

II 前計画の評価

1. 前計画の評価指標の達成状況

既存計画である「三田市地域公共交通網形成計画」で位置づけられている評価指標の達成状況の確認をおこないます。

(1) 基本方針1：まちづくりと連携した広域交流を支える公共交通ネットワークの形成

- ・南ウッディタウン駅以外の主要駅では1割以上の減便をしています。新型コロナウイルス感染症拡大に伴う深夜便の減便等が大きく影響していると考えられます。
- ・テクノパーク線は乗車人数が増加していますが、コロナ禍に伴うオンライン授業化等の影響により関学線の乗車人数は減少し、アウトレット線も減少しています。

表 II-1 基本方針 1：まちづくりと連携した広域交流を支える公共交通ネットワークの形成の達成状況

評価指標		現状値	[2019]	[2021]	目標値 (2024年度)
鉄道駅に接続するバスの便数	三田駅 (三田駅バス停、三田駅[北口]バス停)	588便/日 [2018年度]	505	512	現状維持
	新三田駅	577便/日 [2018年度]	568	500	現状維持
	ウッディタウン中央駅 (ウッディタウン中央駅バス停、 センチュリープラザ前バス停)	288便/日 [2018年度]	286	232	現状以上
	南ウッディタウン駅 (南ウッディタウン駅バス停、 えるむプラザ前バス停)	318便/日 [2018年度]	324	314	現状維持
路線バス乗車人数	テクノパーク線 (新三田駅～テクノパーク方面)	1,180人/日 [2016年度]	1,247	1,457	現状以上
	関学線 (新三田駅～関西学院大学方面)	2,138人/日 [2016年度]	2,607	1,674	現状維持
	アウトレット線 (三田駅～神戸三田プレミアム・ アウトレット方面)	2,005人/日 [2016年度]	1,949	1,911	現状維持

(2) 基本方針2：地域特性に応じた日常の暮らしに寄り添う公共交通ネットワークの形成

- ・新型コロナウイルス感染拡大の影響で、支線交通乗車人数は減少しています。
- ・市域内交通を検討する組織づくりが進んでいますが、路線バス以外の地域内交通導入地区数、生活交通拠点・地域交通拠点数は目標値を未達となっています。

表 II-2 基本方針2：地域特性に応じた日常の暮らしに寄り添う公共交通ネットワークの形成の達成状況

評価指標	現状値	[2019]	[2021]	目標値 (2024年度)
支線交通（バス）乗車人数 (北東部地域路線) 青野線、須磨田・幡尻線、小柿線、波豆川線 乙原・母子線、東部線、藍小・日出坂線	1,950人/日 [2016年度]	1,855	1,686	現状維持
路線バス以外の地域内交通導入地区数	1 地区 [2018年度]	1	2	12 地区
移動販売・買い物バスや健康増進事業等の連携サービスを備え持つ生活交通拠点・地域交通拠点数	1 箇所 [2018年度]	1	1	8 箇所

(3) 基本方針3：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

- ・バス、鉄道の最長乗り換え待ち時間は、主要な鉄道接続駅でのダイヤ調整等により目標値を達成しています。
- ・新型コロナウイルス感染症拡大に伴う働き方の変化による定期利用の減少などにより、バス IC カード利用者割合は低下し、目標値を未達となっています。
- ・乗換パターンの提示や周知を実施してきましたが、サイン見直し箇所数の目標値は未達となっています。また、市補助制度を継続し、推進してきましたが、新型コロナウイルス感染症拡大の影響によりバス車両の更新がなかった等によりノンステップバスの導入割合の目標値は未達となっています。

表 II-3 基本方針3：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の達成状況

評価指標	現状値	[2019]	[2021]	目標値 (2024年度)	
バスと鉄道の最長乗り換え待ち時間	23 分 [2018年度]	22	10	10 分	
鉄道・バス IC カード利用者割合	鉄道	62.2% [2018年度]	68.3	75.2	現状以上
	バス	88 % [2018年度]	77	76	現状以上
サイン見直し箇所数	－ 箇所 [2018年度]	0	0	2 箇所	
乗合バスに対するノンステップバス導入割合	40 % [2017年度]	51.1	54.3	70 %	

(4) 基本方針4：みんなで考えつなげていく体制づくり

- ・勉強会から機運を高め、協定締結にむけ、議論を加速させていますが、協定締結数の目標値は未達となっています。
- ・各事業の取組みは進めているものの、企業定期券導入事業所数の目標値は未達となっています。しかしながら、三田市広報誌を活用した特集記事、地区での交通出前講座やバス乗り方教室などの開催等により、公共交通利用に対する意識が変化した人の人数の目標値は達成しています。

