

三木市地域公共交通網形成計画

(最終案)

平成 3 1 年 3 月

三 木 市

目 次

1	はじめに	
1-1	計画策定の目的	1
1-2	計画対象区域	2
1-3	計画対象期間	2
1-4	関連計画の整理	3
1-5	計画の構成	5
2	地域の現状等	
2-1	本市の概況	6
2-2	人口	8
3	公共交通の現状等	
3-1	交通	15
3-2	本市における人の動き	32
3-3	住民ニーズ	36
3-4	公共交通に関する市の経費	48
4	第4次計画における取組効果の検証	
4-1	取組方針別の取組効果の検証	52
4-2	具体的な取組効果の検証	54
5	本計画の策定に向けた課題の整理	
5-1	協議会等の開催及び新たな公共交通網の構築に向けた取組	62
5-2	課題の整理	65
5-3	課題及び基本方針の関係性	67
6	本計画の目標及び基本方針	
6-1	目標及び基本方針	68
6-2	具体的施策（アクションプラン）	70
7	本計画に基づく地域別の具体的取組	81
8	数値目標及び推進体制	
8-1	数値目標	92
8-2	推進体制及び役割分担	93
	資料編	
1	数値目標算定根拠	95
2	用語解説	99
3	三木市地域公共交通検討協議会	102
4	三木市デマンド型交通検討部会	107
5	デマンド型交通の導入検討地域の選定における参考資料	111
6	三木市バス交通の見直し方針	118
7	三木市バス交通の見直しに係る評価対象、評価指標及び評価結果	120
8	「三木市バス交通の見直し方針」の実施スケジュール	122

1 はじめに

1-1 計画策定の目的

本市では、誰もが移動しやすい公共交通の利用により住みよいまちづくりを進めるため、平成 25 年 8 月に「第 4 次三木市公共交通網計画」（以下「第 4 次計画」という。）を策定し、第 4 次計画に基づくさまざまな取組を実施してきました。

特に、平成 27 年 10 月には市内路線バスの一律運賃制を導入し、路線バス、コミュニティバス及び北播磨総合医療センターへの直通バスの 3 つのバスの垣根をなくし、全てのバスを路線バス化するほか、北播磨総合医療センターへの直通バスの各バス停における自由な途中乗降を可能にするなど、バス利用者の利便性の向上を図りました。

一方で、本市の厳しい財政状況や人口減少社会の到来を踏まえると、一定のサービス水準を維持しつつも、更なる効率化を図ることが喫緊の課題となっています。

また、平成 29 年度をもって第 4 次計画の対象期間が満了したほか、新たな道路等の都市基盤の整備や超高齢社会に対応した新たな交通手段のニーズの高まりをはじめ、平成 30 年 3 月には神戸電鉄栗生線（以下「栗生線」という。）三木駅舎が火災により焼失するなど、公共交通に関わる状況の変化などを踏まえた新たな公共交通網を構築する必要性が生じています。

加えて、平成 26 年 11 月の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正により、新たに地域公共交通網形成計画が法定計画となり、まちづくりと連携した公共交通ネットワークの再構築のほか、平成 29 年 4 月に本市、神戸市及び小野市が策定した「神戸電鉄栗生線地域公共交通網形成計画」（以下「栗生線地域網形成計画」という。）等との整合を図ることも重要となっています。

こうしたことから、本市では、地域の基幹交通の確保維持及び公共交通ネットワークの構築により公共交通を中心としたまちづくりを推進するため、「三木市地域公共交通網形成計画」（以下「本計画」という。）を策定します。

1－2 計画対象区域

本計画の対象区域は、三木市全域とします。



図 1-1 計画対象区域

1－3 計画対象期間

本計画の対象期間は、おおよそ 10 年後の 2028 年度（平成 40 年度）の本市の将来を見据えつつ、2023 年度（平成 35 年度）までの 5 年間とします。

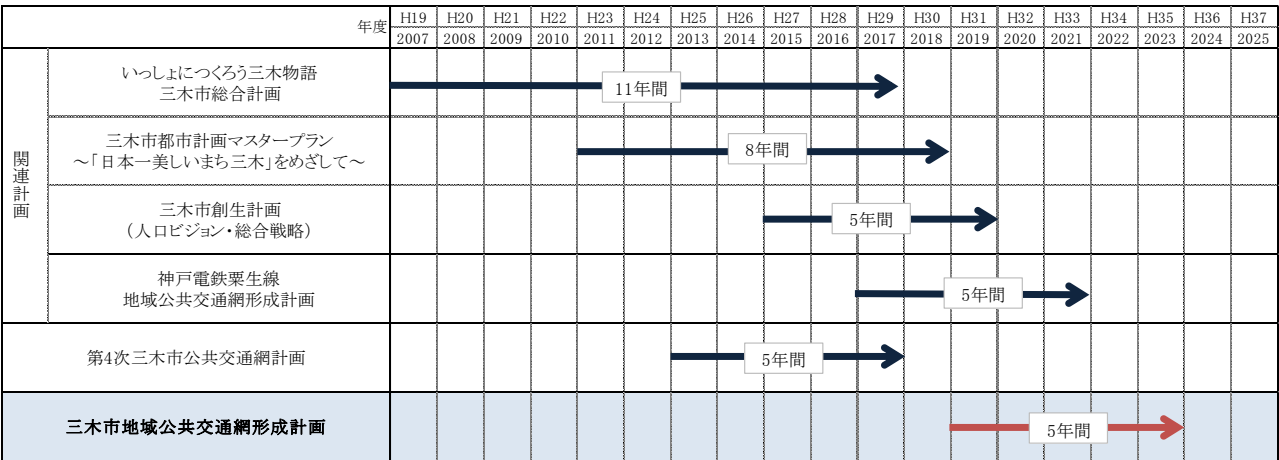


図 1-2 本計画及び関連計画の計画対象期間

1－4 関連計画の整理

公共交通は、まちづくり、福祉、健康、観光振興、環境など、さまざまな分野と密接な関係を有していることから、その実効性をより高めるため、関係機関、周辺自治体との連携を図ることが重要です。

このため、本計画の策定に当たっては、本市の上位計画である「三木市総合計画」のほか、「三木市都市計画マスタープラン」及び「三木市創生計画」並びに沿線 3 市が策定した「粟生線地域網形成計画」をそれぞれ整理した上で、本計画とこれらの関連計画との整合を図るものとします。

(1) 三木市総合計画（策定中）

※平成 30 年度から平成 31 年度にかけて、次期総合計画を策定中

(2) 三木市都市計画マスタープラン

三木市に住んでよかった、住み続けたいと思えるまちづくりをめざした都市計画マスタープラン

- ・ 目標年次

平成 40 年度

- ・ 将来像

「誇りを持って暮らせるまち “みき”」

- ・ まちづくりの目標

- 1 安全・安心なふるさと三木の構築
- 2 地域資源を生かした魅力あるまちづくり
- 3 持続可能な都市構造の形成

(3) 三木市創生計画 人口ビジョン・総合戦略

人口減少に歯止めをかけ、将来にわたって活力あるまちづくりを進めるために策定された総合戦略

人口減少社会において5か年計画にとどまらず中・長期にも視野を置きながら、目標人口を目指すもの

・計画期間

平成27年度～平成31年度（5年間）

・目標

くらしの豊かさを実感し、いつまでも住み続けたいくなるまち

・体系と9つの柱

1 若者が働きやすい、働きがいのあるしごとを創る

柱① 三木の特性を活かした既存産業の振興

柱② 高速道路を活用した大型集客施設の誘致 ※平成30年3月断念

柱③ ネスタリゾート神戸を核としたまちの活性化

2 若者が魅力を感じるまち・住まいを創る

柱④ 緑が丘をモデルとしたまちの再生

柱⑤ 「住み心地」の向上による定住の促進

柱⑥ ゴルフを核としたまちの活性化

3 人口減少・高齢社会に対応して生活の質を高める

柱⑦ 教育や子育て支援の充実による次世代の育成

柱⑧ コンパクトシティ化や環境に配慮したエコタウンの推進

柱⑨ バス・鉄道等、公共交通の活性化

(4) 神戸電鉄栗生線地域公共交通網形成計画

地域の基幹交通である栗生線を維持するとともに、栗生線、路線バス、コミュニティバス等の地域の公共交通ネットワークを構築し、公共交通を中心としたまちづくりを推進するために策定された地域公共交通網形成計画

・計画対象区域

神戸市、三木市及び小野市の栗生線沿線地域

・計画対象期間

平成29年度～平成33年度（5年間）

・計画の目標・理念

地域の公共交通を維持し、いつでも安心して快適に移動できる公共交通網を次世代に継承する

・基本方針

1 鉄道を軸とした地域公共交通網の維持・形成

2 まちづくりと連携した地域公共交通網の形成

3 地域公共交通の活性化及び利用促進

1－5 計画の構成

本計画の構成を次に示します。

表 1-1 計画の構成

項 目	内 容
1 はじめに	○本計画の策定の目的、計画対象区域、計画対象期間及び関連計画の整理等の基本的事項を記載
2 地域の現状等	○本市の概況、人口等に関する現状を整理
3 公共交通の現状等	○本市の公共交通に関する利用状況、住民ニーズ等を整理
4 第4次計画における取組効果の検証	○第4次計画の取組効果を検証 ○各種施策・事業の今後の対応（継続、見直し等）について評価
5 本計画の策定に向けた課題の整理	○計画策定に向けた協議・検討の状況及び第4次計画の検証から導き出される課題を整理
6 本計画の目標及び基本方針	○本計画の目標、基本方針を提示 ○具体的施策（アクションプラン）及びスケジュールを提示
7 本計画に基づく地域別の具体的取組	○地域別（10地域）の具体的取組を記載
8 数値目標及び推進体制	○達成状況の評価（数値目標）及び推進体制を提示

2 地域の現状等

2-1 本市の概況

(1) 自然的条件

本市は兵庫県の中南部、東経 135 度の日本標準時子午線上に位置し、神戸市、加古川市、小野市、三田市、加東市及び加古郡稲美町の 5 市 1 町と接しており、本市域の面積は 176.51 k m²です。

地形は一級河川加古川の支流である美囊川流域の沖積平野、洪積台地及び丘陵から成り立ち、全般的になだらかな地形を呈しています。

また、気候区分は瀬戸内海型に属しており、年間の降雨量は比較的少なく、温暖で過ごしやすい地域です。

(2) 道路交通網

市内には、高速道路では中国自動車道（吉川 IC）、山陽自動車道（三木小野 IC、三木東 IC）及び舞鶴若狭自動車道が整備され、広域的なネットワークが形成されています。

また、一般道では国道 175 号及び国道 428 号が整備され、幹線道路となっています。

更に、県道 20 号加古川三田線、県道 22 号神戸三木線、県道 38 号三木三田線などの主要地方道がそれぞれ整備され、地域間のネットワークが形成されています。



図 2-1 道路交通網図

(3) 土地利用

三木、三木南、自由が丘、緑が丘及び青山の粟生線沿線地域では、本市が神戸市のベッドタウンとして発展してきた経緯もあり、比較的まとまった建物用地の集積があります。

一方、粟生線沿線地域以外の別所、志染、細川、口吉川及び吉川の各地域の建物用地は、比較的小さなまとまりとして点在しています。

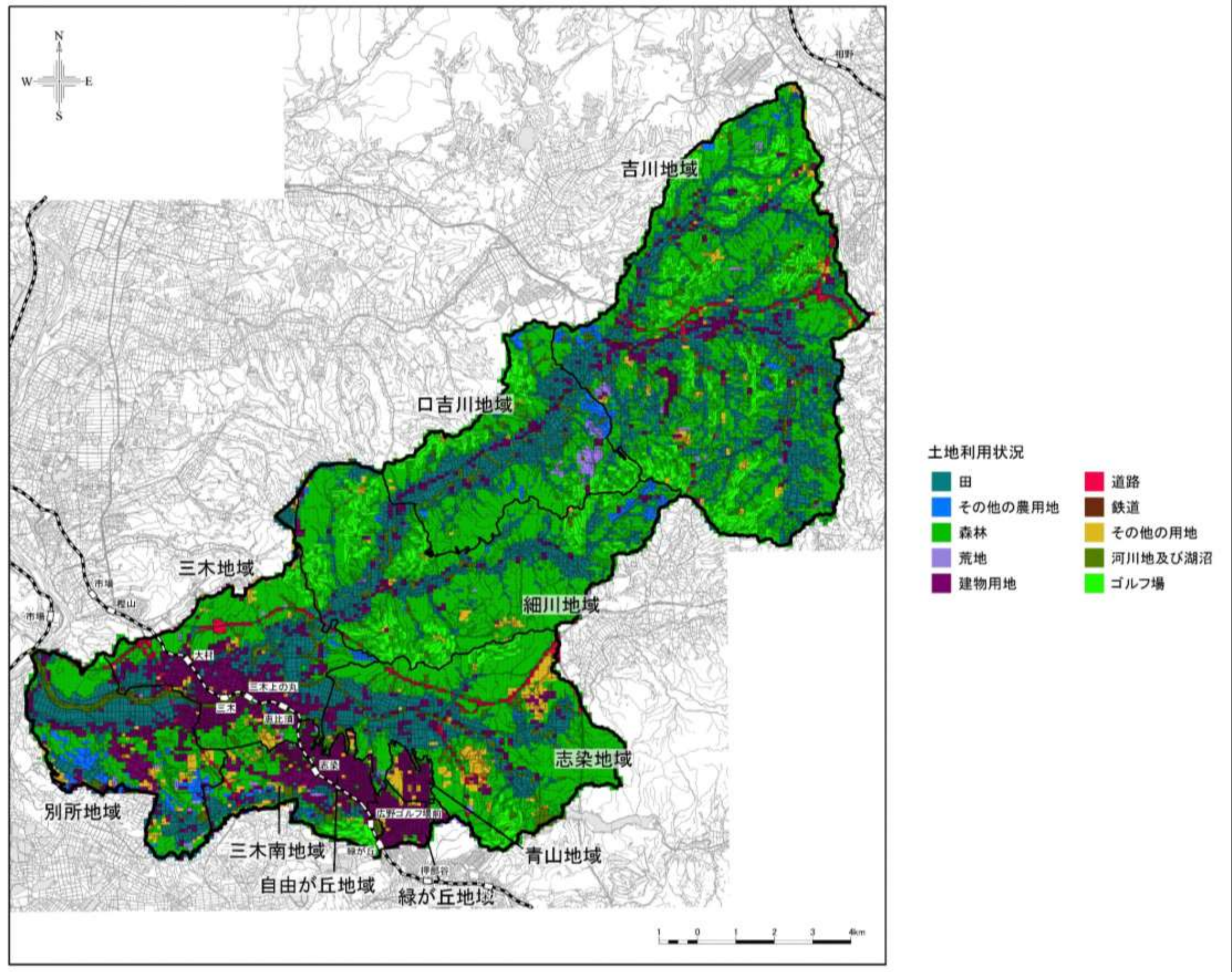


図 2-2 土地利用状況

2-2 人口

(1) 人口の推移

本市の人口は 77,178 人（H27 国勢調査）であり、平成 7 年（86,562 人）をピークにその後は減少傾向が続いています。「国立社会保障・人口問題研究所（以下「社人研」という。）」によれば、おおむね 20 年後の平成 52 年に本市の総人口は 56,821 人（26%減）になるものと推計されています。

総人口が減少を示す中、老年人口は増加傾向にあり 24,530 人（H27 国勢調査）となっており、平成 32 年まで増加を示し、その後ほぼ横ばいになるものと推計されています。

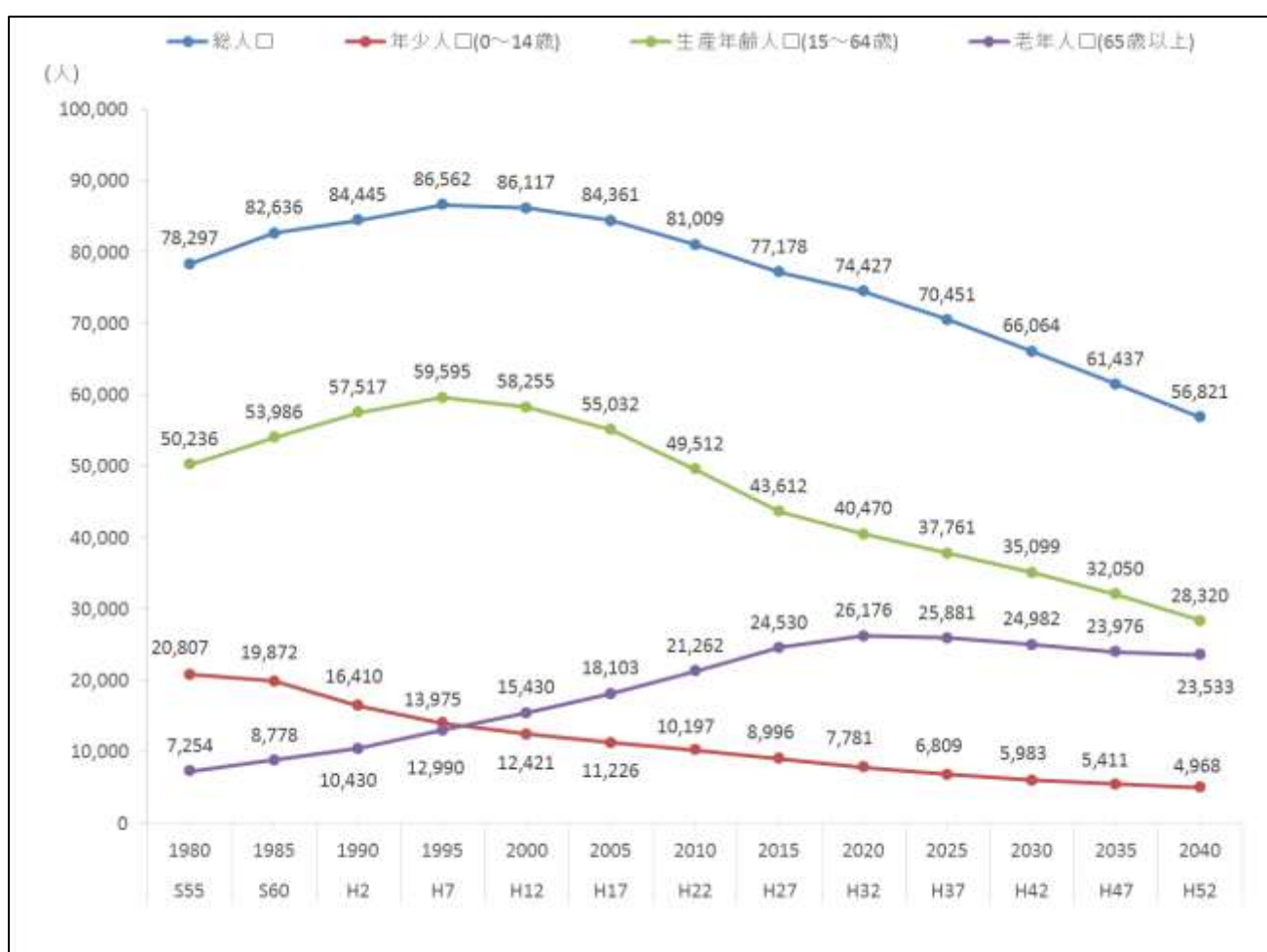


図 2-3 人口の推移

※総人口には年齢不詳の人数を含む。

出典：平成 27 年までは「国勢調査」のデータに基づく実績値。

平成 32 年以降は「国立社会保障・人口問題研究所」のデータ（平成 25 年 3 月公表）に基づく推計値。

（２）年齢構成割合の推移

本市の高齢化率（老年人口比率）は 32%（H27 国勢調査）であり、増加傾向が続いています。

「社人研」によれば、今後も高齢化率の増加が継続し、平成 52 年には 41% になるものと推計されています。

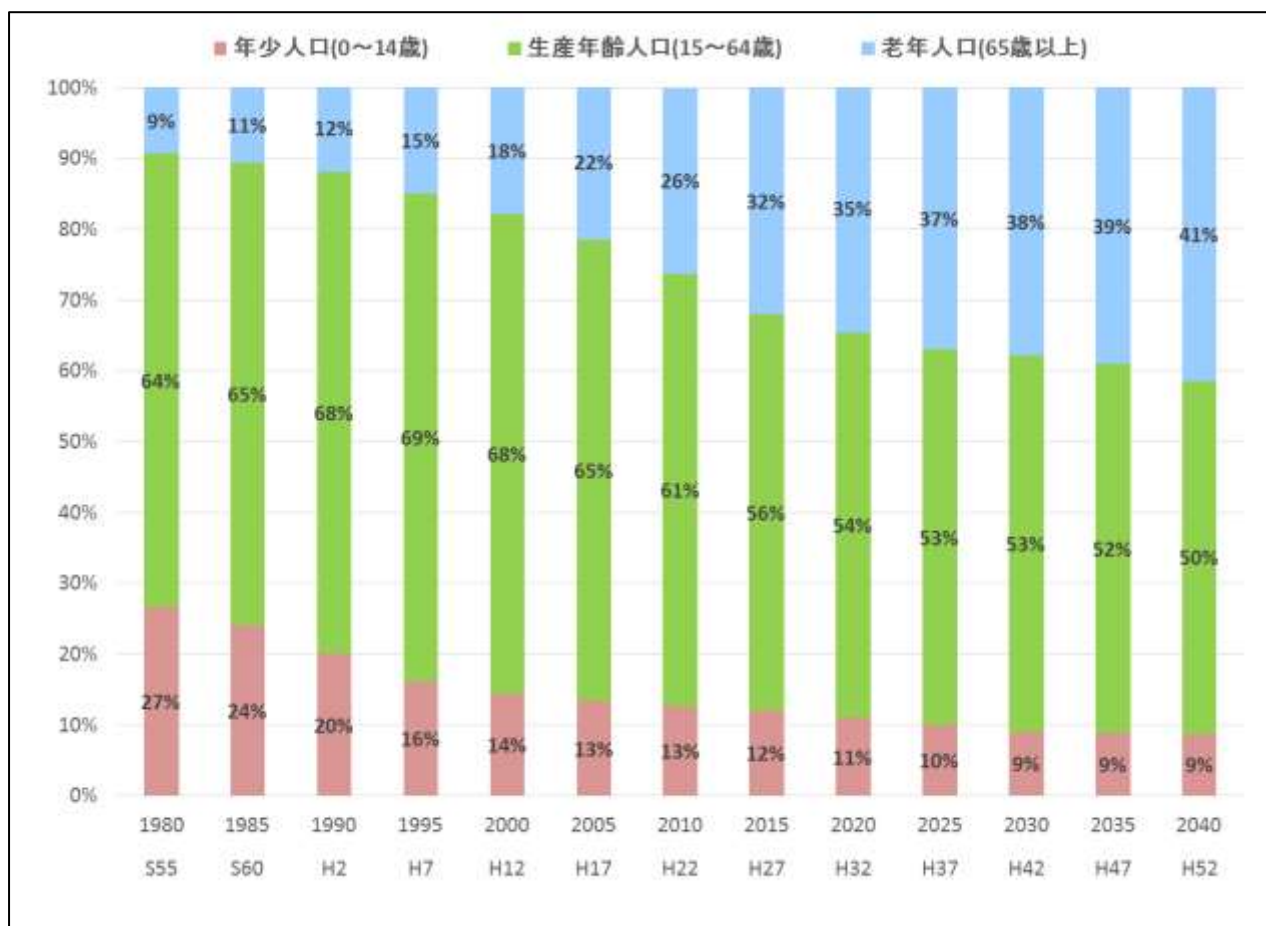


図 2-4 年齢構成割合の推移

出典：平成 27 年までは「国勢調査」のデータに基づく実績値。

平成 32 年以降は「国立社会保障・人口問題研究所」のデータ（平成 25 年 3 月公表）に基づく推計値。

(3) 地域別人口及び高齢化率の推移

① 地域別人口の推移

平成 21 年から平成 30 年までの過去 10 年の地域別人口の推移をみると、全体では 5,249 人減少（△6.3%）しています。増減率では、志染、細川、口吉川及び吉川で大きく減少しています。

また、三木南では、さつき台団地への転入により平成 24 年までは増加傾向にありましたが、その後は団地の成熟に伴い、横ばいの状況となっています。

一方、三木では平田、加佐及び大村地区の住宅地開発により、平成 27 年から平成 30 年にかけて若干人口が増加しています。

表 2-1 地域別人口の推移

(単位: 人、%)

地 域 名	平成21年 A	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年
三 木	21,344	21,239	21,072	20,922	20,807	20,615
三 木 南	5,742	5,862	5,935	5,957	5,931	5,939
別 所	6,950	6,841	6,850	6,828	6,813	6,741
志 染	3,270	3,221	3,124	3,036	2,972	2,907
細 川	2,455	2,409	2,343	2,315	2,263	2,202
口 吉 川	1,992	1,977	1,951	1,925	1,870	1,860
緑 が 丘	9,572	9,469	9,453	9,389	9,336	9,256
自 由 が 丘	16,988	16,825	16,713	16,548	16,497	16,373
青 山	6,194	6,185	6,165	6,181	6,195	6,110
吉 川	8,842	8,743	8,587	8,437	8,242	8,062
合 計	83,349	82,771	82,193	81,538	80,926	80,065

地 域 名	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年 B	増減 C B-A	増減率 C/A
三 木	20,484	20,523	20,571	20,708	△ 636	△ 3.0
三 木 南	5,889	5,919	5,898	5,884	142	2.5
別 所	6,767	6,667	6,621	6,498	△ 452	△ 6.5
志 染	2,851	2,790	2,749	2,671	△ 599	△ 18.3
細 川	2,146	2,105	2,080	2,037	△ 418	△ 17.0
口 吉 川	1,836	1,796	1,732	1,696	△ 296	△ 14.9
緑 が 丘	9,178	9,183	9,146	9,160	△ 412	△ 4.3
自 由 が 丘	16,335	16,238	16,174	16,118	△ 870	△ 5.1
青 山	6,071	6,009	5,938	5,904	△ 290	△ 4.7
吉 川	7,922	7,784	7,607	7,424	△ 1,418	△ 16.0
合 計	79,479	79,014	78,516	78,100	△ 5,249	△ 6.3

※住民基本台帳によるデータであり、国勢調査値とは異なる。

出典：三木市統計（各年 3 月末現在で、外国人を含む。）

② 地域別高齢化率の推移

市全体の高齢化率は、平成 21 年で 23.97%、平成 30 年で 32.67%となっており、過去 10 年間で 8.7%上昇しています。

特に、細川及び自由が丘での上昇幅が大きくなっています。

表 2-2 地域別高齢化率の推移

(単位: %)

地 域 名	平成21年 A	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年
三 木	25.93	26.55	26.96	27.58	28.54	29.59
三 木 南	18.08	18.87	19.17	19.66	20.96	22.12
別 所	26.22	27.03	27.33	28.47	29.06	29.94
志 染	27.83	28.50	28.81	29.94	30.38	31.97
細 川	30.02	30.30	30.94	31.92	33.27	35.42
口 吉 川	30.62	30.80	31.42	32.00	32.94	33.76
緑 が 丘	30.88	32.42	33.33	34.68	35.90	37.53
自 由 が 丘	20.65	22.10	22.92	24.17	26.17	28.28
青 山	12.09	12.74	12.98	13.54	14.85	16.46
吉 川	23.94	24.55	24.70	25.35	26.66	27.60
合 計	23.97	24.86	25.34	26.22	27.46	28.83

地 域 名	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年 B	増減 C B-A
三 木	30.54	31.18	31.43	31.68	5.75
三 木 南	22.91	23.47	24.47	24.90	6.82
別 所	30.66	31.98	32.61	33.36	7.14
志 染	33.01	33.98	34.63	35.93	8.10
細 川	37.33	38.76	39.66	40.11	10.09
口 吉 川	35.02	36.47	38.74	39.50	8.88
緑 が 丘	38.72	39.46	40.07	40.49	9.61
自 由 が 丘	30.30	31.81	32.97	33.74	13.09
青 山	17.74	19.42	21.03	22.07	9.98
吉 川	29.01	30.24	32.09	32.64	8.70
合 計	30.12	31.20	32.10	32.67	8.70

※住民基本台帳によるデータであり、国勢調査値とは異なる。

出典：三木市統計（各年 3 月末現在で、外国人を含む。）

③ 人口の分布

粟生線沿線地域に比較的人口が多く分布しており、特に、自由が丘、緑が丘及び青山に濃い密度での人口集積があります。

また、志染、細川及び吉川では比較的人口が薄く分布していますが、吉川のみなぎ台では濃い密度を示しています。

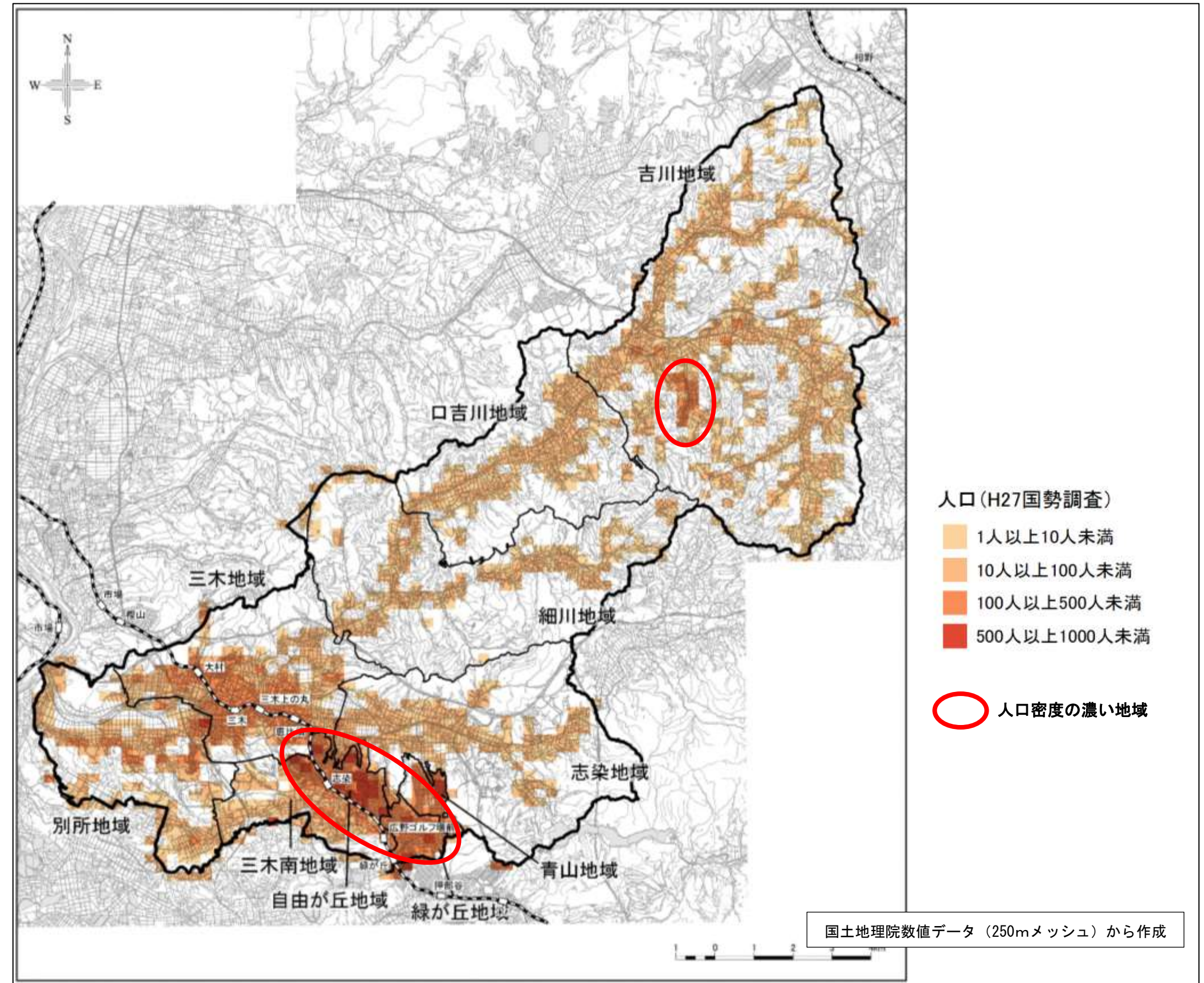


図 2-5 人口の分布

④ 世帯数及び高齢化率の分布

世帯数の分布は、前項の人口の分布とほぼ同様となっています（図2-6）。

次に、高齢化率の分布では、高齢化率が60%以上を示す箇所が市内全域に点在しています。これらの一因として、いわゆる「団塊の世代」が65歳に達したことや、高齢者入居施設が当該箇所に立地していることが挙げられます（図2-7）。

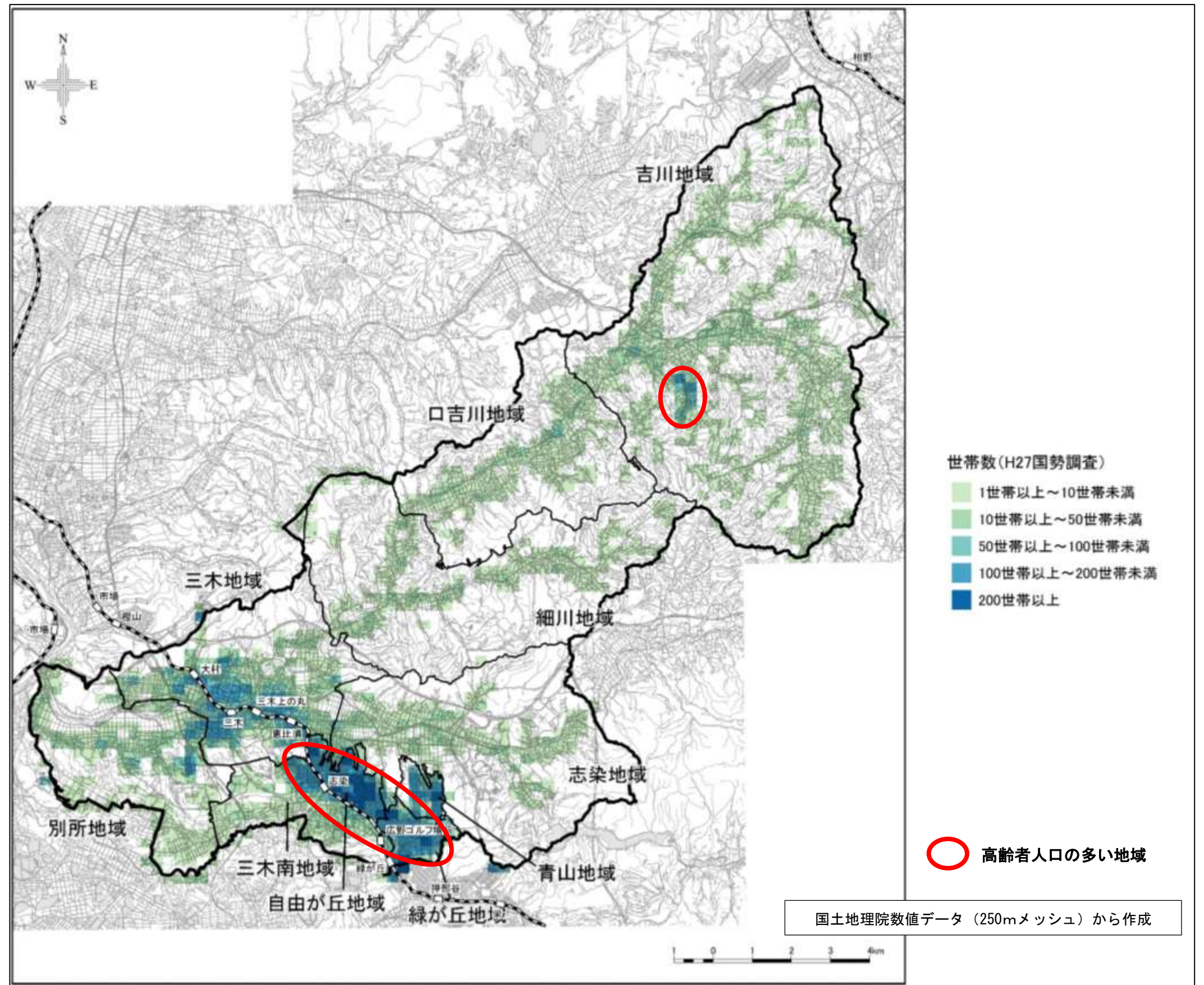


図2-6 世帯数の分布

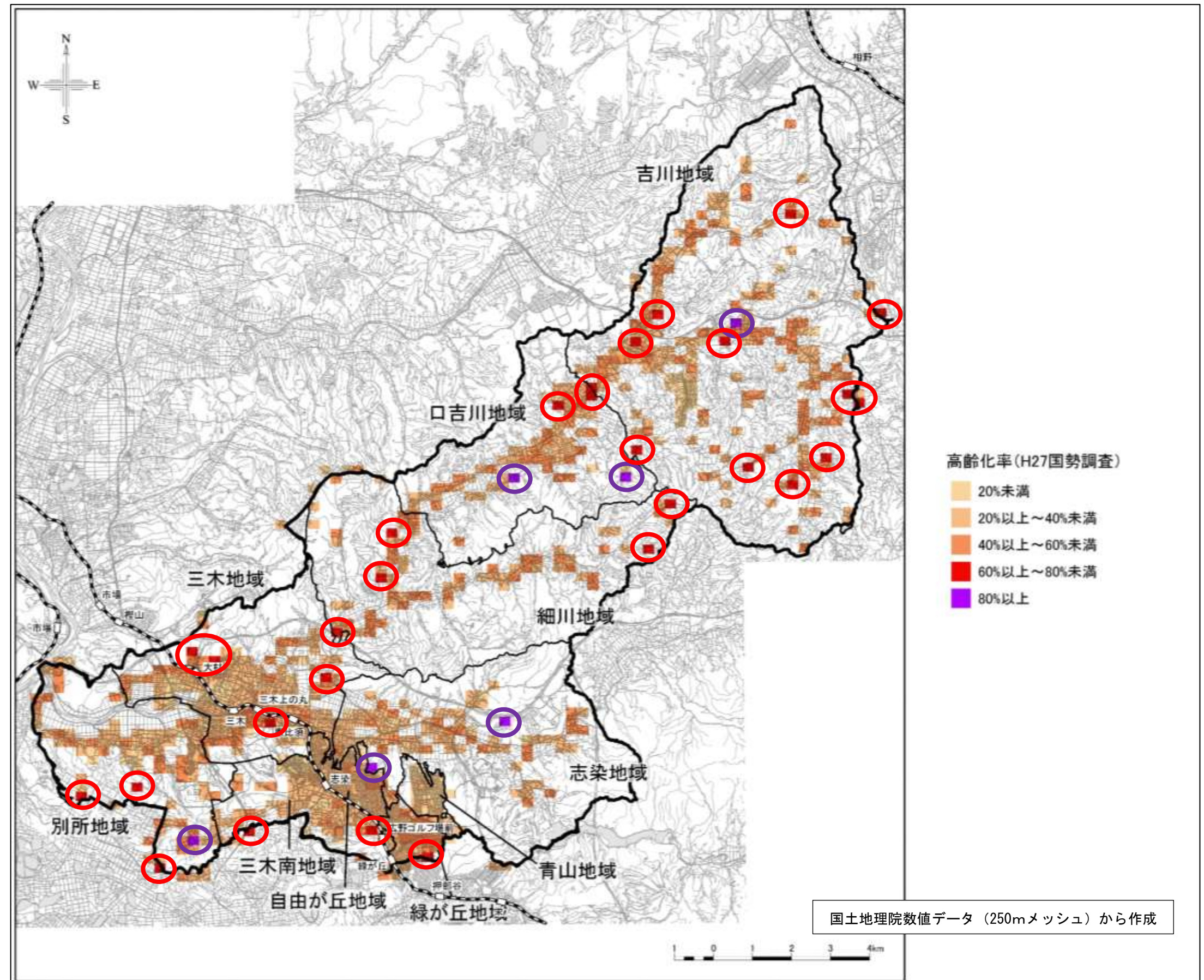


図 2-7 高齢化率の分布

3 公共交通の現状等

3-1 交通

(1) 公共交通の概況

本市の公共交通は、鉄道（栗生線）、路線バス、地域ふれあいバス等によりネットワークが形成されています。

このうち路線バスについては、従来からの路線バス、コミュニティバス（みっきいバス及びみっきいよかたんバス。以下「旧コミュニティバス」という。）及び北播磨総合医療センターへの直通バスの3種類のバスによる運行を、平成27年10月の市内バス交通の見直しにより整理統合し、全て一本化しました。

主に市内と市外を結ぶ栗生線や広域的な路線バス（以下「幹線バス」という。）は、本市の基幹的な移動手段の役割を担っています。また、旧コミュニティバスや北播磨総合医療センター方面行きバスは、主に市内の移動手段の役割を担っています。

