

パーソントリップ調査に基づく
三木市内のバス利用の実態について

平成 2 7 年 2 月 2 7 日

三 木 市

パーソントリップ調査に基づく三木市内のバス利用の実態について

(目次)

第1章 パーソントリップ調査の概要	2
1. パーソントリップ調査とは	2
2. 三木市パーソントリップ調査の概要	3
3. 用語説明	4
第2章 三木市における人の動き	5
1. 他市町との間での人の動き	5
2. 地域内、地域間での人の動き	9
3. 目的からみた人の動き	15
4. 交通手段からみた人の動き	17
5. 外出率の状況	20
6. 時間帯別での人の動き	21
第3章 パーソントリップ調査に基づく三木市内のバス利用の実態	22
1. 地域別の交通手段の利用状況	22
2. 地域別のバスの利用状況	23
3. バスの利用目的	24
4. 通勤・通学におけるバスの利用実態	26
(1) 通勤トリップの行き先と利用交通手段	26
(2) 通勤トリップの行き先とバスの利用状況	27
(3) 年齢別にみた通勤の利用交通手段	28
(4) 通勤の時間帯分布	29
(5) 通学トリップの行き先と利用交通手段	31
(6) 通学トリップの行き先とバスの利用状況	32
(7) 通学の時間帯分布	33
5. 運転免許を持たない人のバス利用実態	34
(1) 運転免許保有状況	34
(2) 運転免許の有無による交通手段の利用状況	35
6. 時間帯別のバス利用実態	40
(1) 時間帯別の交通手段利用状況	40
(2) 流動領域（市内・市外）別のバスの利用状況	42
(3) 目的別のバス利用状況	43
7. 三木鉄道代替バスの利用	47

第1章 パーソントリップ調査の概要

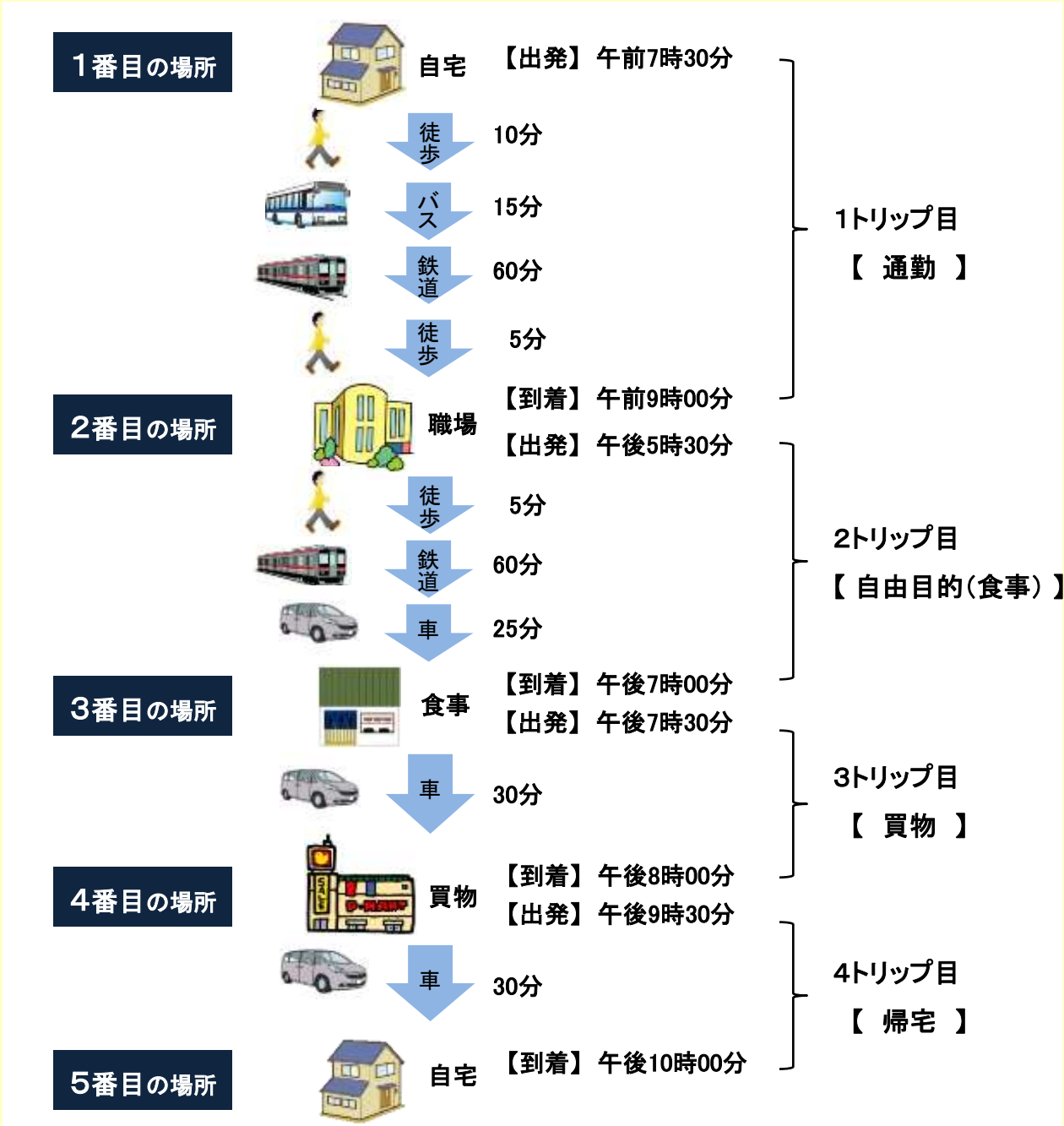
1. パーソントリップ調査とは

パーソントリップ調査とは、ある一日に外出されたかどうか、また、外出された場合、「いつ」、「どこに」、「どのような交通手段で」移動されたかなどについて質問することで、一定の地域での「人(パーソン)の動き(トリップ)」を調べるものです。

なお、今回の調査では、普段の通院や買い物の状況や、バス交通への意識に関する質問を同時に行いました。

一日の人の動きの例

例えば、自宅から会社に①通勤し、仕事を終えてから家族と②食事、③買物をした後に④帰宅した場合、一日のうちに異なる目的で4つの動き(トリップ)を行ったことになります。



2. 三木市パーソントリップ調査の概要

① 調査内容

(ア) 9月前半のうち指定の2日間(休日及び平日)の移動状況

(イ) 日常的な買い物の状況

(ウ) 日常的な通院の状況

(エ) 公共交通に関する意識の状況

② 調査対象 市内から7,500世帯を無作為抽出

③ 調査方法 郵送により配布、回収

④ 回答状況 2,321世帯、5,477人から回答(回答率30.9%)

地域名	配布世帯数	回答世帯数	回収率	回収人数
別所	662	181	27.3%	435
三木	1,622	490	30.2%	1,150
三木南	614	162	26.4%	366
自由が丘	1,294	406	31.4%	933
緑が丘	877	302	34.4%	648
青山	583	161	27.6%	430
志染	418	116	27.8%	340
細川	378	113	29.9%	310
口吉川	364	118	32.4%	327
吉川	688	175	25.4%	521
計	7,500	2,321	30.9%	5,477

3. 用語説明

トリップ	人がある目的をもって「ある地点」から「ある地点」まで移動する単位です。移動の目的が変わるごとに1つのトリップと数えます。
発生集中量	ある地域から出発するトリップの数(発生量)と、その地域に到着するトリップの数(集中量)との合計を、その地域の 発生集中量 と言います。
自由目的	買い物や食事、レクリエーションなどを目的としたトリップを 自由目的のトリップ としています。
代表交通手段	1つのトリップの中でいくつかの交通手段を用いている場合に、最も優先順位の高いものが 代表交通手段 となります。 なお、この場合の優先順位は、①鉄道→②バス→③二輪(自動二輪・原動機付自転車・自転車)→④徒歩の順となります。
端末交通手段	1つのトリップの中でいくつかの交通手段を用いる場合に、代表交通手段以外の交通手段が 端末交通手段 となります。 例えば、自宅から徒歩でバス停まで行き、バスで駅まで行った後に電車に乗り換えた場合、電車が「代表交通手段」、徒歩とバスが「端末交通手段」となります。
外出率	ある地域に住んでいる人のうち、1日のうちに自宅から外出した人の割合を、その地域の 外出率 としています。

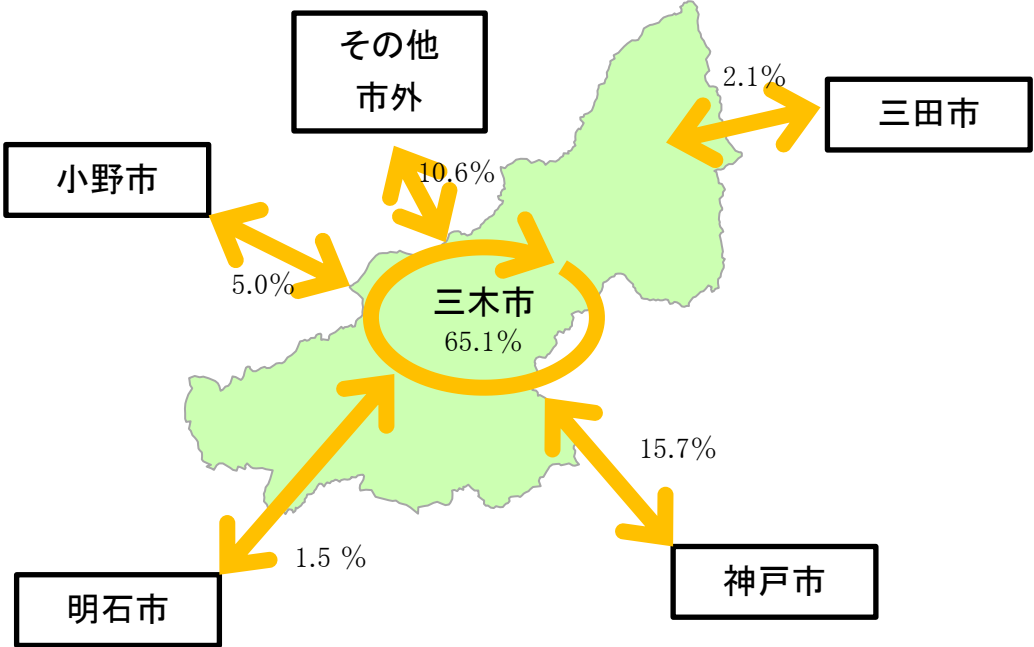
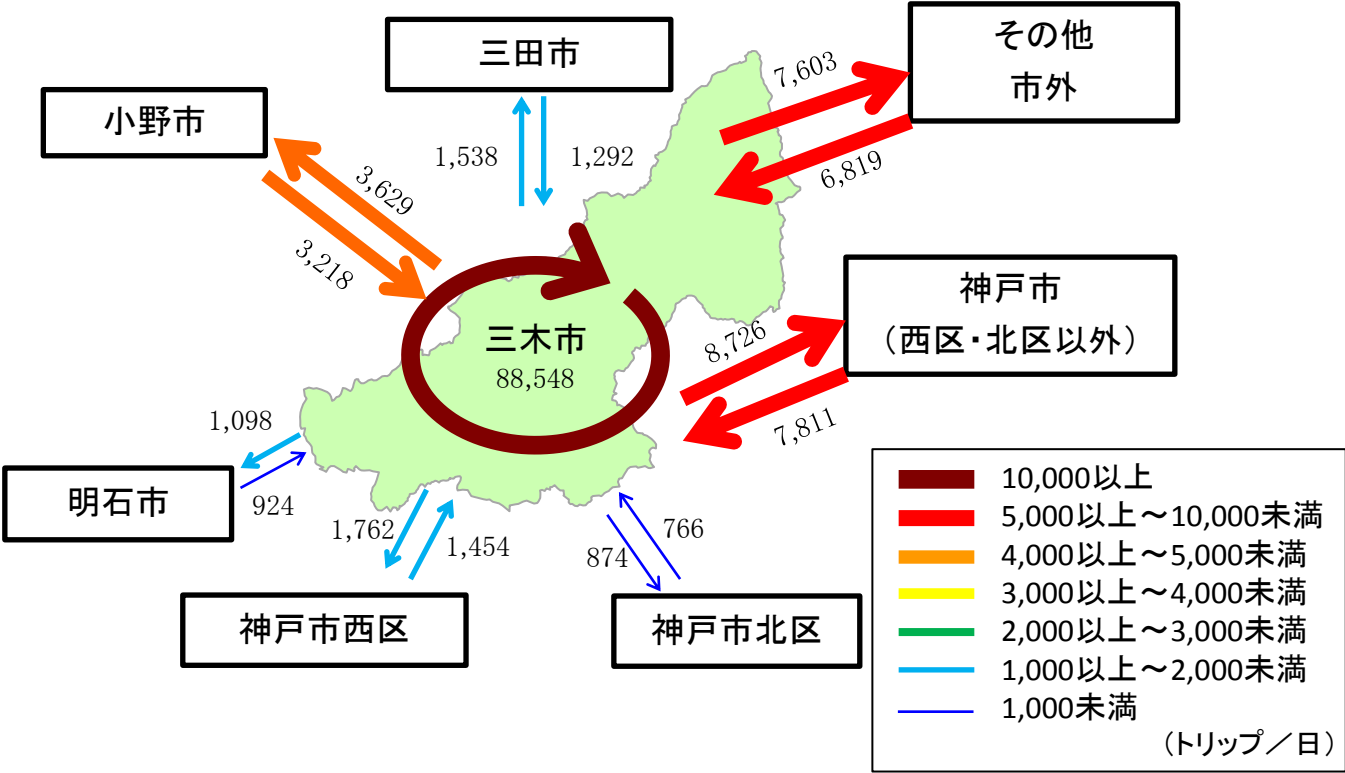
第2章 三木市における人の動き

1. 他市町との間での人の動き

① 平日・休日別での動き

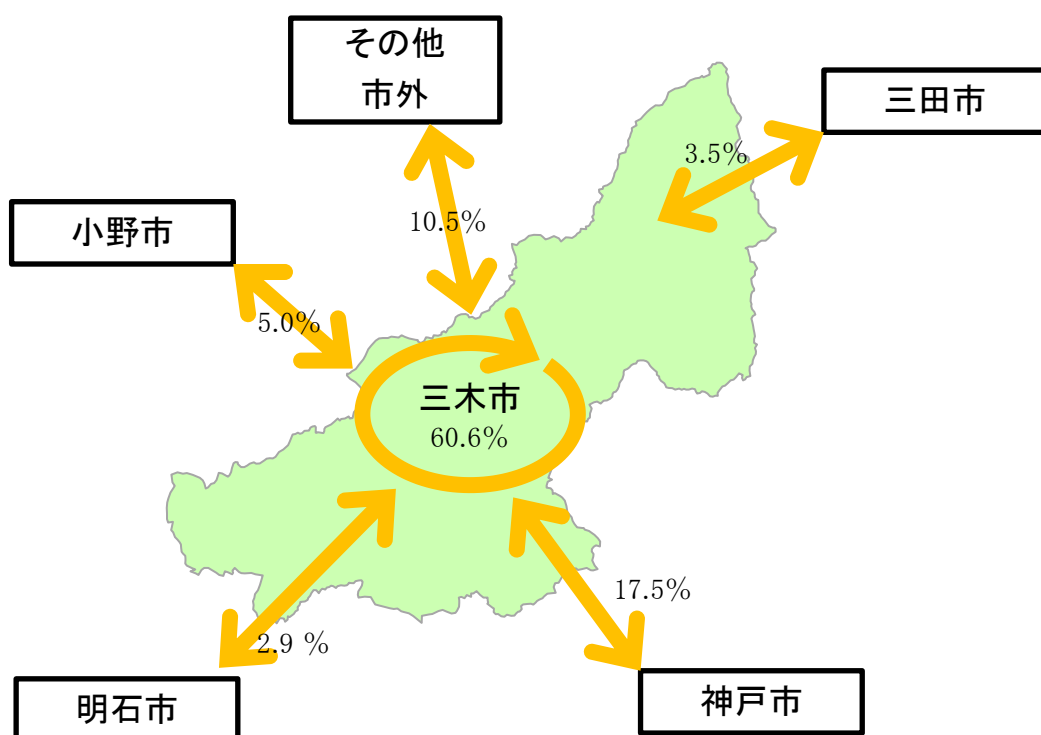
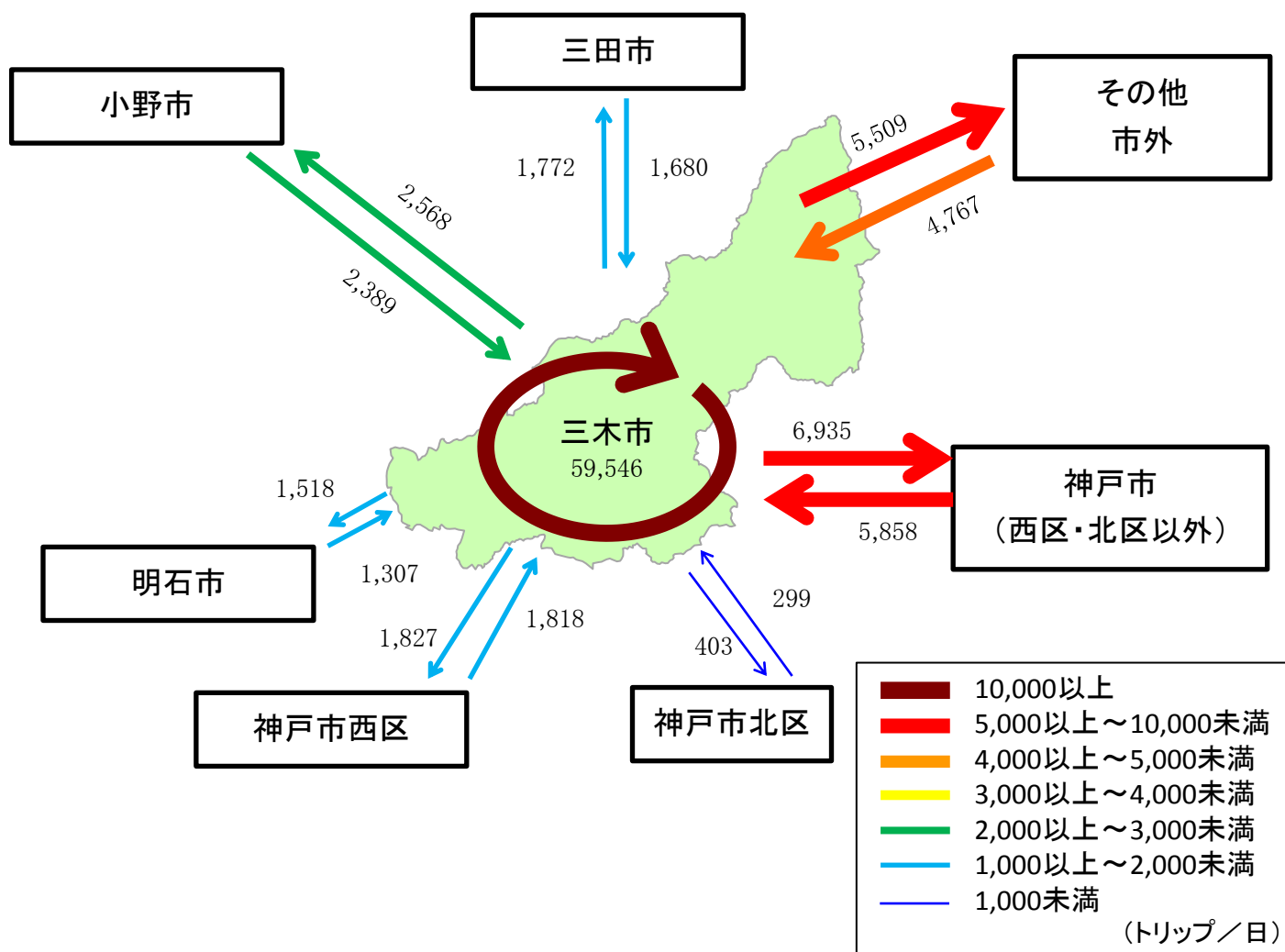
- ・休日に比べ、平日の移動が多くなっている。
- ・市内の移動が6割程度を占め、市外では神戸市への移動が多い。
- ・休日は、市内の移動の割合が増加する傾向にある。

(ア) 平日 総トリップ数136,602（出発・到着地が不明なトリップを含まない）



(イ) 休日

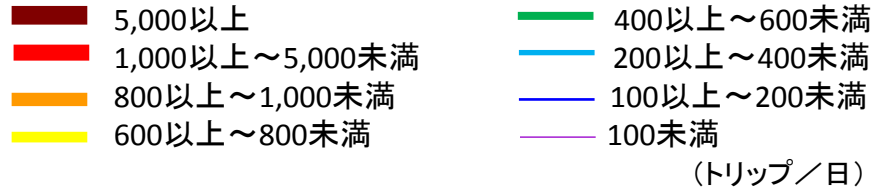
総トリップ数98,196（出発・到着地が不明なトリップを含まない）



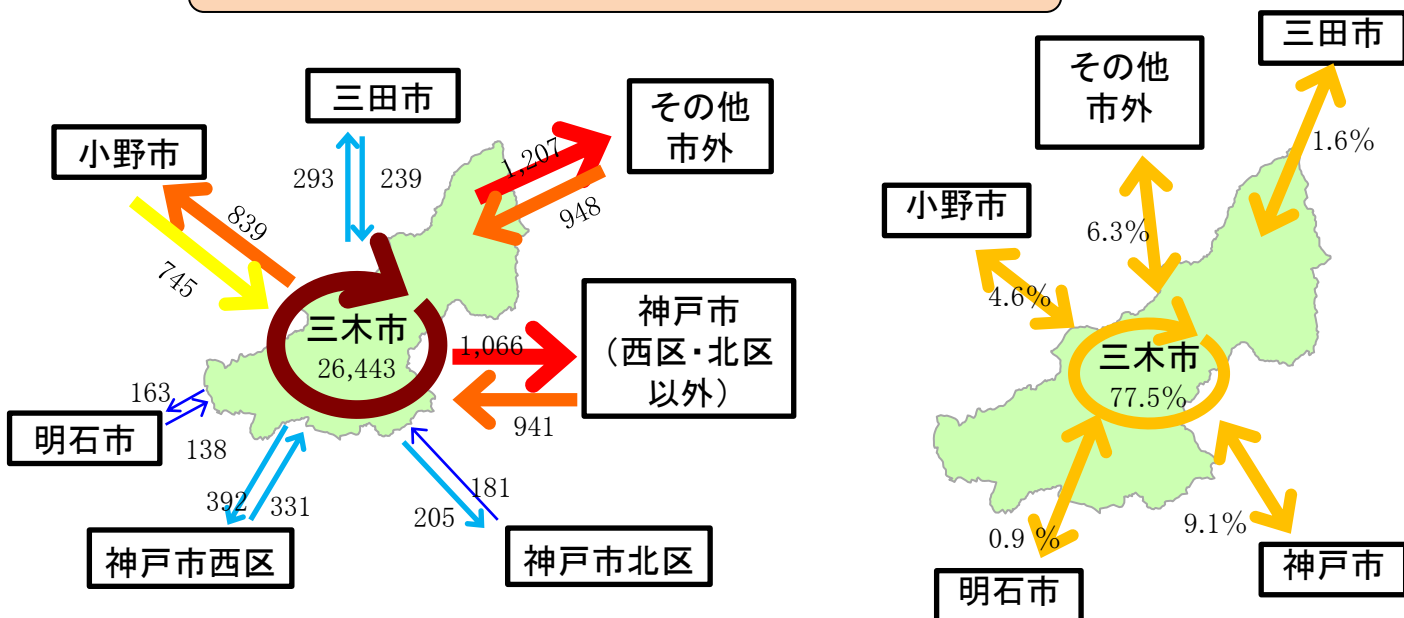
② 高齢者の動き

- ・高齢になるごとに市内移動の割合が増加し、7割超となっている。
- ・神戸市への移動が多く、明石市や三田市への移動が少ない傾向は、年齢を問わず共通している。

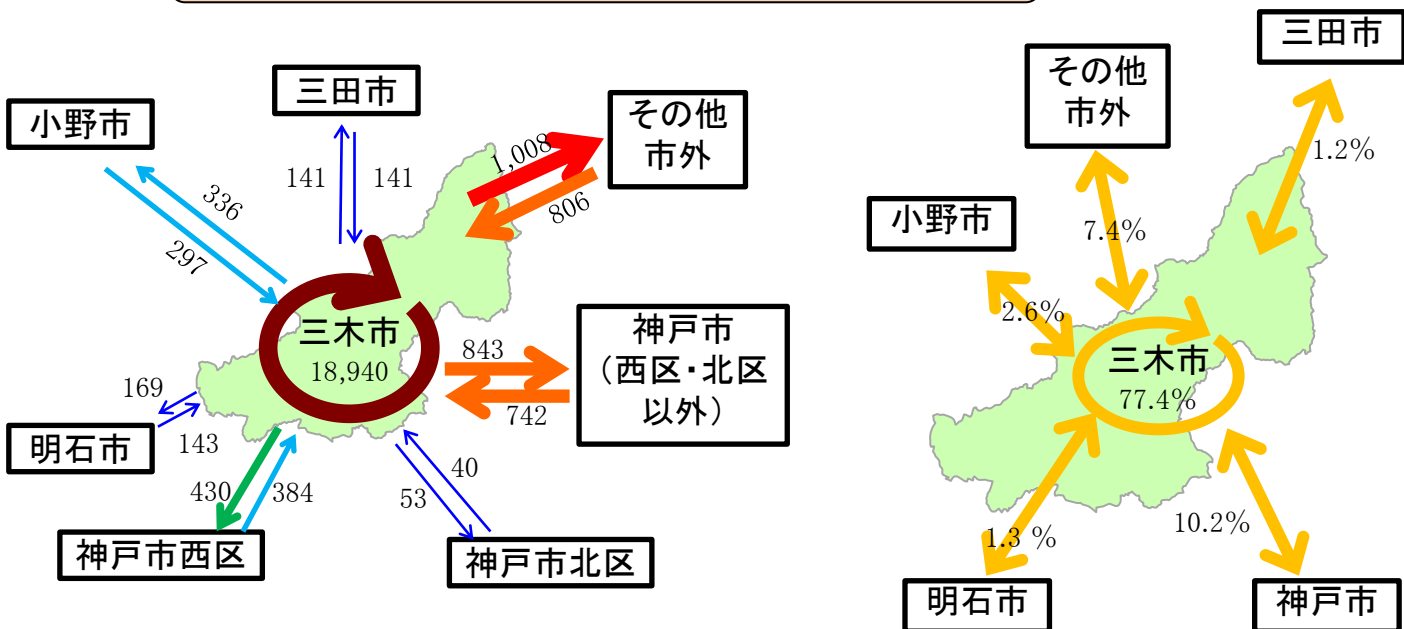
(ア) 65歳以上



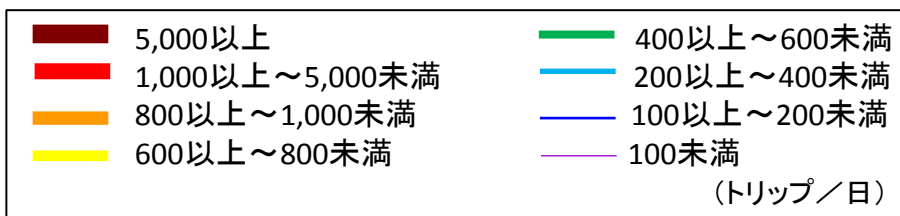
【平日】 総トリップ数34,134 (出発・到着地が不明なトリップを含まない)



