

（案）

箕面市地域公共交通計画（素案）の 方向性について

パブリックコメント資料

1. 計画の概要と目的
2. 市（地域）の現状
3. 地域公共交通の現状と課題
4. OD調査、各種アンケート調査の分析結果
5. バス路線再編案

箕 面 市 箕面市地域公共交通活性化協議会

1



1. 計画の概要と目的

- 公共交通を取り巻く現状
- 地域公共交通計画とは
- 計画策定の目的と概要
- 関連計画との関連性
- 計画策定に向けた検討体制
- 計画策定までのスケジュール

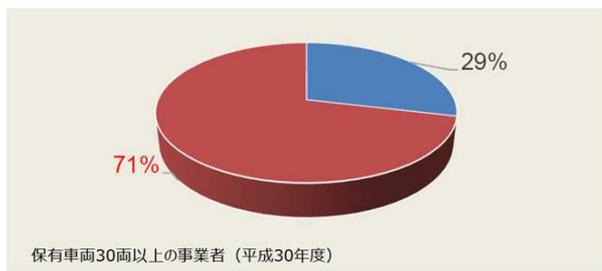
2

公共交通を取り巻く現状

人口減少や少子高齢化の進展等による利用者の減少により、バス事業で収益を確保することが難しくなっている中、社会的に高齢者の運転免許の返納が増加するなど、公共交通の確保や充実が求められています。

また、自動車運転事業は他産業に比べ、労働時間が長いこと、年間所得額が低いことなどの影響から若年者が就業を敬遠しており、人手不足が年々深刻化し、有効求人倍率は全業種平均の約2倍となっています。

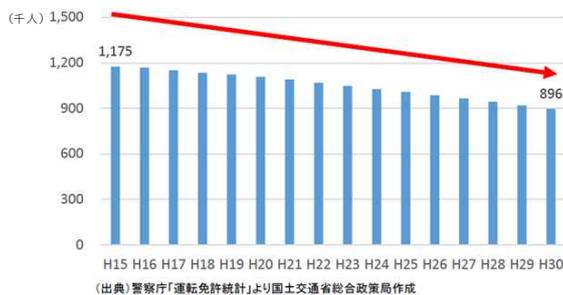
(1) 一般路線バス事業が赤字であるバス事業者の割合 (2) 申請による運転免許の取消(返納)件数の推移



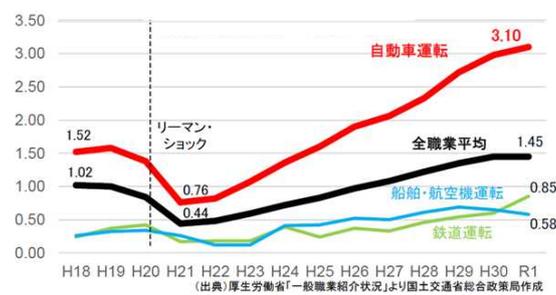
(出典)国土交通省自動車局発表資料より総合政策局作成



(3) 第二種大型自動車運転免許保有者数の推移



(4) 業種別の有効求人倍率の推移



地域公共交通計画とは

従来の鉄道やバス、タクシーといった既存の公共交通サービスを最大限活用した上で、必要に応じて自家用有償旅客運送等地域の多様な輸送資源についても取組を盛り込むことで持続可能な地域旅客運送サービスの提供を確保するために策定するもので、「地域公共交通活性化再生法」の一部改正(令和2年11月27日施行)により、地方公共団体による作成が努力義務化されました。

公共交通に関する国の動き

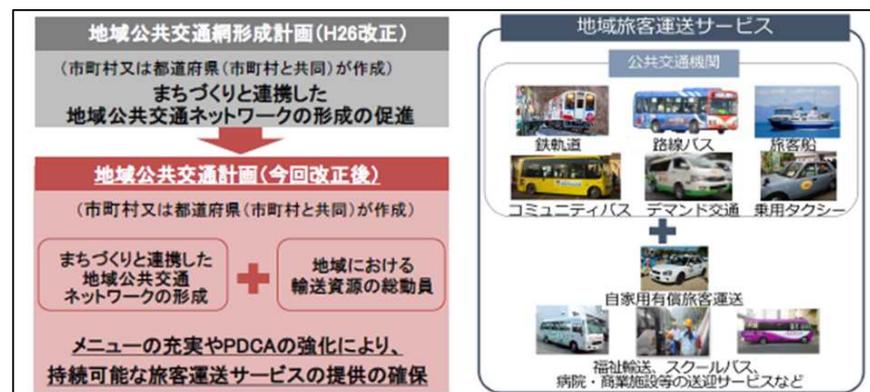
- *平成25年12月4日 「交通政策基本法」施行
- *平成26年11月20日 改正「地域公共交通活性化再生法」施行 ⇒ 「地域公共交通網形成計画」の作成

地域公共交通の維持・改善を単に交通分野の課題解決としてではなく、まちづくりと一体となった地域戦略の一環として取り組む方向性を提示 → 交通政策基本法の理念に則り、

①地方公共団体を中心となり、②まちづくりと連携し、③面的な公共交通ネットワークを再構築

- *令和2年11月27日 改正「地域公共交通活性化再生法」施行 ⇒ 「地域公共交通計画」の作成

- ・従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源(自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等)を位置付け、地域の移動ニーズにきめ細やかに対応
- ・定量的な目標(利用者数、収支等)の設定、毎年度の評価等により、データに基づくPDCAを強化



法改正により今後は、「地域公共交通網形成計画」は廃止となり、市町村は、新たに「地域公共交通計画」を作成していくことになります。

地域公共交通計画は、都市計画や立地適正化計画等と調和がとれたものである必要があります。(法§5⑤、基本方針二二)

地域公共交通計画を策定する際は、既存の総合都市交通戦略を統合することができます。

*国土交通省「持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律概要」から抜粋

箕面市における計画策定の目的と概要

(1) 地域公共交通計画策定の目的

北大阪急行線の延伸に合わせた市内バス路線の再編を契機に市内の公共交通のあり方を見直すことにより、多様な輸送資源の最大活用と、持続可能な地域旅客運送サービスの確保を目的とします。

また、既存の箕面市立地適正化計画に定められた居住や生活サービス施設の誘導によるコンパクトなまちづくりと地域公共交通再編との連携により、「ネットワーク・インナー・コンパクトシティ」のまちづくりを進めます。

(2) 地域公共交通計画の対象と期間

- この計画は箕面市全域を対象とします。
- 計画の始期は令和4年4月頃とし、終期は、令和9年3月頃とします（計画期間については、手続きの進捗により変更になる場合があります）。

(3) 地域公共交通計画の記載事項

地域公共交通計画には、法に基づき概ね以下の事項を記載することとされています。

〔必須事項〕

- 地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針
- 計画の区域
- 計画の目標
- 目標を達成するために行う事業・実施主体
- 計画の達成状況の評価に関する事項
- 計画期間
- その他計画の実施に関し必要と認める事項

〔記載に努める事項〕

- 目標を達成するために行う事業に必要な資金の確保に関する事項
- 都市機能の増進に必要な施設の立地の適正化に関する施策との連携に関する事項
- 観光の振興に関する施策との連携に関する事項
- その他地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に際し配慮すべき事項

5

関連計画との関連性

箕面市地域公共交通計画は、既存の地域公共交通関連の計画を統合・発展させるとともに、まちづくり関連の計画である「箕面市立地適正化計画」と整合・調和のとれた計画として策定します。

地域公共交通関連

箕面市地域公共交通総合連携計画
【平成22年（2010年）3月】

箕面市総合都市交通戦略
【平成24年（2012年）3月】

まちづくり関連

箕面市都市計画マスタープラン
【平成8年（1996年）8月】

箕面市立地適正化計画
【平成28年（2016年）2月】

統合
・
発展

整合
・
調和

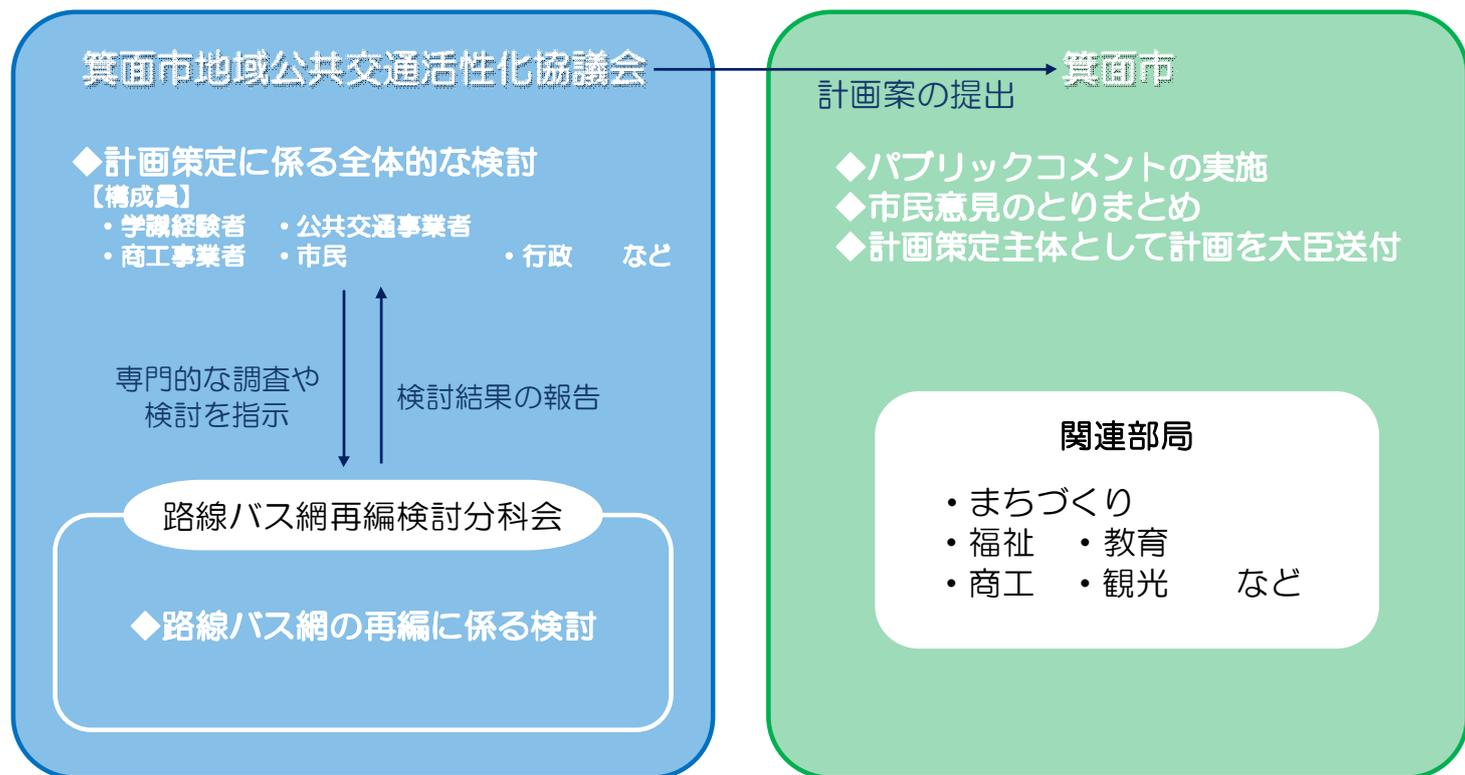
新

箕面市地域公共交通計画
【令和3年度（2021年度）】

6

計画策定に向けた検討体制

箕面市では、地域公共交通計画の策定に向けて、学識経験者や公共交通事業者、市民等で構成される箕面市地域公共交通活性化協議会（法定協議会）にて計画策定に係る全体的な検討を行っています。また、計画の核となるバス路線再編に関する事項については、協議会に路線バス網再編検討分科会を設置し、検討の中核を担っていただいています。

