イベントMMについて



概要

・BOTAFESに路線バスで来場した方にバス停で「特別景品交換券」を配布し、会場内のブースでアンケート回答と引き換えで景品のエコバックを交換。
・路線バスに乗るきっかけづくりとし、路線バス利用者の増加につながることを期待。

日時　令和8年5月23日(土)、24日(日)

場所　旧細河小学校

MM取組
・路線バス来場者にアンケート
・各日先着500名に景品交換





実施結果

イベント来場者　：　約6,000人

	5/23	5/24	合計
バス停　交換券配布数	258	346	604
景品交換数	139	172	311
アンケート回収数	95	122	217

・BOTAFES来場者のうち、約10%が路線バスを利用

	今回	前回
BOTAFES来場者数	6,000	4,800
中川原バス停乗降者数	1,165	937

・前回と比べて、バスでの来場者数が、228人増加





イベントMMについて

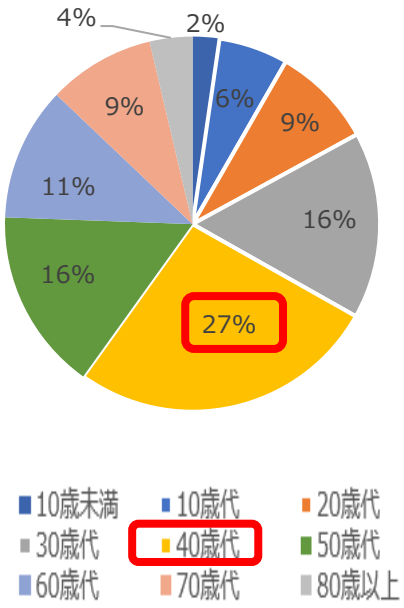
結果

性別	人数	割合
男性	73	33.6%
女性	143	65.9%
未回答	1	0.5%
合計	217	

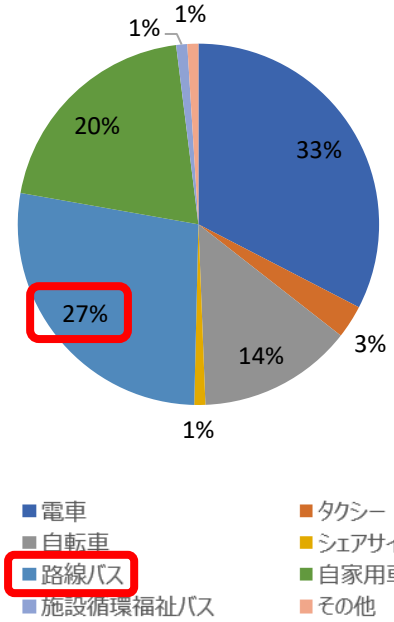
5/23(土)　95件
5/24(日)122件　【合計】217件

居住地	人数	割合
池田市	109	50.2%
池田市以外	53	24.4%
未回答	55	25.3%
合計	217	

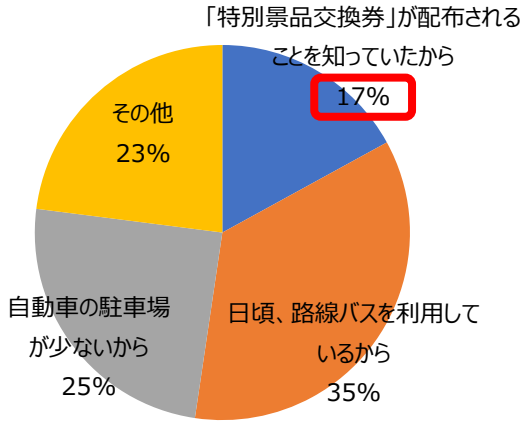
年齢



普段利用している交通手段



路線バスで来場した理由



（その他　内訳）
・免許返納したため　・車を手配できなかった
・車を運転しないから・駅から遠いため
・自転車だと遠いから・お酒を飲むため

自由記述（抜粋）
・何か特典がもらえると、公共交通機関を敢えて利用しようという気持ちになります。
・バスのホームページが見やすかった。
・路線図などが分かりやすくて良かった。
・伏尾台の路線を維持していただけると助かります。
・車に乗らないのでバスは重宝します。
・イベント時のバスの増発があればもっと良かった。

（クロス集計 結果抜粋）
・「景品交換があるからバスで来場した」と回答したのは40歳代が最も多かったが、60歳代以上ではわずか5名だった

（まとめ）
・前回開催より、当該バス停の利用者が増えたことから、一定効果があったと考える。

・バス来場者約６００名のうち”「特別景品交換券」が配布されることを知っていたから”と答えた方が４０名であった。

・今回は駅から遠い場所のイベント開催をおこなったため、今後、駅付近のイベントで同様の取り組みをした際の比較を検討する。

令和８年度 池田市地域公共交通会議 事業計画

○実施内容

区　　分	内　　容	
事業名称	池田市地域公共交通計画アップデート事業	
事業概要	これまで「池田市地域公共交通計画」に基づき、市民の移動手段の確保と利便性向上に努めてきた中で、少子高齢化のさらなる進展や、人口減少に伴う移動ニーズの多様化、さらには運転士不足などの深刻な社会課題に対応するため、既存の「池田市地域公共交通計画」に「池田市自転車活用推進計画」を統合・改訂を通じて、公共交通・個人交通の枠を超えた持続可能な交通ネットワークの構築を目的とする。	
事業内容及び項目ごとの内訳	１．計画の見直し検討	
	①基礎データ整理・分析	996 千円
	②モビリティデータの分析・課題整理	1,290 千円
	③施策の評価・見直し検討	910 千円
	④目標・指標の見直し検討	1,024 千円
	⑤計画実行体制の検討	1,089 千円
	⑥アップデート版（案）の取りまとめ	867 千円
	２．協議会開催	989 千円
	合計	7,165 千円

○スケジュール

４．スケジュール				
実施項目	4 月	9 月	12 月	3 月
１．計画の見直し検討 ①基礎データの整理・分析	→			
１．計画の見直し検討 ②モビリティデータの分析・課題 整理		→		
１．計画の見直し検討 ③施策の評価・見直し検討		→		

１．計画の見直し検討 ④目標・指標の見直し検討	
１．計画の見直し検討 ⑤計画実行体制の検討	
１．計画の見直し検討 ⑥アップデート版（案）のとりまとめ	
２．協議会開催	

令和８年度 池田市地域公共交通会議 予算計画

１　収入の部

単位：円

区　分	本年度予算額 (A)	前年度予算額 (B)	差引増減額 (A－B)	備　　考
負担金	5,522,000	0	7,165,000	池田市負担金
補助金	1,643,000			補助金：国土交通省補助金（地域公共交通確保維持改善事業） 交付決定額：1,643,000
合　計	7,165,000	0	7,165,000	

２　支出の部

単位：円

区　分	本年度予算額 (A)	前年度予算額 (B)	差引増減額 (A－B)	備　　考
事業費 （業務委託費）	7,150,000	0	7,150,000	池田市地域公共交通計画アップデート事業
運営費	15,000		15，000	会議費、事務費 等
合　計	7,165,000	0	7,165,000	

資料2-A

計画のアップデートについて

１. 計画改定の経緯・目的
２. 計画改定のポイント
３. 改定の内容
４. スケジュール

1. 計画改定の経緯・目的

2. 計画改定のポイント

3. 改定の内容

4. スケジュール

1. 計画改定の経緯・目的

- 地域公共交通計画及び自転車活用推進計画を**令和4年3月に策定**

  ※自転車活用推進計画は令和8年3月に一部改定

- それぞれ**令和8年度末に計画期間を迎える**ため、社会情勢の変化や関連の取組状況などを踏まえ、見直しを行なう

1.　計画改定の経緯・目的

2. 計画改定のポイント

3.　改定の内容

4.　スケジュール

2. 計画改定のポイント

① 「公共交通」から「移動全般」へ、計画の対象を拡張

② 「網羅型」の計画構成から「計画の核を示す」構成へ、全体構成を刷新

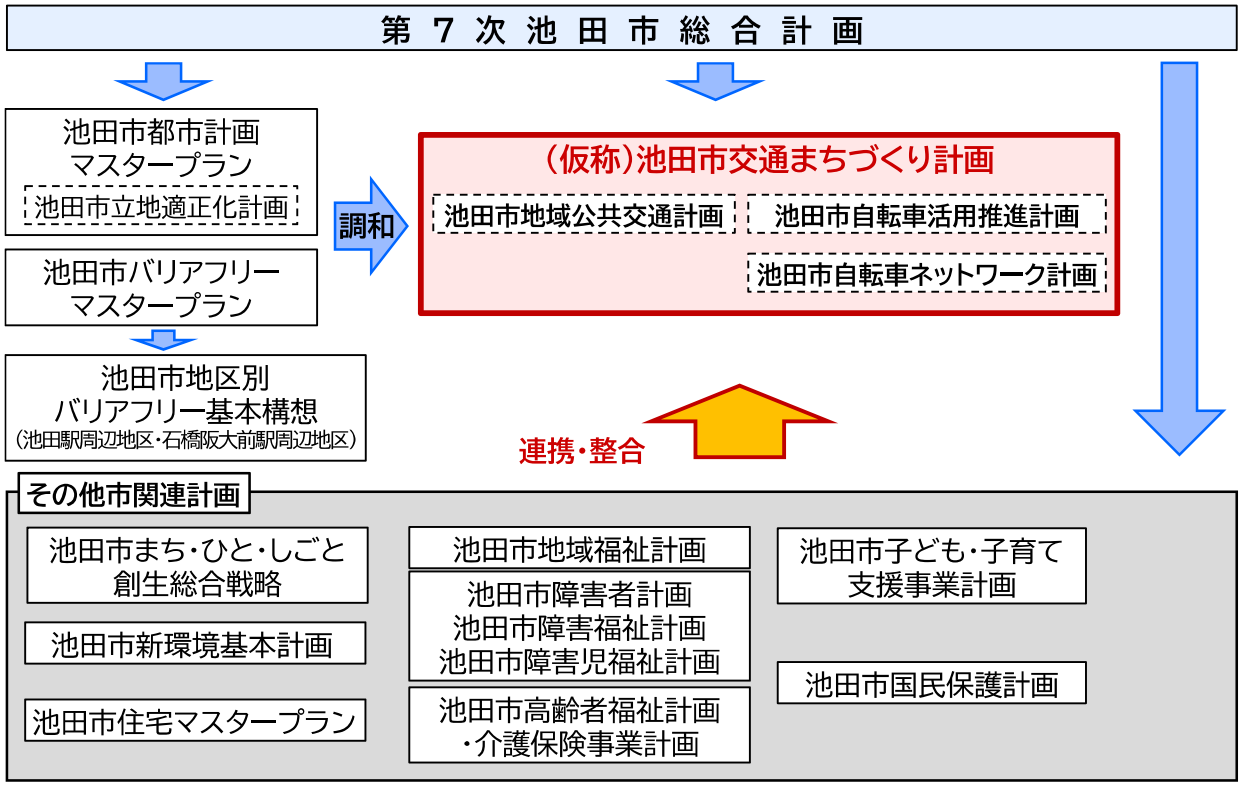
③ 基本方針を継承しつつ、社会・地域の変化に合わせてアップデート

2. 計画改定のポイント

①「公共交通」から「移動全般」へ
②「網羅型」から「計画の核を示す」構成へ
③基本方針を継承し、変化に合わせてアップデート

①「公共交通」から「移動全般」へ、計画の対象を拡張

- これまでは地域公共交通、自転車それぞれの計画として策定。
- 個々の移動手段を個別にとらえるのではなく、池田市全体の移動環境を総合的に考える計画として位置づけ。



