

箕面市地域公共交通総合連携計画

(案)



モミジーン



滝の道 ゆずる

平成 22 年 2 月

箕面市

箕面市地域公共交通総合連携計画

目次

1. 計画の概要	1
1.1 背景と目的	1
1.2 計画の位置づけ	2
1.3 計画の流れ	3
2. 箕面市の概況	5
2.1 位置・地勢、人口動態	5
2.2 市街化の動向、公共施設・商業施設・医療施設の分布	8
2.3 都市構造、まちづくり、都市活力	10
3. 公共交通の現状と課題	13
3.1 鉄道の現状	13
3.2 バスの現状	15
3.3 交通行動の現状	18
3.4 公共交通の課題	20
4. 上位計画・社会情勢の変化	21
4.1 上位計画	21
4.2 社会情勢の変化	25
5. 公共交通活性化の意義・必要性	26
6. 公共交通活性化の検討	27
6.1 基本的な考え方	27
6.2 計画の区域・期間	28
6.3 市民協働による計画づくり	29
6.4 目標	32
6.5 重点施策	36
7. 重点施策の実施内容	37
7.1 新たなバス交通の整備	37
7.2 路線バスと新たなバスとの連携	38
7.3 鉄道と新たなバス等との連携	40
7.4 公共交通の利用促進	41
7.5 実施内容のまとめ	50
8. 実証運行計画	52
8.1 テーマ・コンセプト	53
8.2 運行サービス	54
8.3 運賃体系	66
8.4 収支計画	68
8.5 評価・見直し基準	69
9. 公共交通体系の維持・発展に向けて	75

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

1. 計画の概要

1.1 背景と目的

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

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

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

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

1.2 計画の位置づけ

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

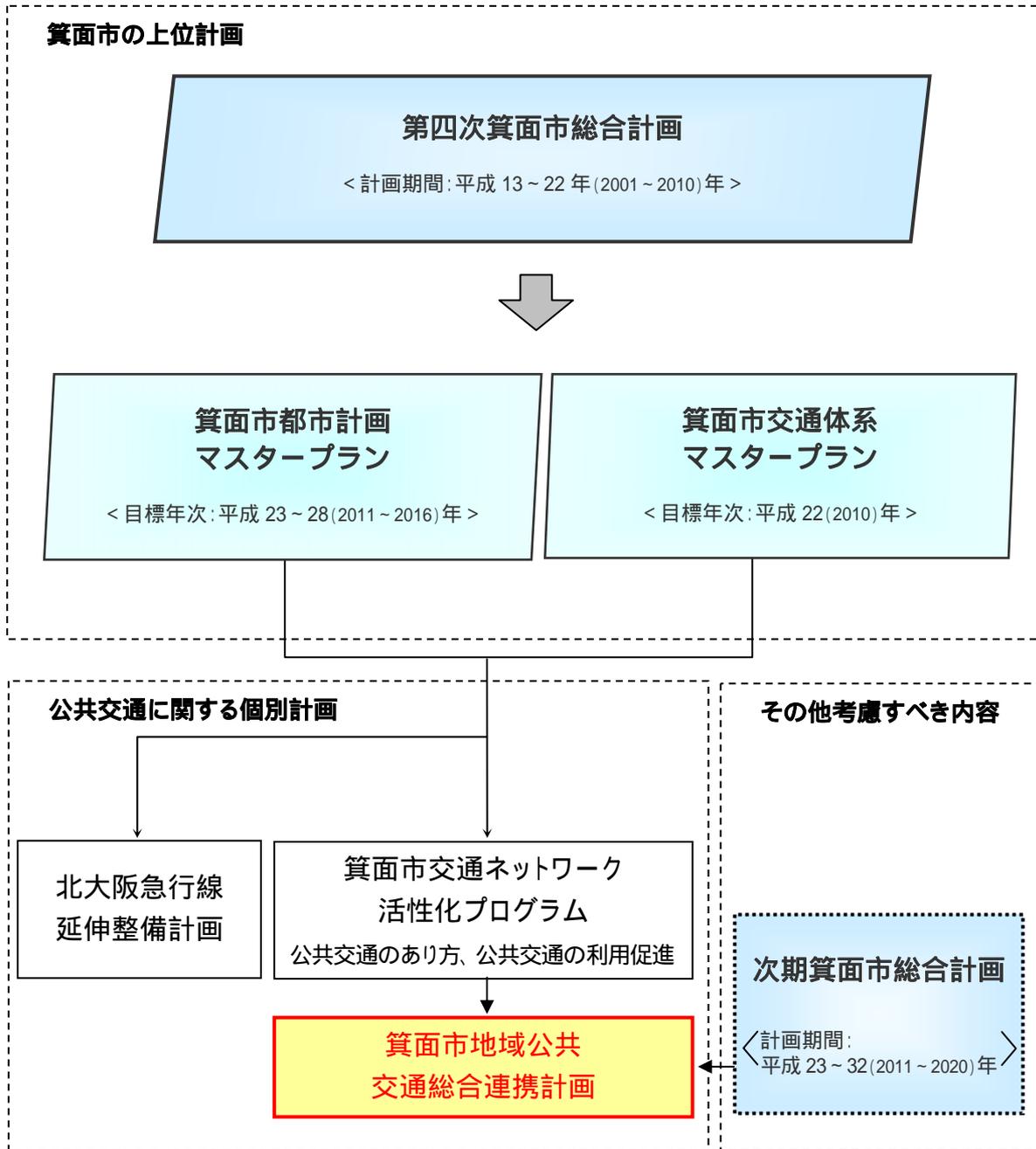


図 1-1 連携計画と他の計画との関連

1.3 計画の流れ

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

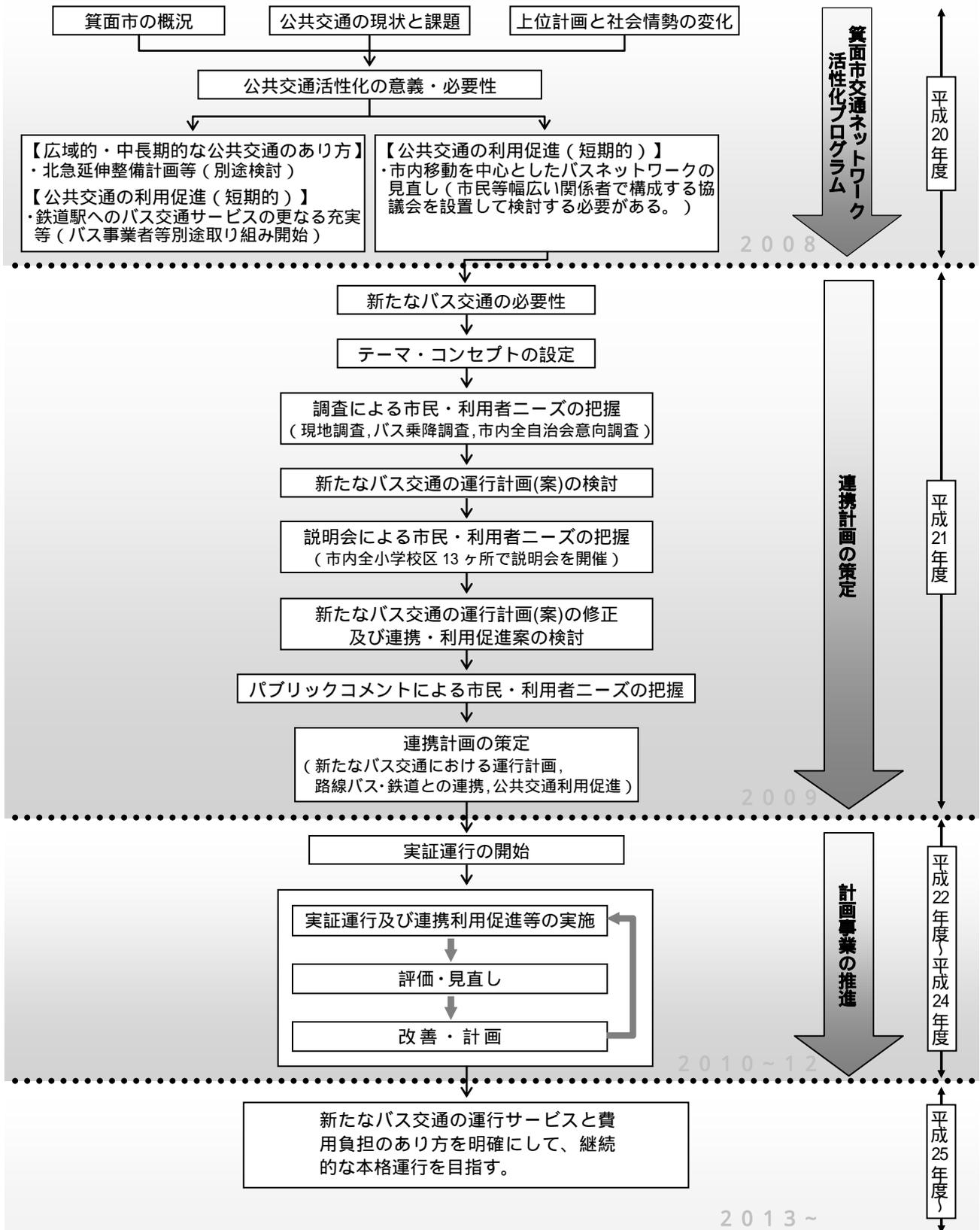


図 1-2 連携計画の計画・立案・策定の流れ

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

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

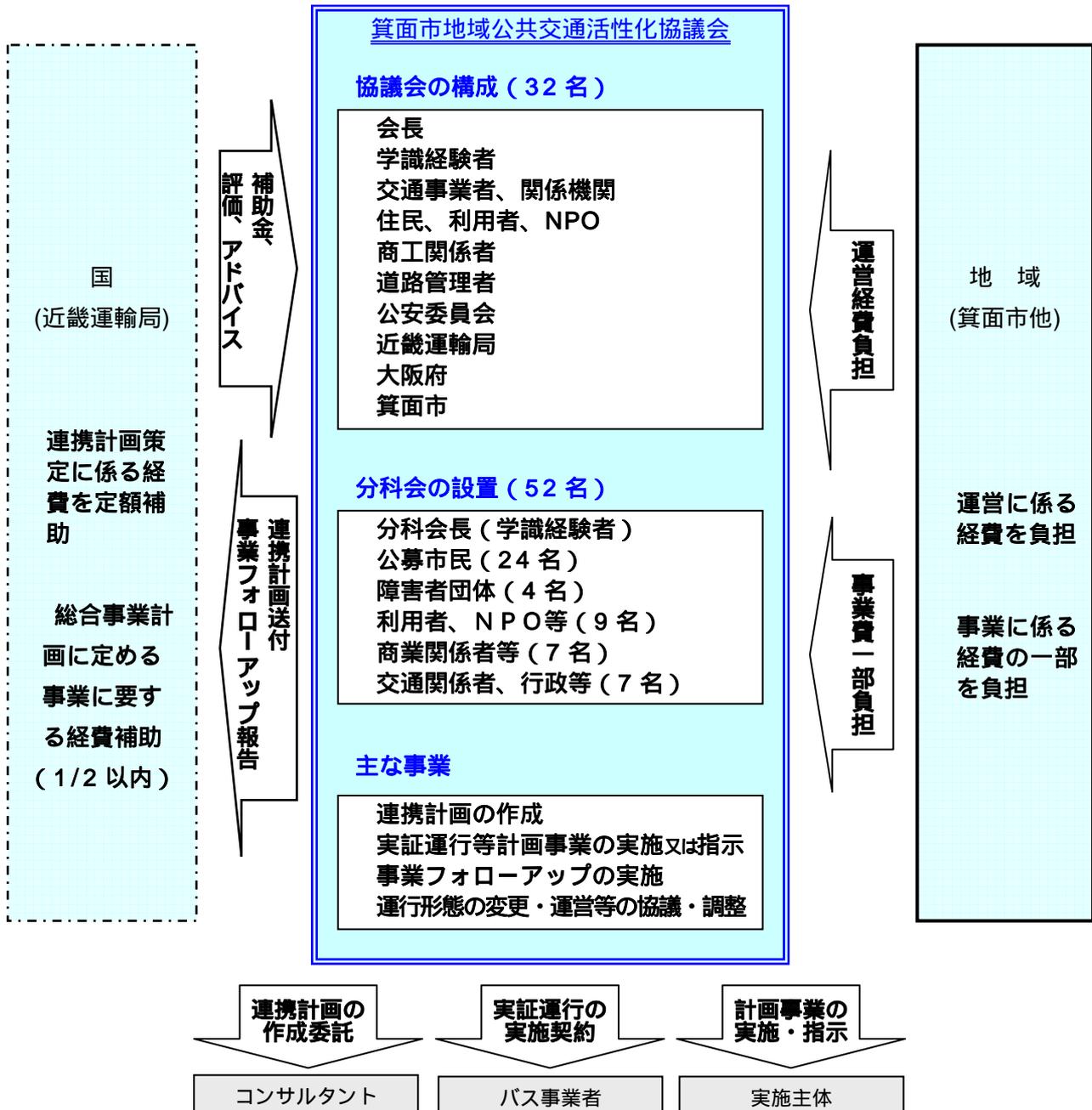


図 1-3 連携計画の組織構成

2. 箕面市の概要

2.1 位置・地勢、人口動態

(1) 位置・地勢

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

箕面市の位置



図 2-1 位置図

起伏に富んだ箕面市の地形

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

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

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

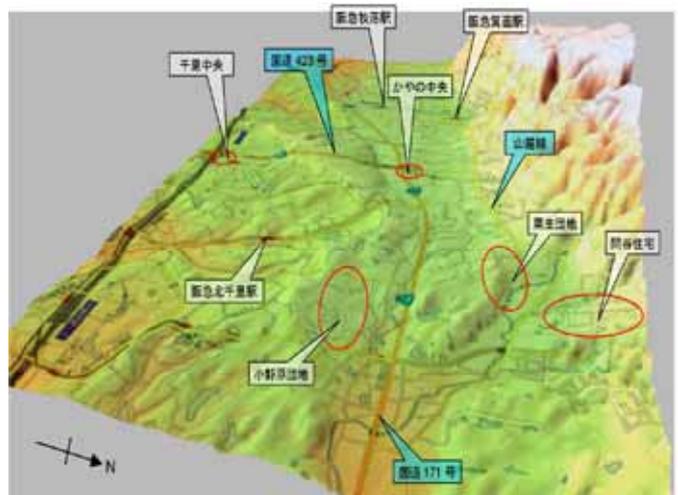
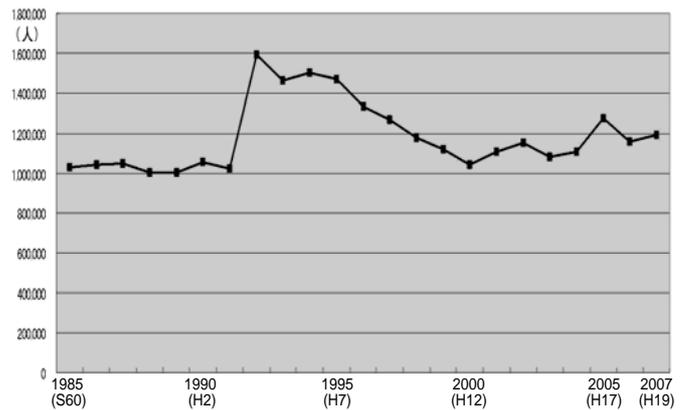


図 2-2 市街地の地形

豊かな観光資源

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

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



出典：箕面市集客促進戦略策定調査(2002)に一部加筆

図 2-3 箕面公園の観光入込客数の推移

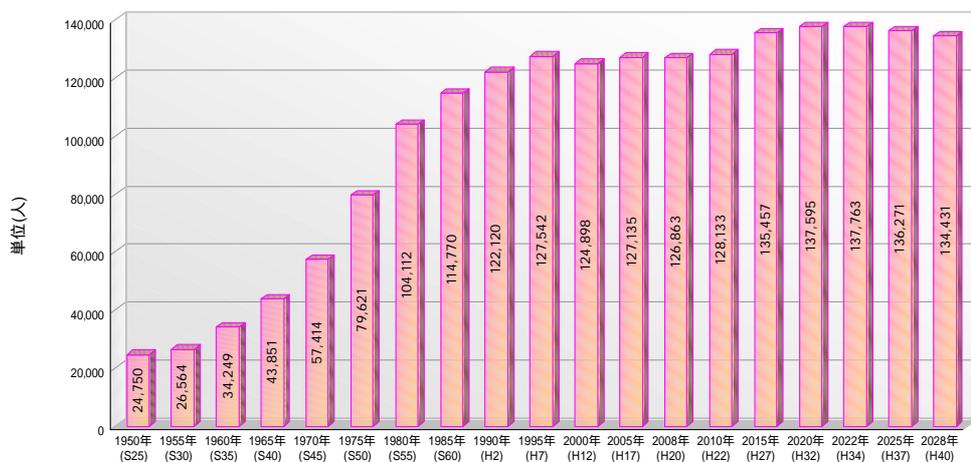
(2) 人口動態

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

平成34年(2022年)頃まで人口増加

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

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

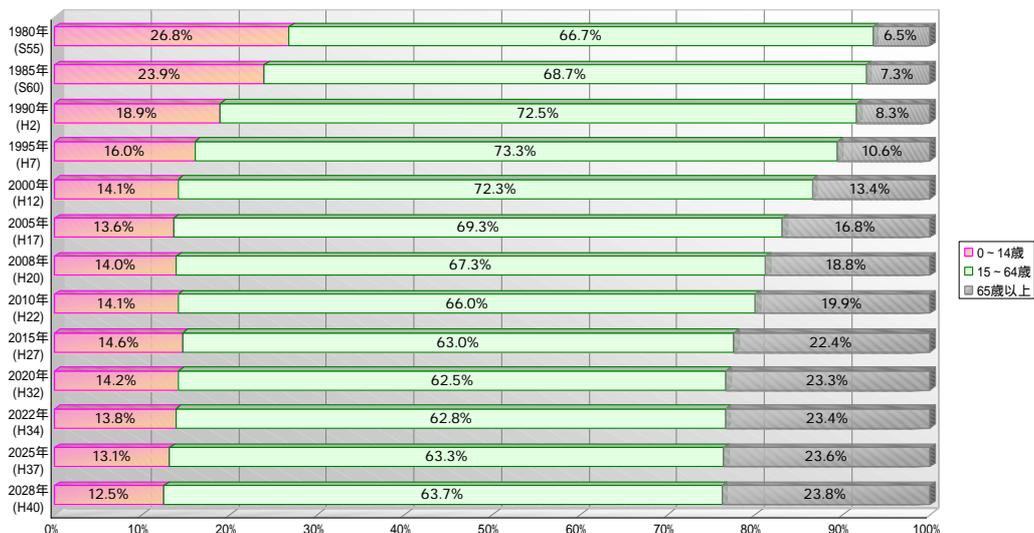


平成17年(2005年)までは国勢調査人口(総務省統計局)
平成20年(2008年)以降は次期総合計画策定のための人口推計調査(2009)

図2-4 箕面市の人口推移

高齢化率の上昇

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



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

図2-5 箕面市の年齢別人口推移(割合)

2.2 市街化の動向、公共施設・商業施設・医療施設の分布

(1) 市街化の動向

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

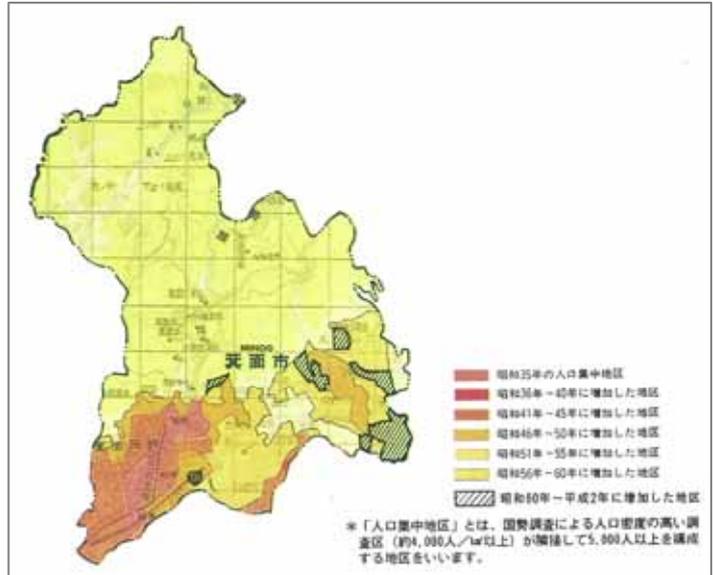
宅地開発の進展に合わせて人口集中地区が拡大

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

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

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

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

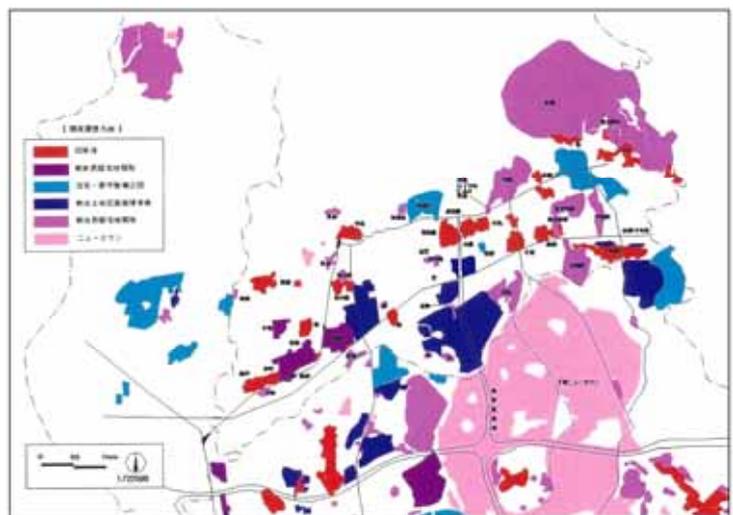


出典:箕面市都市計画マスタープラン

図 2-6 人口集中地区の変遷

鉄道駅の徒歩圏外に住宅地が多数整備

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



出典:車に依存しない郊外生活の可能性に関する研究(2005)に一部加筆

図 2-7 住宅開発の履歴

(2) 公共施設・商業施設・医療施設の分布

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

中部・西部地区に主要な公共施設が多く立地

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

かやの中央地区に大型商業施設が整備

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

ライフプラザ・市立病院が医療施設の核

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

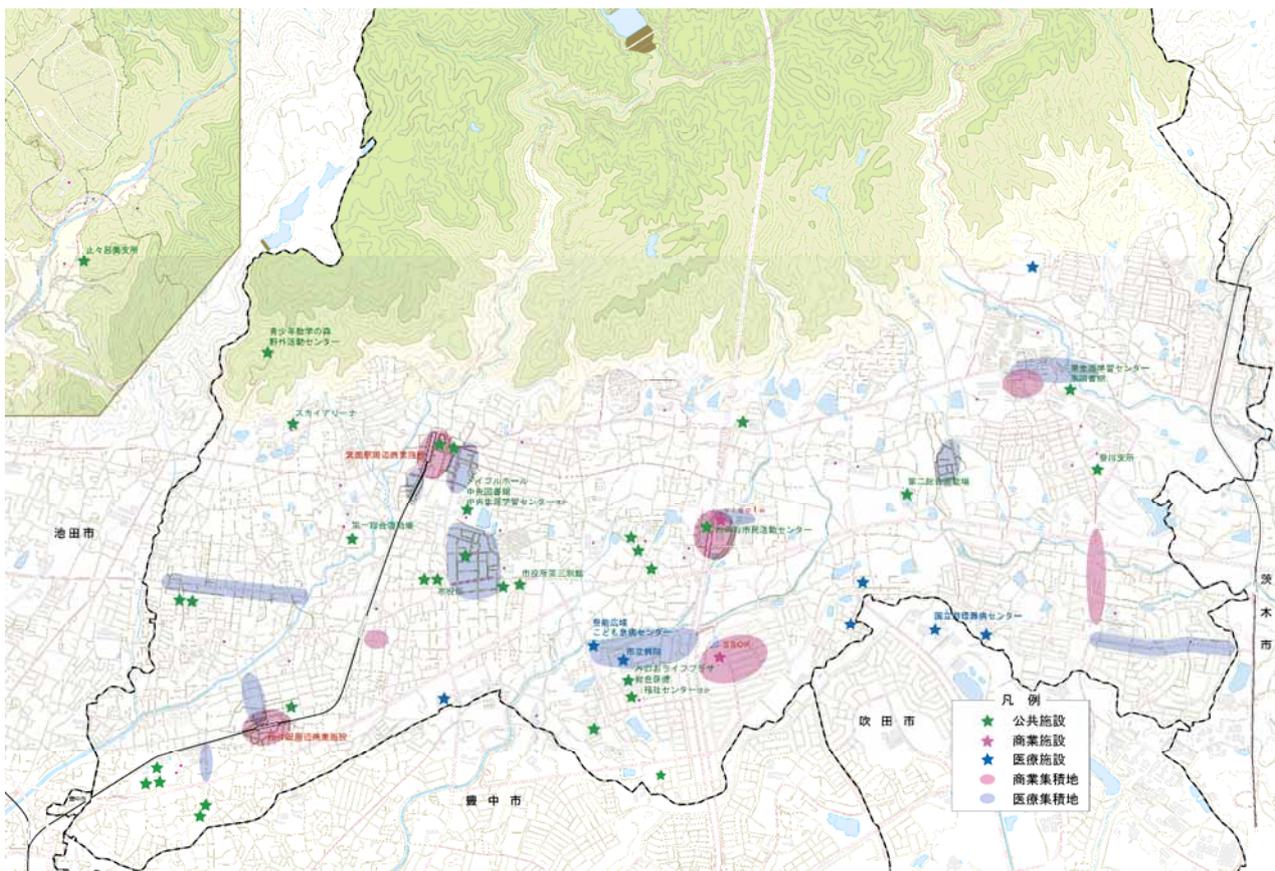


図 2-8 市内の公共施設・商業施設・医療施設の分布

2.3 都市構造、まちづくり、都市活力

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

都市拠点・地域生活拠点は分散

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

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

都市拠点や地域生活拠点の位置は、それぞれ分散している。

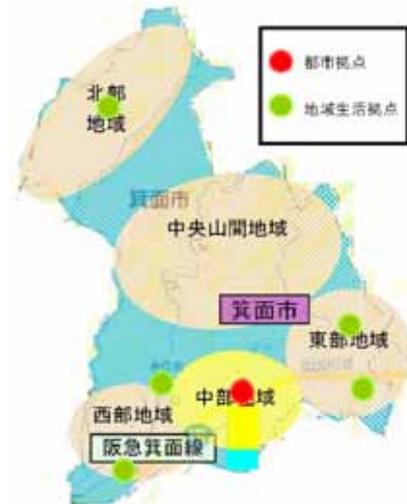
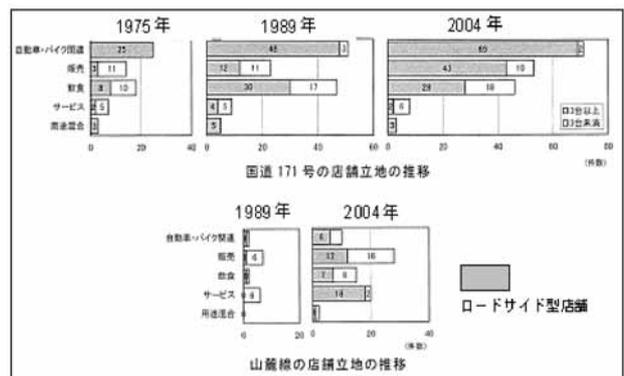


図 2-9 都市拠点・地域生活拠点

道路の利便性を生かしたまちづくり

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

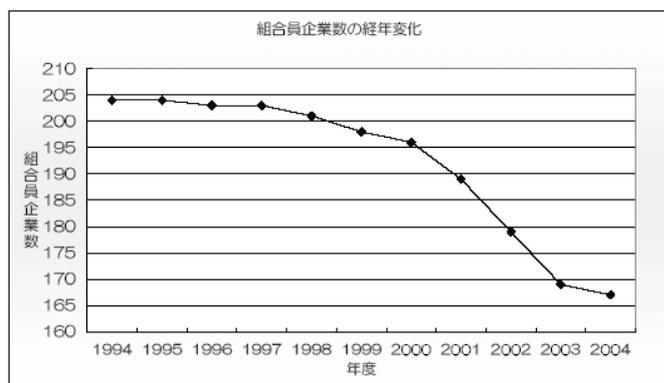


出典: 車に依存しない郊外生活の可能性に関する研究 (2005)

図 2-10 ロードサイド型店舗の立地

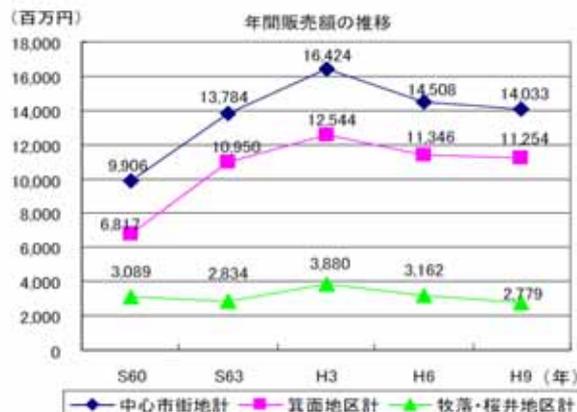
中心市街地、船場卸商団地の活力が低下

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



出典：大阪船場繊維卸商団地における都市再生調査報告書

図 2- 11 船場団地における組合員企業数の推移



出典：箕面市中心市街地活性化基本計画

図 2- 12 中心市街地の年間販売額の推移

大規模開発の進展

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

箕面森町（水と緑の健康都市）

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

彩都（国際文化公園都市）

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

かやの中央、小野原西地区土地区画整理の進展

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

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

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

～大規模開発の進展、かやの中央、小野原西地区土地区画整理の進展～

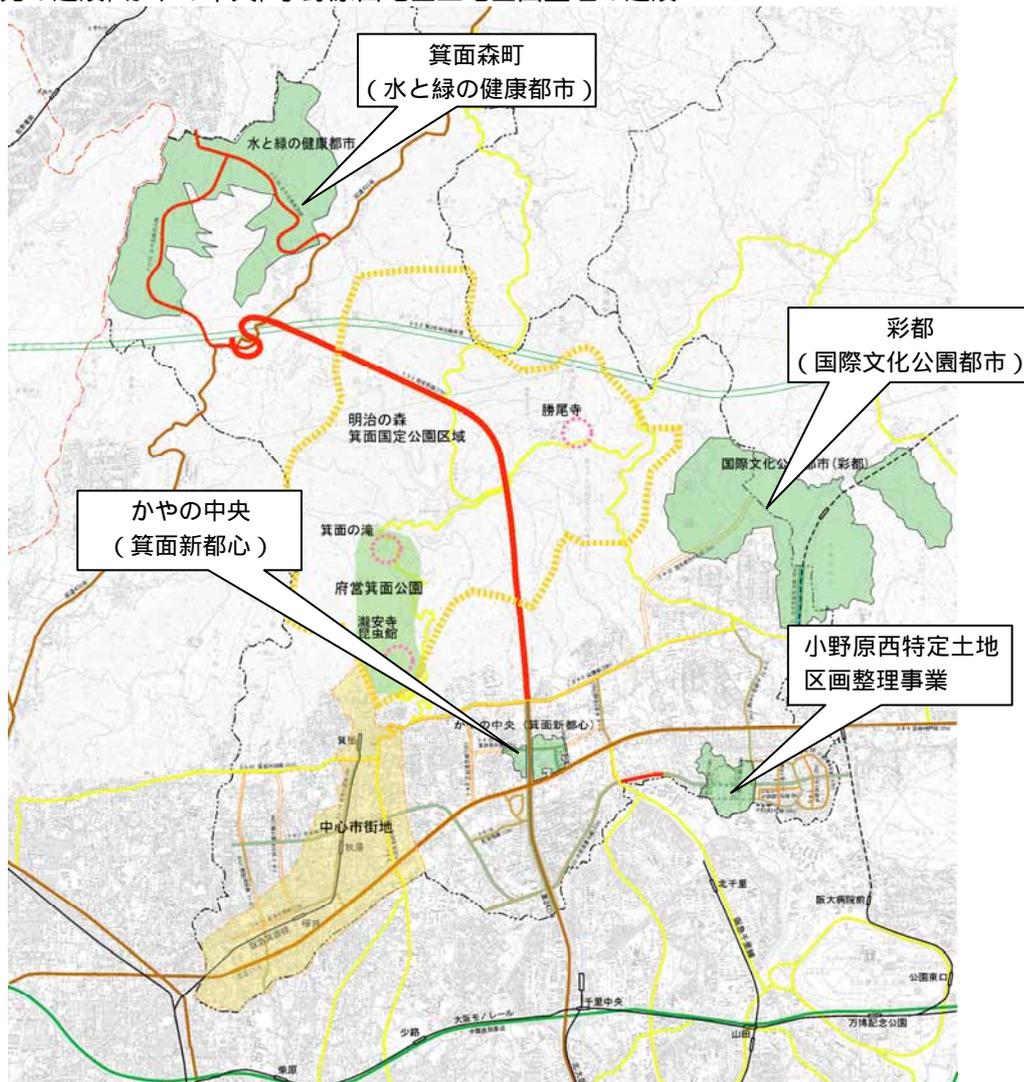


図 2-13 大規模開発の進展、かやの中央、小野原西地区土地区画整理の進展



写真 2-1 かやの中央の現況

3 . 公共交通の現状と課題

3 . 1 鉄道の現状

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

箕面市の鉄道ネットワーク

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

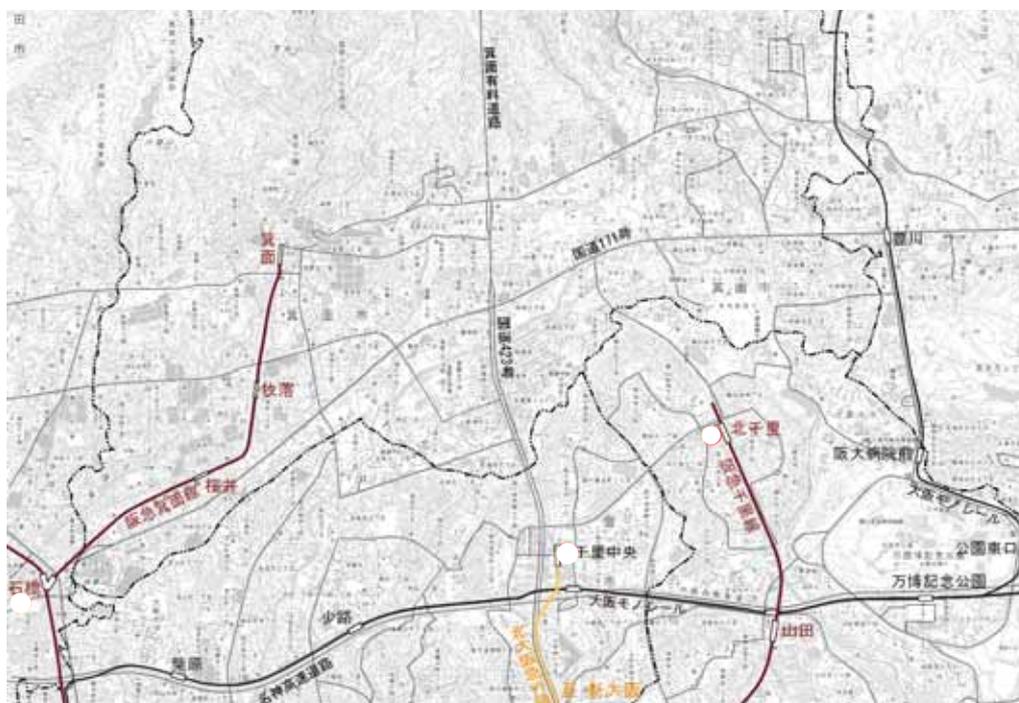


図 3-1 箕面市周辺の鉄道ネットワーク

阪急箕面線の利用者数の推移

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

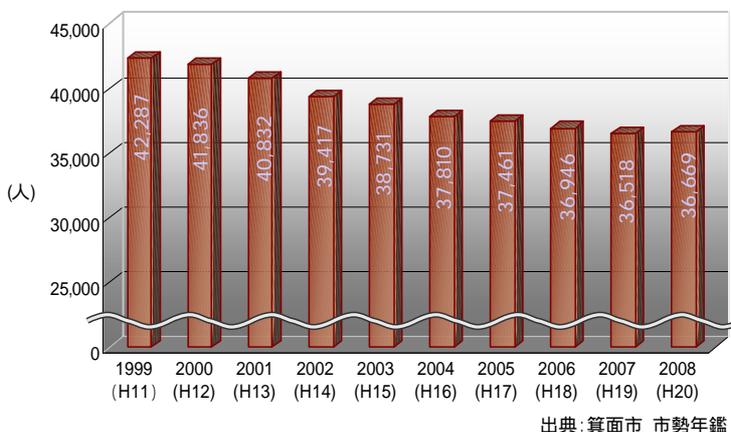
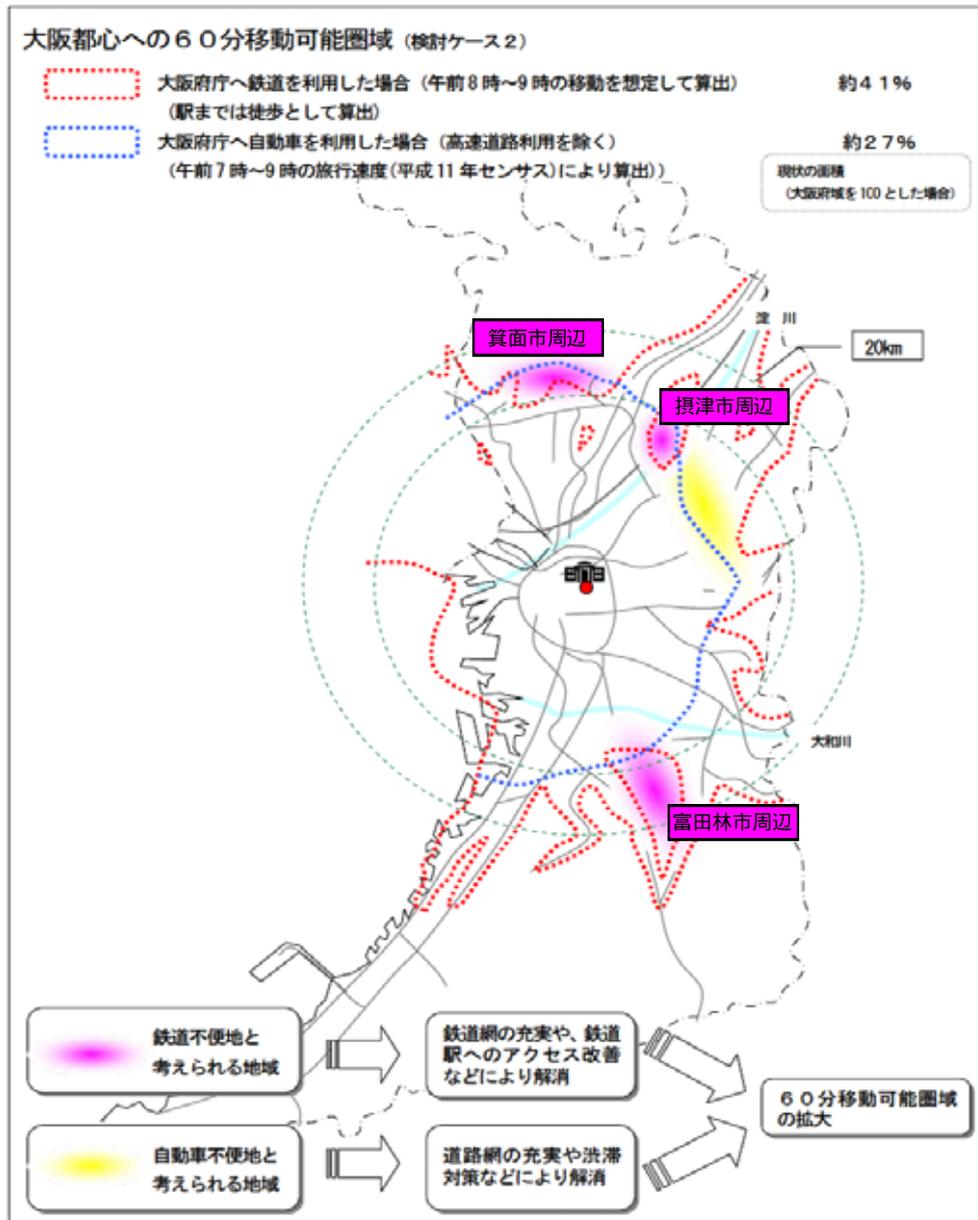