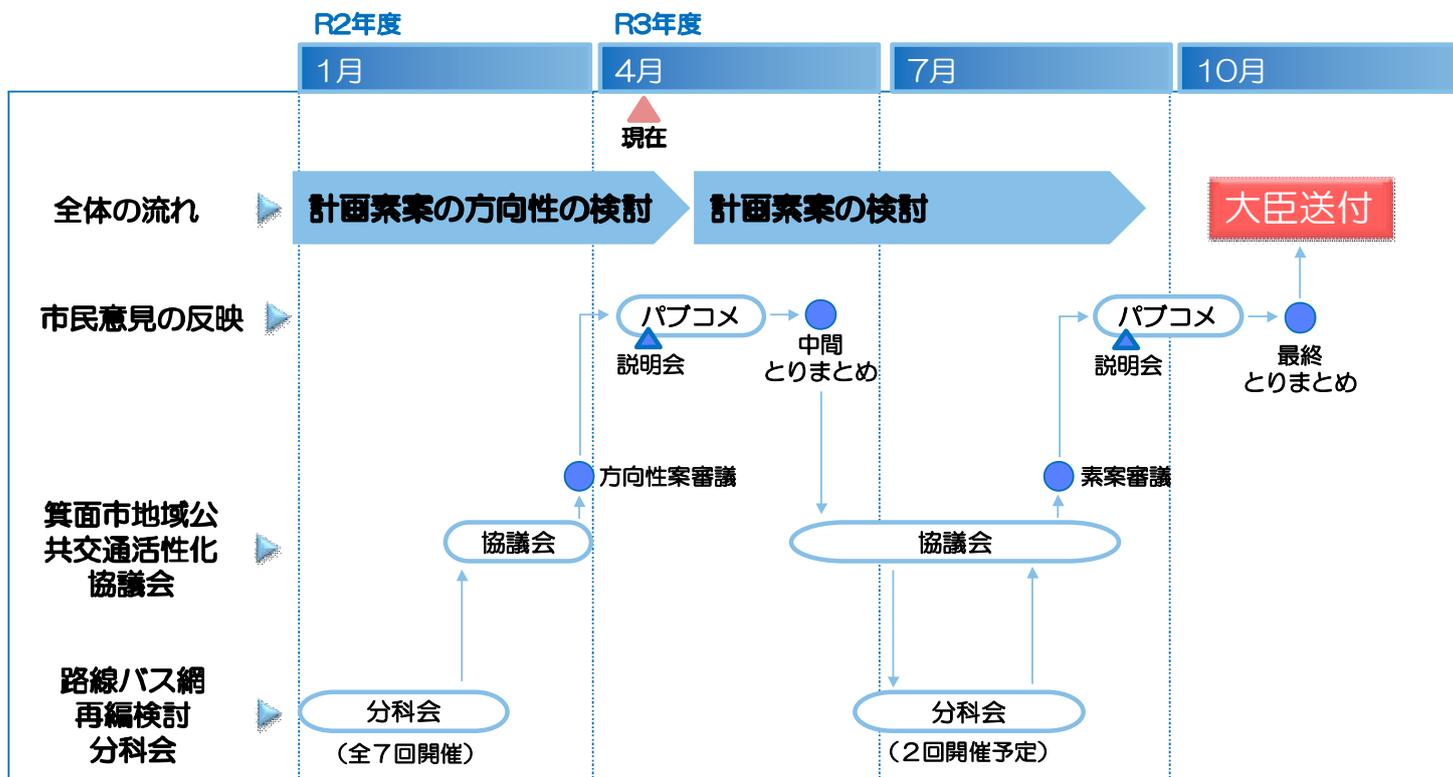


7

計画策定までのスケジュール

箕面市地域公共交通計画の検討プロセスにおいては、2回のパブリックコメントを行って市民意見を反映した上で、令和3年秋ごろの策定をめざしています。

本パブリックコメント（1回目）では、箕面市地域公共交通計画（素案）に記載する実施施策のうち、市民のみなさまの生活に大きな影響を及ぼすことが想定される路線バス網の再編案の方向性を示し、意見を集約することを目的としています。



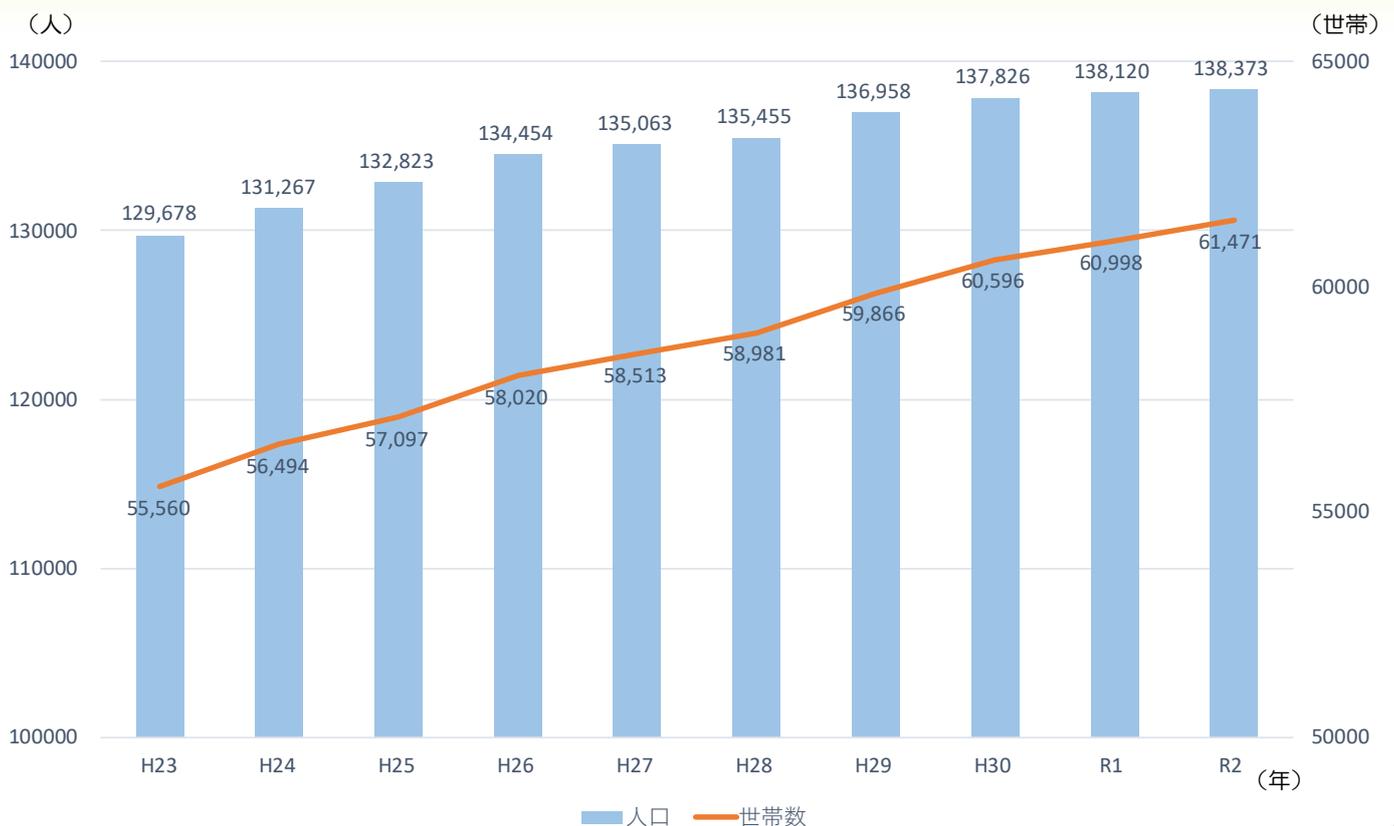
8

2. 市（地域）の現状

- 人口推移の実績
- 将来の人口推移の見通し
- 市街地の概況
- 居住誘導区域の設定状況
- 都市機能誘導区域の設定状況

人口推移の実績

令和2年（2020年）3月末時点の箕面市の人口は、138,373人であり、人口・世帯数ともに増加傾向にあります。



将来の人口推移の見通し

人口推計によると、総人口のピークは、令和7年（2025年）頃で、以降は人口減少に転じますが、平成27年（2015年）の人口規模を維持すると見込まれます。



※人口推計 II は、人口推計 I に北大阪急行線の延伸効果を加味した人口推計、将来展望は、子育て支援策のさらなる充実による移住・定住促進の効果を加味した人口推計です。
 ※H22年、H27年、R2年は実績。R7年以降は推計

