

# 三木市地域公共交通計画 (最終案)

令和6年2月

三 木 市



# 目次

<b>第1章 はじめに</b> .....	<b>1</b>
1.1 計画策定の目的 .....	1
1.2 計画の位置づけ .....	2
1.3 計画の区域 .....	3
1.4 計画の期間 .....	3
<b>第2章 三木市の現状</b> .....	<b>4</b>
2.1 本市の概況 .....	4
2.2 人口状況 .....	5
2.3 移動状況 .....	9
2.4 土地利用状況 .....	12
2.5 施設立地状況 .....	13
2.6 観光資源の状況 .....	14
2.7 運転免許の保有・返納状況 .....	15
<b>第3章 三木市における地域公共交通の現状</b> .....	<b>16</b>
3.1 地域公共交通の概要 .....	16
3.2 鉄道（粟生線） .....	17
3.3 路線バス .....	19
3.4 地域ふれあいバス .....	29
3.5 デマンド型交通「チョイソコみき」 .....	31
3.6 高速バス .....	33
3.7 タクシー .....	35
3.8 介護タクシー .....	35
3.9 福祉有償運送サービス事業 .....	36
3.10 無料シャトルバス .....	37
3.11 公共交通事業者の従業者数（事業所単位） .....	38
3.12 本市の公共交通への公的負担金の推移 .....	39
3.13 交通結節点の整備状況 .....	40
3.14 公共交通の人口カバー率及び公共交通空白地域 .....	41
3.15 公共交通に対する住民ニーズ .....	43
3.16 交通事業者ヒアリング .....	45

---

第4章 三木市地域公共交通網形成計画の評価.....	49
第5章 地域公共交通に関する問題点の整理.....	57
第6章 計画の目標・理念及び基本方針.....	59
6.1 目標・理念及び基本方針.....	59
6.2 主な施策及び事業.....	62
第7章 達成状況の評価及び推進体制.....	73
7.1 数値目標の設定.....	73
7.2 進行管理及び推進体制.....	74



# 第1章 はじめに

## 1.1 計画策定の目的

本市では、平成31（2019）年3月に「三木市地域公共交通網形成計画」を策定し、「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」を目標とし、様々な取組を実施してきました。

特に令和4年3月28日に新しい神戸電鉄三木駅下り駅舎の供用が開始され、同年5月21日には駅前広場（ロータリー）が完成し、駅周辺のにぎわいづくりとともに、神戸電鉄粟生線の更なる活性化に資する交通環境の構築を図りました。

また、持続可能な公共交通網の構築を図るため、市内バス路線の見直しを進めるとともに、令和3年4月1日に吉川地区において、デマンド型交通「チョイソコみき」を導入しました。

一方、令和2（2020）年11月には「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の一部改正が行われました。

これにより、自治体が先頭に立ち、関係者との合意のもと、「地域公共交通ネットワークの形成」に加え、「地域における輸送資源を総動員」することで、持続可能な地域の旅客運送サービスの提供を確保するための基本計画となる「地域公共交通計画」の策定が努力義務化されることになりました。

また、少子高齢化の進展に加え、新型コロナウイルス感染症の拡大やそれに伴う生活スタイルの変化など、公共交通を取り巻く環境が変化してきているほか、自動運転やMaaS、超小型モビリティなどの新たな技術やシステムへの対応が求められています。

こうした背景を踏まえ、令和4年度に策定された「神戸電鉄粟生線地域公共交通計画」との整合を図るとともに、本市の上位計画である「三木市総合計画」などに基づき、市民誰もが安心して利用できる持続可能な公共交通の構築を目指し、地域が一丸となって取組を進めるため、「三木市地域公共交通計画」を策定します。

表 1.1-1 計画策定の経緯

計画名称	策定期期	策定主体
第4次三木市公共交通網形成計画	平成25年 8月	三木市
神戸電鉄粟生線地域公共交通網形成計画	平成29年 4月	神戸市・三木市・小野市
三木市地域公共交通網形成計画	平成31年 3月	三木市
神戸電鉄粟生線地域公共交通計画	令和 4年 12月	神戸市・三木市・小野市

## 1.2 計画の位置づけ

本計画は、「三木市総合計画（令和2年3月）」「ひょうご公共交通10カ年計画（令和3年3月）」を上位計画とし、「第2期三木市創生計画 人口ビジョン・総合戦略＜第4版＞（令和5年3月）」「三木市都市計画マスタープラン（平成31年3月）」等の関連計画と整合・連携を図りながら、本市における地域公共交通の方向性とその具体的な施策を示すものであり、地域公共交通政策を推進する際のマスタープランとして位置づけることとします。

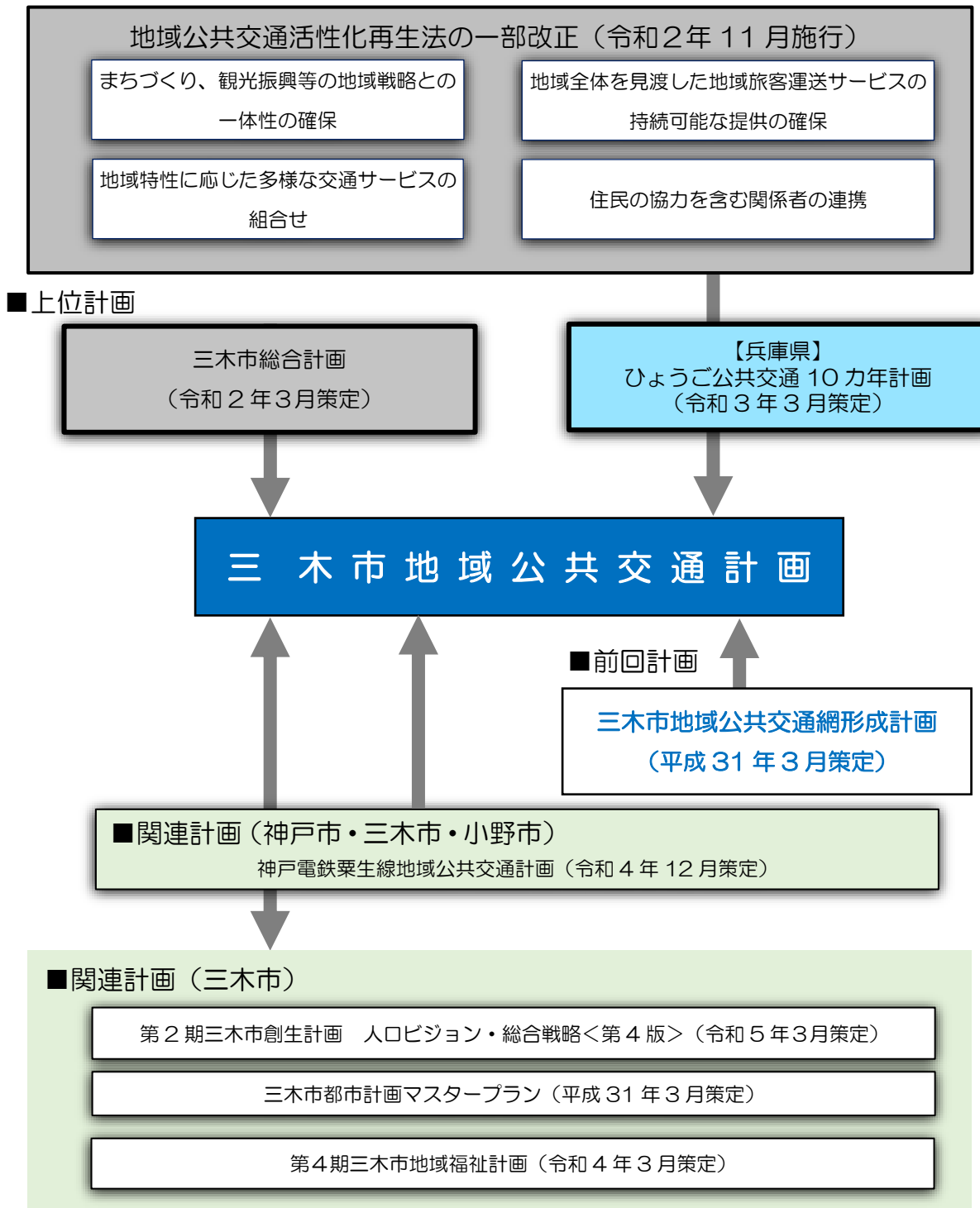


図 1.2-1 計画の位置づけ

### 1.3 計画の区域

本計画の対象区域は、三木市全域とします。



図 1.3-1 計画対象区域

### 1.4 計画の期間

「三木市地域公共交通網形成計画（平成 31 年 3 月）」の計画期間が令和 5（2023）年度までであることから、本計画の期間は、令和 6（2024）年度から令和 10（2028）年度までの 5 年間とします。

## 第2章 三木市の現状

### 2.1 本市の概況

#### (1) 位置・気候

本市は兵庫県の南東部にあり、東経 135 度線日本標準時子午線上に位置し、神戸市、加古川市、小野市、加東市、三田市、加古郡稲美町の5市1町と接しています。また、京阪神方面と中国・四国方面、日本海方面を結ぶ高速道路網の結節点となっており、市内には3つのインターチェンジが立地しています。

加古川の支流である美囊川が中央部を東西に流れ、美囊川周辺には平野部が広がり、それを囲むようになだらかな丘陵地、台地で構成されています。また、農業用のため池が多く存在し緑豊かな自然に恵まれています。

気候区分は瀬戸内海型に属しており、年間降水量の平均は 1,200mm 程度であり、1年を通して晴天日が多く、温暖で過ごしやすい地域です。

#### (2) 道路交通網

市内には、高速道路である中国自動車道(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。



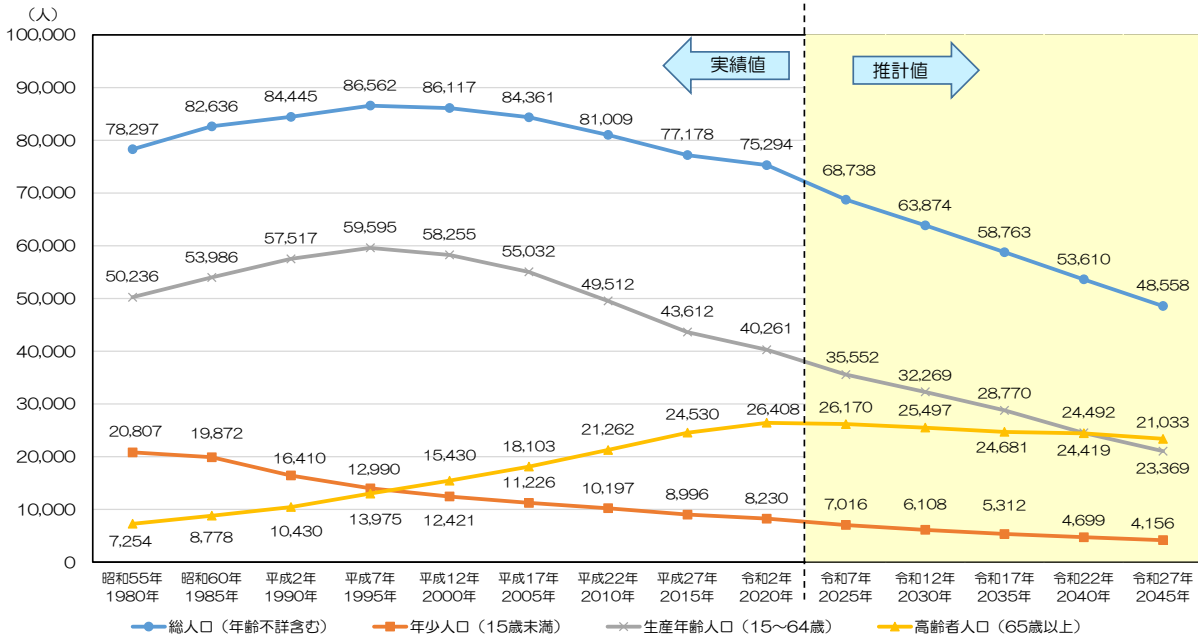
図 2.1-1 道路交通網図

## 2.2 人口状況

### (1) 人口及び年齢3区分別人口の推移

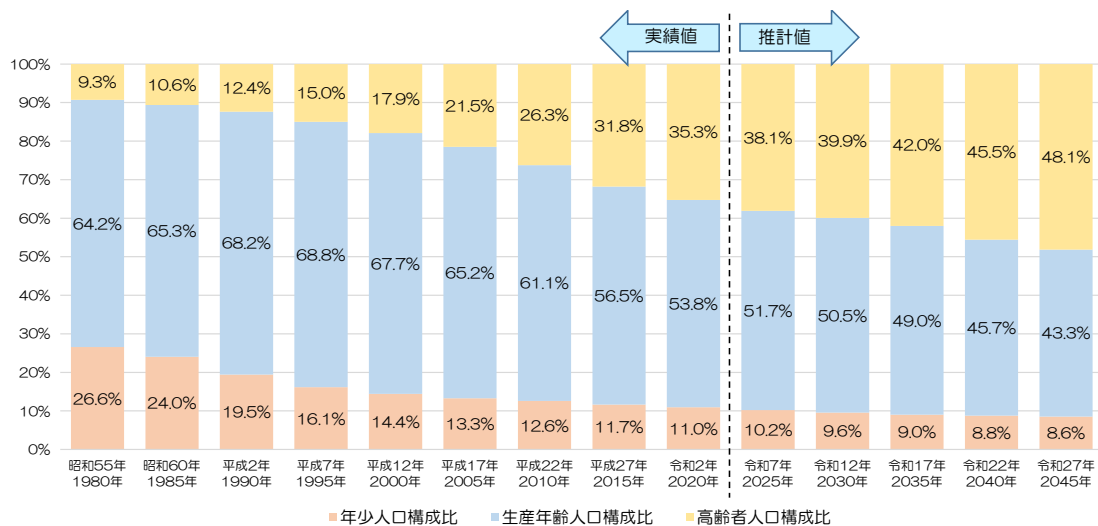
本市の人口は、平成7（1995）年の86,562人をピークに減少傾向にあり、令和2（2020）年には75,294人にまで減少しています。今のままであれば、令和27（2045）年の人口は48,558人と推定され、令和2（2020）年と比べて64%にまで減少するとされています。

年齢3区分別人口の割合では、年少人口、生産年齢人口の割合は減少傾向で推移していき、令和27（2045）年には高齢者人口の割合が約48.1%に達すると見込まれています。



出典：令和2年までは国勢調査、令和7年以降は国立社会保障・人口問題研究所（社人研）の「日本の地域別将来推計人口」（平成30年（2018）年推計）

図 2.2-1 人口の推移



出典：令和2年までは国勢調査、令和7年以降は国立社会保障・人口問題研究所（社人研）の「日本の地域別将来推計人口」（平成30年（2018）年推計）

図 2.2-2 年齢3区分別人口割合の推移

## (2) 地域別人口及び高齢化率の推移

平成 29（2017）年から令和 5（2023）年までの人口の推移をみると、全体では 4,105 人減少（△5.2%）しています。地域別にみると、どの地域も減少しており、減少率が大きいのは、志染地域で 14.6%の減少となっています。

減少が最も少なかったのは、三木地域で減少率は 2.0%となっています。

表 2.2-1 地域別人口の推移

（単位：人、%）

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	令和5年 2023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	20,197	△ 416	△ 2.0
三木南	5,884	5,884	5,885	5,888	5,793	5,715	5,662	△ 222	△ 3.8
別所	6,597	6,498	6,433	6,342	6,280	6,256	6,155	△ 442	△ 6.7
志染	2,745	2,671	2,594	2,530	2,499	2,425	2,345	△ 400	△ 14.6
細川	2,080	2,037	1,986	1,940	1,887	1,843	1,814	△ 266	△ 12.8
口吉川	1,732	1,696	1,673	1,644	1,630	1,572	1,528	△ 204	△ 11.8
緑が丘	9,146	9,160	9,047	9,089	9,001	8,923	8,909	△ 237	△ 2.6
自由が丘	16,174	16,118	16,100	15,963	15,835	15,720	15,659	△ 515	△ 3.2
青山	5,938	5,904	5,870	5,729	5,699	5,679	5,581	△ 357	△ 6.0
吉川	7,607	7,424	7,218	7,080	6,867	6,717	6,561	△ 1,046	△ 13.8
合計	78,516	78,100	77,552	76,929	76,121	75,233	74,411	△ 4,105	△ 5.2

出典：住民基本台帳（各年 3 月末現在で、外国人を含む。）

市全体の高齢化率は、平成 29（2017）年では、32.1%でしたが、令和 5（2023）年には、35.2%となっており、3.1%増加しました。

地域別にみると高齢化率が最も高いのが、細川地域で 46.1%となっており、次いで口吉川地域（44.0%）、志染地域（41.8%）の順となっています。

表 2.2-2 地域別高齢者人口、高齢化率の推移

（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	令和5年 2023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)	6,473 (32.1)	△ 10 (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)	1,580 (27.9)	144 (3.5)
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)	2,180 (35.4)	31 (2.8)
志染	951 (34.6)	960 (35.9)	955 (36.8)	977 (38.6)	971 (38.9)	977 (40.3)	979 (41.8)	28 (7.1)
細川	825 (39.7)	817 (40.1)	817 (41.1)	830 (42.8)	822 (43.6)	828 (44.9)	837 (46.1)	12 (6.5)
口吉川	671 (38.7)	670 (39.5)	674 (40.3)	675 (41.1)	675 (41.4)	680 (43.3)	672 (44.0)	1 (5.2)
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)	3,602 (40.4)	△ 63 (0.4)
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)	5,747 (36.7)	415 (3.7)
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)	1,671 (29.9)	422 (8.9)
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)	2,460 (37.5)	19 (5.4)
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)	26,201 (35.2)	999 (3.1)

出典：住民基本台帳（各年 3 月末現在で、外国人を含む。）

※高齢化率は地域の 65 歳以上人口を地域の総人口で除して算出している。



### (3) 人口分布

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

また、志染、細川、口吉川及び吉川地域では比較的人口が薄く分布していますが、吉川地域のみなぎ台では濃い密度での人口集積があります。

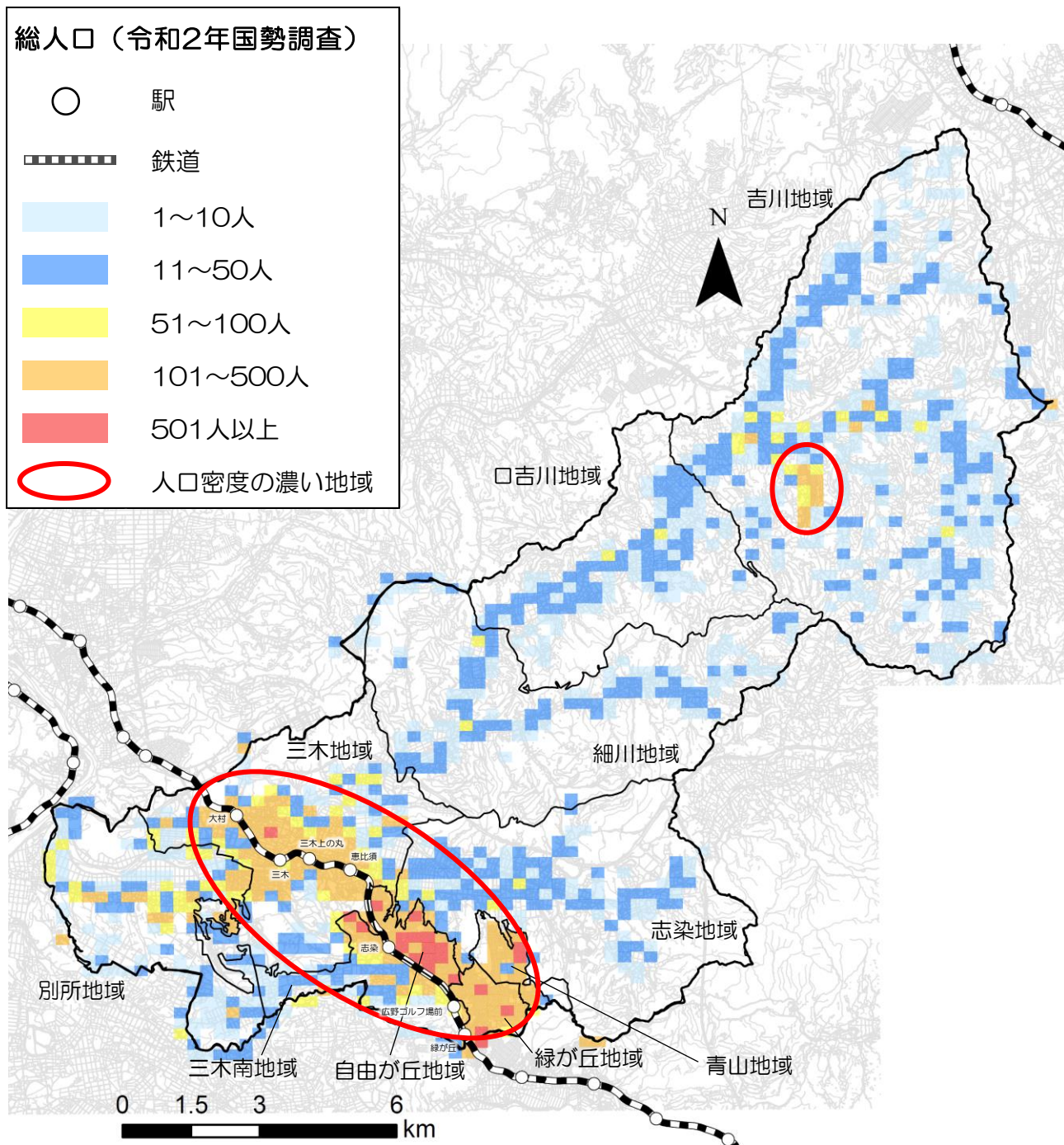


図 2.2-3 総人口の分布図

出典：令和2年国勢調査 250mメッシュデータ

#### (4) 地域別の通学需要年齢の人口

令和2年国勢調査では、通学需要がある「15～19歳」及び今後通学需要が発生する「10～14歳」の人口及び総人口に対する割合は、市全体で6,416人（8.6%）となっています。

地域別では、三木地域 1,545人（2.1%）が最も多く、次いで自由が丘地域 1,330人（1.8%）となっています。

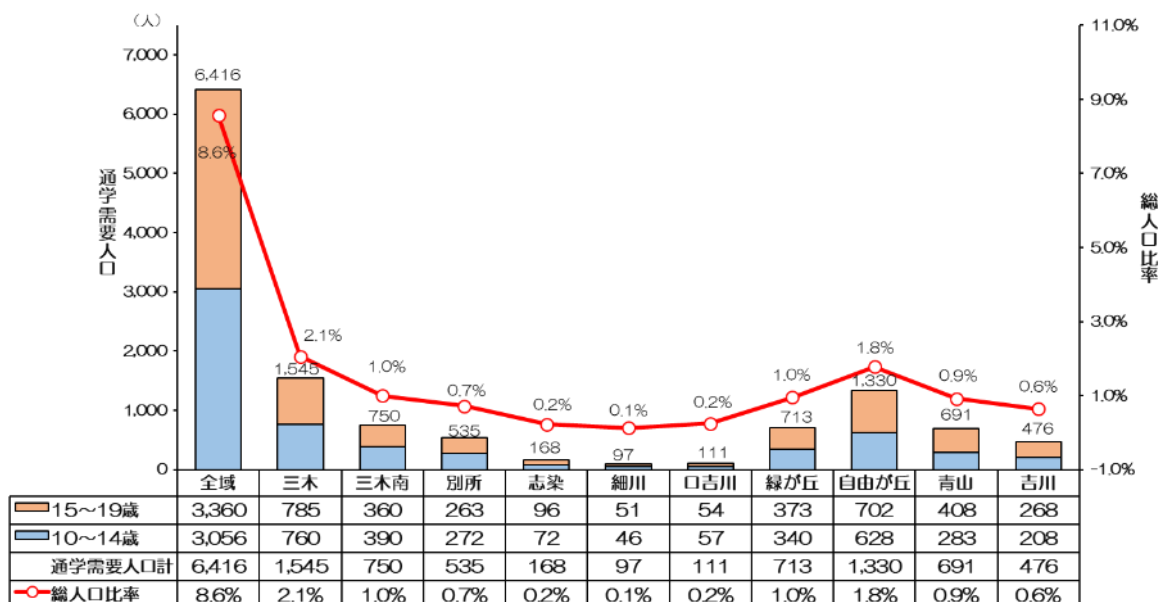


図 2.2-4 地域別通学需要人口

出典：令和2年国勢調査

※割合は10～14歳と15～19歳の人口の合計を市総人口（年齢不詳は含まない）で除して算出している。

表 2.2-3 小学校・中学校の児童生徒数の推移

(単位：人)

学校名	平成29年 (2017年)	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)	令和5年 (2023年)
三樹小学校	333	331	323	326	329	327	322
平田小学校	297	333	377	359	360	378	375
三木小学校	302	313	296	291	286	269	252
別所小学校	302	315	307	296	291	279	246
志染小学校	77	66	55	58	54	55	53
口吉川小学校	57	56	70	68	62	60	52
豊地小学校	55	54	49	45	44	51	49
緑が丘小学校	309	323	322	340	339	327	318
緑が丘東小学校	425	434	416	418	401	401	383
自由が丘小学校	459	457	445	439	450	463	415
自由が丘東小学校	288	285	287	288	290	278	271
広野小学校	489	447	422	395	358	342	321
吉川小学校	239	240	218	207	203	192	173
三木中学校	397	402	411	436	435	401	373
三木東中学校	383	392	391	379	372	342	302
別所中学校	146	144	155	150	152	142	130
緑が丘中学校	468	426	438	394	391	366	392
自由が丘中学校	426	415	390	379	367	364	343
吉川中学校	163	137	117	115	123	125	107
三木特別支援学校(小)	11	6	6	10	9	8	11
三木特別支援学校(中)	10	10	13	12	15	17	20
合計	5,636	5,586	5,508	5,405	5,331	5,187	4,908

出典：学校基本調査（各年5月1日時点）

※統合された学校の児童生徒数は、統合後の学校に加算して算出しています。



## 2.3 移動状況

市内常住の15歳以上の通勤者・通学者38,195人の従業・通学地についてみると、市内に通勤・通学している人が21,563人(56.5%)、他市町村に通勤・通学している人が16,632人(43.5%)となっています。

他市町村に通勤・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7,235人(43.5%)であり、次いで小野市2,714人(16.3%)となっています。

一方、他市町村に住みながら本市に通勤・通学している人(流入人口)の内訳をみると、最も多いのは神戸市5,701人(32.8%)であり、次いで小野市3,120人(18.0%)となっています。

表 2.3-1 通勤・通学の状況

(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%

出典：令和2年国勢調査

※通勤、通学は15歳以上。その他市町村には、「不詳」も含む。

自宅以外の三木市内に通勤・通学している人及び他市町村に通勤・通学している人の利用交通手段の割合をみると、自家用車が最も多く 69.2%を占めており、次いで鉄道・電車（13.1%）が多くなっています。

表 2.3-2 通勤・通学の利用交通手段

(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

※通勤、通学は15歳以上。利用交通手段については、複数回答のため「総数」とは一致しない。

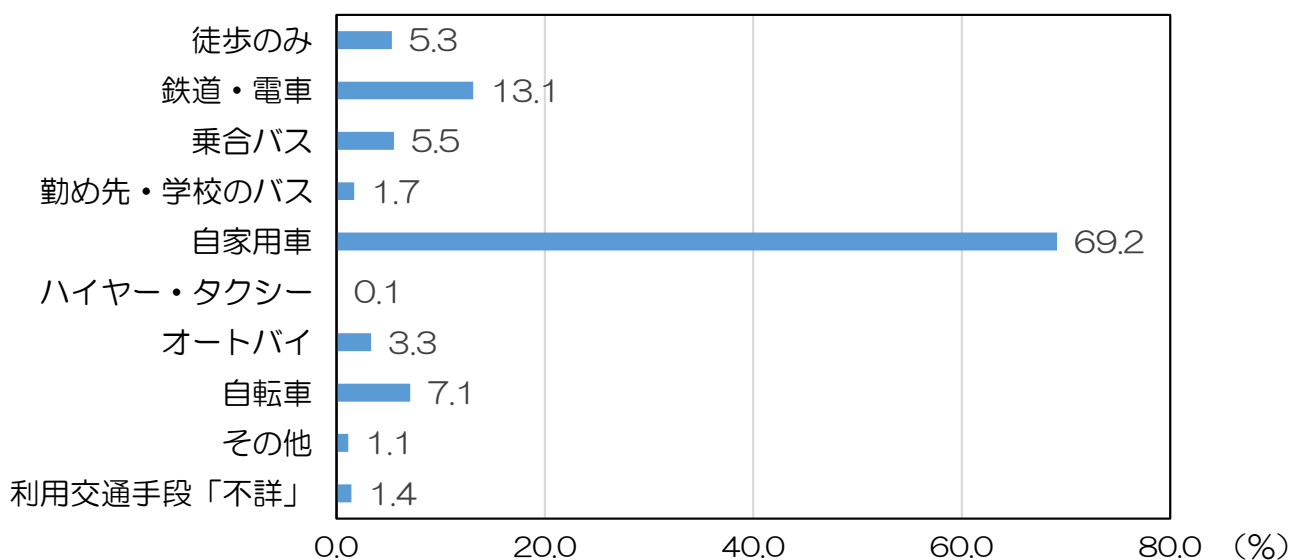


図 2.3-1 通勤・通学の利用交通手段

出典：令和2年国勢調査

※通勤、通学は15歳以上。利用交通手段については、複数回答のため「総数」とは一致しない。



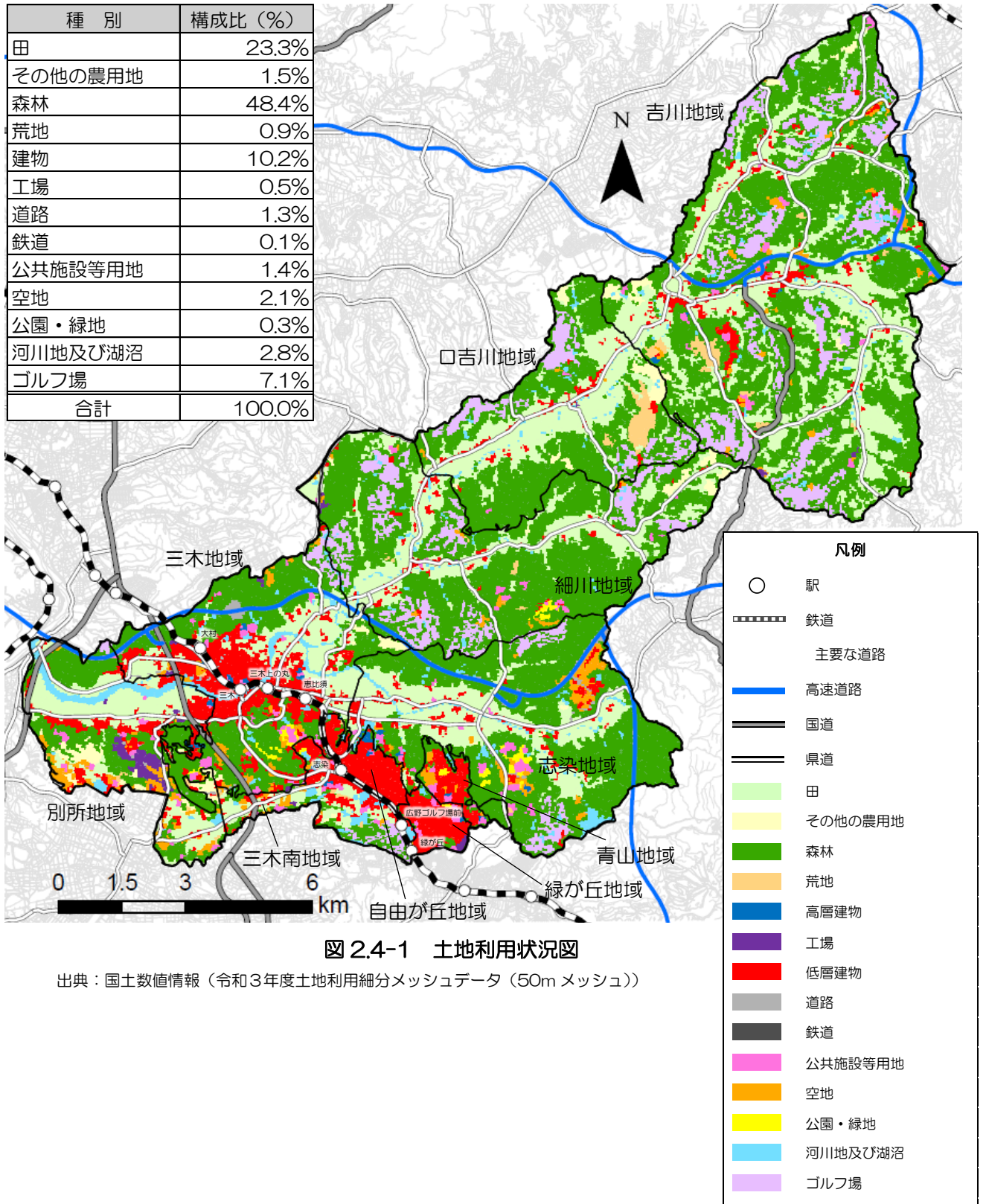
図 2.3-2 三木市から三木市外の移動の状況図

出典：令和2年国勢調査  
 ※通勤、通学は15歳以上。

## 2.4 土地利用状況

三木、三木南、自由が丘、緑が丘及び青山地域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、口吉川及び吉川地域は、建物が比較的小さなまとまりとして点在しています。





