

# 公共交通のあり方（案） 交通結節点の機能について

北大阪急行線の延伸整備を軸として、箕面市の公共交通ネットワークの改善、自動車から公共交通への転換等を図っていくためには、新駅に新たに整備される交通結節点（駅前広場）の利便性向上を図ることが極めて重要である。

バス路線網の再編計画も踏まえ、公共交通の乗り継ぎを主体に、自動車や自転車交通との連絡強化も含めて、利用者の利便性を考慮した交通結節計画の検討を行う。

## 1. 地区の位置付けと導入機能の検討

### 1.1 かやの中央地区の現状

かやの中央地区は箕面市の中央にあり、国道 171 号と 423 号の交差する交通の要衝として都心部と直結する利便性の高い地区である。「萱野中央特定土地区画整理事業」及び「萱野中央地区地区計画」が行われており、国道 423 号バイパス（箕面有料道路）や新名神高速道路等の整備により、大阪圏の広域交通軸の結節点となる箕面新都心として位置づけられている。

現状では、ヴィソラとして、カルフル箕面をはじめとする各商業施設とその駐車場及び駅前広場用地に、市立かやの中央駐車場、交通広場（タクシーのりば）、かやの広場が整備されている。



図 かやの中央地区施設図

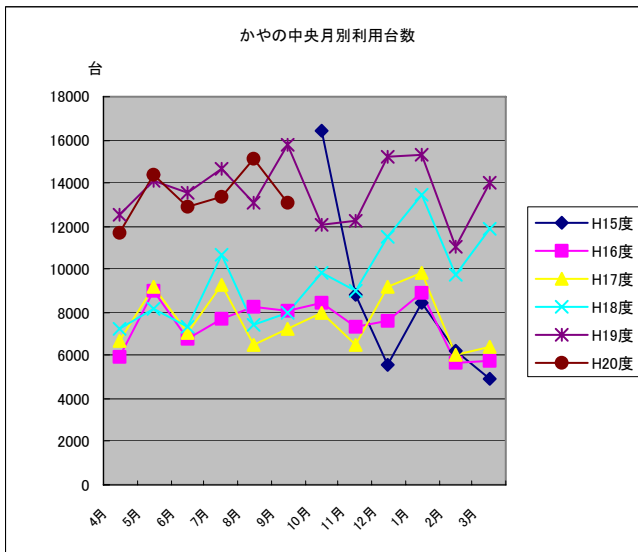
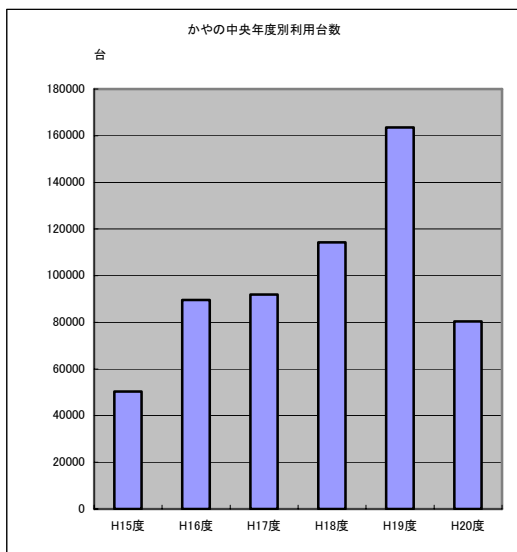


■ かやの中央の状況

- ヴィソラ駐車場 1815 台、市営かやの中央駐車場 382 台とあわせて約 2200 台の駐車場が確保されている。
- ヴィソラ来客数は当初約 800 万人／年、平成 19 年度約 960 万人／年。
- ヴィソラシャトルバス利用数は来客数の約 4%、約 33 万人。

■ かやの中央駐車場

開設	平成 15 年 10 月 1 日
面積	敷地面積 3399 m <sup>2</sup> 、RC3 階地下 1 階延べ床 8013 m <sup>2</sup>
開業時間	8 時 30 分～翌 0 時 30 分
収容台数	382 台
利用料金	100 円／30 分（土日祝は 2 時間まで無料）、障害者 5 割減免
平均利用台数	約 16 万台／年、約 1 万 4 千台／月 平日 70～80 台／日、土曜日 800～1000 台、日祝 1500～1700 台／日



※ H15度は10月から3月まで、  
H20度は4月から9月までのデータ。

## ■ かやの広場

面積	敷地面積 2905 m <sup>2</sup>
開業時間	9時00分～22時00分
利用料金	広場 800円／3時間 100m <sup>2</sup> ステージ 3400円／3時間、営利目的 1.5倍
利用団体数	平成17年度：83団体 平成18年度：59団体 平成19年度：96団体

