

第1次三木市バス交通網計画

三木市まちづくり部交通政策課

第1次三木市バス交通網計画 目次

は じ め	1
第1章 地域交通をとりまく現状と課題	
1-1 交通手段の変化	
(1) マイカー利用の増加	3
(2) 衰退する公共交通	3
1-2 交通手段の変化要因	
(1) 便利に感じるマイカー（不便に感じる公共交通）	4
(2) 人口減少・少子高齢化	6
(3) 大規模団地の人口構成（大量リタイヤ、進学・就職）	8
第2章 地域交通政策の必要性	
2-1 公共交通の重要性	
(1) 公共交通の多面的機能	10
2-2 公共交通の「必要性」（市民ニーズ）	12
第3章 第1次バス交通網計画	
3-1 基本的考え方	
(1) まちづくりのための地域交通	13
(2) 各種交通手段の新たな役割分担	13
3-2 市民ニーズの把握	
(1) 三木市公共交通特別委員会	15
(2) 三木市バス交通に係る意見交換会	17
3-3 第1次バス交通網計画	
(1) 将来計画図	21
(2) 早期対応路線	33
第4章 今後の動き	
4-1 さらに充実をめざしての検討項目	35
4-2 今後の充実化計画	35
付 録	37

はじめに

三木市は、東西に並行的に吉川 IC を擁する中国自動車道と三木・小野 IC、三木東 IC を擁する山陽自動車道が走っており、北へは吉川ジャンクションを経て舞鶴若狭自動車道が、南へは三木ジャンクションを経て淡路島、四国へつながる神戸淡路鳴門自動車道が整備され陸の大動脈の結節点に位置している。

また、鉄道は神戸を初め京阪神と結ぶ神戸電鉄、JR 加古川線へつながる三木鉄道の 2 つの鉄軌道がある。

しかしながら、日常生活を支える交通インフラについては、モータリゼーションの進展に伴い着実に道路整備が進められてきた。また、南北の大動脈として国道 175 号の 4 車線化や平成 24 年の部分(宗佐 IC 以南)完成を目指し東播磨南北道路が建設中である。

いまや交通手段の中心は完全にマイカーとなっている。その結果、公共交通機関の利用者数は減少の一途をたどっている。

また、道路運送法の改正（バス路線の休廃止・退出が容易となった）等に伴い、市民本意の視点に立ったバス路線の再構築が市政における緊急の課題となっている。さらには、第 3 セクターで経営を行なっている三木鉄道は、非常に厳しい経営状態であり、これらの対応にも迫られている。

平成 17 年 10 月 24 日に三木市と吉川町が合併したことから、これまで以上に広域的な視点からのまちづくりが必要となっています。

少子高齢化と人口減少の進む本市において、市民生活における移動手段の確保は、避けて通ることのできない大きな課題である。

他方で、財政状況は厳しさを増しており、三木市は公共交通の維持確保と財政負担のジレンマに直面している。

現状のまま将来展望のない“延命措置”的な財政負担を続けることは、本市にとって大きな損失となる。しかし、公共交通がある程度存続している今こそ、公共交通の果たすべき役割を見つめ直し、整理・再編し活性化に努める発想が必要であろう。そのためには、公共交通だけに注目しても問題の糸口はつかめない。人々の日常的な動きに着目した総合的・体系的な公共交通への取組み（以下「地域交通政策」という。）が必要である。

なお、(第1次)三木市バス交通網計画で取り扱う「バス交通」とは、通勤、通学、通院、買物など市民の日常生活や、観光等を目的とした来訪者が、本市及び近隣市への移動手段として使用する、民営バス(広域及び市内)、コミュニティバスからなる交通体系であり、「通常タクシー、歩行者、自転車、福祉タクシー」や「高速・広域交通」と対比されるものである。

また、本計画は、過年度策定された「三木市公共交通維持・活性化基本指針」を受けた、実施計画と位置づけられる。

第1章 地域交通をとりまく現状と課題

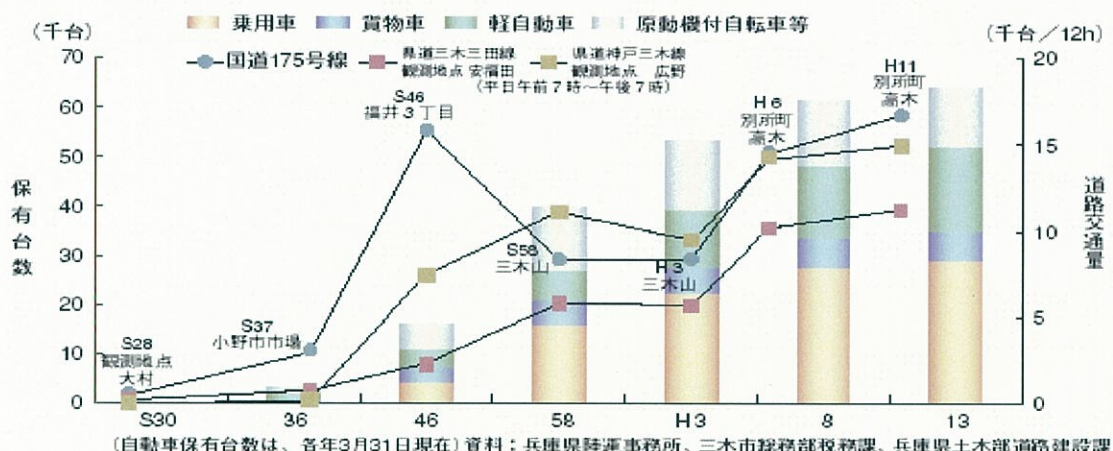
1-1 交通手段の変化

(1) マイカー利用の増加

わが国では、昭和30年代後半からの高度経済成長をきっかけとして、特に1964年の東京オリンピックの直後からの高速道路の拡張、舗装道路の増加、一般大衆にも購入可能な価格の大衆車の出現などによって、自動車を利用しやすい環境になったことにより、急速にモータリゼーションが進んでいった。

本市においても、昭和40年代に入って急速に自家用車の保有台数が伸び、モータリゼーションが進行した。

● 道路交通量と自動車保有台数

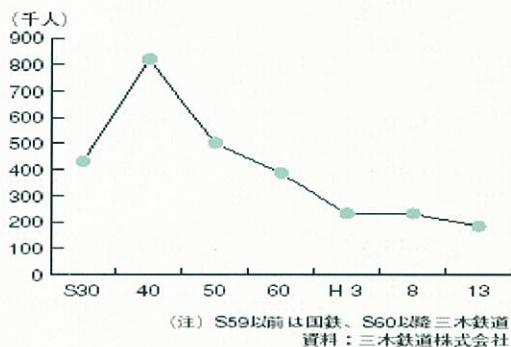


三木市制50周年誌より

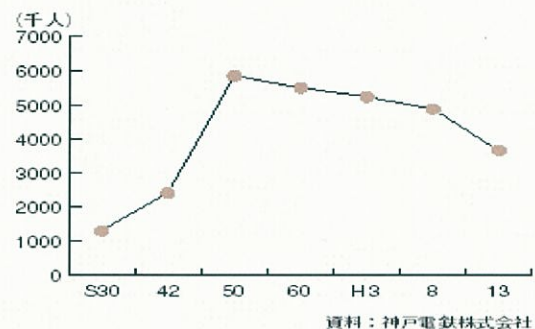
(2) 衰退する公共交通

ア) 鉄道の乗客数の推移

● 三木鉄道乗客数



● 神戸電鉄乗客数

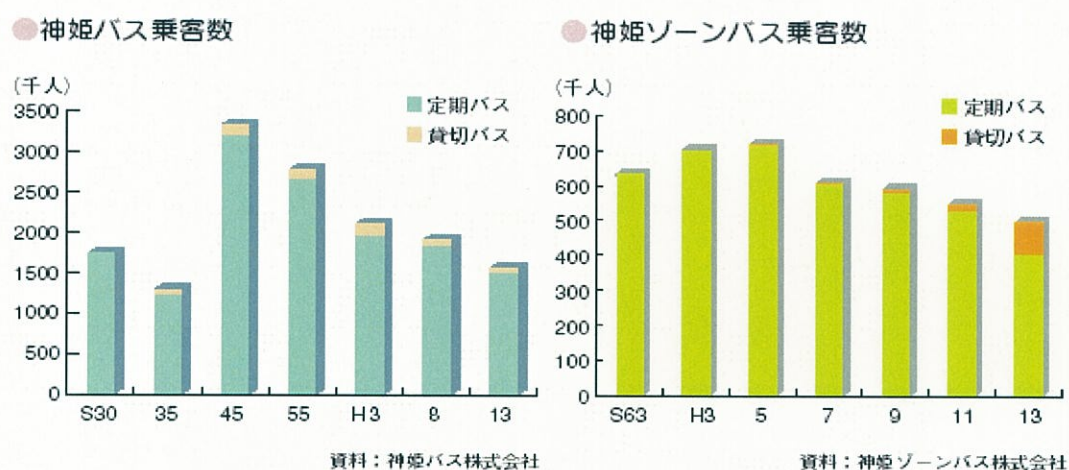


三木市制50周年誌より

三木鉄道（旧国鉄三木線）は、本市のモータリーゼーションの始まりとともに乗客数は減り続け、ここ数年は 17 万人前後で推移している。

一方、神戸電鉄粟生線における市内の乗客数は、本市の人口の増加に呼応するように、昭和 40 年代後半より急増したが、昭和 50 年代半ばには約 600 万人に達したがこれをピークとして減少に転じ、平成 17 年には約半数の 300 万人にとどまっている。

イ) バスの市内における乗客数の推移



三木市制 50 周年誌より

バス交通の乗客数は、昭和 30 年代後半から昭和 40 年代にかけて急激に増加したが、昭和 50 年代の 350 万人を境に減少に転じ、平成 16 年には約 140 万人にとどまっている。

一方緑が丘、自由が丘、青山地区を中心に運行しているゾーンバスの乗客数は平成 9 年度をピークとして徐々に減り続け、平成 16 年は約 50 万人となっている。

1-2 交通手段の変化要因

マイカー利用者の増加と歩行者の減少、公共交通の衰退の要因には、道路網の整備に伴うマイカーの利便性の高まりと、これに比した公共交通の利便性の相対的な低下に加え、都市構造や人口の構造の変化、日常生活圏の拡大などがあげられる。

(1) 便利に感じるマイカー（不便に感じる公共交通）

マイカーは、好きなときに好きな場所へ、”door to door” の移動が可

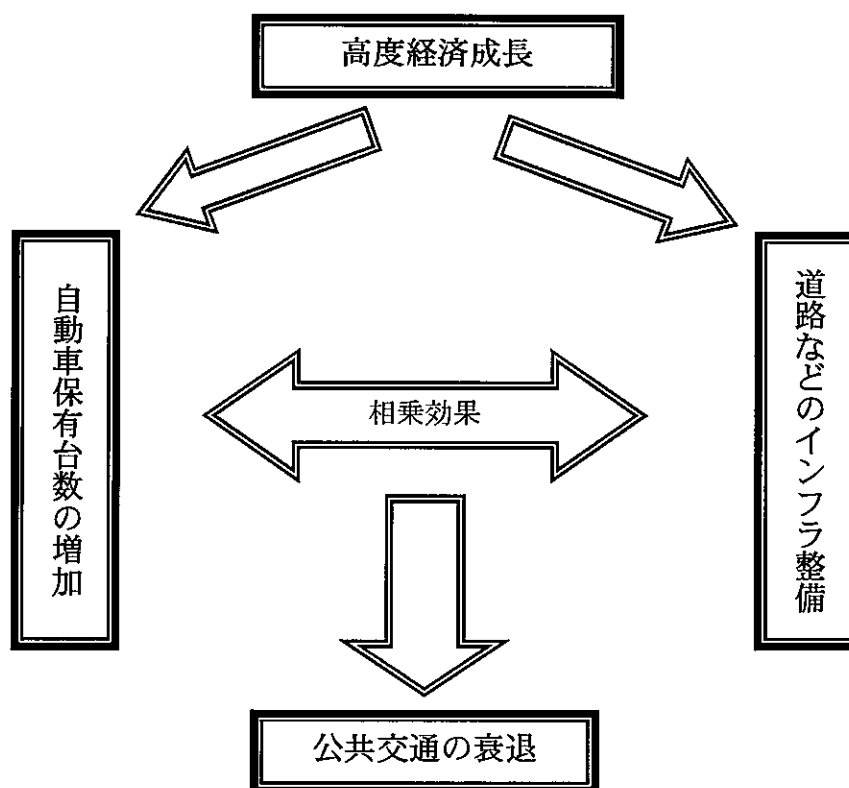
能な大変便利な乗り物で、その点において公共交通をはるかにしのぐ。また、昭和 30 年代後半からの高度経済成長に伴い、国民の購買意欲も高まり、自動車保有台数は急激に増加した。そして、道路網の整備の結果目的地への到着時間の短縮も、マイカーへの傾倒に拍車をかけたものといえる。

