

1. 計画の目的と概要

策定の目的

- ◆本市では、市民の自動車依存率が他市と比較して高いほか、人口増が続いているにもかかわらず公共交通の利用者は減少傾向にあるなどの課題を抱えています。
- ◆それらの課題解決に向けて、本市では、令和5年度を開業目標として北大阪急行線の本市萱野地区までの延伸事業を進めており、同線開業後のまちづくりと連携した公共交通ネットワークの再構築が必要であるため、本計画を策定いたします。
- ◆本計画は、地域公共交通に関連する既存の計画を統合・発展させるとともに、まちづくりに関連する既往計画と調和のとれた計画として策定します。

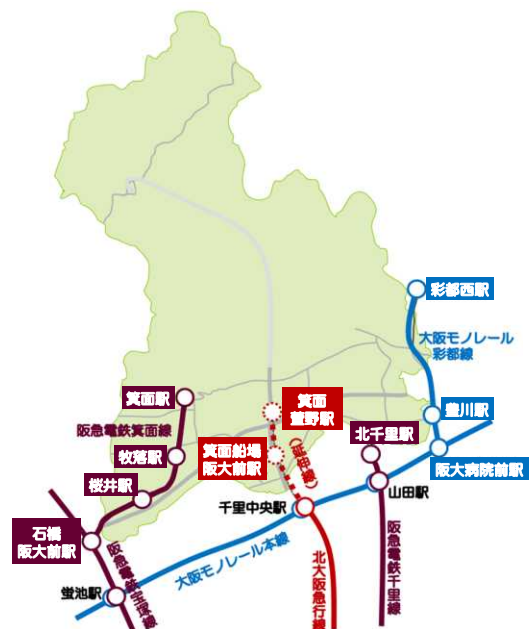
計画区域と期間

- ◆計画区域：市全域
- ◆計画期間：令和4年度（2022年度）から令和12年度（2030年度）まで

2. 公共交通をとりまく現況

公共交通ネットワークの現状

- ◆本市域内に駅を有する鉄道は、西部地域に整備されている阪急電鉄箕面線のみであり、箕面駅・牧落駅・桜井駅の3駅が設けられています。
- ◆本市東部地域の茨木市との境界付近には、大阪モノレール彩都線が設けられていますが、本市域内に駅はありません。
- ◆本市の南側に隣接する豊中市には、北大阪急行線と大阪モノレールが乗り入れる一大交通結節点である千里中央駅があります。令和5年度（2023年度）には、同駅から本市萱野地区への北大阪急行線延伸開業が予定されており、本市域内には、箕面萱野駅と箕面船場阪大前駅の2駅が設けられる予定です。
- ◆本市域内を運行するバス路線の多くは、千里中央駅を起終点としたフィーダー型の路線となっており、南北方向の移動には便利な一方で、市内の東西移動が不便な状況です。



