

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理念	1
2 前回のバス交通網における主な見直しの概要と検証結果	2
3 直通バスにおける見直しの概要と検証結果	4
4 アンケート調査の結果	5
5 具体的な見直し策(案)	9
6 スケジュール	11
7 資料編	12

1 バス交通の見直しにかかる理念

まちづくりの基本理念を達成するために、暮らしを豊かにする手段である公共交通を活性化し、守っていきます。

(1) まちづくりの基本理念

①暮らしを守る

- ・介護、医療、安全、**交通**など、暮らしのベースとなるサービス水準の維持
- ・商業、工業を振興し、雇用を創出

②将来の展望を拓く

- ・少子化、人口減少対策、教育など、次世代を育てる対策強化
- ・健全な財政の維持と人材の育成

人口減少・超高齢社会において、市民の暮らしを守り、将来の展望を拓くため、次の理念に基づきバス交通の見直しを進める

(2) バス交通の見直しにかかる理念

- ① 路線バス、コミュニティバス(みつきいバス・みつきいよかたんバス)、直通バスの区分をなくし、一体的に捉え、整理統合する。
- ② 現在、空バスの運行が多い現状をふまえ、市の財政負担を増やさず、効率的な運行へと見直す。
- ③ 効率的な運行への見直しは、一気に行うのではなく、見直しの検証を行いながら、例えば5年先を最終点として段階的に行う。
- ④ 市民の中に「乗らないと残らない」、「タクシー的に使えるものではない」等といった意識とともに、隣近所の市民同士がともに支えあう「共助」の気持ちを醸成する。
- ⑤ 豊かな暮らしを支えるため、バスと鉄道とがともに存続し、市民の皆様がより外出しやすい環境をつくる。

これまでの見直しによる利用実態と、パーソントリップ調査などの調査結果に基づき、バス交通の見直しを進めていきます。

2 前回のバス交通網における主な見直しの概要と検証結果

昨年8月の「第4次公共交通網計画」に基づき、路線バスのルート変更やコミュニティバスのダイヤ見直しなどを順次進めてきましたが、現時点では期待したほどの効果が現れていないのが実情です。

(1) 実施済みの見直し項目

※経費は市からの補助金等を計上

	項目	経 費		利用実績等		
		H25 予算	H26 予算	H24	H25	H26
路線バス	① 三木鉄道代替バスにおいて、「三木鉄道記念公園前」止まりを、一部「三木営業所」や「恵比須駅」まで延伸	64百万円	52百万円			運行事業者にデータがないため、利用実績は不明
	② 「緑が丘駅～緑が丘中1丁目～緑が丘東3丁目～青山5丁目」の運行再開					
	③ 「三木営業所～吉川支所」において、通学時間帯の便(7:40発)を運行					
	④ 「青山5丁目～緑が丘駅～三ノ宮」や「自由が丘中公園～三ノ宮」の運行					
コミュニティバス	⑤ 「朝日ヶ丘～三木営業所」をコミバス化 ・1日8便⇒11便へ増便 ・平日11便のうち3便を「市役所前」まで延伸	50百万円	80百万円	1月当たり 7,457人	1月当たり 7,629人	1月当たり 8,698人
	⑥ みつきいよかたんバスの拡充 ・隔日運行⇒平日毎日運行 ・1日4便⇒6便へ増便					
	⑦ 青山ルートを「森林公園」から「三木営業所」までの区間を短縮した上で拡充 ・1日15便⇒18便へ増便 ・ダイヤ改正により神鉄との接続を強化 ・青山1丁目、青山3丁目を運行するルートを一部創設					
	⑧ 三木循環ルートに平井・与呂木ルートを取り込み拡充 ・隔日運行⇒毎日運行 ・1日7便⇒5便へ減便(平日)					
	⑨ 「下石野公民館前～朝日ヶ丘」を「市役所」止まりに短縮した上で拡充 ・路線バス「下石野」バス停まで延伸し、三木鉄道代替バスとの接続を強化 ・1日7便⇒10便へ増便					

