

4

本計画がめざす公共交通の姿

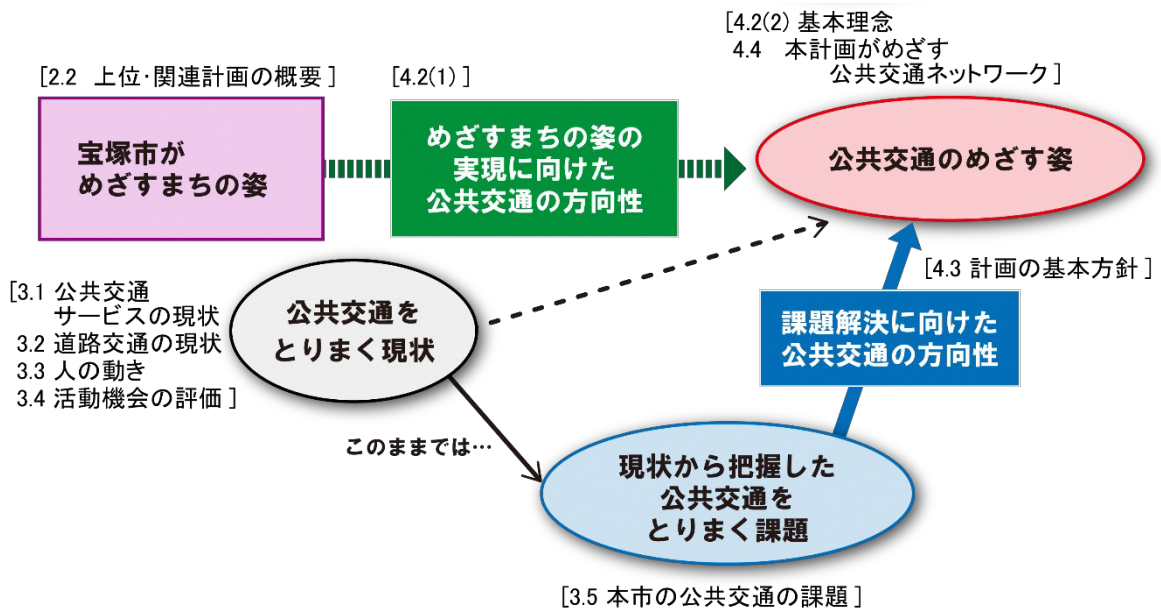
4.1 計画の方向性の考え方

本計画がめざす公共交通の姿は、上位計画である総合計画や都市計画マスタープラン等に示された、めざすまちの姿の実現に向けた公共交通の方向性を踏まえて設定します。このめざす公共交通の姿は、本計画の基本的な考え方であり、実現のための指針となる「基本理念」となるものです。

また、3章で整理した公共交通をとりまく現状に対し、成り行き任せにした課題を抱えたままの姿と、めざす姿との乖離を認識し、その乖離を解消するための方向性を、めざす姿の実現に向けた本計画の「基本方針」として設定します。

基本理念の実現に向けて、基本方針に基づき施策を推進することで、本計画がめざす公共交通ネットワークを形成します。

< 計画の概念 >



* [] 内の数字は、本計画の章節項番号を示す。

出典)「地域でつくる公共交通計画－日本版LTP**策定の手引き
－平成22年(2010年)3月(財)国際交通安全学会」を基に作成

4.2 計画の基本理念

(1) めざすまちの姿の実現に向けた方向性

本市が定める最上位の計画である総合計画では、「安全・都市基盤」「健康・福祉」「子ども・教育」「環境」「観光・産業・文化」の5つの分野に共通するめざすまちの姿として「共に創り、未来につなぐまち」を定め、安全・都市基盤の分野でめざすまちの姿として、「住み続けたい、安全・快適な暮らしがあるまち」を掲げています。

本計画と連携する都市計画マスタープランでは、総合計画で示されためざすまちの姿の実現を、都市計画の観点から推進するために、これまでの都市構造を継承する「将来都市構造」が定められています。「将来都市構造」では、JR・阪急宝塚駅～阪急宝塚南口駅を都市拠点、南部地域の鉄道駅を地域拠点、北部地域の西谷庁舎周辺を北部地域拠点、JR 武田尾駅を広域交流拠点と位置づけ、鉄道などで各拠点を結び、それをバスや新たな移動手段が補完することで、「誰もが安全・安心に移動できる交通ネットワークの形成」をめざしています。

