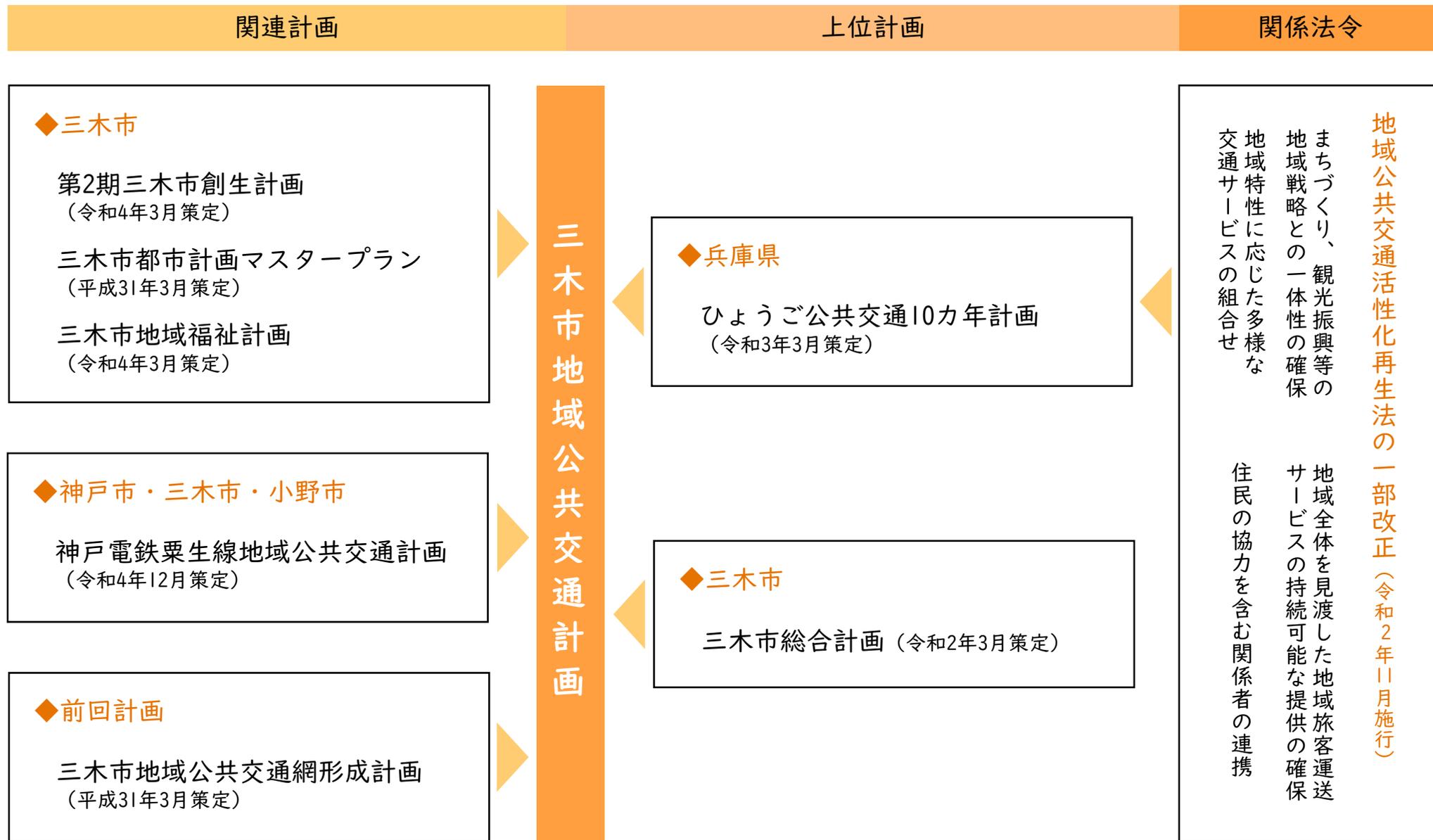


# 三木市地域公共交通計画の策定に係る調査分析について

三木市  
都市整備部 交通政策課

# I 本市における三木市地域公共交通計画の位置づけについて

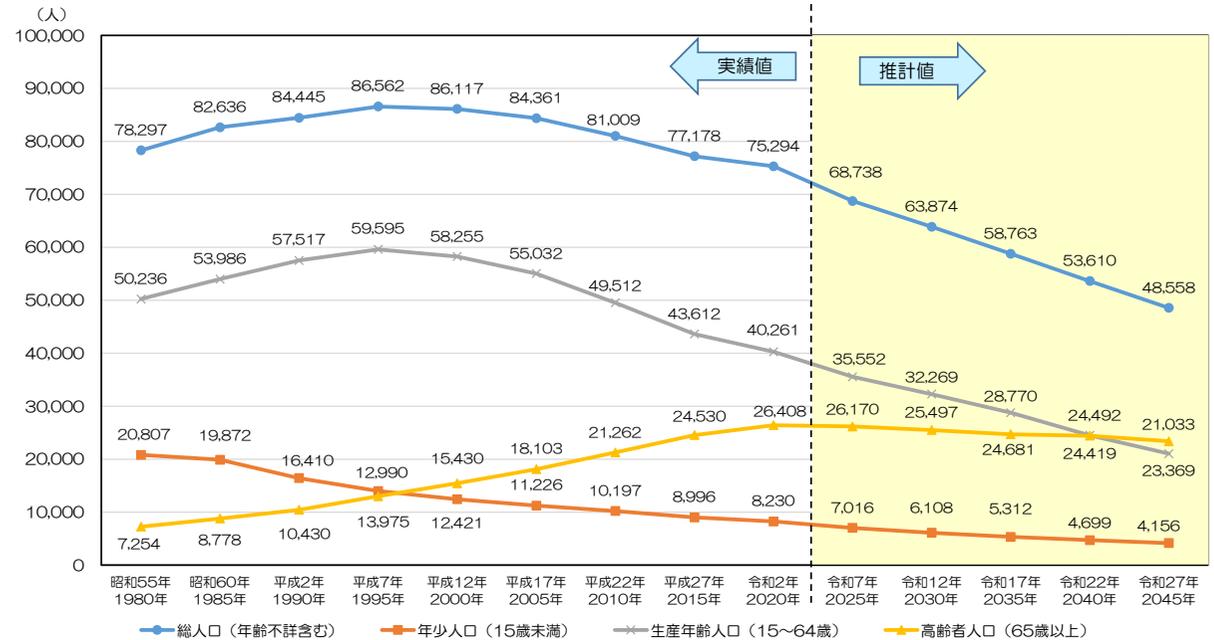


## 2 上位・関連計画における公共交通に関するキーワードについて

公共交通に関する目標・方針等	ひょうご 10か年 計画	三木市 総合計画	第2期 三木市 創生計画	三木市 都市計画 マスター プラン	三木市 地域福祉 計画	神戸電鉄 粟生線 地域公共 交通計画
関連施策（まちづくり、福祉、教育等）との連携による公共交通ネットワーク構築	○	○	○	○	○	○
広域交通ネットワークの強化 鉄道及び幹線バスを軸とした公共交通網の形成	○	○	○	○		○
公共交通による観光客の周遊促進	○					○
高齢者や障がい者等、誰もが公共交通を利用しやすい環境の整備	○	○	○	○	○	○
大規模災害や老朽化への備えの推進	○					○
公共交通における環境負荷軽減	○					○
公共交通利用の意識付け・動機付けの推進	○	○	○	○	○	○
公共交通に対する行政支援についての理解促進	○					
住民・交通事業者・行政が一体で取り組む利用促進活動の促進	○	○	○	○	○	○
公共交通を担う人材の確保・育成	○	○				

### 3 人口推移について

- 本市の人口は、平成7年の86,562人をピークに減少傾向にあり、令和2年には75,294人にまで減少している。令和27年の人口は48,558人と推定され、令和2年と比べて64%にまで減少するとされている。



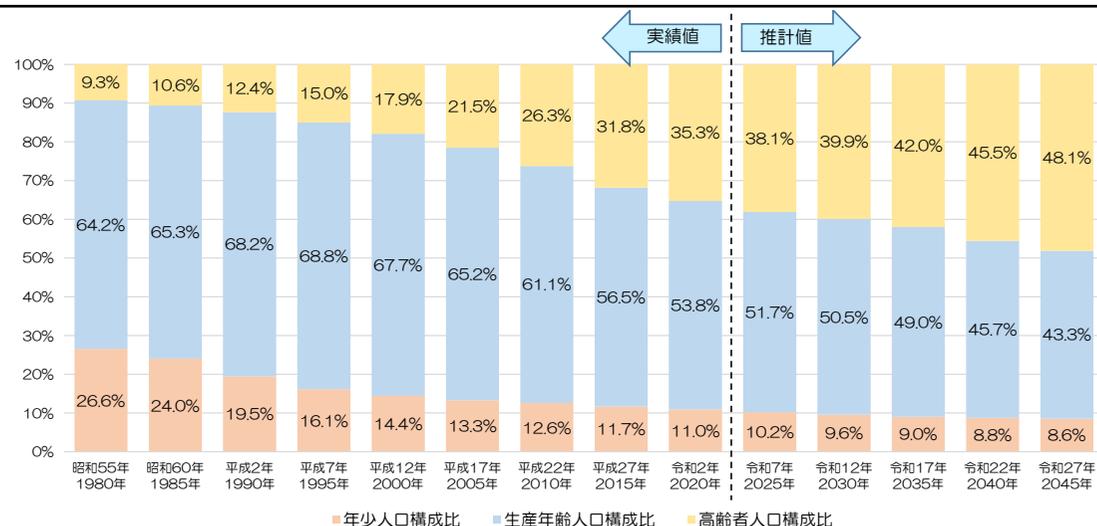
(単位: 人、%)

- 地域別の推移については、平成29年度から令和4年度にかけて、志染地域及び吉川地域で最大11.7%減少した。

地域名	平成29年 2017年 A	平成30年 2018年	令和元年 2019年	令和2年 2020年	令和3年 2021年	令和4年 2022年 B	増減 C B-A	増減率 C/A
三木	20,613	20,708	20,746	20,724	20,630	20,383	△ 230	△ 1.1
三木南	5,884	5,884	5,885	5,888	5,793	5,715	△ 169	△ 2.9
別所	6,597	6,498	6,433	6,342	6,280	6,256	△ 341	△ 5.2
志染	2,745	2,671	2,594	2,530	2,499	2,425	△ 320	△ 11.7
細川	2,080	2,037	1,986	1,940	1,887	1,843	△ 237	△ 11.4
口吉川	1,732	1,696	1,673	1,644	1,630	1,572	△ 160	△ 9.2
縁が丘	9,146	9,160	9,047	9,089	9,001	8,923	△ 223	△ 2.4
自由が丘	16,174	16,118	16,100	15,963	15,835	15,720	△ 454	△ 2.8
青山	5,938	5,904	5,870	5,729	5,699	5,679	△ 259	△ 4.4
吉川	7,607	7,424	7,218	7,080	6,867	6,717	△ 890	△ 11.7
合計	78,516	78,100	77,552	76,929	76,121	75,233	△ 3,283	△ 4.2

## 4 人口の構成比及び高齢化率について

- 年齢3区分別人口の割合では、生産年齢人口の割合は減少を続け、高齢者人口の割合は増加し、令和13年から令和17年の間に40%を超え、令和27年には約48.1%に達すると見込まれる。



- 地域別にみると高齢化率が最も高いのが、細川地域で44.9%となっており、次いで口吉川地域(43.3%)、緑が丘地域(40.8%)の順となっています。

(単位：人(上段)、%(下段))

地域名	平成29年 2017年 A	平成30年 2018年	令和元年 2019年	令和2年 2020年	令和3年 2021年	令和4年 2022年 B	増減 C B-A
三木	6,483 (31.5)	6,566 (31.7)	6,575 (31.7)	6,600 (31.9)	6,583 (31.9)	6,541 (32.1)	58 (0.6)
三木南	1,436 (24.4)	1,462 (24.9)	1,492 (25.4)	1,517 (25.8)	1,553 (26.8)	1,565 (27.4)	129 (3.0)
別所	2,149 (32.6)	2,165 (33.3)	2,177 (33.8)	2,197 (34.6)	2,202 (35.1)	2,200 (35.2)	51 (2.6)
志染	951 (34.6)	960 (35.9)	955 (36.8)	977 (38.6)	971 (38.9)	977 (40.3)	26 (5.7)
細川	825 (39.7)	817 (40.1)	817 (41.1)	830 (42.8)	822 (43.6)	828 (44.9)	3 (5.3)
口吉川	671 (38.7)	670 (39.5)	674 (40.3)	675 (41.1)	675 (41.4)	680 (43.3)	9 (4.5)
緑が丘	3,665 (40.1)	3,709 (40.5)	3,696 (40.9)	3,701 (40.7)	3,671 (40.8)	3,636 (40.8)	△29 (0.7)
自由が丘	5,332 (33.0)	5,438 (33.7)	5,582 (34.7)	5,641 (35.3)	5,728 (36.2)	5,749 (36.6)	417 (3.6)
青山	1,249 (21.0)	1,303 (22.1)	1,374 (23.4)	1,449 (25.3)	1,550 (27.2)	1,626 (28.6)	377 (7.6)
吉川	2,441 (32.1)	2,423 (32.6)	2,415 (33.5)	2,439 (34.5)	2,457 (35.8)	2,465 (36.7)	24 (4.6)
合計	25,202 (32.1)	25,513 (32.7)	25,757 (33.2)	26,026 (33.8)	26,212 (34.4)	26,267 (34.9)	1,065 (2.8)

