三田市
地域公共交通計画

【概要版】

誰もが気軽に移動できるまちを目指して

2024（令和 6）年 3 月
三田市

1　はじめに

近年の公共交通を取り巻く本市の環境は、人口減少・少子高齢化の進展、自家用車依存による地域公共交通利用者の減少に加え、新型コロナウイルス感染症がもたらした新しい生活様式（社会変化）の影響により公共交通の利用者が大幅に減少し、現在も需要の回復には至っていない状況です。

その一方で、公共交通は、長年に渡り通勤・通学・通院・買い物など市民の移動を支える重要な社会インフラとしての役割を担っており、近年では、若者のクルマ離れの進展や高齢者の運転免許証返納後の移動手段としても期待が高まっています。

このような中、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が 2020（令和 2）年 11 月に改正・施行され、「地域公共交通網形成計画」が「地域公共交通計画」に変更されるとともに、地方公共団体が中心となって、まちづくりと連携した計画を策定することが「努力義務」と定められました。

これらを踏まえ、三田市では、既存計画である「三田市地域公共交通網形成計画」を踏襲しながら、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の一部改正への対応と、現在の状況を踏まえ、基本方針である「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～」を実現するために、これまで以上に多様な関係者が連携を図りながら、公共交通のマスタープランとなる「三田市地域公共交通計画」を策定しました。

2　計画の位置づけ

本計画は、「三田市総合計画」「三田市都市計画マスタープラン（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」「三田市環境基本計画」「三田市観光ビジョン」と連携･整合を図りながら、持続可能な公共交通ネットワークの形成に向けた地域全体の公共交通のあり方を示す、公共交通のマスタープランとなるものです。

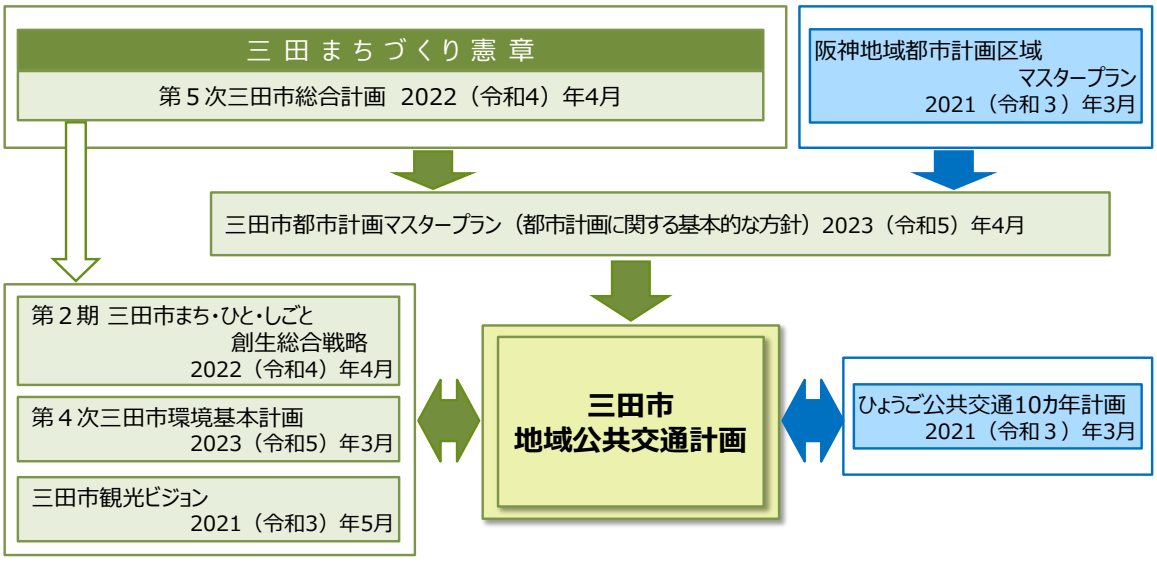


図　計画の位置づけ

3　計画区域・期間・対象

（1）計画区域　三田市全域

（2）計画期間　５年間（2024（令和６）年度～2028（令和 10）年度）

（3）計画の対象

本計画で対象とする交通手段は、鉄道やバス、タクシー、コミュニティバスや乗合タクシーといった地域コミュニティ交通を本計画の対象とする移動手段（公共交通）として位置づけます。

また、徒歩や自転車、自家用車等の「私的交通」や学校、企業や福祉施設、病院送迎バス等の「特定目的の送迎システム」等、多様な交通形態と互いに補完、連携し合いながら人々の移動を支えます。

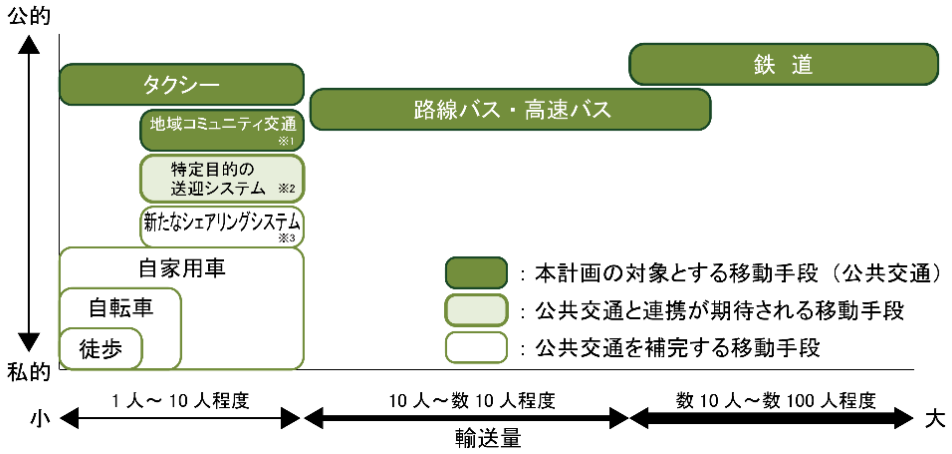


図　地域公共交通の考え方（イメージ）

※1　地域コミュニティ交通は、コミュニティバス、乗合タクシー、自家用有償旅客運送等。
※2　特定目的の送迎システムは、学校、企業、福祉施設、病院送迎バス、介護タクシー等。
※3　新たなシェアリングシステムは、電動アシスト自転車等によるコミュニティサイクル等。

