

箕面市地域公共交通計画

（素案）

令和 3 年 月

箕 面 市

第 47 回地域公共交通活性化協議会資料（別冊）

第47回地域公共交通活性化協議会資料（別冊）

目 次

1. 本計画の目的と概要.....	1
1.1. 本計画の目的.....	1
1.2. 計画の対象区域.....	2
1.3. 計画の対象期間.....	2
1.4. 計画の位置付け.....	2
2. 箕面市の現況.....	7
2.1. 箕面市の概要.....	7
2.2. 箕面市の人口.....	16
3. 地域公共交通の現況.....	20
3.1. 鉄道の現況.....	20
3.2. 路線バスの現況.....	22
3.3. コミュニティバス「オレンジゆずるバス」の現況.....	27
3.4. タクシーの現況.....	30
3.5. 福祉有償運送の現況.....	31
4. 地域公共交通の課題.....	32
4.1. 公共交通の利用実態や公共交通に対する意見・ニーズの把握.....	32
4.2. 地域公共交通の課題.....	42
5. 本計画で目指す将来の公共交通のあり方.....	44
5.1. 本計画の基本理念.....	44
5.2. 理念の実現に向けた基本方針の設定.....	45
6. 計画の基本方針の実現に向けた施策・事業.....	47
6.1. 基本方針の実現に向けた施策・事業.....	47
7. 計画の基本方針の実現に向けた地域公共交通網の再編.....	59
7.1. 本市における公共交通やその他の交通モードの役割分担と連携.....	59
7.2. 鉄道のネットワークの再編.....	61
7.3. 路線バスのネットワークの再編.....	61
7.4. オレンジゆずるバスのネットワークの再編.....	78
8. 社会実験路線の見直し計画.....	79
8.1. 社会実験路線の評価・見直しの考え方.....	79
8.2. 社会実験路線の見直し基準.....	80
8.3. 社会実験路線の評価・見直しの流れ.....	84
9. 計画の評価指標の設定及び改善の仕組み.....	87
9.1. 計画の評価指標.....	87
9.2. 計画の推進・進行管理体制.....	88
9.3. PDCAサイクルによる施策の評価・改善.....	88

第 47 回地域公共交通活性化協議会資料（別冊）

参考資料 1：箕面市地域公共交通活性化協議会（路線バス網再編検討分科会）について

参考資料 2：社会実験路線の評価基準達成に向けた時間帯別利用者数の目安について

参考資料 3：計画の評価指標の設定方法について

第 47 回地域公共交通活性化協議会資料（別冊）

1. 本計画の目的と概要

1.1. 本計画の目的

箕面市では、阪急電鉄（以下、「阪急」という）箕面線が、隣接する池田市の阪急宝塚線石橋阪大前駅から本市西部の箕面駅の間を結んでいます。また、北大阪急行電鉄（以下、「北急」という）及び大阪モノレールの千里中央駅が豊中市内に、阪急千里線の北千里駅が吹田市内にあり、いずれも本市域内ではないものの、これらの鉄道が、本市と大阪市方面を結ぶ重要な交通手段となっています。さらに、茨木市内には大阪モノレール彩都線の彩都西駅と豊川駅があり、こちらも本市から大阪空港や阪急、京阪電鉄などへアクセスする重要な交通手段となっています。

これらの鉄道駅を起点として、市内各所に阪急バスが運行する路線バス網が展開されており、市民の鉄道駅へのアクセスや市内の移動を支えています。更に、路線バスを補完し、市内の東西移動や公共施設へのアクセスを確保する目的でコミュニティバス「オレンジゆずるバス」が運行しています。

しかし、市民の移動手段の中心的役割を担っている路線バスのルートが、主に千里中央駅（豊中市）から市内の南北方向に設定されているため、市内を東西方向に移動する場合は自家用車を活用する市民が多く、その結果、市民の自動車依存率が近隣市と比較して高いほか、市全体の人口増が続いているにもかかわらず公共交通の利用者数は減少傾向にあるなどの課題を抱えています。

バス交通においては、今後、本市においても人口減少が始まることに加え、新型コロナウイルス感染症拡大によるテレワークの普及などの「新しい生活様式」の定着により、利用者数のさらなる減少が見込まれるほか、労働形態等の影響による運転士不足の深刻化等の課題もあり、非常に厳しい経営環境にあります。

一方で、人口が減少し、少子高齢化が進展するすぐ近くの未来において、公共交通が果たす役割はますます重要となり、その持続的な維持・確保・充実が求められます。

こうした状況の中、本市では平成 22 年（2010 年）3 月に「箕面市地域公共交通総合連携計画」を、また平成 24 年（2012 年）3 月に「箕面市総合都市交通戦略」を策定し、地域住民、公共交通事業者、関係行政機関等と連携して、地域公共交通の利便性向上や効率化、利用促進等に取り組んできました。

また、本市においては、令和 5 年度（2023 年度）を開業目標として、北急の本市萱野地区（箕面萱野駅）までの延伸工事が進められており、今後は同線開業後のまちづくりと連携した市内の公共交通ネットワークの再構築が必要とされています。

このことから、上記 2 つの既往計画の方向性を継承し、統合・発展させるとともに、平成 28 年（2016 年）2 月に策定した「箕面市立地適正化計画」と調和のとれた公共交通ネットワークを実現するため、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（令和 2 年 1 1 月改正）（以下、「地域公共交通活性化再生法」という）」に基づく「箕面市地域公共交通計画」を策定します。本計画は、持続可能な地域公共交通の維持・確保を戦略的に推進するため、基本方針、事業内容、評価や事業展開等を示すことを目的とするものです。

第 47 回地域公共交通活性化協議会資料（別冊）

1.2. 計画の対象区域

計画の対象区域は、箕面市全域とします。

1.3. 計画の対象期間

計画の対象期間は、令和 4 年（2022 年）7 月から令和 9 年（2027 年）3 月までの約 5 年間とします。

1.4. 計画の位置付け

1.4.1. 本計画の位置付け

本計画は、地域公共交通活性化再生法に基づき策定するものであり、策定にあたっては、地域公共交通に関連する既存の計画等を統合・発展させるとともに、まちづくりに関連する既往計画等と調和のとれた計画として策定します。

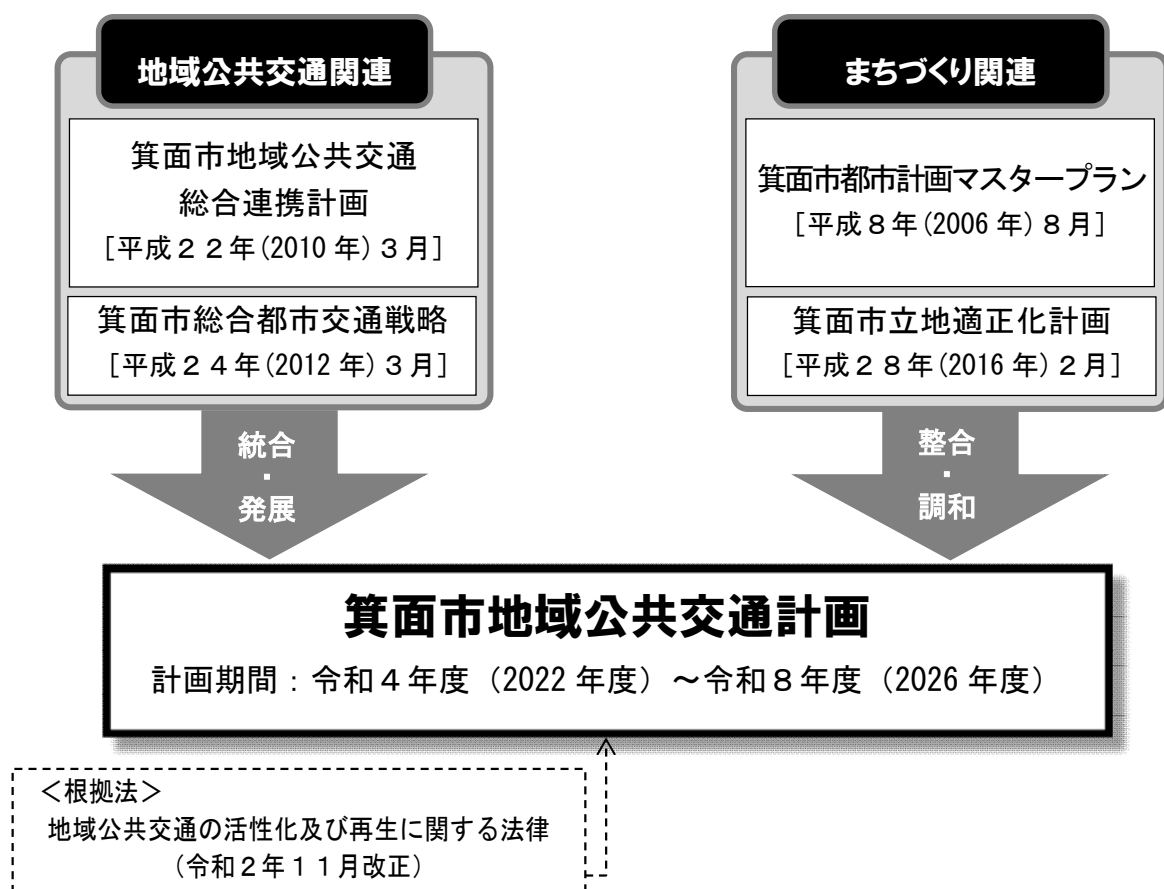


図 上位計画及び関連計画と本計画の関係

第 47 回地域公共交通活性化協議会資料（別冊）

1.4.2. 関連計画における地域公共交通の位置付け

(1) 公共交通に関連する計画

■箕面市地域公共交通総合連携計画

計画期間	策定：平成 22 年（2010 年）3 月 計画期間：平成 22 年度（2010 年度）～平成 29 年度（2017 年度） ※重点施策の期間：平成 22 年度（2010 年度）～平成 24 年度（2012 年度）
基本方針	市内移動を中心としたバス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。
計画目標	①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 ②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 ③人と地域の活性化と地球環境問題に対応する ④関係者が協力して公共交通の利用促進を実施する ⑤持続可能な公共交通ネットワークを確立する

※計画期間を終了しており、その理念は「箕面市総合都市交通戦略」に引き継がれている。

■箕面市総合都市交通戦略

計画期間	策定：平成 24 年（2012 年）3 月 計画期間： 総合交通戦略の目標年次：概ね令和 12 年度（2030 年度） 戦略実施プログラムの目標年次：概ね令和 2 年度（2020 年度）
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
基本方針	I 質の高い生活を支える公共交通サービスの充実 II 多様な交通基盤としての道路の使い方の見直し III 新たな魅力拠点となる駅周辺まちづくり IV 安全・安心でみんなが使う交通まちづくり

第 47 回地域公共交通活性化協議会資料（別冊）

<公共交通を軸とした将来の交通体系>

現状の交通体系（イメージ）	将来の交通体系（イメージ）
凡 例 鉄道 バス 道路 北部地域 中央山間地域 箕面市 西部地域 中部地域 東部地域 箕面駅 千里中央駅 北千里駅 阪急 北急 阪急 モノレール 大阪都心	凡 例 鉄道 バス 道路 新名神 北部地域 中央山間地域 箕面市 西部地域 中部地域 東部地域 箕面駅 新駅 都市拠点 千里中央駅 北千里駅 阪急 北急 阪急 モノレール 大阪都心
・ 千里中央駅や北千里駅を拠点とした他都市依存型のバス体系 ・ 市域内を東西方向に移動する公共交通が不足	・ 市内の都市拠点・鉄道結節点を中心とした交通体系 ・ 鉄道・バスが一体となった公共交通が便利な交通体系 ・ 近隣都市へのアクセスが容易な公共交通体系

図 箕面市総合都市交通戦略に掲げる現況と将来の交通体系のイメージ

第 47 回地域公共交通活性化協議会資料（別冊）

（2）まちづくりに関する計画

■箕面市都市計画マスタープラン（平成 8 年策定）

まちづくり の目標	①都市機能の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
--------------	---

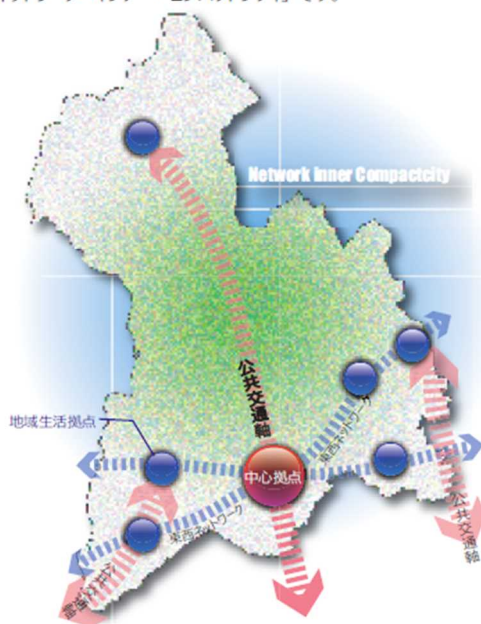
※「箕面市立地適正化計画」は上記マスタープランの一部と位置付けられている。

■箕面市立地適正化計画（平成 2 8 年策定）

目指すまち づくりの基 本方針	北大阪急行線の延伸の効果を最大限に活かして市全域を活性化するとともに、その基盤となる住民生活が将来にわたって安心感と安定感のあるものであり続け、子どもから高齢者まで健康的で豊かに暮らせるよう、まちづくりと公共交通を組み合わせることで市の将来像をつくることを目指している。
-----------------------	---

箕面市立地適正化計画には、公共交通ネットワークについて、次のように示されています。

北大阪急行線の延伸により、箕面市の都市インフラに強靱な「背骨」が通ることになります。
この背骨とその両翼を縦に走る 2 本の鉄道を公共交通軸とし、各拠点をバス路線で結ぶ公共交通ネットワークを構築します。
めざす姿は、コンパクトな市街地の中に緻密な交通ネットワークを持つ、「ネットワーク・インナー・コンパクトシティ」です。



■居住誘導区域内の公共交通ネットワーク

最寄り駅へのアクセス確保

居住誘導区域のどこからでも、最寄り駅に徒歩・自転車・バスなどでアクセスできるよう、路線バス・コミュニティバス（オレンジゆずるバス）・デマンド交通（現在はオレンジゆずるタクシーを実証運行中）などを組み合わせ、一体的な公共交通システムの構築をめざします。

東西ネットワークの確立

北大阪急行線延伸線の開業と同時にバス路線再編の社会実験を開始し、3本の公共交通軸をつなぐ東西ネットワークを確立します。

乗り換え環境の整備

（仮称）新箕面駅は、複数の交通機関が接続する交通結節点となることから、駅前広場を整備し、バスターミナル、タクシー乗り場、自転車駐車場などの設置を進めます。

■都市機能誘導区域内の公共交通ネットワーク

都市機能誘導区域内では、駅やバス停などの公共交通の拠点から誘導施設までの「歩きやすさ」の確保が重要です。

歩きやすい歩行ルートの選定

街路樹や風景の眺望など景観が良く、木陰などの緑陰空間がある歩行ルートを選定します。

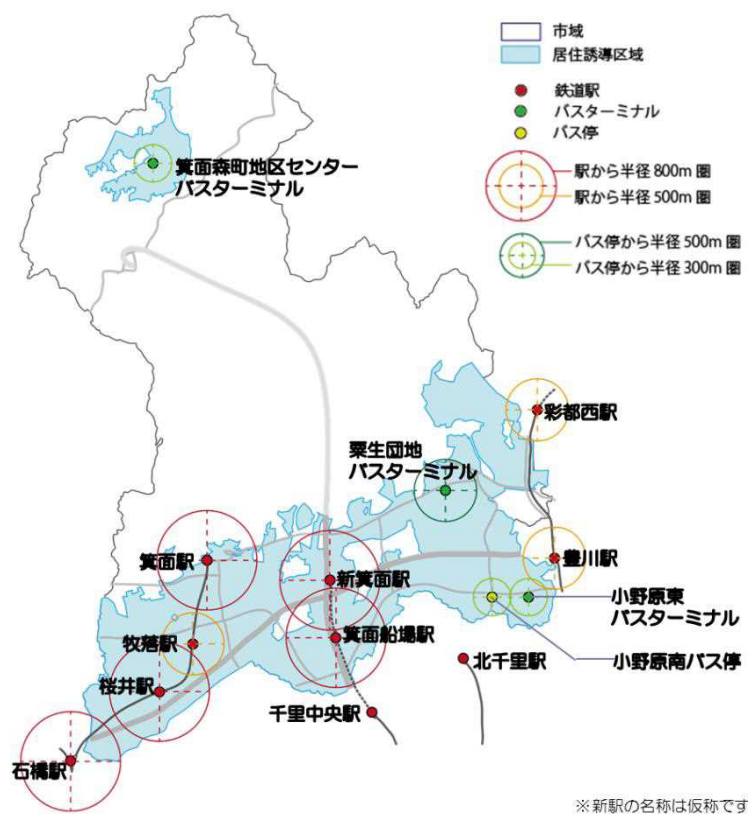
休憩ポイント・安全な歩行空間の確保

途上の公園や街角ベンチなど休憩ポイントの設置、歩道のバリアフリー化など安全な歩行空間の確保に努めます。

図 箕面市立地適正化計画に示された公共交通ネットワークのイメージ

第 47 回地域公共交通活性化協議会資料（別冊）

公共交通がネットワークを構築して結ぶ都市拠点、地域生活拠点は、以下の通りです。



拠点	詳細	
都市拠点	北急線	箕面萱野駅（計画策定当時は（仮称）新箕面駅）、箕面船場 阪大前駅（同じく（仮称）箕面船場駅）
	阪急箕面線	箕面駅、牧落駅、桜井駅、（石橋駅）
	大阪モノレール	（彩都西駅、豊川駅）
地域生活拠点	栗生団地バスターミナル、小野原東バスターミナル、小野原南バス停、 箕面森町地区センターバスターミナル	

図（表） 箕面市立地適正化計画において設定している拠点

2. 箕面市の現況

2.1. 箕面市の概要

2.1.1. 位置と地勢

箕面市は、京阪神都市圏のほぼ中央となる大阪府北西部に位置する都市で、東は茨木市、西は池田市、南は豊中市と吹田市、北は豊能町と兵庫県川西市とに隣接し、大阪都心からは約 20km 圏内の距離です。北緯 34 度 49 分、東経 135 度 28 分に位置し、東西 7.1km、南北 11.7km、面積 47.9 km²の市域を持っており、面積の約 6 割が北摂山系の山間部で、山間部を挟んで北側と南側に市街地が広がっています。

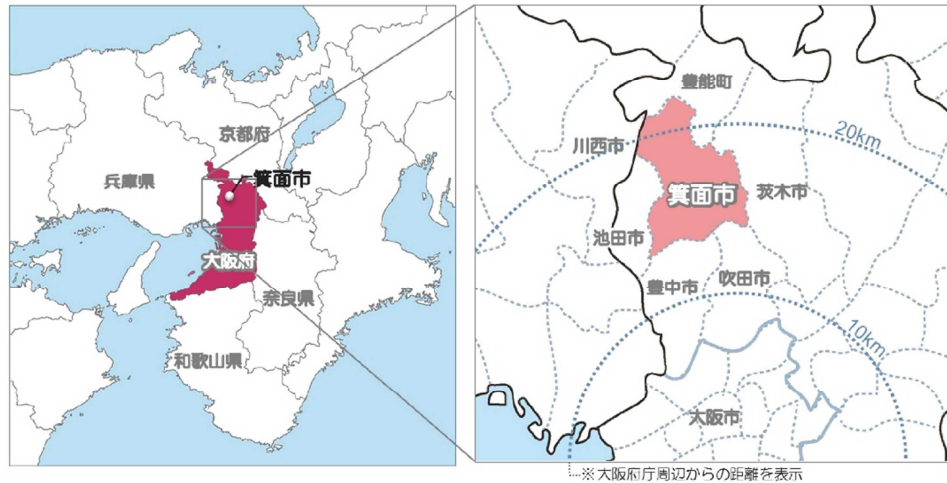


図 箕面市の位置

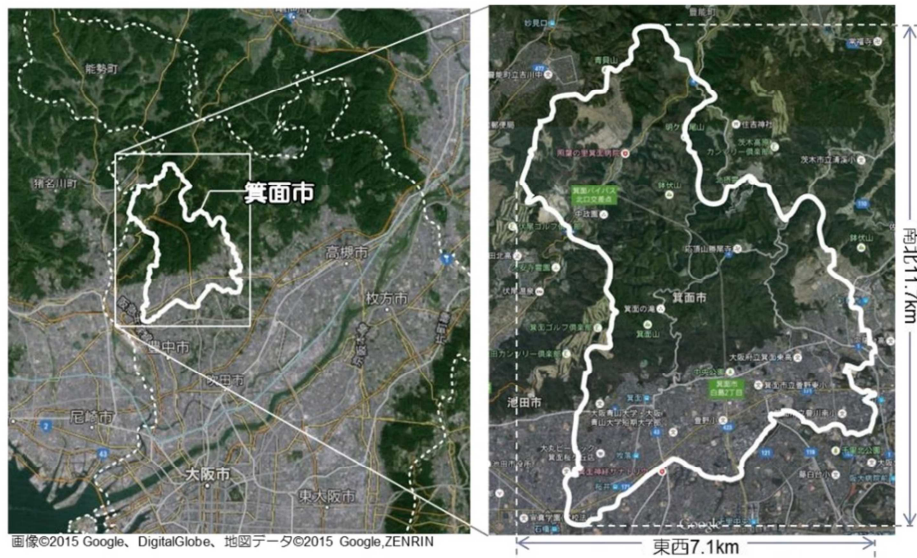


図 箕面市の範囲

第 47 回地域公共交通活性化協議会資料（別冊）

2.1.2. 市域の概要

(1) 市の沿革

本市は、昭和 23 年（1948 年）に合併した箕面町、萱野村、止々呂美村が原型で、昭和 31 年に三島郡豊川村と合併して市制施行しました。その後、茨木市との間で一部地区の編入などを経て、現在に至っています。

表 箕面市の沿革

箕面市の沿革

年 月 日	内 容	面 積	人 口
明治22年4月1日	町村制施行（箕面村）		
昭和23年1月1日	町村制施行（箕面町）		21,291人
昭和23年8月1日	萱野村、止々呂美村と合併	3,567.4ha	
昭和31年12月1日	三島郡豊川村と合併、 市制施行（箕面市）	5,708.2ha	34,804人
昭和31年12月25日	旧豊川村東部（川合、岩阪、宿久庄、道祖本、清水地区）が茨木市に編入	4,785.2ha	31,155人
昭和32年4月1日	川合地区を編入	4,835.0ha	31,729人
平成6年9月1日	市域面積の変更	4,788.0ha	
平成11年2月1日	茨木市大字粟生岩阪、大字宿久庄の一部を編入 ／大字粟生間谷、粟生間谷東三丁目の一部が茨木市に編入	4,784.0ha	124,774人

【資料】平成26年度版市勢年鑑からリライト（図・表とも）

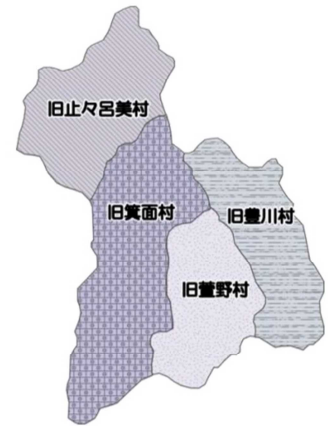


図 箕面市の旧町村名

(2) 地域の名称

本市は、地域が歩んできた歴史や地理的条件などの特性から、北部、東部、中部、西部、中央山間の 5 つの地域に分けられており、この地域分けは、総合計画を始め各種計画や施策の基礎単位となっています。



図 箕面市の地域名称

第 47 回地域公共交通活性化協議会資料（別冊）

(3) 町名

本市の町名は下図のとおりであり、着色表記している町において住居表示が実施されています。

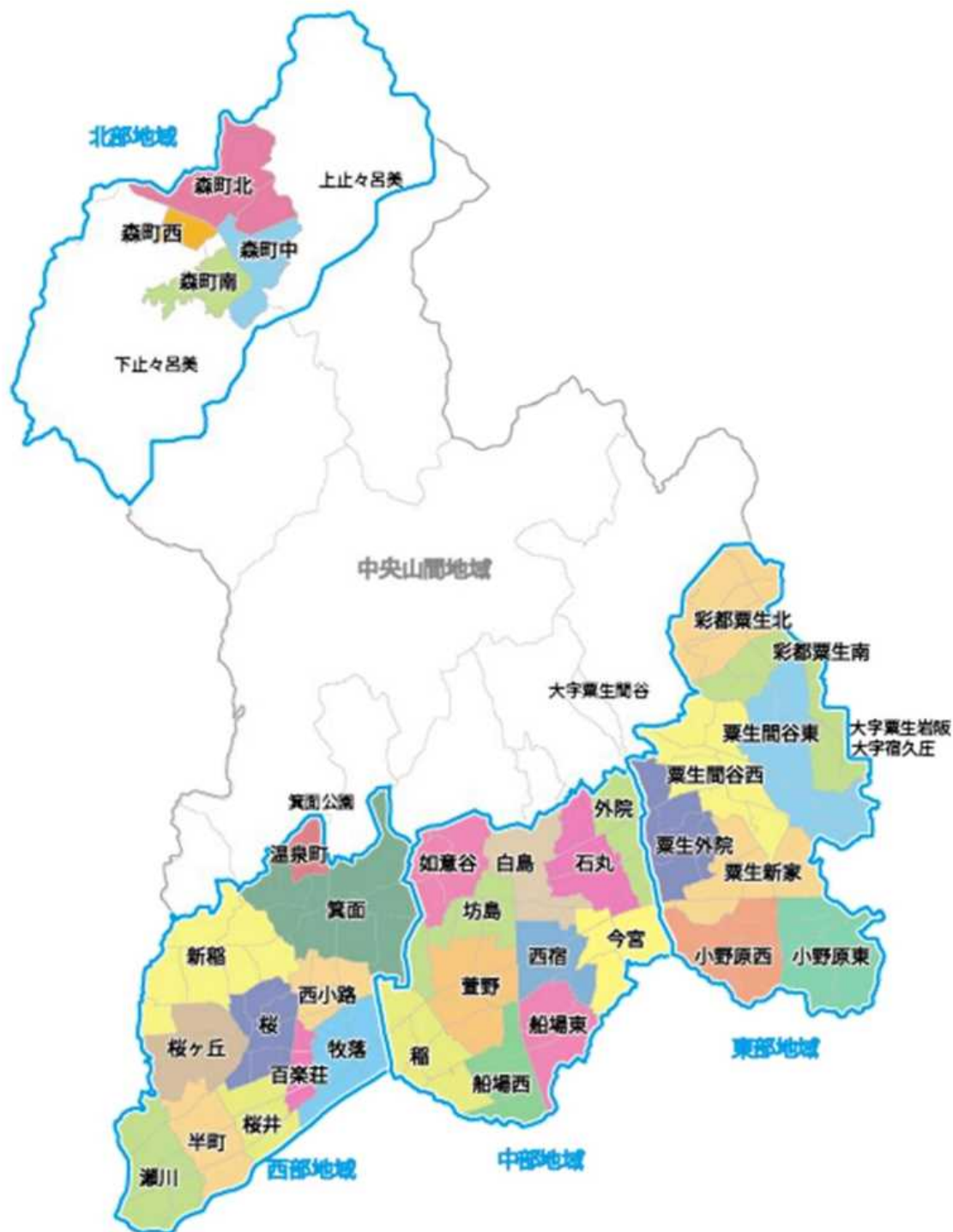


図 箕面市の町名

第 47 回地域公共交通活性化協議会資料（別冊）

2. 1. 3. 市街化及び土地利用の動向

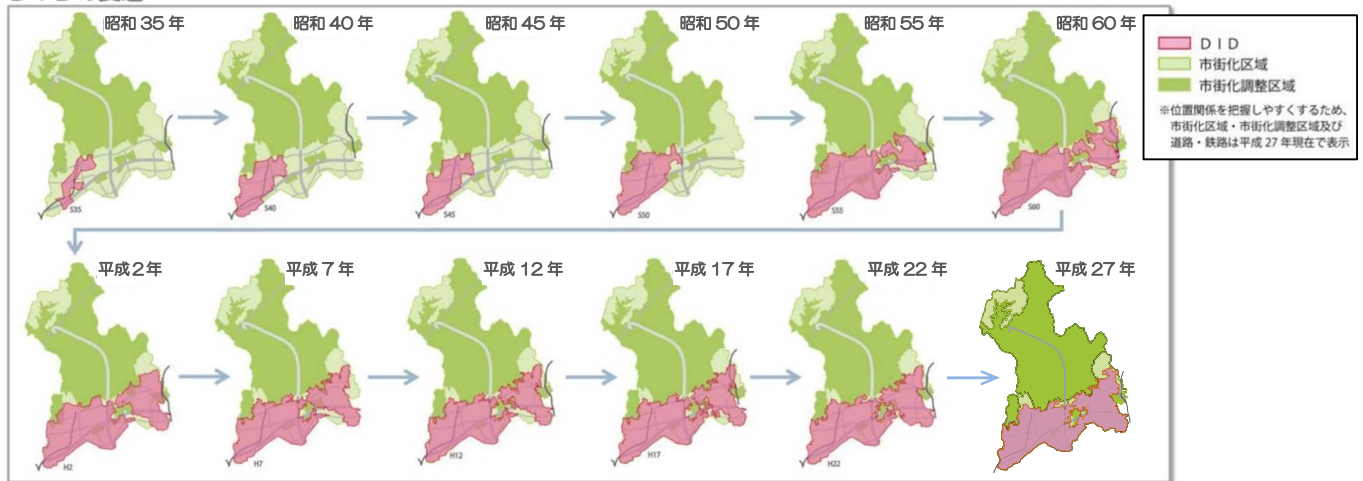
(1) 市街化の沿革

箕面市の市街化は、明治 43 年（1910 年）の箕面有馬電気軌道（現阪急）の梅田―宝塚間・石橋―箕面間開通に始まり、これ以降、昭和初期にかけて、箕面、牧落、桜井の各駅を中心に、沿線地域で区画の大きい良好な住宅地の造成が進んできました。昭和 40 年代以降、千里丘陵の開発や万国博覧会に伴う交通施設の整備が進んでくると、西部地域よりもまちづくりが遅れていた中部・東部地域において、道路整備による利便性を活かした宅地開発が進められるようになり、昭和 50 年代後半には、山麓部の南側（南部平坦地）のほぼ全域が市街化されました。平成に入り、北部及び東部地域における新市街地の整備が進められ、これらエリアの人口定着を以て、市街地の姿が完成します。

(2) 人口集中地区（D I D）の推移

箕面市の人口集中地区（D I D）は、平成 27 年（2015 年）国勢調査において面積 1,500ha で、市街化区域の 76%、既成市街地においてはその大部分が D I D となっています。D I D の変遷を追っていくと、阪急箕面線沿線から西部地域全体へ、その後、中部・東部地域へと市街化が進展してきたことが分かります。

D I D の変遷



昭和 35 年から平成 2 年まで：箕面市都市計画マスタープランからリライト

平成 7 年から平成 27 年まで：国土情報ウェブマッピングシステム（国土交通省）からリライト

図 箕面市の D I D の変遷

平成 27 年（2015 年）とその 55 年前の昭和 35 年（1960 年）を比較すると、D I D 面積は 300ha から 1,500ha へ 5 倍、区域内人口は 19,038 人から 126,062 人へと約 6.6 倍になっています。

一方、平成 27 年（2015 年）とその 25 年前の平成 2 年（1990 年）を比較すると、約 7% の増加であり、昭和 50 年代の D I D の急激な拡大以降は、大きな変化がありません。

区域内人口密度については、昭和 40 年（1965 年）から平成 27 年（2015 年）にかけて、多少の増減を経ながらも大きな変化は見られず、概ね 80～90 人/ha 程度を維持しています。

第 47 回地域公共交通活性化協議会資料（別冊）

表 箕面市の D I D 面積と人口の推移

年次	区域面積 (ha)	区域内 人口 (人)	区域内 人口密度 (人/ha)
1960 (S35)	300	19,038	63
1965 (S40)	320	26,697	83
1970 (S45)	490	41,645	85
1975 (S50)	730	65,190	89
1980 (S55)	1,140	92,218	81
1985 (S60)	1,300	109,589	84
1990 (H2)	1,390	117,879	85
1995 (H7)	1,400	124,024	89
2000 (H12)	1,390	120,762	87
2005 (H17)	1,410	122,518	87
2010 (H22)	1,460	124,278	85
2015 (H27)	1,500	126,062	84

【資料】国勢調査

(3) 市街化区域と市街化調整区域

本市は、全域が都市計画区域であり、昭和 45 年（1970 年）に市街化区域及び市街化調整区域を決定しました。現在、市街化区域は 1,985ha で、主に市域の南 3 分の 1 を占める既成市街地と北部の新市街地（箕面森町）で構成されています。市街化調整区域は 2,805ha で、その内訳は主に中央山間地域と市街地に点在する農地です。

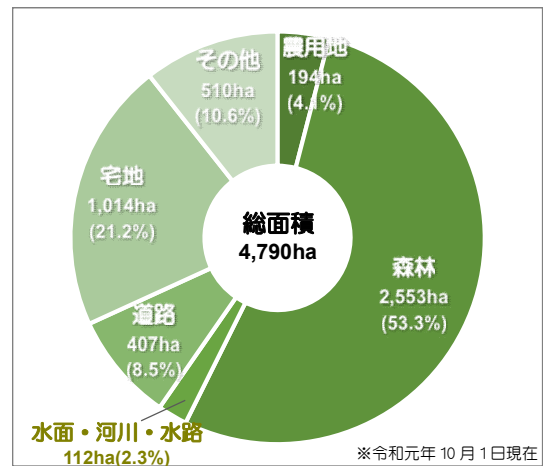


図 箕面市の市街化区域と市街化調整区域

第 47 回地域公共交通活性化協議会資料（別冊）

(4) 土地利用の現況

箕面市の土地利用の現況を構成比でみると、総面積 4,790ha のうち約 5 割が森林で、宅地が 21.2%を占めています。

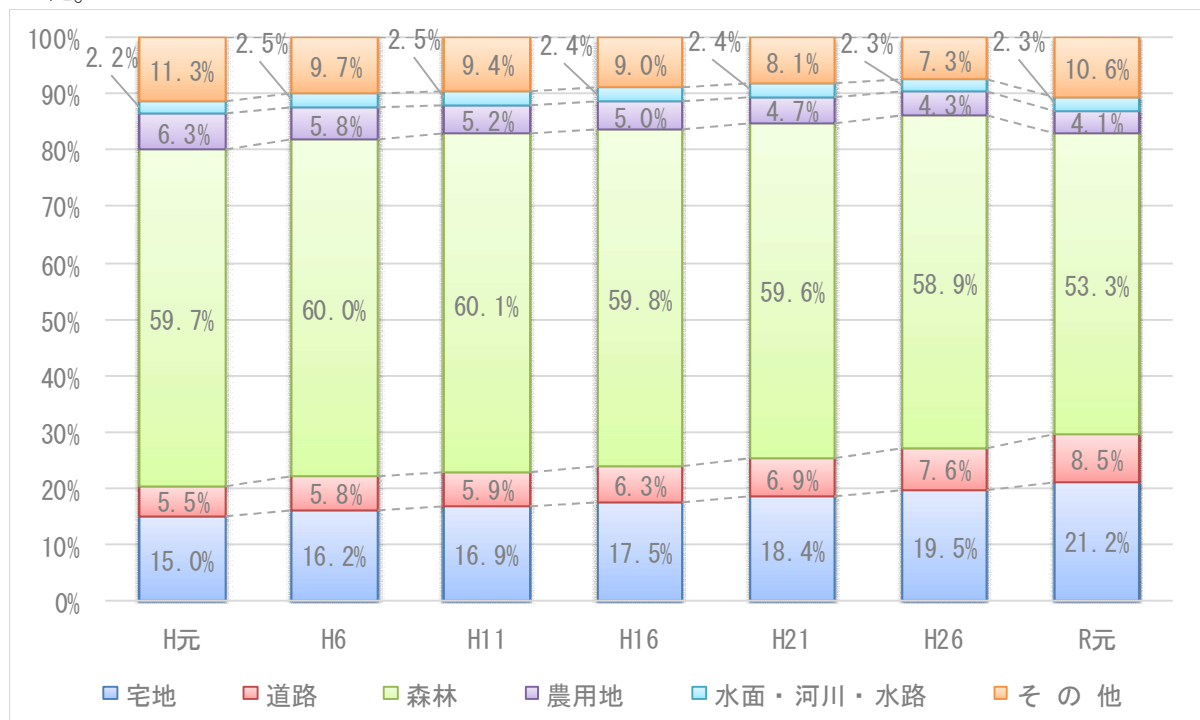


【資料】大阪府国土利用計画関係資料集(令和 3 年 3 月)

図 箕面市の土地利用構成

(5) 土地利用状況の推移

平成元年（1989 年）から令和元年（2019 年）までの土地利用状況の変化をみると、森林の割合が最も大きいことには変わりありませんが、宅地や道路などの都市的土地利用が拡大しました。



