

検討のまとめ（案）

目次構成（案）

1. 調査の目的
 2. 調査内容
 - 2.1 箕面市における交通の現状と課題整理
 - 2.2 課題解決の基本方針の整理
 - 2.3 公共交通のありかたの検討
 - 2.3.1 新駅設置による新たな交通体系の検討
 - 2.3.2 新たな交通結節点に期待される機能と促進策の検討
 - 2.4 公共交通の利用促進の検討
 - 2.4.1 モビリティ・マネジメント施策の継続的な取り組み方策の検討
 - 2.4.2 バス利用促進方策の検討
 - 2.4.3 自転車と公共交通との連携方策の検討
 3. 今後の取り組み方針の整理
- 資料編

1. 箕面市における交通の現状と課題整理

- ・箕面市は、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。
- ・これまで、北大阪急行線の延伸を前提としながら、かやの中央を新たな都市拠点と位置づけ、まちづくりを推進してきた。
- ・今後のまちづくりの方向性及び将来的な交通体系の整備の考え方（総合計画、都市計画マスタープラン、交通体系マスタープラン）においても、北大阪急行線の延伸を前提とした考え方が示されている（示される予定である）。
- ・しかし、箕面市における公共交通の現状は、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にもかかわらず、都心方面へは千里中央駅を経由するバスと鉄道の乗継ぎとなることや市内バス路線も路線数、運行回数とも利用者にとって十分とは言えない現状にあり、自家用自動車への依存が高いものとなっている。
- ・今後は、箕面森町や彩都の大規模開発の進展や、かやの中央、小野原土地区画整理の進展などにより、まちづくりが着実に進展するとともに、人口定着も進むと考えられる一方で、中心市街地や船場団地の活力低下等の課題も顕在化している。
- ・これからの地域の活性化、少子高齢化への対応、環境問題への対応などのためには、公共交通の活性化を図り、自動車交通から公共交通への転換を図っていく必要がある。

- ・交通面の課題をまとめると以下のとおりである。箕面市のまちづくりと交通体系の整備は、現時点では未完成の状態であり、北大阪急行線の延伸が実現することで、初めて完成形となるという考え方である。

【交通面の課題】

- 公共交通主体のまちづくりへの転換
- 大阪都心との結節強化
- 市内移動における公共交通利便性向上
- 適正な自動車利用
（過度な自家用車依存からの脱却）
- 観光交通の適正化
- 鉄道延伸後の新たな交通体系の構築
- 新たな交通需要への対応

2. 課題解決の基本方針の整理

- ・箕面市の交通の現状と課題、まちづくりの考え方は上記の通りであるが、北大阪急行線の延伸は、長期的な計画であり、最短でも10年近くの期間を要する。
- ・そのため、箕面市内の公共交通の利便性向上の考え方としては、以下の2つの段階を想定し、検討・実行していくことが必要である。

①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き、交通システムもこれまでのバスを主体とした交通システムから鉄道を主体とした交通システムに変化したときの、望ましい公共交通のあり方の検討

②現時点から北大阪急行線の延伸が実現するまでの間で、計画的に望ましい姿に近づけていくために、現在、箕面市の交通に関する課題である「市民満足度が非常に低い公共交通」や「自家用車への過度な依存」などに対して、短期的かつ継続的に取り組むべき公共交通の利用促進に関する検討

- ・これらの関係を示したものが、4ページである。

3. 公共交通のあり方の検討（長期的）

3. 1 新駅設置による新たな交通体系の検討

- ・北大阪急行線の延伸のミッションは、以下のとおりであり、延伸の実現により、総合交通体系の確立が図られ、箕面市における交通環境が変化すると共に、かやの中央地区は広域的な交通結節点としての整備が行われることが想定される。

【北大阪急行線延伸のミッション（案）】

- (1) アクセス機能の強化
 - ・鉄道不便地域解消、大阪都心部方面への時間短縮
 - ・国土軸新幹線との結節強化
- (2) 総合的な交通体系の確立
 - ・南北方向の鉄道ネットワークの強化及び東西方向の結節強化、自動車交通と公共交通による機能的な広域交通ネットワークの形成
 - ・広域交通拠点としての機能強化
 - ・新駅設置による交通結節機能強化
- (3) 環境への配慮
 - ・道路交通混雑の緩和や環境負荷の軽減
 - ・新御堂筋の自動車交通量の抑制
- (4) まちづくりへの貢献
 - ・千里中央地区や船場団地、かやの中央地区における土地利用の高度化や都市機能の高度化による、大阪圏における都市拠点の形成促進への寄与
 - ・かやの中央地区の都市拠点形成促進と船場団地の都市再生への寄与
 - ・箕面新都心、箕面森町等の開発地域のまちの発展への寄与
 - ・公共交通との連携の上に成り立つコンパクトで高品質なまちづくりへの寄与