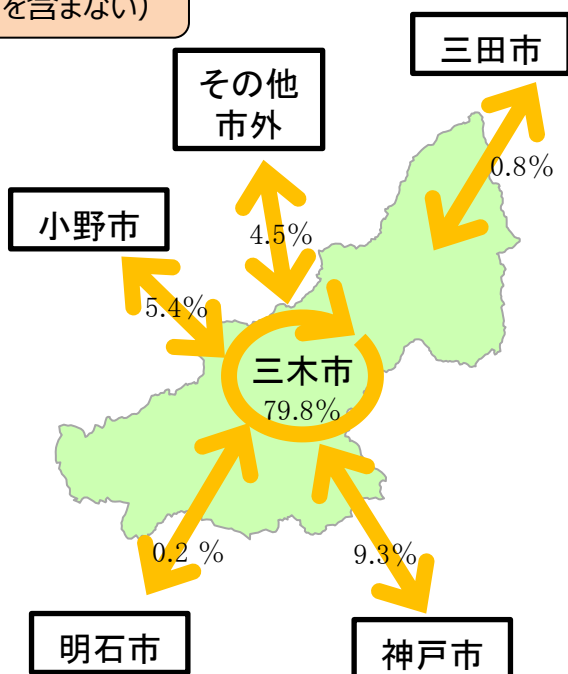
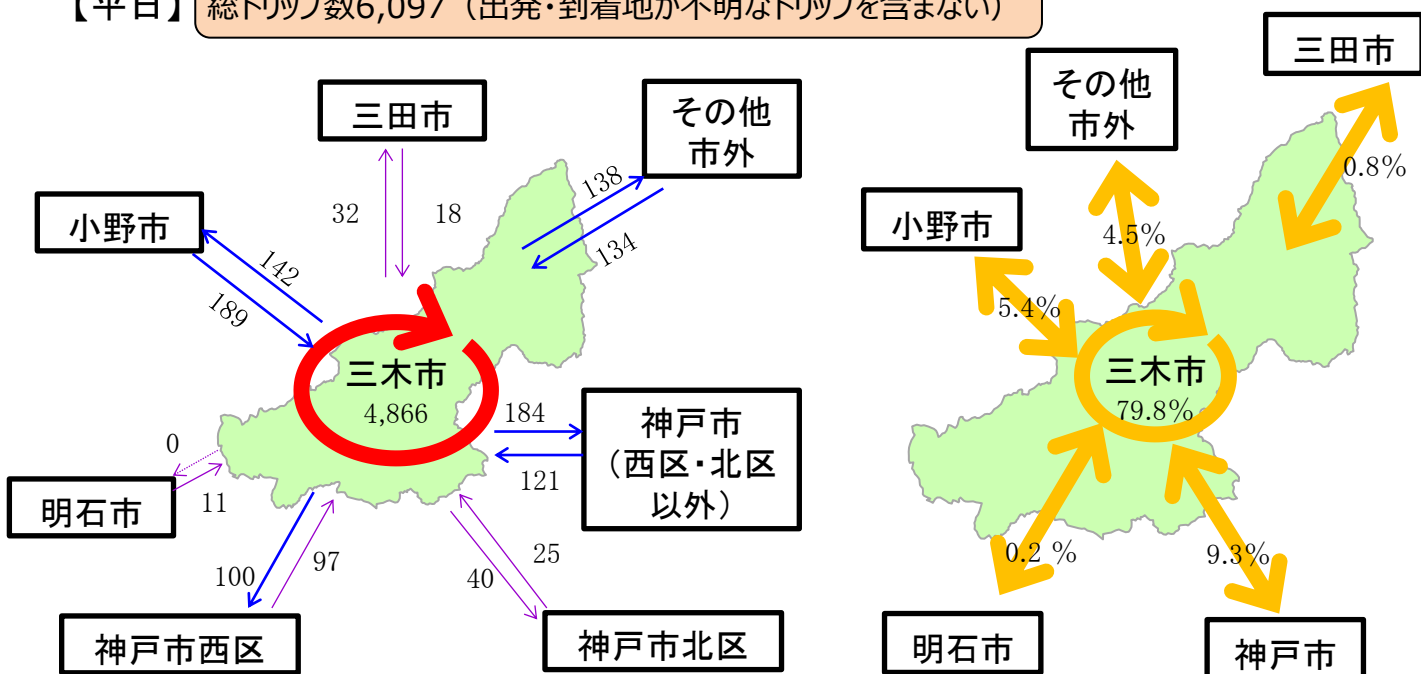
【休日】 総トリップ数24,473 (出発・到着地が不明なトリップを含まない)



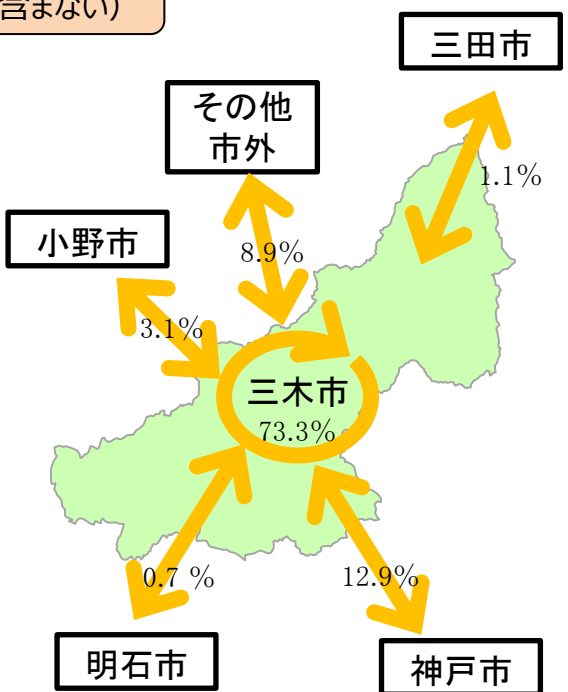
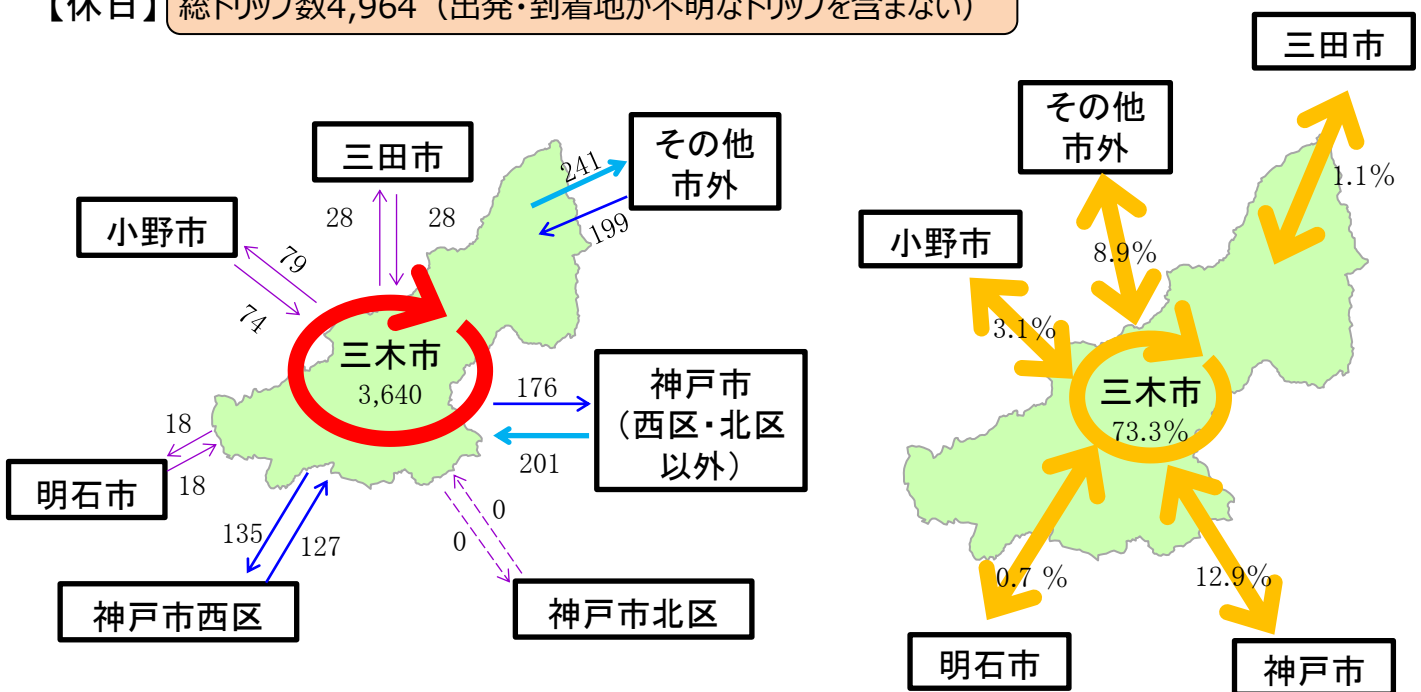
(イ) 75歳以上



【平日】 総トリップ数6,097 (出発・到着地が不明なトリップを含まない)



【休日】 総トリップ数4,964 (出発・到着地が不明なトリップを含まない)



2. 地域内、地域間での人の動き

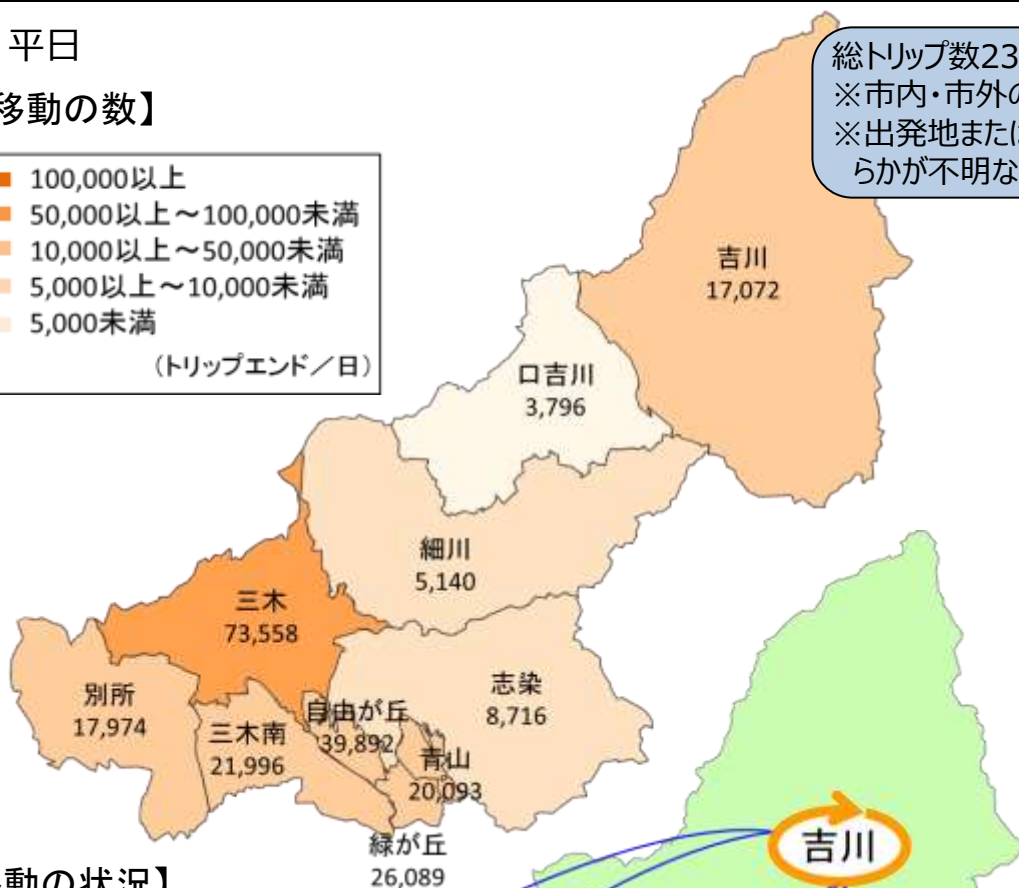
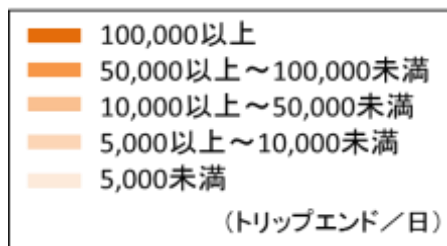
① 平日・休日別での動き

- ・市街地での移動量が多く、農村部では少ない。
- ・どの地域も、地域内の移動が最も多い。
- ・地域間の移動では概ね、距離が離れるほど移動が少なくなる。
- ・休日は平日に比べ移動が減るが、増えているところも散在する(三木⇄吉川、志染⇄細川など)

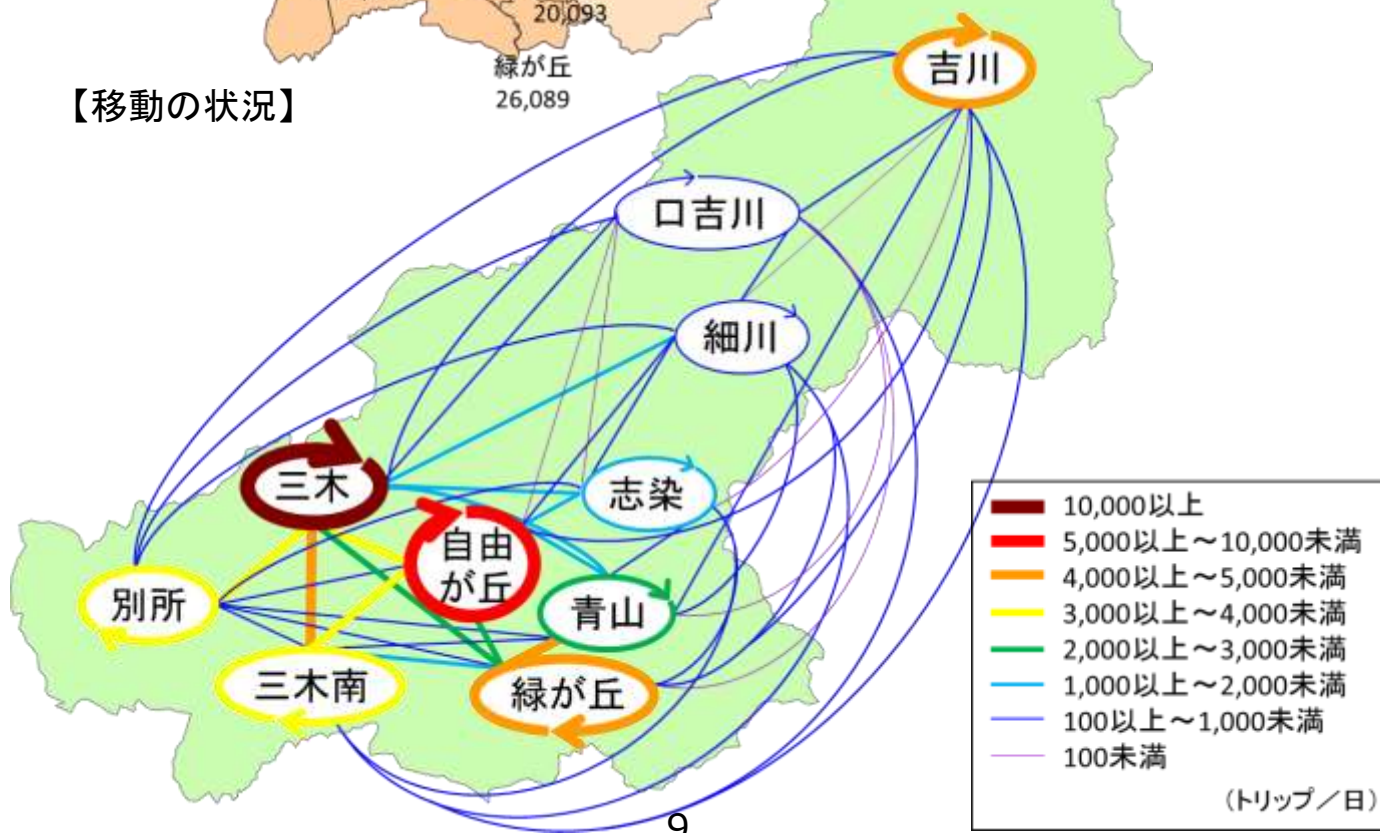
(ア) 平日

【移動の数】

総トリップ数234,326
※市内・市外の両方を含む
※出発地または到着地のどちらかが不明なトリップを含む

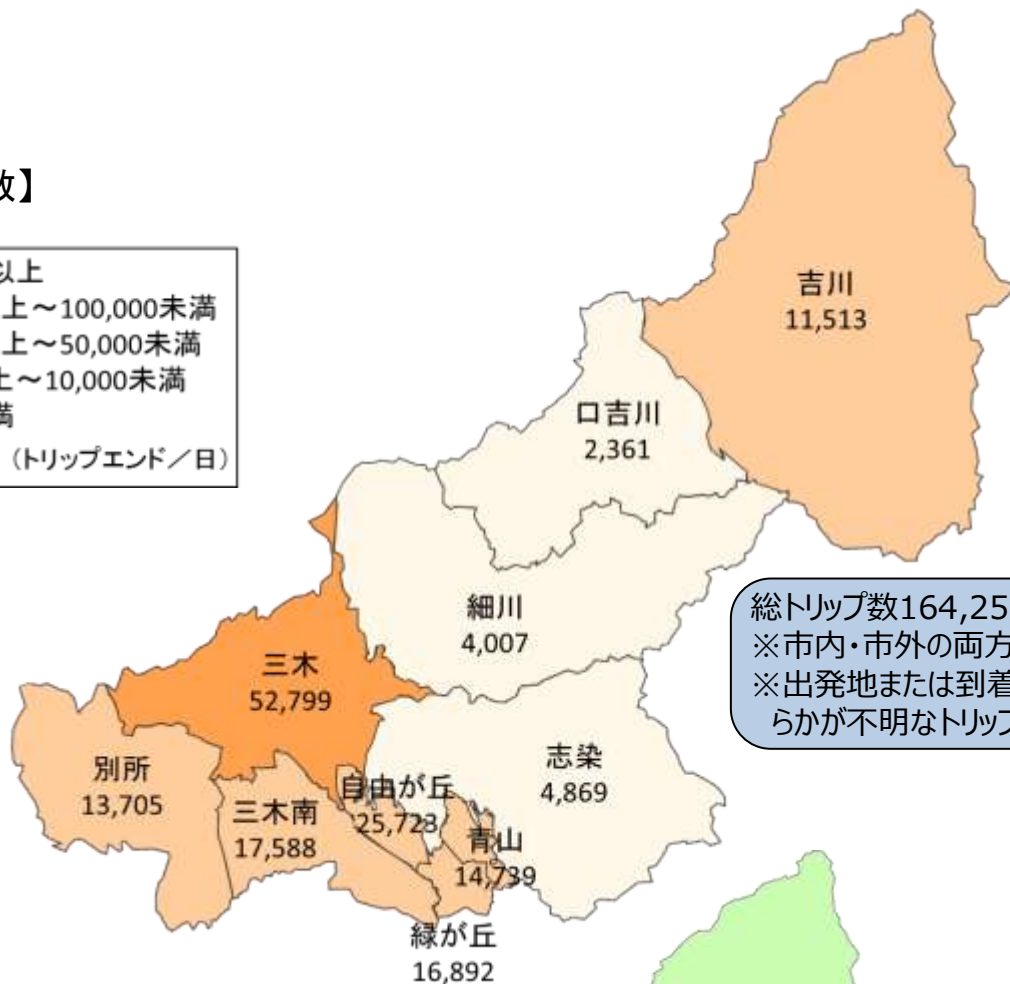
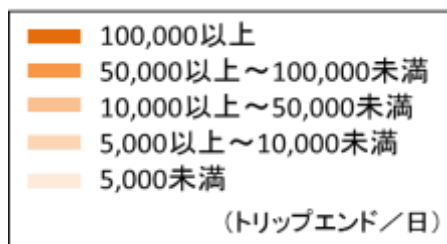


【移動の状況】

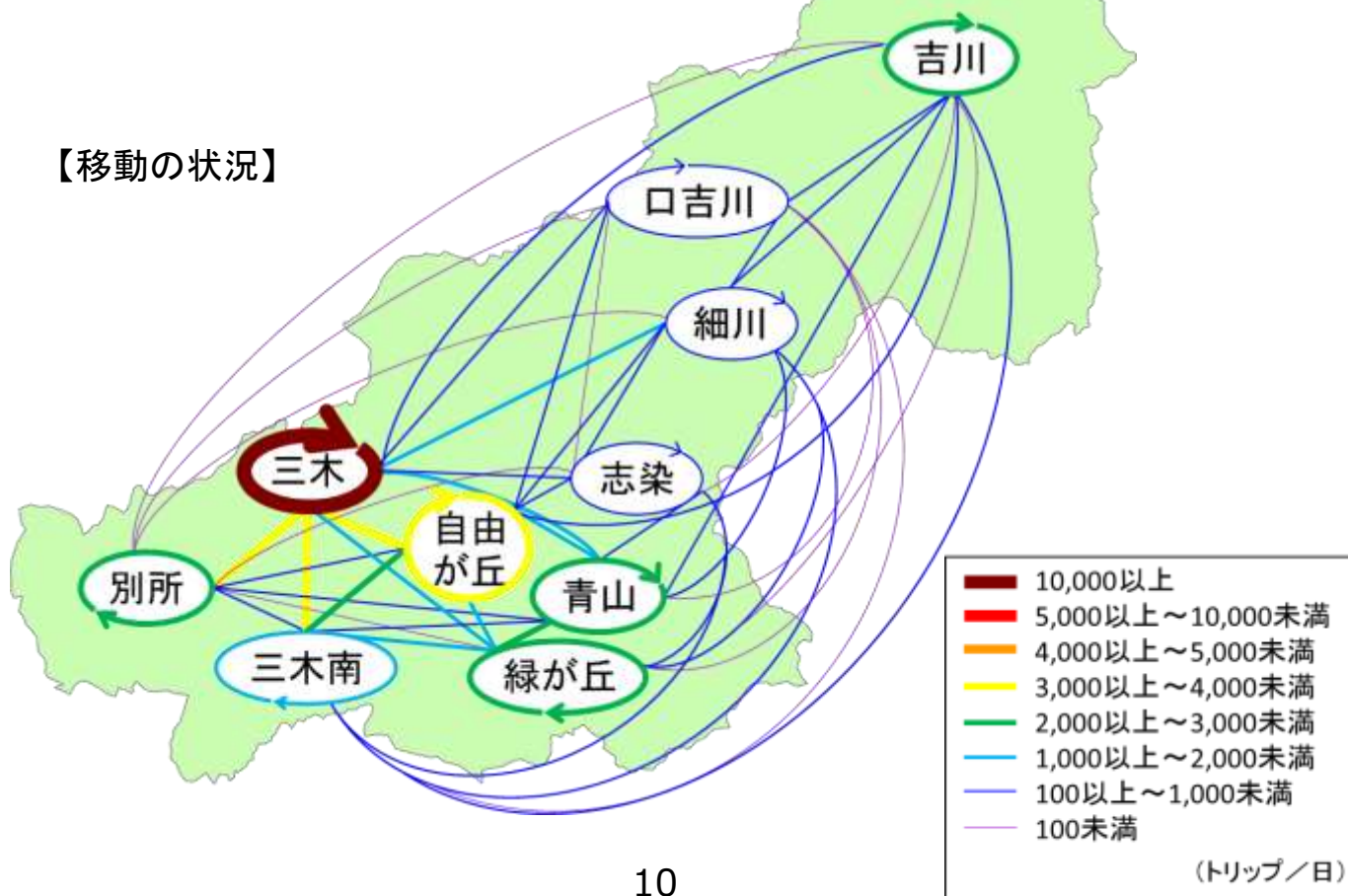


(イ) 休日

【移動の数】



【移動の状況】

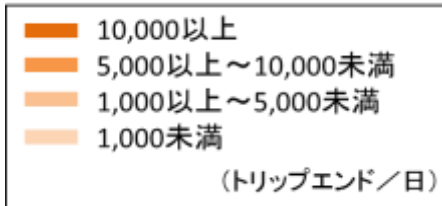


② 高齢者の動き

- ・休日の移動は、年齢にかかわらず平日の7割程度である。
- ・高齢になるにつれ、特に距離のある地域間において、移動の全く無いところが増加(別所⇄青山、志染⇄吉川など)。

