

5.1 施策体系

本計画の基本理念の実現に向けて設定した3つの基本方針「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」「公共交通の利用環境の改善と周知」「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」に基づき、公共交通のめざす姿の実現に向けて、具体的な施策・事業を展開、推進していきます。

施策・事業は次頁以降に示すとおりであり、その中でも重点的に取り組む事業については、「めざす姿の実現に向けた事業」の表中に☆印で示しています。重点的に取り組む事業の具体的な実施内容や実施時期等は、各施策の最終頁に「重点事業シート」として整理しました。

また各施策ごとに、評価指標を設定しています。

各事業については、社会情勢や地域情勢の変化に対応するため、毎年実施状況を把握し、各年度検証し、必要に応じて見直し実施していきます。さらに重点事業については「重点事業シート」の実施時期にも示しています。

＜ 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
		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	☆	1-1-2 積極的な地域住民の活動への支援の仕組みづくり
			☆	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
	施策 1-3 多様な移動手段の充実による活動機会の拡大		1-2-2 地域外への移動手段の充実	
			1-2-3 地区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
		施策 2-2 公共交通の利用意識の向上		2-2-1 わかりやすい公共交通情報の発信
	☆		2-2-2 モビリティ・マネジメントの実施	
	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 3-1 福祉分野との連携による活動機会の拡大		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 高齢者や障碍（がい）のある人への移動にかかる支援	
施策 3-2 環境分野との連携による公共交通の利便性向上		☆	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）	
施策 3-3 他分野との連携による活動しやすい地域づくり		☆	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	

5.2 公共交通のめざす姿に向けた施策・事業

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

□ 現状と課題

- 南部地域は、JR宝塚線、阪急宝塚線・今津線とバスの運行により、ほぼ全域が、「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（第3段階の地域）」となっています。バスによる移動は、主に阪急バスや阪神バス、フクユタクシーなどの民間の交通事業者によって支えられており、加えてタクシーの運行により、充実した公共交通網が形成されています。
- 少子高齢化に伴う就業・就学人口の減少等による公共交通利用者の減少から一部バス路線の見直しや減便が実施されました。
- ランランバスは、地域住民の積極的な取組と、運行を担うフクユタクシーの協力により、運行が開始されました。
- 仁川台・仁川高丸地区を運行する「仁川循環線」、売布きよしガ丘・泉ガ丘地区を運行する「売布循環線」、月見山・長寿ガ丘地区を運行する「ランランバス」は、行政の一部支援により運行されています。

□ めざす姿

- 現在実施している行政支援の効果を検証し、より効果的、効率的な公共交通サービスを提供し、後述する「施策1-3 多様な移動手段の充実による活動機会の拡大」と連携し事業を進めることで、南部地域全域が「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」となり、またそれを維持することをめざします。
- 「日常生活に必要な活動がしやすい地域」に居住している人でも、歩きづらいこと等から外出しにくい人もいることを考慮し、地域特性に応じた公共交通サービスの検討等により、南部地域に居住する人全てに、日常生活に必要な活動がしやすい移動手段が確保されることをめざします。
- 地域住民と交通事業者が、公共交通の導入や利便性向上に積極的に取り組む活動に対して、適切に行政が支援することで、その取組が持続可能なものとなることをめざします。また、地域の移動の課題は地域自らが取り組むという意識を高めます。

□ めざす姿の実現に向けた事業

重点事業	事業	事業概要	実施主体
☆	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	<ul style="list-style-type: none"> 「仁川・売布循環線」「ランランバス」の運行による沿線地域の活動機会を維持するため、交通事業者と連携しつつ、効率的・効果的な公共交通サービスが提供できるよう行政支援を行っていきます。 交通事業者や市民と公共交通に関する情報や課題を共有し、各地域にあった公共交通サービスのあり方を検討します。 	行政 交通事業者
☆	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	<ul style="list-style-type: none"> 「ランランバス」のように、地域住民と交通事業者が公共交通の導入や利便性向上に積極的に取り組む活動に対して、各地域の特性に応じた行政の支援の仕組みを構築し、取り組む活動が持続可能なものとなることをめざします。 本事業は、計画の前期中に実施します。 	行政 市民 交通事業者

□ 評価指標

評価指標	現状値	目標値 (令和12年度 (2030年度))
1-1-① 行政支援をしているバス路線が必要な人一人当たりの当該路線の年間利用回数 ※ 行政支援をしているバス路線の乗車人数は、前年10月1日～当年9月30日なため最新データは令和3年度(2021年度)	15回/人・年度 (令和3年度 (2021年度))	15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なる利用回数の増加をめざします。

※ 評価指標の現状値の出典、算出方法については巻末資料に整理しています。

■ 評価指標1-1-①

【評価指標設定の考え方】

- 行政支援をしているバス路線が必要な人に対して、適切に利用されているか否かを評価するため、当該路線沿線に居住する人で運転免許を持たない人をバス路線が必要な人と考え、「行政支援をしているバス路線が必要な人一人当たりの当該路線の年間利用回数」を評価指標に設定します。

【目標値の考え方】

- バス路線に適切な行政支援が行われることで、沿線の活動機会が拡大します。それにより、路線バスが必要な人のバスを利用した外出機会が増加すると考えられます。そのため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、現状値以上の利用回数を目標値として設定します。

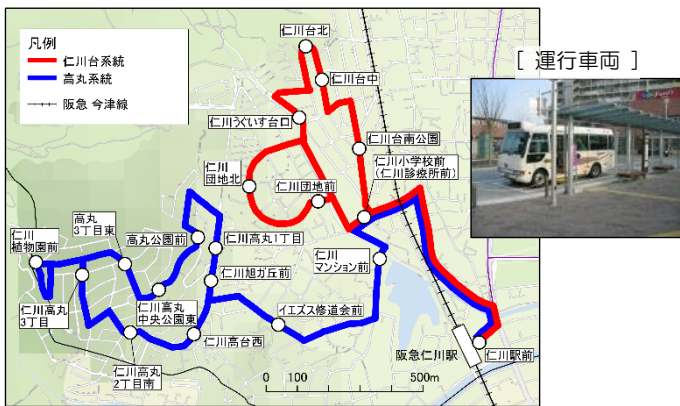
基本方針1. 市民・事業者・行政の適切な役割分担による活動機会の保障

事業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			
実施主体	行政・交通事業者			
実施時期	<table border="1"> <tr> <td>前期 (令和5年(2023年)~令和8年(2026年))</td> <td>後期 (令和9年(2027年)~令和12年(2030年))</td> </tr> </table>	前期 (令和5年(2023年)~令和8年(2026年))	後期 (令和9年(2027年)~令和12年(2030年))	<p>※各年度検証し、必要に応じて見直し</p>
前期 (令和5年(2023年)~令和8年(2026年))	後期 (令和9年(2027年)~令和12年(2030年))			
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> 現在実施している「仁川・売布循環線」への適切な支援を行うとともに、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る「ランランバス」について、引き続き国の支援が受けられるよう、申請手続き等を行い、地域の活動機会を維持します。 交通事業者と連携しつつ、効率的・効果的な公共交通サービスが提供できるよう行政支援を行っていきます。 地域特性を踏まえ、各地域にあった公共交通サービスのあり方を検討します。 			

＜ 市と県による運行支援：仁川・売布循環線 ＞

- 山手の住宅地である仁川台・仁川高丸地区、売布きよしが丘・泉ガ丘地区は、鉄道駅から1 km 以上離れているにも関わらずバス路線がなかったため、地元の要望を踏まえ、市が「仁川・売布循環線」の運行を阪急バスに依頼。
- 運行を市と県が支援。

【 仁川循環線運行ルート 】



〔 運行車両 〕

【 売布循環線運行ルート 】



〔 運行車両 〕

出典) 宝塚市ホームページ

【 ランランバス運行ルート 】



出典) 株式会社フクコホームページ

＜ 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：ランランバス ＞

- 月見山・長寿ガ丘地区は、宝塚駅から1 km 以内であるものの、駅との高低差が100mある高台に位置。
- 当該地区は国の交通不便地域の指定を受けており、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「ランランバス」が運行。

〔 運行車両 〕



事業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

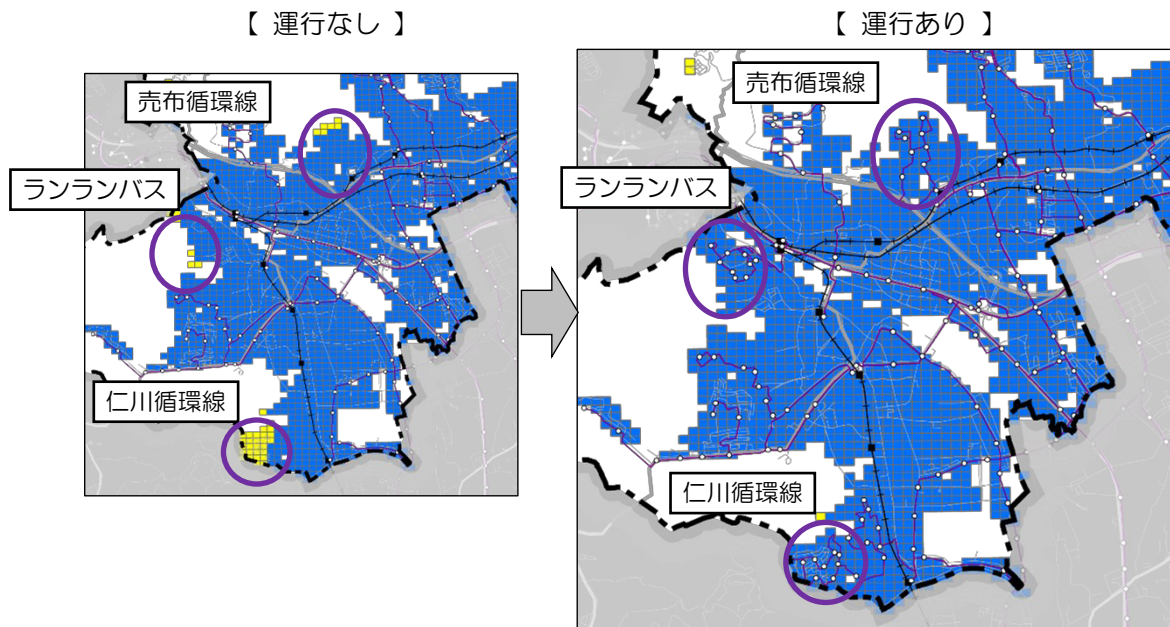
＜「仁川・売布循環線」や「ランランバス」における行政支援の効果（活動機会指標*の向上）＞