## 2.5 施設立地状況

本市の施設立地状況は、鉄道（粟生線）沿いに多くの施設があります。

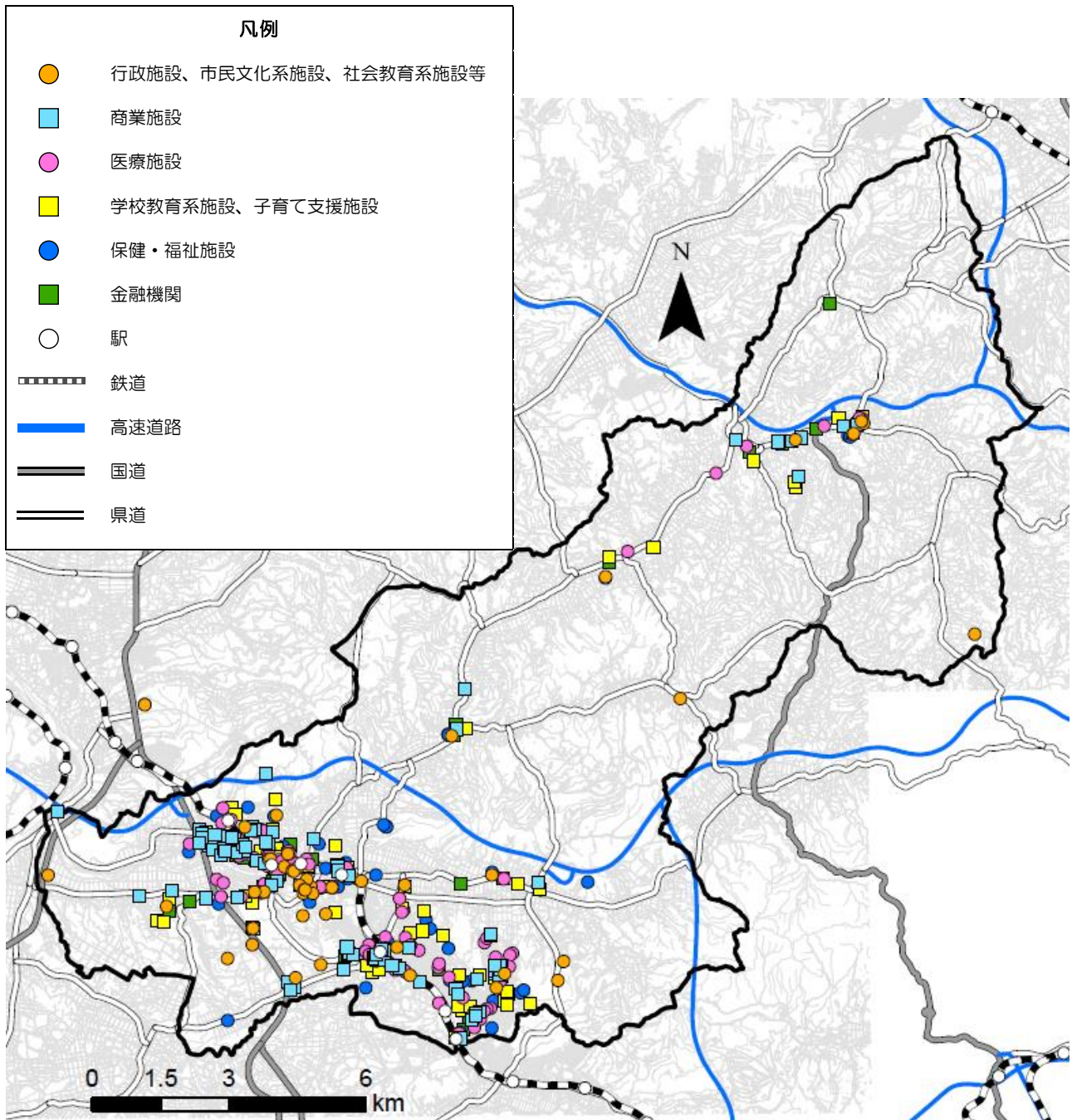


図 2.5-1 施設全体の位置図

出典：三木市資料

## 2.6 観光資源の状況

本市内の主要な観光施設は下記のとおりです。

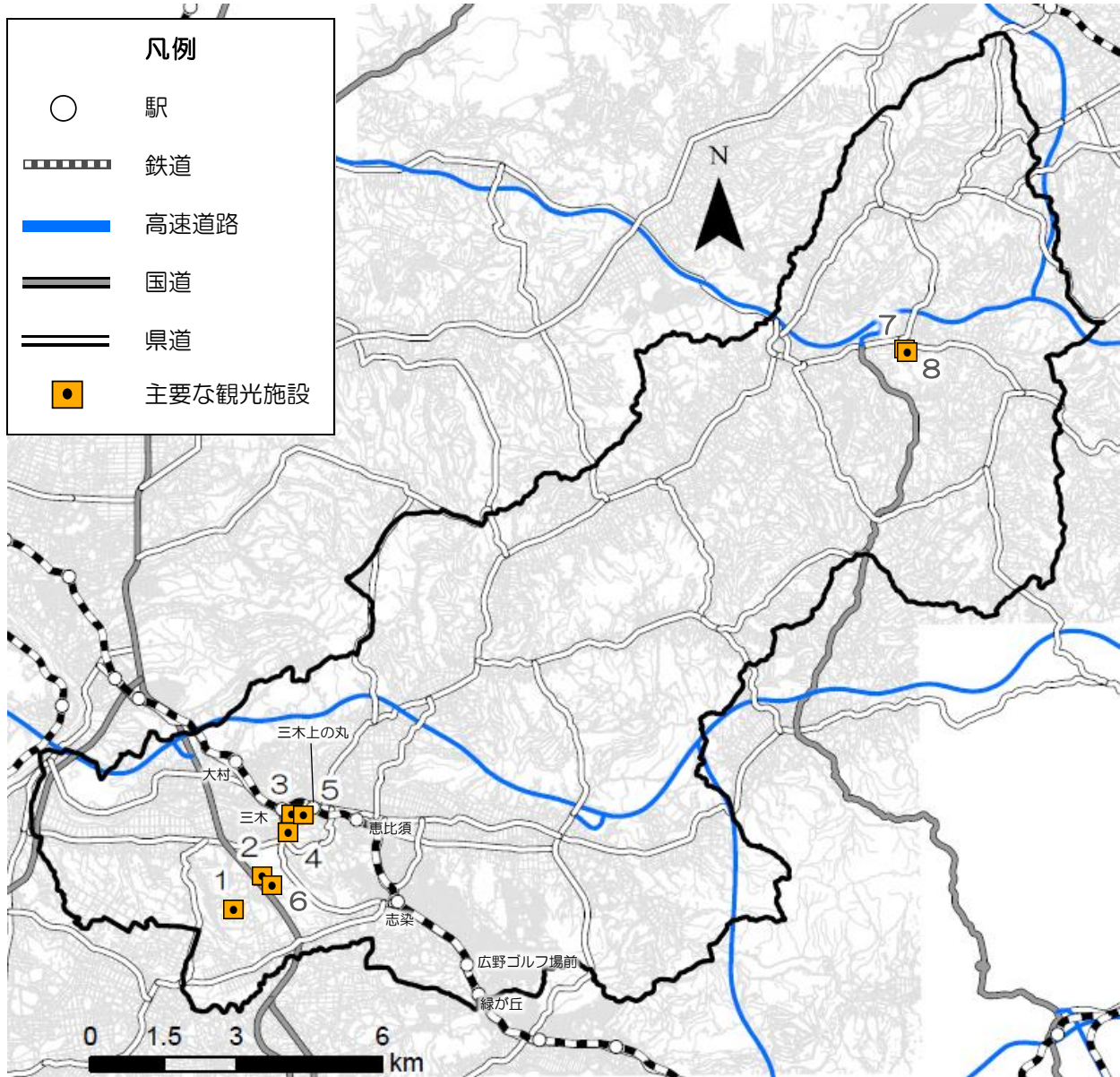


図 2.6-1 主要な観光施設の位置図

出典：三木市資料

表 2.6-1 主要な観光施設における年間入込客

(万人)

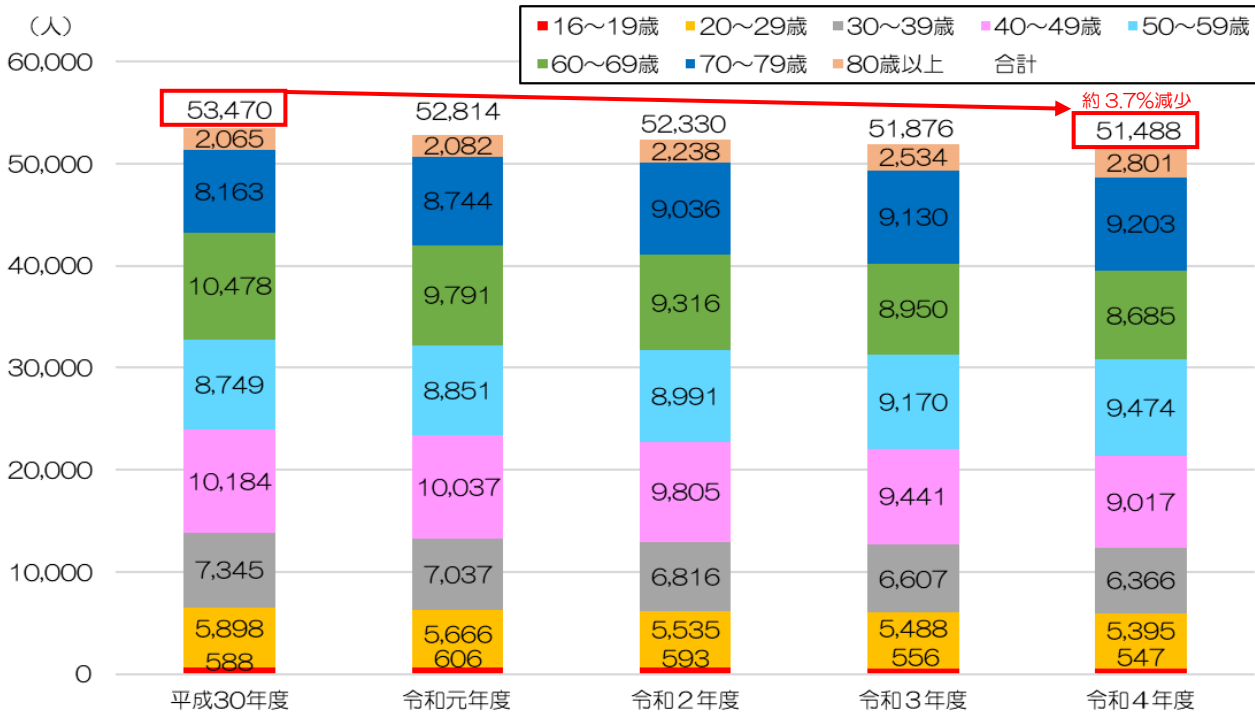
番号	主要な観光施設名	令和2年度 (2020年度)	令和3年度 (2021年度)	令和4年度 (2022年度)
1	三木ホースランドパーク	36,464	31,539	159,990
2	道の駅みき	302,196	296,700	318,955
3	旧玉置家住宅	2,580	3,248	4,951
4	旧小河家別邸	2,462	3,079	4,596
5	みき歴史資料館	8,725	7,999	14,405
6	あじさいフローラみき	31,058	42,217	51,087
7	山田錦の館	406,273	382,152	378,956
8	吉川温泉よかたん	128,500	111,956	148,194

出典：三木市資料

## 2.7 運転免許の保有・返納状況

### (1) 運転免許の保有状況

本市の運転免許保有者の推移をみると、平成30年度から令和4年度にかけて約3.7%減少していますが、運転免許保有率に変動はありません。



出典：三木警察署

※三木市の住所登録がされている運転免許保有者の状況（免許の種類は問わない）

※各年度 12月31日時点

図 2.7-1 三木市の運転免許保有者の状況

表 2.7-1 三木市の運転免許保有率

(単位：人、%)

年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
人口※16歳以上	68,391	67,967	67,580	66,821	66,389
運転免許保有率	78.18	77.71	77.43	77.63	77.56

出典：三木警察署、三木市

※各年度 12月31日時点

### (2) 運転免許の返納状況

本市の運転免許証返納の状況は、下記の表のとおりです。

表 2.7-2 三木警察署の運転免許証返納受付の状況

(単位：人)

年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
人数	334	457	421	359	333

出典：三木警察署

※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。



## 第3章 三木市における地域公共交通の現状

### 3.1 地域公共交通の概要

市内を運行している公共交通は次のとおりです。

表 3.1-1 地域公共交通の概要

種 類	運行事業者・運行団体	路 線 名 ・ 駅 名 等
鉄道（粟生線）	神戸電鉄	【市内の駅】 緑が丘、広野ゴルフ場前、志染、 恵比須、三木上の丸、三木、 大村
路線バス	神姫バス 神姫ゾーンバス	
地域ふれあいバス	ロ吉川ふれあいバス協議会	ロ吉川ふれあいバス
	別所ふれあいバス運行推進協議会	別所ふれあいバス
	NPO法人ニコニコグループ	ニコニコふれあいバス
	細川ふれあいバス	細川ふれあいバス
デマンド型交通 「チョイソコみき」	吉川交通	吉川地域
高速バス	神姫バス ウイング神姫 西日本ジェイアールバス 阪急観光バス	山陽自動車道 中国自動車道
タクシー	三協交通 ファイブスタータクシー 吉川交通 小野タクシー	市内
介護タクシー		市内
福祉有償運送	三木市社会福祉協議会	
無料シャトルバス	北播磨総合医療センター	



### 3.2 鉄道（粟生線）

#### (1) 概要

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 3.2-1）。

市内区間の列車本数は、令和4年3月12日時点の上下合計 92 本～116 本/日となっています。三木市地域公共交通網形成計画策定時に調査した平成 30 年1月時点では、上下合計 98～128 本/日と比較すると、本数が減少しています。

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の運行本数ですが、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す（表 3.2-1）。

なお、平成 30 年 3 月 4 日に発生した火災により三木駅下り駅舎が焼失し、駅再生が急務となり、令和4年3月28日に新たな駅舎の供用が開始され、同年5月21日には駅前広場（ロータリー）が完成しました。

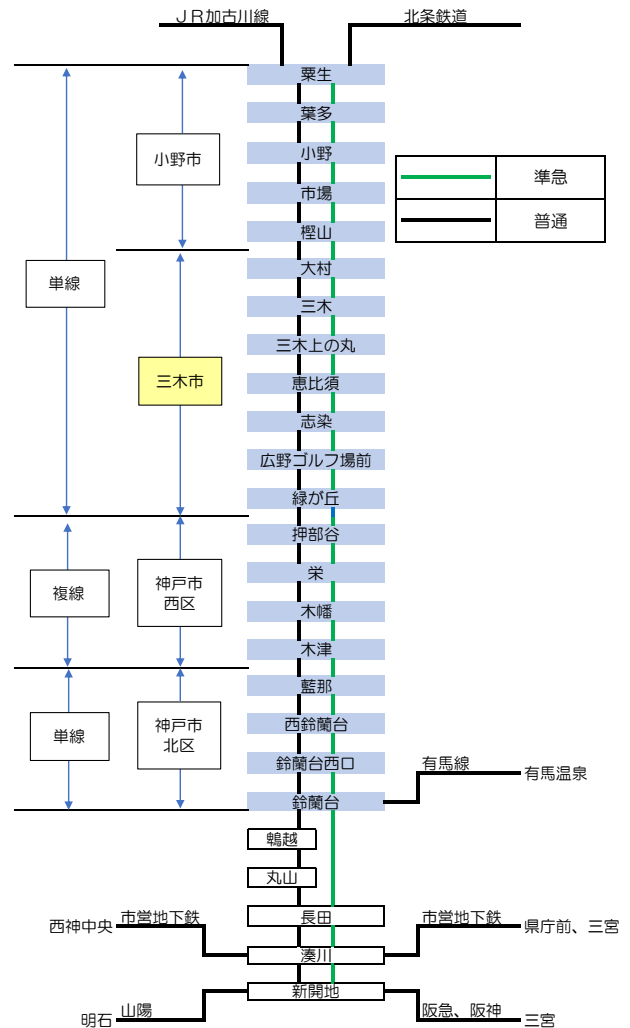


図 3.2-1 粟生線の概要

表 3.2-1 市内における粟生線の運行状況

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

出典：神戸電鉄（令和4年3月12日時点の時刻表から作成）  
※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。

## (2) 1日あたり実利用者数の推移

市内の各駅の利用者は減少傾向にあり、特に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が大きく出ています。

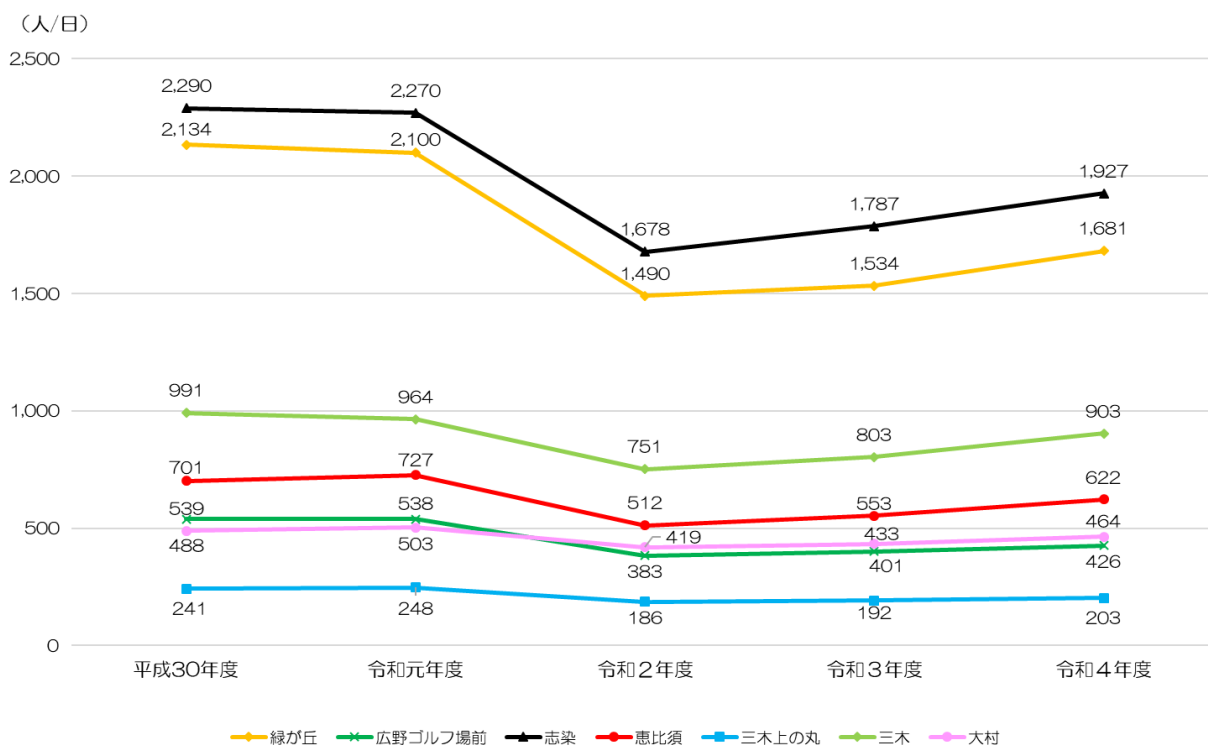


図 3.2-2 1日あたり実利用者数の推移

出典：神戸電鉄

## (3) 鉄道への補助金・負担金の推移

本市の鉄道への補助金・負担金の推移は、近年減少傾向にあります。

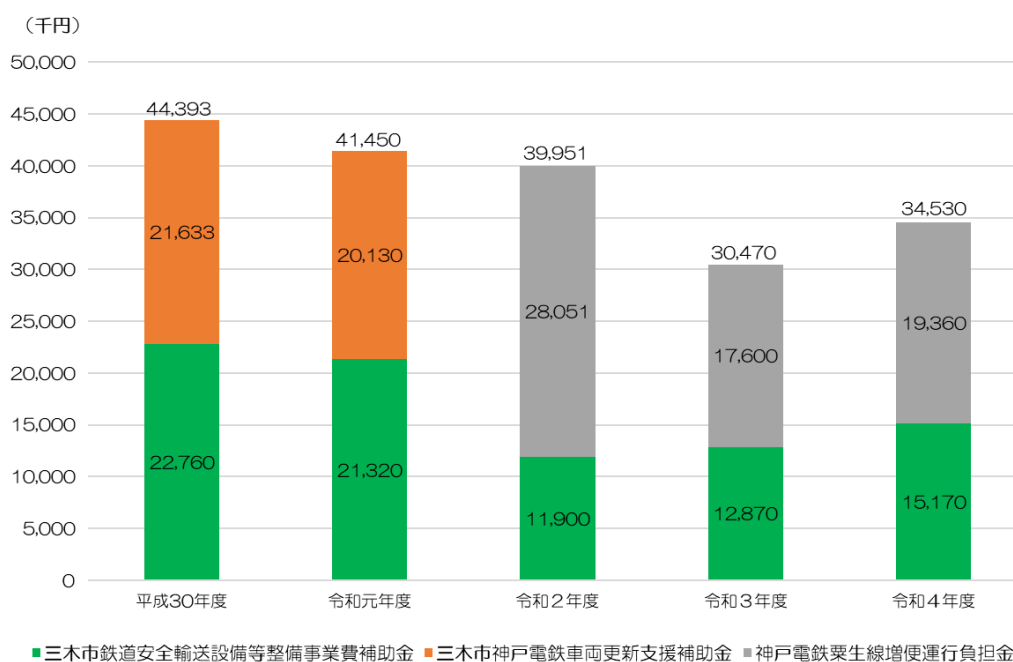


図 3.2-3 鉄道への補助金・負担金の推移

出典：三木市資料  
※百円以下切り捨て

### 3.3 路線バス

#### (1) 概要

本市の路線バスは、神姫バス、神姫ゾーンバスが運行事業者として、主に市域をまたがり運行する広域的な路線バス、市内を循環する路線バス、北播磨総合医療センター方面行き路線バスの3種類があります。

一部路線については、市民が安全に公共交通を利用する機会を確保することを目的として、国、県及び市の補助金を活用し、路線バスの維持・存続を図っています。

今後、路線バスへの影響が予想されるものとし、現在、兵庫県において公立高校の再編が進められており、本市においては、令和7年度に三木東高校、三木北高校及び吉川高校が統合されるほか、三田市の公立高等学校への一般選抜入試への受験が可能となることから、通学範囲や移動の流れが変わる可能性があり、現在の路線に対して、大きな影響が予想されます。

表 3.3-1 路線バスの役割整理表

種別	役割
市域をまたがり運行する広域的な路線バス	三木市と近隣市を結び、兵庫県内及び阪神地域の広域的な公共交通ネットワークとしての役割を持つ。 通勤・通学利用の需要への対応を担う。
市内を循環する路線バス	三木市内又は地区内を運行し、市内間移動の役割を持つ。 通院や買い物などの生活利用の需要への対応を担う。
北播磨総合医療センター方面行き路線バス	平成25年10月に三木市民病院と小野市民病院が統合し誕生した北播磨総合医療センターまでの通院等の移動手段を担うとともに、市内の生活利用の需要への対応を担う。

表 3.3-2 市域をまたがり運行する広域的な路線バス

事業概要										事業実績			
系統番号	路線名	起点	経由地	終点	系統キロ	運行事業者	補助金			運行回数		輸送人員	乗車密度
							幹線	県市	市単	平日	土日祝日		
快速	三宮～神戸複産団地東～社	三宮	神戸複産団地東	社	51.0	神姫バス				0.5	0.0	8,170	8.2
急行	西脇営業所～新神戸駅～三宮	西脇営業所	新神戸駅	三宮	56.0	神姫バス				3.0	2.5	71,641	7.0
急行	西脇営業所～IC・新神戸駅～三宮	西脇営業所	IC・新神戸駅	三宮	57.2	神姫バス				1.0	2.0	19,153	5.1
急行	三木営業所～新神戸駅～三宮	三木営業所	新神戸駅	三宮	31.1	神姫バス				0.5	0.0	466	0.7
急行	社～御坂・新神戸駅～三宮	社	御坂・新神戸駅	三宮	45.8	神姫バス	○			12.5	11.5	161,129	5.7
	吉川図書館前～淡河本町北～三宮	吉川図書館前	淡河本町北	三宮	31.0	神姫バス		○		3.0	3.0	7,392	2.1
	吉川図書館前～御坂～三宮	吉川図書館前	御坂	三宮	38.6	神姫バス		○		3.0	3.0	2,241	2.0
36	社～三木営業所～明石駅前	社	三木営業所	明石駅前	35.7	神姫バス	○	○		12.0	7.0	297,468	6.5
36	三木営業所～硯町～明石駅前	三木営業所	硯町	明石駅前	20.9	神姫バス	○	○		12.0	11.0	273,448	6.3
82	三木営業所～養田～西神中央駅前	三木営業所	養田	西神中央駅前	14.1	神姫バス	○	○		7.5	6.0	51,705	3.5
19	三田駅～直通～みなぎ台	三田駅	直通	みなぎ台	15.1	神姫バス	○			9.0	4.5	55,376	6.0
18	三田駅～フラワータウンセンター～みなぎ台	三田駅	フラワータウンセンター	みなぎ台	16.1	神姫バス				1.5	0.5	6,779	8.2
8	三田駅～馬渡～みなぎ台	三田駅	馬渡	みなぎ台	16.2	神姫バス				3.0	0.5	7,893	2.1
9	渡瀬～市野瀬～三田駅	渡瀬	市野瀬	三田駅	15.4	神姫バス				0.5	0.5	1,311	1.2
10	社～加東市民病院・嬉野台生涯教育センター～三田駅	社	加東市民病院・嬉野台生涯教育センター	三田駅	32.7	神姫バス		○		0.5	0.0	1,835	2.1
10	社町駅～嬉野台生涯教育センター～三田駅	社町駅	嬉野台生涯教育センター	三田駅	35.1	神姫バス		○		1.5	0.5	19,199	4.2
10	三田駅～久米・加東市民病院～社町駅	三田駅	久米・加東市民病院	社町駅	34.7	神姫バス		○		0.5	0.0	9,634	8.0
10	社～嬉野台生涯教育センター～三田駅	社	嬉野台生涯教育センター	三田駅	32.1	神姫バス		○		1.5	3.0	14,331	2.5
10	社～久米～三田駅	社	久米	三田駅	31.1	神姫バス		○		1.0	1.0	12,369	3.5
10	三田駅～久米・加東市民病院～社	三田駅	久米・加東市民病院	社	31.7	神姫バス		○		0.5	0.0	1,478	1.6
12	みなぎ台～嬉野台生涯教育センター～社	みなぎ台	嬉野台生涯教育センター	社	19.8	神姫バス		○		0.5	0.0	1,523	1.2
12	社～久米～みなぎ台	社	久米	みなぎ台	18.8	神姫バス		○		1.5	0.0	10,990	4.4
13	社～嬉野台生涯教育センター～渡瀬	社	嬉野台生涯教育センター	渡瀬	16.7	神姫バス		○		1.0	0.5	2,093	1.4
13	社～久米～渡瀬	社	久米	渡瀬	15.7	神姫バス		○		0.5	0.0	636	1.1
15	三木営業所～淡河～三田駅	三木営業所	淡河	三田駅	33.7	神姫バス		○		2.0	3.5	23,428	1.5
15	三木営業所～淡河～道場南口駅	三木営業所	淡河	道場南口駅	28.4	神姫バス				1.5	2.0	6,848	0.8
15	三木営業所～淡河～中山	三木営業所	淡河	中山	18.2	神姫バス				0.5	0.0	322	0.3
15	三木営業所～エビス～淡河	三木営業所	エビス	淡河	13.7	神姫バス				0.5	0.5	3,166	0.8
11	新三田駅～みなぎ台～渡瀬	新三田駅	みなぎ台	渡瀬	17.9	神姫バス		○		0.5	0.5	5,113	4.4
11	新三田駅～吉川総合公園～渡瀬	新三田駅	吉川総合公園	渡瀬	19.3	神姫バス		○		4.5	2.0	30,741	3.6
7	渡瀬～みなぎ台・市野瀬～イオンモール神戸北	渡瀬	みなぎ台・市野瀬	イオンモール神戸北	15.5	神姫バス		○		0.0	3.0	1,538	1.4
30	三木営業所～三木鉄道記念公園前～厄神駅前	三木営業所	三木鉄道記念公園前	厄神駅前	8.8	神姫バス		○		8.5	6.5	14,799	1.0
31	恵比須駅～三木鉄道記念公園前～厄神駅前	恵比須駅	三木鉄道記念公園前	厄神駅前	10.3	神姫バス		○		7.5	2.5	15,739	1.3
81	青山5丁目～富士見が丘～西神中央駅	青山5丁目	富士見が丘	西神中央駅	13.0	神姫ゾーンバス				33.0	30.0	392,534	8.8