池田市地域公共交通計画

『地域公共交通の活性化及び再生に関する法律』に基づく法定計画

池田市自転車活用推進計画

『自転車活用推進法』に基づく市町村自転車活用推進計画

池田市自転車ネットワーク計画

『安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン』）に基づく計画

2. 計画改定のポイント

①「公共交通」から「移動全般」へ
②「網羅型」から「計画の核を示す」構成へ
③基本方針を継承し、変化に合わせてアップデート

②「網羅型」の構成から「計画の核を示す」構成に刷新

- 現行計画は、地域の現状・データや上位・関連計画等を網羅的に整理した上で、課題、方針、施策を示す構成。
- 改定後は、計画の核となるストーリーや方針、施策体系等を30ページ程度でまとめ、詳細データや施策個票等は参考資料として整理。

参考：摂津市地域公共交通計画

第１章　はじめに 1
1-1 計画の背景と目的 1
1-2 計画の位置付け 1
1-3 計画作成にあたっての基本的な考え方 2
1-4 計画の期間および対象地域 2
1-5 持続可能な開発目標（SDGs）との関連 3

第２章　摂津市の現状と想定される将来 4
2-1 摂津市の強みと弱み 4
2-2 想定される 30～50 年後の状況 7

第３章　目指す将来像と公共交通の目標 8
3-1 公共交通の方向性 8
3-2 目指す将来像と目標 9

第４章　目標達成のための施策 11
4-1 施策体系 11
4-2 施策の具体化にあたってのポイント 12
4-3 施策内容 13
（1）施策ページの見方 13
（2）各目標における施策内容 14

第５章　計画の推進に向けて 27
5-1 計画推進の考え方 27
5-2 計画推進体制 28
5-3 計画推進に向けた取組スケジュール 29
5-4 評価指標および目標値 30

参考資料 参考-1
1 摂津市の現状 参考-1
（1）位置および地勢 参考-1
（2）土地利用の状況 参考-2
（3）人口の状況 参考-3
（4）就業の状況 参考-7
（5）都市施設の状況 参考-10
（6）自動車交通の状況 参考-14
（7）公共交通の運行状況 参考-16
（8）市民の移動・ニーズ 参考-37
2 摂津市の関連計画 参考-41
（1）摂津市行政経営戦略（第4次総合計画/まち・ひと・しごと創生総合戦略） 参考-41
（2）摂津市都市計画マスタープラン 参考-42
（3）摂津市交通バリアフリー基本構想 参考-43
（4）第２期摂津市産業振興アクションプラン 参考-44
（5）第４期摂津市地域福祉計画 参考-45
（6）摂津市地球温暖化対策地域計画 参考-46
（7）鳥飼まちづくりグランドデザイン 参考-47
3 施策の具体化にあたってのポイント 参考-48
4 評価指標および目標値 参考-50
（1）評価指標（KPI） 参考-50
（2）モニタリング指標 参考-59
5 計画策定までの経緯 参考-61
6 用語解説 参考-67

③基本方針を継承しつつ、社会・地域の変化に合わせてアップデート

- それぞれ現行計画の基本的な考え方は継承
- その後の社会情勢や交通を取り巻く環境の変化、池田市内の地域状況の変化、技術の進展などを踏まえ、現在の池田市に適した方針・施策へとアップデート

1.　計画改定の経緯・目的

2.　計画改定のポイント

3. 改定の内容

4.　スケジュール

①市全体としての方針

前計画策定時（令和3年）からの情勢の変化

社会情勢

- 前計画は**新型コロナ感染症拡大**による移動への影響が大きく残っており、**ライフスタイル・価値観などに変化**
- 欧米を中心に**地球環境・脱炭素**の取組みが進み、暑熱対策や都心部のオープンスペースに対するニーズが高まる。
- また、地震や豪雨など相次ぐ**大規模災害に対する強靭性**も引き続き求められている。

交通・技術進展

- 公共交通では**他分野との共創、共同化**などが全国的に進んでいる。
- **多様な次世代モビリティ**の登場や自動運転技術の進展、**AI技術**の進展・拡がり。

3. 改定の内容

①市全体としての方針

まちの将来像

- 2032年度に**定住人口10万人を維持**することを目指す



出典：第7次池田市総合計画（R5.3）

2 人口の目標

（1）定住人口

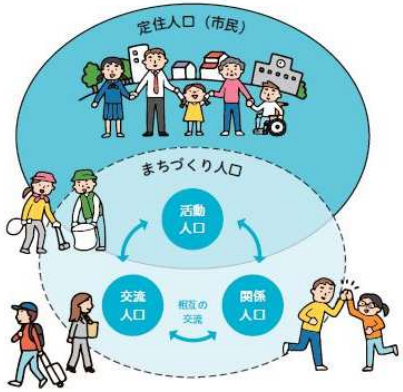
本市の人口は 2022 年 1 月 31 日時点で 103,321 人ですが、国立社会保障・人口問題研究所による推計では、2032 年には 96,256 人にまで減少する予測となっています。人口減少が進むと、都市活力が弱まるとともに税収も減り、本市の財政事情はより厳しくなります。

これに対応するため、市民の健康長寿の維持・向上や少子化対策に取り組むとともに、市外からの移住を促進し、この結果として、2032 年度に 10 万人の定住人口を維持することをめざします。

（2）まちづくり人口

都市活力を維持し、さらに向上させるには、地域の活動も重要であり、こうした活動に参加する住民を「活動人口」と呼びます。また、住民以外で、通勤、通学、観光などで本市を訪れる人々も、都市活力の源であり、こうした来訪者を「交流人口」、そして住民や交流人口以外で、地域や住民と継続的に関わる、本市のファンやサポーターのような人々を「関係人口」と呼びます。

これらの「活動人口」、「交流人口」、「関係人口」をまとめて、ここでは「まちづくり人口」と呼び、その「まちづくり人口」の拡大や相互の交流により、都市活力がさらに向上するとともに、定住人口の増加にもつながっていくことをめざします。



3. 改定の内容

①市全体としての方針

4 土地利用の方針

次のような土地利用により、まちの将来像の達成に向けてまちづくりを進めます。

1. 五月山の緑、猪名川、余野川などの清流によって形づくられた、都市的土地利用※1と農業的土地利用※2がバランスよく共存するまちをめざします。

2. 大阪都心の近郊に位置する高い利便性、自然環境が身近で快適な生活環境をはじめ、鉄道駅周辺に商業・業務機能※3が集積しているといった本市の特性をいかし、便利で、快適で、暮らしやすいコンパクトなまちをめざします。

3. 災害に備えた安全・安心なまちづくりを進めるとともに、豊かな自然環境や景観、歴史・文化などのほかにない資源をいかすことで、価値が向上するまちをめざします。

出典：第7次池田市総合計画（R5.3）

3. 改定の内容

①市全体としての方針

まちづくりの方針

- 令和7年9月に**立地適正化計画を改定**
- **「守り」、「攻め」、「移動」の観点**での施策・誘導方針を設定

<本市における立地適正化計画のゴール>
人口減少等で生じる住宅地のサービス低下に際し予防策を講じるとともに、
将来を見据え活力を高めるためのくさびを打ち、都市の持続的な発展を導く計画に

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、安全な暮らしを堅持する

＋

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ことで本市の良さを伸長させ、将来に備える

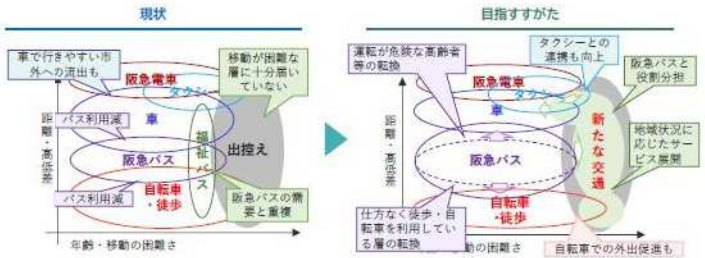
「ひと」の移動・交通を快適にし、QOL を高める　【移動】
多様なモビリティとバリアフリーを総合的に展開し、まちづくりに繋げる

出典：池田市立地適正化計画（R7.8）

3. 改定の内容

①市全体としての方針

現行計画



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
- 市民も公共交通維持の重要性を認識し、積極的・意識的に利用することで貢献する。
- 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

改定（案）

「二つの駅を核とした交通ネットワーク」が池田の都市を支えている
- 池田駅・石橋阪大前駅を中心に市街地が形成
- 鉄道を軸に路線バス網が各地域をカバー
- 大阪都心への通勤・通学を支える交通体系

中部・南部・北部で地域特性が異なる
- 中部は都市機能や観光・文化資源が集積
- 南部は産業集積と平坦な市街地が広がる
- 北部は自然・農業・文化資源が豊富

広域交通の利便性と多様な交通資源がある
- 大阪空港や高速道路へのアクセスに優れる
- 徒歩・自転車など多様な移動手段が存在
- 企業・施設等にも交通資源が存在

将来に向けて

二つの駅を核とする都市骨格としての交通ネットワークを維持しつつ、地域特性や多様な交通資源を活かし、新たな移動とつながりを生み出すことが必要

方針1【守り】

鉄道を軸とした交通ネットワークを維持し、持続可能な移動環境を確保する
- 鉄道・路線バスを軸に、徒歩・自転車等も組み合わせ、地域の暮らしを支える移動を確保する
- 人口減少や地域ごとのニーズを踏まえ、官民・市民の役割分担を見直し、持続可能な交通体系を構築する

方針2【攻め】

多様な交通資源を連携・共創し、地域特性を活かした新たな移動を生み出す
- 鉄道・バスに加え、徒歩・自転車や企業・施設等の交通資源をつなぎ、多様な移動手段を確保する
- 交通をまちづくりや地域活動と結び付け、中部・南部・北部の特性を活かした新たな移動と価値を創出する