出典：令和2年国勢調査

## 5 世帯構成について

- 核家族世帯数の割合が一番高い地域は、青山地域1, 563世帯(71.7%)となっています。
- 65歳以上の高齢者がいる世帯数の割合が一番高い地域は、細川地域487世帯(72.1%)となっています。また、65歳以上の単身世帯数の割合が一番高い地域は、別所地域370世帯(15.4%)となっています。
- 3世代世帯数の割合が一番高い地域は、口吉川地域92世帯(16.5%)となっています。

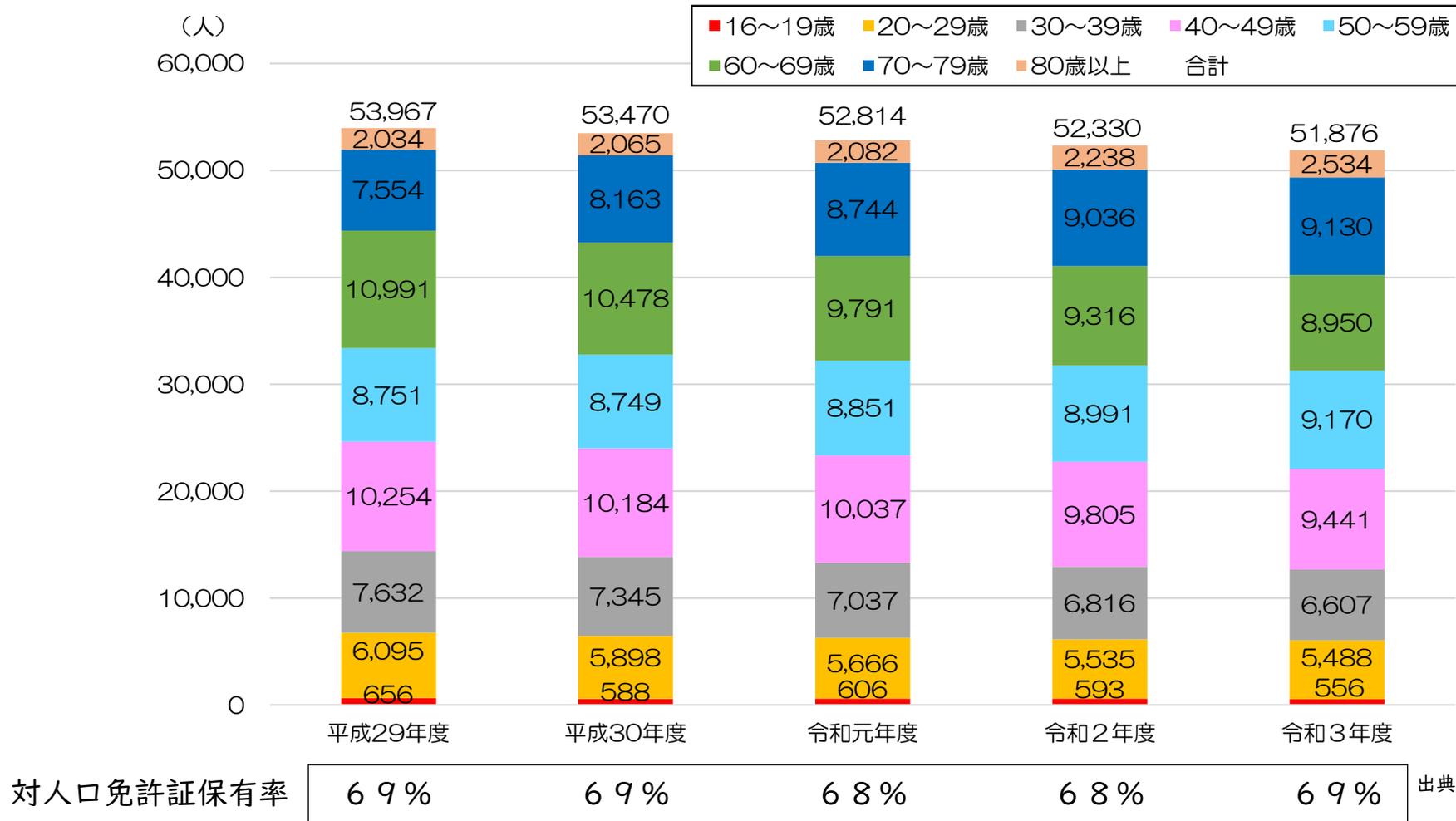
(単位：人(上段)、%(下段))

項目	市内全域	三木	三木南	別所	志染	細川	口吉川	緑が丘	自由が丘	青山	吉川
世帯総数	30,370	8,835	2,275	2,404	826	675	556	3,824	6,402	2,180	2,393
一般世帯総数	30,318	8,814	2,273	2,399	821	675	556	3,813	6,400	2,180	2,387
核家族世帯 (一般世帯数に占める割合)	18,756 (61.9%)	4,814 (54.6%)	1,433 (63.0%)	1,436 (59.9%)	487 (59.3%)	355 (52.6%)	292 (52.5%)	2,510 (65.8%)	4,468 (69.8%)	1,563 (71.7%)	1,398 (58.6%)
3世代世帯数 (一般世帯数に占める割合)	1,845 (6.1%)	465 (5.3%)	98 (4.3%)	185 (7.7%)	126 (15.3%)	87 (12.9%)	92 (16.5%)	135 (3.5%)	225 (3.5%)	101 (4.6%)	331 (13.9%)
6歳未満の子どもがいる世帯数 (一般世帯数に占める割合)	2,106 (6.9%)	716 (8.1%)	169 (7.4%)	161 (6.7%)	45 (5.5%)	28 (4.1%)	26 (4.7%)	256 (6.7%)	434 (6.8%)	154 (7.1%)	117 (4.9%)
65歳以上の高齢者がいる世帯数 (一般世帯数に占める割合)	16,128 (53.2%)	4,191 (47.5%)	976 (42.9%)	1,400 (58.4%)	572 (69.7%)	487 (72.1%)	392 (70.5%)	2,227 (58.4%)	3,490 (54.5%)	951 (43.6%)	1,442 (60.4%)
65歳以上の高齢夫婦世帯数 (一般世帯数に占める割合)	4,827 (15.9%)	1,058 (12.0%)	282 (12.4%)	357 (14.9%)	125 (15.2%)	104 (15.4%)	91 (16.4%)	881 (23.1%)	1,304 (20.4%)	320 (14.7%)	305 (12.8%)
65歳以上の単身世帯数 (一般世帯数に占める割合)	3,787 (12.5%)	1,205 (13.7%)	271 (11.9%)	370 (15.4%)	95 (11.6%)	89 (13.2%)	63 (11.3%)	530 (13.9%)	803 (12.5%)	132 (6.1%)	229 (9.6%)
施設等の世帯数	52	21	2	5	5	0	0	11	2	0	6

出典：令和2年国勢調査

## 6 運転免許証保有状況について

- 平成29年度から令和3年度にかけて約3.9%減少した。
- 人口に対する免許保有率は、約69%で推移し続けている。



出典：三木警察署提供資料  
三木市資料

## 7 運転免許証返納状況について

- 三木警察署においても、近年300人以上が運転免許証の返納が行われている。
- アンケートにおいては、返納されたかたを含め、約20%のかたが運転免許証を保有しておらず、返納を考えているかたを含めると、近い将来、40%以上のかたが免許証を保有していないことが想定される。
- 既に返納されたかたの70%以上が、80歳になるまでに返納されているが、今後返納を考えているかたは、半数以上が80歳以上であり、返納時期の高齢化が示唆されている。

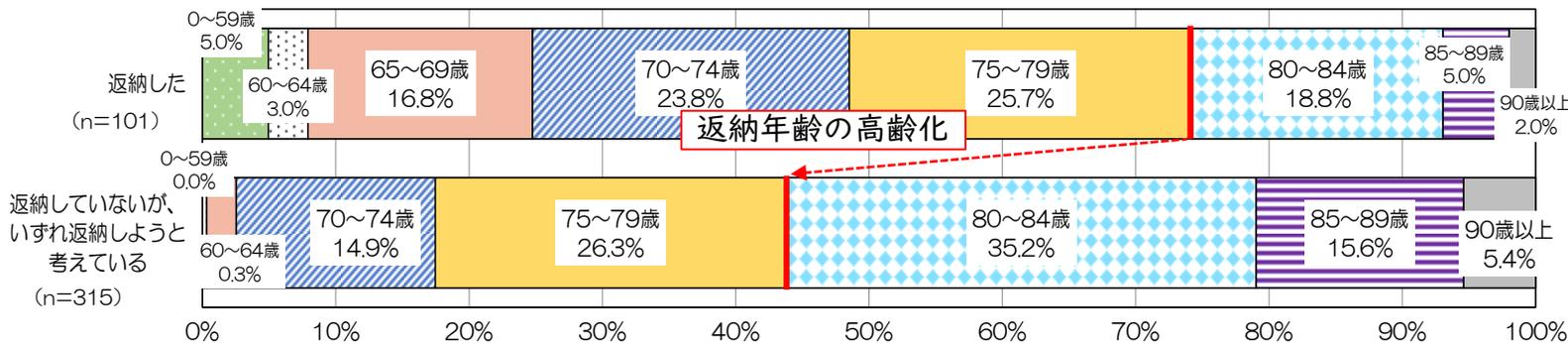
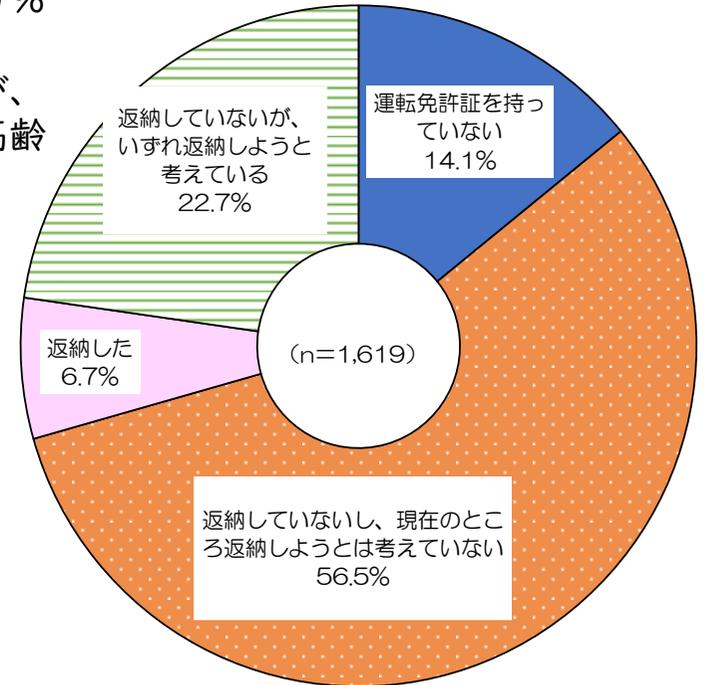
年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度
人数	277	334	457	421	359