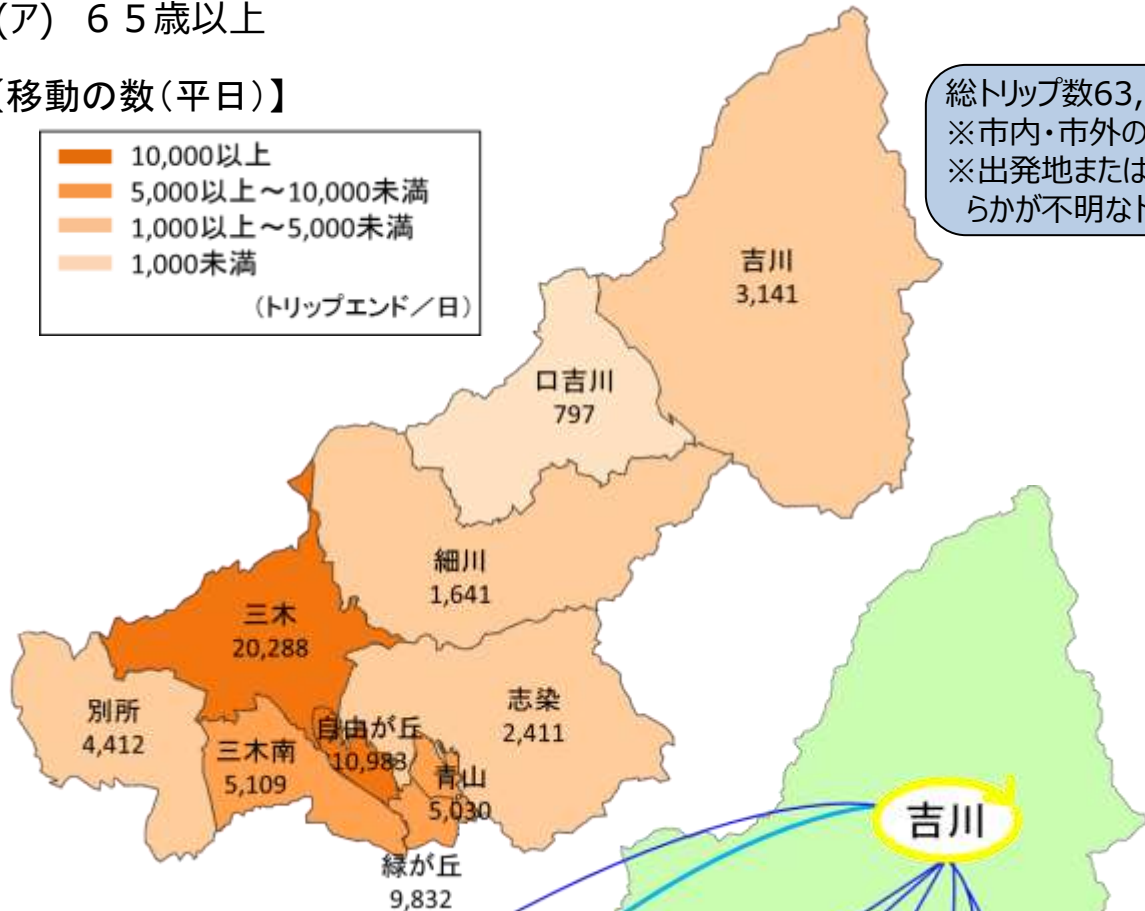
(ア) 65歳以上

【移動の数(平日)】

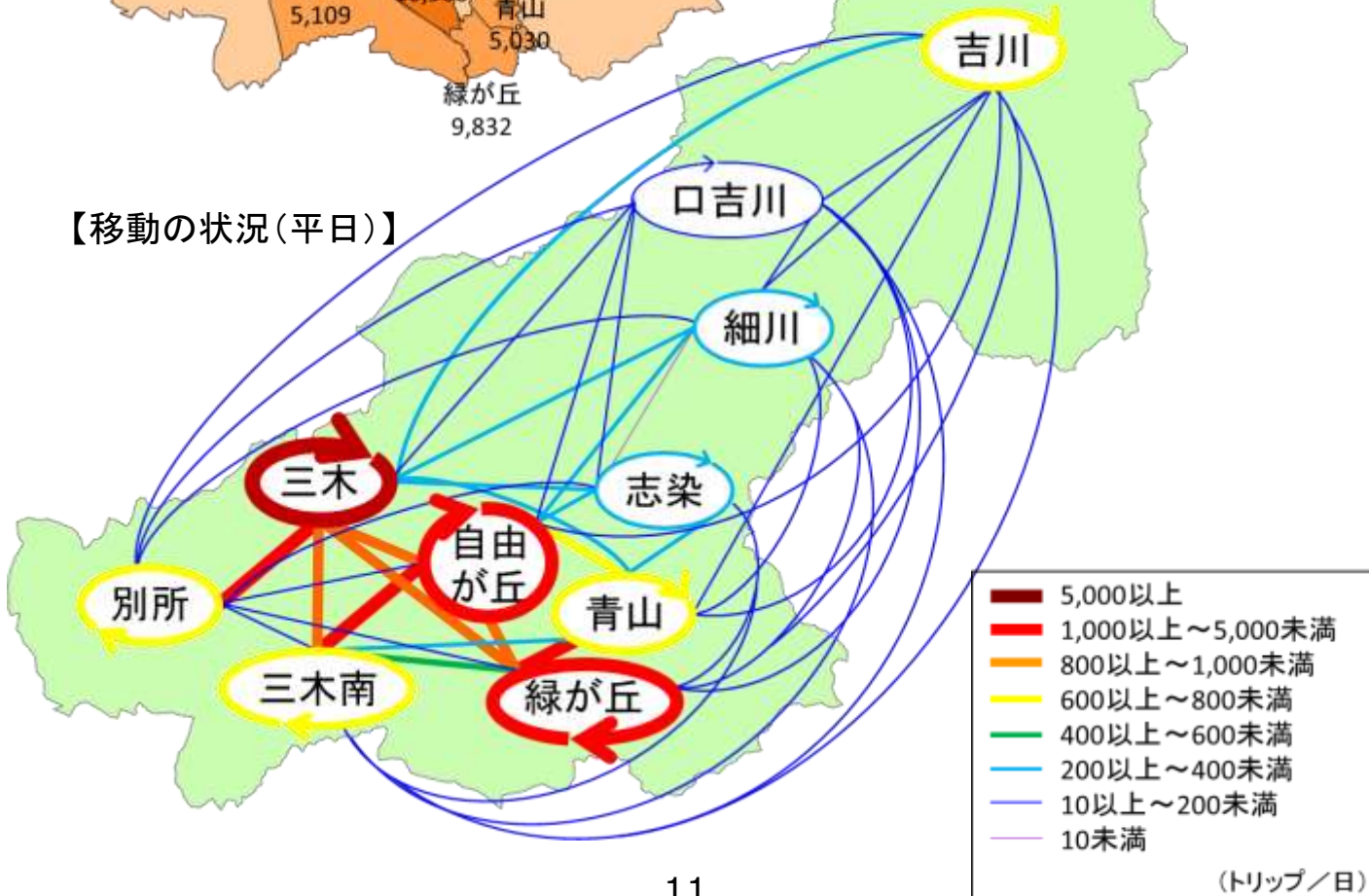


総トリップ数63,644

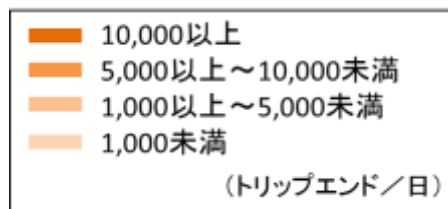
- ※市内・市外の両方を含む
- ※出発地または到着地のどちらかが不明なトリップを含む



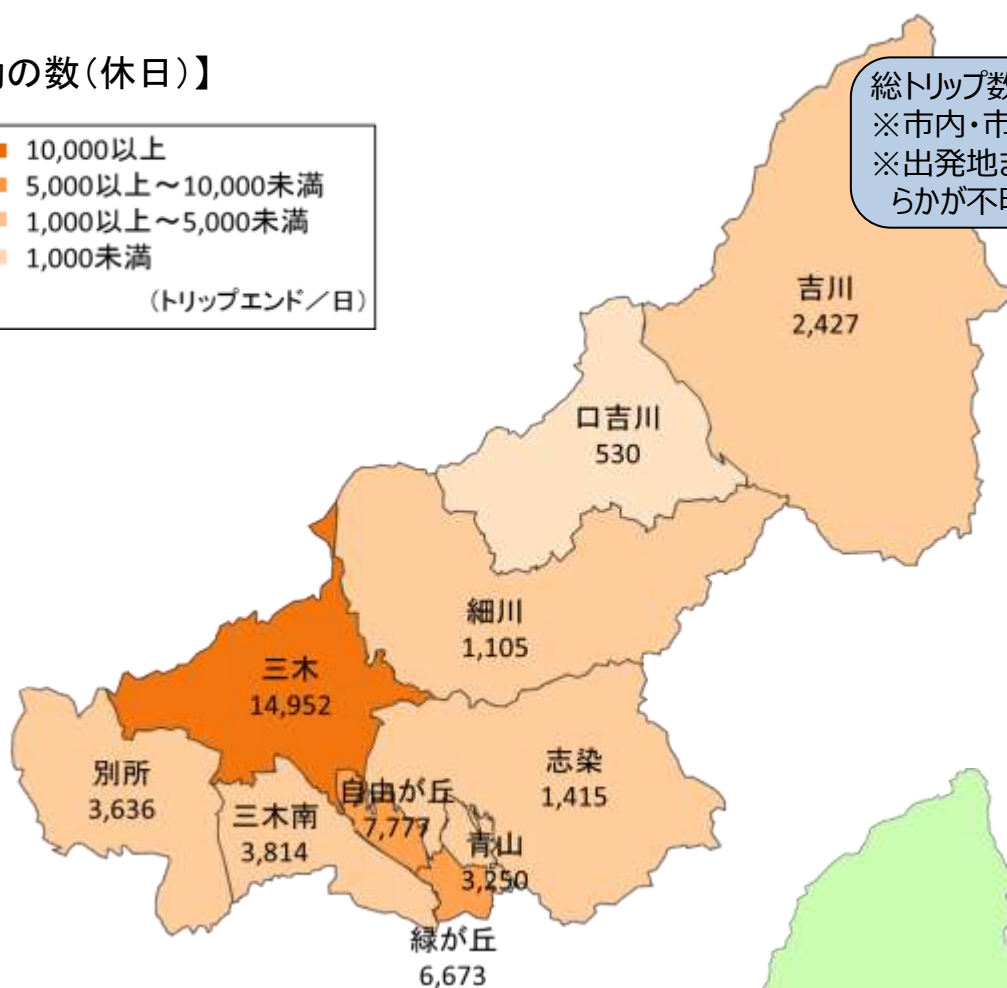
【移動の状況(平日)】



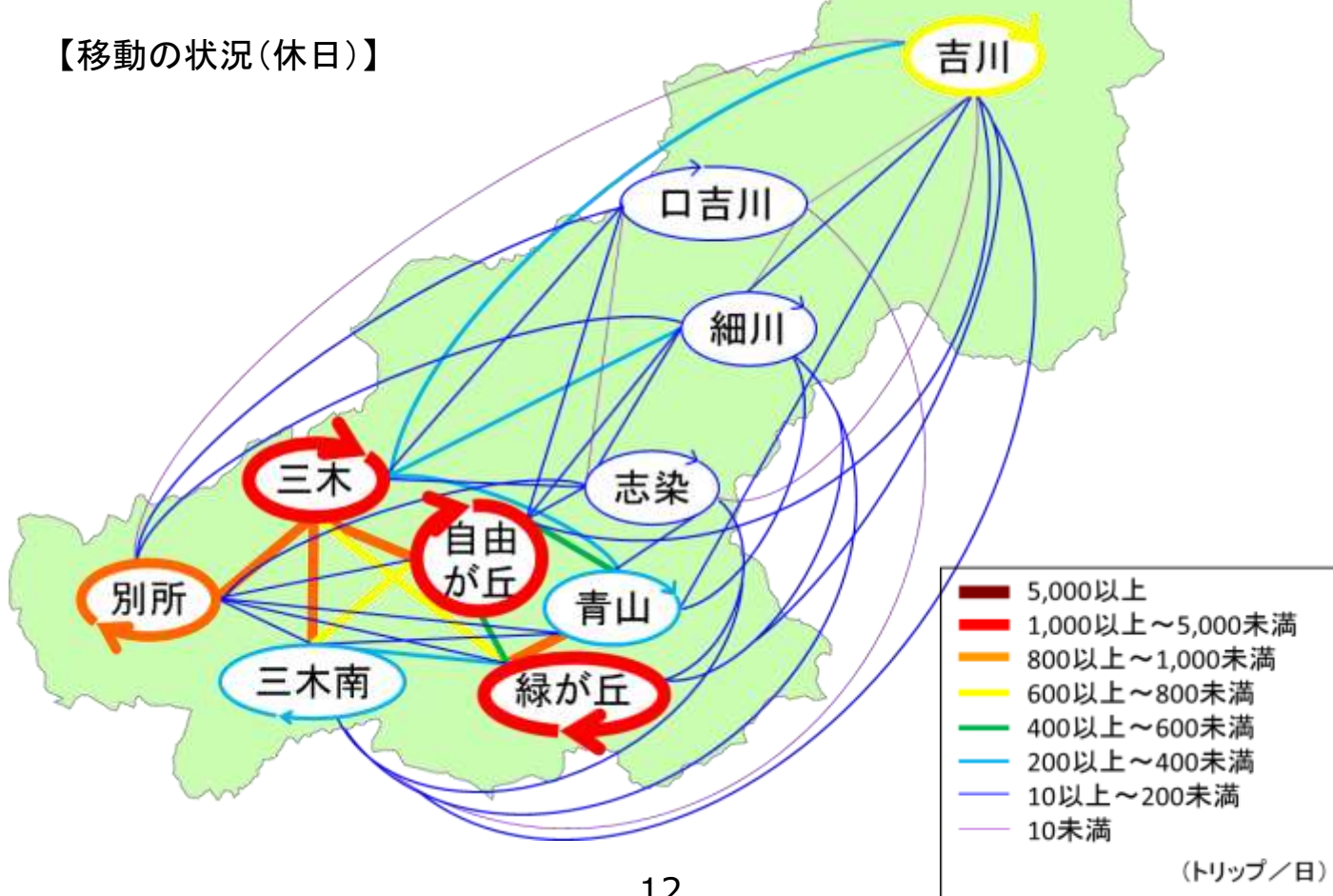
【移動の数(休日)】



総トリップ数45,579
 ※市内・市外の両方を含む
 ※出発地または到着地のどちらかが不明なトリップを含む

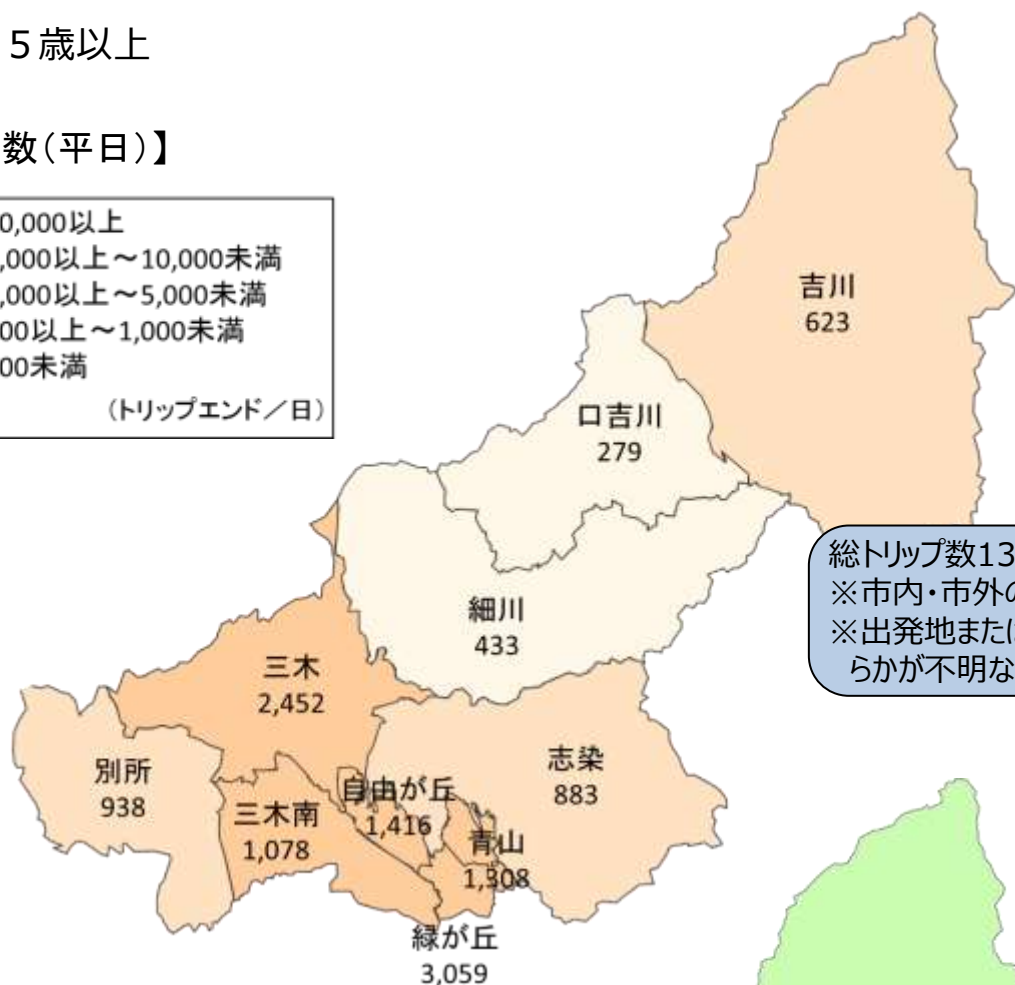
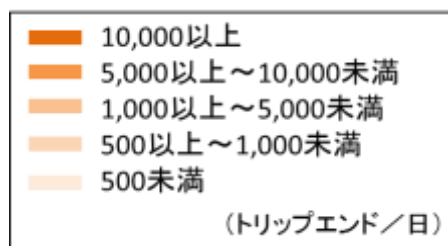


