

令和5年(2023年)3月13日
都市経営会議資料
都市安全部 道路政策課

宝塚市地域公共交通計画(案)に係る
パブリック・コメントの実施結果について(報告)

宝塚市地域公共交通計画の策定にあたり、令和4年(2022年)12月15日(木)第17回都市経営会議を経て、パブリック・コメント手続きに基づく意見募集を実施しましたので、下記のとおり結果を報告します。

また、市民等から寄せられた意見を踏まえ、必要な修正を行いましたので、併せて報告します。

記

1 意見募集の実施結果

(1) 募集期間

令和5年(2023年)1月12日(木)から同年2月10日(金)まで

(2) 意見提出者数

9人(持参1人、メール8人)

(3) 提出意見数

24件(計画案に反映した意見9件、計画案に反映しなかった意見13件、その他意見2件)

(4) 実施経過

12月15日 都市経営会議へ付議

12月21日 市議会正副議長へ説明

12月22日 市議会各議員へ資料提供

1月12日 意見募集の開始

1月23日 産業建設常任委員会の所管事務調査にて計画案の説明

2月10日 意見募集の終了

(5) 添付資料

①意見と市の考え方の公表について

②パブリック・コメント手続きに基づく意見募集の結果一覧表

③パブリック・コメント手続き以外での修正内容一覧表

2 意見を踏まえた修正後の計画

別添の「宝塚市地域公共交通計画(案)【本編】 意見の箇所抜粋版」のとおり
(補足)「宝塚市地域公共交通計画(案)【概要版】」に修正はありません。

以上

宝塚市地域公共交通計画(案)についての 意見と市の考え方の公表について

宝塚市では、「宝塚市地域公共交通計画(案)」策定の趣旨や内容等について、広く公表し、宝塚市地域公共交通計画(案)に市民の皆様からの意見を反映するため、意見募集(パブリック・コメント手続)を実施しました。

その結果、市民等の皆様から次のとおり意見をいただきましたので、意見の内容とそれに対する市の考え方を公表します。

この度は、貴重な意見をお寄せいただき、誠にありがとうございました。

1 意見の募集期間 ※意見募集は終了しました。

令和5年(2023年)1月12日(木)から

令和5年(2023年)2月10日(金)まで

2 意見の募集内容(概要)

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、通勤等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。

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あり、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。計画期間は、令和5年度(2023年度)から令和12年度(2030年度)の8年間としています。

この度、本計画の策定に向けて、上記期間において計画(案)について意見を募集しました。

3 パブリック・コメントの実施結果

(1) 意見提出者数 9人 (内訳) 持参 1人
電子メール 8人

(2) 提出意見数 24件

(3) 意見の内容と市の考え方及び見直しの結果
(内訳) 計画案に反映した意見 9件
計画案に反映しなかった意見 13件
その他 2件

詳細は、別紙「宝塚市地域公共交通計画(案)」に対するパブリック・コメント手続に基づく意見募集の結果一覧表のとおり

(4) パブリック・コメント手続以外での修正内容

詳細は、別紙「宝塚市地域公共交通計画(案)」に対するパブリック・コメント手続以外での修正内容一覧表のとおり

4 実施結果の公表方法

パブリック・コメントの実施結果及び意見を反映した計画書の概要版・本編は、市ホームページ及び市の窓口にて公表しています。



- (1) 市ホームページ (<http://www.city.takarazuka.hyogo.jp>)
 - ・ 都市安全部建設室道路政策課のページ
 - ・ トップページから「宝塚市地域公共交通計画（案）」で検索するか、または「検索用 ID : 1047862」を入力し検索することもできます。
- (2) 市の窓口
 - ・ 市役所道路政策課、市民相談課、各サービスセンター・サービスステーションで公表しています。

5 公表期間

令和5年（2023年）3月22日（水）から

令和5年（2023年）4月21日（金）まで

6 お問い合わせ先

〒665-8665（住所記載不要）「宝塚市役所 都市安全部建設室道路政策課」

電話番号 0797-77-2096（直通）

ファクシミリ 0797-77-9119

電子メールアドレス m-takarazuka0085@city.takarazuka.lg.jp

※ 宝塚市役所都市安全部建設室道路政策課は、宝塚市東洋町1番1号（宝塚市役所本庁舎3階です。）

(別紙)「宝塚市地域公共交通計画(案)」に対するパブリック・コメント手続きに基づく意見募集の結果一覧表

※ ご意見ありがとうございます。

・意見の募集期間 令和5年(2023年)1月12日(木)～2月10日(金)
・提出意見件数 24件

No.	項目	ページ	市民等からの意見	市民等からの意見の採否及び理由	市民等からの御意見を受けての見直し結果
1	計画全般に関すること		本計画案はよくまとめられていると思います。 6-1頁で記述されている、「市民、交通事業者、行政の役割と連携」に異論はありませんが、5-3頁記載の「地域の移動の課題は地域自らが取り組む」ことが重要です。その意味で、「ランランバス」の取り組みは素晴らしいです。コロナ以前でも「売布循環線」のバス乗車が少ないのを見かける度に市補助のあり方に疑問を持っていました。ただ、先日平日の夕方、売布神社駅前から発車する同バスが満席で嬉しい気分になりました。3-16頁に収支率の推移が出ていますが、80%は確保されるべきでしょう。未達分はそれぞれの地域が負担すべきです。自治会等で乗車券を買い取るなど。	【ご意見ありがとうございます。今後の取組の参考にさせていただきます。】 本計画は、市民が日常生活で必要とする最低限度の移動手段の確保をめざしています。そのため、仁川循環線・売布循環線において、路線バスの維持を図るために収支率は令和3年度(2021年度)以上の収支率を目標としています。 今後、収支率の改善に向けて、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」にて、地域住民も含めた、交通事業者、行政の三者が連携し、利便性向上に取り組んでいきます。	—
2			西谷で行われている「ボランティア輸送」にも敬意を表します。西谷小・中学校への通学に路線バスを活用とのこと。本文にも記述されているように、路線バスサービスと福祉、教育分野等との連携充実を願います。「地域活動指標値」が低い地域を狭義の公共交通サービスのみで解消を目指す必要はないでしょう。北部地域の収支率も50%は必要です。できれば60%の確保を。	【ご意見ありがとうございます。今後の取組の参考にさせていただきます。】 北部地域は、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・通学手段を確保します。併せて、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」でボランティア輸送の仕組みを生かし、地域の取組に対する適切な支援を行うことで持続可能な仕組みづくりをめざします。 また、北部地域は、路線バスの狭義的な公共交通ネットワークのみで活動機会指標値の向上を目指すのではなく、他分野との連携を図り複数の公共交通ネットワークを組み合わせ活動機会指標値の向上を考えています。 さらに、ご意見いただきました北部地域の収支率の考え方については、低い収支率の地域であっても日常生活に必要な移動ができるように行政が積極的に関与し活動機会指標値の向上をめざします。	—
3			宝塚市地域公共交通計画(2023年度～2030年度)に期待しています。「わたしの舞台はたからづか」その舞台は市民一人一人が主役となるもの。又、現在住んでいる者だけが「住み続けられる街」から「誰もが住んでみたい、住みたくなる街へ」と人間の一生、100年を見据えた交通計画に期待しています。	【ご意見ありがとうございます。期待に添えるように計画を実施していきます。】 本計画では、「第6次宝塚市総合計画」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く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」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。	—
4			バス事業者は、新型コロナウイルスの影響などで利用者が減り苦しい経営状況にあることは分かるが、バスダイヤが減便され不便になるとさらに利用者が減るのではと思う。 宝塚市は山手地域に住宅地が多くあるので、今後、高齢化が進み自動車免許の返納者が増えると公共交通の利用者は増えると思う。 将来的には自動運転の実用化もありえると思うが、皆が利用しやすい効率的な公共交通の導入など、住みやすい活動しやすいまちをめざしてもらいたい。	【ご意見ありがとうございます。期待に添えるように計画を実施していきます。】 ご意見いただきました社会情勢、地域情勢について理解しています。それに対応すべく本計画では、市民の買い物や通院、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」や事業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」の中で、市・交通事業者・市民が連携して、各地域にあった公共交通サービスのあり方を検討していきます。また、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」として、手軽で安全な移動手段としてパーソナルモビリティの活用などによる移動の利便性向上をめざします。	—
5		特定の部分に関すること	1 4	1-4ページについて、「・・・移動を確保することをめざします。」とすると、めざさないこともあるということになり、意志の強さが伝わらないと思うので、「・・・移動を確保します。」とすべきでないか。	【ご意見ありがとうございます。原案のとおりとします。】 「確保することをめざします。」との記載は、本計画に基づき前向きに施策・事業を着実に推進することを示しています。なお、計画書では、「確保することをめざします。」と統一した記載としています。

