

## 三田市地域公共交通計画(案)に対する 市民意見の募集結果と意見に対する考え方について

三田市地域公共交通計画(案)について市民意見を募集いたしましたが、その結果と市民に対する市の考え方について公表します。

### 1.実施結果

- (1)募集期間:2024(令和6)年2月5日~3月6日(31日間)
- (2)件数:62件(5名)

### 2.意見の概要と市の考え方

- (1)三田市地域公共交通計画(案)を修正するもの 22件
- (2)三田市地域公共交通計画(案)を修正しないが施策推進上の参考とするもの 17件
- (3)三田市地域公共交通計画(案)を修正しないがご意見として参考とするもの 23件  
(※別紙参照)

### 3.今後のスケジュール

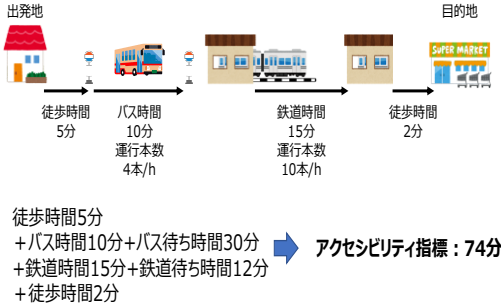
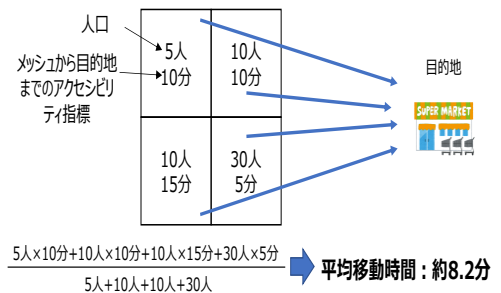
2024(令和6)年4月 本計画のスタート

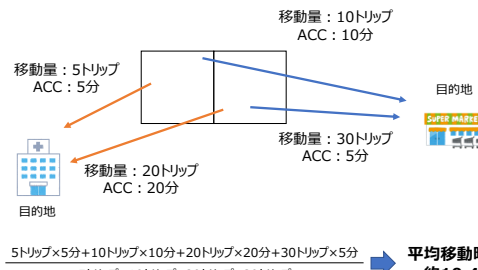
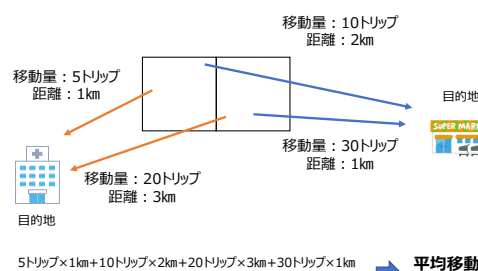
三田市地域公共交通計画(案)に対する  
市民意見の募集結果と意見に対する考え方について

【三田市地域公共交通計画(案)を修正するもの】

No.	頁	意見の内容	市の考え方
1	16	86.2% …P76 では、85.4%と記載されている。どちらが正しいか？	P76 は国勢調査(令和 2 年)の人口からカバー率を算出していますが、P16、96 は令和 4 年 10 月の人口からカバー率を算出していました。P76 の 85.4%に統一して修正します。
2	27	示されているデータはタクシー 3 社の合計か？	出典に記載のとおり、データ提供に協力いただいた日本交通様提供データになります。 図Ⅲ-24 年別乗車人数の推移については、出典を加筆いたします。
3	69 ～ 70	幹線系統と支線系統と地域内交通の分類を線路毎に表に明記して欲しい	いただいたご意見を参考に、交通軸の種別を記載いたします。
4	76	比較するデータが 2015 年と 2020 年になっているが、2020 年はコロナ影響の最中である。このように特異な年のデータを比較対象として、計画を立案することに問題はないか。2023 年データも考慮して計画の検討を進めるべきと思われる。	年号の記載に誤りがありました。 2015 年と記載しているのは、正しくは 2010 年の第 5 回近畿圏パーソントリップ調査でした。 2020 年と記載しているのは、正しくは 2021 年の第 6 回近畿圏パーソントリップ調査でしたので、訂正いたします。
5	93	主要施設とは何か？	主要施設は「発生集中量が多いエリア」に訂正します。
6	95	鉄道ACCとは何か？ 主要施設ACCとは何か。示されている数値は平均移動距離？	鉄道 ACC は、P91 に記載している平均移動時間であり、主要施設 ACC は、P93 に記載している平均移動時間となります。 なお、主要施設ACCはより分かりやすい表現となるよう、発生集中量 ACC に改めます。
7	95	人口増減/高齢者:高平 7→6、市内外割合:藍(藍本)15→16 本庄 9→10 ウッディタウン 9→8、公共交通カバー率:三田全体 86.2→85.4、主要施設 ACC:三輪(南部) 44→31 三田全体 45→58…個別の地区別分析表と異なる。	ご指摘いただいたとおり、数値に誤りがありましたので修正いたします。
8	112	「地域特性に応じた公共交通サービスの提供」欄記載の地域の中心及び主要施設とは何か？ 地域の中心及び主要施設の全リストを示して欲しい。	現状主要施設は設定しておりません。 ※アクセシビリティ指標では、主要施設というのは誤解を招く表現であるため「発生集中量が多いエリア」に変更しております。
9	115	「表Ⅳ-1 交通拠点の役割と位置付け」ではないか。そして、挿入位置が違うのでは？ 図Ⅳ-9 は不要と思われる。	ご指摘いただいたとおり、挿入位置に誤りがありました。 「表Ⅳ-2 交通拠点の役割と位置づけ」、「表Ⅳ-3 交通軸の役割と位置づけ」に改めます。
10	116	④幹線交通 構想ルート(前計画イメージを参照)、地理的位置関係を考慮。行先 8 方面(宝塚・大阪方面、篠山方面、三ノ宮方面、神戸北方面、三木市方面、加東市方面、関学方面、テクノパーク方面)⇒薄ピンク色の太い帯状マーク矢印付き(行先名称は黒色、関学・テクノについては地区の明記があり黒色での名称記載は不要)	ご意見を参考に、行き先を追記いたします。

