

2-3 公共交通の現状

公共交通の運行状況

- ・市域南部には阪急電鉄が運行しており、駅から離れた地域においても阪急バスの路線が整備されている。加えて、市域南部には複数のタクシー事業所が立地している。
- ・鉄道やバス、タクシーに加え、市内には敬老会館等の施設を巡回する福祉バスが運行している。

▼公共交通等の運行状況

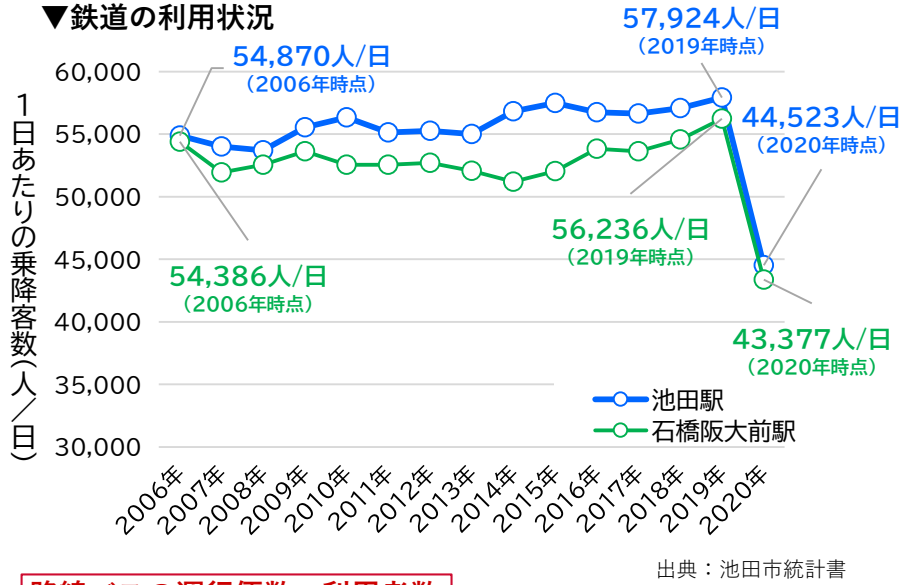


- 凡例
- <鉄道>
- : 駅
- <路線バス>
- : 1系統
 - : 2系統
 - : 3,5系統
 - : 4,14,138系統
 - : 6,11系統
 - : 7系統
 - : 8系統
 - : 9系統
- <タクシー>
- : 営業所
- <福祉バス>
- : 運行経路

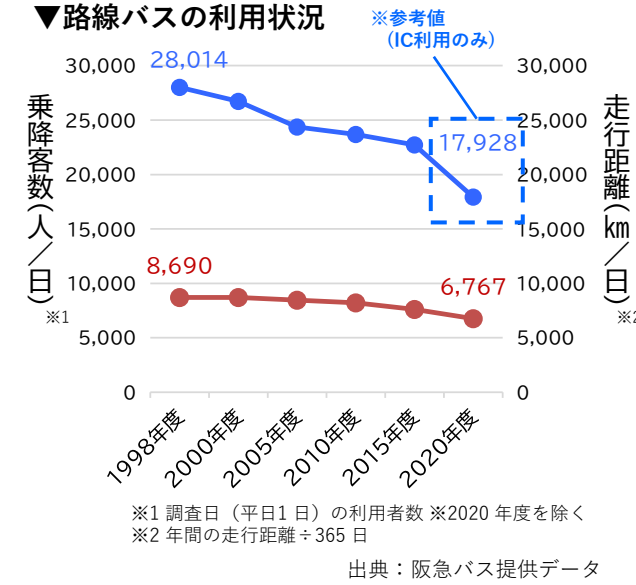
公共交通の利用状況

- ・鉄道および路線バスの利用者数は近年横ばい又は漸減傾向であったが、2020年は新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受け、鉄道、バスとも大きく減少している。

▼鉄道の利用状況



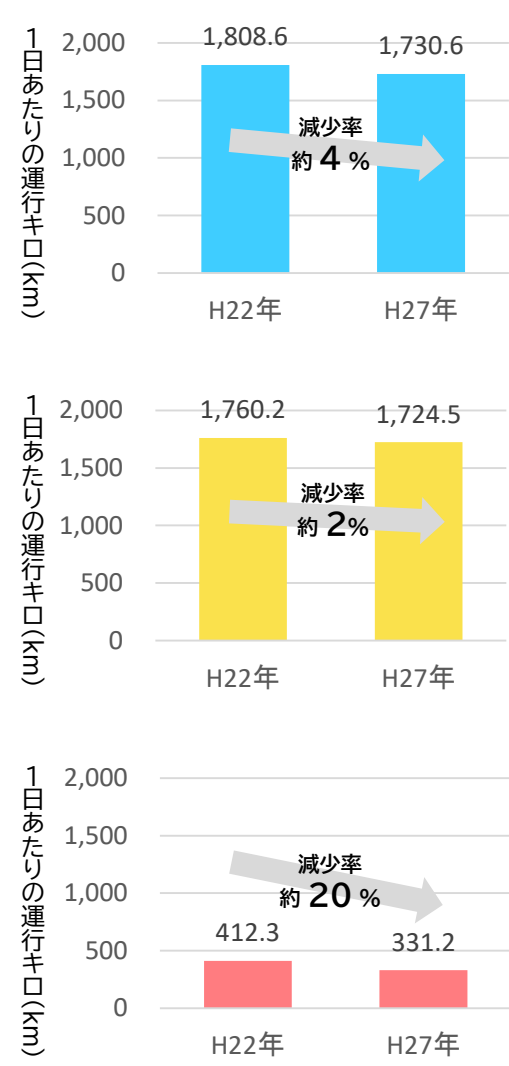
▼路線バスの利用状況



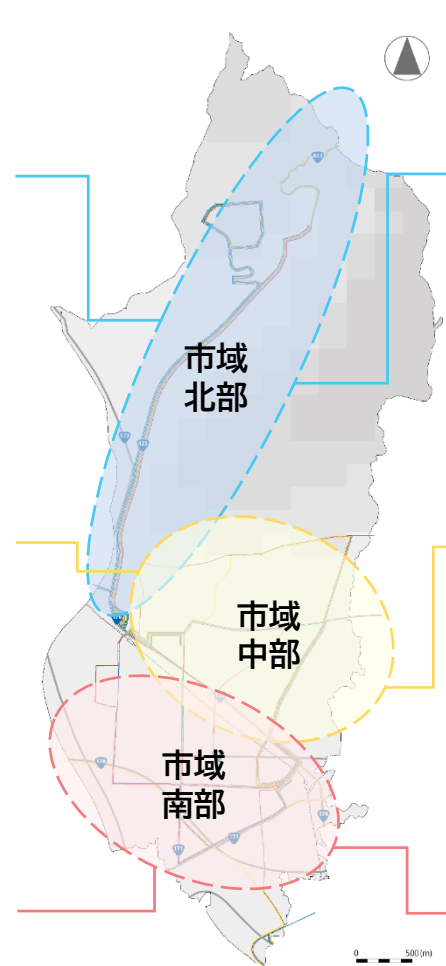
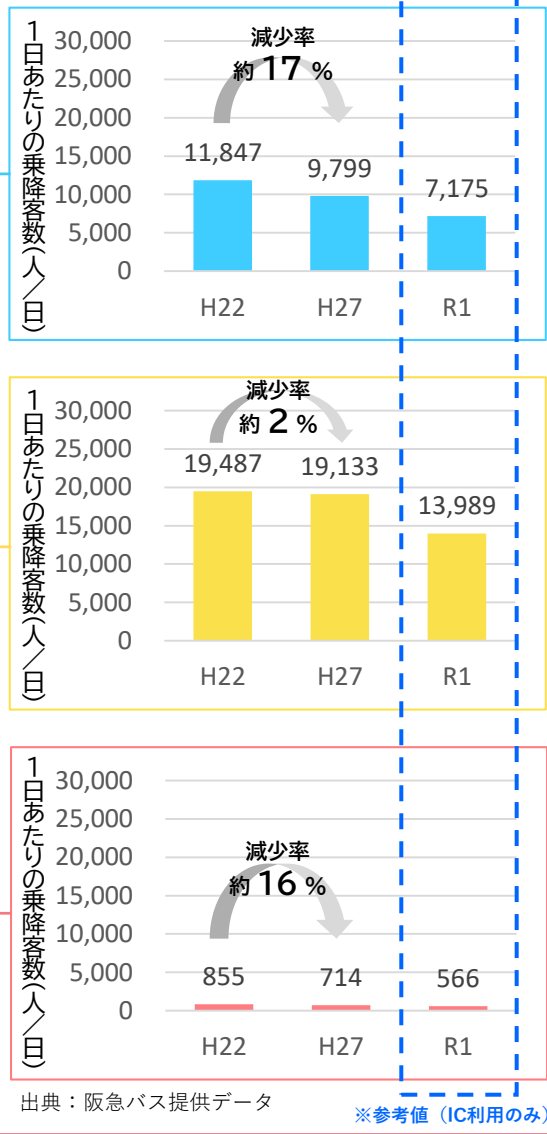
路線バスの運行便数、利用者数

