

三木市におけるバス交通網の 抜本的な見直しについて

目次

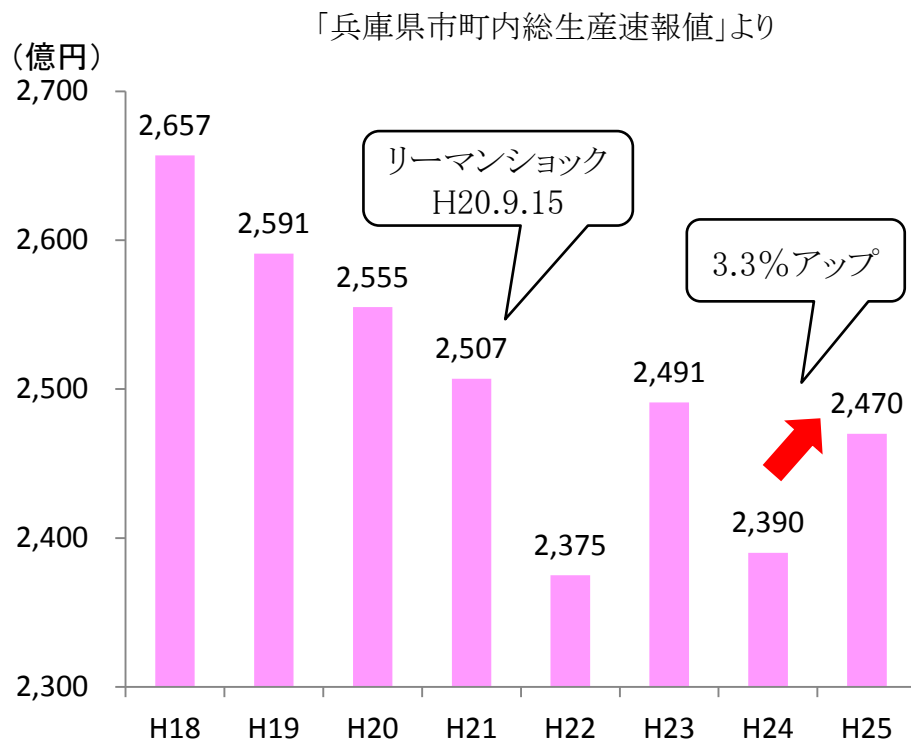
1. まちづくりの現状と課題	・・・ 1
2. まちづくりの方向性	・・・ 4
3. バス交通の現状と課題	・・・ 6
4. まちづくりにおけるバス交通の役割と方向性	・・・ 11
5. バス交通網再編の基本的な考え方	・・・ 12
6. スケジュール	・・・ 16
(参考) 他市事例	・・・ 17



1. まちづくりの現状と課題

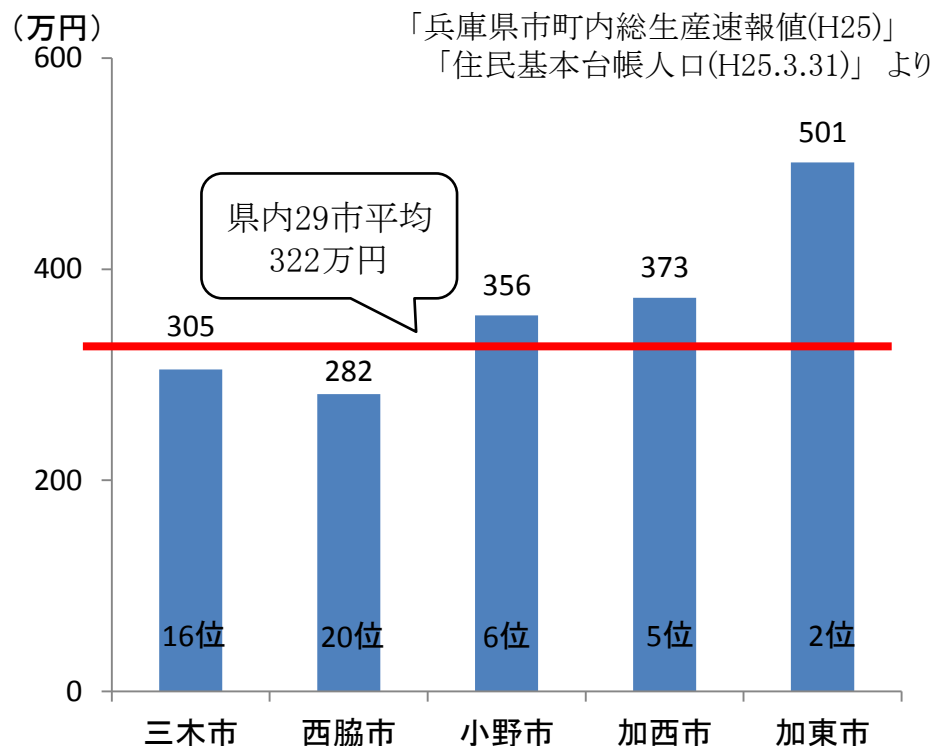
① 地域産業の低迷

市内総生産の推移



※市内総生産額は、各年度において県が公表する最新の数値を計上

人口1人当たりの市内総生産（他市との比較）



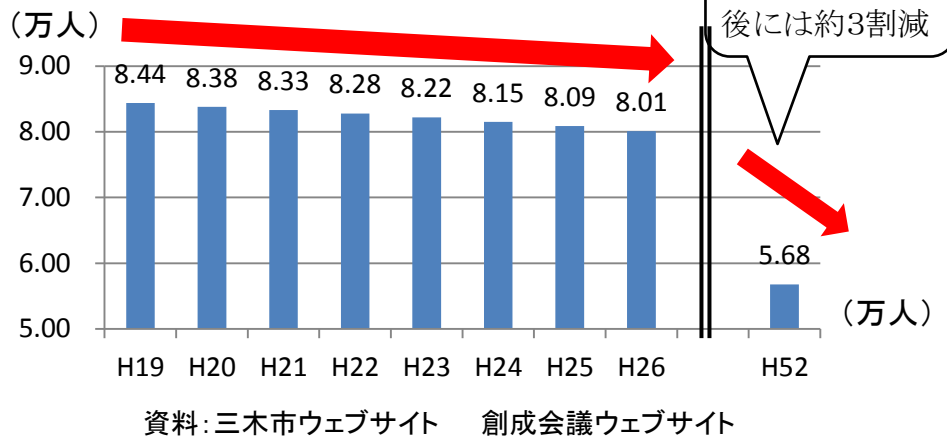
※グラフ下の順位は、県内29市中の順位

平成25年度の市内総生産額は、平成18年度に比べて約190億円、約7%の減少となっているが、平成25年度から国の経済対策に合わせ、市独自の地域経済の活性化策をも講じた結果、平成24年度に比べ、80億円増加するなど好転の兆しが見られた。