図 3-2 阪急箕面線の駅乗降客数の推移
(箕面駅、牧落駅、桜井駅の1日平均合計)

鉄道不便地域

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



出典: 大阪府交通道路マスタープラン(2004)に一部加筆

図 3-3 大阪都心から 20km 圏の鉄道不便地域

【北大阪急行線の延伸計画】

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

3.2 バスの現状

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

鉄道駅フィーダー輸送が主体のバスネットワーク

公共交通ネットワークは、路線バスネットワークが主体である。

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

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

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

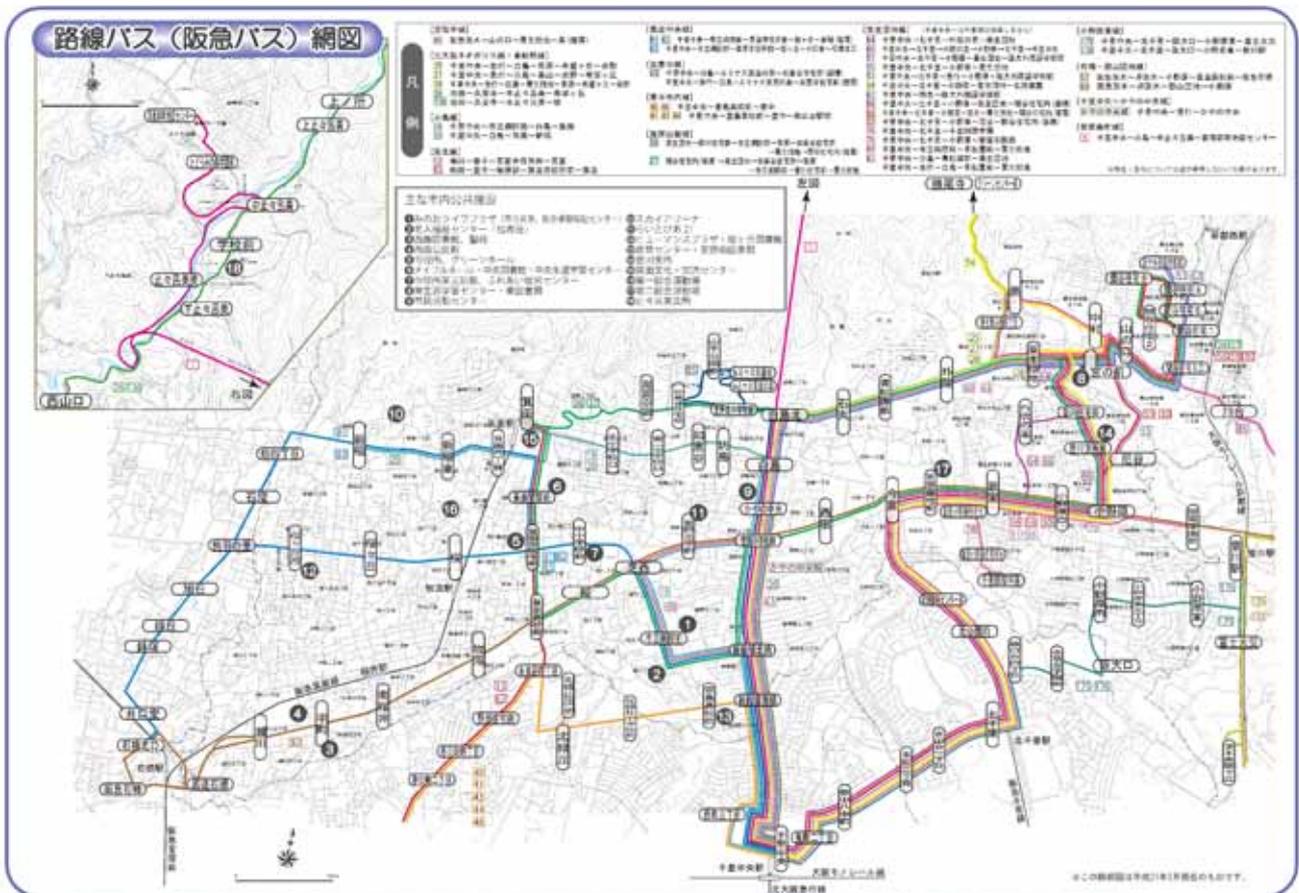


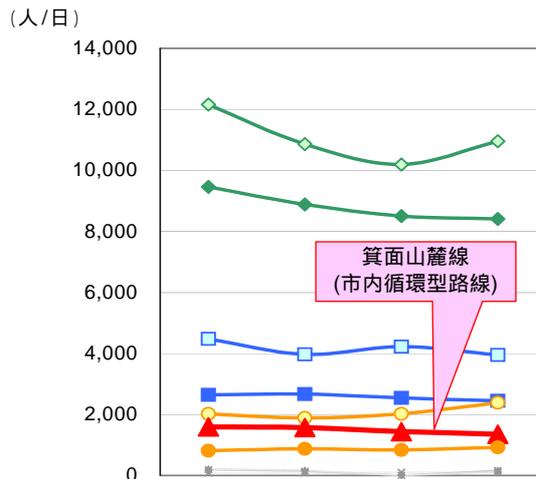
図 3-4 箕面市内の路線バス網図
(図の詳細は参考資料 10 を参照)

市内移動のためのバスサービスは不足

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

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

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



	1998 (H10)	2000 (H12)	2002 (H14)	2005 (H17)
粟生団地線	12,158	10,863	10,191	10,952
箕面市内線	9,459	8,885	8,501	8,405
石橋線	4,476	3,968	4,222	3,949
小野原東線	2,640	2,671	2,539	2,452
豊中市内線	2,021	1,886	2,019	2,389
箕面山麓線	1,594	1,568	1,434	1,352
北大阪おまり線	812	870	835	924
× 忍頂寺線	74	80	105	96
★ 阪北線	189	138	-	159
+ 東能勢線	207	168	-	117

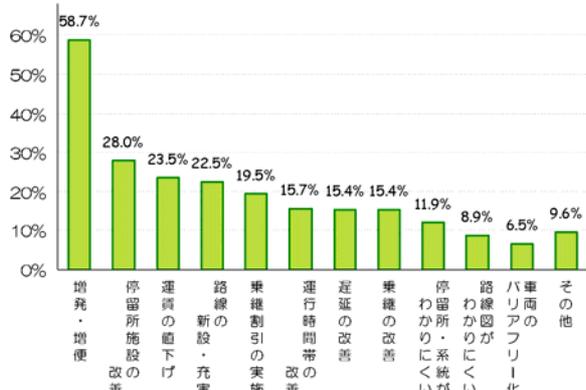
出展：箕面市 市勢年鑑

図 3-5 箕面市内の路線バス利用者数

バスサービスに対する市民からの要望は強い。

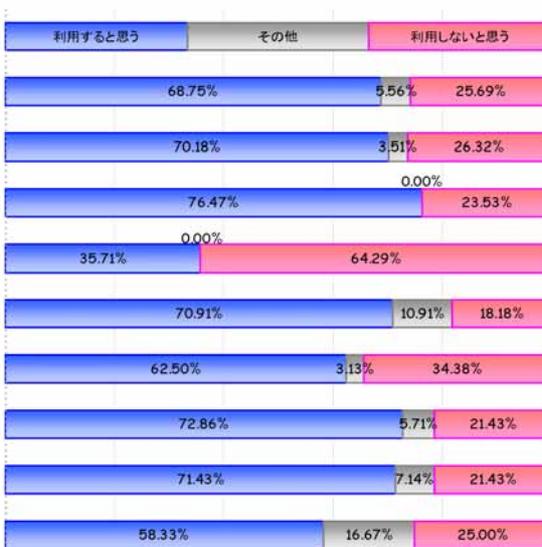
平成20年度に実施したバス利用者意識調査によると、現状のバスに関する要望では、鉄道駅フィーダーについても更なるバスサービスの充実を要望する意見が多くなっている。

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



出展：箕面市交通ネットワーク活性化協議会 調査報告書

図 3-6 現状のバスサービスに関する要望



出展：箕面市交通ネットワーク活性化協議会 調査報告書

図 3-7 市内循環バスが開設された場合の利用意向

公共施設巡回福祉バス（Mバス）の運行

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

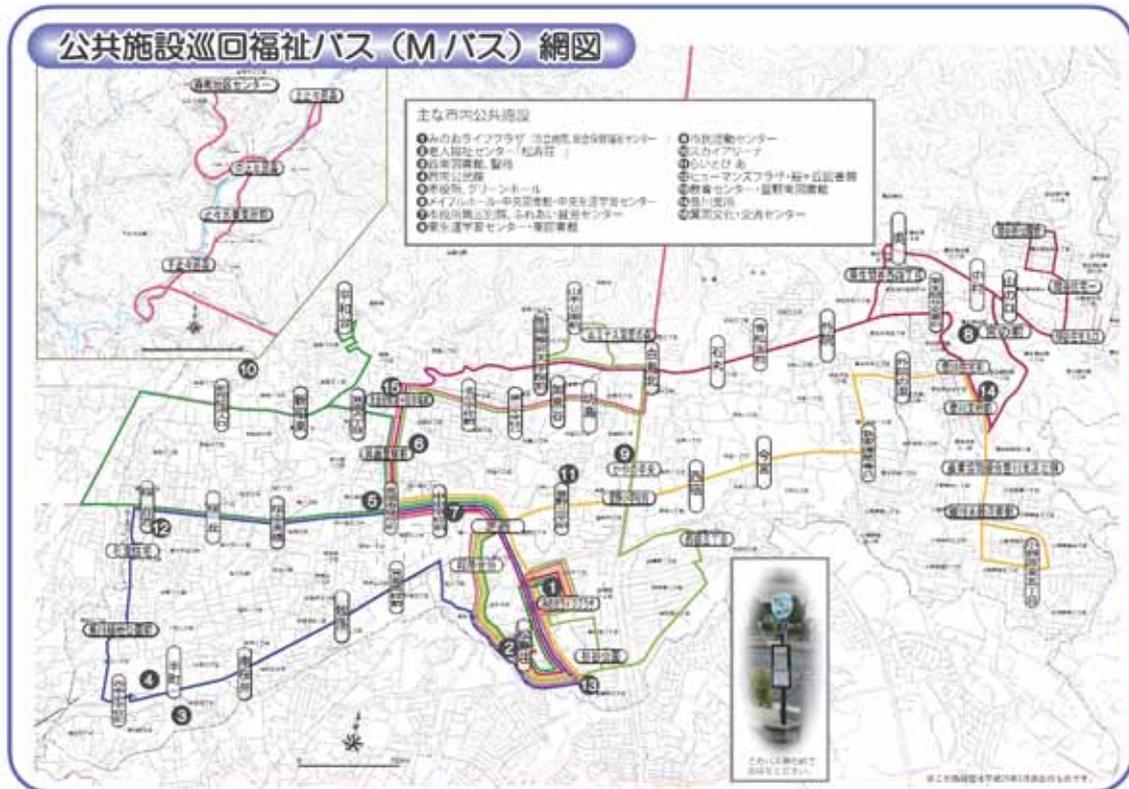


図 3-8 公共施設巡回福祉バス（Mバス）のコース
(図の詳細は参考資料 10 を参照)

Mバスの利用率・認知率はともに低い

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

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

自由目的での利用要望が高い

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

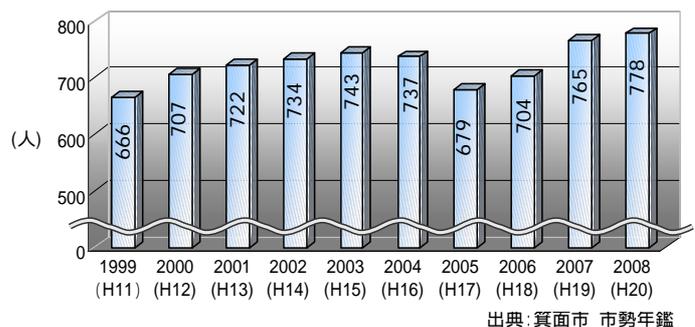


図 3-9 公共施設巡回福祉バス(Mバス)の利用者の推移
(1日平均)

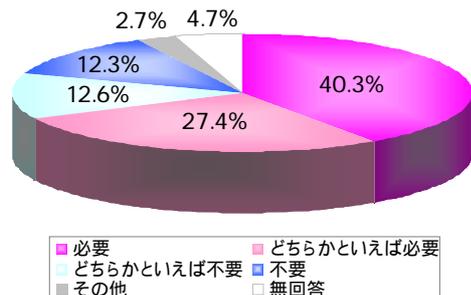


図 3-10 Mバスの自由目的での乗降に対する要望

3.3 交通行動の現状

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

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

表 3-1 通勤目的の総発生トリップに対する大阪市内着トリップの割合

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

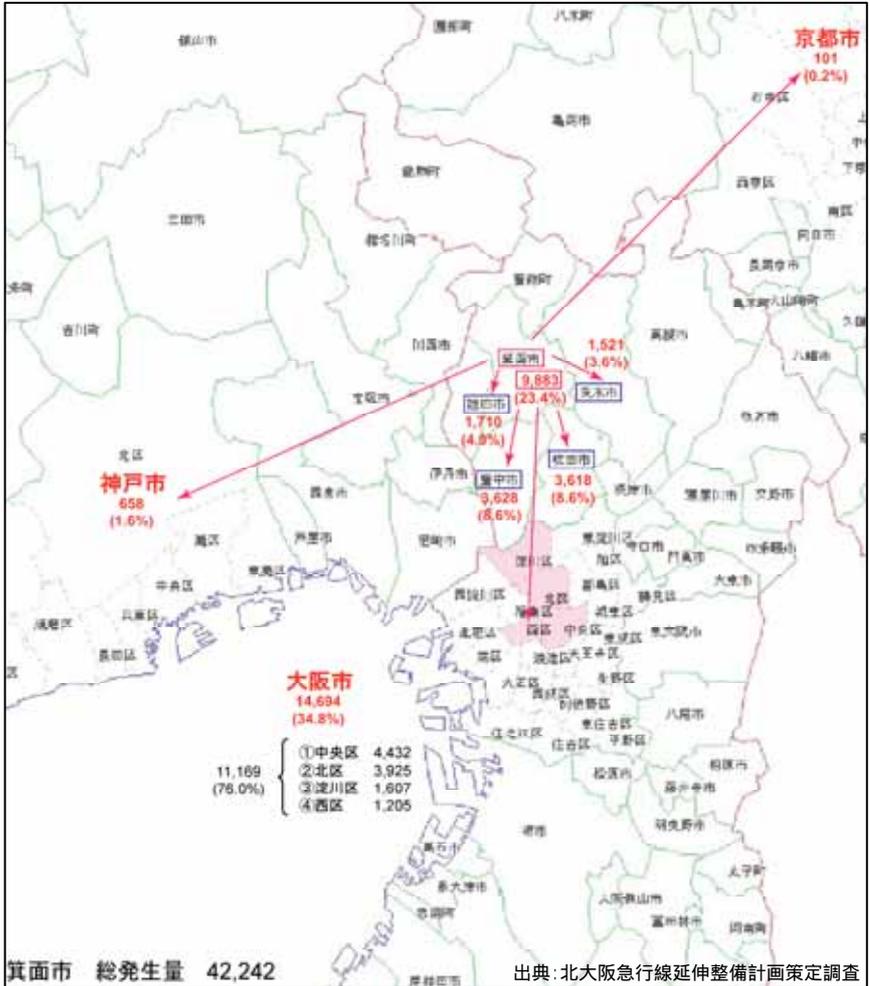


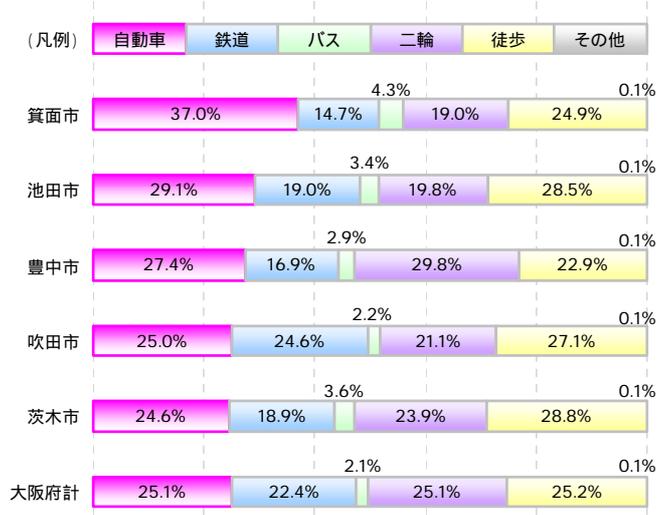
図 3-11 箕面市からの通勤目的トリップの分布

都心アクセスで自家用車への依存が高い

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

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

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

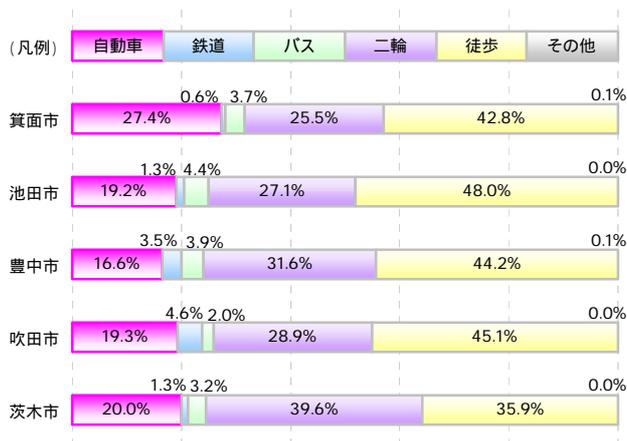


出典: 第4回京阪神都市圏パーソントリップ調査結果(2000)

図 3-12 代表手段分担率

市内々移動でも自家用車への依存が高い

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

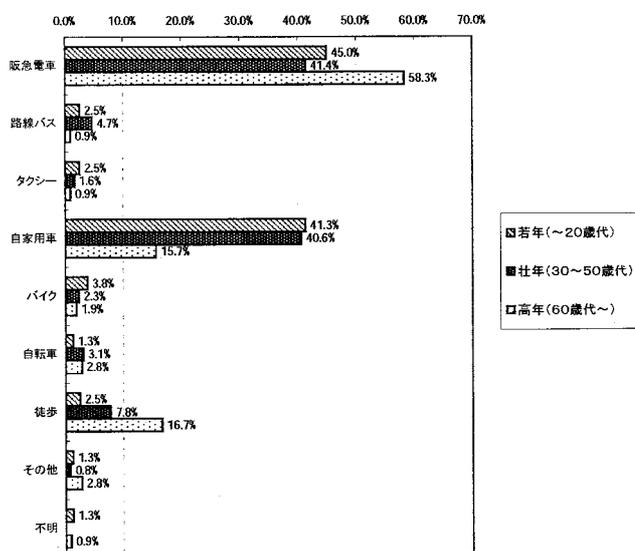


出典: 第4回京阪神都市圏パーソントリップ調査結果(2000)

図 3-13 市内々移動の代表手段分担率

観光期に交通渋滞が発生

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



出典: 箕面市集客促進戦略策定調査(2002)

図 3-14 箕面公園来訪者が最後に使用した交通

公共交通に対する市民の満足度が低い

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

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

3.4 公共交通の課題

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

公共交通主体のまちづくりへの転換

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

大阪都心との結節強化

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

市内移動における公共交通利便性の向上

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

適正な自家用車利用による公共交通への転換

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

4 . 上位計画・社会情勢の変化

4 . 1 上位計画

本計画に関連した国・大阪府・箕面市における上位計画の概要を下表に示す。

国 (国土交通省)	<p>地域による地域のための公共交通の活性化・再生を目指して 交通政策審議会 交通体系分科会 地域公共交通部会 報告書 (平成 19(2007)年 7月)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 地域の関係者が総合的に検討する。 • 最適な公共交通のあり方について合意形成を図る。 • 各主体が責任をもって推進する。
	<p>新しい時代の都市計画はいかにあるべきか 社会資本整備審議会 都市計画・歴史的風土分科会 第二次答申 (平成 19(2007)年 7月)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 集約型都市構造を目指して、自家用車への過度の依存から脱却して、だれもが、どこでも、自由に、シームレスに移動することが可能となることを目指す。 • 総合交通戦略の確実な推進、公共交通の再生、つなぎの施設(交通結節点)の整備
大阪府	<p>大阪府道路交通マスタープラン (平成 16(2004)年 3月)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 関西圏の再生・発展に貢献する今後の交通のあり方など「総合的な交通政策」の方針を提示 • 重点施策として 3 つの視点を列挙
箕面市	<p>第四次箕面市総合計画 (平成 13(2001)年 1月)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 公共交通機関整備の基本方針 モノレールや北大阪急行線延伸等推進、市内を循環する公共交通の充実、安全で利便性の高い交通体系の確立、低公害自動車の普及や公共交通機関利用の誘導
	<p>箕面市都市計画マスタープラン (平成 8(1996)年 8月)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 箕面市の新たな都市の骨格の形成と、品格の追求と、風格の創造を助ける都市計画の推進
	<p>箕面市交通体系マスタープラン (平成 6(1994)年 12月)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 交通体系整備の基本方針 公共交通と自動車交通の適正な役割分担と連携の強化、鉄道ネットワークの強化とこれを補完するバスサービスの充実 等

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

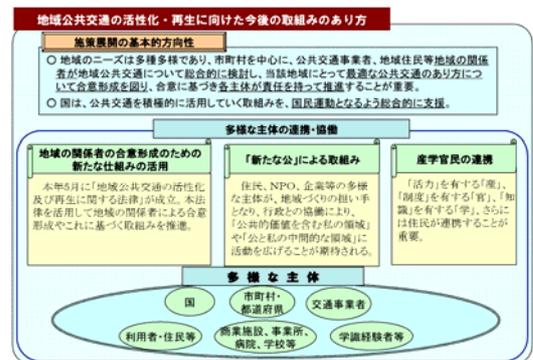
地域の公共交通は、自家用自動車の普及により、日常生活における自家用自動車への依存が高まっており、長期的に公共交通の利用者が減少傾向にある。また、交通事業者の 7～8 割が赤字で苦しんでおり、公共交通サービスの見直しによって、事業の縮小や削減が進んだ結果、地方都市や過疎地域においては交通空白地帯の出現した。また、都市部においては交通渋滞等によるバスの走行環境の悪化等が問題となった。

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

このため、地域公共交通の活性化・再生が喫緊の課題となっている。

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

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



出典：地域による地域のための公共交通の活性化・再生を目指して (2007)

図 4-1 地域公共交通の活性化・再生に向けた今後の取り組みのあり方

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

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

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

人の動きの変化	日常生活における自家用車への依存	→	高齢者は自家用車を運転できない
都市内物流の変化	大型貨物車へのニーズが高まる	→	環境悪化の原因、交通安全上の課題
公共交通	大量輸送可能な鉄軌道整備の必要性	→	莫大な初期投資が必要
幹線道路	都市内道路の絶対的な不足は解消	→	鉄軌道・電化方式の輸送能力の向上に注意が必要
歩行者・自転車	歩道・自転車道・自転車道の整備が不十分	→	安全・快適な歩行者・自転車空間の不足
交通結節点	駅周辺などのバリアフリー化が必要	→	バリアフリー化率の達成状況は低い

図 4-2 都市交通の現状と問題点

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

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

大阪府交通道路マスタープラン（平成 16 年 3 月）

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

施策方針として、以下の 5 つが示されている。

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

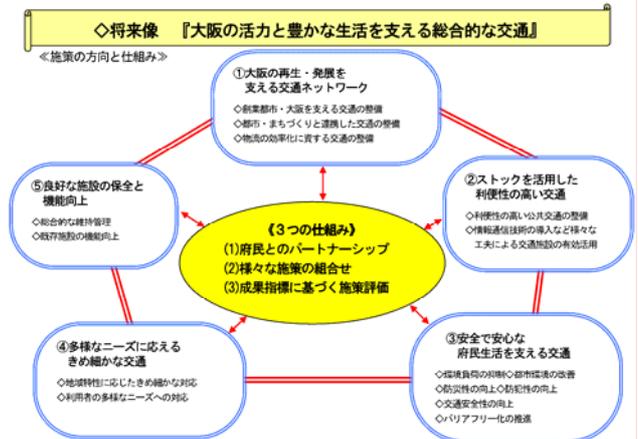


図 4-3 大阪府交通道路マスタープランの施策方針

重点施策として、以下の 3 つの視点からの施策が挙げられている。

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

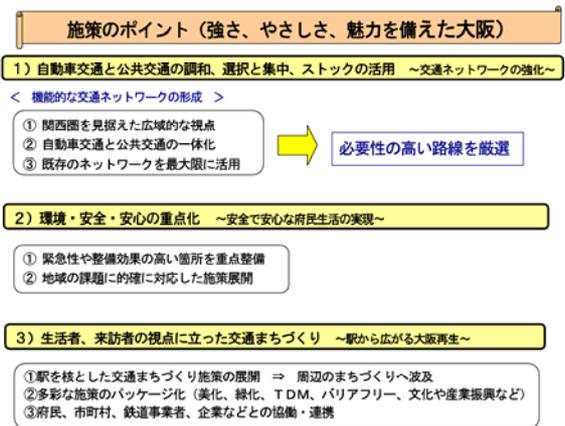


図 4-4 大阪府交通道路マスタープランの重点施策

第四次箕面市総合計画（平成 13 年 1 月）

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

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

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

取組施策の体系として、以下の 4 つを挙げている。

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

箕面市都市計画マスタープラン（平成 8 年 8 月）

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

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

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

鉄道

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

バス

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

箕面市交通体系マスタープラン（平成 6 年 12 月）

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

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

交通体系の基本方針として、以下の 4 つの視点からの施策が挙げられている。

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

4.2 社会情勢の変化

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

少子化高齢化の進展への対応

- 高齢になるに伴い、自動車から公共交通へ依存する割合が高くなることが考えられる。
- ノーマライゼーションの理念に基づき、移動方法を整備することで、元気な高齢者が積極的に社会活動を行うことが出来る。(モビリティの保障)

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

コンパクトなまちづくりの推進

- 自動車に過度に依存した都市では、低密度で郊外にスプロール状に広がった市街地が形成されるために、中心市街地等の空洞化を引き起こしている。
- 都市核型土地利用のまちづくりを推進し、中心市街地や地域拠点を整備することで、公共交通機関や徒歩・自転車で用事を済ませることが出来る。(コンパクトなまちづくりへの転換)

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

バリアフリーの促進

- 日常生活や社会生活を営む上で必要とされる障壁をなくすことが求められている。
- ユニバーサルデザインの考え方に基づき、移動環境を改善することで、「どこでも」「だれでも」「自由に」「使いやすく」の理念が実現出来る。(交通バリアフリー化)

「ユニバーサルデザインの適用」
「シームレスな空間づくり」

環境負荷の軽減

- 日本国内から排出される二酸化炭素のうち、運輸部門が排出している割合は21%(2億5700万トン、環境省2005年度速報値)と高い割合となっている。
- 二酸化炭素の排出を抑え、低炭素社会の実現に向けた方策を実施することで、持続可能な社会の実現が可能となる。

「モビリティ・マネジメントの実施」
「公共交通指向型の都市開発」

健康増進(自転車の利用促進)

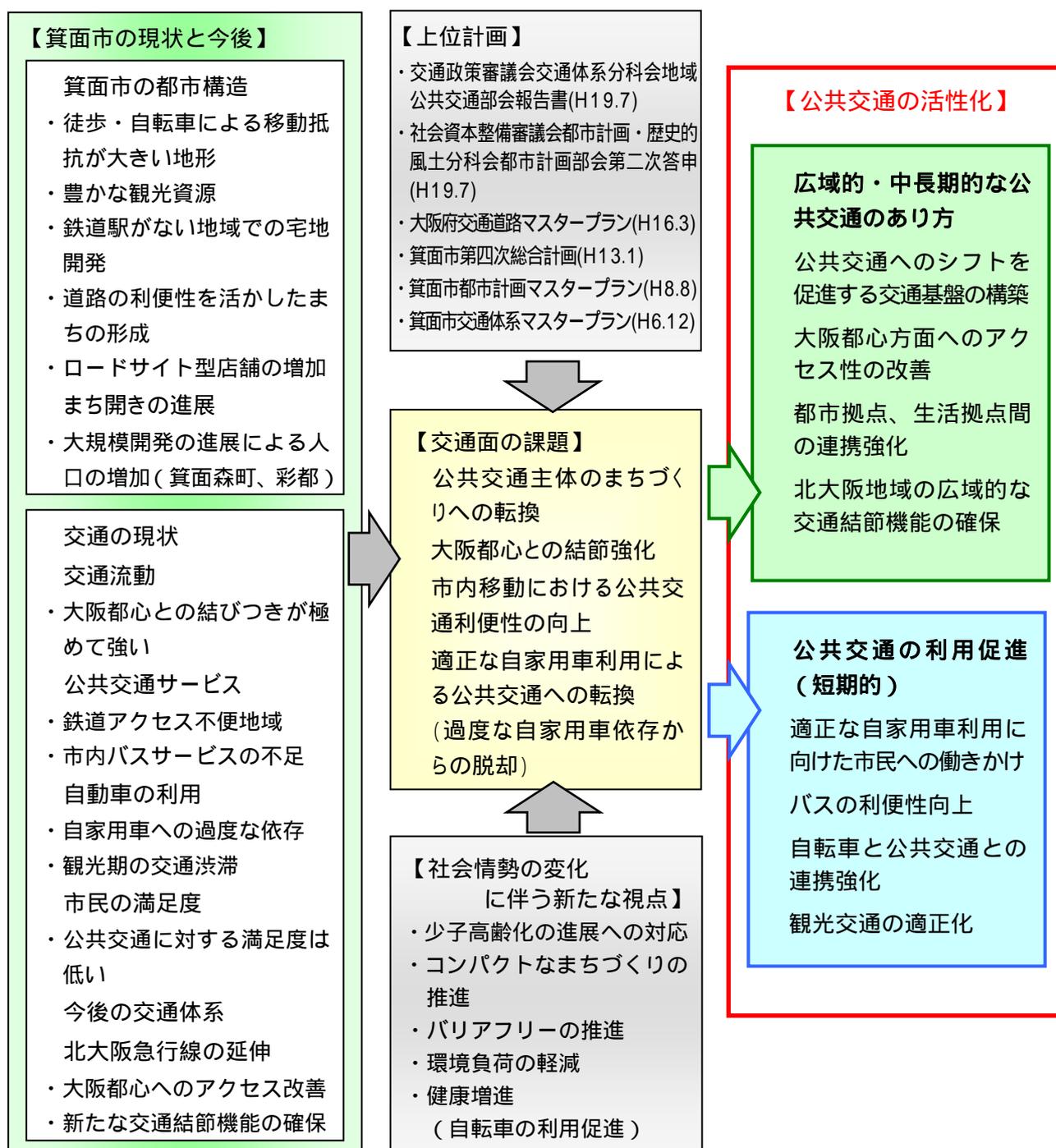
- 世界有数の高い寿命を誇る一方、高齢化の進行に伴う医療費の増加が顕著となっており、近年ではメタボリック対策等現役世代に対する予防医学の導入が普及してきている。
- 日常の交通行動を見直し、近傍の移動においてはなるべく徒歩や自転車を利用する等、普段からの心がけが大きなカギを握っている。

「QOLの向上と健康管理」
「歩行者・自転車交通に対する環境整備」

5 . 公共交通活性化の意義・必要性

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

そのためには、公共交通の活性化が必要不可欠であり、北大阪急行線の延伸が実現し、箕面市のまちづくりが完成形に近づいた時点を想定した、広域的・中長期的方策及び、北大阪急行線が延伸するまでの、現況の問題点・課題に対応する短期的方策の両面からの対策の推進が必要である。



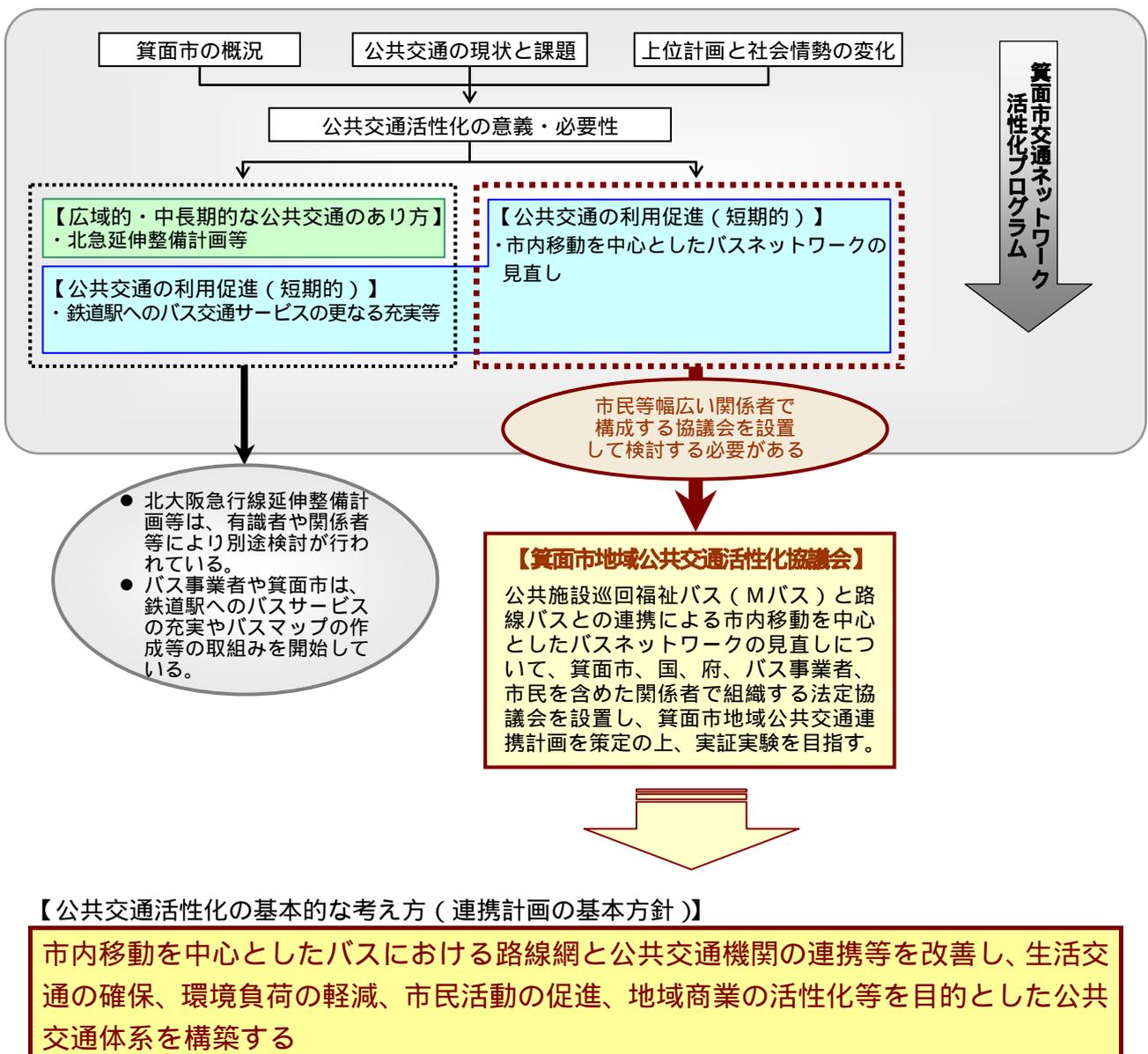
6 . 公共交通活性化の検討

6 . 1 基本的な考え方

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

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

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



6.2 計画の区域・期間

(1) 計画の区域

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

(2) 計画の期間

前述のとおり、北大阪急行線の延伸が実現すると、市内の交通環境は大きく変化すると考えられることから、短期的な視点としては、北大阪急行線が延伸されるまでの期間を想定する。