- ・路線バスの運行キロは、全体的に減少傾向にあり、特に市域南部で大きく減少している。
- ・利用者数も全体的に減少しており、中でも市域北部及び南部の減少が著しい。

▼1日あたりの運行キロ



▼1日あたりの乗降客数

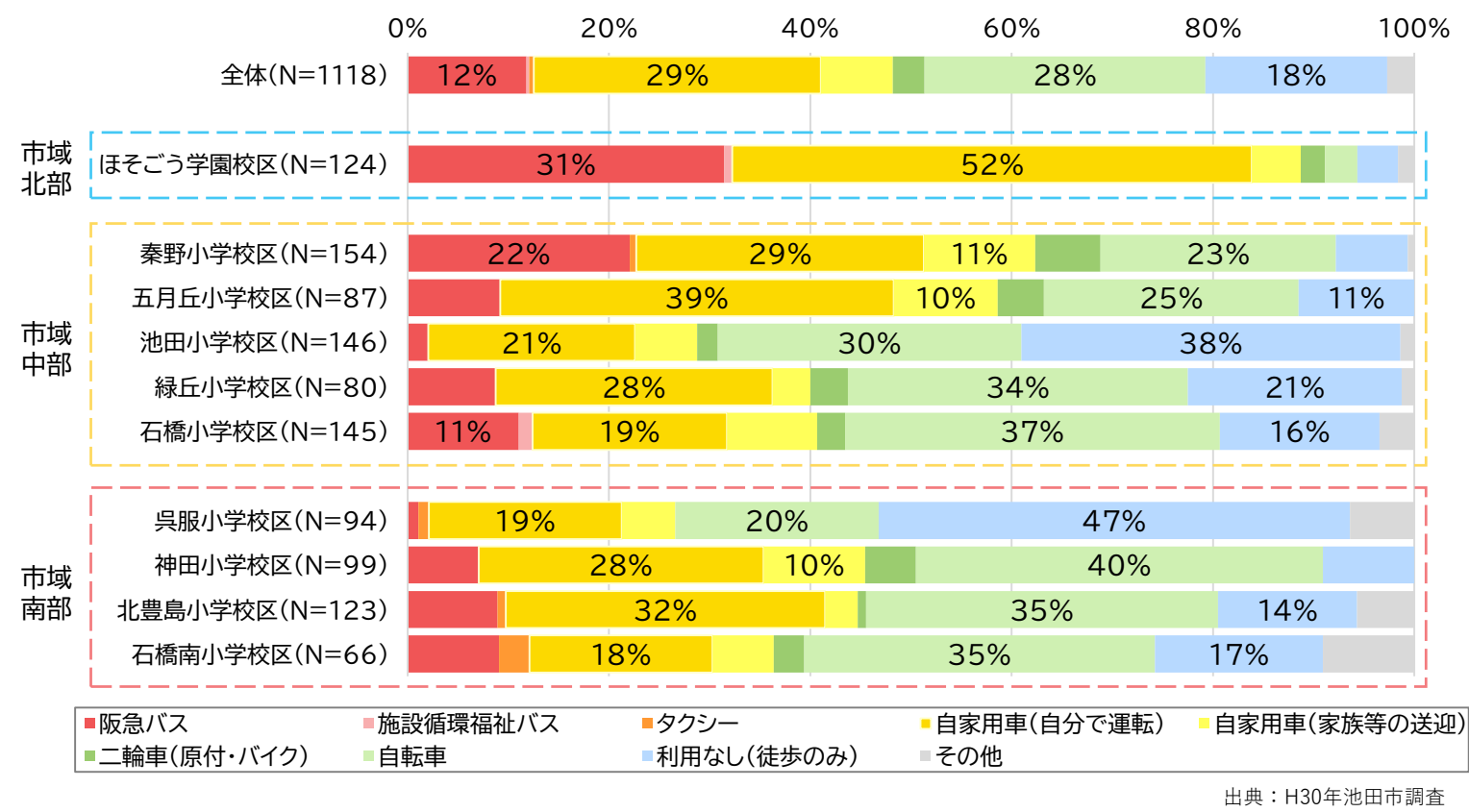


2-4 市民の移動ニーズ

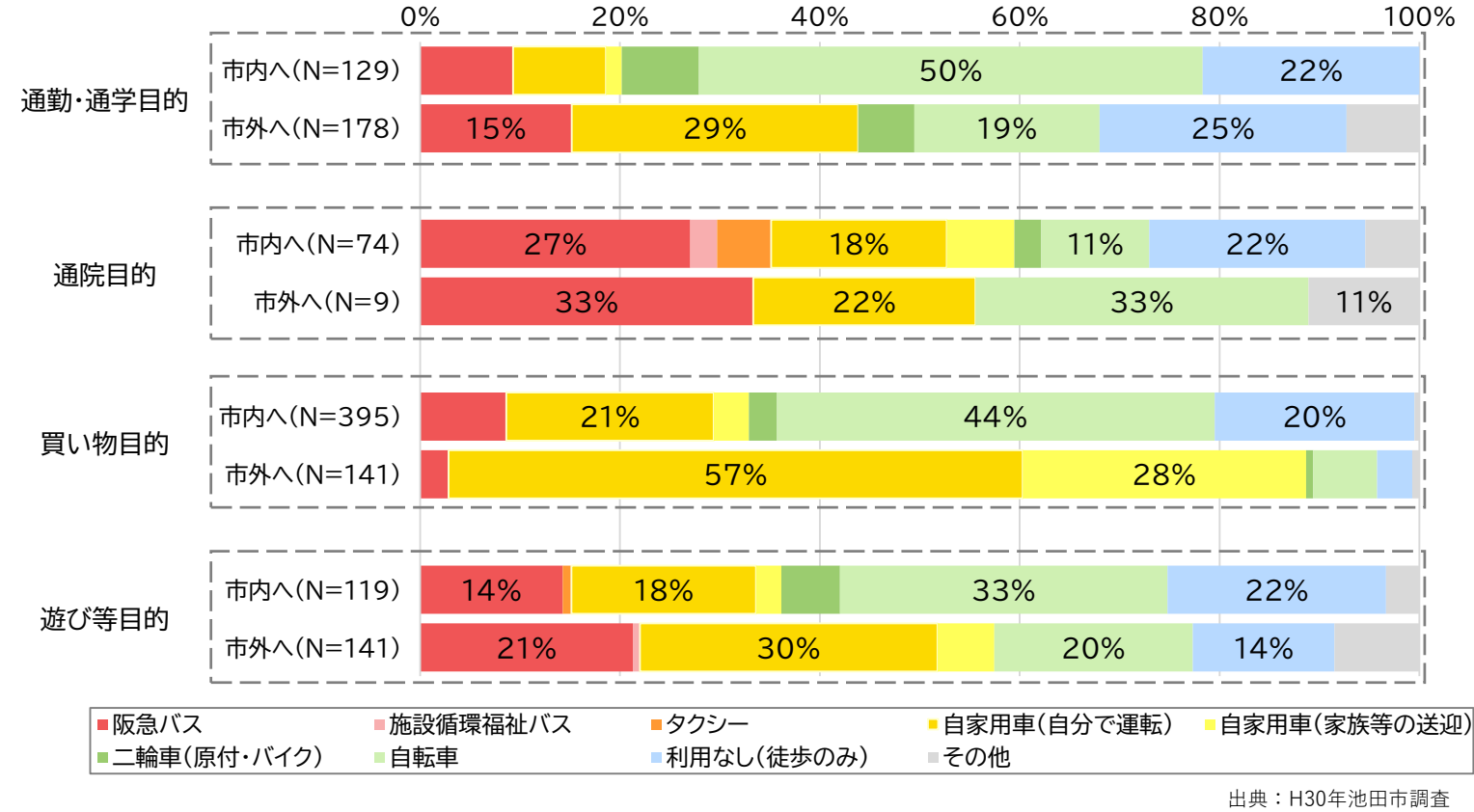
主な移動手段

- ・主な移動手段は、**市域南部は徒歩や自転車での移動が多く、市域北部はバスや車での移動が多く**なっている。
- ・移動目的別に見ると、市内へは自転車や徒歩が主な移動手段となっており、