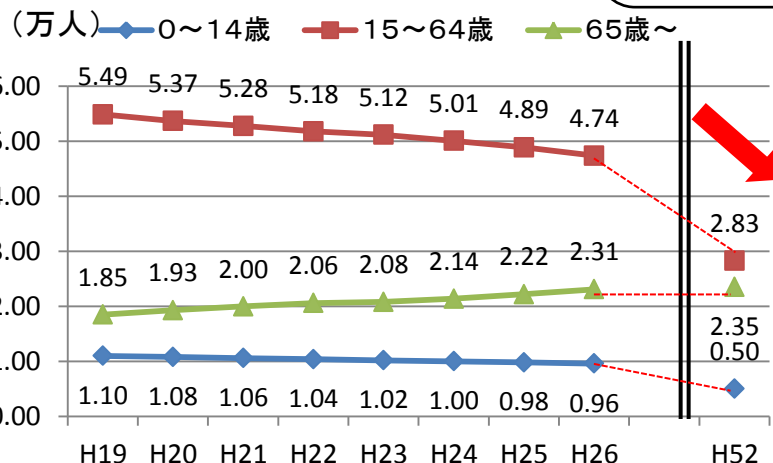
しかしながら、人口1人当たりの市内総生産額は未だ県内平均以下となっているため、今後も引き続き産業の活性化が必要。

② 子ども・若年女性の減少

総人口の推移



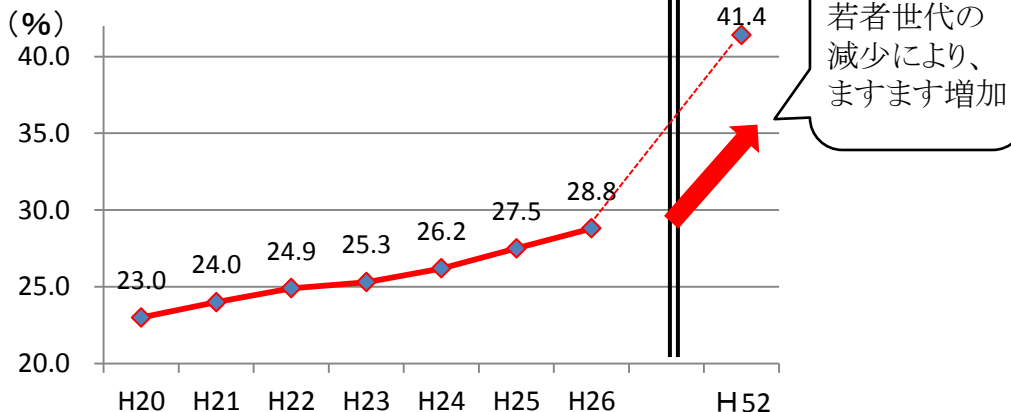
年代別人口の推移



高齢者数は増加傾向にあるが、今後一定数の状態が続く。一方、生産年齢人口、年少人口は大きく減少

③ 高齢者の推移

高齢化率の推移



地区別高齢化率(H26.3.31時点)(%)

①緑が丘	37.5	⑥三木	29.6
②細川	35.4	⑦自由が丘	28.3
③口吉川	33.8	⑧吉川	27.6
④志染	31.4	⑨三木南	22.1
⑤別所	29.9	⑩青山	16.5

市内平均
28.8%

今後、若者世代の減少により高齢化率は増加するが、高齢者数は一定数となることが予測。若者や子育て世代向けの市の施策の中核に置くとともに、交通施策の展開に当たっては、高齢者も減少していくことを視野に入れていくことが肝要。

④ まちの「核」のなさ人口の分散

○東西に細長い三木市は、

(1) 旧市街地 (三木)

(2) 新興住宅地

(三木南の一部・自由が丘・緑が丘・青山)

(3) 農村部

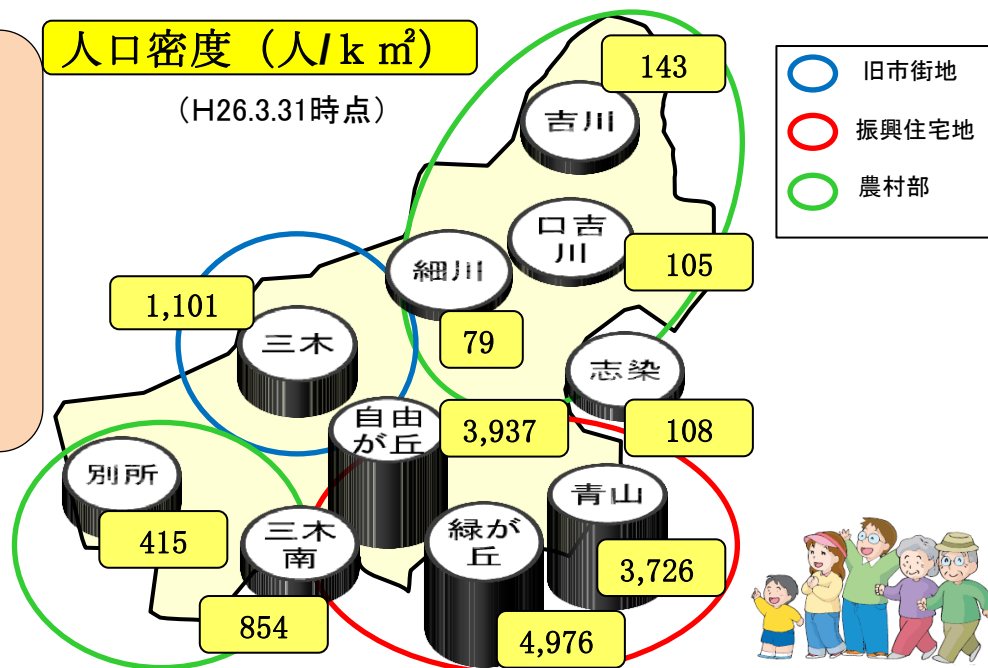
(三木南の一部・別所・志染・細川・口吉川・吉川)

とさまざまな顔をもつ



人口密度 (人/k m²)

(H26.3.31時点)



⑤ 住民主体によるまちづくりの途上

市民協議会

○市内10地区全てに誕生
(H21~24)

○地域の特性を活かした
まちづくりを推進

第1段階

住民の参画と協働

- (1) 地域住民の交流の活発化
- (2) 地域が抱える課題解決への取組

次のステップ

自立したまちづくり

- (1) 住民自治による地域主権の推進
- (2) 地域リーダー (まちづくりキーマン) の育成

東西に30kmと細長く、明確なまちの「核」を持たず、各10地区すべてに市立公民館があるのが特徴。その公民館を「場」として、市民協議会を中心とした住民主体の取組をさらに拡げ、それぞれの地区の特性に応じた「長所」を伸ばしていくことが重要。