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

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

6.3 市民協働による計画づくり

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

主な特徴は以下のとおりである。

協議会委員は幅広い関係者で構成

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

分科会委員の約半数が公募市民など多様な市民委員で構成

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

計5回の分科会の開催による市民協働による検討・計画づくり

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

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

分科会委員による現地調査の実施

現状のMバスに乗車する現地調査及び分科会で検討を行ったルート案について実走し、課題等を確認する現地調査の計2回の現地調査を実施した。

自治会アンケート調査の実施

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

市内13の小学校区全てで住民説明会を実施

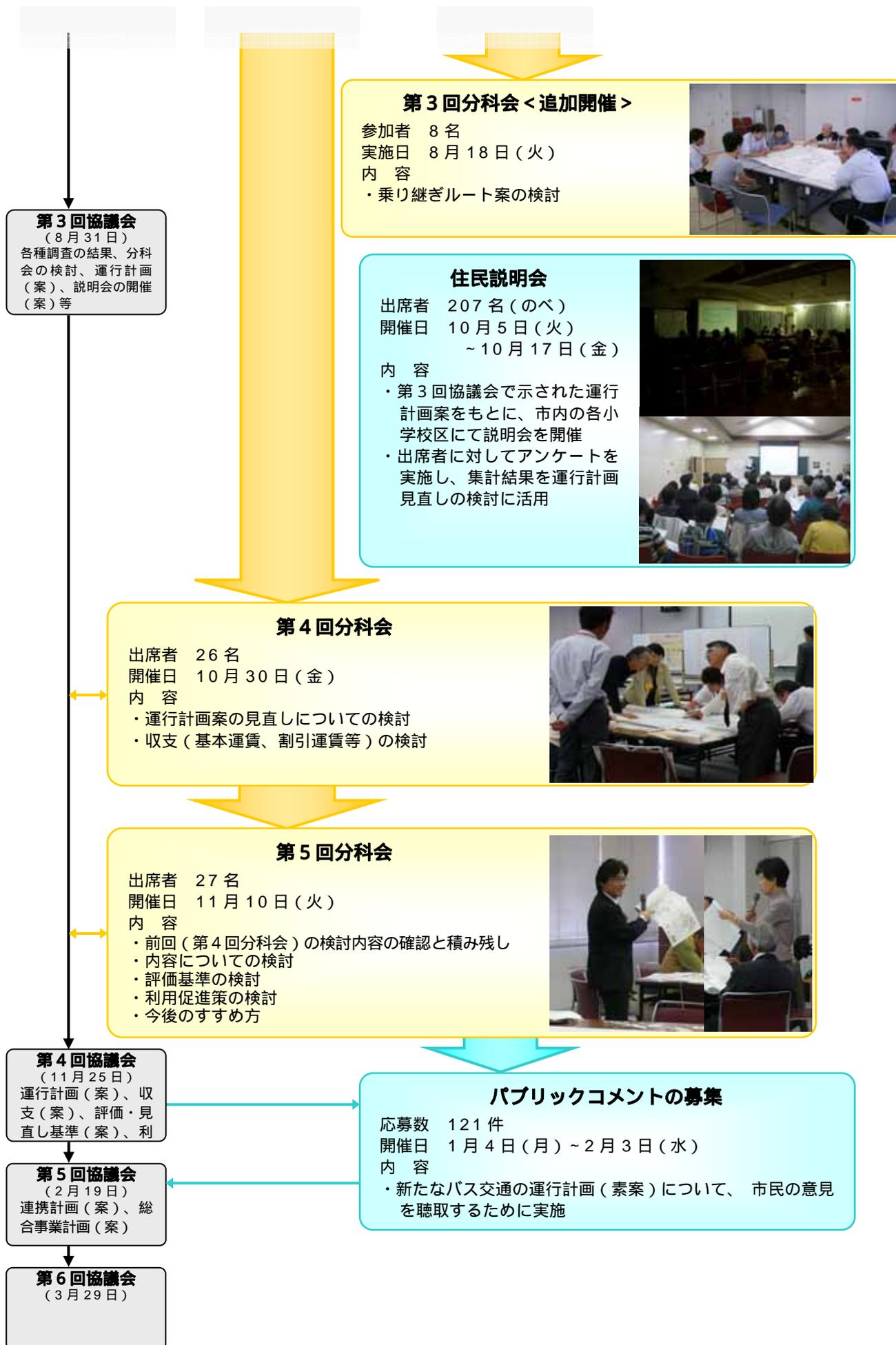
第3回協議会で示された運行計画案をもとに、市内の各小学校区にて説明会を開催し、計画案に対して住民の意見聴取等を実施し、運行計画見直しの検討材料とするためのアンケート調査を実施した。

パブリックコメントの実施

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

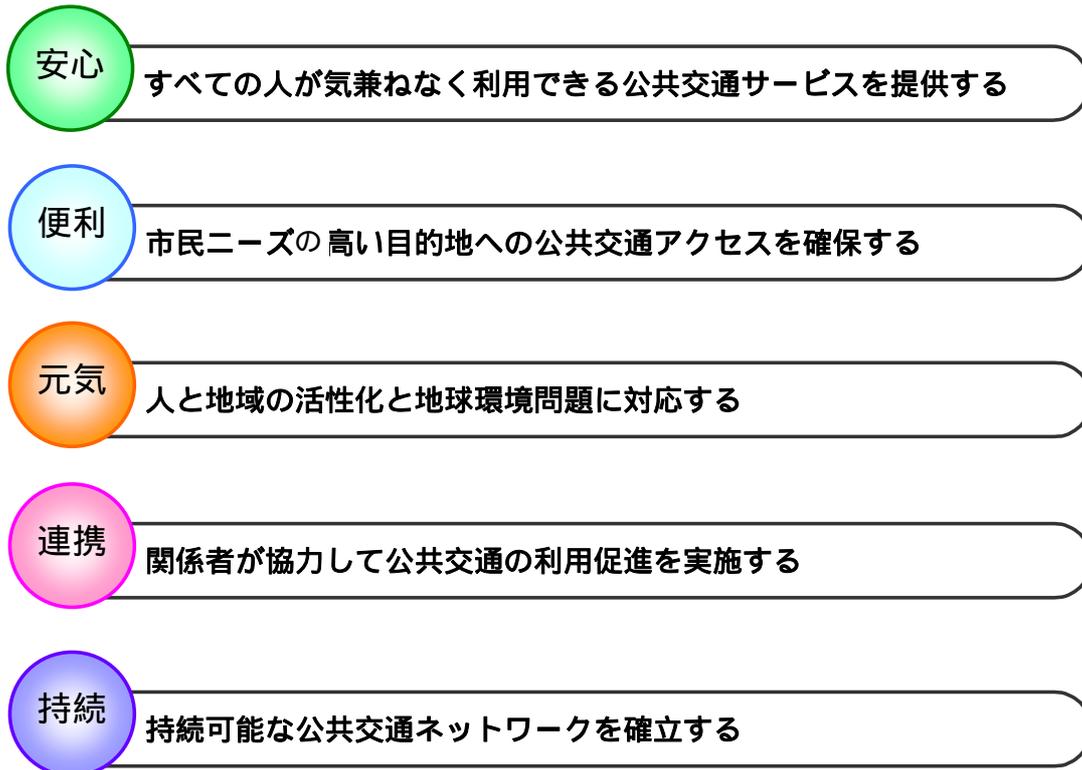
市民協働による計画づくり





6.4 目標

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



安心

すべての人が気兼ねなく利用できる公共交通サービスを提供する

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



市民誰もが安心して利用できる公共交通サービスを確保することが必要である。

便利

市民ニーズの高い目的地への公共交通アクセスを確保する

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



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

元気

人と地域の活性化と地球環境問題に対応する

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



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

連携

関係者が協力して公共交通の利用促進を実施する

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



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

持続

持続可能な公共交通ネットワークを確立する

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



将来にわたって持続可能な公共交通サービスが必要である。

6.5 重点施策

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

箕面市地域公共交通総合連携計画の重点施策を以下に示す。

1. 新たなバス交通の整備

Mバスに代わって、新たに市内を循環するバスを実証運行させ、路線バスとの連携や役割分担を行う。

実証運行の期間は3ヵ年とし、期間中は年度ごとに運行実績の評価を行い、評価基準に基づいて改善（見直し）を行う。そして、実証運行の結果を踏まえて、将来的な本格運行を目指す。

2. 路線バスと新たなバスとの連携

箕面市全体の公共交通サービスを維持・向上するという視点から、サービスの共通化・共同実施、役割分担、課題の解決に向けた取り組みの実施等について路線バスとの連携を図り、共存・共栄できる関係を構築する。

3. 鉄道と新たなバス等との連携

箕面市民が市内の移動に留まらず、広域の移動においても、積極的に公共交通によって移動することを促進するとともに、市外からの来訪者に対する公共交通サービスの向上ならびに利用を促進するために、他のモード（鉄道）との連携を図る。

4. 公共交通の利用促進

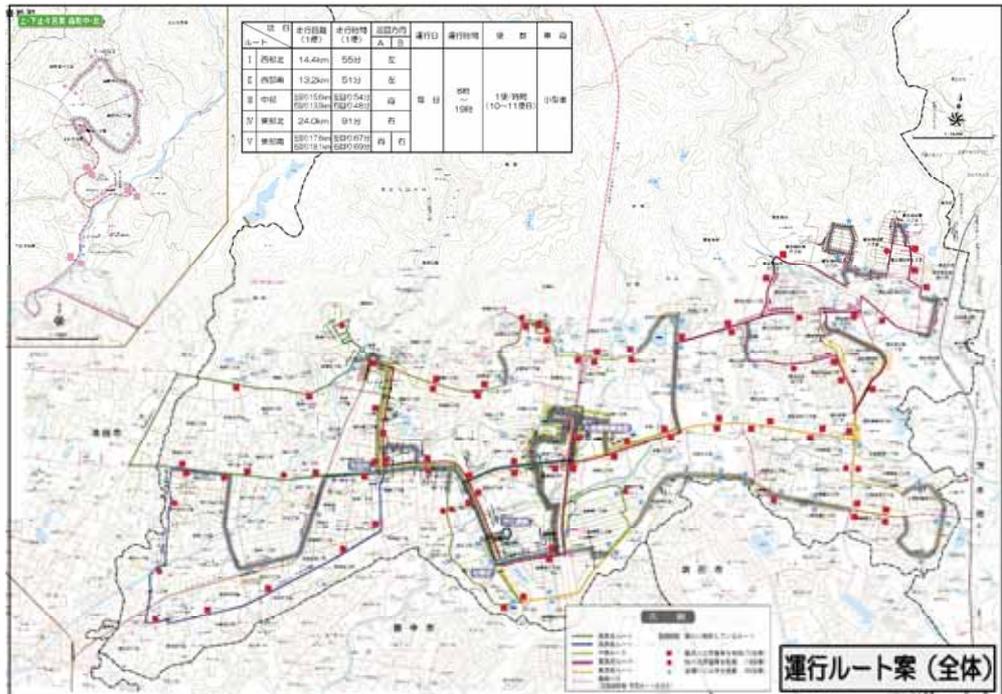
連携計画の基本方針である「高齢化の進展、環境負荷の深刻化、中心市街地の衰退等の問題に対応した公共交通主体のまちづくり」を行政や事業者だけでなく、市民、NPO、商業関係者等も関係者として参画し、「安心」「便利」「元気」「連携」「持続」を実現するために、ハード、ソフトの両面から実施する。

7. 重点施策の実施内容

7.1 新たなバス交通の整備

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

重点施策1 新たなバスの運行		
事業概要(重点施策)	目的	<ul style="list-style-type: none"> ● 市民満足度の低いバスによる市内移動を充実させるため、箕面市公共施設巡回福祉バス（Mバス）に代わって、新たに市内を循環するバスを運行し、日常生活・社会生活の円滑な移動を確保する。
	事業概要(実施内容)	<ul style="list-style-type: none"> ● 市民のための公共交通について、適正なバスサービスの水準や費用負担のあり方、既存の路線バスへの影響等を見極めるため、現行のMバスに代わって、新たに市内を循環するバスの実証運行（期間：3ヵ年）を行う。 ● 実証運行期間中は年度ごとに運行実績の評価を行い、評価基準に基づいて改善（見直し）を行う。 ● 実証運行の結果を踏まえ、持続可能な公共交通ネットワークのあり方を示し、将来的には本格運行を目指す。 ● 運行計画（概要） <ul style="list-style-type: none"> 運行ルート：5ルート（下図参照） 運行日：毎日 運行時間：8時～19時 基本運賃：200円均一（小児、高齢者、障害者等100円） 車両：小型車
	実施時期	● 平成22年度（2010年度）秋頃～
	実施主体	● 協議会（運行主体となる交通事業者に運行を委託する）



なお、実証運行計画の詳細については8章に示す。

7.2 路線バスと新たなバスとの連携

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

したがって、新たなバスの運行を実施するにあたっては、箕面市全体の公共交通サービスを維持・向上するという視点から、サービスの共通化・共同実施、運行ルート等の役割分担、課題の解決に向けた取り組みの実施等について路線バスとの連携を図り、共存・共栄できる関係を構築する。

重点施策 2-1 路線バスとの共通利用（バス停の共通化、カードシステムの共通化）		
事業概要 (重点施策)	目的	● 新たなバスと路線バスの連携・一体化を図ることにより、バス交通の利便性が向上し、バスの利用促進を図る。
	事業概要 (実施内容)	<p><バス停の共通化></p> <ul style="list-style-type: none"> ● Mバスは、路線バスの停留所と同位置に設置できず利用者が不便を感じていたが、新たなバスでは、基本的に路線バスと同一位置にバス停を設置することで利便性を向上させる。 <p><カードシステムの共通化></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 利便性の向上のため、新たなバスの車内には、路線バス（阪急バス）と同じ磁気カードならびにICカード（Pitapa）のカードリーダーを搭載し、カードも共通で利用できるようにする。
	実施時期	● 平成 22 年度（2010 年度）秋頃～
	実施主体	● 協議会、交通事業者（阪急バス株）

重点施策 2-2 箕面山麓線（路線バス）と東部北ルート（新たなバス）との役割分担		
事業概要 (重点施策)	目的	● 新たなバスは、既存の路線バスへの収支・需要に与える影響を考慮して、運行ルートが競合しないように調整を行い、路線バス（箕面山麓線）は箕面駅への鉄道フィーダーに特化させて役割分担を明確に行うことによって、それぞれのバスサービスを充実させて、市内バス交通全体のサービスレベルを向上させる。
	事業概要 (実施内容)	<ul style="list-style-type: none"> ● 東部の山麓線沿線地域（粟生間谷）と箕面駅との往復便は、鉄道フィーダー輸送の役割も兼ねて路線バスが主体的な役割を、市役所、かやの中央、市立病院等の市内の主要な公共施設、商業施設、医療施設へは、市内移動のための新たなバスが主体的な役割を担うこととする。 ● 箕面山麓線のうち市内循環便については、新たなバスに役割を移管して、その分を往復便の増発に充当する等によって、サービスレベルの向上を行う。 
	実施時期	● 平成 22 年度（2010 年度）秋頃～
	実施主体	● 協議会、交通事業者（阪急バス株）

重点施策 2 - 3 乗り継ぎ割引の導入（箕面森町線との乗り継ぎ割引）		
事業概要 (重点施策)	目的	● 北部地域におけるバスによる市内移動の向上と路線バスの利用促進を図る。
	事業概要 (実施内容)	<ul style="list-style-type: none"> ● 北部地域から市内移動をするには、路線バスと新たなバスの乗り換えが必要となるため、運賃の負担が大きくなることから、公共交通への利便性向上ならびに運賃抵抗の軽減を図るため、新たなバスと結節するかやの中央にて、路線バス（箕面森町線）との乗り継ぎ割引を実施する。 ● 路線バスと新たなバスに乗り継ぐ場合は、最初に乗車したバスでの精算（降車）時に、乗客が乗り継ぎの旨を申告し、運転士から乗り継ぎ券を交付してもらう方法が考えられる。 ● 運転士の負担を軽減するために、乗り継ぎ券の発券機をバス車内に設置する方法や運賃箱のシステムを改良して、カードの場合は自動的に乗り継ぎ割引の処理を行う方法が考えられる。
	実施時期	● 平成 22 年度（2010 年度）秋頃～
	実施主体	● 協議会、交通事業者（阪急バス株）（大阪府）

重点施策 2 - 4 競合路線における対応(ダイヤの調整による実質的なサービスレベルの向上、利用実態調査の実施)		
事業概要 (重点施策)	目的	● 新たなバスは、路線バスとの役割分担によって共存・共栄を図る、との趣旨より、競合関係ではなく、共存関係として継続的にバスサービスの向上が図られるようにするために必要な対応を行う。
	事業概要 (実施内容)	<p><ダイヤの調整による実質的なサービスレベルの向上></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 同一区間においては、同じ方向・行き先の便が近似の時刻で運行するよりも、互いに適度な時間間隔を保って運行するほうが、利用者にとって実質的にサービスレベルが向上するため、新たなバスの運行ダイヤの検討時には、路線バスの運行ダイヤに配慮を行う。 ● 現行のバス路線では、箕面中央線の市内区間（主に市立病院前発着）、粟生団地線（白鳥経由）の粟生団地方面～かやの中央間、箕面山麓線等が該当すると考えられる。 <p><利用実態調査の実施></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 競合区間における路線バスへの影響を客観的に把握するために、利用実態調査等を行う。 ● また、新たなバスの運行に合わせて、調査結果を基に、路線バスとの連携の強化や改善等に向けて検討及び協議・調整を行う。
	実施時期	● 平成 22 年度（2010 年度）秋頃～
	実施主体	● 協議会、交通事業者（阪急バス株）

7.3 鉄道と新たなバス等との連携

箕面市民が市内の移動に留まらず、広域の移動においても、積極的に公共交通によって移動することを促進するとともに、市外からの来訪者に対する公共交通サービスの向上ならびに利用を促進するために、他のモード（鉄道）との連携を図る。

重点施策 3-1 交通案内所の設置		
事業概要 (重点施策)	目的	<ul style="list-style-type: none"> ● 鉄道・バス等の公共交通利用者に対して、行き先や利用方法等の案内を行い、市民や来訪者が安心して公共交通を利用できる環境づくりを行うことにより、箕面市内における鉄道・バス等の公共交通の結節機能向上を図る。 ● なお、交通案内機能と合わせて、足湯等のコミュニティスペース等を整備することで、利便性の向上や周辺商業施設の集客効果が期待され、活気あるまちづくりにも貢献する。
	事業概要 (実施内容)	<ul style="list-style-type: none"> ● 平成 22 年度（2010 年度）中に阪急箕面駅の駅舎の一部を改修し、駅前広場から利用できる鉄道とバス・タクシー等の乗り継ぎ等の案内やバス定期券や回数券等の販売を行う交通案内所を開設する。 ● なお、誰もが利用できる足湯等のコミュニティスペース等も合わせて整備し、来訪客のおもてなしとともに市民の憩いの場として提供する。
	実施時期	● 平成 22 年度（2010 年度）～
	実施主体	● 交通事業者（阪急電鉄株）

重点施策 3-2 イベント・キャンペーンの共同開催		
事業概要 (重点施策)	目的	● 箕面市の魅力を実感してもらうことにより、市全体のイメージアップにも繋がる他、来訪者の増加によって、観光や商業等の活性化も図る。
	事業概要 (実施内容)	<ul style="list-style-type: none"> ● 阪急電鉄（宝塚線・箕面線）が鉄道開業 100 周年に合わせて行う記念イベントに合わせて、箕面側でも来訪客に向けたサービスを展開する。 ● 鉄道（阪急電鉄等）と新たなバスが連携して、公共交通を利用した箕面市への来訪や市内の周遊を行ってもらうために、共同でイベントあるいは利用促進のキャンペーンを実施する。 <p>【参考事例】津軽地方の交通事業者 津軽地方の交通事業者（鉄道：JR 東日本、弘南鉄道、津軽鉄道、バス：弘南バス）は、各社が連携して共通で利用できる観光施設等での特典付きのフリーきっぷを発売している。</p> <div style="display: flex; align-items: center;">  <div style="margin-left: 10px;"> <p>図 キャンペーンポスター（左）とフリーバス購入時に渡されるガイドブック（右） フリーバスの提示で観光施設等で特典が用意されている。</p> </div> </div>
	実施時期	● 平成 22 年度（2010 年度）～
	実施主体	● 箕面市、交通事業者（阪急電鉄株）、協議会、商業関係者等

7.4 公共交通の利用促進

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

利用促進策は、以下の内容で構成している。

- | | | |
|-------------------|---|-------|
| (1) ハード整備による利用促進策 | } | ソフト施策 |
| (2) 情報による利用促進策 | | |
| (3) 連携による利用促進策 | | |
| (4) イベント等による利用促進策 | | |

利用促進策は、以下の方針で計画を策定した。

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

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

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

(1) ハード面整備による利用促進策

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

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

重点施策 4-1-1 主要なバス停でベンチ・上屋の設置		
事業概要 (重点施策)	目的	● 利用者が快適に公共交通(バス)を利用できるように、雨天時等のバス待ちの負担を軽減する。
	事業概要 (実施内容)	<ul style="list-style-type: none"> ● 利用者が多い乗り継ぎ拠点や松寿荘付近等の主要なバス停に上屋・ベンチを設置する。 ● ベンチ設置は、道路環境等の条件が整ったところから順次整備していく。 <p>【参考事例】神戸市、横浜市ほか 広告パネルに掲出される広告の収入によって、上屋の製造、設置、その後の清掃や維持管理までを賄う事業で、交通事業者や自治体に一切の費用負担なく、バス停留所上屋を整備することができるPPP(パブリック・プライベート・パートナーシップ)事業によって整備している事例がある。</p>
	実施時期	● 平成 22 年度(2010 年度)～
	実施主体	● 協議会(交通事業者)



写真 導入が考えられるバス停の一例(松寿荘付近)



写真 神戸市の導入事例

重点施策 4-1-1 車両のラッピング、アート塗装		
事業概要 (重点施策)	目的	<ul style="list-style-type: none"> ● 新しく運行するバスの車体を利用して、市民に対してバス利用のPRやまちのシンボルとしてイメージアップを図る。 ● 市民が親しみを感じてもらえるような公共交通をデザインする。
	事業概要 (実施内容)	<ul style="list-style-type: none"> ● 新たなバスの運行開始前に、箕面市内の小中学生や高校、大学生等も含めた市民等にデザインを公募して、車両にラッピング、アート塗装を行う。 <p>【参考事例】神戸市(2007) 「市バス走行環境改善キャンペーン」の一環で、造形大学の学生らのサポートを受けながら地元の幼稚園児や小学生が路線バスの車体へのペインティングを実施。</p>
	実施時期	● 平成 22 年度(2010 年度)(運行開始前)
	実施主体	● 協議会(交通事業者)、箕面市



写真 バス車体へのペインティングの様子(神戸造形芸術大学HPより)

重点施策 4 - 1 - 運行情報の提供（バスロケーションシステムの導入）		
事業概要 (重点施策)	目的	● バスの利用者ならびバスの利用を検討している人に対して、必要な運行情報をいつでも取得できる環境を提供することにより、バスの利用を促進する。
	事業概要 (実施内容)	<ul style="list-style-type: none"> ● 運行本数が1時間に1本であることや交通渋滞もあることから、運行情報サービスの提供が求められている。 ● 導入にかかる費用を考慮したうえで、可能であれば、新たなバス（市内循環バス）の全路線・全便の運行状況が把握できるシステムを導入し、利用者（市民）に運行情報サービスとして提供する。 <p>【参考事例】台東区循環バス・めぐりん 低コストでの導入が可能なシステム（図参照）を採用しており、利用者はPCや携帯電話の端末を用いて運行情報等の入手が可能。</p>  <p>図 C社の低コスト型バスロケーションシステムの例</p>
	実施時期	● 平成22年度（2010年度）秋頃～
	実施主体	● 協議会（交通事業者）

重点施策 4 - 1 - 自転車駐輪場の整備		
事業概要 (重点施策)	目的	<ul style="list-style-type: none"> ● 自転車利用者との連携を図り、公共交通と組み合わせた利用がしやすいような環境づくりを行う。 ● 駐輪場の整備により、環境にやさしい交通モード同士の連携を図り、公共交通の利便性を向上させる。
	事業概要 (実施内容)	<ul style="list-style-type: none"> ● 自転車と公共交通（鉄道、バス）との連携を図るため、駅、バス停付近の自転車利用や駐輪状況を考慮したうえで、整備条件等導入について検討する。 ● 駐輪場利用料金を徴収する場合には、ICカード等の利用を考慮する <p>【参考事例】岡山市 広幅員の歩道や河川敷、用水に蓋げけなどの方法を用いて、自転車とバスの連携（乗り換え）を図り、公共交通の利便性向上を図っている。</p>  <p>写真 岡山市の導入事例</p>
	実施時期	● 平成22年度（2010年度）～
	実施主体	● 箕面市、交通事業者

(2) 情報による利用促進

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

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

重点施策 4-2- バスマップの作成・配布		
事業概要(重点施策)	目的	<ul style="list-style-type: none"> ● 市民に対してバス交通に関する情報提供（行き先や利用方法等）の案内を行い、市民や来訪者が安心して公共交通を利用できる環境づくりを行う。 ● 市内バス交通に対する認知率を向上させ、バスの利用率も向上させる。
	事業概要(実施内容)	<ul style="list-style-type: none"> ● わかりやすいルートマップ、時刻表を作成して交通案内所、商業施設、家庭等に配布するとともに、ホームページ上でも情報提供を行う。 ● 観光やショッピング、病院等の情報も記載し、市民が便利に利用できるツールとする。 <p>【参考】これまでの箕面市での実施内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 平成 20 年度の公共交通ネットワーク活性化プログラムを踏まえて、市内全戸にバスマップの配布を行った。 ● また、公共交通の利用促進の一環として、先述のバスマップやルート（系統）ならびに時刻表を検索できるコンテンツを市のホームページ上に開設している。 <div style="text-align: right;">  <p>図 箕面市が作成したバスマップ</p> </div>
	実施時期	● 平成 22 年度（2010 年度）（運行開始前）各年度
	実施主体	● 協議会、箕面市、交通事業者、商業関係者等

重点施策 4-2- まちの魅力を発信する情報誌とのタイアップ		
事業概要(重点施策)	目的	● 市内の観光名所や魅力的な施設を紹介する際に、アクセスとして新たなバス交通を紹介することで、認知率の向上や実際の利用に結びつける。
	事業概要(実施内容)	<ul style="list-style-type: none"> ● 箕面市内に配布しているミニコミ誌とのタイアップして、箕面市内の行楽・ショッピング情報等を紹介する際に、公共交通（新たなバス）のアクセス情報や乗車体験レポートを掲載して便利に利用できる交通機関であることを P R する。 <p>【参考事例】若者（大学生）向けウェブマガジン おすすめデートコースを紹介する記事の中で、体験者（モニター）が路線バスやコミュニティバスを利用してデートスポット（施設やお店）を巡る。</p> <div style="text-align: right;">  <p>図 デートスポット巡りの様子 （ラブデッサン倶楽部 公式HPより）</p> </div>
	実施時期	● 平成 22 年度（2010 年度）～
	実施主体	● 市民・N P O、商業関係者等

重点施策 4-2-2 - モビリティ・マネジメント（MM）の実施

事業概要 (重点施策)	目的	● 公共交通主体のまちづくりを目指して、市民の交通行動を公共交通中心へシフトさせる。
	事業概要 (実施内容)	<ul style="list-style-type: none"> ● 自家用車から公共交通に転換してもらえるようなコミュニケーションと情報提供（居住者MM）、市外からの転入者を対象に市内の公共交通利用に関する情報提供（転入者MM）を実施する。 ● 小中学生を対象に公共交通の利用方法や交通行動のあり方を考えてもらう学習（学校MM）の実施を検討する。 <p>【参考】これまでの箕面市での実施内容 平成20年度の交通ネットワーク活性化のための検討を行った際、市内2地区で居住者MMを実施し、公共交通利用の意識が高めた結果、公共交通の利用割合が増えた世帯が増加した。</p>  <p>図 居住者モビリティ・マネジメント実施時の配布物</p>
	実施時期	● 平成22年度（2010年度）～
	実施主体	● 協議会、箕面市、市民・NPO、交通事業者

重点施策 4-2-2 - 住民主体の公共交通への利用啓発運動

事業概要 (重点施策)	目的	<ul style="list-style-type: none"> ● 住民（市民）自らが公共交通利用促進のための行動することで、公共交通主体のまちづくりへ転換を図っていくための強力な推進力にする。 ● 住民の間に「自分たちの足（公共交通）は自分たちで守る」という意識を構築する。
	事業概要 (実施内容)	<ul style="list-style-type: none"> ● 自治会が地域の公共交通を維持・発展させるために、会員に積極的な情報提供を実施する。 ● NPOや市民有志がメンバーとなった新たなバス交通のサポーター組織等が、利用促進策の計画事業等を支援する。 <p>【参考事例】神戸市東灘区・住吉台地区の自治会（2004～） 古くからの住宅地でありながら、バス不便地区である住吉台地区の住民が中心となって市民会議を発足させ、実証運行から本格運行へ結びつける。運行開始後も地元有志の支援を受けながら地元のバスを守る意識を高めるために、利用啓発を促す広報誌の発行活動を展開。</p>  <p>図 地元有志が発行する広報誌</p>
	実施時期	● 平成22年度（2010年度）～
	実施主体	● 市民・NPO

重点施策 4-2-2 - 商業施設等のホームページ・チラシにバス情報の掲載

事業概要 (重点施策)	目的	● 商業施設等と連携して、認知率の向上や実際の利用に結びつける。
	事業概要 (実施内容)	<ul style="list-style-type: none"> ● 商店や商業施設のチラシ・ホームページなどの一角に、バスを利用したアクセス方法（バスのルートや時刻表）を掲載する。 ● 「エコショッピング制度の導入」も併せて実施する。 <p>【参考事例】大手ショッピングモール（イオン鳥取北SC） ショッピングセンターまでのアクセス方法だけではなく、利用可能なバスの時刻表、ルートマップを掲載。お買い物金額が一定額以上で、復路の交通費の補助を実施。</p>  <p>図 バス情報を掲載したショッピングモールのHP</p>
	実施時期	● 平成22年度（2010年度）～
	実施主体	● 商業関係者等

(3) 連携による利用促進

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

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

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



図 エコショッピングキャンペーンのちらしの一例

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



図 温泉施設への往復利用をPRした案内

重点施策 4 - 3 - 自治会・各種団体等による回数券の購入

事業概要 (重点施策)	目的	● 事前に費用を支払うことにより、移動手段の選択において、公共交通を選択する機会が上昇し、公共交通の利用促進を図る。
	事業概要 (実施内容)	<p>● 積極的に利用してもらうために、個人や自治会や各種団体が回数券をあらかじめ購入し、住民・従業員等に配布する。</p> <p>【参考事例】青森県神相馬村（1996～） 住民が一世帯当たり 1000 円/月の回数券を購入、村も補助金を出すことで既存バス路線を集落まで延長。</p>
	実施時期	● 平成 22 年度（2010 年度）～
	実施主体	● 市民・NPO、商業関係者等



重点施策 4 - 3 - バス車内でのミニパブリックスペースの設置

事業概要 (重点施策)	目的	● バスを媒介にして市民のコミュニケーションが深まることにより、住民同士の交流の活性化が促進され、活力あるまちづくりにも貢献する。
	事業概要 (実施内容)	<p>● 市内の児童・園児あるいは市民サークル等の作品（絵画・川柳等）を掲示する。</p> <p>【参考事例】醍醐コミュニティバス 沿線の学校や住民から募集した絵画作品等を車内広告枠等で展示。</p>
	実施時期	● 平成 22 年度（2010 年度）秋頃～
	実施主体	● 協議会、箕面市、市民・NPO、交通事業者



図 バス車内での絵画展の様子
(醍醐コミュニティバス HP より)

(4) イベント等による利用促進

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

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

重点施策 4-4- 愛称の募集		
事業概要 (重点施策)	目的	● 新たなバスへの認知率上昇と関心を高めてもらうために実施する。
	事業概要 (実施内容)	<ul style="list-style-type: none"> ● 運行開始予定前に、車両のラッピングデザインと並行して、新たなバスの愛称についても市民から公募を実施する。 <p>【参考事例】西宮市(2008)</p> <p>運行開始に先立ち、半年前に市民から公募によって愛称を募集し、採用作品の応募者に賞品等を進呈。</p>
	実施時期	● 平成 22 年度(2010 年度)(運行開始前)
	実施主体	● 協議会(交通事業者)、箕面市



図 新たなバスの愛称募集 (西宮市の場合)

重点施策 4-4- ノーマイカーデー(マイバスの日)の実施		
事業概要 (重点施策)	目的	● 新たなバスをはじめ公共交通の利用を促進することにより、普段公共交通を意識して利用していない人に対して、公共交通を利用する意識の向上させる。
	事業概要 (実施内容)	<ul style="list-style-type: none"> ● 行政や交通事業者等と共同で、キャンペーンを実施する。 ● 公共交通の利用者への特典あるいは、格安で利用できる企画乗車券を発売する。 <p>【参考事例】熊本県(2008)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 県、市町村、地元企業など 55 事業所・団体に協力を呼びかけ、環境月間に合わせて実施するノーマイカー通勤デーには、トップが率先する形で公共交通や徒歩を利用した通勤を実施。 ● ノーマイカー通勤デーの登録事業者・団体を対象に公共交通を利用してもらうために、毎月第 3 水曜日に県内のバス、市内電車等が半額で利用できる乗車券を配布。
	実施時期	● 平成 22 年度(2010 年度)～
	実施主体	● 大阪府、箕面市、交通事業者、市民・NPO、商業関係者等



図 ノーマイカーデーキャンペーンの様子

重点施策 4-4- 運行開始にあたってのセレモニーの開催		
事業概要 (重点施策)	目的	● 新たなバスへの認知率上昇と関心を高めてもらう。
	事業概要 (実施内容)	● 新たなバス交通に親しんでもらうために、例えば地域のマスコットキャラクター（ゆずる君）によるキャラバン隊の結成、愛称募集の表彰等のセレモニーを行う。 【参考事例】 ターミナル、集客施設などにおいて、運行開始を記念した記念テープカット、デモ走行、PR活動等を行うところが多い。
	実施時期	● 平成 22 年度（2010 年度）秋頃（運行開始時）
	実施主体	● 箕面市、協議会（交通事業者）市民・NPO、商業関係者等



写真 セレモニーの様子
(沖縄県那覇市)

重点施策 4-4- スタンプラリーなど参加型イベントの開催		
事業概要 (重点施策)	目的	● 関係者が参加型イベントに連動した企画を提供することで、来訪者・利用者の増加や商業施設等の活性化に貢献する。
	事業概要 (実施内容)	● 市内各地を巡るスタンプラリー等の参加型イベントを企画・実施する。 【参考事例】スルッと関西協議会 加盟社局の鉄道・バスを利用して駅や営業所等に設置しているスタンプを押印して、目標達成者に景品を進呈。
	実施時期	● 平成 22 年度（2010 年度）秋頃～
	実施主体	● 市民・NPO、商業関係者等、協議会（交通事業者）