その他は**通院や通勤・通学目的ではバスでの移動が多く、買い物目的では車での移動が多く**なっている。

▼主な移動手段（出発地別）



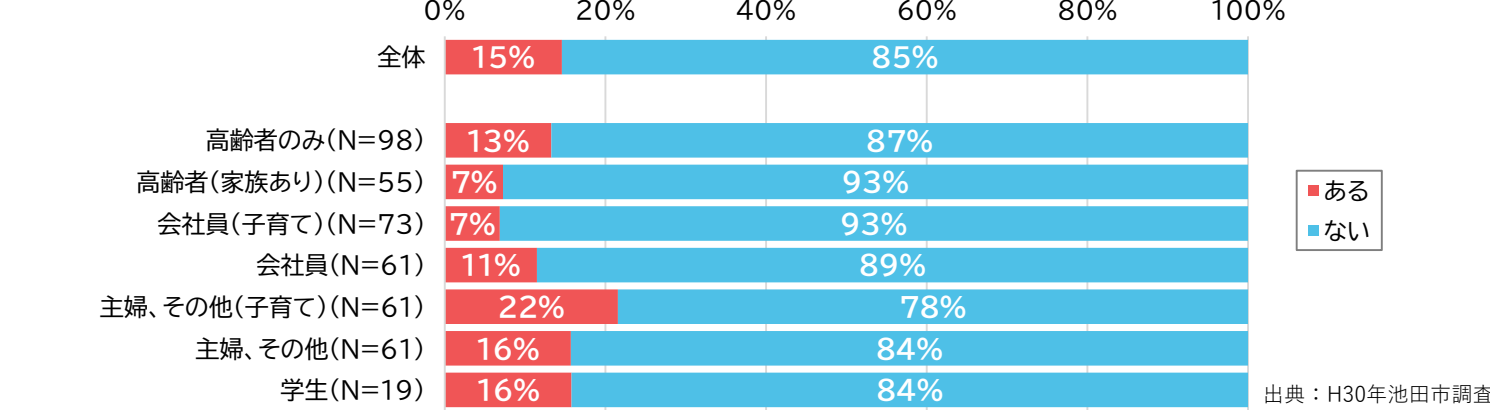
▼主な移動手段（移動目的別）



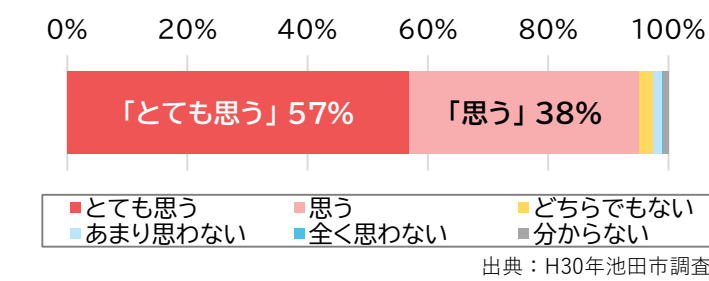
移動に関する困りごと、公共交通に対する意識

- ・移動を諦めている人が**全体の約15%存在**し、特に主婦や学生、高齢者が移動に困っている現状である。
- ・公共交通に対する意識としては、**約90%の方に公共交通は重要であると認識**されている。
- ・公共交通の運行については、利用者は減少しているものの、**約半数の方が今のまま維持できると回答**している。

