

## 1.1 計画策定の目的

本市ではこれまで、「宝塚市地域公共交通総合連携計画（平成 23 年度（2011 年度）～令和 4 年度（2022 年度）」（以下、「総合連携計画」といいます。）を策定し、市を中心に市民や交通事業者、関係機関の総意と協力のもとで、公共交通の抱える現下の問題点に対する具体的な解決策や、本市の将来の公共交通のあり方を検討し、これらの実現に向けた施策、事業等を実施してきました。

しかし昨今、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は、必要な市民生活が営めなくなる恐れも想定しうることから、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。

また、本市では、「第 6 次宝塚市総合計画」（以下、「総合計画」といいます。）によって「活動・活躍できる場（舞台）をつくり、暮らし（舞台）を支え、まち（舞台）を未来につなげていく」ことをめざし、住み続けたい、安全・快適な暮らしがあるまちに近づけることを目標としています。

これらを踏まえ、総合計画の目標の実現に向けて「宝塚市地域公共交通計画」（以下、「本計画」といいます。）を策定し、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」することをめざします。本計画は、総合連携計画の基本方針を踏襲し、目標については発展充実を図るものです。

また、総合計画に示すまちづくりの方向性は、持続可能な開発目標（Sustainable Development Goals : SDGs）\* の理念と重なるものであることから、本市では総合計画と SDGs を一体的に推進していくこととしており、本計画も、SDGs の目標達成をめざす観点から策定・推進します。

本計画でめざす「活動機会の保障」は、SDGs として具体化された「人間中心」、「誰一人取り残さない」という考え方である「人間の安全保障」に対応する目標です。この考え方も踏まえ、総合連携計画では地区単位での検討が主でしたが、本計画では地区単位での検討では対応できない個人についても着目し、すべての市民の「活動機会を保障」することをめざします。

\* SDGs とは、平成 13 年（2001 年）に策定されたミレニアム開発目標（MDGs）の後継として、平成 27 年（2015 年）9 月の国連サミットで採択された「持続可能な開発のための 2030 アジェンダ」に記載された、平成 28 年（2016 年）から令和 12 年（2030 年）までの国際目標であり、持続可能な社会を実現するための 17 のゴールと 169 のターゲットが掲げられています。

## 1.2 計画の枠組み

### (1) 計画の位置づけ

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に定められた本市の公共交通に関するマスタープランとなるものです。

本計画は、本市が定める計画の最上位に位置する総合計画に即して定めています。

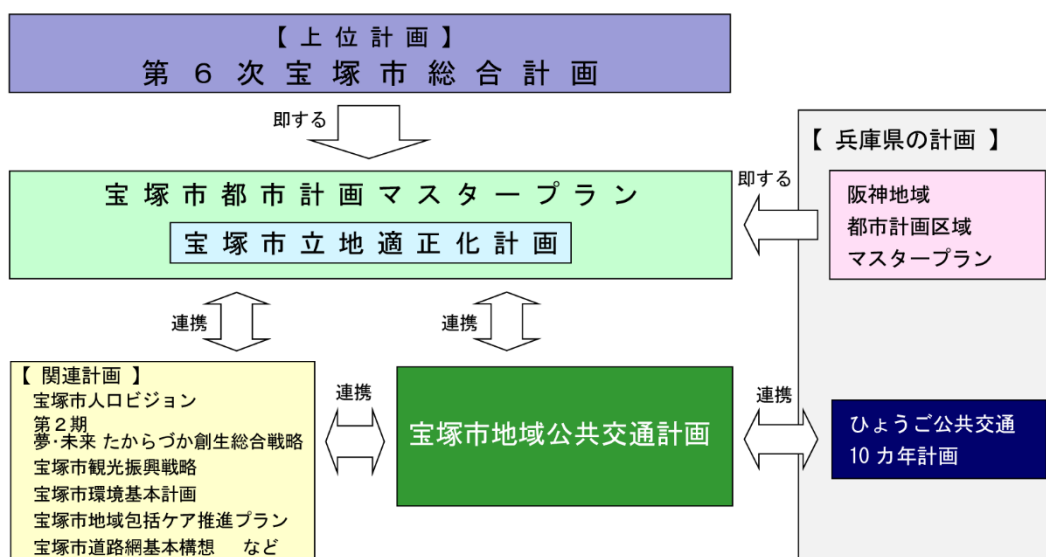
総合計画に即する「宝塚市都市計画マスタープラン」（以下、「都市計画マスタープラン」といいます。）、人口の将来展望を示す「宝塚市人口ビジョン」を踏まえた「第2期夢・未来 たからづか創生総合戦略」における公共交通に関する方針と連携して定めています。

都市計画マスタープランや「宝塚市立地適正化計画」（以下、「立地適正化計画」といいます。）は、兵庫県が定めた「阪神地域都市計画区域マスタープラン」にも即しており、本計画と連携し、それぞれの取組を推進します。

また、関連分野の具体的な取組を示す計画や、兵庫県が定めた「ひょうご公共交通 10 力年計画」と連携して公共交通政策を推進します。

本計画は、本市がめざすまちの姿の実現に向けた、公共交通の役割や方向性を明確に示した計画です。今後、本計画の目標達成に向けた具体的な内容について、さらに詳細な計画を定めます。

