

池田市 地域公共交通会議

2025年5月22日 14：00～

池田市 7階大会議室

(議案)

1. 路線バスの減便について

2. 令和6年度 評価報告

3. 公共交通の課題・施策

4. らくらく送迎の現状と今後

(報告事項)

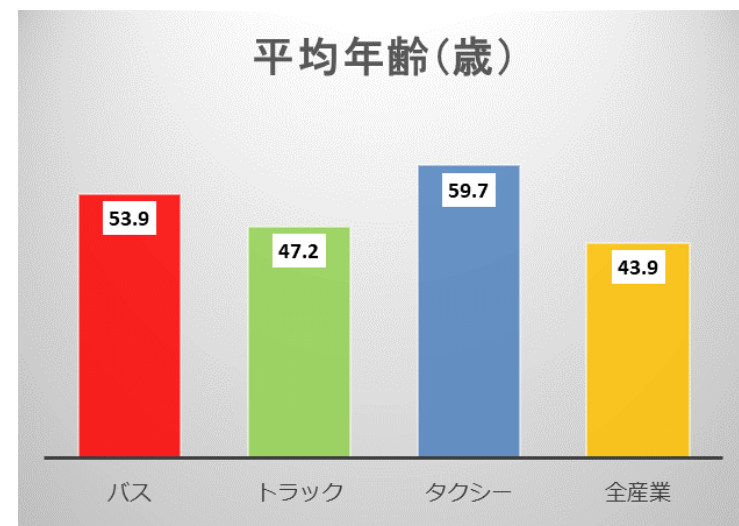
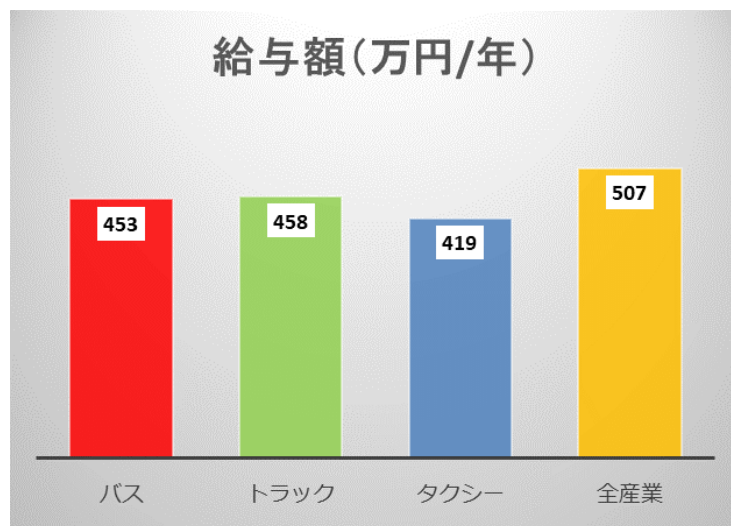
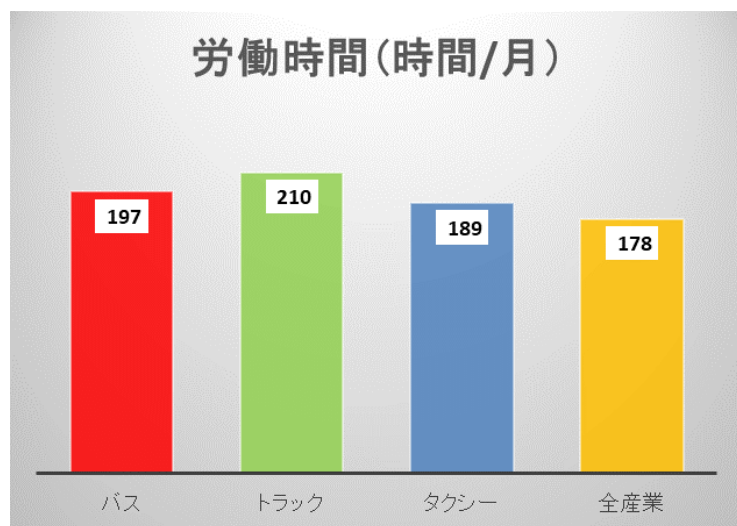
・立地適正化計画での交通位置づけ

阪急バス株式会社様よりご説明

■バス事業における労働力不足

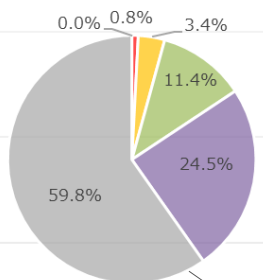
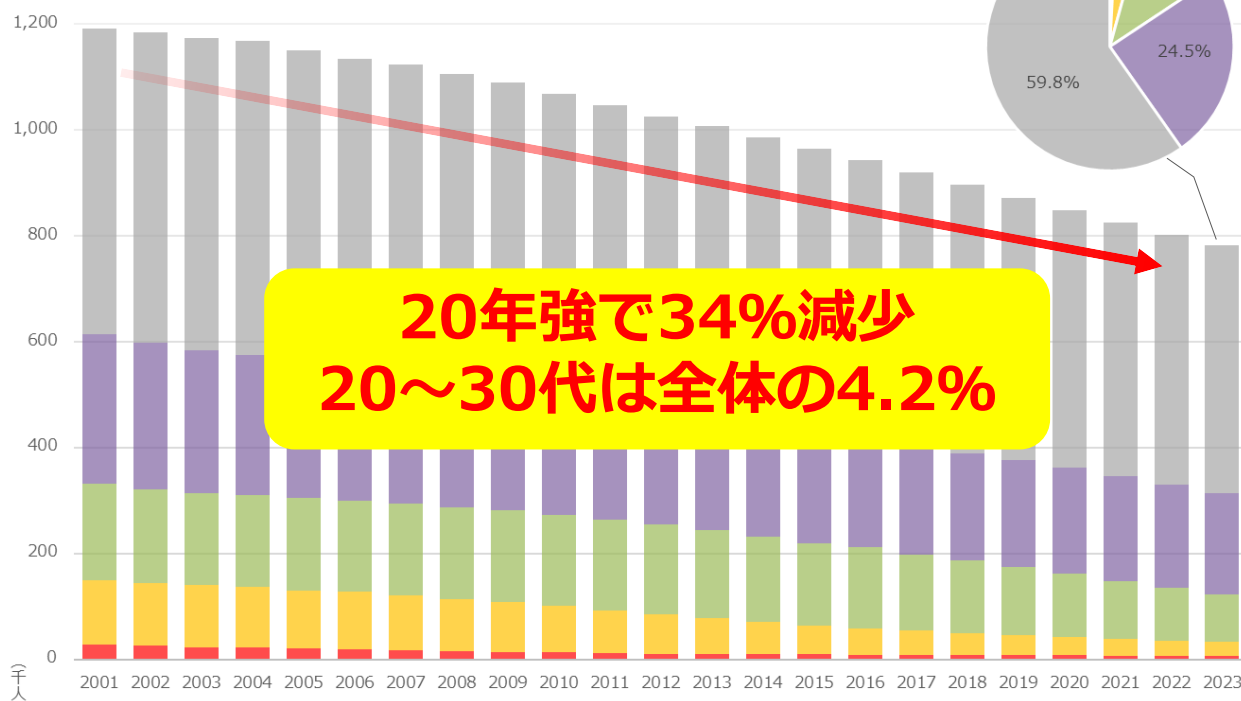
- 全産業と比べ、労働時間が長く、年間所得額も低いため、就業を敬遠。
- 第二種大型自動車運転免許保有者が減少。