- 「仁川・売布循環線」や「ランランバス」の運行により、沿線地域の活動機会が拡大し、沿線地域の活動機会指標値は南部地域がめざす第3段階の地域（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）の46以上を確保。

・「仁川循環線」「売布循環線」「ランランバス」の運行がない場合、沿線地域の活動機会指標値は、1以上46未満の第2段階の地域（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）が存在。



・「仁川循環線」「売布循環線」「ランランバス」の運行がある場合、沿線地域の活動機会指標値は、46以上の第3段階の地域（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）に移行。



* メッシュの色は下表を参照。

【 地域分類と活動機会指標値 】

地域分類	活動機会指標値	地域のイメージ
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困難な地域
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できるもののしにくい地域
第3段階の地域 (南部地域でめざす地域)	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しやすい地域

*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歳以上の人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歳以上の人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歳以上の人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。

事業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

<地域特性に応じた移動手手段の事例>

[福山市鞆の浦での運行]

【 グリーンスローモビリティ 】

- 電動で、時速 20km 未満で公道を走る小さな移動サービス。
- ・「ゆっくりと・余裕をもって・近くまで」の移動を支援。
- ・グリーンスローモビリティの特長



- ①Green：電動車を活用した環境にやさしいエコな移動サービス
- ②Slow：景色を楽しむ、生活道路に向く、重大事故発生を抑制
- ③その他：同じ定員の車両と比べて小型、開放感がある、乗降しやすい等

出典) 国土交通省ホームページ・福山市ホームページ

【 乗合タクシー 】

- 比較的小さな車両を使用して不特定多数の人が乗り合う運行サービス。
- ・タクシー事業者が自治体と連携して運行。
- ・定時定路線から予約に応じて運行するデマンドまでさまざまな形態で運行。

[豊中市乗合タクシーMina Notte (みなのって)]



出典) 豊中市ホームページ・阪急タクシーホームページ

【 AI デマンド交通 】

- AI を活用した効率的な配車により利用者予約に対し、リアルタイムに最適配車を行うシステム。
- ・配車予約と車両位置から AI がリアルタイムに最適な運行ルートを決定するため、乗合をしつつ、概ね希望時間通り移動が可能

[オンデマンド交通の利用イメージ]



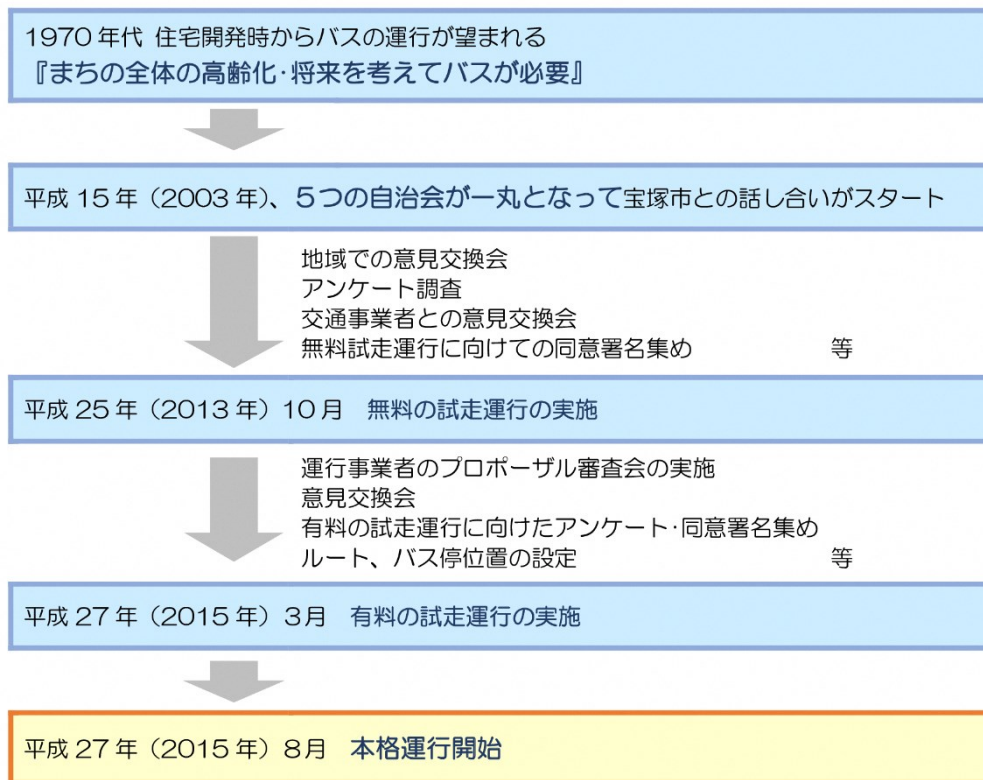
出典) 国土交通省ホームページ

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

事業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				
実施主体	行政・市民・交通事業者				
実施時期	<table border="1"> <tr> <td>前期 (令和5年(2023年)~令和8年(2026年))</td> <td>後期 (令和9年(2027年)~令和12年(2030年))</td> </tr> <tr> <td>関係機関協議</td> <td>実施</td> </tr> </table>	前期 (令和5年(2023年)~令和8年(2026年))	後期 (令和9年(2027年)~令和12年(2030年))	関係機関協議	実施
前期 (令和5年(2023年)~令和8年(2026年))	後期 (令和9年(2027年)~令和12年(2030年))				
関係機関協議	実施				
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> 「ランランバス」の取組のように、各地域の特性に応じた公共交通の導入や運行、利便性向上に取り組み、活動機会の拡大をめざす地域住民や交通事業者に対して、適切な支援の仕組みを構築し、地域の活動機会の拡大をめざす取組を後押しします。 				

< 地域住民と交通事業者の積極的な公共交通の利便性向上に対する支援の構築の取組事例 >

【月見山・長寿ガ丘地区「ランランバス」の取組】



地域で募集し、
選ばれたキャラクター
バスネーミング



出典：株式会社フクユホームページ

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

□ 現状と課題

- 北部地域の主な公共交通は、北部地域の各集落内と地域の南西部に位置する JR 武田尾駅と能勢電鉄日生中央駅を結ぶ阪急バス、武田尾駅のある JR 宝塚線、住民有志によるボランティア輸送*です。
- 阪急バスは、行政の一部支援により運行されています。
- 北部地域は、阪急バスのバス停から離れた地域に、「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）」があります。
- 地域内に商業施設や大きな病院がないため、JR 武田尾駅から南部地域や三田市方面等の地域外へ行く人が多くいますが、JR 武田尾駅はバリアフリー化*されていないため、高齢者や障碍（がい）のある人、ベビーカーを利用する人などは、地域外への移動が難しくなっています。
- 地域内のバス軸であり唯一定時型の運行を担う阪急バスは、朝の通勤時間帯の JR 武田尾駅までの移動手段として利用されています。また、北部地域の子どものための通園・通学手段にもなっています。
- 地域内は住宅が点在しているため、自宅からバス停までが遠い人やバス停まで歩くのがつらい人など、バスがあっても利用しづらい人がいます。
- ボランティア輸送は、地域の高齢者に便利に利用されていますが、運転ボランティアの確保と高齢化、専用車両の維持、確保が課題となっています。

□ めざす姿

- 現在実施している阪急バスへの行政支援の効果を検証し、より効果的、効率的な支援を行うとともに、後述する「施策 1-3 多様な移動手段の充実による活動機会の拡大」と連携した事業の実施や、現在のボランティア輸送を持続可能なものにすることによって、北部地域全域が、「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しにくい地域」以上の地域となることをめざします。
- 「日常生活に必要な活動はできるものしにくい地域」に居住している人でも、歩きづらいこと等から外出しにくい人もいることを考慮し、ボランティア輸送等の充実等により、北部地域に居住する人に、日常生活に必要な活動が困難な人がいなくなることをめざします。
- JR 武田尾駅のバリアフリー化を引き続きめざすとともに、JR 武田尾駅を利用せずに、商業施設や医療施設が立地する南部地域や近隣市町への移動手段を充実させることで、誰一人取り残さない、すべての人の活動機会が確保された地域をめざします。

□ めざす姿の実現に向けた事業

重点事業	事業	事業概要	実施主体
☆	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	<ul style="list-style-type: none"> 北部地域とJR武田尾駅を結ぶ路線バスの運行により、北部地域の活動機会の拡大を引き続き図るため、交通事業者と連携しつつ、効率的・効果的な公共交通サービスが提供できるよう行政支援を行っていきます。なお、公共交通サービスのあり方については、継続して検討していきます。 	行政 交通事業者
	1-2-2 地域外への移動手段の充実	<ul style="list-style-type: none"> バリアフリー化※されていないJR武田尾駅を利用せずに買い物や通院が可能な移動手段の充実をめざして、地域が主体となって南部地域や近隣市町も含めた商業施設、医療施設への移動手段の確保を検討します。 本事業は、計画の前期中に検討を開始します。 	行政 市民 交通事業者
	1-2-3 地域内の移動を支える持続可能な仕組みづくり	<ul style="list-style-type: none"> ボランティア輸送※の維持を含め、地域内の移動を支える持続可能な手段を、地域が主体となって市や交通事業者と一っしょに検討します。 ボランティア輸送へのICTを活用した予約、配車システム等の導入を検討することにより、ボランティア輸送の負担の軽減や潜在的な運転者の確保等をめざし、ボランティア輸送の持続可能性を高めます。 ボランティア輸送を自家用有償運送とすることについても検討します。 本事業は、計画の前期中に検討を開始します。 	行政 市民 交通事業者