②中部エリアの方針

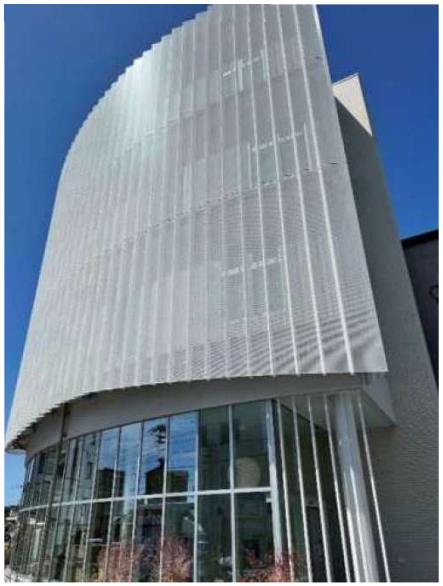
エリアの現状・課題意識（ストーリー）

- 池田駅を中心に**都市機能と歴史・文化・観光資源が集積**する、池田市の「顔」となるエリア。
- **良好な住宅地**が広がり、**池田駅・石橋阪大前駅を拠点とする路線バス**により中心部へのアクセスが確保されている。
- 個別の観光施設等への来訪はあるが、エリア全体の回遊・滞在につながっておらず、**民間を中心に回遊性向上・エリア価値向上に向けた取組み**が進められている。

▼池田駅周辺



▼ツナガリエ石橋



▼五月山動物園



▼小林一三記念館



▼落語みゅーじあむ



▼池田茶臼山古墳



3. 改定の内容

②中部エリアの方針

現行計画

中部エリア

＜現状＞

居住　比較的高密度な市街地が広がる

交通　路線バスによるサービスが充実

＜エリアの方針〉

・サービスレベルの高い路線バスをエリア全体の交通軸とし、多くの層が利用できるよう成熟化

・バス利用が難しい層への対応手段として、新たな交通手段を検討し、路線バスとの役割分担を図る

改定（案）

中部エリア

＜現状＞

・池田駅を中心に都市機能が集積

・歴史・文化等の資源が集積する池田の顔

・市街地が広がり、路線バス利用も多い

＜エリアの方針＞

守り　▶ 鉄道駅を中心とする都市機能と居住地を結ぶ路線バスのサービス水準を維持し、中心部への移動を確保

攻め　▶ 地域資源と交通・施設をつなぎ、池田駅周辺から五月山までの回遊と滞在を促進

③南部エリアの方針

エリアの現状・課題意識（ストーリー）

- **大阪空港や高速道路に近接**し、ダイハツ工業をはじめとする**事業所が集積**する、池田市の産業を支えるエリア。
- **平坦な地形**に住宅地や事業所が広がり、**自転車や徒歩による移動**にも適した地域特性を有している。
- 路線バスは**朝夕の通勤利用が中心**で、**日中は自家用車や自転車、徒歩**などが多く利用され、路線を維持していくには厳しい状況。

▼ダイハツ本社



▼URアルビス池田



▼シェアサイクル



③南部エリアの方針

現行計画

南部エリア

＜現状＞

居住 平坦で低～中密度な市街地や工場・業務地域が広がる

交通 路線バスのサービスレベルは高くない

＜エリアの方針〉

・地域特性やニーズを踏まえて路線バスを適正化しつつ、多くの層が利用できるよう、地域との連携などにより多様なサービスを展開

・バス利用ができない地域・層に対し、新たな交通手段を検討し、路線バスとの役割分担を図ることで交通手段を確保

改定(案)

南部エリア

＜現状＞

- 大阪空港や広域道路に近く、産業が集積
- 平坦な地形で自転車利用が多い
- バスは通勤利用に比べ日中利用が少ない

＜エリアの方針＞

守り ▶通勤需要を支える路線を基幹的な交通として切り分け、日中は地域の需要に応じた生活交通の確保を検討

攻め ▶企業や他分野資源との連携による交通確保や、徒歩・自転車利用環境の向上によるエリア価値向上を図る

④北部エリアの方針

エリアの現状・課題意識（ストーリー）

- 市街化調整区域が広がり、**植木産業や豊かな自然**など、池田を特徴づける地域資源を有している。
- 伏尾台では人口減少・高齢化が進み、坂道の多い団地内で**高齢者を中心に日常の移動負担**が生じている。
- 住民主体の送迎サービスが行われる一方、担い手の高齢化が進み、**新たな地域拠点や民間活力を活かした取組み**が進められている。

▼細河地区の植木





▼伏尾台地区



▼ハッピーローソンタウン



④北部エリアの方針

現行計画

北部エリア

＜現状＞

居住 低密度なエリアだが、一部地域では住民主体の取組が行われている

交通 国道423号が南北を結ぶ基幹軸として機能

＜エリアの方針＞

・国道423号を運行する路線を、多くの層が利用できる基幹軸に位置づけ

・伏尾台などの周辺部は、地域と連携しながら基幹軸につながる交通を創出し、ネットワークを形成

改定（案）

北部エリア

＜現状＞

・豊かな自然や植木等の資源が存在

・伏尾台含めエリア全体で人口減少・高齢化が進行

・団地内の移動負担と交通の担い手不足が顕在化

＜エリアの方針＞

守り ▶ 国道423号を運行する路線を維持し、地域の暮らしを支える広域的な移動を確保する

攻め ▶ 伏尾台での民間の取組みと連携し、エリアとして買物・交流・就業につながる移動を創出する

⑤施策体系

施策体系の考え方

- 「守り」と「攻め」の観点から分類
- 「守り」は主に、
  - 交通ネットワークの**維持**
  - 移動環境の**改善・確保**
  - 交通の持続に向けた**仕組みづくり**





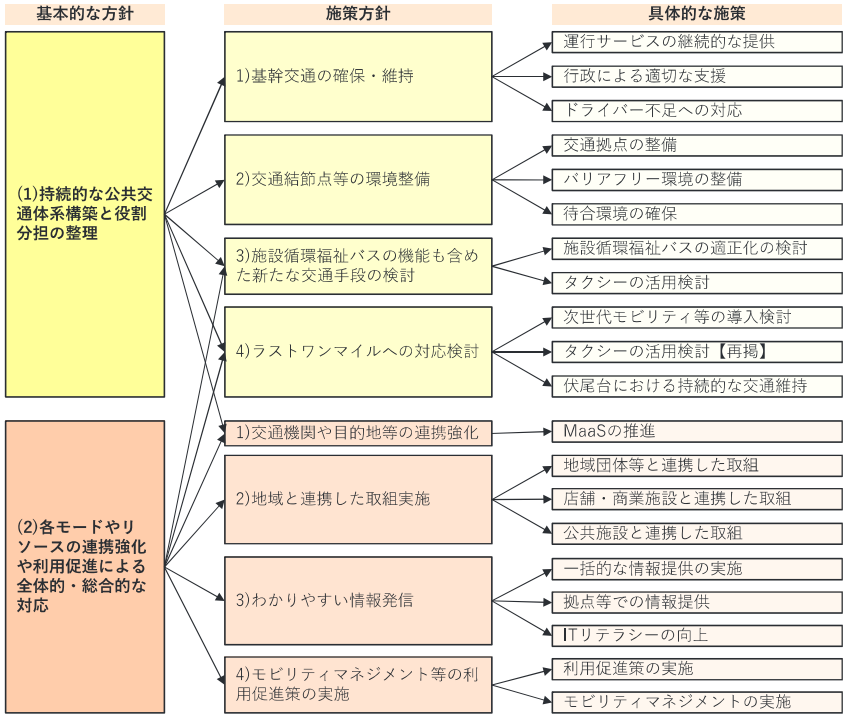
- 「攻め」は主に、
  - 交通ネットワークの**新たな接続や拡大**
  - 移動の**選択肢の拡大**
  - 地域価値向上に向けた**新たな移動の創出**





⑤施策体系

現行計画



改定(案)

基本的な方針	施策方針	具体的な施策
守る 既存の交通を将来につなぐ	交通ネットワークを維持する	鉄道・基幹バス路線の維持
		中部・北部の基幹バスの利用促進
		南部エリアの路線再編と役割分担
	移動環境を維持・改善する	バス停の待合環境改善
		駅・主要施設への歩行環境改善
		安全な自転車利用環境の確保
		交通拠点・モビリティハブの整備
	交通を持続させる仕組みをつくる	路線維持のための利用促進
		沿道企業・店舗等の協賛獲得
		福祉バス等の見直し・役割分担
攻める 新たな移動と地域の価値を生み出す	交通ネットワークをつなぐ	企業・施設等の送迎車両の活用検討
		複数の交通手段の接続拠点形成
		シェアサイクルの利用環境向上
	移動の選択肢を広げる	シェアサイクルポートの拡充
		次世代モビリティ等の導入検討
	地域の価値を高める	観光資源と交通を連携による回遊促進
		交通情報の一元的な発信
		企業等との連携による地域活動促進

