

協議事項-1	令和7年度地域公共交通確保維持改善事業補助金（地域間幹線系統及び地域内フィーダー系統確保維持計画）に関する事業評価について		
事業者名	三田市		
担当者	池本	添付資料	有

1. 概要

国の補助を受け確保・維持する路線であることを「三田市地域公共交通計画」（令和6年3月策定）に位置付けた幹線系統及びフィーダー系統について、三田市地域公共交通活性化協議会により、令和6年6月28日に令和7年度地域公共交通確保維持改善事業補助金（地域間幹線系統及び地域内フィーダー系統確保維持計画）の認定申請を行った。

この度、当該事業補助金の交付を受けるため、国土交通省が定める地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱等に基づき、三田市地域公共交通活性化協議会により系統毎に事業評価を行う。

2. 対象事業年度及び評価対象期間

対象事業年度：令和7年度

評価対象期間：令和6年10月1日～令和7年9月30日

3. 対象系統及び目標に対する実績（認定申請時に目標設定）

<地域間幹線系統（1系統）>

三田市～三木市を跨ぐ系統であり、両市の交通ネットワークを維持し支線（フィーダー系統）と連携することで、人とモノがつながる好循環を図り、まちの持続的な賑わいの創出に繋がる効果を見据えている。

これまで計画認定、評価及び交付申請は兵庫県が主体となっていたが、補助金交付要綱の改正により、本協議会にて各種申請を行うこととなり、令和7年度事業より本協議会にて認定申請を行っている。評価基準として収支率を定めている。

表1 地域間幹線系統の目標及び実績

系統	目標	令和7年度実績
三田駅～市立図書館前～みなぎ台	運行を継続し、利用者の利便性を確保・維持する。 収支率 55%	運行を継続し、利用者の利便性を確保・維持 収支率 59%

（次頁に続く）

<地域内フィーダー系統（6系統）>

幹線系統に接続し市内で完結する系統であり、通勤、通学や高齢者等の日常生活に必要な移動手段が確保されるとともに、幹線・支線（フィーダー系統）が連携し、人とモノがつながる好循環を図り、まちの持続的な賑わいの創出につながる効果を見据えている。

過年度より本協議会にて認定申請、評価を行っており、評価基準として収支率、また、各系統の輸送人員及び市補助額を定めている。

表2 地域内フィーダー系統の目標及び実績

系統	目標	令和7年度実績
系統全体	運行を継続し、利用者の利便性を確保・維持する。 収支率 52%	運行を継続し、利用者の利便性を確保・維持 収支率 50%
三田市民病院～三田駅北口～乙原バレイ	輸送人員 2,827 人/年 市補助額 566 千円	輸送人員 2,436人/年 市補助額 720 千円
三田駅北口～乙原バレイ	輸送人員 73,407 人/年 市補助額 10,189 千円	輸送人員 84,819人/年 市補助額 12,469 千円
市役所前～三田駅北口～乙原バレイ	輸送人員 21,109 人/年 市補助額 2,173 千円	輸送人員 20,095人/年 市補助額 2,376 千円
三田市民病院～福祉保健センター～小柿	輸送人員 15,236人/年 市補助額 998 千円	輸送人員 12,752人/年 市補助額 1,279 千円
三田駅北口～小柿	輸送人員 106,573人/年 市補助額 6,104 千円	輸送人員 100,683人/年 市補助額 9,064 千円
市役所前～三田駅北口～小柿	輸送人員 15,841人/年 市補助額 1,908 千円	輸送人員 15,454人/年 市補助額 2,313 千円

※系統毎の輸送人員については、三田市地域公共交通計画（令和6年3月）で定めた評価指標に基づき、目標値はR4実績値の維持とした。

4. 事業評価結果

資料2 地域間幹線系統確保維持費国庫補助金に関する事業評価及び生活交通確保維持改善計画との関連について

資料3 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金に関する事業評価及び生活交通確保維持改善計画との関連について

資料4 三田市地域公共交通活性化協議会の取組（ネットワーク全体の評価）（参考資料）

5. その他

本議案が三田市地域公共交通活性化協議会において承認された後の軽微な変更は、事務局に一任していただきますようお願いいたします。

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

案

協議会名: 三田市地域公共交通活性化協議会

評価対象事業名: 地域間幹線系統確保維持費国庫補助金

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
神姫バス(株)	三田駅～市立図書館前～みなぎ台	令和6年3月に策定した三田市地域公共交通計画において、当該路線を事業対象バス路線として位置付けた。関係者と意見交換を行いながらニーズに応じた公共交通の移動確保維持に向け検討している。	A 三田市と市外間を連絡し、買物、通院など多様な目的での生活利用についても寄与することができた。	A 運行を継続し、収支率の目標値55%に対し、59%となり、目標を達成している。燃油価格高騰や人材不足等の厳しい経営環境が続く中、国補助制度を活用し、三田市と市外間の連絡により生活に必要な移動手段の確保・維持を行なった。	・バスロケーションシステムやICカード利用データを用いた、需要に応じた運行計画見直しの検討を継続。 ・並走路線を含めた再編による需要の集約を検討。 ・三田市内の地域内フィーダー交通との接続・連携を強化。

※令和7年度分より、申請及び評価の主体が兵庫県から三田市地域公共交通活性化協議会に変更となった。

事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

令和8年1月 日時点

協議会名:	三田市地域公共交通活性化協議会
評価対象事業名:	地域間幹線系統確保維持費国庫補助金
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<p>三田市は、兵庫県南東部に位置し総面積は210.32km²、人口106,471人、うち65歳以上が31,926人(令和6年11月末現在)である。</p> <p>JR福知山線、神戸電鉄三田線が大阪、神戸方面への広域移動を担うほか、生活圈となる神戸市北区の北神エリアを含め地域内移動は、神戸電鉄公園都市線、神姫バスにより市内全域にネットワークが形成されている。</p> <p>近年は、人口減少、自家用車の普及に伴うバス利用者の減少や運転手不足により、減便などのサービスの低下や行政負担の増加など、運行に様々な問題が発生している。特に、小野、高平地区を縦断する路線は、北部の農村エリアを運行する路線の中でも通勤・通学利用が多く、JRや神戸電鉄への接続や学校生活、通院にあわせた当該路線の維持、存続していくことが必要である。</p>

