

三木市バス交通の見直し計画 (素案)

～「移動」と「暮らし」を支えるバス交通をめざして～

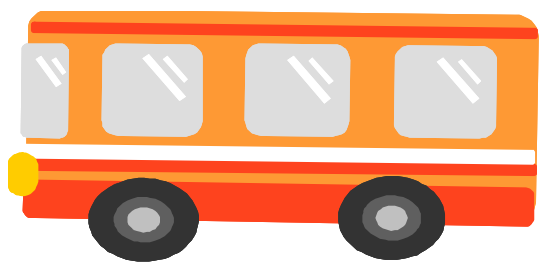


【 目 次 】

項 目	ページ
1 バス交通の見直しにかかる方向性	1
2 バス交通における現状と課題	2
3 具体的な見直し策(案)	4
4 見直し後の主なバス停の状況	
(1) 別所、三木、三木南	10
(2) 志染、細川、口吉川	12
(3) 自由が丘、緑が丘、青山	14
(4) 吉川	16
5 財政に与える影響	17
6 スケジュール	18

1 バス交通の見直しにかかる方向性

- (1) 路線バス、コミュニティバス(みっきいバス・みっきいよかたんバス)、北播磨総合医療センターへの直通バスの区分をなくし、バス交通として一体的に捉え、重複する路線などについて整理統合します。
- (2) 現在、コミュニティバスや直通バスにおいて「空バス」が目立つ状況をふまえ、効率的な運行へと見直します。
- (3) 市民の中に「自分たちが積極的にバスを利用することで、地域の大切な交通資源であるバス交通を存続させる」という意識を醸成することで、バスの利用促進を図ります。
- (4) 見直しに当たっては、市民生活に混乱が生じないよう段階的に進め、定期的に検証を行い、それを踏まえてさらなる見直しを加えます。
- (5) 人口減少、超高齢社会において市民の豊かな暮らしを支えるため、移動手段であるバス交通を将来にわたって守り抜きます。



2 バス交通における現状と課題

(1) 現状

① 様々なバスの重複運行

市内のバス交通の路線の中には、路線バス、コミュニティバス、直通バスなどが重複運行している路線があり、非効率な運行となっています。

総延長キロ A	重複している延長キロ B	重複率 B/A
396.37	262.50	66.2%

② 高い運転免許保有率

運転免許保有率は、すべての年代区分において県内平均(神戸市等を除く)を上回っている状況であり、特に20～39歳の若年者と75歳以上の高齢者にその傾向が顕著となっています。若い年代から自家用車を使った生活様式に慣れており、高齢になっても自家用車に依存するという意識が根強いことがうかがわれます。

年代別運転免許証保有率（平成26年11月末現在）(単位:%)

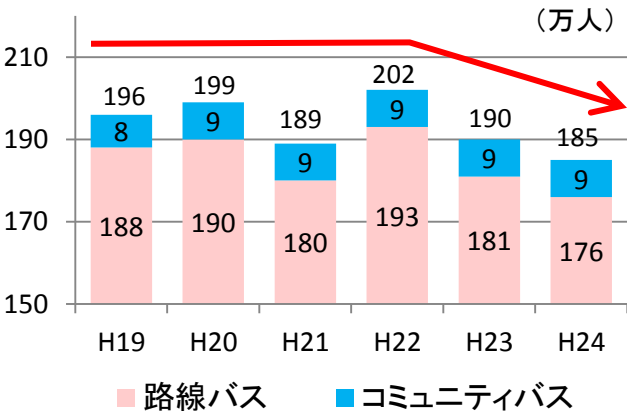
	20～39歳			40～64歳			65～74歳			75歳以上		
	男性	女性	全体	男性	女性	全体	男性	女性	全体	男性	女性	全体
三木市	93.3	91.4	92.3	96.4	90.5	93.3	94.1	65.2	79.0	68.8	15.3	37.2
県平均	90.1	85.9	88.0	94.8	86.6	90.6	94.1	59.1	75.7	60.9	12.1	31.0

