

(案)

池田市地域公共交通計画

令和4年 月

池田市

目次

第 1 章 はじめに	1
1-1 計画の目的	1
1-2 計画の位置づけ	1
1-3 計画の枠組み	2
(1) 計画期間	2
(2) 計画区域	2
第 2 章 公共交通を取り巻く現状と課題	3
2-1 まちづくりにおける公共交通の役割の整理	3
(1) 上位・関連計画の整理	3
(2) まちづくりにおける公共交通の役割	8
2-2 公共交通を取り巻く現状	9
(1) 位置および地勢	9
(2) 人口	10
(3) 都市施設の分布	13
2-3 公共交通の現状	14
(1) 公共交通の運行状況	14
(2) 鉄道の利用状況	16
(3) バスの利用状況	17
2-4 市民の移動ニーズ	18
(1) 移動可能範囲	18
(2) 主な移動手段	19
(3) 移動に関する不安や困りごと	20
(4) 公共交通に対する意識	22
2-5 施設循環福祉バスの利用状況	24
2-6 関連する取組状況	27
(1) 住民主体での移動手段確保(伏尾台)	27
(2) シェアサイクルを始めとした自転車の活用	28
2-7 公共交通の課題	29
(1) 様々な層の市民が移動しやすい環境の確保(課題1)	30
(2) 持続性確保、利便性向上の推進(課題 2)	32
(3) 誘導すべきエリアへ移動しやすい環境形成(課題 3)	35

第 3 章 公共交通の目標及び基本方針	36
第 4 章 目標達成のための施策	38
4-1 施策体系	38
4-2 施策内容	39
(1) 持続的な公共交通体系構築と役割分担の整理	39
(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	49
第 5 章 計画の推進に向けて	62
5-1 施策推進に向けた体制	62
5-2 評価指標及び目標値	63
(1) 基本的な考え方	63
(2) 評価指標設定の考え方	63
(3) 目標年次及び評価時期	64
(4) 計画の評価指標の設定	65
(5) 評価実施にあたっての留意事項	72
5-3 計画の進捗管理	73
(1) 着実な計画推進に向けたPDCAサイクル	73
(2) 着実に PDCA サイクルを回していくために	74
参考資料	75
用語集	76

第1章 はじめに

1-1 計画の目的

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 等など新たな技術・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。

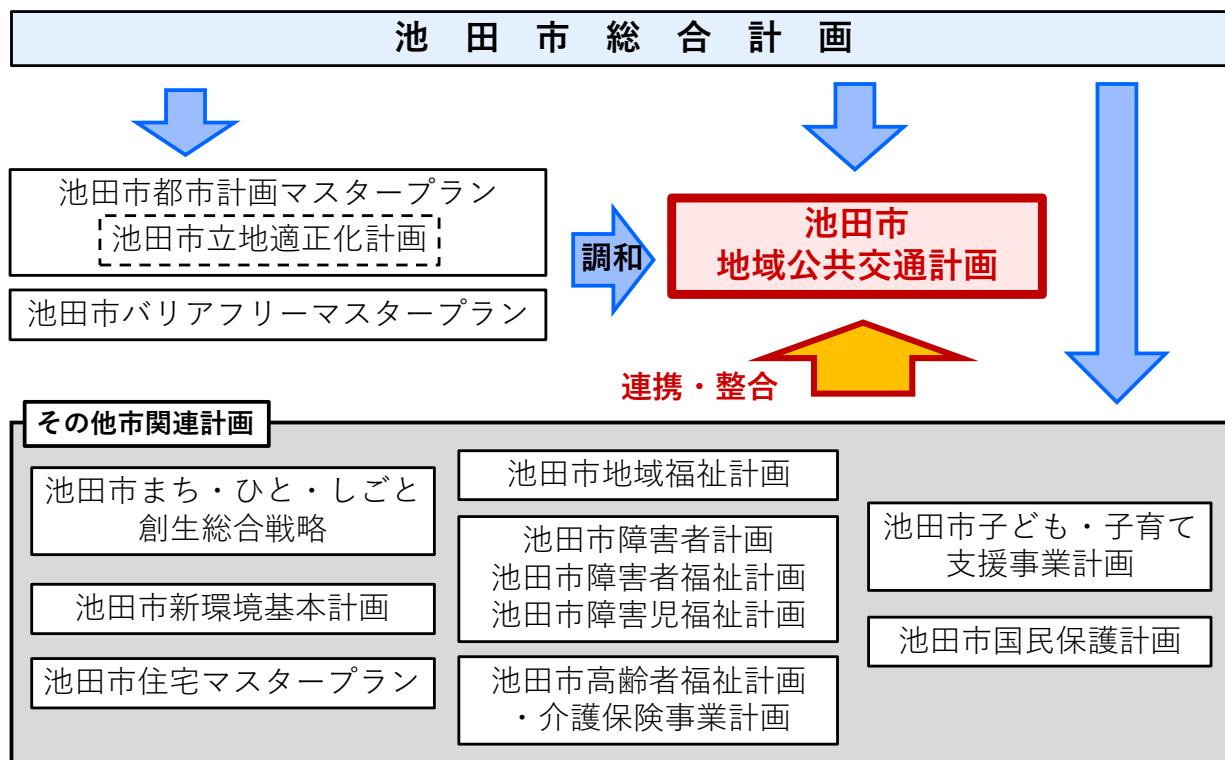
そうした情勢を踏まえ、池田市における円滑な移動環境の実現や、持続可能な公共交通の確保を目指し、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下「活性化再生法」という。）に基づき、今後の地域公共交通のあり方や具体的な取組を示した池田市地域公共交通計画の作成を行う。

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・維持を目指すものである。

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、高齢者や障がい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 計画の枠組み

(1) 計画期間

本計画は、池田市として目指す公共交通体系の実現に向けて取り組むためのマスタープランであり、まちづくりと連携しながら進めていくものである。そのため、都市計画などまちづくりの方針を踏まえた将来的な目指す姿を示した上で、中長期的な再構築も含めた取組を進めていく必要があることから、都市計画マスタープラン及び立地適正化計画の計画期間を考慮し、本計画の計画期間を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年ごとを区切りとして計画の見直しについても検討することとする。

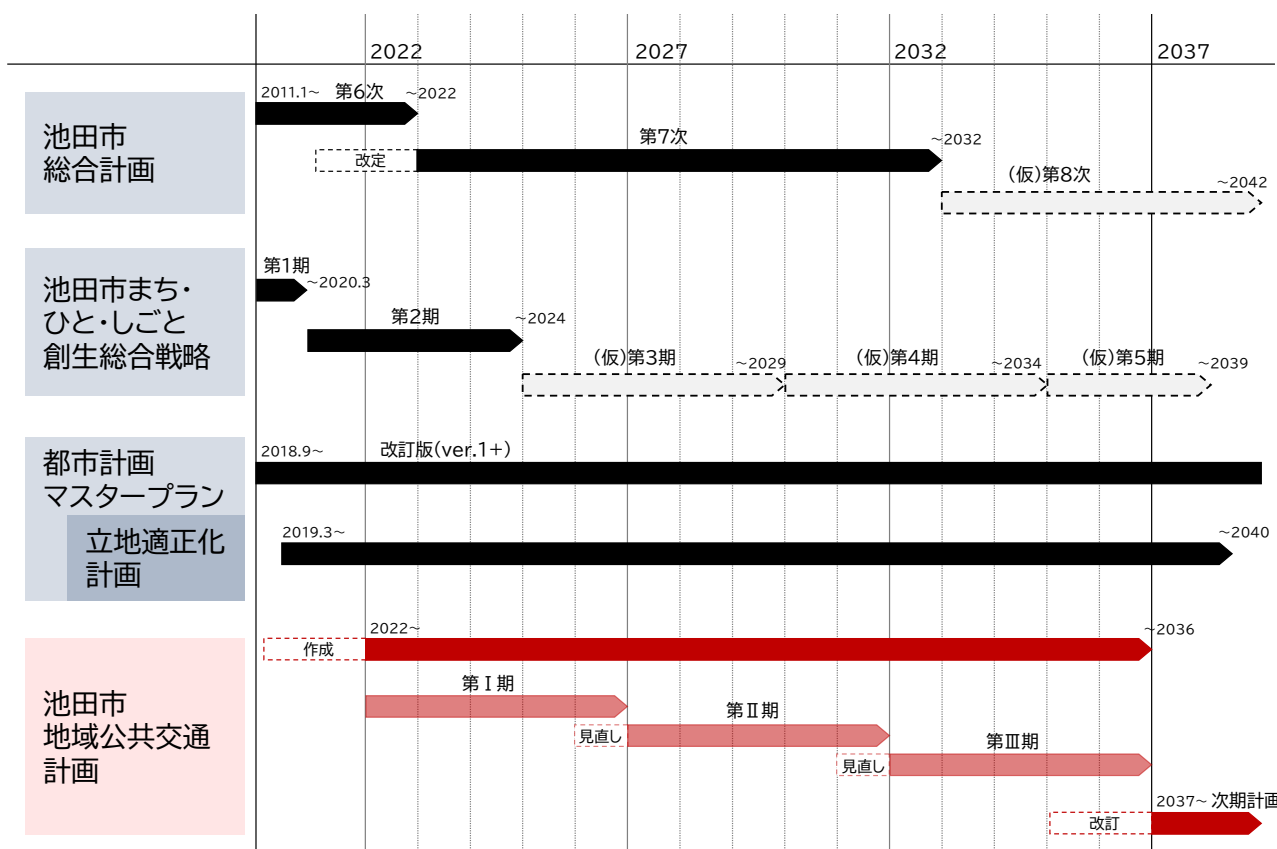


図 1-1 上位計画・関連計画の計画期間

(2) 計画区域

池田市全域を対象とする。

第2章 公共交通を取り巻く現状と課題

2-1 まちづくりにおける公共交通の役割の整理

(1) 上位・関連計画の整理

池田市におけるまちの将来像と公共交通の役割を整理するため、上位・関連計画における公共交通に関する内容を整理した。

◆ 第6次池田市総合計画

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』
期間	平成23年度(2011年度)～令和4年度(2022年度)
<p>【基本計画】</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 にぎわいと活力あふれるまち 2 みんなが健康でいきいきと暮らせるまち 3 人、環境にやさしい安全・安心なまち 4 みんなでつくる文献で躍進するまち 5 豊かな心を育む教育と文化のまち 6 行財政改革を推進し希望の持てるまち 	
<p><第3節 安心して快適に移動できるまちづくり></p> <p>■めざすべき姿 「人、環境にやさしい交通体系が整備され、子ども・高齢者・障がい者(児)の特性に応じた交通手段により、誰もが安心して移動できるまちとなっている」</p> <ul style="list-style-type: none"> ・めざす姿を実現するために、①交通体系の整備、②モビリティ・マネジメントの推進、③交通安全の推進を行う。 ・市民は、「市民の交通の便は市民で支える」という共通意識のもと、マイカーに依存せず公共交通機関を利用する意識を持つことや、それぞれの地域でバス路線の維持などのために協力する。 	

◆ 池田市都市計画マスタープラン

期間	平成11年度(1999年度)～令和4年度(2022年度)								
<p>【都市づくりの力点】</p> <p>1 “生活圏”を中心としたコンパクトな都市構造の形成</p> <p>2 住宅地の人口減少・高齢化に対応したまちづくり</p> <p>3 池田市の良好な資源を活かした景観・環境まちづくり</p> <p>4 災害に強い安全・安心のまちづくり</p>									
<p><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></p> <p>■基本的な考え方</p> <p>「公共交通のネットワークを軸として各拠点を結び、都市全体としてネットワークされたコンパクトな都市構造をめざす」</p> <p>■都市づくりの方針</p> <p>「生活圏、日常生活圏、近隣生活圏の各レベルに応じた都市づくりの方針を設定」</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <table border="1" style="border-collapse: collapse; width: 80%;"> <thead> <tr> <th style="text-align: center;">生活圏の階層</th> <th style="text-align: center;">方向性</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="background-color: #fff9c4; padding: 5px;"> <p>生活圏（全市） 市役所の他、病院や文化施設など、市の中枢となる都市機能拠点（都市核）を備える圏域</p> </td> <td style="background-color: #fff9c4; padding: 5px;"> <ul style="list-style-type: none"> ●都市核の機能維持・集積・強化 ●骨格的な要素の保全・形成 ●市全体の交通ネットワークとターミナル機能の維持 </td> </tr> <tr> <td style="background-color: #fff9c4; padding: 5px;"> <p>日常生活圏（概ね中学校区程度） 日用品や食料品等の店舗、診療所などの生活拠点が位置する、日常生活を支える圏域</p> </td> <td style="background-color: #fff9c4; padding: 5px;"> <ul style="list-style-type: none"> ●生活拠点への生活支援機能の維持・誘導 ●生活拠点同士を結ぶアクセスの確保 </td> </tr> <tr> <td style="background-color: #fff9c4; padding: 5px;"> <p>近隣生活圏（小学校区） 集会施設や在宅介護施設・子育て支援施設やコンビニなどが位置する、地域コミュニティの基礎単位</p> </td> <td style="background-color: #fff9c4; padding: 5px;"> <ul style="list-style-type: none"> ●地域コミュニティを基本とした地域分権のまちづくりの展開 ●地区単位のルールづくり等の展開 </td> </tr> </tbody> </table> <div style="margin-left: 20px;"> </div> </div> <p style="text-align: center;">図 生活圏の考え方(池田市都市計画マスタープランより)</p>		生活圏の階層	方向性	<p>生活圏（全市） 市役所の他、病院や文化施設など、市の中枢となる都市機能拠点（都市核）を備える圏域</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●都市核の機能維持・集積・強化 ●骨格的な要素の保全・形成 ●市全体の交通ネットワークとターミナル機能の維持 	<p>日常生活圏（概ね中学校区程度） 日用品や食料品等の店舗、診療所などの生活拠点が位置する、日常生活を支える圏域</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●生活拠点への生活支援機能の維持・誘導 ●生活拠点同士を結ぶアクセスの確保 	<p>近隣生活圏（小学校区） 集会施設や在宅介護施設・子育て支援施設やコンビニなどが位置する、地域コミュニティの基礎単位</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●地域コミュニティを基本とした地域分権のまちづくりの展開 ●地区単位のルールづくり等の展開
生活圏の階層	方向性								
<p>生活圏（全市） 市役所の他、病院や文化施設など、市の中枢となる都市機能拠点（都市核）を備える圏域</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●都市核の機能維持・集積・強化 ●骨格的な要素の保全・形成 ●市全体の交通ネットワークとターミナル機能の維持 								
<p>日常生活圏（概ね中学校区程度） 日用品や食料品等の店舗、診療所などの生活拠点が位置する、日常生活を支える圏域</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●生活拠点への生活支援機能の維持・誘導 ●生活拠点同士を結ぶアクセスの確保 								
<p>近隣生活圏（小学校区） 集会施設や在宅介護施設・子育て支援施設やコンビニなどが位置する、地域コミュニティの基礎単位</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●地域コミュニティを基本とした地域分権のまちづくりの展開 ●地区単位のルールづくり等の展開 								
<p><力点2 住宅地の人口減少・高齢化に対応したまちづくり></p> <p>■基本的な考え方</p> <p>「生活拠点を結ぶ交通ネットワークの維持」</p> <p>・都市核と生活拠点、あるいは生活拠点同士を結ぶ、バスなどの公共交通を軸とした交通ネットワークを維持し、拠点周辺の地域の利便性を確保する。</p>									

◆ 池田市立地適正化計画

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、まちや暮らしの質を高め、これからも「選ばれる都市」へ』
期間	平成 31 年度(2019 年度)～令和 22 年度(2040 年度)

- 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)

<本市の良さを守り、将来に備える【守り】>

■ 施策・誘導方針

「利便性の高い暮らしを享受できるまちづくり」

・ 駅を中心のコンパクトな市街地や市域の大半をバス路線がカバーしている特性を十分にいかし、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。

【誘導区域設定の考え方】

● 都市機能誘導区域

- ・都市核として、池田駅周辺、石橋駅周辺、大阪国際空港の3つの拠点を設定し、都市機能を誘導
- ・伏尾台は、地域と市の協働による子育て層定着等の取組(「伏尾台創生」)を進めており、利活用検討中の廃校となった学校用地を都市機能誘導区域に設定

● 居住誘導区域

- ・都市機能誘導区域から歩いて暮らせる範囲に優先的に居住を誘導
- ・都市機能誘導区域の維持を補完すべく、日常生活圏の拠点として位置づけを図っている「生活サービス拠点」や「生活軸」の周辺にも居住を誘導

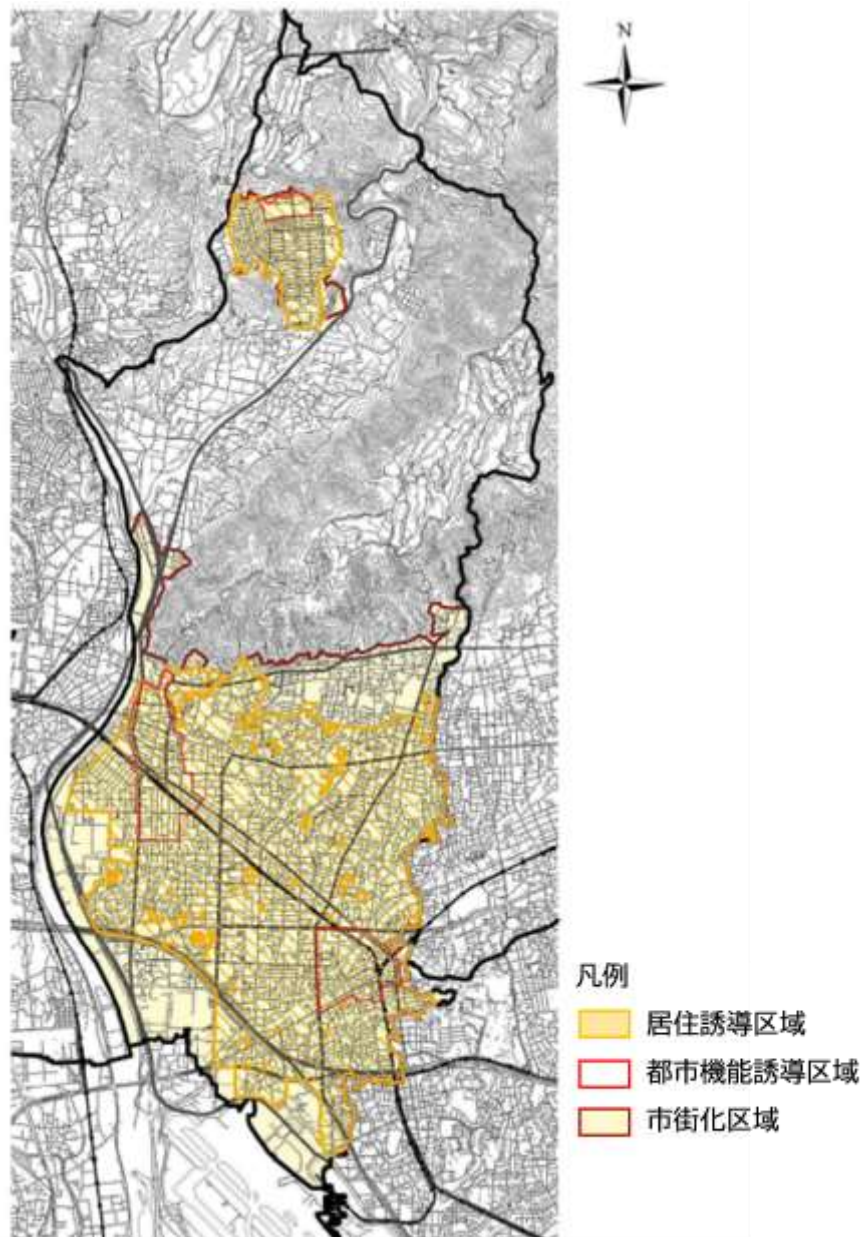
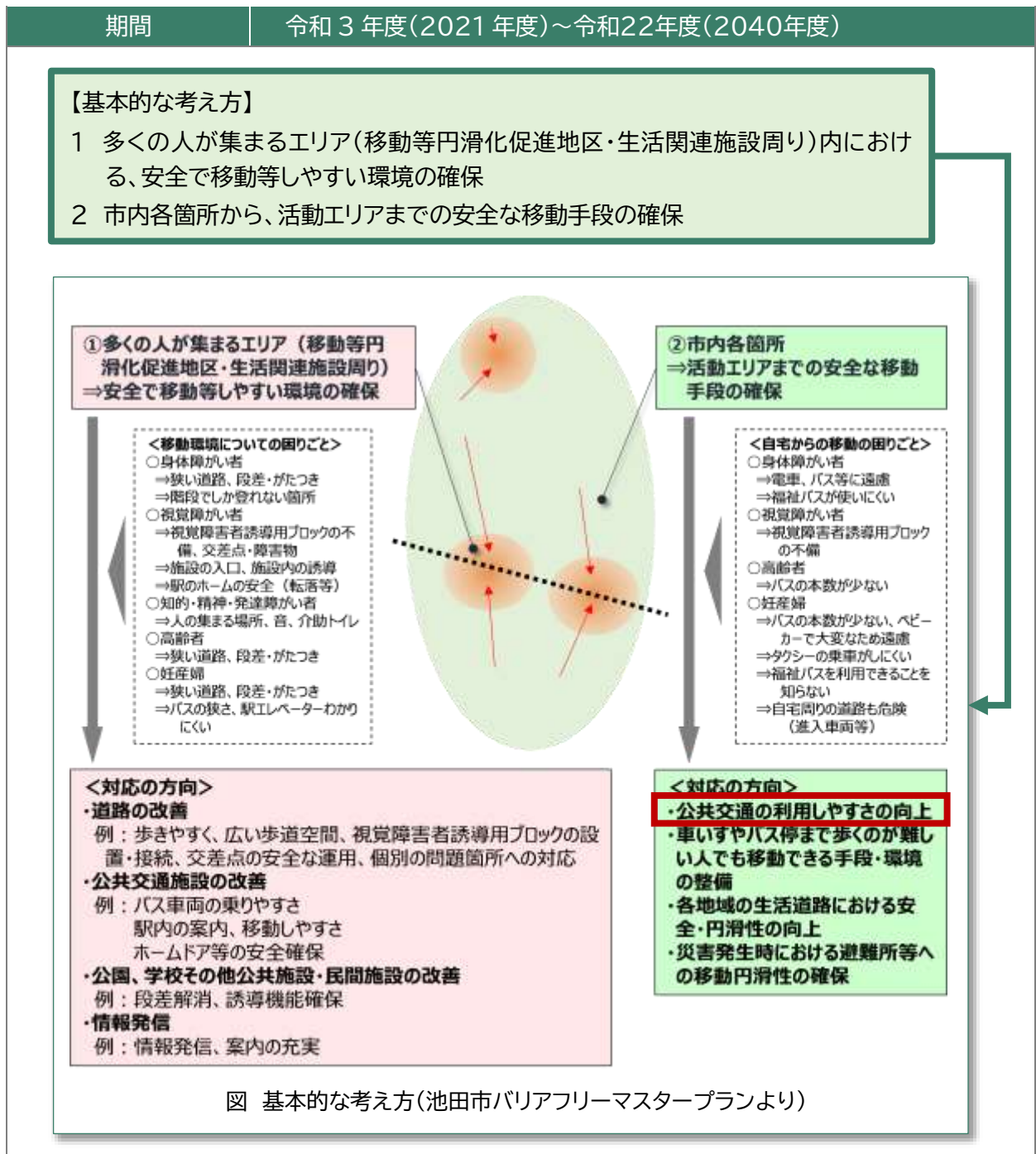


