

あかしあ台小学校区

# 地域内交通検討会レポート(続編)

<2021. 10~2022. 3>

---

あかしあ台小学校区まち協

(令和4年3月)

# 目 次

---

1. 背景及び目的
2. スケジュール
3. 地域内交通に関わる重点取組テーマ
4. 重点取組テーマの具体化に向けたワークショップ開催
5. 公共交通の日常生活における利便性向上
6. 高齢者の日常生活移動サポート
7. ニュータウンにおける地域内交通

# 背景及び目的

【背景】我が街あかしあ台小学校区のある三田市ウッディタウンは、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たが、30年を超え地域の高齢化が進展すると共に生活様式も多様化し、今まで通りの自家用車に頼る移動手段では快適に暮らしていけないことが危惧されるようになってきた。



## 「あかしあ台小学校区地域内交通検討会」の立ち上げ

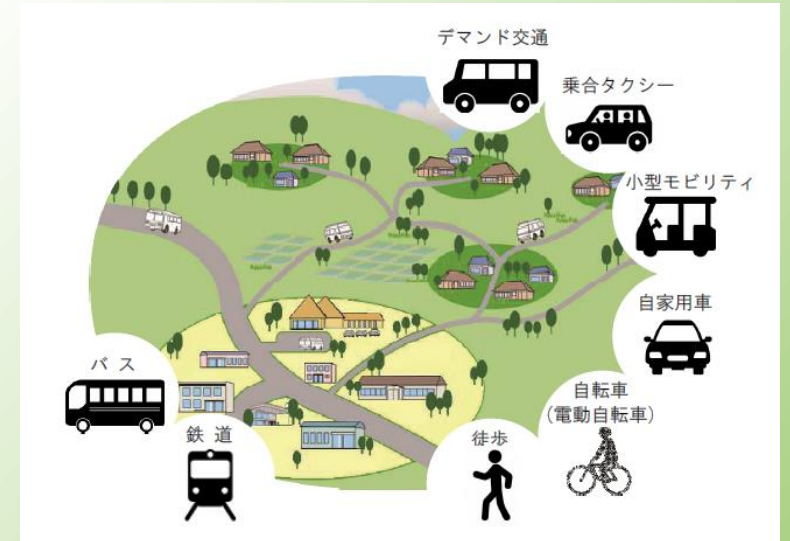
【目的】若者から高齢者まで、ずっと住み続けられるように地域で暮らしやすい地域内交通のあり方を考える。

【支援】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」による支援を受けて実施しています。

協定期間：令和2年10月～令和4年3月

補助金：30万円以内

## 地域内交通とは



【備考】地域内交通とは、買物や通院など日常生活に必要な地域内の移動手段を確保するため、既存の公共交通を補完し、地域内の移動を支える交通手段をいう。

# スケジュール

年度	項目	開催日時	テーマ	内容	
令和2年度	地域内交通検討会	1回	11/21 (土)	地域交通の現状	・あかしあ台小校区の現状交通の学習。
		2回	12/12 (土)	フィールド学習	・公共交通の実体験を通じた課題の把握。
		3回	3/13 (土)	新しい地域内交通って？	・フィールド学習の振り返り。乗合交通(自家用有償旅客運送)の仕組み。
令和3年度			先進地視察(4/14)	交通行動アンケート(4/1~4/15)	
	同検討会	4回	5/16 (日)	先進地に学ぶ	・先進地視察報告。いろいろなモビリティの学習。
		5回	6/12 (土)	課題と今後の進め方	・交通行動アンケート調査報告。課題と今後の進め方に関する意見交換。
			アンケート報告全戸配布(11/下旬)	ワークショップ(10/19、11/21、12/14、2/8)	
	続検討会	1回	1/18 (予定)	望まれる地域内交通	・課題共有と解決策の方向性に関する意見交換。
		2回	3/15 (予定)	地域内交通のあり方	・地域内交通のあり方の提案事項に関する意見交換。

# 続・地域内交通検討会メンバー(敬称略)

代表:酒井俊一 アドバイザー:田中巖 三田市交通まちづくり課:高寺千寿子他

No	氏名	住所	所属
1	岡村佳高	あかしあ台5丁	まちづくり推進員
2	山岡 隆	あかしあ台4丁	地域住民
3	前田茂穂	あかしあ台4丁	まち協
4	古川裕子	さくら坂	地域住民
5	坂井和子	あかしあ台5丁	地域住民
6	北野一恵	あかしあ台5丁	地域住民
7	外間和子	あかしあ台1丁	地域住民
8	中村栄子	あかしあ台2丁	地域住民
9	河本和子	あかしあ台5丁	まち協

No	氏名	住所	所属
10	達家善嗣	あかしあ台3丁	自治会
11	奥村芳和	あかしあ台1丁	あかしあクラブ
12	塩見康二	あかしあ台4丁	民生・児童委員
13	内布茂光	あかしあ台1丁	民生・児童委員
14	谷渕建志	あかしあ台1丁	ふれ協
15	片岡浩二	あかしあ台5丁	まち協
16	榊本公子	あかしあ台3丁	あかしあクラブ
17	酒井俊一	あかしあ台4丁	まち協
18	丸本健二	あかしあ台1丁	まち協
19	長谷川拓三	あかしあ台1丁	まち協

(注)  
令和3年  
10月見  
直しメン  
バー

# 地域内交通に関わる重点取組テーマ

## 交通行動アンケート

現状における日常の交通行動の満足度については、高い水準にあることが分かった。しかし、

① 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があること、

② 満足と感じておられない方が一定数あり、その割合は75歳以上の高齢者並びに自家用車の代わりに公共交通や送迎を使われる場合に高いこと、

③ 将来、自家用車に頼れなくなった時の備えをする必要のあること、

などの課題が浮かび上がってきた。

## 取組みテーマ

アンケートで浮かび上がった課題を基に、次の3つの重点取組テーマを設定。

(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

# 地域内交通ワークショップ

目的 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ニュータウンに相応しい地域内交通、の3つの重点テーマについて、具体化に向けた意見交換を行う。

期間 令和3年10月から令和4年3月まで。集まり3回程度。

メンバー 地域交通検討会の中から、各班毎に1名及びまち協役員で構成。田中アドバイザー、三田市交通まちづくり課にも参加頂く。必要により交通事業者を招聘。

第1回	令和3年11月21日(日)	テーマ:解決策の洗出し
第2回	令和3年12月14日(火)	テーマ:解決策の絞込み
第3回	令和4年2月8日(火)	テーマ:地域内交通のあり方



# 公共交通の日常生活における利便性向上

## 現状の地域内公共交通

### 1. 路線バス 神姫バス

ウッディタウン内を通る主な系統は、

- 41 (JR新三田駅ーゆり中前)、
- 48 (JR新三田駅ー学園前)、
- 43 (JR新三田駅ーゆり4丁目)、
- 44 (JR新三田駅ーゆり公園前) の4つ。

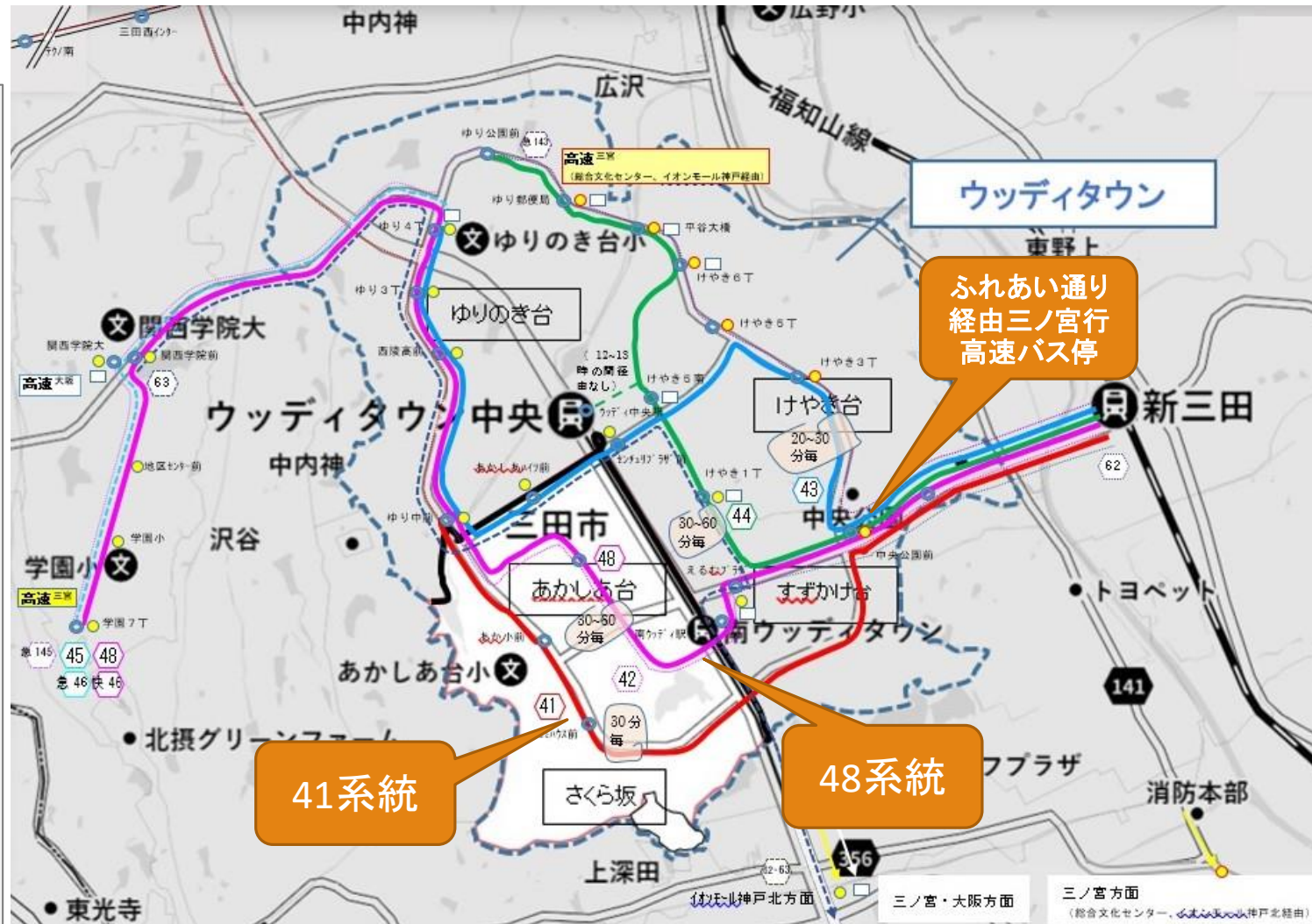
【コメント】あかしあ台関係

- ・41系統のみがWT商店街を通らない。
- ・48系統は平日昼間の便数が少ない。
- ・ふれあい通り経由三宮行の高速バスに乗りにくい。

に乗りにくい。

2. 鉄道 神戸電鉄 公園都市線 (神鉄三田駅ーウッディ中央駅、神戸方面には横山で乗換え) が通る。

3. タクシー 日交タクシー、ファイブスタータクシー、三田タクシー。



凡例： 内の数値は平日 10 時台～16 時台の間の運行頻度を示す。

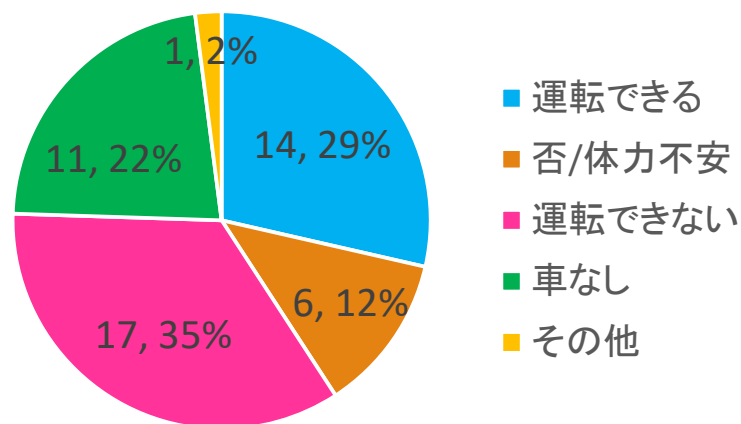


# 公共交通の日常生活利便性向上に関わる課題深堀(1)

～「Aの方(ウディタウン内の移動の最も多い方)」全回答者1,754名の内、  
公共交通を利用して現状の地域内交通不満足(やや不満足+不満足)と回答された方49名を抽出し深堀～

