団体が 4 名、自治会代表が 3 名、Mバス利用者が 3 名、商業関係者等の合わせて 44 名が市民委員として計画づくりを行った。

計５回の分科会の開催による市民協働による検討・計画づくり

分科会は計 5 回開催し、運行ルートや運行サービス、収支計画等について、単なる意見交換ではなく、検討→意見交換→次回分科会にフィードバックするプロセスを実践した。

また、協議会に検討内容を報告して、協議会意見をフィードバックしてさらに検討・計画づくりを進めた。

分科会委員による現地調査の実施

M バスに体験乗車して現状と課題を把握する現地調査、ならびに、分科会で検討を行ったルート案について実走して課題等を確認する現地調査を実施した。

自治会アンケート調査の実施

市内 243 全自治会に対して、市内移動のためのバス交通に関する意向調査を実施し、182 の自治会から回答を得た。（回答率：74.9%）

市内 13 の小学校区全てで住民説明会を実施

第３回協議会で示された運行計画案をもとに、市内の各小学校区にて説明会を開催し、計画案に対して住民の意見聴取等を実施し、運行計画見直しの検討材料とするためのアンケート調査を実施した。

パブリックコメントの実施

最終計画案について、1 月４日から 2 月 3 日までパブリックコメントを実施し、市民への周知及び意見聴取を行った。（121 件）

■市民協働による計画づくり

第１回協議会
（3 月 18 日）
規約の制定、副会長及び監事の指名、事業概要及びスケジュール等

第２回協議会
（5 月 29 日）
規約の改正、H21 年度事業計画（案）及び収支予算（案）、検討の枠組み等

バス乗降調査
調査対象　M バスの全線全便、
　　阪急バスの箕面山麓線の循環便
調査期間　6 月 19 日（金）
調査内容
・乗降区間、個人属性

自治会意向調査
調査対象　市内の全自治会（243 自治会）
調査期間　6 月下旬～7 月中旬
回 答 率　74.9%（182 自治会）
調査内容
・市内移動のためのバス交通に関する意向

第１回分科会
出席者　45 名
開催日　6 月 26 日（金）
内　容
・経過、検討の枠組み等の説明
・講演「公共交通における行政や市民の役割」
・テーマ・コンセプトの検討

第１回現地調査
参加者　16 名
実施日　7 月 14 日（火）
内　容
・Mバス乗車後、バス交通の課題を抽出

第２回分科会
出席者　35 名
開催日　7 月 17 日（金）
内　容
・テーマ・コンセプトの確認（決定）
・市民ニーズ等の把握
・運行日・運行時間帯・便数・運行ルートの検討

第２回現地調査
参加者　16 名
実施日　8 月 4 日（火）
内　容
・検討ルートを実走運行し、課題を確認

第３回分科会
出席者　32 名
開催日　8 月 7 日（金）
内　容
・第２回分科会での検討ルート（直通）案の確認
・第２回現地調査結果及び道路管理者や警察等との協議結果の概要説明
・検討ルート（直通）案と代替案（乗り継ぎ案）との比較検討
・検討ルート（直通）案の詳細検討
・分科会案のとりまとめ

第３回協議会
（８月３１日）
各種調査の結果、分科会の検討、運行計画（案）、説明会の開催（案）等

第３回分科会＜追加開催＞

参加者　８名
実施日　８月１８日（火）
内　容
・乗り継ぎルート案の検討

住民説明会

出席者　２０７名（のべ）
開催日　１０月５日（火）
　　～１０月１７日（金）
内　容
・第３回協議会で示された運行計画案をもとに、市内の各小学校区にて説明会を開催
・出席者に対してアンケートを実施し、集計結果を運行計画見直しの検討に活用

第４回分科会

出席者　２６名
開催日　１０月３０日（金）
内　容
・運行計画案の見直しについての検討
・収支（基本運賃、割引運賃等）の検討

第５回分科会

出席者　２７名
開催日　１１月１０日（火）
内　容
・前回（第４回分科会）の検討内容の確認と積み残し
・内容についての検討
・評価基準の検討
・利用促進策の検討
・今後のすすめ方

第４回協議会
（１１月２５日）
運行計画（案）、収支（案）、評価・見直し基準（案）、利

パブリックコメントの募集

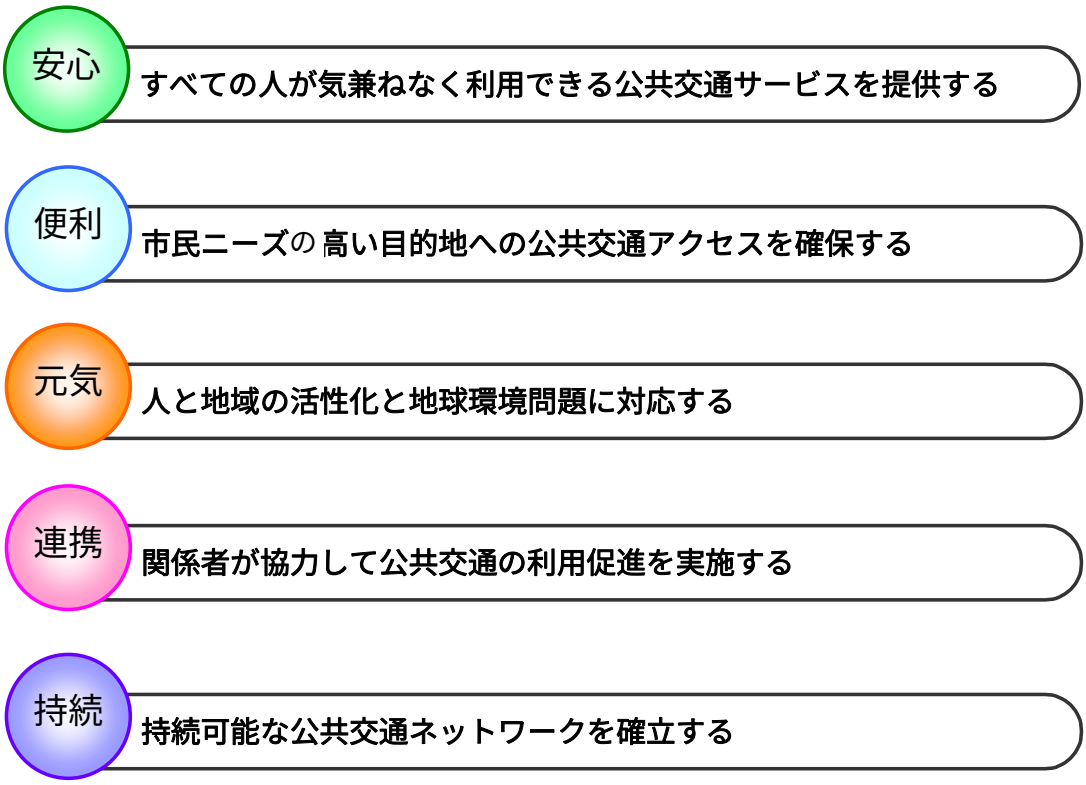
応募数　１２１件
開催日　１月４日（月）～２月３日（水）
内　容
・新たなバス交通の運行計画（素案）について、 市民の意見を聴取するために実施

第５回協議会
（２月１９日）
連携計画（案）、総合事業計画（案）

第６回協議会
（３月２９日）

６．４　目標

連携計画の基本方針である「市内移動を中心としたバスにおける路線網と公共交通機関の連携等を改善し、生活交通の確保、環境負荷の軽減、市民活動の促進、地域商業の活性化等を目的とした公共交通体系を構築する」を達成するために、分科会で定めた市内を移動するための新たなバスのテーマ・コンセプトを踏まえて、「安心」、「便利」、「元気」、「連携」、そして、将来を見据えて連携計画の基本方針を実現していく必要性から「持続」の合わせて 5 つの視点から、以下の目標を設定する。



安心　すべての人が気兼ねなく利用できる公共交通サービスを提供する

- M バスは、公共施設の利用者のみの利用に限定されているため、自由な利用ができないことから、誰でもが自由に利用できるバスへの転換の要望が市民から寄せられている。
- 箕面市は自家用車への依存が高い地域のため、高齢化の進展に伴い、自家用車利用から公共交通利用への転換が進むと予想されるが、市内移動における路線バスは、路線数、サービスともに十分とは言えない状況である。
- 箕面市民満足度アンケート調査によると公共交通サービスの向上、道路交通の適正化に関する施策は、「今後の重要性」において高い施策群となっている。
- 障害者や高齢者等も気兼ねなく安心して利用できる公共交通サービス（環境）を提供することが重要である。
- 公共交通の提示サービスが提供でき、市民の誰もが安心して利用できることが求められている。

⇩

市民誰もが安心して利用できる公共交通サービスを確保することが必要である。

便利　市民ニーズの高い目的地への公共交通アクセスを確保する

- 現在の路線バスネットワークは、鉄道駅へのフィーダー輸送を中心としたネットワークになっており、市内移動におけるバスサービスは路線・便数ともに限定的で、市内移動のためのバス路線がない地域も存在するなど、バスサービスに地域差が生じている。
- 現行の M バスは、公共施設の利用者のみの利用に限定されているため、買い物等の目的では利用できない。
- 路線バスサービスも含めルート設定や運行本数、運行時間帯に関する不満が多く寄せられている。
- 結果として、M バスの利用経験者は、箕面市民全体の約 13%（路線バスは約 55%）にとどまっている。
- 各種調査結果より、市内移動のための公共交通（バス）に対する市民ニーズは高く、居住地と市内に点在する公共施設、商業施設、医療施設等とを接続するバス交通の確保・充実が求められている。

⇩

市民の生活スタイルに合わせて、行きたい場所に行ける
便利な公共交通サービスを提供することが必要である。

元気　人と地域の活性化と地球環境問題に対応する

- 自家用車での移動を前提としたロードサイド型店舗の増加等に伴い、箕面駅前等中心市街地の衰退や商業の減速傾向、船場繊維卸商団地の活力低下など、まちづくりや土地利用面での課題が顕在化している。公共交通主体のまちづくりの推進による地域の活性化が求められる。
- 高齢者の増加に伴い、公共交通へのニーズが高まることが考えられる。公共交通によるモビリティの確保によって、高齢者の外出機会の増加等の効果が期待され、健康（元気）の維持につながるものと考えられる。
- 箕面市は、周辺の市と比べても自家用車に依存した状況となっているため、二酸化炭素の排出削減という環境問題の面からも、公共交通へ転換を図っていくことで、地球環境問題への対応が求められている。

⇩

市内移動の活性化による地域の活性化や市民の外出機会の増加による交流促進・健康増進、地球環境問題への対応等、人・地域・地球が元気となるような公共交通サービスの利便性向上が必要である。

連携　関係者が協力して公共交通の利用促進を実施する

- これからの市内移動における公共交通サービスの提供にあたっては、利用者である住民も「バス交通を支える主体」としての意識を持ち、自発的な行動変革（自らが乗って、バスを維持発展させる意識と行動）や地域の底力の発揮（公共交通について地域で考え行動）の役割を担うことが重要である。
- そのためには、市民協働での検討が不可欠であり、関係者が各自当事者意識を持ち連携することで、公共交通の検討及び利用促進の検討が必要である。
- 行政は認知率を高めるための広報活動等、交通事業者は公共交通サービスを向上させるための方策等、商業関係者は公共交通の利用促進に貢献するためのサービスの提供等、住民は自分たちの交通手段として利用率を高める行動・応援等、それぞれが実施可能な利用促進のための事項に取り組むことが求められる。
- 市内の公共交通サービス全体を向上するためには、市内移動の公共交通（新たなバス）サービスが充実することで、従来の公共交通サービス（路線バス等）が相対的に低下するような事態は避けなければならない。新たな公共交通サービスと既存の路線バスが共存・共栄を図り、かつ鉄道サービス等とも連携することで、相乗効果を発揮し、公共交通サービス全体の底上げを図ることが必要である。

⇩

自治体、事業者、市民、商業関係者等関係者が各自当事者意識を持ち、
連携・協力して市内全体の公共交通の利便性向上を図ることが必要である。

持続　持続可能な公共交通ネットワークを確立する

- 「安心」、「便利」、「元気」、「連携」の視点からの公共交通サービスを実現するためには、「持続」が不可欠である。
- 市民ニーズに合致し、利便性の高い交通サービスを限られた財源の中でどのように維持していくのか、その枠組みが必要である。

⇩

将来にわたって持続可能な公共交通サービスが必要である。

６．５　目標を達成するために行う事業（重点施策）

連携計画の目標を達成するために、箕面市においては、市内移動のバス交通の改善ならびに既存の交通モードと連携して公共交通の利用促進を図る事業（重点施策）を位置づける。

箕面市地域公共交通総合連携計画の目標を達成するために行う事業（重点施策）を以下に示す。

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。

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。

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。

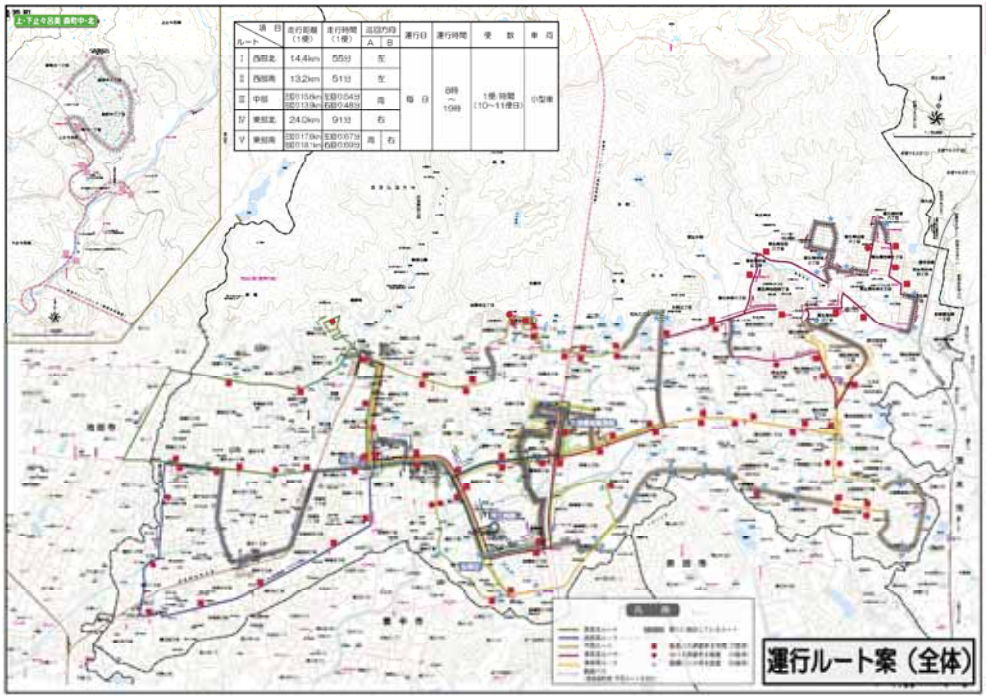
４．公共交通の利用促進

連携計画の基本方針である「高齢化の進展、環境負荷の深刻化、中心市街地の衰退等の問題に対応した公共交通主体のまちづくり」を行政や事業者だけではなく、市民、ＮＰＯ、商業関係者等も関係者として参画し、「安心」「便利」「元気」「連携」「持続」を実現するために、ハード、ソフトの両面から実施する。

7． 重点施策の実施内容

7．1　新たなバス交通の整備

新たなバス交通の整備は、本計画の基本方針である「市内移動を中心としたバスにおける路線網と公共交通機関の連携等を改善し、生活交通の確保、環境負荷の軽減、市民活動の促進、地域商業の活性化等を目的とした公共交通体系を構築する」ためのリーディング事業として位置づけ、路線バスとの連携又は一体化を図りながら飛躍的にバスサービスを向上させる。