図 スルッと KANSAI の「クイズ & スタンプラリー」の案内

重点施策 4-4- 利用促進のための無料キャンペーン		
事業概要 (重点施策)	目的	● 新たなバスの利用率を向上させるとともに、利用経験を得たことによってバスを利用する人が増加するようにする。
	事業概要 (実施内容)	● 転入者等に、まずは利用してもらうという趣旨で乗車券（お試し券）を配布する。 ● 「利用促進デー」を設けて、無料で利用してもらうための乗車券（お試し券）を配布する。 【参考事例】神奈川県相模原市（2009） 相模大野地区の市内転入者を対象とした転入者モビリティ・マネジメントの一環として、公共交通利用促進のためのツールとして、対象地区の路線バスが無料で利用できる「お試し券」を配布。
	実施時期	● 平成 22 年度（2010 年度）秋頃～
	実施主体	● 箕面市、協議会（交通事業者）



図 転入者MM用の配布資料

7.5 実施内容のまとめ

これまでに示した重点施策の一覧を下表に示す。

表 7-1 連携計画の重点施策

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

利用促進策の展開・実施(ハード)

主要なバス停で
ベンチ・上屋の設置



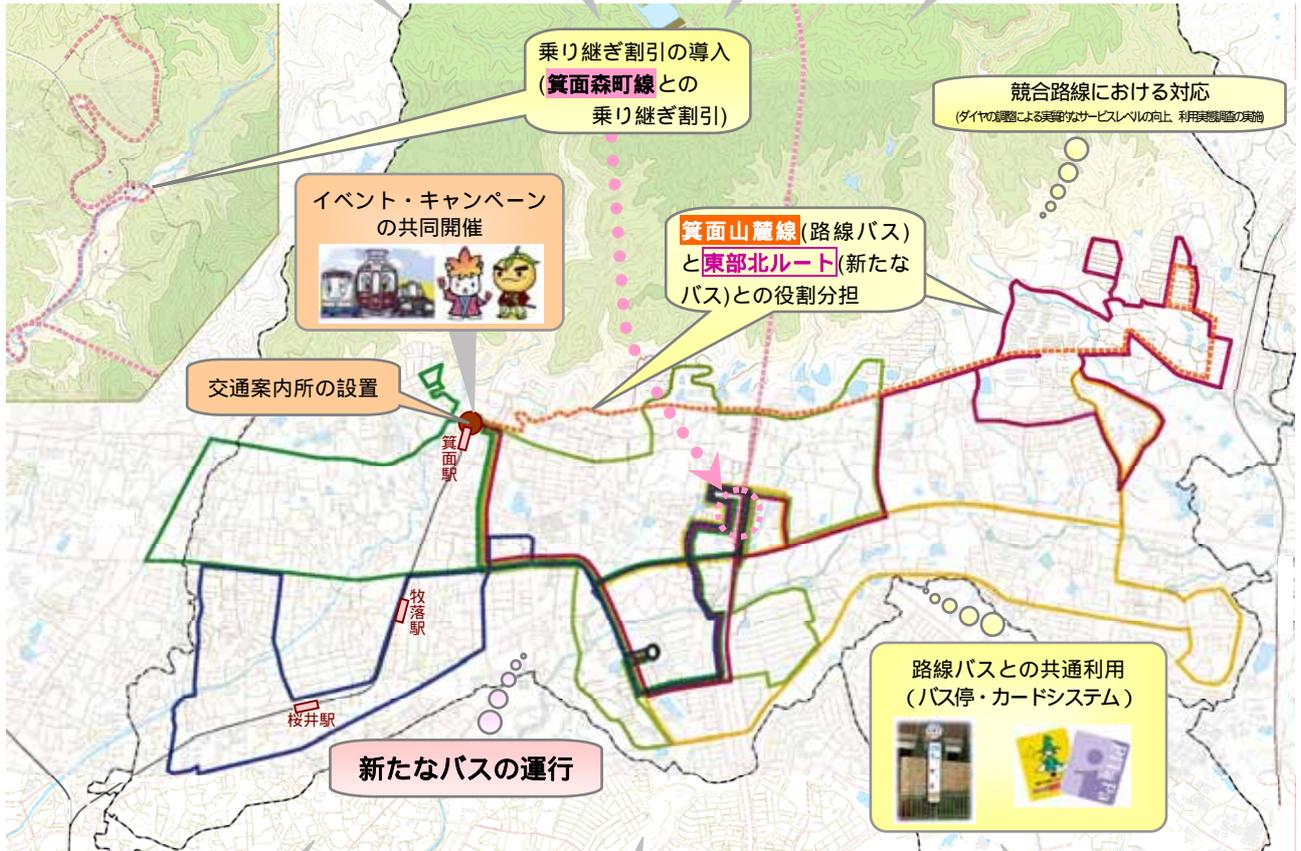
ラッピング・アート塗装



運行情報の提供
(バスロケーションシステム)



自転車駐輪場の整備



バスマップの作成・配布

情報誌とのタイアップ

モビリティ・マネジメント
の実施

公共交通への利用啓発活

情報による
利用促進

ミニパブリックスペースの
設置

ホームページ・ちらしへの
バス情報掲載

エコショッピング制度の
導入

クーポンつき乗車券の発

自治会・各種団体等による
回数券の購入

連携による
利用促進

愛称の募集

ノーマイカーデーの実施
(マイバスの日)

運行開始セレモニーの開

参加型イベントの開催

利用促進のための
無料キャンペーン

イベント等による
利用促進

利用促進策の展開・実施(ソフト)

8 . 実証運行計画

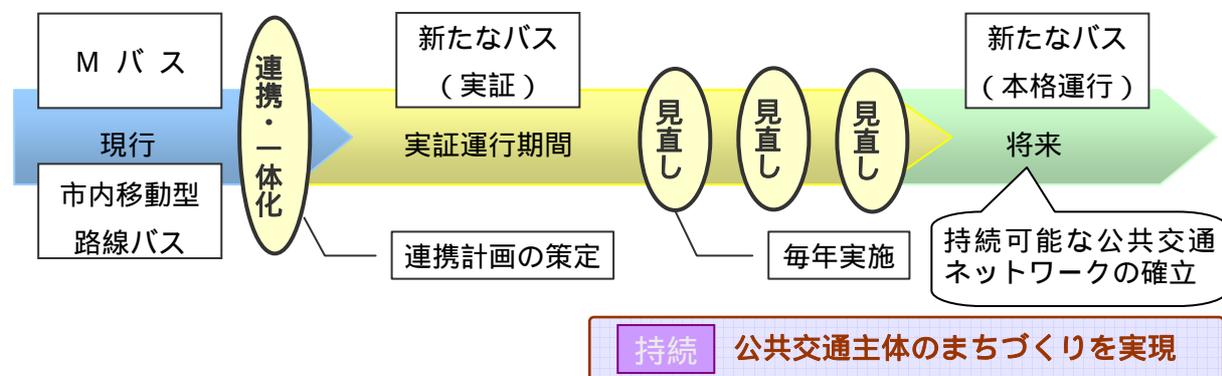
実証運行の概要

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

このため、現行のMバスに代わって、新たに市内を循環するバスを運行し、路線バスとの連携や役割分担を行う。

実証運行の期間は3ヵ年とし、期間中は年度ごとに運行実績の評価を行い、評価基準に基づいて改善（見直し）を行う。

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



実証運行を行うための検討内容

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

- 1．テーマ・コンセプト
- 2．バスの運行サービス
- 3．収支計画
- 4．評価・見直し

テーマ・コンセプトの検討は、連携計画の目標を実現するための考え方を整理するために行った。
バスの運行サービスの検討は、一定の条件・制約の中で、テーマ・コンセプトの内容を反映させるために行った。

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

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

8.1 テーマ・コンセプト

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

～新たなバス交通のテーマ・コンセプト～

「市民に愛され使いたくなるバス」

安心

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

便利

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

元気

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

連携

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

なお、6.4 に示した連携計画の目標は、上記の新たなバス交通のテーマ・コンセプト及び実証実験から本格運行を行うのにあたり、必要な視点と考えられる「持続」の考え方を踏まえ決定したものである。

8.2 運行サービス

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

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

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

運行ルート

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

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

このため、各ルートとも原則として、上記の施設・目的地にはアクセスさせることとした。

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

運行距離・走行時間

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

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

巡回方向

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

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

運行日

- いつでも利用できるように毎日運行を行う。

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

運行時間

- 目的毎の利便性を考慮して、運行時間帯は 8 時～19 時とする。

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

便数

- わかりやすさや運行経費等をして、1 時間に 1 本とする。

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

車両

■ 狭隘な道路等の運行、バリアフリー化などの条件を満たした小型車両とする。

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



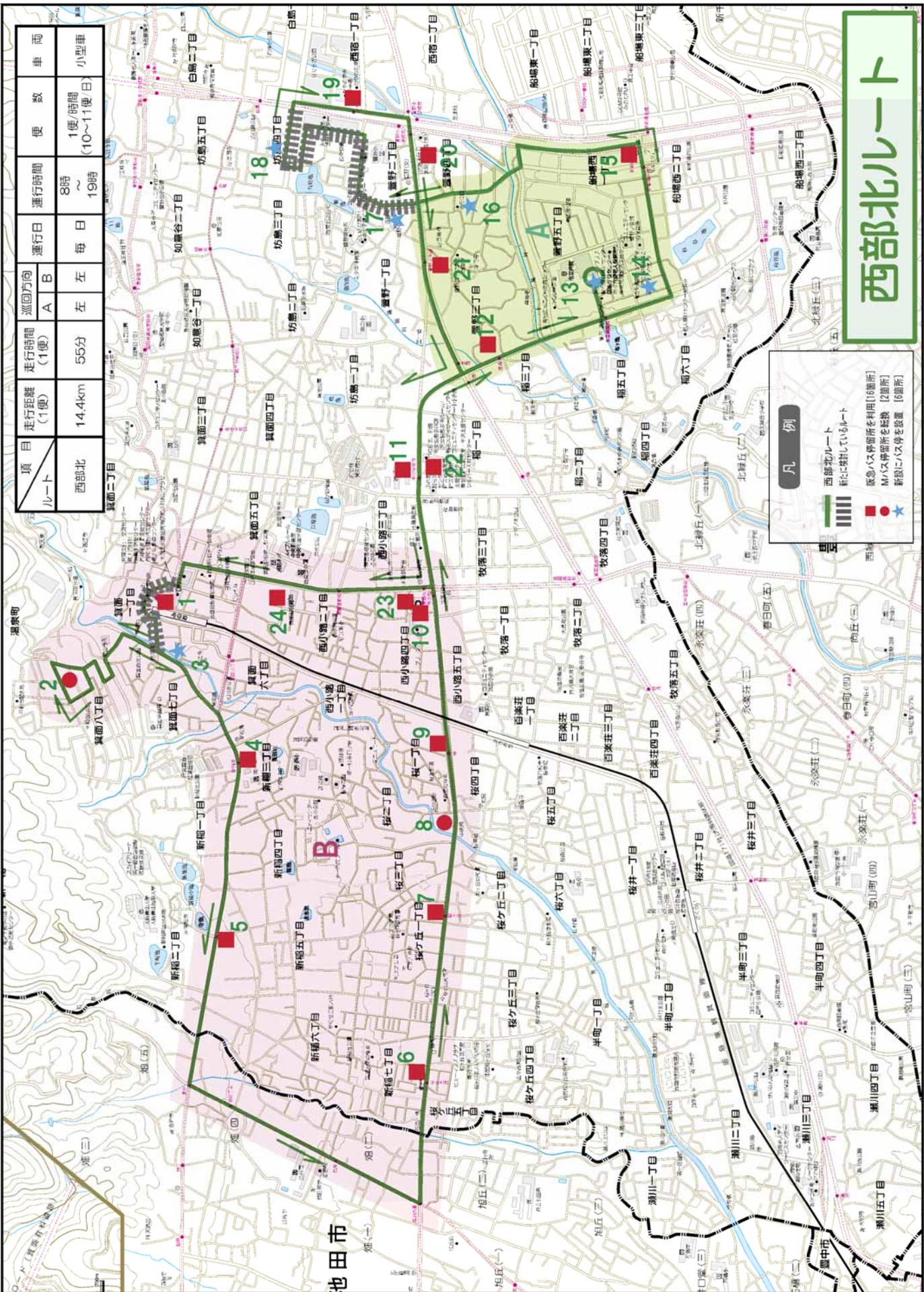
写真 8-1 導入予定の車両イメージ

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

運行計画一覧

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

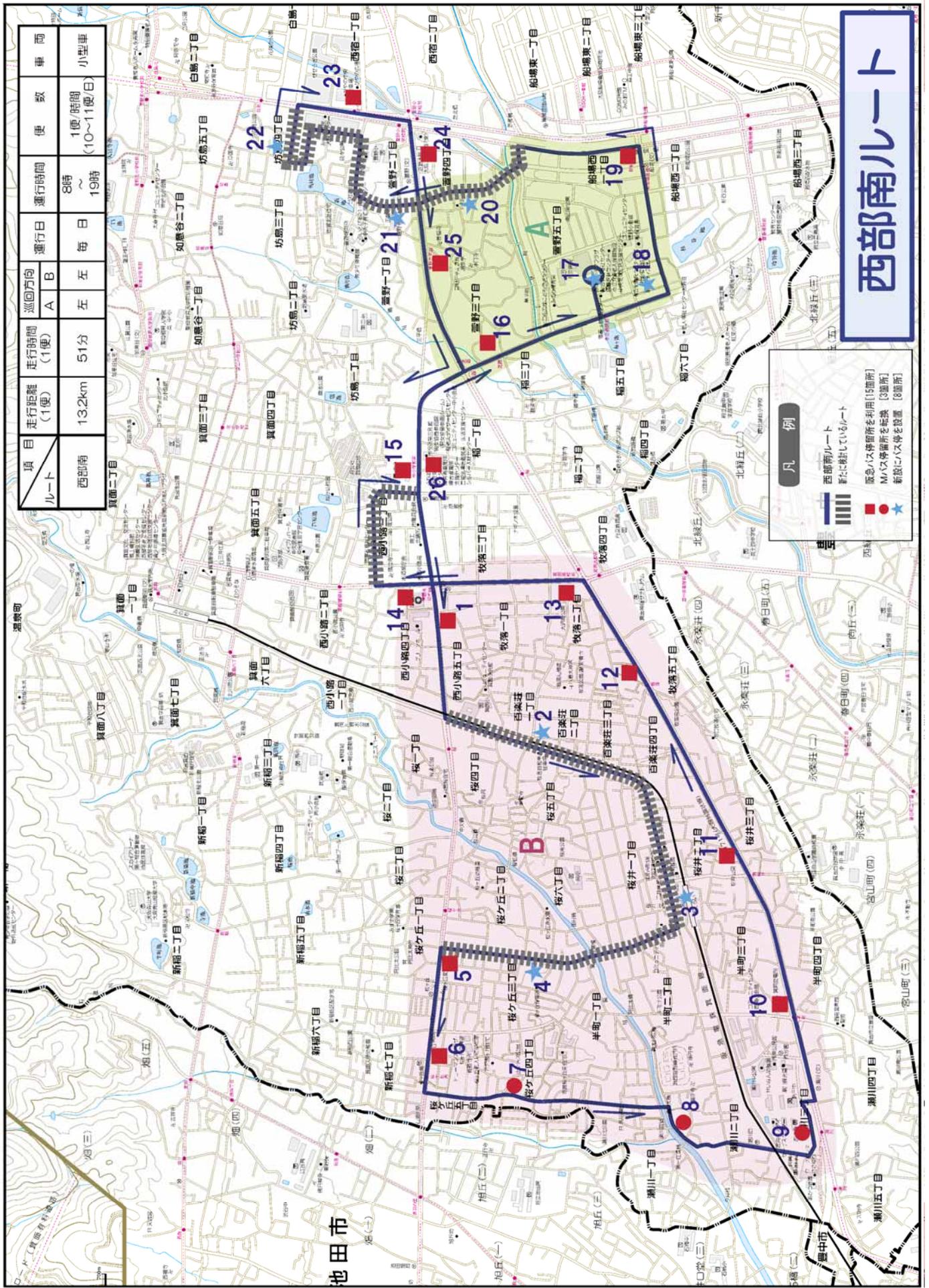
全体ルート図、各ルート図及びバスサービスエリア図については、次頁以降を参照。
運行内容については、運行ダイヤの設定及び運行経費により一部変更する場合がある。



西部北ルート

凡 例

- 西部北ルート
- 新に発着しているルート
- 緊急バス停留所を利用 [16箇所]
- M/Vバス停留所を始発 [2箇所]
- 新設にバス停を設置 [6箇所]

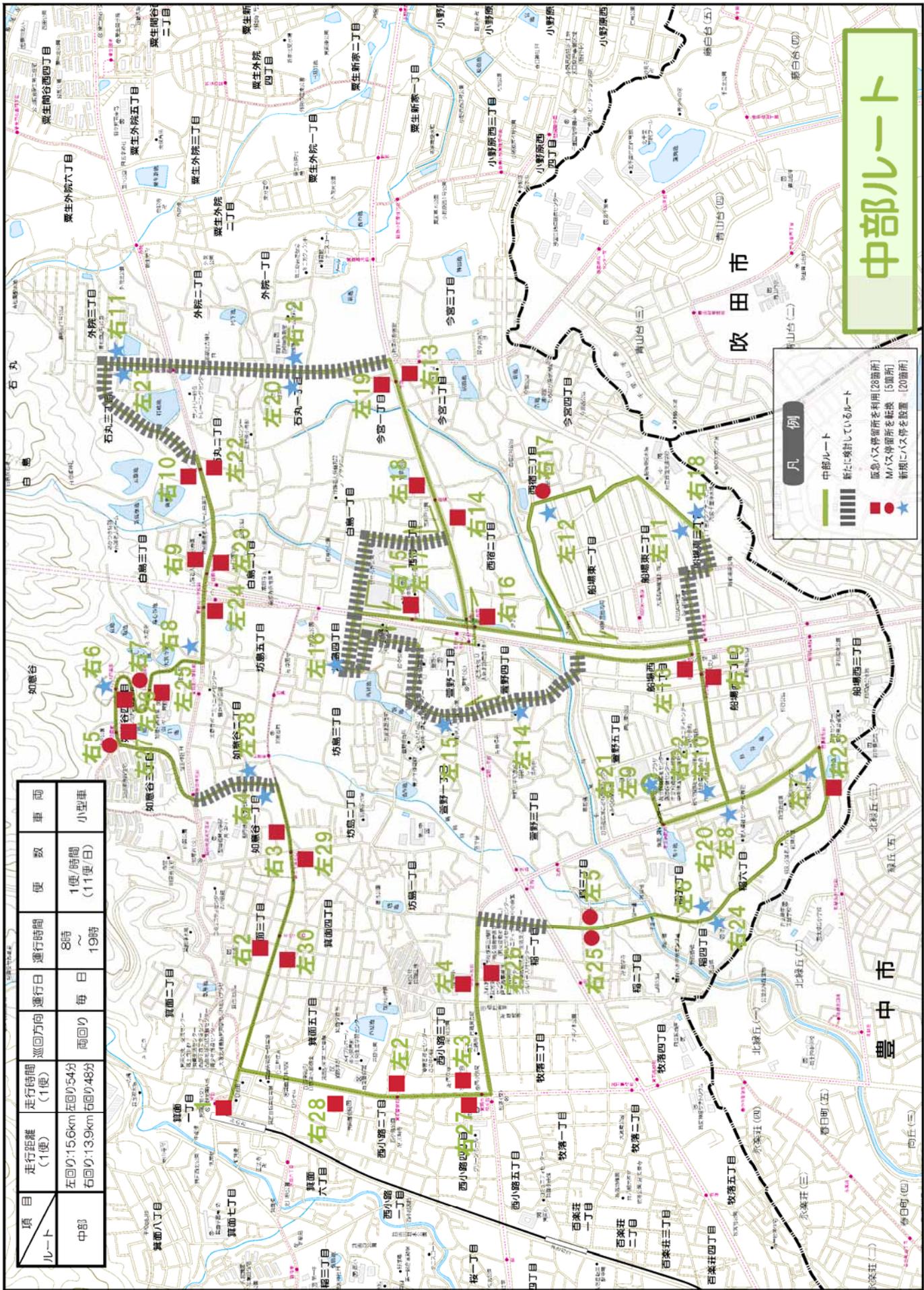


項目	走行距離 (1便)	走行時間 (1便)	巡回方向		運行日	運行時間	便数	車両
			A	B				
西部南	13.2km	51分	左	左	毎日	8時 ～ 19時	1便/時間 (10～11便/日)	小型車

西部南ルート

凡 例

- 西部南ルート
新たに検討しているルート
- 緊急バス停留所を利用 [15箇所]
- MVAバス停留所を転換 [3箇所]
- 新設バス停留所を転換 [8箇所]



中部ルート

- 凡 例
- 中部ルート
 - 新たに検討しているルート
 - 阪急バス停留所を利用(28箇所)
 - Mバス停留所を転換(15箇所)
 - 新規にバス停を設置(20箇所)

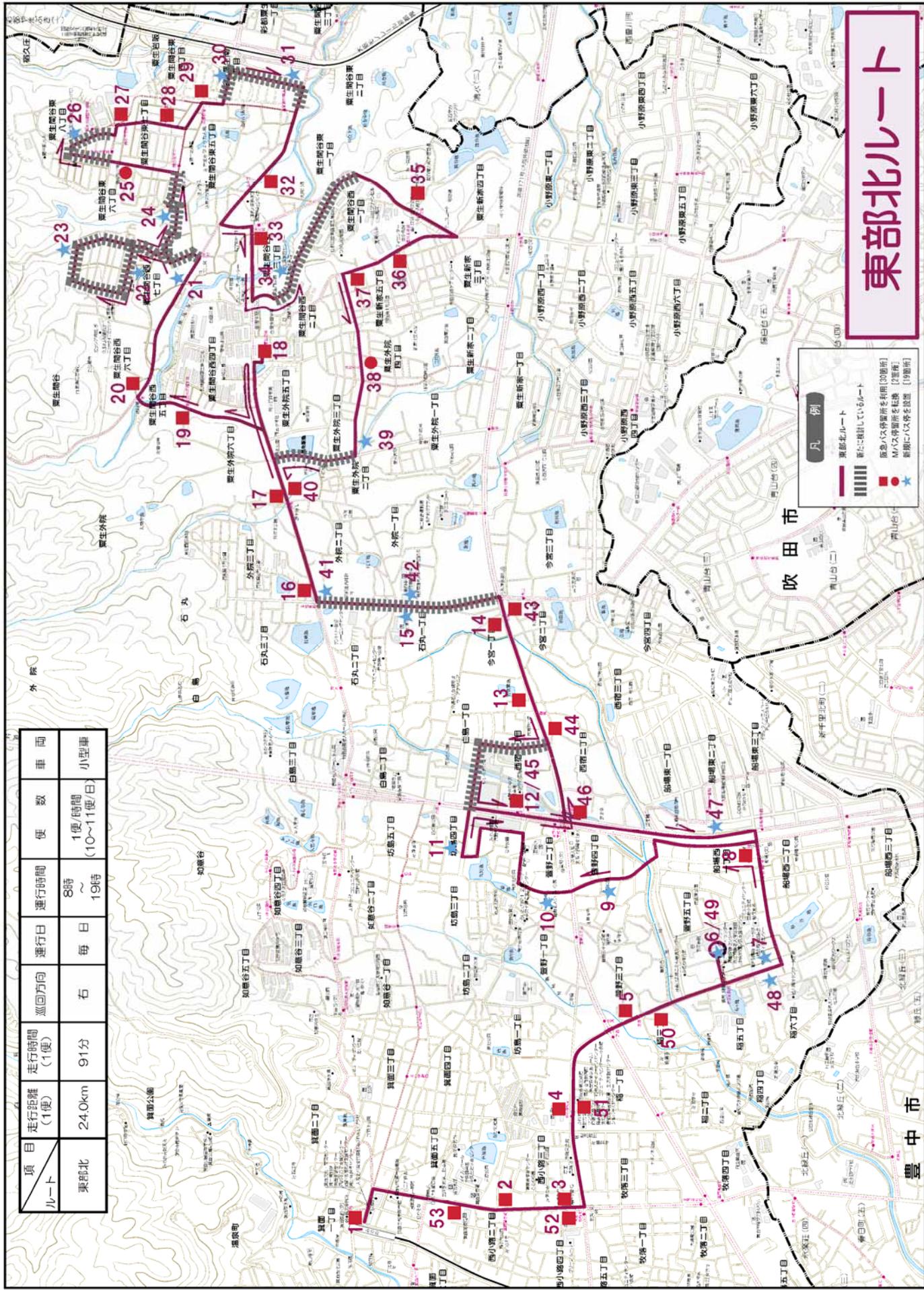
項目	走行距離 (1便)	走行時間 (1便)	巡回方向	運行日	運行時間	便数	車両
中部 ルート	左回り:15.6km 右回り:13.9km	左回り54分 右回り48分	両回り	毎日	8時 ~ 19時	1便/時間 (11便/日)	小型車

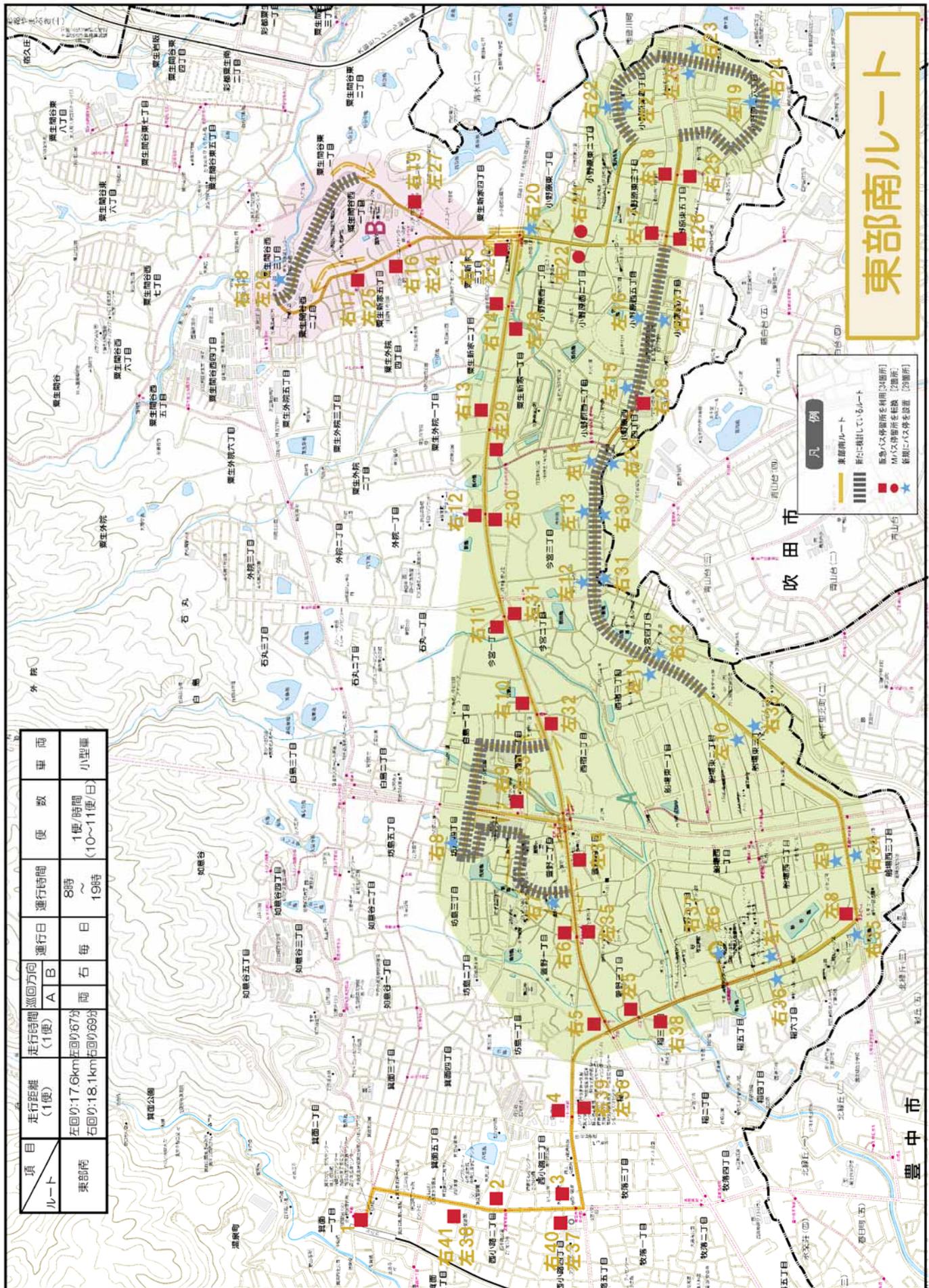
東部北ルート

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

凡例

- 東部北ルート
- 新たに検討しているルート
- 廃止バス停留所を利用(旧停留所)
- MAS設置済を基盤(2箇所)
- 新線に入浴客を配置(19箇所)

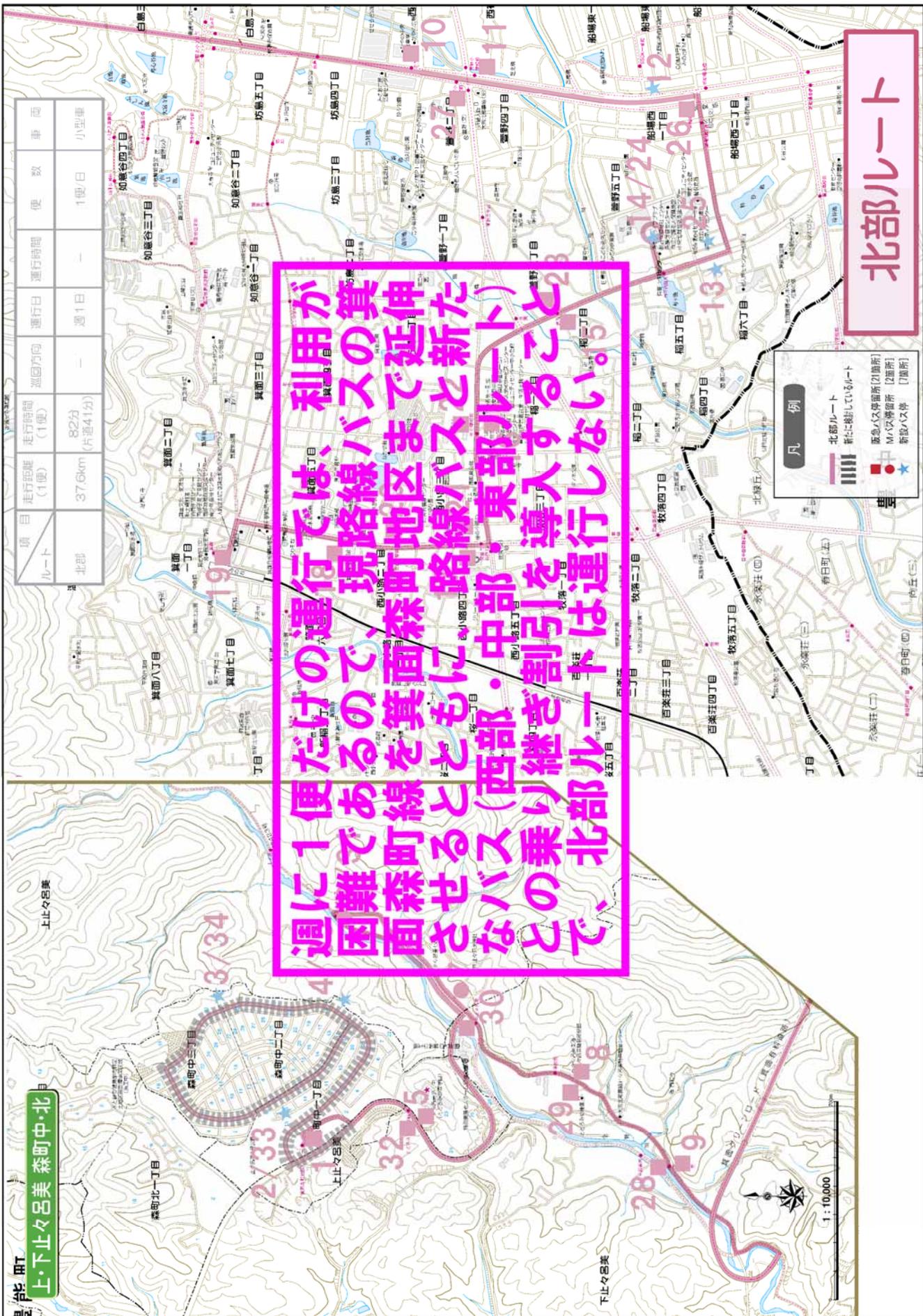




東部南ルート

- 凡 例
- 東部南ルート
 - 新たに追加しているルート
 - 急ぎバス停留所を有する停留所
 - Mバス停留所を有する停留所
 - 新規にバス停を設置する停留所

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



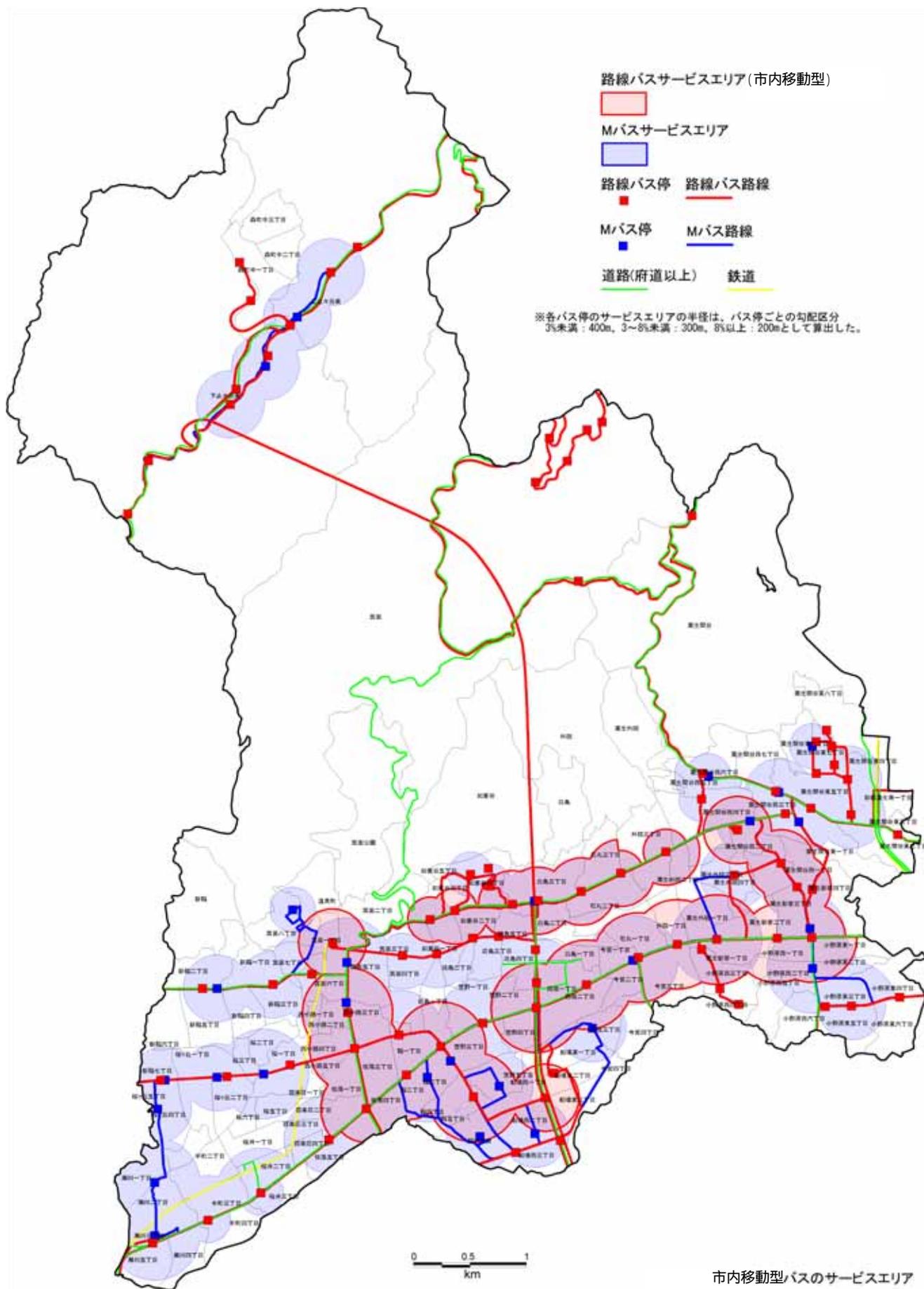
項目	走行距離 (1便)	走行時間 (1便)	巡回方向	運行日	運行時間	便数	車両
ルート 北部	37.6km	82分 (片道41分)	—	—	週1日	1便/日	小型車

週に1便だけの運行では、利用が
 困難であるので、現路線区まで延伸
 させるとともに、森町地区まで延伸
 さすことにより、西部・中部・東部ルート
 の乗り継ぎ割引を導入すること
 により、北部ルートは運行しない。