※「県平均」は神戸市、尼崎市、西宮市及び芦屋市を除く

③ バス利用者の減少

コミュニティバスについては、その利用目的が日常生活に密着していることもあり、横ばい状態が続いています。

一方で、路線バスについては、その利用目的が通勤・通学や買い物が主なため、団塊世代のリタイヤを受け減少してきています。

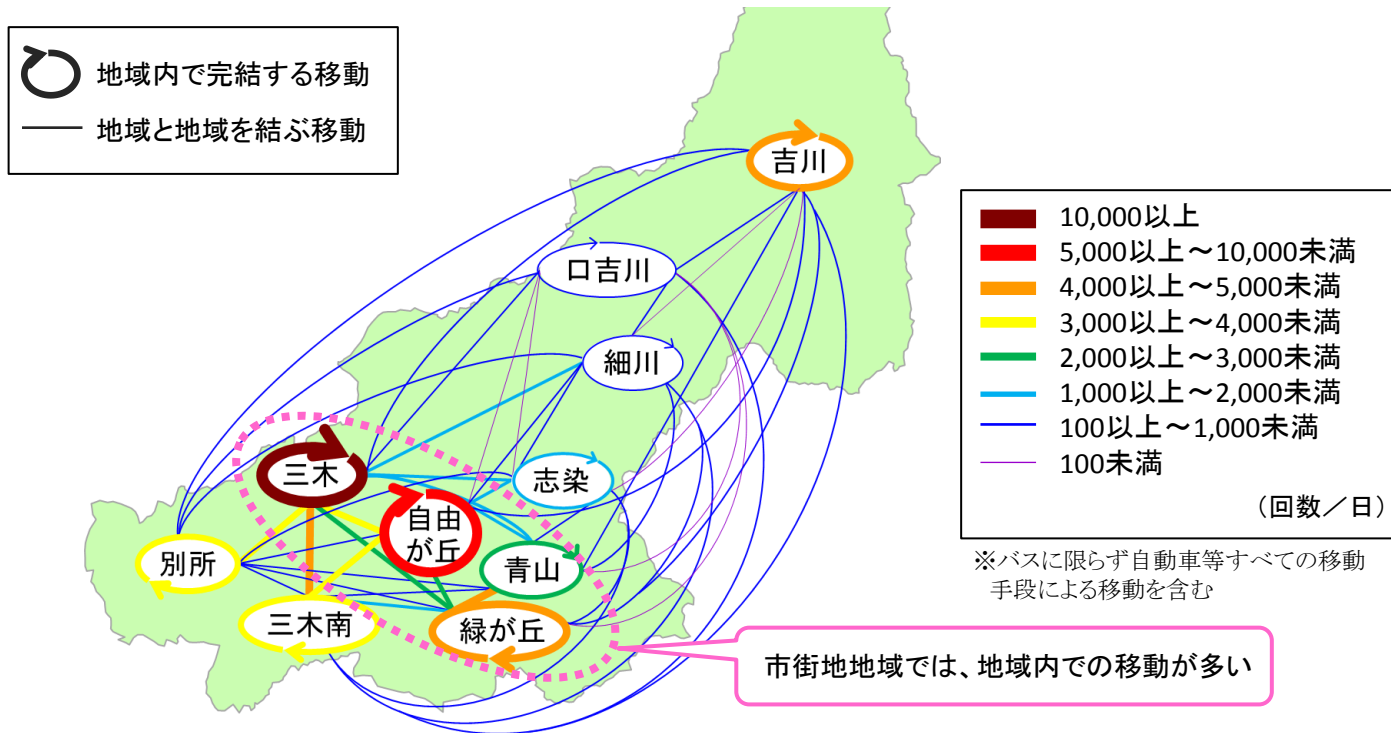


(2) 課題

① 効率的な路線への再編

路線が重複しているなど、非効率な運行となっている路線を再編する必要があるとともに、その再編において積極的にバスを利用しやすい運賃体系を築いていく必要があります。

●地域内・地域間での人の動き(平日)



※ 「三木市パーソントリップ調査(平成26年9月実施)」の調査結果による(以下同じ)

② モビリティマネジメントの推進

- ・ 運転免許証保有者が多いことから、**自家用車に頼りすぎている市民意識を変えていく**必要があります。
- ・ 自分たちの「生活手段」として、バス交通を残していくという意識があまり高まっていません。市民においても乗って残すという**モビリティマネジメントを推進**していく必要があります。

※ モビリティマネジメント

過度に自動車に頼る現在の状態から、公共交通機関を使う方向へ自発的に転換していくよう促すことです。

すなわち、バスの利用状況に応じて便数やルートを増やす場合もあれば、減らしたり廃止する場合も生じるということを市民自身が自覚していくという意識改革をも進めるものです。

3 具体的な見直し策(案) (平成27年10月からの再編に向けて)

(1) 3つのバス(路線バス、コミュニティバス、直通バス)の垣根をなくします。

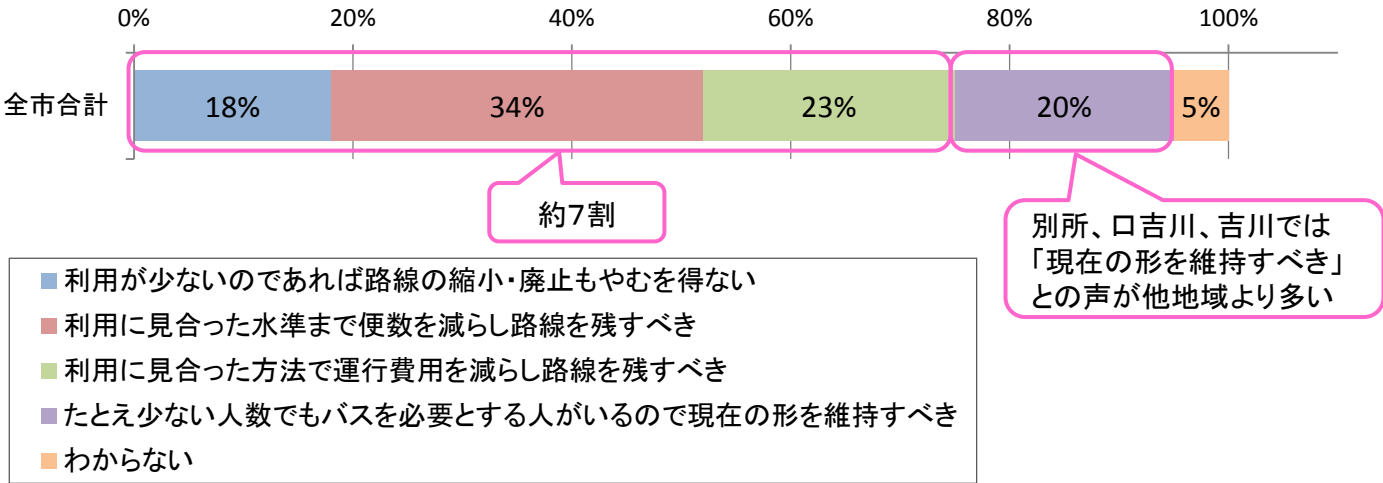
- ① 3つのバスを一体的に捉え、重複している路線については整理統合し、その結果として路線の縮小、廃止も行ないます。
- ② すべてのバス停に、次の3種類のバスがすべて路線バスとして停車、運行し、自由な途中乗降を可能とします。

一体的に整理統合



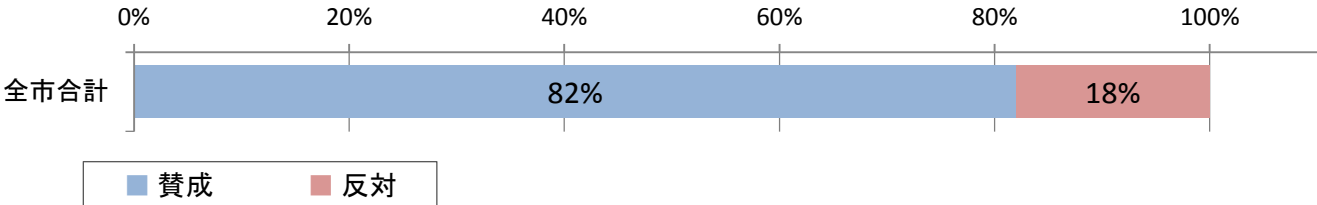
● 利用の少ない路線の見直しについて(地域別)