<table>
<tr><th colspan="3">重点施策１　新たなバスの運行</th></tr>
<tr><td rowspan="4">事業概要（重点施策）</td><td>目　的</td><td>● 市民満足度の低いバスによる市内移動を充実させるため、箕面市公共施設巡回福祉バス（Mバス）に代わって、新たに市内を循環するバスを運行し、日常生活・社会生活の円滑な移動を確保する。</td></tr>
<tr><td>事業概要
（実施内容）</td><td>● 市民のための公共交通について、適正なバスサービスの水準や費用負担のあり方、既存の路線バスへの影響等を見極めるため、現行のMバスに代わって、新たに市内を循環するバスの実証運行（期間：３ヵ年）を行う。
● 実証運行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。
● 実証運行の結果を踏まえ、持続可能な公共交通ネットワークのあり方を示し、将来的には本格運行を目指す。
● 運行計画（概要）
① 運行ルート：5 ルート（下図参照）
② 運　行　日：毎日
③ 運 行 時 間 ：8 時～19 時
④ 基 本 運 賃：200 円均一（小児、高齢者、障害者等 100 円）
⑤ 車　　両：小型車
 
</td></tr>
<tr><td>実施時期</td><td>● 平成 22 年度（2010 年度）秋頃～</td></tr>
<tr><td>主たる実施主体</td><td>● 協議会（運行主体となる交通事業者に運行を委託する）</td></tr>
</table>

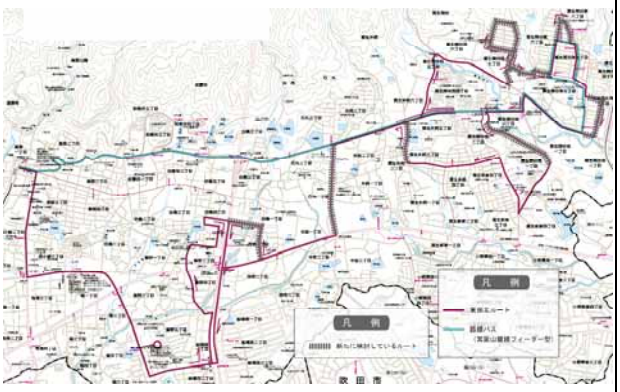
なお、実証運行計画の詳細については 8 章に示す。

７．２　路線バスと新たなバスとの連携

新たなバス交通の導入によって、公共交通のサービス向上を図ろうと考えたときに、既存の路線バスへの影響を考える必要がある。

したがって、新たなバスの運行を実施するにあたっては、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、運行ルート等の役割分担、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。

重点施策２-１　路線バスとの共通利用（バス停の共通化、カードシステムの共通化）		
事業概要（重点施策）	**目　的**	● 新たなバスと路線バスの連携・一体化を図ることにより、バス交通の利便性が向上し、バスの利用促進を図る。
	事業概要（実施内容）	**＜バス停の共通化＞** ● Mバスは、路線バスの停留所と同位置に設置できず利用者が不便を感じていたが、新たなバスでは、基本的に路線バスと同一位置にバス停を設置することで利便性を向上させる。 **＜カードシステムの共通化＞** ● 利便性の向上のため、新たなバスの車内には、路線バス（阪急バス）と同じ磁気カードならびにＩＣカード（Pitapa）のカードリーダーを搭載し、カードも共通で利用できるようにする。
	実施時期	● 平成 22 年度（2010 年度）秋頃～
	主たる実施主体	● 協議会（交通事業者）

重点施策２-２　箕面山麓線（路線バス）と東部北ルート（新たなバス）との役割分担		
事業概要（重点施策）	**目　的**	● 新たなバスは、既存の路線バスへの収支・需要に与える影響を考慮して、運行ルートが競合しないように調整を行い、路線バス（箕面山麓線）は箕面駅への鉄道フィーダーに特化させて役割分担を明確に行うことによって、それぞれのバスサービスを充実させて、市内バス交通全体のサービスレベルを向上させる。
	事業概要（実施内容）	● 東部の山麓線沿線地域（粟生間谷）と箕面駅との往復便は、鉄道フィーダー輸送の役割も兼ねて路線バスが主体的な役割を、市役所、かやの中央、市立病院等の市内の主要な公共施設、商業施設、医療施設へは、市内移動のための新たなバスが主体的な役割を担うこととする。  ● 箕面山麓線のうち市内循環便については、新たなバスに役割を移管して、その分を往復便の増発に充当する等によって、サービスレベルの向上を行う。
	実施時期	● 平成 22 年度（2010 年度）秋頃～
	主たる実施主体	● 阪急バス㈱

重点施策２-３　乗り継ぎ割引の導入（箕面森町線との乗り継ぎ割引）		
事業概要（重点施策）	目　的	● 北部地域におけるバスによる市内移動の向上と路線バスの利用促進を図る。
	事業概要 （実施内容）	● 北部地域から市内を移動するには、路線バスと新たなバスの乗り換えが必要となるため、運賃の負担が大きくなることから、公共交通への利便性向上ならびに運賃抵抗の軽減を図るため、新たなバスと結節するかやの中央にて、路線バス（箕面森町線）との乗り継ぎ割引を実施する。 ● 路線バスと新たなバスに乗り継ぐ場合は、最初に乗車したバスでの精算（降車）時に、乗客が乗り継ぎの旨を申告し、運転士から乗り継ぎ券を交付してもらう方法が考えられる。 ● 運転士の負担を軽減するために、乗り継ぎ券の発券機をバス車内に設置する方法や運賃箱のシステムを改良して、カードの場合は自動的に乗り継ぎ割引の処理を行う方法が考えられる。
	実施時期	● 平成 22 年度（2010 年度）秋頃～
	主たる実施主体	● 阪急バス㈱

重点施策２-４　競合路線における対応（ダイヤの調整による実質的なサービスレベルの向上、利用実態調査の実施）		
事業概要（重点施策）	目　的	● 新たなバスは、路線バスとの役割分担によって共存・共栄を図る、との趣旨より、競合関係ではなく、共存関係として継続的にバスサービスの向上が図られるようにするために必要な対応を行う。
	事業概要 （実施内容）	**＜ダイヤの調整による実質的なサービスレベルの向上＞** ● 同一区間においては、同じ方向・行き先の便が近似の時刻で運行するよりも、互いに適度な時間間隔を保って運行するほうが、利用者にとって実質的にサービスレベルが向上するため、新たなバスの運行ダイヤの検討時には、路線バスの運行ダイヤに配慮を行う。 ● 現行のバス路線では、箕面中央線の市内区間（主に市立病院前発着）、粟生団地線（白島経由）の粟生団地方面～かやの中央間、箕面山麓線等が該当すると考えられる。 **＜利用実態調査の実施＞** ● 競合区間における路線バスへの影響を客観的に把握するために、利用実態調査等を行う。 ● また、新たなバスの運行に合わせて、調査結果を基に、路線バスとの連携の強化や改善等に向けて検討及び協議・調整を行う。
	実施時期	● 平成 22 年度（2010 年度）秋頃～
	主たる実施主体	● 阪急バス㈱

７．３　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。

重点施策３-１　交通案内所の設置		
事業概要（重点施策）	**目　的**	● 鉄道・バス等の公共交通利用者に対して、行き先や利用方法等の案内を行い、市民や来訪者が安心して公共交通を利用できる環境づくりを行うことにより、箕面市内における鉄道・バス等の公共交通の結節機能向上を図る。 ● なお、交通案内機能と合わせて、足湯等のコミュニティスペース等を整備することで、利便性の向上や周辺商業施設の集客効果が期待され、活気あるまちづくりにも貢献する。
	事業概要（実施内容）	● 平成 22 年度（2010 年度）中に阪急箕面駅の駅舎の一部を改修し、駅前広場から利用できる鉄道とバス・タクシー等の乗り継ぎ等の案内やバス定期券や回数券等の販売を行う交通案内所を開設する。 ● なお、誰もが利用できる足湯等のコミュニティスペース等も合わせて整備し、来訪客のおもてなしとともに市民の憩いの場として提供する。
	実施時期	● 平成 22 年度（2010 年度）～
	主たる実施主体	● 阪急電鉄㈱

重点施策３-２　イベント・キャンペーンの共同開催		
事業概要（重点施策）	**目　的**	● 箕面市の魅力を実感してもらうことにより、市全体のイメージアップにも繋がる他、来訪者の増加によって、観光や商業等の活性化も図る。
	事業概要（実施内容）	● 阪急電鉄（宝塚線・箕面線）が鉄道開業 100 周年に合わせて行う記念イベントに合わせて、箕面側でも来訪客に向けたサービスを展開する。 ● 鉄道（阪急電鉄等）と新たなバスが連携して、公共交通を利用した箕面市への来訪や市内の周遊を行ってもらうために、共同でイベントあるいは利用促進のキャンペーンを実施する。 【参考事例】津軽地方の交通事業者 津軽地方の交通事業者（鉄道：ＪＲ東日本、弘南鉄道、津軽鉄道、バス：弘南バス）は、各社が連携して共通で利用できる観光施設等での特典付きのフリーきっぷを発売している。 **図　キャンペーンポスター（左）とフリーパス購入時に渡されるガイドブック（右）** **フリーパスの提示で観光施設等で特典が用意されている。**
	実施時期	● 平成 22 年度（2010 年度）～
	主たる実施主体	● 箕面市、阪急電鉄㈱、商業関係者等

７．４　公共交通の利用促進

公共交通の利用促進は、連携計画の基本方針である「高齢化の進展、環境負荷の深刻化、中心市街地の衰退等の問題に対応した公共交通主体のまちづくり」を箕面市や事業者だけではなく、市民、ＮＰＯ、商業関係者等も関係者として参画し、「安心」「便利」「元気」「連携」「持続」を実現するために実施するものである。

利用促進策は、以下の内容で構成している。

（１） ハード整備による利用促進

（２） 情報による利用促進

（３） 連携による利用促進

（４） イベント等による利用促進

} **ソフト施策**

利用促進策は、以下の方針で計画を策定した。

- 「箕面市らしい」あるいは「箕面市で実現可能な」内容とする
- 市民、ＮＰＯ、運行事業者、箕面市、商業関係者等の関係者が、実施主体となり主体的に取り組めるようにする
- 実施効果の高いと考えられるものから優先的に取り組む（優先順位を決める）

利用促進策の検討は、市民委員が参加した分科会での検討、市内各地で開催した説明会での市民の意見、関係各所（バス事業者、道路管理者等）との調整を踏まえ、協議会において今後積極的に取り組んでいく旨の方針を示された。

事業内容の詳細・実施時期については、優先順位や費用等の兼ね合いから、ひきつづき検討を行い、事業内容がまとまったものから実施する。

（1）ハード整備による利用促進

公共交通の利用環境のハード整備は、主に利用者への利便性向上を図るとともに、利用環境の改善を図ることを目的に行う。これにより、公共交通利用者へのサービス向上ならびに新たに公共交通を利用しようとしている人に対して利用の定着を促進することが期待される。

ハード整備による利用促進策について、実施の優先順位が高い順に、重点施策を以下に示す。

重点施策４-１-①　主要なバス停でベンチ・上屋の設置

事業概要（重点施策）		
	目　的	● 利用者が快適に公共交通（バス）を利用できるように、雨天時等のバス待ちの負担を軽減する。
	事業概要（実施内容）	● 利用者が多い乗り継ぎ拠点や松寿荘付近等の主要なバス停に上屋・ベンチを設置する。 ● ベンチ設置は、道路環境等の条件が整ったところから順次整備していく。 **写真　導入が考えられるバス停の一例（松寿荘付近）** 【参考事例】神戸市、横浜市ほか 広告パネルに掲出される広告の収入によって、上屋の製造、設置、その後の清掃や維持管理までを賄う事業で、交通事業者や自治体に一切の費用負担なく、バス停留所上屋を整備することができるＰＰＰ（パブリック・プライベート・パートナーシップ）事業によって整備している事例がある。 **写真　神戸市の導入事例**
	実施時期	● 平成 22 年度（2010 年度）～
	主たる実施主体	● 協議会（交通事業者）

重点施策４-１-②　車両のラッピング、アート塗装

事業概要（重点施策）		
	目　的	● 新しく運行するバスの車体を利用して、市民に対してバス利用のＰＲやまちのシンボルとしてイメージアップを図る。 ● 市民が親しみを感じてもらえるような公共交通をデザインする。
	事業概要（実施内容）	● 新たなバスの運行開始前に、箕面市内の小中学生や高校、大学生等も含めた市民等にデザインを公募して、車両にラッピング、アート塗装を行う。 【参考事例】神戸市（2007） 「市バス走行環境改善キャンペーン」の一環で、造形大学の学生らのサポートを受けながら地元の幼稚園児や小学生が路線バスの車体へのペインティングを実施。 **写真　バス車体へのペインティングの様子（神戸造形芸術大学ＨＰより）**
	実施時期	● 平成 22 年度（2010 年度）（運行開始前）
	主たる実施主体	● 協議会（交通事業者）

重点施策４-１-③　運行情報の提供（バスロケーションシステムの導入）

事業概要（重点施策）		
	目　的	● バスの利用者ならびバスの利用を検討している人に対して、必要な運行情報をいつでも取得できる環境を提供することにより、バスの利用を促進する。
	事業概要（実施内容）	● 運行本数が１時間に１本であることや交通渋滞もあることから、運行情報サービスの提供が求められている。 ● 導入にかかる費用を考慮したうえで、可能であれば、新たなバス（市内循環バス）の全路線・全便の運行状況が把握できるシステムを導入し、利用者（市民）に運行情報サービスとして提供する。 【参考事例】台東区循環バス・めぐりん 低コストでの導入が可能なシステム（図参照）を採用しており、利用者はＰＣや携帯電話の端末を用いて運行情報等の入手が可能。 **図　C社の低コスト型バスロケシステムの例**
	実施時期	● 平成２２年度（２０１０年度）秋頃～
	主たる実施主体	● 協議会（交通事業者）

重点施策４-１-④　自転車駐輪場の整備

事業概要（重点施策）		
	目　的	● 自転車利用者との連携を図り、公共交通と組み合わせた利用がしやすいような環境づくりを行う。 ● 駐輪場の整備により、環境にやさしい交通モード同士の連携を図り、公共交通の利便性を向上させる。
	事業概要（実施内容）	● 自転車と公共交通（鉄道、バス）との連携を図るため、駅、バス停付近の自転車利用や駐輪状況を考慮したうえで、整備条件等導入について検討する。 ● 駐輪場利用料金を徴収する場合には、ＩＣカード等の利用を考慮する。 【参考事例】岡山市 広幅員の歩道や河川敷、用水に蓋がけなどの方法を用いて、自転車とバスの連携（乗り換え）を図り、公共交通の利便性向上を図っている。 **写真　岡山市の導入事例**
	実施時期	● 平成２２年度（２０１０年度）～
	主たる実施主体	● 箕面市、交通事業者

（2）情報による利用促進

情報提供は、市民に対して公共交通を利用する意識づけを行い、公共交通への転換を促進することや、利用するのに必要な情報を提供することで、主に利用者への利便性向上を図るとともに、利用環境の改善を図ることを目的に行う。これにより、公共交通の利用が促進され、利用者の増加が期待される。

