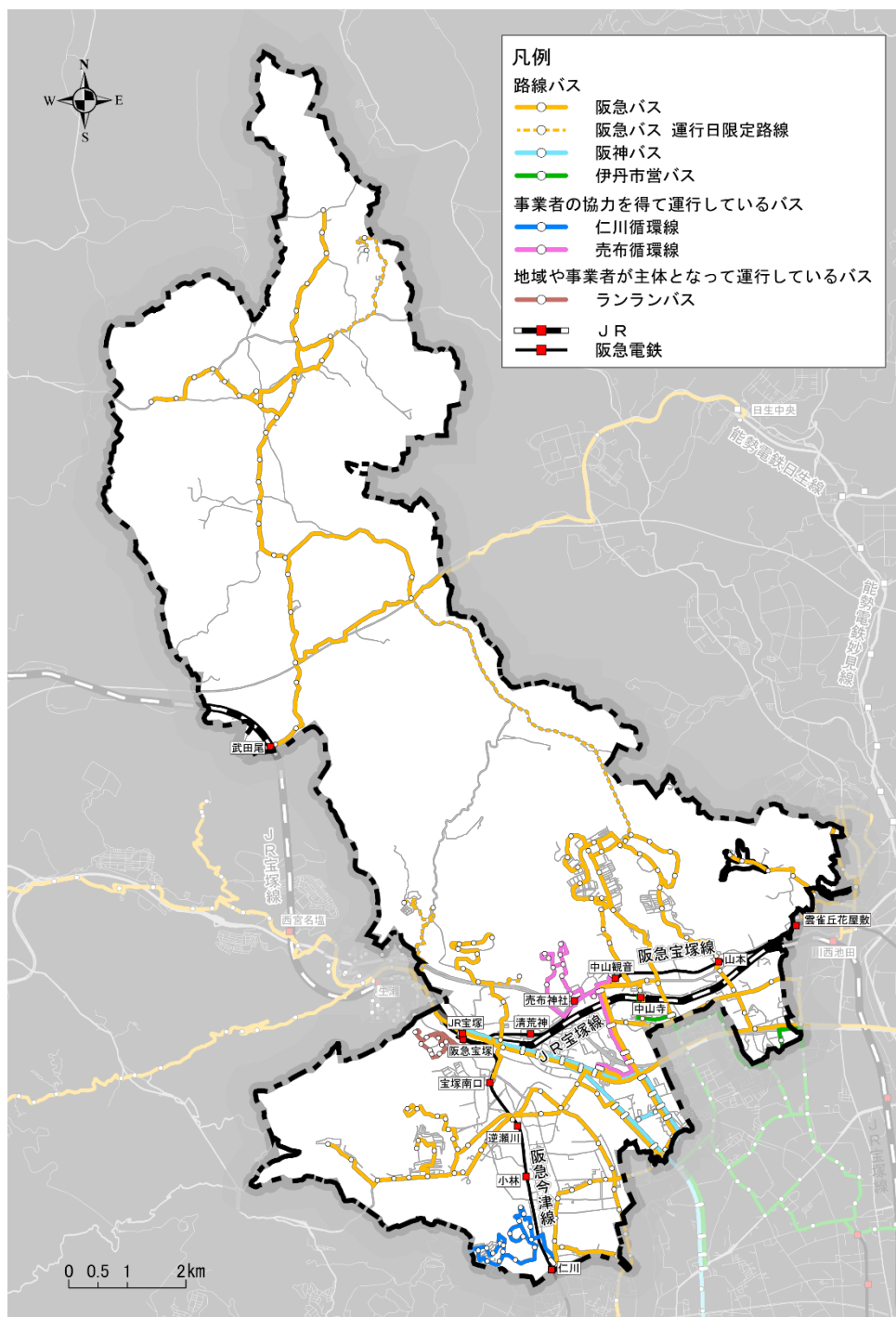


3.1 公共交通サービスの現状

(1) 鉄道・バス路線等の概要

- 南部市街地には JR 宝塚線、阪急宝塚線・今津線の鉄道 3 路線が運行し、路線バスや事業者の協力を得て運行しているバス、地域住民と事業者が主体となって運行しているバスが、鉄道駅から周辺の住宅地や主要施設へ運行しています。
- 北部地域は南西端に JR 武田尾駅が位置し、JR 宝塚線が運行しています。北部地域の各集落と JR 武田尾駅、隣接する猪名川町の能勢電鉄日生中央駅を路線バスが結んでいます。

< 鉄道、バス路線網 >

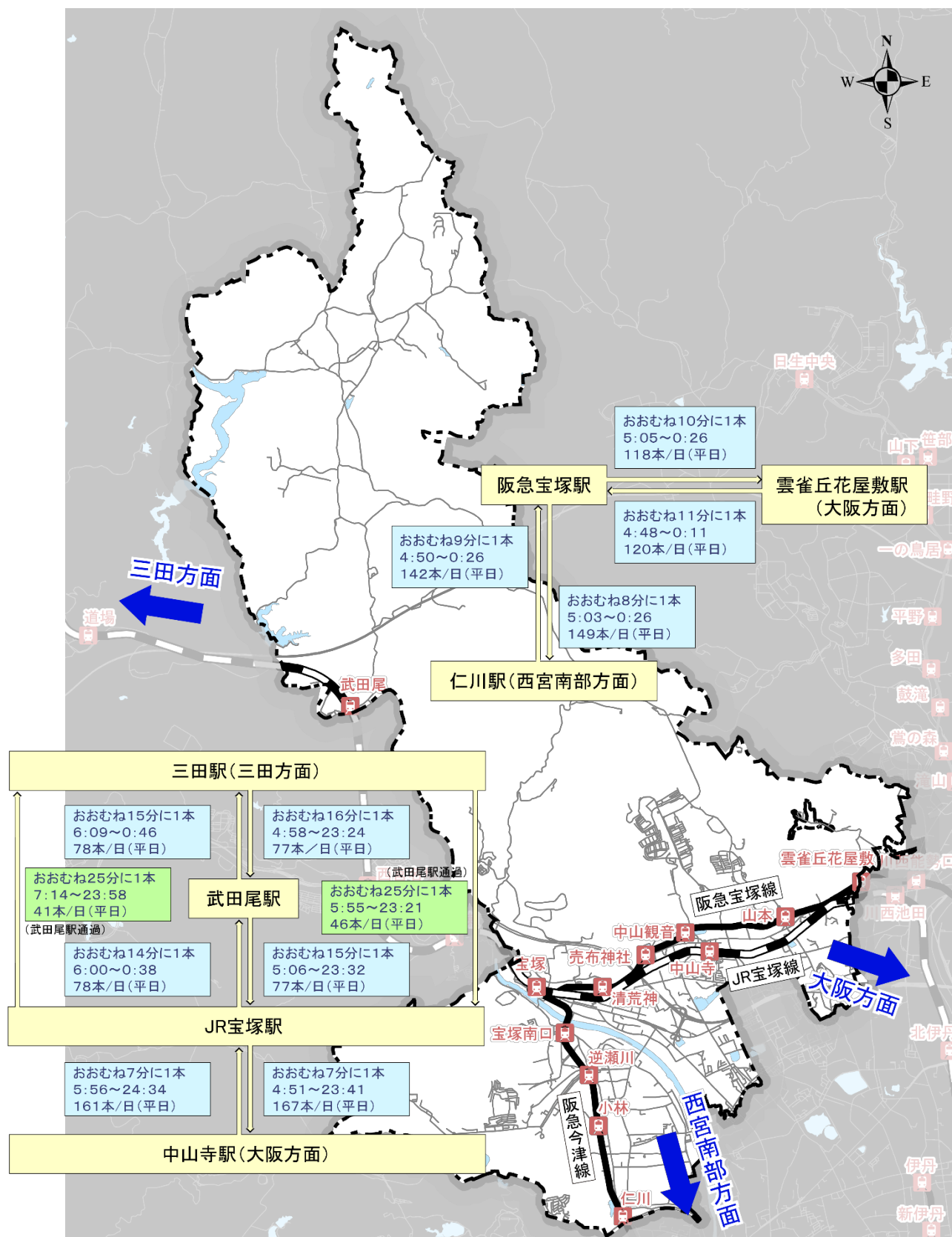


(2) 鉄道の現状

① 鉄道の概要

- 市街地が広がる南部地域には、西側を南北に阪急今津線が、ほぼ中央を東西に JR 宝塚線、阪急宝塚線が運行しています。
- 阪急今津線は、阪急宝塚駅と西宮南部方面を結び、阪急宝塚線は、阪急今津線との乗り継ぎ駅となる阪急宝塚駅と大阪方面を結んでいます。
- JR 宝塚線は、JR 宝塚駅から大阪方面へ阪急宝塚線とほぼ並行して運行し、JR 宝塚駅から北側は、北部地域の JR 武田尾駅を経由して三田方面と結んでいます。
- 市内には、阪急宝塚線の宝塚駅、清荒神駅、売布神社駅、中山観音駅、山本駅、雲雀丘花屋敷駅、阪急今津線の宝塚南口駅、逆瀬川駅、小林駅、仁川駅、JR 宝塚線の宝塚駅、中山寺駅、武田尾駅の 13 の駅があります。南部地域には JR 武田尾駅を除く 12 の駅が位置しており、鉄道網が充実した地域となっています。北部地域には南西端に、JR 武田尾駅のみとなっています。
- 平日の鉄道の運行頻度は、阪急宝塚駅から大阪方面へはおおむね 10 分に 1 本、西宮南部方面へはおおむね 8 分に 1 本の頻度で運行されています。JR 宝塚駅から大阪方面へはおおむね 7 分に 1 本、三田方面へは JR 武田尾駅に停車する普通列車がおおむね 14 分に 1 本の頻度で運行されています。

＜ 本市における鉄道の概要 ＞



*1 有料の「特急こうのとり」は含まない。

*2 令和4年(2022年)3月16日現在

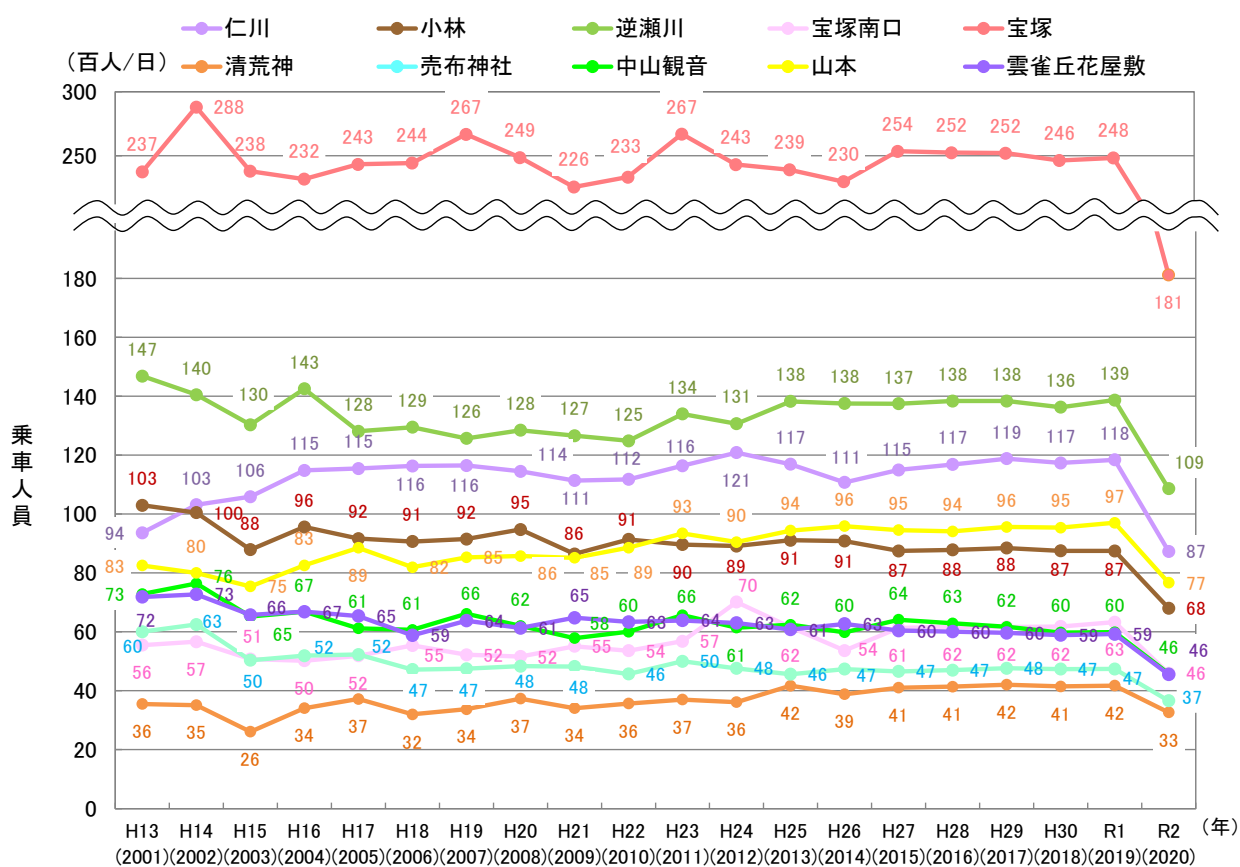
出典) JR西日本ホームページ

阪急電鉄ホームページ

② 鉄道乗車人員の推移

- 阪急電鉄の駅別乗車人員は、宝塚駅が今津線と宝塚線の起終点駅であり、JR との乗り換え駅であることから最も多く、令和元年（2019 年）は 1 日 2.5 万人でした。次いで今津線の逆瀬川駅が 1 日 1.4 万人となっています。
- 各駅の乗車人員は、平成 15 年（2003 年）以降、ほぼ横ばいか増加傾向で推移していましたが、令和 2 年（2020 年）は令和元年（2019 年）末からの新型コロナウイルス感染症拡大による移動自粛により、いずれの駅でも令和元年（2019 年）から 2 割以上減少しており、特に宝塚駅、宝塚南口駅、仁川駅では 3 割近く減少しています。

< 駅別乗車人員：阪急電鉄 >

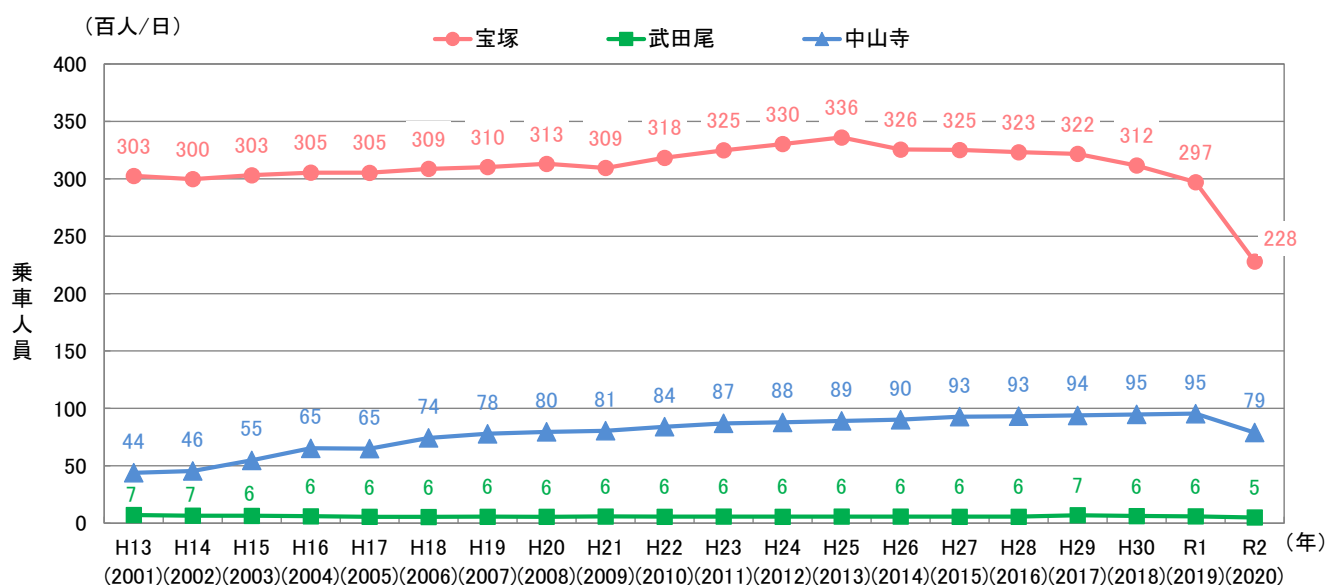


* 交通事業者による交通調査データを基に、一日平均乗車人数を算出。

出典) 宝塚市統計書

- JR の駅別乗車人員は、阪急電鉄と同様に宝塚駅が最も多く、令和元年（2019 年）は 1 日 3.0 万人で、次に多い中山寺駅の 1 日 1.0 万人の約 3 倍の乗車人員となっています。
- 宝塚駅は平成 25 年（2013 年）以降減少傾向にあります。中山寺駅は平成 13 年（2001 年）以降、令和元年（2019 年）までは増加傾向にありました。
- 令和 2 年（2020 年）は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、いずれの駅も令和元年（2019 年）より約 2 割減少しています。

< 駅別乗車人員：JR >



出典) 宝塚市統計書

③ 駅別バリアフリー※状況

- ・JR 武田尾駅を除く市内の全ての駅は、エレベーターやエスカレーター、スロープにより駅外から改札口、改札口からホームまでバリアフリールート※が設定されています。
- ・JR 武田尾駅は、改札口からホームまでが階段のみとなっています。

< 駅別バリアフリー状況 >

路線名	駅名	駅構造	出入口	バリアフリールート	備考
阪急宝塚線	雲雀丘花屋敷	地上駅	東改札出口	×	
			西改札出口	○	
			南改札出口	×	
	山本	地上駅	南出口	○	ホームページではバリアフリールートは北出口のみとなっているが、南出口からも段差なしで改札口、ホームへの移動が可能
			北出口	○	
	中山観音	地上駅	南改札出口	○	
			北改札出口	○	
	売布神社	地上駅	東改札出口(宝塚方面)	○	駅構内でのホーム間の移動は不可
			西改札出口(梅田方面)	○	
	清荒神	地上駅	南改札出口(宝塚方面)	○	駅構内でのホーム間の移動は階段のみ
			北改札出口(梅田方面)	○	
	宝塚	高架駅	1 階出入口	○	改札口は「ソリオ宝塚」と直結、「ソリオ宝塚」のエレベーターで 1 階、2 階に移動可能
			2 階出入口	○	
阪急今津線	宝塚南口	高架駅	出入口東側	○	改札口から駅ビルのエレベーターで 1 階に移動可能、駅ビル 1 階の出入口は東側、西側にあり
			出入口西側	○	
	逆瀬川	地上駅(橋上駅)	東出口	○	
			西出口	○	
	小林	地上駅	東改札出口	○	
			西改札出口	○	
	仁川	地上駅	東改札出口	○	
			西改札出口	○	
JR宝塚線	中山寺	地上駅(橋上駅)	南口	○	
			北口	○	
	宝塚	高架駅	1 階出入口	○	
			2 階出入口	○	
	武田尾	高架駅	出入口	×	出入口は 1 階、改札口は 2 階、ホームは 3 階にあり、出入口から改札口はスロープ、改札口からホームは階段のみ

※1 阪急電鉄は、ホームページに示された「出口」を示し、改札口が駅舎の出口となっている駅は「改札出口」と示した。駅施設が駅ビルにある場合は、駅ビルの出口を示した。

※2 JR は、ホームページに示された駅の入り口名を示した。武田尾駅は駅舎の出入口を「出入口」と示した。

※3 令和 4 年(2022 年)3 月現在

出典) 阪急電鉄ホームページ
JR 西日本ホームページ
地図データ

④ 駅前広場整備状況

- ・ 駅への移動手段は、徒歩や自転車、自分で運転する自動車や自動車による送迎、バスやタクシーといった公共交通があります。
- ・ 公共交通同士の利用となる鉄道とバスやタクシーとの乗り換え状況をみると、市内のほとんどの駅にはバス乗り場とタクシー乗り場が整備されています。
- ・ 阪急宝塚線の清荒神駅、阪急今津線の小林駅は、駅前や駅周辺にバス乗り場やタクシー乗り場が整備されていません。