【参照：箕面市まち・ひと・しごと創生総合戦略】

市街地の概況

箕面市は、阪急電鉄箕面線の駅を中心に、西から住宅都市としての発展が始まり、その後、昭和40年代の住宅需要増加などを受け、東へと住宅街が広がってきました。

現在は、北部地域及び東部地域に新市街地が作られ、山間部を挟んで市域の南と北に市街地が存在しています。

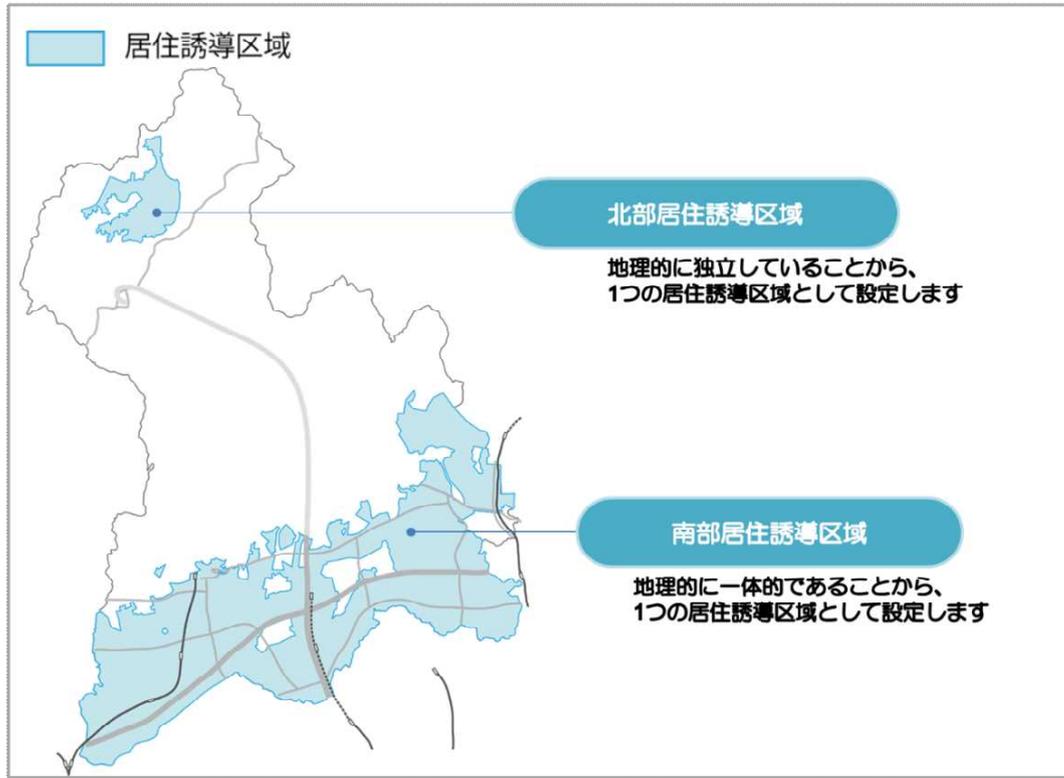


居住誘導区域の設定状況

都市再生特別措置法に基づき策定した箕面市立地適正化計画では、「都市の居住者の居住を誘導すべき区域」として、「北部居住誘導区域」と「南部居住誘導区域」の2区域を設定しています。

北部居住誘導区域においては南部居住誘導区域への路線バスでのアクセスのサービスレベルの維持・向上に努めること、南部居住誘導区域においては路線バスルートを抜本的に再編し、特に都市核となる中部地域と北大阪急行線へのアクセス性の確保を図り東西ネットワークを確立することとされています。

居住誘導区域名

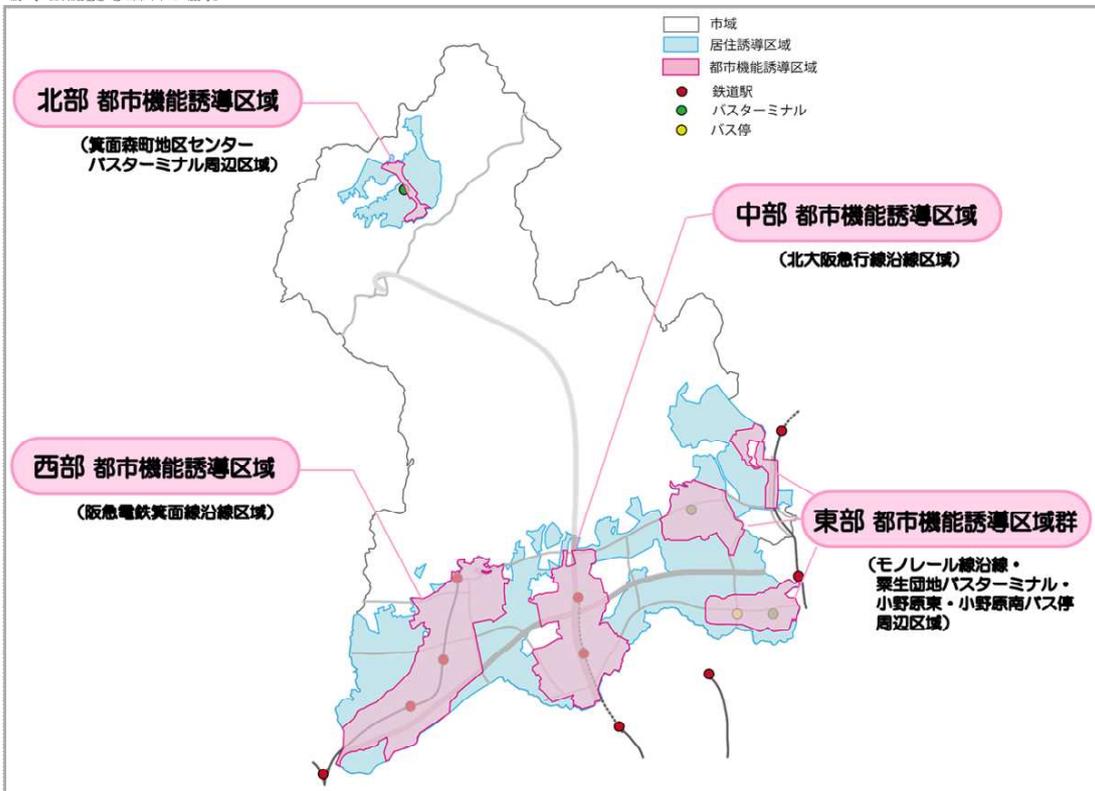


都市機能誘導区域の設定状況

次に、「都市機能増進施設の立地を誘導すべき区域」として、「西部都市機能誘導区域」、「中部都市機能誘導区域」、「東部都市機能誘導区域群」、「北部都市機能誘導区域」の4区域を設定しています。

路線バスルートの抜本的再編により、これら4区域を有機的に結び、既存の南北ネットワークに加えて東西ネットワークを確立することで、「ネットワーク・インナー・コンパクトシティ」を実現します。

都市機能誘導区域の名称



3. 地域公共交通の現状と課題

- 公共交通の現状と課題① 自動車依存率
- 公共交通の現状と課題② 路線バスのルート
- 課題解決に向けたこれまでの取り組み
- 地域公共交通連携計画の概要
- 総合都市交通戦略の概要
- 北大阪急行線延伸事業の状況
- 北大阪急行線延伸事業による利便性の向上

公共交通の現状と課題① 自動車依存率

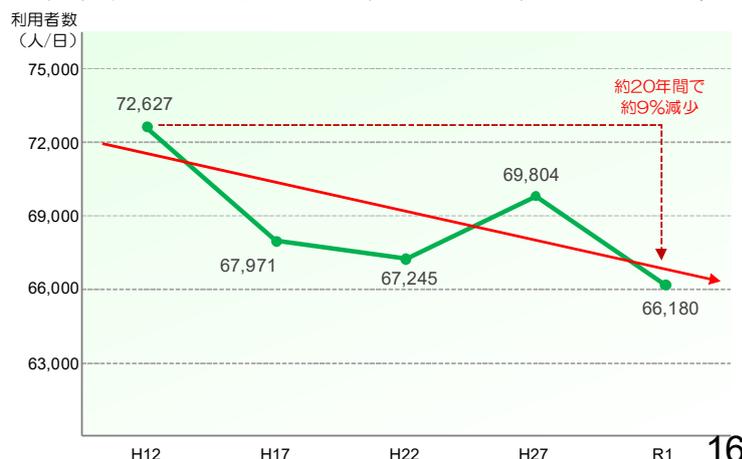
箕面市における自動車分担率（出かけるときに自家用車を使う割合）は、大阪府平均や近隣市に比べて1.6倍と高い状況です。

また、公共交通の利用者数も減っており、今後、公共交通のサービスレベルが下がることも危惧されます。

(1) 箕面市の自動車分担率と近隣市の比較



(2) 箕面市の公共交通（鉄道・バス）利用者の推移

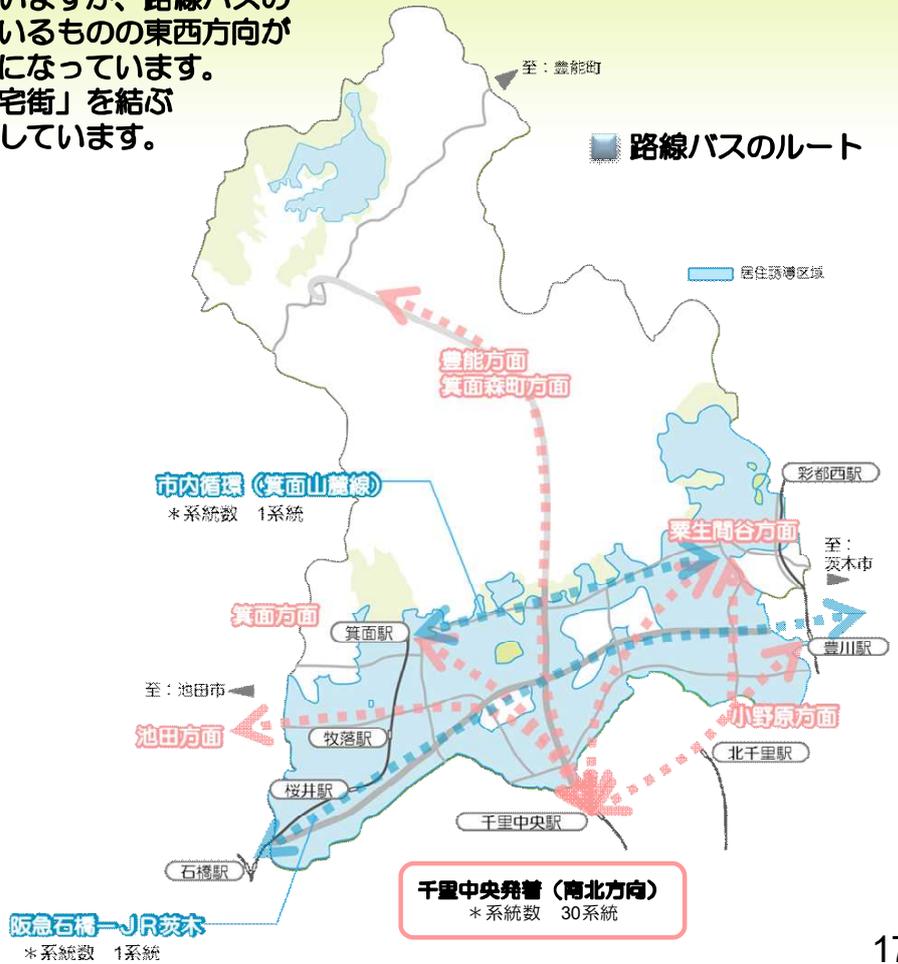
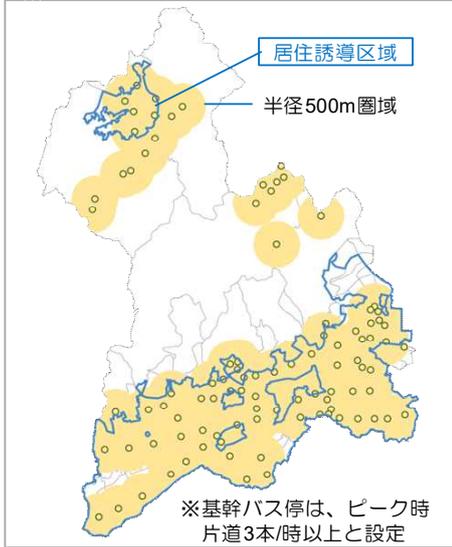