□ 評価指標

評価指標	現状値	目標値 (令和 12 年度 (2030 年度))
1-2-① 北部地域のバス路線が必要な人一人当たりの当該路線の年間利用回数	49 回/人・年度 (令和 3 年度 (2021 年度))	49 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 ずさらなる利用回数 の増加をめざします。

※ 評価指標の現状値の出典、算出方法については巻末資料に整理しています。

■ 評価指標 1-2-①

【評価指標設定の考え方】

- 北部地域のバス路線が必要な人に対して、適切に利用されているか否かを評価するため、当該路線沿線に居住する人で運転免許を持たない人をバス路線が必要な人と考え、「北部地域のバス路線が必要な人一人当たりの当該路線の年間利用回数」を評価指標に設定します。

【目標値の考え方】

- 北部地域において需要に対応した路線バスが運行されることや、バス停までの移動手段が確保されることにより、運転免許がないために送迎してもらっていた人が移動手段として路線バスを利用したり、外出をあきらめていた人が、路線バスを利用して外出できることにより外出機会が増加すると考えられます。そのため、バスを利用する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、現状値以上の利用回数を目標値として設定します。

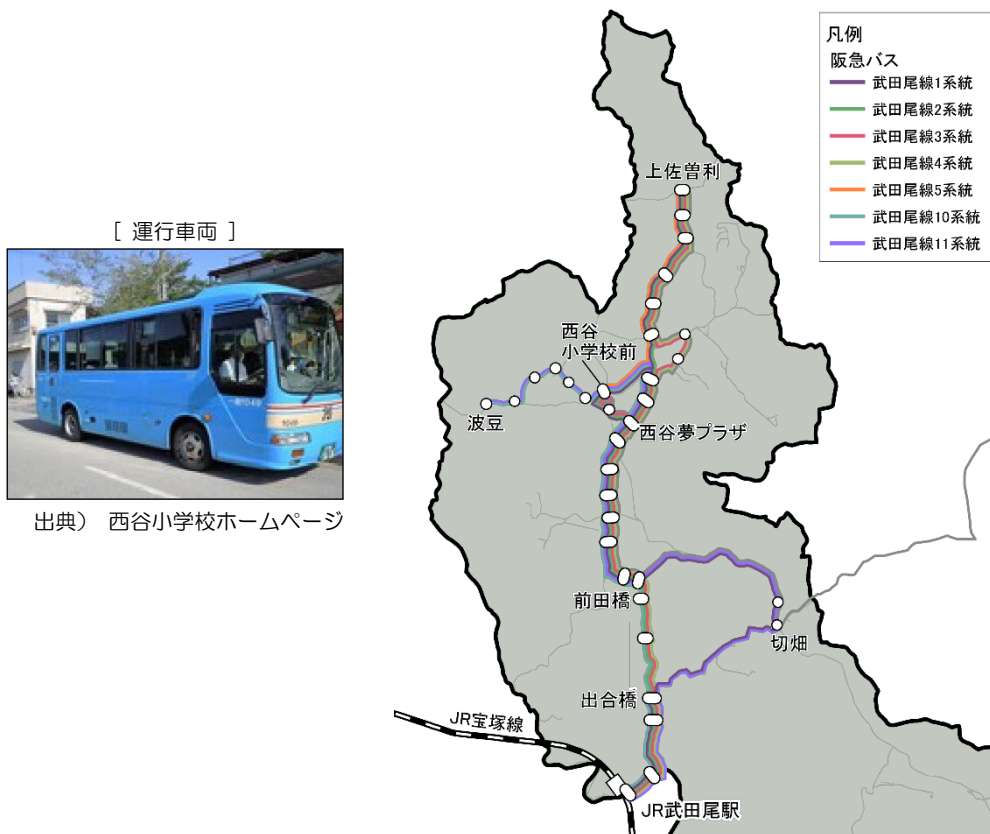
基本方針1. 市民・事業者・行政の適切な役割分担による活動機会の確保

事業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				
実施主体	行政・交通事業者				
実施時期	<table border="1"> <tr> <td>前期 (令和5年(2023年)～令和8年(2026年))</td> <td>後期 (令和9年(2027年)～令和12年(2030年))</td> </tr> <tr> <td colspan="2"> </td> </tr> </table>	前期 (令和5年(2023年)～令和8年(2026年))	後期 (令和9年(2027年)～令和12年(2030年))		
前期 (令和5年(2023年)～令和8年(2026年))	後期 (令和9年(2027年)～令和12年(2030年))				
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> 北部地域とJR武田尾駅を結ぶ路線バスの運行により、北部地域の活動機会の拡大を引き続き図るため、交通事業者と連携しつつ、効率的・効果的な公共交通サービスが提供できるよう行政支援を行っていきます。なお、公共交通サービスのあり方については、継続して検討していきます。 この事業は、後述する「事業1-2-2」「事業1-2-3」と連携して実施します。 				

＜ 市による運行費用の一部支援：阪急バス武田尾線 ＞

- 北部地域の阪急バス武田尾線は、朝の通勤時間帯や北部地域の児童・生徒の通園・通学手段として一定のまとまった需要に対応するため、当面の間は、路線バスでの運行形態を継続する。今後、通園・通学で利用する児童数やそれ以外の利用者数の動向に応じて、より効率的・効果的な公共交通サービスのあり方について継続して検討する。
- 運行費用の一部を市が支援。

【 阪急バス武田尾線運行ルート 】



事業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

＜「阪急バス武田尾線」における行政支援の効果（活動機会指標^{*}の向上）＞

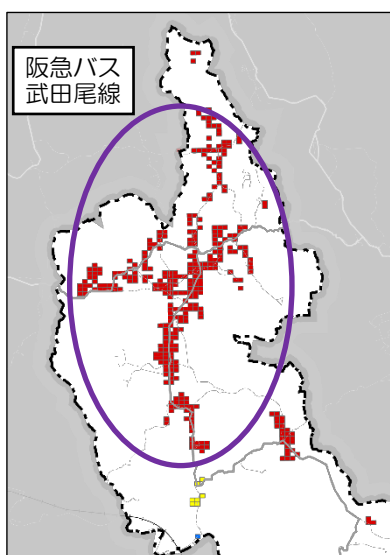
- 「阪急バス武田尾線」の運行により、北部地域の活動機会が拡大し、活動機会指標値が北部地域でめざす第2段階の地域（徒歩または、安全かつ安価で容易に利用できる移動手段で、日常生活に必要な活動はできるもののしにくい地域）以上の1以上を確保。

・「阪急バス武田尾線」の運行がない場合、北部地域のほとんどが、活動機会指標値が1未満の第1段階の地域（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）に位置づけ。

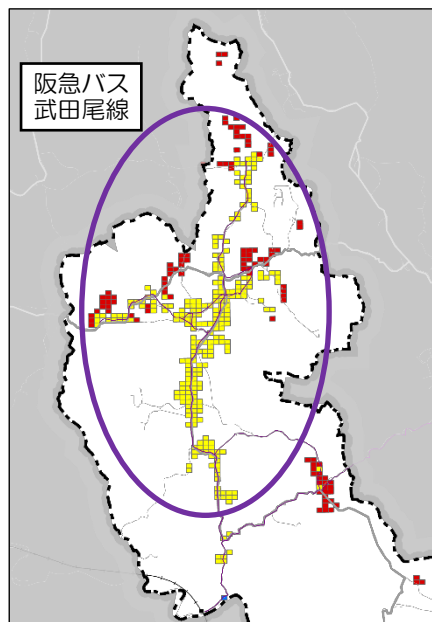


・「阪急バス武田尾線」の運行がある場合、沿線地域のほとんどが、活動機会指標値が1以上の第2段階の地域（徒歩または、安全かつ安価で容易に利用できる移動手段で、日常生活に必要な活動はできるもののしにくい地域）に移行。

【 運行なし 】



【 運行あり 】



* メッシュの色は下表を参照。

【 地域分類と活動機会指標値 】

地域分類	活動機会指標値	地域のイメージ
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困難な地域
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できるもののしにくい地域
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しやすい地域

*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歳以上の人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歳以上の人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歳以上の人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。

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

「事業1-2-2 地域外への移動手段の充実」、「事業1-2-3 地域内の移動を支える持続可能な仕組みづくり」は、重点事業である「事業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」と連携して実施する事業であり、北部地域の整備内容を詳しく示すために事業内容を示します。