No.	項目	ページ	市民等からの意見	市民等からの意見の採否及び理由	市民等からの御意見を受けての見直し結果
6		3 12	地図に「日生中央」の表示をしては？	【ご意見ありがとうございます。一部見直します。】 3-9ページ、3-12ページの文章内に能勢電鉄日生中央駅の記載があるものの、<本市におけるバス路線>、<北部地域の路線バス>図中で猪名川方面との記載のみであるため、猪名川方面の先に能勢電鉄日生中央駅があることが分かりにくいことから、図内に能勢電鉄日生中央駅を加筆します。	3-10ページ<本市におけるバス路線>、3-12ページ<北部地域の路線バス>の図内に能勢電鉄日生中央駅を加筆します。 また、5-12ページ【阪急バス武田尾線運行ルート】にも能勢電鉄日生中央駅を加筆します。
7		3 15	売布循環線の運行ルート図が誤っています。橋本関雪邸前にいくルートは、国道176号をとおり、阪急の踏切を横断して北上するルートです。	【ご意見ありがとうございます。一部見直します。】 ご指摘いただきました売布循環線の運行ルートについて誤りがありました。ご指摘のとおり、運行ルートを修正します。	3-15、5-5ページ売布循環線の運行ルート図を修正します。
8	特定の部分に関すること	3 17 ・ 24	3-17 私は月見山・長寿ガ丘地区を運行するランランバスを利用しています。前事業者の撤退後、現在の事業者株式会社フクコによる本格運行から丸2年、3年目の運行となります。コロナ禍の厳しい状況の中、減便もなく毎日運行してくれる姿は地域の希望の灯です。 地域で取組んだ2周年アンケートの中で、「バスの運行によってあなたの生活は変わりましたか？」という設問に約63%の人が「変わった」と答えました。・バスのダイヤに生活を合わせている。・免許を安心して返納した。・出かける機会が増えた。通勤・通学・通塾の家族の送り迎えをしなくて良くなった等の声が寄せられました。又、・友人がバスに乗って遊びに来てくれる。・孫がバスに乗って行き来してくれるなど、1台のバスの運行によって暮らしの中に彩が生まれていると感じます。まさに活動・活躍できる場（舞台）が広がり、未来も住み続けられる街となります。 しかし、一方で3-24ではランランバスは国からの「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。車両更新費支援、感染予防取り組み支援などあるものの運行事業者の負担が続いています。ランランバスは3者協働事業として宝塚市・事業者・地域がイコールパートナーとしての運行ですが、現実では事業者の負担は大きく運賃収入だけで安定的な運行とはなっていません。更なる地域努力も必要であり、まだまだ地域で取り組むべき課題もあります。同時に（公的支援ばかりを求めるものではありませんが）県・市の支援の検討を願います。 「バスのない時に戻りたくない」、「外出をためらわなくなった」など、バスは地域の暮らしにとってかけがえのないものとなっています。空き家や空き地率も減り、防犯にも役立ち、過疎化も避けられます。様々な視点から策定されている地域公共交通計画、移動手段を必要としている人が誰も取り残されない施策をどうぞよろしく願いいたします。	【ご意見ありがとうございます。今後の取組の参考にさせていただきます。】 月見山・長寿ガ丘地域は、「交通不便地域」として国に指定されており、当該地域を運行するランランバスは、市、事業者、地域の三者協働による維持継続を図っている路線バスです。 現状、市としては、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」において、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ため、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。 ご意見いただきましたとおり、交通事業者が過度な負担とならないよう、行政、地域住民が連携し、今後も引き続き路線バスが維持していけるように努めていきます。	—
9		3 28	南部「自動車を利用できても運賃助成の申請をする人が多い」→「自動車を利用できてもバスやタクシーを利用する高齢者が多い」 北部「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」→「自動車を気軽に利用できなくてもバスやタクシーを利用しない高齢者が多い」 （現案では運賃助成の必要性を少なくするためだけに自動車を利用できる人はバスやタクシーで移動しなくてよいというニュアンスを感じる。）	【ご意見ありがとうございます。原案のとおりとします。】 当該箇所は、<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>の結果に対する分析結果を示しています。ご意見いただきました運賃助成の必要性を下げるために自動車を利用できる人はバスとタクシーで移動しなくてよいという考えではなく、結果に基づく考察を示しています。	—

No.	項目	ページ	市民等からの意見	市民等からの意見の採否及び理由	市民等からの御意見を受けての見直し結果
10	特定の部分に関すること	3 41 他	<p>「70歳以上の人を対象に」→「70歳以上の人を例に」 「すべての年代の人の活動機会指標値を把握するために」→「すべての年代の人の活動機会指標値のうちの代表例として」 「その地区の平均的な活動機会指標値となっています。」→「その地区の代表的な活動機会指標値としています。」 (70歳以上の人活動機会指標を算出するだけで、すべての年代の人の活動機会指標を把握したことになる理由、70歳以上の平均的な速度を用いることでその地区の平均的な指標値になる理由が分からない。) 他ページP3-45、3-46、3-47、5-6、5-13</p>	<p>【ご意見ありがとうございます。一部見直します。】 本計画では、すべての市民の日常生活に必要な活動機会を保障することをめざしていることから、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、居住地の活動のしやすさを把握しました。(69歳以下の方は、70歳以上の人よりも一般的に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) ご意見いただきましたとおり、「70歳以上の人平均的な歩く速度を用いて算出しており、その地区の平均的な活動機会指標値となっています。」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としたものです。」に修正します。</p>	<p>3-41ページ、資-8ページ「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。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ることから、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。」を「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歳以上の方は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。」と修正します。 3-45ページ、資-28ページ「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。」を「70歳以上の方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。」に修正します。</p> <p>3-46ページ、3-47ページ、4-10ページ、4-13ページ、5-6ページ、5-13ページ、資-8ページ、資36ページの注釈「*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。」をまとめ、「* 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)」と修正します。</p>
11		4 14 4 15	<p>評価指標の算出にあたり、駅やバス停まで歩ける人の割合を乗じるとされており、歩ける人の割合を100%にしないと(バス停を歩ける距離にたくさん設置する?) 目標の100%は難しいと思います。</p>	<p>【ご意見ありがとうございます。今後の取組の参考とさせていただきます。】 本計画は、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。その中で、駅やバス停まで歩けない人に対する施策・事業について、事業I-1-1「効果的で効率的な公共交通サービスを提供するための行政支援」のなかでAIデマンド交通等の導入や事業I-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」のなかでパーソナルビークルの普及等を考えています。今後、PDCAサイクルの中で計画の見直しにあわせ、評価指標へ反映したうえで、目標値の達成を目指していきます。</p>	—

No.	項目	ページ	市民等からの意見	市民等からの意見の採否及び理由	市民等からの御意見を受けての見直し結果
12		5 4	・「交通事業者や市民と公共交通に関する…情報共有し」となっているので、実施主体に市民は入れなくていいのですか？	【ご意見ありがとうございます。原案のとおりとします。】 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」は、あくまでも実施主体は行政と交通事業者と考えており、本事業では市民に対して公共交通に関する情報や課題の共有を図っていくことを想定しており、それに対して行政側が各地域にあった公共交通サービスのあり方を検討するものと考えています。 また、市民を実施主体とする事業としては、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」において、市民の積極的な活動に対して行政の支援の仕組みを検討することを考えています。	—
13		5 5	ランランバスについて、事業主体を記載するべきと考える。	【ご意見ありがとうございます。一部見直します。】 ランランバスは、狭義的にはフクユタクシーにより、運行されている路線バスですが、地域住民が中心となり利用促進等の活動により実施されている路線バスであると考え、＜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＞の項目へランランバスの事業主体について追記します。	5-5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＞の項目へ「ランランバスは、地域住民と交通事業者であるフクユタクシーがある種の事業主体となり、運行する路線バス。」を加筆します。
14		5 9	「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」の「めざす姿」に“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、”とあるが、具体的に“エレベーターの設置等”という文言をきっちり入れていただければと思う。	【ご意見ありがとうございます。原案のとおりとします。】 市としてはエレベーター設置以外にもトイレ等の改修もふくめ、駅全体のバリアフリー化をめざしています。 今後、エレベーター設置等の具体的な検討を行い設置の可否を明らかにしていきますが、現時点で設置の可否が明らかとされていないため、原案のとおりとします。	—
15	特定の部分に関すること	5 18	「より安全な移動手段への乗り換えパターン例」という表現の「安全」を「安心」に置き換えれば文章に違和感がないと思う。また、パターン例ということがわかりにくいと思う。	【ご意見ありがとうございます。一部見直します。】 ご意見いただきましたとおり、パーソナルモビリティ等への乗り換えには、「安心」という観点もあると考え、「安心」について追記します。なお、当初の「安全」という観点もあると考えていますので、置き換えるのではなく、追記とします。 また、パターン例であることが見落としかねないと考え、【・・・パターン例】の横に（乗り換えパターン例）を追記します。	5-18ページ＜より安全に気軽に移動するための・・・＞をくより安全安心に気軽に移動するための・・・に修正します。 下段の文章へ「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・・・」に対して「自動車の移動であれば、運転手だけでなく家族としても安心できる、安全運転サポート車の利用や、さらに安全性の高い超小型モビリティである・・・」を加筆します。 【より安全な移動手段への乗り換えパターン例】を【より安全安心で手軽な移動手段への乗り換えパターン例】（乗り換えパターン例）を加筆します。
16		5 18	矢印で移動手段の順番が示されている。“より安全な”、“より気軽な”のいずれであっても、この順番は人によって違うと思うので、この矢印は必要ないのではないか。	【ご意見ありがとうございます。原案のとおりとします。】 本事業は、移動手段の乗り換えをしていくという主旨からして、矢印を記載した方が段階的に変化することがわかりやすいと考えています。	—
17		5 20	「施策2-1 安全・快適に利用できる公共交通の実現」の「めざす姿の実現に向けた事業」の「2-1-2 ユニバーサルデザインの推進」で、“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”とある。ノンステップバスの利用では、バス停の設置場所や高さによって、車いすでの乗降のためのスロープ板が利用できないところもあると聞いている。そのためここには、“ノンステップバスの導入とともに、バス停のバリアフリー化も進める”ということを追記いただけたらと思う。	【ご意見ありがとうございます。見直します。】 車いすでの乗降においてスロープ板が利用できない場合があることは、市で把握しています。課題に対しては、交通事業者と協議を行い検討を行っています。ご意見の内容については、事業2-1-2「ユニバーサルデザインの推進」の中で行うものと考え、事業概要へバス停の環境整備について加筆します。	5-20ページ「導入を促進することで、」を「導入の促進とあわせ、バス停のバリアフリー環境整備を行うことで、」と修正します。
18		5 25	「2-2-1わかりやすい公共交通情報の発信」があげられています。出発点と目的地、利用日時を明確にしたとき、乗降乗り場（名、場所）路線名、料金、時刻表といったことがパッと出てくるようなアプリが望ましいが、今は乗降バス停名、利用したい日時を入力すれば、必要な情報が得られるアプリの段階。貴市のHP「安全・都市基盤＞道路＞公共交通」並びにその中の「市内のバス一覧」も内容は良いと思うのですが、市民がバス利用したいと思った時、このページにたどり着くでしょうか？例えばですが、この項目をこのページのトップにあげ、「市内のバス利用の手引き（市内のバス一覧）」といったことが必要ではないですか？	【ご意見ありがとうございます。今後の取組の参考にさせていただきます。】 公共交通情報の発信については、事業2-2-1「わかりやすい公共交通情報の発信」において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ていきます。 また、経路検索や乗り換え情報等が簡単に入手できるようにWeb環境の整備を行います。ご意見の市のホームページの記載については、誰もが入手したい情報に容易にたどり着けるように一元的で簡便に検索しやすいホームページを作成します。	—