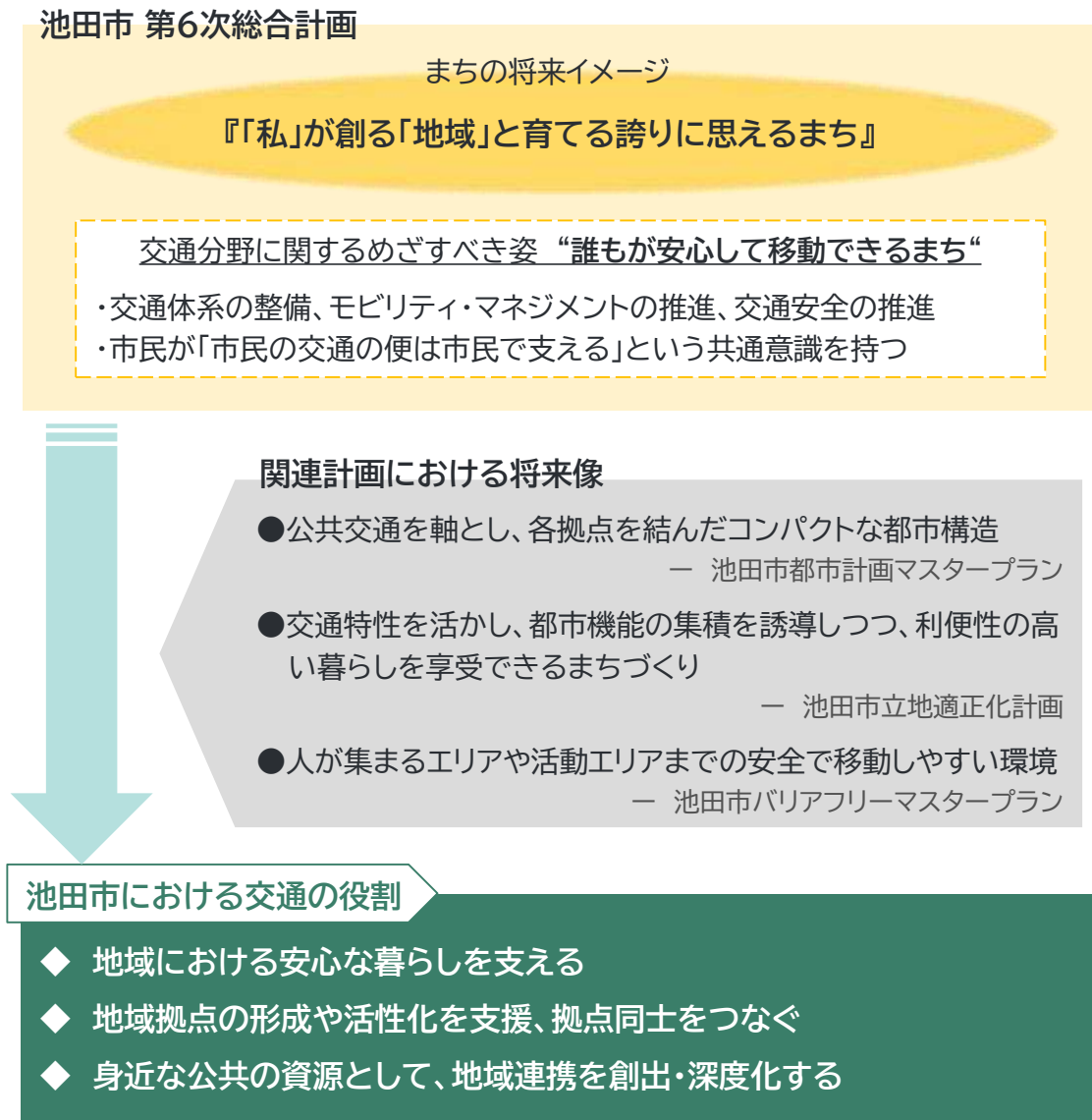
図 居住誘導区域(池田市立地適正化計画より)

◆ 池田市バリアフリーマスタープラン



(2) まちづくりにおける公共交通の役割

上位・関連計画から整理した公共交通に求められる内容を踏まえ、池田市の将来イメージを実現していくために、公共交通は以下のような役割を果たす必要があると考えられる。



2-2 公共交通を取り巻く現状

(1) 位置および地勢

- 池田市は、大阪府の西北部、大阪都心から北へ16 kmほどのところに位置し、西部は猪名川をはさんで兵庫県川西市と接している。市域は東西に約3.8 km、南北に約10.3 kmと南北に細長く、面積は22.14 km²である。
- 大阪都心とは、阪急電鉄宝塚線や国道176号、阪神高速道路11号池田線など幹線交通網で結ばれている他、市の南端には大阪国際空港があり、広域的な交通の結節点でもある。
- 市内には、猪名川、余野川、箕面川等の河川が流れ、これらの河川の堆積作用によって形成された段丘地形や低地な地形が広がっている。また、標高300~400m前後の五月山が分布しており、自然環境に恵まれた地域である。



図 2-1 池田市の地勢

(2) 人口

1) 人口・高齢化率

- 池田市の総人口は、**2020年現在**で約**10.2万人**となっている。
- 将来的には、人口減少が進むとともに、高齢化の進展も見込まれており、2040年には高齢化率は36%になると予想されている。

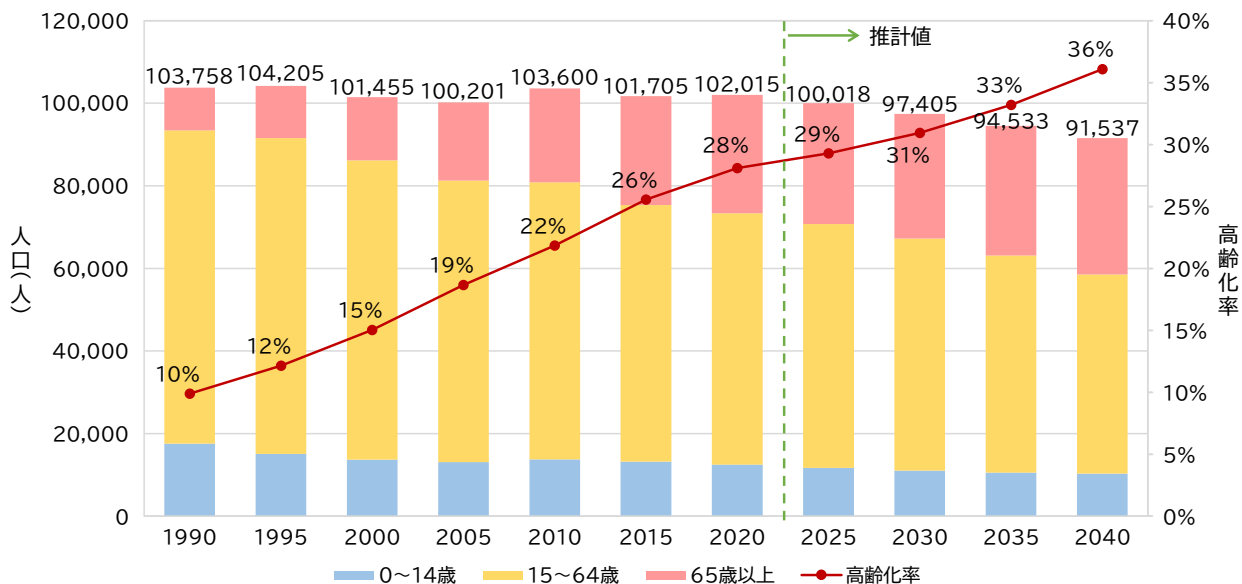
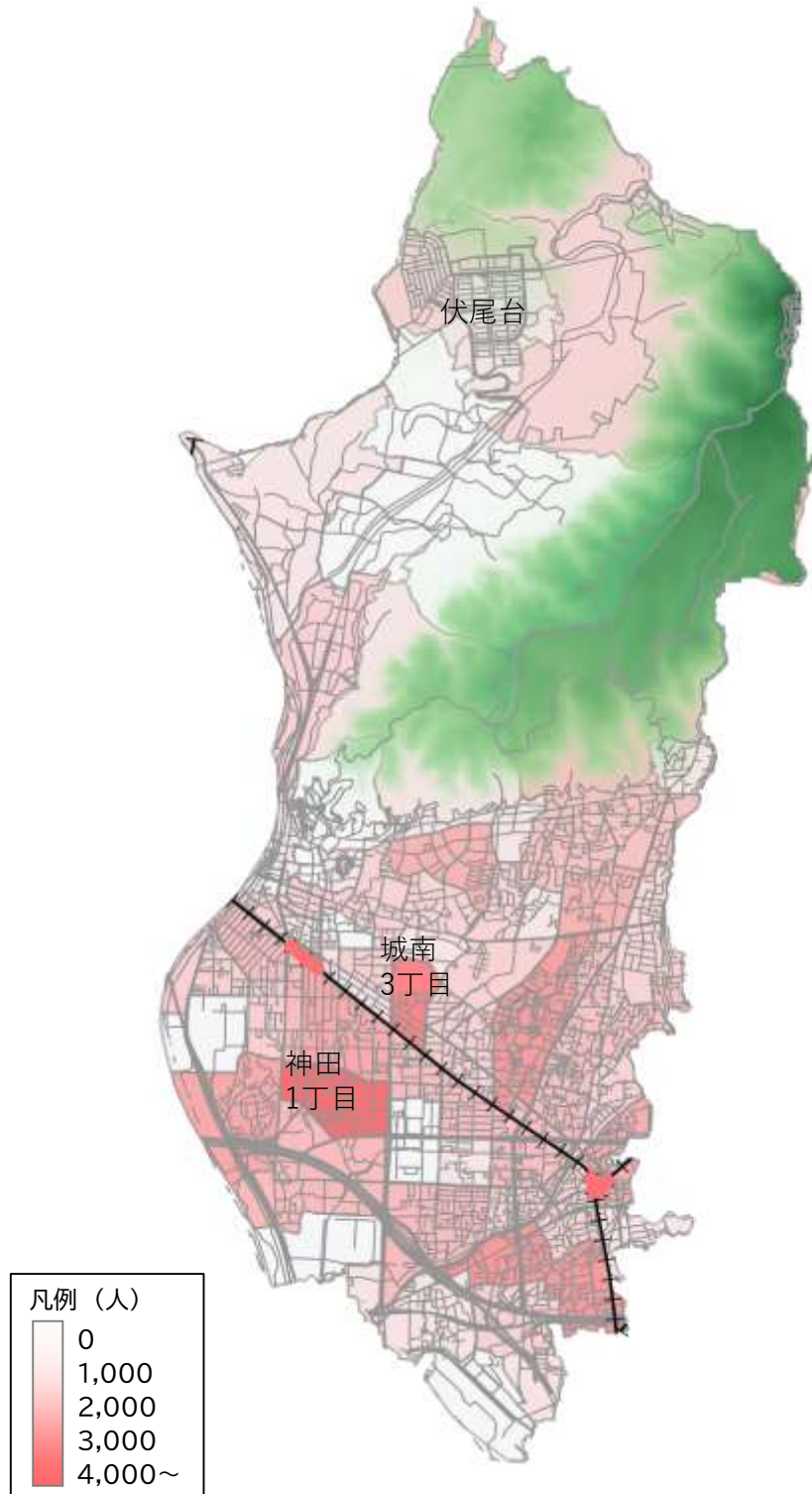


図 2-2 年齢3区分別人口と高齢化率の推移

2) 人口分布状況

- 阪急宝塚沿線を中心に五月山より南側のエリアに人口が集中している。
- 市北部は伏尾台地区を除きほぼ市街化調整区域となっており、人口分布が希薄である。

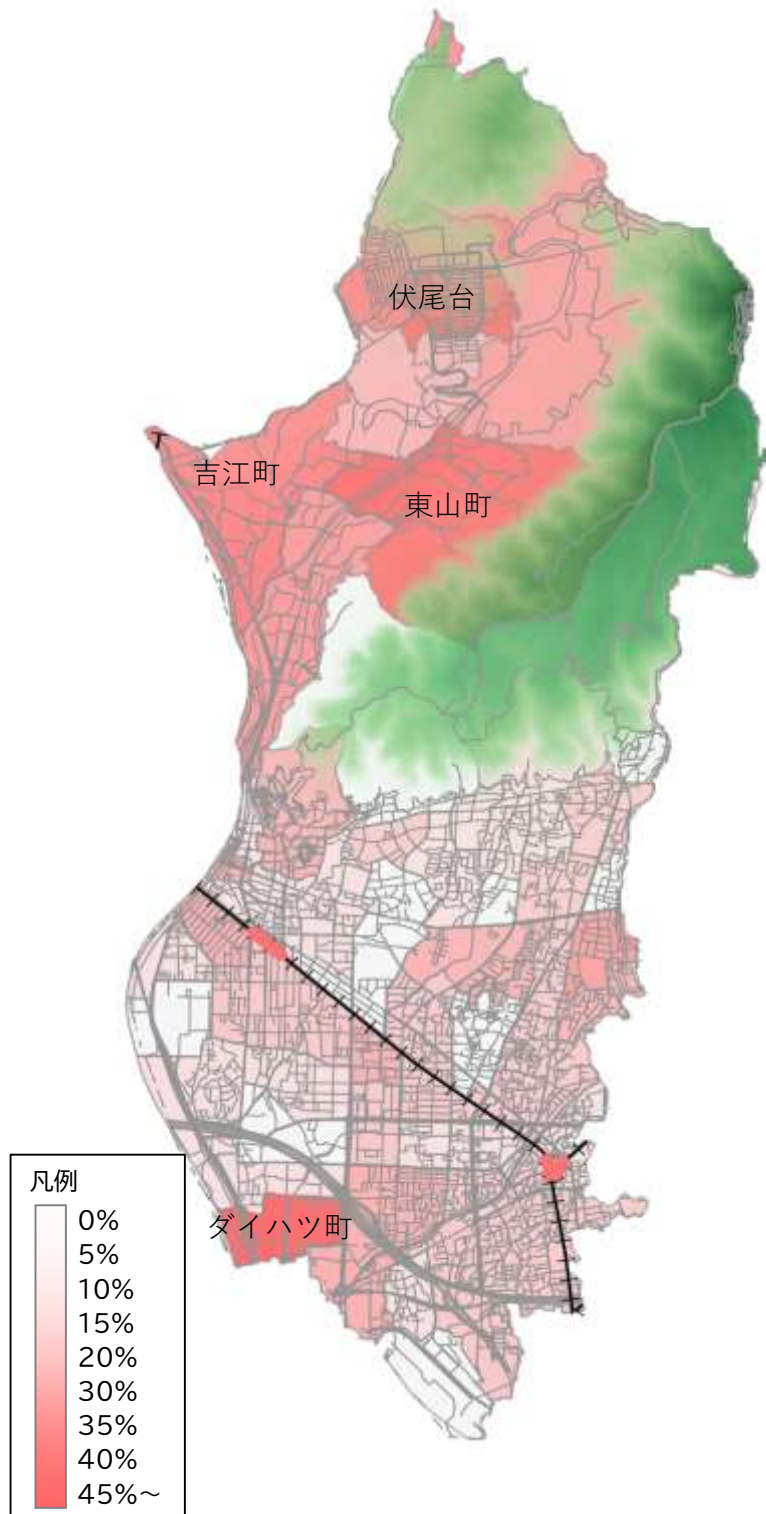


出典：国勢調査(平成 27 年)

図 2-3 人口分布

3) 高齢化の状況

- 伏尾台や東山町など、特に市域北部で高齢化率が高くなっている。
- 五月山より南側のエリアでは、比較的高齢化率の低い地域が多い。



出典：国勢調査(平成27年)

図 2-4 町丁目ごとの高齢者率

(3) 都市施設の分布

- 公共施設やスーパー等の主要施設は、主に阪急宝塚線沿線に立地している。

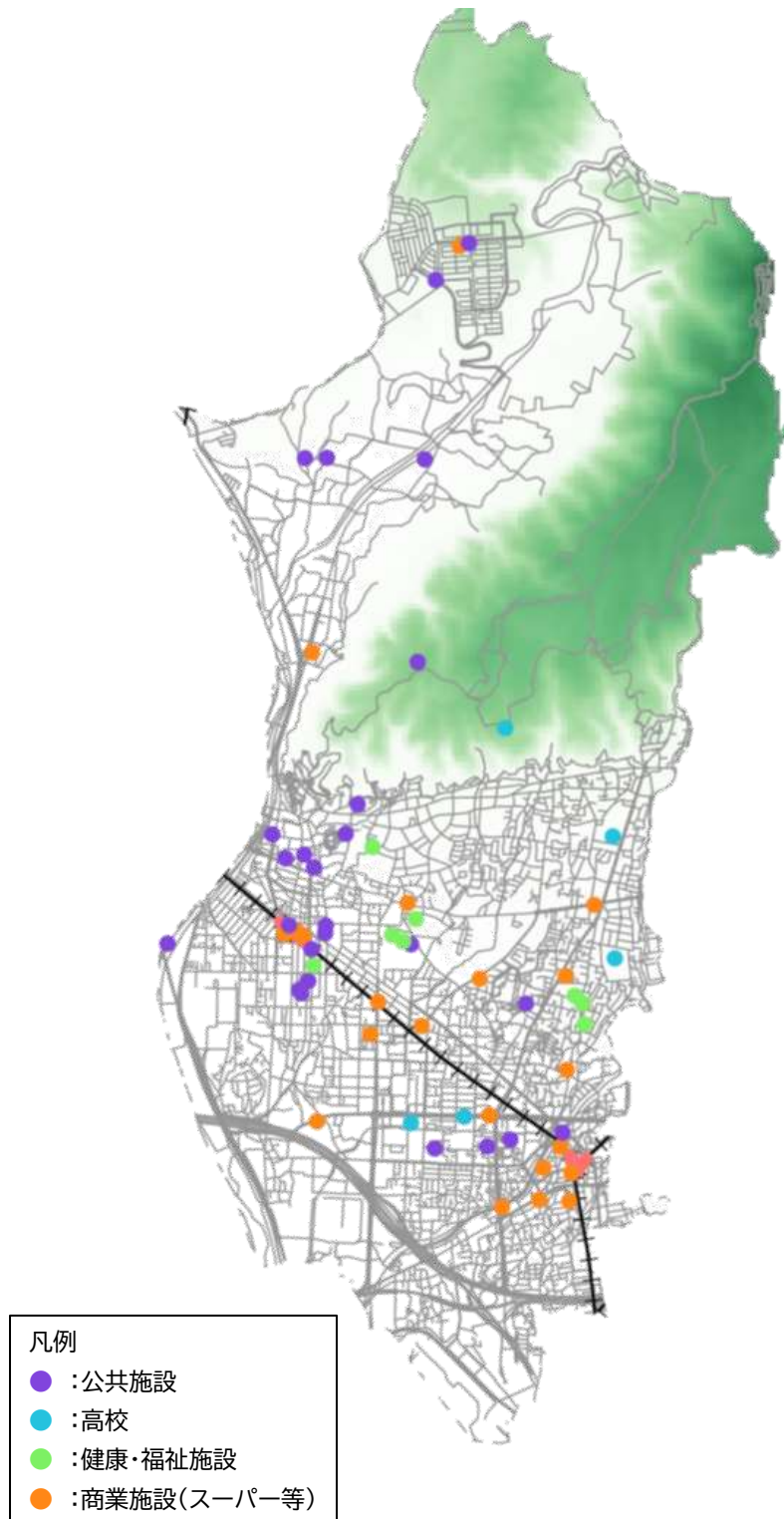


図 2-5 主要施設の分布

2-3 公共交通の現状

(1) 公共交通の運行状況

- 市域を東西に阪急電鉄が運行しており、市域を網羅的に阪急バスの路線バスが運行している。また、タクシー事業所は市域南部に集中して立地している。
- 加えて、公共施設や病院などをつなぐ施設循環福祉バスが運行している。