利便性について、交通手段の選択に影響を与える要素は、利用者の支払うコストである。マイカーを所有すれば、車両購入費や保険料、車検料他の経費など初期投資は高価となり、価格面から見ると、一般的にマイカーを所有するよりも公共交通機関を利用する方が割安である。しかし、自動車はランニングコスト（ガソリン代）が安価であるため、走れば走るほど距離あたりのコストが低下し、その価格差は小さくなる。

また、自動車は一度初期投資を行えば、ランニングコストが安価のため、公共交通の運賃はむしろ割高に感じてしまう。

これらの結果、交通渋滞が深刻で駐車スペースの確保が困難であり公共交通の利便性が比較的高い大都市部を除き、マイカーへの傾倒が更に進むことになる。

公共交通衰退に至るイメージ図



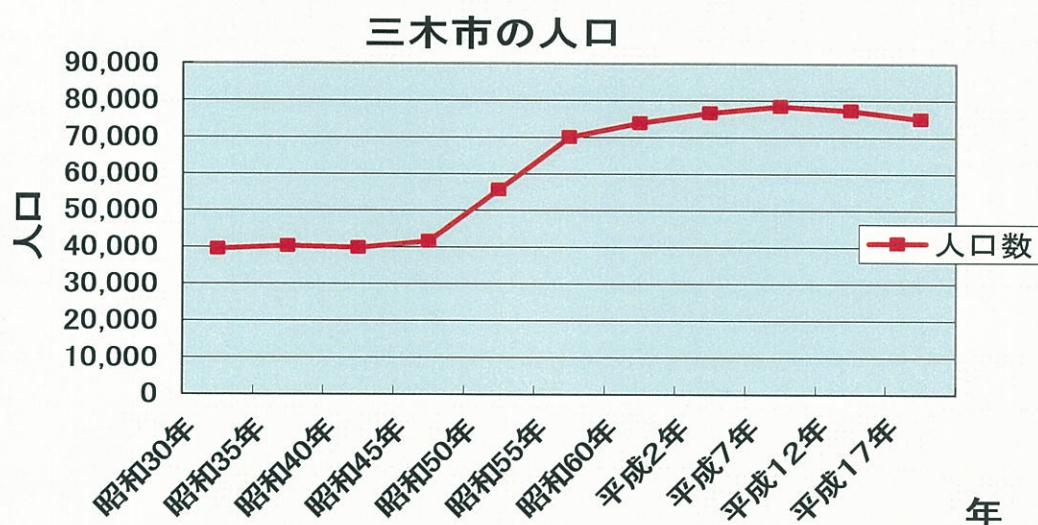
(2) 人口減少・少子高齢化

ア) 本市の人口

本市の人口は、昭和 45 年ごろからの相次ぐ大規模住宅団地の開発に伴い急増した。これは、神戸電鉄の乗客数の増加と比例していることでも分かるように、本市が京阪神地域での就業者のベッドタウン化したためと考えられる。

しかし、昭和 57～58 年頃からその増加率には翳りが見えはじめ阪神淡路大震災での一時的な増加率の上昇は見られたものの、概ね増加率は減少の一途をたどり、平成 9 年の約 78,700 人をピークに減少に転じた。

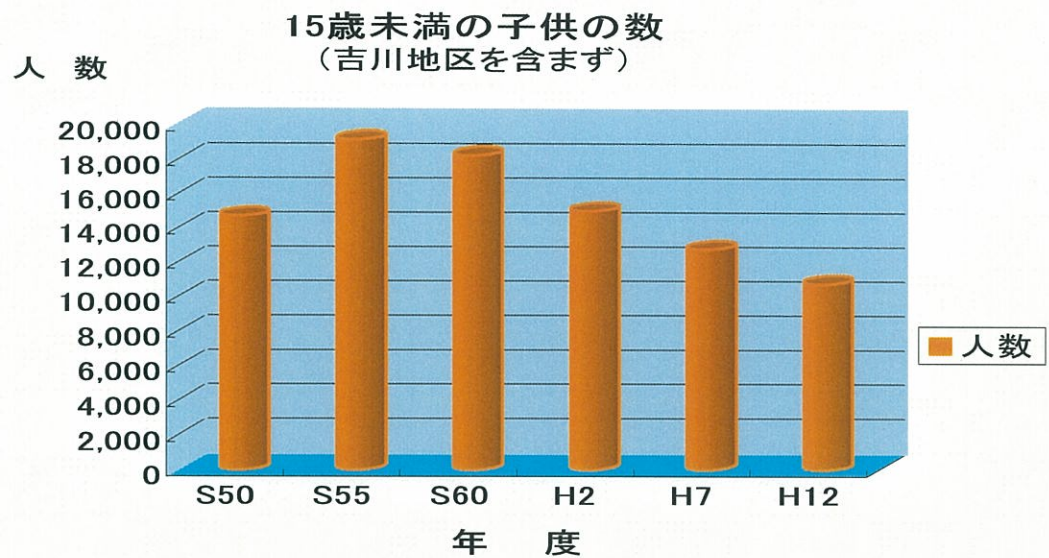
これは、昭和 50 年代にはいつて神戸市西部地区や三田市域など近隣市での、新たな大規模団地の開発が進んだことに起因しているものと思われる。



イ) 進む少子高齢化

わが国では、平成 18 年より人口減少時代へと転じた。これは、合計特殊出生率 1.25 という低さに起因している。この数字は、先進国 (OECD 高所得国) 25 カ国中 22 番目であり、このことから、いかに少子化が進んでいるかが推測される。

一方本市では、昭和 50 年代後半すなわち大規模団地への、本市域外からの流入が止った段階から、15 歳未満の子供の数が減少しておりその意味ですでに少子化が始まったといえる。これは、流入者の多くが、15 歳未満の子供を持つ子育て世代であったことも、一因であると思われる。



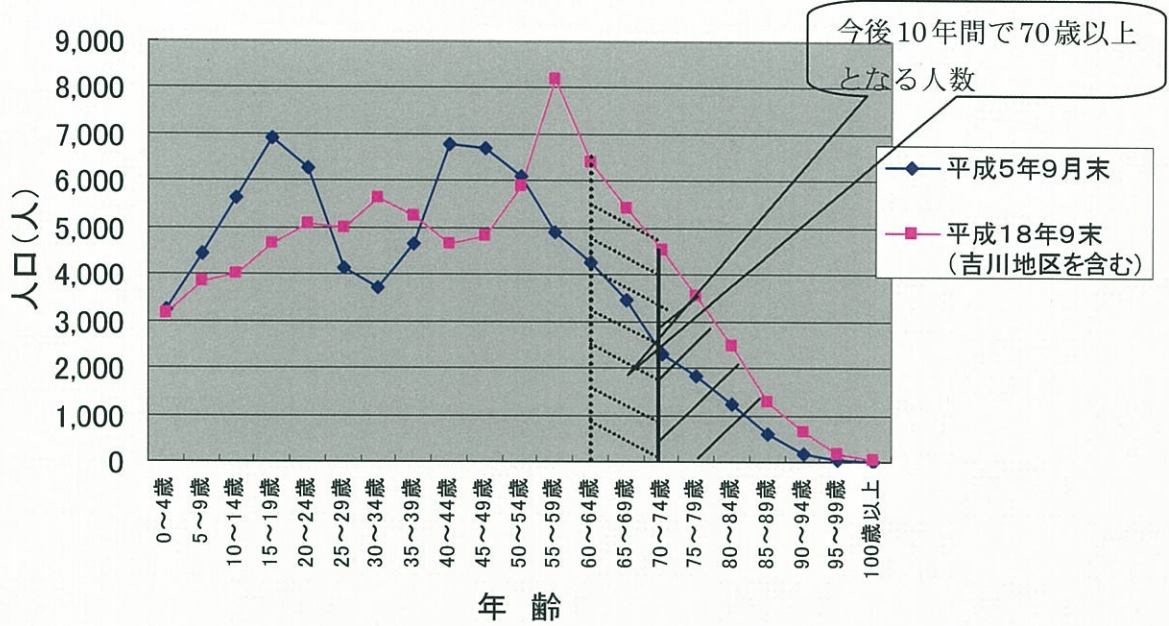
また、以下の図は 65 歳以上の高齢者の数及び高齢化率を示す。

これによると高齢者数、高齢化率ともに年々増加しており、昭和 50 年代後半を境として急速に進行している。これは 15 歳未満の子供の減少と反比例しており、本市では急速に少子高齢化が進行していることを示すものである。



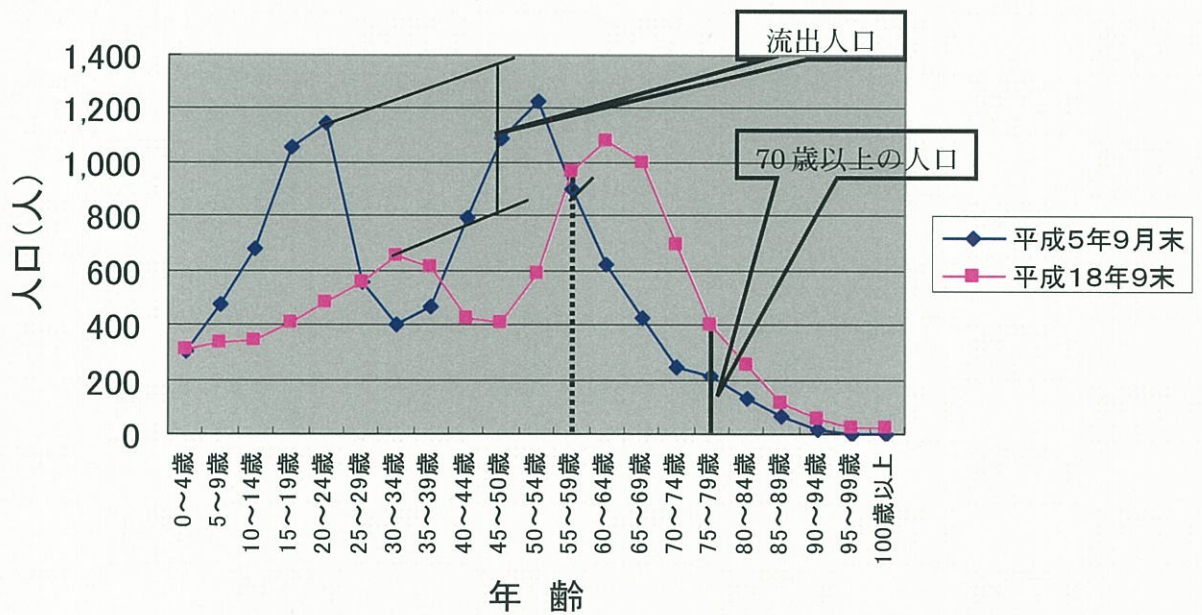
また、以下は平成 5 年及び平成 1 8 年の本市における年齢別人口を示すが、今後さらに高齢化の進行が予想される。