2. まちづくりの方向性

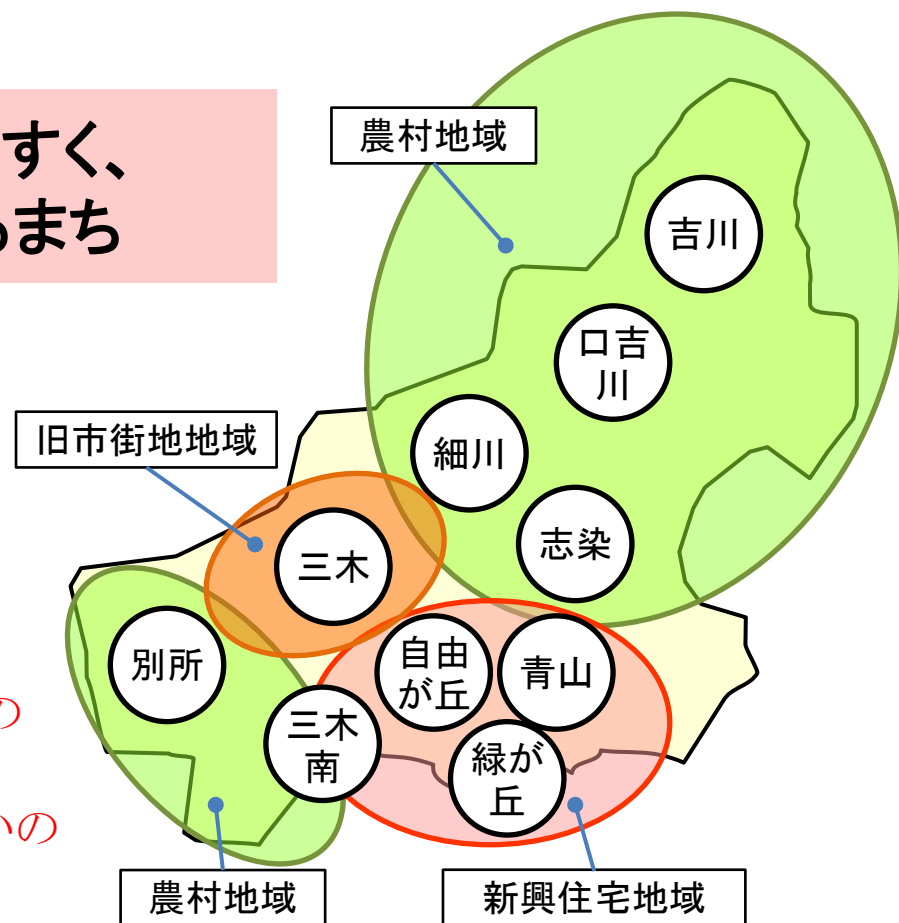
① 理念・ビジョン

理念

全ての市民にとって住みやすく、
人と人とのふれあいのあるまち

ビジョン

- ・さまざまな地域特性を活かした地域づくりのさらなる推進
- ・愛着ある地域に住み続けるための生活基盤の維持、強化
- ・地域内、地域間での交流推進によるふれあいの創出



② 基本方針

1. 旧市街地地域

- ・ まちなかのにぎわいづくり
- ・ 中小企業を中心とした産業活性化
- ・ 歴史・文化資産を観光資源として活用

中心市街地としての活力の再生



2. 新興住宅地域

- ・ 駅前再開発などによるまちの活性化
- ・ 若者が住みたくなる魅力づくり
- ・ 高齢者が住みやすい住環境づくり

人を呼び込む快適な住環境の形成



3. 農村地域

- ・ 持続可能な農業の基盤づくり
- ・ 農業の6次産業化、農商工連携推進
- ・ 働く場所、住む場所の確保

住み続けることができる農村づくり

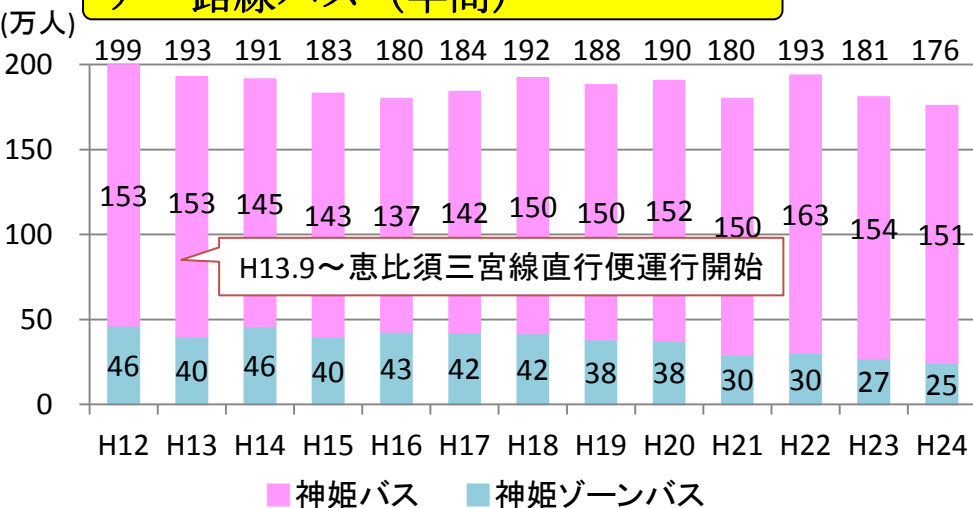


それぞれの特色を活かした魅力ある地域の形成

3. バス交通の現状と課題

① バス交通の利用状況の推移

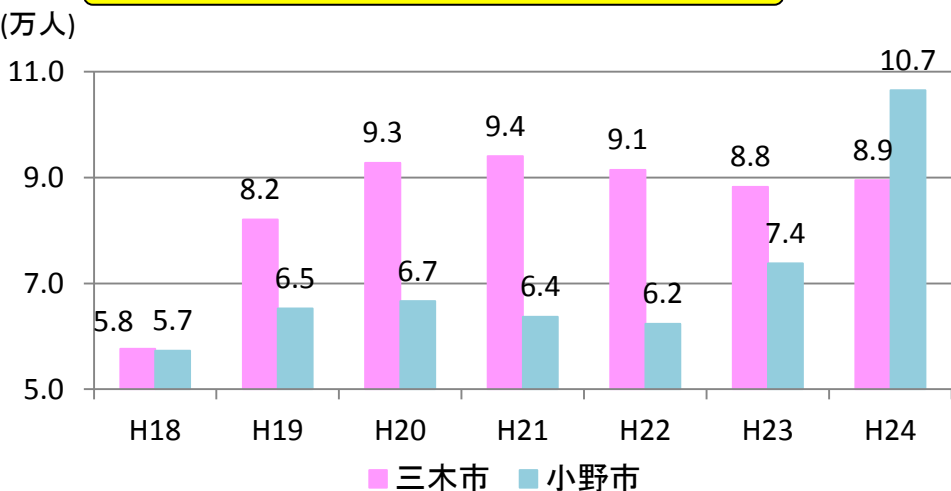
ア 路線バス（年間）



- ・人口減少の中ではあるものの、神姫バスの乗客数は横ばいを維持している。
- ・一方、高齢化の進展などに伴い、新興住宅地をメインとする神姫ゾーンバスは減少傾向が続いている。



