

第3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

平成21年 3月

第3次三木市バス交通網計画 目次

は じ め に	1
第1章 これまでの三木市バス交通網計画	
1-1 第2次三木市バス交通網計画の概要と実施状況	2
1-2 第2次三木市バス交通網計画の実施効果	7
(1) コミュニティバスの利用者数	7
(2) 路線バスの利用者数	10
第2章 新たな三木市バス交通網策定に向けて	
2-1 市民の公共交通に関する意識	12
2-2 三木市バス交通に係る意見交換会	13
2-3 三木市バス交通連絡調整会議	17
第3章 第3次バス交通網計画	
3-1 基本的な考え方	18
3-2 第3次三木市バス交通網計画に向けて	19
(1) バス交通網	19
(2) 新たな交通手段の確保	24
(3) 神戸電鉄	24
3-3 第3次三木市バス交通網計画	27
(1) 第3次三木市バス交通網計画で目指すもの	27
(2) バス交通網の改編	29
(3) バスターミナル	32
(4) バス停の環境整備	33
(5) サービスの向上	33
(6) モビリティーマネージメントの実施	34
3-4 第3次三木市バス交通網計画の検証	37
(1) 公共交通網におけるPDCAサイクルの実施	37
(2) 更に利用しやすい交通網計画へ	37
第4章 今後のバス交通網計画	37
付 録	39

はじめに

三木市では、急速に進行する少子高齢化のため、交通弱者の移動手段の確保が、喫緊の課題となっています。そこで、交通弱者の移動手段の確保と市民にとって利用しやすい公共交通網計画を構築するため、平成 18 年度には「第 1 次三木市バス交通網計画」、平成 19 年度には「第 2 次三木市バス交通網計画」を策定しました。

この 2 つの計画に基づき、コミュニティバスのルート・ダイヤ改正や新規路線の試行運行を行うとともに、三木鉄道の廃止に伴う代替バスの運行など路線バスのルートやダイヤ改正などその利便性の向上にも取り組みました。またバス交通網の維持・活性化に向け、「三木市バス交通に係る意見交換会」で市民の皆様と議論を重ねるとともに、PR 活動にも取り組みました。この結果、コミュニティバスの乗客数は、年々増加しており、一定の効果を上げています。

しかし、公共交通全般からは、交通弱者等の移動手段確保の必要性が増すにも係わらず、車の便利さなどから、移動手段において公共交通機関へ転換が進まないことなどが原因で、多くのバス路線で減便、休止があいついでいます。

従って、「第 3 次三木市バス交通網計画」では、必要な地域に必要な移動手段を確保するという、効率的でかつ有効的な運行を目指し、路線の改編を中心とした公共交通網計画としました。

一方、三木鉄道の廃止により市内唯一の鉄道となった神戸電鉄は、本市において、神戸方面への移動手段としての重要な役割を果たしてきています。しかし、近年、利用者の減少が顕著であることから、「三木市バス交通に係る意見交換会」で取り上げるなど、神戸電鉄の維持・活性化に取組み、本交通網計画では、バス交通のみならず、神戸電鉄を含めた公共交通全体にわたる交通網計画としています。

なお、平成 25 年度には、市民病院が、統合病院（（仮）北播磨総合医療センター）へと移転することから、新たな公共交通網への構築が必要となります。本計画の目標年次は、平成 23 年度とし、平成 23 年度には市民病院の移転という新たな要素を加味し、「新たな公共交通網計画」を構築することとしています。

第1章 これまでの（第1次・第2次）三木市バス交通網計画の検証

市では、平成18年度に「第1次三木市バス交通網計画」、平成19年度に「第2次三木市バス交通網計画」を策定しました。

また、平成19年度からは、策定したバス交通網計画を基に、順次計画を実施してきました。

本章では、両計画の概要を述べるとともに、その実施状況を確認するとともに、その効果や影響について検証していきます。

1-1 第2次三木市バス交通網計画の概要と実施状況

① これまでの（第1次・第2次）三木市バス交通網計画

路線 番号	ルート名	交通網計画で の位置づけ		2次交通網計画 における位置付	第2次計画の実施状況	
		1次	2次		○ 実施済 － 未実施	
①	みっきいバス 【青山5丁目⇄病院・営業所】	○	○	継続	継続運行	○
②	みっきいバス 【三木地区循環】	○	○	継続	継続運行	○
③	みっきいバス 【よかたん行】	○	○	継続	継続運行	○
④	【三木営業所⇄渡瀬線】	○			継続運行	○
⑤	【三木営業所⇄大二谷線】	○	○	再編検討	土日祝の減便 (H20.11.1実施)	○

⑥	【三木営業所 ⇄三田・岡場・淡河線】	○			神姫バスによるダイヤ改正	○
⑦	別所第1ルート	○	○	再編検討、ルート 変更・ルート改正	ルート・ダイヤ改正 (H20. 4. 1 実施)	○
⑧	別所第2ルート	○	○	再編検討(第1次 計画の見直し)	ダイヤ改正(H20. 4. 1 実施) バス停増設(H20. 10. 1 実施)	○
⑨	三木別所観光ルート	○	○	再編検討(第1次 計画の見直し)	観光施設のイベントとの協調	○
⑩	緑が丘⇄防災公園ルート	○			神姫ゾーンバスによる ダイヤ改正	○
⑪	緑が丘・志染循環ルート	○		継続検討		—
⑫	みっきいバス 【細川⇄恵比須駅ルート】	○		〃	与呂木・平井地区との協議	○
⑬	交通空白地解消	○	○	〃	スクールバス運行による解消 (H20. 4. 1 実施)	○
⑭	三木鉄道代替バス		○	新規運行	運行開始 車内アンケートの実施	○
⑮	みっきいバス 【三木南⇄恵比須駅】		○	継続検討	意見交換会での継続検討 三木南地区アンケートの実施	○
⑯	吉川コミュニティバス		○	みっきいバスへの 統合	みっきいよかたんバスへ名称 変更(H20. 10. 1 実施)	○
				ルート変更	一部ルート変更	○
⑰	情報公園都市線		○	運行開始		○

⑮	【山崎～三ノ宮】線 (吉川 I Cバス停経由)		○	運行開始		○
⑯	【吉川支所～三ノ宮】線		○	ダイヤ改正検討	ダイヤ改正の実施	○
⑰	【恵比須～三ノ宮】線延伸		○	継続検討	継続検討（神姫バスとの協議）	○

② バスターミナル計画

i) 交通網計画におけるバスターミナル

ターミナル	機 能	実 施 状 況	
			○ 実施済 － 整備済
恵比須駅	市役所への最寄り駅、三木鉄道代替バスの発着点	三木鉄道代替バス待機所の設置	○
吉川支所	東の玄関口	支所立替工事による、バスベいの整備	○
緑が丘駅	南の玄関口	整備済	－
三木営業所	小野方面からの玄関口	〃	－
三木本町	西神戸・明石方面への玄関口	市民トイレ、駐輪場の新設	○
細川町公民館	吉川地区と三木地区の結節点	暫定形での整備済。	－

ii) 新たな拠点づくり（「西の玄関づくり」）

「西の玄関づくり」については、三木鉄道跡地整備を含めた別所地区全体でのまちづくり構想で検討しています。

③ バス停の環境整備

i) 乗降客の多いバス停の環境整備

バス停（留）所名	環境改善策	実施状況	
		○ 実施済	
三木本町	駐輪場・トイレの整備	整備済	○
福有橋（神戸電鉄三木駅前）		駐輪場の増設 継続検討	○

ii) バス停での段差解消（歩道の切下げ）

三木地区、自由が丘地区で実施（市道路河川課の施工による）

iii) 交通量の多い道路にあるバス停のバス待ち施設の検討。（道路管理者との協議）

実施箇所

対象路線	検討場所	実施状況	
		○ 実施済	
三木鉄道代替バス	（主）加古川三田線 （別所町東這田、下石野）	バス待避所の設置	○

④ サービスの向上

路 線	内 容
みっきいバス	I Cカードシステムの導入（H20. 4. 1 実施）
みっきいよかたんバス	回数券を使用可（H20. 4. 1 実施）

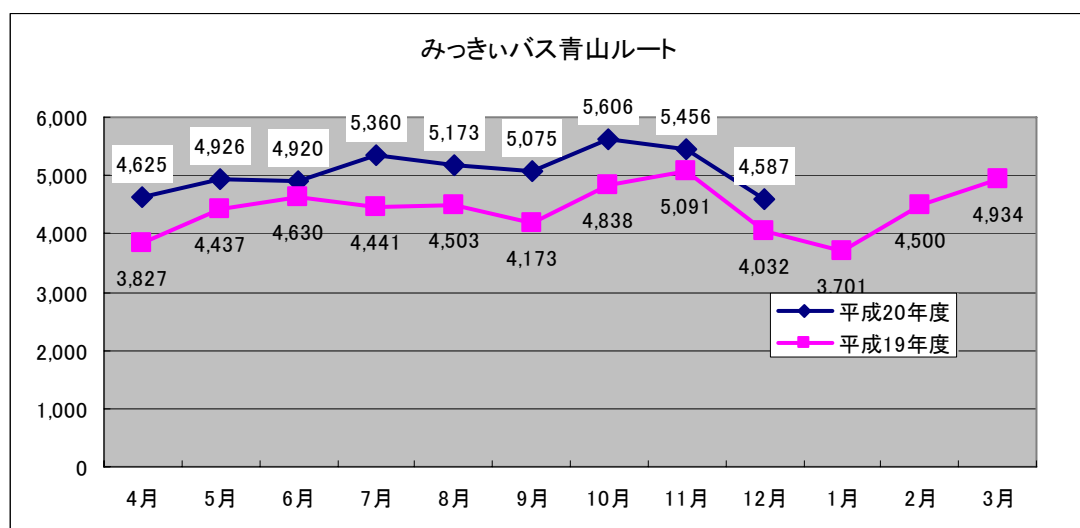
1-2 第2次三木市バス交通網計画の実施効果

「第2次三木市バス交通網計画」に位置づけし、早期に実施した計画についてその結果を検証します。ここでは、乗客数（H19 との比較）による検証を行うとともに、コミュニティバスについては、平均乗車密度を示し第3章の「第3次三木市バス交通網計画」における、改編の資料とします。

(1) コミュニティバスの乗客数

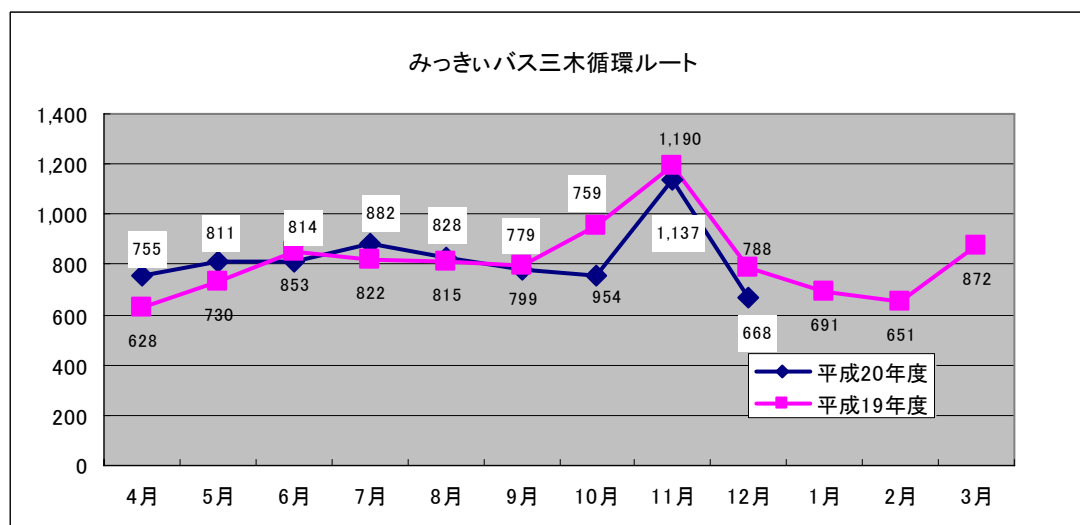
1) コミュニティバスの乗客数

路線番号① 【青山5丁目～病院・営業所】



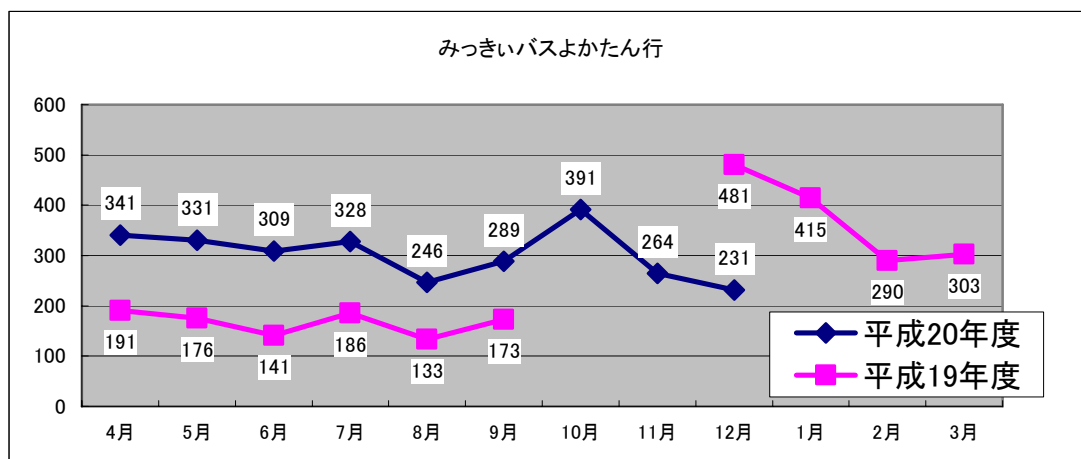
※ 4月～12月までの乗客数は前年度比15%増で、交通網計画の実施の効果が出ています。

路線番号② 【三木地区循環】



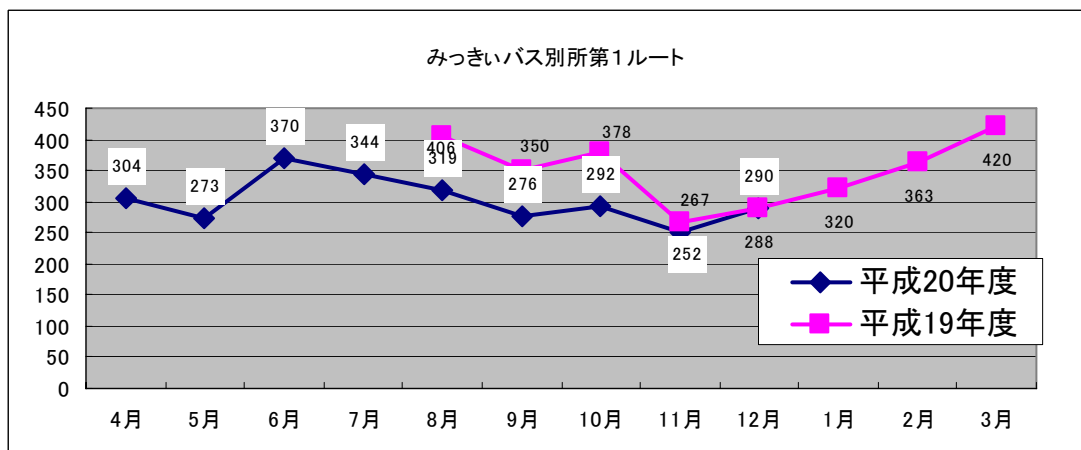
※ 4月～12月までの乗客数は前年度比2%減です、交通網計画の実施による効果は薄く、費用対効果の検証が必要です。

路線番号 ③【よかたん行】



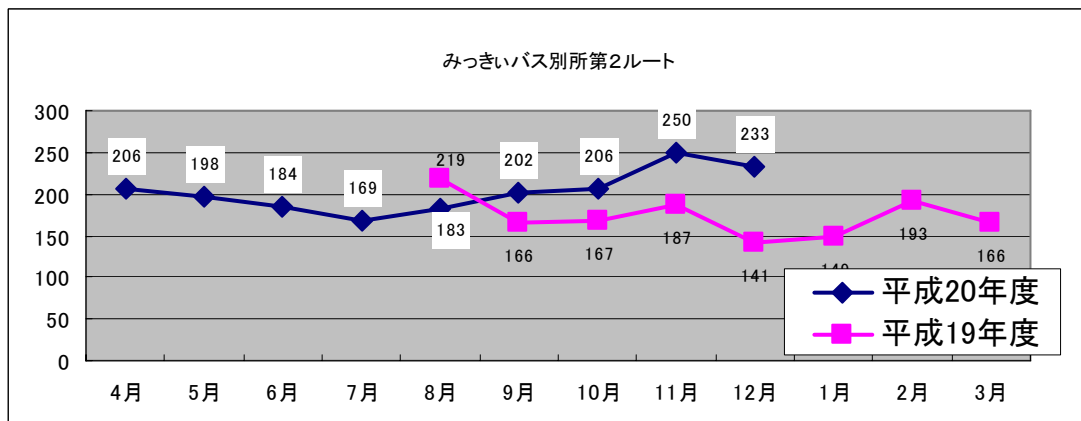
※ 平成19年12月より週2日運行を行っていますが、これによる効果について今後注視する必要があります。

路線番号 ⑦【別所第1ルート】



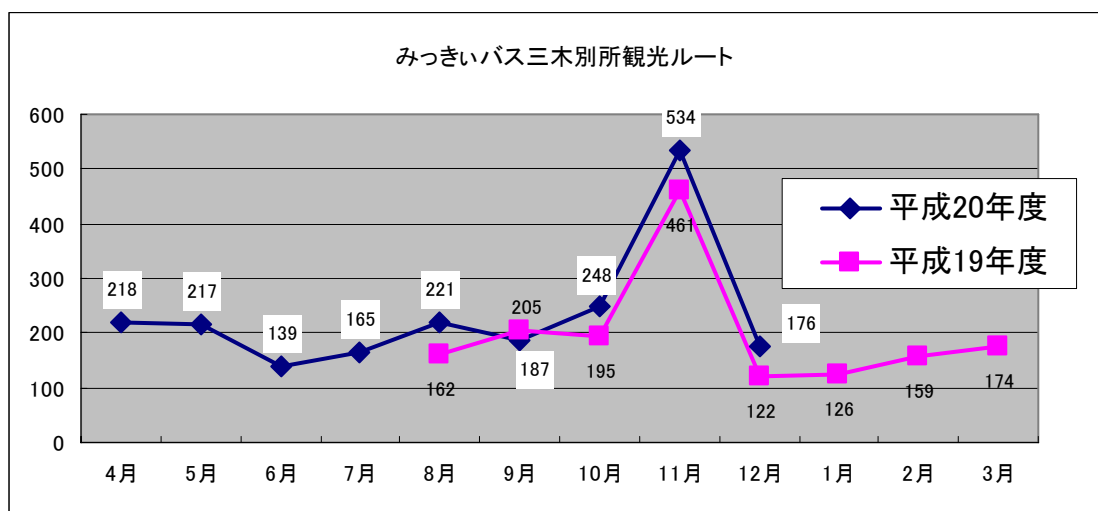
※ 4月のルート・ダイヤ改正による効果は出ておらず、費用対効果の検証が必要です。

路線番号 ⑧【別所第2ルート】



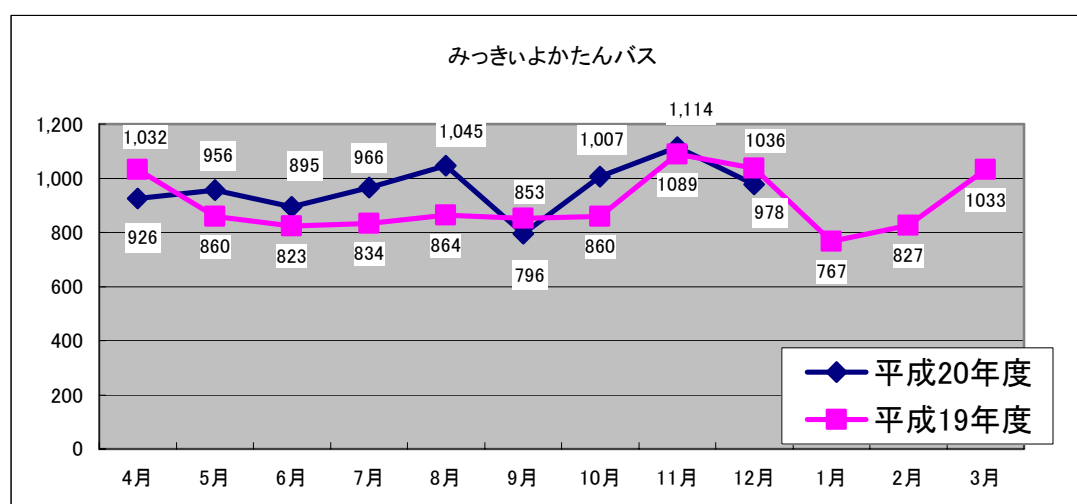
※ 4月のダイヤ改正（増便）による効果が出ており、今後も乗客数の推移に注視していきます。