公共交通の現状と課題② 路線バスのルート

バス停は市街地のほぼ全域をカバーしていますが、路線バスのルートを見直すと、南北方向は充実しているものの東西方向が弱く、市内の東西移動が非常に不便な状態になっています。

これは、バス路線が「駅と駅」「駅と住宅街」を結ぶ“鉄道駅フィーダー型”であることに起因しています。

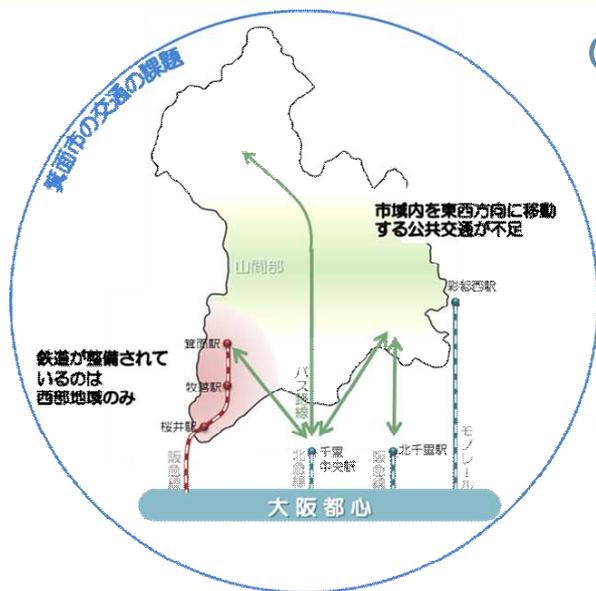
バス停の分布状況



課題解決に向けたこれまでの取り組み

箕面市では、大きな2つの交通課題の解決に向けて、短期的な課題解決としてコミュニティバスによる市内移動の充実、抜本的な課題解決として北大阪急行線の延伸をめざして取り組んできました。

取り組みにあたっては、2つの交通計画を策定して計画的に進めています。



(1) まずは短期的な課題の解決をめざす

箕面市地域公共交通総合連携計画

(H22.3策定)

コミュニティバスの導入により市内交通を充実し、公共交通の利用促進に取り組んでいます

(2) 箕面市の都市基盤に残された“最後の課題”の解決をめざす

箕面市総合都市交通戦略

(H24.3策定)

北大阪急行線の延伸により、鉄道の利用者増だけでなく、新駅を中心としたバス路線の再編を図り、市の交通課題の抜本的な解消をめざして取り組んでいます

箕面市地域公共交通総合連携計画の概要

「箕面市地域公共交通総合連携計画」では、コミュニティバスによる市内交通の充実をめざして、4つの重点施策を掲げています。

重点施策1 新たなバス交通の整備

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カ年とし、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。

重点施策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。

- ・交通案内所の設置
- ・イベント・キャンペーンの共同開催

重点施策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。

- ・バス停、パスカードの共通化
- ・乗り継ぎ割引の導入
- ・競合路線におけるダイヤ調整 等

重点施策4 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
- ・バスロケーションシステムの導入 等

【ソフトによる利用促進】

- ・バスマップの作成配布
- ・情報誌とのタイアップ
- ・エコショッピング制度の導入 等

19

箕面市総合都市交通戦略の概要

「箕面市総合都市交通戦略」では、北大阪急行線の延伸をリーディングプログラムに、鉄道延伸を軸にした箕面市全域の交通まちづくりを進めています。

基本戦略Ⅰ 質の高い生活を支える公共交通サービスの充実

(a) 鉄道（北大阪急行線）の延伸

リーディングプログラムとして北大阪急行線の延伸を進める。

(b) バス路線網の再編

鉄軌道の整備効果を面的に波及させるため、バス路線網の整備を進める。

(c) 公共交通利用環境の整備（バス・タクシー）

(d) 公共交通のシームレス化

基本戦略Ⅲ 新たな魅力拠点となる駅周辺のまちづくり

(a) 交通結節点の整備（駅前広場、駐車・駐輪）

(b) 新駅周辺まちづくりとの連携

基本戦略Ⅱ 多様な交通基盤としての道路の使い方の見直し

(a) 道路整備・改良（都市計画道路・交差点）

新駅へのアクセス性の向上を目的とした新駅周辺の道路整備及び交差点改良を推進する

(b) 道路空間の再配分（バスレーン・自転車走行空間）

バスレーンや自転車走行空間の整備を進める

基本戦略Ⅳ 安心・安全でみんなが使う交通まちづくり

(a) 防災まちづくり

(b) バリアフリー化

(c) 交通安全・マナー教育の実施

(d) 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）

20

北大阪急行線延伸事業の状況

北大阪急行線を現在の千里中央駅から北へ2.5km延伸し、新駅を2つ作る“北大阪急行線延伸事業”は、令和5年度の開業を目標に、現在、箕面市が施行する箕面萱野駅から箕面船場阪大前駅までの各区分や、北大阪急行電鉄(株)が施行する、箕面船場阪大前駅から千里中央駅間のトンネル工事(シールド)が本格化しており、今後はレール(軌道)敷設や電気工事、駅舎の建築なども始まります。

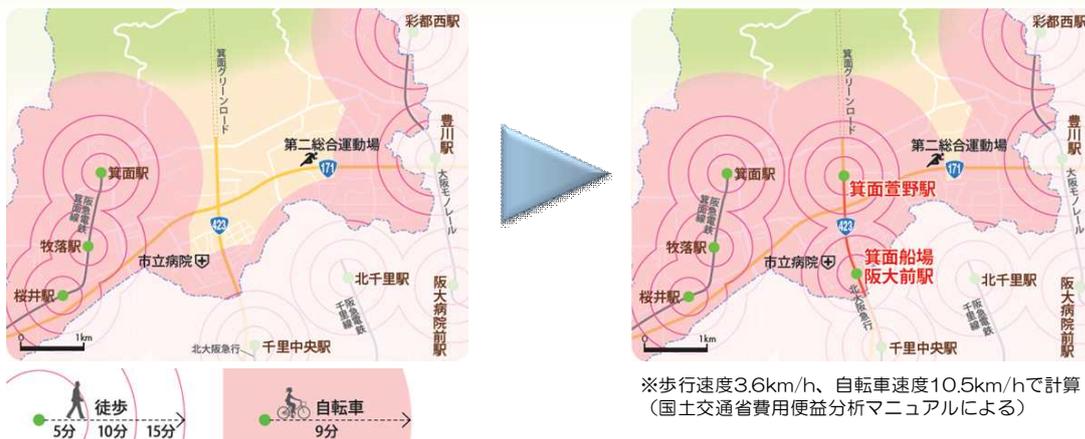


【出典：きたきた通信 No.22】

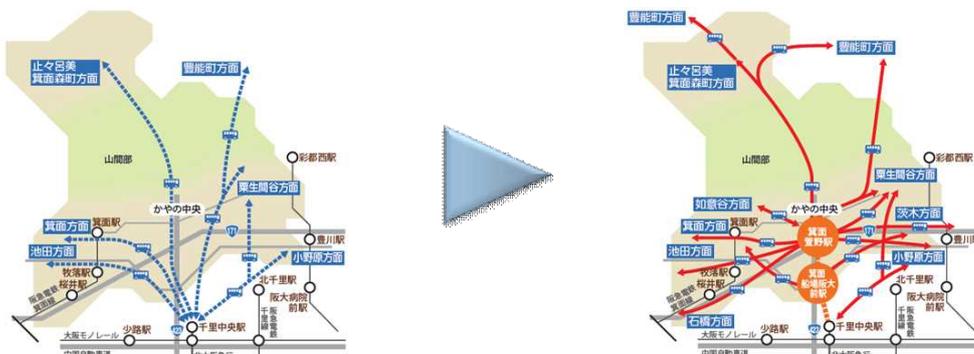
北大阪急行線延伸事業による利便性の向上①

北大阪急行線の延伸により市街地の真ん中に駅が2つできて、駅まで徒歩・自転車で行けるエリアが大幅に増えます。また、新駅を中心としたバス路線に再編することで、東西方向の移動利便性の向上を図ります。