		<p>鉄道：線路記号(JR=白黒交互線、私鉄=黒 1本、駅=四角白抜)、運行主体(吹き出し使い、黒色で記載)</p> <p>バス：道路記号(茶色平行 2 本線、必要によりバス停マーク使う)、運行主体(吹き出し使い、黒色で記載)</p>	
11	116	<p>⑥ 主要施設 市役所、関西学院大学、市民病院、兵庫中央病院、人と自然の博物館、心れあい通り、主要な商業集積地など⇒青色枠内白抜きで名称記載</p> <p>(注)図中の凡例については、広域交通拠点、地域交通拠点、幹線交通、支線交通、地域内交通について記載。ラストワンマイル、フィーダーの記載は削除。地域コミュニティ交通の記載も削除。</p>	<p>いただいたご意見を参考に、市役所、関西学院大学、三田市民病院、兵庫中央病院、テクノパークを記載いたします。</p>
12	126	<p>「地域特性に応じた地域内交通の種類」⇒「地域特性に応じた地域内交通の事例」</p>	<p>いただいたご意見を参考に、「地域特性に応じた地域内交通のモデル」に改めます。</p>
以下、計画書の用語集に説明を掲載			
13	33	<p>フィーダー系統(フィーダー路線)の意味</p> <p>図Ⅲ-31 国、県、市補助路線に対し三田市補助額の推移個々の額の色分けは P31 分類の色わけと対応していると思われるが内訳額と合計額があわない。あっているところもあるが！</p> <p>トリップ数 用語の意味</p>	<p>フィーダー系統とは、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ます。</p> <p>補助額については百万円単位で表記する際に見えない部分の数値を四捨五入していますが、端数処理の関係で内訳の合算値と合計値に相違がでておりますが、一定の計算式のもと算出しているため、このような結果となっております。</p> <p>P38 に掲載のとおりです。</p>
14	40	<p>OD 流動の意味</p> <p>図Ⅲ-38 図の意味がよくわからない。</p> <p>図Ⅲ-37 は通勤・通学ははいついていないのか、いるのか？</p>	<p>OD とは、ある出発地点(発地 origin)と、ある目的地(着地 destination)のことです。</p> <p>OD 流動とは、ある出発地点から、ある目的地までどれくらいの人数が移動したのかを示した図となります。</p> <p>※近畿圏パーソントリップ調査結果をもとに算出しており実数とは異なります。</p> <p>各地区から市内の「どこまで」移動しているのかを表した図です。</p> <p>調査は無作為に抽出した世帯の構成員(5歳以上)の全員を対象にしているため、通勤・通学も含まれております。</p>
15	62	<p>[クロスセクター効果とは]</p> <p>特にミドリ枠組みのクロスセクター効果をもとにから以下。</p> <p>使われている言葉がむつかしくて理解困難です。</p>	<p>クロスセクター効果とは、「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です。</p> <p>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です。</p>

<p>16</p> <p>75</p>	<p>アクセシビリティ指標の求め方が分かりにくい。 事例で具体的に説明して欲しい。 また、各地区の平均移動時間とは何か？ ①各地区の人口重心から三田駅までの移動時間か、②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トリップ数(≒人口)を乗じて重みづけし地区内全トリップ数(≒全人口数)で除して求めた 1 トリップ(1 人)当たり平均移動時間か？ <u>事例で具体的に説明して欲しい。</u></p>	<p>アクセシビリティ指標の求め方の具体例は以下となります。</p>  <p>徒歩時間5分 +バス時間10分+バス待ち時間30分 ➡ アクセシビリティ指標 : 74分 +鉄道時間15分+鉄道待ち時間12分 +徒歩時間2分</p> <p>平均移動時間は②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です。 具体例は以下となります。</p>  <p>人口 メッシュから目的地 までのアクセシ ビリティ指標</p> <table border="1"> <tr> <td>5人 10分</td> <td>10人 10分</td> </tr> <tr> <td>10人 15分</td> <td>30人 5分</td> </tr> </table> <p>目的地 SUPER MARKET</p> <p><math>5 \times 10 + 10 \times 10 + 10 \times 15 + 30 \times 5</math> ➡ 平均移動時間 : 約8.2分 <math>5 + 10 + 10 + 30</math></p>	5人 10分	10人 10分	10人 15分	30人 5分
5人 10分	10人 10分					
10人 15分	30人 5分					
<p>17</p> <p>76 ~ 90</p>	<p>各地区の発生集中量が多いエリアとは、どのように定義しているのか？ 各地区で同じ定義になっているか？ <u>明記して欲しい。</u></p>	<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ます。</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の設定を入れております。</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です。</p>				
<p>18</p> <p>91</p>	<p>アクセシビリティ指標の求め方が分かりにくい。 事例で説明して欲しい。 また、各地区の平均移動時間とは何か？ ①各地区の人口重心から近接駅までの移動時間か、②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トリップ数(≒人口)を乗じて重みづけし地区全トリップ数(≒全人口数)で除して求めた 1 トリップ(1 人)当たり平均移動時</p>	<p>No27 と同様になります。</p>				

		間か？ 事例で説明して欲しい。	
19	92	道路距離 道路距離の定義が良く解らない。三輪、広野地区は、場所が異なるのに道路距離は同じになっている。	P91 の*に記載のとおり、最寄り駅までの距離を表しています。
20	93	アクセシビリティ指標の求め方が分かりにくい。事例で説明して欲しい。 また、各地区の平均移動時間とは何か？ ①各地区の人口重心から発生量が多いリアの中心までの移動時間か、②各地区内のそれぞれのメッシュの当該アクセシビリティ指標に当該トリップ数(≒人口)を乗じて重みづけし地区全トリップ数(≒全人口数)で除して求めた 1 トリップ(1人)当たり平均移動時間か？ 事例で説明して欲しい。	No27 と同様になります。
21	95	ここで言う平均移動時間とは何か？ 三田市内鉄道駅のアクセシビリティ及び発生集中量が多いエリアのアクセシビリティ解析において示されている平均移動時間と異なる。算出の仕方を事例で説明して欲しい。併せて、比較指標(km/h)について、算出の仕方を事例で示して欲しい(平均移動距離の説明含む)。	<p>これまでの平均移動時間は人口で重みづけしたものです。ここで言う平均移動時間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になります。具体例は以下となります。</p>  <p>比較指標(km/h)の算出について、平均移動距離の算出の具体例は以下となります。</p>  <p>具体例で比較指標(km/h)を算出すると、10.4 km/h(1.8/(10.4/60))となります。</p>
22		フィーダー系統の意味	<p>再掲(No13) フィーダー系統とは、バスの停留所、鉄道駅、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ます。 なお、専門用語等についての用語集を作成いたします。</p>