【本市の鉄道網のイメージ】

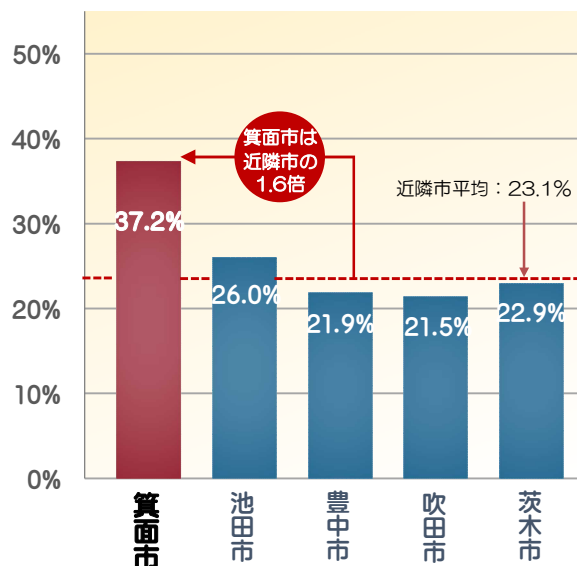


【本市のバス路線網のイメージ】

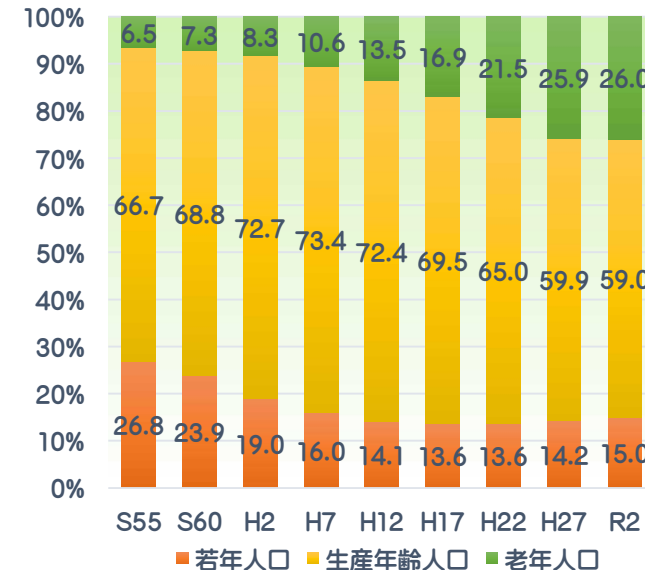
移動手段の確保の重要性の高まり

- ◆本市では、移動における自動車分担率が近隣他市平均の約1.6倍と高く、公共交通を利用せず、自家用車で移動する市民が多い傾向にあります。
- ◆一方で、人口に占める老年人口（65歳以上）の割合は年々増加傾向にあり、今後さらに高齢化が進行し、高齢者の多くが運転免許証を返納した際の移動手段の確保など、公共交通の維持・確保の重要性は増えています。

【本市と近隣市の自動車分担率の比較】



【本市の年代別人口構成の推移】



3. 地域公共交通の課題

課題① 市内移動の不便さによるマイカー依存の生活スタイル

- ◆本市域内に駅を有する鉄道は、西部地域に整備されている阪急電鉄箕面線のみで、市内を運行するバス路線は、千里中央（市外）を拠点として南北方向に伸びており、市内移動や鉄道駅へのアクセスが不便という課題があります。
- ◆本市では移動における自動車分担率が高く、公共交通の利用者も減少傾向にあります。

課題② 分かりにくく使いづらい公共交通の利用環境

- ◆公共交通の乗り継ぎや待機空間においては、異なる交通機関を乗り継ぐ場合の運賃割引がないといった運賃の課題、バス停で「座って待てない」などの物理的課題、バスや鉄道の到着情報の提供がバラバラに行われており分かりにくいといった情報の課題があります。

課題③ 公共交通の維持・確保に対する市民意識

- ◆人口減少や少子高齢化の進行により、「公共交通があって当たり前」な社会は終わつつあります。
- ◆地域公共交通を将来にわたって維持・確保していくためには、そこに住む市民が公共交通を利用することが重要です。

課題④ 従来の交通体系ではカバーしきれない需要の発生

- ◆高齢化の進行や狭小な道路環境などの影響により、「バス停まで移動することすら大変」といった従来の公共交通体系ではカバーしきれない需要が本市内でも発生しつつあります。

4. 計画で目指す将来の公共交通のあり方と実施施策

◆既存計画である立地適正化計画や総合都市交通戦略における“抜群の利便性”すなわち“人へのやさしさ”と、“豊かな緑”すなわち“環境へのやさしさ”という理念を引き継ぎつつ、北急延伸後も将来にわたって活気あるまちを目指して、基本理念を次のように掲げます。