○地域間幹線系統路線図

運行事業者：神姫バス株式会社
三田駅～市立図書館前～みなぎ台線(17)



地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

案

協議会名: 三田市地域公共交通活性化協議会
 評価対象事業名: 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
神姫バス(株)	三田市民病院～三田駅北口～乙原バレイ	令和6年3月に策定した三田市地域公共交通計画において、当該路線を事業対象バス路線として位置付けた。関係者と意見交換を行いながらニーズに応じた公共交通の移動確保維持に向け検討している。	A 市民病院へアクセスする貴重な路線であるとともに、生活利用についても寄与することができた。	A 輸送人員は目標値2,827人/年に対して2,436人/年となり、目標達成できなかったが、減便することなく移動確保維持に努め、令和6年度の輸送人員2,374人から増加した。 市補助額は、目標値566千円に対して720千円となり、目標達成できなかった。 地域内でのバス停までの移動サービス(自家用有償旅客運送)を継続することで、利用者の確保に繋がっている。	バス運転手不足による市内路線の減便・休止が生じている。市や市内団体も協力し運転士不足の課題解消に取り組むことで路線の利便性維持に努める。合わせて、イベント出展や出前講座などの啓発活動によるモビリティマネジメントの推進により自動車から公共交通利用への転換を図る。
神姫バス(株)	三田駅北口～乙原バレイ	令和6年3月に策定した三田市地域公共交通計画において、当該路線を事業対象バス路線として位置付けた。関係者と意見交換を行いながらニーズに応じた公共交通の移動確保維持に向け検討している。	A 主に通勤や通学に加えて、生活利用についても幅広い時間帯において寄与することができた。	A 輸送人員の目標値73,407人/年に対して84,819人/年となり、目標達成した。 市補助額は、目標値10,189千円に対して12,469千円となり、目標達成できなかった。 地域内でのバス停までの移動サービス(自家用有償旅客運送)を継続することで、利用者の確保に繋がっている。	バス運転手不足による市内路線の減便・休止が生じている。市や市内団体も協力し運転士不足の課題解消に取り組むことで路線の利便性維持に努める。合わせて、イベント出展や出前講座などの啓発活動によるモビリティマネジメントの推進により自動車から公共交通利用への転換を図る。
神姫バス(株)	市役所前～三田駅北口～乙原バレイ	令和6年3月に策定した三田市地域公共交通計画において、当該路線を事業対象バス路線として位置付けた。関係者と意見交換を行いながらニーズに応じた公共交通の移動確保維持に向け検討している。	A 主に生活利用や公共施設の利用など昼間の移動に寄与することができた。	B 輸送人員の目標値21,109人/年に対して20,095人/年となり、目標達成できなかったが、減便することなく移動確保維持に努めた。 市補助額は、目標値2,173千円に対して2,376千円となり、目標達成できなかった。 地域内でのバス停までの移動サービス(自家用有償旅客運送)を継続することで、利用者の確保に繋がっている。	バス運転手不足による市内路線の減便・休止が生じている。市や市内団体も協力し運転士不足の課題解消に取り組むことで路線の利便性維持に努める。合わせて、イベント出展や出前講座などの啓発活動によるモビリティマネジメントの推進により自動車から公共交通利用への転換を図る。
神姫バス(株)	三田市民病院～福祉保健センター～小栴	令和6年3月に策定した三田市地域公共交通計画において、当該路線を事業対象バス路線として位置付けた。関係者と意見交換を行いながらニーズに応じた公共交通の移動確保維持に向け検討している。	A 市民病院へアクセスする貴重な路線であるとともに、生活利用についても寄与することができた。	A 輸送人員の目標値15,236人/年に対して12,752人/年となり、目標達成できなかったが、減便することなく移動確保維持に努め、令和6年度の輸送人員12,405人から増加した。 市補助額は、目標値998千円に対して1279千円となり、目標達成できなかった。 貨客混載事業により、地域住民の公共交通への関心が高まり、路線維持への機運の醸成を図れた。	バス運転手不足による市内路線の減便・休止が生じている。市や市内団体も協力し運転士不足の課題解消に取り組むことで路線の利便性維持に努める。貨客混載事業の継続、イベント出展や出前講座などの啓発活動によるモビリティマネジメントの推進により自動車から公共交通利用への転換を図る。
神姫バス(株)	三田駅北口～小栴	令和6年3月に策定した三田市地域公共交通計画において、当該路線を事業対象バス路線として位置付けた。関係者と意見交換を行いながらニーズに応じた公共交通の移動確保維持に向け検討している。	A 主に通勤や通学に加えて、生活利用についても幅広い時間帯において寄与することができた。	B 輸送人員の目標値106,573人/年に対して100,683人/年となり目標達成できなかったが、減便することなく移動確保維持に努めた。 市補助額は、目標値6,104千円に対して9,064千円となり、目標達成できなかった。 貨客混載事業により、地域住民の公共交通への関心が高まり、路線維持への機運の醸成を図れた。	バス運転手不足による市内路線の減便・休止が生じている。市や市内団体も協力し運転士不足の課題解消に取り組むことで路線の利便性維持に努める。貨客混載事業の継続、イベント出展や出前講座などの啓発活動によるモビリティマネジメントの推進により自動車から公共交通利用への転換を図る。
神姫バス(株)	市役所前～三田駅北口～小栴	令和6年3月に策定した三田市地域公共交通計画において、当該路線を事業対象バス路線として位置付けた。関係者と意見交換を行いながらニーズに応じた公共交通の移動確保維持に向け検討している。	A 主に生活利用、公共施設の利用など昼間の移動に寄与することができた。	A 輸送人員の目標値15,841人/年に対して15,454人/年となり目標達成できなかったが、減便することなく移動確保維持に努め、令和6年度の輸送人員15,255人から増加した。 市補助額は、目標値1,908千円に対して2,313千円となり、目標達成できなかった。 貨客混載事業により、地域住民の公共交通への関心が高まり、路線維持への機運の醸成を図れた。	バス運転手不足による市内路線の減便・休止が生じている。市や市内団体も協力し運転士不足の課題解消に取り組むことで路線の利便性維持に努める。貨客混載事業の継続、イベント出展や出前講座などの啓発活動によるモビリティマネジメントの推進により自動車から公共交通利用への転換を図る。