## 【①三田市地域公共交通計画(案)を修正しないが施策推進上の参考とするもの】

No.	頁	意見の内容	市の考え方
23	17	大量な膨大なデータの整理、ご苦労様です。資料も膨大であり、きちんと把握できているか心配なところはありますが、下記、弊意を記載させていただきます。① p.17～、乗車人員のデータ 2023 年度のデータを含めて評価、検討をお願いしたい。直近のことでありまだデータ整理ができていないこともあろうかと思うが、コロナの影響を抜け出しかけたデータを今後の指標判断へも考慮することが必要と思われる。	2023 年度のデータについては、年度が終了していないためデータを収集することが困難な状況にあります。 しかしながら、2023 年度終了後は、直近の状況等も把握しながら、評価してまいります。
24	17 ～ 29	<u>本来、交通軸(幹線交通、支線交通、地域内交通)及び交通拠点について役割が果たしているかを評価する視点でまとめるべきである。</u> 図示するバス路線の括りも、このことを意識してまとめて欲しい。今回無理でも、今後は、このような視点に立ってまとめるようにして欲しい。交通軸に関しては、後述の交通手段別のところで述べる。また、交通拠点について、乗り換え機能をどの程度の方が利用しているかチェックして欲しい。 【備考】交通拠点に関して、ウッディタウン中央駅、南ウッディタウン駅、フラワータウン駅は「広域交通拠点」とされているが、乗降者がそれほど多くない、「地域交通拠点」レベルと思われる。乗り換え者だともっと少ないのではないか。チェックする必要がある。	ご指摘のとおり、各路線の評価及び交通拠点の役割評価、乗り換え機能については、交通事業者とともに連携しながら、適宜評価してまいります。 広域交通拠点の定義は P115 に記載のとおりですが、ご指摘の乗降者だけではなく、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あり、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としております。 ウッディタウン中央駅、南ウッディタウン駅、フラワータウン駅は広域交通拠点の機能があると考えておりますので、計画案のとおりとします。
25	46	交通手段データ コロナの影響は 2021 年の 2010 年データとの比較は妥当か。2021 年はコロナの影響がまだ残る時期であり、地域によって影響度合も異なる。通勤や通学での方が流出入、リモート業務の容易さ、困難さ等、影響要素は色々考えられる。このデータが計画の指標に使われる場合、2023 年 データあるいはその後のデータで見直しを続けて欲しい。	近畿圏パーソントリップ調査は、都市における人の移動に着目した調査で、国により実施されます。第 4 回を 2000 年、第 5 回を 2010 年に実施しており本来第 6 回を 2020 年に実施予定でしたが、コロナの影響もあり 2021 年に実施いたしました。 第 6 回の調査データはコロナの影響もまだ残っておりますが、他に「都市における人の移動」について過去と比較できるデータがないためこちらのデータを用いて分析しております。 P131 で「移動における自動車分担率」を指標に設定していますが、コロナの影響を考慮して目標数値は現段階では明確に設定せず、2024 年の調査結果より設定する形式としています。
26	60	図Ⅲ-69「家族や知人に送迎してもらおう」とあるが、今しばらくのことか、あるいは将来 5 年後、10 年後も考慮した内容か。今後のことであれば、送迎する人も高齢化して送迎が難しくなれば、ますます孤立化が進むのではないか。	現在を想定しております。本計画は5年間の計画であるため、次期計画策定時には、改めて現状を踏まえた計画となるようにいたします。
27	72	ネットワーク図 将来も変わらないとあるが。施設が集中する南部でバス便は武庫川を挟んで繋がっていない。基本的には三田駅での乗り継ぎになっている。東部地域からは市民病院への一部には、直通運転 されてはいる便もあるが、連絡運転の利便性も考慮して計画を進めて頂きたい。	ご指摘のとおり、バスの乗り換え利便性向上も考慮したバス路線となるよう、交通事業者とともに連携してまいります。

28	72	車両のダウンサイジング 車両のダウンサイジングを行う場合、車両種別が増え、予備品の増加やメンテ作業の多様化が 伴い、複雑になると思われるが、ある一定期間のことではないかと思われる。動き出さなければ、いつまでも大型バスで数人の乗客で採算悪化という悪循環から抜け出せない。バス会社と無理のない計画化を進めて頂きたい。	ご指摘いただいたとおり、悪循環に陥らないようバス事業者とも連携を取りながら、検討してまいります。
29	75	地区(エリア)の平均移動時間という捉え方では交通政策にどう反映するのか方向が見えない。必要な解析は、公共交通に頼れず移動するのに取残された人たちを見つけることではないか。アクセシビリティ指標マップに人口密度マップを重ねて、アクセシビリティの低い人口密度の大きい地域を抽出することが最も重要と考える。	今回の平均移動時間などの指標から地区を分類することで、現状の相対的なサービスレベルを把握することができ、各地区で特に課題となっている優先度が高い施策を抽出することが可能となっています。 記載いただいた方法の分析については、地区からさらにエリアを絞った詳細レベルの分析について今後検討してまいります。
30	91	地区(エリア)の平均移動時間という捉え方では交通政策にどう反映するのか方向が見えない。必要な解析は、公共交通に頼れず移動するのに取残された人たちを見つけることではないか。アクセシビリティ指標マップに人口密度マップを重ねて、アクセシビリティの低い人口密度の大きい地域を抽出することが最も重要と考える(P75に同じ)。この解析により農山間地で自家用有償旅客運送の必要なエリアの抽出が可能と思われる。	No29と同様になります。
31	93	地区(エリア)の平均移動時間という捉え方では交通政策への反映の方向が見えない。必要な解析は、公共交通に頼れず移動するのに取残された人たちを見つけること。この解析により農山間地で自家用有償旅客運送の必要なエリアの抽出が可能と思われる。	No.29と同様になります。
32	117	公共交通ネットワーク バスの通し運転、乗り継ぎ利便性を考慮して欲しい。乗継割引ではなく、乗り継ぎでも通し運 転相当の運賃で利用できるようなシステムを検討して欲しい。	バス料金のご意見については、バス事業者とともに、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てまいります。
33		市民のよりよい生活のため公共交通計画を検討いただきありがとうございます。職員のみならず皆さまのご苦勞によって、少しずつ便利を感じている日々です。 大変恐縮ですが、策定された案に対し、勝手ながら意見させていただきます。 ・テクノパークへのアクセス強化について、新三田駅とウッディ中央駅からのバスのイメージであるが、集約を図るべきではないか。JR利用者は新三田駅から、神鉄利用者は横山で乗り換えてウッディ中央にいてバスに乗る必要がある。どれだけの利用があるのか。両線のある三田駅からバスが適切ではないのか。テクノ企業にヒアリングされて計画に反映してはどうか。	神鉄利用者については、三田駅方面からは乗り換えなしでウッディタウン中央行きにご乗車いただき、ウッディタウン中央駅でお乗り換えいただくことを想定しております。 三田駅からのテクノパーク行きのバスについては、ご提案いただきましたご意見を関係機関等と共有し、道路状況や企業ニーズ等を踏まえ、引き続き検討を行ってまいります。
34		・南ウッディとウッディ中央のバスロータリーに関して、南ウッディは利用者維持されているものの、ウッディ中央の利用はほとんどないので	ご認識のとおり、ウッディタウン中央駅バス停留所について、バス路線の乗り入れは一日2便です。