## 自家用車運転

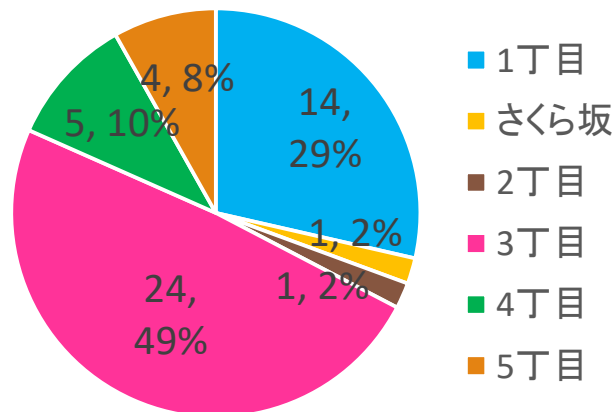
n=49



・自家用車を使えない(運転できない、体力不安、車がない)方がかなり多い。約7割。

## お住まい地区

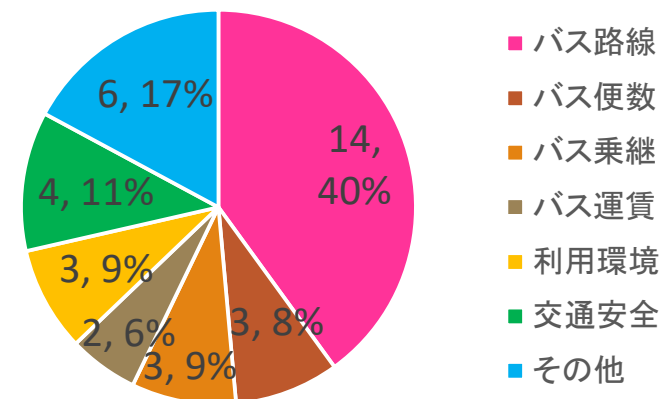
n=49



・3丁目の方が最も多い。約5割。  
・次いで、1丁目が多い。約3割。

## 自由意見

n=35(22名、意見複数)



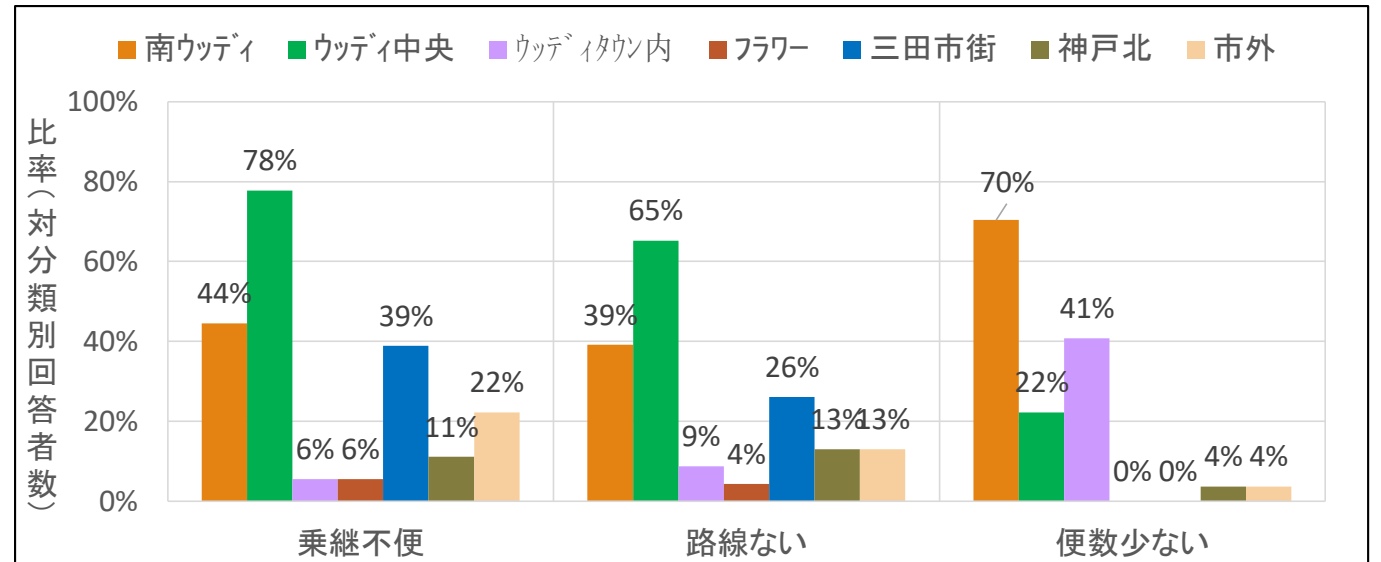
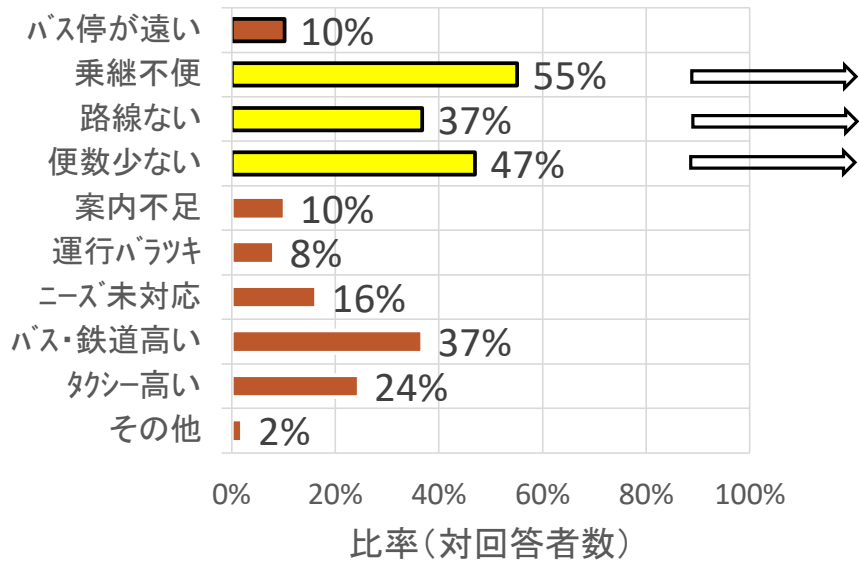
・バス路線に関する意見が最も多く、地域内を巡回するバスを望む声が結構多い。(巡回バス8名、予約タクシー1名、ふれあい通り方面1名他)

# 公共交通の日常生活利便性向上に関わる課題深堀(2)

～「Aの方(ウッディタウン内の移動の最も多い方)」全回答者1,754名の内、公共交通を利用して現状の地域内交通不満足(やや不満足+不満足)と回答された方49名を抽出し深堀～

公共交通のお困りごと n=121(49名、複数回答)

行先方面別お困り具合



n=39(回答者18名)

n=32(回答者23名)

n=37(回答者27名)

いずれも複数回答

## 主なお困り具合

- ・南ウッディ方面行は「便数少ない」が最も多く、「乗継不便」と「路線ない」もそこそこある。
- ・ウッディ中央方面行は「乗継不便」と「路線ない」が最も多い。三田市街方面も相対的には少し低いと同様の困り事ある。
- ・ウッディタウン内(南・中央除く)は「便数少ない」が最も多い。

# 公共交通の日常生活利便性向上(昼間) 提案の方向性

行先	南ウッディ方面 (行先: <u>商店街</u> ・医院・愉し み先・ <u>その他</u> )	ウッディ中央方面 (行先: <u>商店街</u> ・ <u>愉しみ先</u> )	ウッディ内方面/南・中央除く (行先: <u>病院</u> ・ <u>愉しみ先</u> ・ <u>そ その他</u> )
課題	<p>① 自家用車が使えない方多い。</p> <p>② 1丁目と3丁目に困っている方多い。</p> <p>③ 3・4・5丁目④⑧系統便数少ない。1・2丁目・さくら坂直通ルートない、乗換不便。</p> <p>③ 1・2・3・5丁目直通ルートない、乗換不便。</p> <p>③ ④⑧系統便数少ない。</p> <p>④ 商店街等とつながる循環ルートを望む声多い。</p>		
提案の方向性	<p>I</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・④①バス停～④⑧「えるむプラザ前」間の乗換標準時刻表作成(乗換:ゆり中前、中央公園前)。</li> <li>・地域限定サービス乗車券継続(555等)希望。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・④①④⑧バス停～④③「センチュリープラザ前」の乗換標準時刻表作成(乗換:ゆり中前、中央公園前)。</li> <li>・地域限定サービス乗車券同左。</li> </ul> <p>(注)④⑧↔④③中央公園前乗換除く)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・既存バスナビの改良(市内発着便の乗換対応)希望。</li> <li>・地域限定サービス乗車券同左。</li> </ul>
	<p>II</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・④①と④⑧系統を「ゆり中前」で乗換られるダイヤ及びローター乗降希望。</li> <li>・④⑧系統増便希望。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・④①と④③系統をつなぎ「センチュリープラザ前」まで直通運行希望。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・④①と④③系統をつなぎ、JR新三田駅廻りのWT内循環ルート運行希望。</li> <li>・④⑧系統増便希望。</li> </ul>

