

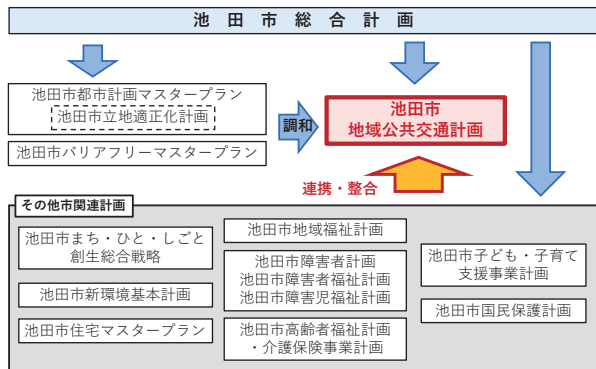
1. 池田市地域公共交通計画について

1-1 計画策定の背景と目的

近年の人口減少や少子高齢化の進行に加え、新型コロナウイルス感染症拡大など、様々な社会的な課題に直面する中、交通事業者の路線運営は非常に厳しい状況が続いている。一方、次世代モビリティやMaaS等新たな技術・概念のほか、スマートシティやDXの全国的な取組など、交通を取り巻く社会環境にも変化が生じている。
 そうした情勢を踏まえ、池田市における円滑な移動環境の実現や、持続可能な公共交通の確保を目指し、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下「活性化再生法」という。）に基づき、今後の地域公共交通のあり方や具体的な取組を示した池田市地域公共交通計画の作成を行う。

1-2 計画の位置づけ

池田市地域公共交通計画は、**地域住民の日常・社会生活の確保や活力ある都市活動の実現、観光等地域間の交流促進**などを図るため、持続的な交通の確保・維持を図るものである。
 地域の公共交通体系は、**都市計画や立地適正化等との調和**が保たれたものであるとともに、**高齢者や障害者等の移動円滑化**に係る施策とも調和が図られている必要がある。
 加えて、**本市の最上位計画である総合計画**や、**福祉、子育て、環境、防災等の計画**においても公共交通に関連した施策や取組などが定められており、**多様な分野と連携・整合した計画**として位置づける。



1-3 計画期間

本計画は、池田市における公共交通体系の目指すがたを示し、中長期的な再構築も含めた取組を進めていくものであることから、**計画期間を15年**とする。ただし、定期的に計画の推進状況についての評価を行い、必要に応じて**概ね5年ごとに計画の見直しについても検討**することとする。

2. 公共交通を取り巻く現状と課題

2-1 上位・関連計画

第6次池田市総合計画（計画期間：H23～R4年度）

＜まちの将来イメージ＞
 『「私」が創る「地域」と育てる誇りに思えるまち』
 …安全・安心で円滑な移動ができるよう、交通体系を再構築し、**市全体の交通体系のあり方を示す将来計画**を示す。
 （基本計画3「人、環境にやさしい安全・安心なまち」より）

池田市都市計画マスタープラン（計画期間：H11～R4年度）

- ＜都市づくりの力点＞
- ① “生活圏”を中心としたコンパクトな都市構造の形成
 …公共交通による市全体の交通ネットワークの維持
 - ② 住宅地の人口減少・高齢化に対応したまちづくり
 …公共交通による拠点間の交通ネットワークの維持
 - ③ 池田市の良好な資源を活かした景観・環境まちづくり
 …モビリティ・マネジメント等を促進
 - ④ 災害に強い安全・安心のまちづくり

池田市立地適正化計画（計画期間：H31年度から概ね20年）

＜まちづくりの方針＞
 『コンパクトな都市構造、都市機能の集積を維持しつつ、
 まちの暮らしや質を高め、これからも「選ばれる都市」へ』
 …駅やバス停など公共交通網を維持しながら、都市機能の集積を誘導しつつ、公共交通の利用を促し、利便性の高い暮らしを享受できるまちづくりに取り組む。