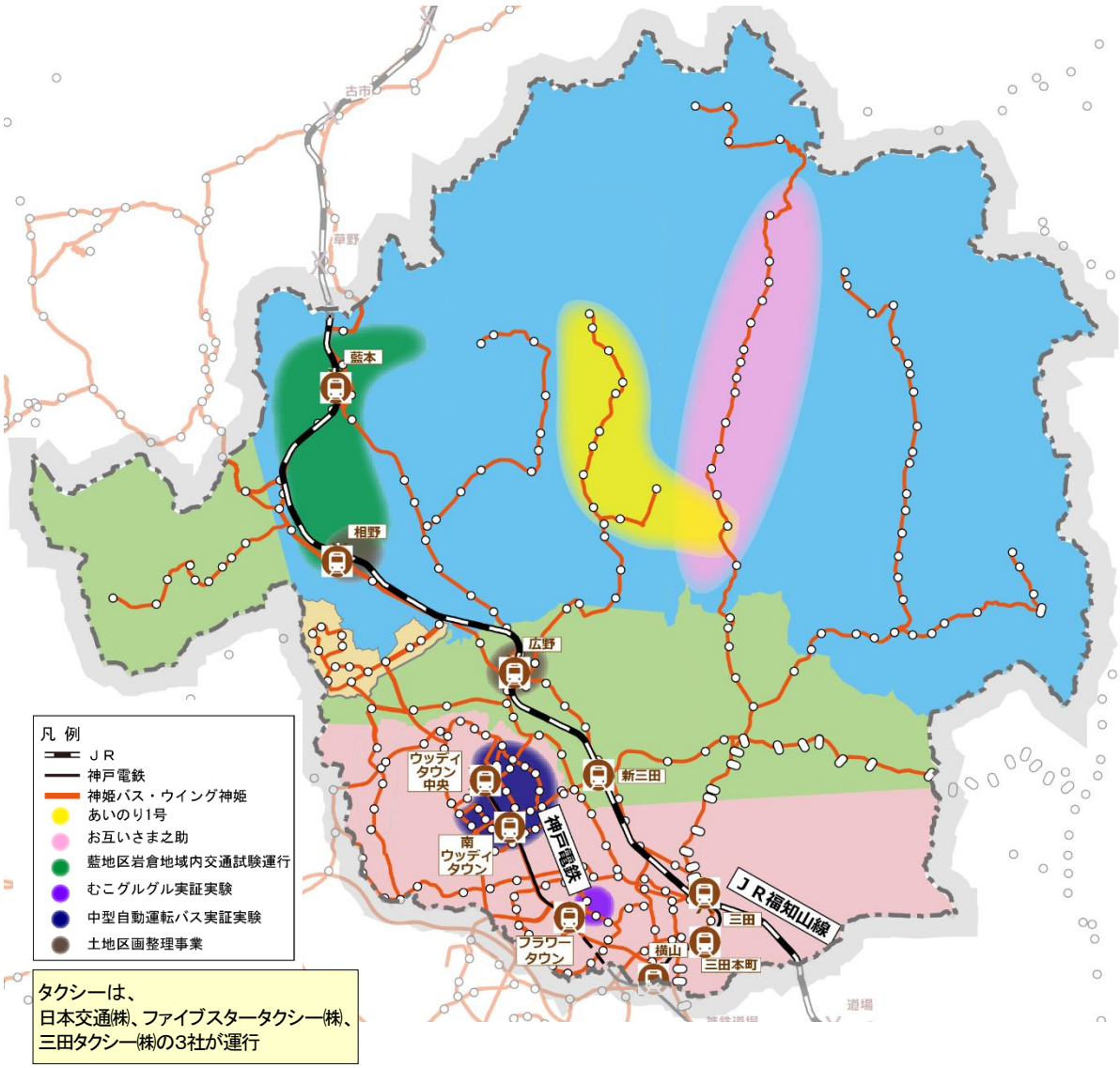
4　三田市の課題

課題	現状
車を気軽に利用できない人の増加	・65 歳以上の運転免許返納者が今後増加する見込みとなっており、運転免許を持たない高齢者への対応や、65 歳未満の運転免許保有者数が減少しており、運転免許を持たない人への対応が必要 ・市補助対象路線のバス利用者の多くが、“他に移動手段がないから”　乗車していると調査回答があり、これらの方への対応が必要
自動車分担率の増加	・自動車分担率は約 10 年間で 50%から 54%に増加している。5～14 歳の自動車（送迎）の分担率の増加が著しく多い。バス乗り込み調査でも、送迎してくれる方がいるとの回答は 20 歳未満が最も多い。 ・自動車分担率を削減するために、送迎してもらっている方たちも公共交通を用いて移動しやすいと感じる環境の整備が必要
移動需要を踏まえたまちづくり	・市内外間の移動は一定の需要があることから市内外間の移動の円滑化が必要 ・市補助対象バス路線の一部については、利用促進や効率化による改善やバス以外の手段の検討等について、当該路線バス沿線住民と一緒に検討が必要 ・市内では、地域毎に提供されている公共交通サービスレベルが異なることから、地域特性に応じた公共交通サービスの提供が必要
限られた資源の中での「移動」に対する役割のあり方	・交通事業者の運転手等が減少しているうえに、高齢化が進展 ・バス路線を維持するために補助額が年々増加 ・2024 年問題により、運転手不足の深刻化に伴い公共交通の維持が難しくなることが見込まれるため、担い手の確保と新たな移動手段の確保が必要 ・三田駅、新三田駅等の主要駅を起点とした通勤送迎バス等の運行（地域資源運行）と路線バスの運行が重複している場合があり、移動に対する役割のあり方について検討が必要

5　現在の公共交通ネットワーク

三田市内は、幹線交通は JR 福知山線、神戸電鉄三田線・公園都市線、支線交通として神姫バス、ウイング神姫、地域内交通として、グリーンスローモビリティやおでかけサポート事業等により、公共交通ネットワークが構築されています。

三田市内の現状は 4 つの地域区分に分けることができ、それぞれの地区の地域特性に応じた対応が必要です。



色	概要
	公共交通のサービス水準を維持・充実していく地区
	地域特性に応じたサービスによる補完が求められる地区
	地域特性に応じたサービスの見直しが求められる地区
	企業誘致、企業活動等の将来動向に応じたサービスへの対応が求められる地区

図　現在の公共交通ネットワークと地区の現状分析

6　課題及び基本方針と目標

本市の公共交通を取りまく現状や上位関連計画を踏まえ、三田市全域の課題の把握と課題解決に向けた公共交通の方向性、基本方針、目標について整理しています。

課題

- 車を気軽に利用できない人の増加
- 自動車分担率の増加
- 移動需要を踏まえたまちづくり
- 限られた資源の中での「移動」に対する役割のあり方

課題解決に向けた公共交通の方向性

公共交通ネットワーク（骨格）の維持確保

・交通ネットワーク（骨格）の維持確保
・幹線交通へのアクセス性の向上

地域特性に応じた公共交通サービスの提供

・移動需要に対応したバス路線の検討
・地域特性に応じた最適な公共交通サービスの提供
・可能な限り 1～2 回の乗り換えで、主要な施設や交通拠点まで移動できる交通ネットワークの構築