(注) 行先のアンダーライン: 良く行く行き先として回答の多かったところ

# 公共交通の日常生活利便性向上(昼間) 提案【ステップⅠ】

## 提案【ステップⅠ】

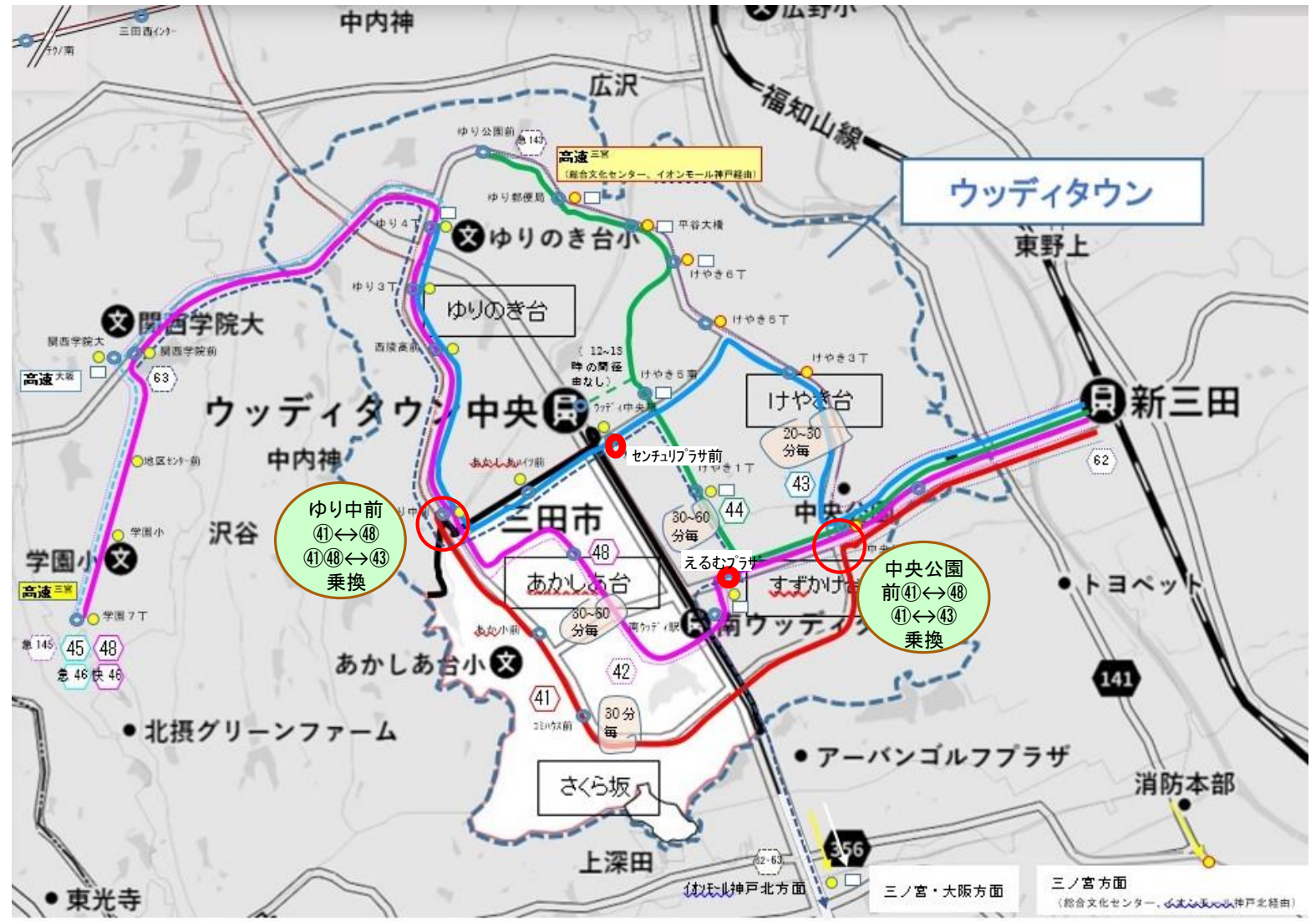
・「えるむプラザ前」行のバス乗換標準時刻表(乗換箇所:ゆり中前、中央公園前)作成。

・「センチュプラザ前」行のバス乗換標準時刻表(乗換箇所:ゆり中前、中央公園前)作成。

(注)④⑧↔④③中央公園前乗換除く)

・既存バスナビの改良(市内発着便の乗換対応)希望。

・地域限定サービス乗車券継続(555等)希望。



凡例: 内の数値は平日10時台~16時台の間の運行頻度を示す。



# 公共交通の日常生活利便性向上(昼間) 提案【ステップ I 追加】

行先

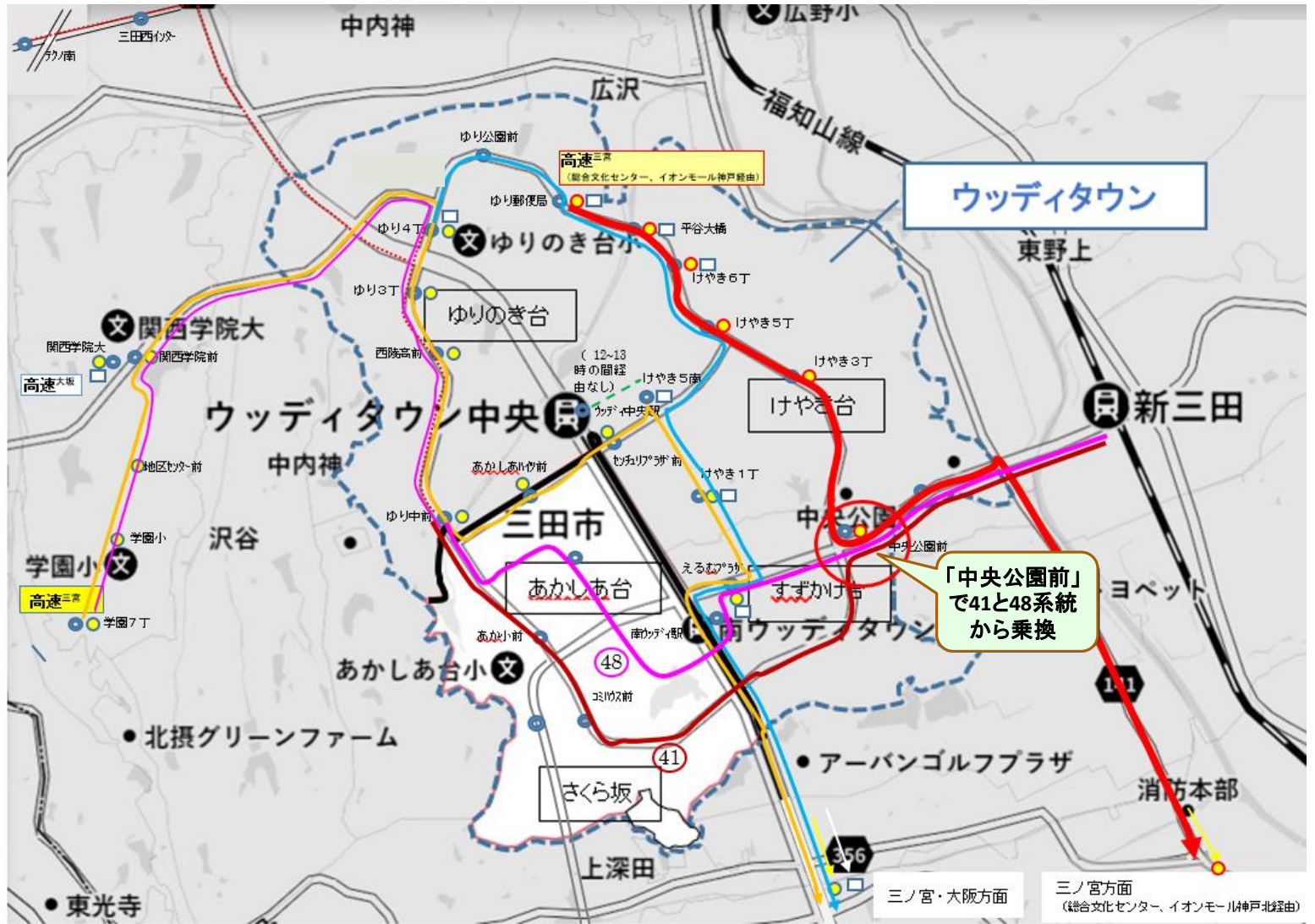
三田市街方面  
(行先: 医院・ゆしみ先)

課題

・三田市街ふれあい通りを通る高速バスルート出来たが、我が地区から乗降可能なバス停まで遠い。

提案の方向性

・我が地区に最も近い「中央公園前」で④1及び④8系統と乗継げるバス乗継標準時刻表を作成。  
・乗換待ち時間が極力少なくなるようダイヤ調整希望。

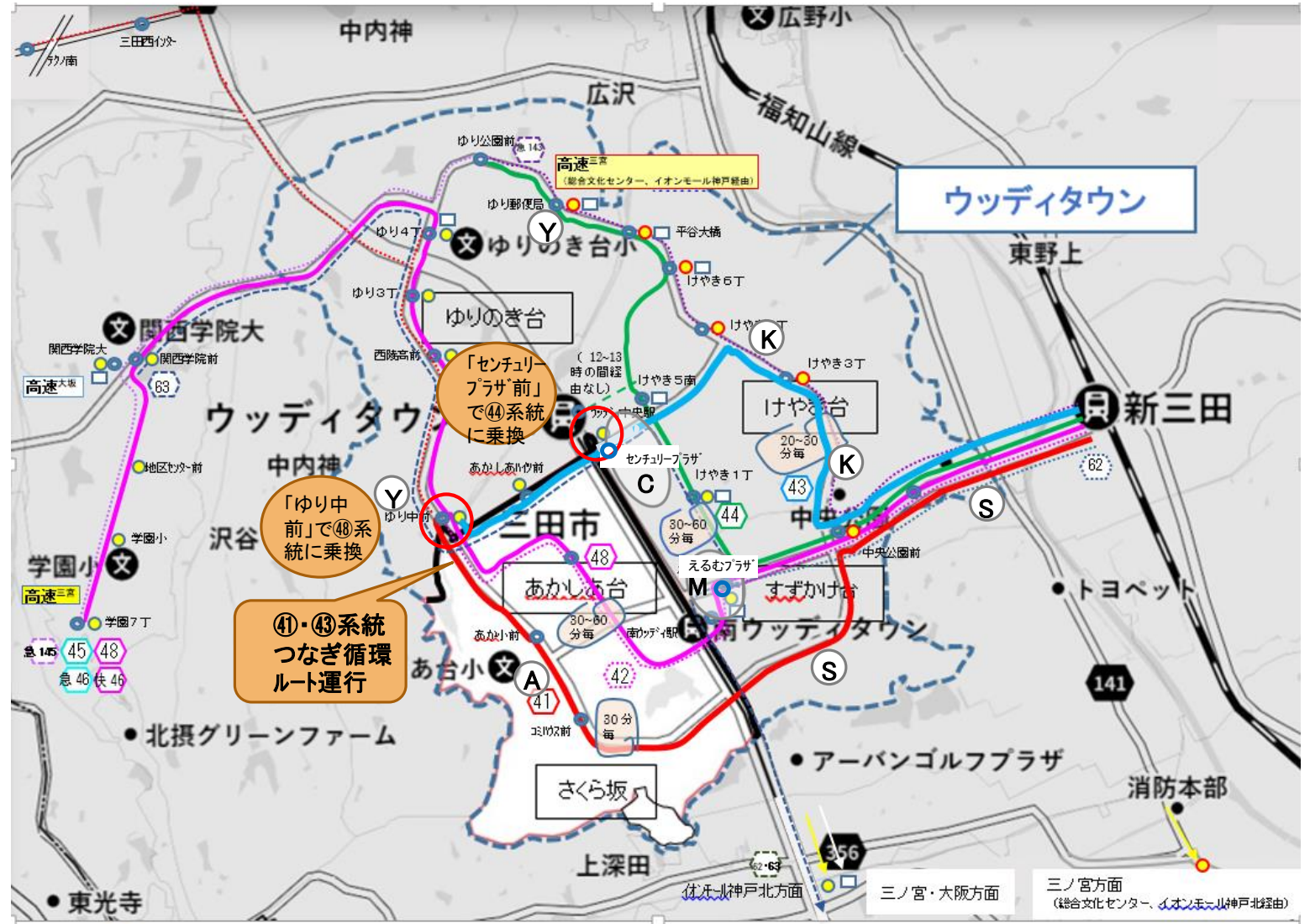


凡例: □ 内の数値は平日 10 時台~16 時台の間の運行頻度を示す。

# 地域内交通の日常生活利便性向上(昼間) 提案【ステップⅡ】

## 提案【ステップⅡ】

- ・④1(赤)と④3(青)系統をつなぎ(乗換なし)、JR新三田駅廻りのWT内循環ルート(すずかけ、あかしあ、けやきの各地区センター他停車)の運行希望。
- ・循環ルートの「ゆり中前」で④8系統(えるむプラザ又は学園方面)に乗換えられるダイヤ及びローター乗降希望。
- ・循環ルートの「センチュリープラザ前」↔④4系統「ウッディタウン中央駅」(又は「けやき5南」間徒歩移動し、「WT中央商店街」又は「ゆり公園」方面に乗換えられるダイヤ希望。
- ・48系統増便希望。