No.	項目	ページ	市民等からの意見	市民等からの意見の採否及び理由	市民等からの御意見を受けての見直し結果
19		5 28	「施策3-1 福祉分野との連携による活動機会の拡大」の「現状と課題」に“今後、活発に移動する高齢者が増加すると考えられます”とある。重度障害（がい）があっても活動する人が増えてきている時代なので、ここに“今度、活発に移動する高齢者、障害（がい）のある人”のように追記していただきたい。	【ご意見ありがとうございます。一部見直します。】 今後、活発に移動するのは、高齢者だけでなく障害のある人も考えられますので、ご意見のとおり見直します。	5-28ページ「今後、活発に移動する高齢者や障害（がい）のある人」へ修正します。
20		5 28	「めざす姿」に“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、”とあるが、“隙間に陥る人がいないように”とした方が良いと思う。	【ご意見ありがとうございます。一部見直します。】 隙間を見極めではなく、隙間に陥る人がいないようにすべきと考えますので、ご意見のとおり見直します。	5-28ページ「隙間に陥る人がいないように」に修正します。
21		5 28	「事業3-1-3 高齢者や障害（がい）のある人への移動にかかる支援」の“一定の障害（がい）のある人への”は障害（がい）の等級のことだと思うが、それが分かりにくい。	【ご意見ありがとうございます。原案のとおりとします。】 当該箇所は、事業概要を示したものであり、具体的な障害の等級を記載したタクシー運賃の一部助成については、本計画書のp3-27にバス・タクシー運賃助成について＜高齢者・障害（がい）のある人への運賃助成：年齢・障害（がい）別＞にてとりまとめています。	—
22	特定の部分に関する事	5 29	・評価指標3-1-①の文に高齢者の後ろに障害者を加えてください。	【ご意見ありがとうございます。見直します。】 評価指標については、全てを満たすことはできないため、ご意見いただきました障害のある人の指標設定は設定していません。しかし、評価指標で満たせなくとも計画では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ています。ご指摘の内容を踏まえて、本計画の評価指標について、施策・事業の考えを示す箇所へ評価指標の内容について加筆します。 また、ご指摘の障害のある人に対しては、事業3-1-2「福祉部局との情報共有による移動手段の確保」にて、移動に困っている障害のある人の情報を共有することで、個別に移動手段を提案していきます。 なお、評価指標3-1-①については、宝塚市地域包括ケア推進プラン策定に係るアンケート結果に基づき、高齢者を対象として算出しています。	5-1ページ「評価指標を設定しています。」を「評価指標を設定しています。なお、評価指標の設定がないものについても、各施策・事業を実施することで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ています。」を加筆します。
23		5 30	5-30頁で取り上げられている「エコ優良事業所」の施策は良いと思うのですが、市役所はどうでしょうか？職員の公共交通利用を促す取り組みはされていますか？例えば、通勤費の一部をバス乗車券で支給するなど。また、市役所周辺には市立病院や体育館など市の施設が集中しています。これらへのアクセスにバスを利用を促す情報、施策の工夫が必要です。更に、高速バスストップもあり、路線バス等との連携も課題でしょう。	【ご意見ありがとうございます。今後の取組の参考にさせていただきます。】 市職員の通勤については、原則マイカー通勤でなく公共交通手段で通勤することとなっています。なお、バス乗車券など現物での支給は行っていません。 ご意見いただきましたとおり、市民に対しては、バス利用を促す情報発信などを事業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」の中で、イベント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開催とすることや市の各施設側の案内で公共交通の利用を促すことで公共交通利用のきっかけとします。 また、高速バスと路線バスの連携を含め、よりシームレスな乗り継ぎの推進を考えていきます。	—
24		5 34	5-34頁に「イベント時の活用」があり、駐車場の制限や飲酒機会への対応も鑑み、公共交通利用を促す情報提供や取り組みは必要です。	【ご意見ありがとうございます。今後の取組の参考にさせていただきます。】 ご意見のとおり、駐車場の制限や飲酒機会への対策としては、事業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」のなかで公共交通利用を促す情報発信や施策を検討していきます。	—

(別紙)「宝塚市地域公共交通計画(案)」に対するパブリック・コメント手続き以外での修正内容一覧表

*パブリック・コメント実施後に、以下のとおり修正しました。

No.	項目	ページ	該当箇所	修正前	修正後	意見区分	修正理由
1	本編	1 1 4	(5)対象とする公共交通の考え方	記載なし	<p>◎碍の表記について 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「障壁」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、「障壁」と表記しています。</p> <p>「碍」には「さまたげ」や「バリア」の意訳があり、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、障壁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。</p>	<p>① 職員 ② 所管課 ③ その他 ()</p>	障壁の表記の説明が必要なため。
2	資料編	資 1 0	徒歩で最寄りの施設や駅周辺まで行って活動する場合の活動機会指標値Awの算定箇所	<p>Tw1：往路の勾配を考慮した徒歩時間 Tw2：復路の勾配を徒歩時間</p>	<p>Tw1：往路の勾配を考慮した歩行時間 Tw2：復路の勾配を考慮した歩行時間</p>	<p>① 職員 ② 所管課 ③ その他 ()</p>	文言に誤りがあったため。

該当する番号に○をつけてください。

宝塚市地域公共交通計画（案）

意見反映箇所抜粋版

太字の下線部（ ）：意見等を踏まえ修正した箇所

令和5年3月

(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。

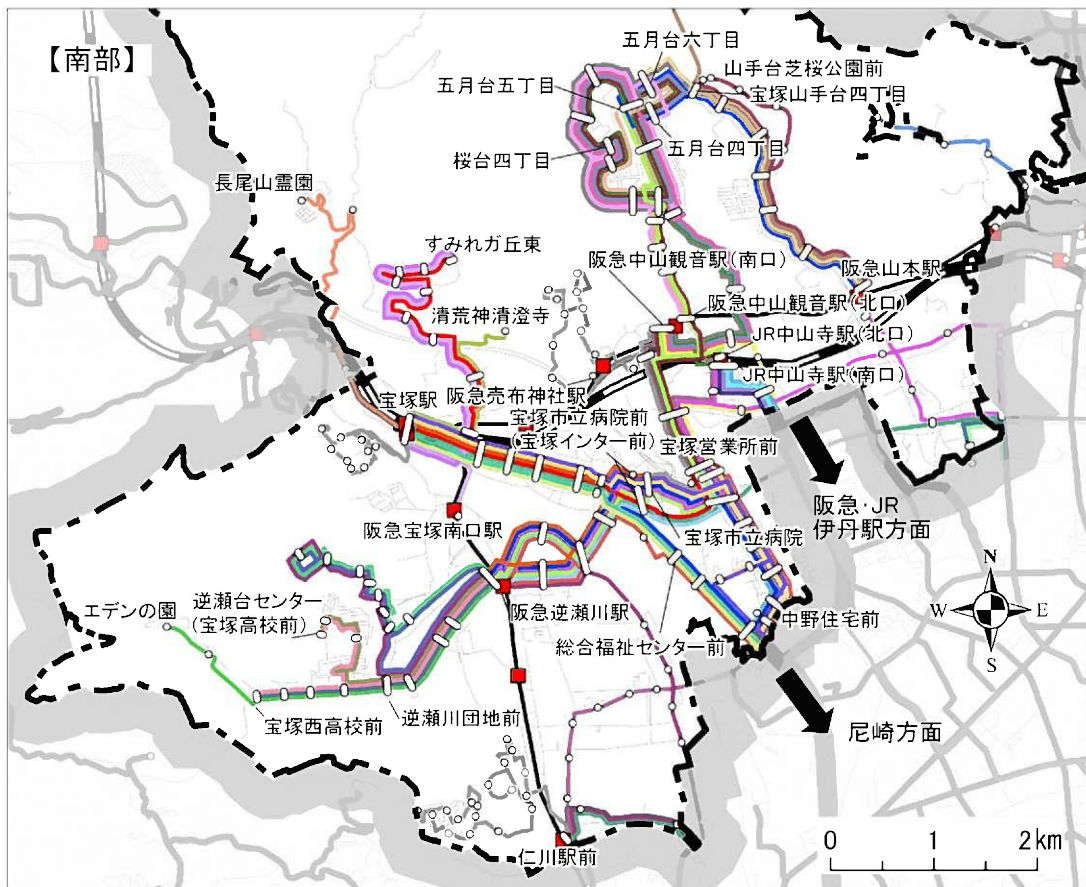
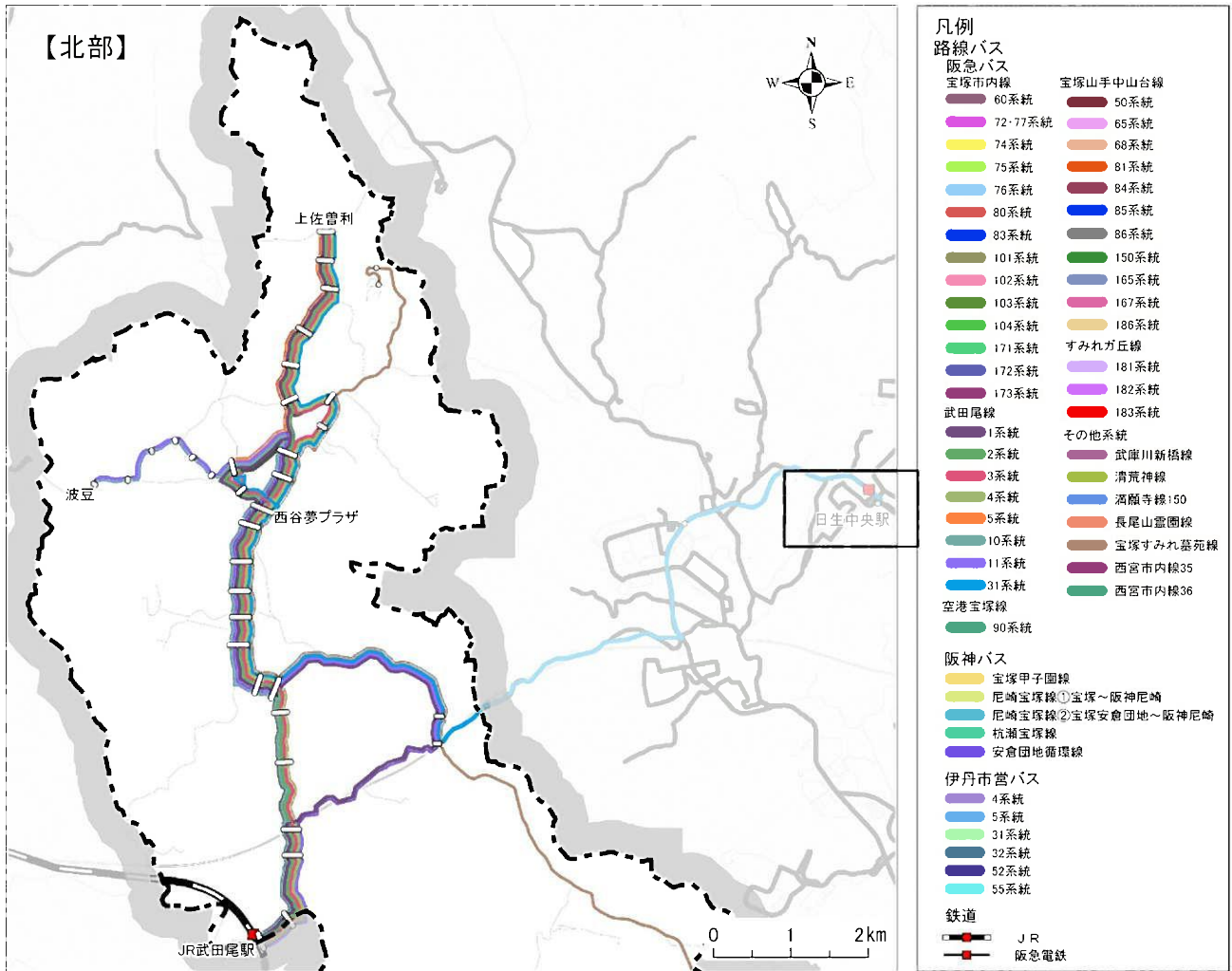
本計画では公共交通分野からの取組として、障害（がい）のある人も高齢者も、公共交通を利用して日常生活に必要な移動ができることをめざします。移動しづらい人については、福祉分野等と連携して分野横断的に移動手段を検討し、誰一人取り残さないように、市民一人ひとりに最適な移動手段を確保することをめざします。