※三木警察署での返納数

※返納した方が三木市に住所登録があるとは限らない。神戸市や小野市等が含まれている可能性がある。

なお、三木市の方でも他市や明石更新センター等で返納している人がおり、そういった方は数字には含まれない。

出典：三木警察署提供資料



出典：市民アンケート調査  
アンケート概要  
市民15歳以上、3,500人対象

出典：市民アンケート調査  
アンケート概要  
市民15歳以上、3,500人対象

## 8 通勤・通学先について

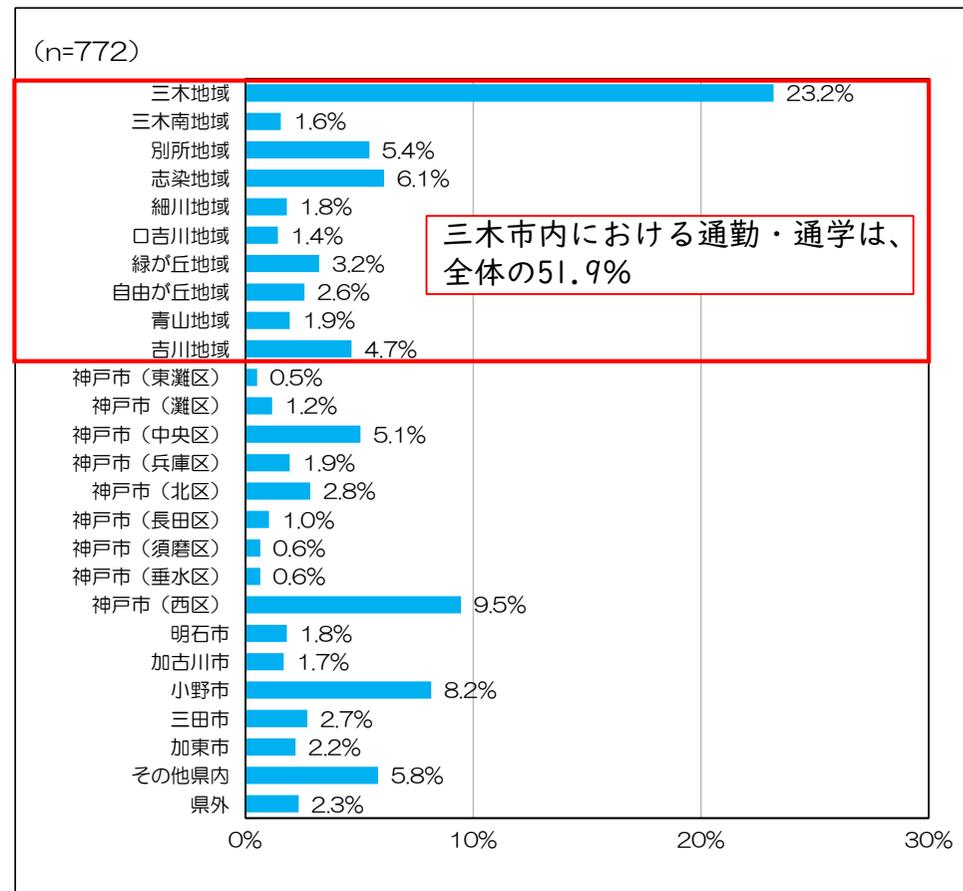
- 令和2年度の国勢調査及び市民アンケート調査において、通勤・通学圏域は、半数以上が三木市内であり、次いで神戸市、小野市の順に多くなっており、神戸電鉄との関係性も考えられる。
- 国勢調査における、他市町に通勤・通学している人（流出人口）の内訳をみると、最も多いのは神戸市43.5%であり、次いで小野市16.3%となった。
- 他市町から本市に通勤・通学している人（流入人口）の内訳についても、最も多いのは神戸市32.8%であり、次いで小野市18.0%となった。

(単位：人)

	通勤・通学			
	流入	流出	市外の流入 構成比	市外の流出 構成比
合計	38,942	38,195	100.0%	100.0%
三木市内で通勤・通学	21,563	21,563	55.4%	56.5%
三木市外	17,379	16,632	44.6%	43.5%
三木市外 計			100.0%	100.0%
神戸市	5,701	7,235	32.8%	43.5%
小野市	3,120	2,714	18.0%	16.3%
加古川市	1,694	702	9.7%	4.2%
明石市	1,174	647	6.8%	3.9%
加東市	1,071	1,010	6.2%	6.1%
三田市	927	728	5.3%	4.4%
稲美町	626	285	3.6%	1.7%
加西市	333	299	1.9%	1.8%
姫路市	324	304	1.9%	1.8%
西脇市	317	201	1.8%	1.2%
高砂市	203	150	1.2%	0.9%
西宮市	184	284	1.1%	1.7%
宝塚市	122	38	0.7%	0.2%
大阪市	80	511	0.5%	3.1%
尼崎市	72	161	0.4%	1.0%
その他市町村	1,431	1,363	8.2%	8.2%

通勤、通学は15歳以上。

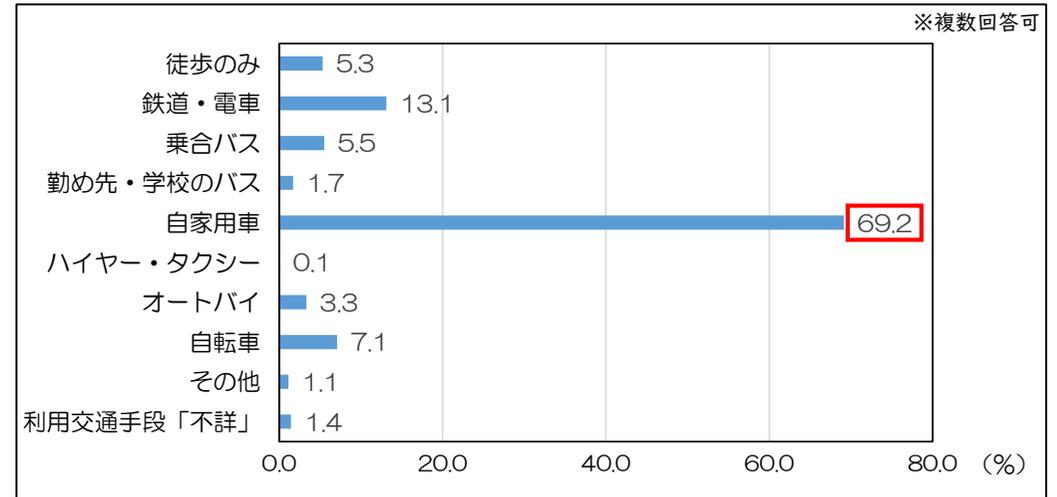
出典：令和2年国勢調査



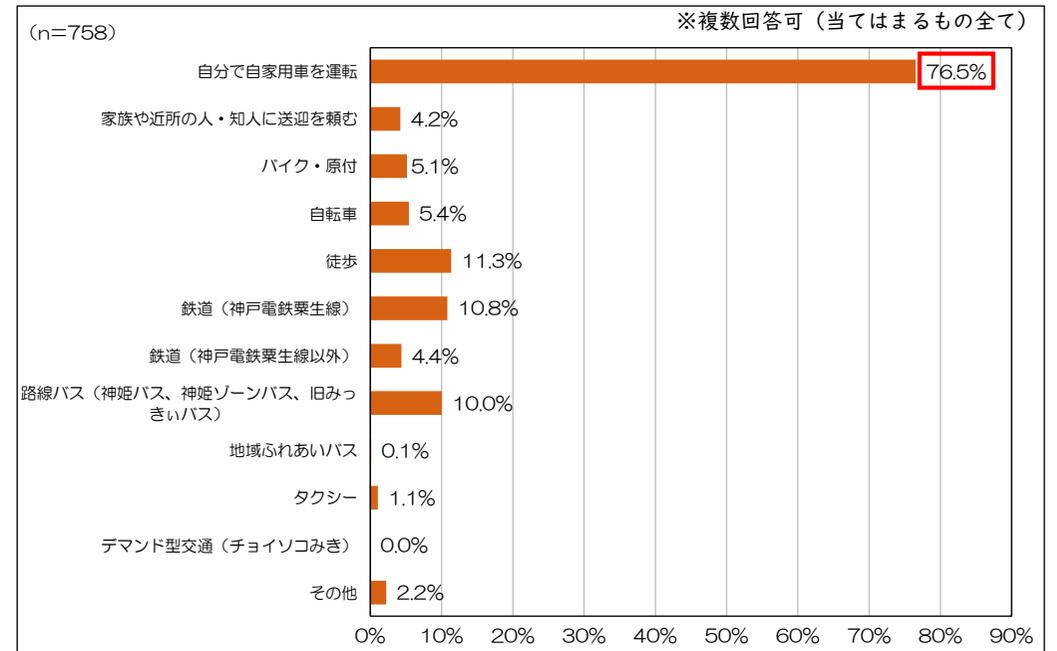
出典：市民アンケート調査 アンケート概要：市民15歳以上、3,500人対象

## 9 通勤・通学の移動手段について

- 通勤・通学手段については、自家用車の割合が最も高く、市民アンケートでは70%を超えた。
- 令和2年度の国勢調査における三木市内間の通勤・通学手段については、自家用車に次いで、自転車、徒歩のみの移動が高く、公共交通の利用は低い結果であった。
- 市外への通勤・通学手段については、自家用車に次いで、鉄道・電車、乗合バスの割合が高くなった。



出典：令和2年国勢調査



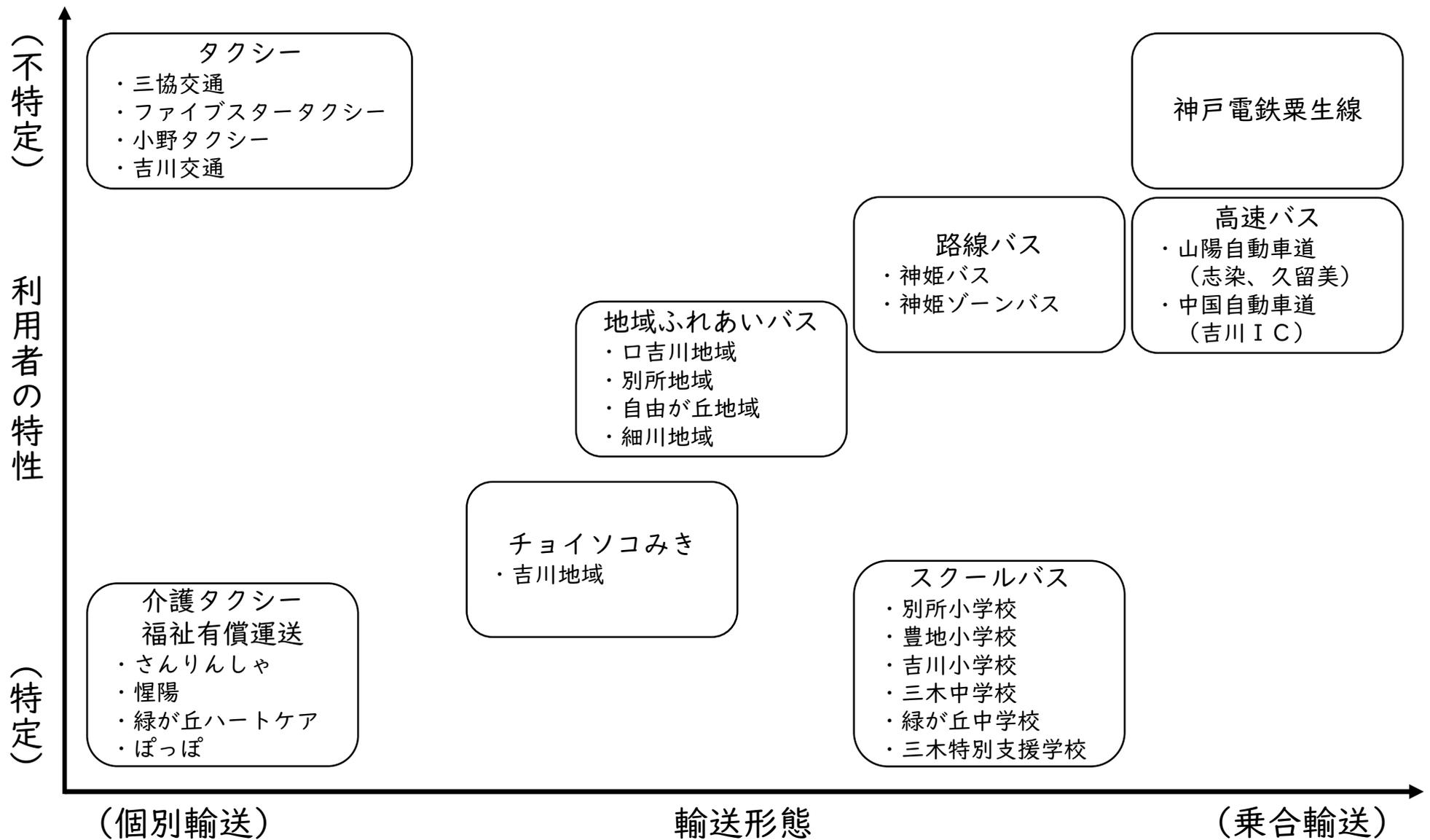
出典：市民アンケート調査 アンケート概要：市民15歳以上、3,500人対象

(単位：人)