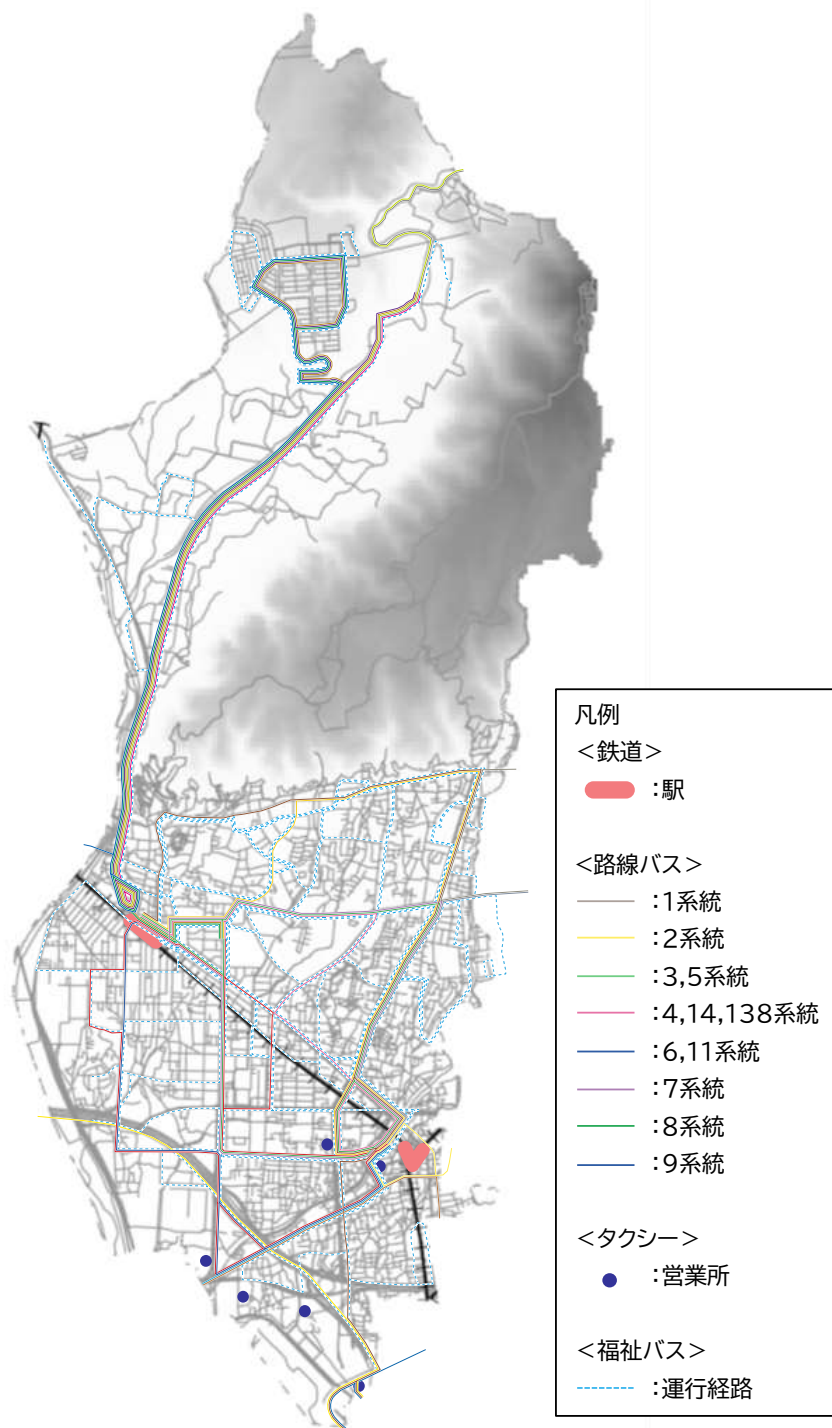


図 2-6 市内における公共交通等の運行状況

- 鉄道と路線バスによって市街地の多くの範囲をカバーしているが、道路状況などから駅やバス停まで距離のあるエリアも散在している。

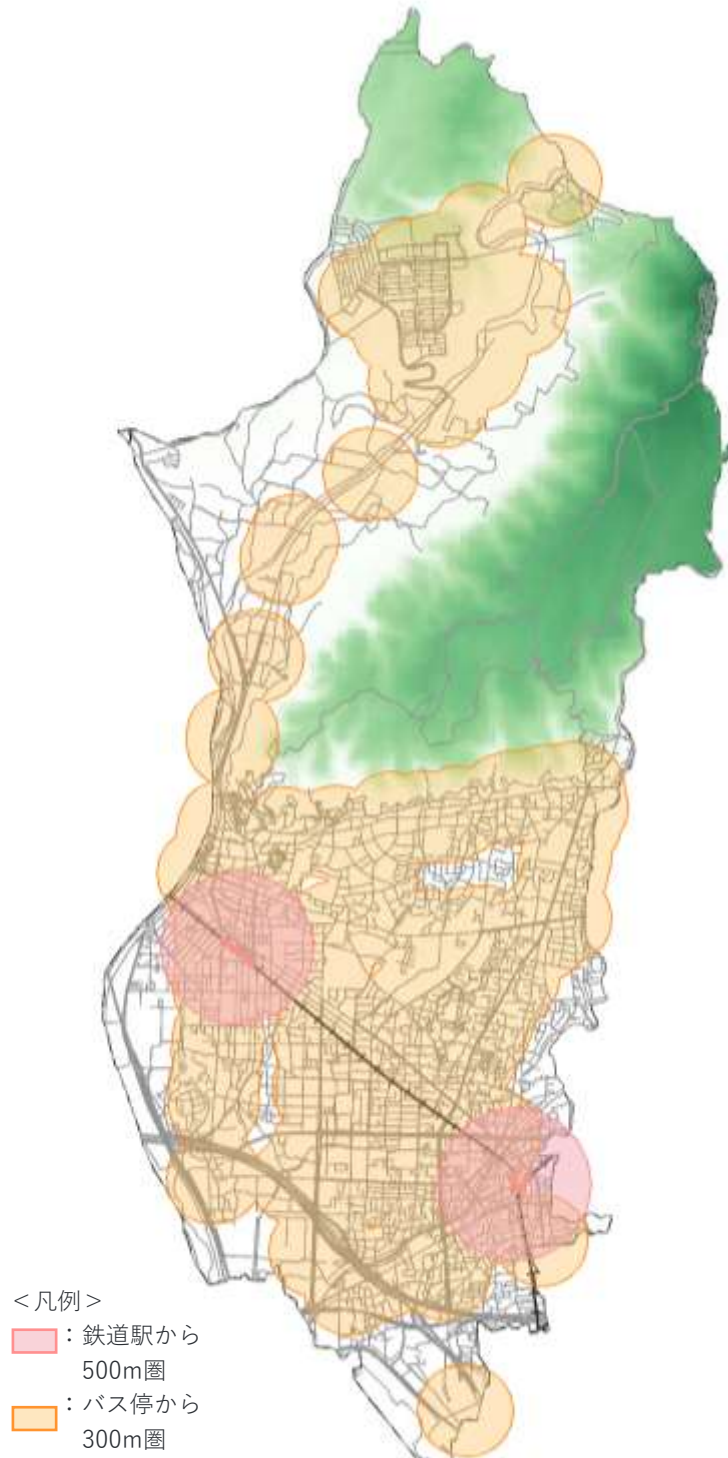
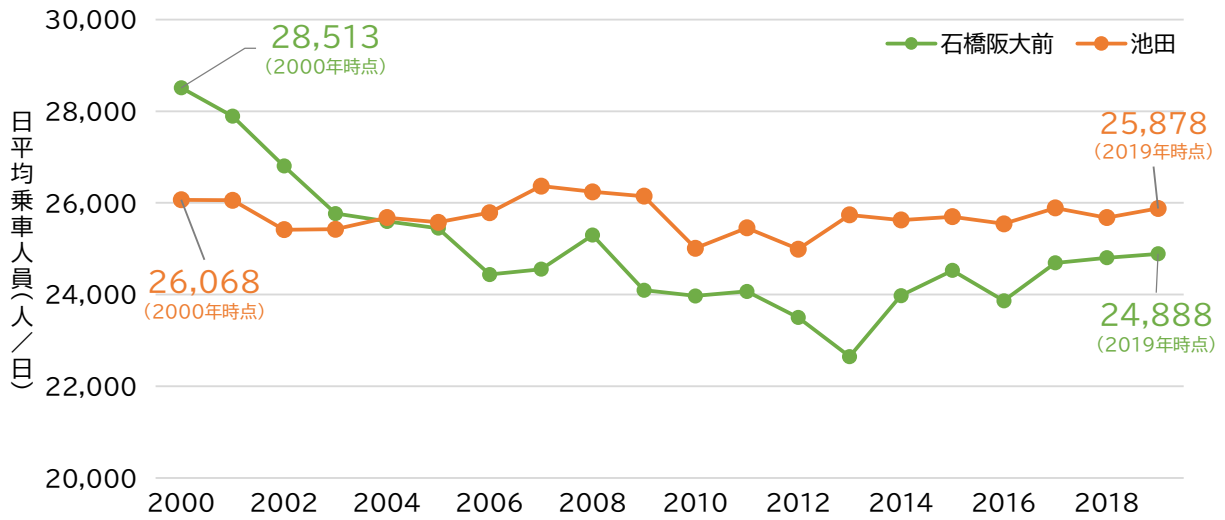


図 2-7 公共交通によるカバー圏域

(2) 鉄道の利用状況

- 市内の鉄道駅利用者数は、近年では横ばいから微増傾向となっている。

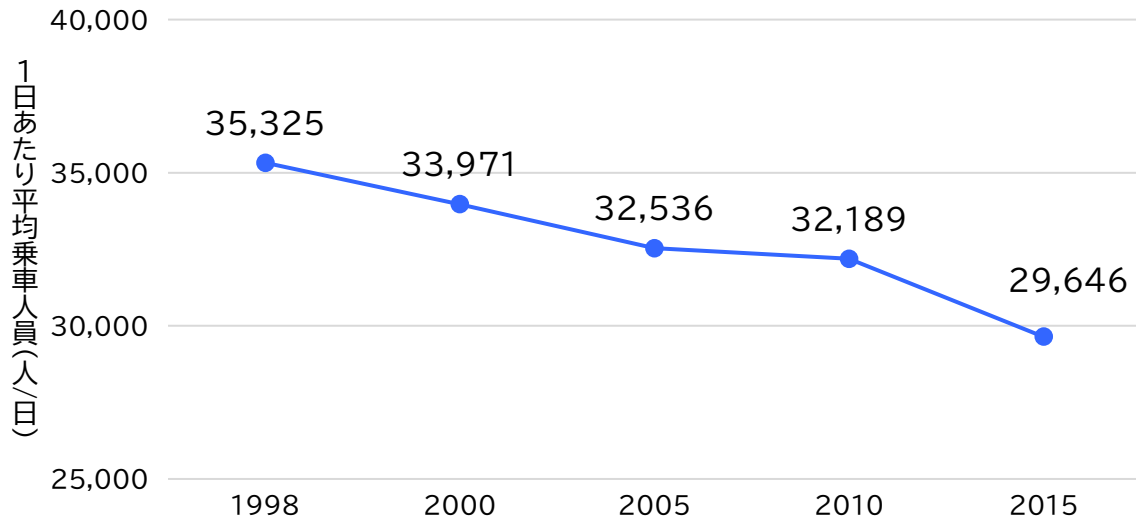


出典:大阪府統計年鑑

図 2-8 鉄道駅の1日あたりの乗車人員の推移

(3) バスの利用状況

- 市域内の路線バス利用者数は減少傾向となっており、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、さらに減少していると考えられる。



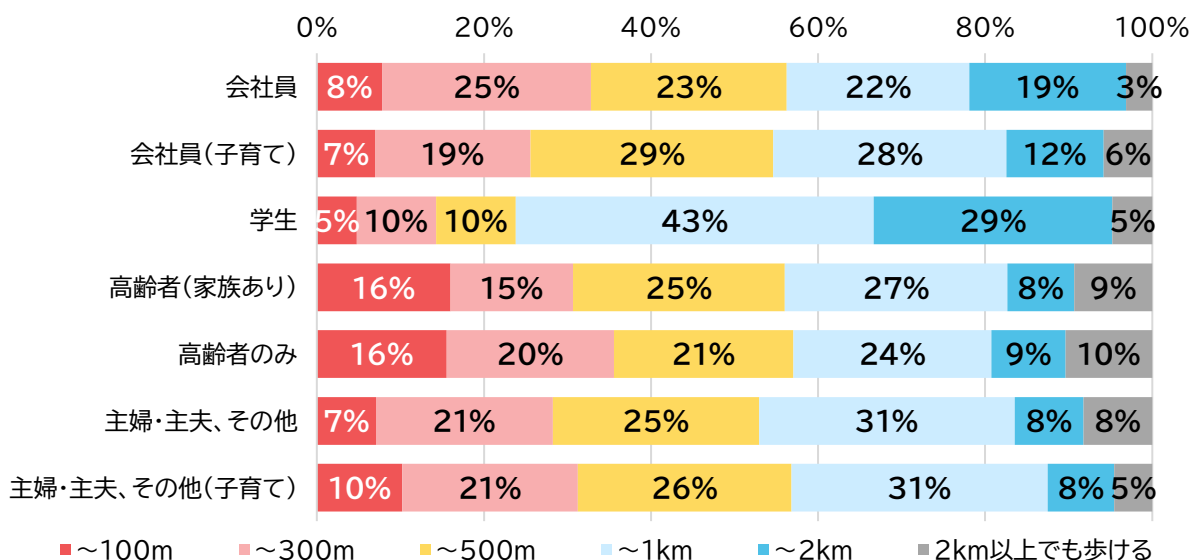
出典: 阪急バス提供データ

図 2-9 路線バスの1日あたりの乗車人員の推移

2-4 市民の移動ニーズ

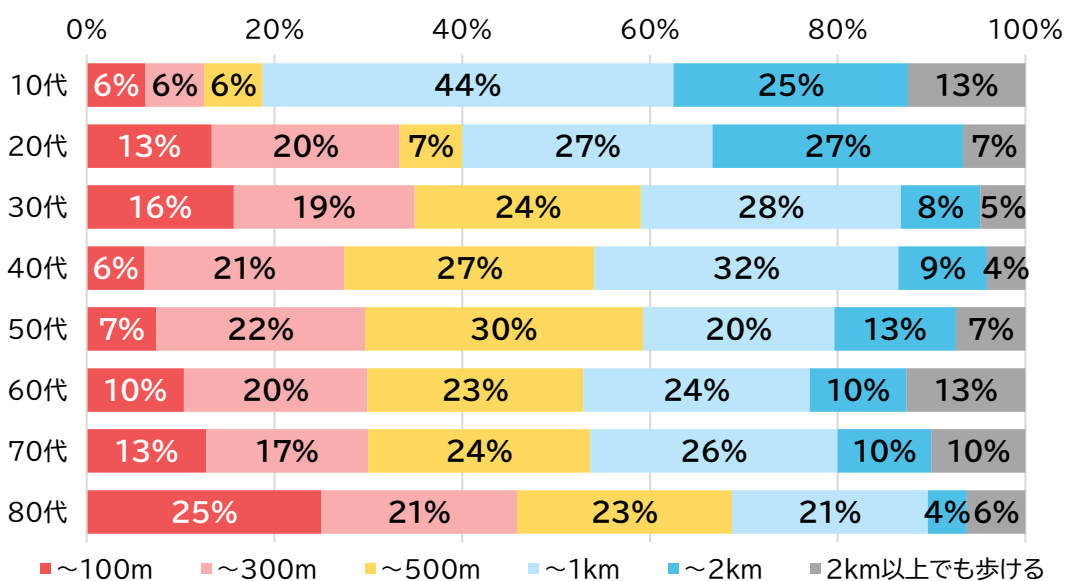
(1) 移動可能範囲

- 高齢者は **100m** 程度の移動でも困難と感じる市民の割合が高くなっている。
- 一方、若年層を除き、移動可能な距離はあまり大きく変わらず、**500m** 以上の距離を苦なく移動できる割合は **4割** を超えている。



出典：市民アンケート

図 2-10 回答者属性別の歩行可能距離

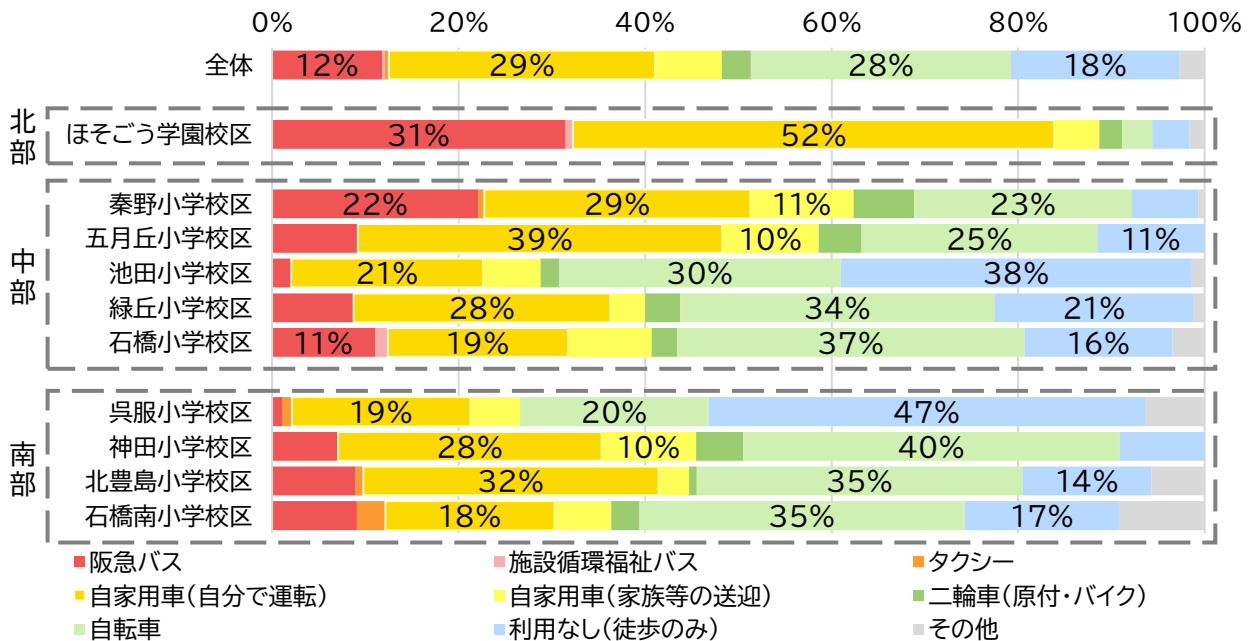


出典：市民アンケート

図 2-11 年代別の歩行可能距離

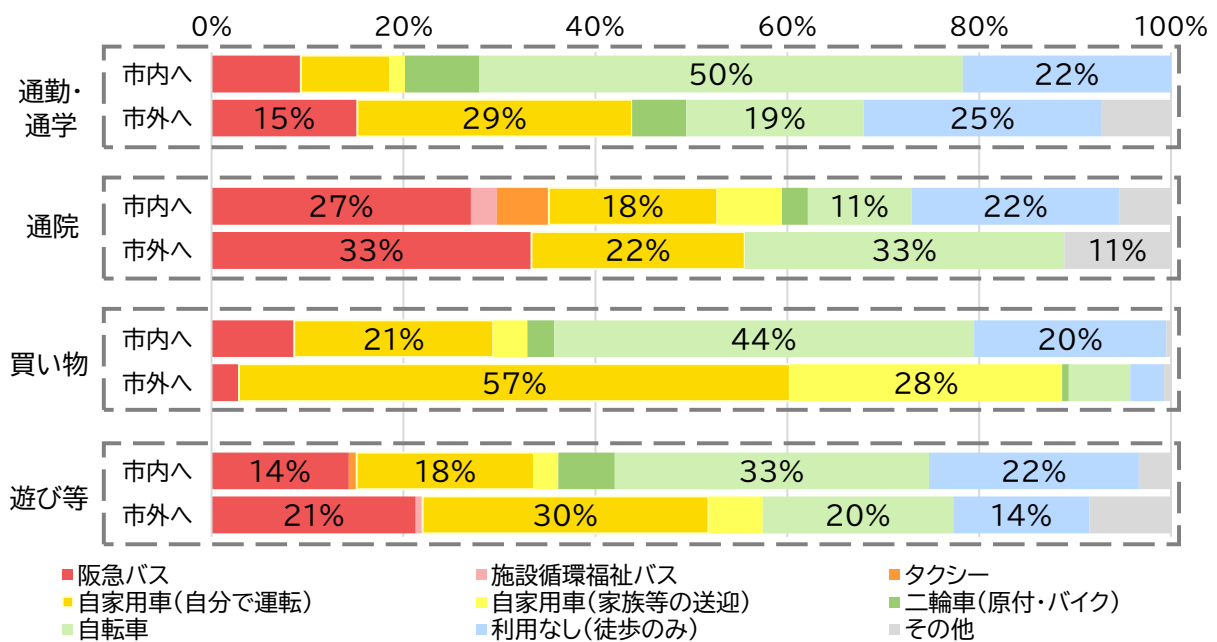
(2) 主な移動手段

- 市北部や五月山付近など傾斜の大きなエリアでは自動車の利用割合が高くなっており、平坦な市南部では自転車の割合が高くなっている。
- 市内での買い物は主に自転車が使われているが、市域外の商業施設への移動は主に自動車が選択されている。また、通院目的ではバスが最も使われている。



出典：市民アンケート

図 2-12 小学校区別の主な移動手段

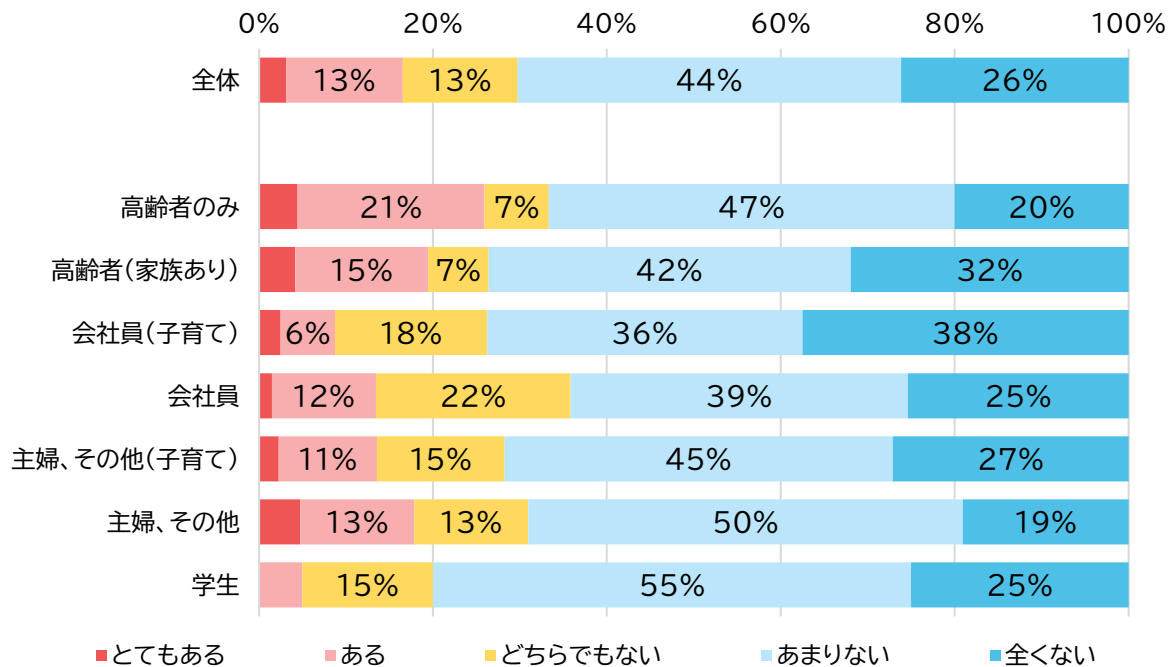


出典：市民アンケート

図 2-13 移動目的別の主な移動手段

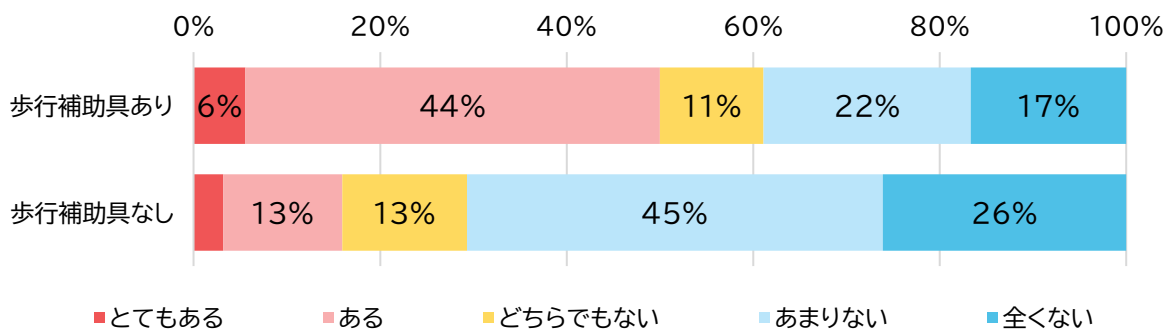
(3) 移動に関する不安や困りごと

- 高齢者や主婦などは、移動に対して困りごとを抱えている割合が比較的高く、将来的にも自力で移動できるかどうかの不安感や、車いす・ベビーカー等での公共交通利用への抵抗感などがあると考えられる。