	項目	経費		利用実績等		
		H25 予算	H26 予算	H24	H25	H26
地域ふれあいバス	⑩ 自由が丘地域で西ルートに続き、「東ルート」を運行	500万円	600万円 H25比 20%増	1月当たり 579人	1月当たり 746人 H24比 29%増	1月当たり 893人 H25比 20%増
	⑪ 細川地域で地域ふれあいバスを運行し、一部デマンド運行を導入					

自由が丘東ルート、細川は未導入

足かけ2年、50回近くにも及ぶ市民との意見交換会を経た見直し案を実施したものの、自動車に依存するという市民の意識を変えていかない限り、大きな効果は期待できずバス交通を残していくことはできません。

(2) 未実施の見直し項目

	項目	現時点での進捗状況	備考
①	細川地域の活性化のため、「グリーンピア三木」方面を現状維持	現状維持	
②	スクールバスをコミュニティバス化し、児童と一般住民との相乗りを検討	このたびの見直しに反映	このたびの見直しに合わせ、地元等と協議する中で、児童と一般住民の相乗りの導入について検討
③	バス路線の沿線にパークアンドライド用の駐車場を整備	地元と調整中	山陽自動車道の三木東インターチェンジ付近に「ミニ道の駅」を整備し、駐車場機能の確保と地元農産物の販売を促進
④	「大二谷」方面について、当面現状維持するが、利用者数が2.2人/便と少ないため、減便も視野に入れて検討	このたびの見直しに反映	このたびの一体的な見直しの中で、「大二谷～中里」を復活 〔直通バスについては、利用実績に基づき「大二谷～中里」を廃止している。〕
⑤	「別所ゆめ街道」や「三木城跡、平井山本陣跡」の整備に合わせ、観光ルートを検討	進捗なし	観光客の動向を分析し、既存の「別所観光ルート」と合わせた見直しを平成28年中に実施予定
⑥	歴史美術の森の史跡巡りなど、市内の観光地を経由するルートを検討	進捗なし	

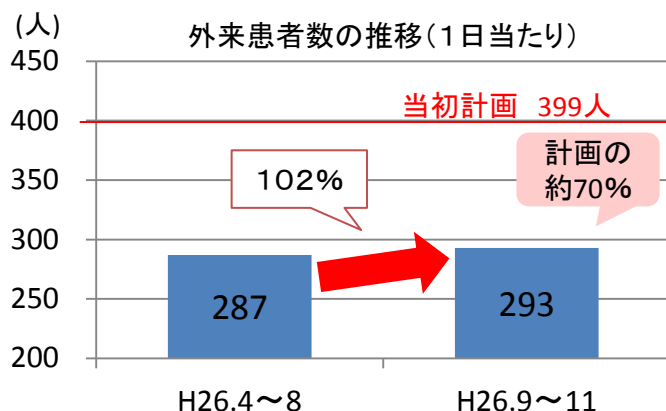
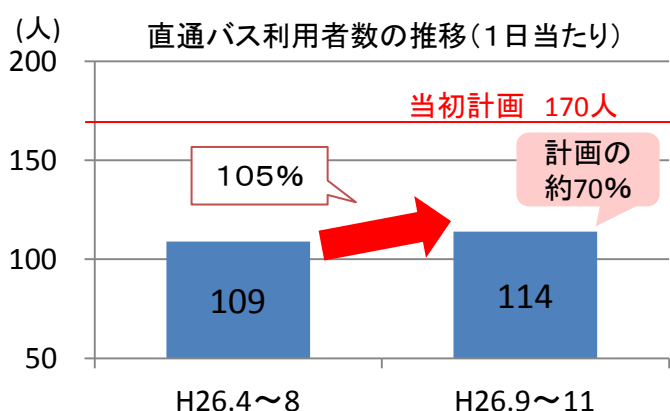
未実施の項目の一部については、このたびの見直しに合わせて実施し、それ以外のものについては、引き続き実施に向けて調整していきます。