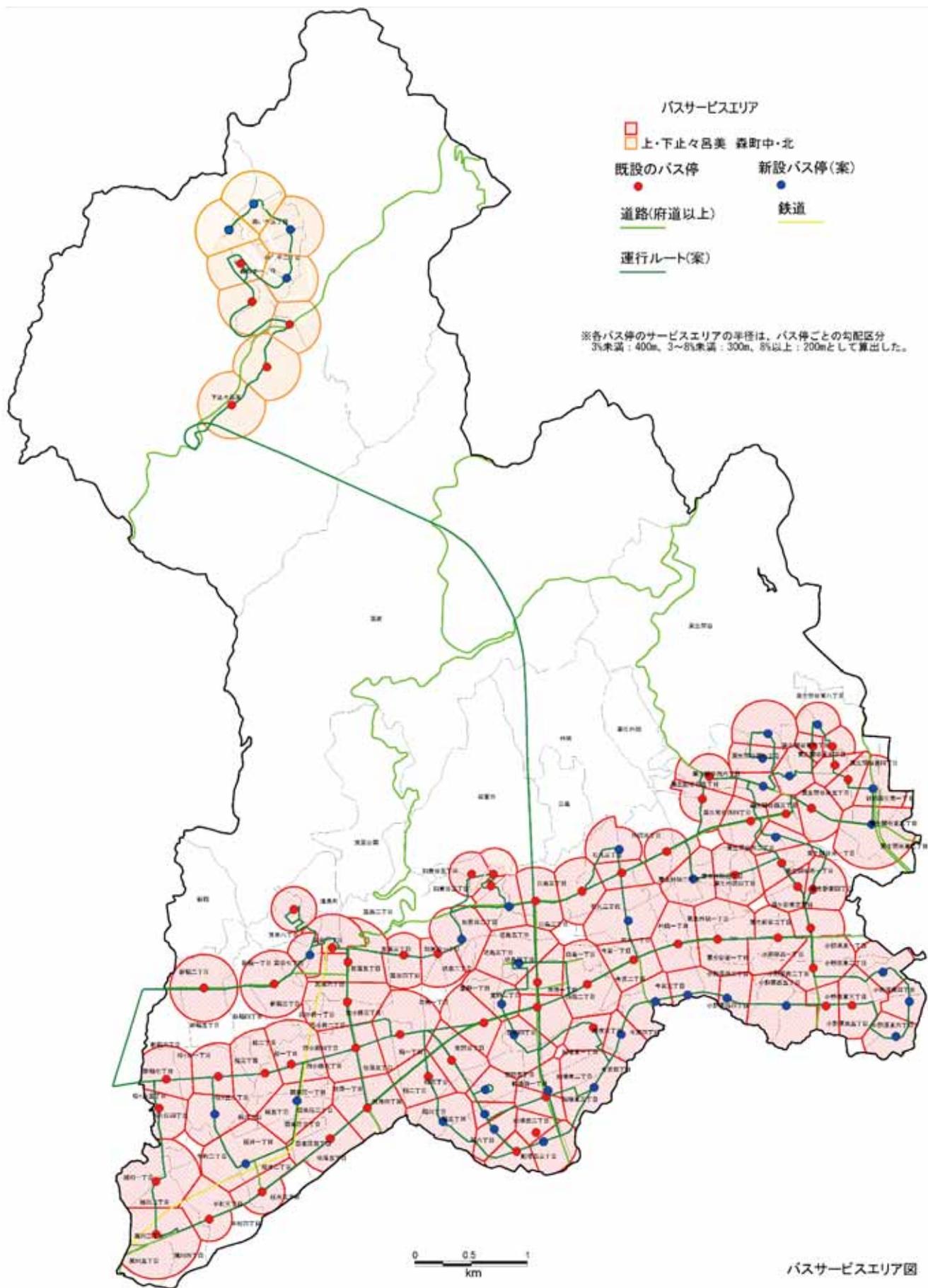
北部ルート

- 凡 例
- 北部ルート
 - 新たに設けられているルート
 - 緊急バス停留所 [2箇所]
 - Mバス停留所 [2箇所]
 - 新設バス停 [7箇所]

現在のバスサービスエリア図（市内移動型）



実証運行開始後のバスサービスエリア図（市内移動型）



8.3 運賃体系

<基本的な考え方>

運賃等の検討にあたっては、以下の考え方により検討を行った。

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

基本運賃

■ 全ルートとも 1 乗車 200 円均一

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

割引運賃

- 高齢者：100 円（適用年齢は 70 歳以上）
- 小児：100 円（小学生以下、幼児は同伴者につき 2 人まで無料）
- 障害者：100 円（介護人又は付添人も同額）

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

その他の割引

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

- 乗り継ぎ割引は、初めの降車時に乗り継ぎ券を受け取り、乗り継いだバスの降車時に乗り継ぎ券と割引運賃又は差額運賃を支払う。
- 阪急バス発行の回数券（カード式）を共通利用できるようにする。
 - ・ 1,000円（1,100円分使用可・小児/身体障害者など割引運賃専用）
 - ・ 2,000円（2,200円分使用可）
 - ・ 5,000円（5,600円分使用可）ただし、高齢者割引、乗り継ぎ割引には利用できない。
- 回数券は、自治会や商業関係者等も活用できるように、新たなバス専用の回数券（1,000円券：100円11枚、2,000円券：100円22枚、5,000円券：100円56枚）も導入する。
- ゾーン定期券は、新たなバスの全ルートが利用できるようにする。
 - ・ 一般用 8,400円/月
 - ・ 高齢者用 4,200円/月
- 「はんきゅうランドパス65」（1ヶ月用：5,500円、年間用：40,000円等）は、65歳以上を対象としている。阪急バスの乗降り自由なフリーパスを新たなバスにも利用できるようにする。
- 箕面森町線以外の路線バスとの乗り継ぎ割引については、引き続き阪急バスと導入に関する技術的課題の整理などについて、今後の課題として継続して協議を行う。
- 1日乗車券については、新たなバス同士の乗り継ぎ割引の発生状況（頻度）や収支等を加味しながら、導入の可否について実証運行を踏まえ検討を行う。

8.4 収支計画

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

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

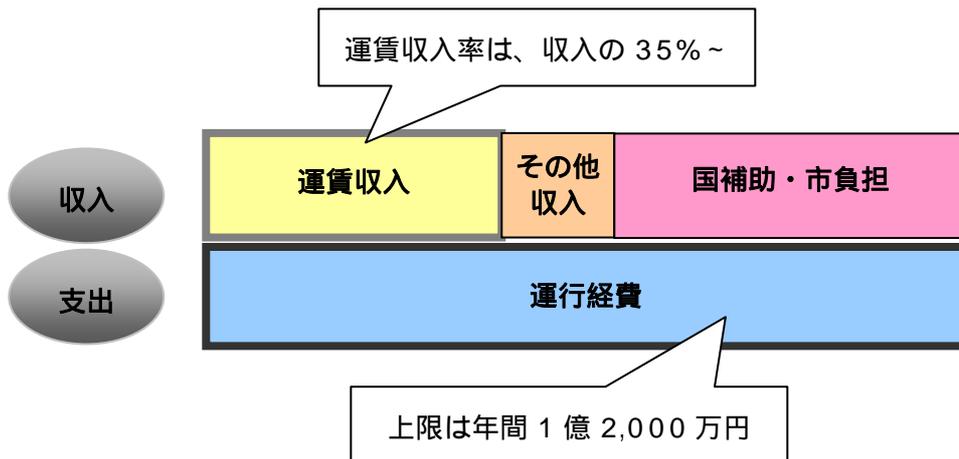


図 8-1 収支計画フレーム

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

$$[\text{運賃収入率}] = [\text{運賃収入}] / [\text{運行経費}] = 39.14\% > 35.0\% < \text{OK} >$$

よって、運賃収入率は前提条件を満たしていることを確認した。

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

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

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

【参考】需要予測の結果

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

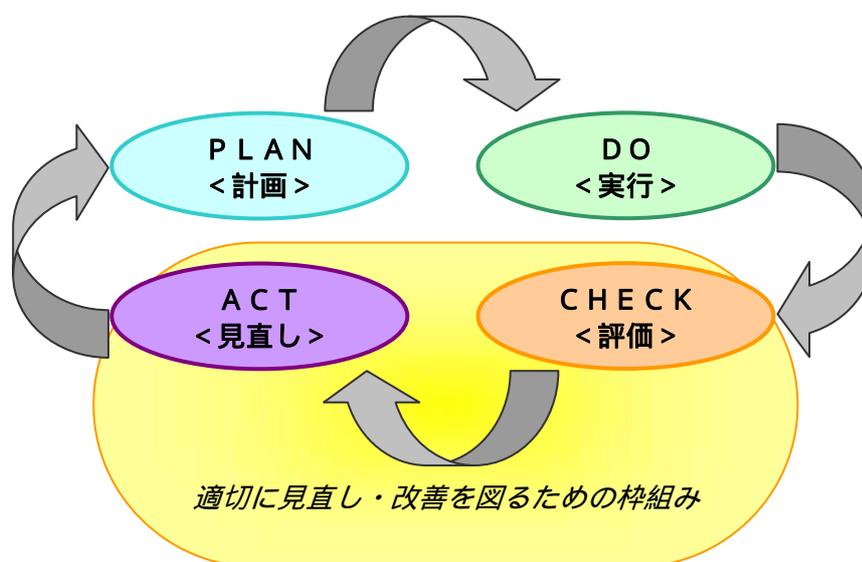
なお、需要予測及び収支の計算の詳細については、資料編9を参照。

8.5 評価・見直し基準

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

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

これから述べる「評価・見直し」は、「CHECK（評価）」と「ACT（見直し）」に該当する。
なお、PDCAサイクルは、実証運行および将来の本格運行においても継続的にやっていく。



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

(1) 評価・見直しの流れ

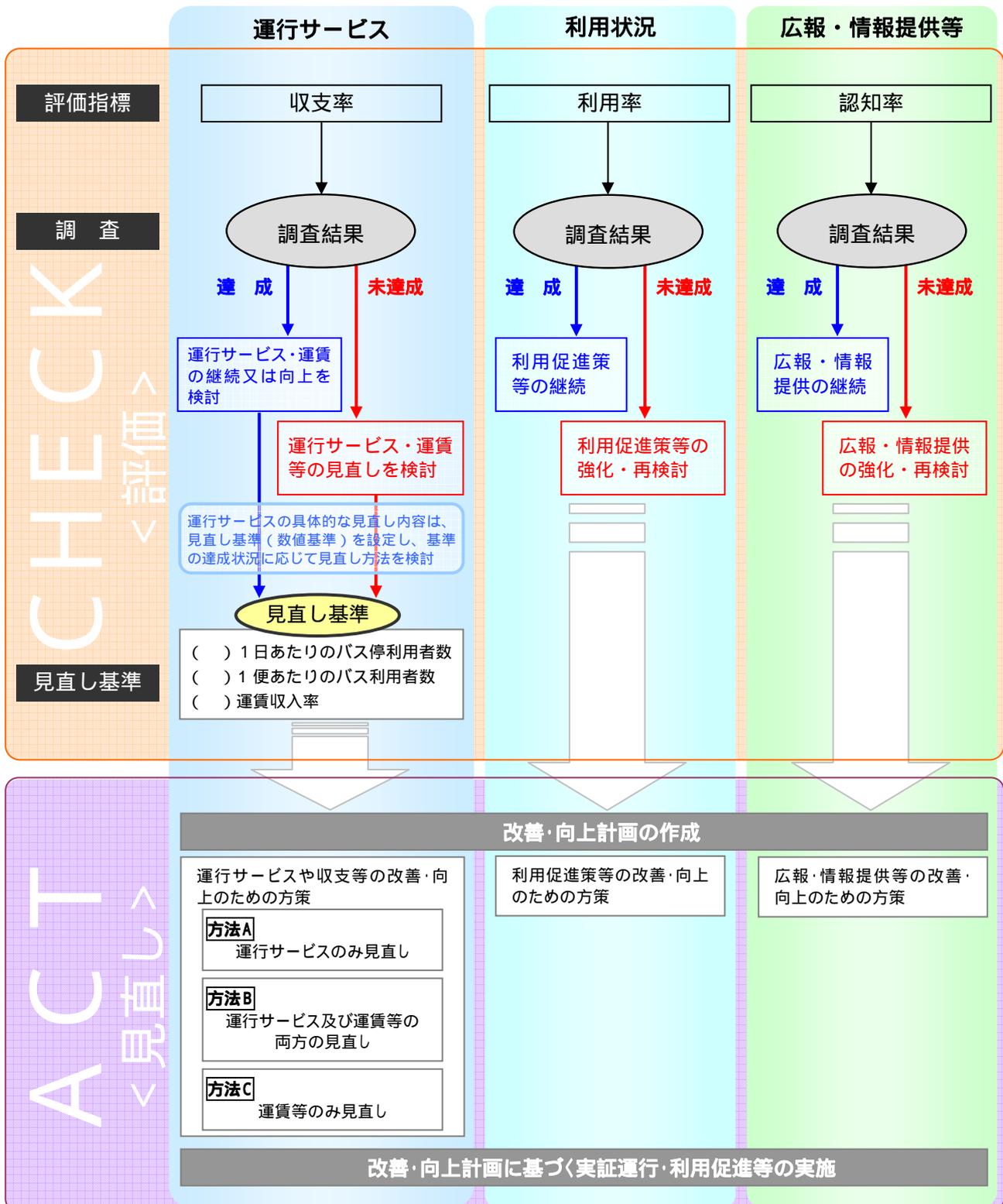
評価・見直しにあたっては、実証運行の内容、あるいは利用のニーズや形態がテーマ・コンセプトでの検討内容に適合しているのかを適切に把握するために、運行サービス、利用状況、広報・情報提供等といった視点が必要である。

そのため、それぞれの視点から見直しに向けた検討を行うこととする。

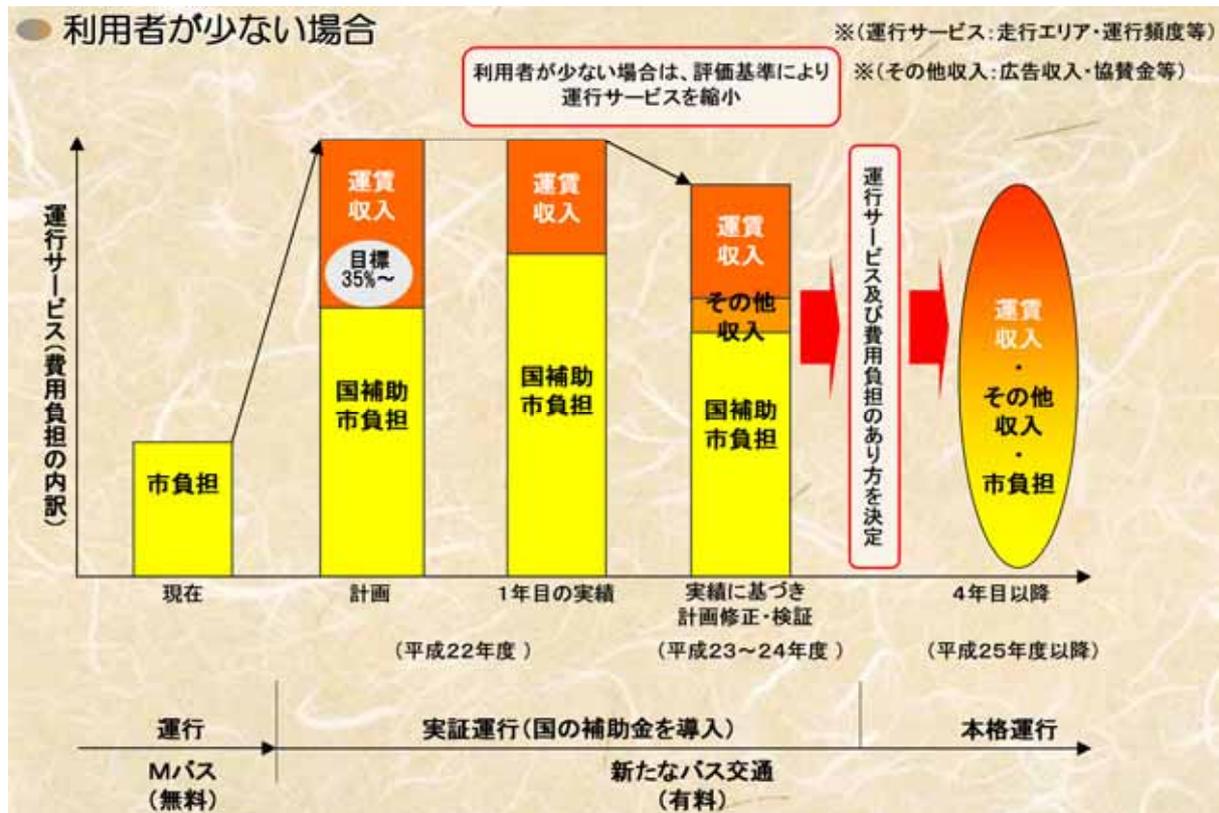
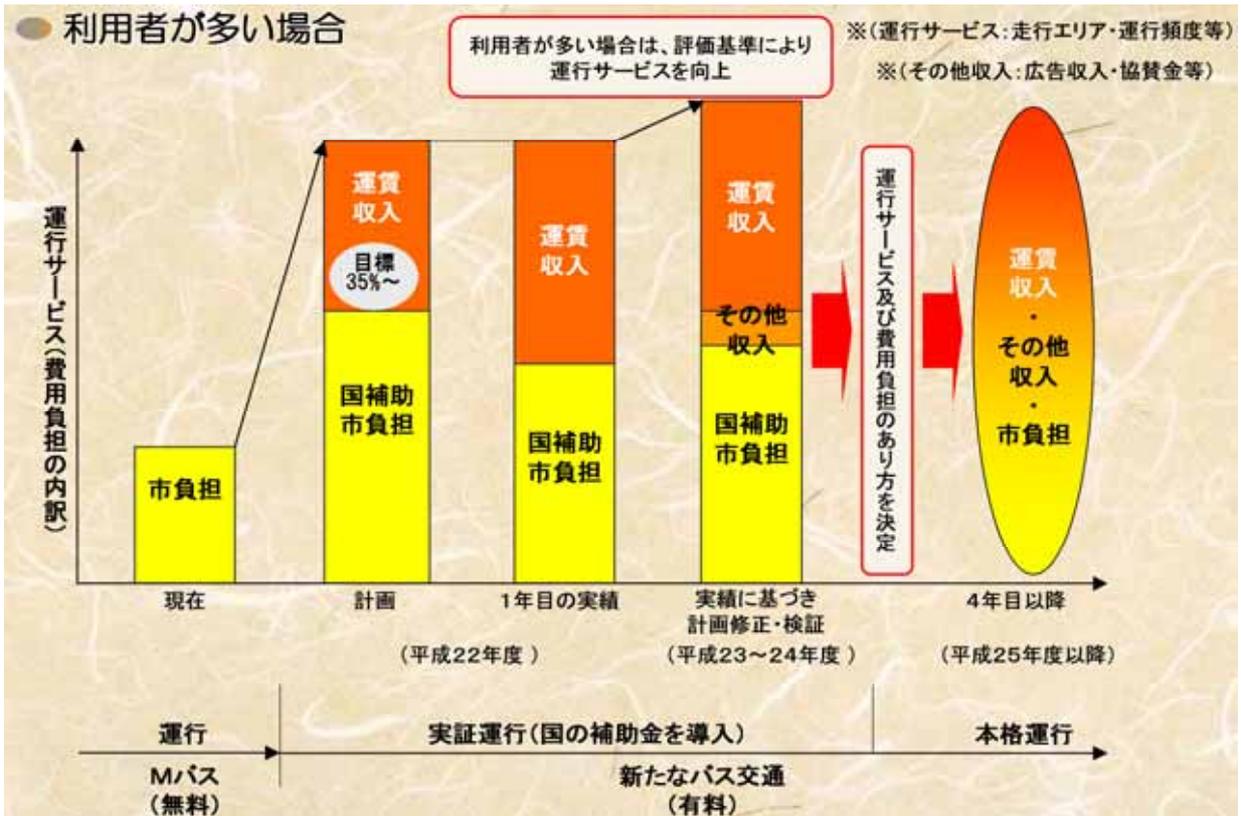
運行サービス : 市民(利用者)のニーズや適正なバスサービスとの関係等

利用状況 : 運行サービスに対する利用等

広報・情報提供等 : 市民の新たなバスの利用方法や運行サービスへの理解度等



評価・見直しのイメージ



(2) 評価指標と目標値

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

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

評価指標	指標設定の意味	目標値	目標値設定理由	その他分科会での少数意見
収支率	<ul style="list-style-type: none"> ・運行の見直し等を行うための最も基本的な指標。 ・採算性・効率性とサービス提供の妥当性などを数値として把握する。 ・運行計画（運行日、便数、運賃など）を評価する場合に用いる。 	50%以上	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者負担として半分は負担するとの考え方。 ・全国の事例を参考。 	<ul style="list-style-type: none"> ・1年目は30%以上、3年目以降は50%以上を目指す、あるいは経営を行う観点から当然100%以上を目指すべき。
利用率	<ul style="list-style-type: none"> ・地区における公共交通のサービスのあり方を数値として把握する。 ・利用促進策の取り組み成果などを評価する場合に用いる。 	40%以上	<ul style="list-style-type: none"> ・利用率は、Mバスが13%、路線バスが55%であり、路線バスに少しでも近づけることが大切。 	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バスの利用率を考慮すると市内移動のためのバスとしては目標値が高すぎるのではないかと。
認知率	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通を利用するための情報が十分かどうかを把握する。 ・情報提供のあり方などを評価する場合に用いる。 	1年目：50%以上 3年目以降： 80%以上	<ul style="list-style-type: none"> ・認知率は、Mバスが39%、路線バスが83%であり、3年目は、路線バス並みとし、1年目は市民の半分以上が知っていることが必要。 	<ul style="list-style-type: none"> ・市民のバスである意識を持ってもらうためにも100%を目指すべきとの意見あり。

(3) 調査の方法

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

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

(4) 評価と見直し基準

評価

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

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

見直し基準

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

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

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

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

9 . 公共交通体系の維持・発展に向けて

(1) 今までのバス交通

これまでの路線バスは、民間の交通事業者が支えてきたが、採算性や効率性が優先され経営されてきた。利用者もバスに乗るだけの「乗客」意識だけであり、また、車への利用に転換してきた。結果として、利用者減少 収入低下 サービス低下 利用者減少の悪循環に陥り、バス交通の弱体化が進行している。

(2) これからのバス交通

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

- 1 . 自発的な行動変革（自らが乗って、バスを維持発展させる意識と行動）
- 2 . 地域の底力の発揮（公共交通について地域で考え行動）

(3) 市民協働による検討の必要性

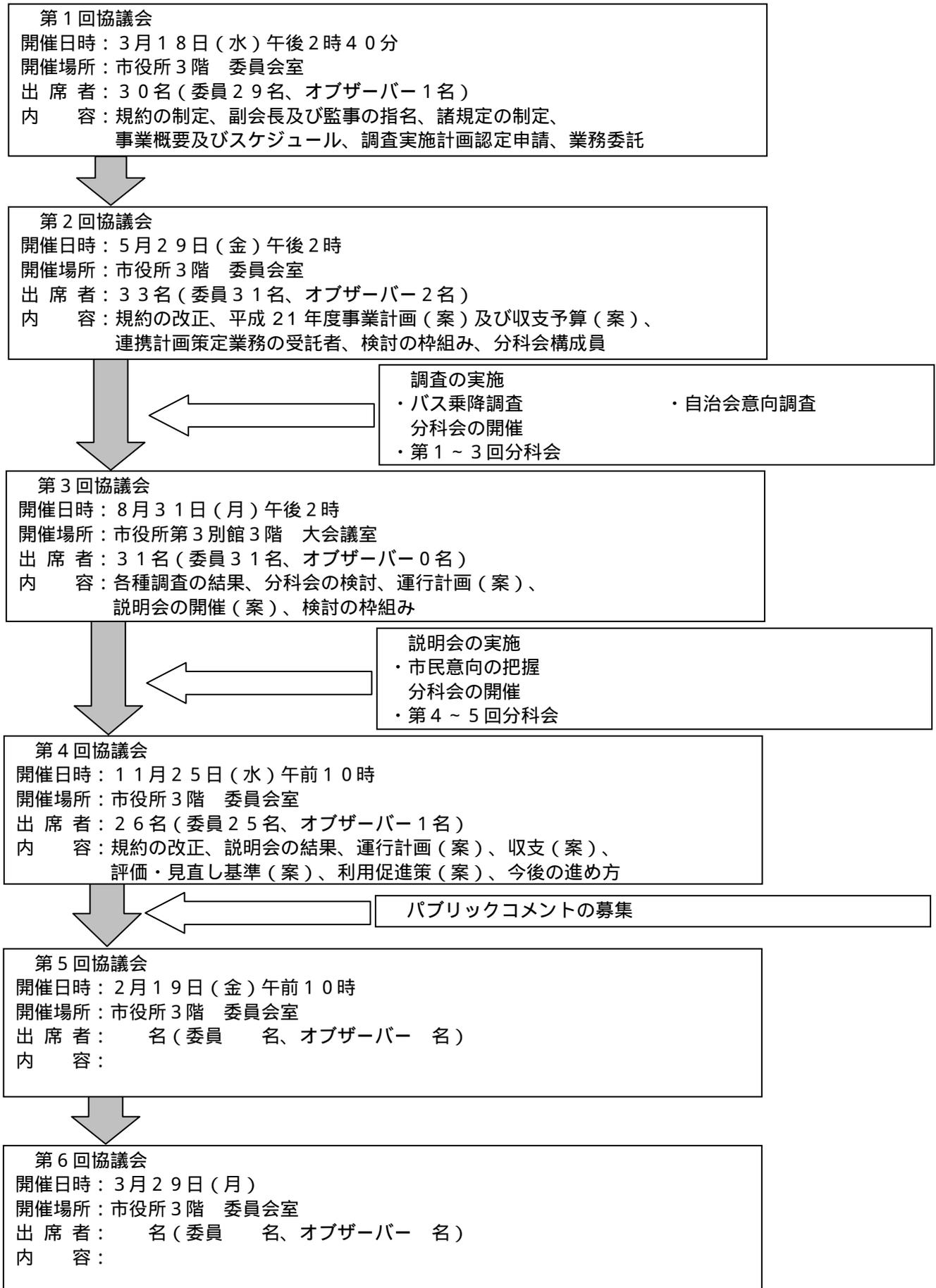
このように、バス交通維持・発展は市民が担っているという意識を醸成し、市民が利用しなければ、当然運行サービスは縮小する、逆にたくさんの利用があれば、運行サービスを向上し便利なバスになるという状況に対して、市民、事業者、行政がお互いの立場を理解しながら、前向きな、かつ緊張関係を持った議論を進めることが、とりわけ市内移動を中心としたバス交通における維持・発展には不可欠である。よって、計画事業における実施後の見直し等のマネジメントは、計画段階以上の力を注ぐことが求められることから、引き続き市民と協働で積極的に進める必要がある。

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

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

資 料 編

資料編 1 : 箕面市地域公共交通活性化協議会の開催状況



箕面市地域公共交通活性化協議会 規約

(名称)

第1条 この協議会は、箕面市地域公共交通活性化協議会（以下「協議会」という。）という。

(目的)

第2条 協議会は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号。以下「法」という。）第6条第1項の規定に基づき、地域公共交通総合連携計画（以下「連携計画」という。）の作成に関する協議及び連携計画の実施に係る連絡調整を行うと共に、道路運送法（昭和26年法律第183号）の規定に基づき、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するため設置する。

(事務所)

第3条 協議会の事務所は、大阪府箕面市西小路四丁目6番1号（箕面市役所内）に置く。

(事業)

第4条 協議会は、第2条の目的を達成するため、次の業務を行う。

- (1) 連携計画の策定及び変更の協議に関すること。
- (2) 連携計画の実施に係る連絡調整に関すること。
- (3) 連携計画に位置づけられた事業の実施に関すること。
- (4) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃・料金等に関する事項。
- (5) 前四号に掲げるもののほか、協議会の目的を達成するために必要なこと。

(組織)

第5条 協議会は、次に掲げる者をもって構成する。

- (1) 箕面市
- (2) 学識経験者
- (3) 公共交通事業者及び公共交通事業者の運転手が組織する団体
- (4) 住民、公共交通利用者及びNPO
- (5) 商工事業者及び関係団体
- (6) 近畿運輸局、大阪府、道路管理者及び公安委員会

2 箕面市は、協議会を代表する。

3 協議会に委員を置く。

4 委員は、第1項各号の区分に応じ、別表のとおりとする。

(役員)

第6条 協議会に、次の役員を置く。

- (1) 会長 1名
- (2) 副会長 2名
- (3) 監事 2名

2 会長、副会長及び監事は、相互に兼ねることはできない。

(会長)

第7条 会長は箕面市副市長をもって充てる。

2 会長は、協議会の会務を総理する。

3 会長は、副会長を第5条第1項第1号及び第2号の区分に応じた委員の中からそれぞれ指名する。

4 会長は、監事を委員の中から指名する。

(副会長)

第8条 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき又は会長が欠けたときは、その職務を代理する。

2 前項の規定により職務を代理する副会長は、第5条第1項第1号の区分に応じた委員の中から指名された副会長とする。

(監事)

第9条 監事は、次に掲げる業務を行う。

(1) 協議会の業務の執行及び会計の状況を監査すること。

(2) 前号において不正な事実を発見したときは、これを会議に報告すること。

(3) 前号の報告をするために必要があるときは、会議を招集すること。

2 前項に規定するもののほか、監査に関し必要な事項は、監査実施規程で定める。

(委員の任期)

第10条 委員の任期は、次のとおりとする。

(1) 委員のうち行政機関の職員及び団体の役員については、その職にある期間とする。

(2) 前号以外の委員については、2年とし、再任を妨げないものとする。ただし、欠員により新たに委員となった者の任期は、前任者の残任期間とする。

(会議)

第11条 会議は、必要に応じて会長が招集し、会長が議長となる。ただし、第9条第1項第3号に該当する場合は、監事が招集する。

2 会議の招集は、少なくとも、その開催の7日前までに、会議の日時、場所、目的及び審議事項を記載した書面をもって、委員に通知しなければならない。

3 会議は、委員の過半数が出席しなければ、開くことができない。

4 会長は、必要に応じて、委員以外の者を会議に出席させ、説明又は意見を求めることができる。

5 前各項に規定するもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、会議運営規程で定める。

(議決)

第12条 会議の議決は、会議に出席する委員の総意を原則とする。

2 前項により難しい場合は、出席した議長を除く委員の過半数の同意をもって決し、可否同数のときは、議長がこれを決する。

(会議の権能)

第13条 会議は、この規約において別に定めるもののほか、次に掲げる事項を議決する。

(1) 事業計画及び収支予算の設定及び変更に関すること。

(2) 事業報告及び収支決算に関すること。

(3) 諸規程の制定及び改廃に関すること。

(4) 規約第4条各号に関すること。

(5) 前各号に規定するもののほか、協議会の運営に関する重要な事項

(協議結果の尊重義務)

第14条 会議で協議が整った事項については、委員及び協議会の構成する者はその協議結果を尊重しなければならない。

(分科会の設置)

第15条 協議会は、第4条各号に掲げる事項について、専門的な調査及び検討を行うため、必要に応

じて分科会を設置することができる。

2 分科会の組織、運営その他必要な事項は、分科会規程で定める。

(事務局)

第16条 協議会の業務を処理するため、協議会に事務局を置く。

2 事務局は、箕面市地域創造部交通政策課に置く。

3 事務局に事務局長及び事務局員を置き、会長が定めた者をもって充てる。

4 前三項に規定するもののほか、事務局に関し必要な事項は、事務局規程で定める。

(資金)

第17条 協議会の資金は、負担金、補助金その他の収入をもって充てる。

(財務に関する事項)

第18条 協議会の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、財務規程で定める。

(規約の変更)

第19条 この規約は、委員の4分の3以上の同意をもって変更することができる。

(協議会の解散)

第20条 協議会が解散した場合は、協議会の収支は、解散の日をもって打ち切り、会長であった者がこれを決算する。

(報告)

第21条 会長は、次に掲げる書類を、箕面市長に提出しなければならない。

(1) 作成した連携計画の案

(2) 作成した地域公共交通活性化・再生総合事業計画

(3) 前年度の事業報告書及びその年度の事業計画書の写し

(4) 前年度の収支計算書及びその年度の収支予算書の写し

(5) 前年度末の財産目録及び貸借対照表

(6) 規約その他報告が必要と認められるもの

(委任)

第22条 この規約に定めるもののほか、協議会の事務の運営上必要な細則は、会長が別に定める。

附則

1 この規約は、平成21年3月18日から施行する。

2 協議会の設立初年度の委員の任期については、第10条第2号の規定にかかわらず、平成23年3月31日までとする。

附則

この規約は、平成21年5月29日から施行する。

附則

この規約は、平成21年11月25日から施行する。

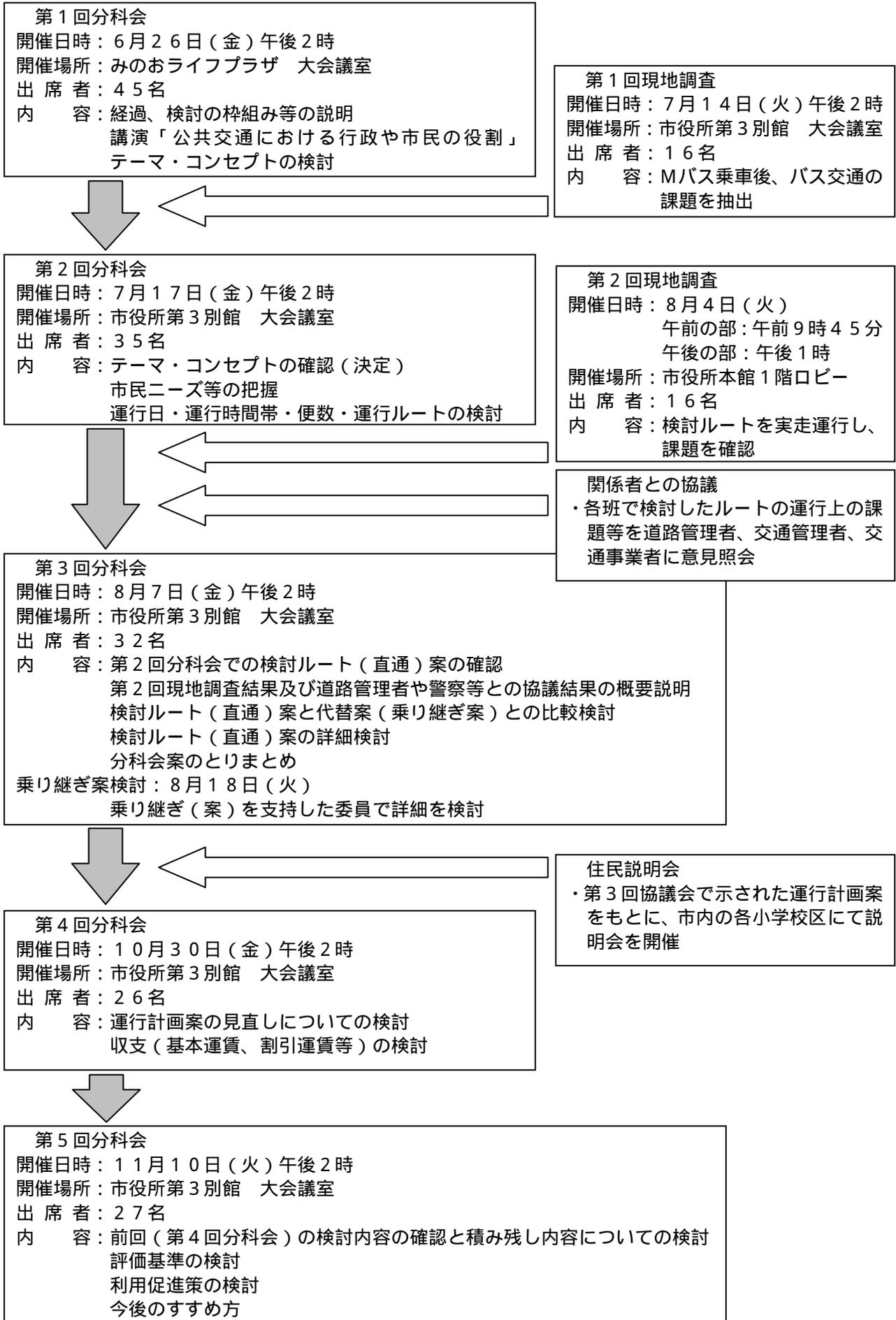
別表（第5条関係）

区分	委 員
第5条第1項 第1号	箕面市 副市長
	箕面市 政策総括監
	箕面市 市長政策室長
	箕面市 地域創造部長
	箕面市 健康福祉部長
	箕面市教育委員会 教育次長
第5条第1項 第2号	大阪大学 大学院 工学研究科 教授
	大阪大学 大学院 工学研究科 准教授
	大阪大学 大学院 工学研究科 助教
第5条第1項 第3号	阪急電鉄株式会社の代表
	阪急バス株式会社の代表
	大阪タクシー協会の代表
	阪急バス労働組合の代表
第5条第1項 第4号	街づくり支援センターみのおの代表
	みのおの交通を考える会の代表
	粟生第二住宅自治会の代表
	自転車道ネットワーク公募市民の代表
	分科会の副分科会長
第5条第1項 第5号	箕面商工会議所の代表
	大阪船場繊維卸商団地協同組合の代表（COM）
	共同企業体SSOK組合の代表（SSOK）
	東急不動産SCマネジメント株式会社の代表（箕面マーケット・ガイア）
	株式会社ビーバーレコードの代表（ビーバーワールド）
	学校法人大阪青山学園の代表
	有限会社箕面自動車教習所の代表
第5条第1項 第6号	国土交通省 近畿運輸局 大阪運輸支局首席運輸企画専門官（総務企画）
	国土交通省 近畿運輸局 大阪運輸支局首席運輸企画専門官（輸送）
	大阪府 都市整備部 交通道路室 参事
	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
	大阪府 池田土木事務所 維持管理課長
	箕面市 みどりまちづくり部長
	大阪府箕面警察署 交通課長