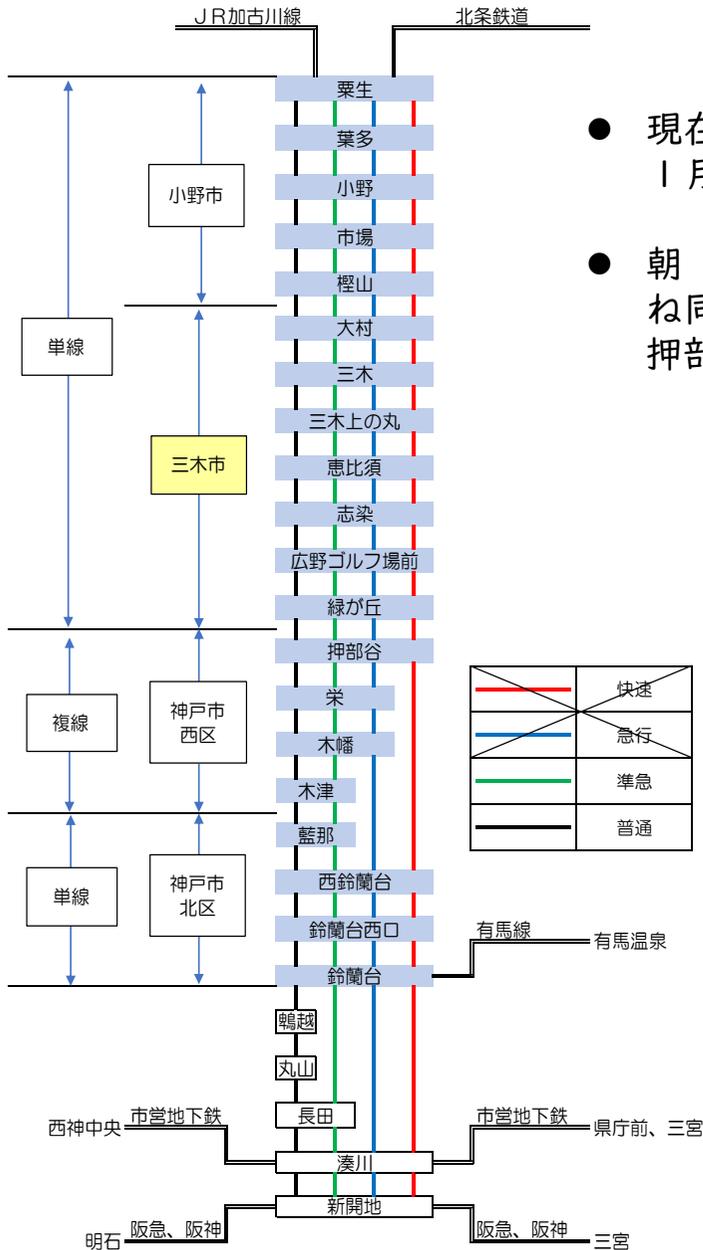
項目	自宅外の自市区町村で従業・通学	他市区町村で従業・通学	従業地・通学地「不詳」	合計	割合 (%)
総数	18,089	16,278	354	34,721	
徒歩のみ	1,789	45	8	1,842	5.3
鉄道・電車	678	3,866	10	4,554	13.1
乗合バス	477	1,425	7	1,909	5.5
勤め先・学校のバス	346	234	3	583	1.7
自家用車	12,477	11,468	65	24,010	69.2
ハイヤー・タクシー	8	12	-	20	0.1
オートバイ	711	438	3	1,152	3.3
自転車	1,914	533	12	2,459	7.1
その他	178	206	-	384	1.1
利用交通手段「不詳」	168	73	251	492	1.4

出典：令和2年国勢調査

# 10 現在の三木市内の公共交通について



# 1 | 神戸電鉄粟生線の現況について



- 現在、各区間における運行本数は、92本～116本運行しているが、平成31年1月時点では、98本～128本運行しており、運行便数は減少している。
- 朝（6時～9時）及び夕方（17時～21時）のピーク時は、区間を通じておおむね同水準であるが、昼間時（12時～17時）の三木～榎山間（15本/日）は、押部谷～志染間（26本/日）と比べ運行本数が少ない状況である。

平日  
上下（榎山⇄押部谷）  
(単位：本)

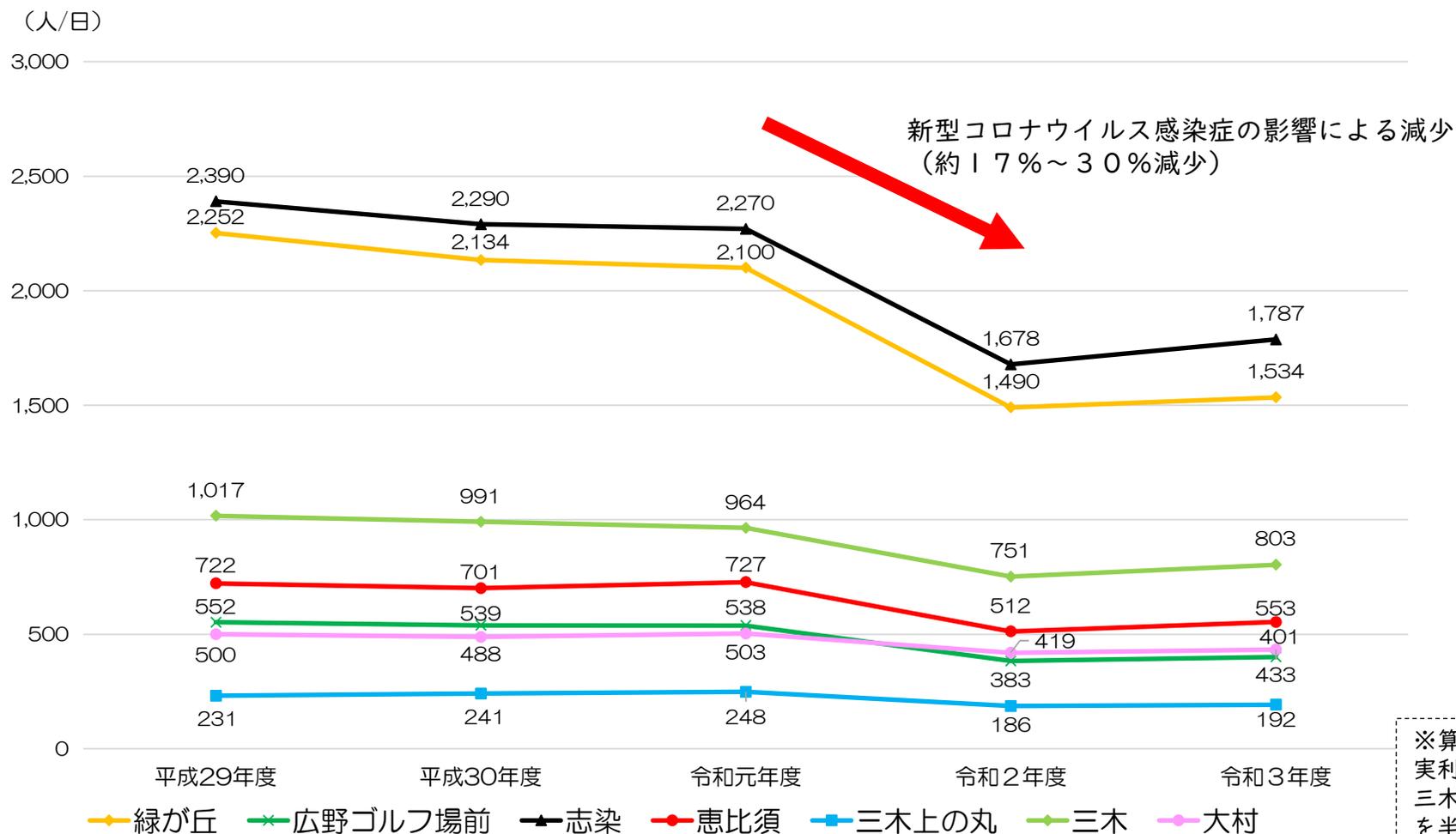
区間	始発～6時	6時～9時	9時～12時	12時～17時	17時～21時	21時～終電	合計
榎山 ⇄ 大村	5	20	11	15	30	11	92
大村 ⇄ 三木	5	20	11	15	30	11	92
三木 ⇄ 三木上の丸	5	20	13	21	30	11	100
三木上の丸 ⇄ 恵比須	5	20	13	21	30	11	100
恵比須 ⇄ 志染	5	20	13	21	30	11	100
志染 ⇄ 広野ゴルフ場前	6	23	14	26	31	16	116
広野ゴルフ場前 ⇄ 緑が丘	6	23	14	26	31	16	116
緑が丘 ⇄ 押部谷	6	23	14	26	31	16	116

土・日・祝日  
上下（榎山⇄押部谷）  
(単位：本)

区間	始発～6時	6時～9時	9時～12時	12時～17時	17時～21時	21時～終電	合計
榎山 ⇄ 大村	5	20	11	15	31	10	92
大村 ⇄ 三木	5	20	11	15	31	10	92
三木 ⇄ 三木上の丸	5	20	13	21	30	11	100
三木上の丸 ⇄ 恵比須	5	20	13	21	30	11	100
恵比須 ⇄ 志染	5	20	13	21	30	11	100
志染 ⇄ 広野ゴルフ場前	6	21	14	26	31	16	114
広野ゴルフ場前 ⇄ 緑が丘	6	21	14	26	31	16	114
緑が丘 ⇄ 押部谷	6	21	14	26	31	16	114

## 1 2 神戸電鉄粟生線の利用状況について

- 実利用者数については、各駅において減少傾向にあり、令和元年度から令和2年度においては、新型コロナウイルス感染症の影響を受け、大きく減少した。
- 令和3年度は、横ばい若しくは若干の回復を見せたが、令和元年度の水準までは戻っていない現状である。



出典：神戸電鉄(株)提供資料

※算出方法  
実利用者数とするため、  
三木市内の駅間の移動  
を半分に割り、算出し  
ている。

### 1 3 各駅前の施設状況について

- 利用者の多い緑が丘駅、志染駅、恵比須駅及び三木駅において、おおむね駅前広場やP & R駐車場及び駐輪場の整備が整っている。
- 駐輪場については、全ての駅で市営の駐輪場（無料）を整備している。
- バスの始発着となっている駅においては、バス専用の乗り場も整備されている。

駅名	駅前広場	P & R 駐車場	駐輪場	バス アクセス	バス乗り場	タクシー 乗り場	トイレ
緑が丘	○	○	○	○	○	○	○
広野ゴルフ場前		○(*) ◎(*)	○				
志染	○		○	○	○	○	○
恵比須	○	○ ◎(*)	○	○	○	○	○
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。

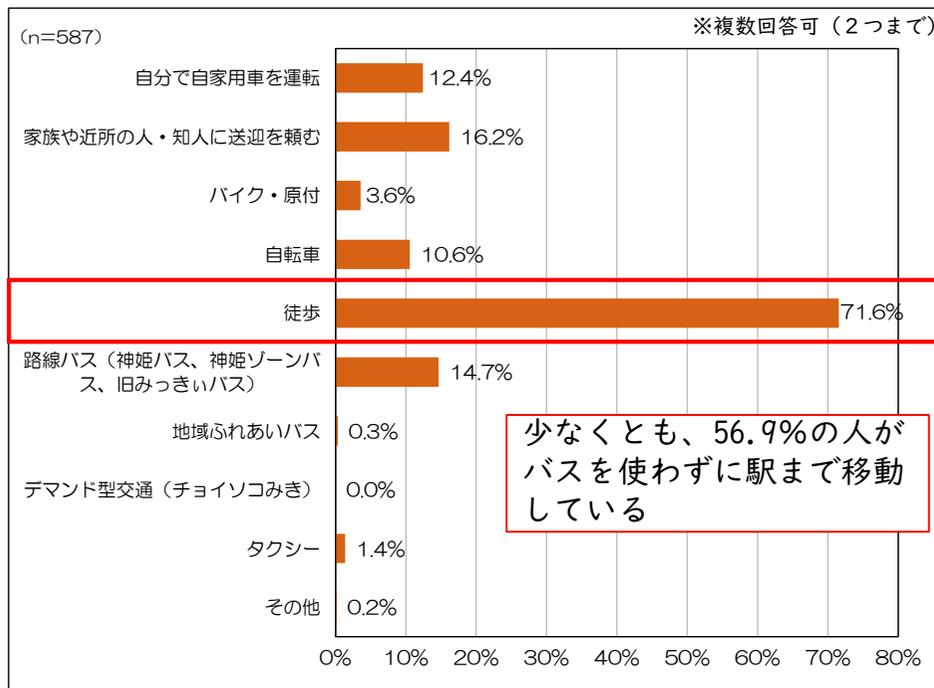
◎(\*)は時間貸しに新設または改良し、鉄道利用者への割引制度を導入したパーク・アンド・ライド駐車場を表す。