3 直通バスにおける見直しの概要と 検証結果

直通バスの運行開始以来、市民の皆様のご意見や利用実態をもとに、①始発便の1時間前倒し(昨年12月)、②ルートの見直し・新設(今年4月)、③バス停の拡充(今年9月)などの見直しを重ねてきました。

(1) バス停の拡充による利用者数の動向

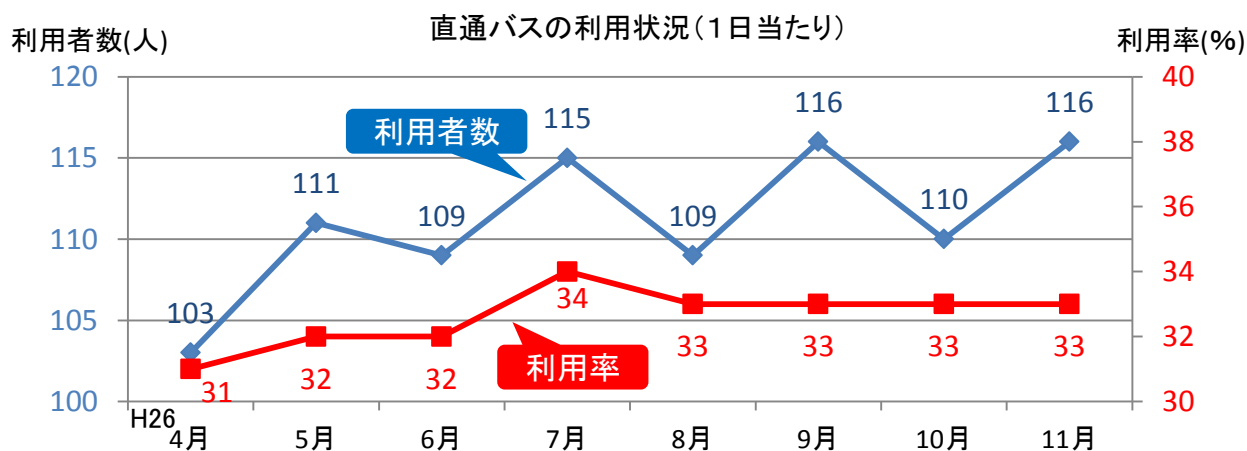
運行開始当初は限られたバス停しか利用できませんでしたが、今年9月から路線バス等のバス停も利用できるようにしました(78か所→140か所へ)。



- ・外来患者数が2%増加したのに比べ、直通バス利用者数は5%増加
- ・しかしながら、外来患者数の伸び悩みに加え、途中乗降ができないため利用者数は当初計画の約70%

(参考) 外来患者に占める直通バス利用率等

開院当初から、外来患者の3人に1人の方が直通バスを利用する傾向は定着しており、所期の目的を達成しています。



4 アンケート調査の結果

(1) 調査の実施概要

バス交通の見直しを進めるに当たり、市民の皆様の日頃の移動や公共交通に関するニーズを把握するために、「パーソントリップ調査」及び「生活実態調査」を実施しました。

① パーソントリップ調査

① a の結果については次回（1月）協議会で報告予定

- (ア) 調査内容 ① a 9月前半のうち指定の2日間（休日及び平日）の移動状況、① b 日常的な買い物の状況、① c 日常的な通院の状況、① d 公共交通に関する意識の状況
- (イ) 調査対象 市内から7,500世帯を無作為抽出
- (ウ) 調査方法 郵送により配布、回収
- (エ) 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

② 生活実態調査

② 調査の結果については次回（1月）協議会で報告予定

- (ア) 調査内容 上記①(ア)のうち① b 及び① c の買い物や通院に関する追加による詳細な状況
- (イ) 調査対象 市内769世帯
- (ウ) 調査方法 郵送により配布、回収
- (エ) 回答状況 556世帯、1,241人から回答（回答率72.3%）