- ・箕面市の都市構造から、北大阪急行線の延伸が実現した後も、路線バスは駅の端末交通として極めて重要な役割を果たすと考えられるとともに、鉄道の需要を確保する観点からも、鉄道とバスとの連携が不可欠である。
- ・よって、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の、望ましい公共交通のあり方（公共交通の活性化）の検討においては、「延伸実現時のバス路線網の再編のあり方」の検討が重要となる。
- ・北大阪急行線延伸時を想定したバス路線網再編の検討の必要性・重要性については、平成17年度、18年度に実施した「北大阪急行線延伸整備計画策定調査」や、平成19年度に開催した「北大阪急行線関係者連絡会議」においても指摘されているところである。
- ・よって、○特定の事業者を想定しない、○現状と同等のサービスレベルを確保することを想定する、ことを前提に、バス路線網の再編に関する検討を行った。
- ・バス路線網の再編検討の視点として、(1) 総合的な交通体系の視点、(2) まちづくりの視点、(3) 環境負荷軽減の視点、(4) 利用者の視点、(5) 事業者の視点を踏まえた検討を行なった。
- ・バス路線網再編にあたっては、北大阪急行線延伸後の北大阪地域の都市拠点・交通結節点として位置づけられるかやの中央地区及び千里中央地区が適切な役割分担により、広域型、フィーダー型、ローカル型、観光型、その他の各バス路線網の機能ごとに、再編を行うことがバス路線網再編の方針となる。
- ・具体的な再編の方針は5ページのとおりである。

3. 2 新たな交通結節点に期待される機能と促進策の検討

- ・北大阪急行線延伸のミッションやバス路線網の再編の方針を踏まえ、かやの中央においては、交通結節点の機能として、「交通処理機能（路線バス、観光バス）」、「市街地拠点機能」、「景観機能、防災機能」、「交流機能」の導入が必要である。

- ・北大阪急行線の延伸による交通環境の変化を踏まえ、バス路線網再編の考え方や交通結節点の機能の検討結果をとりまとめたものが5ページである。
- ・今後は、これらの検討結果を別途検討が行われている北大阪急行線延伸検討委員会に活用していく。また、次期総合計画や交通体系マスタープランへ反映させるとともに、今後具体的な検討を行う際の検討材料としても用いるものである。

4. 公共交通利用促進の検討

- 4. 1 MMの取り組み方策の検討（簡易TFPの実施）
- 4. 2 バス利用促進方策の検討
- 4. 3 自転車と公共交通との連携方策の検討

- ・箕面市は、大阪府内でも自家用車の利用率が高い地域である。
- ・この要因としては、都市構造として自家用車利用を前提としたまちづくりが進められたことにより、結果として鉄道駅まで徒歩アクセスが可能な地域が西部地区のみとなっており、鉄道利用の不便な地域が多いことが挙げられる。
- ・結果として、駅端末の路線バスが多く設定され、箕面市内のバス路線網は、鉄道駅フィーダー主体の路線網となっている。また、鉄道フィーダーとしては極めて高いサービス水準となっている。
- ・一方で、箕面市内での公共交通移動を考えた場合、路線バスが鉄道フィーダー型主体となっていることから、東西方向の移動や市内各地区からかやの中央や市役所等への市内循環型の移動におけるサービスは十分とはいえない状況である。
- ・このような状況から、短期的な公共交通利用促進の主題は、「バスの利用促進」であり、以下の視点からの検討が必要である。

- ①バスネットワークの見直し
 - ・市内の移動におけるバスサービスの向上
- ②バスサービスの改善
 - ・バスサービスの改善
 - ・バス利用環境の改善
- ③バス停勢圏拡大による新規利用者の獲得
 - ・サイクルアンドライドの推進
- ④市民の自発的な行動変容による自家用車からバスへの利用転換
 - ・モビリティ・マネジメントの推進

短期の内容

- ・以上の検討課題から、本調査においては公共交通利用促進に係る以下の3つの検討を実施した。

- ①モビリティ・マネジメント（MM）の取り組み方策の検討（簡易TFPの実施）
- ②バス利用促進方策の検討
- ③自転車と公共交通との連携方策の検討

- ・各調査の内容と結果の概要は、6ページのとおりである。

5. 今後の取り組み方針の整理

公共交通利用促進の検討結果を踏まえ、今後箕面市が取り組むべき公共交通利用活性化に関するプログラムは以下のとおりである。

(1) ローカル輸送を中心としたバスネットワークの見直し

方策	取組内容	協力関係
公共施設福祉巡回バス(Mバス)と路線バスとの連携計画	「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく制度を活用して、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、「地域公共交通総合連携計画」を策定し、実証実験を目指す。(2009(平成21)年度～)	箕面市 国 大阪府 交通事業者(阪急バス) 市民
小野原豊中線の供用開始に伴う新たな路線	東西バスネットワークの一つとして、本路線への路線バスの検討を箕面市、阪急バスが中心となり進める。	箕面市 交通事業者(阪急バス)