情報による利用促進策について、実施の優先順位が高い順に、重点施策を以下に示す。

重点施策４-２-①　バスマップの作成・配布

事業概要（重点施策）		
	目　的	● 市民に対してバス交通に関する情報提供（行き先や利用方法等）の案内を行い、市民や来訪者が安心して公共交通を利用できる環境づくりを行う。 ● 市内バス交通に対する認知率を向上させ、バスの利用率も向上させる。
	事業概要（実施内容）	● わかりやすいルートマップ、時刻表を作成して交通案内所、商業施設、家庭等に配布するとともに、ホームページ上でも情報提供を行う。 ● 観光やショッピング、病院等の情報も記載し、市民が便利に利用できるツールとする。 【参考】これまでの箕面市での実施内容 ● 平成 20 年度の公共交通ネットワーク活性化プログラムを踏まえて、市内全戸にバスマップの配布を行った。 ● また、公共交通の利用促進の一環として、先述のバスマップやルート（系統）ならびに時刻表を検索できるコンテンツを市のホームページ上に開設している。 図　箕面市が作成したバスマップ
	実施時期	● 平成 22 年度（2010 年度）（運行開始前）、各年度
	主たる実施主体	● 協議会

重点施策４-２-②　まちの魅力を発信する情報誌とのタイアップ

事業概要（重点施策）		
	目　的	● 市内の観光名所や魅力的な施設を紹介する際に、アクセスとして新たなバス交通を紹介することで、認知率の向上や実際の利用に結びつける。
	事業概要（実施内容）	● 箕面市内に配布しているミニコミ誌とのタイアップして、箕面市内の行楽・ショッピング情報等を紹介する際に、公共交通（新たなバス）のアクセス情報や乗車体験レポートを掲載して便利に利用できる交通機関であることをＰＲする。 【参考事例】若者（大学生）向けウェブマガジン おすすめデートコースを紹介する記事の中で、体験者（モニター）が路線バスやコミュニティバスを利用してデートスポット（施設やお店）を巡る。 図　デートスポット巡りの様子 （ラブデッサン倶楽部 公式ＨＰより）
	実施時期	● 平成 22 年度（2010 年度）～
	主たる実施主体	● 市民・ＮＰＯ、商業関係者等

重点施策４-２-③　モビリティ・マネジメント（MM）の実施

事業概要（重点施策）

目　的	● 公共交通主体のまちづくりを目指して、市民の交通行動を公共交通中心へシフトさせる。
事業概要（実施内容）	● 自家用車から公共交通に転換してもらえるようなコミュニケーションと情報提供（居住者ＭＭ）、市外からの転入者を対象に市内の公共交通利用に関する情報提供（転入者ＭＭ）を実施する。 ● 小中学生を対象に公共交通の利用方法や交通行動のあり方を考えてもらう学習（学校ＭＭ）の実施を検討する。 【参考】これまでの箕面市での実施内容 平成 20 年度の交通ネットワーク活性化のための検討を行った際、市内 2 地区で居住者MMを実施し、公共交通利用の意識が高めた結果、公共交通の利用割合が増えた世帯が増加した。
実施時期	● 平成 22 年度（2010 年度）～
主たる実施主体	● 協議会

図　居住者モビリティ・マネジメント実施時の配布物

重点施策４-２-④　住民主体の公共交通への利用啓発運動

事業概要（重点施策）

目　的	● 住民（市民）自らが公共交通利用促進のための行動することで、公共交通主体のまちづくりへ転換を図っていくための強力な推進力にする。 ● 住民の間に「自分たちの足（公共交通）は自分たちで守る」という意識を構築する。
事業概要（実施内容）	● 自治会が地域の公共交通を維持・発展させるために、会員に積極的な情報提供を実施する。 ● ＮＰＯや市民有志がメンバーとなった新たなバス交通のサポーター組織等が、利用促進策の計画事業等を支援する。 【参考事例】神戸市東灘区・住吉台地区の自治会（2004～） 古くからの住宅地でありながら、バス不便地区である住吉台地区の住民が中心となって市民会議を発足させ、実証運行から本格運行へ結びつける。運行開始後も地元有志の支援を受けながら地元のバスを守る意識を高めるために、利用啓発を促す広報誌の発行活動を展開。
実施時期	● 平成 22 年度（2010 年度）～
主たる実施主体	● 市民・ＮＰＯ

図　地元有志が発行する広報誌

重点施策４-２-⑤　商業施設等のホームページ・チラシにバス情報の掲載

事業概要（重点施策）

目　的	● 商業施設等と連携して、認知率の向上や実際の利用に結びつける。
事業概要（実施内容）	● 商店や商業施設のチラシ・ホームページなどの一角に、バスを利用したアクセス方法（バスのルートや時刻表）を掲載する。 ● 「エコショッピング制度の導入」も併せて実施する。 【参考事例】大手ショッピングモール（イオン鳥取北ＳＣ） ショッピングセンターまでのアクセス方法だけではなく、利用可能なバスの時刻表、ルートを掲載。お買い物金額が一定額以上で、復路の交通費の補助を実施。
実施時期	● 平成 22 年度（2010 年度）～
主たる実施主体	● 商業関係者等

図　バス情報を掲載したショッピングモールのＨＰ

（3）連携による利用促進

関係者との連携は、バス利用に対する動機づけを行い、公共交通を利用する意欲を高めることを目的に行う。これにより、バス（公共交通）を利用するメリットを共感でき、積極的に公共交通を利用するように変容することが期待される。

連携による利用促進策について、実施の優先順位が高い順に、重点施策を以下に示す。

重点施策４-３-①　エコショッピング制度の導入		
事業概要（重点施策）	**目　的**	● 公共交通を利用することに伴う優位性が実感できるために、より積極的に公共交通を利用する動機づけとなり、公共交通の利用率の向上とともに、地域経済（商業）の活性化にも貢献する。
	事業概要（実施内容）	● 商業施設などで、公共交通（新たなバス）の利用者に対して、特典の提供（復路の乗車券を進呈するなど）を実施する。 【参考】箕面市内での実施状況 ショッピングセンターまでのアクセス方法だけではなく、利用可能なバスの時刻表、ルートマップを掲載。お買い物金額が一定額以上で、復路の交通費の補助を実施。 【参考事例】神戸市（2004～） 百貨店・商店・施設などへ市バス・地下鉄で来店の利用者を対象に、復路運賃の負担や景品の進呈や商品・飲食代の割引などのサービスを実施し、実験期間中（2004 年 3 月～2005 年 9 月）の参加店舗・施設（11 店・施設）への総来客数は 13,020 名（特典利用者） 図　エコショッピングキャンペーンのちらしの一例
	実施時期	● 平成 22 年度（2010 年度）～
	主たる実施主体	● 商業関係者等

重点施策４-３-②　商業施設とタイアップしたクーポン付き乗車券の発売		
事業概要（重点施策）	**目　的**	● 公共交通を利用することに伴う優位性が実感できるために、より積極的に公共交通を利用しようとする動機づけとなり、公共交通の利用率の向上とともに、地域経済（商業）の活性化にも貢献する。
	事業概要（実施内容）	● 温泉などの観光施設や市内の商業施設、文化施設等とタイアップした企画乗車券（入浴券＋往復乗車券）の商品化を検討する。 【参考事例】三木市・コミュニティバス「みっきぃ」号 コミュニティバス「みっきぃ」号を利用して、吉川町にある温泉施設への往復乗車券と入浴施設の入場料（さらに特典あり）がセットになったクーポン付き乗車券を発売。 図　温泉施設への往復利用をＰＲした案内
	実施時期	● 平成 22 年度（2010 年度）秋頃～
	主たる実施主体	● 交通事業者、商業関係者等

重点施策４-３-③　自治会・各種団体等による回数券の購入		
事業概要（重点施策）	目　的	● 事前に費用を支払うことにより、移動手段の選択において、公共交通を選択する機会が上昇し、公共交通の利用促進を図る。
	事業概要（実施内容）	● 積極的に利用してもらうために、個人や自治会や各種団体が回数券をあらかじめ購入し、住民・従業員等に配布する。 【参考事例】青森県神相馬村（1996～） 住民が一世帯当り 1000 円/月の回数券を購入、村も補助金を出すことで既存バス路線を集落まで延長。 ■ 実現したサービス サービス内容　【路線設置】 図. 主な停留所と世帯数・人口（開業時） 図. 車内線時刻表（□は延長された部分） 出典：弘南バス
	実施時期	● 平成 22 年度（2010 年度）～
	主たる実施主体	● 市民・ＮＰＯ、商業関係者等

重点施策４-３-④　バス車内でのミニパブリックスペースの設置		
事業概要（重点施策）	目　的	● バスを媒介にして市民のコミュニケーションが深まることにより、住民同士の交流の活性化が促進され、活力あるまちづくりにも貢献する。
	事業概要（実施内容）	● 市内の児童・園児あるいは市民サークル等の作品（絵画・川柳等）を掲示する。 【参考事例】醍醐コミュニティバス 沿線の学校や住民から募集した絵画作品等を車内広告枠等で展示。 図　バス車内での絵画展の様子 （醍醐コミュニティバス　ＨＰより）
	実施時期	● 平成 22 年度（2010 年度）秋頃～
	主たる実施主体	● 協議会（交通事業者）

（4）イベント等による利用促進

イベント等の実施は、バス交通の関心を高め、公共交通への理解を深めてもらうために行う。これにより、公共交通への関心度・意識の上昇とともに、理解が深まり、結果として公共交通の利用促進へと繋がることが期待される。

イベント等による利用促進策について、実施の優先順位が高い順に、重点施策を以下に示す。

重点施策４-４-①　愛称の募集		
事業概要（重点施策）	**目　的**	● 新たなバスへの認知率上昇と関心を高めてもらうために実施する。
	事業概要（実施内容）	● 運行開始予定前に、車両のラッピングデザインと並行して、新たなバスの愛称についても市民から公募を実施する。 【参考事例】西宮市（2008） 運行開始に先立ち、半年前に市民から公募によって愛称を募集し、採用作品の応募者に賞品等を進呈。 **図　新たなバスの愛称募集（西宮市の場合）**
	実施時期	● 平成 22 年度（2010 年度）（運行開始前）
	主たる実施主体	● 協議会（交通事業者）

重点施策４-４-②　ノーマイカーデー（マイバスの日）の実施		
事業概要（重点施策）	**目　的**	● 新たなバスをはじめ公共交通の利用を促進することにより、普段公共交通を意識して利用していない人に対して、公共交通を利用する意識を向上させる。
	事業概要（実施内容）	● 行政や交通事業者等と共同で、キャンペーンを実施する。 ● 公共交通の利用者への特典あるいは、格安で利用できる企画乗車券を発売する。 【参考事例】熊本県（2008） ● 県、市町村、地元企業など 55 事業所・団体に協力を呼びかけ、環境月間に合わせて実施するノーマイカー通勤デーには、トップが率先する形で公共交通や徒歩を利用した通勤を実施。 ● ノーマイカー通勤デーの登録事業者・団体を対象に公共交通を利用してもらうために、毎月第３水曜日に県内のバス、市内電車等が半額で利用できる乗車券を配布。 **図　ノーマイカーデーキャンペーンの様子**
	実施時期	● 平成 22 年度（2010 年度）～
	主たる実施主体	● 大阪府、箕面市、交通事業者、市民・ＮＰＯ、商業関係者等

重点施策４-４-③　運行開始にあたってのセレモニーの開催

事業概要（重点施策）

目　的	● 新たなバスへの認知率上昇と関心を高めてもらう。
事業概要（実施内容）	● 新たなバス交通に親しんでもらうために、例えば地域のマスコットキャラクター（ゆずる君）によるキャラバン隊の結成、愛称募集の表彰等のセレモニーを行う。 【参考事例】 ターミナル、集客施設などにおいて、運行開始を記念した記念テープカット、デモ走行、ＰＲ活動等を行うところが多い。
実施時期	● 平成 22 年度（2010 年度）秋頃（運行開始時）
主たる実施主体	● 協議会（交通事業者）

写真　セレモニーの様子（沖縄県那覇市）

重点施策４-４-④　スタンプラリーなど参加型イベントの開催

事業概要（重点施策）

目　的	● 関係者が参加型イベントに連動した企画を提供することで、来訪者・利用者の増加や商業施設等の活性化に貢献する。
事業概要（実施内容）	● 市内各地を巡るスタンプラリー等の参加型イベントを企画・実施する。 【参考事例】スルッと関西協議会 加盟社局の鉄道･バスを利用して駅や営業所等に設置しているスタンプを押印して、目標達成者に景品を進呈。
実施時期	● 平成 22 年度（2010 年度）秋頃～
主たる実施主体	● 市民・ＮＰＯ、商業関係者等

図　スルッと KANSAI の「クイズ＆スタンプラリー」の案内

重点施策４-４-⑤　利用促進のための無料キャンペーン

事業概要（重点施策）

目　的	● 新たなバスの利用率を向上させるとともに、利用経験を得たことによってバスを利用する人が増加するようにする。
事業概要（実施内容）	● 転入者等に、まずは利用してもらうという趣旨で乗車券（お試し券）を配布する。 ● 「利用促進デー」を設けて、無料で利用してもらうための乗車券（お試し券）を配布する。 【参考事例】神奈川県相模原市（2009） 相模大野地区の市内転入者を対象とした転入者モビリティ・マネジメントの一環として、公共交通利用促進のためのツールとして、対象地区の路線バスが無料で利用できる「お試し券」を配布。
実施時期	● 平成 22 年度（2010 年度）秋頃～
主たる実施主体	● 協議会（交通事業者）

図　転入者ＭＭ用の配布資料

７．５　実施内容のまとめ

これまでに示した重点施策の一覧を下表に示す。

表 7- 1　連携計画の重点施策

重点施策			協議会	箕面市	交通事業者	市民・NPO	商業関係者等
新たなバス交通の整備	新たなバスの運行　**【リーディング事業】**		●				
路線バスと新たなバスとの連携	路線バスとの共通利用 (バス停の共通化、カードシステムの共通化)		●				
	箕面山麓線(路線バス)と東部北ルート(新たなバス)との役割分担		○		●		
	乗り継ぎ割引の導入 (箕面森町線との乗り継ぎ割引)		○		●		
	競合路線における対応 (ダイヤの調整による実質的なサービスレベルの向上、利用実態調査の実施)		○		●		
鉄道と新たなバス等との連携	交通案内所の設置				●		
	イベント・キャンペーンの共同開催		○	●	●		●
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、アート塗装	●	○			
		運行情報の提供 (バスロケーションシステムの導入)	●				
		自転車駐輪場の整備		●	●		
	情報による利用促進	バスマップの作成・配布	●	○	○		○
		まちの魅力を発信する情報誌とのタイアップ				●	●
		モビリティ・マネジメント(MM)の実施	●	○	○	○	○
		住民主体の公共交通への利用啓発運動				●	
		商業施設等のホームページ・チラシにバス情報の掲載					●
	連携による利用促進	エコショッピング制度の導入					●
		商業施設とタイアップしたクーポン付き乗車券の発売	○		●		●
		自治会・各種団体等による回数券の購入				●	●
		バス車内でのミニパブリックスペースの設置	●	○	○	○	
	イベント等による利用促進	愛称の募集	●	○			
		ノーマイカーデー（マイバスの日）の実施		●	●	●	●
		運行開始にあたってのセレモニーの開催	●	○	○	○	○
		スタンプラリーなど参加型イベントの開催	○		○	●	●
		利用促進のための無料キャンペーン	●	○			