(出典) 政府統計「2023年 賃金構造基本統計調査」より作成



第二種大型自動車免許保有者数

■ 16歳～19歳 ■ 20歳～29歳 ■ 30歳～39歳 ■ 40歳～49歳 ■ 50歳～59歳 ■ 60歳～



(出典) 警察庁「運転免許統計」より作成

有効求人倍率

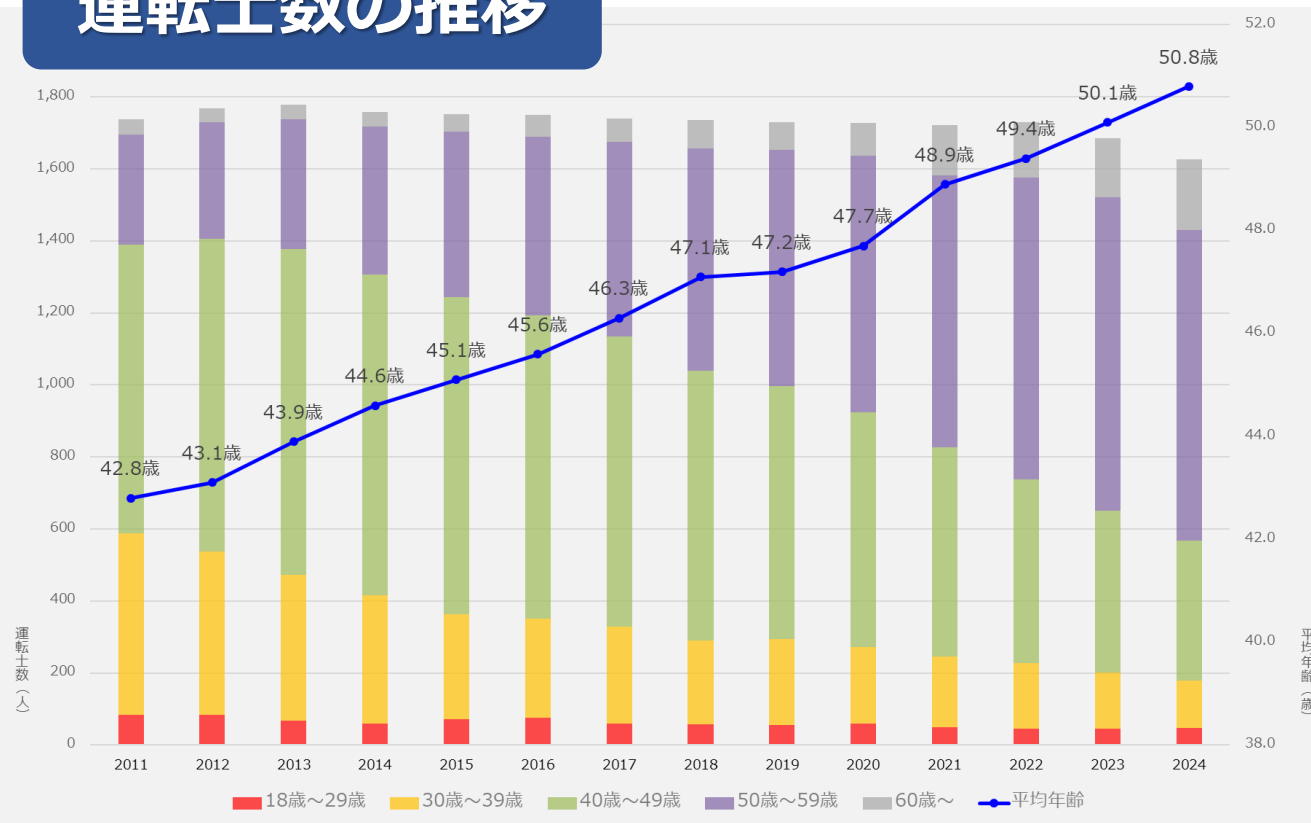
— 自動車運転 — 全職業平均



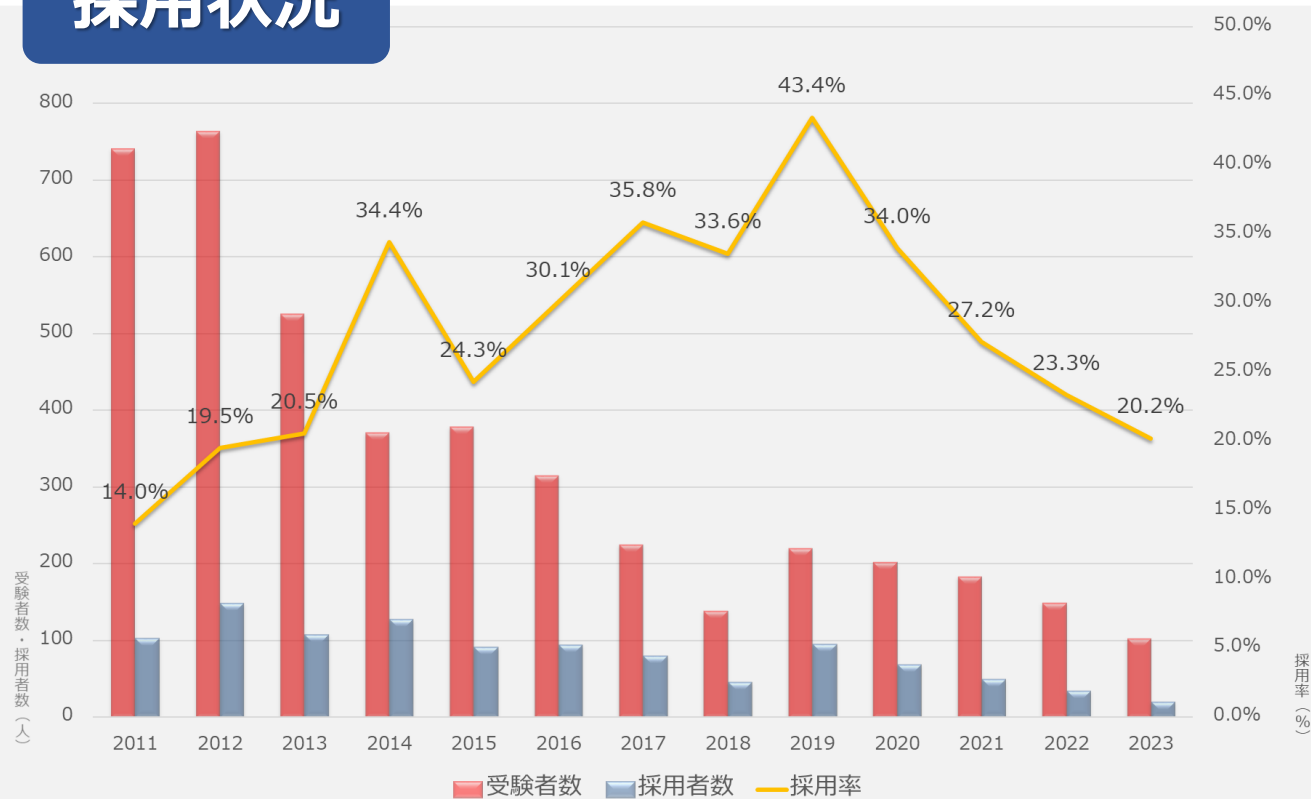
(出典) 厚生労働省「職業安定業務統計」より作成

■ 阪急バスの運転士数の推移・採用状況

運転士数の推移



採用状況



■ 今後の見通し

- ・ 定年退職者が加速度的に増加

今後10年で700人以上が定年退職を迎える
（平均して毎年70人以上）

- 現状の労働力を維持するには定年退職者を補充する

新規採用が必要

- 2024年適用の働き方改革への対応では

必要な運転士数が増加

運転士数にあわせた輸送量になってしまうことを懸念している。➡現実化している【黒字路線でも減便】

■ 人材確保の施策

- ・ 運転免許取得支援制度

2015年導入 実績173人（2024年12月現在）

- ・ 採用率アップ

教育期間・カリキュラムを充実

- ・ 労働条件の向上

2019年4月 契約社員運転士制度の廃止

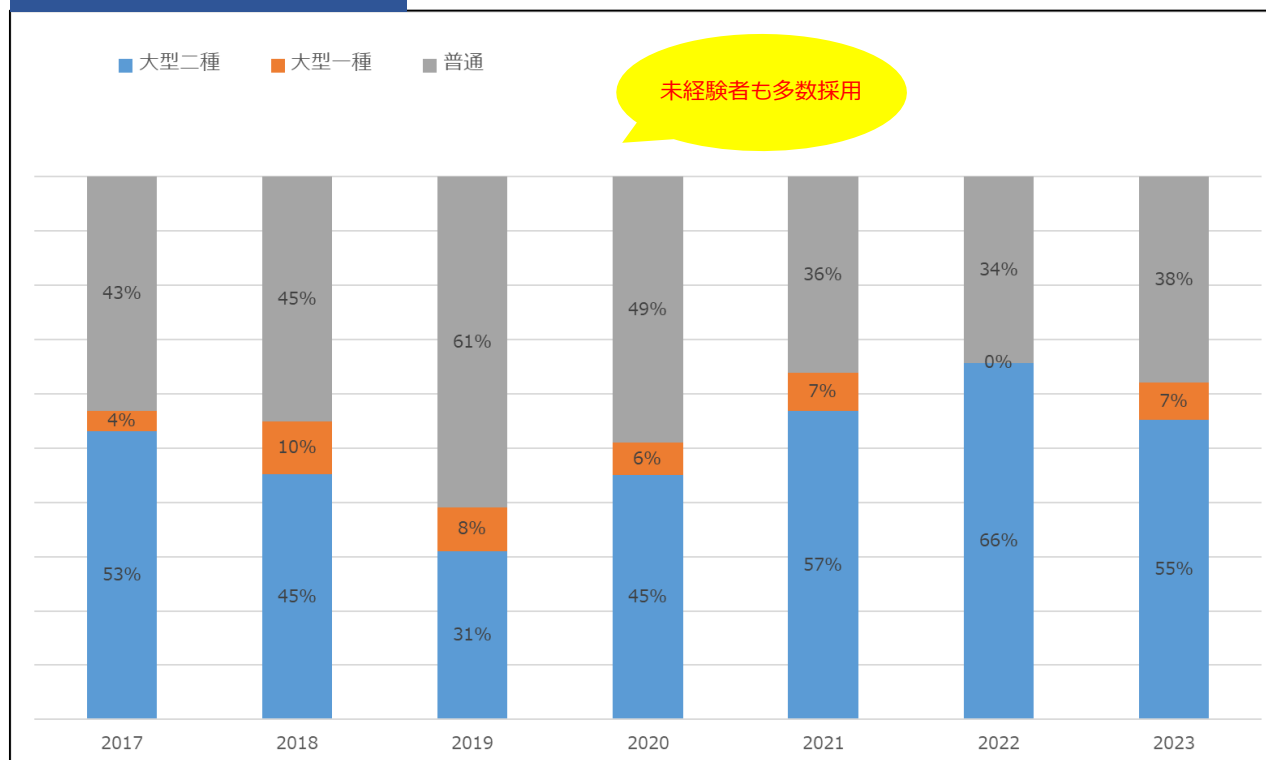
2019年7月 阪急田園バスの吸収合併

- 安定的な人材確保と柔軟な人材配置

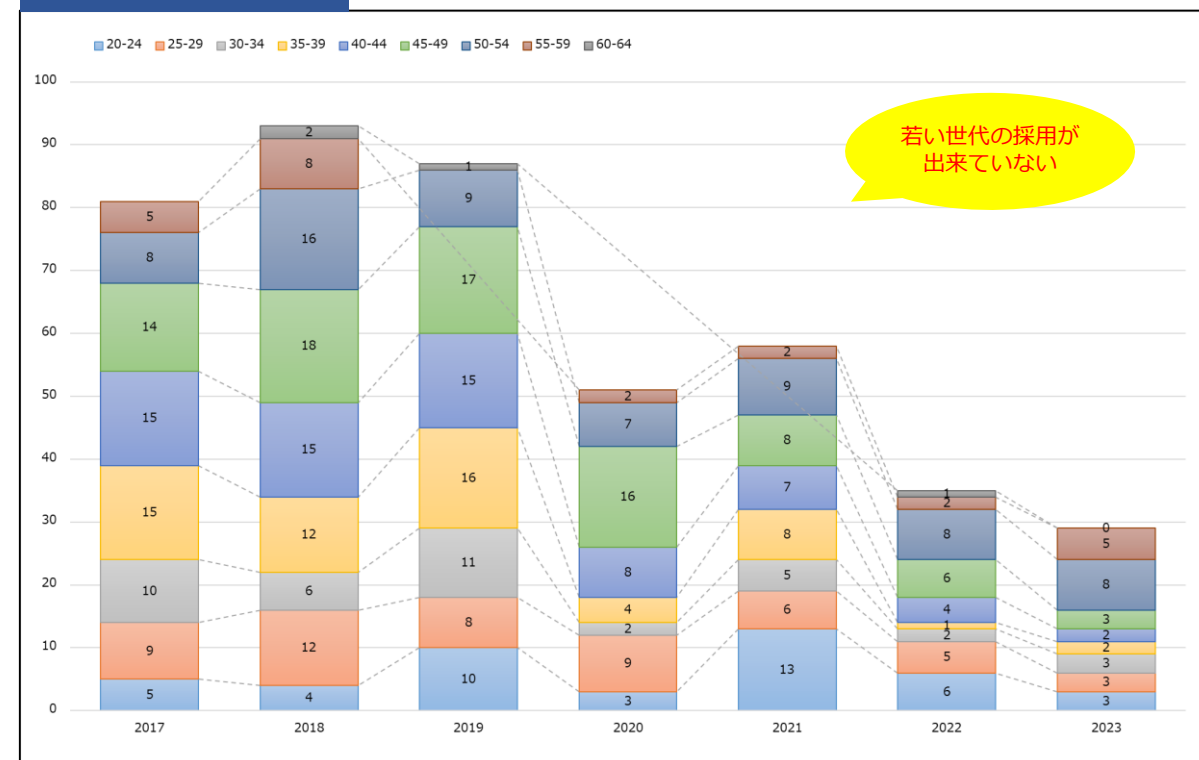
- 採用コストと人件費の高騰

