

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)

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	今後の地域公共交通計画策定に向け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、買い物利用についても寄与することができた。	A 目標値に対して51%(2,827人/5,000人)の実績であ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。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)に加え、広野方面からの自家用有償旅客運送との接続路線とすることで新たな利用者の獲得に繋がった。	新たな利用者数や指標を設定し、公共交通計画での位置付けを明確化するとともに、路線に接続する自家用有償旅客運送の更なる利用促進を図る。
神姫バス(株)	三田駅北口～乙原バレイ	今後の地域公共交通計画策定に向け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る。	A 主に通勤や通学に加えて、通院や買い物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 目標値に対して76%(73,407人/97,000人)の実績であ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。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)に加え、広野方面からの自家用有償旅客運送との接続路線とすることで新たな利用者の獲得に繋がった。	新たな利用者数や指標を設定し、公共交通計画での位置付けを明確化するとともに、路線に接続する自家用有償旅客運送の更なる利用促進を図る。
神姫バス(株)	市役所前～三田駅北口～乙原バレイ	今後の地域公共交通計画策定に向け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る。	A 主に通院や買い物、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 目標に対して81%(21,109人/26,000人)の実績であ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。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)に加え、広野方面からの自家用有償旅客運送との接続路線とすることで新たな利用者の獲得に繋がった。	新たな利用者数や指標を設定し、公共交通計画での位置付けを明確化するとともに、路線に接続する自家用有償旅客運送の更なる利用促進を図る。

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～福祉保健センター～小柿	今後の地域公共交通計画策定に向け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、買い物利用についても寄与することができた。	A 目標に対して81%(15,326人/19000人)の実績であり目標達成できなかったが、減便することなく移動の確保維持に努めた。貨客混載事業の実施により、地域住民の公共交通への関心が高まり、新たな利用者の獲得や路線維持への機運の醸成が図れた。	新たな利用者数や指標を設定し、公共交通計画での位置付けを明確化するとともに、貨客混載事業エリアの拡大や北部での更なる定着を図る。
神姫バス(株)	三田駅北口～小柿	今後の地域公共交通計画策定に向け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る。	A 主に通勤や通学に加えて、通院や買い物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 目標に対して85%(106,573人/125,000人)の実績であり目標達成できなかったが、減便することなく移動の確保維持に努めた。貨客混載事業の実施により、地域住民の公共交通への関心が高まり、新たな利用者の獲得や路線維持への機運の醸成が図れた。	新たな利用者数や指標を設定し、公共交通計画での位置付けを明確化するとともに、貨客混載事業エリアの拡大や北部での更なる定着を図る。
神姫バス(株)	市役所前～三田駅北口～小柿	今後の地域公共交通計画策定に向け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る。	A 主に通院や買い物、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 目標に対して99%(15,841人/16,000人)の実績値でほぼ、目標を達成している。	新たな利用者数や指標を設定し、公共交通計画での位置付けを明確化するとともに、貨客混載事業エリアの拡大や北部での更なる定着を図る。

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

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108,363人、うち65歳以上が30,192人(令和4年12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、生活圏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、阪急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減便が相次ぎ、学生をはじめ住民に不便を強いている状況にあることから、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）