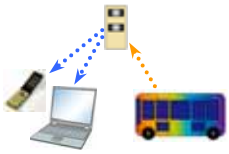
●：主たる実施主体　　○：関係する実施主体

利用促進策の展開・実施（ハード）

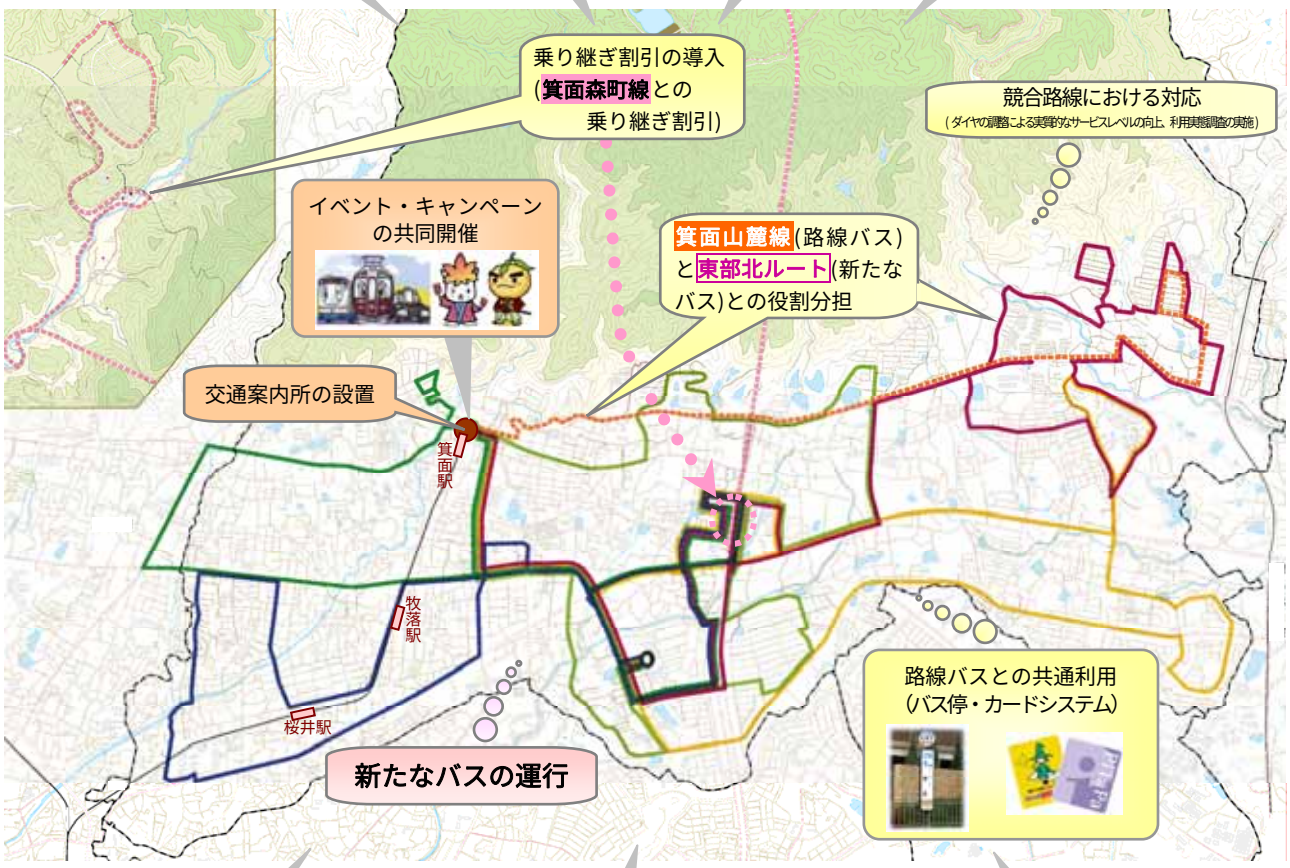
主要なバス停で
ベンチ・上屋の設置

ラッピング・アート塗装

運行情報の提供
（バスロケーションシステム）



自転車駐輪場の整備



バスマップの作成・配布

情報誌とのタイアップ

モビリティ・マネジメント
の実施

公共交通への
利用啓発活動

情報による
利用促進

ミニパブリックスペースの
設置

ホームページ・ちらしへの
バス情報掲載

エコショッピング制度の
導入

クーポンつき
乗車券の発売

自治会・各種団体等による
回数券の購入

連携による
利用促進

愛称の募集

ノーマイカーデーの実施
（マイバスの日）

運行開始セレモニーの
開催

参加型イベントの開催

利用促進のための
無料キャンペーン

イベント等による
利用促進

利用促進策の展開・実施（ソフト）

8．実証運行計画

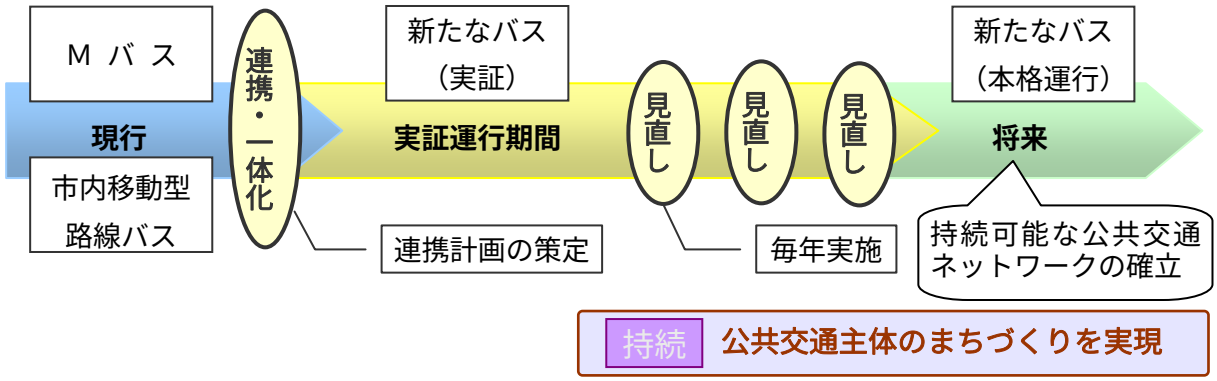
■実証運行の概要

実証運行は、市民のための公共交通について、適正なバスサービスの水準や費用負担のあり方、既存の路線バスへの影響等を見極めるために必要である。

このため、**現行のMバスに代わって、新たに市内を循環する**バスを運行し、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**。

実証運行の結果を踏まえ、**持続可能な公共交通ネットワーク（運行サービス費用負担）**のあり方を示し、**将来的には本格運行を目指す**。



■実証運行を行うための検討内容

事業計画（実証運行計画）の策定にあたっては、以下の内容について検討を行った。

１．テーマ・コンセプト

２．バスの運行サービス

３．収支計画

４．評価・見直し

テーマ・コンセプトの検討は、連携計画の目標を実現するための考え方を整理するために行った。

バスの運行サービスの検討は、一定の条件・制約の中で、テーマ・コンセプトの内容を反映させるために行った。

収支計画の検討は、連携計画の事業が成立するための枠組みを確認するために行った。

評価・見直しの検討は、実証運行から将来の本格に向けて、事業を持続的に行うのに必要な枠組みを設けるために行った。

８．１　テーマ・コンセプト

新たなバス交通の検討にあたっては、まず、現状のバス交通の問題等を踏まえ、新たなバス交通が目指すべきサービスや新たなバス交通により実現する生活をイメージし、「新たなバスのテーマ・コンセプト」を以下の通り設定した。

～新たなバス交通のテーマ・コンセプト～

「市民に愛され使いたくなるバス」

安心
- **障害者や高齢者が安心して乗れる。**
- **定時サービスが提供でき、市民の誰もが安心して利用出来る。**

便利
- **買い物や病院など日常生活の移動が便利になる。**
- **市民活動や市民交流など社会生活の移動が便利になる。**

元気
- **外出する機会が増え健康増進につながり、自分が元気になる。**
- **市内移動が活発になり地域が活性化し、まちが元気になる。**
- **車からバス利用に転換し、環境負荷が軽減され、地球が元気になる。**

連携
- **鉄道と連携し、乗り継ぎの円滑等によりバス・鉄道利用者を拡大する。**
- **自転車と連携し、バス利用者を拡大する。**
- **商業施設と連携し、バス利用者を拡大する。**

なお、６．４に示した連携計画の目標は、上記の新たなバス交通のテーマ・コンセプト及び実証実験から本格運行を行うのにあたり、必要な視点と考えられる「持続」の考え方を踏まえ決定したものである。

８．２　運行サービス

新たなバスの運行計画の検討は、運行ルート、運行距離・走行時間、巡回方向、運行日、運行時間、便数、車両について行った。

まずは、現行のＭバスの運行ルート等も参考にしながら市内で６つのルートを設定し、それに基づいて便数、時間帯等その他の運行内容について設定した。

以下の運行計画については、市民委員が参加した分科会での検討、市内各地で開催した説明会での市民の意見、関係各所（バス事業者、道路管理者等）との調整等を踏まえてまとめられた。

運行ルート

- 市内で５つのルート（西部北、西部南、中部、東部北、東部南）にて運行する。
- 市民ニーズの高い施設・目的地（市立病院、松寿荘、かやの中央、市役所、箕面駅、箕面駅周辺商業施設、船場団地）へは、各ルートとも原則としてアクセスさせる。
- ただし、北部は、路線バスの箕面森町地区への延伸や他のルートとの乗り継ぎ割引等を実施して、利便性を向上させることにより運行しない。

- 市内を西部、中部、東部、北部の 4 地域に分け、それぞれの地域から市民ニーズの高い目的地を検討し、アクセスする経路を検討した。
- 自治会意向調査等を踏まえ、利用しやすい位置への停留所を設置やルートの乗り入れを行った。
- ルートは、西部北、西部南、中部、東部北、東部南、北部の６ルートが考えられ、全ルートに共通する市民ニーズが高い目的地として、以下の７施設・目的地が挙げられた。
  - ・市立病院
  - ・松寿荘
  - ・かやの中央
  - ・市役所
  - ・箕面駅
  - ・箕面駅周辺商業施設
  - ・船場団地

  このため、各ルートとも原則として、上記の施設・目的地にはアクセスさせることとした。
- ただし、箕面駅へのアクセスについては、既存の路線バス・鉄道、走行距離や所要時間との関係を踏まえて、アクセスの是非を検討した結果、西部南ルートについては、鉄道でのアクセスが可能なため箕面駅へアクセスさせないこととした。
- 既存のＭバス利用者や公共施設利用者の意向を考慮した。
- 交通渋滞を回避させるルートを考慮した。
- 既存の路線バスへの影響等を考慮し、一部ルートの箕面駅への鉄道アクセスについては路線バス、公共施設等のアクセスについては新たなバスが行うように、経路等を区別して役割分担を行った。
- 当初運行を行う予定であった北部ルートについては、市民の意見、運行効率やバス利用の可能性等を考慮して、週に１便だけの運行では利用が困難であると考えられるため、運行を行わないこととした。
- 北部においては、既存の路線バス（箕面森町線）を箕面森町地区まで延伸させるとともに、西部・中部・東部の各ルートとの乗り継ぎ割引を導入することによって、市内移動のバス交通の利便性を実質的に向上させることとした。

運行距離・走行時間

■目的地との往復が概ね６０分以内で行えるような１便あたりの運行距離・走行時間とする。

- 目的地との往復が概ね 60 分以内で行えるように、運行距離や走行時間との関係に留意して、非効率な運行や長時間の乗車とならないような経路を選定した。
- 運行ルートの検討結果より、東部北ルートを除き、１便あたり 60 分前後・15km 前後となった。
- 東部北ルートは、１便あたり 90 分・20km を超えているが、かやの中央～箕面駅間は同一経路を往復するため、主要な目的地との往復距離は短くなった。

巡回方向

■道路状況や交通規制、わかりやすさ等を考慮して、多くのルートは一方向で運行する。
■中部ルート、東部南ルートは、所要時間の短縮等を考慮して、両方向で運行する。

- 市民の意見や道路環境等を踏まえ、西部は一方向、中部と東部は両方向での運行の可能性について、運行ルートを踏まえて検討した。
- 中部ルートおよび東部南ルートについては、所要時間の短縮等を考慮して両方向で運行を行う。
- その他のルートについては、運行ルートのわかりやすさや道路環境等の物理的条件を考慮し、一方向で運行を行うこととした。

運行日

■いつでも利用できるように毎日運行を行う。

- 市内での買い物等での利用が期待されるため、日曜日や祝日を含めて毎日運行を行うこととした。

運行時間

■目的毎の利便性を考慮して、運行時間帯は８時～１９時とする。

- 運行時間は、通院・買い物等の利用がしやすいような時間帯を考慮して検討した。
- 運行距離、便数から、予定している 1 億２０００万円の運行経費の範囲内に納まるように運行経費を算出した結果、8 時から 19 時までとした。
- なお、運行ダイヤの設定は、市民意向を踏まえ、各地域から市立病院に８時台に着くよう考慮する。

便数

■わかりやすさや運行経費等をして、１時間に１本とする。

- 1 時間あたりの便数は、なるべく多く運行した方が便利であるとの意見が挙げられたが、毎時間等間隔で運行するほうがわかりやすいことや運行経費等を考慮して、各ルートとも 1 時間あたり 1 便とした。
- 1 日あたりの便数は、運行距離、運行時間帯から、予定している 1 億 2,000 万円の運行経費の範囲内に納まるように運行経費を算出した結果、各ルートとも 10～11 便とした。

車両

■狭隘な道路等の運行、バリアフリー化などの条件を満たした小型車両とする。

- 車両の大きさは、運行ルートの走行条件やバス乗降調査結果等を踏まえ、乗車定員が 35 名程度となる小型バスを採用することとした。なお、実際の運行にあたって、利用者等が集中し積み残しが出る場合には、増便など必要な対策を検討するように留意することとした。
- 高齢者や体の不自由な人が気兼ねなく利用できるように、バリアフリー対応とするために、ノンステップバスとした。
- 車両は狭隘な道路等の運行、バリアフリー化などを考慮した小型ノンステップバスとなることから、日野自動車製のポンチョ（形式：BDG-HX6JLAE 等）を想定した。