< 駅前バス・タクシー乗り場整備状況 >

路線名	駅名	出入口	バス乗り場	タクシー乗り場	備 考
阪急 宝塚線	雲雀丘 花屋敷	東改札出口	○	×	
		西改札出口	×	○	
		南改札出口	×	×	
	山本	南出口	×	×	
		北出口	○	○	
	中山観音	南改札出口	○	○	
		北改札出口	×	×	
	売布神社	東改札出口 (宝塚方面)	○	○	駅構内でホーム間の移動は不可 西改札出口西側の踏切を渡ったところに東改札出口のバス乗り場、タクシー乗り場あり
		西改札出口 (梅田方面)	×	×	
	清荒神	南改札出口 (宝塚方面)	×	×	駅構内でのホーム間の移動は階段のみ
		北改札出口 (梅田方面)	×	×	
阪急 今津線	宝塚南口	1 階出入口	○	○	「ソリオ宝塚」の出入口 2 階出入口は連絡通路
		2 階出入口	×	×	
	逆瀬川	出入口東側	×	○	出入口東側から約 200m 東にバス停あり
		出入口西側	×	×	
	小林	東出口	○	○	
		西出口	○	×	
	仁川	東改札出口	×	×	
		西改札出口	×	×	
	仁川	東改札出口	○	○	
		西改札出口	×	○	
JR 宝塚線	中山寺	南口	○	○	
		北口	○	×	
	宝塚	1 階出入口	○	○	2 階出口は自由通路
		2 階出入口	×	×	
	武田尾	出入口	○	×	約 50m 東にバス乗り場あり

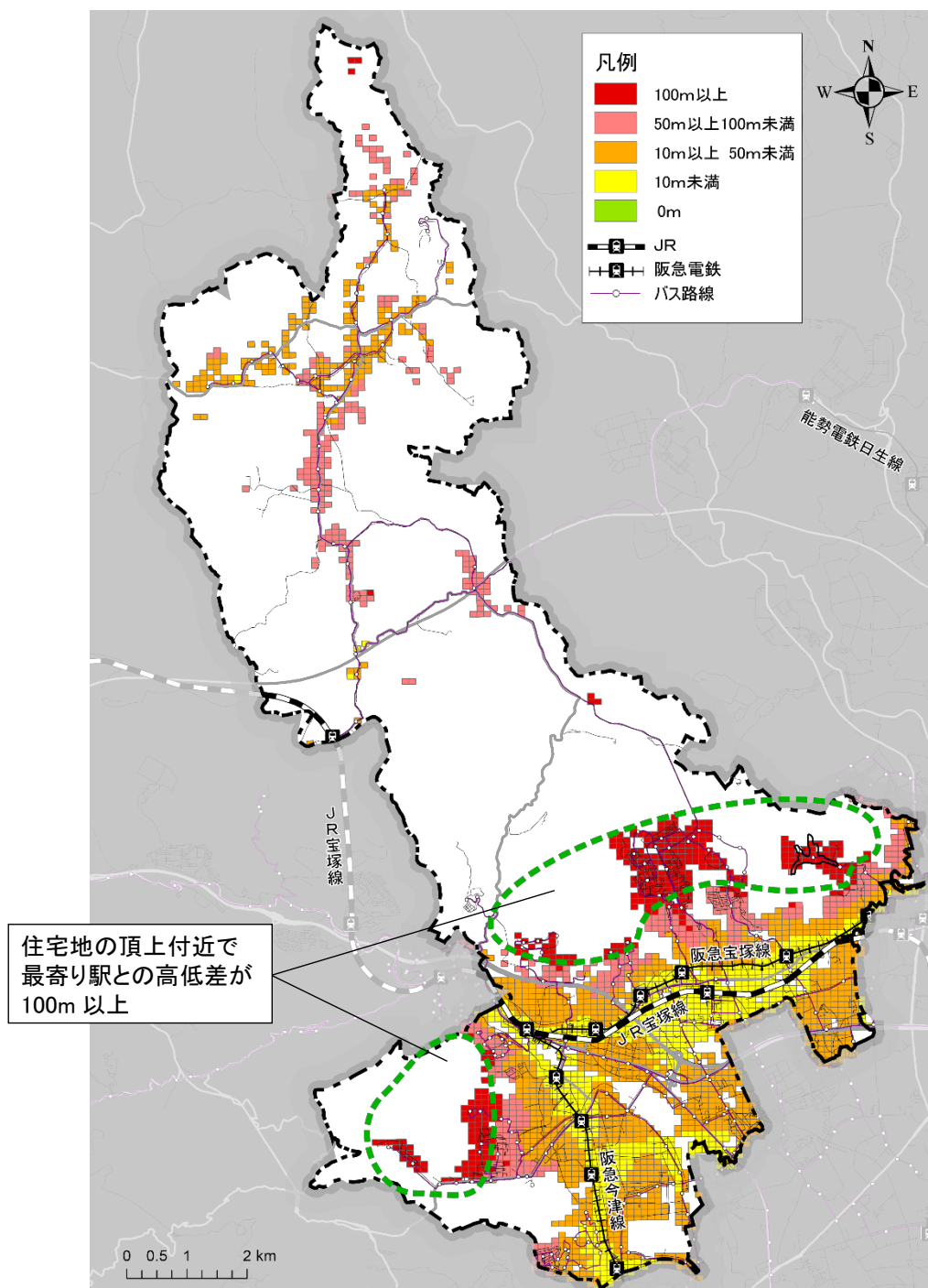
- *1 阪急電鉄は、ホームページに示された「出口」を示し、改札口が駅舎の出口となっているものは「改札出口」と示した。駅施設が駅ビルにある場合は、駅ビルの出入口を示した。
- *2 JR は、ホームページに示された駅の入り口名を示した。武田尾駅は駅舎の出入口を「出入口」と示した。
- *3 バス乗り場、タクシー乗り場は、阪急電鉄、JR 西日本の各ホームページの駅別構内図に示されている場合は○（あり）とした。ただし、阪急逆瀬川駅 西出口、JR 武田尾駅 出入口のバス乗り場は実態に即して○（あり）とした。
- *4 令和 4 年（2022 年）3 月現在

出典) 阪急電鉄ホームページ
JR 西日本ホームページ
地図データ

⑤ 居住地と最寄り駅との高低差

- ・ 阪急宝塚線と阪急今津線に囲まれた南東の地域は、最寄り駅との高低差が 50m 未満となっています。
- ・ 阪急宝塚線以北、阪急今津線以西では、駅から急勾配の土地となっており、山手地域に開発された住宅地の頂上付近では、最寄り駅との高低差が 100m 以上となっているところが多くみられます。

< 居住地と最寄り駅との高低差 >



* 平成 27 年 (2015 年) 国勢調査で人口 1 人以上の 100m メッシュのうち、秘匿対象地域メッシュを除いたメッシュを示している。

出典)「国土地理院 基盤地図情報 数値標高モデル」を基に作成。

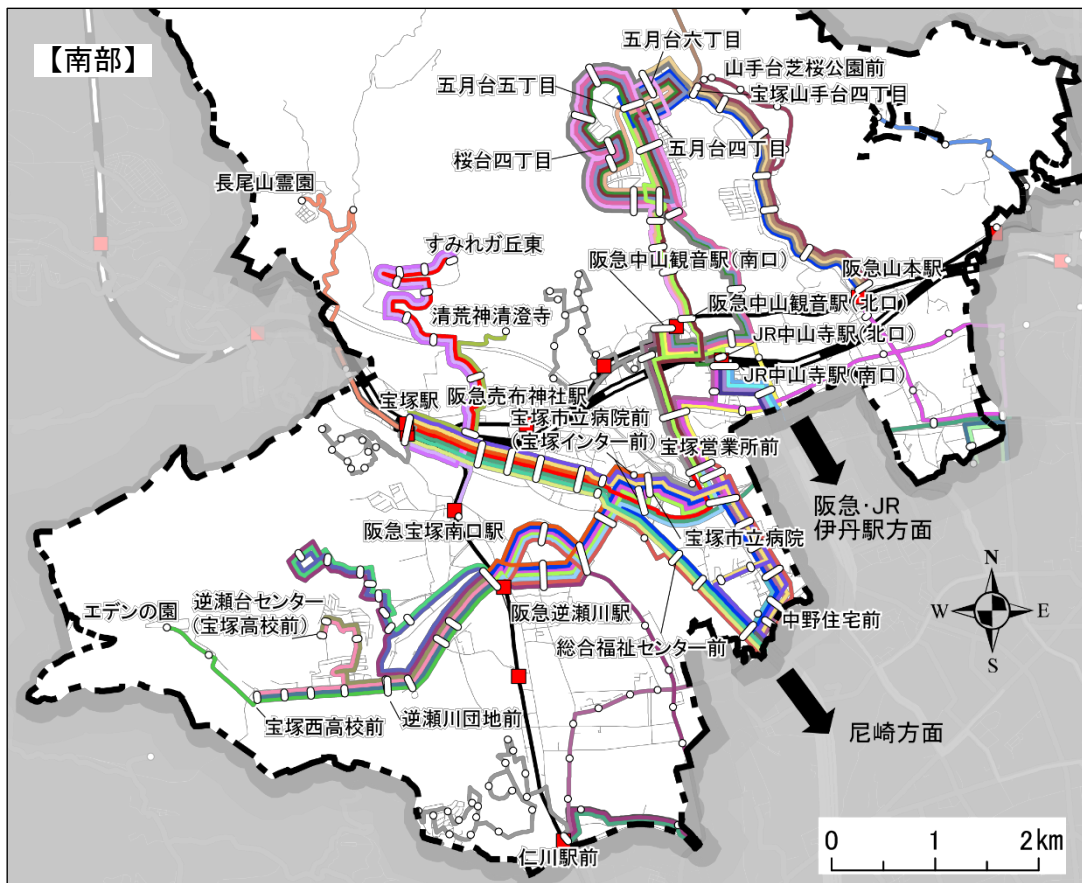
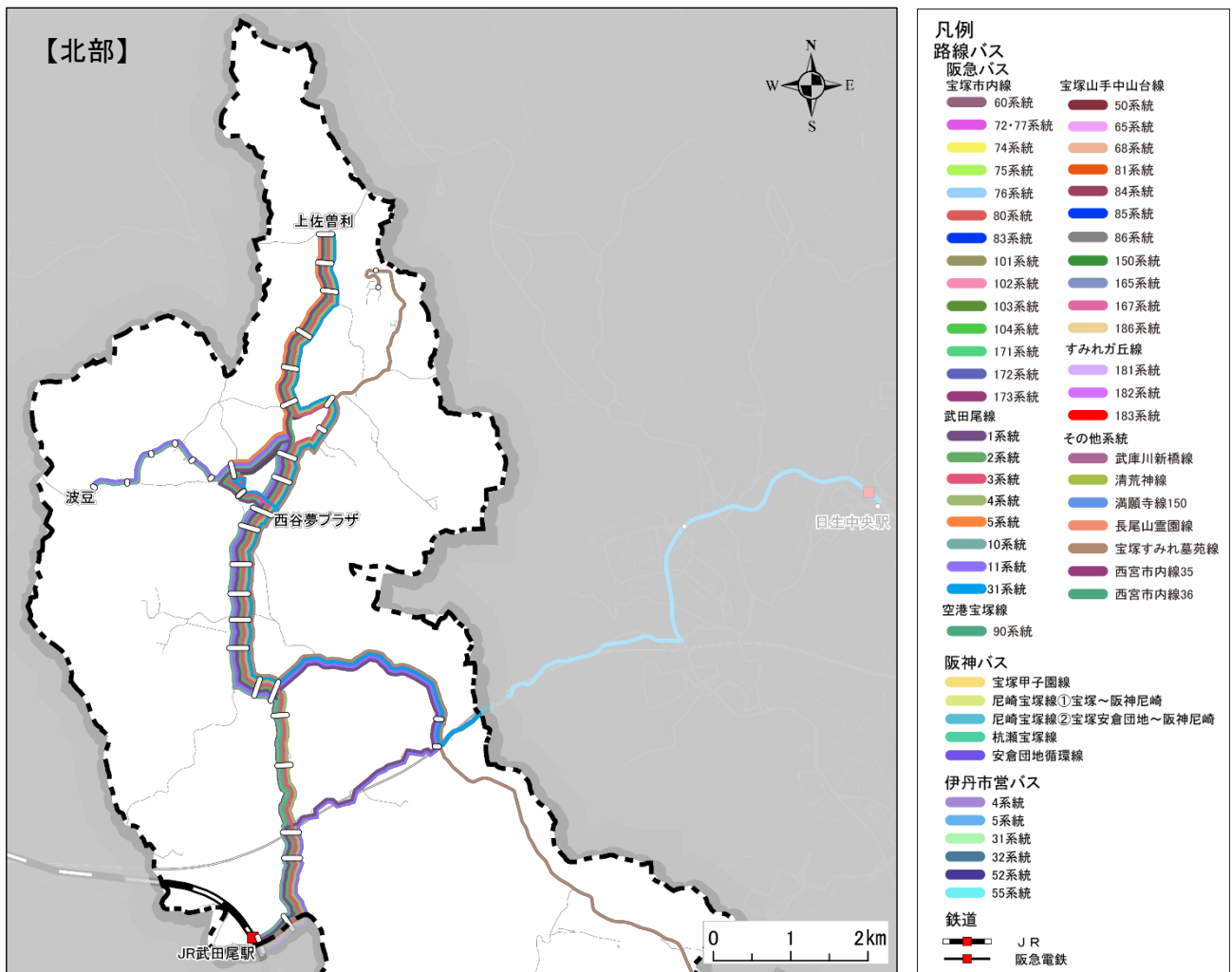
(3) バスサービスの現状

- ・市内には路線バス、事業者の協力を得て運行しているバス、地域住民と事業者が主体となって運行しているバスがあります。

① 路線バスの概要

- ・南部地域には、阪急バス、阪神バス、伊丹市営バスが運行しています。
- ・阪急バスは、阪急電鉄駅前のバス停が主な起終点となっており、阪急逆瀬川バス停を起点とする系統が最も多く、市役所や市立病院等の市内の主要施設を結んでいます。
- ・阪急逆瀬川バス停、阪急中山観音バス停を起点に、市内南部の各地を運行する「宝塚市内線」、阪急山本バス停と宝塚山手台の住宅地、阪急中山観音バス停と中山台の住宅地を結ぶ「宝塚山手中山台線」、宝塚駅等とすみれガ丘を結ぶ「すみれガ丘線」、宝塚駅と大阪国際空港を結ぶ「空港宝塚線」等が運行しています。それぞれの路線は複数の系統により運行されている路線が多く、駅や市立病院等の主要施設を運行する路線がやや複雑になっています。
- ・阪神バスは、JR・阪急宝塚駅と尼崎市方面を結び、伊丹市営バスは、JR 中山寺駅と阪急・JR 伊丹駅等を結んでいます。
- ・北部地域には、阪急バス武田尾線が運行しています。
- ・阪急バス武田尾線は、北部地域の各集落と JR 武田尾駅を結ぶ路線、隣接する猪名川町の能勢電鉄日生中央駅を結ぶ路線があります。

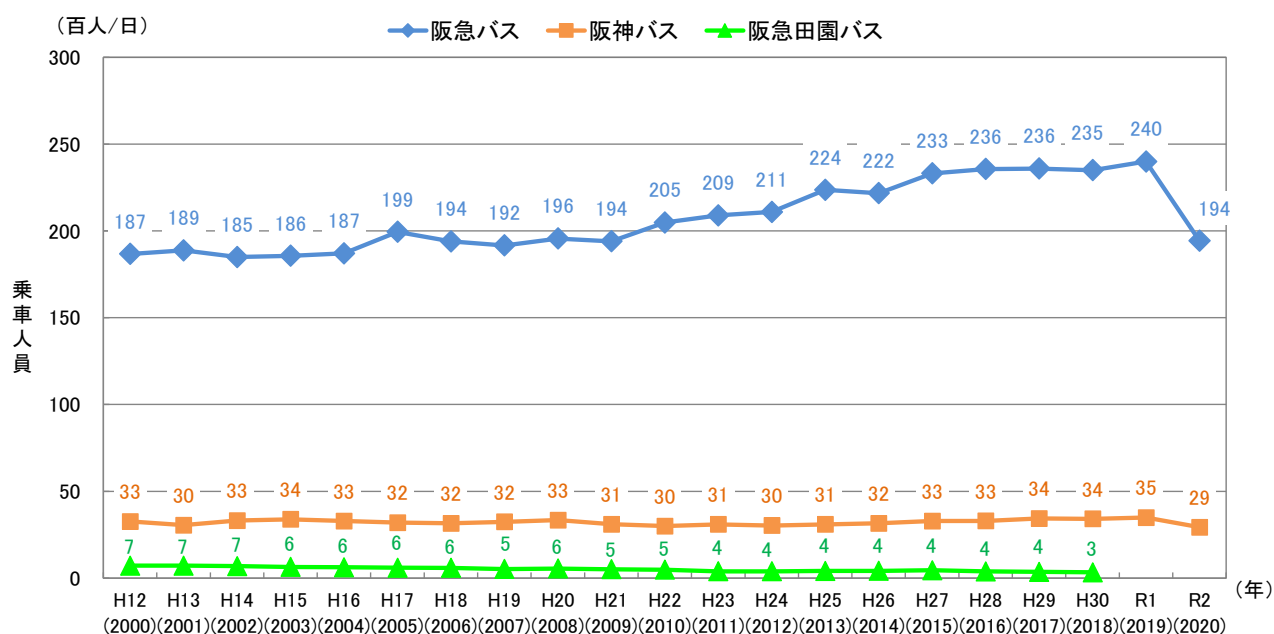
< 本市におけるバス路線 >



* 令和4年(2022年)4月現在

- ・阪急バスの乗車人員は、平成 13 年（2001 年）は 1 日 1.9 万人で以降増加傾向にあり、令和元年（2019 年）は合併した阪急田園バスと合わせて 1 日 2.4 万人でした。
- ・阪神バスは平成 13 年（2001 年）から令和元年（2019 年）まで 1 日 3,000～3,500 人で、ほぼ横ばいで推移しています。
- ・北部地域を運行していた阪急田園バスの乗車人員は、平成 13 年（2001 年）は 1 日約 700 人でしたが年々減少し、平成 30 年（2018 年）には約 300 人となりました。令和元年（2019 年）に阪急バスと合併し、阪急バスの運行になっています。
- ・令和 2 年（2020 年）の乗車人員は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、令和元年（2019 年）から、阪急バス、阪神バスいずれも約 2 割減少しています。

< 路線バス乗車人員の推移 >



*1 阪急バスには、後述する「市が運行費用の一部を補助している阪急バス武田尾線」、「② 南部地域で事業者の協力を得て運行しているバスの概要」に示す「仁川・売布循環線」の乗車人員を含む。

*2 阪急バス武田尾線は、令和元年（2019 年）7 月 1 日より阪急バス株式会社と阪急田園バス株式会社が合併し、運行が阪急バスに移行。

*3 交通調査によるデータを基に、一日平均の乗車人員を算出。

出典) 宝塚市統計書

【北部地域の路線バス（市が運行費用の一部を支援している路線）】

- ・阪急バスが運行していた北部地域から JR・阪急宝塚駅までの路線、阪急バスと神姫バスが運行していた北部地域から隣接する三田市の JR・神戸電鉄三田駅への路線が令和3年（2021年）4月から廃止され、毎日運行される路線バスは、阪急バス武田尾線のみとなっています。
- ・令和4年（2022年）4月から能勢電鉄日生中央駅への運行が開始されたことにより、バリアフリー化※されていない JR 武田尾駅を利用することなく商業施設や医療施設のある北部地域外への移動が可能になりました。
- ・運行は、JR 武田尾駅を結ぶ路線は1日南行、北行合わせて29便、能勢電鉄日生中央駅を結ぶ路線は1日1往復となっています。
- ・阪急バス武田尾線は、運行費用の一部を市が支援して運行しています。