出典：神姫バス（事業実績：2021年10月1日～2022年9月30日）

神姫ゾーンバス（事業実績：2022年4月1日～2023年3月31日）

※運行回数は、往路及び復路の平均便数（往路1回で運行回数0.5回）。

※補助金の幹線は地域間幹線系統確保維持費国庫補助金、県市は県の市町振興支援交付金による県・市の協調支援、市単は市の単独補助の活用を表す。

表 3.3-3 市内を循環する路線バス

事業概要							事業実績						
系統番号	路線名	起点	経由地	終点	系統キロ	運行事業者	補助金			運行回数		輸送人員	乗車密度
							幹線	県市	市単	平日	土日祝日		
6	恵比須駅～東条口～渡瀬	恵比須駅	東条口	渡瀬	15.5	神姫バス				1.0	0.0	7,742	14.7
16	三木営業所～東条口～吉川図書館前	三木営業所	東条口	吉川図書館前	19.6	神姫バス				2.5	2.0	13,093	6.4
16	三木営業所～東条口～渡瀬	三木営業所	東条口	渡瀬	17.0	神姫バス				1.0	0.0	6,864	16.6
16	三木営業所～三木高校口～吉川図書館前	三木営業所	三木高校口	吉川図書館前	20.7	神姫バス				0.5	0.0	1,888	5.7
17	三木営業所～三木高校口～みなぎ台	三木営業所	三木高校口	みなぎ台	21.2	神姫バス	○	○		4.0	3.0	16,060	3.9
32	三木営業所～三木工業団地～別所小学校前	三木営業所	三木工業団地	別所小学校前	8.5	神姫バス				0.5	0.5	1,627	2.2
32	ともえ中央公園前～三木工業団地～三木営業所	ともえ中央公園前	三木工業団地	三木営業所	8.5	神姫バス				0.5	0.5	666	0.6
50	三木営業所～緑が丘駅～健康福祉センター	三木営業所	緑が丘駅	健康福祉センター	38.3	神姫バス			○	木曜2.0	0.0	2,706	5.8
61	下石野公民館前～三木営業所～三木市役所前	下石野公民館前	三木営業所	三木市役所前	12.5	神姫バス			○	月水5.0	0.0	1,615	0.4
62	三木営業所～しゅうらく苑前～相野	三木営業所	しゅうらく苑前	相野	15.5	神姫バス			○	火金5.0	0.0	1,820	0.8
63	朝日ヶ丘～三木営業所～三木市役所前	朝日ヶ丘	三木営業所	三木市役所前	5.9	神姫バス			○	9.0	7.5	14,146	2.3
76/77	恵比須駅～朝日ヶ丘～恵比須駅	恵比須駅	朝日ヶ丘	恵比須駅	14.4	神姫バス			○	0.0	土日4.0	1,462	0.5
64	大二谷～豊地～三木営業所	大二谷	豊地	三木営業所	14.5	神姫バス			○	0.0	2.0	510	0.3
1	志染駅～中自由が丘～東自由が丘	志染駅	中自由が丘	東自由が丘	3.0	神姫ゾーンバス				0.5	0.0	870	1.4
7	緑が丘駅～緑が丘公民館前～青山5丁目	緑が丘駅	緑が丘公民館前	青山5丁目	2.5	神姫ゾーンバス				0.5	0.0	3,439	1.8
15	志染駅～東自由が丘～青山5丁目	志染駅	東自由が丘	青山5丁目	7.3	神姫ゾーンバス				12.5	12.5	98,332	5.3
8	緑が丘駅～青山5丁目～ネスタリリゾート神戸	緑が丘駅	青山5丁目	ネスタリリゾート神戸	8.6	神姫ゾーンバス				0.0	7.0	3,605	1.3
6	緑が丘駅～防災公園前/緑が丘東小学校前～緑が丘駅	緑が丘駅	防災公園前/緑が丘東小学校前	緑が丘駅	8.5	神姫ゾーンバス				1.0	0.5	3,576	4.1
6	緑が丘駅～青山2丁目/防災公園前～緑が丘駅	緑が丘駅	青山2丁目/防災公園前	緑が丘駅	9.7	神姫ゾーンバス				0.0	2.0	4,459	4
8	志染公民館前～青山5丁目～緑が丘駅	志染公民館前	青山5丁目	緑が丘駅	4.2	神姫ゾーンバス				0.5	0.0	1,476	4.3
51/52	青山5丁目～緑が丘駅～青山5丁目	青山5丁目	緑が丘駅	青山5丁目	9.6	神姫ゾーンバス			○	9.0	9.0	5,460	0.8
53	青山5丁目～東自由が丘～市役所前	青山5丁目	東自由が丘	市役所前	13.2	神姫ゾーンバス			○	0.5	0.0	1,410	2.5
54	青山5丁目～東自由が丘～森林公園	青山5丁目	東自由が丘	森林公園	14.5	神姫ゾーンバス			○	0.0	4.5	5,376	1.2
59	青山5丁目～公民館前～三木営業所	青山5丁目	公民館前	三木営業所	20.3	神姫ゾーンバス			○	4.0	0.0	19,716	2.9
60	青山5丁目～関西国際大学～三木営業所	青山5丁目	関西国際大学	三木営業所	22.8	神姫ゾーンバス			○	4.0	0.0	15,421	2.2
50	健康福祉センター～青山5丁目～三木営業所	健康福祉センター	青山5丁目	三木営業所	38.3	神姫ゾーンバス			○	0.0	2.0	2,502	2.3
56	細川町公民館/平井山ぶどう園～三木営業所～恵比須駅	細川町公民館/平井山ぶどう園	三木営業所	恵比須駅	13.3	神姫ゾーンバス			○	2.5	0.0	3,645	0.8
71/72	恵比須駅～三木営業所～恵比須駅	恵比須駅	三木営業所	恵比須駅	8.5	神姫ゾーンバス			○	1.0	3.5	2,400	1.5

出典：神姫バス（事業実績：2021年10月1日～2022年9月30日）

神姫ゾーンバス（事業実績：2022年4月1日～2023年3月31日）

※運行回数は、往路及び復路の平均便数（往路1回で運行回数0.5回）。

※補助金の幹線は地域間幹線系統確保維持費国庫補助金、県市は県の市町振興支援交付金による県・市の協調支援、市単は市の単独補助の活用を表す。

表 3.3-4 北播磨総合医療センター方面行き路線バス

事業概要							事業実績						
系統番号	路線名	起点	経由地	終点	系統キロ	運行事業者	補助金			運行回数		輸送人員	乗車密度
							幹線	県市	市単	平日	土日祝日		
115	北播磨総合医療センター～淡河～三田駅	北播磨総合医療センター	淡河	三田駅	38.1	神姫バス		○		2.5	0.0	40,693	2.2
115	北播磨総合医療センター～淡河～道場南口駅	北播磨総合医療センター	淡河	道場南口駅	32.8	神姫バス		○		0.5	0.0	2,203	1.0
117	北播磨総合医療センター～東条町・みなぎ台～吉川図書館前	北播磨総合医療センター	東条町・みなぎ台	吉川図書館前	28.2	神姫バス		○		2.0	0.0	7,422	4.0
117	北播磨総合医療センター～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	みなぎ台	25.6	神姫バス	○	○		1.0	0.0	5,957	6.6
117	北播磨総合医療センター～三木高校口・みなぎ台～吉川図書館前	北播磨総合医療センター	三木高校口・みなぎ台	吉川図書館前	29.3	神姫バス		○		1.0	0.0	4,955	4.3
101	朝日ヶ丘～高木御旅所前・烏町～北播磨総合医療センター	朝日ヶ丘	高木御旅所前・烏町	北播磨総合医療センター	10.4	神姫バス			○	3.0	0.0	1,675	0.5
102	自由が丘本町～下石野～北播磨総合医療センター	自由が丘本町	下石野	北播磨総合医療センター	14.8	神姫バス			○	3.0	0.0	1,093	1.1
107	大二谷～細川町公民館/豊地～北播磨総合医療センター	大二谷	細川町公民館/豊地	北播磨総合医療センター	18.9	神姫バス			○	3.0	0.0	4,391	1.3
107	三木営業所～大村～北播磨総合医療センター	三木営業所	大村	北播磨総合医療センター	4.4	神姫バス			○	0.5	0.0	30	0.1
108	戸田東口～御坂～北播磨総合医療センター	戸田東口	御坂	北播磨総合医療センター	15.4	神姫バス			○	1.0	0.0	1,067	0.8
109	吉川図書館前～みなぎ台・高畑～北播磨総合医療センター	吉川図書館前	みなぎ台・高畑	北播磨総合医療センター	26.8	神姫バス			○	2.0	0.0	1,499	0.6
103	加那院口/青山5丁目～緑が丘駅～北播磨総合医療センター	加那院口/青山5丁目	緑が丘駅	北播磨総合医療センター	19.7	神姫ゾーンバス			○	8.0	0.0	24,778	5.9
104	青山5丁目～志染駅～北播磨総合医療センター	青山5丁目	志染駅	北播磨総合医療センター	18.2	神姫ゾーンバス			○	7.5	0.0	19,037	5.4

出典：神姫バス（事業実績：2021年10月1日～2022年9月30日）

神姫ゾーンバス（事業実績：2022年4月1日～2023年3月31日）

※運行回数は、往路及び復路の平均便数（往路1回で運行回数0.5回）。

※補助金の幹線は地域間幹線系統確保維持費国庫補助金、県市は県の市町振興支援交付金による県・市の協調支援、市単は市の単独補助の活用を表す。

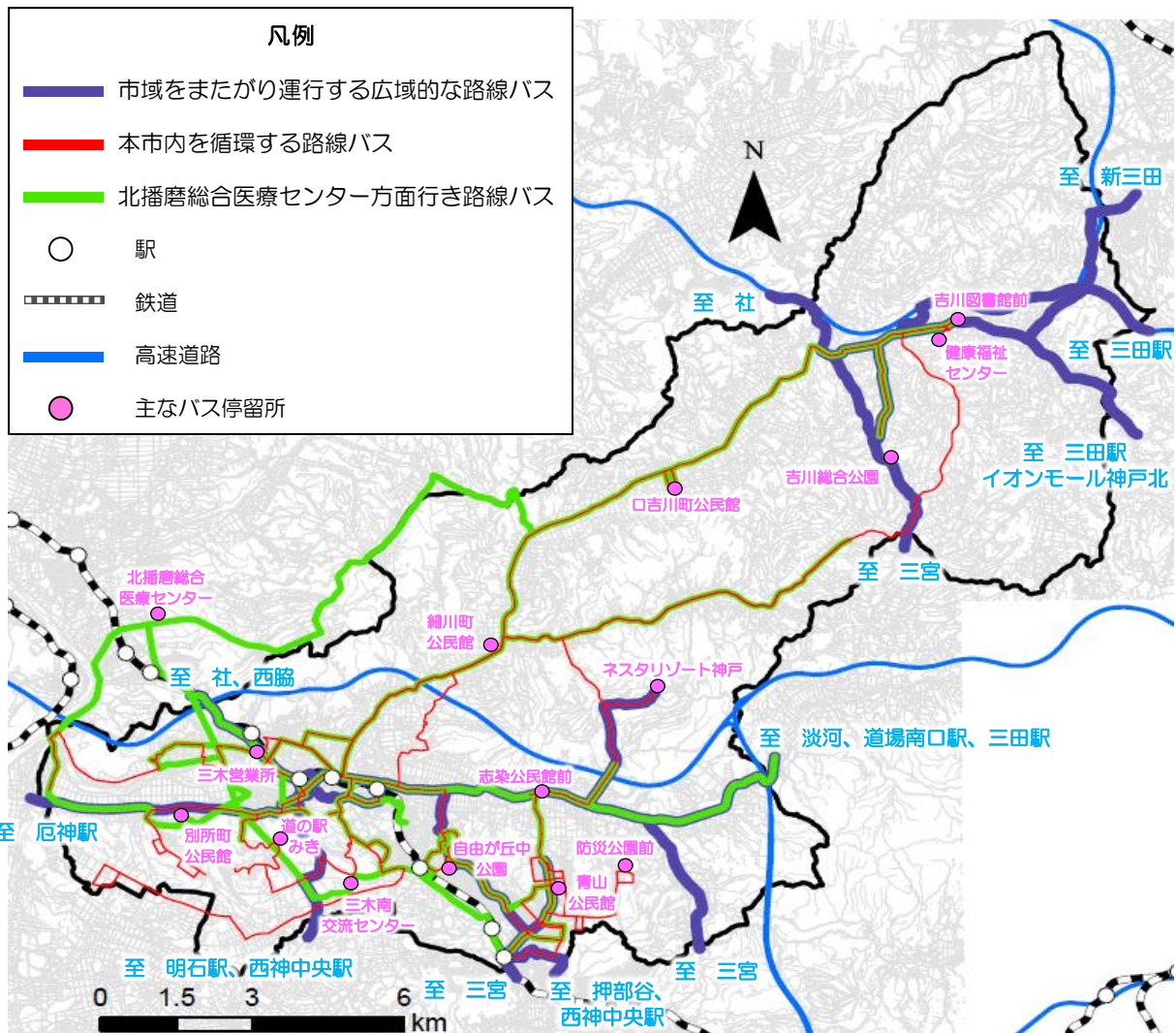


図 3.3-1 路線バス網図



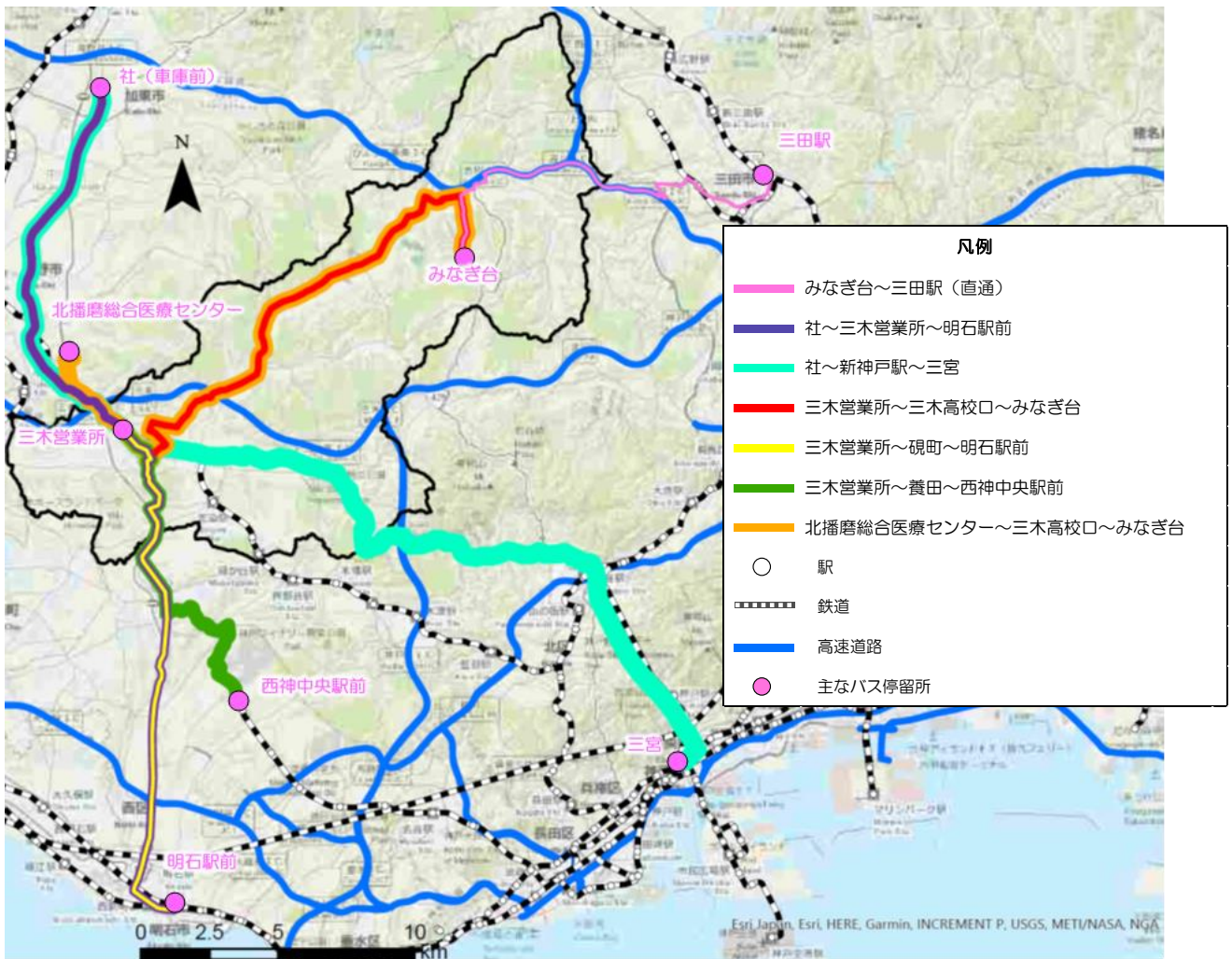
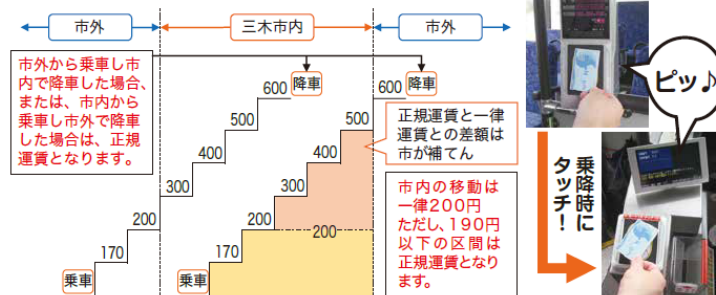


図 3.3-2 地域間幹線系統確保維持費国庫補助金対象路線バス網図

市内間移動の運賃の上限は原則 200 円になっています。

### ニコパカードのご案内

ニコパカードのご利用で、市内間移動のバス運賃の上限が原則として一律 200 円となります!!



ニコパカードのご利用により、乗車 1 回につき  
**大人(中学生以上)一律 200 円**    **小人(中学生未満)一律 100 円**  
※詳しくは16ページをご覧ください。

**運賃のしくみ**

- その他
- ・乳児(1歳未満)は無料
- ・幼児(1歳以上、小学生未満)は大人の同乗があれば2人まで無料
- ・身体障害者手帳又は療育手帳の所持者及びその介護人は一律100円(身体障害者手帳又は療育手帳をバス運転手に提示してください。)
- ・「ニコパカード」がなくてもバスに乗車できますが、その場合は乗車距離に応じた正規運賃となります。
- ・「PiTaPa(ピタパ)」「ICOCA(イコカ)」など、他のICカード乗車券では一律運賃での乗車はできません。

図 3.3-3 運賃

出典：三木市公共交通総合時刻表～おでかけガイド～(2023年11月版)

## (2) 年間輸送人員の推移

近年、年間輸送人員は減少傾向にあり、令和4年度は1,889,174人となり、平成30年度(2,660,165人)と比較すると、約29%減少しています。

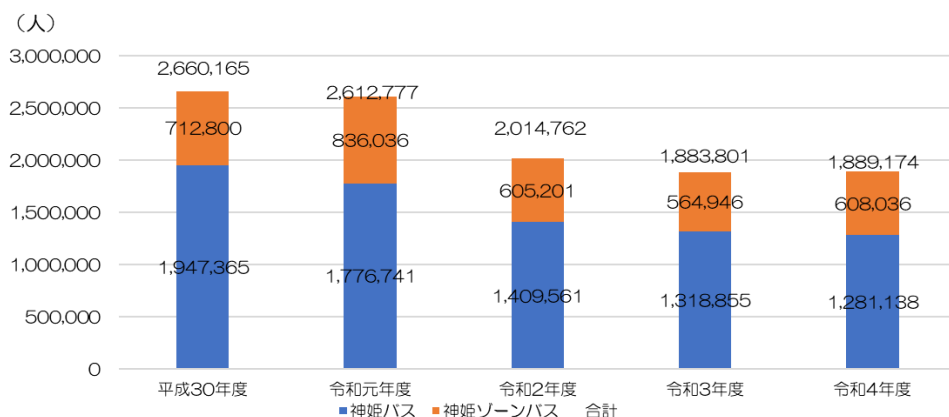


図 3.3-4 年間輸送人員の推移

出典：神姫バス、神姫ゾーンバス

## (3) 路線バスへの補助・補填額の推移

本市の路線バスへの補助・補填額の推移は、近年減少傾向にあります。

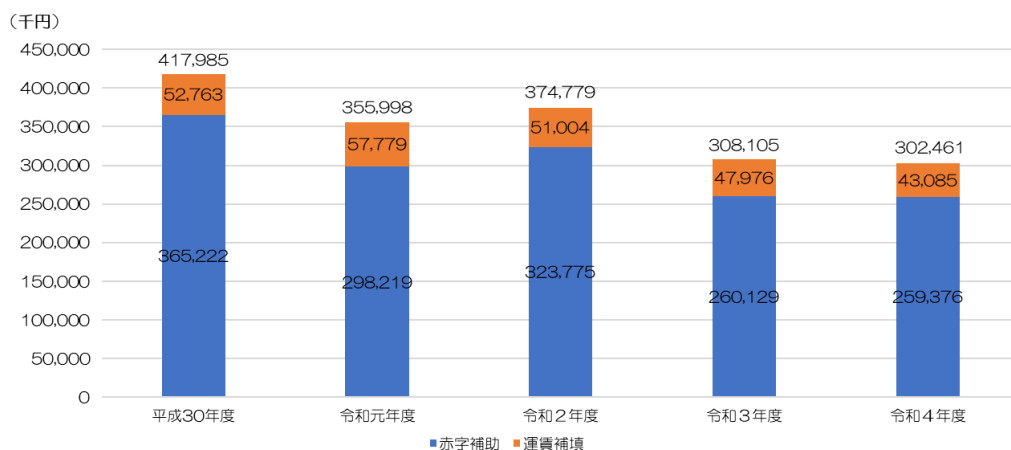


図 3.3-5 路線バスへの補助・補填額の推移

出典：三木市資料

表 3.3-5 路線バスへの補助・補填額の推移

			平成30年度 A	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度 B	増減額 C (B-A)	増加率 (C/A)
			(千円)	(千円)	(千円)	(千円)	(千円)	(千円)	(割合)
赤字補助	路線バス	国・県補助路線	39,348	35,017	39,882	50,612	57,121	17,773	45.2%
		市単独補助路線	29,777	34,102	48,300	29,703	32,699	2,922	9.8%
	旧コミュニティバス	旧みっきいバス	67,752	60,182	66,821	74,565	76,677	8,925	13.2%
		旧みっきいよかたんバス	30,257	26,584	21,705	10,982	0	-30,257	-100.0%
	北播磨総合医療センター方面行きバス		198,088	142,334	147,067	94,267	92,879	-105,209	-53.1%
赤字補助			365,222	298,219	323,775	260,129	259,376	-105,846	-29.0%
運賃補填	路線バス		39,565	42,949	39,953	37,588	32,340	-7,225	-18.3%
	旧コミュニティバス		4,924	6,130	4,601	3,810	4,225	-699	-14.2%
	北播磨総合医療センター方面行きバス		8,274	8,700	6,450	6,578	6,520	-1,754	-21.2%
	運賃補填			52,763	57,779	51,004	47,976	43,085	-9,678
合計			417,985	355,998	374,779	308,105	302,461	-115,524	-27.6%

出典：三木市資料



#### (4) ICカードの分析（利用区間）

ICカードの利用結果の分析を行い、利用の変化について調査しました。

総利用件数をみると、「令和3年10月1日～令和4年9月30日」は「平成30年10月1日～令和元年9月30日」と比較して320,629件減少（70.2%）しています。総利用件数に占める市内間の移動の割合は、「平成30年10月1日～令和元年9月30日」は38.4%に対して、「令和3年10月1日～令和4年9月30日」は42.9%となり、市内間の移動の割合が増加したことがわかります。（表 3.3-6）

表 3.3-6 ICカード利用件数の比較

	平成30年10月1日～令和元年9月30日 (2018年10月1日～2019年9月30日) (ア)	令和3年10月1日～令和4年9月30日 (2021年10月1日～2022年9月30日) (イ)	増減数 イ-ア	増減率 (イ-ア)/ア
総利用件数	1,075,784	755,155	-320,629	-29.8%
その内三木市内間	412,681	324,008	-88,673	-21.5%
総利用件数に占める割合	38.4%	42.9%		

出典：神姫バス、神姫ゾーンバス  
 ※北播磨総合医療センターは、三木市としてカウントした。

## (5) 路線区間の重複・路線の複雑性

市内鉄道駅を3駅以上接続する路線バスの系統が合計22系統あり、鉄道（粟生線）の一部区間と並行して運行されている系統があります。

また、北播磨総合医療センター方面行きバスについては、13系統のうち7系統が3駅以上に接続しています。

市内を運行する路線バスは、目的地や経由地に応じて多くの系統が作られていることで、三木や緑が丘、自由が丘、青山地域などの市街地において、路線が重複して運行されている区間があり、複雑性を有しています。

表 3.3-7 市域をまたがり運行する広域的な路線バスの市内鉄道駅への接続状況

系統番号	路線名	起点	経由地	終点	市内鉄道駅への接続							
					緑が丘	広野ゴルフ場前	志染	恵比須	三木上の丸	三木	大村	3つ以上の駅に接続
快速	三宮～神戸複産団地東～社	三宮	神戸複産団地東	社						○		
急行	西脇営業所～新神戸駅～三宮	西脇営業所	新神戸駅	三宮				○	○	○		○
急行	西脇営業所～IC・新神戸駅～三宮	西脇営業所	IC・新神戸駅	三宮				○	○	○		○
急行	三木営業所～新神戸駅～三宮	三木営業所	新神戸駅	三宮				○	○	○		○
急行	社～御坂・新神戸駅～三宮	社	御坂・新神戸駅	三宮				○	○	○		○
	吉川図書館前～淡河本町北～三宮	吉川図書館前	淡河本町北	三宮								
	吉川図書館前～御坂～三宮	吉川図書館前	御坂	三宮								
36	社～三木営業所～明石駅前	社	三木営業所	明石駅前						○	○	
36	三木営業所～磯町～明石駅前	三木営業所	磯町	明石駅前						○		
82	三木営業所～養田～西神中央駅前	三木営業所	養田	西神中央駅前						○		
19	三田駅～直通～みなぎ台	三田駅	直通	みなぎ台								
18	三田駅～フラワータウンセンター～みなぎ台	三田駅	フラワータウンセンター	みなぎ台								
8	三田駅～馬渡～みなぎ台	三田駅	馬渡	みなぎ台								
9	渡瀬～市野瀬～三田駅	渡瀬	市野瀬	三田駅								
10	社～加東市民病院・嬉野台生涯教育センター～三田駅	社	加東市民病院・嬉野台生涯教育センター	三田駅								
10	社町駅～嬉野台生涯教育センター～三田駅	社町駅	嬉野台生涯教育センター	三田駅								
10	三田駅～久米・加東市民病院～社町駅	三田駅	久米・加東市民病院	社町駅								
10	社～嬉野台生涯教育センター～三田駅	社	嬉野台生涯教育センター	三田駅								
10	社～久米～三田駅	社	久米	三田駅								
10	三田駅～久米・加東市民病院～社	三田駅	久米・加東市民病院	社								
12	みなぎ台～嬉野台生涯教育センター～社	みなぎ台	嬉野台生涯教育センター	社								
12	社～久米～みなぎ台	社	久米	みなぎ台								
13	社～嬉野台生涯教育センター～渡瀬	社	嬉野台生涯教育センター	渡瀬								
13	社～久米～渡瀬	社	久米	渡瀬								
15	三木営業所～淡河～三田駅	三木営業所	淡河	三田駅				○	○	○		○
15	三木営業所～淡河～道場南口駅	三木営業所	淡河	道場南口駅				○	○	○		○
15	三木営業所～淡河～中山	三木営業所	淡河	中山				○	○	○		○
15	三木営業所～エビス～淡河	三木営業所	エビス	淡河				○	○	○		○
11	新三田駅～みなぎ台～渡瀬	新三田駅	みなぎ台	渡瀬								
11	新三田駅～吉川総合公園～渡瀬	新三田駅	吉川総合公園	渡瀬								
7	渡瀬～みなぎ台・市野瀬～イオンモール神戸北	渡瀬	みなぎ台・市野瀬	イオンモール神戸北								
30	三木営業所～三木鉄道記念公園前～厄神駅前	三木営業所	三木鉄道記念公園前	厄神駅前						○		
31	恵比須駅～三木鉄道記念公園前～厄神駅前	恵比須駅	三木鉄道記念公園前	厄神駅前				○				
81	青山5丁目～富士見が丘～西神中央駅	青山5丁目	富士見が丘	西神中央駅	○							
	接続系統数				1	0	0	9	8	13	1	8