事業1-2-2 : 地域外への移動手段の充実

実施主体 : 行政・市民・交通事業者

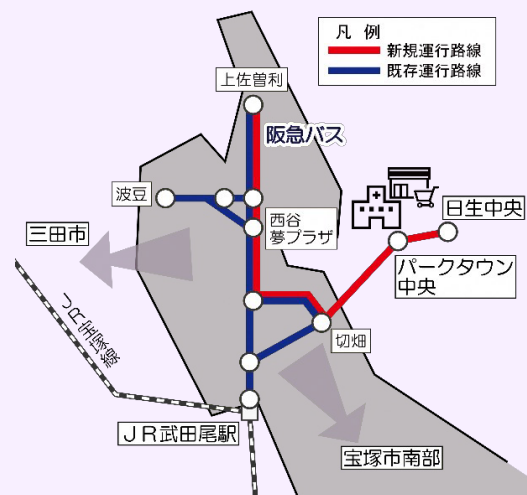
事業内容

- バリアフリー化*されていない JR 武田尾駅を利用せずに、地域外の商業施設や医療施設へ行くことのできる手段の充実を地域主体で検討し、実現に向けて市が支援することで、JR 武田尾駅を利用できない人の日常生活での活動機会の確保をめざします。
- 交通事業者と市で検討した結果、猪名川町までバス路線を新たに開設し、買い物や通院については、活動機会の確保が可能となりました。
- 令和4年(2022年)4月から運行が開始された猪名川町までの路線バスは、朝、北部地域を出発し、夕方に北部地域に帰る1日1往復が運行されていますが、1日1往復では北部地域でめざす第2段階の地域(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にくい地域)以上の活動機会指標値*を満たせない住民が残されることから、市と交通事業者、地域が連携し、1日2往復の運行をめざすことなどにより課題解決を図っていきます。
- 南部地域や三田市方面への移動需要にも対応するため、考えられる手段について地域主体で検討し、実現に向けて市が支援します。

< 猪名川町への路線バスの運行 >

- 路線バスが猪名川町の能勢電鉄日生中央駅まで運行し、商業施設や医療施設のあるパークタウン中央に停車することで、JR 武田尾駅の階段の昇降等が困難で、地域外の商業施設や医療施設に行けなかった人も、鉄道やバスを利用して買い物や通院が可能になりました。

[猪名川町への路線バス運行ルート]



< 南部地域や三田方面への持続可能な移動手段の確保 >

- 南部地域や、三田方面への移動は、現在のボランティア輸送*を基本に、タクシーの相乗りサービス等の活用等についても検討し、より持続可能な仕組みとなるように、地域住民で主体的に検討し、実現に向けて市が支援します。
- 新たな仕組みの実施については、様々な課題があると考えられますが、地域住民と交通事業者、市が協働して解決に向けて検討します。

【タクシーの「相乗りサービス」制度】

- 目的地の近い人同士がタクシーの乗車前に配車アプリ等を通じてマッチングし、タクシーに相乗りするサービスが、令和3年(2021年)11月から運用可能。
- タクシー料金を利用者で按分できることから、個人で利用するよりも安価でタクシーの利用が可能。

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

「事業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」と連携して実施する事業

事業1-2-3 : 地域内の移動を支える持続可能な仕組みづくり

実施主体 : 行政・市民・交通事業者

事業内容

- ・地域特性として、集落が点在していることや、高齢化が著しく進展していること、さらに公共交通による乗り換えが困難であることに加えて、タクシーも利用しづらいことから、日常生活における活動機会の低い北部地域の活動機会の拡大をめざします。
- ・現在実施されているボランティア輸送[※]の仕組みを生かし、より持続可能な仕組みづくりをめざします。
- ・ボランティア輸送を補完する仕組みとして、新たに自家用車によるボランティア輸送等の仕組みについても検討します。
- ・市は、車両の維持や確保にかかる費用の支援や、先進技術の導入等について、地域といっしょに検討し、より効率的で利便性の高い仕組みづくりをめざします。

< 現在実施されている「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できる方
利用者負担	ガソリン代・駐車料金・有料道路料金
車両	社会福祉協議会の専用車両

[運行車両]



出典：宝塚市社会福祉協議会ホームページ

< 他市町での取組事例 >

[リーフレット（枚方市）]

【 地域のボランティア輸送への支援：大阪府枚方市 】

- ボランティア輸送を実施する場合の自動車保険の加入費用や、国が認定する運転者講習会の受講費用を市が負担し、地域互助・共助による移動支援サービスを支援。

[支援内容]

自動車保険加入費用	2,000 円/台・日
運転者講習受講費用	20,000 円/人
試験運行の経費の一部	5,000 円/日 ただし上限有



出典：枚方市ホームページ

【 タブレットによる移手段の予約とマッチング：愛知県豊田市 】

[予約システム（豊田市）]

- 住民の自家用車でボランティアドライバーが会員制で住民を輸送。
- 貸与されたタブレットのカレンダーから参加したいイベントをタッチ。人数、時刻、出発地などを記入して移手段を予約。
- システムがボランティアドライバーとマッチング。

出典：国土交通省ホームページ



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1-3 多様な移動手段の充実による活動機会の拡大

□ 現状と課題

- 南部地域の山手住宅地において、南部地域でめざす第3段階の地域（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）の活動機会指標値※に満たないところが、ごく一部にあります。
- 高度成長期に開発が進んだ住宅地では、高齢化率が50%を超えているところもみられ、今後の高齢化の進展により周辺の住宅地においても、駅やバス停、近くの商業施設や医療施設に歩いて行きづらくなる人が増加すると考えられます。また、自動車の運転に不安を感じる人も増加すると考えられます。
- バスを利用しにくい人や、高齢になって外出することに不安を感じたり、面倒だと感じてしまう人が外出を控えることで、社会活動への参加の機会が減少することが想定されます。
- 宝塚警察署管内での、人口当たりの第1当事者になる交通事故件数は、高齢者以外では大きく減少していますが、高齢者ではあまり減少がみられません。

□ めざす姿

- バス停まで遠い人、高低差がある人や高齢のためにバス停まで移動しづらくなった人、自動車の運転に不安を感じるようになった人も、それぞれの移動目的や特性に対応した、徒歩や自動車に代わる、手軽で安全な移動手段（多様なパーソナルモビリティ※等）を活用することで、日常生活に必要な移動ができ、元気に社会活動ができることをめざします。

□ めざす姿の実現に向けた事業

重点事業	事業	事業概要	実施主体
☆	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	<ul style="list-style-type: none">・多様化しているパーソナルモビリティ等の情報提供や試乗体験会、活用方法の提案などを行い、自動車や徒歩に代わる安全で便利な近距離移動手段の活用や移行により、南部地域、北部地域それぞれでめざす活動機会に満たない人や高齢者の移動の利便性の向上をめざします。・本事業は、計画の前期中に実施します。	行政 市民 交通事業者

□ 評価指標

評価指標	現状値 (令和3年度 (2021年度))	目標値 (令和12年度 (2030年度))
1-3-① パーソナルモビリティ*等の普及活動回数	—	4回/年度

※ 評価指標の現状値の出典、算出方法については巻末資料に整理しています。

■ 評価指標1-3-①

【評価指標設定の考え方】

- パーソナルモビリティ等の情報提供や試乗体験会、活用方法の提案をすることで、パーソナルモビリティ等に興味を持ち、日常生活での移動に手軽で安全な移動手段として活用し、社会活動に参加する人が増加すると考えられることから、「パーソナルモビリティ等の普及活動回数」を評価指標に設定します。

【目標値の考え方】

- 普及活動はより多く開催することが望ましいですが、準備等にかかる時間等も考慮し、1年間に南部地域のⅠ～Ⅵ地区で2地区同時に1回ずつ、北部地域のⅦ地区で1回の、年間4回の開催をめざします。

Ⅰ地区：仁川・高司・良元・光明・未成
Ⅱ地区：未広・西山・逆瀬台・宝塚第一
Ⅲ地区：すみれが丘・宝塚・売布
Ⅳ地区：小浜・美座・安倉・安倉北
Ⅴ地区：長尾・長尾南・丸橋
Ⅵ地区：中山桜台・中山五月台・山手台・長尾台
Ⅶ地区：西谷

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

事業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				
実施主体	行政・市民・交通事業者				
実施時期	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="456 394 916 461">前期（令和5年（2023年） ～令和8年（2026年））</td> <td data-bbox="916 394 1375 461">後期（令和9年（2027年） ～令和12年（2030年））</td> </tr> <tr> <td data-bbox="456 461 916 562">関係機関協議 → 実施</td> <td data-bbox="916 461 1375 562">→ → → → → → → →</td> </tr> </table>	前期（令和5年（2023年） ～令和8年（2026年））	後期（令和9年（2027年） ～令和12年（2030年））	関係機関協議 → 実施	→ → → → → → → →
前期（令和5年（2023年） ～令和8年（2026年））	後期（令和9年（2027年） ～令和12年（2030年））				
関係機関協議 → 実施	→ → → → → → → →				
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ・めざす活動機会に満たない地域の人や、商業施設や医療施設、バス停まで歩いて行きづらくなった人、自動車の運転に自信がなくなってきたけれど、バスの利便性を考えると運転免許は返納できないと考えている人等の手軽で安全な移動手段として、超小型モビリティ*やパーソナルモビリティ*等の周知による普及促進を図り、移動の利便性向上をめざします。 ・地域での取組のきっかけとなるよう、移動機器の紹介だけでなく、地域での活用方法の事例の紹介等を行います。 				
<p>＜ より安全に気軽に移動するための「パーソナルモビリティ」等への乗り換え ＞</p> <p>○ 徒歩や自動車から、一人ひとりの特性や利用目的にあった、より安全性が高く、気軽に利用できる移動機器へ乗り換えていくことで、日常生活に必要な活動や社会活動への参加が可能。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自動車の移動であれば、安全運転サポート車の利用、さらに安全性の高い超小型モビリティである近距離専用小型車両へ乗り換え。 ・徒歩の移動であれば、電動アシスト付自転車や、電動車いす、ハンドル付電動車いすへ乗り換え。 <p>【 より安全な移動手段への乗り換えパターン例 】</p> <div style="display: flex; align-items: center; justify-content: center;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 5px;">自動車</div> ➡ <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 5px;">安全運転サポート車</div> ➡ <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 5px;">近距離専用小型車両</div> ➡ <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 5px;">電動アシスト付自転車</div> ➡ <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 5px;">電動車いす</div> </div> <div style="display: flex; justify-content: center; align-items: center; margin-top: 10px;"> <div style="text-align: center; margin-right: 20px;">   </div> <div style="text-align: center; margin-right: 20px;">  </div> <div style="text-align: center; margin-right: 20px;">  </div> <div style="text-align: center; margin-right: 20px;">  </div> <div style="text-align: center;">  </div> </div> <div style="text-align: center; margin-top: 10px;">  <div style="border: 1px solid black; padding: 2px 5px;">徒歩</div> </div> <div style="margin-top: 10px;"> <p>* ハンドル付車いすでのバスの利用はできません。</p> </div> <p>＜ 他市町での取組事例 ＞</p> <p>【「里モビLIFE プロジェクト」：愛知県豊田市】</p> <p>○ 山村地域の新たな移動手段として、地域需要に応じた改造等を行った超小型モビリティ コムス（COMS）を活用し、高齢者をはじめとする地域住民が自由に外出できる環境を構築。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・安全性を考え、通常時速 60km のコムスを最高時速 30km に制限。 ・より地域に根差した活動とするため、車両の貸出や維持管理等を住民主体で運営。 <div style="display: flex; align-items: center; margin-top: 10px;">  <div style="margin-left: 10px;"> <p>出典) 「とよたの里モビLIFE プロジェクト」ホームページ 一般社団法人里モビニティホームページ 豊田市ホームページ</p> </div> </div> <div style="text-align: right; margin-top: 10px;"> <p>[コムスの改造例]</p>  </div>					