出典：市民アンケート

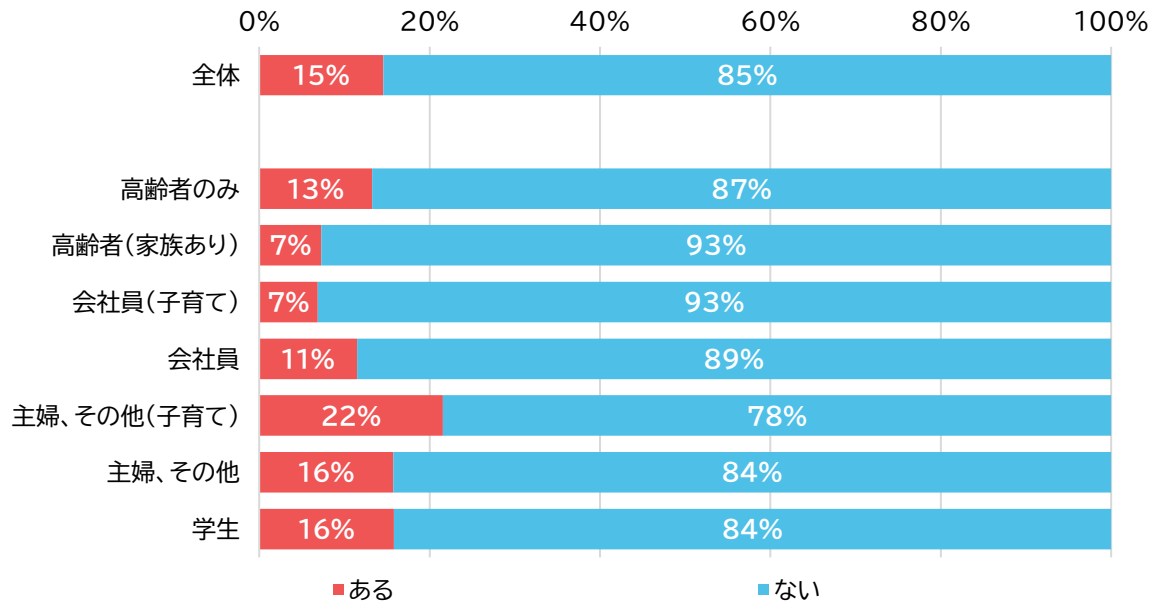
図 2-14 回答者属性別の移動に関する不安の有無



出典：市民アンケート

図 2-15 歩行補助具利用者の移動に関する不安の有無

- 普段の生活において諦めている移動がある人が全体の1~2割程度存在している。
- 特に子育て中の主婦層で高くなっており、子どもを連れて安心して移動できる環境が十分に整っていないと考えられる。

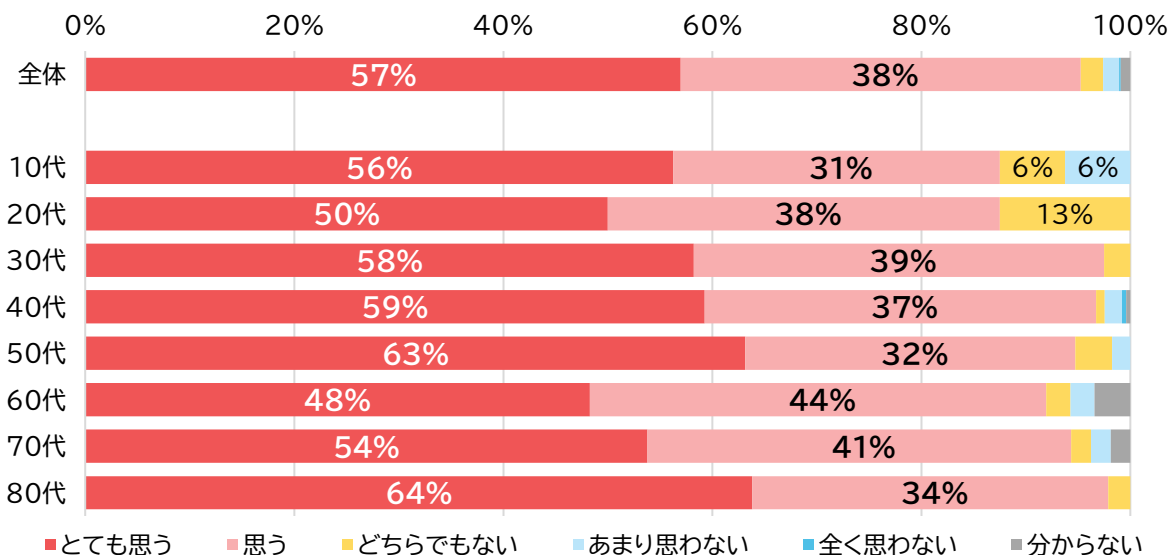


出典：市民アンケート

図 2-16 回答者属性別の移動の諦めの有無

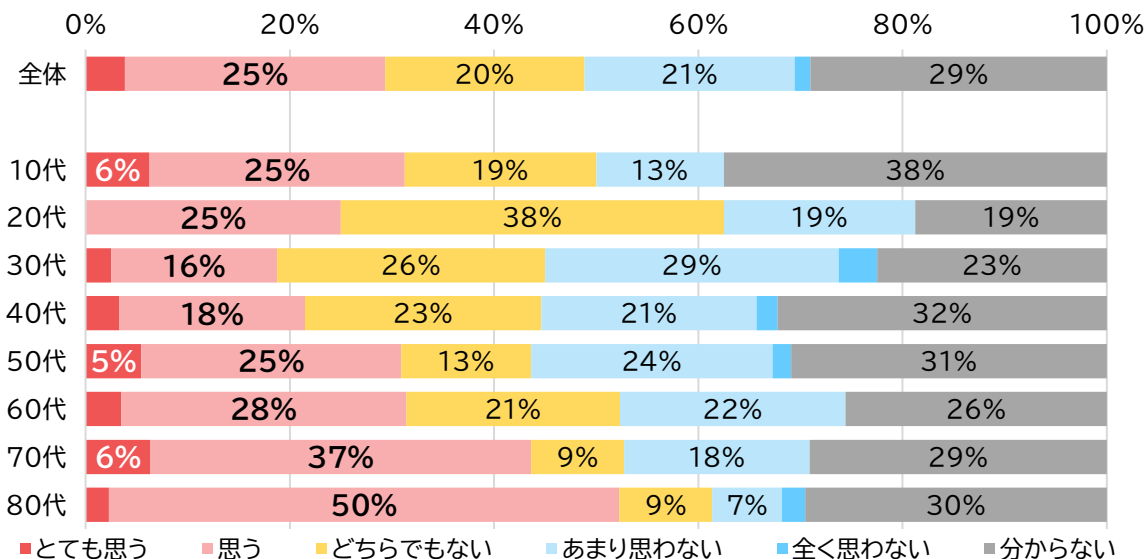
(4) 公共交通に対する意識

- 多くの市民は公共交通の重要性を認識している一方で、交通事業者が単独で路線を維持できると考えている市民は3割近くに上り、特に高齢者でその傾向が顕著であるなど、路線維持の厳しい現状について十分な認識がなされていない。



出典：市民アンケート

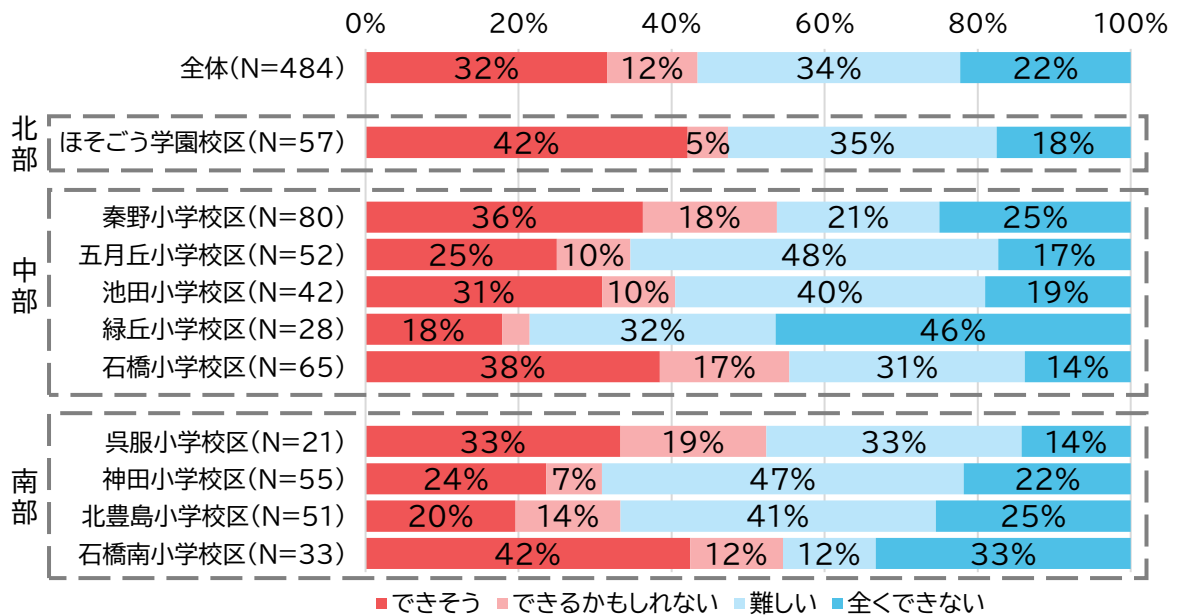
図 2-17 年代別の公共交通の必要性



出典：市民アンケート

図 2-18 事業者による公共交通の維持ができるか

- 3~4割の市民は公共交通への転換可能性があると考えられる。
- 特に北部エリアや五月山周辺など、路線バスの利便性が高いエリアでは、公共交通への転換可能性が高い傾向が見られる。



出典：市民アンケート

図 2-19 小学校区別の公共交通への転換可能性

2-5 施設循環福祉バスの利用状況

- 施設循環福祉バスの利用者数は1日あたり約230人となっており、利用対象である高齢者や障がい者、子育て世代の人数を踏まえると、効果的に利用されているとは言いがたい。

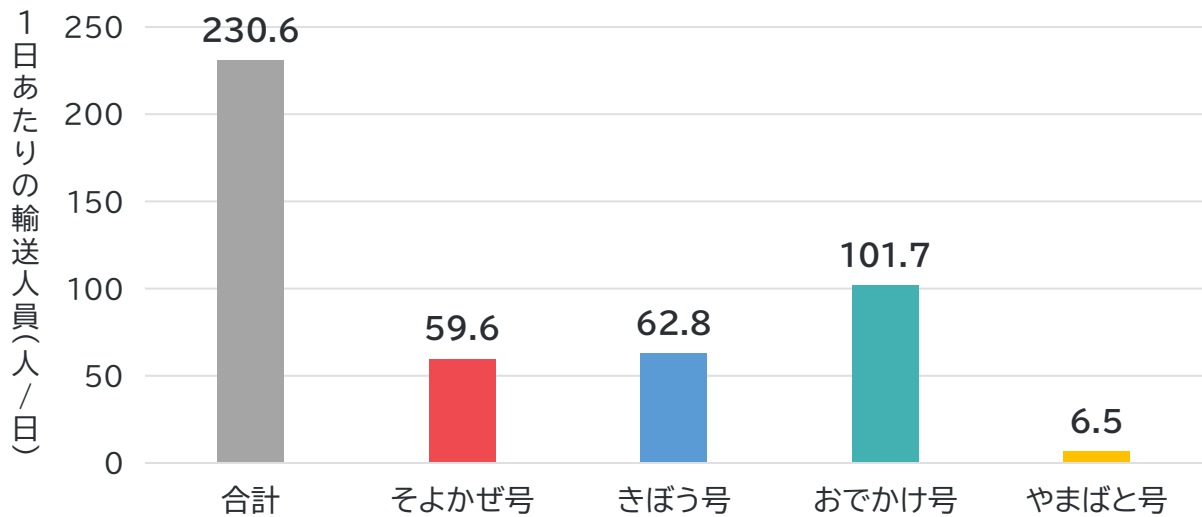


図 2-20 福祉バスの1日あたりの利用者数(H28年度)

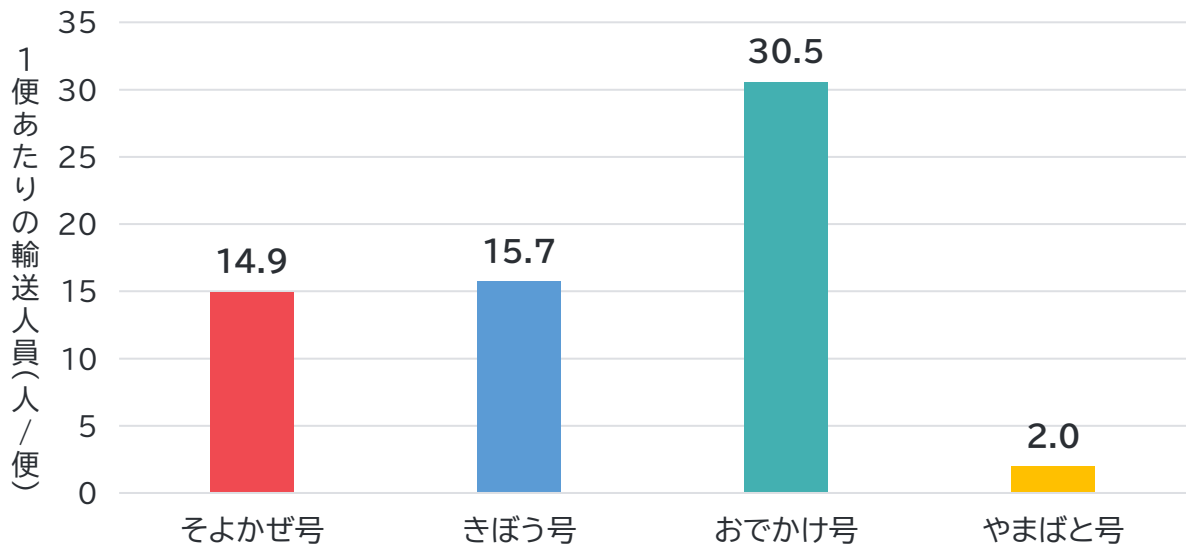
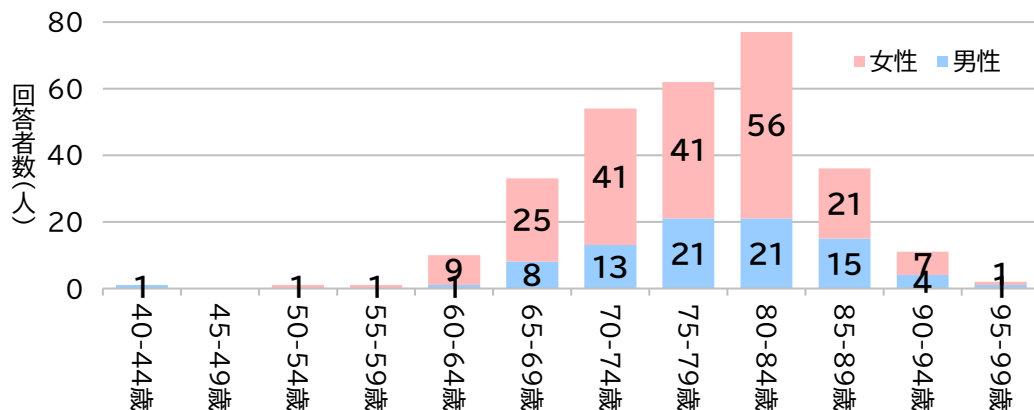


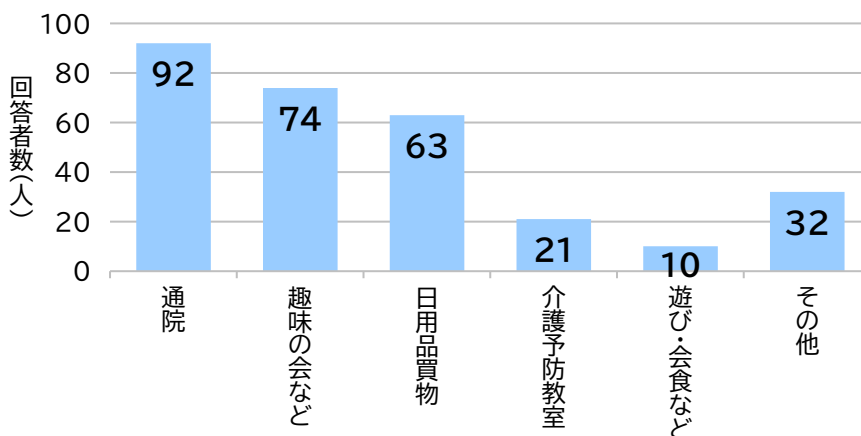
図 2-21 福祉バスの1便あたりの利用者数(H28年度)

- 利用の中心は高齢者であり、子育て世代がほとんど利用できていない。
- 通院目的での利用が最多となっており、その他趣味の会や買い物などが続く。
- 7割以上の方が週に1回以上は利用しており、利用者が一定程度固定化していると言える。



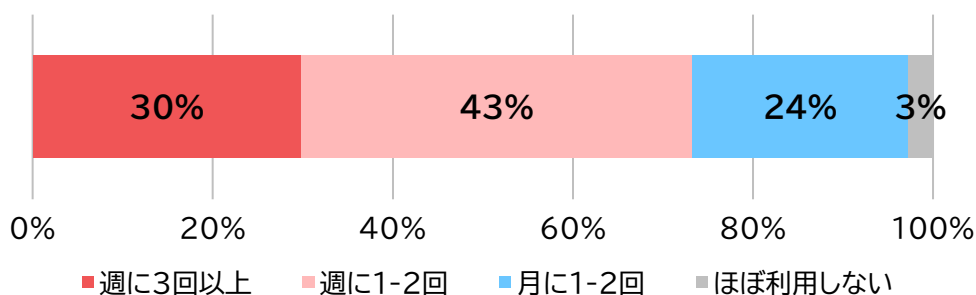
出典：福祉バス利用者アンケート

図 2-22 福祉バス利用者の年齢層



出典：福祉バス利用者アンケート

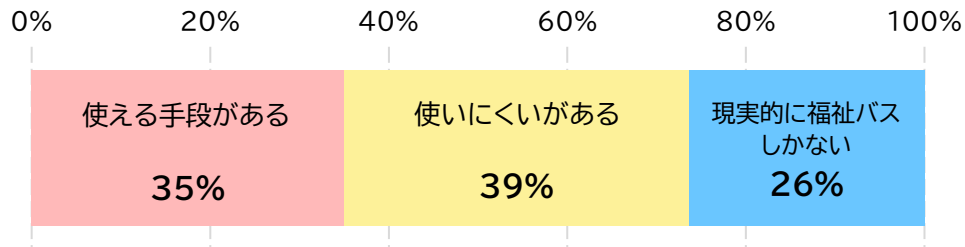
図 2-23 福祉バスの利用目的



出典：福祉バス利用者アンケート

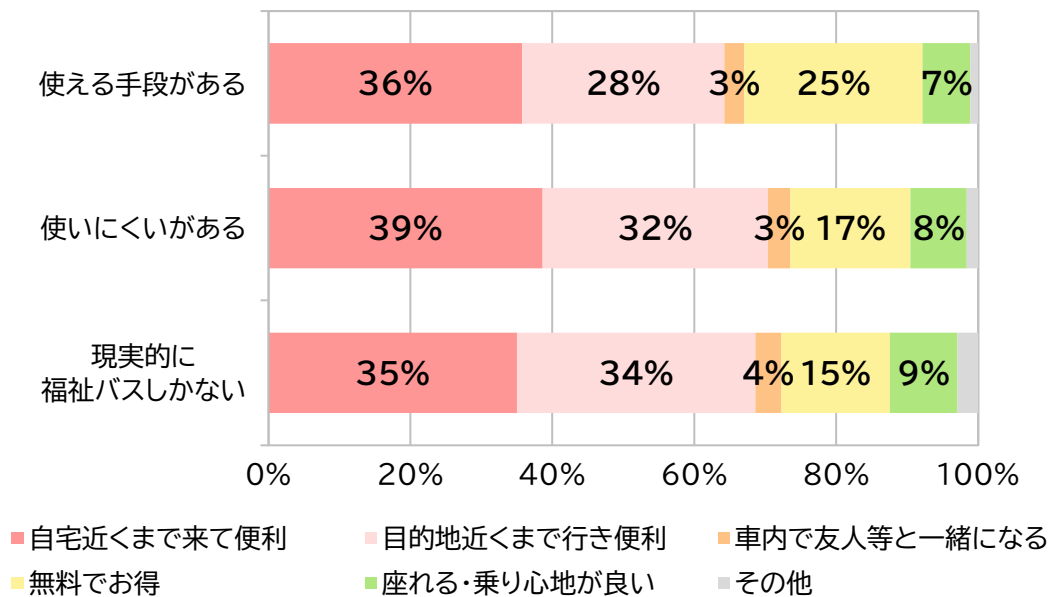
図 2-24 福祉バスの利用頻度

- 代替手段のある利用者が7割を超えており、福祉バスしか使えない人は26%に留まる。
- 代替手段の有無にかかわらず、自宅ないし目的地の近くまで運行する利便性が最も求められているほか、無料だから利用しているという層も一定程度存在する。



出典：福祉バス利用者アンケート

図 2-25 福祉バス以外に利用可能な交通手段の有無



出典：福祉バス利用者アンケート

図 2-26 福祉バスを利用する理由

2-6 関連する取組状況

(1) 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、昭和40年台に開発された団地で、市内で最も急速に高齢化と人口減少が進む地域である。池田駅と15～20分で結ぶ路線バスが4～9便/時程度運行し、団地内にはバス停が7箇所設置されているが、傾斜の多い地形のため高齢者や子育て世代にとっては、団地内のスーパーや診療所、バス停などへの移動も負担となっている状況である。



図 2-27 伏尾台地区の状況

こうした状況に対し、住民自らが作る組織が主体となり、地域住民の自宅から商店やバス停へ無償で送迎するサービス「らくらく送迎」を行っている。また、地域には大学やベンチャー企業などが継続的に住民組織との共創活動を継続的に行っており、令和2年度には国土交通省の日本版 MaaS 推進・支援事業を活用し、予約・配車に係る効率化や運営側の負担軽減を目的としたシステム導入のほか、道路上の飛び出し検知センサーの設置、子育て支援施設の混雑状況検知などの取組を行った。

事業実施後も送迎サービスを継続しながら、大学・企業等と連携して、持続的な取組とするための資金調達策や、地域自体の将来的な持続性向上に向けて、エネルギーや農業などの観点も含めて様々な取組を行っている。

今後、自動運転などの先進技術の状況なども見据えて、10～15年先を見据えた送迎サービスの持続可能性について検討が必要となっている。



図 2-28 送迎の実施状況



図 2-29 送迎サービスの予約システム

(2) シェアサイクルを始めとした自転車の活用

近年、全国的にも自転車の活用が推進されてきており、池田市においては、令和元年よりシェアサイクルの実証実験を行っている。最近では市内の鉄道駅と住宅地等との間などでの利用が増えてきており、全体的に増加傾向となっている。



図 2-30 市内に設置しているシェアサイクル

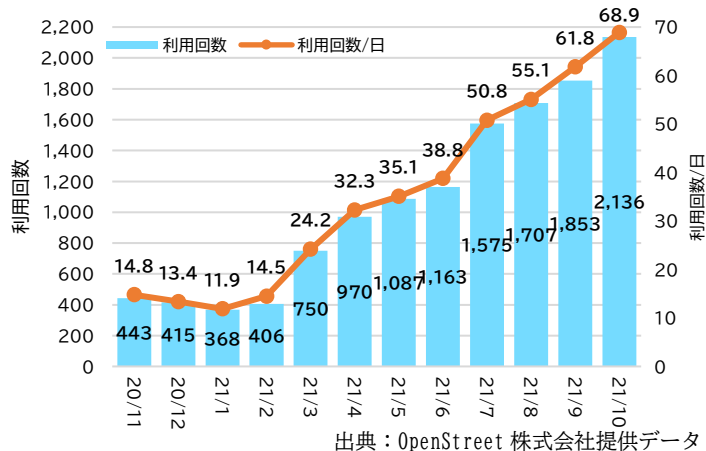


図 2-31 市内のシェアサイクル利用回数の推移

また、市内の道路では走行空間の整備も進めている。秦野小学校の周辺区域を自転車安全利用モデル地区に指定し、池田箕面線、西畑荘園線、東畑住吉線で矢羽根（車道混在）の整備を行っている。（総延長約 5.9km）また、国道 176 号～府道 9 号線（箕面池田線）についても矢羽根（車道混在）整備を予定しているが、市内のその他の道路は狭隘な区間が多く、自転車道・自転車専用帯等の更なる整備が難しい状況である。