人材確保の施策に反し、コロナ禍において給料を下げて
いる。➡2024年度に待遇改善を実施【今後も継続的な
取り組みが必要】

採用者の免許保有状況



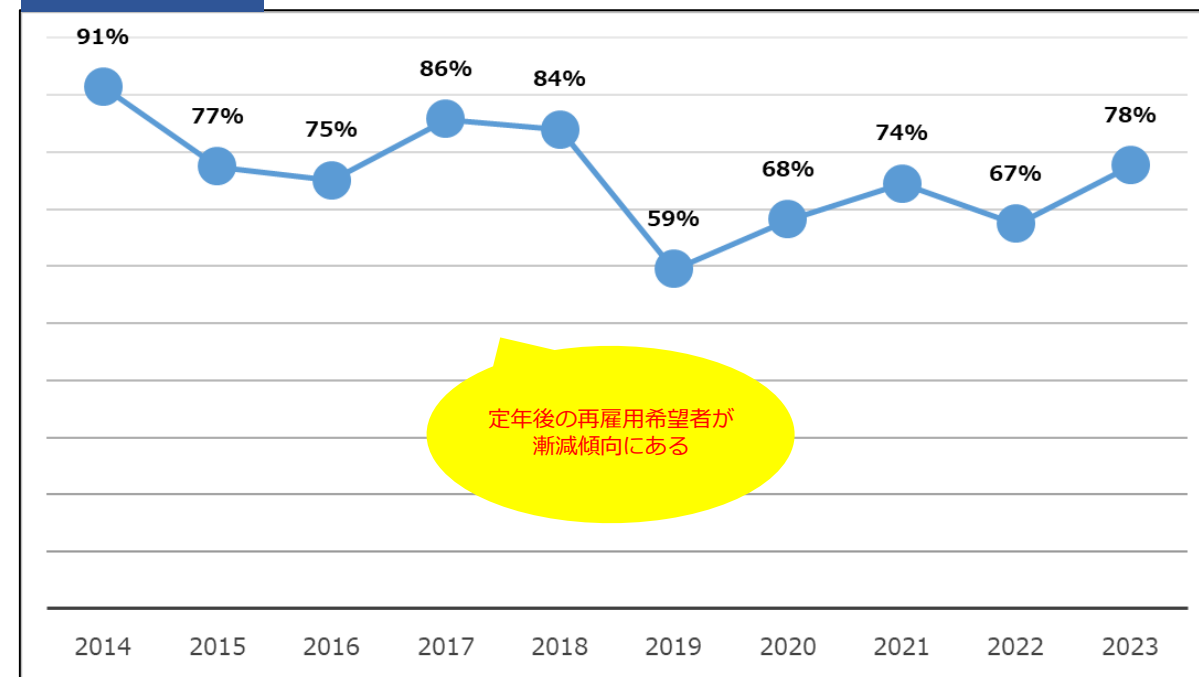
採用者の年齢構成



定年退職者数（推計）



再雇用率



池田市域 運行内容 の 変更 について

2025 年 4 月 21 日（月）から

詳しい発車時刻は、Webサイトまたは
各停留所掲出の時刻表をご覧ください[リンクはこちら](#)

運行内容 を 変更 します

主な変更内容は下記のとおりです

1 **11** 阪急池田駅～五月山～東畑～阪急石橋北口

- ・夕時間帯以降を中心に発車時刻を変更します
- ・終発時刻を繰り上げます

5 **7** **9** 阪急池田駅～園芸高校前～阪急石橋北口

- ・昼時間帯のみの運行とします
- ・光明公園前 経由便は廃止します

3 **4** 阪急池田駅～下渋谷～阪急石橋北口

- ・朝夕時間帯の運行便数を調整します

6 **11** 阪急池田駅～ダイハツ本社前～阪急石橋北口

- ・平日昼時間帯を中心に運行便数を調整します

廃止区間 について

最終運行日 2025 年 4 月 18 日（金）

廃止停留所 莊園一丁目、鉢塚一丁目南、光明公園前

131 **132** **134** 阪急池田駅～伏尾台・久安寺

- ・伏尾台を運行する系統は路線名を **伏尾台線** に変更します
- ・平日朝ラッシュ時間帯に伏尾台→阪急池田駅方面の運行を増便します
- ・久安寺～阪急池田駅 間の運行便数を調整します
- ・深夜時間帯の運行便数を調整し、終発時刻を繰り上げます