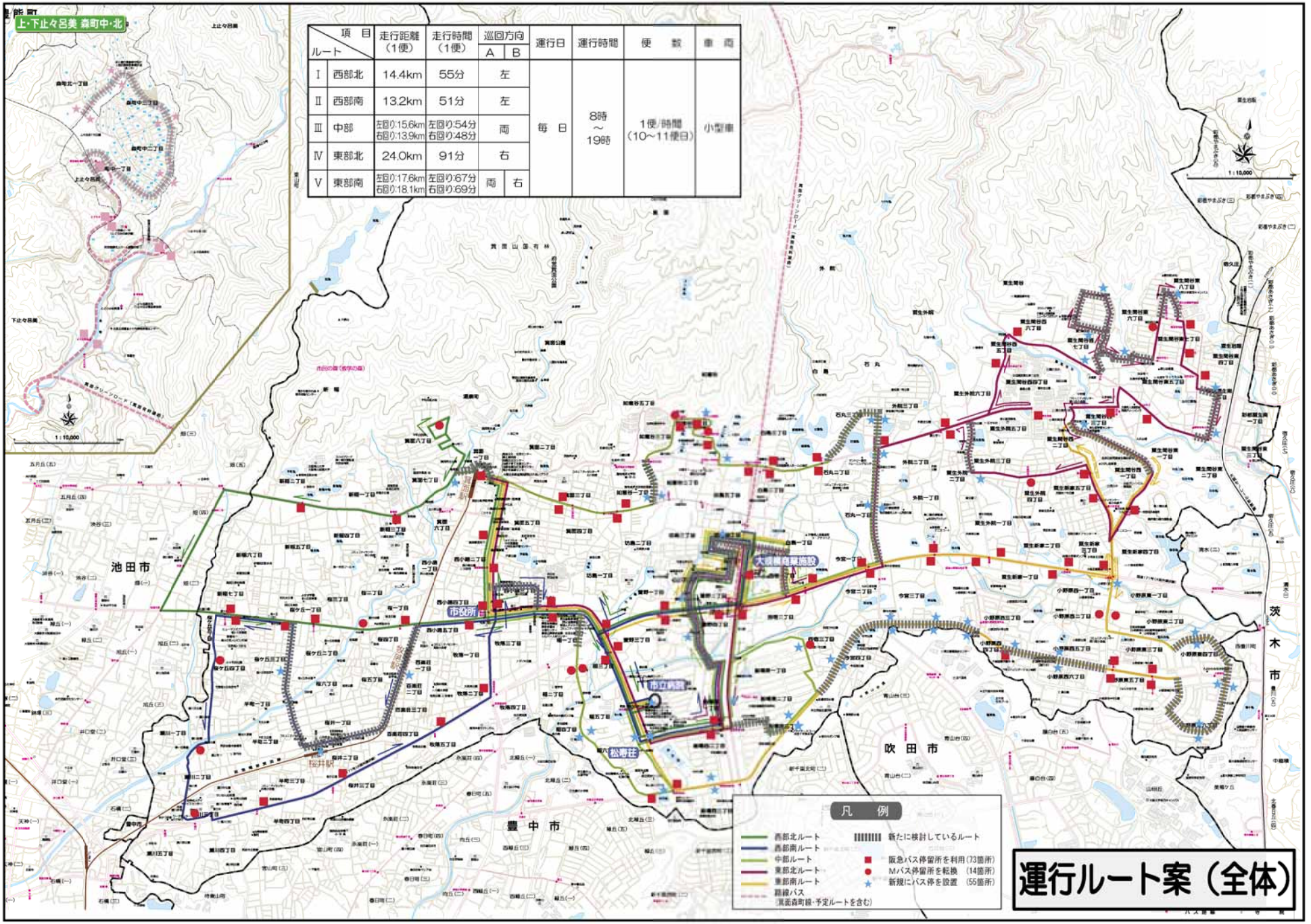
写真 8-1　導入予定の車両イメージ

運行計画の内容を整理した結果を下表に示し、各ルートとバス停位置を次頁以降の図で示す。

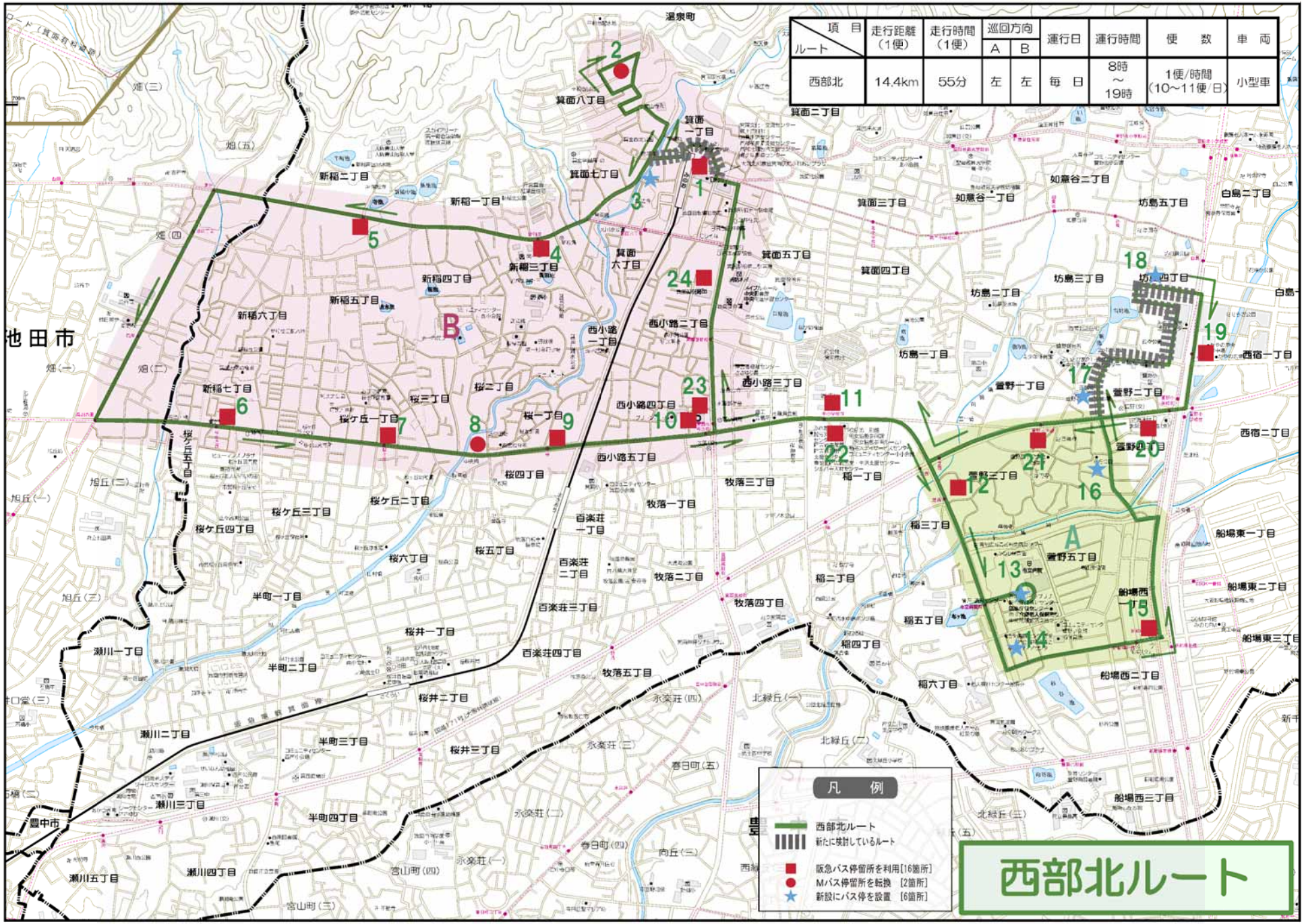
運 行 計 画 一 覧

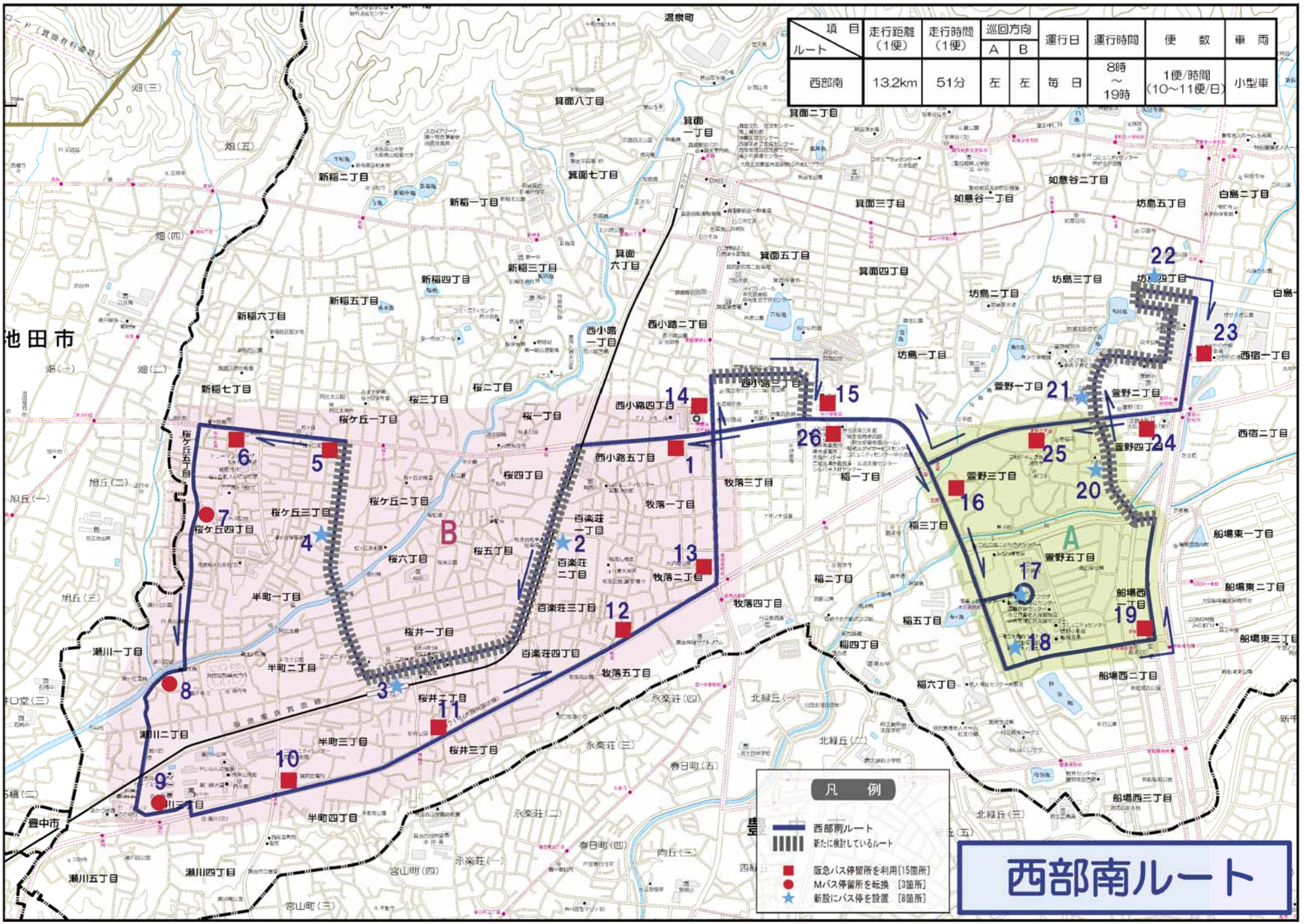
ルート		運行距離（1 便）	走行時間（1 便）	巡回方向	運行日	運行時間	便　数	車両
Ⅰ	西部北	14.4 ㎞	55 分	左回り	毎日	8 時 ～ 19 時	1 便/時間 (10～11 便/日)	小型車
Ⅱ	西部南	13.2 ㎞	51 分	左回り				
Ⅲ	中　部	（左回り） 15.6 ㎞ （右回り） 13.9 ㎞	（左回り） 54 分 （右回り） 48 分	両回り				
Ⅳ	東部北	24.0 ㎞	91 分	右回り				
Ⅴ	東部南	（左回り） 17.6 ㎞ （右回り） 18.1 ㎞	（左回り） 67 分 （右回り） 69 分	（エリアA） 両回り （エリアB） 右回り				

※全体ルート図、各ルート図及びバスサービスエリア図については、次頁以降を参照。
※運行内容については、運行ダイヤの設定及び運行経費により一部変更する場合がある。

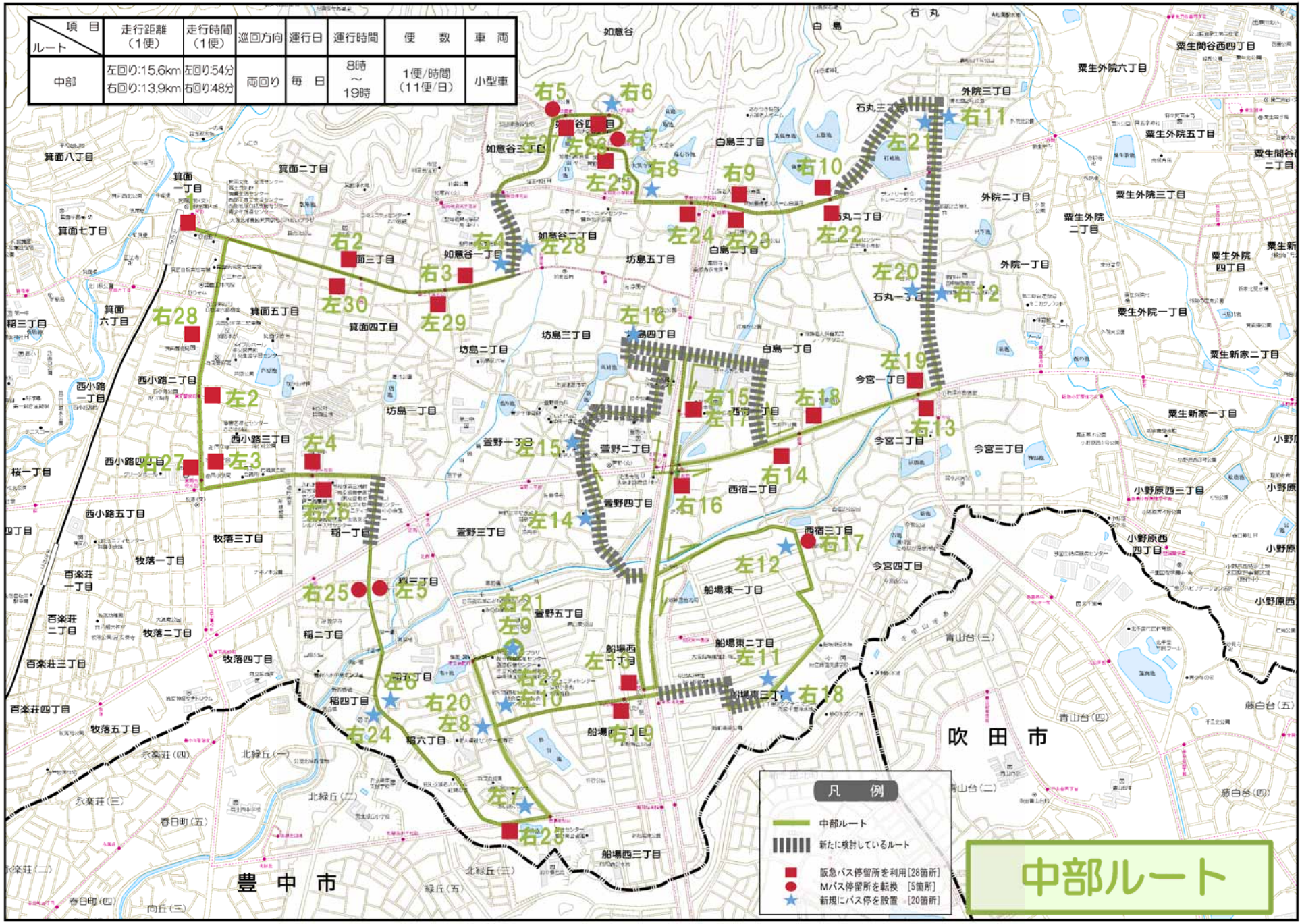


ルート	項目	走行距離（1便）	走行時間（1便）	巡回方向 A	巡回方向 B	運行日	運行時間	便数	車両
Ⅰ	西部北	14.4km	55分	左		毎日	8時～19時	1便/時間（10～11便/日）	小型車
Ⅱ	西部南	13.2km	51分	左					
Ⅲ	中部	左回り:15.6km 右回り:13.9km	左回り:54分 右回り:48分	両					
Ⅳ	東部北	24.0km	91分	右					
Ⅴ	東部南	左回り:17.6km 右回り:18.1km	左回り:67分 右回り:69分	両	右				