図 2-32 自転車走行環境の整備状況

2-7 公共交通の課題

前ページまでの池田市の現状を踏まえ、以下3つの公共交通の課題を整理した。



(1) 様々な層の市民が移動しやすい環境の確保(課題1)

<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

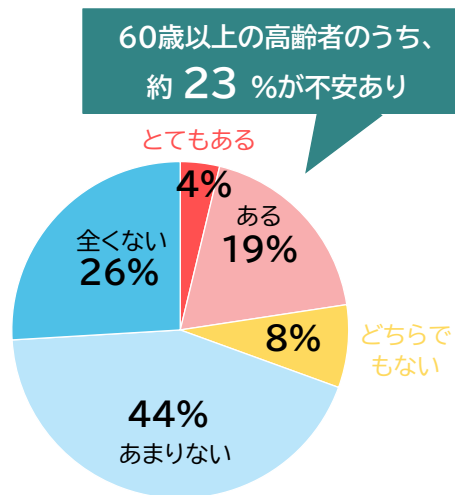
- ・池田市においては、市中心部を運行する阪急電鉄や、拠点と市域各所を結ぶ役割を果たしている阪急バス、市域全域でサービスを展開しているタクシー事業者など多様な交通モードが存在する。
- ・これらの公共交通は市域人口の約 84%をカバーしているが、比較的移動範囲の狭い高齢者や障がい者は、移動に関する困りごとを抱えている状況である。
- ・移動が困難な層のニーズにも対応できるよう、公共交通網を見直し、よりきめ細やかなサービスで市民の移動をサポートしていく必要がある。

▼ 公共交通によるカバー圏域

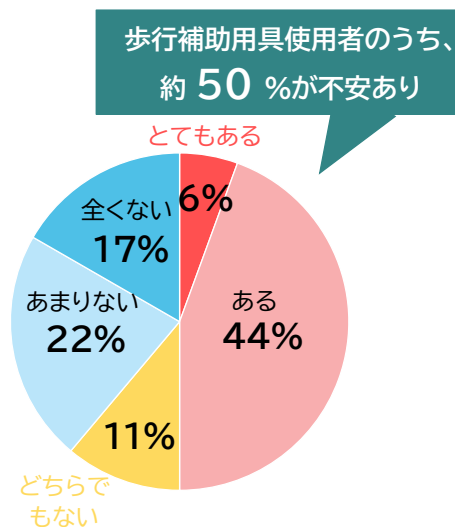


▼ 移動や交通手段に関する不安の有無

○60 歳以上(N=239)



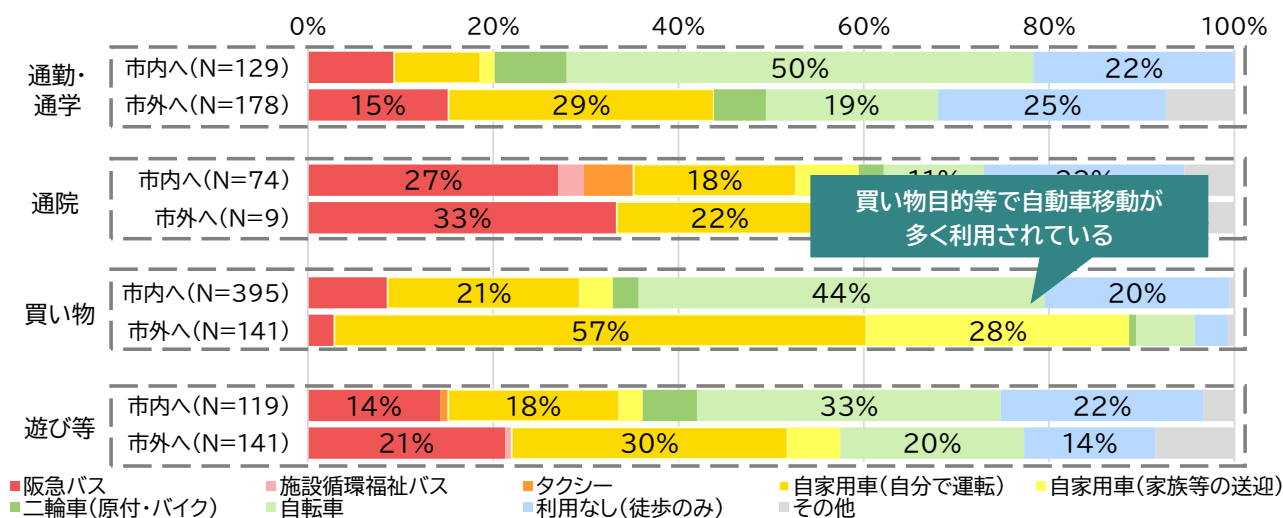
○歩行補助用具の使用者のみ(N=18)



<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

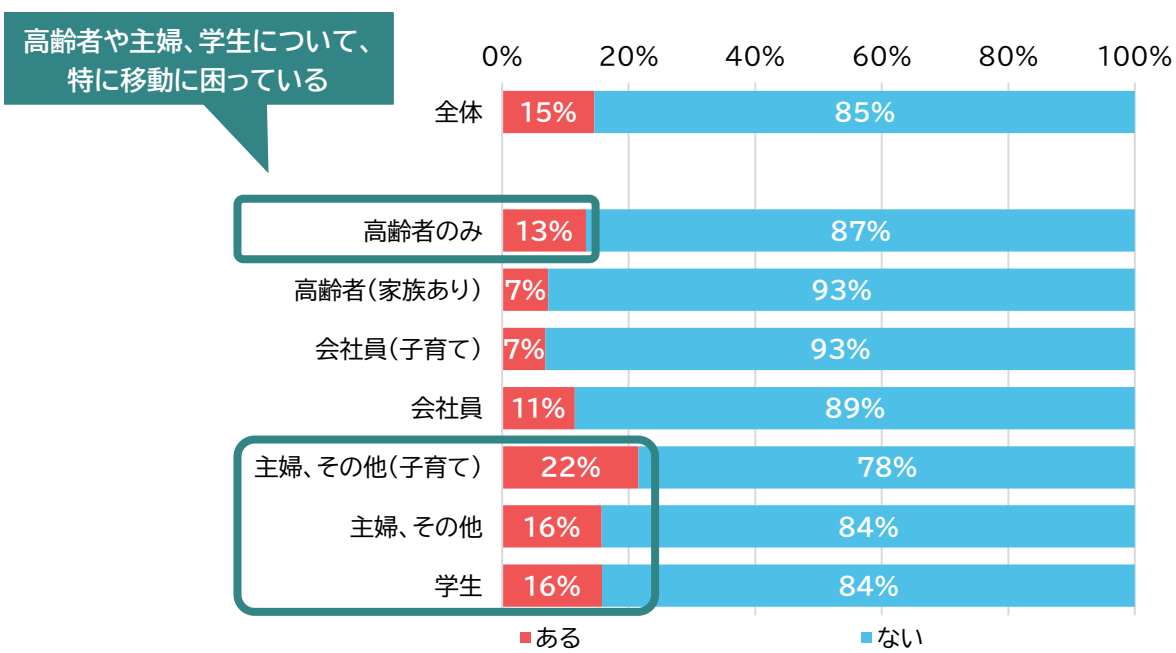
- ・バス路線から離れた地域に住んでいるなど、公共交通での移動が難しい市民は、自動車が主な移動手段となっている。
- ・自動車利用者の中には、市外の店舗を目的地とする移動も多く見られ、まちなかでの自由な行動や交流を促せない状況である。
- ・また、妊産婦や高齢者等を中心に、移動自体を諦めているケースなど、出控えも一定数見られる。
- ・潜在化している公共交通需要について、移動環境をより充実させることで、市内における移動の活発化を図る必要がある。

▼ 目的別の移動手段



買い物目的等で自動車移動が多く利用されている

▼ 諦めている行動の有無



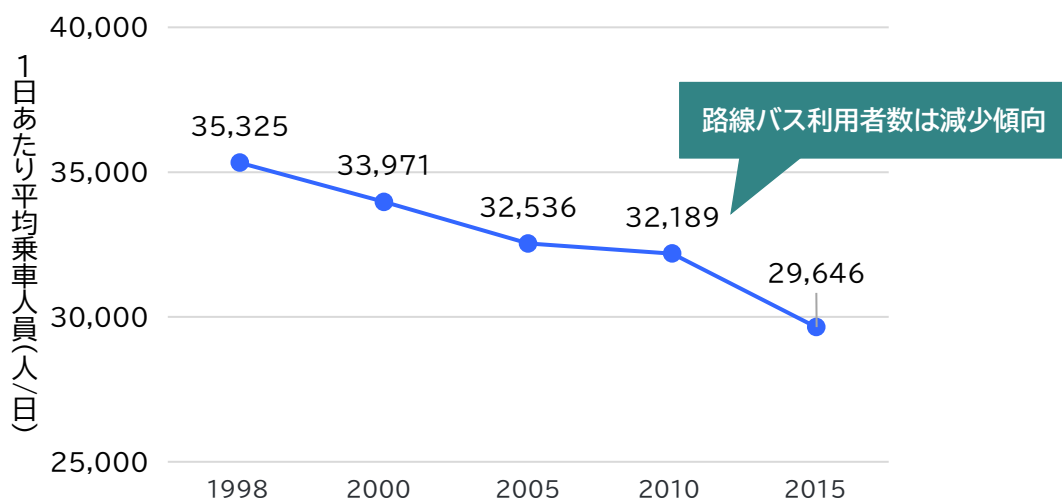
高齢者や主婦、学生について、特に移動に困っている

(2) 持続性確保、利便性向上の推進(課題2)

<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の見直し

- ・池田市では、阪急電鉄、阪急バス、タクシー事業者が主体となって交通ネットワークを形成している。
- ・しかし、路線バスの利用者数は減少しており、特に北部や南部エリアなどでは、バス事業者による路線維持が厳しい状況である。
- ・交通事業者が継続的に運行、事業展開できるよう、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の形成が必要となる。

▼路線バスの利用者数

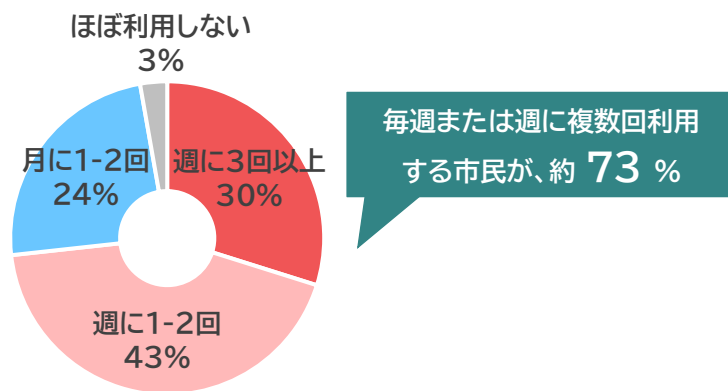


出典: 阪急バス提供データ

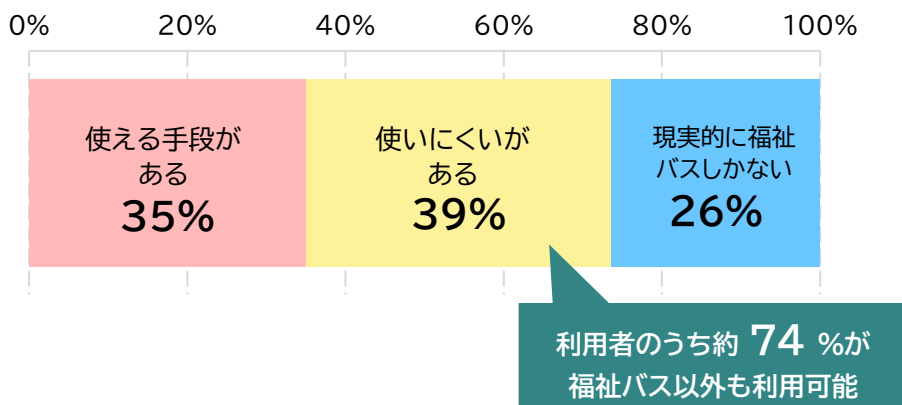
<視点 2-2> 福祉バスの適切な利用がされておらず、阪急バスと福祉バスの需要重複が発生

- ・民間事業者の路線に加え、池田市が主体となって運行している施設循環福祉バスは、無料で市内各所の公共施設や病院等まで移動できる交通手段として一定の利用がなされている。
- ・しかし、利用実態としては一部の市民による固定化が見られるなど、公平・適正な利用となっているとは言えない。
- ・また、代替手段を有する市民の利用や、民間路線との部分的な重複なども発生しており、非効率な運行形態となっている側面もある。
- ・福祉バスの有する利便性を保ちつつ、公共交通を維持していくため、交通事業者と連携しながら、福祉バスの適正な見直しを検討していく必要がある。

▼ 福祉バスの利用頻度



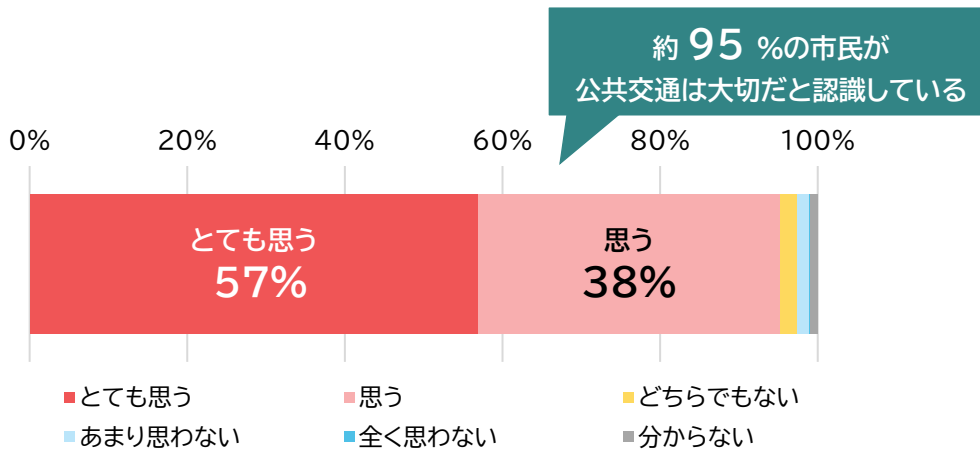
▼ 利用可能な交通手段の有無



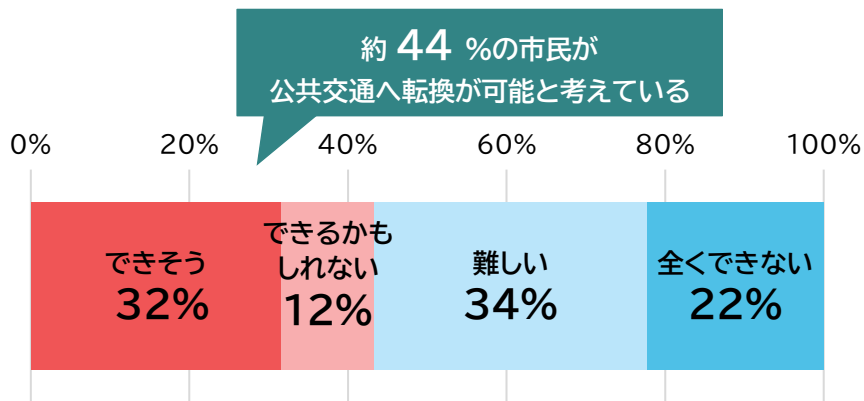
<視点 2-3> 地域全体で公共交通を守るため、市民の公共交通に対する意識を改善

- ・多くの市民が公共交通の重要性について一定程度認識しており、また、半数近くの市民が公共交通への転換可能性があるとしている。
- ・こうした状況を踏まえ、“意識している状態”から、“実際に公共交通に転換する”というフェーズにステップアップしていくため、『公共交通を利用することで公共交通を守ることにつながる』という認識を広げ、市民が公共交通をかしこく使う意識づくりを進めていくことが重要となる。

▼ 地域の使いやすい公共交通を大切だと思うか



▼ 公共交通への利用転換可能性

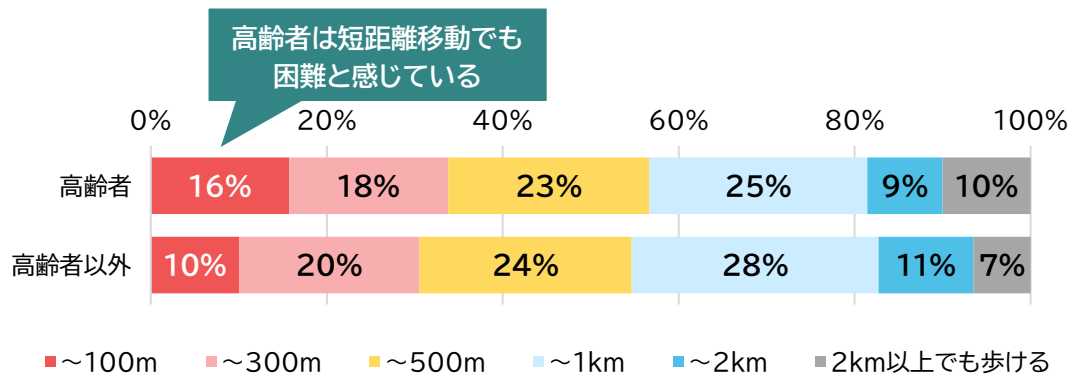


(3) 誘導すべきエリアへ移動しやすい環境形成(課題3)

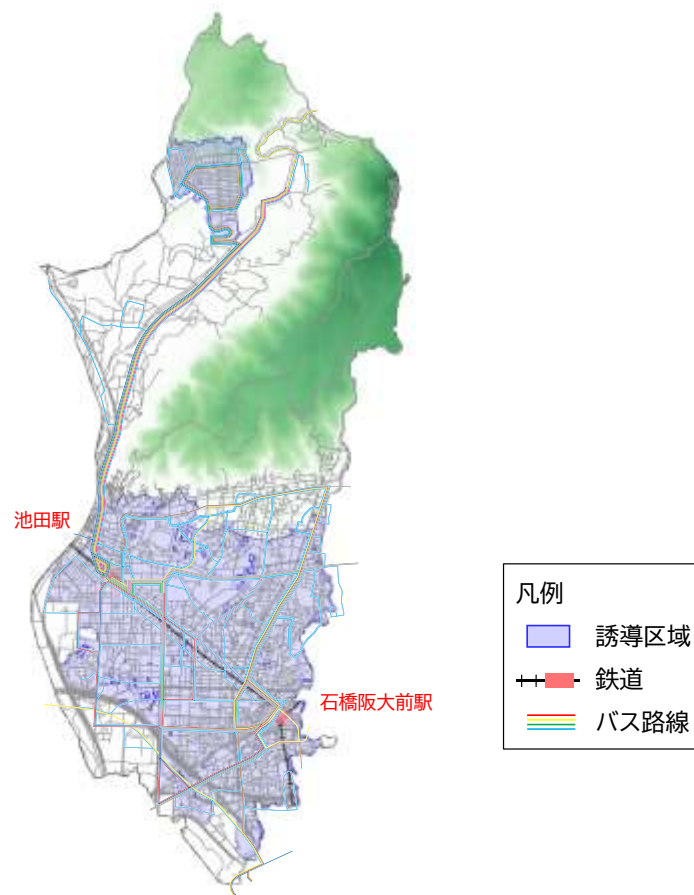
<視点3-1>コンパクトな都市構造の形成を目指す

- ・今後、少子高齢化が進展する中で、高齢者の移動可能範囲を考慮し、都市機能を拠点に集約させるなど、コンパクトな都市構造の形成が求められる。
- ・そのため、市内の居住地から拠点までの移動を確保するとともに、拠点同士をつなぐ公共交通体系を構築していく必要がある。

▼ 移動可能範囲

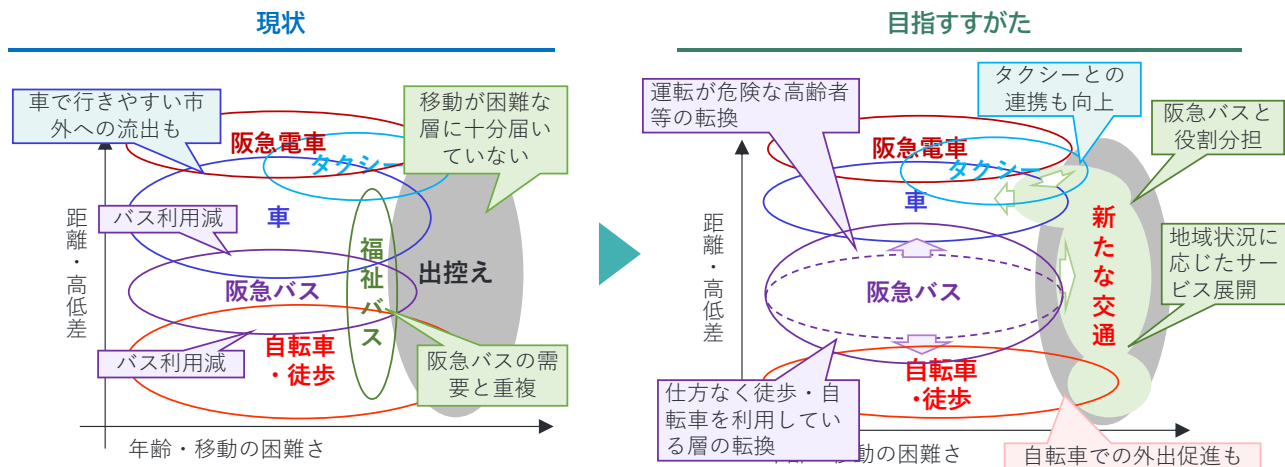


▼ 居住誘導区域の状況



第3章 公共交通の目標及び基本方針

第2章で整理した本市の公共交通の課題を踏まえ、本計画の基本方針を以下のように定める。



課題① 様々な層が移動しやすい環境確保

交通の現状
 ・移動が困難な層が存在
 ・市外への流出や出控えにつながっている

交通の役割
 ・地域における安全な暮らしを支える

課題② 持続性確保、利便性向上の推進

交通の現状
 ・事業者主体で交通ネットワーク構築
 ・阪急バスと福祉バスの需要重複
 ・公共交通に対する意識を改善

交通の役割
 ・身近な公共の資源として、地域連携を創出・深度化

課題③ 誘導すべきエリアへの移動環境形成

交通の役割
 ・地域拠点の形成や活性化を支援、拠点同士をつなぐ

方針1
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

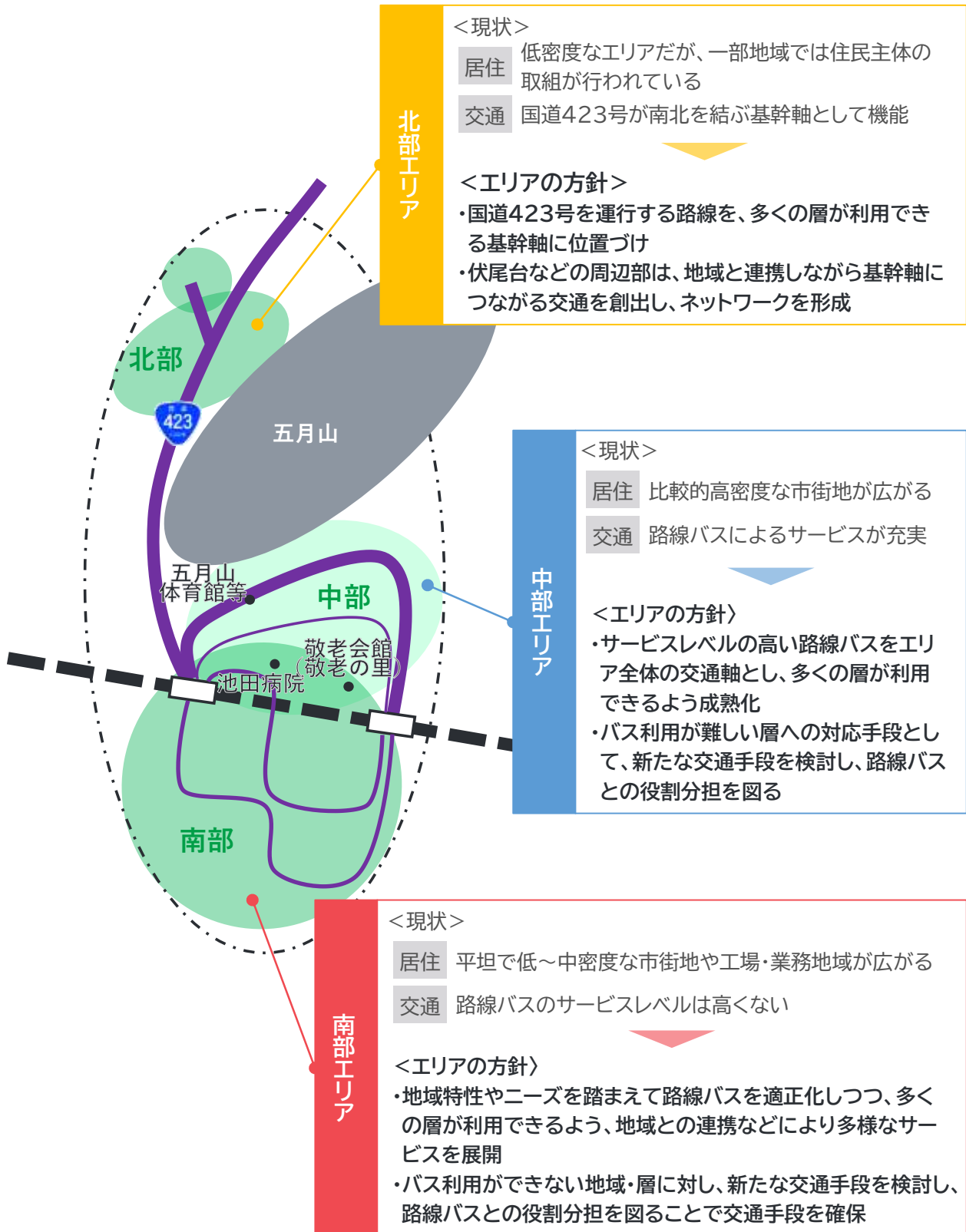
・様々な層が移動できるよう、使いやすい・持続性のある公共交通体系の構築を目指す
 ・移動が困難な層をカバーしつつ、他交通機関とも連携する新たな交通の導入の検討を進める