更に、地域住民の生活交通の確保や公民館を中心としたまちづくりに資するため、地域ふれあいバスが市内4地域において、地域内の移動手段の役割を担っています。

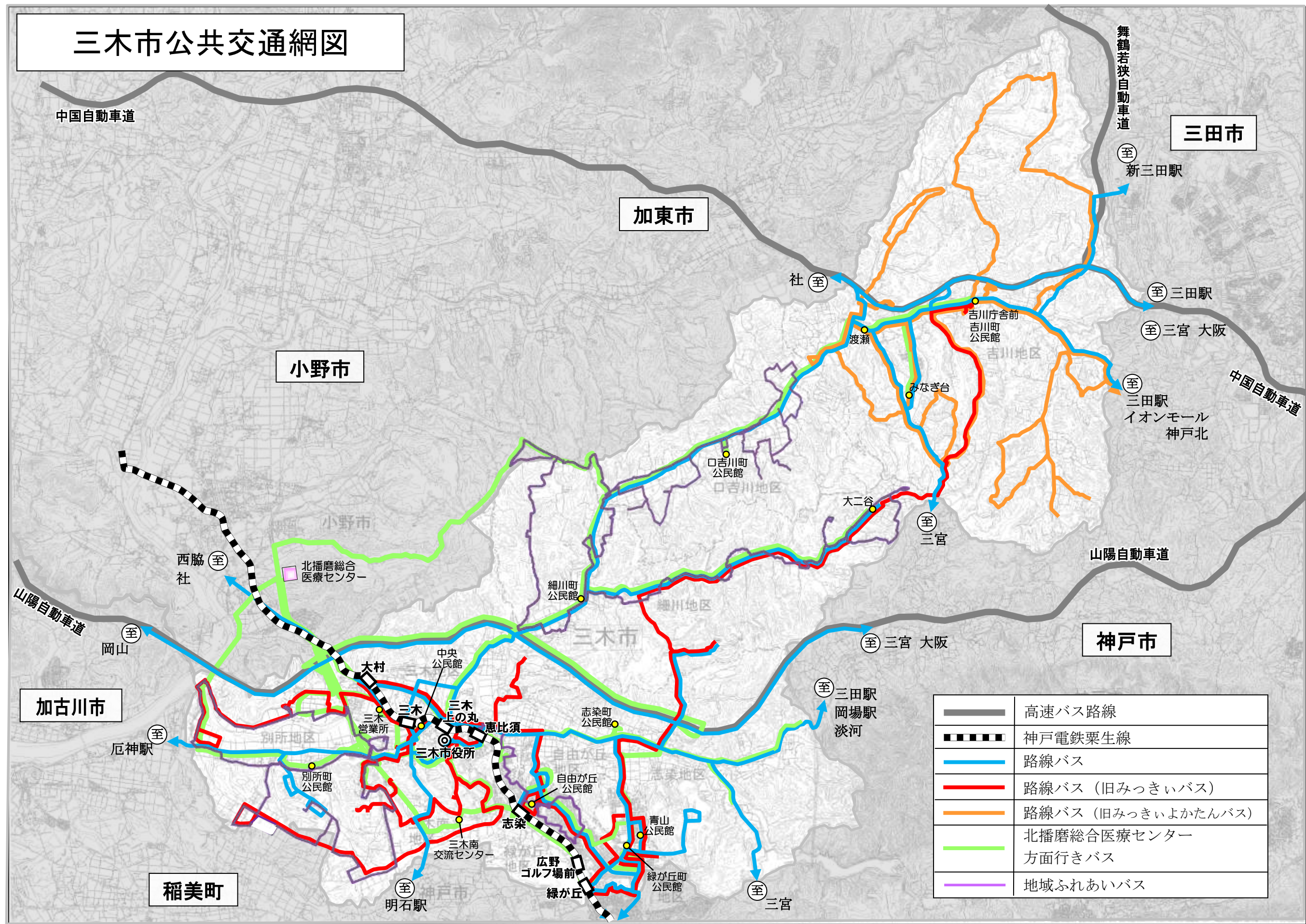
加えて、山陽自動車道及び中国自動車道には高速バスの停留所が3箇所設置されており、高速バスネットワークの一部を形成しています。

表 3-1 公共交通の概況

種別・名称		概要・主な役割	運賃	事業者
鉄道（栗生線）		・市南部を通り、市内に7つの駅がある。 ・市内唯一の鉄道として、市内、小野市方面、神戸市・大阪方面など、地域の基幹交通となっている。	○対キロ区間制 三木～樫山(240円) 三木～鈴蘭台(520円)	神戸電鉄(株)
路線バス	路線バス	・市中心部を経由し、三田市、西脇市及び三宮(神戸市)等を連絡する広域バス交通網(幹線バス)としての役割を担う。 ・鉄道駅と住宅団地(緑が丘)等の市街地巡回バス交通網を形成	○対キロ区間制 市内一律200円※1	神姫バス(株) 神姫ゾーンバス(株)
	旧みっきいバス	・市内移動の役割を担う。		
	旧みっきいよかたんバス	・吉川健康福祉センターを起点として吉川地域内及び幹線バスとの接続を図る役割を担う。	均一制運賃150円	
	北播磨総合医療センター方面行きバス	・北播磨総合医療センターと市内各地域を連絡し、同センターへのアクセス確保の役割を担う。	○対キロ区間制 市内一律200円※1 (一部均一制運賃)	
地域ふれあいバス		・ロ吉川、別所、自由が丘及び細川地域を運行 ・各地域の公民館を中心として地域内を運行	無 償	三木市
高速バス	山陽自動車道 志染・久留美	・神戸と岡山駅間及び伊丹空港行きを運行 (停留所：志染、久留美)	○対キロ区間制 伊丹空港(1,340円)	神姫バス(株) ほか
	中国自動車道 吉川 IC	・大阪京都と西脇津山間及び三宮と山崎間を運行 (停留所：吉川インター)	○対キロ区間制 大阪駅(1,130円)	神姫バス(株) ほか

※1：バスICカード乗車券「ニコパカード」利用時。乗車区間が短い場合など、運賃が190円以下の区間は正規運賃。北播磨総合医療センターは市内区間として取り扱う。

三木市公共交通網図



西神中央駅 (至) 三宮

図 3-1 本市の公共交通網図

(2) 鉄道（粟生線）

粟生線は市南部を通り、新開地、三田及び粟生等を結んでおり、市内には7つの駅（緑が丘、広野ゴルフ場前、志染、恵比須、三木上の丸、三木及び大村）があります（図3-2）。

市内区間の列車本数は、おおむね上下計100本～130本/日となっています。

時間帯別では、朝ピーク時（6時～9時）及び夕方ピーク時（17時～21時）とも区間を通じておおむね同水準ですが、昼間時（9時～17時）及び夜間（21時～終電）では志染～樫山間での運行本数が少ない状況です（表3-2）。

粟生線の実利用者数（神戸電鉄が有する改札機データを解析して把握した、実際に乗降した駅での利用者数）は、少子高齢化や団塊世代の退職などの影響により減少傾向が続いており、過去5年間（平成25年度～平成29年度）で約56万人（△6.4%）減少しています（図3-3）。

また、市内各駅の乗降者数は志染駅が最も多く、次いで緑が丘駅となっています。

同じく過去5年間の推移では、市内全駅で830人/日減（△7.7%）となっています（表3-3）。

なお、平成30年3月4日に発生した火災により三木駅舎が焼失しており、今後の駅再生が急務となっています。

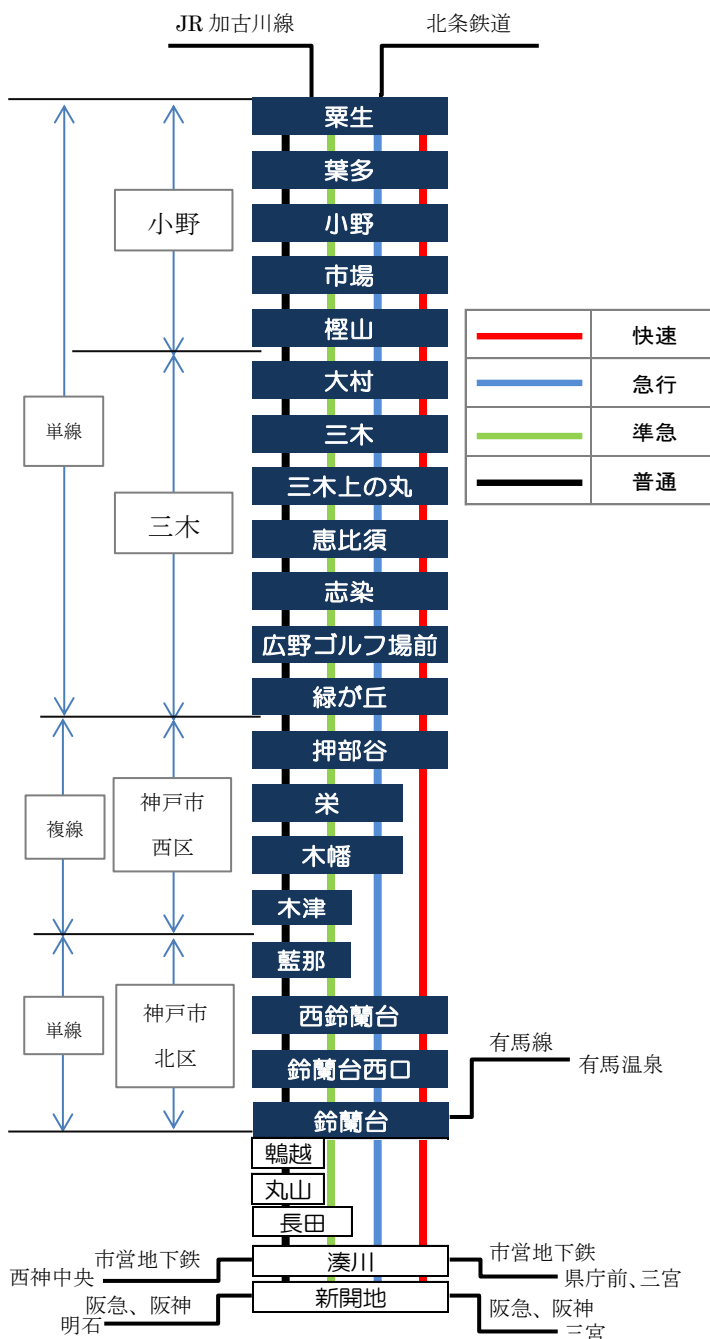


図3-2 粟生線の概要

表 3-2 市内における粟生線の運行状況

【平日】

上下計（樫山⇄押部谷）

（単位：本）

区間	始発～6 時	6 時～9 時	9 時～17 時	17 時～21 時	21 時～終電	計
樫山 ⇄ 大村	7	21	28	32	12	100
大村 ⇄ 三木	7	21	28	32	12	100
三木 ⇄ 三木上の丸	7	21	28	32	14	102
三木上の丸 ⇄ 恵比須	7	21	28	32	14	102
恵比須 ⇄ 志染	7	21	28	32	14	102
志染 ⇄ 広野ゴルフ場前	6	26	43	32	21	128
広野ゴルフ場前 ⇄ 緑が丘	6	26	43	32	21	128
緑が丘 ⇄ 押部谷	6	26	43	32	21	128

【休日】

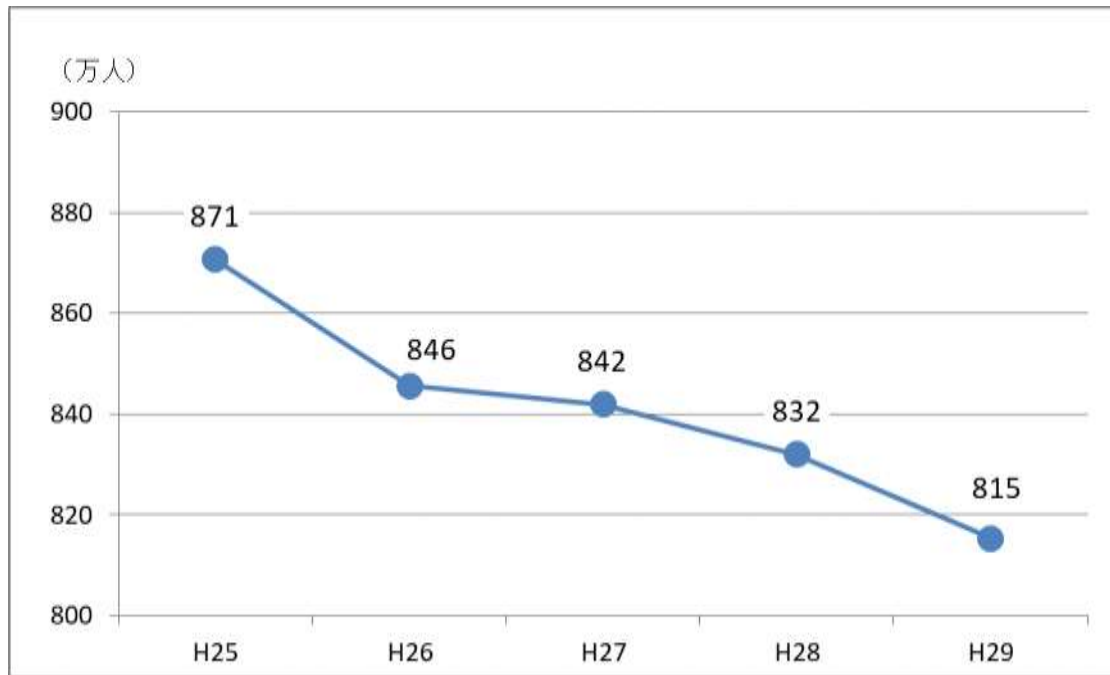
上下計（樫山⇄押部谷）

（単位：本）

区間	始発～6 時	6 時～9 時	9 時～17 時	17 時～21 時	21 時～終電	計
樫山 ⇄ 大村	7	20	29	32	10	98
大村 ⇄ 三木	7	20	29	32	10	98
三木 ⇄ 三木上の丸	7	20	29	32	12	100
三木上の丸 ⇄ 恵比須	7	20	29	32	12	100
恵比須 ⇄ 志染	7	20	29	32	12	100
志染 ⇄ 広野ゴルフ場前	7	22	44	32	21	126
広野ゴルフ場前 ⇄ 緑が丘	6	22	44	32	21	125
緑が丘 ⇄ 押部谷	6	22	44	32	21	125

注) 各時間帯の区分は、大村発の時間帯、緑が丘発の時間帯をそれぞれ基準とした。

出典：平成 30 年 1 月時刻表から作成



出典：神戸電鉄資料

図 3-3 粟生線の実利用者数の推移

表 3-3 市内における駅別乗降者数（1 日当たり）

（単位：人）

駅 名	H25	H26	H27	H28	H29	増減数 H29-H25	増減率 H29/H25
緑が丘	3,028	2,905	2,859	2,821	2,745	▲283	▲9.3%
広野ゴルフ場前	765	745	720	682	663	▲102	▲13.3%
志染	3,290	3,205	3,180	3,171	3,124	▲166	▲5.0%
恵比須	1,083	1,027	1,013	976	946	▲137	▲12.6%
三木上の丸	399	364	338	330	315	▲84	▲21.0%
三木	1,421	1,409	1,384	1,359	1,342	▲79	▲5.5%
大村	760	726	748	766	781	21	2.7%
合 計	10,746	10,381	10,242	10,105	9,916	▲830	▲7.7%

出典：神戸電鉄資料

（３）路線バス

本市における路線バスには、（主に市域をまたがり運行する広域的な）路線バス、旧コミュニティバス及び北播磨総合医療センター方面行きバスの３種類があります。

それぞれの運行及び利用状況を以下に示します。

【路線バス】（表 3-4）

○便数

- ・全路線の３分の１以上が１０便/日以上となっており、通勤・通学や日中の業務、買い物など、幅広い需要に対応していることがうかがわれます。

○利用者数

- ・「吉川・三宮線」で１.７５人/便、「三木鉄道代替バス」で３.８２人/便とやや低い値となっているほかは、おおむね４人～１０人/便の利用がある状況です。
- ・利用者数の表記がない路線は補助（赤字補助）のない路線であり、運行便数に見合った利用者があるものと推定されます。

【旧コミュニティバス】（表 3-5）

○便数

- ・「朝日ヶ丘ルート」「青山５丁目ルート」など毎日運行の路線がある一方で、「別所第１、第２ルート」など曜日指定の運行路線もあり、各路線の需要特性を考慮した運行となっています。

○利用者数

- ・「青山５丁目ルート」で４.７万人/年、８.９２人/便と際立って高い値を示しています。次いで、「朝日ヶ丘ルート」が２.２万人/年、３.１３人/便となっています。
- ・全般では１人～３人/便の利用者数で、一部路線では１.０人/便未満となっており、全く利用者のない便があることが推定されます。

【北播磨総合医療センター方面行きバス】（表 3-6）

○便数

- ・各地域からの北播磨総合医療センター利用に対応するため、３便/日～６便/日が確保されている状況です。なお、「１０８番系統 志染・三木ルート」は１便/日となっていますが、重複路線があることを考慮したものです。

○利用者数

- ・全般では３人/便未満の利用者数で、一部路線では１.０人/便未満となっており、全く利用者のない便があることが推定されます。

表 3-4 便数・利用者数の状況（路線バス）

路線（ルート）名	1日当たり 運行便数 （※注2） （便）	利用者数 （H28.10～H29.9）	
		年間 利用者数 （人）	1便当たり 利用者数 （人）
吉川庁舎前～三宮（※注1）【1路線】	3	3,831	1.75
社～三田駅（※注1）【1路線】	4	12,944	4.63
北播磨総合医療センター・三木営業所～道場南口・三田駅、北播磨総合医療センター・三木営業所～岡場駅前（※注1）【4路線】	8	32,103	6.61
三木営業所～東条町～吉川庁舎前、三木営業所～三木高校口～みなぎ台、北播磨総合医療センター～三木高校口/東条町～みなぎ台・吉川庁舎前【3路線】	10	67,486	11.13
三木鉄道代替バス（恵比須駅～三木鉄道記念公園前～厄神駅、三木営業所～厄神駅）（※注1）【2路線】	16	40,870	3.82
渡瀬～新三田駅（※注1）【1路線】	6	36,453	8.33
三木営業所～大二谷【1路線】	1	6,559	4.77
渡瀬～三田駅、社町駅・社～渡瀬・みなぎ台・三田駅【2路線】	5	—	—
三木営業所～淡河・神戸北農協前・イオンモール神戸北【1路線】	2	—	—
三木営業所～東条町/三木高校口～渡瀬・吉川庁舎前【1路線】	1	—	—
三木営業所～別所小学校前・ともえ中央公園前【1路線】	1	—	—
社・三木営業所～明石駅【1路線】	29	—	—
西脇営業所・社～三宮【1路線】	20	—	—
三木営業所・恵比須・青山5丁目～三宮【1路線】	51	—	—
三木営業所～養田/和田～西神中央駅前【1路線】	9	—	—
三田駅～みなぎ台、三田駅～フラワータウンセンター～みなぎ台【2路線】	19	—	—
西神中央駅～緑が丘駅・青山5丁目【2路線】	33	—	—
志染駅～東自由が丘、志染駅～緑が丘駅～青山5丁目【2路線】	25	—	—
押部谷～緑が丘駅・緑が丘中1丁目【2路線】	2	—	—
緑が丘駅～防災公園前【1路線】	4	—	—
緑が丘駅～青山5丁目【1路線】	6	—	—
緑が丘駅～青山5丁目～ネスタリゾート神戸【1路線】	土日祝7	—	—

※（注 1）路線の全延長に占める市内延長の割合で案分した人数。

※（注 2）毎日運行の路線は、平日の便数（往路及び復路の平均便数）。

表 3-5 便数・利用者数の状況（旧コミュニティバス）

路線（ルート）名	1日当たり 運行便数 （※注） （便）	利用者数 （H28.10～H29.9）	
		年間 利用者数 （人）	1便当たり 利用者数 （人）
青山5丁目ルート（青山5丁目～恵比須駅～市役所前～三木営業所・森林公園）【4路線】	8.5	46,592	8.92
青山・緑が丘循環ルート（青山5丁目～緑が丘駅～青山5丁目）【2路線】	5	3,950	1.09
三木循環ルート（恵比須駅～三木営業所～平井ぶどう園前）【3路線】	4.5	6,533	2.25
別所第1ルート（下石野～和田～三木営業所～市役所前）【1路線】	月水5	2,150	2.09
別所第2ルート（相野～さつき台1丁目～三木営業所）【1路線】	火金5	2,202	2.14
三木別所観光ルート（恵比須駅～道の駅みき前～森林公園～恵比須駅）【2路線】	土日4.5	2,506	2.68
よかたんルート（三木営業所～健康福祉センター）【1路線】	木日2	5,110	12.40
朝日ヶ丘ルート（朝日ヶ丘～三木営業所～市役所前）【1路線】	9.5	22,306	3.13
吉川第1ルート（福吉・福井経由）【1路線】	月～金6	1,170	0.76
吉川第2ルート（前田・吉川総合公園経由）【1路線】	月～金6	1,615	1.04
吉川第3ルート（大門・市野瀬経由）【1路線】	月～金6	3,888	2.51
吉川第4ルート（上松・みなぎ台経由）【1路線】	月～金6	1,796	1.16
渡瀬・イオンモール神戸北ルート【1路線】	日4	1,240	3.04

※（注）毎日運行の路線は、平日の便数（往路及び復路の平均便数）。

※ 1 便当たり利用者数が 1.0 未満の路線

表 3-6 便数・利用者数の状況（北播磨総合医療センター方面行きバス）

路線（ルート）名	1日当たり 運行便数 （※注） （便）	利用者数 （H28.10～H29.9）	
		年間 利用者数 （人）	1便当たり 利用者数 （人）
101番系統 別所ルート【1路線】	平日6	2,847	0.98
102番系統 自由が丘本町・別所ルート【1路線】	平日6	2,369	0.82
103番系統 緑が丘駅・三木南・三木ルート【1路線】	平日6	7,866	2.69
104番系統 自由が丘西ルート【1路線】	平日6	6,384	2.18
105番系統 自由が丘東ルート【1路線】	平日7	7,461	2.18
106番系統 緑が丘・青山ルート【1路線】	平日7	10,065	2.95
107番系統 細川・三木ルート【1路線】	平日6	8,309	2.86
108番系統 志染・三木ルート【1路線】	平日1	1,435	2.96
109番系統 吉川・口吉川ルート【1路線】	平日3	2,362	1.63
110番系統 口吉川・高畑ルート【1路線】	平日3	352	0.24

※（注）毎日運行の路線は、平日の便数（往路及び復路の平均便数）。

※ 1 便当たり利用者数が 1.0 未満の路線

(4) 地域ふれあいバス

本市では、地域住民の生活交通を確保し公共交通の維持・活性化を図るとともに、公民館を中心としたまちづくりに資するため、市内の 4 地域（口吉川、別所、自由が丘及び細川）において、地域団体への委託による地域ふれあいバスを運行しています。

利用者数は多くの地域で増加傾向にありますが、ボランティア運転者の高齢化や新たな運転者の確保などが課題となっています。

表 3-7 便数・利用者数の状況（地域ふれあいバス）

名称		定期運行		予約運行 の有無	利用者数 (H29 年度) (人)	1 日当たり 利用者数 (人)
		運行日	便数			
口吉川ふれあいバス		平日	1	無	1,833	7.57
別所ふれあいバス		火・金	4	有 (月・水・金)	2,351	21.77
自由が丘	ニコニコふれあいバス (西ルート)	平日	6	無	8,965	36.74
	ニコニコふれあいバス (東ルート)	平日	6	無	1,978	8.11
細川ふれあいバス		平日	2	有 (平日)	655	2.62
計		-	-	-	15,782	-

（５）タクシー

市内を営業拠点とするタクシー事業者は、３事業者（三協交通(有)、ファイブスタータクシー(株)及び(株)吉川交通）があります。

主な待機場所は、緑が丘駅、志染駅、恵比須駅及び三木駅の４駅のほか、各事業者の営業所、三木市役所、北播磨総合医療センター、三木鉄道記念公園などとなっています。

三協交通(有)は、おおむね別所地域並びに三木及び三木南地域の一部を除き運行しています。ファイブスタータクシー(株)はおおむね吉川地域を除く全市域を、(株)吉川交通は口吉川及び吉川地域の全域をそれぞれカバーしています。

また、市外タクシー事業者としては、小野タクシー(株)が、主に三木～小野間の移動を目的として三木駅に待機しています。

なお、輸送人員は、過去５年間で約２．３万人（△１１．８％）減少しています。

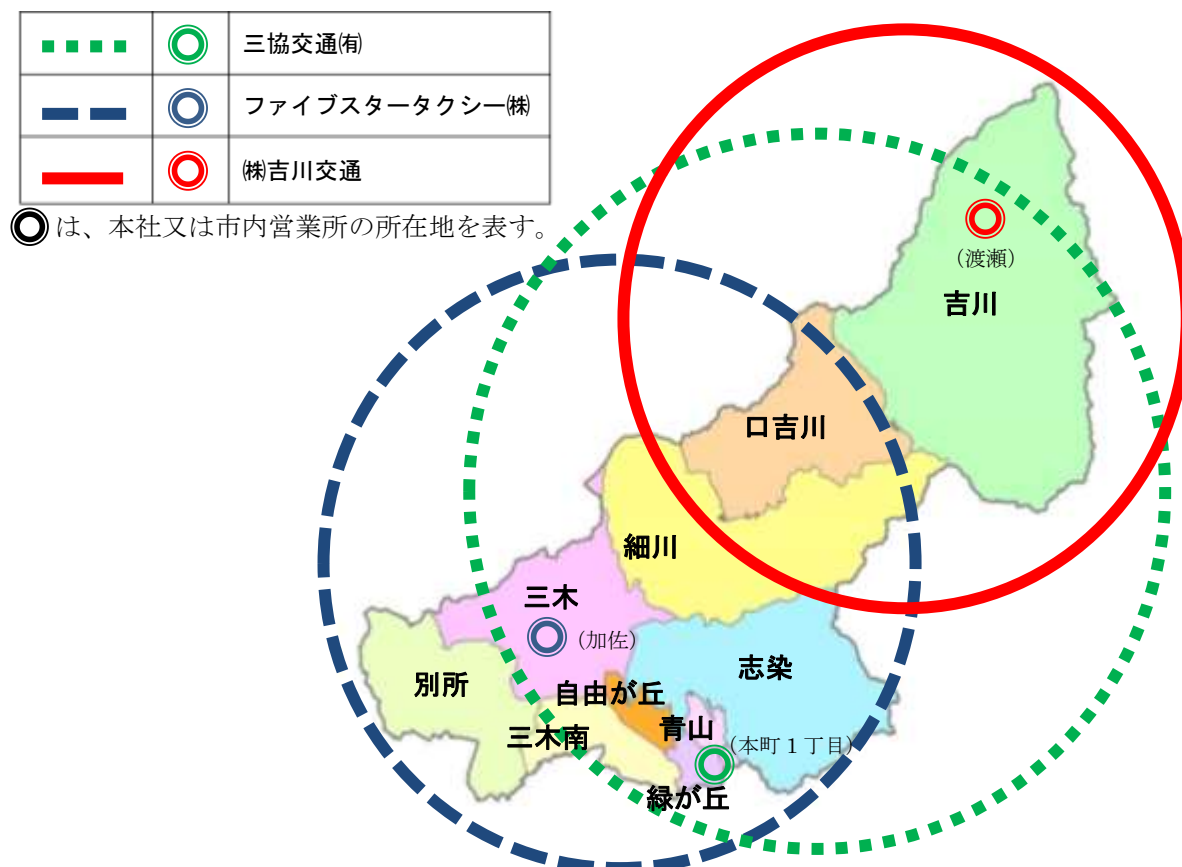


図 3-4 市内タクシー事業者の運行地域図及び所在地

表 3-8 市内におけるタクシーの状況

区 分	H25 年度	H26 年度	H27 年度	H28 年度	H29 年度
事業者数 (者)	3	3	3	3	3
車両登録台数 (台)	38	38	38	39	38
輸送人員 (人)	197, 561	188, 940	180, 684	177, 319	174, 290

(6) 公共交通カバー率

本市の公共交通カバー率^(※1)は、総人口のうち「鉄道駅＋路線バス＋旧コミバス」では86.4%であり、これに地域ふれあいバスを含めると91.1%となります。

65歳以上の高齢者のカバー率でも同様の傾向となっており、地域ふれあいバスが公共交通空白地及び高齢者の重要な移動手段となっている状況がうかがわれます。

地域別では、志染地域及び吉川地域が80%未満と、比較的低い値となっています。

表 3-9 公共交通カバー率（総人口）

（単位：％）

地域名	鉄道駅 800m 圏域	路線バス ＋旧コミバス 300m 圏域	鉄道駅 ＋路線バス ＋旧コミバス圏域	鉄道駅 ＋路線バス ＋旧コミバス ＋ふれあいバス圏域
別所	2.9	75.8	78.5	93.7
三木	78.9	71.0	92.5	93.2
三木南	59.7	81.7	88.4	88.4
自由が丘	47.3	84.6	92.4	100.0
緑が丘	52.6	99.3	99.3	99.3
青山	0.0	83.8	83.8	83.8
志染	4.6	63.8	63.8	74.9
細川	0.0	66.0	66.0	88.9
口吉川	0.0	58.6	58.6	91.8
吉川	0.0	73.6	73.6	73.6
計	41.4	78.6	86.4	91.1

※市内地域を西から東の順に並べ替えている。

※ 公共交通カバー率が80%未満

表 3-10 公共交通カバー率（65歳以上の高齢者）

（単位：％）

地域名	鉄道駅 800m 圏域	路線バス ＋旧コミバス 300m 圏域	鉄道駅 ＋路線バス ＋旧コミバス圏域	鉄道駅 ＋路線バス ＋旧コミバス ＋ふれあいバス圏域
別所	1.7	79.6	81.1	93.9
三木	77.8	73.1	93.2	93.9
三木南	70.8	81.5	90.0	90.1
自由が丘	48.8	85.4	93.4	100.0
緑が丘	49.2	99.4	99.4	99.4
青山	0.0	88.3	88.3	88.3
志染	4.2	61.2	61.2	75.2
細川	0.0	68.4	68.4	91.3
口吉川	0.0	59.9	59.9	92.9
吉川	0.0	77.4	77.4	77.4
計	42.1	80.4	87.9	92.6

※市内地域を西から東の順に並べ替えている。

※ 公共交通カバー率が80%未満

※1 公共交通カバー率：市内及び各地域の全人口に対する鉄道駅及びバス停からの徒歩圏^(※2)内人口の割合（全人口に対する公共交通利用圏域内人口割合）

※2 徒歩圏：鉄道駅(800m)、バス停(300m)

「都市構造の評価に関するハンドブック」（H26.8 国土交通省都市局都市計画課）の「公共交通沿線地域」の定義を適用した。

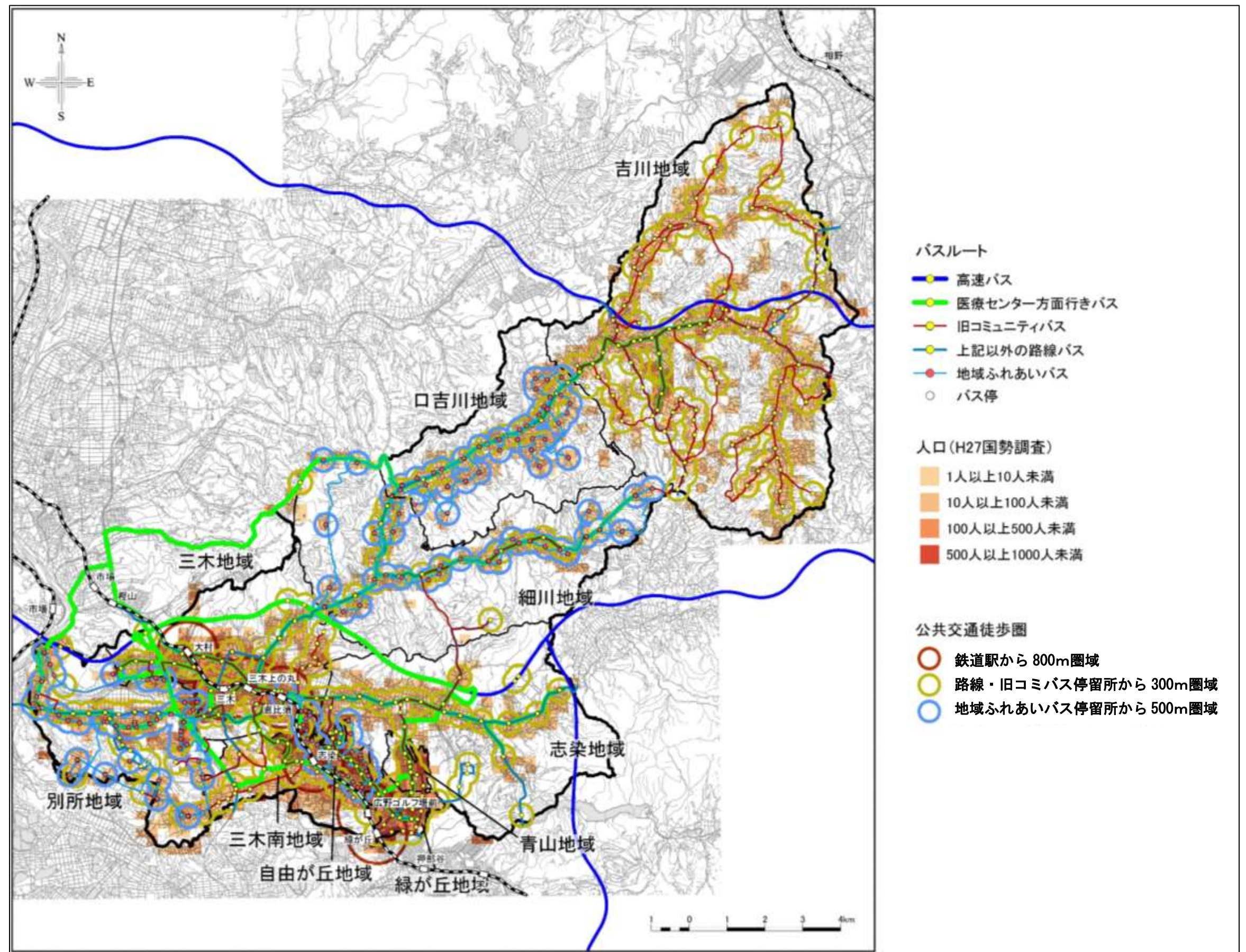


図 3-5 公共交通圏域（総人口）

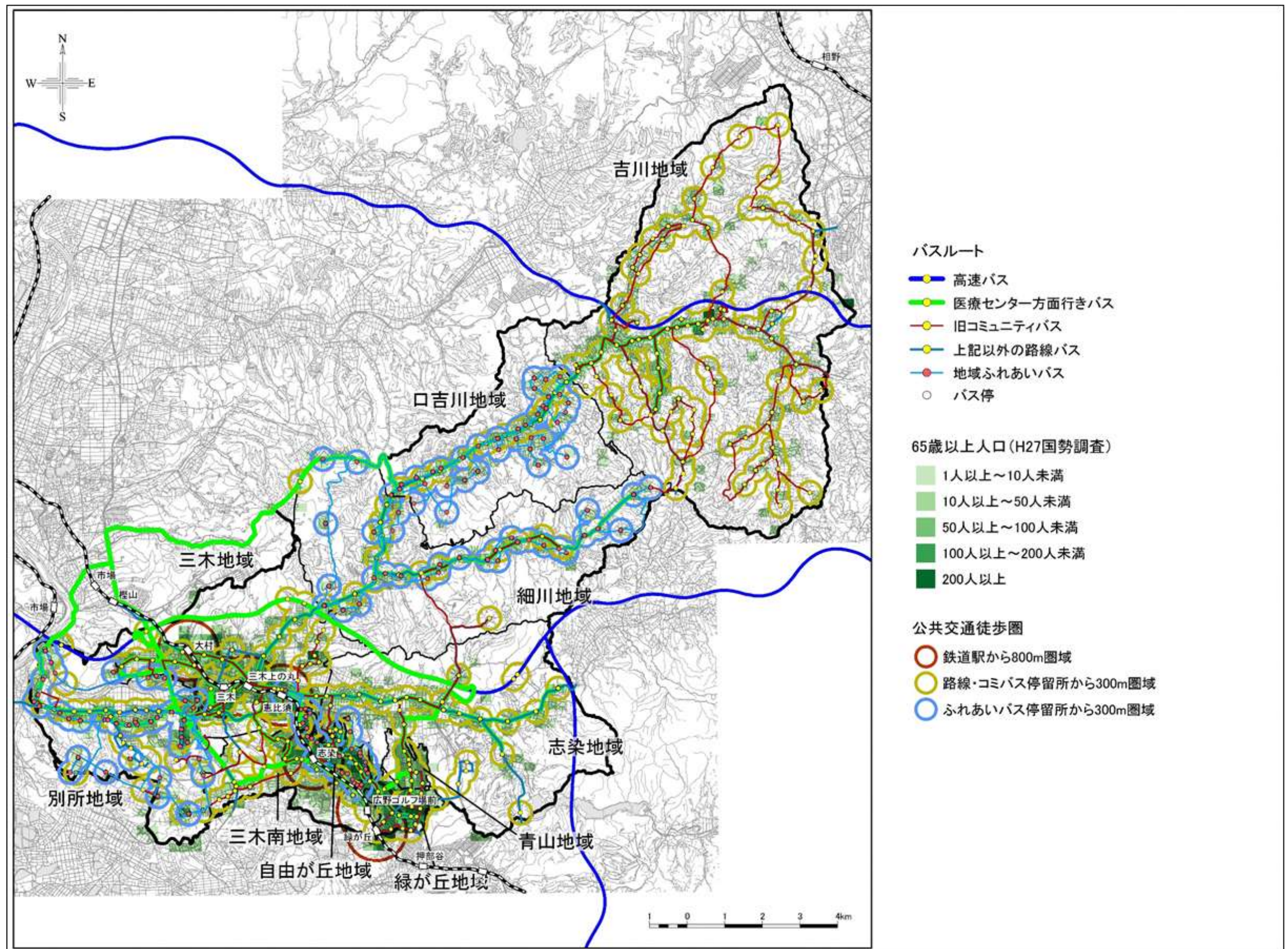


図 3-6 公共交通圏域 (65 歳以上の高齢者)

(7) 公共交通空白地

公共交通徒歩圏に含まれていない人口分布（公共交通空白地）を下図に示します。

前述のとおり、全市では90%超の公共交通カバー率となっていますが、口吉川地域、吉川地域の一部など、公共交通徒歩圏から離れた箇所に人口の分布が確認されます。

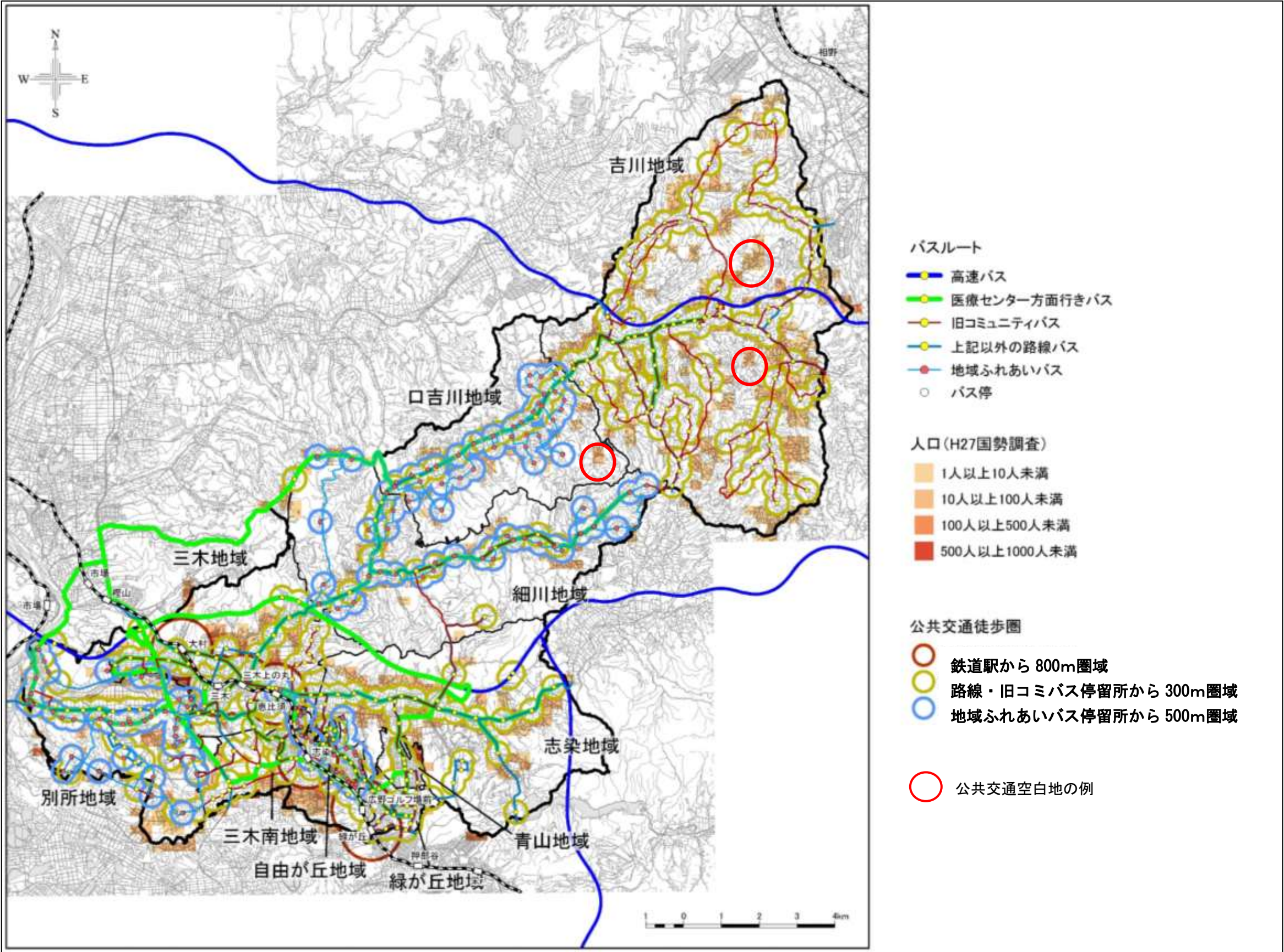


図 3-7 本市における公共交通空白地

(8) 駅周辺の状況（駅周辺施設・路線バス接続等）

栗生線各駅における駅前広場、パークアンドライド駐車場、バス、タクシー乗り場等の施設整備状況を下表に示します。

市内7駅では、広野ゴルフ場前駅以外の6駅でバスアクセスが可能であり、一部の駅ではパークアンドライド駐車場が整備されています。

表 3-11 栗生線各駅における施設整備状況

駅 名	駅前 広場	P & R 駐車場	駐輪場	バス アクセス	タクシー 乗り場
緑が丘	○	—	○	○	○
広野ゴルフ場前	—	◎(*)	○	—	—
志染	○	—	○	○	○
恵比須	○	◎(*)	○	○	○
三木上の丸	—	—	○	○	—
三木	—	◎(*)	○	○	○
大村	—	○(*)	○	○	—