出典：(株)GPMO現地調査

## 1.4 市民アンケートにおける鉄道の問題

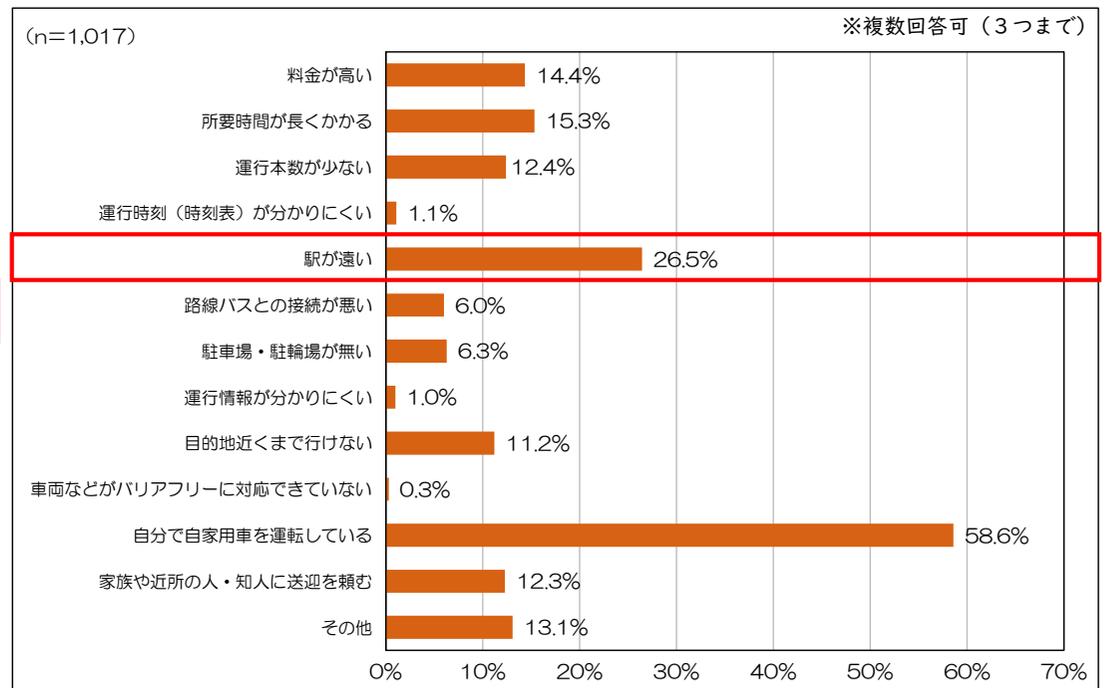
- 鉄道利用者の多くは徒歩で駅まで行くことが可能なかたに偏っている。
- 利用しないかたの理由として、多く回答が集まった内容についても、自家用車の運転に次いで、駅が遠いことが挙げられている。

◇利用者の駅までの移動手段



出典：市民アンケート調査 アンケート概要：市民15歳以上、3,500人対象

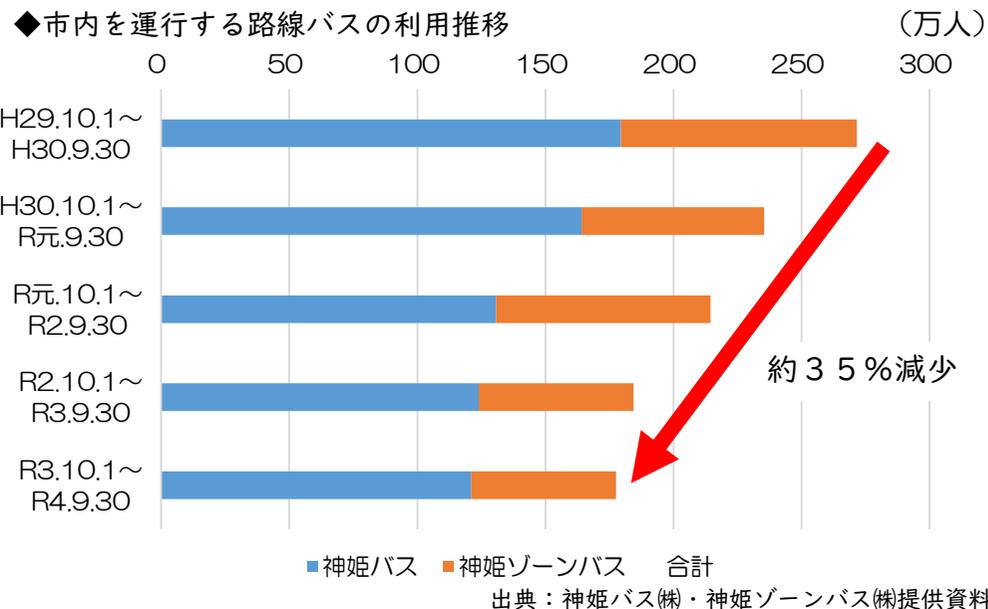
◇神戸電鉄を利用しない理由



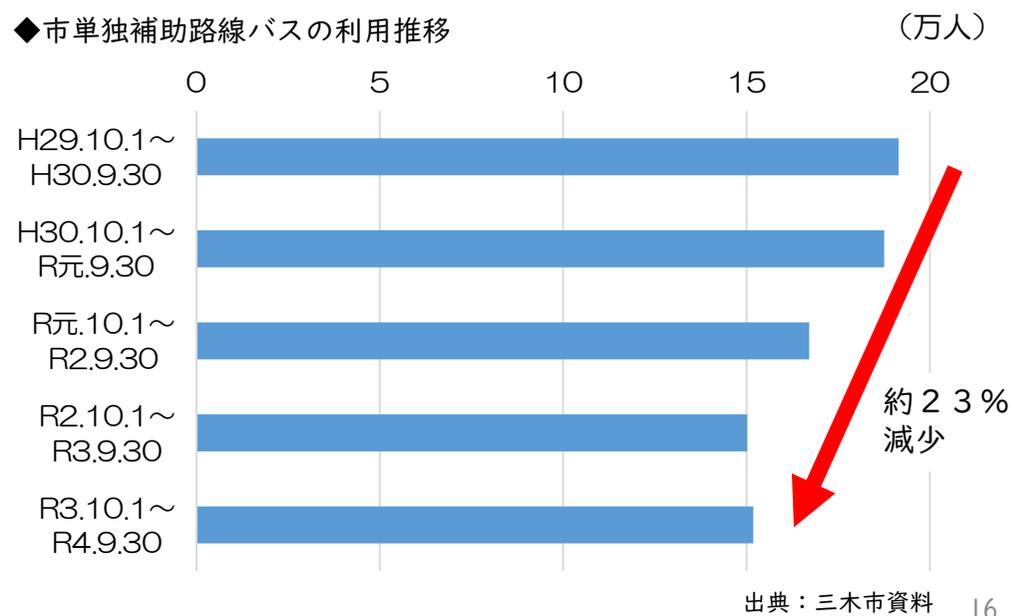
出典：市民アンケート調査 アンケート概要：市民15歳以上、3,500人対象

## 1.5 路線バスの現状について

- 市内を運行する路線バスは、H29.10.1～H30.9.30の期間において、約271万人であったが、R3.10.1～R4.9.30においては、約178万人であり、新型コロナウイルスの影響もあり、大きく減少した。



- 市が単独で補助する路線バスは、H29.10.1～H30.9.30の期間において、約19万8千人であったが、R3.10.1～R4.9.30においては、約15万2千人であり、新型コロナウイルスの影響もあり、大きく減少した。
- しかしながら、市内を運行する路線バスの利用者数が下がり続ける中、市単独補助路線バスについては、R2.10.1～R3.9.30に対してR3.10.1～R4.9.30は横ばいで推移した。



(参考) 市単独補助路線バス  
旧コミュニティバス (みっきいバス、みっきいよかたんバス)、  
医療センター方面行きバス、三木鉄道代替バス

## 1.6 路線バスの利用の変化について

- ICカードデータにおけるOD分析において、H30.10.1～R元.9.30の期間の三木市内間移動の割合は35.4%であったが、コロナ禍となったR3.10.1～R4.9.30については40.3%と増える結果であった。
- また、上位40位までの移動を抽出した結果、三宮や西神中央駅前への移動は多いが、三木市内間移動の順位を合計したポイントがコロナ前から下がっており、三木市内間移動が順位を上げていることがわかる。

集計期間	総OD数	三木市内OD数	三木市内OD割合
H30.10.1～R元.9.30	1,075,762件	380,989件	35.4%
R3.10.1～R4.9.30	755,122件	304,123件	40.3%
増減	△320,640件	△76,866件	+4.9%
増減率	△29.8%	△20.2%	—

出典：神姫バス(株)・神姫ゾーンバス(株)提供資料

### ◇ODデータTop40

停留所名	停留所名	H30.10.1～R元.9.30 順位	R3.10.1～R4.9.30 順位
緑が丘中1丁目	三宮	1	1
緑が丘駅	三宮	2	2
緑が丘駅	西神中央駅前	4	3
みなぎ台1丁目	三田駅	3	4
東自由が丘3丁目	三宮	5	5
みなぎ台2丁目	三田駅	6	6
緑が丘駅	センター前	8	7
緑が丘西1丁目西	三宮	7	8
緑が丘西1丁目	三宮	10	9
恵比須駅	渡瀬	—	10
東自由が丘	三宮	9	11
三木営業所	渡瀬	22	12
五叉路	三宮	11	13
緑が丘駅	三木北高校前	20	14
エビス	三宮	16	15
東自由が丘2丁目	三宮	12	16
西自由が丘2丁目	三宮	13	17
三木営業所	朝日ヶ丘	21	18
渡瀬	上の丸	18	19
あかねが丘	三宮	19	20
三木営業所	三宮	15	21
恵比須駅	三宮	14	22
三木本町	三宮	25	23
緑が丘中1丁目	西神中央駅前	17	24

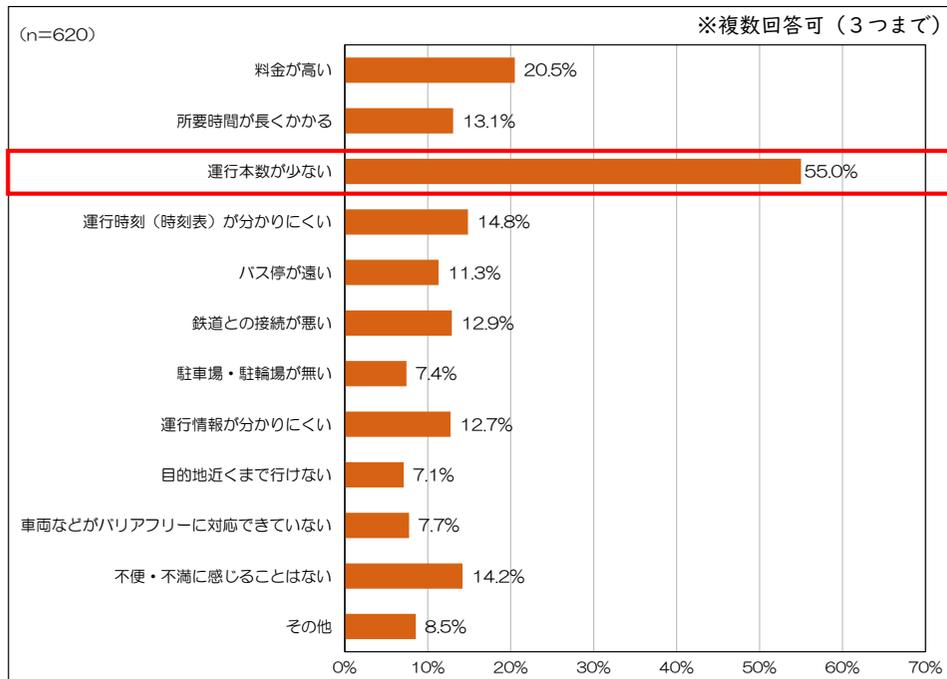
停留所名	停留所名	H30.10.1～R元.9.30 順位	R3.10.1～R4.9.30 順位
中自由が丘	三宮	31	25
上の丸	三宮	28	26
緑が丘公民館前	緑が丘駅	—	27
広野高原病院前	西神中央駅前	27	28
青山3丁目	緑が丘駅	24	29
渡瀬	社高校前	29	30
緑が丘中1丁目	センター前	—	31
みなぎ台	三田駅	26	32
自治会館前	西神中央駅前	—	33
緑が丘本町	西神中央駅前	—	34
青山5丁目	緑が丘駅	36	35
志染公民館前	三宮	23	36
福有橋	渡瀬	35	37
緑が丘駅	高塚橋	40	38
三木営業所	小東野	—	39
青山5丁目	西神中央駅前	—	40
福有橋	三宮	30	—
渡瀬	三木高校口	38	—
センター前	西神中央駅前	32	—
御坂	三宮	33	—
三木営業所	明石駅	34	—
緑が丘駅	中央公園前	37	—
志染駅	東自由が丘3丁目	39	—
三木市内間移動 順位ポイント合計		298	239