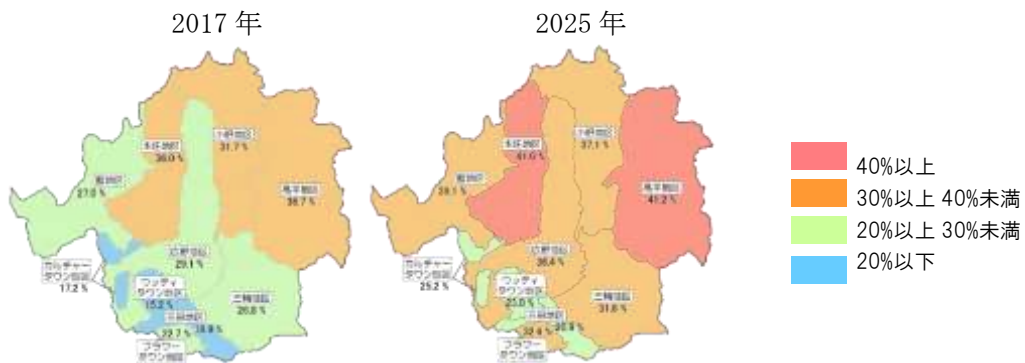
1. 協議会が目指す地域公共交通の将来像

公共交通の将来像

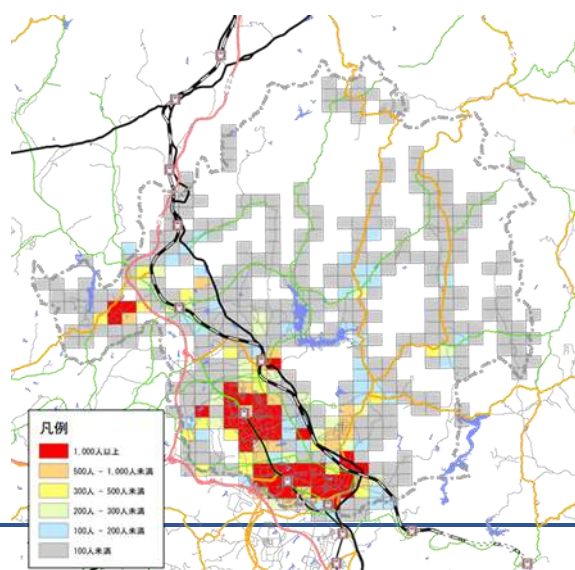
1 三田市について

- ・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 210.32 k m²）。
- ・人口 108,363 人（うち 65 歳以上 30,192 人・27.9%）（令和 4 年 12 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、2015 年には 21% に増加しており、2025 年には 29%、2030 年には高齢化率が 33% と推計。中でも北部エリアでは高齢化が 40% を超える地域も出てくる。

<地区別高齢化率の推移>

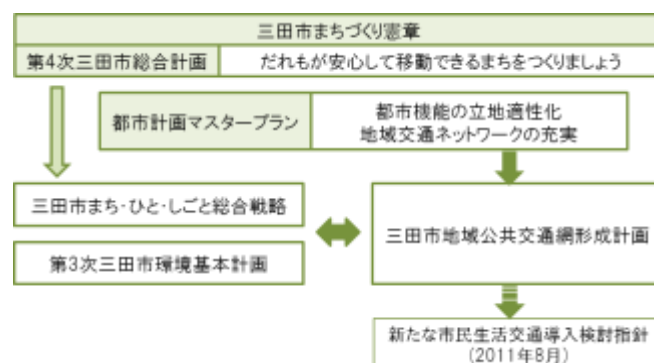


<人口分布図>



2 三田市地域公共交通網形成計画の位置づけ

本計画は、「三田市総合計画」「三田市の都市計画に関する基本的な方針」を上位計画とし、「三田市まち・ひと・しごと創生総合戦略」や「三田市環境基本計画」と連携・整合を図りながら、地域全体の公共交通のあり方を示すマスタープランである。



計画の概要

(1) 計画の期間

2019年度から2024年度まで（6年間）

（前期：2019年度から2021年度／後期：2022年度から2024年度）

(2) 計画の基本理念

「人がつながる みんなで育てる 明日(あした)の公共交通」

(3) 計画の基本方針



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

- ・広域交通拠点を結ぶ鉄道やバスの連携強化や拠点の利便性向上を図り、駅前エリアへのアクセス向上を図る。
- ・テクノパークや関西学院大学等、さらなる利用需要の拡大に対応した幹線交通の再編や、タクシー等を活用した市内目的地への移動の円滑化を図る。
- ・神戸市北部等、行政区域を越えて市民の生活圏となっている地域への移動について、周辺市や交通事業者と連携し、鉄道やバス路線の利便性向上を図る。

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

- ・地域の実情に応じた交通の拠点（小さな拠点）を設定。

- ・ライフスタイルや移動目的などの需要に応じたバス路線や運行時間の再編により、自動車利用からの転換を促進し、バスが日常の暮らしで気軽に使える身近な移動手段となることを目指す。
- ・車を利用できなくても誰もが安心して生活できるように、地域特性に応じた移動手段を確保する。(タクシー、地域での新たな取組なども含めて検討)

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

- ・市内はもちろん、市外からでも通勤通学、来訪時に困らないよう鉄道やバス、タクシーなどの公共交通情報の提供やサインなど、情報を得やすい工夫を行う。
- ・ダイヤや乗り換え連携強化など、だれでも安心して快適に移動できる公共交通のサービスの充実を進る。

基本方針4 みんなで考えつなげていく体制づくり

- ・市民、地域、企業、交通事業者、行政など、みんなが互いの立場と役割を理解し、認め合いながら支えあって（補いあって/協力しあって）持続可能な公共交通ネットワークの形成の実現と継続に向けた取組を続ける。

3 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回の乗り換えで主要な施設や乗り換え拠点に便利で快適に移動できることを目指す。