出典：神姫バス（2022年9月30日時点）、神姫ゾーンバス（2022年3月31日時点）、時刻表調査

表 3.3-8 市内を循環する路線バスの市内鉄道駅への接続状況

系統番号	路線名	起点	経由地	終点	市内鉄道駅への接続								
					緑が丘	広野ゴルフ場前	志染	恵比須	三木上の丸	三木	大村	3つ以上の駅に接続	
6	恵比須駅～東条口～渡瀬	恵比須駅	東条口	渡瀬				○					
16	三木営業所～東条口～吉川図書館前	三木営業所	東条口	吉川図書館前					○	○			
16	三木営業所～東条口～渡瀬	三木営業所	東条口	渡瀬					○	○			
16	三木営業所～三木高校口～吉川図書館前	三木営業所	三木高校口	吉川図書館前					○	○			
17	三木営業所～三木高校口～みなぎ台	三木営業所	三木高校口	みなぎ台					○	○			
32	三木営業所～三木工業団地～別所小学校前	三木営業所	三木工業団地	別所小学校前							○		
32	ともえ中央公園前～三木工業団地～三木営業所	ともえ中央公園前	三木工業団地	三木営業所							○		
50	三木営業所～緑が丘駅～健康福祉センター	三木営業所	緑が丘駅	健康福祉センター	○		○	○	○	○			○
61	下石野公民館前～三木営業所～三木市役所前	下石野公民館前	三木営業所	三木市役所前				○					
62	三木営業所～しゅうらく苑前～相野	三木営業所	しゅうらく苑前	相野				○					
63	朝日ヶ丘～三木営業所～三木市役所前	朝日ヶ丘	三木営業所	三木市役所前				○			○		
76/77	恵比須駅～朝日ヶ丘～恵比須駅	恵比須駅	朝日ヶ丘	恵比須駅				○	○				
64	大二谷～豊地～三木営業所	大二谷	豊地	三木営業所									
1	志染駅～中自由が丘～東自由が丘	志染駅	中自由が丘	東自由が丘				○					
7	緑が丘駅～緑が丘公民館前～青山5丁目	緑が丘駅	緑が丘公民館前	青山5丁目	○								
15	志染駅～東自由が丘～青山5丁目	志染駅	東自由が丘	青山5丁目	○		○						
8	緑が丘駅～青山5丁目～ネスタリリゾート神戸	緑が丘駅	青山5丁目	ネスタリリゾート神戸	○								
6	緑が丘駅～防災公園前/緑が丘東小学校前～緑が丘駅	緑が丘駅	防災公園前/緑が丘東小学校前	緑が丘駅	○								
6	緑が丘駅～青山2丁目/防災公園前～緑が丘駅	緑が丘駅	青山2丁目/防災公園前	緑が丘駅	○								
8	志染公民館前～青山5丁目～緑が丘駅	志染公民館前	青山5丁目	緑が丘駅	○								
51/52	青山5丁目～緑が丘駅～青山5丁目	青山5丁目	緑が丘駅	青山5丁目	○								
53	青山5丁目～東自由が丘～市役所前	青山5丁目	東自由が丘	市役所前	○		○	○					○
54	青山5丁目～東自由が丘～森林公園	青山5丁目	東自由が丘	森林公園	○		○	○					○
59	青山5丁目～公民館前～三木営業所	青山5丁目	公民館前	三木営業所	○		○	○			○		○
60	青山5丁目～関西国際大学～三木営業所	青山5丁目	関西国際大学	三木営業所	○		○	○					
50	健康福祉センター～青山5丁目～三木営業所	健康福祉センター	青山5丁目	三木営業所	○		○	○	○	○			○
56	細川町公民館/平井山ふどう園～三木営業所～恵比須駅	細川町公民館/平井山ふどう園	三木営業所	恵比須駅				○	○	○			○
71/72	恵比須駅～三木営業所～恵比須駅	恵比須駅	三木営業所	恵比須駅				○	○	○			○
	接続系統数				13	0	8	13	9	12	0		7

出典：神姫バス（2022年9月30日時点）、神姫ゾーンバス（2022年3月31日時点）、時刻表調査

表 3.3-9 北播磨総合医療センター方面行き路線バスの市内鉄道駅への接続状況

系統番号	路線名	起点	経由地	終点	市内鉄道駅への接続							
					緑が丘	広野ゴルフ場前	志染	患比須	三木上の丸	三木	大村	3つ以上の駅に接続
115	北播磨総合医療センター～淡河～三田駅	北播磨総合医療センター	淡河	三田駅				○	○	○	○	○
115	北播磨総合医療センター～淡河～道場南口駅	北播磨総合医療センター	淡河	道場南口駅				○	○	○	○	○
117	北播磨総合医療センター～東条町・みなぎ台～吉川図書館前	北播磨総合医療センター	東条町・みなぎ台	吉川図書館前					○	○	○	○
117	北播磨総合医療センター～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	みなぎ台					○	○	○	○
117	北播磨総合医療センター～三木高校口・みなぎ台～吉川図書館前	北播磨総合医療センター	三木高校口・みなぎ台	吉川図書館前					○	○	○	○
101	朝日ヶ丘～高木御旅所前・鳥町～北播磨総合医療センター	朝日ヶ丘	高木御旅所前・鳥町	北播磨総合医療センター								
102	自由が丘本町～下石野～北播磨総合医療センター	自由が丘本町	下石野	北播磨総合医療センター								
107	大二谷～細川町公民館/豊地～北播磨総合医療センター	大二谷	細川町公民館/豊地	北播磨総合医療センター							○	
107	三木営業所～大村～北播磨総合医療センター	三木営業所	大村	北播磨総合医療センター							○	
108	戸田東口～御坂～北播磨総合医療センター	戸田東口	御坂	北播磨総合医療センター				○	○	○	○	○
109	吉川図書館前～みなぎ台・高畑～北播磨総合医療センター	吉川図書館前	みなぎ台・高畑	北播磨総合医療センター								
103	加耶院口/青山5丁目～緑が丘駅～北播磨総合医療センター	加耶院口/青山5丁目	緑が丘駅	北播磨総合医療センター	○				○		○	○
104	青山5丁目～志染駅～北播磨総合医療センター	青山5丁目	志染駅	北播磨総合医療センター			○				○	
	接続系統数				1	0	1	3	7	6	10	7

出典：神姫バス（2022年9月30日時点）、神姫ゾーンバス（2022年3月31日時点）、時刻表調査

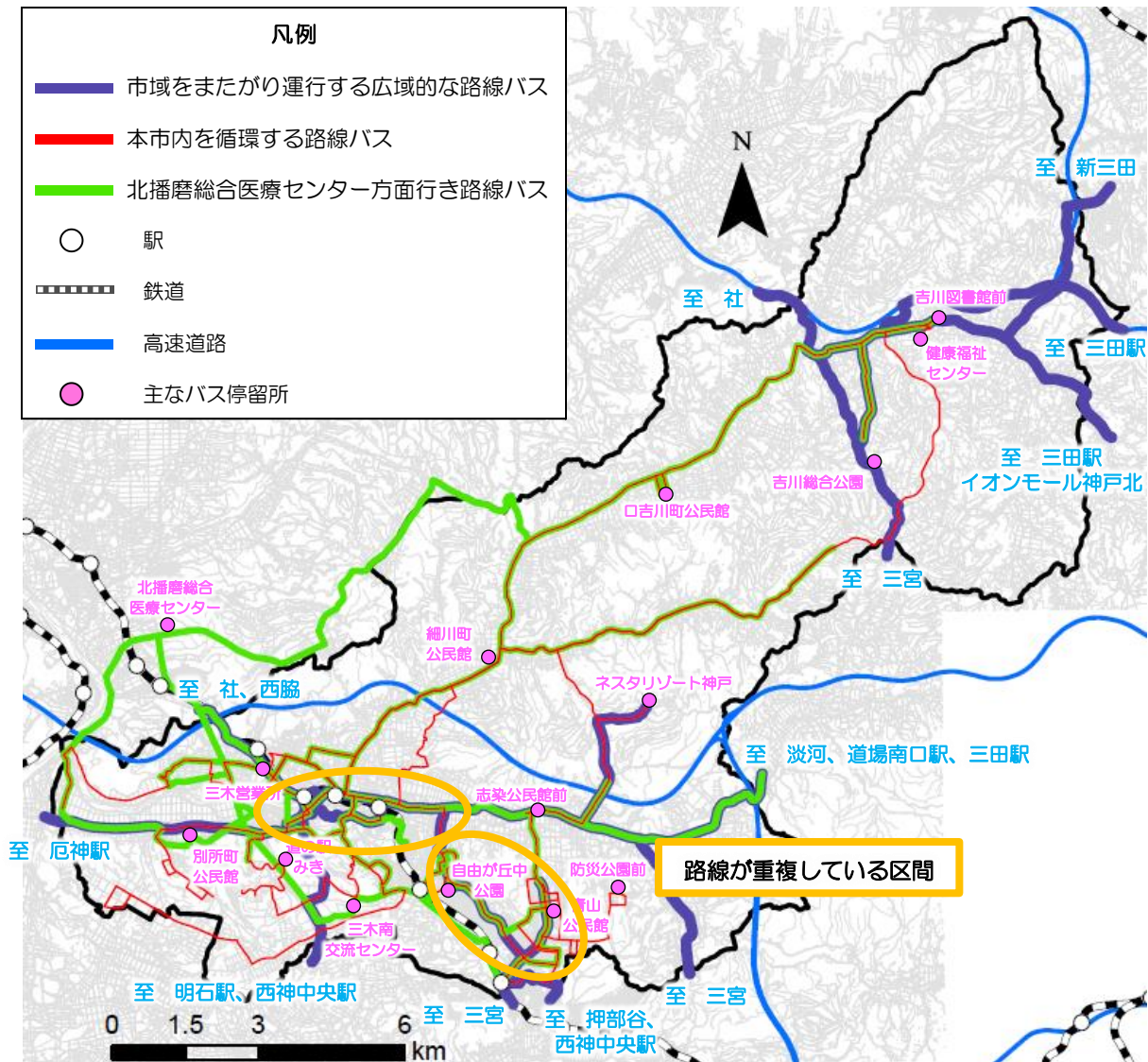


図 3.3-6 路線バス網図（再掲、追記）

### 3.4 地域ふれあいバス

#### (1) 概要

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、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したが、令和2年度から令和3年度においては、新型コロナウイルス感染症の影響で運休となる日があり、減少しています。

運転者の高齢化や新たな運転者の確保などが継続の課題となっています。

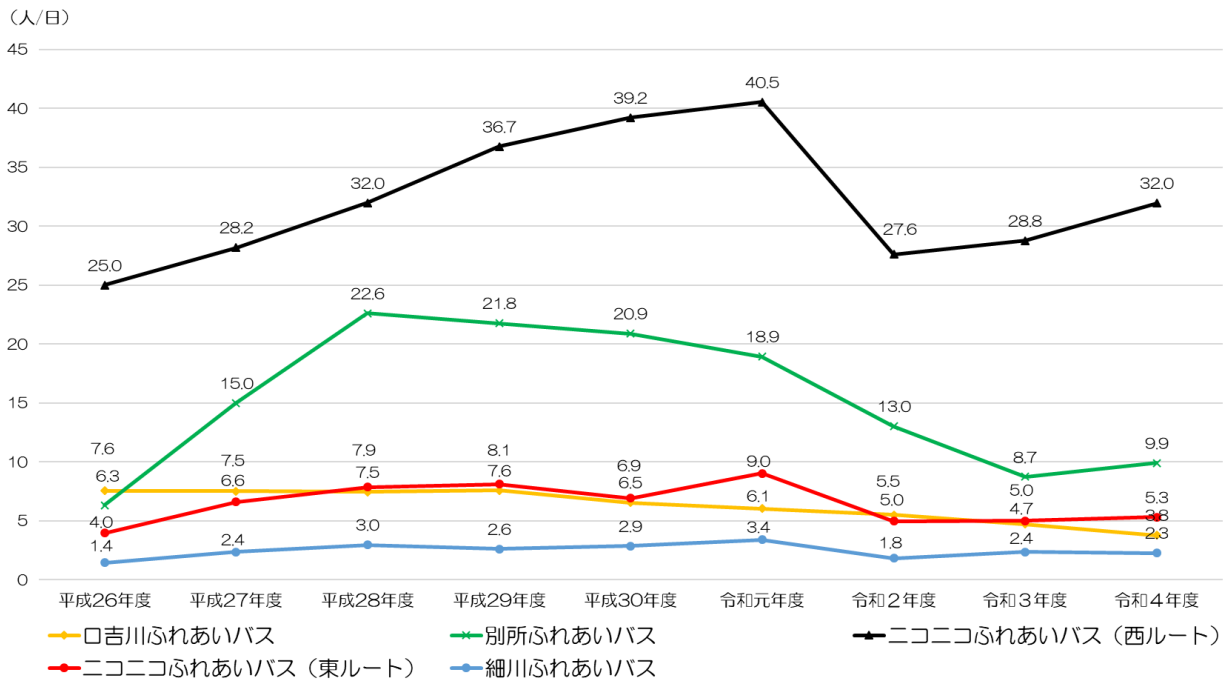


図 3.4-1 地域ふれあいバスの1日当たり利用者数

出典：三木市資料

表 3.4-1 地域ふれあいバスの運行概要

地域	運行団体	名称	ボランティアスタッフ		定期運行		予約運行の有無	運賃	令和4年度		
			人数(人)	平均年齢	運行日	便数			利用者数(人)	日数(日)	1日当たりの利用者数(人/日)
口吉川	口吉川ふれあいバス協議会	口吉川ふれあいバス	19	67	平日	1	有	無料	909	240	3.8
別所	別所ふれあいバス運行推進協議会	別所ふれあいバス	9	74	火・金	4	有 (月・水・木)		981	99	9.9
自由が丘	NPO法人ニコニコグループ	ニコニコふれあいバス(西ルート)	40	72	平日	6	無		7,732	242	32.0
		ニコニコふれあいバス(東ルート)			平日	6	無		1,171	220	5.3
細川	細川ふれあいバス	細川ふれあいバス	16	75	平日	2	有	551	243	2.3	

出典：三木市資料（令和5年8月末時点）

## (2) 地域ふれあいバスの運行委託料の推移

地域ふれあいバスの運行委託料は、新型コロナウイルス感染症による運休もあり、年々減少傾向にありましたが、令和4年度は運休もなく、5,870千円となっており、コロナ前と同水準となっています。

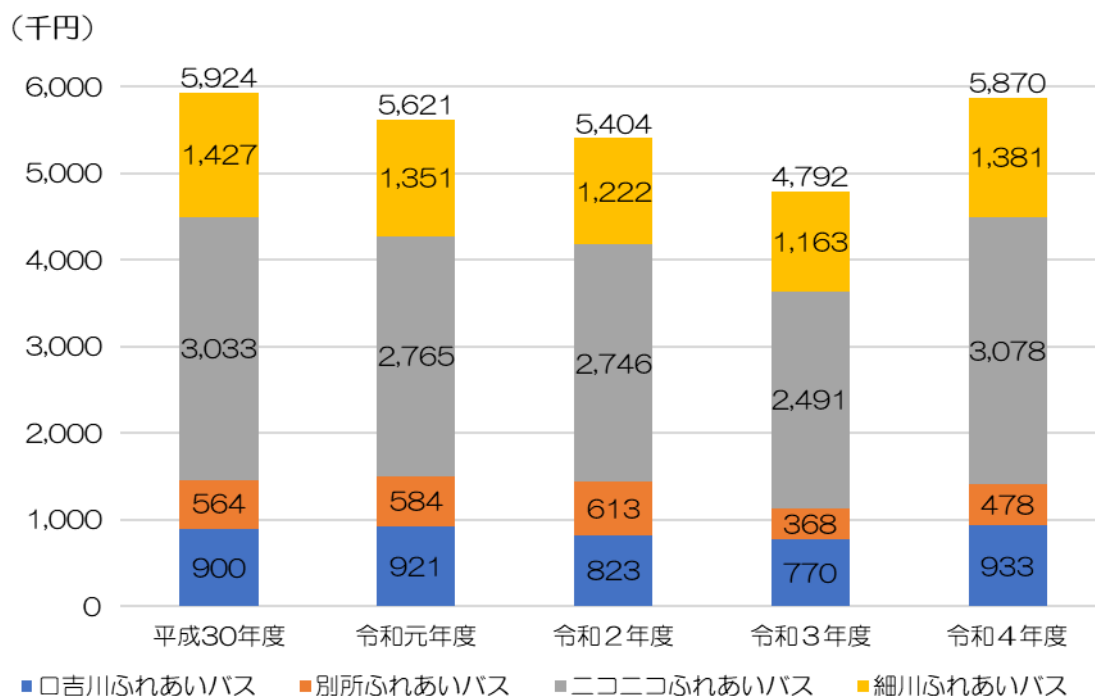


図 3.4-2 地域ふれあいバスの運行委託料の推移

出典：三木市資料

### 3.5 デマンド型交通「チョイソコみき」

#### (1) 概要

令和3年4月1日から吉川地域の新たな交通手段として、事前予約制乗合交通のデマンド型交通「チョイソコみき」が運行しています。

表 3.5-1 運行概要

運行会社	吉川交通			
会員登録	利用するためには会員登録が必要。 会員登録申請書の提出または電話で登録できる。			
運賃	大人（中学生以上）：300 円 小人（小学生以下）、障がい者及び障がい者の介助者：150 円 ※未就学児は無料（ただし、保護者同伴に限る）			
運行日	運行日：月曜日～金曜日（※祝日も運行する） 運休日：土曜日、日曜日、年始（1/1～1/3）			
予約受付	○電話予約			
	車両運行時間（8時～17時）		予約受付時間（9時～17時）	
	月 ～ 金	8時台～9時台	前日の 17:00 まで ※月曜日の8時台～9時台の 予約は、金曜日の 17:00 まで	
		10時台～16時台 ※最終乗車は 16:30 まで	当日利用の 30 分前まで ※当日乗車の最終予約は 16:00 まで	
○インターネット予約（24 時間対応） ※予約受付はご利用の 30 分前まで				
乗降場所 乗降ルール	○乗降場所 吉川地域の自宅及び決められた公共施設・自治会公民館・病院・買い物施設等			
	○乗降ルール 幹線路線バスの幹線エリア（路線バスのバス停からおおむね半径 300m 以内） の内外で乗降できる場所に制限がある。			
		降車地	乗車地	
		幹線エリア内	幹線エリア外	吉川健康福祉センター
	幹線エリア内	○☆	○	○
	幹線エリア外	○	○	○
	吉川健康福祉センター	○	○	
<p>☆令和3年12月から乗降ルールを一部緩和</p> <p>路線バスの停留所までの移動が困難な方（高齢者、障がい者、妊婦及び足を怪我されている方など）は運行会社（吉川交通）に相談。乗車地及び降車地の両方が幹線エリア内でも利用できるようになった。</p>				

出典：三木市資料

## (2) 登録者数・利用者数

登録者数は、令和5年1月21日時点で399人（男性146人、女性253人）となっています。登録者のうち108人の方が利用されており、利用割合は27.1%となっています。

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%となっています。

表 3.5-2 登録者数・利用者数

(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%

出典：三木市資料

※登録者数（令和5年1月21日時点）

※利用者数（令和3年4月1日～令和4年9月30日の期間で1回以上利用者した人の数）

## (3) 利用者の状況

令和3年4月1日～令和4年9月30日の利用状況については、2,609件の利用があり、1日最多利用件数は24件、1日平均利用件数は約6.7件/日でした。

令和4年11月には、同年10月に開店したフレッシュバザール三木吉川店も乗降場所に追加され、利用状況は、上昇傾向にあります。

表 3.5-3 運行日数及び利用件数

運行日数	392日（令和3年4月1日～令和4年9月30日）
稼働日数（1件以上利用があった日数）	365日
運行日で利用が無かった日数	27日
利用件数	2,609件
1日の最多利用件数	24件【令和3年10月15日】
1日の最少利用件数	0件（運行日で利用が無かった日数は27日）
1日の平均利用件数	約6.7件/日（2,609件/392日）
最多利用回数	228回（1人）

出典：三木市資料

## (4) 運行経費

チョイソコみきの収支率は、約4.9%になります。

表 3.5-4 運行経費

	令和3年度	令和4年度
デマンド型交通運行補助金（円）	16,694,000	14,910,000
デマンド型交通運賃補助金（円）	70,800	—
デマンド型交通事業費【運行補助金+運賃補助金】 A（円）	16,764,800	14,910,000
収入【収受料金】 B（円）	392,592	731,318
収支率【B/A】	2.3%	4.9%
年間利用件数（件）	1,446	2,725
稼働日数（日）	236	257

出典：三木市資料



### 3.6 高速バス

本市における高速バスは、久留美高速バス停留所、志染高速バス停留所及び吉川インター高速バス停留所が設置されており、県域を跨ぐ広域的な公共交通網が整備されています。

#### 時刻表凡例・ニコパカードの使用について

- |                 |                      |
|-----------------|----------------------|
| 運行事業者           | ○：予約可能(予約なしでも乗車できます) |
| 神姫：神姫バス         | △：予約不可(予約できません)      |
| ウ神：ウイング神姫       | ☆：乗車専用               |
| J R：西日本ジェイアールバス | ★：降車専用               |
| 阪急：阪急観光         |                      |

※原則、ニコパカードはご利用できません(山崎～三宮を除く。)

#### 山陽自動車道

**運行日：平日・土日祝日** ※2023年12月1日からの時刻となります。

方面：姫路駅→久留美→志染→大阪空港(伊丹空港)

運行事業者			神姫	神姫	神姫	神姫	神姫	神姫	神姫	神姫
△	☆	姫路駅	5:10	5:35	6:35	8:00	8:50	13:30	14:00	16:00
△	☆	久留美	5:46	6:11	7:14	8:39	9:29	14:09	14:39	16:39
△	☆	志染	5:51	6:16	7:19	8:44	9:34	14:14	14:44	16:44
	★	大阪空港(南)	6:33	6:58	7:58	9:23	10:13	14:53	15:23	17:23
	★	大阪空港(北)	6:38	7:03	8:03	9:28	10:18	14:58	15:28	17:28

方面：大阪空港(伊丹空港)→志染→久留美→姫路駅

運行事業者			神姫	神姫	神姫	神姫	神姫	神姫	阪急	神姫
△	☆	大阪空港(1番のりば)	9:40	11:30	16:00	17:25	19:05	19:50	20:35	21:10
	★	志染	10:13	12:03	16:33	17:58	19:38	20:23	21:08	21:43
	★	久留美	10:18	12:08	16:38	18:03	19:43	20:28	21:13	21:48
	★	姫路駅	11:02	12:52	17:22	18:47	20:27	21:12	21:57	22:32

#### 中国自動車道

**運行日：平日・土日祝日**

方面：山崎→吉川インター→三宮

運行日	平日	毎日	平日	平日	毎日	毎日	毎日	毎日	毎日	毎日	毎日	毎日	平日	毎日	
運行事業者	ウ神	ウ神	ウ神	ウ神	ウ神	ウ神	ウ神	ウ神	ウ神	ウ神	ウ神	ウ神	ウ神	ウ神	
△ ☆	山崎	5:15	6:00	6:20	6:40	7:00	8:00	9:00	10:00	12:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00
△ ☆	吉川インター	6:06	6:51	7:11	7:31	7:51	8:51	9:51	10:51	12:51	14:51	15:51	16:51	17:51	18:51
★	三宮	6:53	7:38	7:58	8:18	8:38	9:38	10:38	11:38	13:38	15:38	16:38	17:38	18:38	19:38

※ニコパカード(普通)が利用できます。

方面：三宮→吉川インター→山崎

運行日	平日	毎日	平日	毎日	毎日	毎日	平日	土日祝日	毎日	毎日	平日	毎日	平日	毎日	毎日	
運行事業者	ウ神	ウ神	ウ神	ウ神	ウ神	ウ神	ウ神	ウ神	ウ神	ウ神	ウ神	ウ神	ウ神	ウ神	ウ神	
△ ☆	三宮	7:20	8:30	9:00	10:00	11:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:15	17:45	18:20	18:50	19:30	20:40
★	吉川インター	8:02	9:12	9:42	10:42	11:42	13:42	14:42	15:42	16:42	17:57	18:27	19:02	19:32	20:12	21:22
★	山崎	8:55	10:05	10:35	11:35	12:35	14:35	15:35	16:35	17:35	18:50	19:20	19:55	20:25	21:05	22:15

※ニコパカード(普通)が利用できます。

図 3.6-1 時刻表 (1/2)

出典：三木市公共交通総合時刻表～おでかけガイド～(2023年11月版)

(次ページに続く)

## 中国自動車道

運行日：平日・土日祝日

方面：津山・加西・西脇・社→吉川インター→大阪

運行日	毎日	平日	土日祝日	平日	土日祝日	平日	毎日	毎日	毎日	毎日	平日	土日祝日	毎日	毎日	毎日
運行事業者	神姫	神姫	神姫	神姫	神姫	神姫	神姫	神姫	神姫	神姫	神姫	神姫	神姫	神姫	神姫
行き先	大阪	新大阪	大阪	大阪	新大阪	大阪	大阪	大阪	大阪	大阪	大阪	大阪	大阪	大阪	大阪
○ ☆ 津山駅	—	—	—	—	—	—	—	6:30	—	7:30	—	8:00	8:30	9:00	
☆ アステアかさい	—	6:24	—	—	7:04	7:04	—	↓	—	↓	8:59	↓	↓	↓	
☆ 西脇市役所	6:02	↓	6:32	6:42	↓	↓	7:22	↓	8:27	↓	↓	↓	↓	↓	
☆ 社（車庫前）	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	
☆ やしろショッピングパークBio前	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	
吉川インター	6:43	7:01	7:13	7:23	7:41	7:41	8:03	8:36	9:08	9:36	9:36	10:06	10:36	11:06	
★ 新大阪駅	7:42	8:00	8:12	8:22	8:40	8:40	9:02	9:35	10:07	10:35	10:35	11:05	11:33	12:03	
★ 大阪駅 JR 高速バスターミナル	7:59	—	8:29	8:39	—	8:57	9:19	9:52	10:24	10:52	10:52	11:22	11:50	12:20	

運行日	毎日	毎日	毎日	毎日	毎日	毎日	毎日	毎日	毎日	毎日	毎日	毎日	毎日
運行事業者	神姫	神姫	JR	JR	神姫	神姫	JR	神姫	JR	神姫	JR	JR	JR
行き先	大阪	大阪	大阪	大阪	大阪	大阪	大阪	大阪	大阪	大阪	大阪	大阪	大阪
○ ☆ 津山駅	9:30	10:30	11:30	12:30	13:30	—	14:30	—	15:30	—	16:30	17:30	18:30
☆ アステアかさい	↓	↓	↓	↓	↓	—	↓	—	↓	—	↓	↓	↓
☆ 西脇市役所	↓	↓	↓	↓	↓	15:27	↓	—	↓	17:27	↓	↓	↓
☆ 社（車庫前）	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	16:40	↓	↓	↓	↓	↓
☆ やしろショッピングパークBio前	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	16:42	↓	↓	↓	↓	↓
吉川インター	11:36	12:36	13:36	14:36	15:36	16:08	16:36	17:08	17:36	18:08	18:36	19:36	20:36
★ 新大阪駅	12:33	13:33	14:33	15:33	16:33	17:05	17:33	18:05	18:33	19:05	19:33	20:33	21:33
★ 大阪駅 JR 高速バスターミナル	12:50	13:50	14:50	15:55	16:55	17:27	17:55	18:27	18:55	19:22	19:50	20:50	21:50

方面：大阪→吉川インター→社・西脇・加西・津山

運行日	毎日	毎日	毎日	毎日	毎日	毎日	毎日	毎日	毎日	毎日	毎日
運行事業者	JR	JR	JR	JR	神姫	JR	JR	神姫	JR	神姫	神姫
行き先	津山	津山	津山	津山	西脇	津山	津山	西脇	津山	津山	津山
○ ☆ 大阪駅 JR 高速バスターミナル	6:30	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	13:30	14:30	
○ ☆ 新大阪駅	6:44	7:14	8:14	9:14	10:14	11:14	12:14	13:14	13:44	14:44	
吉川インター	7:39	8:09	9:09	10:09	11:09	12:09	13:09	14:09	14:39	15:39	
★ やしろショッピングパークBio前	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	
★ 社（車庫前）	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	
★ 西脇市役所	↓	↓	↓	↓	11:44	↓	↓	14:44	↓	↓	
★ アステアかさい	↓	↓	↓	↓	—	↓	↓	—	↓	↓	
★ 津山駅	9:42	10:12	11:12	12:12	—	14:12	15:12	—	16:42	17:42	

運行日	毎日	毎日	毎日	毎日	毎日	毎日	毎日	毎日	毎日
運行事業者	神姫	神姫	神姫	神姫	神姫	神姫	神姫	神姫	神姫
行き先	津山	津山	社	西脇	かさい	社	西脇	西脇	西脇
○ ☆ 大阪駅 JR 高速バスターミナル	15:30	16:30	17:30	18:00	18:30	19:00	20:00	21:00	22:00
○ ☆ 新大阪駅	15:44	16:44	17:44	18:14	18:44	19:14	20:14	21:14	22:14
吉川インター	16:39	17:39	18:39	19:09	19:39	20:09	21:09	22:09	23:09
★ やしろショッピングパークBio前	↓	↓	19:02	↓	↓	20:32	↓	↓	↓
★ 社（車庫前）	↓	↓	19:04	↓	↓	20:34	↓	↓	↓
★ 西脇市役所	↓	↓	—	19:44	↓	—	21:44	22:44	23:44
★ アステアかさい	↓	↓	—	—	20:17	—	—	—	—
★ 津山駅	18:42	19:42	—	—	—	—	—	—	—

図 3.6-2 時刻表 (2/2)

出典：三木市公共交通総合時刻表～おでかけガイド～（2023年11月版）

### 3.7 タクシー

本市を営業範囲としているタクシー事業者は4事業者（三協交通、ファイブスタータクシー、吉川交通、小野タクシー）があります。

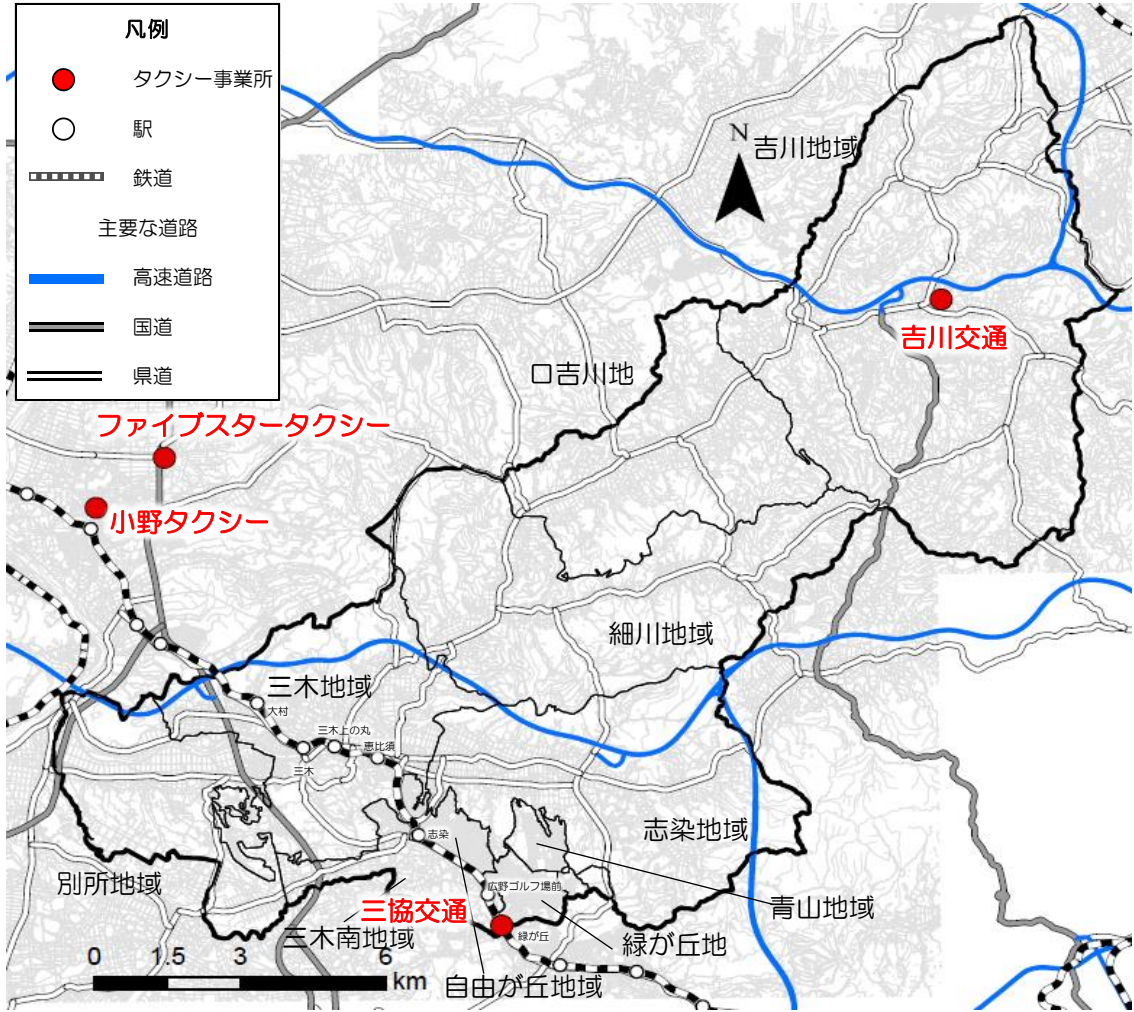


図 3.7-1 タクシー事業者の所在地

出典：三木市資料

### 3.8 介護タクシー

本市では、リフト付きタクシー補助を行っています。

利用回数について、平成30年度から令和4年度においては、平成30年度と比較して若干の減少がみられますが、他の項目においては、大きな変化はありません。

表 3.8-1 リフト付きタクシー補助の実績

	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
申請登録者数（人）	87	63	65	79	87
利用者人数（人）	56	39	34	48	54
交付枚数（枚）	2,972	2,312	2,176	2,568	2,896
利用延べ回数（回）	564	390	289	359	410
助成金額（円）	758,520	522,760	391,900	489,060	559,280
利用介護タクシー会社（数）	12	12	6	8	7
契約介護タクシー会社（数）	15	15	15	17	17