< 都市計画マスタープランで定められた「将来都市構造図」 >



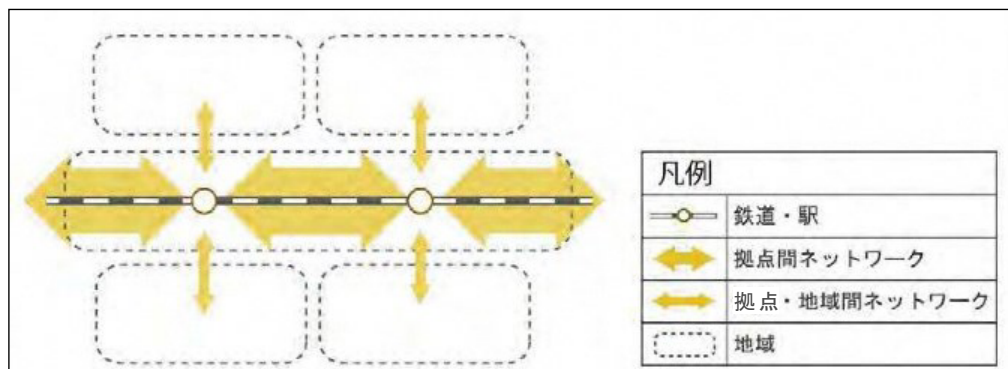
都市計画マスタープランの一部である立地適正化計画では、南部市街化区域において、鉄道駅間を結ぶ「拠点間ネットワーク」、鉄道駅と周辺の住宅地を結ぶバスを中心とした「拠点・地域間ネットワーク」を形成し、これらのネットワークを補完する多様な主体による移動手段の確保をめざすとされています。

これらを踏まえて本計画では、鉄道駅と周辺の住宅地を結ぶバスを中心とした公共交通ネットワークの維持確保および、新たな移動手段の導入検討により、「買い物や通院などの、日常生活に必要な活動が実現できる移動手段を確保する」ことで、総合計画に示されためざすまちの姿の実現をめざします。

また、本計画がめざす「活動機会の保障」については、市民一人ひとりの移動を伴う活動の実現のため、公共交通分野での対応や、福祉分野や他分野と連携することで、全ての市民に活動機会が保障されることをめざします。

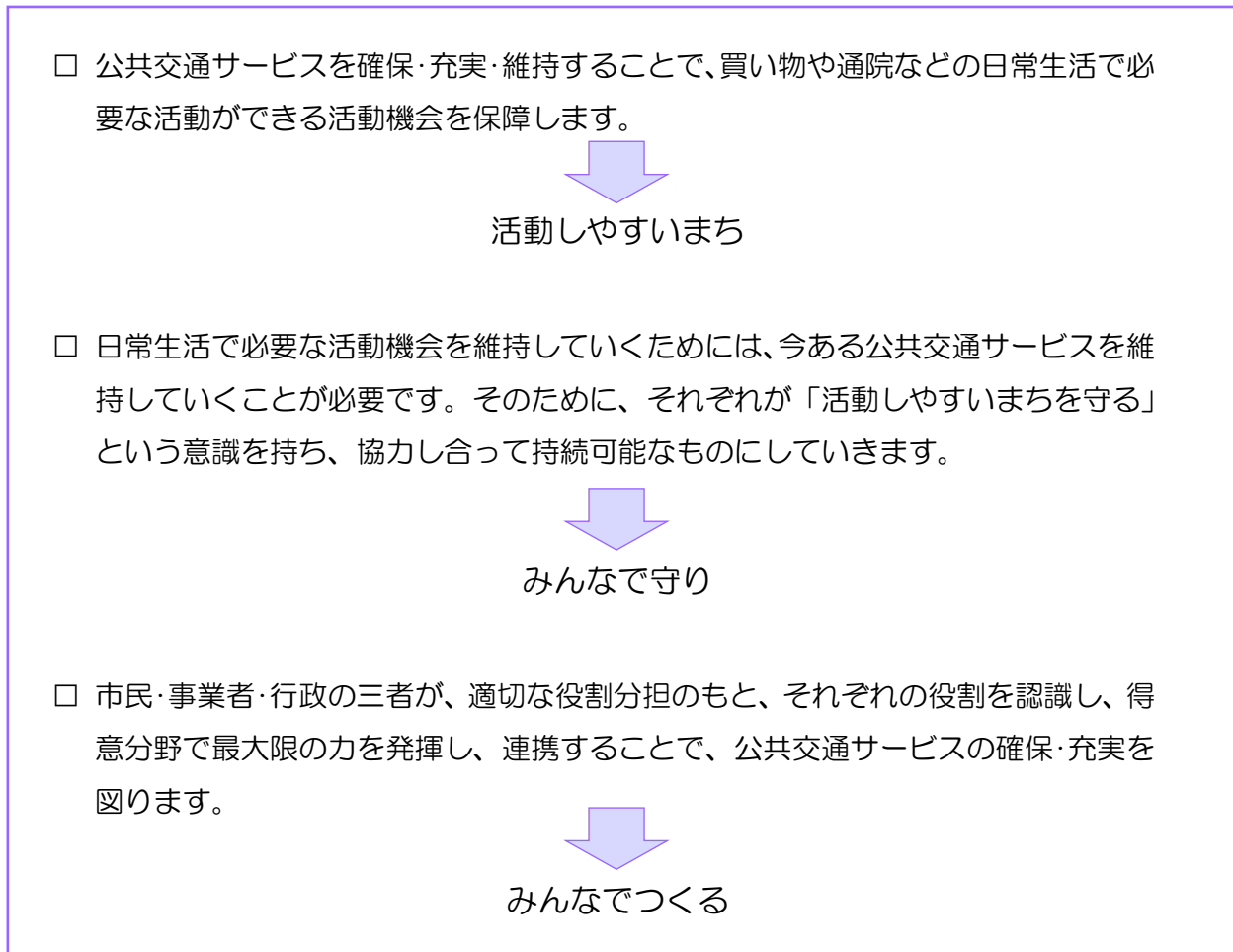
これはSDGs^{*}の「誰一人取り残さない社会の実現」の考え方とも一致します。