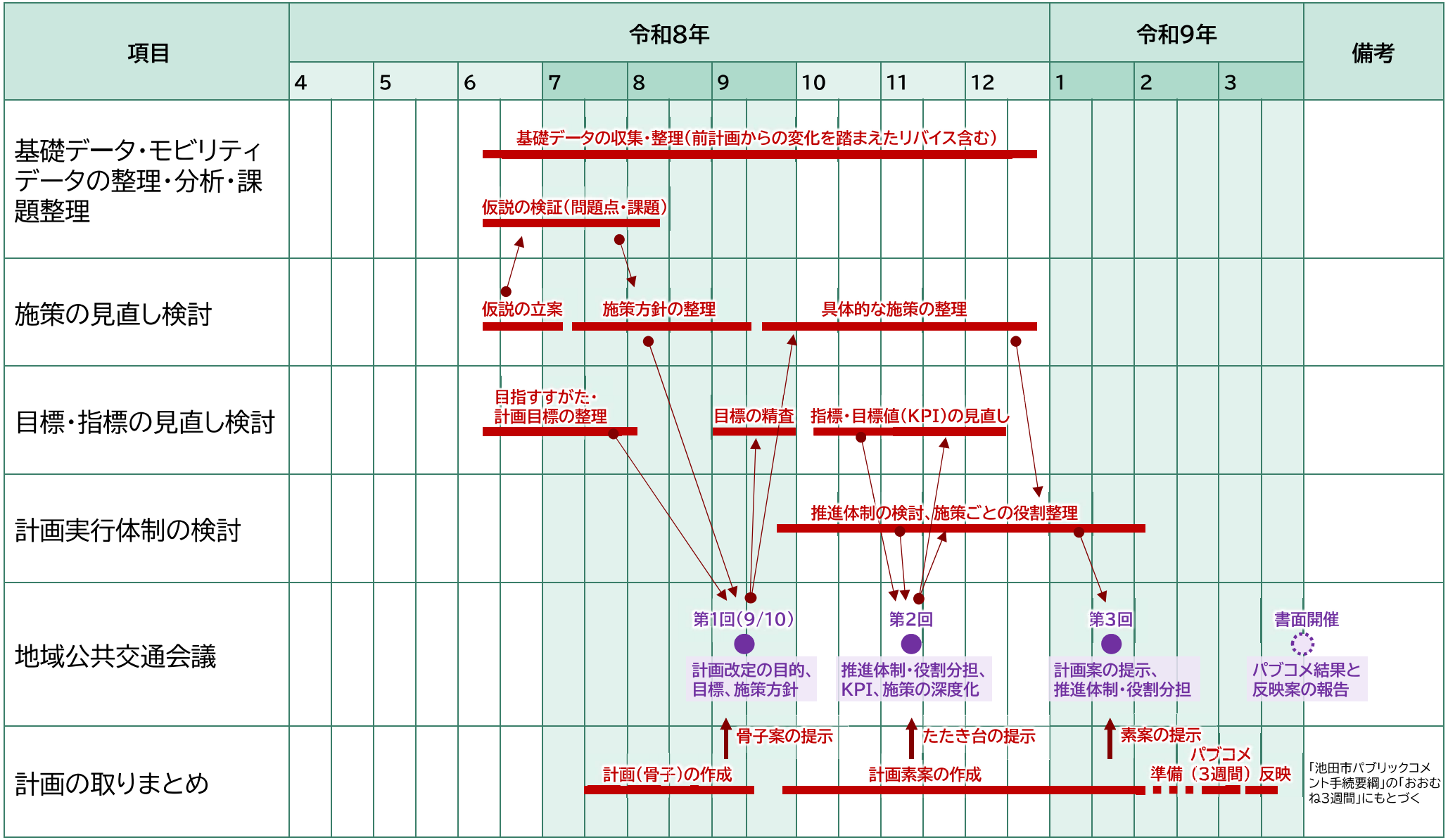
1. 計画改定の経緯・目的

2. 計画改定のポイント

3. 改定の内容

4. スケジュール

4.スケジュール


項目
令和8年
令和9年
備考
4
5
6
7
8
9
10
11
12
1
2
3
基礎データ・モビリティデータの整理・分析・課題整理
基礎データの収集・整理（前計画からの変化を踏まえたリバイス含む）
仮説の検証（問題点・課題）
施策の見直し検討
仮説の立案
施策方針の整理
具体的な施策の整理
目標・指標の見直し検討
目指すすがた・計画目標の整理
目標の精査
指標・目標値（KPI）の見直し
計画実行体制の検討
推進体制の検討、施策ごとの役割整理
地域公共交通会議
第1回（9/10）
計画改定の目的、目標、施策方針
第2回
推進体制・役割分担、KPI、施策の深度化
第3回
計画案の提示、推進体制・役割分担
書面開催
パブコメ結果と反映案の報告
計画の取りまとめ
骨子案の提示
たたき台の提示
素案の提示
計画（骨子）の作成
計画素案の作成
パブコメ準備（3週間）
反映
「池田市パブリックコメント手続要綱」の「おおむね3週間」にもとづく

資料2-B

（案）

（仮称）池田市交通まちづくり計画

池田市地域公共交通計画

池田市自転車活用推進計画

池田市自転車ネットワーク計画

令和　年　月

池田市

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 計画期間及び対象範囲 2

第２章 公共交通を取り巻く現状と課題 3

2-1 池田市を取り巻く環境 3
（1）都市の目指す方向性 3
（2）交通の役割 4
2-2 エリアごとの課題意識 5
（1）市全体 5
（2）中部エリア 7
（3）南部エリア 8
（4）北部エリア 10

第３章 公共交通の目標及び基本方針 11

第４章 目標達成のための施策 13

4-1 施策体系 13
4-2 具体的な施策 14
（1）守りの施策 14
（2）攻めの施策 15

第５章 計画の推進に向けて 16

5-1 施策推進に向けた体制 16
5-2 評価指標及び目標値 17
5-3 計画の進捗管理 21

第1章　はじめに

1-1 計画の目的

近年、人口減少や少子高齢化の進展に加え、交通分野では運転士不足など公共交通を取り巻く環境が厳しさを増している。一方で、生活様式や移動ニーズの変化、MaaS や次世代モビリティなど新たな技術・サービスの進展により、交通を取り巻く環境も大きく変化している。

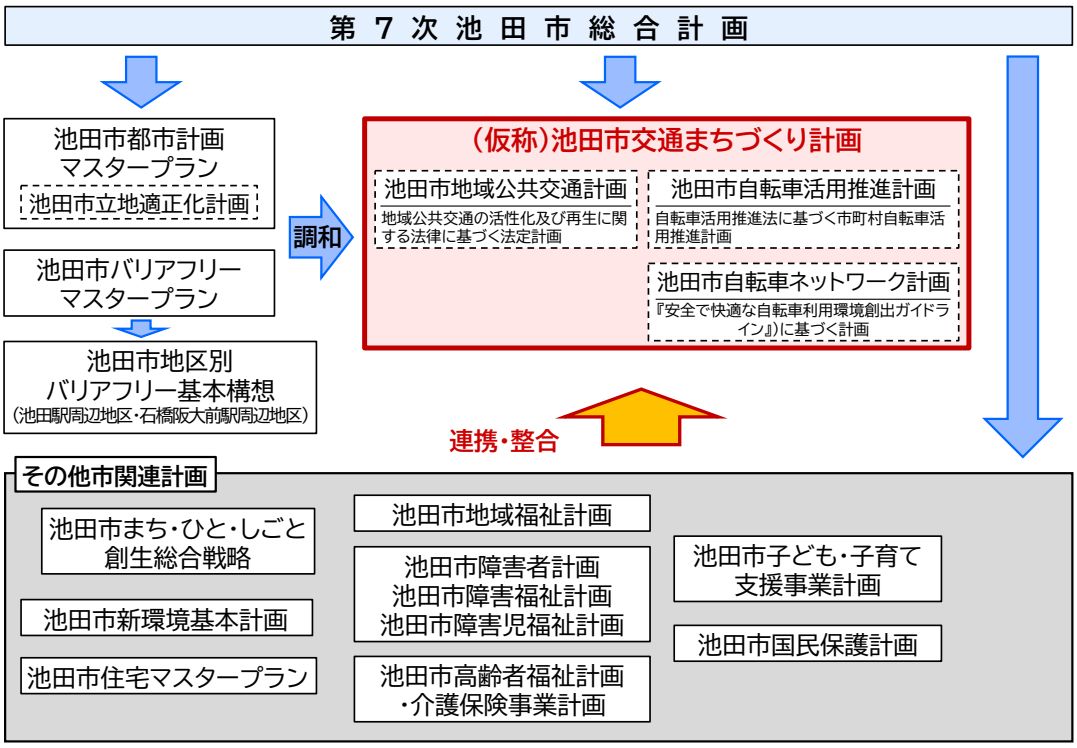
こうした状況を踏まえ、池田市では、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく「池田市地域公共交通計画」及び、自転車活用推進法に基づく「池田氏自転車活用推進計画」を令和 4 年 3 月に策定したが、その後の社会情勢や移動環境の変化を踏まえ、地域データの分析等を行いつつ、公共交通に加えて、自転車や新たなモビリティなど多様な移動手段を一体的に捉えた今後の交通のあり方を示す「池田市交通まちづくり計画」としてアップデートする。

1-2 計画の位置づけ

池田市交通基本計画は、市民の日常生活や社会活動を支える移動環境の確保、地域の活力向上、交流促進などを図るため、公共交通をはじめとする多様な移動手段が連携した持続可能な交通体系の形成を目指すものである。

本計画は、「地域公共交通計画」及び「自転車活用推進計画」、「池田市自転車ネットワーク計画」を包含し、徒歩やシェアモビリティなどを含む本市の交通分野における基本的な計画として位置づける。

また、池田市総合計画をはじめ、都市計画、福祉、子育て、環境、防災等の関連計画と整合を図り、各分野と連携した取組みを推進する。



1-3 計画期間及び対象範囲

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み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。

なお、対象範囲は池田市全域とする。

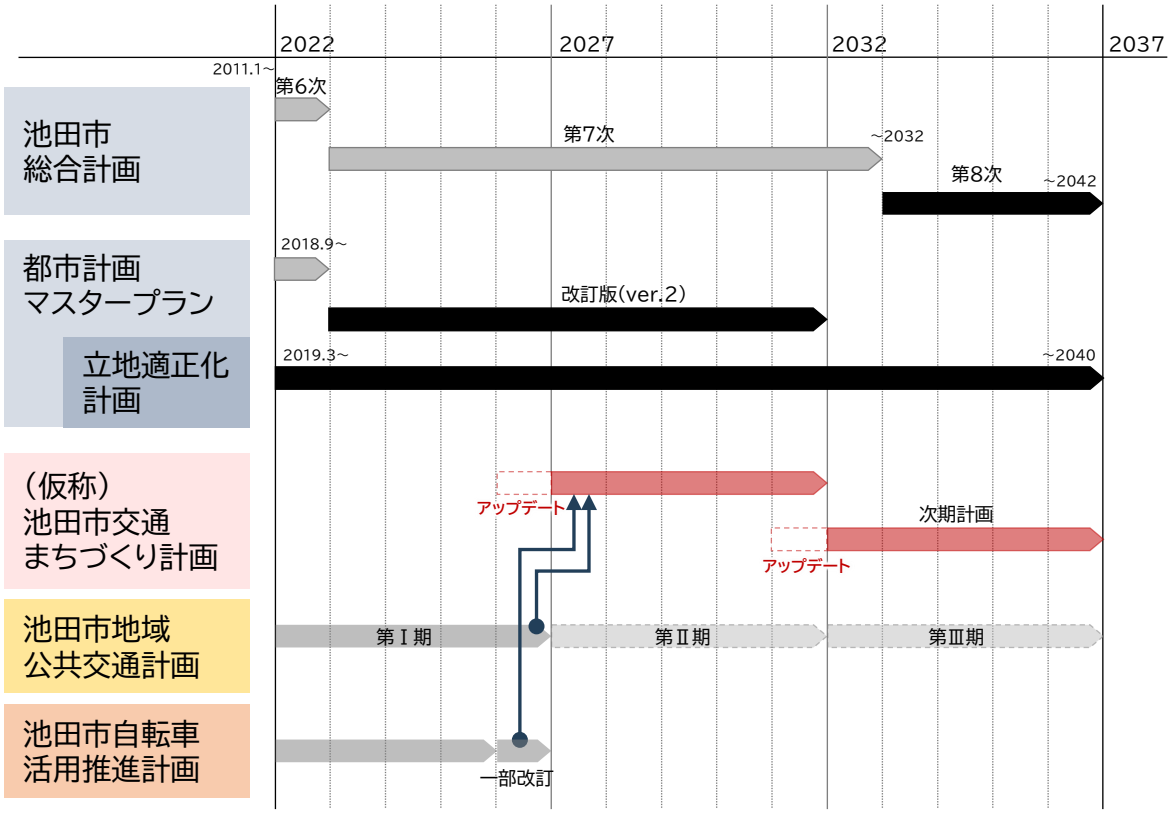


図 1-1 上位計画・関連計画の計画期間

第2章 公共交通を取り巻く現状と課題

2-1 池田市を取り巻く環境

(1) 都市の目指す方向性

池田市が持つ多様な地域資源を活かし、選ばれる都市であり続ける

池田市は、大阪都心への優れたアクセス性に加え、大阪空港に近接する広域交通利便性を有し、二つの鉄道駅を中心としたコンパクトな都市構造を形成している。また、大阪大学をはじめとする教育・研究機能、ダイハツ工業などの産業、小林一三ゆかりの歴史文化、カップヌードルミュージアムや五月山などの観光資源、細河地区の植木産業や豊かな自然環境など、多様な地域資源が市内に集積している。