(2) 市民の要望・実現可能性を踏まえたバスサービスの改善

方策	取組内容	協力関係
夜間時間帯における運行便数の増便	利用者の要望が多い夜間時間帯以降の運行サービスの向上について検討を行う。 ※ 深夜時間帯については、小野原東線で深夜便の運行がなされている。	交通事業者(阪急バス)
地区によるバスサービスレベルの差の改善(路線の改善・新設や増便等)	ローカル路線については、Mバスと路線バスとの連携または一体化によって市内全域でのローカルバスの利用環境整備を進める。 フィーダー路線については新たな道路の供用開始に合わせた新規路線の整備等を見極めながら、現行路線の経路の変更・系統の振替、もしくは増便等を検討する。	箕面市 交通事業者(阪急バス)
乗り継ぎにおける運賃割引	利用者から要望の多い路線バス同士を乗り継いだ場合の料金体系・制度を検討する ※ ズーン定期券、1日乗車券、各種乗り継ぎ制度(通し運賃の適用、割引運賃)	箕面市 交通事業者(阪急バス)
主要なバス停における上屋・ベンチの整備	道路状況や利用者数等を勘案しながら、停留所への整備を進める。	箕面市 国 大阪府 交通事業者(阪急バス)
バス路線や時刻表等の情報提供を行うマップ等の作成	バスの利用に有用な情報を盛り込んで、気軽に便利にバスが利用できるように地区毎に編集して、家庭や職場等で活用してもらえるようにする。(モビリティ・マネジメントで実施) また、市域全体をカバーするわかりやすいバス路線網図(路線バス、Mバス)を作成して市民に配布するとともに、箕面市ホームページにもバスマップを掲載し、バス事業者のホームページとのリンクにより、バス停ごとの時刻表等の情報提供を行う。(2009(平成21)年度～)	箕面市 交通事業者(阪急バス・阪急電鉄) 市民

※：近隣の市等で実施されている内容

(3) バス停勢圏拡大による新規利用者の獲得

- ・自転車は身近な移動手段(乗り物)として、今後も多くの人が利用すると考えられる。このため、自転車とバスとの関係は近距離の移動手段としては一部で競合する場合もある。一方で、自転車はバス停までの端末手段として、徒歩アクセスを補完する役割を果たすことで、バスの利便性向上に貢献できると考えられる。
- ・今回の実態調査やバス利用者意識調査において、バス停駐輪場の利用意向があることが明確となり、自転車とバスとの連携を図る必要性が確認された。
- ・駐輪場整備候補地としては、バス停の性格を踏まえながら、小野原東、箕面墓地前、かやの中央、白鳥等が挙げられる。
- ・今後の取組みとしては、バス停勢圏の拡大に向けたバス停駐輪場の整

備に関して、以下に挙げる課題に対してさらに検討を進めていく必要がある

- 駐輪場整備位置、需要の想定による整備台数、整備主体や管理主体、管理の方法など、より具体的に検討する必要がある。
- バス停駐輪場整備候補地を選定する際には、箕面市が策定に向け検討を行っている「自転車走行空間ネットワーク化計画」の主なネットワークを構成する道路上及び隣接する場所となるように留意する。

(4) 継続的なモビリティ・マネジメントの実施による自家用車利用の削減と公共交通利用促進

- ・今回箕面市によって先導的に試行した居住者モビリティ・マネジメント(MM)は、栗生団地及び桜ヶ丘の二つの地区において簡易TFPを実施することで**一定の成果を上げた**といえる。住宅都市であるという箕面市の特性を踏まえ、自家用車の代替となる公共交通手段(電車、バス)が近くにあること、自治会の協力が得られることなどの条件を備えた地区を優先的にモビリティ・マネジメントを推進することが可能である。**最終的には対象を箕面市全域に広げていくことを目指す。**
- ・特に市外からの転入者については、箕面市の公共交通について情報をあまり持っていない場合が多いと考えられ、自家用車での移動習慣が身につく前に転入者モビリティ・マネジメント(MM)によって積極的な情報提供を行うことが望ましい。
- ・また、大阪府のなかでも自動車依存が高い箕面市では、子供の頃から自家用車での移動が多いと考えられるため、学校における児童の啓発を通じてその保護者にも公共交通利用に対する意識を高めてもらうため、学校モビリティ・マネジメント(MM)の効果が期待できる。
- ・これより、箕面市においては、継続的なモビリティ・マネジメントの取り組みとして、**以下の3つの施策に取組む。**
 - ①一定の地区を対象とする居住者モビリティ・マネジメント
 - ②市役所窓口での情報提供による転入者モビリティ・マネジメント
 - ③小学校と連携しての学校モビリティ・マネジメント