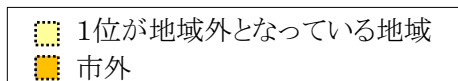
地域名	配布世帯数	回答世帯数	回収率	回収人数
別所	56	37	66.1%	73
三木	159	107	67.3%	233
三木南	61	40	65.6%	89
自由が丘	142	103	72.5%	213
緑が丘	119	97	81.5%	187
青山	51	38	74.5%	86
志染	43	35	81.4%	98
細川	37	25	67.6%	58
口吉川	40	27	67.5%	64
吉川	61	46	75.4%	117
計	769	556	72.3%	1,241

(2) 日常的な移動の状況(買い物)

調査結果から、日常的な買い物のための移動状況(利用する店舗や利用の時間帯)に、次のような傾向があります。

① よく利用する店舗

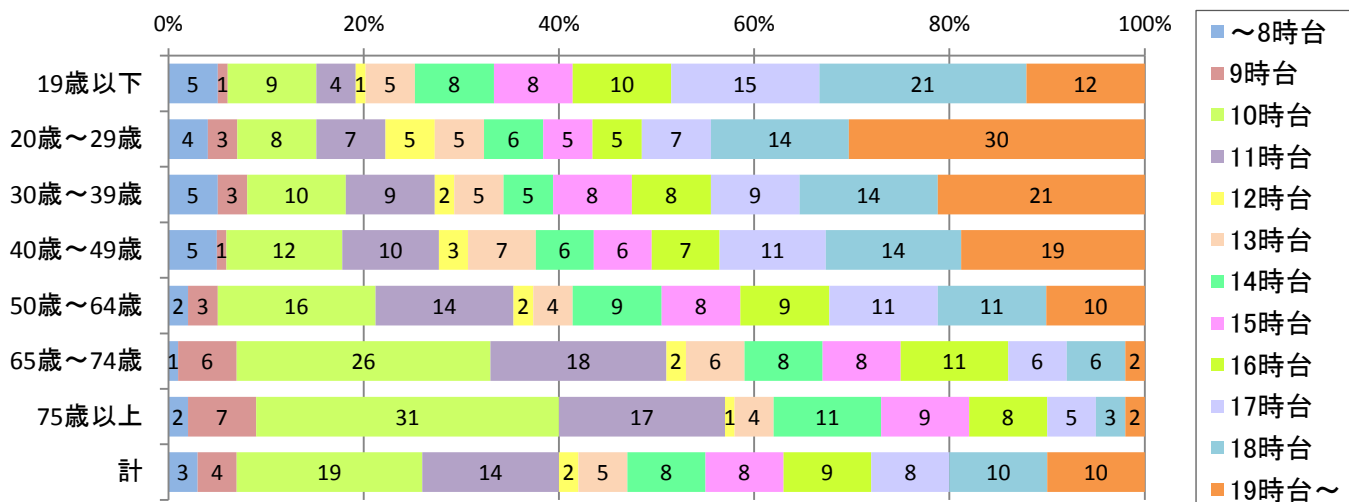
- ◆ **市街地**(三木、自由が丘、緑が丘、青山)では、大多数が地域内にある大規模店舗を利用
 ※ 車での利用が一番多いものの、徒歩での利用も一定数あり(15~30%程度)
- ◆ **農村地域**(志染、細川、口吉川など)では、主に、地域外にある大規模店舗を利用
 ※ 車での利用が大半(80~90%程度)



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%

② 利用時間帯

- ◆ 全ての地域で、午前9時から午後7時頃までの間の時間帯で利用が分散しているものの、年齢別にみると、65歳以上の半分以上は午前中に利用



(3) 日常的な移動の状況(通院)