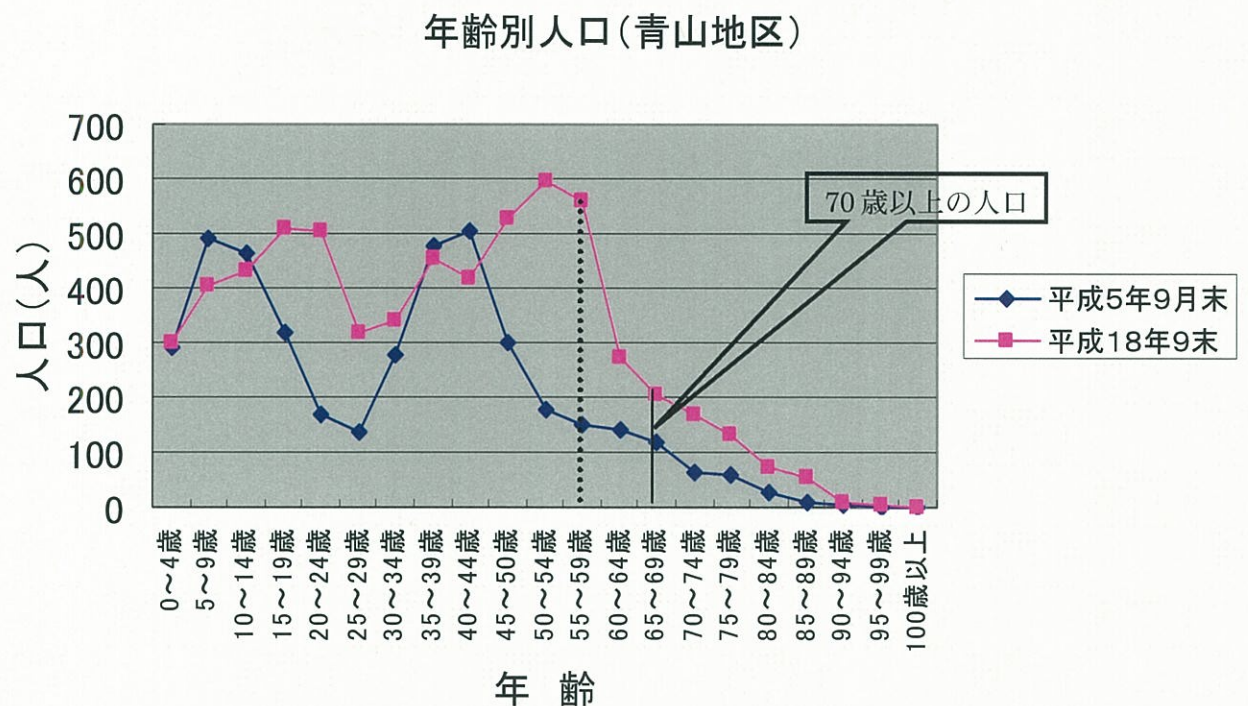
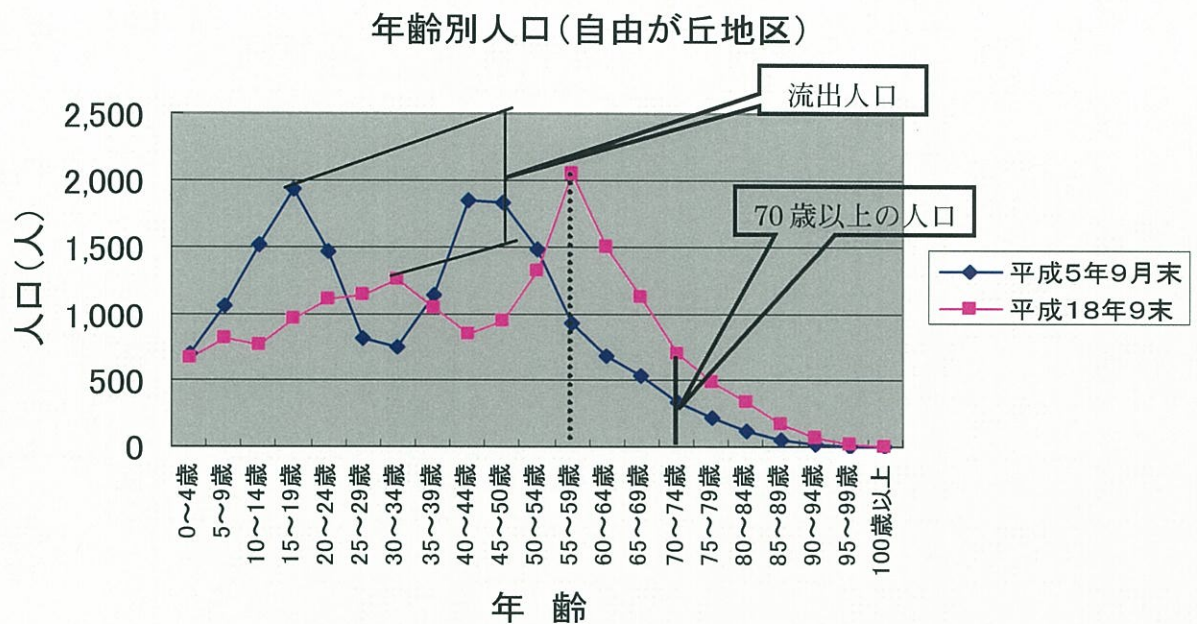
年齢別人口の推移(市全体)



(3) 大規模団地の人口構成 (大量リタイヤ、進学・就職)
次に、本市の大規模団地における人口構成をしめす。

年齢別人口(緑が丘地区)





このように、本市における大規模団地（緑が丘・自由が丘・青山地区）における年齢別の人口構成は、ここ10数年間の青年層の流出が激しくこの傾向は特に緑が丘・自由が丘地区で顕著である。

また、いわゆる団塊の世代と呼ばれる年齢層で大量の退職者（60歳以上）が発生する。

第2章 地域交通政策の必要性

前章で述べたように、本市においては本格的な少子高齢化を迎え、また今後ますますその傾向が強まることが予想される。

さらに、70 歳を超える高年齢層の増加により、公共交通に対する市民ニーズはますます高まっている。

しかし、何の対策を講じなければ不採算路線の撤退など、公共交通の利便性は低下するばかりである。また、公共交通の利便性を高めるだけでは、公共交通を利用しようとする市民はそれほど多くない。

こうした市民の意識と行動のギャップを埋めるために、公共交通に対する取組(地域交通政策)が必要となる。

公共交通は地域の移動手段としての役割だけでなく、まちづくりの根幹に関わる多面的機能を有している。公共交通は、文字通り公共性の高いインフラであり、その整備に地域交通政策は不可欠となる。

三木市では、この地域交通政策の一環として、平成15年度より市民の代表、有識者及び交通事業者で構成した三木市公共交通検討協議会を設置し、地域交通政策への取組を行ってきた。しかし、急速な少子高齢化を迎えている現在、更なる地域交通政策の確立が求められている。

2-1 公共交通の重要性

三木市ではこれまで交通に関する業務は道路網の建設等のハード面が中心であった。このため、公共交通に関する施策は受動的であり、交通事業者の事業計画に依存するところが大きかった。しかし、第1章で述べた逼迫する問題に対応するためには、「地域交通政策」の視点をもって市内の公共交通のあり方とその重要性についての検討が必要となる。

(1) 公共交通の多面的機能

① 市民にとっての移動手段としての機能

自動車交通への過度の依存は、自動車の方が公共交通に比べて利便性が高いことが最大の要因であるが、公共交通の利便性の向上を図ることによって、自動車利用からの転換を促し、自動車交通と公共交通が適正に連携した交通体系への再構築が可能になるものと考えられる。近年、緑が丘地区、自由が丘地区、青山地区における急速な高齢化が進行しているが、このように公共交通に軸足を置いた交通体系の整備は、高齢者や身体障害者等の交通弱者にとって活動しやすい環境を整えることにもつながる。

また、公共交通は自動車運転免許の非保有者にとって、特に重要な交通手段であり、そうした人々の生活交通の確保の観点からも、公共交通に期待される役割は大きい。

② 地域の活性化に資する機能

本市においては、郊外化により市街地拡大が進み、低密度な市街地形状となっている。一方で、古くからの中心市街地等においては、人口及び産業の空洞化が進んでおり、活力の低下が問題となっている。

中心市街地の産業が衰退し、賑わいが失われることは、都市全体の活力低下につながることから、自動車利用から公共交通利用への転換を促し、中心市街地への交通量を抑制するとともに、都市部での回遊性を高めることで賑わいを生み出すことが必要である。そのためには、公共交通の利便性を高め、併せて楽しく歩ける都市空間を創出することが重要になってくる。

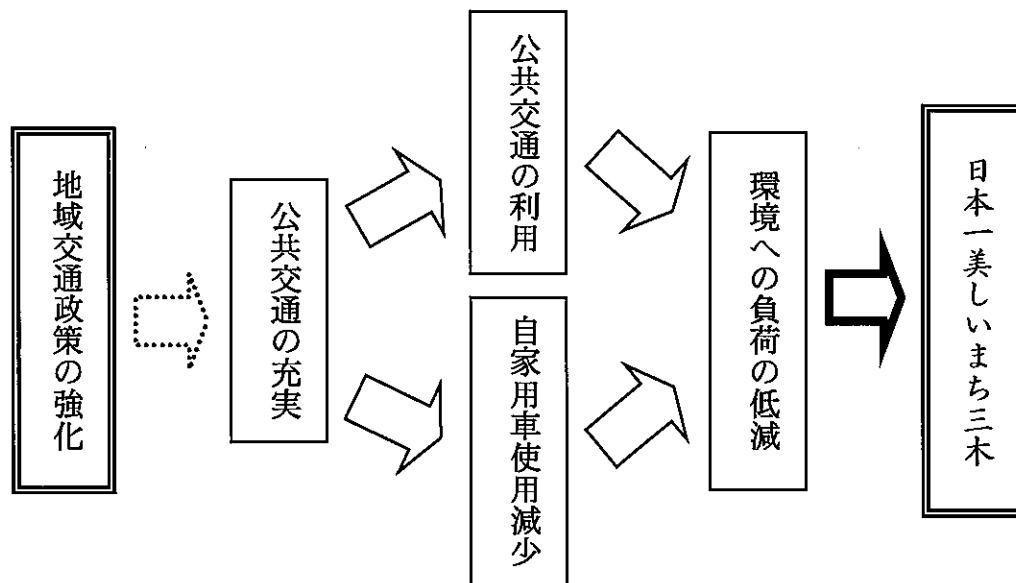
それぞれの地域を結びつけながら、若者から高齢者まで幅広い年齢層の人々を惹きつけることにより、地域の活性化に結びつけることが求められており、その際、公共交通が重要な役割を果たすものと考えられる。

③ 自動車を抑制する環境保全（環境にやさしい）機能

本市の良好な環境のもとで、今後も健康で快適な暮らしを営むためには、全ての人が環境について考え、環境負荷の低減に取り組んでいく必要がある。なかでも、人・物の移動に係る運輸部門のエネルギー消費や排出ガスによる地球温暖化や環境汚染が大きな問題となっており、自動車交通を抑制し、環境負荷の少ない交通体系を実現することが重要である。

一般に、公共交通は自動車交通に比べて乗車効率が高く、公共交通を有効活用し、自家用車の利用を控えることで、自動車交通への過度の依存を是正し、交通渋滞の緩和や交通事故の軽減に資するとともに、エネルギー消費の低減と排出ガスの削減に寄与する環境にやさしい交通体系の実現に資するものである。

このことは、本市がめざす「日本一美しいまち三木」への一助となる。



2-2 公共交通の「必要性」(市民ニーズ)

地域交通政策への取組で最も重要となるのは、市民が望む公共交通(市民ニーズ)とは何かをつかむことである。

詳細については次章述べるが、市では平成15年度より「三木市公共交通検討協議会」を設置し、この中において公共交通に対する市民ニーズの把握に努めてきた。

また、この取り組みを継続するため平成18年度からは、公共交通機関の中で最も身近で、特に市内間移動に最適なバス交通に重点をおいた「三木市バス交通に係る意見交換会」を市民の代表の方により組織していただき、市民ニーズの把握を行った。

第3章 第1次バス交通網計画

3-1 基本的考え方

(1) まちづくりのための地域交通

地域交通政策では、公共交通の維持活性化を行うことにより、生活環境の向上や地域の発展に寄与することが命題となる。最終的には、以下のようなまちづくりにつながっていく。