全地域において、利用に見合った見直しを望む意見が約7割を占めています。



● 直通バスの運行形態に対する賛否 [途中のバス停で乗降できるようにする]

全地域において、7割以上の人が途中乗降の自由化に賛成しています。



(2) 運賃体系を見直します。

① 運賃は市内一律150円とします。

[理由]

路線バスの初乗り運賃が150円または160円となっており、それ以上に設定すると、不当に乗客に負担を強いる場合が発生するため、150円を超えては設定できません。

よって、みつきバス、直通バスと同様の一律150円とします。

また、これに合わせ、よかたんバスについては現行100円を値上げし、150円とします。

※ 一律150円は市内のバス利用を促進する目的であることから、あくまでも市内移動のみでの適用とし、乗車区間が市域を越える場合(北播磨総合医療センターを除く)は、利用する距離に応じた運賃となります。

② 一律運賃は、乗車区間を認識できるシステムがある「ニコパカード(神姫バスや神姫ゾーンバス等で利用できるICカード乗車券)」を使用した場合のみの適用となります。

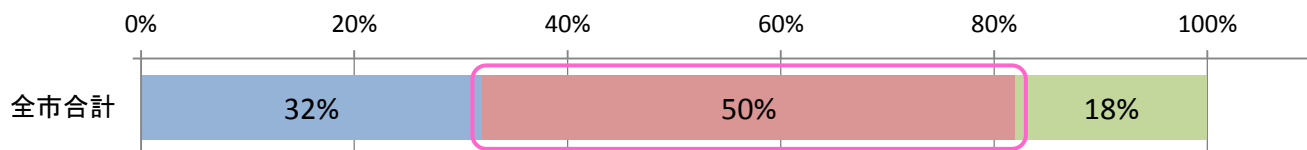
現金での利用の場合は乗降場所が特定できないため、利用する距離に応じた運賃を支払っていただくこととなり、ニコパカード使用者と比べ割高となってしまいます。

したがって、市の責任において、ニコパカードを所持されていない方に対し「福祉バス券等交付」の時などに合わせて申請していただき、事業者から自宅へ郵送することにより、利用者全員に所持していただくよう普及に努めてまいります。

③ 正規運賃との差額は市が補てんします。

● 路線バス・コミバスの運行形態に関する意向(地域別)

全地域において、半数近くの人が便数の減少よりも安い運賃での利用を希望しています。

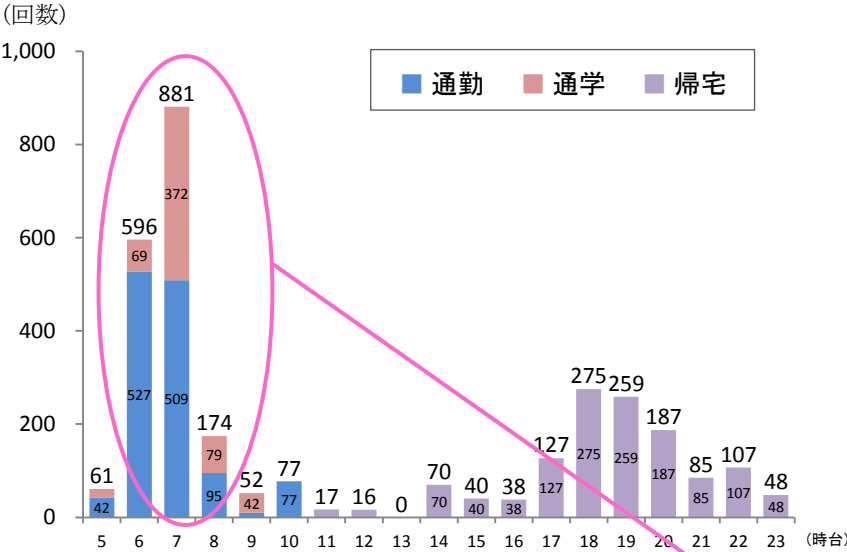


- 運賃は高くてもいいので便数を増やす
- 便数は減ってもいいので安い運賃で利用できるようにする
- その他

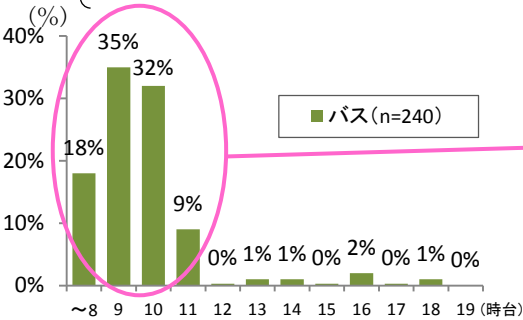
(3) バスの利用実態に応じた見直しを行います。

パーソントリップ調査の結果から、通勤・通学・買い物・通院すべてにおいて午前中の利用が多いことを受け、直通バスの午前便は概ね現状を維持するとともに、途中乗降を自由化し、通学や買い物などにも利用できるようにしてバス交通全体の利便性を向上していきます。一方、午後は利用が少ないことを受けて減便し、地域内で完結する移動の多い地域へ可能な範囲で配置することにより充実を図ります。

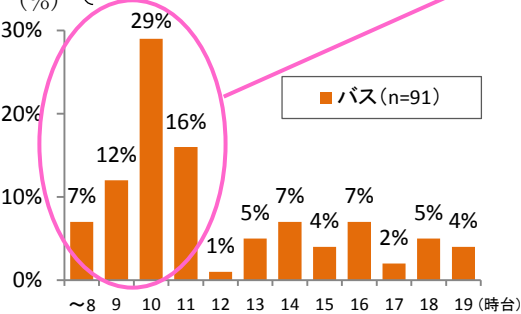
[通勤・通学におけるバスの利用状況] (回数／日)



[通院におけるバスの利用状況]



[買い物におけるバスの利用状況]