調査結果から、日常的な通院のための移動状況(利用する医療施設や利用の時間帯)に、次のような傾向があります。

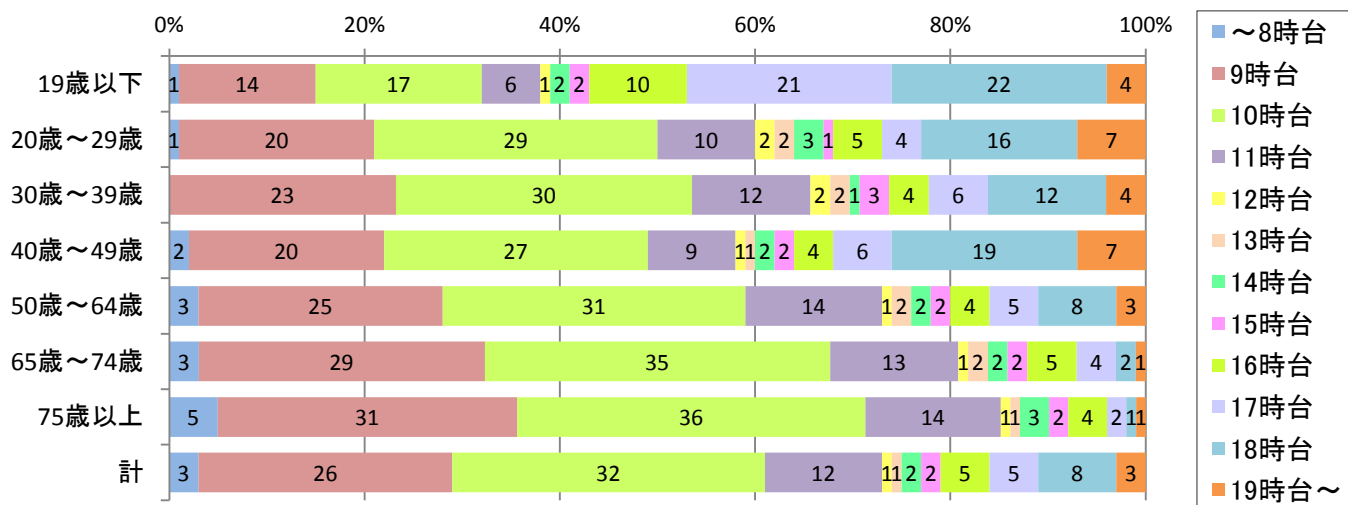
① よく利用する医療施設

- ◆ 全体的に、大規模病院とそれ以外の医院・診療所の利用が半々
※ 吉川地域では、65%が市外の医院・診療所等を利用している。
- ◆ 北播磨総合医療センターが一番よく利用されている地域は、10地域中3地域
※ 三木市内には大規模病院が多いため、結果として北播磨総合医療センターとの地域連携が図られているため。
- ◆ 大規模病院では、同地域内の施設または移動が便利な施設の利用が多い

地域	通院のために利用する主な大規模病院					
	1位		2位		3位	
別所	北播磨医療センター	14%	三木山陽病院	8%	服部病院	3%
三木	北播磨医療センター	12%	三木山陽病院	10%	服部病院	8%
三木南	三木山陽病院	12%	ときわ病院	10%	北播磨医療センター	8%
自由が丘	三木山陽病院	23%	北播磨医療センター	5%	ときわ病院	5%
緑が丘	ときわ病院	13%	北播磨医療センター	8%	三木山陽病院	8%
青山	三木山陽病院	9%	北播磨医療センター	6%	ときわ病院	6%
志染	三木山陽病院	22%	北播磨医療センター	13%	ときわ病院	5%
細川	三木山陽病院	16%	北播磨医療センター	14%	服部病院	5%
口吉川	北播磨医療センター	12%	三木山陽病院	8%	服部病院	3%
吉川	吉川病院	16%	北播磨医療センター	6%	三木山陽病院	1%

② 利用時間帯

- ◆ 全ての地域で、70%以上が午前中に利用しており、特に50%以上が午前9時から10時台に利用。また、年齢別にみると、65歳以上の80%以上が午前中に利用



(4) 公共交通に関する意識の状況

調査結果から、公共交通に関する意識(運行方法や路線の見直し方法など)について、次のような傾向があります。

① 路線バス、コミュニティバス等の運行について

- ◆ 全ての地域で、便数の増加を望む意見(平均32%)よりも、**安い運賃での利用を望む意見(平均50%)の方が多い**
- ◆ 利用の少ない路線の廃止・縮小については、次のとおり。