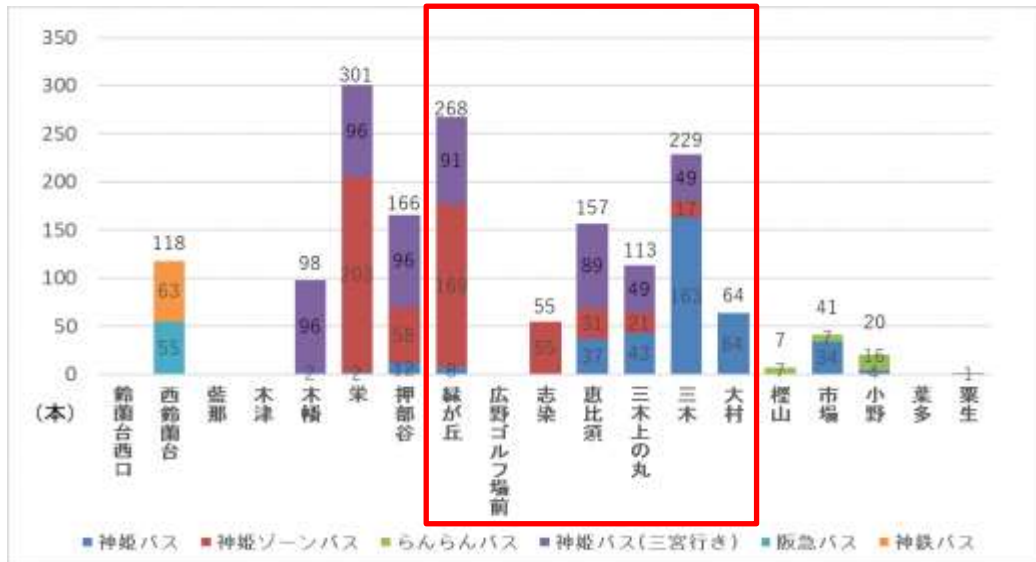
P & R 駐車場： ○は一般駐車場、○(*)はパークアンドライド駐車場を表す。

◎(*)は時間貸しに新設又は改良し、鉄道利用者への割引制度を導入したパークアンドライド駐車場を表す。

出典：栗生線地域網形成計画

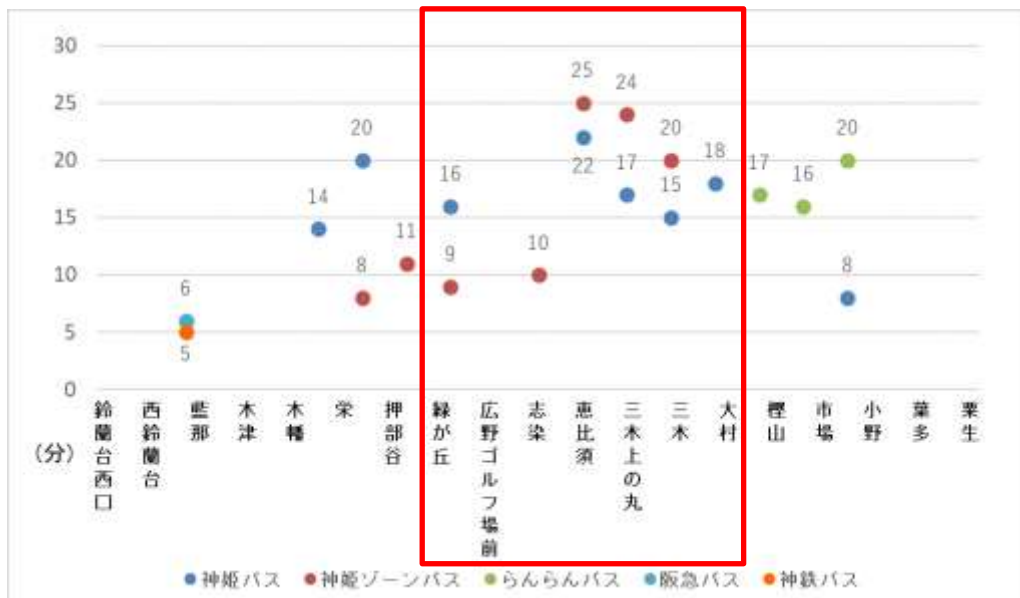
市内7駅のバス接続本数では、緑が丘駅が最も多く268本、次いで三木駅が229本となっています。

次に、鉄道からバスへの乗換えに要する平均待ち時間では、緑が丘駅及び志染駅ではおおむね15分未満となっていますが、その他の駅では15分以上となっており、特に恵比須駅が20分以上と比較的長い待ち時間を要しています。



出典：栗生線地域網形成計画

図 3-8 栗生線各駅の運行本数（平日1日計）

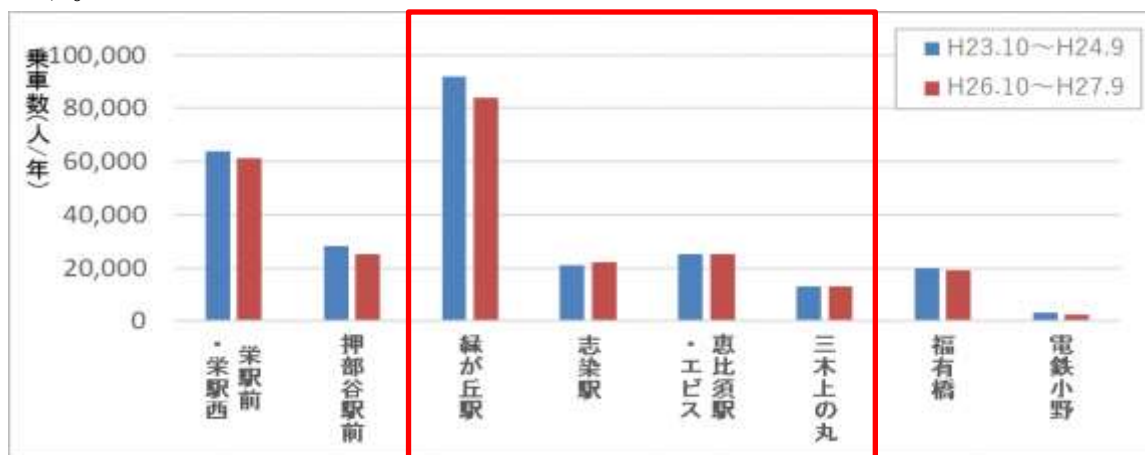


出典：栗生線地域網形成計画

図 3-9 栗生線各駅の平均待ち時間（駅→バス、終日平均）

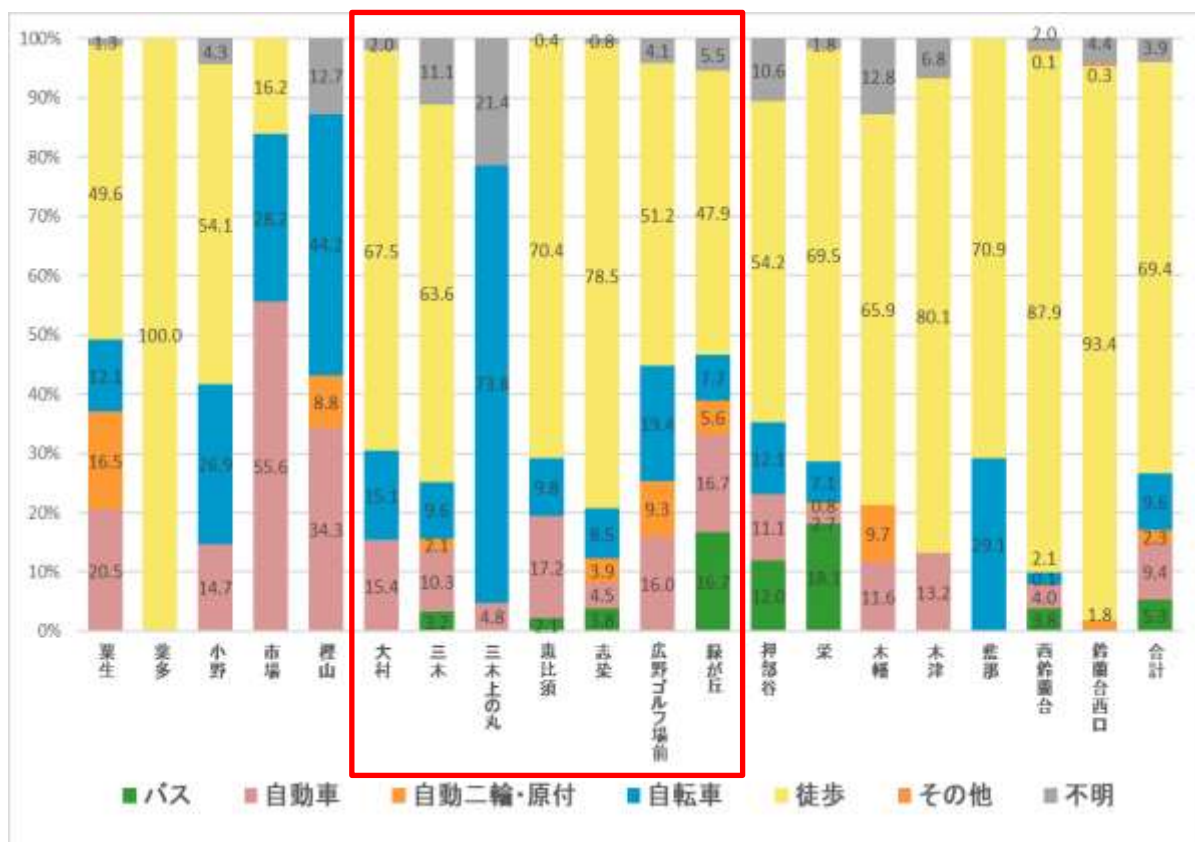
各駅に接続しているバス停での乗車数（神姫バス・神姫ゾーンバス IC カード利用のみ）は、緑が丘駅が最も多い状況です。また、志染駅、恵比須駅及び三木上の丸駅では横ばい又は増加傾向にあります。

次に、各駅の駅端末交通手段では、緑が丘駅でのバスの分担率が高くなっています。



出典：粟生線地域網形成計画

図 3-10 粟生線各駅における神姫バス・神姫ゾーンバスの乗車数（IC カード利用のみ）



出典：粟生線地域網形成計画

図 3-11 粟生線各駅の駅端末交通手段分担率（出典：PT 調査（平成 22 年））

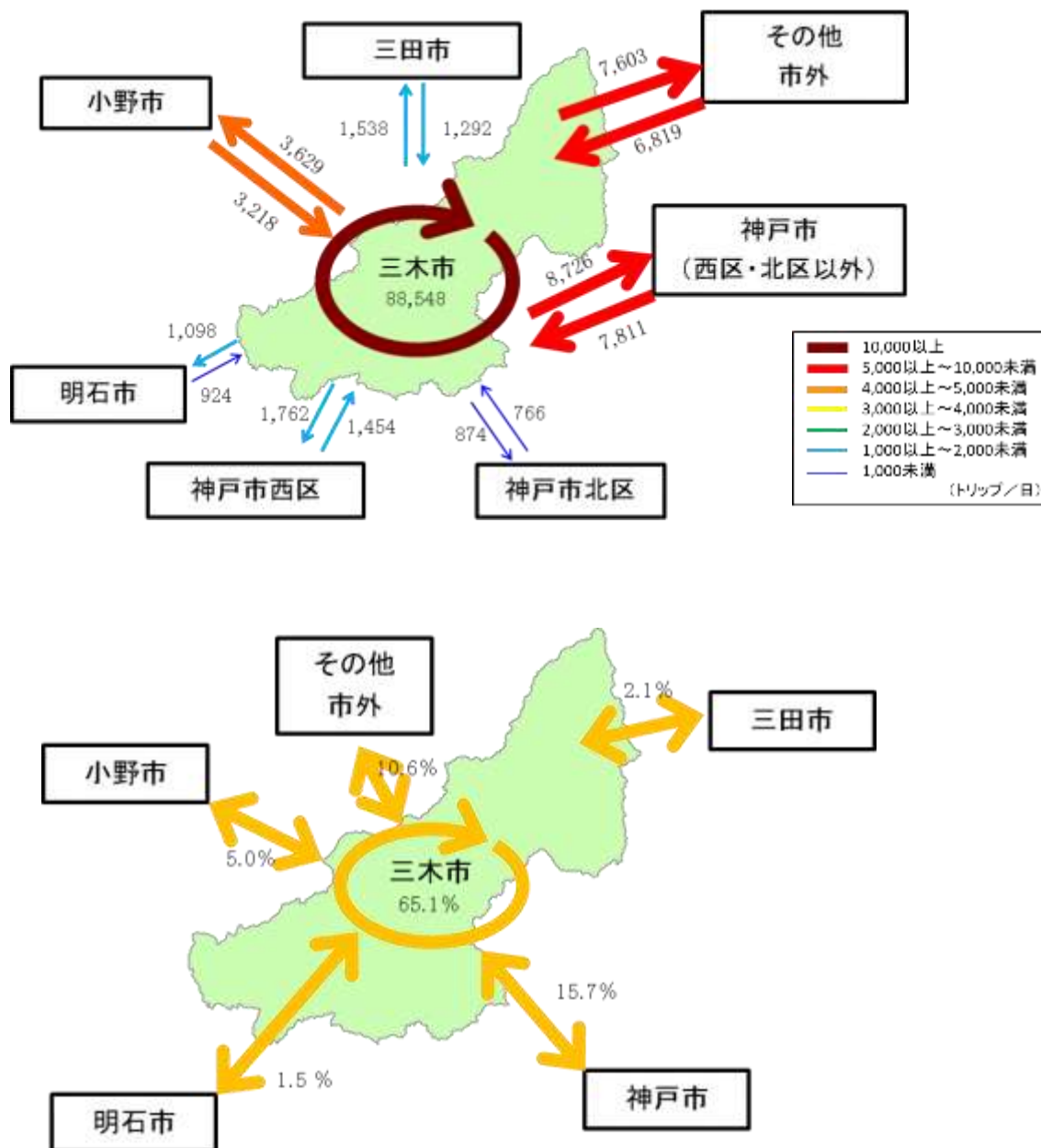
3-2 本市における人の動き

(1) 総トリップ数

本市では、市民の交通実態を把握するため、平成26年に「三木市パーソントリップ調査」を実施しました。

調査結果では、総トリップ数（平日）は136,062トリップ（出発・到着地が不明なトリップを含まない。）で、市内間での移動が65.1%となっています。

また、市内・市外間での移動は神戸市が最も多く、15.7%となっています。



出典：平成26年三木市パーソントリップ調査

図3-12 総トリップ数及び市内間移動並びに市内・市外間移動の割合

次に、市内間移動のトリップ数の内訳を下表に示します。

各地域ともに地域内の移動が最も多く、地域間の移動では三木、三木南、自由が丘、緑が丘及び青山などの栗生線沿線地域で多くなっています。

表 3-12 市内間移動における総トリップ数の内訳

出発 (O)	目的地(D)										計
	別所	三木	三木南	自由が丘	緑が丘	青山	志染	細川	口吉川	吉川	
別所	3,453	1,973	355	302	309	267	81	56	41	40	6,877
三木	1,800	20,202	2,079	1,690	975	687	484	580	231	324	29,052
三木南	421	2,088	3,395	1,500	559	458	173	52	70	71	8,787
自由が丘	278	1,872	1,534	7,466	996	955	856	150	23	259	14,389
緑が丘	298	1,247	554	1,038	4,322	2,149	249	62	26	62	10,007
青山	271	649	401	831	2,131	2,529	365	95	16	114	7,402
志染	79	526	197	774	190	409	1,082	42	50	17	3,366
細川	56	631	82	112	66	98	65	822	71	34	2,037
口吉川	101	268	33	29	34	26	37	100	465	212	1,305
吉川	97	365	59	178	67	108	7	27	241	4,177	5,326
計	6,854	29,821	8,689	13,920	9,649	7,686	3,399	1,986	1,234	5,310	88,548

※市内地域を西から東の順に並べ替えている。

※赤網掛けは、上位 10 位を示す。

上位 10 位の OD ペア

	出発地 (O)	目的地 (D)	交通量 (トリップ/日)
1 位	三木	三木	20,202
2 位	自由が丘	自由が丘	7,466
3 位	緑が丘	緑が丘	4,322
4 位	吉川	吉川	4,177
5 位	別所	別所	3,453
6 位	三木南	三木南	3,395
7 位	青山	青山	2,529
8 位	緑が丘	青山	2,149
9 位	青山	緑が丘	2,131
10 位	三木南	三木	2,088

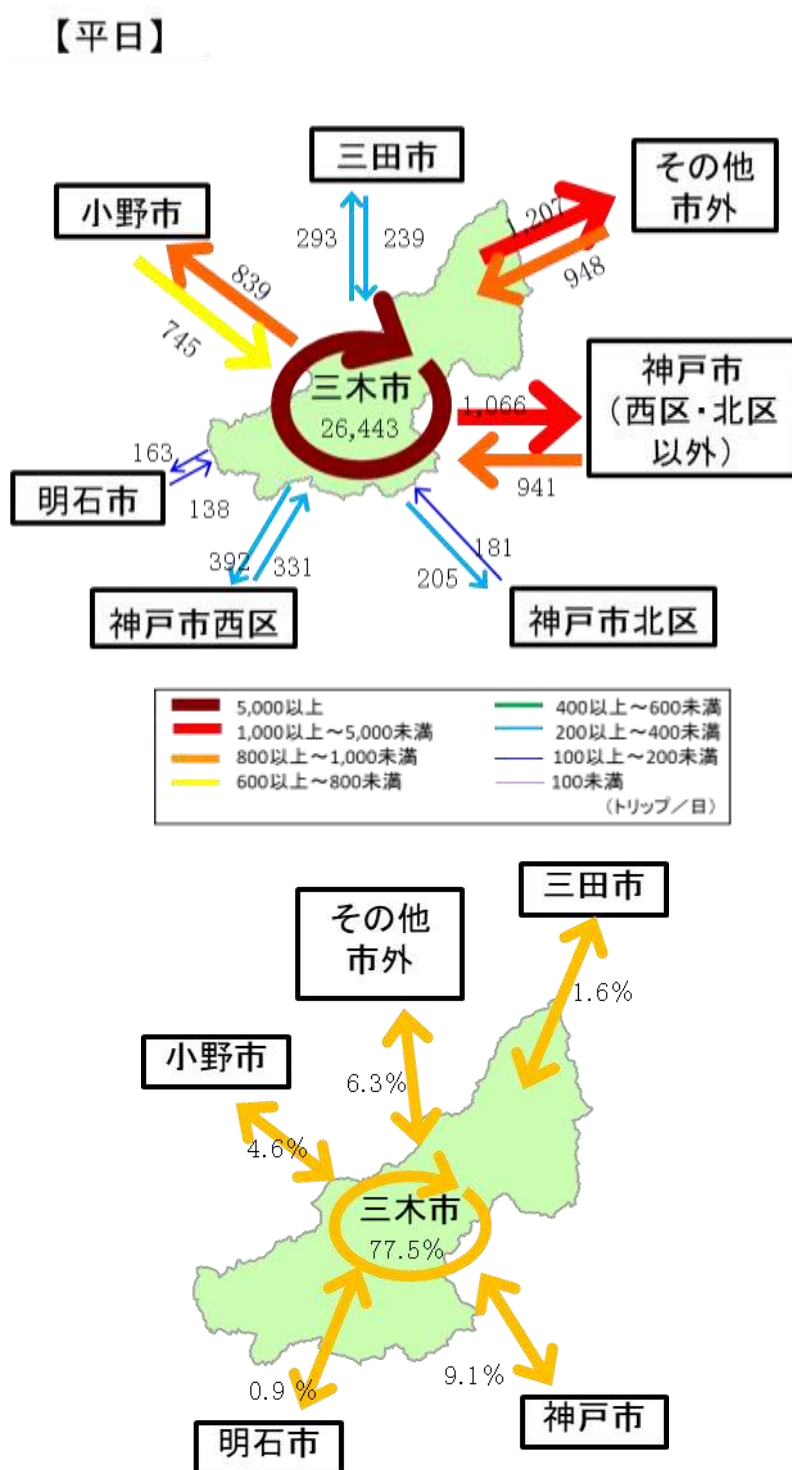


出典：平成 26 年三木市パーソントリップ調査

（２）高齢者（65 歳以上）の移動

高齢者の移動では、総トリップ数（平日）は 34,131 トリップで、市内間移動の割合が 77.5%と増加しています。

市内・市外間移動では、神戸市への移動が 9.1%と最も多くなっています。



出典：平成 26 年三木市パーソントリップ調査

図 3-13 高齢者における総トリップ数及び市内間移動並びに市内・市外間移動の割合

次に、高齢者における市内間移動のトリップ数の内訳を下表に示します。

各地域ともに総トリップと同様、地域内の移動が最も多く、地域間の移動では三木、三木南、自由が丘、緑が丘及び青山などの栗生線沿線地域で多くなっています。

表 3-13 高齢者の市内間移動における総トリップ数の内訳

出発 (O)	目的地(D)										計
	別所	三木	三木南	自由が丘	緑が丘	青山	志染	細川	口吉川	吉川	
別所	734	792	62	83	32	0	71	27	25	23	1,849
三木	691	6,108	454	460	335	142	185	171	39	113	8,698
三木南	51	514	671	477	250	160	53	0	4	12	2,192
自由が丘	89	474	524	2,137	441	389	195	130	4	13	4,396
緑が丘	32	465	237	453	2,008	750	89	56	7	39	4,136
青山	0	153	109	259	740	670	115	23	0	19	2,088
志染	44	204	25	168	74	119	343	0	18	0	995
細川	27	216	16	92	60	36	6	219	27	27	726
口吉川	28	38	19	15	12	10	9	27	116	29	303
吉川	14	124	0	25	54	0	0	27	27	789	1,060
計	1,710	9,088	2,117	4,169	4,006	2,276	1,066	680	267	1,064	26,443

※市内地域を西から東の順に並べ替えている。

※赤網掛けは、上位 10 位を示す。

上位 10 位の OD ペア

	出発地 (O)	目的地 (D)	交通量 (トリップ/日)
1 位	三木	三木	6,108
2 位	自由が丘	自由が丘	2,137
3 位	緑が丘	緑が丘	2,008
4 位	別所	三木	792
5 位	吉川	吉川	789
6 位	緑が丘	青山	750
7 位	青山	緑が丘	740
8 位	別所	別所	734
9 位	三木	別所	691
10 位	三木南	三木南	671



出典：平成 26 年三木市パーソントリップ調査

3-3 住民ニーズ

公共交通の検討に当たっては、地域住民のニーズを的確に把握することが重要であることに鑑み、本計画の策定に当たりアンケート調査により年齢階層別、地域別などの意向を定量的に把握するとともに、対話形式により住民の「生の声」を聴く地域ヒアリングを実施しました。

(1) 「新たな公共交通網の計画策定に向けたアンケート」調査結果

・目的

地域住民のニーズを本計画に的確に反映するため、「新たな公共交通網の計画策定に向けたアンケート」調査を実施しました。

・調査期間

平成 29 年 8 月 17 日（木）～平成 29 年 9 月 8 日（金）

・調査対象者

平成 29 年 4 月 1 日時点で 15 歳以上の市民 3,000 人を無作為に抽出

・調査方法

上記の調査対象者に郵送でアンケート調査票を配布し、郵送で回収

・配布・回収状況

配布枚数：3,000 枚

回収枚数：1,371

回収率：45.7%

・主な調査項目

- ① 外出時のこと（目的・交通手段等）について
- ② 鉄道（栗生線）の利用について
- ③ バスの利用について
- ④ 北播磨総合医療センター方面行きバスの利用について
- ⑤ 「デマンド型交通（予約型乗合バス・タクシー）」について
- ⑥ 公共交通の維持及び経費について

① 外出時のこと（目的・交通手段等）について

外出時の主な目的は、全体で「通勤」が41%、次いで「買い物」が30%となっています。

高齢者（70歳代）では、「通院」「買い物」の割合が高くなり、80歳代以上では「通院」「買い物」を合わせて81%となっています。

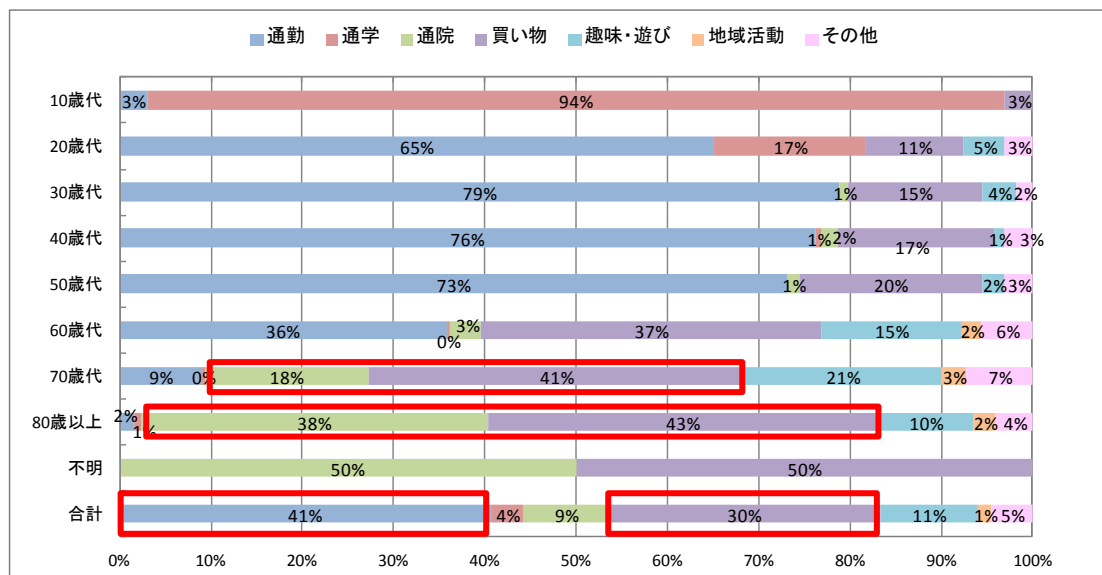


図 3-14 外出時の主な目的

外出時の主な目的地は、全体で「三木市」が55%、次いで「神戸市」が22%となっており、半数以上が市内移動となっています。

地域別では、全般には「三木市」の割合が高くなっていますが、青山地域では「神戸市」、吉川地域では「三田市」の割合が最も高くなっています。

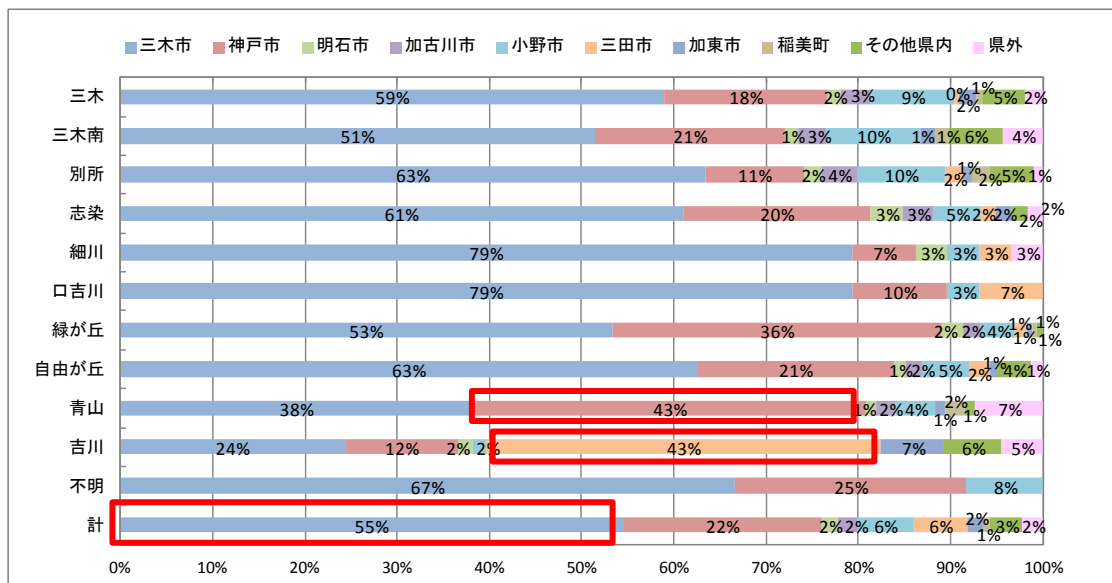


図 3-15 外出時の主な目的地（地域別）

外出時の主な目的地を年齢別にみると、全般には年齢を増すごとに「三木市」への移動が多くなる傾向となっており、高齢者（70 歳代、80 歳代以上）ではおおむね 6 割～7 割が「三木市」となっています。

なお、10 歳代でも「三木市」が 55%と高い値となっていますが、これは市内学校等への通学によるものと考えられます。

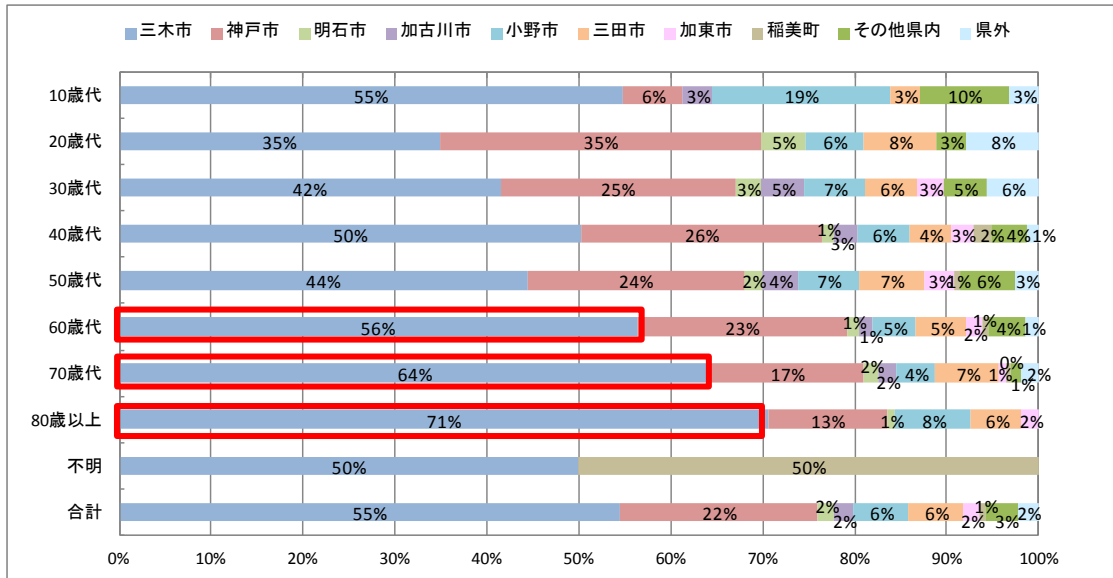


図 3-16 外出時の主な目的地（年齢別）

外出時の交通手段は、全体で自動車（63%）及び家族等の車による送迎（8%）を合わせて 71%と、自動車利用が 7 割を超えています。

一方、バスは 8%と 1 割に満たない状況です。高齢者の 70 歳代でも、バス利用の割合が 12%と高くなるものの、自動車利用が 55%と最も多くなっています。

また、80 歳代以上では家族等の車による送迎が 31%と比較的高くなっています。

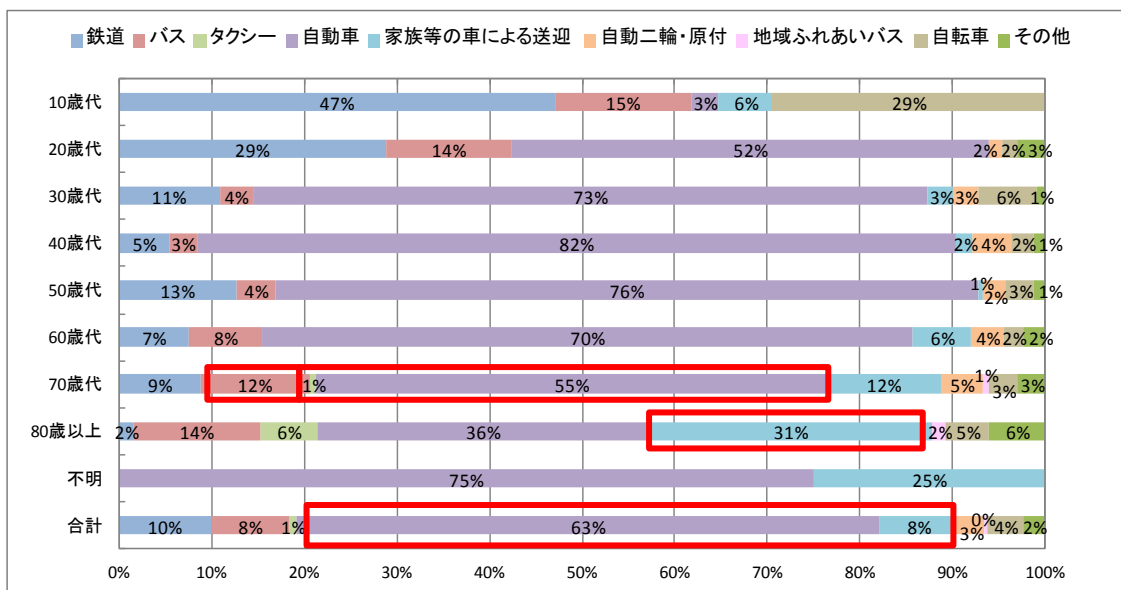


図 3-17 外出時の交通手段

② 鉄道（粟生線）の利用について

鉄道の利用頻度は、全体では「利用しない（ほとんど利用しない：25%、全く利用しない：22%）」が約半数を占めています。

特に、40歳代（48%）、50歳代（50%）、60歳代（52%）及び80歳代以上（61%）で「利用しない」割合が高くなっています。

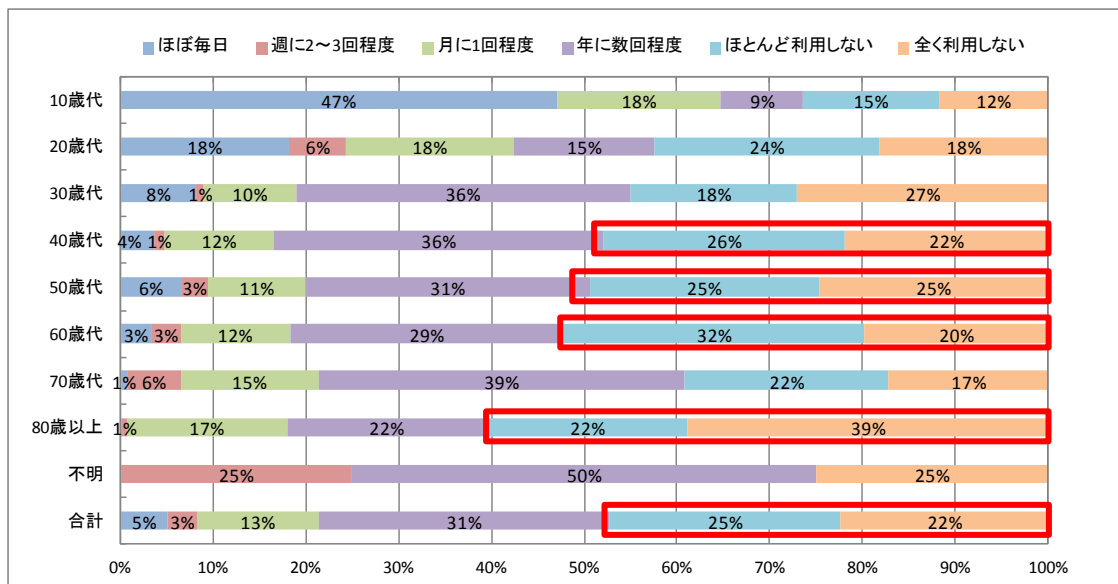


図 3-18 鉄道（粟生線）の利用頻度

鉄道利用時の不便な点・改善要望は、全体で「より利用しやすい駐車料金」が最も多く約 3 割を占めています。年齢別では 20 歳代～60 歳代で「より利用しやすい駐車料金」が高い割合を占め、地域別では細川、口吉川及び吉川地域で約 6～8 割と、際立って高くなっています。

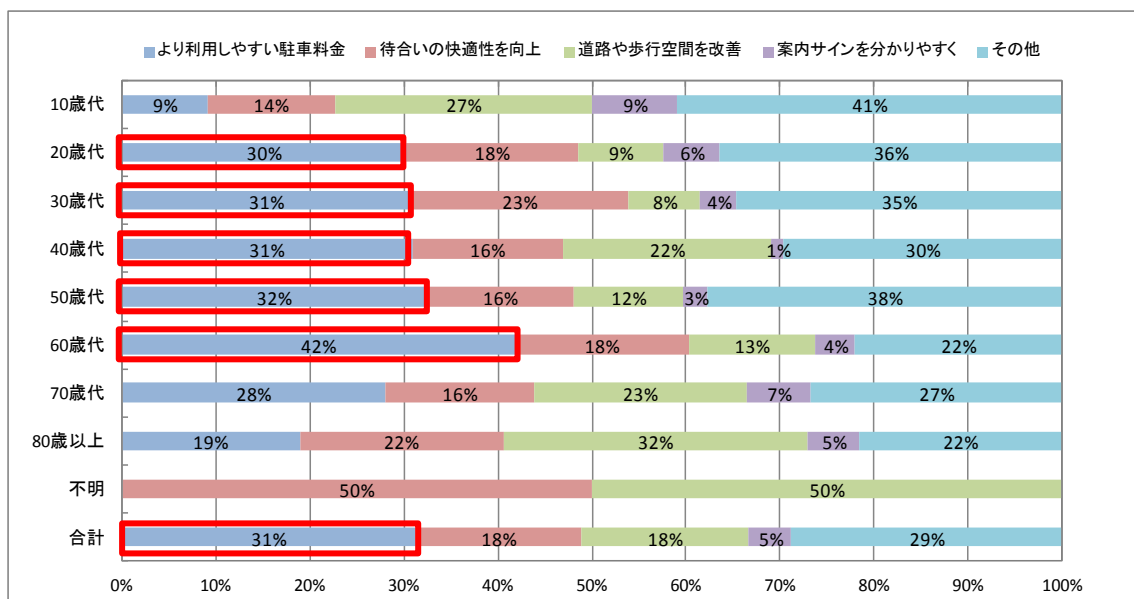


図 3-19 鉄道利用時の不便な点・改善要望（年齢別）

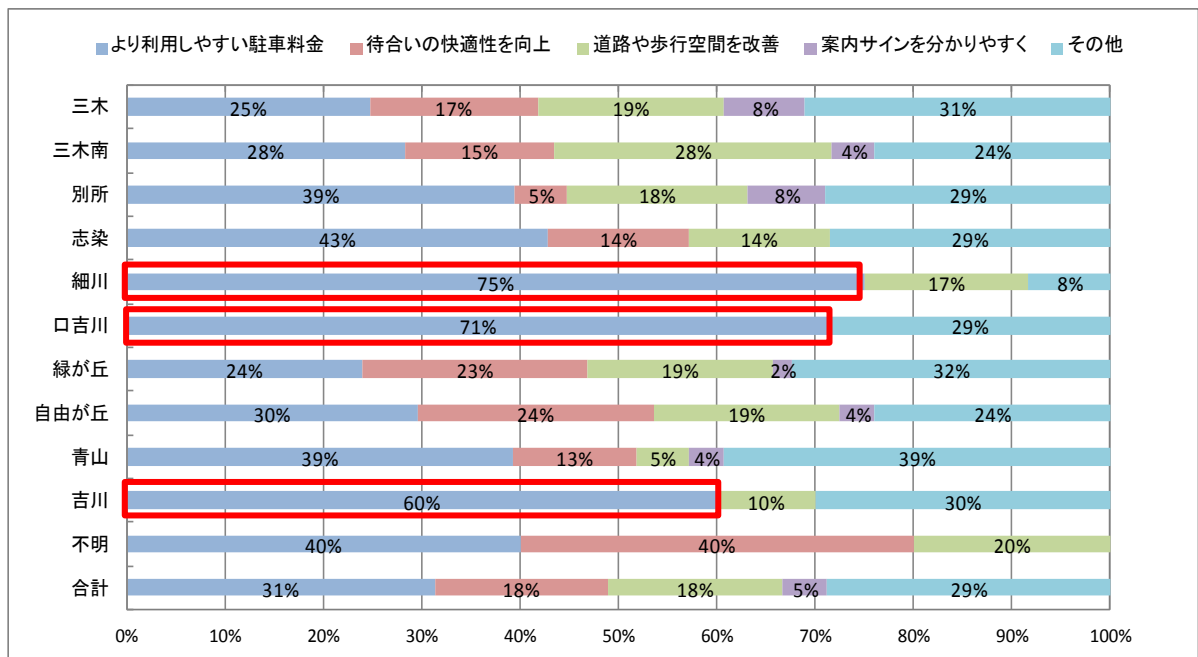


図 3-20 鉄道利用時の不便な点・改善要望（地域別）

「粟生線」を未来に残すための利用意向は、全体で「1回でも多く利用しようと思う」が約6割を占めており、粟生線沿線地域（三木、三木南、緑が丘、自由が丘及び青山地域）でこの割合が高くなっています。