(1) 駅からの徒歩/自転車圏の比較



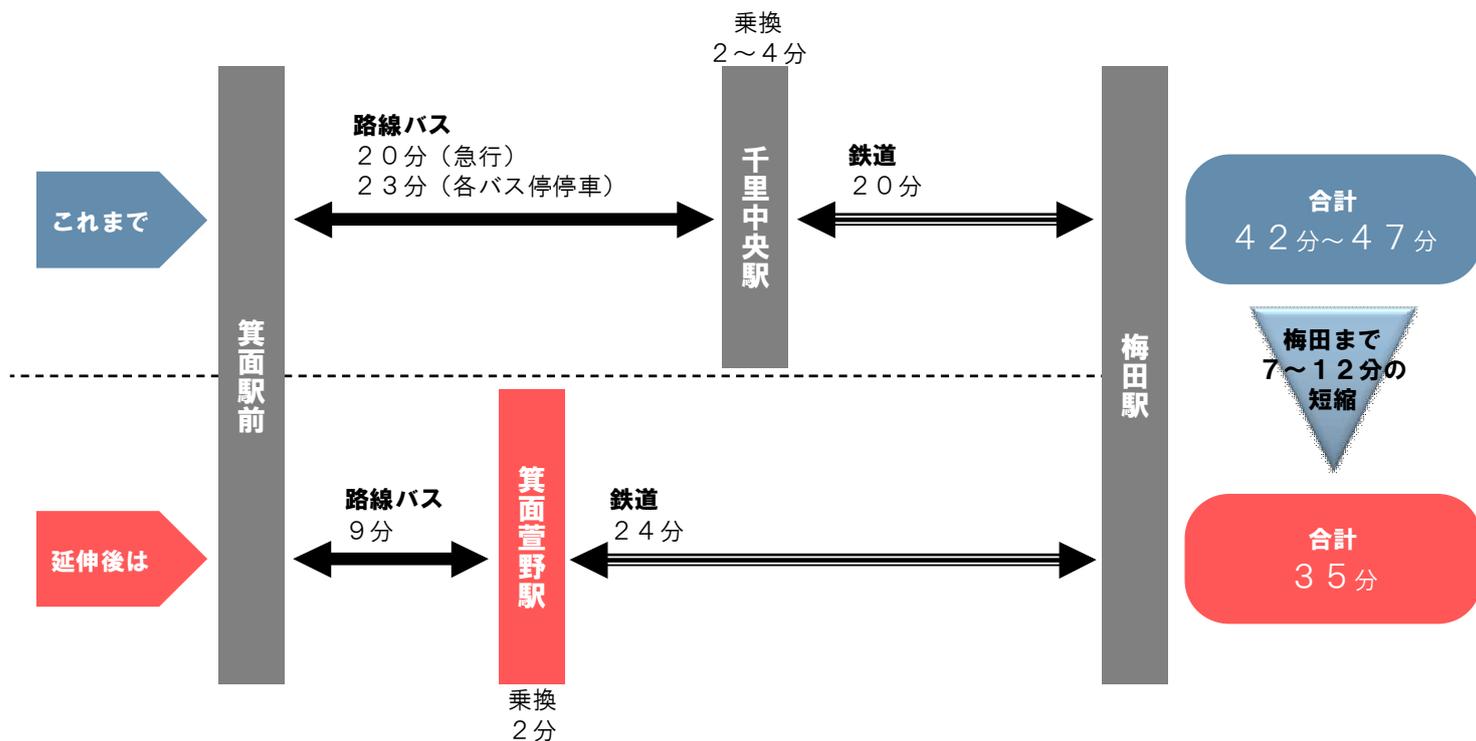
(2) 新駅を中心としたバス路線再編イメージ



北大阪急行線延伸事業による利便性の向上②

北大阪急行線の延伸により市街地の真ん中に駅が2つできて、新駅を中心としたバス路線に再編し、新駅でバスから鉄道へ乗り換えていただくことで、箕面市内から大阪都心へのアクセス性の向上が見込まれます。

(3) 新駅での鉄道への乗換によるアクセス性の向上について



【路線バス網再編検討分科会における検証結果】 23



4. OD調査、各種アンケート調査の分析結果

- OD調査結果（現状の利用状況）の分析
- バス利用者へのアンケート調査結果の分析
- 市民アンケート調査結果の分析

OD調査の概要

(1) OD調査とは

- OD調査とは、Origin（起点）からDestination（終点）に向けた交通量を計測する調査のことである。これらを集計解析することにより、交通の地域間流動、時間分布等を把握することができる。

(2) OD調査の実施主体と対象者

- 実施主体は、阪急バス株式会社
- 調査対象は、阪急バス株式会社が運行する路線バスの利用者

(3) 調査日

- 平成27年10月～12月の11日間
※系統・ダイヤによって調査日が異なる。

(4) 調査内容

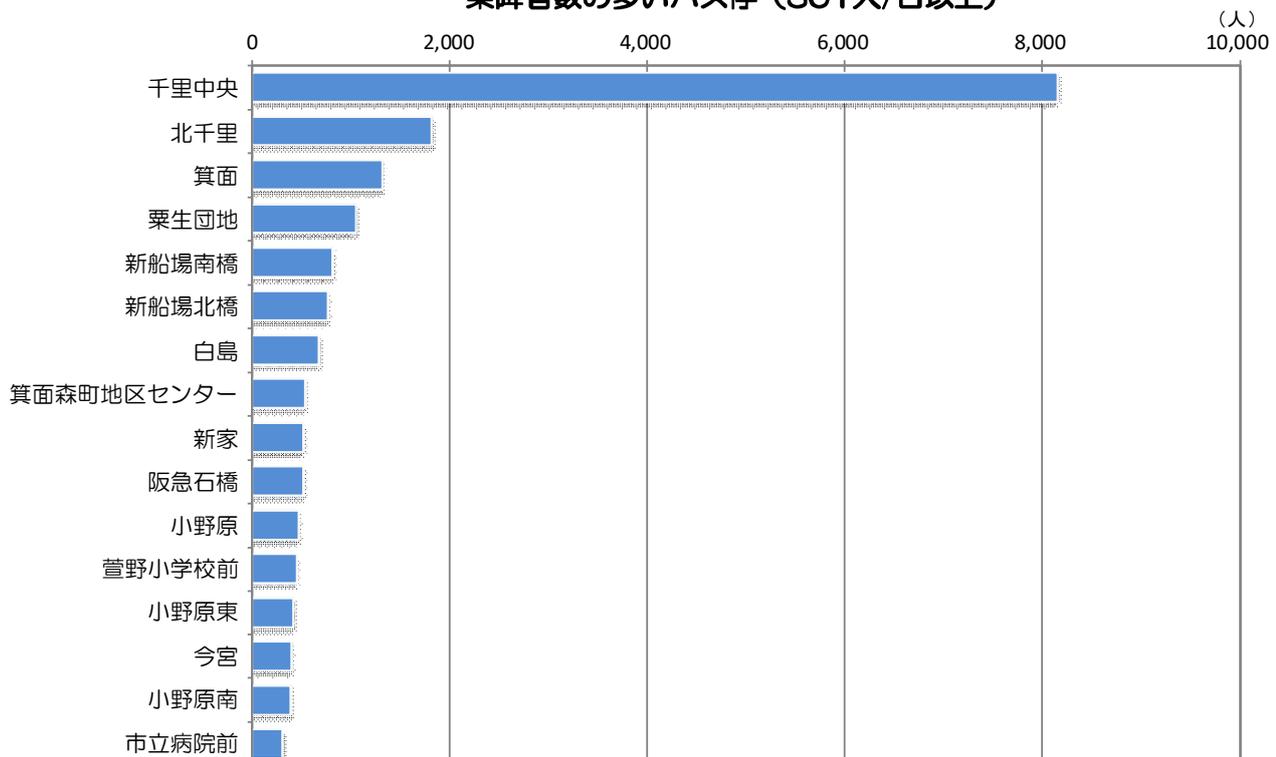
- 性別
- 年齢
- 乗車目的
- 乗車バス停、降車バス停

25

OD調査結果（現状の利用状況）の分析

現状の箕面市内を運行するバス路線において、乗降者数が最も多いのは千里中央で、北千里、箕面と主要駅のバス停がそれに続いています。そのほか、栗生団地・箕面森町地区センターなど住宅団地に位置する大きなバスターミナルや新船場南橋・北橋など事業所が集積するエリアの利用が多いことが分かります。

乗降者数の多いバス停（301人/日以上）



26

バス利用者へのアンケート調査の概要

(1) バス利用者へのアンケート調査の目的

- ・路線バス利用者の利用状況や北大阪急行線延伸に伴うバス路線再編後の利用意向を把握するなど、バス路線再編の検討を進める上での基礎資料とすることを目的として実施した。

(2) 調査期間とアンケート調査の対象

- ・調査期間は、平成29年2月21日（火）配布、同年3月6日（月）までの回収とした。
- ・調査対象は、阪急箕面駅・石橋駅・北千里駅、北大阪急行線千里中央駅からの路線バス利用者

(3) 調査方法と配布・回収件数

- ・アンケート調査票は、無記名方式で、手渡し配布・郵送回収を行った。
- ・アンケート配布件数は、11,512件あり、有効回答数は3,141件（27.3%）であった。

(4) 調査内容

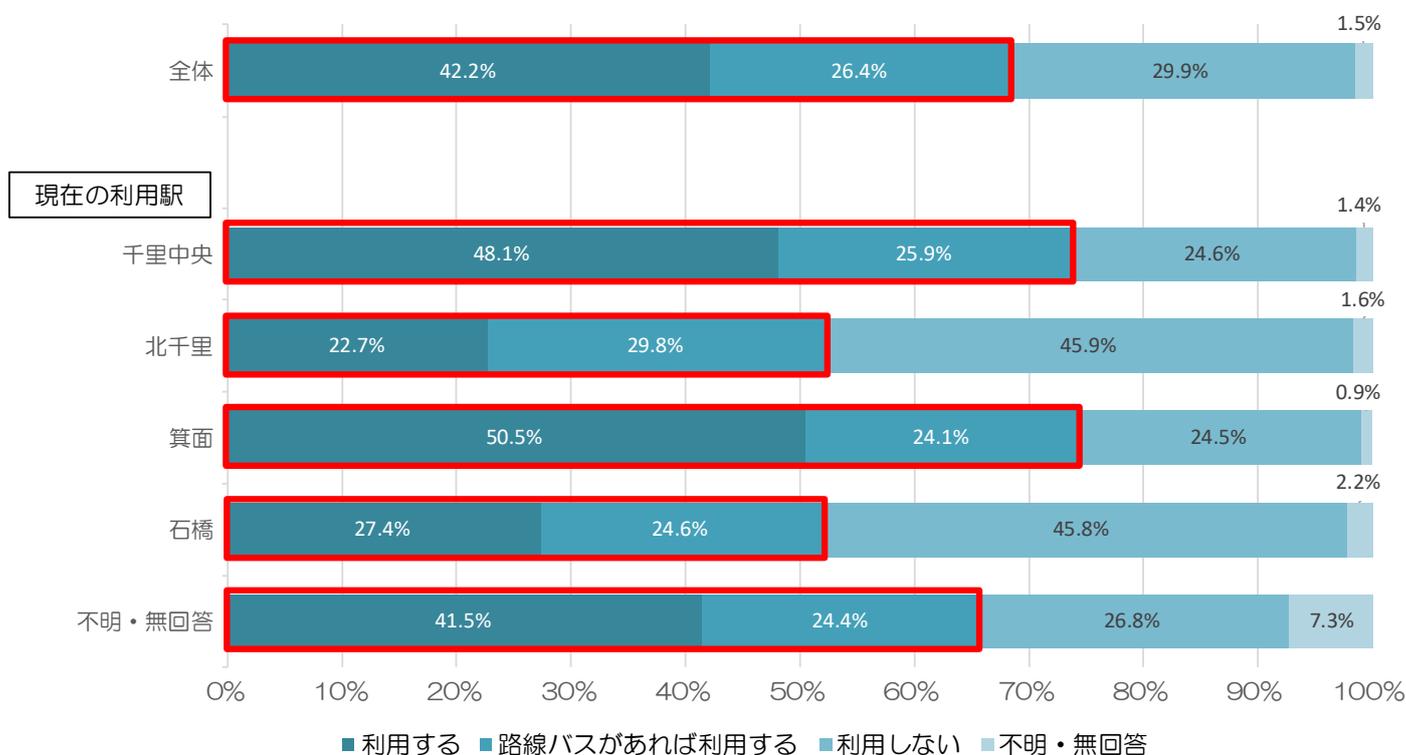
- ・回答者属性（性別・年代・住所・職業・最寄りバス停までの距離）
- ・調査票を受け取ったときの移動について
- ・普段の路線バスの利用などについて
- ・北大阪急行線延伸後の移動について
- ・路線バス（阪急バス）を再編することについて
- ・路線バスをよくするためのアイデア

