

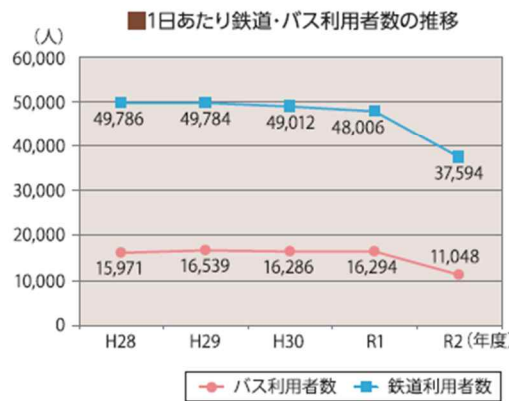
「まち」の基盤が整い、暮らしやすいまち ~快適づくり~

20 交通ネットワーク

1. 10年後に目指したい将来像

鉄道や道路等公共交通インフラの安全性と快適性が維持され、便利に移動できる自動運転[※]や予約型乗合交通等の新しい移動手段やデジタル技術の活用等による高度で持続可能な公共交通サービスが充実し、誰もが自由に安全な移動ができるまちを実現しています。

2. 10年後に心配される三田の状況	3. 10年後に目指したい三田の状況	取り組み
A 病院や公共施設、利便施設等までの移動が負担となっている高齢者が増加し、快適な日常生活の維持が困難になっていること	遠隔医療・教育、無人配送等が浸透していく新たな生活スタイルと共存できる移動にとどまらない高い公共交通サービスが提供されていること	① ②
B 利用者の減少によりバスや鉄道の廃止等が進み、市内移動が不便な状況にあること	予約型乗合交通サービスや低速モビリティ [※] 等多様な移動手段が相互に連携する交通ネットワークが形成されストレスのない市内移動が実現していること	① ② ④
C 運転手不足等によるバス事業の減退が進み、公共交通サービスの維持が困難な状況にあること	次世代モビリティ [※] に対応したインフラ整備や自動運転化等、AI [※] やIoT [※] 等の活用が進み、持続可能で高水準な公共交通サービスが維持されていること	① ③ ⑤
D 自家用車への依存がさらに高まり交通渋滞等による環境負荷が高まっていること	環境意識が高まり公共交通利用が定着化し、省エネ、CO ₂ 削減性能の高いモビリティ [※] の充実により、環境負荷の低い移動空間が形成されていること	③ ④
E 道路や橋梁等、インフラの老朽化や道路ネットワーク機能が確保されず、通行に支障となる施設が増えていること	ビッグデータを活用するなど快適で安全・安心な道路ネットワークが持続的に機能していること	⑤



※自動運転 32ページ参照

※低速モビリティ
時速20km未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスの総称をいう。

※次世代モビリティ
低速モビリティや自動運転等の技術革新等で進化した移動手段をいう。ビッグデータやAI等の先端技術やシェアリング等のサービスの進化と結びつけて、近未来の快適な移動環境を創造する。

※AI
Artificial Intelligenceの略。人工知能のことをいう。技術革新により、従来のシステムでは保管・解析が難しかったビッグデータの分析と適切な意思決定により移動サービス等が効率化・最適化されることが期待されている。

※IoT
Internet of Thingsの略。様々なモノがインターネットに接続することをいう。現実空間のあらゆる情報をAIが解析したデータにより、自動運転、宅配ロボット等の移動・物流等の質が向上していくことが期待されている。

※モビリティ
人々の自由な移動と、これを支える多様な移動の仕組みをいう。

「まち」の基盤が整い、暮らしやすいまち ~快適づくり~

【20】 交通ネットワーク

1 10年後に目指したい将来像

鉄道や道路等公共交通インフラの安全性と快適性が維持され、便利に移動できる自動運転や予約型乗合交通等の新しい移動手段やデジタル技術の活用等による高度で持続可能な公共交通サービスが充実し、誰もが自由に安全な移動ができるまちを実現しています。