イ コミュニティバス（年間）

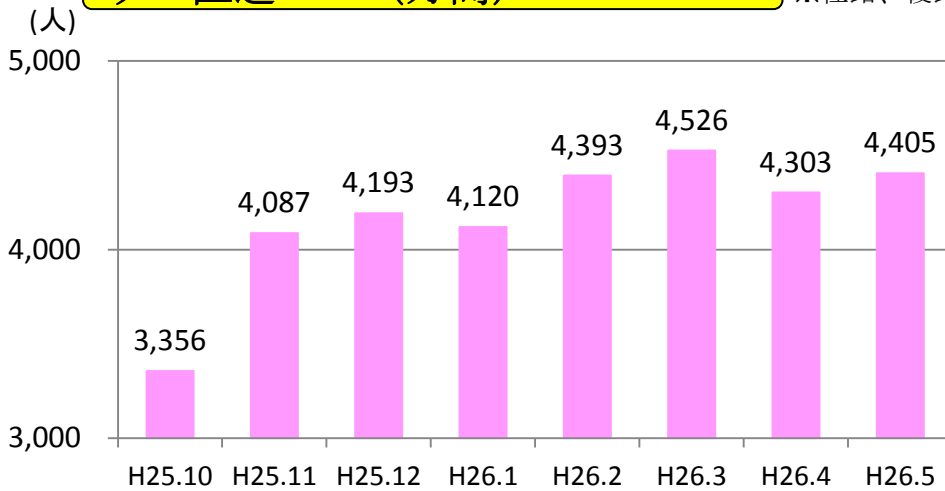


- ・H21をピークとして、その後減少傾向にある。
- ・小野市の「らんらんバス」は、H23からスクールバスとしての機能を付加したことにより、急激に増加している。



ウ 直通バス（月間）

※往路、復路それぞれ合計したもの

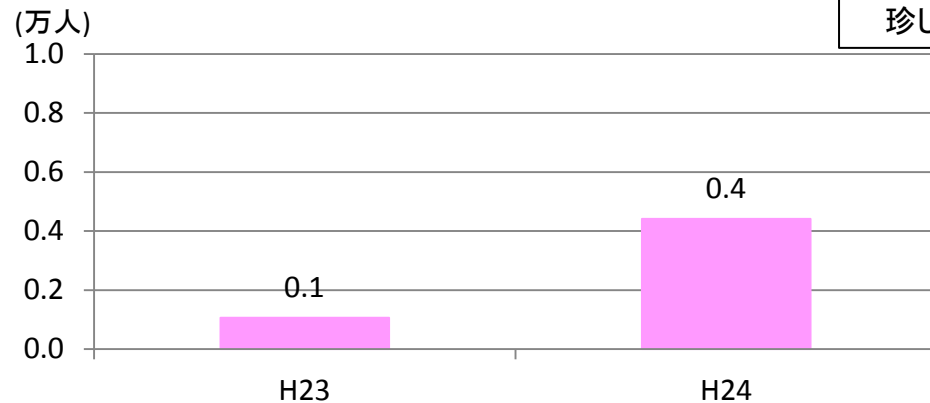


- ・三木市民の外来患者の3人に1人が利用し、定着しつつあるものの、当初計画(H26目標 6,800人/月)に比べ、伸び悩んでいる状況。
- ・その理由として、三木市からの外来患者数自体が想定より少ないこと、途中乗降が出来ないことなどが挙げられる。



エ 地域ふれあいバス（年間）

県内でも
珍しい取組



- ・H21年から口吉川地区をスタートに、市民協議会等のボランティアで、現在4地区5台で運行している。
- ・なお、高齢化により運転手の確保などが課題となっている。