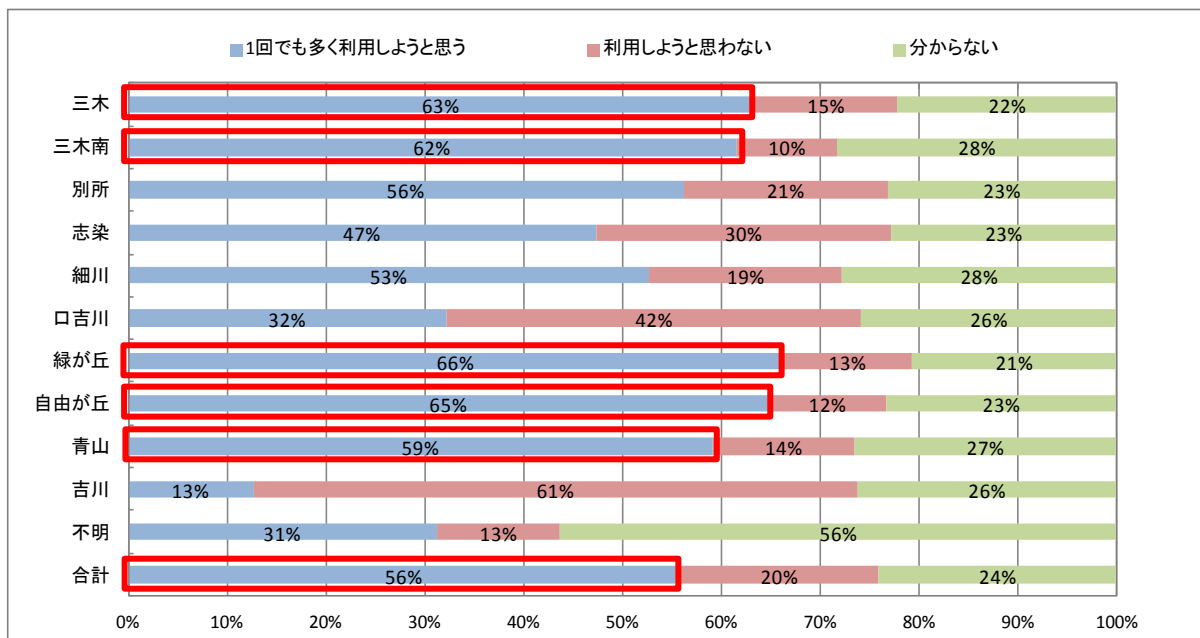


図 3-21 「粟生線」を未来に残すための利用意向

③ バスの利用について

バスの利用頻度は、全体で「利用しない（ほとんど利用しない：22%、全く利用しない：28%）」が半数を占めています。10歳代（36%）と70歳代（40%）で「利用しない」の割合がやや低くなっています。

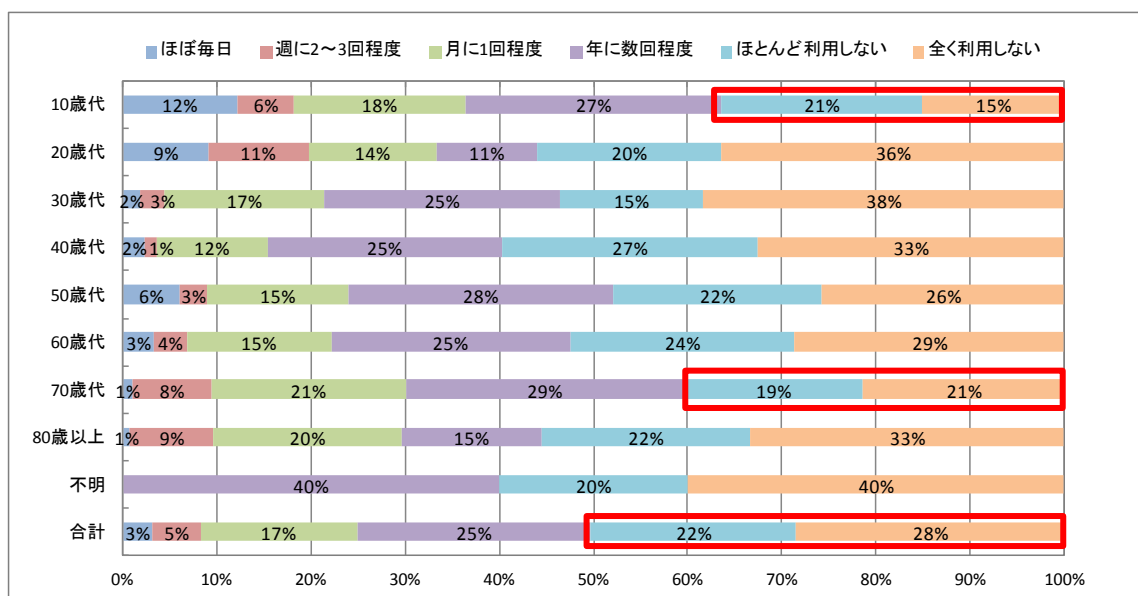
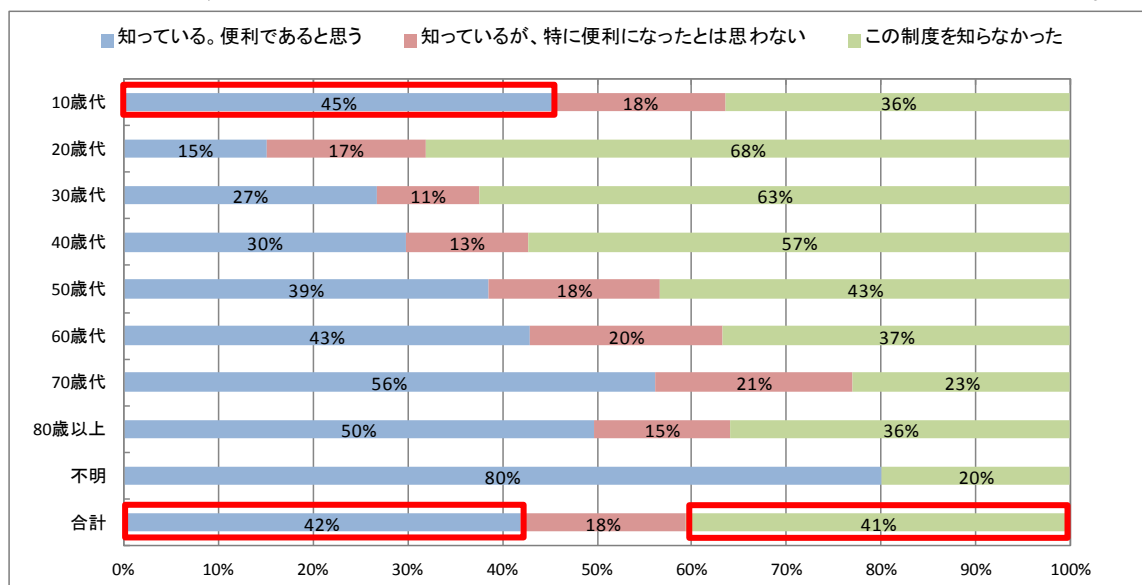


図 3-22 バスの利用頻度

「一律運賃制」の認知及び評価は、全体で約4割が「知っている。便利である」とする一方で、同じく約4割が「この制度を知らなかった」としています。

年齢別では、バスの利用割合が多い10歳代（45%）で最も多く、20歳代以上では年齢を増すごとに認知及び評価の割合が高まる傾向となっています。



一律運賃制：ICカード乗車券（ニコパカード）利用で市内間運賃を原則として一律200円とするもの（平成27年10月から実施）

図 3-23 一律運賃制の認知及び評価

バスをより利用しやすくするための施策は、全体で「神戸電鉄とバスとの乗継ぎがしやすくなるよう、ダイヤ調整を行う」が約4割と最も多く、「市内の公共交通の時刻表（冊子）を定期的に配布する」及び「バスの運行ダイヤや運行時間帯を見直す」がそれぞれ約2割となっています。

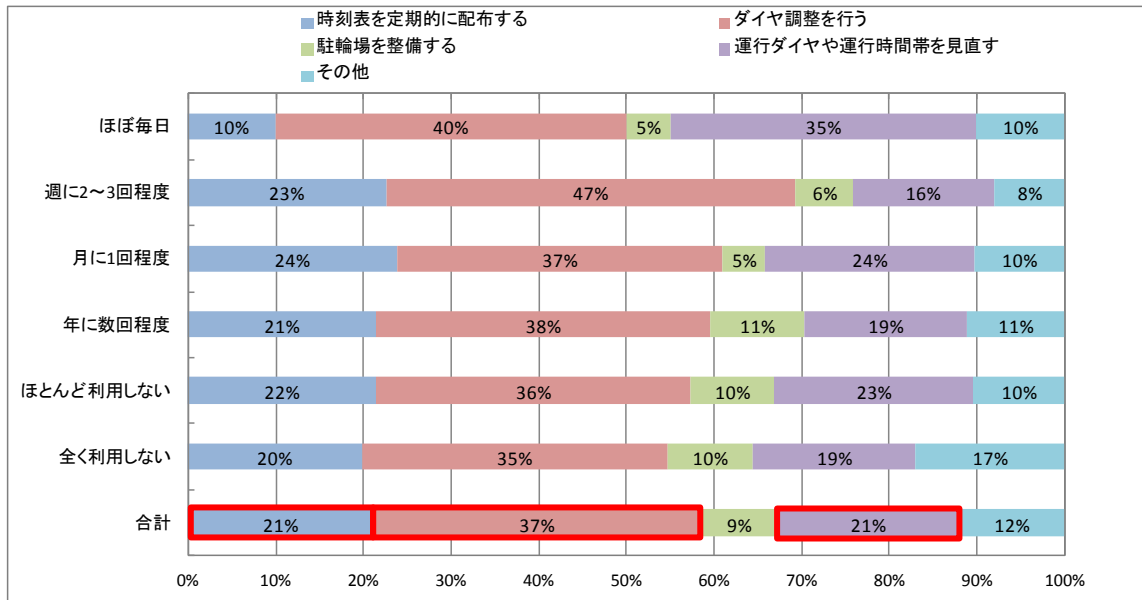


図 3-24 バスをより利用しやすくするための施策

④ 北播磨総合医療センター方面行きバスの利用について

北播磨総合医療センター方面行きバスの利用頻度は、全体で「利用しない（ほとんど利用しない：19%、全く利用しない：68%）」が約9割を占めています。

ただし、年代が増すごとに利用する割合が高くなる傾向となっており、70歳代（22%）、80歳代以上（25%）ではおおむね2割が利用しています。

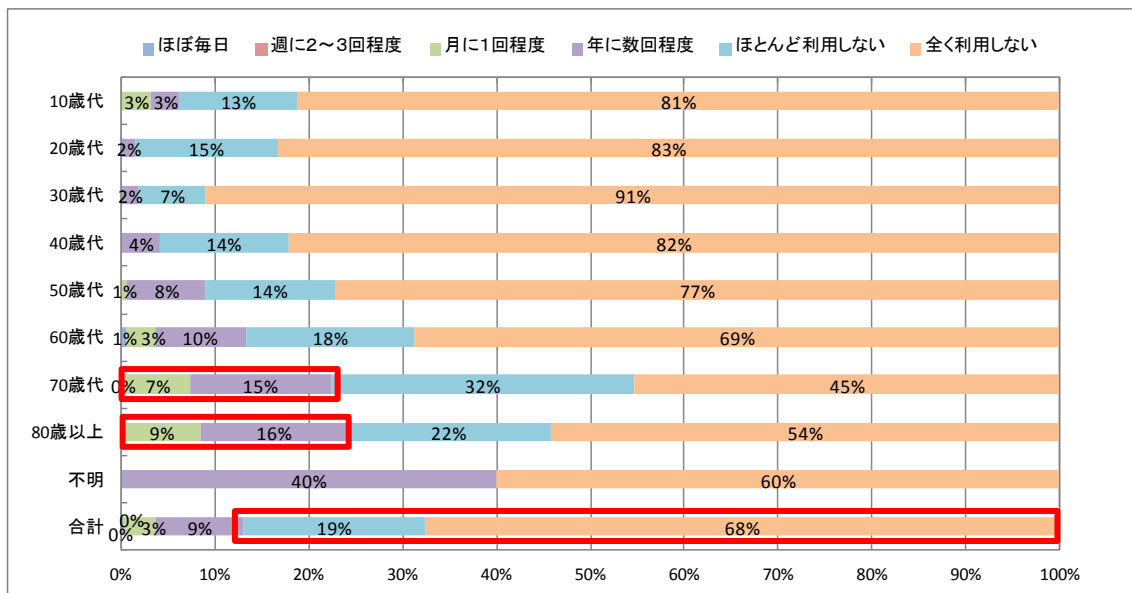


図 3-25 北播磨総合医療センター方面行きバスの利用頻度

北播磨総合医療センター方面行きバスが途中乗降可能となったことの認知及び評価は、全体で約3割が「便利になった」としています。一方で、約5割が「途中乗降できることを知らなかった」としています。

前述の「利用頻度」と同様に、年代が増すごとに「便利になった」とする割合が高くなる傾向となっています。

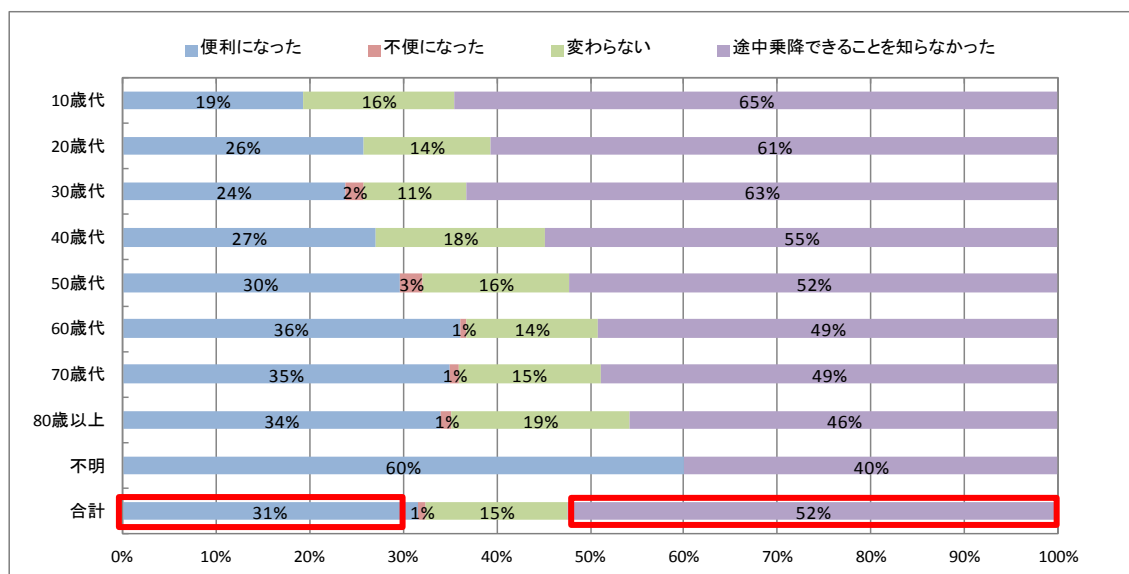


図 3-26 北播磨総合医療センター方面行きバスが途中乗降可能となったことの認知及び評価

⑤ 「デマンド型交通（予約型乗合バス・タクシー）」について

デマンド型交通（予約型乗合バス・タクシー）の利用は、全体で「利用したい」が約2割で、年代が増すごとにその割合が高くなる傾向となっています。

また、地域別では、口吉川及び吉川地域でその割合がやや高くなっています。

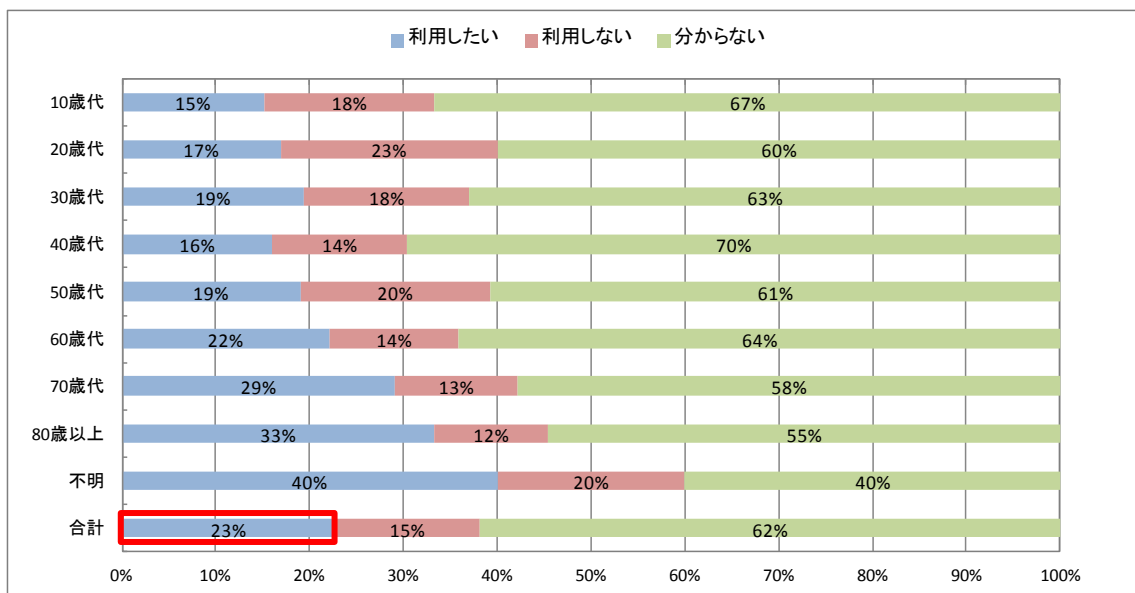


図 3-27 デマンド型交通（予約型乗合バス・タクシー）の利用意向（年代別）

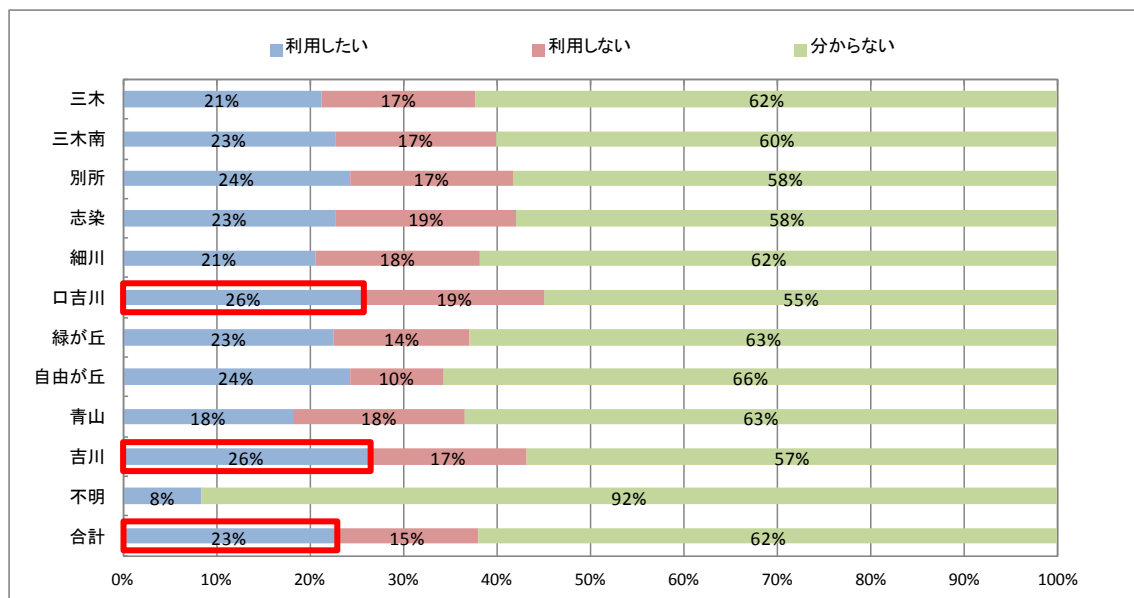


図 3-28 デマンド型交通（予約型乗合バス・タクシー）の利用意向（地域別）

⑥ 公共交通の維持及び経費について

公共交通の維持及び経費については、全体で「なるべく維持すべきと考えるが、経費の節減に努めるべき」が最も多く約6割を占め、「経費をかけてでも維持すべき」の約3割より多くなっています。

各年代ともに同様の傾向ですが、10歳代（39%）と20歳代（37%）で「経費をかけてでも維持すべき」がやや多くなっています。

また、地域別では若干の差異はあるものの、各地域ともに同様の傾向となっています。

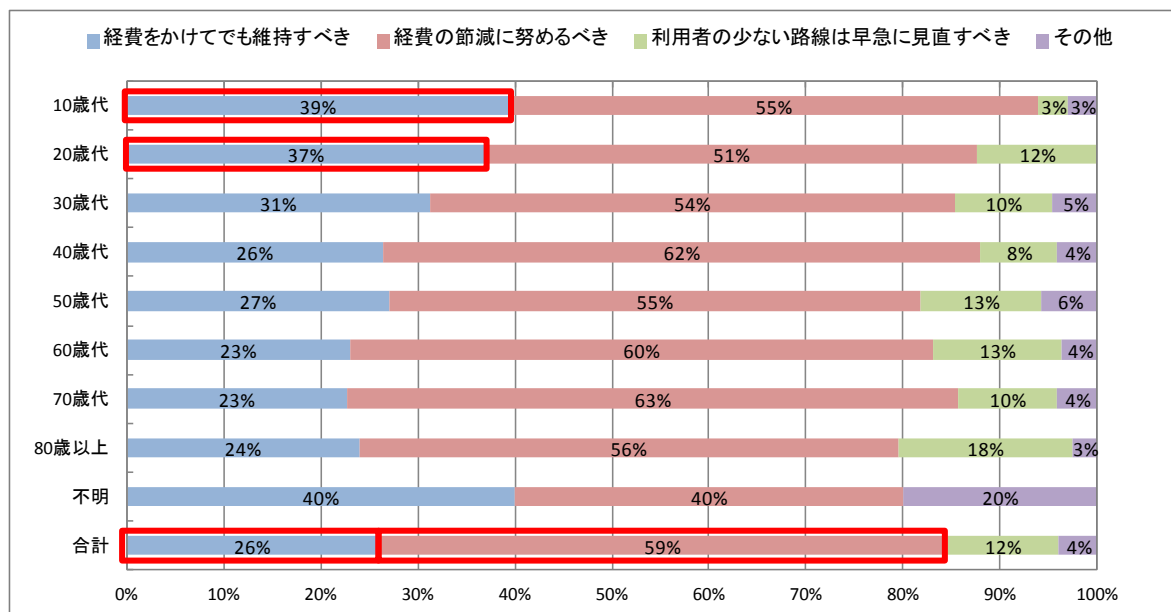


図 3-29 公共交通の維持及び経費（年代別）

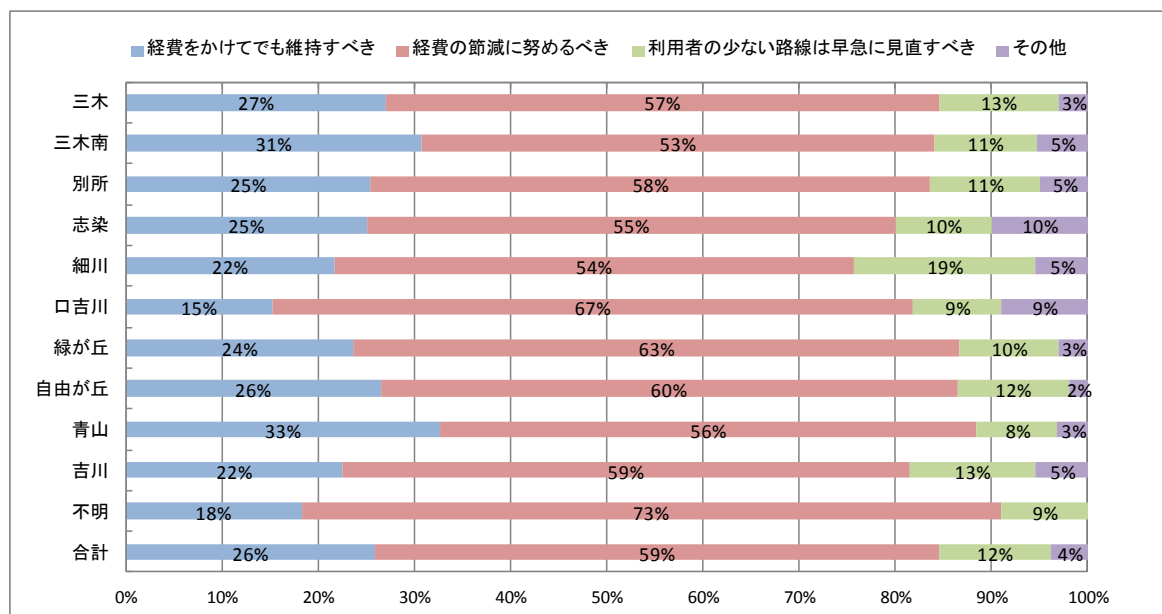


図 3-30 公共交通の維持及び経費（地域別）

(2) 地域へのヒアリング結果

・実施目的

アンケート調査を補完し、各地域の現状を把握することを目的に、公共交通に関し地域住民から寄せられている意見、要望等の聞き取りを行いました。

・実施期間

平成 29 年 9 月下旬～平成 29 年 11 月上旬

・ヒアリングの対象者

三木市地域公共交通検討協議会委員（市民の代表）及び三木市区長協議会
三木市老人クラブ連合会役員
三木市社会福祉協議会
らんらん倶楽部（志染地域）

表 3-14 地域ヒアリング結果 (1/2)

地域名	項 目	意 見 ・ 要 望
三木南	地域内のバス路線の認知について	地域内のバス路線を十分に認識していないため、北播磨総合医療センターや買い物へ行けることを知らなかった。地域に特化したバス時刻表があればよいのではないかな。
	バスルートについて	三木南地域から神戸電鉄駅へアクセスする手段を確保してほしい。民家が点在している地域では、定時定路線バスで全てを賄うのは難しい。
	新たな地域交通手段の導入について	80 歳を超えて運転する人もいるが、今後、自動車運転免許証を自主返納することが考えられる。 <u>デマンド型交通の導入を検討してほしい。</u> また、地域ふれあいバスの導入については、運行の担い手がいるかどうか分からないが、制度について教えてほしい。
	乗継運賃について	「一律運賃制」により 200 円で乗車できるが、乗り継ぐと追加して運賃がかかる。 <u>追加運賃がかからなければ、より移動しやすくなる。</u>
志染	地域内のバス路線の認知について	地域の路線図をみると、地域内で運行しているバス路線がよく分かる。地域の公民館に掲示してはどうか。
	新たな地域交通手段の導入について	志染地域は東西に長く地域によって行きたい場所が異なるため、 <u>地域ふれあいバスの運行は難しい部分がある。</u>
細川	地域の拠点整備について	<u>細川町公民館前をミニバスターミナルとして整備し、地域の拠点とすることで魅力を高めたい。</u>
	バスルートについて	細川町公民館から恵比須駅へ行けるようにしてほしい。このルートがあればよいという話はよく出るが、 <u>実際利用するかとなると疑問。</u>
	乗継ぎについて	夕方の北播磨総合医療センターからの帰りの便について、三木営業所で乗り継ぐことにより地域まで帰って来られるが、 <u>高齢者にとっては乗継ぎが分からないなど、抵抗が大きい。</u>
	地域住民の利用促進活動について	路線バスや地域ふれあいバスを「初めて」利用するときのハードルが高い。「買い物へ行けるバス」と打ち出し、1 日乗車体験会を開催してはどうか。一度乗車すればそのダイヤを覚え、その後も利用するようになる。
	周知・PR について	バス時刻表が回覧で回って来ても、それを必要とする高齢者の手に届いていないことがある。「高齢者の皆様へ」や「バスを利用する皆様へ」などと表記してはどうか。

表 3-14 地域ヒアリング結果 (2/2)

地域名	項 目	意 見 ・ 要 望
緑が丘	バスルートについて	緑が丘地域からネスタリゾート神戸への交通の便をよくしてもらいたい。
	バス利用について	以前はバス車内（三宮線）に時刻表が設置されていたが、現在はないため設置してもらいたい。 バスのダイヤ改正の際、改正後も「改正した」ことをバス車内のディスプレイ等で引き続き表示してもらいたい。
	周知・PRについて	時刻表を見て「買い物へ行ける」「観光地へ行ける」ことが分かるよう、時刻表に写真を入れてはどうか。
青山	聞き取り等の意見交換について	地域への聞き取りは、今後も続けてほしい。
	バスルートについて	青山・緑が丘循環ルートは、緑が丘駅、緑が丘町自治会館、緑が丘町公民館及び青山公民館を通るルートとしてほしい。 高齢者が円滑に移動できる手段を確保していきたい。
	鉄道とバスとの接続について	青山5丁目～三宮線ができ便利になったが、帰りは三宮～恵比須駅線に乗ることもあるため、緑が丘駅での青山方面へ行くバスの乗継ぎを改善してほしい。
	地域住民の利用促進活動について	地域の広報紙に公共交通に関する記事を掲載するなど、 <u>地域を挙げて啓発活動に取り組みたい。</u>
	周知・PRについて	<u>インターネットを活用すれば、公共交通をより快適に利用できる。</u> 夕方に北播磨総合医療センターからバスの乗継ぎや神戸電鉄の利用で帰ることができるのであれば、それが高齢者にも分かるような紙面にして案内してほしい。情報が必要な人に届いていない。民生委員も協力する。
吉川	バスルートについて	吉川方面から三木市街地へのバス路線があるが、市役所へ行くルートがあるとよいと思う。 また、 <u>よかたんバスのフリー乗降制度は便利と聞くため、可能な場所で希望があれば広げていくとよいと思う。</u>
	一律運賃制について	高校生の保護者が大変喜ばれている。
三木市社会福祉協議会	地域の移送サービスについて	三木市社会福祉協議会の移送ボランティア（福祉有償運送）を4団体で行っている。おおむね要介護度3以上で、自分で公共交通の利用が困難なかたを対象に病院等への移送を行っている。
らんらん倶楽部（志染地域）	地域の移送サービスについて	らんらん倶楽部（まちづくり協議会の構成団体）が三木市社会福祉協議会の地域活動車を利用し、公民館でふれあいサロンがある際の移送サービスを行っている。 <u>高齢者にとって、公民館が寄りどころとなっている。</u>

3-4 公共交通に関する市の経費

(1) 市負担経費の推移

本市の公共交通に関する経費は、平成 30 年度（当初予算ベース）で約 5 億円となっています。

路線バスの補助金額は、平成 27 年度の市内バス交通の見直しにより一定の削減を図りました。ただし、路線種別にみると、北播磨総合医療センター方面行きバスの削減幅が大きく、路線バス及び旧コミュニティバスはほぼ横ばいとなっています。

また、平成 27 年度からの一律運賃制の導入により、同年度から運賃補填の経費が発生しています。これは路線バスの利用者数に応じて変動するもので、バス利用が増えれば補填額も増加するという性格を有しています。

なお、地域ふれあいバスに関する経費は、約 6 百万円で一定しています。

表 3-15 公共交通に関する市の経費の推移

(単位：百万円)

区 分			H23 実績	H24 実績	H25 実績	H26 実績	H27 実績	H28 実績	H29 実績	H30 予算
路線バス	補助	路線バス	67	72	82	65	69	72	65	68
		旧コミュニティバス	52	50	52	73	82	105	98	98
		医療センター方面行きバス				250	250	202	198	196
		小計	119	122	134	388	401	379	361	362
	運賃補填等						20	45	47	51
	小計		119	122	134	388	421	424	408	413
地域ふれあいバス（※注）				2	5	6	6	6	6	6
神戸電鉄			52	99	61	69	24	66	72	84
計			171	223	200	463	451	496	486	503

注) 車両償却費、車両修繕費、車両保険料等を含まない。

（２）路線バスの補助金額及び利用状況

路線バスの補助金額を路線種別にみると、北播磨総合医療センター方面行きバスが最も多く約２億円、次いで旧コミュニティバスが約１億円となっています。

次に、利用者数１人当たり補助金額では、路線バスの３２７円に対し、旧コミュニティバスが約３倍（９６９円）、北播磨総合医療センター方面行きバスが約１２倍（４,００３円）となっています。

３種類のバスの比較評価では、旧コミュニティバス及び北播磨総合医療センター方面行きバスについて、経費は多いが利用者数が少ない非効率な状況にあるといえます。

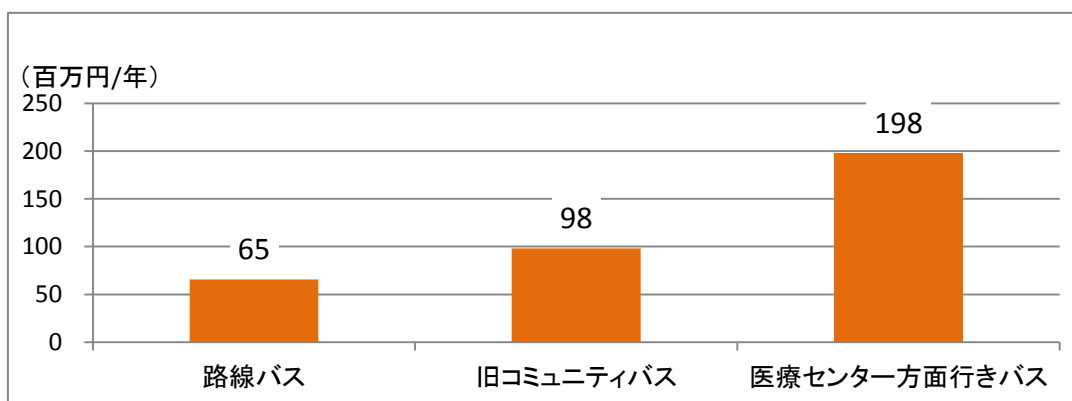


図 3-31 三木市補助路線バスの補助金額（平成 29 年度）

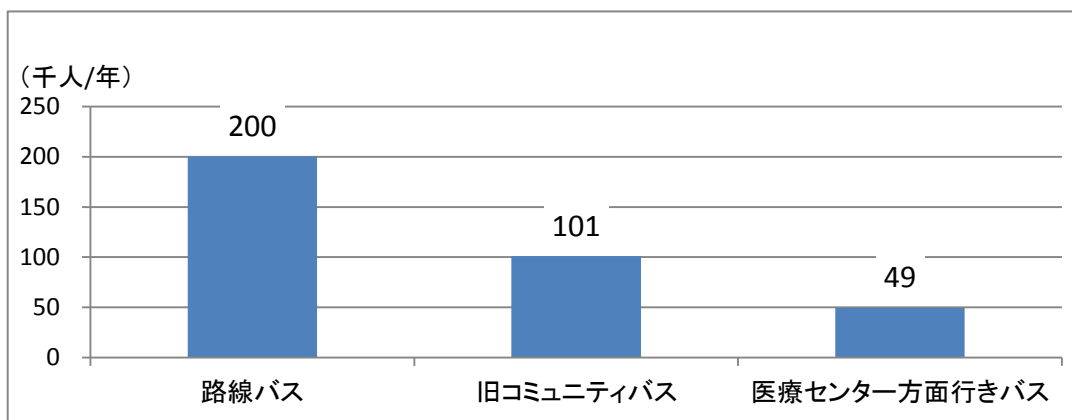


図 3-32 三木市補助路線バスの利用者数（平成 29 年度）

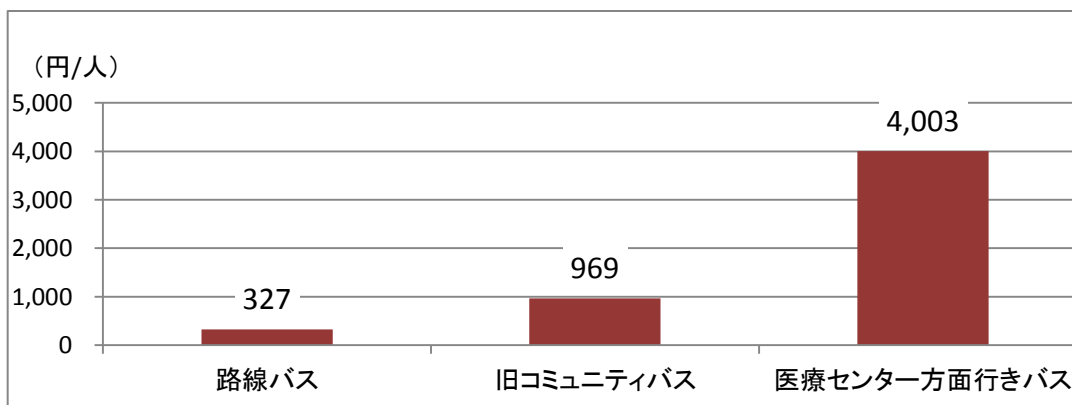


図 3-33 三木市補助路線バスの利用者数 1 人当たり補助金額（平成 29 年度）

表 3-16 三木市補助路線バスの利用状況（平成 29 年度）（路線バス）

区 分	平成29年度（H28. 10～H29. 9）		
	年間 補助金額 （千円） A	年間 利用者数 （人） B	1人当たり 補助金額 （円/人） A/B
国・県補助路線	39,074	116,364	336
吉川庁舎前～三宮（※）	1,836	3,831	479
社～三田駅（※）	2,168	12,944	167
三木営業所～三田駅（※）	8,104	25,168	322
三木営業所～岡場駅前（※）	7,086	6,935	1,022
三木営業所～東条町～吉川庁舎前	5,899	23,327	253
三木営業所～三木高校口～みなぎ台	6,969	29,475	236
北播磨総合医療センター～東条町・みなぎ台～吉川庁舎前	7,012	14,684	478
市単独補助路線	26,384	83,882	315
三木鉄道代替バス	21,353	40,870	522
恵比須駅～三木鉄道記念公園前～厄神駅（※）	11,589	19,500	594
三木営業所～厄神駅（※）	9,764	21,370	457
渡瀬～新三田駅（※）	783	36,453	21
三木営業所～大二谷	4,248	6,559	648
計	65,458	200,246	327

※市域をまたがる広域路線（※）のB欄は、路線の全延長に占める市内延長の割合で案分した人数。

表 3-17 三木市補助路線バスの利用状況（平成 29 年度）（旧コミュニティバス）

区 分	平成29年度（H28. 10～H29. 9）		
	年間 補助金額 （千円） A	年間 利用者数 （人） B	1人当たり 補助金額 （円/人） A/B
旧みつきいバス	67,129	91,349	735
青山5丁目ルート	23,267	46,592	499
青山・緑が丘循環ルート	12,061	3,950	3,053
三木循環ルート	8,361	6,533	1,280
恵比須駅～三木営業所～恵比須駅	4,933	4,322	1,141
平井ぶどう園前～三木営業所～恵比須駅	3,428	2,211	1,550
別所第1ルート	4,494	2,150	2,090
別所第2ルート	5,108	2,202	2,320
三木別所観光ルート	4,985	2,506	1,989
吉川温泉よかたん行き	2,923	5,110	572
木曜日運行（神姫バス）	1,566	2,640	593
日曜日運行（神姫ゾーンバス）	1,357	2,470	549
朝日ヶ丘ルート	5,930	22,306	266
旧みつきいよかたんバス	30,841	9,709	3,177
健康福祉センター～福吉・福井～健康福祉センター	6,639	1,170	5,674
健康福祉センター～前田・吉川総合公園～健康福祉センター	8,351	1,615	5,171
健康福祉センター～大門・市野瀬～健康福祉センター	7,572	3,888	1,948
健康福祉センター～上松・みなぎ台～健康福祉センター	6,624	1,796	3,688
渡瀬・イオンモール神戸北ルート	1,655	1,240	1,335
計	97,970	101,058	969

表 3-18 三木市補助路線バスの利用状況（平成 29 年度）（北播磨総合医療センター方面行きバス）

区 分	平成29年度（H28. 10～H29. 9）		
	年間 補助金額 （千円） A	年間 利用者数 （人） B	1人当たり 補助金額 （円/人） A/B
別所ルート（101系統）	15,682	2,847	5,508
自由が丘本町・別所ルート（102系統）	23,090	2,369	9,747
緑が丘駅・三木南・三木ルート（103系統）	19,645	7,866	2,497
自由が丘西ルート（104系統）	18,276	6,384	2,863
自由が丘東ルート（105系統）	28,710	7,461	3,848
緑が丘・青山ルート（106系統）	28,617	10,065	2,843
細川・三木ルート（107系統）	24,770	8,309	2,981
志染・三木ルート（108系統）	3,608	1,435	2,514
吉川・口吉川ルート（109系統）	21,794	2,362	9,227
口吉川・高畑ルート（110系統）	13,744	352	39,045
計	197,936	49,450	4,003

4 第4次計画における取組効果の検証

4-1 取組方針別の取組効果の検証

第4次計画の計画期間中（平成25年度～平成29年度）に実施した取組施策について、取組方針別に、各取組の効果、次期計画における継続性を検証しました。

なお、第4次計画の基本的な考え方は「①誰もが利用しやすい公共交通の環境づくり」「②地域の「共助」を活用した新たな交通の仕組みづくり」及び「③地域に応じた、きめ細やかな計画づくり」で、計画の目標は「誰もが移動しやすい公共交通により、住みよいまちづくりをすすめます」です。

以下に、「取組の評価」及び「取組の継続性」を示します。

＜基本方針1＞ 交通事業者、行政、市民で公共交通を維持します

（取組の評価）

- (1) 交通事業者は安定的な運行を行い、市民の安心な暮らしを支えている。市は計画策定や見直しを行い、公共交通の整備を進めている。市民はアンケート調査への回答等を通じ、公共交通の利用意向の把握に協力している。
- (2) 北播磨総合医療センターへの旧直通バスの整理統合により、バス路線の効率化を図った。また、「一律運賃制」の導入によりバスの利用促進に寄与している。粟生線については、国、県及び沿線市による支援や活性化事業の取組効果もあり利用者数の減少が続いているものの、減少傾向は鈍化している。
- (3) 「三木市地域公共交通会議」及び「神戸電鉄粟生線活性化協議会」が、交通事業者、行政及び市民の協議、意見交換、情報共有の場となっている。また、バスロケーションシステムの導入により、バスの利用環境が向上している。