< 北部地域の路線バス >



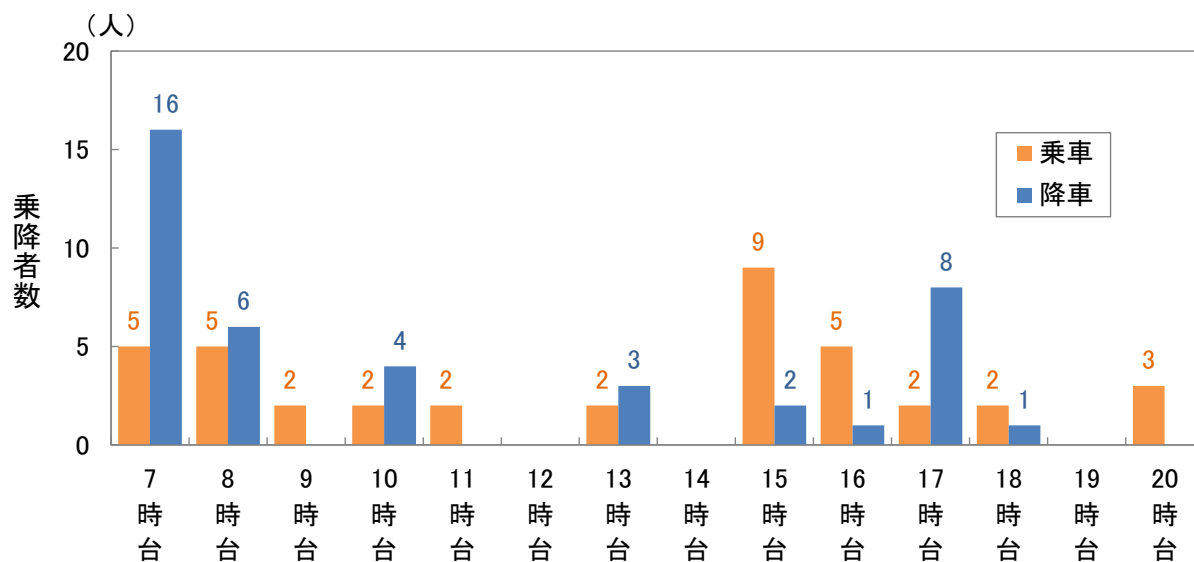
< 運行車両 >



出典) 西谷小学校ホームページ

- ・阪急バス武田尾線の JR 武田尾駅バス停の時間帯別乗降者数は、朝の 7 時台の降車人数が最も多く、JR 武田尾駅バス停で降車後、JR 武田尾駅から JR 宝塚線を利用して市南部や大阪方面、三田方面に通勤や通学目的で向かう人の利用が多いと考えられます。

＜ JR 武田尾駅バス停時間帯別乗降者数 ＞



JR武田尾駅バス停発着時刻

出典) 西谷地区流動調査 阪急バス株式会社 令和 3 年 (2021 年) 12 月 3 日 (金) 調査結果

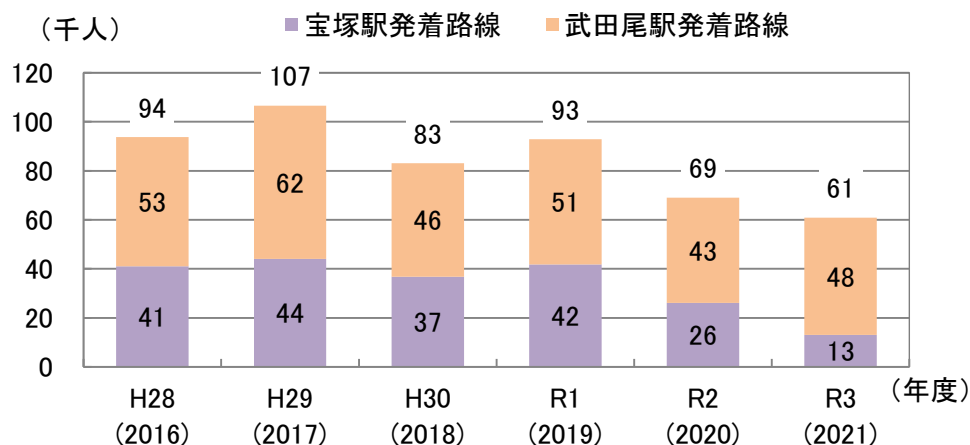
＜ スクールバスとしての運行区間 ＞

- ・西谷小学校や西谷中学校に通う、通学距離が小学校約 4 キロ、中学校が約 6 キロを超える児童・生徒の通学手段を確保するために、市が阪急バスに登下校時間に合わせた運行を委託し、阪急バス武田尾線が通学バス機能を担って運行しています。



- 北部地域の路線バスの利用者数は、平成 29 年度（2017 年度）以降、減少傾向にあります。
- 令和元年度（2019 年度）は、宝塚駅発着路線、武田尾駅発着路線のいずれも利用者数が増加し、全体で 9.3 万人でしたが、令和 2 年度（2020 年度）以降は新型コロナウイルス感染症拡大の影響により減少し、令和 3 年度（2021 年度）は全体で 6.1 万人となっています。

< 北部地域の路線バス利用者数の推移 >



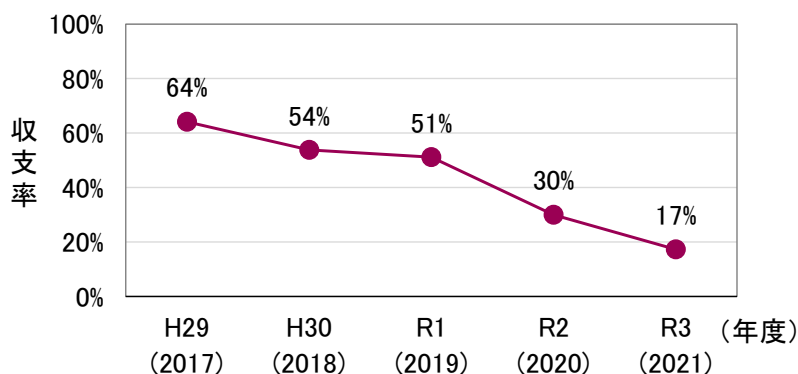
*1 令和元年（2019 年）6 月まで阪急田園バスが、それ以降令和 3 年（2021 年）3 月まで阪急バスが運行していた北部地域の東部～三田駅を結ぶ三田線、神姫バスが令和 3 年（2021 年）3 月まで運行していた三田駅～東部線は含まない。

*2 年度表記は、前年 10 月 1 日～当年 9 月 30 日

出典) 宝塚市所管データ

- バスの運行経費に対する運賃収入の割合を「収支率」といいますが、北部地域での行政が運行費用の一部を支援している路線の収支率は毎年低下し、令和 3 年度(2021 年度)は 17% となっています。

< 北部地域の路線バスの収支率の推移（支援路線） >



*1 収支率とは、バスの運行経費に対する運賃収入の割合。

*2 令和元年（2019 年）6 月まで阪急田園バスが、それ以降令和 3 年（2021 年）3 月まで阪急バスが運行していた北部地域の東部～三田駅を結ぶ三田線を含む、北部地域を運行している路線バスの収支率。

*3 神姫バスが令和 3 年（2021 年）3 月まで運行していた三田駅～東部線は支援対象外であるため含まない。

*4 年度表記は、前年 10 月 1 日～当年 9 月 30 日

出典) 宝塚市所管データ

② 南部地域で事業者の協力を得て運行しているバスの概要

- ・昭和 30 年（1955 年）頃から住宅開発が進んだ山手地域では、道路整備が追いつかず、バス路線が整備されないままの公共交通が不便な地域となっていたところがありました。高齢化の進展に伴う住宅地と鉄道駅を結ぶバス路線新設の要望を踏まえ、仁川及び売布山手住宅地域において、市が阪急バスに依頼し平成 14 年（2002 年）3 月より仁川・売布循環線の運行が開始されました。
- ・仁川循環線は阪急仁川駅と仁川高丸、仁川台を結んで運行し、売布循環線は売布きよしガ丘、泉ガ丘と、阪急売布神社駅、阪急中山観音駅、市立病院を結んで運行しています。
- ・市と兵庫県は、仁川循環線、売布循環線の運行を支援しています。

< 運行ルート >

【 仁川循環線 】



【 売布循環線 】



< 運行車両 >

【 仁川循環線 】



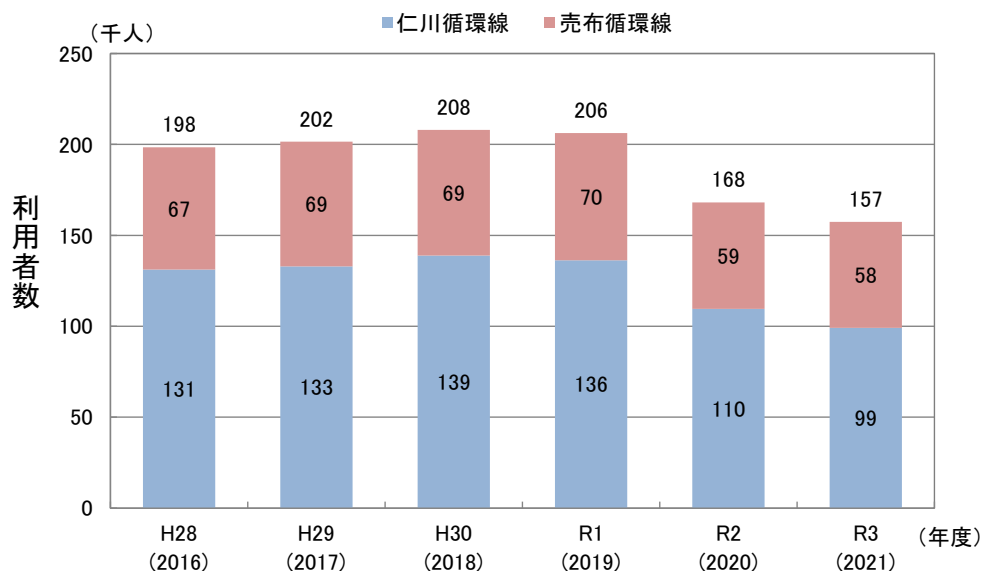
【 売布循環線 】



出典) 宝塚市ホームページ

- 利用者数は令和元年度（2019 年度）までは、仁川循環線は 13 万～14 万人、売布循環線は 7 万人でほぼ横ばいで推移していましたが、令和 2 年度（2020 年度）以降、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により減少し、令和 3 年度（2021 年度）は合計で 15.7 万人で、令和元年度（2019 年度）から 2 割以上減少しています。

< 仁川循環線・売布循環線の利用者数の推移 >

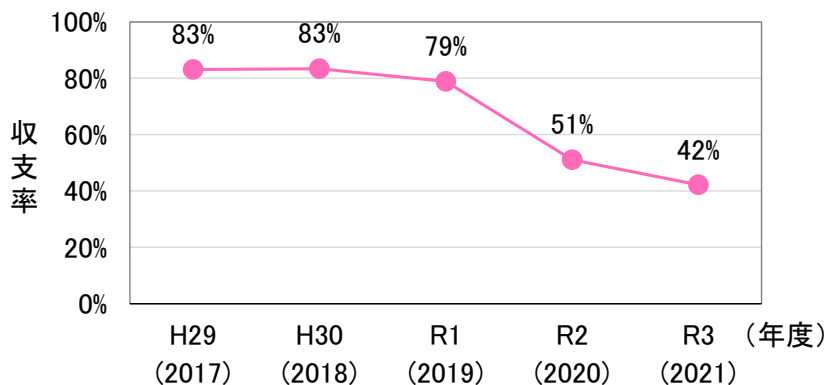


* 年度表記は、前年 10 月 1 日～当年 9 月 30 日

出典) 宝塚市所管データ

- 仁川循環線・売布循環線の収支率は、令和元年度（2019 年度）までは約 80%で推移していましたが、令和 2 年度（2020 年度）以降、利用者の減少にともない低下しています。
- 需要に対応した運行により利用者数が増加し、令和 3 年度（2021 年度）以上の収支率となることを目標としています。

< 仁川循環線・売布循環線の収支率の推移 >



*1 収支率とは、バスの運行経費に対する運賃収入の割合。

*2 年度表記は、前年 10 月 1 日～当年 9 月 30 日

出典) 宝塚市所管データ

③ 地域住民と事業者が主体となって運行しているバスの概要

- ・月見山・長寿ガ丘地区は、宝塚駅から1キロ以内にあるものの、駅との高低差が100mある高台に位置しています。バス路線がなかったことから、5つの自治会が「丸」となり、「安心してこの街に住み続けるために、将来の高齢化を考えるとバスの運行が必要だ」ということを市に相談し、平成15年(2003年)から地域と市の話し合いがスタートしました。
- ・その後、勉強会や検討会の開催、試走運行の同意署名集め、アンケート、チラシ配り、ルート策定やバス停の場所決定等を地域で行い、平成25年(2013年)に、地域、運行事業者となったみなと観光バス株式会社、市の協働による試走運行が開始しました。
- ・現在は、台風による被災によりやむを得ず撤退したみなと観光バス株式会社に代わり、株式会社フクユ(以下、フクユタクシーと示します。)が運行を担い、地域が中心となった「ランランバスを守る会」により、利用促進等の活動が実施されています。
- ・交通不便地域として国の指定を受け、国の地域内フィーダー系統※確保維持国庫補助金を運行費用の一部として活用しています。運行の継続には本補助金が必要なため、今後もこの補助を受けながら、利便性の向上とそのために必要な路線の維持を図り、必要な公共交通サービスの提供をめざしていくこととしています。

< ランランバスの運行ルート >



* 令和4年(2022年)2月現在

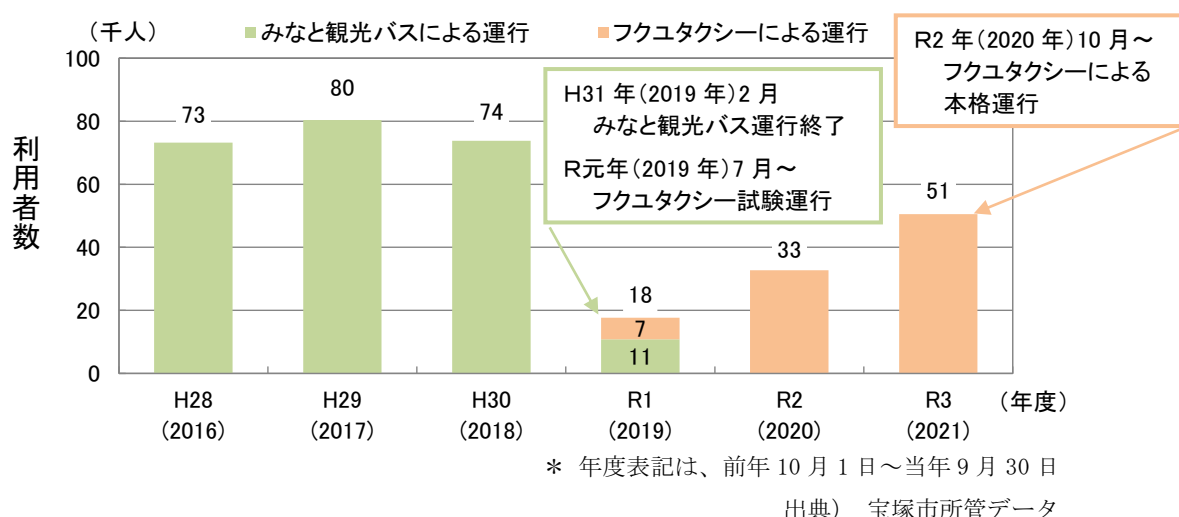
< 運行車両 >



出典) 株式会社フクユホームページ

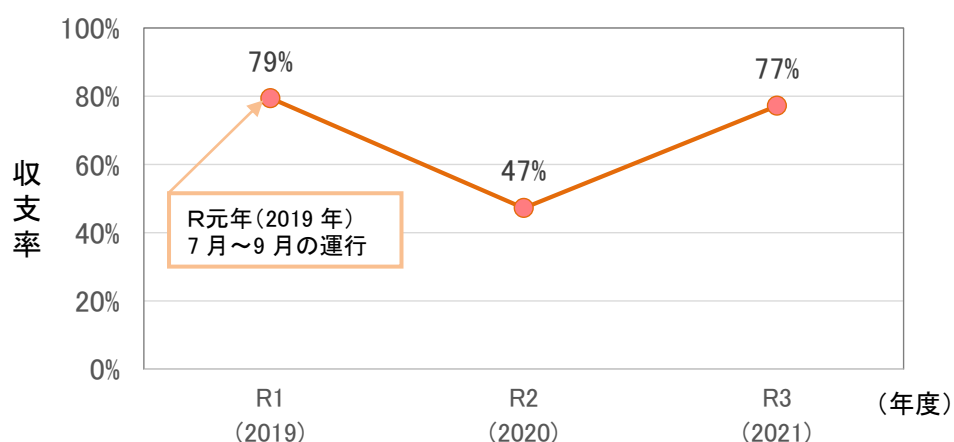
- ・ランランバスは、平成 31 年（2019 年）2 月にみなと観光バス株式会社による運行が終了し、令和元年（2019 年）7 月から、フクユタクシーが運行ルートや運行頻度を変更して運行しています。
- ・令和 2 年度（2020 年度）の利用者数は 3.3 万人でしたが、地域、交通事業者、市の 3 者が一体となり利用促進を実施したことから、令和 3 年度（2021 年度）は 5.1 万人に増加しています。

＜ ランランバスの利用者数の推移 ＞



- ・フクユタクシーにより 1 年間運行された令和 2 年度（2020 年度）の収支率は 47%でしたが、利用促進等により令和 3 年度（2021 年度）の収支率は 77%と大幅に改善されています。
- ・今後も地域が主体となった利用促進等の実施により、持続可能な形で令和 3 年度（2021 年度）以上の収支率となることを目標としています。

＜ ランランバスの収支率 ＞



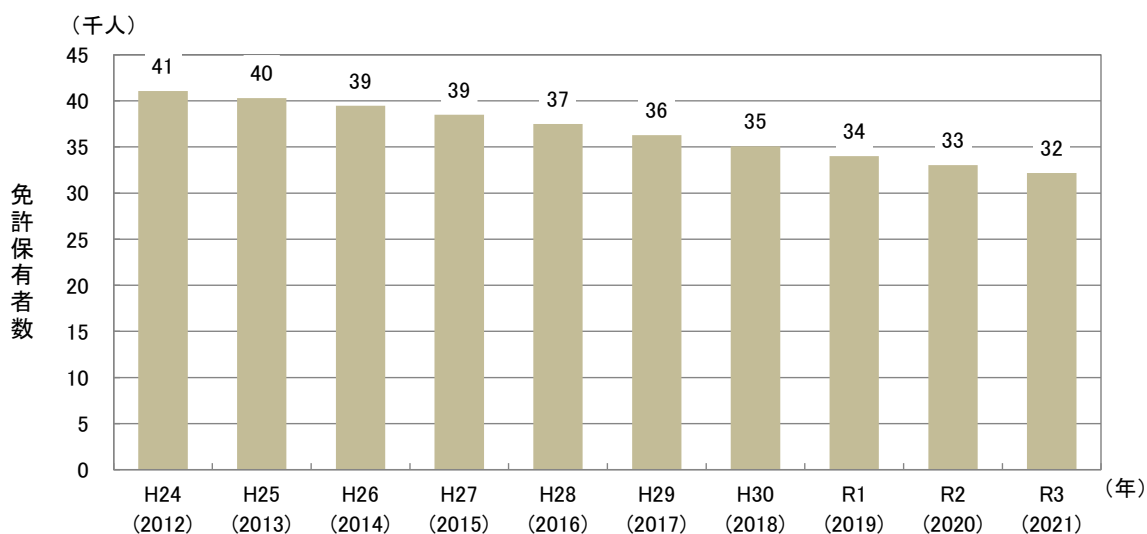
- ※1 収支率とは、バスの運行経費に対する運賃収入の割合。
 ※2 フクユタクシーによる令和元年度（2019 年度）の運行は 7 月 29 日以降。
 ※3 年度表記は、前年 10 月 1 日～当年 9 月 30 日