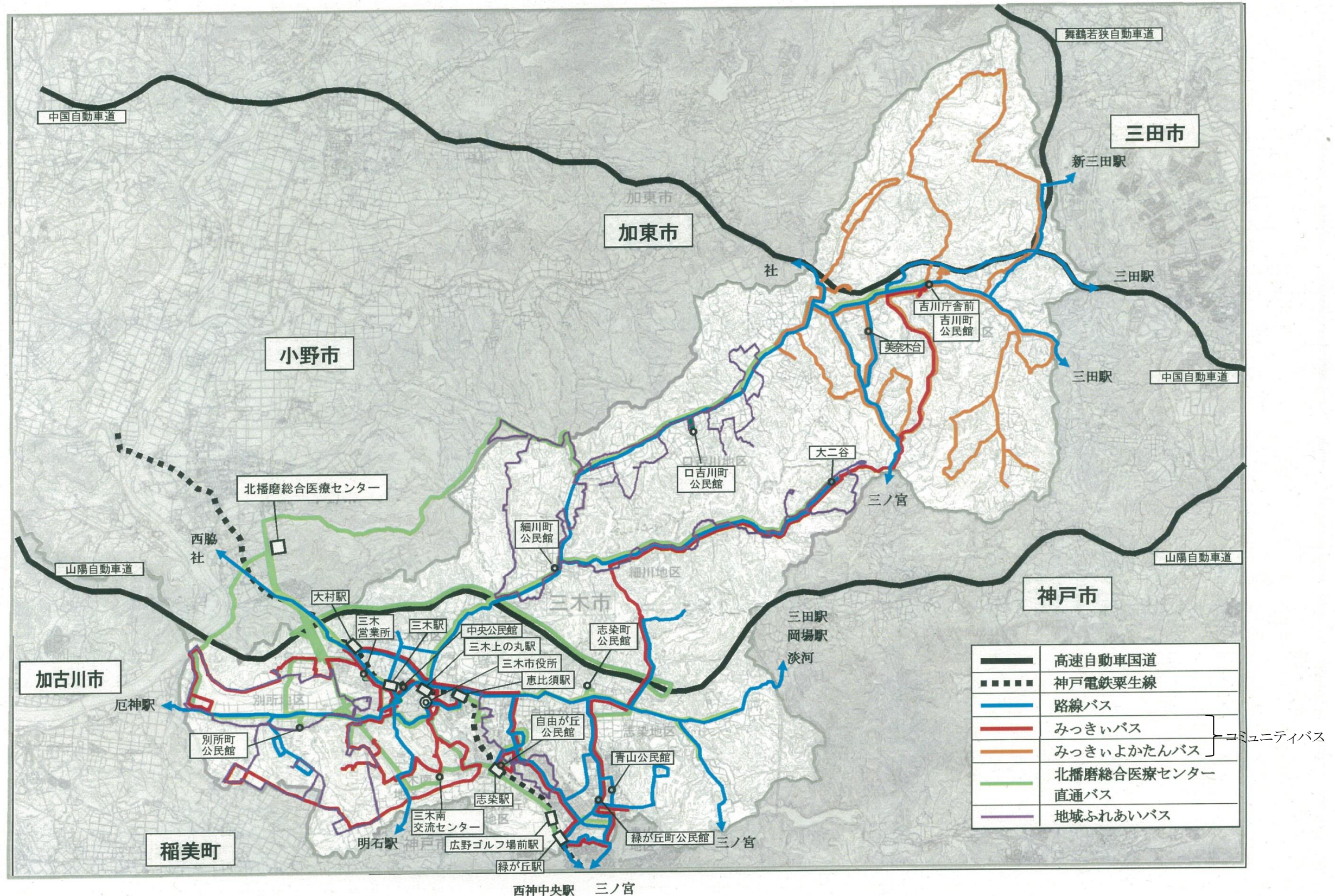


オ その他

これまでの幼稚園や小学校の統廃合に伴い、廃止された地域の幼稚園児や小学生を対象に別途スクールバスを運行

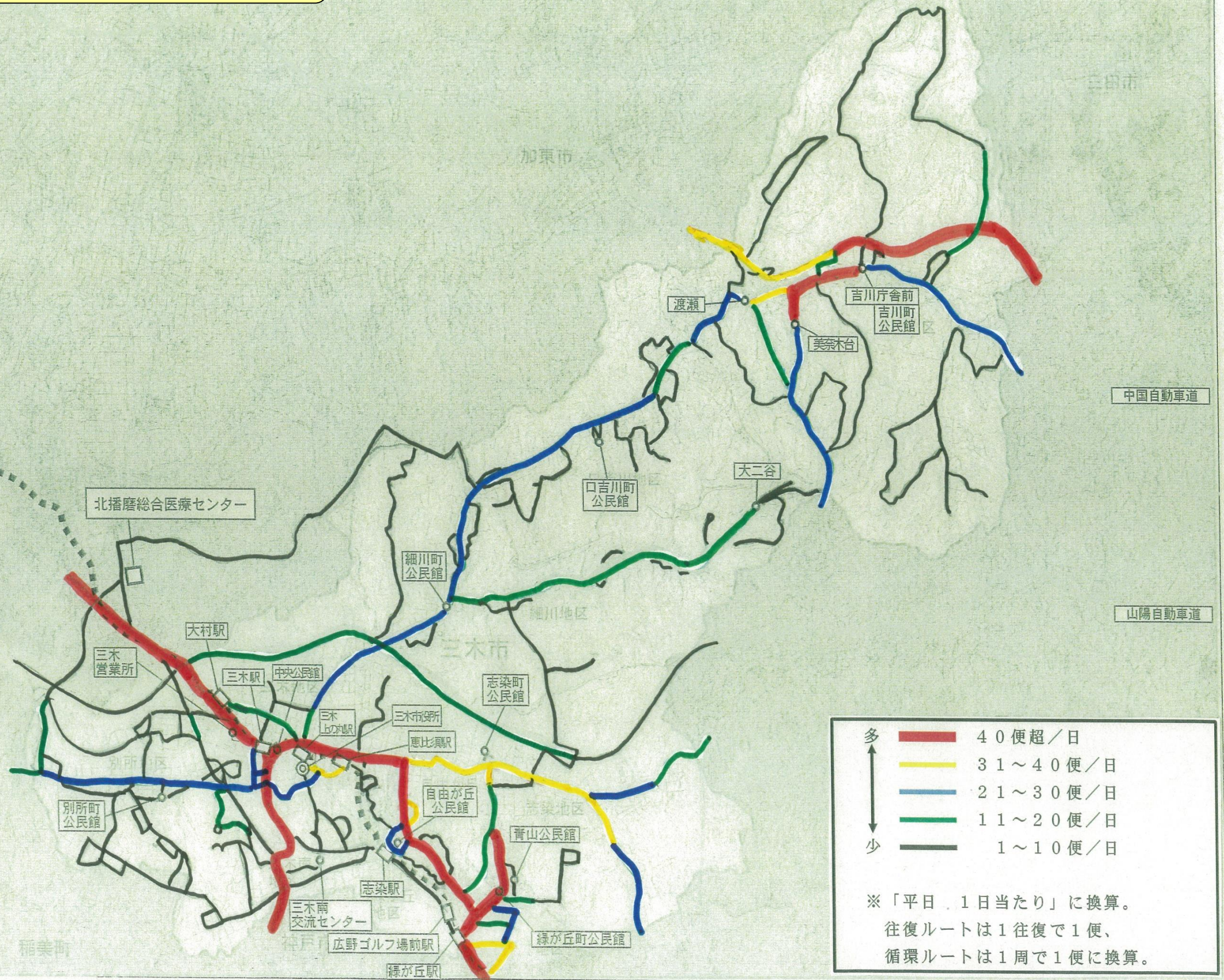
人口減少に伴い、バス交通の利用は総体的に減少してきている中、高齢者や交通弱者に対するサービスが低下しないようなバス交通のあり方を検討する必要がある。

② バス路線の重複状況図



一つの路線に路線バス、コミュニティバス、直通バスなどが重複し、非効率な状況となっていることから、これらの路線を整理統合する必要がある。

(参考) バス運行の路線別頻度状況



③ バス交通に係る市補助金の推移

(単位:百万円)

区分	H22決算	H23決算	H24決算	H25予算 (A)	H26予算 (B)	B/A (%)
路線バス	52	59	56	64	52	81.3
コミュニティバス	46	49	47	50	80	160.0
直通バス					250	皆増
地域ふれあいバス	1	1	3	5	6	120.0
合 計	99	109	106	119	388	326.1

(参考) 神戸電鉄	17	52	87	117	123	105.1
-----------	----	----	----	-----	-----	-------

※国・県補助金を除いたもの

交通に係る予算は年々増加傾向にあり、そのような中で、議会から次のような指摘があり、改善を進めていく必要がある。

- ・ 予算をこれ以上増やさない(キャップ上限方式)か、出来れば予算の削減を図る。
- ・ 直通バスのあり方を見直す。
- ・ 神戸電鉄栗生線が利用しやすい環境を創る。