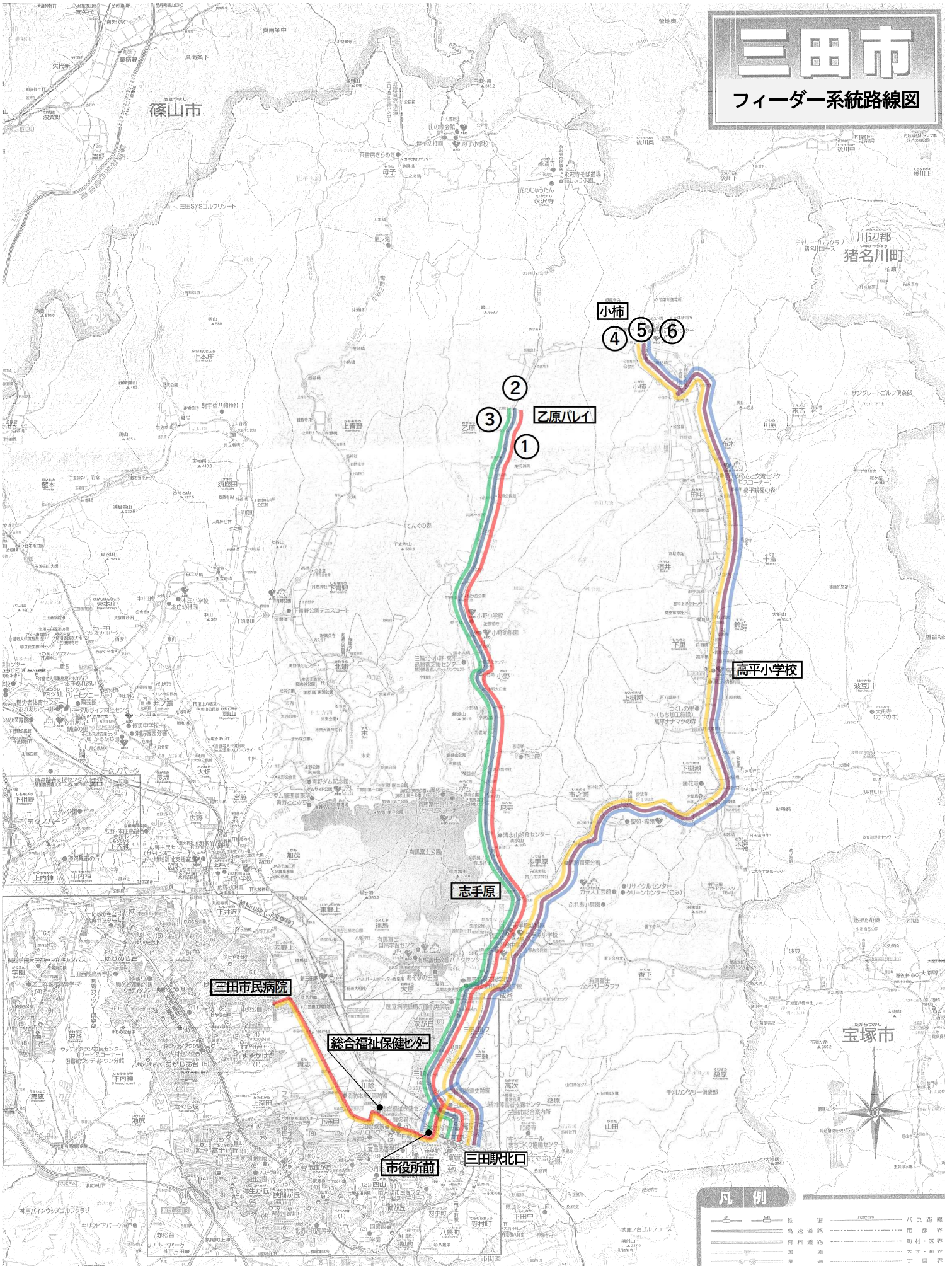
事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

令和8年1月 日

協議会名:	三田市地域公共交通活性化協議会
評価対象事業名:	地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<p>三田市は、兵庫県南東部に位置し総面積は210.32km²、人口106,471人、うち65歳以上が31,926人(令和6年11月末現在)である。</p> <p>JR福知山線、神戸電鉄三田線が大阪、神戸方面への広域移動を担うほか、生活圈となる神戸市北区の北神エリアを含め地域内移動は、神戸電鉄公園都市線、神姫バスにより市内全域にネットワークが形成されている。</p> <p>近年は、人口減少、自家用車の普及に伴うバス利用者の減少や運転手不足により、減便などのサービスの低下や行政負担の増加など、運行に様々な問題が発生している。特に、小野、高平地区を縦断する路線は、北部の農村エリアを運行する路線の中でも通勤・通学利用が多く、JRや神戸電鉄への接続や学校生活、通院にあわせた当該路線の維持、存続していくことが必要である。</p>

三田市

フィーダー系統路線図



凡例	
	バス路線
	高速道路
	鉄道
	市域界
	町村・区界
	主要道路
	丁目界

地域内フィーダー系統路線別実績

資料3(4)

路線	令和4年度			令和5年度			令和6年度			令和7年度				
	輸送人員 (人/年)	輸送量 (人/回)	乗車密度 (/km)	輸送人員 (人/年)	輸送量 (人/回)	乗車密度 (/km)	輸送人員 (人/年)	輸送量 (人/回)	乗車密度 (/km)	輸送人員 (人/年)	輸送量 (人/回)	乗車密度 (/km)	輸送人員目標 R4を基準	目標 達成率
1 三田市民病院～三田 駅北口～乙原バレイ	2,827	23.3	2.7	2,624	21.6	2.6	2,374	19.7	2.3	2,436	20.3	2.3	2,827	86.2%
2 三田駅北口～乙原バ レイ	73,407	21.2	3.2	77,388	22.3	3.5	82,731	22.0	3.4	84,819	22.2	3.4	73,407	115.5%
3 市役所前～三田駅北 口～乙原バレイ	21,109	26.7	3.8	21,648	27.4	4.0	20,247	26.8	3.9	20,095	27.9	3.8	21,109	95.2%
4 三田市民病院～福祉 保健センター～小柿	15,236	62.9	4.5	13,040	53.8	3.9	12,405	51.6	4.0	12,752	53.1	4.3	15,236	83.7%
5 三田駅北口～小柿	106,573	43.9	5.0	106,491	43.9	4.9	101,111	40.6	4.7	100,683	39.4	4.6	106,573	94.5%
6 市役所前～三田駅北 口～小柿	15,841	32.7	3.7	15,097	31.1	3.4	15,255	31.7	3.6	15,454	32.1	3.6	15,841	97.6%

