

概要版

1 計画の目的

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。

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、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。

2 計画対象区域

三木市全域

3 計画対象期間

令和6（2024）年度から令和10（2028）年度までの5年間

4 三木市の公共交通の問題

① 軸となる公共交通網（鉄道や路線バス）の問題点

- ・ 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
- ・ バス路線網の複雑性と運行便数の分散
- ・ 少子化に伴う学校の統廃合に即した通学手段の確保
- ・ 公共交通利用者数の減少の影響による公共交通のサービス低下の懸念
- ・ 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

② まちづくりと連携した地域公共交通網の問題点

- ・ 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
- ・ 各地域における公共交通の利便性の違い
- ・ 公共交通の満足度が低い
- ・ SDGsに対応した地域公共交通サービスの提供

③ 地域公共交通サービスを提供し続ける上での問題点

- ・ 運転手などの公共交通に関わる人材不足の懸念
- ・ 経営圧迫による車両の維持・更新が厳しい状況
- ・ 物価高騰に伴う財政への圧迫の懸念

5 計画の目標・理念及び基本方針

- ・ 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。
- ・ 少子高齢化や新型コロナウイルス感染症、物価高騰などの社会情勢の変化もあり、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。



- ・ 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す。
- ・ 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、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。



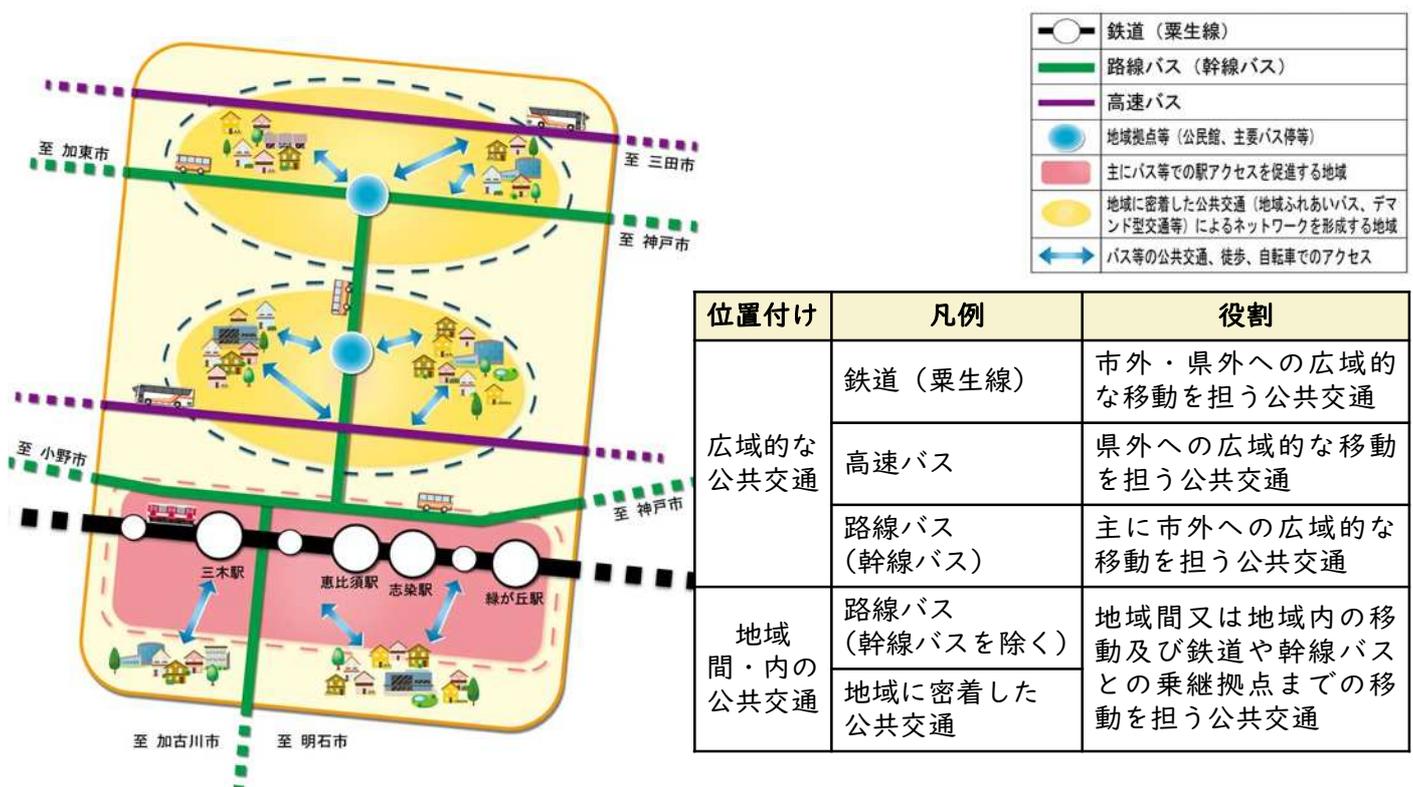
鉄道や路線バス、タクシーのみならず、デマンド型交通等の新たなモビリティサービスの導入や、病院や企業の送迎バスなどの特定の人を輸送する輸送モードとの連携など、複数の移動サービスや事業者の垣根を超えた連携が求められており、地域住民や地元企業、交通事業者、行政等の各関係者が主体となり、公共交通の維持・活性化に取り組んでいくことが不可欠です。

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

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
- ② まちづくりと連携した地域公共交通サービスの形成
- ③ 地域公共交通の活性化と利用促進



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

- 鉄道を軸とした地域公共交通網の形成
 - ✓ 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
- 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
 - ✓ 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
 - ✓ 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

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
- まちづくりとの協調・連携
 - ✓ 駅周辺における定住を促進
 - ✓ 企業用地の開発や企業誘致の推進
- 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
- 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

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
 - ✓ 公共交通総合時刻表の発行
- 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
- 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

7 数値目標

基本方針		目標項目	現況値 (R4)	目標値 (R10)
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	301万人	319万人
		バス路線1便当たり利用者数	12.28人/便	12.85人/便
		補助路線バスの収支率	40%	現況値の維持又は改善
		公共交通への公的負担金額	364,157千円	現況値の維持又は改善
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地区で90%未満	全地域90%以上
		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
		観光入込客数	461万人	521万人
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
		パーク&ライド駐車台数	9,012台	10,600台

8 推進体制と役割分担

計画に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。