（取組の継続性）

- (1) 安心な市民生活のため、公共交通の安定的な提供及び計画策定等による計画的な公共交通の整備を継続する。また、市民による公共交通の積極的な利用については、意見交換会等の開催によりその意識の醸成や更なる利用促進が望まれる。
- (2) 北播磨総合医療センターへの旧直通バスの整理統合によりバス路線の効率化が図られたが、利用需要や利用状況に応じた見直しを今後も実施する必要がある。また、粟生線については、国、県及び沿線市と協調し利用促進に向けた取組を実施する。
- (3) 交通事業者、行政及び市民が意見交換等を行う場を今後も積極的に持ち、施策に反映していく必要がある。また、関係者が連携し、引き続き、公共交通の利用環境の改善に取り組む。

<基本方針 2> 公共交通の利用を促進します

(取組の評価)

- (1) 粟生線の活性化・利用促進策として、各種助成や支援、啓発活動を実施し、利用促進に寄与している。
- (2) パークアンドライド駐車場の運用や駐輪場の整備により、自動車等による駅へのアクセスの向上に寄与している。また、志染駅前市民トイレの整備により利用環境の向上を図った。
バス交通について、自由が丘中公園に待合施設やロータリーを整備し、利用環境の向上を図った。
- (3) 市内小学校やシルバー教室等においてバスの安全教室を開催するとともに、市役所において「ノーマイカーデー」を実施することにより、公共交通の利用促進に寄与している。

(取組の継続性)

- (1) 粟生線支援フレームによる支援は平成 28 年度で終了したが、その他の助成や啓発活動を積極的に実施する。
- (2) パークアンドライド駐車場や駐輪場を維持する。また、バス停留所や駅前市民トイレの整備については、候補地がある場合に実施を検討する。
- (3) 地域へのモビリティ・マネジメントや市役所における「ノーマイカーデー」を継続して実施することにより、公共交通の利用を促進する。

<基本方針 3> 公共交通をまちづくりに活かします

(取組の評価)

- (1) 地域ふれあいバスの運行や高齢者等に対するバス等の運賃助成、地域による移送サービスの実施により、公共交通の利用促進とともに高齢者の外出機会の創出に寄与している。
- (2) 高校生の通学手段となる「三木営業所～みなぎ台・吉川庁舎前」線については、「一律運賃制」の導入により利用状況が向上している。
- (3) イベントとの連携等により公共交通の利用促進が図られているが、市の魅力発信や観光資源の活用を進めるため、新たな観光地へのルートの検討が必要となってきた。

(取組の継続性)

- (1) 地域ふれあいバス等の地域の取組や高齢者等に対する運賃助成を継続し、交通と福祉との連携を続ける。
- (2) 高校生の通学利用の多い路線バスは収支状況が改善傾向にあり、今後も路線を維持する。
- (3) イベントとの連携を継続するとともに、新たな観光拠点へのルートを検討する。

4－2 具体的な取組効果の検証

第4次計画の計画期間中に実施・検討した利用促進策の各事業の具体的な取組について、取組効果、取組及び継続性の評価を次ページ以降に一覧で示します。

事業の継続性については、次に掲げる観点から、今後も継続して実施する取組を「○」、時期は未定であるが実施を検討する取組を「□」、一部変更して継続実施する取組を「△」、今後は実施しない取組を「×」としてそれぞれ評価しました。

- ・ **効果の有無について**

実施した取組について、定量的・定性的な効果を評価し、各方針に対する一定の効果の有無を評価

- ・ **今後の実施について**

上記に加え、今後も一定の実施効果が得られるか、内容変更の必要があるか等の観点から、今後の実施について判断

第 4 次計画の取組施策の評価一覧表（平成 25 年度～平成 29 年度）

施策の継続性 ○：今後も継続して実施する □：時期は未定であるが実施を検討する
△：一部変更して継続実施する ×：今後は実施しない

(1/7)

事業方針	施策	具体的な取組	実行主体	評価内容	取組効果（実績）					継続性		
					H25	H26	H27	H28	H29			取組の評価
基本方針 1 交通事業者、行政、市民で公共交通を維持します	施策① 交通事業者、行政、市民の責任と役割の明確化											
	ア	利便性が高く安定的なサービスの提供	交通事業者	路線バスの安定的な運行と利便性向上への取組	路線バスの安定的な運行 北播磨総合医療センターの開設に伴い路線を新設（H25） 北播磨総合医療センターへの旧直通バスの途中乗降の自由化（H27）					公共交通の安定的な提供を行った	○	
	イ	積極的な情報公開（路線ごとの収支状況など）	交通事業者	路線ごとの収支状況や利用状況の提供	路線ごとの利用状況を提供					利用状況の把握に寄与	○	
	ウ	低公害車、バリアフリー車両の導入	交通事業者	低公害車、バリアフリー車両の導入台数	18 台	2 台	—	—	—	乗降しやすさの向上に寄与	○	
	エ	交通事業者（鉄道、バス、タクシーなど）、行政、市民の協議の場となる「交通施策推進・連絡会議」の設置の検討	市	交通事業者、行政、市民の協議の場の設置	会議の設置には至っていないが、市民の代表、交通事業者及び市等からなる「三木市地域公共交通会議」を継続して開催 「神戸電鉄栗生線活性化協議会」へは平成 28 年度から新たにバス事業者や各市の商工会議所等が参画					情報共有や意見交換の場となっている	△	「交通施策推進・連絡会議」は設置しない(代わりに三木市地域公共交通検討協議会を継続して開催)
	オ	公共交通に関する住民向け意見交換会の開催	市	住民向け意見交換会の開催	市内バス交通の見直しに係る住民との意見交換会を開催（H25 に 20 回、H27 に 28 回それぞれ開催）					住民の公共交通の利用に対する意識の醸成に寄与	○	
	カ	公共交通網計画の策定	市	公共交通網計画の策定	「第 4 次三木市公共交通網計画」平成 25 年 8 月策定 三木市バス交通の見直し計画 平成 27 年 8 月策定 「三木市地域公共交通網形成計画」平成 31 年 3 月策定予定					計画的な公共交通の整備に寄与	○	
	キ	公共交通の利用啓発と支援	市	モビリティ・マネジメントの実施並びに鉄道及びバスの運行補助等	個別項目のとおり					利用促進及び交通事業者への支援に寄与	○	
	ク	公共交通を支える主役としての積極的な利用	市民	1 日当たりのバス利用者数（三木市統計書）	4,929 人	5,192 人	5,322 人	5,410 人	5,424 人	利用者数は増加傾向にある	○	今後も引き続き積極的な利用が必要
	ケ	交通事業者や行政が実施するニーズ調査などへの協力	市民	アンケート等への協力	三木市パーソントリップ調査（H26） 新たな公共交通網の計画策定に向けたアンケート調査（H29）					住民の意向の把握に寄与	○	
	コ	個人レベルでの低公害車の導入	市民	個人レベルでの低公害車の導入	実施に至らず					評価の実施に至らず	×	取組評価が可能な他の施策を検討

事業方針	施策	具体的な取組	実行主体	評価内容	取組効果（実績）					継続性		
					H25	H26	H27	H28	H29		取組の評価	
基本方針 1 交通事業者、行政、市民で公共交通を維持します	施策② 交通事業者の経営改善と自助努力への支援											
	ア	人件費や運行コストの削減	交通事業者	人件費や運行コストの削減	利用需要に見合ったダイヤの設定により運行車両数を削減（H27）					路線の整理統合により効率化が図られた	○	
	イ	利用者へのサービスの向上と利用促進	交通事業者	バスロケーションシステムの導入	「神姫バスナビ」の導入に向けた対応（H27）及び運用（H28以降）					バスの利便性の向上に寄与	○	運用を継続
	ウ	利用しやすいダイヤの見直しの実施	交通事業者	改正回数やその内容	路線バスと J R 加古川線との乗継時間を短縮（H27）					利用環境の向上に寄与	○	
	エ	需要に見合う適切なサービスの供給のあり方の検討	交通事業者	利用状況に応じた運行	重複路線を整理統合し、便数の調整を図ることでコストを削減。減便を原資に多客便の増強を実施（H27）					路線の整理統合により効率化が図られた	○	
	オ	乗車券制度の充実	交通事業者市	乗車券制度の充実	バス I C カード乗車券「ニコパカード」の利用による「一律運賃制」の導入（H27）					分かりやすい料金体系となり利用促進に寄与	○	制度を継続
	カ	新たな広告媒体の導入などによる広告の充実	交通事業者	広告の充実	未実施					実施に至らず	○	引き続き検討
	キ	オリジナルグッズの製作・販売などを通じたイメージの向上と新たな収益の確保 など	交通事業者	モビリティ・マネジメントグッズの作成	バスの安全教室用のグッズを作成（鉛筆、下敷き等）					利用促進及び周知・P R に寄与	○	
	ク	神戸電鉄栗生線支援に係る無利子貸付	市	神戸電鉄への無利子貸付に係る利子負担	1,606 千円	1,606 千円	1,606 千円	1,606 千円	なし（H28 年度で終了）	神戸電鉄の経営改善に寄与	×	市独自支援は継続
	ケ	神戸電鉄への赤字補てん（神戸電鉄栗生線資産負担軽減補助金の交付）	市	神戸電鉄栗生線資産負担軽減補助金の交付額	0	15,859 千円	0	0	なし（H28 年度で終了）		×	
	コ	バス事業者に対し、国・県の地域間幹線系統・地域内フィーダー系統確保維持費補助金を活用	市	（国）地域内フィーダー系統確保維持費補助額	5,692 千円	7,732 千円	6,926 千円	7,047 千円	5,439 千円	補助金の活用により路線を維持	○	平成 30 年度から市町振興支援交付金を活用
				（県）バス対策費補助額	18,975 千円	16,492 千円	16,311 千円	24,997 千円	21,943 千円		○	
	サ	バス路線運行補助金（市単独補助分）の交付	市	各年度の補助額	52 百万円	323 百万円	352 百万円	352 百万円	343 百万円	生活交通の維持に寄与	○	
	シ	補助金交付の効果検証とバス路線の定期的な見直しの検討	市	見直しの状況	平成 27 年 10 月に市内バス交通の見直しを実施					利便性の向上に寄与	△	
	ス	市職員の率先利用	市	出張時における神戸電鉄回数券の利用枚数	1,197 枚	1,044 枚	923 枚	1,071 枚	962 枚	一定数の利用があり、市職員の公共交通の利用意識の向上に寄与	○	

事業方針	施策	具体的な取組	実行主体	評価内容	取組効果（実績）						継続性	
					H25	H26	H27	H28	H29	取組の評価		
基本方針 1 交通事業者、行政、市民で公共交通を維持します	施策③ 異なる交通事業者間の連携強化											
	ア	交通事業者（鉄道、バス、タクシーなど）、行政、市民の協議の場となる「交通施策推進・連絡会議」の設置の検討（再掲）	市	交通事業者、行政、市民の協議の場の設置	基本方針 1 施策①エに同じ					情報共有や意見交換の場となっている	△	
	イ	各バス停における系統図と総合時刻表の掲示	市	各バス停における系統図の掲出	実施	実施	実施	実施	実施	路線数が多く屋外での掲示のため変色が早く見づらいなど、十分に活用できていない	△	系統図には各地域の全路線が掲載されており地域内の路線の認知に利用できることから、各公民館への掲示など活用方法の変更を検討
	ウ	分かりやすい案内情報の提供や案内標識の改善	交通事業者 市	バスロケーションシステムの導入 バス停標柱時刻表の改善	バスロケーションシステムの導入及び運用開始（H28） 交通事業者においてバス停標柱時刻表の形式を改善し、随時、変更（H29）					利用環境改善に寄与	○	

事業方針	施策	具体的な取組	実行主体	評価内容	取組効果（実績）						継続性	
					H25	H26	H27	H28	H29	取組の評価		
基本方針２ 公共交通の利用を促進します	施策① 神戸電鉄粟生線の活性化・利用促進											
	ア	通勤利用者に対する新たな支援策の検討	市	新規就労者への神戸電鉄通勤定期運賃助成額（件数）	－	2,420 千円 （47 件）	3,598 千円 （72 件）	3,849 千円 （77 件）	1,167 千円 （22 件）	神戸電鉄の利用増に寄与	○	
	イ	「駅を中心としたまちづくり」の検討	市	「駅を中心としたまちづくり」の検討	神戸電鉄粟生線地域公共交通網形成計画(平成29年4月策定)に明記					協議の上、具体化が必要	○	
	ウ	モビリティ・マネジメントの推進	市	モビリティ・マネジメントの開催回数及び参加者数	－	14 回 730 名	1 回 30 名	1 回 25 名	17 回 589 名	公共交通の利用促進及び利用意識の向上に寄与	○	
	エ	粟生線支援フレームに基づく支援	国 県 沿線市	粟生線支援フレームに基づく支援効果額	193 百万円	214 百万円	223 百万円	228 百万円	なし(H28年度で終了)	粟生線への支援となった	×	鉄道安全輸送設備等の整備に対する支援は継続
	オ	三木金物まつりなどの観光イベントにおける粟生線の利用啓発	市	観光イベントにおける粟生線の利用啓発回数	6 回	16 回	9 回	6 回	7 回	利用促進に向けたPRとなった	○	
	カ	神戸電鉄粟生線活性化協議会への支援	市	利用促進事業実施のための協議会への負担金の支出額	3,988 千円	3,997 千円	3,927 千円	4,375 千円	3,758 千円	神戸電鉄の利用促進に寄与	○	
	キ	小中学校などの学校行事における粟生線利用運賃助成	市	学校等の行事に係る神戸電鉄利用助成額（件数）	648 千円 （45 件）	687 千円 （55 件）	816 千円 （63 件）	600 千円 （49 件）	470 千円 （36 件）	神戸電鉄の利用促進に寄与	○	

事業方針	施策	具体的な取組	実行主体	評価内容	取組効果（実績）					継続性		
					H25	H26	H27	H28	H29		取組の評価	
基本方針２ 公共交通の利用を促進します	施策② 利用しやすい環境の整備											
	ア	バス待機所やロータリーの設置	市	バス待機所やロータリーの設置	自由が丘中公園にバス待合施設やバスロータリーを整備（H25） 北播磨総合医療センターにバス停を設置（H25）					利用環境の向上に寄与	□	新たな候補地が定まった際に実施を進める
	イ	バス運転手などの乗務員からの「現場」の声の聴取	市 交通事業者	「現場」の声の聴取	実施	実施	実施	実施	実施	実態の把握に寄与	○	
	ウ	電車の到着時刻に合わせたバスの運行ダイヤの調整（路線バスやコミュニティバスの駅への接続の強化）	市 交通事業者	鉄道に合わせたバスの運行ダイヤの調整	神戸電鉄粟生線地域公共交通網形成計画(平成29年4月策定)にも掲げ、調整に向け検討中					協議の上、具体化が必要	○	
	エ	パークアンドライド用の駐車場や駐輪場の整備	市	パークアンドライド駐車場の運用と駐輪場の整備	広野ゴルフ場前、恵比須、三木の各駅でパークアンドライド駐車場を運用中 志染駅南側に駐輪場を整備（H26）					パークアンドライド駐車場の利用は増加傾向にあり、駅へのアクセスの向上に寄与	○	一部に利用率が低いところがあるため、引き続き、周知・PRを行う
	オ	バス停留所や駅前市民トイレの整備	市	駅前市民トイレの整備	志染駅南側改札口付近に市民トイレを整備（H28）					利用環境の向上に寄与	□	新たな候補地が定まった際に実施を進める
	施策③ 公共交通の利用促進による地球環境の向上（CO2の削減）											
	ア	三木工業団地（巴工業団地）方面バスの充実	市	三木工場公園方面バスの検討	三木工場公園内のルートの延伸（三木工場公園内のバス停の増設）（H25）					工業団地の勤労者の利便性の向上に寄与	○	増便の検討を進める
	イ	コミュニティバスの更新時に、低公害車への転換を促進	交通事業者	低公害車への転換	よかたんバス等の車両更新（H27）					低公害車への転換が促進された	△	
	ウ	バス事業者に対し、低公害車への転換を働きかけ	市									
	エ	全市民を対象としたモビリティ・マネジメントの推進	市	バス乗り方教室の開催回数（参加人数）	1回 (21人)	1回 (33人)	なし	2回 (114人)	1回 (23人)	利用促進に寄与	○	
	オ	「市役所ノーマイカーデー」（毎月第4水曜日）の実践	市	本庁職員のノーマイカーデー実施率	23.7%	17.6%	14.0%	14.2%	16.5%	市職員の公共交通の利用意識の向上に寄与	○	
	カ	兵庫県の「マイバス・マイ電車の日」（毎月最終金曜日）への参加										

事業方針	施策	具体的な取組	実行主体	評価内容	取組効果（実績）					取組の評価	継続性	
					H25	H26	H27	H28	H29			
基本方針 3 公共交通をまちづくりに活かします	施策① 交通と「福祉」との協調・連携											
	ア	地域力を活用した移動手段の確保検討	三木市社会福祉協議会 市	福祉有償運送の実施や地域住民による移送	三木市社会福祉協議会による福祉有償運送の実施 志染、細川地域において三木市社会福祉協議会の地域活動車を活用した住民の移送を実施					地域力により住民の移動手段を確保	○	
	イ	市民活動団体による移送サービスの推進	三木市社会福祉協議会 市									
	ウ	デマンド型交通の導入に向けた検討	市	デマンド型交通の導入に向けた検討	三木市地域公共交通検討協議会の下部組織である「三木市デマンド型交通検討部会」において検討を開始（H29）					検討を開始	○	検討を進める
	エ	「地域ふれあいバス」の未導入地区への導入の推進	市	地域ふれあいバスの利用者数	8,737 人	10,424 人	12,530 人	14,523 人	15,782 人	利用者数は増加傾向 運行地域は、前計画から 1 地区（細川地区）増加	○	
	オ	高齢者、障がい者のバス等の運賃助成	市	バス券等の交付枚数	22,411 枚	24,161 枚	25,367 枚	25,220 枚	24,531 枚	公共交通の利用促進及び高齢者等への外出機会の創出に寄与	○	
	カ	運転免許証の自主的返納者（高齢者）を対象としたバス等の運賃助成	市	バス券等の交付枚数	1,400 枚	1,965 枚	2,650 枚	3,740 枚	4,395 枚			
	施策② 交通と「教育」との協調・連携											
	ア	スクールバスへの一般住民の相乗りの検討	市	細川地区のスクールバスの混乗化	細川地区のスクールバス（豊地小学校）の混乗化について検討したが、実施に至らず（H27）					実施に至らず	○	継続して検討
	イ	モビリティ・マネジメントの推進（再掲）	市	栗生線活性化セミナー等の実施及びバス乗り方教室の開催	「基本方針 2 施策①ウ」及び「基本方針 2 施策③エ」に同じ					利用促進に寄与	○	
	ウ	高校生の通学利用の多い路線バスの維持（三木営業所～みなぎ台・吉川庁舎前線）	交通事業者 市	通学路線バスの利用者数	59,107 人	52,383 人	68,254 人	66,232 人	67,486 人	一律運賃制の導入により利用状況が改善	○	
	エ	公共交通を利用した教育事業による利用促進	市	学校等の行事に係る神戸電鉄利用助成額	「基本方針 2 施策①キ」に同じ					神戸電鉄の利用促進に寄与	○	

事業方針	施策	具体的な取組	実行主体	評価内容	取組効果（実績）						継続性	
					H25	H26	H27	H28	H29	取組の評価		
基本方針 3 公共交通をまちづくりに活かします	施策③ 交通と「観光」との協調・連携											
	ア	市内観光地を経由するバスルートの検討	市	市内観光地経由バスルートの検討	実施に至らず					新たな観光拠点（ネスタリゾート神戸、別所ゆめ街道等）へのバスルートの検討が必要	○	新たな観光拠点への観光ルートの検討
	イ	交通事業者への市内観光イベントの情報提供	市	三木金物まつりにおける三木市補助路線バスの無料運行の実施	実施	実施	実施	実施	実施	事業者と連携した取組となっている	○	
	ウ	観光施設やイベントと連携した企画乗車券の発売	市	三木金物まつりでの神戸電鉄 1Day パスの販売枚数	408 枚	496 枚	227 枚	282 枚	342 枚	神戸電鉄の利用促進に寄与	○	
	施策④ 交通と「まちづくり」との協調・連携											
	ア	駅周辺の土地の規制緩和による若者世代の定住促進	市	駅周辺の規制緩和と未利用地の活用	広野ゴルフ場前駅周辺地域を市街化調整区域から市街化区域へ変更（H28） 緑が丘駅前の未利用地の活用について検討中（H29）					駅周辺土地の活用に寄与	○	
	イ	駅前の活性化	市									
	ウ	都市計画道路や地区内生活幹線道路などの整備	市	道路の整備	市道高木平田線の整備（H24～整備中） 市道加佐草加野線の整備（H25～整備中）					バスの定時運行に寄与	○	
	エ	パークアンドライド用の駐車場や駐輪場の整備（再掲）	市	パークアンドライド駐車場の運用と駐輪場の整備	「基本方針 2 施策②エ」に同じ 6					駅へのアクセスの向上に寄与	○	
	オ	バス停留所や駅前市民トイレの整備（再掲）	市	駅前市民トイレの整備	「基本方針 2 施策②オ」に同じ					利用環境の向上に寄与	□	新たな候補地が定まった際に実施を進める
	カ	路線バス（フィーダーバス）の維持による広域的な移動手段の確保	市	地域内フィーダー系統確保維持費補助額	「基本方針 1 施策②コ」の「地域内フィーダー系統確保維持費補助金」に同じ					広域的な移動手段を確保	○	

5 本計画の策定に向けた課題の整理

5-1 協議会等の開催及び新たな公共交通網の構築に向けた取組

本計画の策定に当たり、社会情勢の変化や市民意向を考慮した上で、市民の移動手段の確保及び市民生活の利便性の向上を図るとともに、地域の活性化に役立つ新たな公共交通網を構築するため、交通事業者、関係機関及び地域住民の参画による「三木市地域公共交通検討協議会」（以下「協議会」という。）を設置し、協議及び検討を進めてきました。

また、超高齢社会に対応した新たな交通手段のニーズの高まりなどにも対応するため、協議会の下部組織として「三木市デマンド型交通検討部会」（以下「デマンド部会」という。）を設置しました。

デマンド型交通は、本市における交通手段の新たな選択肢として、本計画において取り組むべき課題と位置付け、協議及び検討を進めてきました。

以下に、協議会及びデマンド部会の開催概要を示します。

表 5-1 三木市地域公共交通検討協議会の開催状況

回数	開催日	主な内容
第1回	平成29年7月27日	○新たな公共交通網計画の策定について ○新たな公共交通網の計画策定に向けたアンケート調査の実施について ○「三木市デマンド型交通検討部会」の設置について ○計画策定に向けたスケジュールについて
第2回	平成29年11月29日	○「第4次三木市公共交通網計画」の検証について
第3回	平成30年6月4日	○デマンド型交通の導入検討の進捗状況について ○「三木市地域公共交通網形成計画」の素案について
第4回	平成30年12月3日	○デマンド型交通の導入検討地域の選定（案）について ○「三木市地域公共交通網形成計画」（案）について ○「三木市バス交通の見直し方針」（案）及び実施スケジュール（案）について
第5回	平成31年3月〇日	

表 5-2 三木市デマンド型交通検討部会の開催状況

回数	開催日	主な内容
第1回	平成29年9月5日	○デマンド型交通の導入の検討に当たって ○デマンド型交通の導入先進事例について ○デマンド型交通の導入検討の方向性について
第2回	平成29年12月28日	○デマンド型交通の導入に当たっての検討項目について ○地域の移動需要特性からみたデマンド型交通の導入の検証項目について ○地域構造からみたデマンド型交通の運行方式について
第3回	平成30年3月30日	○デマンド型交通の導入検討方針（案）について ○デマンド型交通の導入検討地域の選定検討状況について
第4回	平成30年11月27日	○デマンド型交通の導入検討地域の選定（案）について

次に、デマンド部会における協議内容について、以下に整理します。

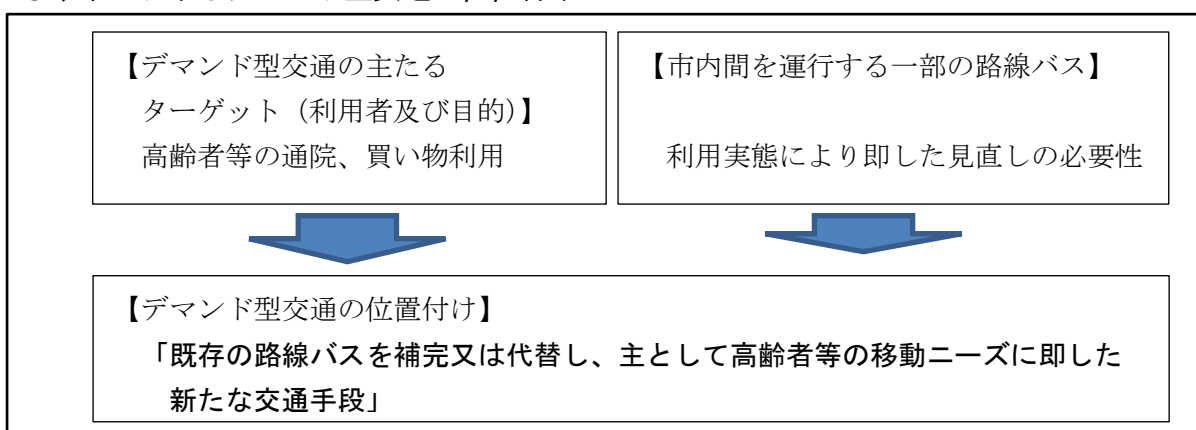
○デマンド型交通の導入検討方針

方針１：市内の公共交通が果たす役割を整理した上で、デマンド型交通の位置付けを明確にする。
 方針２：デマンド型交通の導入検討に当たっては、「４つの着眼点（64 ページを参照）」を基に行う。

○各公共交通の機能・役割分担

公共交通		機能・役割分担	運行路線 (例)
鉄道（基幹交通）		市内移動のほか、市外への移動など広域的な役割を担い、駅においてはバス路線との交通結節点としての役割を担う。	神戸電鉄粟生線
路線バス等	路線バス (広域路線)	市外への移動など広域的な役割を担う。	三宮、明石、三田、 厄神及び西脇方面 等へのバス
	路線バス (市内完結 路線)	市内を定時定路線で運行し、主に市内各地域の施設や駅、バス停等への移動を担う。	青山５丁目ルート、 朝日ヶ丘ルート等
・地域ふれあいバス ・デマンド型交通		定時定路線の運行ほど需要が見込めず、また、交通空白地などの地域を対象に、ニーズに応じた運行を担う。	
タクシー		個人のニーズ（目的地、時間帯）に応じた移動を担う。	
・スクールバス ・病院送迎バス ・企業送迎バス 等		特定の目的に限定した移動を担う。	

○本市におけるデマンド型交通の位置付け



○デマンド型交通の導入検討に当たっての着眼点、評価項目及び考え方

本市におけるデマンド型交通の導入検討地域の選定に当たっては、デマンド部会において承認された下表に示す 4 つの着眼点を基に、市内 10 地域を対象とし、5 つの評価項目により評価を行いました。

着眼点	評価項目	評価の考え方
1 地域の移動需要特性	①市民の移動ニーズ	アンケート調査の地域別のデマンド型交通に対する利用意向が高い地域を、導入に適した地域とする。
2 地域構造	②人口及び居住地の分布状況	人口密度が低く、人口の分布が比較的分散している地域を、導入に適した地域とする。
3 財政的制約	③財政負担軽減の可能性	利用者数 1 人当たりの補助金額が大きい路線バスをデマンド型交通に代替することにより、財政負担の軽減につながる可能性がある地域を、導入に適した地域とする。
4 既存の公共交通に与える影響及び運送事業の持続可能性	④既存の路線バスとの関係性	公共交通の人口カバー率が低く、既存の路線バスとの関係性が低い地域を、導入に適した地域とする。
	⑤地域ふれあいバスの運行の有無	地域ふれあいバスが運行していない地域を、導入に適した地域とする。

○デマンド型交通の導入検討における留意点

留意点①：地域ふれあいバスの運行地域についてもデマンド型交通の導入検討対象に含める。
 留意点②：デマンド型交通の導入に当たっては、地域主導の下で、市及び運送事業を行う者と協働して取り組む。
 留意点③：デマンド型交通の導入に当たっては、一定の期間を定め事前に試験運行し、運行方法を検証する。

○デマンド型交通の導入検討地域の選定結果

評価結果は下表のとおり、吉川地域が最も高い評価スコアとなりました（「資料編5 デマンド型交通の導入検討地域の選定における参考資料」を参照）。

吉川地域は地域内完結の形態による「よかたんバス」を従来から運行してきた経緯もあり、他地域に比べ、独立してデマンド型交通を導入しやすい環境にあると考えられます。

このたびの選定結果に基づき、まずは吉川地域全域においてデマンド型交通の導入検討を行います。吉川地域における実証運行の結果などを十分に見定め、他の9地域においても導入を検討していきます。

地 域 名	着 眼 点					評 価 スコア
	1 地域の 移動特性	2 地域構 造	3 財政的 制約	4 既存の公共交通に与 える影響及び運送事業 の持続可能性		
	①市民の移 動ニーズ	②人口及び 居住地の 分布状況	③財政負担 軽減の可能 性	④既存の路 線バスとの 関係性	⑤地域ふれあ いバスの運行 の有無	
別 所	◎	○	○	△		8
三 木	△	△	○		△	5
三 木 南	○	△	○		△	6
自由が丘	○					2
緑 が 丘	△		○		△	4
青 山			○		△	3
志 染	○	◎		○	○	9
細 川		◎		○		5
口 吉 川	◎	◎		◎		9
吉 川	◎	◎	◎	△	○	12

※市内地域を西から東の順に並べ替えている。

◎：3点 ○：2点 △：1点



デマンド型交通の導入検討地域	吉川地域
----------------	------

5-2 課題の整理

ここまでの計画策定の背景及び必要性、本市の現状等並びに第4次計画の検証等を踏まえ、本計画の策定に向けた課題を以下に整理しました。

表 5-3 本計画の策定に向けた課題の整理

項目	概要・現状	本計画の策定に向けた課題
計画策定の背景	○第4次計画の計画対象期間の満了 ○第4次計画策定以降の状況の変化 ・H27 バス交通見直し計画の策定及び推進 ・栗生線の減便 ・デマンド型交通等の新たな交通手段のニーズの高まり ○栗生線地域網形成計画の目標・理念 「地域の公共交通を維持し、いつでも安心して快適に移動できる公共交通網を次世代に継承する」	
本市の現状等	【人口】 ○人口減少及び高齢化が進行 ○人口及び高齢者の分布特性は地域によって異なる。 【交通】 ○栗生線及び幹線バスを軸に、旧コミュニティバス、北播磨総合医療センター方面行きバス及び地域ふれあいバスが補完するネットワークを形成 ○公共交通利用者数は全般に減少傾向 ○公共交通カバー率は約90%で比較的充実した交通網を形成しているが、一部空白地も存在 ○駅アクセスでバス利用が多い地域（緑が丘）もある。 ○駅接続でバスの待ち時間がやや長い駅（恵比須駅など）がある。 ○高速バスが山陽自動車道及び中国自動車道を運行 【住民ニーズ】 ○バス利用（「ほぼ毎日」「週に2～3回程度」）は全体の8% ○栗生線利用改善では「利用しやすい駐車料金」が最も多い。 ○バスの改善では「栗生線とバスとの乗継ぎがしやすくなるよう、ダイヤ調整を行う」が最も多い。 ○デマンド型交通は「利用したい」が2割 ○公共交通の維持及び経費の関係では「なるべく維持すべきと考えるが、経費の節減に努めるべき」が約6割と最も多い。 ○バス路線の分かりにくさによる抵抗がある。 ○「啓発」「バス時刻表」の充実、工夫が求められている。 ○「バス乗車体験会」等の利用促進活動が求められている。 ○ニーズとマッチしない路線の改善が求められている。 ○公民館は高齢者のよりどころとなっている。 【財政的負担】 ○H27 バス交通見直し計画の実施により一定の削減効果が図られた。 ○一部路線では利用者数1人当たり補助金額が高額となっている。	●鉄道及び幹線バスを軸とした将来の都市像を念頭にした交通網の構築 ●人口が減少する中、地域特性に応じた交通網の構築 ●効率的・効果的な交通網の構築 ●鉄道駅等の交通結節点の設備環境改善による利用促進 ●住民等との協働による公共交通の認知及び利用促進
第4次計画の検証	○バス路線の整理統合、一律運賃制やバスロケーションシステム導入等の各種施策により、利用者数の減少傾向は鈍化	
デマンド部会	【デマンド型交通の位置付け】 「既存の路線バスを補完又は代替し、主として高齢者等の移動ニーズに即した新たな交通手段」	

5-3 課題及び基本方針の関係性

前項の「課題」及び本計画の「基本方針」の関係性を下図に示します。

なお、本計画の「目標」「基本方針」及び「基本方針」に基づく具体的施策（アクションプラン）等の詳細については、次章に示します。

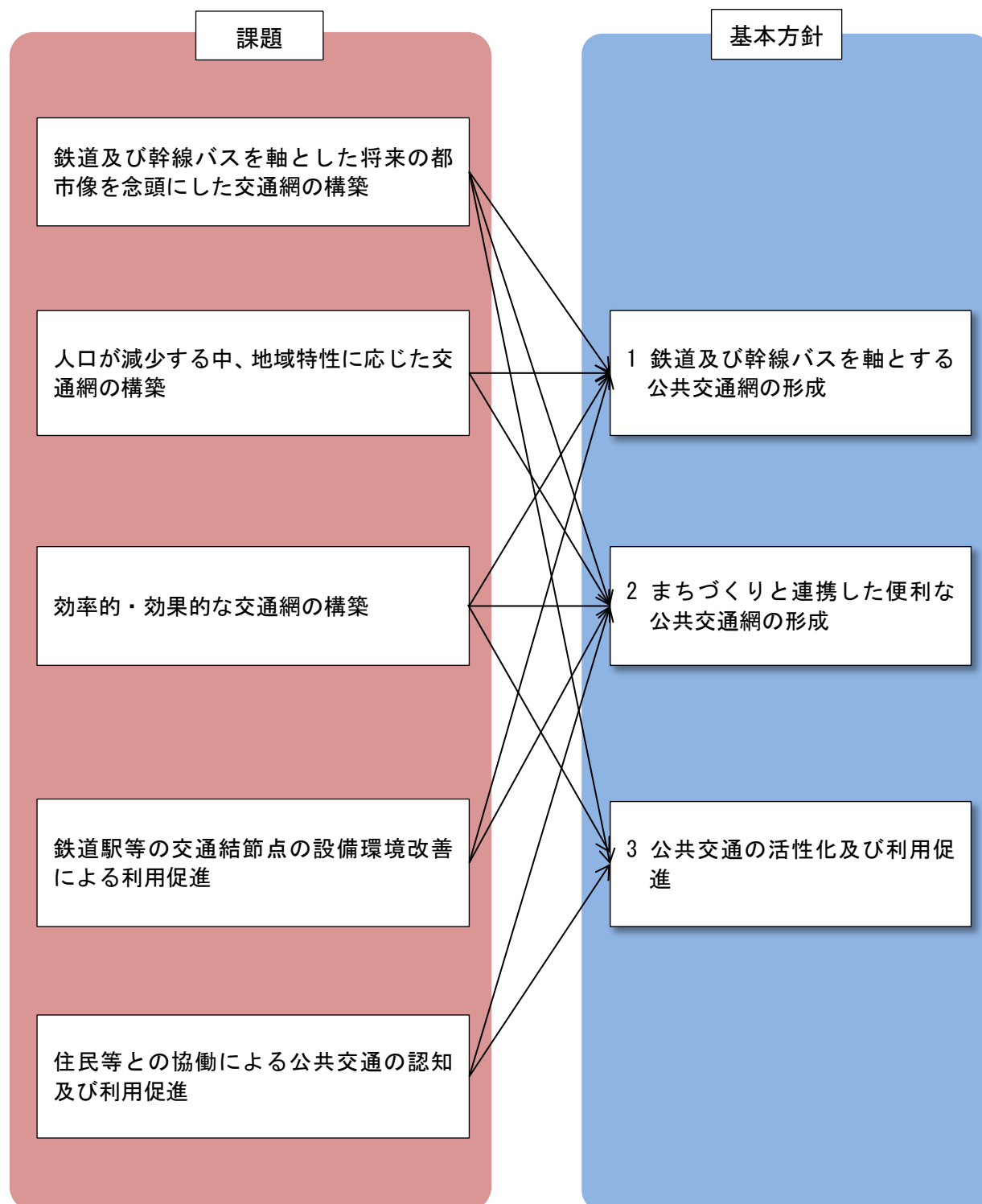


図 5-1 課題及び基本方針の関係性

6 本計画の目標及び基本方針

6－1 目標及び基本方針

前章「本計画の策定に向けた課題の整理」を踏まえ、本計画の目標及び基本方針を以下のとおり設定します。

(1) 目標

本市では「第4次計画」の策定以降、路線バスの見直しなど、さまざまな取組により公共交通の利便性の維持・向上に努めてきました。

今後、高齢化が進行する中で、公共交通の重要性はより増していくものと考えられます。一方で、本格的な人口減少社会の到来や財政的制約などの厳しい環境が続くことが想定され、公共交通の維持・活性化にはこれまでにない新たな取組が求められています。

公共交通は地域住民の生活や経済活動を支える基盤であり、現在、そして、将来にわたってあらゆる世代が住み続けたいくなるまちとするためには、また、観光客など地域に不慣れな来訪者にとっても分かりやすいまちとするためには、誰もが気軽に移動できる環境づくりが必要です。

加えて、公共交通の維持・活性化には、行政、交通事業者のみならず、主たる利用者である市民や企業等が一体となった協働の取組が不可欠です。

以上のことから、本計画の目標を次のとおり定めます。

○目標

住み続け、訪れたいくなるまちづくりを目指し、次世代につなぐ
新たな公共交通網をつくります

また、本市が目指す新たな公共交通網のイメージは、次のとおりです。

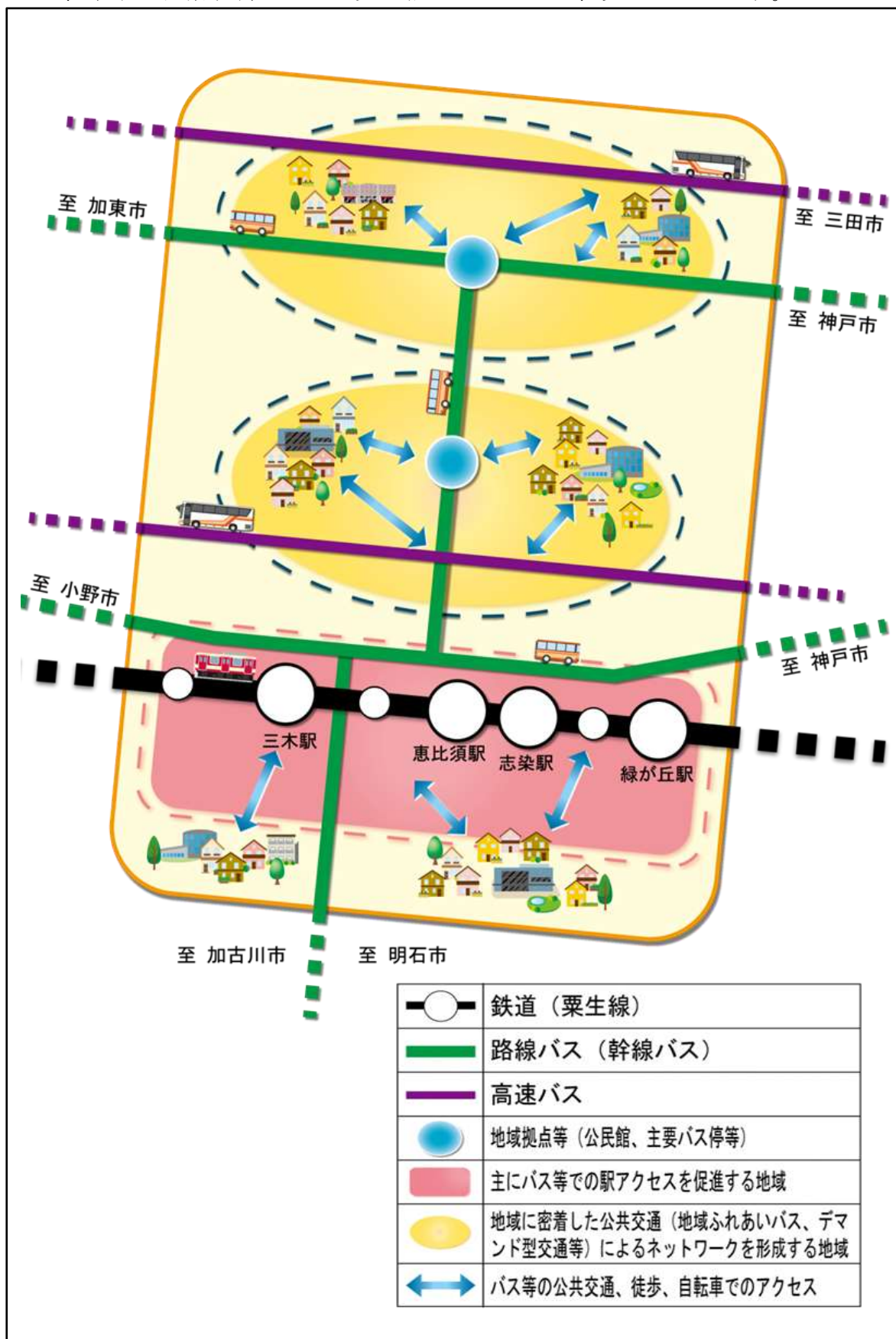


図 6-1 三木市が目指す新たな公共交通網のイメージ

（２）基本方針

上記の目標達成のため、課題や関連計画を把握するとともに、本市の現状や社会状況の変化を踏まえ、本計画の基本方針を次のとおり定めます。

○基本方針

１ 鉄道及び幹線バスを軸とする公共交通網の形成

市内唯一の鉄道である栗生線を地域の基幹交通として位置付け、その維持・活性化に向け、支援施策や利用促進施策を推進し、「栗生線地域網形成計画」等との連携の下、駅を中心としたまちづくりに取り組みます。