池田市では、2032 年度での人口 10 万人維持を目指すとともに、まちづくり人口の拡大を目指しており、池田市ならではの大きな強みである多様な資源を生かし、「暮らしたい」「働きたい」「学びたい」「訪れたい」と選ばれる都市であり続けていくことが重要である。

▼めざすまちの将来像



▼人口の目標

(1) 定住人口

本市の人口は 2022 年 1 月 31 日時点で 103,321 人ですが、国立社会保障・人口問題研究所による推計では、2032 年には 96,256 人にまで減少する予測となっています。人口減少が進むと、都市活力が弱まるとともに税収も減り、本市の財政事情はより厳しくなります。

これに対応するため、市民の健康長寿の維持・向上や少子化対策に取り組むとともに、市外からの移住を促進し、この結果として、2032 年度に 10 万人の定住人口を維持することをめざします。

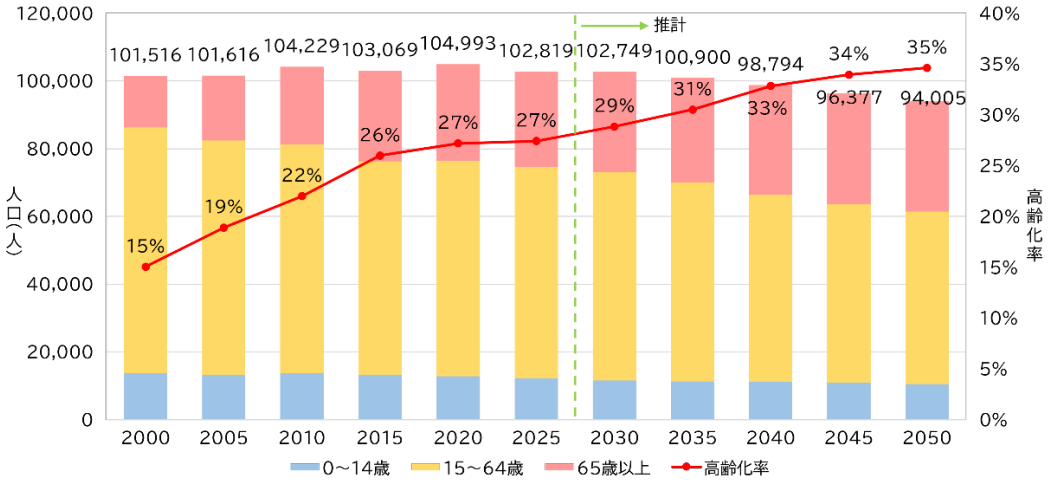
(2) まちづくり人口

都市活力を維持し、さらに向上させるには、地域の活動も重要であり、こうした活動に参加する住民を「活動人口」と呼びます。また、住民以外で、通勤、通学、観光などで本市を訪れる人々も、都市活力の源であり、こうした来訪者を「交流人口」、そして住民や交流人口以外で、地域や住民と継続的に関わる、本市のファンやサポーターのような人々を「関係人口」と呼びます。

これらの「活動人口」、「交流人口」、「関係人口」をまとめて、ここでは「まちづくり人口」と呼び、その「まちづくり人口」の拡大や相互の交流により、都市活力がさらに向上するとともに、定住人口の増加にもつながっていくことをめざします。

出典：第 7 次池田市総合計画

▼人口の推移



（2）交通の役割

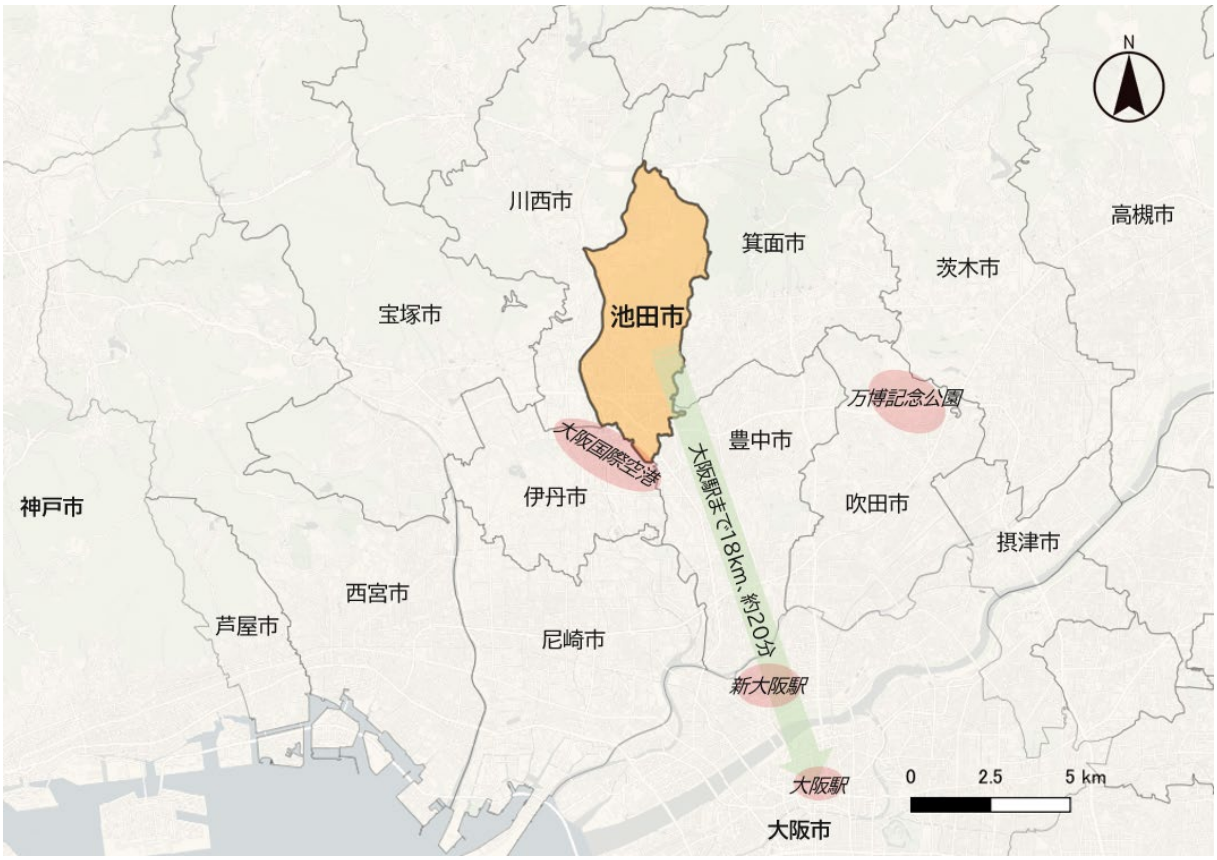
交通により地域資源をつなぎ、都市全体の価値を高める

池田市の魅力は、一つの拠点に集約されているのではなく、池田駅周辺、石橋周辺、南部の産業エリア、北部の自然・住宅エリアなど、それぞれ異なる役割を持つ地域が相互に補完することで形成されている。

一方で、地域資源が個々の魅力にとどまり、人や活動の循環につながることで生まれる相乗効果を十分に発揮できていない面もある。交通は、単に人を移動させる手段ではなく、人と地域、地域と地域をつなぎ、それぞれが持つ価値を高める基盤である。

そのため、池田市の交通政策では、地域ごとの特性を踏まえながら、鉄道・路線バスなどの基幹的な交通ネットワークを維持するとともに、徒歩、自転車、シェアモビリティなど多様な移動手段を組み合わせ、地域資源をつなぐ交通環境を形成していくことが必要。