路線番号 ⑨【三木別所観光ルート】



※ H19 の月平均乗客数に比べて H20 の月平均乗客数は 16% 増となっており、今後も乗客数の推移に注視します。

路線番号 ⑩【みっきいよかたんバス】



※ 4月～12月までの乗客数は前年度比 5% 増で、更なる乗客増に取組みます。

2) コミュニティバスの平均乗車密度

路線	運行日	平均乗車密度		摘 要
		H19 年度	H20 年度	
青山 5 ～三木営他	平日	8.0～13.9	8.0～13.4	3 ルート
青山 5 ～森林公園	土日祝	9.8	9.2	
三木地区循環	平日・土日祝	3.0	4.3	

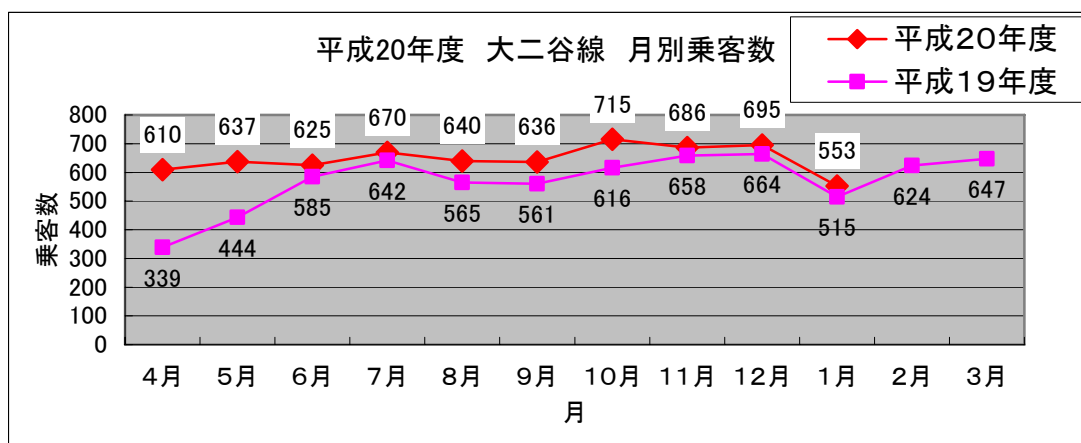
よかたん行	木・日	3.3	4.3	H19 は日のみ
別所第1ルート	月・水	4.7	4.2	H19 は2ヶ月間
別所第2ルート	火・金	6.8	3.0	H19 は2ヶ月間
三木別所観光ルート	土・日	4.5	2.7	H19 は2ヶ月間
みっきいよかたんバス	週6日	2.8～4.0	3.8～6.5	

※ 対象期間 H19 年度：H18. 10. 1～H19. 9. 30
H20 年度：H19. 10. 1～H20. 9. 30

(2) 路線バスの乗客数

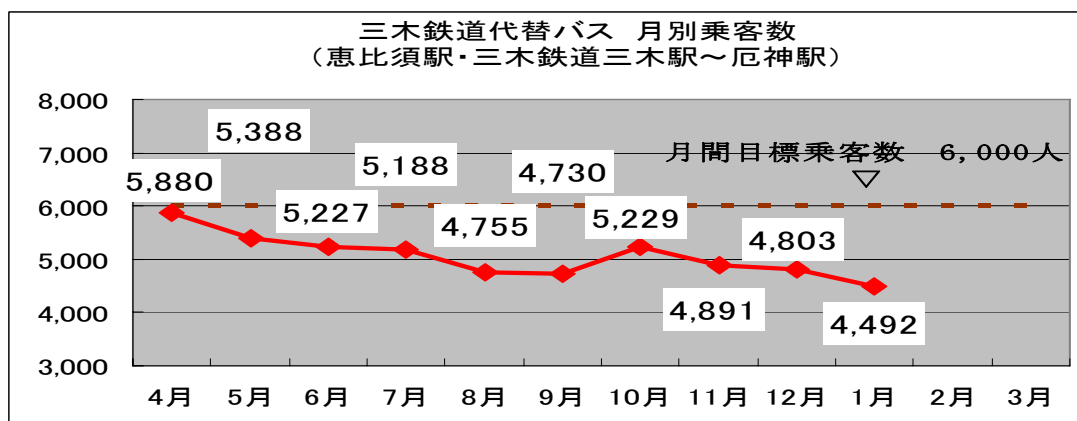
1) 路線バスの乗客数

路線番号⑤ 【三木宮～大二谷線】



※ H20. 11. 1 実施土日祝減便の影響はさほど大きくありません。

路線番号⑭ 【三木鉄道代替バス】



※ 運行以来乗客数が減少しています。

路線番号⑰ 【吉川支所～三ノ宮】

	平成19年度	平成20年度	対前年度比
11月	365人	362人	▲ 3人 (▲0.8%)
12月	328人	341人	+13人 (+4.0%)
1月	338人	390人	+52人 (+15.4%)

※ H20.11.1のダイヤ改正の効果が出ています。

2) その他路線の検証

路線 番号	路 線 名	バス事業者による措置
④	【三木営業所⇄渡瀬線】	乗客少により減便予定
⑥	【三木営業所⇄ 三田・岡場・淡河】	H20.10.1 減便
⑩	【緑が丘⇄防災公園線】	乗客少により減便予定
⑰	情報公園都市線	乗客少により H21.4.1より休止予定
⑱	【山崎～三ノ宮】線	乗客増により H21.4.1より増便予定

3) 路線バスの総評

路線バスについては、多くの路線で乗客数が減少しており、ダイヤ改編時において、減便や休止の実施や計画がなされています。

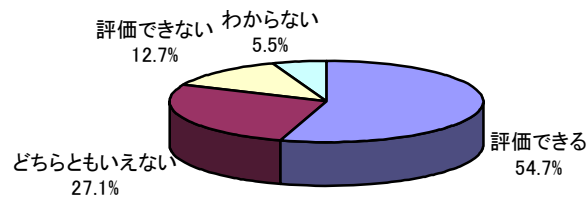
第2章 新たな三木市バス交通網計画策定に向けて

2-1 市民の公共交通に関する意識（市民アンケート結果）

(1) 市では、平成20年度（H20.10.31～H20.11.10）に市政に関する市民アンケートを実施しました。ここで、公共交通に関するアンケート結果を示します。

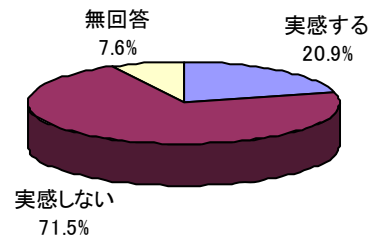
問6 これまでに進めてきた事業や現在、取り組んでいる事業についておたずねします。

4 みっきいバスの運行

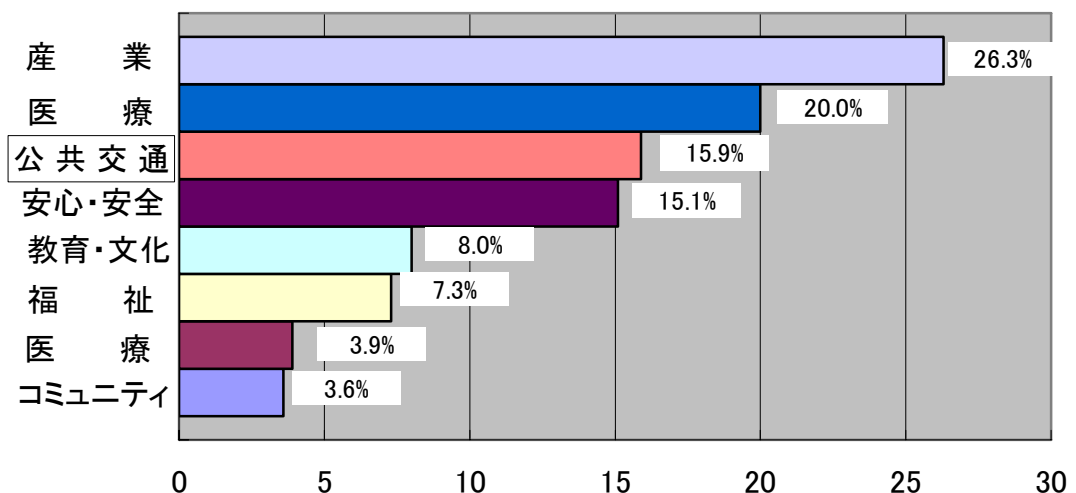


問12 「住みよく元気なまちづくり」を進めるためにおたずねします。

(1) 三木市が今、「住みよく元気なまち」であると実感されますか。



(2) 何が良くなれば、三木市は住みよく元気なまちになるとお考えですか。



- (2) 以上の結果から、市のコミュニティバス運行については、半数以上の市民の皆様が評価している一方、まちづくりにおいて公共交通の充実が必要であり、また、現状の交通網に、満足していない結果となっています。

このため、従来の「バス交通網計画」のごとく、「バス交通」だけでなく、「新たな移動手段」についての研究や、市内唯一の鉄道「神戸電鉄」も含めた「公共交通網計画」とする必要があります。

2-2 三木市バス交通に係る意見交換会

- (1) 「第1次三木市バス交通網計画」、「第2次三木市バス交通網計画」は、より利用しやすい「バス交通網計画」するため、「三木市バス交通に係る意見交換会」を開催し、市民の皆様との議論を基に策定しました。

しかし、本年度の「市民アンケート」結果にもあるように、今後のまちづくりにおいて、公共交通への改善の期待大きいことから、「第3次三木市バス交通網計画」策定においても、市民も求める交通網づくりを進めるため、「三木市バス交通に係る意見交換会」を開催し、各地区の問題点や課題について議論しました。

(2) 平成20年度意見交換会の開催状況

ブロック	メンバー（人）	回数（回）
三木・別所	20	2
三木南	9	3
志染・細川・口吉川	21	3
緑が丘・自由が丘・青山	20	3
吉川	12	2

※開催回数は予定を含みます

- (3) 三木市バス交通に係る意見交換会における議論
平成20年度に開催した、意見交換会の内容を以下に示します。

○ 平成20年度 三木市バス交通に係る意見交換会開催状況

ブ ロ ック	三木地区 別所地区	三木南地区	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
構 成 メ ン バ ー	20	9名	21名	20名	12名
	各種団体（区長協議協議会・老人会・婦人部）、高齢者、女性、障害者またはそのご家族、障害者施設の関係者、自動車を運転しない方、小中学校の保護者・公民館活動を行っている方など				
実 施 状 況	第1回 (平成20年7月4日) 内 容 ・第2次三木市バス 交通網計画 ・新たな課題の掘起 し	第1回 (平成20年6月30日) 内 容 ・第2次三木市バス 交通網計画 ・みっきいバスアン ケート内容の検討	第1回 (平成20年7月21日) 内 容 ・第2次三木市バス 交通網計画 ・新たな課題の掘起 し	第1回 (平成20年6月29日) 内 容 ・第2次三木市バス 交通網計画 ・新たな課題の掘起 し	第1回 (平成20年8月6日) 内 容 ・第2次三木市バス 交通網計画 ・三田駅～大門線の 休止 ・吉川コミバスの名 称変更
	第2回 (平成21年3月17日) 内 容 ・みっきいバスの改 編について ・三木鉄道代替バス の改編について	第2回 (平成20年9月17日) 内 容 ・みっきいバスアン ケート内容修正及 びアンケートスケ ジュール	第2回(細川地区のみ) (平成20年8月25日) 内 容 ・三木営～大二谷線 改編について	第2回 (平成20年9月17日) 内 容 ・ゾーンバスのダイ ヤ改編について ・神戸電鉄の活性化 について	第2回 (平成21年2月19日) 内 容 ・みっきいよかたん バスのフリー乗降 制について ・大二谷線における 渡瀬～大二谷間の 休止について
		第3回 (平成21年2月2日) 内 容	第3回(口吉川地区) 内 容	第3回 (平成21年9月19日) 内 容	

		内 容 ・アンケート結果の 検証	・高齢者の移動手段 の確保について	内 容 ・みっきいバスの番号 表示について	
摘 要	三木鉄道代替バスの 聞き取り調査実施 (付録参照)	・みっきいバスアンケ ート調査実施 (付録参照) ・三木南地区TM (地域の移動手段)	・ロ吉川地区TM (高齢者の移動手段)		・三田～大門線休止に 係る(沿線地域)協議

○ 意見交換でのご意見

項 目	ご 意 見
みっきいバス関係	バス停での時刻表が分かりにくい。
	みっきいバスのルートが分かりにくい。
	土日祝便の市民病院への運行(青山ルート)。
	ダイヤの改正(増便、終便の時間を遅くする)。
	みっきいバスのルート改正。
路線バス関係	バス停の点検(時刻表、椅子等)を行うべき。
	休止減便の場合は、十分な周知を行うべき。

	三木鉄道代替バスのルート変更を行う。
	代替バスの厄神駅での待ち時間の改善。
新たな移動手段 について	地域で新たな移動手段（地域バス）に取り組んではどうか。
	（高齢者のための）最寄のバス停までの移動手段を確保すべき。
神戸電鉄関係	料金が高くスピードが遅い。
	乗継があり不便。
	サービス改善の努力をすべき。
	イベントや各種乗車券（セット券）のPR不足。

2－3 三木市バス交通連絡調整会議

市では、市民が利用しやすい交通網計画とするため、バス事業者と「三木市バス交通連絡調整会議」を開催し、意見交換を行っています。が、本年度の開催状況を以下に示します。

開 催	開催日	協議内容
第 1 回	H20. 4. 24	・ 三田駅～大門線の再編について ・ 三木宮～大二谷線の再編について ・ 三木鉄道代替バスの国庫補助路線化について
第 2 回	H20. 6. 2	・ 吉川支所建替えに係るバス運行経路の変更について
第 3 回	H20. 7. 24	・ みっきいバスの系統番号表示について ・ 吉川コミュニティバスのみっきいバス化 ・ 三田駅～大門線について ・ 三木宮～大二谷線について ・ 10 月 1 日のダイヤ改正について
第 4 回	H20. 12. 9	・ みっきいバスの系統番号表示について ・ みっきいよかたんバスのフリー乗降制の導入について ・ 代替バスの利用者実態調査について
第 5 回	H21. 3. 2	・ みっきいバスの路線番号表示について ・ 路線バスの 4 月改編の概要について

第3章 第3次三木市バス交通網計画

3-1 基本的な考え方

平成18年度より、交通空白地の解消と、必要最小限の移動手段の確保を目的に、「三木市バス交通網計画」を策定してきました。本年度は、その最終年度として「第3次三木市バス交通網計画」を策定し、更に効果的な移動手段の確保を行います。

平成20年11月に実施した市民アンケートによれば、市が運行しているコミュニティバスについてはある程度の評価を得ていますが、三木市が「住みよく元気なまちであると実感されますか」の質問には、7割以上の市民が実感しないと答え、また、「何が良くなれば、三木市は住みよく元気なまちになりますか」の回答の3番目に、公共交通がランクされています。このことから、市民は現状の公共交通に決して満足しているわけではありません。

一方、市では交通事業者に対し市民の方々の移動手段確保のため、補助金を支出しています。しかし、この補助金は年々増加しており、コミュニティバスの増車等により、市民満足度を高めることは困難な状況です。

従って、「第3次計画」では「第2次計画」における考え方に、以下の③、④の考え方を加えるとともに、市内の公共交通網を考えた場合、神戸電鉄は切り離せない存在であることから、神戸電鉄を「第3次計画」に組み込むことで市民の移動手段の確保を図ります。

- ① 市勢に根ざした必要最低限の整備を行う。
- ② 公共交通空白地の解消に重点をおく。
- ③ コミュニティバスをはじめとする、路線の改編を中心としたバス交通網
- ④ 新たな移動手段確保への仕組みづくり
- ⑤ 神戸電鉄を含めた交通網

3-2 第3次三木市バス交通網計画にむけて

(1) バス交通網

前節でも述べましたが、「第3次三木市バス交通網計画」の基本姿勢は、コミュニティバスや路線バスの改編による交通網が、1つの柱となっています。

このため、第1章での乗客数による検証に加えて、本節では、改編による影響（交通空白地となるか）を考慮し、また路線ごとの費用対効果にも注目することで、「必要な地域に必要なバスを運行する」「第3次計画」における、路線バス等の改編案のよりどころとします。

また、今後取組むべき、コミュニティバスの利便性向上策についても考えていきます。

1) コミュニティバスの改編



コミュニティバスの改編については、本来の運行目的（交通空白地の解消・必要最小限の身近な移動手段）に基づき、以下の方針で改編計画を策定するものとします。

- i 交通空白地を解消する（改編により、新たな交通空白地を作らない）。
- ii 費用対効果について考慮する。

① コミュニティバスの改編計画

路線 番号	ルート名	現状	チェック項目		改編の有無と内容	
			i	ii	改編の有無	内 容
①	みつきいバス 【青山5丁目⇄病院・営業所】	運行	×	○	継続運行	—
②	みつきいバス 【三木地区循環】	運行	×	×	改編対象	減便または休止
③	みつきいバス 【よかたん行】	運行	○	×	継続運行	—
⑦	みつきいバス 【別所第1ルート】	運行	○	×	継続運行	—
⑧	みつきいバス 【別所第2ルート】	運行	○	×	改編対象	減便または休止
⑨	みつきいバス 【三木別所観光ルート】	運行	○	×	改編対象	減便または休止
⑫	みつきいバス 【細川⇄恵比須駅ルート】	計画	○	—	—	交通空白地の解消 試行運行
⑮	みつきいバス 【三木南⇄恵比須駅ルート】	計画	○	—	—	交通空白地の解消 試行運行
⑯	みつきいよかたんバス	運行	○	△	継続運行	

チェック項目 i : 交通空白地の解消 ○ 交通空白地（休止等により新たな交通空白地生み出す）
△ 中 間
× 交通空白地でない（休止しても交通空白地とならない）
ii : 費用対効果 ○ 大（0～500 円） △ 中（500～1,000 円）
（ ）内 1 名当りの補助金額 × 小（1,000 円以上） ×× 極小（1,500 円以上）

2) 路線バスの改編



路線バスについては、市が単独で補助している路線を中心に
して改編計画を策定します。

路線バスの改編計画

路線 番号	ルート名	現状	改編の有無と内容	
			改編の有無	内 容
④	【三木営業所⇄吉川支所】 (補助対象 渡瀬～吉川支所)	運行	継続運行	—
⑤	【三木営業所⇄大二谷】	運行	改編対象	減便または 休止
⑭	三木鉄道代替バス	運行	改編対象	減便 ルート変更
—	【渡瀬⇄新三田線】	運行	現状維持	