※助成金額は初乗りの運賃＋介護補助 700 円

出典：三木市資料



### 3.9 福祉有償運送サービス事業

福祉有償運送サービス事業は、三木市社会福祉協議会が主体となり、高齢や身体の障がい等により自力での歩行が困難で、公共交通機関の乗降が困難な方をリフトカー（福祉車両）で目的地まで送迎し、在宅生活を支援する事業です。

平成30年度から令和4年度にかけては、送迎回数及び距離に大きな変化はありません。しかしながら、利用登録者数及びボランティア数については、若干の減少傾向にあります。

表 3.9-1 運行概要

利用対象者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・状態が概ね要介護3以上の方</li> <li>・自力での歩行が困難な方（5メートル以上歩くことができない方）</li> <li>・自力での公共交通機関（タクシーを含む）の乗降が困難な方</li> </ul>
運行日時	月～金曜日（祝日除く）9:00～16:30
利用範囲	<p>ご自宅からの利用（病院（通院治療）、公共機関諸手続き、買い物、行事への参加など）</p> <p>※デイサービスへの移動、施設から病院への通院、入退院、転入転送は除く。</p>
運行範囲	原則三木市内（北播磨総合医療センター含む）。隣接市町については要相談。
利用料金	片道 250 円 往復 500 円
注意事項	付添い者が必要である。また、寄り道はできない。
移送ボランティアグループ	<p>送迎ボランティアグループさんりんしゃ</p> <p>送迎ボランティアグループ緑が丘ハートケア</p> <p>移送ボランティア惺陽</p> <p>移送ボランティアぽっぼ</p>

出典：三木市資料

表 3.9-2 利用状況

	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
送迎支援回数（回）	857	828	834	910	996
走行距離（km）	11,352	10,724	12,200	12,010	11,578
利用登録者数（人）	144	117	102	86	83
車両運転ボランティア数（人）	57	39	41	36	29

出典：三木市社会福祉協議会（各年度の事業報告書より）

※利用料金については、実績に基づいて市が補填せず、その他の社協の事業も併せ、委託料としてまとめて支払っている。委託料の中でやりくりすることで、利用者から料金は徴収していない。

### 3.10 無料シャトルバス

小野市の榎山駅（大村駅の次の駅）から北播磨総合医療センター行きの無料バスが運行されています。平日は榎山駅から北播磨総合医療センター行きが21便、北播磨総合医療センターから榎山駅行きが19便となっています。

北播磨総合医療センター無料シャトルバス時刻表																						
<b>運行日：平日</b> （運行：北播磨総合医療センター）																						
方面：緑が丘駅→榎山駅（電車→バスに乗り換え）→北播磨総合医療センター																						
神戸電鉄	緑が丘駅	6:48	7:43	8:14	8:30	9:30	10:00	10:30	11:30	11:30	13:30	14:30	15:00	15:30	16:00	16:30	17:00	17:30	18:01	18:31	19:02	19:32
	広野ゴルフ場前駅	6:49	7:45	8:15	8:31	9:32	10:02	10:32	11:32	11:32	13:32	14:32	15:02	15:32	16:02	16:32	17:02	17:32	18:02	18:33	19:03	19:34
	志染駅	6:58	7:48	8:19	8:34	9:35	10:05	10:35	11:36	11:36	13:36	14:36	15:06	15:36	16:05	16:35	17:05	17:35	18:06	18:36	19:07	19:37
	恵比須駅	7:01	7:52	8:22	8:38	9:39	10:09	10:39	11:39	11:39	13:39	14:39	15:09	15:39	16:09	16:39	17:09	17:39	18:09	18:40	19:10	19:41
	三木上の丸駅	7:03	7:54	8:24	8:40	9:41	10:11	10:41	11:41	11:41	13:41	14:41	15:11	15:41	16:11	16:41	17:11	17:41	18:11	18:42	19:12	19:43
	三木駅	7:09	7:58	8:27	8:42	9:43	10:13	10:43	11:44	11:44	13:44	14:44	15:14	15:44	16:14	16:43	17:13	17:44	18:14	18:44	19:15	19:45
	大村駅	7:11	8:00	8:29	8:45	9:45	10:15	10:45	11:46	11:46	13:46	14:46	15:16	15:46	16:16	16:45	17:15	17:46	18:16	18:46	19:17	19:47
	榎山駅(着)	7:16	8:04	8:35	8:49	9:50	10:20	10:50	11:50	11:50	13:50	14:50	15:20	15:50	16:20	16:50	17:20	17:50	18:21	18:50	19:21	19:52
バス	榎山駅(発)	7:33	8:07	8:37	9:10	9:53	10:26	11:11	11:53	12:23	13:53	14:53	15:23	16:01	16:26	17:01	17:25	17:56	18:27	19:01	19:26	19:54
	医療センター(着)	7:40	8:18	8:46	9:16	9:59	10:32	11:17	11:59	12:29	13:59	14:59	15:29	16:07	16:32	17:07	17:32	18:03	18:34	19:07	19:32	20:00
方面：北播磨総合医療センター→榎山駅（バス→電車に乗り換え）→緑が丘駅																						
バス	医療センター(発)	8:21	8:54	9:30	10:10	10:46	11:30	12:01	13:30	14:30	15:01	15:45	16:20	16:45	17:13	17:34	18:05	18:45	19:10	19:34		
	榎山駅(着)	8:37	9:10	9:46	10:26	11:11	11:46	12:17	13:46	14:46	15:17	16:01	16:26	17:01	17:25	17:56	18:27	19:01	19:26	19:54		
神戸電鉄	榎山駅(発)	8:50	9:21	9:51	10:50	11:20	12:20	12:20	14:20	15:20	16:20	16:50	17:20	17:35	18:06	18:36	19:05	19:37	20:07			
	大村駅	8:54	9:25	9:55	10:54	11:24	12:24	12:24	14:24	15:24	16:24	16:54	17:24	17:39	18:10	18:40	19:09	19:41	20:11			
	三木駅	8:57	9:28	9:58	10:58	11:28	12:28	12:28	14:28	15:28	16:28	16:58	17:28	17:43	18:14	18:43	19:14	19:45	20:15			
	三木上の丸駅	8:59	9:29	9:59	10:59	11:29	12:29	12:29	14:29	15:29	16:29	16:59	17:29	17:44	18:15	18:45	19:16	19:46	20:17			
	恵比須駅	9:01	9:31	10:01	11:01	11:31	12:31	12:31	14:31	15:31	16:31	17:01	17:31	17:46	18:17	18:47	19:18	19:48	20:19			
	志染駅	9:05	9:35	10:05	11:06	11:36	12:36	12:36	14:36	15:35	16:35	17:05	17:35	17:50	18:21	18:51	19:22	19:52	20:23			
	広野ゴルフ場前駅	9:08	9:38	10:08	11:09	11:39	12:39	12:39	14:39	15:38	16:38	17:08	17:38	17:53	18:24	18:54	19:25	19:55	20:26			
	緑が丘駅	9:10	9:40	10:10	11:11	11:41	12:41	12:41	14:41	15:40	16:40	17:10	17:40	17:55	18:26	18:56	19:26	19:57	20:28			
<b>運行日：土日祝日</b> （運行：北播磨総合医療センター）																						
方面：緑が丘駅→榎山駅（電車→バスに乗り換え）→北播磨総合医療センター																						
神戸電鉄	緑が丘駅	7:22	7:41	8:29	9:00	9:30	10:30	11:30	11:30	13:30	14:30	15:00	16:00	16:30	17:00	17:45	18:46	19:32				
	広野ゴルフ場前駅	7:24	7:42	8:30	9:02	9:32	10:32	11:32	11:32	13:32	14:32	15:02	16:02	16:32	17:02	17:47	18:48	19:33				
	志染駅	7:32	7:47	8:34	9:05	9:35	10:35	11:36	11:36	13:36	14:36	15:06	16:05	16:35	17:05	17:50	18:51	19:36				
	恵比須駅	7:35	7:51	8:38	9:09	9:39	10:39	11:39	11:39	13:39	14:39	15:09	16:09	16:39	17:09	17:54	18:54	19:40				
	三木上の丸駅	7:37	7:53	8:40	9:11	9:41	10:41	11:41	11:41	13:41	14:41	15:11	16:11	16:41	17:11	17:56	18:56	19:42				
	三木駅	7:40	7:55	8:43	9:13	9:43	10:43	11:44	11:44	13:44	14:44	15:14	16:14	16:43	17:13	17:59	18:58	19:44				
	大村駅	7:42	7:57	8:45	9:15	9:45	10:45	11:46	11:46	13:46	14:46	15:16	16:16	16:45	17:15	18:01	19:01	19:47				
	榎山駅(着)	7:49	8:04	8:49	9:21	9:50	10:50	11:50	11:50	13:50	14:50	15:20	16:20	16:50	17:20	18:05	19:05	19:52				
バス	榎山駅(発)	7:52	8:07	8:51	9:23	9:53	11:11	11:52	12:22	13:52	14:52	15:22	16:22	17:01	17:28	18:19	19:18	19:54				
	医療センター(着)	7:58	8:13	8:57	9:29	9:59	11:17	11:58	12:28	13:58	14:58	15:28	16:28	17:07	17:34	18:25	19:24	20:00				
方面：北播磨総合医療センター→榎山駅（バス→電車に乗り換え）→緑が丘駅																						
バス	医療センター(発)	8:35	9:02	9:40	10:46	11:30	12:00	13:30	14:30	15:00	16:00	16:45	17:22	18:03	19:02	19:34						
	榎山駅(着)	8:51	9:18	9:46	11:11	11:46	12:16	13:46	14:46	15:16	16:16	17:01	17:28	18:19	19:18	19:54						
神戸電鉄	榎山駅(発)	9:06	9:21	9:51	11:20	12:20	12:20	14:20	15:20	16:20	17:20	17:35	18:21	19:21	20:07							
	大村駅	9:10	9:25	9:55	11:24	12:24	12:24	14:24	15:24	16:24	17:24	17:39	18:25	19:25	20:11							
	三木駅	9:13	9:28	9:58	11:28	12:28	12:28	14:28	15:28	16:28	17:28	17:43	18:28	19:28	20:16							
	三木上の丸駅	9:14	9:29	9:59	11:29	12:29	12:29	14:29	15:29	16:29	17:29	17:44	18:30	19:30	20:17							
	恵比須駅	9:16	9:31	10:01	11:31	12:31	12:31	14:31	15:31	16:31	17:31	17:46	18:32	19:32	20:19							
	志染駅	9:20	9:35	10:05	11:36	12:36	12:36	14:35	15:35	16:35	17:35	17:50	18:35	19:36	20:23							
	広野ゴルフ場前駅	9:23	9:38	10:08	11:39	12:39	12:39	14:38	15:38	16:38	17:38	17:53	18:38	19:39	20:26							
	緑が丘駅	9:25	9:40	10:10	11:41	12:41	12:41	14:40	15:40	16:40	17:40	17:55	18:40	19:41	20:28							

図 3.10-1 時刻表

出典：三木市公共交通総合時刻表～おでかけガイド～（2023年11月版）

### 3.11 公共交通事業者の従業者数（事業所単位）

兵庫県の鉄道業及び道路旅客運送業の従業者数は、ともに減少傾向にあり、鉄道業においては、平成28年は8,228人となり、平成11年（10,757人）と比較すると、約23.5%減少しています。

道路旅客運送業においては、平成28年は17,946人となり、平成11年（20,825人）と比較すると、約13.8%減少しています。

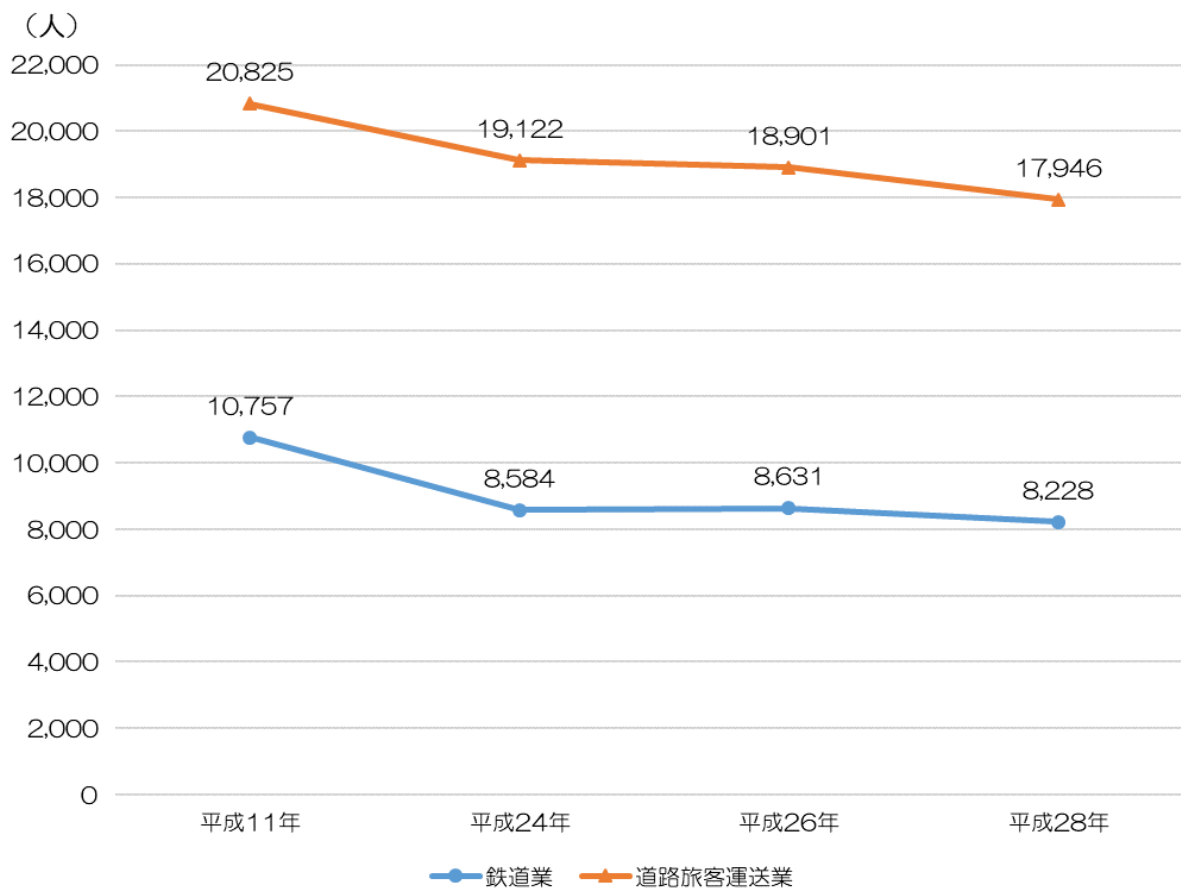


図 3.11-1 兵庫県の鉄道業及び道路旅客運送業の従業者数（事業所単位）

出典：総務省「経済センサス-基礎調査」、総務省・経済産業省「経済センサス-活動調査」再編加工

### 3.12 本市の公共交通への公的負担金の推移

本市の公共交通への公的負担金の推移は、近年減少傾向にあります。

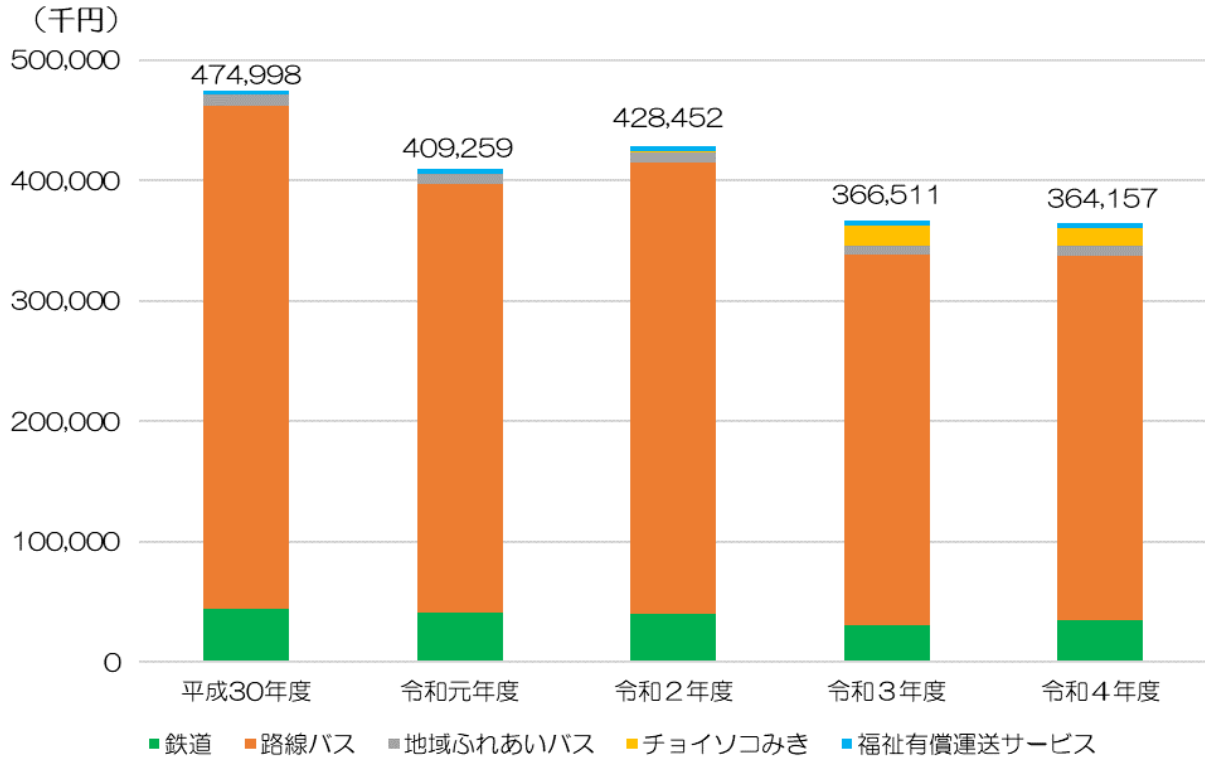


図 3.12-1 本市の公共交通への公的負担金の推移

出典：三木市資料

※百円以下切り捨て

※地域ふれあいバスの金額は、委託料に加えて車両管理費等を含む

表 3.12-1 本市の公共交通への公的負担金の推移

	平成30年度		令和元年度		令和2年度		令和3年度		令和4年度	
	千円	割合	千円	割合	千円	割合	千円	割合	千円	割合
鉄道	44,393	9.3%	41,450	10.1%	39,951	9.3%	30,470	8.3%	34,530	9.5%
路線バス	417,985	88.0%	355,998	87.0%	374,779	87.5%	308,105	84.1%	302,461	83.1%
地域ふれあいバス	8,700	1.8%	7,891	1.9%	7,972	1.9%	7,252	2.0%	8,336	2.3%
チョイソコみき	-	-	-	-	1,830	0.4%	16,764	4.6%	14,910	4.1%
福祉有償運送サービス	3,920	0.8%	3,920	1.0%	3,920	0.9%	3,920	1.1%	3,920	1.1%
合計	474,998	100.0%	409,259	100.0%	428,452	100.0%	366,511	100.0%	364,157	100.0%

出典：三木市資料

※百円以下切り捨て

### 3.13 交通結節点の整備状況

#### (1) 駅周辺の施設整備状況

粟生線各駅の施設整備状況を下表に示します。

表 3.13-1 粟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	バス 待機場所	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	○	○ ◎(*)	○	○	○	○	○
三木上の丸	—	—	○	○	—	—	○
三木	○	○ ◎(*)	○	○	○	○	○
大村	—	○(*)	○	○	—	—	—

出典：現地調査より作成

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

#### (2) パーク&ライド駐車場の整備状況

各パーク&ライド駐車場の整備状況を下表に示します。

表 3.13-2 各パーク&ライド駐車場における整備状況

名称	駐車可能 台数	利用料金	当日1日最大料金 (神戸電鉄利用の割引後の料金円)
広野ゴルフ場前駅前時間貸駐車場	10台	100円/時間	600円 (500円)
恵比須駅前時間貸駐車場	41台	100円/時間	500円 (400円)
三木駅前時間貸駐車場	20台	100円/時間	500円 (400円)
久留美高速バス駐車場	20台	無料	無料
吉川IC高速バス駐車場	17台	無料	無料
志染高速バス駐車場	17台	無料	無料
自由が丘中公園駐車場	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



### (3) 自由が丘中公園バス待合施設（わくわくステーション）の整備状況

自由が丘中公園バス待合施設（わくわくステーション）では、駐輪場、待合室、トイレ、バス停留所、地域ふれあいバス待機場所、タクシー乗り場が整備されています。



図 3.13-1 自由が丘中公園バス待合施設（わくわくステーション）

（撮影日：令和4年12月26日）

## 3.14 公共交通の人口カバー率及び公共交通空白地域

本市の公共交通の人口カバー率は、総人口のうち「鉄道駅＋路線バス＋地域ふれあいバス＋チョイソコみきの運行区域」では95.6%となります。

地域別では、志染地域が77.6%と、他の地域と比べて低い値となっています。

表 3.14-1 公共交通の人口カバー率

地区名	総数 (年齢「不詳」含む)	鉄道駅800m圏域	鉄道駅800m圏域＋ 路線バス300m圏域	鉄道駅800m圏域＋ 路線バス300m圏域＋ 地域ふれあいバス300m圏域＋ チョイソコみき
三木	20,853	80.0%	92.7%	96.0%
三木南	5,674	70.6%	78.5%	85.8%
別所	6,109	3.6%	86.4%	95.1%
志染	2,548	5.6%	51.1%	77.6%
細川	1,779	0.0%	66.4%	93.2%
口吉川	1,525	0.0%	55.9%	89.8%
緑が丘	8,965	70.2%	99.3%	99.3%
自由が丘	15,316	45.2%	94.3%	100.0%
青山	5,653	0.0%	91.7%	91.7%
吉川	6,872	0.0%	63.6%	100.0%
合計	75,294	45.5%	86.7%	95.6%

出典：令和2年国勢調査

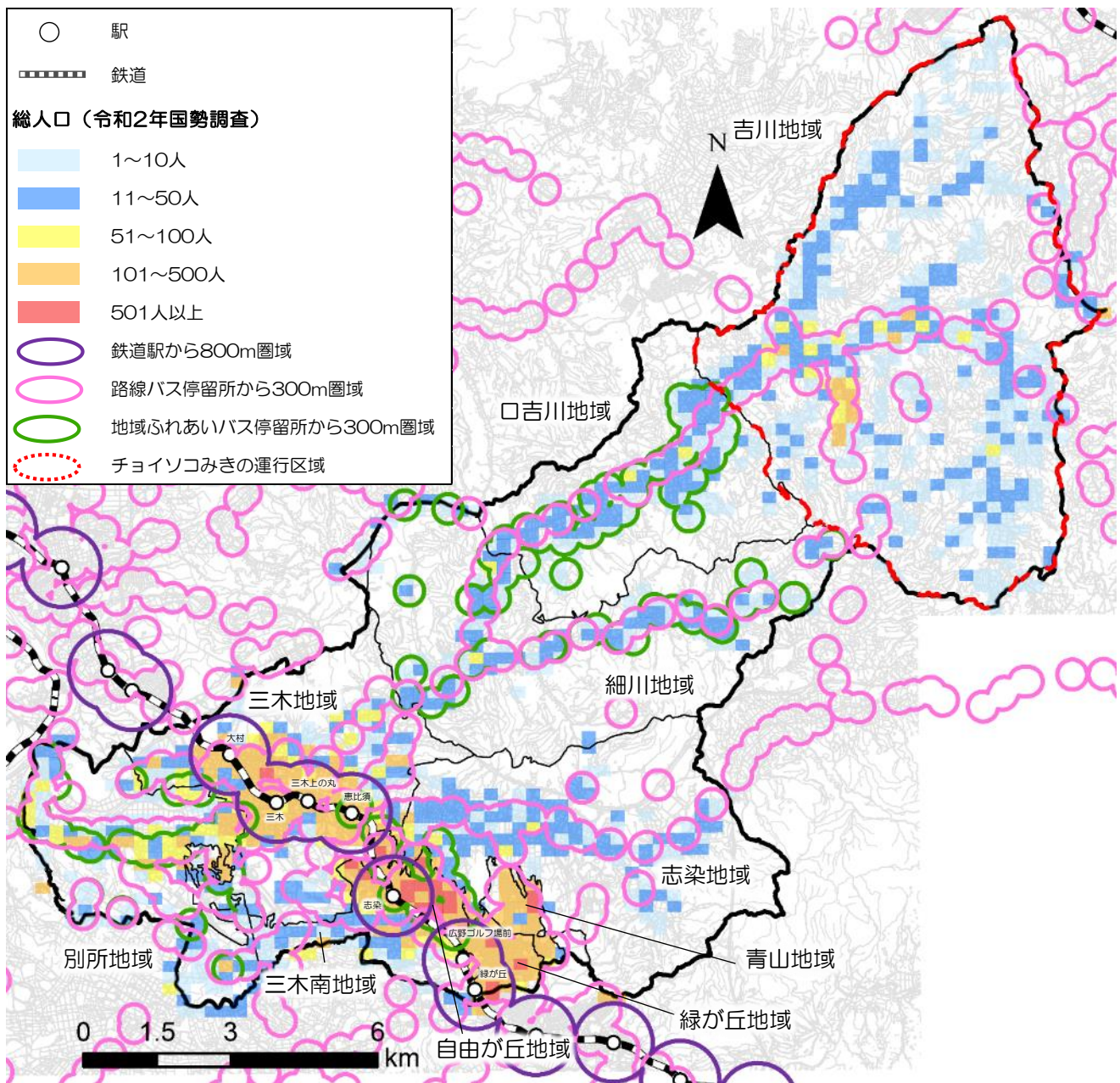


図 3.14-1 公共交通空白地域

出典：令和2年国勢調査 250mメッシュデータ

※公共交通空白地域とは

○「鉄道駅から800m圏域内・路線バス停留所から300m圏域内・地域ふれあいバス停留所から300m圏域内」から外れた地域（圏域外）を公共交通空白地域と定義した。

## 3.15 公共交通に対する住民ニーズ

### (1) アンケート調査概要

#### ① 目的

「三木市地域公共交通計画」の策定に際して、本市における公共交通の利用実態や住民ニーズ等を把握し、今後の地域公共交通の方向性を検討するための基礎資料を得ることを目的として、住民アンケート調査を実施しました。

#### ② 調査概要

- 1 調査対象：15 歳以上
- 2 調査期間：令和4年10月21日～11月4日
- 3 配布方法：郵送
- 4 回収方法：郵送・インターネット回答
- 5 配布数：(全体) 送付数 3,500 通
- 6 回収状況：(全体) 回収数    インターネット回答：161 通    紙回答：1,564 通  
合計回収数：1,725 通    有効回収率：49.3%

#### ③ 調査項目

- 1 あなた自身のことについて（回答者の属性）
- 2 外出の頻度や目的について（外出の実態）
- 3 三木市の将来的な公共交通のあり方について

#### ④ アンケート設問と回答方法及び集計方法

アンケート各設問に対し、単純集計を行い、さらにクロス集計（性別・年齢別・お住まいの地域別・職業別）を行い、グラフ等を用いて分析しました。

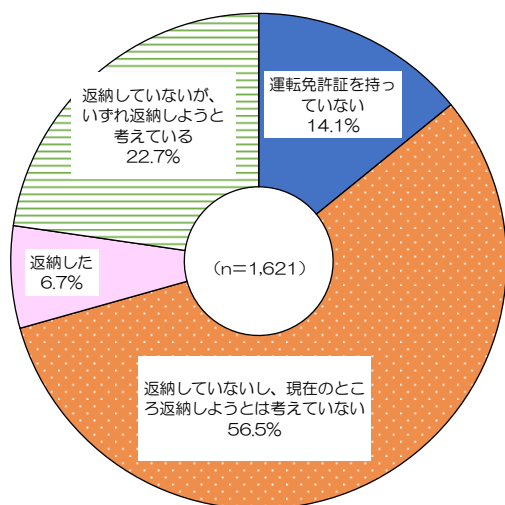
集計図表等を読む際の留意点は次のとおりです。

- 比率（％）はすべて百分率で表し、表示単位未満を四捨五入しているため、比率の数値の合計が 100.0%にならない場合があります。
- 無回答・無効票は省いています。
- 複数選択の設問の場合、回答は選択肢の有効回答数に対し、それぞれの割合を示しています。そのため、合計が 100.0%を超える場合があります。
- 図表中の選択肢表記について、場合によっては語句を短縮・簡略化している場合があります。
- 本文、図表、集計表に用いた符号等の意味は次のとおりです。
- n：質問に対する回答者数で、100.0%が何人の回答に相当するかを示す比率算出の基数



