

あかしあ台小学校区地域内交通検討会報告書

あかしあ台小学校区まちづくり連絡協議会

1. はじめに

三田市「あかしあ台小学校区（以下、当地区と称す）」は、大都市圏に通勤できる街として開発され快適に暮らせてきました。しかし、街開きから30年超を経過し、高齢化に伴う自動車免許返納が進む中、日常の生活移動において、今まで通りにならない懸念が出てきています。そこで、我が地域では、「あかしあ台小学校区地域内交通検討会」を立ち上げ、将来もずっと地域で快適に暮らしていける地域内交通のあり方について検討してまいりました。以下、取り纏め結果について報告します。

2. 地域内交通の現状

(1) 利用できる移動手段の状況

当地区のバスは、大都市通勤向けに便利に編成され充実しています。しかし、買い物、通院などの日常生活には、自家用車ありきが前提となっています。商店街に直通で行けるバスは一部に限られます。自家用車が利用できない場合は、バスが不便なので徒歩や自転車に頼らざるを得ないことが多くなります。唯、当地区は、東西約1km南北約1.5kmあり、且つ高低差が約10~20mあって、徒歩・自転車は一般大人でも辛い立地にあります。

(2) 当地区の方の交通行動と意識

2021年4月、当地区にお住まいの方を対象として交通行動アンケートを行いました。その結果、現状については、各方面に自家用車を使って出かけることが多く、日常の交通行動の満足度は、一定数の不満足と感じられる方があるものの、高い水準にあることが分かりました。

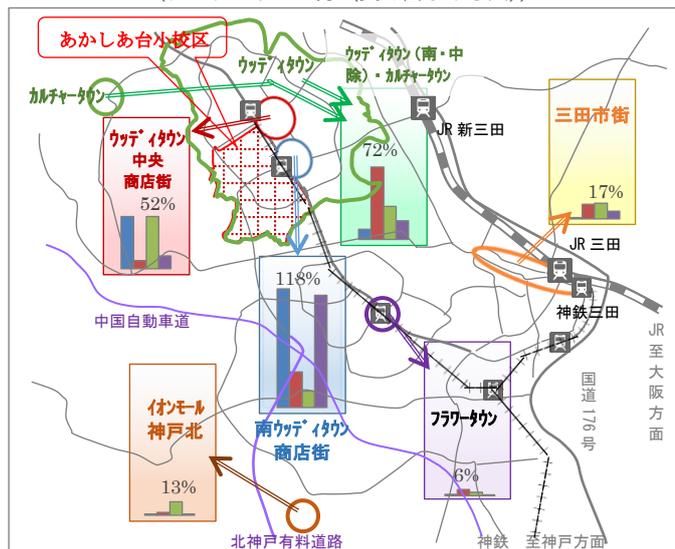
a. 良く行かれるところ（図1）

行き先について、買い物は、近場の「南ウッディタウン商店街方面」の割合が最も高く、次いで「ウッディタウン中央商店街方面」でした。通院は、三田市民病院及び各地区の医療センターが散在することもあり「ウッディタウン（南・中央除く）・カルチャータウン内」の割合が高かった。楽しみ先は、「ウッディタウン中央商店街方面」が最も多く、「三田市街方面」や「イオンモール神戸北方面」にまで広範囲に行かれる傾向が見られました。

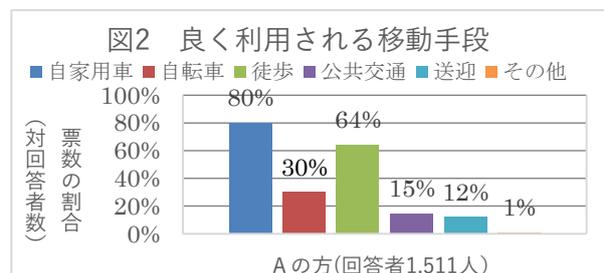
b. 良く利用される移動手段（図2）

移動手段は、自家用車が最も多く、次いで、徒歩、自転車、公共交通、送迎の順でした。

図1 当地区住民が良く行かれる所  
(アンケートAの方(良く出かける人))