【 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。

< 本市におけるバス路線 >



* 令和4年(2022年)4月現在

【 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

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が丘、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

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。

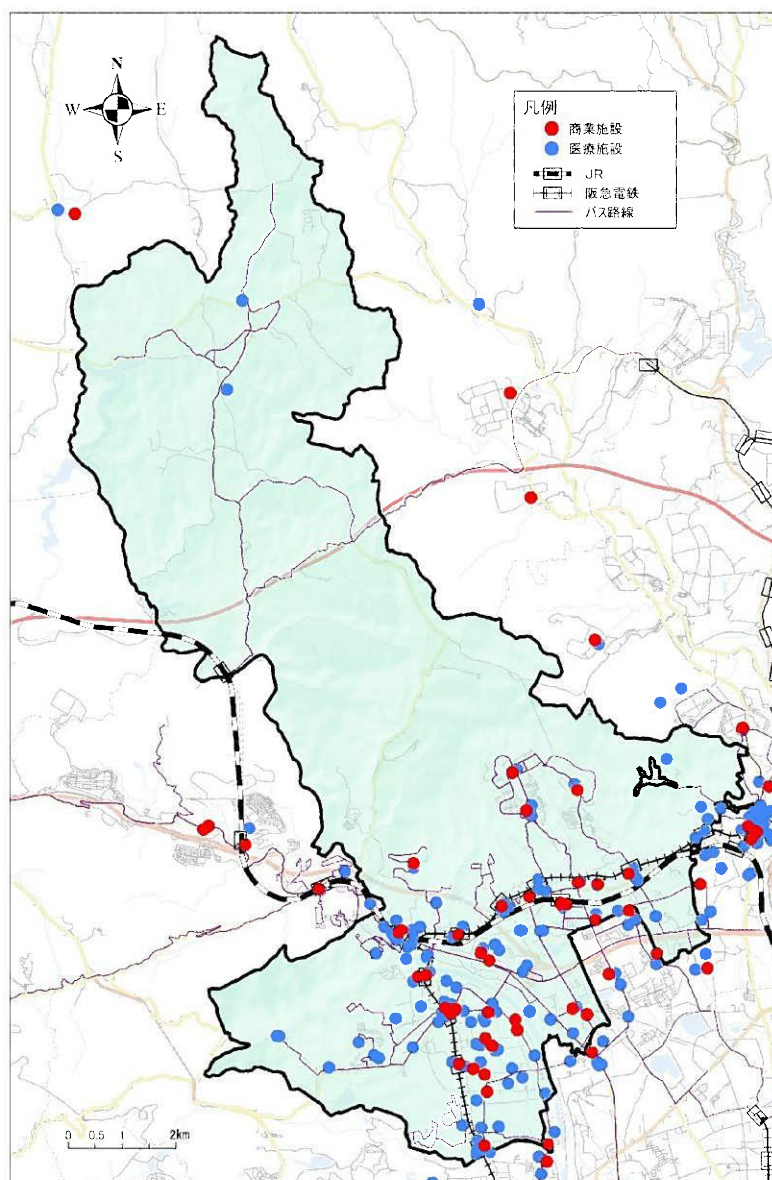
「活動機会」は、目的地までの距離が長かったり、目的地まで時間がかかると気軽に出かけることが出来ないため小さくなります。また、高齢者と高齢者以外の人では、高齢者は歩く速度が遅くなるため「活動機会」は小さくなります。「活動機会指標値」は、これらのことが反映される算出方法となっています。

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歳以上の方は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 ＞



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。

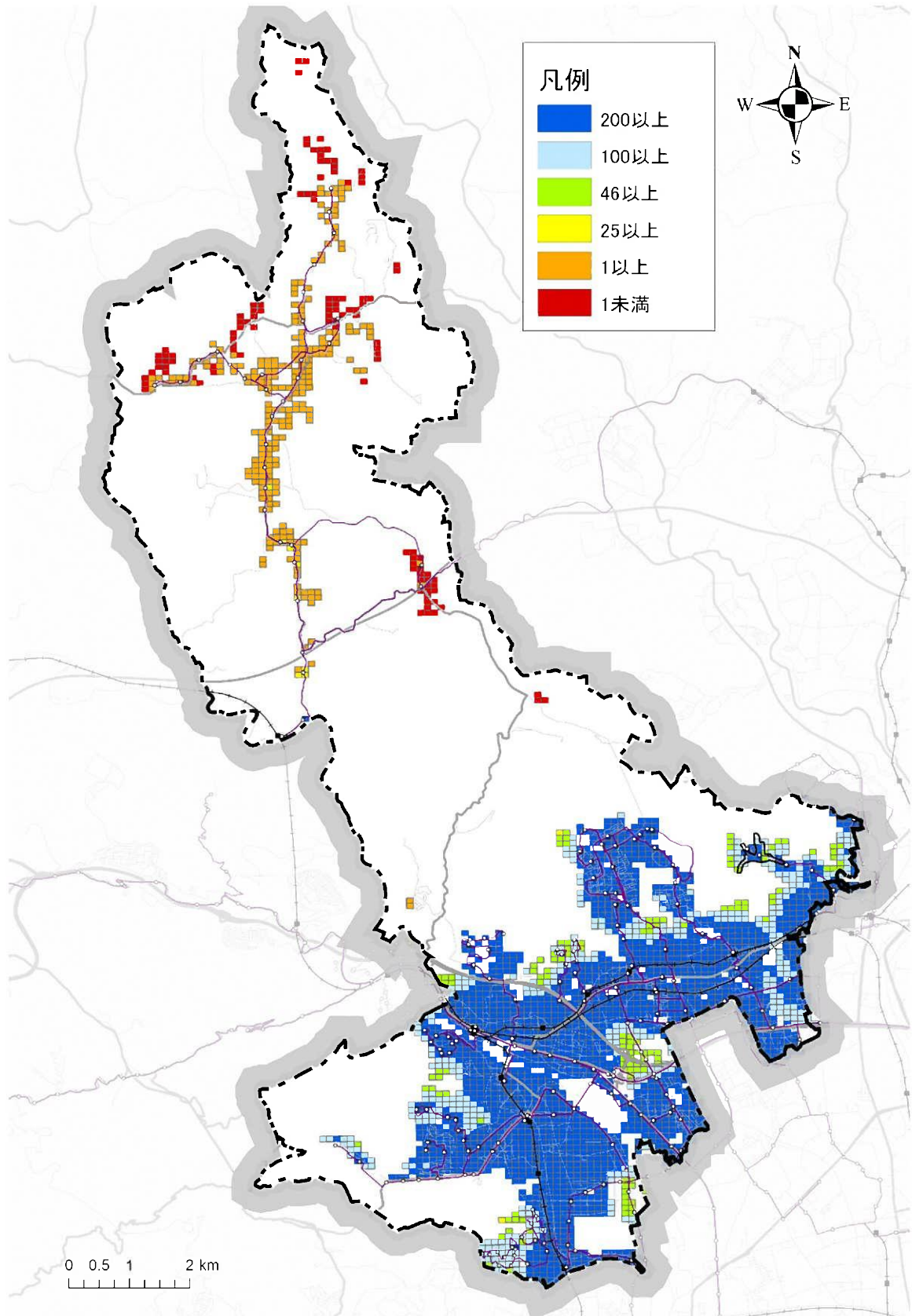
活動機会指標値が 200 以上の地域も多く、活動機会指標値が 200 の地域は、0.6km 圏内に商業施設や医療施設があるか、商業施設や医療施設のある最寄り駅までバスが約 10 分間隔で運行されている地域であることから、活動機会指標値が 200 以上の地域は、日常生活に必要な活動が非常にしやすい地域だといえます。