【資料】市勢年鑑

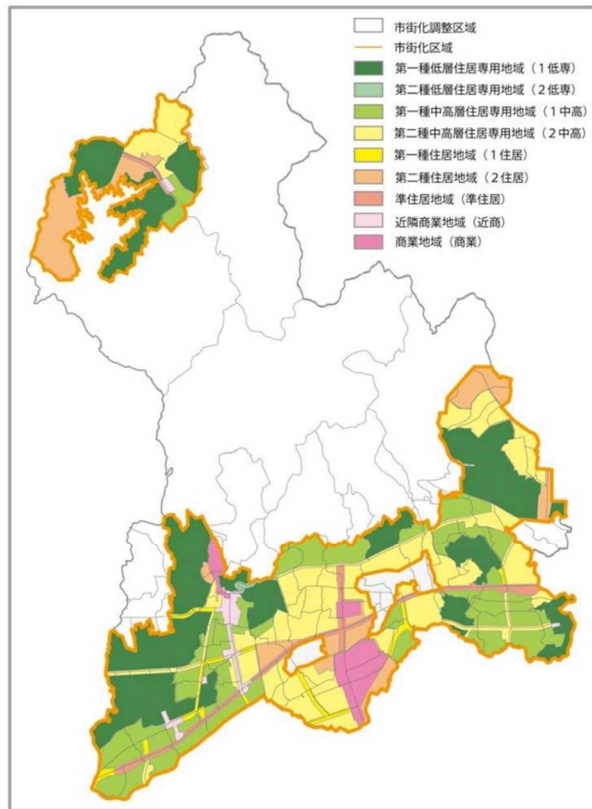
図 箕面市の土地利用状況の推移

第 47 回地域公共交通活性化協議会資料（別冊）

2.1.4. 用途地域

用途地域の指定状況は、第一種低層住居専用地域及び第二種低層住居専用地域が 34.4%、第一種中高層住居専用地域及び第二種中高層住居専用地域が 45.2%、第一種住居地域、第二種住居地域及び準住居地域が 11.4%であり、これら住居系が 91.0%を占めています。

箕面市は、北摂各市の中で住居系の指定率が最も高く、また唯一工業系の用途指定がなされていないことが特徴です。



用途地域	面積	構成比
第一種低層住居専用地域	678 ha	34.2%
第二種低層住居専用地域	4 ha	0.2%
第一種中高層住居専用地域	414 ha	20.9%
第二種中高層住居専用地域	482 ha	24.3%
第一種住居地域	39 ha	2.0%
第二種住居地域	121 ha	6.1%
準住居地域	65 ha	3.3%
近隣商業地域	34 ha	1.7%
商業地域	147 ha	7.4%
合計	1,985 ha	100.0%

※構成比について、各項目の%を合計すると 100.1%となりますが、小数点以下の四捨五入の都合であるため、合計は 100.0%と記載しています

図（表） 箕面市の用途地域指定状況

第 47 回地域公共交通活性化協議会資料（別冊）

2.1.5. 誘導区域

(1) 居住誘導区域の設定状況

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北急延伸と同時に、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急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。

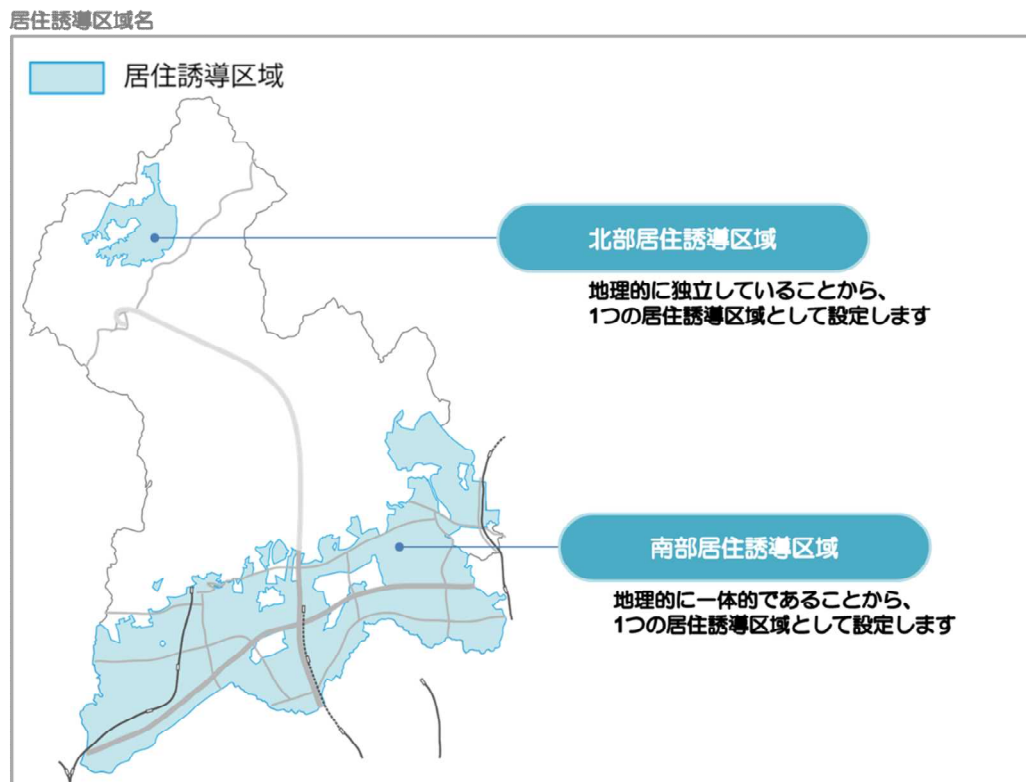


図 居住誘導区域の設定状況

第47回地域公共交通活性化協議会資料（別冊）

(2) 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。

北急延伸に伴う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、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」の実現を目指すこととされています。

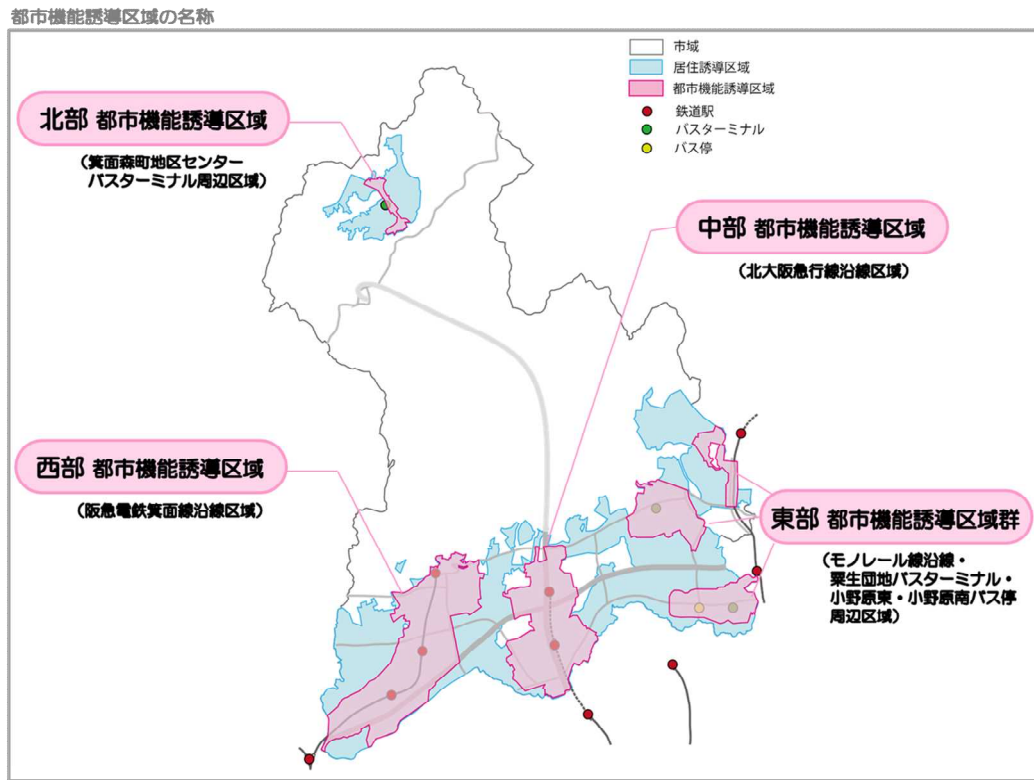


図 都市機能誘導区域の設定状況

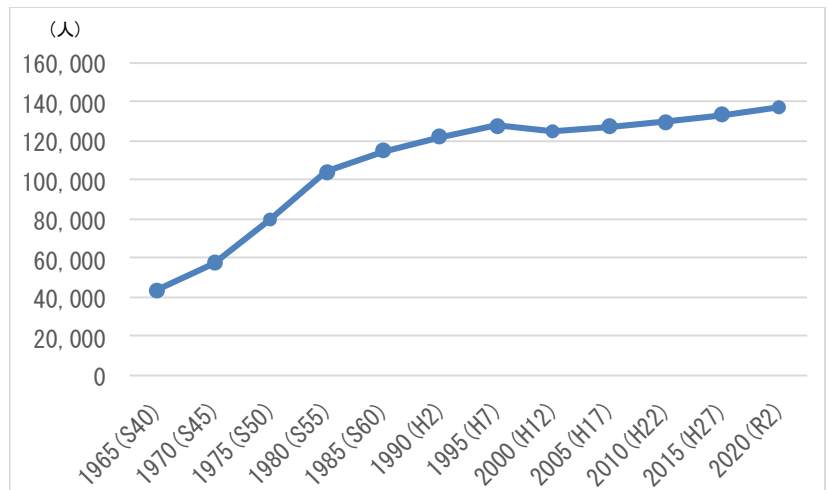
第 47 回地域公共交通活性化協議会資料（別冊）

2.2. 箕面市の人口

2.2.1. 人口

本市の人口は、約 13 万 7 千人（令和 2 年国勢調査時点）で、昭和 40 年（1965 年）からの 55 年間で約 3 倍に伸びており、特に昭和 60 年（1985 年）頃まで高い伸びを示していました。近年も微増傾向を示しています。

年次(年)	人口(人)
1965(S40)	43,851
1970(S45)	57,414
1975(S50)	79,621
1980(S55)	104,112
1985(S60)	114,770
1990(H2)	122,120
1995(H7)	127,542
2000(H12)	124,898
2005(H17)	127,135
2010(H22)	129,895
2015(H27)	133,411
2020(R2)	136,868

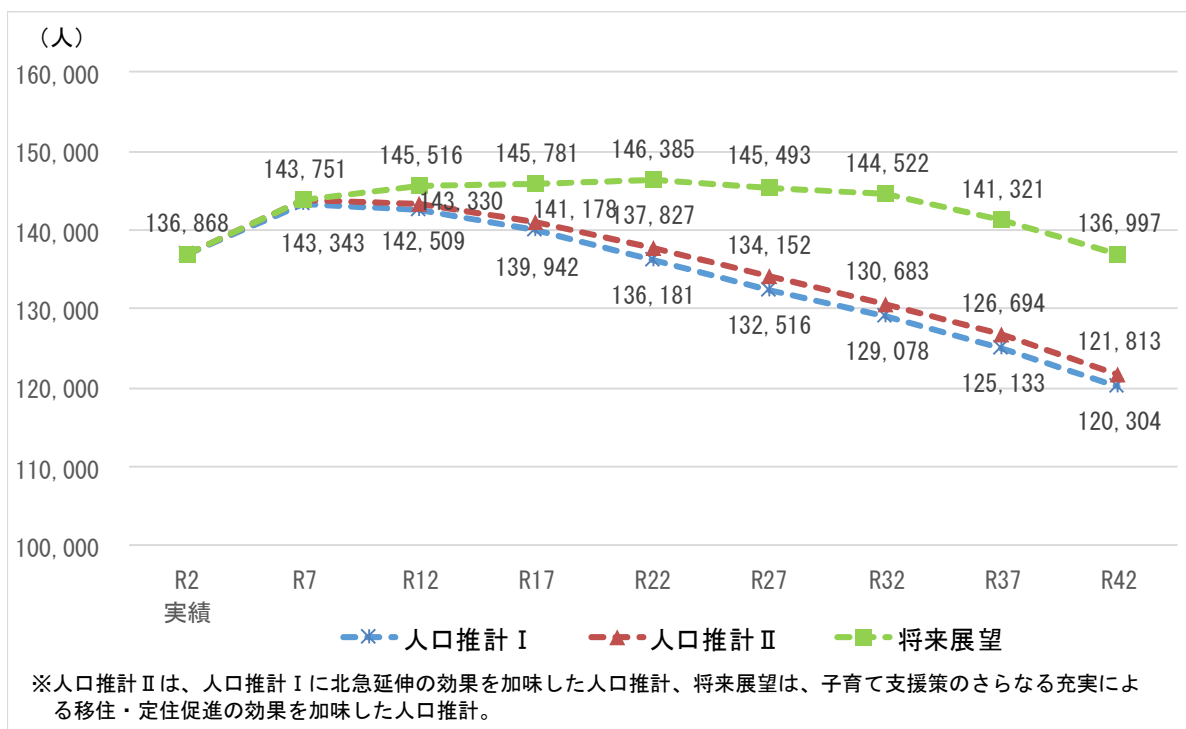


【資料】国勢調査（各年 10 月 1 日時点）

図（表） 箕面市の人口の推移

2.2.2. 人口推計

平成 27 年（2015 年）10 月に策定した箕面市人口ビジョンにおける人口推計では、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、令和 17 年（2035 年）頃までは、令和 2 年（2020 年）の人口規模を維持すると見込まれます。



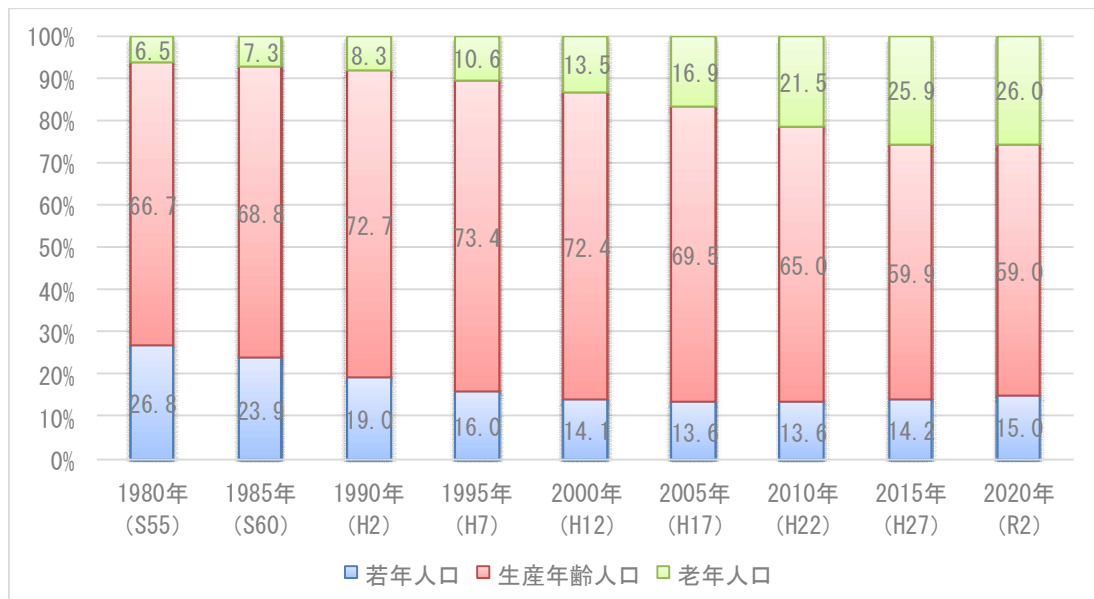
【資料】箕面市人口ビジョン（平成 27 年 10 月）

図 箕面市の人口推計

第 47 回地域公共交通活性化協議会資料（別冊）

2.2.3. 年代別人口構成

年代別人口構成の推移をみると、人口全体が増加傾向にあるにもかかわらず、生産年齢人口（15 歳以上 65 歳未満）と若年人口（15 歳未満）の割合は減少しています。一方、老年人口（65 歳以上）の割合は増加しており、昭和 55 年（1980 年）に 6.5%、全市民の約 15 人に 1 人であったものが、令和 2 年（2020 年）には 26.0%、約 4 人に 1 人にまで増加しています。



【資料】国勢調査（各年 10 月 1 日時点）

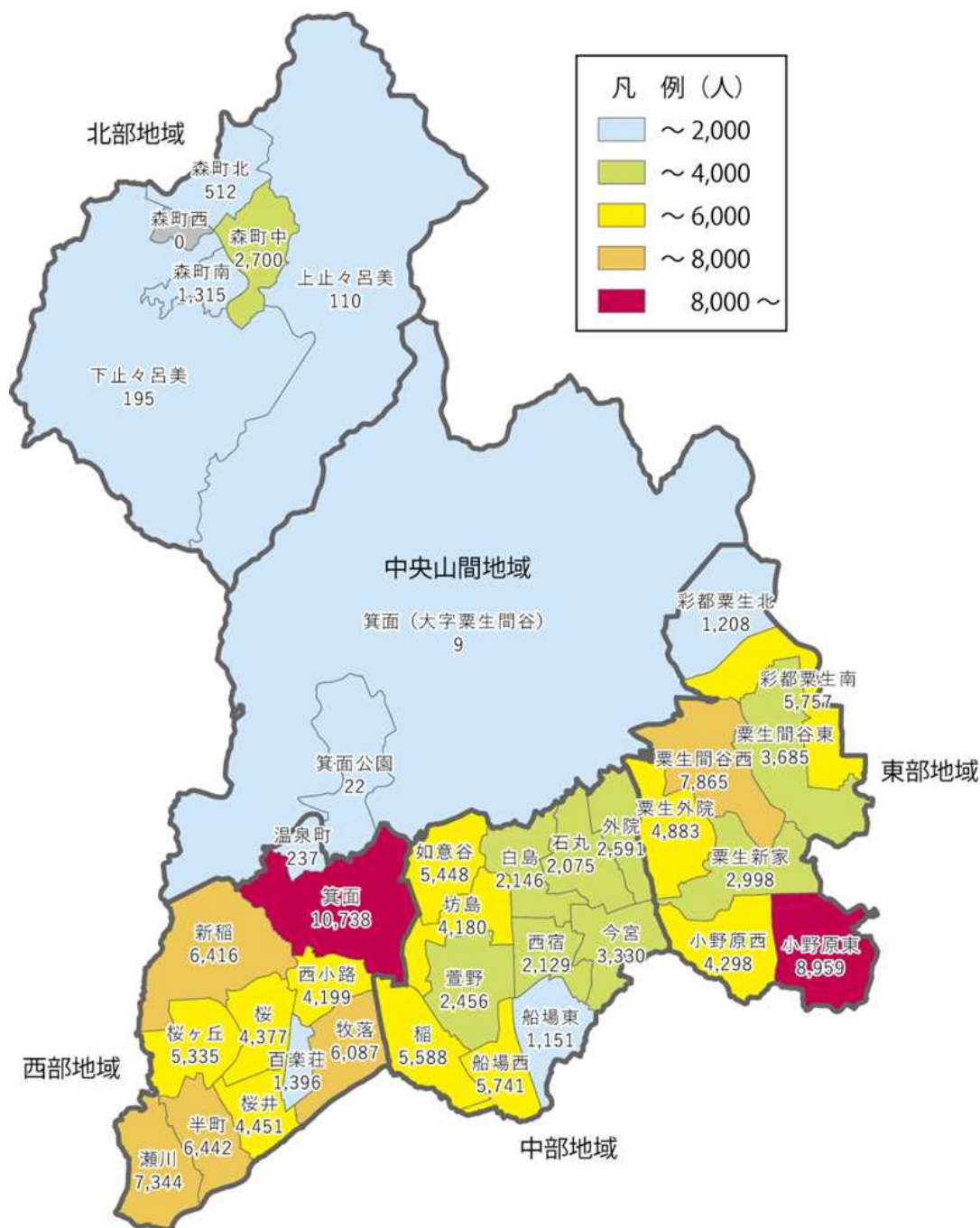
図 箕面市の年代別人口構成比の推移

第 47 回地域公共交通活性化協議会資料（別冊）

2.2.4. 地域別の人口分布

(1) 人口の分布

箕面市の人口分布を5つの地域別、更に町丁目別にみると、人口の大部分が市域南部の市街地（西部・中部・東部）に集中しており、特に古くから発達してきた西部地域に多くの人が居住しています。町目別にみると、西部地域の箕面（10,738人）が最も多く、次いで東部地域の小野原東（8,959人）と粟生間谷西（7,865人）、西部地域の瀬川（7,344人）と続いています。



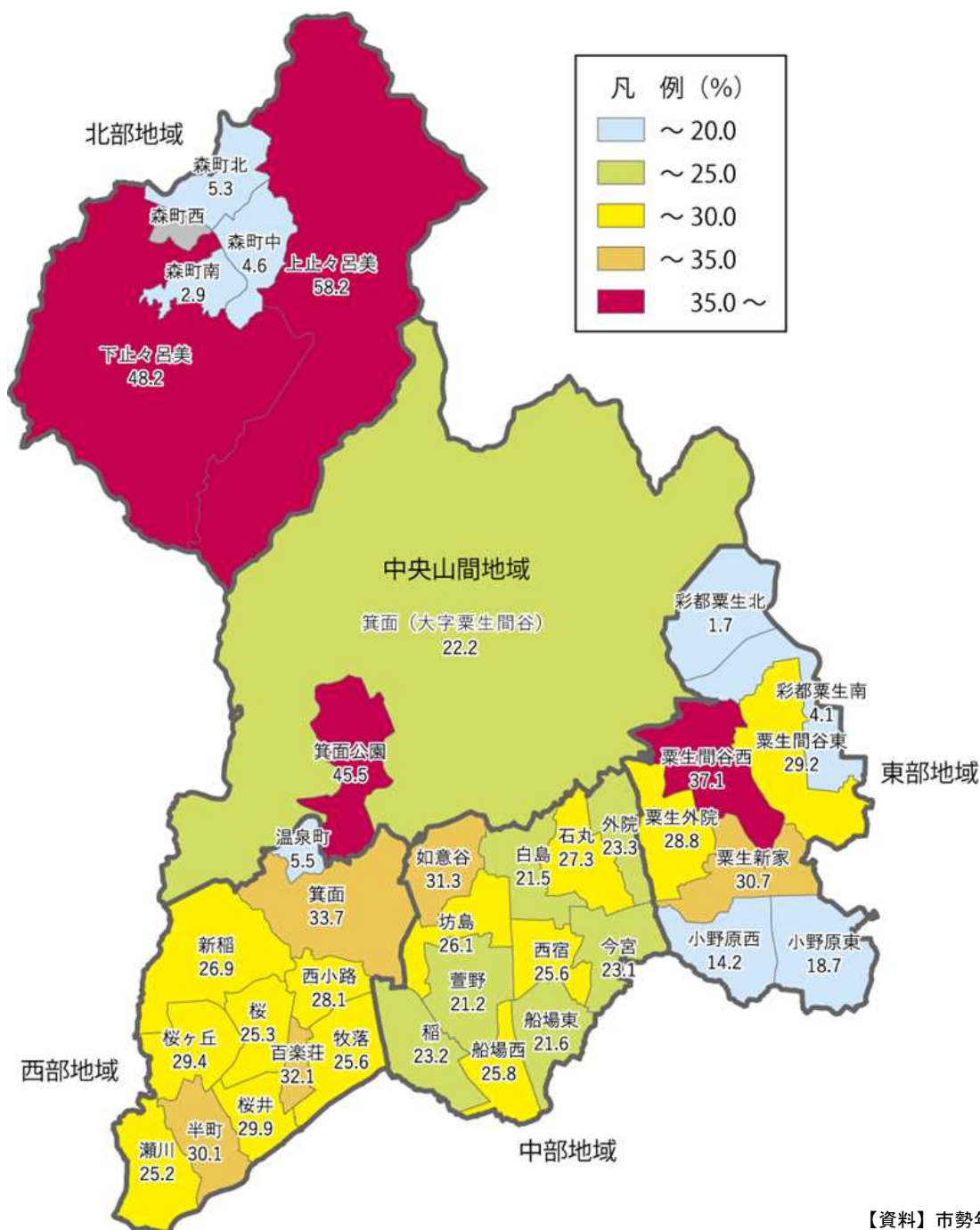
【資料】市勢年鑑

図 箕面市の地域別人口（令和元年）

第47回地域公共交通活性化協議会資料（別冊）

(2) 高齢化率

箕面市の高齢化率の分布を5つの地域別、更に町丁目別にみると、北部地域の上止々呂美、下止々呂美において非常に高いですが、これら2町は人口そのものが非常に少なく、北部地域において人口が集積する森町の高齢化率は最高でも約5.3%で、非常に低いです。平地部の3地域をみると、東部地域の粟生間谷西（37.1%）、西部地域の箕面（33.7%）、中部地域の如意谷（31.3%）など、過去、急激かつ大量の住宅開発が行われた地域において高齢化率が高い傾向が見られます。また平地部の中では、西部地域各町の高齢化率が軒並み高い一方、東部地区の小野原東、小野原西、彩都粟生北、彩都粟生南など、比較的最近に開発が行われた新興住宅地は高齢化率が低い傾向にあります。



【資料】市勢年鑑

図 箕面市の地域別高齢化率（令和元年）

3. 地域公共交通の現況

3.1. 鉄道の現況

本市域内に駅を有する路線は、西部地域に整備されている阪急箕面線のみであり、石橋阪大前駅より分岐し、桜井駅、牧落駅、箕面駅の3駅が設けられています。本市東部地域の茨木市との境界付近には、大阪モノレール彩都線が敷設されていますが、本市域内に駅は設けられていません。

隣接する豊中市に立地する千里中央駅は、北急と大阪モノレール本線が乗り入れる一大交通結節点です。同駅と本市各所の間に多くのバス路線が設定され、これらのバス路線を介して多くの市民が同駅を利用しています。令和5年度（2023年度）には、同駅から本市萱野地区への北急延伸開業が予定されており、本市内には箕面萱野駅と箕面船場阪大前駅が設けられる予定です。

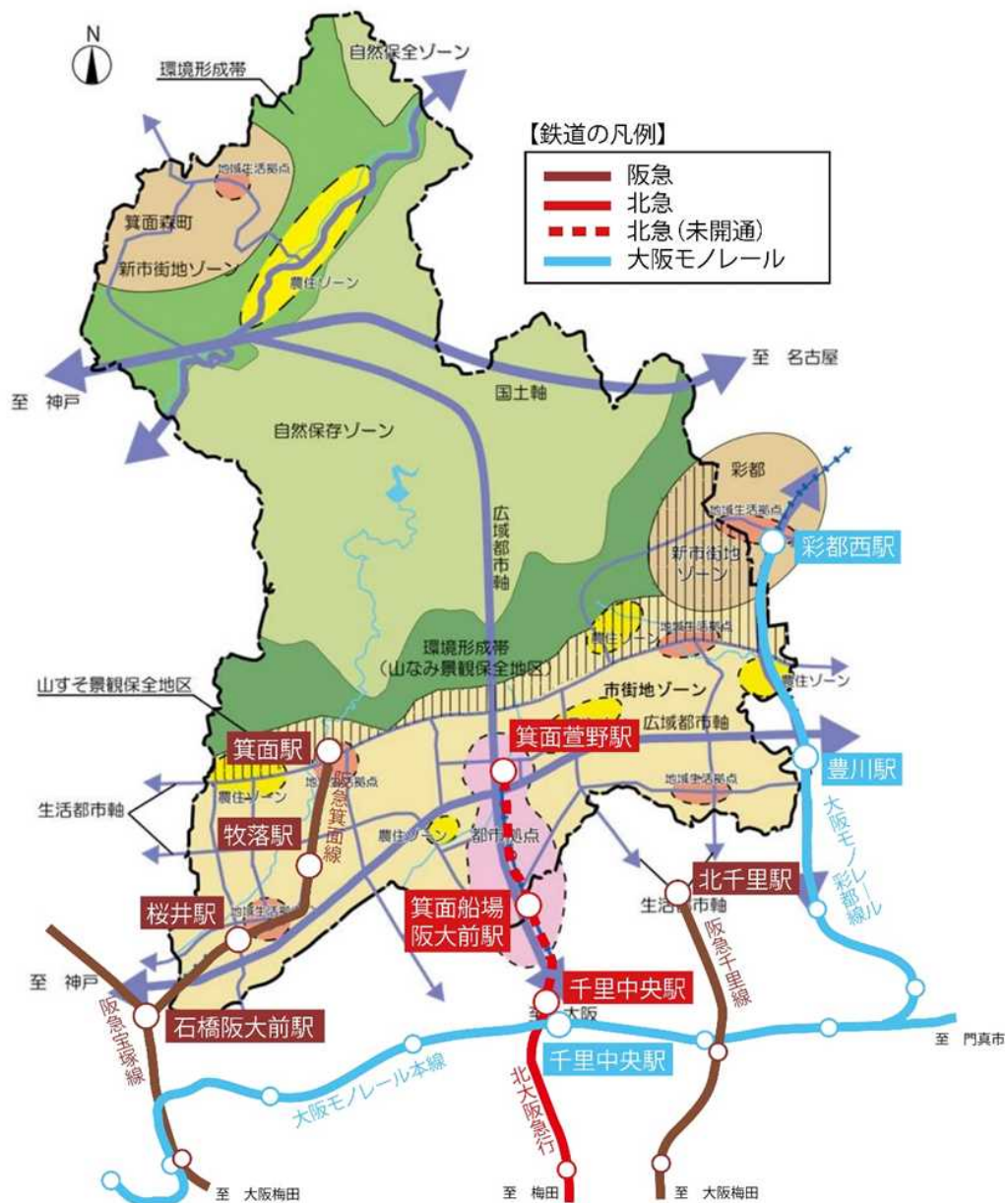
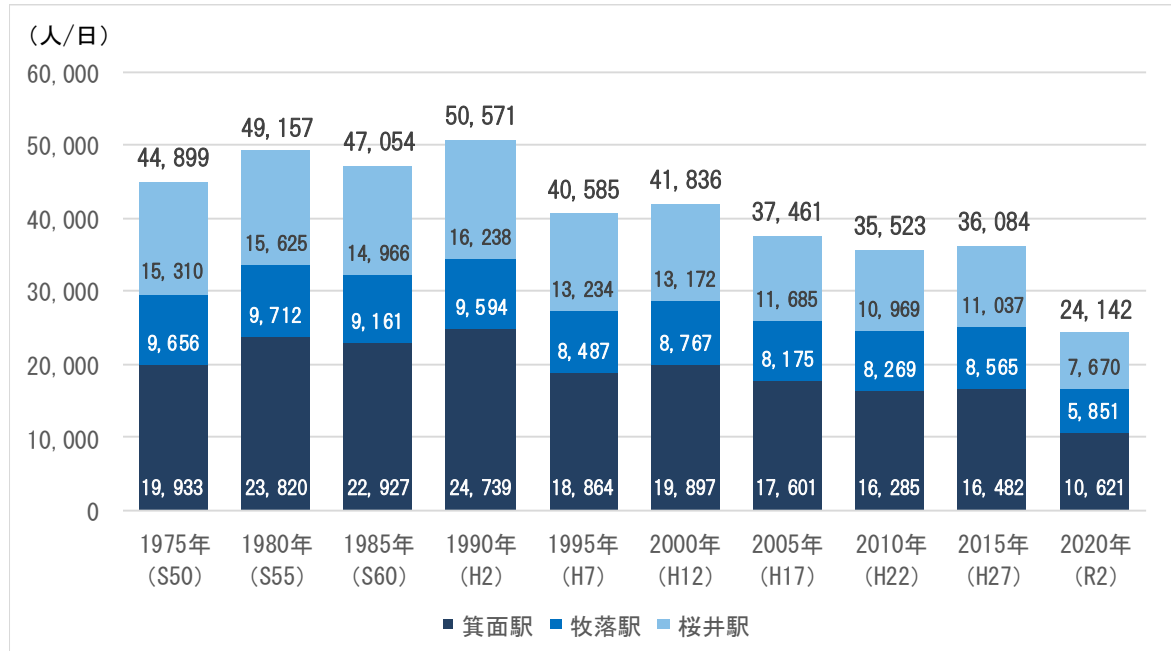


図 箕面市の鉄道網

第 47 回地域公共交通活性化協議会資料（別冊）

本市内に路線と駅がある阪急箕面線は、令和 3 年 1 0 月 1 日現在、平日 230 本（箕面駅発石橋阪大前駅方面行 116 本、逆方向 114 本）、土曜・休日 208 本（両方向とも 104 本）の普通列車が、日中は概ね 10 分間隔で、朝夕の時間帯は更に短い間隔で運行されています。

本市内に立地する阪急箕面線の 1 日平均乗降客数をみると、昭和 5 0 年（1975 年）に 44,899 人だった乗降客数が、令和 2 年（2020 年）には、新型コロナウイルス感染症拡大の影響もあり、約半数の 24,142 人まで減少しています。



【資料】市勢年鑑

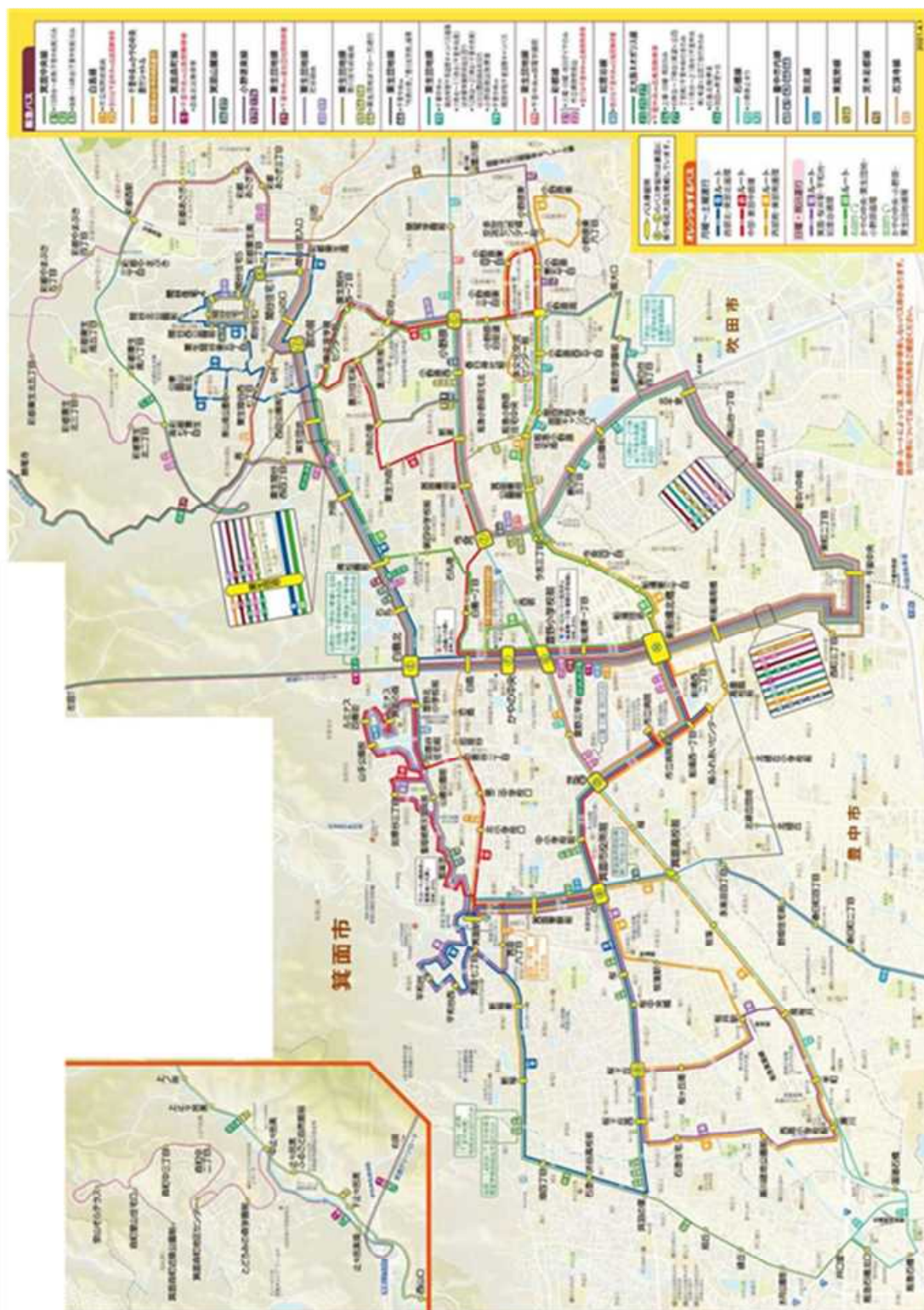
図 阪急箕面線各駅の 1 日平均乗降客数

第47回地域公共交通活性化協議会資料（別冊）

3.2. 路線バスの現況

3.2.1. 路線網・各路線の概要

本市内には、主に千里中央駅、箕面駅、北千里駅などの鉄道駅を起終点とし、これらの駅と市内各所を結ぶフィーダー型の路線バス網が多く設定されています。なお、本市内を運行する路線バスは全て、阪急バス(株)によって運行されています。