三田市地域公共交通活性化協議会（ネットワーク全体の評価）

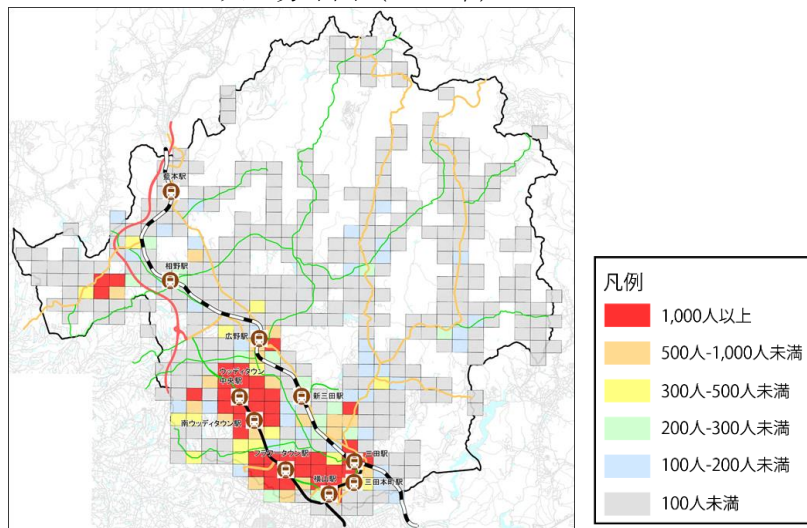
1. 協議会が目指す地域公共交通の将来像

公共交通の将来像

1 地域特性

- ・兵庫県南東部に位置。神戸市街地より北へ約25km、大阪市より北西へ約35km。
- ・東西約20km、南北約18km（総面積210.32k㎡）。
- ・人口106,471人（うち65歳以上31,926人・30.0%）（令和6年11月末現在）
- ・市域中部・北部にかけて農村地域が広がり、南部には市街地が集中し、鉄道等幹線交通も南部に集中。
- ・1980年から2000年までの20年間では、北摂三田ニュータウンの開発により人口が3倍に急増。初期開発団地で急激なオールド化が進む。
- ・65歳以上の人口の割合（高齢化率）は、1980年は12%であるが、2020年には25%に増加しており、2025年には31%、2035年には高齢化率が38%と推計

<人口分布図（2020年）>



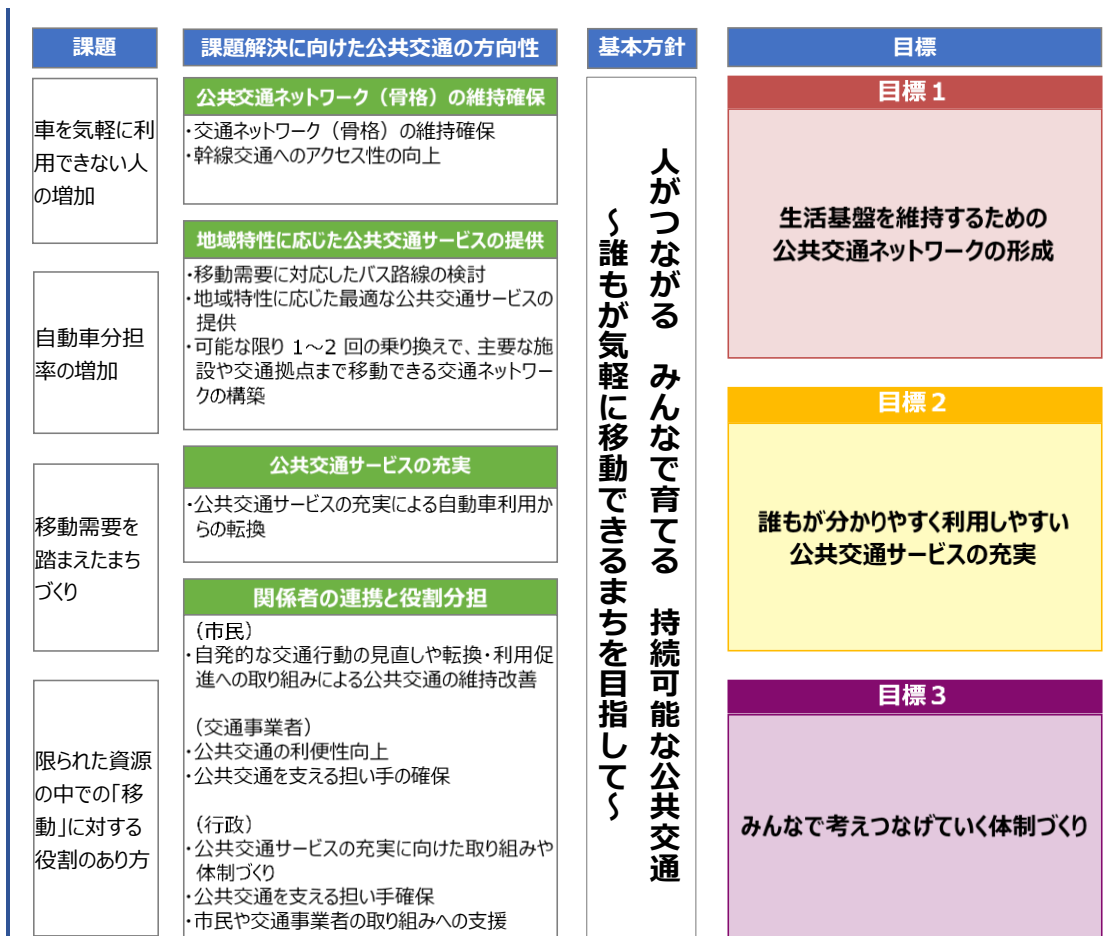
2 三田市地域公共交通計画（R6～R10年度）

・計画の基本方針

「人がつながる みんなで育てる 持続可能な公共交通～誰もが気軽に移動できるまちを目指して～」

・計画の目標

- 目標1 生活基盤を維持するための公共交通ネットワークの形成
- 目標2 誰もが分かりやすく利用しやすい公共交通サービスの充実
- 目標3 みんなで考えつなげていく体制づくり