4.まちづくりにおけるバス交通の役割と方向性

(1) 役割

まちづくりのビジョンを実現していくとともに、生活に必要な都市機能（駅、学校、病院、商業施設等）と市民の暮らしを結び付け、市民の「移動権」を保障するための手段

(2) 方向性

①市内一律料金制

運賃を市内均一にすることで、バス交通の利便性向上・利用促進を図ります。

なお、統合病院へ乗り継いで行く場合は、直通バスと同一料金となるよう「乗継割引」を実施します。

②重複路線の整理統合

路線バス、コミュニティバス、直通バス等を一体的に整理・再編し、ルートを見直すことで、効率的なバス交通網を構築します。

③統合病院への直通バスの途中乗降を自由化

これまで多くの方から要望があった直通バスの途中乗降が可能にし、買い物や通学にも利用できるようにします。

④支線交通の強化

地域ふれあいバスの委託化やデマンド交通の導入検討により、「交通空白地域ゼロ」をめざします。

⑤神戸電鉄との連携強化

5. バス交通網再編の考え方

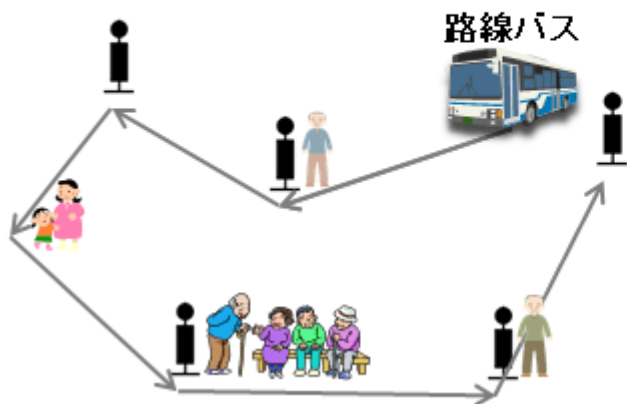
	基本的な考え方
案① 現状改善型	三木市の長い歴史の中で市民の交通手段として構築されてきた現在の路線は、これまでの見直しの中で出来上がってきたものであり、現在の市民生活に溶け込めなじみができているため、これを基本としつつ、より利便性を高めるよう一部を改善 《主な内容》 ・現在の路線は維持(都市間を結ぶ広域路線も同様) ・重複する部分は整理統合 ・交通空白地には、デマンド交通を導入し、路線バスに接続 ・統合病院への直通バスについては、現行のルートを大幅に縮小
案② リセット型	路線バス、コミバス、直通バスなど、多くの種類のバスが走っている現在のバス交通網を一旦白紙の状態に戻し、東西に細長い三木市の地形特性や人口密度などに応じた全く新たなバス交通網を構築 《主な内容》 ・市内のみを運行する路線については、すべて廃止 (都市間を結ぶ広域路線については現状を維持) ・コミュニティバスにより市内を東西と南北に循環する2路線を設定 ・交通空白地のみならず市内全域に「デマンド交通」を運行し、循環路線に接続 ・直通バスはすべて廃止。循環路線により統合病院に乗り入れ (南北の循環路線については、乗り継ぎが必要)

<参考>デマンド交通とは

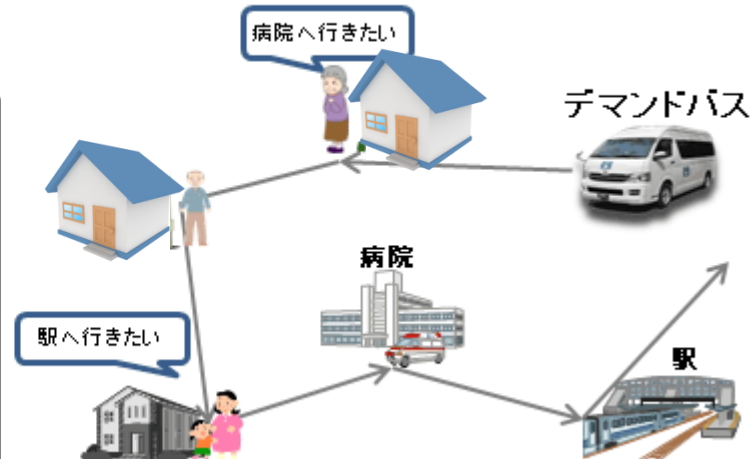
路線バスとタクシーの中間的な位置にある交通機関であり、事前予約により運行する。運行方式、運行ダイヤ、発着地の自由度の組み合わせにより、多様な運行形態が存在する。

項 目	内 容
運行方式	定路線型 ～ 自由経路型
運行ダイヤ	固定ダイヤ型 ～ 非固定ダイヤ型
発着地自由度	到着地(出発地)固定型 ～ 到着地(出発地)非固定型

決まった時刻に決まった経路を移動



乗客の希望に合わせて移動



案① 現状改善型（イメージ図） ※この通りのルートとなるわけではありません。

特 徴

- ①現在の路線から変更が比較的少なく、市民にとって受け入れられやすい。
- ②利用の多い路線は便数を増やす一方で、利用の少ない路線は減便又は廃止しデマンド交通等に対応することにより、「モビリティマネジメント」を進める中で、市民意識の変革を促すこともできる。
- ③一部の路線に多くの手段が重複する場合、市内のみの路線においては、原則としてコミュニティバスを最優先とし、路線バスや直通バスは廃止することとし、効率的な運行となる。
- ④統合病院への直通バスについては、コミュニティバスの頻度を増加するとともに、三木営業所からは概ね15分に1本の間隔でシャトル的に運行する。
なお、現在の直通バスのルートは大幅に縮小し、コミュニティバスに転換していくことで、通院以外の用途にも利用できるようにし、市民の利便性の向上に寄与する。