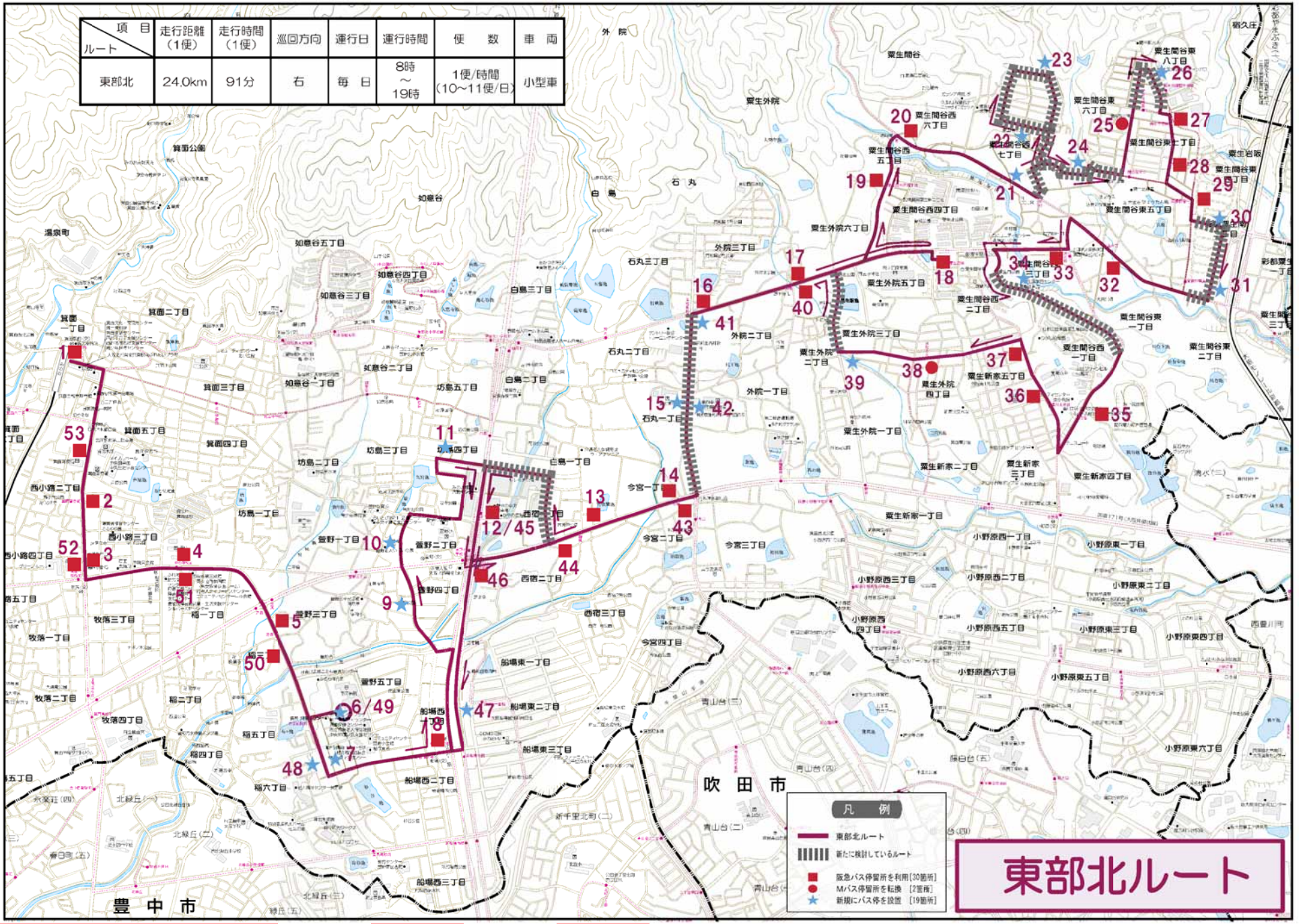

項目 / ルート
走行距離（1便）
走行時間（1便）
巡回方向 A
巡回方向 B
運行日
運行時間
便数
車両
西部北
14.4km
55分
左
左
毎日
8時～19時
1便/時間（10～11便/日）
小型車
凡例
西部北ルート
新たに検討しているルート
阪急バス停留所を利用[16箇所]
Mバス停留所を転換 [2箇所]
新設にバス停を設置 [6箇所]
西部北ルート
池田市
豊中市


項目 / ルート
走行距離（1便）
走行時間（1便）
巡回方向 A
巡回方向 B
運行日
運行時間
便数
車両
西部南
13.2km
51分
左
左
毎日
8時～19時
1便/時間（10～11便/日）
小型車
凡例
西部南ルート
新たに検討しているルート
阪急バス停留所を利用[15箇所]
Mバス停留所を転換 [3箇所]
新設にバス停を設置 [8箇所]
西部南ルート
池田市
豊中市
温泉町
箕面八丁目
箕面一丁目
箕面二丁目
箕面七丁目
箕面三丁目
箕面六丁目
箕面五丁目
箕面四丁目
如意谷二丁目
如意谷一丁目
坊島五丁目
坊島四丁目
坊島三丁目
坊島二丁目
坊島一丁目
白島二丁目
白島一丁目
西宿二丁目
西宿一丁目
萱野一丁目
萱野二丁目
萱野三丁目
萱野四丁目
萱野五丁目
新稲二丁目
新稲一丁目
新稲三丁目
新稲四丁目
新稲五丁目
新稲六丁目
新稲七丁目
西小路一丁目
西小路二丁目
西小路三丁目
西小路四丁目
西小路五丁目
桜ケ丘一丁目
桜ケ丘二丁目
桜ケ丘三丁目
桜ケ丘四丁目
桜ケ丘五丁目
桜一丁目
桜二丁目
桜三丁目
桜四丁目
桜五丁目
桜六丁目
桜井一丁目
桜井二丁目
桜井三丁目
百楽荘一丁目
百楽荘二丁目
百楽荘三丁目
百楽荘四丁目
牧落一丁目
牧落二丁目
牧落三丁目
牧落四丁目
牧落五丁目
稲一丁目
稲二丁目
稲三丁目
稲四丁目
稲五丁目
稲六丁目
半町一丁目
半町二丁目
半町三丁目
半町四丁目
瀬川一丁目
瀬川二丁目
瀬川四丁目
瀬川五丁目
船場東一丁目
船場東二丁目
船場東三丁目
船場西一丁目
船場西二丁目
船場西三丁目
永楽荘一
永楽荘二
永楽荘三
永楽荘四
北緑丘一
北緑丘二
北緑丘三
春日町四
春日町五
向丘三
宮山町三
宮山町四
旭丘一
旭丘二
旭丘三
畑一
畑二
畑三
畑四
畑五
A
B

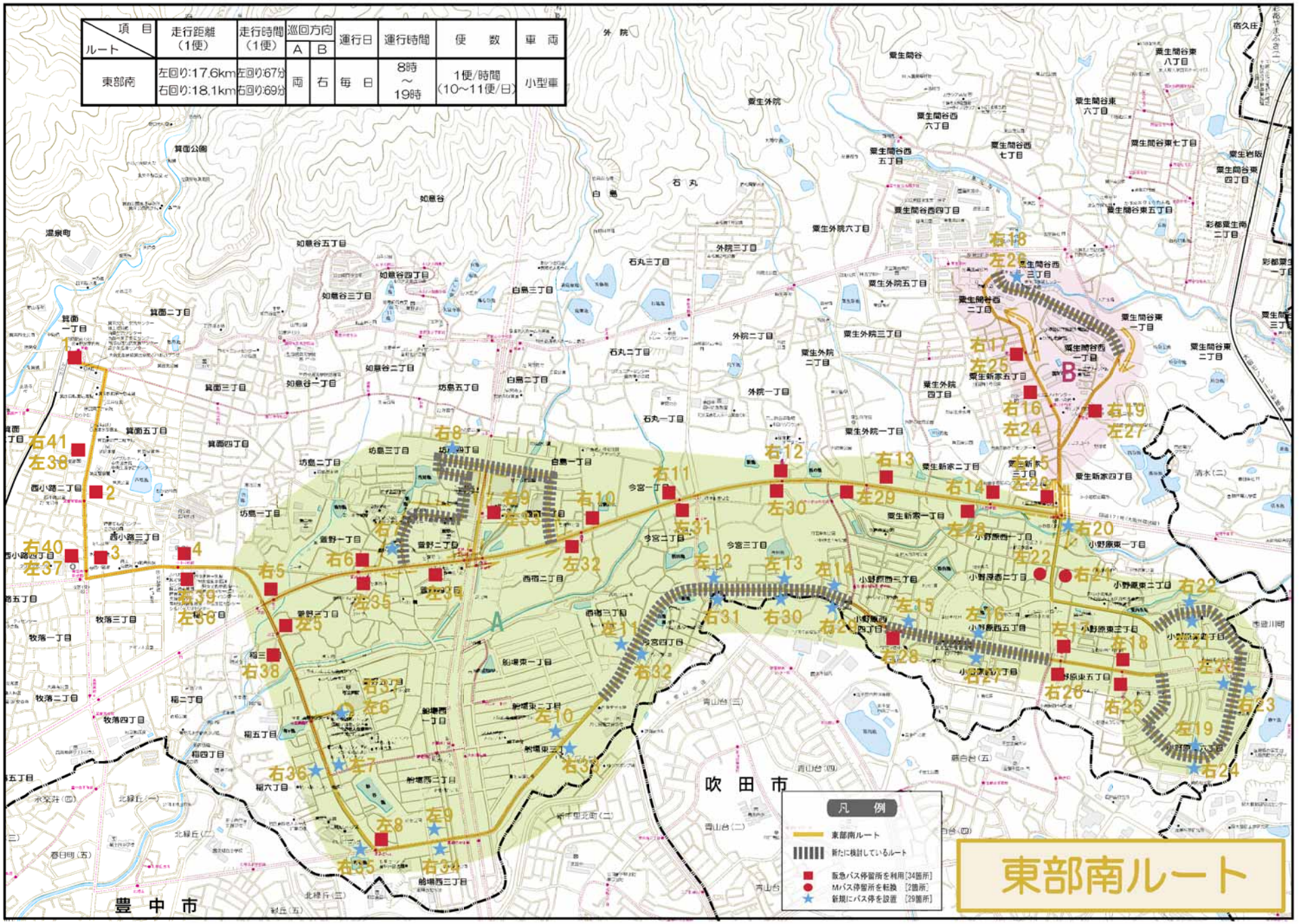
ルート ＼ 項目	走行距離（1便）	走行時間（1便）	巡回方向	運行日	運行時間	便数	車両
中部	左回り:15.6km 右回り:13.9km	左回り:54分 右回り:48分	両回り	毎日	8時 ～ 19時	1便/時間 （11便/日）	小型車



ルート ＼ 項目	走行距離（1便）	走行時間（1便）	巡回方向	運行日	運行時間	便数	車両
東部北	24.0km	91分	右	毎日	8時～19時	1便/時間（10～11便/日）	小型車



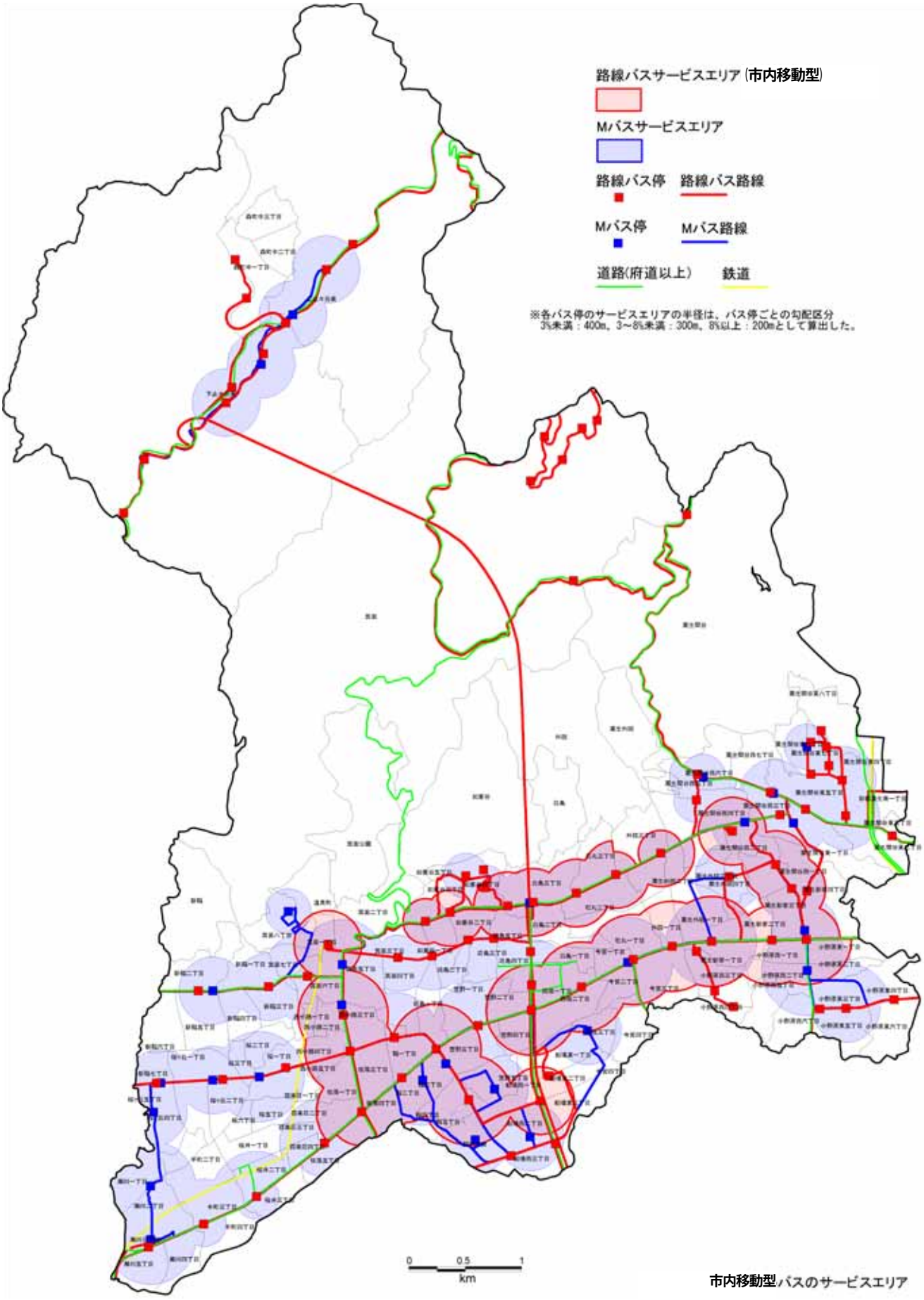
ルート＼項目	走行距離（1便）	走行時間（1便）	巡回方向 A	巡回方向 B	運行日	運行時間	便数	車両
東部南	左回り:17.6km 右回り:18.1km	左回り:67分 右回り:69分	両	右	毎日	8時～19時	1便/時間 （10~11便/日）	小型車