・公共交通ネットワークの将来像

基本方針を実現することで形成される本市の公共交通ネットワークは、「幹線交通」「支線交通」「地域内交通」の階層構造を基本とした交通軸とする。

各各階層の利便性向上を図り、連携することで、市内外から都市機能が集約した広域交通拠点に人が集まるとともに、地域の中心から可能な限り 1～2 回の乗り換えて主要な施設や交通拠点に便利で快適に移動できることを目指す。

また、地域内交通については、「ラストワンマイルを検討する地域」「地域の需要に応じてラストワンマイルとフィーダーをそれぞれ検討する地域」の 2 分類に分けて、地域の需要に応じた輸送サービスを構築する。

公共交通ネットワークのイメージ図

※別添で添付して下さい。添付資料-1

2. 目標設定及びその達成状況の評価に関する事項

1 目指すべき将来像の実現に向けた施策・事業			
目標	目標を達成するための施策・事業		
目標1. 生活基盤を維持するための公共交通ネットワークの形成	施策 1-1 交通拠点の機能強化 施策 1-2 公共交通ネットワークの維持・確保	1-1-1 (重点事業☆) 交通拠点 (広域交通及び地域交通) の機能強化	
		1-2-1 (重点事業☆) 交通ネットワーク (骨格) の維持・確保	
		1-2-2 (重点事業☆) 大きな需要を支える幹線・支線の再編	
		1-2-3 (重点事業☆☆) 小さな需要を支える支線・地域内交通の再編	
目標2. 誰もが分かりやすく利用しやすい公共交通サービスの充実	施策 2-1 多様な交通手段の結節性の向上と連携強化による利便性の向上	2-1-1 (重点事業☆) 交通事業者間の連携強化による乗り換え利便性の向上	
		2-1-2 (重点事業☆) 利用しやすい料金制度の検討	
	施策 2-2 分かりやすい公共交通情報の発信	2-2-1 (重点事業☆) 乗り換え案内等のサインの充実とユニバーサルデザイン化	
		施策 2-3 バリアフリー化の推進	2-3-1 鉄道駅のバリアフリー化の促進
			2-3-2 ノンステップバスの導入促進
	2-3-3 誰もが利用しやすいタクシーの活用		
目標3. みんなで考えつなげていく体制づくり	施策 3-1 地域住民・交通事業者・行政の連携強化	3-1-1 (重点事業☆) 地域住民・交通事業者・行政が連携した地域における公共交通について協議する場づくり	
		3-1-2 (重点事業☆) 交通弱者への支援による外出機会の拡大	
	施策 3-2 交通分野以外との連携強化	3-2-1 (重点事業☆☆) 農業・商業・観光分野等との連携による公共交通の維持・活性化	
		3-2-2 (重点事業☆☆) 公共交通の担い手確保	
		3-2-3 (重点事業☆☆) 施設配置に応じた公共交通の再編	
		3-2-4 公共交通利用促進に向けた地元企業の参画推進	
		3-2-5 (重点事業☆) 今後の技術革新に対応した交通まちづくりの推進	
	施策 3-3 公共交通利用への意識の醸成	3-3-1 (重点事業☆) モビリティ・マネジメントの推進	
		3-3-2 地域によるバス待合環境の維持・管理の推進	

2 評価指標

評価指標		現状値 2022 (R4)	目標値 2028 (R10)	出典	算出方法
進捗管理指標	地域特性に応じた地域内交通の導入箇所数	2 箇所	6 箇所	三田市 所管データ	■地域特性に応じた地域内交通の導入箇所数
	サイン見直し箇所数	0 箇所	2 箇所 以上	三田市、 事業者 所管データ	■鉄道駅や主要バス停のうち、案内サインの記載内容の見直しや配置状況の適正化等の改善を行った箇所数
	担い手確保に向けた年間取組数	0 取組/年	3 取組/年	三田市 所管データ	■担い手確保・育成のため交通事業者と行政が連携して実施した年間取組数 ※新たな取組だけでなく、継続的な取組も含めて取組数とする。
成果指標	公共交通の1日あたり利用者数	43,500 人/日	43,500 人/日	三田市 統計書	■鉄道、バス、タクシー、地域特性に応じた地域内交通の1日あたり利用者数の合算値 ※本市では人口減少により、移動する人数が減少することを見込んでいる。それに伴い公共交通の利用者数も減少することが想定されるため、現状値と目標値は同じだが、実質利用者数増の目標値としている。
	移動における自動車分担率	54% (参考値)	△0.5 %	三田市 所管データ	■移動における自動車分担率。R6年度現状値を把握し、目標数値を現状値△0.5%とする ※現状値で示している数値は、2021(令和3)年度近畿圏パーソントリップ調査より算出した値を参考値として示している。 ※公共交通の利用者数を増やすため、自動車からの転換を図ることを目的とした指標としている。

3. 目標達成に向けた公共交通に関する具体的取組み内容

(1) 取組経緯

1 公共交通に対する支援について

路線の維持を図り利用者の一層の利便性向上に寄与するとともに、地域内交通とバス路線を結ぶ総合的かつ効率的なネットワークの構築により、持続可能な地域公共交通網を確立するため補助を実施

令和6年度

- | | |
|---------------------------|--------------|
| ●地域内フィーダー系統確保維持補助事業 | 6路線 26,726千円 |
| ●地方バス路線運行対策補助事業（地域間準幹線系統） | 6路線 11,635千円 |
| ●生活バス路線運行対策補助事業 | 9路線 56,509千円 |