加東市

三田市

加古川市

神戸市

稲美町

- 路線バス
- コミュニティバス
- 北播磨総合医療センター直通バス
- デマンド交通等
- 中核結節点（ハブ） 2か所

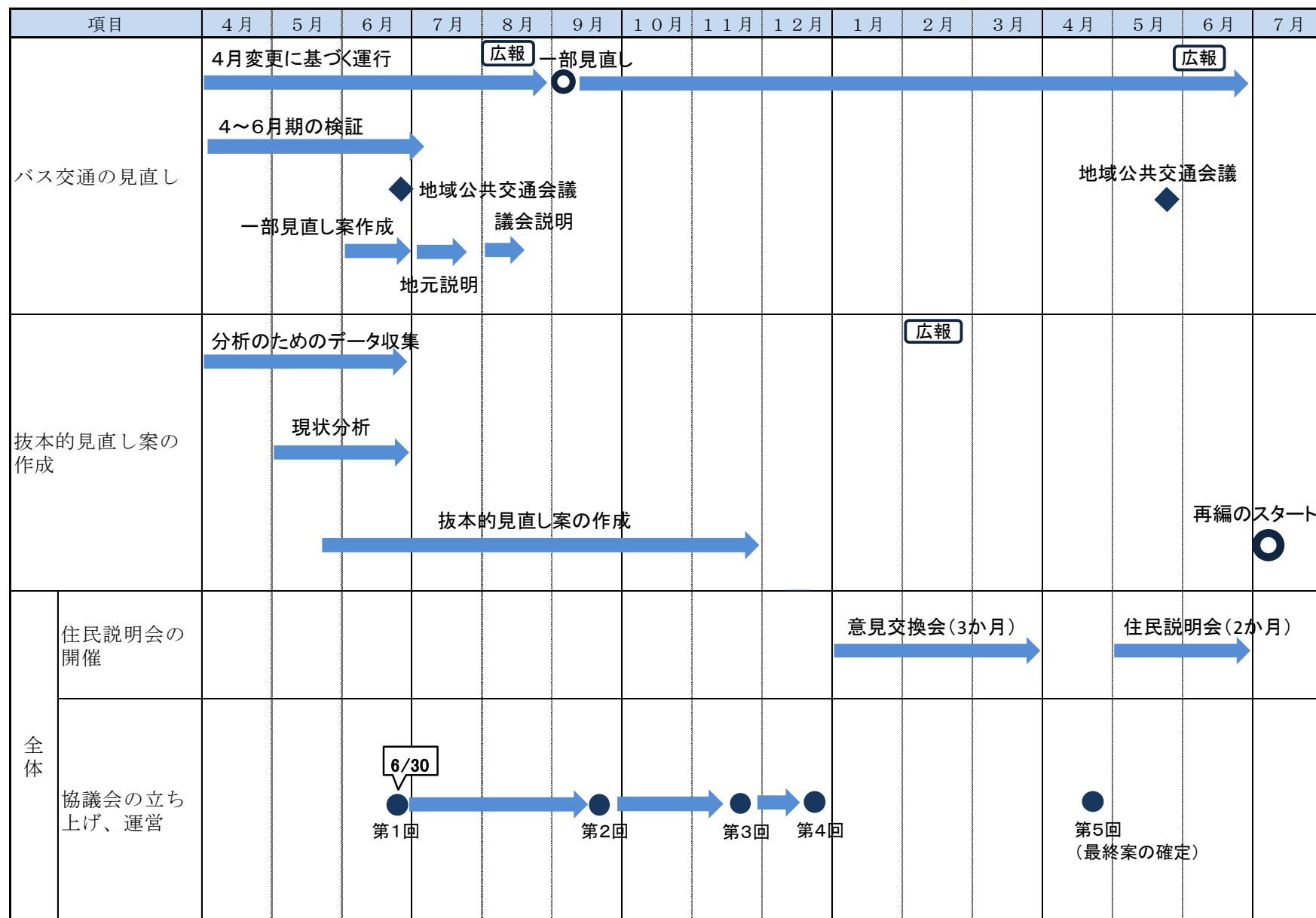
案② リセット型（イメージ図） ※この通りのルートとなるわけではありません。

特 徴

- ①農村部の路線バスを全廃し、コミュニティバスの循環ルートに集約することにより、市の中心部への移動が便利になる。
- ②市街地や新興住宅地の路線バスも全廃し、コミュニティバスの循環ルートに集約することにより、高齢者の絶対数が多い地域に住む高齢者間の交流を進めるとともに、外出機会をより確保できるようになる。
- ③市内全域でデマンド交通を確保することにより、循環ルートとの結節を図るとともに、地域内での移動が確保できる。
- ④統合病院へは東西ルートで直接行けるとともに、南北ルートとの結節により、多少、乗換等に不便が増えるものの、中心地での買い物などにも活用できる。



6. 今後のスケジュール



(参考) 他市事例

(1) 運行ルートの変更

①ときがわ町(埼玉県):ハブ・アンド・スポーク方式

バス交通網の一体的再編による効率的運行

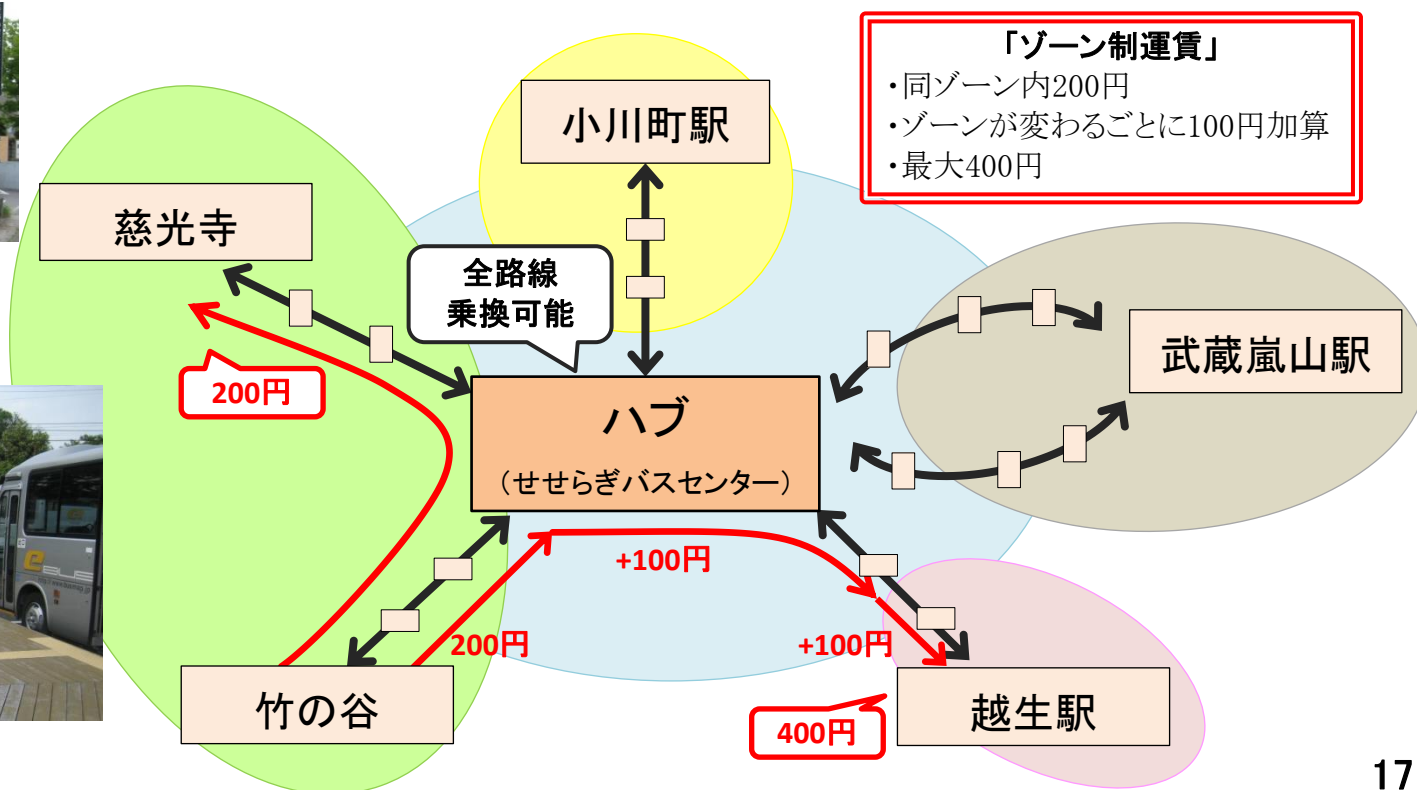
- ・町の中心部にハブを整備し、全てのバス路線がハブを起終点とするよう路線網を再編
- ・路線バスが町内各方面からほぼ同時刻に集結し、乗換後に発車
- ・町域を5つのゾーンに分割し、ゾーンを越えるごとに運賃が加算される「ゾーン制運賃」を導入