箕面市地域公共交通活性化協議会 委員名簿

区 分	委 員	
第5条 第1項 第1号	奥山 勉	箕面市 副市長
	伊藤哲夫	箕面市 政策総括監
	具田利男	箕面市 市長政策室長
	小泉正己	箕面市 地域創造部長
	吉田 功	箕面市 健康福祉部長
	中井勝次	箕面市教育委員会事務局 教育次長
第5条 第1項 第2号	新田保次	大阪大学 大学院 工学研究科 教授
	松村暢彦	大阪大学 大学院 工学研究科 准教授
	猪井博登	大阪大学 大学院 工学研究科 助教
第5条 第1項 第3号	上村正美	阪急電鉄株式会社 都市交通事業本部 都市交通計画部長
	西山 哲	阪急バス株式会社 自動車事業部長
	井田信雄	社団法人大阪タクシー協会 常務理事
	勝 正雄	阪急バス労働組合 副執行委員長
第5条 第1項 第4号	清田栄紀	街づくり支援センターみのお
	永田よう子	みのおの交通を考える会
	田中 隆	粟生第二住宅自治会長
	松木 亮	自転車道ネットワーク公募市民
	加藤博一	分科会の副分科会長
第5条 第1項 第5号	松出未生	箕面商工会議所 総轄参与
	田村正喜	大阪船場繊維卸商団地協同組合 専務理事
	横山吉広	共同企業体SSOK組合 管理本部長
	滝川隆文	東急不動産SCマネジメント株式会社 箕面マーケットパークイワ総支配人
	米津秀春	株式会社ビーバーレコード ビーバーワールド 箕面船場 統括マネージャー
	福田貴夫	学校法人大阪青山学園 事務部経理課(地域連携室)課長
	桐村敏昭	有限会社箕面自動車教習所 取締役総務部長
第5条 第1項 第6号	吉村靖弘	国土交通省 近畿運輸局 大阪運輸支局首席運輸企画専門官(総務企画)
	安東完爾	国土交通省 近畿運輸局 大阪運輸支局首席運輸企画専門官(輸送)
	柴崎啓二	大阪府 都市整備部 交通道路室 参事
	藤本昭彦	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
	福森世志夫	大阪府 池田土木事務所 維持管理課長
	山田 学	箕面市 みどりまちづくり部長
	多々見淳一	大阪府箕面警察署 交通課長
ワザバ-	浪越祐介	国土交通省 近畿運輸局企画観光部 交通企画課長
	下谷富雄	国土交通省 近畿運輸局自動車交通部 旅客第一課長

資料編 3：箕面市地域公共交通活性化協議会・分科会の開催状況



箕面市地域公共交通活性化協議会 分科会規程

(趣旨)

第1条 この規程は、箕面市地域公共交通活性化協議会規約第15条第2項の規定に基づき、箕面市地域公共交通活性化協議会（以下「協議会」という。）の分科会（以下「分科会」という。）の組織及び運営に関し、必要な事項を定めるものとする。

(所掌事務)

第2条 分科会は、協議会の指示を受け、箕面市地域公共交通活性化協議会規約第4条に掲げる事項について専門的な調査及び検討を行うものとする。

(組織)

第3条 分科会は、別表に掲げる者をもって組織する。

(分科会長及び副分科会長)

第4条 分科会に、次の役員を置く。

(1)分科会長 1名

(2)副分科会長 1名

2 分科会長、副分科会長は、相互に兼ねることはできない。

(分科会長)

第5条 分科会長は、別表1の項に掲げる者をもって充てる。

2 分科会長は、分科会を代表し、その会務を総理する。

3 分科会長は、副分科会長を別表7の項から10の項までに掲げる者の中から指名する。

(副分科会長)

第6条 副分科会長は、分科会長を補佐し、分科会長に事故があるとき又は分科会長が欠けたときは、その職務を代理する。

2 副分科会長は、協議会の委員となる。

(会議)

第7条 分科会の会議は、協議会会長からの要請があったとき又は分科会長が必要と認めるときに、随時開催するものとする。

2 分科会長は、分科会の座長となる。

3 分科会長は、必要に応じて、分科会の構成員以外の者を会議に出席させ、説明又は意見を求めることができる。

4 分科会の会議運営は、会議運営規程を準用するものとする。

(報告)

第8条 分科会長は、分科会の協議経過及び結果について、協議会に報告するものとする。

(庶務)

第9条 分科会の庶務は、箕面市地域創造部交通政策課において処理する。

(委任)

第10条 この規程に定めるもののほか、分科会に関し必要な事項は、会長が別に定める。

附則

この規程は、平成21年3月18日から施行する。

附則

この規程は、平成21年5月29日から施行する。

別表（第3条関係）

	構 成 員
1	大阪大学 大学院 工学研究科 助教
2	阪急バス株式会社の代表
3	街づくり支援センターみのおの代表
4	みのおの交通を考える会の代表
5	粟生第二住宅自治会の代表
6	自転車道ネットワーク公募市民の代表
7	特定不便地域（2地域の各代表）
8	Mバス利用者（3名）
9	公募市民（24名）
10	障害者団体（4団体）の各代表
11	箕面商工会議所の代表
12	大阪船場繊維卸商団地協同組合の代表（COM）
13	共同企業体SSOK組合の代表（SSOK）
14	東急不動産SCマネジメント株式会社の代表（箕面マーケット・ガイヴ）
15	株式会社ビーバーレコードの代表（ビーバーワールド）
16	学校法人大阪青山学園の代表
17	有限会社箕面自動車教習所の代表
18	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
19	大阪府 池田土木事務所 総務企画課 課長補佐
20	箕面市 みどりまちづくり部 道路課長
21	箕面市 市長政策室 政策推進課 主幹
22	箕面市 地域創造部 交通政策課長
23	箕面市 健康福祉部 生活福祉課長

箕面市地域公共交通活性化協議会 分科会構成員名簿

構 成 員				
1	猪井博登	大阪大学 大学院 工学研究科 助教		
2	野崎 敏	阪急バス株式会社 自動車事業部 営業計画課 課長		
3	井上 整	街づくり支援センターみのお		
4	中村寛子	みのおの交通を考える会		
5	田中 隆	粟生第二住宅自治会 会長		
6	松木 亮	自転車道ネットワーク公募市民		
7	1	別役博子	平和台自治会	特定不便地域（2地域の各代表）
	2	長谷川利夫	東山住宅自治会	
8	1	小林幸子	松寿荘利用者	Mバス利用者（3名）
	2	岡室喜人	〃	
	3	樋口光枝	ライフプラザ利用者	
9	1	福井良介	箕面	公募市民（24名）
	2	原野早苗	箕面	
	3	山本敬子	箕面	
	4	片岡正彦	箕面	
	5	前田直哉	牧落	
	6	野本成裕	半町	
	7	高橋しず子	新稲	
	8	今枝章平	桜ヶ丘	
	9	竹中 正	西宿	
	10	小西淑子	今宮	
	11	近藤智彦	坊島	
	12	槇田佐代子	如意谷	
	13	杉島修平	小野原東	
	14	水上淳二	小野原東	
	15	加藤博一	小野原西	
	16	笹川隆邦	小野原西	
	17	米山美津子	小野原西	
	18	上田晃江	粟生外院	
	19	小林武士	粟生新家	

	20	西本真理子	粟生間谷東	
	21	依岡千明	粟生間谷東	
	22	大栗万智子	粟生間谷東	
	23	玉城弘康	粟生間谷東	
	24	毛勝須美子	粟生間谷西	
10	1	濱口 忠	箕面市身体障害者福祉会 会長	障害者団体（4団体）の各代表
	2	高橋千枝子	箕面手をつなぐ親の会 副会長	
	3	伊藤久仁子	箕面市肢体不自由児(者)父母の会代表	
	4	植田恵美子	箕面精神障害者家族会みのお会代表	
11	秋田英幸	箕面商工会議所 中小企業相談所長		
12	松井作男	大阪船場繊維卸商団地協同組合 部長代理		
13	西川典男	共同企業体SSOK組合 管理本部 総務マネージャー		
14	滝川隆文	東急不動産SCマネジメント株式会社 箕面マーケット・クワイア総支配人		
15	上谷 誠	株式会社ビーバーレコード アミューズメント&カフェ事業部 部長代理		
16	福田貴夫	学校法人大阪青山学園 事務部経理課（地域連携室） 課長		
17	桐村敏昭	有限会社箕面自動車教習所 取締役総務部 部長		
18	中江哲彦	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 所長		
19	湯浅泰則	大阪府 池田土木事務所 総務企画課 課長補佐		
20	小山郁夫	箕面市 みどりまちづくり部 道路課 課長		
21	小林誠一	箕面市 市長政策室 主幹		
22	柿谷武志	箕面市 地域創造部 交通政策課 課長		
23	森 和則	箕面市 健康福祉部 次長兼生活福祉課 課長		

資料編 5 : 自治会意向調査結果

調査概要

目 的 : ルート案やダイヤ案(たたき台)に、地域住民のライフスタイルやローカルバスネットワークに関する意向を反映させるため

調査期間 : 平成 21 年(2009 年)6 月中旬~7 月上旬

調査対象 : 市内の全ての自治会(243 自治会)

調査方法 : 自治会長に対して質問を実施、郵送にて回収

調査項目 : 市内を移動するためのバスの充実度
市内を移動するためのバスで不足している内容
地域のそばにあるバス停の位置
バスの利用を促進するための方法

調査結果

回 収 率 : 74.9%(182 自治会が回答)

傾 向 : バスサービスは、西部の丘陵、中部の今宮・西宿地区、東部の小野原地区、北部などでは不足していると感じる人(自治会)が多い。

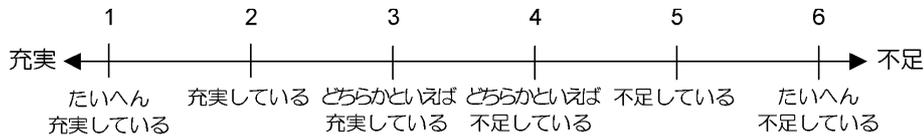
バスを利用して行きたい場所は、市立病院、かやの中央、箕面駅、市役所、船場団地、箕面駅周辺商業施設などを挙げる人(自治会)が多い。

調査結果については、市内を 10 のエリアに区分して集計を行った。

(参考) アンケート調査票

市内のバス交通に関するアンケート

Q1. お住まいの地域において、市内を移動するためのバスの状況ついて、どのように感じておられますか。1つ選んで、数字に○印をご記入下さい。



Q2. お住まいの地域において、市内を移動するバスで不足していると感じられることがあるとすれば、どのような場合ですか。バスを利用する目的、バスに乗っていきたい場所及び、不足していると感じる理由について、最大で3つのケースまで、下の回答群から1つずつ選んでご記入下さい。

(バスの利用目的) (バスに乗っていきたい場所) (不足していると感じる理由)
 (回答例) C で 10 へ行きたいが、 ウ

※ 例の場合は、「買物目的でかやの中央(ヴィソラ)に行きたいが、近くにバス路線(又はバス停)がない」

_____ で _____ へ行きたいが、 _____
 _____ で _____ へ行きたいが、 _____
 _____ で _____ へ行きたいが、 _____

<p><バスの利用目的></p> <p>A. 通勤・通学 B. 通院・通所 C. 買物 D. その他(具体的に記入して下さい)</p>	<p><バスに乗っていきたい場所></p> <p>1. 箕面駅 2. 牧落駅 3. 桜井駅 4. 彩都西駅 5. 豊川駅 6. 箕面駅周辺商店施設 7. 市役所 8. 桜井駅周辺商店施設 9. 豊川支所 10. かやの中央(ヴィソラなど) 11. 松寿荘 12. 船場団地(SSOKなど) 13. 市立病院 14. ライフプラザ 15. その他(具体的に記入して下さい)</p>	<p><不足していると感じる理由></p> <p>ア. 運転本数が少ない イ. 乗りたい時間に走っていない ウ. 近くにバス路線(又はバス停)がない エ. 乗り継ぎが必要なので不便 オ. 公共施設以外のためにMバスに乗車できない カ. その他(具体的に記入して下さい)</p>
--	---	---

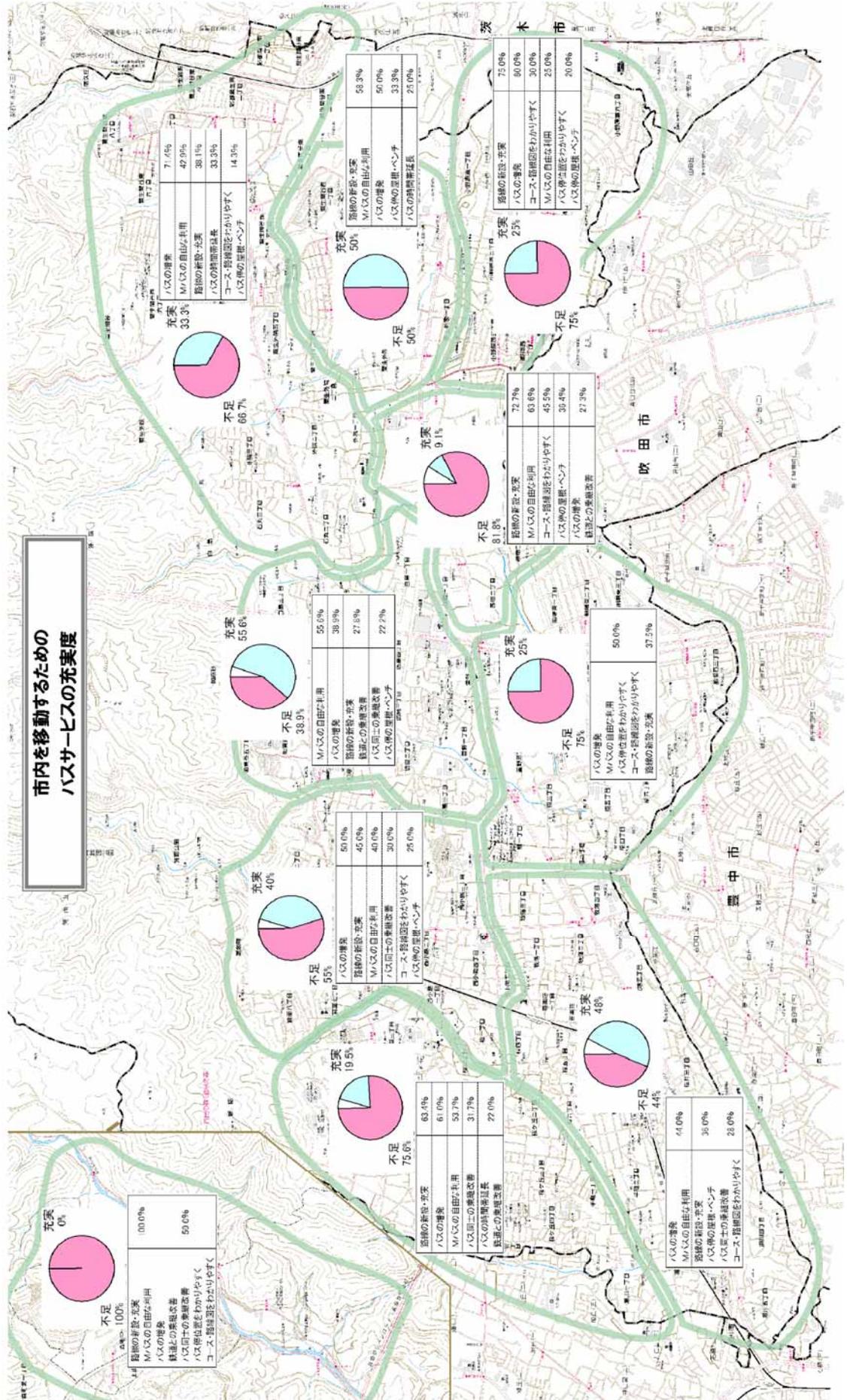
Q3. 現在、お住まいの地域のそばにあるバスの停留所の位置について、地域からの利用のしやすさ等をふまえ、どうお考えですか。1つ選んで、数字に○印をご記入下さい。

1. 現在の位置で問題ない
2. 位置を見直してほしい → (具体的な位置: _____)

Q4. お住まいの地域において、バス利用を促進するには、どのようなことをすればよいと思われますか。あてはまると考えられるものを選んで、数字に○印をご記入下さい。(複数回答可)

1. 運行本数を増やす
2. 運行時間帯を延長する
3. 路線を新設または充実する
4. 公共施設以外の利用(買物等)で乗れるようにする
5. 鉄道に乗継ぎができるようにする
6. バス～バスの乗継ぎを改善する
7. バス停の位置をわかりやすくする
8. バスの運行コースや路線図をわかりやすくする
9. バス停に雨よけ・ベンチを設ける
10. 乗降がしやすいノンステップバスにする
11. その他(具体的には: _____)

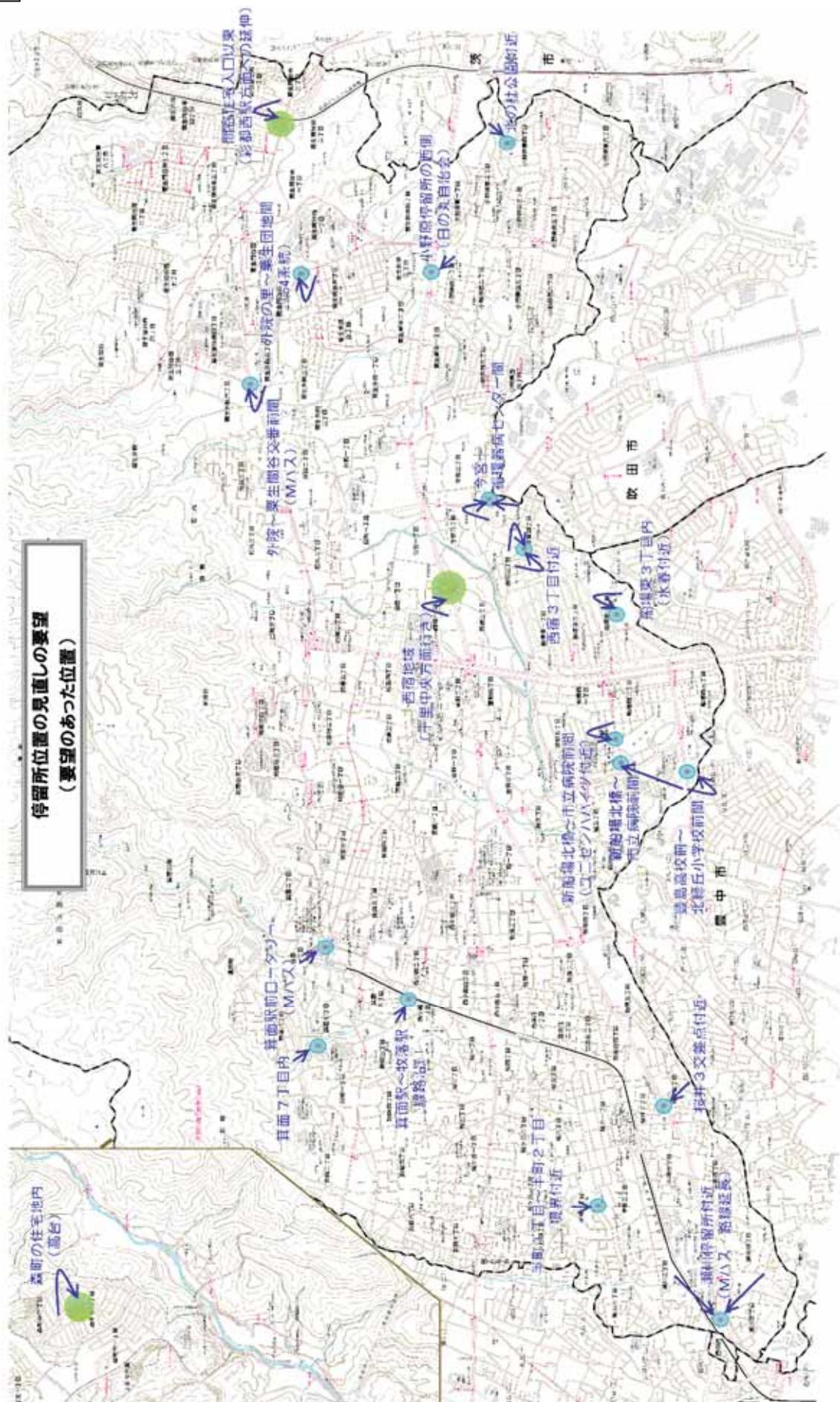
(自治会名) _____ 自治会 _____ ご協力ありがとうございました



バスを利用して行きたい場所
 <市内全体>

順位	目的地	回答数	エリア1 西部・丘陵	エリア2 西部・箕面 駅周辺	エリア3 西部・国道 171号沿い	エリア4 中部・国道 171号北側	エリア5 中部・国道 171号南側	エリア6 中部・今宮 ～西宿周辺	エリア7 東部・山麓 線沿い	エリア8 東部・国道 171号沿い	エリア9 東部・小野 原周辺	エリア10 北部
1	市立病院・ライフプラザ	69	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
2	かやの中央(ヴィノラなど)	59	●	●	●		●	●	●	●	●	
3	箕面駅	49	●			●		●	●	●	●	●
4	市役所	35			●		●					
5	船場団地(SSOKなど)	29	●		●	●				●	●	
6	箕面駅周辺商業施設	26	●				●	●	●		●	

●印は、各エリアで10%以上の解答があった目的地



「停留所の位置を見直して欲しい」と回着し、具体的な位置の要望があった位置・エリア
 ● は停留所の位置、● はエリアを示す

資料編 6 : バス利用者乗降調査結果

調査概要

目的：ローカルバス利用の実態を統計的に分析し、既往の市民満足度調査結果やバス利用実態調査結果等の分析とあわせて、実証運行の計画の参考にするほか、サービス水準評価の指標を導くため

調査日：平成 21 年（2009 年）6 月 19 日（金）（Mバスの止々呂美コースは 18 日（木））

調査対象：公共施設巡回福祉バス（Mバス）の全路線・全便

路線バス（阪急バス）の箕面山麓線（36・37 系統）の循環便（14 便）

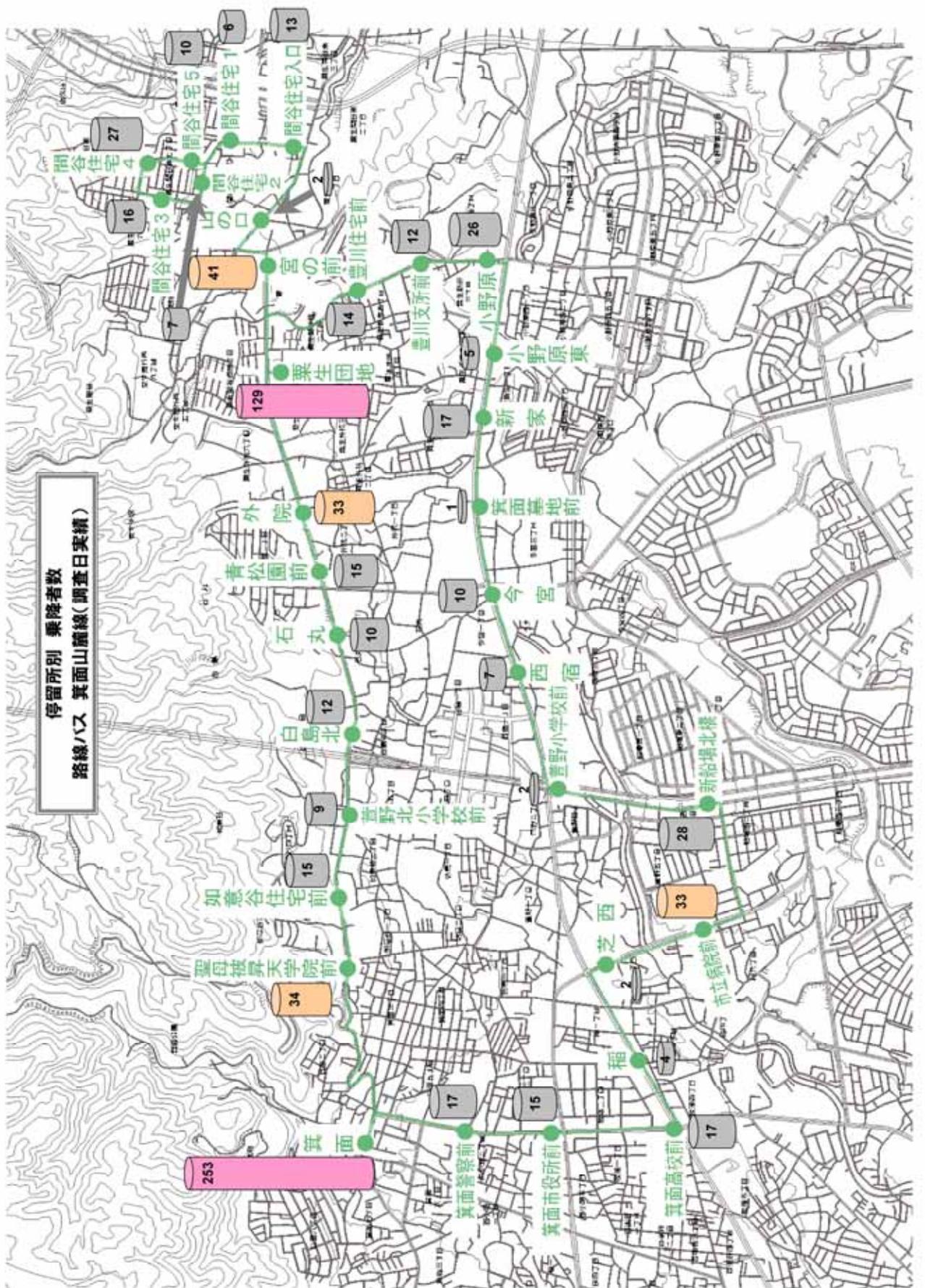
調査方法：バス利用者に対して、乗車時に調査票を配布する

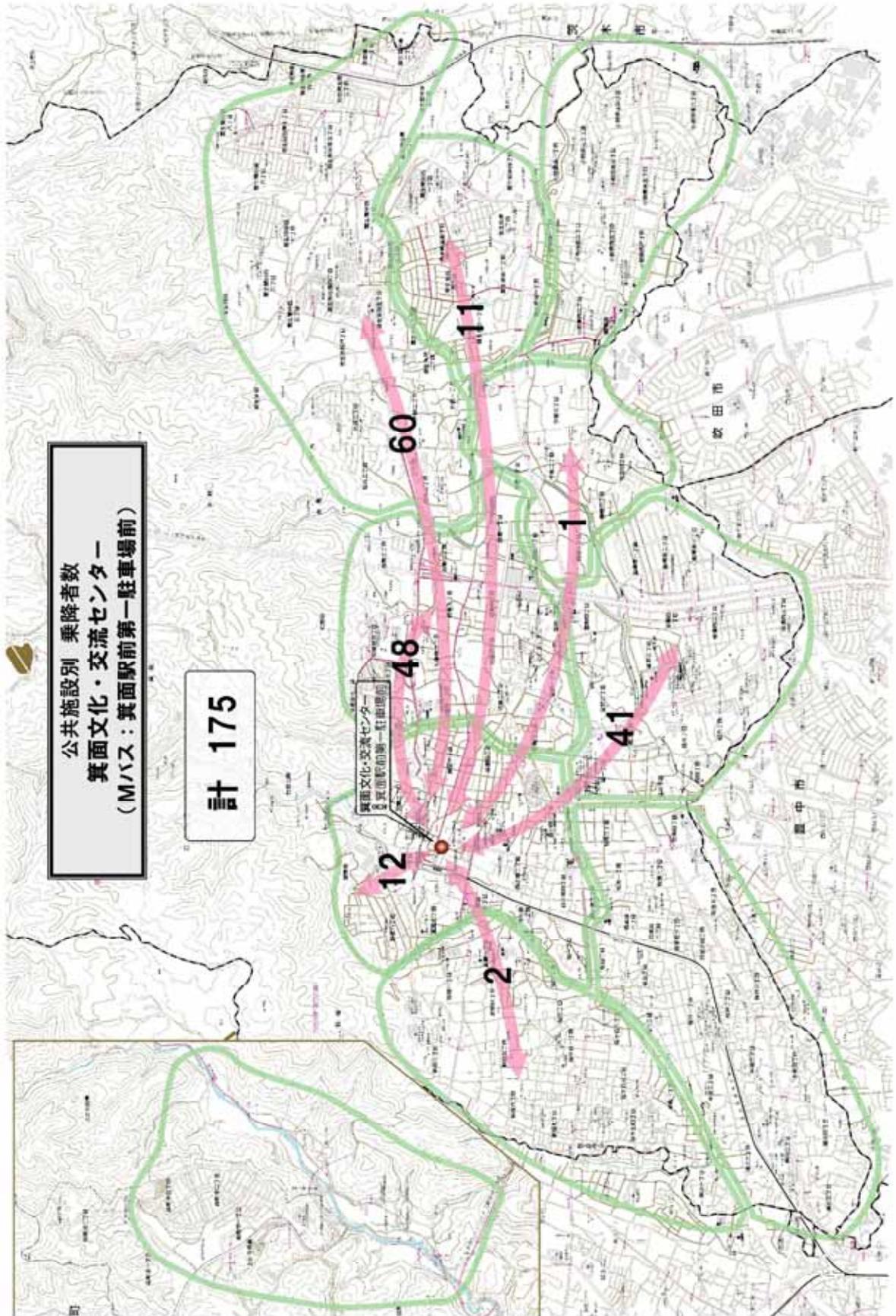
乗車中に調査票の質問に回答してもらい、降車時に回収する

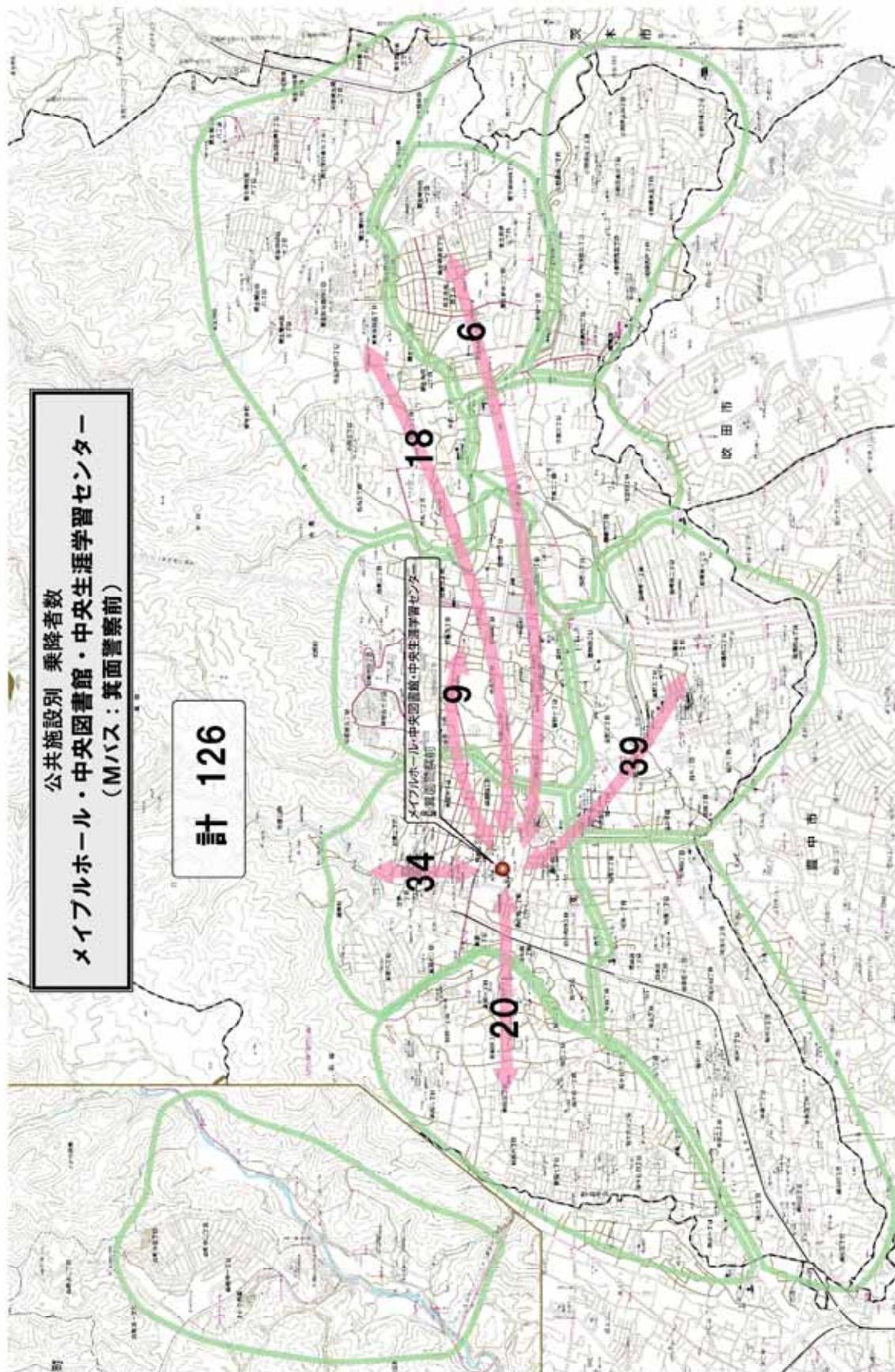
調査項目：利用区間・時間帯、年齢、利用頻度、利用目的（路線バスのみ）

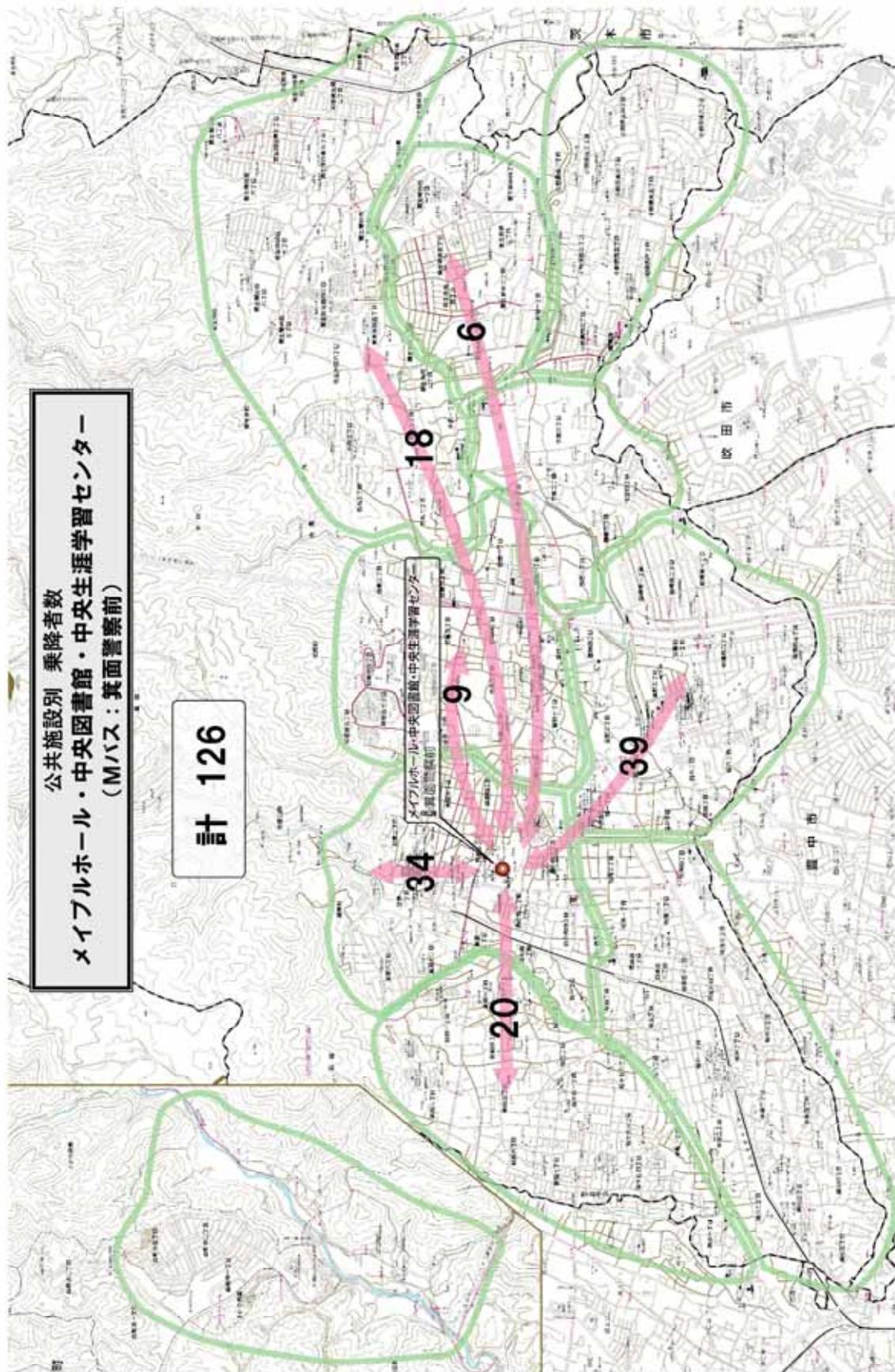
調査結果

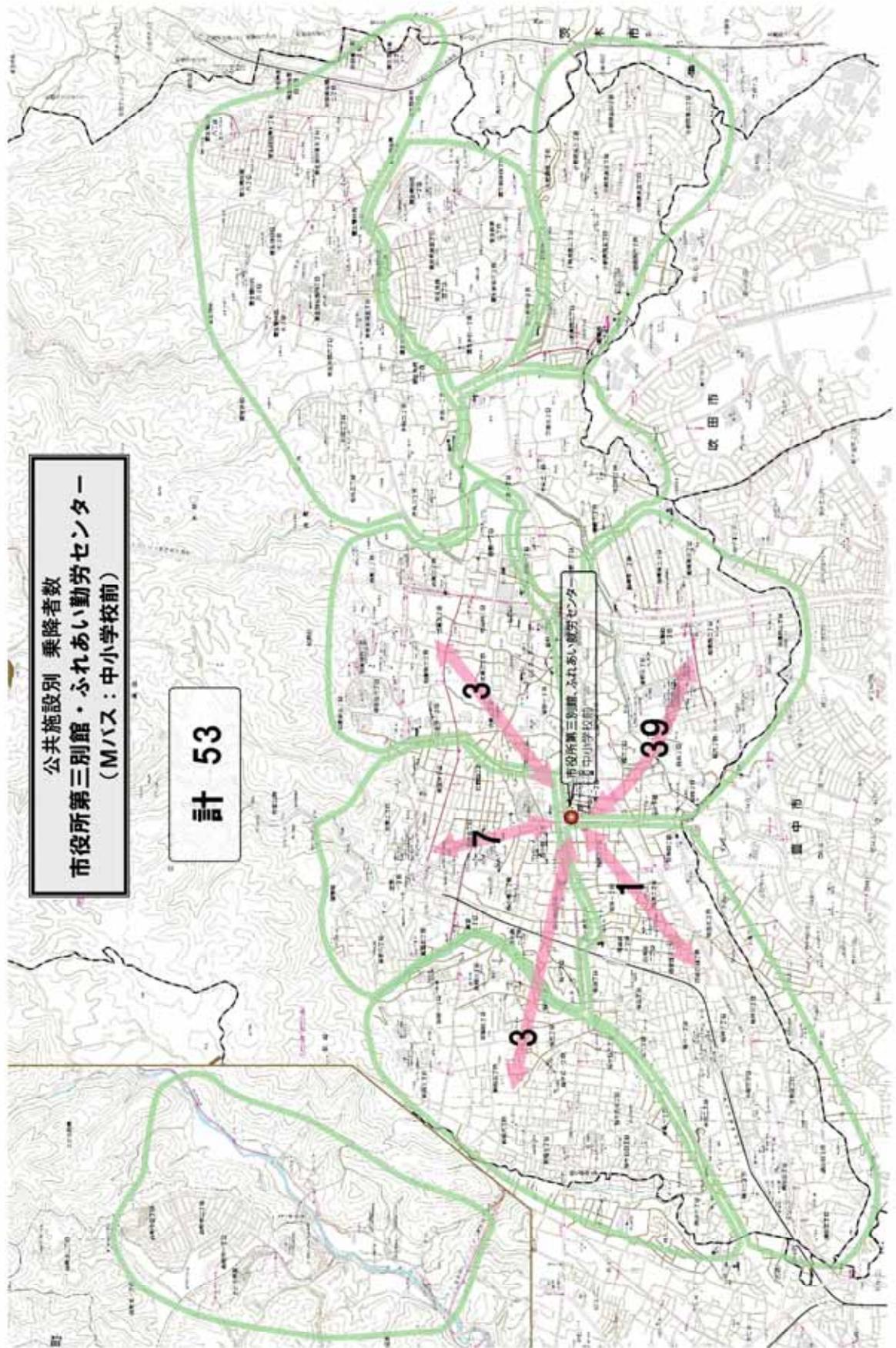
総利用者数：Mバス（全コース）	862 人		
（西部北コース	212 人、	西部南コース	175 人
中部コース	110 人、	東部北コース	274 人
東部南コース	78 人、	止々呂美コース	1 人
路線バス（循環便）	440 人		
乗降者数の多い停留所：（100 人以上）			
Mバス			
（みのおライフプラザ	266 人、	松寿荘	244 人
箕面駅前第一駐車場前	176 人、	市役所前	131 人
箕面警察前	127 人		
路線バス			
（箕面	253 人、	粟生団地	129 人

