

---

## 卷末資料

---

---

・三田市地域公共交通計画 策定経緯	136
・三田市地域公共交通活性化協議会 委員名簿	137
・用語集	138

---

## 三田市地域公共交通計画 策定経緯

### ■ 三田市地域公共交通活性化協議会・三田市地域公共交通計画策定分科会

年度	項目	開催日時	開催場所	議 事
令和5年度	第1回 三田市地域公共交通活性化協議会	5月12日(金)	三田市役所本庁舎 3階302会議室A	<ul style="list-style-type: none"> <li>■三田市地域公共交通計画の策定について</li> <li>・今後のスケジュール</li> <li>・計画策定の業務委託に関する業者選定について</li> </ul>
	第1回 三田市地域公共交通計画策定分科会	8月28日(月)	三田市役所本庁舎 3階303会議室AB	<ul style="list-style-type: none"> <li>■三田市地域公共交通計画策定について</li> <li>・計画の位置づけ等</li> <li>・計画の構成</li> <li>・現状の分析方針</li> </ul>
	第2回 三田市地域公共交通計画策定分科会	9月20日(水)	三田市役所本庁舎 3階303会議室AB	<ul style="list-style-type: none"> <li>■三田市地域公共交通計画策定について</li> <li>・人の移動状況(人流・PTデータ分析等)</li> <li>・公共交通の利用状況</li> <li>・アクセシビリティ指標分析</li> </ul>
	第3回 三田市地域公共交通計画策定分科会	11月13日(月)	三田市役所本庁舎 3階3303会議室	<ul style="list-style-type: none"> <li>■三田市地域公共交通計画策定について</li> <li>・市内の公共交通網の現状</li> <li>・公共交通ネットワークの将来像イメージ</li> <li>・人の移動状況(深度化)</li> <li>・公共交通の利用状況(深度化)</li> <li>・市民ニーズ調査(バス乗り込み調査)</li> <li>・アクセシビリティ指標分析(深度化)</li> </ul>
	第4回 三田市地域公共交通計画策定分科会	1月15日(月)	三田市役所本庁舎 3階303会議室A	<ul style="list-style-type: none"> <li>■三田市地域公共交通計画策定について</li> <li>・クロスセクター効果分析</li> <li>・施策等の検討</li> <li>・指標の検討</li> </ul>
	第4回 三田市地域公共交通活性化協議会	1月22日(月)	総合福祉保健センター 講座室	<ul style="list-style-type: none"> <li>■三田市地域公共交通計画策定について</li> <li>・三田市地域公共交通計画(案)について</li> </ul>
	第5回 三田市地域公共交通活性化協議会	3月25日(月)	三田市役所本庁舎 3階302会議室B	<ul style="list-style-type: none"> <li>■三田市地域公共交通計画策定について</li> <li>・市民意見の募集結果と意見に対する考え方</li> <li>・三田市地域公共交通計画(案)について</li> </ul>

## 三田市地域公共交通活性化協議会 委員名簿

区 分	氏 名	職 名 等	備 考
学識経験者	土井 勉	一般社団法人グローバル交流推進機構 理事長	会長
学識経験者	北川 博巳	近畿大学総合社会学部総合社会学科 環境・まちづくり系専攻 准教授	副会長
国土交通省神戸運輸監理部 兵庫陸運部長又はその指名する者	中西 克之	神戸運輸監理部総務企画部企画調整官	
兵庫県阪神北県民局長宝塚土木事 務所長又はその指名する者	雨森 尚子	兵庫県阪神北県民局宝塚土木事務所 所長補佐(企画調整担当)	
一般旅客自動車運送事業者 及びその関係団体の職員	西村 敦	神姫バス株式会社三田営業所 所長	
一般旅客自動車運送事業者 及びその関係団体の職員	苅谷 治彦	日本交通株式会社三田営業所 営業主任	
鉄道事業者	絆地 真晃	西日本旅客鉄道株式会社 近畿統括本部・兵庫支社課長代理	
鉄道事業者	宮井 勇人	神戸電鉄株式会社 鉄道事業本部運輸部長	
公益社団法人兵庫県バス協会の 代表者又はその指名する者	新屋敷 昭一	公益社団法人兵庫県バス協会 専務理事	
一般旅客自動車運送事業者の事業 用自動車の運転者が組織する団体	橋本 学	神姫バス労働組合 教宣部長	
兵庫県三田警察署長 又はその指名する者	若宮 詩織	三田警察署 交通課長	
三田市・道路管理者	山添 元邦	三田市・道路管理者	
市民又は利用者	金子 俊二	三田市観光協会 事務局長	
市民又は利用者	横内 誠	テクノパーク企業協議会 会長 株式会社ウエノフードテクノ生産本部三田工場業務課課長	
市民又は利用者	大村 和也	三田市社会福祉協議会総合相談支援センター課長	
市民又は利用者	奥野 成雄	市民	
市民又は利用者	栗原 正憲	市民	
市民又は利用者	長谷川 泰三	市民	
オブザーバー	新田 博史	兵庫県土木部交通政策課 副課長兼地域交通班長	
オブザーバー	竹内 宏	神姫バス株式会社 バス事業部計画課地域公共交通担当課長	
オブザーバー	宇高 昌利	一般社団法人兵庫県タクシー協会 監事	