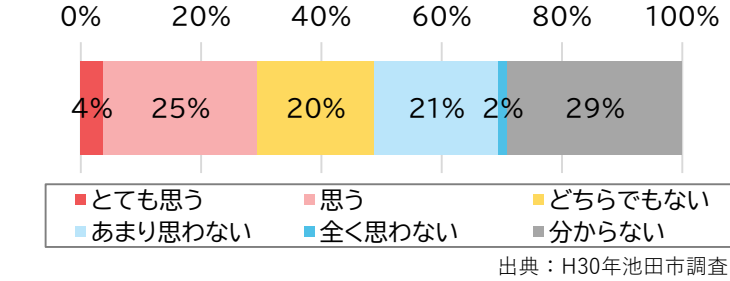
▼諦めている移動の有無



▼地域の使いやすい公共交通は大切だと思う



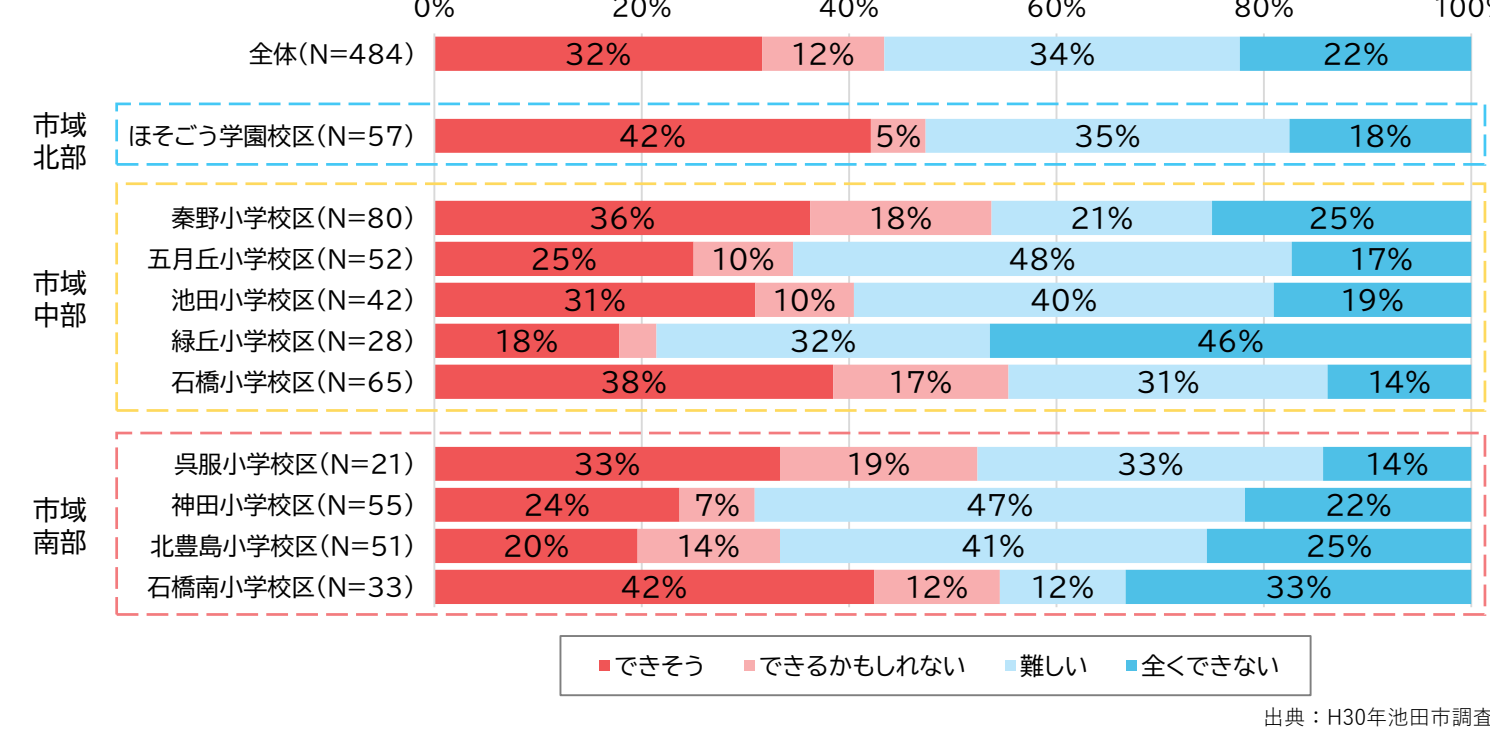
▼今のまま事業者が公共交通を維持できると思う



潜在ニーズ

- ・現在車やバイク、自転車を利用している方のうち、**約32%は公共交通への転換が可能**と回答している。
特に、**市域北部において転換可能性があるという回答が多く**なっている。

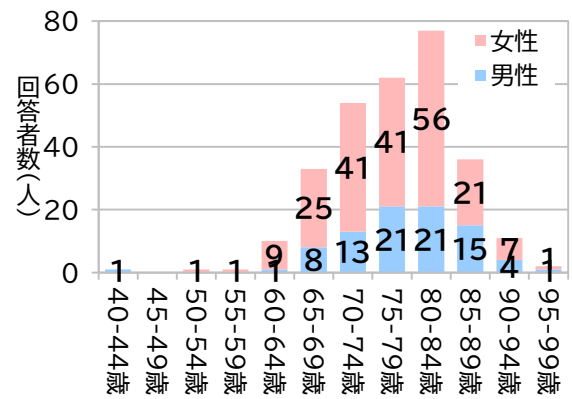
▼公共交通への利用転換可能性について



2-5 施設循環福祉バスの利用状況

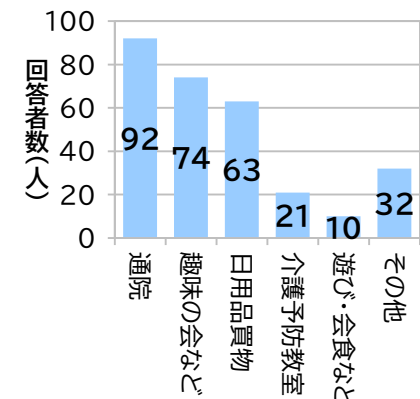
- ・福祉バスの利用者は、75歳以上の後期高齢者が多く、利用目的としては通院や趣味の会（敬老会館等で開催）、買い物のための利用が多く見られる。
- ・利用者の頻度としては、毎週または週に複数回利用する方が約70%いる。
- ・また、利用者の約70%は福祉バス以外に利用可能な交通手段があると回答している。
- ・福祉バスを利用する理由としては、「自宅や目的地近くまで来て便利」や「無料でお得」と回答している。

▼利用者の年齢層 (N=288)



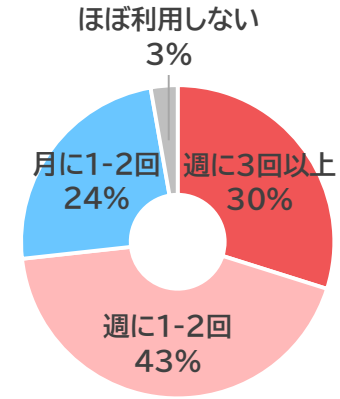
出典：H30年池田市調査

▼利用目的 (N=288)



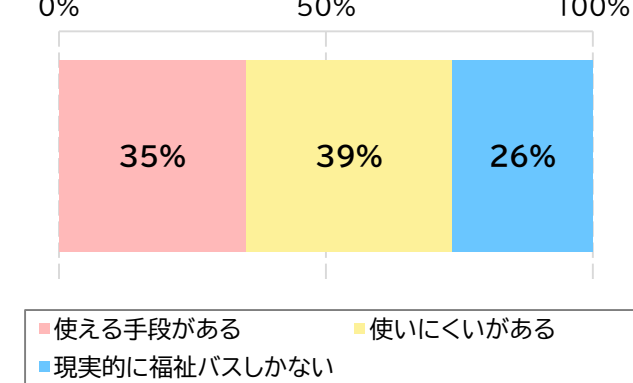
出典：H30年池田市調査

▼利用頻度 (N=288)



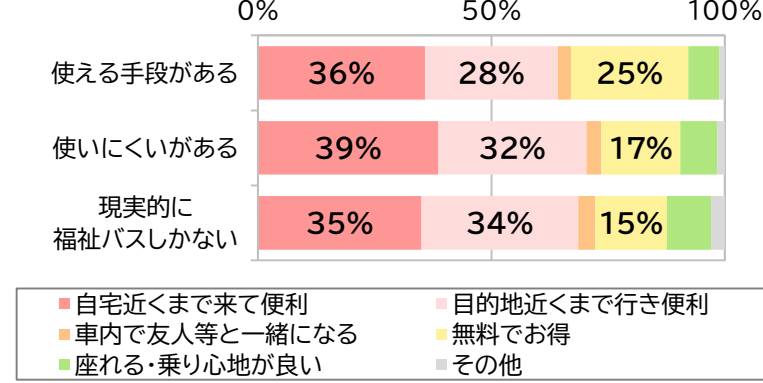
出典：H30年池田市調査

▼利用可能な交通手段の有無 (N=288)



出典：H30年池田市調査

▼福祉バスを利用する理由 (N=288)



出典：H30年池田市調査

2-6 関連する取組

住民主体での移動手段確保（伏尾台）

市北部の伏尾台地区は、市内でも特に高齢化が進展している地域で、団地内は傾斜が多く、高齢者や子育て世代等にとっては、スーパーやバス停までの移動も負担となっている。そこで、地域住民が自らの自動車を使い、無償ボランティアでの送迎サービス「らくらく送迎」を行っている。

令和2年度には国交省のスマートモビリティチャレンジに採択され、運営側の負荷軽減に向けた予約システムの導入や歩行者飛び出し検知システムによる安全性向上の取組を行った。