27

バス利用者へのアンケート調査結果の分析①

現在の路線バス利用者のうち、北大阪急行延伸後に延伸区間を利用する（「路線バスがあれば利用する」を含む）利用者は、全体で68.6%おり、現在の利用駅別に見ると、千里中央駅や箕面駅の利用者が延伸区間の利用意向が高く、それ以外の駅の利用者においても半数以上の利用者が延伸区間を利用すると回答しています。

北急延伸後、延伸区間を利用する意向

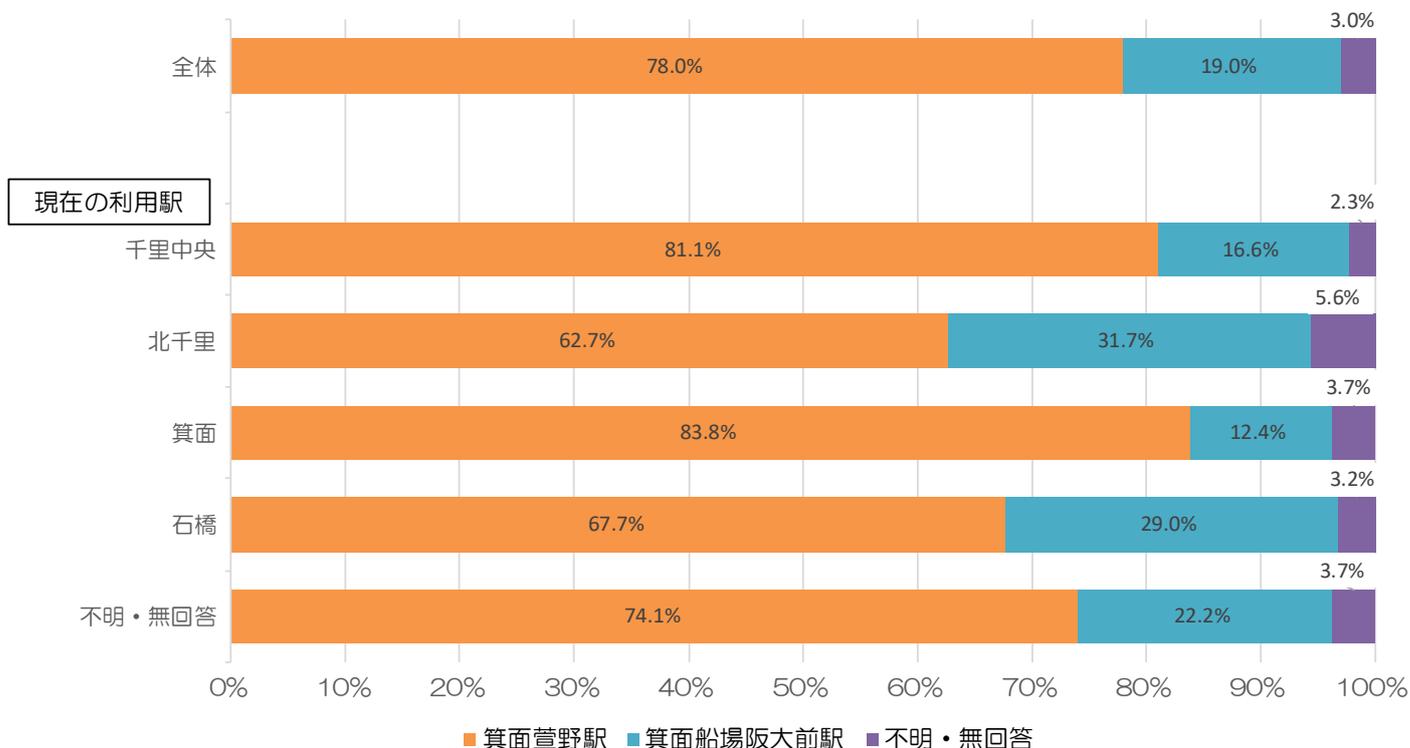


28

バス利用者へのアンケート調査結果の分析②

現在の路線バス利用者のうち、北大阪急行延伸後に延伸区間を利用する（「路線バスがあれば利用する」を含む）利用者の多くが、箕面萱野駅を利用すると回答しています。箕面船場阪大前駅の利用意向の割合が最も高いのは、現在北千里駅を利用している利用者であり、現在北千里駅へ接続する路線がある東部地域から箕面船場阪大前駅への接続意向が高いことが分かります。

北急延伸後に主に利用する駅



29

市民へのアンケート調査の概要

(1) 市民へのアンケート調査の目的

- 市民のバスの利用状況や北大阪急行線延伸に伴うバス路線再編後の利用意向を把握するなど、バス路線再編の検討を進める上での基礎資料とすることを目的として実施した。

(2) 調査期間とアンケート調査の対象

- 調査期間は、平成29年2月21日（火）～3月6日（月）とした。
- 調査対象は、箕面市在住の16歳以上（平成29年1月1日現在）の男女5,000人で、住民基本台帳から無作為抽出により対象者を選出した。

(3) 調査方法と配布・回収件数

- アンケート調査票は、無記名方式で、郵送配布・郵送回収を行った。
- アンケート配布件数は、5,000件あり、有効回答数は2,858件（57.2%）であった。

(4) 調査内容

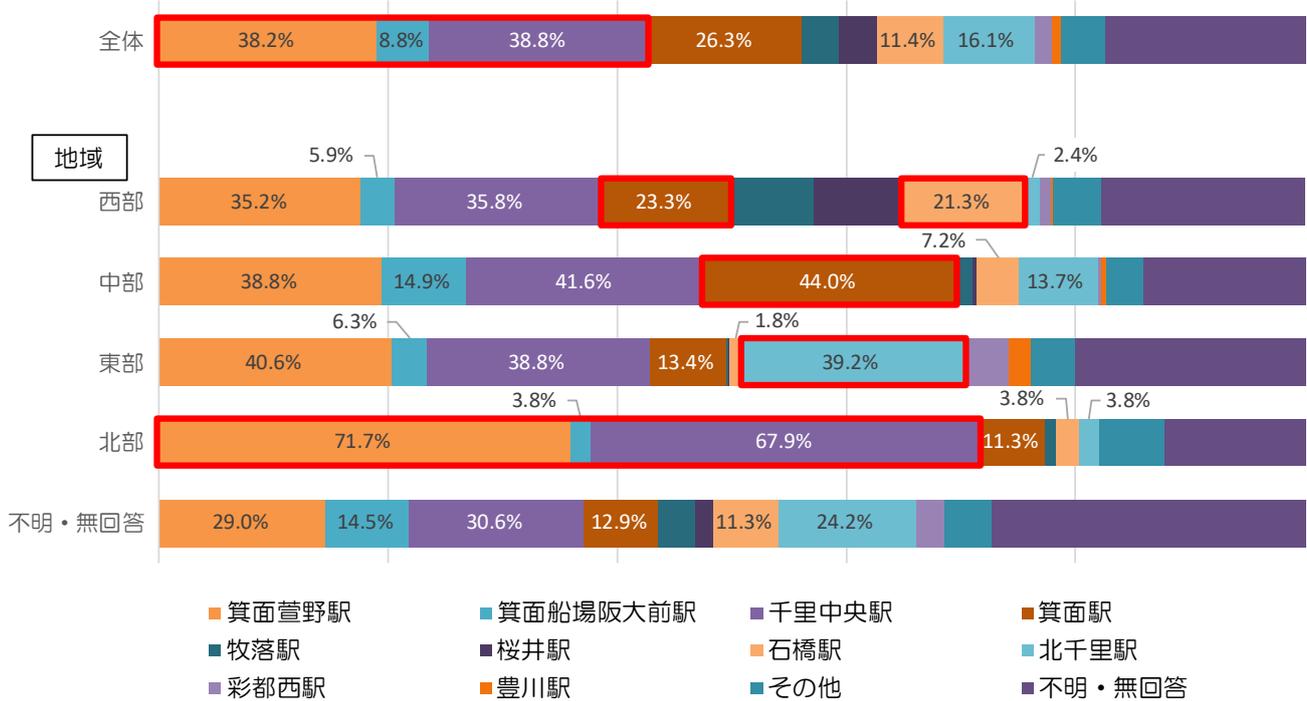
- 回答者属性（性別、年代、住所、職業、最寄りバス停までの距離）
- 普段の外出について（通勤・通学、業務上の移動、日常の買い物、娯楽、通院等）
- 北大阪急行線延伸後の移動について
- 現在の路線バスの満足度について
- 路線バス（阪急バス）を再編することについて
- 箕面市の公共交通をよくするためのアイデア（自由記述）

30

市民アンケート調査結果の分析

市民アンケートでは、北大阪急行延伸後の路線バス運行にあたって、最も必要な行き先を尋ねており、全ての地域において箕面萱野駅や千里中央駅等の北大阪急行線の駅への意向の割合が高いことが分かります。また、他地域と比較して西部地域では箕面駅や石橋駅への意向が、中部地域では箕面駅への意向が、東部地域では北千里駅への意向が、北部地域では箕面萱野駅や千里中央駅への意向がそれぞれ高いという特徴があります。