▼池田市の立地･地勢



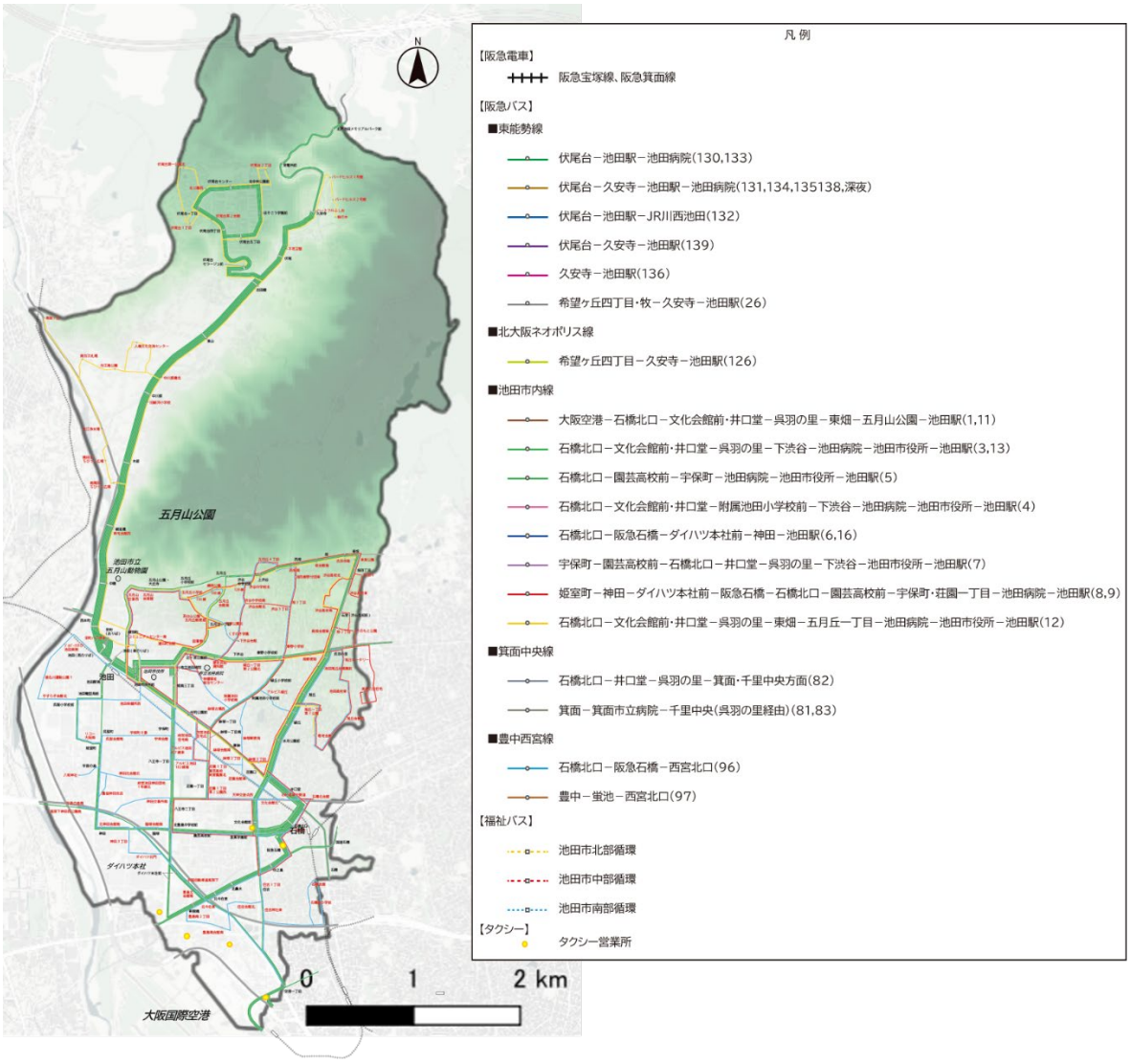
2-2 エリアごとの課題意識

(1) 市全体

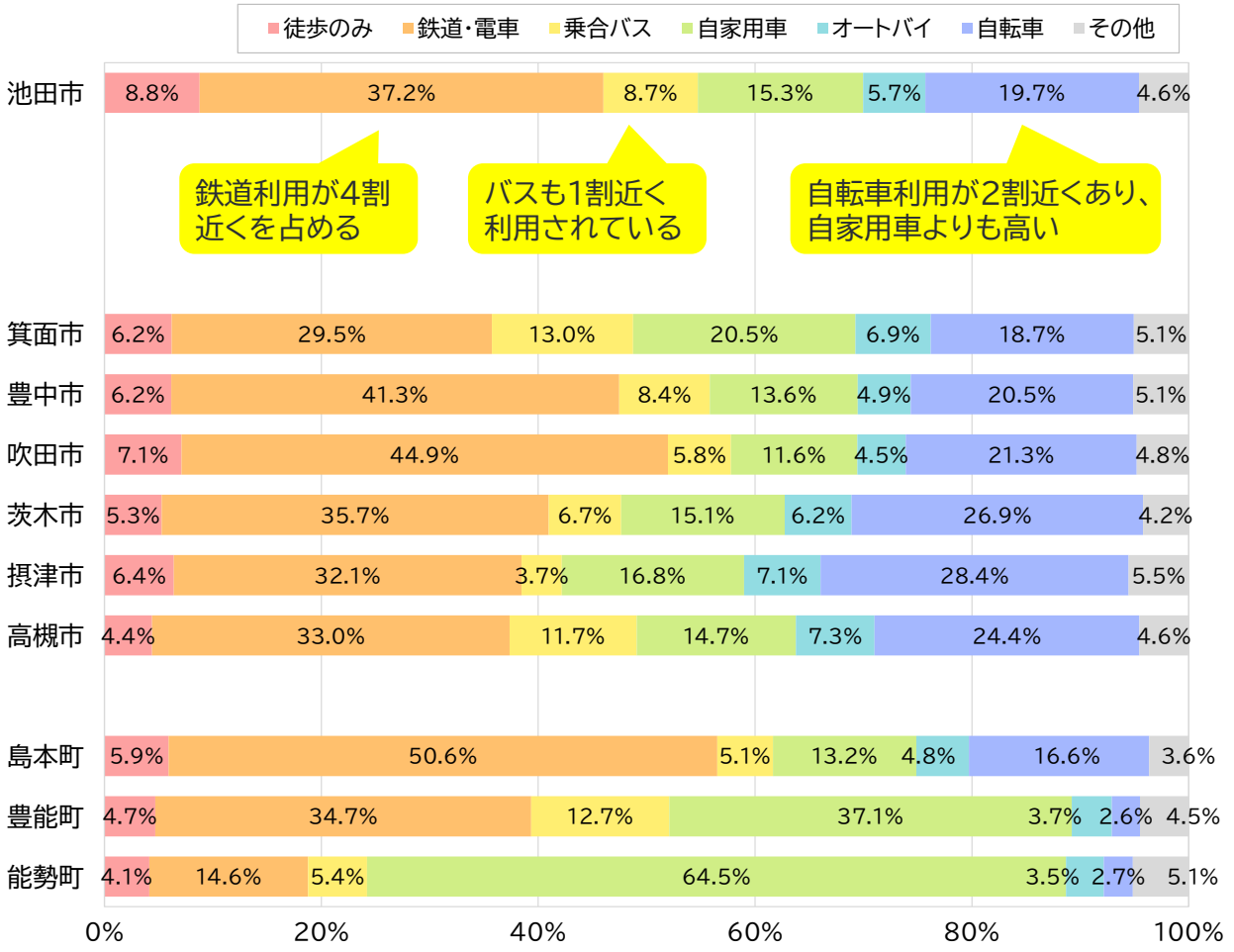
地域資源をつなぎ、誰もが移動しやすい都市基盤を形成する

- 池田市は、池田駅・石橋阪大前駅という二つの鉄道駅を中心に市街地が形成され、大阪都心への通勤・通学圏として住宅地が広がる一方、南部には産業集積、北部には自然環境や農業・文化資源が存在するなど、多様な地域特性を有している。
- また、大阪空港に近接し、高速道路網へのアクセスにも優れるなど、広域的な交通利便性を有している。市内では、鉄道を軸として路線バス網が形成され、各地域と駅や主要施設を結ぶ交通ネットワークが構築されているほか、施設循環福祉バスが高齢者等の移動需要を担っている。
- 一方で、今後人口減少や高齢化が進展することが見込まれる中、地域ごとに人口構成や土地利用、移動ニーズが異なっており、路線バスを含めた交通ネットワークの再構築や施設循環福祉バスの適正化など、地域特性に応じた交通環境のあり方を検討していくことが重要となっている。

▼交通ネットワークの現状



▼交通手段割合



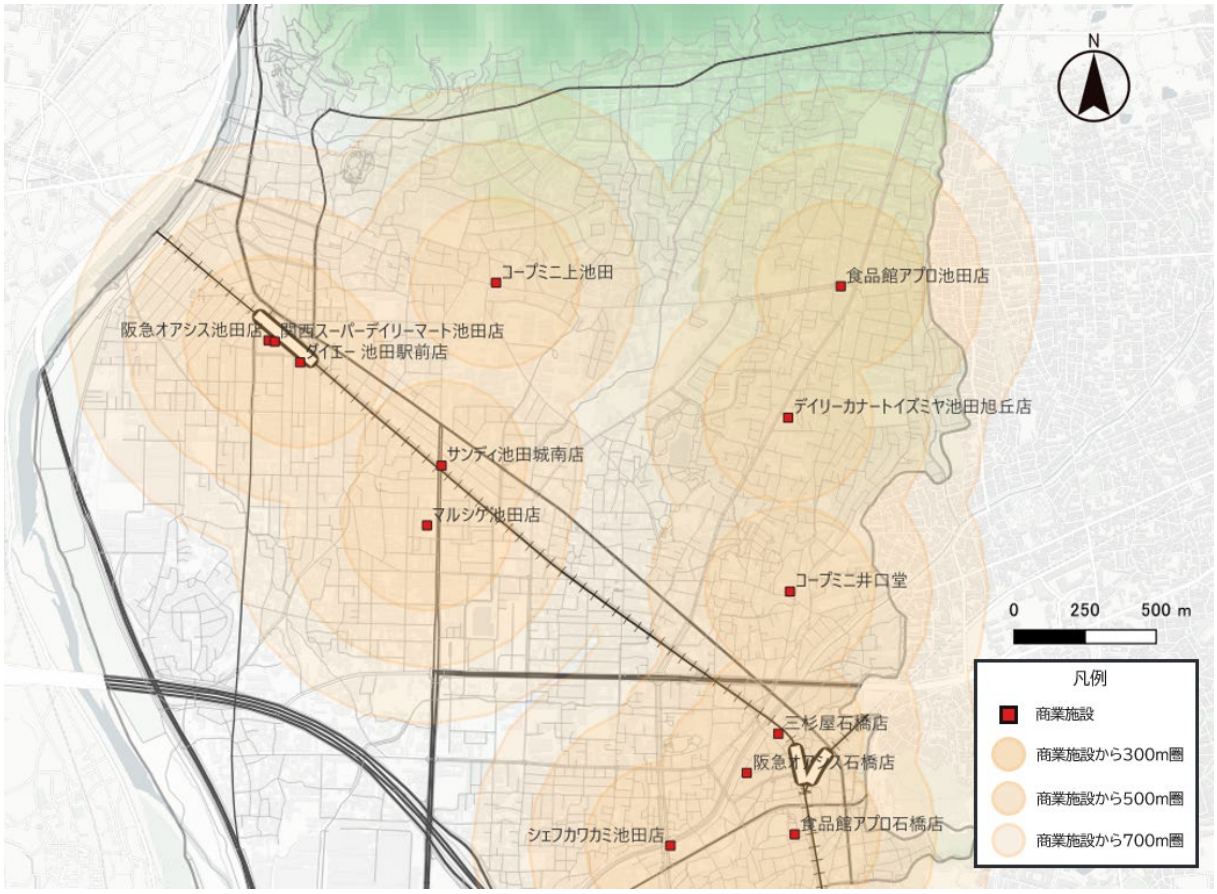
出典:R2 年度国勢調査

（2）中部エリア

池田の顔として、歴史・文化・観光資源をつなぎ、都市ブランドを高める

- 池田駅を中心に、市役所や市立池田病院、商業施設など市民生活を支える都市機能が集積するとともに、五月山公園や小林一三記念館など、池田市を象徴する歴史・文化・観光資源が集積する「池田の顔」となるエリアである。
- また、五月丘や緑丘など緩やかな傾斜地には良好な住宅地が形成され、多くの市民が暮らす居住エリアでもあり、池田駅や石橋阪大前駅を拠点とした路線バスネットワークによって市内各地域から中心部へのアクセス性は確保されている。
- 一方で、カップヌードルミュージアムなど個別施設への来訪はあるものの、池田駅周辺から五月山周辺を含むエリア全体の回遊や滞在につながる動きは十分とは言えず、五月山動物園のリニューアルなど新たな魅力向上の機会も見据え、民間を中心に、回遊性向上・エリア価値向上に向けた取組みが進められている。