▼ 生活圏と都市核・都市軸・生活拠点

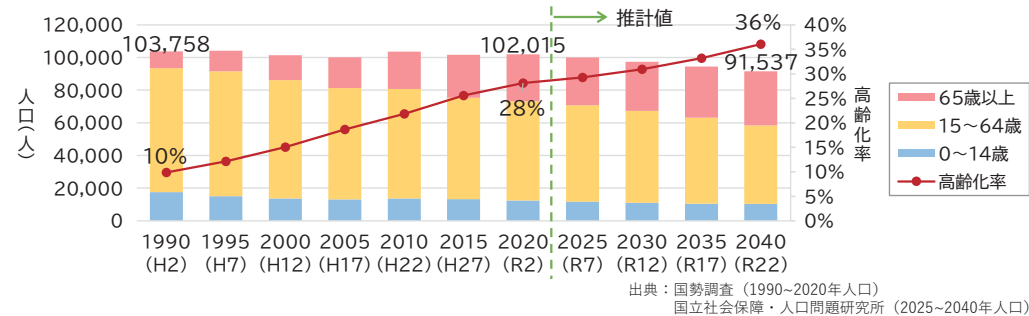


出典：池田市都市計画マスタープラン

2-2 公共交通を取り巻く現状

人口・高齢化状況

- ・池田市の人口は、**令和7年以降減少していく見通し**である。
- ・高齢化率は、令和2年時点で28%となっている。
 今後も上昇していくことが見込まれており、**令和22年には高齢化率は36%まで高まる**ことが予想される。



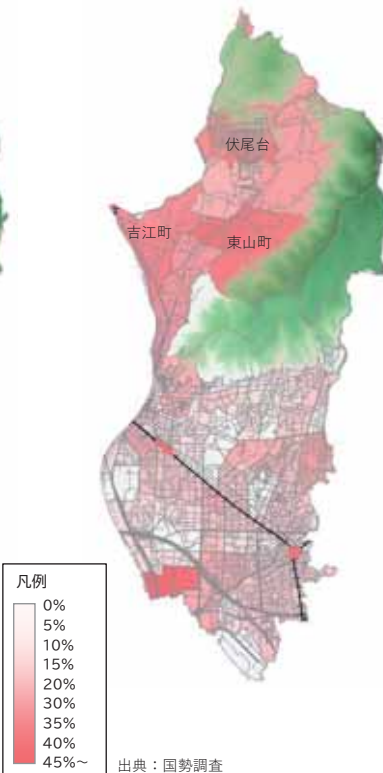
人口分布、高齢者分布、主要施設分布

- ・人口が特に集中しているのは**市域南側**ですが、伏尾町など市域北側にも分布している。
- ・地域ごとの高齢化率は、**市域北部の東山町や伏尾台地域で特に高くなっている**。
- ・公共施設やスーパー等の**主要施設は、主に人口の多い市域南側の阪急宝塚沿線に立地**している。

▼ 町丁目ごとの人口



▼ 町丁目ごとの高齢化率



▼ 主要施設の分布



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

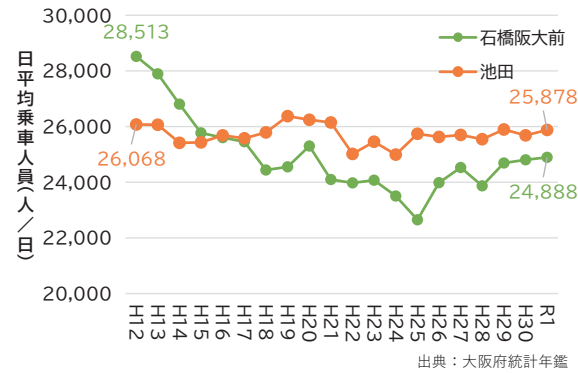


- 凡例
- <鉄道>
 - : 駅
 - <路線バス>
 - : 1系統
 - : 2系統
 - : 3,5系統
 - : 4,14,138系統
 - : 6,11系統
 - : 7系統
 - : 8系統
 - : 9系統
 - <タクシー>
 - : 営業所
 - <福祉バス>
 - : 運行経路

