

宝塚市地域公共交通計画（案） 概要版

1. 計画策定の目的

昨今、本市でも人口減少局面となり、公共交通サービス需要の縮小や運転者不足の深刻化、さらには新型コロナウイルス感染症の影響などにより、現在の公共交通サービスの維持・確保が厳しくなっています。このような状況下において、市民生活に必要な移動手段を計画的に確保していくことが求められています。

本市では、「第6次宝塚市総合計画」の目標である「住み続けたい、安全・快適な暮らしがあるまち」の実現に向けて、買い物や通院、通学、通勤などの移動を伴う活動を実現する、効率的かつ持続可能な移動手段の確保により、**市民が日常生活に必要な「活動機会を保障」**することをめざして「宝塚市地域公共交通計画」を策定します。

2. 計画の区域と期間

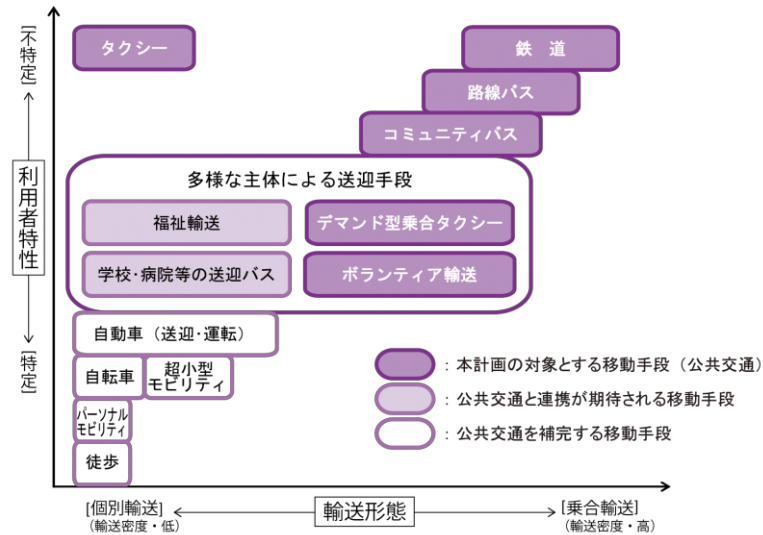
対象区域：宝塚市全域

計画期間：令和5年度（2023年度）～令和12年度（2030年度）

3. 公共交通の考え方と対象とする移動手段

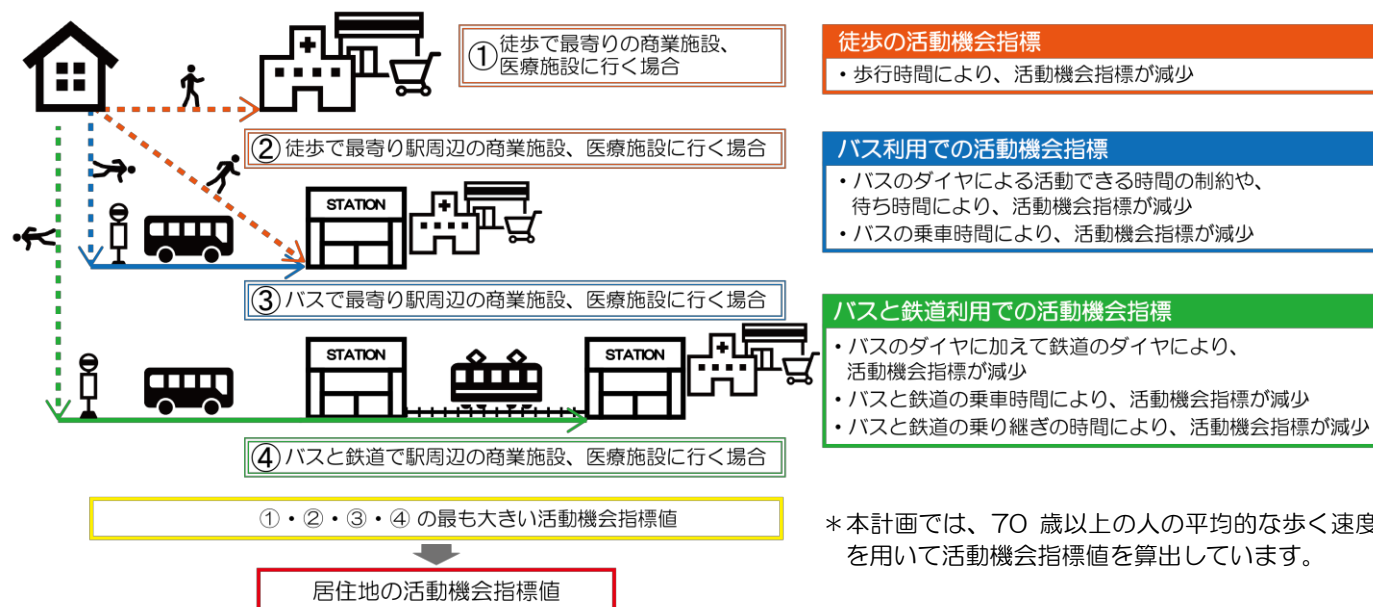
本計画では、公共交通分野とその他分野が連携・補完し、本市にある全ての移動手段を活用して、市民が必要とする最低限の移動を確保することをめざします。