通勤・通学・買い物・通院のすべてにおいて午前中の移動が多い

(参考) 北播磨総合医療センターへの直通バスの主な改正点

① 路線バス、コミュニティバスとの統合(途中乗降の自由化)

- ◆ 路線バス、コミュニティバスと統合し、これまでできなかった途中のバス停での乗降を自由に行います。(自由が丘本町、別所・三木ルートについては、利用も少なくワンボックス車で運行するため、現行の直通バスと同様の運行とします。)

② 利用状況に合わせた運行の見直し

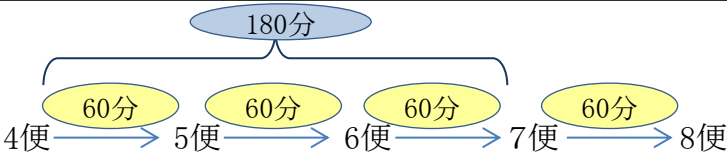
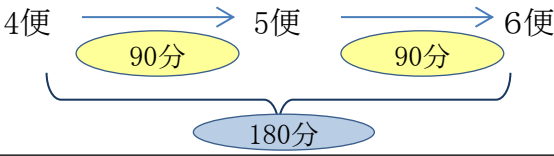
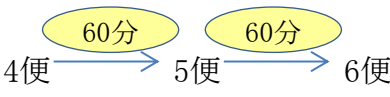
- ◆ 現在の直通バスの利用実態を鑑み、現在の第7便及び第8便を廃止し、6便に減便します。なお、高速道路を利用するルートは第8便のみの廃止とします。

北播磨総合医療センターからの復路(帰り)便の状況(H27年1月)

便	4便	5便	6便	7便	8便
空バス率(%)	23.7	32.1	29.5	46.3	48.4
乗客全体に占める割合(%)	16.8	14.0	12.7	8.0	6.5

◆減便後の運行間隔

- ・改正案① 現在の第7便の時間帯まで運行するため、運行間隔を広げた場合
- ・改正案② 第7便、第8便を廃止し、第6便でもって最終便とした場合

現 行	
改正案①	
改正案②	

③ 重複ルートの見直し

- ◆ 現在の路線バスと重複している志染、細川、吉川の3ルートについては、三木営業所止まりを、北播磨総合医療センターまで延伸し、上記の6便を確保します。

④ ルートの見直し

- ◆ 北播磨総合医療センターへの通院だけでなく、通勤、通学や他の医療機関への通院なども可能となるようルートを見直します。

(4) 地域特性に応じた見直しを行います。

農村地域では、地域外の市街地などへの移動が多いことから、市街地などへの移動手段を維持・充実します。

一方、市街地では、地域内での移動が多いため、地域内を循環するルートや便数を維持・充実します。

地 域	主な買い物の目的地(市内のコンビニ等を除く)					
	1位		2位		3位	
別 所	三 木	44%	別 所	42%	市 外	5%
三 木	三 木	74%	別 所	4%	自由が丘	4%
三木南	三 木	24%	自由が丘	24%	三木南	23%
自由が丘	自由が丘	46%	青 山	14%	三木南	10%
緑が丘	緑が丘	47%	青 山	33%	市 外	5%
青 山	青 山	67%	緑が丘	10%	市 外	6%
志 染	青 山	38%	三 木	21%	自由が丘	9%
細 川	三 木	64%	青 山	9%	市 外	4%
口吉川	三 木	49%	市 外	22%	吉 川	6%
吉 川	市 外	63%	吉 川	13%	三 木	7%

1位が地域外となっている地域
市外

(参考)バス交通不便地域対策について

① 「バス交通不便地域」の定義

- ◆ バスの運行時間帯を午前6時台から午後8時台までの15時間と仮定し、市内の10地域のうち、1地域内を運行するバスが1日当たり30便未満、すなわち1時間当たり2便未満の地域を「バス交通不便地域」と定義します。

【対象地域・・・細川、口吉川、吉川(上吉川、東吉川)】

② バス交通不便地域への対策

- ◆ バス交通不便地域において移動が困難な方の外出機会を増やすため、地域の需要が見込める場合は、デマンド交通による新たな移動システムの導入を検討します。
- ◆ 地域ふれあいバスを運行している4地域(別所、自由が丘、細川、口吉川)では、ドライバー不足が課題となっており、4地域の連携を図ることで特に細川地域、口吉川地域の運行を維持していきます。

(注) 下記の理由から、デマンド交通の導入は住民による地域ふれあいバスが運行されている間は、導入を見送ることとします。

- ・ 三木市においては他市と異なり、地域ふれあいバスを先行的に実施しており、その中へデマンド交通を導入すると、地域ふれあいバスの運行に係るインセンティブの低下につながる。
- ・ 吉川地域における意見交換会の最終の場で、デマンド交通ではなくコミュニティバスの充実を望む声が約9割と高かったこと。