① 人と環境にやさしいまちづくり

② 安全・安心のまちづくり

③ 魅力と活力のまちづくり

そして、このことを実現することは、市がめざす「日本一美しい三木市」、「スローライフなまちづくり」に近づく一助となることから強力に推し進める必要がある。

(2) 各種交通手段の新たな役割分担

少子高齢化の進む本市にあっては、買物や公共施設へのアクセスなど市内間の近距離移動に対する交通手段の需要が年々高まっている。

また、平成17年10月に三木市と吉川町との合併により、新たに三田方面への道も開け、このことへの需要も高まっている。

従って、現在の交通手段に新たな役割を課しそのニーズに応えていく必要がある。

① 鉄 道

本市を通る鉄道は、神戸電鉄（粟生線）と三木鉄道がある。両鉄道とも本市と近隣市を結ぶ交通機関であること、そして鉄道としての有利さは定時刻輸送と大量輸送にあり、これらを最大限に生かすべきである。しかし、これ以上のニーズに応えるには、費用対効果の面から見ても不可能であり、運行回数の増加にしてもその限界がある。特に、三木鉄道については、そのあり方を検討する時期に来ている。

従って、鉄道の新たな役割分担という面では、本市と近隣市を結ぶ市外への通勤・通学手段など現在担っている役割以上を期待することは難しい。

② バス交通

鉄道によって新たなニーズへの対応が難しい現状では、初期投資が比較的安価であり、需要に対して即応性があり、かつ、比較的多人数を輸送できることなどから、バス交通は今後ますます重要な役割を果たしていくと考えられる。

これまでは近距離の移動手段を担ってきたバス交通は、道路網などのインフラ整備が進むなかで、市外への交通手段とし大きな役割を果たすことが期待される。

一方、従来から担ってきた比較的近距離の移動手段については、高齢化に伴いそのニーズは多様化している。「door to door」に象徴されるように目的地により近く、従来通勤・通学などの使用目的から市役所、市民病院、ショッピングセンターなど生活に密着した使用目的に重点がおかれ始めている。

このことから、今後バス交通はますます大きな役割を果たすこととなる。

③ コミュニティバス

バス交通では、民間事業者が運行する路線バスが主であるが、平成18年10月の道路運送法の改正（路線の休廃止、退出が容易になった）により、不採算路線の休廃止が増える可能性がある。そこで、新たに高齢者をはじめとする市民の移動手段を確保する必要性が生じる。特に「最も身近で、駅や公共施設、病院に加え身近な余暇施設への最低限の交通手段の確保」は行政が行う市民サービスの一つであることから、市が運行主体となるコミュニティバスを特に、一つの重要交通手段と位置づける必要がある。

④ その他

前々項、前項では、「バス交通の今後の重要性等」について述べてきたが、市内全域各所へくまなくバス交通網を配置することは、その経済性に問題がある。

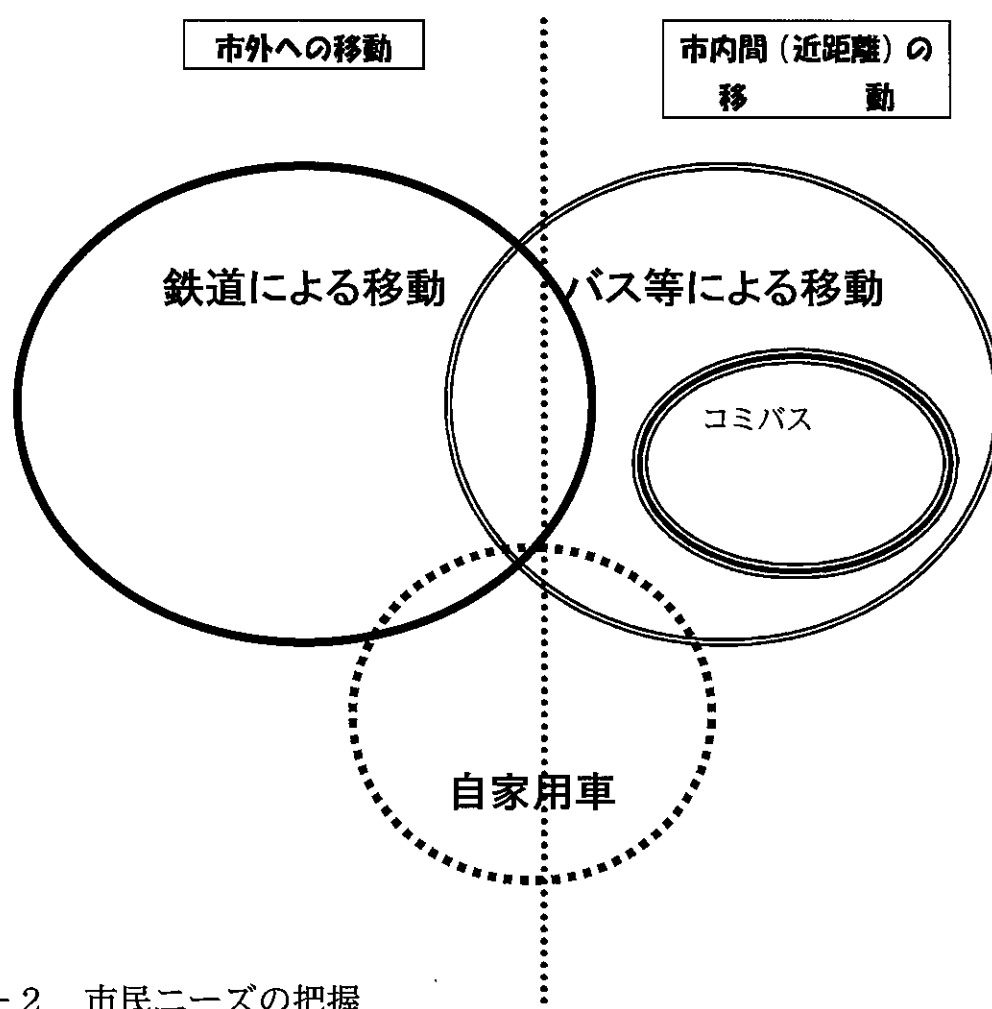
従って、最近採用例が増えつつある乗合タクシーの導入でバス交通の役割の一部を分担することも含めて検討することが必要である。

（3）本市における地域交通政策の最重要項目

前項で述べたように、鉄道を中心とした新たな地域交通政策を進めるのに難しい状況のもと、新たな公共交通手段としての役割を担いつ

つあるバス交通を中心とした地域交通政策を進め、『三木市バス交通網計画』を策定することとした。

公共交通の役割分担イメージ図



3-2 市民ニーズの把握

(1) 三木市公共交通検討協議会（平成 15 年度～平成 16 年度）

① 三木市公共交通検討協議会

市では、地域交通政策を推進するため、平成 15 年度から市民の代表の方を中心とした「三木市公共交通検討協議会」を設置し、3 回の地区部会と 4 回の協議会を開催し、地域交通の問題点と課題の洗い出すことで、公共交通に対する市民ニーズの把握に努めてきた。

② 三木市公共交通維持活性化指針

「三木市公共交通検討協議会」の議論を基に、平成 17 年 3 月には「公

公共交通維持活性化に向けた基本指針」策定し、今後の三木市における地域交通政策の4つの基本理念を定めた。

三木市公共交通維持活性化指針

基本指針	本市での考え方
1. 必要最低限の移動手段	①DID 地区における交通空白地域を解消する。 ②出勤、登校、買物、さらには通院に対応したサービスを提供するため、鉄道駅や学校、商業施設、病院へのサービスを確保する。 ③上記の交通需要に対応した運行回数としては、1日当り5～6本。(片道)程度の公共交通サービスを確保する ④交通需要の動向に対応した、サービス水準の確保を図る。
2. 需要に応じた効率的運行	①現況における平均乗車密度2.0以上(兵庫県補助における平均乗車密度の最低基準同様)以上のバス路線維持を重点的に図り、可能な限り現況サービスの維持に努める。 ②上記事業の維持にあたっては、輸送効率や負担の公平性の観点もふまえて、優先順位をつけながら行うものとする。 ③事業効率性の著しく低い交通機関については、輸送効率を高めるとともに、代替交通機関の導入も含め、運行コストの低廉化を進める。
3. 公共交通利用促進の意識高揚	①さらなるサービス水準向上に向けて、より多くの方に利用して頂けるような利用促進のため啓発活動の展開や、老人福祉の視点も取り込んだ運営を目指す。
4. まちづくりに資する公共交通体系の構築	①より高齢者の視点に立った、安全で快適な公共交通サービスを提供する。

※ 三木市公共交通維持活性化指針 平成17年3月より

③ みっきいバスの試行運行

「三木市公共交通維持活性化指針」にある4つの基本理念に基づく社会実験として、平成18年2月1日より三木市コミュニティバス「みっきいバス」の運行を開始した。

「みっきいバス」は、【必要最低限の移動手段】、【需要に応じた効率的運行】の実現のために、沿線地域住民の意見をもとに運行ルートや運行ダイヤの策定を行った。

このため、「みっきいバス」は沿線住民のなかに、「乗って育てよう」の意識がめばえ、【公共交通利用促進の意識】も高揚し、乗客数は平成18年11月には5,000人/月を突破した。



(2) 三木市バス交通に係る意見交換会

① 三木市バス交通に係る意見交換会

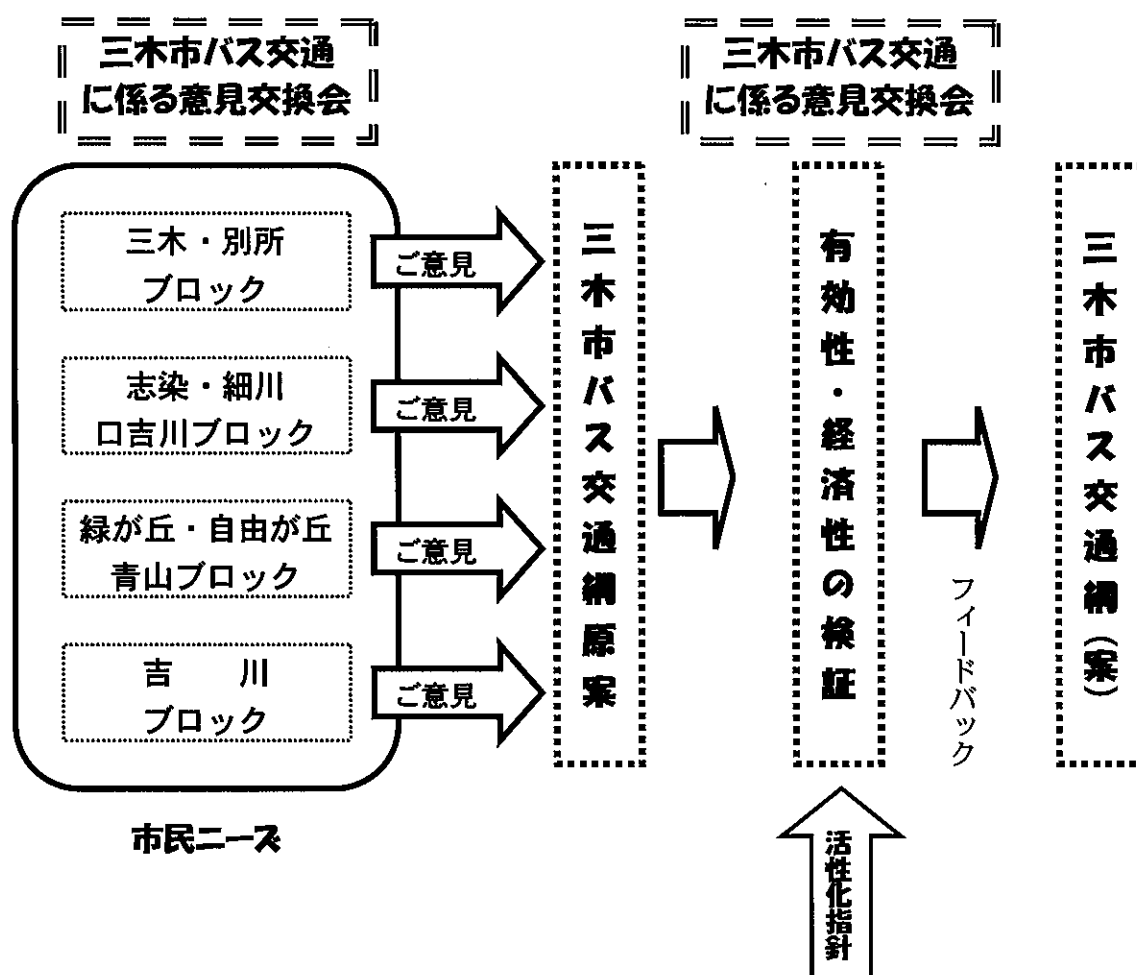
前項でも述べたが、バス交通に対する市民の方々の期待は年々高まっている。

また、本市が策定する『三木市バス交通網計画』を、「市民が必要としているバス交通とするため」、みっきいバスの例にならって市民に直接ご意見を出してもらおう「三木市バス交通に係る意見交換会」を継続的に開催した。