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歳以下の人は、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

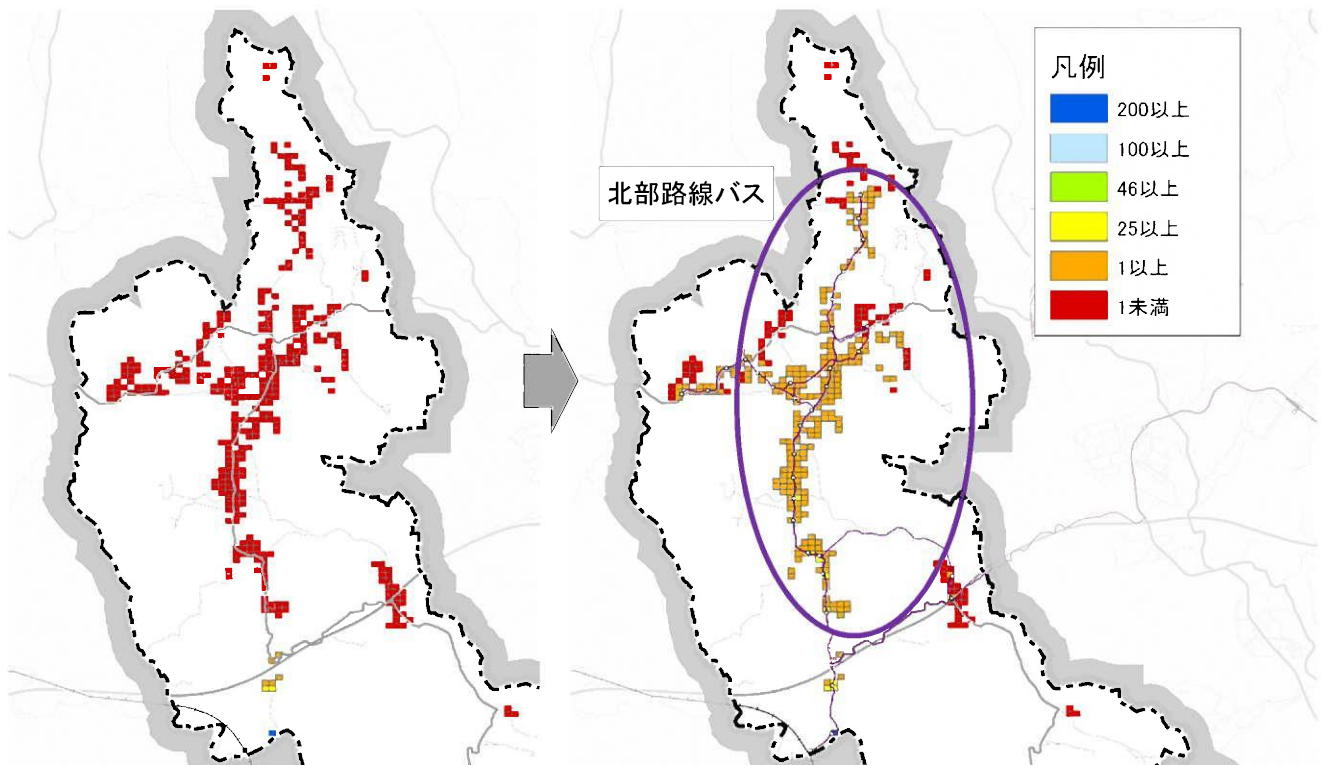
行政が運行に対して支援している北部地域の路線バス、南部地域の仁川・売布循環線、ランランバスが運行していないとした場合の活動機会指標値を算出しました。

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 >

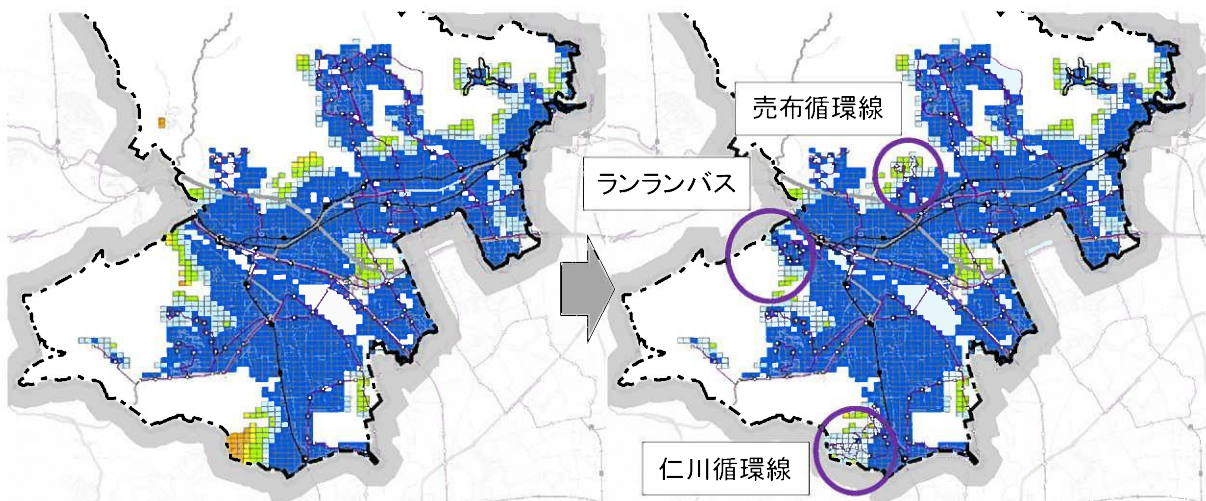
[運行なし]

[運行あり]



[運行なし]

[運行あり]

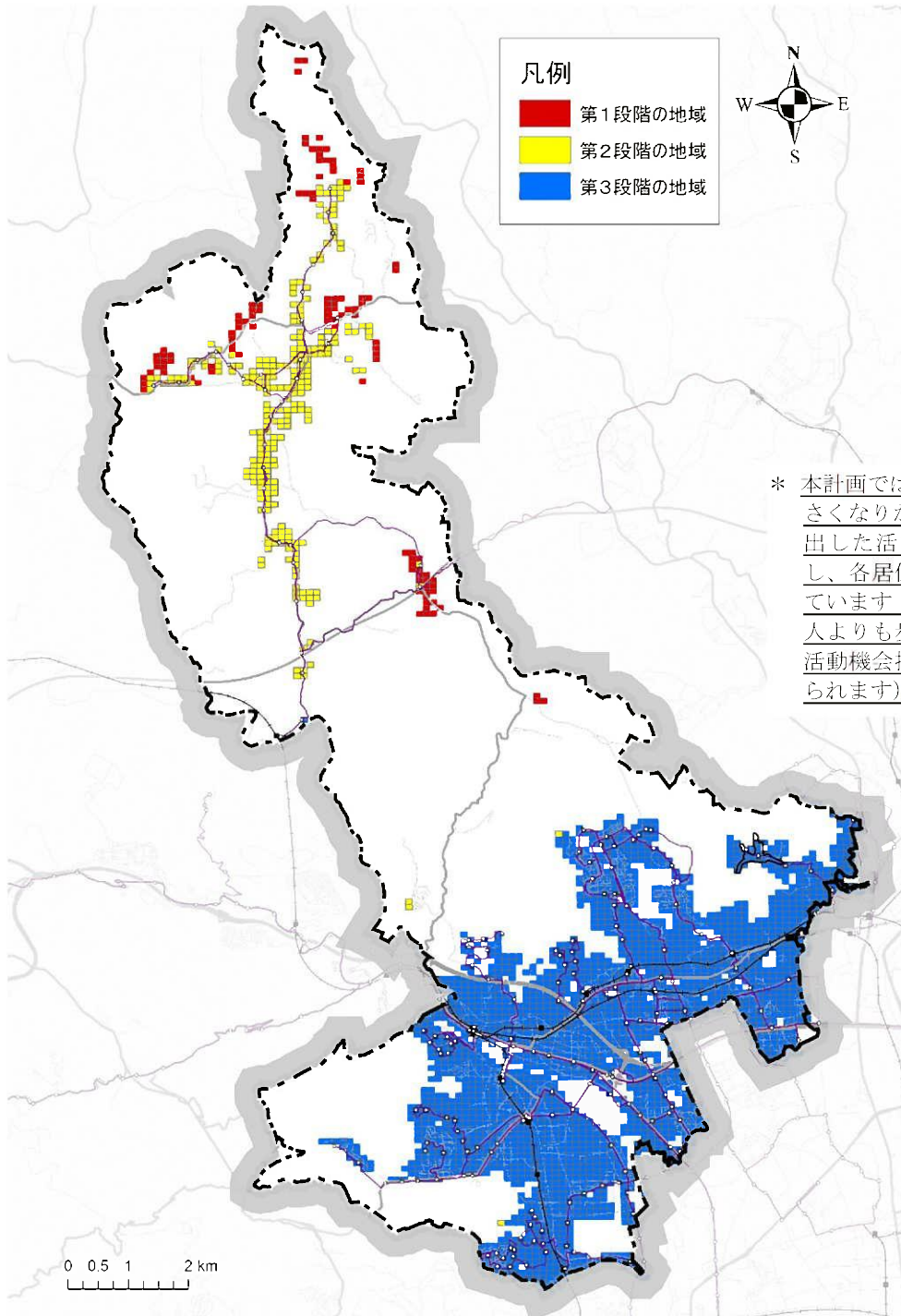


* 本計画では、歩く速度が遅く活動機会が小さくなりがちな70歳以上の人を対象に算出した活動機会指標値を代表値とみなし、各居住地の活動機会指標値を把握しています(69歳以下の人は、70歳以上の人よりも歩く速度が速いため、算出した活動機会指標値を確保できていると考えられます)。