□ 現状と課題

- 今後の高齢化の進展に伴い、自動車の運転免許を返納し、バスを利用しようとする高齢者が増加することが予想されますが、実際にバスを利用しようとしたときに、バス停にベンチがなかったり、車両が乗りにくかったりすると、バスの利用をためらってしまうことが考えられます。
- 駅前広場が整備されておらず、バス乗り場やタクシー乗り場がないために、車いすを利用する人や、重い荷物をもつ人などにとって不便な駅があります。
- 令和元年（2019年）12月以降の新型コロナウイルス感染症が拡大する中であっても、交通事業者が感染対策を徹底した上で、公共交通の安定的な運行が継続されています。また、利用者も交通事業者と連携し、公共交通利用時の感染予防について取り組んでいます。市では交通事業者に対して、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。
- 全国的なバスの運転者不足や、新型コロナウイルス感染症拡大による公共交通利用者の減少等により、公共交通サービスの維持が危ぶまれるような深刻な状況にあります。

□ めざす姿

- 地域住民と行政の協働によるベンチの設置等のバス待ち環境の改善により、地域住民がバス停に愛着を持つことで設置後も積極的に維持管理を行い、高齢者だけでなく、バスを利用するすべての人が、快適にバスを利用できることをめざします。
- ノンステップバス*の導入を推進し、バリアフリー環境*が改善されることで、高齢者や障碍(がい)のある人、ベビーカーを利用する人などが安全・快適にバスを利用でき、高齢者がためらうことなく運転免許を返納し、バス利用に転換できることをめざします。
- 行政と交通事業者が連携してバスの運転者確保の取組を行い、感染症に対しては、利用者も交通事業者と連携して感染予防の取組を実践し、感染拡大防止に取り組むとともに、行政が交通事業者を支援することで、安全・安心な公共交通が持続可能なものとなることをめざします。

□ めざす姿の実現に向けた事業

重点事業	事業	事業概要	実施主体
	2-1-1 バスの待ち合い 環境の改善検討	<ul style="list-style-type: none"> バス利用時の快適性を向上させるため、地域住民との協働によるベンチの設置等、待合環境の改善を検討します。 	行政 市民 交通事業者
☆	2-1-2 ユニバーサル デザインの推進	<ul style="list-style-type: none"> 高齢者や障碍（がい）のある人、ベビーカーを利用する人も利用しやすいノンステップバス[※]の導入に対して、行政が支援を行い、導入を促進することで、誰もが公共交通を安全・快適に利用できることをめざします。 	行政 交通事業者
	2-1-3 駅前広場等 交通結節点 [※] の整備	<ul style="list-style-type: none"> バスとの乗り換え等の交通結節機能の拡充が必要な鉄道駅において、利用者の安全性・利便性の向上、周辺道路の交通環境の改善、駅前機能の充実や施設の活性化をめざして、駅前広場等の整備を推進します。 	行政 交通事業者
	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	<ul style="list-style-type: none"> 交通事業者の運転者確保をめざして行政と交通事業者が連携し、市役所等の行政施設での運転者募集チラシの配架や、就職相談イベント等を実施します。 	行政 交通事業者
☆	2-1-5 交通事業者と 連携した 感染症対応	<ul style="list-style-type: none"> 安全・安心な公共交通をめざして、交通事業者と利用者が連携して感染症対応に努め、行政は交通事業者が実施する感染症予防設備の取得や車両等の消毒作業について支援を検討します。 本事業は、今後も必要に応じて適宜実施していきます。 	行政 市民 交通事業者

□ 評価指標

評価指標	現状値 (令和3年度 (2021年度))	目標値 (令和12年度 (2030年度))
2-1-① ノンステップバス導入率	71.6 %	74.6 %
2-1-② 地域住民との協働により設置したベンチの設置箇所数	2 箇所	6 箇所
2-1-③ 行政と交通事業者の連携による運転者確保の活動回数	—	累計 16 回

※ 評価指標の現状値の出典、算出方法については巻末資料に整理しています。

■ 評価指標 2-1-①

【評価指標設定の考え方】

- 高齢者や障碍（がい）のある人、ベビーカーを利用する人等が安心して利用できるノンステップバス*を導入することで、これまでバスを利用していなかった人もためらうことなくバスを利用できると考えられることから、「ノンステップバスの導入率」を評価指標に設定します。

【目標値の考え方】

- ノンステップバスの導入率は 100%となることが望ましいですが、現在運行している車両の状況を考慮し、車両の更新時にノンステップバスを導入することとして、交通事業者の車両更新の計画も踏まえて 74.6%を目標値と設定します。

■ 評価指標 2-1-②

【評価指標設定の考え方】

- 地域住民と行政が協働でバス停のベンチを設置することで、地域住民にバス停への愛着が生まれ、バス停設置後も清掃活動や簡易的な維持管理に積極的に取り組むことで、バス停の快適性が維持・向上されることから、「地域住民との協働により設置したベンチの設置箇所数」を評価指標に設定します。

【目標値の考え方】

- バス停のベンチはすべてのバス停で整備されることが望ましいですが、歩道の幅員による制約等があることや、地域住民と行政で協働して設置することから、設置に向けた協議等が必要なため、これまでの実績を踏まえて、2年に1箇所の設置とし、8年間の計画期間で4箇所の設置をめざし、累計で6箇所を目標値と設定します。

■ 評価指標 2-1-③

【評価指標設定の考え方】

- 行政が交通事業者と連携して運転者確保の取組を行うことで、公共交通の運転者という職業に興味を持つ人や、やってみようと思う人が増えると考えられるため、行政と交通事業者の連携による運転者確保の活動回数を評価指標に設定します。

【目標値の考え方】

- 運転者確保の活動はより多く実施することが望ましいですが、学生等の就職活動時期や、就職後の研修等の実施を踏まえ、1年間に2回の開催とし、計画期間の8年間で累計16回の活動を目標値と設定します。

基本方針2. 公共交通の利用環境の改善と周知

事業2-1-2	ユニバーサルデザインの推進				
実施主体	行政・交通事業者				
実施時期	<table border="1"> <tr> <td>前期 (令和5年(2023年)～令和8年(2026年))</td> <td>後期 (令和9年(2027年)～令和12年(2030年))</td> </tr> <tr> <td colspan="2"> </td> </tr> </table> <p>※各年度検証し、必要に応じて見直し</p>	前期 (令和5年(2023年)～令和8年(2026年))	後期 (令和9年(2027年)～令和12年(2030年))		
前期 (令和5年(2023年)～令和8年(2026年))	後期 (令和9年(2027年)～令和12年(2030年))				
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> 路線バスにおけるノンステップバス*の導入を推進し、高齢者や障害(がい)のある人、ベビーカーを利用する人等、誰もがバスを安全に利用しやすく、快適に移動できることをめざします。 本市は、交通事業者の超低床ノンステップバス購入費に対して、国・県と一しょに助成しており、今後もこの助成制度によりノンステップバスの導入を推進します。 車いすやベビーカーを利用する人が、気兼ねなくバスを利用できるように、周囲への理解や協力をお願いをするとともに、車いすやベビーカーを利用する人への利用方法の周知等の情報提供をすることで、お互いに配慮して、快適にバスを利用できることをめざします。 				

ユニバーサルデザインとは

年齢や性別、障害(がい)の有無、国籍などにかかわらず、誰にとっても使いやすいように、あらかじめ都市や生活環境をデザインするという考え方。

< 超低床ノンステップバスの導入 >

- 超低床ノンステップバスは、乗降ステップをなくし、車内の段差を少なくすることで、高齢者や児童にも乗降しやすく、乗降時、走行時の安全性が高い車両。国土交通省が、標準仕様認定項目のすべてを満たすノンステップバス(新車)を認定。
- 車いすスペースが2脚分以上確保され、乗降時にさらに床を下げるニーリング装置により車いすでの乗降もスムーズ。

【宝塚市域を走る超低床ノンステップバス】

[阪急バス(大型)]



[ノンステップバス認定マーク]



[乗車口] (スロープせり出し状況)



[ニーリング状況]



[ベビーカー利用に関するキャンペーンポスター]



< ベビーカー利用に関するキャンペーン >

- 国土交通省では、公共交通機関等でのベビーカーを利用しやすい環境作りに向けて、ベビーカー利用者及び周囲の人のお互いの理解を深めるための継続的な普及・啓発をするキャンペーンを毎年実施。