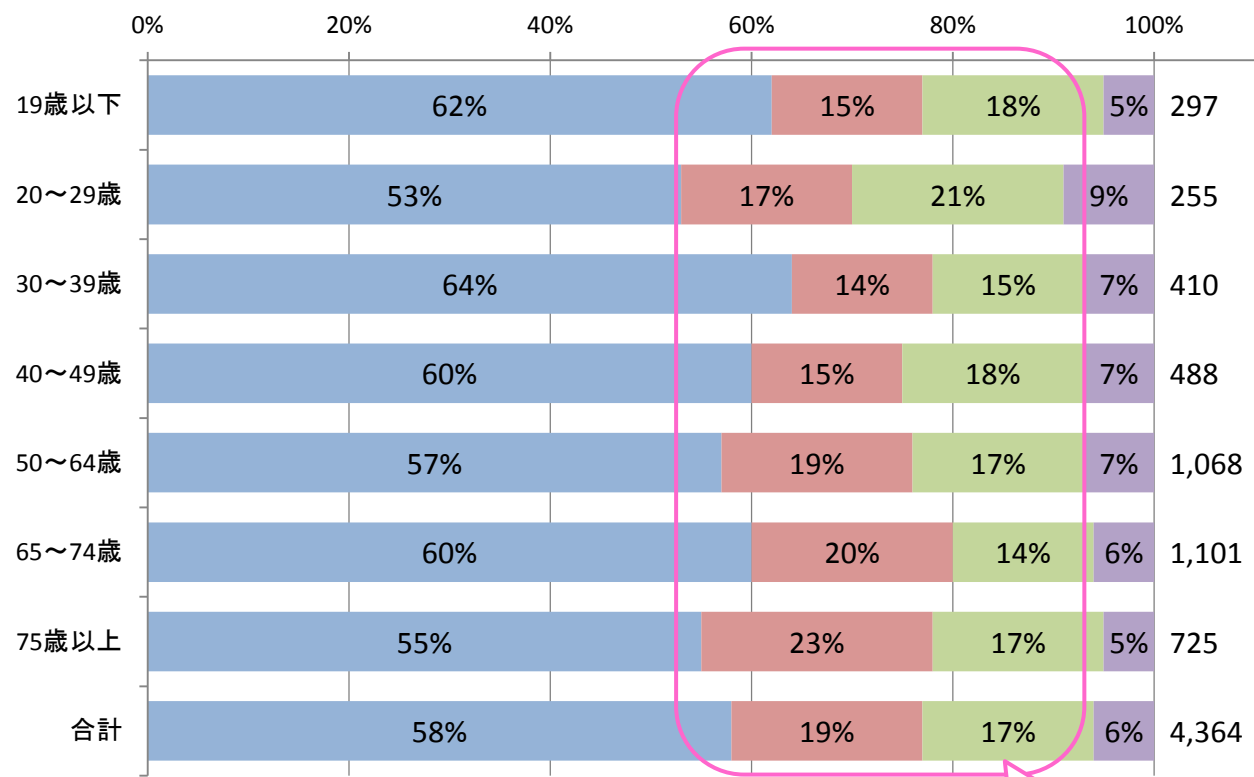
(5) バス交通にかかる市の財政負担は増やさないことを原則とします。

市民生活においては、バス交通をはじめとした交通施策は重要であるが、その他の教育や福祉施策等も重要であるため、今後、市の重要施策のバランスを考慮する中でバス交通にかかる予算額は、平成26年度の予算額(約4億円)程度とします。

しかしながら、これからの少子高齢化の進展や人口動態の変化などとともに、バス交通への不便地対策も検討する必要があることから、上限方式を続けるかどうかは、今後も継続して検討していきます。

● バス交通にかかる市の財政負担(年齢別)

全ての年代において、「上限の設定はやむを得ない」と考える人が概ね半数以上となっています。



- 教育や福祉施策も重要なので上限の設定はやむを得ない
- 交通サービスは死活問題に直結するため財政負担が増えても仕方ない
- 移動権を守ることは福祉施策そのものであるので反対だ
- その他

全体では36%の方が上限設定に反対されていますが、特に75歳以上の方の比率が高くなっています。

4 見直し後の主なバス停の状況

(1) 別所、三木、三木南

・利用人数が少ないため、現行のワンボックス車で運行するとともに、途中乗降できないまま運行

下石野	改正後 A	改正前 B	A-B
路線バス	19	19	-
うち病院まで乗り入れる便数	0	0	±0
直通バス	6	6	±0
合計	25	25	-

上の丸	改正後 A	改正前 B	A-B
路線バス	68	64	+4
うち病院まで乗り入れる便数	19	0	+19
直通バス	0	8	▲8
合計	68	72	▲4

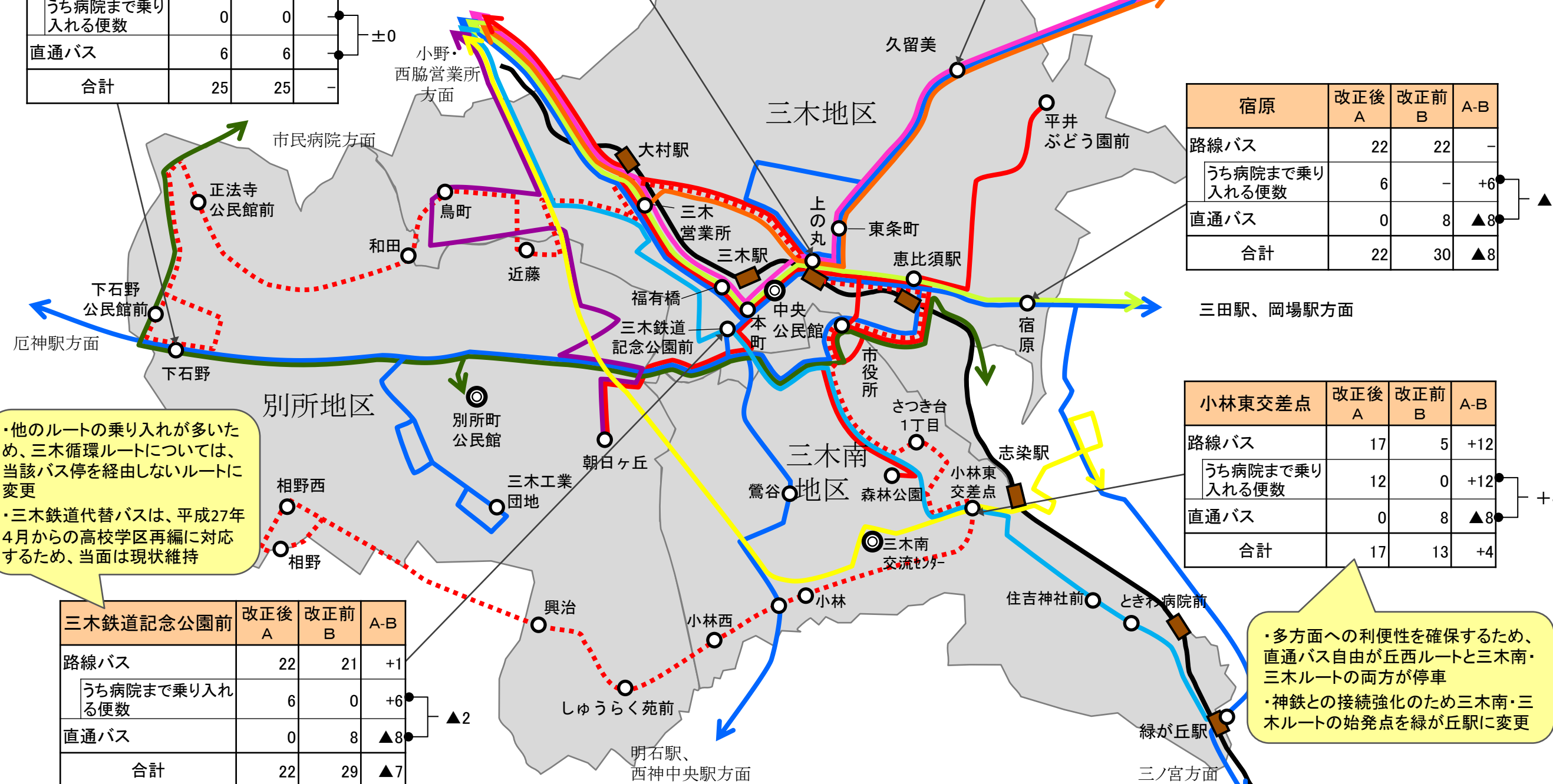
久留美	改正後 A	改正前 B	A-B
路線バス	18	13	+5
うち病院まで乗り入れる便数	10	0	+10
直通バス	0	8	▲8
合計	18	21	▲3