## (2) アンケート集計結果

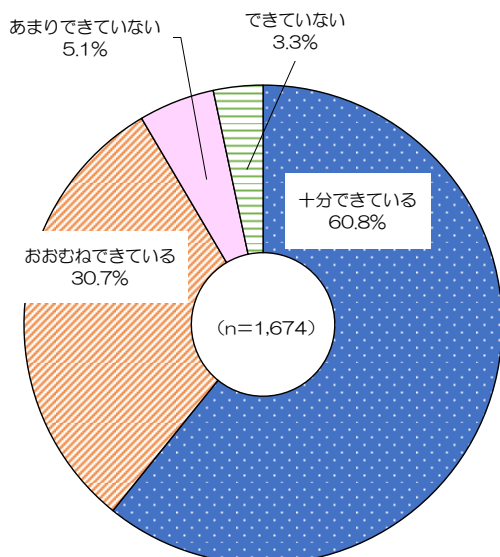
### 【設問 運転免許証返納予定について】(回答1つ)



○「返納していないし、現在のところ返納しようとは考えていない」の方が56.5%で最も多い。次いで「返納していないが、いずれ返納しようと考えている」の方が22.7%、「運転免許証を持っていない」の方が14.1%の順に多い。

	n	%
運転免許証を持っていない	229	14.1%
返納していないし、現在のところ返納しようとは考えていない	916	56.5%
返納した	108	6.7%
返納していないが、いずれ返納しようと考えている	368	22.7%
総計	1,621	100.0%
無回答・無効票	104	

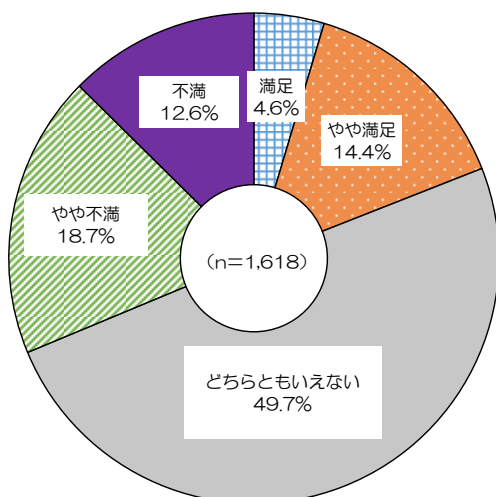
### 【設問 現在、外出時の移動手段は確保できていますか】(回答1つ)



○「十分できている・おおむねできている」方が91.5%。「あまりできていない・できていない」方が8.4%。

	n	%
十分できている	1,018	60.8%
おおむねできている	514	30.7%
あまりできていない	86	5.1%
できていない	56	3.3%
総計	1,674	100.0%
無回答・無効票	51	

### 【設問 公共交通の満足度】(回答1つ)



○「満足・やや満足」が19.0%。「やや不満・不満」が31.3%。「どちらともいえない」が49.7%。

	n	%
満足	75	4.6%
やや満足	233	14.4%
どちらともいえない	804	49.7%
やや不満	302	18.7%
不満	204	12.6%
総計	1,618	100.0%
無回答・無効票	107	

※詳細は、住民アンケート調査報告書を参照。

### 3.16 交通事業者ヒアリング

今後の地域公共交通の方向性を検討するための基礎資料を得ることを目的に、鉄道、路線バス、デマンド型交通「チョイソコみき」及びタクシーを運行する公共交通事業者にヒアリング調査を実施しました。

#### (1) 神戸電鉄（粟生線）

##### ① 利用者の状況・特徴について（粟生線）

◇粟生線は他線に比べ学生利用の割合が多い（学生の通学時間帯では特に多い。）。

##### ② 鉄道（粟生線）とバスとの連携のあり方について

###### ㊦ アクセス性・乗り換え

◇鉄道とバスでシームレスな乗換を行うことは重要であると考える。

しかしながら、粟生線のダイヤについては、粟生駅におけるJR加古川線、北条鉄道との乗り継ぎを優先的に考慮したダイヤを作成しているため、途中駅におけるバスとの乗り継ぎ時間までを意識できる状況にはない。

###### ㊧ 待合環境（上屋、ベンチ等）、バリアフリー

◇志染駅での待合室設置及び駅構内の「通り抜け」に対するバリアフリー化の要望が稀にあるが、投資余力がなく実現が困難となっている。

###### ㊨ 利用者からの声

◇ホームページ等でご意見を受け付けており、多いご意見等は次の3つである。

① 料金を安くしてほしい

② スピードアップ（鉄道の走行スピード）してほしい

③ 運行頻度を上げてほしい（＝運行本数を増やしてほしい）

##### ③ 粟生線の将来計画等について

###### ㊦ 運行について

◇新型コロナウイルス感染症により減少したご利用者数は、元に戻ることは無いと考えており、経営環境は過去に類をみないほど厳しい状況となっており、リモートワーク等が更に進展し、ますます厳しい状況が続くと考えている。

◇将来の利用者数の減少（人口減少）、アフターコロナ等を見据え、今以上にご利用実態に見合った効率的な運行等を行っていく必要があると考える。

###### ㊧ 利用促進に係るサービスについて

◇近隣各社とは比べものにならない程のハイキングを実施し、自然豊かな当社沿線への誘客を図るとともに、飲食店やイベント等を絡めた企画乗車券の発売により利用促進を図っている。

###### ㊨ IC化について

◇ICシステム（PiTaPa、ICOCA）については既に導入している。

今後も近隣各社の動きを注視し、費用対効果等も見極めながら、必要に応じて新たなサービスの導入を検討していきたい。

###### ㊩ 地域や観光との連携について

◇(株)ミックウェア様が提供するスマートフォン用アプリ「たまむすび」を利用し、三木市を含む粟生線沿線への誘客を図りたいと考えている。

## (2) 路線バス

### ① 三木市内を運行する路線に係る問題点・課題について

#### ㊦ 料金・割引制度について

- ◇三木市内においては、ニコパカード使用時に市内間移動が上限 200 円となる一律運賃制を実施していることから、利用者から料金が高いという意見はない。
- ◇一律運賃制は実質定額制と同じ働きをしている。
- ◇現金払い等により一律運賃制が適用されない利用方法において、北播磨総合医療センターへ行く路線を利用した方から、料金が高いと言われたことがある。
- ◇令和 4 年 10 月に通学 1 年定期の割引率を 60%→55%に変更した。
- ◇令和 4 年 4 月にニコパカードの徳用のプレミア率を 30%→25%に変更した。プレミア率の変更は、コロナの影響で収益が減ったため実施した。

#### ㊧ 待合環境（上屋、ベンチ等）の整備及びバリアフリーへの対応状況について

- ◇道路占用及び管理の関係で、基本的にベンチを設置しない。
- ◇上屋の整備は利用者が多いバス停から順に、年 1～2 基設置（更新）していたが、近年は特に収支が厳しいため行っていない。
- ◇利用者が少ないバス停については、上屋の更新をせずに、撤去することもある。
- ◇一般路線バスはおおむねバリアフリー（車椅子の乗入れが可能）に対応しているが、急行「西脇/社～三木営業所～三宮」及び快速「恵比須駅/青山 5 丁目～緑が丘駅～三宮」における運行車両や道路形状（踏切）の関係で導入できない路線も存在する。
- ◇車内にはベビーカーの固定ベルトを備え付けている。

#### ㊨ バスロケーションシステムの設置等について

- ◇神姫バス NAVI の機能の追加を行う予定はないが、社内では NAVI だけでよいのかと議論している。
- 今後、利用者を増やすことを考えた場合、GTFS を活用し、Google に動的データを提供し、Google 上で運行状況が確認できるなど利便性向上のためのサービス検討を行っている。

### ② 三木市内を運行する路線の将来計画等について

#### ㊦ 運行について

- ◇2020 年 2 月ごろから新型コロナウイルス感染症の影響を受けており、出張者の減少やテレワークの増加等生活スタイルが変わり、コロナ禍前の利用者数に戻ることはないと考える。

#### ㊧ 利用促進に係るサービスについて

- ◇市と共同で、小学校や地域のイベント等でバスの乗り方教室を開催している。
- ◇乗り方教室に参加された方からは、ステップやベビーカーへの対応に安心する声や子供からは将来利用したいといった声があった。
- ◇乗り方教室は将来への布石と考えている。小学生が高校生や大人になったときに、移動するときの選択肢の優先順位を上げるための活動である。



㊦ 運転手の確保について

◇運転手の確保は難しいのが現状である。

◇処遇改善や大型二種免許取得に係る支援、運転体験などのツアーを組んだ採用活動を行っている。

㊧ 車両購入について

◇現在、車両更新はほとんどできていない。

路線バスの耐用年数を2年程度延ばしている状況である。

◇コミュニティバスは、一旦バス会社が立て替え、後に自治体から補助金として支払ってもらっている。

㊨ 経営状態について

◇事業者として一方的に路線を廃止することはしない。

◇路線の廃止基準はないが、一般的に密度 2.0 人以下が廃止の検討基準と言えるが、地域性にも留意する必要がある。

◇利用者数や代替交通手段の確保などを総合的に判断し、廃止を検討する。

◇費用に対して収入が少ない路線においては、減便等を行うことで、大きな収支改善に繋がることがあるため、そういった場合は、大きな赤字が出ていたとしても、すぐに補助を要望せずに、需給調整で対応している。

③ 交通事業者から市への提案・要望

◇北播磨総合医療センターが開業した際に、各地域から当該病院に行く路線を新設したことから、ニュータウン（緑が丘、自由が丘）の中のバス路線が重複しており、その名残が今も残っているので、整理した方がよいと考える。

◇同じエリアに近接するバス停については集約を検討する余地がある（三木中町、三木本町など）。

◇公共交通は鉄道とバスの役割が重要であり、それらを結節する駅前広場の整備も大事になる。運行本数や行先に応じた整備を行ってほしい。

◇安全上の問題はあるが、一部フリー乗降区間を設けるなど路線バスの利便性向上の可能性を最大限引き出し、PRを含め利用しやすい環境を整え、新たな高齢者等の利用につなげていきたい。

### (3) デマンド型交通「チョイソコみき」

- ① チョイソコみきの運行について
  - ◇利用者から料金が低いという声はない。
  - ◇土・日も運行してほしいという意見があった。
  - ◇利用者からは散髪屋、薬屋に行きたいという声があり、乗降場所の追加は検討していく必要があると考える。
- ② チョイソコみきの将来計画等について
  - ㊦ 利用促進
    - ◇市と共同で乗り方教室を開催することは可能であり、実際に車両を持ってきて乗ることもできる。
    - ◇令和4年1月にえびすまつりと連携し、チョイソコみきの利用の呼びかけも含めたチラシを各世帯に配布し、それなりの効果はあったと考える。
    - ◇運行日や時間などサービス内容について、一層市民に浸透させていく必要がある。
  - ㊧ 運転手の確保
    - ◇チョイソコみきの事業開始に伴い、新たに5人を雇った。
- ③ 交通事業者から市への提案・要望
  - ◇目的地をもう少し増やしてほしい。

### (4) タクシー

- ① 利用者の状況・特徴について
  - ◇高齢者の利用が多く、午前中の利用が多い。
  - ◇目的地は病院及び商業施設への利用が多い。
- ② タクシー運行の将来計画等について
  - ㊦ 利用促進に係るサービスについて
    - ◇運転手が会社のフリーダイヤルを記載した名刺の配布によるPR活動を実施
    - ◇タクシー事業者へ直接繋がる専用電話を病院や商業施設に設置し利用者の利便性を向上している。
    - ◇クレジットカード決済など、キャッシュレスに対応した支払方法に対応する事で利用者の利便性を向上している。
  - ㊧ 運転手の確保
    - ◇運転手の採用については、募集を行っているが応募者は少ない。
    - ◇未経験者でも入社しやすいよう二種免許取得の費用はタクシー事業者で負担するなどしている。
  - ㊨ コロナ禍の影響
    - ◇コロナの関係でタクシーの利用者は減ったものの、6～7割程度まで回復している。
    - ◇夜間及び休日のタクシー利用がまだ回復していない。
- ③ 交通事業者から市への提案・要望・その他
  - ◇高齢者が外出しやすくなるきっかけとして、乗車料金の助成事業は、利用促進に有効と考える。

## 第4章 三木市地域公共交通網形成計画の評価

三木市地域公共交通網形成計画の評価を下記の表にまとめました。

表 4-1 数値目標の評価

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	
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	市内粟生線各駅の実利用者数	280 万人 (平成 29 年)	283 万人 (令和 5 年)	神戸電鉄(株)の提供資料及び平成 27 年国勢調査等から設定	208 万人 (令和 3 年)	新型コロナウイルス感染症の影響により、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 (平成 29 年)	4.45 人 (令和 5 年)	1 便当たり利用者数が 1 人以上の路線の平均値(平成 29 年実績)	4.07 人 (令和 4 年)	新型コロナウイルス感染症の影響により、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% (平成 29 年)	基準値からの増加を図る (令和 5 年)	平成 29 年実施の「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% (令和 4 年実施アンケート調査)	
	市内観光施設利用者数※	57.8 万人 (平成 28 年)	82.0 万人 (令和 5 年)	三木市創生計画の KPI 実績値(平成 30 年 3 月公表時点)から設定	55.4 万人 (令和 4 年)	新型コロナウイルス感染症の影響により、利用者数が減少したものの、コロナ禍に対応した新しいイベントも盛り込み、回復の兆しが見られた。
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 (平成 29 年)	12,800 台 (令和 5 年)	三木駅、恵比須駅及び広野ゴルフ場前駅	9,012 台 (令和 4 年)	新型コロナウイルス感染症の影響による神戸電鉄利用者数の減少に伴い、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 (平成 29 年)	45 回 1,000 人 (令和 5 年)	5 年間(平成 31 年～令和 5 年)の延べ人数	84 回 1,330 人 (平成 31 年～令和 4 年)	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、目標以上の方々に公共交通に対して興味をもっていた。

※三木ホースランドパーク（あじさいフローラみきを含む。）、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 4-2 三木市地域公共交通網形成計画の評価の一覧(1/7)

取組の評価基準【○：予定していた取組・事業等を実施した。 △：予定していた取組と異なる取組・事業等を実施した。 ×：予定していた取組・事業等が実施できなかった。】

三木市地域公共交通網形成計画(平成31年3月)の概要				施策の評価								
基本方針	施策	具体的な取組	取組の内容	実際の取組内容 (代替の取組を含む)	実行主体	評価項目	取組実績値				取組の評価	予定していた取組・事業等が実施できなかった理由等
							令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度		
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	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。	・神戸電鉄粟生線活性化協議会に参画した。 ・当協議会において、イベント列車、おもてなしきっぷ、スタンプラリー等を実施し、利用者数の増加を図った。	行政	参画	参画	参画	参画	参画	○	
				・神戸電鉄福祉バスの交付	行政	交付件数	3,500	1,974	1,489	2,086	○	
				・北播磨総合医療センターへの通院等に係る神戸電鉄利用補助(令和4年度まで)	行政	交付件数	729	406	410	563	○	
				・神戸電鉄通勤定期運賃助成(令和元年度まで)	行政	交付件数	44	-	-	-	○	
		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。	・バスのダイヤ改正時に、鉄道との接続を考慮したダイヤを編成 ・一部バスルートを変更し、自由が丘及びさつき台と駅とのアクセス強化を図った。	行政	見直しの実施	実施	実施	-	-	○	
				・恵比須駅～渡瀬線の新設(吉川高校生対応)	交通事業者	実施	-	-	実施	-	○	
		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。	・令和4年3月28日に神戸電鉄三木駅下り駅舎が完成し、5月21日には駅前広場(ロータリー)が完成したことにより、交通結節点の機能が向上	行政	整備完了箇所	0	0	1	0	○	
				・小型又は中型バス路線の乗り入れ	行政 交通事業者	実施	-	-	-	実施	○	
		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。	・令和4年3月28日に神戸電鉄三木駅下り駅舎が完成し、5月21日は駅前広場(ロータリー)が完成したことにより、交通結節点機能向上	行政	三木駅の整備	-	-	整備	-	○	
				・三木駅下り駅舎の待合スペースにおいて、ゴルフ・金物・山田錦の懸垂幕・横断幕を掲示	行政	実施	-	-	実施	-	○	
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。	・三木駅下り駅舎にデジタルサイネージを設置し、行政情報の発信に加え、企業広告による地域経済の振興に寄与	行政	整備	-	-	-	整備	○			
		・神戸電鉄粟生線活性化協議会において、金物まつりの開催に合わせ、恵比須駅で出張販売イベントを実施	行政	実施	実施	-	-	-	○			
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。	・令和元年度まで、市独自で車両更新に対して支援を実施 ・毎年、国、県及び沿線市が協調し、鉄道設備への支援を実施	行政 交通事業者	支援の実施	実施	実施	実施	実施	○			
		・志染駅～三木駅区間の10時台～14時台まで1時間に1往復を1時間に2本に増便運行を実施(10時台：神戸電鉄、11時台～14時台：三木市)	行政 交通事業者	実施	-	実施	実施	実施	○			

表 4-3 三木市地域公共交通網形成計画の評価の一覧 (2/7)

取組の評価基準【○：予定していた取組・事業等を実施した。 △：予定していた取組と異なる取組・事業等を実施した。 ×：予定していた取組・事業等が実施できなかった。】

三木市地域公共交通網形成計画（平成31年3月）の概要				施策の評価									
基本方針	施策	具体的な取組	取組の内容	実際の取組内容 (代替の取組を含む)	実行主体	評価項目	取組実績値				取組の評価	予定していた取組・事業等が実施できなかった理由等	
							令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度			
1 鉄道及び幹線バスを軸とする公共交通網の形成	1-② 持続可能なバス路線網の形成	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。	<ul style="list-style-type: none"> <li>令和元年10月に旧コミュニティバスの見直しを実施</li> <li>令和2年10月に北播磨総合医療センター方面行きバスの見直しを実施</li> </ul>	行政	実施	実施	実施	—	—	△	令和4年4月の見直しについては、新型コロナウイルス感染症の影響により、見直し後の利用状況の変動が大きく、参考にすることが困難であったことから中止とした。	
		一律運賃制による利用促進	市内間移動に便利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。	<ul style="list-style-type: none"> <li>一律運賃制の継続及び定期的に広報等でPRを行った。</li> </ul>	行政	実施	実施	実施	実施	実施	○		
		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。	<ul style="list-style-type: none"> <li>三木駅前広場の整備に合わせ、バスロケーションシステムを含むデジタルサイネージの設置を検討</li> </ul>	行政	実施	—	—	—	—	—	×	事業費が高額であり、他の整備を優先し、行政情報及び企業広告のみのデジタルサイネージの設置に留まった。
		「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。	<ul style="list-style-type: none"> <li>吉川地域において、令和3年4月1日からデマンド型交通「チョイソコみき」の運行を開始</li> </ul>	行政	年間利用者数(人)	—	—	1,571	2,871	○		
		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。	<ul style="list-style-type: none"> <li>セミナーや三木市の中型バス自動運転実証実験試乗会に参加</li> </ul>	行政	—	—	—	—	—	×	事例研究に留まり、実際の導入検討に至っていない。自動運転の導入の検討よりデマンド型交通の導入検討を優先した。	

表 4-4 三木市地域公共交通網形成計画の評価の一覧 (3/7)

取組の評価基準【○：予定していた取組・事業等を実施した。 △：予定していた取組と異なる取組・事業等を実施した。 ×：予定していた取組・事業等が実施できなかった。】

三木市地域公共交通網形成計画（平成31年3月）の概要				施策の評価								
基本方針	施策	具体的な取組	取組の内容	実際の取組内容 (代替の取組を含む)	実行主体	評価項目	取組実績値				取組の評価	予定していた取組・事業等が実施できなかった理由等
							令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度		
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」の協調・連携	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。	・新婚世帯等の移住・定住を促進するため、中古住宅取得等の支援及び三木の魅力を市内外へ情報発信	行政	実施	実施	実施	実施	実施	○	
				・地域資源を活用したまちづくりの会を立ち上げた。	行政	実施	—	—	実施	実施	○	
				・湯の山街道ライトアップを実施	行政	策定	—	—	—	着手	○	
				・立地適正化計画の策定を進めるため庁内検討委員会を立ち上げた。	行政	策定	—	—	—	着手	○	
	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。	・三木駅周辺について、用途地域変更及び三木中央線周辺地区地区計画の策定を進めた。	行政	実施	—	—	実施	実施	○		
			・地場産業振興事業の実施 (三木商工会議所運営事業補助金、吉川町商工会運営事業補助金、中小企業人材育成事業補助金、特許権取得助成金、三木金物商工協同組合連合会事業運営補助金、三木金物古式鍛錬技術保存事業補助金、三木金物後継者育成事業補助金 等)	行政	実施	実施	実施	実施	実施	○		
			・起業家支援事業の実施 ①起業家支援事業補助金 ②起業ビジネスプラン塾	行政	①補助件数 ②受講者数	①3件 ②22名	①4件 ②14名	①4件 ②16名	①6件 ②15名	○		
			・中小企業サポートセンター事業の実施	行政	相談件数	1,742	1,918	1,724	1,849	○		
			・商店街パワーアップ事業の実施	行政	補助件数	1	0	4	3	○		
			・令和3年度に県企業庁と「ひょうご情報公園都市第2期工区の産業団地整備に関する基本合意書」を締結し、整備事業を推進	行政	実施	—	—	実施中	実施中	○		
			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。	・令和4年度に三木工場公園で市内初の自転車専用通行帯の供用を開始	行政	整備	—	整備中	整備中	整備中	○
	・市道岩宮大村線【(都)鳥町岩宮線】の整備	行政			整備	整備中	整備中	整備中	整備中	○		
	・緑が丘地区、自由が丘地区において、街路樹の根浮き対策工事及び段差解消工事を実施	行政			実施	実施	実施	実施	実施	○		
	・「三木市自転車活用推進計画」の策定	行政			策定	—	策定	—	—	○		
	・三木穴栗線（高木末広バイパス）の整備（R4.4 供用開始）	行政			整備	—	—	整備	—	○		
	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。	・西脇三田線の吉川町大畑地区の歩道整備	行政	整備	—	—	—	整備中			
			・三木工場公園へのアクセスバスの充実検討のため、同公園内の入居企業に対し、アンケート調査を実施	行政	実施	実施	—	—	—	△	十分な利用が確保できないことから休止中。引続き、要検討	
	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。	・令和4年3月28日に神戸電鉄三木駅下り駅舎が完成し、5月21日には駅前広場（ロータリー）が完成したことにより、交通結節点の機能向上が期待できる。	行政	整備	—	—	整備	整備	○		



表 4-5 三木市地域公共交通網形成計画の評価の一覧(4/7)

取組の評価基準【○：予定していた取組・事業等を実施した。 △：予定していた取組と異なる取組・事業等を実施した。 ×：予定していた取組・事業等が実施できなかった。】

三木市地域公共交通網形成計画(平成31年3月)の概要				施策の評価								
基本方針	施策	具体的な取組	取組の内容	実際の取組内容 (代替の取組を含む)	実行主体	評価項目	取組実績値				取組の評価	予定していた取組・事業等が実施できなかった理由等
							令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度		
2 まちづくりと連携した便利な公共交通網の形成	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。	・市内4地区(口吉川、別所、自由が丘及び細川地区)において地域ふれあいバスの運行を継続 ・未導入地域(三木南及び志染地域)において、地域ふれあいバスの導入に向け、まちづくり協議会等と協議	行政	実施	実施	実施	実施	実施	○	
		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。	・70歳以上の高齢者を対象に、2,000円相当のバス・鉄道・タクシーの助成券を交付 ・障がい者を対象に、2,000円相当のバス・鉄道・タクシーの助成券を交付	行政	交付者数	14,272	12,690	13,697	13,867	△	バスの見直しに伴う公共交通空白地へは、デマンド型交通を代替輸送手段として導入したため、タクシー運賃助成券の拡充は行わなかった。
		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。	・65歳以上の運転免許証の自主返納者に対し、1万円相当のバス・鉄道・タクシーの助成券を交付	行政	交付者数	1,291	1,698	1,923	2,083	○	
	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	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。	・一律運賃制の継続実施 ・「吉川図書館前・みなぎ台～三木営業所・北播磨総合医療センター」について、国・県と協調補助を実施し、路線の確保・維持を図った。	行政	実施	実施	実施	実施	実施	○	
		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。	・学校等の行事等で神戸電鉄を利用した際の運賃助成を実施	行政	交付件数	29	3	5	13	○	
		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。	・東吉川小学校及び緑が丘アフタースクールにおいて、バス乗り方教室を実施 ・95周年ラッピングバスイベントの実施(緑が丘東小学校)	行政 交通事業者	実施回数	2	0	0	0	△	新型コロナウイルス感染症の感染拡大により、開催が困難となった。
		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。	・志染中学校及び星陽中学校の統廃合に伴う、路線バスを活用した通学を検討	行政	実施	-	-	-	-	×	ダイヤ・車両の調整及び児童・生徒の安全面等を関係者が協議した結果、スクールバスの運行が最適と判断し、スクールバスを導入した。

表 4-6 三木市地域公共交通網形成計画の評価の一覧 (5/7)

取組の評価基準【○：予定していた取組・事業等を実施した。 △：予定していた取組と異なる取組・事業等を実施した。 ×：予定していた取組・事業等が実施できなかった。】

三木市地域公共交通網形成計画（平成31年3月）の概要				施策の評価								
基本方針	施策	具体的な取組	取組の内容	実際の取組内容 (代替の取組を含む)	実行主体	評価項目	取組実績値				取組の評価	予定していた取組・事業等が実施できなかった理由等
							令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度		
2 まちづくりと連携した 便利な公共交通網の形成	2-④ 交通と「観光」との 協調・連携	観光地を経由するバスルートの検討	駅と観光地を結び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。	・令和元年10月に「三木別所観光ルート」の一部ルートを見直し、三木鉄道記念公園前経由に変更することで、観光地へのアクセス強化を図った。	行政	実施	実施	-	-	-	○	
		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。	・『路線バス「吉川三宮線」&吉川温泉「よかたん」』企画乗車券の販売	行政 交通事業者	販売枚数	77	66	68	156	○	
				・三木金物まつり 1DAY チケットの販売及びガラガラ抽選会の実施	交通事業者	販売枚数	323	-	-	263	△	新型コロナウイルス感染症の感染拡大により、イベントの開催が困難となり、企画乗車券の販売ができなかった。
				・「ネスタリゾート神戸（電車・バス&プール）格安クーポン【土日祝日・お盆期間限定】」の販売	交通事業者	販売枚数	78	-	-	-	△	新型コロナウイルス感染症の感染拡大により、企画乗車券の販売が困難となった。
	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。	・「神鉄おもてなしきっぷ」の販売 ・「おもてなしメニュー引換券」の引換可能店舗（飲食店）に新たに観光施設を追加	行政 交通事業者	販売枚数	2,572	2,318	3,698	3,728	○		
			・金物まつり及び山田錦まつりを開催	行政	実施	実施	-	-	実施	△	新型コロナウイルス感染症の感染拡大により、開催が困難となった。	
			・みっきいハイキングの実施 ※神鉄ハイキングと共催	行政	参加者数	828	280	697	1,235	○	コロナ禍において、中止などもあったが、コロナ禍に対応したイベントも盛り込み実施した。	
	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。	・神鉄ハイキングを実施 ※一部、みっきいハイキングと共催 みっきいハイキング参加者を含む。	交通事業者	参加者数	13,013	2,164	5,583	11,145	○		
			・三木市公共交通総合時刻表の発行	行政	発行部数	35,000	5,000	4,000	5,000	○		
			・粟生線×バス乗継ガイドの発行	行政	発行部数	15,000	15,000	10,000	-	○		
			・みきマルまるマップの発行	行政	発行部数	-	-	-	10,000	○		

表 4-7 三木市地域公共交通網形成計画の評価の一覧 (6/7)

取組の評価基準【○：予定していた取組・事業等を実施した。 △：予定していた取組と異なる取組・事業等を実施した。 ×：予定していた取組・事業等が実施できなかった。】

三木市地域公共交通網形成計画（平成31年3月）の概要				施策の評価								
基本方針	施策	具体的な取組	取組の内容	実際の取組内容 (代替の取組を含む)	実行主体	評価項目	取組実績値				取組の評価	予定していた取組・事業等が実施できなかった理由等
							令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度		
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	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。	<ul style="list-style-type: none"> <li>三木市地域公共交通網形成計画、神戸電鉄粟生線地域公共交通網形成計画、地域のバス交通、デマンド型交通及び地域ふれあいバス等の説明</li> <li>地域の文化祭等においてバスの乗り方教室の開催</li> </ul>	行政	実施回数	26	42	13	3	○	新型コロナウイルス感染症の感染拡大により、開催が困難となった。
		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。	<ul style="list-style-type: none"> <li>転入者に対し、「三木市公共交通総合時刻表」「ニコパカードに関する案内」の配布</li> </ul>	行政	実施	実施	実施	実施	実施	○	
		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。	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域の文化祭等においてバスの乗り方教室の開催</li> <li>時刻表や公共交通に関するパンフレット等を公民館に配架</li> </ul>	行政	実施	実施	実施	実施	実施	○	
		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。	<ul style="list-style-type: none"> <li>観光情報サイト「三木市観光情報サイト miki おでかけ plus」の運営</li> <li>神話・伝承体験アプリ「たまむすび」との連携</li> </ul>	行政	実施	-	-	-	実施	○	三木市観光協会のホームページ「おでかけ三木」と一元化
				<ul style="list-style-type: none"> <li>三木市ふるさと納税において神戸電鉄の乗車券を返礼品として提供</li> </ul>	交通事業者	口数	31	13	0	-	○	
				<ul style="list-style-type: none"> <li>新型コロナウイルス感染症対策に関する取組の周知活動</li> </ul>	交通事業者	実施		実施	実施	実施	○	
		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。	<ul style="list-style-type: none"> <li>三木市公共交通総合時刻表の発行</li> <li>粟生線×バス乗継ガイドの発行</li> </ul>	行政	発行部数	35,000	5,000	4,000	5,000	○	
	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、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。	<ul style="list-style-type: none"> <li>三木工場公園へのアクセスバスの充実検討のため、同公園内の入居企業に対し、アンケート調査を実施</li> </ul>	行政	実施	実施	-	-	-	△	十分な利用が確保できないことから休止中。引き続き、要検討
		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。	<ul style="list-style-type: none"> <li>「三木市公共交通総合時刻表」及び「粟生線&amp;バス乗継ガイド」にパーク&amp;ライド駐車場の利用方法に関する説明文を掲載し、周知・PRを実施</li> <li>バス利用者用駐車場の管理（無料）（久留美、志染、吉川IC、みなぎ台）</li> </ul>	行政	実施	実施	実施	実施	実施	○	
				<ul style="list-style-type: none"> <li>神戸電鉄利用時にパーク&amp;ライド（P&amp;R）駐車場の割引制度を実施（広野ゴルフ場前駅、恵比須駅、三木駅）</li> </ul>	交通事業者	P&R 利用台数	11,098	6,732	7,584	9,012	○	
						広野ゴルフ場前駅	(2,066)	(1,168)	(1,394)	(1,553)		
						恵比須駅	(5,463)	(3,207)	(2,983)	(3,747)		
					三木駅	(3,569)	(2,357)	(3,207)	(3,712)			
	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。	<ul style="list-style-type: none"> <li>「ノーマイカーデー」を毎月第4金曜日に実施</li> <li>自治体職員等による出張用の神戸電鉄回数券の利用</li> </ul>	行政	実施	実施	-	-	-	○	コロナ禍のため中断	
				行政	使用枚数	936	277	469	703	○		