箕面市域・豊能町域 運行内容の変更 について

2025 年 4 月 21 日（月）から

詳しい発車時刻は、Webサイト掲出の
路線別時刻表をご覧ください

運行内容 を 変更 します

[リンクはこちら](#)

彩都線

23 箕面萱野駅～白島～彩都粟生南～彩都西駅

→ 平土休 昼間時間帯の運行便数を調整します

北大阪ネオポリス線

24 箕面萱野駅～白島～彩都西駅～千提寺口～希望ヶ丘～余野

→ 平土休 朝、夜時間帯を中心に運行便数を調整します

(箕面トンネル経由)

27 箕面萱野駅～白島～止々呂美南～中止々呂美～余野～希望ヶ丘

→ 平土休 朝、夜時間帯の運行便数を調整します

東能勢線

26 阪急池田駅～久安寺～中止々呂美～余野～希望ヶ丘

→ 平土休 運行便数を調整します

126 阪急池田駅～久安寺～中止々呂美～余野～牧～余野～希望ヶ丘

→ 運行を 廃止 します
※ 余野～牧 間 は廃止となります
阪急池田駅～余野 間 は引き続き 26 が運行します

忍頂寺車作線

139 彩都西駅～千提寺口～忍頂寺～銭原～余野

→ 運行を 廃止 します
※ 銭原～忍頂寺 間 は、
茨木市立忍頂寺小学校登校時のみ運行します

廃止区間 について

最終運行日

2025 年 4 月 20 日（日）

廃止停留所

牧、妙見口、南ノ谷、切畑口、余野（豊能町役場）、中所、西野、法性寺前、湯谷口、中野東、大円、小松、藤ノ宮



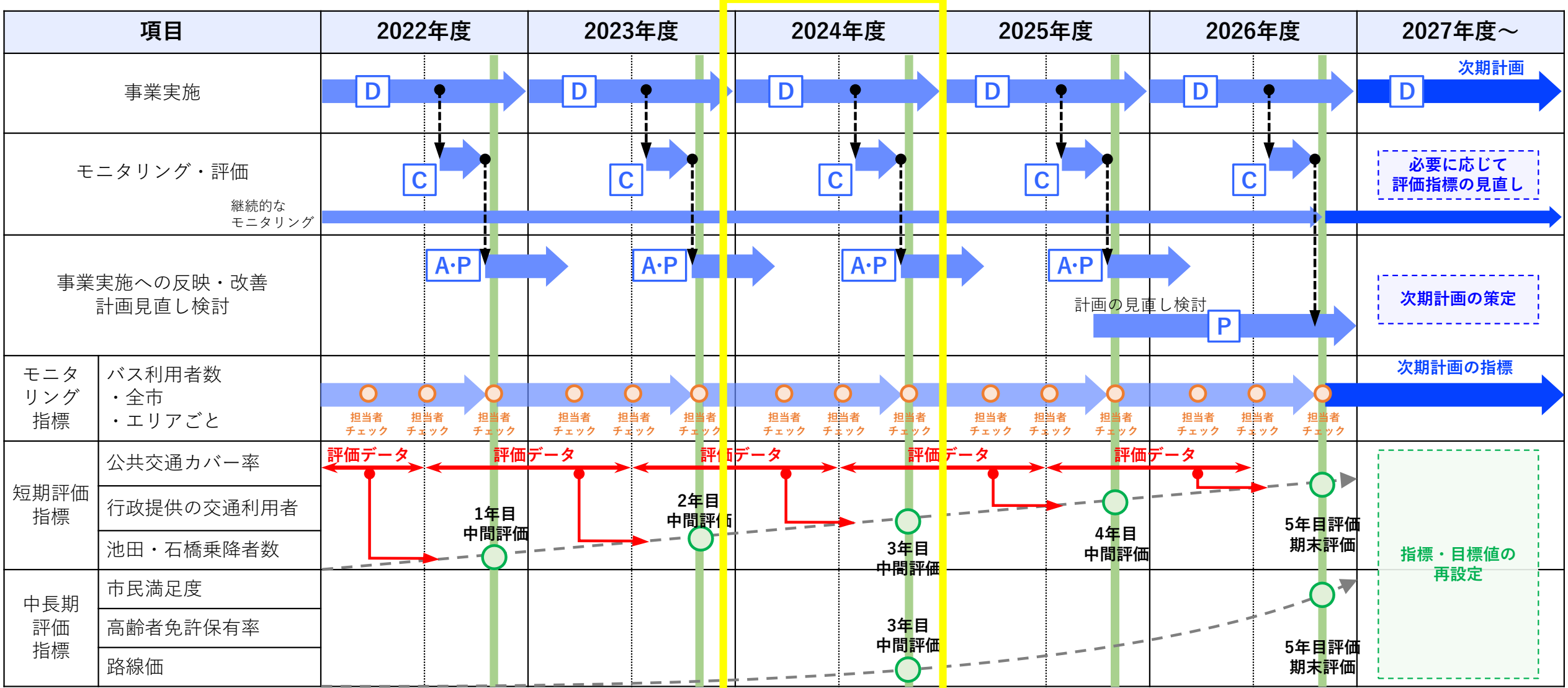
2025年4月21日以前の路線図

目標指標の評価結果

池田市地域公共交通計画における目標設定

- 池田市地域公共交通計画では、毎年状況を確認する短期評価指標及び、3、5年目に状況を確認する中長期評価指標を設定している。
- 今回、計画3年目の評価として、短期評価指標の3項目について評価を行う。

▼第Ⅰ期計画期間(5年間)の評価実施スケジュール



池田市地域公共交通計画における目標設定

- 短期評価指標として設定している以下の3項目について、最新データによる評価を行う。

d) 短期評価指標及び中長期評価指標のまとめ

区分		評価事項・ねらい	評価指標(案)		現況値※	目標値(15 年後)
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	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	鉄道:57,924 人/日 バス:7,218 人/日	鉄道:58,000 人/日 バス:7,200 人/日
				石橋	鉄道:56,236 人/日 バス:2,757 人/日	鉄道:56,000 人/日 バス:2,800 人/日

※計画策定時
(2019年時点)