また、既存の幹線バス等の公共交通ネットワークを生かしつつ、地域に密着した効率的かつ持続可能な新たな交通手段の導入の検討を進めます。

２ まちづくりと連携した便利な公共交通網の形成

「まちづくり」「福祉」「教育」及び「観光」に関する各種施策との協調・連携により、各地域の特性を生かした公共交通施策を推進し、まちの快適性の向上や活性化につなげます。

具体的には、「まちづくり」分野では快適に住めるまちの交通基盤づくりを進め、「福祉」分野では超高齢社会に対応した公共交通の仕組みを考えます。

また、「教育」分野では公共交通への子どもたちの関心や親しみの醸成を図り、「観光」分野では観光資源を活用した公共交通の利用増に取り組みます。

３ 公共交通の活性化及び利用促進

主要駅、バス停等の交通結節点（乗継箇所）の環境整備（利用しやすい施設整備、分かりやすい情報提供等）を推進し、公共交通の利便性を高めるとともに、モビリティ・マネジメント等の実施により自動車利用からの転換を図ります。

また、市民等との細やかな対話により、持続可能な公共交通の在り方を共に考え、積極的な公共交通利用を促す働きかけを進めます。

６－２ 具体的施策（アクションプラン）

（１）施策内容

前項で示した基本方針ごとの施策内容を次ページ以降に示します。

なお、各施策下部の「実行主体」の欄には、「行政」「交通事業者」「市民」及び「企業等」の４者のうち、各施策に中心となって取り組む主体を記載しています。

基本方針 1：鉄道及び幹線バスを軸とする公共交通網の形成

施策 1－①：粟生線の維持・存続に向けた活性化及び利用促進

「粟生線地域網形成計画」との連携を図りつつ、市内唯一の鉄道である粟生線の維持・存続に向け、同線の活性化及び利用促進に取り組みます。

（具体的な取組）

○神戸電鉄粟生線活性化協議会への参画及び粟生線活性化策・利用促進策の検討・実施

神戸電鉄粟生線活性化協議会へ引き続き参画するとともに、「粟生線地域網形成計画」と連携し、企画乗車券や割引制度の充実など、粟生線の活性化策・利用促進策を検討・実施する。

○粟生線とバスの接続改善に向けた利用促進策の検討・実施

ダイヤ改正等による粟生線とバスの接続改善により、利用者の利便性の向上を図る。

○交通結節点の強化による利便性の向上

駅及びバス停の設備等の整備により交通結節点の機能を強化し、利用者の快適性や利便性の向上を図る。

○三木駅の再生

平成 30 年 3 月の火災により焼失した三木駅の復旧のみならず駅周辺のにぎわいづくりとともに、粟生線の更なる活性化に資する交通環境の構築を図る。

○駅の空きスペース及び駅前空間等の活用による沿線のにぎわい創出

地域との協働で駅の空きスペース、駅前空間及び駅周辺の商店街の有効活用を図ることにより、駅の活性化や沿線のにぎわい創出を図る。

○鉄道施設の更新・改良による安全性の確保及び輸送サービスの向上

車両更新や鉄道施設の更新・修繕等に対し、国庫補助を最大限に活用しつつ、安全で安定した輸送サービスの向上と利用者の快適性、利便性の向上を図る。

○粟生線の維持・存続のための適正な運行形態の検討

輸送実態に応じたサービス水準の見直しや将来の適正な運行形態に関する検討をはじめ、必要に応じた運行ダイヤの見直しなどにより、粟生線の継続的な運行を確保する。



粟生線の活性化・利用促進



三木駅の再生（被災前）



（外 観）



（内 装）

新型車両の導入（神戸電鉄）

実行主体

行政、交通事業者

施策 1ー②：持続可能なバス路線網の形成

人口減少や高齢化が進行する中で、将来にわたり持続可能なバス路線網の形成を図ります。

また、「デマンド型交通」などの新たな交通手段の導入の検討を進めます。

(具体的な取組)

○幹線バスを基軸とした、将来にわたり持続可能なバス路線網の形成

「三木市バス交通の見直し方針」を定め、幹線バスを基軸として、市内路線バスの適正な運行形態に関する検討及び見直し等を実施し、利用者ニーズや運転者不足の状況にも十分に留意しながら、将来にわたり持続可能なバス路線網の形成を図る。

○一律運賃制による利用促進

市内間移動に便利な一律運賃制を継続することにより、利用者の利便性の向上と利用促進を図る。

○利用しやすい環境整備による利便性の向上

バスロケーションシステムなど、バスを利用しやすい環境を整備することにより、利用者の利便性の向上を図る。

○「デマンド型交通」などの新たな交通手段の導入の検討

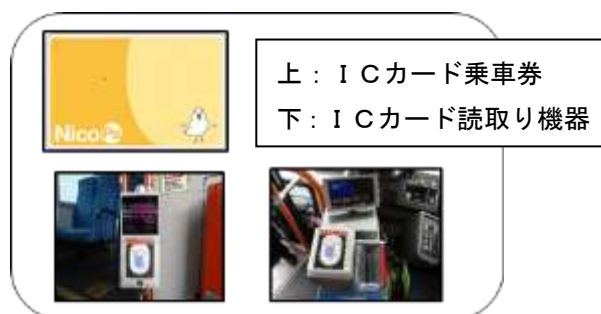
将来における新たな交通手段として、予約運行等により需要に応じた運行が可能となる「デマンド型交通」などの新たな交通手段の導入を検討する。

○自動運転システムの導入可能性の検討

自動車の運転支援技術開発が急速に進展している中、将来における移動手段の確保に向け、安全確保を前提に自動運転システムの導入可能性を検討する。



持続可能なバス路線網の形成



一律運賃制による利用促進



利用しやすい環境整備
(バスロケーションシステム)



デマンド型交通の一例

実行主体

行政、交通事業者

基本方針 2：まちづくりと連携した便利な公共交通網の形成

施策 2－①：交通と「まちづくり」との協調・連携

駅周辺における定住促進や市内企業の振興、幹線道路の計画的な整備などを通じ、駅を中心としたまちづくりを推進し、まちづくりと連携した公共交通網の形成を図ります。

（具体的な取組）

○駅周辺における定住促進

駅周辺における定住促進による定住人口の増加など、駅を中心としたまちづくりを推進し、公共交通利用者の増加を図る。

○市内企業の振興

市内企業を振興し、就業人口の増加による公共交通利用者の増加を図る。

○計画的な道路整備

計画的な道路整備により、バスのみならず徒歩や自転車等の利用環境の向上を図り、快適性及び利便性の向上並びに公共交通の利用促進につなげる。

○住宅や企業立地を支える公共交通網の充実

住宅地や企業用地と駅等を結ぶアクセスバスの導入可能性を検討し、住宅や企業立地を支える公共交通網の充実を図ることにより、相互間アクセスの向上による利便性向上と利用促進を図る。

○交通結節点の強化や駅前の活性化

駅をはじめとする交通結節点の強化を図るとともに、駅、停留所及び駅周辺機能を充実することにより、駅や駅周辺の活性化を図る。



駅周辺における定住促進



計画的な道路整備



住宅を支える公共交通網の充実



交通結節点の強化

実行主体

行政、交通事業者

施策 2-②：交通と「福祉」との協調・連携

地域との協働による「地域ふれあいバス」の運行を継続することにより、地域拠点である公民館を中心とした身近なまちづくりを進めるとともに、高齢者等が気軽に利用できる公共交通の仕組みづくりを行います。

（具体的な取組）

○「地域ふれあいバス」の運行継続及び未導入地域への導入検討

地域との協働による「地域ふれあいバス」の運行継続や未導入地域への導入検討により、地域に最も身近な移動手段の確保を図る。

○高齢者、障がい者のバス等の運賃助成

高齢者、障がい者に対するバス等の運賃助成を行うことにより、社会参加の促進と自立の向上を図る。

併せて、バス交通の見直しの代替策として、タクシー運賃助成等の拡充などの検討を行う。

○運転免許証の自主返納者（高齢者）への支援

運転免許証の自主返納者に対して、バス等の運賃助成を行うことにより、移動支援と社会参加の促進を図る。



「地域ふれあいバス」の運行継続



高齢者・障がい者等運賃助成事業



運転免許証の自主返納支援

実行主体

行政、市民

施策 2-③：交通と「教育」との協調・連携

学校などとの連携を図り、公共交通教育などのモビリティ・マネジメントを通じ、公共交通の利用を促進します。

(具体的な取組)

○高校生の通学利用の多い路線バスの確保・維持

一律運賃制によるバスの利用促進を図り、高校生の通学利用の多い路線バスの確保・維持に努める。

○公共交通を利用した教育事業の推進

学校等の行事等で神戸電鉄を利用した際の運賃助成を行うことにより、粟生線の利用促進と教育の振興を図る。

○園児、小中学生に対するモビリティ・マネジメントの推進

乳幼児学級に参加している親子や小中学生に対し、バス乗車体験会などの公共交通にふれあう機会を創出し、今後の公共交通利用につなげる。

○スクールバスの路線バス化の検討

小中学校の統廃合の動向を見定める中で、スクールバスの路線バス化を検討し、一般利用者の利用機会の拡大による利便性の向上を図る。



高校生の通学利用の多い路線バスの確保・維持



公共交通を利用した教育事業



「公共交通に関する講座」



「バス乗車体験会」

小中学生に対するモビリティ・マネジメントの推進

実行主体

行政、交通事業者

施策 2-④：交通と「観光」との協調・連携

地域の観光資源や観光拠点と公共交通を結び付けた観光施策を推進し、観光客の増加による公共交通の利用増を図ります。

(具体的な取組)

○観光地を経由するバスルートの検討

駅と観光地を結ぶ既存路線バスの活用や新たなアクセスバスの導入を検討し、公共交通を利用した観光客数の増加を図る。

○観光施設や観光イベントと連携した企画乗車券等の発行

観光施設や観光イベントと連携した企画乗車券等の発行を通じ、公共交通を利用した観光客数の増加を図る。

○季節や地域らしさを感じられる交流イベントの開催

金物まつり、山田錦まつりなどの交流イベントを開催することにより、公共交通を利用した交流人口の増加を図る。

○観光ガイドの作成

観光地近辺の駅情報と併せ、徒歩や自転車（レンタサイクル）等でアクセスできる多様なルートマップを掲載した観光ガイドを作成することにより、公共交通を利用した観光客数の増加を図る。



三木城跡（上の丸公園）

湯の山街道

吉川温泉「よかたん」



観光イベントとの連携や地域らしさを感じられる交流イベントの開催

実行主体

行政、交通事業者

基本方針 3：公共交通の活性化及び利用促進

施策 3-①：市民に対するモビリティ・マネジメントの実施

市民に対し公共交通の利用意識の向上を図るためのモビリティ・マネジメントを実施し、公共交通の利用を促進します。

また、施設や広報媒体を通じ、公共交通の利用啓発を行います。

(具体的な取組)

○市民に対する公共交通利用への協力要請

市民に対し、モビリティ・マネジメントを継続的に実施するなど、公共交通の利用促進の働きかけを行う。

○転入者に対する公共交通利用の協力要請

転入者に対し、おでかけガイドや広域時刻表を市役所（市民課）の窓口等で配布し、交通手段が定着してしまう前に公共交通の優先利用行動を喚起する。

○地域拠点等における公共交通の利用啓発

地域住民による公共交通の利用促進を図るため、市立公民館等の公共施設において公共交通利用のPRや啓発を行う。

○インターネット等を活用した公共交通の利用啓発

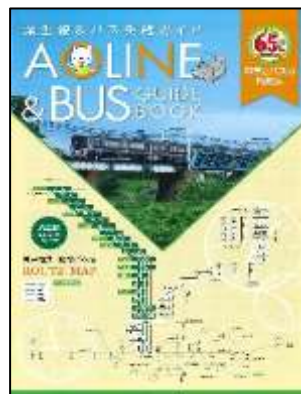
インターネット等を通じ、沿線情報や観光資源を対外的に周知・PRすることにより、市外からの公共交通利用を促進する。

○公共交通時刻表の作成による公共交通の利用啓発

鉄道とバスの広域時刻表を作成し、接続情報を紙媒体やインターネットで提供することにより、利用者の乗継利便性の向上を図る。



市民に対するモビリティ・マネジメント



公共交通時刻表の作成

実行主体

行政、交通事業者、市民

施策 3-②：企業等に対するモビリティ・マネジメントの実施

企業等に対し公共交通の利用意識の向上を図るためのモビリティ・マネジメントを実施し、公共交通の利用を促進します。

また、市職員等が公共交通利用のリーダーとなり、公共交通を率先して利用します。

(具体的な取組)

○企業、事業所等に対する公共交通利用への協力要請

企業等に対し、モビリティ・マネジメントを継続的に実施するなど、公共交通の利用促進の働きかけを行う。

○出張時等におけるパークアンドライド駐車場の活用に向けた普及啓発

企業等に対し、出張時における公共交通の利用喚起とともに、パークアンドライド駐車場の活用に向けた普及啓発を行う。

○市職員等による公共交通の率先利用

市民による公共交通の利用促進を図るには、まずは行政側からその姿勢を示すことが求められることから、市職員の公共交通利用を促す取組を継続する。



パークアンドライド駐車場の活用

実行主体

行政、交通事業者、企業等

施策 3-③：市民等、交通事業者、行政の協働による公共交通の利用促進

市民等、交通事業者、行政がそれぞれの役割を分担しながら、協働で公共交通の利用を促進します。

(具体的な取組)

○三木市地域公共交通検討協議会の定期的な開催

三木市地域公共交通検討協議会を定期的に開催し本計画の検証や評価等を行うことにより、継続的な計画推進に資する。

○公共交通を支える主役としての積極的な利用促進（市民）

市民は公共交通利用の中心（主役）であることから、公共交通を自らの問題であると認識するとともに、日常生活においても公共交通の利用意識を高め、積極的に利用するよう努める。

○生産性向上の取組の推進（交通事業者）

交通事業者においては、将来にわたり持続可能な公共交通体系を構築できるよう、生産性向上の取組を推進する。

○関係者間の連携強化（行政）

行政においては、市民等、交通事業者との連携を強化し、公共交通に関する情報交換や意見交換を積極的に行うとともに、公共交通の利用実態や課題の把握に努める。

○公共交通に関する適切な情報提供（交通事業者・行政）

利用者等に対し、インターネット等を通じた公共交通に関する情報提供を適切に行う。



三木市地域公共交通検討協議会の開催



公共交通に関する情報提供

(神戸電鉄粟生線活性化協議会ホームページ)

実行主体

行政、交通事業者、市民

(2) 施策のスケジュール

本計画の基本方針に基づき取り組む各施策のスケジュール（例示は取組施策の一部）を下表に示します。

表 6-1 各施策のスケジュール

基本方針		施策		計画期間				
				H31	H32	H33	H34	H35
1	鉄道及び幹線バスを軸とする公共交通網の形成	1-①	粟生線の維持・存続に向けた活性化及び利用促進	鉄道とバスのダイヤ調整 三木駅の再生 車両更新への協調支援 粟生線の維持・存続のための適正な運行形態の検討				
		1-②	持続可能なバス路線網の形成	路線バス等の見直し 住宅地から駅への新規バスルートの検討 デマンド型交通の実証運行				
2	まちづくりと連携した便利な公共交通網の形成	2-①	交通と「まちづくり」との協調・連携	三木工場公園アクセスバス充実検討				
		2-②	交通と「福祉」との協調・連携	地域ふれあいバスの運行継続・未導入地域への導入検討				
		2-③	交通と「教育」との協調・連携	高校生の通学利用の多い路線バスの確保・維持				
		2-④	交通と「観光」との協調・連携	企画乗車券の発行 地域内のイベント等との連携による地域活性化				
3	公共交通の活性化及び利用促進	3-①	市民に対するモビリティ・マネジメントの実施	公共交通総合時刻表の作成 住民に対する地域公共交通利用への協力要請				
		3-②	企業等に対するモビリティ・マネジメントの実施	出張時等におけるパークアンドライド駐車場の活用に向けた普及啓発				
		3-③	市民等、交通事業者、行政の協働による公共交通の利用促進	三木市地域公共交通検討協議会の定期開催				

7 本計画に基づく地域別の具体的取組

本市は歴史的な経緯やコミュニティのつながり等から10地域に区分され、本市の関連計画等においても地域別の具体的な取組等が示されています。

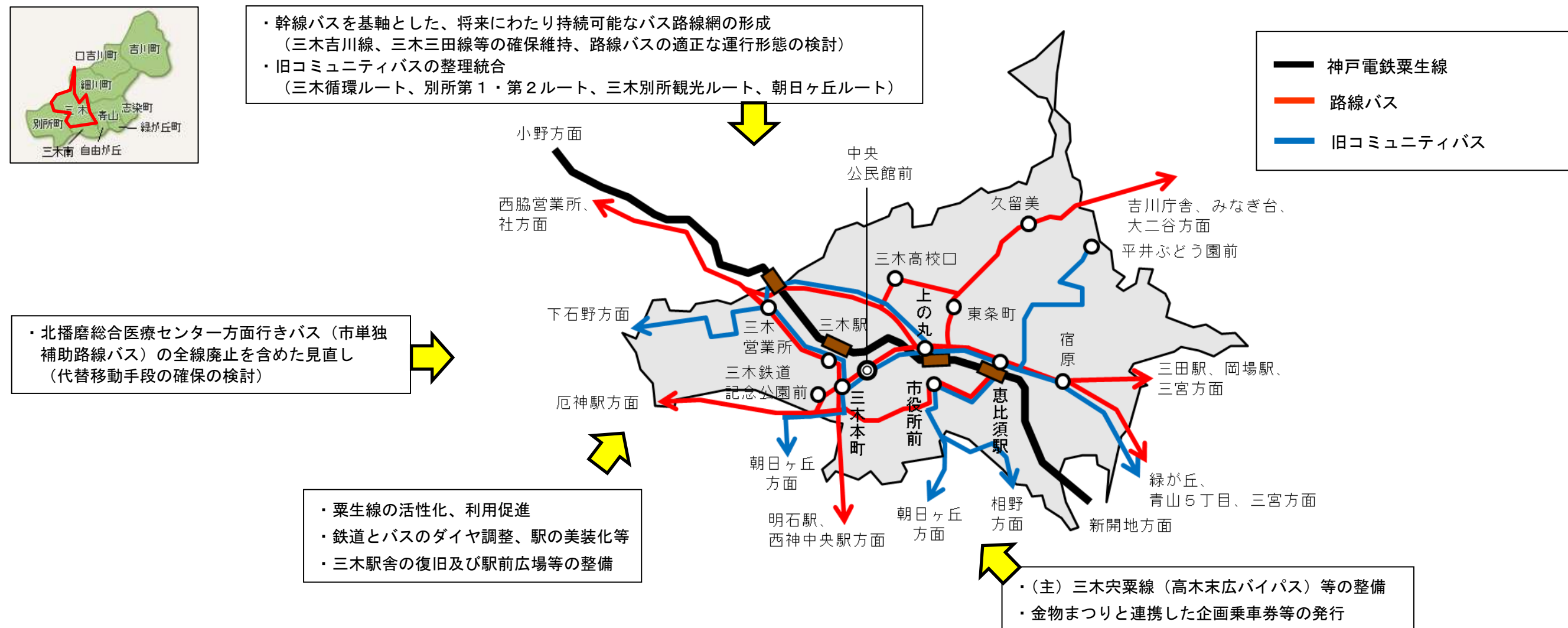
本計画の円滑な推進を図るため、本計画の基本方針に基づく地域別の主な具体的取組を次ページ以降に示します。

①三木地域

本計画の基本方針	地域別の具体的取組	計画期間				
		H 3 1	H 3 2	H 3 3	H 3 4	H 3 5
1 鉄道及び幹線バスを軸とする公共交通網の形成	○栗生線活性化策・利用促進策の検討・実施	●				▶
	○交通結節点の強化による利便性の向上（鉄道とバスのダイヤ調整、駅的美装化等）	●				▶
	○三木駅の再生（三木駅舎の復旧及び駅前広場等の整備）	●	▶			
	○幹線バスを基軸とした、将来にわたり持続可能なバス路線網の形成 （三木吉川線、三木三田線等の確保維持、路線バスの適正な運行形態の検討） 等	●				▶
	○旧コミュニティバスの整理統合 （三木循環ルート、別所第1・第2ルート、三木別所観光ルート、朝日ヶ丘ルート）	●	見直し	中間評価	●	再見直し▶
2 まちづくりと連携した便利な公共交通網の形成	○北播磨総合医療センター方面行きバス（市単独補助路線バス）の全線廃止を含めた見直し （代替移動手段の確保の検討）	●	効果検証期間▶	●	廃止を含めた再見直し	再見直し▶
	○計画的な道路整備（（主）三木宍粟線（高木末広バイパス）等の整備）	●				▶
	○住宅を支える公共交通網の充実	●				▶
	○観光イベントと連携した企画乗車券等の発行（金物まつり1 day チケット）の発行 等	●				▶
3 公共交通の活性化及び利用促進	○市民に対する公共交通利用への協力要請	●				▶
	○地域拠点等における公共交通の利用啓発 等	●				▶



- ・ 幹線バスを基軸とした、将来にわたり持続可能なバス路線網の形成
(三木吉川線、三木三田線等の確保維持、路線バスの適正な運行形態の検討)
- ・ 旧コミュニティバスの整理統合
(三木循環ルート、別所第1・第2ルート、三木別所観光ルート、朝日ヶ丘ルート)

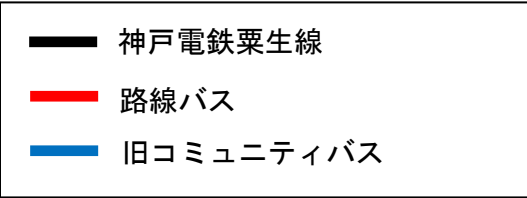


②三木南地域

本計画の基本方針	地域別の具体的取組	計画期間				
		H 3 1	H 3 2	H 3 3	H 3 4	H 3 5
1 鉄道及び幹線バスを軸とする公共交通網の形成	○粟生線活性化策・利用促進策の検討・実施	●				→
	○交通結節点の強化による利便性の向上（鉄道とバスのダイヤ調整、駅的美装化等）	●				→
	○将来にわたり持続可能なバス路線網の形成（路線バスの適正な運行形態の検討） 等	●				→
	○旧コミュニティバスの整理統合（別所第2ルート、三木別所観光ルート）	●	見直し	中間評価	●	再見直し
2 まちづくりと連携した便利な公共交通網の形成	○北播磨総合医療センター方面行きバス（市単独補助路線バス）の全線廃止を含めた見直し（代替移動手段の確保の検討）	●	効果検証期間	●	廃止を含めた再見直し	再見直し
	○住宅を支える公共交通網の充実	●				→
	○交通結節点の強化や駅前の活性化（志染駅南西側エリアの再開発の検討）	●				→
	○「地域ふれあいバス」の導入検討	●				→
3 公共交通の活性化及び利用促進	○観光地を経由するバスルートの検討（三木別所観光ルートの見直し） 等	●	見直し	中間評価	●	再見直し
	○市民に対する公共交通利用への協力要請	●				→
	○地域拠点等における公共交通の利用啓発 等	●				→



・旧コミュニティバスの整理統合（別所第2ルート、三木別所観光ルート）
・北播磨総合医療センター方面行きバス（市単独補助路線バス）の全線廃止を含めた見直し（代替移動手段の確保の検討）



・粟生線の活性化、利用促進
・鉄道とバスのダイヤ調整、駅的美装化等

・将来にわたり持続可能なバス路線網の形成（路線バスの適正な運行形態の検討）



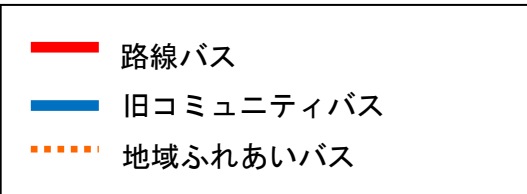
・志染駅南西側エリアの再開発の検討
・「地域ふれあいバス」の導入検討
・三木別所観光ルートの見直し

③別所地域

本計画の基本方針	地域別の具体的取組	計画期間				
		H 3 1	H 3 2	H 3 3	H 3 4	H 3 5
1 鉄道及び幹線バスを軸とする公共交通網の形成	○幹線バスを基軸とした、将来にわたり持続可能なバス路線網の形成 （三木厄神線の確保維持、路線バスの適正な運行形態の検討） ○旧コミュニティバスの整理統合（別所第1・第2ルート、三木別所観光ルート）	●	●見直し	●中間評価	●再見直し	●
	○北播磨総合医療センター方面行きバス（市単独補助路線バス）の全線廃止を含めた見直し （代替移動手段の確保の検討）	●効果検証期間	●廃止を含めた再見直し	●中間評価	●再見直し	●
	○一律運賃制による利用促進（遠距離地域間のバスの利用促進） 等	●	●	●	●	●
2 まちづくりと連携した便利な公共交通網の形成	○企業立地を支える公共交通網の充実（駅から三木工場公園までのアクセスバスの充実）	●見直し検討	●見直し	●中間評価	●再見直し	●
	○「地域ふれあいバス」の運行継続 （今後、地域の高齢化などによりボランティア運転者の確保が困難となり、ひいては地域ふれあいバスの運行継続ができなくなることも想定される。このため、デマンド型交通についても導入検討対象とする。）	●	●	●	●	●
	○観光地を経由するバスルートの検討（三木別所観光ルートの見直し） 等	●見直し	●	●中間評価	●再見直し	●
3 公共交通の活性化及び利用促進	○市民に対する公共交通利用への協力要請	●	●	●	●	●
	○企業、事業所等に対する公共交通利用への協力要請	●	●	●	●	●
	○地域拠点等における公共交通の利用啓発 等	●	●	●	●	●

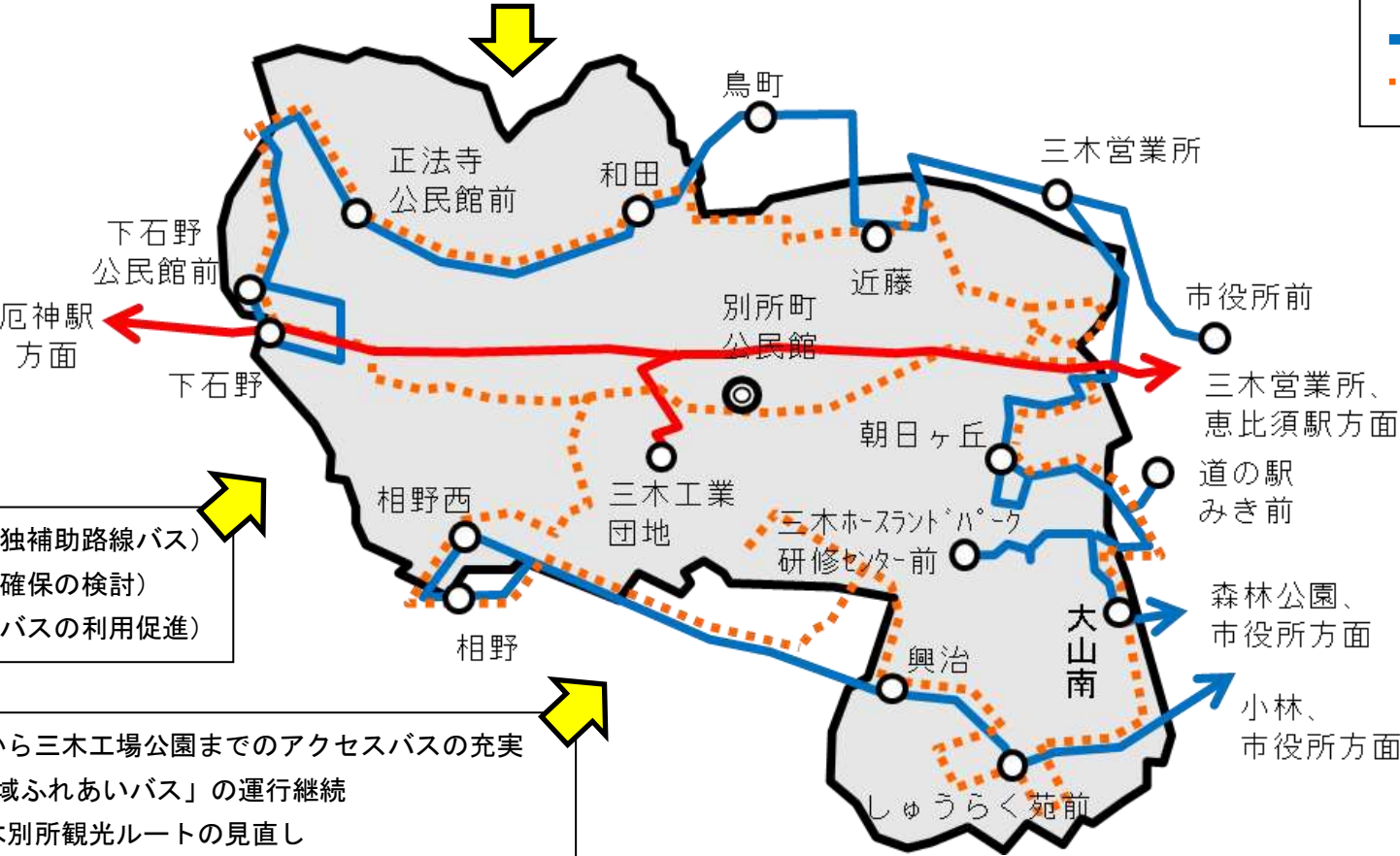


- ・ 幹線バスを基軸とした、将来にわたり持続可能なバス路線網の形成
（三木厄神線の確保維持、路線バスの適正な運行形態の検討）
- ・ 旧コミュニティバスの整理統合（別所第1・第2ルート、三木別所観光ルート）



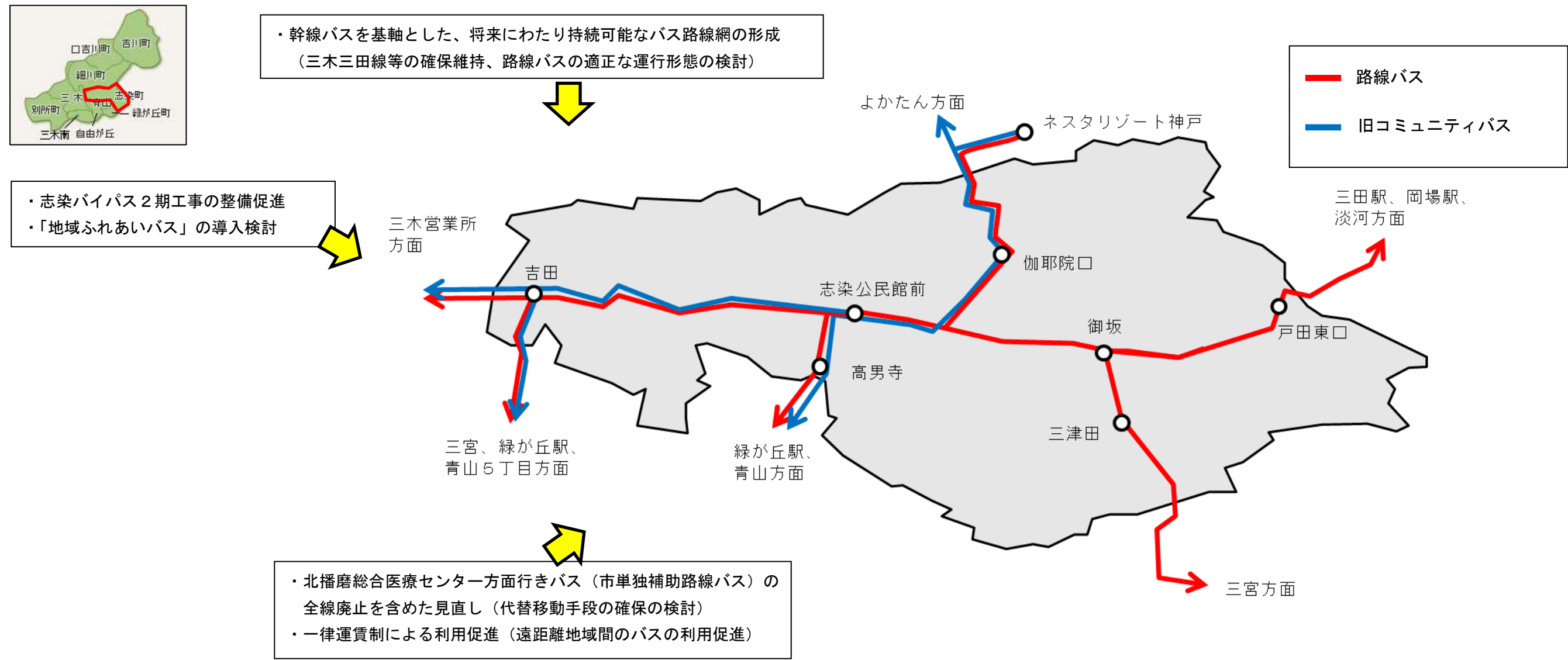
- ・ 北播磨総合医療センター方面行きバス（市単独補助路線バス）の全線廃止を含めた見直し（代替移動手段の確保の検討）
- ・ 一律運賃制による利用促進（遠距離地域間のバスの利用促進）

- ・ 駅から三木工場公園までのアクセスバスの充実
- ・ 「地域ふれあいバス」の運行継続
- ・ 三木別所観光ルートの見直し



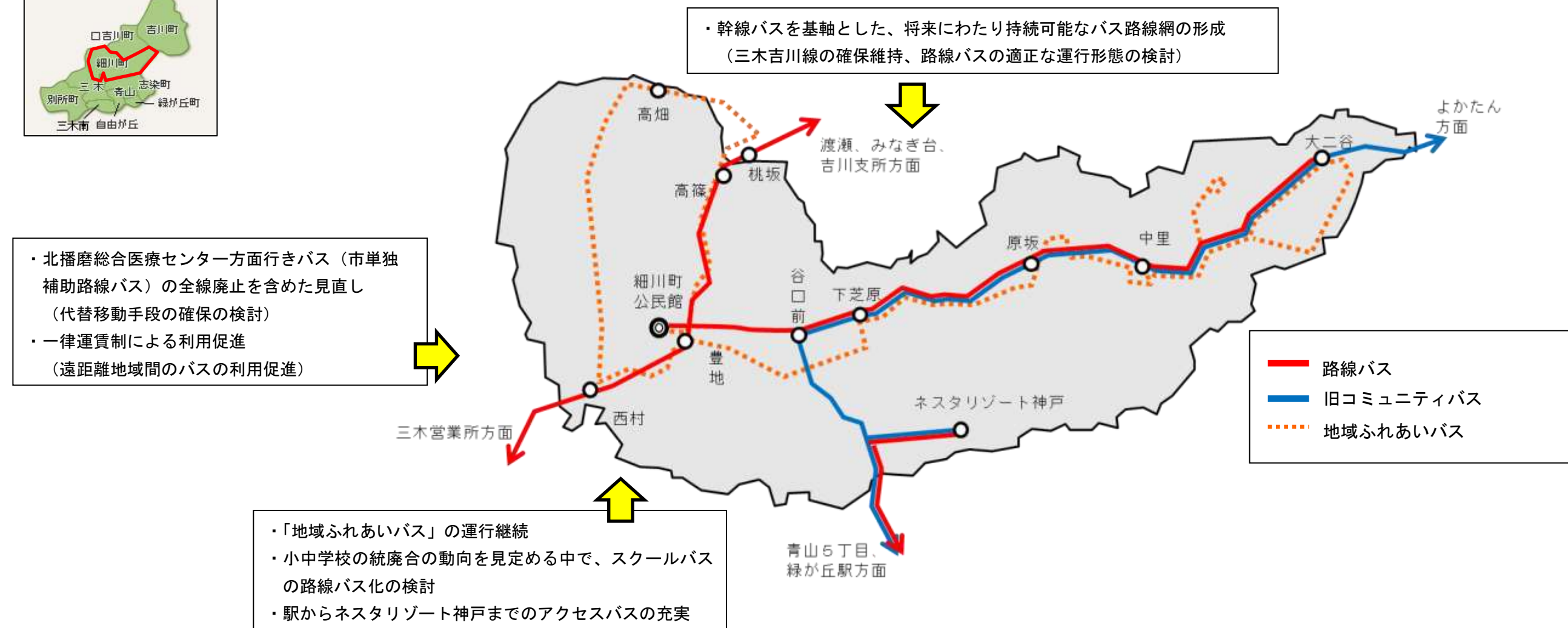
④志染地域

本計画の基本方針	地域別の具体的取組	計画期間				
		H 3 1	H 3 2	H 3 3	H 3 4	H 3 5
1 鉄道及び幹線バスを軸とする公共交通網の形成	○幹線バスを基軸とした、将来にわたり持続可能なバス路線網の形成 （三木三田線等の確保維持、路線バスの適正な運行形態の検討） ○北播磨総合医療センター方面行きバス（市単独補助路線バス）の全線廃止を含めた見直し （代替移動手段の確保の検討）	●				
		●	●	●	●	●
2 まちづくりと連携した便利な公共交通網の形成	○一律運賃制による利用促進（遠距離地域間のバスの利用促進） 等	●				
	○計画的な道路整備（志染バイパス2期工事の整備促進） ○「地域ふれあいバス」の導入検討 等	●				
3 公共交通の活性化及び利用促進	○市民に対する公共交通利用への協力要請	●				
	○地域拠点等における公共交通の利用啓発 等	●				



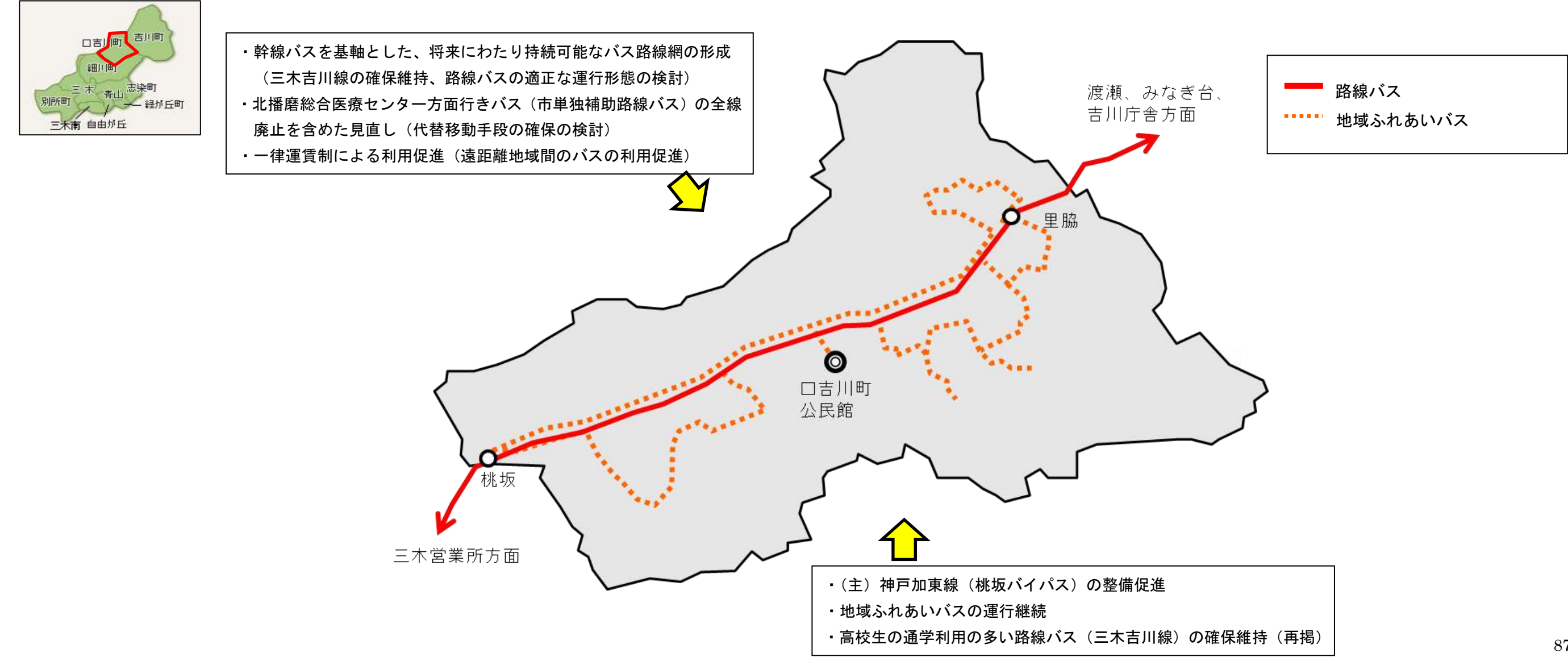
⑤細川地域

本計画の基本方針	地域別の具体的取組	計画期間				
		H 3 1	H 3 2	H 3 3	H 3 4	H 3 5
1 鉄道及び幹線バスを軸とする公共交通網の形成	○幹線バスを基軸とした、将来にわたり持続可能なバス路線網の形成 （三木吉川線の確保維持、路線バスの適正な運行形態の検討） ○北播磨総合医療センター方面行きバス（市単独補助路線バス）の全線廃止を含めた見直し （代替移動手段の確保の検討）	●				
	○一律運賃制による利用促進（遠距離地域間のバスの利用促進） 等	●				
2 まちづくりと連携した便利な公共交通網の形成	○「地域ふれあいバス」の運行継続 （今後、地域の高齢化などによりボランティア運転者の確保が困難となり、ひいては地域ふれあいバスの運行継続ができなくなることも想定される。このため、デマンド型交通についても導入検討対象とする。）	●				
	○小中学校の統廃合の動向を見定める中で、スクールバスの路線バス化の検討	●				
	○観光地を経由するバスルート of 検討（駅からネスタリゾート神戸までのアクセスバスの充実） 等	●				
3 公共交通の活性化及び利用促進	○市民に対する公共交通利用への協力要請	●				
	○地域拠点等における公共交通の利用啓発 等	●				