▼生活必需施設のカバー状況（スーパーマーケット利用圏）

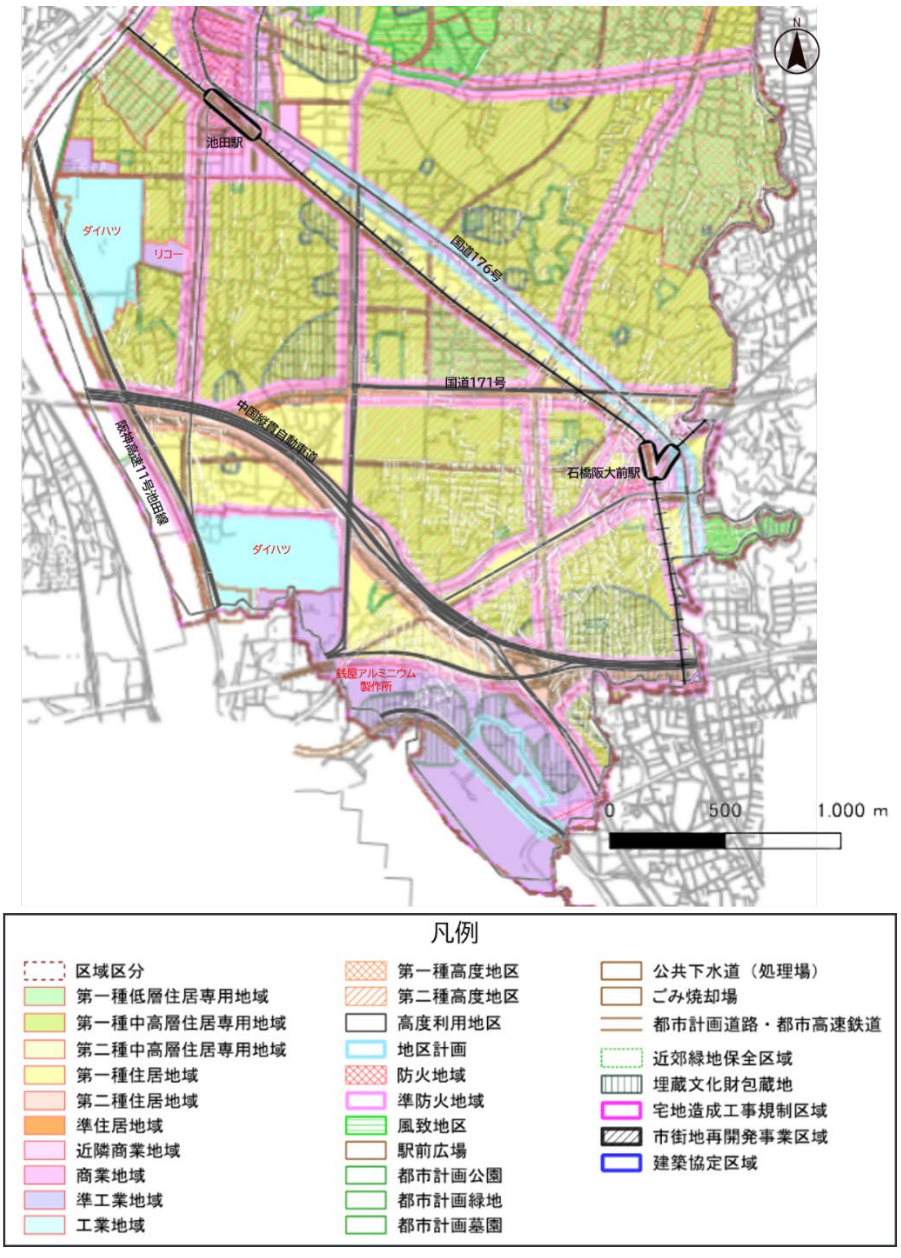


（3）南部エリア

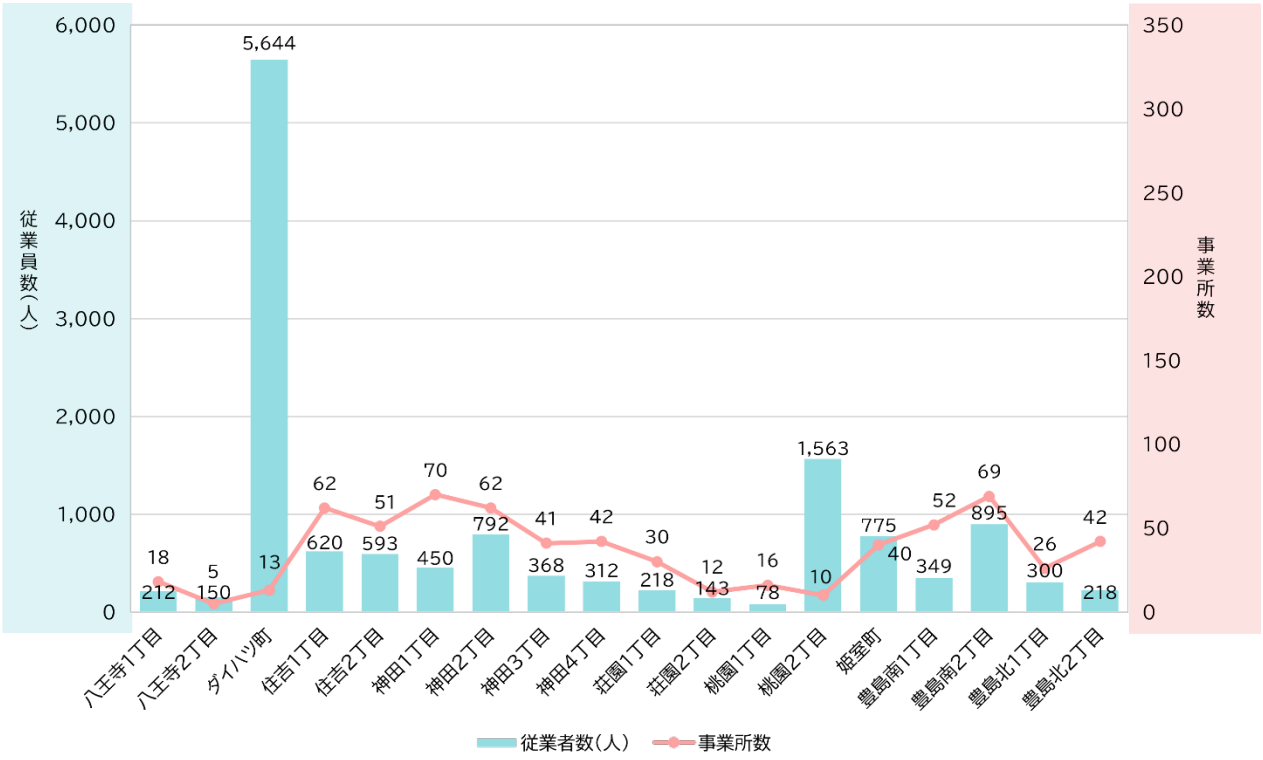
大阪空港と産業を活かし、広域交流・産業活動を支える

- 南部エリアは、大阪空港に近接し、高速道路網へのアクセスにも優れるなど、広域交通利便性を有する地域である。ダイハツ工業をはじめとする事業所が立地し、池田市の産業活動を支えるエリアとなっている。
- また、平坦な地形が広がっていることから、自転車や徒歩による移動がしやすい地域特性を有している。住宅地や事業所が混在し、日常生活や通勤など様々な移動が発生している。
- 交通面では、路線バスが運行されているものの、利用は朝夕の通勤時間帯が中心となっている。一方、日中の移動では自家用車や自転車などが利用される場面も多く、地域特性に応じた移動手段が形成されている。

▼南部エリアの用途地域と道路ネットワーク

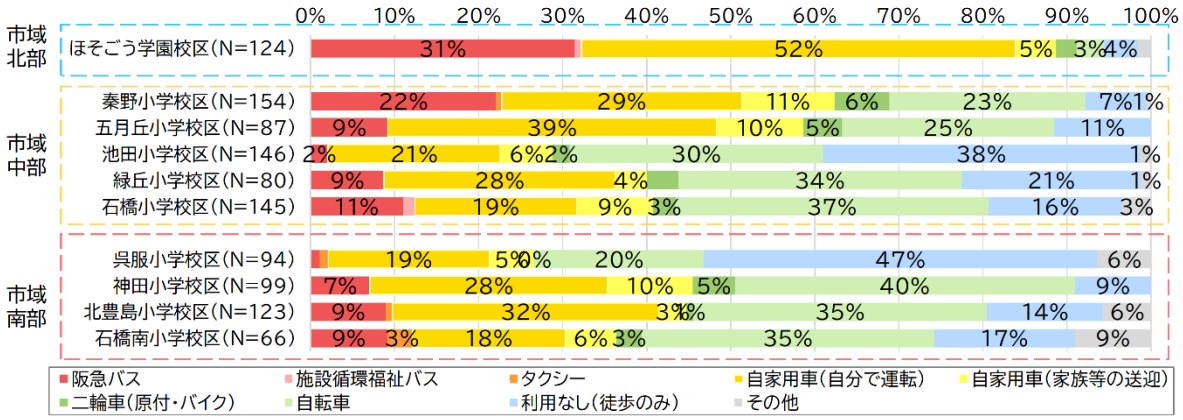


▼町丁目別の就業者数･事業所数



出典：令和 3 年度経済センサス

▼主な移動手段



出典：市民アンケート

（4）北部エリア

自然・文化資源と暮らしをつなぎ、新しい郊外価値を創る

- 北部エリアは、市街化調整区域が広がる中で、細河地区の植木産業や五月山周辺の豊かな自然環境、久安寺のあじさいなど、池田市を特徴づける地域資源を有している。また、伏尾台をはじめとした住宅地では、自然環境と調和した良好な居住環境が形成されてきた。
- 一方で、伏尾台では人口減少と高齢化が進行し、いわゆるオールドニュータウンとしての課題が顕在化している。池田駅方面への路線バスは一定水準維持されているものの、団地内は坂道が多く、高齢者を中心に日常生活圏内の移動にも負担が生じている。
- こうした課題に対し、地域住民主体による送迎サービスが令和元年から実施されるなど、地域自らが移動を支える取組みが進められてきた。一方で、運営主体の高齢化などにより、持続的な運営体制の確保が課題となっている。
- こうした中、令和８年６月にオープンしたハッピーローソンタウンや、はぐのさとをはじめとする新たな地域拠点、民間活力を活かしながら、移動手段の確保にとどまらず、買物、交流、就業など新たな活動を生み出す郊外モデルの形成を目指した取組みが進められている。

▼伏尾台の状況



▼ハッピーローソンタウンの様子



▼はぐのさとプロジェクト



第3章　公共交通の目標及び基本方針

第 2 章で整理した現状や課題意識に加え、立地適正化計画におけるまちづくりの方向性も踏まえながら、将来に向けた移動環境確保の方針を、守りと攻めの両面から以下のように定める。





「二つの駅を核とした交通ネットワーク」が池田の都市を支えている

- 池田駅･石橋阪大前駅を中心に市街地が形成
- 鉄道を軸に路線バス網が各地域をカバー
- 大阪都心への通勤･通学を支える交通体系

中部･南部･北部で地域特性が異なる

- 中部は都市機能や観光･文化資源が集積
- 南部は産業集積と平坦な市街地が広がる
- 北部は自然･農業･文化資源が豊富

広域交通の利便性と多様な交通資源がある

- 大阪空港や高速道路へのアクセスに優れる
- 徒歩･自転車など多様な移動手段が存在
- 企業･施設等にも交通資源が存在

将来に向けて

二つの駅を核とする都市骨格としての交通ネットワークを維持しつつ、地域特性や多様な交通資源を活かし、新たな移動とつながりを生み出すことが必要

方針1【守り】

鉄道を軸とした交通ネットワークを維持し、持続可能な移動環境を確保する

- 鉄道･路線バスを軸に、徒歩･自転車等も組み合わせ、地域の暮らしを支える移動を確保する
- 人口減少や地域ごとのニーズを踏まえ、官民･市民の役割分担を見直し、持続可能な交通体系を構築する