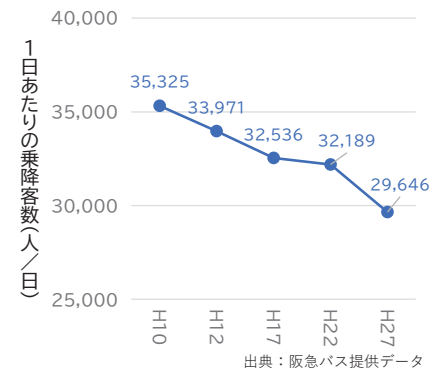
公共交通の利用状況

- ・鉄道および路線バスの利用者数を見ると、近年横ばい、または減少傾向となっている。

▼ 鉄道の利用状況



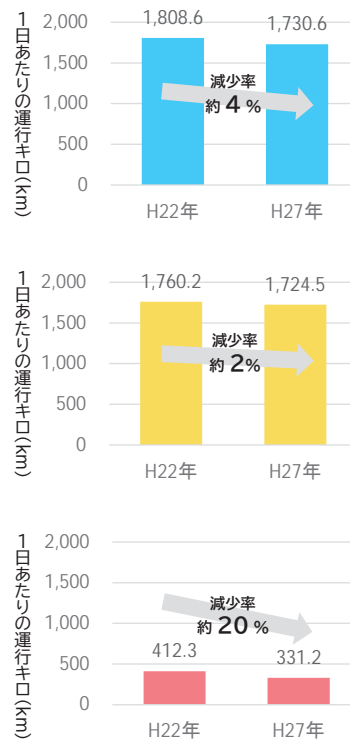
▼ 路線バスの利用状況



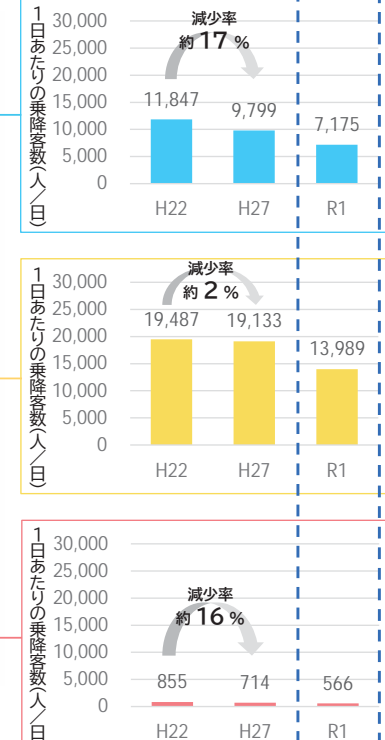
路線バスの運行便数、利用者数

- ・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

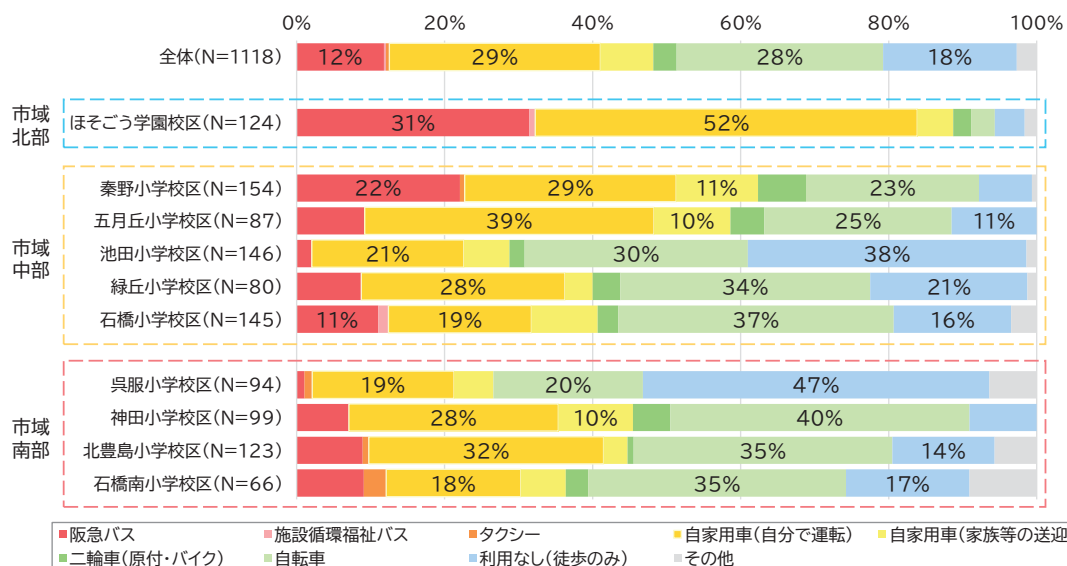


2-4 市民の移動ニーズ

主な移動手段

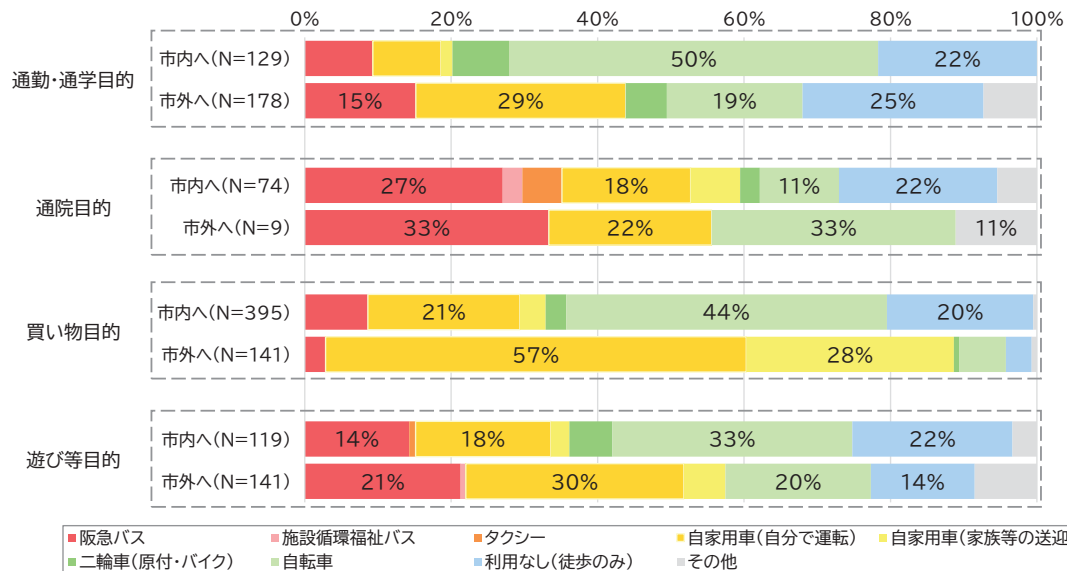
- ・主な移動手段は、**市域南部は徒歩や自転車での移動が多く、市域北部はバスや車での移動が多くなっている。**