凡例： 内の数値は平日 10 時台～16 時台の間の運行頻度を示す。



# 公共交通の日常生活利便性向上(昼間) 提言案【ステップⅡ追加】

行先

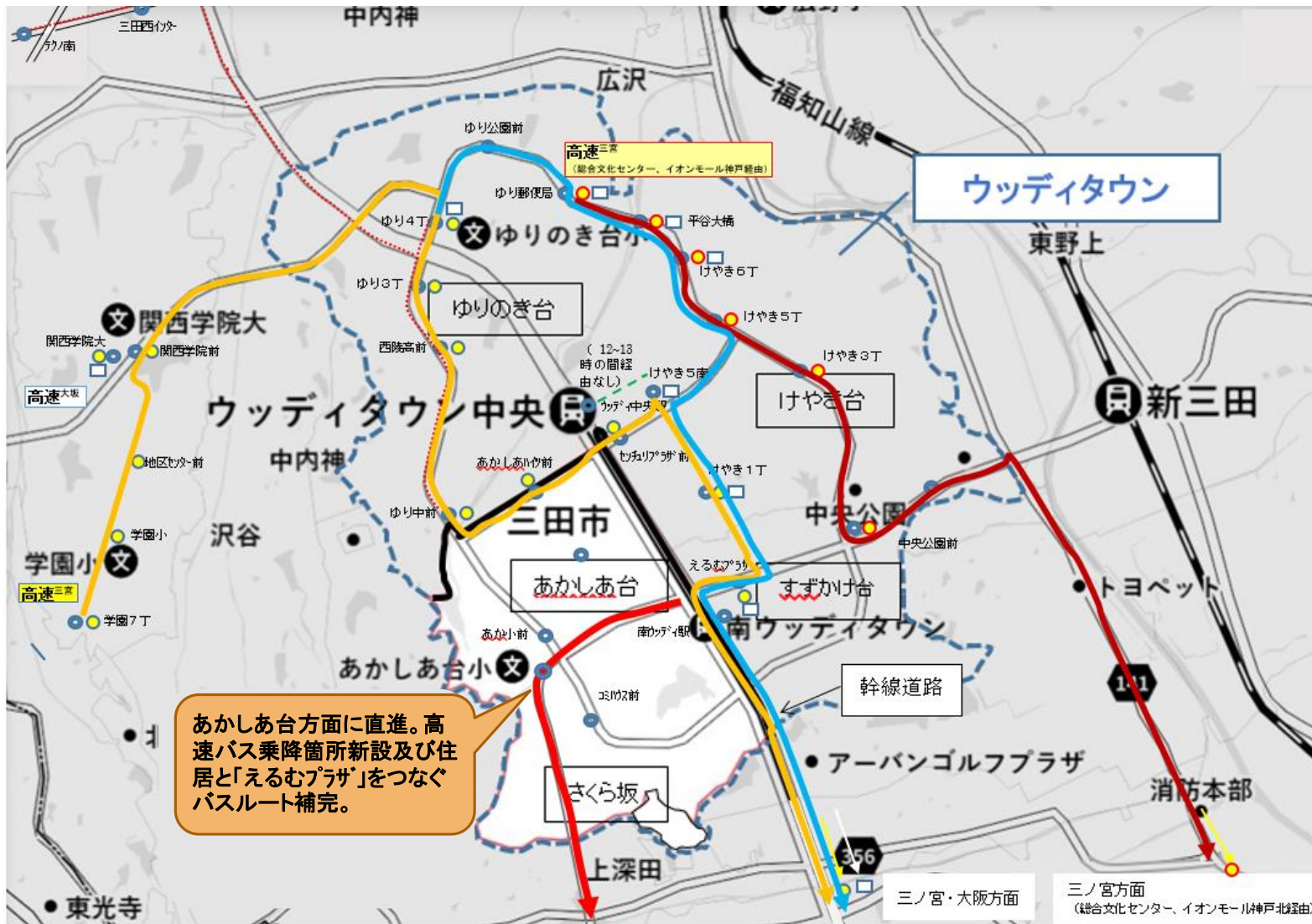
南ウッディ方面  
(行先: 商店街・医院・ゆし  
み先・その他)

課題

・高速バスは「えるむプラザ」  
を通るがあかしあ台素通  
り。

提言の方向性

・三宮行及び大阪行高速  
行バスについて、幹線道路  
に入らずにあかしあ台方面  
に直進希望。あかしあ台地  
区の高速バス乗降箇所新  
設と住居と「えるむプラザ」を  
つなぐバスルートの補完。

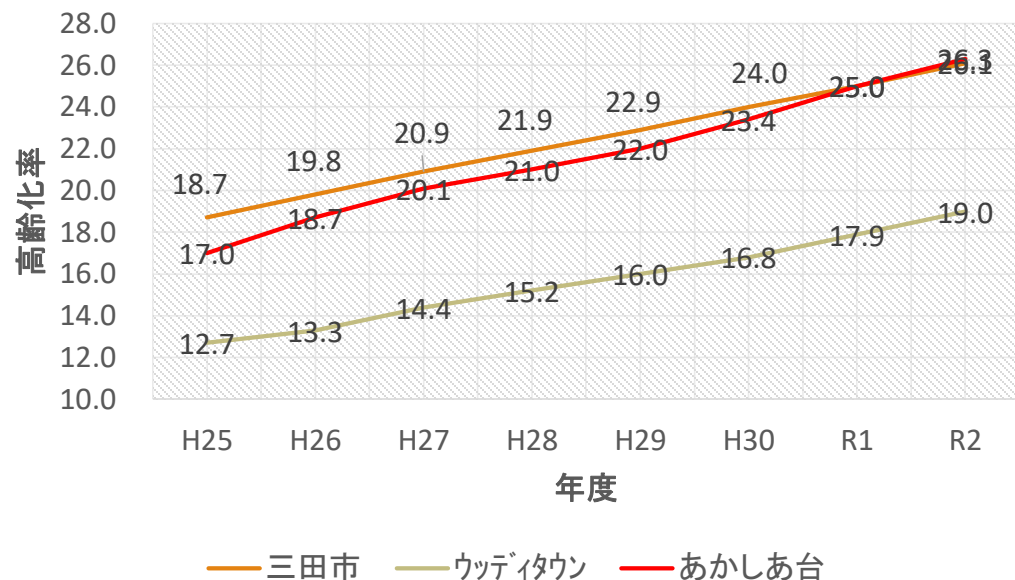


凡例： 内の数値は平日 10 時台～16 時台の間の運行頻度を示す。

# 高齢者の日常生活移動サポート

・ウッディタウン全体では、高齢化率が低いものの、あかしあ台地区は、三田市の平均レベル、高齢化が進展。

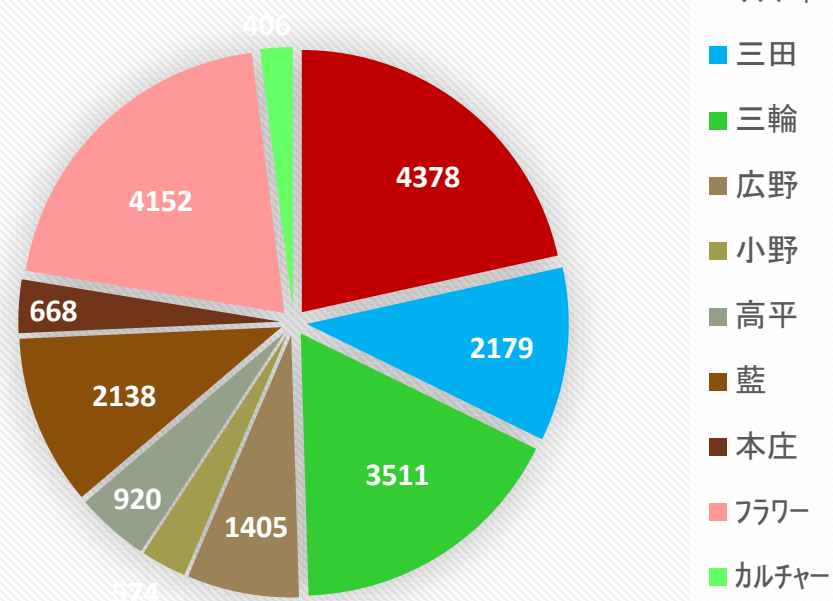
## 高齢化率の推移



(参考)R2年度末高齢化率 あか1:32.9%、あか2:14.8%、あか3:25.0%、あか4:24.3%、あか5:27.1%、さくら:23.5%

・人口(70歳以上)でみると、ウッディタウン地区が最も多い。あかしあ台地区は、この内1,458人(33%)。

## 70歳以上の人口

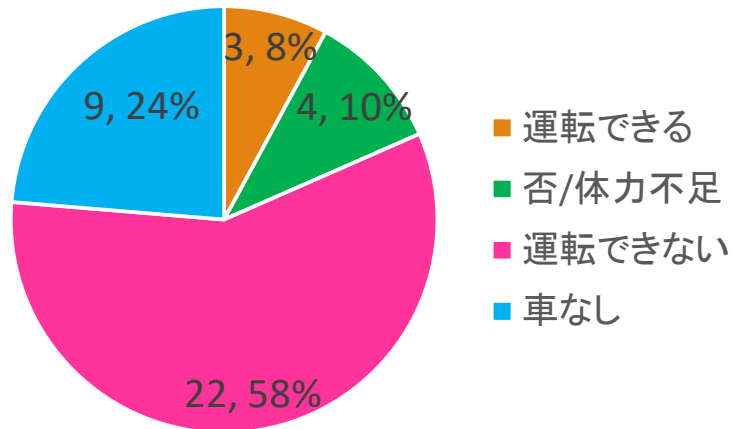


(参考)75歳以上の人口 ウッディ:2,504人、三田:1,447人、三輪:2,197人、広野:901人、小野:360人、高平:612人、藍:1,287人、本庄:426人、フラワー:2,333人、カルチャー:246人