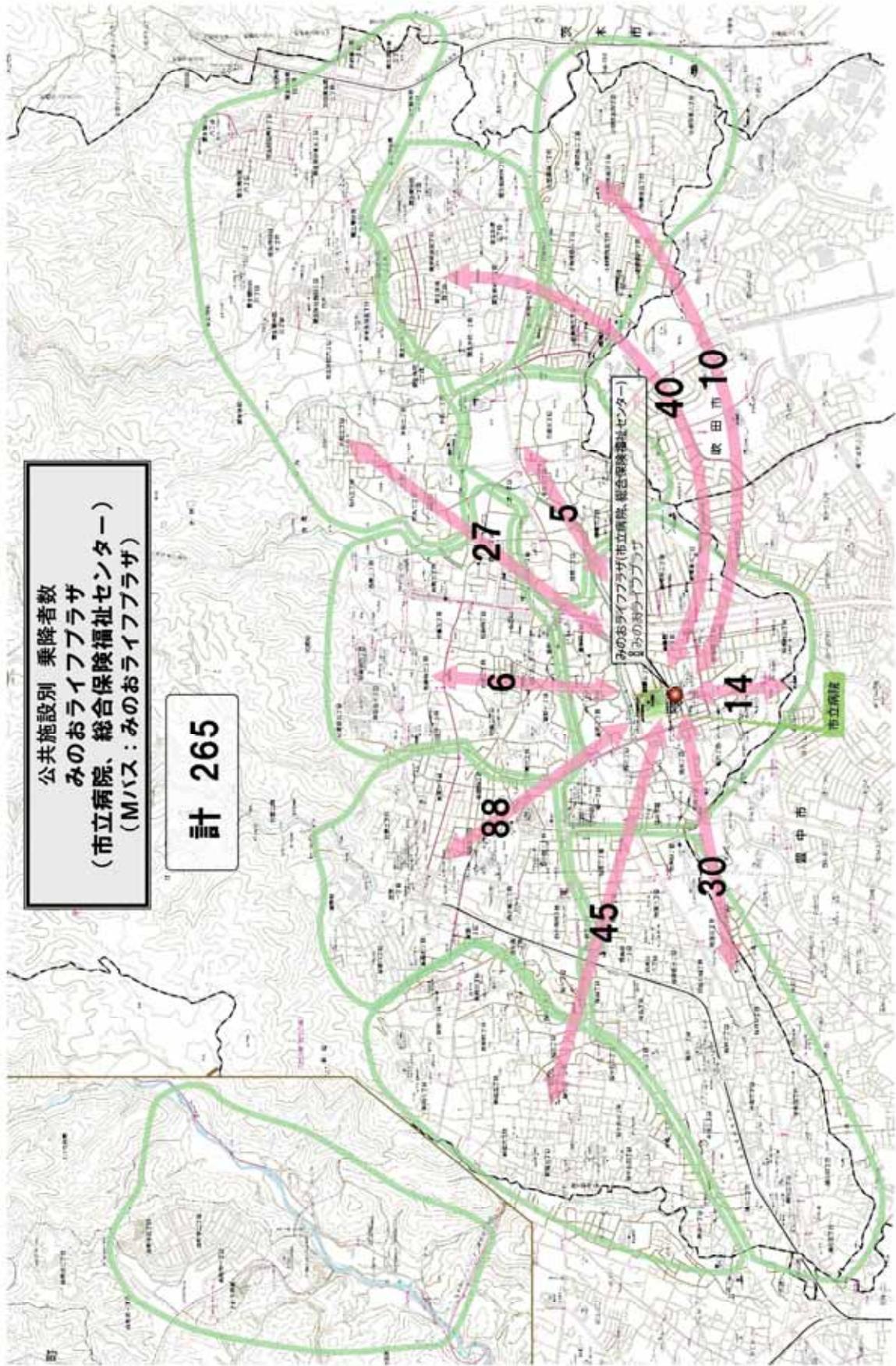


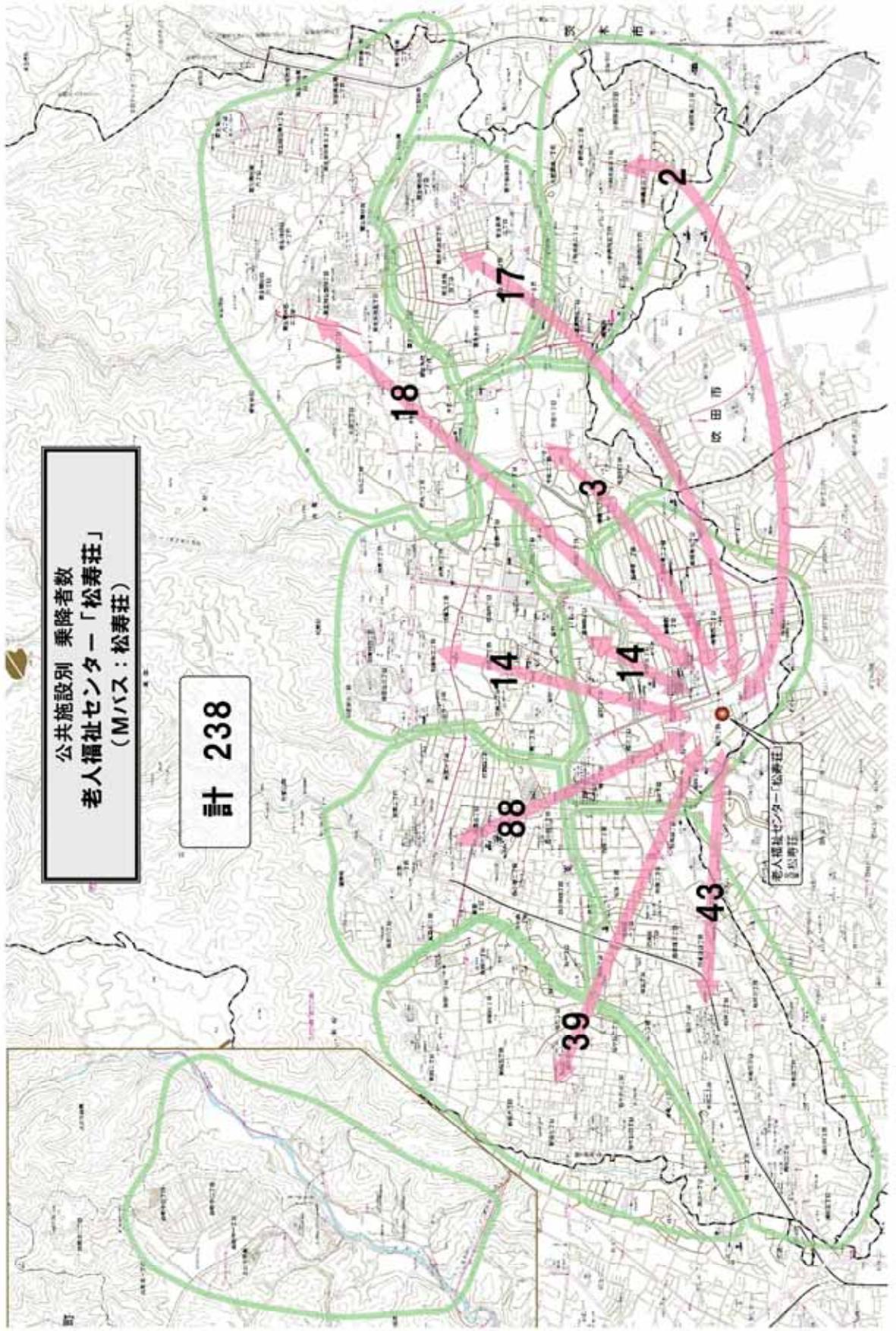


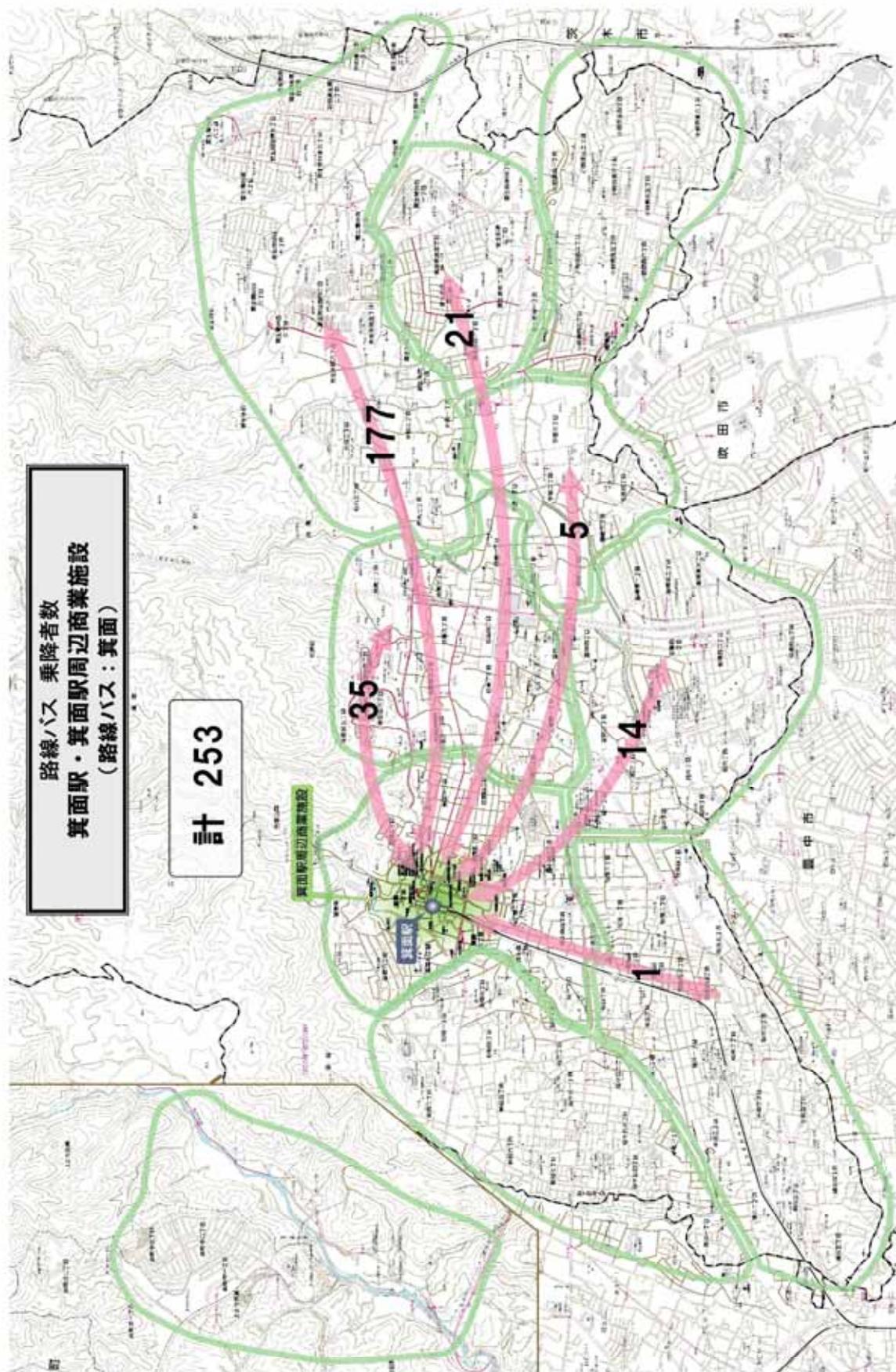












路線バス 乗降者数
箕面駅・箕面駅周辺商業施設
(路線バス：箕面)

計 253

(参考) アンケート調査票

(Mバス用)

Mバスをご利用のみなさまへ

本日は、市内のバス交通の利便性向上を検討するために、公共施設巡回福祉バス（Mバス）のご利用状況の調査を行っております。

誠にお手数ですが、あてはまる場所を押し曲げて、お降りの際に降り口の調査員にお渡し下さい。

00000

あなたの年齢は？

- 64歳以下 1
- 65～74歳 2
- 75歳以上 3

Mバスにはどのくらい乗りますか？

- 週に3日以上 1
- 週に1～2日 2
- 月に2～3日 3
- 月に1日以下 4

ご協力ありがとうございました

箕面市地域公共交通活性化協議会
箕面市地域創造部交通政策課

(路線バス用)

箕面山麓線(36・37系統)をご利用のお客様へ

本日は、市内のバス交通の利便性向上を検討するために、箕面山麓線（36・37系統）のご利用状況の調査を行っております。

誠にお手数ですが、あてはまる場所を押し曲げて、お降りの際に降り口の調査員にお渡し下さい。

00000

あなたの年齢は？

- 1 14歳以下 3 65～74歳
- 2 15～64歳 4 75歳以上

36・37系統にはどのくらい乗りますか？

- 1 週3日以上 月2～3日 3
- 2 週1～2日 月1日以下 4

ご利用の目的は？

- 1 通勤・通学 3 買物
- 2 通院・通所 4 その他

ご協力ありがとうございました

箕面市地域公共交通活性化協議会
箕面市地域創造部交通政策課

資料編 7 : 住民説明会とアンケート調査結果

実施概要

実施期間 : 平成 21 年 (2009 年) 10 月 5 日 ~ 10 月 17 日

実施場所 : 箕面市内の 12 小学区 (1 会場は台風接近に伴う荒天のため中止)

実施内容 : スライドを用いた運行計画案の説明

質疑応答

アンケート

出席者

月	日	曜日	開始時間	施設名	参加者
10	5	月	19:00	南小会館 (桜のまちの家)	18
	6	火	19:00	中小会館 (四季彩の家)	7
	7	水	19:00	西小会館 (星座の家)	中止 (5)
	8	木	19:00	箕面小会館 (日時計の家)	15
	9	金	19:00	西南小会館 (かがり火の家)	11
	10	土	10:30	豊川南小会館 (太陽の家)	15
			15:00	とどろみの森学園	5
	13	火	19:00	萱野小会館 (くすの木の家)	13
	14	水	19:00	豊川北小会館 (鐘の鳴る家)	59
	15	木	19:00	東小会館 (みどりの家)	25
	16	金	19:00	萱野東小会館 (灯ろうの家)	17
	17	土	10:30	萱野北小会館 (如意谷の里)	10
			15:00	北小会館 (北斗の家)	8
合 計					208人

主な意見

(1) 運行計画関係

廃止ルートの見直し

巡回方向の見直し

便数増 (30分に1便)

運行開始時間を早く

路線バスとの乗り継ぎによるダイヤ調整

(2) 運賃関係

基本運賃は路線バスより安く

高齢者割引運賃の導入

新たなバス間の乗り継ぎ割引の実施

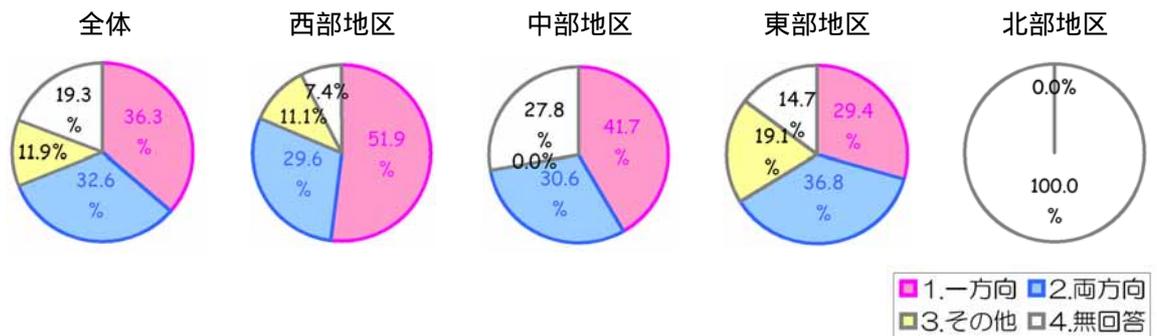
新たなバスと路線バスの乗り継ぎ割引の実施

- (3) 利用促進関係
 - 情報提供
 - バス停待ちの環境改善（ひさし、ベンチ）
- (4) 路線バス関係
 - 箕面山麓線の便数増
- (5) その他
 - 商業者バスとの連携
 - Mバスの継続
 - 市民が理解できる広報内容
 - 十分な市民への説明と市民意見の反映

アンケート調査結果

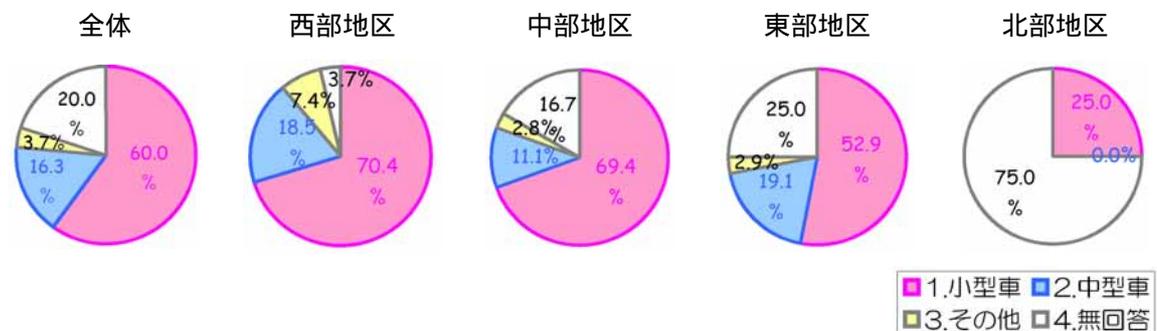
(1) 巡回方向

運行計画案：市街地の5ルートは一方向（北部は往復）
 西部地区では、（運行計画案の一方向を）容認する意見が半数以上
 中部地区では、一方向を容認する意見が多いが、両方向を求める意見との差は少ない
 東部地区では、両方向を求める意見が多い



(2) 積み残し

運行計画案：全便小型車（定員 35 名(座席：11 名、立席：24 名)）
 全ての地区で肯定的な意見が多数（狭い道路で小回りが利く、細かいルートの設定）
 利用者が多い東部北ルート等では対策が必要との意見もある
 座席数が少ないことが不安との意見もある

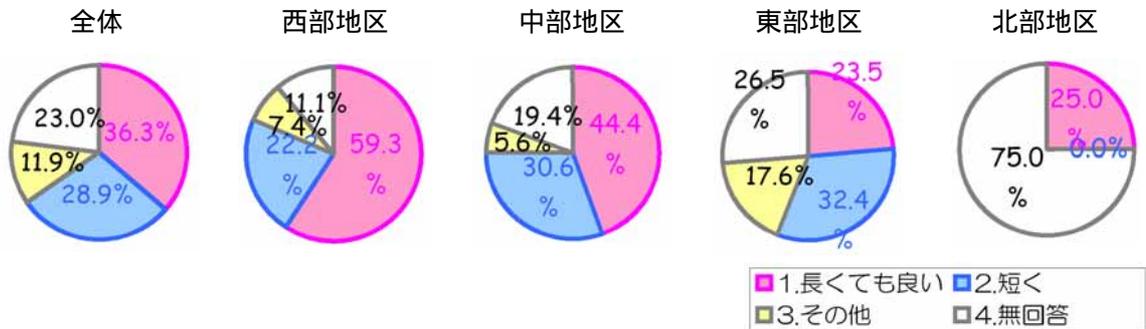


(3) 所要時間

運行計画案：1便あたり西部・中部：50分台、東部：70分台（北部：片道41分）

西部地区・中部地区では、概ね肯定的

東部地区では、所要時間の短縮を求める意見の方が多い（行きと帰りの時間差が大きい）

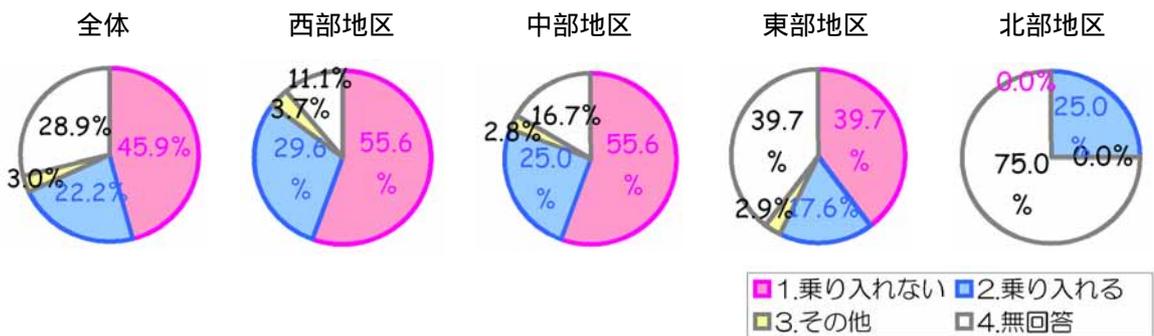


(4) 松寿荘への乗り入れ

運行計画案：乗り入れを行わず、中央線に停留所を新設

全ての地区で乗り入れないとする意見が多数

利用者が多い時間帯は乗り入れを希望する意見もある



(5) 新規ルート・廃止ルート・バス停

運行計画案：現行のMバスルートを中心に、ルートの拡充と運行本数を大幅に増加させるなどにより、飛躍的にバスサービスを改善

西部地区・中部地区では、（運行計画案を）概ね容認

東部地区では、見直しを求める意見が過半数を大幅に上回る（廃止ルートの見直し、経路の変更、路線の延伸、バス停の追加など）

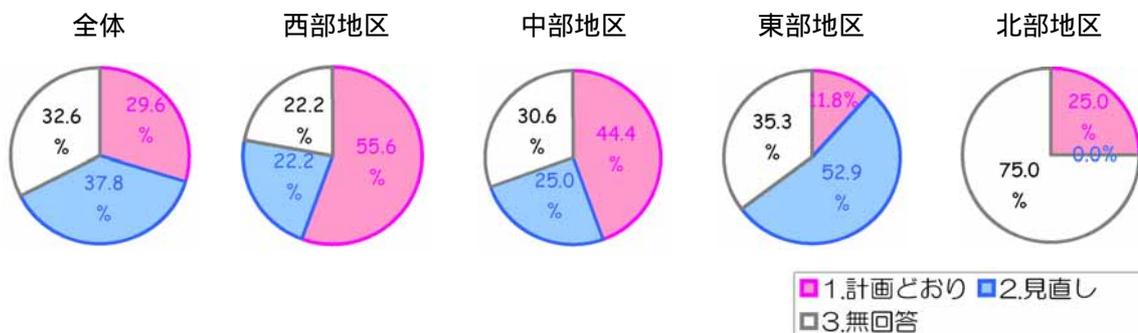


(6) 路線バスとの役割分担

運行計画案：東部北ルートと箕面山麓線（路線バス）が競合するため、箕面山麓線の循環系統を見直して、路線バスは箕面駅との往復便（鉄道フィーダー）を充実

西部地区・中部地区では、役割分担すべきとの意見が多数

東部地区では、路線バスも引き続き運行を求める意見と役割分担すべき見直しを求める意見に分かれる



(参考) アンケート調査票

新たなバス交通の運行計画 (案) アンケート

本日説明いたしました、運行計画 (案) について、市民のみなさんに愛され、使いやすいバスにするためのご意見をいただき、更に検討をすすめるためにアンケートにご協力をお願いします。

※1つ選んで、数字に○印をご記入ください

Q1. 巡回方向について

1. 計画のとおり、一方向、1便でよい
2. 2時間に1便でも両方向にすべき
3. その他

()

Q2. 積み残し (満員で乗れない) について

1. 計画のとおり、小型車で、きめ細かく運行し、積み残しのないよう運行ダイヤで調整するのでよい
2. 中型車で広い道路を運行し、積み残しがないようにすべき
3. その他

()

Q3. 所要時間について

1. 計画のとおり、きめ細かく運行しているので、長くてもよい
2. ルートを削除、見直してでも、時間を短くすべき (番号に○を記入)
① 西部北ルート ② 西部南ルート ③ 中部ルート
④ 東部北ルート ⑤ 東部南ルート ⑥ 北部ルート

3. その他

()

Q4. 松寿荘の乗り入れについて

1. 計画のとおり、乗り入れせず、近くにバス停を新設するのでよい
2. 安全が確認できれば時間が長くなっても、乗り入れるべき（番号に ○ を記入）
① 全部 ② 一部の便

3. その他

[]

Q5. 路線バスの箕面山麓線の見直しについて

1. 計画のとおり、役割分担すべき
2. 現状どおり、路線バスは運行すべき
3. その他

[]

Q6. 新規ルート、廃止ルート、新設バス停について

1. 計画のとおりでよい
2. 見直しすべき

具体的に
[]

◆その他、ご意見等がございましたら、お書き下さい。

[]

ご協力ありがとうございました

資料編 8 : パブリックコメント意見集

● 実施概要

募集期間 : 平成 22 年 (2010 年) 1 月 4 日 ~ 2 月 3 日

募集内容 : 新しいバスの運行計画案へ意見・提案

応募件数 : 121 件

(施設窓口 : 81 件、交通政策課 : 27 件、郵送 : 2 件、FAX : 5 件、電子メール : 6 件)

● 主な意見

項目	件数	意見概要
運行ルート	61	松寿荘に乗り入れてほしい。(45 件) バス停を増やしてほしい。(ささゆり園、墓地前、如意谷団地北、箕面 2 丁目他)(7 件) 東部北コースが萱野中央、市立病院等を経由して箕面駅に行くのは時間がかかり不便である。(3 件) 運行ルートが狭く、運行上支障が生じないか。(1 件) 粟生間谷地区は粟生団地ターミナルを起点としたループバスでカバーするべき。(1 件) 箕面森町は便利になるが止々呂美地区は切り捨てで良いのか。(1 件) 市立病院玄関近くの乗り入れ。(1 件) 市立病院への乗り入れを北側出入口とできないか。(騒音、排ガス、事故、停滞)(1 件) 萱野地区内の狭隘な道路を通行する理由は。(1 件)
運行内容	34	中部ルートを両回りに。(20 件) 増便又はメリハリのあるダイヤ編成を。(5 件) バス車両の検討 (優先座席、座席横向きタイプ、オートマチック、バックカメラ、デザイン)(3 件) 東部北ルートなど一定方向の巡回のため目的地まで時間がかかる。(2 件) 1 便の走行時間が長い。(2 件) 365 日毎日の運行を望む。(1 件) 日曜日の運行はやめて、平日ダイヤの充実。(1 件)
運賃	34	高齢者・低所得者の運賃は安い方が良い (無料、松寿荘施設利用者 : 無料、50 円)(24 件) 高齢者の対象を下げしてほしい。(6 件) 基本運賃を 100 円に。(2 件) 1 日乗り放題券や阪急バス箕面森町線以外の路線バスとの乗り継ぎ割り引きの実現。(2 件)
評価・見直し基準	4	調査時期・方法を明記して、改善はすぐに。(2 件) 行政の横断的かつ、住民参加の組織による改善。(1 件) 利用状況によるルート、バス停、運賃の見直し。(1 件)
利用促進	6	各停留所にわかりやすいルート図や時刻表を設ける。(3 件) 各停留所にベンチ、上屋を設置してほしい。(1 件) 携帯電話で運行ルートや時刻表が確認できるシステムを作る。(1 件) バス停標柱はわかりやすいデザインに。(1 件)
Mバスの継続	14	Mバスを継続運行。有料化に反対。(14 件)
その他	26	阪急バスの東部地域から箕面駅へ行く便を如意谷住宅へアクセスするよう変更し、利用者の多い時間の増便を行うこと。(10 件) 松寿荘と市立病院・ライフプラザを結ぶ無料のバスが運行できないか。(3 件) 計画素案に対して、計画過程の内容をホームページ等で公開してほしい。(3 件) 松寿荘から直近バス停間の高齢者への安全対策。(2 件) 市外の鉄道駅などへアクセスする事はできないか。(2 件) 国の「地域公共交通づくりハンドブック」の「哲学編、人とまちを幸せにする地域公共交通」も基本理念に加えて検討すべき。(2 件) 運営主体、運行主体は市直営か運行委託を行うのか。(1 件) 実証運行にあたっての費用負担は誰が行うのか。(1 件) 行政や交通事業者がもっと利用者の立場になって、情報発信やサービス・提案していく事が重要。現状では意見、提言、要望や情報を行政・交通事業者に伝えにくい状況である。(1 件) 松寿荘で説明会を開催してほしい。(1 件)
計	179	

同一人が複数の意見を提出しているため、提出件数とは整合しない。

パブリックコメント手続実施要項

作成日：平成22年（2010年）1月4日

素案の名称	新たなバス交通の運行計画（素案）
パブリックコメント 手続実施の目的	新たなバス交通について、広く市民のみなさまの声を聴くため
実施部局名	箕面市地域創造部交通政策課（箕面市地域公共交通活性化協議会事務局）
（問い合わせ先）	電話：072-724-6746
公表内容	新たなバス交通の運行計画（素案）
素案の閲覧方法と 閲覧場所	<p>(1) 市ホームページ （アドレス http://www2.city.minoh.osaka.jp/KOUTUU/home.html）</p> <p>(2) 地域創造部交通政策課（箕面市役所本館2階211番窓口）</p> <p>(3) 行政資料コーナー（箕面市役所別館1階14番窓口）</p> <p>(4) 箕面市役所豊川支所、止々呂美支所、市役所第三別館</p> <p>(5) 総合保健福祉センター</p> <p>(6) 市立病院</p> <p>(7) 老人福祉センター（松寿荘）</p> <p>(8) 中央生涯学習センター、東生涯学習センター、西南公民館</p> <p>(9) 中央図書館、東図書館、萱野南図書館、西南図書館、桜ヶ丘図書館</p> <p>(10) スカイアリーナ、第一総合運動場、第二総合運動場</p> <p>(11) ふれあい就労センター</p> <p>(12) 箕面文化・交流センター、らいとびあ21、ヒューマンズプラザ</p> <p>(13) みのお市民活動センター</p> <p>※(2)～(5)は、市役所開庁日の8時45分から17時15分まで</p> <p>※(6)～(13)は、各施設の開館日、開館時間中</p>
意見等の提出期間	平成22年(2010年)1月4日から2月3日まで（郵便の場合は必着）
意見等の提出方法	<p>次のうちいずれかの方法で提出してください。</p> <p>(1) 閲覧場所の窓口への提出</p> <p>(2) 郵便による送付（〒562-0003 箕面市西小路4丁目6番1号）</p> <p>(3) ファクシミリによる送付（FAX 072-722-7655）</p> <p>(4) 電子メールによる送付（Email：koutuu@maple.city.minoh.lg.jp）</p> <p>※閲覧場所の窓口に意見書のひな形をご用意していますので、ご利用ください。（自由な形式で提出していただいてもかまいません。）</p>
意見等を提出 できるかた	<p>(1) 本市にお住まいのかた</p> <p>(2) 本市に事務所又は事業所がある事業者</p> <p>(3) 本市内にある事務所又は事業所に勤務しているかた</p> <p>(4) 本市内にある学校に在学しているかた</p> <p>(5) 本市に対して納税義務があるかた</p> <p>(6) 上記(1)から(5)に該当するかたで構成された団体</p> <p>(7) パブリックコメント手続を実施しようとする事案に利害関係があるかた</p>
意見等を提出する際 の必要記載事項	<p>(1) 意見を提出しようとする素案の名称</p> <p>(2) 氏名及び住所（上記の「意見等を提出できるかた」のうち(2)から(5)及び(7)に該当するかたにあつては名称及び所在地、(6)に該当する団体にあつては、団体名及び団体事務局の所在地）</p> <p>(3) 上記の「意見等を提出できるかた」のうち、該当する区分</p>
提出された意見等及 び市の考え方の公表 方法	<p>「素案の閲覧方法と閲覧場所」に記載の方法・場所で公表します。</p> <p>公表予定期間：平成22年(2010年)3月1日から3月31日まで</p> <p>※意見提出者への個別回答はいたしませんのでご了承ください。</p>
備考	<p>※意見を提出いただいたかたの氏名、住所などを公表しますので、ご了承ください。</p> <p>※類似のご意見などは集約し、回答させていただきます。</p>

資料編 9：需要予測と収支計算の結果

(1) 需要予測

新たなバス交通の利用者は、906 人/日 (330,690 人/年)

< 基本的な考え方 >

- バス利用の需要予測には決定的な手法がない。そのため M バスの運行実績をもとに料金抵抗等を考慮した方法、市内循環便の路線バスの運行実績をもとにした方法及びコミュニティバス、アセスメント指針（兵庫県）の考え方を参考にした方法により、需要を予測した。
 - ・ 方法 A：M バスの運行実績と料金抵抗等を考慮した予測
(A-1：バス停勢圏の変化、A-2：ルート別利用率)
 - ・ 方法 B：路線バスの運行実績と高齢者割引運賃導入を考慮した予測
 - ・ 方法 C：コミュニティバス・アセスメント指針（兵庫県）の考え方を参考にした予測
- 収支予測に利用する需要は、方法 A-1、A-2、B、C の予測手法の中から 最も安全側の予測として、最小値を利用した。