最も必要な行き先（2つ回答）



※最も必要な行き先は2選択制であるため、割合の合計を200%として集計している。

5. バス路線再編案

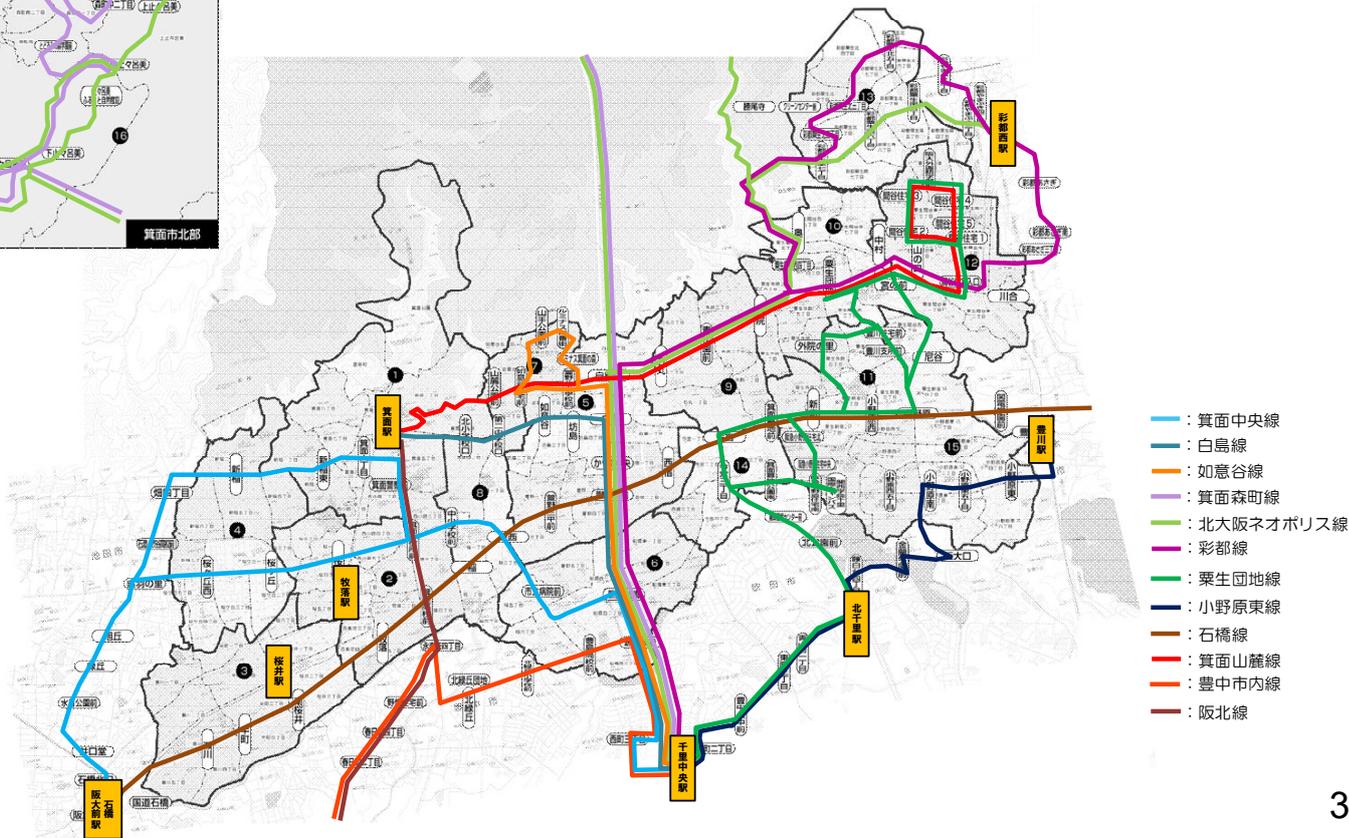
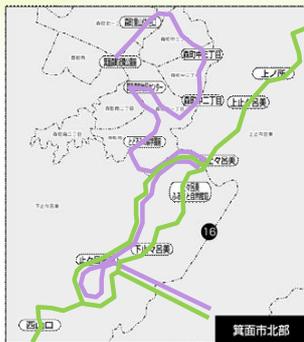
- ・ 現行路線からルートに変更がない路線
- ・ 現行路線からルートが箕面萱野駅止まりとなる路線
- ・ 現行路線から一部ルートを他路線で代替して運行する路線
- ・ 現行路線から行き先を追加する路線
- ・ 現行路線からルートを新設する路線
- ・ 箕面市内のバス路線再編図（案）

【バス路線再編にあたっての留意点】

- 留意点① 次ページ以降の図では、各路線の代表的なルートのみを表示しており、実際の運行ルートとは異なる場合がある。
- 留意点② パブリックコメントを経てルート案を確定させた後に、サービスレベルについての検討を行う。
- 留意点③ バス路線再編の運行開始後も利用実態に応じて、運行内容を見直す可能性がある。
- 留意点④ 一部路線については、バス路線再編にあわせて一定期間の社会実験を実施したうえで、社会実験期間中の利用実態に応じて路線の存廃や路線のあり方を検討する。

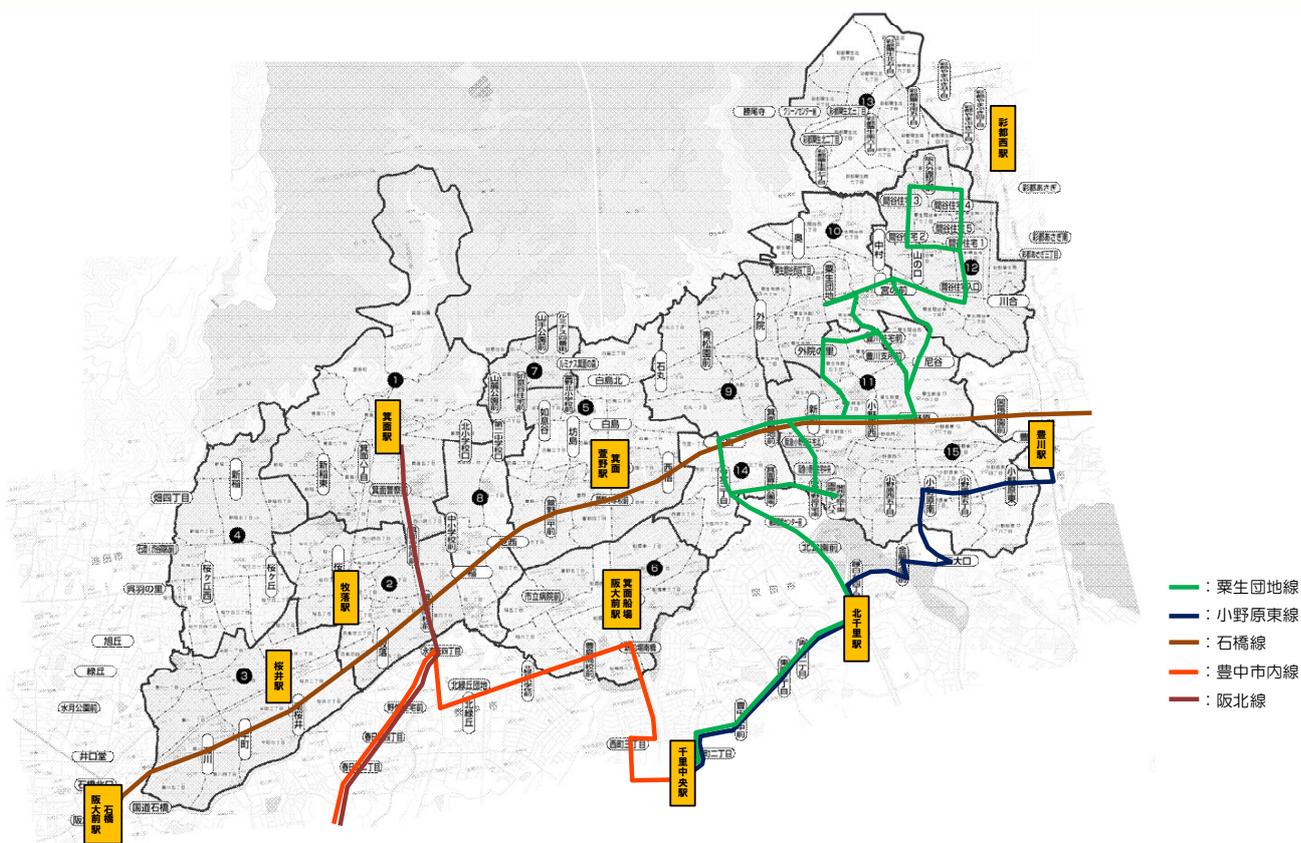
箕面市内の現行バス路線図

箕面市内の現行バス路線図は下図のとおり、多くの路線が、国道423号に集積したうえで箕面市内と千里中央駅を結ぶ路線となっており、南北方向の移動が充実しています。対して、箕面市内の東西移動は石橋線と箕面山麓線の2路線のみで不便であることが分かります。