No.	選 択 肢 (次のうち1つを選択)	割合
ア	利用に見合った水準まで便数を減らし路線を残すべき	34%
イ	利用に見合った方法で運行費用を減らし路線を残すべき	24%
ウ	バスを必要とする人がいるので現在の形を維持すべき	20%

利用実態に見合った便数の見直しやコストの縮減を求める声が多い。特に、**市街地**では、既に利便性が高いこともあり**ア**の割合が比較的高い。
(青山43%、緑が丘39%、自由が丘36%)

② 北播磨総合医療センターへの直通バスの運行について

- ◆ 次の3つについて、全ての地区で賛成が多い

No.	選 択 肢 (「賛成」または「反対」を選択)	賛成	反対
ア	利用状況に応じてルートや便数を見直す	94%	6%
イ	途中のバス停で自由に乗降できるようにする	82%	18%
ウ	乗り換えなしで病院へ行ける形態を維持する	68%	32%

③ バス交通の予算への上限の設定について

- ◆ **上限の設定はやむを得ないとする意見が59%**

No.	選 択 肢 (次のうち1つを選択)	割合
ア	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	59%
イ	交通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	19%
ウ	移動権を守ることは福祉施策そのものなので上限の設定は反対	17%

5 具体的な見直し策(案)

この計画案は、先述したバスの見直しに係る検証結果やパーソントリップ調査等の結果をもとに、現時点での市としての考えをまとめたものです。今後、移動状況や生活実態の調査結果も踏まえ、バス事業者等との調整を行うなかで、次回までには成案に仕上げていきます。

より利用しやすいバス交通体系を構築するため、次の方向性に基づき見直しを行っていきます。

(1) 見直し策

(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ます。
- ② すべてのバス停には、次の3種類のバスがすべて路線バスとして停車、運行します。

一体的に整理統合



(2) 運賃体系を見直します。

- ① 運賃は市内一律150円とし、正規運賃との差額は市が補てんします。

※一律150円は、あくまでも市内移動のみでの適用であり、乗車区間が市域を越える場合は、利用する距離に応じた運賃となります。

※バスの一部の便の発着地を小野市域にある北播磨総合医療センターまで延伸するため、県の補助対象路線については小野市など沿線市と協調する必要があるため、現在、県交通政策課と調整中です。

- ② 運賃補てんに当たり、現金での利用の場合は乗降区間が不明確なため、正確な金額を積算できないことから、現時点で①の適用は**ニコパカード利用者のみとなり、現金での利用の場合は利用する距離に応じた運賃**となります。

※現金利用でも一律150円となるよう運賃補てん額の積算方法について、現在、近畿運輸局、事業者と調整中です。

※現金利用が多い高齢者にとって不利益が生じないよう、ニコパカードの普及・啓発を市が責任を持って行います。

(3) バスの利用実態に応じた見直しを行います。

- ① 買い物や通院にバスをよく利用されている高齢者の利用実態に基づき、午前中のダイヤを充実します。
- ② 利用の少ない時間帯やルートについては、廃止・縮小します。
- ③ 路線バスの一部の便の発着地を北播磨総合医療センターまで延伸します。

(4) 地域特性に応じた見直しを行います。

- ① 農村地では、市街地や他市などへの移動手段を維持・充実します。特に吉川地域では、生活圏となっている三田方面への移動手段を維持・充実します。
- ② 市街地では、地域内を循環するルートや便数を維持・充実します。ただし、三木地域については、他の地域からバスが集まるとともに、すでにルートや便数が充実していることから、整理統合により縮小再編していきます。

(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平成26年度のバス交通にかかる予算額(約4億円)程度にすることとします。

(2) バス交通不便地への対応

バス交通不便地への対応は次のとおりとし、デマンド交通(タクシー等の事前予約による不定期運行)は導入しないこととします。

- ① 路線バスにおける見直しの強化
- ② 地域ふれあいバスの拡充

例) 運転手などの担い手不足を解消するため、現在運行している4地域の連携を図り、協力し合って対応

【デマンド交通を導入しない理由】

- ア 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かかるインセンティブの低下につながるため。
- イ 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割と高かったため。

6 スケジュール