※ (渡瀬～吉川支所) 線は支所と(旧)三木市街とを結ぶ唯一の路線として維持する。

三木鉄道代替バスは、国庫協調補助路線であるが、運行開始に至る経緯より、加古川市・バス事業者と協調して改編に取り組めます。

3) コミュニティバス等の採算性の向上

コミュニティバスは運行赤字を市が補助することで運行しています。コミュニティバスの路線を維持していくためには、少しでも運行赤字を減少する必要があります。

このため、以下の事項について取組めます。

① コミュニティバスにおけるポディー広告の実施

② 乗客数を増加する取組

i) コミュニティバスの利便性の向上

○ みっきいバスの路線番号表示化

みっきいバスの路線が多くなったことで、「行先が分かりにくい」との意見あることから、路線を番号表示化しより分かりやすく、利用しやすいようにします。

行き先ごとに番号があるから、分かりやすくて安心だね！

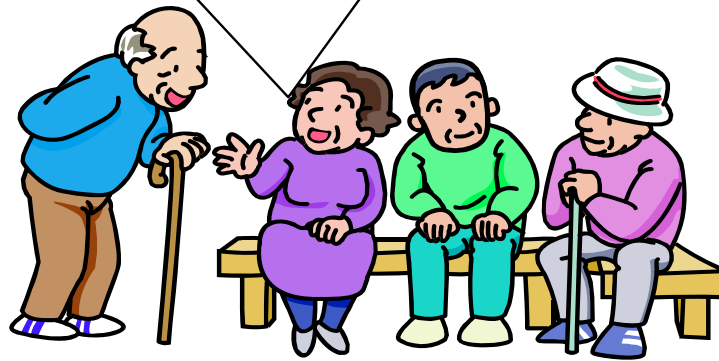


○ フリー乗降制の導入

以前から要望の強かった、フリー乗降制について、みっきいよかたんバスへ試験的に導入します。

また、導入の効果を見ながら、みっきいバスへの導入も検討していきます。

手を挙げればバス停以外でも
停まってくれるので便利よ！
ただし、決められた区間があ
るから注意して！



ii) 公共交通利用促進への取組

○ 公共交通のPR

○ モビリティマネジメント等への取組

(2) 新たな交通手段の確保

1) 地域交通への取組

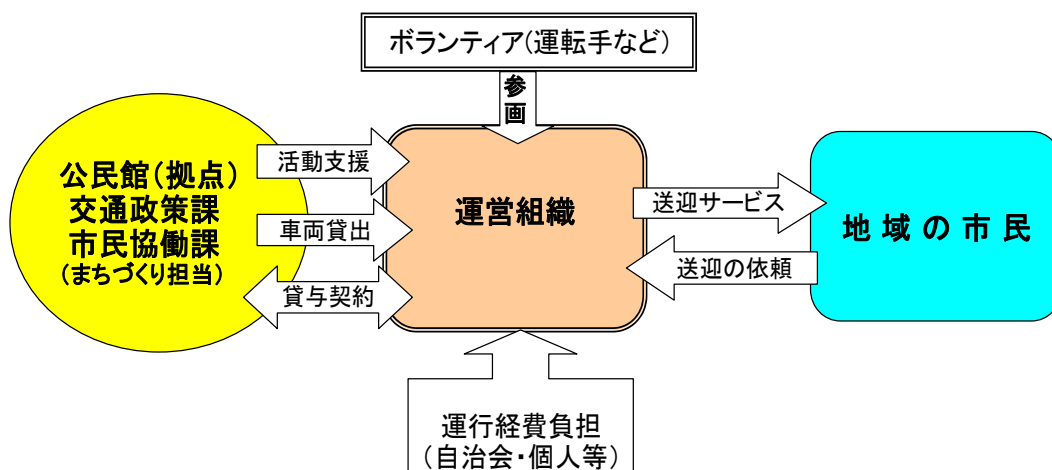
本章の1－1で述べたとおり、拡大による移動手段の確保が困難な状況から、新たな移動手段の確保に向けて、地域の皆様と取組むこととします。

特に、高齢化が進む本市にあっては、《door to door》による移動手段の確保が大きなニーズになっています。

そこで、各地域内を巡廻し、最寄のバス停までの移動手段を確保するため、《地域交通》への取組を推進することとします。

これは、市民と行政が協働で地域内での移動手段を確保する方法で、運営主体を地域の自治会等をお願いし、市は運行車両の確保などで側面から支援するものです。

地域交通のイメージ図

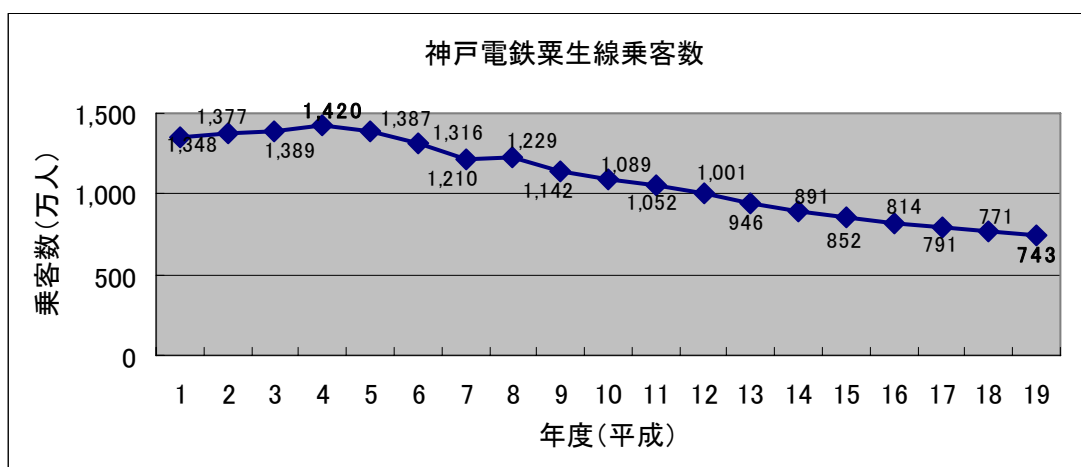


(3) 神戸電鉄



1) 神戸電鉄の現状

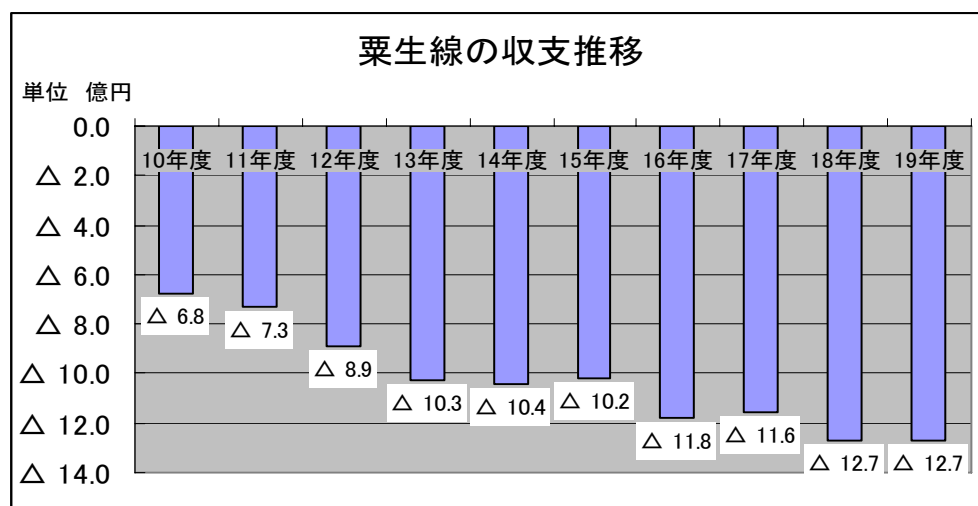
① 神戸電鉄粟生線乗客数



神戸電鉄粟生線は、昭和 27 年の全線開通以来、地域の交通手段として運行していますが、年間輸送人員は平成 4 年の 1,420 万人をピークとしてその後一貫して減少を続け、平成 19 年度には 743 万人にまで減少しています。

※ 2008 年 8 月 神戸電鉄「おでかけガイド」より

② 粟生線の収支の推移



神戸電鉄では、運行本数の増、新造車両の導入などのサービス改善、ICカード導入による利便性の向上、企画乗車券の発売による集客を図ることに加え、ワンマンカー運転等のコスト削減を進めていますが、粟生線の収支は近年 10～13 億円の赤字となっています。

この結果、ここ 10 年の累積赤字は 100 億円を越える額に膨らんでいます。

※ 2008 年 8 月 神戸電鉄「おでかけガイド」より抜粋

2) 神戸電鉄の活性化への取組

① 神戸電鉄活性化協議会

神戸電鉄㈱を事務局として、同社並び兵庫県・神戸電鉄沿線市（三木市・神戸市・小野市・三田市）を委員として、また、国土交通省をオブザーバーに迎え「神戸電鉄活性化協議会」を設置し、神戸電鉄の活性化について議論するとともに、以下の事業に取り組んでいます。

○ 神戸電鉄再生計画の実施

神戸電鉄の活性化・再生に向けての各種事業に対して、国・県・沿線市町が協調して支援を行っています。その一例を以下に示します。

事業名	事業内容
安全対策事業	ATS 車両の更新、線路の重軌条(注)化、コンクリート枕木化、橋梁の補修
再生事業	車両のワンマンカー設備設置、車両の冷暖房化、出改札の改良（自動改札機の導入等）。

(注) 重軌条は従来のレールより断面が大きい（50 kg N）を意味し、交換することによって、振動騒音の軽減効果、レール交換周期の拡大などの、保守作業の省力化が図れます。

② 神戸市北西部・三木市・小野市における公共交通利用促進検討協議会（公共交通活性化総合プログラムの実施）

国土交通省の主導、神戸市、三木市、小野市及び神戸電鉄・神姫バスで、神戸電鉄粟生線沿線における公共交通の活性化について議論するとともに、活性に向けた社会実験を行っています。その活動内容については概ね以下のとおりです。

- i 活性化に向けての議論
- ii 対象地域でのアンケート調査
- iii 神鉄樫山駅からのフィーダーバス運行の社会実験

③ 神戸電鉄㈱独自の取組

神戸電鉄では、経営改善や旅客誘致のため自らも様々な取り組みを行っています。その例を以下に示します。

- i 沿線地域へのイベントへの出店や協賛等
- ii 各種乗車券（セット券）等の発売
- iii 沿線地域でのハイキングの企画・実施及び、「おでかけガイド」「ハイキングガイド」等の沿線ガイドの作成
- iv 交通結節点機能の強化（路線バスとのダイヤ調整、パークアンドライドの駐車場整備）
- v アンケート調査の実施（「おでかけガイド」によるアンケート調査の実施）
- vi 快速列車の運行（H21.3.20より栗生線で運行）

3）神戸電鉄と「第3次三木市バス交通計画」

本市で唯一の鉄道である神戸電鉄の活性化にむけて、上記のとおり様々な取り組みを行っています。

「第3次三木市バス交通網計画」では、神戸電鉄が公共交通網の一端をになう交通網計画とする。

① 交通結節点の強化

第2次三木市バス交通網計画のターミナルのうち、神戸電鉄とバスの結節点である、「緑が丘駅」、「恵比須駅」における両者の乗継をスムーズに行うダイヤ改正により、結節点機能強化を図ります。

- ② 「バス交通に係る意見交換会」で神戸電鉄の利便性向上策について議論するとともに、その実現にむけて、神戸電鉄と協議します。
- ③ 広報等やホームページ等で、神戸電鉄の利用増進を呼びかけていきます。

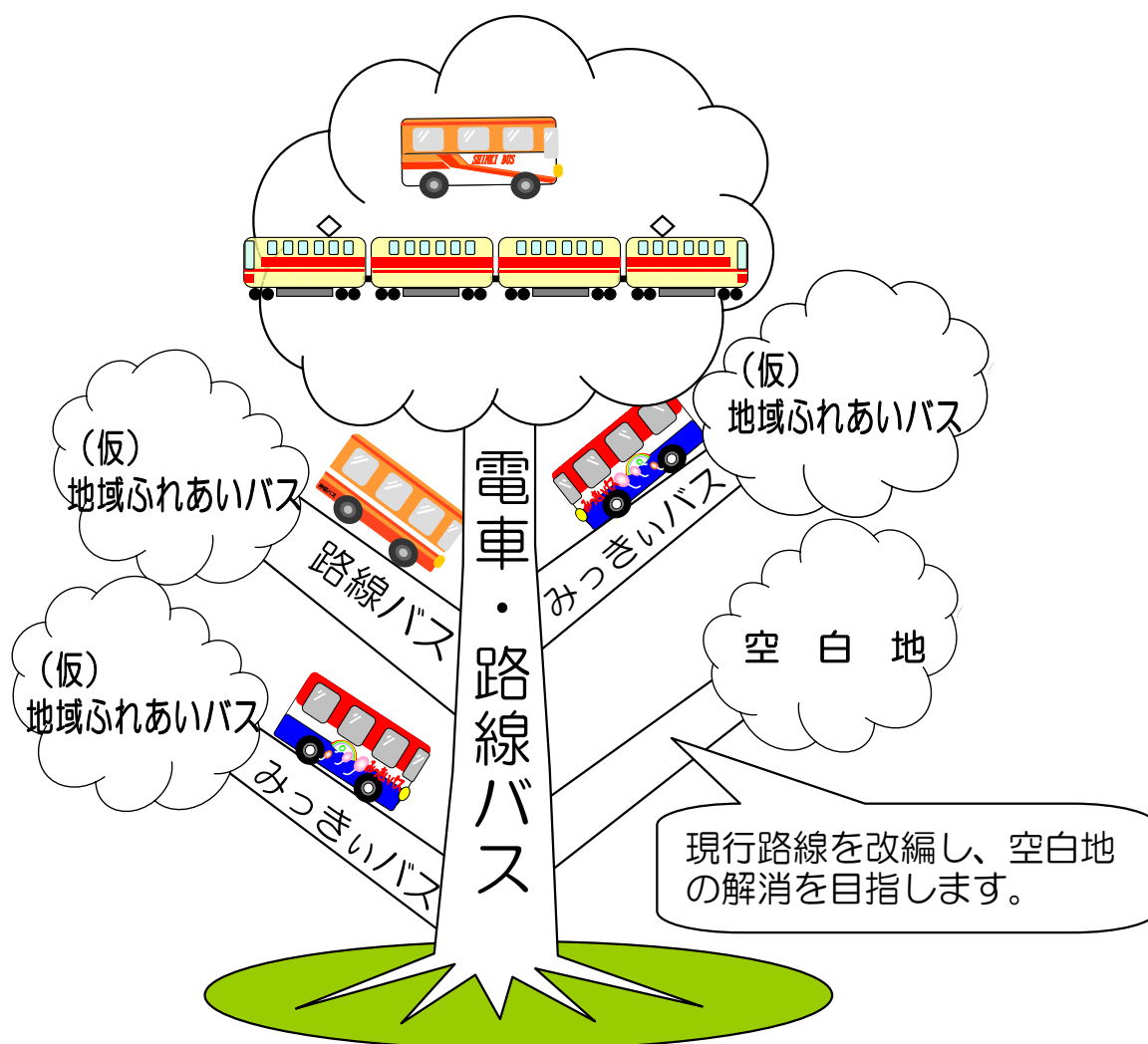
3－3 第3次三木市バス交通網計画

(1) 第3次三木市バス交通網計画で目指すもの

「第1次・第2次三木市バス交通網計画」では、市内間移動を中心として、最も身近な移動手段であるバス交通に主眼をおいた交通網計画としました。

今回の「第3次三木市バス交通網計画」では、新たな移動手段（地域バス）の導入の検討や、鉄道（神戸電鉄）の維持活性化等含めた公共交通全般にわたる交通網計画とすることで、第2章で述べたように、市民満足度を高めるためにも、より利便性の高い移動手段を確保することを目指します。

第3次三木市バス交通網計画のイメージ図



(2) バス交通網の改編

1) コミュニティバスの改編

路線 番号	ルート名	現状	改編計画と内容		その他
			改編等	内容	
①	みっきいバス 【青山5丁目⇄病院・営業所】	運行	継続運行	—	路線の番号表示化
②	みっきいバス 【営業所⇄市民病院】	運行	改編対象	減便または休止	〃
③	みっきいバス 【よかたん行】	運行	継続運行	—	〃
⑦	みっきいバス 【別所第1ルート】	運行	継続運行	—	〃
⑧	みっきいバス 【別所第2ルート】	運行	改編対象	減便、休止または ルート変更	〃
⑨	みっきいバス 【三木別所観光ルート】	運行	改編対象	減便、休止または ルート変更	〃
⑫	みっきいバス 【細川⇄恵比須駅ルート】	計画	—	交通空白地の解消 試行運行の実施	
⑮	みっきいバス 【三木南⇄恵比須駅ルート】	計画	—	交通空白地の解消 試行運行の実施	アンケート結果（付録）を基に、試 行運行について、議論していきます。
⑯	みっきいよかたんバス	運行	継続運行	—	フリー乗降制の導入

2) 路線バスの改編

路線 番号	ルート名	現状	改編計画と内容		摘 要
			改編等	内 容	
④	【三木営業所⇄吉川支所】 (補助対象 渡瀬～吉川支所)	運行	継続運行	—	
⑤	【三木営業所⇄大二谷】	運行	改編対象	減便 休止	
⑭	三木鉄道代替バス	運行	改編対象	減便 ルート変更	利用者アンケートの結果を基に、改編内容を議論していきます。
—	【渡瀬⇄新三田線】	運行	現状維持		

第3次三木市バス交通網計画における路線をP31～P32示します。

3) その他の路線バス

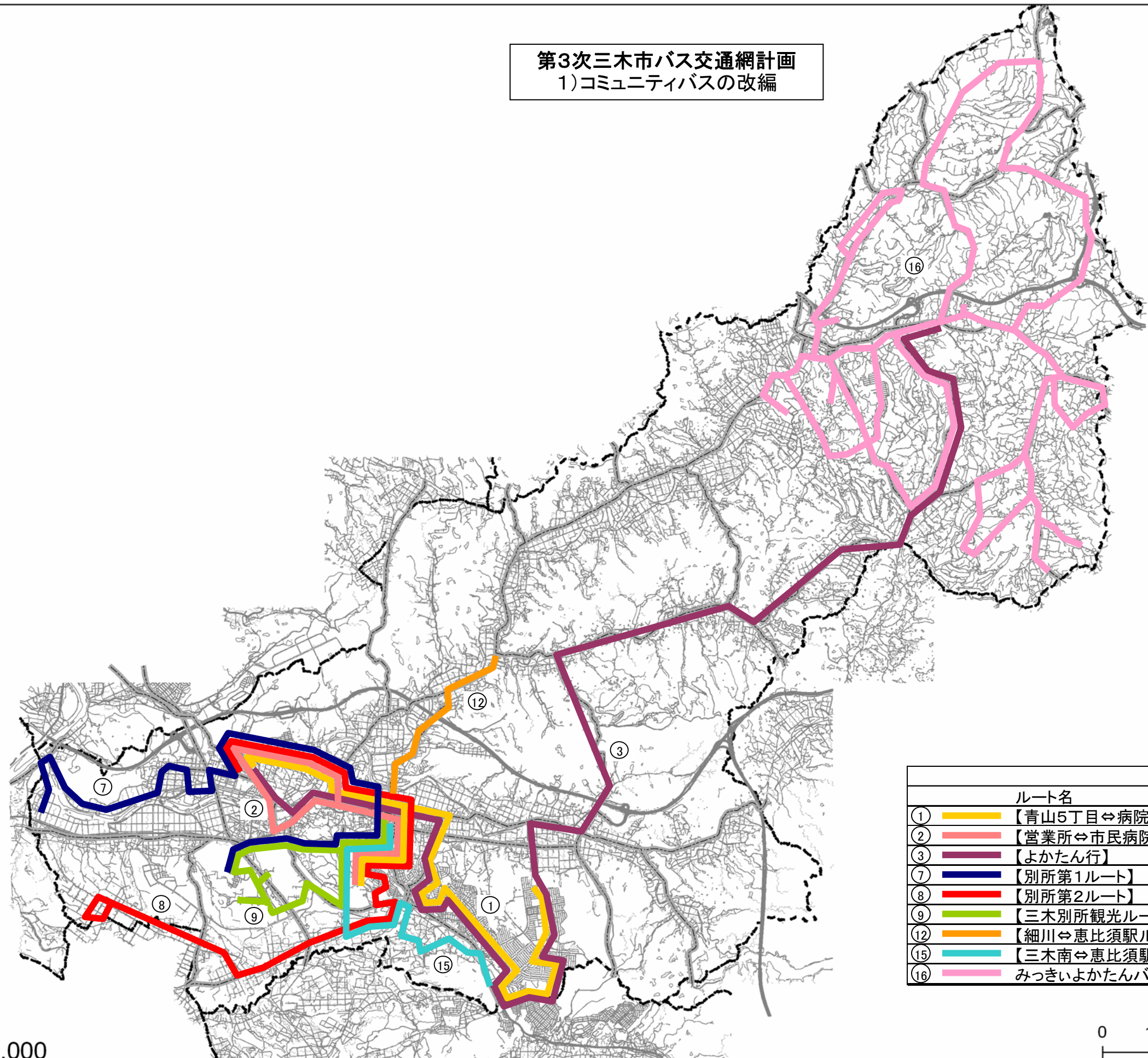
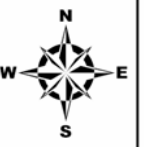
三木市バス交通に係る意見交換会、及びバス交通連絡調整会議を通じ、その他路線バスの利便性の向上や改編計画に、積極的関わりを持ちます。