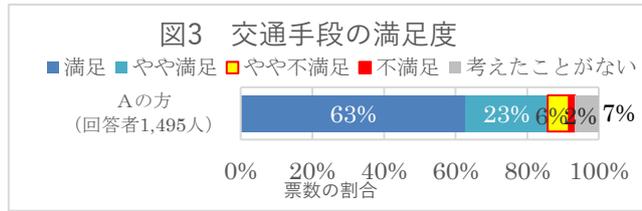


■ 買物先 (回答者 1,454 名)、■ 通院先 (同 981 名)、■ 楽しみ先 (同 729 名)、■ その他 (同 485 名)  
(注)図中の数値は、回答者数に対する票数割合(複数回答2つまで)



### c. 交通行動の満足度（図3）

「満足状態」（満足＋やや満足の総称、以下同じ）の割合が86%と高く、一方で、「不満足状態」（不満足＋やや不満足の総称、以下同じ）の割合は8%ありました。



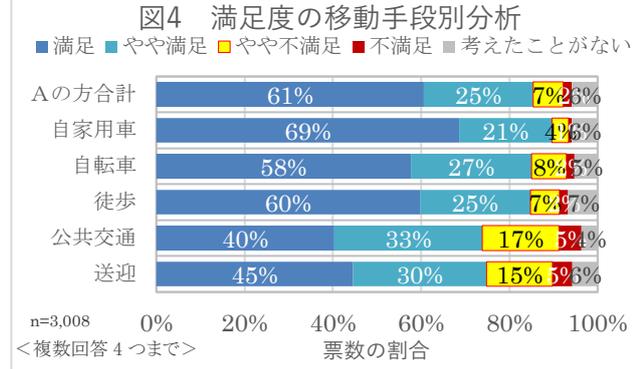
### 3. 地域内交通の課題

一方で、現状における日常の交通行動について、次のような課題のあることも浮き彫りになりました。

#### (1) 困りごとの存在

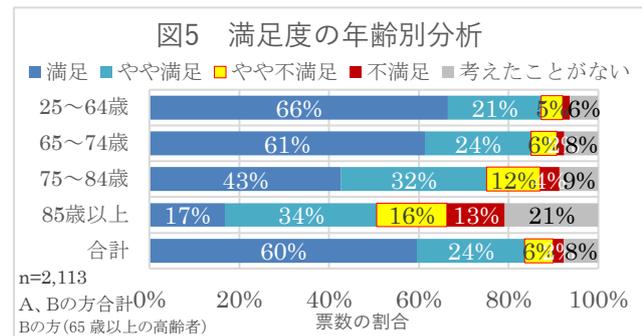
1 つ目は、大多数の方が満足と感じておられるものの、まだまだ困りごとのあることです。

自家用車では「維持費が高いこと」、自転車では「悪天時の移動」と「坂が多いこと」、徒歩では「荷物運び」と「悪天時の移動」、公共交通では、「バスの便数が少ないこと」と「運賃が高いこと」と「目的地まで行く路線がないこと」、送迎では「送迎者に気を使うこと」で困っておられる方の多いことが分かりました。



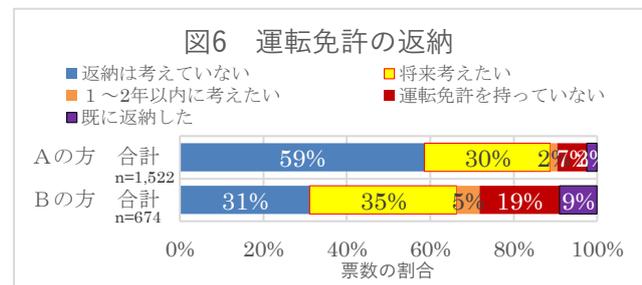
#### (2) 一定数の満足でない方の存在（図4，5）

2 つ目は、満足と感じておられない方が一定数あり、自家用車の代わりに公共交通や送迎を使われる方及び75歳以上の高齢者において多いことです。移動手段、年齢、居住地及び行き先に着目して分析を行いました。