2 新たな地域内交通の導入について

(1) 自家用有償旅客運送

① 広野地区

令和元年より地域が主体となって新たな地域内交通の導入を検討。令和3年1月～3月にかけて、実施主体を市、運行主体を地域（元気な広野をつくる会）として、自宅近くのゴミステーションから路線数がより多いバス停留所までの送迎を試験運行。令和3年7月からは自家用有償旅客運送として運行開始。

地区内を運行する路線バスが令和7年3月末で休止したことに伴い、バス路線の一部を代替する運行として、接続地点をバス停留所からJR新三田駅への変更、運行時間の見直し等を行った。

② 小野地区

平成30年6月から実施主体は市、運行主体は小野地区安心とおでかけサポート委員会とする高齢者の外出支援として、地域互助により自宅から最寄りのバス停留所までの送迎を実施。令和3年11月からは、松風おでかけサポート委員会に改称して、自家用有償旅客運送として運行開始。利用促進策の一つとして同じ小学校区である小柿地区の一部を令和5年7月から対象区域に追加。

③ 藍地区

令和5年度藍地区において新たな地域内交通の導入に向け、実施主体を市、運行主体を地域のNPO団体として試験運行を実施。令和6年10月より自家用有償旅客運送として運行開始。

④ フラワータウン地区

実施主体を新モビリティサービス推進協議会（事務局：市）とし、主に昼間の移動が多い高齢者を対象に、ファーストワンマイル問題を解消する手段として、令和4年度からグリーンスローモビリティを活用した実証実験を実施。

令和6年度までの実証実験を経て、令和8年1月より本格運行開始予定。

(2) その他地域内交通

① 広野地区（北部）及び本庄地区

広野地区においては令和7年3月末、本庄地区においては令和8年3月末に、地区内を運行する路線バスが休止することになったため、代替手段としてタクシーを活用した乗合交通の実証実験を実施。令和8年4月からの本格運行を見据え、実験結果の検証、運行内容の検討を行っている。

② 三輪北部地区（志手原校区）における

令和4年度から、三輪北部地区（志手原校区地域づくり協議会）において新たな地域内交通導入に向け検討を継続。

令和6年度に自宅からスーパーまでを時間貸しタクシーで送迎する試験運行を実施。令和7年度にも試験運行を行い、令和8年度中からの本格運行を見据えて検討を進めている。

(3) 自動運転バス実証実験

ウディタウン地区で自動運転バス実証実験を実施。（国土交通省の地域公共交通確保維持改善事業費補助金（自動運転社会実装推進事業）に三田市が採択され実施）

障害物の検知やハンドル、アクセル、ブレーキ操作を自動制御し走行するバス車両を使用し、すべての区間を自動で運行。ただし、安全のため運転士と保安員が乗車し、必要に応じて手動での停止や障害物回避を実施。令和6年度は、起終点の変更（JR新三田駅へ）、道路運送法第4条による運行、駐車車両回避等を実施し、実装に向けた課題検証を行った。令和7年度も実証実験をする予定である。

3 モビリティ・マネジメントの推進

(1) 地域公共交通検討支援プログラム

地域毎に特性が異なる交通課題を地域共通の課題として捉え、解決に向けた地域ぐるみの取組みを検討段階から継続的に支援し、行政、地域、交通事業者が一体となって課題解決を目指すプログラム。同時に組織づくり支援補助金により活動資金を支援。

●取組地域 3 地区

地区	取り組み年度							主な取り組み内容
	R元	R2	R3	R4	R5	R6	R7	
広野	←→							自家用有償旅客運送を導入
あかしあ台		←→						路線バス利用促進に向けた工夫や改善をバス事業者に提言
志手原校区				←→				地域の課題をアンケートで把握 新たな地域内交通の導入に向けて引き続き検討を実施

(2) イベント出展

令和7年11月3日（月・祝）に開催されたフラワータウンフェスタにおいて、公共交通を身近に感じてもらい公共交通への理解促進を図るため、公共交通ブースを設け出展した。

【出展内容】

- ・公共交通の理解促進を図るパネル展示
- ・神戸電鉄フラワータウン駅の見学
- ・神姫バスオレンジアロー 連 SANDA の展示・運転席体験
- ・日本交通タクシー車両の展示・運転席体験

(2) 目標を達成するために行う事業・実施主体・事業概要等

補助対象事業

地域公共交通確保維持改善事業				
事業	実施主体	着手・実施期間	種別	事業概要
地域間幹線系統確保維持補助事業	国	R6.10月 ～R7.9月	幹	三田市と市外間を連絡し、総合的かつ効率的なネットワークの構築により、持続可能な地域公共交通網を確立する。
地域内フィーダー系統確保維持補助事業	国・三田市	R6.10月 ～R7.9月	フ	地域内交通とバス路線を結ぶ総合的かつ効率的なネットワークの構築により、持続可能な地域公共交通網を確立する。

【種別】 幹：地域間幹線系統、フ：地域内フィーダー系統、策：計画策定事業、推：計画推進事業
利策：利便増進計画策定事業、利推：利便増進計画推進事業

その他補助事業			
事業	実施主体	着手・実施期間	事業概要
地方バス路線運行対策補助事業（地域間準幹線系統）	三田市	R6.10月 ～R7.9月	兵庫県と協調して補助することにより、地域住民の福祉の向上を図る。
生活バス路線運行対策補助事業	三田市	R6.10月 ～R7.9月	運行維持が困難なバス路線の乗合バス事業者への補助により、生活バス路線の維持を図り、利用者の一層の利便性向上に寄与。
地域外出支援活動組織づくり補助事業	三田市	R3.4月～	地域公共交通を補完する移動手段の確保を目的として、地域主体で外出支援活動に取り組む組織の設立又は体制の構築に必要な補助を行う。 R3年度：2地区 （広野、あかしあ台） R5年度：1地区（志手原校区）
三田市地域公共交通運行支援補助事業	三田市	R5～	兵庫県と協調して、車内の乗車密度を上げないように配慮した運行に取り組む地域公共交通事業者を補助する。
三田市ユニバーサルデザインタクシー導入促進事業	三田市	R5～	誰もが安心して利用できる交通環境整備の推進を目的とし、ユニバーサルデザインタクシーを導入する事業者に対