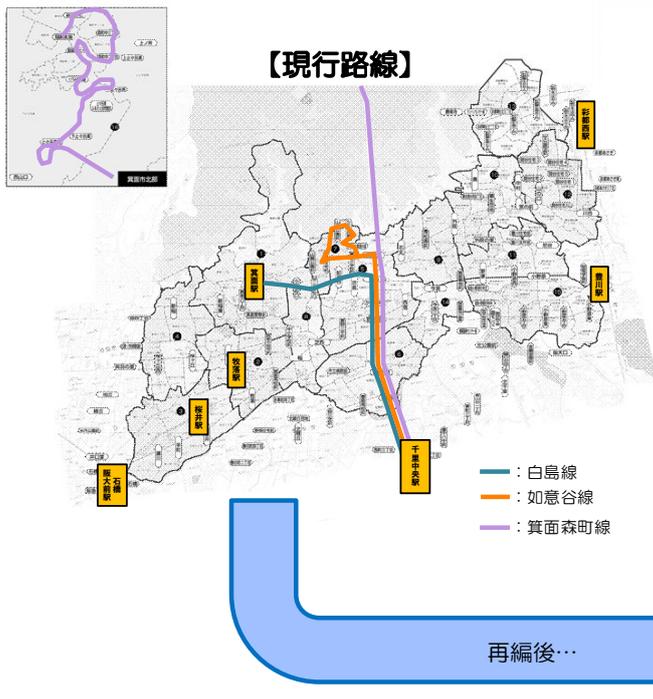
現行路線からルートに変更がない路線

粟生団地線・小野原東線・石橋線・豊中市内線・阪北線は、バス路線再編後も現行ルートのまま運行を行います。

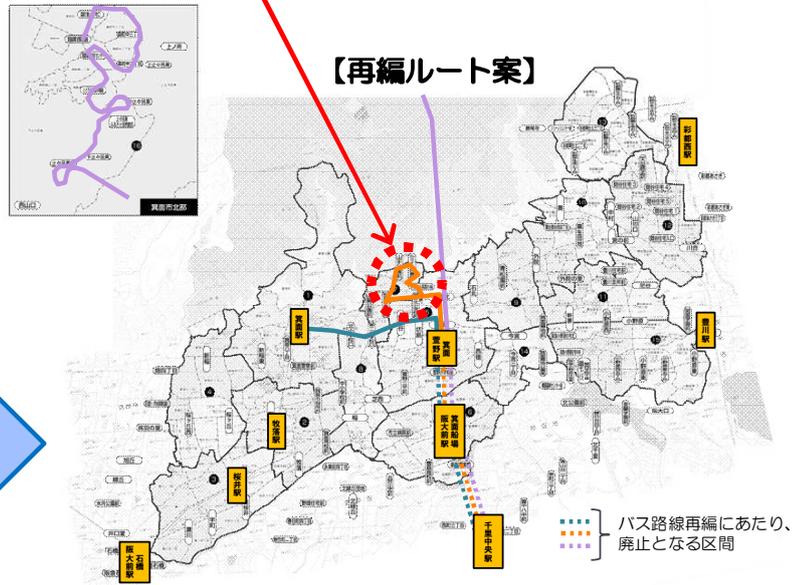


現行路線からルートが箕面萱野駅止まりとなる路線

白島線・如意谷線・箕面森町線は、バス路線再編にあたり、箕面萱野駅止まりの路線とします。

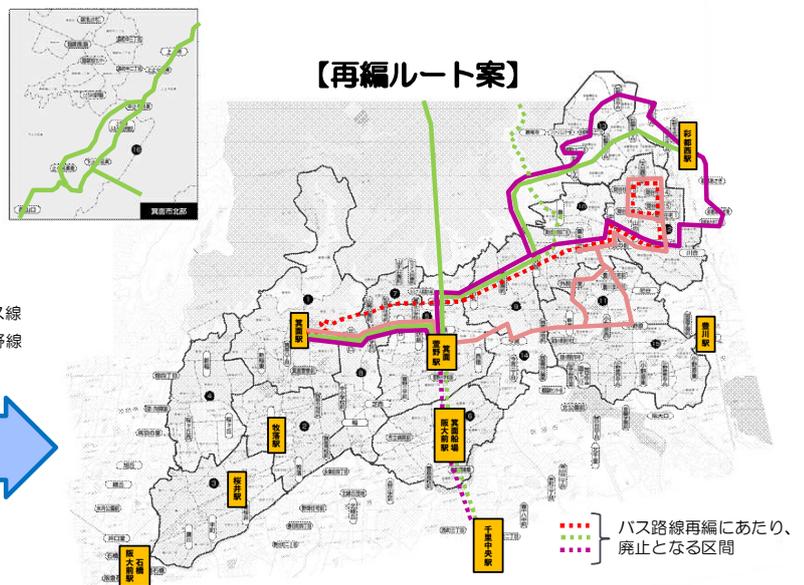
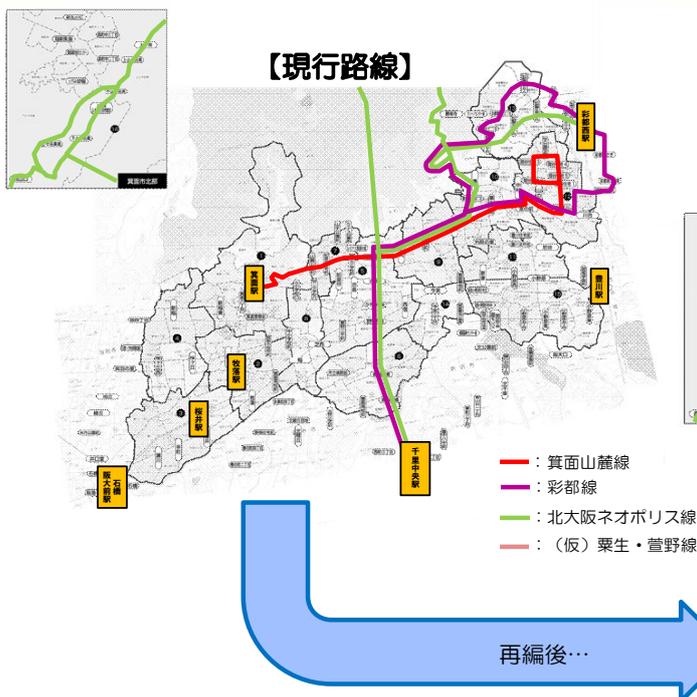


如意谷線は、バス路線再編にあわせて一定期間の社会実験を実施し、社会実験期間中の利用実態に応じて路線の存廃や路線のあり方を検討します。



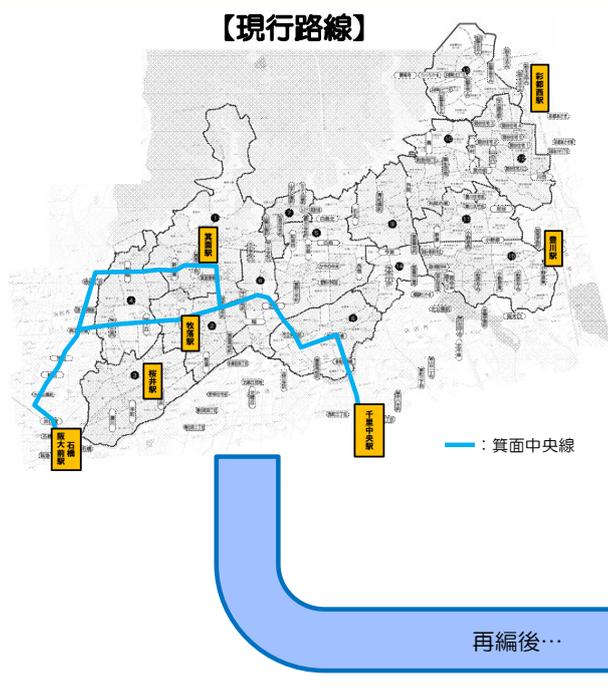
現行路線から一部ルートを他路線で代替して運行する路線

箕面山麓線は、彩都線・北大阪ネオポリス線の箕面駅行直通運行と（仮）粟生・萱野線の新設により代替して運行します。なお、北大阪ネオポリス線のクリーンセンター前経由余野行は廃止します。

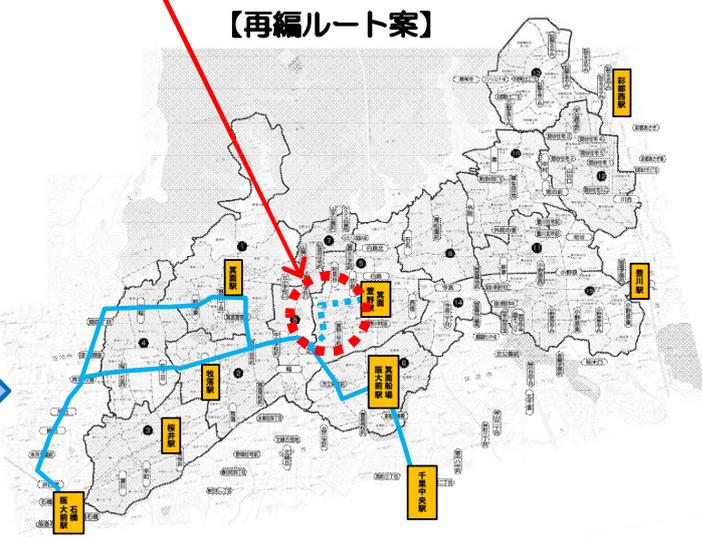


現行路線から行き先を追加する路線

箕面中央線は、朝夕のラッシュ時は箕面船場阪大前駅での折り返し運行とします。



箕面中央線の箕面萱野駅行は、バス路線再編にあわせて一定期間の社会実験を実施し、社会実験期間中の利用実態に応じて路線の存廃や路線のあり方を検討します。
 なお、当該路線の社会実験の実施にあたっては、市の費用負担が必要となります。



現行路線からルートを新設する路線

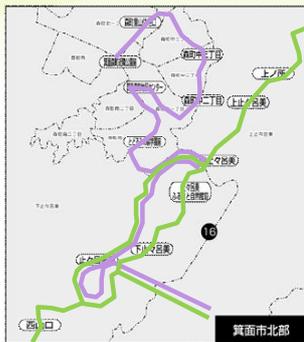
箕面船場阪大前駅経由千里中央駅行の（仮）箕面小野原線を新設します。



（仮）箕面小野原線は、千里中央駅行・箕面萱野駅行ともに、バス路線再編にあわせて一定期間の社会実験を実施し、社会実験期間中の利用実態に応じて路線の存廃や路線のあり方を検討します。

箕面市内のバス路線再編図（案）

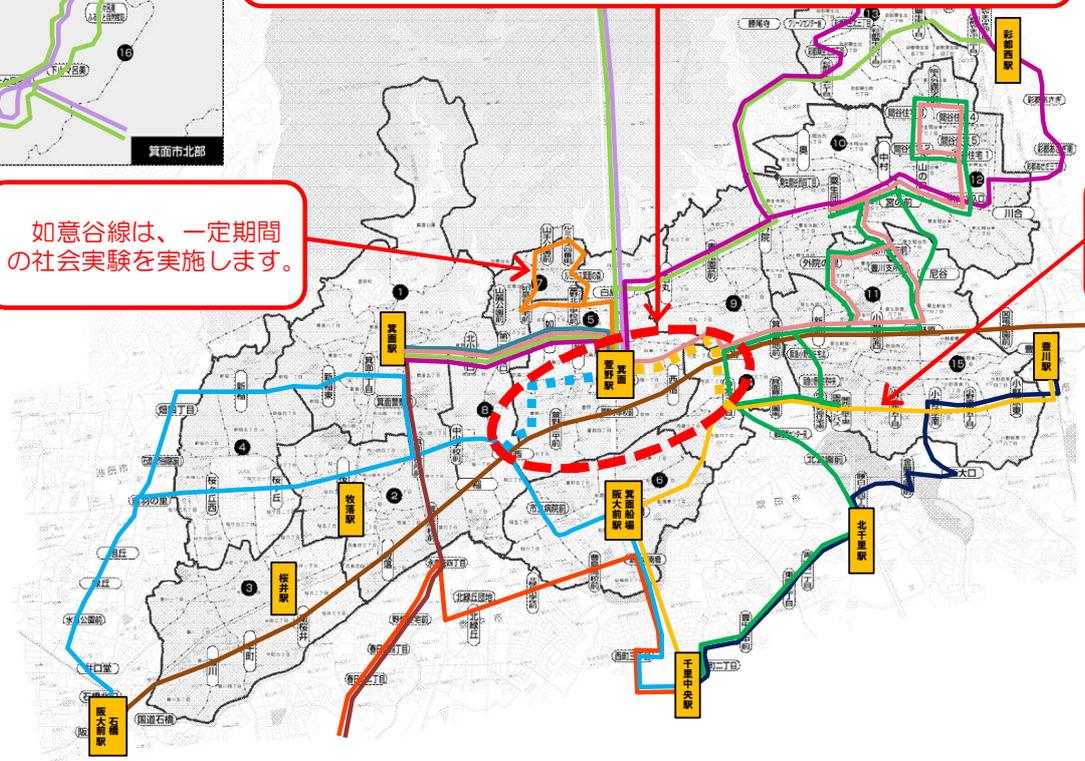
箕面市内のバス路線再編図（案）は下図のとおりで、路線の多くが箕面萱野駅に集積することで、市内の東西移動の利便性が向上することが見込まれます。



箕面中央線及び（仮）箕面小野原線の箕面萱野駅行の社会実験の実施にあたっては、市の費用負担が必要となります。

如意谷線は、一定期間の社会実験を実施します。

（仮）箕面小野原線は、一定期間の社会実験を実施します。



- ：箕面中央線
- ：白鳥線
- ：如意谷線
- ：箕面森町線
- ：北大阪ネオポリス線
- ：彩都線
- ：粟生団地線
- ：小野原東線
- ：石橋線
- ：豊中市内線
- ：阪北線
- ：（仮）粟生・萱野線
- ：（仮）箕面小野原線