出典) 宝塚市所管データ

④ バス事業者における運転者不足

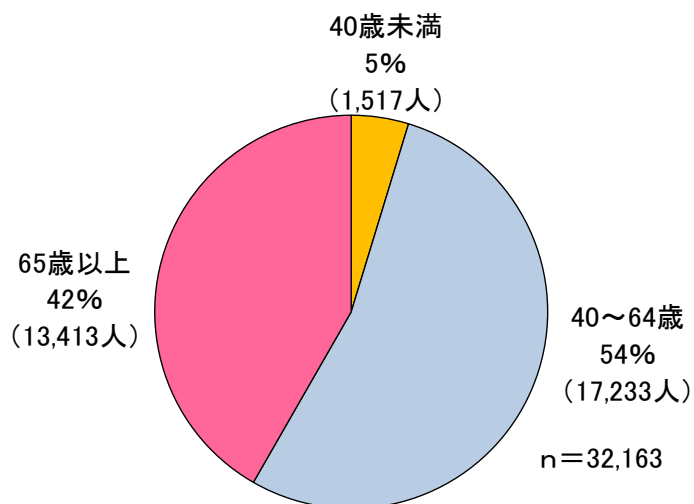
- ・バス事業者において全国的に運転者不足が生じており、路線バスを廃止する地域が出てきています。
- ・兵庫県におけるバスの運転者に必要な大型自動車第二種免許保有者数は、年々減少しています。また年齢別にみると、令和3年度（2021年度）には65歳以上の免許保有者が全体の約4割を占め、運転者の高齢化が進んでいると考えられます。

< 兵庫県における大型自動車第二種免許証保有者数の推移 >



出典) 運転免許統計 (警察庁)

< 兵庫県における大型自動車第二種免許証保有者の年齢構成 >

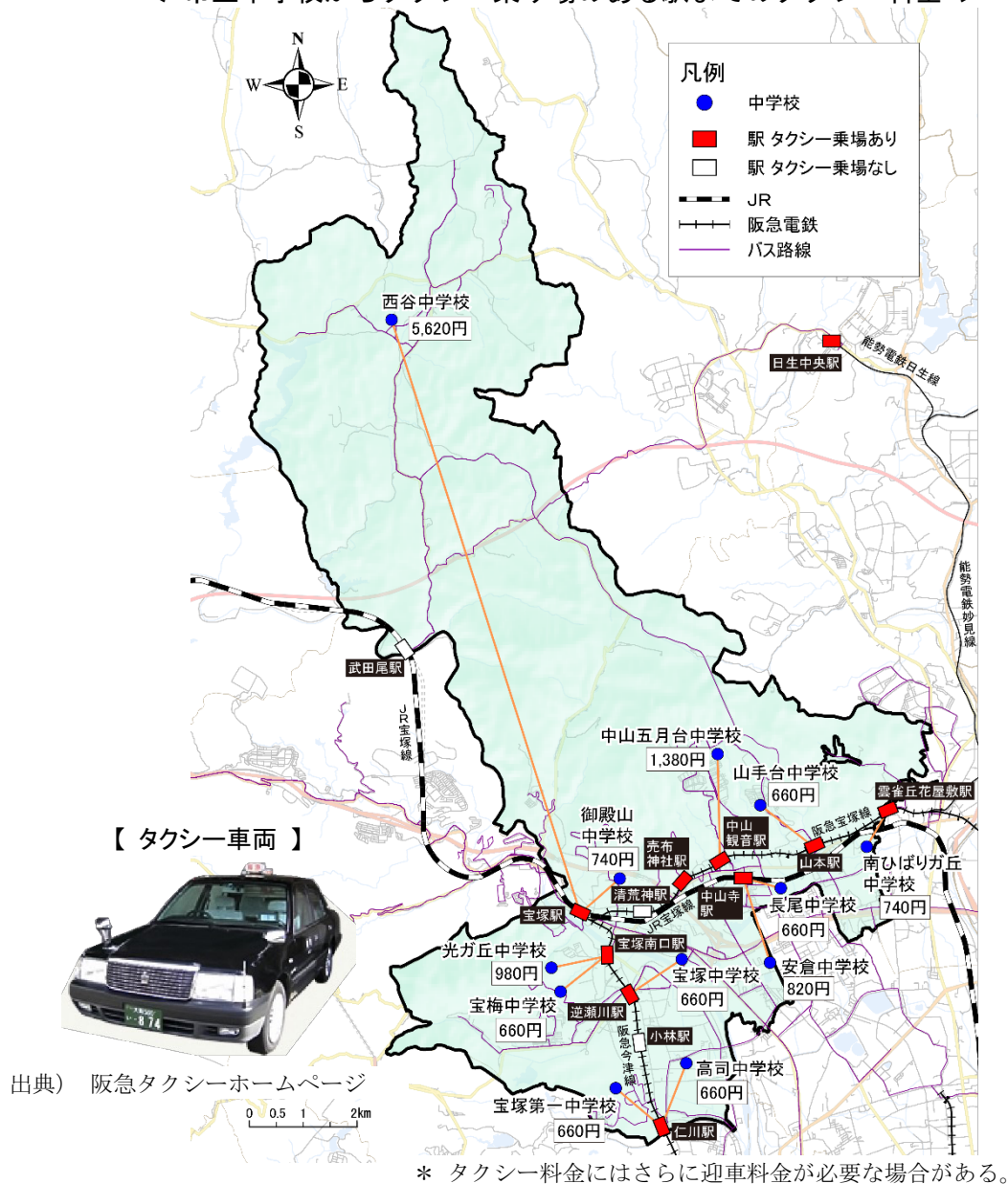


出典) 運転免許統計 (令和3年度 (2021年度) 警察庁)

(4) タクシーサービスの現状

- ・市内の各地区から駅までのタクシー料金を、地区の中心を市立中学校と仮定し、最寄りのタクシー乗り場のある駅までのタクシー料金として比較しました。
- ・南部地域の各地区から駅までのタクシー料金は、中山五月台中学校からは 1,000 円以上でやや高くなりますが、その他の地区では 1,000 円以下で移動が可能だと考えられます。
- ・北部地域の西谷中学校は、最寄り駅を JR 武田尾駅ではなく、商業施設や医療施設のある南部地域の JR・阪急宝塚駅としました。西谷中学校から宝塚駅までは 5,000 円以上のタクシー料金がかかるため、北部地域に住んでいる人が南部地域への移動に頻繁にタクシーを利用することは、費用の面から難しいといえます。

＜ 市立中学校からタクシー乗り場のある駅までのタクシー料金 ＞



【タクシー料金の算出方法】

- ・グーグルマップで、各中学校からタクシー乗り場のある駅まで自動車を利用した距離を検索し、タクシー料金を算出。
- ・タクシー料金は、距離制と時間制を併用して算出するが、交通事情を考慮して時間距離併用制を適用しないで、距離制のみで算出。
- ・距離制運賃は、神戸・阪神間地区のほぼすべての事業者が採択している普通車の距離制運賃の「初乗運賃 1.5 km まで 660 円、加算運賃 230m 毎 80 円」を用いて算出。

(5) ボランティア輸送※の現状

- 北部地域では、平成 24 年（2012 年）から、宝塚市社会福祉協議会の車両によるボランティア輸送「西谷移送サービス」が実施されています。
- 令和 2 年（2020 年）11 月現在、16 名の運転ボランティア、17 名の受付ボランティアが登録され、利用登録者は 71 名となっています。
- 令和 2 年（2020 年）4～10 月の利用者は 45 人で、1 カ月当たり 4～8 人の利用です。
- 運転ボランティアの確保と高齢化、予備車の確保が課題となっています。

< 「西谷移送サービス」の概要 >

運行日時	毎週月・水・金 9 時～16 時
利用対象者	① 西谷に居住する方で高齢や障碍（がい）などで移動が困難な方 ② 公共交通機関の利用が難しい方 ③ おひとりで乗り降りが出来る方
利用者負担	ガソリン代・駐車料金・有料道路料金

* 令和 4 年（2022 年）2 月現在

< 運行車両 >



出典) 宝塚市社会福祉協議会ホームページ

(6) その他の移動サービスの現状

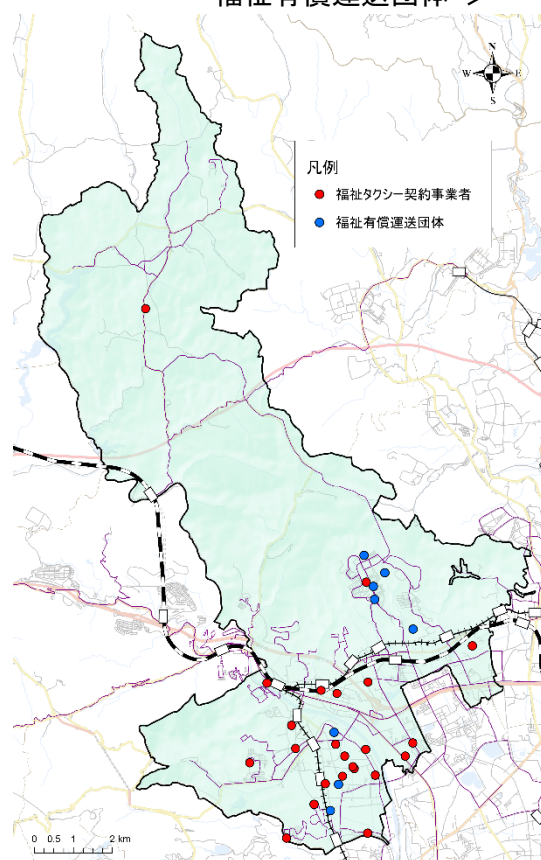
① 福祉タクシー

- 本市では、一定の条件を満たした高齢者や障害（がい）のある人を対象に、運賃費用の一部を助成するタクシーチケットを交付し、社会参加を促進する事業を実施しています。福祉タクシーは、このタクシーチケットを利用できるタクシーです。
- 市内では、24 事業者（令和 4 年度（2022 年度）時点）と契約を締結しており、新たな事業者の受け入れも継続的に行っています。
- 南部地域には契約を締結しているタクシー事業者が多くありますが、北部地域では 1 事業者のみとなっています。

② 福祉有償運送

- 福祉有償運送は、NPO 法人等の非営利法人や団体が、あらかじめ会員登録をした要介護認定者や障害（がい）のある人を対象にした、ドアツードアを基本とした輸送サービスです。
- 阪神地区 7 市 1 町が構成する、阪神地区福祉有償運送運営協議会を設置し福祉有償運送の必要性、課題、利用者の安全と利便の確保、登録、更新及び変更登録の協議を行い、実施団体の支援を行っています。
- 市内には 8 団体（令和 3 年度（2021 年度）時点）が登録されています。
- 登録団体は北部地域にはありませんが、原則として阪神地区内に住んでいる人は、阪神地区内の福祉有償運送を利用することができます。

＜ 福祉タクシー契約事業者 及び
福祉有償運送団体 ＞



*1 福祉タクシー契約事業者は、令和 4 年度（2022 年度）時点の市内の契約事業者。

*2 福祉有償運送団体は、令和 3 年度（2021 年度）時点の市内の登録団体。

出典）宝塚市所管データ

③ その他の移動手段

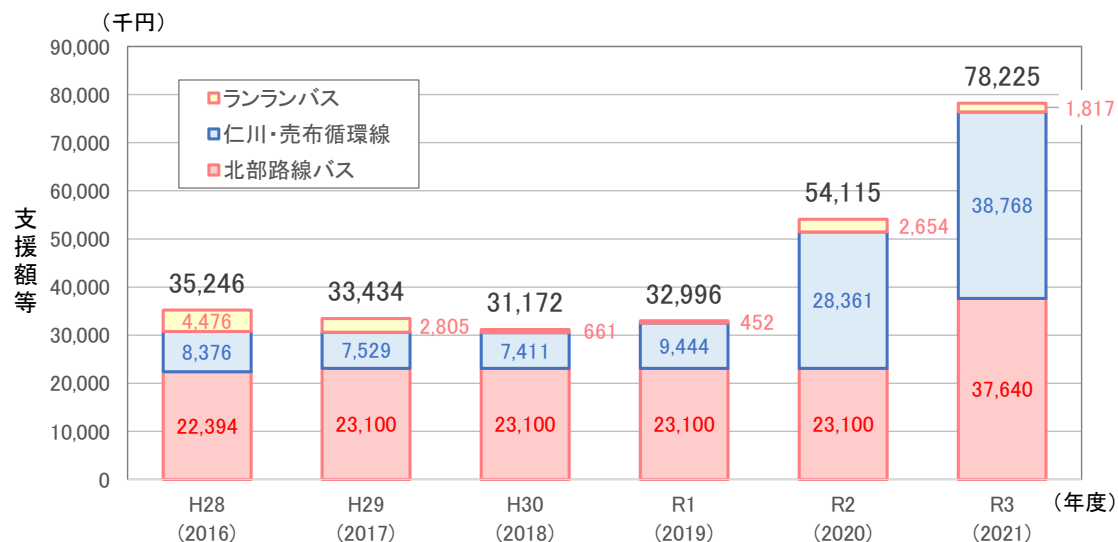
- その他の移動手段として、スクールバスや商業施設の運行するバス等があります。
- スクールバスは、宝塚市立養護学校や甲子園大学が専用の送迎バスを運行しています。
- 商業施設では「コープこうべ」のコープ仁川店等が、自宅から店舗までの送迎サービス「買い物もん行こカー」を運行しています。
- ゴルフ場では、JR・阪急 宝塚駅から各ゴルフ場への送迎バスがあり、観光施設では、日帰り温泉施設が、JR や阪急電鉄の最寄り駅から施設まで、送迎バスを運行しています。

(7) 市民の移動に対する行政の支援

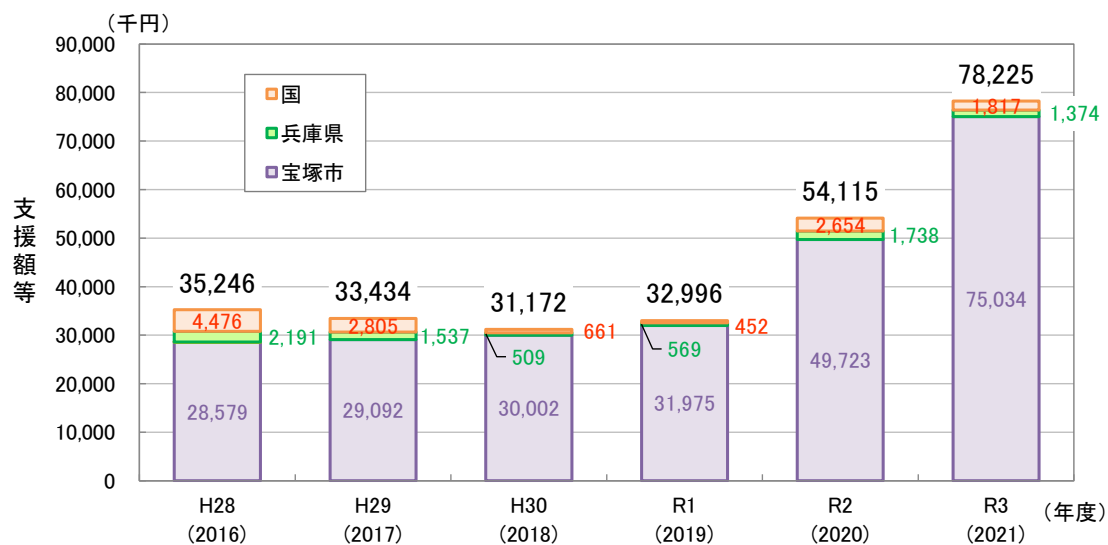
① 公共交通の運行に対する支援等

- 行政からの公共交通の運行に対する支援額等は、平成 28 年度（2016 年度）以降、約 3,100 万円～3,500 万円で、そのうち市の支援額等は約 2,900 万円～3,200 万円でした。令和 2 年度（2020 年度）以降増加し、令和 3 年度（2021 年度）には市の支援額等は約 7,500 万円に増加し、国、県を合わせた支援額等は約 7,800 万円になっています。
- 行政からの支援額は、運行欠損額^{*}の全てではないため、残る運行欠損額は運行事業者が負担しています。
- 北部地域の路線バスへは、北部地域を運行する系統の運行に対して市が支援をしています。また、運行に対する支援の他に、北部地域の遠距離通園・通学となる園児・児童・生徒の通園・通学手段を確保するために、市が路線バス事業者へ登下校時間に合わせた運行を毎年約 750 万円～760 万円で委託しています。
- 行政からの北部地域の路線バスに対する委託を含めた支援額は、平成 28 年度（2016 年度）以降、約 2,200 万円～2,300 万円でしたが、令和 3 年度（2021 年度）には約 3,800 万円に増加しています。
- 仁川・売布循環線に対して、市と兵庫県が支援をしています。平成 28 年度（2016 年度）以降、約 700 万円～900 万円の支援となっていました。令和 2 年度（2020 年度）以降は、社会情勢の変化に伴って令和 3 年度（2021 年度）には約 3,900 万円に増加しています。
- ランランバスに対する支援は、国からの「地域内フィーダー系統^{*}確保維持国庫補助」による支援のみとなっています。平成 30 年度（2018 年度）はルートの新設に伴い収支が改善したことにより、支援額が減少しています。令和元年度（2019 年度）は、平成 31 年（2019 年）2 月に、それまで運行していたみなと観光バス株式会社が台風の被災によりやむを得ず撤退し、約 5 カ月のみの運行となっているため支援額が減少しています。新たな運行事業者であるフクユタクシーは、令和元年（2019 年）7 月末～9 月末まで市による委託運行を開始し、令和 2 年（2020 年）10 月から本格運行を開始しました。
- 行政は運行に対する支援の他に、車両更新費の支援や、新型コロナウイルス感染症拡大により影響を受けた路線バス、タクシー事業者に対する感染症予防及び事業継続のための取組等について、支援を行っています。
- 効率的な運行をすることで費用の軽減を図り、国・県・市からの行政支援や運行事業者の負担が現状以上とならないことを目標としています。なお、今後の社会情勢によっては、必要に応じた支援を検討することとしています。

＜ 公共交通の運行に対する支援額等：路線別 ＞



＜ 公共交通の運行に対する支援額等：国・県・市別 ＞



*1 ランランバスは、令和元年（2019年）7月～令和元年（2019年）9月は市による委託運行を行っているが、その費用は含まない。

*2 北部地域路線バスは、北部地域を運行する系統、北部地域と宝塚駅、三田駅を結ぶ系統への運行支援、及び、北部地域の小学校から4キロ以上、中学校から6キロ以上の遠距離通学を緩和するための、路線バス事業者への登下校時間に合わせた路線バスの運行委託契約額（毎年750万円）の合計。令和3年（2021年）4月から三田駅、宝塚駅への系統が取りやめられた。