2 10年後に心配される三田の状況	3 10年後に目指したい三田の状況	取り組み
A 病院や公共施設、利便施設等までの移動が負担となっている高齢者が増加し、快適な日常生活の維持が困難になっていること	遠隔医療・教育、無人配送等が浸透していく新たな生活スタイルと共存できる移動にとどまらない高い公共交通サービスが提供されていること	①③
B 利用者の減少によりバスや鉄道の廃止等が進み、市内移動が不便な状況にあること	予約型乗合交通サービスや低速モビリティ等多様な移動手段が相互に連携する交通ネットワークが形成されストレスのない市内移動が実現していること	①②③
C 運転手不足等によるバス事業の減退が進み、公共交通サービスの維持が困難な状況にあること	次世代モビリティに対応したインフラ整備や自動運転化等、AIやIoT等の活用と共に官民連携による運転士確保の取組が広がり、持続可能で利用しやすい公共交通サービスが維持されていること	①④⑤
D 自家用車への依存がさらに高まり交通渋滞等による環境負荷が高まっていること	環境意識が高まり公共交通利用が定着化し、省エネ、CO ₂ 削減性能の高いモビリティの充実により、環境負荷の低い移動空間が形成されていること	②④
E 道路や橋梁等、インフラの老朽化や道路ネットワーク機能が確保されず、通行に支障となる施設が増えていること	ビッグデータや新技術を活用するなど快適で安全・安心な道路ネットワークが持続的に機能していること	⑤

《前期基本計画》

《後期基本計画(素案)》

4. 取り組み

▶ 市民

- ◆地域公共交通への理解を高め、公共交通の担い手のひとりであることを自覚し公共交通を積極的に利用します。
- ◆地域の交通課題の解決に向けて主体的に関わり、相応の負担をするとともに、利用促進に努めます。

▶ 事業者・団体等

- ◆誰もが快適で安心して利用できる公共交通サービスの安全で安定的な供給に努めます。
- ◆次世代モビリティサービスの積極的な活用等、公共交通サービスの向上に努めます。
- ◆省エネ、CO₂削減性能の高い鉄軌道車両、バス車両の導入に努めます。
- ◆公共交通に対する理解と関心を高め、公共交通を積極的に利用します。

▶ 市

①まちの拠点をつなぐ公共交通ネットワークの充実

鉄道やバス等基幹となる公共交通の確保及び維持と同時に、交通事業者間の連携強化と三田駅等の交通拠点の賑わいの創出や利便性向上により、生活圏や観光交流を視野にいたした広域移動を支える公共交通ネットワークの充実を図ります。

②日常の暮らしに寄り添うコミュニティ交通の充実

ライフスタイルや移動目的等の需要に応じたバス路線の再編と、これらを補完するAIを活用した予約型乗合交通等の新しい移動手段や既存の輸送資源の活用により、人の流れや量に応じた多種多様なモビリティの適切な役割分担による効率的で効果的な地域公共交通の充実を図ります。

③次世代につながる新たな移動サービスの実現

多様な移動手段を一元的かつ自由に選択できるシステムや定額制の活用、技術革新に対応した自動走行、低速モビリティや電動自転車等のシェアリング等、地域ニーズに対応する自動車や移動を取り巻く新しいサービスの活用を推進し、持続可能な利用しやすい公共交通サービスの提供を図ります。

④公共交通等の利用促進

誰もが利用しやすい環境を整備し、地域公共交通に愛着を持ち、脱炭素社会の実現に向けて共に創り、守り、育む意識の醸成や行動変容による過度な自家用車からの転換を促進します。交通事業者や企業等と連携し、乗り方教室等、まちづくり・環境・健康等の幅広い観点からの交通環境学習やエコ通勤推奨等による公共交通の利用促進を図ります。

⑤道路施設の機能確保

道路交通の安全性や快適性を確保すると共に維持管理費の平準化を図るため、施設の長寿命化に向けた予防的修繕を実施するなど、より効率的な維持管理を実施し、安全・安心な道路ネットワークの確保を図ります。次世代モビリティサービスの活用に向け、快適な道路空間や機能の確保を図ります。

5. 成果指標等

指標名	基準値	基準年	目標値(R8)
公共交通利用者数(路線バス・日あたり平均)	11,048人/日	(R2)	16,294人/日
新たな地域内交通導入箇所数	2箇所	(R3)	5箇所

■主要な条例・規則及び関連計画

条例・規則	—
関連計画	三田市の都市計画に関する基本的な方針、三田市地域公共交通網形成計画、三田市強靱化計画、新たな市民生活交通導入検討指針

4 取り組み

市民

- ◆地域公共交通への理解を高め、公共交通の担い手のひとりであることを自覚し公共交通を積極的に利用します。
- ◆地域の交通課題の解決に向けて主体的に関わり、相応の負担をするとともに、利用促進に努めます。

事業者・団体等

- ◆誰もが快適で安心して利用できる公共交通サービスの安全で安定的な供給に努めます。
- ◆次世代モビリティサービスの積極的な活用等、公共交通サービスの向上に努めます。
- ◆省エネ、CO₂削減性能の高い鉄軌道車両、バス車両の導入に努めます。
- ◆公共交通に対する理解と関心を高め、公共交通を積極的に利用します。