< 地域分類 >

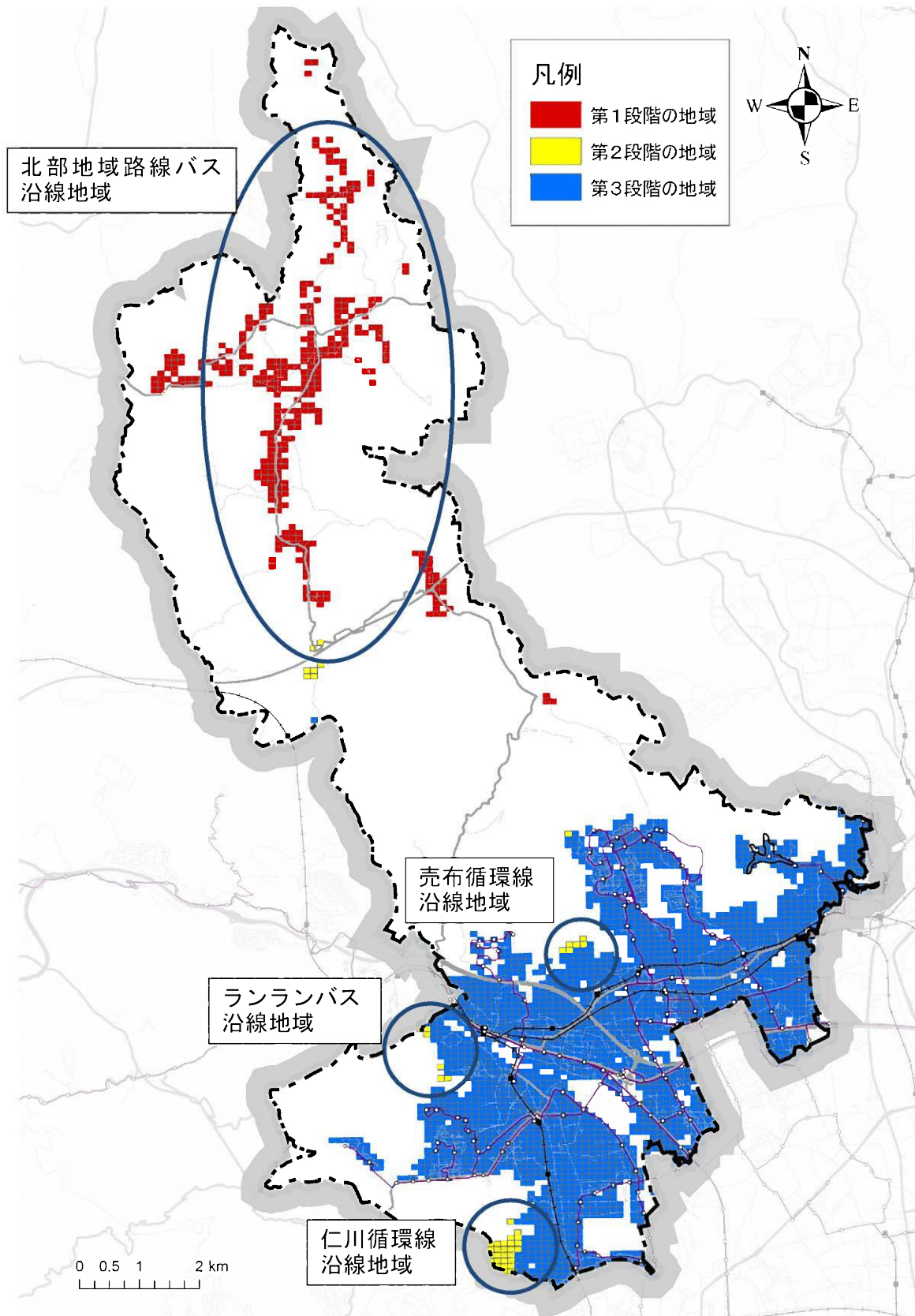
地域分類	活動機会※ 指標値	対象地域の定義
第1段階の地域	1 未満	徒歩または、安全かつ安価で容易に利用できる移動手段で、 日常生活に必要な活動が困難な地域
第2段階の地域	1 以上 46 未満	徒歩または、安全かつ安価で容易に利用できる移動手段で、 日常生活に必要な活動はできるもののしにくい地域
第3段階の地域	46 以上	徒歩または、安全かつ安価で容易に利用できる移動手段で、 日常生活に必要な活動がしやすい地域

< 現状の活動機会指標値による地域分類 >



* 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)。

< 行政が支援するバスの運行がない場合の地域分類 >



* 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）。

5.1 施策体系

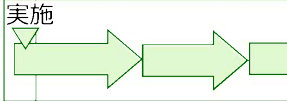
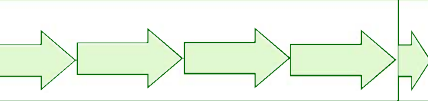
本計画の基本理念の実現に向けて設定した3つの基本方針「市民・事業者・行政の適切な役割分担による活動機会の保障」「公共交通の利用環境の改善と周知」「市民・来訪者みんなが活動しやすい社会に向けた他分野との連携」に基づき、公共交通のめざす姿の実現に向けて、具体的な施策・事業を展開、推進していきます。

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。なお、評価指標の設定がないものについても、各施策・事業を実施することで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。

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	<p>前期(令和5年(2023年)～令和8年(2026年))</p> <p>実施</p> 	<p>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			
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かか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 】

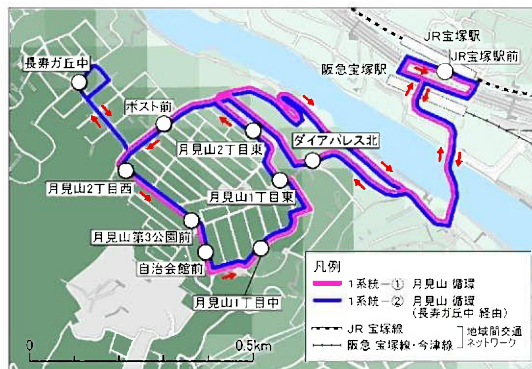


【 運行車両 】



出典) 宝塚市ホームページ

【 ランランバス運行ルート 】



出典) 株式会社フクユホームページ

＜ 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 ＞

- ランランバスは、地域住民と交通事業者であるフクユタクシーがある種の事業主体となり、運行する路線バス。
- 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）＞

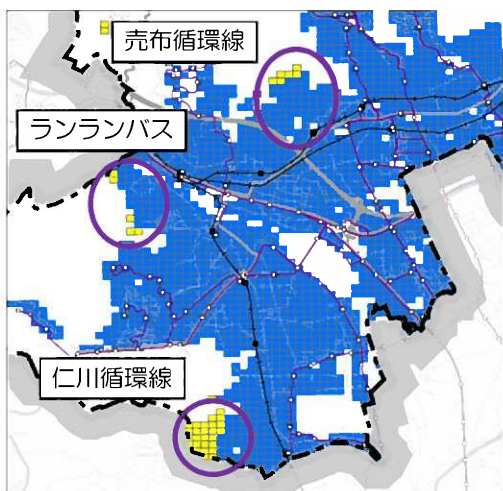
- 「仁川・売布循環線」や「ランランバス」の運行により、沿線地域の活動機会が拡大し、沿線地域の活動機会指標値は南部地域がめざす第3段階の地域（徒歩または、安全かつ安価で容易に利用できる移動手段で、日常生活に必要な活動がしやすい地域）の46以上を確保。

・「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。

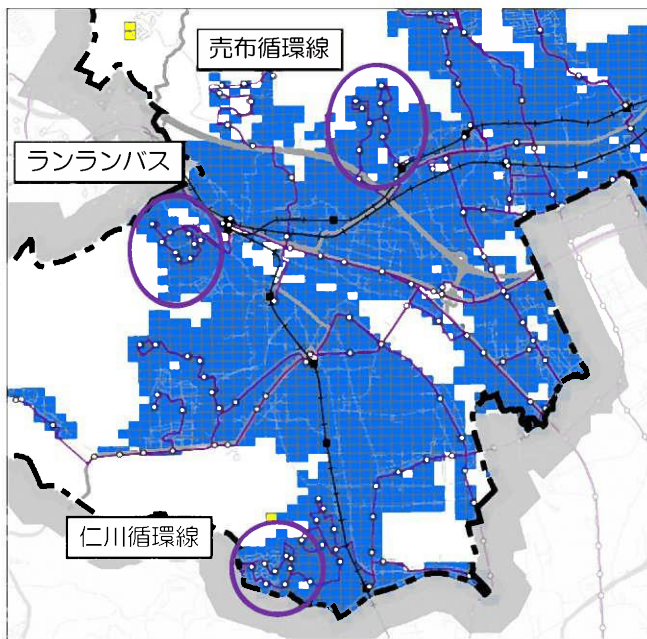


・「仁川循環線」「売布循環線」「ランランバス」の運行がある場合、沿線地域の活動機会指標値は、46以上の第3段階の地域（徒歩または、安全かつ安価で容易に利用できる移動手段で、日常生活に必要な活動がしやすい地域）に移行。

【 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 (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