*3 年度表記は、前年10月1日～当年9月30日。

出典）宝塚市所管データ

② 高齢者・障害（がい）のある人の移動に対する支援

- ・本市では高齢者や、障害（がい）のある人に、移動の際の運賃の助成を行っています。

< 高齢者・障害（がい）のある人への運賃助成 >

	種 別	対象者	障害者手帳 提示による 割引との併用
①	高齢者バス・タクシー 運賃助成	②～⑥に該当しない 70 歳以上の高齢者	×
②	福祉タクシー※利用助成 (高齢者)	要介護認定4・5の在宅高齢者(所得制限あり)	○
③	リフト付きタクシー利用助成 (高齢者)	要介護認定4・5の在宅高齢者で 車いす利用者または寝たきりの方	○
④	障害(がい)高齢者 タクシー運賃助成	・身体障害者手帳 ・療育手帳 をお持ちの②③⑤⑥に該当しない 70 歳以上の高齢者	○
⑤	福祉タクシー利用助成	・身体障害者手帳1・2級 ・身体障害者手帳3級で在宅酸素治療を受けている 「呼吸機能障害」または「心臓機能障害」の方 ・身体障害者手帳3級で人工透析治療を受けている 「じん臓機能障害」の方 ・療育手帳A判定 ・精神障害者保健福祉手帳1級 のいずれかの障害(がい)者(所得制限あり)	○
⑥	リフト付き タクシー利用助成	・身体障害者手帳1・2級 ・身体障害者手帳3級で在宅酸素治療を受けている 「呼吸機能障害」または「心臓機能障害」の方 ・身体障害者手帳3級で人工透析治療を受けている 「じん臓機能障害」の方 ・療育手帳A判定 ・精神障害者保健福祉手帳1級 のいずれかの障害(がい)者で 車いす利用者または寝たきりの方	○

* 令和4年(2022年)3月現在

＜ 高齢者・障害（がい）のある人への運賃助成：年齢・障害（がい）別 ＞

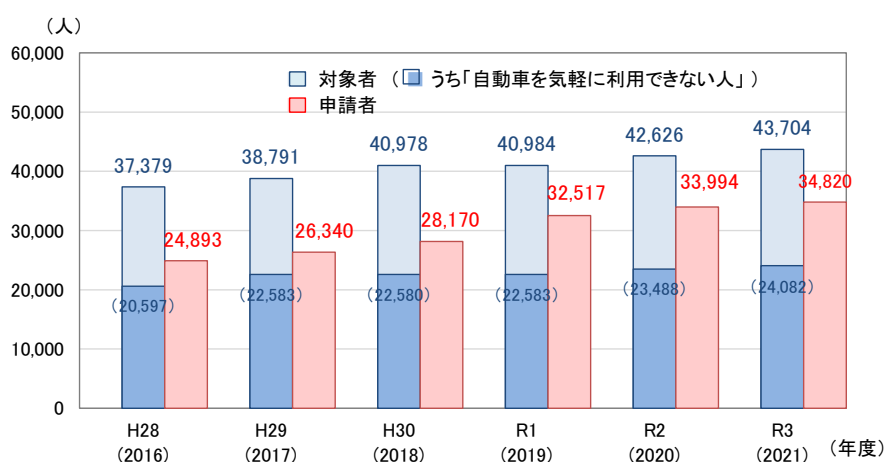
	A・B・C以外の方	A 要介護認定4・5 の在宅の方	B 身体障害者手帳 または 療育手帳 所持者	C 身体障害者手帳1・2級 身体障害者手帳3級で 在宅酸素治療を受けている 「呼吸機能障害」又は 「心臓機能障害」の方 人工透析治療を受けている 「じん臓機能障害」の方 療育手帳A判定 精神障害者保健福祉手帳1級 いずれかの障害者手帳所持者
高齢者 70 歳以上	① 高齢者バス・ タクシー運賃助成	② 福祉タクシー利用助成 (高齢者) ③ リフト付きタクシー 利用助成 (高齢者) 車いす利用者 または 寝たきりの方	④ 障害（がい）高齢者 タクシー運賃助成	⑤ 福祉タクシー利用助成 ⑥ リフト付きタクシー 利用助成 車いす利用者 または 寝たきりの方
70 歳未満	—		—	

＊ 令和4年（2022年）3月現在

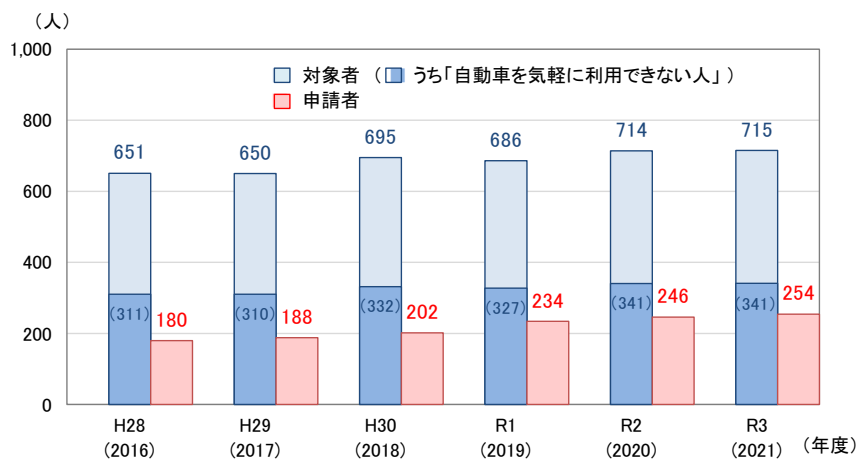
- ・高齢者バス・タクシー運賃助成制度※（対象は要介護認定 4・5 の在宅の人、身体障害者手帳・療育手帳保持者を除く 70 歳以上の人）の助成申請者数は、南部地域、北部地域ともに毎年増加しています。
- ・南部地域では、後述する「交通実態に関する市民アンケート調査」結果から推計した「自動車を気軽に利用できない人」の人数よりも助成申請者数が多く、バスやタクシーが便利なおことから、自動車を利用できても運賃助成の申請をする人が多いと考えられます。
- ・北部地域では「自動車を気軽に利用できない人」の人数よりも助成申請者数は少なく、バスやタクシーが不便なために、自動車を気軽に利用できなくても運賃助成の申請をしない人が多いと考えられます。

＜ 高齢者バス・タクシー運賃助成の対象者数・申請者数の推移 ＞

【 南部地域 】



【 北部地域 】



※1 高齢者バス・タクシー運賃助成制度の対象者は、要介護認定 4・5 の在宅の人、身体障害者手帳・療育手帳保持者を除く 70 歳以上の人。

※2 「自動車を気軽に利用できない人」は、「交通実態に関する市民アンケート調査」で 70 歳以上の人で“運転ができない（運転免許がない）”、“運転できるが不安である”、“自由に利用できる自動車がない”のいずれかを回答した人の割合（南部地域 55%、北部地域 48%）を毎年の対象者数に乗じて推計。

出典）宝塚市所管データ

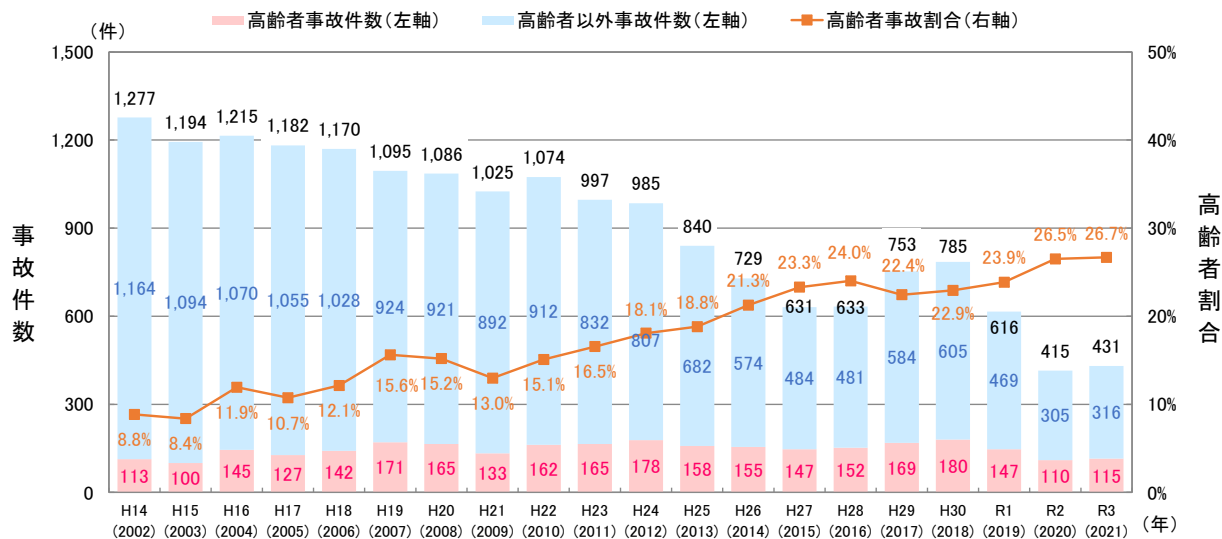
交通実態に関する市民アンケート調査結果

3.2 道路交通の現状

(1) 交通事故の状況

- 宝塚警察署管内の交通事故件数は、平成 14 年（2002 年）の 1,277 件/年をピークに減少し、令和 3 年（2021 年）には平成 14 年（2002 年）の約 3 分の 1 の 431 件/年に減少しています。
- 高齢者が第 1 当事者となる事故件数は近年微増傾向にありましたが、令和元年（2019 年）以降減少しています。しかし、全体の事故件数に占める割合は増加傾向で、令和 3 年（2021 年）では 26.7%で、約 4 件に 1 件が高齢者による事故となっています。
- 人口 1 万人当たりの事故件数は、18～64 歳では平成 14 年（2002 年）以降大きく減少していますが、高齢者では減少傾向にあるものの、大きくは減少していません。

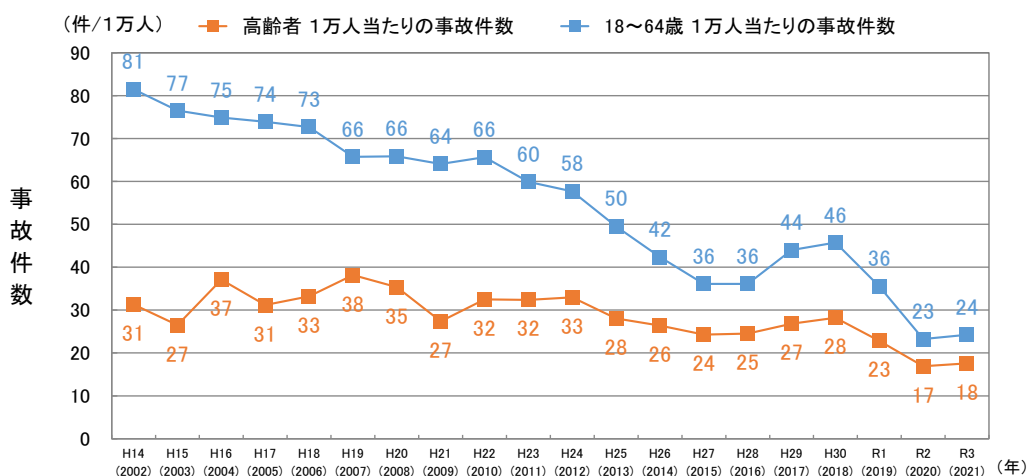
< 高齢者が第 1 当事者となる交通事故件数の推移：宝塚警察署管内 >



出典) 交通年鑑 (兵庫県警)

令和 2 年 (2020 年) 以降は兵庫県オープンデータの値

< 人口 1 万人当たりの事故件数の推移：宝塚警察署管内 >



* 毎年 9 月末現在の住民基本台帳人口を用いて算出。

出典) 交通年鑑 (兵庫県警)

令和 2 年 (2020 年) 以降は兵庫県オープンデータの値

宝塚市ホームページ

(2) 交通渋滞の状況

- 本市は、都市の骨格となる道路密度※が低いことや、交通渋滞が慢性化していることなどの課題を抱えています。
- 特に交通渋滞は、社会経済活動の低下や、大気汚染等の環境課題につながる恐れがあります。
- 南部の4箇所の交差点が、兵庫県の「渋滞交差点解消プログラム（第4期）（2019～2023）」に位置づけられるなどしており、渋滞解消・緩和などの対策が求められます。

< 渋滞交差点 >



[渋滞交差点]

1. 信号がある交差点で、交差点を通過するのに信号待ちを3回以上要する箇所。
2. 信号がない交差点で、交差点を通過するのに2分以上要する箇所。
3. 1. 2に該当するほどの渋滞はないが、地元、交通事業者及び公安委員会等から渋滞に関する改善要望が強く寄せられている箇所。

出典) 「渋滞交差点解消プログラム（第4期）（2019～2023）」兵庫県

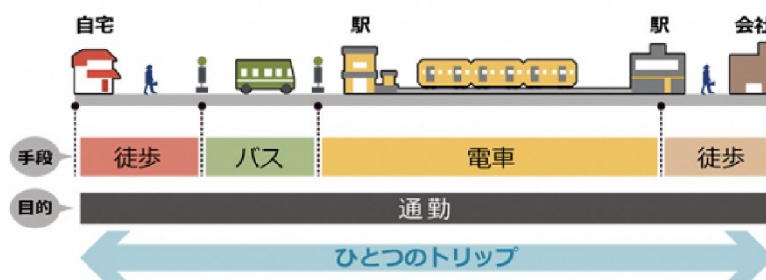
3.3 人の動き

(1) パーソントリップ調査からみた移動状況

【 パーソントリップ調査とは 】

- 交通の流れのもととなる、人の 1 日のすべての動きを把握することを目的として、「いつ」「どこから」「どこまで」「どのような人が」「どのような目的で」「どのような交通手段を利用して」移動したのかなどを調査したものです。
- 10 年に 1 回実施されており、直近では平成 22 年（2010 年）に実施された結果が公表されています。
- あるひとつの目的での、出発地から到着地までの移動を「トリップ」といいます。ひとつの目的での移動であれば、交通手段をいくつ乗り換えても「1 トリップ」と数えます。

【 トリップの例 】



- ひとつの目的での移動で、それぞれ違う複数の交通手段を利用した場合、利用手段の中から主な手段を「代表交通手段」として表します。このとき移動手段の優先順位は、航空機・船舶、鉄道、バス、乗用車、自動二輪・原付、自転車、徒歩の順となります。

【 代表交通手段の優先度 】



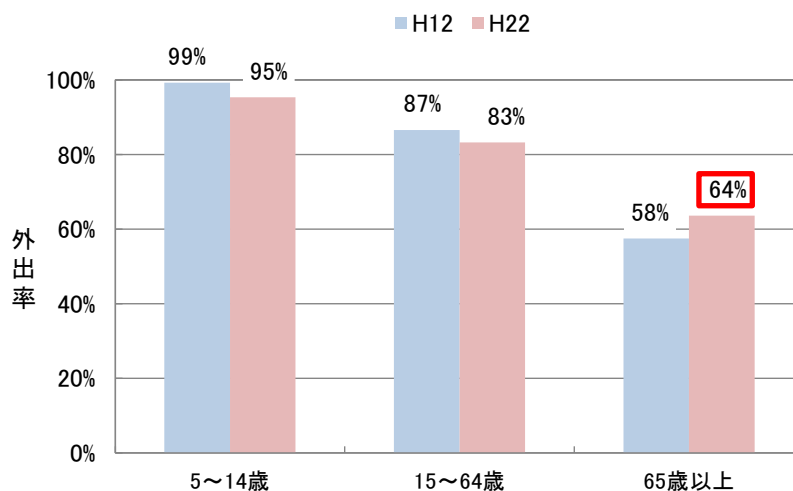
- 「外出率」とは、外出した人数の全人口に対する割合をいいます。

出典) 京阪神都市圏交通計画協議会ホームページ

① 外出率

- 宝塚市民の外出率は、平成 12 年（2000 年）から平成 22 年（2010 年）の 10 年間で、65 歳未満では減少していますが、65 歳以上では 6 ポイント増加しています。

＜ 年齢階層別の外出率の推移 ＞

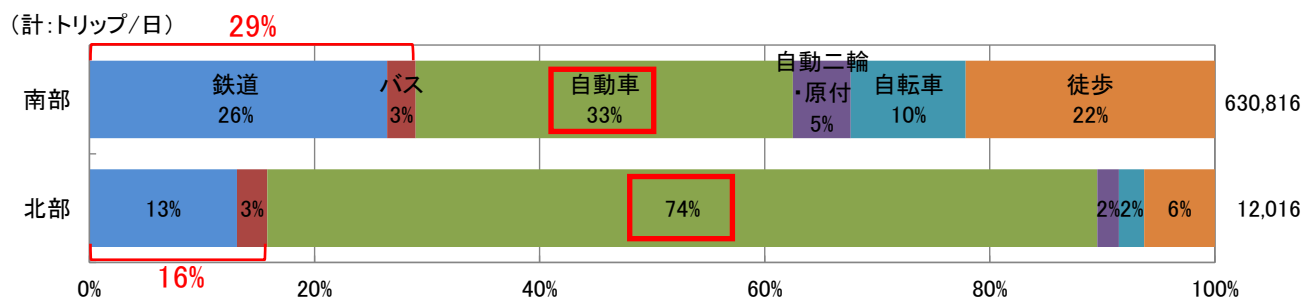


出典) 第 4 回[平成 12 年(2000 年)]・第 5 回[平成 22 年(2010 年)]近畿圏パーソントリップ調査※

② 移動手段

- 移動手段は、南部地域では自動車利用が 33%で最も多く、鉄道やバスの公共交通利用も 29%で多くなっています。
- 北部地域では、自動車利用が 74%で非常に多くなっています。一方で、鉄道やバスの公共交通利用は 16%にとどまっています。

＜ 南部北部別代表交通手段割合 ＞



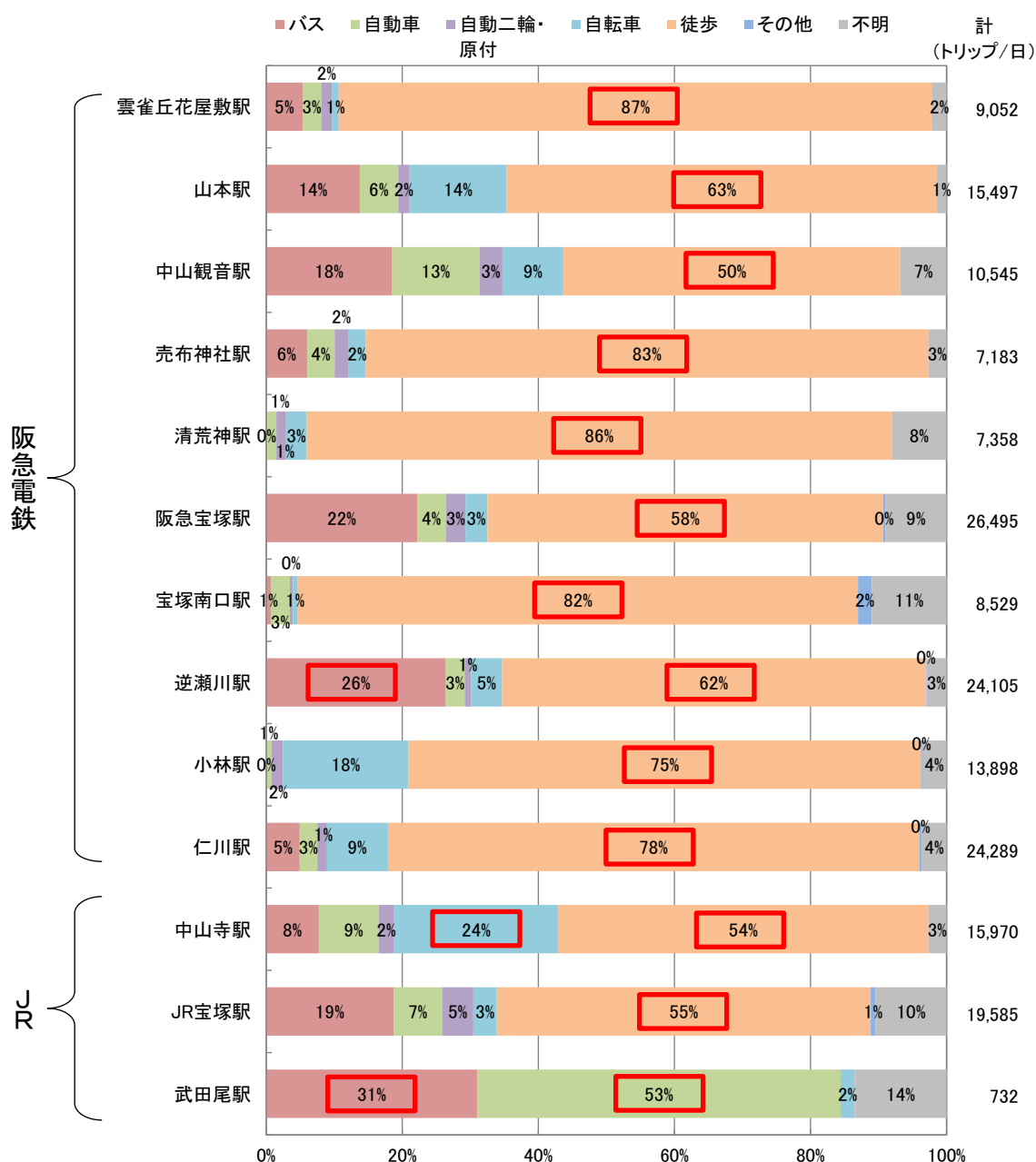
* 宝塚市から出発する、または宝塚市に到着する移動で集計。

出典) 第 5 回[平成 22 年(2010 年)]近畿圏パーソントリップ調査

③ 鉄道駅端末交通手段

- ・ 鉄道を利用する人の、駅までや駅からの交通手段割合を駅別に整理しました。
- ・ 北部地域の JR 武田尾駅を除いた全ての駅で、徒歩が 50%以上で最も多くなっています。
- ・ JR 武田尾駅では、自動車利用が 53%で最も多く、次いでバスが 31%で多くなっています。バスの発着系統が多い南部地域の阪急逆瀬川駅も、バスが 26%で徒歩に次いで多くなっています。
- ・ 南部地域の JR 中山寺駅では、徒歩に次いで自転車が 24%で多くなっています。