方針2
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

・多様な交通モードや主体が連携し、適切な利用を促すことで、移動しやすい環境の確保を目指す
 ・まちづくりと連携することで、地域拠点の形成や活性化につながる公共交通のあり方の検討を進める

市内の北部および中部、南部の各エリア間を結ぶバスなどの公共交通を軸とした交通ネットワークを形成するとともに、各エリア内においては民間・行政・地域が協働し、現状における地域特性やニーズに応じたサービスを展開することで、移動しやすい環境の実現を目指す。

公共交通ネットワークの将来イメージ・エリアごとの方針



第4章 目標達成のための施策

4-1 施策体系

前章で整理した将来的な目指すすがたや目標などを達成するため、今後、以下の掲げる施策について、順次取り組んでいくこととする。

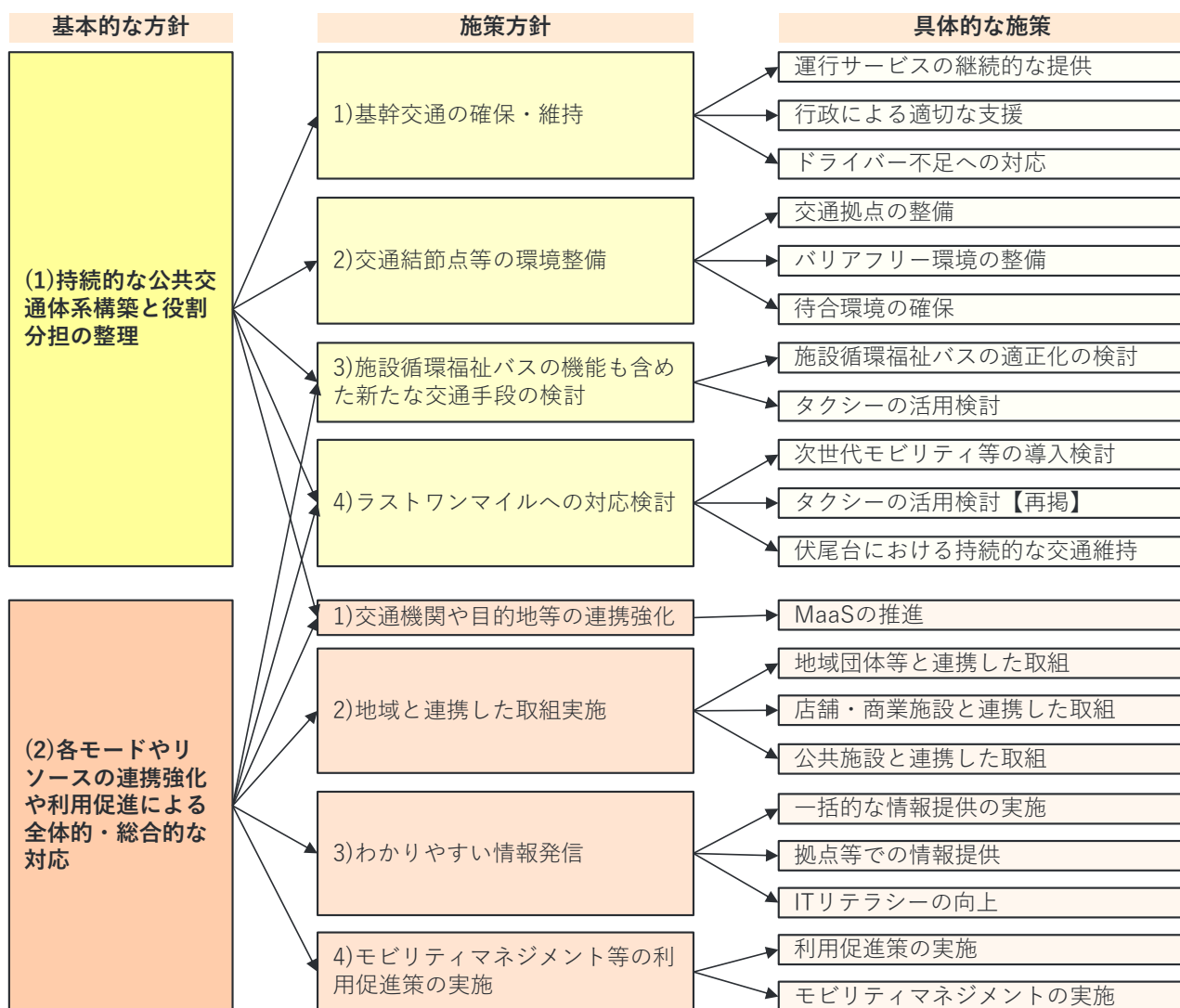


図 4-1 施策体系

－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

4-2 施策内容

(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

【施策1-1-1】運行サービスの継続的な提供

実施内容

市内には、大阪梅田方面など広域移動も含めた基幹交通となっている阪急電鉄や、市内各地域の移動を支える路線バス、多様なニーズにきめ細かな対応を行うタクシーなど、多様な交通モードが運行サービスを提供している。今後も市民や来訪者の移動・経済活動等を支える交通手段として、持続的・継続的な運行が重要となる。

取組イメージ

- 現行の運行サービスについて継続的に提供を行うとともに、社会情勢の変化や利用実態、先進技術の状況などを捉えて、持続的な交通体系となるよう、適宜の改善・見直しなどに取り組む。

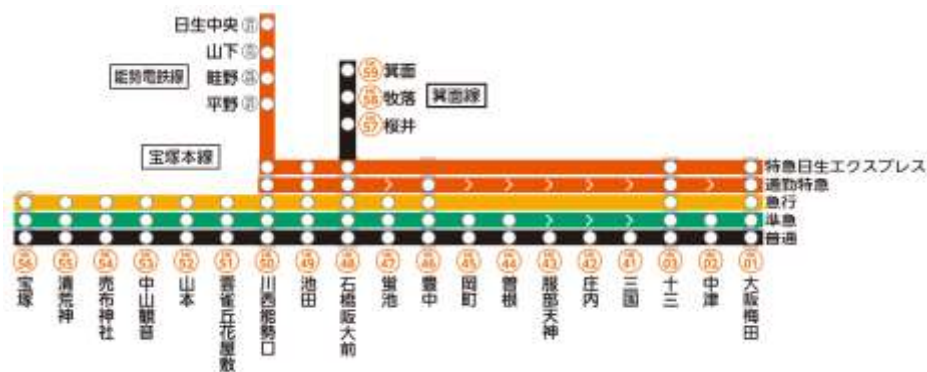


図 4-2 阪急電鉄宝塚線・箕面線・能勢電鉄線路線図

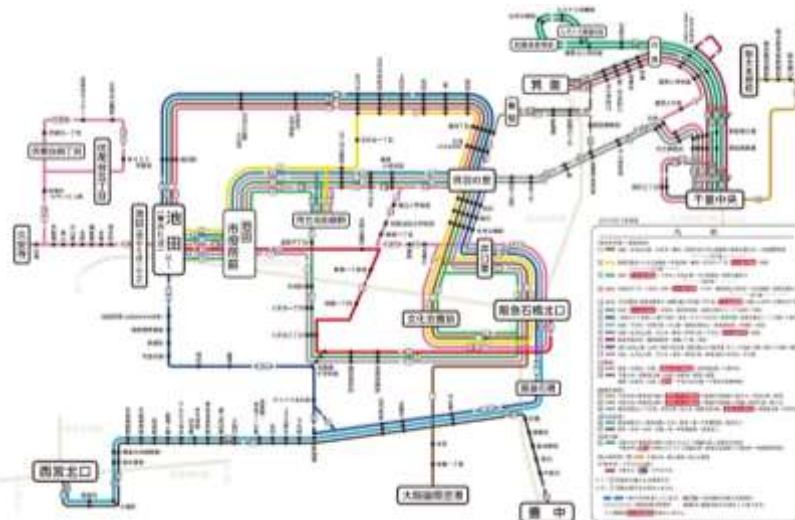


図 4-3 阪急バス路線図

実施主体	阪急電鉄株、阪急バス(株)、タクシー事業者
実施時期	継続的な取組として実施

【施策1-1-2】 行政による適切な支援

実施内容

人口減少や少子高齢化の進展、感染症拡大の影響などにより公共交通利用は減少しており、各交通事業者は厳しい状況となっている。一方で、生活路線など市民の移動を支える交通については持続していく必要があり、効率化や運行形態の変更など交通事業者による経営努力だけでなく、行政による適切な支援なども検討していく必要がある。

取組イメージ

- 社会情勢や路線の特性、運行実態などを踏まえ、必要に応じて行政による適切な支援について検討を行う。
- 支援にあたっては単なる運行費の補助に限らず、事業者と一体となった交通体系の見直しや、市民を巻き込んだ利用促進なども含めて、行政としての役割を果たす。

新型コロナウイルス感染症拡大に伴う池田市の支援(令和3年度)

《バス事業者》

○池田市新型コロナウイルス感染症対策路線バス事業者運行継続支援補助金

- ・運行継続支援:通常ダイヤと減便ダイヤの走行距離の差に運行単価を乗じた額の1/2の費用
- ・感染拡大防止対策:防護シート、消毒スプレー、マスク等(補助率100%)

《タクシー事業者》

○池田市新型コロナウイルス感染症対策タクシー事業者支援補助金

- ・池田市内の営業所に登録されている一般旅客運送に供する車両1台につき1万円を上限に感染拡大防止対策に要する経費を補助

実施主体

池田市

実施時期

必要に応じて適宜実施

【施策1-1-3】ドライバー不足への対応

実施内容

近年の人口減少・高齢化等の進展により、バスやタクシーなど運輸業界では運転者不足が問題として顕在化してきている。こうした運転手不足が深刻化した場合、最終的には持続的に交通サービスを提供できなくなってしまうことから、改善・対応策が求められる。

取組イメージ

- 新卒採用が少ない現状を踏まえ、若年層を対象としたリクルート活動やバス・タクシー運転者のイメージアップを図るPR活動等を積極的に行う。
- 将来的には自動運転等の最先端技術の導入も積極的に検討し、バス事業全体において、業務負担の低減を図る。



出典：富山県バス協会

図 4-4 バス運転者イメージアップポスター



出典：茨城県境町

図 4-5 自動運転技術を活用したバス事業

実施主体	阪急バス(株)、タクシー事業者、池田市
実施時期	継続的な取組として実施

2) 交通結節点等の環境整備

【施策1-2-1】交通拠点の整備

実施内容

池田駅は各種交通機関が集積しており、動線や案内などが一定程度整備されているが、バリアフリー環境が十分に整っていない箇所もあり、今後も継続的な拠点機能の強化が必要である。

阪急石橋阪大前駅については、周辺の土地利用・道路状況などからバスへの乗り換えに距離があるなど交通機能が集積しておらず、また、駅・停留所などの設備についても老朽化が進むなど、全体として快適な空間となっているとは言えない状況である。

取組イメージ

- 池田駅におけるバリアフリー設備の整備や案内機能の強化などについて引き続き推進する。
- 石橋会館の改修や石橋阪大前駅周辺のバリアフリー化等の取組と連携して、停留所の高質化について検討する。高質化にあたっては快適な待合空間を提供することを前提とし、地域産材等の活用も積極的に検討を行う。



図 4-6 阪急石橋阪大前駅(バス停)



出典：Slow “Mobility” Life Project

図 4-7 京都市域産材を使ったバスの駅

実施主体	阪急バス(株)、池田市
実施時期	短～中期的な取組として実施

【施策1-2-2】 バリアフリー環境の整備

実施内容

多様な層の公共交通利用を推進していく上では、バリアフリー環境の整備は欠かせない。令和3年3月に策定した池田市バリアフリーマスタープランと連携し、高齢者や障がい者等が安全・安心して公共交通機関を利用することができる環境を整えていくことが必要である。

取組イメージ

- 池田市バリアフリーマスタープランに基づき、具体的な整備内容を定めるバリアフリー基本構想の策定を順次進めた上で、国の支援制度等も活用しながらバリアフリー環境を整備し、周辺環境も考慮し連続性のある動線の確保を図る。
- 池田駅、石橋阪大前駅のホームドア整備や、石橋駅周辺における道路環境のバリアフリー化について推進する。
- 併せてソフト面での施策として、バリアフリーマップを作成し、円滑な移動に係る情報提供を行うと共に、ユニバーサルマナー研修の実施や既存ツールと連携した取組等についても検討する。



出典：国土交通省

図 4-8 バリアフリー化の推進に係る国の支援制度

実施主体	阪急電鉄(株)、阪急バス(株)、池田市
実施時期	短～中期的な取組として実施

【施策1-2-3】 待合環境の確保

実施内容

道路上でのバス待ちが必要な路線バスにおいては、雨天時や夏の暑い日などにおいても対応できる、快適な待合環境を提供することが重要である。また、歩道幅員に余裕がない箇所についても、地先の活用なども含めた対応が必要となる。

取組イメージ

- 利用者の多いバス停などを中心に、ベンチや上屋等の待合環境整備を推進し、バス利用環境の改善を図る。
- 道路上での整備が難しい場合には、バス停付近の公共施設や店舗等と連携した待合環境創出手法についても検討する。
- 取組の推進にあたっては、施設・店舗側にもメリットとなるよう、消費の促進等の波及効果を生む手法についても検討する。



群馬県では、企業と行政が協力して路線バス利用者の待合環境を改善するため、バス停留所付近にある店舗、施設、企業等を「バスまち協力施設」として登録し、路線バス利用者が待ち時間を過ごせるようにする取組として「群馬県バスまち協力施設事業」を行っています。

バスまち協力施設とは

1. バス停留所から概ね100メートル以内にあり、バス待合場所としての利用に協力している施設
2. 路線バス利用者にトイレの貸出を行うほか、待ち時間を過ごす際のサービス（ベンチや椅子の提供、スマートフォン充電サービス、無料Wi-Fiなど）を可能な範囲で提供
3. 県、市町村及び、バス事業者から提供されるバス時刻表やバス路線図など、路線バスに関する情報提供資料を掲示又は配布

出典：群馬県

図 4-9 バス停周辺の店舗・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

図 4-10 施設（金融機関）と連携した待合環境の提供事例（和歌山県 高松）

実施主体	阪急バス(株)、池田市
実施時期	短～中期的な取組として実施

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

【施策1-3-1】施設循環福祉バスの適正化の検討

実施内容

施設循環福祉バスは利用者層や利用実態に偏りが生じているほか、必要としている人が利用できていないなどの現状があることから、福祉バスのあり方について検討が必要となっている。

福祉バスのあり方検討にあたっては、既存の公共交通機関も含めた全体的な交通体系の再構築も含めて検討する必要がある。

取組イメージ

- 現行の施設循環福祉バスに係る行政負担を踏まえ、市民全体に対する波及効果について評価しつつ、そのあり方について再整理を行う。
- 必要な機能を維持しながら効果的・効率的なサービス提供方法について検討し、既存の路線バスやタクシーの活用なども含めた全体的な交通体系の再構築を行う。

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
- 区域デマンド交通への転換 など

▼既存交通への転換支援(交野市)

令和2年5月1日から
外出支援策が新しくなります!!

「ゆうゆうバス」は、高齢者、障がい者等の外出支援バスとして運行しておりましたが、市内の公共交通の維持・継続と今後の高齢化等の進展も見越えた外出支援策の確立を目指すため、「ゆうゆうバス」については、令和2年4月30日で廃止し、5月1日からこれに代わる新たな外出支援策を実施いたします。

路線バス、電車で外出を支援

京阪バスポイントを利用した運賃の最大2,000円分を補助します。
詳細は、「路線バス、電車で外出を支援!!」をご覧ください。

TAXI タクシーで外出を支援

初乗り運賃額を補助するチケットをお渡しします。
詳細は、「タクシーで外出を支援!!」をご覧ください。

出典：交野市

▼オンデマンド交通への転換(三重県玉城町)

玉城町で運行していた福祉バス

平成29年 民間路線バスの大幅縮小
平成29年 29人乗りのマイクロバス2台を無料運行開始

路線数	3ルート
運行便数	1日19便
年間利用者数	約27,000人
1便平均乗客数	4.5人
予算	約1,000万円/年

からバス 空気バス

- サービスを向上させたい
- 予算はかけられない

オンデマンド交通の導入

元気バス利用の風景

出典：玉城町

図 4-11 福祉バスの適正化事例(外出支援策の実施)

実施主体	池田市
実施時期	短～中期的な取組として実施

【施策 1-3-2】 タクシーの活用検討

実施内容

タクシーは、鉄道やバスなど路線型の移動サービスを利用することが難しい人にとっては欠かせない交通手段であり、既存交通機関や施設循環福祉バスを補完する役割のほか、ファーストワンマイル、ラストワンマイルへの対応にあたって重要な役割が期待される。

また、ドア to ドアかつ最短経路、個別空間の確保など、付加価値の高いサービス提供が可能な交通手段であることから、新たな使い方や施設等と連携した取組など、市民の移動環境向上に向けた積極的な活用方策について検討していく必要がある。

取組イメージ

- 施設循環福祉バスの適正化に併せて、対応が難しい利用者に対するタクシー利用の誘導や、必要に応じた支援策について検討する。

池田市重度障がい者タクシー料金補助事業

○目的

在宅の重度障がい者の方の生活行動範囲の拡大、交通費の負担の軽減 など

○対象者

池田市内居住で、(1)～(3)のいずれかの手帳を所持している方

- (1)身体障害者手帳 1 級又は 2 級
- (2)療育手帳 A
- (3)精神障害者保健福祉手帳 1 級

○助成内容

初乗り運賃額の 9 割の額を補助する利用券を交付。

実施主体	タクシー事業者、池田市
実施時期	短～中期的な取組として実施

4) ラストワンマイルへの対応検討

【施策 1-4-1】 次世代モビリティ等の導入検討

実施内容

近年の技術革新などによって ICT 等を活用した新たなモビリティが開発されており、これまで対応が難しかったニーズや地域特性に応じた様々な手法が登場している。

こうした情勢に鑑み、池田市においても地域課題に適切に対応する手法については積極的に適用可能性を検討し、交通事業者だけでなく行政も積極的にその導入を後押ししていく必要がある。

取組イメージ

- 地域のニーズや交通事業者の状況等を踏まえ、AI 配車によるオンデマンド交通や自動運転等の実現可能性などについて検討する。
- また、グリーンスローモビリティや電動キックボードなど、先進的な車両を用いた移動手段の確保などについても、他地域の事例などを踏まえつつ、地域への適用可能性について検討する。



図 4-12 AI オンデマンド交通



図 4-13 グリーンスローモビリティ

実施主体	池田市（各交通事業者と連携して実施）
実施時期	中長期的な取組として実施

【施策1-4-2】伏尾台における持続的な交通維持

実施内容

伏尾台地区においては、地区内での移動に困っている高齢者や子育て世代などを、バス停やスーパー、医院などへ送迎するサービスを住民主体により行っている。しかし、活動を担っている住民も高齢者が中心であり、運営側の負担も大きいことから、将来的に持続可能な運営体制の構築が必要となっている。

取組イメージ

- 予約・配車システムの高度化や、利用者側の使いやすさのさらなる改善、地区内の施設等と連携した取組などについて取り組む。
- 大学や企業等と連携し、地区内でのエネルギー生成や通信事業等による収益を一部地域に還元するなど、自立的・持続的な地域運営に取り組む。
- 使用車両のリースだけでなく、持続的な運営確保に向けた取組など、必要に応じた行政支援を行う。
- 将来的には、自動運転技術の進展状況なども踏まえ、行政と連携しながら、ドライバー所有の自家用車から自動運転車両への置き換えなどについて検討する。



図 4-14 令和2年度MaaS実証実験



図 4-15 収益事業実施による持続運営のスキームイメージ

実施主体	住民、関連企業、池田市
実施時期	中長期的な取組として実施

(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

【施策 2-1-1】 MaaSの推進

実施内容

池田市では阪急電鉄、阪急バスによるネットワークが形成されており、相互の乗り継ぎ利便性は高いと言えるが、時刻表や乗り換え案内などは各事業者がそれぞれのHP等において掲載しており、一括的な情報提供や乗り換え案内がなされていない。