表 II-4 基本方針 4：みんなで考えつなげていく体制づくりの達成状況

評価指標	現状値	[2019]	[2021]	目標値 (2024年度)
地域における公共交通に関する問題解決を図るための協定締結数	1 団体 [2018年度]	2	3	10 団体
企業定期券導入事業所数	－ 事業所 [2018年度]	0	0	9 事業所
公共交通利用に対する意識が変化した人の人数	－ 人/年 [2018年度]	158人/2年間	372人/3年間	300人/6年間

(5) 前計画の評価指標の達成状況の総評

- ・三田市地域公共交通網形成計画の中間年となる 2021（令和 3）年度までの成果においては、2019（令和元）年度末から拡大がはじまった**新型コロナウイルス感染症の影響を避けた評価が困難**となっており、**行動制限や働き方の変化**に伴う乗車人員の減少をはじめ、深夜運行便の繰り上げや車両更新等の設備投資などにも中長期にわたり、多大な影響が今もなお続いている状況です。
- ・その上で、感染症対策や運行支援といった新たな行政支援や、貨客混載事業といった生産性確保にむけた新たな取組みなど創意工夫を重ねながら、**大きな路線廃止や減便することなく運行が継続**できていることは、公共交通を基軸として確保・維持していくという各主体の努力によるものと考えられます。
- ・今後は、**新たな需要の掘り起こし**などにも力点をおき、公共交通利用者の早期回復にむけた取組みを推進し、**持続可能な交通ネットワークの構築にむけた取組みを継続**していきます。

2. 施策・重点事業の実施状況

既存計画である「三田市地域公共交通網形成計画」で位置づけられた施策・重点事業の実施状況の確認をおこないます。

(1) 施策1-1 広域交通拠点の機能強化の重点事業

■事業 1-1-3：センチュリーパークの機能強化

事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ● センチュリーパーク（ウッディタウン中央駅・南ウッディタウン駅周辺）を、交通面におけるウッディタウン地区の中心と位置づけ、広域交通拠点としての機能強化を図ることで、地区の賑わいの創出を目指す。 ● ウッディタウン中央駅等において、駅からバス停までのアクセシビリティを向上させることで、神戸電鉄公園都市線と路線バスの乗り換え時間を短縮し、乗り換え利便性の向上を図るとともに、遊歩道の活用によって地区内を移動する際の利便性の向上を目指す。
-------------	---

実施状況 2023（令和5） 年8月時点	<ul style="list-style-type: none"> ● テクノパークへの幹線交通の機能強化と連携した取り組みを想定していたが、実施に至っていない。
-------------------------------------	---