- 路線バス
- 旧コミバス
- 旧コミバス(大二谷線)
- 旧コミバス(隔日等運行)
- 旧直通バス(吉川・ロ吉川ルート)
- 旧直通バス(志染・三木ルート)
- 旧直通バス(自由が丘本町ルート)
- 旧直通バス(自由が丘西ルート)
- 旧直通バス(三木南・三木ルート)
- 旧直通バス(別所ルート)

宿原	改正後 A	改正前 B	A-B
路線バス	22	22	-
うち病院まで乗り入れる便数	6	-	+6
直通バス	0	8	▲8
合計	22	30	▲8

小林東交差点	改正後 A	改正前 B	A-B
路線バス	17	5	+12
うち病院まで乗り入れる便数	12	0	+12
直通バス	0	8	▲8
合計	17	13	+4

三木鉄道記念公園前	改正後 A	改正前 B	A-B
路線バス	22	21	+1
うち病院まで乗り入れる便数	6	0	+6
直通バス	0	8	▲8
合計	22	29	▲7



・他のルートの乗り入れが多いため、三木循環ルートについては、当該バス停を経由しないルートに変更

・三木鉄道代替バスは、平成27年4月からの高校学区再編に対応するため、当面は現状維持

・多方面への利便性を確保するため、直通バス自由が丘西ルートと三木南・三木ルートの両方が停車

・神鉄との接続強化のため三木南・三木ルートの始発点を緑が丘駅に変更

(2) 志染、細川、口吉川

- ・口吉川町公民館を始発として、高畑経由病院行き路線4便を新設
- ・吉川庁舎発の病院行きバス6便のうち4便は豊地を経由し、2便は高畑を経由
- ・よって、高畑経由便は合計6便

口吉川町公民館	改正後 A	改正前 B	A-B
路線バス	6	0	+6
うち病院まで乗り入れる便数	6	0	+6
直通バス	0	8	▲8
合計	6	8	▲2

桃坂	改正後 A	改正前 B	A-B
路線バス	18	11	+7
うち病院まで乗り入れる便数	10	0	+10
直通バス	0	8	▲8
合計	18	19	▲1

豊地 (細川町公民館)	改正後 A	改正前 B	A-B
路線バス	18	15	+3
うち病院まで乗り入れる便数	10	0	+10
直通バス	0	8	▲8
合計	18	23	▲5

志染公民館前	改正後 A	改正前 B	A-B
路線バス	40	39	+1
うち病院まで乗り入れる便数	6	0	+6
直通バス	0	8	▲8
合計	40	47	▲7

中里	改正後 A	改正前 B	A-B
路線バス	8	6	+2
うち病院まで乗り入れる便数	6	0	+6
直通バス	0	8	▲8
合計	8	14	▲6

御坂	改正後 A	改正前 B	A-B
路線バス	32	31	+1
うち病院まで乗り入れる便数	6	0	+6
直通バス	0	8	▲8
合計	32	39	▲7

路線バス

旧コミバス

旧コミバス(隔日等運行)