本計画では公共交通分野からの取組として、障がいのある人も高齢者も、公共交通を利用して日常生活に必要な移動ができることをめざします。移動しづらい人については、福祉分野等と連携して分野横断的に移動手段を検討し、誰一人取り残さないように、市民一人ひとりに最適な移動手段を確保することをめざします。



4. 本計画の評価指標の考え方

本計画においては、日常生活において必要な買い物や通院のしやすさを、「活動機会の大きさ」という観点から「活動機会指標」として数値化しました。活動機会指標値の算出にあたって、対象とする商業施設、医療施設は、日常利用することを想定し、自宅近くの商業施設や医療施設としています。この数値により、市民の活動の実現度を評価します。



*本計画では、70歳以上の人の平均的な歩く速度を用いて活動機会指標値を算出しています。

5. 現状における本市の課題

本市をとりまく地域公共交通の現状を踏まえて、地域公共交通の課題を次のように整理しました。

| 【現状】 | 【課題】 |
|--------------------------------------|--|
| 人口減少・高齢化の進展 | 増加する高齢者の移動需要に対応した移動手段の確保 |
| 公共交通サービス水準が高い南部地域 | 活動機会指標の高い地域であっても、活動ができていない人がいないかを見極め、全ての人が活動できる手段の検討 |
| 公共交通サービス水準が低い北部地域 | 北部地域の通園・通学手段やJR武田尾駅までの朝の通勤時間帯の移動手段の確保 |
| 買い物や通院で地域内での移動が多い南部地域・地域外への移動が多い北部地域 | 北部地域における買い物や通院に便利な移動手段の確保 |
| 行政支援等による活動機会の向上と公共交通の維持 | 今ある移動の仕組みの持続可能性の確保 |
| | バリアフリー化されていないJR武田尾駅を利用しづらい人の地域外への移動の利便性向上 |
| | 公共交通利用を推進し、渋滞緩和等による環境負荷の軽減 |
| | バスの運行系統等のわかりやすい情報提供等、これまであまり公共交通を利用していなかった人にも利用しやすい利用環境の改善 |
| | 行政支援の妥当性を検討し、適正な行政支援による活動機会の確保・維持 |

6. 計画の基本理念と基本方針

本計画でめざす公共交通の基本理念及び基本方針は以下のように設定しました。

- 基本理念：**『活動しやすいまち宝塚』をみんなで守り みんなでつくる
具体的には、市民の活動の実現度を「活動機会の大きさ」という観点から定量的に評価し、公共交通に係る市民・事業者・行政の役割を明確化します。
- 基本方針1：**市民・事業者・行政の適切な役割分担による活動機会の保障
- 基本方針2：**公共交通の利用環境の改善と周知
- 基本方針3：**市民・来訪者みんなが活動しやすい社会に向けた他分野との連携