			して、導入に要する経費の一部を補助する。 R5年度：1事業者
三田市公共交通移動円滑化設備整備事業	三田市	H13～	福祉のまちづくりの実現を図るため、補助対象事業者が行う公共交通移動円滑化設備事業に要する経費の一部を補助することによりノンステップバス導入割合向上に寄与。
三田市高齢者運賃助成事業	三田市	H12～	4月1日現在、三田市在住の70歳以上の高齢者に対し、社会参加等の推進、健康で生きがいある生活づくりを支援するため、バス、電車、タクシーで使える割引証を配布

非補助事業

事業	実施主体	着手・実施期間	事業概要
貨客混載事業	神姫バス・JA兵庫六甲・三田市	R3.1月～	路線バスを活用して市北部エリアの野菜を市南部の直売所へ運搬し出荷する
広野地区自家用有償旅客運送運行業務委託	三田市	R3.7月～	地域のゴミステーションを乗り場として、主要バス停留所・駅まで自家用車を使用して送迎する 運行主体：元気な広野をつくる会
小野地区自家用有償旅客運送運行業務委託	三田市	R3.11月～	自宅から最寄りのバス停留所まで自家用車を使用して送迎する 運行主体：松風おでかけサポート委員会
藍地区自家用有償旅客運送業務委託	三田市	R6.10月～	地域から駅やスーパーまでを定時定路線で送迎する 運行主体：特定非営利活動法人ボランティアアユート
グリーンスローモビリティ事業	三田市モビリティサービス推進協議会	R4.8月～	フラワータウンにおけるグリーンスローモビリティを活用した外出機会の創出を目指す取組。

自動運転実証調査事業（自動運転バス）	三田市	R4.10月～	ウッディタウンにおける中型バスの自動運転化を目指した取組。
バス乗り方教室	三田市	不定期	地域内交通を検討している地区なども含め公共交通機関のバス利用の不安を解消することにより外出意識の醸成を目指した。
さんだ市政出前講座	三田市	不定期	①人がつながるみんなで育てる明日の交通 ②70歳からのおでかけに～高齢者助成券の使い方から講座メニューとして用意し幅広い年代に対応している。

（3）生産性向上の視点から取り組んだ事業

※「（2）目標を達成するために行う事業・実施主体・事業概要等」のうち、生産性向上を目指して取り組んだ事業について、その内容を記入して下さい。

※上記以外の事業においても、該当する事業・取組等があれば、その内容を記入して下さい。

事業	取組内容	効果目標
路線バスを活用した貨客混載事業	午前中の路線バス（フィーダー系統補助対象路線）を活用し、野菜をパスカルさんだへ出荷。令和3年1～4月まで実証実験、令和3年5月から本格実施。 ・神姫バス及びJA兵庫六甲が共同実施。 ・毎週火曜日、金曜日に実施	野菜を出荷したい生産者と販売者のJA、神姫バスにおいて新たな収入源となる効果。
広野地区自家用有償旅客運送運行事業	利用促進のため毎月チラシを作成、配布に加えて、他イベントへの無償運送に車両を使う等、認知度向上を図った。R6.4月より利用促進策の一環として新たな路線を追加。 ・実施主体：三田市 ・運行主体：元気な広野をつくる会	月毎利用者の増加。
小野地区自家用有償旅客運送運行事業	利用促進のためチラシを作成、配布、地域のイベントへの足として利用することで、認知度向上を図った。R5.7月には同じ小学校区で	月毎利用者の増加。

	<p>ある小柿区の一部を対象区域に追加した。</p> <p>放課後の地域で実施される学習塾、地域の高齢者を対象としたイベントで送迎に利用することにより、利用者の増につなげた。</p> <ul style="list-style-type: none">・実施主体：三田市・運行主体：松風おでかけサポート委員会	
--	---	--

4. 具体的取組に対する評価

進捗管理指標

●地域特性に応じた地域内交通の導入箇所数

現状値 (2022 年度)	2025 年度	目標値 (2028 年度)
2 箇所	4 箇所	6 箇所

広野地区及び小野地区の2地区で自家用有償旅客運送を運行。藍地区ではR5.8月と10月に試験運行を実施し、R6.10月から本格運行開始。地域特性に応じた地域内交通として一定の効果があると考え、運行地区は自動車分担率が高く、利用者が伸び悩んでいる。地域発案による周知のための定期的なチラシ発行やイベントによる利用促進等の啓発活動を引き続き実施し利用促進を図る。

令和7年度より、フラワータウン地区にてグリーンスローモビリティを活用した自家用有償旅客運送を開始する予定である。

●サイン見直し箇所数

現状値 (2022 年度)	2025 年度	目標値 (2028 年度)
0 箇所	0 箇所	2 箇所以上

●担い手確保に向けた年間取組数

現状値 (2022 年度)	2025 年度	目標値 (2028 年度)
0 取組/年	3 取組/年	3 取組/年

R6.7月に三田市と神姫バスにより担い手不足を解消するため担い手共創プロジェクトを実施。プロジェクトにより①バス運転士1名の誕生、②高等学校の授業にて運転士業の魅力発信を実施、③企業訪問バスツアーを実施し求職者が神姫バスを訪問、企業PRを実施した。

成果指標

●公共交通の1日あたり利用者数

現状値 (2022 年度)	2023 年度	目標値 (2028 年度)
43,500 人/日	45,500 人/日	43,500 人/日

本市では人口減少により、移動する人数が減少することを見込んでいる。公共交通の利用者数も減少することが想定されるため、現状と目標値は同じであるが、実質利用者数増の目標値としている。

●移動における自動車分担率

現状値 (2022 年度)	目標値 (2028 年度)
54%(参考値)	△0.5%

公共交通の利用者数を増やすため、自動車からの転換を図ることを目的とした指標としている。

※現状値は、2021年度近畿圏パーソントリップ調査結果を基に算出しているため、今回の調査結果により指標の評価を行う。

補助制度の連動化に必要な指標

●収支率（補助対象バス路線）

現状値（2022年度）	2023年度	目標値（2028年度）
38%	37%	38%

●自治体負担額（補助対象バス路線）

現状値（2022年度）	2023年度	目標値（2028年度）
89 百万円	91 百万円	89 百万円

5. 自己評価から得られた課題と対応方針

課 題	課題への対応方針
コロナ禍の影響や新しい生活様式を踏まえた評価を行う必要がある。また、公共交通の利用促進のため、補助対象外も含めて路線バスを補完する地域内交通のさらなる充実が求められる。	市民、事業者、行政が一体となって現状認識を行うとともに、意見交換や議論を通じて、令和6年3月に三田市地域公共交通計画を策定した。誰もが気軽に移動できるまちを目指して地域内交通ネットワークの構築を進める。