公共交通サービスの充実

・公共交通サービスの充実による自動車利用からの転換

関係者の連携と役割分担

（市民）
・自発的な交通行動の見直しや転換・利用促進への取り組みによる公共交通の維持改善

（交通事業者）
・公共交通の利便性向上
・公共交通を支える担い手の確保

（行政）
・公共交通サービスの充実に向けた取り組みや体制づくり
・公共交通を支える担い手確保
・市民や交通事業者の取り組みへの支援

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～

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

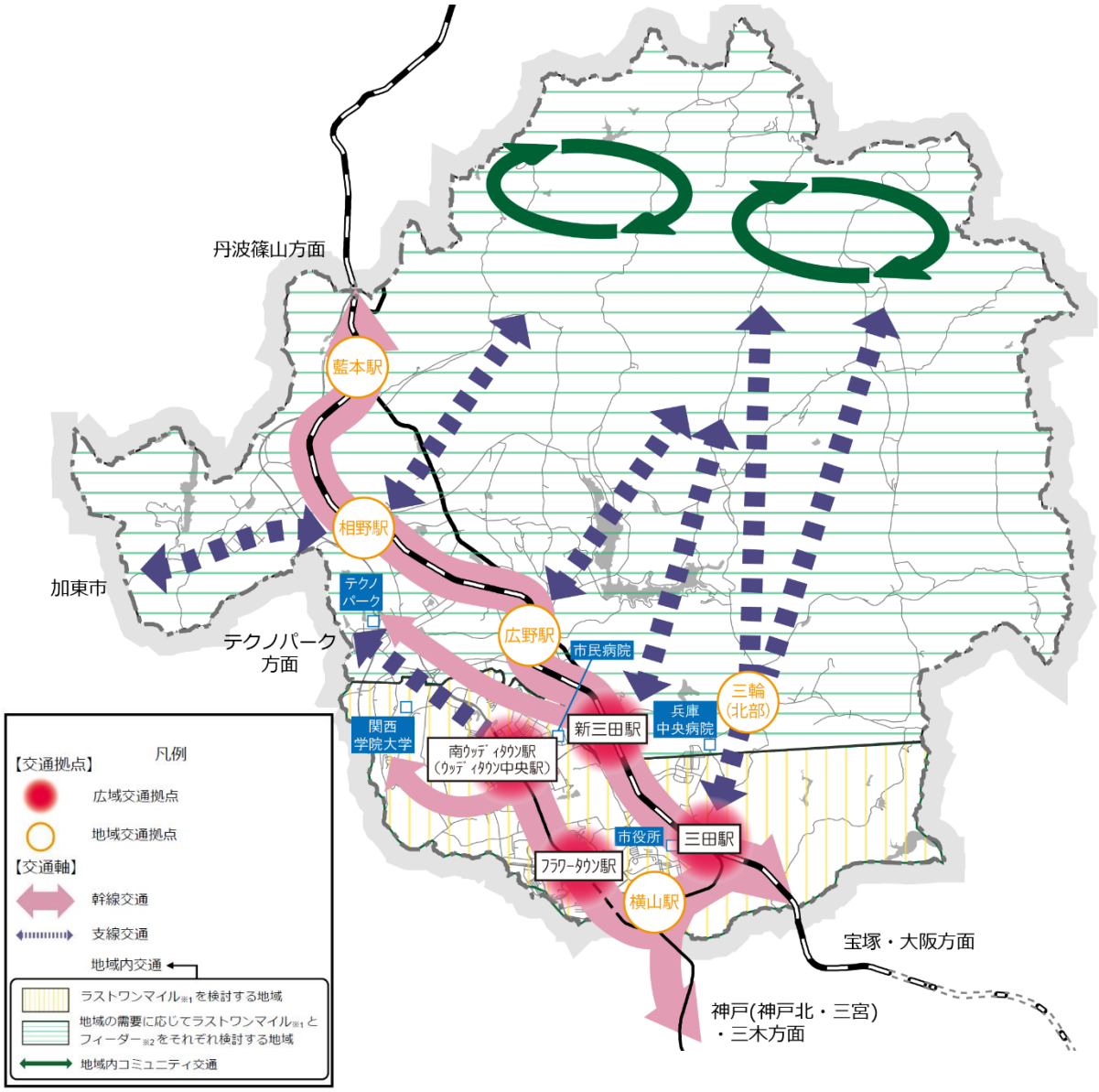
7　目指すべき公共交通ネットワーク

（1） 公共交通ネットワークの将来像（イメージ）

基本方針を実現することで形成される本市の「目指すべき公共交通ネットワーク」は、位置づけと役割が明確化された「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して整備します。

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 回の乗り換えで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します。

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します。



※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

図　公共交通ネットワークの将来像（イメージ）

（2）交通拠点・公共交通が果たすべき役割

交通拠点の役割と位置づけ

広域交通拠点	三田駅周辺、新三田駅周辺、フラワータウン駅周辺、 センチュリーパーク（南ウッディタウン駅、ウッディタウン中央駅周辺）

「広域交通拠点」は、幹線交通間の接続や広域バス路線への接続機能を有し、市内の中心部や市内外へのスムーズな乗り換えを行う交通拠点です。
また、商業や文化、行政等の都市機能が集積し、市内外からの来訪が期待される地域です。

地域交通拠点 （乗換拠点）	広野駅周辺、相野駅周辺、藍本駅周辺、横山駅周辺、三輪（北部）周辺

「地域交通拠点（乗換拠点）」は、幹線交通や支線交通との接続により、各地域と市内の中心部との行き来や市外との行き来の際に、スムーズな乗り換えを担う交通拠点です。

交通軸の役割と位置づけ

幹線交通	【主な担い手】鉄道、バス（市外や需要の多い路線を結ぶバス路線）

「幹線交通」は、都市機能が集積した広域交通拠点や市外を結ぶことで、市内外からの大規模な移動を支える役割を担います。

支線交通	【主な担い手】バス（市内バス路線）、タクシー、地域内コミュニティ交通

「支線交通」は広域交通拠点や地域交通拠点から各地域の中心部までの移動を支える役割を担います。

地域内交通	【主な担い手】バス（市内バス路線）、タクシー、地域内コミュニティ交通

「地域内交通」は地域内の移動や、地域の中心部（広域交通拠点、地域交通拠点等）までの移動を支える役割を担います。地域内交通の導入にあたっては地域の特性に応じ、ラストワンマイル※1やフィーダー※2を目的とした手法を検討します。
「地域内」とは、小さな需要に応じて、現状の 4 つの地域区分（前頁）より狭い範囲の中で移動を担う範囲のことです。

※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

8　目指すべき将来像の実現に向けた施策・事業

（1）施策一覧

本計画の基本方針「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～」と、その実現に向けて設定した 3 つの基本目標に基づき、目指すべき公共交通ネットワークの実現に向けて、以下に示す施策体系に従って、具体的な施策・事業を展開していきます。なお、重点事業は表中に☆で示し、この中でも特に優先度が高い事業は☆☆で示すとともに、具体的な実施時期や実施内容を整理しています。

目標	目標を達成するための施策・事業		実施主体				実施期間				
			市民	交通事業者	行政	その他	2024（R6）	2025（R7）	2026（R8）	2027（R9）	2028（R10）
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	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		○	◎	◎ （土地区画整理組合、市街地再開発組合）	実施				
	施策 1-2　公共交通ネットワークの維持・確保	1-2-1（重点事業☆） 交通ネットワーク（骨格）の維持・確保		◎	◎		実施				
		1-2-2（重点事業☆） 大きな需要を支える幹線・支線の再編		◎	◎	○ （進出企業）	関係機関協議	実施			
		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	◎	◎ （ﾊﾞｽ・ﾀｸｼｰ事業者）	◎	○ （事業者）	指針作成 関係機関協議	実施			
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		◎	△		実施				
		2-1-2（重点事業☆） 利用しやすい料金制度の検討		◎	○		随時実施				
	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	△	◎	○	○ （観光事業者）	関係機関協議		実施		
	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	○	◎ （鉄道事業者）	◎		実施				
		2-3-2 ノンステップバスの導入促進		◎ （バス事業者）	△		実施				
		2-3-3 誰もが利用しやすいタクシーの活用		◎ （タクシー事業者）	◎		実施				
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	◎	◎	◎		指針作成	適宜実施			
		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	△	◎	◎		実施				
	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		◎	◎	◎ （事業者）	事業毎に随時実施				
		3-2-2（重点事業☆☆） 公共交通の担い手確保	○	◎	◎	○ （事業者）	関係機関協議	実施			
		3-2-3（重点事業☆☆） 施設配置に応じた公共交通の再編		◎	◎	○ （事業者）	事業毎に随時実施				
		3-2-4 公共交通利用促進に向けた地元企業の参画推進			◎	◎ （事業者）	関係機関協議	実施			
		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		○	◎	△ （事業者）	実施				
	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	◎	◎	◎	◎ （事業者）	実施				
		3-3-2 地域によるバス待合環境の維持・管理の推進	◎	○ （バス事業者）	△	◎ （事業者）	実施				