# 高齢者の日常生活移動サポートに関わる課題深堀(1)

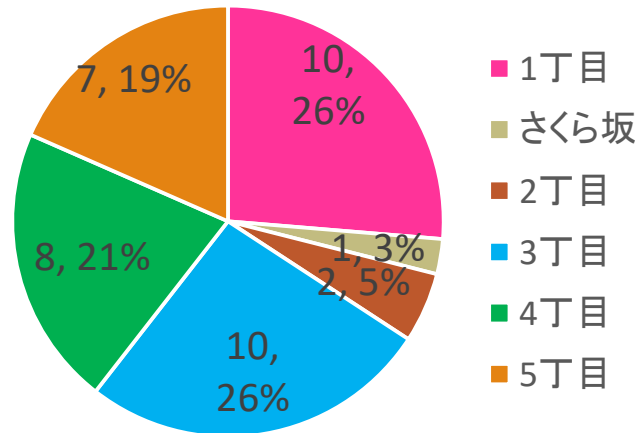
～「Bの方(65歳以上の高齢者)」全回答者742名の内、75歳以上で  
地域内交通移動が不満足(やや不満足+不満足)と回答された方38名を抽出し深堀～

自家用車運転 n=38



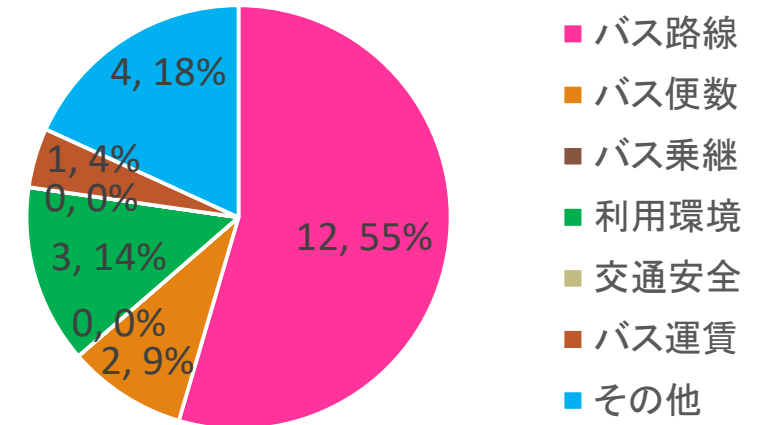
・自家用車を使えない(運転できない、体力不安、車がない)方が殆ど。約9割。

お住まい地区 n=38



・1丁目と3丁目(約3割弱)に加えて  
・4丁目と5丁目も多い(各約2割)。

自由意見 n=22  
(17名、意見複数)

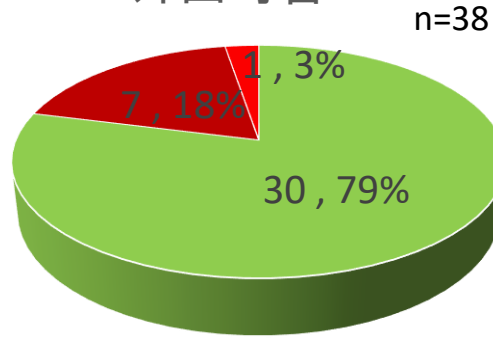


・巡回するバスに加えて予約タクシーを望む声結構あった。(巡回バス4名、予約タクシー4名、ふれあい通り方面2名他)

# 高齢者の日常生活移動サポートに関わる課題深堀(2)

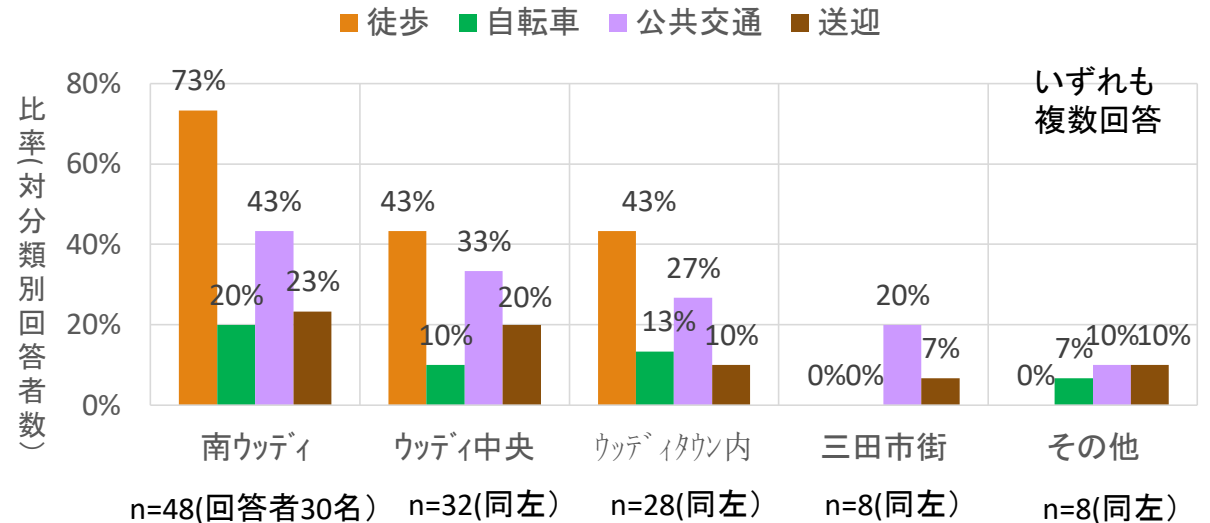
～「Bの方(65歳以上の高齢者)」全回答者742名の内、75歳以上で地域内交通移動が不満足(やや不満足+不満足)と回答された方38名を抽出し深堀～

## 外出可否



- 一人で外出できる
- 一人で外出できない
- 外出できない

## 行先方面別の移動手段



◎外出できない・一人で外出できない方: 8名(全体の2割強)  
 ➡この内5名は「送迎」、他3名は「徒歩」又は「タクシー」で移動。《福祉対象》

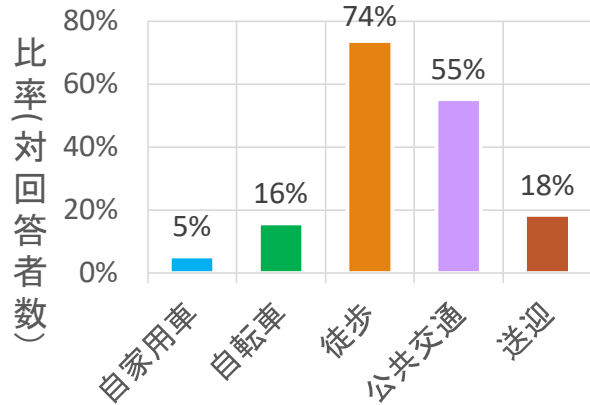
- ・南ウッティ・ウッティ中央・ウッティタウン内の主たる移動手段は、「徒歩」、次いで、「公共交通」。「送迎」もある程度使われている。「自転車」は最も少ない。
- ・三田市街方面への移動は、「公共交通」と「送迎」。

# 高齢者の日常生活移動サポートに関わる課題深堀(3)

～「Bの方(65歳以上の高齢者)」全回答者742名の内、75歳以上で  
地域内交通移動が不満足(やや不満足+不満足)と回答された方38名を抽出し深堀～

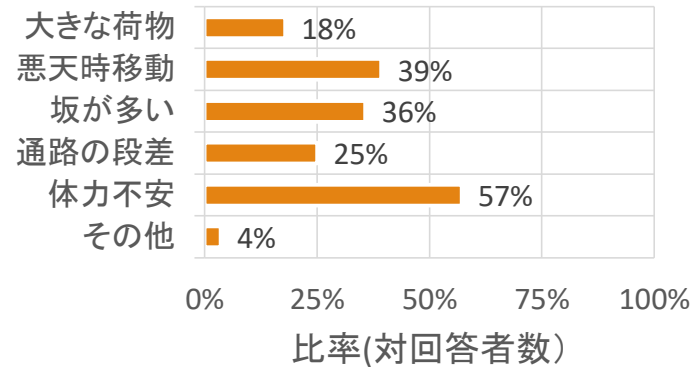
## 移動手段

n=64(回答者30名、複数回答)



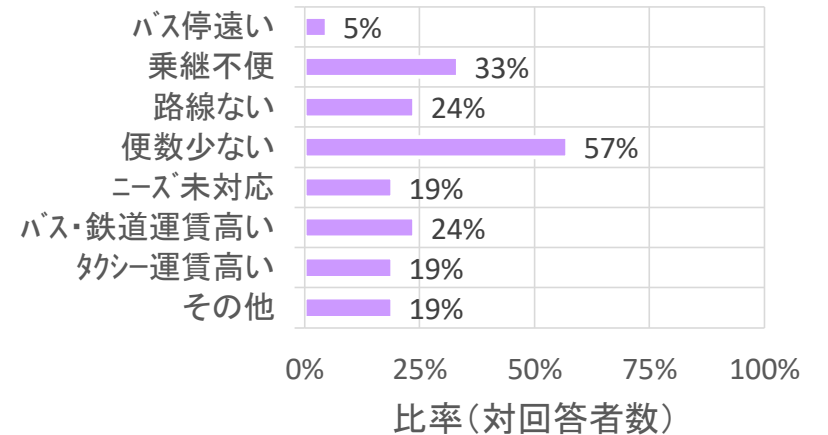
## 徒歩のお困りごと

n=50(回答者28名、複数回答)



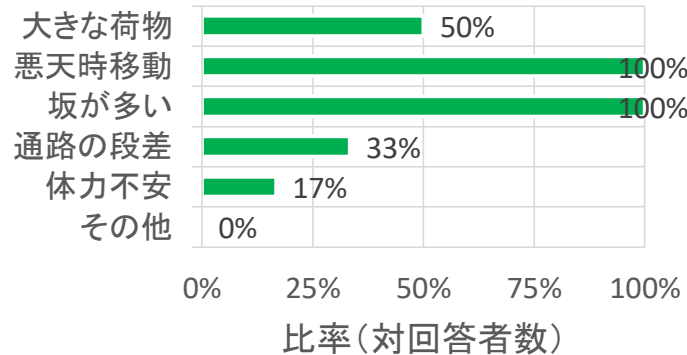
## 公共交通のお困りごと

n=42(回答者21名、複数回答)



## 自転車のお困りごと

n=18(対回答者6名、複数回答)