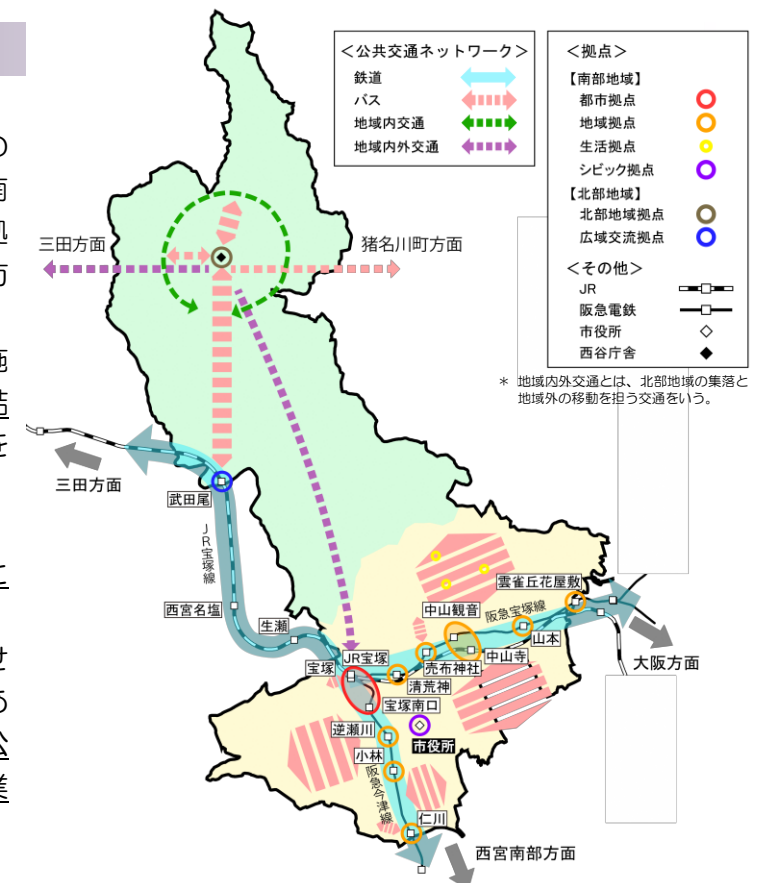
7. 本計画がめざす公共交通ネットワーク

都市拠点の JR・阪急宝塚駅～阪急宝塚南口と、地域拠点の各鉄道駅間は鉄道で結びます。市内の拠点間を結ぶ鉄道は、東は大阪方面、南は西宮南部方面、北は北部地域の玄関口である広域交流拠点の JR 武田尾駅を結び、JR 武田尾駅から三田方面を結びます。

南部地域は、生活便利施設（商業施設、医療施設等）が集まる鉄道駅と周辺の住宅をバス等で結ぶことで、日常生活における活動機会の拡大をめざします。

北部地域は、北部地域拠点である「西谷庁舎」周辺と JR 武田尾駅を南北に結ぶ路線バスを軸として、北部地域の移動を支えます。

上記の市全体の公共交通ネットワークとあわせて、市内の各地域にあった公共交通サービスのあり方について検討し、路線バスに限らず新たな公共交通サービスの実現に向け、市民・交通事業者・行政の三者と連携して取り組んでいきます。