## 1.2 上位計画等の整理と地区の位置付け

各上位計画に基づいて対象となる駅前広場の位置付けを整理する。

### ■ 第四次箕面市総合計画

- 商業施設や情報サービスの集積、広域的な文化交流の拡大等によるにぎわい
- 北大阪急行線の延伸による利便性の向上と新都心を拠点とした市内交通体系の確立

### ■ 箕面シティ・ルネサンス（箕面市都市計画マスタープラン）

- 広域的な交通結節機能が増し、高次都市機能の集積が期待される地区

### ■ 都市交通施設整備基本計画（箕面市交通体系マスタープラン）

- 中部南北軸と東西軸の接点に位置する主要交通結節点

### ■ 北部大阪都市計画萱野中央地区地区計画

- 国道171号と国道423号の交差する交通の要衝として利便性の高い地区
- コムアートヒルの商業群に近接し、箕面市の中でも都市的に発展する潜在能力の高い地区

### 1.3 地区の整備方針・導入機能の検討

駅前広場には、大別して交通結節機能と環境空間機能の2つの機能があり、交通機能は、基本的な交通処理機能と付加的機能とに分けられる。特に交通結節点として重要な役割を果たす(仮称)新箕面駅においては、基本的な交通処理機能だけではなく、付加的機能についても十分に検討を行う。

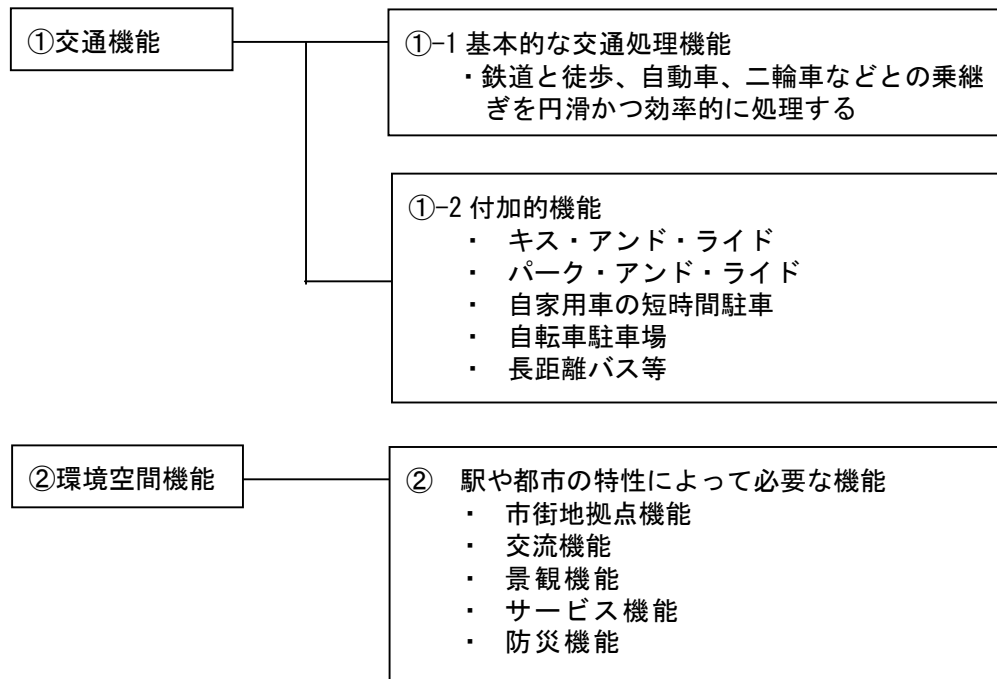


図 駅前広場の機能（出典：「駅前広場計画指針」 社団法人日本交通計画協会編）

1.1 で整理した地区の位置付けを受けて、交通結節点として目指すべき姿を念頭におきつつ地区の整備の視点を整理するとともに、導入機能を検討する。

#### 【整備の視点（案）】

- 新しい箕面の顔となるよう、シンボリックな空間を設ける
- 交通拠点として乗り継ぎの利便性に配慮する
- 千里中央との役割分担を明確にする
- 商業施設との有機的連携により拠点性を高める
- 隣接する市民広場との連携を図る