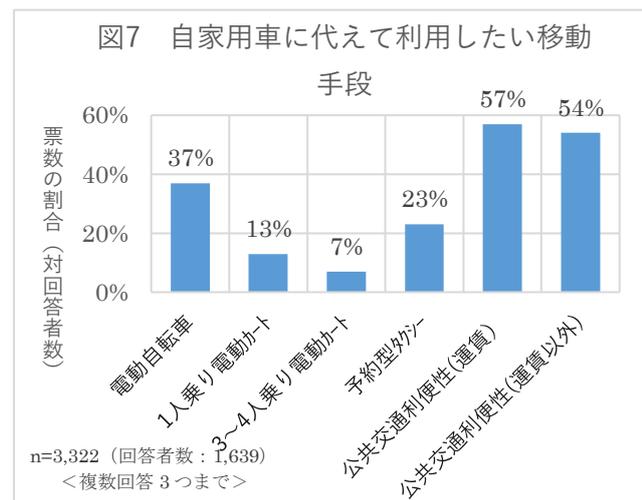


#### (3) 将来、自家用車に頼れなくなった時のための備え（図6，7）

運転免許を持っていない人は、返納済みの方を含めて、Aの方（日常の移動が最も多い方）で約9%、Bの方（地域内移動を必要とされる高齢者(65歳以上)）で約28%となっています。今後の急速な高齢化の進展を考えると、更に増大すると推測されます。



将来、自動車に頼れなくなった時に備えるために、お困りになることを尋ねたところ、「買い物」が最も多く、次いで「重い又は大きい荷物の運搬」と「通院」でした。又、自家用車に代えて利用したい移動手段については、「公共交通利便性向上（運賃）」と公共交通利便性向上（運賃以外）が多く、次いで「電動自転車」、予約型タクシーの順でした。将来を見据えた備えとしては、「買い物」、「通院」及び「重い又は大きい荷物の運搬」を目的とする移動において、公共交通の利便性向上が求められています。



#### 4. 対策の方向性

交通行動アンケートで浮かび上がった前項の地域内交通の課題解決に向けて、3つの重点テーマを設定しました。①公共交通の日常生活における利便性向上、②高齢者の日常生活移動サポート、③ニュータウンにおける地域内交通。テーマ①と②は、前項課題(2)の満足に感じられていない公共交通利用者及び高齢者が一定数あることを重視しました。又、テーマ③は、前項(3)の課題解決を目指すものです。前項課題(1)は、それぞれの重点テーマに含めて解消することを目指しています。以下、重点テーマごとに対策の方向性を示します。

##### (1) 公共交通の日常生活利便性向上(昼間)

交通行動アンケートにおいて、満足に感じておられない公共交通利用者を抽出(Aの方から49名)して不満足要因を深掘し、対策の方向性を導き出しました。日常生活に焦点を当てていますので、昼間の交通移動を対象としています。

考えられる対策には、実現性の高いものと様々なハードルの存在するものがあります。そのため、ステップIでは、既存の交通資源を活かせる実現性の高い対策、一方、ステップIIではウディタウン全体への影響が比較的少ないと考えられる範囲で公共交通網の運行見直しも含めた効果の大きい対策を提案しています。