▼送迎の実施状況



▼令和2年度実証チラシ



シェアサイクルを始めとした自転車の活用

公共交通の機能補完・代替や地域の活性化・観光振興等に資する新たな都市の交通システムとして、シェアサイクルの導入に向けた取組を進めている。

平成31年3月より実証に取り組んでおり、市役所などを中心にステーションを設置し、電動アシスト自転車によるサービス提供を行っている。

▼シェアサイクル



2-7 公共交通の課題

項目別の現状

公共交通の課題

上位計画・関連計画

公共交通の現状

市民の移動実態

福祉バスの利用実態

・「人、環境にやさしい安全・安心なまち」をめざす

・コンパクトな都市構造や、高齢化に対応した災害につよいまちづくりの推進

・立地適正化計画等に基づく施設集約

・阪急電鉄が基幹交通を担い、阪急バスが市全域で路線バスを運行。また、タクシーがきめ細やかなサービス展開

・路線バスの利用は減少しており、特に北部や南部エリアで採算が取れず、バス事業者による路線維持は厳しい

移動実態・特性

・市街地や鉄道駅周辺では徒歩や自転車利用が多い

・傾斜地などのバス路線沿線を中心にバス利用が多い

・バス路線から離れた地域では車利用が多い

・高齢者や妊産婦等は、車いす・ベビーカー等での公共交通の利用への抵抗感から、車や自転車の利用が多い

・買い物活動等では、主に家族連れでは車で行きやすい市外の大規模店舗等が選択される傾向

・施設循環福祉バスは障がい者や妊婦等も利用可能であることの認知が不足

移動に関する困りごと

・高齢者や障がい者の行動範囲が狭く、移動を諦めている人が全体の1～2割程度存在

・池田病院・福祉センターや体育館など五月山周辺の施設へは、バスの乗継など、行きにくさへの指摘

・市民の多くは公共交通の重要性を認識しているが、一方でバス運営には楽観的に捉えられている傾向

潜在ニーズ

・北部エリアや五月山周辺などバス利用が多く便数の多いエリアでは、自動車等からバスへの転換可能性が見られる

・妊娠時などにはバス利用のニーズが一定程度存在

・敬老会館など特定箇所への移動に対し、無料でちょうどよい手段として一定数の利用がある

・利用実態やサービスの偏りが発生

・路線バスと重複した区間での利用も見られる

課題1

リソースの適切な活用や、多様なモードの適材適所の配置により、**様々な層の市民が移動しやすい環境の確保**

現状より

視点1-1

・市全域に交通網が整備されているが、高齢者や障がい者等の移動が困難な層が存在

視点1-2

・自動車利用や移動の諦めにつながり、市外への流出や出控えが発生

上位・関連計画より

市民の快適な移動を実現し、地域における安全な暮らしを支える役割

課題2

行政、事業者、市民が適切かつ多様な連携・協働を行うことで、**持続性の確保に加え、利便性の向上を推進**

現状より

視点2-1

・事業者主体での交通ネットワーク構築となっている状況

視点2-2

・福祉バスの適切な利用がされておらず、阪急バスと福祉バスの需要重複が発生

視点2-3

・地域全体で公共交通を守るため、市民の公共交通に対する意識を改善

上位・関連計画より

身近な公共の資源として、地域連携を創出・深度化する役割

課題3

相乗的なまちの活性化を目指し、拠点など誘導すべきエリアへ移動しやすい環境を形成

現状より

視点3-1

・コンパクトな都市構造の形成を目指す

上位・関連計画より

地域拠点の形成や活性化を支援し、拠点同士をつなぐ役割

3. 公共交通の目標及び基本方針

公共交通の課題を踏まえた目指すがた

前項で整理した公共交通の課題を踏まえ、15年先における公共交通の目指すがたと、実現に向けた基本的な考え方を以下に示す。

公共交通の課題（再掲）

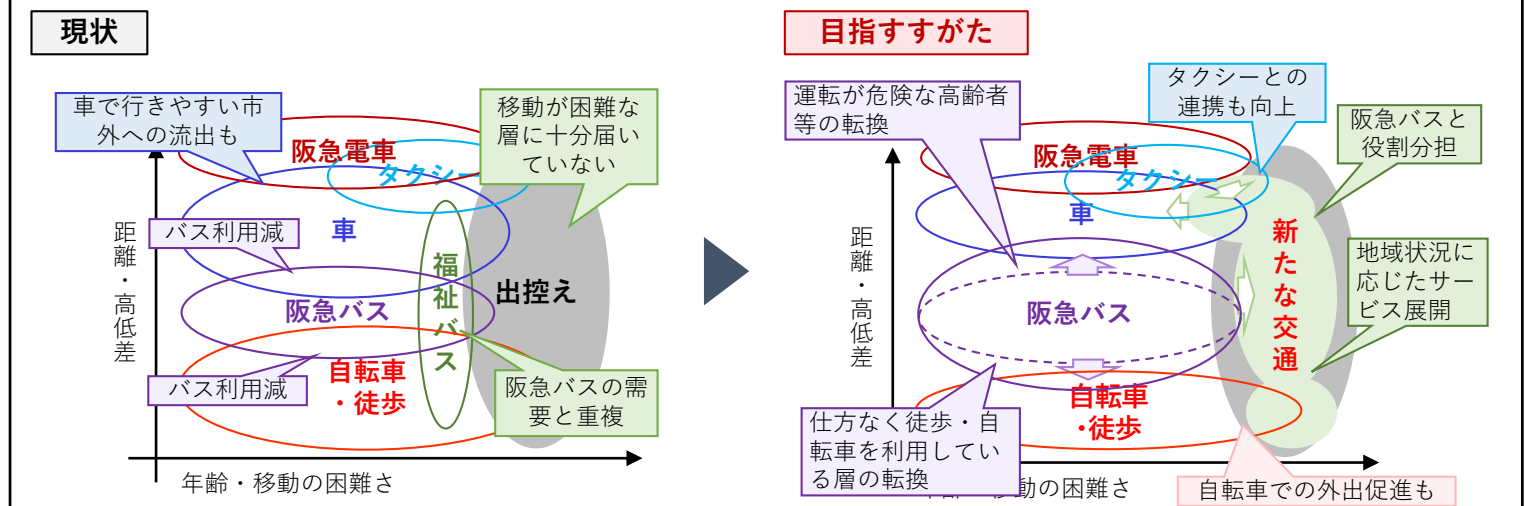
①リソースの適切な活用や、多様なモードの適材適所の配置により、**様々な層の市民が移動しやすい環境の確保**

②行政、事業者、市民が適切かつ多様な連携・協働を行うことで、**持続性の確保に加え、利便性の向上を推進**

③相乗的なまちの活性化を目指し、**拠点など誘導すべきエリアへ移動しやすい環境を形成**

15年先の公共交通の目指すがたと、実現に向けた基本的な方針

- ◆施設循環福祉バスの機能も含めた新たな交通手段を検討し、**持続的な公共交通体系の構築と役割分担の調整**
- ◆各モードやリソースの**連携強化や利用促進**などにより、一つの交通機関・一つの交通事業者・一つの手法だけに頼るのではなく、**全体的・総合的な対応**を図る