出典：神姫バス(株)・神姫ゾーンバス(株)提供資料

## 1.7 市民アンケートにおける路線バスの問題

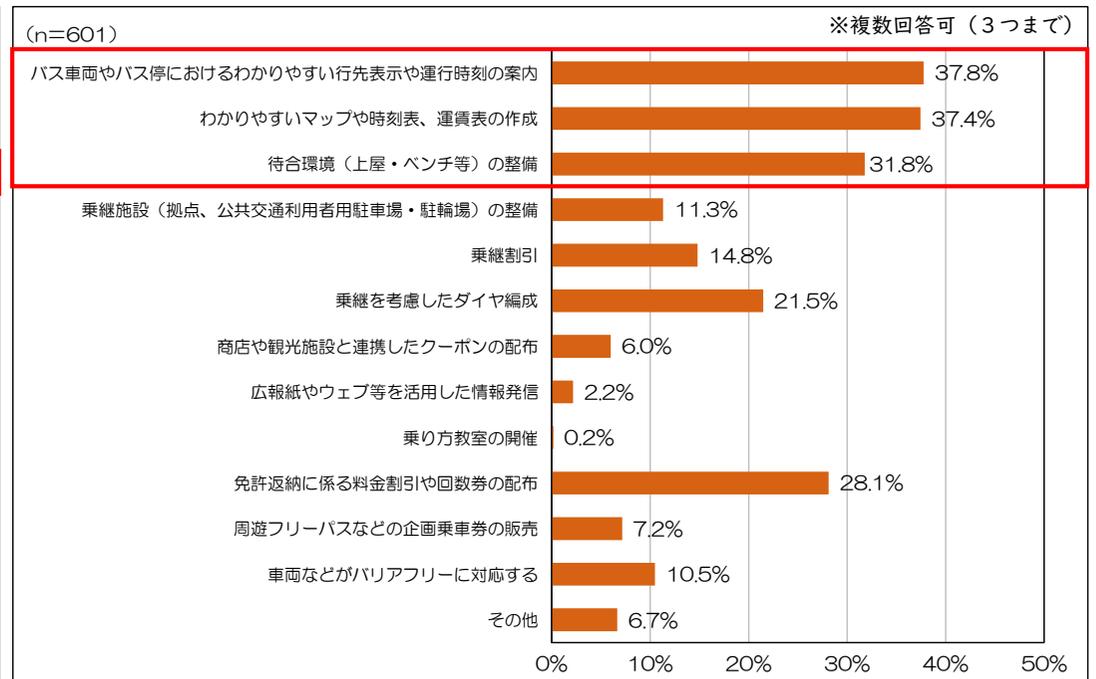
- 利用者の半数以上が、運行本数が少ないことに不便・不満を感じている。
- 利用促進に当たっては、行き先や運行ダイヤ、バスに関するマップ関係などの利用案内に関するものに回答が多く集まった。
- 次いで、バス停における上屋やベンチといった待合環境の向上に回答が集まった。

### ◇利用者の不便・不満に感じること



出典：市民アンケート調査 アンケート概要：市民15歳以上、3,500人対象

### ◇利用者の思う利用促進策



出典：市民アンケート調査 アンケート概要：市民15歳以上、3,500人対象

## 18 パークアンドライド駐車場の整備状況

- 駅前の駐車場については、時間貸しの駐車場が整備され、神戸電鉄の利用時の割引制度が実施されている。
- バス利用者用の駐車場については、全てが無料となっている。

名称	駐車可能台数	利用料金	当日1日最大料金	管理者
広野ゴルフ場前駅前時間貸駐車場	10台	100円/時間	600円 神戸電鉄利用の割引後 500円	神戸電鉄(株)
恵比須駅前時間貸駐車場	41台	100円/時間	500円 神戸電鉄利用の割引後 400円	
三木駅前時間貸駐車場	20台	100円/時間	500円 神戸電鉄利用の割引後 400円	
久留美高速バス利用者用駐車場	20台	無料	無料	三木市
吉川インター高速バス利用者用駐車場	17台	無料	無料	
志染高速バス利用者用駐車場（2か所合計）	17台	無料	無料	
自由が丘中公園西側エリア駐車場	25台	無料	無料	
みなぎ台バス利用者用駐車場	20台	無料	無料	

出典：三木市資料

## 19 デマンド型交通「チョイソコみき」の利用状況について

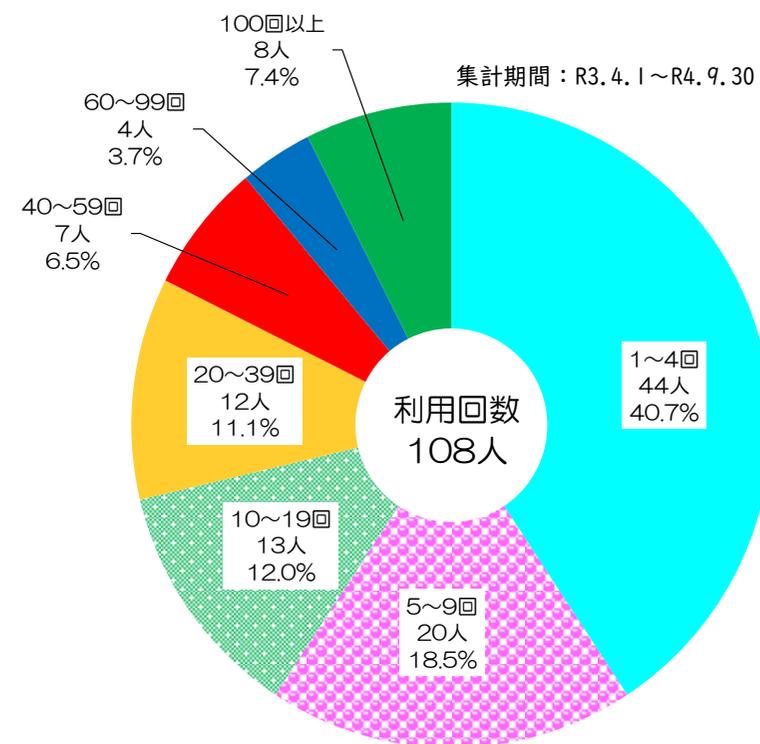
- 登録者数については、令和5年1月21日時点で399人であり、利用割合は27.1%となっている。
- 利用割合が最も高い年代は80代の41.1%であり、次いで90代が28.0%となっている。
- 利用者のうち、約40%のかたは5回未満の利用であるが、一部のかたはしっかりとリピート利用いただいております、100回以上ご利用いただいているかたもいる。

(単位：人)

年代	登録者数			利用者数			登録者の利用割合		
	男性	女性	合計	男性	女性	合計	男性	女性	合計
0～9歳	4	3	7	0	0	0	0.0%	0.0%	0.0%
10～19歳	8	5	13	0	0	0	0.0%	0.0%	0.0%
20～29歳	10	5	15	2	0	2	20.0%	0.0%	13.3%
30～39歳	2	2	4	1	0	1	50.0%	0.0%	25.0%
40～49歳	8	5	13	2	0	2	25.0%	0.0%	15.4%
50～59歳	16	28	44	1	6	7	6.3%	21.4%	15.9%
60～69歳	26	31	57	3	8	11	11.5%	25.8%	19.3%
70～79歳	28	64	92	4	21	25	14.3%	32.8%	27.2%
80～89歳	35	94	129	7	46	53	20.0%	48.9%	41.1%
90～99歳	9	16	25	1	6	7	11.1%	37.5%	28.0%
100歳以上	0	0	0	0	0	0			
合計	146	253	399	21	87	108	14.4%	34.4%	27.1%

集計基準日：R5.1.21

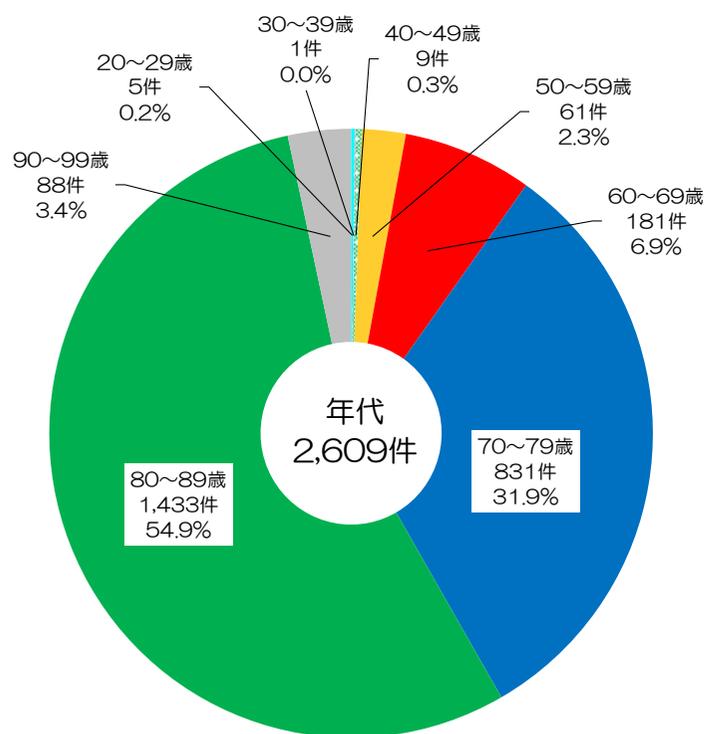
出典：吉川交通提供資料



出典：吉川交通提供資料

## 19 デマンド型交通「チョイソコみき」の利用状況について

- 累計利用件数における年代別割合については、80代が54.9%と最も多く、次いで70代が31.9%となっている。
- 自宅を除く利用の多い乗降場所は、乗降ルール適用外の「吉川支所・吉川健康福祉センター」及びその周辺の施設に加え、「渡瀬バス停留所」や「松本医院渡瀬診療所」などの様々な移動目的に対応している。
- 本集計期間（R3.4.1～R4.9.30）外になるが、令和4年10月に「フレッシュバザール三木吉川店」がオープンしたことにより、同施設への利用も多くなっており、利用増加の一因となっている。



集計期間：R3.4.1～R4.9.30

出典：吉川交通提供資料

乗車場所		降車場所	
名称	件数	名称	件数
山田錦の館・吉川温泉よかたん	224	吉川支所・吉川健康福祉センター	435
吉川支所・吉川健康福祉センター	193	山田錦の館・吉川温泉よかたん	130
セブンイレブン吉川町店	135	JAみのり吉川支店	108
渡瀬バス停留所	76	セブンイレブン吉川町店	75
吉川小学校（みなぎ台小学校）	66	メルカート美奈木台店	69
メルカート美奈木台店	66	松本医院渡瀬診療所	62
松本医院渡瀬診療所	58	渡瀬バス停留所	54
コメリハード&グリーン吉川店	52	コメリハード&グリーン吉川店	48
吉川図書館	44	吉川病院	46
JAみのり吉川支店	43	市野瀬バス停留所	46

集計期間：R3.4.1～R4.9.30

出典：吉川交通提供資料

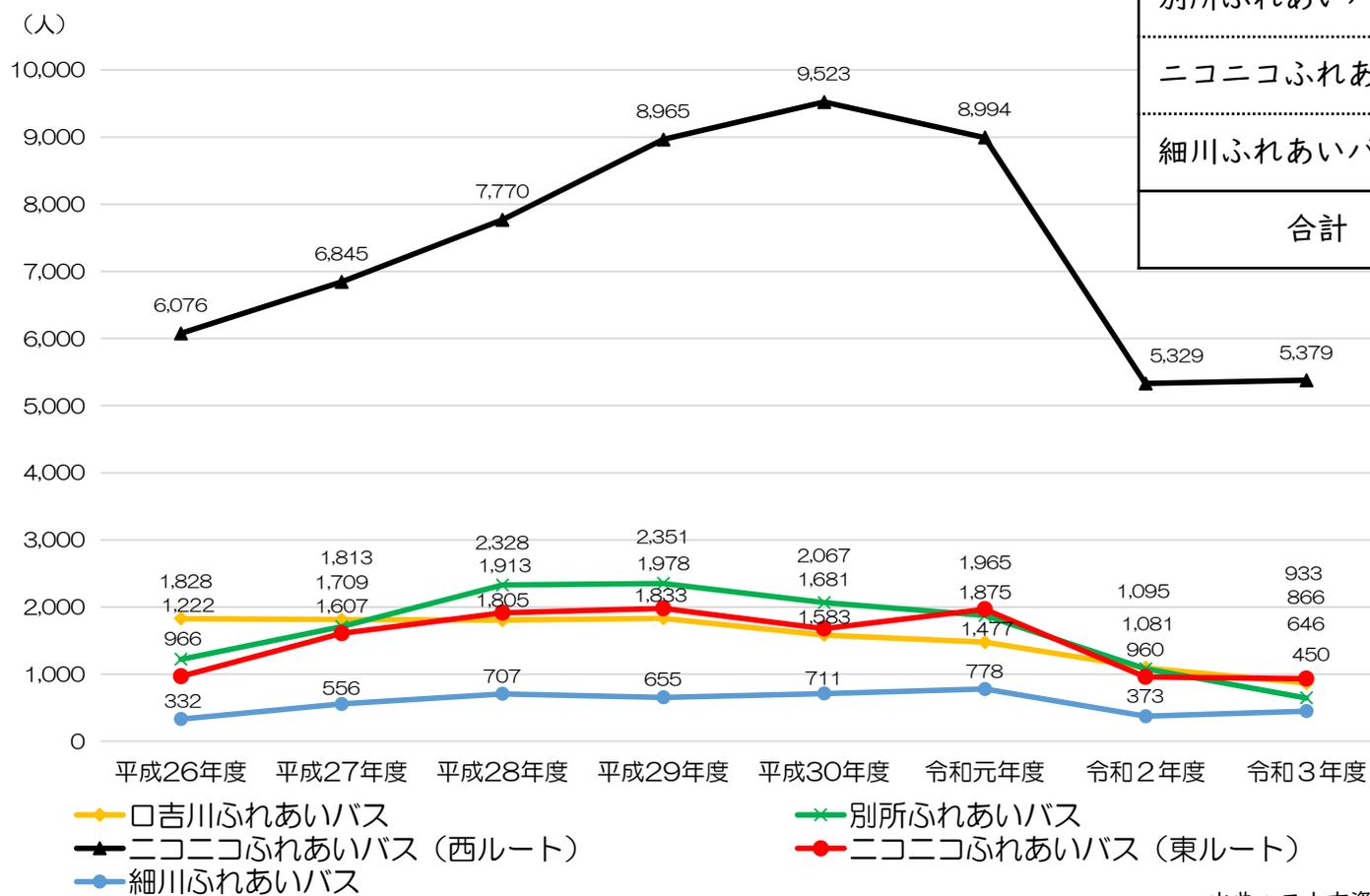
## 20 三木市地域ふれあいバスの現況について

- 利用者数は増加傾向又は横ばいで推移し、地域に最も身近な移動手段として、根付いているが、令和元年度からは新型コロナウイルス感染症の影響で運休等もあり、大きく減少した。
- 運転者の高齢化と確保が今後の課題となっている。