< 立地適正化計画の交通ネットワーク形成のイメージ >



(2) 基本理念

めざすまちの姿の実現に向けた方向性を踏まえ、本計画でめざす公共交通の基本理念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 みんなで作る

具体的には、

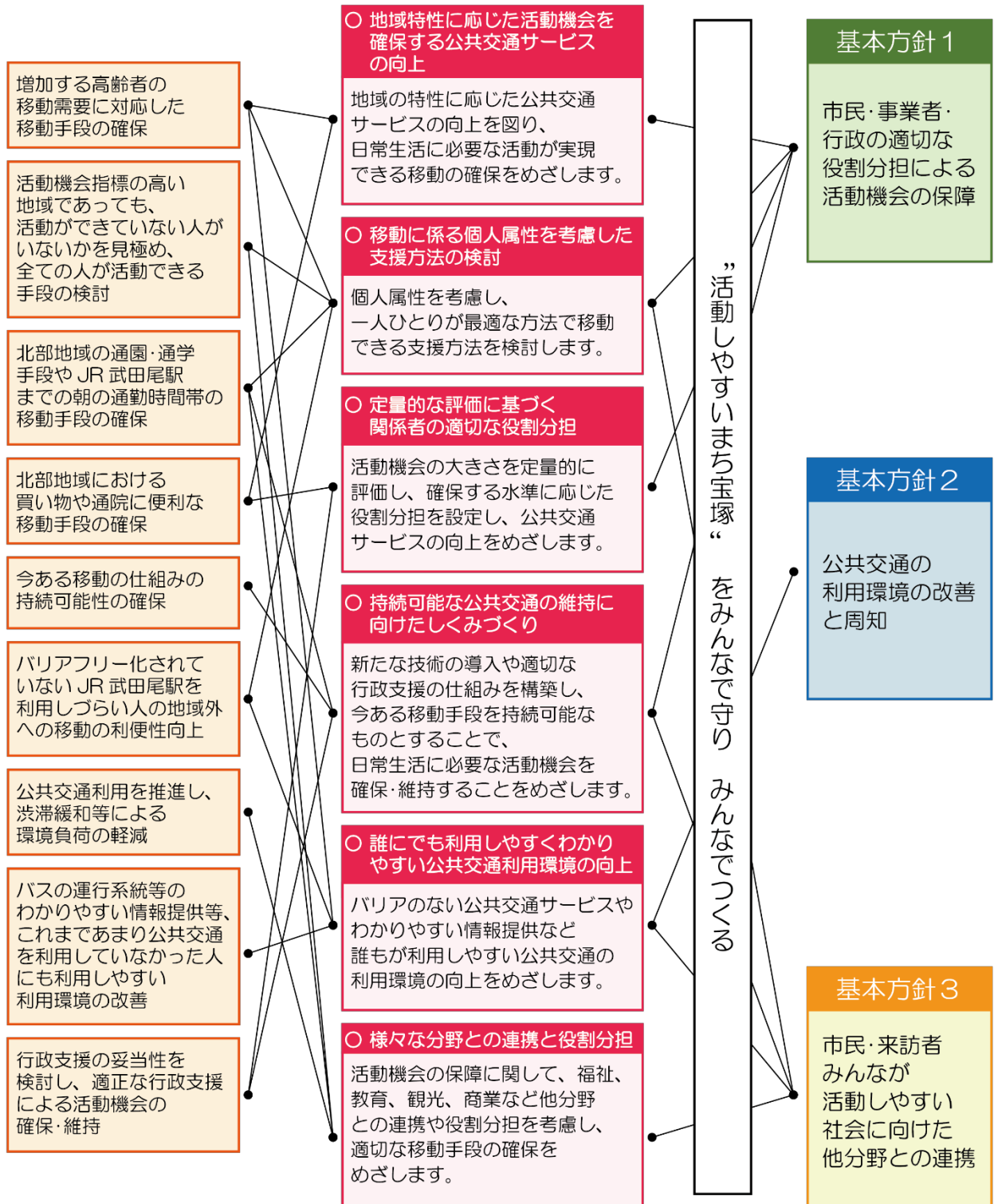
市民の活動の実現度を「活動機会の大きさ」という観点から定量的に評価し、公共交通に係る市民・事業者・行政の役割を明確化します。