【移動の状況(休日)】

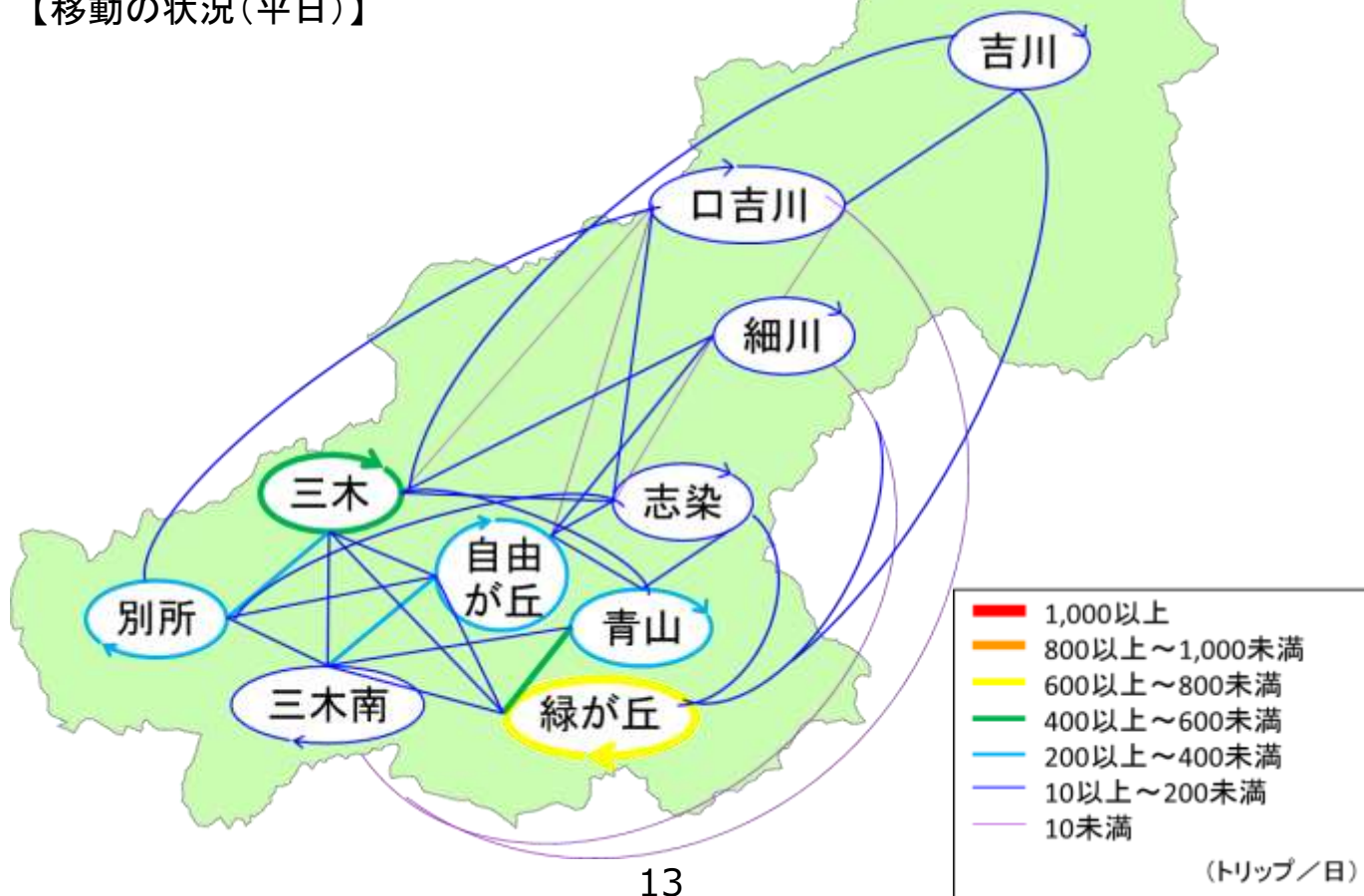


(イ) 75歳以上

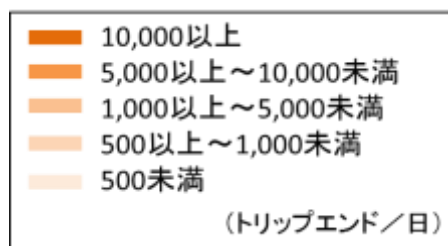
【移動の数(平日)】



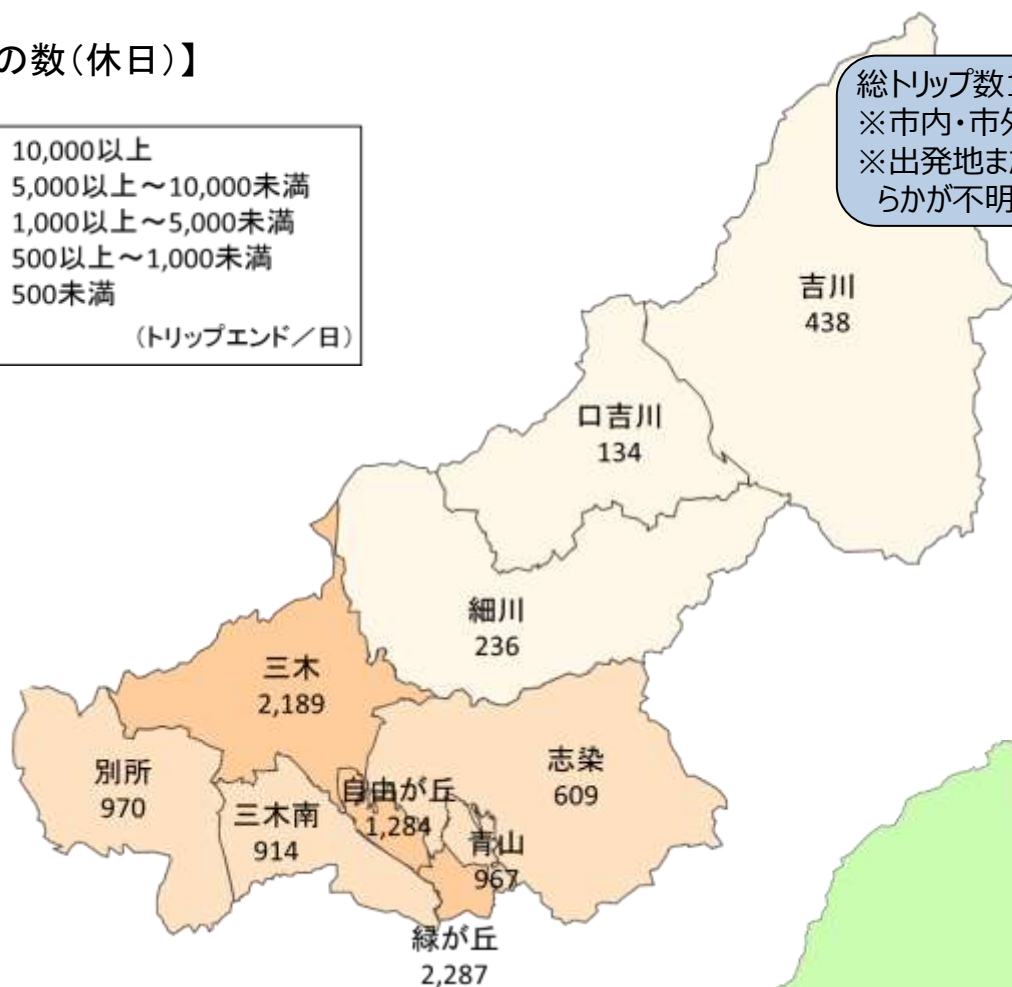
【移動の状況(平日)】



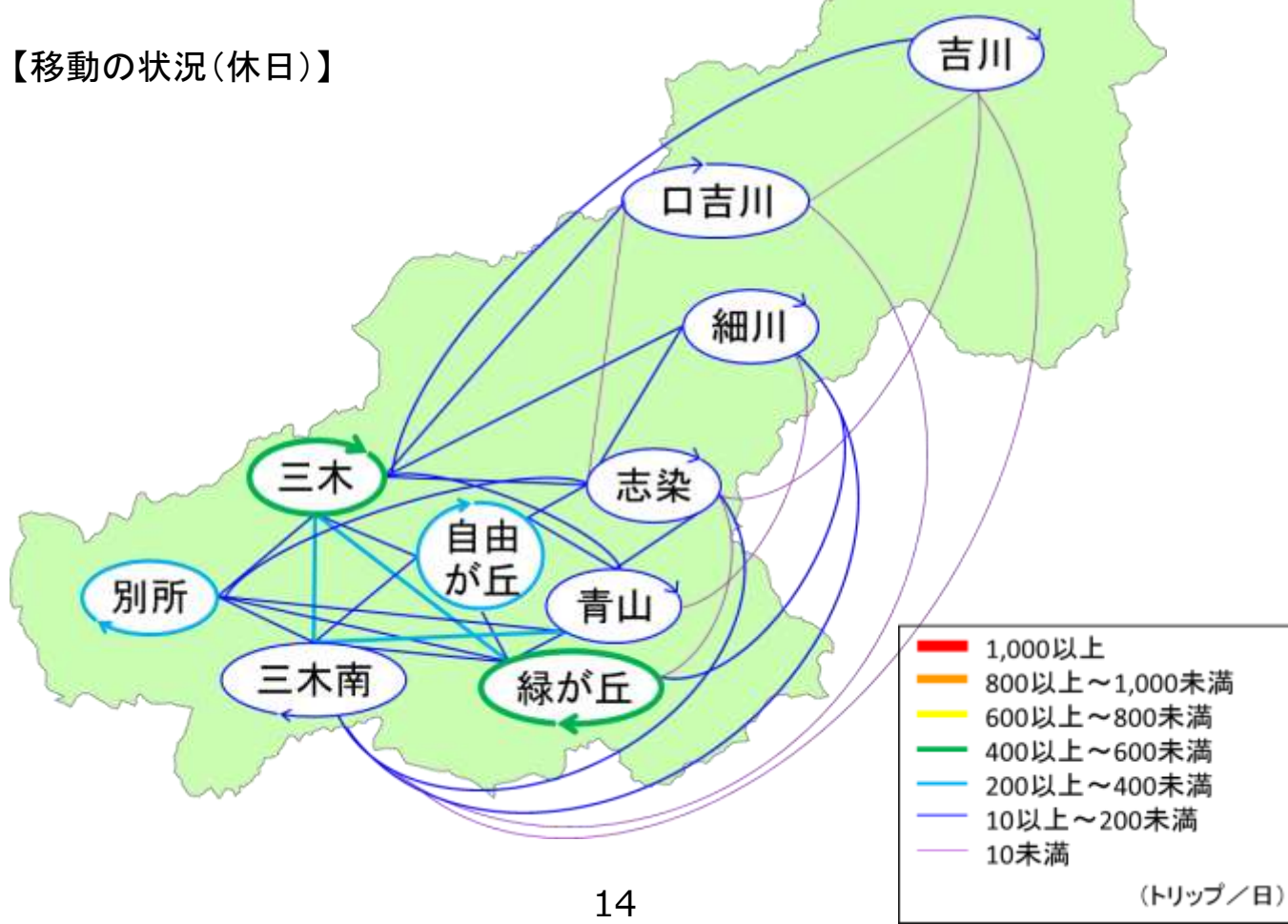
【移動の数(休日)】



総トリップ数10,028
 ※市内・市外の両方を含む
 ※出発地または到着地のどちらかが不明なトリップを含む



【移動の状況(休日)】

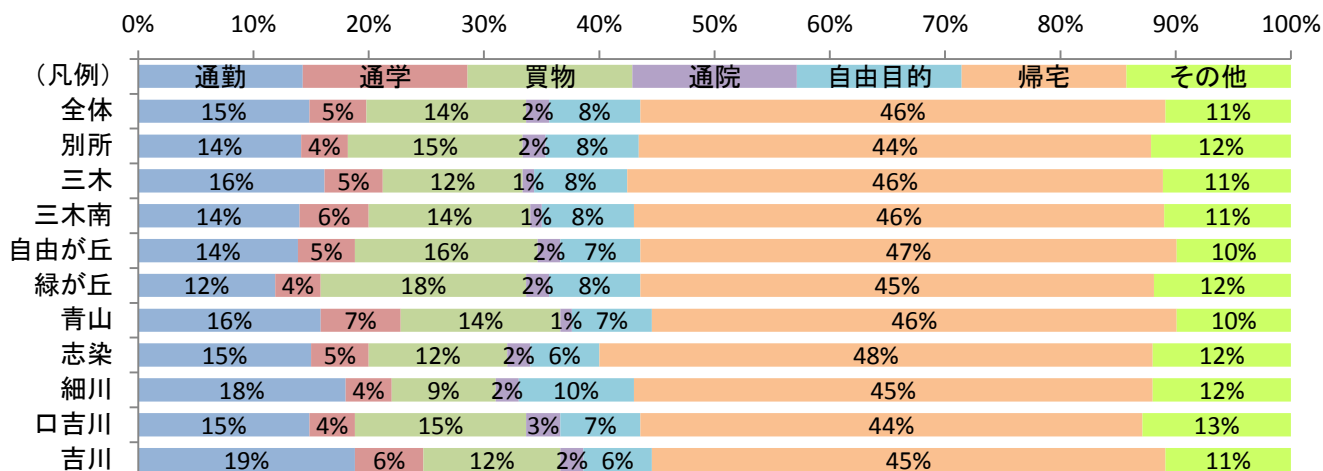


3. 目的からみた人の動き（目的分類別でのトリップ数の状況）

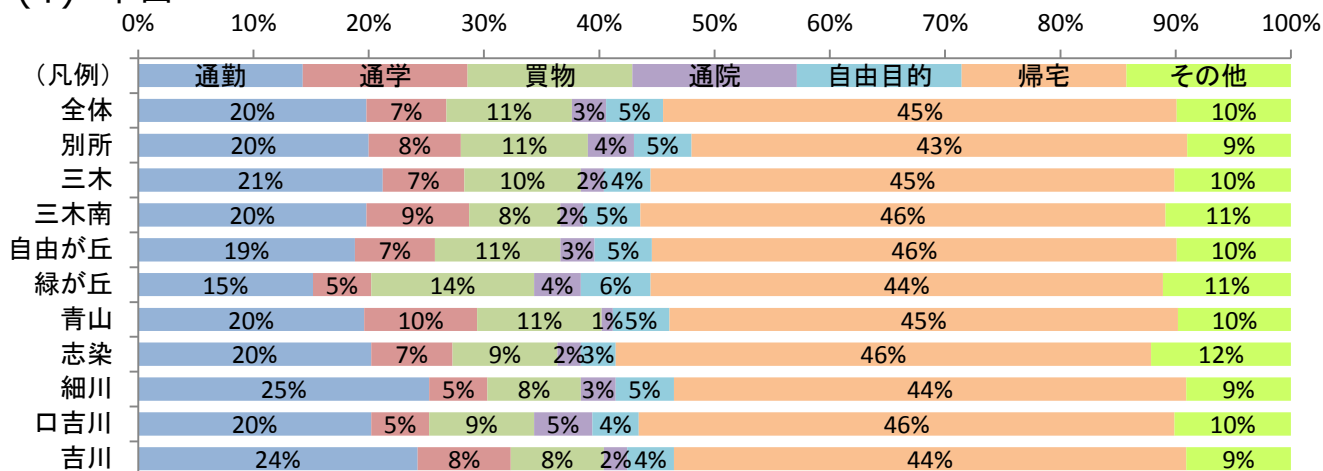
① 地域別での動き

- ・平日では、通勤、通学、買物とそれらに伴う帰宅が大多数となっている。
- ・休日では、買物及び自由目的のための移動の割合が高くなっている。

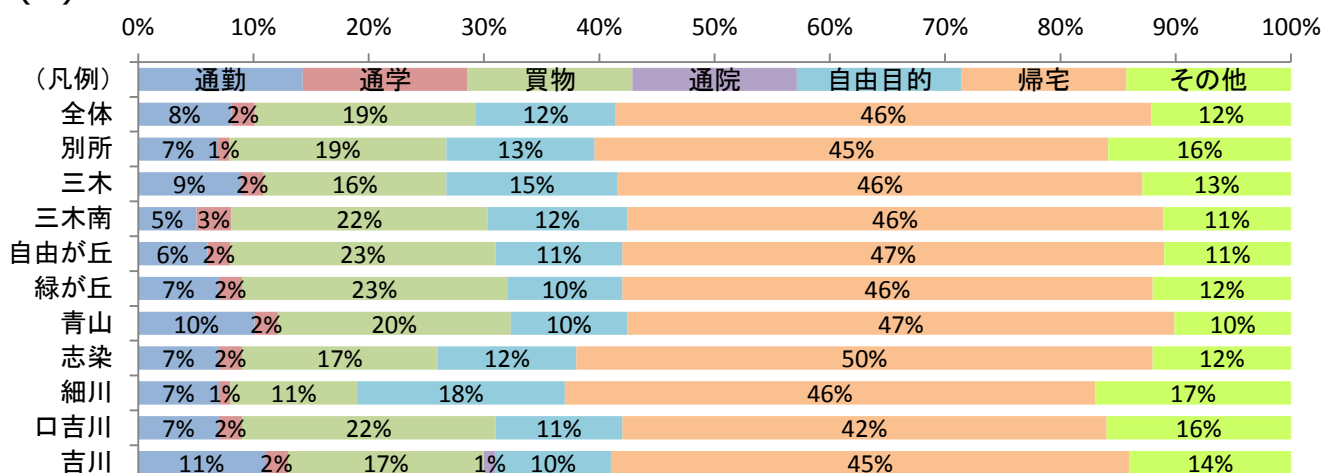
(ア) 平日・休日計



(イ) 平日



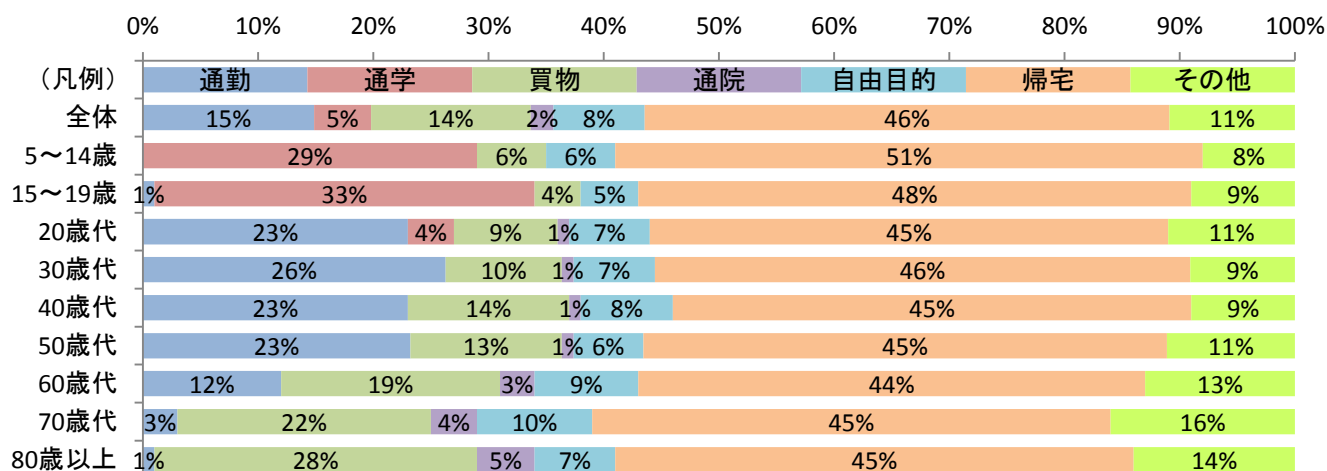
(ウ) 休日



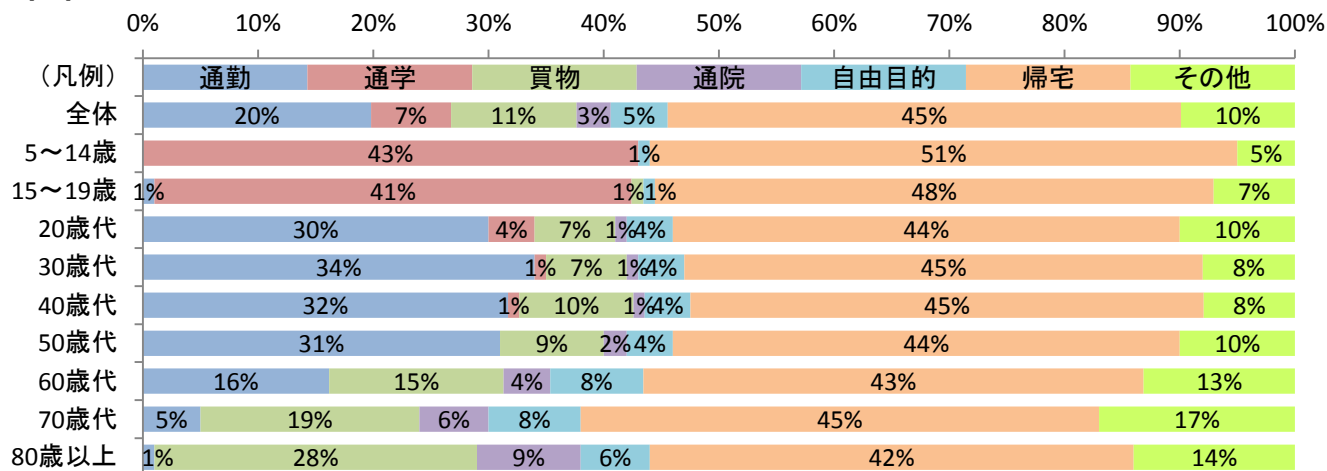
② 年代別での動き

- ・平日では、10歳代では通学、20～50歳代では通勤の割合が高くなっている。
- ・60歳代以上では、平日、休日とも、買物のための移動の割合が高くなっている。

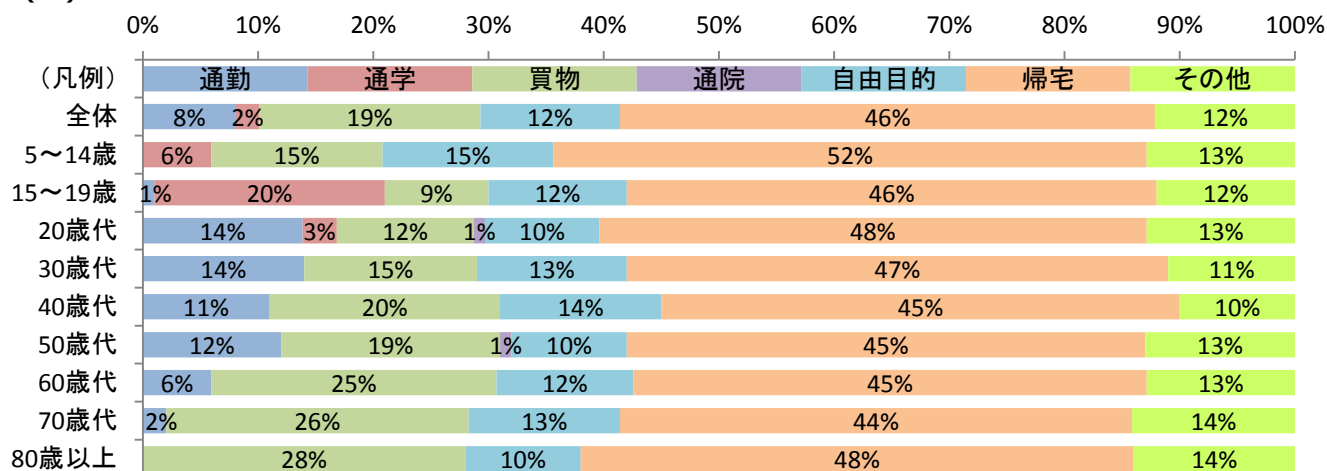
(ア) 平日・休日計



(イ) 平日



(ウ) 休日

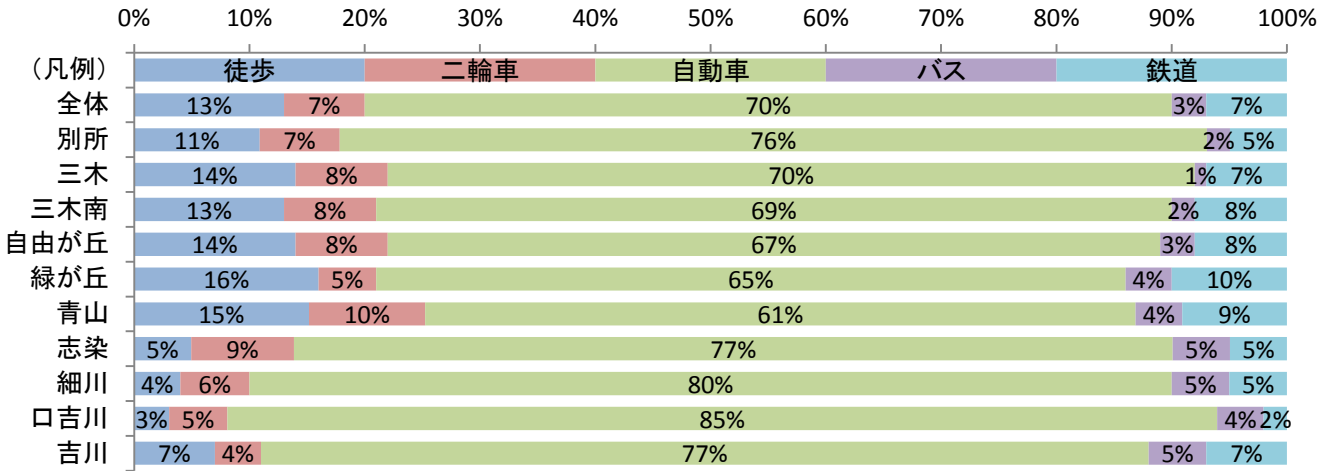


4. 交通手段からみた人の動き（代表交通手段別でのトリップ数の状況）

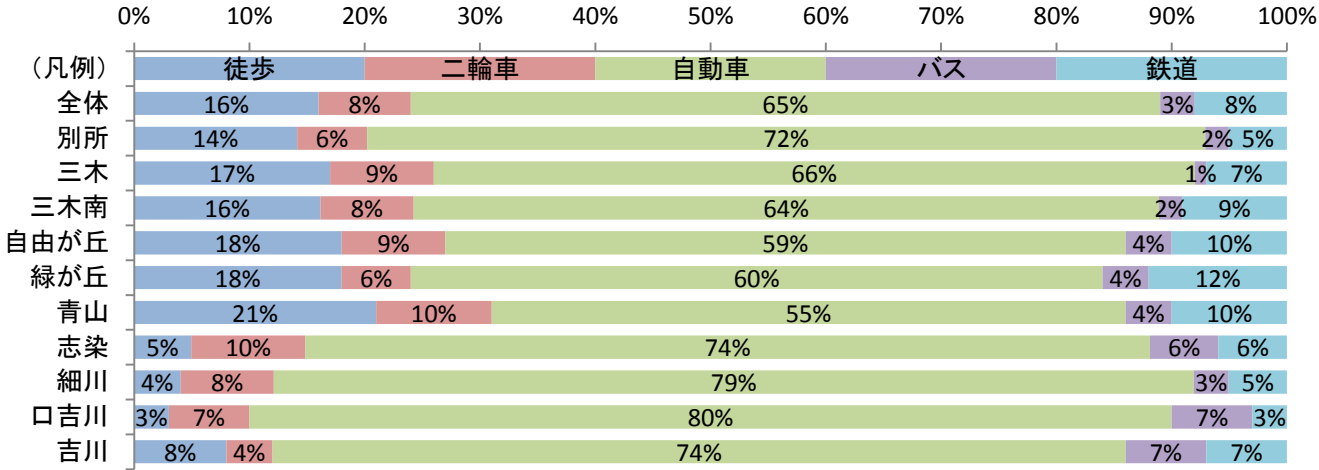
① 地域別での動き

・全ての地域で自動車での移動が最も多く、公共交通の利用は少ない傾向にある。
特に、バスでの移動は全地域とも非常に少ない。
・市街地地域では、徒歩による移動の割合が比較的高くなっている。

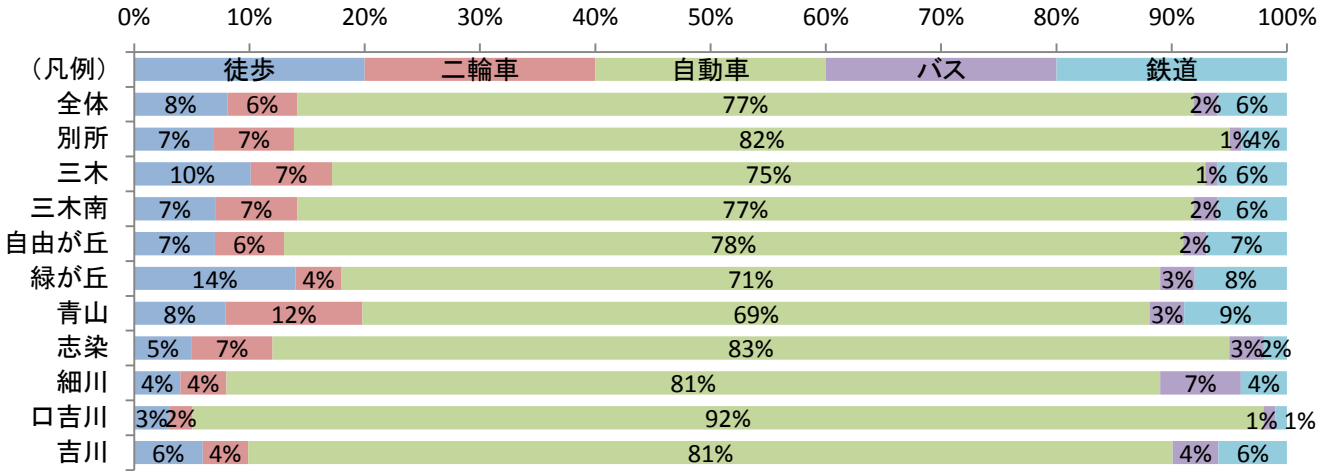
(ア) 平日・休日計



(イ) 平日



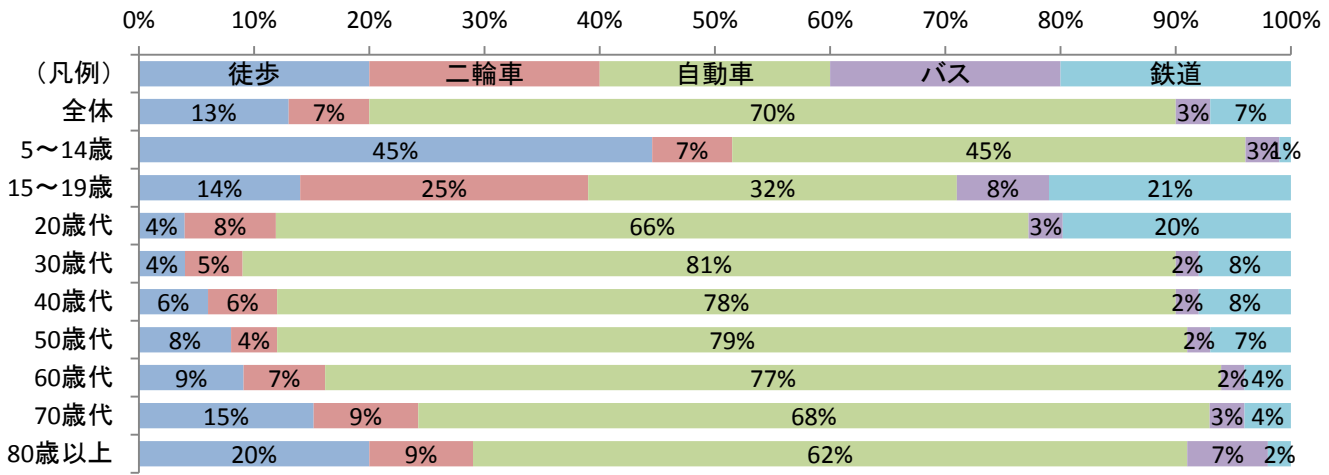
(ウ) 休日



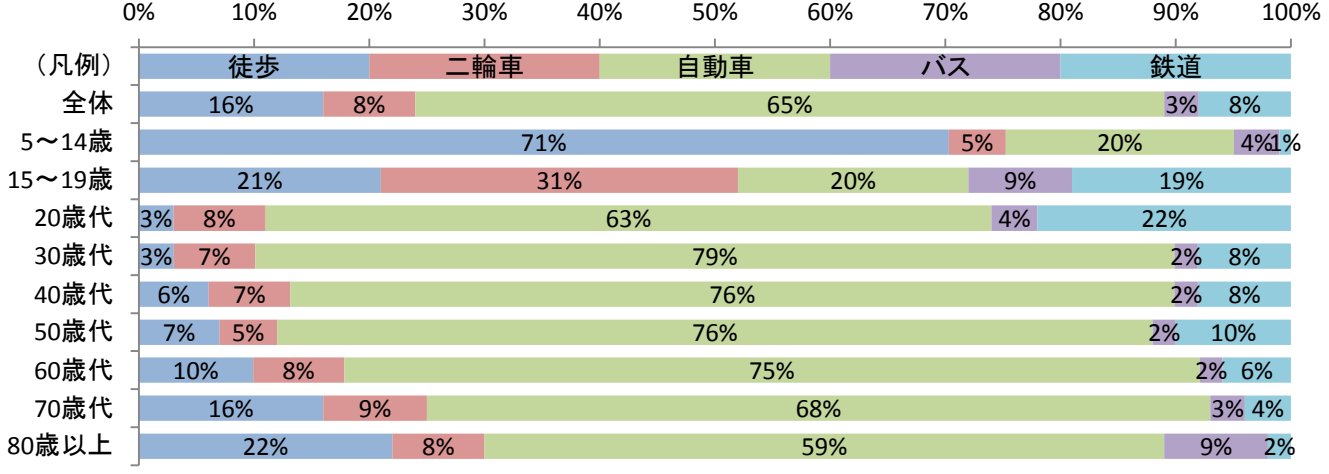
② 年代別での動き

・10歳代では徒歩、二輪車での移動の割合が高いが、20歳代以上では、全ての年代で自動車による移動が大多数となっている。
・20歳代以上では、高齢になるほど徒歩による移動の割合が高くなる傾向がある。