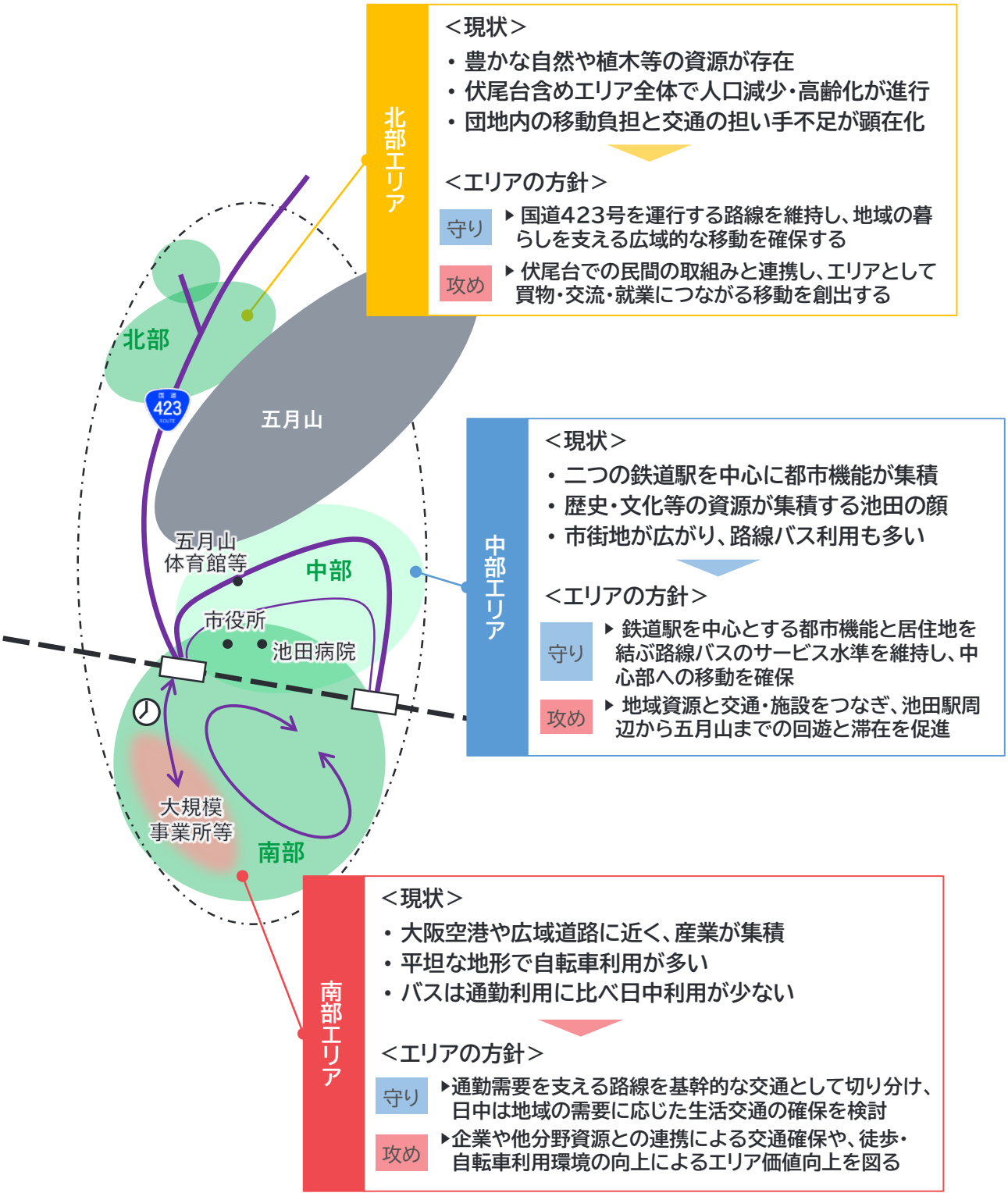
方針2【攻め】

多様な交通資源を連携･共創し、地域特性を活かした新たな移動を生み出す

- 鉄道･バスに加え、徒歩･自転車や企業･施設等の交通資源をつなぎ、多様な移動手段を確保する
- 交通をまちづくりや地域活動と結び付け、中部･南部･北部の特性を活かした新たな移動と価値を創出する

市内の北部及び中部、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

前章で整理した施策方針を踏まえ、「守り」と「攻め」の両面から目指す交通体系の実現に向けて取り組むこととする。

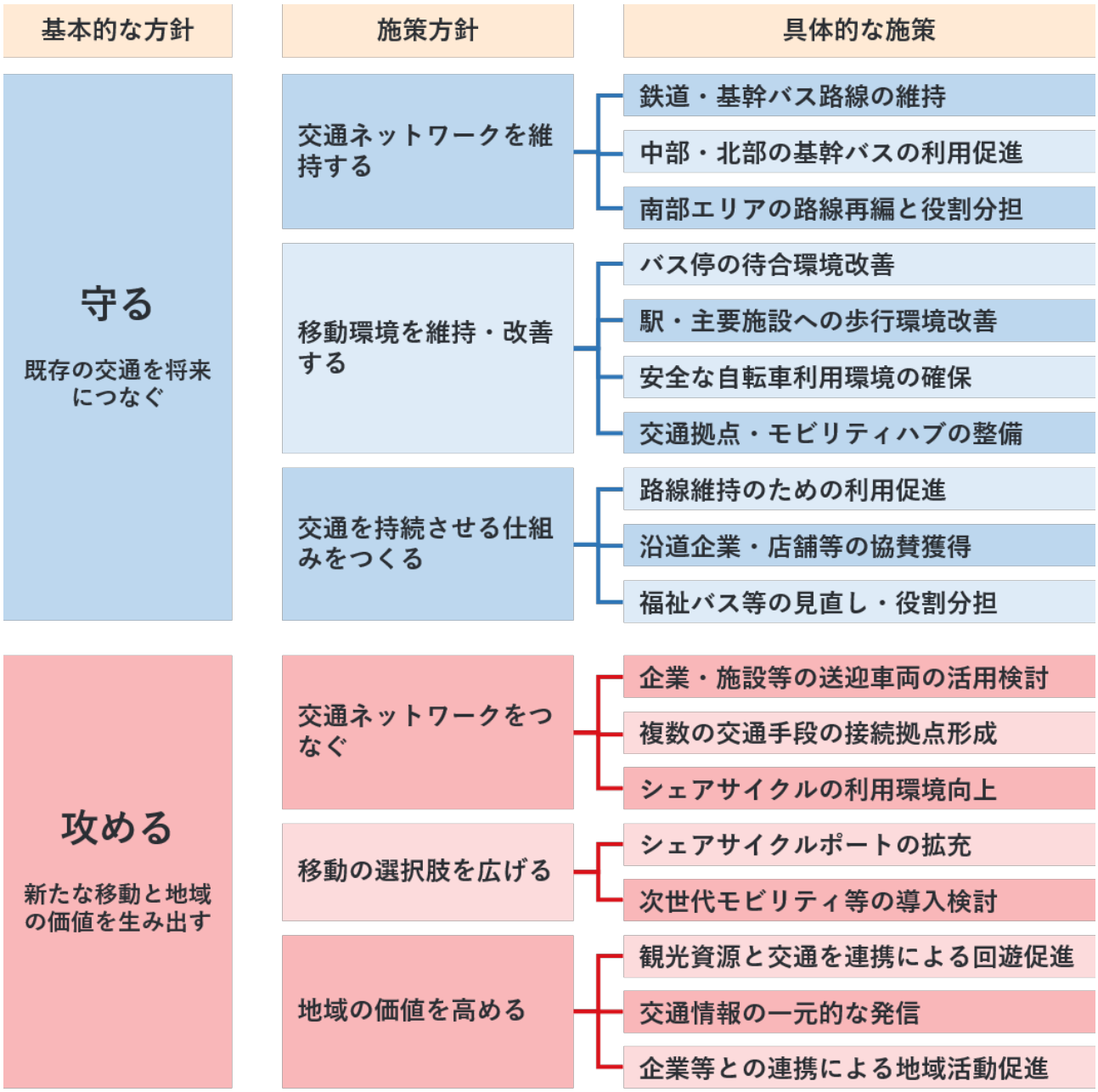


図 4-1 施策体系

4-2 具体的な施策

(1) 守りの施策

1) 交通ネットワークを維持する

鉄道・基幹バス路線の維持	中部・北部の基幹バスの利用促進	南部エリアの路線再編と役割分担
		
実施主体：交通事業者	実施主体：交通事業者、行政	実施主体：交通事業者、行政
ｽｹｼﾞｭｰﾙ：継続的な取組み	ｽｹｼﾞｭｰﾙ：継続的な取組み	ｽｹｼﾞｭｰﾙ：短～中期的な取組み

2) 移動環境を維持･改善する

バス停の待合環境改善	駅・主要施設への歩行環境改善	安全な自転車利用環境の確保
		
実施主体：交通事業者、行政	実施主体：道路管理者、施設管理者	実施主体：道路管理者
ｽｹｼﾞｭｰﾙ：短～中期的な取組み	ｽｹｼﾞｭｰﾙ：短～中期的な取組み	ｽｹｼﾞｭｰﾙ：短～中期的な取組み

3) 交通を持続させる仕組みをつくる

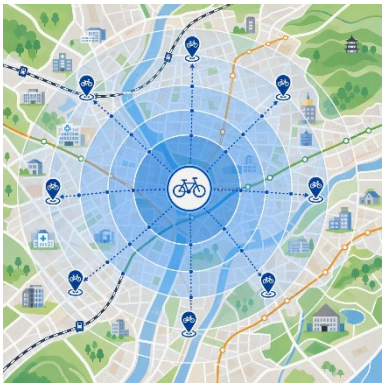
沿道連携等による路線維持の取組み	沿道企業・店舗等の協賛獲得	福祉バス等の見直し・役割分担
		
実施主体：行政、市民、地域など	実施主体：交通事業者、地域など	実施主体：行政、地域など
ｽｹｼﾞｭｰﾙ：短～中期的な取組み	ｽｹｼﾞｭｰﾙ：短～中期的な取組み	ｽｹｼﾞｭｰﾙ：短～中期的な取組み

（2）攻めの施策

1）交通ネットワークをつなぐ

企業・施設等送迎車両の活用検討	複数の交通手段の接続拠点形成	シェアサイクルの利用環境向上
		
実施主体：交通事業者、施設管理者など	実施主体：行政、交通事業者	実施主体：シェアサイクル事業者
ｽｹｼﾞｭｰﾙ：短～中期的な取組み	ｽｹｼﾞｭｰﾙ：中長期的な取組み	ｽｹｼﾞｭｰﾙ：短～中期的な取組み

2）移動の選択肢を広げる

シェアサイクルポートの拡充	次世代モビリティ等の導入検討
	 
実施主体：シェアサイクル事業者	実施主体：交通事業者、行政
ｽｹｼﾞｭｰﾙ：短～中期的な取組み	ｽｹｼﾞｭｰﾙ：中長期的な取組み

3）地域の価値を高める

観光資源・交通連携での回遊促進	交通情報の一元的な発信	企業等連携による地域活動促進
		
実施主体：施設管理者、行政など	実施主体：交通事業者、行政など	実施主体：地域、行政など
ｽｹｼﾞｭｰﾙ：中長期的な取組み	ｽｹｼﾞｭｰﾙ：短～中期的な取組み	ｽｹｼﾞｭｰﾙ：中長期的な取組み