4.3 計画の基本方針

3.5 に整理した「公共交通をとりまく課題」の解決に向けた方向性を整理し、基本理念の実現に向けて本計画を推進するための基本方針を設定しました。

< 基本方針の設定 >

【公共交通をとりまく課題】 【課題解決に向けた方向性】 【基本理念】 【基本方針】



< 基本方針 >

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

- 地域の実態や公共交通サービスの現状を踏まえ、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、公共交通整備に係る市民・事業者・行政の役割を明確化します。
- 南部地域については、生活に必要な活動機会が確保されている地域であっても、市民・事業者・行政の適切な役割分担のもと、公共交通サービスの充実を図り、より効果的、効率的な活動機会の確保・拡大をめざします。
- 北部地域については、生活に必要な活動機会を確保できるよう、公共交通サービスの向上を図ります。
- 公共交通にこだわることなく、新たな移動手段の導入や自動車利用も含め、市民一人ひとりに合った方法で、市民の活動機会を確保することをめざします。

基本方針2： 公共交通の利用環境の改善と周知

- 今後、公共交通の利用が増加すると想定される高齢者だけでなく、誰もが安全・快適に利用できる公共交通をめざし、待合環境の整備などの利用環境の改善を推進します。
- 運転者不足などの新たな課題の解決に向けて、市民・事業者・行政が連携して取り組み、公共交通を持続可能なものとしていきます。
- わかりやすい情報提供などにより公共交通の利便性を向上させ、そのことを市民に周知することで、市民の公共交通利用を推進します。
- これまで公共交通をあまり利用していなかった人に、公共交通利用のきっかけとなるような、公共交通の手軽さや便利さを知ってもらう取組を実施し、公共交通を利用する人が増加することをめざします。

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

- 福祉分野と連携し、移動に困っている人の情報を共有して「誰一人取り残さない」という観点のもと、市民一人ひとりの活動機会を確保することをめざします。また、高齢者や障碍（がい）のある人への外出支援により、高齢者や障碍（がい）のある人の社会参加を促進します。
- 環境分野と連携して環境にやさしい公共交通を実現することで、市全体の温室効果ガス*削減目標達成に寄与するとともに、環境に配慮したまちとしての魅力を発信します。
- 教育分野や観光分野などと連携し、必要な人に必要な移動手段や情報を提供し、全ての市民の活動機会の確保をめざすとともに、本市を訪れる人の活動のしやすさを確保することをめざします。
- 技術革新による新たなシステムの実用化について、分野を問わず連携して検討し、適切な時期や方法での導入に取り組み、市民の活動機会の拡大をめざします。

4.4 本計画がめざす公共交通ネットワーク

(1) 市全体の公共交通ネットワーク

基本理念を実現することにより、本計画と連携する都市計画マスタープランで設定された拠点と、立地適正化計画で示された交通ネットワーク形成の考え方を踏まえた、本計画がめざす公共交通ネットワークを形成します。

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、商業施設や医療施設等の生活利便施設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。

軸となる路線バスは、JR 武田尾駅で JR 宝塚線と接続し、北部地域と南部市街地や大阪方面、三田方面を結びます。

南部地域や三田方面への移動で、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高齢者や障碍（がい）のある人の移動は、北部地域の集落と

地域外の移動を担う北部地域内外交通が支えます。バス停まで遠い人のバス停までの移動などは、集落内や集落間の移動を担う北部地域内交通が支えます。

本計画がめざす北部地域の公共交通ネットワークは、「(2) 北部地域の公共交通ネットワーク」で詳述します。

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・行政の三者が連携して取り組んでいきます。

＜ 市全体の公共交通ネットワーク ＞



(2) 北部地域の公共交通ネットワーク

北部地域では路線バスが、北部地域拠点の西谷庁舎周辺と広域交流拠点のJR武田尾駅を結んでいます。

JR武田尾駅からJR宝塚線を利用することで、南部市街地や三田方面等で買い物や通院ができることから、路線バスの運行により北部地域の活動機会を確保することをめざします。