	はないか。集約して一方を、広場や商業施設誘致など利活用検討してはどうか。	一方で今秋に実施した中型自動運転バス実証実験ではウディタウン中央駅を起終点として実施いたしました。 いただいた意見も参考にしながら、今後もウディタウン中央駅バス停留所の活用について検討してまいります。
35	・新三田からウディのバス路線は早期開発したすずかけあかしあ中心の路線ではないか、現在と未来の利用に応じて路線変更を検討してはどうか。	新三田からウディタウン方面のバス路線について、すずかけ台やあかしあ台方面へ向かう系統だけではなく、けやき台やゆりのき台方面の路線もございます。 ニーズに応じた路線変更についてのご意見については、交通事業者へも共有してまいります。
36	1. はじめに この三田市地域公共交通計画について、よく丹念にデータを集めて、そのうえで分析、考察されていると思いました。でもいかにせん「データ」結果が多くなってしまって、ボリュームが増えてしまったのは残念です。そして、これはこれとして選択をして、ぜひとも必要なものだけを残し、調査グラフなどは、しぼりこみ「データ資料」として別に残すべきだったと思っています。ここですが、もう少し選択をされたうえで、この計画書のダイジェスト版ができないものでしょうか。 僕が、心配するのは、「市民の足の確保」ということでの重要課題、三田市民のどれだけが見たらどうか。これは市民ひとりひとりの問題であり僕が一番心配するところです。それこそ市民が気軽に見れるものを！	ホームページ閲覧回数は261回で、5名の方からご意見を頂戴しました。 より多くの市民の皆様に分かりやすくご理解いただけるよう、概要版を作成いたします。
37	2. 全体的に この計画を考えるときに、計画書にあるとおり、大きく2つにわけて考えなければならないとあって、「ニュータウン」と「それ以外」地域について、大まかに言って、年齢構成、仕事の内容が違うので、それに応じた交通対策が必要だと思っています。 これは、全市的なことと言えることですが、昼間、バスは「空」で走りよく乗っていても、数人という状況を見ていたので、「バス使用車両の小型化がいるのでは?!」と思ったのだが、この計画書の問答ページのなかで、神姫バスの話を聞くと「それぞれに色々な条件があって、いちがいに乗客数だけでは判断できない。」ということが言われていました。もう少しバス会社とのコミュニケーションの場が必要だと感じました。 「バス会社」と「行政」は基本でしょうが、そこに市民も入れた3者フォーラムとかが企画できないでしょうか。 それぞれの意見をきき、本音で話合う場を普段から構築できないものか！ ぜひしてほしいと思います。	いただいたご意見を参考に、様々な立場でご意見を共有できるような場を設けることを検討してまいります。
38	3. そして最後に 今、この公共交通計画(案)ができて非常によろこばしいことである。とは思っているが、これは	本計画では、市民、地域、企業、交通事業者、行政が役割を分担し、互いに自分ごととして知恵と力を最大限に出し合い、協力して支えあう



	<p>今はじまったばかり「1丁目、1番地」である 今後この計画(案)にそって、最後(P119～P122)にあるように、目標をたてておられるので、それに向かって進めていき達成できるようにお願いをしたいと思います。 そこで気をつけてほしいことを2つあげておきます。</p> <p>①必ず市民目線を入れて、市民の思いを聞き取り、それを生かすこと。 ②それと、担当部署、担当者が必ず記録をとり、担当者が変わっても伝え続けていくこと。よろしくをお願いします。</p>	<p>ことで地域公共交通ネットワークが持続されるまちを目指します。 ご意見について、P122の事業3-1-1にも掲げているとおり、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を行い、市民の皆さまと考える場を設けます。 また、担当者が変わっても事業内容を引き継ぐとともに、本計画の基本方針のもと、多様な主体とともに、誰もが気軽に移動できるまちを目指します。</p>
39	<p>高齢者運賃補助制度 本件助成額をR4年度の比ベ減額していくとの話を聞いたことがある。このような事項も含め、便利な交通システム、外出のし易さも念頭に、総合的により良い計画化をお願いしたい。</p>	<p>R6年度予算においては現行制度による予算措置としています。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～」のとおりに、総合的に良い計画となるよう進めてまいります。</p>