4) 神戸電鉄との結節の強化

神戸電鉄の維持活性化と、交通結節点の機能強化のため、「みっきいバス」から神戸電鉄への乗換えがスムーズとなるよう、「みっきいバス」のダイヤを見直します。

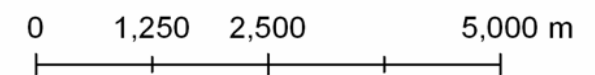
実 施 場 所	恵比須駅、緑が丘駅
---------	-----------

第3次三木市バス交通網計画
1)コミュニティバスの改編

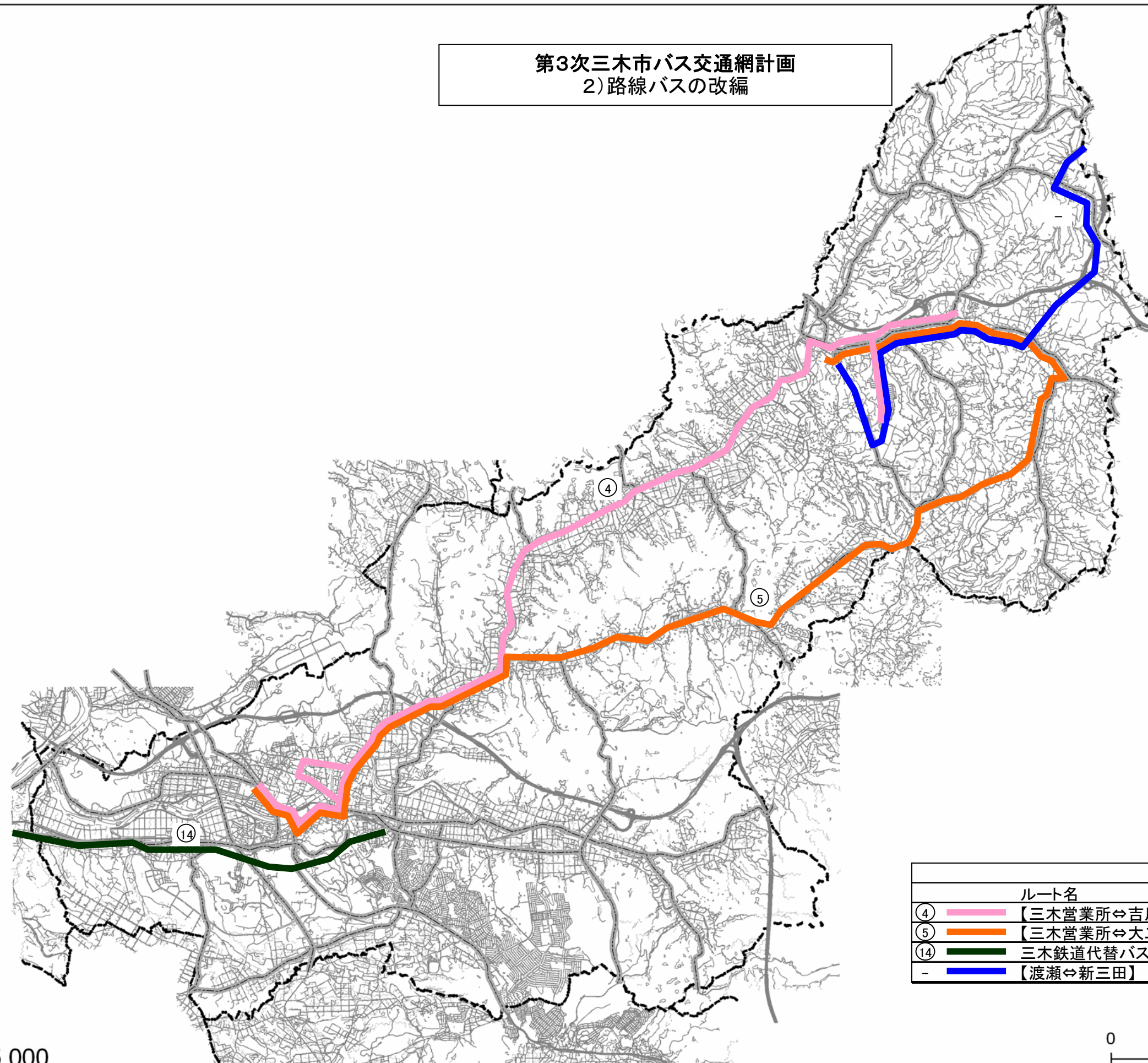
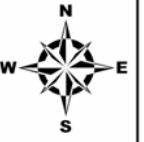


【凡 例】		
ルート名		計画内容
①	【青山5丁目⇄病院・営業所】	継続運行
②	【営業所⇄市民病院】	減便または休止
③	【よかたん行】	継続運行
⑦	【別所第1ルート】	継続運行
⑧	【別所第2ルート】	減便、休止またはルート変更
⑨	【三木別所観光ルート】	減便、休止またはルート変更
⑫	【細川⇄恵比須駅ルート】	交通空白地の解消
⑮	【三木南⇄恵比須駅ルート】	交通空白地の解消
⑯	みっきいよかたんバス	フリー乗降制の導入

1:75,000



第3次三木市バス交通網計画
2) 路線バスの改編



【凡 例】		
ルート名		計画内容
④	【三木営業所⇄吉川支所】	継続運行
⑤	【三木営業所⇄大二谷】	減便または休止
⑭	三木鉄道代替バス	減便、ルート変更
-	【渡瀬⇄新三田】	現状維持

0 1,250 2,500 5,000 m

1:75,000

5) 新たな移動手段への取組

地域が自ら地域内の移動手段を確保する、地域交通（仮称地域ふれあいバス）への取り組みを進めるため、平成21年度以降「三木市バス交通に係る意見交換会」等で議論していきます。

(3) バスターミナル

1) 第2次三木市バス交通網計画によるバスターミナル

バスターミナルは「第2次計画」と同様とし、引き続きその結節の強化に努めます。

ターミナル	機 能
恵比須駅	市役所への最寄り駅、三木鉄道代替バスの発着点
吉川支所	東の玄関口
緑が丘駅	南の玄関口
三木営業所	小野方面からの玄関口
三木本町	西神戸・明石方面への玄関口
細川町公民館	吉川地区と三木地区の結節点

2) 新たな拠点づくり（西の玄関づくり）

現在、別所地域を中心に「西の玄関づくり」構想が進められています。この構想において、三木鉄道の跡地整備は一つの柱として、遊歩道として整備が計画されています。

また、遊歩道の起点となる三木鉄道三木駅周辺整備では、旧駅前の一部をバスロータリーとして活用する計画です。

三木鉄道三木駅前では、みつきいバスと三木鉄道代替バスとが結節していることから、三木駅周辺を新たな拠点とし、サブのターミナルとして、「西の玄関づくり」に続く新たな交通拠点と位置づけます。

(4) バス停の環境整備

「第2次三木市バス交通網計画」に引続き、バス利用者の利便性向上や安全確保のため、引き続きバス停の環境改善や安全対策に取り組めます。

① 乗客数の多いバス停（停留所）の環境改善

バス停名	環境改善策
福有橋（神戸電鉄三木駅前）	バスベイの設置 トイレの設置

② バス停の段差解消（歩道の切下げ）

実施場所	市内各所
------	------

③ 交通量の多い道路にあるバス停のバス待ちスペースの確保。
バス交通の利用者の安全確保のため、引き続きバス待ちスペース（バス待避所）の確保に努めます。

(5) サービスの向上

みっきいバスの乗継時における利便性向上

みっきいバスの利便性の向上の一環として、乗継割引や一日（又は1ヶ月）フリーパス券などを検討します。

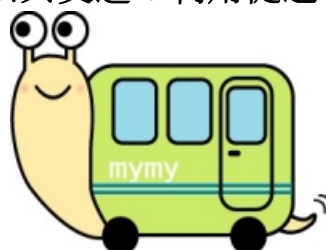
(6) モビリティ・マネージメント（MM）の実施

各地域で利用者の減少により、公共交通が衰退しバス・鉄道の減便・休止・廃止が相次いでいます。このため、今ある公共交通を維持・活性化するため、モビリティ・マネージメント（MM）を実施します。

① 「マイバスマイ電車の日」のPR

兵庫県を事務局として、阪神・播磨地域都市交通環境改善協議会により、毎月最終金曜日を「マイバス・マイ電車の日」と定め、公共交通の利用促進に取り組んでいます。

同協議会の一員として、「マイバス・マイ電車の日」を積極的にPRし、公共交通の利用促進を図ります。



マイバスマイ電車の日ロゴ

② モビリティ・マネージメントの実施

市内の企業や学校等に呼びかけ、モビリティ・マネージメントの実施を推進します



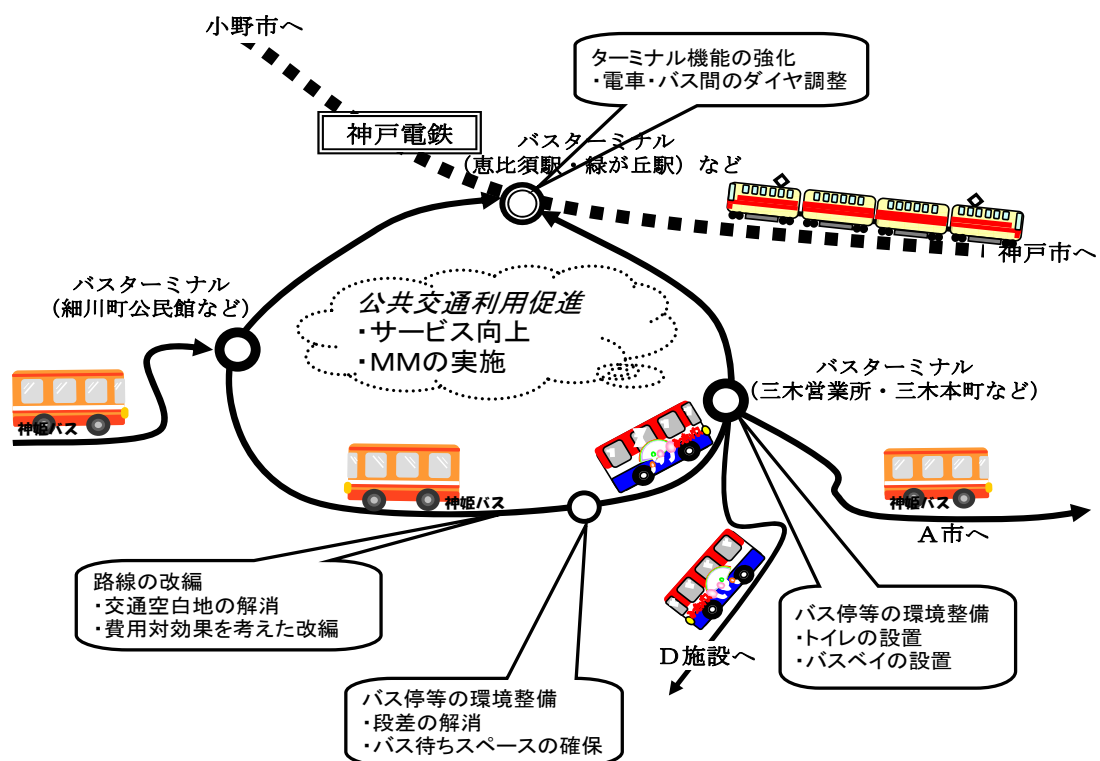
モビリティ・マネージメント (MM) のロゴ

※ モビリティ・マネージメントとは

”モビリティ”とは「移動」を意味し、『モビリティマネージメント』とは個人のモビリティ（移動）が、社会にも個人的にも望ましい方向へ、自発的に変化することを期待するものです。

例えば、過度に自動車を利用する「クルマ中心」のライフスタイルから、電車やバスなどの公共交通などの積極的な利用を促すなど、個人とのコミュニケーションを中心に働きかける交通施策です。

第3次三木市バス交通網計画概念図

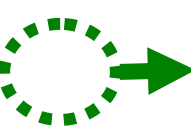


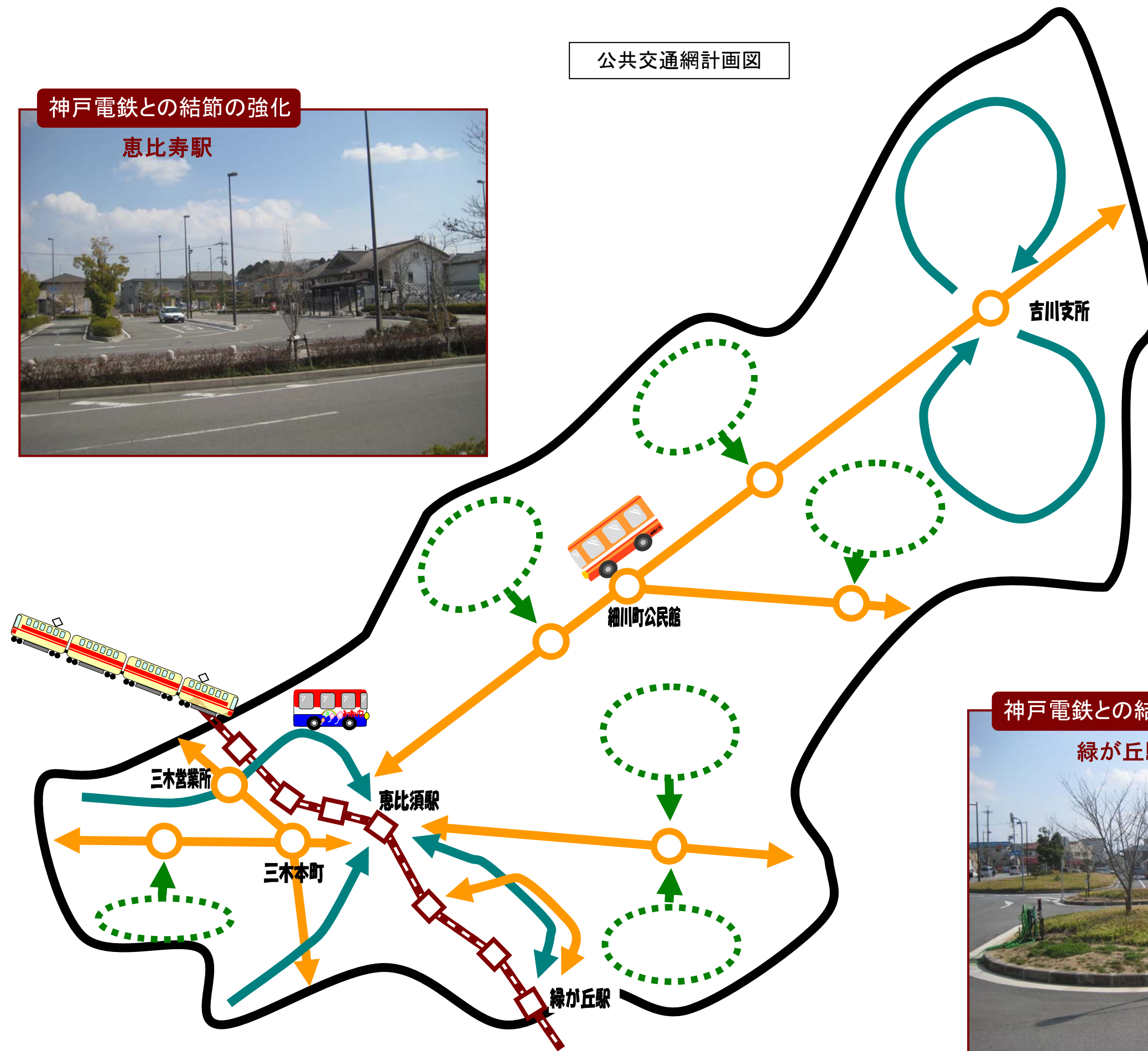
公共交通網計画図

神戸電鉄との結節の強化

恵比寿駅



凡例	
	コミュニティバス
	路線バス
	結節バス停留所
	(仮)地域ふれあいバス
	神戸電鉄
	駅（神戸電鉄）



神戸電鉄との結節の強化

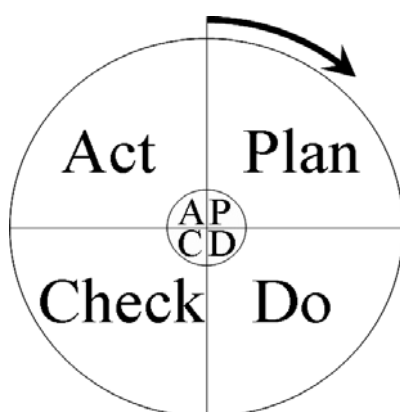
緑が丘駅



3-3 第3次三木市バス交通網計画の検証

(1) 公共交通網における PDCA サイクルの実施

マネジメントサイクルの1つで、計画（plan）、実行（do）、評価（check）、改善（act）のプロセスを順に実施し、最後の act を次の plan に結び付け、らせん状に品質の維持・向上や継続的な業務改善活動などを推進するもので、この手法を公共交通網計画の見直しに適用してきます。



P : (第3次) 交通網計画



D : (第3次) 交通網計画の実施



C : 計画の検証（乗客数・採算性）



A : バス交通に係る意見交換会
バス交通連絡調整会議
（計画の修正）



P : (第3次) 修正計画



・
・
・

(2) 更に利用しやすい交通網計画へ

「第3次三木市バス交通網計画」を実施するとともに、公共交通での PDCA サイクルでの検証により、市内の公共交通網を市民にとって、より利便性の高いものとしていきます。

第4章 新たなバス交通網計画

「第3次三木市バス交通網計画」ではバス交通、新たな移動手段、鉄道にそれぞれに役目を持たせ、新たな交通計画網策定しました。

本計画は、《はじめに》でも述べましたが、目標年次を平成23年度とし、市内交通網を順次構築していきます。

しかし、平成25年度には市民病院が小野市民病院と統合し、（仮）北播磨総合医療センターへ移転します。

全ての路線が市役所・市民病院への身近な移動手段として運行しているコミュニティバス（みっきいバス）は、現状のままであれば、市民病院の移転とともにその役割の一部が失われるとともに、移転後の新病院へのアクセスという新たな課題が発生します。

そこで、平成21年度からは、「第3次三木市バス交通網計画」の実施に合わせて、新病院へのアクセスを検討していき、平成23年度には、みっきいバスのルート改編や、新病院へのアクセスなどを念頭においた、新たな交通網計画「第4次三木市バス交通網計画」を策定します。