(令和6年3月時点)



## 用語集（2/6）

	用語	内容
か	貨客混載	乗合バス車両などの空きスペースを利用して少量の貨物を輸送すること。
	既成市街地	人口や産業が比較的集中しており、都市としての機能を備えている地域のこと。
	共創	異なる立場や業種の人・団体が協力して、新たな商品・サービスや価値観などをつくり出すこと。
	クロスセクター効果	「赤字」の地域公共交通を補助金などの公的資金で支える意味を定量的に評価するために開発された、地域公共交通の評価の方法の一つ。 地域公共交通のクロスセクター効果は、当該する地域公共交通を仮に廃止した時に、追加的に必要となる多様な行政部門の分野別代替費用と、運行に関して行政が負担している財政支出を比較することで把握できる地域公共交通の多面的な効果のこと。
	公共車両優先システム (PTPS)	英語での正式名称は「Public Transportation Priority System」であり、バスなどの公共車両が優先的に通行できるよう、専用・優先レーンの設置や、停止時間を極力短縮する信号制御、専用レーンの違法走行車両への警告等を通じて支援するシステムのこと。
	交通系 I Cカード	日本各地の鉄道会社やバス会社が発行している電子マネーの総称のことで、事前に入金し、自動改札機の読み取り機等に交通系 I Cカードをかざすだけで公共交通機関の乗車券として使えるほか、定期券としての機能も持っており、現金を持ち合わせていなくても公共交通機関を利用することができる。
	交通結節点	異なる交通手段または同じ交通手段を相互に連絡する乗り換え施設。交通結節点の具体的な施設としては、鉄道駅、バスターミナル、自由通路や階段、駅前広場やバス交通広場、歩道等が挙げられる。
	交通弱者	年少者、要介護者、一部の高齢者や障害者等、自分で運転することができず公共交通機関に頼らざるを得ない人。特に公共交通機関が整備されていないため、買い物等の日常的な移動にも不自由を強いられている人を指す。
	グリーンスローモビリティ	時速 20 キロメートル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こと。
	国勢調査	日本に住んでいる全ての人及び世帯を対象とする国の最も重要な統計調査で、国内の人口や世帯の実態を明らかにするため、5 年ごとに実施されている。
コミュニティバス (コミバス)	市町等が地域住民の利便性向上等のため一定地域内を運行するバスで、車両仕様、運賃、ダイヤ、バス停位置等を工夫したバスサービス。	

## 用語集（3/6）

用語	内容
さ	<p>サイン</p> <p>人々の行動を補助することを目的として、案内や場所の情報などを、具体的な文字や絵で分かりやすく表示し掲示したもの。</p> <p>シームレス</p> <p>「継ぎ目のない」の意味。 公共交通分野におけるシームレス化とは、乗継ぎ等の交通機関間の「継ぎ目」や交通ターミナル内の歩行や乗降に際しての「継ぎ目」をハード・ソフト両面にわたって解消することにより、出発地から目的地までの移動を全体として円滑かつ利便性の高いものとする事。</p> <p>自家用有償旅客運送</p> <p>地域における輸送手段の確保が必要な場合、道路運送法に基づく登録を受けた上で、市町等が自家用車を用いて提供する運送サービス。</p> <p>自動運転</p> <p>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車両のこと。</p> <p>集約型都市構造</p> <p>圏域内の中心市街地や駅周辺等を、都市機能の集約を促進する拠点（集約拠点）として位置づけ、集約拠点と圏域内のその他の地域を公共交通ネットワークで有機的に連携することで、圏域内の多くの人にとって暮らしやすく、圏域全体の持続的発展を確保する都市構造のこと。</p> <p>人口密度</p> <p>1k㎡当たりの人数のことを「人口密度」という。</p> <p>生活支援機能</p> <p>医療・福祉・子育て支援・商業など様々な生活をする上で必要なサービスのこと。</p>
た	<p>ダウンサイジング</p> <p>車両の小型化、運行経路やダイヤ（頻度等）の見直し等による最適化を図ること。</p> <p>地域公共交通活性化協議会</p> <p>「地域公共交通の活性化および再生に関する法律 第6条第1項」に基づき、公共交通全般の課題に対応するために設立する協議会のこと。</p> <p>地域公共交通計画</p> <p>地方公共団体が中心となって、路線ネットワークにとどまらず、運賃やダイヤ等の見直しも含めた利用者の利便の増進に資する取組を通じて、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保を図る事業のこと。 ※「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」で、地域公共団体による作成を努力義務として位置づけており、すべての地方公共団体で計画の作成や実施に取り組むものとしている。</p> <p>地域公共交通網形成計画</p> <p>地方公共団体が中心となって、バス路線網の見直し等により地域公共交通を再編する取組を通じて、コンパクトなまちづくりと連携しつつ、面的な公共交通ネットワークの再構築を図る事業のこと。 ※地方公共団体による作成が可能として位置づけられている。</p>