* 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)。

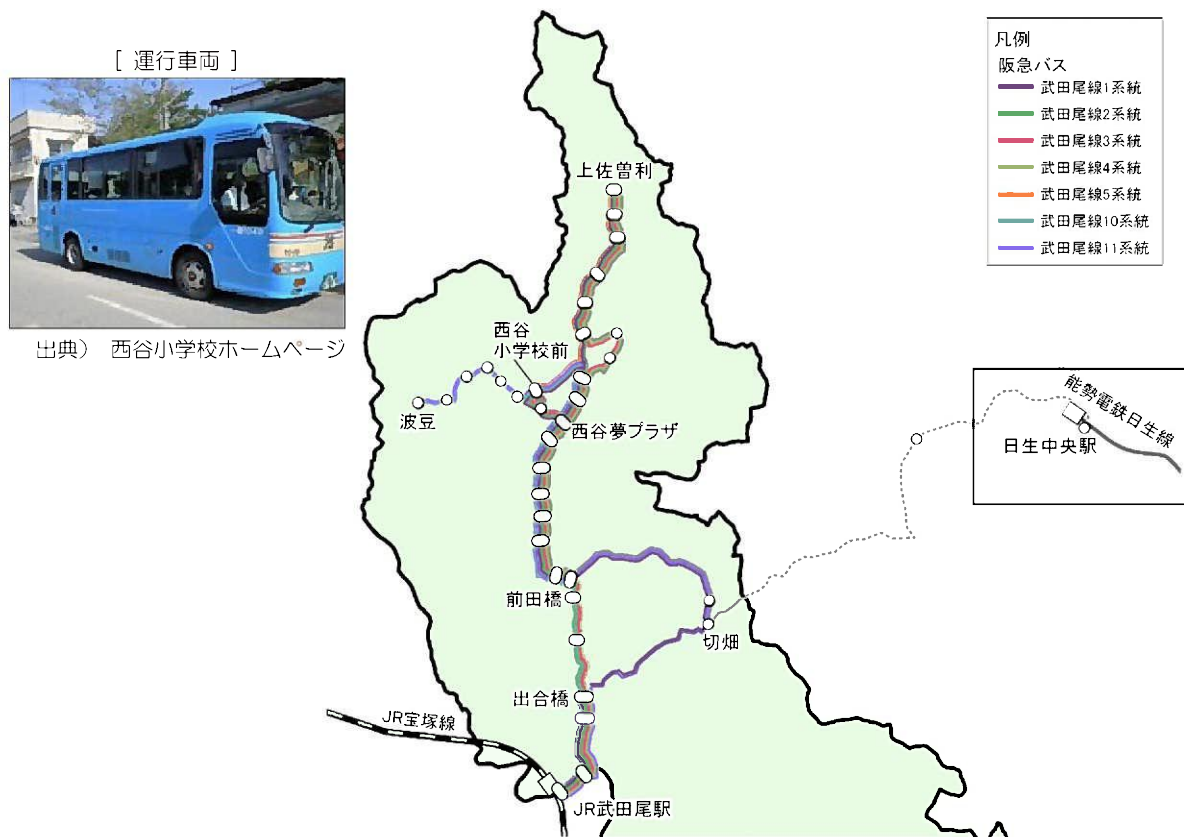
基本方針1. 市民・事業者・行政の適切な役割分担による活動機会の確保

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。

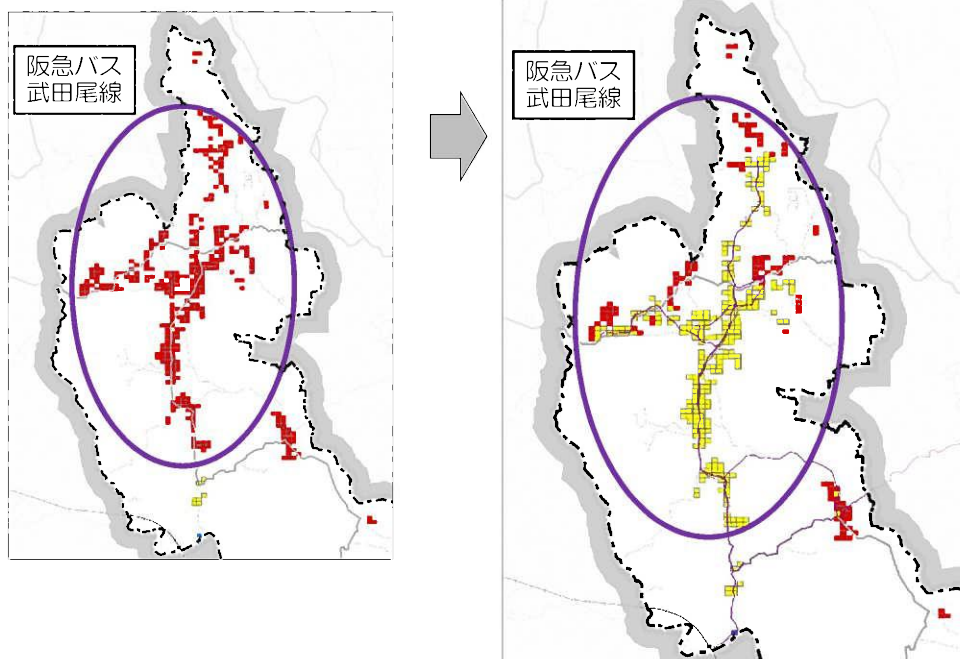
・「阪急バス武田尾線」の運行がない場合、北部地域のほとんどが、活動機会指標値が1未満の第1段階の地域（徒歩または、安全かつ安価で容易に利用できる移動手段で、日常生活に必要な活動が困難な地域）に位置づけ。



・「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

* 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）。

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	
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>＜ より安全安心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、運転手だけでなく家族としても安心できる、安全運転サポート車の利用や、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>【 より安全安心で手軽な移動手段への乗り換えパターン例 】</p> <p>〔 乗り換えパターン例 〕</p>  <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。 <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>  <p>〔 コムスの改造例 〕</p>	

□ 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、<u>導入の促進とあわせ、バス停のバリアフリー環境整備を行うことで、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。</u> 	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。

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や障碍（がい）のある人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ように、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

2. 本計画での活動機会指標値の算出にあたっての考え方

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 歳以上の人は 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。

国土数値情報による 100m メッシュを居住地として設定し、メッシュの中心をその居住地の住民の自宅の場所として、居住地ごとの活動機会指標値を算出しています。

また、本市は駅周辺に商業施設や医療施設があるため、自宅近くに商業施設や医療施設がない場合でも、駅周辺まで行けば買い物や受診が可能であると考えられます。そのため、以下の①～③の活動機会指標値を算出し、そのうち最も大きなもの（最も便利なもの）をそれぞれの居住地の活動機会指標値とします。

- ① 自宅から最寄り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
- ② 自宅から最寄り駅周辺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
- ③ 自宅から最寄り駅周辺の商業施設や医療施設にバスで行く場合の活動機会指標値

なお①では、商業施設、医療施設のどちらにも行けることを前提として、商業施設に行く場合と医療施設に行く場合の活動機会指標値の小さい方を、①で算出した活動機会指標値とします。

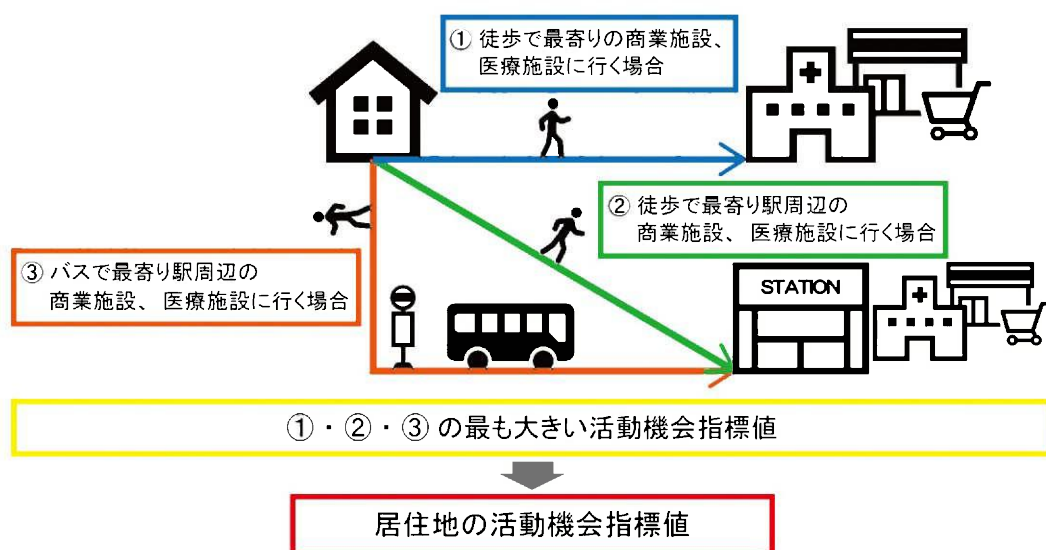


図2 活動機会指標値算出の考え方

北部地域については、最寄り駅となる JR 武田尾駅周辺には商業施設や医療施設がなく、駅周辺に行っても買い物や受診ができないため、JR 武田尾駅で JR 宝塚線に乗り換え、宝塚駅周辺で買い物や受診をするとして活動機会指標値を算出しました。このとき、JR 武田尾駅でのバスと鉄道の乗り継ぎ時間や JR の乗車時間も考慮しています。また、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日生中央駅への阪急バスの利用も併せて考慮しています。

徒歩で最寄り施設や最寄り駅周辺の目的地に行く場合、活動可能時間帯や施設の営業時間帯の中であれば、目的地に行きたい時刻に合わせていつでも自宅を出発でき、活動が済めば帰りたい時刻にいつでも帰ることができることから、自宅と施設間の歩行時間のみにより活動機会は減少します。

歩行時間がない場合の活動可能な活動開始時刻と終了時刻の組み合わせの「活動機会の大きさ」を基準として、そのときの「活動機会の大きさ」を「1」と設定すると、徒歩の場合の活動機会指標は、図4の緑で囲まれた図形の体積として数値化することができます。