表 4-8 三木市地域公共交通網形成計画の評価の一覧 (7/7)

取組の評価基準【○：予定していた取組・事業等を実施した。 △：予定していた取組と異なる取組・事業等を実施した。 ×：予定していた取組・事業等が実施できなかった。】

三木市地域公共交通網形成計画（平成31年3月）の概要				施策の評価								
基本方針	施策	具体的な取組	取組の内容	実際の取組内容 (代替の取組を含む)	実行主体	評価項目	取組実績値				取組の評価	予定していた取組・事業等が実施できなかった理由等
							令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度		
3 公共交通の活性化及び利用促進	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。	・三木市地域公共交通検討協議会を開催	行政	開催回数 ※書面開催を含む	1	3	0	4	○	
		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。	・地域の公共交通について、まちづくり協議会等において協議 ・三木東高校による粟生線の存続を願うイメージムービーを制作	行政	実施	実施	実施	実施	○		
		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。	・利用状況等を考慮し、適宜ダイヤ改正を実施	交通事業者	実施	実施	実施	実施	○		
		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。	・適宜、交通事業者と公共交通の見直しについて協議 ・まちづくり協議会等において、公共交通について、説明及び協議 ・バス交通の見直しに際し、住民説明会を各地区で開催	行政	実施	実施	実施	実施	○		
		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。	・市補助路線バス及び「三木市公共交通総合時刻表」のPDFデータを市ホームページに公開	行政	実施	実施	実施	実施	○		
				・「神姫バスNAVI」の継続運用	交通事業者	実施	実施	実施	実施	○		



## 第5章 地域公共交通に関する問題点の整理

三木市の現状の問題点を、以下のように整理します。

### ① 軸となる公共交通網（鉄道や路線バス）の問題点

#### 1-1 鉄道と路線バスなどの複数の地域公共交通の運行の重複

鉄道（粟生線）と路線バス（神姫バス、神姫ゾーンバス）など複数の公共交通が重複して運行されている区間があり、ネットワーク形成の観点から効率的な公共交通サービスとなっていない。

#### 1-2 バス路線網の複雑性と運行便数の分散

三木市内には多くの路線バス（神姫バス 55 系統、神姫ゾーンバス 20 系統）が運行されており、一部地域において複数系統が重複して運行されている区間があるなど、バス路線網が複雑性を有している。

また、系統数が多いことで、運行便数が極端に少ない系統もある。

#### 1-3 少子化に伴う学校の統廃合に即した通学手段の確保

令和 7 年度に公立全日制高等学校の統廃合及び三田市の高等学校への一般選抜入試への受験が可能となることから、通学区域の拡大が予想されます。

このため、再編後の通学手段の確保に当たり、通学に係る時間や人数等を十分に調査し、路線バスのルート変更等を検討する必要がある。

#### 1-4 公共交通利用者数の減少の影響による公共交通サービスの低下の懸念

路線バスの利用者数は年々減少傾向にあり、令和 4 年度（1,889,174 人）は平成 30 年度（2,660,165 人）と比較すると、約 29%減少している。

通学で利用する世代の減少やバス停留所まで移動することが困難な高齢者の増加など、今後も利用者数が減少することが予測され、廃線や運行本数の減少などサービス低下が懸念される。

#### 1-5 新型コロナウイルス感染症の影響による住民の生活スタイルの変化

路線バスの IC カードの分析より、総利用件数に対する三木市内間の移動の割合が増加しており（平成 30 年 10 月 1 日～令和元年 9 月 30 日：38.4%、令和 3 年 10 月 1 日～令和 4 年 9 月 30 日：42.9%）、新型コロナウイルス感染症の影響などによって住民の生活スタイルが変化し、これに合わせた路線バスのルート変更等を検討する必要がある。

## ② まちづくりと連携した地域公共交通網の問題点

### 2-1 高齢者や障がい者に対する公共交通機関までのアクセス手段の確保

高齢者や障がい者などにおいて、自宅から駅・バス停までや駅・バス停から目的地までの移動が困難であるという意見があり、公共交通を利用したくてもできない方がいる。

特に、介護認定等がなされないものの、杖や歩行補助車で移動する高齢者等への移動手段の在り方が問題となっている。

### 2-2 各地域における公共交通の利便性の違い

主に別所地域を運行する61・62系統の路線バスは、運行する曜日が限定されており、地域によって公共交通の利便性に違いがある。

また、本市の公共交通の人口カバー率は、三木市地域公共交通網形成計画策定時と比べて高くなったが（網形成計画91.1%、本計画95.6%）、地域別でみると、志染地域は、77.6%で最も低く、地域によって公共交通の利便性に違いがある。

### 2-3 公共交通の満足度が低い

市民全体の公共交通の満足度は、「やや不満・不満（31.2%）」が「満足・やや満足（19.0%）」を上回っている。

### 2-4 SDGsに対応した地域公共交通サービスの提供

福祉やエネルギー、経済、まちづくりなどの分野における、持続可能な社会に対応した地域公共交通サービスの提供が求められている。

## ③ 地域公共交通サービスを提供し続ける上での問題点

### 3-1 運転手などの公共交通に関わる人材不足の懸念

公共交通の担い手となるバス・タクシーの運転手や整備士などについて、高齢化やコロナ禍における退職などの影響により人材が不足しており、特に運転手の確保については、募集をかけても応募数が少なく、厳しい現状である。

今後、運転手等の不足による路線・運行本数の確保ができない懸念がある。

### 3-2 車両の維持・更新が厳しい状況

新型コロナウイルス感染症の影響及び物価高騰に伴い、車両の更新が厳しい状況であり、運行に必要となる車両台数に対し、車両が不足することが懸念される。

### 3-3 物価高騰に伴う財政への圧迫の懸念

近年、燃料や資材などの物価が高騰しており、財政への圧迫が懸念される。



## 第6章 計画の目標・理念及び基本方針

### 6.1 目標・理念及び基本方針

#### (1) 目標・理念

本市では、平成31年3月に「三木市地域公共交通網形成計画」を策定し、路線バスの見直し、神戸電鉄三木駅下り駅舎の再生、デマンド型交通の導入など、地域公共交通の利便性の維持・向上に努めてきました。

これからは、高齢化や運転免許証の返納者の増加に伴い、地域公共交通の重要性は、より高まるものと考えます。

一方で、少子高齢化に伴う本格的な人口減少社会を迎える中で、新型コロナウイルス感染症や物価高騰などの社会情勢の変化もあり、地域公共交通の利用者数の減少や財政的支援の限界など、地域公共交通を取り巻く環境は、厳しい状況が続くことが予想されます。

しかしながら、地域公共交通は、人と人、地域と地域をつなぎ、文化や経済を支える基盤であることから、維持・存続に向けた取組が必要であることはもちろん、本計画の上位計画である三木市総合計画の目指す『誇りを持って暮らせるまち 三木』の実現に当たり、地域住民だけでなく、観光客などの地域に不慣れな来訪者など、誰もが快適に利用できる地域公共交通環境の形成が必要です。

地域公共交通環境の形成に当たっては、国において『「地域における輸送資源を総動員」することで、持続可能な地域の旅客運送サービスの提供を確保する』と定められているように、鉄道や路線バス、タクシーのみならず、デマンド型交通等の新たなモビリティサービスの導入や、病院や企業の送迎バスなどの特定の人を輸送する輸送モードとの連携など、複数の移動サービスや事業者の垣根を超えた連携が求められており、地域住民や地元企業、交通事業者、行政等の各関係者が主体となり、公共交通の維持・活性化に取り組んでいくことが不可欠です。

これらを踏まえ、三木市地域公共交通計画の目標・理念を次のとおり定めます。

#### 目標・理念

皆で支え合い、人と人、まちとまち、今から未来へとつなぐ  
豊かな地域公共交通の創造

また、本市が目指す公共交通網のイメージ及びそれぞれの役割は、次のとおりです。

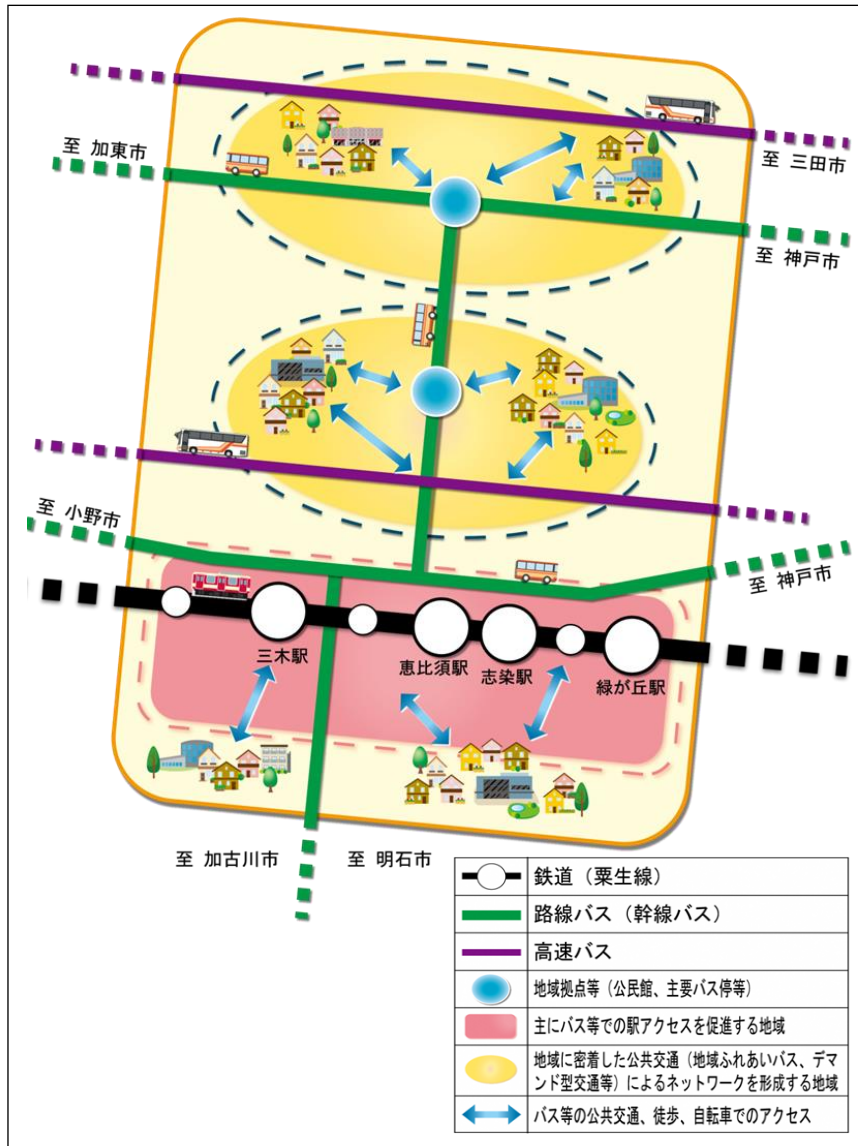


図 6.1-1 三木市が目指す公共交通網のイメージ

表 6.1-1 鉄道・バス等の役割整理表

位置付け	凡例	役割
広域的な公共交通	鉄道（粟生線）	市外・県外への広域的な移動を担う公共交通
	高速バス	県外への広域的な移動を担う公共交通
	路線バス（幹線バス）	主に市外への広域的な移動を担う公共交通
地域間・内の公共交通	路線バス（幹線バスを除く）	地域間又は地域内の移動及び鉄道や幹線バスとの乗継拠点までの移動を担う公共交通
	地域に密着した公共交通	

## (2) 基本方針

上記の目標・理念を達成するために、本市の現状・課題、関連計画及び社会情勢の変化を踏まえ、本計画の基本方針を次のとおり定めます。

### ① 鉄道及び幹線バスによる、安定した地域公共交通網の形成・維持

市内唯一の鉄道である神戸電鉄粟生線や近隣市町を結ぶバス路線、鉄道駅から遠い吉川地域などから三木市街までを結ぶバス路線を市の基幹交通と位置付けて維持・活性化を行うとともに、基幹交通と連携した市内の地域間を結ぶバス路線網の形成を行い、市全体の地域公共交通網の形成を行います。

そして、駅や地域の中心地などを交通結節点とし、鉄道とバス、バスとバス、鉄道・バスと他のモビリティサービスの乗継環境の整備を検討し、地域公共交通網全体の利便性の向上を目指します。

### ② まちづくりと連携した地域公共交通サービスの形成

各地域において、地域の特性や基幹交通との乗継拠点となる交通結節点を考慮し、まちづくりと連携した各地域の地域公共交通サービスの形成を図ります。

形成に当たっては、路線バスやデマンド型交通、その他新たなモビリティサービスに加え、自転車等も活用し、地域文化や経済の発展など、まちの活性化につなげます。

また、活気ある公共交通とするため、福祉分野との連携として、高齢者や障がい者など、移動に制約をもつ方々に対応した移手段の確保を行い、加えて、外出促進を行うことで、地域公共交通の利用増を図るとともに、健康寿命の延伸につなげます。

観光分野との連携として、観光資源を活用した地域公共交通網の形成及び観光施設等と連携した企画乗車券などの販売を検討し、地域公共交通の利用増を図るとともに、市内交流人口の増加につなげます。

### ③ 地域公共交通の活性化と利用促進

地域住民や企業、交通事業者、行政の各関係者が主体となり、公共交通利用への意識を高めると同時に、地域公共交通を身近に感じてもらえるように、情報提供等を行い地域公共交通の活性化と利用促進を図ります。

このために、地域住民や地元企業、地元企業に勤める従業員、行政職員に対し、公共交通の運行情報の提供や利用を促す情報を発信し、公共交通の利用に対する不安を払拭するとともに、公共交通利用への自発的な転換を促します。

また、交通事業者と行政、学校が連携し、園児や小中学生に対して、バスの乗り方教室などの公共交通の利用方法やマナーなどを学ぶ場を提供することで、高校生や大学生、社会人になった時など、将来的な公共交通の利用増を図るとともに、公共交通事業者の仕事について知ってもらい、将来、公共交通の分野で活躍する人材の育成につながるよう学びの場を作ることで、将来的な公共交通の活性化を図ります。

## 6.2 主な施策及び事業

基本方針ごとに取り組む事業内容を次に示します。

表 6.2-1 主な施策及び事業の一覧 (1/2)

基本方針	施策	取組内容	事業期間					実施主体				
			R6	R7	R8	R9	R10	市民	企業	交通事業者	行政	
①鉄道及び幹線バスによる、安定した地域公共交通網の形成・維持	鉄道を軸とした公共交通網の形成	神戸電鉄粟生線活性化協議会への参画による粟生線の活性化策の検討・実施					→			○	○	
		環境に配慮した安全で安定した輸送サービスの確保					→			○	○	
		適正な運行形態や持続可能な運営形態の検討					→			○	○	
		神戸電鉄粟生線と路線バスの接続強化					→			○	○	
	市内外・地域間を結ぶバス路線網の形成	幹線バスを軸とした、広域的なバス路線網の形成・維持					→			○	○	
		市内地域間を結ぶバス路線網の検討・実施					→			○	○	
		一律運賃制の継続による利用促進					→			○	○	
		路線バスと特定の人を輸送する輸送モードとの連携の可能性の検討					→	○	○	○	○	
	交通結節点の環境整備	交通結節点の強化による利便性の向上					→				○	
		待合環境の整備による利便性・快適性の向上					→				○	
		パーク＆ライド駐車場の活用					→	○	○	○	○	
		駐輪場の活用					→	○			○	
		駅や駅周辺を活用したにぎわいの創出					→	○	○	○	○	
	②まちづくりと連携した地域公共交通サービスの形成	地域特性を考慮した各地域の移動手段の確保	地域内を運行するバス路線の維持・検討					→			○	○
			デマンド型交通「チョイソコみき」の維持及び拡大検討					→			○	○
駅から住宅や企業用地へのアクセス交通の確保							→			○	○	
自動運転などの他のモビリティサービスの導入可能性の検討							→			○	○	
環境に配慮したバス車両等の導入の検討							→			○	○	
まちづくりとの協調・連携		駅周辺における定住を促進					→				○	
		市内企業の振興					→				○	
		企業用地の開発や企業誘致の推進					→				○	
		計画的な道路整備					→				○	
		交通結節点の強化による利便性の向上【再掲】					→				○	
		駅や駅周辺を活用したにぎわいの創出【再掲】					→	○	○	○	○	
		駅から住宅や企業用地へのアクセス交通の確保【再掲】					→			○	○	
福祉との協調・連携		高齢者や障がい者への公共交通の乗車券等の交付					→				○	
		運転免許証の自主返納者への支援					→				○	
		福祉有償運送やタクシーの有効活用					→				○	
		デマンド型交通「チョイソコみき」の維持及び拡大検討【再掲】					→			○	○	
観光との協調・連携		観光地へのアクセス交通の充実					→			○	○	
		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					→		○	○	○	
		観光ガイドの作成					→				○	
	インターネット等を活用した情報発信					→		○		○		
	ICT技術を活用したサービスの提供検討	→				→		○	○	○		

表 6.2-2 主な施策及び事業の一覧 (2/2)

基本方針	施策	取組内容	事業期間					実施主体			
			R6	R7	R8	R9	R10	市民	企業	交通事業者	行政
③地域公共交通の活性化と利用促進	市民に対するモビリティ・マネジメントの実施	市民の公共交通の利用を促進					→	○		○	○
		転入者の公共交通の利用を促進					→	○			○
		公共交通総合時刻表の発行					→				○
		地域事業における公共交通の利用を促進					→	○			○
		パーク＆ライド駐車場の活用【再掲】					→	○			○
		駐輪場の活用【再掲】					→	○			○
	企業・行政機関に対するモビリティ・マネジメントの実施	企業の公共交通の利用を促進					→		○	○	○
		市職員等による公共交通の率先利用					→				○
		パーク＆ライド駐車場の活用【再掲】					→		○		○
	学校と連携した児童・生徒に対するモビリティ・マネジメントの実施	園児、小中学生、高校生に対する公共交通に関する学びの場の提供					→			○	○
		教育事業における公共交通の利用を推進					→				○



(1) 鉄道及び幹線バスによる、安定した地域公共交通網の形成・維持

<p>施策 1-1</p>	<p>鉄道を軸とした地域公共交通網の形成</p>				
<p>概要</p>	<p>「神戸電鉄粟生線地域公共交通計画」と連携を図りつつ、市内唯一の鉄道である神戸電鉄粟生線の維持・存続に向け、同線の活性化及び利用促進に取り組みます。</p>				
<p>取組内容</p>	<p>○ 神戸電鉄粟生線活性化協議会への参画による粟生線の活性化策の検討・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、「神戸電鉄粟生線地域公共交通計画」や神戸電鉄株及び沿線市町と連携し、粟生線の活性化策・利用促進策を検討・実施します。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p style="text-align: center;">サイクルトレイン                      地域イベントでの啓発活動</p> <p>○ 環境に配慮した安全で安定した輸送サービスの確保          国庫補助等を最大限に活用しながら、鉄道車両や駅務機器等の更新・改良を実施し、環境にも配慮した安全で安定した輸送サービスを確保します。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">    </div> <p style="text-align: center;">新型車両の導入                      レール・道床更換                      法面防災</p> <p>○ 適正な運行形態や持続可能な運営形態の検討          利用実態をみながら必要に応じてダイヤ変更や運行本数の見直しを行うなど、適正な運行形態を検討します。</p> <div style="text-align: right;">  </div> <p style="text-align: right;">鉄道とバスの接続強化</p> <p>○ 神戸電鉄粟生線と路線バスの接続強化          ダイヤ改正等により神戸電鉄粟生線とバス路線の接続を強化し、利便性の向上を図ります。</p>				
<p>事業期間</p>	<p>R6 年度</p>	<p>R7 年度</p>	<p>R8 年度</p>	<p>R9 年度</p>	<p>R10 年度</p>
<p>神戸電鉄粟生線活性化協議会への参画</p>					
<p>鉄道車両や駅務機器等の更新・改良の実施、新型車両の導入、支援の実施</p>					
<p>適正な運行形態や持続可能な運営形態の検討</p>					
<p>鉄道と路線バスのダイヤ調整・料金体系の検討</p>					
<p>実施主体</p>	<p>交通事業者、行政</p>				

<b>施策 1-2</b>	<b>市内外・地域間を結ぶバス路線網の形成</b>				
<b>概要</b>	<p>人口減少や少子高齢化が進行する中で、鉄道と連携を図りながら、市外への利用を含む通勤や通学に対応した広域的なバス路線網の形成を図ります。</p> <p>また、鉄道や広域的なバス路線と連携した市内の各地域間を結ぶバス路線網の形成を行い、市内間移動の利便性の向上を図ります。</p>				
<b>取組内容</b>	<p>○ <b>幹線バスを軸とした、広域的なバス路線網の形成・維持</b></p> <p>市内外や吉川地域から三木市街を結ぶ広域的なバス路線について、国庫補助等を最大限に活用しながら、交通事業者及び沿線市町が協働して、高校再編に伴う通学区域の拡大や利用者ニーズ、運転者不足に十分に配慮し、適正な運行形態の検討及び見直しを実施します。</p> <p>○ <b>市内地域間を結ぶバス路線網の検討・実施</b></p> <p>現在の市内を循環するバス路線の利用実績や利用者ニーズに配慮し、鉄道や広域的なバス路線と連携し市内を循環するバス路線網の再構築を検討・実施し、市内間移動の利便性の向上を図ります。</p> <p>○ <b>一律運賃制の継続による利用促進</b></p> <p>引き続き、市内間移動を原則一律の運賃とすることで、運賃を分かりやすくし、市内全体の利便性の向上と利用促進を図ります。</p> <p>○ <b>路線バスと特定の人を輸送する輸送モードとの連携の可能性の検討</b></p> <p>企業の送迎バスや病院の送迎バス等、定期的に運行し、特定の人を輸送する輸送モードの把握に努め、路線バスとこれら輸送モードとの連携及び効率化を図ることで、特定の利用者以外を含めた地域全体の移動手段の確保及び利便性の向上の可能性を検討します。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center; margin-top: 20px;"> <div style="text-align: center;">  <p>広域路線の維持</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>市内バス路線網の見直し</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>ニコパカードによる 一律運賃制の実施</p> </div> </div>				
<b>事業期間</b>	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度
幹線路線バスの維持・見直し					
現行路線バスの維持 地域間を結ぶバス路線網の検討		現行路線バスの維持			
		地域間を結ぶバス路線網の見直し実施			
一律運賃制の継続					
特定の人を輸送する輸送モードの把握		路線バスと特定の人を輸送する輸送モードとの連携の可能性の検討			
<b>実施主体</b>	市民、企業、交通事業者、行政				

施策 1-3	交通結節点の環境整備				
概要	<p>駅や駅前空間、地域拠点などにおける各公共交通の利用環境の整備やパーク＆ライド駐車場の活用により、交通結節点として利便性・快適性の向上を図ります。</p> <p>また、交通結節点におけるにぎわい創出を図ります。</p>				
取組内容	<p><b>○ 交通結節点の強化による利便性の向上</b></p> <p>駅やバス停において、鉄道からバス、バスからバス、鉄道・バスから他の移動手段までをシームレスに移動できる環境を整備することで、公共交通全体の利便性向上を図ります。</p> <p>また、整備に当たっては、バリアフリーに対し十分に配慮し、誰もが快適に利用できる環境整備を実施します。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  <p>ロータリーの整備</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>バス乗降場の整備</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>タクシー乗降場の整備</p> </div> </div> <p><b>○ 待合環境の整備による利便性・快適性の向上</b></p> <p>駅やバス停において、乗車までの待ち時間を快適に過ごせるよう駅的美装化（背壁やトイレ等の改修）や標柱等の更新を行います。</p> <p>また、乗継拠点となるバス停においては、歩道の幅員等に十分注意しながら、ベンチやバスロケーションシステムなどの設置等、バスを利用しやすい環境整備を検討します。</p> <p><b>○ パーク＆ライド駐車場の活用</b></p> <p>駅前及び路線バス及び高速バス利用者用に整備された駐車場について、適正な管理を行うとともに、広報媒体を通じて利用案内を行い、公共交通の利用増を図ります。</p> <p>また、駅前駐車場については、神戸電鉄粟生線利用者への駐車料金の割引制度を引き続き実施し、神戸電鉄粟生線の利用促進を図ります。</p> <p><b>○ 駐輪場の活用</b></p> <p>交通結節点における駐輪場について、適正な管理を行うとともに、広報媒体を通じて利用案内を行い、公共交通の利用増を図ります。</p> <div style="text-align: right;">  <p>駐輪場の整備</p> </div> <p><b>○ 駅や駅周辺を活用したにぎわいの創出</b></p> <p>駅の空きスペースを有効活用し、ギャラリーなどを実施するほか、朝市やオープンカフェなど、駅前空間を有効に活用した取り組みの実施により、交通結節点としての駅のにぎわいを創出します。</p> <div style="text-align: right;">  <p>恵比須駅前の移動販売車</p> </div>				
事業期間	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度
	交通結節点・待合環境の整備				
	パーク＆ライド、駐輪場の推進				
	駅・駅周辺を活用した取組の検討・実施				
実施主体	市民、企業、交通事業者、行政				

(2) まちづくりと連携した地域公共交通サービスの形成

<p>施策 2-1</p>	<p>地域特性を考慮した各地域の移動手手段の確保</p>				
<p>概要</p>	<p>地域の人口構成や施設の立地状況等の地域特性及び基幹交通の乗継拠点となる交通結節点を考慮し、地域に馴染む移動手手段の確保を図ります。 また、自動運転などの新たなモビリティサービスの導入可能性を検討します。</p>				
<p>取組内容</p>	<p><b>○ 地域内を運行するバス路線の維持・検討</b>          駅や地域拠点を中心とした、一定の地域内を運行するバス路線により、地域内の回遊性の向上を図ります。路線の整備・維持に当たっては、地域の特性に応じたルート作成やバス停の設置を検討します。          また、地域ふれあいバスについても、地域の身近な移動手手段として、運行団体と協力しながら、持続可能な移動手手段の確保を検討します。</p> <p><b>○ デマンド型交通「チョイソコみき」の維持及び拡大検討</b>          吉川地域のチョイソコみきについて、運行を維持するとともに、利用者ニーズや他の公共交通サービスとの役割分担に十分に配慮しながら、適宜見直しを実施します。          また、公共交通空白地や路線バスでの運行が非効率となっている地域に対し、チョイソコみきの導入を検討します。</p> <p><b>○ 駅から住宅地や企業用地へのアクセス交通の確保</b>          他の公共交通と連携し、青山7丁目団地再耕プロジェクトやひょうご情報公園都市第2期工区の整備などにあわせ、駅と住宅地や企業用地を結ぶアクセス交通の確保・充実を図ります。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="459 1160 751 1350">  <p>整備予定地</p> </div> <div data-bbox="770 1160 1078 1350">  <p>多世代共生住宅エリア 福祉・介護エリア 交流エリア 街くエリア</p> </div> <div data-bbox="1107 1160 1399 1350">  <p>駅前広場</p> </div> </div> <p style="text-align: center;">青山7丁目団地再耕プロジェクト                      ひょうご情報公園都市第2期工区の整備</p> <p><b>○ 自動運転などの他のモビリティサービスの導入可能性の検討</b>          技術進歩等に伴う自動運転やグリーンスローモビリティなど従前の鉄道やバスに替わる新たなモビリティサービスについて、将来における移動手手段の確保を図るため、導入の可能性を検討します。</p> <p><b>○ 環境に配慮したバス車両等の導入可能性の検討</b>          クリーンエネルギーや電気自動車の開発が進む中、バス交通の環境負荷の軽減を図るため、燃料電池バスや電動バスなどの導入の可能性を検討します。</p>				
<p>事業期間</p>	<p>R6 年度</p>	<p>R7 年度</p>	<p>R8 年度</p>	<p>R9 年度</p>	<p>R10 年度</p>
<p>地域内を運行するバス路線の維持・検討、駅と住宅地・企業用地へのアクセス交通の確保</p>					
<p>デマンド型の他地域への導入検討                      デマンド型交通「チョイソコみき」の維持</p>					
<p>自動運転等の他のモビリティサービス・環境に配慮したバス車両の導入可能性の検討</p>					
<p>実施主体</p>	<p>市民、交通事業者、行政</p>				



施策 2-2	まちづくりとの協調・連携				
概要	<p>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環境の利便性向上を図ります。</p>				
取組内容	<p>○ <b>駅周辺における定住を促進</b>          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、公共交通の利用増を図ります。</p> <p>○ <b>市内企業の振興</b>          市内企業を振興し、就業人口の増加による公共交通の利用増を図ります。</p> <p>○ <b>企業用地の開発や企業誘致の推進</b>          地域特性を活かした企業用地を開発するとともに、新たな企業誘致を推進し、就業人口・従業員人口の増加による公共交通の利用増を図ります。</p> <p>○ <b>計画的な道路整備</b>          計画的な道路整備により、路線バスの利便性の向上に加え、駅やバス停周辺の歩道や自転車道の整備など、バスのみならず徒歩や自転車等の利用環境の整備により、利便性・快適性の向上及び公共交通の利用増を図ります。</p> <p>○ <b>交通結節点の強化による利便性の向上【再掲】</b></p> <p>○ <b>駅や駅周辺を活用したにぎわいの創出【再掲】</b></p> <p>○ <b>駅から住宅や企業用地へのアクセス交通の確保【再掲】</b></p>				
事業期間	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度
	青山7丁目団地再耕プロジェクト、ひょうご情報公園都市第2期工区の整備				
	市内企業の振興に係る各種補助金による支援、計画的な道路整備				
	【再掲】交通結節点の整備、駅・駅周辺を活用した取組の検討、アクセス交通の確保、				
実施主体	市民、企業、交通事業者、行政				