このようにして市民ニーズの把握を行うとともに、「三木市公共交通維持活性化指針」に基づく今後の三木市バス交通網素案を検討していただいた。

この中では、市民の代表の方々に地区に帰ってからの意見聴取をお願いすることにより、広く市民ニーズの把握につとめ、また実際のバスの運行路線を地図上で検討いただき、「自らが走らせたバス」、「自らが育てるバス」の意識をもっていただくことにより、バス交通利用促進の意識の高揚を図ることとした。

三木市バス交通に係る意見交換会イメージ図



② 平成18年度意見交換会の開催

ブロック	メンバー数 (名)	回数 (回)
三木・別所	21	3(4)
志染・細川・口吉川	21	3(4)
緑が丘・自由が丘・青山	21	5(6)
吉川 (吉川まちづくり住民会議)	28	4

※ 平成19年度以降も第1次計画の検討や計画内容の充実のため継続して行う

() 書の数字は予定も含む

三木市バス交通に係る意見交換会開催状況

	三木地区 別所地区	志染地区 細川地区 口吉川地区	緑が丘地区 自由が丘地区 青山地区	吉川地区 (吉川まちづくり 住民会議)
構成メンバー	21名	21名	21名	28名
	各種団体(区長協議会・老人会・婦人会)、高齢者、女性、障害者又はそのご家族、障害者施設関係者、自動車 を運転できない方、小中学生の保護者、公民館活動の方など			
実 施 状 況	第1回 日程：平成18年8月19日 内容：当該地区における公共 交通の現状と問題点・ 課題の掘り起こし、み つきいバスの乗客数の 状況。 第2回 日程：平成18年9月29日 内容：具体的なバス交通網(原 案)づくり(地図に記入) 第3回 日程：平成18年12月19日 内容：平成19年度新規試験運 行路線の決定	第1回 日程：平成18年7月29日 内容：当該地区における公共 交通の現状と問題点・課 題の掘起し。 第2回 日程：平成18年9月15日 内容：具体的なバス交通網(素 案)づくり(地図に記入) 第3回 日程：平成18年12月12日 内容：コミバス併用スモール バスの運行計画の詳細 決定	第1回 日程：平成18年4月25日 内容：みつきいバスの乗客数 の状況。 第2回 日程：平成18年5月16日 内容：みつきいバスのキャッ チフレーズ募集、全バス 停留所網羅版の時刻表 及び見やすいバス停留 所時刻表の承認。 第3回 日程：平成18年7月27日 内容：三木山陽病院前バス停 増設、吉川地域(よかた ん)との交流・観光に関	第1回 日程：平成18年7月18日 内容：住民会議で公共交通に 関する議論のお願い。 第2回 日程：平成18年8月30日 内容：バス交通に関する意見 交換係る資料配布。 第3回 日程：平成18年9月20日 内容：バス交通網作成に關す る説明。吉川地区のバス 交通の問題点の掘起し。 第4回 日程：平成18年10月18日 内容：吉川地域の公共交通の

				する可能性。 第4回 日程：平成18年10月16日 内容：当該地区の公共交通の 現状と問題点・課題の掘 り起こし 第5回 日程：平成19年1月8日 内容：第1次三木市バス交通 網計画実施計画	現状と問題点・課題の整 理とその対処方法
実施予定	第4回 日程：平成19年3月 内容：第1次三木市バス交通 網計画実施計画	第4回 日程：平成19年3月 内容：第1次三木市バス交通 網計画実施計画	第6回 日程：平成19年3月 内容：第1次三木市バス交通 網計画実施計画		三木市吉川コミュニティバ スの利用実態調査の実施 (付録2参照)
摘 要			みっきいバス詳細時刻表の 配布		

3-2 第1次三木市バス交通網計画

今回策定した『三木市バス交通網計画』は「第1次三木市バス交通網計画」とした。市民との協働で計画・立案し、社会実験として試行運転を行うためのものである。

但し本計画は、一般市民が集まり、同一課題について議論を高めることに特に力を注いだこと、また新三木市総合計画策定中であることから、市の上位計画に基づく地域の土地利用や観光立地を支援する計画にまでは至っておらず、市民ニーズに基づく計画の域にとどまっている。

(1) 将来計画図

① バスターミナル構想

i) バス交通における役割分担

バス交通においても市域を超えて運行する長距離路線バス、市内完結型の路線バス、さらには限定されたエリアを運行するゾーン型バス、更に主として交通空白地を運行するコミュニティバスなどその用途により役割分担する必要がある。

しかも、同一バスにおいてその役割を複数受け持つことは、運行の効率性や経済性から見て行うべきでないを考える。

従って、ターミナルを定めることにより、各役割分担を行うバス同士を結節し、その運行の効率化を図るべきである。

市では、第1次三木市交通網計画を定めるため開催した「三木市バス交通に係る意見交換会」において、出された問題点を基に下記のような考え方でバスターミナルを定めた。

ii) バスターミナルの基本的な考え方

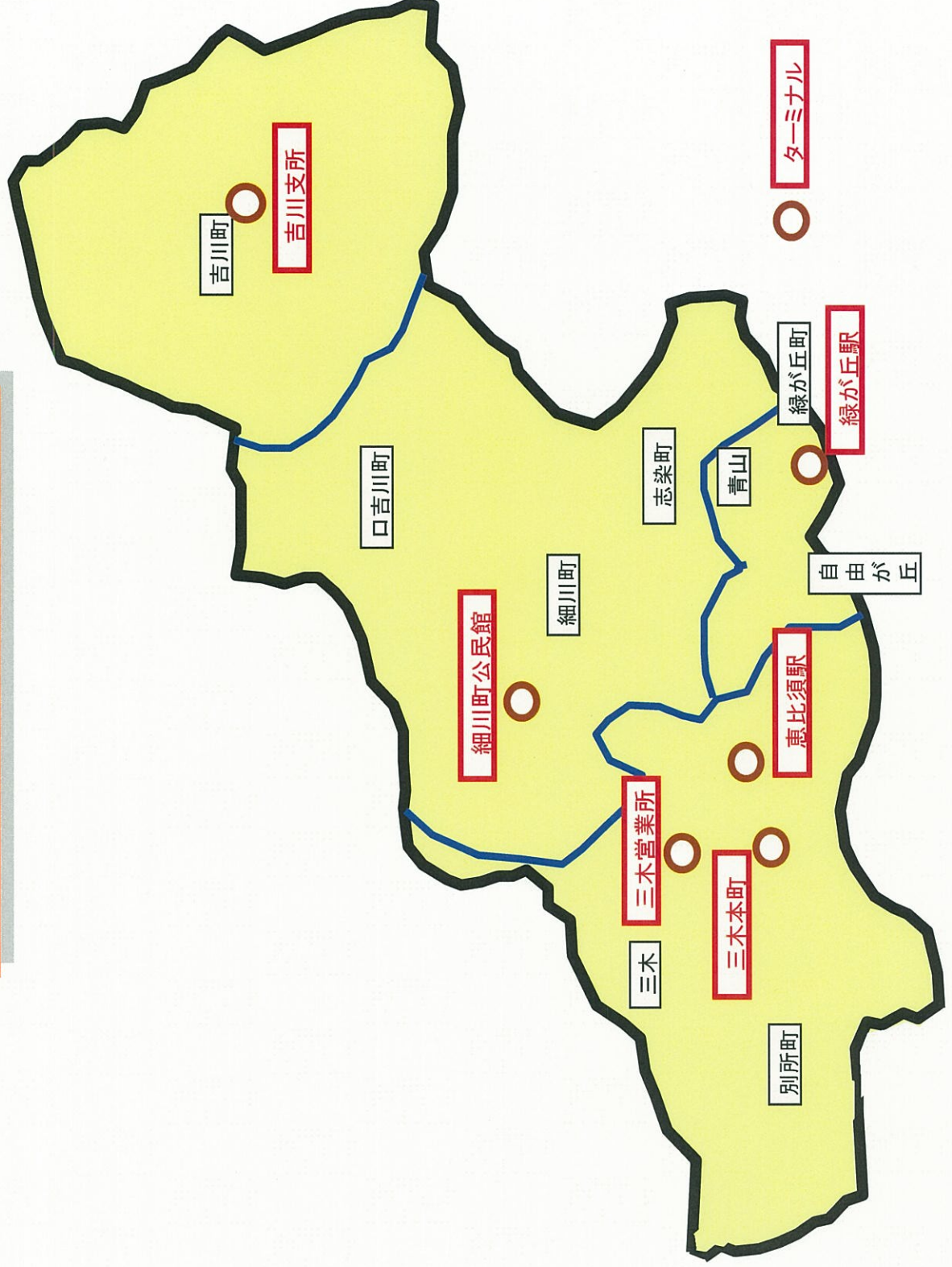
- 1) 市のバス交通網計画における核となる停留所
- 2) 投資的経費を抑えるため極力現有の施設とする
- 3) 合併後の新市のまちづくりに供する
- 4) 公共施設から比較的近距離にあること
- 5) 鉄道（市外への交通手段）と結節している

iii) バス交通におけるターミナル

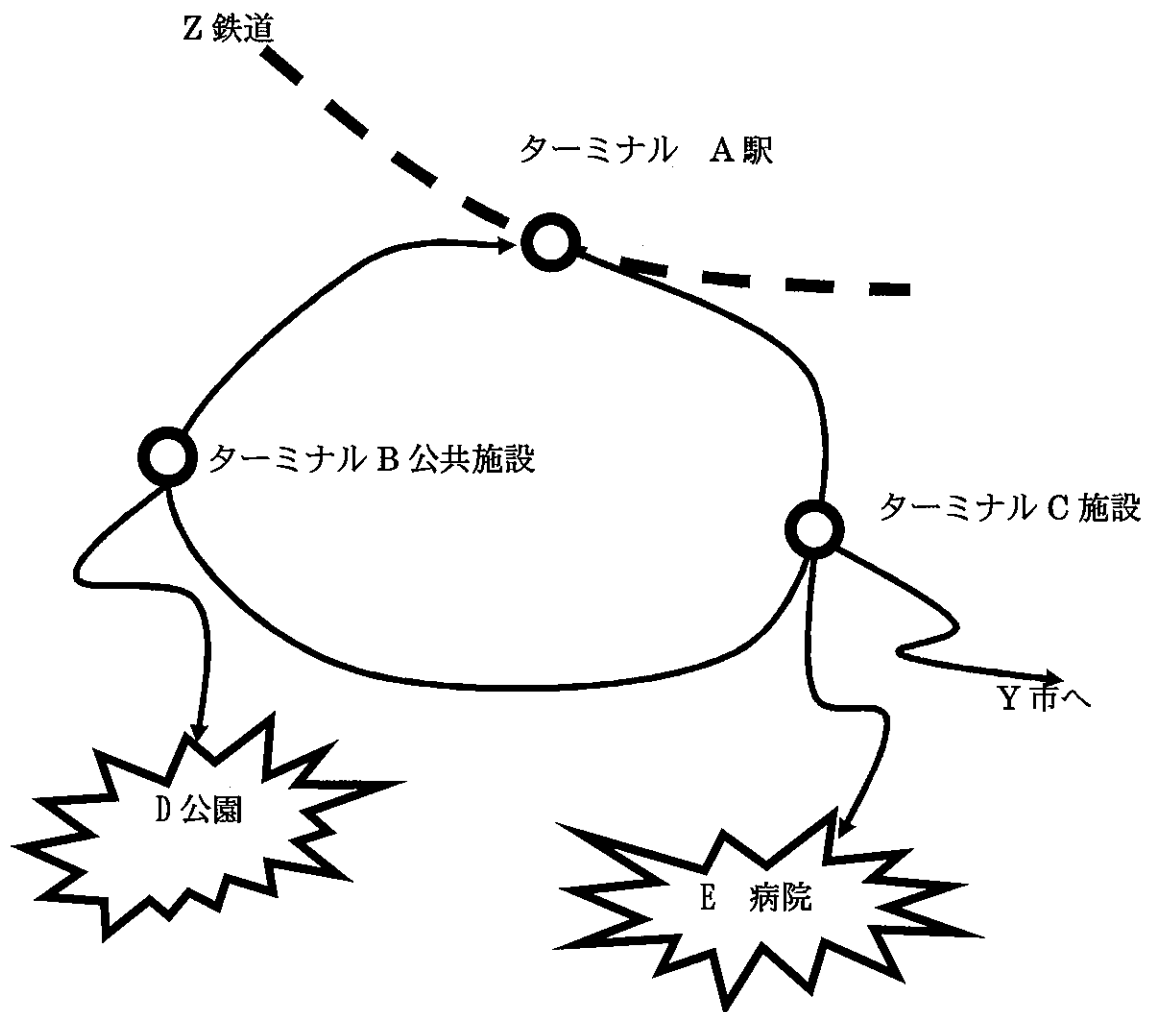
ターミナル	機 能	整 備 状 況
恵比須駅	・ 現在ターミナルとして整備済 ・ 市役所、総合公園、文化会館への最寄駅	整備済