※令和3年（2021年）4月1日現在

図 箕面市のバス路線網（路線バス・オレンジゆずるバス）

第 47 回地域公共交通活性化協議会資料（別冊）

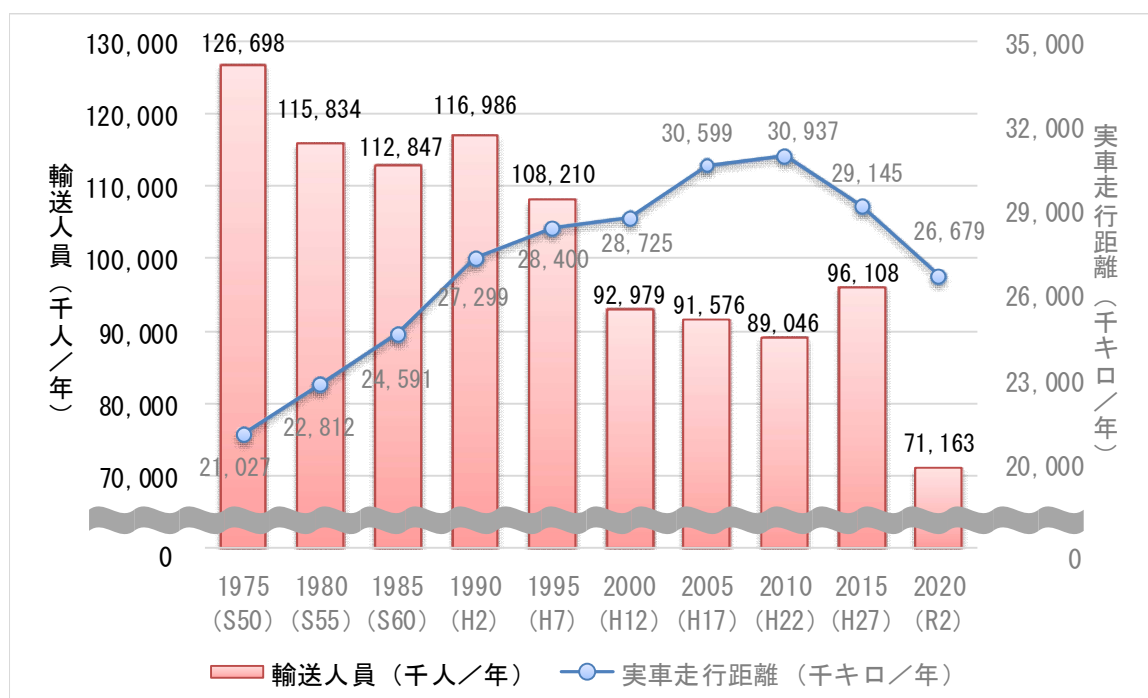
3.2.2. 阪急バス（株）の事業環境

(1) 阪急バス（株）の輸送人員及び実車走行距離の推移

本市内の路線バスを運行する阪急バス（株）全体の実車走行距離（バスが実際に運行した距離。回送距離は含まれない。）は、昭和 50 年（1975 年）から平成 22 年（2010 年）まで増加傾向にありました。

一方で、阪急バス（株）全体の輸送人員の推移を見ると、昭和 50 年（1975 年）に 126,698 千人だった輸送人員は年々減少傾向にあり、平成 22 年（2010 年）には約 30%減の 89,046 千人となっています。また、令和 2 年（2020 年）には、新型コロナウイルス感染症拡大の影響もあり、昭和 50 年（1975 年）に比べ約 44%減の 71,163 千人となっています。

これらの推移を見ると、昭和 50 年（1975 年）以降、輸送人員は減少傾向にあったにもかかわらず、阪急バス（株）としては、運行する各地域の利便性向上に寄与するため、路線網を維持・拡充してきましたが、近年は、輸送人員の伸び悩みにより路線の廃止や縮小などが相次いでおり、実車走行距離も減少傾向に転じています。



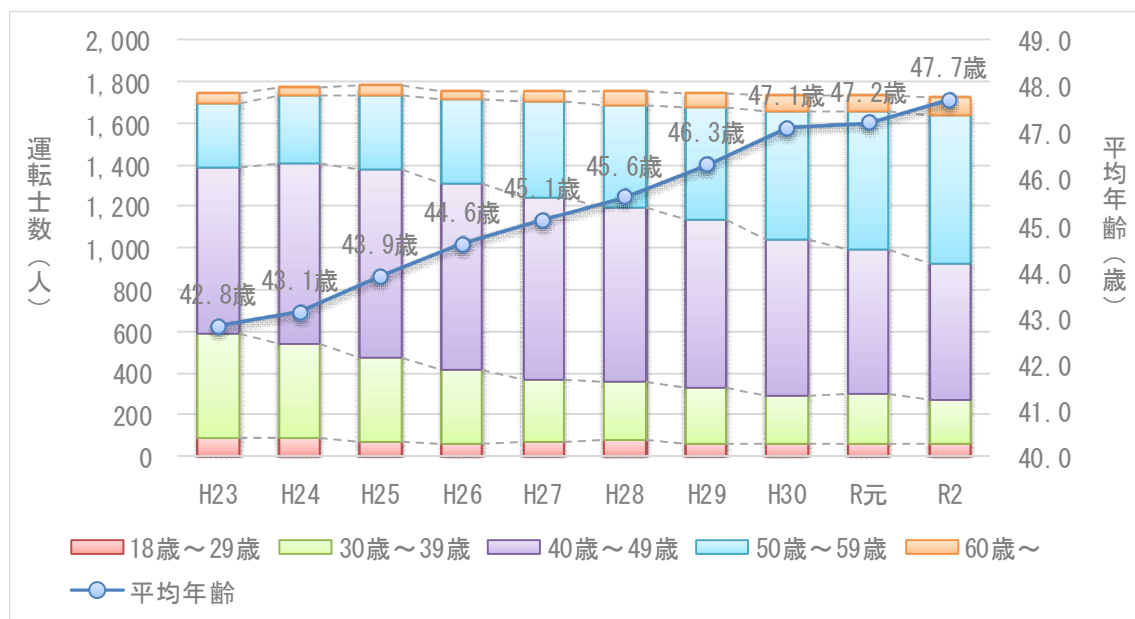
【資料】阪急バス（株）提供

図 阪急バス（株）の輸送人員の推移

第 47 回地域公共交通活性化協議会資料（別冊）

(2) 阪急バス（株）の運転士の年齢構成

阪急バス（株）運転士の年齢構成の推移を見ると、直近の 10 年間で、運転士全体に占める 40 歳以上の運転士の割合が増加しているほか、運転士の平均年齢が 10 年間で約 5 歳上昇しているなど、運転士の高齢化が進んでいます。

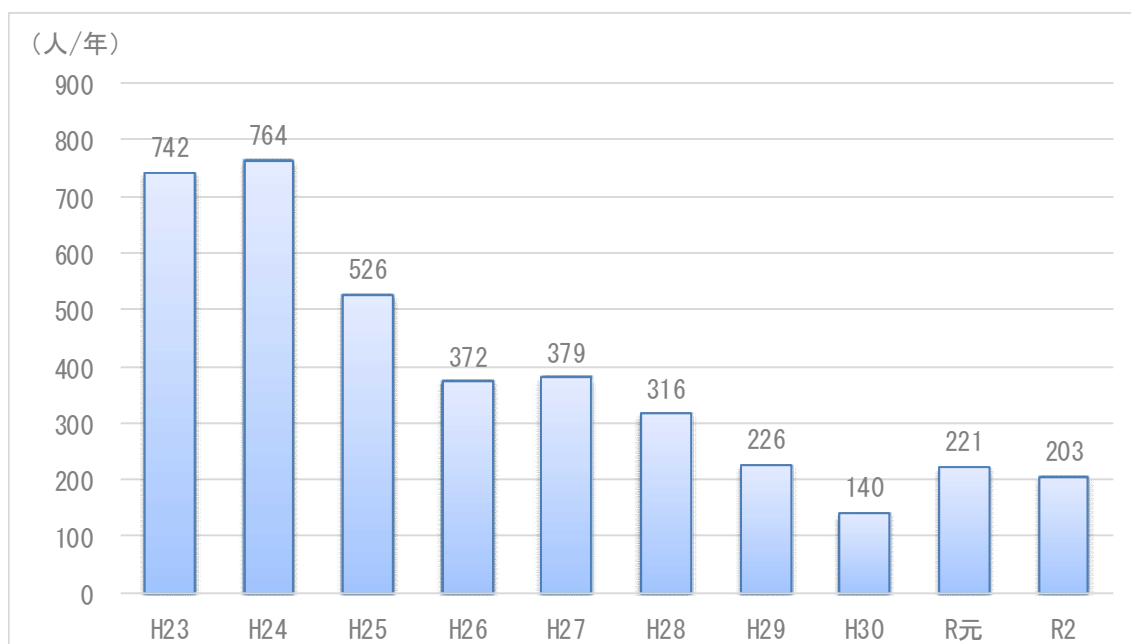


【資料】阪急バス（株）提供

図 阪急バス（株）の運転士の年齢構成

(3) 阪急バス（株）の運転士採用試験の受験者数の推移

運転士の高齢化が進み、将来的に運転士の不足が見込まれることなどから、阪急バス（株）においては、令和元年度（2019 年度）から全運転士の正社員化（契約社員制度の廃止）や阪急田園バス（株）の合併などの取り組みを実施されていますが、令和 2 年度（2020 年度）の運転士採用試験の受験者数は、10 年前と比べて 27.4%にとどまっています。



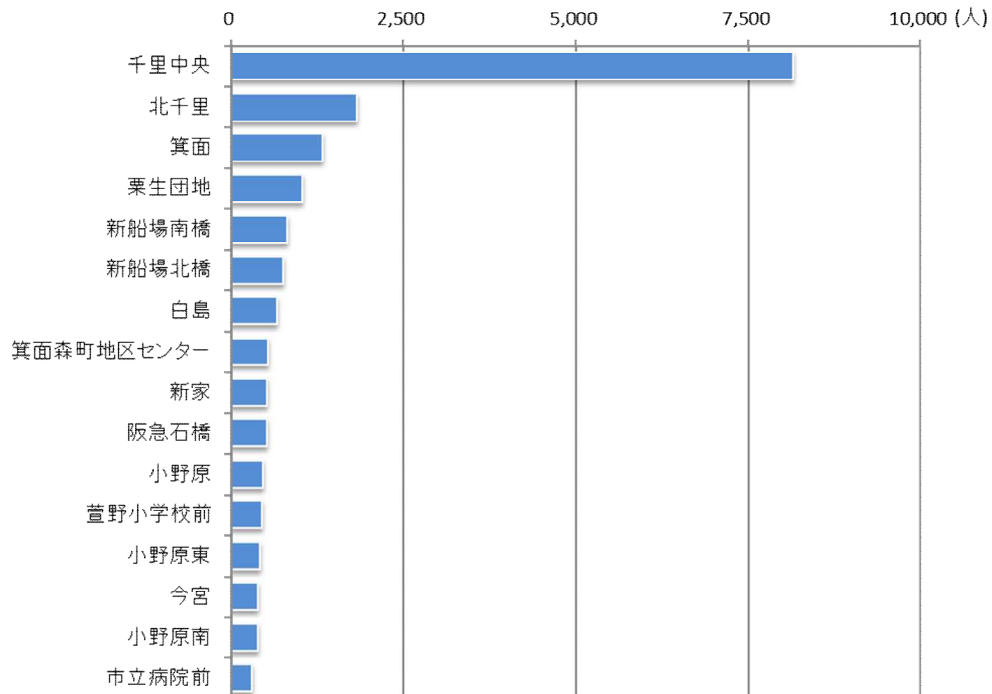
【資料】阪急バス（株）提供

図 阪急バス（株）の運転士採用試験の受験者数の推移

第 47 回地域公共交通活性化協議会資料（別冊）

3.2.3. バス停別乗降客数

箕面市内のバス停を起終点としたバス停別乗降客数を見ると、千里中央（市外）での乗降客数が最も多く、北千里（市外）、箕面と主要駅のバス停が並んでいます。続いて、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、新船場南橋・新船場北橋など事業所や集客施設が集積する市内南部中央のバス停、新家・小野原など東部の住宅地のバス停の状況客数が比較的多い状況です。



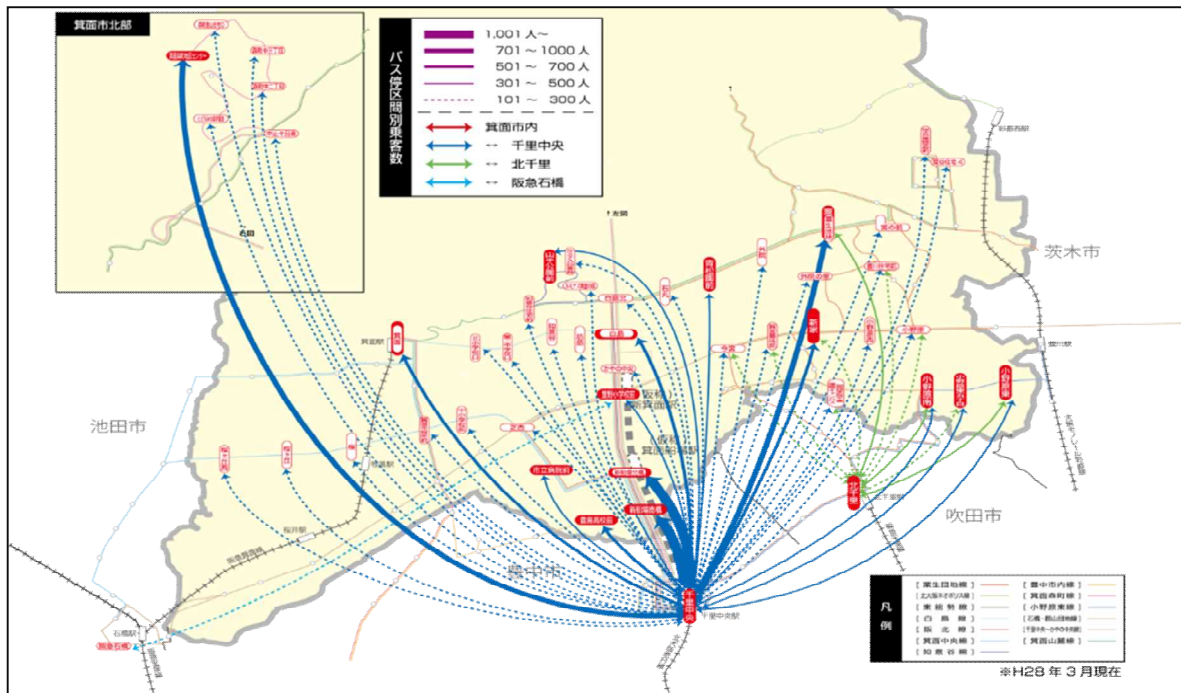
【資料】路線バス利用者OD調査（阪急バス（株））（平成 27 年実施）

図 乗降者数の多いバス停（301 人/日以上）

第 47 回地域公共交通活性化協議会資料（別冊）

3.2.4. ODパターン別利用客数

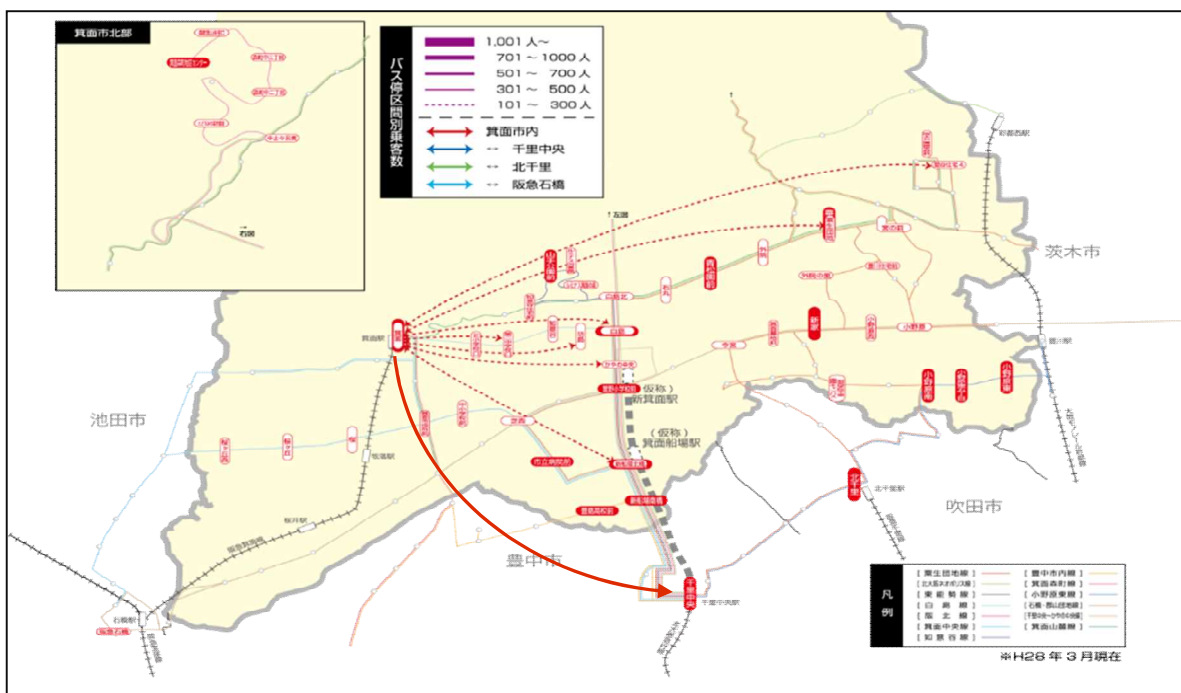
ODパターン別利用客数を見ると、千里中央駅を発着とする利用が多く、対となるバス停は箕面市内の北・中・東部地域に広く分布しています。また、北千里駅を発着とする利用も次いで多く、対となるバス停には小野原南、栗生団地、小野原東など東部地域が多くを占めています。



【資料】路線バス利用者OD調査（阪急バス(株)）（平成27年実施）

図 利用客数の多いバス停間ODパターン（千里中央、北千里発着）

箕面駅を発着とする利用では、対となるバス停には千里中央駅が最も多く、市内のバス停では、白島、栗生団地、第二中学校口、新船場北橋などが多くを占めています。



【資料】路線バス利用者OD調査（阪急バス(株)）（平成27年実施）

図 利用客数の多いバス停間ODパターン（箕面発着）

第47回地域公共交通活性化協議会資料（別冊）

3.3. コミュニティバス「オレンジゆずるバス」の現況

3.3.1. 運行の概要

オレンジゆずるバスは、箕面駅、箕面市役所、箕面市立病院などの主要施設と市内各所を結んで運行されるコミュニティバスで、路線バスが設定されていない道路や路線バスだけでは乗り継ぎを要する区間をつなぐルートを実行しています。平成22年（2010年）9月から3年間の実証運行を経た後、平成25年（2013年）5月より平日（月曜～土曜）の本格運行を開始しました。休日（日曜・祝日）については、さらに実証運行を継続し、数回にわたるルート及びダイヤの見直しを経て平成28年（2016年）7月から本格運行を開始し現在に至ります。

■路線・運行日・便数

ルート	運行日	便数（/日）
青ルート（西部北・東部北循環）	月曜日～土曜日	13
赤ルート（中部・東部中循環）		13
黄ルート（西部南・東部南循環）		12
紫ルート（箕面駅・桜井駅・平和台・如意谷循環）	日曜・祝日	6
緑ルート（右回り：かやの中央・栗生団地・小野原循環） （左回り：かやの中央・小野原・栗生団地循環）		5

■運行ルート

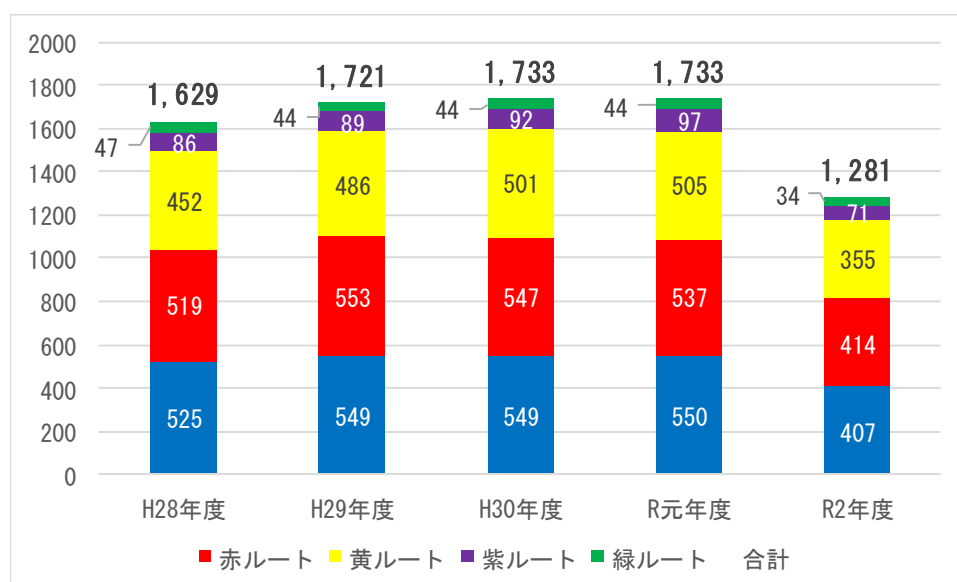
- ・前掲の路線網図参照（P. 22）

■運賃

- ・220円均一（小児、70歳以上の高齢者、障害者は100円均一）

3.3.2. 利用者数

1日あたりの利用者数の推移を見ると、平成28年度（2016年度）～令和元年（2019年度）までは増加傾向にありました。しかし、令和2年度（2020年度）は新型コロナウイルス感染症拡大の影響もあり、全ルートで利用者数が減少しています。



※各年4月1日～翌年3月31日の1日平均利用者数

【資料】箕面市地域公共交通活性化協議会資料

図 オレンジゆずるバスの利用者数の推移

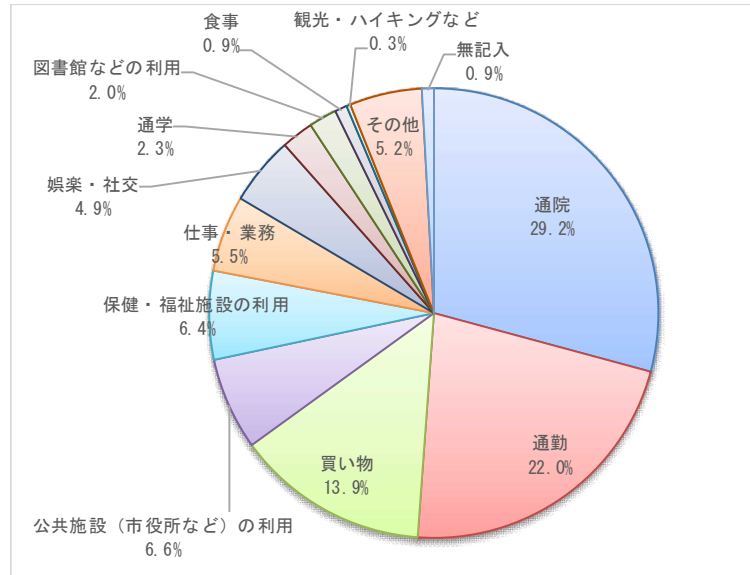
第 47 回地域公共交通活性化協議会資料（別冊）

3.3.3. 利用目的

オレンジゆずるバスの平日利用者の利用目的と、休日利用者の利用目的は以下のとおりです。

■平日利用者

- ・通院が 29.2%と最も多く、次いで通勤が 22.0%、買い物での利用が 13.9%です。
- ・通勤利用が比較的多いことに比べて、通学利用はほとんどみられません。
- ・その他の利用目的は、多項目に分散しています。

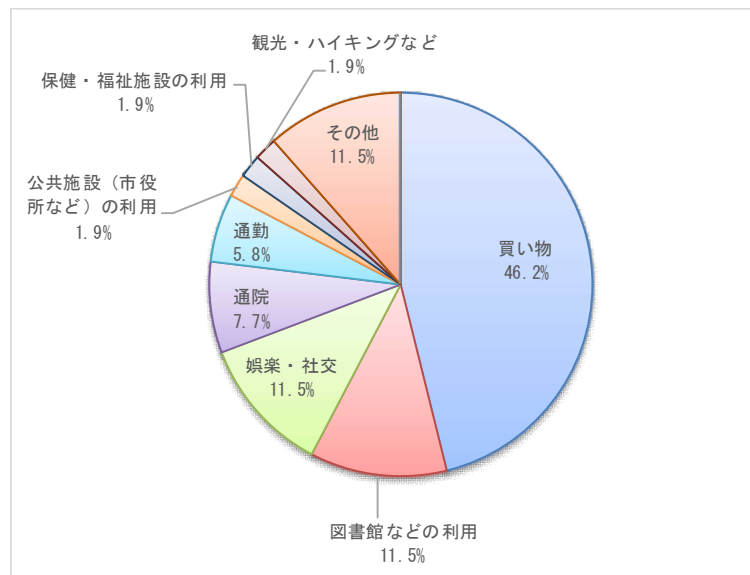


【資料】オレンジゆずるバス利用者アンケート（令和 3 年実施）

図 オレンジゆずるバスの平日の利用目的

■休日利用者

- ・休日は全体の利用者数が少なく、買い物での利用が 46.2%と大きな割合を占めています。
- ・次いで、図書館などの利用や娯楽・社交での利用の割合が多くを占めています。



【資料】オレンジゆずるバス利用者アンケート（令和 3 年実施）

図 オレンジゆずるバスの休日の利用目的

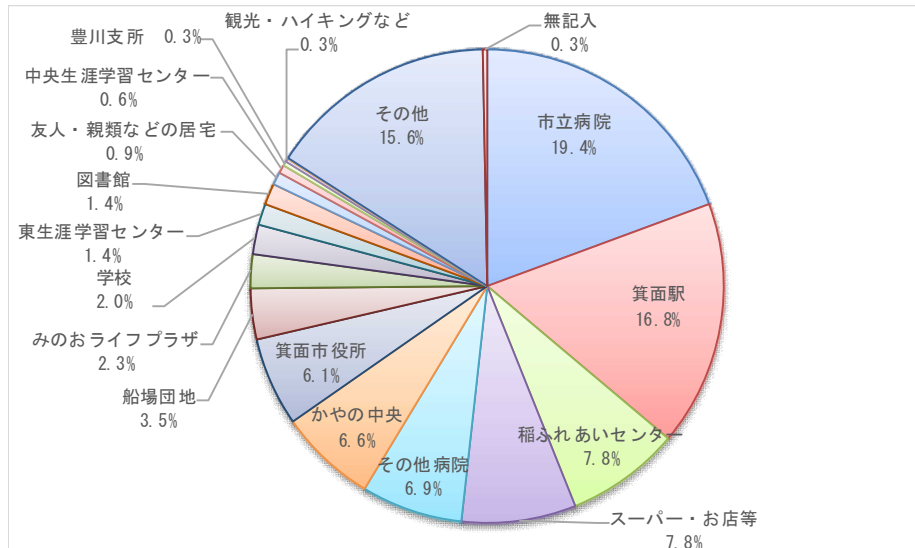
第 47 回地域公共交通活性化協議会資料（別冊）

3.3.4. 目的施設・場所

次に、平日利用者の目的施設・場所と、休日利用者の目的施設・場所は以下のとおりです。

■平日利用者

- ・市立病院が 19.4%と最も多く、次いで箕面駅が 16.8%、稲ふれあいセンターの利用が 7.8%です。
- ・また、スーパー・お店等が 7.8%、かやの中央が約 6.6%、箕面市役所が約 6.1%と、買い物目的や公共施設へのアクセスとしても利用されていることが分かります。

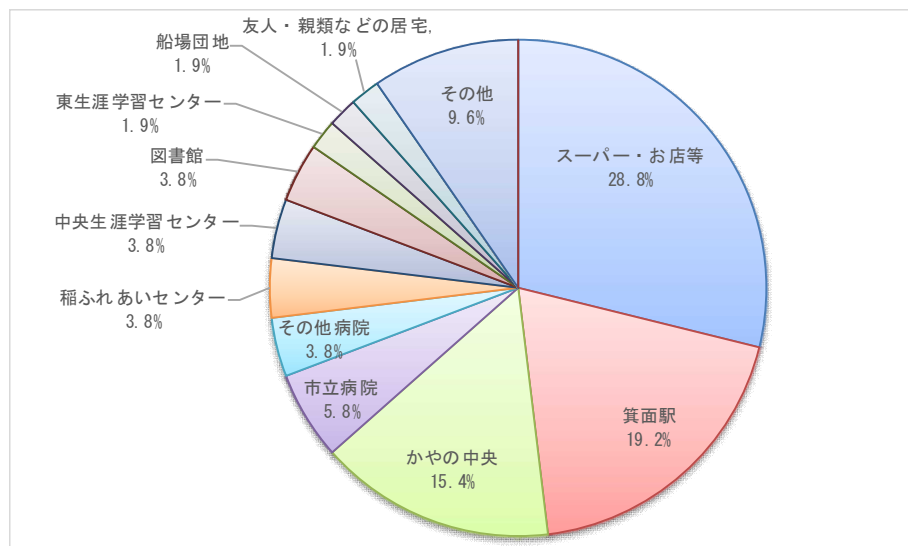


【資料】オレンジゆずるバス利用者アンケート（令和 3 年実施）

図 オレンジゆずるバス利用者（平日）の目的施設・場所

■休日利用者

- ・スーパー・お店等が 28.8%で最も多く、次いで箕面駅が 19.2%、かやの中央が 15.4%と、買い物目的と推測される利用が多くを占めています。



【資料】オレンジゆずるバス利用者アンケート（令和 3 年実施）

図 オレンジゆずるバス利用者（休日）の目的施設・場所

第 47 回地域公共交通活性化協議会資料（別冊）

3.4. タクシーの現況

3.4.1. 運行の概要

タクシーの運行において、箕面市は北摂交通圏に属します（他、池田市、茨木市、高槻市、摂津市、三島郡及び豊中市・伊丹市のうち大阪国際空港の区域）。箕面市内に営業所を有する事業者は、(株) 未来都の 1 者のみで、箕面市内に事業所を有する個人タクシー事業者は 1 者あります。また、近隣市に営業所を有し、箕面市内を主に運行する事業者は 2 者あります（阪急タクシー（株）、池田タクシー（株））。

事業者名	営業所所在地		車両数
(株) 未来都	箕面市内	箕面市西宿 1-18-15 (箕面営業所)	6 2
個人タクシー（1 者）		—	—
阪急タクシー（株）	近隣市	池田市豊島南 2-10-15 (池田営業所)	1 0※
池田タクシー（株）		池田市天神 1-9-9 (池田営業所)	2 0※

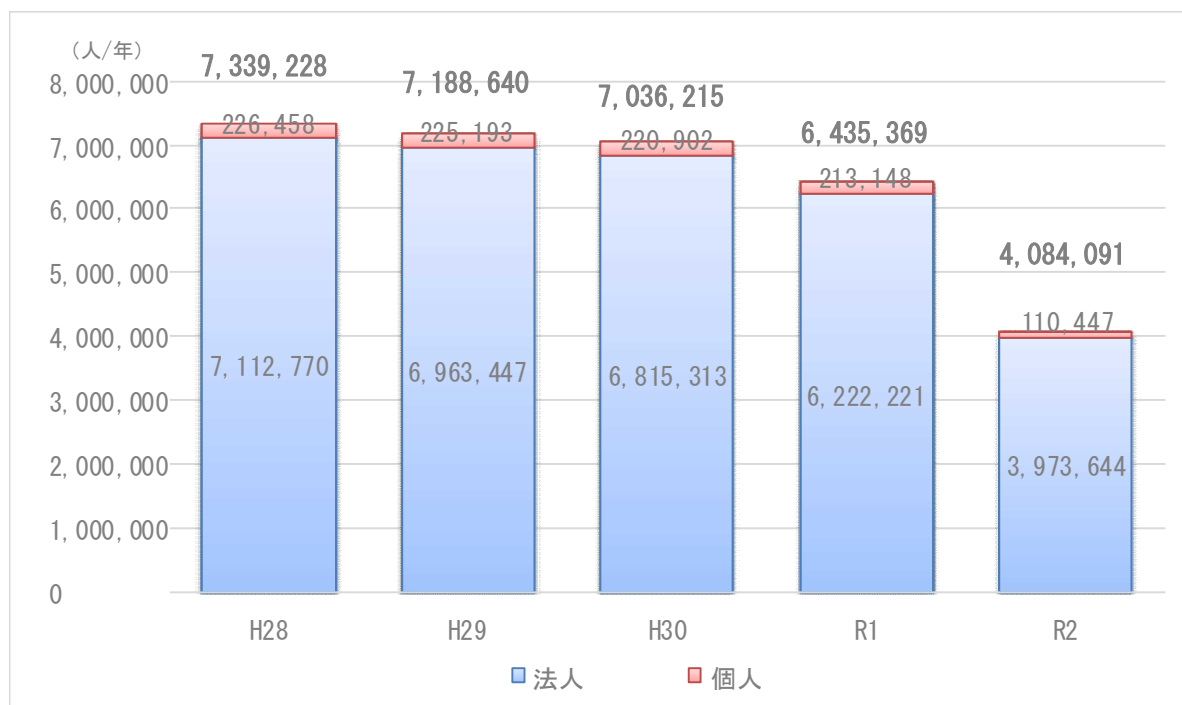
※阪急タクシー（株）及び池田タクシー（株）の車両数は、箕面市内を主に運行する車両数を記載

【資料】事業者及び近畿運輸局へのヒアリング結果

表 箕面市内を運行するタクシー事業者一覧

3.4.2. 輸送人員の推移（北摂交通圏）

タクシー（北摂交通圏）の輸送人員の推移を見ると、平成 28 年（2016 年）に 7,339,228 人だった輸送人員が、令和 2 年度（2020 年度）には新型コロナウイルス感染症拡大の影響もあり、約 6 割の 4,084,091 人まで減少しています。



【資料】近畿運輸局提供

図 タクシー輸送人員の推移（北摂交通圏）

第 47 回地域公共交通活性化協議会資料（別冊）

3.5. 福祉有償運送の現況

3.5.1. 福祉有償運送の概要

福祉有償運送ガイドブック（平成 20 年 3 月、国土交通省自動車交通局旅客課）において、福祉有償運送とは、自家用有償旅客運送のうち、「タクシー等の公共交通機関によっては要介護者、身体障害者等に対する十分な輸送サービスが確保できないと認められる場合に、NPO、公益法人、社会福祉法人等が、実費の範囲内であり、営利とは認められない範囲の対価によって、乗車定員 11 人未満の自家用自動車を使用して会員に対して行うドア・ツー・ドアの個別輸送サービス」と定義されています。

福祉有償運送を行うには、道路運送法に基づく登録が必要で、登録されている区域に箕面市を含む福祉有償運送事業者は以下のとおりです。

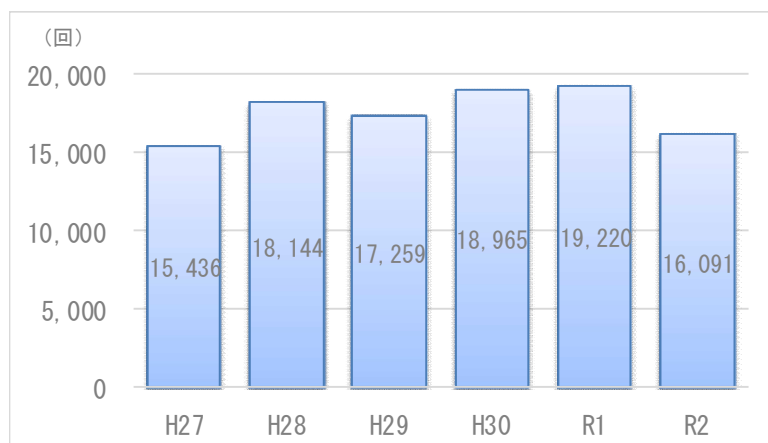
法人名	法人住所	運送の区域
公益社団法人箕面市シルバー人材センター	箕面市稲 1-11-2	箕面市
社会福祉法人大阪府社会福祉事業団	箕面市白島 3-5-50	箕面市・堺市・和泉市・四條畷市・寝屋川市・大東市・豊中市・東大阪市・河南町・太子町・千早赤阪村・富田林市・茨木市
特定非営利活動法人自立生活センター・FREE	吹田市東御旅町 2-33-2	吹田市、豊中市、箕面市、池田市

【資料】大阪府 HP（令和 3 年（2021 年）8 月 16 日時点）

表 運送の区域を箕面市とする福祉有償運送事業者一覧

3.5.2. オレンジゆずるタクシーの概要

上表のうち、公益社団法人箕面市シルバー人材センターが運行する福祉有償運送は、箕面市がモデル事業として実施するオレンジゆずるタクシーのことです。オレンジゆずるタクシーの運行回数の推移を見ると、平成 27 年度（2015 年度）から令和元年度（2019 年度）で約 25% 増加するなど、微増傾向にありましたが、令和 2 年度（2020 年度）は新型コロナウイルス感染症感染拡大の影響もあり、運行回数が減少しています。



【資料】箕面市健康福祉部提供

図 オレンジゆずるタクシーの運行回数の推移



図 オレンジゆずるタクシー

第 47 回地域公共交通活性化協議会資料（別冊）

4. 地域公共交通の課題

4.1. 公共交通の利用実態や公共交通に対する意見・ニーズの把握

箕面市内における公共交通の利用実態や公共交通に対する意見・ニーズについて、次の 3 つの観点から整理し、地域公共交通の課題を分析します。

- ◆観点 1：市民の移動手段の利用実態や満足度
- ◆観点 2：路線バス・コミュニティバスのサービス向上
- ◆観点 3：北急延伸後の公共交通の利用意向

公共交通の利用実態や公共交通に対する意見・ニーズを把握するにあたってには、下表の 5 種の調査結果を用います。

調査の概要	近畿圏パーソナルトリップ調査	市民満足度調査	バス利用者アンケート調査	市民アンケート調査	オレンジゆずるバス利用者アンケート調査
目的	いつ、どこから、どこまで、どのような人が、どのような目的で、どのような交通手段を利用して、移動したのかについて調査し、人の 1 日のすべての動きをとらえるため。	市民のニーズを総合的かつ統計的に把握することにより、地域経営の方向性、課題、費用対効果などを見極める上での参考データとするため。	路線バス利用者の利用状況や北急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ため。	市民のバスの利用状況や北急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ため。	オレンジゆずるバスの利用実態を把握し、オレンジゆずるバスのサービス向上や持続可能なコミュニティバスの実現を進める上での基礎資料とするため。
対象者	近畿全域（2 府 4 県）に在住のかた（無作為抽出）	R3/10/31 現在、箕面市内に在住の 16 歳以上のかた（無作為抽出）	阪急箕面駅・石橋駅・北千里駅・北急千里中央駅からの路線バス利用者	H29/1/1 現在、箕面市内に在住の 16 歳以上のかた（無作為抽出）	オレンジゆずるバスの利用者
方法	郵送配布 郵送＋Web 回収	郵送配布 郵送回収	手渡し配布 郵送回収	郵送配布 郵送回収	手渡し配布 郵送回収
実施時期	H22/10 月～ H22/11 月	R3/12/8～ R3/12/28	H29/2/21～ H29/3/6	H29/2/21～ H29/3/6	平日：R3/3/2 休日：R3/2/28
配布数	約 186 万世帯	2,000 人	11,512 人	5,000 人	平日：732 人 休日：84 人
回収数	約 35 万世帯 （約 74 万人）	1,084 件	3,141 件	2,858 件	平日：346 件 休日：52 件
回収率	—	54.2%	27.3%	57.2%	平日：47.2% 休日：61.9%