##### A. 不満足の原因

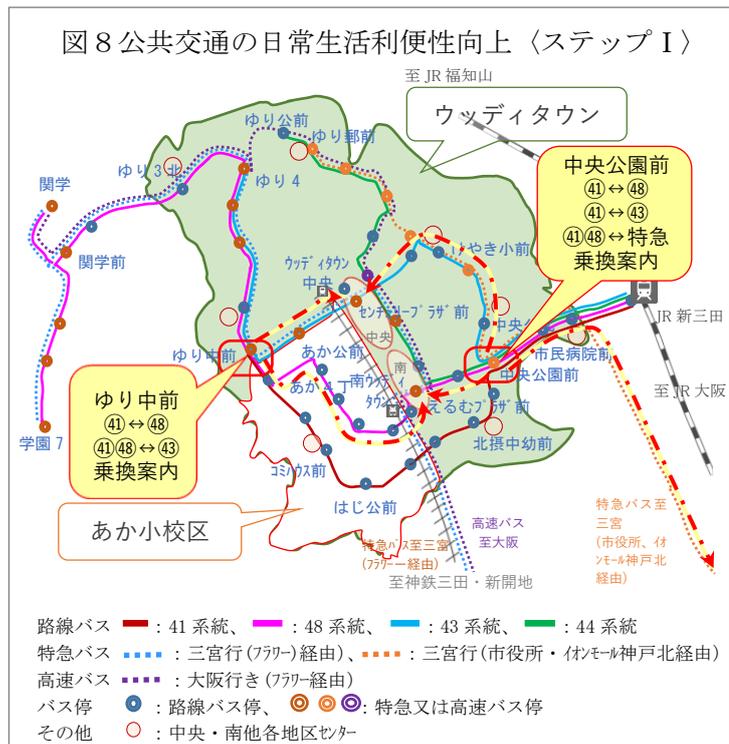
a. 南ウディタウン商店街方面 最も大きな要因は、身近な公共交通である路線バスが不便なためと考えられます。当区内を走る南ウディタウン方面まで行く路線(④⑧系統)バスは便数が少ない、又、もう1つの路線(④①系統)バスは直通便がなく乗り換えるにも案内が不足している状況です。アンケートでは商店街につながる循環バスの運行が求められています。

b. ウディタウン中央商店街方面 同様に、路線バスが不便なためと考えられます。当区内を走る路線バスは④①と④⑧両系統ともに直通便がなく乗り換えるにも案内が不足しています。アンケートでも商店街の循環バスの運行が求められています。

c. ウディタウン(南・中央除く)・カルチャータウン方面 南・中央商店街方面と同様に、路線バスが不便のためと考えられます。当地域内を走る市民病院まで行ける路線(④⑧系統)バスは便数が多くありません(特に帰り)。又、④①系統沿線から、ゆりのき台・けやき台・カルチャータウン方面に行く場合には乗り換えが欠かせませんが案内が不足しています。同様に④⑧系統沿線から、ゆりのき台東部・けやき台・すずかけ台方面に行く場合にも乗り換えが欠かせませんが案内が不足しています。

アンケートでも各地区センターとつながる循環バスの運行が求められています。

d. 三田市街方面 ウディタウンから三田市街ふれあい大通りを経由する特急バスルートが開設されました。しかし、乗降可能なバス停「中央公園前」まで当地区から離れています。





## (2) 高齢者の日常生活移動サポート

交通行動アンケートにおいて、満足に感じておられない高齢者（Bの方から38名）を抽出して課題を深掘し、対策の方向性を導き出しました。提案の内容は、「タクシー相乗り」の推進です。イベント主催者との連携と「タクシー相乗り」の仲介がポイントです。なお、予約型タクシーなど自家用有償旅客運送の導入について検討しましたが、当地区への導入は難しいとの結論に至りました。当地区が交通空白地の要件を満たさないことが主な理由です。