方策	取組内容	協力関係
一定の地区を対象とする居住者モビリティ・マネジメント	地域内の居住者を対象に行う。通勤・通学・買物・通院などさまざまな交通行動を対象とする。TFP(トラベルフィードバックプログラム)で行う。 市内で一定エリアにわけ、モデル地区を選定して段階的にモビリティ・マネジメントを実施。自治会、NPO、阪急バス等と協議を行い、バスマップの更新、印刷、配布等を継続して実施できる手法を確立。 取り組みが周知されるのに合わせて、最終的には対象を全市域に広げる。 自治会、NPO、阪急バス等が協力して、バスマップの更新、印刷、配布等を継続して実施。	箕面市 交通事業者 市民(地域住民・NPO)
市役所窓口での転入者モビリティ・マネジメント	今後見込まれる他地域からの転入者に対して、転入手続きを行う窓口で公共交通に関する情報を配布する。 配布物は、上手なクルマの使い方、バス路線図、時刻表等	箕面市 交通事業者
小学校と連携しての学校モビリティ・マネジメント	大阪府で行っている「交通・環境学習プログラム」を活用して、小学校におけるモビリティ・マネジメントを実施する。	箕面市 大阪府 交通事業者 市民

※それぞれの施策の推進にあたっては、必要に応じて国・府の支援制度を有効に活用することも考えられる。

箕面市における交通の現状と課題、課題解決の基本方針

【現状】

■箕面市の都市構造

- ・徒歩・自転車による移動抵抗が大きい地形
- ・豊かな観光資源
- ・鉄道駅がない地域での宅地開発
- ・道路の利便性を活かしたまちの形成
- ・ロードサイト型店舗の増加

■交通の現状

○交通流動

- ・大阪都心との結びつきが極めて強い
- ・千里中央指向
- ・広域交通の高い利便性

○公共交通サービス

- ・鉄道アクセス不便地域
- ・市内バスサービスの不足
- ・公共交通サービスへの市民の不満

○自動車の利用

- ・自家用車への過度な依存
- ・観光期の交通渋滞

■まちづくりの現状

- ・中心市街地、船場卸商団地の活力低下
- ・かやの中央、小野原地区土地区画整理の進展

【社会情勢の変化に伴う新たな視点】

- ・少子高齢化の進展への対応
- ・コンパクトなまちづくりの推進
- ・バリアフリーの推進
- ・環境負荷の軽減
- ・健康増進（自転車の利用促進）

【交通面の課題】

- 公共交通主体のまちづくりへの転換
- 大阪都心との結節強化
- 市内移動における公共交通利便性向上
- 適正な自動車利用
(過度な自家用車依存からの脱却)
- 観光交通の適正化
- 鉄道延伸後の新たな交通体系の構築
- 新たな交通需要への対応

【交通ネットワーク活性化の基本方針】

■公共交通のあり方（広域的・中長期的）

- 公共交通へのシフトを促進する交通基盤の構築
 - ・北大阪急行線の延伸
 - ・新駅設置に伴うバス路線再編によるネットワーク強化
 - ・広域バス路線の拠点化
- 大阪都心方面へのアクセス性の改善
 - ・北大阪急行線の延伸
- 都市拠点、生活拠点間の連携強化
 - ・市内循環バス路線の構築
- 北大阪地域の広域的な交通結節機能の確保
 - ・かやの中央地区の交通結節点化

■公共交通の利用促進（短期的）

- 適正な自家用車利用に向けた市民への働きかけ
 - ・MM(自発的な行動変容)の推進
- バスの利便性向上
 - ・市内循環バス路線の構築
 - ・バスサービスの改善
 - ・バス利用環境の改善
- 自転車と公共交通との連携強化
 - ・バス停駐輪場(サイクルアンドバスライド)の推進
 - ・バス停勢圏の拡大
- 観光交通の適正化
 - ・TDM、パークアンドライド

【計画】

■交通ネットワークの充実

- 北大阪急行線の延伸
 - ・大阪都心へのアクセス改善
 - ・新たな交通結節機能の確保
- 新名神高速道路の開通
 - ・広域交通ネットワークの強化
 - ・国土軸との結節