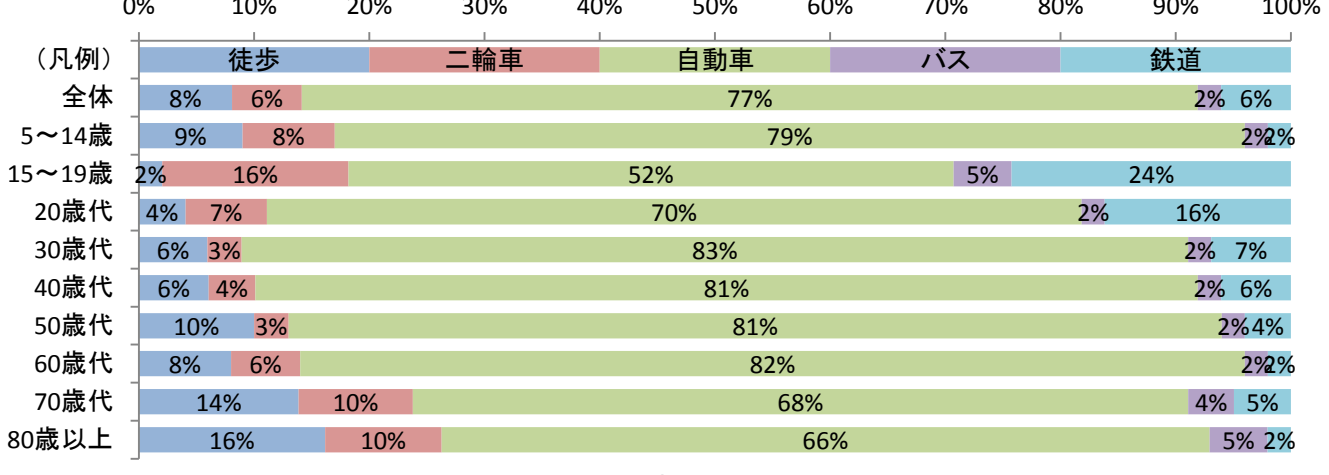
(ア) 平日・休日計



(イ) 平日



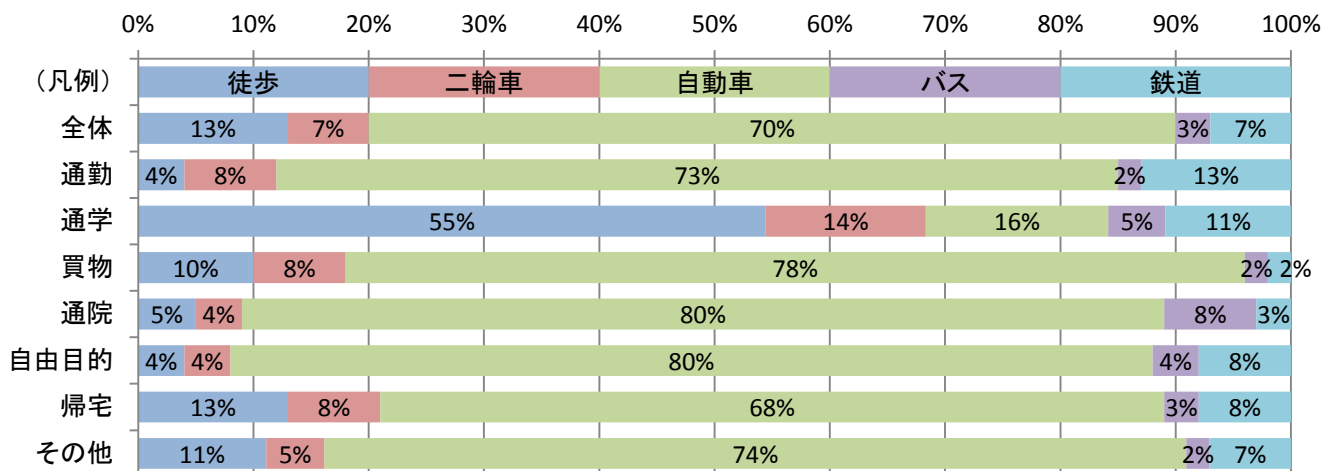
(ウ) 休日



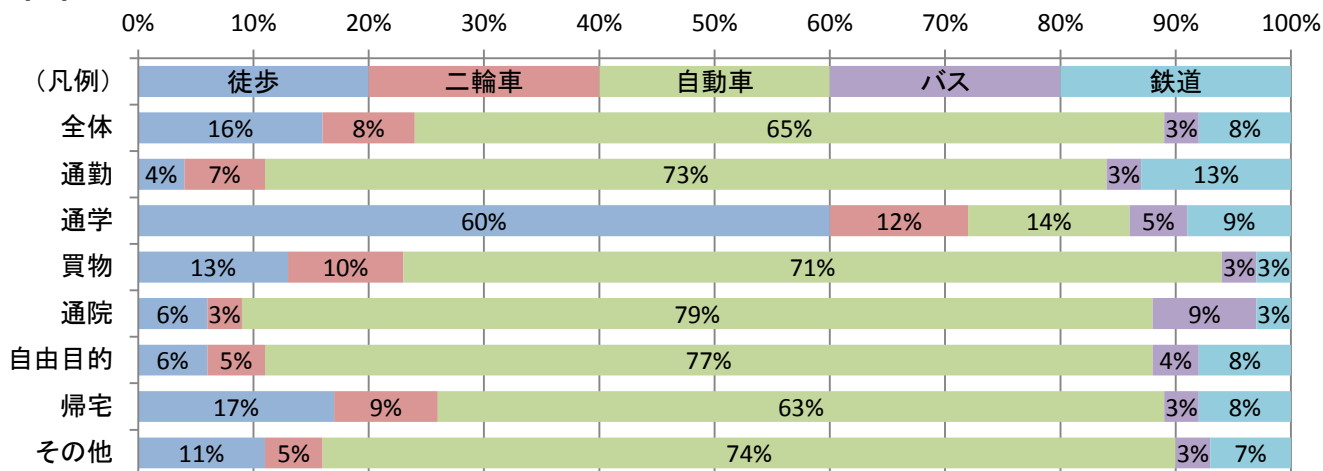
③ 目的別での動き

- ・通学では、徒歩、二輪車の割合が高く、公共交通、特に鉄道についても割合が比較的高くなっている。
- ・通学以外では自動車での移動が大多数であるが、通勤では鉄道、通院ではバスの割合が比較的高くなっている。

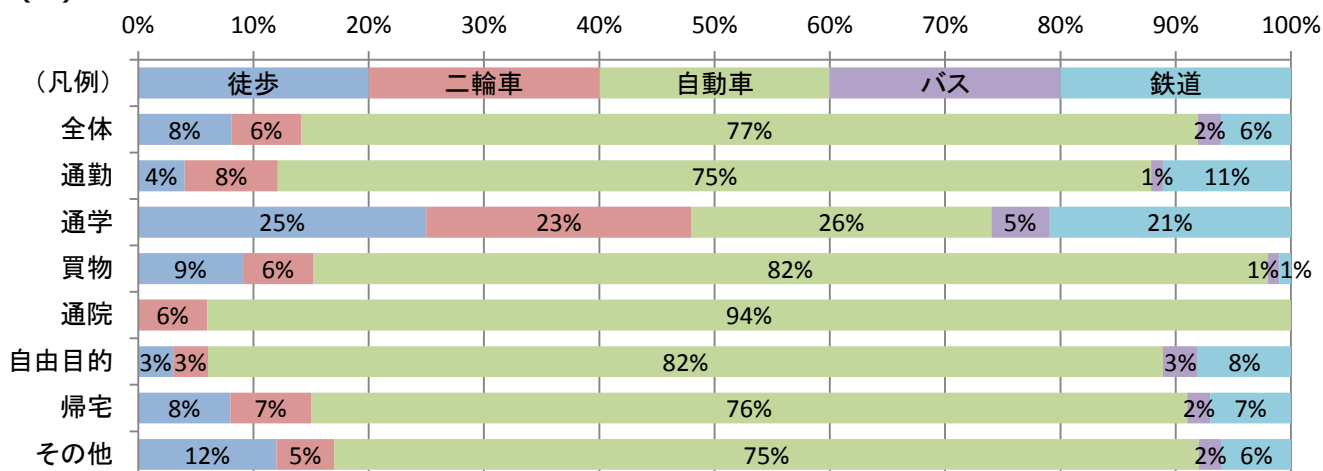
(ア) 平日・休日計



(イ) 平日



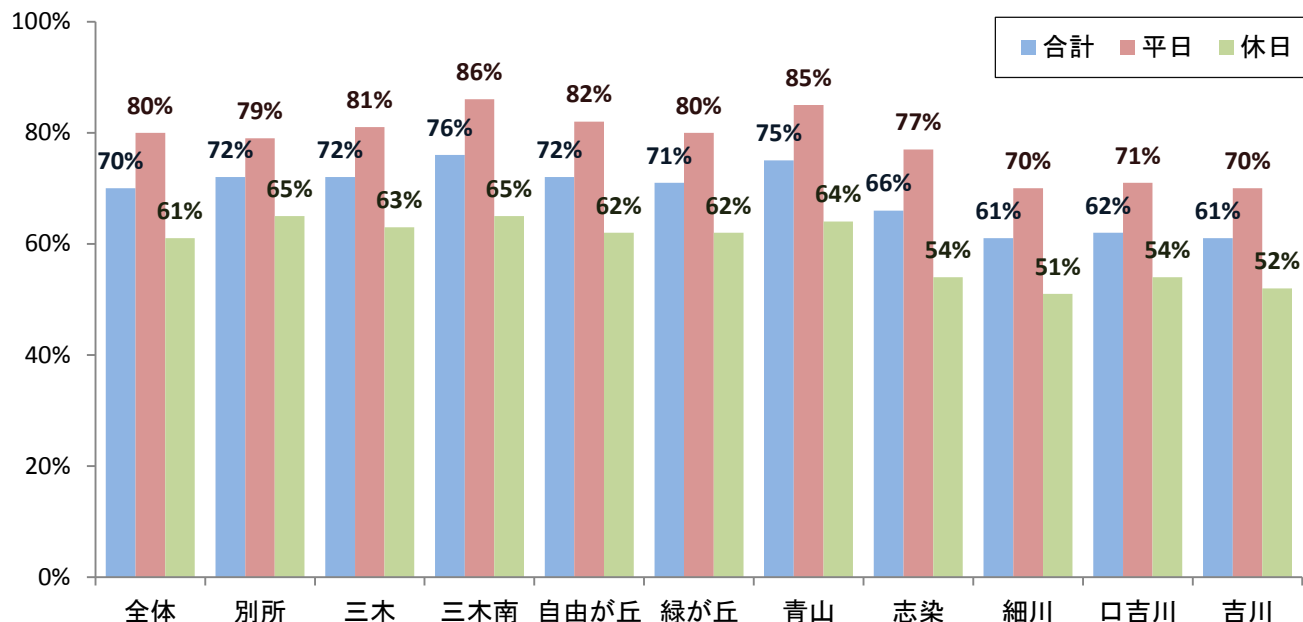
(ウ) 休日



5. 外出率の状況

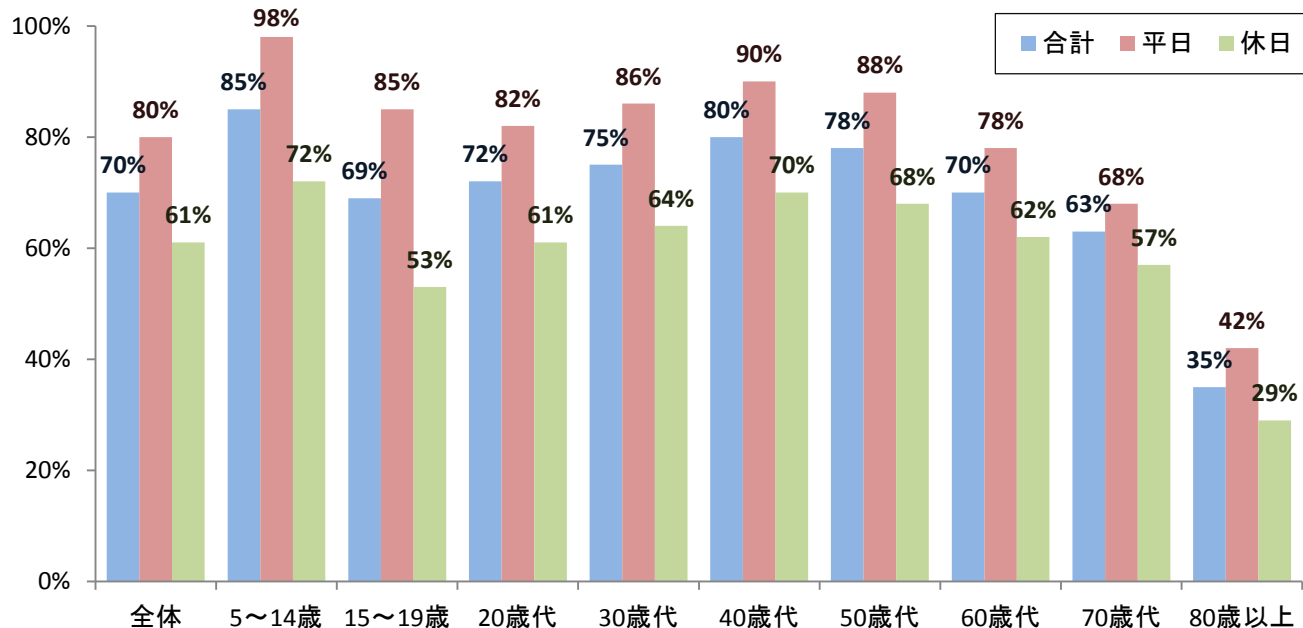
① 地域別での外出率

- ・全ての地域で、平日の外出率が休日を大きく上回っている。
- ・平日、休日とも、市街地地域での外出率が農村地域と比較して高くなっている。



② 年代別での外出率

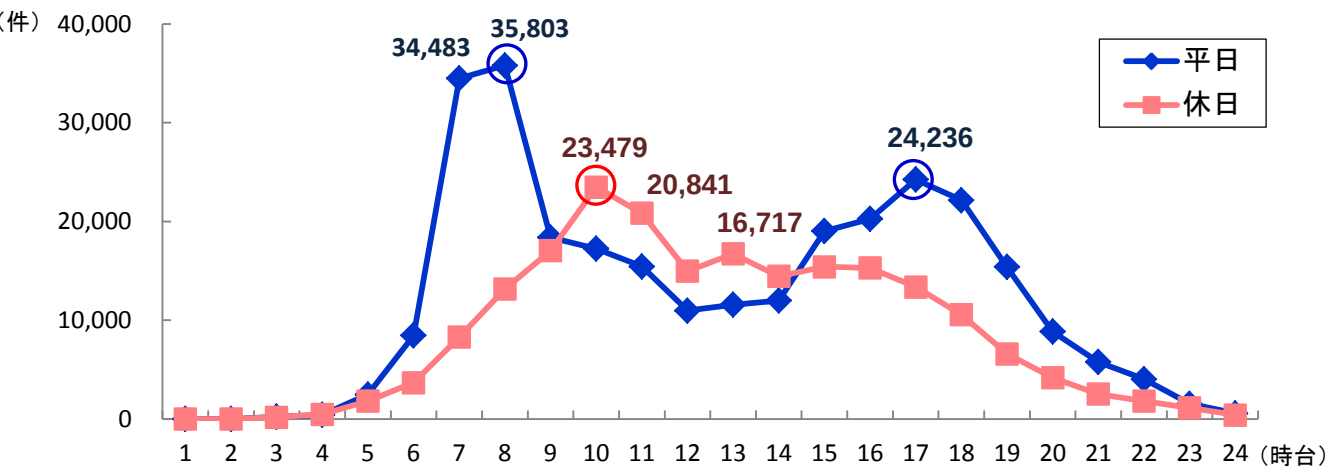
- ・全ての年代で、平日の外出率が休日を大きく上回っている。
- ・40歳代以上では、高齢になるほど外出率が低下する傾向があり、80歳代以上では他の年代と比較して外出率が極端に低くなっている。



6. 時間帯別での人の動き（時間帯別での発生集中量の状況）

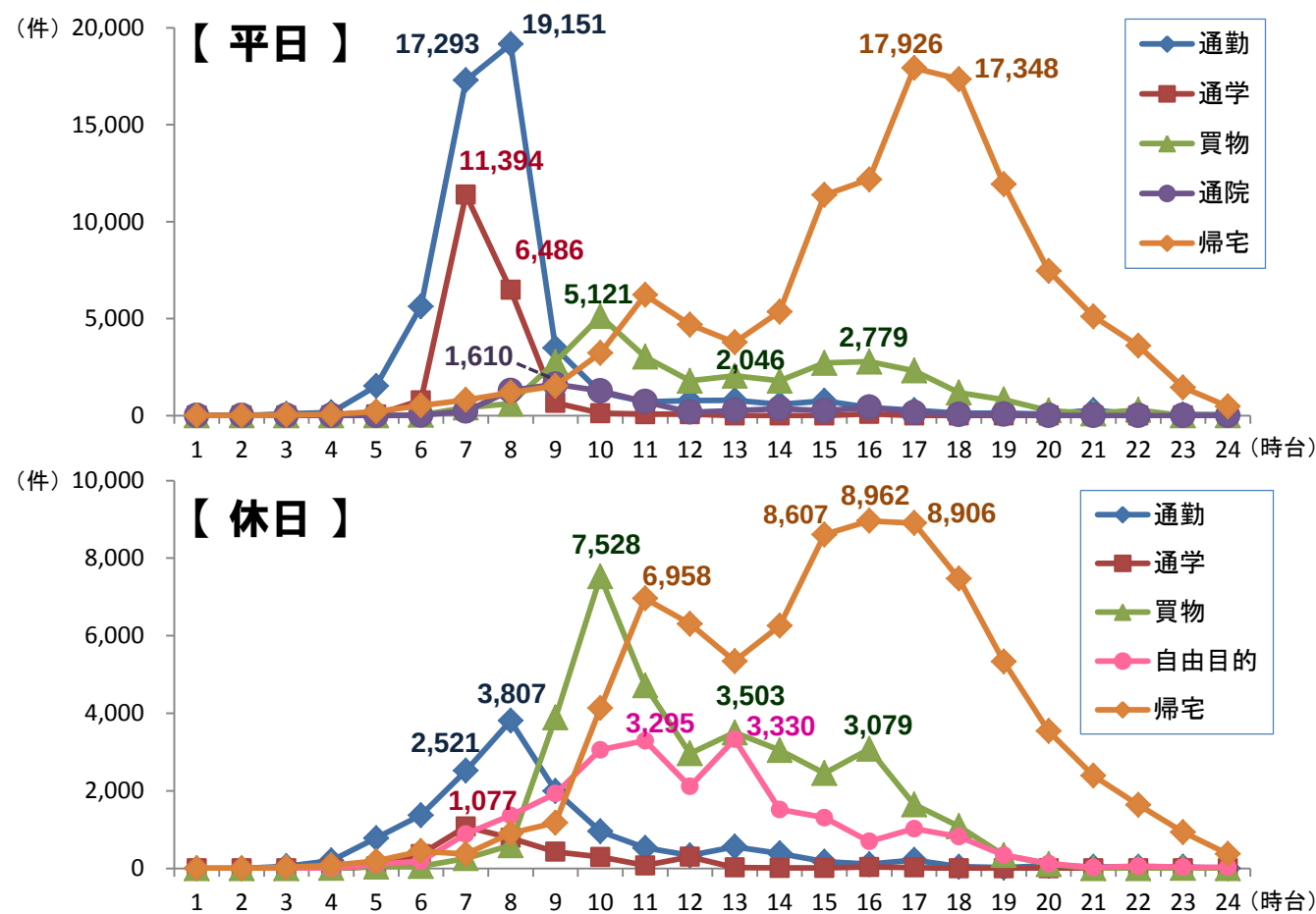
① 全体的な動き

- ・平日では、7～8時台と17時台を中心に、二つの時間帯で移動のピークがある。
- ・休日では平日と比較して全体的な移動量は少ないが、10～11時台を中心として、幅広い時間帯で移動が生じている。



② 主な目的別での動き

- ・平日では、7～8時台に通勤及び通学による移動が多く生じている。
- ・休日では、10～14時頃を中心に、買い物、自由目的による移動が多く生じている。



第3章 パーソントリップ調査に基づく三木市内のバス利用の実態

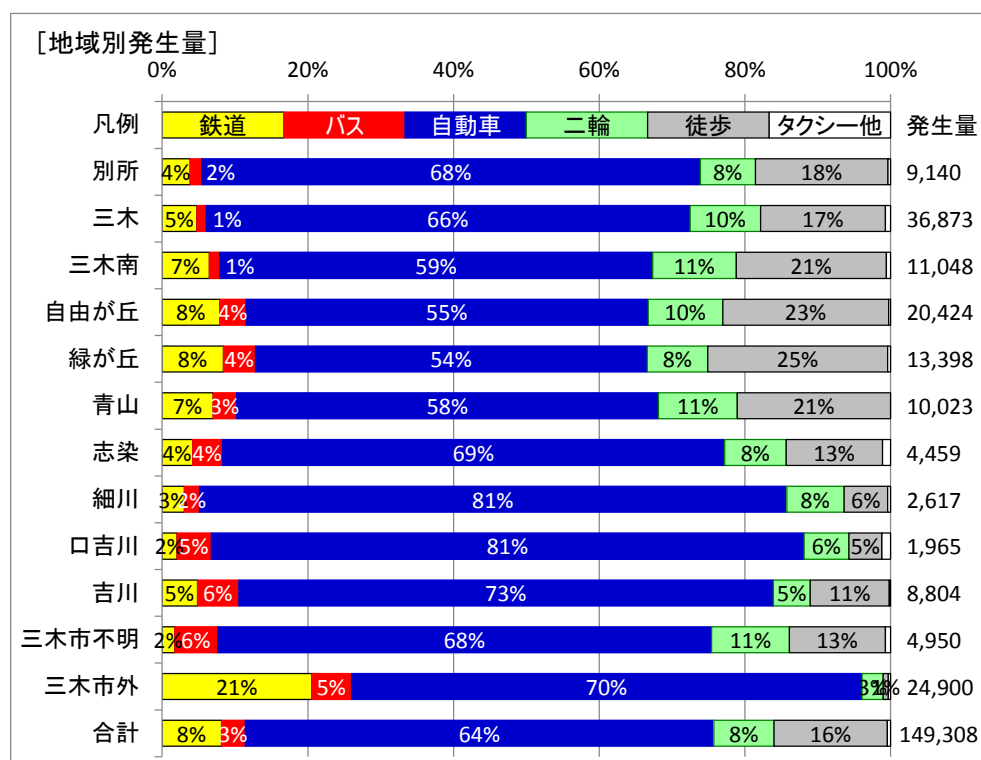
1. 地域別の交通手段の利用状況

- ・図－1 は、地域別の発生量（当該地域に出発地を持つトリップ数）の代表交通手段（※）別の構成比を示したものである。
- ・どの地域でも自動車が多く、概ね 55～80％を占める。
- ・バス（路線バス、コミュニティバス、病院直通バス、地域ふれあいバス、その他のバス）は 1～6％程度である。

※代表交通手段：一つのトリップで複数の交通手段を用いた場合は、次に示す優先順位の中で最も高い順位の交通手段を代表させる。

〔優先順位〕 鉄道（神戸電鉄→その他の鉄道）→バス（路線バス→コミバス→病院直通バス→ふれあいバス→その他のバス）→タクシー→自家用車（自分が運転→家族が運転→それ以外の人が運転）→二輪（原付・バイク→自転車）→徒歩（徒歩→車いす等）→その他

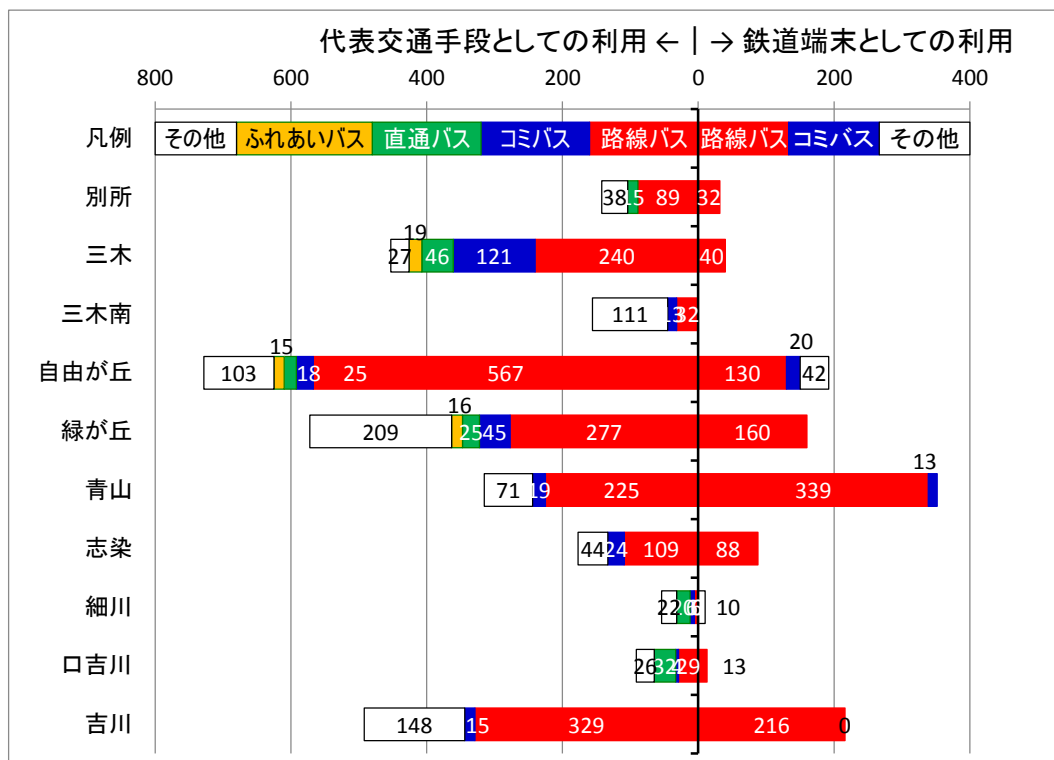
図－1 地区別代表交通手段別発生量



2. 地域別のバスの利用状況

- ・バスの利用は、代表交通手段としての利用に加え、鉄道端末（出発地から鉄道に乗車するまで（乗車端末）と駅で降車してから目的地まで（降車端末））の交通手段としての利用がある。
 - ・図－1 のような代表交通手段としての集計では、鉄道端末としてのバス利用が見えないため、地域別のバストリップ数（当該地域に出发地を持つトリップ数）を代表交通手段と鉄道端末交通手段に区分して図－2 に示す。
 - ・バスの利用は、自由が丘、緑が丘、青山、三木、吉川などの地域で多い。
 - ・代表交通手段と鉄道端末手段のバランスを見ると、青山では代表交通手段の利用より鉄道端末としての利用が多いが、それ以外の地域では代表交通手段としての利用が多い。
- なお、代表交通手段としての発生量は 3,456 トリップ／日、鉄道端末としてのトリップ数（乗車端末）は 1,103 トリップ／日である。
- ・代表交通手段、鉄道端末交通手段とも、どの地域でも路線バスのトリップ数が最も多い。
 - ・コミュニティバスや直通バスのトリップ数は路線バスと比べると少ない。

図－2 代表交通手段・鉄道端末交通手段としてのバストリップ数（発生量・乗車端末）



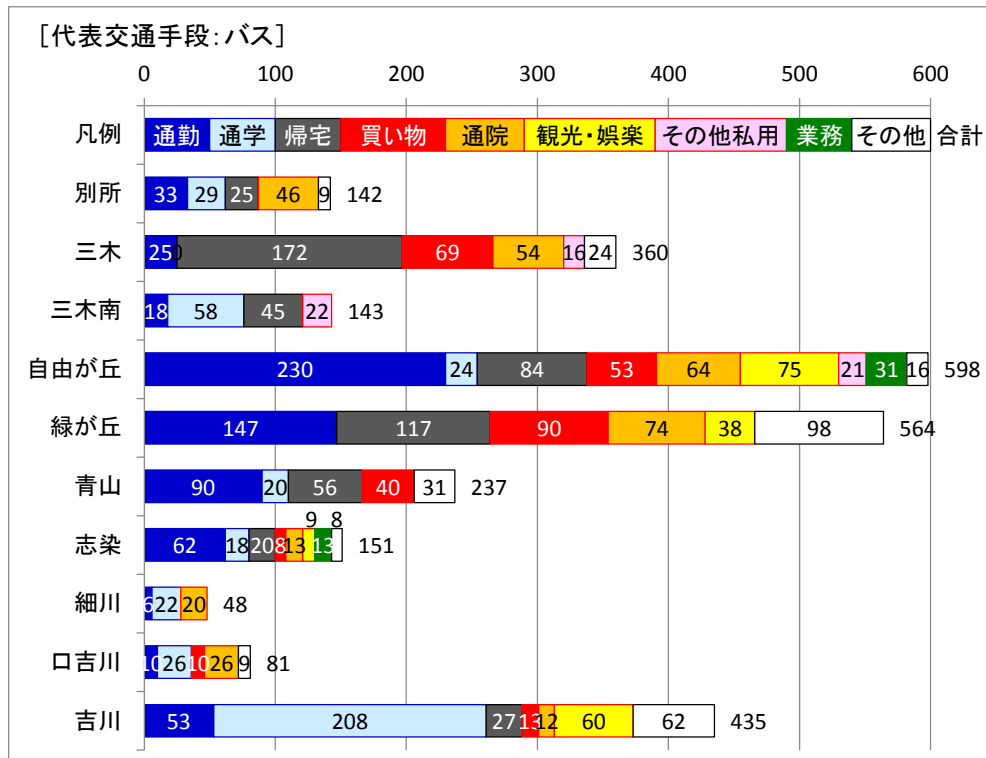
表－1 代表交通手段・鉄道端末交通手段としてのバストリップ数（発生量・乗車端末）