## 【②三田市地域公共交通計画(案)を修正しないが参考とするもの】

No.	頁	意見の内容	市の考え方																
40	3	三田市において、コミュニティバス、乗合タクシーの導入事例はあるのか？	現在はありません。																
41	15	<p>・この節で論じられている内容は、移動手段のことではなく公共交通全般のこと。タイトルが不適切。  <b>意見</b>⇒2.1 公共交通の現状 橙色(下線)のように修正してはどうか。          ・ここでは公共交通網の基本となる交通軸や交通拠点のこと等が論じられるべき。  <b>意見</b>⇒以下、修正例を示す。          (1)現在の公共交通網 三田市では、交通拠点として「広域交通拠点」と「地域交通拠点」の2拠点を設定し、交通軸として「幹線交通」と「支線交通」と「地域内交通」の3階層構造を基本として整備を進めています。それぞれの役割と位置付けは、交通拠点:表Ⅲ-〇、交通軸:表Ⅲ-□の通りです。この基本方針のもとに構築されてきた現在の公共交通網を図Ⅲ-6に示します。新たな移動手段としては、地域内交通の地域コミュニティ交通に位置付けられる自家用有償旅客運送を2か所に導入(別に1ヶ所試験運行中)するとともにグリーンスローモビリティや自動運転バスの実証実験を市内各所で実施中です。</p> <p style="text-align: center;">表Ⅲ-〇 交通拠点の役割と位置付け</p> <table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 15%;">広域交通拠点</td> <td>三田駅周辺、新三田駅周辺、ワラータウン駅周辺、セチリパーク(南ウッテイタウン駅・ウッテイタウン中央駅周辺)</td> </tr> <tr> <td colspan="2">「広域交通拠点」は、幹線交通同士と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。</td> </tr> </table> <table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 15%;">地域交通拠点(乗換拠点)</td> <td>広野駅周辺、相野駅周辺、横山駅周辺、三輪(北部)周辺</td> </tr> <tr> <td colspan="2">「地域交通拠点」は、幹線交通と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。</td> </tr> </table> <p style="text-align: center;">表Ⅲ-□ 交通軸の役割と位置付け</p> <table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 15%;">幹線交通</td> <td>【主な担い手】鉄道/JR・神戸電鉄、バス/神姫バス(市外や需要の多い路線を結ぶバス路線)</td> </tr> <tr> <td colspan="2">「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っています。</td> </tr> </table> <table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 15%;">支線交通</td> <td>【主な担い手】バス/神姫バス・ウイング神姫(市内バス路線)、タクシー/日本交通・ファインスタータクシー・三田タクシー(市内全域)、地域内コミュニティ交通?/多様な主体</td> </tr> <tr> <td colspan="2">「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</td> </tr> </table>	広域交通拠点	三田駅周辺、新三田駅周辺、ワラータウン駅周辺、セチリパーク(南ウッテイタウン駅・ウッテイタウン中央駅周辺)	「広域交通拠点」は、幹線交通同士と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、横山駅周辺、三輪(北部)周辺	「地域交通拠点」は、幹線交通と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。		幹線交通	【主な担い手】鉄道/JR・神戸電鉄、バス/神姫バス(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っています。		支線交通	【主な担い手】バス/神姫バス・ウイング神姫(市内バス路線)、タクシー/日本交通・ファインスタータクシー・三田タクシー(市内全域)、地域内コミュニティ交通?/多様な主体	「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		<p>ご意見について、ここでは鉄道・バス・タクシーを基本とする公共交通について掲載し、鉄道・バス・タクシーを補完する形で実施する新たな移動手段についても掲載しております。</p> <p>以降のページで各公共交通機関の現状を把握し、人の動きを把握した上で、現状分析、三田市全体の課題という流れになります。</p> <p>見せ方については、様々なご意見があることは承知しておりますが、計画案のとおりとしても問題はないと認識しておりますので、計画案のとおりとします。</p>
広域交通拠点	三田駅周辺、新三田駅周辺、ワラータウン駅周辺、セチリパーク(南ウッテイタウン駅・ウッテイタウン中央駅周辺)																		
「広域交通拠点」は、幹線交通同士と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、横山駅周辺、三輪(北部)周辺																		
「地域交通拠点」は、幹線交通と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。																			
幹線交通	【主な担い手】鉄道/JR・神戸電鉄、バス/神姫バス(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っています。																			
支線交通	【主な担い手】バス/神姫バス・ウイング神姫(市内バス路線)、タクシー/日本交通・ファインスタータクシー・三田タクシー(市内全域)、地域内コミュニティ交通?/多様な主体																		
「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																			

		を担っています。	
		<p>【主な担い手】バス/神姫バス(市内バス路線)、タクシー/日本交通・アイ・スター・三田タクシー(市内全域)、地域内コミュニティ交通/多様な主体</p> <p>「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っています。</p>	
42	17~19	鉄道 1 便あたり、どの程度の乗車率となっているか統計的に調べて欲しい。平均値及び分散を求めるなど	<p>公共交通事業者においては、ダイヤ改正などを通して限られた資源を活用し、需要と供給のバランスが維持できるよう努めていただいています。今後も車両や人材といった資源の配分が行われるよう事業者と連携し推進してまいります。</p> <p>なお、参考ですが2023年度の1編成当たりの平均乗車人員は39人/日から59人/日です。</p> <p>また、市民の皆様にごデータを活用いただくように、オープンデータ化も目指してまいります。</p>
43	22~25	<p>バス 1 便あたり、どの程度の乗車率となっているか統計的に調べて欲しい。同上。</p> <p>【備考】ガラすきで走っているバスを良く見かける。データで見るとどうなるか関心がある。</p> <p>・線路毎に、時間帯別(通勤・通学時間帯、昼間等)に乗車状況を分析して欲しい。バスの利用の仕方が時間帯別に異なると考えられる。通勤・通学帯と昼間の運行をスイッチするなど含む需要に応じた合理的なバス運行のための知見を得たい。</p>	<p>公共交通事業者においては、ダイヤ改正などを通して限られた資源を活用し、需要と供給のバランスが維持できるよう努めていただいています。今後も車両や人材といった資源の配分が行われるよう事業者と連携し推進してまいります。</p> <p>なお、2023年6月の三田市全便における1便あたりの平均乗車人員は18.4人です。</p> <p>また、市民の皆様にごデータを活用いただくように、オープンデータ化も目指してまいります。</p>
44	27	<p>乗車人数は、出来れば鉄道・バスと同じように 1 日当たりの人数で示して欲しい。</p> <p>タクシーについても時間帯別に分析して欲しい。今後、タクシーの利用が増えると予想され、もう少し詳しく現状の運行状況を知りたい。</p>	<p>公共交通事業者においては、ダイヤ改正などを通して限られた資源を活用し、需要と供給のバランスが維持できるよう努めていただいています。今後も車両や人材といった資源の配分が行われるよう事業者と連携し推進してまいります。</p> <p>各交通事業者のデータ取得状況によって、データの量や内容も異なることから、お示しできる数値が統一できておりませんが、タクシー乗車人数の把握には影響はございません。</p>
45	29	交通不便地域において、導入が増えつつある自家用有償旅客運送などの地域内交通に対する助成はどのように取り扱われているのか。図Ⅲ-26 に含まれているのか？	ご認識のとおり、図Ⅲ-28 公共交通に対する行政の支出 2022(令和 4)年度決算額のその他に含んでいます。
46	38~51	<p>人の動きに関して、①居住地区別の主な先行先、②利用交通手段(他市との比較、地区別の割合、年齢別割合)、③外出率(地区別割合、年齢別割合)、④運転免許保有・返納、などが纏められている。しかし、三田市の公共交通網との関連分析が浅い。個々の各路線(バス、鉄道、及びタクシー他)が有効に利用されているか、並びに人の動きが多いのに公共交通が構築されていないところがないか、などの分析を深めて、三</p>	<p>本計画では、公共交通ネットワーク(骨格)の確保維持、地域特性に応じた公共交通サービスの充実、関係者の連携と役割分担による推進を課題解決の方向性としております。</p> <p>これにより多様な交通軸が有機的につながることにより、可能な限り1~2回の乗り換えで、地域の中心から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構築を目指しております。</p>