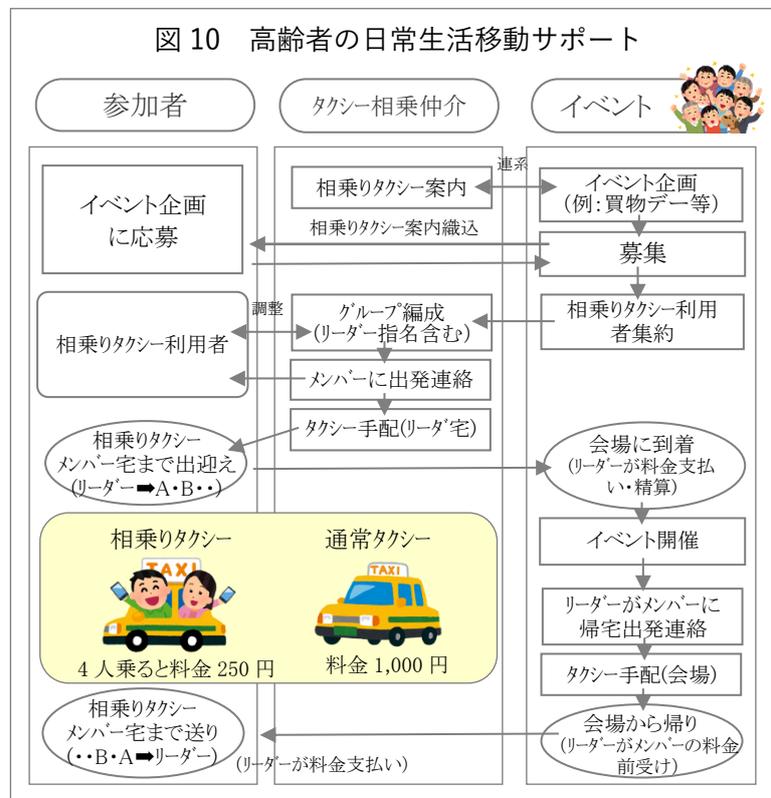
### a. 不満足の原因

Bの方が不満足に感じられる要因の1つは、路線バスが不便なことです。これについては、上述(1)におけるAの方と同じ要因です。もう1つの要因は、高齢者特有のことで、日常の「徒歩」での移動の際、体力不安で辛いと感じられることが多くなってきておられることです。そして、やむを得ずタクシーを利用されることも多くなりますが割高なことから不満が残るようです。なお、アンケートでは、ウッディタウン内に予約型タクシーが欲しいとの声がありました。

### b. 対策の方向性

高齢者の日常生活の移動には、高齢者特有の課題である体力不安を克服できるようサポートすることが望めます。出てきたアイデアは、「タクシー相乗り」の仲介サービスです。図10は、その仲介のイメージを示しています。高齢者の外出機会（様々なイベント参加）に「タクシー相乗り」仲介をセットで組み込んでイベントを開催することにより、楽に移動できイベントを楽しながら用事もこなせることになると考えられます。当方式は、タクシーなのでドアツードアの送迎ができ体力不安な方も安心して利用できます。又、相乗りなので料金が割り勘となり割安に乗れます。地域は、様々なイベントに伴う会場への移動に際し、イベント主催者と連携して「タクシー相乗り」の仲介を行い、高齢者の日常生活移動をサポートし普及を目指します。

図10は、その仲介のイメージを示しています。高齢者の外出機会（様々なイベント参加）に「タクシー相乗り」仲介をセットで組み込んでイベントを開催することにより、楽に移動できイベントを楽しながら用事もこなせることになると考えられます。当方式は、タクシーなのでドアツードアの送迎ができ体力不安な方も安心して利用できます。又、相乗りなので料金が割り勘となり割安に乗れます。地域は、様々なイベントに伴う会場への移動に際し、イベント主催者と連携して「タクシー相乗り」の仲介を行い、高齢者の日常生活移動をサポートし普及を目指します。



## (3) ニュータウンにおける 地域内交通の将来展望

今回のあかしあ台小学校区における地域内交通の取組みは、三田市地域公共交通網形成計画織込み未来像の具体化を目指してきたところでもあります。検討を進める中で、取組みの枠組みや小さな交通の実現性などにおいて新たに考慮すべき事項も出てきました。

将来に亘って、暮らしやすい地域内交通を維持し続けるためには、新たに考慮すべき事項と共に、今後の社会経済環境の変化や技術の発展動向を見据え、高齢化による免許返納で自家用車が使えなくなる人の増大への備えも含めて、的確に対応していく必要があると考えら