出発地	代表交通手段						鉄道端末手段(乗車)						合計
	路線バス	コミバス	直通バス	ふれあいバス	その他	小計	路線バス	コミバス	直通バス	ふれあいバス	その他	小計	
別所	89	0	15	0	38	142	32	0	0	0	0	32	174
三木	240	121	46	19	27	453	40	0	0	0	0	40	493
三木南	32	13	0	0	111	156	0	0	0	0	0	0	156
自由が丘	567	25	18	15	103	728	130	20	0	0	42	192	920
緑が丘	277	45	25	16	209	572	160	0	0	0	0	160	732
青山	225	19	0	0	71	315	339	13	0	0	0	352	667
志染	109	24	0	0	44	177	88	0	0	0	0	88	265
細川	6	6	20	0	22	54	0	0	0	0	10	10	64
口吉川	29	4	32	0	26	91	13	0	0	0	0	13	104
吉川	329	15	0	0	148	492	216	0	0	0	0	216	708
三木市不明	240	36	0	0	0	276	0	0	0	0	0	0	276
合計	2,143	308	156	50	799	3,456	1,018	33	0	0	52	1,103	4,559

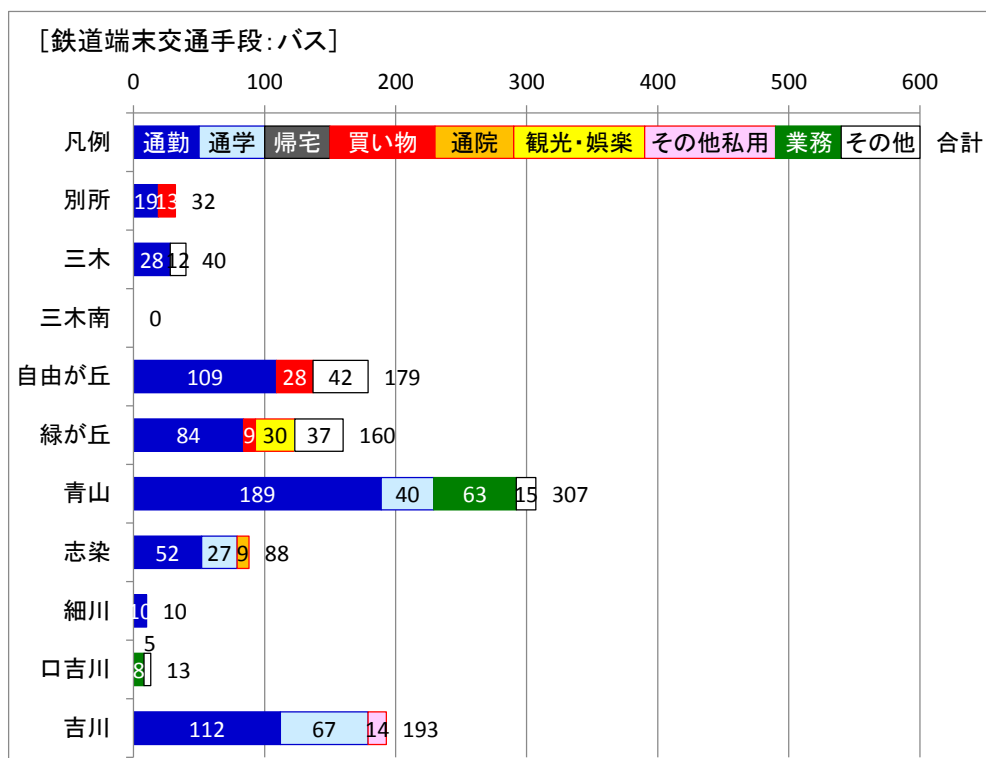
3. バスの利用目的

- ・次頁の図は、目的別のバス利用トリップを図化したものである。図－3 は代表交通手段としての利用、図－4 は鉄道端末交通手段としての利用を表す。
- ・代表交通手段としての利用を見ると、通勤や通学の利用が全体的に多く見られるほか、買い物や通院、娯楽などでの利用も見られる。
- ・鉄道端末交通手段としての利用では、通勤がほとんどである。

図ー3 目的別・代表交通手段バストリップ数（発生量）



図ー4 目的別・鉄道端末交通手段バストリップ数（乗車端末）

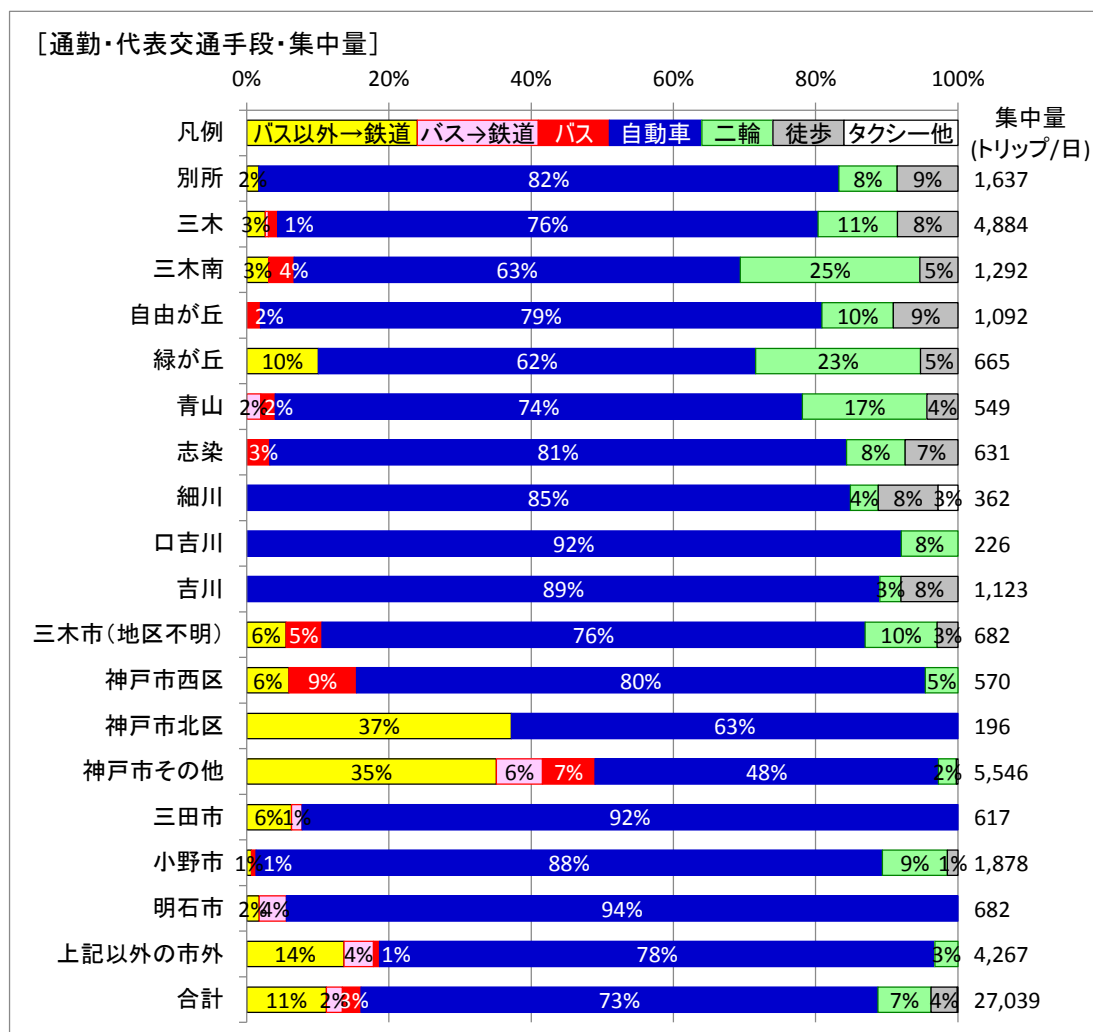


4. 通勤・通学におけるバスの利用実態

(1) 通勤トリップの行き先と利用交通手段

- ・ 図－5 は三木市民による通勤の行き先（勤務先の所在地）別に代表交通手段の分担率を図化したものである。
- ・ 三木市内への通勤については、自動車概ね 70%以上を占める。三木南や緑が丘、青山などでは二輪の分担率が相対的に高い。
- ・ 三木市内への通勤における鉄道やバスの分担率は数%に留まる。
- ・ 一方で、神戸市内への通勤では鉄道やバスの分担率が相対的に高い。
- ・ 神戸市内までバスで通勤するケースも見られる。（新神戸トンネルを経由する高速バスの利用と思われる）。

図－5 通勤トリップの地域別集中量



(2) 通勤トリップの行き先とバスの利用状況

- ・図-6 は通勤の行き先別にバス利用トリップ数を図化したものである。
- ・トリップ数で見ると、通勤目的のバス利用の大半は神戸市内へのトリップであることがわかる。
- ・「上記以外の市外」の多くは大阪を行き先とするものである。

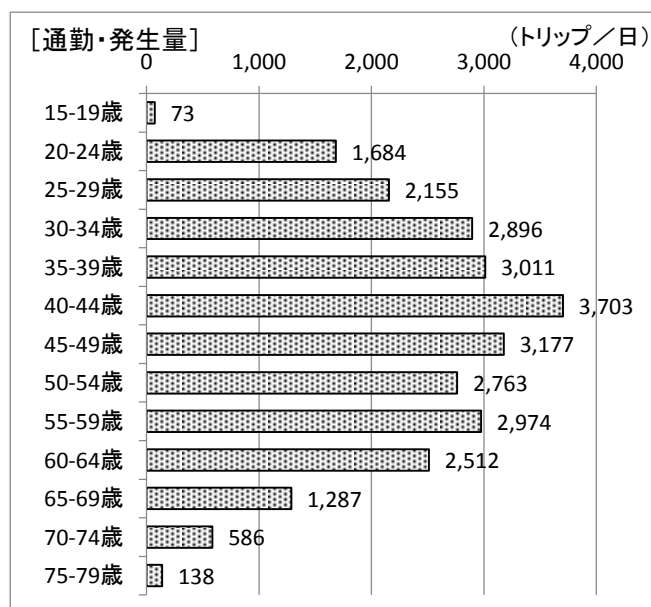
図-6 通勤目的・バス利用トリップの地域別集中量



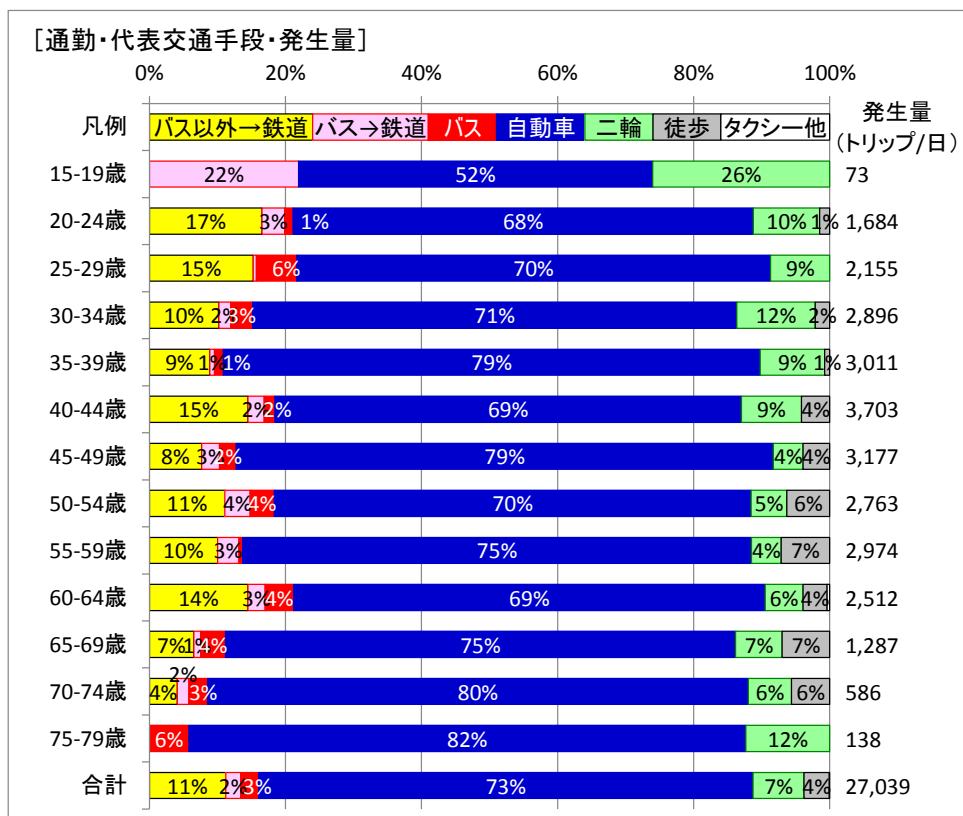
(3) 年齢別にみた通勤の利用交通手段

- ・通勤トリップは40代を中心に20～64歳が多くを占める。
- ・利用交通手段は自動車が70%前後、鉄道が10～20%程度などとなっており、年齢による大きな違いは見られない。
- ・バスの利用は代表交通手段と鉄道端末交通手段を合わせ5%前後である。

図ー7 通勤トリップの年齢階層別発生量



図ー8 通勤トリップの年齢階層別・代表交通手段別発生量

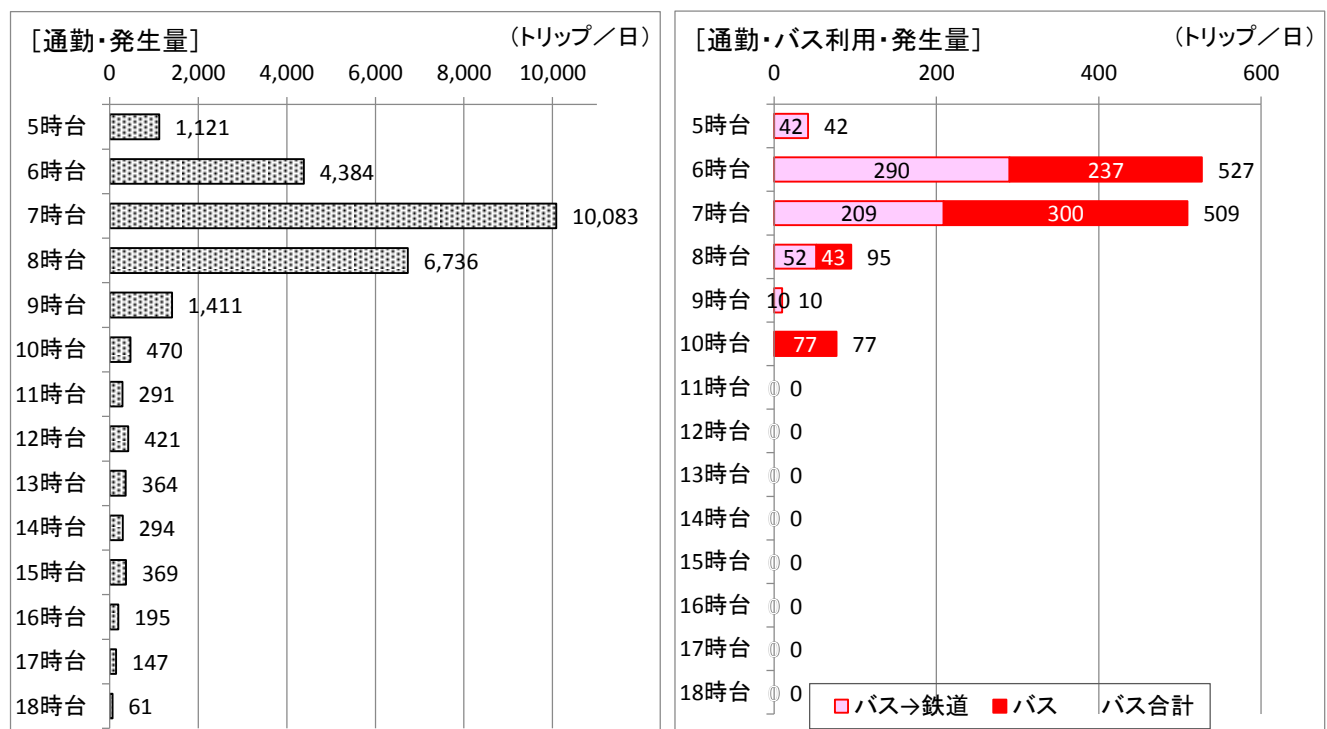


(4) 通勤の時間帯分布

① 往路（出勤）の時間帯分布

- ・通勤トリップの発時刻の分布を見ると、7時台がピークとして5～9時台に多くが集中している。
- ・そのうち、バスの利用については、6時台・7時台の2時間に集中する。鉄道やバスの利用は神戸市内を着地とするもの（通勤の所要時間が長いケース）が多いため、発時刻のピークが全体より早いものと考えられる。

図－9 通勤トリップの時間帯別発生量（総量、バス利用トリップ）



② 復路（勤務先・通学先からの帰宅）の時間帯分布

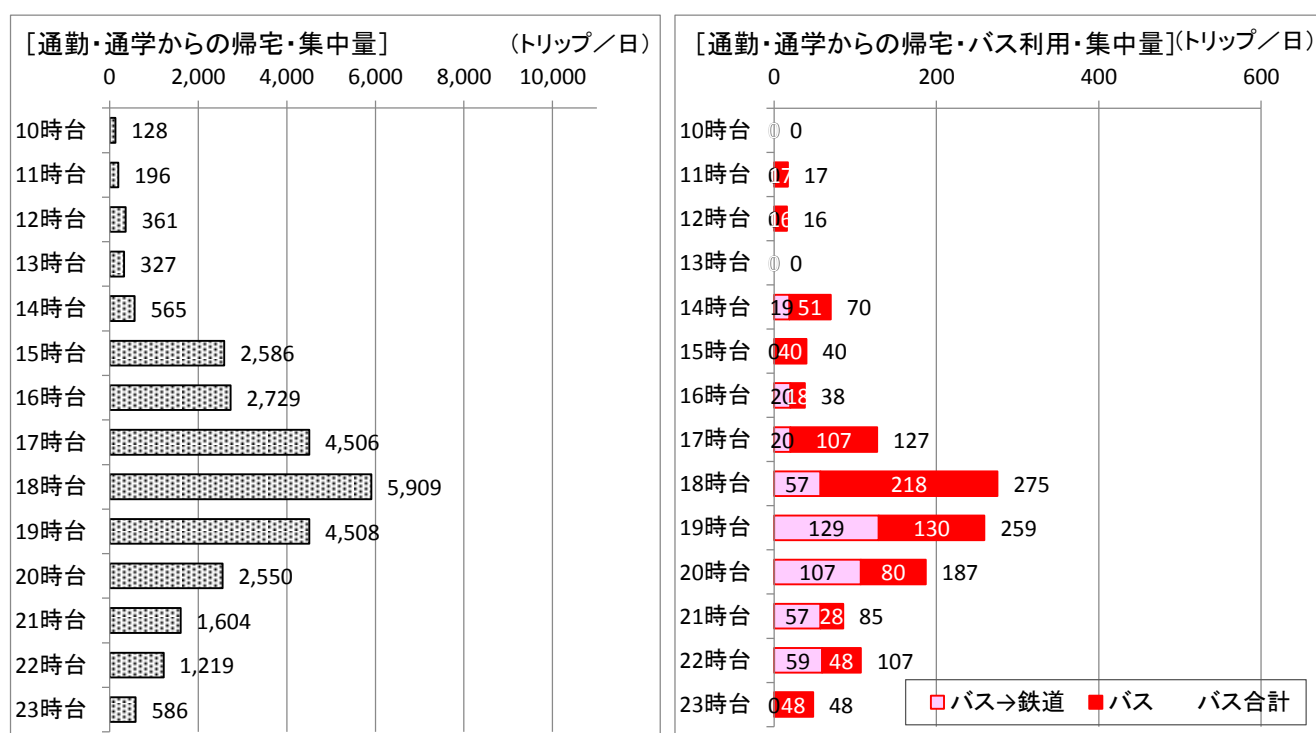
・図－10 には通勤・通学からの帰宅の時間帯分布（自宅への帰着時刻の分布）を示している。

※勤務先からの帰宅については、今回のPT調査では帰宅トリップの出発地が「勤務先・通学先」というくくりでしか区別できないため、「通勤・通学からの帰宅」という形で集約して示している。

・通勤・通学からの帰宅は18時台をピークとして、15～23時台に多くが分布する。

・バス利用のピークは18時台であり、19時台、20時台、17時台の順に多い。

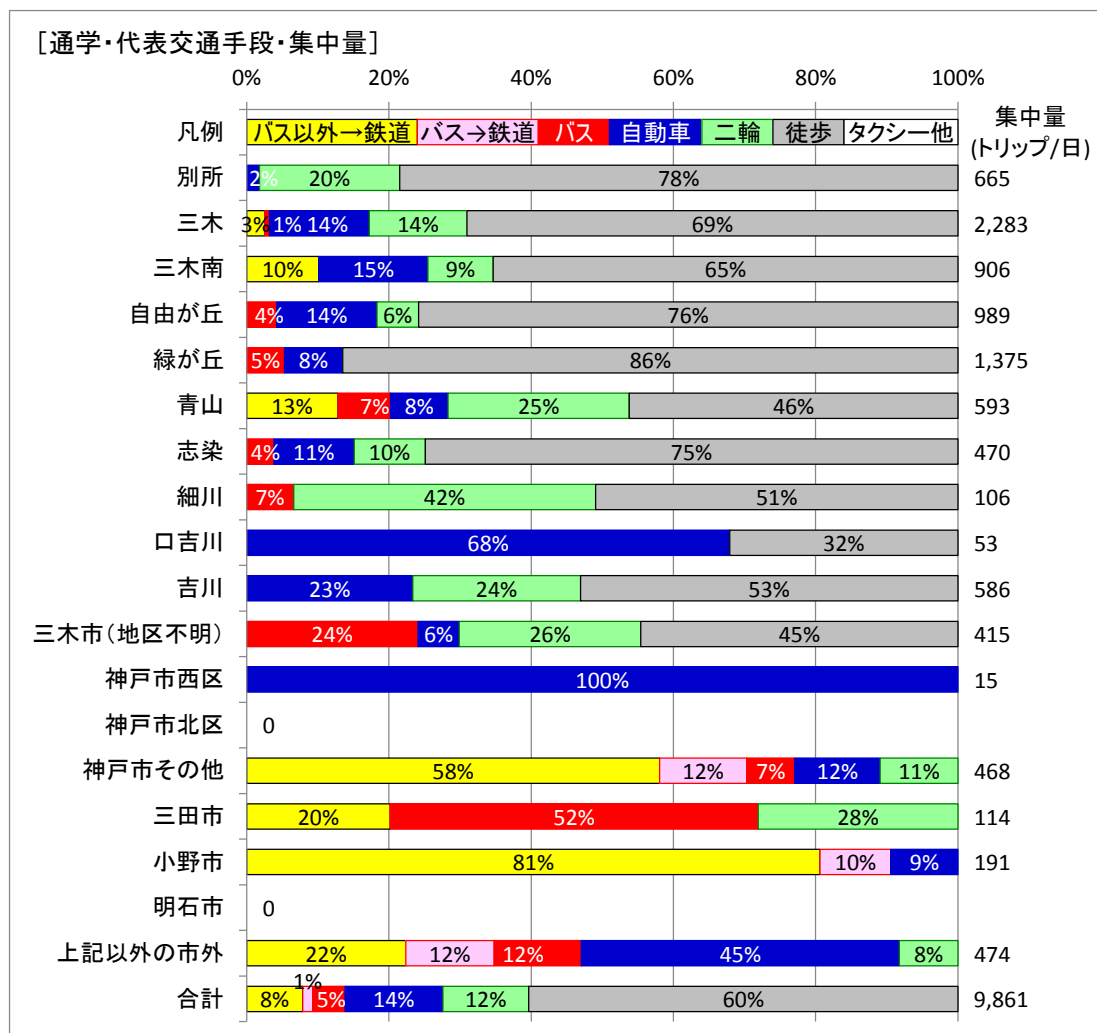
図－10 通勤・通学からの帰宅トリップの時間帯別集中量（総量、バス利用トリップ）



(5) 通学トリップの行き先と利用交通手段

- ・通学トリップについては、徒歩の割合が高い。調査対象に小中学生が含まれるためである。徒歩以外では、二輪（自転車）のほか自動車（送迎と思われる）が多く、バスによる通学は0～7％である。
- ・市外への通学では鉄道やバスの利用が多い。なお、市外への通学トリップ数は合わせて1,200トリップ余りである。

図ー11 通学トリップの地域別集中量



(6) 通学トリップの行き先とバスの利用状況

- ・通学目的でのバス利用トリップ数を見ると、市内では緑が丘や青山、自由が丘などへの利用が見られる。
- ・市外では神戸市や三田市、小野市などへの利用が見られる。
- ・トリップ数はいずれも数十トリップに留まっている。

図ー12 通学目的・バス利用トリップの地域別集中量

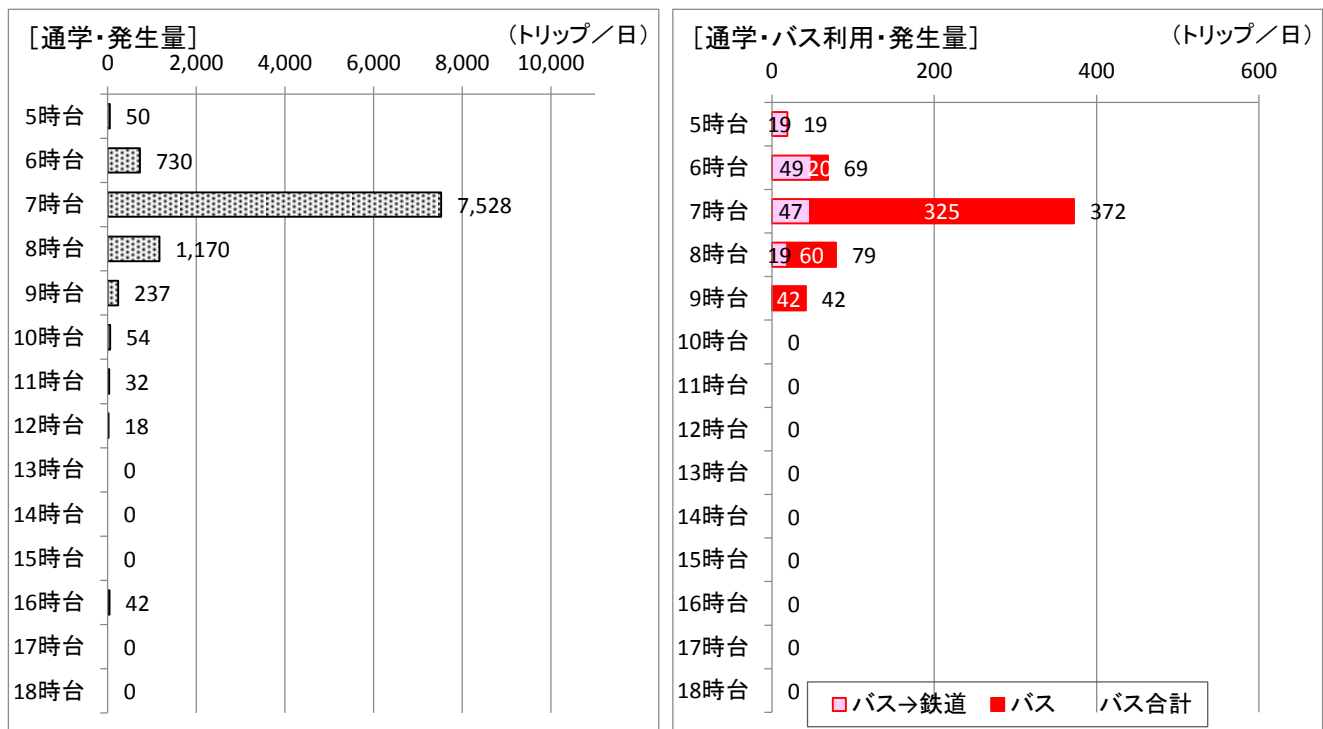


(7) 通学の時間帯分布

① 往路（登校）の時間帯分布

- ・通学の往路（登校）の時間帯は7時台に集中している。バスの利用についても、7時台が最も多い。
- ・ただし、鉄道端末としての利用は6～7時台の2時間帯の利用が多い。