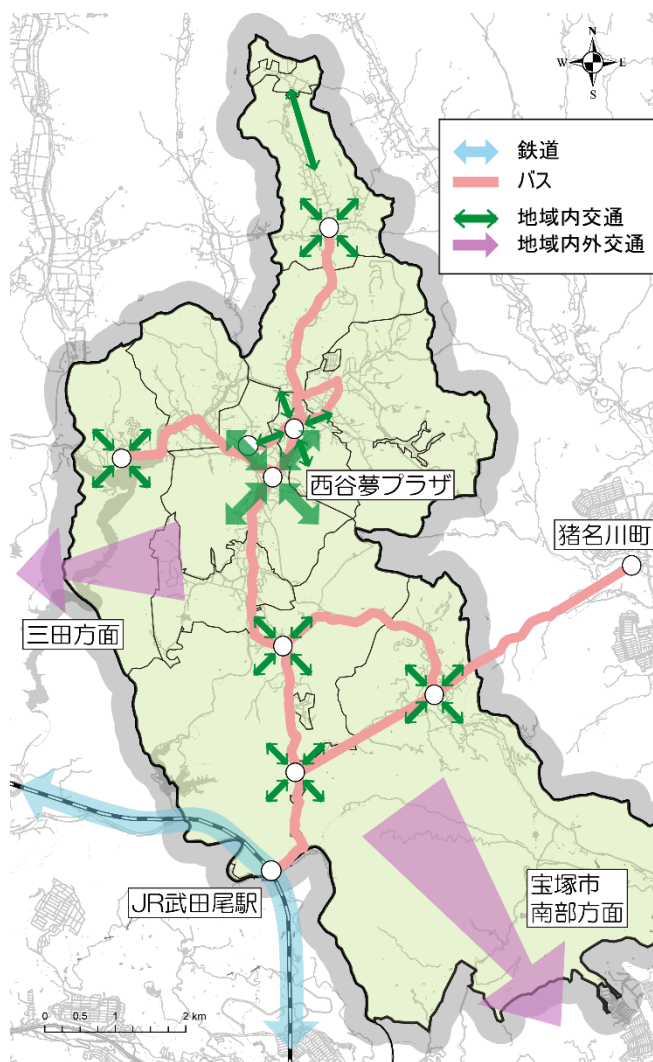
バリアフリー化*されていないJR武田尾駅を利用することが難しい高齢者や障碍(がい)のある人、ベビーカーの利用者等は、JR宝塚線を利用しなくても路線バスで猪名川方面に行くことができますが、1日1往復のみの運行となっています。そのため、北部地域の集落と地域外を結ぶ移動手段を北部地域内外交通として、充実させることをめざします。

また、バスの利用に際して、バス停まで遠い人や、歩くのが難しい人の移動手段が必要です。この北部地域の集落内や集落間を結ぶ移動手段を北部地域内交通として確保をめざします。

これらのバスや鉄道、北部地域内外交通、北部地域内交通により、北部地域の日常生活における活動機会の拡大をめざします。

なお、現状、路線バスの運行により北部地域の活動機会の確保を目指しますが、運行形態については、路線バス以外も含め、地域に見合った公共交通サービスを市民・交通事業者・行政の三者が連携し、継続して検討を行っていきます。

< 北部地域の公共交通ネットワーク >



4.5 活動機会の大きさに基づく公共交通の整備方針

(1) 地域分類の考え方

「3.4 活動機会の評価」でみたように、「自宅から1 km 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」ことができる活動機会指標値*46の地域は、「歩いて暮らせるコンパクトなまち」が実現できており、同じ水準の活動機会を確保している地域は、「日常生活に必要な活動がしやすい地域」といえます。

また、3章でみたように、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指標値は、「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」ときの活動機会指標値「1」であり、この水準の活動機会を確保している地域は、「日常生活に必要な活動はできるもののしにくい地域」といえます。