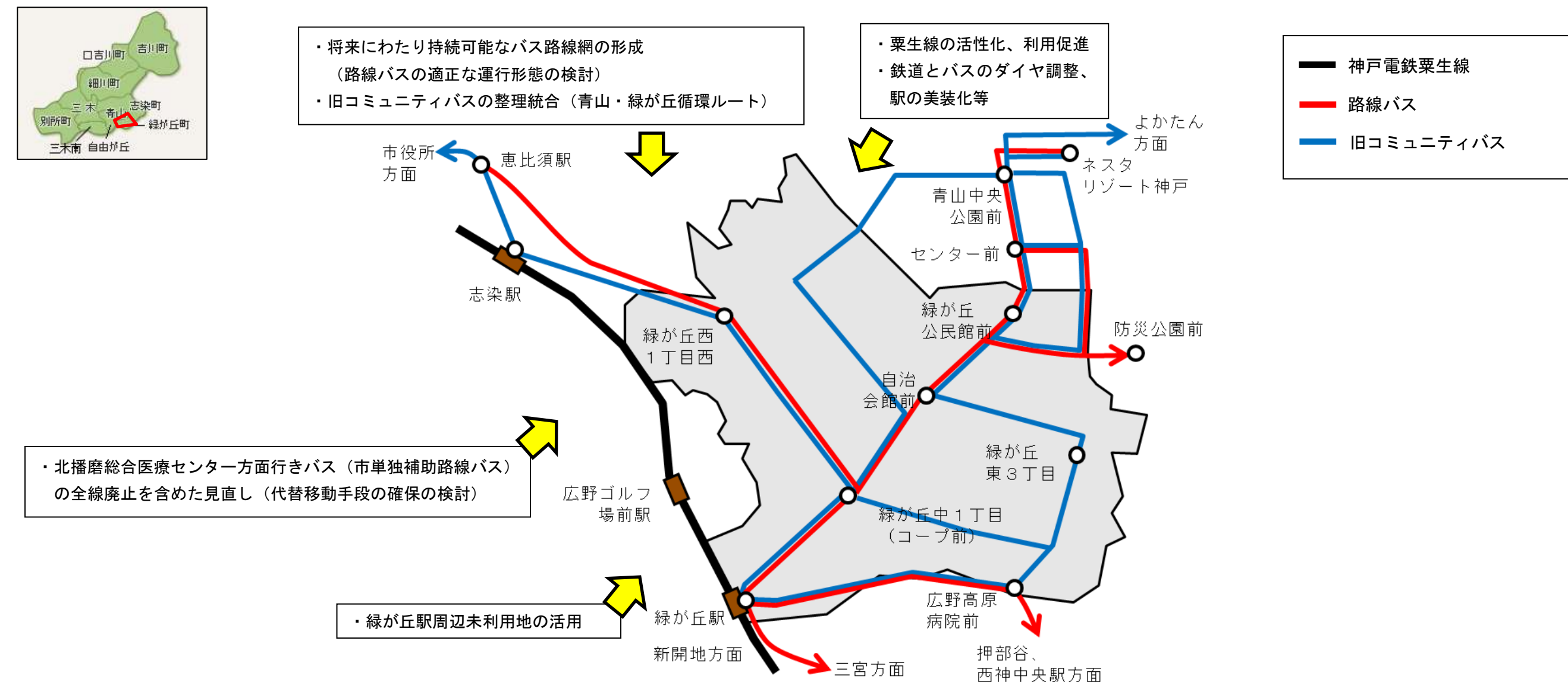
⑥口吉川地域

本計画の基本方針	地域別の具体的取組	計画期間				
		H 3 1	H 3 2	H 3 3	H 3 4	H 3 5
1 鉄道及び幹線バスを軸とする公共交通網の形成	○幹線バスを基軸とした、将来にわたり持続可能なバス路線網の形成 （三木吉川線の確保維持、路線バスの適正な運行形態の検討） ○北播磨総合医療センター方面行きバス（市単独補助路線バス）の全線廃止を含めた見直し （代替移動手段の確保の検討）	●	●	●	●	●
	○一律運賃制による利用促進（遠距離地域間のバスの利用促進） 等	●	●	●	●	●
2 まちづくりと連携した便利な公共交通網の形成	○計画的な道路整備（（主）神戸加東線（桃坂バイパス）の整備促進）	●	●	●	●	●
	○「地域ふれあいバス」の運行継続 （今後、地域の高齢化などによりボランティア運転者の確保が困難となり、ひいては地域ふれあいバスの運行継続ができなくなることも想定される。このため、デマンド型交通についても導入検討対象とする。）	●	●	●	●	●
	○高校生の通学利用の多い路線バス（三木吉川線）の確保維持（再掲） 等	●	●	●	●	●
3 公共交通の活性化及び利用促進	○市民に対する公共交通利用への協力要請	●	●	●	●	●
	○地域拠点等における公共交通の利用啓発 等	●	●	●	●	●



⑦緑が丘地域

本計画の基本方針	地域別の具体的取組	計画期間				
		H 3 1	H 3 2	H 3 3	H 3 4	H 3 5
1 鉄道及び幹線バスを軸とする公共交通網の形成	○粟生線活性化策・利用促進策の検討・実施	●				
	○交通結節点の強化による利便性の向上（鉄道とバスのダイヤ調整、駅的美装化等）	●				
	○将来にわたり持続可能なバス路線網の形成（路線バスの適正な運行形態の検討） 等	●				
	○旧コミュニティバスの整理統合（青山・緑が丘循環ルート）	●				
2 まちづくりと連携した便利な公共交通網の形成	○北播磨総合医療センター方面行きバス（市単独補助路線バス）の全線廃止を含めた見直し（代替移動手段の確保の検討）	●	●	●	●	●
		効果検証期間	廃止を含めた再見直し	中間評価	再見直し	
3 公共交通の活性化及び利用促進	○住宅を支える公共交通網の充実	●				
	○交通結節点の強化や駅前の活性化（緑が丘駅周辺未利用地の活用） 等	●				
	○市民に対する公共交通利用への協力要請	●				
	○地域拠点等における公共交通の利用啓発 等	●				



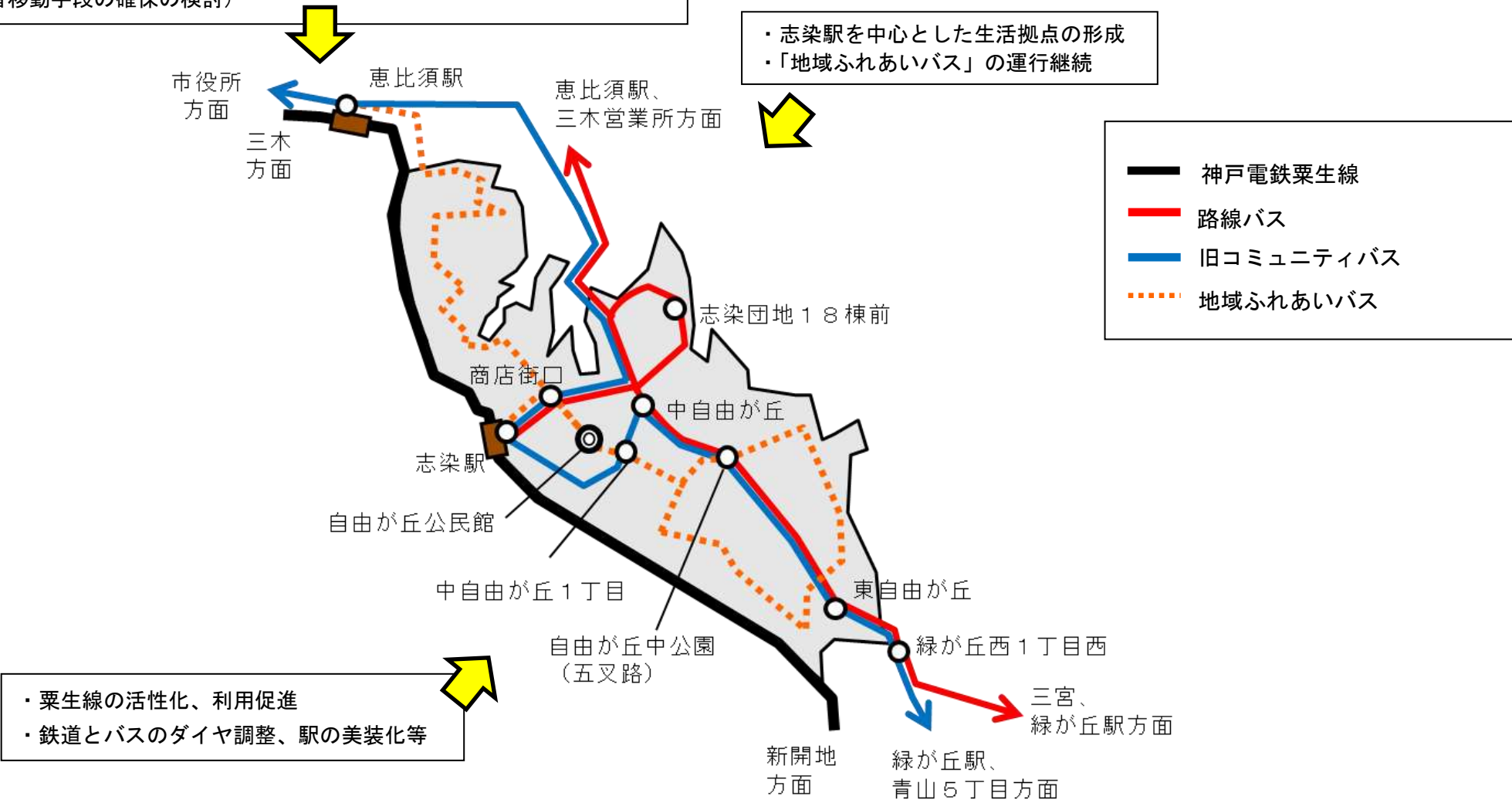
⑧自由が丘地域

本計画の基本方針	地域別の具体的取組	計画期間				
		H 3 1	H 3 2	H 3 3	H 3 4	H 3 5
1 鉄道及び幹線バスを軸とする公共交通網の形成	○粟生線活性化策・利用促進策の検討・実施	●				
	○交通結節点の強化による利便性の向上（鉄道とバスのダイヤ調整、駅の美装化等）	●				
	○将来にわたり持続可能なバス路線網の形成（路線バスの適正な運行形態の検討） 等	●				
	○北播磨総合医療センター方面行きバス（市単独補助路線バス）の全線廃止を含めた見直し（代替移動手段の確保の検討）	●	効果検証期間	●	廃止を含めた再見直し	●
2 まちづくりと連携した便利な公共交通網の形成	○住宅を支える公共交通網の充実	●				
	○交通結節点の強化や駅前の活性化（志染駅を中心とした生活拠点の形成）	●				
	○「地域ふれあいバス」の運行継続 （今後、地域の高齢化などによりボランティア運転者の確保が困難となり、ひいては地域ふれあいバスの運行継続ができなくなることも想定される。このため、デマンド型交通についても導入検討対象とする。）	●				
	○市民に対する公共交通利用への協力要請	●				
3 公共交通の活性化及び利用促進	○地域拠点等における公共交通の利用啓発 等	●				



- ・ 将来にわたり持続可能なバス路線網の形成（路線バスの適正な運行形態の検討）
- ・ 北播磨総合医療センター方面行きバス（市単独補助路線バス）の全線廃止を含めた見直し（代替移動手段の確保の検討）

- ・ 志染駅を中心とした生活拠点の形成
- ・ 「地域ふれあいバス」の運行継続



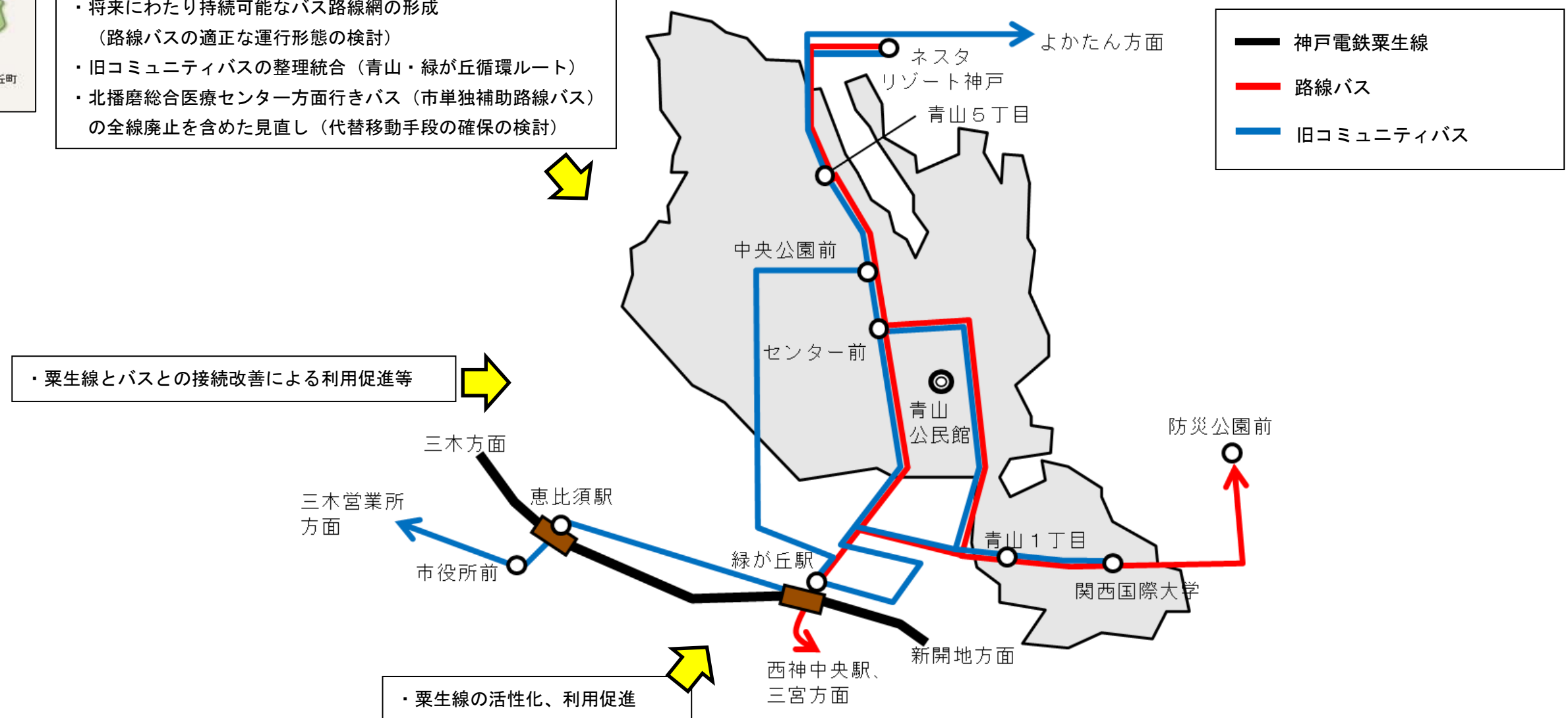
- ・ 粟生線の活性化、利用促進
- ・ 鉄道とバスのダイヤ調整、駅の美装化等

⑨青山地域

本計画の基本方針	地域別の具体的取組	計画期間				
		H 3 1	H 3 2	H 3 3	H 3 4	H 3 5
1 鉄道及び幹線バスを軸とする公共交通網の形成	○粟生線活性化策・利用促進策の検討・実施（粟生線とバスの接続改善による利用促進等）	●				
	○将来にわたり持続可能なバス路線網の形成（路線バスの適正な運行形態の検討） 等	●				
	○旧コミュニティバスの整理統合（青山・緑が丘循環ルート）	●	見直し	中間評価	●	再見直し
2 まちづくりと連携した便利な公共交通網の形成	○北播磨総合医療センター方面行きバス（市単独補助路線バス）の全線廃止を含めた見直し（代替移動手段の確保の検討）	●	効果検証期間	●	廃止を含めた再見直し	再見直し
	○住宅を支える公共交通網の充実	●				
	○交通結節点の強化（地域拠点を経由するバスルートの検討（青山・緑が丘循環ルートの改編）） 等	●	見直し	中間評価	●	再見直し
3 公共交通の活性化及び利用促進	○市民に対する公共交通利用への協力要請	●				
	○地域拠点等における公共交通の利用啓発 等	●				



- ・ 将来にわたり持続可能なバス路線網の形成
（路線バスの適正な運行形態の検討）
- ・ 旧コミュニティバスの整理統合（青山・緑が丘循環ルート）
- ・ 北播磨総合医療センター方面行きバス（市単独補助路線バス）
の全線廃止を含めた見直し（代替移動手段の確保の検討）



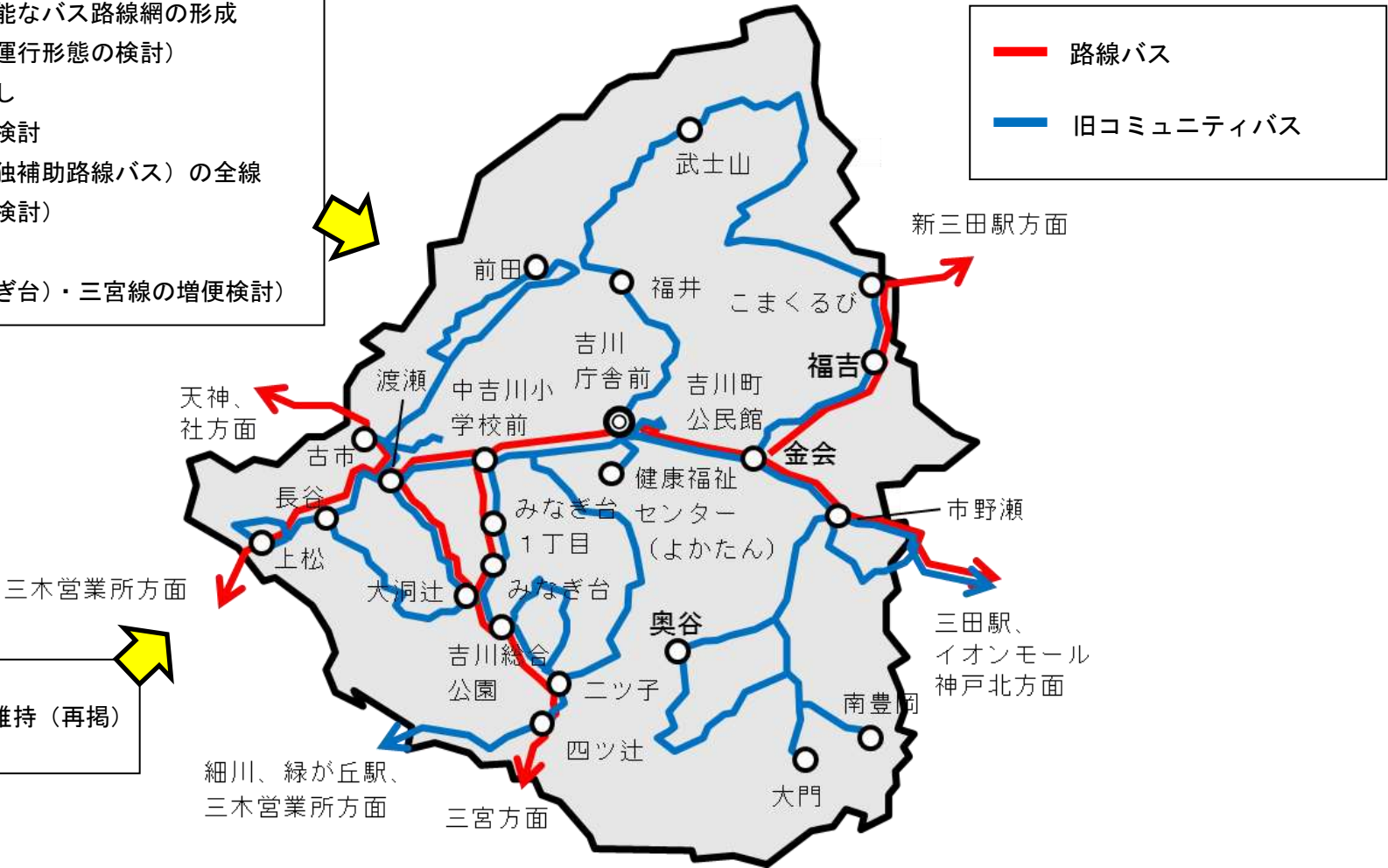
⑩吉川地域

本計画の基本方針	地域別の具体的取組	計画期間				
		H 3 1	H 3 2	H 3 3	H 3 4	H 3 5
1 鉄道及び幹線バスを軸とする公共交通網の形成	○幹線バスを基軸とした、将来にわたり持続可能なバス路線網の形成 （三木吉川線の確保維持、路線バスの適正な運行形態の検討） ○旧コミュニティバス（よかたんバス）の見直し	●	●	●	●	●
	○吉川地域全域におけるデマンド型交通の導入検討 ○北播磨総合医療センター方面行きバス（市単独補助路線バス）の全線廃止を含めた見直し （代替移動手段の確保の検討）	●	●	●	●	●
	○一律運賃制による利用促進（遠距離地域間のバスの利用促進） 等	●	●	●	●	●
		●	●	●	●	●
2 まちづくりと連携した便利な公共交通網の形成	○住宅を支える公共交通網の充実（吉川（みなぎ台）・三宮線の増便検討）	●	●	●	●	●
	○計画的な道路整備（吉川支所周辺における生活環境の確保維持）	●	●	●	●	●
	○高校生の通学利用の多い路線バス（三木吉川線）の確保維持（再掲）	●	●	●	●	●
	○季節や地域らしさを感じられる交流イベントの開催（山田錦まつりと連携したイベントの開催） 等	●	●	●	●	●
3 公共交通の活性化及び利用促進	○市民に対する公共交通利用への協力要請	●	●	●	●	●
	○地域拠点等における公共交通の利用啓発 等	●	●	●	●	●



- ・ 幹線バスを基軸とした、将来にわたり持続可能なバス路線網の形成
（三木吉川線の確保維持、路線バスの適正な運行形態の検討）
- ・ 旧コミュニティバス（よかたんバス）の見直し
- ・ 吉川地域全域におけるデマンド型交通の導入検討
- ・ 北播磨総合医療センター方面行きバス（市単独補助路線バス）の全線
廃止を含めた見直し（代替移動手段の確保の検討）
- ・ 一律運賃制による利用促進
- ・ 住宅を支える公共交通網の充実（吉川（みなぎ台）・三宮線の増便検討）

- ・ 吉川支所周辺における生活環境の確保維持
- ・ 高校生の通学利用の多い路線バス（三木吉川線）の確保維持（再掲）
- ・ 山田錦まつりと連携したイベントの開催



8 数値目標及び推進体制

8-1 数値目標

本計画の取組の達成状況を把握するため、基本方針や関連計画等を参考とした上で、数値目標を次のとおり設定します。

計画の基本方針	目標項目	基準値	目標値	備考
1 鉄道及び幹線バスを軸とする公共交通網の形成	市内栗生線各駅の実利用者数	280 万人 (H29)	283 万人 (H35)	神戸電鉄(株)提供資料及び H27 国勢調査等から設定
	市補助路線バスの1 便当たり利用者数	4.08 人 (H29)	4.45 人 (H35)	1 便当たり利用者数が 1 人以上の路線の平均値 (H29 実績)
2 まちづくりと連携した便利な公共交通網の形成	公共交通の利用意向の向上	「公共交通をこれまでより 1 回でも多く利用する」 47% (H29)	基準値からの増加を図る (H35)	H29 実施の「新たな公共交通網の計画策定に向けたアンケート調査」結果から基準値を設定
	市内観光施設※ ¹ 利用者数	57.8 万人 (H28)	82.0 万人 (H35)	三木市創生計画 K P I 実績値 (H30 年 3 月公表時点) から設定
3 公共交通の活性化及び利用促進	パークアンドライドによる鉄道利用台数	12,030 台 (H29)	12,800 台 (H35)	三木駅、恵比須駅及び広野ゴルフ場前駅
	モビリティ・マネジメントの回数及び参加者数	9 回 330 人 (H29)	45 回 1,000 人 (H35)	5 年間 (H31～H35) の延べ人数

※1：三木ホースランドパーク、道の駅みき、旧玉置家住宅、旧小河家別邸及びみき歴史資料館

表 8-1 本計画における数値目標

8-2 推進体制及び役割分担

本計画を着実に推進するためには、市民等、交通事業者及び行政が情報等を共有し役割分担しながら、その役割を果たしていくことが重要です。

本計画では、前述の数値目標をもとに効果検証を行い、必要に応じ計画を見直せるよう、Plan（計画）、Do（実施）、Check（検証・評価）、Action（改善）の「PDCA サイクル」を構築し、継続的に計画を推進するものとします。

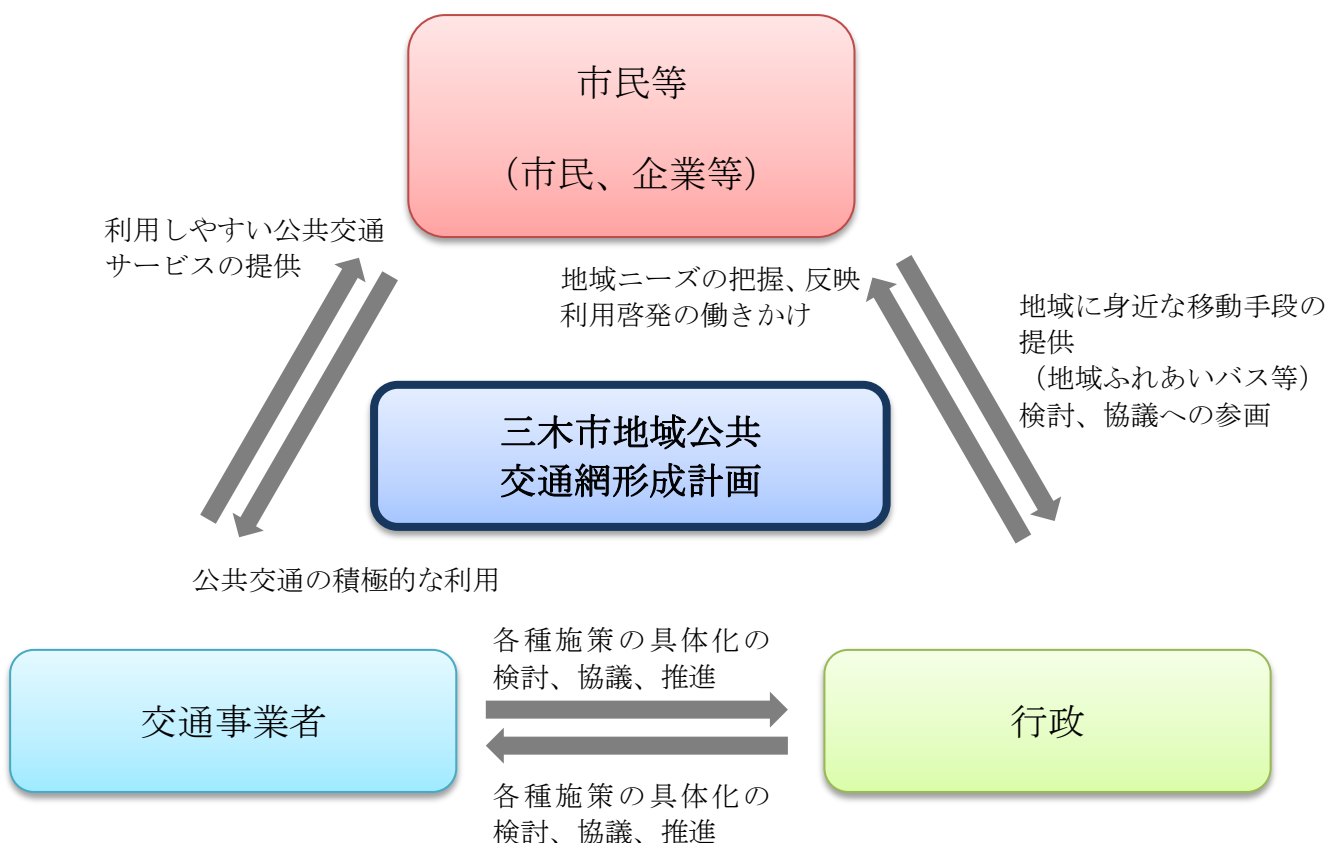


図 8-1 推進体制

資料編

1	数値目標算定根拠	95
2	用語解説	99
3	三木市地域公共交通検討協議会	102
4	三木市デマンド型交通検討部会	107
5	デマンド型交通の導入検討地域の選定における参考資料	111
6	三木市バス交通の見直し方針	118
7	三木市バス交通の見直しに係る評価対象、評価指標及び評価結果	120
8	「三木市バス交通の見直し方針」の実施スケジュール	122

資料 1 数値目標算定根拠

「8-1 数値目標」で示した数値目標について、その算定根拠を以下に示す。

1 鉄道及び幹線バスを軸とする公共交通網の形成

【目標項目】 市内栗生線各駅の実利用者数

[基準値の算定根拠]

神戸電鉄株式会社の提供資料（栗生線の利用状況）に基づき、平成 29 年度の市内栗生線各駅における実利用者数（2,797,669 人）を算出した。

[目標値の算定根拠]

「栗生線地域網形成計画」（計画期間：平成 29 年～平成 33 年）の参考資料から、平成 27 年度及び平成 33 年度の市内栗生線沿線地域の 5 歳以上人口を引用する。

- ・ H27 市内栗生線沿線地域の 5 歳以上人口 69,054 人・・・①
- ・ H33 市内栗生線沿線地域の 5 歳以上人口 65,533 人・・・②
- ・ H27～H33 の減少人数（①－②） 3,521 人・・・③

上記の数値から、1 年度当たりの減少人数

- ・ ③÷6（H27～H33 の期間年数）＝586.8333…≒587 人・・・④

本計画期間は平成 35 年度までのため、②から④を更に 2 年度分差し引く。

- ・ 65,533 人－（587 人×2 年）＝64,359 人
- ・ H35 市内栗生線沿線地域の 5 歳以上人口 64,359 人・・・⑤

次に、市内沿線地域 1 人当たりの年間鉄道利用回数を算出する。

- ・ H27 市内栗生線各駅の実利用者数 2,898,875 人÷①＝41.9≒42 回

「栗生線地域網形成計画」においては、沿線地域 1 人当たりの年間鉄道利用回数について、少なくとも 1 人当たり年間 2 回（一往復）は多く鉄道を利用するものとして、「基準値から 2 回増加した値」を目標値としていることから、平成 35 年度の市内沿線地域 1 人当たりの年間鉄道利用回数についても同様の考え方をを用いる。

このため、⑤×（年間利用回数 42 回＋2 回）＝2,831,796 人を目標値とする。

【目標項目】 市補助路線バスの 1 便当たり利用者数

[基準値の算定根拠]

平成 29 年度実績値から 4.08 人とした。

[目標値の算定根拠]

平成 29 年度の市内補助路線バスのうち、1 便当たり利用者数が 1.0 人を超える路線の平均値（4.45 人）とした。

市補助路線バスの1便当たり利用者数

区 分	平成29年度(H28.10～H29.9)		
	年間利用者数 (人)	年間運行便数 (便)	1便当たり利用 者数(人/便)
国・県補助路線	116,364	15,913	7.31
吉川庁舎前～三宮 (※)	3,831	2,190	1.75
社～三田駅 (※)	12,944	2,797	4.63
三木営業所～三田駅 (※)	25,168	2,916	8.63
三木営業所～イオンモール神戸北 (※)			
三木営業所～岡場駅前 (※)	6,935	1,944	3.57
三木営業所～東条町～吉川庁舎前	23,327	1,702	13.71
三木営業所～三木高校口～みなぎ台	29,475	2,912	10.12
北播磨総合医療センター～東条町・みなぎ台～吉川庁舎前	14,684	1,452	10.11
市単独補助路線	83,882	16,448	5.10
三木鉄道代替バス	40,870	10,696	3.82
恵比須駅～三木鉄道記念公園前～厄神駅 (※)	19,500	5,102	3.82
三木営業所～厄神駅 (※)	21,370	5,594	3.82
渡瀬～新三田駅 (※)	36,453	4,376	8.33
三木営業所～大二谷	6,559	1,376	4.77
旧みつきいバス	91,349	22,282	4.10
青山5丁目ルート	46,592	5,226	8.92
青山・緑が丘循環ルート	3,950	3,620	1.09
三木循環ルート	6,533	2,910	2.25
恵比須駅～三木営業所～恵比須駅	4,322	1,926	2.24
平井ぶどう園前～三木営業所～恵比須駅	2,211	984	2.25
別所第1ルート	2,150	1,030	2.09
別所第2ルート	2,202	1,030	2.14
三木別所観光ルート	2,506	936	2.68
吉川温泉よかたん行き	5,110	412	12.40
木曜日運行(神姫バス)	2,640	208	12.69
日曜日運行(神姫ゾーンバス)	2,470	204	12.11
朝日ヶ丘ルート	22,306	7,118	3.13
旧みつきいよかたんバス	9,709	6,600	1.47
健康福祉センター～福吉・福井～健康福祉センター	1,170	1,548	0.76
健康福祉センター～前田・吉川総合公園～健康福祉センター	1,615	1,548	1.04
健康福祉センター～大門・市野瀬～健康福祉センター	3,888	1,548	2.51
健康福祉センター～上松・みなぎ台～健康福祉センター	1,796	1,548	1.16
渡瀬・イオンモール神戸北ルート	1,240	408	3.04
北播磨総合医療センター方面行きバス	49,450	24,788	1.99
別所ルート(101系統)	2,847	2,904	0.98
自由が丘本町・別所ルート(102系統)	2,369	2,904	0.82
緑が丘駅・三木南・三木ルート(103系統)	7,866	2,928	2.69
自由が丘西ルート(104系統)	6,384	2,928	2.18
自由が丘東ルート(105系統)	7,461	3,416	2.18
緑が丘・青山ルート(106系統)	10,065	3,416	2.95
細川・三木ルート(107系統)※2	8,309	2,904	2.86
志染・三木ルート(108系統)	1,435	484	2.96
吉川・口吉川ルート(109系統)	2,362	1,452	1.63
口吉川・高畑ルート(110系統)	352	1,452	0.24
計	350,754	86,031	4.08

※1 市域をまたがる広域路線(※)の「年間利用者数」は、路線の全延長に占める市内延長の割合で案分した人数。

※2 増便分(北播磨総合医療センター～三木営業所)における「年間利用者数」は、同区間を運行する市単独補助路線「細川・三木ルート(107系統)」に計上。

2 まちづくりと連携した便利な公共交通網の形成

【目標項目】 公共交通の利用意向の向上

[基準値の算定根拠]

平成 29 年度に実施した「新たな公共交通網の計画策定に向けたアンケート調査」のうち、下記設問において「利用する」と回答した割合（47%）を採用した。

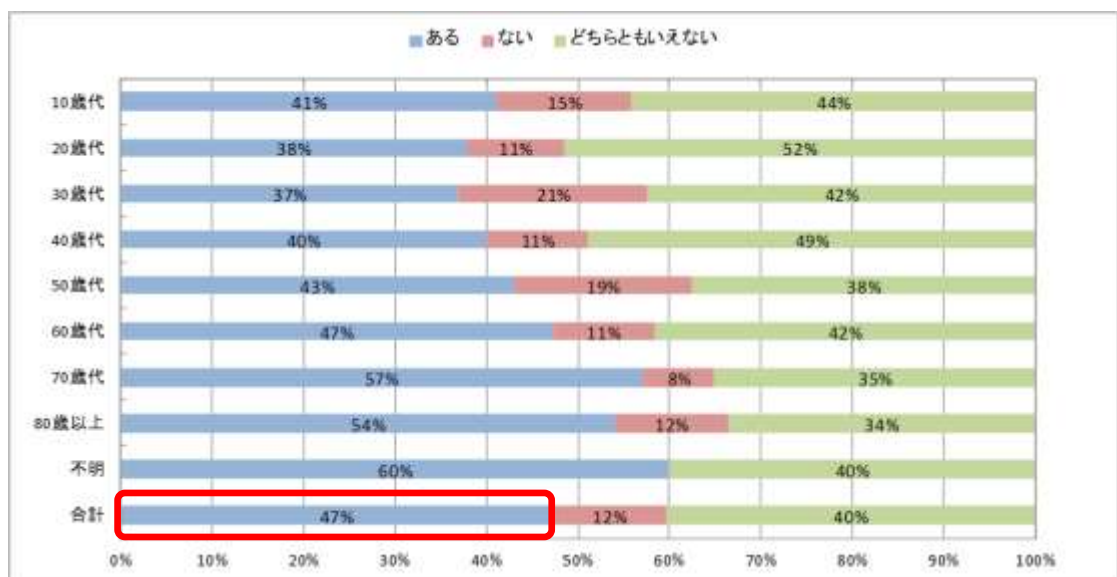
8 公共交通の利用促進に対する考えについてお尋ねします。

(問 32)

道路渋滞や環境、個人の健康などに配慮し、過度に自家用車に頼る生活から、自発的に公共交通や自転車などへ転換する考え方が広がっています。

あなたは、このような考えに賛同し、今後、公共交通をこれまでより 1 回でも多く利用する意向がありますか。

1 ある 2 ない 3 どちらともいえない



[目標値の算定根拠]

基準値からの増加を図る（計画対象期間内にアンケートを実施）。

【目標項目】 市内観光施設利用者数

[基準値の算定根拠]

三木市創生計画K P I (Key Performance Indicator:重要業績評価指標) 実績値(参考:三木市創生計画人口ビジョン・総合戦略<第3版>)から平成28年度の実績値を採用し、57.8万人とした。

[目標値の算定根拠]

三木市創生計画K P I 目標値においては、平成31年度の目標を70万人、平成41年度の目標を100万人としている。

これらの数値から、1年当たりの増加目標人数を推計する。

$100 \text{ 万人} - 70 \text{ 万人} = 30 \text{ 万人}$ が10年間の目標となっているため、

$30 \text{ 万人} / 10 \text{ 年} = 3 \text{ 万人} / 1 \text{ 年}$

よって、市内観光施設利用者数は1年当たり3万人増加すると考える。

平成35年度が目標年度のため、平成31年度から4年間で12万人増加すると推計し、82万人(70万人+12万人)を目標値とする。

3 公共交通の活性化及び利用促進

【目標項目】 パークアンドライドによる鉄道利用台数

[基準値の算定根拠]

市内パークアンドライド駐車場(三木駅、恵比須駅及び広野ゴルフ場前駅)のサービス券発行枚数の平成29年度実績値から12,030台とした。

[目標値の算定根拠]

H29/H28の伸び率(1%)を用いて、年度ごとに同じ伸び率の増加を見込み、12,800台(H35)とした。

○市内パークアンドライド駐車場のサービス券発行枚数

・平成28年度 11,906台・・・①

・平成29年度 12,030台・・・②

・ $(② - ①) \div ① = 1.0\%$

【目標項目】 モビリティ・マネジメントの回数及び参加者数

[基準値の算定根拠]

平成29年度実績から9回開催、参加者数330人とする。

[目標値の算定根拠]

「神戸電鉄粟生線地域公共交通網形成計画」における数値目標「モビリティ・マネジメントの参加者数」の目標値が3,000人(3市合計、5年間延べ数)であることから、3分の1の1,000人(5年間延べ数)とする。

・粟生線網計画 3,000人 $\times$ 1市/3市=1,000人

開催回数は現在の水準を維持するものとして、9回/年 $\times$ 5年間=45回とする。

・現行実績 9回/年 $\times$ 5年間=45回

資料 2 用語解説

あ行

赤字補助

公共交通及び公的施策分野において用いられる場合、収益が赤字となっている民間バス路線等に対しその存続・維持を図るため、国、自治体等の公的財源により交通事業者に対し補助することをいう。

一律運賃制

本市において、平成 27 年 10 月から導入した路線バスの運賃制度。

バス IC カード乗車券（ニコパカード）の利用の場合、市内間移動のバス運賃を原則として一律 200 円とするもの。

運賃補填

公共交通及び公的施策分野において用いられる場合、バス等公共交通の正規運賃に対し、公的施策等により割引等を実施した際、その差額（割引分）を公的財源により交通事業者に補填することをいう。

駅端末交通手段

出発地から鉄道駅（又は鉄道駅から目的地）までに利用した交通手段。

エコタウン

環境に優しい都市づくりを積極的に推進していくことを社会に宣言している地域。

産業活動や消費活動によって排出される地域内での廃棄物を再利用・資源化することで、ごみを出さないまちづくり（ゼロ・エミッション：廃棄物ゼロ）を目指す地域。

ODペア交通量

起点（origin） から終点（destination） に向かった交通量。

か行

コンパクトシティ

中心部に行政、商業、住宅など、さまざまな都市機能を集約化し、市街地をコンパクトな規模に収める都市形態又は計画。

交通結節点

人や物の輸送において、複数の同種又は異種の交通手段の接続が行われる場所。

「交通機関の乗換え・乗継ぎ」としての機能を持つほか、地域の中心拠点エリアを形成する「拠点形成」や「ランドマーク」などの機能を有する場合がある。

さ行

自動運転バス

「自動運転」のバスタイプをいう。

「自動運転」はレベル1からレベル5まで区分があり、「レベル1：運転支援（自動ブレーキ等）」「レベル2：特定条件下での自動運転機能（先行車への追従走行、自動追い越し等）」「レベル3：条件付き自動運転（システムが全て運転するが、システムの要求に応じてドライバーが対応することが必要）」「レベル4：特定条件化における完全自動運転（限定地域での無人自動運転）」及び「レベル5：完全自動運転」となっている。

このうち無人での走行は「レベル4」以上であり、我が国では2020年までの実用化を目指している。

た行

デマンド型交通

正式にはDRT（Demand Responsive Transport:需要応答型交通システム）と呼ばれ、定時定路線の「路線バス」に対し、事前予約により乗合運行する特徴がある。運行方式や運行ダイヤ、更には発着地の自由度の組み合わせにより、多様な運行形態が存在する。