吉川支所	・ 東の玄関口	施設整備要
緑が丘駅	・ 神戸方面からの玄関口（南の玄関口）	整備済
三木営業所	・ 多数のバスの発着所 ・ 小野・加東方面からの玄関口	整備済
三木本町	・ 西神戸、明石方面からの玄関口及び 他路線との結節点	整備予定
細川町公民館	・ 豊地幼稚園・小学校スクールバスの待機所 ・ 吉川地区と三木地区の結節点	施設整備要

三木市バス交通に係るターミナル(案)



バスターミナル構想のイメージ図



② 第1次バス交通網計画

市では、前項にある「三木市バス交通に係る意見交換会」において、課題を解決するため、メンバーの方々自らバス交通の路線を検討してもらった。その結果を集約し以下のとおりの第1次バス交通網計画とした。

第1次 バス交通網計画

i) 路線一覧表

路線 番号	ルート名	ルート詳細及び内容	摘 要
①	みっきいバス 【青山5台病院・営業所】	現在ルート増便及びダイヤ改正	コミバス 別図-2
②	みっきいバス 【営業所⇄市民病院】	三木営業所～三木鉄道三木駅～三木本町～上の丸～恵比須駅～市役所～森林公園～市役所～恵比須駅～市民病院～三木営業所	コミバス 別図-2
③	みっきいバス 【よかたん行】	現行ルートの維持及び発着所の検討 平日運行	コミバス 別図-2
④	【三木営業所⇄渡瀬線】	・ 渡瀬～吉川支所間を延伸 ・ 岩宮～東条町～上の丸 → 岩宮～三木高口～病院口～上の丸（一部変更）	路線バス 別図-3
⑤	【三木営業所⇄大二谷線】	・ 豊地小学校スクールバス路線バスの融合 ・ 【三木営業所（豊地）⇄大二谷線】の増便	路線バス 別図-3
⑥	【三木営業所 ⇄三田・岡場・淡河線】	路線バスのダイヤ変更 ← スクールバスとしての機能強化	路線バス 別図-3
⑦	別所地区循環第1ルート	三木営業所～鳥町～和田～正法寺～下石野～西這田～東這田～朝日ヶ丘～福井～森林公園～市役所～恵比須駅～市民病院～三木営業所	コミバス 第1次検討 別図-4

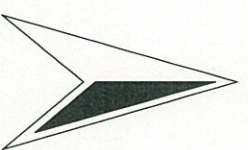
⑧	別所地区循環第2ルート	三木営業所～市民病院～恵比須駅～市役所～さつき台～小林～興治～相野	コミバス 第1次検討 別図-4
⑨	三木別所地区観光ルート	恵比須駅～上の丸～三木本町～朝日ヶ丘～道の駅～ホースランドパーク～森林公園～市役所～恵比須駅	コミバス 第1次検討 別図-4
⑩	緑が丘⇄防災公園ルート	緑が丘駅～青山3丁目～青山2丁目～青山1丁目～関西国際大学～防災公園	路線バス 第1次検討 別図-4
⑪	緑が丘・志染循環ルート	緑が丘駅～志染駅～吉田～安福田～志染中～青山5～緑が丘駅	第2次検討 別図-5
⑫	細川⇄恵比須駅ルート	細川町公民館～細川中～平井～与呂木～恵比須駅	コミバス 第2次検討 別図-5
⑬	交通空白地解消	細川地区の一部	第2次検討 別図-5