また、活動機会指標値が1に満たない地域は、「日常生活に必要な活動が困難な地域」となります。

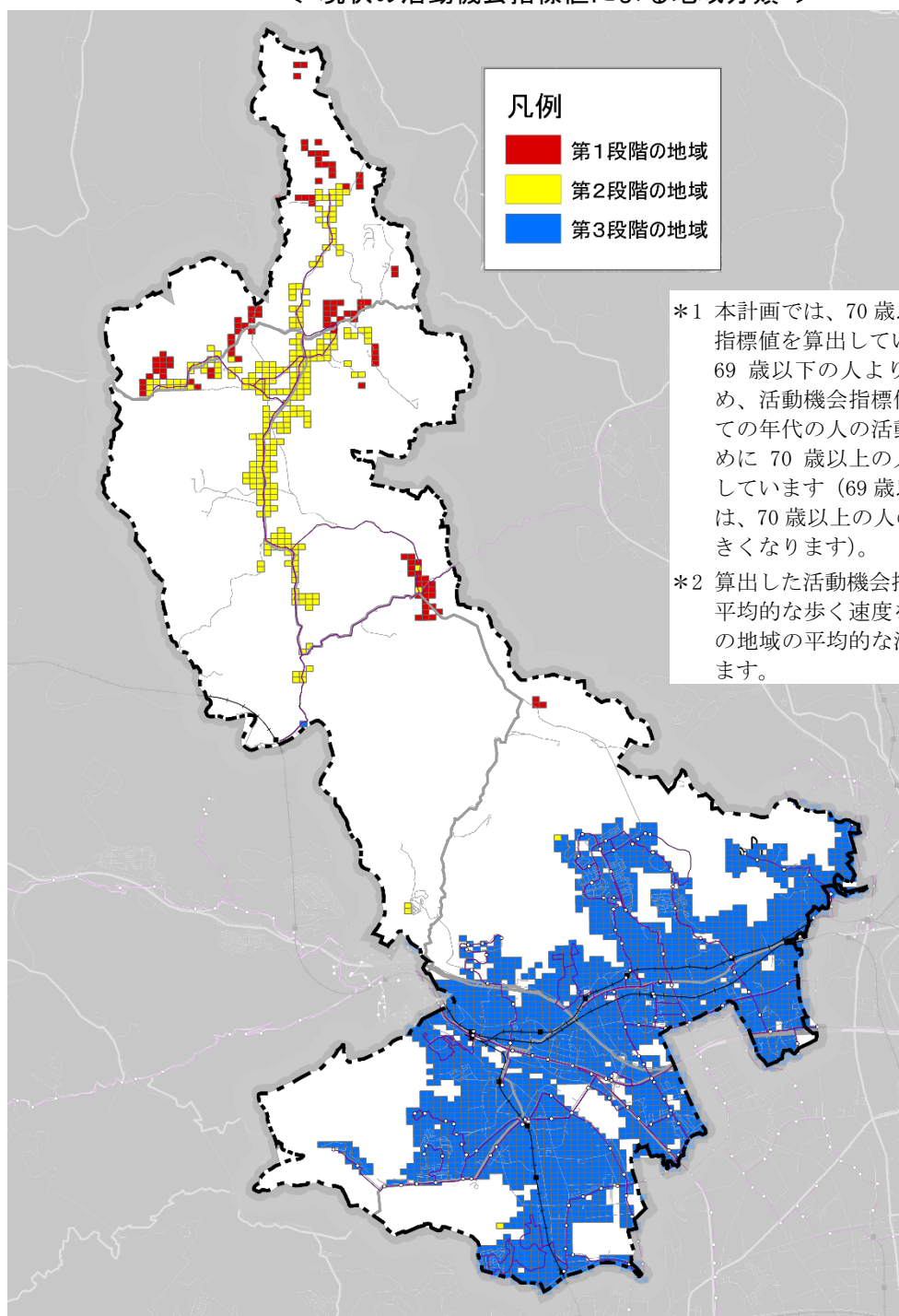
日常生活における移動は、鉄道やバスなどの公共交通だけでなく、多様な移動手段が考えられます。また、料金があまり高額になると日常的に利用することが難しくなることから、活動機会指標値による地域分類は、「徒歩または、安全かつ安価で容易に利用できる移動手段」での活動のしやすさで分類しました。この「安全かつ安価で容易に利用できる」という考え方は、SDGs*の11番目の目標である「住み続けられるまちづくりを」の2番目のターゲット「令和12年（2030年）までに、脆弱な立場にある人々、女性、子ども、障害（がい）のある人及び高齢者のニーズに特に配慮し、公共交通機関の拡大などを通じた交通の安全性改善により、すべての人々に、安全かつ安価で容易に利用できる、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する」に示されている内容に対応します。

これらを踏まえるとともに、総合連携計画の考え方を踏襲し、活動機会が低い、活動機会指標値が「1未満」の地域を「第1段階の地域」、活動機会指標値が「1以上46未満」の地域を「第2段階の地域」、活動機会指標値が「46以上」の地域を「第3段階の地域」と設定し、活動機会指標値による地域分類とその対象地域を、次ページの表に整理し、現状の活動機会指標値による地域分類を図に示しました。

< 地域分類 >

地域分類	活動機会※ 指標値	対象地域の定義
第1段階の地域	1 未満	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 <u>困難な地域</u>
第2段階の地域	1 以上 46 未満	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は <u>できるもののしにくい地域</u>
第3段階の地域	46 以上	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 <u>しやすい地域</u>

