

三木市地域公共交通網形成計画（最終案）【概要版】

1 計画策定の目的

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、本計画を策定。

2 計画対象区域

三木市全域

3 計画対象期間

平成31年度～平成35年度（5年間）

4 三木市の公共交通の課題

本計画の策定に当たり、人口及び高齢化の推移並びに公共交通の利用実態の把握、市等が策定しているまちづくり等の関連計画の調査、第4次三木市公共交通網計画における取組効果の検証を実施。

また、公共交通の新たな選択肢として、デマンド型交通（※1（4ページの「用語解説」を参照。以下同様））の導入検討に向けた協議を実施。

その結果を踏まえ、公共交通を取り巻く課題を次のとおり整理。

現状等の整理

- ・ 粟生線及び幹線バスの維持・存続
- ・ 公共交通とまちづくりとの連携
- ・ 人口減少及び超高齢社会の到来
- ・ 地域拠点のにぎわいづくり
- ・ 公共交通にかかる多額の財政負担
- ・ 利用実態により即した運行形態への見直し
- ・ 駅へのアクセス性の向上
- ・ 三木駅の再生
- ・ 利用しやすい交通環境の仕組みづくり
- ・ 公共交通の利用啓発

本計画の策定に向けた課題

- 課題1 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
- 課題2 人口が減少する中、地域特性に応じた交通網の構築
- 課題3 効率的・効果的な交通網の構築
- 課題4 鉄道駅等の交通結節点の設備環境改善による利用促進
- 課題5 住民等との協働による公共交通の認知及び利用促進

5 計画の目標及び基本方針

4で整理した課題のほか、市等の関連計画の理念・方針を踏まえ、本計画における目標及び基本方針を次のとおり策定。

基本的な考え方

- ① 高齢化の進行、人口減少、財政的制約などの厳しい環境が今後も続く中で、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必要
- ② 将来にわたってあらゆる世代が住み続けたいまち、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
- ③ 公共交通の維持・活性化には、市民等、交通事業者及び行政の協働による取組が不可欠

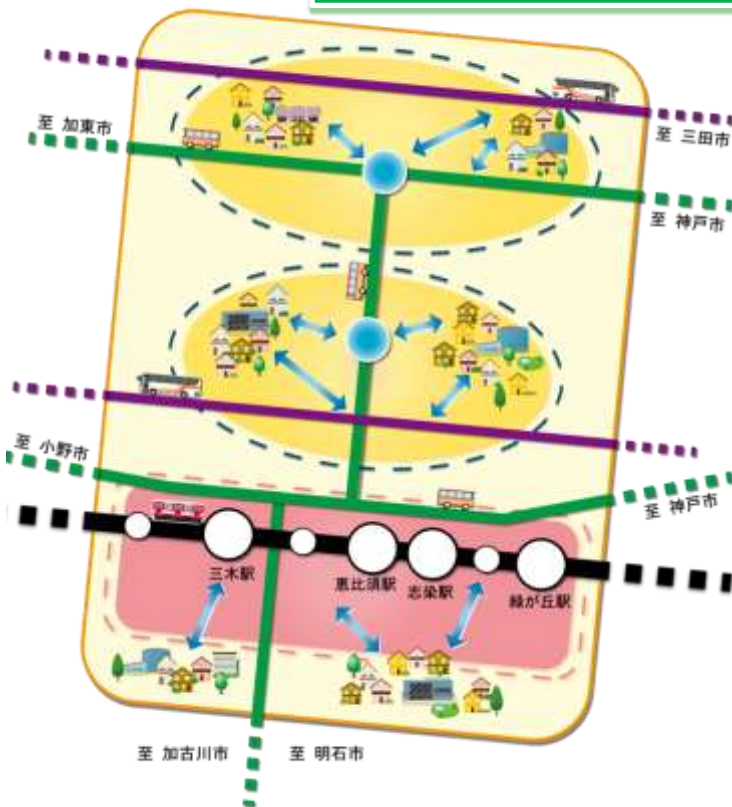
目標

住み続け、訪れたい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

基本方針

- 方針1 鉄道及び幹線バスを軸とする公共交通網の形成
- 方針2 まちづくりと連携した便利な公共交通網の形成
- 方針3 公共交通の活性化及び利用促進

三木市が目指す新たな公共交通網のイメージ



	鉄道（粟生線）
	路線バス（幹線バス）
	高速バス
	地域拠点等（公民館、主要バス停等）
	主にバス等での駅アクセスを促進する地域
	地域に密着した公共交通（地域ふれあいバス、デマンド型交通等）によるネットワークを形成する地域
	バス等の公共交通、徒歩、自転車でのアクセス

6 主な施策及び事業

本計画の目標及び基本方針を達成するため、次の施策を実施。

また、基本方針に基づき、市内10地域においても地域別の具体的な取組を展開。

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

- ① 粟生線の維持・存続に向けた活性化及び利用促進
- ② 持続可能なバス路線網の形成

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

- ① 交通と「まちづくり」との協調・連携
- ② 交通と「福祉」との協調・連携
- ③ 交通と「教育」との協調・連携
- ④ 交通と「観光」との協調・連携

基本方針 3

公共交通の活性化及び利用促進

- ① 市民に対するモビリティ・マネジメント（※2）の実施
- ② 企業等に対するモビリティ・マネジメントの実施
- 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