ii) また、別図-1には現在のバス路線網図、別図-2～5に第1次三木市交通網計画路線図を示す。

※ 別図-6は、別図-2から別図-5を一元化したものである

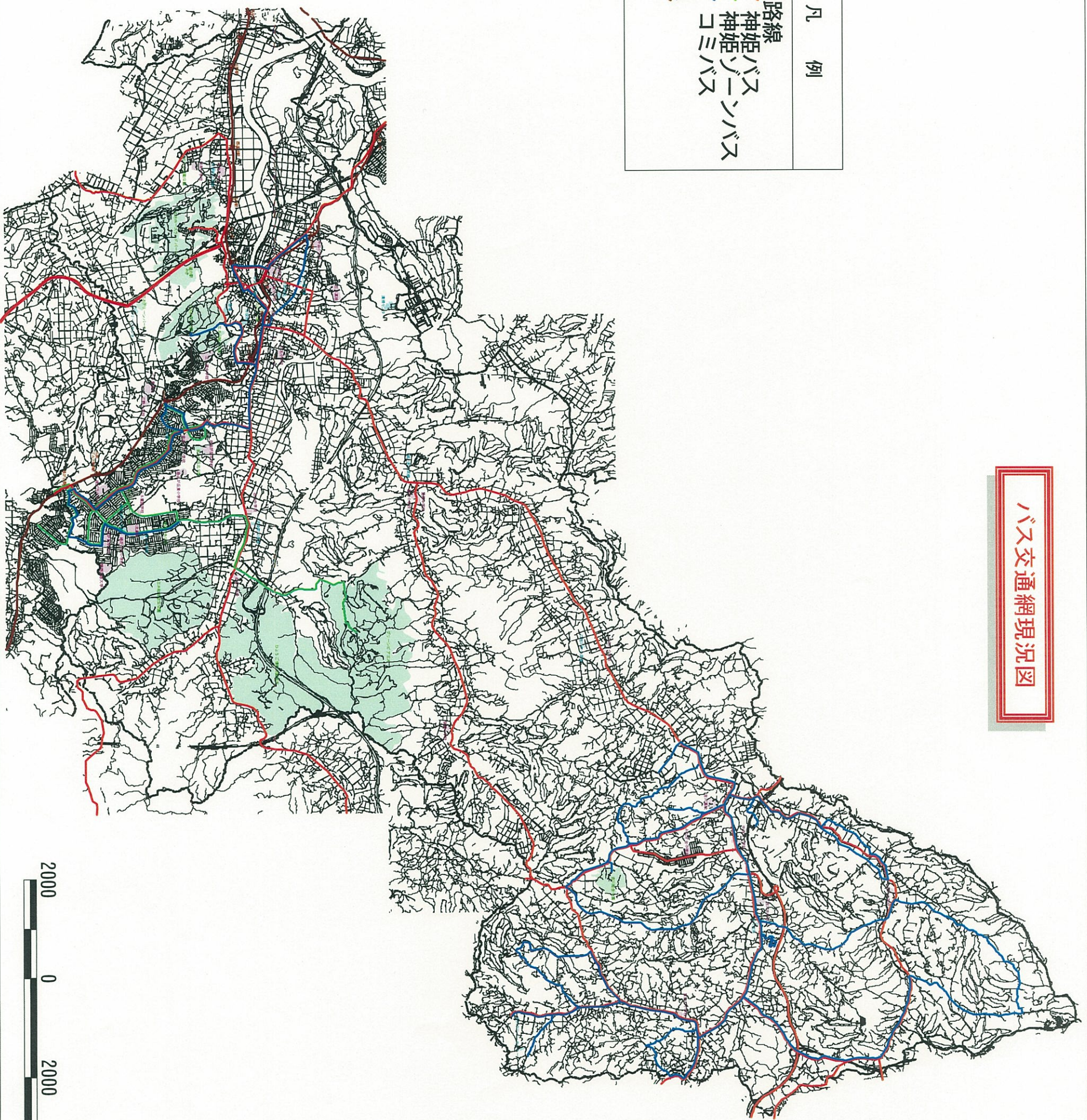
バス交通網現況図

別図-1



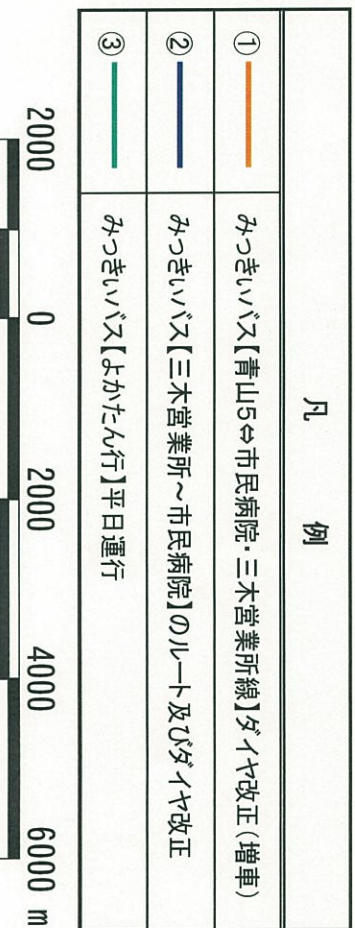
凡 例

- バス路線
- 神姫バス
- 神姫ゾーンバス
- コミバス
- 鉄道

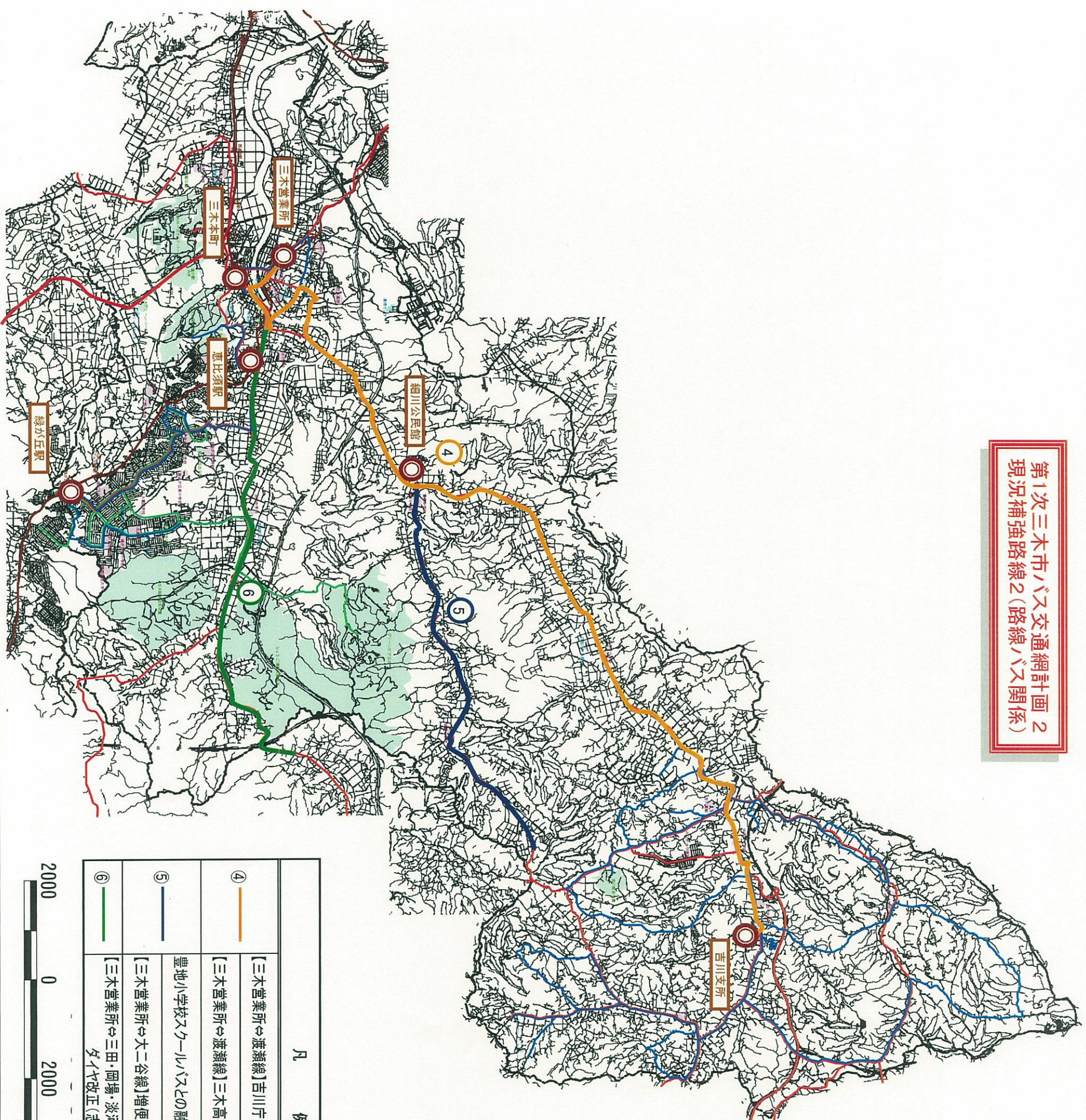
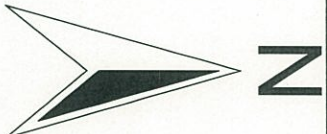


2000 0 2000 4000 6000 m

第1次三木市バス交通網計画1
現況補強路線1(コミバス関係)



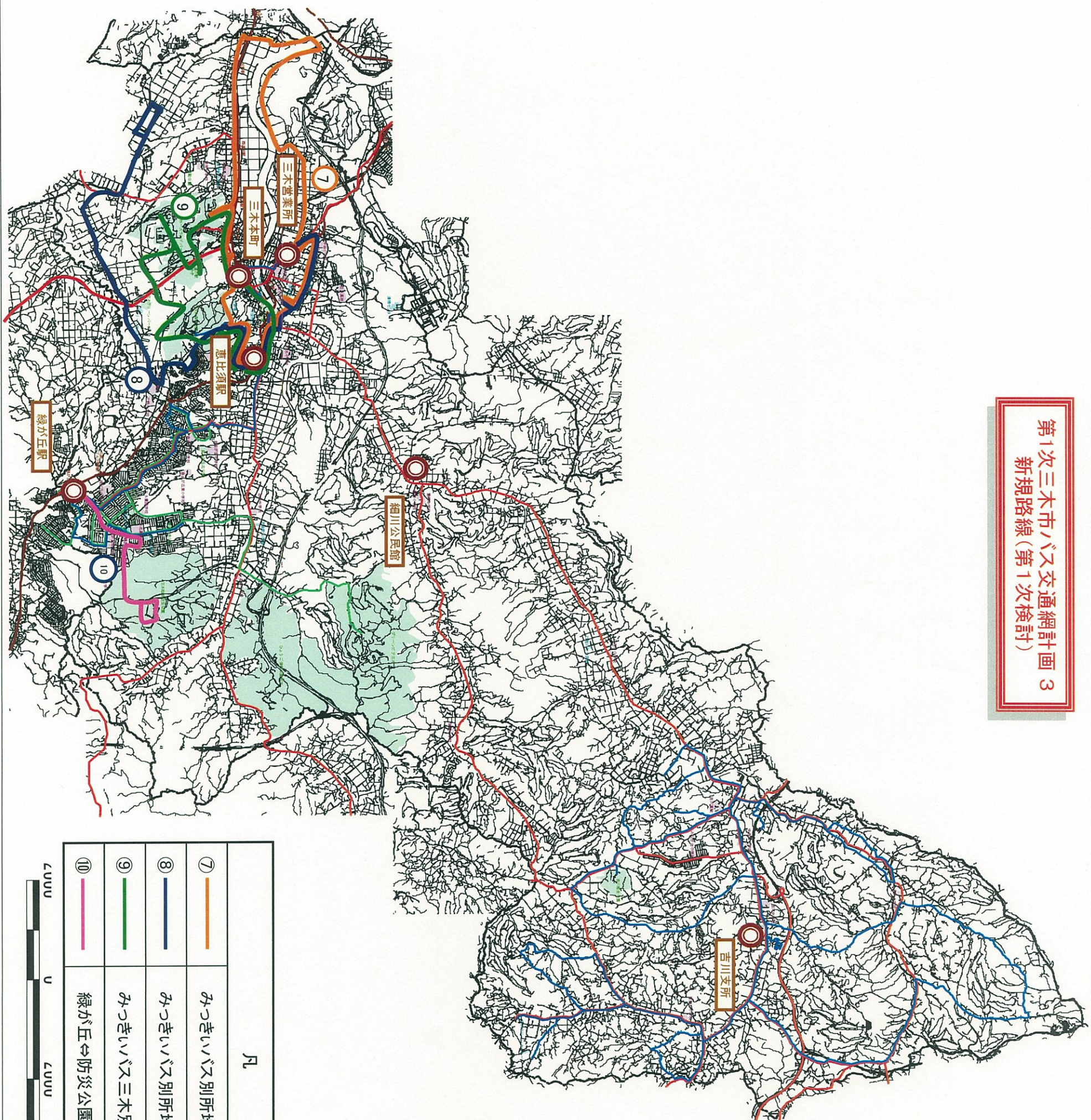
第1次三木市バス交通網計画2
現況補強路線2(路線バス関係)

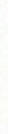


凡 例	
④	【三木営業所⇄渡瀬線】吉川庁舎への延伸 【三木営業所⇄渡瀬線】三木高校・市民病院口への迂回
⑤	豊地小学校スクールバスとの融合 【三木営業所⇄大ニ谷線】増便
⑥	【三木営業所⇄三田・岡場・淡河】の ダイヤ改正（志染小の終業時間との調整）

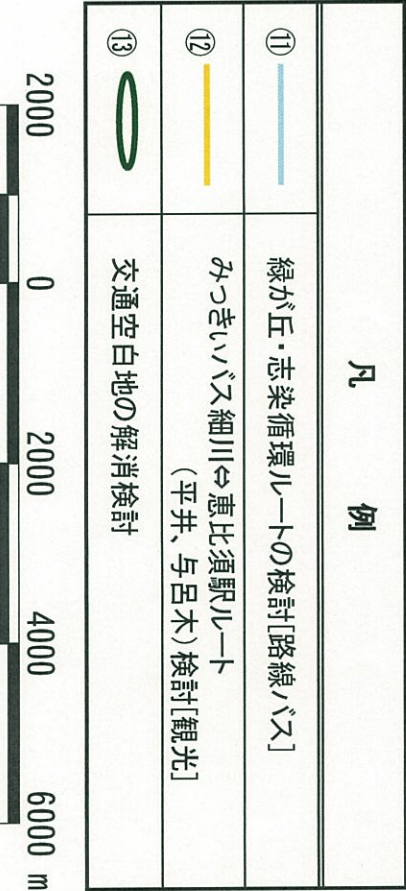


第1次三木市バス交通網計画 3
新規路線(第1次検討)

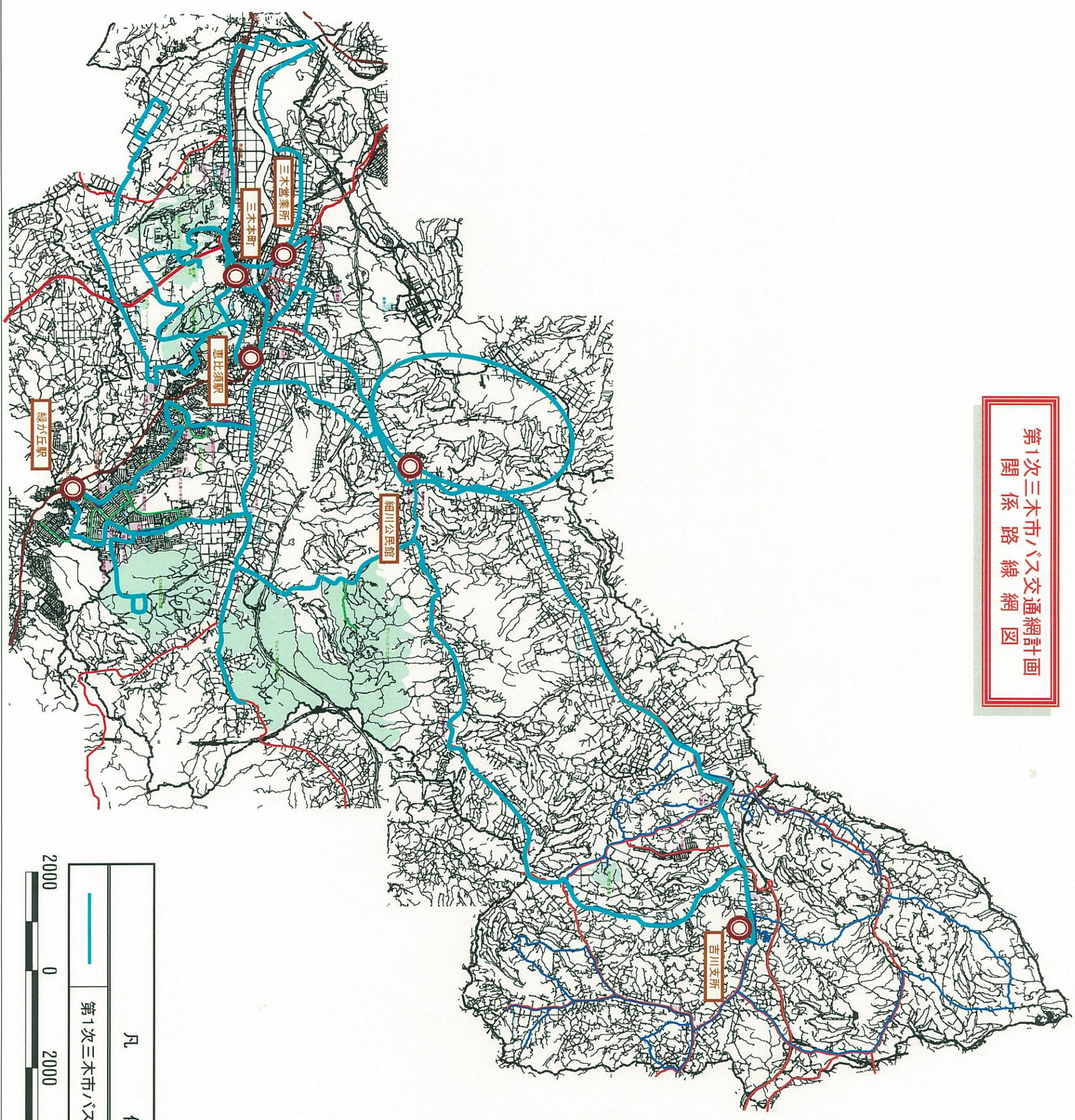
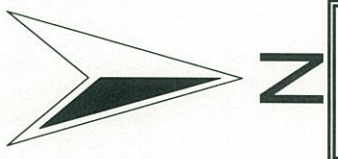