- ・移動目的別に見ると、市内へは自転車や徒歩が主な移動手段となっており、その他は**通院や通勤・通学目的ではバスでの移動が多く、買い物目的では車での移動が多くなっている。**

▼ 主な移動手段（出発地別）



出典：H30年池田市調査

▼ 主な移動手段（移動目的別）

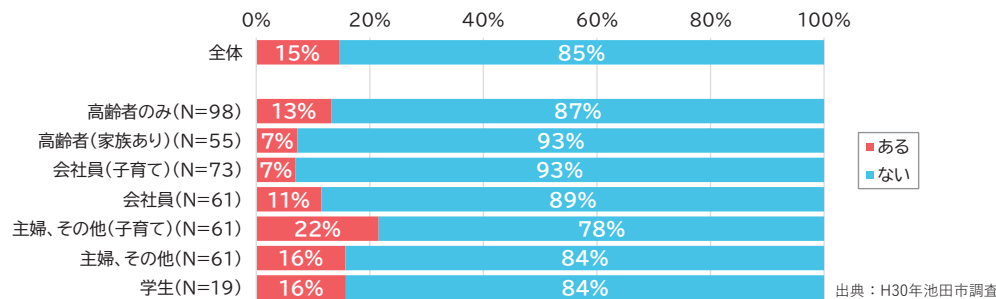


出典：H30年池田市調査

移動に関する困りごと、公共交通に対する意識

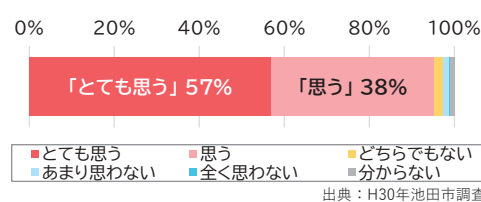
- ・移動を諦めている人が全体の約15%存在し、特に主婦や学生、高齢者が移動に困っている現状である。
- ・公共交通に対する意識としては、**約90%の方に公共交通は重要であると認識**されている。
- ・公共交通の運行については、利用者は減少しているものの、**約半数の方が今のまま維持できると回答**している。