・「徒歩」が最も多い。次いで「公共交通」。  
・「自転車」は乗れない又は持っていない方多く、乗れる方は6名程度。

・「徒歩」では多くの方が体力不安を持っておられる。  
・「公共交通」はバス・鉄道が不便でタクシー利用が相当数あると思われる(タクシー高いの声受けて)。



# 高齢者の日常生活移動サポート 提案の方向性

<p>行先</p>	<p>南ウッディ方面 (行先: <u>商店街</u>・医院・その他)</p>	<p>ウッディ中央方面 (行: 商店街・ゆしみ先)</p>	<p>ウッディ内行/南・中央除く (行先: <u>病院</u>・ゆしみ先)</p>
<p>課題</p>	<p>① 車使えない方殆どで「徒歩」が最も多く、次いで「公共交通(バス又はタクシー)」。</p>		
<p>課題</p>	<p>② 「徒歩」: 体力不安。「公共交通」はバス不便、タクシー割高。</p>		
<p>課題</p>	<p>③ 1・3・4丁目に困っている方多い。5丁目にも。</p>	<p>③ 3丁目に困っている方多い。1・4丁目にも。</p>	<p>③ 1・3丁目に困っている方いる。</p>
<p>課題</p>	<p>④ 巡回バスと予約タクシーを望む声共に比較的多い。</p>	<p>④巡回バスもあるが、予約タクシーを望む声の方が多い。</p>	<p>④予約タクシーもあるが巡回バスを望む声の方が多い。</p>
<p>提案の方向性</p>	<p>・高齢者特有の課題である体力不安を克服できるよう<u>タクシー相乗りを推進</u>する。タクシーなので必要な時にドアツードアの移動ができる。又、相乗りなので割り勘となり割安に移動できる。推進に当っては、<u>高齢者の外出機会(様々なイベント)を提供するイベント主催者と連携するとともに相乗りの仲介を行いサポート</u>する。</p>		

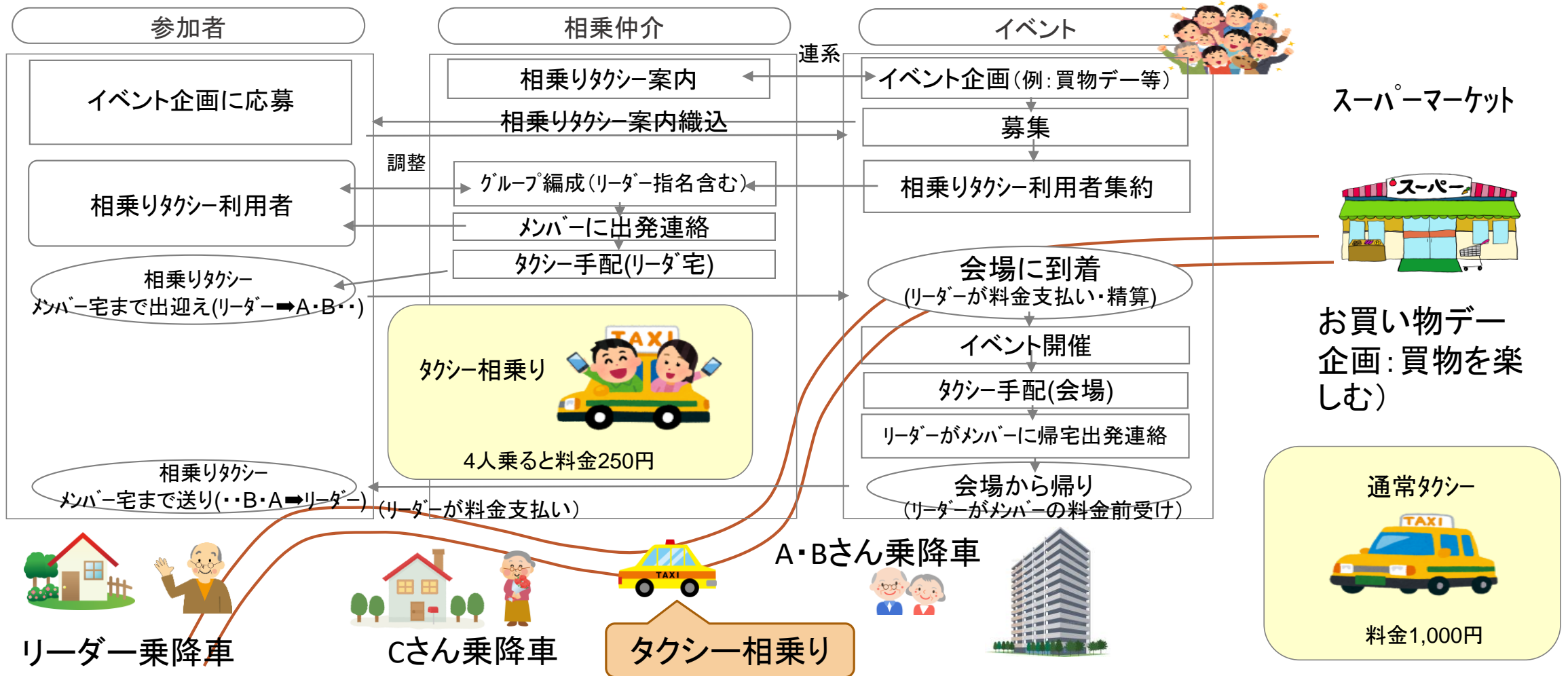
◎外出できない、1人で外出できない方2割弱ある  
→福祉対象



# 高齢者の日常生活移動サポート

提案

## 「タクシー相乗り仲介(例:お買い物デー企画)」



タクシー相乗りの  
メリット・デメリット

- ◎メリット 相乗りのため安く乗れる。目的を同じとするもの同士の交流が図れる。
- デメリット グループづくりが大変。知らない人との同乗がある。料金確定は最後の乗客降車まで。

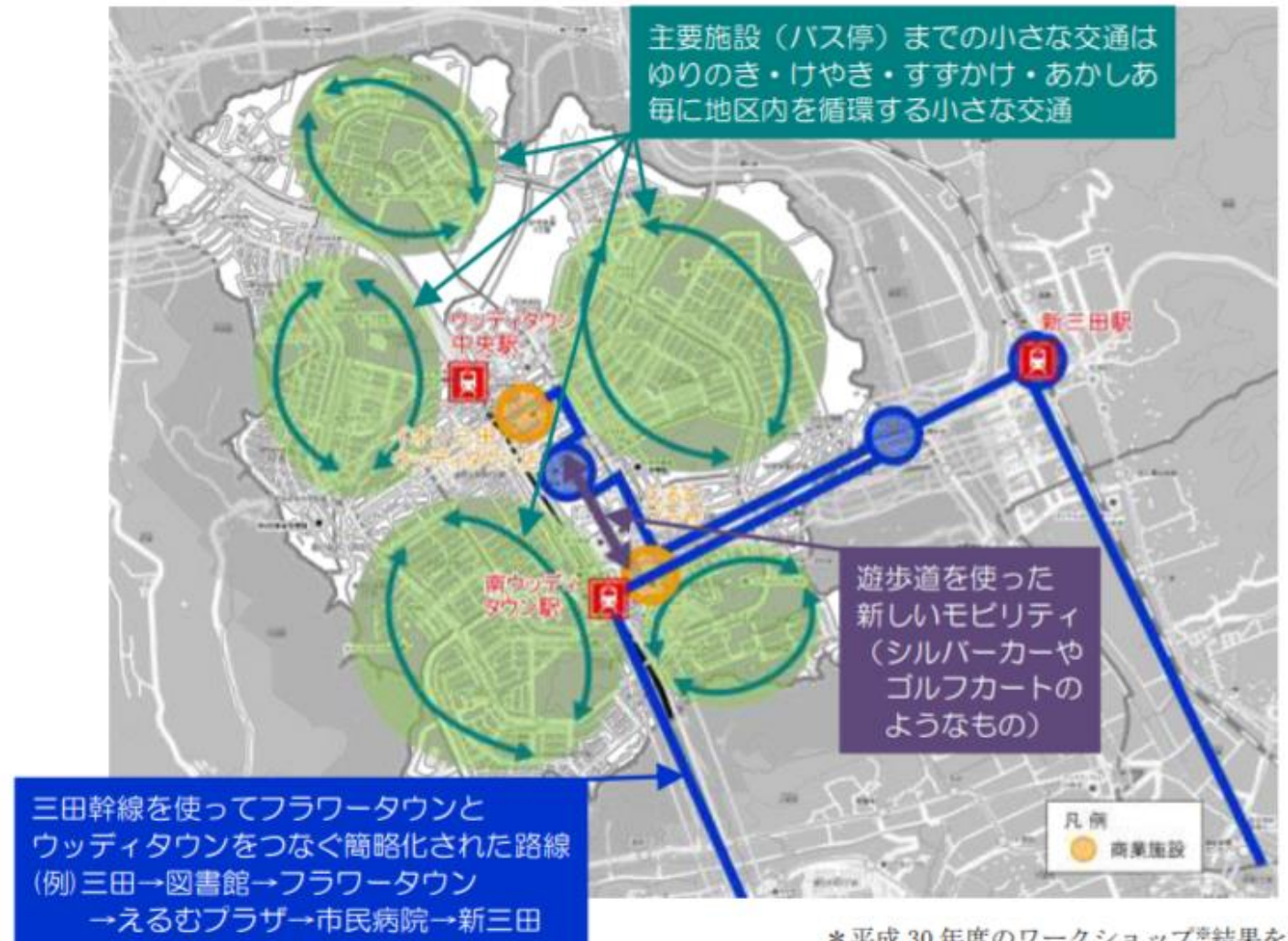
# ニュータウンにおける地域内交通の将来展望

＜ ウッディタウン地区の未来像 ＞

三田市においては、三田市地域公共交通網形成計画(2019.3制定)の中で「ウッディタウンの未来像」がまとめられている。市民参加のワークショップが行われ、市民から出された交通の困りごとや希望意見などに基づいて作成された。

今回の取組みは、本未来像の具体化を目指してきたところでもある。未来像形成に関わる「主要なバス路線：分かりやすく乗りやすく」、又、「地区内の小さな交通：朝夕昼間の運行変更」と言ったところは、一歩進んだと思われる。

しかし、取組み枠組み・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、これらと共に社会情勢の変化や技術の発展動向をも見据えて、的確に対応していく必要がある。