#### < 本計画の位置づけ >



(2) 計画の区域

本計画の対象区域は、宝塚市全域とします。

(3) 計画の期間

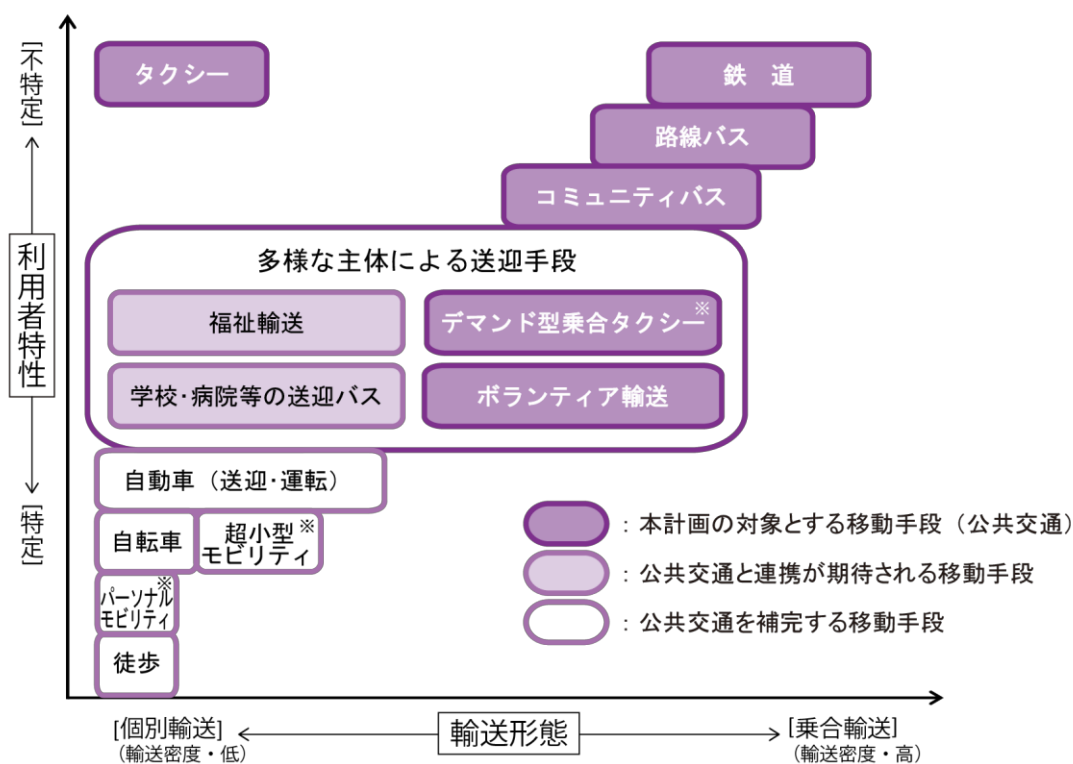
令和5年度（2023年度）～令和12年度（2030年度）

(4) 対象とする移動手段

本計画で対象とする移動手段は、鉄道、バス、タクシー等の不特定の人が利用する公共交通や、地域が主体となって運行するボランティア輸送<sup>※</sup>等を基本とします。

これらの移動手段は、利用者が特定される「福祉輸送」等と連携し、自動車や自転車、徒歩と補完し合って市民の移動を担います。

< 対象とする移動手段 >



\*1 「地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画作成のための手引き [入門編]」(国土交通省) 第4版 (平成30年(2018年)12月) を基に作成。

\*2 福祉輸送とは、身体障害(がい)者・要介護認定者・要支援認定者・その他障害(がい)により単独での移動が困難で、単独でタクシーや公共交通機関を利用することが難しい人、患者等搬送事業者による搬送サービスの提供を受ける患者、及びこれらの者の付添人を輸送するサービスです。

## (5) 対象とする公共交通の考え方

交通は、まちづくりや観光、健康、福祉、教育等を支える基本的サービスであり、公共交通と個別交通に分類されます。

本計画の対象とする公共交通は、自動車を利用できない人や高齢者、障害（がい）のある人をはじめ、多様な人々に対し、広く市民生活の豊かさを高める上で重要な役割を担っています。

また、福祉や教育、観光等の分野が持っている移動手段を活用することで、公共交通では対応できない移動を補完することができます。

一方、自動車や自転車などの個別交通を活用した移動については、利便性の高い個別交通の活用を前提とし、公共交通と相互に補完し合う移動手段として位置づけますが、やむを得ず自動車を運転したり、自動車で送迎してもらうことで日常生活における必要な活動を実現している場合は、本計画の対象として、自動車利用の代わりとなる移動手段を検討します。

これらを踏まえて公共交通分野とその他分野が連携し、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、障害（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。

### [ 障（がい）の表記について ]

平成 31 年（2019 年）4 月 1 日から、市で取り扱う公文書において「障害」を「障（がい）」と表記することとしており、法令や制度、個別の名称などを除いては、「障（がい）」と表記しています。

「障（がい）」には「さまたげ」や「バリア」の意義があり、このバリアは、個人の心身機能が原因で生じるものでなく、道路や施設、制度、慣習や差別的な概念など社会的障壁との相互作用によって創り出されているもので、この社会的障壁を取り除くことが大切です。本市は、障（がい）のある人の地域社会への参画の促進に取り組むなかで、この社会的障壁を取り除き、誰もが人格と個性を尊重し支え合う暮らしやすい社会の実現を図ります。