「第4次三木市バス交通網計画」では以下の事項について、検討を進めます。

- (1) 新病院へのアクセス
- (2) コミュニティバスの改編
- (3) 新たな運行形態の研究の継続
- (4) 公共交通利用促進への方策

付 録

付録 1 . . . 三木鉄道代替バス乗客アンケート

付録 2 . . . 「三木南地区」みっきいバスアンケート結果

付録 3 . . . 市内公共交通現況図

付録 4 . . . 市内路線バス系統図

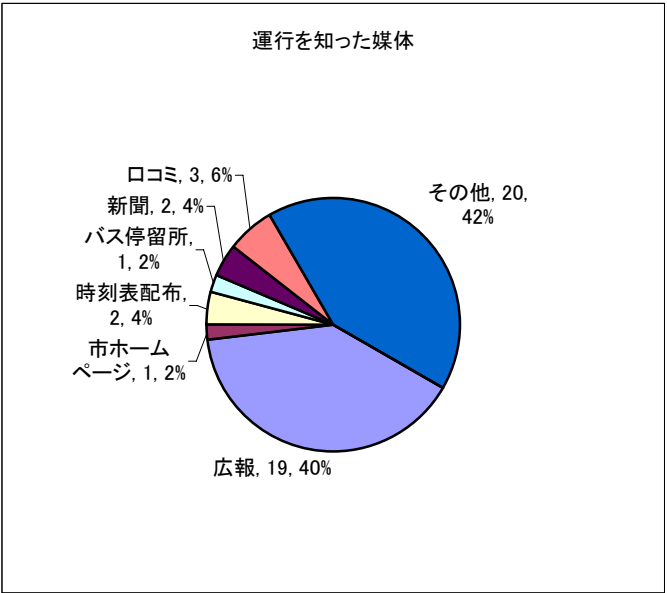
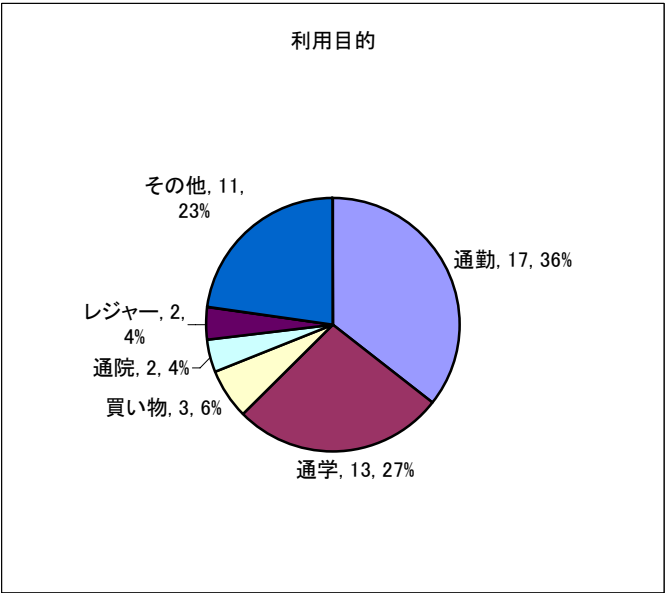
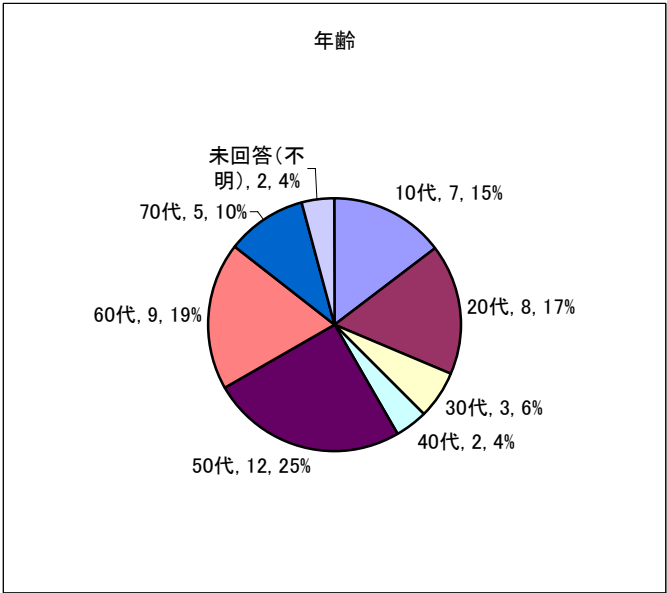
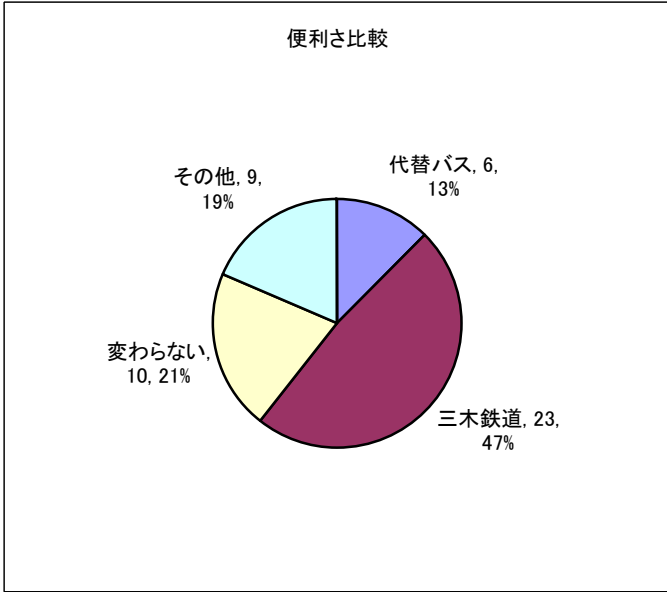
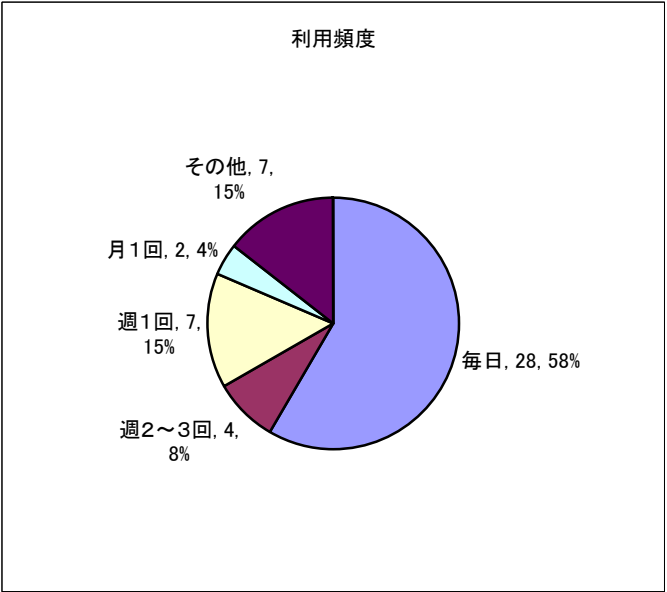
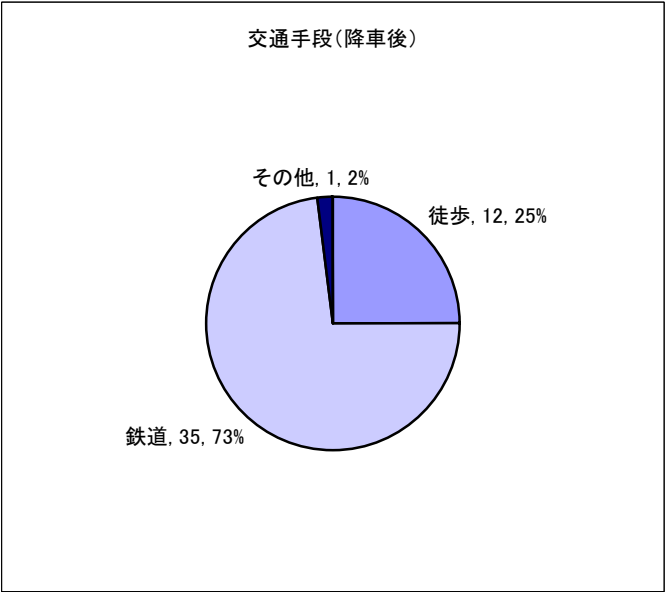
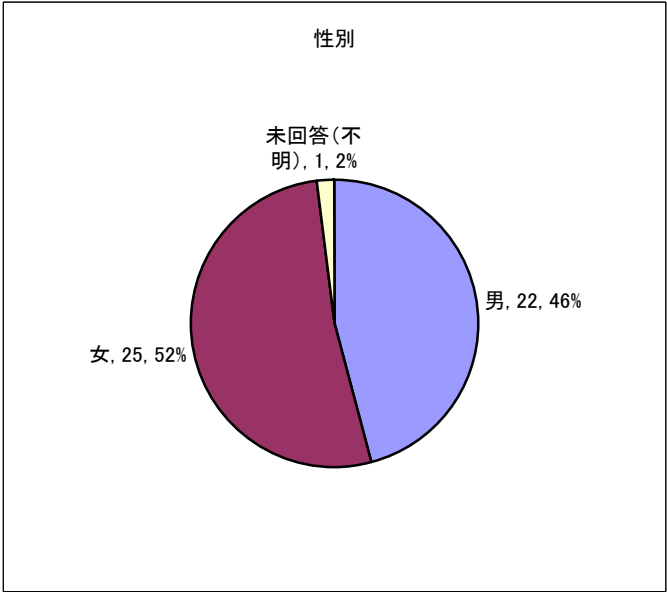
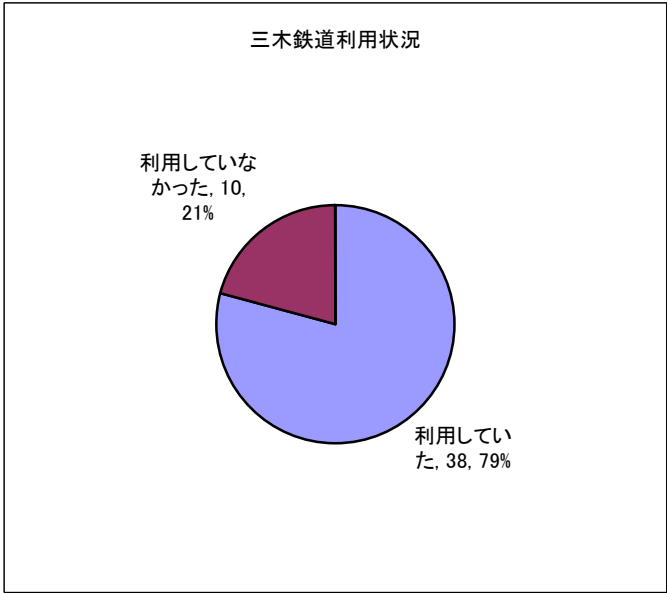
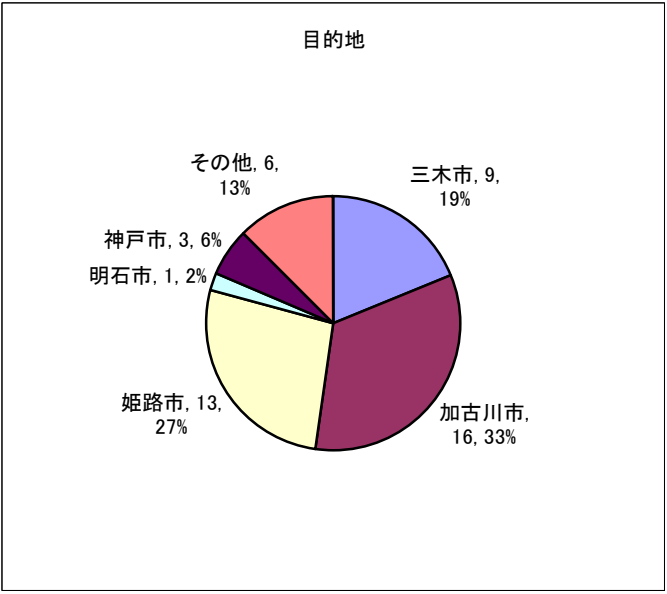
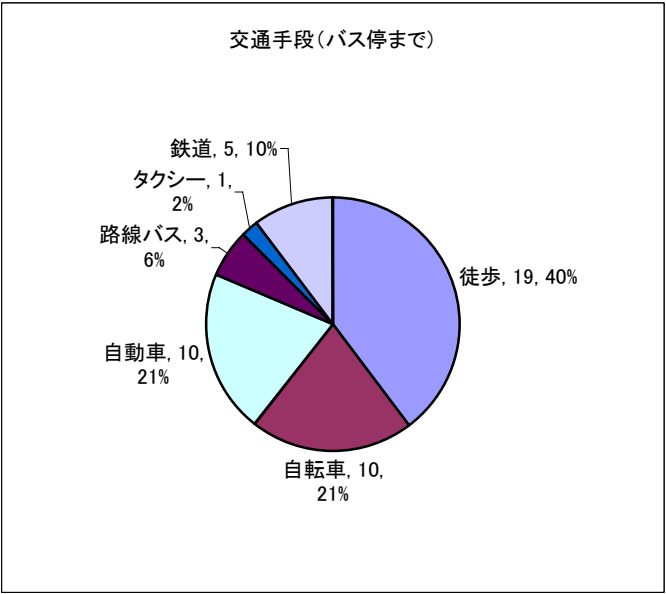
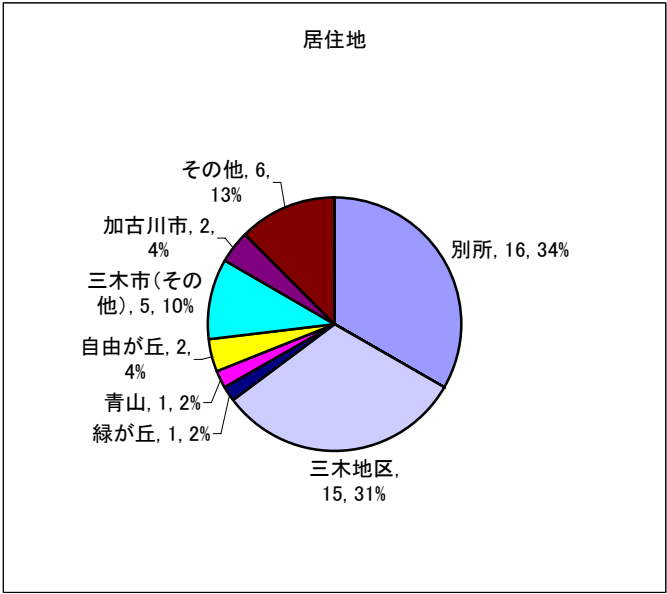
三木鉄道代替バス乗客アンケート調査

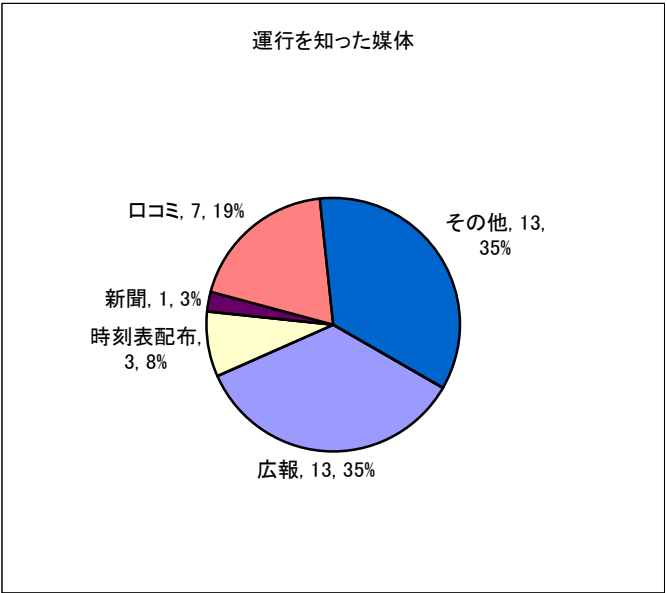
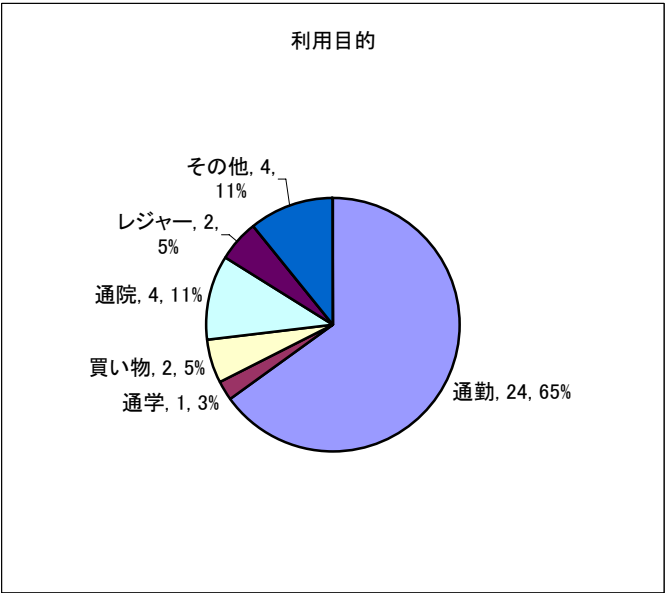
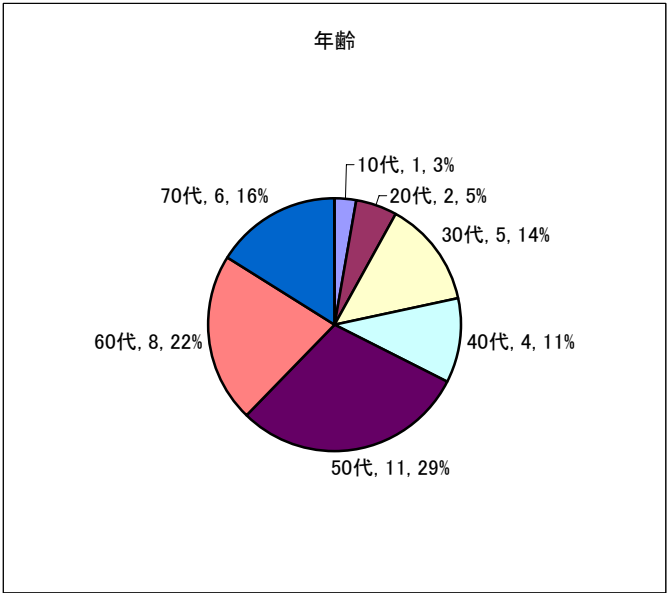
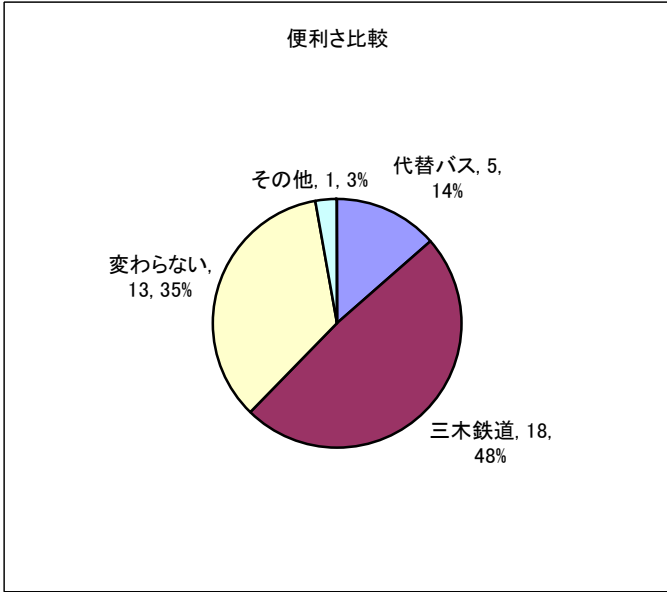
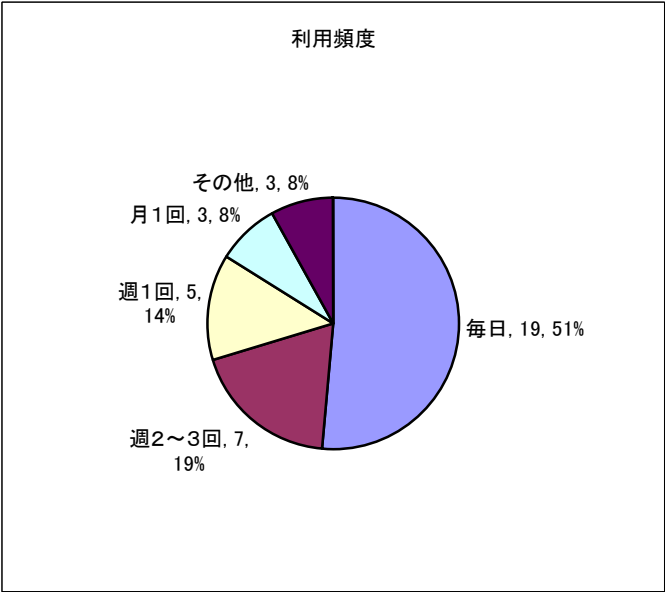
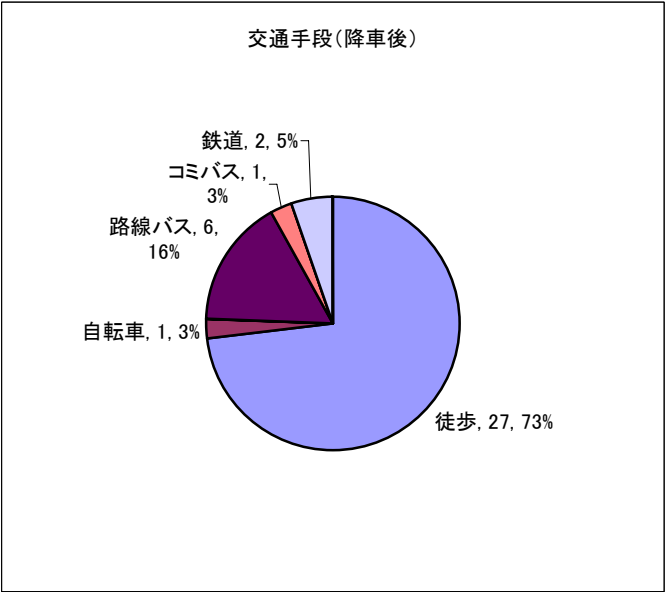
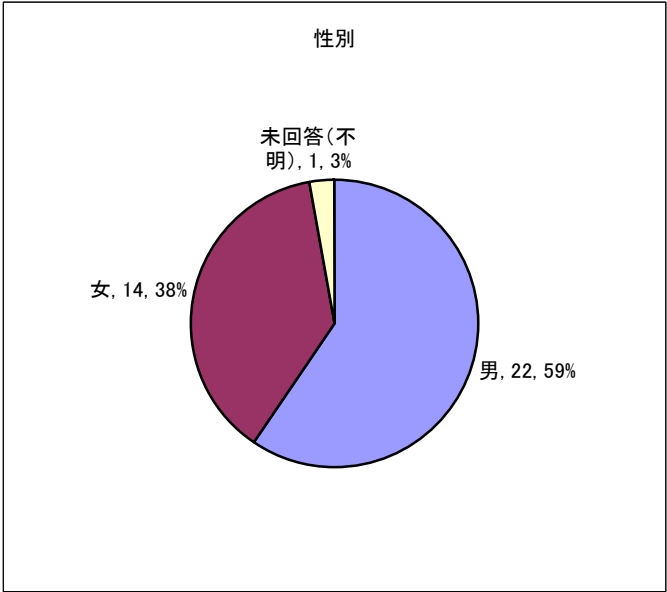
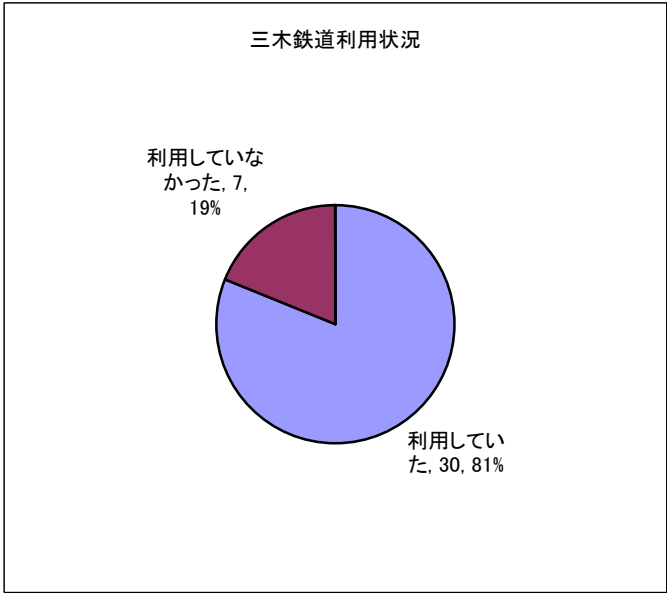
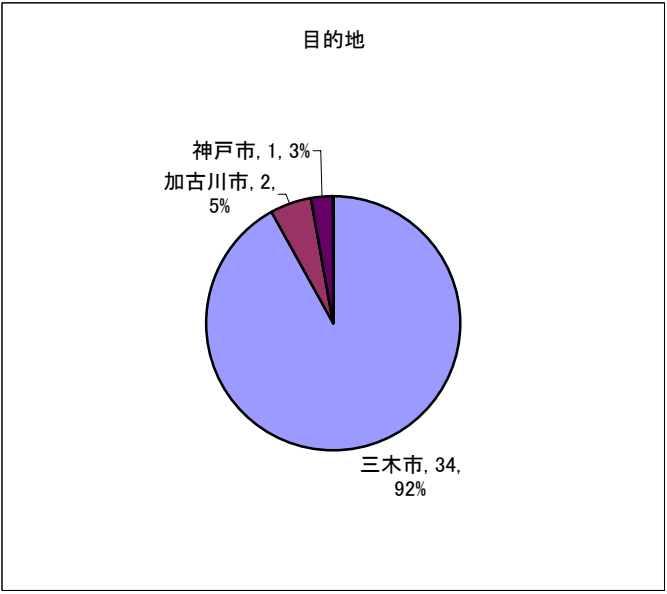
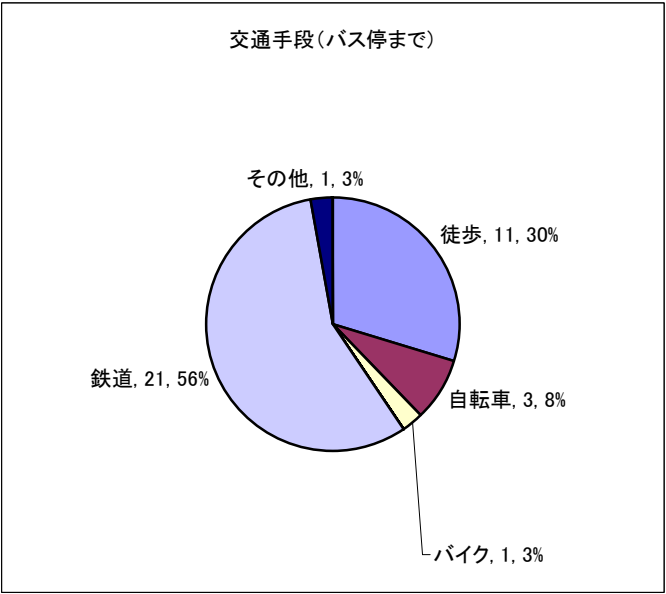
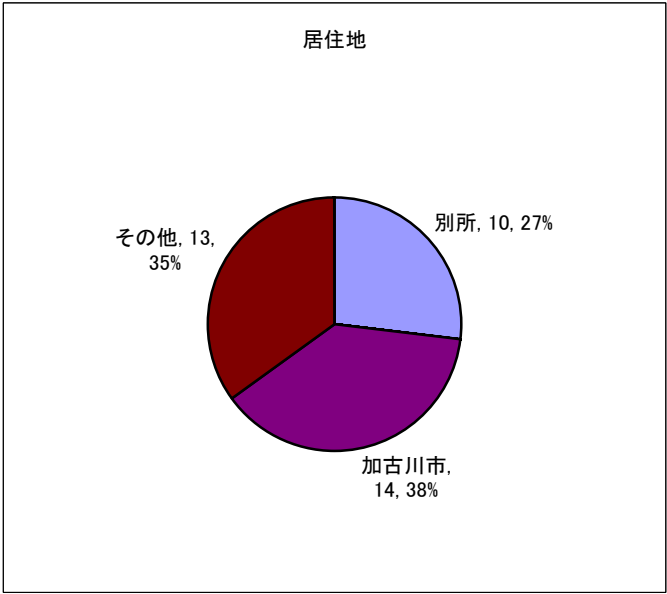
実施日	平成20年11月20日（木）
路 線	恵比須駅（三木駅）～厄神駅
回収数	48人
調査便数	11便