公共交通ネットワークの将来イメージ

北部エリア

中部エリア

南部エリア

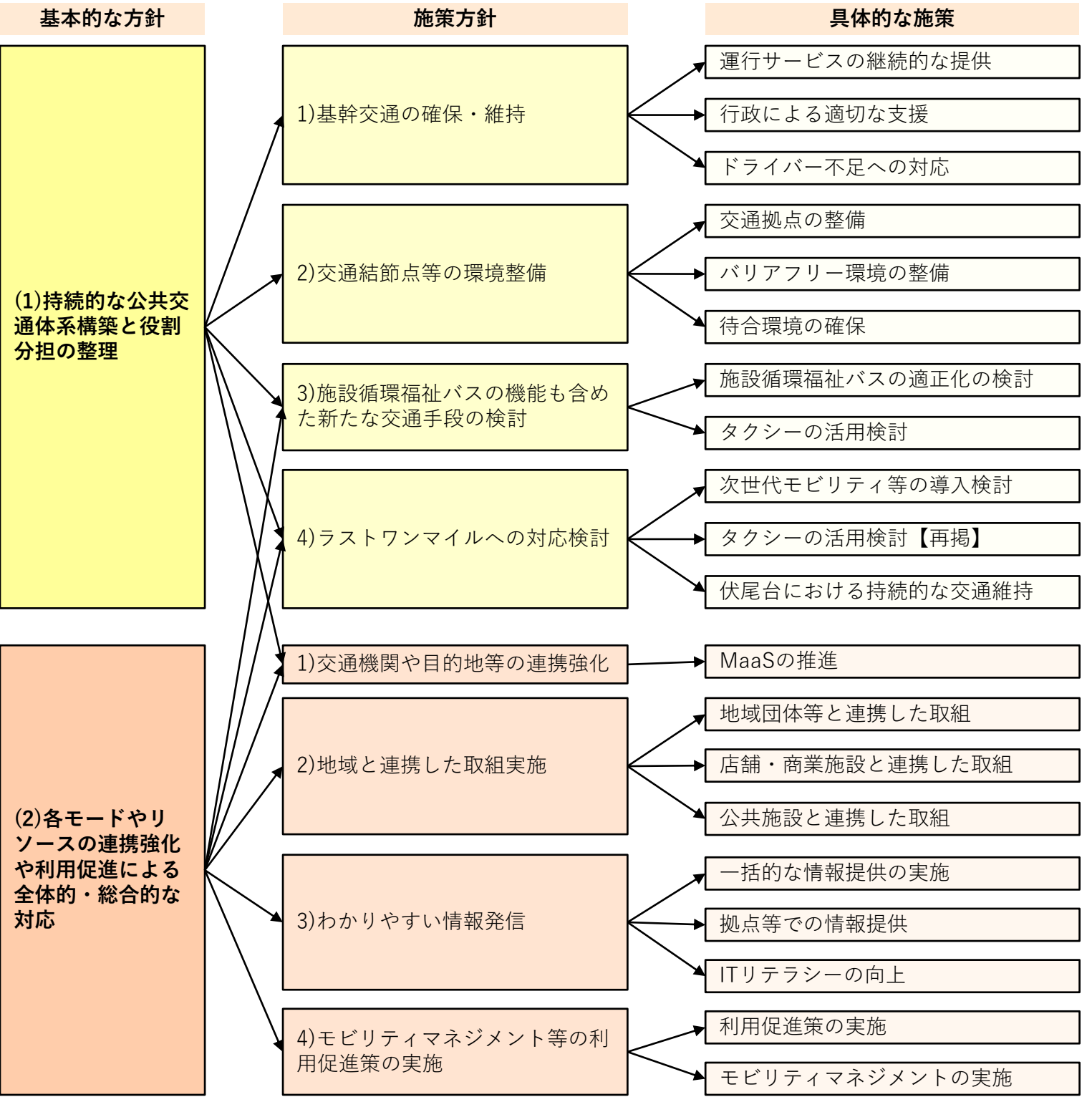
現状

方針

4. 目標達成のための施策

4-1 施策体系

前章で整理した公共交通の目指すがたの実現に向けた施策体系を整理



－施策の実施時期について－

- 各施策について、具体的な取組時期のイメージは以下のとおりとする。
- 継続的な取組として実施・・・現在取り組んでいるものを中心に、今後も継続的に実施
 - 必要に応じて適宜実施・・・社会情勢等を踏まえ、必要性を考慮した上で実施
 - 短～中期的な取組として実施・・・なるべく早期の実現を目指し、第Ⅰ期計画での実施を目指す
 - 中長期的な取組として実施・・・将来的な実現を目指し、第Ⅱ期から第Ⅲ期での実施を目指す

(1)持続的な公共交通体系構築と役割分担の整理

1)基幹交通の確保・維持

- ◆ 運行サービスの継続的な提供
 - ・ 阪急電鉄や阪急バス、各タクシー事業者などによる現行の運行サービスを継続的に提供し、持続的な交通体系となるよう適宜改善
- ◆ 行政による適切な支援
 - ・ 社会情勢や運行実態等を踏まえた適切な支援の実施
- ◆ ドライバー不足への対応
 - ・ 若年層対象のリクルート活動やイメージアップを図るPR活動
 - ・ 将来的な自動運転技術の導入検討

▼自動運転バスの取組例



出典：茨城県境町

3)施設循環福祉バスの機能も含めた新たな交通手段の検討

- ◆ 施設循環福祉バスの適正化の検討
 - ・ 高齢者や障がい者、妊産婦等への対応など必要な機能を維持しながら、路線バスやタクシー等も含めて交通体系全体を再構築し、効果的・効率的なサービス提供方法を検討
- ◆ タクシーの活用検討
 - ・ 施設循環福祉バスの適正化に併せ、対応が難しい利用者のタクシー活用や支援策について検討

施設循環福祉バスの見直しイメージ

- ルートや停留所の見直し
- 既存のバス、タクシー等への転換支援
- 既存の運行のまま適正化(予約制、座席指定、有料化など)
- コミュニティバス・乗合タクシー等への転換
- 区域型デマンド交通への転換 など

▼AIオンデマンド交通

AIの活用

○AIによる最適な運行ルートの決定

- ・ 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するため、乗合をしつつ、概ね希望時間通り移動が可能
- ・ リアルタイムな人数分布の統計データとAIにより、移動需要の予測を進め、運行の効率性を高めることが可能

○タクシーと路線バスの中間的性質

- ・ 任意に乗降ポイントを設定できるため、地域内移動を面的にカバー可能
- ・ 個々の移動ニーズに対応しつつ、低コストで一定数の人が同時に移動可能

【オンデマンド交通の利用イメージ】

出典：国土交通省

2)交通結節点等の環境整備

- ◆ 交通拠点の整備
 - ・ 池田駅や石橋阪大前駅周辺のバリアフリー化やバス停設備等の高質化
- ◆ バリアフリー環境の整備
 - ・ 池田市バリアフリーマスタープランに基づき、バリアフリー環境の整備
 - ・ バリアフリーマップの作成やユニバーサルマナー研修等のソフト施策の実施
- ◆ 待合環境の確保
 - ・ バス停付近のベンチ・上屋等の待合環境整備

▼バス停周辺の施設と連携した待合環境提供の取組



出典：和歌山市地域公共交通網形成計画及び和歌山市都市・地域総合交通戦略

4)ラストワンマイルへの対応検討

- ◆ 次世代モビリティ等の導入検討
 - ・ AIオンデマンド交通や自動運転、グリーンスローモビリティ、電動キックボードなど、先進的な移動手段の導入可能性について検討
- ◆ タクシーの活用検討【再掲】
- ◆ 伏尾台における持続的な交通維持
 - ・ 予約・配車システムの高度化や利用者利便の向上のほか、大学・企業と連携した収益事業による自律的・持続的な地域運営を図る
 - ・ 将来的な自動運転技術の導入可能性も検討

▼収益事業実施による持続運営のスキームイメージ



(2)各モードやリソースの連携強化や利用促進による全体的・総合的な対応

1)交通機関や目的地等の連携強化

- ◆ MaaSの推進
 - ・ 交通機関同士の乗継利便性向上や総合的な情報提供、利用者利便につながる連携手法等の検討
 - (2025年の大阪・関西万博に向けた関西MaaS推進連絡会議の動向を踏まえ活用や連携を検討)
 - ・ ICカードやGTFS等のデータ類を活用し、効果的・効率的なネットワーク構築を検討

▼GTFSを活用したバスの活性化への取組

標準的なバス情報フォーマット (GTFS-JP)