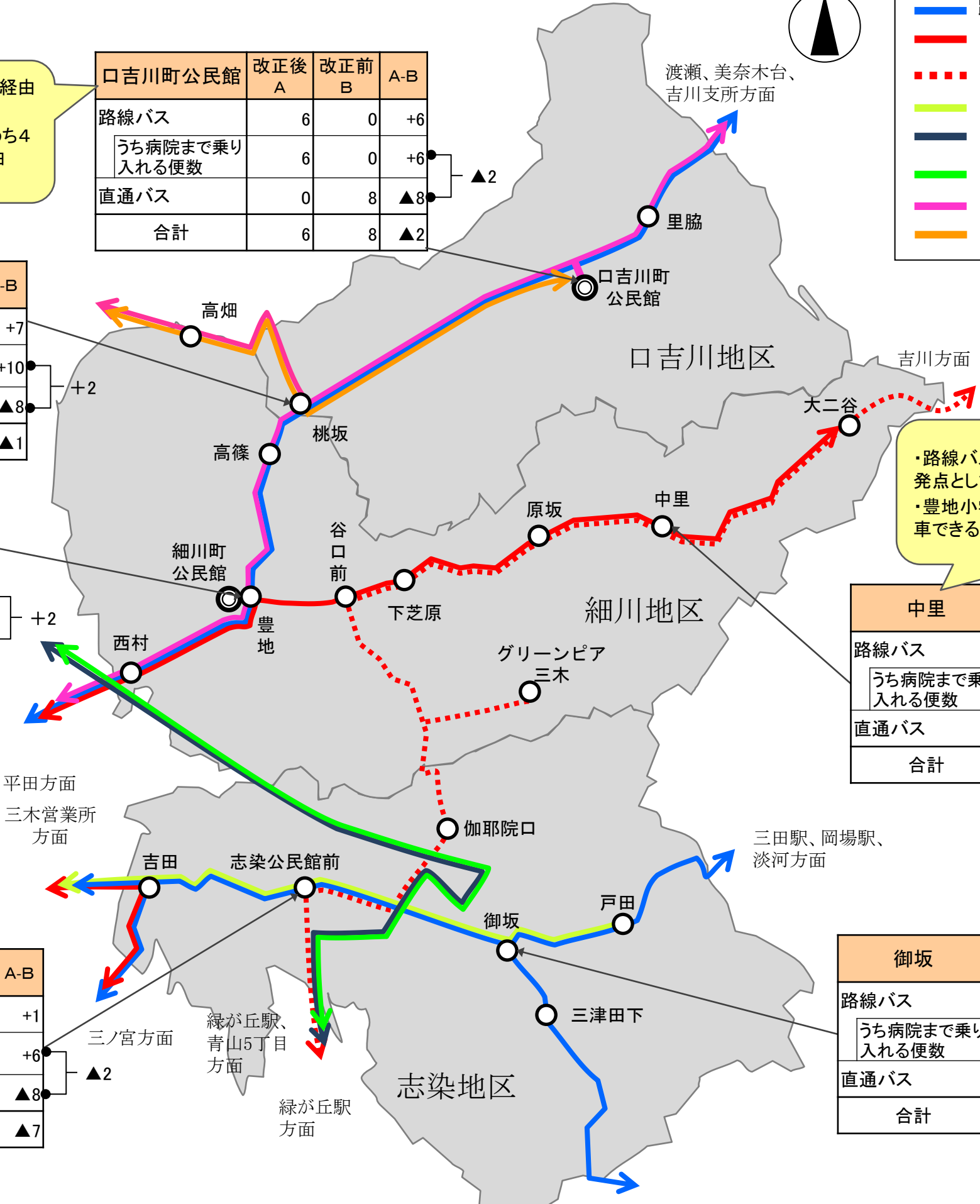
旧直通バス(志染・三木ルート)

旧直通バス(自由が丘東ルート)

旧直通バス(緑が丘・青山ルート)

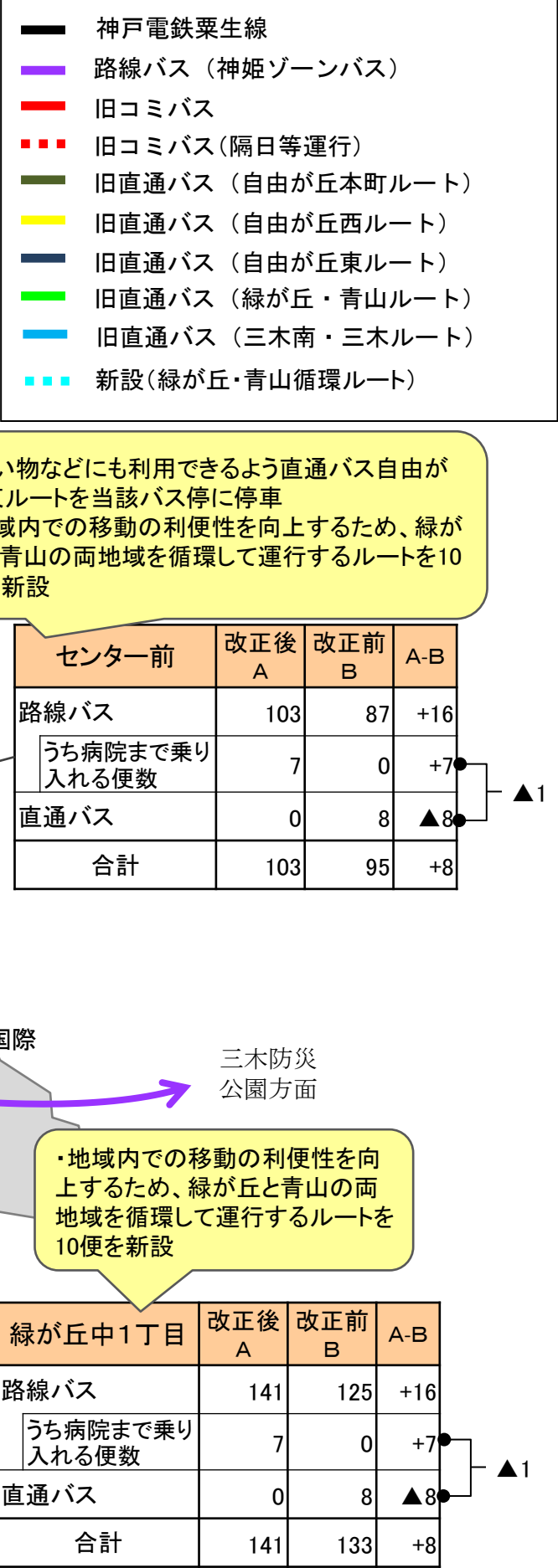
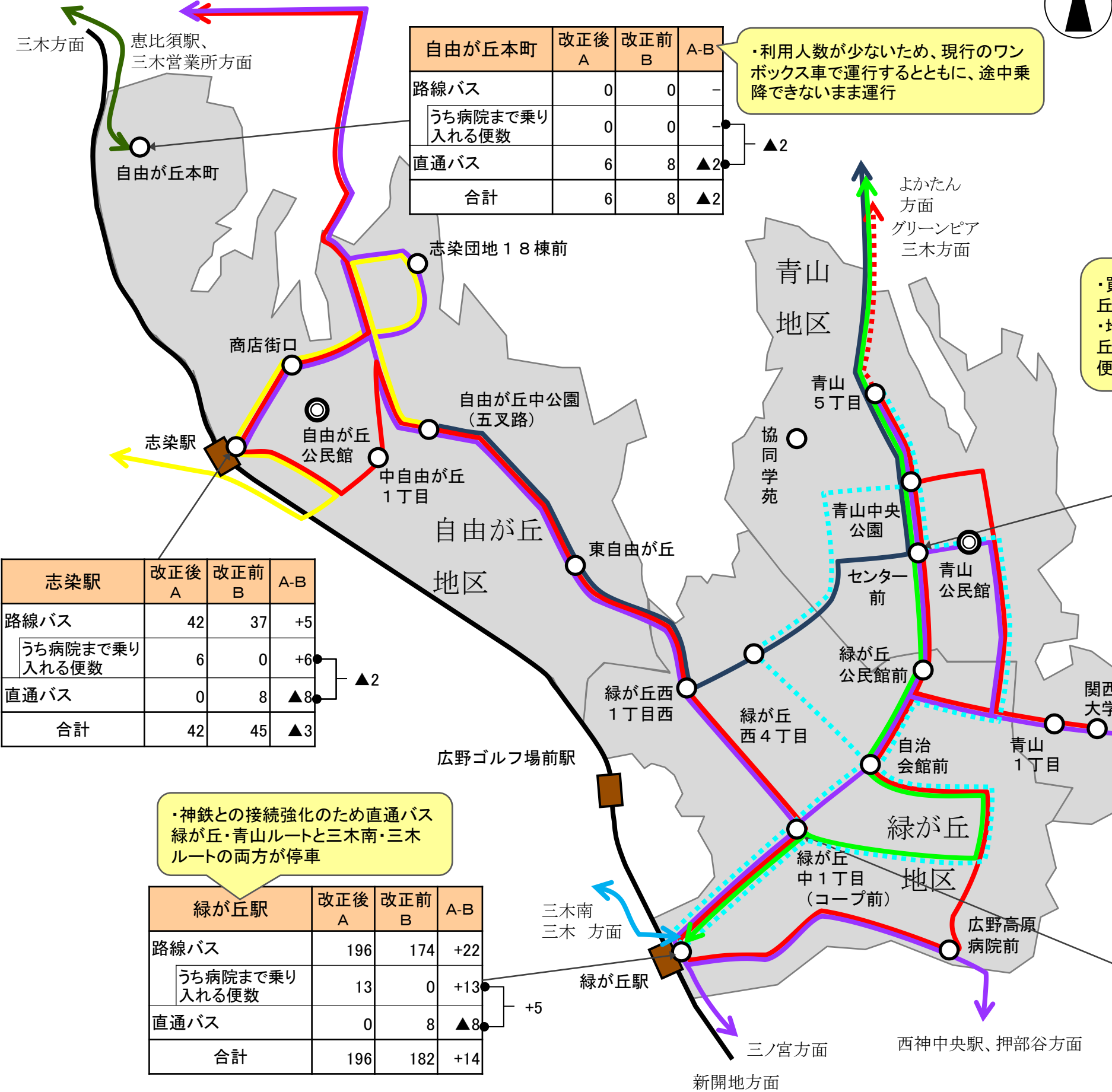
旧直通バス(吉川・口吉川ルート)