▼ 諦めている移動の有無



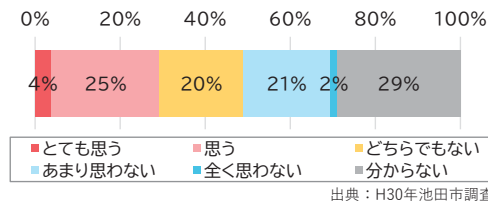
出典：H30年池田市調査

▼ 地域の使いやすい公共交通は大切だと思う



出典：H30年池田市調査

▼ 今のまま事業者が公共交通を維持できると思う

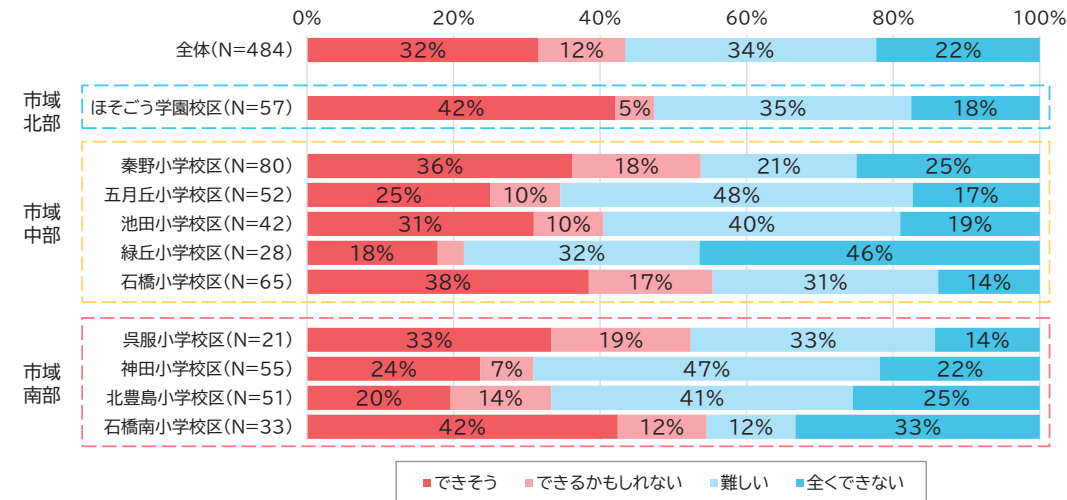


出典：H30年池田市調査

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

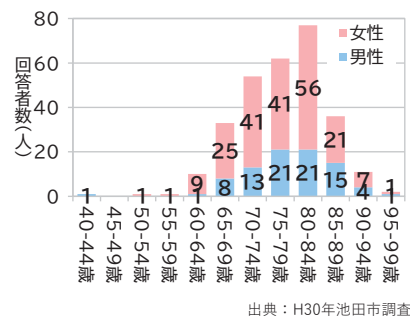


出典：H30年池田市調査

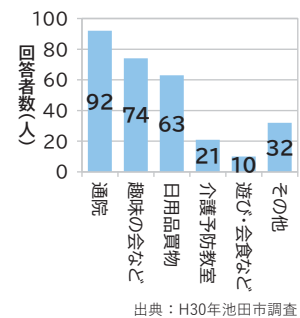
2-5 施設循環福祉バスの利用状況

- 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。

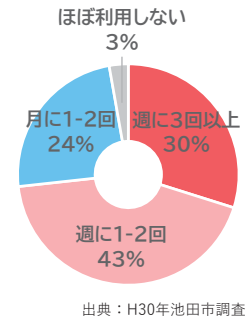
▼ 利用者の年齢層 (N=288)