表 整備の視点及び導入機能（案）

整備の視点	導入機能
● 新しい箕面の顔となるよう、シンボリックな空間を設ける	市街地拠点機能、景観機能や防災機能を導入
● 交通拠点として乗り継ぎの利便性に配慮する	交通処理機能を導入(鉄道・バスの乗り継ぎ、キスアンドライド等)
● 千里中央との役割分担を明確にする	高速バス、学校への送迎バスなどのバースを導入
● 商業施設との有機的連携により拠点性を高める	パークアンドライドは隣接する市立駐車場・ヴィソラ駐車場の活用を検討する。自転車駐車場についても北大阪急行線の利便性を考えて設置場所を検討する。
● 隣接する市民広場との連携を図る	交流機能を導入

## 2. 施設配置イメージの検討

### 2.1 導入施設規模の設定

既往報告書では、当時の需要予測結果にもとづいて駅前広場の規模を参考として整理している。

バス路線網の再編、及び新たな需要予測結果にあわせて見直す必要がある。

表 導入施設規模（既往報告書）

施設	必要数
バス乗車バス	6バス
バス降車バス	3バス
タクシー乗車バス	1バス
タクシー降車バス	2バス
タクシー駐車台数（計画）	10台
自家用車乗降バス	1バス
環境空間	4130㎡

### 2.2 施設配置イメージの検討

機能ごとのゾーニング、主要動線の検討を行う。

以下に、自動車の動線をもとにした今後の検討課題（案）を示す。

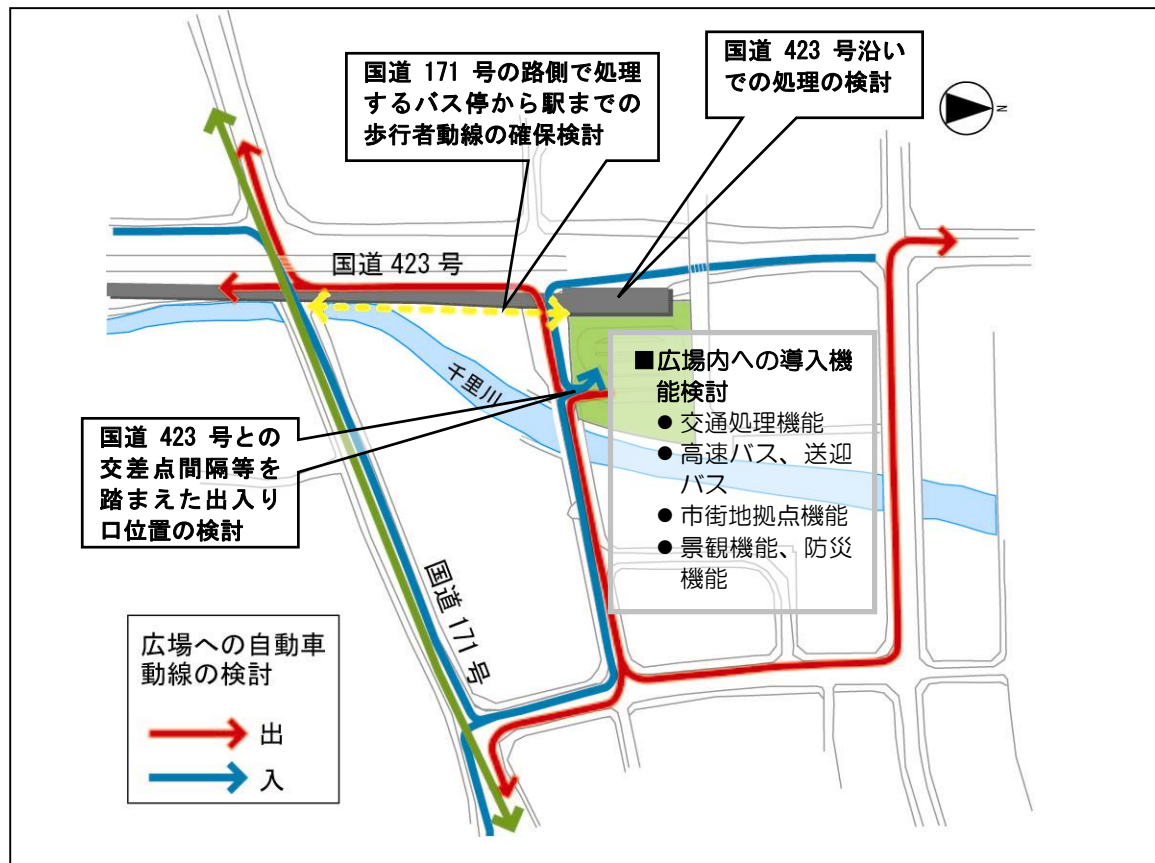


図 今後の検討課題（案）