《基本理念》

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

【目標】

(1) 人々の移動を支える持続可能な公共交通網の構築

(2) 誰もが安全で安心して利用しやすい公共交通環境の実現

(3) 市民の公共交通への関心の向上及び公共交通を守り・育てる意識の醸成

(4) 多様な移動ニーズの発生を見据えた体制の構築

実施施策	取り組みスケジュール				
	R4	R5	R6	R7	R8~
1. 鉄道網の整備	準備・工事	★	北急延伸開業		
2. 路線バス網の整備	検討・準備		再編後の運行		
3. オレンジゆずるバス網の整備	検討・準備		再編後の運行		
4. 環境にやさしい公共交通の構築	新駅等の整備		環境配慮型車両の導入の推進（各種検証含む）		
5. 公共交通利用環境の整備・改善	新駅等の整備		バス停上屋・ベンチの設置等（順次）		
6. 公共交通のシームレス化	検討・準備		各種取り組みの実施		
7. 公共交通のバリアフリー化	新駅等の整備		各種取り組みの実施		
8. 公共交通に関する情報発信・利用促進、モビリティマネジメントの実施			各種取り組みの実施		
9. 交通モードごとの機能分担及び連携			各種取り組みの実施		
10. 多様化する交通ニーズへの対応の検討			各種取り組みの実施		

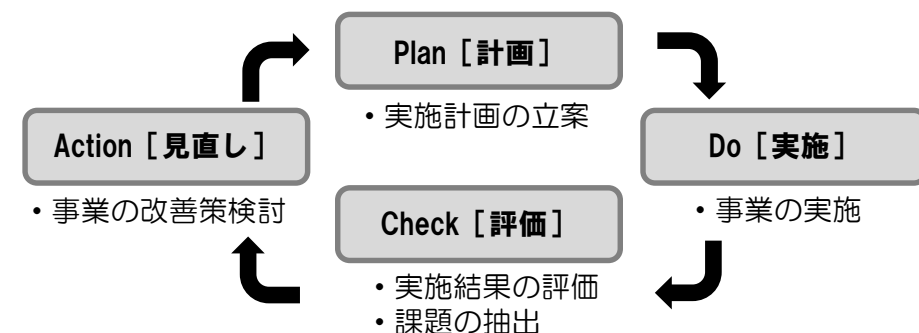
5. 計画の評価指標と推進体制

計画の達成状況の評価指標

目標	指標	現況値	目標値
(1)	1-1 公共交通（鉄道・路線バス）の一日あたりの利用者数	66,180人/日 (R元年度)	110,000人/日 (R12年度)
	1-2 市民の移動における自動車分担率	56.3% (R3年度)	35.2% (R12年度)
(2)	2-1 公共交通に関する満足度（「満足している」又は「どちらかといえば満足している」と答えた人の割合）	19.1% (R3年度)	32.7% (R12年度)
	2-2 市内の路線におけるノンステップバス導入率	46.3% (R2年度)	80% (R12年度)
(3)	3-1 公共交通に関する地域住民発意の勉強会や説明会、ワークショップなどの延べ参加者数	59人 (R3年度)	120人 (R12年度)
	3-2 オレンジゆずるバスサポーター店制度を活用した特典の利用状況	30枚/月 (R3年度)	100枚/月 (R12年度)
(4)	4-1 新たなモビリティや交通形態の試験運行の実施または導入	—	1箇所以上 (R12年度まで)

計画の推進体制

- ◆ 箕面市をはじめ、交通事業者、道路管理者、警察、住民、企業等、地域公共交通に関わる関係者が一体となって、継続的に協議・調整をしながら本計画の評価、検証、見直し等に取り組む必要があるため、箕面市地域公共交通活性化協議会が主体となって本計画の管理を行います。
- ◆ 本計画の推進にあたっては、PDCAサイクルにより、事業を実施するとともに、評価に応じて計画の見直しを行います。



【お問い合わせ先】 箕面市 地域創造部 交通政策室 (072-724-6746)