表 公共交通に対する利用者の意見やニーズの分析に用いた調査一覧

第 47 回地域公共交通活性化協議会資料（別冊）

なお、バス利用者アンケート調査及び市民アンケート調査結果は、回答者の居住地別に全市を 16 のゾーンに区分し、それぞれのゾーン別に利用者特性や意見・ニーズを分析していますが、本計画においては、地域的な特徴について述べる場合、これら 16 ゾーンを西部、中部、東部、北部（中央山間地域を含む）の 4 つに大きく集約して説明します。

西部地域：ゾーン①～ゾーン④

中部地域：ゾーン⑤～ゾーン⑨、ゾーン⑭

東部地域：ゾーン⑩～ゾーン⑬、ゾーン⑮

北部地域：ゾーン⑯

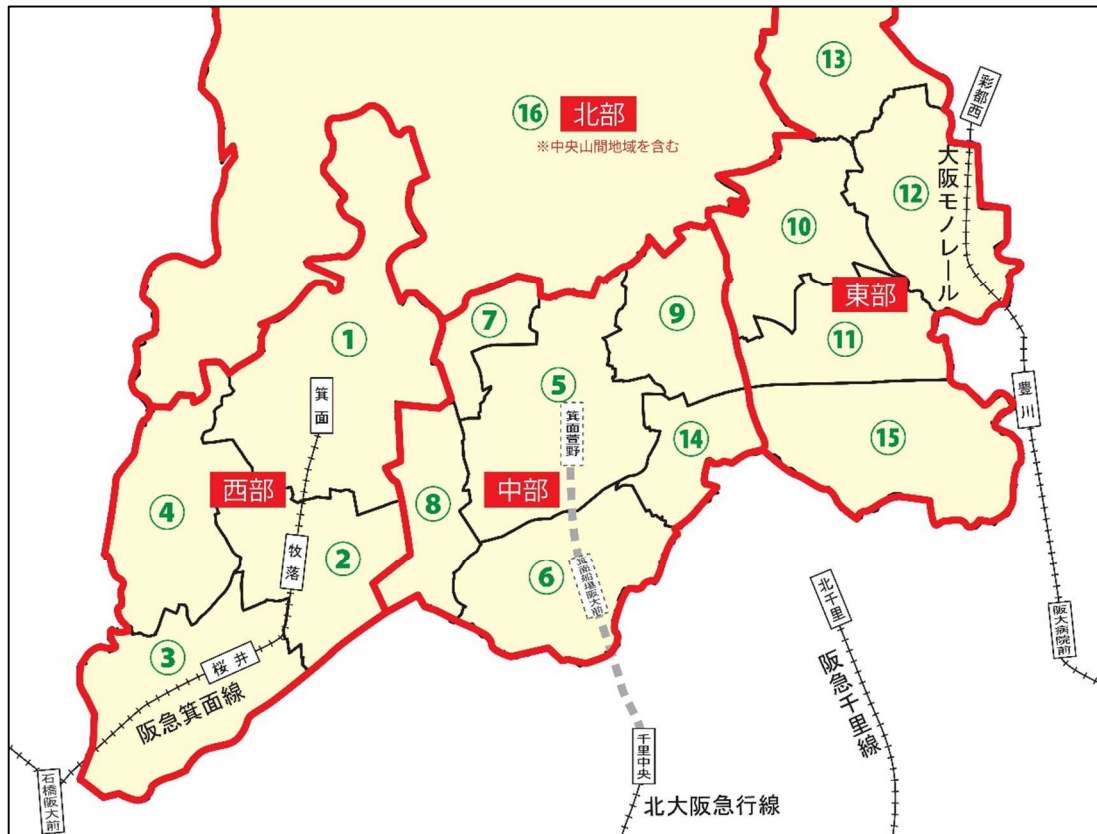


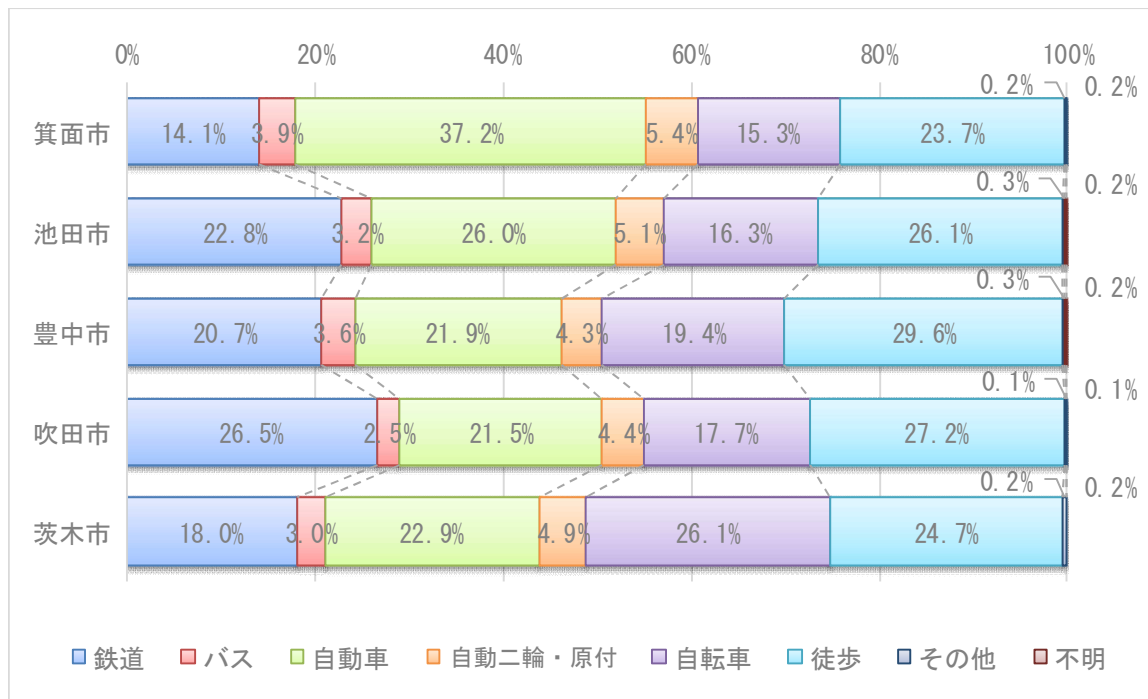
図 アンケート調査結果分析に用いた 16 ゾーン区分と 4 つの地域区分

第 47 回地域公共交通活性化協議会資料（別冊）

4.1.1. 観点 1：市民の移動手段の利用実態や満足度

(1) 各移動手段の分担率と近隣市比較（パーソントリップ調査）

人の移動における手段別の分担率を見ると、箕面市では近隣市に比べ、鉄道や自転車の占める割合が低く、自動車の占める割合が高いという特徴があります。

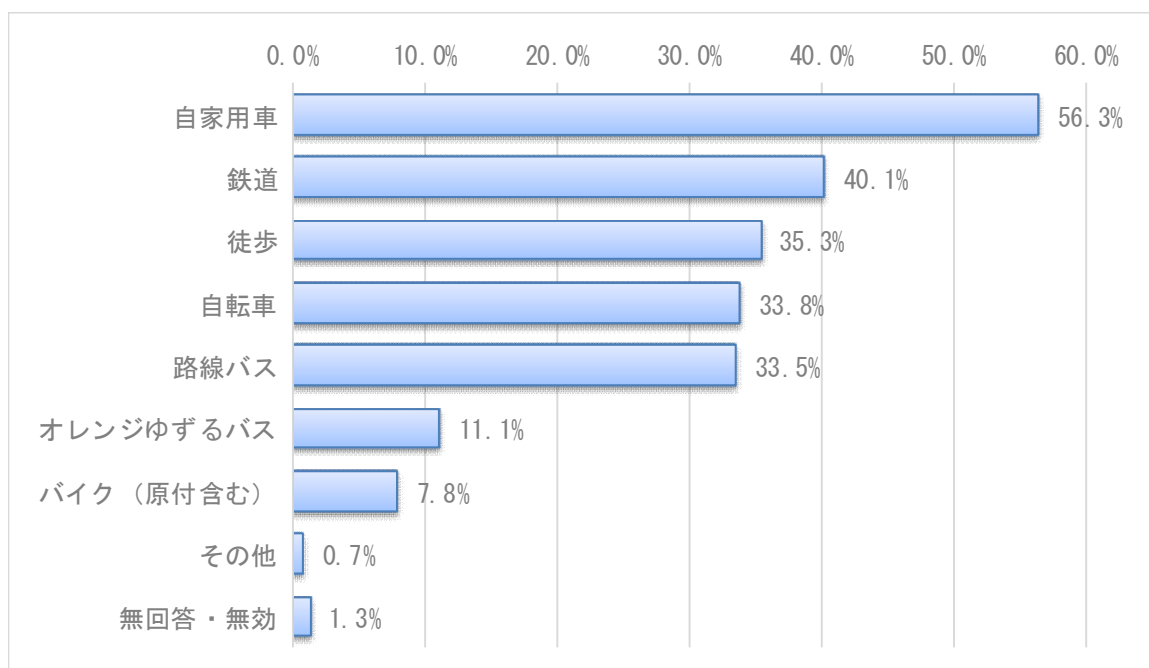


【資料】第5回近畿圏パーソントリップ調査（平成22年実施）

図 人の移動における移動手段の分担率（近隣市比較）

(2) 一番よく行く外出先への交通手段（市民満足度調査）

市民満足度調査における、一番よく行く外出先への交通手段（複数回答）を見ても、自家用車の占める割合が56.3%と最も高い割合となっていることが分かります。



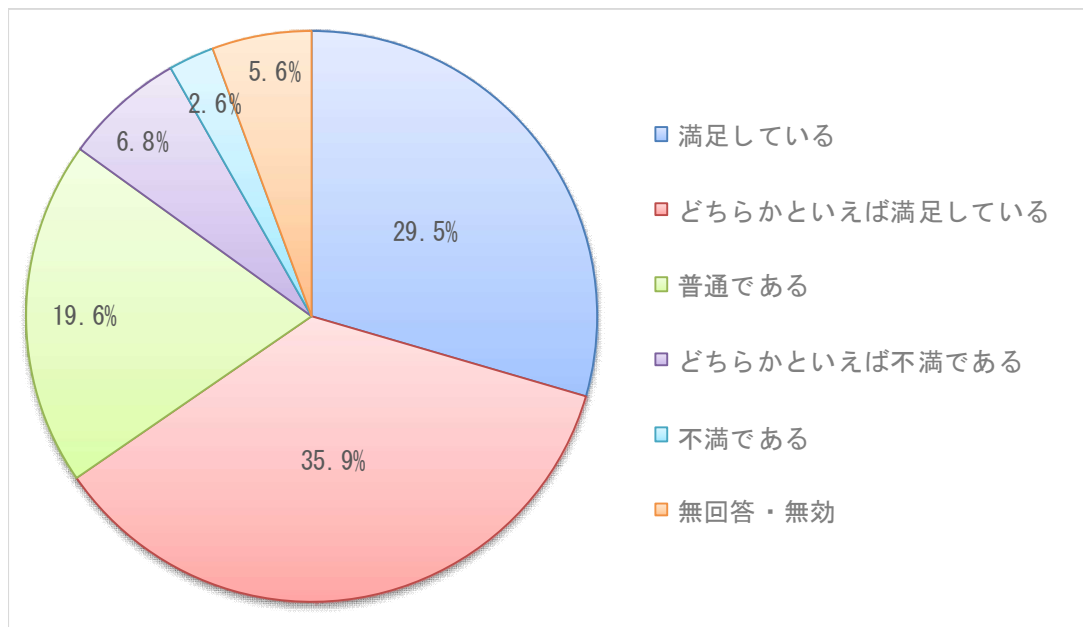
【資料】市民満足度調査（令和3年実施）

図 一番よく行く外出先への交通手段（複数回答）

第 47 回地域公共交通活性化協議会資料（別冊）

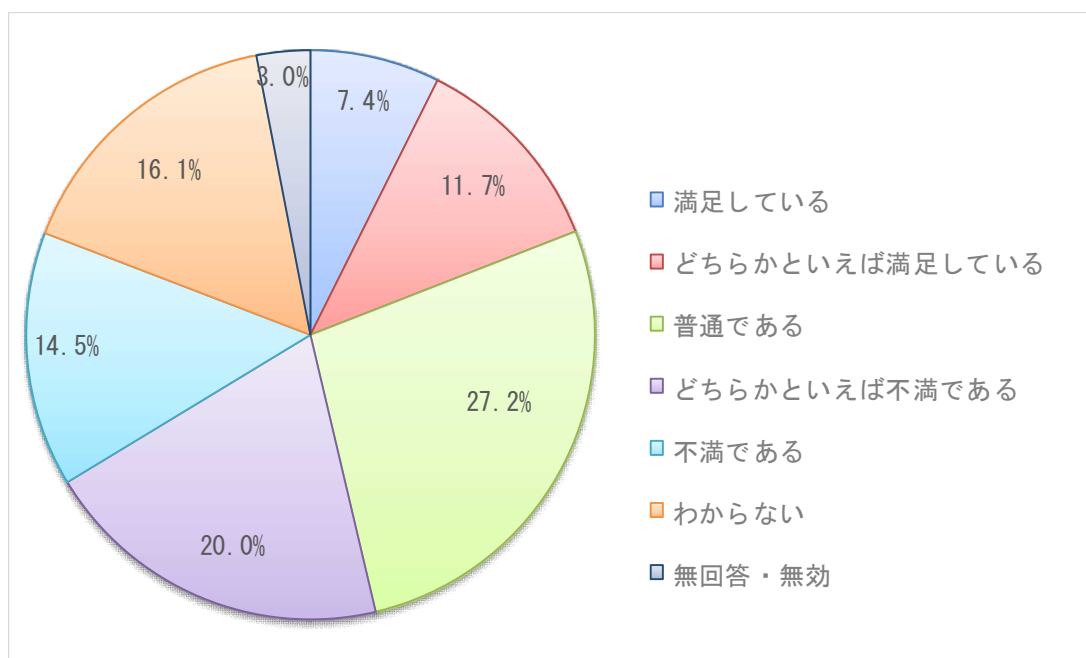
(3) 公共交通に関する満足度（市民満足度調査）

箕面市では、地域の住みやすさに関する設問に対して、「満足している」「どちらかといえば満足している」と答えた市民が半数以上いるにもかかわらず、市内のバス交通（バス路線網の整備）に関する設問では、「満足している」「どちらかといえば満足している」の肯定的な回答（計 19.1%）を、「どちらかといえば不満である」「不満である」の否定的回答（計 34.5%）が上回っています。



【資料】市民満足度調査（令和 3 年実施）

図 現在住んでいる地域の住みやすさに関する満足度

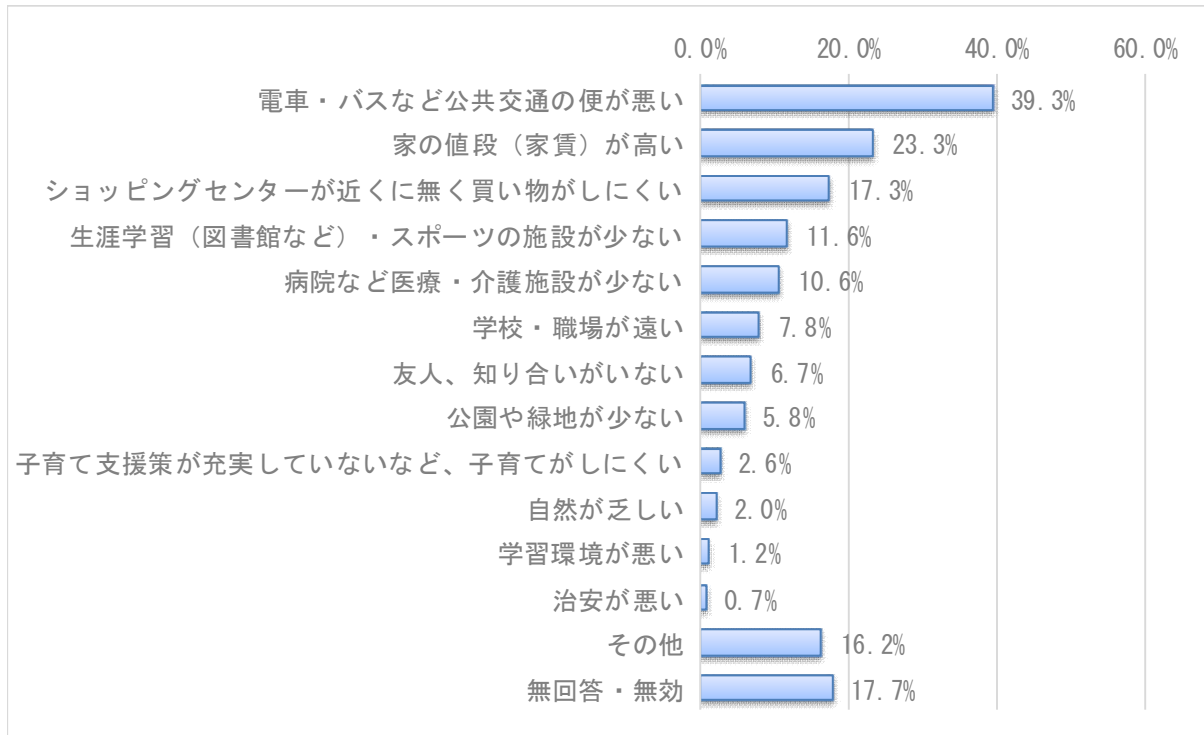


【資料】市民満足度調査（令和 3 年実施）

図 市内のバス交通（バス路線網）に関する満足度

第 47 回地域公共交通活性化協議会資料（別冊）

また、箕面市が住みにくいと感じること（3つまで回答可）については、約 40%の市民が、「電車・バスなど公共交通の便が悪い」と回答しており、箕面市においては、公共交通の利便性の改善が大きな課題であることが分かります。



【資料】市民満足度調査（令和 3 年実施）

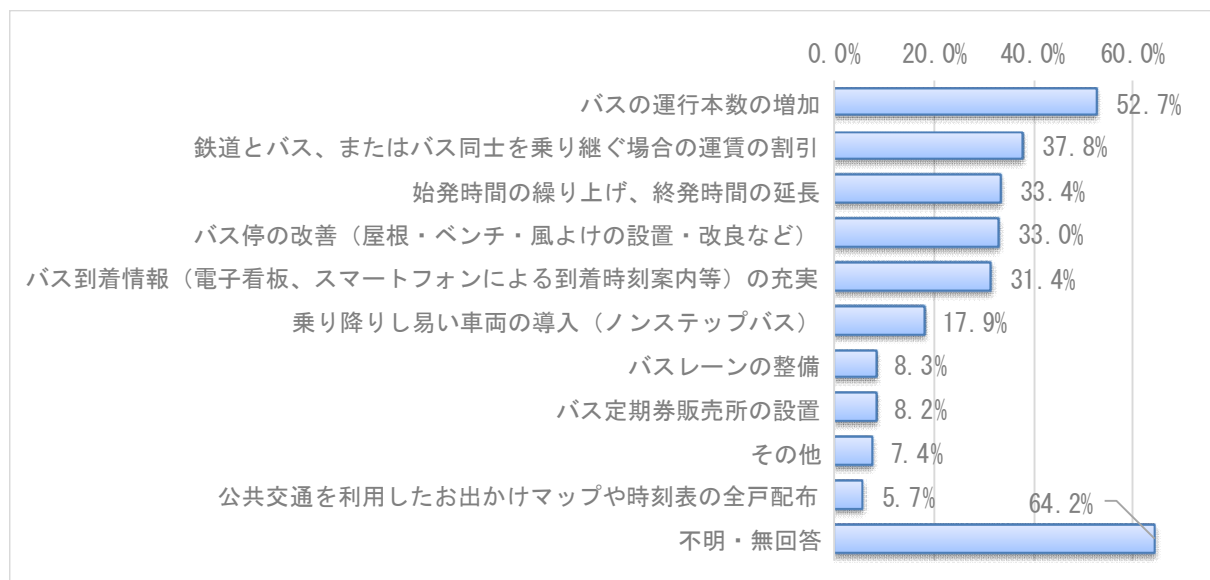
図 箕面市が住みにくいと感じること（3つまで回答可）

第 47 回地域公共交通活性化協議会資料（別冊）

4.1.2. 観点 2：路線バス、コミュニティバスのサービス向上

(1) 路線バスのサービス向上について

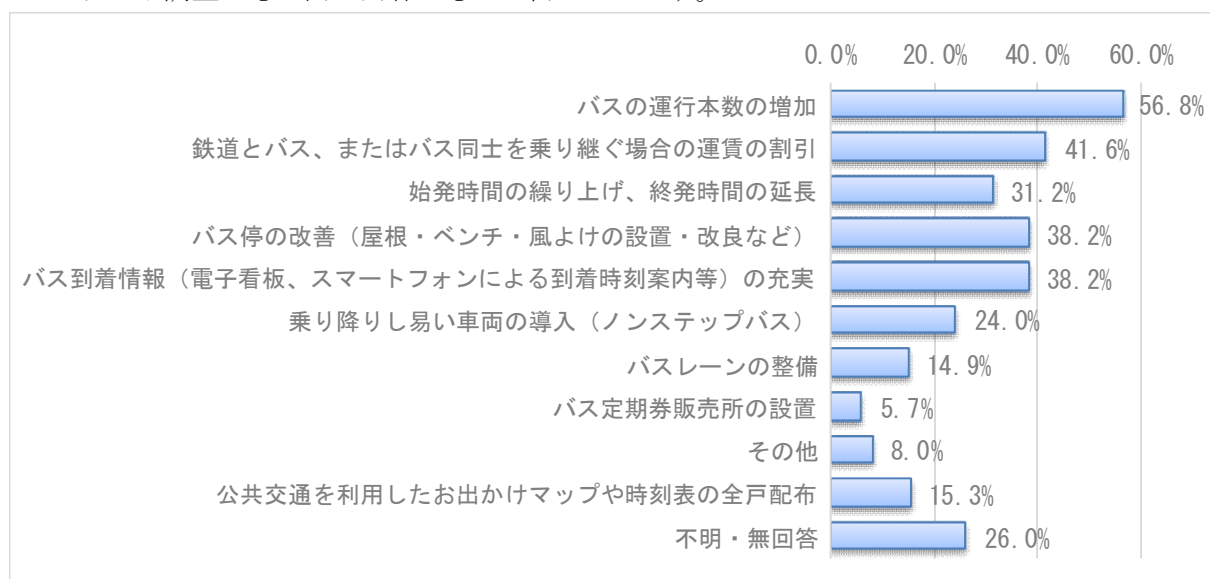
バス利用者アンケート調査において、路線バスを利用しやすくするための取り組み（3つまで回答可）を質問したところ、「バスの運行本数の増加」が 52.7%で最も多く、「鉄道とバス、またはバス同士を乗り継ぐ場合の運賃の割引」が 37.8%、「始発時間の繰り上げ、終発時間の延長」が 33.4%、「バス停の改善（屋根・ベンチ・風よけの設置・改良など）」が 33.0%、「バス到着情報（電子看板、スマートフォンによる到着時刻案内等）の充実」が 31.4%と続いています。



【資料】バス利用者アンケート調査（平成 29 年実施）

図 路線バスを利用しやすくするための取り組み（3つまで回答可）

市民アンケート調査の同じ設問においても、「バスの運行本数の増加」が 56.8%で最も多く、「鉄道とバス、またはバス同士を乗り継ぐ場合の運賃の割引」が 41.6%、「バス到着情報（電子看板、スマートフォンによる到着時刻案内等）の充実」が 38.2%、「バス停の改善（屋根・ベンチ・風よけの設置・改良など）」が 38.2%、「始発時間の繰り上げ、終発時間の延長」が 31.2%と続いており、上位 5 項目は、順番は違うものの、バス利用者アンケート調査、市民アンケート調査ともに同じ内容のものが占めています。

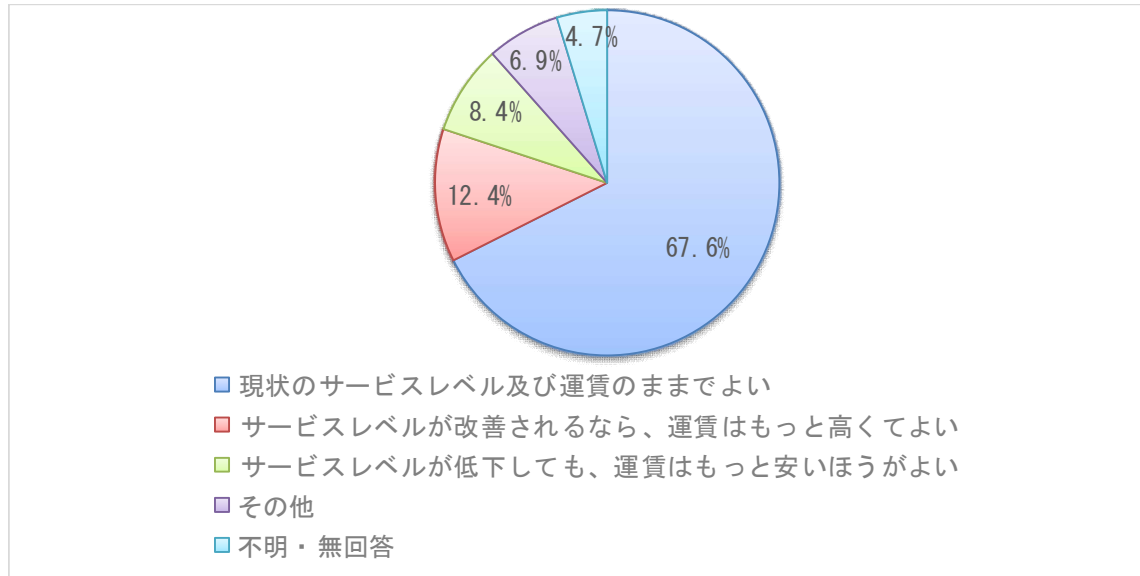


【資料】市民アンケート調査（平成 29 年実施）

図 路線バスを利用しやすくするための取り組み（3つまで回答可）

第 47 回地域公共交通活性化協議会資料（別冊）

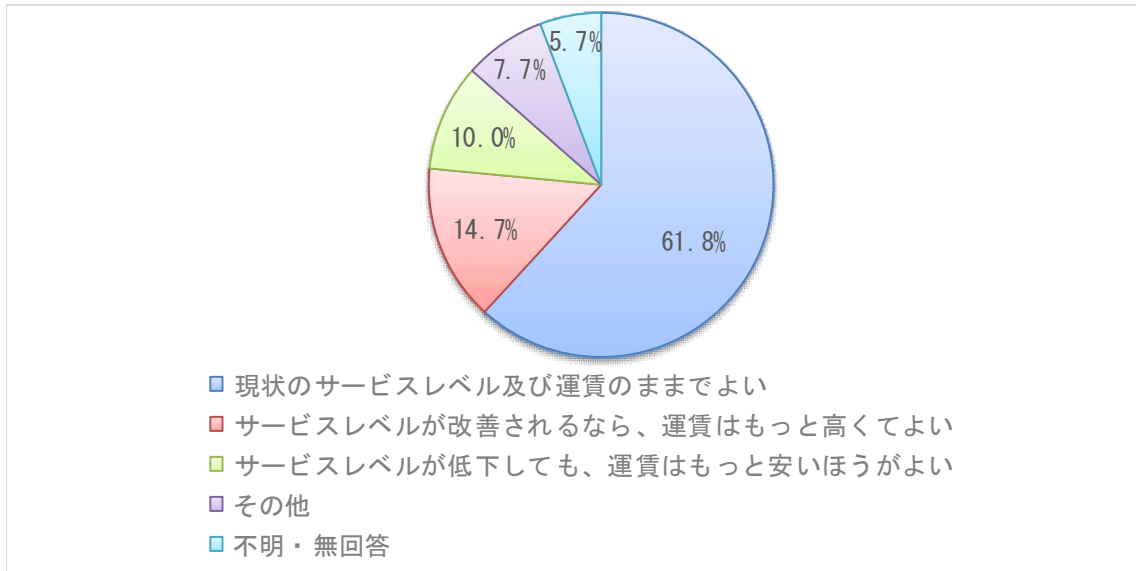
バス利用者アンケート調査、市民アンケート調査ともに、路線バスを利用しやすくするための取り組みとしては、「バスの運行本数の増加」が最も高い割合となっていました。一方で、バス利用者アンケート調査では、「サービスレベルが改善されるなら、運賃はもっと高くてもよい」の占める割合は、12.4%と低く、「現状のサービスレベル及び運賃のままでよい」が67.6%で最も高いことから、バスを利用しやすくするためには運行本数の増加が必要と考えるものの、運賃負担を増やしてまでサービスレベルを改善することまでは望まないという意見が多いことが分かります。



【資料】バス利用者アンケート調査（平成 29 年実施）

図 運賃とサービスレベルの関係

市民アンケート調査においてもこの傾向は概ね同様で、「現状のサービスレベル及び運賃のままでよい」が61.8%と、運賃負担を増やしてまでサービスレベルを改善することまでは望まないという意見が多いことが分かります。



【資料】市民アンケート調査（平成 29 年実施）

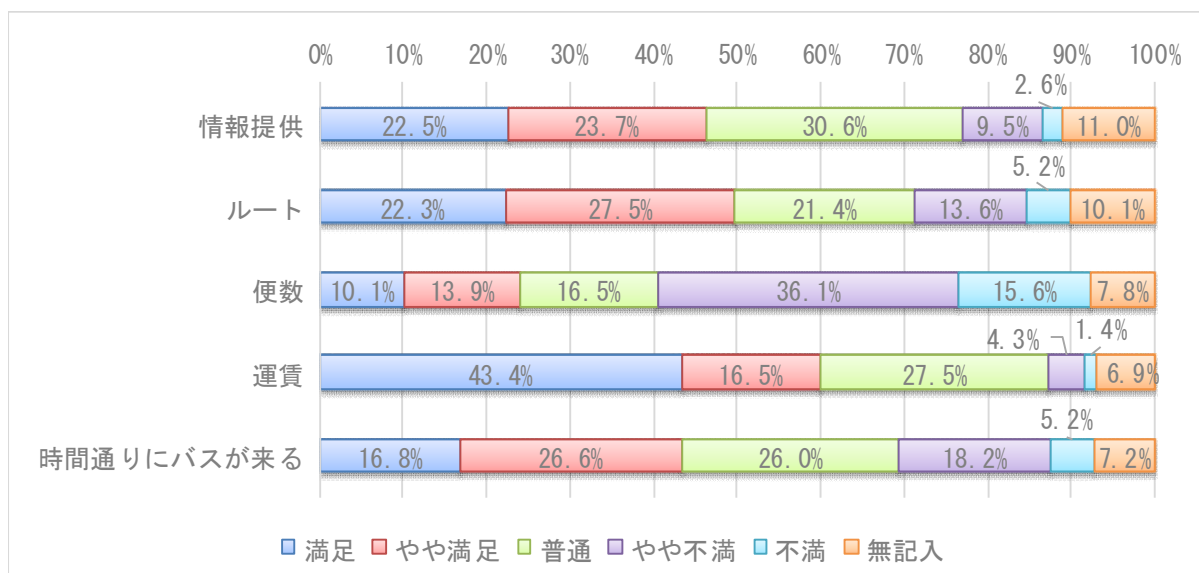
図 運賃とサービスレベルの関係

第47回地域公共交通活性化協議会資料（別冊）

(2) コミュニティバス「オレンジゆずるバス」のサービス向上について

オレンジゆずるバス利用者の項目別満足度（平日）を見ると、「情報提供」や「ルート」などほとんどの項目で、「満足」「やや満足」「普通」の割合が半数を超えていることから、オレンジゆずるバスの運行については概ね良好な評価をいただいているものの、「便数」においては、「満足」「やや満足」「普通」の割合を合わせても40.5%と半数を下回っており、「便数」に対してやや不満を感じられている利用者が多いことが分かります。

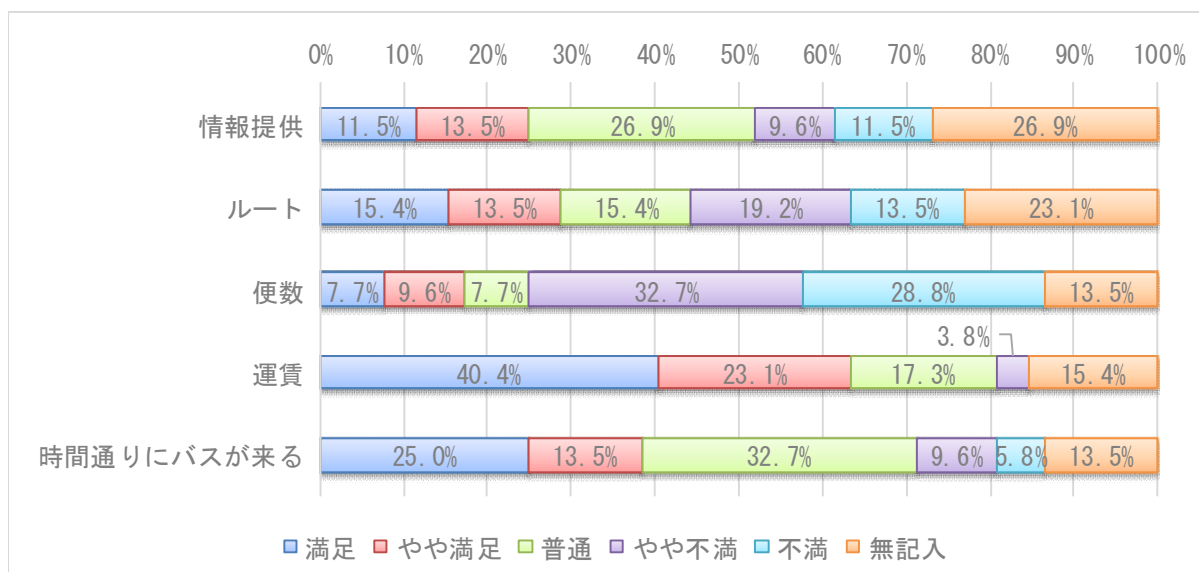
また、唯一「満足」「やや満足」の割合が半数を超えているのは「運賃」の項目で、オレンジゆずるバスの利用者の半数以上が70歳以上の高齢者であることを踏まえると、70歳以上の利用者を対象に実施している高齢者運賃割引制度に対する満足度が高いことが分かります。



【資料】オレンジゆずるバス利用者アンケート調査（令和3年実施）

図 オレンジゆずるバス利用者（平日）の項目別満足度

休日の利用者においても項目別満足度の傾向は平日と概ね同じですが、「便数」に対して不満を感じられている利用者が多いことが分かります。

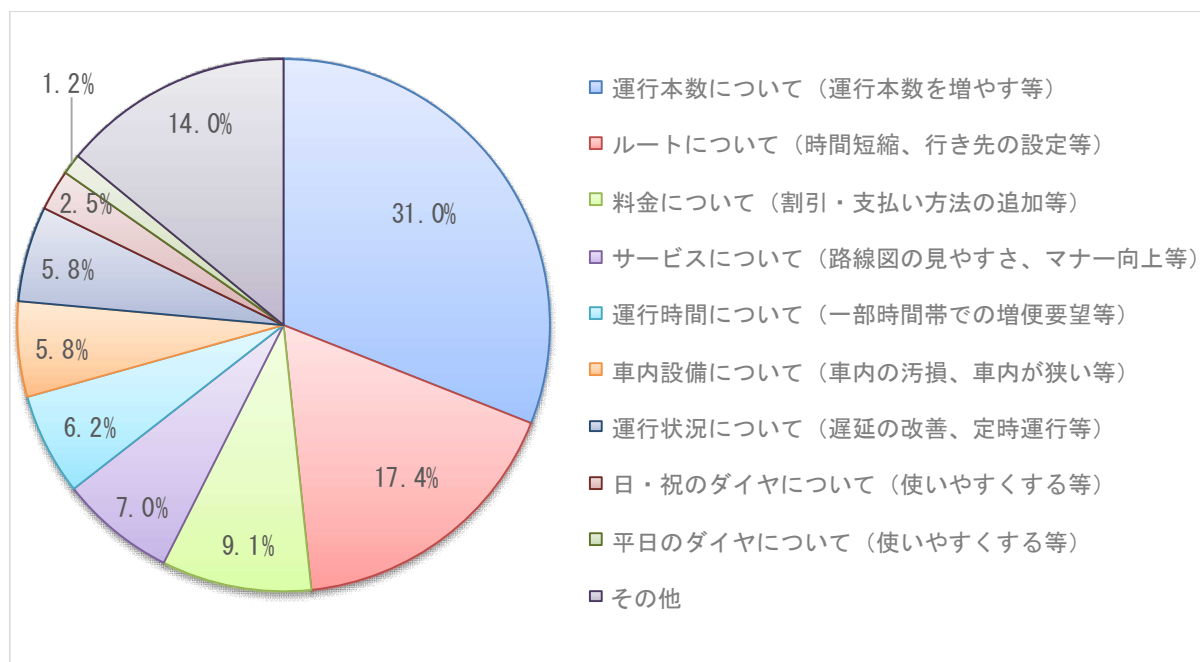


【資料】オレンジゆずるバス利用者アンケート（令和3年実施）

図 オレンジゆずるバス利用者（休日）の項目別満足度

第 47 回地域公共交通活性化協議会資料（別冊）

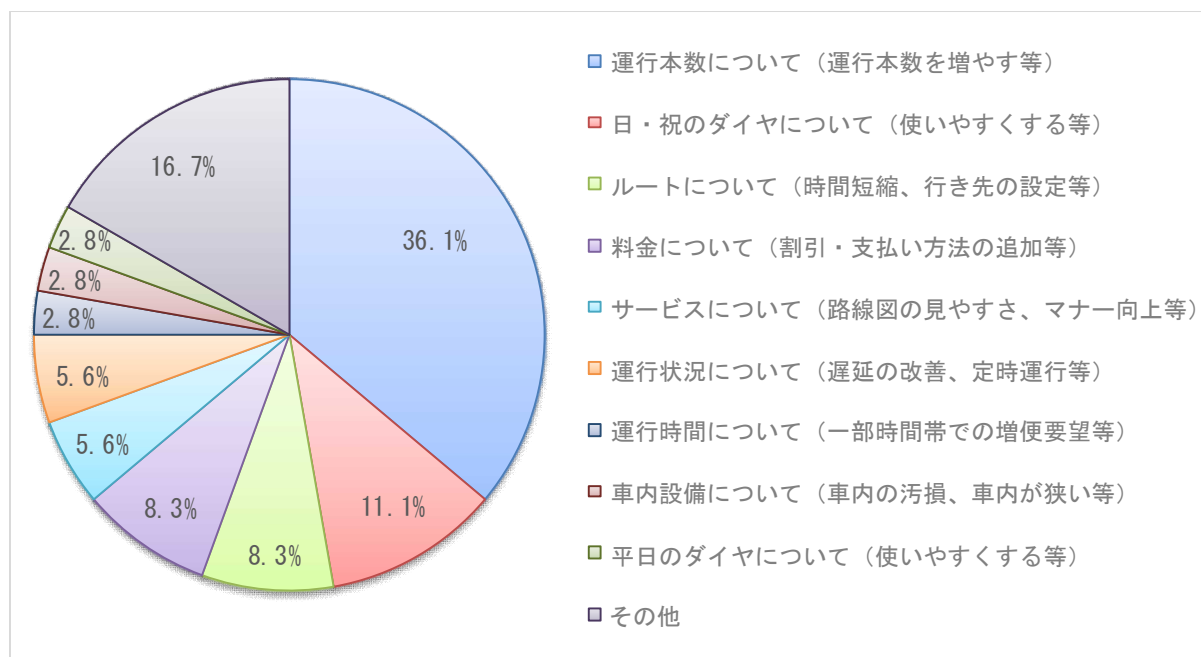
オレンジゆずるバスの利用者数を増加させるための取り組み（平日）に関する回答（自由記述）を見ると、「運行本数」に関する意見が 31.0%で最も多く、次いでルートや料金に関する意見が多くありました