◇ふれあいバスのスタッフの状況

名称	人数	平均年齢
口吉川ふれあいバス	16	67
別所ふれあいバス	10	74
ニコニコふれあいバス	45	70
細川ふれあいバス	16	74
合計	87	

出典：三木市資料

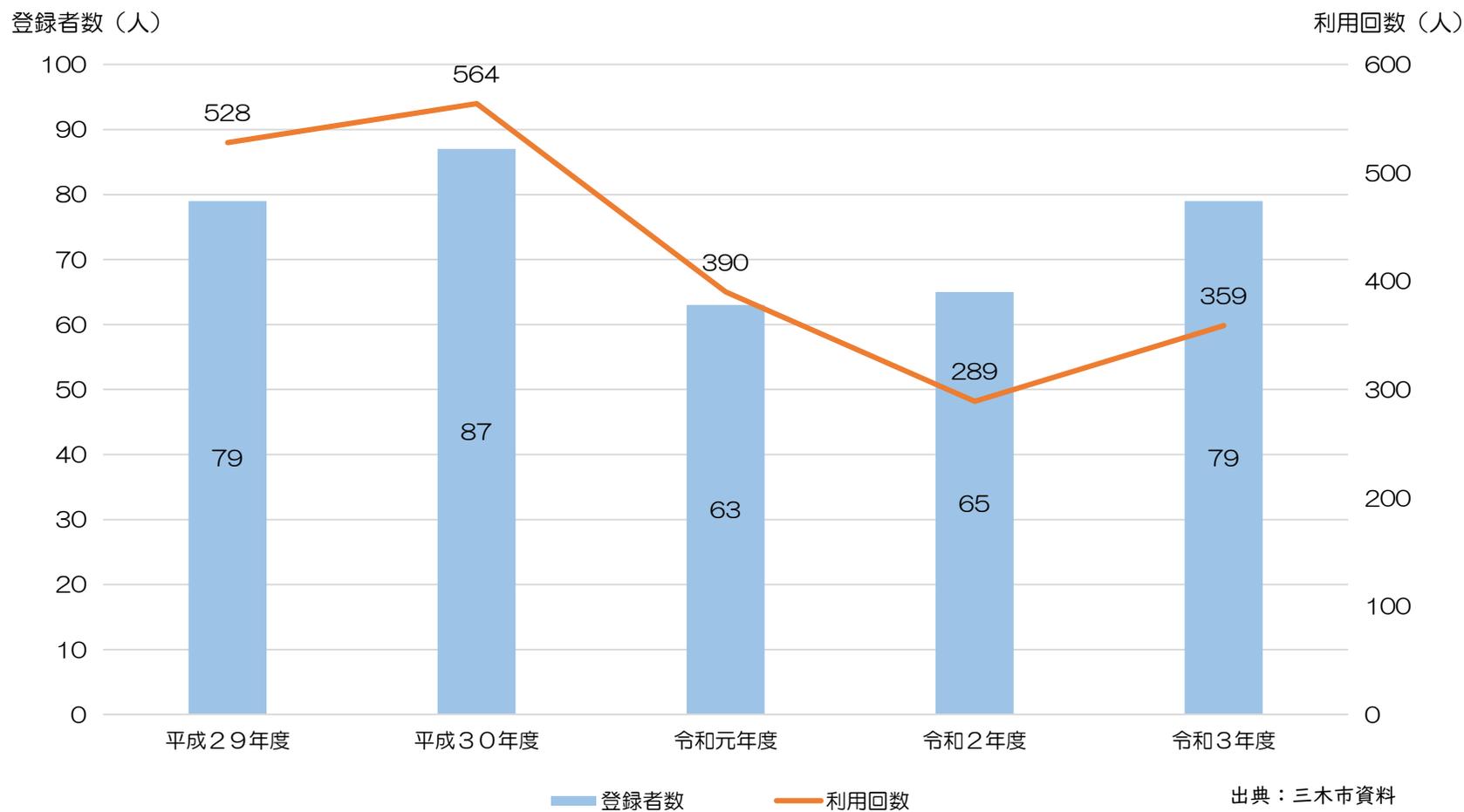


出典：三木市資料

## 2-1 介護タクシーの状況について

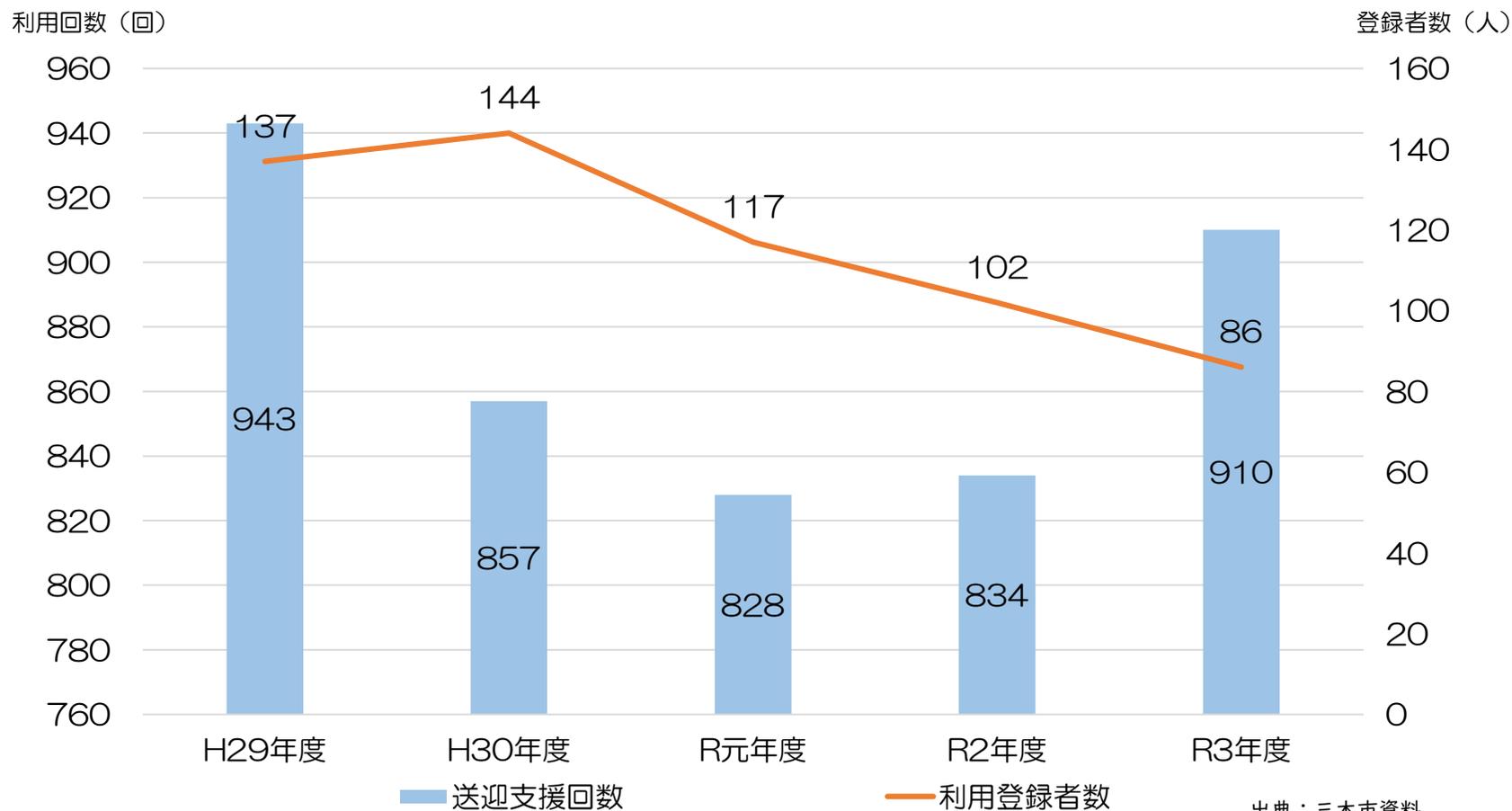
- 介護保険課が行うリフト付きタクシーの利用に係る補助事業について、登録者数に大きな変化ないが、補助金の利用回数が減少している。

※リフト付きタクシーの初乗り運賃+700円の補助を行っている。



## 2.2 福祉有償運送サービスの状況について

- 利用回数について、平成30年度に大きく減少したが、令和3年度には、平成29年度の約97%まで回復した。
- 利用登録者数は減少傾向にある。

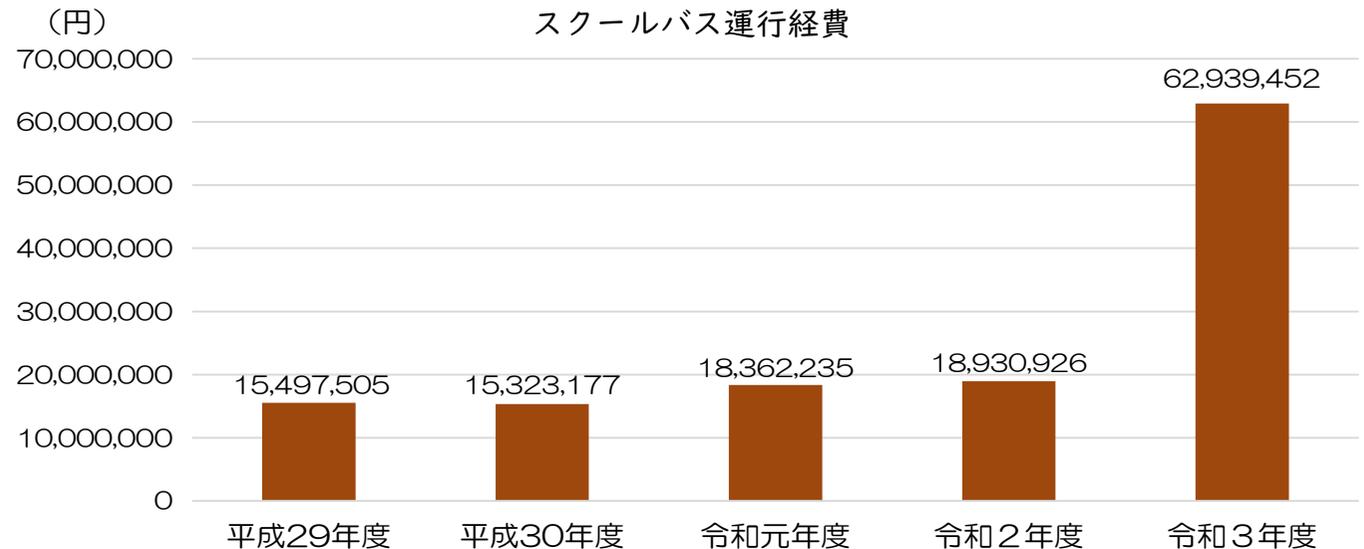


## 2.3 スクールバスの状況について

- 令和3年度の小中学校の統廃合に伴い、スクールバスの運行が増え、車両及び費用が大きく増加した。
- 路線バスでの対応については、部活動の関係で下校時刻とバスのダイヤが合わないことや、利用人数が多く、他の利用者を含めたときに、1台のバス車両では対応できないなどの課題があり、実現ができていない状況である。