図-13 通学トリップの時間帯別発生量（総量、バス利用トリップ）



② 通学からの帰宅の時間帯分布

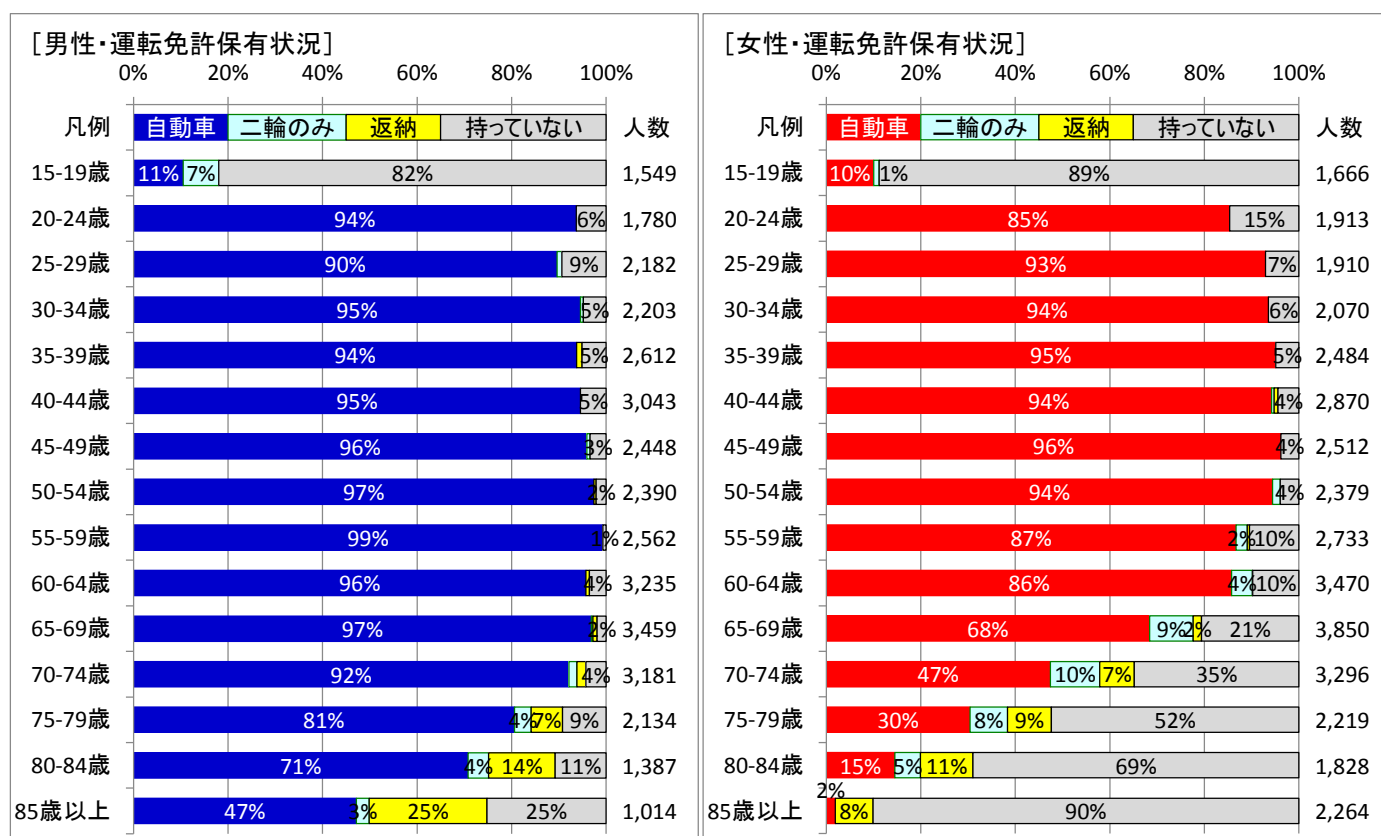
(通勤・通学からの帰宅として前掲)

5. 運転免許を持たない人のバス利用実態

(1) 運転免許保有状況

- ・図－14 は P T 調査の世帯票のデータに基づき、年齢階層別の免許保有状況を集計・図化したものである。
- ・男性は 20～74 歳まで 90%以上が自動車の運転免許を持っている。80～84 歳でも 71%が自動車の運転免許を持っている。
- ・女性は 25～54 歳の 90%以上が、20～24 歳および 55～64 歳の 85%以上が自動車の運転免許を持っている。65 歳以上はその保有率が急激に減少し、75 歳以上の女性では 30%以下となる。
- ・男性では 75 歳、女性では 70 歳を過ぎると運転免許を返納した人割合が高まる。

図－14 性別・年齢階層別運転免許保有率



注：凡例に記載の詳細は次のとおりである。

「自動車」：自動車の運転免許を持っている（二輪・原付を合わせて持っている人も含む）

「二輪のみ」：原付または二輪の運転免許を持っているが、自動車の免許は持っていない

「返納した」：運転免許をかつて持っていたが返納した

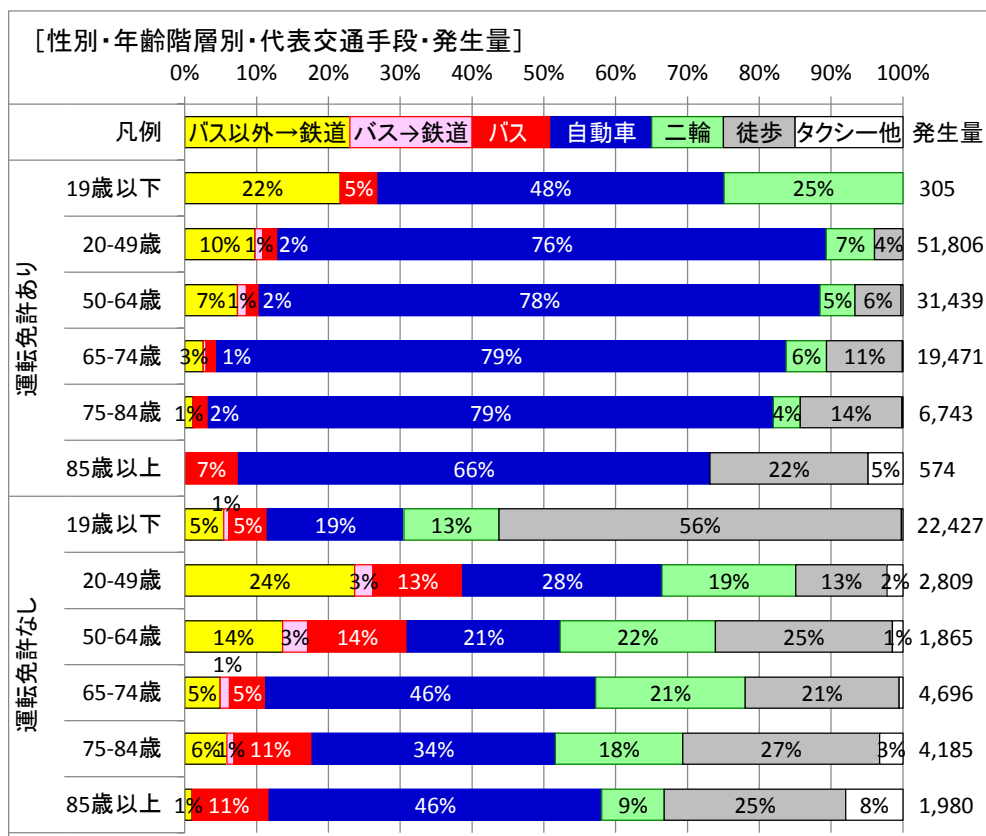
「持っていない」：運転免許を持ったことがない（返納した人は含まない）

(2) 運転免許の有無による交通手段の利用状況

① 年齢階層別

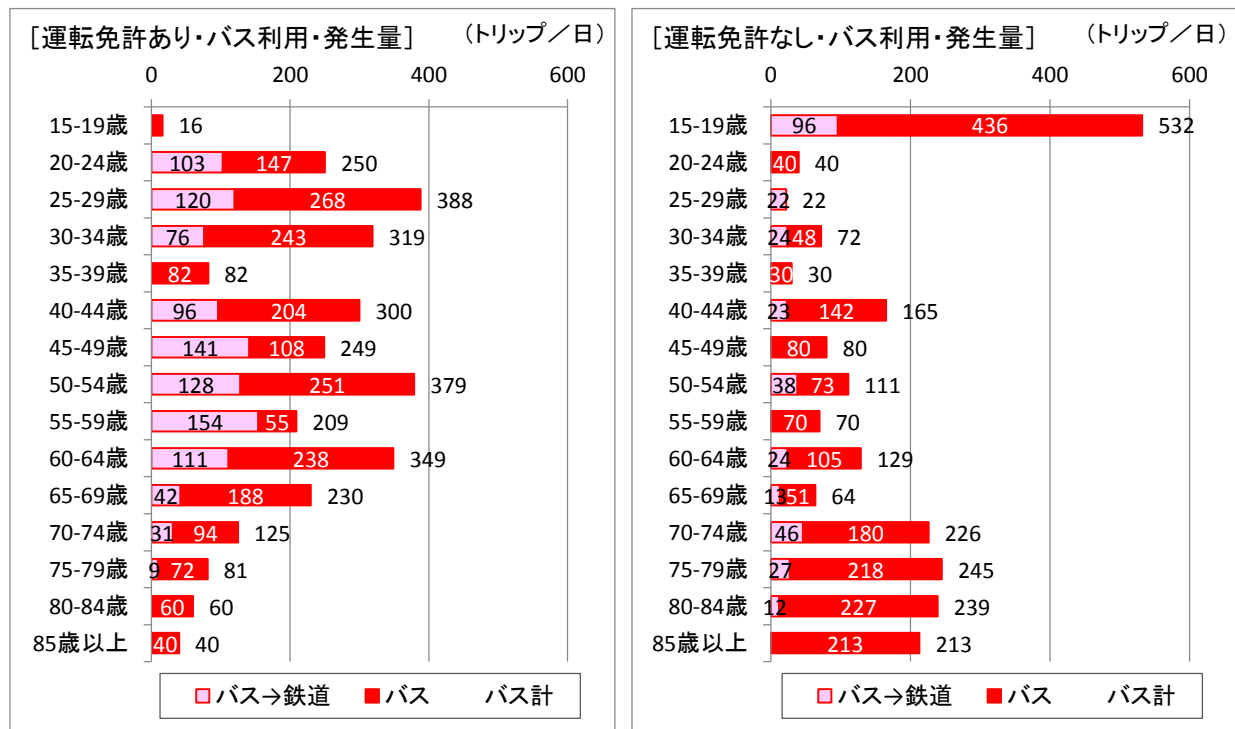
- ・ 図－15 は自動車運転免許の有無別・年齢階層別に交通手段分担率を図化したものである。
- ・ 自動車の運転免許を持っている人は、自動車の分担率が概ね 70%を超えるほか、徒歩や二輪の分担率が低い。20～64 歳では徒歩は 4～6 %に留まっている。
- ・ 一方で、自動車の運転免許を持っていない人は徒歩や二輪の分担率が 20%前後に及び、おバスの分担率も多く年齢階層で 10%を超える。

図－15 自動車運転免許の有無別・年齢階層別・代表交通手段分担率



- ・バスの利用状況を見ると、自動車の運転免許を持っている 20～69 歳ではバス利用トリップ数が多い。これは通勤の利用によるものと考えられる。
- ・自動車の運転免許を持っていない層では、70 歳以上のバス利用トリップ数が他の年齢に比べて多い。また、15～19 歳では通学の利用と思われるバス利用が多い。
- ・このことは、バスは通勤・通学の交通手段として利用されているほか、運転免許を持たない高齢者にとって必要な交通手段となっていることを如実に表している。

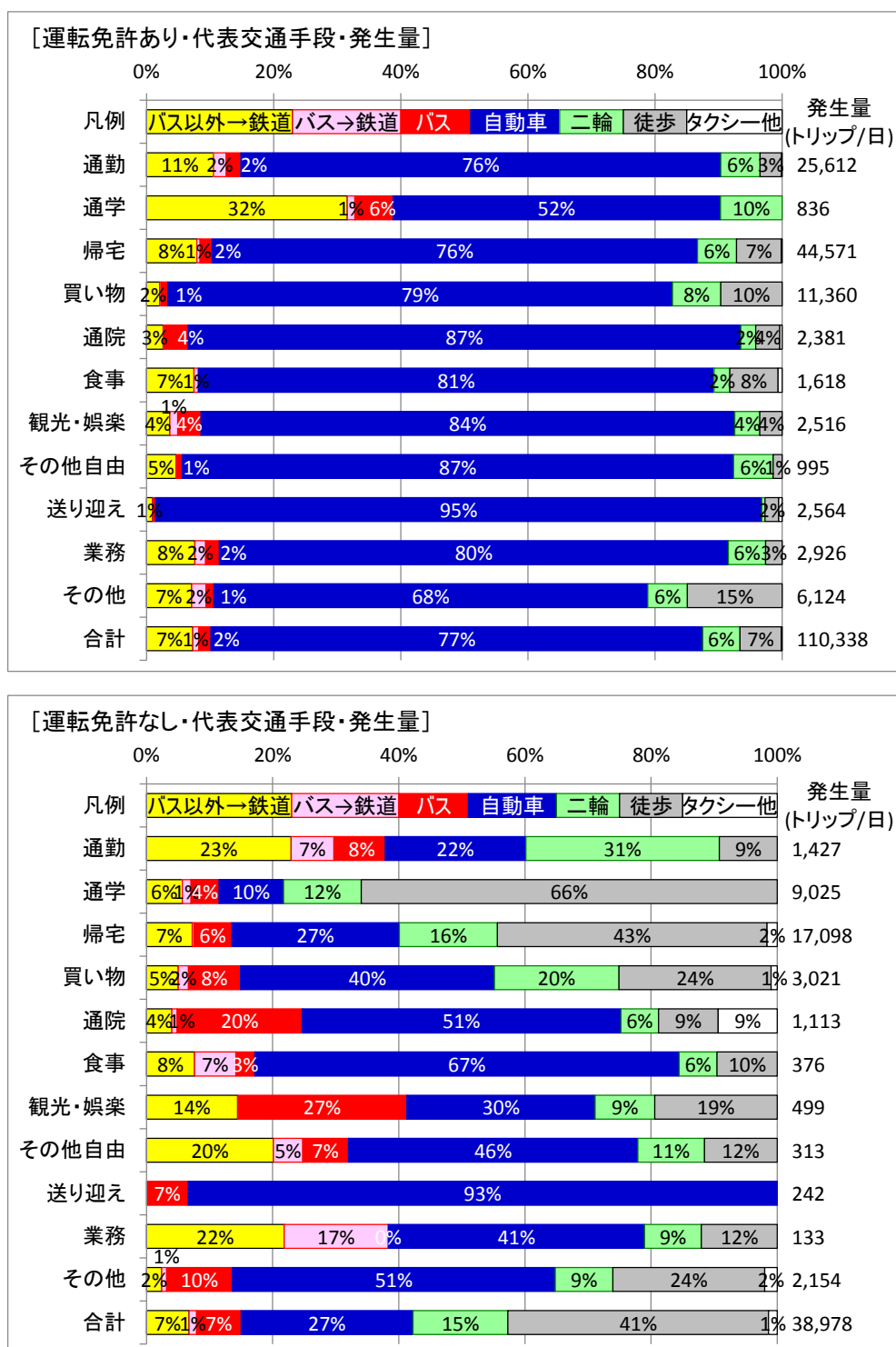
図－16 自動車運転免許の有無別・年齢階層別・バス利用トリップ発生量



② 目的別

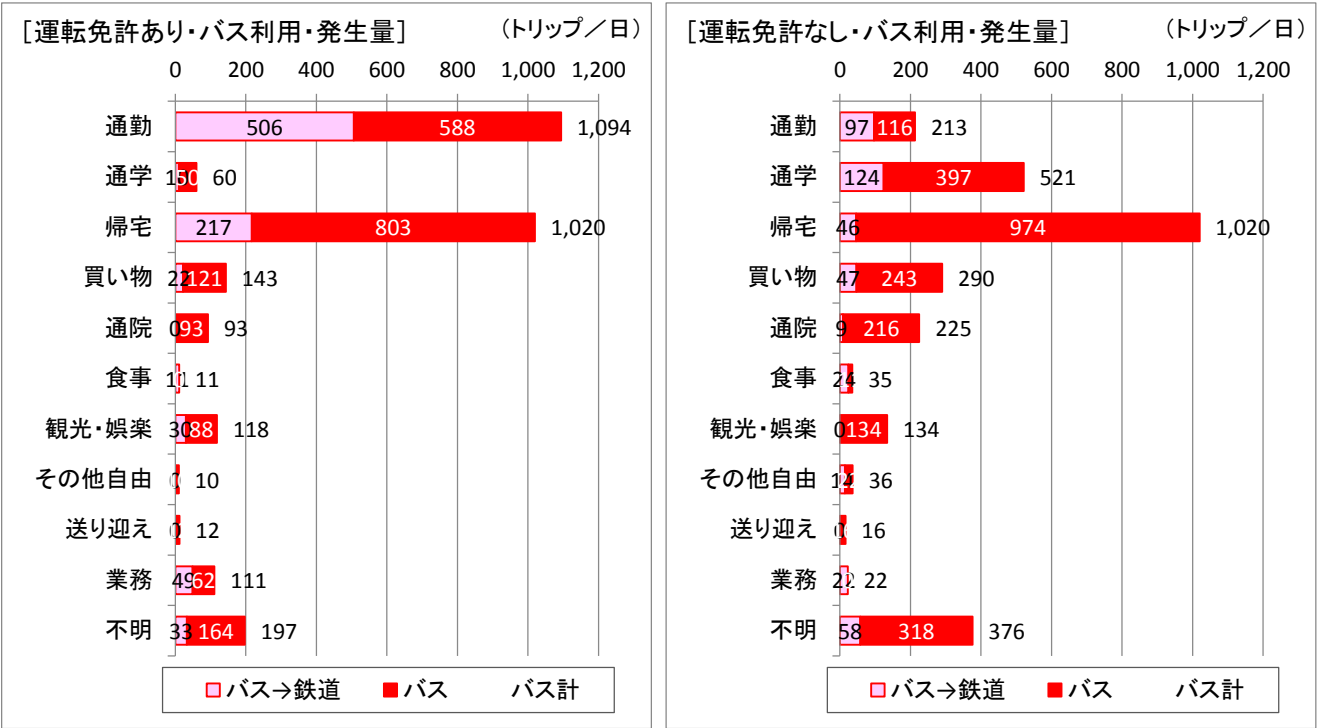
- ・目的別に同じことを見ると、自動車の運転免許を持っている人は、通学を除く目的において自動車の分担率が概ね 70～90% 近くとなっている。
- ・通勤では鉄道やバスの利用も見られるが、分担率は両者を合わせて 15% に留まっている。
- ・自動車の運転免許を持っていない人は、徒歩や自転車、バスの分担率が運転免許を持っている人よりも高い。観光・娯楽や通院ではバスの分担率が 20% を超えている。

図－17 自動車運転免許の有無別・目的別・代表交通手段分担率



- ・バスの利用トリップ数を見ると、絶対数としては自動車の運転免許を持っている人の通勤とその帰宅による利用が多い。
- ・自動車の運転免許を持っていない人では、買い物や通院でのバス利用が多く見られる。
- ・なお、運転免許を持っていない人の通勤でのバス利用トリップが少ないのは、そもそも運転免許を持っていない人は70歳以上の人が多く、就業者が少ないためである。

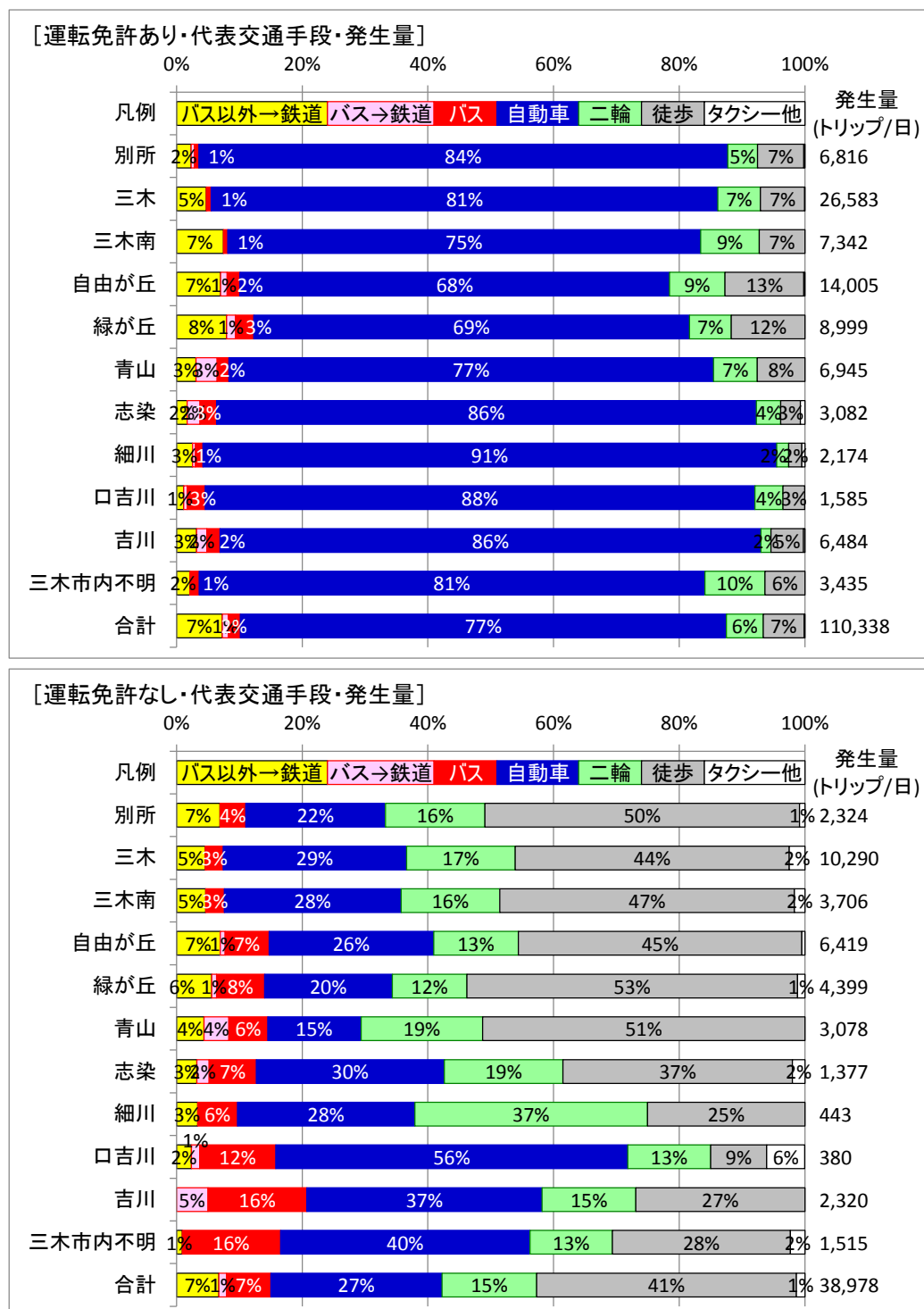
図-18 自動車運転免許の有無別・目的別・バス利用トリップ発生量



③ 地域別

- ・自由が丘や緑が丘では自動車の運転免許を持っている人でも徒歩や二輪の分担率が相対的に高い。
- ・細川や口吉川、吉川では運転免許の有無にかかわらず自動車の分担率が他の地区と比べて高く、徒歩の分担率が低い。これらの地区では運転免許を持たない人のバスの分担率が高く、自動車を運転できない人が自動車での送迎やバスに依存する割合が高い。