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

基本方針	施策	重点事業	事業	評価指標	
				指標	基準
基本方針1 まちづくりと連携した 広域交流を支える 交通ネットワークの形成	1-1. 広域交通拠点の 機能強化	☆	1-1-1 三田駅周辺の機能強化	鉄道駅に接続するバスの便数 ・三田駅 ・新三田駅 ・ウツェタウン中央駅 ・センチュリープラザ前 ・南ウツェタウン駅 えむむプラザ前	現状維持 ※ウツェタウン中 央駅については現 状以上
		☆	1-1-2 新三田駅周辺の機能強化		
		☆☆	1-1-3 センチュリーパーク(ウツェタウン中央駅・南ウツェタウン駅周辺)の機能強化		
	1-2. 鉄道やバスが連携した 幹線交通の機能強化	☆☆	1-2-1 テクノパークへの幹線交通の機能強化	路線バス乗車人数 ・テクノパーク線 ・関字線 ・アフレット線	現状維持 ※テクノパーク線は 現状以上
		☆	1-2-2 幹線交通の再編		
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	2-1. 支線交通の維持改善	☆☆	2-1-1 地域特性に応じた支線交通の確保	支線交通(バス)乗車人数(北東部地域路線)	現状維持
		☆☆	2-1-2 新たな地域内交通の導入	・路線バス以外の地域内交通 導入地区数	12地区
	2-2. 地域内交通の導入	☆☆	2-2-2 移動の目的や施設などの変化に対応した路線バスの充実	・生活交通拠点・地域交通拠点 数	8箇所
		☆☆	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		
基本方針3 誰もがわかりやすく利用しや すい公共交通の環境づくり	3-1. 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	☆	3-1-1 交通事業者間の連携強化による乗り換え利便性の向上	・バスと鉄道の最長乗り換え待 ち時間 鉄道	・10分
		☆	3-1-2 利用しやすい料金制度の検討		
			3-1-3 パーク&(バス)ライド、サイクル&(バス)ライドの推進	・バスICカード利用者割合	・現状以上
	3-2. わかりやすい 公共交通情報の発信		3-2-1 公共交通情報のアクセス性の向上		
			3-2-2 乗換案内等のサインの充実とユニバーサルデザイン化	サイン見直し箇所数	2箇所
	3-3. バリアフリー化の推進		3-3-1 鉄道駅のバリアフリー化の促進		
			3-3-2 ノンステップバスの導入促進	ノンステップバス導入割合	70%
			3-3-3 誰もが利用しやすいタクシーの活用		
	3-4. 安定的な 安全運行の確保		3-4-1 安定的な運行体制の確立	交通事業者同士や行政との連携強化により、災 害等の緊急時における公共交通の運行情報を 一元的に閲覧可能な環境を目指す。	
			3-4-2 安全運行の維持にむけた計画的取り組みの推進		
基本方針4 みんなで考えつなげていく 体制づくり	4-1. 地域住民・交通事業 者・ 行政の連携強化	☆	4-1-1 地域住民・交通事業者・行政が連携した公共交通利用促進に向けた仕組みづくり	地域における協定締結数	10団体
		☆	4-1-2 交通弱者への支援による外出機会の拡大		
	4-2. 交通分野以外との 連携強化		4-2-1 商業・医療分野等との連携による公共交通の利便性向上		
			4-2-2 施設配置に応じた公共交通の再編		
			4-2-3 公共交通利用促進に向けた地元企業の参画推進	企業定期券導入事業所数	9事業所
			4-2-4 観光分野との連携による公共交通の利便性向上と利用促進		
			4-2-5 今後の技術革新に対応した交通まちづくりの推進		
	4-3. 公共交通利用への 意識の醸成	☆	4-3-1 モビリティ・マネジメントの推進	公共交通利用に対する意識 が変化した人の人数	300人/6年間
		4-3-2 地域によるバス待合環境の維持・管理の推進			

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4年度

- 地域内フィーダー系統確保維持補助事業 6路線 21,938千円
- 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 11,584千円
- 生活バス路線運行対策補助事業 11路線 55,597千円

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1～3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。

- 交通整備準備委員会等 平成31年度 6回
令和2年度 10回
令和3年度 5回
令和4年度 3回（ドライバーミーティング含む）
※令和4年12月末現在
- バス乗り方教室 令和3年度 1回