< 現状の活動機会指標値による地域分類 >



(2) 地域分類による公共交通の整備方針

公共交通の整備方針は、地域分類によって設定します。

「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」である「第1段階の地域」で運行する公共交通については、総合連携計画からの継続性も考慮して行政が積極的に関与します。

「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はできるもののしにくい地域」である「第2段階の地域」で運行する公共交通については、地域の団体等による主体的な活動に対して行政が支援します。

「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しやすい地域」である「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。

移動手段の確保については、本計画の目的であり、基本方針にも示した市民一人ひとりの「活動機会を保障」することをめざします。すべての市民に今より高い地域分類の活動機会を確保し、第2段階の地域、第3段階の地域についても、地域単位ではなく、一人ひとりに着目し、公共交通の分野だけでは対応できない場合は、福祉分野等他分野とも連携し、すべての人の活動機会を確保することをめざします。

< 公共交通の整備方針 >

地 域	公共交通整備方針
<u>第1段階の地域</u> (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)	<u>行政が積極的に関与</u> して、地域団体等の適切な役割分担を得ながら、公共交通サービスの確保を図るべき地域
<u>第2段階の地域</u> (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はできるもののしにくい地域)	<u>地域の団体等による主体的な活動</u> に行政が支援をして公共交通サービスの向上を図るべき地域
<u>第3段階の地域</u> (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しやすい地域)	主に <u>交通事業者や市民の活動に委ね</u> る地域

(3) 現在行政が支援している公共交通の整備方針

現在、行政が運行費用の一部を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、ランランバスについても、設定した整備方針に基づき支援を実施します。

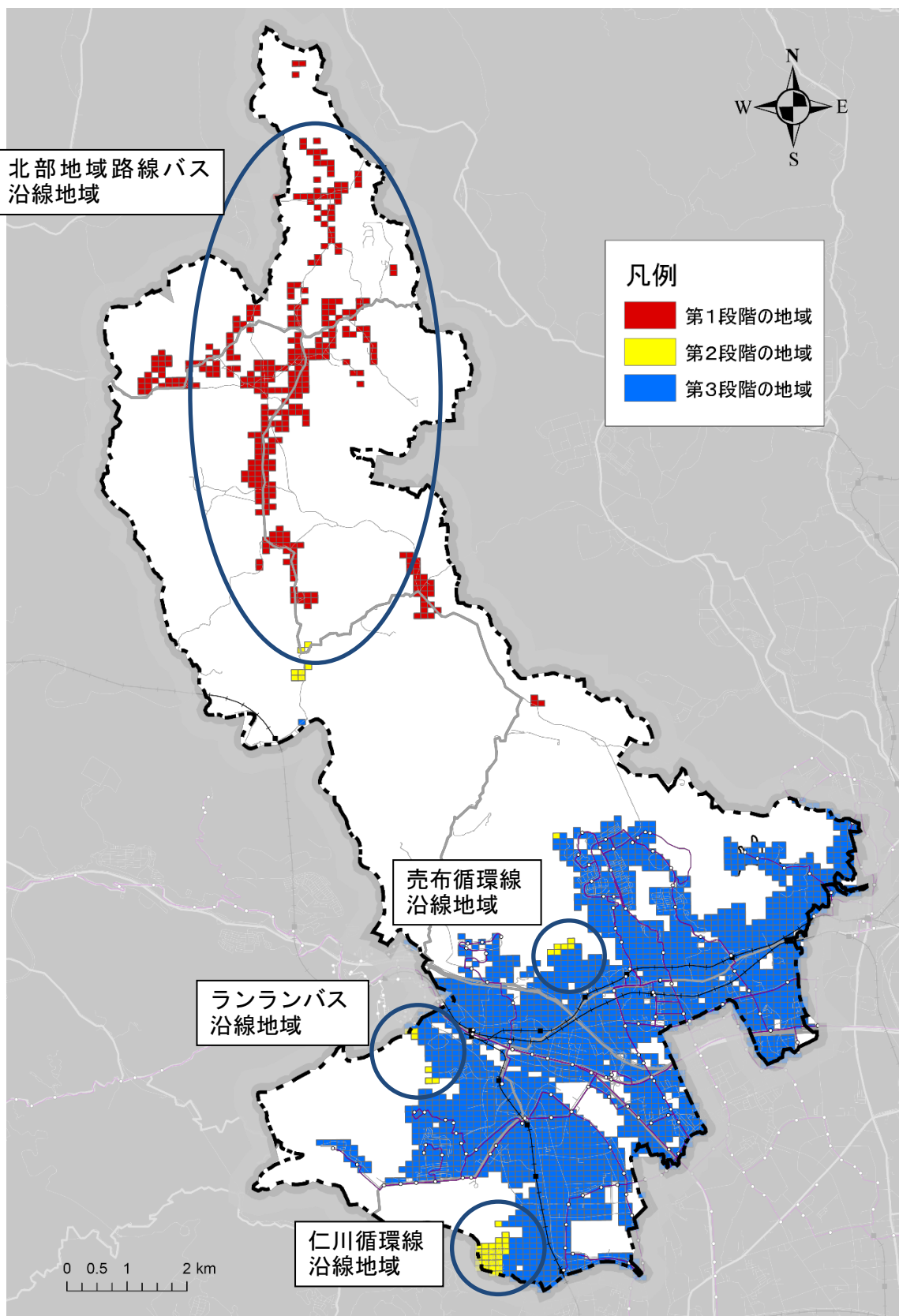
これらのバスが運行していない場合の地域分類は、北部地域はほぼすべてが第1段階の地域に分類されます。南部地域はほぼ第3段階の地域に分類されるものの仁川・売布循環線、ランランバスの沿線地域の一部は第2段階の地域に分類されます。