8. 活動機会の大きさに基づく公共交通の整備方針

「活動機会指標値」により地域分類を設定し、それに基づく公共交通の整備方針を設定します。

「第1段階の地域」においては、行政が積極的に関与して、公共交通サービスの確保を図ります。

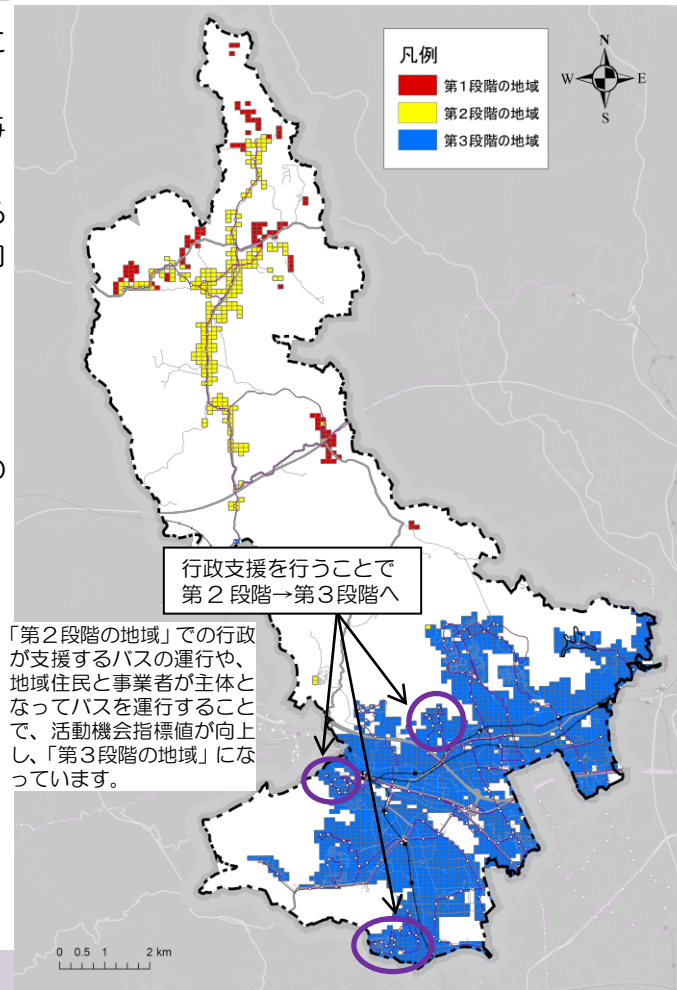
「第2段階の地域」においては、地域の団体等による主体的な活動に行政が支援をして公共交通サービスの向上を図ります。

「第3段階の地域」で運行する公共交通については、交通事業者や市民の活動に委ねます。

なお、第1段階～第3段階のすべての地域において、新たな移動サービス導入の事務的な手続き等についての行政支援は、地域に関わらず引き続き実施します。

| 対象地域の定義 | 地域分類 |
|-----------------------------|---------|
| 徒歩または、安全かつ安価で容易に利用できる移動手段で、 | |
| 日常生活に必要な活動が困難な地域 | 第1段階の地域 |
| 日常生活に必要な活動はできるもののしにくい地域 | 第2段階の地域 |
| 日常生活に必要な活動がしやすい地域 | 第3段階の地域 |

< 現況の活動機会指標による地域分類 >



「第2段階の地域」での行政が支援するバスの運行や、地域住民と事業者が主体となってバスを運行することで、活動機会指標値が向上し、「第3段階の地域」になっています。

行政支援を行うことで第2段階→第3段階へ

9. 計画の数値目標

| 目標 1：南部地域において日常生活で「第3段階の活動機会」が確保されている人の割合 | |
|---|--------------------------|
| 現状値（令和4年度（2022年度））：87% | 目標値（令和12年度（2030年度））：100% |
| <ul style="list-style-type: none"> 南部地域は、ほぼ全域が「日常生活に必要な活動がしやすい（第3段階）」地域となっていますが、ごく一部に「活動はできるもののしにくい（第2段階）」地域が残されています。また、「活動がしやすい」地域にお住まいでも、活動機会指標値は70歳以上の人の平均的な歩く速度を用いて算出しているため、歩きづらいこと等から外出しにくい人の割合を「交通実態に関する市民アンケート調査」結果から把握し、それを踏まえて算出すると、現状値は87%となっています。 現在運行している行政支援をしているバス、交通事業者による路線バスを維持し、その他多様な移動手段の活用等により、南部地域を全て「第3段階の地域」に向上し、南部地域の全ての人が日常生活での「第3段階の活動機会」が確保されることをめざします。 | |

| 目標 2：北部地域において日常生活で「第2段階以上の活動機会」が確保されている人の割合 | |
|--|--------------------------|
| 現状値（令和4年度（2022年度））：55% | 目標値（令和12年度（2030年度））：100% |
| <ul style="list-style-type: none"> 北部地域は、多くの地域が「日常生活に必要な活動はできるもののしにくい（第2段階）」地域となっていますが、「活動が困難な（第1段階）」地域も残されています。また、「活動はできるもののしにくい」地域にお住まいでも、活動機会指標値は70歳以上の人の平均的な歩く速度を用いて算出しているため、歩きづらいこと等から外出しにくい人の割合を「交通実態に関する市民アンケート調査」結果から把握し、それを踏まえて算出すると、現状値は55%となっています。 現在運行している路線バスやボランティア輸送の維持の他、より効率的なバス路線の運行やボランティア輸送等の充実により、北部地域を全て「第2段階の地域」以上に向上し、北部地域の全ての人が日常生活での「第2段階以上の活動機会」が確保されることをめざします。 | |