2017年3月に国土交通省が定めた形式
バス停の位置情報、時刻表、ルート、運賃などの複数のCSVファイルを格納したZIPファイル

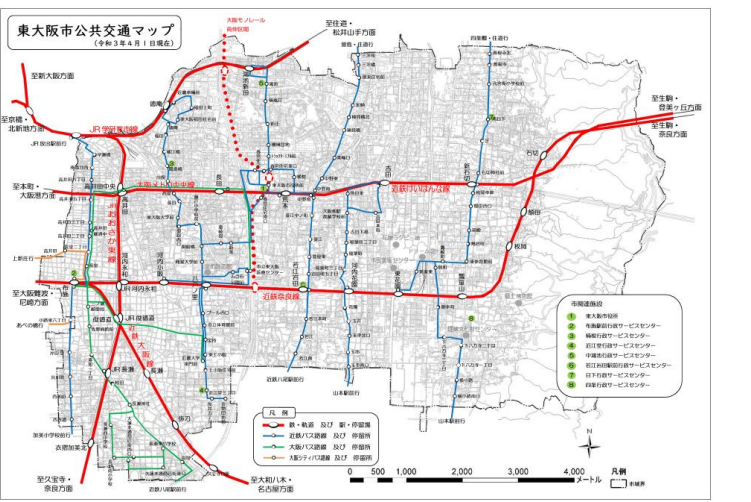
GTFS-JPのオープンデータ化→バスの活性化に

出典：中津川市

3)わかりやすい情報発信

- ◆ 一括的な情報提供の実施
 - ・ 市内の公共交通マップやバリアフリーマップ等の作成、市webサイト等での情報提供
- ◆ 拠点等での情報提供
 - ・ 既存のスマートフォンアプリの周知・広報や、バスロケーションシステムの活用手法の検討、デジタルサイネージ等による情報提供の検討
- ◆ ITリテラシーの向上
 - ・ 高齢者向けスマホ教室等と連携した公共交通情報の検索方法やアプリ利用等の機会提供、公共交通に関する意識醸成のための情報発信

▼公共交通マップの例



出典：東大阪市

2)地域と連携した取組実施

- ◆ 地域団体等と連携した取組
 - ・ 地域団体と連携し、公共交通に係るイベント・サービス提供等について検討
- ◆ 店舗・商業施設と連携した取組
 - ・ 公共交通利用での来訪者に対するインセンティブ付与の取組などについて検討
- ◆ 公共施設と連携した取組
 - ・ 公共施設へのバス乗り入れや待合環境の確保、公共交通利用による来訪者へのサービス等の検討

▼協賛店でのバス利用による特典付与の取組事例



出典：河内長野市

4)モビリティマネジメント等の利用促進策の実施

- ◆ 利用促進策の実施
 - ・ 地域のお出かけ情報とセットになった企画乗車券の検討や、バスの使い方パンフレットの配布
- ◆ モビリティマネジメントの実施
 - ・ 地域団体による小学校への出前授業と連携した公共交通に関する学習や、通勤・通学者、転入者等に対する情報提供などのコミュニケーションを図るなどモビリティマネジメントの実施

▼阪急沿線アプリ

「阪急沿線アプリ」デビュー!

運行状況も、遅延情報も、リアルタイムで、最新の情報を提供します。

「バス停情報」画面では、選択したバス停における直近の出発情報を表示するほか、3つ隣のバス停からの接近情報も表示します。また、バスに遅延が生じているときは、遅延時分と到着見込み時刻も表示します。これにより、お客様はバスの運行状況を把握しやすくなります。

出典：阪急電鉄

▼阪急バスのノリセツ

阪急バスのノリセツ

時刻表をセレクト

バスの乗り方

バスが乗り降りしたら

バスを降りる前に

バスから降りる際に運賃をお支払いください

出典：阪急バス

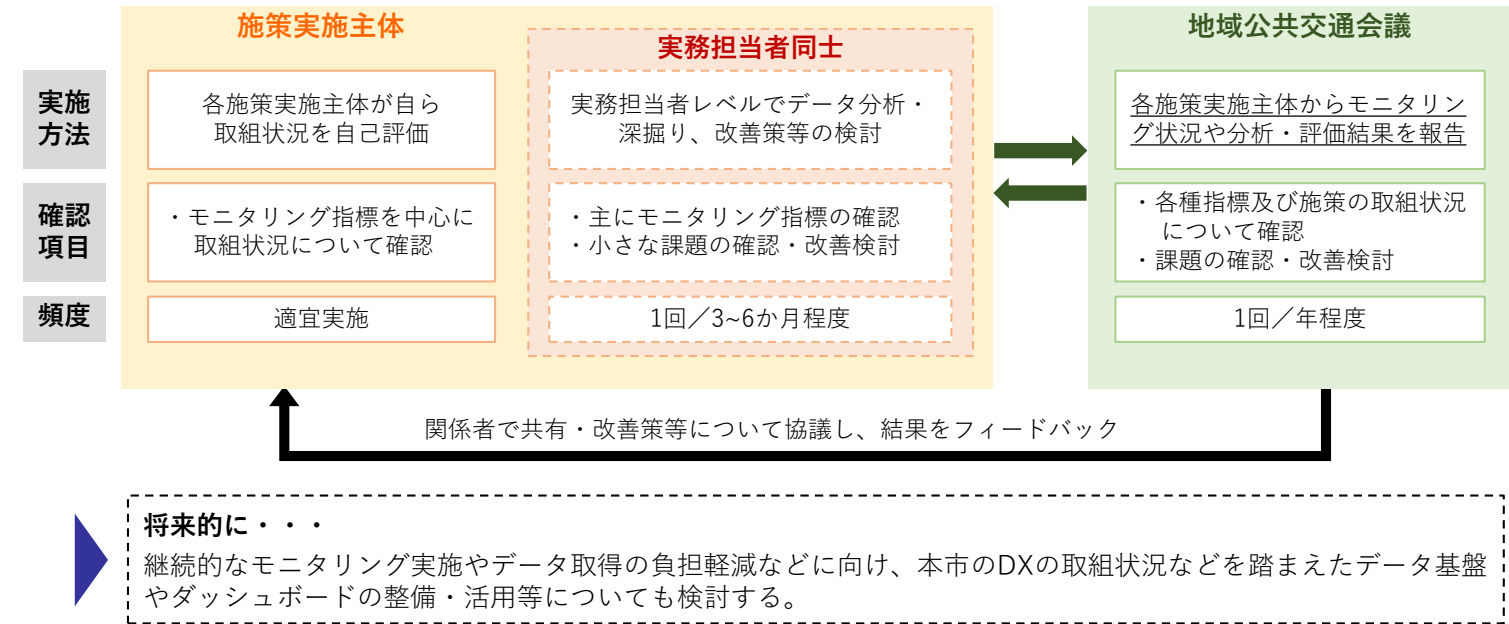
5. 計画の推進に向けて

5-1 施策推進に向けた体制

基本的な考え方

計画に位置付けた施策を着実に推進していくため、評価指標を設定した上で定期的な評価を行うとともに、継続的なモニタリングを行うこととする。なお、評価・モニタリングの実施にあたっては、計画策定主体である市だけでなく、関係者がそれぞれの役割をもってデータの提供や分析・評価を行い、地域公共交通会議の場で共有・議論し、施策推進に向けて一丸となって取り組むものとする。