図－19 自動車運転免許の有無別・地域別・代表交通手段別発生量

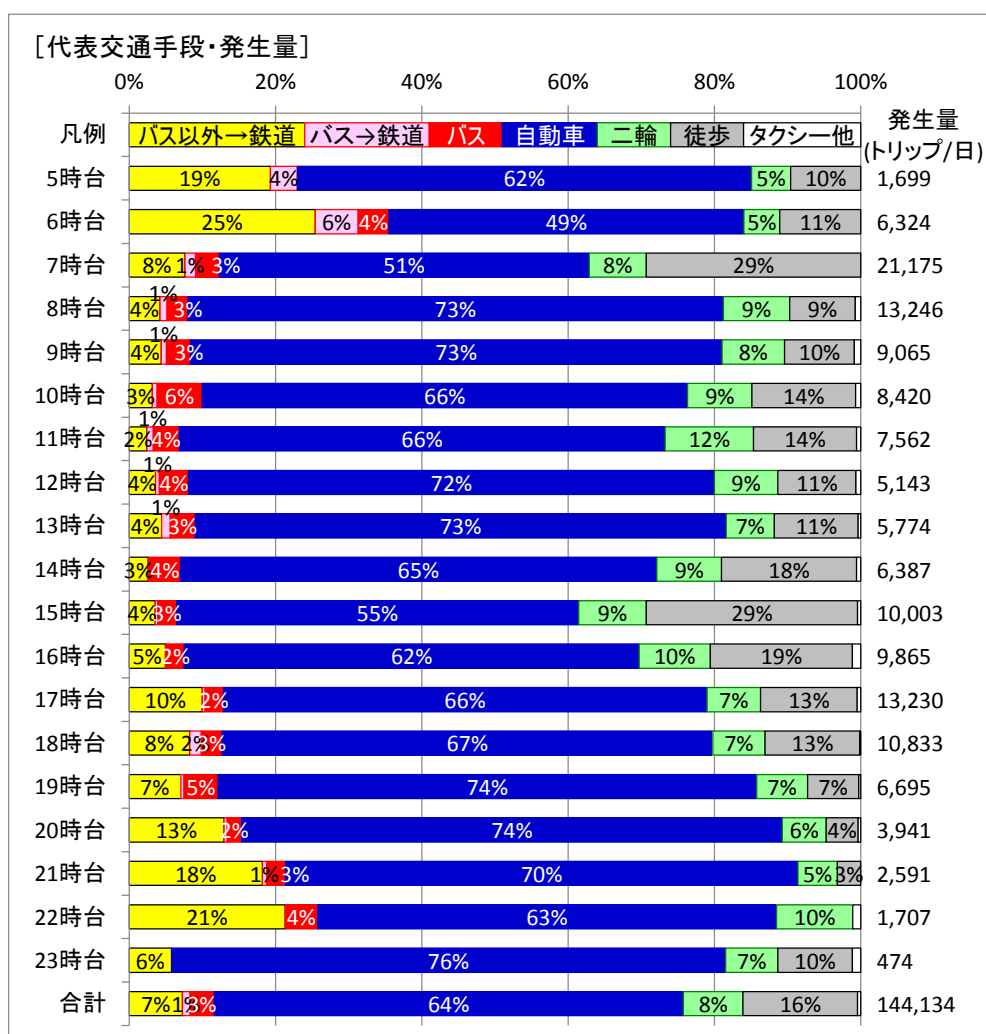


6. 時間帯別のバス利用実態

(1) 時間帯別の交通手段利用状況

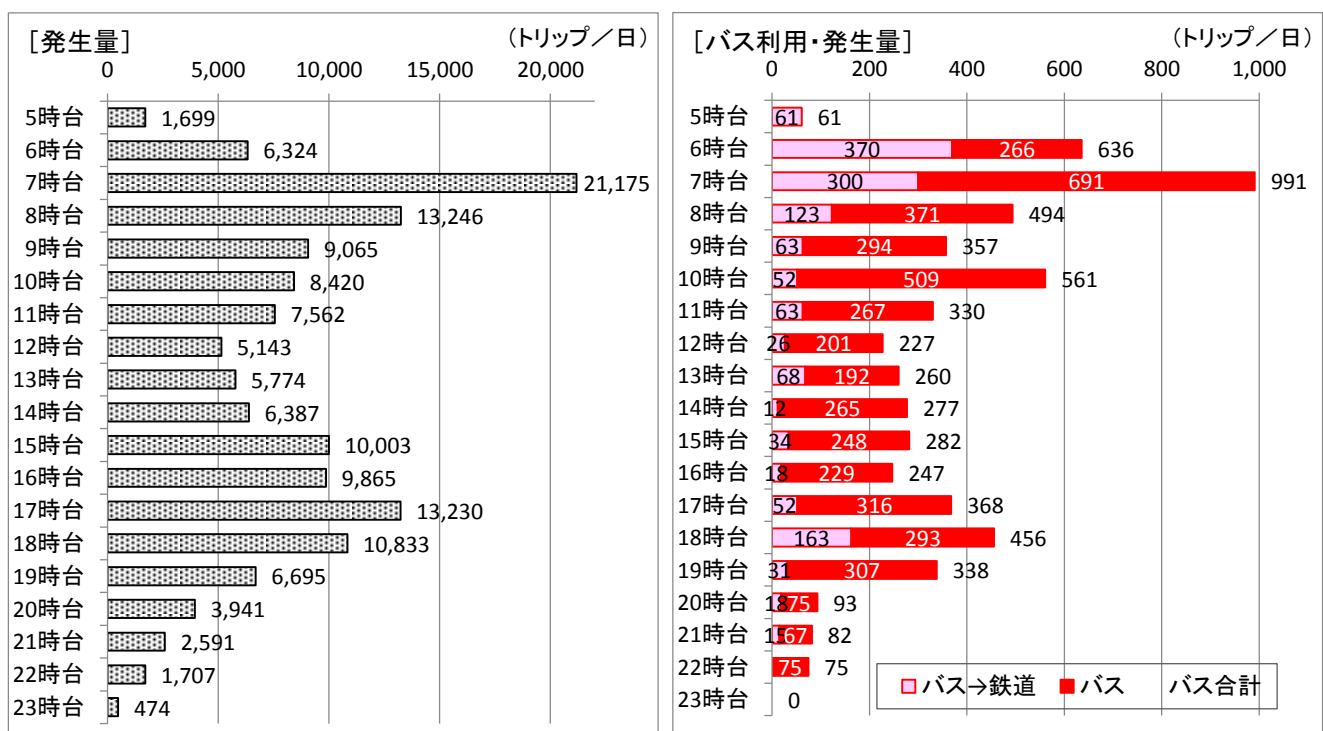
- ・ 図－20 は時間帯別の代表交通手段分担率を図化したものである。
- ・ 一日を通じて自動車の分担率が高い。
- ・ 早朝5～6時台は鉄道やバスの分担率が高く、通学がピークとなる7時台には徒歩の分担率が高い。
- ・ 17時台以降の帰宅時間帯は鉄道やバスの分担率が高まる。

図－20 時間帯別・代表交通手段別発生量



- ・時間帯別の発生量を見ると、7時台と17時台にピークが見られる。
- ・バス利用トリップ数は、7時台をピークに6時台から10時台にかけて多く見られる。通勤や通学のピークのあと、9～10時台には買い物や通院のバス利用が集中することの表れと考えられる。
- ・夕方は18時台をピークに17～19時台のバス利用トリップが多い。（ただし、三木市外を含む出発地の時間帯）。

図－21 時間帯別発生量



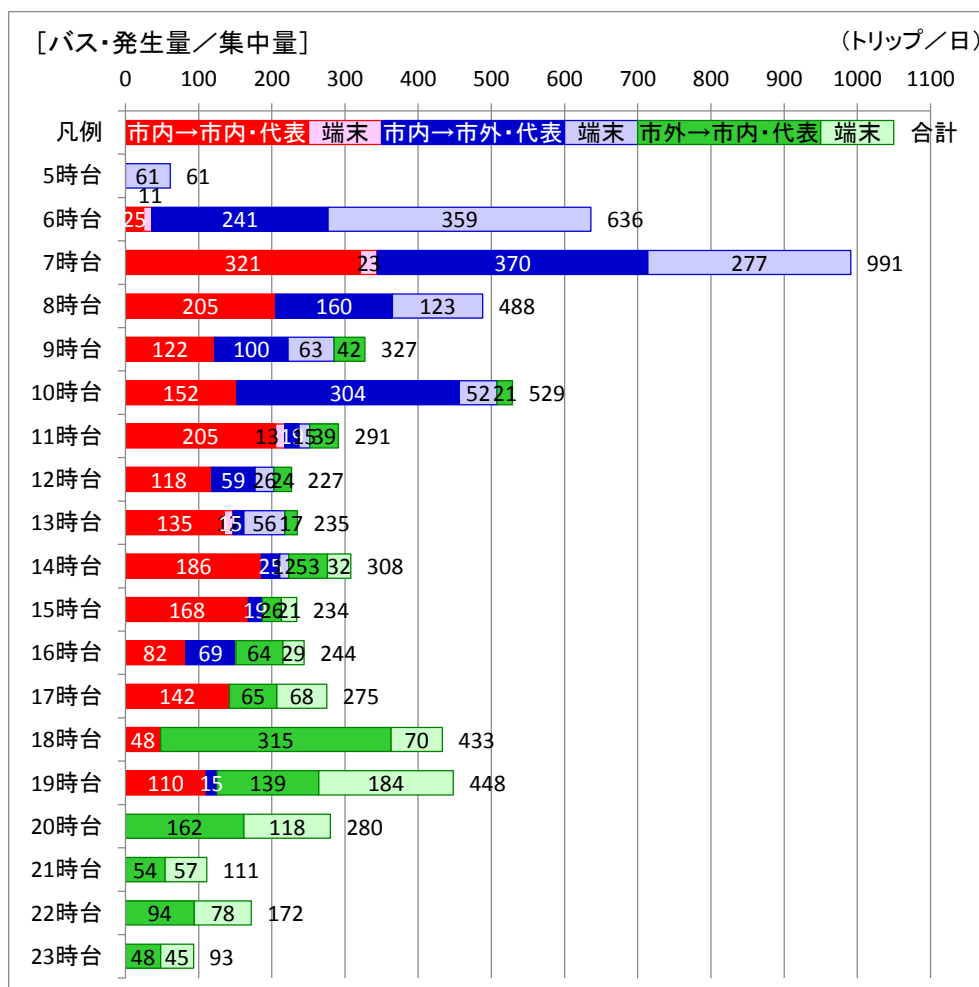
(2) 流動領域（市内・市外）別のバスの利用状況

- ・図-22 はトリップの出発地と到着地を市内と市外に区分し、市内→市内（グラフ：赤色系）、市内→市外（青色系）、市外→市外（緑色系）の流動領域別に代表交通手段または鉄道端末交通手段としてのバス利用トリップ数を図化したものである。

※市内を出発するトリップ（市内→市内、市内→市外）は出発時刻、市外を出発するトリップ（市外→市内）は到着時刻について集計している。

- ・6時台から10時台にかけては市内から市外へのバス利用が多い。
- ・市内→市内のトリップは7時台が最も多く、19時台まで一定のトリップ数がある。
- ・17時以降は通勤の帰りなど、市外から市内へのバス利用が多い。

図-22 流動領域別代表・鉄道端末手段別バス利用発生量・集中量



注：市内→市内、市内→市外は発生量を表す。市外→市内は集中量を表す（三木市内での流動の時間帯を表す）。

(3) 目的別のバス利用状況

① 市内・市外の流動領域別

- ・ 図-23 は流動領域別に目的別のバス利用トリップ数の時間帯の分布を図化したものである。
- ・ 6～7時台は通勤・通学が大部分を占める。
- ・ 8～9時台には通院の利用が多く見られる。
- ・ 10時台になると市内→市内や市内→市外の買い物の利用が見られる。
- ・ 11時台からは帰宅の利用が増え、17時以降は市外→市内の帰宅が大部分を占める。

図-23 流動領域別・目的別バス利用発生量／集中量（その1）

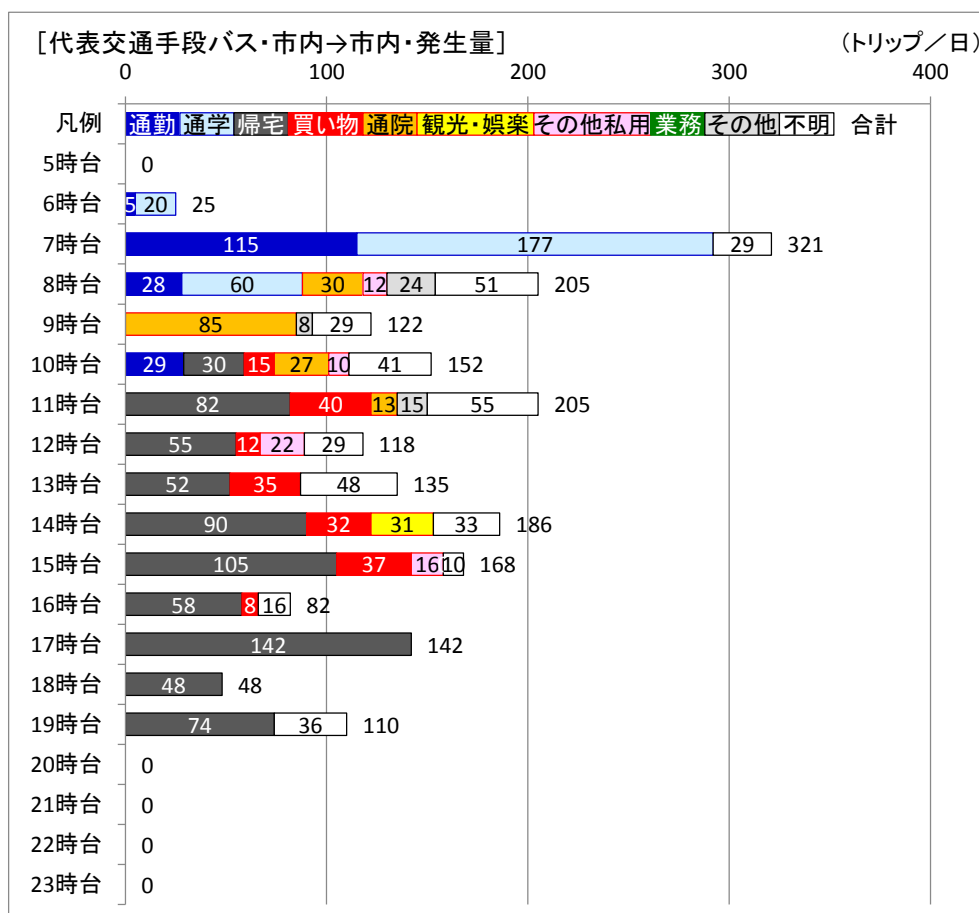


図-23 流動領域別・目的別バス利用発生量／集中量（その2）

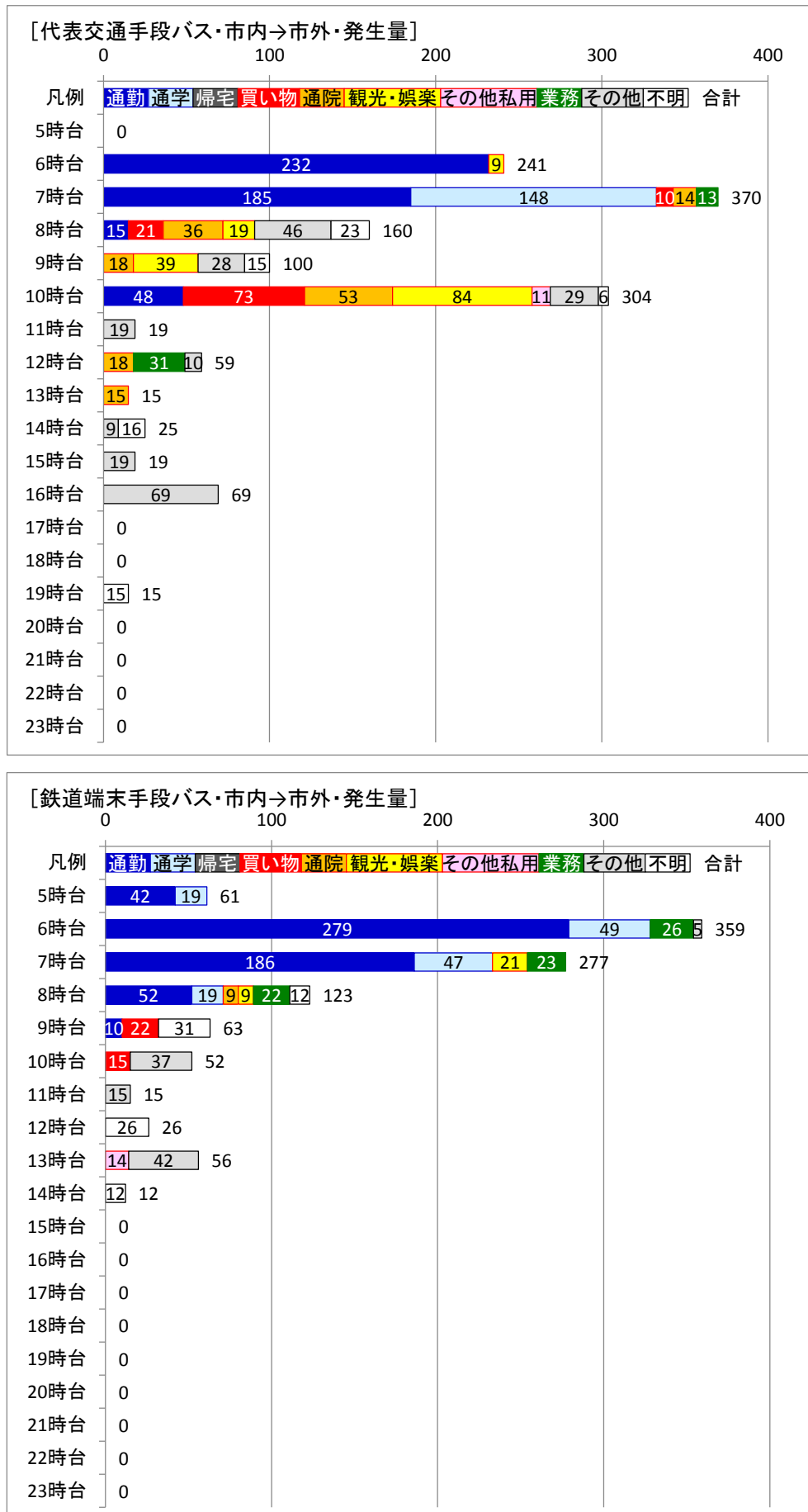
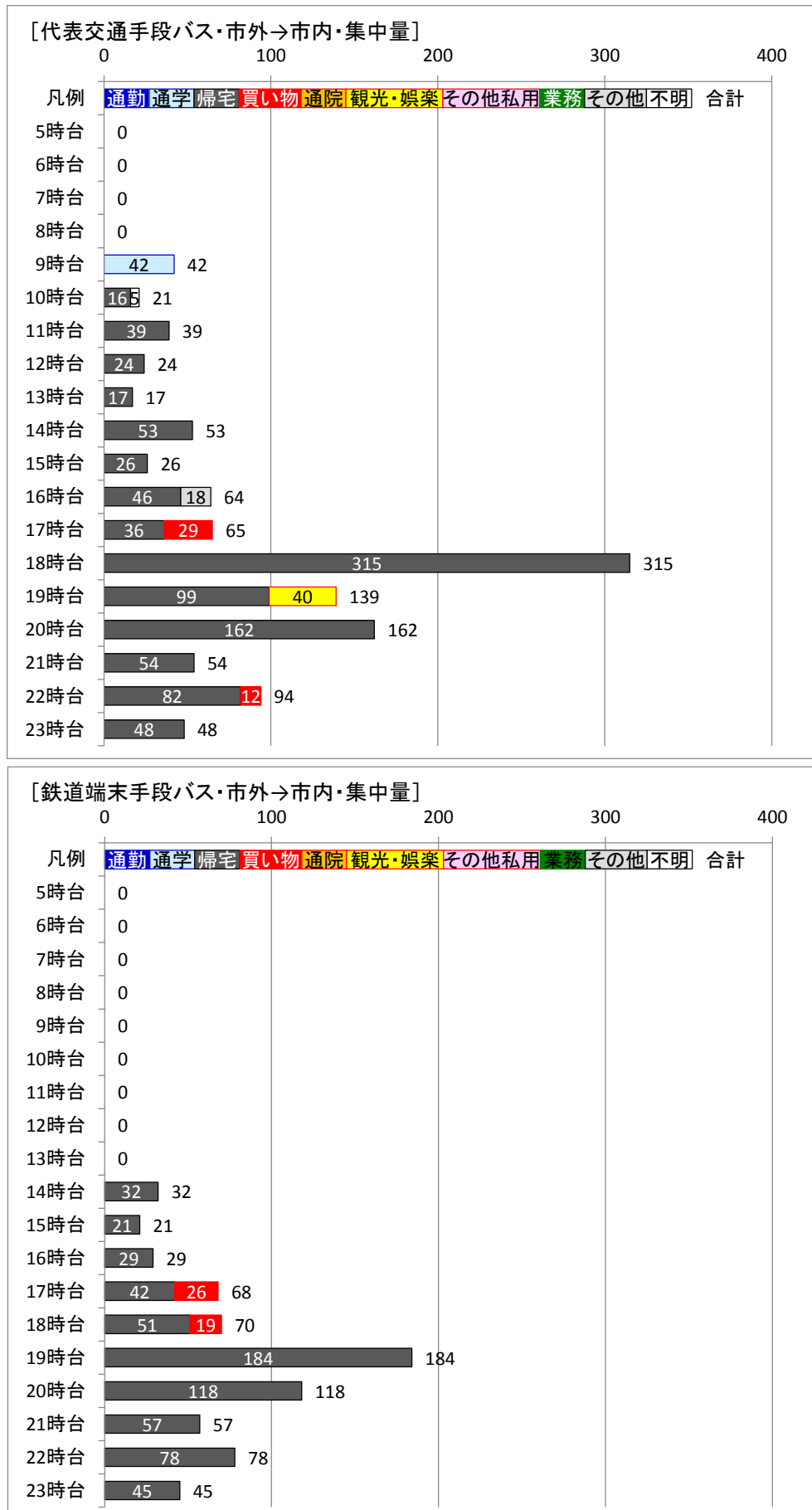


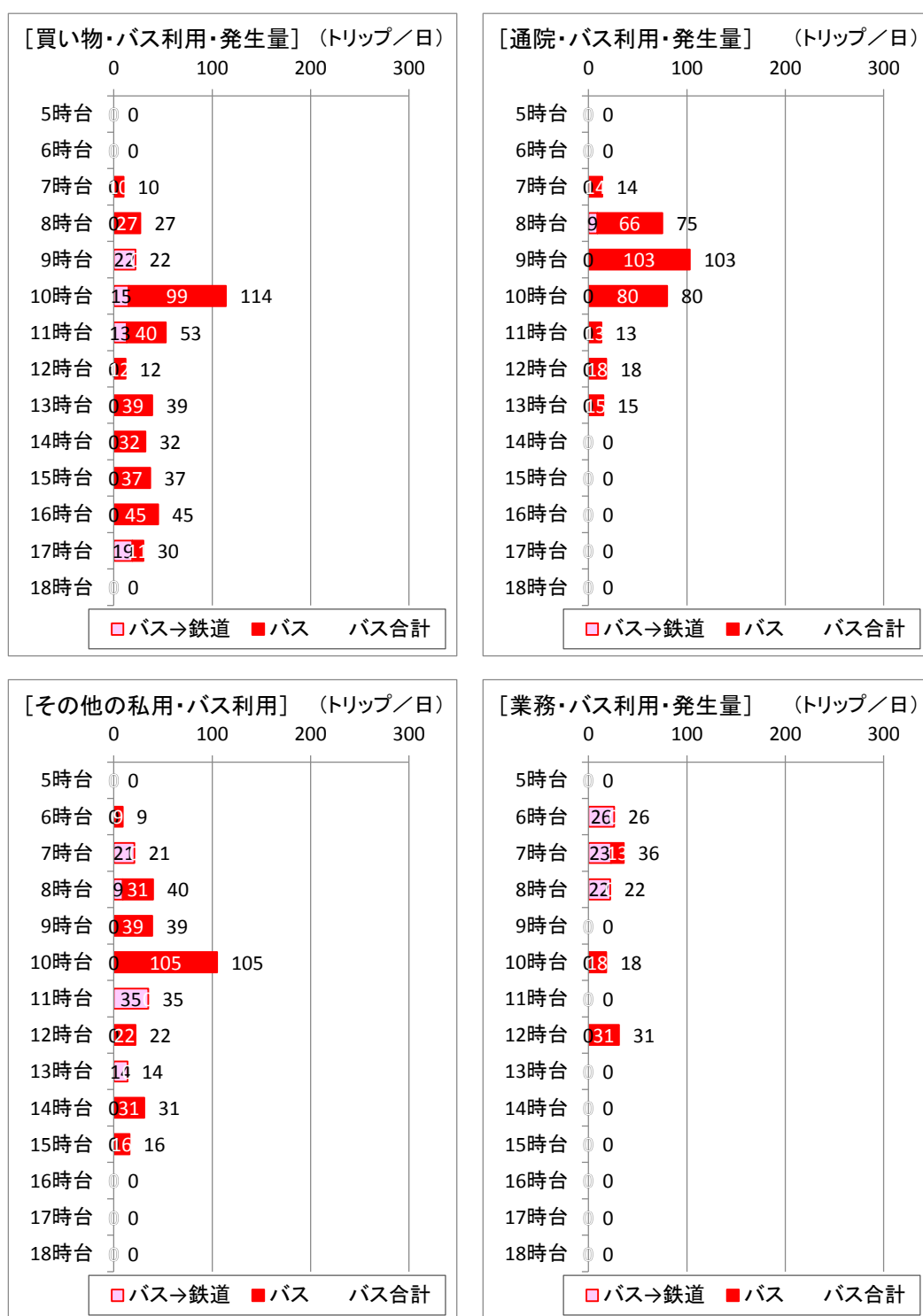
図-23 流動領域別・目的別バス利用発生量／集中量（その3）



② 目的別

- ・ 図-24 は目的ごとにバス利用トリップの時間帯分布を示したものである。
- ・ 買い物は10時台にピークがありその後17時台まで一定数の利用が見られる。
- ・ 通院は8～10時台に集中し、14時以降は見られない。
- ・ その他の私用（観光・娯楽、食事など）は10時台をピークに7～15時台に一定の利用がある。

図-24 目的別・時間帯別バス利用トリップ発生量



7. 三木鉄道代替バスの利用

- ・表-2 は、PT調査のトリップデータから、三木鉄道代替バスの利用可能性のあるトリップを抽出したものである。

※三木鉄道代替バスの沿線として別所地域・加古川市～福井・本町2～3丁目・上の丸町・大塚1丁目・君が峰町の相互間を発着するトリップを抽出したものである。

- ・対象が少なく、集計・分析は困難であるが、別所町から三木市中心部や加古川市への利用に三木鉄道代替バスが利用されているものと考えられる。

表-2 三木鉄道代替バス利用と思われるトリップの内容

性別	年齢	出発地	到着地	目的	発時刻	着時刻	拡大係数
女性	58	加古川市	別所町高木	帰宅	15:30	16:30	12
女性	75	末広1丁目	別所町下石野	不明	12:50	13:30	8
女性	58	加古川市	別所町高木	帰宅	15:30	16:30	12
女性	71	大村	別所町花尻	帰宅	16:40	16:51	9
女性	56	志染町青山以下不明	別所町下石野	帰宅	15:47	17:05	11
女性	32	志染町青山以下不明	別所町下石野	帰宅	15:47	17:05	24
女性	60	別所町朝日ヶ丘	大村	通院	9:00	9:30	10
男性	78	別所町東這田	大村	通院	8:55	9:35	11
女性	71	別所町花尻	大村	買い物	14:08	14:23	9
女性	28	別所町巴	三木市(町字不明)	通勤	7:15	8:00	33
男性	78	大村	別所町東這田	帰宅	10:58	11:32	11
女性	58	府内町	加古川市	食事	12:00	13:00	12
男性	79	府内町	加古川市	不明	11:20	12:02	11
女性	28	大村	別所町巴	帰宅	19:30	20:45	33
男性	5	緑が丘町西4丁目	別所町花尻	帰宅	14:25	15:00	29