< 鉄道利用前後の交通手段割合 >



出典) 第 5 回[平成 22 年(2010 年)]近畿圏パーソントリップ調査

(2) 市民アンケート調査からみた買い物目的や通院目的での移動実態

【 交通実態に関する市民アンケート調査 】

- ・ 自動車の運転免許をもっていない、または自動車の運転に不安を感じていることから、公共交通を最も利用すると考えられる高齢者や高校生の移動状況を把握するために、アンケート調査を実施しました。
- ・ 70 歳以上の高齢者、または 16～18 歳の人がいる 1,000 世帯にアンケート調査票を各 3 票（計 3,000 票）配布し、70 歳以上や 16～18 歳でない人も含め 870 票の回答がありました。
- ・ 回答者の約 70%が 70 歳以上の高齢者で、高校生に相当する 16～18 歳は約 5%でした。

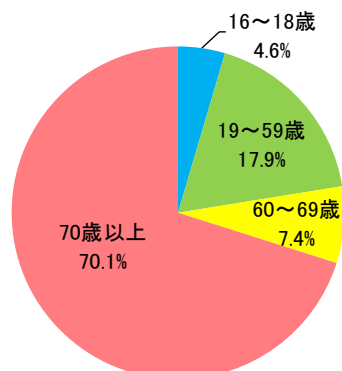
< アンケート調査概要 >

調査方法	郵送による調査票の配布・回収
調査内容	○ 買い物、通院、通勤、通学の活動状況 ・ 活動頻度 ・ 移動先 ・ 移動手段 ・ 雨天時などの移動手段 ・ バス交通の使いやすさ ・ コロナ禍の影響 ○ 駅、バス停までの可能歩行距離 ○ 年齢、自動車運転免許の保有状況 等
調査対象者	・ 70 歳以上または 16～18 歳の人がいる世帯（宝塚市民） ・ 1,000 世帯（調査票は各世帯 3 票）に調査票を配布
送付日	令和 3 年（2021 年）8 月 20 日（金）
回答期限	令和 3 年（2021 年）8 月 31 日（火）

< 回収率 >

送付票数	回収票数	回収率
3,000 票	870 票	29.0 %

< 回答者の年齢構成 >



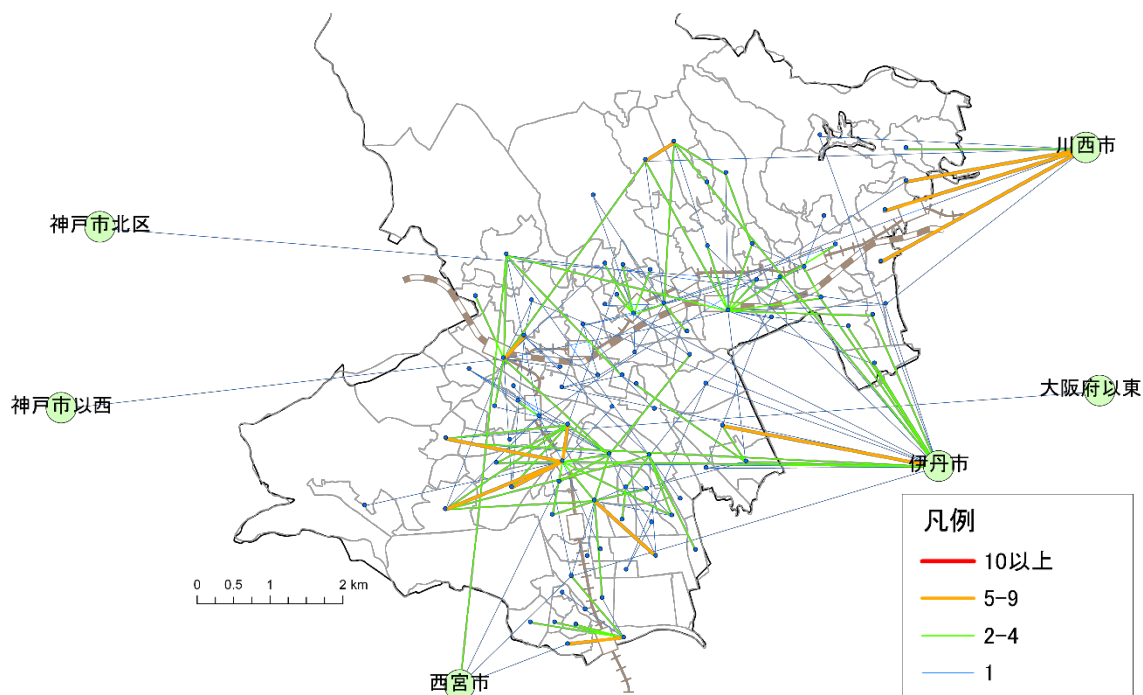
計 833 票
* 年齢不明除く。

① 買い物や通院目的での行き先

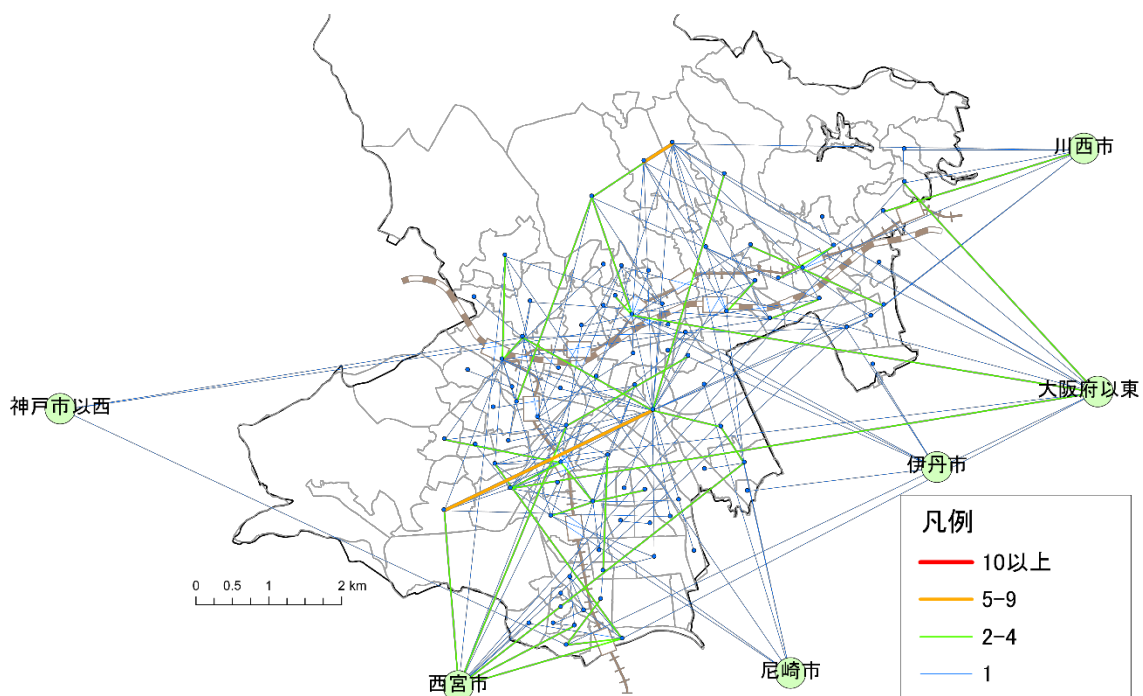
- 南部地域に居住する人の買い物目的での行き先は、南部地域内や近隣の川西市、伊丹市が多くなっています。
- 通院目的での行き先は、南部地域内の病院が多くなっています。

< 南部地域に居住する人の買い物・通院目的での行き先 >

[買い物目的]



[通院目的]

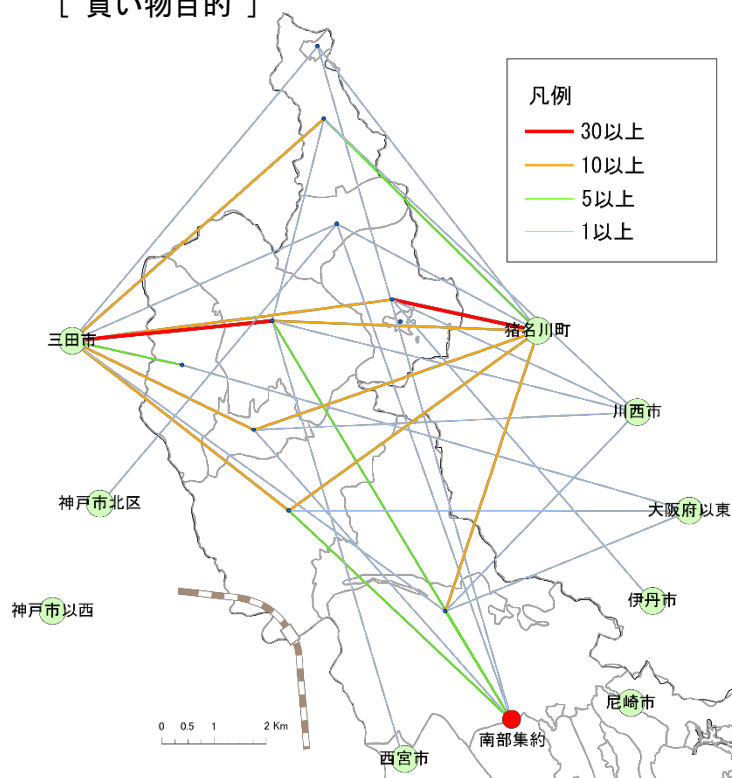


出典) 交通実態に関する市民アンケート調査結果

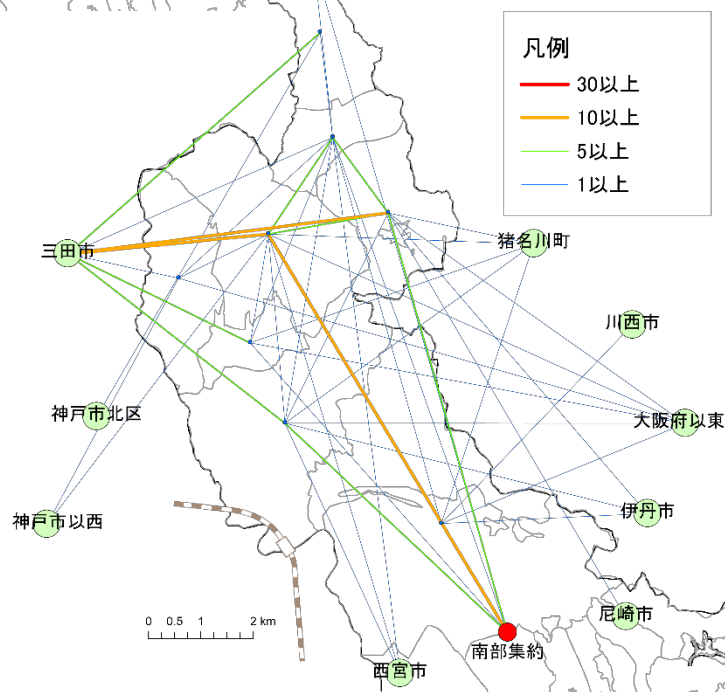
- 北部地域に居住する人の買い物目的での行き先は、近隣の三田市や猪名川町が多くなっています。
- 通院目的での行き先は、南部地域や三田市が多いですが、北部地域内の病院へ行く人もいます。

< 北部地域に居住する人の買い物・通院目的での行き先 >

[買い物目的]



[通院目的]



出典) 交通実態に関する市民アンケート調査結果

② 自動車を気軽に利用できない人の移動手段

- ・「運転ができない（運転免許がない）」、「運転できるが不安である」、「自由に利用できる自動車がない」のいずれかに当てはまる人を「自動車を気軽に利用できない人」と定義しました。
- ・「自動車を気軽に利用できない人」が公共交通を利用できない地域に居住している場合、日常生活における買い物や通院などの必要な活動ができる活動機会を確保するために、何らかの移動手段が必要となります。この視点から、「自動車を気軽に利用できない人」の移動状況を整理しました。

< 「自動車を気軽に利用できない人」と公共交通利用可能地域との関係 >

		自動車を気軽に利用	
		できる人	できない人
公共交通を利用	できる地域	・自動車利用可能 ・公共交通利用可能	・自動車を利用しづらい ・公共交通利用可能
	できない地域	・自動車利用可能 ・公共交通を利用できない	・自動車を利用しづらい ・公共交通を利用できない



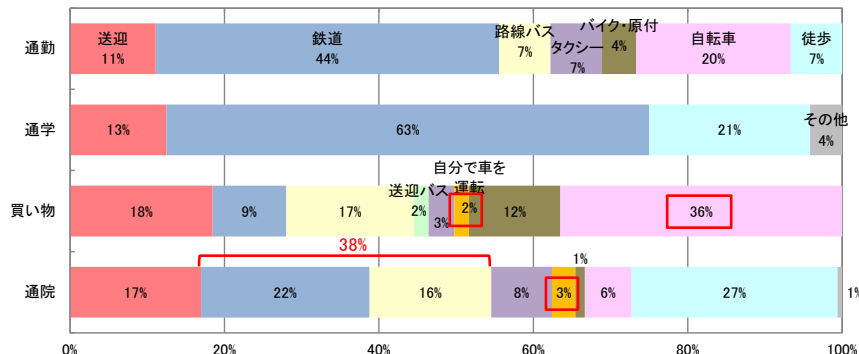
なんらかの移動手段が必要

【「自動車を気軽に利用できない人」の目的別移動手段】

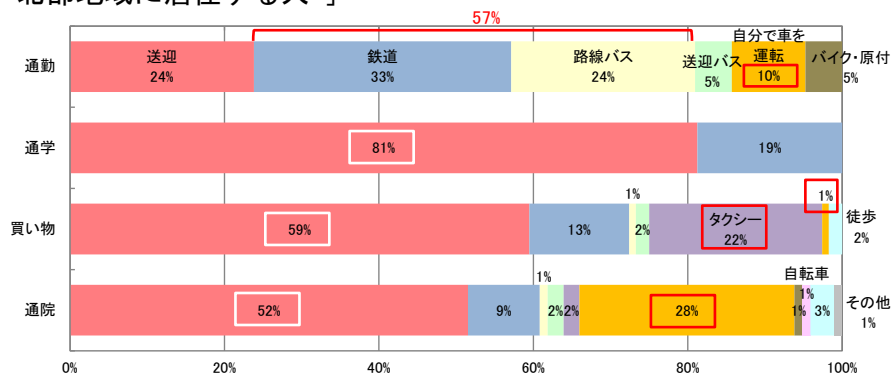
- ・南部地域に居住する「自動車を気軽に利用できない人」は、通勤や通学目的では鉄道を多く利用しています。
- ・買い物目的では自転車を利用している人が 36%でもっとも多く、比較的自宅から近い施設に行っていると考えられます。通院目的では鉄道と路線バスを利用している人が 38%で、公共交通を利用している人が最も多くいます。
- ・北部地域に居住する「自動車を気軽に利用できない人」は、通勤目的で鉄道と路線バスを利用している人は 57%で、公共交通を利用している人が多くいますが、その他の目的ではいずれも送迎してもらっている人が 50%以上でもっとも多く、特に通学では 81%の人が送迎をしてもらっています。
- ・買い物目的では、送迎に次いでタクシーを利用する人が 22%で多くいます。
- ・通院目的では送迎に次いで自分で自動車を運転している人が 28%で多く、通勤目的でも 10%の人が自分で自動車を運転していることから、自動車の運転に不安を感じながらも運転せざるを得ない状況が伺えます。
- ・南部地域でも割合は小さいですが、2～3%の人が自動車の運転に不安を感じながらも、買い物や通院目的で自分で自動車を運転しています。

< 「自動車を気軽に利用できない人」の目的別移動手段 >

[南部地域に居住する人]



[北部地域に居住する人]



* 代表交通手段で集計。移動手段の優先順位は「送迎」→「鉄道」→「路線バス」→「送迎バス」→「タクシー」→「自分で車を運転」→「バイク・原付」→「自転車」→「徒歩」→「その他」とした。