指標① 池田市域の公共交通カバー率

▼評価指標・目標値の概要

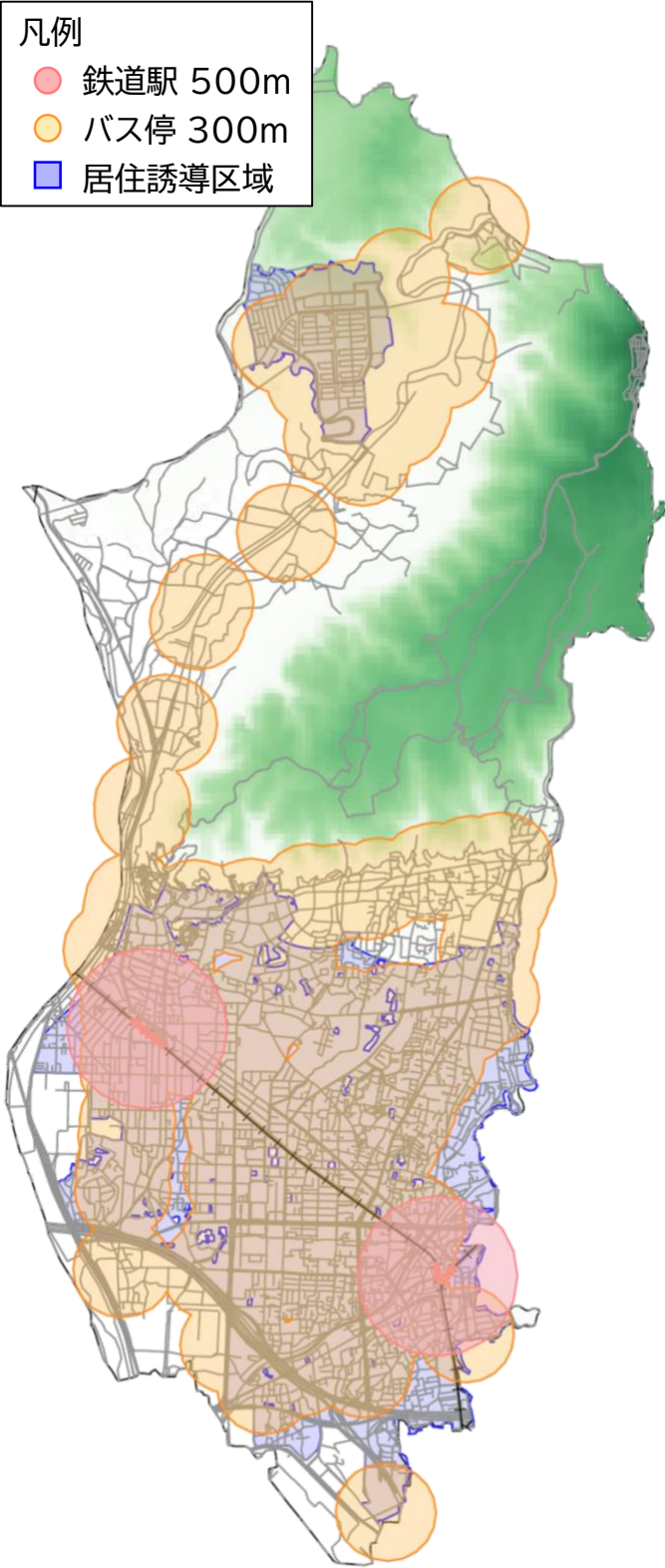
評価事項	できるだけ多くの市民が公共交通にアクセスし、利用することのできる環境となっているか
算出方法・データソース	池田市町丁別人口(令和3年3月31日現在)より、鉄道駅から500m※、バス停から300m※の圏域内に居住している市民の数を算出 ※池田市立地適正化計画と整合
目標値	今後の人口減少や立地適正化の取組を踏まえ、公共交通機関を利用できる市民の割合を高めていくこととし、現状の公共交通カバー範囲に加え、居住誘導区域内の住民は公共交通を利用できる状態を目指す 現状:83.8% ⇒ 将来(15年後):91.5%

▼達成状況

区分	計画策定時	2024年度評価	目標(2036年)
カバー率	83.8%	83.8% 〔対現況値:同値 対目標値:91.5%〕	91.5%
	(参考値) 人口:103,621人 カバー人口:86,804人 (2021年3月)	人口:102,708人 カバー人口:86,075人 (2024年3月)	(参考:目標設定の考え方) 鉄道駅500m+バス停300m +居住誘導区域のカバー人口: 94,819人⇒カバー率91.5% ※2021年3月人口を維持したとして算出

▼評価結果

- カバー率は前年と同値であるが、バス利用者は減少に転じていることから交通事業者との情報交換を更に進め今後の施策の方向性を検討していく。
- 公共交通サービスの維持・確保につながるよう、モビリティ・マネジメントや公共交通の利用促進策の検討、推進に努める。



指標② 池田市主体により確保・提供している交通手段の利用者

▼評価指標・目標値の概要

評価事項	事業者だけではカバーできない公的な移動支援が効果的に行われているか。
算出方法・データソース	施設循環福祉バス及び重度障がい者タクシー料金補助の利用者数の合計 ※制度内容や条件等の変更があった場合には適宜見直し等の対応を行う
目標値	今後、高齢化等の進展により、公的な移動支援を必要とする市民が増加することを踏まえ、高齢化率の増加割合と同程度の利用状況を目標値とする。(2020年:26%⇒2035年:33%) 現状:75,056人/年 ⇒ 将来(15年後):95,263人/年

▼施設循環福祉バス「おでかけ号」

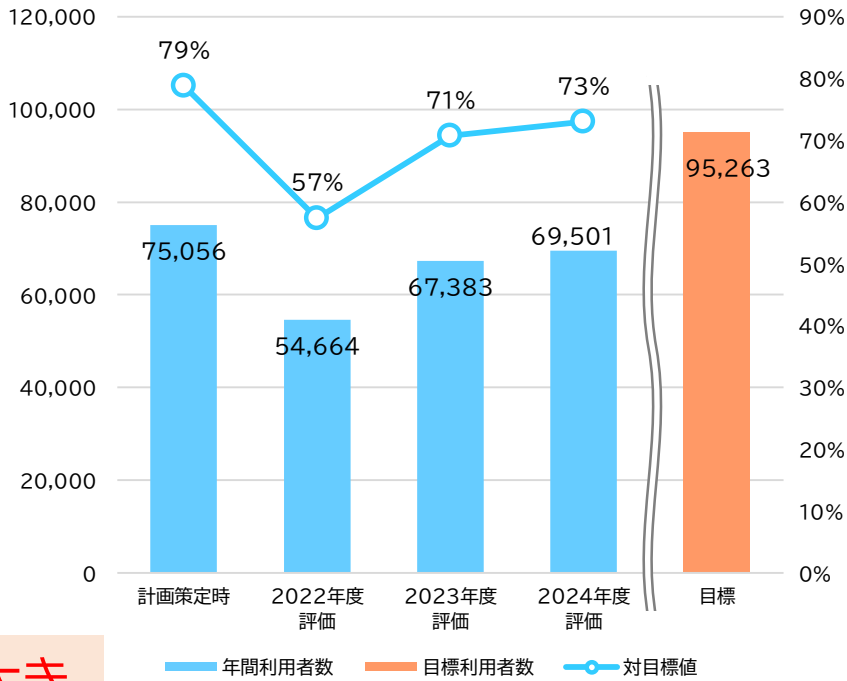


▼達成状況

区分	計画策定時	2024年度評価	目標(2036年)
交通手段の利用者数	75,056人/年 (参考値) 福祉バス: 75,056人 (2019年実績)	69,501人/年 (対現況値:92.6% 対目標値:73.0%) 福祉バス:62,604人 重度障がい者 タクシー補助:6,897人 (2023年実績)	95,263人/年

※重度障がい者タクシー補助は
2021年度事業開始

▼達成状況



▼評価結果

- 利用者数は回復傾向にあるが施設循環福祉バスの利用者数の減少幅は大きい。
- 施設循環福祉バスの運行状況や重度障がい者対象のタクシー料金補助制度の周知等、市が提供している交通手段について情報提供を継続していく。
- 施設循環福祉バスについて、各バス停の利用状況や交通状況を踏まえたルートやダイヤの設定を図る。

指標③ 拠点での公共交通利用者数

▼評価指標・目標値の概要

評価事項	市内の拠点における公共交通利用者数[人／日] ①池田地区:「池田」駅及び「池田」バス停 ②石橋地区:「石橋阪大前」駅及び「阪急石橋北口」、「阪急石橋」バス停
算出方法・データソース	鉄道:池田市統計書より把握 バス:阪急バスICカードデータより対象バス停の利用者数を合計 ※現金利用が含まれないため、利用状況の変化の確認を主として把握
目標値	拠点としての機能を確立していく上でコロナ禍前の水準に戻すことを目指し、令和元年度での利用状況と同程度を目標値とする ①池田地区 鉄道 現状(2020):44,523人/日 ⇒ 将来(15年後):58,000人/日 バス 現状(2020):5,581人/日 ⇒ 将来(15年後):7,200人/日 ②石橋地区 鉄道 現状(2020):43,377人/日 ⇒ 将来(15年後):56,000人/日 バス 現状(2020):2,102人/日 ⇒ 将来(15年後):2,800人/日

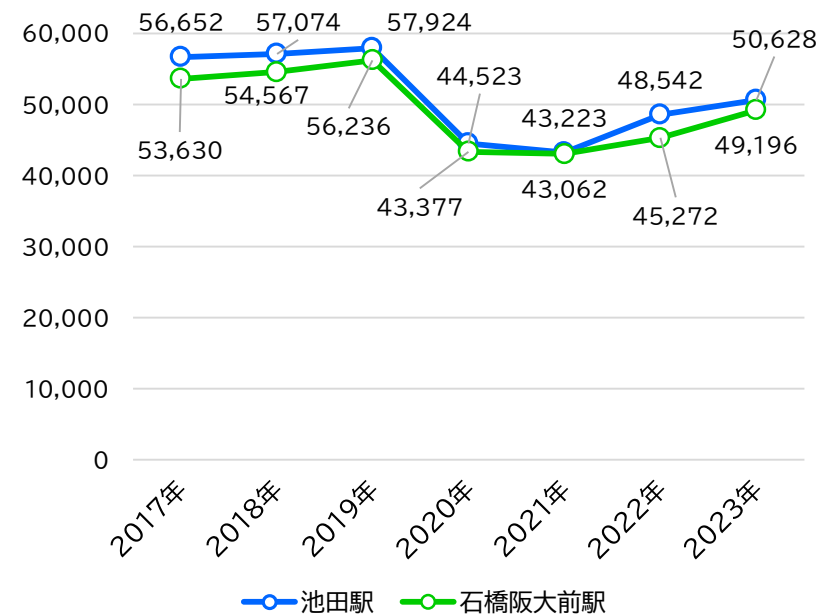
▼達成状況

区分	計画策定時			2024年度評価	目標(2036年)		
拠点での公共交通利用者数	池田	鉄道	57,924人/日			50,628人/日	58,000人/日
		バス	7,218人/日			5,857人/日	7,200人/日
	石橋	鉄道	56,236人/日			49,196人/日	56,000人/日
		バス	2,757人/日			2,343人/日	2,800人/日
(2019年実績)				(2023年実績)			