■大規模開発の進展

- ・大規模開発の進展による人口の増加
(箕面森町、彩都)

【上位計画】

第四次箕面市総合計画

《利用しやすい公共交通ネットワーク》

- 北大阪急行線の延伸
- 市内を循環する公共交通の充実
- 公共交通機関利用への誘導

○近畿地方交通審議会答申(H16.10)

《北大阪急行線の延伸》

- 中長期的に望まれる鉄道ネットワークに位置づけ

○社会資本整備重点計画(H15~5ヶ年)

○運輸政策審議会20号答申(H12)

○都市計画中央審議会答申(H9)

《都市交通のあり方》

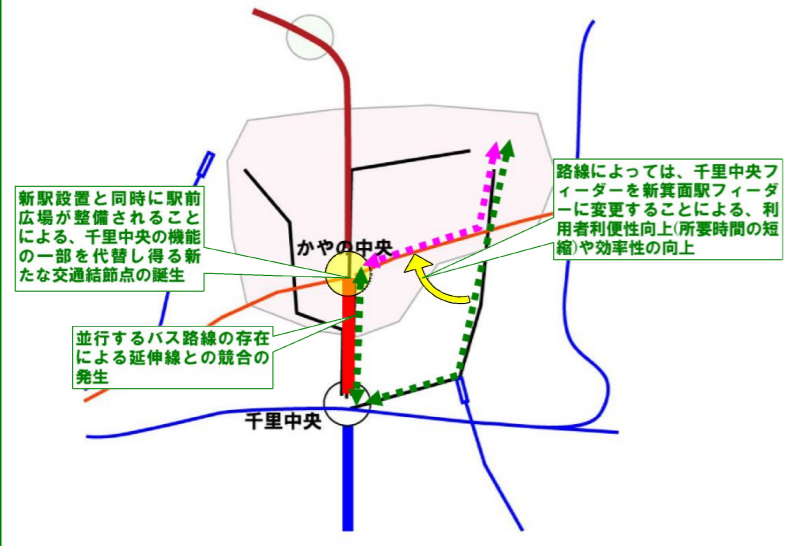
- 豊かな生活の実現、少子高齢化社会への対応、環境負荷の軽減
- クルマ社会からの脱却、公共交通利用への転換(都市鉄道の整備、公共交通の整備、システムの高度化)

※下線部を本協議会で検討
「北大阪急行線延伸整備計画策定調査 報告書」(平成19年3月)を元に作成

【広域的・中長期的施策】公共交通のあり方の検討

北大阪急行線の延伸による交通環境の変化

- 新駅設置と同時に駅前広場が整備されることによる、千里中央の機能の一部を代替し得る新たな交通結節点の誕生
- 路線によっては、千里中央フィーダーを新箕面駅フィーダーに変更することによる、利用者利便性向上(所要時間の短縮)や効率性の向上
- 並行するバス路線の存在による延伸線との競合の発生



広域的・中長期的な視点から、箕面市域及び北大阪地域の新たな交通体系を検討

- ・公共交通の利用促進
- ・公共交通活性化

バス路線網の現状と問題点

(1) 箕面市

【現状】

- 鉄道駅フィーダー輸送が主体
- ローカル輸送が限定的
- 施設や学校への送迎輸送の需要がある
- 市民の満足度は十分ではない
- かやの中央地区のバスアクセスは不足

【問題点】

- 鉄道駅フィーダー主体でローカル輸送の不足
- 地域によりバスサービスに差

(2) 千里中央バスターミナル

【現状】

- バス路線等の過度な集中

【問題点】

- 一部のバス停のバリアフリー化対応の遅れ等により利用者利便が十分に確保されていない面がある
- ターミナル機能が飽和状態に近い

■ 新箕面（箕面新都心）

- 新しい箕面の都心
- 交通結節点として広域道路が整備

バス路線網再編検討の視点

(1) 総合的な交通体系の視点

- ① 鉄道との役割分担
 - ・鉄道の延伸による幹線交通の確保
- ② 千里中央との機能・役割分担
 - ・千里中央ターミナルの飽和解消
 - ・新箕面と千里中央の両者あわせて北大阪の交通結節点となる
- ③ 上位計画（箕面市交通体系マスタープラン）を考慮
- ④ 広域連携
 - ・広域交通拠点の形成