出典) 国土交通省ホームページ
宝塚市ホームページ

基本方針2. 公共交通の利用環境の改善と周知

事業2-1-5	交通事業者と連携した感染症対応				
実施主体	行政・市民・交通事業者				
実施時期	<table border="1"> <tr> <td>前期 (令和5年(2023年)～令和8年(2026年))</td> <td>後期 (令和9年(2027年)～令和12年(2030年))</td> </tr> <tr> <td>実施</td> <td>必要に応じて適宜実施</td> </tr> </table>	前期 (令和5年(2023年)～令和8年(2026年))	後期 (令和9年(2027年)～令和12年(2030年))	実施	必要に応じて適宜実施
前期 (令和5年(2023年)～令和8年(2026年))	後期 (令和9年(2027年)～令和12年(2030年))				
実施	必要に応じて適宜実施				
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> 今後感染症対策が必要となった場合、安全・安心な公共交通をめざして、交通事業者と市民が連携して感染拡大防止に努めます。 本市は、新型コロナウイルス感染症拡大時と同様に、感染拡大により影響を受けた路線バス事業者、タクシー事業者に対して、交通事業者が実施する感染症予防設備の取得や車両等の消毒作業への支援を検討します。また、市民に公共交通利用時における感染予防の協力を要請し、交通事業者の取組を周知します。 				

＜ 公共交通を安心して利用するための利用者の協力 ＞

- 交通事業者は、新型コロナウイルスの感染予防に徹底的に取り組んでいますが、利用者も公共交通機関を安心して利用するために、コロナ時代の新たな利用スタイルの実践に協力。

【 公共交通機関を利用するみなさまへの3つのお願い 】

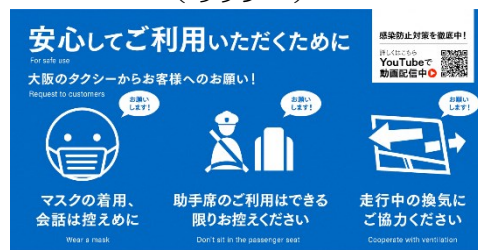
- マスクを着用し、会話は控えめにしてください。
- 車内換気へのご理解・ご協力をください。
- テレワーク・時差出勤に努めてください。

【 「安心してご利用いただくためのお客様へのお願い」ポスター 】

(バス)



(タクシー)



出典) 国土交通省ホームページ

公益社団法人 日本バス協会ホームページ

＜ 宝塚市による新型コロナウイルス感染症拡大の影響に対する支援

(令和2年度(2020年度)・令和3年度(2021年度)の支援事例) ＞

- 新型コロナウイルス感染症の感染拡大により影響を受けた路線バス事業者・タクシー事業者に対し、感染症予防及び事業継続のための取組等について行政が支援。
- 交通事業者を支援することで、公共交通の継続を図り、市民生活を維持することを目的。

【 宝塚市新型コロナウイルス感染症対策路線バス運行継続支援金 】

- 市民生活の安定を図るため、十分に感染防止対策を講じつつ業務を継続するとともに、密集、密接を避けるための便数を確保して運行を行った、市内で定期路線運行を行い、複数の停留所を有している民営の路線バス事業者を対象。

【 宝塚市新型コロナウイルス感染症対策タクシー運行継続支援金 】

- 市民生活の安定を図るため、十分に感染防止対策を講じつつ業務を継続して運行を行った、市内に本社又は営業所を有するタクシー事業者を対象 (福祉輸送※事業限定等特定の用途に限って営業する者を除く)。

□ 現状と課題

- 宝塚駅は、JR宝塚線、阪急宝塚線・今津線、阪急バス、阪神バス、ランランバスといった多くの鉄道やバス路線の乗り継ぎ拠点となっています。また市内のほとんどの駅はバス路線との乗り継ぎ駅となっており、特に阪急逆瀬川駅は多くのバス系統の起終点となっています。
- 南部地域は、駅と周辺の住宅地、市内の主要な施設を多くのバスが運行しており、公共交通利用が便利な地域になっていますが、複数の鉄道やバス事業者、多くのバス系統があることから、公共交通網がやや複雑になっています。
- 公共交通の利用に慣れていないために、公共交通利用をためらい、そのために外出や社会活動への参加をあきらめている人がいると考えられます。

□ めざす姿

- 年齢や国籍、障害（がい）の有無に関わらず、これまであまり公共交通を利用していない人や本市を初めて訪れる人等誰にでもわかりやすい乗り換え案内等が整備され、さらに公共交通の情報を手軽に取得できることで、誰もが気軽に安心して快適に公共交通を利用できることをめざします。
- 公共交通の便利さや快適さを知ってもらうことで、これまであまり公共交通を利用していなかった人も気軽に安心して、日常の移動手段として公共交通を利用することをめざします。

□ めざす姿の実現に向けた事業

重点事業	事業	事業概要	実施主体
	2-2-1 わかりやすい 公共交通情報の発信	<ul style="list-style-type: none"> 各交通事業者の路線や時刻表を集約し、乗り換え情報等をまとめた総合時刻表やマップを作成、更新するとともに、その情報を簡単に入手できる Web 環境の整備などにより、公共交通利用の利便性を向上します。 宝塚駅等の主要な交通結節点※において、バス乗降場や時刻表等の乗り換え案内や、周辺施設へのアクセスルート等について、多言語表示も含めた、高齢者や障碍（がい）のある人にもわかりやすいユニバーサルデザイン化※された情報提供を進めます。（駅でのわかりやすい公共交通情報の発信は、前述した「事業 2-1-3 駅前広場等交通結節点の整備」と連携して進めます。） 	行政 交通事業者
☆	2-2-2 モビリティ・ マネジメントの実施	<ul style="list-style-type: none"> 本市で生活を始める転入者や、これまであまり公共交通を利用していなかった人に、公共交通の便利さや快適さを周知する取組を進めます。 後述する「施策3-2 環境分野との連携による公共交通の利便性向上」での事業として、事業所に対して国の「エコ通勤優良事業所認証制度」の周知等を実施し、通勤時の公共交通利用を促進します。 	行政 市民 交通事業者

□ 評価指標

評価指標	現状値	目標値 (令和 12 年度 (2030 年度))
2-2-① 市役所ホームページの 公共交通関連ページアクセス数	9,696 アクセス (令和 3 年度 (2021 年度))	現状値以上
2-2-② 市民一人当たりのバス利用回数	35 回/人・年度 (令和 2 年度 (2020 年度))	35 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や利用意識を向上させ、利用回数の増加をめざします。

※ 評価指標の現状値の出典、算出方法については巻末資料に整理しています。

■ 評価指標 2-2-①

【評価指標設定の考え方】

- 本市を初めて訪れる人や、公共交通をあまり利用していない人が公共交通利用を考えたり、公共交通に興味をもったときに、まず市役所の公共交通関連のホームページにアクセスすると考えられることから、「市役所ホームページの公共交通関連ページアクセス数」を評価指標に設定します。

【目標値の考え方】

- 日常的な移動だけでなく、例えば観光等で公共交通を利用しようとする人や、本市を初めて訪れる人が公共交通を利用しようとするとき、市役所の公共交通関連のホームページにアクセスすると考えられるため、現状以上のアクセス数を目標値として設定します。

■ 評価指標 2-2-②

【評価指標設定の考え方】

- これまで公共交通を利用していなかった人が、公共交通の利便性や快適性を知ることによって、公共交通を利用すると考えられるため、「市民一人当たりのバス利用回数」を評価指標に設定します。

【目標値の考え方】

- バスの利便性や快適性を知ったり、公共交通利用への意識の向上により、市民が外出の移動手段としてバスを選択したり、これまで外出していなかった人がバスで外出するようになり、外出機会が増加すると考えられることから、市民一人当たりの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、現状値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や利用意識を向上させ、利用回数の増加をめざします。

基本方針2. 公共交通の利用環境の改善と周知

事業2-2-2	モビリティ・マネジメントの実施				
実施主体	行政・市民・交通事業者				
実施時期	<table border="1"> <tr> <td>前期 (令和5年(2023年)~令和8年(2026年))</td> <td>後期 (令和9年(2027年)~令和12年(2030年))</td> </tr> <tr> <td colspan="2"> </td> </tr> </table>	前期 (令和5年(2023年)~令和8年(2026年))	後期 (令和9年(2027年)~令和12年(2030年))		
前期 (令和5年(2023年)~令和8年(2026年))	後期 (令和9年(2027年)~令和12年(2030年))				
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> 現在本市で実施している、転入者を対象としたモビリティ・マネジメントを今後も継続して実施し、本市の公共交通の利便性や快適性を知っていただくことで、日常の移手段として公共交通の利用を促進します。 南部地域においては、より公共交通を便利に利用していただくための情報提供等を行い、北部地域においては、長年バスを利用していない人に、バスの利便性を知っていただく取組や、バスの乗り方がわからないためにバスに乗ることをためらっている人を対象に、バスの乗り方を知っていただく取組等の実施を検討します。 事業者に対しては、国の「エコ通勤優良事業所認証制度」の周知等を実施し、通勤時の公共交通利用を促進し、渋滞解消やそれに伴う環境改善をめざします。 公共交通を身近なものとして感じていただき利用促進を図ることを目的とした、交通事業者のイベント開催等の取組について、市民に周知し、公共交通利用のきっかけとしていただくことを検討します。 				

モビリティ・マネジメントとは

「公共交通や自転車などの多様な移手段をかしこく利用する移動」を、市民や職場等に働きかけ、一人ひとりが自分の移動について考えることで、社会にも個人にも望ましい移動の方向へ少しずつ自発的に変えていく取組。

＜ 転入者へのモビリティ・マネジメントの実施 ＞

- 本市では、転入されてきた方に、バスの乗り方や運賃制度、お得なバスの利用方法が示された「阪急バスのノリセツ」を配付し、転入された方にバスを利用いただく取組を実施。