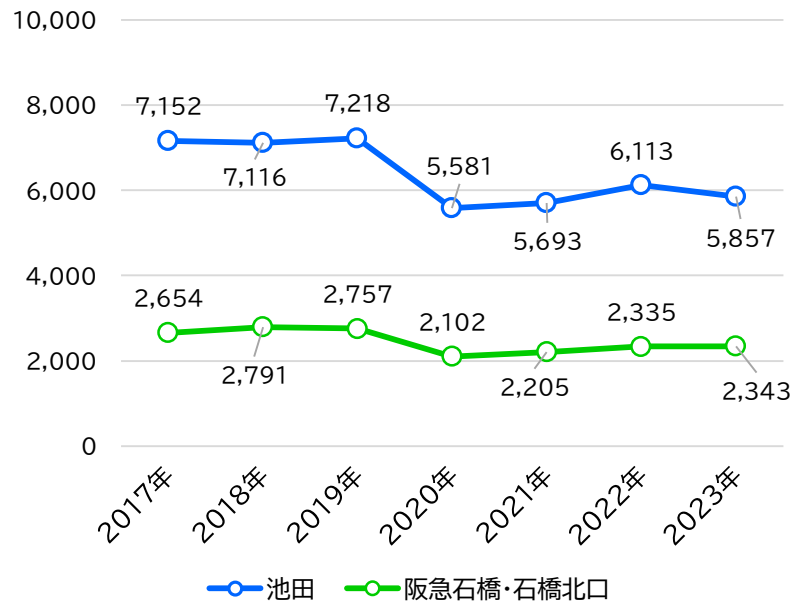
▼評価結果

- 鉄道の利用者数の回復は順調であるが、バスの利用者数は池田地区で減少に転じた。
- バス利用者減少の原因を分析し、交通事業者等と連携しながら利用促進等に努める。

▼鉄道利用者数



▼路線バス利用者数



評価結果まとめ

指標			計画策定時	目標値	調査方法	達成状況・分析	評価・次年度に向けた課題や取組
公共交通カバー率			83.8%	91.5%	町丁目別人口 (半年に1回更新)	83.8% (2024年3月)	・カバー率は前年と同値であるがバス利用者は減少に転じていることから交通事業者との情報交換を更に進め今後の施策の方向性を検討していく。 ・公共交通サービスの維持・確保につながるように、モビリティ・マネジメントや公共交通の利用促進策の検討、推進に努める。
						対現況:同値 対目標:91.5%	
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	施設循環福祉バス等利用状況の記録	69,501人/年 (2023年実績)	・利用者数は回復傾向にあるが施設循環福祉バスの利用者数の減少幅は大きい。 ・施設循環福祉バスの運行状況や重度障がい者対象のタクシー料金補助制度の周知等、市が提供している交通手段について情報提供を継続していく。 ・施設循環福祉バスについて各バス停の利用状況や交通状況を踏まえたルートやダイヤの設定を図る。
						対現況:92.6% 対目標:73.0%	
拠点での公共交通利用者数	池田	鉄道	57,924人/日 (2019年)	58,000人/日	池田市統計書 (年1回更新)	鉄道:50,628人/日 (2023年実績)	・鉄道の乗降客数は前年より約3.6ポイント上昇し順調に回復している一方でバスは前年より約3.6ポイント減少。 ・バス利用者減少の原因を分析し、交通事業者等と連携しながら利用促進等に努める。
			対現況:87.4% 対目標:87.3%				
		バス	7,218人/日 (2019年)	7,200人/日		バス:5,857人/日 (2023年実績)	
			対現況:81.1% 対目標:81.3%				
	石橋	鉄道	56,236人/日 (2019年)	56,000人/日	池田市統計書 (年1回更新)	鉄道:49,196人/日 (2023年実績)	・乗降客数は鉄道で前年より約7ポイント、バスで約0.3ポイント回復。 ・引き続き交通事業者等と連携し利用促進等に努める。
			対現況:87.5% 対目標:87.9%				
		バス	2,757人/日 (2019年)	2,800人/日		バス:2,343人/日 (2023年実績)	
			対現況:85.0% 対目標:83.7%				

池田市の現状

<公共交通の現状>

- ・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→評価①交通空白カバー率83.8%（バス停）
- ・路線**バスの利用は減少**しており、南部・北部では採算とドライバー不足によりバス事業者による**路線維持が困難な状況**。

<移動実態・特性>

- ・市街地や鉄道駅周辺は**徒歩**や**自転車利用が多い**。
- ・バス路線から離れた地域では**車利用が多い**。
- ・高齢者や子連れ等は、車いす・ベビーカー等で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

<移動に関する困りごと>

- ・高齢者や障がい者の**行動範囲**が狭い。全体でも移動を諦めている人が全体の1～2割存在。
- ・特に、**池田病院・福祉センター**、図書館等への行きにくさ指摘（乗り継ぎ、駐車場負担、駐輪場不足等）、五月山周辺施設へのニーズあり。
- ・**公共交通が大事**と考えている一方、バス運営には**楽観的意見**多い。

<潜在ニーズ>

- ・妊娠時にバスに乗りたいニーズあり（しかし利用しにくい）。
- ・北部や中部の北側等の**現在バス利用が多いエリアから**池田駅前等への移動で、転換可能性もみられる。

課題

【まとめ】

- 公共交通の利用者が減▼
- バス（福祉バス含む）の乗り方を知らない方もいる。
- 地域の足の問題への関心が低い。

方針①

持続可能な公共交通体系構築と役割分担の整理
【交通確保】

- ▶ 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**

- ▶ 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**【報告事項① 立地適正化計画】

方針②

各モードやリソースの連携強化や利用促進による
全体的な対応【利用促進】

- ▶ 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**

方針① 持続可能な公共交通体系構築と役割分担の整理【交通確保】

1) 基幹交通の維持（方向性検討）

…運行サービスの継続的な提供【各事業者】、**ドライバー不足への対応。**

2) 交通結節点の環境整備

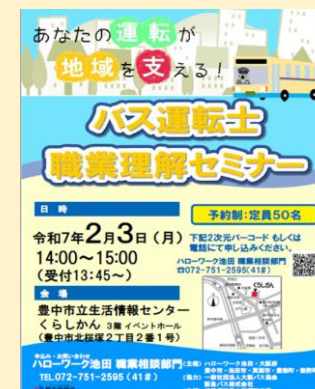
…交通拠点の整備、バリアフリー環境整備
○池田市地区別バリアフリー基本構想の策定。
例：ホームドアの設置、バス車両のUD化等
○立地適正化計画に交通の位置づけ

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、利用ボリュームに合わせた小型化検討。

バス運転士職業理解セミナー（ドライバー不足への対応）

- ・ハローワーク・大阪府との協働で、担い手の確保を目的として2月に実施。
- ・参加者44名の内9名が終了後、個別相談ブースに来られた。
そのうち1名はその場で採用試験申し込み。