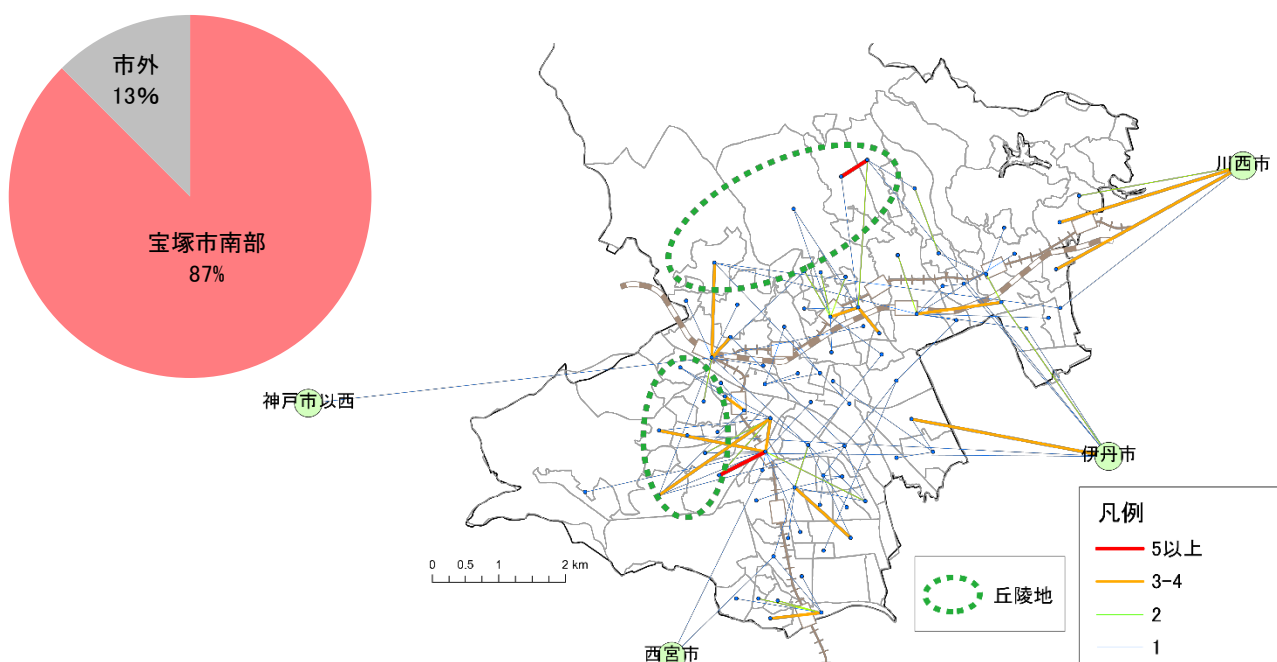
出典) 交通実態に関する市民アンケート調査結果

【「自動車を気軽に利用できない人」の「送迎」してもらっている行き先】

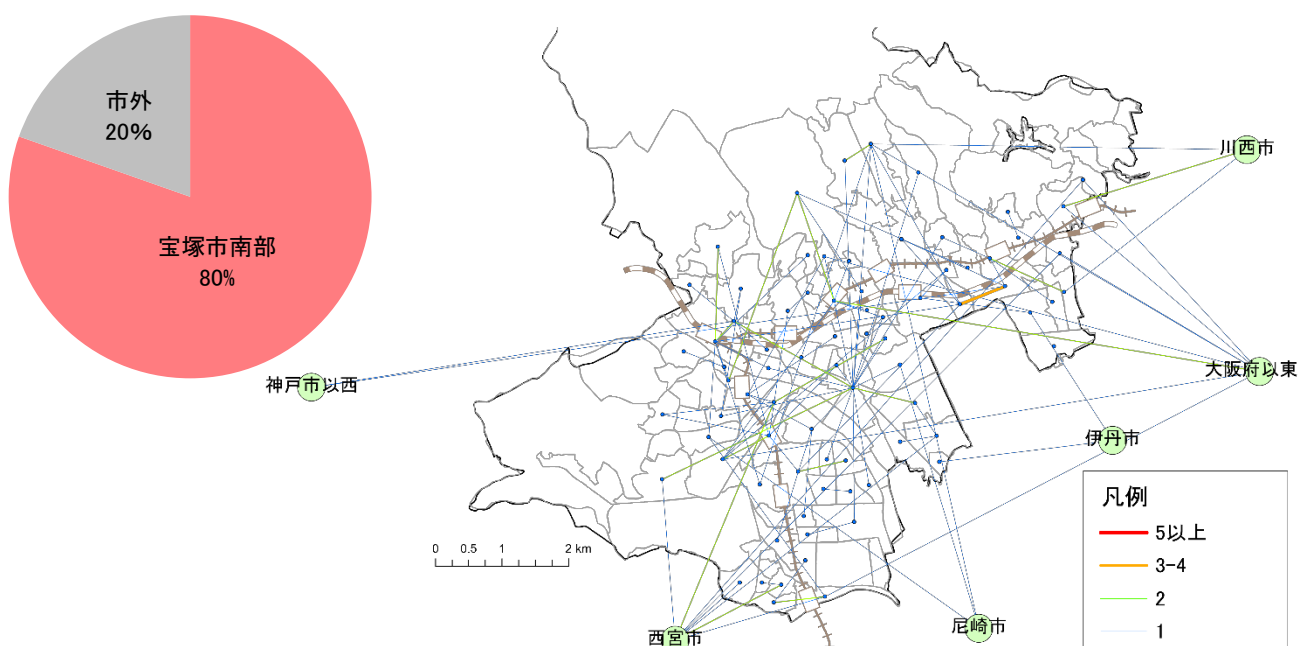
- 南部地域に居住する「自動車を気軽に利用できない人」は、買い物目的で、近隣の伊丹市や川西市に送迎してもらっている人が多くいます。また、丘陵地から南部地域内に送迎してもらっている人も多くみられます。
- 通院目的では市外へ送迎してもらっている人もいますが、南部地域内に送迎してもらっている人が多くいます。

＜ 南部地域に居住する「自動車を気軽に利用できない人」の「送迎」での行き先 ＞

〔 買い物目的 〕



〔 通院目的 〕

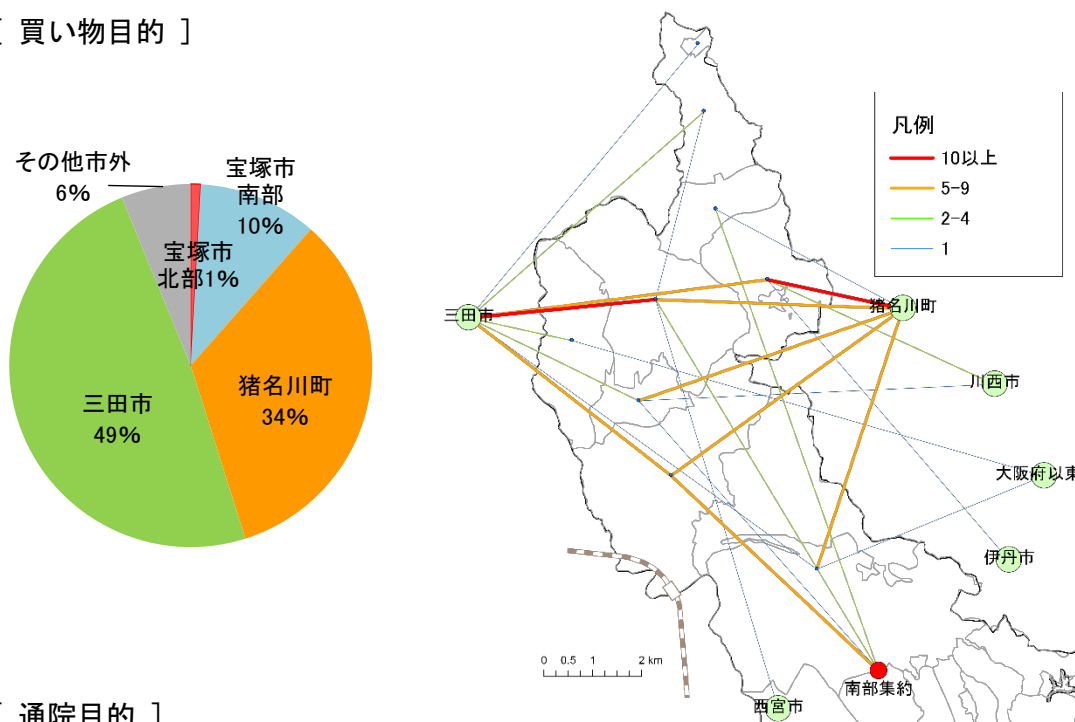


出典) 交通実態に関する市民アンケート調査結果

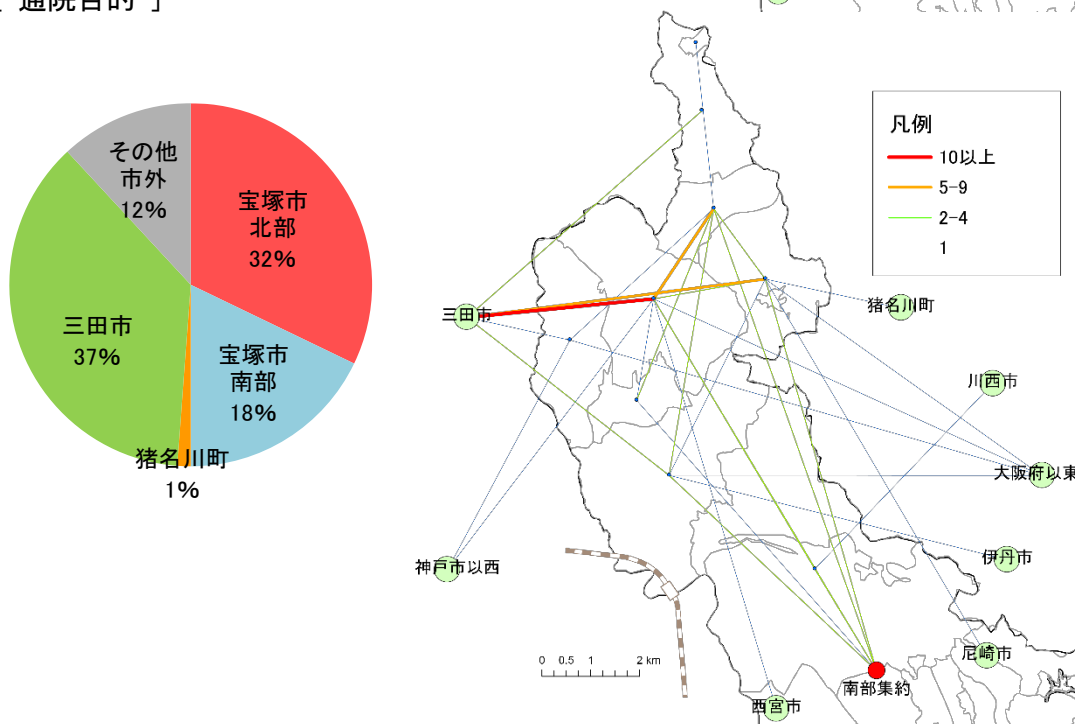
- ・北部地域に居住する「自動車を気軽に利用できない人」は、買い物目的で、近隣の三田市、猪名川町に送迎してもらっている人が多いです。南部地域に送迎してもらっている人もみられます。
- ・通院目的では、三田市へ送迎してもらっている人が最も多いですが、北部地域内の医療施設に送ってもらっている人も多くいます。

＜ 北部地域に居住する「自動車を気軽に利用できない人」の「送迎」での行き先 ＞

[買い物目的]



[通院目的]



出典) 交通実態に関する市民アンケート調査結果

3.4 活動機会の評価

(1) 「活動機会指標」の考え方

「活動機会指標」とは、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、市民の活動の実現度を評価するものです。

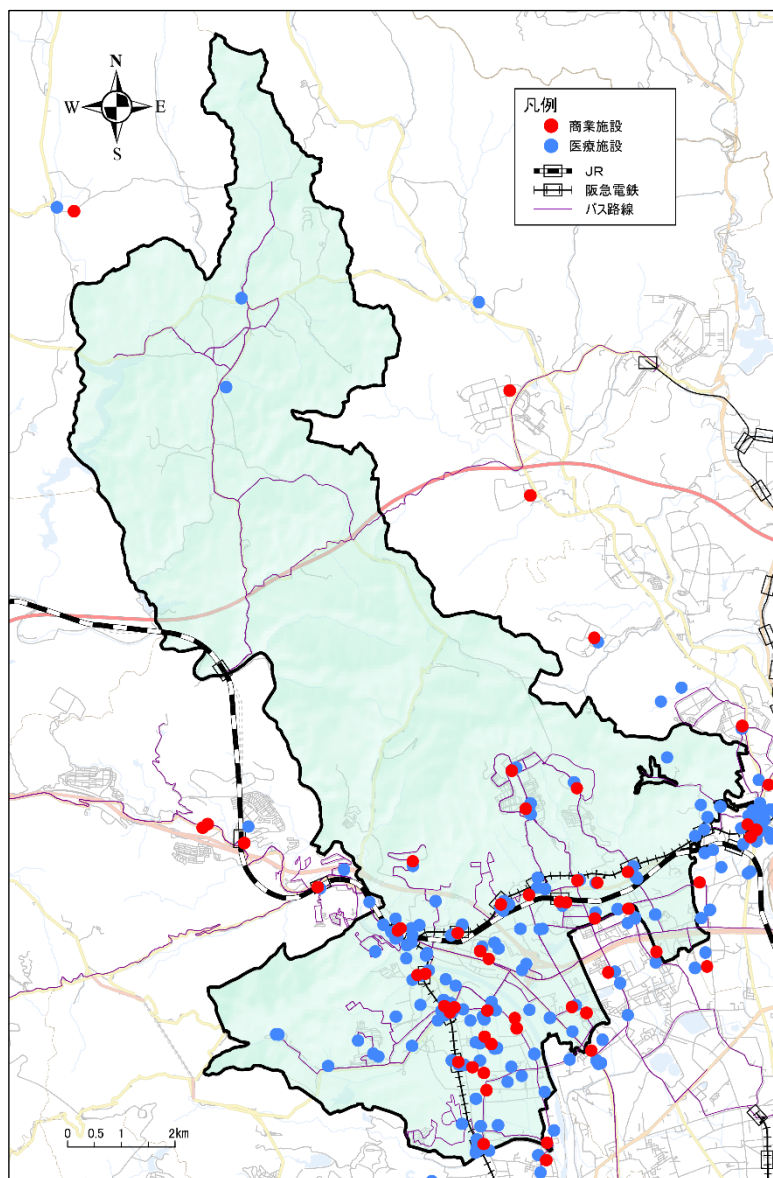
「活動機会」は、目的地までの距離が長かったり、目的地まで時間がかかると気軽に出かけることが出来ないため小さくなります。また、高齢者と高齢者以外の人では、高齢者は歩く速度が遅くなるため「活動機会」は小さくなります。「活動機会指標値」は、これらのことが反映される算出方法となっています。

本計画では、活動機会指標値を居住地ごとに算出しています。

70歳以上的人是69歳以下の人よりも歩く速度が遅く活動機会が小さくなりがちなことから、70歳以上の人を対象に算出した活動機会指標値を代表値とみなし、各居住地の活動機会指標値を把握しています。

また、「自宅から商業施設や医療施設に行って、買い物をしたり、診察を受けて自宅に帰る」という活動について、活動機会指標値を算出しています。自宅近くに商業施設や医療施設がない場合は、本市は鉄道駅周辺に商業施設や医療施設があることから、駅周辺まで行けば買い物や通院が可能であると考え、最寄り駅まで行く場合の活動機会指標値を算出しています。

＜ 活動機会の数値化時に対象とした商業施設・医療施設 ＞

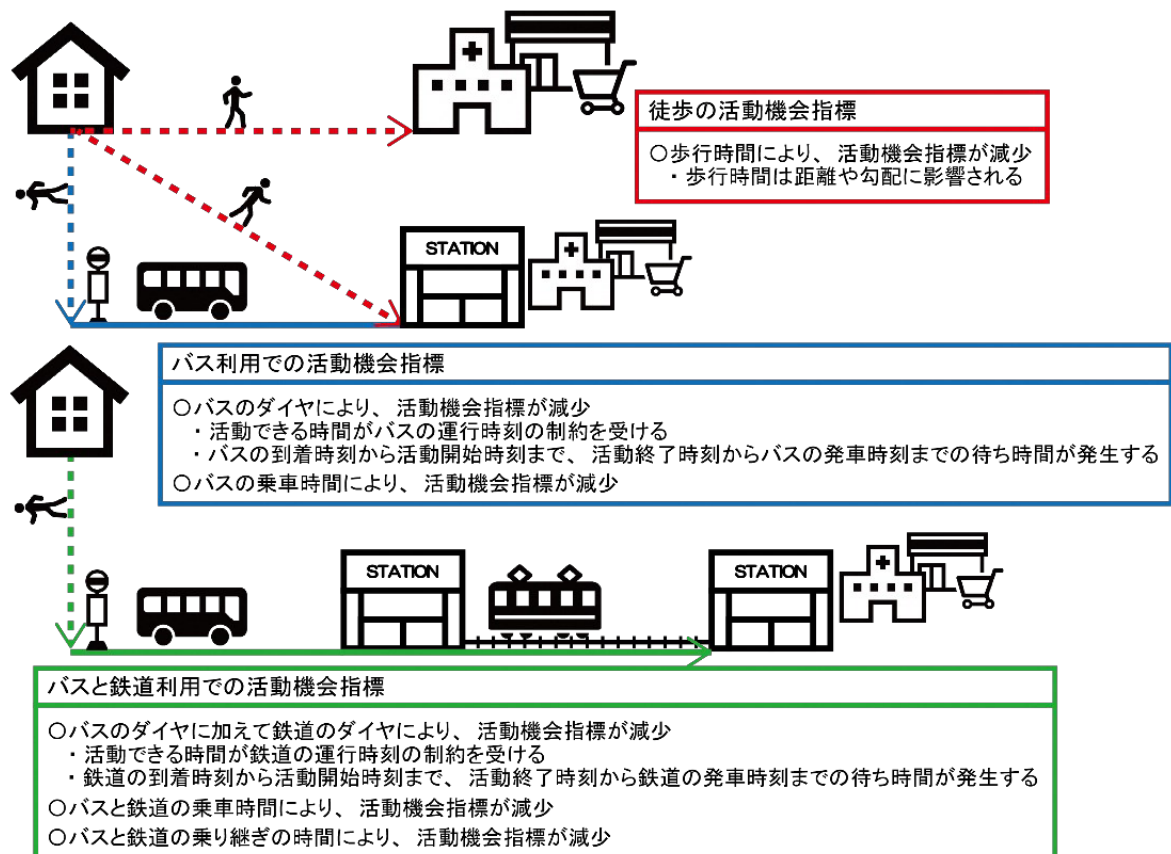


「活動機会指標^{*}」は、徒歩の場合は自宅から目的地までの歩行時間・勾配により算出します。バス利用の場合は、自宅からバス停までの歩行時間・勾配、バス乗車時間、バスダイヤにより算出します。

徒歩の場合は、商業施設や医療施設に着きたい時間に合わせて自由に家を出る時間を選択できますが、バス利用の場合は、家を出る時間や施設に着く時間、帰りに施設を出る時間がバスダイヤの制約を受けるため、徒歩の場合よりも活動機会指標は減少します。バスと鉄道を乗り継ぐ場合は、バスと鉄道の乗り継ぎ時間が長くなるほど活動機会指標は減少します。

商業施設や医療施設、バス停や駅まで歩く距離や、歩く時間、バスに乗車する時間が長くなると、活動機会指標は減少します。

< 活動機会指標の考え方 >

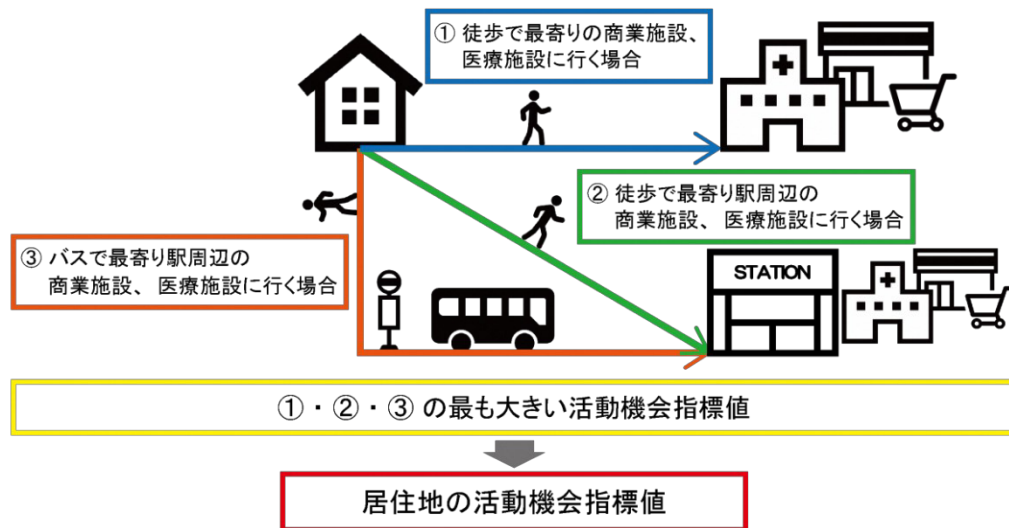


* 巻末資料に活動機会指標の算出方法の詳細を示しています。

(2) 「活動機会指標※」の算出と評価

「活動機会指標」の算出は、まず、自宅近くの商業施設や医療施設に、徒歩で行く場合の活動機会指標値を算出します。次に、最寄り駅まで徒歩で行く場合とバスで行く場合の活動機会指標値を算出します。この3つの活動機会指標値のうち最も大きいものを、自宅のある場所の活動機会指標値とします。