【資料】オレンジゆずるバス利用者アンケート（令和 3 年実施）

図 オレンジゆずるバスの利用者数を増加させるための取り組み（平日）

休日の利用者においても、オレンジゆずるバスの利用者数を増加させるための取り組みに関する回答（自由記述）の傾向は概ね同じで、「運行本数」に関する意見が 36.1%で最も多くありました。ただし、次いで多い意見としては、「日・祝のダイヤ」に関する意見であり、平日のようなパターンダイヤ（一定の間隔で周期的に運行されるダイヤグラムのこと）が組まれていない休日では、そのダイヤ設定に関する意見が多くありました。



【資料】オレンジゆずるバス利用者アンケート（令和 3 年実施）

図 オレンジゆずるバスの利用者数を増加させるための取り組み（休日）

第 47 回地域公共交通活性化協議会資料（別冊）

4.1.3. 観点 3：北急延伸後の公共交通の利用意向

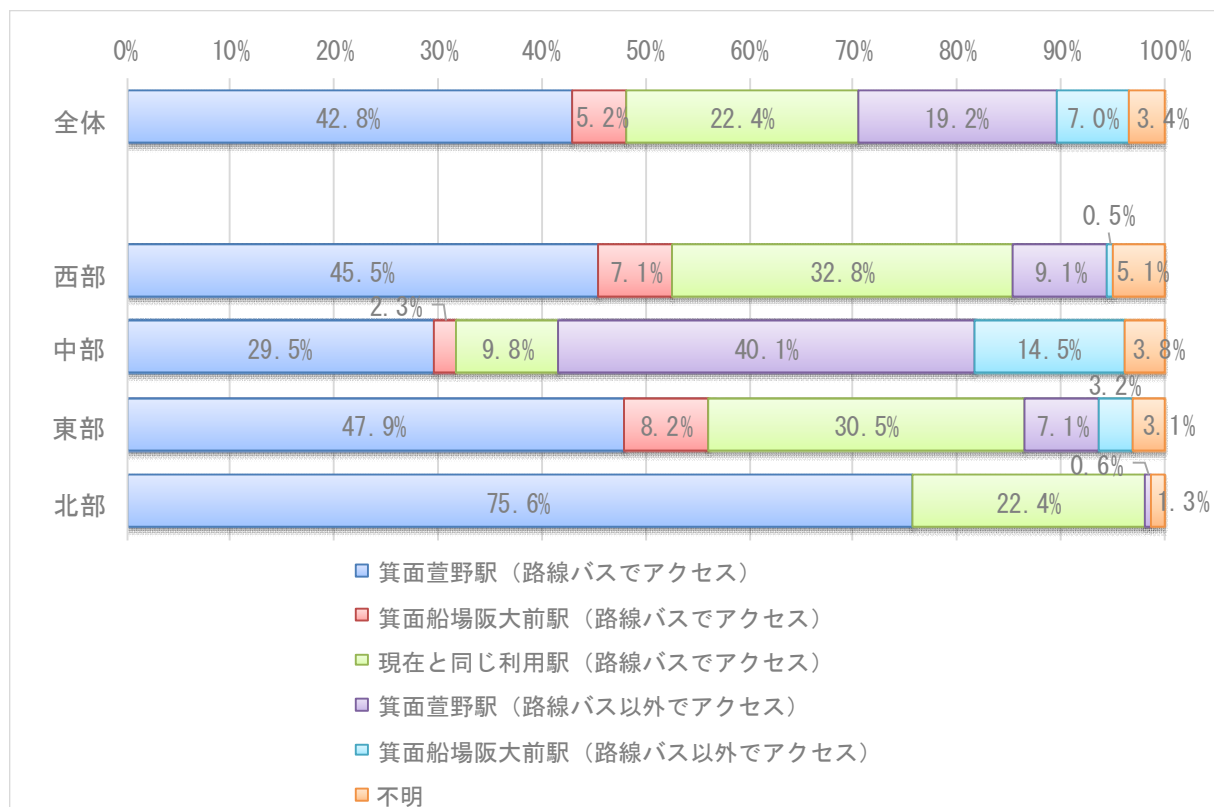
(1) 北急延伸区間の利用意向（バス利用者アンケート調査）

バス利用者アンケートにおける北急延伸後の利用意向を見ると、回答者の 48.0%が北急延伸区間である「箕面萱野駅」または「箕面船場阪大前駅」に路線バスでアクセスすると回答しています。また、「現在と同じ利用駅」も合わせると、引き続き路線バスを利用する人が 70.4%いる反面、現在のバス利用者のうち約 30%は、北急延伸後は路線バスを利用しなくなると回答しています。

地域別に見ると、西部地域及び東部地域は、北急延伸後も路線バスで駅へアクセスすると答えた人が約 85%、北部地域では 98%のバス利用者が引き続き路線バスで駅へアクセスすると答えています。一方で、中部地域においては、引き続き路線バスで駅へアクセスすると答えた人は 41.6%にとどまっており、現在のバス利用者のうち半数以上が、北急延伸後は路線バスを利用しなくなると回答しています。

以上のことから、北急延伸後においては、北部地域を除く各地域でバス利用者は減少し、特に中部地域のバス利用者は大幅に減少する可能性が高いです。

また、利用意向を駅別に見ると、西部地域や東部地域では、引き続き「現在と同じ利用駅（阪急箕面駅や石橋阪大前駅、北千里駅、北急千里中央駅など）」を利用したいという意向が一定数あるものの、半数以上の利用者は、「箕面萱野駅」や「箕面船場阪大前駅」といった新駅へ利用を転換したいと答えています。北部地域では、75.6%と非常に多くの方が箕面萱野駅へ利用を転換したいと答えています。中部地域においては、バス利用者の大幅な減少が見込まれるものの、引き続き路線バスで駅へアクセスしたい人と答えた人の多くは、箕面萱野駅へアクセスしたいと答えています。



【資料】バス利用者アンケート調査（平成 29 年実施）

図 北急延伸後の北急延伸区間の利用意向

第 47 回地域公共交通活性化協議会資料（別冊）

4.2. 地域公共交通の課題

4.2.1. 関連計画における公共交通の課題

関連計画における公共交通の課題は以下のとおりです。

北急延伸及び路線バス等の再編は、公共交通の改善を図る大きなチャンスであるとともに、本市の特性や様々な状況変化を踏まえた、きめ細かな対応が求められています。

■箕面市地域公共交通総合連携計画

- ・公共交通主体のまちづくりへの転換
- ・大阪都心との結節強化
- ・市内移動における公共交通利便性の向上
- ・適正な自家用車利用による公共交通への転換

■箕面市総合都市交通戦略

- ・環境に配慮した交通サービスの提供
- ・市内・東西交通の利便性向上
- ・都市拠点整備に伴い増加する交通需要への対応
- ・多様なニーズ（子育て世代の定住、高齢化の進行）に対応した交通サービスの確保
- ・大阪都心方面や広域ターミナルへのアクセス性強化

■箕面市立地適正化計画

- ・鉄道やバス等の公共交通の利用者増
- ・市内移動における公共交通の利便性の向上
- ・居住誘導区域や都市機能誘導区域を相互にリンクする公共交通ネットワークの構築

4.2.2. 本計画における公共交通の課題

ここまで分析を行ってきた本市の公共交通を取り巻く状況及び様々な市民意見、要望等を踏まえて、本計画における公共交通の課題を以下のとおり整理します。

課題① 市内移動の不便さによるマイカー依存の生活スタイル

- ・本市域内には阪急箕面線の3つの駅がありますが、西部地域のための運行であることに加え、市内のバス路線の多くは市外に存する千里中央駅へ伸びているなど、市内移動や鉄道駅へのアクセスが不便な状況です。
- ・このため、本市では移動における自動車分担率が近隣他市の約1.6倍と高く、公共交通を利用せず、自家用車で移動する市民が多い傾向にあります。
- ・一方で、人口に占める老年人口（65歳以上）の割合は年々増加傾向にあり、今後、さらに高齢化が進行し、高齢者の多くが運転免許証を返納した際の移動手段の確保など、公共交通の維持・確保の重要性は増しています。
- ・また、現在の市内のバス路線の多くは千里中央駅（市外）へと伸びているため、人流が市外へ流れていますが、人口が減少に転じる将来においては、市内移動の利便性を高め、人流を市内にとどめることで、市内の経済の活性化や賑わいを創出していく必要があります。

第 47 回地域公共交通活性化協議会資料（別冊）

課題② 分かりにくく使いづらい公共交通の利用環境

- ・バスを利用しやすくするための取り組みとして、運行本数の増加や終発時間の延長といったダイヤに関すること以外に、「公共交通を乗り継ぐ場合の運賃の割引」や「バス停の改善」、「バス到着情報の充実」を挙げた利用者・市民が3割以上おり、公共交通の乗り継ぎや待機空間などの課題があります。
- ・本市域内から梅田や難波などの大阪都心へアクセスするためには、阪急線で移動する場合を除いて、バスと鉄道を乗り継ぐ必要がありますが、現状、バスと鉄道を乗り継ぐ場合の運賃の割引などはありません。
- ・北急延伸に併せて整備される鉄道駅では、バスから鉄道、鉄道からバス、バスからバスといった乗り換え動線を確保するとともに、バス停への屋根やベンチの設置といった待機空間の利便性向上も必要となります。また、新たに整備される駅に限らず既存のバス停でも、「座って待てない」や「雨にぬれる」といった不便さがあるため、改善に取り組む必要があります。
- ・現在も一部のバス停で電子看板（デジタルサイネージ）を設置し、バス到着情報の提供を行っていますが、オレンジゆずるバスの情報に限られているなど、公共交通機関同士の乗り継ぎに関する情報提供は不十分な状況です。

課題③ 公共交通の維持・確保に対する市民意識

- ・バス利用者のアンケート調査では、バスを利用しやすくするための取り組みとして、「運行本数の増加」を挙げた利用者・市民が半数以上いましたが、一方で、「サービスレベルが改善されるなら、運賃はもっと高くてもよい」と答えた利用者・市民は、約12%~15%にとどまっており、地域の公共交通を積極的に利用し、自らの手で守り、育てていくという意識を醸成していく必要があります。
- ・阪急箕面線の1日平均乗降客数は、平成2年（1990年）をピークとして減少傾向にあり、新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受ける以前の平成27年（2015年）においても約30%減、コロナ禍の影響が著しい令和2年（2020年）においては、ほぼ半減しています。また、阪急バス（株）全体の輸送人員においても、昭和50年をピークとして減少傾向にあり、コロナ禍の影響が著しい令和2年（2020年）においては、阪急箕面線と同様にほぼ半減しており、公共交通を利用する方が大幅に減少している状況です。
- ・今後の人口減少、少子高齢化の進行等による公共交通利用者の減少を鑑みると、「公共交通はそこにあって当たり前」な社会は終わりつつあり、地域の公共交通を将来にわたって維持・確保していくためには、そこに住む市民が公共交通を利用することが何より重要です。
- ・また、公共交通の担い手の高齢化も進行しており、公共交通を維持したくても維持できない状況が訪れることも危惧されますので、小さな頃から公共交通に触れ、公共交通を身近なものとして考える土壌の育成が必要です。

課題④ 従来の交通体系ではカバーしきれない需要の発生

- ・高齢化の進行や狭小な道路環境などの影響により、「バス停まで歩くことも大変」「近くのスーパーへの移動手段がない」といった従来の公共交通体系ではカバーしきれない需要が本市内でも発生しつつあります。
- ・従来のコミュニティバスより小型の車両や、定時定路線型ではなく需要に応じて柔軟に運行内容を変えられる交通体系などについて、本市内での導入可能性の調査・検討を進めていく必要があります。

5. 本計画で目指す将来の公共交通のあり方

5.1. 本計画の基本理念

本計画が整合・調和をとるよう求められている箕面市立地適正化計画では、「豊かな緑と抜群の利便性を両立する公共交通ネットワークの構築を目指すこと」が基本コンセプトとして掲げられており、めざす姿は、コンパクトな市街地の中に緻密な交通ネットワークを持つ「ネットワーク・インナー・コンパクトシティ」とされています。

また、本計画の前身となる箕面市総合都市交通戦略では、都市交通の基本理念として「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」を掲げ、行政・交通事業者・市民が協働して公共交通の利用促進やサービス向上に取り組んできました。

しかしながら、ここまで分析を行ってきたとおり、本市の人口はこれまで増加傾向にあったにもかかわらず、市内を運行する公共交通の利用者は減少傾向にあります。また、数年先には本市の人口も減少に転じることやさらなる高齢化の進行などにより、ますます公共交通の利用者が減少し、公共交通のサービスレベルが低下することなどが危惧されます。

本市においては、これらの現状を打破することを目指して、都市骨格を形成する最後のピースである北急の延伸工事を令和5年度（2023年度）の開業に向けて進めています。北急延伸は、大阪都心へのアクセスの利便性を向上するだけでなく、本市全域の活性化や市内バス路線の再編など交通体系の抜本的改変を推し進める強力なブースターとなり得るものです。

そこで、本計画では、箕面市立地適正化計画や箕面市総合都市交通戦略における、“抜群の利便性”すなわち“人へのやさしさ”と“豊かな緑”すなわち“環境へのやさしさ”という理念を引き継ぎつつ、北急の延伸開業後も将来にわたって活気あるまちを目指して、基本理念を次のように掲げることとします。

《基本理念》

人と環境にやさしい持続可能な公共交通網の構築による 将来にわたってにぎわいと活気にあふれる交通まちづくり

第47回地域公共交通活性化協議会資料（別冊）

5.2. 理念の実現に向けた基本方針の設定

上記の基本理念の実現に向けた公共交通に関する基本方針を、次のように設定します。

(1) 人々の移動を支える持続可能な公共交通網の構築

本市では主に、市西部に整備された阪急箕面線による鉄道のほか、千里中央駅、箕面駅、北千里駅などの鉄道駅を起終点として運行している路線バス、市内移動を確保するコミュニティバス「オレンジゆずるバス」が市民の移動を支えています。

しかし、市内移動や鉄道駅へのアクセスの不便さなどの要因から、市民の移動における自動車分担率は近隣他市と比べ高く、また、人口増加の現状にもかかわらず、鉄道やバス、タクシーといった公共交通の利用者数は減少傾向にあります。加えて、新型コロナウイルス感染症拡大の影響も受けていることから、今後、公共交通のサービスレベルの低下が危惧されます。

その他、事業としての持続性だけではなく、近年は事業を実施するうえでの地球環境への配慮なども合わせて求められています。公共交通は自家用乗用車に比べ輸送量あたりのCO₂排出量が少ないなど、環境に優しい移動手段であることから、公共交通の利用を促進するとともに、本市の鉄道整備やバス路線の再編などに合わせて省エネルギー設備の導入を推進することで環境配慮型の交通まちづくりを進めていく必要があります。

今後これらの課題を解決し、公共交通を中心とした移動手段への転換を図り、持続可能な公共交通網の構築を実現するべく、令和5年度（2023年度）には北急の延伸開業を予定しており、北急延伸に合わせて、以下の取り組みを実施します。

- ・大阪都心（梅田や難波）への鉄道によるアクセス強化
- ・鉄道駅への路線バスによるアクセス強化
- ・路線バスとオレンジゆずるバスの機能分担及び連携による市内移動の強化
- ・人と環境にやさしい公共交通の推進

(2) 誰もが安全で安心して利用しやすい公共交通環境の実現

北急延伸やバス路線網の再編により、公共交通を中心とした移動手段への転換を図りますが、公共交通という移動手段が選択されるためには、今後も引き続き増加が見込まれる高齢者のほか、障害者や妊婦などの交通弱者を含む誰もが快適に、安心して利用できる環境が整備されている必要があります。

北急延伸を契機として、ターミナル機能が千里中央駅から箕面萱野駅に移ることで、箕面市内でのバスとバス、バスと鉄道といった公共交通の乗り継ぎの増加が見込まれ、公共交通の乗り継ぎにおける利便性を向上するためには、交通手段間の有機的な連携が重要です。

特に、駅やバス停における物理的段差の解消、運行情報発信の一元化、共通乗車券や乗り継ぎ割引の導入などにより、公共交通機関同士を乗り継ぐ際の“継ぎ目”をなくしていく必要があります。

本計画では、利用者の年齢や障害の有無、使用する言語などに関わらず移動手段を選択できる公共交通の実現を目指して、以下の取り組みを実施します。

- ・公共交通の待機環境（空間や情報など）の利便性向上
- ・交通機関相互の乗継等におけるシームレス化（物理的・運賃・情報）の推進
- ・ノンステップバスの導入などの公共交通のバリアフリー化の推進

第 47 回地域公共交通活性化協議会資料（別冊）

(3) 市民の公共交通への関心の向上及び公共交通を守り・育てる意識の醸成

本市では、鉄道やバス、タクシーといった公共交通の利用者数が減少傾向で、とりわけバス交通においては、北急延伸に伴ってさらなる利用者の減少が見込まれていることに加えて、運行の担い手である運転士も高齢化が進行するなど、事業者にとっては今後厳しい事業環境になることが想定され、公共交通の利便性低下が危惧されます。

将来にわたって持続的に公共交通を維持・存続するためには、何よりも公共交通を利用することが重要です。公共交通の利用促進にあたっては、交通事業者や行政が利用促進に取り組むだけでなく、地域の商工事業者などにおいても公共交通での来場・来店を促すなど、地域全体で公共交通の維持・確保に取り組む必要があります。

地域の公共交通を維持・存続していくことを地域住民や事業者が他人事ではなく、自分に関係のある（重要な）事として捉え、自分たちの手で公共交通を守り・育てていくという意識を醸成することを目指して、以下の取り組みを実施します。

- ・公共交通への関心の向上
- ・公共交通を自らの手で守り・育てる意識の醸成
- ・商工事業者などとも連携した公共交通の利用促進

(4) 多様な移動ニーズの発生を見据えた体制の構築

今後さらなる高齢者の増加が見込まれる状況において、「最寄りのバス停までの移動」や、「最寄りのスーパーへ買い物に行く移動手段」など、短距離かつ小規模で、様々な目的地に移動するニーズが多くなると予測されます。これらの小規模で多様な移動のニーズは、道路幅員などの条件から、既存の路線バスやオレンジゆずるバスでは対応できない可能性が高く、既存の交通モードにとらわれない新たなモビリティや交通形態の導入を模索していく必要があります。

市内の各地域が賑わいを失わず、地域の活力を保つために、多様なニーズに即した移動手段の確保を目指して、以下の取り組みを実施します。

- ・鉄道やバス以外も含む多様な交通モードの機能分担及び連携による移動利便性の向上
- ・多様化する交通弱者の移動を支える新たな交通手段（自動運転、グリースローモビリティ等）や運行手法（自家用有償運送等）に関する情報収集及び導入可能性の検討

6. 計画の基本方針の実現に向けた施策・事業

6.1. 基本方針の実現に向けた施策・事業

5.2 で示した本計画の基本方針の実現に向けて、本計画において推進する施策・事業は以下のとおりです。各事業の概要、及び実施主体等については次々頁以降に示します。

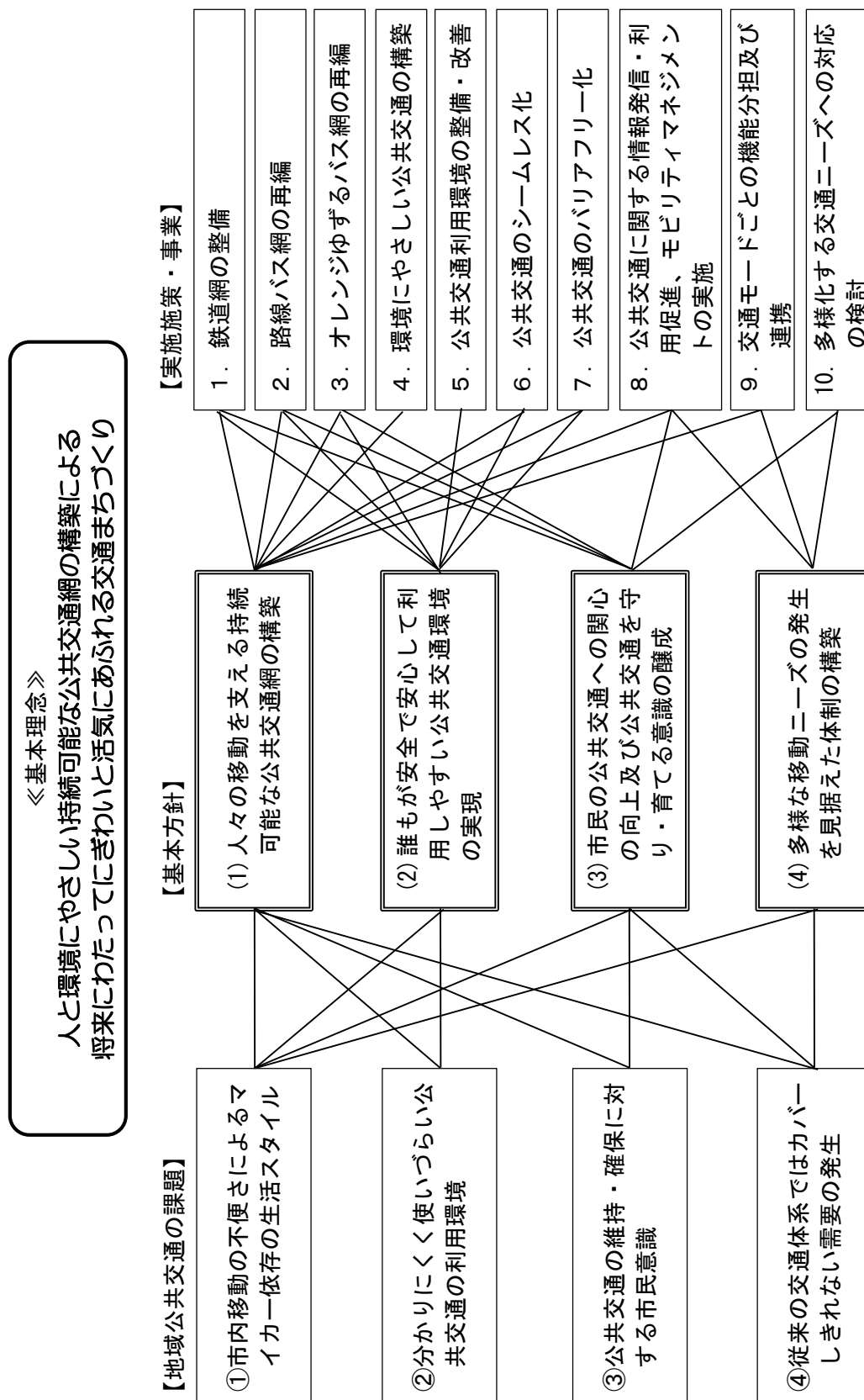


図 地域公共交通計画の課題、基本方針、実施施策・事業の関係性

第 47 回地域公共交通活性化協議会資料（別冊）

なお、前頁に記載した施策・事業のうち、以下の事項については、本計画の策定後、検討及び作成を進める利便増進実施計画において、事業の実施に必要な資金の確保などに関することも含めた詳細の位置付けを行う予定です。

- ・「2. 路線バス網の再編」のうち、鉄道との乗り継ぎに係るダイヤ設定に関する事項
- ・「3. オレンジゆずるバス網の再編」のうち、再編後のルート、運行頻度、ダイヤ、運賃、評価・見直し等に関する事項
- ・「6. 公共交通のシームレス化」のうち、交通機関を乗り継ぐ場合の運賃割引に関する事項
- ・「10. 多様化する交通ニーズへの対応の検討」のうち、導入が考えられる地域やモビリティ、交通形態に関する事項

第47回地域公共交通活性化協議会資料（別冊）

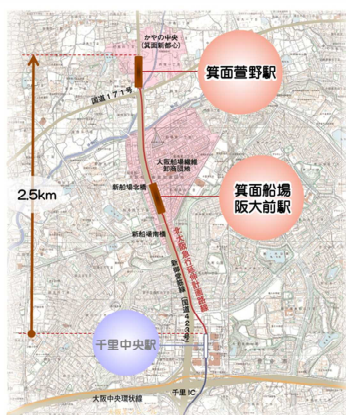
1. 鉄道網の整備

◆趣旨・概要

少子高齢化に伴う運転免許証の返納の増加や人口減少、環境への配慮、交通渋滞等の様々な課題に対応するためには、生活サービス機能の適正配置による集約型都市構造の構築とあわせて、鉄道網を中心とした公共交通ネットワークの再構築が重要となります。

現在、箕面市において整備工事を進めている北急延伸により、人流と物流のすみわけによる公共交通への適正分担、交通結節機能の強化、大阪都心部や新幹線・空港へのアクセス強化を図ります。

北急延伸は、本市における都市基盤整備において最後に残された課題であり、将来にわたって持続可能な公共交通網の構築においても不可欠であることから、総合都市交通戦略に引き続き計画のリーディングプログラムと位置づけ、整備を進めます。



【北急延伸事業の概要】

◆期待される効果

○公共交通の利便性向上

→ 公共交通の利用者数の維持・確保

→ 移動における自動車分担率の低減

◆関係者

箕面市、国、大阪府、鉄道事業者、道路管理者

◆スケジュール

R 4 年 (2022年)	R 5 年 (2023年)	R 6 年 (2024年)	R 7 年 (2025年)	R 8 年 (2026年)
準備・工事		北急延伸開業		

第47回地域公共交通活性化協議会資料（別冊）

2. 路線バス網の再編

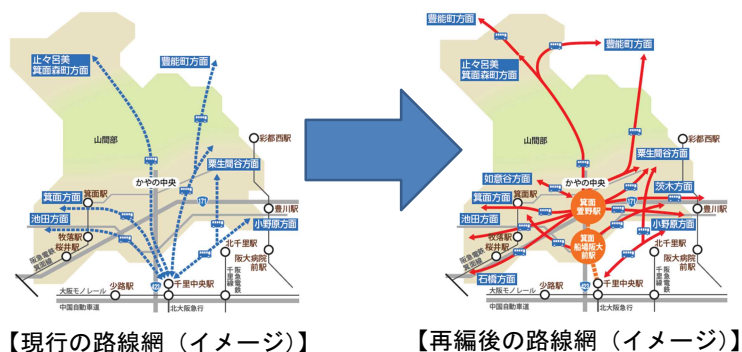
◆趣旨・概要

北急延伸の効果を市内全体へ波及させるため、路線バス網の再編を行います。現在は、千里中央駅を中心として放射状に箕面市内へ運行する路線バス網となっており、南北方向の移動は充実しているものの、市内の東西方向の移動が不便な状態となっています。

北急延伸に合わせて、新たに整備される箕面萱野駅を中心とした路線バス網に再編することで、市内各地域から大阪都心へのアクセス強化を図り、公共交通の利便性を高めます。また、市内の東西移動の充実を図り、市内移動の回遊性を高め人流を市内に留めることで、箕面市が持続的ににぎわいと活力にあふれるまちとなることを目指します。

人口減少や少子高齢化の進行の影響により非常に厳しいバス事業の状況を踏まえ、路線バスの再編については、市民ニーズ等を把握しながら、事業性も考慮し、交通事業者と行政が連携して進めます。路線バスの再編にあたって、一部路線は社会実験路線として位置づけ、一定期間の実験により事業性を見極め、交通事業者の営業路線として成立することが見込まれる場合は引き続き路線バスとして運行し、営業路線としての成立が難しい場合は、他の交通モードで代替することも含めて計画策定後も引き続き公共交通網の適正化を検討します。

なお、路線バス網の再編については、第7章で再編内容を記載します。



◆期待される効果

○公共交通の利便性向上

- 公共交通の利用者数の維持・確保
- 移動における自動車分担率の低減

◆関係者

箕面市、大阪府、近隣市町、バス事業者、市民

◆スケジュール



第 47 回地域公共交通活性化協議会資料（別冊）

3. オレンジゆずるバス網の再編

◆趣旨・概要

オレンジゆずるバスはこれまで、市内の公共交通の課題解決に向けて、市内の東西移動や公共施設へのアクセスを担って運行してきました。しかしながら、北急延伸に伴う路線バス網の再編により、市内の東西移動の利便性が向上する見込みであることから、オレンジゆずるバスについても運行ルートなどの見直しが必要です。



【オレンジゆずるバス】

路線バス網の再編にあたって社会実験が実施されることから、実験の結果、営業路線としての成立が見込めなかった路線の代替となること、路線バスより小型の車両であることから路線バスでは運行できない狭隘な道路が続く住宅地での運行など、様々な可能性も含めて市民と協働でオレンジゆずるバスの再編を検討します。

なお、オレンジゆずるバスの再編については、市民との協働で検討を行った上で、今後策定を進める利便増進実施計画の中に位置づける予定です。

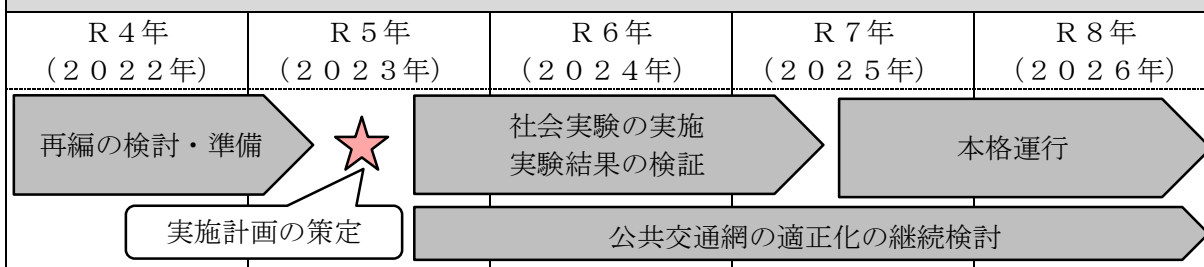
◆期待される効果

- 公共交通の利便性向上
 - 公共交通の利用者数の維持・確保
 - 移動における自動車分担率の低減

◆関係者

箕面市、バス事業者、市民

◆スケジュール



第 47 回地域公共交通活性化協議会資料（別冊）

4. 環境にやさしい公共交通の構築

◆趣旨・概要

平成 27 年（2015 年）の国連サミットにおいて、全ての加盟国が合意した「持続可能な開発のための 2030 アジェンダ」の中で、世界共通の目標として、SDG s（Sustainable Development Goals：持続可能な開発目標）が掲げられるなど、持続可能なよりよい未来を築いていくことが求められています。

持続可能な開発目標（SDG s）として掲げられている「持続可能で近代的なエネルギーの確保」や「持続可能な都市の実現」、「気候変動への緊急対策」などを実現するためには、本市の公共交通においても、ハイブリッド型車両や EV（Electric Vehicle）型車両の導入を検討するなど、環境にやさしい公共交通の構築に取り組む必要があります。

また、北急延伸に伴う新駅の整備にあたっては、省エネルギー設備（例：LED 照明など）を積極的に導入するなど、環境配慮型の駅舎整備を推進します。



【ハイブリッドバスのイメージ】
（阪急バス（株））



【EV バスのイメージ】
（阪急バス（株））

◆期待される効果

○公共交通の運行にかかる環境への負荷の低減

→排気ガスにおける CO₂ 排出量の削減

→駅舎設備における消費電力の削減

◆関係者

箕面市、国、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者

◆スケジュール

R 4 年 (2022年)	R 5 年 (2023年)	R 6 年 (2024年)	R 7 年 (2025年)	R 8 年 (2026年)
環境配慮型車両の導入の推進（航続可能距離の検証などを含む）				
駅舎の整備工事		北急延伸開業		

第47回地域公共交通活性化協議会資料（別冊）

5. 公共交通利用環境の整備・改善

◆趣旨・概要

北急延伸に伴う新駅の整備やバス路線網の再編による公共交通の利便性を最大限向上させるためには、公共交通を利用しやすい環境作りが重要です。

新たなターミナル駅となる箕面萱野駅では、公共交通の連携・乗継がしやすく、利用者にとって便利な公共交通拠点とするため、バスターミナルやタクシー乗り場などの整備を予定しています

また、公共交通の利用環境の整備・改善にあたっては、新駅での乗り換え環境の整備に限らず、既存のバス停においても快適な待機空間の確保を目的として、上屋やベンチ等の整備を周辺の自治会や住民、事業者等と協力しながら、可能な箇所から順次進めます。

また、バス停の清掃等の維持管理に主体的に取り組んでいる地域住民とも連携を行い、利用環境の維持・改善に努めます。



【箕面萱野駅の整備イメージ】



【バス停のベンチ・上屋整備のイメージ】

◆期待される効果

○公共交通の利便性向上

- 公共交通の利用者数の維持・確保
- 移動における自動車分担率の低減

○公共交通の利用環境の改善

- 公共交通に関する満足度の向上

◆関係者

箕面市、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、道路管理者、市民（沿道協力者）

◆スケジュール

R 4 年 (2022年)	R 5 年 (2023年)	R 6 年 (2024年)	R 7 年 (2025年)	R 8 年 (2026年)
新駅の整備				
バス停の上屋・ベンチの設置等（順次）				

第47回地域公共交通活性化協議会資料（別冊）

6. 公共交通のシームレス化

◆趣旨・概要

北急延伸及び市内のバス路線網の再編により、市内では、バスからバス、鉄道からバスなど、公共交通の乗り継ぎが多数発生することになります。公共交通の利便性向上に向けては、これらの乗り継ぎ環境の改善が不可欠です。

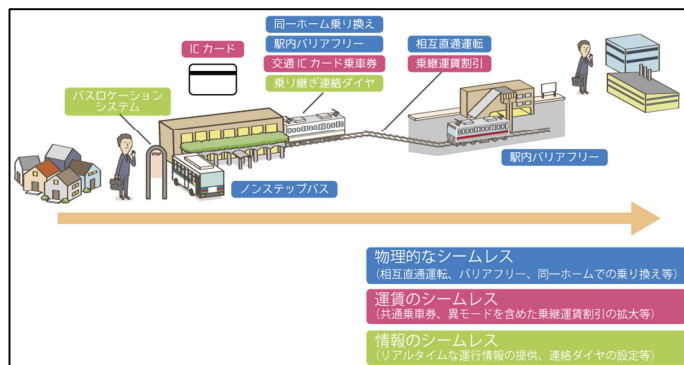
公共交通の利用に対するハードルを下げ、市民が移動しようとする際に公共交通が選択される割合を増加させるためにも、公共交通の乗り継ぎにおける「継ぎ目が無い状態」を目指して、公共交通の「シームレス化」に取り組みます。取り組むべきシームレス化としては、大きく分けて以下の3つが考えられます。

1つ目は、物理的なシームレス化で、バスに乗車する際の道路から車内ステップへの段差の解消のためのノンステップバスの導入の取り組みなどが考えられます。

2つ目は、運賃のシームレス化で、近年はICカードの普及等によりシームレス化が進んでいますが、異なる交通モードを乗り継ぐ際には別の乗車券が必要になることやそれぞれで初乗り分の運賃を支払わなければならないという「継ぎ目」があることから、共通乗車券の導入や異なる交通モードを含めた公共交通の乗り継ぎ割引の拡大などの取り組みが考えられます。

3つ目は、情報のシームレス化で、公共交通のリアルタイムな運行情報の提供や、目的地までの移動検索において、様々な交通手段をふまえた上での最適な検索結果の提供などの取り組みが考えられます。

なお、乗り継ぎ運賃の検討などを含む公共交通のシームレス化については、検討を行った上で、今後策定を進める利便増進実施計画の中に位置づける予定です。



【公共交通のシームレス化のイメージ】

◆期待される効果

- 公共交通の利便性向上
 - 公共交通の利用者数の維持・確保
 - 移動における自動車分担率の低減
- 公共交通の利用環境の改善
 - 公共交通に関する満足度の向上