		田市の地域公共交通網が無駄のない有益なものとして頂くことを望む。特に気になるのは、(1)昼間、ガラ透きのバスが走っているところが見られること(市内各所)、(2)行きたいのにバスの本数が少なく極めて不便なところ(ふれあい通り、176号線沿い、兵庫中央病院、近隣の商店街、神戸北、吉川方面など)があること。	公共交通事業者においては、ダイヤ改正などを通して限られた資源を活用し、需要と供給のバランスが維持できるよう努めていただいています。今後も車両や人材といった資源の配分が行われるよう事業者と連携し推進してまいります。
47	39	トリップデータ ソフトバンク携帯基地局とあるが、他の携帯会社の所有者もデータに含まれるのか。また、携帯のGPS オフでもデータ収集されるのか。この10年間でのスマホの普及率が大きく変化したと思われる。特に、高齢者、年配者の保有率が大きくなっていると思われる。スマホ保有率が異なる2010年と2021年データの比較の信憑性はどのように考えているか。	他の携帯会社の所有者データは含まれませんが、人口や交通量など統計データで全人口拡大しているデータとなります。 電源を切るや機内モードにするなど電波を受信しない状態にしない限りデータは収集されますので、GPS オフでもデータは収集されます。 2010年は携帯基地局のデータではなく、パーソントリップ調査のデータのため、保有率の影響はないものと考えます。データの取得方法が異なることから、完全に比較はできない部分は否めないため、パーソントリップ調査による2010年と2021年の比較を主としており、携帯基地局のデータの結果は、2021年のパーソントリップ調査のサンプル数が少ない点を踏まえた補足として記載しています。
48	51	運転免許返納者数 「運転免許返納者数は今後増える見込み」とあるが、従事者減等によりバスの減便が見込まれる中、返納者増加は見込まれ難いのではないかと。返納者が増加する見込みとの根拠は何か。	返納数が増加傾向にあること、老年人口の増加から母数も増加することから記載しております。 免許返納者が安心して公共交通に転換することができるよう、交通まちづくりを推進してまいります。
49	57	ii)自動車者免許保有状況 「保有していない・保有したことがない」全路線で54%(例えばサラリーマン多、学生少) 乗り込み調査ということになっているが、乗り込んだ時間帯はいつか。	乗り込んだ時間帯は、7:00~16:00になります。
50	76	比較するデータが2015年と2020年になっているが、2020年はコロナ影響の最中である。このように特異な年のデータを比較対象として、計画を立案することに問題はないか。2023年データも考慮して計画の検討を進めるべきと思われる。	<No.4の回答に加えて> 近畿圏パーソントリップ調査は、都市における人の移動に着目した調査で、第4回を2000年、第5回を2010年に開催しており本来第6回を2020年に実施予定でしたが、コロナの影響もあり2021年に実施いたしました。なお、調査周期は概ね10年に1度です。
51	91	なぜ、テクノパークと高平の平均移動時間が三田駅の平均移動時間(P75)より長いのか？	P91の平均移動時間は昼間9~17時、P75の三田駅の平均移動時間は朝ピーク6~9時を対象としており、対象とする時間帯が異なるため、昼間の方がこれらの地区の公共交通の運行本数が少ないため、平均移動時間が長くなっています。
52	92	表Ⅲ-19 最寄り駅と道路距離 →書いてあることはわかるが、何を出そうとしているのか不明 地区 ウッディタウン 南ウッディタウン駅 道路距離 900m 何をだそうとしているのかわからないが、場所によってはJR 新三田駅が近いかも？	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)から最も近い鉄道駅を最寄り駅として設定しています。 表Ⅲ19では、人口重心から最寄り駅までのルート距離を道路距離として示しており、鉄道駅までの道路距離が遠いほど鉄道駅までアクセス性(利便性)が低い地域といえます。