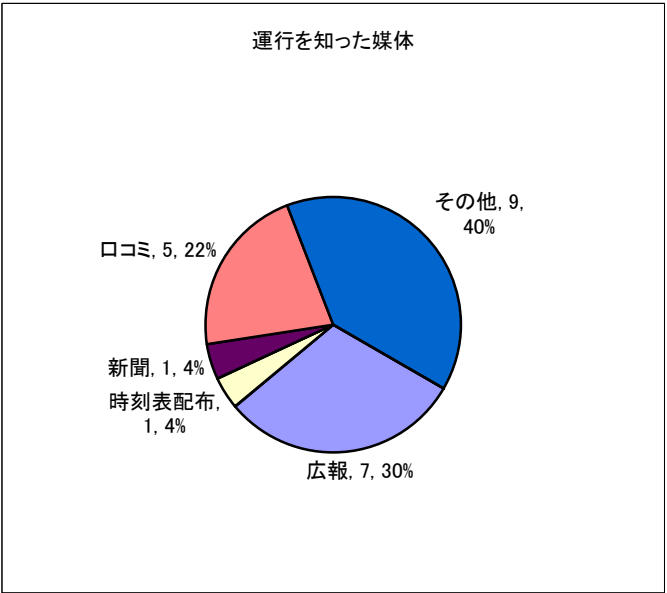
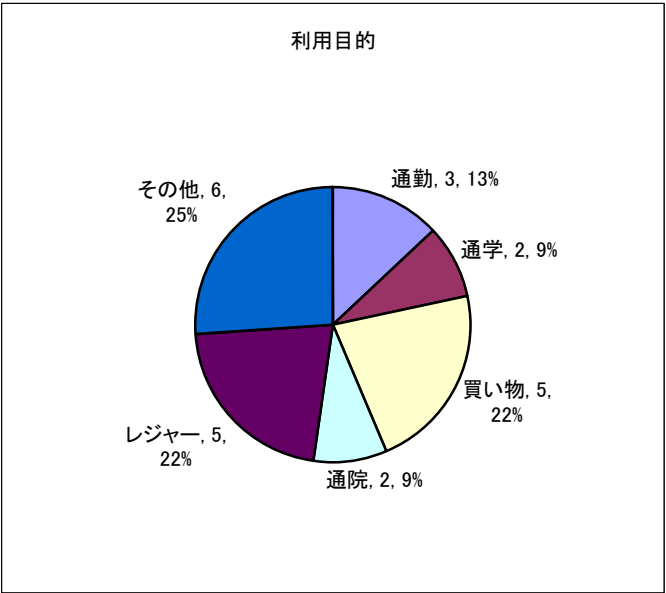
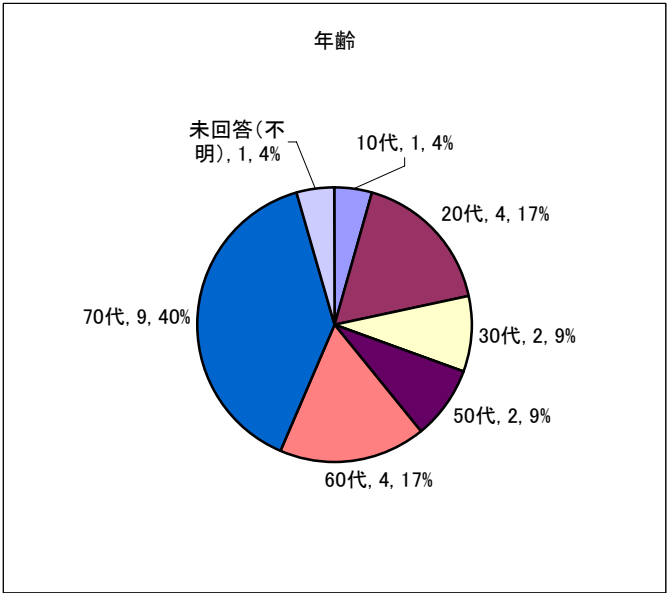
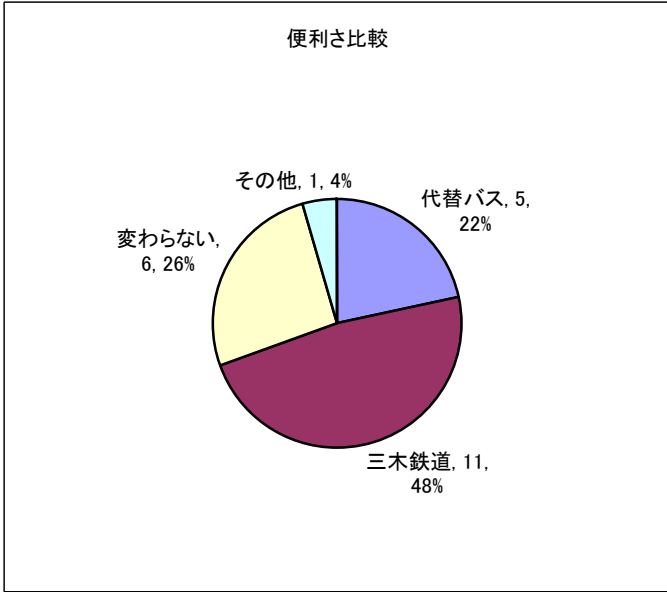
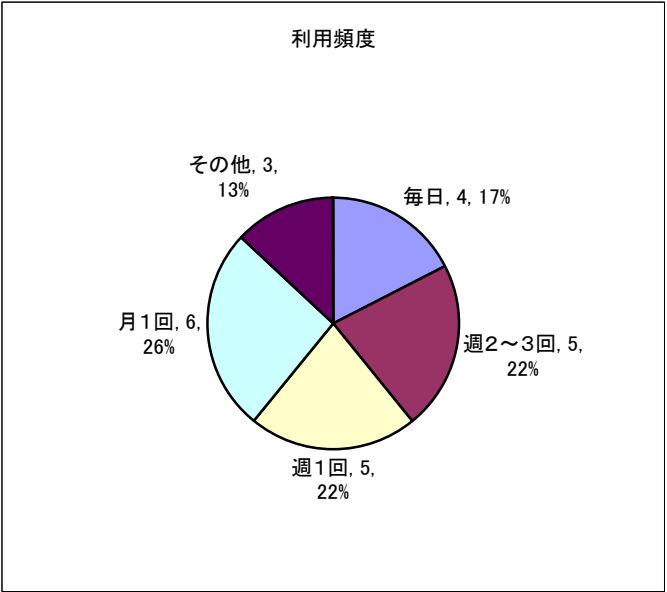
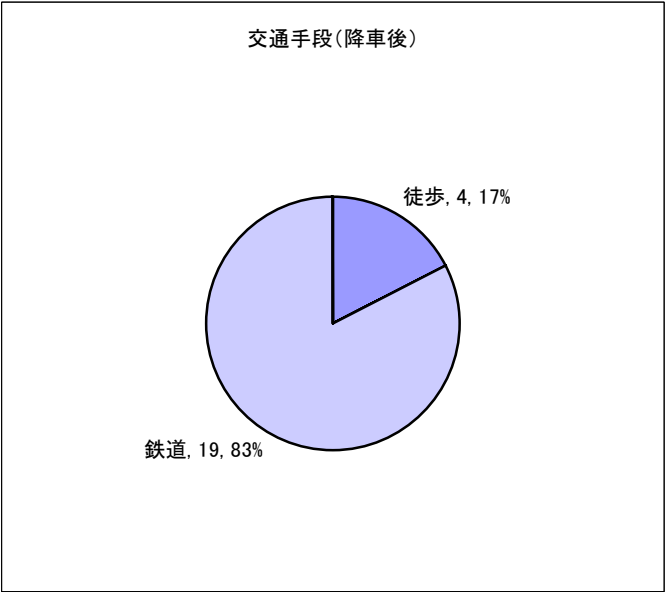
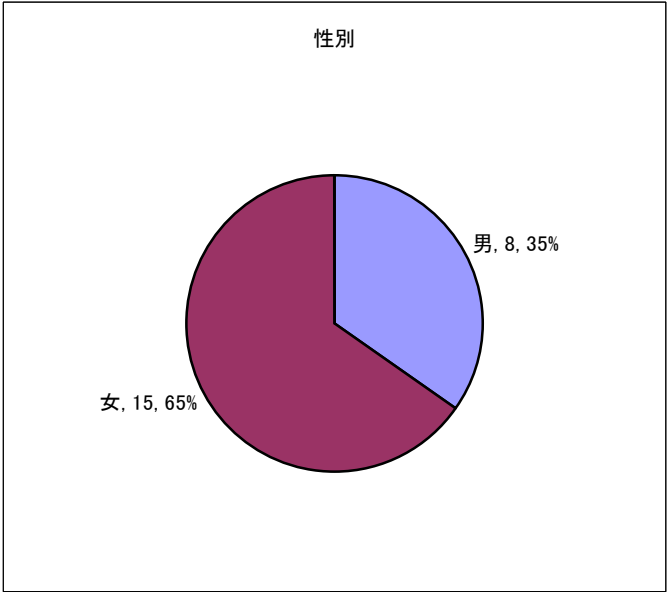
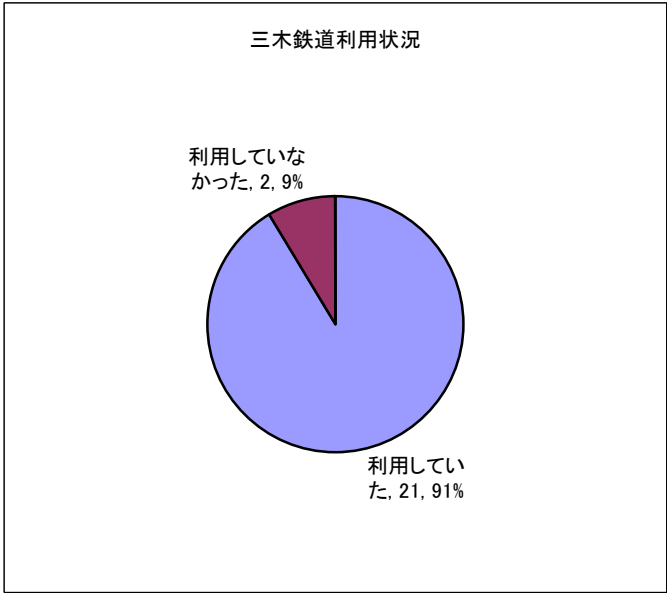
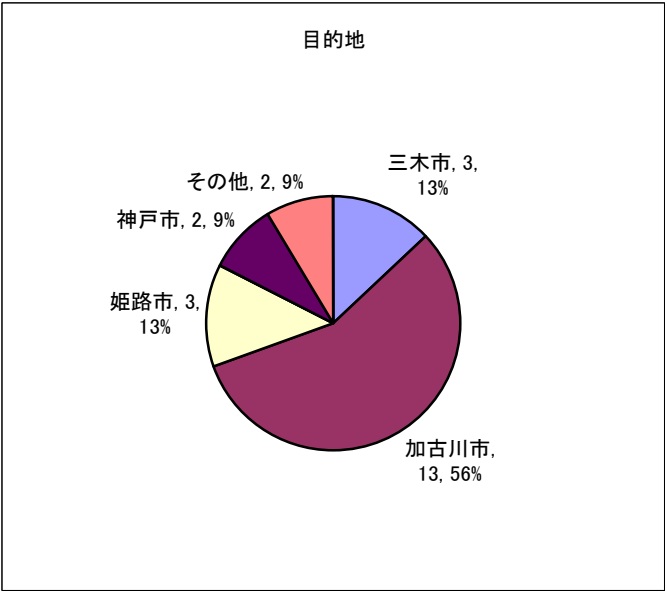
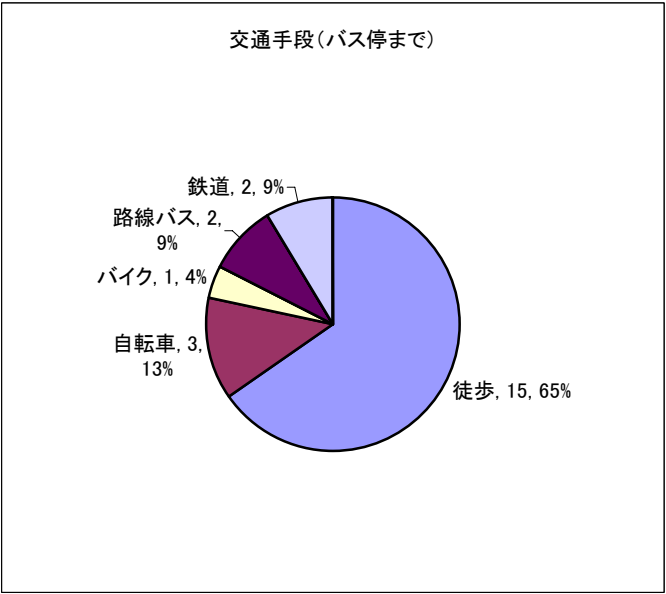
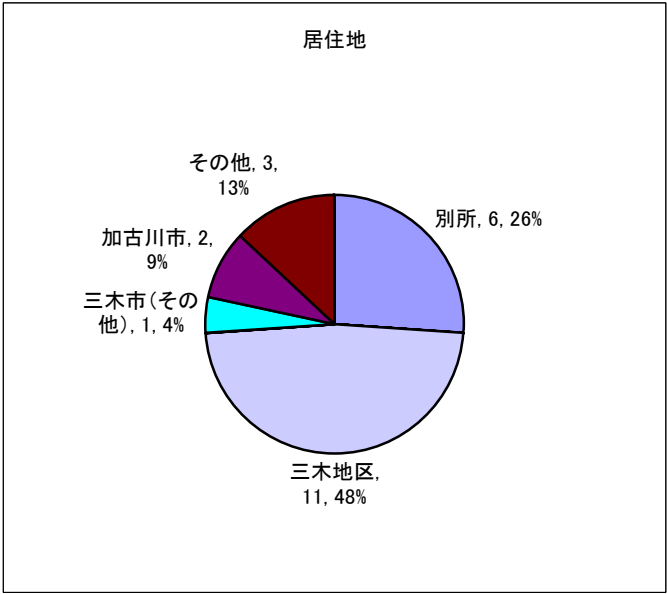
実施日	平成20年11月20日（木）
路 線	厄神駅～恵比須駅（三木駅）
回収数	37人
調査便数	11便