< 活動機会指標算出の考え方 >



活動機会指標値は絶対値の意味はあまりなく、相対的な比較をするものです。

例えば、南部市街地の駅周辺は、ほぼ 1km 圏内に都市機能が集まっており、コンパクトで利便性が高く歩いて暮らせるまちとなっていると考えられます。そこで「歩いて暮らせるまち」を「日常生活に必要な施設が自宅から 1km 圏内にあるまち」と考え、「自宅から 1km 圏内にある商業施設や医療施設に歩いて行って、買い物や受診をして、歩いて帰ってくる」場合の活動機会指標値を算出すると「46」となることから、活動機会指標値が「46」の地域は、日常生活において必要な活動が、徒歩やバスを利用して「歩いて暮らせるまち」と同程度に実現できているといえます。

ここで交通実態アンケート調査結果から、70 歳以上の人々が毎日バス停まで歩いて往復できる距離は、平均で 400m で、高齢者が 400m 歩く疲労度は、既存の研究結果からバスに 30 分乗車する疲労度に相当します^{＊)}。そのため、70 歳以上の人々がバスに乗車できる時間は平均 30 分だといえます。

また、同じくアンケート調査結果から、70 歳以上の人々が毎日バス停まで往復するとしたとき、バス停まで歩ける距離と、最寄りバス停から最寄り鉄道駅までのバスの乗車時間には、「歩ける距離が長いほどバスの乗車時間が短い」あるいは「歩ける距離が短いほどバスの乗車時間

^{＊)} 詳細は巻末資料「Ⅱ. 活動機会指標値の算出」に示しています。

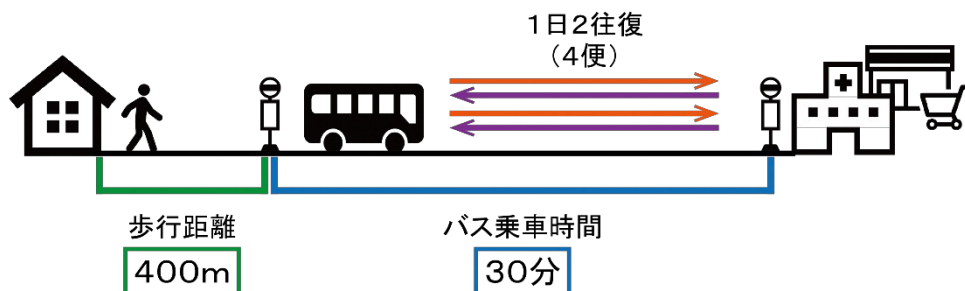
が長い」などの関連がなく、バスの乗車時間は、バス停まで歩ける距離に依存しないことがわかりました*)。そのため70歳以上の方は、バスの乗車時間だけをみれば、バス停まで歩く距離に関わらず、平均30分バスに乗り乗ることができるといえます。

これらを踏まえると、本市の70歳以上の方が、日常生活に必要な買い物や通院をするためには、「バス停が自宅から400mのところにあって、バスに30分乗って商業施設や医療施設に行くことができる活動機会の大きさ」が必要であるといえます。

また、商業施設や医療施設に行くためのバスが1日1往復しかない、行きと帰りのバスの時間で外出する時間が決まってしまう。バスが1日2往復あると、行きに2便、帰りに2便の選択ができるので、外出の自由度が高くなります。1日3往復、4往復と増えるほど外出の自由度は高くなりますが、本市としては市民の移動実態等を踏まえて、1日2往復を日常生活に必要な活動をするために最低限確保すべきバスの便数と考えました。

これらのことから、70歳以上の宝塚市民が日常生活に必要な買い物や通院をするために最低限確保すべき活動機会は、「自宅から歩いて400mのバス停に行って、1日2往復あるバスに30分乗って、買い物や受診をして、バスで帰ってくる」ことができる活動機会であり、その活動機会指標値*は「1」となります。

＜ 70歳以上の宝塚市民が日常生活に必要な買い物や通院ができる
最低限確保すべき活動機会のイメージ ＞



*) 詳細は巻末資料「Ⅱ. 活動機会指標値の算出」に示しています。

これらを踏まえて活動機会指標値※のランク分けをし、活動機会指標値と、徒歩の場合とバスを利用して商業施設や医療施設に行く場合のイメージを下表に示しました。

また、本市の現況の活動機会指標値の算出結果を、下表に基づきランク分けし、次頁に示しました。

＜ 活動機会指標値と徒歩・バスや鉄道利用の場合のイメージ ＞

活動機会 指 標 値	徒歩の場合	バス・鉄道を利用する場合(片道)		
	自宅から施設のある圏域	自宅からバス停までの歩行距離	バスの乗車時間	運行間隔
1	2.0 km	400 m	30 分	約 4 時間
25	1.2 km	400 m	10 分	約 2 時間
46	1.0 km	400 m	10 分	約 1 時間
100	0.8 km	400 m	10 分	約 30 分
200	0.6 km	400 m	10 分	約 10 分

※ 自宅からバス停までは、勾配＝0%の平坦地と設定。

南部地域は、ほぼ全域が活動機会指標値が 46 以上になっています。

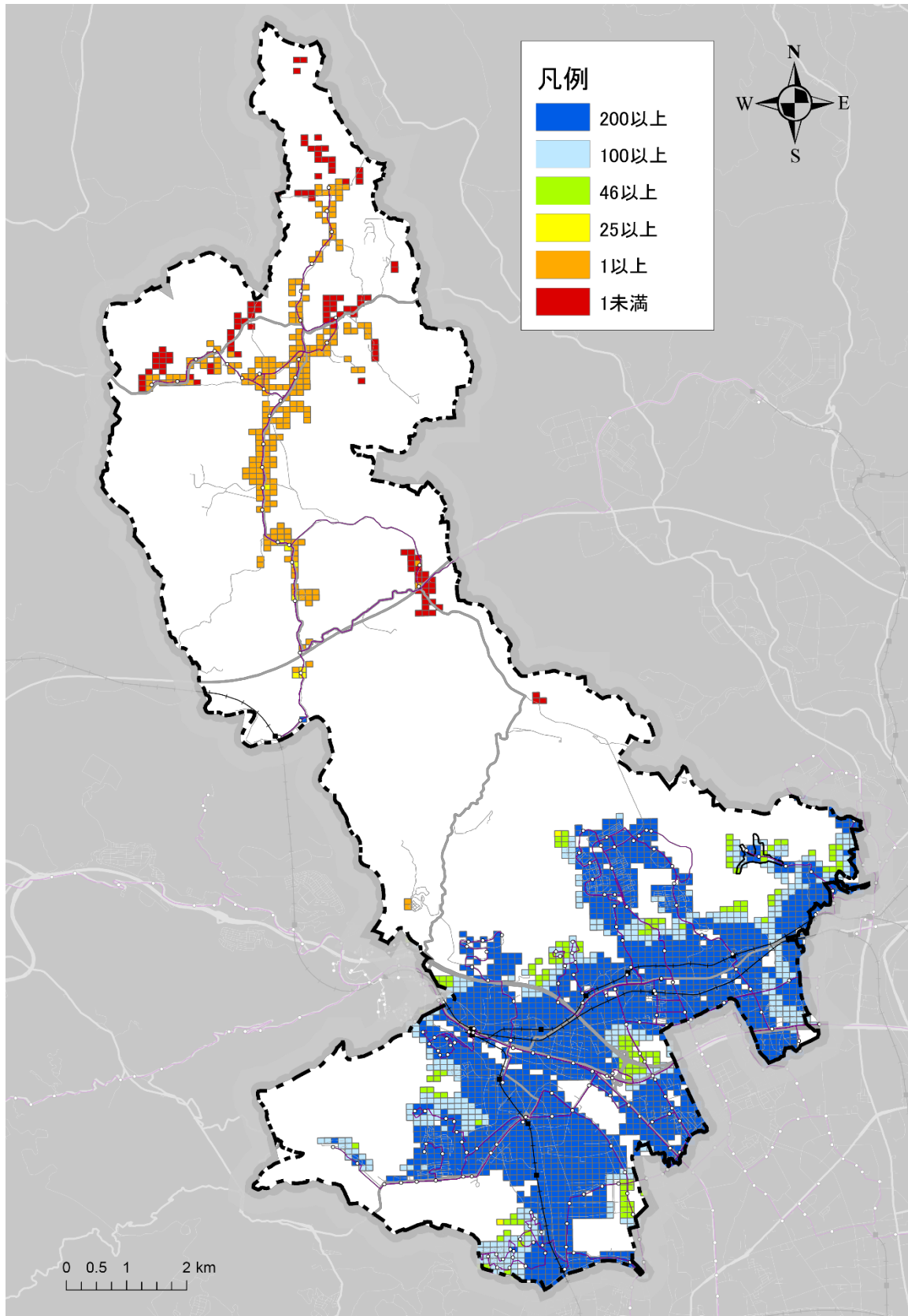
活動機会指標値が 200 以上の地域も多く、活動機会指標値が 200 の地域は、0.6km 圏内に商業施設や医療施設があるか、商業施設や医療施設のある最寄り駅までバスが約 10 分間隔で運行されている地域であることから、活動機会指標値が 200 以上の地域は、日常生活に必要な活動が非常にしやすい地域だといえます。

活動機会指標値が 46 以上の地域も、必要な施設へは歩いていける、または最寄り駅までのバスがほぼ 1 時間に 1 本以上ある地域であり、日常生活に必要な活動をするのに支障はない地域だといえます。

北部地域の活動機会指標値は、JR 武田尾駅に近い一部の地域を除いてすべて 25 未満で、バス停から離れている地域では 1 未満の地域もあります。北部地域は南部地域と比較して、かなり日常生活に必要な活動がしにくい地域であることがわかります。

なお、算出した活動機会指標値は、70 歳以上の人を対象に算出した活動機会指標値を代表値とみなし、各居住地の活動機会指標値としたものです。

< 現況の本市の活動機会指標値※ >



* 本計画では、歩く速度が遅く活動機会が小さくなりがちな 70 歳以上の人を対象に算出した活動機会指標値を代表値とみなし、各居住地の活動機会指標値を把握しています（69 歳以下の方は、70 歳以上の人よりも歩く速度が速いため、算出した活動機会指標値を確保できていると考えられます）。

(3) 行政支援による「活動機会指標値※」の向上

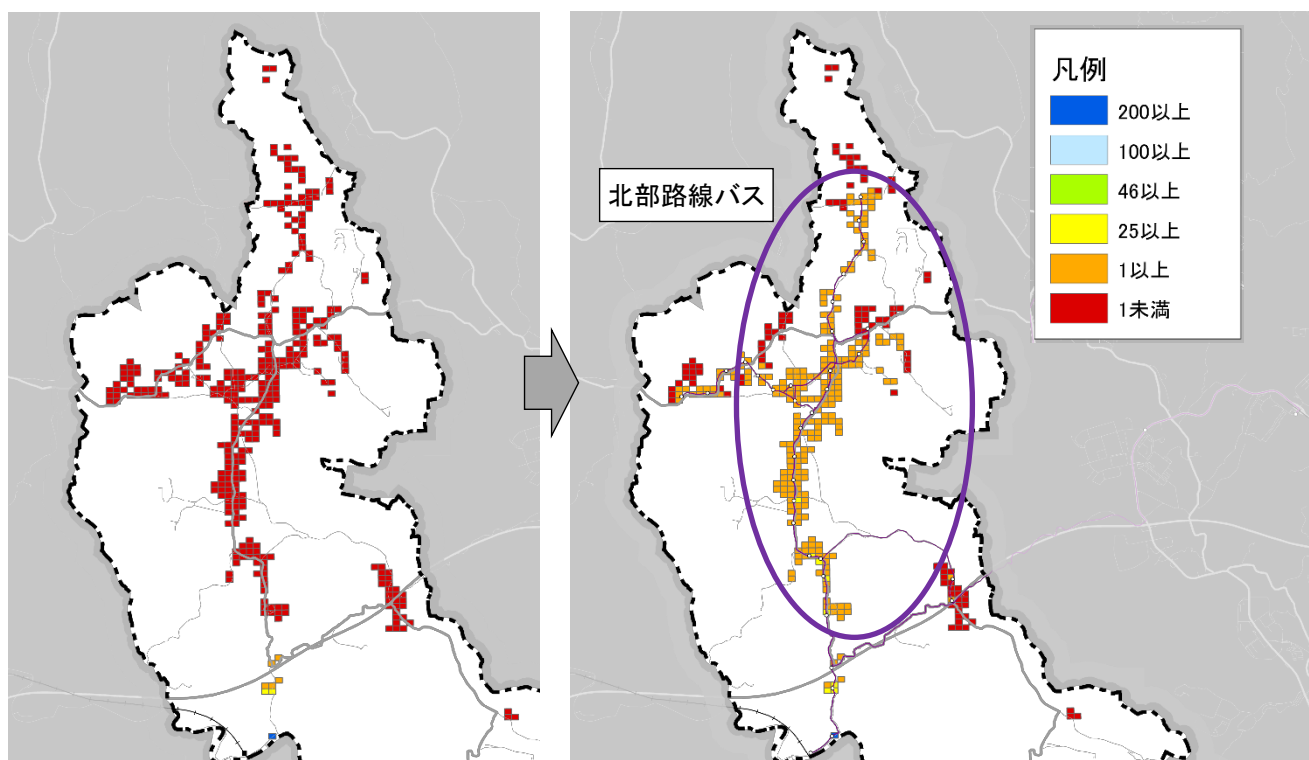
行政が運行に対して支援している北部地域の路線バス、南部地域の仁川・売布循環線、ランランバスが運行していないとした場合の活動機会指標値を算出しました。

いずれの沿線地域も運行により活動機会指標値が向上しており、行政の支援が有効だということがわかります。

< 行政支援による活動機会指標値の向上 >

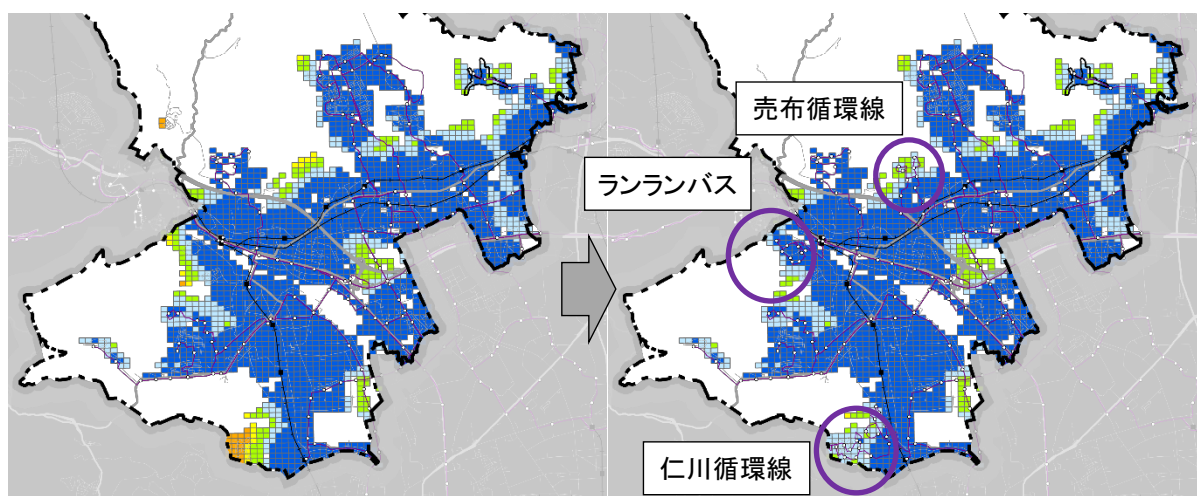
[運行なし]

[運行あり]



[運行なし]

[運行あり]



* 本計画では、歩く速度が遅く活動機会が小さくなりがちな 70 歳以上の人を対象に算出した活動機会指標値を代表値とみなし、各居住地の活動機会指標値を把握しています（69 歳以下の方は、70 歳以上の人よりも歩く速度が速いため、算出した活動機会指標値を確保できていると考えられます）。

3.5 本市の公共交通の課題

3.1～3.4 に示した本市の公共交通をとりまく現状と課題を、次のように整理しました。

【 現 状 】

人口減少・高齢化の進展

- 本市の人口は、2045 年度には 2020 年の約 8 割まで減少すると予測されており、公共交通利用者は減少すると考えられます。
- 2045 年度には人口の 1 / 4 以上が後期高齢者になると予測されており、活発に行動する高齢者が増加していることから公共交通を必要とする高齢者の割合が増加すると考えられます。
- バス停や駅、商業施設や医療施設まで歩くのがつらくなり、外出を控える高齢者が増加することが予想されます。
- 高齢者による交通事故割合は増加しており、自動車の運転に不安を感じる人が多くなっていると考えられます。

公共交通サービス水準が高い南部地域

- 南部地域はほぼ全域が活動機会指標値が 46 以上になっており、200 以上の地域も多く公共交通サービス水準が高い地域となっています。
- 高台の住宅地と駅を結ぶに川・売布循環線、ランランバスが一部行政の支援を受けて運行しています。
- ランランバスは、地域と交通事業者の積極的な取組と宝塚市との協働により運行が開始されました。
- 駅と居住地との高低差が大きい地域が多くあり、駅まで歩くのがつらくなる高齢者が増加すると考えられます。
- 駅を起終点とした多くのバス系統が運行していますが、やや複雑な路線網となっています。
- バス乗り場やタクシー乗り場が整備されていない駅があります。
- 自動車の運転に不安があっても、仕方なく自動車で移動している高齢者がみられます。
- 社会経済活動の低下や、大気汚染等につながる渋滞交差点があります。

公共交通サービス水準が低い北部地域

- 北部地域はバス停から離れた地域に、活動機会指標値が 1 未満の公共交通サービス水準が低い地域が多く残っています。
- 住宅が点在しているためバス停が遠く、バスがあっても利用しづらい人がいます。
- 阪急バス武田尾線が、朝夕の JR 武田尾駅までの通勤通学や、地区内の児童・生徒、園児の通学・通園手段としての役割を担っています。
- 北部地域の地域外への移動は、主に JR 武田尾駅から JR 宝塚線を利用することになりますが、JR 武田尾駅はバリアフリー化されておらず、高齢者や障害（がい）のある人、ベビーカーを利用する人等の地域外への移動は難しい状況にあります。
- 商業施設や医療施設のある日生中央駅方面へのバスは、1 日 1 往復のみの運行となっています。
- 大きな病院や商業施設のある南部地域までのタクシー利用は、料金が高額であり日常的には利用しづらいと考えられます。
- 自動車の運転に不安があっても、自動車を運転して移動している高齢者が多くいます。
- 専用車によるボランティア輸送が実施されていますが、運転ボランティアの確保と高齢化、予備車の確保が課題となっています。

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

- 南部地域に居住する人の買い物や通院での行き先は、南部地域内の施設が多くなっています。
- 北部地域に居住する人は、買い物で市外に行く人が多く、通院では南部地域や市外に行く人が多くなっていますが、北部地域内の病院に行く人もみられます。

行政支援等による活動機会の向上と公共交通の維持

- 行政支援を運行費用の一部として活用しているバスの運行により、活動機会が拡大しています。
- 行政の公共交通に対する支出は近年急速に増加しています。
- 本市では、高齢者や障害（がい）のある人の移動の際の運賃助成を行っています。
- 運転者不足や新型コロナウイルス感染症拡大の影響による利用者の減少により、公共交通サービスの維持が危ぶまれています。

【 課 題 】

増加する高齢者の移動需要に対応した移動手段が必要です。

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、すべての人が活動できる手段を検討する必要があります。

北部地域の子どもの通園・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を確保する必要があります。

北部地域で買い物や通院に便利な移動手段を確保することが必要です。

今ある移動の仕組みを、より持続可能なものとしていく必要があります。

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北部地域外への移動の利便性向上が必要です。

公共交通利用の推進による渋滞緩和等で環境負荷の軽減を図ることが必要です。

バスの運行システム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公共交通の利用環境改善が必要です。

行政支援の妥当性を検証し、適正な行政支援により、活動機会を確保・維持していく必要があります。