(2) まちづくりの視点

- ① 少子高齢社会を見据えた公共交通主体のまちづくり
- ② 生活拠点、地域商業核との接続、東西方向の活性化
- ③ ターミナルのバリアフリー化を推進

(3) 環境負荷軽減の視点

- ① 公共交通の利便性向上による自動車利用の減少
- ② 鉄道の延伸に伴うバスの運行の効率化
- ③ 観光期の交通渋滞軽減

(4) 利用者の視点

- ① 所用時間の短縮
 - ・目的地までの鉄道を含めたトータルの移動時間の短縮
- ② 利便性
 - ・スムーズな乗り継ぎ（鉄道⇄バス、バス⇄バス）
 - ・目的地までの運転系統（端末周辺でのローカル機能の確保）
 - ・鉄道駅間の連絡
- ③ 運行本数
 - ・運行本数の確保、増便
- ④ サービスの向上
 - ・料金体系（乗り継ぎ割引等）

(5) 事業者の視点

- ① 採算性
 - ・利用者の増減と運行本数
- ② 効率性
 - ・複合路線の統廃合等効率のよい運行系統
- ③ 利便性
 - ・鉄道ダイヤとの連携

鉄道延伸が約10年後のため、本線は今回の検討からは除外

交通結節点としての整備の視点

- ・新しい箕面の顔となるよう、シンボリックな空間を設定
- ・交通拠点として乗り継ぎの利便性に配慮
- ・千里中央との役割分担の明確化
- ・商業施設との有機的連携により拠点性の強化
- ・隣接する市民広場との連携

バス路線網再編の方針

(1) 千里中央との役割分担に関する考え方

千里中央及びかやの中央地区の特徴、検討の視点を踏まえ、以下の各機能の役割分担を下表のとおり分担する。

路線の機能	新箕面駅	千里中央駅
広域型	・新名神の高速バス ・豊能地域(豊能・能勢)からのバス路線 ・阪急石橋とJR茨木を結ぶバス路線	・名神、中国道の高速バス ・京都府南丹地域(亀岡・南丹)からのバス路線→大阪空港へのアクセス強化
フィーダー型	・国道171号以北の地域からのバス路線 ・移動時間が短縮するバス路線	・国道171号以南の地域からのバス路線
ローカル型	・市立病院や市役所等へのアクセス、市内東西交通を確保するバス路線	・新規の豊中、吹田市内をきめ細かく運行するバス路線
観光型	・箕面公園、勝尾寺や能勢方面へのバス路線	・京都府南丹地域(亀岡・南丹)へのバス路線
その他	・学校、商業施設等の専用バス ・観光バス	・学校等の専用バス ・観光バス

(2) 新箕面駅を中心とするバス路線再編の方針

■ 広域型バス路線

- ① 新名神の高速バスが導入される場合、新箕面駅に結節させる。
- ② 豊能地域(豊能・能勢)からのバス路線は、新線と並行するので新箕面駅に短絡させる。
- ③ 阪急石橋とJR茨木を結ぶバス路線は、新箕面駅に結節させる。

■ フィーダー型バス路線

- ④ 国道171号以北の地域から千里中央駅行きのバス路線は、新線と並行するので新箕面駅に短絡させる。
- ⑤ 国道171号以南の地域から千里中央駅より新箕面駅に行く方が早い路線は、新箕面駅までとする。
- ⑥ 北千里駅、箕面駅へのバス路線は、現状を維持する。
- ⑦ 彩都方面と箕面駅等の駅間を連絡するバス路線の新設を検討する。

■ ローカル型バス路線

- ⑧ フィーダー型バス路線の見直しにより、市民病院にアクセスするバス路線を検討する。
- ⑨ 市民ニーズの高い地域商業核、生活拠点（市民病院、市役所、福祉施設等）、市内東西交通を確保するバス路線の新設を検討する。

■ 観光型バス路線

- ⑩ 箕面公園、勝尾寺や能勢方面へのバス路線の新設を検討する。

■ その他駅前にアクセスするバス

- ⑪ 移動時間が短縮される学校、商業施設等の専用バスが想定される。
- ⑫ 将来の消費スタイルや生活像で旅行・レジャーへの傾向が非常に高いことから、観光バスが想定される。

交通結節点機能の検討

- ・交通処理機能（路線バス、高速バス、送迎バス、観光バス）
- ・市街地拠点機能
- ・景観機能、防災機能
- ・交流機能

【短期的施策】公共交通の利用促進の検討 検討内容と結果の概要

モビリティ・マネジメント (MM) の取り組み方策

モビリティ・マネジメント (MM) の概要

取組施策	居住者モビリティ・マネジメント (簡易 TFP)	
調査対象・地区	住民 (粟生団地)	住民 (桜ヶ丘)
世帯数	490 世帯*1	507 世帯
実施期間	事前: 9/14~9/20 事後: 10/11~10/18	事前: 9/20~9/27 事後: 10/18~10/25
配布・回収方法	調査票、資料については、それぞれの自治会を通して個別に訪問配布・回収	
調査内容	<ul style="list-style-type: none"> 世帯属性 日常の交通行動について 自動車利用に関する意識について 公共交通に関する要望・意識について*2 	
回収率	事前: 73.1% (358 票) 事後: 68.2% (334 票)	事前: 73.4% (372 票) 事後: 65.3% (331 票)