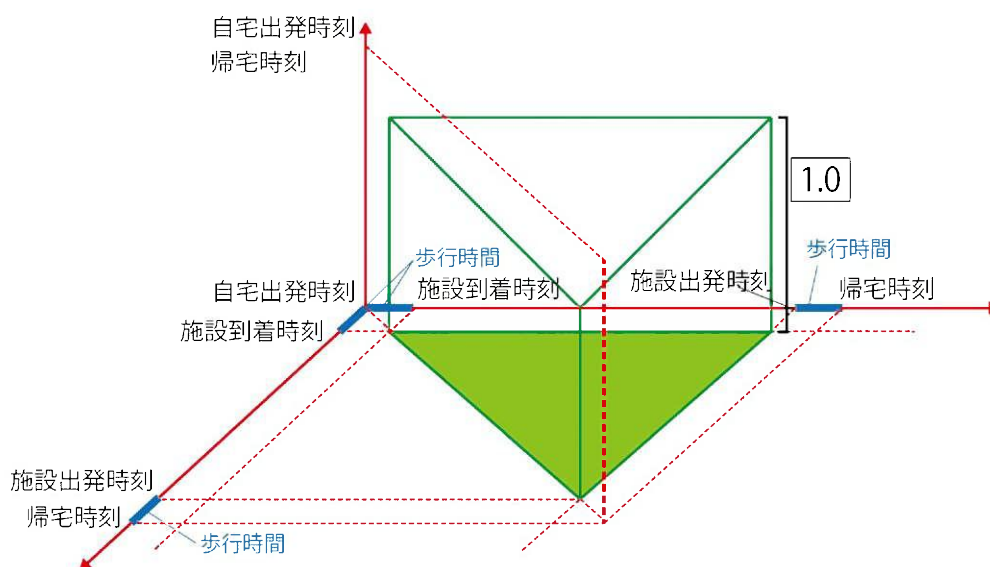


図4 徒歩の場合の活動機会指標のイメージ

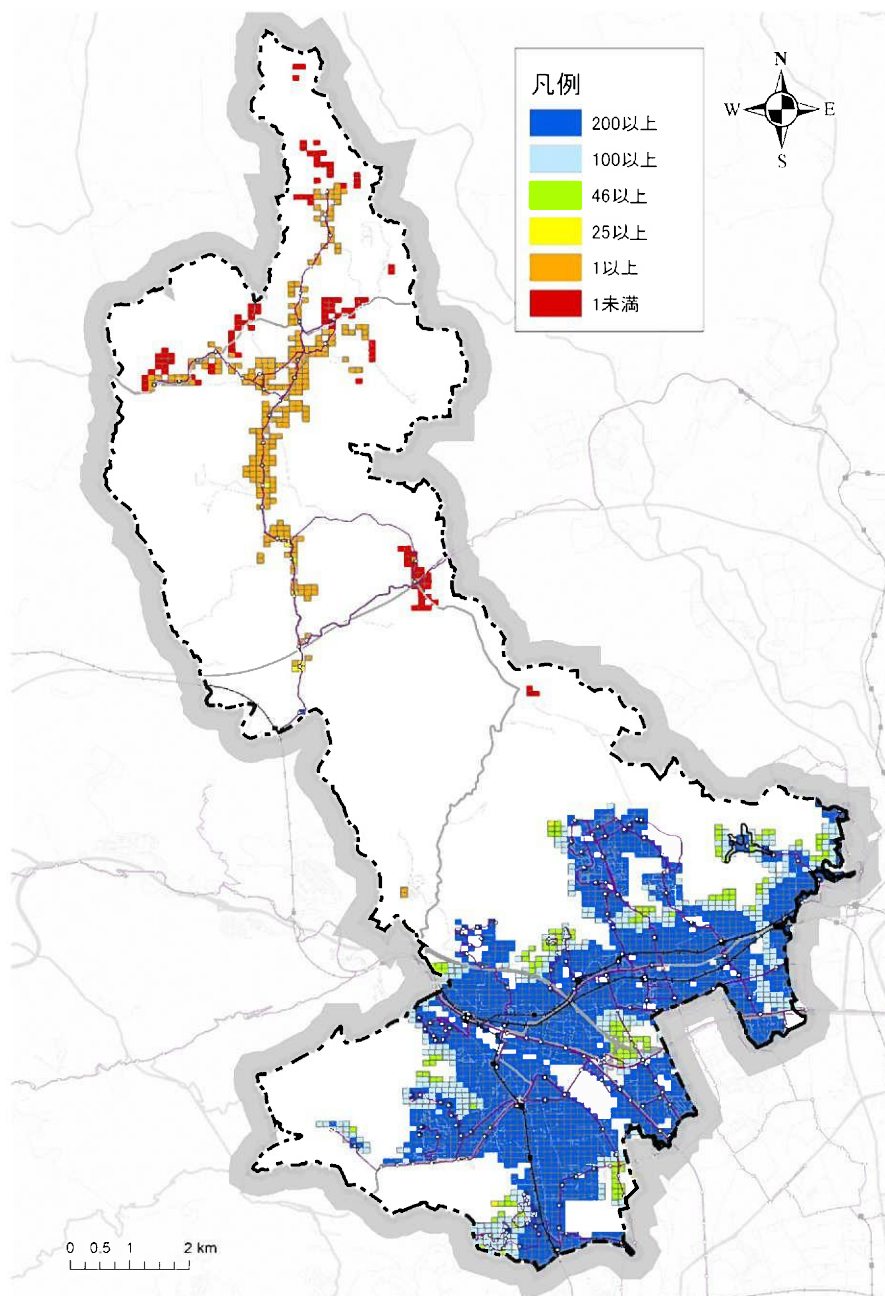
これらを踏まえると、徒歩で最寄りの施設や駅周辺まで行って活動する場合の活動機会指標値 A_w は、以下のように定式化されます。

$$A_w = A_5 \times (\min(T_e, T_{pe} - T_{w2}) - \max(T_s, T_{ps} + T_{w1}))^2 \div 2$$

- A_w : 徒歩の場合の活動機会指標
- A_5 : 駅や目的施設までの歩行時間による減衰関数
- T_{ps} : 住民の外出可能出発時間
- T_{pc} : 住民の帰宅制限時間
- T_s : 目的施設の営業開始時刻
- T_e : 目的施設の営業終了時刻
- T_{w1} : 往路の勾配を考慮した歩行時間
- T_{w2} : 復路の勾配を考慮した歩行時間

5. 活動機会指標の計算結果

「3. 活動機会指標値の算出方法」に示した方法で算出した、本市の現況の活動機会指標値を算出した結果を、図 11 に示しました。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。そのため、同じ地域に住んでいる人でも歩く速度によって活動機会指標値にばらつきがあります。



* 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 歳以下の人は、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)。

図 11 現況の宝塚市の活動機会指標

表 11 活動機会指標値に基づく地域分類

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 <u>できるもののしにくい</u> 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 <u>しやすい</u> 地域

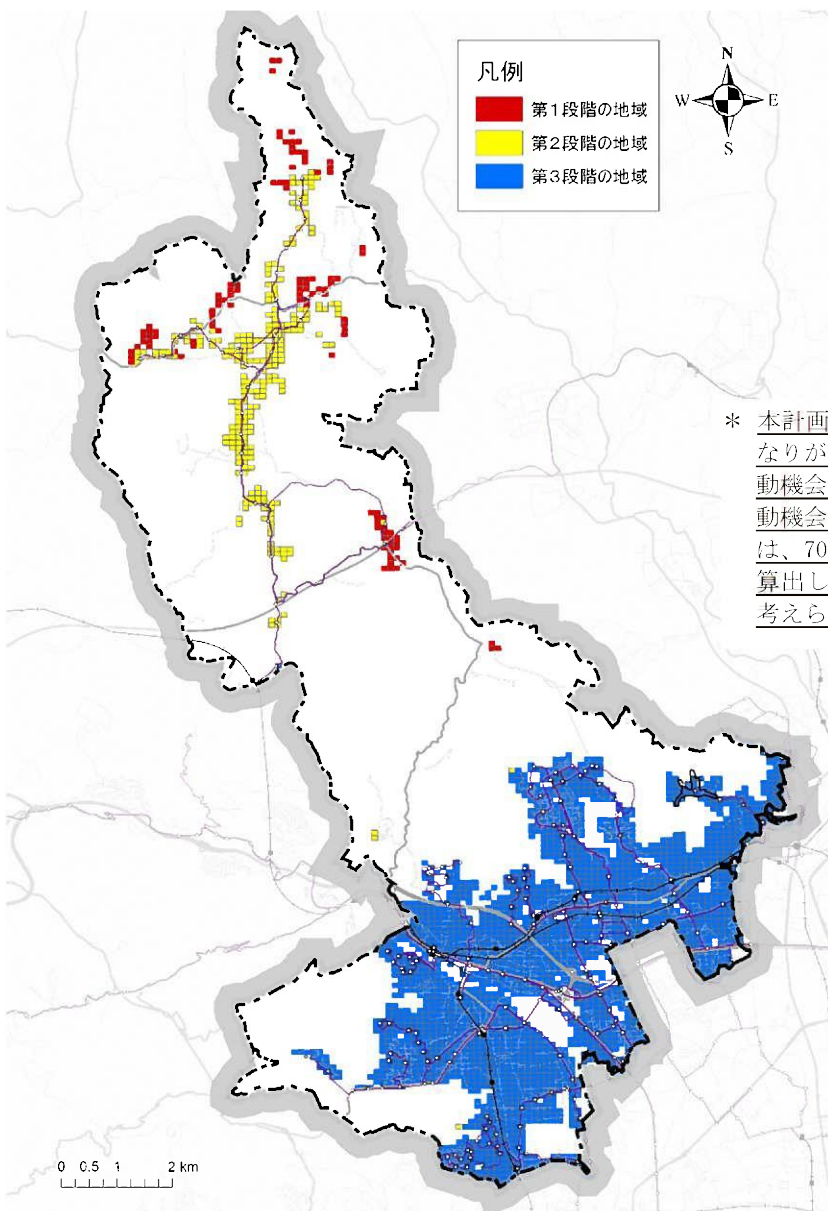


図 15 現状の活動機会指標値による地域分類