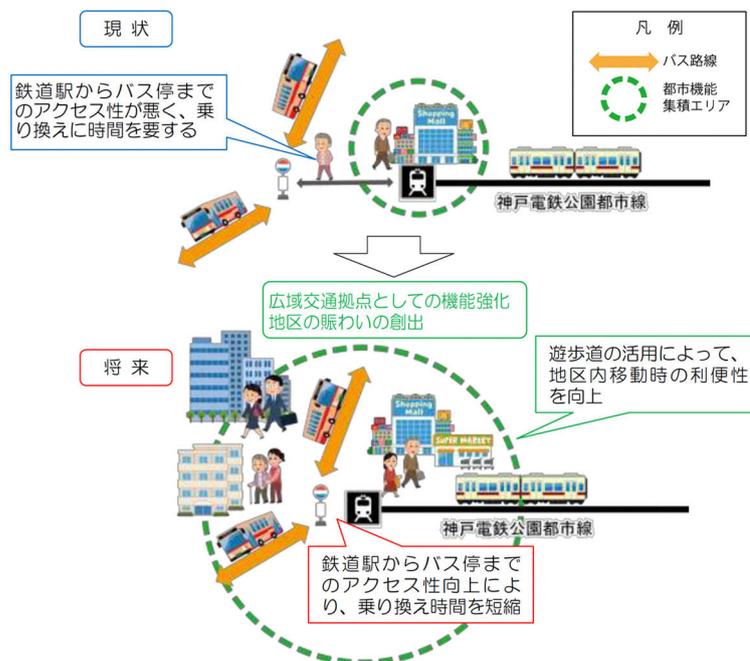


図 II-1 センチュリーパーク（ウッディタウン中央駅・南ウッディタウン駅周辺）の機能強化のイメージ

(2) 施策1-2 鉄道やバスが連携した幹線交通の機能強化の重点事業

■事業 1-2-1：テクノパークへの幹線交通の機能強化

事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ● テクノパークへの通勤移動について、渋滞対策も視野に入れて、自動車から公共交通への利用転換を促進する取り組みを、テクノパークの各企業や交通事業者と連携しながら進める。 ● 神戸電鉄公園都市線ウッディタウン中央駅からテクノパーク方面への路線バスを新たに導入するとともに、テクノパーク企業協議会や鉄道・バス事業者と連携して、企業定期割引等の通勤時に利用しやすい料金制度や、公共車両優先システム(PTPS)・バス優先レーン等のバスの定時性を確保する運行システムの導入についても合わせて検討することで、通勤時の公共交通利用を促進し、フラワータウン地区、ウッディタウン地区や神戸市北区方面からテクノパーク方面への通勤アクセス性の向上と、テクノパーク周辺の交通渋滞の解消を目指す。
------	--



実施状況 2023（令和5） 年8月時点	<ul style="list-style-type: none"> ● (R1) 現況調査・(R2) デマンドによる通勤のあり方などヒアリングを行ってきたが、コロナ禍により乗合交通の積極的活用について企業協力が得にくい状況になる。 ● 通勤時間帯の道路混雑については、混雑交差点での右折レーンの延伸や混雑路線の主従変更などにより一部緩和。
----------------------------	--

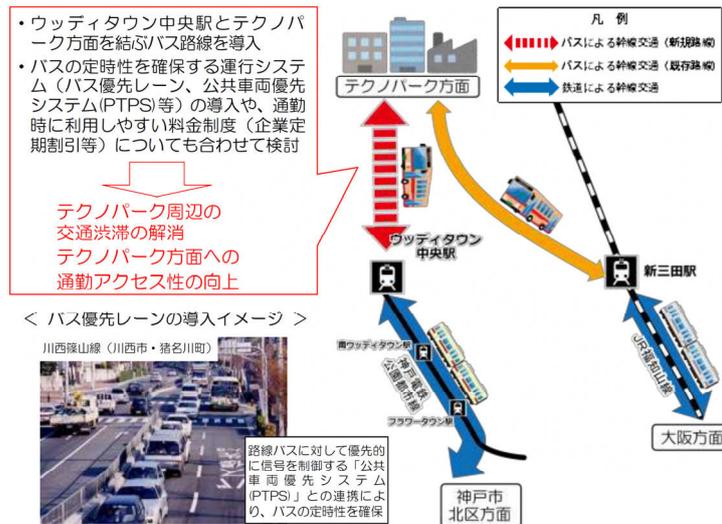


図 II-2 テクノパークへの幹線交通の機能強化のイメージ

(3) 施策2-1 支線交通の維持改善、施策2-1 新たな地域内交通の導入の重点事業

- 事業 2-1-1 : 地域特性に応じた支線交通の確保
- 事業 2-2-1 : 新たな地域内交通の導入
- 事業 2-2-2 : 移動の目的や施設等の変化に対応した路線バスの充実
- 事業 2-2-3 : 生活交通拠点設定による日常生活を支える拠点の創出

事業内容	<ul style="list-style-type: none">● 移動需要（目的、施設等）に対応するための運行ルートの見直しや乗り換え回数の削減、利用状況に合わせた運行主体の見直しや車両の最適化等、各路線のあり方について検討を実施。● 「地域コミュニティ交通」を含む、各地域の特性に応じた交通手段の導入を検討。● 市内各地域の住民が主体となって、地域内の移動を支える新たな地域内交通の導入に向けた検討を実施。● 生活交通拠点は、地域内交通と支線交通の結節点としての役割を担い、乗り換え時の利便性を向上させるための整備（上屋やベンチ等の設置）を行うとともに、拠点を利用した移動販売や買い物バスの運行、健康増進事業等との連携等、様々な分野と連携した取り組みを推進することで、その場所が地域住民の日常生活を支える場所となるよう、拠点の充実を目指す。
-------------	---



実施状況 2023（令和5） 年8月時点	<ul style="list-style-type: none">● （R2）ウッディタウンあかしあ台地区と「みんなで育てる地域内交通検討支援プログラムに関する協定」を締結し、地域限定サービス乗車券の継続実施とルートの再編、増便、バス停新設を神姫バスに提言。● （R3）広野地区、小野地区で自家用有償旅客運送を実施。● 小野地区では、地域の交流拠点の利用時にも移動サービスが利用される。（100歳体操、移動販売利用など）● （R4）藍地区岩倉区において地域内交通の検討を開始し、R5に試験運行を実施。● （R4）志手原小学校区において、「みんなで育てる地域内交通検討支援プログラムに関する協定」を締結し、検討会を開始。
-----------------------------------	--