学校名 (R3時点)	バス車両				ワンボックス 車両		業者 持ち 込み 車両	R3年間 利用者数
	25人 乗り	26人 乗り	29人 乗り	33人 乗り	8人 乗り	10人 乗り		
別所小学校		1台						5,200人
豊地小学校	1台					1台		5,200人
吉川小学校			4台	2台				37,600人
緑が丘中学校			1台					8,800人
三木特別支援 学校		1台			1台		あり	7,960人

※令和4年度から星陽中学校の三木中学校への統合に伴い、スクールバスが新たに運行されている。  
 ※利用者数については、仕様書に基づく想定人数  
 出典：三木市資料

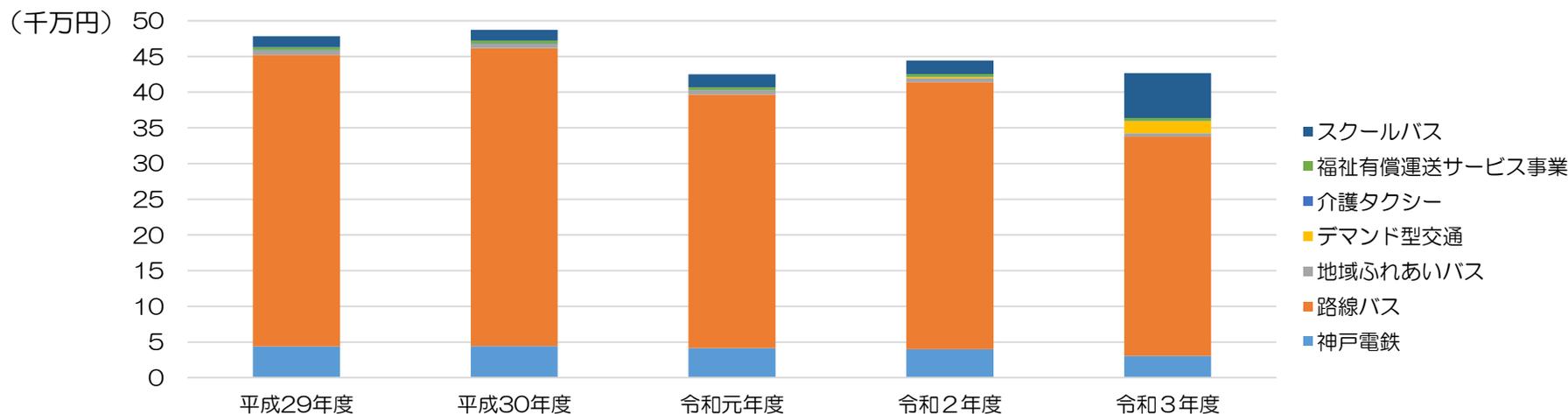


### 【高校生の通学手段について】

令和7年度に三木東高校、三木北高校及び吉川高校の統合及び三田市の公立高校への受験が可能となることが検討されていることに注意が必要となっている。

## 2.4 公共交通のサービス維持等に係る市の公的負担金の推移について

- 本市における公的負担額は減少傾向にある。
- 令和2年度までは、路線バスへの負担が80%を超えていたが、令和2年10月市内バス交通の見直しによる補助金額の削減及び令和3年度の小中学校の統廃合によりスクールバスへの負担が大きくなったことで、路線バスへの負担は約70%となった。



項目	平成29年度		平成30年度		令和元年度		令和2年度		令和3年度	
	千円	割合								
神戸電鉄	44,086	9.2	44,393	9.1	41,450	9.7	39,951	9.0	30,470	7.2
路線バス	408,106	85.4	417,216	85.6	355,308	83.6	374,082	84.1	307,381	72.0
地域ふれあいバス	5,900	1.2	5,924	1.2	5,621	1.3	5,404	1.2	4,792	1.1
デマンド型交通	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1,830	0.4	16,764	3.9
介護タクシー	700	0.2	758	0.2	522	0.2	391	0.1	489	0.1
福祉有償運送サービス事業	3,920	0.8	3,920	0.8	3,920	0.9	3,920	0.9	3,920	0.9
スクールバス	15,497	3.2	15,323	3.1	18,362	4.3	18,930	4.3	62,939	14.8
合計	478,209	100.0	487,534	100.0	425,183	100.0	444,508	100.0	426,755	100.0

出典：三木市資料

## 25 事業者へのヒアリングによる現状及び問題

### 利用状況

- 神戸電鉄
  - 他線に比べ、学生利用の割合が多い。
  - コロナ禍により減少した利用者数が、元に戻ることは厳しいと考えている。
- 路線バス
  - コロナ禍により減少した利用者数が、元に戻ることは厳しいと考えている。
- タクシー
  - 高齢者の病院への利用が多く、次いで商業施設への利用が多い。
  - 利用の多い時間帯は、午前中及び夕方（16時台～17時台）である。
  - コロナ禍により利用者数が大きく減少した。特に、夜の利用者数は、お店での飲食が減ったことから、ほとんどない状態である。また、イベントの開催が無くなったことも、大きな要因の一つである。

### 環境整備

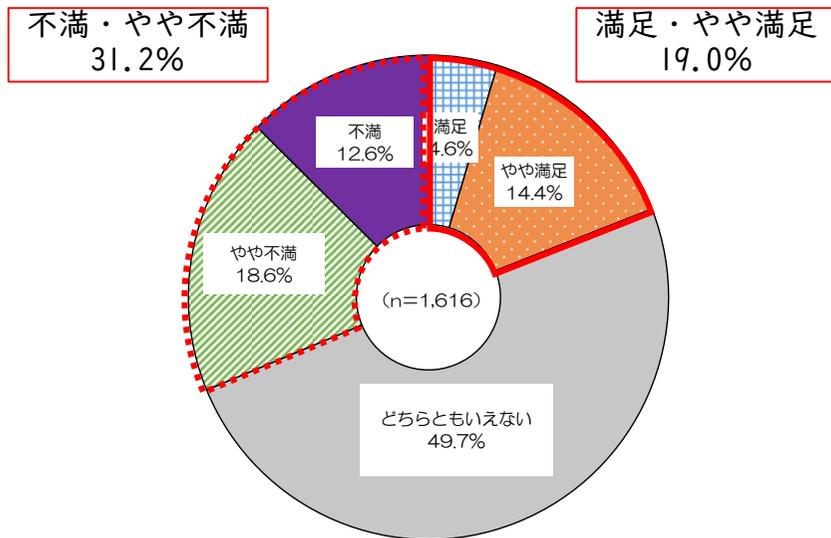
- 神戸電鉄
  - ダイヤ編成に当たっては、粟生駅におけるJR加古川線や北条鉄道との乗継を優先的に考慮している。
  - 待合室の整備や駅の構内のバリアフリー化の要望を受けているが、投資余力の関係で整備が困難となっている。
  - 利用者からは、料金の低減、運行速度のアップ、運行頻度の増加を要望として受けている。
- 路線バス
  - バス停の上屋を利用の多いバス停から順に年1、2基更新しているが、近年はコスト削減の観点からできていない。
  - ベンチは管理しきれないことから、設置していない。
  - おおむねバリアフリーに対応しており、車いすの乗り入れも可能であるが、踏切等の関係でノンステップバスの導入ができない場合もある。
  - 車両更新は年間50台程度行っていたが、近年はコスト削減の観点から、補助金を活用しながら数台の更新に留まっている。
- タクシー
  - タクシー車両は、国の制度上増やすことが出来ない状態であり、現状台数を維持している。
  - 買い物施設等にタクシー会社への直通電話を整備している。

### 運転手確保

- 路線バス
  - 運転手の確保に当たり、各種処遇改善を行っているほか、バスの運転体験ができるツアーなどを行っているが、厳しい状況である。
- タクシー
  - 運転手の確保には苦慮しており、募集をかけても集まらないのが現状である。
  - 運転手の多くはタクシー業界以外で長年働いてきた人が退職後に、再就職する方が多いため、ドライバーも高齢となっている。

## 26 公共交通への満足度について

- 不満を感じているかたが、満足と回答したかたよりも多い。
- 若い世代、学生において、不満を感じている方の割合が高い。
- 市街地より農村地域において、不満の割合が高い傾向にある。



凡例	(1) 満足	(2) やや満足	(3) どちらともいえない	(4) やや不満	(5) 不満

年齢	満足度					人数	
	(1) 満足	(2) やや満足	(3) どちらともいえない	(4) やや不満	(5) 不満		
15~19歳	0.0%	23.5%	23.5%	29.4%	23.5%	17	
20~29歳	5.7%	15.1%	39.6%	26.4%	13.2%	53	
30~39歳	2.8%	8.4%	50.5%	23.4%	15.0%	107	
40~49歳	3.5%	11.8%	52.4%	17.1%	15.3%	170	
50~59歳	5.6%	12.1%	45.9%	18.6%	17.7%	231	
60~69歳	1.3%	13.7%	55.6%	18.0%	11.4%	306	
70~79歳	6.0%	15.1%	48.8%	18.8%	11.2%	463	
80歳以上	7.0%	19.8%	49.0%	15.2%	9.1%	243	
お住まいの地域	三木地域	5.7%	16.2%	47.9%	19.7%	10.5%	401
	三木南地域	0.0%	6.6%	54.1%	26.2%	13.1%	61
	別所地域	2.8%	10.3%	56.6%	15.9%	14.5%	145
	志染地域	1.7%	18.3%	52.2%	16.5%	11.3%	115
	細川地域	4.2%	8.3%	47.9%	18.8%	20.8%	48
	口吉川地域	4.8%	2.4%	50.0%	16.7%	26.2%	42
	緑が丘地域	8.7%	17.9%	47.8%	19.3%	6.3%	207
	自由が丘地域	5.4%	20.3%	50.2%	15.6%	8.5%	295
	青山地域	4.0%	10.5%	54.8%	20.2%	10.5%	124
	吉川地域	6.0%	2.0%	40.9%	20.1%	30.9%	149

出典：市民アンケート調査 アンケート概要：市民15歳以上、3,500人対象

## 27 これまで行ってきた施策の数値目標について

◇これまで行ってきた施策のとりまとめは、別紙1-1を参照

◇三木市地域公共交通網形成計画（現計画）の数値目標と現在の数値

三木市地域公共交通網形成計画（平成31年3月）の目標値					数値目標の評価	
計画の基本方針	目標項目	基準値	目標値	備考	評価値	評価
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 (R05)	神戸電鉄(株)提供資料及びH27国勢調査等から設定	208万人 (R03)	新型コロナウイルスの影響により、利用者数が大きく減少した。
	市補助路線バスの1便当たり利用者数	4.08 人 (H29)	4.45 人 (R05)	1 便当たり利用者数が1人以上の路線の平均値 (H29実績)	4.07人 (R04)	新型コロナウイルスの影響により、利用者数の減少したものの、市内バス路線の見直しにより、便数の適正化を図ったことで、著しい減少を抑えることができた。
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 (R05)	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	41.6%	新型コロナウイルス感染症による生活スタイルの変化の影響があると考える。
	市内観光施設※利用者数	57.8 万人 (H28)	82.0 万人 (R05)	三木市創生計画KPI実績値	33.0万人 (R03)	新型コロナウイルスの影響により、利用者数が減少した。
3 公共交通の活性化及び利用促進	P&Rによる鉄道利用台数	12,030 台 (H29)	12,800 台 (R05)	三木駅、恵比須駅及び広野ゴルフ場前駅	7,584台 (R03)	神戸電鉄利用者の減少に伴い、利用台数も減少した。
	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 (R05)	5 年間 (H31～R05) の延べ人数	84回 1,330人 (H31～R04)	バス路線の見直しやデマンド型交通の導入に当たり、説明会をできる限り多く開催することで、目標以上の方々々に公共交通に対して興味をもっていただけた。

※：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

## 28 三木市における公共交通の問題と課題

### 持続可能な公共交通網の形成

公共交通の利用者数の減少 . . . . .

各公共交通の利用者数の減少  
市民アンケートにおける鉄道利用者の偏り  
公共交通事業者へのヒアリング

地域特性に応じた公共交通網の構築 . . . . .

地域別の人口減少、高齢化、世帯構成  
市民アンケートにおける公共交通の満足度

高齢化及び運転免許返納者への対応 . . . . .

高齢化、運転免許証の保有状況、  
市民アンケートにおける運転免許証  
の返納状況

複数の公共交通サービスにおける役割分担と共栄 . . . . .

各公共交通の利用者数の減少  
市民アンケートにおける運行案内の充実  
デマンド型交通の導入、スクールバスの増加

少子化に伴う学校の統廃合に対応した通学手段の確保

各公共交通の利用者数の減少  
スクールバスの増加、高校の再編

新型コロナウイルス感染症にかかる . . . . .  
生活スタイルや環境の変化への対応

バス路線の移動先の割合の変化

### 安全で安定した輸送サービスの提供環境の維持

運転手の確保 . . . . .

公共交通事業者へのヒアリング

車両維持及び更新 . . . . .