今後、交通体系の再構築を進めていく上で、施設循環福祉バスの見直しやタクシーの活用なども検討していくことから、交通事業者同士の連携はより一層重要となってくる。

取組イメージ

- 交通機関同士の乗り継ぎ利便性向上や総合的な情報提供のほか、利用者利便につながる連携手法について検討する。
(「阪急沿線アプリ」など既存ツールを最大限活用した手法を検討)
- 今後の交通体系再構築も見据え、ICカードやGTFS等を活用し、利用実態などを踏まえた効果的・効率的なネットワーク構築を図る。



出典：岡山市地域公共交通網形成計画

図 4-16 乗継利便性の高いパターンダイヤ化のイメージ



出典：中津川市

図 4-17 GTFS を活用したバスの活性化への取組

実施主体	阪急電鉄(株)、阪急バス(株)、タクシー事業者、池田市
実施時期	中長期的な取組として実施

2) 地域と連携した取組実施

【施策2-2-1】 地域団体等と連携した取組

実施内容

地域公共交通は、交通事業者や行政による取組だけでなく、利用者側である市民・来訪者等への働きかけも重要であるが、情報が届きにくいなど難しい状況もある。

そこで、地域団体の活動・取組と連携し、市民・来訪者等への情報発信や、公共交通に興味を持ってもらえるような機会を創出し、利用者側の意識醸成を図る。

取組イメージ

- まちづくりや環境などに取り組む地域団体と連携し、公共交通に係るイベントなど、公共交通に触れる機会の提供を検討する。
- また、地域団体の主催する取組において、公共交通利用者への特典や、バスを使用した移動性あるイベント・サービス提供等についても連携等を検討する。



出典：御殿場市



出典：子ども食堂バス 公式 SNS

図 4-18 バスと連携した地域の取組

実施主体	池田市（各交通事業者と連携して実施）
実施時期	短～中期的な取組として実施

【施策2-2-2】店舗・商業施設と連携した取組(公共交通利用特典による利用促進)

実施内容

日常的に利用する店舗・商業施設について、公共交通を利用し来訪したくなるようなサービスを、店舗・商業施設と公共交通が連携して提供することで公共交通の利用促進を図る。

こうした取組を連携して実施することで、公共交通の利用者促進だけでなく施設利用者の増加も図り、相互に便益がある関係を構築する。

取組イメージ

- 店舗・商業施設に公共交通を利用して訪れた場合に、特典の提供などインセンティブを付与する取組について検討する。
- 公共交通利用の証明方法についても、他都市事例などを参考に、交通事業者や店舗等の対応可能な手法について検討を行う。

出典：河内長野市

図 4-19 バスの乗車券を協賛店舗で提示すれば特典を受けることができるサービス

実施主体	池田市（各交通事業者と連携して実施）
実施時期	短～中期的な取組として実施

【施策2-2-3】 公共施設と連携した取組

実施内容

市内の公共施設は市民共有の財産でもあり、広く市民が平等に利用できるものであることが重要である。こうした施設利用にあたっては、公共交通での来訪を促すことで、市民の利便性向上と施設自体の有効活用を図る。

取組イメージ

- 公共施設において最寄りバス停の時刻情報や運行状況の提供を行うなど、待合環境の確保について検討する。
- 既存バス停との位置関係や空間的な余裕状況を踏まえ、敷地内への乗り入れや、道路に面した敷地一部を活用した停留所施設の確保などについても検討する。
- 公共交通機関で来訪する施設利用者に対する優遇措置等のサービスについても検討する。



出典：大阪府守口市

図 4-20 公園内に設置されたバス停及び待合環境の事例(大枝公園)

実施主体	池田市（各交通事業者と連携して実施）
実施時期	中長期的な取組として実施

3) わかりやすい情報発信

【施策2-3-1】 一括的な情報提供の実施

実施内容

市内には複数の交通機関が運行しているが、時刻表や乗り換え案内などは各事業者がそれぞれのHP等において掲載しており、一括的な情報提供や乗り換え案内がなされていない。スマートフォンの「阪急沿線アプリ」では、阪急電鉄及び阪急バスの乗り換えを一括で検索することができるが、他の交通事業者との連携は行われていない。

市内の居住者だけでなく来訪者にとってもより使いやすいものとするため、事業者を超えた公共交通マップや、webサイト等による一括的な情報提供等を検討する。

取組イメージ

- 市内の公共交通機関の路線図等の情報を一括的に知ることができる公共交通マップを作成し、市のWEBサイト等で情報提供を行う。
- 併せてバリアフリーに関する情報も盛り込んだバリアフリーマップについても検討する。



出典：東大阪市

図 4-21 地域内の公共交通を網羅的に知ることができる公共交通マップ

実施主体	池田市（各交通事業者と連携して実施）
実施時期	短～中期的な取組として実施

【施策2-3-2】拠点等での情報提供(バスロケーション情報の活用)

実施内容

渋滞などの道路交通状況に起因する路線バスの遅れは、利用者にとってバス利用のハードルとなっており、バス停での待ち客にとってのストレスにもつながっていると考えられる。

こうした状況を踏まえ、渋滞対策などの道路交通施策の推進に併せて、利用者に対するバスの現在地や到着までの時間などの運行状況を利用者に適切に提供することで、ストレス低減を図る。

取組イメージ

- 阪急電車、バスの時刻情報や運行状況などがわかるスマートフォンアプリ「阪急沿線アプリ」について、積極的な活用を促すための周知・広報に取り組む。
- 阪急バスの接近情報について、駅やバス停など利用者が必要とするタイミングで適切に提供する手法について検討する。



出典：阪急電鉄株式会社

図 4-22 時刻表や運行情報を提供する「阪急沿線アプリ」



出典：大阪シティバス

図 4-23 QRコードによるバス停での接近情報の提供事例

実施主体	阪急バス(株)
実施時期	短～中期的な取組として実施

【施策2-3-3】 拠点等での情報提供(交通結節点における情報提供)

実施内容

鉄道駅等の交通結節点においては、集積する交通機関のダイヤや乗継情報、運行情報をわかりやすく提供したり、周辺施設等の案内情報なども併せて提供することで、さらなる拠点性の高まりが期待される。

取組イメージ

- 既存の情報案内に加え、デジタルサイネージ等により乗換案内や発車時刻、乗り場、路線・系統図等の情報を一括的に提供するほか、リアルタイムな運行状況などについて提供するよう検討する。



出典：交通拠点の機能強化に関する計画ガイドライン（国土交通省）

▼日暮里駅(黄色部分は広告)



▼北習志野駅(黄色部分は広告)



出典：交通広告ナビ

図 4-24 デジタルサイネージによる交通結節点での情報提供の事例

実施主体	阪急電鉄(株)、阪急バス(株)、池田市
実施時期	短～中期的な取組として実施

【施策2-3-4】ITリテラシーの向上

実施内容

公共交通においては近年各種IT化が進み、多様かつタイムリーな情報提供が可能となるなど、利便性が著しく向上している。一方で、スマートフォンやタブレットなどの機器に不慣れな高齢者等にとってはその利便性を享受することが難しく、場合によってはIT化が進む以前より公共交通の利用に抵抗が生じている可能性がある。

そこで、こうした利便性の高い手段について高齢者等にも使いこなしてもらうことで、さらなる利用者利便の向上と公共交通の利用促進を図る。

取組イメージ

- 高齢者向けのスマホ教室等と連携し、公共交通情報の検索方法や「阪急沿線アプリ」の使い方などについても学べる機会を提供する。

シニア向けスマホ体験講座

いいね! シェア ツイート

更新日: 2021年07月29日

ページID: 14093



これからスマートフォン(スマホ)の購入を検討している方や、持っているけれど使い方がわからない高齢者を対象に、スマホ講座を開催します。講座では、こちらで用意したiPhone(アイフォーン)で、実際に触りながら学ぶことができます。

講師は、各地で講習を行っているソフトバンク株式会社によるスマホアドバイザー。参加者のスピードに合わせて丁寧に教えます。

また講座終了後には、サンシティ池田のソフトバンクショップでお持ちのスマホによる復習教室を受けることもできます(お持ちのスマホのキャリアは問いません)。

興味のある方、ご家族やご近所さまとお誘いあわせの上、ぜひ参加してみてください。

出典: 池田市

図 4-25 シニア向けスマホ体験講座

実施主体	池田市
実施時期	短～中期的な取組として実施

4) モビリティ・マネジメント等の利用促進施策の実施

【施策2-4-1】 利用促進策の実施(お出かけとセットで移動手段情報を提供)

実施内容

公共交通の路線図等の情報だけでは、どの施設や場所に行けるのかがわかりにくく、公共交通を利用したお出かけのきっかけになりにくい。そこでお出かけのきっかけとなるような公共交通の情報提供により移動手段の提案を図る。

取組イメージ

- 阪急電車、バスの時刻情報や運行状況などがわかるスマートフォンアプリ「阪急沿線アプリ」について、積極的な活用を促すための周知・広報に取り組む。
- 地域のお出かけスポットの利用券と公共交通の乗車券がセットになった企画乗車券を検討する。(地域の観光施設や団体と連携を取り、イベントの実施に合わせた販売を行う)



出典：第6回日本モビリティマネジメント会議

図 4-26 お出かけ情報やかしこ車の利用に関する情報を提供する情報誌「えまこま」



出典：池田市観光協会

図 4-27 池田市の観光イベント

実施主体	池田市（各交通事業者と連携して実施）
実施時期	短～中期的な取組として実施

【施策2-4-2】 利用促進策の実施(気軽に利用できる情報提供)

実施内容

公共交通を利用しない人の中には「乗り方がわからない」という理由も少なくなく、そのような人々や新しく公共交通を利用する人が気軽に利用できるようにマネジメントを行い、公共交通の利用促進を図る。

取組イメージ

- 既存の阪急バスのノリセツも活用して、乗り降りの際の手順や方法を示したリーフレット等を作成し、効果的な配布方法で配布する。



出典：阪急バス

図 4-28 阪急バスのノリセツ(バスの乗り方)

実施主体	池田市（各交通事業者と連携して実施）
実施時期	継続的に実施

【施策2-4-3】モビリティ・マネジメントの実施(学校MM)

実施内容

持続的に公共交通を維持していくためには、将来的に社会を担っていくこととなる若い世代に向けて、公共交通維持の重要性や地域社会への貢献を認知させ、公共交通利用に関する意識を醸成することが重要である。

取組イメージ

- 近年の環境問題等とあわせて公共交通を利用することの利点を紹介し、地域にとって理想の交通社会について考える機会を提供し、中長期的な公共交通の利用促進を図る。また既に交通に関する教育が行われている機関に関しても、継続的な開催や情報更新の体制を整える。
- NPO 法人いけだエコスタッフが実施している環境学習の出前授業との連携を図り、環境教育の中での公共交通という位置付けのもとマネジメントを図る。

池田市 五月丘小学校 6年生 総合の学習の時間 授業実施概要

テーマ：「SDGsと交通・まちづくり・防災」
 目的：2018年の西日本豪雨での広島での被災状況を具体例として災害とSDGsの関わりを知り、日常生活の中で備えについて考える。
 ※参考情報→11月11日～13日まで修学旅行で広島を訪問
 実施日：2021年11月24日（水曜日）9時40分～11時30分
 講師：神田 佑亮さん（呉工業高等専門学校 環境都市工学科 教授）



出典：池田市地域まると環境学習

図 4-29 池田市内で実施されている環境教育

3 川西市のMM教育（学校MM）

(2) 各学年の主な内容

○4年生以上「交通まごころく」

交通手段カードを使った双六ゲームで、環境問題や移動の確保の問題などの解決のために自分たちができることを学ぶ

3 川西市のMM教育（学校MM）

(2) 各学年の主な内容

○4年生以上「買い物」（買い物キット）
 【日本初、H17年川西市内の居住地MMで実施】

食材カードを用いて夕食の買い物をし、食材の産地による運搬と買い物交通に関わる二酸化炭素排出量の違いを学ぶ

出典：国土交通省

図 4-30 学校モビリティ・マネジメントの事例(兵庫県川西市)

実施主体	池田市（各交通事業者と連携して実施）
実施時期	短～中期的な取組として実施

【施策2-4-4】モビリティ・マネジメント(通勤・通学MM)

実施内容

持続的に公共交通機関の運営・維持にあたっては、通勤・通学目的といった一定数の利用者を安定的に確保できる利用者の存在は重要である。

そこで、新生活を始める人たちを対象に、具体的な通勤・通学手段や時刻、定期運賃などの情報を提供し、一定の利用者層を確保することで、公共交通機関の利用を促進する。

取組イメージ

- 新たに通学・通勤移動が始まる入学・入社時に、自宅から学校・事業所等に利用可能な交通手段や運賃、時刻情報など公共交通に係る積極的な情報提供を行う。
- 事業所や自治体において交通エコロジー・モビリティ財団のエコ通勤優良事業所認証制度を活用するなどし、エコ通勤を啓発する取組を実施するとともに公共交通の利用促進を図る。
- 公共交通によるアクセスが不便な学校や事業所等に関してはアンケート調査等によりコミュニケーションを取りつつ、利便性の向上策を検討する。

▼エコ通勤優良事業者認証制度



出典：公共交通利用推進マネジメント協会

▼エコ通勤に具体的な取組

実施度	交通手段	具体的な取組み	
		項目	内容
すぐに実施できるもの	バス	1) 通勤実態調査	通勤実態を把握する。従業員個人に対して通勤手段に関するアンケート調査を行い、各自の通勤状況を把握し、取組実施を促します。
		2) バンケットやオールの配布	従業員に、エコ通勤の関連情報を伝え、取組実施を促します。
		3) 公共交通情報の提供	鉄道やバスの時刻表・路線図などを提供します。
		4) 研修会の実施	研修会形式で、通勤手段の転換を呼びかけます。
		5) 在宅勤務制度の導入	在宅勤務（テレワーク）を導入することでクルマを必要としない通勤を促します。
		6) 終業出勤制度の導入	終業のピーク時の出勤を控え、混雑を避けた通勤を実施します。
		7) 徒歩通勤者への補助制度の導入	従業員に支給している「通勤補助」を見直し、徒歩への転換を促します。
		8) 自転車通勤者への補助制度の導入	従業員に支給している「通勤補助」を見直し、自転車への転換を促します。
		9) 駐輪場の設置	自転車通勤の利便性を高めるための駐輪場への転換を促します。
		10) トンネルサイタルの導入	自転車通勤が安全かつ快適にできるような環境を整えます。
		11) 自転車通勤のための更衣室やシャワーールームの設置	自転車通勤の利便性を高めるための更衣室やシャワーールームの設置を促します。
		12) 自転車所有の促進	自転車所有の促進、あるいは近隣の事業者と共同で通勤バスを導入します。
		中期的なもの	バス
14) 経費削減の導入	一歩のクルマに削減する取組を行います。		
15) 従業員用駐車場の有料化	従業員用駐車場の有料化することで、エコ通勤の実施を促します。		
16) マイクー通勤の奨励（一定の条件に際しては優待も含む）	「マイクー通勤許可書」などを発行して、クルマ以外の手段への転換を促します。		

出典：事業所における「エコ通勤」実施の手引き（交通エコロジー・モビリティ財団・国土交通省）

図 4-31 エコ通勤に関する取組・認証制度

実施主体	池田市（各交通事業者と連携して実施）
実施時期	短～中期的な取組として実施

【施策2-4-5】モビリティ・マネジメント(転入者MM)

実施内容

池田市は大学や企業が立地していることから社会増減が比較的多く、普段より公共交通利用になれていない転入者は、公共交通の情報を自ら収集しない可能性がある。そこで、転入時に阪急バスの「ノリセツ」など、市内の公共交通情報を積極的に提供し、転入初期からの公共交通利用のきっかけづくりを行うことで、自家用車がなくても生活できる環境であることを認知してもらうことは、公共交通機関の利用促進につながる。

取組イメージ

- 公共交通機関、路線図、駅・バス停、時刻表、運賃等を掲載した公共交通マップや、周辺のおでかけ情報、公共交通の利用啓発等のリーフレットを作成し、市役所における転入手続きの際に配付する。
- また、市内におけるマンションや住宅等の建築申請等の機会を利用し、開発事業者や不動産事業者等と連携して、転入より前の段階で、公共交通利用を前提とした居住地選択を行ってもらうことで、公共交通機関の利用促進を図る。

▼いきいき池田マップ



出典：池田市 エコミュージアム

▼転入者への無料乗車券配付とその効果



図 4-32 池田市の公共交通マップ・お試し乗車券の事例

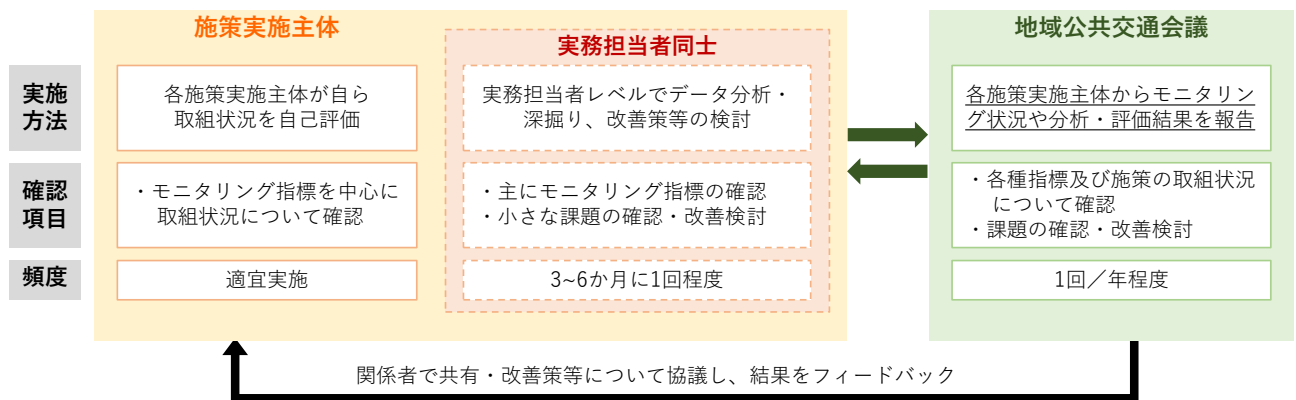
出典：明石市

実施主体	池田市 (各交通事業者と連携して実施)
実施時期	短～中期的な取組として実施

第5章 計画の推進に向けて

5-1 施策推進に向けた体制

計画に位置付けた施策を着実に推進していくため、施策の実施状況に係る評価指標を設定した上で、評価やモニタリングを定期的に行っていくこととする。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。



参考:将来的なモニタリング実施環境の整備に向けて

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、池田市の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。

▼参考事例:広島県におけるモビリティデータ連携基盤等構築事業

E. モビリティ関連データの取得、交通・都市政策との連携 | 広島県

広島県モビリティデータ連携基盤等構築事業

広島県、広島市、広島県立大学、広島県立交通政策推進センター、広島県立交通政策推進センター、広島県立交通政策推進センター

概要

- 事業の目的**
 - 広島県として、持続可能な社会を実現するためのモビリティサービスの導入やデータ連携基盤の構築、中心業務領域を中心とした県内各市町の交通政策、計画立案に必要な支援を確保できる状態を目指す。
- 事業内容**
 - 広島県域での取組をケーススタディとしてプロトタイプを構築
 - これらの他、他市町への模範やケース等について検討

ねらい	構築する内容
①交通・移動の現状、課題の見える化	公共交通の移動データから乗降・特性を確認できる データ連携基盤
②マーケットの見える化	新たな交通、サービス導入や、経済波及効果等を予測する シミュレータ
③多層的効果の見える化	
- スケジュール**

令和2年12月1日～令和3年2月19日
- 検証項目・結果**
 - プロトタイプの実験・活用方法等
 - 市町にアンケートにより、操作性や必要データ等に関する課題を抽出
 - 担当者の負担軽減への貢献や、活用シナジ等について把握
 - シミュレータモデルの構築
 - いずれの検証段階でも一定の相関を確認
 - MaaS導入やサブスクリプションによる外出回数等の変動を評価
 - 公共交通利用や外出増加による**誘致効果**への影響を把握
- 課題**

短距離移動に関する民間企業との連携（乗付制、個人情報保護法等）

検証の状況

- データ連携基盤のダッシュボード
- シミュレーション結果イメージ

特徴

- データ連携基盤は、交通系ICカードのデータや路線・バス停等の運行情報など様々なデータを連携・蓄積することができ、**可視化・分析**に活用することが可能。
- シミュレータは、オンデマンド交通やサブスクリプション、サービスレベル変更など、**利用状況の予測や、消費額等クロスセクター効果**をシミュレーションすることが可能。
- これらを活用することで、市町において**新たな交通や施策の導入**する際の一定の予測が可能になるとともに、**連携・自治や経路決定などの感度分析**を行うことができる。

期待

市町における計画策定や施策の導入、予算要求等について、定量的な観点から支援することが可能となる。

将来構想

【次年度以降の取組】

- 県内他市町への模範展開
- モデル地域を決定し、プロトタイプを使用した検証立案等について協議
- 仕組みのブラッシュアップや、交通事業者と連携した交通系ICカードデータ等の**継続的な取組**を主眼とした、**持続的な管理体制**の構築について検討
- 市町担当者への人材育成
- データ連携基盤の使い方向、計画策定等における**検証検証継続・実践文化の浸透**

出典：経済産業省

5-2 評価指標及び目標値

(1) 基本的な考え方

地域交通の分野においては、民間事業者による運行が中心となっており、行政が積極的に確保・維持していくという認識がまだ十分であるとは言えない状況となっている。また、行政と交通事業者の情報共有体制が不十分で、事業者による確保・維持が困難になってから初めて行政が認識するケースが少なくなく、後追いで対応や単なる赤字補填によって路線維持をせざるを得ない場合がある。

こうした課題意識を踏まえ、これからの地域交通には、経営的な視点から、民間事業者だけでなく行政も含めて地域の公共交通をマネジメントしていくことが求められている。

そこで、本計画では、計画の推進状況を評価するための指標に加え、地域交通をマネジメントするための体制構築及びモニタリング実施の観点も含めた指標設定を行うこととする。

(2) 評価指標設定の考え方

前項の考え方を踏まえ、評価指標の設定にあたっては、下記のような観点を踏まえて、持続的な交通体系の形成に資する指標を設定する。

①公共交通の課題解決につながっていることを評価

- ・計画の推進状況を評価する上では、第2章で整理した公共交通の課題に対して、計画に位置付けられた施策実施によって解決が図られているかを評価することが重要である。
- ・そこで、課題として掲げた3点それぞれの観点から評価指標を設定する。

②効果発現のタイミングを考慮し、計画の推進状況を評価

- ・施策によっては、実施することで即時に効果が発現するもの（アウトプット）と、効果発現に時間を要するもの（アウトカム）がある。
- ・そこで、①の課題解決に係る観点それぞれに対し、即時的な効果発現を期待する「短期評価指標」と、長期的な観点で効果発現を期待する「中長期評価指標」の2種類の評価指標を設定する。

③地域の状況変化を素早く察知するため、モニタリング指標を設定

- ・地域公共交通の維持にあたっては、経営的視点も含めて交通機関の運用状況等を適切にチェックし、小さな課題の解決や即時の対応などを行っていくことが重要である。
- ・そこで、②の指標に加え、随時確認を行っていくモニタリング指標を設定し、併せて確認体制についても構築する。