7 数値目標の設定

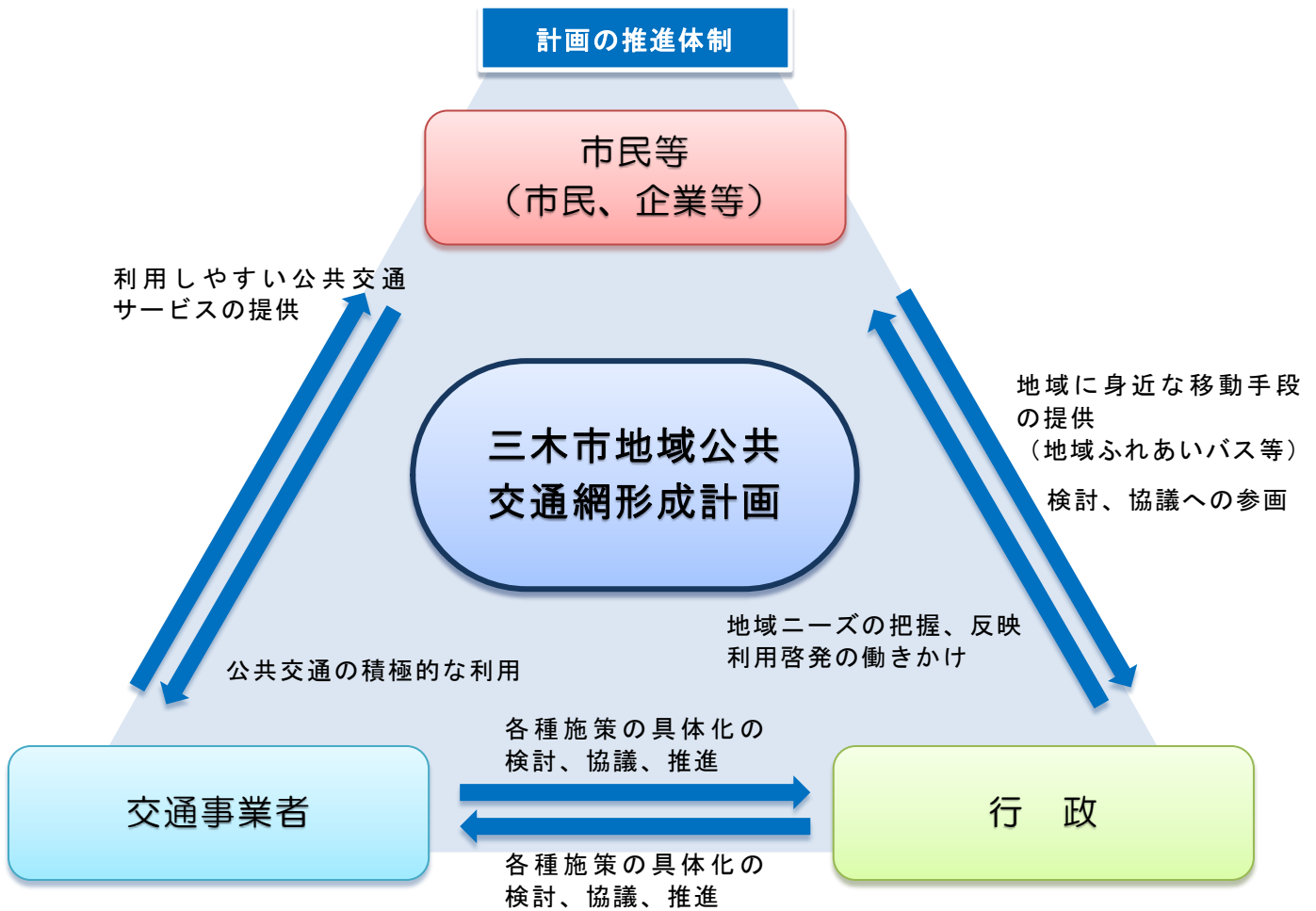
本計画における数値目標を次のとおり設定。

計画の基本方針	目標項目	基準値	目標値
1 鉄道及び幹線バスを軸とする公共交通網の形成	市内粟生線各駅の実利用者数	280万人 (H29)	283万人 (H35)
	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)
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)
	市内観光施設利用者数	57.8万人 (H28)	82.0万人 (H35)
3 公共交通の活性化及び利用促進	パークアンドライド（※3）による鉄道利用台数	12,030台 (H29)	12,800台 (H35)
	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)

8 推進体制及び役割分担

本計画を確実に推進していくため、市民等、交通事業者及び行政がそれぞれの役割を分担しながら、その役割を果たしていくことが重要。

また、Plan（計画）、Do（実施）、Check（検証・評価）、Action（改善）のPDCA サイクルに基づき、事業が適切に実施されているかを検証し、事業の計画・検討・見直しを行いながら、各事業を推進。



用語解説

(※1) 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交通システムのこと。運行方式や運行ダイヤ、発着地の自由度の組み合わせなどにより、多様な運行形態が存在する。

(※2) モビリティ・マネジメント

個人、組織、地域の移動（モビリティ）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ことなど）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や取組のこと。

(※3) 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）する移動方式のこと。