第1段階の地域に分類される地域を運行する北部地域の路線バスは、公共交通の整備方針に基づき、行政が積極的に関与し、運行支援を行います。

第2段階の地域に分類される地域を運行する南部地域の仁川・売布循環線、ランランバスについては、適切な支援を行うとともに、地域の主体的な取組を後押しします。

支援や運行のあり方については、これまでの経緯も含めて、今後も市民の活動機会の拡大をめざして検討していきます。

< 行政が支援するバスの運行がない場合の地域分類 >



1 本計画では、70歳以上の人を対象に活動機会指標値^{}を算出しています。70歳以上の方は、69歳以下の人よりも歩く速度が遅くなるため、活動機会指標値は小さくなります。すべての年代の人の活動機会指標値を把握するために70歳以上の方の活動機会指標値を算出しています(69歳以下の方の活動機会指標値は、70歳以上の方の活動機会指標値よりも大きくなります)。

*2 算出した活動機会指標値は、70歳以上の方の平均的な歩く速度を用いて算出しており、その地域の平均的な活動機会指標値となっています。

4.6 計画全体の数値目標

基本理念の実現に向けて、公共交通のめざす姿の達成度を把握するため、以下に示す計画全体の目標を設定しました。

目 標 1	
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「日常生活に必要な活動がしやすい（第3段階）」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。	
現状値（令和4年度（2022年度）） 87 %	目標値（令和12年度（2030年度）） 100 %
<p>【 評価指標設定の考え方 】</p> <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ために、第3段階の活動機会が確保されていない人もいます。南部地域の人々の日常生活での活動のしやすさの向上を定量的に評価するため、活動機会指標を用いた“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”を評価指標に設定します。 <p>【 目標値の考え方 】</p> <ul style="list-style-type: none">南部地域のすべての人が、移動を伴う日常生活に必要な活動がしやすいことをめざすことから、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100%を目標値として設定します。	

目 標 2

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「日常生活に必要な活動ができる（第2段階）」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。

現状値（令和4年度（2022年度））

55 %

目標値（令和12年度（2030年度））

100 %

【 評価指標設定の考え方 】

- 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」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ために、第2段階の活動機会が確保されていない人もいます。
- 北部地域の人々の日常生活での活動のしやすさの向上を定量的に評価するため、活動機会指標を用いた“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”を評価指標に設定します。

【 目標値の考え方 】

- 北部地域のすべての人が、移動を伴う日常生活に必要な活動ができることをめざすことから、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100%を目標値として設定します。

目 標 3

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。

現状値（令和2年度（2020年度））

198 回/人・年度

鉄道利用回数 163 回/人・年度

バス利用回数 35 回/人・年度

目標値（令和12年度（2030年度））

198 回/人・年度 以上

※ 現状値はコロナ禍下での値となっているため、現状にとどまらず、さらに利便性を向上させることをめざし、利用回数の増加につなげます。

【 評価指標設定の考え方 】

- 公共交通利用のための適切な情報提供や、鉄道とバスの乗り継ぎ利便性の向上、バスの利用環境の改善等とその周知により、鉄道やバスの利便性が向上することは、鉄道やバスを利用する人の増加に反映されると考えられるため、「本市の市民一人当たりの鉄道・バスの年間利用回数」を評価指標に設定します。

【 目標値の考え方 】

- 鉄道やバスの利便性が向上することにより、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が、鉄道やバスを利用して移動することが考えられます。また、外出することをあきらめていた人が、鉄道やバスを利用して外出できることで、市民の外出機会が増加すると考えられます。そのため、目標値とする鉄道やバスの利用回数はより大きな値が望ましいですが、これまでの利用状況等を踏まえ、現状以上の利用回数を目標値として設定します。
- 現状値はコロナ禍下での値となっているため、現状にとどまらず、さらに利便性を向上させ利用回数の増加をめざします。