出典) 阪急バスホームページ



＜ エコ通勤優良事業所認証制度 ＞

- エコ通勤に関して高い意識を持ち、エコ通勤に関する取組を積極的に推進している事業所を認証・登録し、その取組を国民に広く紹介。

[認証制度ロゴマーク]



出典) 交通エコロジー・モビリティ財団

＜ 交通事業者によるイベントの開催例 ＞

【 阪急バスグループお客様感謝 Day の開催 】

- お客様への感謝と公共交通への関心や利用促進を図ることを目的に阪急バスグループが毎年開催。

[お客様感謝 Day の様子]



出典) 阪急バスホームページ

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3-1 福祉分野との連携による活動機会の拡大

□ 現状と課題

- 今後、活発に移動する高齢者が増加すると考えられます。
- 自動車の運転に不安を感じながら、仕方なく自動車で移動している高齢者がいます。
- 現在本市では、福祉施策の一環として高齢者や障碍（がい）のある人へ、障碍（がい）の程度等に対応した、バスやタクシーの運賃助成を行っています。

□ めざす姿

- 障碍（がい）のある人への福祉輸送*等により、福祉分野と連携することで、誰もが気軽に外出でき、自立した生活や社会活動への参加ができることをめざします。
- 移動に困っている人について福祉分野と連携し、隙間に陥る人がいないかどうかを見極め、適切な移動手段を提案し、公共交通を利用できない人も必要な移動サービスが確保されることをめざします。
- 福祉分野と密接に連携を図り、高齢者や障碍（がい）のある人が、自動車を利用しなくても気軽に公共交通を利用して外出し、社会参加ができることをめざします。

□ めざす姿の実現に向けた事業

重点事業	事業	事業概要	実施主体
	3-1-1 福祉施策における福祉輸送との連携	・公共交通を利用できない人のための福祉輸送について、まちづくり協議会や地域のささえあい会議などで福祉有償運送*の周知を図るとともに、課題等を見つけ、立ち上げの支援を行います。	行政 市民 交通事業者
	3-1-2 福祉部局との情報共有による移動手段の確保	・福祉部局が民生委員や介護・福祉施設関係者等から得た移動に困った人の情報を共有し、一人ひとりに合った移動手段を提案し、移動について困っている市民をなくしていきます。	行政 市民
	3-1-3 高齢者や障碍（がい）のある人への移動にかかる支援	・高齢者のいきがづくり、健康促進のために実施されている高齢者へのバス・タクシー運賃の一部助成などにより、高齢者の活動機会の確保を図ります。 ・障碍（がい）のある人の自立及び社会参加の促進のために実施されている一定の障碍（がい）のある人へタクシー運賃の一部助成などにより、障碍（がい）のある人の活動機会の確保を図ります。	行政 交通事業者

□ 評価指標

評価指標	現状値 (令和元年度 (2019 年度))	目標値 (令和 12 年度 (2030 年度))
3-1-① 交通手段がないことが理由で 外出を控えている高齢者の割合	1.8 %	0.0 %

※ 評価指標の現状値の出典、算出方法及び目標値の考え方については、巻末資料に整理しています。

■ 評価指標 3-1-①

【評価指標設定の考え方】

- 福祉部局との情報共有により、移動に困っている高齢者に適切な移動手段の提案とあわせ、高齢者バス・タクシー運賃助成制度*などにより、公共交通の利用を促進することで、交通手段がない高齢者が減少すると考え、「交通手段がないことが理由で外出を控えている高齢者の割合」を評価指標に設定します。

【目標値の考え方】

- 移動に困っている高齢者に適切な移動手段を提案しつつ、高齢者バス・タクシー運賃助成制度などにより公共交通の利用を促進することで、交通手段がないことが理由で外出を控える高齢者がいなくなることをめざし、0%を目標値とします。

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

施策3-2 環境分野との連携による公共交通の利便性向上

□ 現状と課題

- 温室効果ガス※であるCO₂の輸送量当たりの排出量は、バスは自動車の約4割、鉄道は自動車の約1割で、公共交通は環境にやさしい移動手段です。
- 本市では、「第2次宝塚市地球温暖化対策実行計画」において、令和12年度（2030年度）の市域全体の温室効果ガスの排出量を平成25年度（2013年度）と比較して41%削減することを目標としています。
- 信号待ちが3回以上必要な交差点など、大気汚染等につながる渋滞が発生している道路があります。

□ めざす姿

- 環境にやさしいバス車両の導入を促進することで、CO₂の排出量が削減され、環境改善が図られるとともに、市内を環境にやさしいバス車両が運行することで、環境にやさしいまちづくりの推進を、市民や本市を訪れる人にも認識してもらえることをめざします。
- 「エコ通勤優良事業所」の認証を受ける事業所が増加し、通勤時間帯の環境改善や渋滞解消が図られることをめざします。
- 「施策2-1 安心・快適に利用できる公共交通の実現」「施策2-2 公共交通の利用意識の向上」と連携して事業を進めることで、公共交通を利用する人が増加し、運輸部門※からのCO₂排出量を削減し、市全域の温室効果ガス排出量の削減に寄与できることをめざします。

□ めざす姿の実現に向けた事業

重点事業	事業	事業概要	実施主体
☆	3-2-1 環境にやさしい 公共交通車両の導入	<ul style="list-style-type: none">・市内を運行するバス車両について、EV（電気）バスやハイブリッドバス、FC（燃料電池）バス等の導入を推進し、環境負荷の低減を図ります。・導入については、市として支援を検討します。・本事業は、計画の前期中に検討を実施します。	行政 交通事業者
☆	3-2-2 モビリティ・ マネジメントの実施 (再掲)	<ul style="list-style-type: none">・国の「エコ通勤優良事業所認証制度」の周知等を実施し、市内の事業所の通勤時の公共交通利用を促進します。・「施策2-2 公共交通の利用環境の向上」での事業として、公共交通の便利さや快適さを周知する取組を進めます。	行政 市民 市内事業所

□ 評価指標

評価指標	現状値	目標値 (令和12年度 (2030年度))
3-2-① 環境にやさしいバス車両の導入台数	0 台 (令和3年度 (2021年度))	1 台以上
3-2-② 市民一人当たりのバス利用回数(再掲)	35 回/人・年度 (令和2年度 (2020年度))	35 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用意識を向上させ、利用回数の増加をめざします。

※ 評価指標の現状値の出典、算出方法については巻末資料に整理しています。

■ 評価指標3-2-①

【評価指標設定の考え方】

- 環境にやさしいバス車両を導入することで、CO₂の排出量が削減されることに加えて、環境にやさしいバス車両が市内を運行することで、市民や本市を訪れる人にも、市が環境にやさしいまちづくりを推進していることを認識してもらえことから、「環境にやさしいバス車両の導入台数」を評価指標に設定します。

【目標値の考え方】

- すべてのバス車両を環境にやさしいバス車両に転換することが望ましいですが、現在運行している車両は活用し車両の更新時に環境にやさしいバス車両を導入します。
- バス車両の導入について、市としての支援を検討し、計画期間中に1台以上導入することを目標とします。

■ 評価指標3-2-②

【評価指標設定の考え方】

- 環境を考えて公共交通を利用する人が増加することを、市民一人当たりのバス利用回数で評価します。

【目標値の考え方】

- 環境負荷の観点から一人当たりのバス利用回数は、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、現状値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用意識を向上させ、利用回数の増加をめざします。

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

事業3-2-1	環境にやさしい公共交通車両の導入		
実施主体	行政・交通事業者		
実施時期	<table border="1"> <tr> <td>前期 (令和5年(2023年)~令和8年(2026年))</td> <td>後期 (令和9年(2027年)~令和12年(2030年))</td> </tr> </table> <p>※各年度検証し、必要に応じて見直し</p>	前期 (令和5年(2023年)~令和8年(2026年))	後期 (令和9年(2027年)~令和12年(2030年))
前期 (令和5年(2023年)~令和8年(2026年))	後期 (令和9年(2027年)~令和12年(2030年))		
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> 環境にやさしいEV（電気）バス、ハイブリッドバス、FC（燃料電池）バス等の導入を推進し、環境への負荷の低減をめざします。 導入については、市として支援を検討します。 		

＜ 環境にやさしいバス車両 ＞

○ EV（電気）バス、プラグインハイブリッドバス、FC（燃料電池）バスは、電気でモーターを回転させて走る「電動バス」で、脱炭素に向けたまちづくりへの大きな寄与が期待。

【 電動バスの比較 】

比較項目	EV（電気）バス	プラグインハイブリッドバス	FC（燃料電池）バス
動力	モーターと蓄電池	モーターとエンジン	モーターと燃料電池
必要物	電気	電気と軽油	水素
補給方法	普通充電・急速充電	給油所 普通充電・急速充電	水素ステーション
航続距離	短め	長め	やや長め
環境性能	非常に良い	良い	非常に良い
車両			

出典) 国土交通省ホームページ

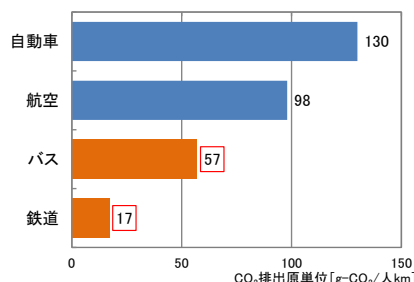
＜ 「地域交通のグリーン化に向けた次世代自動車普及促進事業」：国土交通省 ＞

○ 国土交通省では、補助対象の認定を受けることで、電気バス、プラグインハイブリッドバスの車両・充電設備等価格の1/3を、ハイブリッドバス、天然ガスバスの通常車両との差額の1/3を上限に補助。

＜ 環境にやさしい公共交通 ＞

○ 自動車や航空より少ない、バスや鉄道の二酸化炭素排出量。

[輸送量当たりの二酸化炭素排出量 (旅客)]