ひょうご情報公園都市第2期工区の整備



計画的な道路整備



施策 2-3	福祉との協調・連携				
概要	高齢者や障がい者など、移動に制約をもつ方々に対応した移動手手段の確保を行い、加えて、外出促進を行うことで、公共交通の利用増を図るとともに、健康寿命の延伸を図ります。				
取組内容	<p>○ <b>高齢者や障がい者への公共交通の乗車券等の交付</b></p> <p>高齢者や障がい者に対して、鉄道、バス及びタクシーの乗車券等を交付することで、公共交通の利用増を図るとともに、外出促進による健康寿命の延伸につなげます。</p> <p>○ <b>運転免許証の自主返納者への支援</b></p> <p>運転免許証の自主返納者に対し、鉄道、バス及びタクシーの乗車券等を交付することで、自家用車での移動の生活から公共交通を利用する生活へのスムーズな転換を図ります。</p> <p>○ <b>福祉有償運送やタクシーの有効活用</b></p> <p>障がい者や介護認定を受けている人に対する移動サービスの利用啓発を行うとともに、料金に対し補助することで、だれもが移動しやすい環境整備を促進します。</p> <p>○ <b>デマンド型交通「チョイソコみき」の維持及び拡大検討【再掲】</b></p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div data-bbox="427 880 778 1106" style="text-align: center;">  <p>公共交通の乗車券等の交付</p> </div> <div data-bbox="799 880 1129 1106" style="text-align: center;">  <p>神戸電鉄福祉バスの交付</p> </div> <div data-bbox="1150 880 1422 1240" style="text-align: center;">  <p>運転免許証自主返納者への支援</p> </div> </div>				
事業期間	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度
	高齢者・障がい者や運転免許証返納者に対する公共交通乗車券等の交付				
	福祉有償運送やタクシーの有効活用				
	デマンド型の 他地域への 導入検討	【再掲】デマンド型交通「チョイソコみき」の維持			
実施主体	行政				

施策 2-4	観光との協調・連携				
概要	地域の観光資源や観光拠点と連携した観光施策を推進し、観光客による公共交通の利用増を図るとともに、市内交流人口の増加につなげます。				
取組内容	<p>○ <b>観光地へのアクセス交通の充実</b></p> <p>三木市観光協会が令和 4 年 5 月に神戸電鉄三木駅下り駅舎に移転したことから、三木市観光協会と連携し、公共交通を利用して来られる方への誘客策を展開します。</p> <p>また、引き続き駅と観光地を結ぶバス路線の強化を検討するとともに、三木駅における三木市観光協会によるレンタサイクルなど、観光地と駅を繋ぐことで、公共交通を利用した観光客数の増加を図ります。</p> <p>○ <b>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</b></p> <p>観光施設や観光イベントと連携した企画乗車券等を発行することで、公共交通を利用した観光客数の増加を図ります。</p> <p>○ <b>観光ガイドの作成</b></p> <p>観光地近辺の公共交通やレンタサイクルなどの情報もあわせて掲載した観光ガイドを作成することで、観光客の回遊性の向上を図り、公共交通を利用した観光客数の増加を図ります。</p> <p>○ <b>インターネット等を活用した情報発信</b></p> <p>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、観光客などの市外からの流入人口増加による公共交通の利用増を図ります。</p> <p>○ <b>ICT 技術を活用したサービスの提供検討</b></p> <p>ICT 技術を活用し、既存の公共交通や新たな移動手段等を組合せ、情報提供、決済、目的地の観光情報やクーポンの提供等を一連の移動サービスとして提供する仕組みである MaaS の導入を検討します。</p>				
事業期間	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度
	観光地へのアクセス交通の充実				
	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				
	観光ガイドの作成、インターネット等を活用した観光情報の発信				
	MaaS の事例研究等	MaaS 導入に向けた検討			
実施主体	企業、交通事業者、行政				



観光施設と連携した企画乗車券




三木版るるぶ



三木市観光協会ホームページ

### (3) 地域公共交通の活性化と利用促進

<b>施策 3-1</b>	<b>市民に対するモビリティ・マネジメントの実施</b>				
<b>概要</b>	<p>市民に対し、公共交通の利用意識の向上を図るため、公共交通に関する出前講座等を実施、公共交通の利用増を促します。</p> <p>また、広報媒体等を通じて公共交通の情報を発信し、公共交通の利用増を促します。</p>				
<b>取組内容</b>	<p>○ <b>市民の公共交通の利用を促進</b></p> <p>市民に対し、公共交通の現状や利用方法など公共交通に関する出前講座等を継続的に実施し、日常生活における公共交通の利用増を促します。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p style="text-align: center;">地域へのモビリティ・マネジメントの様子</p> <p>○ <b>転入者の公共交通の利用を促進</b></p> <p>転入者に対し、時刻表や一律運賃制の案内を配布し、公共交通の利用を促します。</p> <p>○ <b>公共交通総合時刻表の発行</b></p> <p>鉄道やバスなどの時刻表をまとめた冊子などを発行し、利用者の利便性を向上するとともに、公共交通の利用を促します。</p> <div style="display: flex; align-items: center;"> <div data-bbox="427 1261 986 1541" style="flex: 1;"> <p>○ <b>地域事業における公共交通の利用を促進</b></p> <p>自治会やこども会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で、公共交通の利用増を図ります。</p> <p>○ <b>パーク&amp;ライド駐車場の活用【再掲】</b></p> <p>○ <b>駐輪場の活用【再掲】</b></p> </div> <div data-bbox="1043 1097 1324 1485" style="flex: 1; text-align: center;">  </div> </div> <p style="text-align: center;">三木市公共交通総合時刻表 ～おでかけガイド～</p>				
<b>事業期間</b>	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度
地域住民に対するモビリティ・マネジメントの実施、転入者への公共交通の案内					
公共交通総合時刻表の作成					
地域事業における公共交通の利用への補助					
【再掲】パーク&ライド、駐輪場の推進					
<b>実施主体</b>	市民、交通事業者、行政				

<b>施策 3-2</b>	<b>企業・行政機関に対するモビリティ・マネジメントの実施</b>				
<b>概要</b>	企業、行政機関に対し、公共交通の利用意識の向上を図るため、公共交通に関する出前講座等を実施、公共交通の利用増を促します。				
<b>取組内容</b>	<b>○ 企業の公共交通の利用を促進</b> 企業に対し、公共交通に関する出前講座等を継続的に実施し、出張時等における公共交通の利用増を促します。				
	<b>○ 市職員等による公共交通の率先利用</b> 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、市職員の出張時等における公共交通の利用啓発を継続します。		企業へのモビリティ・マネジメントの様子		
	<b>○ パーク&amp;ライド駐車場の活用【再掲】</b>				
<b>事業期間</b>	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度
	企業に対するモビリティ・マネジメントの実施、市職員等による公共交通の率先利用				
	【再掲】パーク&ライド				
<b>実施主体</b>	企業、交通事業者、行政				

<b>施策 3-3</b>	<b>学校と連携した児童・生徒に対するモビリティ・マネジメントの実施</b>				
<b>概要</b>	学校と連携を図り、地域公共交通に関する学びの場を提供し、公共交通の利用増を促すとともに、将来、公共交通分野で活躍する人材の育成を促します。				
<b>取組内容</b>	<b>○ 園児、小中学生、高校生に対する公共交通に関する学びの場の提供</b> 乳幼児学級に参加している親子や小中学生に対し、バスの乗車体験会などを通じて、公共交通に親しみを持っていただき、将来的な公共交通の利用増を図ります。  また、小中学生や高校生に対し、公共交通事業者の仕事や車両、設備などについて学ぶ場を提供し、将来的に公共交通の分野で活躍する人材の育成を促します。		<b>○ 教育事業における公共交通の利用を推進</b> 学校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で、児童・生徒に対し公共交通に親しみを持っていただくとともに、公共交通の利用増を図ります。		
					
	バス乗車体験会の様子		神戸電鉄団体利用助成チラシ		
<b>事業期間</b>	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度
	園児、小中学生、高校生に対するモビリティ・マネジメントの実施				
	教育事業における公共交通の利用への補助				
<b>実施主体</b>	交通事業者、行政				



## 第7章 達成状況の評価及び推進体制

### 7.1 数値目標の設定

本計画の取組の達成状況を把握するための数値目標については、基本方針や関連計画等を参考とした上で、下表に示す指標を設定します。

表 7.1-1 数値目標

基本方針		目標項目	現況値 (R4)	目標値 (R10)	現況値出典
基本方針 1	鉄道及び幹線バス による、安定した 地域公共交通網の 形成・維持	市内乗生線各駅利 用者数※1	301万人	319万人	神戸電鉄(株)
		バス路線1便当 たり利用者数※2	12.28人/便	12.85人/便	神姫バス(株) 神姫ゾーンバス(株)
		補助路線バスの収 支率※3	40%	現況値の維持 又は改善	神姫バス(株) 神姫ゾーンバス(株)
		公共交通への公的 負担金額※4	364,157 千円	現況値の維持 又は改善	三木市
基本方針 2	まちづくりと連携 した地域公共交通 サービスの形成	各地域の公共交 通の人口カバー率※5	5地区で 90%未満	全地域 90%以上	国勢調査 神姫バス(株) 神姫ゾーンバス(株)
		自動車等の運転が できないかたの移 動手段の確保状況	72.9%	現況値の改善	令和4年度アンケ ート調査
		観光入込客数	461万人	521万人	三木市地方創生計 画
基本方針 3	地域公共交通の活 性化と利用促進	公共交通への満足 度	満足<不満 19.0%<31.3%	満足>不満	令和4年度アンケ ート調査
		パーク&ライド駐 車台数※1※6	9,012台	10,600台	神戸電鉄(株)

※1 市内乗生線各駅の利用者数及びパーク&ライド駐車台数の目標値については、関連計画である神戸電鉄乗生線地域公共交通計画に定められた目標値を規準に算出した値です。

※2 対象とするバス路線は、3.3(1)の路線バスの概要で示した三木市内を運行する路線バス（市域をまたがり運行する広域的な路線バス、市内を循環する路線バス、北播磨総合医療センター方面行き路線バス）を対象とします。また、利用者数について、市域を跨ぐ路線は市外の乗降者数を含めます。

※3 国、県、三木市の少なくともいずれかが補助を行う路線を対象とします。

※4 対象とする経費については、3.12の本市の公共交通への公的負担金で示した経費（鉄道・路線バス・デマンド型交通・福祉有償運送サービス事業への補助金、地域ふれあいバス運行経費）を対象とします。

※5 ここでの公共交通の人口カバー率は、鉄道駅800m圏域、路線バスのバス停300m圏域又はデマンド型交通が導入された地区に居住する方の割合です。

※6 神戸電鉄(株)の時間貸し駐車場において、神戸電鉄を利用し、駐車料金の割引制度を利用した駐車台数です。



## 7.2 進行管理及び推進体制

前章で定めた施策について、各関係者が連携・協力して実施するとともに、施策の進行状況等について、三木市地域公共交通検討協議会において、協議するものとします。

施策の実施に当たっては、Plan（計画）、Do（実施）、Check（検証・評価）、Action（改善）のPDCAサイクルに基づき、施策の実施状況及び目標の達成状況を毎年確認しつつ、社会情勢の変化等も踏まえ、必要に応じて本計画の見直しを行います。

表 7.2-1 関係主体の役割

主体	役割
三木市地域公共交通検討協議会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・PDCAサイクルによる、施策や計画の定期的な評価・検証</li> <li>・地域公共交通に関する協議及び協力の要請等</li> </ul>
行政	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通事業者や地域住民などと協力し、事業を実施</li> <li>・公共交通の利用啓発に係る情報発信</li> <li>・財政的支援による公共交通の維持</li> </ul>
交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用しやすく安定した公共交通サービスの提供</li> <li>・積極的な利用促進事業の展開</li> </ul>
市民、企業、学校など	<ul style="list-style-type: none"> <li>・積極的な公共交通の利用</li> <li>・公共交通に対する理解</li> </ul>

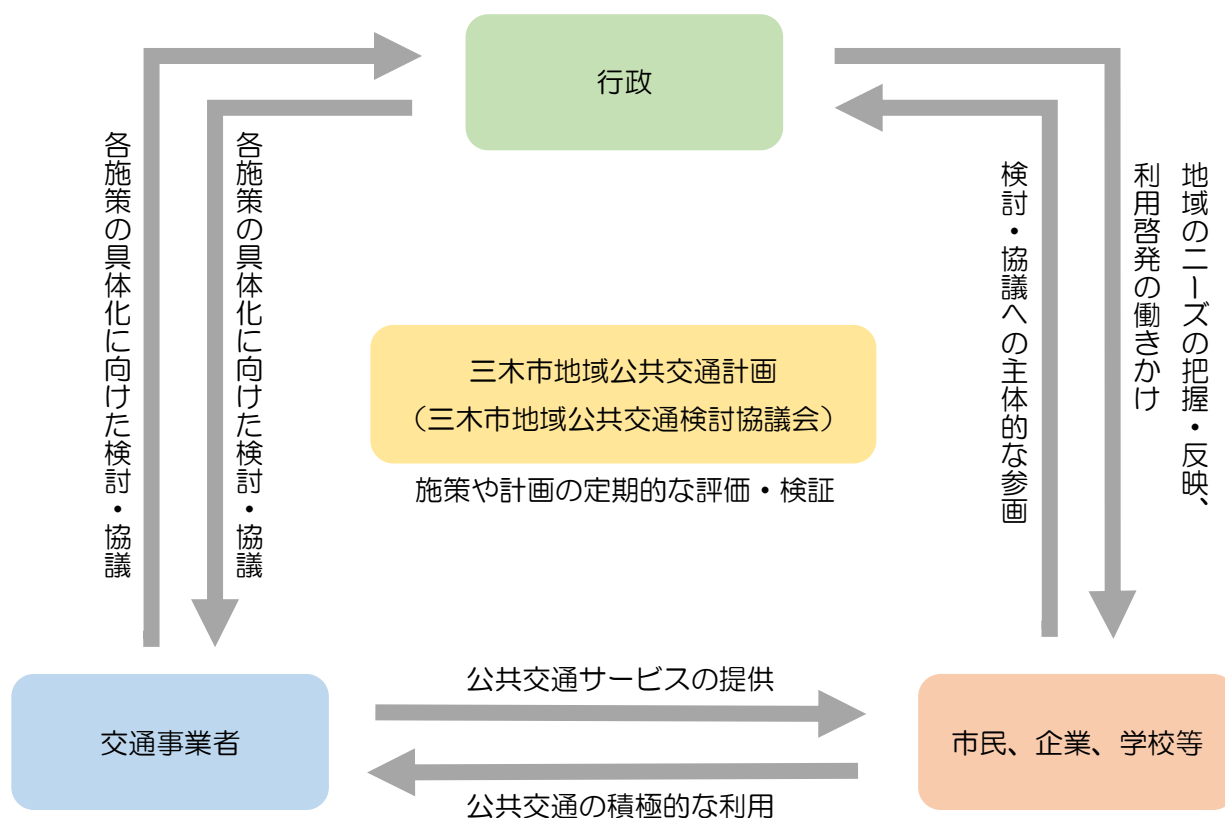


図 7.2-1 推進体制

表 7.2-2 今後のスケジュール

	令和6年												令和7年												令和8年													
	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3		
検討協議会			○		△							○			○		△							○			○		△								○	
事業計画 (Plan)							●	→											●	→																	●	→
事業実施 (Do)	●	→										●	●	→										●	●	→											●	→
事業評価 (Check)																																						
事業改善 (action)																																						
公共交通計画評価																																						
公共交通計画見直し																																						

	令和9年												令和10年												
	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	
検討協議会			○		△							○			○		○							○	
事業計画 (Plan)							●	→																●	→
事業実施 (Do)	●	→										●	●	→										●	
事業評価 (Check)	●	→											●	→											
事業改善 (action)																									
公共交通計画評価																									
公共交通計画見直し																									

# 資料編

## 目次

1 数値目標の算定根拠.....	77
2 用語解説.....	82
3 三木市地域公共交通検討協議会.....	85

# 1 数値目標の算定根拠

## 基本方針① 鉄道及び幹線バスによる、安定した地域公共交通網の形成・維持

### (1) 指標1 市内粟生線各駅利用者数

市内の粟生線各駅の利用者数の合計値です。

(目標値の算出根拠)

目標値の算出に当たっては、関連計画であり広域の計画である「神戸電鉄粟生線地域公共交通計画（以下「粟生線計画」という。）」に準じて算出したものであり、本市の問題解決及び粟生線計画の目標達成に向けた本市の目標値を定めたものです。

目標値の算出に当たり注意すべき点として、本計画の評価指標は「利用者数」であるのに対し、粟生線計画の評価指標は「実利用者数」である。この「利用者数」と「実利用者数」は、集計方法に違いがあり、集計方法は次のとおりです。

利用者数	実利用者数
粟生線各駅（本計画では三木市内の駅に限る）の改札の通過人数を合計した値。	粟生線各駅の改札の通過人数のうち、粟生区間内で乗降されたかたは、改札を2度通過することから、粟生線区間内を利用された改札の通過人数を半分にした人数と、粟生線区間外からの利用人数及び粟生線区間外への利用人数を合計した値。 ※粟生線区間内利用のうち、三木市内駅間の利用とそれ以外に分けることはできない。

このように、「利用者数」は粟生線各「駅」の利用者数であり、「実利用者数」は「粟生線」の利用者数であり、性質が異なります。

このことから、本計画の「利用者数」の目標値については、「実利用者数」の増加推移を参考に設定しており、その計算方法は次のとおりです。

- 粟生線計画の実利用者数の現況値（R3）から目標値（R9）の増加人数を1年あたりに平均した時の、令和10年度の推定目標値を算出。

$$6,270,000 \text{ 人 (R3 現況値)} + \{(7,000,000 \text{ 人 (R9 目標値)} - 6,270,000 \text{ 人 (R3 現況値)}) / 6 \text{ 年}\} \times 7 \text{ 年} = 7,121,667 \text{ 人 (R10 推定目標値)} \dots \textcircled{1}$$

- 令和4年度の実利用者数から令和10年度の推定目標実利用者数の増加率を算出。

$$\textcircled{1} / 6,730,000 \text{ 人 (R4 実績値)} \div 1.06 \dots \textcircled{2}$$

- 令和4年度から令和10年度にかけての実利用者数の増加率に基づき、令和4年度の市内の粟生線各駅の利用者数からの令和10年度の目標値を算出。

$$3,010,000 \text{ 人 (R4 市内粟生線各駅利用者数)} \times \textcircled{2} \div 3,190,000 \text{ 人 (R10 目標値)}$$

(2) **指標 2** バス路線 1 便当たり利用者数

市内を運行する路線バスの利用者数の合計を運行便数の合計で除した利用者数です。

集計対象路線は、神姫バス(株)及び神姫ゾーンバス(株)が三木市内を運行するバス路線であり、利用者数の実績については、市外で乗車し、市外で降車した人数を含みます。

(目標値の算出根拠)

前計画の「三木市地域公共交通網形成計画」における評価指標「市補助路線 1 便当たり利用者数」の目標値は、同計画に定めた三木市バス交通の見直し方針の見直し評価指標の 1 つ「1 便当たり利用者数 1.0 以上」を平成 29 年度実績において満たしていない路線を除いた時の、1 便当たり利用者数を目標値としていました。

前計画の評価において、目標値を達成できなかったことから、引き続き、路線の効率化やデマンド型交通の導入、他のモビリティサービスの導入などを検討する必要があるとしています。

このため、本計画の目標値の算出においても、三木市バス交通の見直し方針の見直し評価指標「1 便当たり利用者数 1.0 以上」を満たしていない路線を除いた時の、1 便当たり利用者数を目標値とします。

(3) **指標 3** 補助路線バスの収支率

市、県又は国のいずれかが補助を行う路線の収支率（＝経常収益/経常費用）であり、現況値の維持又は改善を目指すものです。



#### (4) 指標 4 公共交通への公的負担金額

次に掲げる公共交通サービスの維持及び利用環境の向上を目的に市が補助等を行った実績額です。

- 三木市鉄道安全輸送設備等整備事業費補助金
- 神戸電鉄粟生線増便運行負担金
- バス路線への赤字補助金・運賃補助金
- 地域ふれあいバス運行事業費
- デマンド型交通運行補助金
- 福祉有償運送サービス事業補助金

(目標値の算出根拠)

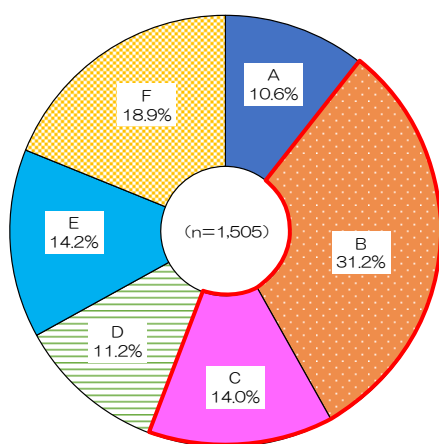
令和4年10月～11月に実施した「三木市における地域公共交通に関するアンケート調査」において、現在の公共交通の公的負担に対する考えを調査しました。

その結果、市の公的負担は現状のまま、運行の効率化やサービス向上又は現在のサービス維持を回答されたかたが、1,505回答中45.2%となり、他の公的負担の増加によるサービス向上や公的負担の削減に関する回答より多くなったことから、市としましては、現在のサービス水準の維持・向上を目指すに当たり、現在の負担を最低限の目標とし、現在の市の財政状況を加味し、公的負担の軽減を目指すものとします。

(アンケート結果抜粋)

##### 【設問 25】

三木市では、令和4年度予算ベースで、年間およそ3億7千万円（市民1人当たり約5,000円／年）の公的負担を行い、公共交通の維持を行っております。この公的負担についてどのように考えますか（回答1つ）。



		n	%
A	市の公的負担を増やしても、今以上に公共交通サービスの向上を図るべき	160	10.6%
B	市の公的負担は現状のまま、運行の効率化や見直しを行いサービスの向上を図るべき	470	31.2%
C	市の公的負担は現状のまま、現在と同様の公共交通サービスを維持していくべき	210	14.0%
D	市民がもっと公共交通を利用して、市の公的負担を減らすように協力していくべき	168	11.2%
E	利用者の少ない路線は廃止や便数の縮小を図り、市の公的負担を減らしていくべき	213	14.2%
F	わからない	284	18.9%
総計		1,505	100.0%
	無回答・無効票	218	

## 基本方針② まちづくりと連携した地域公共交通サービスの形成

### (1) 指標1 各地域の公共交通の人口カバー率

本計画の第3章 3.14 公共交通の人口カバー率及び公共交通空白地に記載されたとおり、鉄道駅 800m圏域、路線バスのバス停 300m圏域又はデマンド型交通が導入された地区に居住する方の割合です。

(目標値の算出根拠)

主に住宅地で構成される三木、緑が丘、自由が丘、青山地区とデマンド型交通が導入された吉川地区においては、90%以上の人口カバー率となっていますが、田畑などの農用地を有する別所、志染、細川、口吉川地区については、90%未満の人口カバー率であり、低いところは約50%となっています。

また、三木南地区については、住宅地を有するものの他の住宅地を有する地区と比較して低い値であり、約70%の人口カバー率となっています。

このことから、全地区において、一定以上の公共交通の人口カバー率への向上を図ることを目的に、全地区それぞれの公共交通の人口カバー率を90%以上にすることを目指すものとします。

### (2) 指標2 自動車等の運転ができないかたの移動手手段の確保状況

高齢者や障がい者、運転免許証を返納された方など、徒歩や自転車、公共交通が日常的な移動手手段となる方を対象とした、移動手手段の確保ができていない方の割合であり、現況値の改善を目指すものです。

### (3) 指標3 観光入込客数

兵庫県観光客動態調査における、三木市の観光入込客数です。

(目標値の算出根拠)

第2期三木市創生計画(R5.3)の2025年3月末(R7.3)の目標値517万人と2030年3月末(R12.3)の参考値522万人に基づき、増加人数を1年あたりに平均した時の、令和10年度の推定目標値を算出。

計算方法は次のとおりです。

$$517 \text{ 万人 (R6 目標値)} + \{(522 \text{ 万人 (R11 参考値)} - 517 \text{ 万人 (R6 目標値)}) / 5 \text{ 年}\} \times 4 \text{ 年} \\ = 521 \text{ 万人 (R10 目標値)}$$

## 基本方針③ 地域公共交通の活性化と利用促進

### (1) 指標1 公共交通への満足度

公共交通に関する満足度調査に関する数値・割合です。

(目標値の算出根拠)

令和4年10月～11月に実施した「三木市における地域公共交通に関するアンケート調査」において、公共交通への満足度を調査しました。

回答における選択肢は5段階評価ではなく、「満足」「やや満足」「どちらともいえない」「やや不満」「不満」であったことから、「どちらともいえない」には、5段階評価における中間的な評価の回答以外の意見も含まれることが十分に予想されます。

そのため、この度の評価においては、「どちらともいえない」を除く4つの選択肢に着目し評価します。

4つの選択肢「満足」「やや満足」と「やや不満」「不満」の回答割合は、「満足・やや満足」が19.0%、「やや不満・不満」が31.3%であり、不満を回答された方が多い結果となりました。

このことから、本計画においては、不満より満足と回答された方の割合が多くなることを目指すものとします。

### (2) 指標2 パーク&ライド駐車台数

神戸電鉄(株)の時間貸し駐車場において、神戸電鉄を利用した場合、駐車料金を割引く制度があります。

この割引制度を利用した三木市内の駐車場の駐車台数です。

(目標値の算出根拠)

基本方針①指標1同様に、粟生線計画に準じて算出したものであり、本市の問題解決及び粟生線計画の目標達成に向けた本市の目標値を定めたものです。

計算方法は次のとおりです。

- 粟生線計画のパーク&ライド駐車台数(三木市外の駐車場を含む。)の現況値(R3)から目標値(R9)の増加台数を1年あたりに平均した時の、令和10年度の推定目標値を算出。

$$11,100 \text{ 台 (R3 現況値)} + \{(14,200 \text{ 台 (R9 目標値)} - 11,100 \text{ 台 (R3 現況値)}) / 5 \text{ 年}\} \times 6 \text{ 年} \\ = 14,717 \text{ 台 (R10 推定目標値)} \dots \textcircled{1}$$

- 令和4年度のパーク&ライド駐車台数から令和10年度の増加率を算出。

$$\textcircled{1} / 12,536 \text{ 台 (R4 実績値)} \approx 1.17 \dots \textcircled{2}$$

- 令和4年度から令和10年度にかけてのパーク&ライド駐車台数の増加率に基づき、令和4年度の市内の駐車場におけるパーク&ライド駐車台数からの令和10年度の目標値を算出。

$$9,012 \text{ 台 (R4 市内パーク&ライド駐車台数)} \times \textcircled{2} \approx \underline{10,600 \text{ 台 (R10 目標値)}}$$

## 2 用語解説

計画で用いた用語について、下記に説明します。

### あ行

#### 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。

神姫バス株が発行する交通系 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。

#### SDGs（エス・ディー・ジーズ）

持続可能な開発目標（Sustainable Development Goals）の略称であり、2015 年 9 月の国連サミットで採択された「持続可能な開発のための 2030 アジェンダ」に記載された、2030 年までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標のこと。17 のゴール・169 のターゲットで構成されています。

### か行

#### 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

#### サイクルトレイン

自転車を鉄道車両内に解体せずに持ち込むことができるサービス。

#### 自動運転

「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。

## な行

### ノーマイカーデー

一定の月日、曜日又は期間を「ノーマイカーデー」又は「ノーカーデー」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&ライド（パークアンドライド）

自宅から自家用車で鉄道駅又はバス停等まで行き、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。

### 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。

## ま行

### MaaS（マース）

Mobility as a Service の略で、地域住民や来訪者 1 人ひとりの移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決裁を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となる。

### 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

### レンタサイクル

自転車を有料で貸し出す事業のうち、数時間から数日程度までの短期の自転車貸し出し事業。

## や行

### 用途地域

建築物が無秩序に混在することを防ぐため、住居、商業、工業など市街地の大枠としての土地利用を定めた 13 種類の地域。用途地域が指定されると、それぞれの目的に応じて、建てられる建物の種類が決められる。

### 3 三木市地域公共交通検討協議会

#### 三木市地域公共交通検討協議会設置要綱

平成23年 6月28日  
改正 平成29年 4月 1日  
平成30年 4月 1日  
令和 4年 6月30日

#### (設置)

第1条 道路運送法（昭和26年法律第183号）第91条の2第2項に定める協議及び地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）第6条第1項に定める協議を行うため、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) 地域の实情に応じた適切な乗合運送の態様及び運賃並びに料金に関する事項
- (2) 市運営有償輸送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項
- (3) 公共交通計画の策定及び変更に関する事項
- (4) 公共交通計画に位置付けられた事業の実施に関する事項
- (5) その他協議会の目的を達成するために必要と認める事項

#### (組織)

第3条 協議会は、別表に掲げる委員30人以内をもって組織する。

2 前項の委員は、市長が委嘱し、又は任命する。

#### (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。

#### (役員)

第5条 協議会に会長、副会長、監査委員を各1人置く。

- 2 会長は、委員の互選により定める。
- 3 副会長及び監査委員は、委員の中から会長が指名する。
- 4 会長は、会務を総理する。
- 5 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。
- 6 監査委員は、協議会の会計監査を行い、その結果を協議会に報告する。

#### (会議)

第6条 協議会の会議（以下「会議」という。）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。

4 会議は原則として公開とする。ただし、公開することにより公正かつ円滑な協議に支障が生じると認められる協議及び法令、条例等により不開示とされる情報に関する協議については、会長が会議に諮り会議の一部又は全部を非公開とすることができる。

(書面協議)

第7条 前条の規定にかかわらず、会長が災害その他やむを得ない事情により会議を開催することが困難であると認めるときは、書面により委員の意見を徴し、又は賛否を問い、その結果をもって会議の議決に代えることができる。

2 前項の規定による議決は、同項の規定による書面により意思表示をした委員の過半数をもって決し、賛否同数のときは、会長の決するところによる。

(協議結果の尊重)

第8条 協議会で協議が調った事項については、協議会の委員はその協議結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

(部会)

第9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。

2 部会は第3条に規定する委員その他協議会が必要と認めた者を委員とする。

3 部会は、必要に応じて、関係者を招集し意見を聴くことができる。

(事務局)

第10条 協議会の業務を処理するため、協議会に事務局を置く。

2 事務局は、都市整備部交通政策課に置く。

(補則)

第11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。

附 則

(施行期日)

1 この要綱は、令和4年7月1日から施行する。

(三木市地域公共交通会議設置要綱の廃止)

2 三木市地域公共交通会議設置要綱(平成19年3月26日制定)は、廃止する。

別表(第3条関係)

委員
学識経験者
市民の代表又は地域公共交通の利用者
神戸電鉄株式会社の推薦する者
神姫バス株式会社の推薦する者
神姫ゾーンバス株式会社の推薦する者
三木市デマンド型交通を運行する事業者の推薦する者
公益社団法人兵庫県バス協会の推薦する者
一般社団法人兵庫県タクシー協会の推薦する者
日本私鉄労働組合総連合会神姫バス労働組合の推薦する者
三木商工会議所の推薦する者
吉川町商工会の推薦する者
国土交通省神戸運輸監理部兵庫陸運部の推薦する者
兵庫県三木警察署の推薦する者
兵庫県土木部交通政策課の推薦する者
兵庫県北播磨県民局加東土木事務所の推薦する者
兵庫県北播磨県民局加東土木事務所道路第 2 課の推薦する者（道路管理者）
北播磨総合医療センター企業団の推薦する者
都市整備部長
都市整備部道路河川課長（道路管理者）





三木市地域公共交通計画

令和6(2024)年3月

発行 兵庫県三木市

作成 三木市 都市整備部 交通政策課

〒673-0492 兵庫県三木市上の丸町10番30号

TEL 0794-82-2000(代表)