④評価に係るデータ取得の負担を考慮

- ・評価の実施にあたってはデータ取得が必須となるが、評価の度に毎回調査を行うことは、行政の予算確保や事務作業などの観点から現実的でない。
- ・そこで、交通事業者の協力も得つつ、比較的簡易に取得が可能なデータを活用した指標を設定することとする。

(3) 目標年次及び評価時期

計画を評価する指標として設定する「短期評価指標」及び「中長期評価指標」の目標年次及び評価時期の考え方は以下のとおりとする。

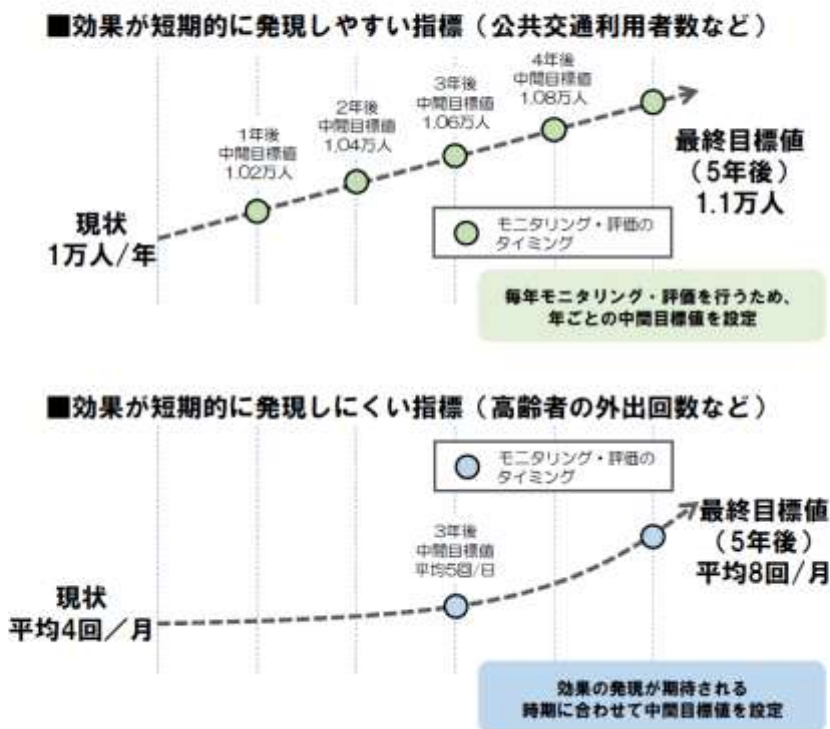
表 5-1 目標年次及び評価時期について

指標種別	目標年次	評価時期
短期評価指標	15年後（ただし5年ごとの計画に見直しに併せて修正の可能性あり）	原則毎年評価を実施
中長期評価指標		5年ごととし、必要に応じて3年目の中間評価を実施

参考:効果発現時期に着目した評価指標の分類について(国土交通省・計画作成と運用の手引きより)

設定した数値指標によって適切なモニタリング・評価のタイミングは異なります。例えば、公共交通機関の利用者数や収支などは、交通施策との関連性が比較的高く、短期的に効果が発現することが多い傾向にあります。このような指標は毎年モニタリング・評価を行う必要があります。逆に、住民の公共交通の分担率や沿線人口の増加、地価の変動などは、効果発現に時間を要することが多いため、計画期間終了時に1回もしくは中間年も含めて2回といった形でモニタリング・評価を行うことが考えられます。効果の発現タイミングを踏まえ、必要となるモニタリング・評価を効率的に行うようにしましょう。

なお、中間年にモニタリング・評価を行う際には、中間目標値を設定することが計画の進捗管理上効果的です。計画期間終了時に最終目標値に到達させることを想定すると、各評価時点でどの程度の途中経過が求められるか想定し、中間目標値を設定してください。そして、計画を推進する中で、中間目標値と実態の乖離が生じた際には、法定協議会でその要因を明らかにするとともに、必要に応じて目標値の見直しを行うようにしましょう。数値をもとに改善案を議論することは、実態に沿った効果的かつ実現可能な案を検討することにつながります。



資料：地域公共交通計画等の作成と運用の手引き（R3年3月 国土交通省総合政策局）

(4) 計画の評価指標の設定

1) 短期評価指標及び中長期評価指標

a) 課題① 様々な層が移動しやすい環境確保

▼評価にあたっての観点

池田市に住む高齢者や障がい者、子育て世代などを含む様々な層が移動しやすい移動環境の確保に向け、多様なリソースの活用やモードの適材適所の配置を行っていくことを評価。

▼短期的に評価していく事項

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
指標	池田市域の公共交通カバー率 [%]
算出方法・データソース	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%



凡例	
●	鉄道駅 500m
○	バス停 300m
■	居住誘導区域

区分	人口
池田市全体	10,3621人
鉄道駅500m+バス停300mカバー圏	86,804人 83.8%

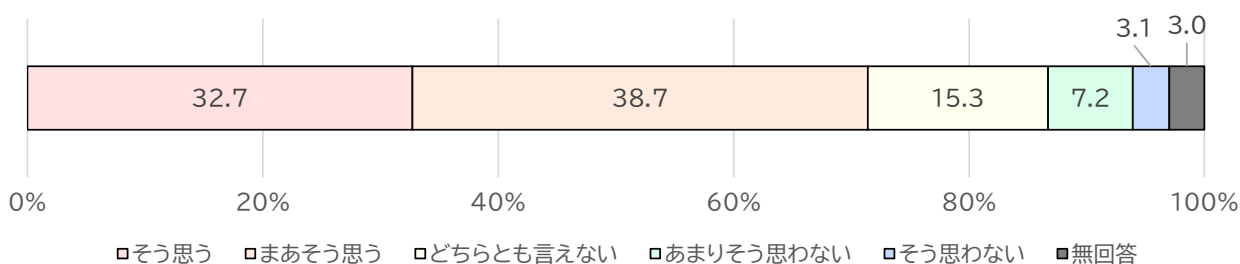


区分	人口
池田市全体	10,3621人
鉄道駅500m+バス停300mカバー圏 +居住誘導区域内	94,819人 91.5%

▼中長期的に評価していく事項

評価事項	市民が公共交通を不便なく利用できているか
指標	交通の利便性に対する市民満足度 [%]
算出方法・データソース	池田市政に関する市民アンケート調査より、「交通の利便性がよい」という質問に対して「そう思う」「まあそう思う」と答えた割合
目標値	現状で「どちらとも言えない」と回答している市民の半数が「そう思う」または「まあそう思う」に転換することを目指す 現状:71.4% ⇒ 将来(15年後):79.1%

Q. 池田市のイメージについて、どのようにお考えですか。「交通の利便性がよい」



出典：池田市政に関する市民アンケート（令和2年度）

図 5-1 池田市の交通の利便性に対するイメージ

b) 課題② 持続性確保、利便性向上の推進

▼評価にあたっての観点

市民にとって使いやすい公共交通となり、また、市民が使うことで維持につながるという好循環を生み出すため、提供側・利用側双方の観点から公共交通サービスを評価。

▼短期的に評価していく事項

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
指標	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 [人/年]
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指値とする。(2020年：28%⇒2035年：33%) 現状：●人/年 ⇒ 将来(15年後)：●人/年

▼中長期的に評価していく事項

評価事項	高齢者がクルマを利用しなくても生活することができる環境となっているか
指標	高齢者の免許保有率 [%]
算出方法・データソース	(一財)大阪府交通安全協会発行の「大阪の交通白書」から、池田市内在住の65歳以上の市民の免許保有率を算出
目標値	北摂地域で、最も高齢者が車に頼らなくても暮らせる街を目指すこととし、北摂エリアで65歳以上の免許保有率が最も低い豊中市の水準(37.3%)を目指値とする 現状：41.2% ⇒ 将来(15年後)：37.3%

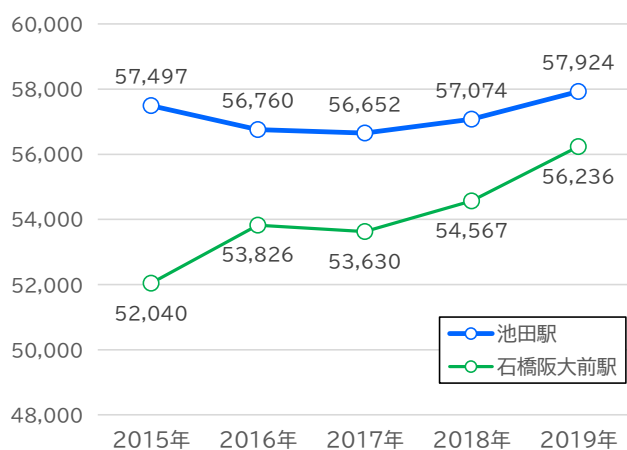
c) 課題③ 誘導すべきエリアへの移動環境形成

▼評価にあたっての観点

将来的に利便性の高いエリアへの都市機能や居住を集約していくため、これらの地域の公共交通利便性が維持・向上されているかを評価。

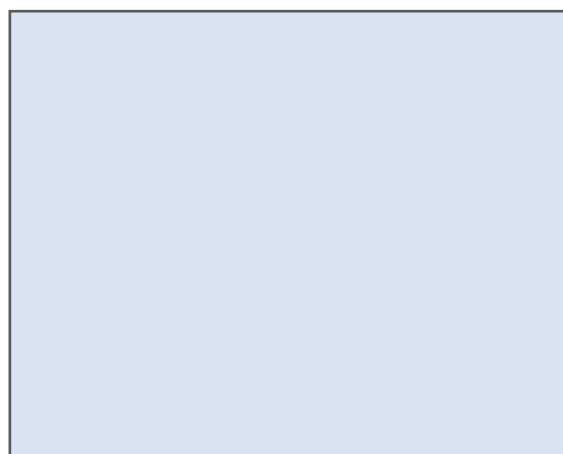
▼短期的に評価していく事項

評価事項	公共交通による拠点への往来が増加しているか
指標	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(R1):57,924 人/日 ⇒ 将来(15年後):58,000 人/日 バス 現状(R1):●人/日 ⇒ 将来(15年後):●人/日 ②石橋地区 鉄道 現状(R1):56,236 人/日 ⇒ 将来(15年後):56,000 人/日 バス 現状(R3):●人/日 ⇒ 将来(15年後):●人/日



出典：池田市統計書

図 5-2 鉄道駅利用者数の推移

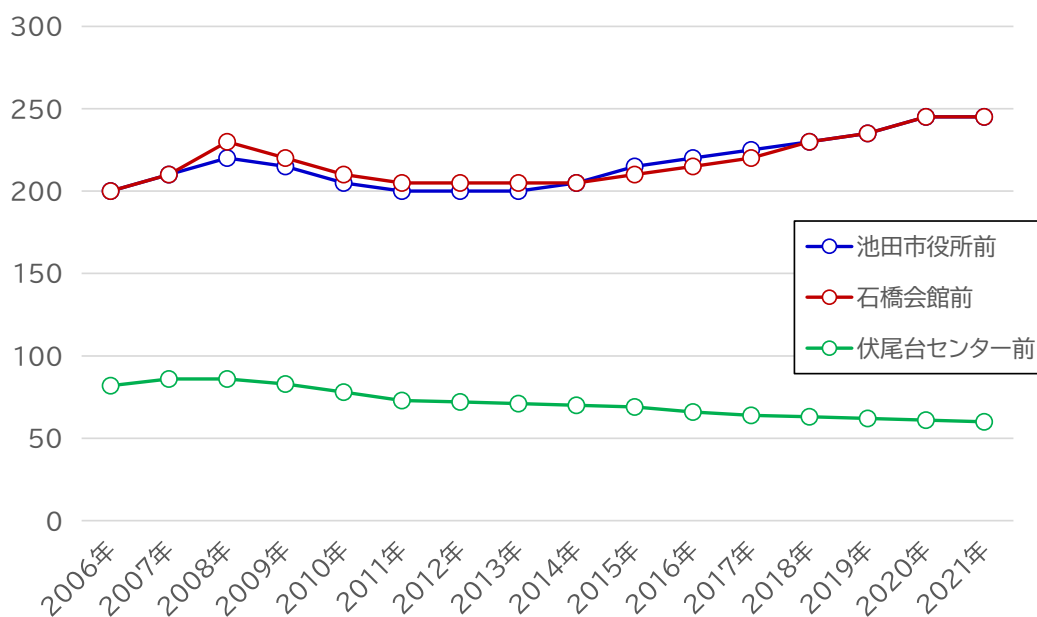


出典：阪急バス

図 5-3 主要バス停利用者数の推移

▼中長期的に評価していく事項

評価事項	誘導・集約を目指すエリアの価値が維持・向上しているか
指標	路線価 ①池田地区：池田市役所前 ②石橋地区：石橋会館前 ③伏尾台地区：伏尾台センター前
算出方法・データソース	国税庁の公表する路線価から、①～③の路線価を抽出
目標値	<p>◆池田・石橋 今後、誘導・集約を図ることを考慮し、近年の上昇傾向と同程度の成長を目指す ①池田地区 現状(R3):245千円/㎡ ⇒ 将来(15年後):312.5千円/㎡ ②石橋地区 現状(R3):245千円/㎡ ⇒ 将来(15年後):305千円/㎡</p> <p>◆伏尾台 近年の下落傾向に対し、集約・誘導を図ることで現状維持を目指す ③伏尾台地区 現状(R3):60千円/㎡ ⇒ 将来(15年後):60千円/㎡</p>



出典：国税庁

図 5-4 池田市内の主要地点の路線価推移

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	公的な移動支援の実施状況	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		●人/年	●人/年
	③誘導すべきエリアへの移動環境形成	拠点間の移動活性化	拠点での公共交通利用者数	池田	鉄道:57,924人/日 バス:●●●人/日	鉄道:58,000人/日 バス:●●●人/日
石橋				鉄道:56,236人/日 バス:●●●人/日	鉄道:56,000人/日 バス:●●●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	245千円/㎡	312.5千円/㎡
石橋				245千円/㎡	305千円/㎡	
伏尾台				60千円/㎡	60千円/㎡	

2) モニタリング指標

▼評価にあたっての観点

地域交通の維持に係る状況変化を素早く察知するとともに、地域での取組推進に向けた小さな課題の発見・解決を行っていくため、継続的に必要な情報を把握・共有していく。

なお、モニタリング指標については地域の状況を随時チェックしていく性質のものであるため、目標値の設定は行わない。

▼池田市内全体の公共交通利用状況をモニタリング

評価事項	池田市内のエリアごとのバス利用状況を把握
指標	市域内のバス利用者数 ・1日合計 ・時間帯別（朝ピーク時、日中、夕ピーク時） ・エリア別 ⇒全市合計 ⇒北部エリア（東能勢線） ⇒中南部エリア（池田市内線）
算出方法・データソース	阪急バス IC カードデータより市内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

段階的・将来的なモニタリング実施の充実について

- ・まずは、生活に欠かせない路線バスについて、その利用状況をモニタリングしていくこととし、池田市及び阪急バスによりモニタリング体制を構築した上で、運用を行いながら徐々に確認頻度や対応までの流れを作っていく。
- ・将来的には施設循環福祉バスないし見直した新たな交通手段や、タクシー、その他のモードなどについても、データ取得環境が整えば適宜モニタリング項目として追加していくことを検討する。

(5) 評価実施にあたっての留意事項

1) 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

設定した評価指標や目標値については、計画作成時点での状況を踏まえたものとなっているが、2019年以降の新型コロナウイルス感染症拡大や原油価格の高騰など予測不能な社会情勢の変化が生じる可能性も考えられる。また、社会全体でなくとも、地域固有の状況変化などによっても計画推進に影響を及ぼす可能性は十分に考えられる。

今後、計画の推進にあたってこのような事態に直面した場合には、当初設定した指標による評価が適切でなくなることも考えられるため、そうした場合には、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こととする。

2) 指標に設定したデータの取得・取り扱いについて

設定した評価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、それぞれの実施主体においては、経営上の観点や個人情報等の問題から、そのままデータを提供することが難しいことも十分に考えられる。

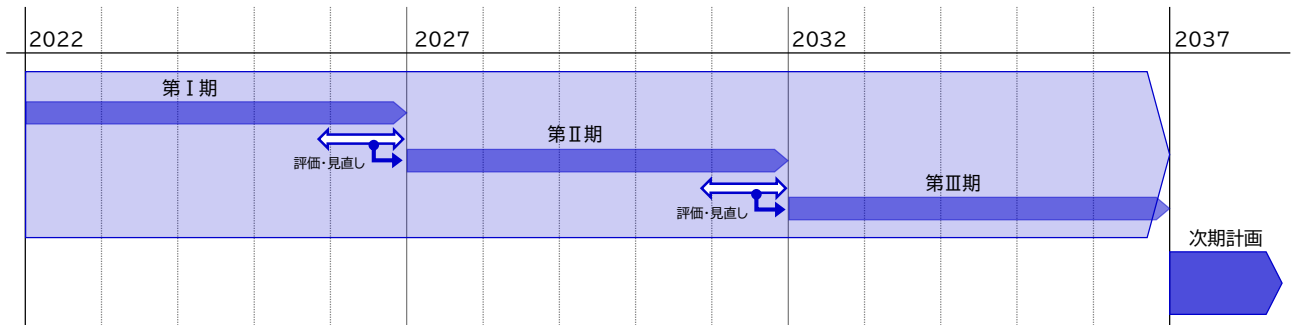
そこで、こうした事情を鑑み、提供可能なデータについては協力をお願いしつつ、提供が難しい場合には、各実施主体側においてデータ加工や集計・分析により提供可能な形とすることや、地域公共交通会議の場において実施主体より報告を行うなどの対応についても調整していくこととする。

5-3 計画の進捗管理

(1) 着実な計画推進に向けたPDCAサイクル

前項で示す評価体制及び評価実施方法等を踏まえ、着実な計画の推進に向け、計画期間中の評価実施スケジュールを以下に示す。

▼計画期間中(15年)のPDCAサイクル



▼第Ⅰ期計画期間(5年間)の評価実施スケジュール

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	次期計画
モニタリング・評価 継続的なモニタリング	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	計画の見直し検討 P	次期計画の策定
モニタリング指標 バス利用者数・全市・エリアごと	担当者チェック	担当者チェック	担当者チェック	担当者チェック	担当者チェック	次期計画の指標
短期評価指標 公共交通カバレッジ 市内バス路線の採算性 池田・石橋乗降者数	評価データ	評価データ	評価データ	評価データ	評価データ	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 市民満足度 高齢者免許返納率 路線価						3年目中間評価 5年目評価期末評価 指標・目標値の再設定

(2) 着実にPDCAサイクルを回していくために

着実にPDCAサイクルを回し、計画を推進していくため、毎年度の評価結果について国に対して報告していくとともに、その結果については市ホームページなどにより広く公表していくこととする。

◆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、計画に位置付けた各指標について評価を行うとともに、評価結果について地域公共交通会議で協議等を行った結果をとりまとめた上で、国土交通大臣に提出することとする。

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

第七条の二 地方公共団体は、地域公共交通計画を作成した場合においては、毎年度、当該地域公共交通計画の区域における地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生に関する施策の実施の状況についての調査、分析及び評価を行うよう努めるとともに、必要があると認めるときは、地域公共交通計画を変更するものとする。

2 地方公共団体は、前項の調査、分析及び評価を行ったときは、速やかに、その結果を主務大臣に送付しなければならない。

3 主務大臣は、前項の規定による送付を受けたときは、その送付に係る事項について、地方公共団体に対し、助言をすることができる。

◆評価結果の公表

評価結果について池田市ホームページにおいて公表する。



図 5-5 池田市地域公共交通会議(池田市HP)

參考資料

用語集

あ行	
ICT	情報通信技術の総称で、我が国では様々な課題に対応するため、多様な分野での利活用が促進されている (Information and Communication Technology)
AI オンデマンド交通	AI を活用した効率的な配車ルートの自動生成などにより、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を活用した交通
エコ通勤	事業所・オフィスなど組織が主体的に渋滞問題や環境問題等の背景のもと、自動車から公共交通・自転車等への転換など、より望ましい通勤交通のあり方を考える取組
か行	
居住誘導区域	都市再生を図るため、居住を誘導すべき区域として立地適正化計画で定められる区域
グリーンスローモビリティ	電動で、時速 20km 未満で公道を走行する 4 人乗り以上のパブリックモビリティ
さ行	
サブスク	サブスクリプションの略で、商品やサービスを一定期間、一定額で利用できる仕組みのこと
次世代モビリティ	ICT 等を活用したシステムや先進的な車両を用いた、将来的に社会問題を解決し得る新たなモビリティ
GTFS	国土交通省により 2016 年から標準化が進められている、バス事業者と経路検索等の情報利用者との情報の受渡しのための共通フォーマット
スマートシティ	都市の抱える諸課題に関して、ICT 等の新技術を活用しつつ、マネジメント(計画、整備、管理・運営)が行われ、全体最適化が図られる持続可能な都市又は地区
た行	
地域公共交通の活性化及び再生に関する法律	地域旅客運送サービスの持続的に提供するため、地域公共交通の活性化及び再生のための地域における主体的な取組及び創意工夫を推進し、個性豊かで活力に満ちた地域社会の実現に寄与することを目的とした法律
デジタルサイネージ	屋外や店頭、公共空間、交通機関の車両内など、あらゆる場所でディスプレイなどの電子表示機器を用いて情報を発信するメディアの総称
DX	ICT の浸透が人々の生活をあらゆる面でより良い方向に変化させるデジタルトランスフォーメーション(Digital Transformation)

ドア to ドア

自宅や目的地の戸口までの配送や送迎のことで、徒歩によるアクセス・イグレスが存在しない概念

な行

日本版 MaaS 推進・支援事業

過疎地における移動手段の確保や観光地での二次交通の確保といった地域の課題解決にも資する重要な手段として、MaaS の早急な普及を図ることを目的として国土交通省が支援を行う補助事業

は行

バスロケーションシステム

交通状況に影響を受けやすい路線バスの待ち時間によるストレスを軽減するため、バスの現在地や到着までの時間を提供するシステム

バリアフリー

段差等の物理的障壁の除去に加え、障がい者の社会参加を困難にしている社会的、制度的、心理的なすべての障壁も含めた除去を図るもの

バリアフリーマスタープラン・
バリアフリー基本構想

バリアフリー法に基づき作成される計画で、市町村の区域内の旅客施設を中心とする地区や、高齢者、障がい者等が利用する施設が集まった地区について、移動等の円滑化を進めるための方針や施策等を位置づけたもの

バリアフリーマップ

利用者目線でバリアフリー情報へのアクセスのしやすさに配慮し、施設横断的にバリアフリー情報や施設間を接続する経路も含めた情報を一元的に収集・整理したマップ

ま行

MaaS

Mobility as a service の略で、ICT 等を活用し、運営主体にかかわらず、マイカー以外の交通手段による移動を 1 つのサービスとしてとらえ、シームレスにつなぐ移動の概念のこと

モビリティ・マネジメント

ひとりひとりの移動が、社会的にも個人的にも望ましい方向に変容することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策

や行

ユニバーサルデザイン

障がいの有無、年齢、性別、人種等にかかわらず多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境をデザインする考え方

ら・わ行

ラストワンマイル・ファースト
ワンマイル

物流・交通分野において、モノ・サービスが到達する最後の接点のこと

立地適正化計画

居住機能や医療・福祉・商業、公共交通等のさまざまな都市機能の誘導により、都市全域を見渡したマスタープランとして位置づけられる市町村マスタープランの高度化版