出典) 国土交通省ホームページ

＜ 兵庫県の次世代自動車の普及促進に係る補助事業 ＞

【 運送事業者への次世代自動車普及促進補助事業 (緑ナンバー) 】

- 民間自動車運送事業者、自動車リース事業者及びこれらに補助する市町に対して、国の補助を受けることを要件として、次世代自動車（事業用自動車である優良ハイブリッドバス、天然ガスバス）の導入を補助。
- 次世代自動車と一般車の差額の1/3、市町の場合は市町補助額の1/2を補助。

【 燃料電池バス導入補助事業 】

- 県内に使用の本拠を置く燃料電池バスを導入する事業者等に対して、国の補助の交付決定を要件として、定額1千万円を補助。

出典) 兵庫県ホームページ

※ 「3-2-2 モビリティ・マネジメント*の実施」の重点事業シートは、施策2-2の事業2-2-2で示しています。

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

施策3-3 他分野との連携による活動しやすい地域づくり

□ 現状と課題

- 北部地域では、遠距離通園・通学となる園児や児童・生徒の通園・通学手段として、路線バスが活用されています。
- 駅から離れた北部地域の観光施設に公共交通を利用して行くことができるように、イベント開催の時間の調整や行き帰りのバスの情報等を提供することが必要です。
- 商業施設に行きづらい人も日常生活での買い物が便利にできるように、商業分野と連携し、情報を収集して、市民にわかりやすく情報提供することが必要です。
- IT や AI など様々な分野での技術革新が進んでおり、運輸交通分野においても、自動運転、ロボットタクシー、ドローン配送などの先進技術やシステムが実用化されつつあります。

□ めざす姿

- 教育分野や観光分野等と連携し、園児や児童・生徒の通園・通学手段が確保され、観光施設へも公共交通で便利に行けることをめざします。
- お買い物バスや移動販売を活用することで、商業施設に行きづらい人も、気軽に安心して日常生活での買い物が便利にできることをめざします。
- 新技術による新たなシステムの実用化について、適切な時期や方法で導入し、市民の活動機会が拡大することをめざします。

□ めざす姿の実現に向けた事業

重点事業	事業	事業概要	実施主体
☆	3-3-1 教育分野と連携した 通学手段の確保	・宝塚市立小学校・中学校・養護学校・幼稚園・認定こども園・子ども発達支援センターに通う園児や児童・生徒の通園・通学のためのスクールバス機能について、今後も交通事業者と調整し、確保していきます。	行政 交通事業者

重点事業	事業	事業概要	実施主体
	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	<ul style="list-style-type: none"> イベント等の開催の際に、開始時間や終了時間等、公共交通利用に配慮したイベントとすることで、公共交通利用のきっかけとします。 観光案内やイベント案内等のチラシやパンフレットに、周辺施設も含めた公共交通でのアクセス情報を記載するとともに、ホームページ等でも情報提供を行うことで、観光やイベント等での公共交通利用の利便性向上と利用促進を図ります。(ホームページでの情報提供は、「事業2-2-1 わかりやすい公共交通情報の発信」と連携して進めます。) 利用者数が少ないことによりバリアフリー化*が遅れている JR 武田尾駅では、周辺イベント等を活用し、来訪者による利用者の増加をめざします。 事業者からお買い物バスや移動販売についての情報提供があれば、市役所窓口等で情報提供を図ります。 	行政 交通事業者 商業施設等
☆	3-3-3 新技術を活用した活動機会の拡大	<ul style="list-style-type: none"> 既存の公共交通サービスに限らず、先端技術の進展や実用化に応じて、日常生活の活動がしやすい環境が構築可能なシステム等の仕組みづくりや支援方法を他分野と連携して検討します。 本事業は、計画の後期中に検討を開始します。 	行政 (公共交通担当以外も含む) 交通事業者 他分野の事業者

□ 評価指標

評価指標	現状値	目標値 (令和12年度 (2030年度))
3-3-① 宝塚市立小学校・中学校・養護学校・幼稚園・認定こども園・子ども発達支援センターに通う園児・児童・生徒の通園・通学手段の確保率	100 % (令和3年度 (2021年度))	100 %
3-3-② JR武田尾駅の乗車人数	478 人/日 (令和2年度 (2020年度))	1,000 人/日 以上

※ 評価指標の現状値の出典、算出方法の考え方については巻末資料に整理しています。

■ 評価指標 3-3-①

【評価指標設定の考え方】

- 通園・通学時間帯にあわせたバスが運行され、園児や児童・生徒の通園・通学手段が確保されていることは、日常生活において必要な公共交通が、定時的に運行されていると考えられることから、「宝塚市立小学校・中学校・養護学校・幼稚園・認定こども園・子ども発達支援センターに通う児童、生徒及び園児の通園・通学手段の確保率」を評価指標に設定します。

【目標値の考え方】

- 宝塚市立小・中学校、養護学校、幼稚園・認定こども園・子ども発達支援センターに通う園児や児童・生徒の通園・通学手段の確保は行政の責務であり、日常生活において必要な移動手段が運行されているということになるため、100%を目標値とします。

■ 評価指標 3-3-②

【評価指標設定の考え方】

- 北部地域の観光目的等での公共交通利用が便利になることで、公共交通を利用して北部地域を訪れる人が増加し、JR 武田尾駅の利用者も増加すると考えられることから、「JR 武田尾駅の乗車人数」を評価指標に設定します。

【目標値の考え方】

- 北部地域の公共交通利用が便利になり、来訪者による JR 武田尾駅利用者が増加することで早期のバリアフリー化*の実現をめざして、バリアフリー化対象となる乗車人数 1,000 人/日（利用者数 2,000 人/日）を目標値とします。

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

事業3-3-1	教育分野と連携した通学手段の確保						
実施主体	行政・交通事業者						
実施時期	<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td style="width: 50%;">前期（令和5年（2023年） ～令和8年（2026年））</td> <td style="width: 50%;">後期（令和9年（2027年） ～令和12年（2030年））</td> </tr> <tr> <td colspan="2">実施</td> </tr> </table> <p style="text-align: center;">※各年度検証し、必要に応じて見直し</p>			前期（令和5年（2023年） ～令和8年（2026年））	後期（令和9年（2027年） ～令和12年（2030年））	実施	
前期（令和5年（2023年） ～令和8年（2026年））	後期（令和9年（2027年） ～令和12年（2030年））						
実施							
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> 北部地域において、路線バスのルートと子どもたちの通園・通学ルートがほぼ同じになること、路線バスがスクールバス機能を担うことで、バスの運行本数を確保できること等から、今後も路線バスがスクールバス機能を担い、子どもたちの安全な通園や通学手段を確保します。 養護学校や子ども発達支援センターに通う子どもたちの通園・通学手段は、専用の送迎バスやタクシーだけでなく、路線バス等を自由に選択することができますが、その選択した手段での通園・通学が、安全・快適であることを今後も確保していきます。 						

< 路線バスのスクールバスとしての運行による北部地域の通園・通学手段の確保 >

- 国では小学校は概ね4km 以内、中学校及び義務教育学校では概ね6km 以内が適正な通学距離としており、それ以上の遠距離通学の負担緩和は市町村の責務。
- 北部地域では、路線バスが通園・通学時間に対応した、ルートやダイヤでの運行をすることにより、地域の子どもの通園・通学手段を確保。

【 北部地域のスクールバスとしての運行区間 】



〔 西谷小学校前バス停での登校風景 〕



〔 切畑からの登校風景 〕



出典) 西谷中学校ホームページ
西谷小学校ホームページ

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

事業3-3-3	新技術を活用した活動機会の拡大				
実施主体	行政（公共交通担当以外も含む）・交通事業者・他分野の事業者				
実施時期	<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td style="width: 50%;">前期（令和5年（2023年）～令和8年（2026年））</td> <td style="width: 50%;">後期（令和9年（2027年）～令和12年（2030年））</td> </tr> <tr> <td>事例収集・比較検討</td> <td>導入可能性調査</td> </tr> </table>	前期（令和5年（2023年）～令和8年（2026年））	後期（令和9年（2027年）～令和12年（2030年））	事例収集・比較検討	導入可能性調査
前期（令和5年（2023年）～令和8年（2026年））	後期（令和9年（2027年）～令和12年（2030年））				
事例収集・比較検討	導入可能性調査				
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ・昨今の社会情勢において、運転者不足等によってバス路線の維持が困難となるなか、既存の公共交通サービスに限らず、先端技術の進展や実用化に応じて新技術を検討することで、活動機会の拡大をめざします。 				

< 先進事例 >

【 中型自動運転バス実証実験：兵庫県三田市 】

- 公道を使った中型自動運転バスの実証実験。
令和2年（2020年）7～8月実施。
- ・障害物の検知やハンドル、アクセル、ブレーキといった運転操作を自動でコントロールするバス車両が使われ、すべての区間、自動で運行。

出典）三田市ホームページ

[中型自動運転バス実証実験]



【 無人自動配送ロボットによる配送サービスの実証実験：北海道石狩市 】

- 小売店の商品や企業間で輸送する貨物などを「無人自動配送ロボット」による地域内シェアリング型配送サービスで配送。
令和3年（2021年）8～9月実施。
- ・1台の無人自動配送ロボットが、地域内の小売店商品や企業間輸送貨物を集荷、効率的なルートを選択・走行し、配送。
- ・ロボットへの荷物の預け入れ、荷物の受け取り、ロッカーの開閉はスマートフォンで管理。

出典）国土交通省ホームページ
(京セラコミュニケーションシステム株式会社提供画像)

[無人自動配送ロボット]



【 無人航空機を活用した荷物配送（ドローン物流）に向けた検証実験：福島県南相馬市 】

- 現状自動車で実施している郵便局間の荷物等の配送を、ドローンで実施。
平成30年（2018年）11月実施。

[貨物を積載したドローン]



[飛行中のドローン]



出典）国土交通省ホームページ