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。

自家用有償旅客運送に向けて

- 小野地区安心とおでかけサポート委員会 平成31年度 5回
- 松風おでかけサポート委員会 準備委員会 令和2年度 3回
令和3年度 2回

自家用有償旅客運送運行後（準備委員会から役員会へ変更）

- 松風おでかけサポート委員会 役員会 令和3年度 4回
令和4年度 2回

※令和4年12月末現在

③安全な運行への取り組み

市が独自に自家用有償旅客運送運転手適齢講習を実施し、運転手が自己の運転を再確認する機会とし、利用者の安全な輸送に寄与している。

- 令和4年12月6日～令和4年12月8日 受講者数22人

④他の地区への拡充

令和4年度2地区で新たな地域内交通導入に向け検討開始。

- 三輪北部地区（志手原校区地域づくり協議会）
- 藍地区（岩倉区）

(2) 新モビリティサービス推進

①コンソーシアムの設立

令和3年に民間事業者と三田市新モビリティサービス推進コンソーシアムを設立し、新モビリティを活用した地域交通課題の解決を目指した取り組みを開始。

- 準備会

令和3年9月30日

（議題）コンソーシアム設置要綱、運営について

- 幹事会

第1回 令和3年12月1日

（議題）コンソーシアム設立、市内移動に関する現状・課題、ロードマップ案、モデル地区、幹事団体からの事業提案等

第2回 令和4年2月9日

（議題）フラワータウンについて、R4年度実証実験の概要について、費用負担の考え方について（補助事業等の確包含む）

第3回 令和4年3月29日

（議題）フラワータウンについて（再整理）

R4年度実証実験の概要について（再整理及び実験内容具体化）

次年度の進め方について（コンソーシアムの運営など）

②三田市モビリティサービス実証推進協議会設立（令和4年7月11日）

フラワータウンにおいて、多様な主体の参画及び官民連携のもと、新モビリティを活用し、持続可能な交通ネットワークの構築を目指す。

- R4年度のフラワータウンでの実証を行い、有効性の確認後、既存公共交通を基盤として周辺市町村（三輪地区）への展開・拡大を図る。
- 周辺市町村（神門寺など）との連携を見据えて、システムの基盤整備や他分野連携を同時並行的に検討する必要がある。
- 検証会で検討のうえ本案を決定する。各市町村における実証実験は其市町村からの提案書等により、試行市・試行町に実施するものとする。





ロードマップ (案)

(3) 新たな地域内交通の検討（新モビリティサービス実証推進協議会にて実施）

まちびらきから40年のフラワータウンにおいて、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、グリーンスローモビリティの有効性や外出頻度の変化などについて検証。

(令和4年11月10日～令和4年12月23日)

	
<p>武庫が丘地区 添付資料-2</p>	<p>狭間が丘地区 添付資料-3</p>
<p><乗車アンケートより></p> <ul style="list-style-type: none"> ・70歳代以上が6割以上。 ・利用目的は「買い物」が最も多く約半数を占める。次いで「試乗」が3割弱。 ・目的地は「フラワータウン内」が最も多く9割以上を占める。 	<p><乗車アンケートより></p> <ul style="list-style-type: none"> ・70歳代以上が5割以上。 ・利用目的は「試乗」が最も多く4割を占める。次いで「買い物」が4割弱 ・目的地は「フラワータウン内」が最も多く9割以上を占める。

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。

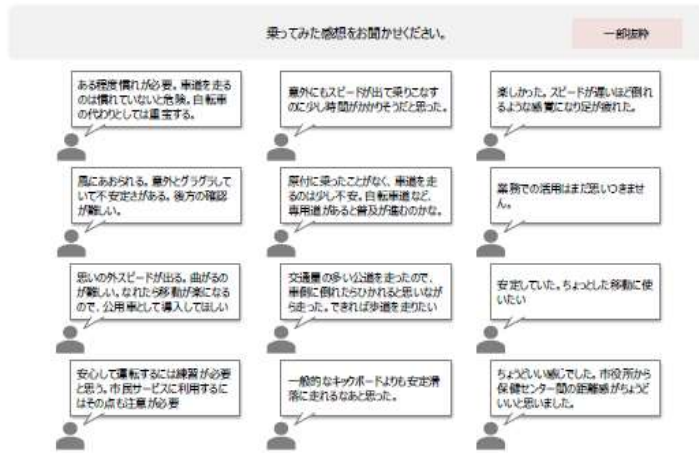
●取組地域 3 地区

※公共交通勉強会を経て、R4 年度中に 1 地区追加される予定。

(2) 電動キックボード実証実験及び、アンケート調査

新しい移動手段の検討のために市職員参加により、電動キックボードの安全性や有効性などを検証。

(令和 4 年 3 月 28 日～令和 4 年 3 月 30 日)