◆関係者

箕面市、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者

◆スケジュール

R 4 年 (2022年)	R 5 年 (2023年)	R 6 年 (2024年)	R 7 年 (2025年)	R 8 年 (2026年)
実施施策の検討・調整 実施計画の策定		実施環境の整備・各種取り組みの推進		

第47回地域公共交通活性化協議会資料（別冊）

7. 公共交通のバリアフリー化

◆趣旨・概要

市民がどこかへ移動する際の移動手段として公共交通が選択されるためには、引き続き増加が見込まれる高齢者をはじめとして、障害者や妊婦などの交通弱者を含む誰もが快適に、安心して利用できる公共交通の利用環境が整備されている必要があります。

公共交通におけるバリアフリー化の施策として、バス事業者におけるノンステップバスの導入や鉄道事業者における駅舎へのエレベーターの設置、幅広自動改札機の整備などが考えられます。

また、高齢者や障害者に限らず、全ての人が公共交通を利用しやすい環境を整えるためには、公共交通のユニバーサルデザイン化も推進していく必要があります。代表的な例としては、バス車内での音声案内や鉄道駅における多機能トイレの整備、鉄道車内での多言語型案内表示装置の整備、ユニバーサルデザイン（UD）タクシーの導入などが考えられます。



【多言語型案内標示装置のイメージ】
(北大阪急行電鉄（株）)



【ノンステップバスのイメージ】
(阪急バス（株）)

◆期待される効果

○公共交通の利用環境の改善

→ 公共交通に関する満足度の向上

→ ノンステップバス導入率の向上

◆関係者

箕面市、国、大阪府、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者

◆スケジュール

R 4 年 (2022年)	R 5 年 (2023年)	R 6 年 (2024年)	R 7 年 (2025年)	R 8 年 (2026年)
新駅の整備				
各種取り組みの推進				

第47回地域公共交通活性化協議会資料（別冊）

8. 公共交通に関する情報発信・利用促進、モビリティマネジメントの実施

◆趣旨・概要

鉄道網の整備、バス路線網の再編の効果を最大限に生かし、将来にわたって持続的に公共交通を維持・存続するためには、何よりも市民が自発的に公共交通を利用することが重要です。「公共交通があって当たり前」ではなく、地域の公共交通を維持・存続を市民が自分事として捉え、「自分たちの手で公共交通を守り・育てていく」という意識へ転換していく必要があります。

本市では、北急延伸及びそれに伴うバス路線網の再編により、市内の公共交通網が大きく変化することになるため、これらを契機として、公共交通網の再編内容の情報発信を行うとともに、市民が公共交通のあり方を考える場（説明会、勉強会、ワークショップなど）を増やしていきます。また、自治会単位などで、市民が自発的にモビリティマネジメントに取り組もうとする場合に、それらの取り組みに対して市が積極的に連携・支援をしていきます。

また、新たな居住者が本市内に転入してきた際に、本市内の公共交通網の整備状況を知り、公共交通を利用するきっかけとするため、本市内のバスマップやバスの乗り方に関するチラシ・パンフレットを配布するなどの広報活動を推進します。

そのほか、地域の商工事業者において、公共交通を利用して来店した方には割引を実施するなど地域全体での公共交通の利用促進を進めるため、公共交通と商工事業者による新たな連携手法の模索や既存制度のサポーター店の増加に向けた働きかけを進めていくとともに、制度の啓発に努めます。



【住民参加の説明会のイメージ】



【事業者の協力による公共交通の利用促進の例】

◆期待される効果

- 市民の公共交通に対する関心の向上
 - 市民が自発的に公共交通について考える場の増加
 - 公共交通の利用者数の維持・確保

◆関係者

箕面市、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、その他商工事業者、市民、大学

◆スケジュール

R 4 年 (2022年)	R 5 年 (2023年)	R 6 年 (2024年)	R 7 年 (2025年)	R 8 年 (2026年)
利用促進策の実施・広報活動など（随時）				

第47回地域公共交通活性化協議会資料（別冊）

9. 交通モードごとの機能分担及び連携

◆趣旨・概要

本市においては、既述のとおり、新たな鉄道網の整備や路線バス網の再編などを行い、利便性の向上を目指しますが、一方で、オレンジゆずるバスなども含めた公共交通を将来にわたって維持・確保していくためには、事業性の観点も重要です。

人口減少や少子高齢化の進行により人々の移動手段の確保の重要性は増してきていますが、公共交通においては利用者の慢性的な減少が課題となる中、全ての移動を鉄道や路線バスが担うのではなく、各地域・各路線ごとの需要規模に応じたサービスの最適化を行い、効率的・効果的な運行にシフトしていくことが重要です。

また、運転士のなり手不足や運行事業者の経営悪化による車両更新の抑制などにより、将来的には、ヒト・モノなど輸送に必要な資源が不足することも予測されます。そのような輸送資源が不足する事態も見据え、スクールバスや商業施設・企業等の送迎バスの積極的な活用など、地域の輸送資源の総動員による移動手段の確保も含めて、需要の見極めとサービスの最適化を検討する必要があります。



※国交省「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

◆期待される効果

○公共交通の利便性向上

→ 公共交通の利用者数の維持・確保

→ 移動における自動車分担率の低減

◆関係者

箕面市、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、その他商工事業者

◆スケジュール

R 4 年 (2022年)	R 5 年 (2023年)	R 6 年 (2024年)	R 7 年 (2025年)	R 8 年 (2026年)
公共交通モードごとの機能分担及び連携・ 公共交通網の適正化の継続検討				

第 47 回地域公共交通活性化協議会資料（別冊）

10. 多様化する交通ニーズへの対応の検討

◆趣旨・概要

今後の高齢者がさらに増加する状況において、「最寄りのバス停までの移動」や「スーパーへ買い物に行く移動」など、短距離かつ小規模で多様な移動ニーズが生じることが予測されます。本市においても、道路の幅員や勾配、需要の規模などにより路線バスだけでなくオレンジゆずるバスも運行することが困難な地域が一部で存在しており、これら地域の移動手段の確保が課題となっています。

短距離かつ小規模な移動手段の確保に向けては、一般的なバス車両よりさらに小型の車両の導入など新たなモビリティや新たな交通形態について、その導入可能性の検討を進める必要があります。これらの新たなモビリティや交通形態の導入にあたっては、運転士の確保や車両の保管場所の確保、事業としての成立の可否などの課題があることから、地域住民や地域の商工事業者などの協力が不可欠です。そのため、本計画では、新たなモビリティや交通形態の導入に向けた体制の構築も含めて事業としての成立する可能性などについて検討を進めます。



【新たなモビリティのイメージ】
（グリーンスローモビリティ（河内長野市））



【新たなモビリティのイメージ】
（自動運転バス（茨城県境町））

◆期待される効果

- 既存の交通モードではカバーしきれない需要への対応
- 新たなモビリティや交通形態の実証実験の実施や導入

◆関係者

箕面市、国、大阪府、バス事業者、タクシー事業者、その他商工事業者、市民

◆スケジュール

R 4 年 (2022年)	R 5 年 (2023年)	R 6 年 (2024年)	R 7 年 (2025年)	R 8 年 (2026年)
新たなモビリティや交通形態の導入に向けた体制の構築・ 事業として成立する可能性の検討・実証実験の実施の検討				

7. 計画の基本方針の実現に向けた地域公共交通網の再編

7.1. 公共交通やその他の交通モードの役割分担と連携

ここまで、本市における公共交通の現況や課題について整理してきましたが、あらためて本市内での運行が想定される交通モードについて、未導入の交通モードも含めてその特性と公共交通網における役割を以下のとおり整理します。

本計画では、以下の交通モードのうち、主に地域の輸送の基幹的役割を担う鉄道及び路線バスのネットワークの再編について記述します。なお、コミュニティバス（オレンジゆずるバス）の再編に関する詳細については、今後策定を進める利便増進実施計画の中に位置づける予定です。

公共交通モード	各モードの特性	公共交通網における役割
鉄道	・速達性や定時性に優れる ・大量輸送が主 ・運行のためには軌道や駅施設が必要 ・施設整備や運行には多大なコストを要するため、路線の変更は容易ではない	・箕面市と他の都市圏などを結ぶ広域的な輸送【阪急・北急・モノレール】 ・大阪都心へのアクセス【北急・阪急】 ・大阪国際空港や新幹線（新大阪駅）へのアクセスなど、長距離の移動の発火点となる【阪急・北急・モノレール】
路線バス	・軌道や駅施設がなくても、一定の幅員が確保された道路が整備されていれば運行可能 ・中量輸送が主 ・信号や交通渋滞など、道路交通状況の影響を受けやすい	・住宅街から主要な鉄道駅へのフィーダー輸送 ・一定の需要が見込まれ、営業路線として成立する地域の運行
コミュニティバス	・路線バスに比べると、より細やかな道路での運行が可能 ・小中量輸送が主 ・収支の不足分は自治体が費用負担する ・信号や交通渋滞など、道路交通状況の影響を受けやすい	・市内の主要な公共施設等を廻る市内完結型の輸送 ・営業路線としては成立しないが、市民の移動にとっては欠かすことのできない地域の運行（路線バスの補完） ・持続的な運行のため、一定の採算性が確保できるだけの需要が見込まれるルートでの運行（これまでの目標は収支率 50%）
タクシー	・特定の路線を持たないため、個別の需要に応じた柔軟な輸送が可能 ・小量輸送が主	・バス車両では運行が困難なきめ細やかな輸送 ・大量、中量の移動が見込めない時間帯（早朝や深夜）の輸送
新たなモビリティ・交通形態	・自動運転や AI による乗合調整など、新技術を活用することが想定される ・小型車両で複数グループの乗合による小中量輸送が主	・住宅からバス停までのファースト/ラストワンマイルの移動の確保 ・住宅から近くのスーパーなどへの移動手段の確保 ・技術の進展状況や事業性などについて、検討・研究が必要

第 47 回地域公共交通活性化協議会資料（別冊）

前頁では、誰もが一定の料金を支払うことで利用することができる「公共交通」の役割分担等について記載しましたが、それらの公共交通の他、特定の旅客の移動を担う交通モードも本市内には存在するため、以下のとおり整理します。

その他の交通モード	各モードの特性	公共交通網における役割
福祉有償 運送	・ 特定の路線を持たないため、個別の需要に応じた柔軟な輸送が可能 ・ 小中量輸送が主 ・ 車いす対応の車両など、福祉目的に特化したサービスの提供が可能	・ 一般的なバスやタクシーではサービスの提供が不十分な要介護者や障害者等のドア to ドアでの輸送
その他※	・ 特定の活動等に伴い発生する輸送を目的とする ・ 各目的・輸送量に応じた車両が用意される	・ 保育園や学校、学習塾などへの送迎バス（スクールバス） ・ 特定の施設への来場者のためのシャトルバス ・ 特定のツアー客等のための観光バス

※現時点で、本市では、特定目的のためのバス車両や人員（運転士）を路線バスやコミュニティバスと相互利用することは想定していませんが、将来的な人口減少、超高齢化社会の到来による公共交通の維持が困難な状況を見据え、相互利用の可能性を探るなど準備を進める必要があります。

第 47 回地域公共交通活性化協議会資料（別冊）

7.2. 鉄道のネットワークの再編

本市域内に駅を有する鉄道は阪急箕面線のみであり、その他、近隣市に北急、阪急千里線、大阪モノレール彩都線が運行しています。また、現在、北急の延伸事業をおこなっています。

北急延伸事業は、現在、江坂駅から千里中央駅まで運行している北急を、千里中央から北へ約 2.5km 延伸し、「箕面萱野駅」と「箕面船場阪大前駅」の二つの新駅を設置しようとするもので、平成 26 年（2014 年）3 月に箕面市をはじめとする関係四者が基本合意に至り、令和 5 年度（2022 年度）を開業目標に、整備工事が進められています。

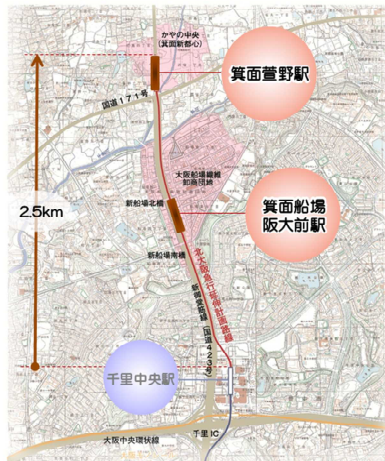


図 延伸区間と新駅の位置

北急延伸によって、本市では、既存の公共交通軸である阪急箕面線、大阪モノレール彩都線、北部居住誘導区域からのバス路線に加え、新たに、梅田や難波、天王寺などの大阪都心へダイレクトにアクセスが可能な基幹的な公共交通軸が誕生します。

駅からの徒歩圏域の目安となる半径 800m 圏域と、自転車での移動の目安となる半径 1.6km 圏域を重ねると、半径 1.6km 圏域では南部居住誘導区域内のほぼ全域がカバーされることとなります。

また、大阪モノレール彩都線の豊川駅と彩都西駅間の川合・山之口地域においては、現在、土地区画整理事業などによるまちづくりが進められており、あわせて新駅の整備が検討されています。

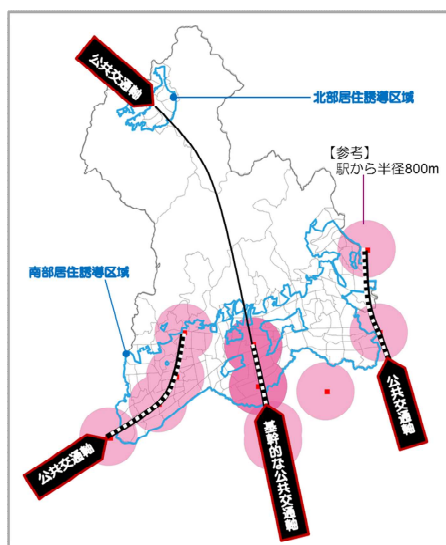


図 箕面市の公共交通軸

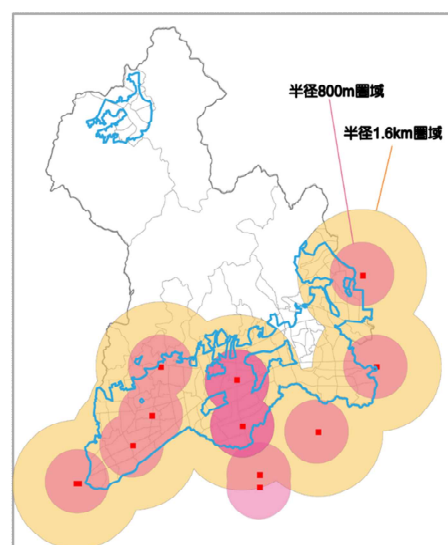


図 駅から半径 800m・1.6km 圏域

第 47 回地域公共交通活性化協議会資料（別冊）

7.3. 路線バスのネットワークの再編

これまで本市では、公共交通機関による市内の東西移動が不便で、自動車分担率が高い一因となっており、路線バスを補完する役割としてオレンジゆずるバスを運行することで、それらの課題解決に取り組んできました。

市内の東西移動が不便であることは、市内のバス路線が、千里中央駅を中心とした「駅と駅」「駅と住宅街」を結ぶフィーダー型の路線であることに起因しており、北急の新駅が市街地の中央部にできることにより、駅と駅を結ぶルートが変わるため、この構造的な問題を解消する大きなチャンスとなります。

既に公共交通軸として阪急箕面線や大阪モノレール彩都線が運行する西部・東部地域においても、北急延伸後は、大阪都心へのダイレクトなアクセスが可能な北急を利用するケースも想定されることから、市内の各地域から北急へのアクセスしやすさを確保することが必要です。

また、住民の大阪都心へのダイレクトなアクセスを確保するだけでなく、市内を回遊しやすいネットワークの形成により市内での消費喚起につなげるなど、まちの活気と活力の維持、持続的な発展を目指して、市内の東西移動の利便性を向上させる必要があります。

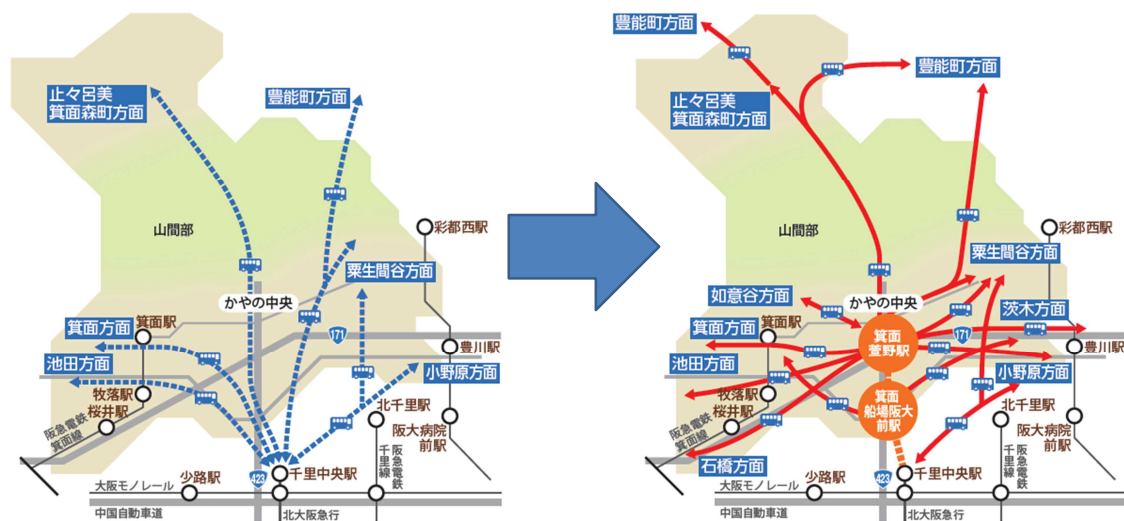


図 北急延伸によるバス路線再編のイメージ

第 47 回地域公共交通活性化協議会資料（別冊）

本計画では、路線バスのネットワークの再編について、主に箕面市内を運行し、北急延伸の影響を受けることが想定される以下の路線について記述します。

なお、各路線の運行ルート、バス停の位置、運行頻度などについては、あくまでも本計画策定時点の想定であり、実際に運行を開始する北急延伸開業時点では再編内容が変更になる可能性があります。また、本計画策定時点で北急延伸によるバス利用等の交通行動の転換の予測は行っているものの、再編後のバスの利用実態と予測が大きく乖離する可能性があります。そのため、計画に記載の再編内容で運行を開始したものの、利用の実態に合っていない場合は運行ルートや運行頻度なども含めて短期間で見直しが実施される可能性があります。

	路線名	主な再編内容
①	石橋線	・概ね現行どおり
②	豊中市内線	・概ね現行どおり
③	箕面森町線	・運行ルートの一部変更（箕面萱野駅発着）
④	如意谷線	・運行ルートの一部変更（箕面萱野駅発着）
⑤	彩都線	・運行ルートの一部変更（箕面萱野駅発着） ・箕面駅行系統の新設
⑥	北大阪ネオポリス線	・運行ルートの一部変更（箕面萱野駅発着など） ・箕面駅行系統の新設
⑦	栗生団地線	・運行ルートの一部変更
	箕面山麓線	・運行ルートの一部変更（箕面萱野駅の経由など）
	（仮）栗生・萱野線	・路線の新設
⑧	白島線	・彩都線、北大阪ネオポリス線、箕面山麓線による代替運行（箕面萱野駅発着）
⑨	箕面中央線	・昼間便を除き、箕面船場阪大前駅での折り返し運行
	（仮）箕面小野原線	・路線の新設
⑩	小野原東線	・箕面船場阪大前駅経由千里中央行の新設
	（仮）箕面小野原線	・路線の新設

第 47 回地域公共交通活性化協議会資料（別冊）

以下の各路線の運行間隔に記載の時間帯区分について、次のとおりです。

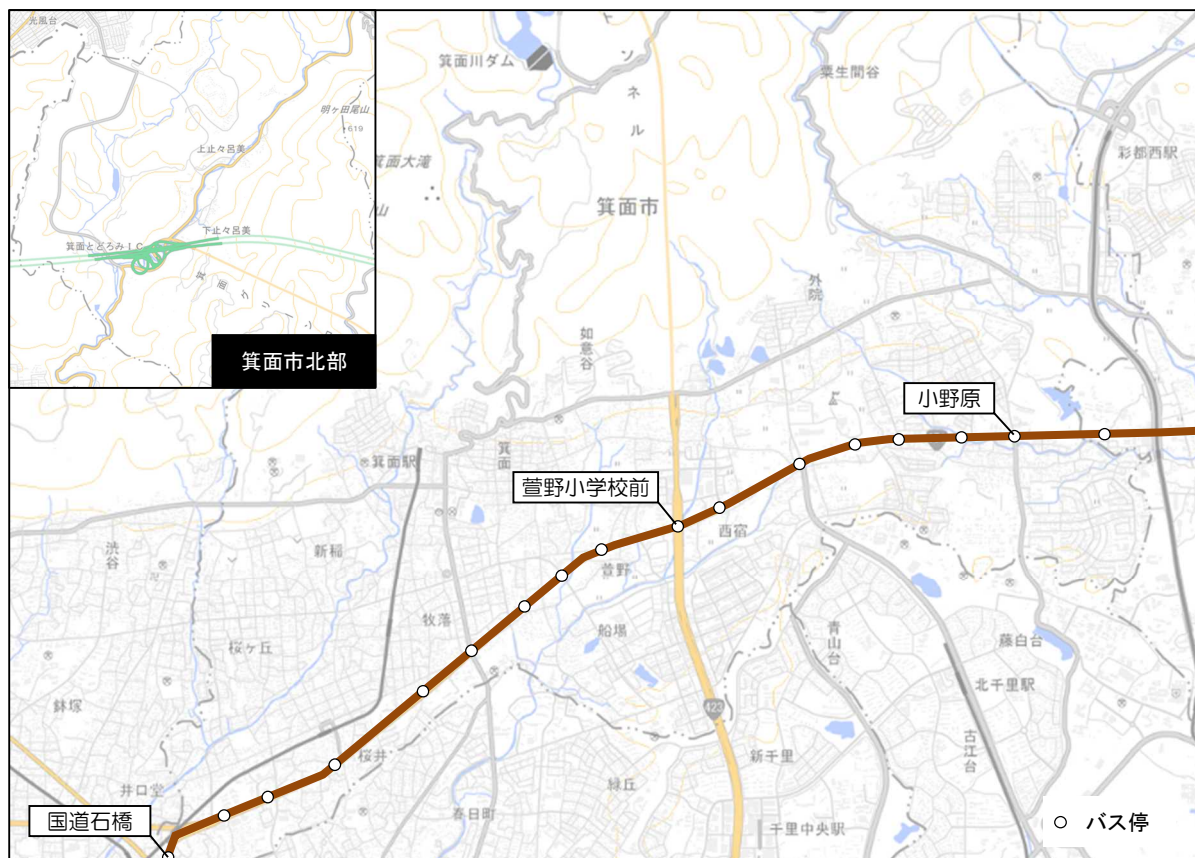
- ・朝ラッシュ時：概ね午前 6 時台～午後 8 時台
- ・昼間：概ね午前 9 時台～午後 4 時台
- ・タラッシュ時：概ね午後 5 時台～午後 8 時台

※概ね午後 9 時以降については、路線によって運行が続く時間帯にばらつきがあることなどから、夜間の時間帯の記載については省略しております。各路線の終発時間などの具体的なダイヤ設定については、本計画策定後に引き続き検討を進めます。

7.3.1. 石橋線について

石橋線は、主に国道 171 号を通り、石橋阪大前駅から茨木市駅までを結ぶ東西に長く延びるバスルートで、箕面市内においては数少ない東西移動の機能を有する路線です。

北急延伸後も運行ルートに変更はなく、現行どおりのルートで運行します。



石橋線については、北急延伸後もバス利用に大きな影響はないと見込まれるため、下表のとおり、現行と同程度の運行頻度の確保を目指します。

運行間隔 (萱野小学校前)	現行		再編後	
	石橋方面行	茨木方面行	石橋方面行	茨木方面行
朝ラッシュ時	10～15分	10～15分	10～15分	10～15分
昼間	20分	20分	20分	20分
タラッシュ時	15分	15分	15分	15分

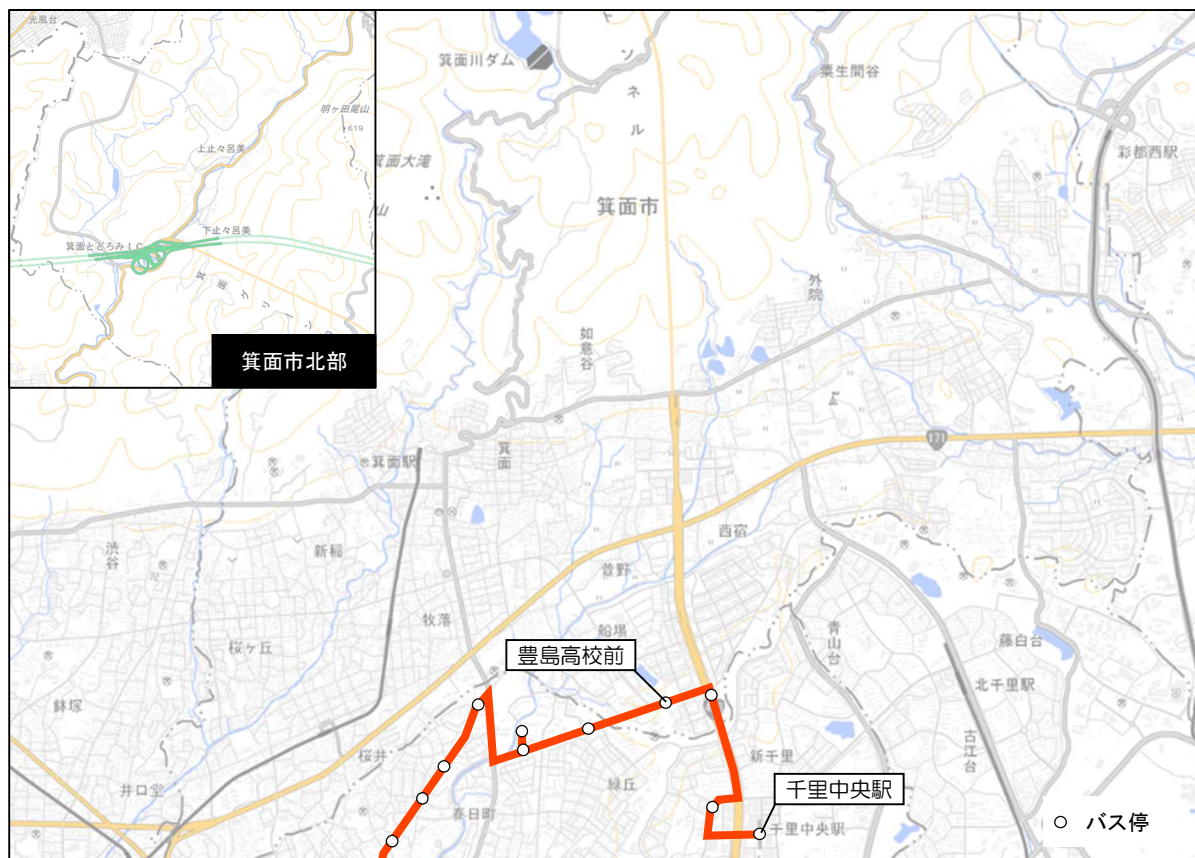
※運行間隔は計画策定時点の想定であり、実際の運行にあたっては、多少の誤差が発生するなど、実際の運行内容とは異なる場合があります。

第 47 回地域公共交通活性化協議会資料（別冊）

7.3.2. 豊中市内線について

豊中市内線は、千里中央駅と豊中駅を結ぶ路線で、箕面市内では船場地域を運行する路線です。

北急延伸後も運行ルートに変更はなく、現行どおりのルートで運行します。



豊中市内線については、北急延伸後もバス利用に大きな影響はないと見込まれるため、下表のとおり、現行と同程度の運行頻度の確保を目指します。

運行間隔 (豊島高校前)	現行		再編後	
	千里中央行	豊中駅方面行	千里中央行	豊中駅方面行
朝ラッシュ時	5～10分	5～10分	5～10分	5～10分
昼間	10分	10分	10分	10分
タラッシュ時	5～10分	5～10分	5～10分	5～10分

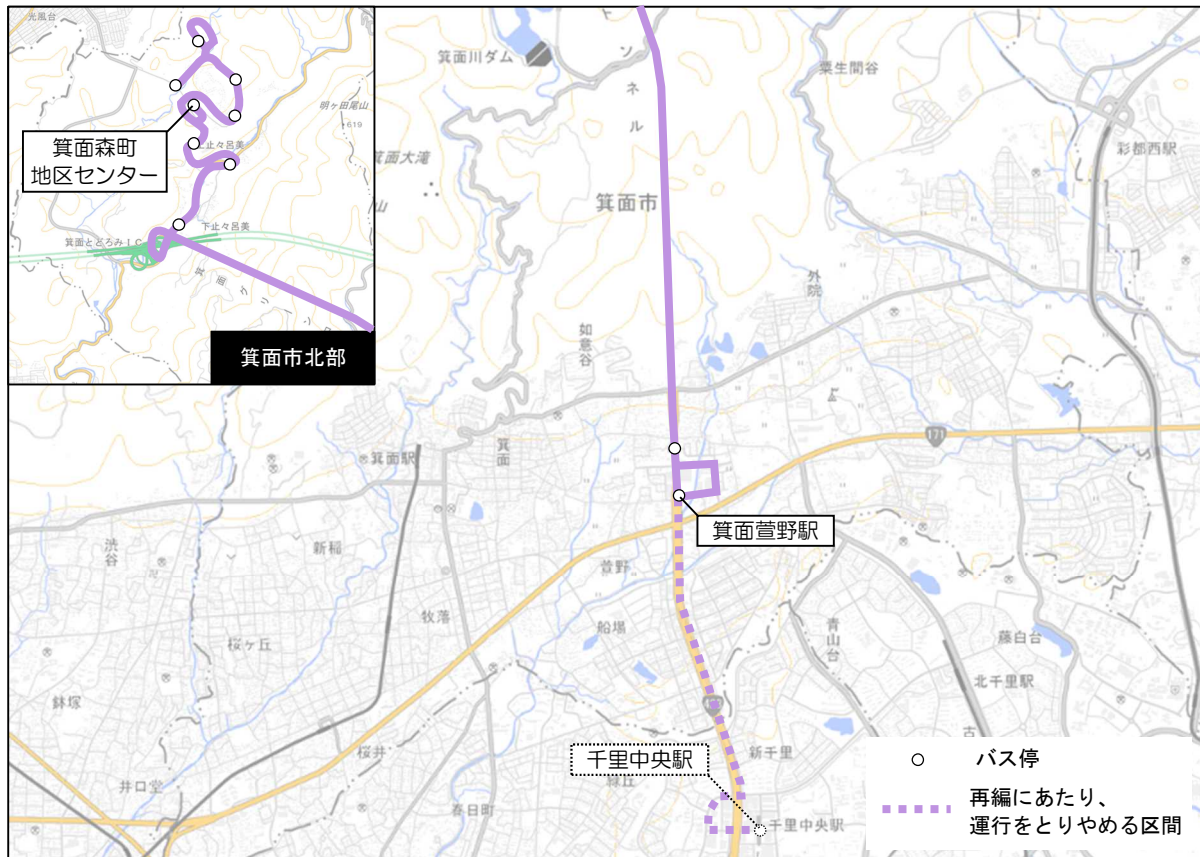
※運行間隔は計画策定時点の想定であり、実際の運行にあたっては、多少の誤差が発生するなど、実際の運行内容とは異なる場合があります。

第 47 回地域公共交通活性化協議会資料（別冊）

7.3.3. 箕面森町線について

箕面森町線は、北部居住誘導区域と南部居住誘導区域を結ぶ公共交通軸として位置づけられるバスルートです。

北急延伸後の運行ルートとして、鉄道と並行することによりバス利用者の減少が見込まれる箕面萱野駅から千里中央駅までの区間の運行をとりやめます。



箕面森町線については、北急延伸後もバス利用に大きな影響はないと見込まれるため、下表のとおり、現行と同程度の運行頻度の確保を目指します。

運行間隔 (箕面森町地区センター)	現行		再編後	
	千里中央行	森町方面行	箕面萱野行	森町方面行
朝ラッシュ時	5～15分	15～20分	5～15分	15～20分
昼間	20～35分	20～35分	20～35分	20～35分
タラッシュ時	10～15分	10～15分	10～15分	10～15分

※運行間隔は計画策定時点の想定であり、実際の運行にあたっては、多少の誤差が発生するなど、実際の運行内容とは異なる場合があります。

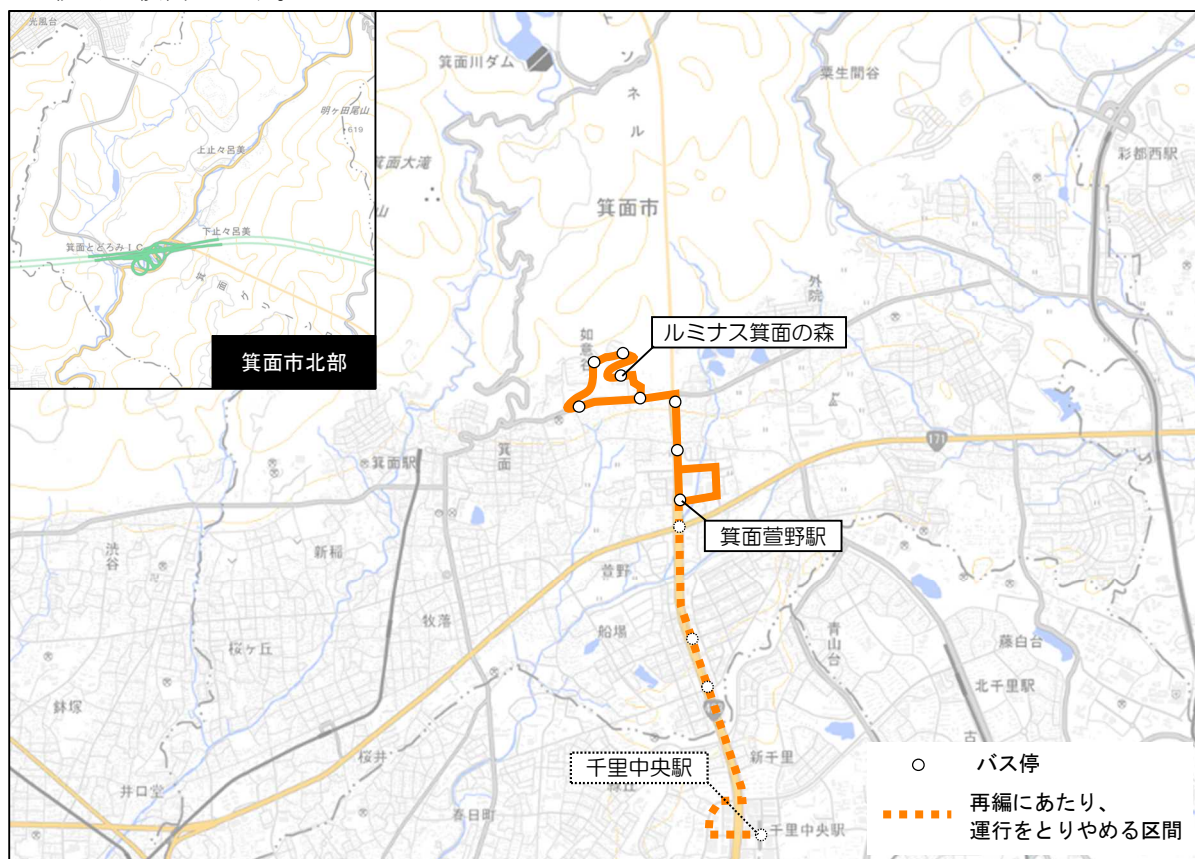
第 47 回地域公共交通活性化協議会資料（別冊）

7.3.4. 如意谷線について【社会実験を実施する路線】

如意谷線は、山麓部に位置する如意谷地域と中部の公共交通軸である北急を結ぶバスルートです。

北急延伸後の運行ルートの再編として、鉄道と並行することによりバス利用者の減少が見込まれる箕面萱野駅から千里中央駅までの区間の運行をとりやめます。

如意谷地域は、箕面萱野駅の整備により、地域全域が駅からの徒歩圏又は自転車圏に入ることとなり、バス利用者の大幅な減少が見込まれます。一方で、山麓部ゆえに傾斜が急な坂道が連続するという地理的特性があり、特に高齢者などにおいては徒歩や自転車への交通手段の転換が困難と考えられるなど、北急延伸後に見込まれるバス需要が不透明であることから、如意谷線は一定期間の社会実験を実施し、実験期間中の利用実態に応じて路線のあり方や存廃を継続的に検討します。



如意谷線については、地域全域が箕面萱野駅の徒歩圏又は自転車圏に入ることとなり、バス利用者の大幅な減少が見込まれるため、下表のとおり、運行頻度の減少を想定しています。なお、バス利用者が現在から 50 %程度まで減少する想定に対し、現行の 50 %程度の運行頻度の確保を目指します。

運行間隔 (ルミナス箕面の森)	現行		再編後	
	千里中央行	如意谷方面行	箕面萱野行	如意谷方面行
朝ラッシュ時	10～15分	15～20分	30分	30分
昼間	30分	30分	60分	60分
タラッシュ時	20～25分	20分	30分	30分