*1 粟生団地の調査世帯のうち、30 世帯は「制御群」として事後調査のみ実施
*2 事後調査のみ実施

簡易 TFP

- 交通行動の変化
 - 自動車を利用した移動の減少
 - 公共交通を利用した移動の増加
 - 自動車から公共交通への転換
- 自動車の利用意識の変化
 - 自動車の利用を控えようとする世帯が増加

行動の変化を促すために
有用な情報 (資料) を提供

上手なクルマの使い方
(冊子)

お出かけマップ
(公共交通の情報)



モビリティ・マネジメント (MM) の結果

項目	調査結果
自動車の利用回数が減少	自動車の利用回数 (全目的) 全体: -5.2%、粟生団地: -6.5%、桜ヶ丘: -4.1% 自動車の利用回数 (自由な移動目的) 全体: -6.9%、粟生団地: -6.0%、桜ヶ丘: -7.6% 自動車の利用回数 (「公共交通への転換が期待できるグループ」) 粟生団地: -11.6%
公共交通の利用回数が増加	公共交通の利用回数 (全目的) 粟生団地: +13.6% 公共交通の利用回数 (自由な移動目的) 粟生団地: +19.7% 公共交通の利用回数 (「公共交通への転換が期待できるグループ」) 全体: +21.5%、粟生団地: +60.7%、桜ヶ丘: +4.1% 公共交通への転換によるバスの利用回数 (全目的) 全体: +184 回/月、粟生団地: +170 回/月、桜ヶ丘: +14 回/月
公共交通の利用割合が増加 (自動車の利用割合が減少)	公共交通の利用割合 (全目的) 粟生団地: +2.8% 公共交通の利用割合 (自由な移動目的) 全体: +2.9%、粟生団地: +3.7%、桜ヶ丘: +2.3% 公共交通の利用割合 (「公共交通への転換が期待できるグループ」) 全体: +13.7%、粟生団地: +18.4%、桜ヶ丘: +9.8%
自動車利用を控える意識が高まる	自動車利用を控える意識 (自動車の利用を控えた方がよい) 全体: +3.8%、粟生団地: +2.8%、桜ヶ丘: +4.6%

地球環境に対する改善効果
自動車の走行距離が減少し、CO₂の排出量削減に貢献
CO₂の排出量 全体: -1255 t/月、粟生団地: -11.96 t/月、桜ヶ丘: -1.93 t/月

モビリティ・マネジメント実施効果の検証
公共交通の利用回数が 1.3 倍増加 (制御群との相対比)
自動車の走行距離が 4% 減少 (制御群との相対比)

バス利用促進方策

調査の概要

取組施策	バス利用者意識調査		
調査対象	箕面市内を走行するバスの利用者		
配布箇所	千里中央	北千里	阪急石橋
配布数	1000 票*3		
実施日	10月7日 (火) 13:00~20:00		
配布・回収方法	バスターミナルで箕面市方面のバス待ちの旅客にアンケートががきを配布し、郵送にて回収		
調査内容	<ul style="list-style-type: none"> 回答者属性 バス利用の主な目的、頻度、区間 バスに関する要望・意見 循環バスに関する意見 バス停駐輪場に関する意見 		
回収率	35.9% (359 票)		

*3 千里中央: 600 票、北千里: 300 票、阪急石橋: 100 票

非バス利用者への調査

- 公共交通へ転換するための要素 (現状のバスに関して)
 - バスの増発 (増便)、路線の新設、乗り継ぎに関する要望が多い
 - 粟生団地では、路線の新設、運賃の値下げ、乗り継ぎ割引の実施への要望が多い
 - 桜ヶ丘では、路線図・系統・バス停がわかりにくいという意見が多い
- (将来の交通環境に関して)
 - 北急延伸によって利用環境が飛躍的に向上すると期待が高い
 - 粟生団地や自動車利用を控える意識の世帯で転換の意識が高い

箕面市民満足度調査等

- 現状のバス路線網に満足している人は 1 割
⇒ フィーダー輸送に比べてローカル輸送が不足している
- 5 人に 4 人が路線バスの必要性を意識
- 3 人に 2 人がバス路線網の整備を要望
⇒ 希望する目的地として、箕面駅、箕面駅周辺、かやの中央の施設が高い