53	95	<p>比較指標(km/h)は、行きたい場所に公共交通で行きやすいかどうかを判断する指標とされている。移動時間とは、徒歩+待ち時間+公共交通乗車時間。比較指標による移動のしやすさの評価は、通常のバス移動速度が10km/hであることを踏まえて評価されるべき。バスの通常速度10km/hレベルだと徒歩と待ち時間が少なく公共交通が充実していると評価できる。しかし、今回解析のように、最大で6.7km/hなので全地域で問題があるとみるべきではないか。また、指標範囲が3.1km/h~6.7km/h。行きやすさを層別するにしても2段階くらいか。なお、通勤・通学帯と昼間では、バスの本数がかなり異なることから、解析時間帯を変えて評価しておく必要がある。</p>	<p>アクセシビリティ指標は待ち時間の期待値が入ってくるため、通常のバス移動速度よりは遅くなります。ご記載の通り、三田市全域で数値は低くなっており、他の公共交通が発達している他都市と比較するとサービスレベルは低い可能性があります。一方で、サービスレベルを上げるためには費用が発生することから、需要に応じて検討が必要と考えており、全ての地区のサービスレベルを向上させることは困難と考えます。今回の比較指標などから地区を分類することで、現状の相対的なサービスレベルを把握することができ、各地区で特に課題となっている優先度が高い施策を抽出することが可能となっています。</p> <p>通勤・通学帯、昼間でバスの本数は異なりますが、通勤・通学帯は相対的にサービスレベルが高いため、特に本数が少なくなる昼間で評価を行うこととしています。</p>
54	114	<p>「現在の公共交通ネットワーク」はP15で説明されている。ここでは、「現在の公共交通ネットワークの地域区分」とタイトルを変えて、「目指すべき公共交通ネットワーク」の後に配置した方が次ページからの目標及び施策の展開に繋がりがやすい。</p>	<p>前ページで分析してきた市の現状をP114に「現在の公共交通ネットワーク」として掲載することで、各地域でどのような対応が必要であるかを明確化させることを意図しています。</p>
55	116	<p>&lt;見直しを必要とする理由&gt; 公共交通ネットワークの将来ビジョンとは、公共交通のネットワークをどのようにしたいかを示すもので、図での表示は、その「したい」をビジュアルに描くこととなります。ところが原案では、幹線交通及び支線交通について、何処とつなぐ交通なのか最も基本的な事項さえ明示されていません。支線交通は、新しい路線の導入かなと思えるところがありますが想像の域を出ません。地域内交通に至っては、検討するに留まりビジョンとして示せていません。</p> <p>&lt;見直し案&gt; ・前計画(H31.3)の将来ビジョンは良くまとまっており、今回計画も前計画をベースにして今回計画を作成して頂きたい。見直し案を以下に示します。 本文:「基本方針を実現することで…目指します。」は原文通り。これに続く「また、地域内交通については、…輸送サービスを構築します。」の文言は削除。 図IV-8公共交通ネットワークの将来像(イメージ):前計画と同じIV章4項(3)の内容を織り込んで(但し、地域内交通の説明の中で「地域内交通の導入にあたっては…移動を担う範囲のことです。」を削除、※1※2も削除)、1ページ(A3)で作成する。出来ればイメージで住居地の人口密度が分かるように描く。その上で、必ず明記して頂きたいことは次の通り。 ①三田市の地域区分 14 地区(地区名称も)⇒地域枠は薄緑色(地域名称は緑色)…人口中心に地名を記載</p>	<p>計画(案)「P115 図IV-9 交通拠点の役割と位置づけ」に記載のとおり、定義しております。</p> <p>地域内交通について、現行ままバス路線が維持できるかどうか不安定である中において、従来通り地域とともに地域内交通を検討し、導入していく方針です。したがって、個別具体的に判断するものと考えておりますので、あえて具体的ビジョンを描かずに、検討に留めております。</p> <p>①について、三田市地域公共交通網形成計画を踏まえたうえで、行政区分毎に公共交通ネットワークを示すことは煩雑なものとなるため、計画案のとおりとします。</p>

56	116	<p>②広域交通拠点 三田駅周辺、新三田駅周辺、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)、フラワータウン駅周辺の4ヶ所 ⇒赤色の丸ぼかしマーク(拠点名称は黒色)</p> <p>③地域交流拠点 横山駅、三輪(北部)・・・具体的にどこ? 広野駅、相野駅、藍本駅の5ヶ所⇒橙色の丸中抜きマーク(拠点名称は黒色)</p>	<p>②について、ご意見と計画案は大きく相違がないため、計画案のとおりとします。</p> <p>③について、三輪(北部)については、高平地区、小野地区からバス路線が集約される場所であることから、地域交通拠点としております。具体的な場所については、今後のバス路線再編等の状況に応じて、どの場所とするのが最適であるかを検討し、定めてまいります。</p>
57	116	<p>④支線交通 主要構想ルート(前計画イメージを参照)、地理的位置関係を考慮。⇒青色の平行2本点線矢印マーク・・・農山間部で補助対象になっている路線は少し細く描く) バス:運行主体(吹き出し使い、黒色記載)・・・適当な箇所に一括表示/神姫バス タクシー:運行主体(吹き出し使い、黒色記載)・・・新三田駅と三田駅に表示/日本交通、アイブスター、三田タクシー</p> <p>⑤地域内交通 構想イメージ(前計画イメージを参照)⇒緑色の直線矢印マークと丸形状矢印マーク 農山間部:緑色の直線矢印+支線に並行する直線矢印(必要により)で図示。 ニュータウン:緑色の丸形状矢印+直線矢印追加(必要により)で図示。 市街地その他:地域特性に合わせて、緑色の直線矢印、丸形状矢印、及びその組み合わせで図示。</p>	<p>④について、P115 に掲載のとおり、今後の交通軸の役割は多様であることが想定されるため、具体的な運行主体は取って掲載しておりません。計画案のとおりとさせていただきます。</p> <p>⑤について、三田市地域公共交通網形成計画から考えは大きく変わることはございませんが、各地域に矢印を記載するのではなく、面的に表現したいと考えておりますので、ご理解の程よろしくお願いいたします。</p>
58	115 ~ 116	<p>【補足】今回の計画案の将来ビジョンに記載されている地域内交通に関する説明は全く理解できません。幾ら考えても理解できないところは、P115の表IV-2?(図IV-9?)の中で、「地域内交通の導入に当たっては、地域の特性に応じ、ラストワンマイルやフィーダーを目的とした手法を検討します。「地域内」とは、小さな需要に対して、現状の4つの地域区分より狭い範囲の中で担う範囲のことです。」とされているところと、「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。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。」の注記です。</p> <p>ラストワンマイルとかフィーダーとか言った概念を、なぜ将来ビジョンレベルにおいて織込む必要があるのか分かりません。将来ビジョンを描く上では地域内交通という交通階層概念があれば足ります。加えて、地域内交の実現に必要な交通手段について地域により制限をかけるということになっています。地域間の分断を生むことにもなりかねません。そして、「地域内」の定義として4つの地域区分(P114)より狭い範囲とありますが、このような定義も理解できません。地域の範囲は各地域の日常生活圏(通常は行政上の地域区分内)としておけば足ります。地域内交通の移動先(目的)については、自宅から日常生活に必要な行先全てででしょう。地域の中心(又は市内中心への乗継拠点)、商業</p>	<p>計画策定にあたり、P114 に掲載のとおり、現在の公共交通ネットワークと地区の現状分析を行い、4つの地域区分に分けることができました。今後はこの結果に基づいて、それぞれの地区の地域特性に応じた対応を行ってまいります。</p> <p>ご指摘の地域内交通について、概念上は地域内交通とひとくくりにすることは可能ですが、現状分析からみても、それぞれの地域で異なる対応が必要であることは明らかであることから、地域内交通の目的を、大きく2つに分類しています。</p> <p>ニュータウン等では、バス路線はあるが、街区内の移動が困難になりつつあることから、ラストワンマイルの対応が求められます。</p> <p>一方、バスの便数が少ない地域やバス路線がない地域では、ラストワンマイルだけではなく、バス停からバス停までの移動や市域外の主要施設までの移動手段としての地域内交通が必要であり、フィーダーを目的としたものとなります。</p> <p>今後、バス利用者の減少や昨今の乗務員不足から、バス路線の短絡や再編、廃止など、バスの確保維持が困難な路線も見据え、自宅からバス停までをつなぐ地域内交通とバス停からバス停までをつなぐ地域内交通を組み合わせながら移動を確保することが必要となることから、ラストワンマイルとフィーダーを組み合</p>