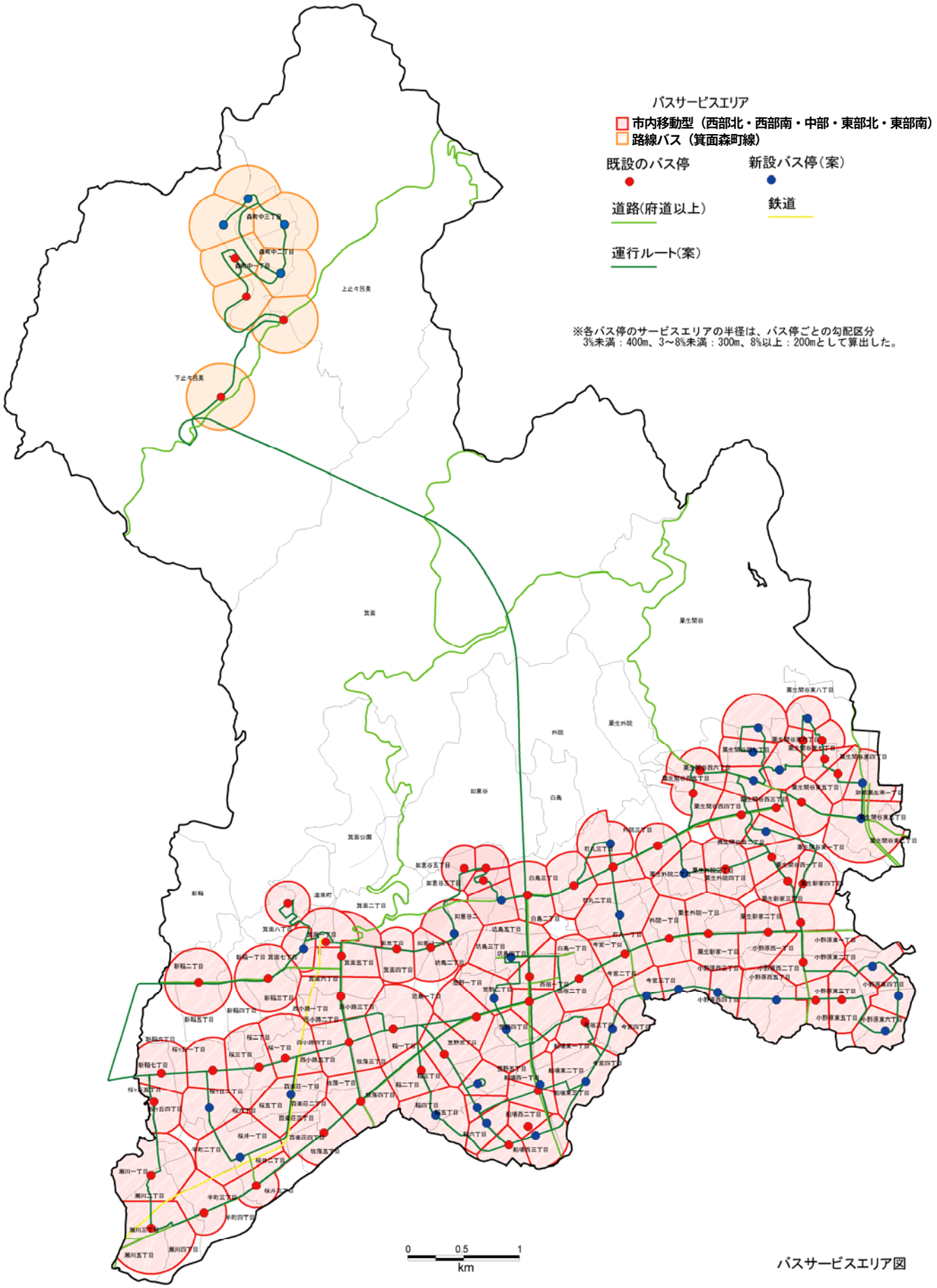
ルート＼項目	走行距離（1便）	走行時間（1便）	巡回方向	運行日	運行時間	便数	車両
北部	37.6km	82分（片道41分）	—	週1日	—	1便/日	小型車

週に１便だけの運行では、利用が困難であるので、現路線バスの箕面森町線を箕面森町地区まで延伸させるとともに、路線バスと新たなバス（西部・中部・東部ルート）との乗り継ぎ割引を導入することで、北部ルートは運行しない。

■現在のバスサービスエリア図（市内移動型）



■実証運行開始後のバスサービスエリア図（市内移動型）



バスサービスエリア図

８．３　運賃体系

＜基本的な考え方＞

運賃等の検討にあたっては、以下の考え方により検討を行った。

- 基本運賃については、既存の路線バスの運賃を考慮しつつ、新たなバスの収支率に大きな影響を及ぼさないような水準とした。
- 割引運賃については、身体的移動制約者に配慮して、高齢者や障害者に対して実施し、高齢者割引の適用年齢は収支や身体的移動の困難性等を考慮した。
- その他の割引については、利便性や利用促進等を考慮し、必要な場合には路線バスとの連携を行うこととした。

基本運賃

- 全ルートとも１乗車 200 円均一

- 既存のバス事業者が運行する路線の運賃体系を考慮しながら、利用しやすい運賃体系を望む市民の意見等を踏まえて検討した。
- 他都市で見られるような 100 円均一の低運賃は、収支への影響だけでなく、既存のバス事業者が運行する路線への影響が大きいと考えられたため採用しないこととした。

割引運賃

- 高 齢 者：100 円（適用年齢は 70 歳以上）
- 小　　児：100 円（小学生以下、幼児は同伴者につき２人まで無料）
- 障 害 者：100 円（介護人又は付添人も同額）

- 適用年齢を 70 歳以上としたのは、高齢者割引を適用する年齢毎の運賃収入率や身体的移動の困難性等を検討した結果、最も妥当な年齢であると判断されたためである。
- 小児運賃は、基本運賃の半額という考え方から算出した結果である。
- 小児の割引条件は、既存の路線バス（阪急バス）と同じである。
- 障害者は、身体障害者手帳又は療育手帳を提示する。また、精神障害者も割引対象者とする方向で技術的、物理的な課題等を整理・調整中である。
- 高齢者は、市が発行する証明書を提示する。

その他の割引

- 新たなバス同士の乗り継ぎ割引：100 円（高齢者、小児、障害者は 50 円）
- 路線バスの箕面森町線と新たなバスとの乗り継ぎ割引：100 円（高齢者、小児、障害者は 50 円）
- 利便性向上や利用促進を図るため、回数券（カード式）、ゾーン定期券（新たなバス路線専用）の導入、「はんきゅうグランドパス６５」の利用路線対象化を図る
- （今後の検討項目）新たなバスと路線バスとの乗り継ぎ割引、１日乗車券の導入

- 乗り継ぎ割引は、初めの降車時に乗り継ぎ券を受け取り、乗り継いだバスの降車時に乗り継ぎ券と割引運賃又は差額運賃を支払う。
- 阪急バス発行の回数券（カード式）を共通利用できるようにする。
  - ・1,000 円（1,100 円分使用可・小児/身体障害者など割引運賃専用）
  - ・2,000 円（2,200 円分使用可）
  - ・5,000 円（5,600 円分使用可）

  ただし、高齢者割引、乗り継ぎ割引には利用できない。
- 回数券は、自治会や商業関係者等も活用できるように、新たなバス専用の回数券（1,000 円券：100 円 11 枚、2,000 円券：100 円 22 枚、5,000 円券：100 円 56 枚）も導入する。
- ゾーン定期券は、新たなバスの全ルートが利用できるようにする。
  - ・一般用　　8,400 円/月
  - ・高齢者用　4,200 円/月
- 「はんきゅうグランドパス６５」（１ヶ月用：5,500 円、年間用：40,000 円等）は、65 歳以上を対象としている。阪急バスの乗降り自由なフリーパスを新たなバスにも利用できるようにする。
- 箕面森町線以外の路線バスとの乗り継ぎ割引については、引き続き阪急バスと導入に関する技術的課題の整理などについて、今後の課題として継続して協議を行う。
- １日乗車券については、新たなバス同士の乗り継ぎ割引の発生状況（頻度）や収支等を加味しながら、導入の可否について実証運行を踏まえ検討を行う。

８．４　収支計画

新たなバスの運行にあたっては、適切な運行経費の範囲内で事業を行うことが必要である。このため、実証運行計画の作成にあたり、前提条件として以下の項目を設けた。

- 運行経費は、年間１億２，０００万円以内*1で運行サービス（ルート、運行日、便数等）を検討する
- 運賃収入率は、収入の３５%以上*2を目標に運賃体系を検討する

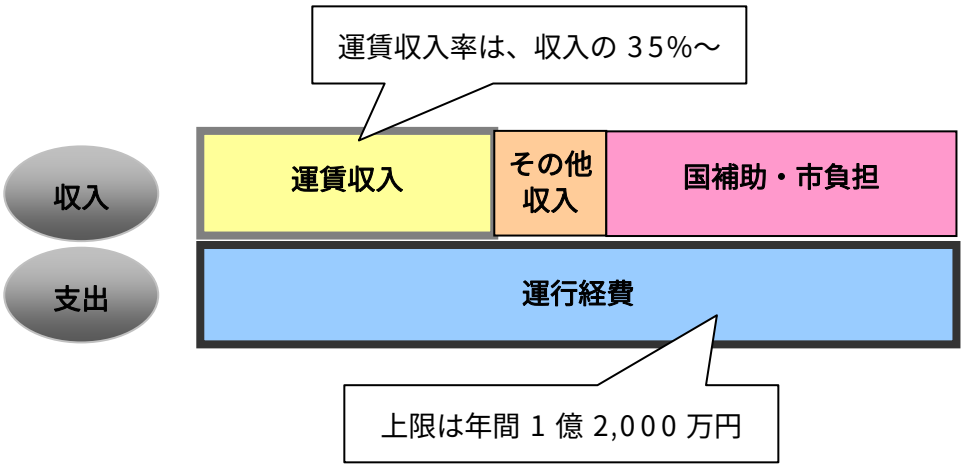


図 8-1　収支計画フレーム

前項までで示した運行サービス、運賃体系を基に、収支の検討を行った結果は以下の通りである。

［運賃収入率］＝［運賃収入］/［運行経費］＝39.14%＞35.0%　＜ＯＫ＞

よって、運賃収入率は前提条件を満たしていることを確認した。

なお、国庫補助金、市負担金が必要となることから、その他収入についても積極的に導入を目指す。

*1　平成 18～20 年度にかけて行われた「箕面市内バス路線網整備研究会議」での検討において、Mバス利用者アンケート調査結果（平成 19 年度）をもとに現行のMバスを有償化（路線バス化）して、バスサービスを向上させた場合に必要と考えられた運行経費の見積り額。

*2　本市と人口規模が同程度の他都市で運行されているコミュニティバスの平均的収支等を勘案して設定。

【参考】需要予測の結果

一定の条件によって、新たなバス交通の利用者数について、需要予測を行った結果、新たなバス交通の利用者は、906 人/日（330,690 人/年）という数値が導き出された。

なお、需要予測及び収支の計算の詳細については、資料編 9 を参照。

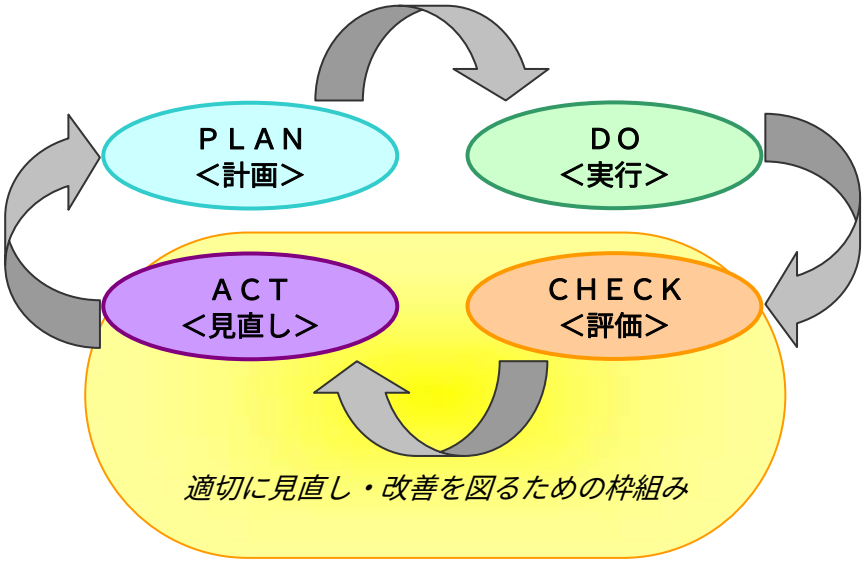
８．５　評価・見直し基準

新たなバスの運行にあたっては、テーマ・コンセプトの内容を満足させて、効率的かつ持続的に行っていくために、提供されるサービスが市民のニーズと合致しているかどうかを確認しながら、評価・見直しを行っていくことが不可欠であり、そのためには、事業計画を「ＰＬＡＮ（計画）」、「ＤＯ（実行）」、「ＣＨＥＣＫ（評価）」、「ＡＣＴ（見直し）」のいわゆるＰＤＣＡの流れで行って、事業計画の評価・見直しの枠組みを設けることが重要である。

実証運行期間中は、年度毎に事業計画の妥当性、目標の達成度等について評価を行い、それに基づいて改善を行いながら、箕面市内の公共交通サービスのあるべき姿を模索していく。このため、事業目的を達成するためには、必要な時期に事業内容について、適切に見直し・改善を図ることが極めて重要である。

これから述べる「評価・見直し」は、「ＣＨＥＣＫ（評価）」と「ＡＣＴ（見直し）」に該当する。

なお、ＰＤＣＡサイクルは、実証運行および将来の本格運行においても継続的に行っていく。



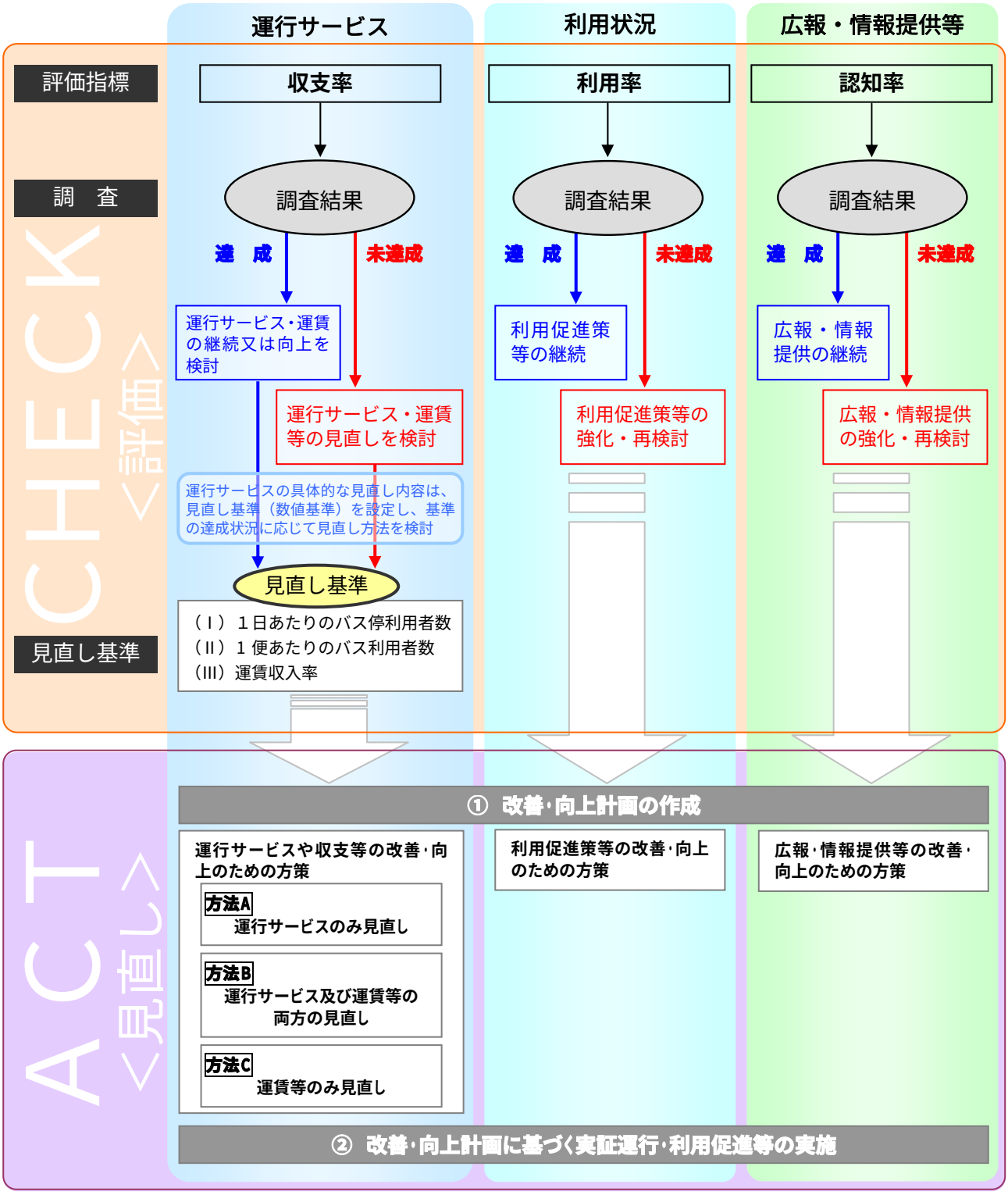
評価・見直し基準の検討は、他都市の事例等も参考にしながら、市民委員が参加した分科会での検討を踏まえ、まとめられたものである。