調査の結果 (課題の抽出)

- 課題 1 運行のサービスレベルの引き上げ
調査地区、日常におけるバス利用の有無に関わらず、最も多い要望が運行のサービスレベルの引き上げ (増便 (増発)、運行時間帯の見直し) である。特に、現行のバスサービスにおいて運行のサービスレベルが比較的低い市の西部と北部で意見が多い。
また、運行のサービスレベルが高い地区では、運賃の値下げや乗り継ぎ割引の充実や箕面 (もしくは茨木方面) への路線の整備を求める意見が多く、さらなるバスの利便性を要望する意見が多いことから、運行のサービスレベルの改善が期待される。
- 課題 2 バスサービスの地域差の解消
バスサービスが低い地域ではサービスレベルの引き上げを求める意見が多く見受けられる。また、フィーダー型のバスサービスが充実している地区でも、ローカルのバスサービスが不足しているために改善を求める要望が多い。
箕面市内のバス路線は、千里中央駅への鉄道フィーダー輸送が主力となっており、概ね高いサービスレベルにあるが、一部の地域や箕面市内のローカル輸送ではバスサービスが不足しているなど、箕面市内のバスサービスには地域差が認められることから、これを解消するためのバスサービスの改善が期待される。
- 課題 3 箕面市内のローカル輸送の改善
調査地区、日常におけるバス利用の有無に関わらず、箕面市内の拠点 (箕面駅周辺等) を結ぶ路線の整備 (もしくはサービスレベルの引き上げ) を期待しており、整備された場合には、多くの市民が「利用すると思う」と回答 (バス利用者: 67.6%、非バス利用者: 44.1% (自動車利用を控える意識が高い世帯では 68.0%)) しており、公共交通の利用促進のためにも市内循環型ネットワークの改善が期待される。
- 課題 4 停留所設備のさらなる整備・改善
バス利用者の意見で「増発 (増便)」の次に全市域で多いものに、停留所の設備 (ベンチ、上屋) の整備・改善への要望があることから、さらなる整備・改善が期待される。
また、バス停までのアクセス改善・利便性向上のための自転車駐輪場の整備については、広域型のバス路線が走行する国道 171 号線の沿線や、最寄駅からの距離が離れている地区で整備された場合に「利用すると思う」と回答する意見が多いことから、整備に向けた検討が期待される。
- 課題 5 公共交通の利用促進に向けた積極的な情報の提供
非バス利用者の中には、「路線図がわかりにくい」、「バス停、系統がわかりにくい」といった意見が比較的多く、自動車利用を控える意識が高いながらも路線バスを利用していない状況が考えられる。
こうした人たちが今後、自動車利用からバス等の公共交通利用へ転換する可能性があると考えられることから、現在の公共交通への課題に対応しながら、同時に公共交通に関する情報やサービス内容をきめ細かく提供していくことが期待される。

自転車と公共交通との連携方策

調査の概要

取組施策	バス停への自転車利用実態調査	
聴取対象	バス停まで自転車で来て駐輪するバス利用者	
聴取箇所	小野原東バスターミナル	
実施日	10月27日 (月) 13:00~19:00 (実数調査は終日)	
調査方法	当該自転車を目視でカウント バスを降車して自転車を利用する人に対してヒアリング	
聴取項目	<ul style="list-style-type: none"> 回答者属性 目的 (目的地)、頻度、区間、利用理由 バス停における駐輪場の要望 	
回収数	11 名	

自転車利用者への調査

- 自転車で小野原東バス停まで来た人は、男性 12 人、女性 15 人。
- バス停まで自転車を利用する主な理由は「徒歩よりも自転車の方が速いから」が多い。
- 駐輪場が整備された場合の利用の意思は、大半の人が「無料ならば利用する」と回答。

検討の結果

- 効果的なバス停駐輪場の整備候補地の考え方
 - 近辺に利用または転用可能な空き地があること
 - バス停に到着する路線が多い (利便性が高く利用者が多い) こと
 - 路線の終端である (始発で座れる) こと
 - 近くに買い物をする店舗があるなど、自転車を利用する機会があること

バス停駐輪場の確保手法

- 土地の所有形態、整備主体・管理主体を踏まえる必要がある。
- 他都市では以下の事例がある。

確保手段の検討 事例調査

- 整備主体: 市、バス事業者
- 設置場所 (例)
 - 広幅員歩道、用水蓋がけ、高速道路下の占用スペース、バス回転場 (道路)、市営住宅団地 等
- 新たな土地の取得 (民地の購入・借り上げ) 等は行っていない
- 整備主体が管理 (市の場合は条例の制定による)