旧コミバス(新設路線)



- ・路線バスの始発点である大二谷を始発点として運行
- ・豊地小学校スクールバスを一般客も乗車できるようにして運行

(3) 自由が丘、緑が丘、青山



(4) 吉川

渡瀬	改正後 A	改正前 B	A-B
路線バス	42	39	+3
うち三田方面	16	16	-
うち三木方面	14	11	+3
うち病院まで乗 り入れる便数	6	-	+6
直通バス	-	8	▲8
合計	42	47	▲5

- 路線バス
- 旧コミバス
- 旧コミバス（隔日等運行）
- 旧直通バス（吉川・ロ吉川ルート）

・三木方面との連絡を病院以外にも向上させるため、三木営業所へ行く便を4便増加

美奈木台	改正後 A	改正前 B	A-B
路線バス	47	39	8
うち三田方面	24	24	-
うち三木方面	14	6	+8
うち病院まで乗 り入れる便数	6	-	+6
直通バス	-	8	▲8
合計	47	47	-

市野瀬	改正後 A	改正前 B	A-B
路線バス	13	13	-
うち三田方面	7	7	-
うち三木方面	0	0	-
うち病院まで乗 り入れる便数	0	0	±0
直通バス	0	0	-
合計	13	13	-



5 財政に与える影響

路線やバスの運行の効率化に伴い路線の縮小・廃止を行なうため、均一運賃導入により生じる費用負担（運賃補てん、システム開発費）を考慮した場合でも、市の負担額は現行と同程度となる見込です。

(単位:百万円)

種別		見直し後 (見込)A	26年度 (予算)B	増減 A-B	増減の理由等
支出	路線バス	380	69	▲21	見直しにより効率化 ▲21
	コミュニティバス		82		
	直通バス		250		
	スクールバス	0	4	▲4	スクールバスの混乗化 ▲4
	地域ふれあいバス	6	6	0	
	運賃補てん(注1)	40		+40	
	システム開発費(注2)	6		+6	
市支出額合計		432	411	+21	

(注1) 一律運賃導入による運賃補てん

- ① ニコパカード利用者に限り、市内移動に係るバス運賃を一律150円に割引
- ② ニコパカード利用による一律運賃(150円)と市内移動に係る正規運賃(平均270円)との差額を市が補てん
- ③ 平成24年時点での一日当たりの路線バスにおける市内間移動に係る利用者900人のうち、仮に80%がニコパカードを利用し、利用者数が1.2倍(島根県松江市の実績を参考)に増加した場合
$$\begin{matrix} \text{正規運賃} & \text{一律運賃} & \text{利用者/日} & \text{カード利用率} & \text{利用者増} & \text{年間日数} \\ (270円 - 150円) & \times & 900人 & \times & 80\% & \times & 1.2 & \times & 365日 & = & \text{約4,000万円} \end{matrix}$$

(注2) 一律運賃導入に伴うシステム開発費

- ① ニコパカードを利用した一律運賃制度への対応のため、バス事業者が料金精算システムを開発
- ② 市の制度による費用であるため、事業者が支払ったシステム開発費用の減価償却費相当額を市が補助(総額3,000万円(概算)を5年間で減価償却)

6 スケジュール