キックボード実証実験

(3) 新モビリティ乗車体験（新モビリティサービス実証推進協議会にて実施）

5年後・10年後の移動手段に不安を抱えている高齢者を主なターゲットに、新しいモビリティを体験してもらうことで移動の選択肢として活用を検証。

(令和 4 年 11 月 3 日・祝日) **添付資料-4**

内容：グリーンスローモビリティ（自動運転）
 パーソナルモビリティ
 親子で学ぶバスの乗り方教室



グリーンスローモビリティ自動運転

(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
地域内フィーダー系統確保維持補助事業	三田市	R3. 10月 ～R4. 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
三田市地域公共交通原油価格高騰対策支援補助事業	三田市	R4. 12月		原油価格高騰の影響を大きく受ける公共交通事業者の事業継続を支援。
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	R3. 10月 ～R4. 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	R3. 10月 ～R4. 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 ～R3. 3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：計2地区 (広野、あかしあ台)
三田市地域公共交通新型コロナウイルス感染症対応型運行支援補助事業	三田市	R2～		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。
自動運転実証調査事業（中型自動運転バス）	三田市	R4. 10月 ～R5. 3月	ウッディタウンにおける中型バスを使った自動運転化を目指す実証調査事業。
共創モデル実証プロジェクト	三田市モビリティサービス実証推進協議会	R4. 8月 ～R5. 3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実証実験。
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
新モビリティ推進コンソーシアム		R3. 12月～	民間事業者と新モビリティを活用したオールドニュータウンの地域交通課題の解決を目指した取組み
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 を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、新たな収入源となった神姫バスそれぞれに効果があった。 ◆～2022.8.31 221,650円 (160便運行 ※うち、1便のみ出荷物無し)
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。 ・実施主体：三田市 ・運行主体：元気な広野をつくる会	月毎利用者が微増。
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。 ・実施主体：三田市 ・運行主体：松風おでかけサポート委員会	月毎利用者が若干減。

4. 具体的取組に対する評価

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

●鉄道駅に接続するバスの便数

	現状（2018年度）	2021年度	目標
三田駅	588 便/日	512 便/日	現状維持
新三田駅	577 便/日	500 便/日	現状維持
ウッディタウン中央駅	288 便/日	232 便/日	現状以上
南ウッディタウン駅	318 便/日	314 便/日	現状維持

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

●地域内フィーダー系統確保維持補助事業

新型コロナウイルス感染症の影響により輸送人員が落ち込み、目標に対して82%（乗車人数 R4 実績値 234,993 人/目標値 288,000 人）の実績ではあったが、貨客混載事業の新しい取組みを実施しながら、幹線系統と接続するJR三田駅への通勤や通学利用の足として運行することができた。また、神戸電鉄へも接続することにより通院や買い物等の利用に寄与することができたと考える。

●自家用有償旅客運送運行事業

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本格運行し、地域特性に応じた地域内交通として一定の効果があったと考えるが、利用者数については、新型コロナウイルス感染症の影響により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。

●路線バス以外の地域内交通導入地区数（累計）

現状（2018年度）	2021年度	目標値
1地区	2地区	12地区

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

●乗合バスに対するノンステップバス導入割合

現状（2017年度）	2021年度	目標値
40%	54.3%	70%

基本方針4 みんなで考えてつなげていく体制づくり

●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（累計）

現状（2018年度）	2021年度	目標値
1団体	3団体	10団体

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目標設定への見直しの必要がある。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、誰もが移動しやすい公共交通を補完できる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。	路線別の課題抽出や評価などをテーマにバス事業者との定期的な勉強会を開催。	今後の地域公共交通計画策定に向け、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。

これまで3地区が利用し、自家用有償旅客運送の導入や、路線バス利用促進に向けた工夫や改善を提言するなど、各地域の移動問題に地域自らが主体的に向き合うしくみづくりができた。他にも、新たに地域内交通の検討を始めた地区が2地区あり、今年度にも協定団体が1団体加わる予定。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。

北部域のバス路線においては、利用者減（収益減）を補完するための新たな取り組み「貨客混載事業」を実施し、収益のみならず地区生産者の活力を取り戻すなど、公共交通の新たな役割付与により地域活性化にも寄与することができた。

また、グリーンスローモビリティ（自動運転）やパーソナルモビリティといった新たなモビリティに触れる機会を創出し、未来のライフスタイルを提唱すると同時に、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実証実験を行い、「共創」による持続可能モデルを検証してきた。さらには、運転手や車両等、限られた資源で採算性の確保を目指すバス事業者と共に、路線バスの

自動運転化にむけた実証実験を実施し、新たな公共交通のあり方についても、新技術の活用により幅広く地域交通課題の解決を目指した取組みを続けている。