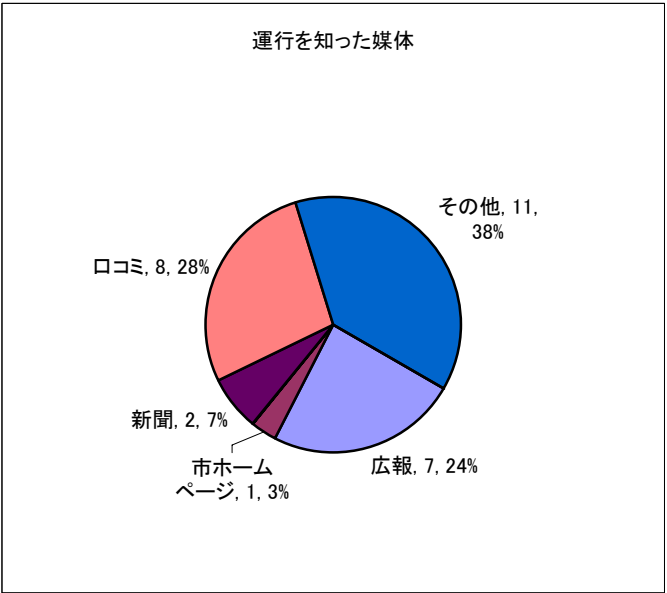
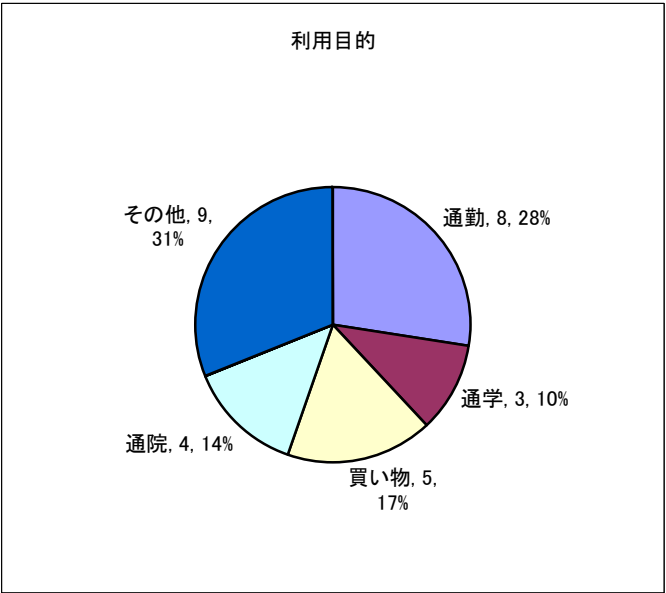
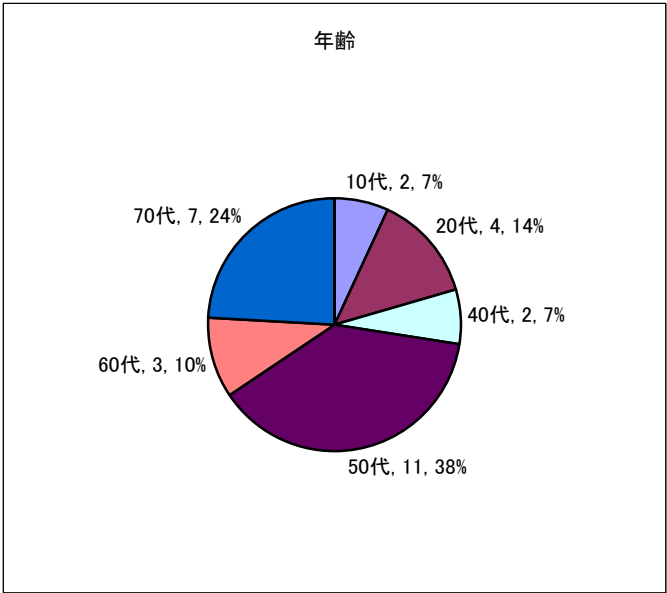
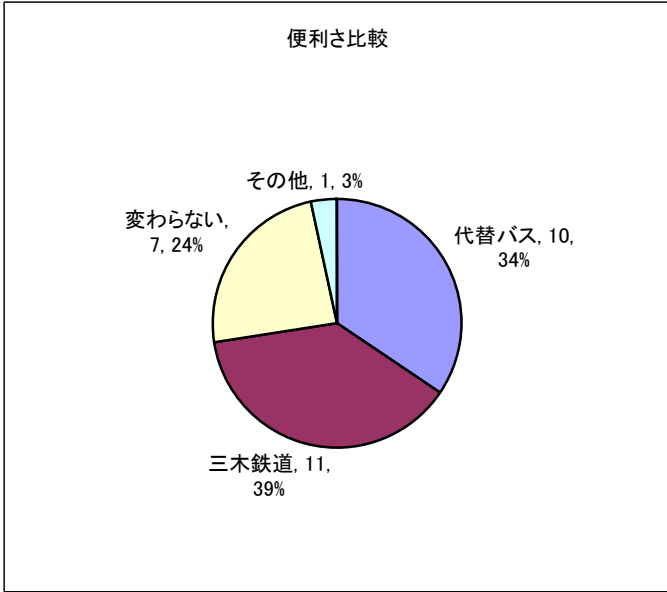
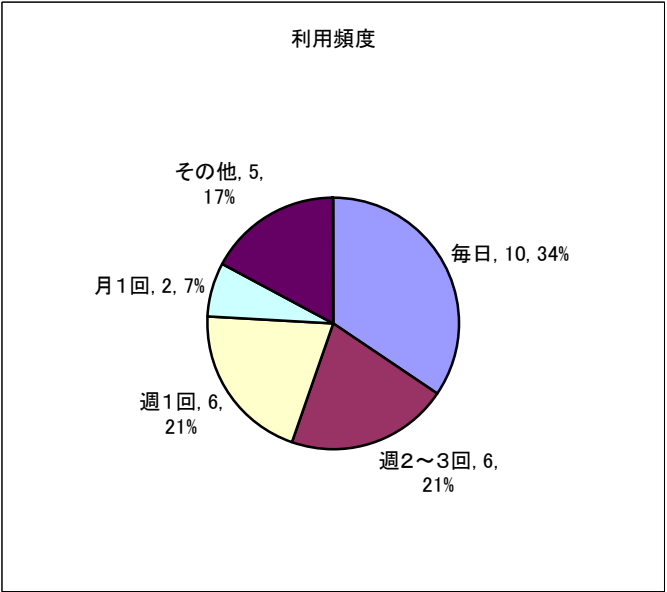
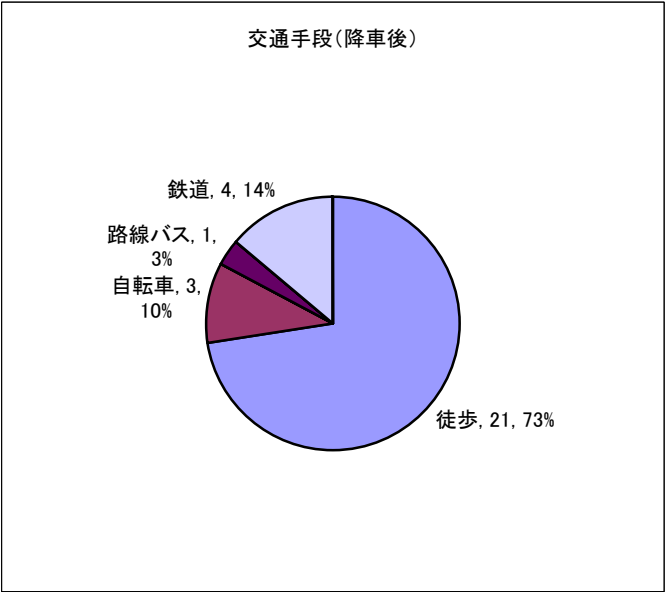
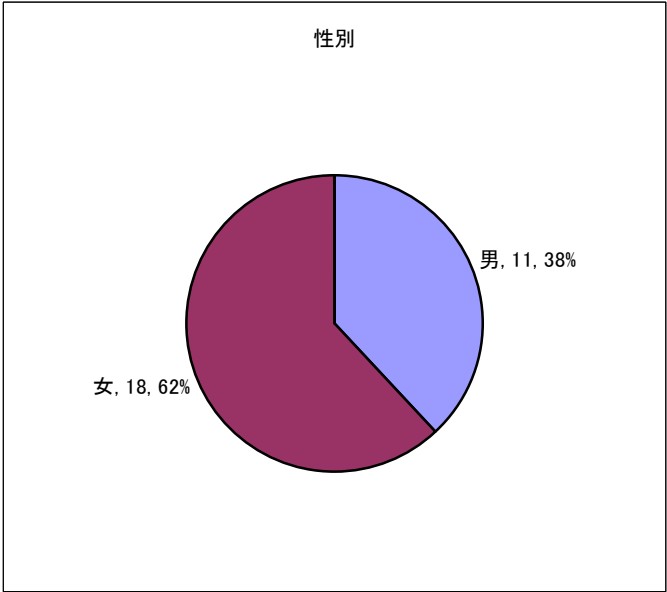
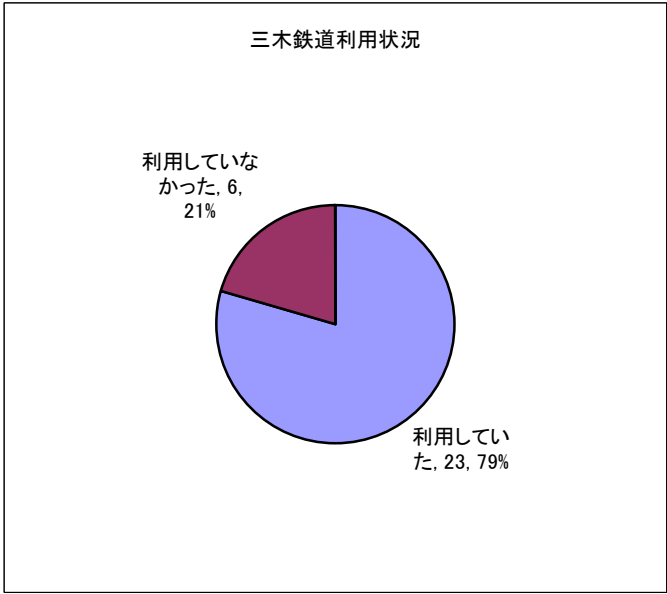
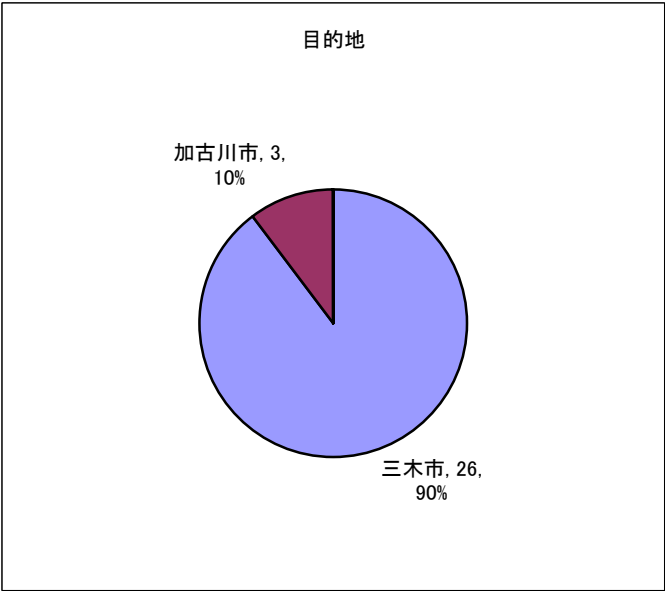
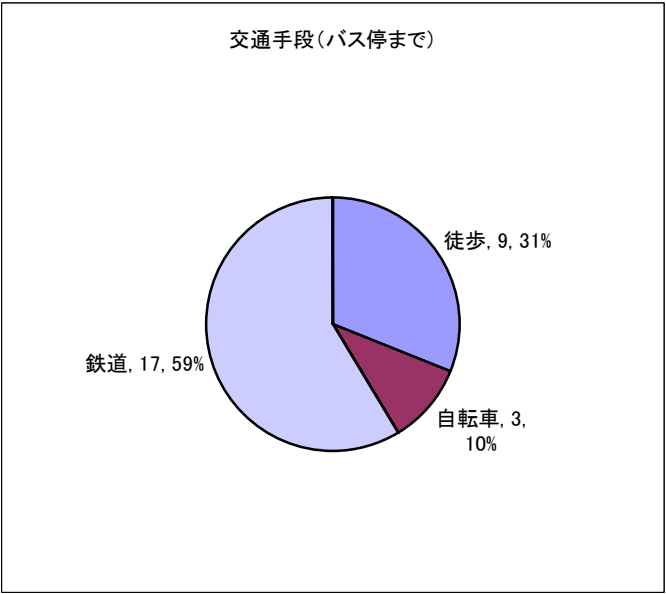
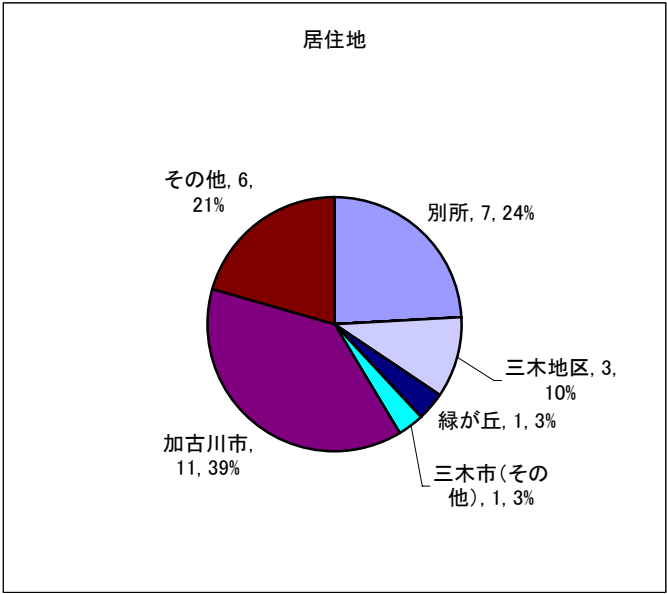
実施日	平成20年11月29日（土）
路 線	恵比須駅（三木駅）～厄神駅
回収数	23人
調査便数	10便

実施日	平成20年11月29日（土）
路 線	厄神駅～恵比須駅（三木駅）
回収数	29人
調査便数	10便









三木鉄道代替バスアンケート調査（感想・要望・自由意見等）

平日（三木→厄神）	
時刻	・ 6:22発を5～10分程度遅らせて欲しい ・ 始発が早い
便数	・ 朝の便数を増やして欲しい ・ バスを中型にして便数増して欲しい ・ 便数を増やして欲しい ・ 便数が少ない ・ 帰りが困る ・ 便数を増やして欲しい
乗継	・ JRへの連絡時間を10分→7分程度に ・ JRへの連絡時間を10分→6～7分程度に ・ 加古川線との連絡待ち時間が長い ・ 加古川線との連絡待ち時間が長い ・ 加古川線との連絡待ち時間が長い ・ 加古川線との連絡待ち時間が長い ・ 加古川線との連絡待ち時間が長い ・ 加古川線との乗継が不便 ・ 厄神駅ロータリーからホームが遠い ・ 厄神駅前へのバス停を設置 ・ 厄神駅前へのバス停を設置
経路	・ 加古川駅まで運行して欲しい ・ 始発便から恵比須発にして欲しい ・ 朝日ヶ丘を経由して欲しい ・ ジャスコへ行く便が欲しい
満足	・ バス運行を続けて欲しい ・ 東這田中が増えて助かっている ・ 満足している
施設	・ バス停に上屋が欲しい ・ 東這田中バス停に上屋が欲しい ・ 下石野のバス停が危険なので道路拡幅
その他	・ 発車時刻前の乗車可に（厄神駅） ・ 発車時刻前の乗車可に（厄神駅） ・ 発車時刻前の乗車可に（厄神駅） ・ 乗車時間が長い ・ 下石野～厄神間の時間が長い ・ JRの終電が遅れた場合の対応は？ ・ 早発が無いように ・ 線路敷をバス道路に

平日（厄神→三木）	
時刻	・ 7:03厄神発を7:00にして欲しい ・ 運行時間帯の再考
便数	・ 最終便が早い ・ 便数を増やして欲しい ・ 便数を増やして欲しい ・ 便数を増やして欲しい ・ 便数を増やして欲しい
乗継	・ バス同士の乗継の利便性アップ ・ 加古川線との連絡待ち時間が長い
経路	・ 三木駅止まりを恵比須まで ・ 終点を恵比須、営業所などに ・ 全便を恵比須駅へ ・ 全便を恵比須駅へ ・ 福有橋経由にして欲しい ・ ジャスコ、市民病院への直接便を ・ ジャスコへ行きたい ・ ジャスコへ行きたい ・ ジャスコへ行きたい
満足	・ バス運行の継続 ・ バス運行は良かった ・ 快適です ・ 助かっている
施設	・ バス停に電灯設置
その他	・ 発車時刻前の乗車可に（厄神駅） ・ 発車時刻前の乗車可に（厄神駅） ・ バスを大型に ・ ドア開閉のブザー音が大きい ・ JRが遅れた時の臨機応変な対応

三木鉄道代替バスアンケート調査（感想・要望・自由意見等）

土曜（三木→厄神）	
便数	・便数を増やして欲しい
	・便数を増やして欲しい
乗継	・加古川線との連絡待ち時間が長い
	・厄神駅ロータリーからホームが遠い
	・神鉄三木駅へ接続して欲しい
	・神鉄との接続を良く
経路	・三木駅止まりを恵比須まで
	・全便を恵比須駅へ
	・全便を恵比須駅発に
	・上の丸経由が良い
満足	・便利です
	・助かっている
	・満足している
	・今のダイヤを継続
施設	・停留所のシェルターが欲しい
	・バス停にベンチが欲しい
	・標柱1本は、バス停の場所が分からない
その他	・運行時間を短く
	・バスは時間がかかる
	・回り道をするので乗車時間が長い
	・観光地（森林公園・ホースランドP）ルート

土曜（厄神→三木）	
便数	・10時代の厄神発が欲しい
	・夜遅い便を増やして欲しい
	・1時間に2本欲しい
	・便数が少ない
	・便数を増やして欲しい
乗継	・厄神駅ロータリーからホームが遠い
	・発車時間の前の乗車可に（厄神駅）
	・バス運行を継続
	・バス同士の乗継の利便性アップ
経路	・ジャスコへ行きたい
	・三木営業所へ行って欲しい
	・運行経路を調べる手段が分からない
	・全便を恵比須駅発に
	・工場公園経由に出来ないか
満足	・目的に合っている
	・助かっている
	・代替バスが走って良かった

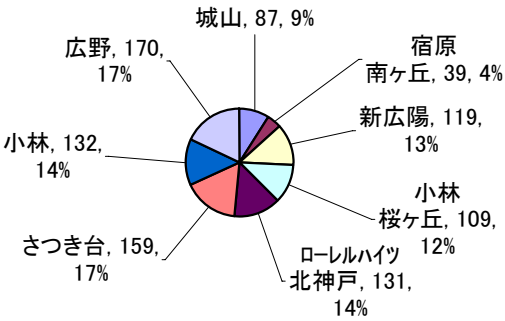
三木南地区「みっきいバス」アンケート調査

配布日	平成20年12月 7日
回収日	平成20年12月26日

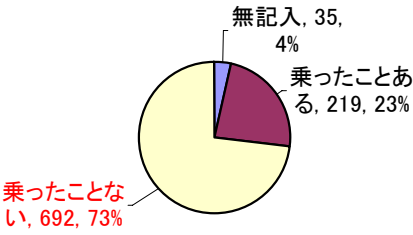
地 区 名	配 布 部 数	回 収 部 数	回 収 率
城山	135	87	64%
宿原南ヶ丘	102	39	38%
新広陽	160	119	74%
小林桜ヶ丘	165	109	66%
ローレルハイツ北神戸	300	131	44%
さつき台	370	159	43%
小林	157	132	84%
広野	650	170	26%
合 計	2,039	946	46%