※実施主体　◎：常にメインとなって事業を推進　○：適宜メインとともに事業を推進　△：事業の推進を補佐

（2）基本方針別施策･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

重点事業	事　業	概　　要	実施主体
☆	1-1-1 交通拠点（広域交通及び地域交通）の機能強化	● 三田駅の歩行者空間の整備や相野駅や広野駅の区画整理事業等の推進により交通結節機能の強化を検討し、スムーズな移動の確保による利便性向上を図ります。	◎ 行政 ◎ 土地区画整理組合 ◎ 市街地再開発組合 ○ 交通事業者

【実施主体】
◎：常にメインとなって事業を推進　○：適宜メインとともに事業を推進　△：事業の推進を補佐

■施策 1-2 公共交通ネットワークの維持・確保

重点事業	事　業	概　　要	実施主体
☆	1-2-1 交通ネットワーク（骨格）の維持・確保	● 地域の輸送資源の総動員や運行にかかる支援等あらゆる手段を活用しながら、地域特性や実情などの移動需要に対応した最適な交通ネットワーク（骨格）を維持・確保します。	◎ 行政 ◎ 交通事業者
☆	1-2-2 大きな需要を支える幹線・支線の再編	● テクノパーク企業協議会や交通事業者と連携し、テクノパーク周辺の交通混雑の解消や通勤の足の確保を図ります。テクノパーク方面へは、新三田駅からのバス路線（幹線）を維持しつつ、国道 176 号と舞鶴若狭自動車道三田西 IC を結ぶ県道三田西インター線のバイパス工事の開通後の交通量の変化も踏まえながら、ウッディタウン中央駅から大規模需要を支えるための新たな支線交通を検討します。	◎ 行政 ◎ 交通事業者 ○ 進出企業
☆ ☆	1-2-3 小さな需要を支える支線・地域内交通の再編	● 公共交通ネットワークの将来像の地域内交通における「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を検討する地域」については、路線バスの補完や、交通拠点までの移動を支える交通手段として、支線・地域内交通の確保・維持に向けた検討が不可欠な地域です。 ● そこで、移動需要（目的、施設等）に対応するために、「小さな需要を支える支線の見直し（乗り換え回数の削減、運行ルートの見直し、運行主体や車両の見直し）」や、「地域特性に応じた地域内交通」について多様な主体と検討します。 ● また、新たな地域内交通の導入に向け、「指針（準拠すべきよりどころ又は準拠すべき基本的な方向、方法を示したもの）」を 2024（令和 6）年度に作成します。	◎ バス･タクシー事業者 ◎ 市民 ◎ 行政 ○ 事業者

【実施主体】
◎：常にメインとなって事業を推進　○：適宜メインとともに事業を推進　△：事業の推進を補佐

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

重点事業	事　業	概　　要	実施主体
☆	2-1-1 交通事業者間の連携強化による乗り換え利便性の向上	● 鉄道・バス・タクシー等の各交通事業者の連携による運行ダイヤの調整により、乗り換え利便性の向上を目指します。 ● また、遅延等の運行情報の共有等、連絡体制の整備に向けた取り組みを推進します。	◎ 交通事業者 △ 行政
☆	2-1-2 利用しやすい料金制度の検討	● 本市では、地域の中心から可能な限り 1～2 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ができることを目指しており、公共交通の乗り換えや運賃支払い利便性の向上による交通のシームレス化の推進が必要です。 ● そこで、鉄道・バス事業者が発行する「交通系ＩＣカード等」の利用促進や、地域内交通のサブスク化や、各公共交通機関を乗り換える際に料金が割引となる「乗り換え割引」や、特定のエリア内なら同一運賃となる「エリア定期券」等、スムーズに乗り換えがしやすくなるような料金制度について検討します。	◎ 交通事業者 ○ 行政

【実施主体】
◎：常にメインとなって事業を推進　○：適宜メインとともに事業を推進　△：事業の推進を補佐

■施策 2-2　分かりやすい公共交通情報の発信

重点事業	事　業	概　　要	実施主体
☆	2-2-1 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	● 駅や主要バス停での乗り換え利便性を向上するために、駅や主要バス停における乗り換え情報や、周辺施設へのアクセスルート等を示す案内サインについて、案内情報の拡充や配置状況の最適化を図るため、高齢者・障害者や外国人も分かりやすいユニバーサルデザイン化を推進します。	◎ 交通事業者 ○ 観光事業者 ○ 行 政 △ 市 民

【実施主体】
◎：常にメインとなって事業を推進　○：適宜メインとともに事業を推進　△：事業の推進を補佐

■施策 2-3　バリアフリー化の推進

重点事業	事　業	概　　要	実施主体
	2-3-1 鉄道駅のバリアフリー化の促進	● 駅利用時の段差解消を目的としたスロープやエレベーターの導入等、年齢や障害の有無に関わらず安全に鉄道を利用できるよう、駅のバリアフリー化を促進します。 ● また、ハード面だけではなく職員等からの適切なアナウンスや駅利用者同士でも声かけ等によって助け合うことで、ソフト面からのバリアフリー化も推進します。	◎ 鉄道事業者 ◎ 行政 ○ 市民
	2-3-2 ノンステップバスの導入促進	● 誰もが利用しやすいよう、今後行われるバス車両の更新に合わせて、低床式でバス停との高低差が少ない「ノンステップバス」の導入を促進します。	◎ バス事業者 △ 行政
	2-3-3 誰もが利用しやすいタクシーの活用	● 車両や乗車スペースの見直し等、誰もが利用しやすいタクシーの環境整備を促進します。	◎ 行政 ◎ タクシー事業者

【実施主体】
◎：常にメインとなって事業を推進　○：適宜メインとともに事業を推進　△：事業の推進を補佐

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

重点事業	事　業	概　　要	実施主体
☆	3-1-1 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	● 既存の公共交通ネットワークの維持に限らず、バス路線の減便や廃止など、個別地域の課題が発生する場合は、地域住民や交通事業者、学校関係者等の関係者とともにその継続性や代替手段による解決等を協議するための「場」を三田市地域公共交通活性化協議会分科会等に新たに設置します。 ● 協議の「場」づくりのため、参加者や期間など運用方法を取り決めた指針を令和６年度に作成します。	◎ 行政 ◎ 交通事業者 ◎ 市民
☆	3-1-2 交通弱者への支援による外出機会の拡大	● 交通弱者の外出機会の拡大を目指すため、行政や交通事業者が実施している高齢者や障害者等の交通弱者の支援制度の周知や、利用しやすい制度の確立や改善を推進します。	◎ 行政 ◎ 交通事業者 △ 市民