凡 例	
⑦ 	みつきいバス別所地区循環第1ルート
⑧ 	みつきいバス別所地区循環第2ルート
⑨ 	みつきいバス三木別所地区観光ルート
⑩ 	緑が丘⇄防災公園ルート(神姫ゾーンバス)

第1次三木市バス交通網計画 3
新規路線（第2次検討）



第1次三木市バス交通網計画
関係路線網図



凡 例

第1次三木市バス交通網関係路線図



(2) 早期対応路線

市では、前節で策定した「第1次三木市バス交通網計画」に基づき、平成19年度よりバス交通網の構築に着手していく。先ず、バスターミナルの整備及び、以下に述べる早期対応路線の社会実験としての試行運行を順次行う。

① バスターミナルの整備

前節で策定した第1次三木市バス交通網計画の実現のためには、その核となるバスターミナルの整備が必要となる。

6箇所のバスターミナル計画のうち**恵比須、緑が丘駅、三木営業所**はすでにターミナル機能を有し、施設整備も完了している。

吉川支所については、新市まちづくり計画で吉川を「東の玄関口」として位置づけ、「吉川地域総合整備計画」の一環として、支所周辺整備と一体的に整備する予定としている。

次に、**三木本町**は1日180便余りのバスが発着するバス停で、昔からのバスターミナル機能を有している。従って、市では現在のターミナル部の歩道を拡幅し、ターミナル機能を高めていく。

また、**細川町公民館**では平成19年度より運行を開始する、豊地幼稚園・小学校のスクールバスの待機所兼大二谷線のバス方転場としての機能を持たせるため、まず暫定整備（方転場整備）を、主要地方三木三田線の整備とあわせて、平成20年度以降に本格的ターミナル化（用地買収を伴う）を行っていききたい。

② 早期対応路線

平成19年度より以下の路線について順次**社会実験（試行運転）**を実施する。

路線 番号	路 線 名	内 容
①	みっきいバス 【青山5⇄病院・営業所】	ダイヤ改正 増便
②	みっきいバス 【三木営業所⇄市民病院】	ルート・ダイヤ変更 市役所・森林公園への運行
③	みっきいバス 【よかたん行】	平日（1日程度）運行
④	【三木営業所⇄渡瀬線】	渡瀬～吉川舎の延伸 三木高校方面への迂回

⑤	【三木営業所⇄大二谷線】	豊地小学校スクールと融合 路線バスの増便
⑥	【三木営業所⇄ 三田・岡場・淡河線】	志染小スクールバスとしての 機能強化
⑦	別所地区循環第1ルート	試行運行（週2日程度）
⑧	別所地区循環第2ルート	試行運行（週2日程度）
⑨	三木別所地区観光ルート	試行運行（週2日程度）
⑩	緑が丘⇄防災公園ルート	神姫ゾーンバスによる新規 路線（防災公園へのアクセス）

※ 早期対応路線の選定には、策定した「第1次バス交通網計画」の中より、意見交換会において優先順位付を行っていただき決定しました。

なお、路線①②③⑦⑧⑨はコミュニティバスによる運行を予定しており、その試行運行の規模は社会・経済情勢を考慮して、意見交換会でも議論しながら決定する。

③ 早期対応路線の評価

前項の早期対応路線については、一定期間（3から6ヶ月）の試行運行後にその評価を行う。

この際、「三木市公共交通維持活性化指針」にある4項目の基本指針に関する評価を行う。

ここでは、継続・休止・路線変更など今後の各路線のあり方についても議論することとする。

また、この評価は、「三木市バス交通に係る意見交換会」において実施する。これは、対象路線の実情を市民自ら認識してもらい、問題意識を市と共有するためである

第4章 今後の動き(計画の充実をめざして)

今回策定した「第1次三木市バス交通網計画」は、いわゆる「バス交通網」策定に重点をおいており、その評価及び新たな展開にまでは踏み込んでいない。

従って、次年度以降は以下により、引き続き「三木市バス交通網計画」の策定を継続する。

4-1 今後検討すべき事項及び残された課題

(1) 今回検討しきれなかった事項

- i) 市域全体でのサービス水準（投資額も含む）に関する基本指針
- ii) 試行運転開始基準
- iii) 試行運行の継続、撤退基準
- iv) 的確な需要（乗客）予測

(2) 残された課題

- i) 地域（観光）づくりへの視点
- ii) 乗合タクシーの検討
- iii) 行政負担と受益者負担の検討

4-2 三木市バス交通網計画の充実

市では、今回策定した第1次バス交通網計画の発展的補完を行い、また、平成19年秋に策定予定の「新三木市総合計画」に沿ったバス交通網とするため次年度以降、第2次バス交通網計画、第3次バス交通網計画を策定していく。

また、民と官の協働の立場から平成19年度以降も「三木市バス交通に係る意見交換会」を開催し第2次・第3次バス交通網計画の充実を図っていきます。

(1) 第1次三木市バス交通網計画 H19.3 策定

- i) 住民ニーズに基づく対処的計画 → 新規ルート試験運行

(2) 第2次三木市バス交通網計画 H20.3 策定予定

- i) H19.9 策定予定の新三木市総合計画に基づく計画に改定
- ii) 試験運行の評価及び継続運行の可否
- iii) 新たな試験運行ルートの提案
- iv) 乗合タクシー導入の提案

v) 運行継続に係る基準の整理

(3) 第3次三木市バス交通網計画 H21.3以降 改定予定

- i) 試験運行と意見交換会、土地利用（まちづくり）、観光に資する交通網計画に充実

第 1 次三木市バス交通網計画 付 録

意見交換会において出された各ブロックの問題点

付録 1

地 区	課 題	摘 要
三木・別所地区	○ みっきいバスの運行ルートの見直し マックスバリュー（加佐）・平田・三木高校方面、市役所・三木山総合公園・総合健康福祉センター・恵比須駅方面の検討 ○ 別所地区から市役所・市民病院・三木営業所（ジャスコ）方面への移動手段の確保 ○ 正法寺、和田、鳥町、近藤及び相野地域の移動手段の確保	
志染・細川 口吉川地区	○ 三ノ宮方面行きや本通（既存路線バス）までの移動手段の確保 ○ 小学生（スクールバス）や高校生等の通学手段の確保 ○ 市民病院・市役所まで行きやすい移動手段の確保 ○ 免許を持たない交通弱者の移動手段の確保とバリアフリーの推進	
緑が丘 自由が丘 青山地区	○ みっきいバスの運行便数 ○ みっきいバスの運行ダイヤ ○ 三の宮行バスの運行	
吉川地区 （吉川まちづ くり住民会議）	○ 合併後新たなまちづくりに資する（三木方面へのバス路線の強化） ○ 吉川支所をターミナル化し東の玄関口として整備する ○ コミュニティバスの更なる充実	
全 地 区	○ バスの利用促進（まずは乗ってみることが大切である。） ○ 高齢者、障害者、子育て世代、子供など車の運転ができない方の移動手段の確保	

三木市吉川コミュニティバス利用者実態調査の実施について

調 査 日：平成 18 年 10 月 11 日（水）及び 12 日（木）実施

調査方法：調査員（市職員及び神姫バス社員）が乗込み全乗客に聞き取り

調査範囲：始発から終発までの全便

調 査 数：合 計 46 人（78）

1 ルート 7 人、2 ルート 7 人 … 10 月 12 日（木）（乗客数 26 人）

3 ルート 16 人、4 ルート 16 人 … 10 月 11 日（水）（乗客数 52 人）

※ 往復乗車された方がありますので、乗客数とアンケート件数に差異があります。

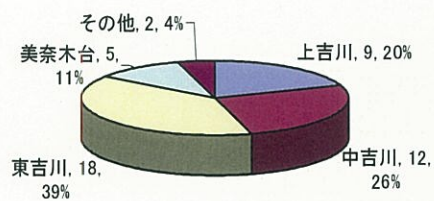
調査項目：

番号	内 容	摘 要
Q 1	住まいは？	地区名
Q 2	吉川コミュニティバスの停留所までの移動手段は？	交通手段
Q 3	この後（バスを降りてから）の交通手段は？	”
Q 4	目的は	旅行目的
Q 5	目的地は	
Q 6	利用頻度は	
Q 7	吉川コミュニティバスを何でお知りになりましたか	
Q 8	吉川コミュニティバスのご意見（利便性・PR 等）	自由意見
Q 9	性別は	
Q 10	年齢は	

調査結果：

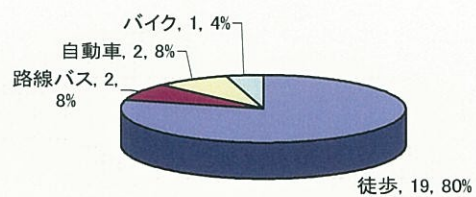
Q 1

住 所



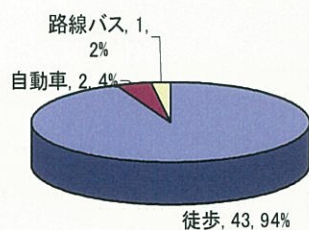
Q 2

停留所までの交通手段



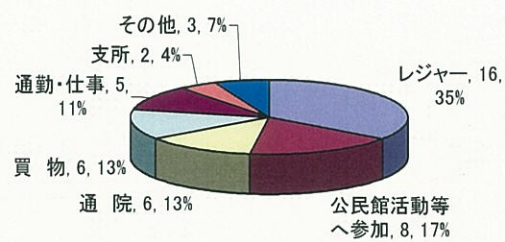
Q 3

この後の交通手段



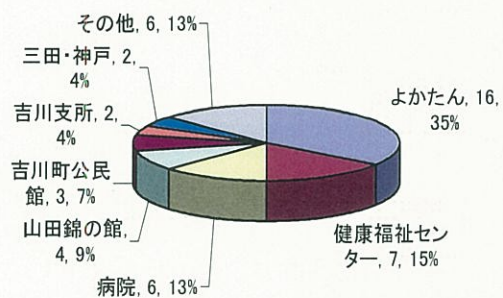
Q 4

目 的



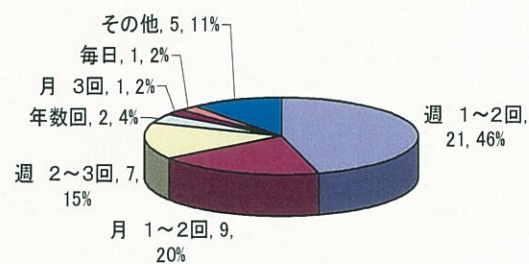
Q 5

目 的 地



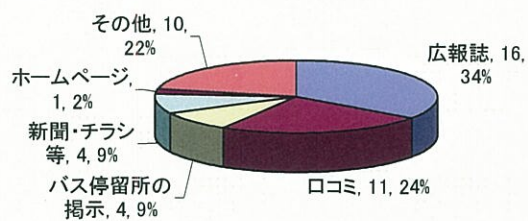
Q 6

利用頻度



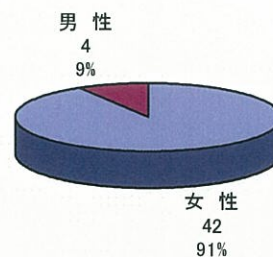
Q 7

何で知ったか



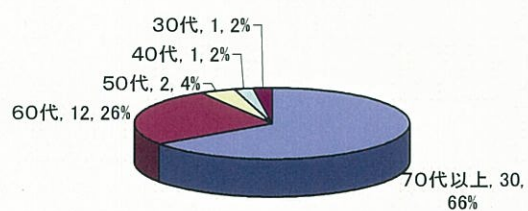
Q 9

性別



Q 1 0

年齢



Q 8

自由意見 … 総数 33 名

- | | |
|------------------------|------|
| ○ ありがたい、助かる、便利 | 20 名 |
| ○ 増便または毎日運行して欲しい | 4 名 |
| ○ 料金が安いのがありがたい | 3 名 |
| ○ 運転手さんが親切 | 3 名 |
| ○ コミバスと路線バスの乗継を良くして欲しい | 3 名 |