| 目標 3：本市の市民一人当たりの鉄道・バスの年間利用回数 | |
|--|------------------------------------|
| 現状値（令和2年度（2020年度）） 198回/人・年度 | 目標値（令和12年度（2030年度）） 198回/人・年度以上 |
| <ul style="list-style-type: none"> 本市の鉄道やバスなどの公共交通が使いやすくなることで、これまで移動手段として鉄道やバスを利用していなかった人や、外出することをあきらめていた人が公共交通を利用し、外出機会が増加すると考えられることから、公共交通の利便性を向上し、市民一人当たりの公共交通利用回数が現状値以上となることをめざします。 | |

10. 施策体系

| 基本理念 | 基本方針 | 施策 | 重点事業 | 事業 | |
|-----------------------------|--|--------------------------------------|---------------------------------------|--|-----------------------------|
| 『活動しやすいまち宝塚』をみんなで守り みんなでつくる | 基本方針1 市民・事業者・行政の適切な役割分担による活動機会の保障 | 施策1-1 南部地域における効果的・効率的な公共交通サービスの維持 | ☆ 1-1-1 効率的で効果的な公共交通サービスを提供するための行政支援 | ☆ 1-1-2 積極的な地域住民の活動への支援の仕組みづくり | |
| | | 施策1-2 北部地域における持続可能な移動手段の確保・維持 | ☆ 1-2-1 路線バスを基幹とする公共交通サービスの維持のための行政支援 | 1-2-2 地域外への移動手段の充実 | |
| | | 施策1-3 多様な移動手段の充実による活動機会の拡大 | 1-2-3 地域内の移動を支える持続可能な仕組みづくり | ☆ 1-3-1 市民と行政の役割分担による公共交通サービスの隙間を埋める仕組みづくり | |
| | 基本方針2 公共交通の利用環境の改善と周知 | 施策2-1 安心・快適に利用できる公共交通の実現 | 2-1-1 バスの待ち合い環境の改善検討 | ☆ 2-1-2 ユニバーサルデザインの推進 | 2-1-3 駅前広場等交通結節点の整備 |
| | | | 2-1-4 交通事業者と行政の連携による運転者不足の改善 | ☆ 2-1-5 交通事業者と連携した感染症対応 | 2-2-1 わかりやすい公共交通情報の発信 |
| | 基本方針3 市民・来訪者みんなが活動しやすい社会に向けた他分野との連携 | 施策2-2 公共交通の利用意識の向上 | ☆ 2-2-2 モビリティ・マネジメントの実施 | 3-1-1 福祉施策における福祉輸送との連携 | 3-1-2 福祉部局との情報共有による移動手段の確保 |
| | | | 3-1-3 高齢者や障がいのある人への移動にかかる支援 | ☆ 3-2-1 環境にやさしい公共交通車両の導入 | ☆ 3-2-2 モビリティ・マネジメントの実施（再掲） |
| | | | ☆ 3-3-1 教育分野と連携した通学手段の確保 | 3-3-2 日常生活の活動しやすい地域づくりのための他分野との連携 | ☆ 3-3-3 新技術を活用した活動機会の拡大 |

11. 計画の着実な改善に向けて

計画については、PLAN（立案）・DO（実施）・CHECK（評価・検証）・ACTION（見直し）によるPDCAサイクルによって、見直し、改善していきます。

計画全体については、計画全体のPDCAサイクルにより、前期の最終年度である令和8年度（2026年度）と計画の最終年度である令和12年度（2030年度）には、計画全体の事業の実施状況や数値目標の達成状況、課題等を整理し、必要に応じて施策・事業や実施方法等の見直しを行い、次年度以降の計画に反映させ、よりよい計画としていきます。

施策・事業の実施については、施策・事業のPDCAサイクルにより、毎年、施策・事業の進捗状況や目標達成状況を、施策ごとに設定した評価指標に基づき把握し、次年度の事業計画を検討します。

< PDCAサイクルのイメージ >