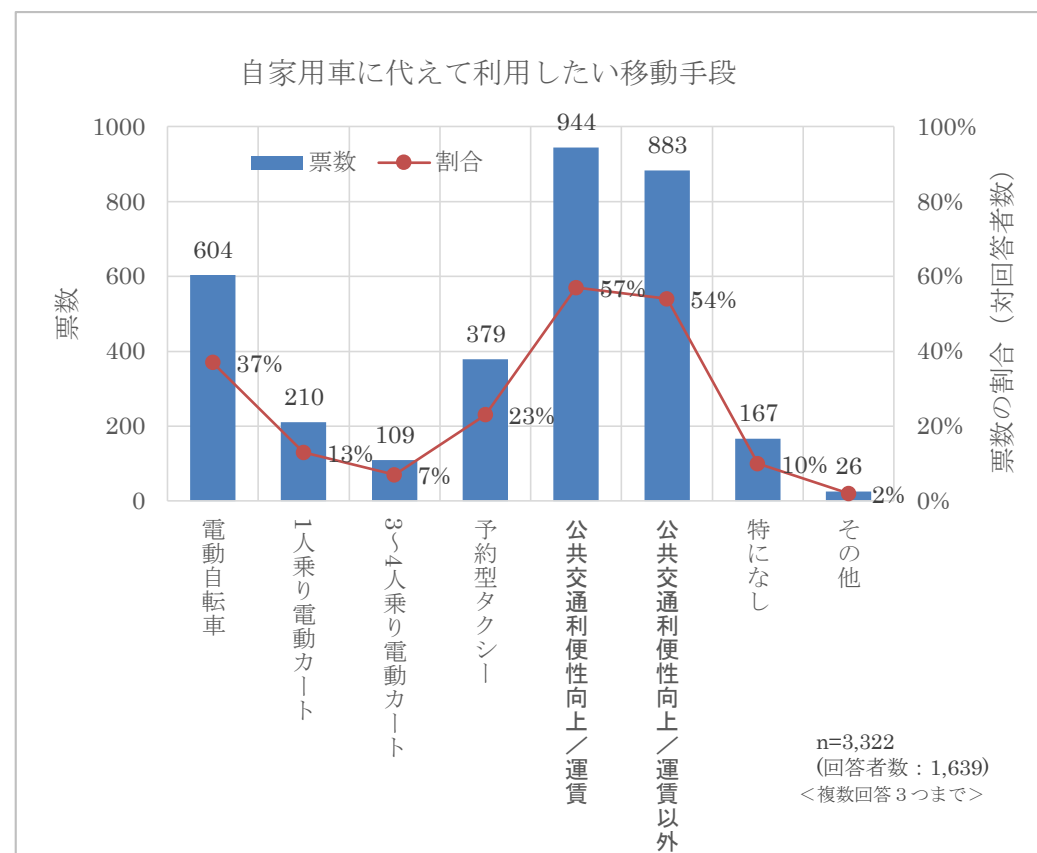
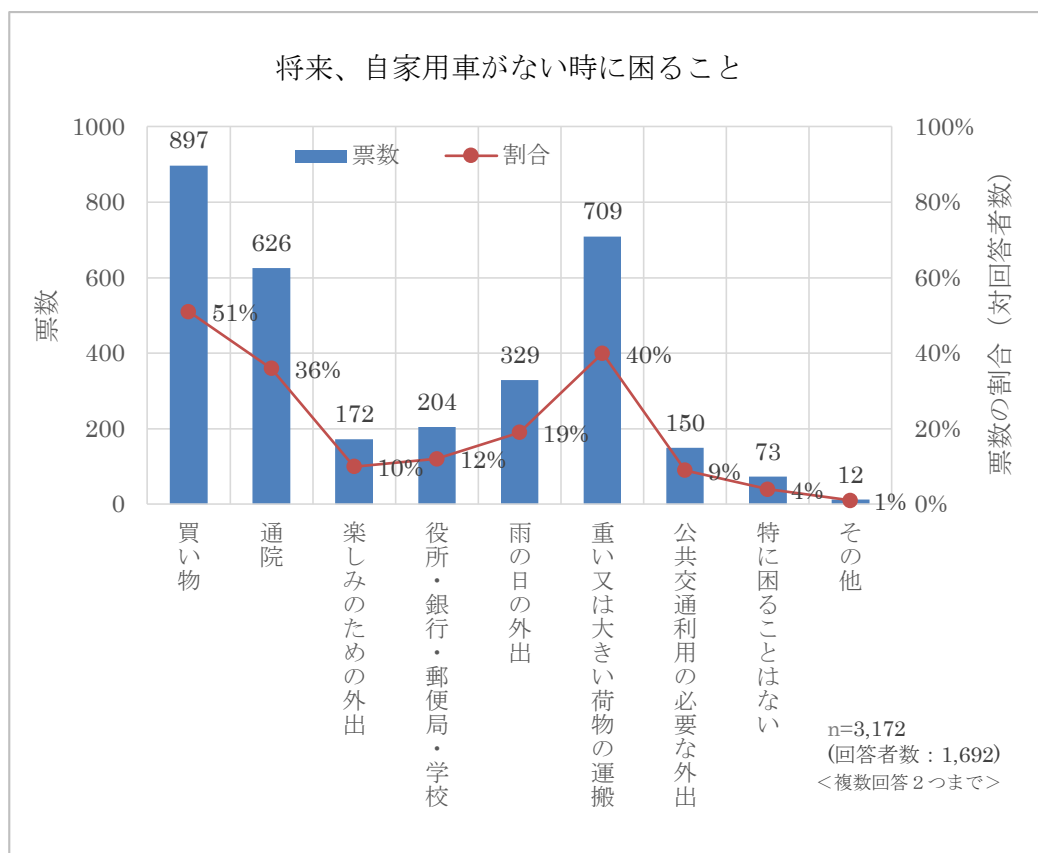


\*平成30年度のワークショップ\*結果を記載。

# ニュータウンにおける地域内交通の将来展望

## ～将来、自家用車がない時の備え (2021. 4交通行動アンケートによる)～

将来、自家用車がない時に困ることは、「買い物」、「重い又は大きい荷物の運搬」、「通院」の順に多かった。又、自家用車に代えて利用したい移動手段は、「公共交通利便性向上」、「電動自転車利用」、「予約型タクシー利用」の順に多かった。これらに留意して将来に備えることが求められている。

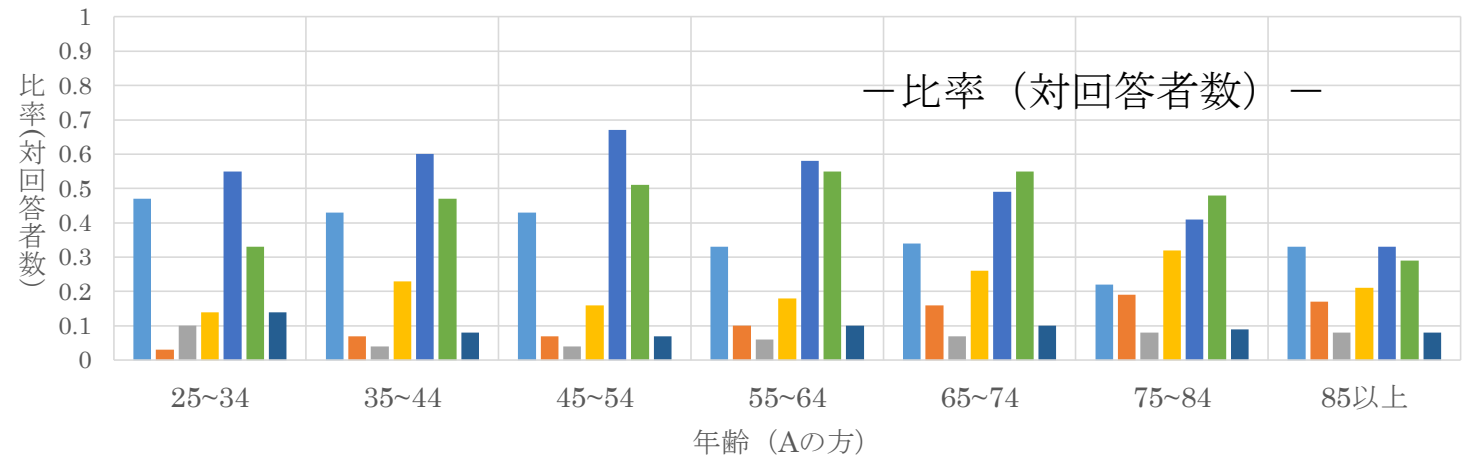
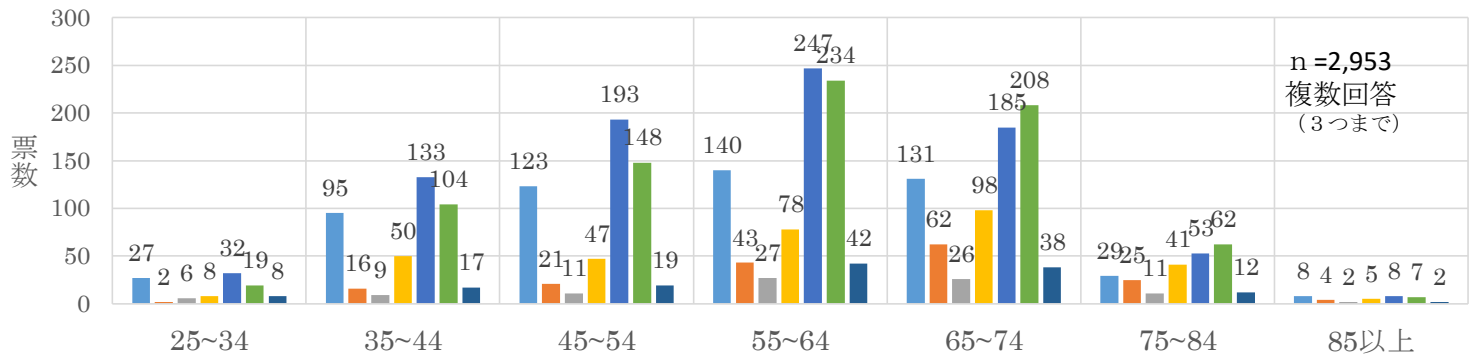


自家用車の代わりに  
 使いたい移動手段  
 一年齢別分析  
 (2021. 4アンケートによる)

・各年代とも、「公共交通」の  
 利便性向上が多い。そして、  
 若年層ほど運賃に対する希望  
 が多くなる傾向。  
 ・「電動自転車」は若年層に  
 多い、「予約型タクシー」は高  
 齢層に多い傾向。

◎「公共交通」は、全住民を  
 対象とする更なる利便性向  
 上が求められている。  
 ◎「電動自転車」は、将来と  
 も現状程度。安全確保が課  
 題。  
 ◎「予約型タクシー」は希望  
 に応えられるように、将来を  
 見据えた準備が必要。