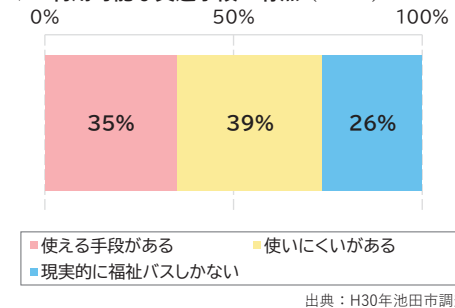
▼ 利用目的 (N=288)



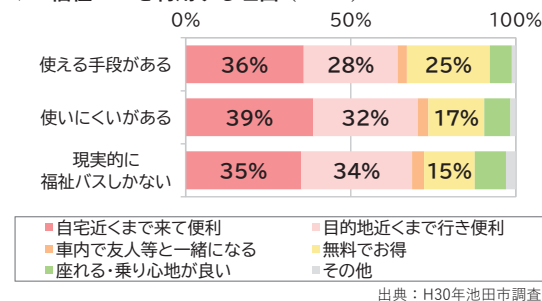
▼ 利用頻度 (N=288)



▼ 利用可能な交通手段の有無 (N=288)



▼ 福祉バスを利用する理由 (N=288)



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、運営側の負担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

池田市の現状

公共交通の状況

- 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**

市民の移動実態

① 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

② 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・福祉センターや図書館など五月山周辺の施設へは、バスの乗継や駐車場不足など、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

③ 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

福祉バスの利用実態

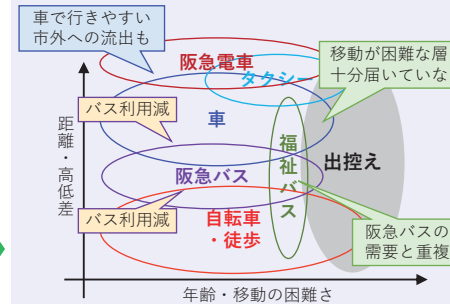
- 敬老会館など**特定箇所**への移動に対し、**無料でちょうどよい手段**として一定数の利用がある。
- 一部の高齢者による**利用固定化**や**サービスの偏り**が発生。
- 路線バスと**重複した区間での利用**も見られる。

公共交通の現状・問題点

- 事業者主体で市全体のネットワークを構築し、市民の移動ニーズを担っている状態
- 福祉バスは**利用が固定化**するなど適切な利用がされず、路線バスとの競合も発生

- 路線バスの利用は通勤などに限られ、それ以外での外出は**自動車での市外流出**や**自転車利用、出控え**につながっている
- まちなかの**自由な行動・交流**を促せない状況となり、都市核等の求心力・魅力が高まらない

- 比較的使用の多い中部エリアも含めて**路線維持が困難**となり、高齢化が進む中で**移動手段不足が広がる**恐れ
- まちづくりの取組が進んでも、その効果・機能を発揮できない可能性があり、**交通とまちの共倒れ**が懸念



まちづくりの方向性・交通の役割

上位計画・まちづくりの方向性

- 「住んでみたい」、「住み続けたい」まち池田を目指す
- コンパクトな都市構造や、高齢化に対応した災害に強いまちづくりの推進

個別の施策推進

- 立地適正化計画等に基づく施設集約等
- 敬老の里プロジェクトや自転車の活用推進など

池田市における交通の役割

- 地域における**安心な暮らし**を支える
- 地域拠点**の形成や活性化を支援、拠点同士をつなぐ
- 身近な公共の資源**として、地域連携を創出・深度化

- 公共交通の現状やまちづくりの方向性を踏まえ、**市域の誰もが使いやすい公共交通を確保**していくことが必要
- そのため、**交通事業者が継続的に運行、事業展開**できるようにした上で、行政と一体となって**補完的な交通も含めたネットワークを形成**し、まちづくりを進めていくことが重要
- 併せて、市民も公共交通維持の重要性を認識し、**公共交通をかしこく使う意識づくり**も重要

公共交通に関する課題

- 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**
- 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**
- 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**