【実施主体】
◎：常にメインとなって事業を推進　○：適宜メインとともに事業を推進　△：事業の推進を補佐

■施策 3-2　交通分野以外との連携強化

重点事業	事　業	概　　要	実施主体
☆ ☆	3-2-1 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	● 交通を地域のくらしと一体として捉え、農業・商業・観光分野等の地域の多様な関係者との「共創」による維持・活性化を図るため、路線バスにおいて農作物と利用者を同時に運ぶ貨客混載や、商業や観光施設等と連携した公共交通の利用によるポイント付与等のサービスに取り組みます。	◎ 行政 ◎ 事業者 ◎ 交通事業者
☆ ☆	3-2-2 公共交通の担い手確保	● 乗務員の高齢化の進展、新型コロナウイルス感染症の影響（新規採用の抑制等）や働き方の変化等により、乗務員を中心に公共交通の担い手が不足しています。また地域内交通においても地域ドライバー等の継続的な担い手の確保が課題となっています。 ● そこで目指すべき公共交通ネットワークを実現するためにも、公共交通の担い手確保の取り組みに加えて、潜在需要の掘り起こしや企業等とのマッチング機会の創出などにより新たな担い手確保の取り組みを推進します。	◎ 行政 ◎ 交通事業者 ○ 市民 ○ 事業者
☆ ☆	3-2-3 施設配置に応じた公共交通の再編	● 市民病院・小中学校・幼稚園の再編等、市の公共交通を取りまく環境は常に変化にしており、再編事業等に併せて公共交通による移動需要も変化しています。 ● これらの変化に対応するため再編事業毎に随時、路線バスの再編、地域特性に応じた地域内交通や特定目的の送迎システムの導入等、地域の輸送資源を活用しながら検討します。	◎ 行政 ◎ 交通事業者 ○ 事業者
	3-2-4 公共交通利用促進に向けた地元企業の参画推進	● 行政をはじめ、北摂三田テクノパークへの進出企業等の事業者に対し働きかけ、「ノーマイカーデー（公共交通機関の利用を促すキャンペーン）」や「エコ通勤（クルマから、環境にやさしいエコな通勤手段に転換すること）優良事業所認証制度」の実施促進に向け周知等により、通勤時の公共交通の利用促進をおこないます。 ● また、従業員の送迎を目的とした専用の送迎バス（地域資源運行）に、沿線の一般住民も同乗できる「混乗化」等の検討により、各企業における公共交通利用への積極的な参画を推進します。	◎ 行政 ◎ 事業者
☆	3-2-5 今後の技術革新に対応した交通まちづくりの推進	● 自動運転や小型モビリティ（グリーンスローモビリティ等）、MaaS（Mobility as a Service：複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービス）等の先進技術を踏まえた、新たな交通システムについて積極的に調査・研究を進めるとともに、今後の交通形態の変化に柔軟に対応した交通まちづくりを推進します。	◎ 行政 ○ 交通事業者 △ 事業者

【実施主体】
◎：常にメインとなって事業を推進　○：適宜メインとともに事業を推進　△：事業の推進を補佐

■施策 3-3　公共交通利用への意識の醸成

重点事業	事　業	概　　要	実施主体
☆	3-3-1 モビリティ・マネジメントの推進	● 自動車から公共交通への利用の転換や、自動車と公共交通の使い分けを促進するために、公共交通を身近なものとして感じてもらい、車から公共交通への自発的な利用転換を促す取り組みである「モビリティ・マネジメント（環境や健康などに配慮した交通行動を、大規模、かつ、個別的に呼びかけていくコミュニケーション施策）」を推進します。 ● 事業の推進にあたっては、学校・企業を通じて、公共交通の現状について情報共有を図り、公共交通に関する出前講座、乗り方教室の実施や、バスへの体験乗車会をはじめとする参加型イベントの開催等をおこないます。	◎ 行政 ◎ 交通事業者 ◎ 事業者 ◎ 市民
	3-3-2 地域によるバス待合環境の維持・管理の推進	● バスをより身近な交通手段として認識してもらう「マイバス（バスは行政・交通事業者とともに市民も一緒に守り・育てていくもの）・マイバス停意識」の醸成を図るため、地域や企業等によるバス停の清掃や維持管理等、地域住民や利用者が主体となってバスの待合環境を維持する取り組みを推進します。	◎ 市民 ◎ 事業者 ○ バス事業者 △ 行政

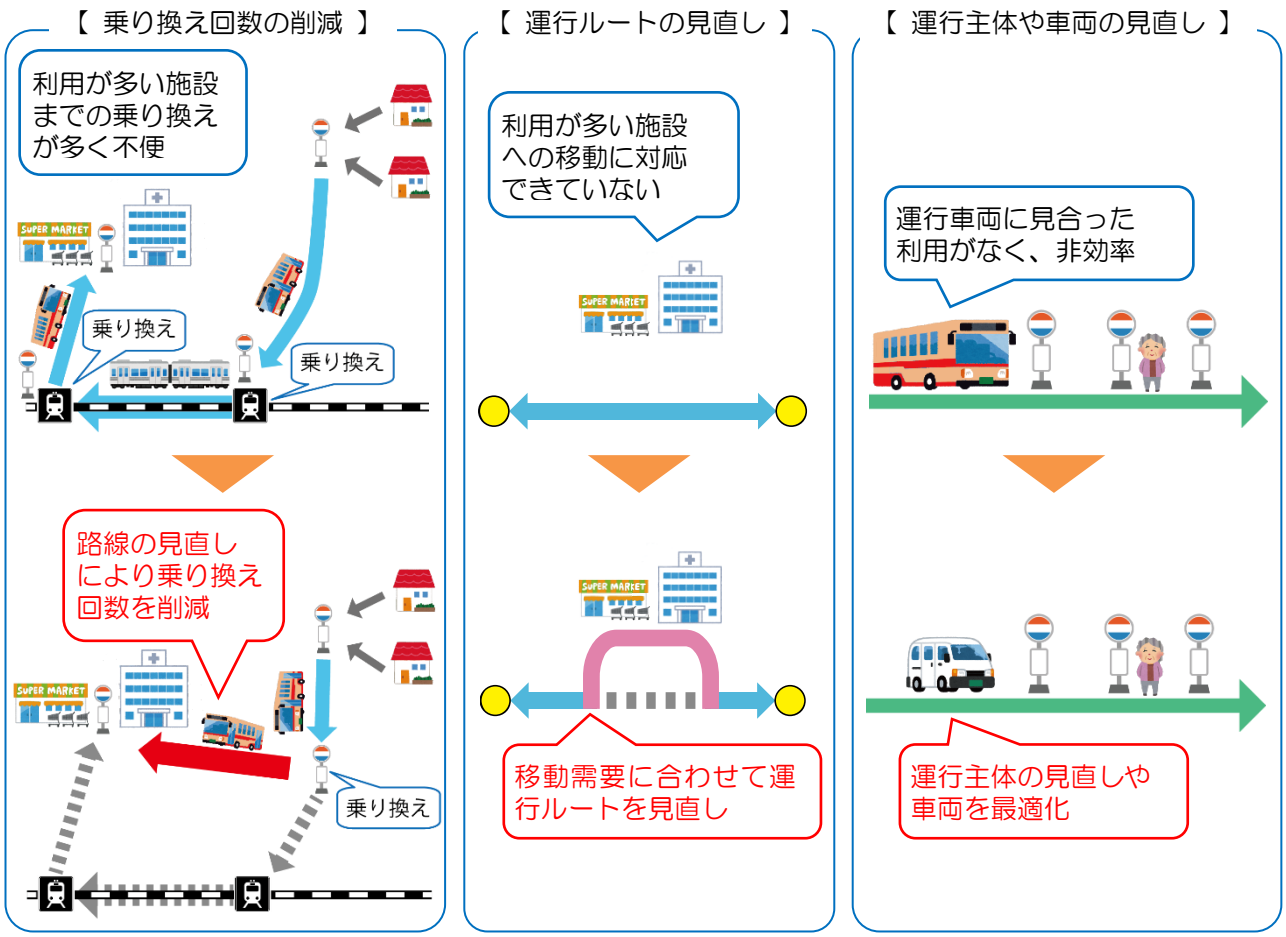
【実施主体】
◎：常にメインとなって事業を推進　○：適宜メインとともに事業を推進　△：事業の推進を補佐