< 需要予測の結果 >

	利用者予測
方法 A-1	1,225 ~ 931 人/日 (447,125 人/年)
方法 A-2	1,314 ~ 1,020 人/日 (479,610 人/年)
方法 B	906 人/日 (330,690 人/年)
方法 C	1,133 人/日 (413,545 人/年)

- 今回採用する需要予測の結果については、最も少ない予測値を用いることにするので、新たなバス交通の利用者は、906 人/日 (330,690 人/年)となる。
- このうち、高齢者の利用者数については、M バスの高齢者の乗降割合を利用した場合、以下の結果になる。
 - ・ 65 歳以上の高齢者利用者数：906 × 73% = 661.38 人/日 (241,403 人/年)
 - ・ 70 歳以上の高齢者利用者数：906 × 58% = 525.48 人/日 (191,800 人/年)
 - ・ 75 歳以上の高齢者利用者数：906 × 43% = 389.58 人/日 (142,196 人/年)

(2) 収支

[運賃収入率] = [運賃収入] / [運行経費] = 39.14% > 35.0% < O K >
 国庫補助金、市負担金が必要となるとともに、その他収入についても積極的に導入を目指す。

<前提条件>

収支予測は、次の前提条件により算出する。

収支目標：運賃収入率は、収入全体の35%以上（年間4,200万円/年以上）

需要予測：新たなバス交通の利用者は、906人/日（年間330,690人/年）

運行経費：年間の運行経費は、1億2,000万円以内

運賃：基本運賃は、200円

高齢者70歳以上の乗車率は、58%（年間191,800人/年） 運賃は、100円

その他の割引は、収入への影響が不明なので考慮しない

<収支予測の結果>

運賃収入

$$\begin{aligned}
 & [\text{基本運賃の利用者数}] \times [\text{基本運賃}] + [70歳以上の高齢者の利用者数] \times [\text{高齢者割引運賃}] \\
 & = (330,690 \text{人} - 191,800 \text{人}) \times 200 \text{円} + 191,800 \text{人} \times 100 \text{円} \\
 & = 46,958,000 \text{円}
 \end{aligned}$$

支出（運行経費）

・全ルート11便/日で運行した場合：126,709,385円

・全ルート10便/日で運行した場合：115,190,350円

運行経費の上限が1億2,000万円なので、各ルートの便数は10～11便/日となる。

収支

・運賃収入のみの場合、収支は73,042,000円の赤字となり、運賃収入率は39.14%である。

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

$$\begin{aligned}
 [\text{運賃収入率}] &= [\text{運賃収入}] / [\text{運行経費}] \\
 &= 46,958,000 \text{円} / 120,000,000 \text{円} (\text{最大}) \\
 &= 0.3914 = 39.14\% > 35.0\%
 \end{aligned}$$

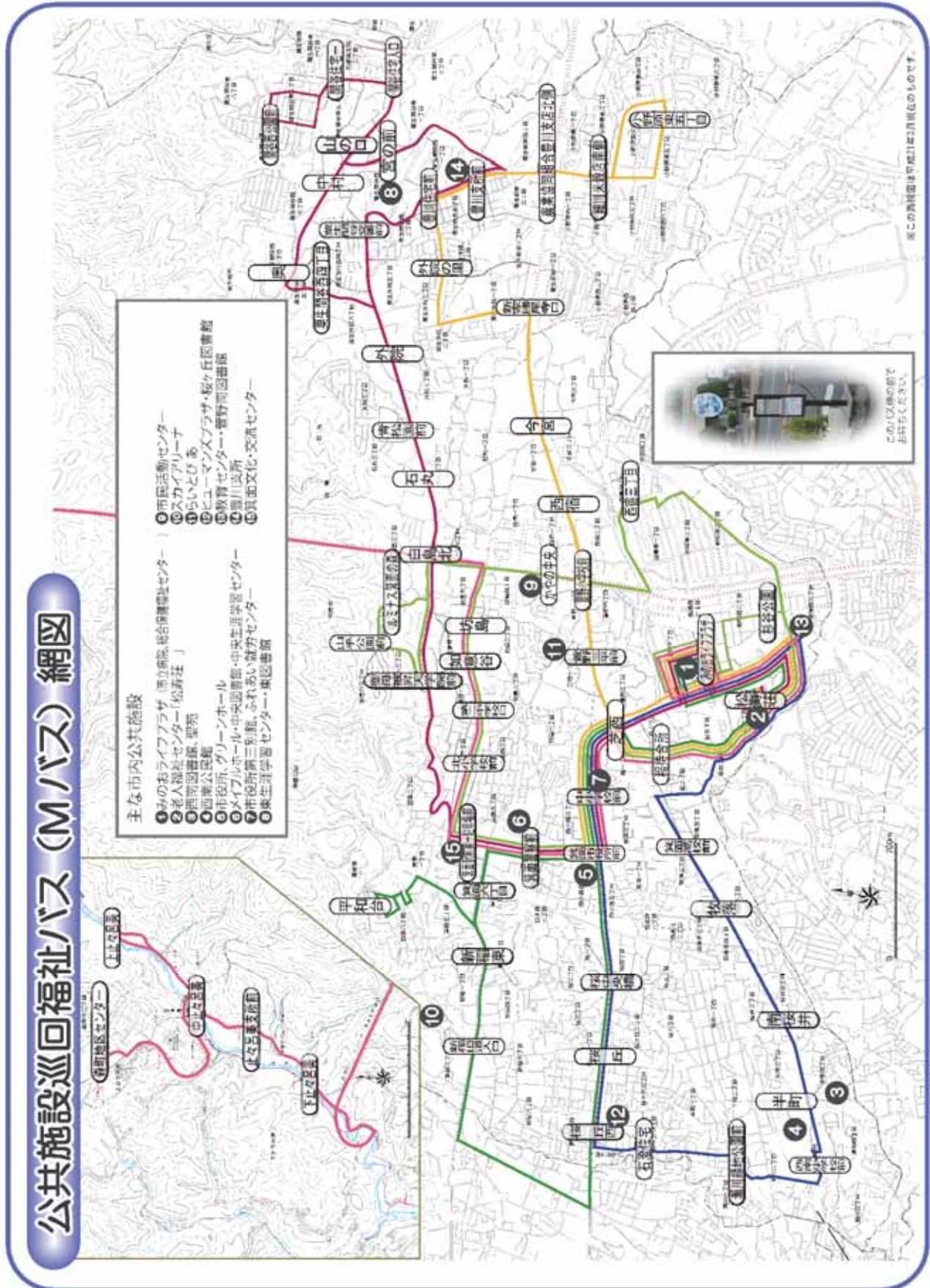
(内訳)

	運賃	国庫補助金	市負担額金
金額	46,958,000円	36,521,000円	36,521,000円
()は割合	(39.14%)	(30.43%)	(30.43%)

<その他収入の確保>

- 広告による収入：バスの車体や車内、あるいは路線図やバスマップ等への広告掲載料等
- 協賛金による収入：商業施設、医療施設、地域その他各種団体等からの協賛の出資等
- 市内公共施設駐車場の有料化による収入：公共施設付属駐車場の有料化
 （バス利用への転換による運賃収入、駐車料金は市負担金の財源になりうる）

公共施設巡回福祉バス（Mバス）



箕面市地域公共交通活性化協議会 ニュースレター

箕面市地域公共交通活性化協議会事務局
平成 21 年 (2009 年) 7 月 15 日発行

第 1 号

多くの市民のみなさまとともに 市内バス路線網の充実・再編を検討し、実証運行を目指しています

箕面市では、市民の満足度が低い市内バス路線網の充実・再編のため、国・府・市・交通事業者・市民等で構成する「箕面市地域公共交通活性化協議会」を設立しました。

協議会では、路線バスと箕面市公共施設巡回福祉バス (Mバス) との連携または一体化等を検討し、平成 21 年 (2009 年) 度中に「新たな市内バス交通の運行計画」を策定し、平成 22 年 (2010 年) 度からの実証運行 (実験的な運行) を目指しています。

箕面市のバス交通の現状は

<p>■路線バス 千里中央駅や北千里駅へのアクセスは充実</p> <p style="text-align: center;">⇕</p> <p style="text-align: center;">市内の循環は 1 路線 14 便のみ</p>	➔	<p>鉄道駅へのアクセスのバスは充実しているが、市内移動のバスは不足している</p>
<p>■Mバス 市内の主要な公共施設へのアクセス (無料)</p> <p>全 6 コース 1 日 39 便 月～土に運行</p> <p>利用したところがある市民は 13%</p>	➔	<p>「買物などで自由に利用したい」</p> <p>「名称等により利用するのに気が引ける」</p> <p>「運行サービスを向上してほしい」</p> <p>といった要望が強い</p>

新たなバス交通の整備が必要です

<p>市民満足度の低いバス交通に対して、路線バスと Mバスを個別に充実させることは困難</p> <p>■路線バス ・市内移動の充実</p> <p>■Mバス ・運行サービスの向上</p> <p>・買い物などの利用</p>	➔	<p>地域の日常生活や社会生活における円滑な移動、市内の東西方向の移動を確保するためには、Mバスと路線バスとの連携又は一体化により市内移動を主とする新たなバス交通の整備が必要不可欠</p>
---	---	--

市民・行政等が協働して実証運行に向けた計画づくりを行っています

協議会は、国 (国土交通省)、大阪府、箕面市、警察などの公共機関のほか、阪急バス株などの交通事業者、学識経験者、市民、商業者などの幅広い関係者により計画づくりを進めています。

また、具体的な実証運行ルートなどの検討は、協議会の下部組織に分科会を設置して、市民 37 名、商業者等 7 名を含む総勢 52 名で検討しています。



スケジュール



第1回分科会を開催しました

実施日時：平成21年（2009年）6月26日（金）午後2時～
場 所：みのおライフプラザ2階 大会議室
出席者：45名
内 容：経過、検討の枠組み等の説明
講演「公共交通における行政や市民の役割」
テーマ・コンセプトの検討

経過・検討の枠組み等の説明

市内バス路線網のこれまでの検討経過や協議会・分科会の概要、分科会で検討を行う上での枠組み（運行経費が1億2000万円で運行水準を飛躍的に向上させて実証運行すること、利用者が多ければサービスが向上すること）、スケジュール等について、スライドを用いて説明がありました。



講演「公共交通における市民や行政の役割」

分科会長（大阪大学大学院工学研究科猪井助教）より、2007年に運行が始まった洲本市・大野地区の自動車教習所の送迎バスを活用した事例を取り上げて、現在のバス交通を取り巻く課題と課題解決の考え方について講演が行われました。

この中で、地域の交通（移動）の問題は住民自らが参加して、自分たちに合った公共交通を行政・バス事業者・住民等と一緒に考え、計画→実施→検証→修正→計画・・・を繰り返しながら継続して取り組んでいくことが重要であることを述べられました。



テーマ・コンセプトの検討

普段の生活等においてバスを利用してどこに行きたいか、あるいはバスを利用したいがこういった課題があって、どのような対策をしたいのか、といった視点で、市内移動のためのバス路線を見直すにあたってのテーマ・コンセプトについて、5つの班に分かれ、ワークショップ形式で議論を行いました。

検討の結果、以下のようなテーマ・コンセプトが提案されました。

- ・1班 私たちは自分の健康増進や街や地域の活性化のため、買い物にも利用でき、のりかえ・のりつぎも不要な自由に利用できるバスにしたい!!
- ・2班 誰もが安心して乗れる便利なバス
- ・3班 誰でも どこにでも いつでも気持ちよく
～ 市民に愛され使いたくなるバス ～
- ・4班 買物や病院に行ける誰でも乗れる本数の多い安くて便利なバス
SSOK・COM・自転車との連携 / バス停に駐輪場を
- ・5班 いつでも どこでも 気軽に乗れる身近なバス
～ ちょっと安く ～



分科会長より

今回の検討で各班から出されたテーマ・コンセプトについては、次回以降のルート検討の際にどのようにして具現化していくのかといった視点で、ルート案のたたき台に是非とも活用してもらいたと思います。

皆様には、私の期待とおりの活発な議論を展開していただきました。

次回以降の検討においても、皆様には、よりよいものをつくっていくという熱い思いで議論を展開していただきたいと思ひます。

お問い合わせ

箕面市地域公共交通活性化協議会事務局（箕面市役所 地域創造部交通政策課）
住所：箕面市西小路4丁目6番1号 電話 072-723-2121(代表) Eメール:koutuu@maple.city.minoh.lg.jp

箕面市地域公共交通活性化協議会 ニュースレター

箕面市地域公共交通活性化協議会事務局
平成 21 年 (2009 年) 7 月 29 日発行

第 2 号

分科会委員による現地調査を実施しました

7 月 14 日 (火) に現地調査として、市民委員の皆様へ、現在運行中の箕面市公共施設巡回福祉バス (Mバス) に実際に乗車してもらいました。

その後、市役所第三別館にて、市内移動のためのバス交通に関する問題点や今後の課題についての取り組み方などについての意見交換会を実施しました。

委員の皆様からは、今後の分科会で検討するうえで参考となる様々な意見などが寄せられました。

(主な意見)

- ・ Mバスの停留所と路線バスの停留所を一致させてほしい。(停留所の増設)
- ・ Mバスの運行間隔がまちまちなので、一定間隔で運行してほしい。
- ・ 路線バスの山麓線と Mバスの東部北コースなど走行区間が並行している場合は、発車時刻の調整を行ってほしい。
- ・ (主に市の東部から) 箕面駅への移動が不便なので、一度千里中央を経由してから移動している。
- ・ 病院の受診時間に間に合うように、あるいは休日のイベント等の参加でも利用できるように、運行時間帯の延長や運行日の拡大 (日曜日の運行) を行ってほしい。
- ・ 市民に対する利用促進のための広報活動が必要である。



第2回分科会を開催しました

実施日時: 平成 21 年 (2009 年) 7 月 17 日 (金) 午後 2 時～

場 所: 箕面市役所第三別館 4 階 大会議室

出席者: 35 名

内 容: テーマ・コンセプトの確認

市民ニーズ等の把握

運行日・運行時間帯・便数・運行ルートの検討



テーマ・コンセプトの確認

第 1 回協議会の各班での検討内容を踏まえ、「市民に愛され使いたくなるバス」(安心・便利・元気・連携) という大きなテーマ・コンセプトを見出せたことを確認しました。

～市民に愛され使いたくなるバス～

- | | |
|-----------|-------------------------|
| 安心 | 障害者や高齢者が安心 / 市民の誰もが安心 |
| 便利 | 日常生活の移動が便利 / 社会生活の移動が便利 |
| 元気 | 自分が元気 / まちが元気 / 地球が元気 |
| 連携 | 鉄道と連携 / 自転車と連携 / 商業と連携 |

市民ニーズ等の把握

6 月に行われたバス OD (乗降) 調査や自治会意向調査結果、過去に行われた各種調査結果について、市内移動のためのバス路線に対するニーズを多角的な視点で分析した結果を報告しました。

【バス OD (乗降) 調査結果の概要】

- ・ 一日の利用者数は、Mバス (全コース) が 862 人、路線バス (循環便) が 440 人。
- ・ Mバスのコース別の内訳は、西部北 212 人、西部南 175 人、中部 110 人、東部北 274 人、東部南 78 人、北部 1 人。

【自治会意向調査結果の概要】

- ・ バスサービスの充実度は、市西部の丘陵や市中部～市東部の国道 171 号以南の地区で不足していると感じている。
- ・ バスを利用して行きたい場所は、市立病院、かやの中央、箕面駅とその周辺、市役所、船場団地が多い。
- ・ 停留所位置の見直しの要望は、市内の 3 つのエリアと 16 の場所が挙げられている。

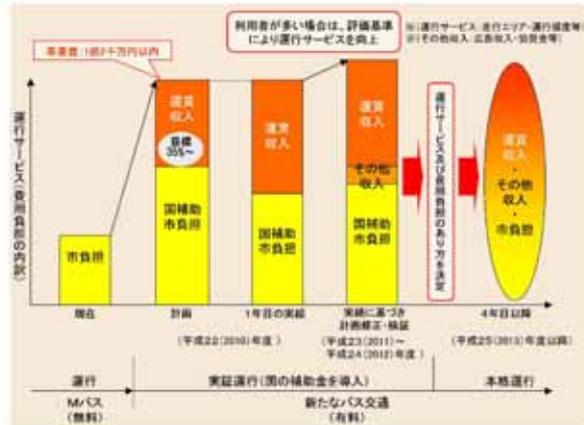


運行日・運行時間帯・便数・運行ルートの検討

①計画づくりは、事業費(運行経費)1億2千万円で検討しました

初年度の事業費(運行経費)を1億2千万円として、Mバスの運行サービスと比べると飛躍的に向上させることを目指した計画づくりを進めました。

なお、計画策定後、運行開始して利用者が多く、運営収入が目標を上回れば、運行サービスの向上が可能になります。



②運行する日、時間帯および便数を考慮したうえで、具体的なルートを検討しました

■目的地(行き先)の検討

自治会意向調査結果から、日常生活の移動が同様な地域を区分したうえで、市民ニーズ等を踏まえた目的地(行き先)を市内の地図上に、青や赤のシールを貼りました。

その結果、真面駅や真面駅周辺商業施設、市役所、市立病院、松寿荘、かやの中央等が特にニーズの高い目的地(行き先)であることが確認されました。

■運行ルートの検討

つづいて、運行する日、時間帯および便数を検討したうえで、目的地(行き先)を貼った地図上に、バス停へのアクセスや目的地までの所要時間等を考慮しながら、コース毎に紐とまち針を用いて運行ルートを描きました。

■検討結果の発表

最後に、各班での検討結果について全体発表を行いました。



1班	<ul style="list-style-type: none"> かやの中央や真面駅をターミナルとして、乗継ぎを図る。 平和台から真面駅への利用を考慮した停留所の検討が必要。 市立病院に乗り入れる。・松寿荘の利用にも配慮する。
2班	<ul style="list-style-type: none"> 運行ルートは真面駅を起点とする。 国道171号経由で瀬川への延伸や松寿荘への乗り入れの検討が必要。 中部コースの一部を効率よく組み合わせられたルートの検討も必要。
3班	<ul style="list-style-type: none"> 山麓線や国道171号等を周回させて、市内の主要な施設を経由する。 現在の真面山麓線(36・37系統)をベースとして、経路の一部を変更・追加。 バスに乗って行きたい場所を可能な限り網羅するルートの検討が必要。
4班	<ul style="list-style-type: none"> 東部北コースは路線バスを充実させることで対応。 片回りの運行については再考が必要。 東部のみを循環する運行ルートの検討が必要。
5班	<ul style="list-style-type: none"> 週末の市内の道路状況を考慮した運行日等の検討が必要。 将来の高齢化を考慮して、市立病院やかやの中央(ヴィソラ)へのルートを確認。 現在、バス利用が不便な東山住宅へ乗り入れの検討が必要。



分科会長より

今回の分科会において各班で検討されたルート案や検討の際に出されましたご意見については、今後分科会としてとりまとめるルート案の作成にとって非常に重要なものとなります。

今回検討いただいたルート案を実際に走行する現地調査を行ったうえで、次回の分科会では、さらに、運行頻度や乗継ぎ等も含め、再度ルート案を議論していきたいと思っております。

お問い合わせ

箕面市地域公共交通活性化協議会事務局 (箕面市役所 地域創造部交通政策課)
住所:箕面市西小路4丁目6番1号 電話 072-723-2121(代表) Eメール:koutuu@maple.city.minoh.jp

※ニュースレターのバックナンバーは箕面市地域創造部交通政策課のホームページに掲載しています <http://www2.city.minoh.osaka.jp/KOUTUU/home.html>

箕面市地域公共交通活性化協議会 ニュースレター

箕面市地域公共交通活性化協議会事務局
平成 21 年 (2009 年) 8 月 28 日発行

第 3 号

検討ルートの現地調査を実施しました

8月4日(火)に第2回分科会で検討を行った運行ルート案について、マイクロバスを利用した実走運行による現地調査を実施しました。

この現地調査により、走行環境の確認、運行ルートの妥当性、道路管理者や警察などから受けた指摘事項も踏まえた物理的な課題が明らかになりました。

(主な課題)

- ・桜井駅周辺の運行ルートには詳細な検討が必要
- ・松寿荘へ直接乗り入れるためには、安全確保等の課題がある
- ・一部の狭い道路を通行するためには車両の小型化が必要など



第3回分科会を開催しました

実施日時：平成 21 年 (2009 年) 8 月 7 日 (金) 午後 2 時～

場 所：箕面市役所第三別館 4 階 大会議室

出席者：32名

内 容：乗り継ぎルート案との比較検討
現地調査結果及び警察等との協議結果の概要説明
ルート案の詳細検討
分科会案のとりまとめ



乗り継ぎルート案との比較検討

第2回分科会での検討ルート案は、各地域から希望の行き先4箇所(箕面駅、市役所、市立病院、かやの中央)に直通する案(直通案)で、1時間あたり1便となります。

一方、4箇所の行き先にルートが集まり、運行本数が多くなりますので、効率化のため、4箇所のうち1箇所と各地域を結び、4箇所の行き先の間を乗り換え用のバスを運行する案を考え、乗り継ぎ案とし、直通案と比較検討を行いました。

【検討結果】

「主要な行き先は直通が良い」、「乗り継ぎ場所で待つ時間を考えると、運行便数が少なくても自宅で待つ方が良い」などの直通案を支持する意見が多くあったことから、分科会では、直通案について検討を進めることにしました。

【乗り継ぎ案の対応】

少数意見の乗り継ぎ案については、この案を支持した8名の委員で詳細検討を行いました。

8月7日の分科会では時間が足りなかったため、8月18日(火)に延長戦として、再度、詳細検討した結果、乗り継ぎ抵抗が大きいことなどから、テーマ・コンセプトの「使いたくなるバス」としては、直通案が良いとの結論になりました。

ただし、実証運行によるルート見直しの選択肢としては、乗り継ぎ案は必要であることや直通案で実証運行する際には殆どのルートが重複している路線バスの山麓線を市東部と箕面駅を往復するルートに見直し、便数の充実を図ることが必要であることが確認されました。



現地調査結果及び警察等との協議結果の概要説明

現地調査の結果及び警察等との協議結果を踏まえて、地域別に検討ルート案の課題について説明を行いました。

ルート案の詳細検討

直通案（第2回分科会でのルート案）をベースとして、地域別に最適と考えられるルート案を選びました。また、選んだルート案について、課題を解決するための方針やバス停位置（特に松寿荘への乗り入れの是非）についても検討を行いました。

分科会案のとりまとめ

分科会としては、希望する目的地へ直接アクセスが可能な直通便を市内6ルートで走行させる案を提案することとしました。

共 通	<ul style="list-style-type: none">・かやの中央、市立病院、市役所、箕面駅に直通させる（別ルートへの乗り換え拠点にもなる）・松寿荘には乗り入れず、近くにバス停を設置することになっているが、利用者が集中する時間帯での乗り入れや別にシャトルバスでの対応などの検討も必要・運行日は毎日、運行時間帯は8～20時、運行頻度は1時間あたり1本程度とする（ただし、北部ルートは週1日、1便とする）・車両は小型車を基本とする
西部北ルート	・平和台、新稲、桜などを經由する [走行距離：14.4km、走行時間：約55分、左回り]
西部南ルート	・桜井駅、桜ヶ丘、瀬川などを經由する [走行距離：14.0km、走行時間：約54分、左回り]
中 部ルート	・如意谷住宅、西宿、稲などを經由する [走行距離：14.4km、走行時間：約50分、右回り]
東部北ルート	・粟生間谷（粟生団地、東山住宅、間谷住宅）、東生涯学習センターなどを經由する [走行距離：19.0km、走行時間：約72分、右回り]
東部南ルート	・粟生外院、東生涯学習センター、小野原、今宮などを經由する [走行距離：16.8km、走行時間：約64分、右回り]
北 部ルート	・箕面森町、止々呂美を經由する [走行距離：37.6km、走行時間：約82分（片道は約41分）]

※ []内の走行距離、走行時間は1便あたり

なお、東部北ルートと殆ど重複している既存路線バスの箕面山麓線（阪急バス 36・37系統）は、主に市東部と箕面駅間を往復する鉄道アクセスとしての役割を担うことが望ましく、路線バスと新たなバス交通との役割分担を行うことも必要であるという意見がありました。

分科会長より

これまでの分科会において検討され、今回の分科会において取りまとめられた運行ルート案を、8月31日に開かれる第3回協議会に報告のうえ運行ルート案を決定し、10月以降市民に向けた説明会を行っていきます。

今後の分科会の予定については、市民に向けた説明会での意見等も踏まえた上で、秋以降の分科会で運行計画案の修正や収支、利用促進策、評価基準等を検討したいと思っています。

お問い合わせ

箕面市地域公共交通活性化協議会事務局（箕面市役所 地域創造部交通政策課）
住所：箕面市西小路4丁目6番1号 電話 072-723-2121(代表) Eメール:koutuu@maple.city.minoh.lg.jp

※ニュースレターのバックナンバーは箕面市地域創造部交通政策課のホームページに掲載しています <http://www2.city.minoh.osaka.jp/KOUTUU/home.html>



箕面市地域公共交通活性化協議会 ニュースレター

箕面市地域公共交通活性化協議会事務局
平成21年(2009年)11月20日発行

第4号

運行計画案の説明会を開催しました

協議会では、分科会(8月)でとりまとめられた運行計画(分科会)案について、審議された結果、新しいバスの運行計画案として説明会を開催し、市民の意向を把握することにしました。

説明会は、10月5日(月)から17日(土)にかけて、市内12箇所(小学校区単位)で、のべ208名の市民が出席し、これまでの検討経過、計画づくり、運行計画案(ルート、便数、車両ほか)、今後の進め方などについて説明し、様々なご意見をいただきました。

また、市民の意向を把握して運行計画の見直しの検討に活用するために、参加者にアンケートを実施しました。



巡回方向

- ・ 西部地区では、一方向を容認する意見が半数以上。
- ・ 中部地区では、一方向を容認する意見が多いが、両方向を求める意見との差は少ない。
- ・ 東部地区では、両方向を求める意見が多い。

所要時間

- ・ 西部地区・中部地区では、概ね肯定的。
- ・ 東部地区では、所要時間の短縮を求める意見が多い。

新規・廃止のルート・バス停

- ・ 西部地区・中部地区では、概ね容認。
- ・ 東部地区では、見直しを求める意見が過半数。

主な自由意見

- ・ 市民の意見を十分に聞いて、より良い計画に。
- ・ 乗りやすく、使いやすいバスに。
- ・ 路線バス・鉄道等で他のコースや手段がある場合には、行き先を削ってもよいのでは。
- ・ 今までバスが運行されていなかったため、是非とも先のことを考えてルートを決定してほしい。
- ・ 上手く乗り継げるように、路線バスと連携して便利に使えるようにしてほしい。
- ・ 北部ルートを週に1日1便を見直すか、箕面森町線を利用した新たなバスとの乗り継ぎを実施してほしい。
- ・ 低運賃、割引運賃を導入してほしい。 など

小型車での運行

- ・ 全ての地区で肯定的な意見が多数。
- ・ 利用者が多い東部北ルート等では、積み残しが発生しないような対策が必要との意見あり。
- ・ 座席数が少ないことが不安との意見あり。

松寿荘への乗り入れ

- ・ 全ての地区で乗り入れないとする意見が多数。
- ・ 利用者が多い箕面駅南口は乗り入れを希望する意見あり。

路線バスとの役割分担

- ・ 西部地区・中部地区では、支持する意見が多数。
- ・ 東部地区では、意見が分かれた。

第4回分科会を開催しました

実施日時：平成21年(2009年)10月30日(金)午後2時～

場 所：箕面市役所第三別館4階 大会議室

出席者：26名

内 容：運行計画案の見直しについての検討
収支(基本運賃、割引運賃等)の検討

運行計画案の見直しについての検討

運行計画案の市民説明会等での意見やアンケート結果を踏まえて、利便性の向上や運行時間の短縮、東部ルートでは、路線バス(箕面山麓線)との競合回避のための経路変更や廃止予定ルートの復活などを行った運行計画の見直し案について、検討を行いました。

■運行計画案の見直しについての検討結果

ルート	検討項目	検討結果	検討事項・意見等
西端北ルート	バス停位置の変更		・平平台的遊歩道(階段等)が通行可能であれば、運行経路(バス停)の追加を検討する
西端南ルート	国道171号沿いから市役所へ短絡、箕面駅へ乗り入れ取り止め		・箕面駅方面への利用者を考慮して、市役所で乗り継げるようにする工夫が必要
北 部 ルート	バス停の追加、 運行形態(運行の是非)	市民意向を反映した案	・週に1便だけの運行であれば、利用が困難であるので、新たなバスを運行させるのではなく、路線バスを箕面森町の住宅内に延伸させ、路線バスと新たなバス(西部・中部・東部)との乗り継ぎ割引を導入する
中 部 ルート	経路の変更、距離の短縮、 両方向での運行	一部は 見直し前の(分科会)案 のまま	・経路がわかりやすい方向で運行させる
東端北 ルート	路線バス統合区間の経路の変更(分断)、廃止ルート(栗生間谷西端辺)の復活、経路の変更・バス停の追加、両方向での運行、箕面駅へ乗り入れ取り止め		・市役所～箕面駅間の公共公共施設へもアクセスさせたほうがよい
東端南 ルート	廃止ルート(豊川住宅周辺)の復活、両方向での運行		・豊川住宅周辺の経路は東部北が担当 ※東部北ルートとの調整が必要

(注) 赤書きした項目については、第5回分科会にて再度検討を行うことにしました。



収支(基本運賃・割引運賃等)の検討

前提条件(運賃収入率は収入全体の35%以上、バスの利用者予測を約33万人/年、高齢者の乗車割合など)を確認した上で、基本運賃と高齢者の割引運賃については、収支の組み合わせを考慮しながら検討を行いました。

その後、高齢者以外の割引運賃や割引サービスの導入の優先順位、その他収入の方策について検討を行いました。

■収支の検討結果

項目	検討結果	検討事項・意見等		
基本運賃	200円	・100円、210円、路線バスと同じ区間制を支持する意見あり		
割引運賃	高齢者	100円 (適用年齢は未決定)	・75歳以上と70歳以上の意見が内訳している ・65歳以上、75歳以上で無料、100円以下などの意見あり ・65歳以上の利用者には、「グランドバス65」で対応するという考え方もあるとの意見あり	
	小児	100円 (基本運賃の半額)	・対象は小学生(同様の幼児以下は無料) ・同様の幼児2人までは無料が望ましい	
	障がい者	100円 (高齢者と同等)		
	その他 (優先順位)	1位	乗り継ぎ割引 (新しいVバス同士)	・乗り継ぎ距離まいくらに設定するのか ・乗り継ぎ券の発行方法等を工夫することが必要 ・追加料金は不要にするべきとの意見あり
		2位	回数券 (普通回数券)	・阪急バスの回数カードを使用できるようにするのか
3位		定期券	・乗車可能な範囲をどのように設定するのか	
その他収入		「新しいVバスと路線バスとの乗り継ぎ割引」 「1日乗車券」 広告、ネーミングライツ、協賛金、市営駐車場の有料化など		

(注) 赤書きした項目については、第5回分科会にて再度検討を行うことにしました。

分科会長より

運行計画案の見直しの検討については、説明会で伺った市民の意向を十分に考慮して、見直し案の検討を行うことが出来たと思います。また、収支の検討についても、熱心にご議論いただけたのでないかと思います。

なお、今回の検討結果のうち、再度検討が必要となった内容や十分に議論を詰められなかった内容については、第5回の分科会にて再度検討を行い、分科会としての運行計画案のとりまとめを行いたいと思います。

お問い合わせ

箕面市地域公共交通活性化協議会事務局 (箕面市役所 地域創造部交通政策課)
住所: 箕面市西小路4丁目6番1号 電話 072-723-2121(代表) Eメール: koutuu@maple.city.minoh.lg.jp

※ニュースレターのバックナンバーは箕面市地域創造部交通政策課のホームページに掲載しています <http://www2.city.minoh.osaka.jp/KOUTUU/home.html>

箕面市地域公共交通活性化協議会 ニュースレター

箕面市地域公共交通活性化協議会事務局
平成 21 年（2009 年）11 月 24 日発行

第 5 号

市民が主役・市民が支えるバスを目指して

運行計画案を検討するための分科会はこれにて終了しますが、市内の公共交通のあり方、新しいバスを支えていくために、今後とも一緒に考えて行動してもらえる市民の協力・自主的な活動（応援）が必須です。

今後とも、新しいバスのあり方を考えたり、市民が積極的にバスを利用できるような活動を行ってもらえる箕面市民における「新しいバスと一緒に考え、支えるネットワーク」を是非ともみなさまの中から、有志で結成していただければと思います。

第 5 回分科会を開催しました

実施日時：平成 21 年（2009 年）11 月 10 日（火）午後 2 時～
場 所：箕面市役所第三別館 4 階 大会議室
出席者：27 名
内 容：前回の検討内容の確認と積み残し内容についての検討
評価基準の検討
利用促進策の検討
今後の進め方

前回の検討内容の確認と積み残し内容についての検討

第 4 回分科会で検討を行った内容を確認のうえ、積み残しとなった内容（東部ルート調整、割引運賃の内容）の検討を行いました。

■検討の結果

<東部ルート調整>

東部南ルートは沿線から東生涯学習センターへアクセスさせ、東部北ルートは、外院の里周辺を運行する案に変更することで、廃止ルートの発生も回避することが可能となりました。

<高齢者の割引適用年齢>

前回の検討で出された意見等を踏まえ、70 歳以上を対象とすることにしました。

また、65 才以上の高齢者には、阪急バスの乗り放題定期券（グランドバス 65）も利用できるようにしたいと考えています。

<その他の割引の実施内容>

- ・新しいバス同士の割引については、乗り継ぎ時の割引運賃を 100 円（高齢者等は半額）。
 - ・回数券については、阪急バスの回数券と共用。
 - ・定期券については、全ルートで使用できる。
- 以上のような割引等も実施することにしました。

評価基準の検討

実証運行にあたっては、新しいバスのテーマ・コンセプトである「市民に愛され使いたくなるバス」を実現していくために、多角的な視点で年度毎に運行の評価を実施します。その上で、見直し基準に照らし合わせて運行計画の見直しの検討を行い、検討結果を踏まえて運行ルートや便数、運賃等の見直しを実施します。

そこで、評価を行うための各項目の目標値、見直し基準の数値について検討を行いました。



■検討の結果

<評価基準項目の目標値>

収支率：50%以上

1年目は30%以上にして、将来的（3年目以降）に50%以上を目指すとしたものや、経営を行う視点から100%以上を目指すべきだとした意見もありました。

乗車率：40%以上

路線バスの利用率を考慮すると、目標値が高すぎると運成が困難ではないかと心配する意見もありました。

認知率：1年目は50%以上、3年目以降は80%以上

市民のバスである意識を持ってもらうためにも、100%を目指すべきではないかという意見もありました。

<見直し基準の数値>

ルートの見直し：（バス停の利用者1日あたり）

向上は50人以上、改善は9人以下

改善する場合については、利用者がほとんどいない場合とするべきとの意見がありました。

便数の見直し：（バスの利用者1便あたり）

向上は27人以上、改善は15人以下

改善する場合については、単に減便するのを検討するのではなく、運行時間帯を変えるといった見直しの方法も考えられるのではないかと意見もありました。

運賃等の見直し：（収支率）

向上は65%以上、改善は50%以上



■利用促進策の検討

新しいバスのテーマ・コンセプトである「市民に愛され使いたくなるバス」を実現していくために欠かせない取り組みが利用促進策です。

優先的に取り組むべき利用促進策について、ジャンル別（ハード、ソフト）に検討を行い、実施策の選択を行いました。

■検討の結果（取り組むべきとの意見の多かった施策）

<ハード>

主要なバス停でのベンチ・上屋の設置、車両のラッピング・アート塗装、交通案内所の設置

<ソフト>

（情報）

バスマップの作成・配布、まちの魅力を発信する情報誌とのタイアップ（連携）

エコ・ショッピング制度の導入

（イベント・その他）

愛称の募集、運行開始にあたってのセレモニーの開催、ノーマイカーデーの実施、スタンプラリーなど参加型イベントの開催など



分科会長より

6月の第1回から合計5回に渡り、委員の皆様にご出席いただき、市民の感覚・ニーズ・想いを反映した運行計画案が検討できたのではないかと思います。

全ての意見を反映させることは困難ですが、これまでに挙げられた委員、市民の意見については、今後の協議会での検討や実証運行の評価・見直しの際に十分に活用されることを期待いたします。

お問い合わせ

箕面市地域公共交通活性化協議会事務局（箕面市役所 地域創造部交通政策課）
住所：箕面市西小路4丁目6番1号 電話 072-723-2121(代表) Eメール:koutuu@maple.city.minoh.lg.jp

※ニュースレターのバックナンバーは箕面市地域創造部交通政策課のホームページに掲載しています <http://www2.city.minoh.osaka.jp/KOUTUU/home.html>