		<p>地、病院、ゆしみ先などになります。新しい定義だと、従来、想定されていた範囲より広くなります。新たな問題も生まれます。地域内交通域の取り合いなどです。いずれにしても、範囲を広くすると競合が起こりやすいので、従来通りの生活圏を同じくする行政上の地域枠に設定しておくのがベターかと思います。「公共交通の比較的充実したエリア」、「充分でないエリア」など4つに分けるのは新たな問題を引き起こす恐れが高くなります。範囲を広げることが必要な場合、普通では当該地域の連携で足りるのではないのでしょうか。</p> <p>いずれにしても、将来ビジョンを描く中で、ラストワンマイルとかフィーダーとかという概念を持ち出す必要があるのでしょうか。</p>	<p>わせて検討する地域と位置付けております。</p> <p>ご指摘いただきました、「地域の範囲は各地域の日常生活圏(通常は行政上の地域区分内)としておけば足りる」とつきまして、地域の特性や現行のバス路線においては、行政上の地域区分で分けられない場所もあります。ご理解のほどよろしくお願いいたします。</p> <p>4つのエリア分けについては、P74の地区別の現状分析から導き出した傾向となります。分析結果に基づいたエリア分けと現状に対する課題から解決策を導き出した結果になりますので、ご理解のほどお願いいたします。</p> <p>地域内交通については、各地域において課題があることは認識しております。一方、公共交通は、バス路線の有無や便数等、状況は様々です。そのため、あえて地域内交通とひとくくりせず、地域の特性に応じてその目的は異なるという意味で、ラストワンマイルやフィーダーといった表現を用いております。</p>
59	115 ~ 116	<p>地域内交通として一括りにして足りると考えます。地域内交通の整備は、どの地域にとっても、これからの大きな課題です。現段階においては法的な制約が多々あり思ったように地域内交通を導入出来ないと感じています。交通空白地でない地域内交通の導入に市の支援が得られないとか、自分でやろうとしても白タクの形となって法律違反になるとかなど。こういった制約を無くすことに力を注いで頂けないのでしょうか。</p> <p>なお、地域を跨ぐ広域交通の導入をイメージ(地域内交通を4地区区分のそれぞれの範囲内に広げる考えから推測)されているのであれば、現在の放射状交通軸に環状交通軸(地域を同心円状に結ぶ交通)を組み合わせた複合交通軸形態への移行を考えて頂きたい。人の流れが三輪地区とウッディタウン地区に集中していることと、公共施設・観光地・病院が点在している三田の現状を考慮すると、三輪・ウッディタウンを起点に農山間部を横断的に結ぶ環状交通軸(幾つかのブロックに分けることも考えられる)の導入について、一考して頂きたい。</p>	<p>地域内交通導入にかかる制約をなくすことについては、法規制があり、法律の範囲内で実施する必要がありますので、ご理解願います。</p> <p>本市においても、地域公共交通活性化再生法や道路運送法に基づき、新たな移動手段の確保に取り組んでおります。</p> <p>地域公共交通活性化再生法では、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資するよう地域公共交通の活性化及び再生のための地域における主体的な取組及び創意工夫並びに地域の関係者の連携と協働を推進することを目的としており、現行の広野地区や小野地区で実施している自家用有償旅客運送は、道路運送法に基づき地域住民との共創により、公共交通を補完する形で運行しております。</p> <p>本計画でも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地域内交通を位置付けており、バスや鉄道といった公共交通の基軸とそれを取り巻く枝葉によるネットワークの構築が重要であるとしています。</p> <p>市、事業者、行政がそれぞれの立場でできることをビジョンとして共有し、誰もが気軽に移動できるまちを目指してまいりますので、ご理解ご協力をお願いいたします。</p>
60	119・ 125	<p>&lt;見直し案&gt;公共交通ネットワークの将来像の地域内交通現在の公共交通ネットワークと地区の現状分析における「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」「地域特性に応じたサービスの見直し求められる地区」及び「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」について</p>	<p>No58の回答のとおり、計画案のとおりとします。</p>

		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	
61	126	<p>「地域の需要に応じて、ラストワンマイルとライダーをそれぞれ検討する地域」⇒「ケース A」</p> <p>「ラストワンマイルを検討する地域」⇒「ケース B」</p> <p>「※地域内とは、小さな需要に応じて、現状の4つの地域区分より狭い範囲の中で移動を担う範囲のこと。」⇒削除</p>	<p>ご認識のとおり、ここでは具体的モデルを示しております。</p> <p>具体的モデルのタイトルを再掲することで、イメージを掴んでいただくことを意図しておりますので、計画案のとおりとします。</p>
62		<p>三田市地域公共交通計画への意見</p> <p>2階建て又は3階建てのコミュニティバスを三田で走らせてはどうでしょうか？</p>	<p>2階建て以上のバス導入についてのご意見は、バス事業者と共有いたします。</p> <p>2階建てバスの導入については、大量輸送と眺望の良さという利点がありますが、連節バスの導入により大量輸送への対応を行っていることから、現時点で導入の必要性はないと考えます。</p>