（３）重点事業

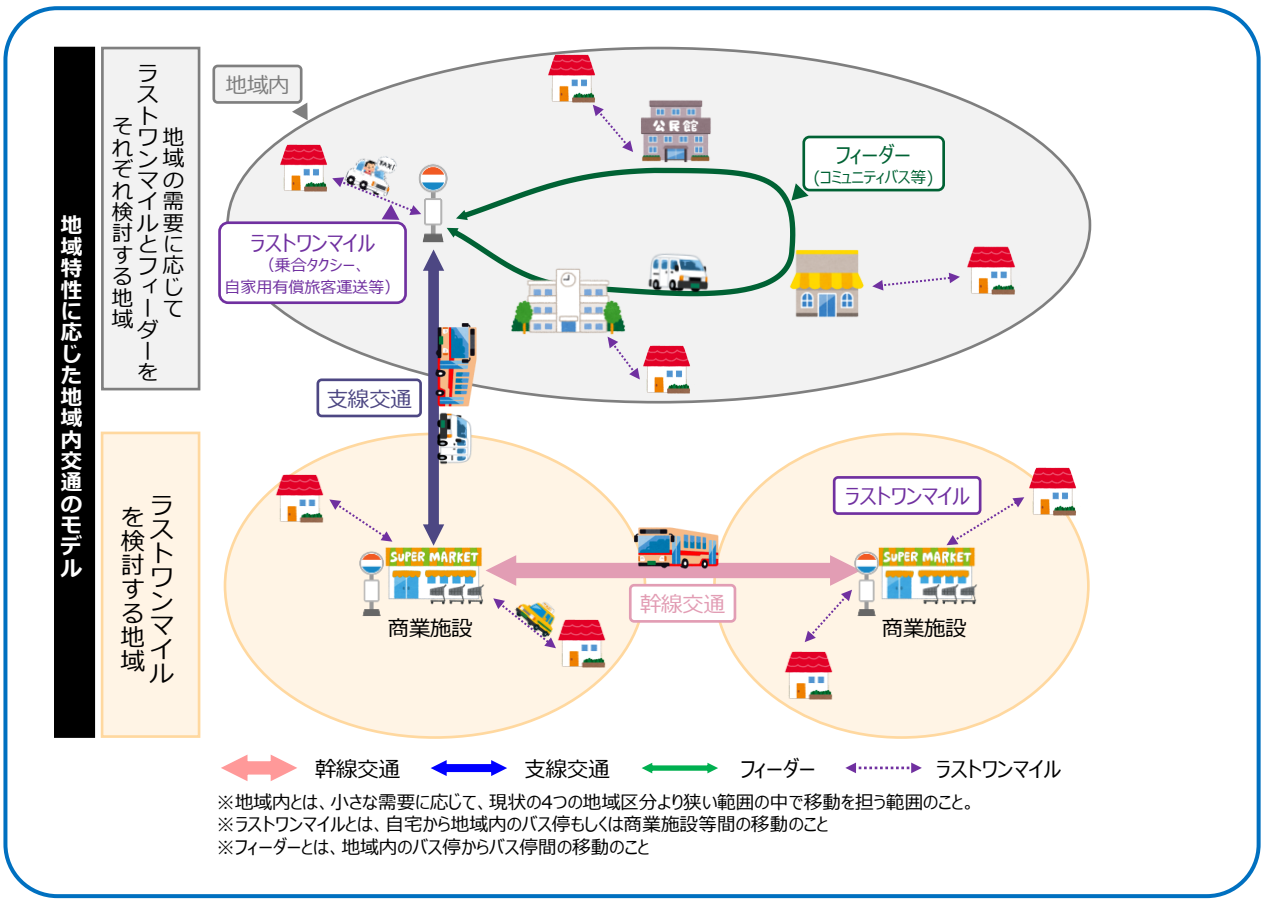
施策 1-2「公共交通ネットワークの維持・確保」の☆☆重点事業シート

事業 1-2-3	小さな需要を支える支線・地域内交通の再編
実施主体	◎ バス･タクシー事業者　◎ 市民　◎ 行政　○ 事業者 【実施主体】◎：常にメインとなって事業を推進　○：適宜メインとともに事業を推進　△：事業の推進を補佐
実施時期	2024（R6）：指針作成、関係機関協議 2025（R7）～2028（R10）：実施
事業内容	● 公共交通ネットワークの将来像の地域内交通における「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」については、路線バスの補完や、交通拠点までの移動を支える交通手段として、支線・地域内交通の確保・維持に向けた検討が不可欠な地域です。 ● そこで、移動需要（目的、施設等）に対応するために、「小さな需要を支える支線の見直し（乗り換え回数の削減、運行ルートの見直し、運行主体や車両の見直し）」や、「地域特性に応じた地域内交通」について多様な主体と検討をおこないます。 ● また、新たな地域内交通の導入に向け、「指針（準拠すべきよりどころ又は準拠すべき基本的な方向、方法を示したもの）」を 2024（令和 6）年度に作成します。

＜ 小さな需要を支える支線の見直しイメージ＞



＜地域特性に応じた地域内交通のイメージ ＞



＜地域特性に応じた地域内交通の導入事例＞

事業名	運行範囲	運賃	利用対象	運用状況
おでかけサポート事業 （三田市自家用有償旅客運送「あいのり 1 号」）	広野北部エリア（上青野・下青野・北浦・緑風台）	大人 200 円 小人 100 円 幼児無料 障害者 100 円	上青野・下青野・北浦・緑風台の住民 （※事前登録必要）	本格導入
おでかけサポート事業 （三田市自家用有償旅客運送「お互いさま之助」）	乙原区・小野区・小柿区の一部	大人 200 円 小人 100 円 幼児無料 障害者 100 円	乙原区・小野区・小柿区の一部の住民 （※事前登録必要）	本格導入
藍地区岩倉区 地域内交通の試験運行（前期） （2023 年 8 月 1 日～8 月 31 日）	岩倉区	無料 （※試験運行中）	岩倉区民とその関係者	試験運行
藍地区岩倉区 地域内交通の試験運行（後期） （2023 年 10 月 1 日～10 月 31 日）	岩倉区・波田区・藍本庄区・北摂武庫グリーンタウン地区	無料 （※試験運行中）	岩倉区、波田区、藍本庄区、北摂武庫グリーンタウン地区住民とその関係者	試験運行
グリーンスローモビリティ 「むこグルグル」 （2023 年 11 月 10 日～12 月 23 日）	フラワータウン	無料 （※試験運行中）	誰でも	試験運行