三木南地区アンケート（グラフ一覧）

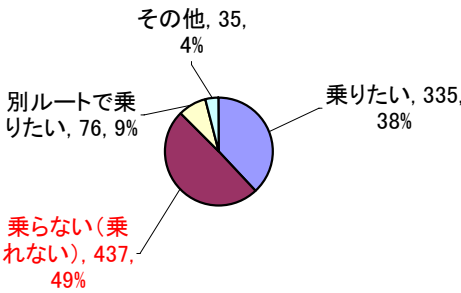
居住地



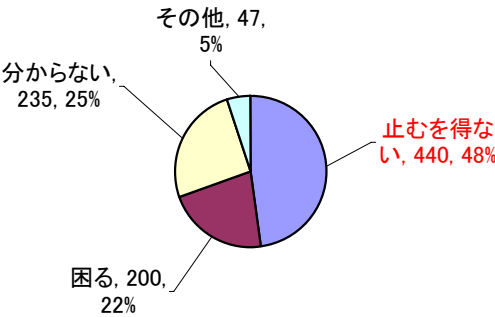
みっきいバス乗車歴



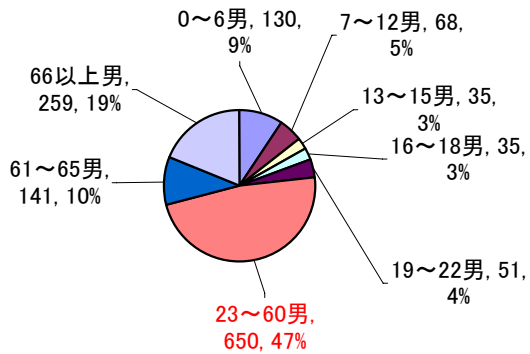
提案ルートに乗車希望



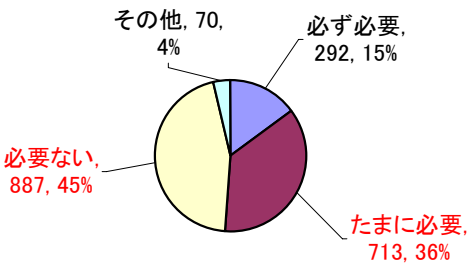
減便・廃止の理解



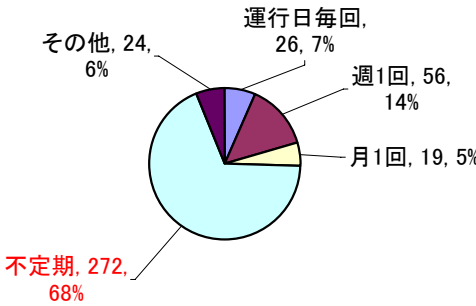
男性(年齢別)



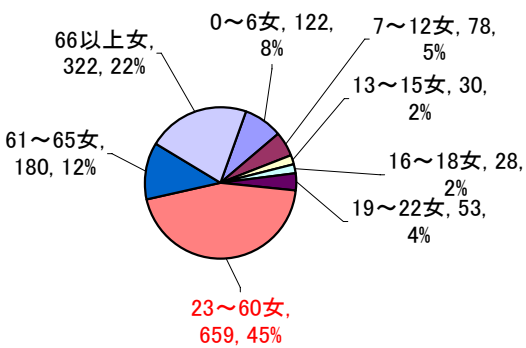
公共交通の必要度



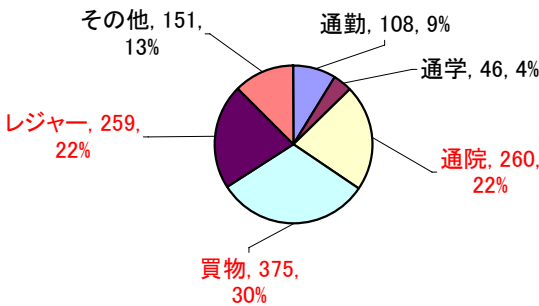
みっきいバス運行時の利用回数



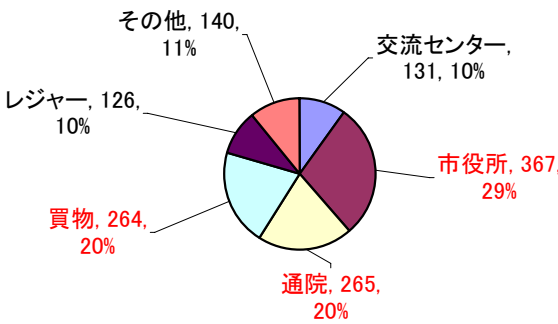
女性(年齢別)



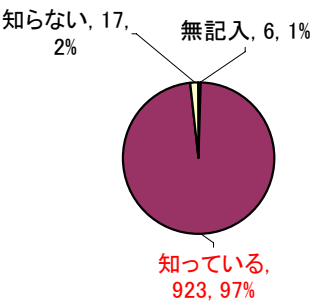
公共交通の利用目的(複数回答)



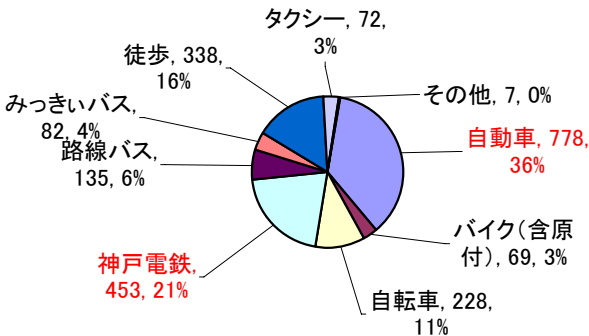
みっきいバス運行時の利用目的



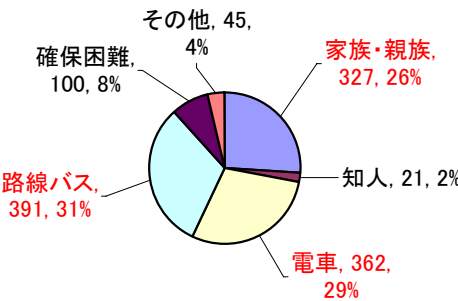
みっきいバスの認知度



主な移動手段(複数回答)

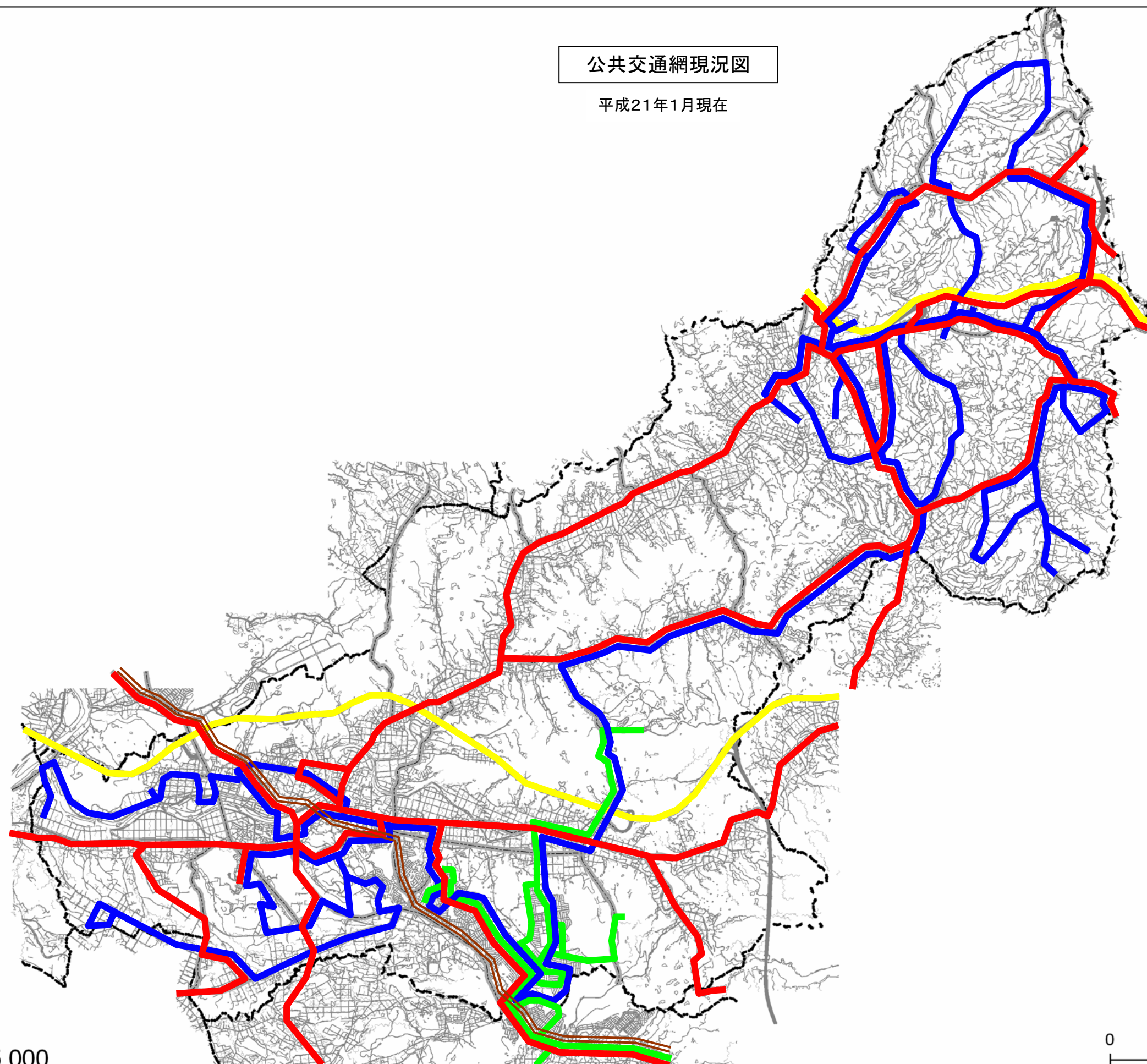


免許返納時の交通手段確保



公共交通網現況図

平成21年1月現在



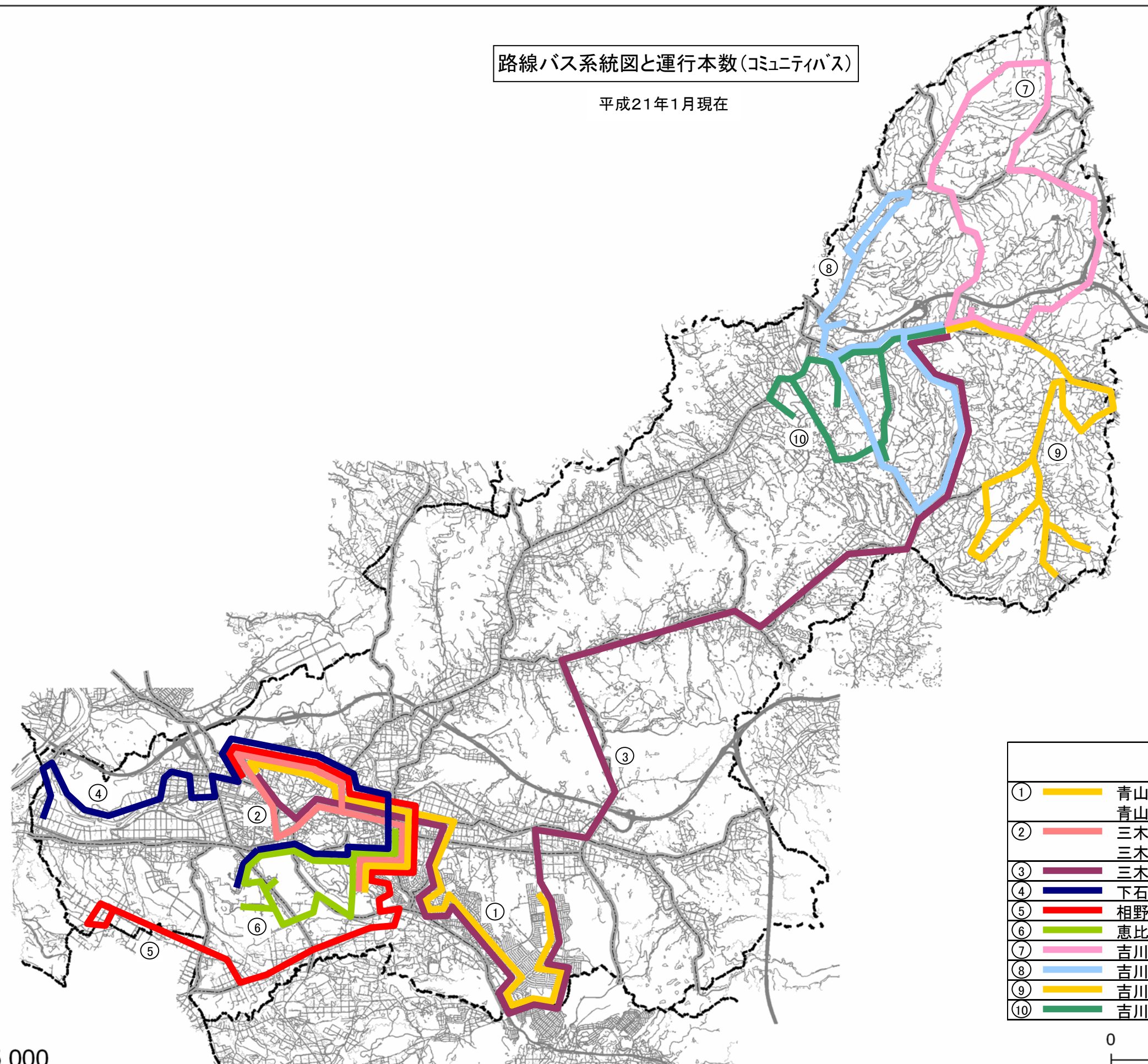
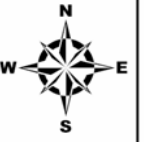
凡例	
路線バス	
—	神姫バス
—	神姫ゾーンバス
—	コミュニティバス
—	高速バス
鉄道	
—	神戸電鉄

0 1,250 2,500 5,000 m

1:75,000

路線バス系統図と運行本数(コミュニティバス)

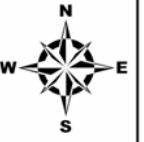
平成21年1月現在



【凡 例】			(運行便数: 便/日)
①	青山5～三木堂〔平日〕		7.5
	青山5～森林公園〔土日祝〕		4.5
②	三木堂～市民病院～三木堂〔平日〕		7.0
	三木堂～市民病院～三木堂〔土日祝〕		6.0
③	三木堂～よかたん〔木・日〕		2.0
④	下石野～朝日ヶ丘〔月・水〕		3.5
⑤	相野～三木堂〔火・金〕		4.0
⑥	恵比須駅～ホースランド～恵比須駅〔土・日〕		9.0
⑦	吉川①〔火・木・土〕		4.0
⑧	吉川②〔火・木・土〕		4.0
⑨	吉川③〔水・金・日〕		4.0
⑩	吉川④〔水・金・日〕		4.0

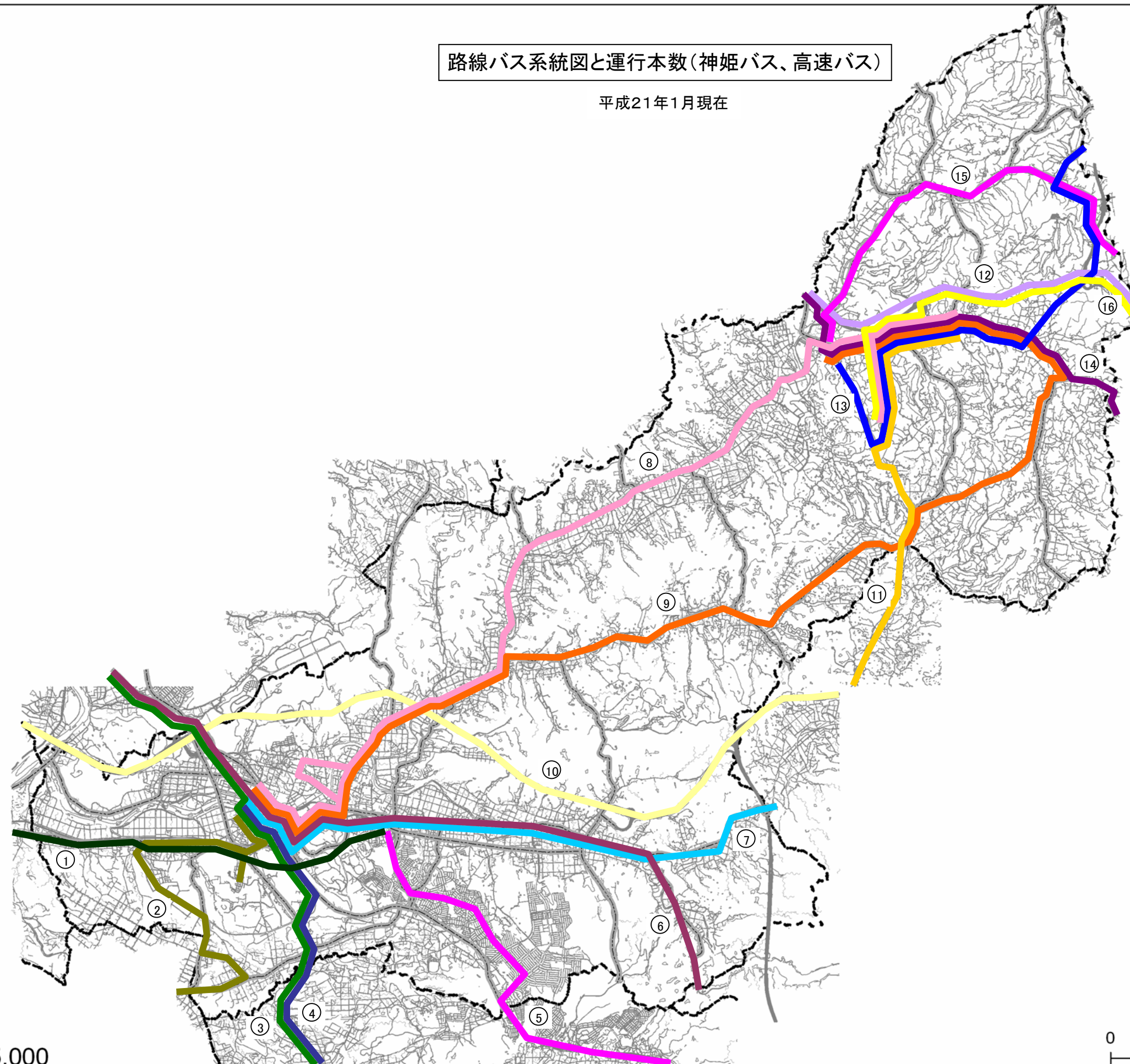
0 1,250 2,500 5,000 m

1:75,000



路線バス系統図と運行本数(神姫バス、高速バス)

平成21年1月現在



【凡 例】		
(平日運行便数:便/日)		
①	■ 厄神駅～恵比須駅 厄神駅～三木鉄道三木駅	15.5 3.5
②	■ 三木宮～工業団地 三木宮～朝日ヶ丘 三木宮～土山駅	1.0 6.5 3.0
③	■ 三木宮～明石駅 社～三木～明石駅	15.5 17.5
④	■ 三木宮～西神中央駅	10.0
⑤	■ 恵比須駅～三ノ宮 恵比須駅～三ノ宮～神戸空港	35.5 4.0
⑥	■ 西脇～三ノ宮 西脇～三ノ宮～神戸空港	23.0 1.0
⑦	■ 三木宮～淡河～三田 三木宮～淡河～岡場駅 三木宮～淡河～神戸北農協	7.0 3.0 2.0
⑧	■ 三木宮～吉川庁舎(市民病院経由0.5) 三木宮～美奈木台(市民病院経由1.0) 三木宮～渡瀬(市民病院経由0.5)	5.5 4.5 3.0
⑨	■ 細川町公民館～市野瀬～渡瀬 三木宮～大二谷 細川町公民館～大二谷	1.0 2.0 1.0
⑩	■ 久留美(姫路駅)～大阪空港 久留美(三ノ宮駅)～[岡山駅前方面]	12.0 4.0
⑪	■ 吉川庁舎～三ノ宮	3.0
⑫	■ 吉川インター(山崎)～三ノ宮 [津山方面]～吉川インター～[大阪駅方面]	4.0 32.0
⑬	■ 渡瀬～新三田(吉川総合公園経由5.0) 渡瀬～関西学院口	7.0 0.5
⑭	■ 社～渡瀬～三田 天神～渡瀬～三田 渡瀬～三田 社～渡瀬	7.5 0.5 2.5 2.5
⑮	■ 渡瀬～馬渡～三田 北谷～三田 馬渡～三田	0.5 1.5 1.0
⑯	■ 美奈木台～三田(万葉の郷経由10.5)	23.5

0 1,250 2,500 5,000 m

1:75,000