状況は…

バス減便・一部廃止等

◆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、持続的な交通体系になるように適宜改善。

◆ドライバー不足への対応検討

- ・バス運転士職業理解セミナーの定期開催を検討。

◆交通結節点までの経路BF化

- ・池田市地区別バリアフリー基本構想に基づき移動経路のバリアフリー化を適宜実施。

◆福祉バス機能も含めた新たな交通の検討

- ・高齢者、障がい者、妊婦等への対応など必要な機能を維持しながら、交通全体体系の再構築を検討。

→ルートや停留所の見直し

- …利用者の少ないバス停留所や、阪急バス路線にて同時刻ダイヤ等の見直しを実施することにより、利便性向上を図ると共に、南部・北部での利用実態を見える化。

→既存バス、タクシー等への転換支援

- 利用実態把握後、利用者数等を鑑み、コミバス化による車両小型化や乗合タクシー、ライドシェアの導入を検討。

方針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な対応【利用促進】

1) 地域と連携した取り組み実施

- …地域団体等と連携した取り組み、店舗・商業施設と連携した取り組み
- 伏尾台らくらく送迎**（詳細後述）

2) わかりやすい情報発信

- …拠点等での情報共有。ITリテラシーの向上
- 転入者向けに『ノリセツ』配布**

3) モビリティマネジメント等の利用促進策の実施

- 転入者向けに『**バス無料券**』を配布
- 免許返納者に『**ハニカ2000円補助**』
- 利用促進啓発『**広報・市HP**』にて周知

転入者向けバス無料券の配布

- ・転入世帯に、250円×4枚の路線バス無料乗車券を配布【R6.5開始】（R6年度実績）
- 配布世帯数：3,542世帯
- 配布枚数：14,168枚
- 利用金額：70,990円
- 利用率：2.04%



ハニカ2,000円補助

- ・75歳以上の免許返納者に阪神バス、阪急バスで使えるICカードの購入、運賃補助【R5開始】（R5・R6実績）
- R5：95件
- R6：120件



状況は…

公共交通利用者（路線バス利用者） 減▼

◆転入者向けへのノリセツ配布

- ・ノリセツの配布継続。

◆学校モビリティマネジメントの実施

- ・阪急バスと連携して小学生（6年生）を対象に路線バスの乗り方等を知ってもらう。※詳細別添

◆利用促進イベントの開催

- ・地域と協働で交通に興味をもってもらえるイベントの開催orブースの設置。

◆商業連携による利用促進施策の検討

- ・バスへ乗るきっかけとして『イベント』時の帰りの片道分のバスチケットを配布検討。公共交通機関を利用すれば特典があるような『バス利用』のきっかけ作りにシフト。
- ・市で作成したお出かけMAPへのアクセシビリティの掲載と特典等の検討。

学校モビリティマネジメント

- ◆ 阪急バスと連携して小学生（6年生）を対象に路線バスの乗り方等を知ってもらう

（時間）

授業コマ 2 時間分を想定 $45 \text{ 分} \times 2 + (20 \text{ 分 休憩時間}) = 110 \text{ 分}$

（内容）

前半 1 時間コマ：講義（池田市内の路線バス照会、路線バス利用の方法、自身のバス利用地図作成「自分の家から目的まで、バスを使って移動してみよう」

後半 1 時間コマ：バスの乗車体験会（実際のバス車両をつかったの乗り方講座）



1. 伏尾台を取り巻く環境と地域の課題

伏尾台地域を取り巻く環境



無償送迎サービス「らくらく送迎」 （（一社）伏尾台コミュニティ）

- ・住民が主体となった、無償ボランティアによる無料での送迎サービス
- ・平日の9～18時で運行
- ・予約は電話での受付のみ
- ・送迎範囲は団地内のみ



IoT企業や大学が住民組織との協創活動を継続的に実施
（大阪大学、(株)Momo、(株)F・Linkほか多数の団体）

地域の抱える課題

①らくらく送迎を使ってもらいやすくする予約・配車の負荷低減

- ・現状では利用者の固定化や通院利用が多いなど**使い方に偏り**がある。
- ・また、傾斜の多い地形ゆえ、**元気なのに外出を諦める高齢者**もいる。

➡ **より幅広く使ってもらうための工夫や機能向上が必要**

②ドライバー・利用者双方の安全性向上

- ・ドライバーの平均年齢はおよそ70歳で、反応の遅れなど、事故リスクがある。
- ・また、新型コロナ感染拡大の影響により利用者側の不安も高まっている。

➡ **ドライバーの事故リスク低減や、健康チェック体制等の確立など、安全で安心して利用できる運行環境づくりが必要**

③持続可能な交通とするための担い手確保

- ・送迎サービスを実施する伏尾台コミュニティは高齢者中心であり、少人数でサービスを提供しているため負担が大きい。

➡ **世代交代を見据えた持続的な担い手の確保が急務**

④安定的に運営していくための資金調達手法の確立

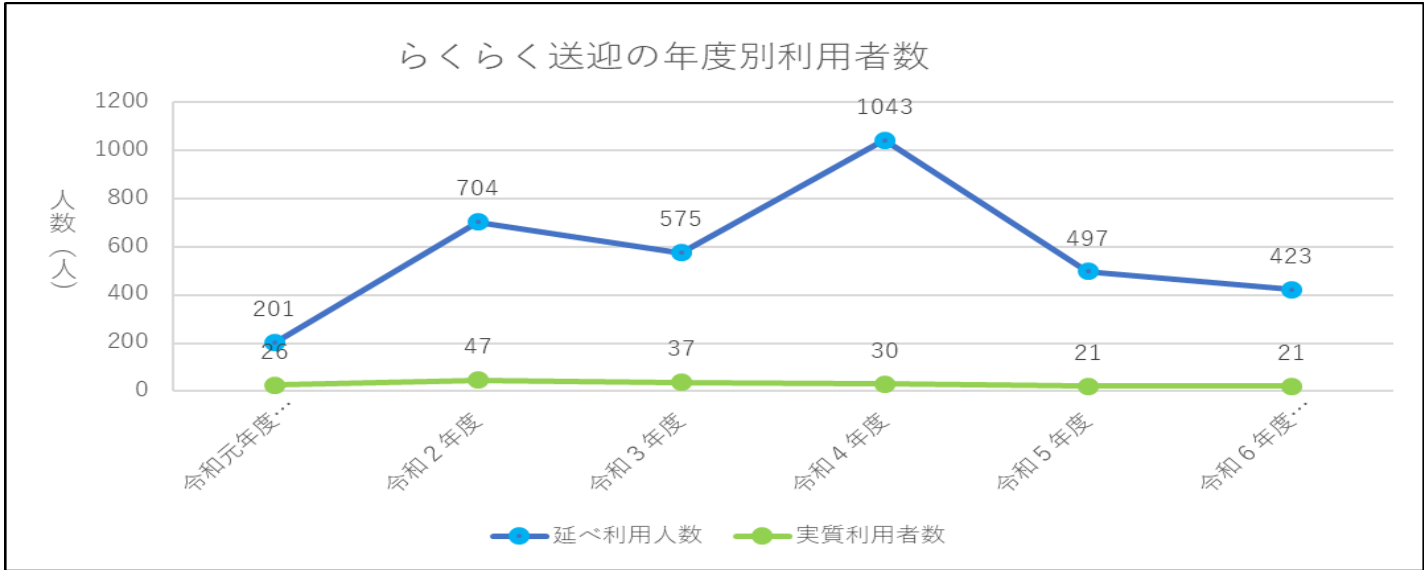
- ・法令の関係上、利用者から運送対価を取得できないため、伏尾台コミュニティの持ち出しにより運営しており、ドライバーにお茶代も出せていない。

➡ **人材確保や事業継続の観点から、資金調達手法の確立が必要**

〇運営状況

- ・ボランティアドライバーの高齢化による減少
- ・要介助者の漸増による既存利用者減
- ・運行車両の変更(リース車両→市所有車両)
- ・後継者の育成状況が芳しくない
- ・登録者数に対して利用者数が少ない
(※登録者数240名 令和6年10月1日時点)

年度	令和元年度 (1月14日～3月まで)	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度	令和 5 年度	令和 6 年度 (4月～12月まで)
延べ利用人数	201	704	575	1043	497	423
実質利用者数	26	47	37	30	21	21
送迎日数	45	162	127	152	101	95
送迎日 1日あたりの 平均利用者数 (人/日)	4.5	4.3	4.5	6.9	4.9	4.5



〇今後の動向について

- ・制度の継続か新規の取り組みに移行するか協議
- ・ドライバー不足に関して制度の柔軟な運用を検討
(利用実態に合った稼働日数減少等)
- ・らくらく送迎の運行方法の変更の検討

	令和2年度 [527件]		令和3年度 [415件]		令和4年度 [624件]		令和5年度 [232件]		令和6年度 [12月時点]	
1位	コープ	196	数井医院 及び薬局	137	子育て支援	162	第2コミセン	136	第2コミセン	103
2位	数井医院 及び薬局	94	コープ	74	第2コミセン	122	数井医院	42	郵便局	32
3位	子育て支援 及び支援コープ	49	第2コミセン	57	数井医院	92	コープ	22	バス	23