※運行間隔は計画策定時点の想定であり、実際の運行にあたっては、多少の誤差が発生するなど、実際の運行内容とは異なる場合があります。

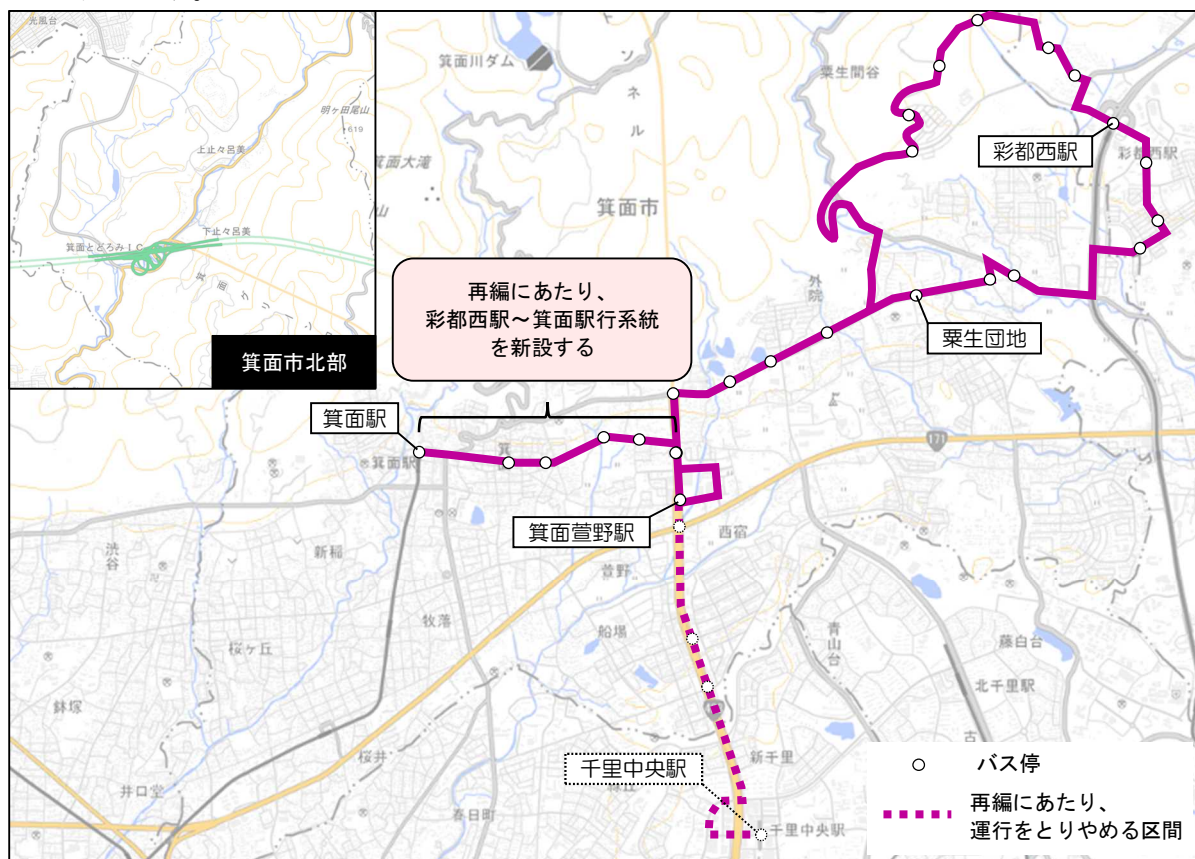
第 47 回地域公共交通活性化協議会資料（別冊）

7.3.5. 彩都線について

彩都線は、東部の公共交通軸である大阪モノレール彩都線と中部の公共交通軸である北急を結ぶバスルートです。

北急延伸後の運行ルートとして、鉄道と並行することによりバス利用者の減少が見込まれる箕面萱野駅から千里中央駅までの区間の運行をとりやめます。

また、新たに彩都西駅から箕面駅行の系統を新設することで、本市の東西移動の利便性向上を図ります。



彩都線では、今後、沿線の定住人口及び就業人口のさらなる増加により、バス利用者の増加が見込まれるため、下表のとおり、現行以上の運行頻度の確保を目指します。

運行間隔 (彩都西駅)	現行		再編後	
	千里中央行	彩都方面行	箕面萱野方面行	彩都方面行
朝ラッシュ時	10～15分	10～15分	10～15分	10～15分
昼間	30分	30分	20分 内、箕面行：60分	20分 内、箕面行：60分
タラッシュ時	15～20分	15～20分	10～15分	10～15分

※運行間隔は計画策定時点の想定であり、実際の運行にあたっては、多少の誤差が発生するなど、実際の運行内容とは異なる場合があります。

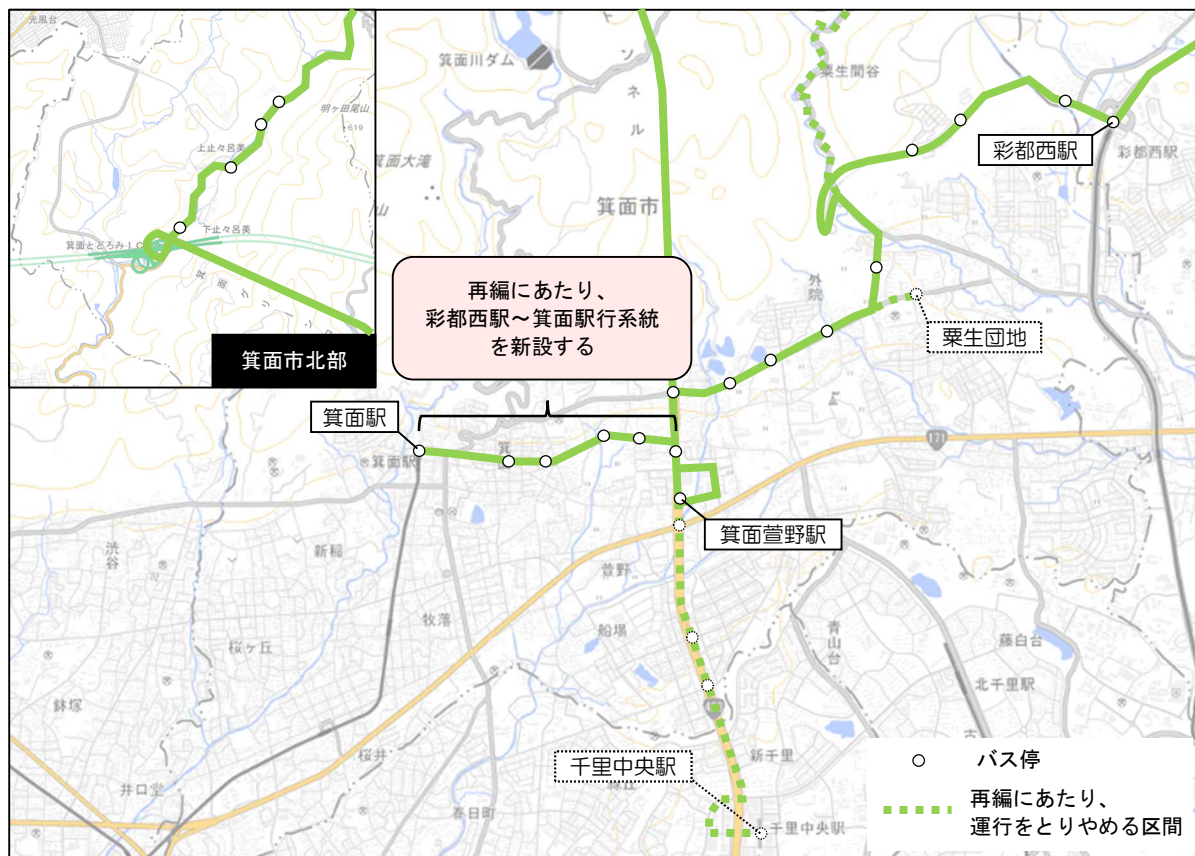
第 47 回地域公共交通活性化協議会資料（別冊）

7.3.6. 北大阪ネオポリス線について

北大阪ネオポリス線は、東部の公共交通軸である大阪モノレール彩都線と中部の公共交通軸である北急を結ぶバスルートであるとともに、北部地域や茨木市（山間部）、豊能町と本市を結ぶ広域的な路線であり、箕面市民だけでなく、近隣市町の住民が北急にアクセスするうえでも重要な路線です。

北急延伸後の運行ルートの再編として、鉄道と並行することによりバス利用者の減少が見込まれる箕面萱野駅から千里中央駅までの区間の運行をとりやめます。

また、新たに彩都西駅から箕面駅行の系統を新設することで、本市の東西移動の利便性向上を図ります。



北大阪ネオポリス線（彩都西駅～箕面萱野駅の区間）では、今後、沿線の定住人口及び就業人口のさらなる増加により、バス利用者の増加が見込まれるため、下表のとおり、現行以上の運行頻度の確保を目指します。

運行間隔 (彩都西駅)	現行		再編後	
	千里中央行	彩都方面行	箕面萱野方面行	彩都方面行
朝ラッシュ時	20～30分	20～30分	15～20分 内、箕面行：30～40分	15～20分 内、箕面行：30～40分
昼間	60分	60分	20～40分	20～40分
タラッシュ時	30分	30分	20～30分 内、箕面行：30～40分	15～20分 内、箕面行：30～40分

※上表は、彩都西駅～千里中央駅（又は箕面萱野駅）の区間の運行頻度を記載しています。

※運行間隔は計画策定時点の想定であり、実際の運行にあたっては、多少の誤差が発生するなど、実際の運行内容とは異なる場合があります。

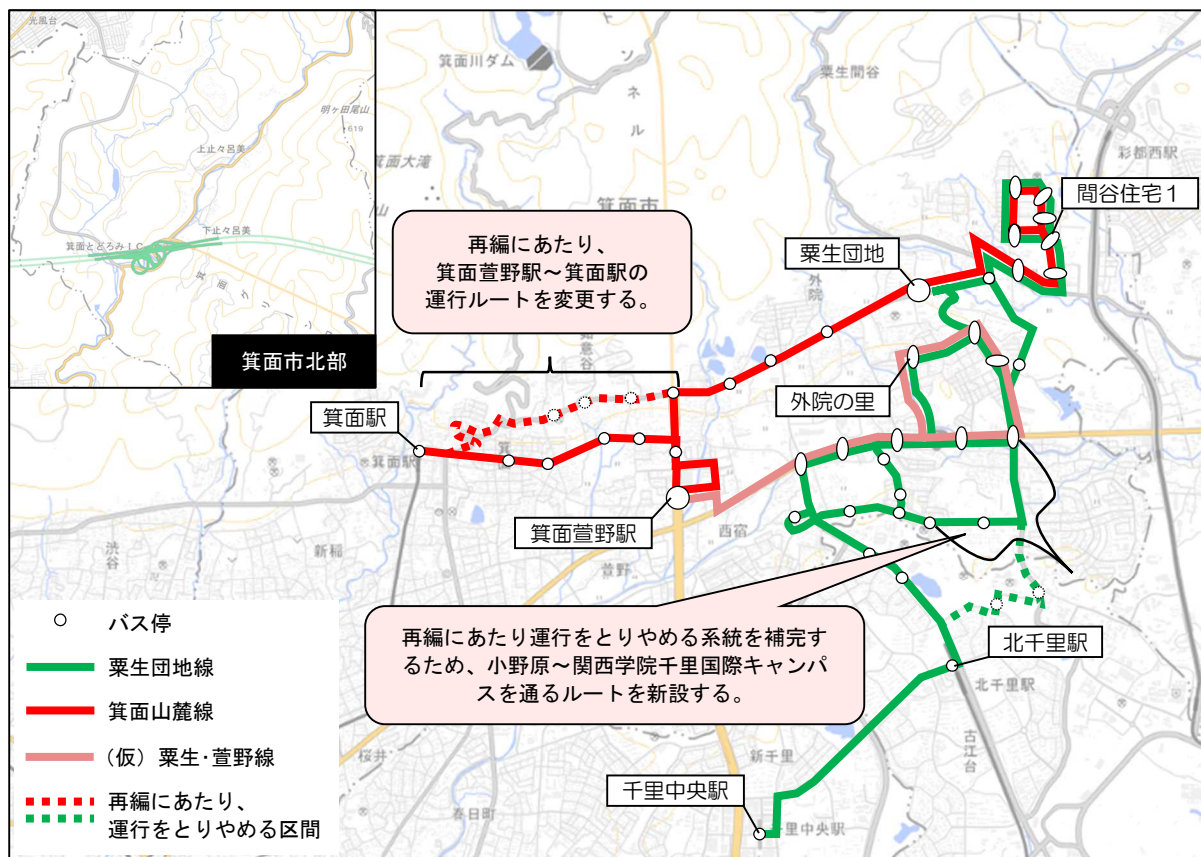
第47回地域公共交通活性化協議会資料（別冊）

7.3.7. 粟生団地線、箕面山麓線【社会実験を実施する路線】、（仮）粟生・萱野線について

東部地域のうち、粟生間谷東・西、粟生外院、粟生新家（以下「粟生地域」という）では、大阪都心へアクセスするための鉄道駅への重要な交通手段として路線バスが運行しており、北千里駅及び千里中央駅までを結ぶ粟生団地線に加え、箕面駅までを結ぶ箕面山麓線があります。北急延伸後、粟生地域においては、これまでの北千里駅や千里中央駅へのバス利用者の多くが箕面萱野駅へ転換する見込みです。

そこで、北急延伸後の運行ルートとして、箕面駅に至る箕面山麓線を社会実験路線として箕面萱野駅経由に再編することに加え、（仮）粟生・萱野線を新設することで、粟生地域から箕面萱野駅へのアクセスを確保するとともに、バス利用者の多くが箕面萱野駅利用に転換する可能性の高い粟生団地線とあわせて、実験期間中の各鉄道駅への需要のバランスを含めた利用実態に応じて路線のあり方や存廃を検討します。

また、国立循環器病センターの移転後、利用者が減少している粟生団地線の関西学院千里国際キャンパス循環系統の見直しを行い、当該系統の代替として小野原から関西学院千里国際キャンパスを通るルートの新設します。



第 47 回地域公共交通活性化協議会資料（別冊）

間谷住宅を運行するバスについては、箕面山麓線が従来の箕面駅へのアクセス機能に加え、北急駅へのアクセス機能も担うようになり、下表のとおり、北急駅へのアクセス、箕面駅へのアクセスともに現行以上の運行頻度の確保を目指します。

間谷住宅～北急駅への運行間隔				
	現行		再編後	
	千里中央方面行	間谷住宅方面行	北急駅行	間谷住宅方面行
朝ラッシュ時	15～25分	20分	15分	15分
昼間	20～40分	20～40分	30分	30分
タラッシュ時	15～25分	15～25分	15分	15分

間谷住宅～箕面駅への運行間隔				
	現行		再編後	
	箕面駅行	間谷住宅方面行	箕面駅行	間谷住宅方面行
朝ラッシュ時	30～40分	60分	30分	30分
昼間	90～120分	120分	60分	60分
タラッシュ時	90～120分	90分	30分	30分

※箕面山麓線は、一部便で箕面萱野駅での折り返し運行とすることを想定しています。
 ※北急の駅（千里中央駅、箕面萱野駅）へアクセスする路線が混在するため、それらを合わせて「北急駅」へアクセスする運行頻度として記載しています。
 ※運行間隔は計画策定時点の想定であり、実際の運行にあたっては、多少の誤差が発生するなど、実際の運行内容とは異なる場合があります。

第 47 回地域公共交通活性化協議会資料（別冊）

粟生団地を運行するバスについては、北大阪ネオポリス線の粟生団地経由をとりやめる一方で、箕面山麓線が従来の箕面駅へのアクセス機能に加え、北急駅へのアクセス機能も担うようになり、これまでの阪急箕面線への利用者だけでなく、北急線への利用者也合わせて見込まれるなど運行が効率化されることで、粟生団地から北急駅へアクセスする運行頻度は現行と同程度の運行頻度の確保を目指します。

また、粟生団地から箕面駅へのアクセスについては、上記の理由から、現行と同程度の運行頻度の確保を目指します。

粟生団地～北急駅への運行間隔				
	現行		再編後	
	千里中央方面行	粟生団地方面行	北急駅行	粟生団地方面行
朝ラッシュ時	5～15分	15～20分	5～15分	15～20分
昼間	10～20分	10～20分	10～20分	10～20分
タラッシュ時	15～20分	10～15分	15～20分	10～15分

粟生団地～箕面駅への運行間隔				
	現行		再編後	
	箕面駅行	粟生団地方面行	箕面駅行	粟生団地方面行
朝ラッシュ時	30～40分	30～40分	30分	30分
昼間	60分	60分	60分	60分
タラッシュ時	30～60分	30～60分	30分	30分

※箕面山麓線は、一部便で箕面萱野駅での折り返し運行とすることを想定しています。

※北急の駅（千里中央駅、箕面萱野駅）へアクセスする路線が混在するため、それらを合わせて「北急駅」へアクセスする運行頻度として記載しています。

※運行間隔は計画策定時点の想定であり、実際の運行にあたっては、多少の誤差が発生するなど、実際の運行内容とは異なる場合があります。

第 47 回地域公共交通活性化協議会資料（別冊）

外院の里を運行するバスについては、粟生団地線に加えて、（仮）粟生・萱野線を新設することで、下表のとおり、現行以上の運行頻度の確保を目指します。

運行間隔 (外院の里)	現行		再編後	
	千里中央方面行	外院の里方面行	北急駅行	外院の里方面行
朝ラッシュ時	15～30分	30～45分	10～20分	20～30分
昼間	60分	60分	30分	30分
タラッシュ時	60分	60分	20～30分	20～30分

※北急の駅（千里中央駅、箕面萱野駅）へアクセスする路線が混在するため、それらを合わせて「北急駅」へアクセスする運行頻度として記載しています。

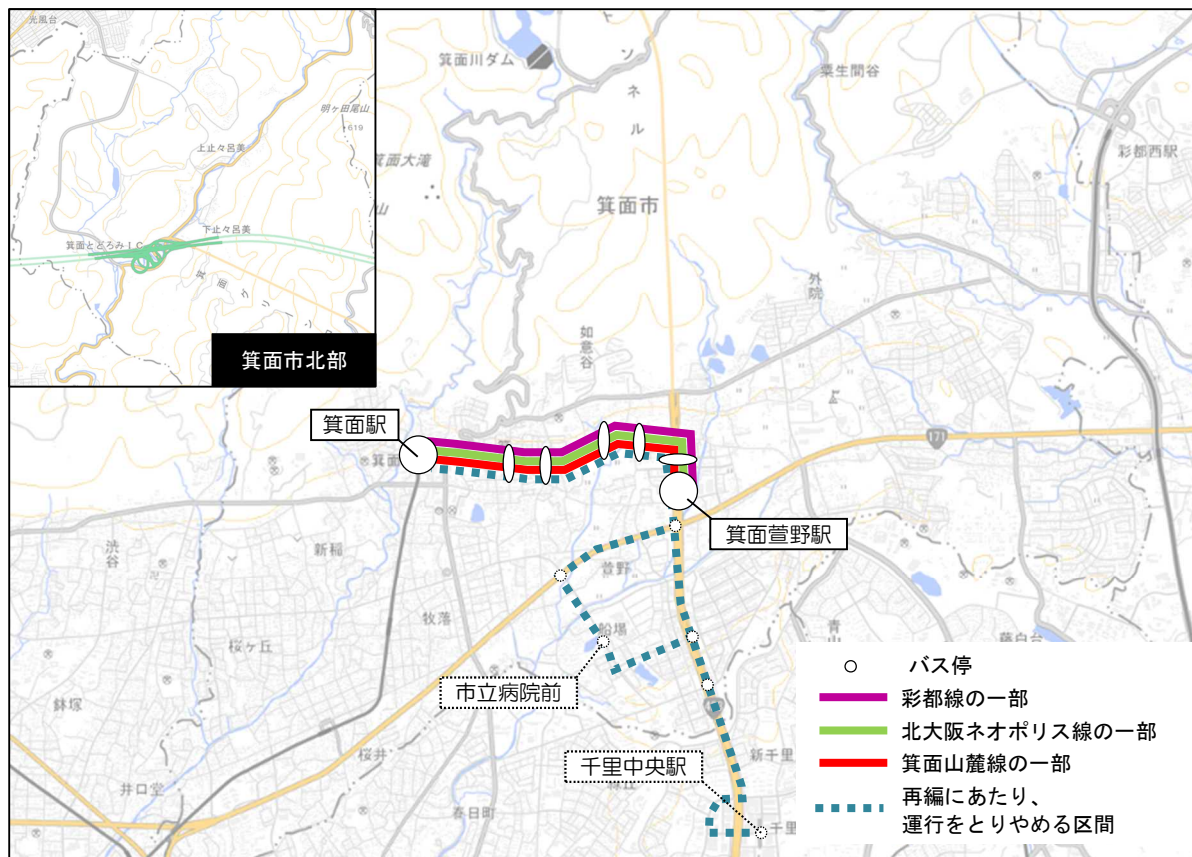
※運行間隔は計画策定時点の想定であり、実際の運行にあたっては、多少の誤差が発生するなど、実際の運行内容とは異なる場合があります。

第 47 回地域公共交通活性化協議会資料（別冊）

7.3.8. 白島線について

白島線は、西部の公共交通軸である阪急箕面線と中部の公共交通軸である北急を結ぶバスルートです。

北急延伸後の運行ルートとして、既存の千里中央行きの白島線としての運行を見直し、箕面駅から箕面萱野駅の区間は、既述の彩都線、北大阪ネオポリス線、箕面山麓線の運行で代替することで、運行の効率化及び本市の東西移動の利便性向上を図ります。



箕面駅から箕面萱野駅を運行するルートについては、沿線全体が箕面萱野駅の徒歩圏又は自転車圏に入ることとなり、バス利用者の大幅な減少が見込まれるため、下表のとおり、運行頻度も減少することを想定しています。当該区間のバス利用者は現在の30%程度まで減少する想定ですが、彩都線、北大阪ネオポリス線、箕面山麓線の箕面駅への接続により東西移動が確保され、東部地域から箕面駅方面へのバス利用者が新たに見込まれるため、現行の60%程度の運行頻度の確保を目指します。

運行間隔 (箕面駅)	現行		再編後	
	千里中央行	箕面駅行	箕面萱野方面行	箕面駅行
朝ラッシュ時	5～10分	5～10分	15～20分	15～20分
昼間	15分	15～20分	30分	30分
タラッシュ時	10～20分	10～15分	15～20分	15～20分

※運行間隔は計画策定時点の想定であり、実際の運行にあたっては、多少の誤差が発生するなど、実際の運行内容とは異なる場合があります。

第47回地域公共交通活性化協議会資料（別冊）

7.3.9. 箕面中央線、（仮）箕面小野原線【社会実験を実施する路線】について

箕面中央線は、西部地域と中部の公共交通軸である北急を結ぶバスルートです。沿線には、市役所や生涯学習施設、警察署などの公共施設に加えて、地域医療の拠点である箕面市立病院も立地しており、市内でも比較的人口の多い西部地域から北急を利用した大阪都心へのアクセスを担うだけでなく、地域住民の生活にも欠かせない路線です。

北急延伸後の運行ルートとして、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。また、箕面萱野駅や小野原地域へもアクセスが可能な（仮）箕面小野原線の新設により、東西移動の利便性向上を図ります。

なお、箕面萱野駅へのバス需要と箕面船場阪大前駅へのバス需要のバランスが不透明であることから、（仮）箕面小野原線は、一定期間の社会実験を実施し、実験期間中の利用実態に応じて路線のあり方や存廃を継続的に検討します。



第 47 回地域公共交通活性化協議会資料（別冊）

箕面市役所前を運行する箕面中央線については、運行ルートの一部が箕面船場阪大前駅からの徒歩圏又は自転車圏に入ることとなり、バス利用者の減少が見込まれるため、運行頻度も減少することを想定していますが、社会実験路線として（仮）箕面小野原線を新設することにより、北急駅へのアクセス手段の確保を目指します。なお、箕面中央線及び（仮）箕面小野原線の利用者の合計は、現在の箕面中央線の利用者数に対し 60%程度まで減少する想定に対し、北急駅へアクセスする運行頻度は、現行の 80%程度の確保を目指します。

箕面市役所前～北急駅への運行間隔				
	現行		再編後	
	千里中央行	市役所方面行	北急駅行	市役所方面行
朝ラッシュ時	10～20分	20分	15～30分	15～30分
昼間	20分	20分	30分	30分
タラッシュ時	20～30分	20～30分	20～30分	20～30分

※北急の駅（千里中央駅、箕面船場阪大前駅、箕面萱野駅）へアクセスする路線が混在するため、それらを合わせて「北急駅」へアクセスする運行頻度として記載しています。

※運行間隔は計画策定時点の想定であり、実際の運行にあたっては、多少の誤差が発生するなど、実際の運行内容とは異なる場合があります。

市立病院前を運行するバスについては、箕面中央線の運行頻度の減少に加えて、既述の白島線の見直しにより市立病院経由系統の運行をとりやめるため、下表のとおり、運行頻度の減少を想定しています。

ただし、市立病院へのアクセスは、施設特性から市民生活に欠かせないものであるため、オレンジゆずるバスなど路線バス以外の交通モードで重点的に補完する方向で具体的に検討を進めることとします。

市立病院前～箕面船場阪大前駅への運行間隔				
	現行		再編後	
	千里中央行	市立病院方面行	北急駅行	市立病院方面行
朝ラッシュ時	10～15分	10～20分	30分	30分
昼間	15～20分	15～20分	60分	60分
タラッシュ時	15～30分	10～20分	40分	40分

※運行間隔は計画策定時点の想定であり、実際の運行にあたっては、多少の誤差が発生するなど、実際の運行内容とは異なる場合があります。

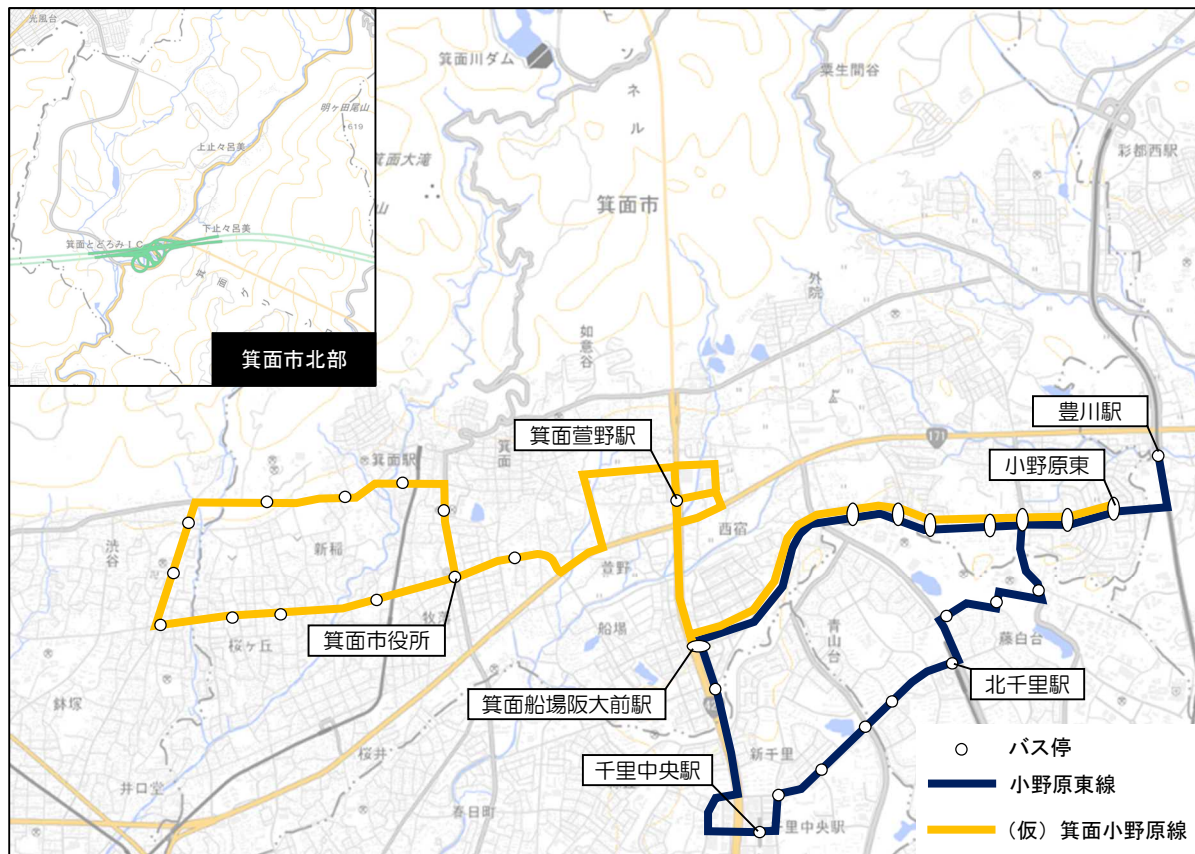
第 47 回地域公共交通活性化協議会資料（別冊）

7.3.10. 小野原東線、（仮）箕面小野原線について【一部で社会実験を実施する路線】

小野原東線は、小野原地域から、北千里駅及び千里中央駅を結ぶバスルートです。

北急延伸後の運行ルートとして、より早く北急の駅へアクセスができるよう箕面船場阪大前駅経由千里中央行系統を新設するとともに、箕面萱野駅や西部地域へもアクセスが可能な（仮）箕面小野原線を新設し、東西移動の利便性向上を図ります。

なお、小野原東線の箕面船場阪大前駅経由千里中央行の系統と、（仮）箕面小野原線は、箕面萱野駅へのバス需要と箕面船場阪大前駅へのバス需要のバランスが不透明であることから、一定期間の社会実験を実施し、実験期間中の利用実態に応じて路線のあり方や存廃を継続的に検討します。



小野原東線については、北急延伸後もバス利用に大きな影響はないと見込まれることに加え、（仮）箕面小野原線を新設することで、下表のとおり、現行以上の運行頻度の確保を目指します。

運行間隔 (小野原東)	現行		再編後	
	千里中央方面行	小野原方面行	北急駅行	小野原方面行
朝ラッシュ時	5～10分	10分	5～10分	10分
昼間	20分	20分	15～20分	15～20分
タラッシュ時	10～15分	10～15分	10～15分	10～15分

※北急の駅（千里中央駅、箕面船場阪大前駅、箕面萱野駅）へアクセスする路線が混在するため、それらを合わせて「北急駅」へアクセスする運行頻度として記載しています。

※運行間隔は計画策定時点の想定であり、実際の運行にあたっては、多少の誤差が発生するなど、実際の運行内容とは異なる場合があります。

第47回地域公共交通活性化協議会資料（別冊）

7.4. オレンジゆずるバスのネットワークの再編

現在のオレンジゆずるバス（平日・土曜）は、市内を大きく循環するルートが3ルートあり、沿線であればどこからでも箕面駅・箕面市役所前・市立病院・稲ふれあいセンターなどの主要な公共施設にアクセスすることができます。また、「1回乗り換えれば市内のどこへでもいけるバス」という考え方のもと、路線バスの箕面森町線との乗り継ぎ割引なども実施しています。

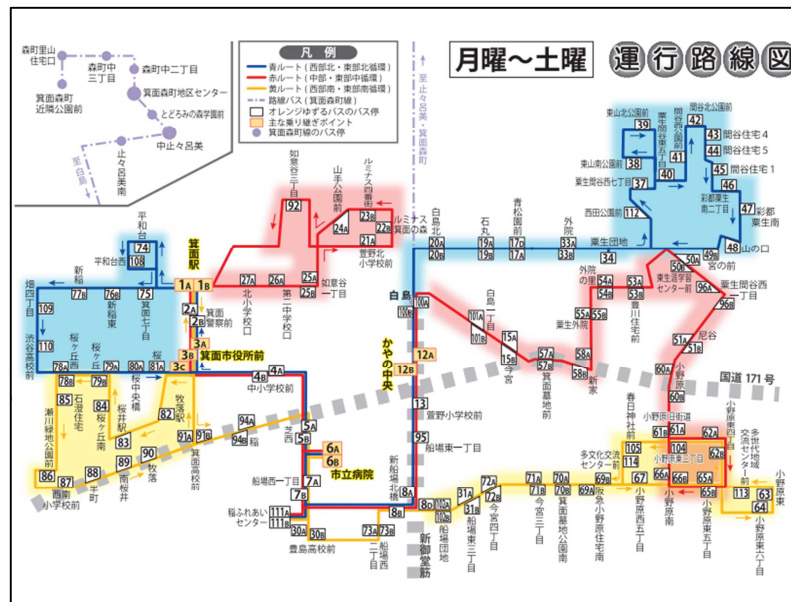


図 現在のオレンジゆずるバスのルート（平日・土曜）

このように、オレンジゆずるバスは、東西移動が不便な路線バスを補完するとともに、市内の公共施設を結ぶ移動手段として運行を行ってきましたが、北急延伸に伴う路線バス網の再編により、路線バスの東西移動の不便さは一定の改善が見込まれる状況です。

通勤や通学を主とした鉄道駅へのアクセスを担うフィーダー型の路線バスに対し、通院や買い物、公共施設の利用などを主とした市内移動を担うローカル型のオレンジゆずるバスという役割分担により、北急延伸後も引き続き相互の補完と連携を強化しながら、市内の移動手段の確保を図ります。

特に、北急延伸に伴い利用者の減少が見込まれ、フィーダー型の路線としては運行が困難な如意谷地域から箕面駅周辺へのアクセス、白島線の運行ルートの一部廃止などによりアクセスできるエリアが減少する市立病院へのアクセスなどについては、ローカル型のオレンジゆずるバスなどによる重点的な補完を検討する必要があります。

これらのオレンジゆずるバスの再編にあたっては、ネットワークのベースとなる路線バス網が大きく再編されることから、運行ルート設定の考え方なども含め、市民参加によるワークショップ方式によりできるだけ多様な選択肢をもって検討を進めます。なお、オレンジゆずるバスの再編については、今後策定を進める利便増進実施計画の中にその詳細を位置づける予定です。

8. 社会実験路線の見直し計画

8.1. 社会実験路線の評価・見直しの考え方

社会実験路線については、運行事業者である阪急バスから利用実態のデータ提供を受けた上で、バスの利用実態が評価基準を達成しているかどうかの評価を実施します。

社会実験を行う路線では、阪急バス（株）の営業路線として成立するかどうかを評価する必要がある一方で、利用者にとっても分かりやすい評価基準とする必要があるため、評価基準は、「（収支率に基づく）1 便あたりの利用者数」を単位とし、社会実験路線を本格運行へ移行する基準を【収支率 1 0 0 %】と設定します。（実際の評価基準は、「1 便あたりの利用者数」に換算して設定します（以下、同じ）。）社会実験が好調である場合に、サービスレベルの向上を検討する基準として【収支率 2 0 0 %】を設定します。

反対に、社会実験期間の途中（第 1 四半期経過時点）で、その後実験を継続しても利用の定着が見込めないと考えられるような場合は、社会実験路線の収支改善を実施するため、運行頻度の減便を検討する基準として【収支率 8 0 %】を設定します。また、社会実験開始後、利用者が極端に少ない場合、阪急バス（株）の損失が拡大する恐れがあることから、早急に路線の見直しを検討する基準として【収支率 6 0 %】を設定します。

なお、次ページ以降に記載の評価基準は計画策定時点の運行経費実績や想定運行距離などに基づき設定するものであるため、社会実験の実施直前には直近の運行経費実績や認可ベースでの運行距離などに基づく目安に修正を行った上で社会実験を実施します。

各路線の具体的な評価基準や評価・見直しの流れについては次ページ以降に記載します。

第 47 回地域公共交通活性化協議会資料（別冊）

8.2. 社会実験路線の見直し基準

(1) 如意谷線の評価基準

	評価基準 【1 便あたりの利用者数】	評価・見直しの内容
本格運行へ移行	社会実験期間を通じて… 約 8 人/便以上 (収支率 100%以上)	本格運行へ移行する。
サービスレベルの 向上を検討	社会実験期間を通じて… 約 17 人/便以上 (収支率 200%以上)	本格運行へ移行する際のサービスレベルの向上を検討する。

ただし、第 1 四半期経過時点で利用が少ない場合は、路線としての継続が難しいと考えられるため、下表のとおり、評価・見直しの基準を設定します。

	評価基準 【1 便あたりの利用者数】	評価・見直しの内容
早急に路線の 見直しを検討	第 1 四半期経過時点で… 約 5 人/便未満 (収支率 60%未満)	代替手段による運行など、路線の見直しを早急に開始する。
運行頻度の 減便を検討	第 1 四半期経過時点で… 約 5～7 人/便 (収支率 60～80%)	運行頻度を減便した上で社会実験を継続する。
参考	第 1 四半期経過時点で… 約 7～8 人/便 (収支率 80～100%)	社会実験を継続する。 ※ただし、社会実験期間を通じて収支率 100%を達成できなかった場合は、路線の見直しを行う。

※如意谷線では、箕面萱野駅～如意谷地域～箕面萱野駅の路線 1 周の想定運行距離の 1 / 2 を 1 便として、基準となる利用者数を算出しています。

第 47 回地域公共交通活性化協議会資料（別冊）

(2) 箕面山麓線の評価基準

	評価基準 【1 便あたりの利用者数】	評価・見直しの内容
本格運行へ移行	社会実験期間を通じて… 約 31 人/便以上 (収支率 100%以上)	本格運行へ移行する。
サービスレベルの 向上を検討	社会実験期間を通じて… 約 61 人/便以上 (収支率 200%以上)	本格運行へ移行する際のサービスレベルの向上を検討する。

ただし、第 1 四半期経過時点で利用が少ない場合は、路線としての継続が難しいと考えられるため、下表のとおり、評価・見直しの基準を設定します。

	評価基準 【1 便あたりの利用者数】	評価・見直しの内容
早急に路線の 見直しを検討	第 1 四半期経過時点で… 約 19 人/便未満 (収支率 60%未満)	代替手段による運行など、路線の見直しを早急に開始する。
運行頻度の 減便を検討	第 1 四半期経過時点で… 約 19～25 人/便 (収支率 60～80%)	運行頻度を減便した上で社会実験を継続する。
参考	第 1 四半期経過時点で… 約 25～31 人/便 (収支率 80～100%)	社会実験を継続する。 ※ただし、社会実験期間を通じて収支率 100%を達成できなかった場合は、路線の見直しを行う。