## 用語集（4/6）

用語	内 容
た	
地域公共交通確保維持事業	地域の実情に応じた生活交通を確保するために、「地域間幹線バス交通・地域内フィーダー交通の運行」、「離島航路・離島航空路の運航」、「エリア一括協定運行」を地域の多様な関係者が協働した地域の公共交通の確保・維持、利便性の向上等の取組みを支援する事業である。
地域内交通のサブスク化	地域内交通を一定の期間利用することに対して、料金を支払うこと。
鉄道 ACC	鉄道駅のアクセス性を図る指標。各鉄道駅に対しての対象範囲内の平均移動時間のこと。ある地点から複数の鉄道駅に到達できる場合は、最小時間を鉄道駅までの移動時間として採用。
ドアツードア	ドア（自宅や施設の玄関）からドアの間を運行する交通サービスのこと。
道路距離	人口重心（人口重心とは、人口の一人一人が同じ重さを持つと仮定して、その地域内の人口が、全体として平衡を保つことのできる点のこと）から最寄駅までのルート距離を道路距離と示している。
都市機能	一般的には都市及びそこで営まれる人間社会を構成する主要な機能であり、例えば、居住機能、工業生産機能、物流機能、商業・業務機能、行政機能、文化機能、レクリエーション機能などの都市的な機能のほか、自然機能、や農業機能も含まれる場合もある。
トリップ	交通を捉える単位で、ある目的をもった、出発地から目的地までの移動のこと。途中で交通手段が変わっても1トリップと数える。
ノーマイカーデー	主に市町村が率先して地球温暖化対策や交通事故対策等に取り組むため、通勤や通学などの際に、マイカーの利用を控え、公共交通機関や徒歩、自転車などを利用する日のこと。
乗合タクシー	事前予約により複数の人と乗り合わせて、自宅等と指定目的地を運行する新しい公共交通のこと。
ノンステップバス	床面の高さを35センチ程度（通常は90センチ程度）まで引き下げることで、利用者が乗降しやすく、車内でも段差無く料金収受や、座席等が利用できる車両のこと。
は	
パーソントリップ調査	交通の流れのもととなる「人（パーソン）の一日の動き（トリップ）」を把握することを目的として、人がどこからどこへ、どういう交通手段を使って、どの時間帯に移動したか、などを調べる調査のこと。
発生集中量	ある地域から発生するトリップ数（発生量）と、ある地域を目的地とするトリップ数（集中量）の和（発生量＋集中量）を、その地域の発生集中量という。
発生集中量が多いエリア	<p>地区によって人口規模が異なることから、地区ごとに以下の通りの方法で発生集中量が多いエリアを設定している。</p> <p>①他のメッシュと比較して相対的に発生集中量が多いメッシュかつ ②目的地となるような駅、企業、学校、施設等が含まれるメッシュ</p> <p>※発生集中量の元データである全国うごき統計は発生や集中の事象が起こった内容まではわからないため、発生・集中したメッシュが自宅等の場合もあることから、②の設定を入れている。</p> <p>※メッシュとは、緯度・経度に基づき地域を隙間なく網の目（メッシュ）の区域に分けて、それぞれの区域に関する統計データを編成したもの。</p>
発生集中量 ACC	発生集中量が多いエリアへのアクセス性を図る指標。対象範囲に関する移動（出発地あるいは目的地が対象範囲内の移動）における発生集中量が多いエリアに対しての対象範囲内の平均移動時間のこと。ある地点から複数の発生集中量が多いエリアに到達できる場合は、これらのエリアの平均値を発生集中量が多いエリアまでの移動時間として採用。