現状の整理について

○都市マスでも都市構造は継承しており、都市機能誘導や人口の誘導は一定計画に沿って立地適正化が図られていると認識していることから、都市構造や都市機能誘導の方針を大きく変えることはない。

○一方で、地域公共交通計画やバリアフリーマスタープランで施策は挙げるも推進力が課題となり、まちづくりと交通を一緒に考え、リンクできる取り組みを位置付けることが必要。



(改定の方向性・案)

立地適正化計画にバリアフリー・交通・モビリティの考え方を組み込み持続性向上

地域公共交通計画等の策定を契機に、立地適正化計画に交通・モビリティを位置づけ、まちづくりと一体で取り組むことで、機能強化・持続性をさらに高める。

かたち

(都市構造)

都市計画マスタープラン：都市構造・拠点配置や土地利用、ネットワークを規定

なかみ

(都市機能)

立地適正化計画：拠点の都市機能誘導、人口の適正な配置・誘導とそのため誘導施策を規定

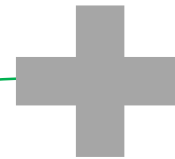
うごき

(交通・モビリティ等)

地域公共交通計画・バリアフリーマスタープラン等：拠点配置やネットワークに応じた人や公共交通、モビリティの動き、流れの誘導、交通とまちづくりの連携を図る施策を規定

本市の良さを守り、将来に備える【守り】

現状のコンパクトな市街地と
利便性の高い暮らしを堅持する

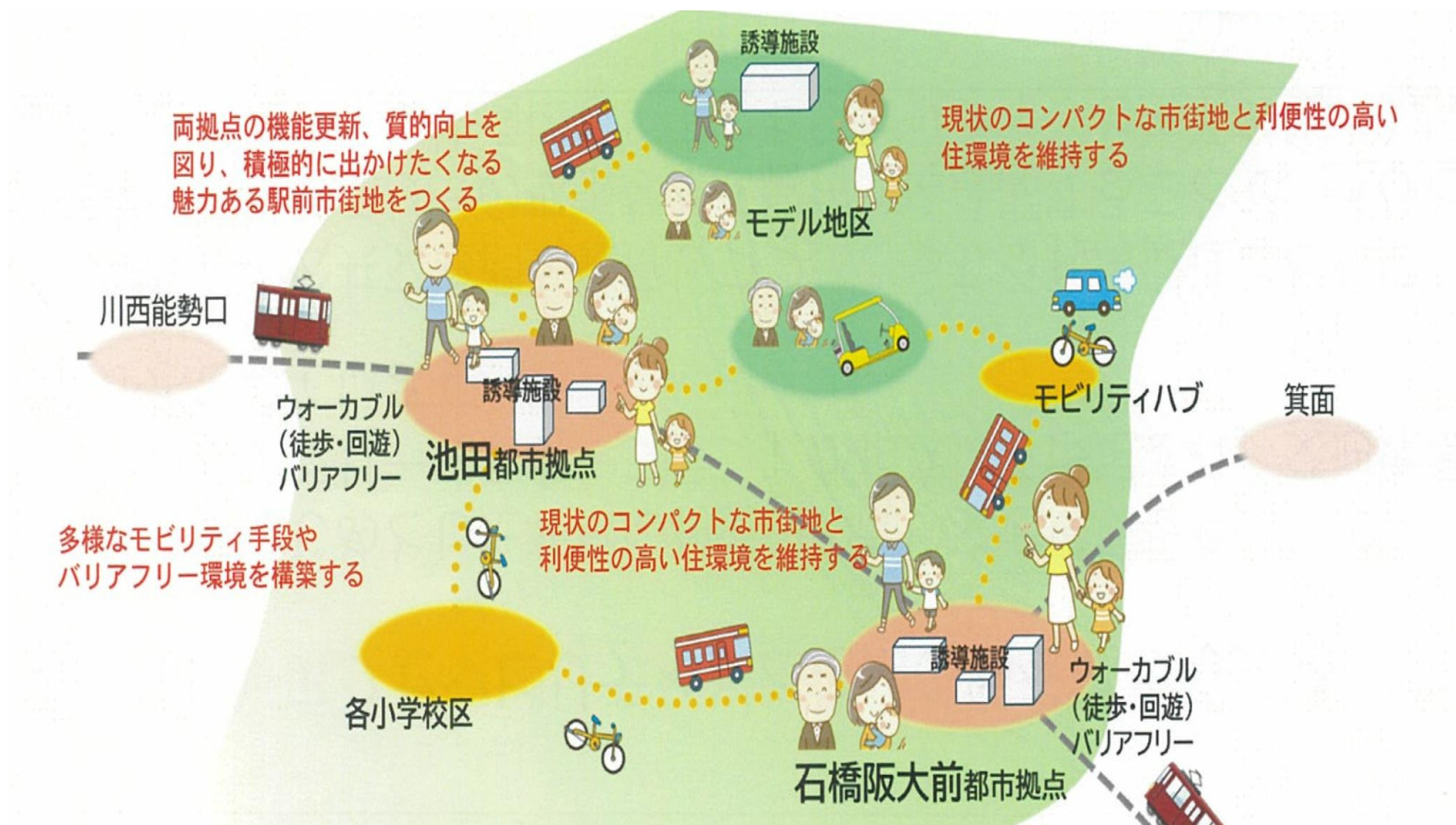


本市の特徴を活かし、一層の暮らしの質的向上を図る【攻め】

本市独自の施策とあわせ、
暮らしの魅力を一層高める

「ひと」の移動・交通を快適にし、QOLを高める【移動】

多様なモビリティとバリアフリーを
総合的に展開し、まちづくりに繋げる



施策・誘導 方針 【 4 】

駅周辺の
魅力を高め
積極的に
出かけたくなる
まちづくり

① 中心市街地・駅前における機能集約及び機能更新

② 公共空間の質的向上

施策・誘導 方針 【 5 】

アクセシビリティと生活の
質を高める
交通まちづくり

① 公共交通ネットワークの維持・充実

② 共生・ダイバーシティをめざし暮らしの豊かさを高める施策の推進

③ 交通結節機能・交通環境の強化

鉄道駅等と連携した自転車活用推進

鉄道駅等の公共交通機関や駅周辺の商業施設等の利用者の利便性を高めるため、鉄道周辺や生活拠点施設周辺を中心に、駐輪環境の改善と、シェアサイクルの利用促進を図る

池田駅前空間再整備及び空間活用推進

池田駅南広場の整備を契機に、官民連携しながら、多様な人々が集い、憩い、交流する滞在空間と居心地が良く歩きたくなる都市空間を広げていく。駅北側においては、多様な交通モード間の乗換利便性の円滑化を図り、交通結節拠点としての充実・強化を図る。

都市軸上の幹線交通（路線バス）の維持

阪急バスと連携したバス交通の利用促進はもちろんのこと、地域の商業施設等と連携した利用促進策の検討を行い、本市を支える都市軸上の路線バスの維持を図る。

施策・誘導 方針 【 4 】

駅周辺の
魅力を高め
積極的に
出かけたくなる
まちづくり

① 中心市街地・駅前における 機能集約及び機能更新

② 公共空間の質的向上

① 公共交通ネットワークの 維持・充実

② 共生・ダイバーシティをめざし 暮らしの豊かさを高める施策の 推進

③ 交通結節機能・交通環境の 強化

④ モデル地区における交通 まちづくり

移動弱者等を支える交通のあり方の検討

福祉交通との連携、福祉バスのあり方や代替交通の検討など移動弱者を支える交通のあり方を検討する。

まちづくりとあわせた交通結節機能・交通環境の改善・強化

駅前のウォカブル推進やバリアフリー化を進めつつ、将来的な交通需要を踏まえた駅前ロータリー等の空間配分の改善検討や、生活サービス拠点へのモビリティハブ整備等の交通環境の強化を図る

公共交通や自転車の利用促進とモビリティ・マネジメントの推進

ウォカブルなまちなか空間形成に向け、各種交通モードの情報の統合や発言の工夫、社会実験等を通じた公共交通や自転車等の利用促進などモビリティマネジメントの推進を図る。

モデル地区における交通・モビリティ+まちづくりの支援

人口減少や高齢化の進展が著しい伏尾台などを対象に、持続的な暮らしを支える交通まちづくりについて検討する。

エリアに応じた交通モード・ネットワークの補完（ラストマイル交通での手段多様化）

エリアの特徴を考慮したシェア交通の利用促進や地域主体の送迎サービスの検討等を通して、交通モード・ネットワークの補完を図る。

施策・誘導 方針 【 5 】

アクセシビ
リティと生活の
質を高める
交通まちづくり