評価実施方法・体制

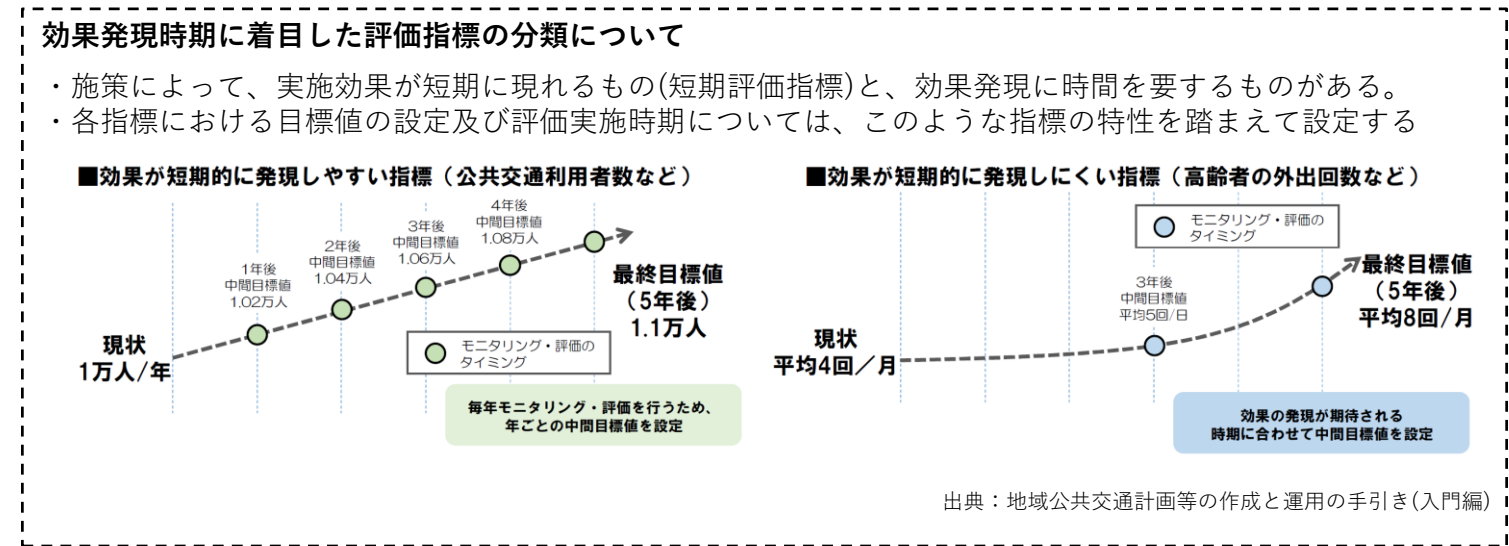


5-2 評価指標と目標値

基本的な考え方

目標設定にあたっては、下記のような観点を踏まえ、持続的な交通体系の形成に資する指標を設定する。

- 前項で示す公共交通の課題の解決につながるものであること
- 比較的效果が発現しやすい指標と、発現までに時間を要する指標についてバランスを考慮
- 加えて、地域の状況変化等を素早く察知すべく、より短期かつ継続的にモニタリングする指標を設定
- 評価に係るデータ取得等の負担を考慮



社会情勢等の影響に伴う評価指標ないし目標値の見直しについて

感染症の拡大や原油価格の高騰、その他個別の状況変化などの外的要因等により、設定した指標による評価が適切でなくなった場合には、地域公共交通会議内での協議のもと、適宜指標及び目標値を見直すなど柔軟に対応する。

評価指標及び目標値

上記の考え方を踏まえ、課題区分ごとに評価指標を示す。

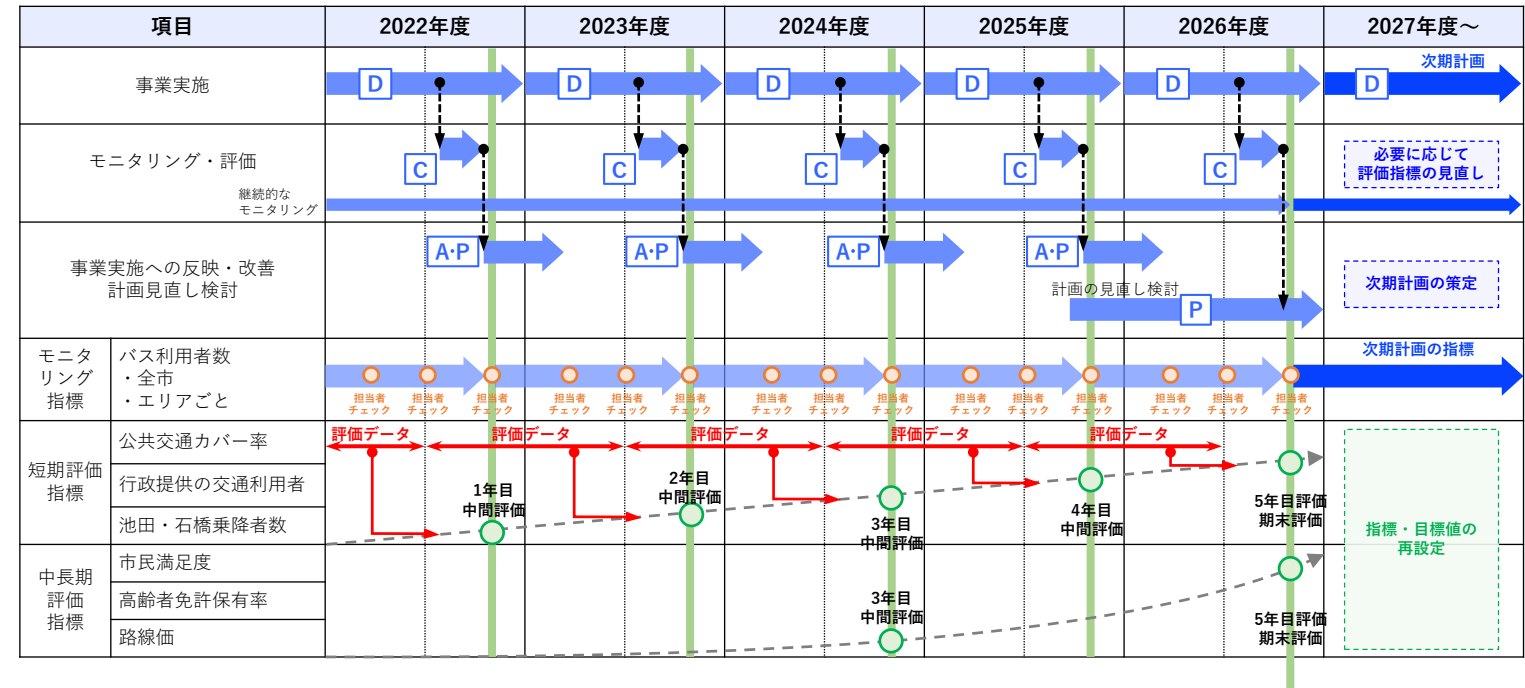
なお、モニタリング指標については経過を適宜確認するものとし、目標値は設定しない。

区分		評価事項・ねらい	評価指標（案）		現況値	目標値
短期評価指標	①様々な層が移動しやすい環境確保	公共交通を利用することのできる市民の数	市域の公共交通カバー率（鉄道駅500m、バス停300m）		83.8%	91.5%
	②持続性確保、利便性向上の推進	事業者だけではカバーできない公的な移動支援の実施状況	池田市主体により確保・提供している交通手段の利用者数		75,056人/年	95,263人/年
	③誘導すべきエリアへの移動環境形成	公共交通による拠点への往来	拠点での公共交通利用者数	池田 石橋	鉄道:44,523人/日 バス:5,581人/日 鉄道:43,377人/日 バス:2,102人/日	鉄道:58,000人/日 バス:7,200人/日 鉄道:56,000人/日 バス:2,800人/日
中長期評価指標	①様々な層が移動しやすい環境確保	市民が公共交通を不便なく利用できているか	交通の利便性に対する市民満足度		71.4%	79.1%
	②持続性確保、利便性向上の推進	高齢者が車を使わずとも生活できる状況	高齢者の免許保有率（市在住65歳以上）		42.2%	37.3%
	③誘導すべきエリアへの移動環境形成	誘導エリアの価値向上状況	路線価	池田 石橋 伏尾台	245千円/㎡ 245千円/㎡ 60千円/㎡	312.5千円/㎡ 305千円/㎡ 60千円/㎡

区分	評価事項・ねらい	評価指標（案）
モニタリング指標	地域の状況変化等を素早く察知	池田市内のバス利用者数

5-3 計画の進捗管理

下記のスケジュールに基づき評価を実施していく。



着実にPDCAサイクルを回していくために・・・

- ◆国への評価結果の提出
活性化再生法第7条の2第2項に基づき、評価結果についてとりまとめ、国土交通大臣に提出。
- ◆評価結果の公表
評価結果について本市HPにおいて公表する。