（1） 評価・見直しの流れ

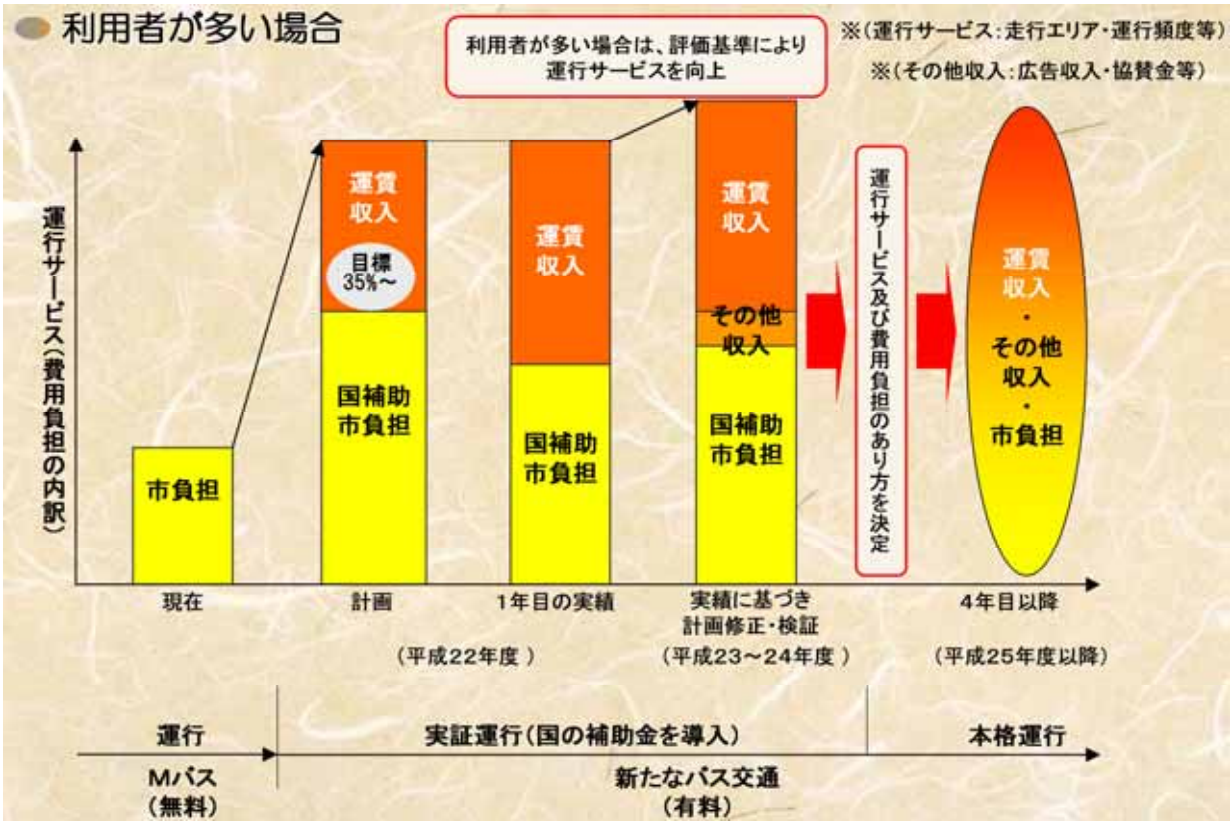
評価・見直しにあたっては、実証運行の内容、あるいは利用のニーズや形態がテーマ・コンセプトでの検討内容に適合しているのかを適切に把握するために、運行サービス、利用状況、広報・情報提供等といった視点が必要である。

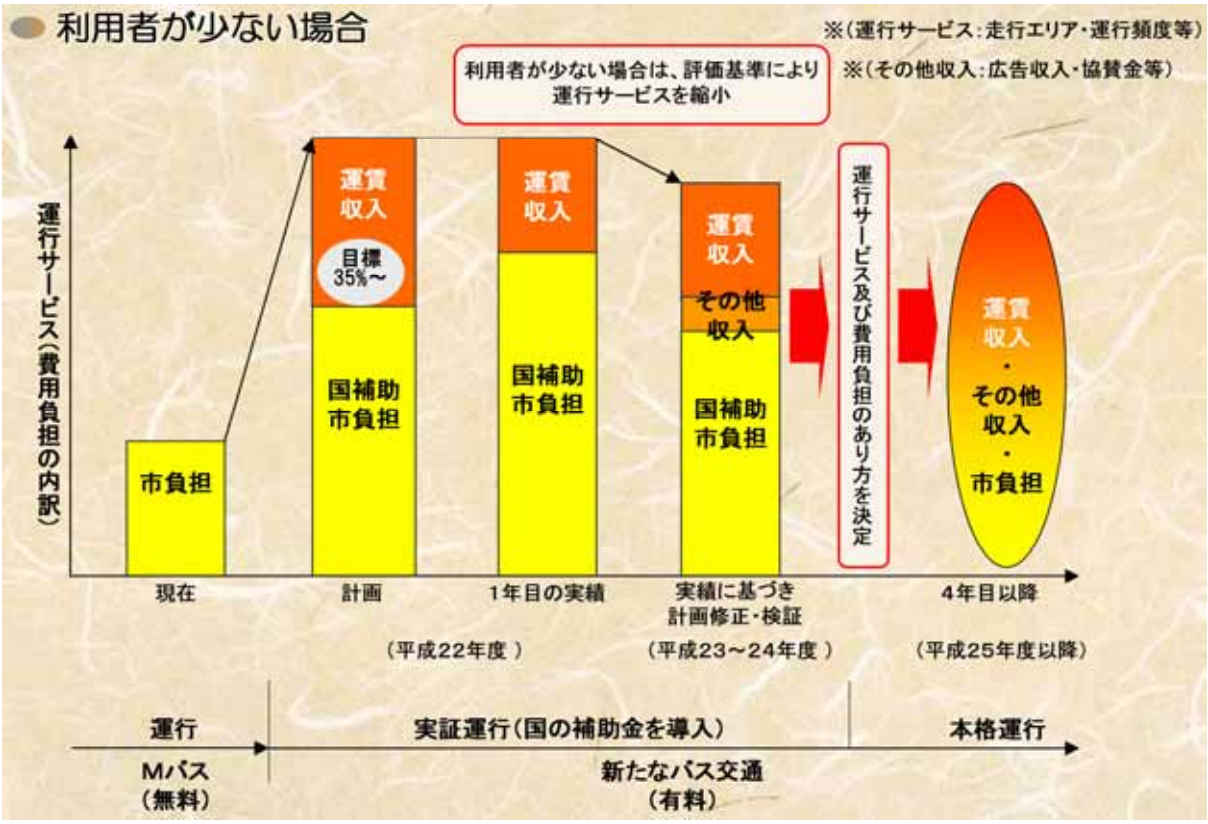
そのため、それぞれの視点から見直しに向けた検討を行うこととする。

運行サービス　　：市民（利用者）のニーズや適正なバスサービスとの関係等
利用状況　　：運行サービスに対する利用等
広報・情報提供等：市民の新たなバスの利用方法や運行サービスへの理解度等



■評価・見直しのイメージ


利用者が多い場合
利用者が多い場合は、評価基準により運行サービスを向上
※(運行サービス:走行エリア・運行頻度等)
※(その他収入:広告収入・協賛金等)
運行サービス(費用負担の内訳)
運賃収入
目標35%～
国補助市負担
市負担
運賃収入
国補助市負担
運賃収入
その他収入
国補助市負担
運行サービス及び費用負担のあり方を決定
運賃収入・その他収入・市負担
現在
計画
1年目の実績
実績に基づき計画修正・検証
4年目以降
(平成22年度)
(平成23～24年度)
(平成25年度以降)
運行
Mバス(無料)
実証運行(国の補助金を導入)
新たなバス交通(有料)
本格運行


利用者が少ない場合
利用者が少ない場合は、評価基準により運行サービスを縮小
※(運行サービス:走行エリア・運行頻度等)
※(その他収入:広告収入・協賛金等)
運行サービス(費用負担の内訳)
運賃収入
目標35%～
国補助市負担
市負担
運賃収入
国補助市負担
運賃収入
その他収入
国補助市負担
運行サービス及び費用負担のあり方を決定
運賃収入・その他収入・市負担
現在
計画
1年目の実績
実績に基づき計画修正・検証
4年目以降
(平成22年度)
(平成23～24年度)
(平成25年度以降)
運行
Mバス(無料)
実証運行(国の補助金を導入)
新たなバス交通(有料)
本格運行

（2） 評価指標と目標値

評価・見直しを行う際に、客観的な検証を可能とするために、事業計画に対して評価指標と目標値を設定する。

評価指標と目標値は、市民ニーズを反映し、持続的、継続的に今後とも運行するために、利便性と効率性・採算性の両面から再検討し、改善を図りながら、運行のあり方を検証するため、次のとおりとする。

評価指標	指標設定の意味	目標値	目標値設定理由	その他分科会での少数意見
収支率	・運行の見直し等を行うための最も基本的な指標。 ・採算性・効率性とサービス提供の妥当性などを数値として把握する。 ・運行計画（運行日、便数、運賃など）を評価する場合に用いる。	**50%以上**	・利用者負担として半分は負担するとの考え方。 ・全国の事例を参考。	・１年目は 30%以上、３年目以降は 50%以上を目指す、あるいは経営を行う観点から当然 100%以上を目指すべき。
利用率	・地区における公共交通のサービスのあり方を数値として把握する。 ・利用促進策の取り組み成果などを評価する場合に用いる。	**40%以上**	・利用率は、Mバスが 13%、路線バスが 55%であり、路線バスに少しでも近づけることが大切。	・路線バスの利用率を考慮すると市内移動のためのバスとしては目標値が高すぎるのではないか。
認知率	・公共交通を利用するための情報が十分かどうかを把握する。 ・情報提供のあり方などを評価する場合に用いる。	**1 年目：50%以上** **3 年目以降：80%以上**	・認知率は、Mバスが 39%、路線バスが 83%であり、３年目は、路線バス並みとし、１年目は市民の半分が知っていることが必要。	・市民のバスである意識を持ってもらうためにも 100%を目指すべきとの意見あり。

（3）調査の方法

運行実績及び市民ニーズを把握し、実証運行を評価するために、下表の調査を実施する。

調査の種類	調査の目的	調査項目	評価指標 ＜見直し基準＞
市民 アンケート調査	・新たなバスの利用状況や認知状況、利用促進策に対する市民の反応を把握するとともに、今後の利用動向や需要（ニーズ）を分析する	・利用経験 ・利用頻度 ・新たなバスに対する認知 ・公共交通に対する評価 ほか	利用率 認知率
バス利用者 アンケート調査	・バス利用者に対して、利用状況の把握を行うとともに、今後の利用動向や需要（ニーズ）を分析する	・利用目的（目的地） ・利用頻度 ・精算方法 ・属性（年齢、性別、住所） ・改善や充実の要望 ほか	利用率 認知率 ＜運行サービス＞ ＜運賃等＞
バス乗降調査	・ルート、便、地区の実際の利用実態を把握し、運行の見直しを行う判断基準に対して客観的な評価を行う	・乗車区間（系統、停留所） ・乗車便（時間） ・利用目的（目的地） ・利用頻度 ・精算方法 ・属性（年齢、性別、住所） ・乗り継ぎの有無 ほか	利用率 ＜運行サービス＞ ＜運賃等＞
バス事業収入調査	・ルートごとの運賃収入を把握し、運賃体系の見直しの有無を判断する	・売上げ調査（日別、券種別）	収支率

（4）評価と見直し基準

① 評価

実証運行中は、適時、評価指標（収支率、利用率、認知率）が目標値に到達しているかについて、調査結果等から評価を実施する。

前述のとおり運行内容、利用促進策又は、情報提供等は、評価指標の目標値を達成していれば、継続又は向上、未達成であれば、見直し再検討することになる。

② 見直し基準

運行計画の見直しを検討するため、運行サービス（ルート、便数）・運賃等の見直し基準は、下表のとおりとする。

この見直し基準は、運行サービス又は運賃のどちらか一方のみを見直しする場合において、検討対象となる目安である。

したがって、運行計画見直しは、運行サービスと運賃の両方を見直す場合や、国庫補助金、市負担金、その他収入等の増減がある場合など、様々な要素がからみ合っているので、総合的な判断となる。

項目		見直し基準値	方策	
ルート・バス停の見直し	**バス停１日あたりの利用者数**	50 **人以上**	向上	系統（ルート）の追加・新設を検討対象とする
		9 **人以下**	改善	他ルートとの統合・廃止、通過便の設定や区間の廃止を検討対象とする
便数の見直し	**バス１便あたりの利用者数**	27 **人以上**	向上	増便を検討対象とする
		15 **人以下**	改善	減便を検討対象とする
運賃等の見直し	**収支率（運賃収入＋その他収入）**	65%**以上**	向上	割引運賃の適用範囲の拡大等を検討対象とする
		50%**以下**	改善	割引運賃の適用範囲の縮小等を検討対象とする

９．公共交通体系の維持・発展に向けて

（１）今までのバス交通

これまでの路線バスは、民間の交通事業者が支えてきたが、採算性や効率性を優先して経営されてきた。一方で、利用者もバスに乗るだけの「乗客」意識のみで、次第に自家用車利用に転換してきた。結果として、利用者減少→収入低下→サービス低下→利用者減少の悪循環に陥り、バス交通の弱体化が進行している。

（２）これからのバス交通

これからのバス交通は、利便性と採算性・効率性の両面を、利用者である市民、交通事業者、行政が共に十分理解し、限られた財源の中で維持・発展させていく必要がある。また、利用者である住民は「バス交通を支える主体」としての意識を持ち、次の役割を担うことが重要となる。

１．自発的な行動変革（自らが乗って、バスを維持発展させる意識と行動）

２．地域の底力の発揮（公共交通について地域で考え行動）

（３）市民協働による検討の必要性

このように、バス交通維持・発展は市民が担っているという意識を醸成し、市民が利用しなければ、当然運行サービスは縮小する、逆にたくさんの利用があれば、運行サービスが向上し便利なバスになるという状況に対して、市民、事業者、行政がお互いの立場を理解しながら、前向きな、かつ緊張関係を持った議論を進めることが、とりわけ市内移動を中心としたバス交通における維持・発展には不可欠である。よって、計画事業における実施後の見直し等のマネジメントは、計画段階以上の力を注ぐことが求められることから、引き続き市民と協働で積極的に進める必要がある。

７・８章で記述したとおり、市内移動のためのバス交通網を確立するために、新たなバスの実証運行をリーディング事業として、公共交通の利用促進の諸施策を連携して実施することにより、行政、交通事業者だけではなく、市民・ＮＰＯ、商業関係者等も連携しながら公共交通の活性化を図っていく。

将来の公共交通体系の維持・発展に向けては、市民の公共交通への高い意識と主体的な関与・活動が特に重要となると考えられる。このため、重点施策の実施や運行計画の評価・見直しに際しては、「自分たちで自分たちの足（＝バス交通）を守り育てていく」という理念から協議会活動等に市民が積極的に参加するための仕組みを設けることや、バス停周辺の清掃など市民が主体となった公共交通を支える活動への取り組みが期待される。