## 用語集（5/6）

用語	内 容
は	
バリアフリー	障害のある人や高齢者だけでなく、あらゆる人の社会参加を困難にしているすべての分野でのバリア（障壁）を除去するという考え方。公共交通機関のバリアフリー化とは、高齢者・障がい者等が公共交通機関を円滑に利用できるようにすること。
PDCA サイクル	PLAN（計画）、DO（実施）、CHECK（評価・検証）、ACTION（見直し）の頭文字を取ったものであり、行政政策等にあたって計画から見直しまでを一貫して行い、次の計画・事業に活かそうという考え方。
フィーダー	地域内のバス停からバス停間の移動のこと。
フィーダー系統 （フィーダー路線）	バスの停留所、鉄軌道駅、海港及び空港において、地域間交通ネットワークと接続して支線として運行している地域公共交通を意味している。
平均移動時間	<p>平均移動時間は、各地区内のそれぞれのメッシュのアクセシビリティ指標に当該メッシュ人口を乗じて重みづけし地区内全人口で除して求めた1人当たりの平均移動時間のこと。</p> <p>■ 1人当たりの平均移動時間の算出例</p> <p style="text-align: center;"> <math display="block">\frac{5 \times 10 + 10 \times 10 + 10 \times 15 + 30 \times 5}{5 + 10 + 10 + 30} \Rightarrow \text{平均移動時間：約}8.2\text{分}</math> </p>
平均移動時間 （トリップベース）	<p>平均移動時間は人口で重みづけしたもののだが、ここで言う平均移動時間（トリップベース）は移動量で重みづけしたものになり、特定の対象施設に対してではなく、全ての移動を対象としたものとなる。</p> <p>■ トリップで重みづけした場合の平均移動時間の算出例</p> <p style="text-align: center;"> <math display="block">\frac{5 \times 5 + 10 \times 10 + 20 \times 20 + 30 \times 5}{5 + 10 + 20 + 30} \Rightarrow \text{平均移動時間：約}10.4\text{分}</math> </p> <p>■ 平均移動距離（比較指標（km/h））の算出例</p> <p style="text-align: center;"> <math display="block">\frac{5 \times 1 + 10 \times 2 + 20 \times 3 + 30 \times 1}{5 + 10 + 20 + 30} \Rightarrow \text{平均移動距離：約}1.8\text{km}</math> </p> <p>上記例で算出すると、10.4 km/h（1.8 / (10.4 / 60)）となる。</p>

## 用語集（6/6）

用語		内容
ま	MaaS (マース)	「Mobility as a Service」の略称であり、自家用車以外の全ての交通手段による移動を、1つのサービスとして捉える考え方。電車やバス、飛行機等の交通手段を乗り換えて移動する際に、スマートフォン等からルートを検索や予約、運賃の支払いを一括で行えるようにすることで、利用者の利便性の向上を図る。
	マイバス	マイカーと同じように、バスにおいても自分たちのバスという意識を持ってもらうという意味で、「マイバス」と呼んでいる。 兵庫県では、毎月最終金曜日を「マイバス・マイ電車の日」として、マイカーから鉄道・バス等の公共交通への利用転換を呼びかけている。
	メッシュ	緯度・経度に基づき地域を隙間なく網の目（メッシュ）の区域に分けて、それぞれの区域に関する統計データを編成したもの。
	モビリティ・マネジメント (MM: Mobility Management)	渋滞や環境、あるいは個人の健康等の問題に配慮して、過度に自動車に頼る状態から公共交通や自転車などを「かしく」使う方向へと自発的に転換することを促す、一般の人々や様々な組織・地域を対象としたコミュニケーションを中心とした持続的な一連の取組のこと。
や	ユニバーサルデザイン	年齢、性別、文化、身体状況など、人々が持つさまざまな個性や違いにかかわらず、最初から誰もが利用しやすく、暮らしやすい社会となるよう、まちや建物、もの、しくみ、サービスなどを提供していこうとする考え方のこと。 バリアフリーはもともとあったバリア（障壁）を取り除くことで、ユニバーサルデザインは、最初からバリアが取り除かれている（特別な対策をしない）状態を作ることを指す。
ら	ラストワンマイル	自宅から地域内のバス停もしくは商業施設等の移動のこと。
わ	ワークライフバランス	「仕事と生活の調和」を意味し、「働くすべての方々が、仕事と育児や介護、趣味や学習、休養、地域活動といった仕事以外の生活との調和をとり、その両方を充実させる働き方・生き方」と定義されている。