れます。表1は、ウッディタウンにおける将来を見据えた地域内交通の目標について整理して示したものです。

### ① 日常生活におけるウッディタウン内バス移動の促進・定着

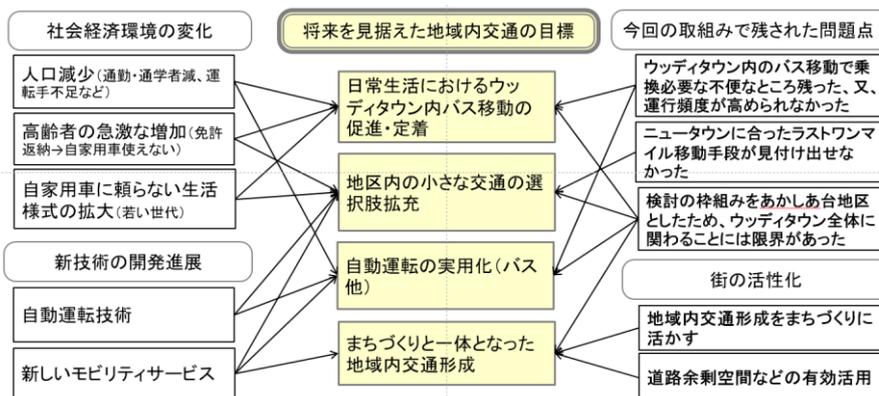
将来を見据えて、人口減少を勘案しながら、日常生活において恒常的にバスを利用できるように便利にすることが重要です。1つの策として、リング道路8の字循環ルートが考えられます。各地区に乗り換えなしで行けます。又、バス運行頻度を15～20分毎にできる可能性もあります。本件に関しては、ウッディタウン全体に関わることから、検討体制を再構築した上で、バス移動の促進・定着に向けた取組みに着手することが望まれます。

② 地域内の小さな交通の選択肢拡充 ニュータウンは計画的に作られ明らかな交通空白地というところがありません。しかし、お住まいの方々のニーズに幅があり一律に遠い近いと決めつけ難いのも事実です。いろいろな選択肢のあることが望まれます。選択肢の拡充には、新しいモビリティサービス MaaS の開発進展に期待が持てます。ニュータウンの小さな交通、ラストワンマイルモビリティサービスに応用するのにピッタリと思われる「定額乗り放題サービス」も登場してきています。これまでのマイカーの概念を変える新しい自動車の所有の仕方として注目されます。割安で乗り放題のために、思い立ったときにいつでも利用できます。自家用車の代わりとして抵抗なく使えるものと考えられます。ニュータウンの小さな交通として、このような新しいモビリティサービスを含めた選択肢の拡充が望まれます。

### ③ 自動運転の実用化

(バス他) 自動運転バスは、運転手不足を補うものとして期待されるとともに計画的に整備された道路環境、緑に包まれた街並みにマッチングし、安全・低コスト・低炭素で使い続けら

表1 ウッディタウンにおける将来を見据えた地域内交通の目標



れることから、ニュータウンの価値向上になりうるものです。実用化に向けて、技術的ハードルとともに社会的経済的受容のハードルを超えるために無人自動運転バスの導入効果が実感されるようになる取組みの更なる進展が望まれます。

### ④ まちづくりと一体となった地域内交通形成

道路空間の使い方と集まって楽しい都市づくりがポイントです。新しいモビリティサービスの導入で生まれた余剰空間や交通網・交通結節点の整備で作られ出された新たな人の集まる楽しい場所の創出により、街の著しい活性化が期待できます。交通分野と他分野とのデータ連携による地域活性化（他業種とのデータ連携、スマートシティづくり）についても大きな可能性があります。今後は、このような視点を持って地域内交通形成に取組むことが望まれます。

### 5. おわりに

今回の取組みは、三田市の「みんなで育てる地域内交通検討支援プログラム」を活用して行ったものです。ご協力頂いた、あかしあ台小学校区にお住いの検討会にご参加頂いた皆様、三田市交通まちづくり課の方々並びに貴重なアドバイスを頂いた(社)グローバル交流推進機構の田中様及び神姫バスの関係者の方々に深く感謝いたします。