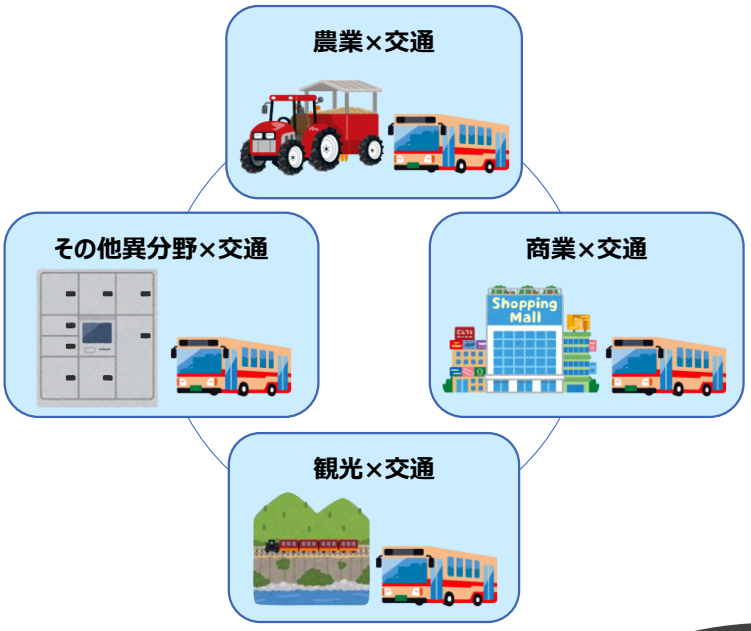
施策 3-2「交通分野以外との連携強化」の☆☆重点事業シート施策

事業 3-2-1	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
実施主体	◎ 行政　◎ 事業者　◎交通事業者 【実施主体】◎：常にメインとなって事業を推進　○：適宜メインとともに事業を推進　△：事業の推進を補佐
実施時期	2024（R6）／2025（R7）／2026（R8）／2027（R9）／2028（R10） 事業毎に随時実施
事業内容	● 交通を地域のくらしと一体として捉え、農業・商業・観光分野等の地域の多様な関係者との「共創」による維持・活性化を図るため、路線バスにおいて農作物と利用者を同時に運ぶ貨客混載や、商業や観光施設等と連携した公共交通の利用によるポイント付与等のサービスに取り組みます。

＜ 農業・商業・観光分野等との連携による公共交通の維持・活性化のイメージ ＞

【 共創プラットフォーム 】

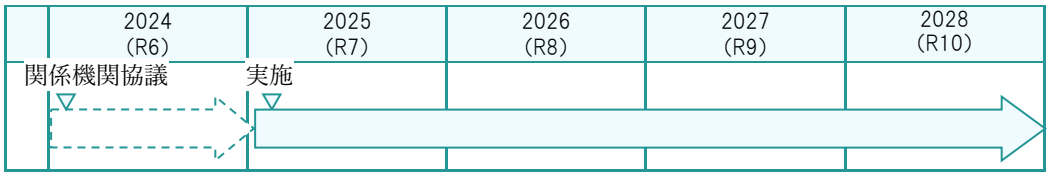
分野の境界を越えた地域のくらしのためのプロジェクトを担う連携スキーム



「地域公共交通優良団体
国土交通大臣表彰」を受賞

農産物と利用客を同時に運ぶ
「貨客混載サービス」

神姫バス、兵庫六甲農業協同組合、三田市の3者が連携し、農産物と利用者を運ぶ「貨客混載サービス」を実施しており、三田・小柿間のバス路線を活用し、高平地区で収穫された農産物を市の中心部にある「パスカルさんだ一番館」へ運んでいます。

事業 3-2-2	公共交通の担い手確保
実施主体	◎ 行政　◎ 交通事業者　○ 市民　○ 事業者 【実施主体】◎：常にメインとなって事業を推進　○：適宜メインとともに事業を推進　△：事業の推進を補佐
実施時期	
事業内容	● 乗務員の高齢化の進展、新型コロナウイルス感染症の影響（新規採用の抑制等）や働き方の変化等により、乗務員を中心に公共交通の担い手が不足しています。また地域内交通においても地域ドライバー等の継続的な担い手の確保が課題となっています。 ● そこで目指すべき公共交通ネットワークを実現するためにも、公共交通の担い手確保の取り組みに加えて、潜在需要の掘り起こしや企業等とのマッチング機会の創出などにより新たな担い手確保の取り組みを推進します。

＜ 公共交通の担い手確保のイメージ ＞

【 定年後の消防士の活用 】

三重交通株式会社と桑名市が協定を結び、同市の消防職員が三重交通に円滑に転籍できるように仕組みを整え、地域の公共交通を支えています。本市でも同様に、連携できないか関係者と協議します。

【 マッチング機会の創出 】

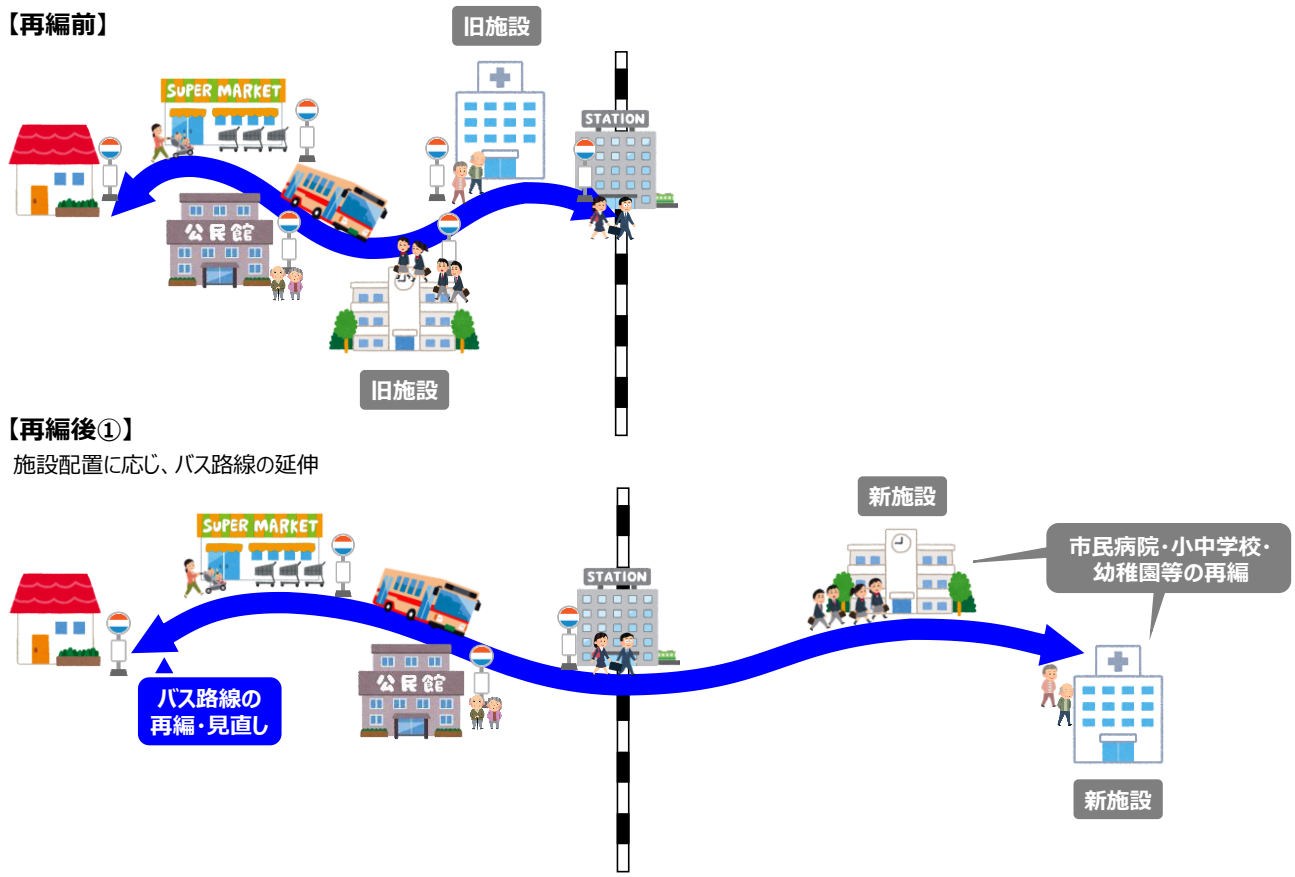
異分野で活躍している人や企業等とのマッチングによる公共交通の担い手の掘り起こしを行います。