自家用車の代わりに使いたい移動手段－回答数－



回答者数	25~34	35~44	45~54	55~64	65~74	75~84	85以上
回答者数	58	221	288	428	381	130	24

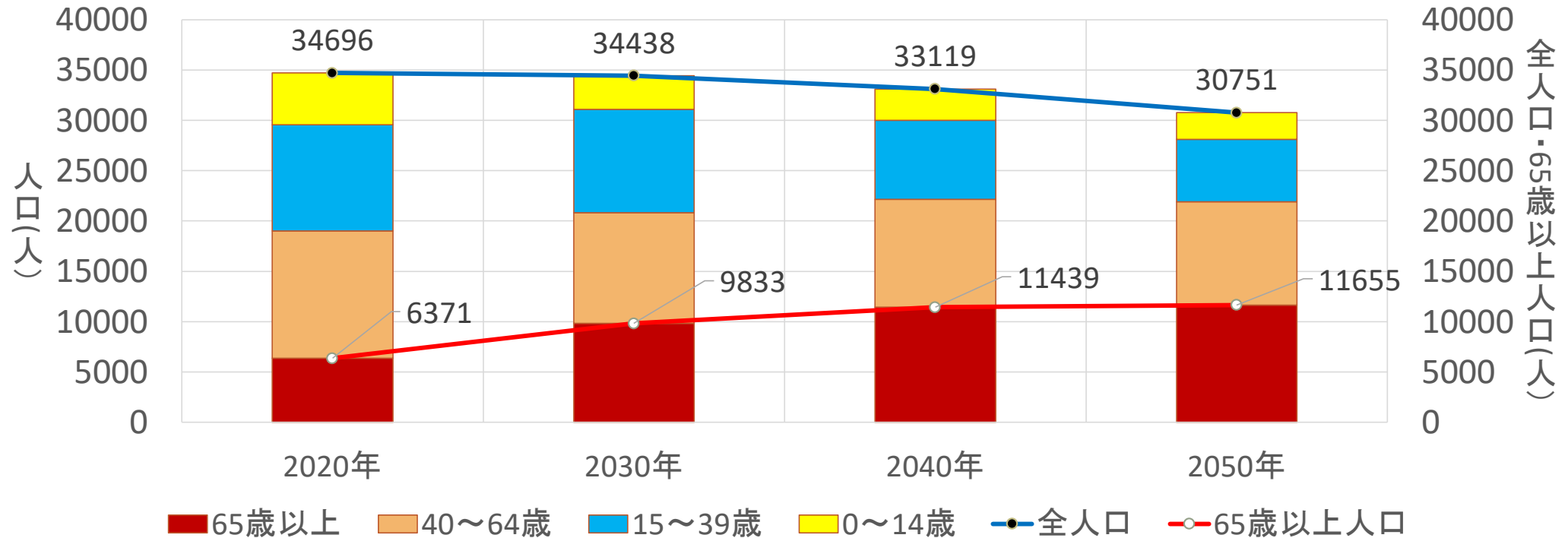


# ニュータウンにおける地域内交通の将来展望

～ウッディタウンの将来人口推計(2015三田市将来推計人口(厚労省社人研ベース)より推定)～

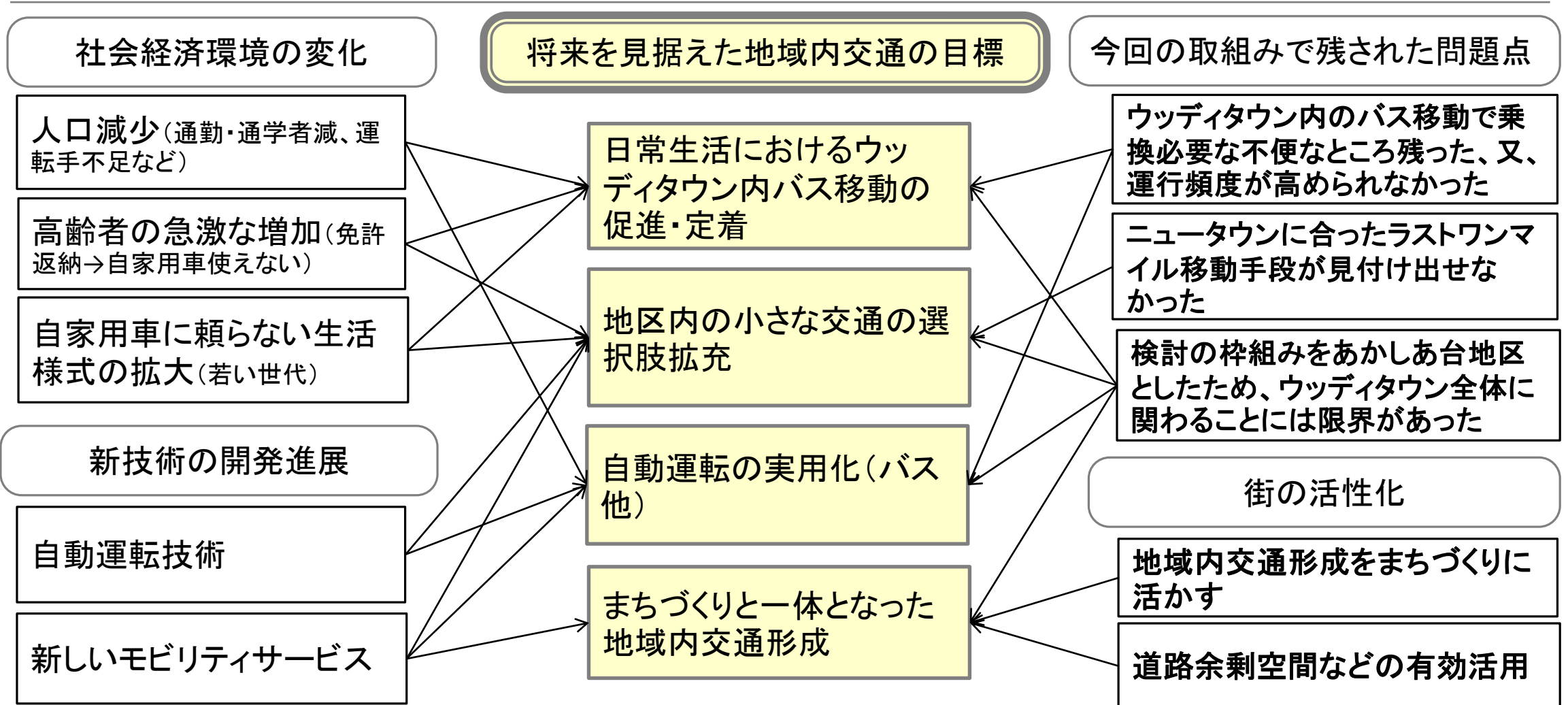
ウッディタウンの将来人口は、全人口の減少とともに、その一方で高齢者数の急激な増加が予測されている。地域内交通は、このような社会環境変化に的確に対応する必要がある。

ウッディタウンの将来人口推計



# ニュータウンにおける地域内交通の将来展望

## ～将来を見据えた地域内交通の目標～





# ニュータウンにおける地域内交通の将来展望

## ～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～

今回の取組みで残された問題点や少子高齢化などの社会経済環境の変化を考えると、第一の目標は、「日常生活におけるバス移動の促進・定着」である。

目標達成には、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に尽きる。

このための1つの策として、リング道路8の字循環ルート(地域内幹線)の提案があった。各地区センターに乗り換えなしで行ける。又、新三田駅起点の駅フィーダー運行が現状4台バス方式から2台バス方式に再編できる、地域内幹線のバス運行も15～20分毎になりJRの発着便数とマッチングできる可能性もある。

本件については、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る。



凡例(各地区センター) C:ウッディ中央、M:南ウッディ、S:すずかけ台、A:あかしあ台、K:けやき台、Y:ゆりのき台

# ニュータウンにおける地域内交通の将来展望

## ～地域内の小さな交通の選択肢拡充～

2つ目の目標は、「地域内の小さな交通の選択肢拡充」である。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ない。しかし、住まわれている方々のニーズに幅があり一律に遠い近いと決めつけにくいのも事実である。いろいろな選択肢のあることが望まれる。

目標達成には、新しいモビリティサービスMaaSの開発進展に期待が持てる。MaaSとは、Mobility-as-a-Service（統合的移動サービス）の略。モビリティのメニューを増やし情報技術を活用して束ねることで「自家用車保有に代わる選択」として登場してきた。

MaaSの特徴の1つは、モビリティサービスのメニューが増えると言うところ。自動運転やグリーンスローモビリティ及び従来の公共交通の定額制とかサブスクリプションとかも、この位置付け。もう1つの特徴は、インターモーダル、束ねると言うところ。様々なデータを結びつけてデータ処理するとかは、この位置付け。

MaaSは国内外で開発が進み、①移動手段選択のワンストップサービス、②地域の移動手段の充実、③高齢者や障害のある人などの移動手段の確保、④交通機関・医療・福祉・行政サービスなどの幅広い連携ができるようになってきている。

# ニュータウンにおける地域内交通の将来展望

## ～ 地域内の小さな交通の選択肢拡充～

そして、地域の足として活用できるMaaSの成功事例も幾つか出て来ている。2020年に開催された三田市主催の次世代モビリティシンポジウムで報告された事例を下記に示す。

(1) ヘルシンキWhimの事例(価格戦略): 多様なモビリティをアプリ経由でつないで定額利用できるサービス。なかでも乗り放題の価格戦略が面白い。乗り放題と言いながらタクシーの利用制限が絡んで価格が変動。タクシーが安いので結構な利用があるらしい。

(2) 静岡市中心部の事例: 定額相乗りタクシー(一定エリアの「運転手付きカーシェア」、距離・人数に応じた「割り勘」。1人当りの割安が特徴。鉄道駅・バス路線網の充実地区で新たな選択肢をつくる取組み。在来の公共交通を選ばれ易くする狙い。効果が挙がっていると聞く。

(3) 福島県の会津バス: ダイナミックルーティングバス: 路線バスとオンデマンドタクシーをシームレスにつなぐ取組み。複数路線の統合運行を目指す。経路外の停留所をつかう場合は専用アプリ「My Ride」で乗車予約が必要。

(4) 近鉄の「まわりゃんせ」について、もともと日本にあったものだが、MaaSの形態になっている。お出かけ先に行くに当たって近鉄以外の交通も乗り放題になるのが特徴。

# ニュータウンにおける地域内交通の将来展望

## ～ 地域内の小さな交通の選択肢拡充～

最近のものとして、下記が登場してきている。

(5) 京丹後市及び東京渋谷区他のエリア定額乗り放題サービス「mobi」: 30日間5,000円(1回乗車300円)でエリア内(半径2KM)乗り放題の乗り合い交通。アプリや電話で呼ぶと迎え来て、最適なルートを効率よく、目的地へと送る。モビリティサービスと通信を掛け合わせたサービス。全国展開中。



エリア定額乗り放題サービス「mobi」

この中でも、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のが、(5)の定額乗り放題サービスである。自動車の定額制サービス(サブスクリプション)であり、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る。割安で乗り放題が実現されているために、思い立ったときにいつでも利用できる。ニュータウンのように自家用車に慣れている人の多いところでは、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る。このような選択肢の拡充が望まれる。



# ニュータウンにおける地域内交通の将来展望

## ～自動運転の実用化(バス他)～

3つ目の目標は、「自動運転の実用化」である。自動運転に関して、自家用車同様のパフォーマンスに至るまでには、まだまだ遠い将来。完全自動運転車をレベル5として、現代の自動運転レベルは、レベル2(運転支援車)～3(条件付自動運転車)。

このような中、三田市においては、ウッディタウンのリング道路で神姫バスによる中型バスの自動運転実証試験(レベル3の実証)が2020年8月に実施された。目的は、安全・低コストで運行可能な自動運転バスを導入し、生活の質向上と共に買い物弱者などの発生予防に寄与すること。

実証試験の結果は、技術的な大きな問題は殆どなかったが、いわゆる「社会的経済的受容のハードル」の存在することが確認された。

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ある。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る。加えて、ラストワンマイル向けの乗用車の自動運転化も切望される。





# ニュータウンにおける地域内交通の将来展望

## ～まちづくりと一体となった地域内交通形成～

4つ目の目標は、「まちづくりと一体となった地域内交通形成」である。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。先程引用したシンポジウムで以下のような報告があった。

(1) ドイツ・フライブルグの事例：LRT導入で団地の駐車場が要らなくなり楽しい広場(ピザ釜広場)になった話。歩行者優先の共存公共空間創出や道路の余剰空間を使ったアメニティ創造。

(2) フランス・ストラスブールの事例：自動車優先から公共交通・歩行者優先への転換→駅(停留所)に人が集う楽しい場が生まれた。駅周辺への機能集中や楽しい交通結節点など楽しいお出かけ場所の創設。

新しいモビリティサービスの導入により、自家用車が減少し、「道路に余剰空間が出来る」、「駐車場が小さくなる」、と言った、これまで自家用車が占有していたスペースが開放されるという想定がある。この余剰空間を使って街の活性化を図るといったことも考えられる。

又、交通網・交通結節点をまちづくりと一体となって整備することにより、新たな人の集まる楽しい場所の創出につながり、街の著しい活性化が期待できるようになる。その他、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る。今後は、このような視点を持って地域内交通形成に取り組むことが望まれる。

# おわりに

---

ご清聴ありがとうございました。