三田市地域公共交通活性化協議会（これまでの経緯）

1. 昨年まで（直近）の二次評価の活用・対応状況

昨年まで（直近）の二次評価における事業評価結果	事業評価結果の反映状況（具体的対応内容）	今後の対応方針
目標については達成できなかったものの事業の適切性については評価できる。関係者との意見交換等を踏まえニーズに応じた公共交通を検討されたい。	路線別の課題などについて、随時バス事業者との打ち合わせを実施。	令和6年3月に策定した地域公共交通計画に基づき、引き続き関係者と意見交換を行いながらニーズに応じた公共交通の充実に向け検討していく。

2. アピールポイント、特に工夫した点など

三田市では、地域毎に特性が異なる交通課題を地域共通の課題として捉え、解決に向けた地域ぐるみの取組みを進めている。

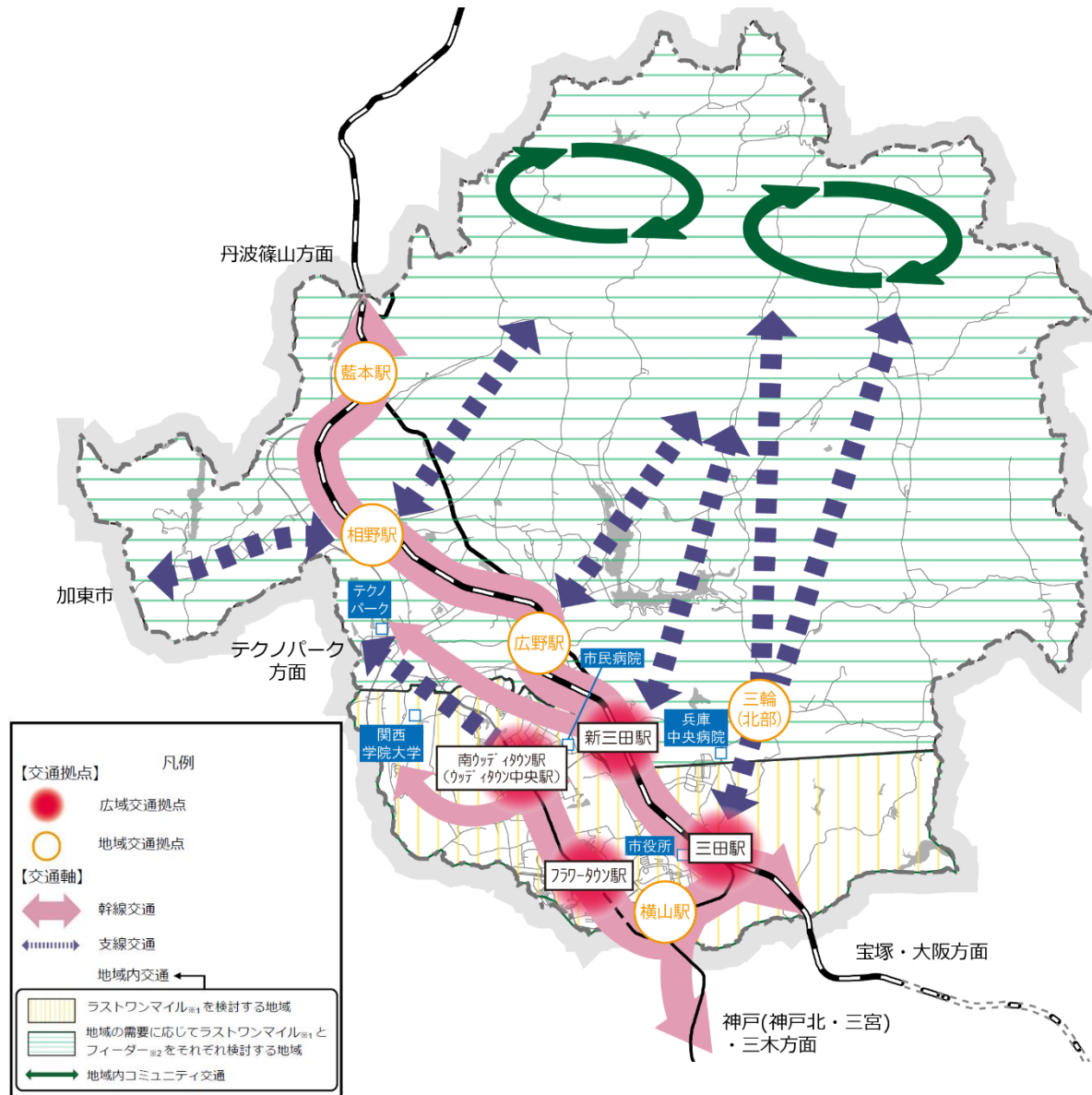
現在、地域が自らの移動手段について主体的に向き合い地域内交通の検討・導入を行うための「三田市地域内交通検討・導入指針」の策定を進めており、地域内交通導入に向けた仕組みの構築を進めている。

また、地域内交通については、オールド化が進む市内ニュータウン地区において、グリーンスローモビリティの活用による自家有償旅客運送を令和4年度から開始し、令和7年度において実装する予定である。

加えて、地域ぐるみで公共交通の担い手不足を解消するため「担い手共創プロジェクト」を開始し、バス運転士が1名誕生した。

なお、検討段階から継続的に支援し、行政、地域、交通事業者が一体となって課題解決を目指す独自のプログラムとして、「みんなで育てる地域内交通検討支援プログラム」を創設している。令和7年度はプログラムを活用した実績はなかったが、引き続き制度の利用周知と市からの継続的な支援を行う。

公共交通ネットワークの将来像（イメージ）



※1 ラストワンマイルとは、自宅から地域内のバス停もしくは商業施設等間の移動のこと
 ※2 フィーダーとは、地域内のバス停からバス停間の移動のこと