市

①まちの拠点をつなぐ公共交通ネットワークの充実 ★対策★

鉄道やバス等基幹となる公共交通の確保及び維持を図るため、運行等に対する支援や運転手不足対策など多角的な視点から地域ぐるみで支えます。交通事業者間の連携強化と三田駅等の交通拠点の賑わいの創出や利便性向上により、公共交通ネットワークの充実を図ります。

②公共交通等の利用促進

誰もが利用しやすい環境を整備し、地域公共交通に愛着を持ち、脱炭素社会の実現に向けて共に創り、守り、育む意識の醸成や行動変容による過度な自家用車への依存からの転換を促進します。交通事業者や企業等多様な団体と連携しながら、イベントや授業等を活用した周知啓発に取り組み、公共交通の利用促進と公共交通への理解の促進を図ります。

③日常の暮らしに寄り添うコミュニティ交通の充実

ライフスタイルや移動目的等の需要に応じたバス路線の再編とともに、地域と協議しながら様々な手法による地域特性に応じた公共交通を補完する地域内交通の導入を進めることで、地域公共交通の充実を図ります。

④次世代につながる新たな移動サービスの実現

次世代モビリティを活用し、まちづくり協議会等と連携しながら、持続可能な利用しやすい新たな移動サービスの社会実装及び対象地域の拡大等事業を推進します。また、路線バスサービスにおいて交通事業者と連携しながら、特定条件下における完全自動運転(自動運転レベル4)での運行を推進し、運転士不足の緩和を図り、路線バスのサービス提供を維持することで、持続可能な公共交通を目指します。

⑤道路施設の機能確保

道路交通の安全性と快適性を確保し、維持管理費の平準化を目指します。そのため、日常的な維持管理や修繕と並行して施設の点検を実施し、修繕計画を適宜見直します。計画に基づき、施設の長寿命化を目的とした予防保全的措置を行い、安全・安心な道路ネットワークの構築を進めます。また、次世代モビリティや自動運転システムの活用を見据え、道路施設の改築を進め、新たな交通サービスの導入を推進します。

◆評価指標

指標名	現状値(基準年)	目標値(R10)
KGI 施策重要度・施策満足度(市民意識調査)	重要度: 4.28pt 満足度: 2.98pt	↑
KPI 公共交通利用者数(路線バス・日あたり平均)	18,081人 (R6)	18,081人
KPI 新たな地域内交通導入箇所数	3箇所 (R6)	6箇所
KPI 舗装修繕延長	2,527m (R6)	4,500m

◆主要な条例・規則及び関連計画

条例・規則	—
関連計画	三田市の都市計画に関する基本的な方針、三田市地域公共交通計画、三田市強靱化計画、三田市地域内交通導入検討指針

指標

【資料17-3】

最上位指標

市民の幸せ実感度の向上

	KGI（成果指標）	KPI（活動指標・取組指標）		現状値	目標値	指標の設定理由	所管課
20 交通ネットワーク	・ 施策重要度 ・ 施策満足度	—	新規	重要度：4.28pt 満足度：2.98pt	向上	全施策固定指標	—
		公共交通利用者数 （路線バス・日あたり平均）	継続	18,081人 （R6）	18,081人	交通サービスと利用者数は、「利用者減→収入源→サービス低下→利用者減→負の連鎖」からも密接な関係にあり、公共交通ネットワークの構築に向けた様々な取組が推進されることが充実した公共交通サービスの提供に寄与しているか、利用者数から推察できる。支線交通の役割を担う路線バス利用者数を見ることで、その先の幹線交通である鉄道等の公共交通全体も類似の結果と考えられることから、路線バスの利用動向を見る。また、路線の休止減便によるサービス低下が続く状況や利用者のライフステージの変化等、利用者数に負の要素がある中でも維持される状態を目標値とする。	交通政策課
		新たな地域内交通導入箇所数	継続	3箇所 （R6）	6箇所	市内には公共交通サービスレベルの低い地域が存在し、免許返納等による自家用車を運転しない、できない市民の移動ニーズに、公共交通へ補完する地域内交通の導入により交通ネットワークを構築するため、導入箇所数を見る。地域が主体となり意識醸成を必要とする地域内交通は、導入まで複数年の時間を要することや、現行区域の維持拡大での対応を考慮し、2年に1箇所の新規地区導入を目標値とする。	交通政策課
		舗装修繕延長	新規	2,527m （R6）	4,500m	道路における代表的な設備である「舗装」の修繕延長を新規指標として追加した。目標数については、舗装修繕計画におけるR4年度から10年間の計画延長とし、現状値はR4からR6までの3年間の実績値とした。	建設課