【 高校生向け PR 】

高校生に乗務員の魅力を伝えることにより、就職先としてのイメージ向上を図りながら、採用に繋げ、次世代の担い手の確保・育成を支援します。

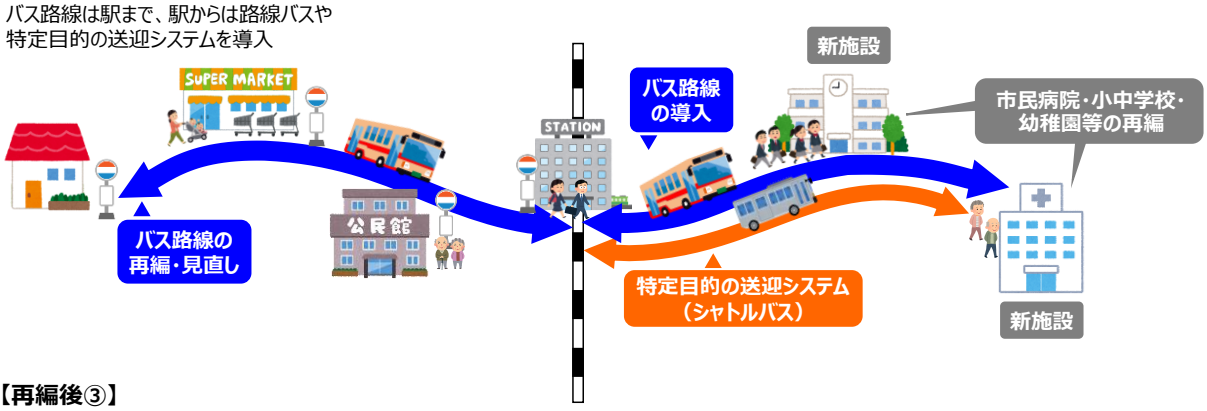
事業 3-2-3	施設配置に応じた公共交通の再編
実施主体	◎ 行政　◎ 交通事業者　○ 事業者 【実施主体】◎：常にメインとなって事業を推進　○：適宜メインとともに事業を推進　△：事業の推進を補佐
実施時期	2024（R6）／2025（R7）／2026（R8）／2027（R9）／2028（R10） 事業毎に随時実施
事業内容	● 市民病院・小中学校・幼稚園の再編等、市の公共交通を取りまく環境は常に変化にしており、再編事業等に併せて公共交通による移動需要も変化しています。 ● これらの変化に対応するため再編事業毎に随時、路線バスの再編、地域特性に応じた地域内交通や特定目的の送迎システムの導入等、地域の輸送資源を活用しながら検討します。

＜ 施設配置に応じた公共交通の再編のイメージ ＞



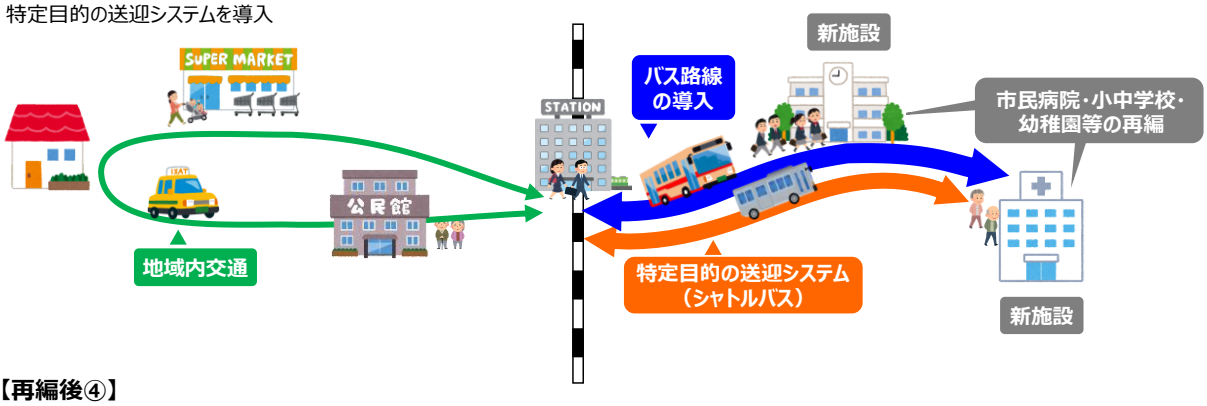
【再編後②】

バス路線は駅まで、駅からは路線バスや
特定目的の送迎システムを導入



【再編後③】

駅までは地域内交通を導入、駅からは路線バス又は
特定目的の送迎システムを導入



【再編後④】

施設配置に応じ、バス路線の再編

9　評価指標

本計画の達成状況を測り、客観的・定量的に評価するため、次のとおり成果指標を設定します。

表　本計画の評価指標･目標値一覧

	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 所管ﾃﾞｰﾀ	■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 所管ﾃﾞｰﾀ	■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 所管ﾃﾞｰﾀ	■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。

【補助制度の連動化に必要な指標】

「国が支援する路線（幹線系統､フィーダー系統）」「県・市が協調して支援する路線」「市が支援する路線」から、収支率、自治体負担額を算出した値を基に指標値を設定しています。

表　補助制度の連動化に必要な指標

評価指標	現状値 2022 (R4)	目標値 2028 (R10)	出典	算出方法
収支率 （補助対象バス路線）	38%	38%	三田市 所管ﾃﾞｰﾀ	■経常収益÷経常費用
自治体負担額 （補助対象バス路線）	89 百万円	89 百万円	三田市 所管ﾃﾞｰﾀ	■乗合バス路線運行対策事業補助金