

地域公共交通計画別紙（地域間幹線系統に係る地域公共交通確保維持事業）

令和8年6月12日

（名称）三木市地域公共交通検討協議会

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

本市においては、市内と、神戸・大阪方面等の市外を結ぶ基幹交通である「市域をまたがり運行する広域的な路線バス」や「神戸電鉄粟生線」をはじめとして、「市内を循環する路線バス」や「北播磨総合医療センター方面行き路線バス」のほか、一部地域においては路線バスを補完する移動手段として「デマンド型交通（チョイソコみき）」及び「地域ふれあいバス」が運行されている。

特に、「市域をまたがり運行する広域的な路線バス」については、本市と神戸市・明石市・三田市・加東市・小野市を結び、兵庫県内及び阪神地域の広域的なネットワークとしての役割を有し、通勤、通学、通院、買い物等で利用されるなど、広く沿線地域住民の日常生活や経済活動を支える必要不可欠な路線となっている。

しかしながら、当該路線は、少子高齢化や人口減少の進展により利用者数が減少傾向にあることに加え、近年では、在宅ワークなど新型コロナウイルス感染症に伴う生活スタイルの変化により、取り巻く環境はより一層厳しさを増している。

そこで、国の地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統）（以下「国庫補助金」という。）の活用により、こうした厳しい状況下においても、当該路線バスの確保維持が図られるよう取り組むこととする。

※国庫補助金を活用する運行系統

運行系統名	申請番号
社～三木営業所～明石駅前	12
三木営業所～養田～西神中央駅前	15
社～御坂～三宮	16
三田駅～市立図書館前～みなぎ台	17
三木営業所～硯町～明石駅前	18

2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果

（1）事業の目標

令和8年度の当該路線の事業目標は、令和6年度実績並みの輸送人員である 928 千人以上とする。

（参考）輸送人員

運行系統名（ ）内は申請番号	R6
社～三木営業所～明石駅前（12）	316千人
三木営業所～養田～西神中央駅前（15）	56千人
社～御坂～三宮（16）	207千人
三田駅～市立図書館前～みなぎ台（17）	54千人
三木営業所～硯町～明石駅前（18）	292千人
合計	928千人

※端数処理の関係により、合計数と一致しない。

（2）事業の効果

当該路線を維持することにより、通勤、通学、通院、買い物など、沿線地域住民の日常生活や経済活動に必要な移動手段の確保が図られる。

3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体

(本市の取組)

- ・市上限運賃制度の維持や制度の周知による利用促進。
- ・乗継割引に対する補助制度の維持や制度の周知による利用促進。
- ・「三木市公共交通総合時刻表」の継続的な作成及び配布。
- ・市内を運行する路線バスに対する運行補助により、バス交通のネットワークを確保。

(事業者の取組)

- ・通勤通学利用などの移動需要等に即したダイヤ設定の見直し。
- ・乗継割引の継続。

4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者

市	運送予定者名	運行系統名（ ）内は申請番号	国庫補助額
兵庫県 三木市	神姫バス(株)	社～三木営業所～明石駅前（12）	3,511.5 千円
		三木営業所～養田～西神中央駅前（15）	1,271.0 千円
		社～御坂～三宮（16）	11,541.5 千円
		三田駅～市立図書館前～みなぎ台（17）	2,949.5 千円
		三木営業所～硯町～明石駅前（18）	1,670.0 千円
合計			20,943.5 千円

※表 1 を参照 (合計は各運行系統の国庫補助額の合計額を千円未満切捨て)。

5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額

国庫補助金の対象となる運行系統に対する本市から運送事業者への補助金額については、当該路線の運行に係る経費から運行収入及び国庫補助金を控除した差額に対し、系統キロ程のうち本市のキロ程の割合に応じた金額を負担する。

※表 2 を参照。

6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法

運送事業者の保有データ (停留所ごとの乗降調査、系統別輸送実績等) により評価する。

7. 別表 1 の補助対象事業の基準木ただし書に基づき、協議会が平日 1 日当たりの運行回数が 3 回以上で足りると認めた系統の概要

【地域間幹線系統のみ】

該当なし

8. 別表 1 の補助対象事業の基準二に基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧

【地域間幹線系統のみ】

三木市（播磨内陸広域行政圏、平成 17 年に合併（編入）し誕生した、人口約 8 万人の市。県立高校や大型商業施設（イオン三木店）等がある。） ※表 4 を参照。	
9. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項	【地域間幹線系統のみ】 別紙のとおり
10. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要	【地域内フィーダー系統のみ】 該当なし。
11. 車両の取得に係る目的・必要性	【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】 当該運行系統を走行している車両の老朽化に伴い、利用者の安全確保等のため、運送事業者において既に令和 5 年度に 2 台を新規購入し、更新済である。 ※表 6 を参照。
12. 車両の取得に係る定量的な目標・効果	【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】 （１）事業の目標 本市の運賃施策（市内上限運賃制度）などによる利用促進等の取組と併せて、新たな車両の取得による燃費性能の向上により、収支改善率 1 % 以上の改善を目標とする。 （２）事業の効果 計画的な車両の更新により安全で快適な運行が実現されるとともに、ノンステップバス等のバリアフリー対応車両の導入により、子ども、高齢者、障がいのあるかたなど、だれもが利用しやすいバスの利用環境の整備が図られる。
13. 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体、要する費用の総額、負担者とその負担額	【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】 国庫補助金の対象となる運行系統のうち、車両更新した「社～三木営業所～明石駅前」等の車両（購入費用総額 26,070 千円／台）について、補助対象経費の限度額 15,000 千円／台から国庫補助金を控除した差額に対し、沿線市でキロ案分した金額を本市が負担する。
14. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策）	【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

該当なし。
15. 貨客混載の導入に係る目的・必要性 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
該当なし。
16. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
(1) 事業の目標
該当なし。
(2) 事業の効果
該当なし。
17. 貨客混載の導入に係る計画の概要、要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
該当なし。
18. 協議会の開催状況と主な議論
第 17 回三木市地域公共交通検討協議会 令和 7 年 6 月書面開催 (三木市地域公共交通計画における地域公共交通確保維持事業に係る内容について協議) 第 21 回三木市地域公共交通検討協議会 令和 8 年 6 月書面開催 (三木市地域公共交通計画における地域公共交通確保維持事業に係る内容の変更について協議) ※軽微な変更については、次回以降の協議会において事後報告する。
19. 利用者等の意見の反映状況
三木市地域公共交通検討協議会において意見を集約する。

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 兵庫県三木市上の丸町 10-30

(所 属) 三木市都市整備部交通政策課

(氏 名) 課長 平井 隆禎

(電 話) 0794-82-2000 (代)

(e-mail) kotsuseisaku@city.miki.lg.jp

注意： 本様式はあくまで参考であり、補助要綱の要件を満たすものであれば、この様式によらなくても差し支えありません。

実際の計画作成に当たっては補助要綱等を踏まえて作成をお願いいたします。

各記載項目について、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画を作成している場合には、当該計画から該当部分を転記したり、別添〇〇計画△節のとおり、等として引用したりすることも可能です。(ただし、上記 2.・3. については、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画に定める目標、当該目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項との整合性を図るようにして下さい。また、地域公共交通計画全体として、協議会における協議が整った上で提出される必要があります)。

※該当のない項目は削除せず、「該当なし」と記載して下さい。