各方面へ一斉に発車



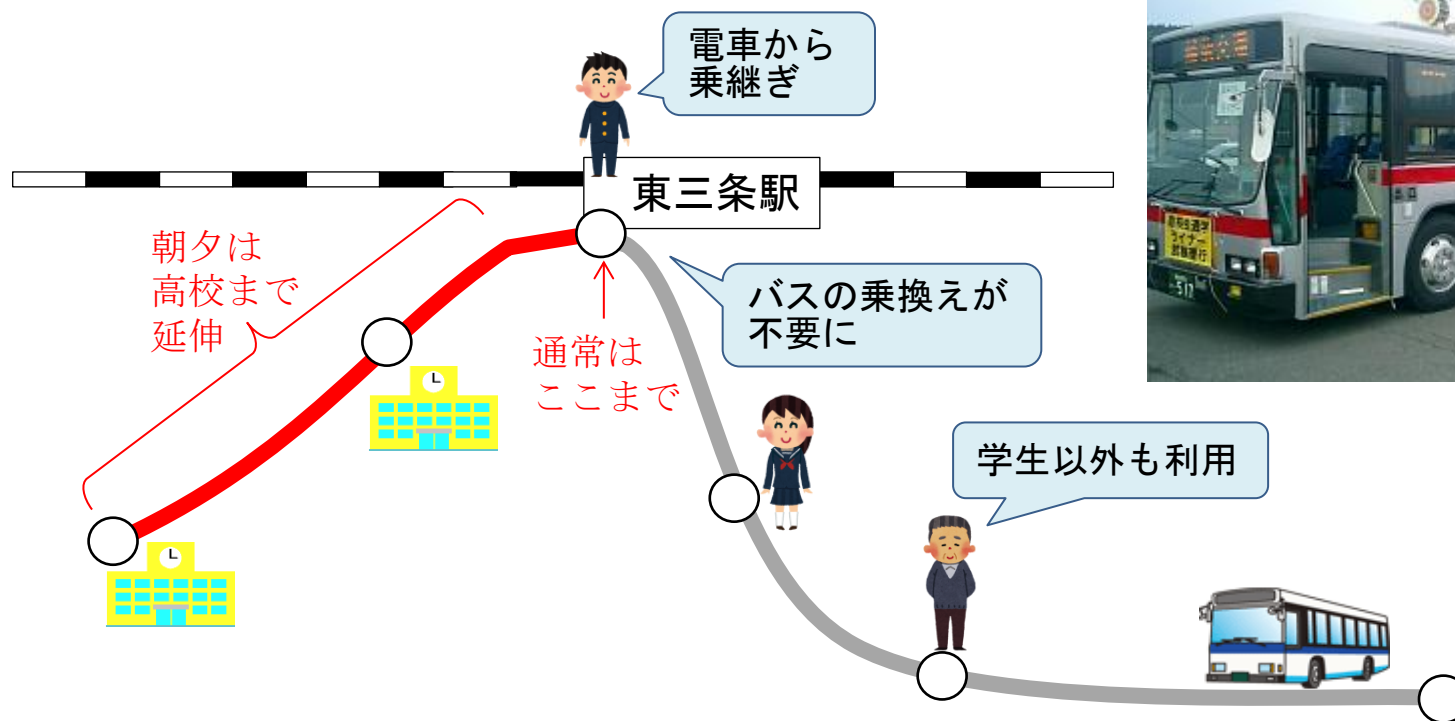
ハブに集まるバス



②三条市(新潟県):高校生通学ライナーバス

路線バスの延伸による通学利用拡大

- ・路線バスの一部の便(朝夕)を延伸することで、乗り換えなしで高校へ行けるように運用
- ・学生以外も利用できる
- ・学生は通学定期券購入により割引料金を適用
(一般の利用者は乗車距離数に応じた通常のバス運賃)
- ・土、日、祝日及び高校が長期休暇(夏休み等)に入るときは運休



(2) 運賃の市内均一化

○京丹後市(京都府): 上限200円バス(路線バス)

運賃の市内上限200円均一化

- ・距離別だった運賃を、市全体で初乗り150円、上限200円に統一
- ・効果的なPRにより、通学・通院等による利用が大幅に拡大



区間最大1,150円が市内一律上限200円に

小学生・身障者の方は100円



6歳未満は無料

回数券なら1回の乗車賃が154円相当



さらに・・・利便性向上施策

- ・回数券の販売窓口を拡大(バス車内や市役所)
- ・路線見直しやダイヤ改正、鉄道との接続強化
- ・分かりやすい時刻表の作成
- ・利用者アンケートによる市民ニーズの把握

整理券	0 40	1 41	2 42	3 43	4 44	5 45	6 46	7 47	8 48	9 49
運賃	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
まで	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29
	30	31	32	33	34	35	36	37	38	整理券
										32

「200円」が並ぶ運賃モニタ

(3) 支線交通の強化

○三条市(新潟県):デマンド交通「ひめさゆり」

デマンドタクシーの導入による交通空白地の解消

- ・タクシー事業者へ運行委託し、市が負担金を毎月支払う
- ・一般的なタクシーに比べ大幅に安い料金設定(初乗り500円、上限3,000円)
- ・複数人数での乗車で割引料金適用
- ・運行日時や予約時間、乗降場所の制限によりタクシーと差別化(下表参照)



【タクシーとの差別化】

	運行日時	予約	乗降場所	料金
ひめさゆり	平日8時～18時	1時間前まで	バス停留所	初乗り:500円 上限:3,000円
タクシー	毎日・随時	不要	どこでも	初乗り:500～700円程度 上限:なし