3. 公共交通の目標及び基本方針

3-1 公共交通の目指すすがた

公共交通の課題を踏まえた目指すすがた

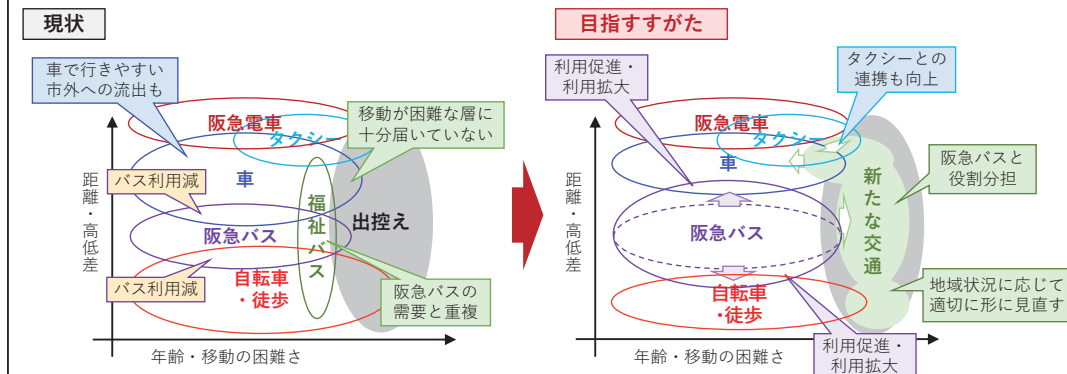
前項で整理した公共交通の課題を踏まえ、公共交通の目指すすがたと、実現に向けた基本的な考え方を以下に示す。

- 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**

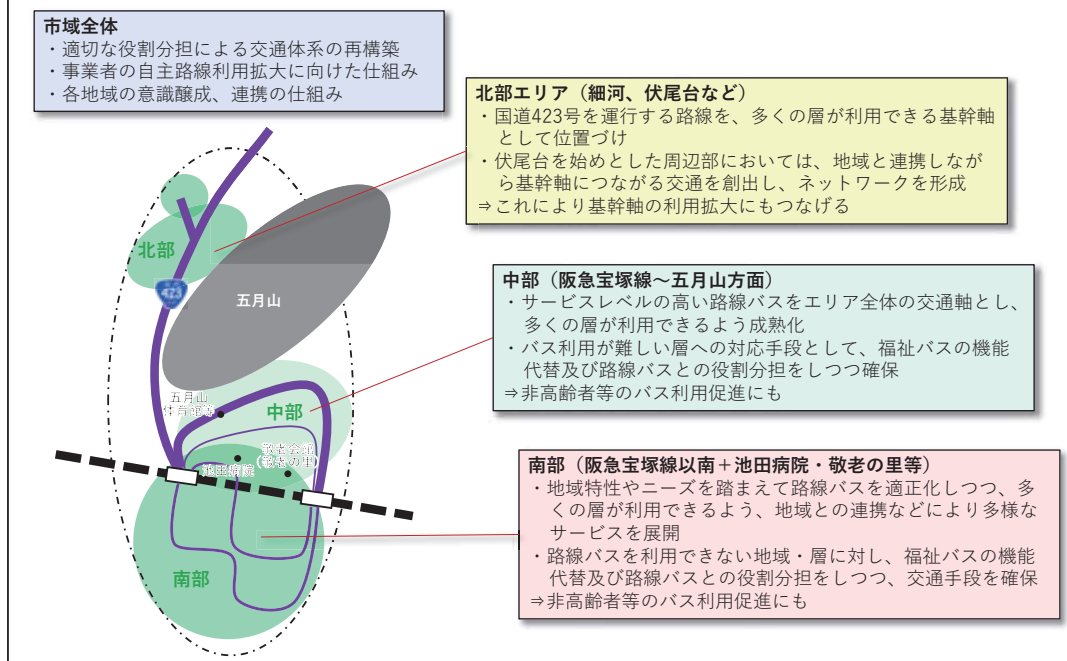
公共交通の目指すすがたと、実現に向けた基本的な方針

◆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



3-2 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

効果発現時期に着目した評価指標の分類について

- ・施策によって、実施効果が短期に現れるものと、効果発現に時間を要するものがある。
- ・各指標における目標値の設定及び評価実施時期については、このような指標の特性を踏まえて設定する