※箕面山麓線では、間谷住宅内の北端～箕面駅の想定運行距離を 1 便として基準となる利用者数を算出しています。

※原則として上記基準に基づき評価を行います。運行エリアが重複する彩都線、北大阪ネオポリス線、栗生団地線、(仮) 栗生・萱野線を含むエリア全体での利用実態に応じて、サービスレベルの調整を行う可能性があります。

第 47 回地域公共交通活性化協議会資料（別冊）

(3) 小野原東線（箕面船場阪大前経由千里中央行）の評価基準

	評価基準 【1 便あたりの利用者数】	評価・見直しの内容
本格運行へ移行	社会実験期間を通じて… 約 22 人/便以上 (収支率 100%以上)	本格運行へ移行する。
サービスレベルの 向上を検討	社会実験期間を通じて… 約 43 人/便以上 (収支率 200%以上)	本格運行へ移行する際のサービスレベルの向上を検討する。

ただし、第 1 四半期経過時点で利用が少ない場合は、路線としての継続が難しいと考えられるため、下表のとおり、評価・見直しの基準を設定します。

	評価基準 【1 便あたりの利用者数】	評価・見直しの内容
早急に路線の 見直しを検討	第 1 四半期経過時点で… 約 13 人/便未満 (収支率 60%未満)	代替手段による運行など、路線の見直しを早急に開始する。
運行頻度の 減便を検討	第 1 四半期経過時点で… 約 13～17 人/便 (収支率 60～80%)	運行頻度を減便した上で社会実験を継続する。
参考	第 1 四半期経過時点で… 約 17～22 人/便 (収支率 80～100%)	社会実験を継続する。 ※ただし、社会実験期間を通じて収支率 100%を達成できなかった場合は、路線の見直しを行う。

※小野原東線（箕面船場阪大前経由千里中央行）では、小野原東～（箕面船場阪大前駅）～千里中央の想定運行距離を 1 便として基準となる利用者数を算出しています。

※原則として上記基準に基づき評価を行います。運行エリアが重複する（仮）箕面小野原線、栗生団地線、小野原東線（北千里経由千里中央行）を含むエリア全体での利用実態に応じて、サービスレベルの調整を行う可能性があります。

第 47 回地域公共交通活性化協議会資料（別冊）

（4）（仮）箕面小野原線の評価基準

	評価基準 【1 便あたりの利用者数】	評価・見直しの内容
本格運行へ移行	社会実験期間を通じて… 約 41 人/便以上 （収支率 100%以上）	本格運行へ移行する。
サービスレベルの 向上を検討	社会実験期間を通じて… 約 81 人/便以上 （収支率 200%以上）	本格運行へ移行する際のサービスレベルの向上を検討する。

ただし、第 1 四半期経過時点で利用が少ない場合は、路線としての継続が難しいと考えられるため、下表のとおり、評価・見直しの基準を設定します。

	評価基準 【1 便あたりの利用者数】	評価・見直しの内容
早急に路線の 見直しを検討	第 1 四半期経過時点で… 約 25 人/便未満 （収支率 60%未満）	代替手段による運行など、路線の見直しを早急に開始する。
運行頻度の 減便を検討	第 1 四半期経過時点で… 約 25～33 人/便 （収支率 60～80%）	運行頻度を減便した上で社会実験を継続する。
参考	第 1 四半期経過時点で… 約 33～41 人/便 （収支率 80～100%）	社会実験を継続する。 ※ただし、社会実験期間を通じて収支率 100%を達成できなかった場合は、路線の見直しを行う。

※（仮）箕面小野原線では、小野原東～（箕面船場阪大前駅・箕面萱野駅）～新稲の想定運行距離を 1 便として基準となる利用者数を算出しています。

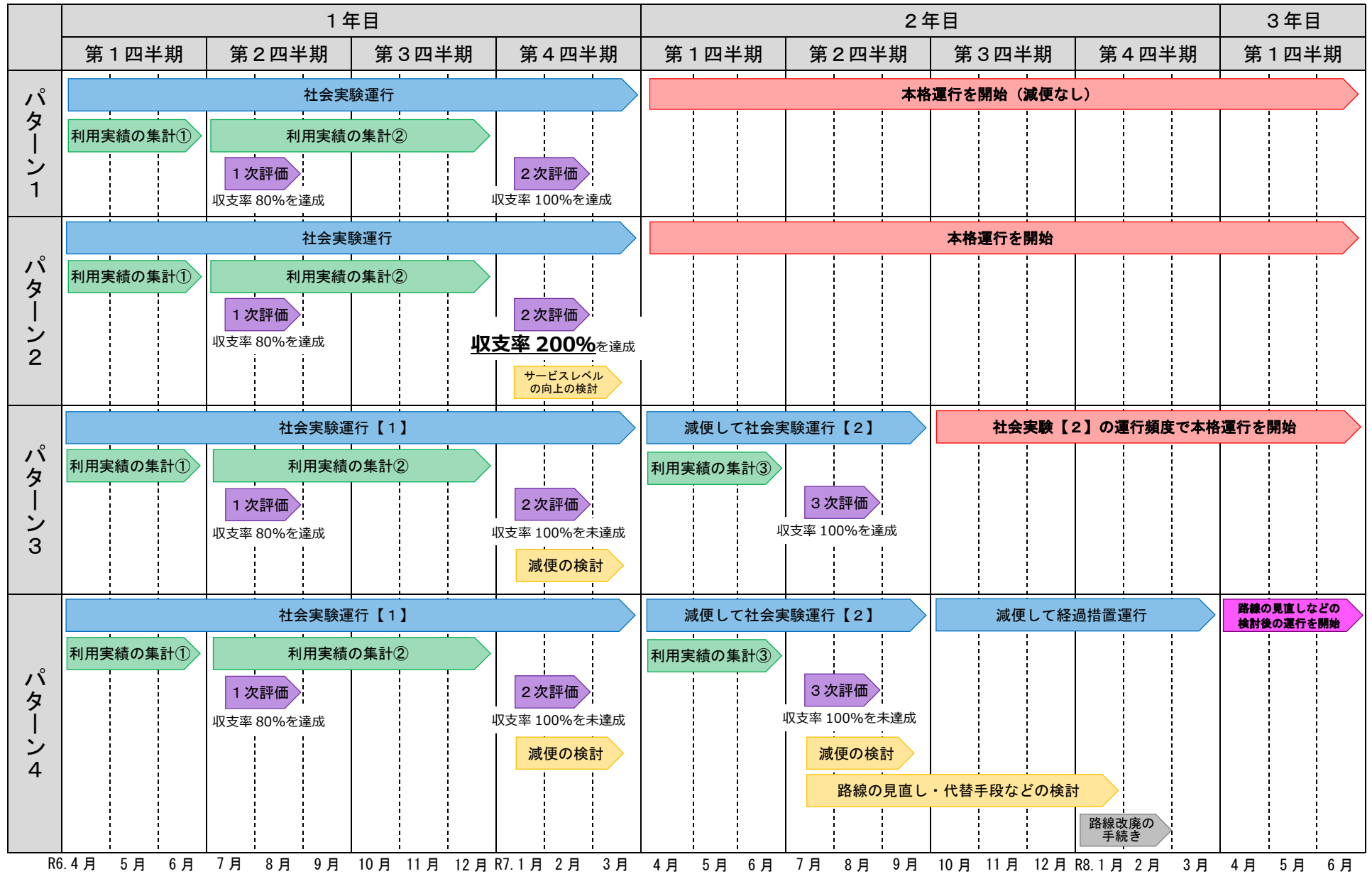
※原則として上記基準に基づき評価を行います。運行エリアが重複する箕面中央線、小野原東線（箕面船場阪大前経由千里中央行）を含むエリア全体での利用実態に応じて、サービスレベルの調整を行う可能性があります。

第 47 回地域公共交通活性化協議会資料（別冊）

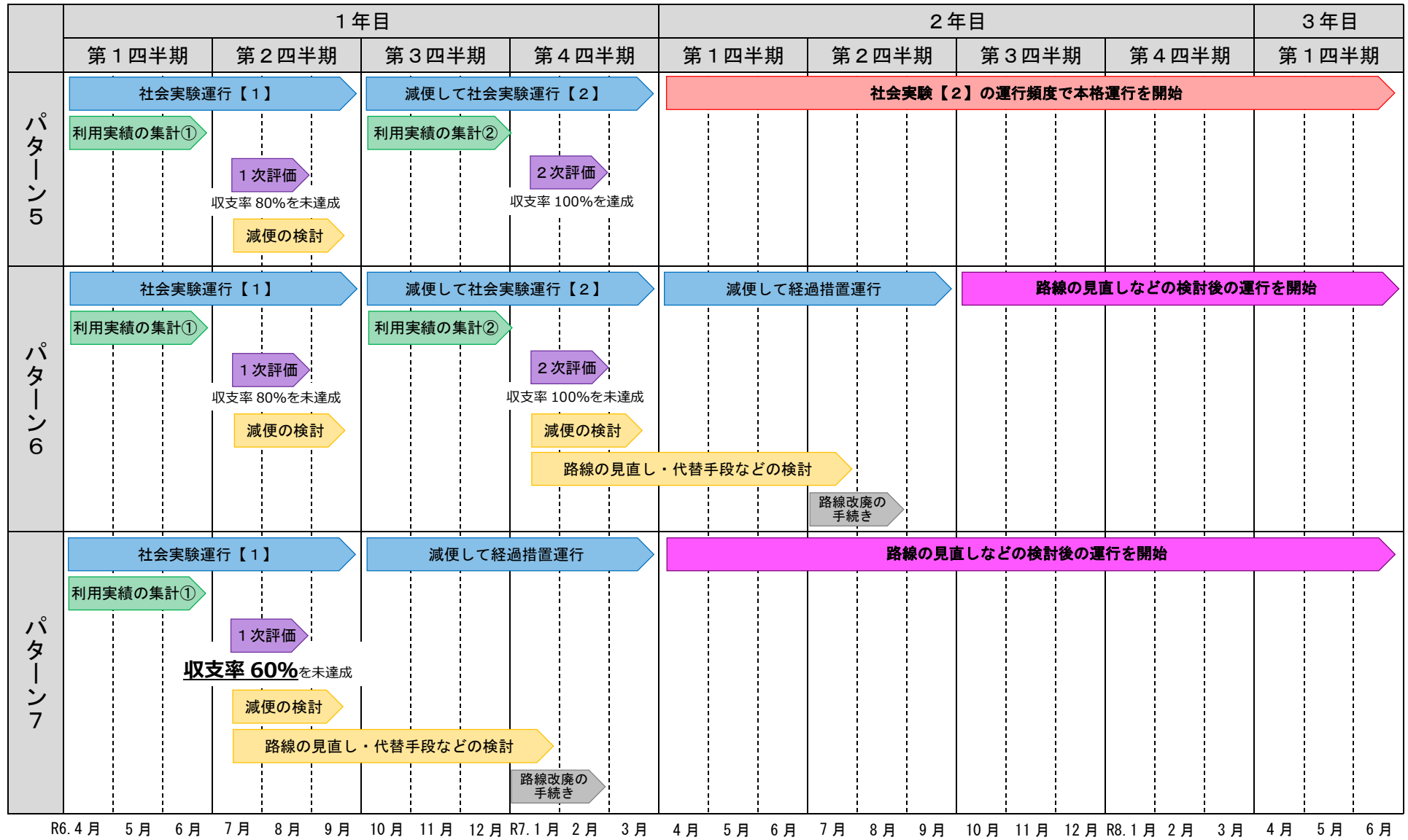
8.3. 社会実験路線の評価・見直しの流れ

社会実験路線の利用実態については、運行事業者である阪急バス（株）からデータ提供を受けたうえで、月ごとのデータを広く市民に公表するとともに、社会実験路線の評価は地域公共交通活性化協議会にて行います。

社会実験路線の評価・見直しとして考えられる流れをパターンごとに分けて、次ページ以降に記載します。



※年月については、北急延伸開業が令和 6 年 4 月当初だったと仮定した場合の年月を記載している。



※年月については、北急延伸開業が令和6年4月当初だったと仮定した場合の年月を記載している。

第 47 回地域公共交通活性化協議会資料（別冊）

9. 計画の評価指標の設定及び改善の仕組み

9.1. 計画の評価指標

9.1.1. 基本方針(1)「人々の移動を支える持続可能な公共交通網の構築」に関する評価指標

評価指標		現況値	目標値
1-1	公共交通（鉄道・路線バス）の一日あたりの利用者数	66,180 人/日 (R 元年度)	97,300 人/日 (R6 年度)
1-2	市民の移動における自動車分担率	56.3% (R3 年度)	35.2% (R8 年度)

※指標 1-1 について、目標年度は北急の延伸開業後 1 年目である令和 6 年度（2024 年度）とする。

※指標 1-2 について、パーソントリップ調査は概ね 10 年に 1 度実施されるもので、次回の調査が令和 13 年度（2031 年度）頃と見込まれ、計画期間内での評価が難しいと考えられるため、市民満足度調査における数値を指標として設定する。

9.1.2. 基本方針(2)「誰もが安全で安心して利用できる公共交通の実現」に関する評価指標

評価指標		現況値	目標値
2-1	公共交通に関する満足度（「満足している」又は「どちらかといえば満足している」と答えた人の割合）	19.1% (R3 年度)	32.7% (R8 年度)
2-2	市内の路線におけるノンステップバス導入率	46.3% (R2 年度)	80% (R8 年度)

※指標 2-1 については、市が実施する市民満足度調査の結果に基づき評価する。

※指標 2-2 については、交通事業者からのデータ提供に基づき評価する。

9.1.3. 基本方針(3)「市民の公共交通への関心の向上及び公共交通を守り・育てる意識の醸成」に関する評価指標

評価指標		現況値	目標値
3-1	公共交通に関する地域住民発意の勉強会や説明会、ワークショップなどの延べ参加者数	59 人 (R3 年度)	120 人 (R6 年度)
3-2	オレンジゆずるバスサポーター店制度を活用した特典の利用状況	30 枚/月 (R3 年度)	100 枚/月 (R8 年度)

※指標 3-1 については、目標年度は北急の延伸開業後 1 年目である令和 6 年度（2024 年度）とする。

第47回地域公共交通活性化協議会資料（別冊）

9.1.4. 基本方針(4)「多様な移動ニーズの発生を見据えた体制の構築」に関する評価指標

評価指標		現況値	目標値
4-1	新たなモビリティや交通形態の試験運行の実施または導入	—	1箇所以上 (R8年度まで)

9.2. 計画の推進・進行管理体制

本計画に位置づけた施策・事業を推進していくためには、箕面市をはじめ、交通事業者、道路管理者、警察、住民、企業等、地域公共交通に関わる関係者が一体となって、継続的に協議・調整できる体制づくりを行う必要があります。そのため、本計画の評価、検証、見直し等は、箕面市地域公共交通活性化協議会が主体となって実行するとともに、必要に応じて関係者間での情報共有や調整を行うこととします。

9.3. PDCAサイクルによる施策の評価・改善

本計画の評価、検証、見直し等は、箕面市地域公共交通活性化協議会が主体となって実行します。

実行にあたっては、**P l a n**（計画）、**D o**（実施）、**C h e c k**（検証・評価）、**A c t i o n**（改善・見直し）のPDCAサイクルの進行管理に基づき、施策の実施状況や目標値の達成状況を目次年次の中間年に検証・評価し、社会情勢の変化などもふまえて、必要に応じて計画の見直しを行います。検証・評価に必要なデータ収集の方法としては、各種統計資料を定期的に収集するほか、施策の認知度や必要性の理解度を把握するため、計画区域内の住民等を対象としたアンケート調査等を適宜実施します。

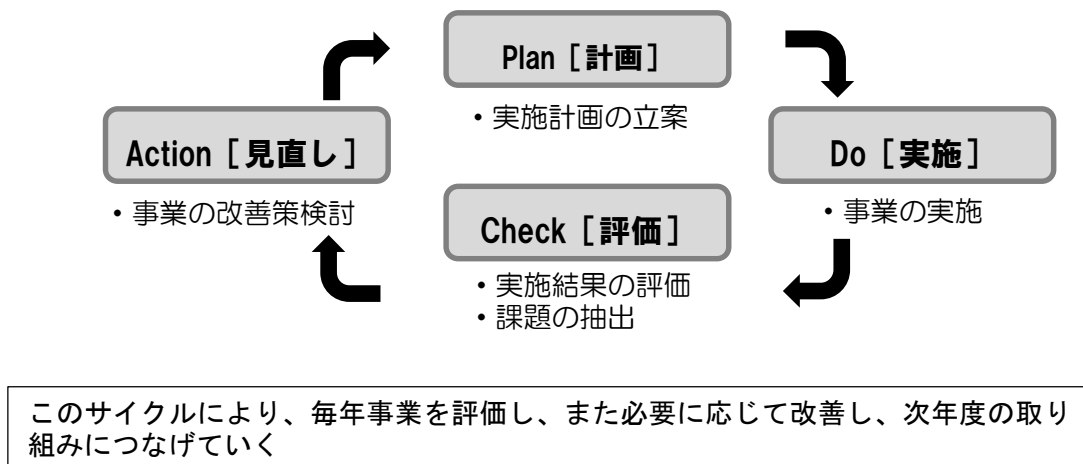


図 PDCAサイクル

第 47 回地域公共交通活性化協議会資料（別冊）

本市では、計画の策定後、関連部局や関係者と協力・調整し、以下のとおり、計画の進行状況を把握・管理するとともに、計画の見直しを図っていきます。

主体	各主体における取組内容
地域公共交通活性化協議会	・全体的な進捗管理（アンケート等の調査の実施） ・定期的な評価・検証（原則 1 年ごと、ただし、社会実験路線については運行開始後 3 ヶ月ごと） ・中間見直し（北急延伸開業後 1 年目である令和 6 年度（2024 年度）を目途） ・最終的な評価・検証及び次期計画の作成（令和 8 年度（2026 年度）を目途）
交通政策担当 （地域創造部交通政策室）	・各施策の推進 ・協議会の運営 ・関係者間の調整
関連部局 （まちづくり、福祉、教育、商工・観光など）	・各施策の実施 ・各施策の進捗管理、見直しの検討（随時）
国や大阪府など	・各施策の推進支援
交通事業者	・各施策の実施 ・評価・検証データの提供（随時）

第 47 回地域公共交通活性化協議会資料（別冊）

参考資料

第 47 回地域公共交通活性化協議会資料（別冊）

参考資料 1：箕面市地域公共交通活性化協議会（路線バス網再編検討分科会）について

（1）箕面市地域公共交通活性化協議会 委員名簿（令和 3 年度末時点）

No.	所属	役職	氏名	備考
1	箕面市	副市長	柿谷 武志	会長
2	箕面市	市政統括監	小林 誠一	
3	箕面市 地域創造部	地域創造推進監	岡本 秀	副会長
4	箕面市	健康福祉部長	北村 清	
5	箕面市教育委員会	子ども未来創造局長	岡 裕美	
6	大阪大学 大学院 工学研究科	教授	土井 健司	副会長
7	富山大学 都市デザイン学部 都市・交通デザイン学科	准教授	猪井 博登	
8	阪急電鉄株式会社	交通プロジェクト推進部長	奥野 雅弘	
9	北大阪急行電鉄株式会社	常務取締役延伸事業部長	岩元 元	
10	阪急バス株式会社 自動車事業本部 営業企画部	部長	野津 俊明	
11	一般社団法人大阪タクシー協会	専務理事	井田 信雄	
12	阪急バス労働組合	副執行委員長	日田 守	
13	大阪モノレール株式会社	総務部長	白根 忠	
14	みのおの交通を考える会	代表	永田 よう子	
15	箕面市身体障害者福祉会	会長	羽藤 隆	
16	箕面商工会議所	副会頭	松出 末生	監事
17	大阪船場繊維卸商団地協同組合	専務理事	寺本 正満	
18	東急不動産 S C マネジメント株式会社	みのおキューズモール総支配人	志村 敦史	
19	国土交通省 近畿運輸局 大阪運輸支局 総務企画部門	首席運輸企画専門官	中西 克之	
20	国土交通省 近畿運輸局 大阪運輸支局 輸送部門	首席運輸企画専門官	河原 正明	
21	大阪府 都市整備部 交通戦略室	交通計画課長	岡部 哲久	
22	国土交通省 近畿地方整備局 大阪国道事務所	管理第二課長	森 俊彦	
23	大阪府 池田土木事務所	維持保全課長	今井 浩文	
24	箕面市	みどりまちづくり部長	藤田 豊	
25	大阪府箕面警察署	交通課長	桂 康政	
26	国土交通省 近畿運輸局 交通政策部	交通企画課長	片田 一真	オブザーバー
27	国土交通省 近畿運輸局 自動車交通部	旅客第一課長	本田 泰彦	オブザーバー

第47回地域公共交通活性化協議会資料（別冊）

（2）路線バス網再編検討分科会 委員名簿（令和3年度末時点）

No.	所属	役職	氏名	備考
1	大阪大学 大学院 工学研究科	教授	土井 健司	会長
2	富山大学 都市デザイン学部 都市・交通デザイン学科	准教授	猪井 博登	副会長
3	阪急電鉄株式会社 交通プロジェクト推進部	部長	越智 厚	
4	北大阪急行電鉄株式会社 延伸事業部	調査役	小林 孝安	
5	大阪モノレール株式会社 総務部	総務課長	正田 真一	
6	阪急バス株式会社 自動車事業本部 営業企画部	計画課長	田中 祥敬	
7	国土交通省 近畿地方整備局 大阪国道事務所	高槻維持出張所長	徳永 晋哉	
8	大阪府池田土木事務所 地域支援・企画課 企画グループ	課長補佐	遠藤 淳	
9	箕面市 みどりまちづくり部	道路管理室長	杉中 純弥	
10	大阪府箕面警察署	交通課長	大西 将仁	
11	箕面市 地域創造部	地域創造推進監	岡本 秀	
12	箕面市 健康福祉部	健康福祉政策室長	村中 慶三	
13	箕面市 地域創造部	箕面営業室長	柴田 大	
14	公募市民	—	中尾 佳生	
15	公募市民	—	中西 昭弘	
16	国土交通省 近畿運輸局 交通政策部	交通企画課長	片田 一真	オブザーバー

第 47 回地域公共交通活性化協議会資料（別冊）

（３）箕面市地域公共交通活性化協議会 開催状況（路線バス網再編検討分科会の立ち上げ～）

	開催日時	議題
第 32 回	H28/11/28	(1) 平成 2 7 年度事業報告及び収支決算 (2) オレンジゆずるバスの運行状況 (3) 規約・規程の改正 (4) 地域公共交通網形成計画の作成（分科会の立ち上げ） (5) 平成 2 8 年度予算の補正
第 33 回	H29/3/29	(1) オレンジゆずるバスの運行状況 (2) 平成 2 9 年度事業計画及び収支予算 (3) 地域公共交通網形成計画の検討状況
第 34 回	H29/12/19	(1) 規約・規程の改正 (2) 平成 2 8 年度事業報告及び収支決算 (3) 平成 2 9 年度予算の補正 (4) オレンジゆずるバスの運行状況 (5) 地域公共交通網形成計画の作成スケジュール
第 35 回	H30/3/30	(1) オレンジゆずるバスの運行状況 (2) 平成 3 0 年度事業計画及び収支予算 (3) 地域公共交通網形成計画の検討状況
第 36 回	H30/12/28	(1) 規約・規程の改正 (2) 平成 2 9 年度事業報告及び収支決算 (3) オレンジゆずるバスの運行状況
第 37 回	H31/3/27	(1) オレンジゆずるバスの運行状況 (2) 平成 3 0 年度予算の補正 (3) 平成 3 1 年度事業計画及び収支予算 (4) 地域公共交通網形成計画の検討状況 (5) その他（平和台地域におけるオレンジゆずるバスの運行ルート変更及びバス停増設の要望）

第 47 回地域公共交通活性化協議会資料（別冊）

第 38 回	R 元/8/19	(1) 平成 30 年度事業報告及び収支決算 (2) オレンジゆずるバスの運行状況 (3) 消費税増税に伴うオレンジゆずるバス運賃改定 (4) 地域公共交通網形成計画の作成スケジュール
第 39 回	R2/3/30	(1) オレンジゆずるバスの運行状況 (2) 令和元年度予算の補正 (3) 令和 2 年度事業計画及び収支予算 (4) 地域公共交通網形成計画の検討状況 (5) その他（オレンジゆずるバスの運賃改定）
第 40 回	R2/10/29	(1) 規約・規程の改正 (2) 令和元年度事業報告及び収支決算 (3) 令和 2 年度予算の補正 (4) オレンジゆずるバスの運行状況 (5) 地域公共交通網形成計画の作成スケジュール
第 41 回	R3/2/2	(1) 規約の改正 (2) 令和 2 年度事業計画の変更及び予算の補正 (3) オレンジゆずるバス車両の更新及びデザインの募集
第 42 回	R3/3/31	(1) 規約・規程の改正 (2) オレンジゆずるバスの運行状況 (3) 令和 2 年度予算の補正 (4) 令和 3 年度事業計画及び収支予算 (5) オレンジゆずるバス車両のデザイン募集と選考 (6) 「地域公共交通計画（素案）の方向性」（案）及び今後のスケジュール
パブリックコメントによる市民意見の募集 市民説明会の開催（市内全 6 回）		
第 43 回	R3/7/29	(1) 規約の改正 (2) オレンジゆずるバスの運行状況 (3) 令和 2 年度事業報告及び収支決算 (4) 令和 3 年度予算の補正 (5) オレンジゆずるバスの車両更新 (6) 地域公共交通計画策定に向けた市民説明会及びパブリックコメントの実施結果（速報）

第 47 回地域公共交通活性化協議会資料（別冊）

第 44 回	R3/9/14	(1) オレンジゆずるバスの運行状況 (2) オレンジゆずるバスの車両更新 (3) 地域公共交通計画（素案）の方向性に係るパブリックコメントでの市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方
第 45 回	R3/11/29	(1) オレンジゆずるバスの運行状況 (2) オレンジゆずるバス新車両のお披露目会 (3) 地域公共交通計画（素案）の方向性に係るパブリックコメントでの市民意見に対する市・協議会の考え方 (4) 地域公共交通計画の策定に向けたスケジュール
第 46 回	R4/1/21	(1) オレンジゆずるバスの運行状況 (2) 都市計画道路萱野東西線開通にかかるオレンジゆずるバスのルート変更 (3) 市民意見を踏まえたルート案の修正 (4) 各ルートの運行頻度案及び計画への記載方法
第 47 回	R4/3/30	(1) 規約・規程の改正 (2) 令和 3 年度予算の補正 (3) 令和 4 年度事業計画及び収支予算 (4) オレンジゆずるバスの運行状況 (5) 都市計画道路萱野東西線開通にかかるオレンジゆずるバスのルート変更 (6) 第 10 回路線バス網再編検討分科会での検討内容 (7) 地域公共交通計画（素案）及び今後のスケジュール (8) 地域公共交通利便増進実施計画の作成

第 47 回地域公共交通活性化協議会資料（別冊）

（４）路線バス網再編検討分科会 開催状況

	開催日時	議題
第 1 回	H29/2/6	(1) 箕面市地域公共交通網形成計画検討組織 (2) 副分科会長の指名 (3) 地域公共交通網形成計画の作成 (4) 路線バス網再編検討分科会スケジュール (5) 市民・利用者アンケートの実施
第 2 回	H30/3/2	(1) 地域公共交通網形成計画の作成スケジュールの変更 (2) 市民・利用者アンケート、OD調査の集計結果 (3) 市民・利用者アンケート分析に係るゾーン設定 (4) 市民・利用者アンケート、OD調査の分析の方向性
第 3 回	H30/3/28	(1) 市民・利用者アンケート、OD調査の分析 (2) 路線バス網再編検討分科会スケジュール
第 4 回	H31/3/18	(1) 市民・利用者アンケート、OD調査の分析
第 5 回	R2/3/10	(1) アンケート集約結果に基づく再編ルート案の検討 (2) 路線バス網再編検討分科会スケジュール
第 6 回	R3/2/19	(1) 前回分科会のふりかえり及び意見を踏まえた分析 (2) 阪急バスの再編案修正 (3) 分科会での検討に基づく再編ルート案と阪急バスの再編案の相違点
第 7 回	R3/3/18	(1) 前回分科会のふりかえり及び再編ルート案の修正 (2) 阪急バスの再編案との相違路線における採算性の検証 (3) 分科会での検討に基づく再編ルート案（パブリックコメントにて公表するルート案（素案））
パブリックコメントによる市民意見の募集 市民説明会の開催（市内全 6 回）		
第 8 回	R3/11/29	(1) 地域公共交通計画（素案）の方向性に係るパブリックコメントの実施結果 (2) 公共交通の役割分担 (3) 市民意見を踏まえた再編ルート案の修正 (4) 地域公共交通網形成計画の作成スケジュール

第 47 回地域公共交通活性化協議会資料（別冊）

第 9 回	R4/1/14	(1) 再編ルート案の修正 (2) 各ルートの運行頻度案及び計画への記載方法
第 10 回	R4/3/2	(1) 再編ルート案の修正 (2) 各ルートの運行頻度案及び計画への記載方法 (3) 社会実験路線の評価基準及び評価・見直しの流れ

第 47 回地域公共交通活性化協議会資料（別冊）

参考資料 2：社会実験路線の評価基準達成に向けた時間帯別利用者数の目安について

実際のバス利用においては、朝のラッシュ時利用者が多く、昼間や夜間の時間帯は利用者が少ないなど、時間帯毎に利用者数の比重が異なります。そのため、第 8 章で記載しました各社会実験路線の評価基準について、現在の路線毎の時間帯別利用者数の比重に基づく基準達成に向けた時間帯別利用者数の目安について、以下にお示しします。

（１）如意谷線の評価基準達成に向けた時間帯別利用者数の目安

	評価基準 【１便あたりの利用者数】	時間帯	評価基準達成に向けた 時間帯別利用者数の目安
早急に路線の 見直しを検討	約 5 人/便 (収支率 60%)	朝	約 7 人/便
		昼	約 5 人/便
		夕	約 5 人/便
		夜	約 4 人/便
運行頻度の 減便を検討	約 7 人/便 (収支率 80%)	朝	約 9 人/便
		昼	約 6 人/便
		夕	約 7 人/便
		夜	約 5 人/便
本格運行へ移行	約 8 人/便 (収支率 100%)	朝	約 12 人/便
		昼	約 7 人/便
		夕	約 8 人/便
		夜	約 6 人/便
サービスレベルの 向上を検討	約 17 人/便 (収支率 200%)	朝	約 23 人/便
		昼	約 14 人/便
		夕	約 16 人/便
		夜	約 12 人/便

第 47 回地域公共交通活性化協議会資料（別冊）

（２）箕面山麓線の評価基準達成に向けた時間帯別利用者数の目安

	評価基準 【１便あたりの利用者数】	時間帯	評価基準達成に向けた 時間帯別利用者数の目安
早急に路線の 見直しを検討	約 19 人/便 (収支率 60%)	朝	約 21 人/便
		昼	約 20 人/便
		夕	約 16 人/便
		夜	約 10 人/便
運行頻度の 減便を検討	約 25 人/便 (収支率 80%)	朝	約 28 人/便
		昼	約 26 人/便
		夕	約 21 人/便
		夜	約 14 人/便
本格運行へ移行	約 31 人/便 (収支率 100%)	朝	約 35 人/便
		昼	約 32 人/便
		夕	約 27 人/便
		夜	約 17 人/便
サービスレベルの 向上を検討	約 61 人/便 (収支率 200%)	朝	約 69 人/便
		昼	約 64 人/便
		夕	約 42 人/便
		夜	約 33 人/便

第 47 回地域公共交通活性化協議会資料（別冊）

（３）小野原東線（箕面船場阪大前經由千里中央行）の評価基準達成に向けた時間帯別利用者数の目安

	評価基準 【１便あたりの利用者数】	時間帯	評価基準達成に向けた 時間帯別利用者数の目安
早急に路線の 見直しを検討	約 13 人/便 (収支率 60%)	朝	約 13 人/便
		昼	—
		夕	約 13 人/便
		夜	—
運行頻度の 減便を検討	約 17 人/便 (収支率 80%)	朝	約 17 人/便
		昼	—
		夕	約 17 人/便
		夜	—
本格運行へ移行	約 22 人/便 (収支率 100%)	朝	約 22 人/便
		昼	—
		夕	約 22 人/便
		夜	—
サービスレベルの 向上を検討	約 43 人/便 (収支率 200%)	朝	約 43 人/便
		昼	—
		夕	約 43 人/便
		夜	—

※小野原東線（箕面船場阪大前經由千里中央行）は、朝・夕のラッシュ時のみの設定であるため、上表の目安も朝・夕のラッシュ時のみを記載しています。

第 47 回地域公共交通活性化協議会資料（別冊）

（４）（仮）箕面小野原線の評価基準達成に向けた時間帯別利用者数の目安

	評価基準 【１便あたりの利用者数】	時間帯	評価基準達成に向けた 時間帯別利用者数の目安
早急に路線の 見直しを検討	約 25 人/便 (収支率 60%)	朝	約 33 人/便
		昼	約 21 人/便
		夕	約 27 人/便
		夜	約 21 人/便
運行頻度の 減便を検討	約 33 人/便 (収支率 80%)	朝	約 44 人/便
		昼	約 28 人/便
		夕	約 36 人/便
		夜	約 28 人/便
本格運行へ移行	約 41 人/便 (収支率 100%)	朝	約 55 人/便
		昼	約 35 人/便
		夕	約 45 人/便
		夜	約 34 人/便
サービスレベルの 向上を検討	約 81 人/便 (収支率 200%)	朝	約 109 人/便
		昼	約 69 人/便
		夕	約 72 人/便
		夜	約 68 人/便

第 47 回地域公共交通活性化協議会資料（別冊）

参考資料 3：計画の評価指標の設定方法について

評価指標		現況値	目標値
1-1	公共交通（鉄道・路線バス）の一日あたりの利用者数	66,180 人/日 (R 元年度)	97,300 人/日 (R6 年度)

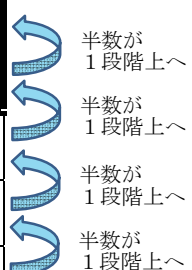
- 新駅周辺のまちづくり関係の整備計画（都市再生整備計画）においても、目標年度を北急延伸開業後 1 年目である令和 6 年度（2024 年度）としていることから、本計画の目標年度も令和 6 年度（2024 年度）とします。
- 北急延伸に伴う交通手段の転換による阪急箕面線（鉄道）及び路線バスの利用者数の減少、並びに、北急延伸区間の利用による鉄道の利用者数の増加を想定して目標値を設定します。

評価指標		現況値	目標値
1-2	市民の移動における自動車分担率	56.3% (R3 年度)	35.2% (R8 年度)

- パーソントリップ調査は概ね 10 年に 1 度実施されるもので、次回の調査が令和 13 年度（2031 年度）頃と見込まれ、計画期間内での評価が難しいと考えられるため、市民満足度調査における数値を指標として設定します。
- 本市の自動車分担率は、近隣市平均に比べ約 1.6 倍となっていることから、近隣市平均程度まで自動車分担率を下げることを目標として、現況値（56.3%）に 1/1.6 を乗じた割合（35.2%）を目標として設定します。

評価指標		現況値	目標値
2-1	公共交通に関する満足度（「満足している」又は「どちらかといえば満足している」と答えた人の割合）	19.1% (R3 年度)	32.7% (R8 年度)

- 市民満足度調査における公共交通に関する満足度について、下図のとおり、各満足度レベルの半数が、1 段階上の満足度レベルを選択することを目指します。

満足度レベル	回答数 (現況)	割合 (現況)		回答数 (目標)	割合 (目標)
満足	80	7.4%	 半数が 1 段階上へ 半数が 1 段階上へ 半数が 1 段階上へ 半数が 1 段階上へ	143	13.2%
どちらかといえば満足	127	11.7%		211	19.5%
普通	295	27.2%		256	23.6%
どちらかといえば不満	217	20.0%		187	17.3%
不満	157	14.5%		79	7.2%
分からない	175	16.1%		175	16.1%
無回答・無効	33	3.0%		33	3.0%
合計	1,084	100%		1,084	100%

第 47 回地域公共交通活性化協議会資料（別冊）

評価指標		現況値	目標値
2-2	市内の路線におけるノンステップバス導入率	46.3% (R2 年度)	80% (R8 年度)

○国土交通省における「移動等円滑化の促進に関する基本方針（令和 3 年 4 月施行）」におけるノンステップバス導入率の目標が約 80%となっていることから、本市においても同様の目標を設定します。

評価指標		現況値	目標値
3-1	公共交通に関する地域住民発意の勉強会や説明会、ワークショップなどの延べ参加者数	59 人 (R3 年度)	120 人 (R6 年度)

○地域住民発意の勉強会や説明会、ワークショップなどの延べ参加者数については、目標年度を北急延伸開業後 1 年目である令和 6 年度（2024 年度）とし、現況値の約 2 倍を目指して 120 人と設定します。

評価指標		現況値	目標値
3-2	オレンジゆずるバスサポーター店制度を活用した特典の利用状況	30 枚/月 (R3 年度)	100 枚/月 (R8 年度)

○オレンジゆずるバスサポーター店制度を活用した特典の利用状況については、現在の登録事業者（65 事業者）を増加させるとともに、特典が各事業者平均で 1 枚/月以上利用されることを目指して 100 枚/月と設定します。

評価指標		現況値	目標値
4-1	新たなモビリティや交通形態の試験運行の実施または導入	—	1 箇所以上 (R8 年度まで)

○現在、新たなモビリティや交通形態の導入を前提とした実証実験や検討会等はありませんが、将来的な交通需要の多様化を見据えて、1 箇所以上の地域において試験運行や導入を行うことを目指します。