トリップ

人がある目的を持ってある地点からある地点へ移動する単位。目的の内容により出勤トリップ、登校トリップなどと呼ぶ。目的地に着くまでにいくつかの交通手段を乗り換えても1トリップと数える。

な行

ノーマイカーデー

一定の月日、曜日又は期間を「ノーカーデー」又は「ノーマイカーデー」と定め、自家用車の利用自粛と公共交通機関の利用を呼びかけること。

は行

パークアンドライド

自宅から自家用車で最寄りの駅又はバス停まで行き、自動車を駐車場に駐車（パーク）した後、バスや鉄道などの公共交通機関を利用（ライド）する移動方式。

パーソントリップ調査（PT調査）

一定の調査対象地域内において、「どのような人」が「いつ」「どこから」「どこまで」「どのような目的で」「どのような交通手段を利用して」動いたのかを調査し、人の1日の動きの全てを捉える調査。

バスロケーションシステム

無線通信やGPS等を用いてバスの位置情報を収集し、バスの運行状況や接近情報を、バス停の表示板や携帯電話、パソコンを通じて情報提供するシステム。

バリアフリー

高齢者や障がい者が支障なく自立した日常生活・社会生活を送れるように、物理的・心理的・社会制度・情報の障壁（バリア）を全て除去する（フリー）こと。あるいは、それらが実現した生活環境。

フィーダー系統

鉄道や広域を連絡する幹線バスと接続し、地域内の支線として運行される公共交通機関又はその路線。

ま行

モビリティ・マネジメント

個人、組織、地域のモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向（過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等）に自発的に変化することを促すコミュニケーションを中心とした交通政策、取組。

ら行

路線バス

不特定多数の旅客を、定められた路線（定路線）と時刻表（定時）にしたがい、定められた運賃によって輸送する自動車及びその事業。通常、乗合バスとも呼ばれる。

資料3 三木市地域公共交通検討協議会

市民の移動手段の確保及び市民生活の利便性の向上を図るとともに、地域の活性化に役立つ新たな公共交通網を構築することを目的に設置している。

この協議会において地域住民や関係事業者などが参画して協議を行い、地域ニーズに対応し、地域住民に愛着を持って利用してもらう公共交通網とするための計画の策定を進めた。

三木市地域公共交通検討協議会設置要綱

(設置)

第1条 市民の移動手段の確保及び市民生活の利便性の向上を図るとともに、地域の活性化に役立つ新たな公共交通網を構築するため、三木市地域公共交通検討協議会（以下「協議会」という。）を設置する。

(所掌事項)

第2条 協議会は、次に掲げる事項について協議するものとする。

- (1) 新たな公共交通網を構築するための計画策定に関する事項
- (2) その他新たな公共交通網を構築するために必要な事項

(組織)

第3条 協議会は、委員25人以内で組織する。

2 委員は、次に掲げる者とし、市長が選任する。

- (1) 学識経験者
- (2) 市民の代表
- (3) 次に掲げるものがそれぞれ推薦する者
 - ア 神戸電鉄株式会社
 - イ 神姫バス株式会社
 - ウ 神姫ゾーンバス株式会社
 - エ 一般社団法人兵庫県タクシー協会
 - オ 三木商工会議所
 - カ 吉川町商工会
 - キ 国土交通省神戸運輸監理部兵庫陸運部
 - ク 兵庫県三木警察署
 - ケ 兵庫県県土整備部県土企画局交通政策課
 - コ 兵庫県北播磨県民局加東土木事務所
 - サ 北播磨総合医療センター企業団
 - シ 三木市

(任期)

第4条 委員の任期は2年以内とし、補欠委員の任期は前任者の残任期間とする。
ただし、再任を妨げない。

(会長及び副会長)

第5条 協議会に会長及び副会長を置き、それぞれ委員の互選により定める。

- 2 会長は、会務を総理する。
- 3 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき、又は会長が欠けたときは、

その職務を代理する。

(会議)

第6条 協議会は、会長が招集し、その議長となる。

2 協議会の議事は、出席委員の過半数で決し、可否同数のときは議長の決するところによる。

3 協議会は、必要があると認めるときは、委員以外のものの出席を求め、その意見を聴くことができる。

(部会)

第7条 会長は、第2条各号に掲げる事項について必要があると認めるときは、協議会に諮って部会を置くことができる。

(庶務)

第8条 協議会の庶務は、都市整備部交通政策課において処理する。

(補則)

第9条 この要綱に定めるもののほか、必要な事項は、会長が協議会に諮って定める。

附 則

この要綱は、平成23年6月28日から施行する。

附 則

この要綱は、平成29年4月1日から施行する。

附 則

この要綱は、平成30年4月1日から施行する。

三木市地域公共交通検討協議会 委員名簿（平成30年度）

（敬称略）

所 属	職 名 ・ 職 業	氏 名
1 国立大学法人 神戸大学	学長顧問	正司 健一
2 市民の代表（三木地区）	前三木地区区長協議会副会長	玉富 敏秀
3 市民の代表（三木南地区）	三木南地区区長協議会会長	庭崎 信之
4 市民の代表（別所地区）	別所地区区長協議会会長	神澤 廣美
5 市民の代表（志染地区）	らんらん倶楽部代表 （志染地区区長協議会推薦）	猪坂 岩男
6 市民の代表（細川地区）	細川地区区長協議会会長	八木 太
7 市民の代表（口吉川地区）	口吉川地区区長協議会会長	藤枝 聡司
8 市民の代表（緑が丘地区）	緑が丘地区区長協議会会長	井上 輝美
9 市民の代表（自由が丘地区）	自由が丘地区区長協議会会長	小山内 政子
10 市民の代表（青山地区）	青山地区区長協議会会長	三宅 仁見
11 市民の代表（吉川地区）	前吉川地区区長協議会副会長	高垣 彰範
12 神戸電鉄株式会社	経営企画部長 兼 鉄道事業本部長付部長	松本 修治
13 神姫バス株式会社	バス事業部 計画課 地域公共交通担当課長	竹内 宏
14 神姫ゾーンバス株式会社	代表取締役	滝口 亮
15 一般社団法人 兵庫県タクシー協会	東播支部 支部長口	小谷 陽亮
16 三木商工会議所	副会頭	坂井 幸嗣
17 吉川町商工会	事務局長	清水 茂樹
18 国土交通省 神戸運輸監理部 兵庫陸運部	輸送部門 首席運輸企画専門官	岩野 住之
19 兵庫県三木警察署	交通課長	横田 成生
20 兵庫県 県土整備部 県土企画局 交通政策課	副課長 兼 地域交通班長	正垣 あおい
21 兵庫県 北播磨県民局 加東土木事務所	所長補佐（企画調整担当）	畑 敏幸
22 北播磨総合医療センター企業団	参事	平田 和也
23 三木市 都市整備部 道路河川課	課長	錦 昇
24 三木市	都市整備部長	増田 秀成

三木市地域公共交通検討協議会 開催実績

年度	日時	回数	議事内容
平成 29 年度	7 月 27 日 (木) 10 : 00 ～12 : 00	第 1 回	協議事項 (1)新たな公共交通網計画（第 5 次三木市公共交通網計画）の策定について (2)新たな公共交通網の計画策定に向けたアンケート調査の実施について (3)「(仮称) 三木市デマンド型交通検討部会」の設置について (4)計画策定に向けた今後のスケジュールについて
	11 月 29 日 (水) 10 : 00 ～11 : 50	第 2 回	協議事項 「第 4 次三木市公共交通網計画」の検証について 報告事項 (1)新たな公共交通網の計画策定に向けたアンケートの調査結果及び公共交通に関する地域への聞き取り結果について (2)デマンド型交通の検討状況について その他 (1)「第 5 次三木市公共交通網計画」の今後の位置付けについて (2)計画策定に向けた今後のスケジュールについて
平成 30 年度	6 月 4 日 (月) 15 : 00 ～16 : 30	第 3 回	報告事項 (1)「三木市地域公共交通網形成計画」の策定スケジュールの見直しについて (2)デマンド型交通の導入検討の進捗状況について 協議事項 「三木市地域公共交通網形成計画」の素案について
	12 月 3 日 (月) 15 : 00 ～16 : 30	第 4 回	報告事項 デマンド型交通の導入検討地域の選定（案）について 協議事項 (1)「三木市地域公共交通網形成計画」（案）について (2)「三木市バス交通の見直し方針」（案）及び実施スケジュール（案）について
	3 月〇日	第 5 回	

資料4 三木市デマンド型交通検討部会

市内の高齢化が進行する中、とりわけ公共交通の利便性が低い地域においては、個々の需要に応じ自宅や目的地周辺での乗り降りができる「デマンド型交通」のニーズが高まってきている。

このことから、現在の公共交通の利用状況を踏まえ、三木市地域公共交通検討協議会の下部組織として、「デマンド型交通」の導入の可能性や導入する場合における運行形態などについて検討する部会を設置した。

三木市デマンド型交通検討部会規約

(設置)

第1条 三木市地域公共交通検討協議会（以下「協議会」という。）は、協議会設置要綱第7条の規定に基づき、三木市デマンド型交通検討部会（以下「部会」という。）を設置する。

(所掌事項)

第2条 部会は、次に掲げる事項について協議するものとする。

- (1) 必要と認められる地域において、デマンド型交通の導入が最適であるかを検討すること。
- (2) デマンド型交通の導入が最適であると認められる場合において、その経路や便数等の運行形態の素案の策定に関すること。

(組織)

第3条 部会は、別表1に掲げる委員をもって組織する。

- 2 部会に部会長を置く。
- 3 部会長は、委員の互選によってこれを定める。
- 4 部会長は、会務を総理する。
- 5 部会長に事故があるとき又は部会長が欠けたときは、あらかじめ部会長の指名する委員がその職務を代理する。

(事務局)

第4条 部会の事務を処理するため、部会に事務局を置く。

- 2 事務局は、都市整備部交通政策課に置く。

(会議)

第5条 部会の会議（以下「会議」という。）は、必要に応じ、部会長が招集する。

- 2 会議の議長は、部会長が務める。
- 3 会長が会議に出席できないときは、あらかじめ会長から指名された者が議長に当たる。
- 4 会議は、委員の過半数の出席がなければ開くことができない。
- 5 委員は、やむを得ない理由により会議を欠席する場合、代理の者を出席させることができることとし、あらかじめ部会長に代理の者の氏名等を報告することにより、その代理の者の出席をもって当該委員の出席とみなす。
- 6 会議の議決は、原則として全会一致で決するものとする。ただし、全会一致が成立しない場合は、出席委員の過半数で決する。
- 7 会議は、原則として非公開とする。
- 8 部会は、必要があると認めるときは、委員以外の者に対し、資料を提出させ、

又は会議への出席を依頼し、助言等を求めることができる。

9 前8項に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、部会長が別に定める。

(任期)

第6条 委員の任期は2年以内とし、補欠委員の任期は前任者の在任期間とする。
ただし、再任を妨げない。

(補則)

第7条 この規約に定めるもののほか、部会に関し必要な事項又は規約に疑義が生じた事項は、部会で協議の上、定めるものとする。

附 則

1 この規約は、平成29年7月27日から施行する。

2 最初に開かれる部会は、第5条第1項の規定にかかわらず、協議会が招集する。

3 この規則は、平成30年4月1日から施行する。

別表第1 (第3条関係)

委員

氏 名	所属・役職名
正司 健一	国立大学法人 神戸大学 学長顧問
松本 修治	神戸電鉄株式会社 経営企画部長 兼 鉄道事業本部長付部長
竹内 宏	神姫バス株式会社 バス事業部 計画課 地域公共交通担当課長
滝口 亮	神姫ゾーンバス株式会社 代表取締役
小谷 陽亮	一般社団法人兵庫県タクシー協会 東播支部 支部長
岩野 住之	国土交通省 神戸運輸監理部 兵庫陸運部 輸送部門 首席運輸企画専門官
正垣 あおい	兵庫県 県土整備部 県土企画局 交通政策課 副課長 兼 地域交通班長
増田 秀成	三木市 都市整備部長

三木市デマンド型交通検討部会 開催実績

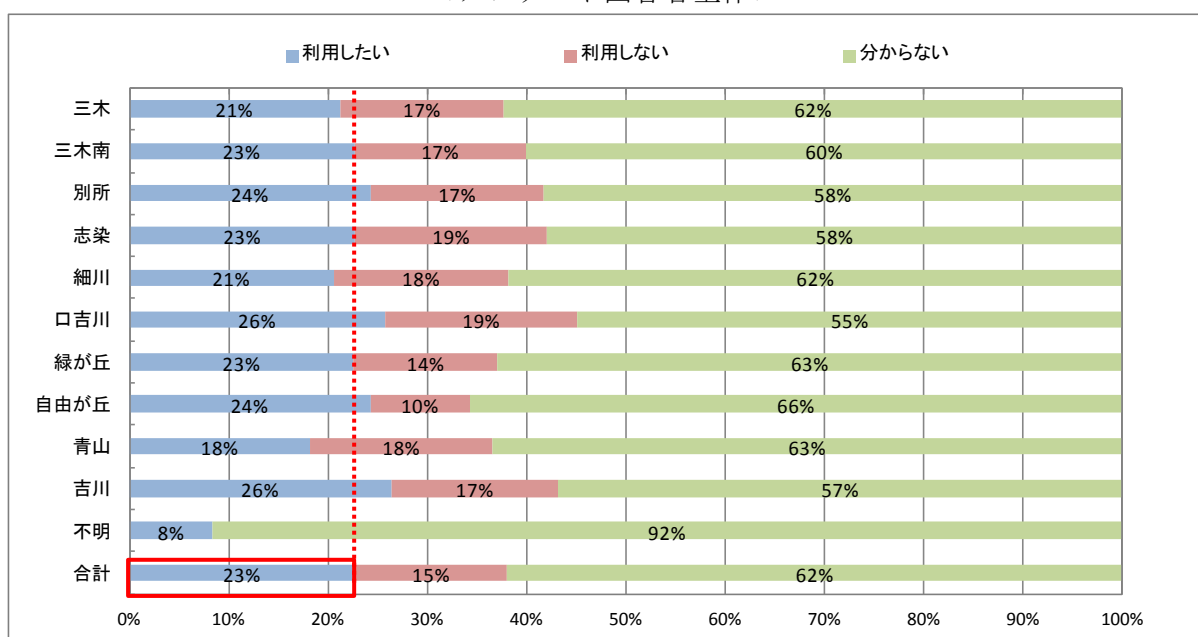
年度	日時	回数	議事内容
平成 29 年度	9 月 5 日 (火) 10 : 00 ～11:45	第 1 回	協議事項 (1) デマンド型交通の導入の検討に当たって (2) デマンド型交通の導入先進地事例について (3) デマンド型交通の導入検討の方向性について その他 高齢者の移動手段の確保に向けた環境整備について
	12 月 28 日 (木) 10 : 00 ～11 : 25	第 2 回	報告事項 新たな公共交通網の計画策定に向けたアンケートの調査結果に基づくデマンド型交通の利用意向について 協議事項 (1) デマンド型交通の導入に当たっての検討項目について (2) 地域の移動需要特性からみたデマンド型交通の導入の検証項目について (3) 地域構造からみたデマンド型交通の運行方式について その他 デマンド型交通の導入検討に向けた今後のスケジュールについて
平成 30 年度	3 月 30 日 (金) 10 : 00 ～11:10	第 3 回	協議事項 (1) デマンド型交通の導入検討方針（案）について (2) デマンド型交通の導入検討地域の選定検討状況について その他 デマンド型交通の導入検討に向けた今後のスケジュールについて
	11 月 27 日 (火) 15 : 00 ～16 : 00	第 4 回	報告事項 (1) 三木市デマンド型交通検討部会規約の変更について (2) 第 3 回部会の会議記録の確認について 協議事項 デマンド型交通の導入検討地域の選定（案）について その他 デマンド型交通の導入検討に向けた今後のスケジュール（案）について

資料5 デマンド型交通の導入検討地域の選定における参考資料

1 市民の移動ニーズ

- ・「新たな公共交通網の計画策定に向けたアンケート」（平成29年8月～9月実施）の調査結果におけるデマンド型交通の利用意向は、下表のとおりである。
- ・アンケート回答者全体の利用意向における地域差は少ない（表1）。
- ・一方、デマンド型交通の主な利用者を高齢者であると考えた場合、60歳以上でアンケート結果を集計すると多少の地域差がみられる（表2）。
- ・表2に基づき、「利用したい」の割合が比較的高い30%以上を「◎（より適している）」、25%を「△（やや適している）」とし、その間（26～29%）を「○（適している）」として評価した。

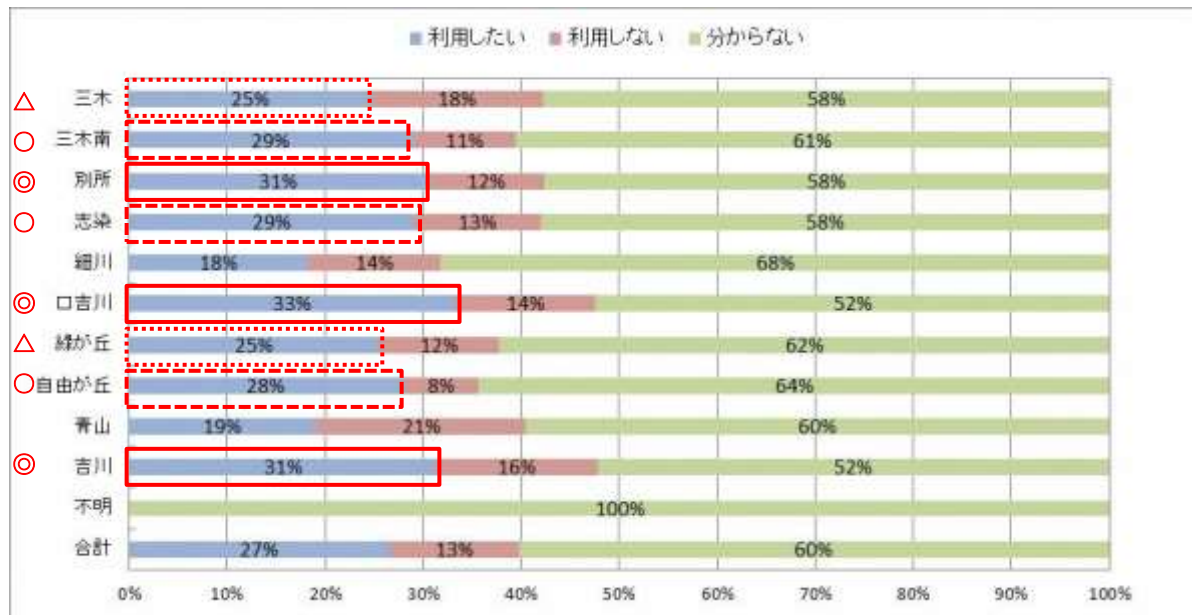
表1 デマンド型交通の利用意向
＜アンケート回答者全体＞



地域	利用したい	利用しない	分からない	合計
三木	59 (21%)	46 (17%)	173 (62%)	278 (100%)
三木南	17 (23%)	13 (17%)	45 (60%)	75 (100%)
別所	28 (24%)	20 (17%)	67 (58%)	115 (100%)
志染	13 (23%)	11 (19%)	33 (58%)	57 (100%)
細川	7 (21%)	6 (18%)	21 (62%)	34 (100%)
口吉川	8 (26%)	6 (19%)	17 (55%)	31 (100%)

地域	利用したい	利用しない	分からない	合計
緑が丘	36 (23%)	23 (14%)	100 (63%)	159 (100%)
自由が丘	58 (24%)	24 (10%)	157 (66%)	239 (100%)
青山	17 (18%)	17 (18%)	59 (63%)	93 (100%)
吉川	33 (26%)	21 (17%)	71 (57%)	125 (100%)
不明	1 (8%)	0 (0%)	11 (92%)	12 (100%)
合計	277 (23%)	187 (15%)	754 (62%)	1,218 (100%)

表2 デマンド型交通の利用意向
<60歳以上>



地域	利用したい	利用しない	分からない	合計
三木	32 (25%)	23 (18%)	75 (58%)	130 (100%)
三木南	11 (29%)	4 (11%)	23 (61%)	38 (100%)
別所	18 (31%)	7 (12%)	34 (58%)	59 (100%)
志染	9 (29%)	4 (13%)	18 (58%)	31 (100%)
細川	4 (18%)	3 (14%)	15 (68%)	22 (100%)
口吉川	7 (33%)	3 (14%)	11 (52%)	21 (100%)

地域	利用したい	利用しない	分からない	合計
緑が丘	27 (25%)	13 (12%)	66 (62%)	106 (100%)
自由が丘	43 (28%)	12 (8%)	99 (64%)	154 (100%)
青山	9 (19%)	10 (21%)	28 (60%)	47 (100%)
吉川	21 (31%)	11 (16%)	35 (52%)	67 (100%)
不明	0 (0%)	0 (0%)	6 (100%)	6 (100%)
合計	181 (27%)	90 (13%)	410 (60%)	681 (100%)

(評価結果)

評価結果	「利用したい」回答の割合	地 域 名
◎	30%以上	別所、口吉川、吉川
○	26～29%	三木南、志染、自由が丘
△	25%	三木、緑が丘

2 人口及び居住地の分布状況

- ・人口及び人口密度の分布状況は、下表のとおりである。
- ・人口密度が比較的低い200人未満を「◎（より適している）」、200人以上500人未満を「○（適している）」とし、500人以上2,000人未満を「△（やや適している）」として評価した。

表3 人口密度の状況

地 域 名	面積 (km ²)	人口 (人) H30年3月末現在	人口密度 (人/km ²)	
別 所	16.23	6,498	400	○
三 木	18.84	20,708	1,099	△
三 木 南	6.97	5,884	844	△
自由が丘	2.17	16,118	7,428	
緑 が 丘	1.86	9,160	4,925	
青 山	1.64	5,904	3,600	
志 染	27.05	2,671	99	◎
細 川	28.02	2,037	73	◎
口 吉 川	17.65	1,696	96	◎
吉 川	56.45	7,424	132	◎
平 均	17.69	7,810	441	

※市内地域を西から東の順に並べ替えている。

(評価結果)

評価結果	人 口 密 度	地 域 名
◎	200人未満	志染、細川、口吉川、吉川
○	200人以上500人未満	別所
△	500人以上2,000人未満	三木、三木南

3 財政負担軽減の可能性

- ・デマンド型交通を路線バスの代替手段として導入する場合、市内各地域の施設や交通拠点への移動を担っている旧コミュニティバスがその対象と考えられる。このため、同バスの利用状況を基に、財政負担軽減の可能性を検討する。
- ・「利用者数1人当たり補助金額」が4,000円以上を「◎（より適している）」、2,000円以上～4,000円未満を「○（適している）」とし、1,000円以上2,000円未満を「△（やや適している）」として評価した。

表4 旧コミュニティバスの利用状況（平成29年度実績）

運 行 ル ー ト	平成29年度(H28.10～H29.9)			
	年間補助金額 (千円)	年間利用者数 (人)	利用者数 1人当たり 補助金額	
旧みつきいバス	67,129	91,349	735	
青山5丁目ルート	23,267	46,592	499	
青山・緑が丘循環ルート (青山、緑が丘)	12,061	3,950	3,053	○
三木循環ルート	8,361	6,533	1,280	
恵比須駅～三木営業所～恵比須駅 (三木)	4,933	4,322	1,141	△
平井ぶどう園前～三木営業所～恵比須駅 (三木)	3,428	2,211	1,550	△
別所第1ルート (別所、三木)	4,494	2,150	2,090	○
別所第2ルート (別所、三木南、三木)	5,108	2,202	2,320	○
三木別所観光ルート (別所、三木)	4,985	2,506	1,989	△
吉川温泉よかたん行き	2,923	5,110	572	
木曜日運行（神姫バス）	1,566	2,640	593	
日曜日運行（神姫ゾーンバス）	1,357	2,470	549	
朝日ヶ丘ルート	5,930	22,306	266	
旧みつきいよかたんバス (吉川)	30,841	9,709	3,177	
(第1ルート)健康福祉センター～福吉・福井～健康福祉センター	6,639	1,170	5,674	◎
(第2ルート)健康福祉センター～前田・吉川総合公園～健康福祉センター	8,351	1,615	5,171	◎
(第3ルート)健康福祉センター～大門・市野瀬～健康福祉センター	7,572	3,888	1,948	△
(第4ルート)健康福祉センター～上松・みなぎ台～健康福祉センター	6,624	1,796	3,688	○
渡瀬・イオンモール神戸北ルート	1,655	1,240	1,335	△
計	97,970	101,058	969	

（評価結果）

評価結果	1人当たりの補助金額	地 域 名
◎	4,000円以上	吉川
○	2,000円以上4,000円未満	別所、三木、三木南、 緑が丘、青山、(吉川)
△	1,000円以上2,000円未満	(別所、三木、吉川)

※（ ）は、再掲の地域

4 既存の路線バスとの関係性

- ・既存の公共交通との役割分担や共存共栄の観点から、公共交通の人口カバー率が低い地域をデマンド型交通の導入に適した地域とする。
- ・デマンド型交通の導入検討においては、地域ふれあいバスの運行地域についてもデマンド型交通の導入検討対象に含めることとしていることから、公共交通の人口カバー率は地域ふれあいバスを含めない圏域のものをを用いる。
- ・60%未満を「◎（より適している）」、60%以上70%未満を「○（適している）」とし、70%以上80%未満を「△（やや適している）」として評価した。

表5 公共交通の人口カバー率

(単位：%)

地区	鉄道駅 (800m圏域)	路線バス (300m圏域)	鉄道駅 + 路線バス圏域	鉄道駅 + 路線バス + 地域ふれあいバス圏域
別所	2.9	75.8	78.5	△ 93.7
三木	78.9	71.0	92.5	93.2
三木南	59.7	81.7	88.4	88.4
自由が丘	47.3	84.6	92.4	100.0
緑が丘	52.6	99.3	99.3	99.3
青山	0.0	83.8	83.8	83.8
志染	4.6	63.8	63.8	○ 74.9
細川	0.0	66.0	66.0	○ 88.9
口吉川	0.0	58.6	58.6	◎ 91.8
吉川	0.0	73.6	73.6	△ 73.6
計	41.4	78.6	86.4	91.1

※市内地域を西から東の順に並べ替えている。

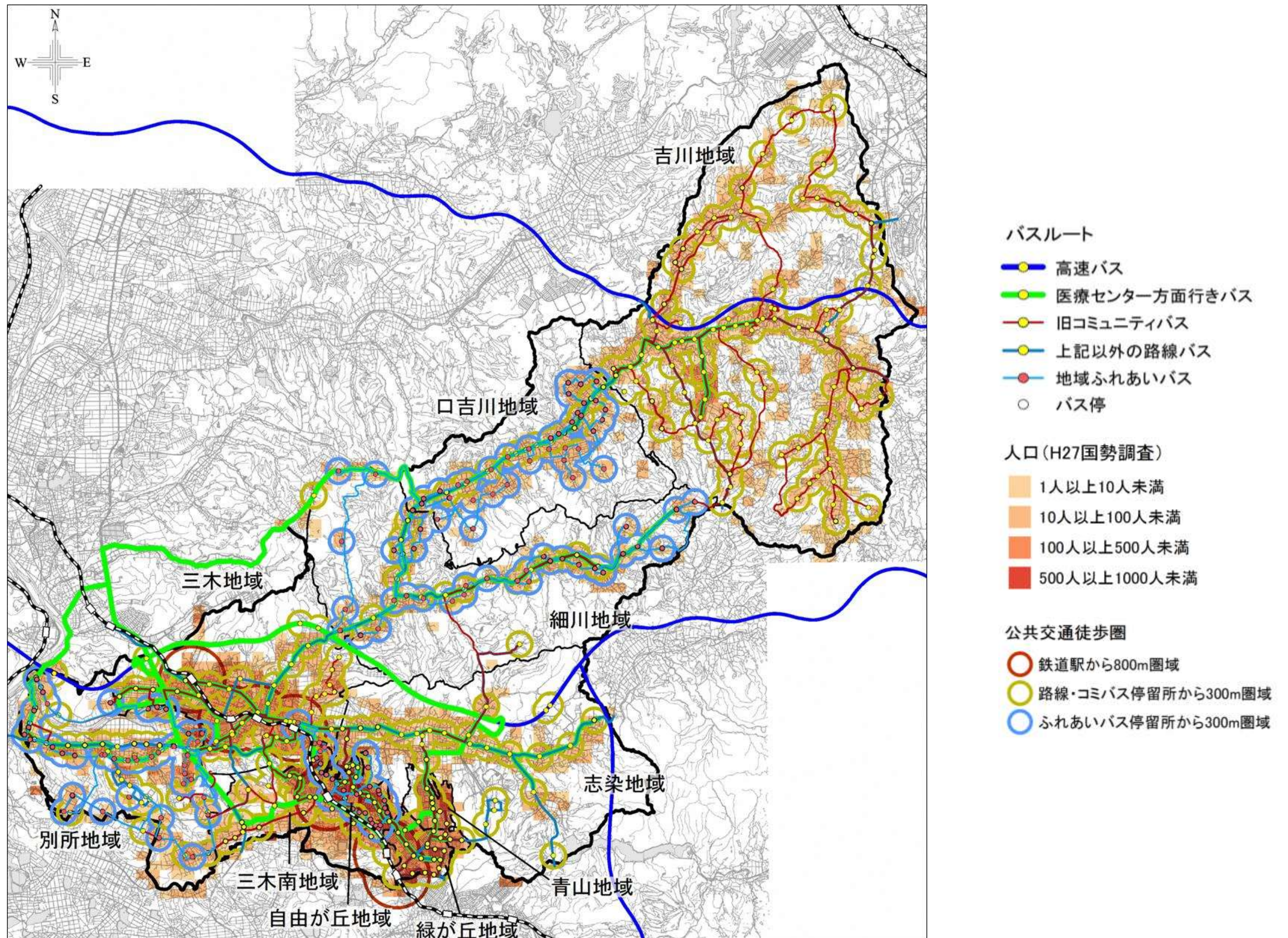
※徒歩圏：鉄道駅（800m）、バス停（300m）

「都市構造の評価に関するハンドブック（H26.8）国土交通省都市局都市計画課」の「公共交通沿線地域」の定義を適用した。

(評価結果)

評価結果	公共交通の人口カバー率	地 域 名
◎	60%未満	口吉川
○	60%以上70%未満	志染、細川
△	70%以上80%未満	別所、吉川

公共交通徒歩圏及び人口分布状況



5 地域ふれあいバスの運行の有無

- ・地域ふれあいバスが運行していない地域（三木、三木南、緑が丘、青山、志染及び吉川）を、デマンド型交通の導入に適した地域と考える。
- ・デマンド型交通は需要量が比較的小さく交通空白地が点在している地域などにおける移動を担うことから、需要量が比較的小さい人口密度500人未満を「○（適している）」、需要量が比較的大きい人口密度500人以上を「△（やや適している）」として評価した。

表6 地域ふれあいバス運行状況

地 域 名	地域ふれあいバスの運行の有無	人口密度 (人/㎢)	
別 所	【運行中】	400	
三 木	なし	1,099	△
三 木 南	なし（地域の交流イベントの際は巡回バスを運行）	844	△
自由が丘	【運行中】	7,428	
緑 が 丘	なし	4,925	△
青 山	なし	3,600	△
志 染	なし (地元団体（らんらん倶楽部）が公民館事業の際の移送サービスを実施)	99	○
細 川	【運行中】	73	
口 吉 川	【運行中】	96	
吉 川	なし	132	○

※市内地域を西から東の順に並べ替えている。

(評価結果)

評価結果	地域ふれあいバスの運行	地 域 名
○	地域ふれあいバスの運行がなく、 人口密度が500人未満	志染、吉川
△	地域ふれあいバスの運行がなく、 人口密度が500人以上	三木、三木南、緑が丘、青山

資料6 三木市バス交通の見直し方針

「三木市地域公共交通網形成計画」の策定と併せ、利用実態に即したバスの運行形態を検討し、効果的かつ効率的な移動手段を確保するとともに、将来にわたる市の財政負担の適正化を図るため、次のとおり「三木市バス交通の見直し方針」を策定する。

1 見直し対象のバス路線（重点見直しバス路線）

- (1) 旧コミュニティバス
- (2) 北播磨総合医療センター方面行きバス

2 見直しの方法

上記バス路線の見直しに当たっては評価指標を設定し、見直し対象となるバス路線を抽出する。

なお、見直しとは、路線の統合、廃止、減便、経路変更、存続、運行サービス形態の変更などのあらゆる方法をいう。

また、見直しに当たっては、昨今の運転者不足の状況にも十分に留意しながら、見直し対象外のバス路線であっても、見直し対象となるバス路線の影響を受け、これらの路線との統廃合をはじめ、減便、経路変更などを行うこととする。

3 評価指標の設定

次のとおり評価指標を設定し、平成28年度及び平成29年度における利用者数及び市補助金額の実績について、客観的評価を行う。

(1) 利用者ニーズに関する評価指標

1日当たりバス利用者数が10人以下（バスでなくともワンボックスカーで対応可能な水準）又は1便当たりバス利用者数が1人以下（タクシーで対応可能な水準）のいずれかに該当する場合は、見直し対象とする。

(2) 市の財政負担に関する評価指標

バス利用者数1人当たり市補助金額が2千円以上（三木市の県内類似団体（豊岡市、高砂市、丹波市及びたつの市）のバスにかかる人口1人当たりコストの平均値が約2千円）に該当する場合は、見直し対象とする。

4 評価結果

資料編7「三木市バス交通の見直しに係る評価対象、評価指標及び評価結果」の
とおり

5 見直し方針

(1) 幹線バス等の確保維持

市単独補助路線バス（旧コミュニティバス及び北播磨総合医療センター方面行きバス）以外に事業者が運行する幹線バス及び独自路線バス（「幹線バス等」という。）は、主に市域をまたがる広域的な移動手段の役割や鉄道駅と住宅団地等の市街地を結ぶ基幹的な役割を担うことから、引き続き、利用の向上につながる見直しを実施し、路線の確保維持を図る。

(2) 旧コミュニティバスの整理統合

ア 三木循環ルート、別所第1ルート、別所第2ルート及び三木別所観光ルートは、これらの一体的な見直しの中で整理統合を行う。

イ 青山・緑が丘循環ルートは、平成27年10月の新設から間もないことから、停留所の増設や地域拠点経由などの経路変更により利用を促進する。

ただし、いずれの場合においても、本計画期間内に中間評価を行い、利用状況になお改善がみられない場合は路線を廃止する。

(3) 吉川地域全域におけるデマンド型交通の導入検討

三木市デマンド型交通検討部会におけるデマンド型交通の導入検討地域の選定評価に基づき、吉川地域全域へのデマンド型交通の導入を検討する。

なお、導入の検討から開始までの間は、よかたんバスの利用実態に即した見直しを実施する。

(4) 北播磨総合医療センター方面行きバス（市単独補助路線バス）の全線廃止を含めた見直し

将来的な全線廃止も見据えた上で、バス利用の効果検証期間（利用促進・広報周知）を設け、利用状況になお改善がみられない路線について、廃止を含めた見直しを実施する。

なお、路線が廃止となった場合における代替策として、鉄道駅及びバスターミナル（三木営業所）からの乗継ぎによる医療センターへの移動手段の確保を検討する。

(5) タクシー運賃助成等の拡充検討

北播磨総合医療センター方面行きバスの全線廃止を含めた見直しにより削減した経費の一部を活用し、福祉施策としてタクシー運賃助成等の拡充を検討する。

資料7 (1) 三木市バス交通の見直しに係る評価対象、評価指標及び評価結果(旧コミュニティバス関係分)

路線・ルート名			1日当たり 便数（平日）			1日当たり 便数（土日祝）			評価対象				利用者ニーズに関する評価指標				市の財政負担に 関する評価指標		総合評価
									年間利用者数 （単位：人）		年間市補助金額 （単位：千円）		1日当たり 利用者数 10人		1便当たり 利用者数 1人		1人当たり 市補助金額 2,000円		
			往路	復路	計	往路	復路	計	H28	H29	H28	H29	H28	H29	H28	H29	H28	H29	
旧 み つ き バ ス	青山5丁目ルート		9	8	17	4	5	9	45,035	46,592	24,584	23,267	124.1	128.7	8.62	8.92	546	499	存続
	青山・緑が丘循環ルート		5	5	10	5	5	10	3,418	3,950	11,975	12,061	9.4	10.9	0.94	1.09	3,504	3,053	要見直し
	三 木 循 環 ル ー ト	恵比須駅～三木営業所～恵比須駅	2	3	5	3	3	6	3,893	4,322	5,354	4,933	10.7	11.9	2.01	2.24	1,375	1,141	存続
		平井ぶどう園前～三木営業所～恵比須駅	2	2	4				1,866	2,211	3,782	3,428	7.6	9.0	1.90	2.25	2,027	1,550	要見直し
	別所第1ルート		5	5	10				2,391	2,150	4,758	4,494	23.0	20.9	2.30	2.09	1,990	2,090	要見直し
	別所第2ルート		5	5	10				2,470	2,202	5,565	5,108	23.8	21.4	2.38	2.14	2,253	2,320	要見直し
	三木別所観光ルート					4	5	9	2,210	2,506	5,090	4,985	21.7	24.1	2.41	2.68	2,303	1,989	要見直し
	よかた んル ー ト	木曜日運行	2	2	4				2,501	2,640	1,740	1,566	47.2	50.8	11.80	12.69	696	593	存続
		日曜日運行				2	2	4	2,249	2,470	1,459	1,357	41.6	48.4	10.41	12.11	649	549	存続
	朝日ヶ丘ルート		9	10	19	10	11	21	25,842	22,306	7,462	5,930	71.2	61.6	3.62	3.13	289	266	存続
大二谷線（注）		2	1	3	3	3	6	5,775	6,559	4,491	4,248	15.9	18.0	4.22	4.77	778	648	存続	
旧 よ か た ん バ ス	福吉・福井⇨健康福祉センター		6		6				1,379	1,170	7,349	6,639	5.3	4.5	0.88	0.76	5,329	5,674	要見直し
	前田・吉川総合公園⇨健康福祉センター		6		6				1,946	1,615	9,234	8,351	7.5	6.3	1.24	1.04	4,745	5,171	要見直し
	大門・市野瀬⇨健康福祉センター		6		6				3,884	3,888	8,449	7,572	14.9	15.1	2.48	2.51	2,175	1,948	要見直し
	上松・みなぎ台⇨健康福祉センター		6		6				1,963	1,796	7,343	6,624	7.5	7.0	1.25	1.16	3,741	3,688	要見直し
	渡瀬・イオンモール神戸北ルート					4	4	8	653	1,240	973	1,655	13.9	24.3	1.74	3.04	1,490	1,335	存続
合 計			65	41	106	35	38	73	107,475	107,617	109,608	102,218	—	—	—	—	—	—	—

(凡例) (注) スクールバス利用を含む。また、市単独補助路線で評価対象となるため、上表に含めている。

- : 重点見直し対象路線(「評価指標」が2つ以上該当)
- : 見直し対象路線(「評価指標」が1つのみ該当)

(2) 三木市バス交通の見直しに係る評価対象、評価指標及び評価結果（北播磨総合医療センター方面行きバス関係分）

路線・ルート名	1日当たり 便数（平日）			1日当たり 便数（土日祝）			評価対象				利用者ニーズに関する評価指標				市の財政負担に 関する評価指標		総合評価
							年間利用者数 （単位：人）		年間市補助金額 （単位：千円）		1日当たり 利用者数 10人		1便当たり 利用者数 1人		1人当たり 市補助金額 2,000円		
	往路	復路	計	往路	復路	計	H28	H29	H28	H29	H28	H29	H28	H29	H28	H29	
別所ルート（101系統）	6	6	12				2,826	2,847	16,192	15,682	11.7	11.8	0.97	0.98	5,730	5,508	要見直し
自由が丘本町・別所ルート（102系統）	6	6	12				2,522	2,369	24,429	23,090	10.4	9.8	0.87	0.82	9,686	9,747	要見直し
緑が丘駅・三木南・三木ルート（103系統）	6	6	12				7,434	7,866	19,510	19,645	30.6	32.2	2.55	2.69	2,624	2,497	要見直し
自由が丘西ルート（104系統）	6	6	12				5,958	6,384	17,939	18,276	24.5	26.2	2.04	2.18	3,011	2,863	要見直し
自由が丘東ルート（105系統）	7	7	14				6,884	7,461	28,231	28,710	28.3	30.6	2.02	2.18	4,101	3,848	要見直し
緑が丘・青山ルート（106系統）	7	7	14				10,258	10,065	27,846	28,617	42.2	41.3	3.02	2.95	2,715	2,843	要見直し
細川・三木ルート（107系統）	6	6	12				7,787	8,309	26,153	24,770	32.2	34.3	2.68	2.86	3,359	2,981	要見直し
志染・三木ルート（108系統）	2		2				1,781	1,435	3,706	3,608	7.4	5.9	3.68	2.96	2,081	2,514	要見直し
吉川・口吉川ルート（109系統）	4	2	6				2,252	2,362	23,167	21,794	9.3	9.8	1.55	1.63	10,287	9,227	要見直し
口吉川・高畑ルート（110系統）	2	4	6				481	352	14,662	13,744	2.0	1.5	0.33	0.24	30,482	39,045	要見直し
合 計	52	6	102	－	－	－	48,183	49,450	201,835	197,936	－	－	－	－	－	－	－

（凡例）

：重点見直し対象路線（「評価指標」が2つ以上該当）

資料8 「三木市バス交通の見直し方針」の実施スケジュール

- 1 幹線バス等の確保維持
- 2 旧コミュニティバスの整理統合
- 3 吉川地域全域におけるデマンド型交通の導入検討
- 4 北播磨総合医療センター方面行きバス（市単独補助路線バス）の全線廃止を含めた見直し
- 5 タクシー運賃助成等の拡充検討