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。

区分	評価事項・ねらい	評価指標（案）	現況値	目標値	指標区分
①様々な層の市民が移動しやすい環境の確保	持続的な交通サービスを提供状況				①モニタリング指標
	障がい者等多様な層の公共交通利用への対応状況				②短期評価指標
②持続性確保、利便性向上の推進	高齢者が安心して使える公共交通の生活路線確保状況				③中長期評価指標
	地域と連携した取組の推進状況				①モニタリング指標
③拠点など誘導すべきエリアへ移動しやすい環境の形成	地域における経済活動の活性化状況				②短期評価指標
	誘導すべきエリアへの公共交通利用状況				③中長期評価指標
③拠点など誘導すべきエリアへ移動しやすい環境の形成	拠点間の利便性確保				①モニタリング指標
	誘導エリアの価値向上状況				②短期評価指標

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かった場合には、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。

◆指標に設定したデータの取得・取り扱いについて

- ・本項で設定した指標による評価実施にあたっては、施策実施主体等によるデータ提供の協力が欠かせない
- ・一方で、各事業者においては経営上や個人情報等の観点から、容易に情報を出せないケースがある
- ⇒こうした事情を鑑み、提供可能なデータについては協力をお願いしつつ、難しい場合には提供可能な形として施策実施主体が集計・分析を実施し、評価のタイミングにおいて報告をお願いする。

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

第4章「目標達成のための施策」は今回議論の対象外

4-2 施策内容

(1)○○○

(2)○○○

(3)○○○

(4)○○○

(5)○○○

(6)○○○

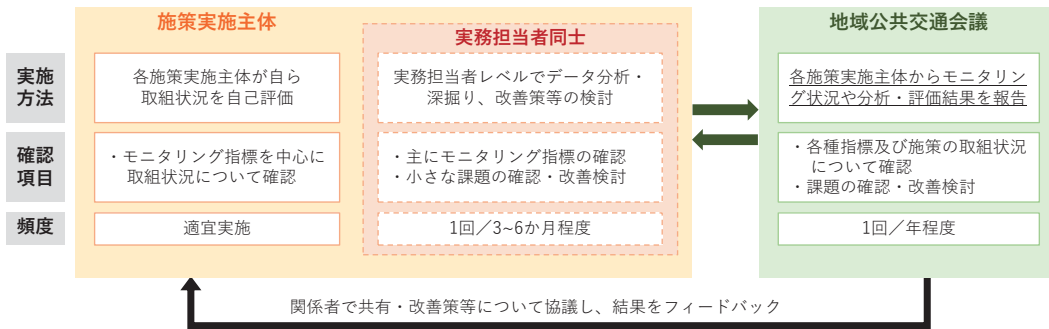
5. 計画の推進に向けて

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、第3章で設定した評価指標についてモニタリング及び定期的な評価を行うこととする。なお、モニタリング・評価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



将来的に・・・

継続的なモニタリング実施やデータ取得の負担軽減などに向け、本市のDXの取組状況などを踏まえたデータ基盤やダッシュボードの整備・活用等についても検討する。

5-2 計画の進捗管理／モニタリング

下記のスケジュールに基づき評価を実施していく。

項目	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度～
事業実施	D	D	D	D	D	D (次期計画)
モニタリング・評価	C	C	C	C	C	必要に応じて評価指標の見直し
事業実施への反映・改善計画見直し検討	A-P	A-P	A-P	A-P	P (計画の見直し検討)	次期計画の策定
モニタリング指標	市内のバス乗車者数	1年目 中間評価	2年目 中間評価	3年目 中間評価	4年目 中間評価	5年目 評価期末評価 (次期計画の指標)
短期評価指標	乗車者数	1年目 中間評価	2年目 中間評価	3年目 中間評価	4年目 中間評価	5年目 評価期末評価
中長期評価指標	乗車率	1年目 中間評価	2年目 中間評価	3年目 中間評価	4年目 中間評価	5年目 評価期末評価
	居住人口	1年目 中間評価	2年目 中間評価	3年目 中間評価	4年目 中間評価	5年目 評価期末評価 (指標・目標値の再設定)

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。