

三木市地域公共交通網形成計画

(素案)

平成30年6月

三 木 市

目 次

1	はじめに	1
1-1	計画策定の目的	1
1-2	計画対象区域	2
1-3	計画対象期間	2
1-4	関連計画の整理	3
1-5	計画の構成	6
2	地域の現状等	7
2-1	本市の概況	7
2-2	人口	9
3	公共交通の現状等	16
3-1	交通	16
3-2	本市における人の動き	32
3-3	住民ニーズ	36
3-4	公共交通に関する市の経費	47
4	第4次計画における取組効果の検証	51
4-1	取組方針別の取組効果の検証	51
4-2	具体的な取組効果の検証	53
5	本計画の策定に向けた課題の整理	61
5-1	協議会等の開催及び新たな公共交通網の構築に向けた取組	61
5-2	課題の整理	62
5-3	課題及び基本方針の関係性	64
6	本計画の目標及び基本方針	65
6-1	目標及び基本方針	65
6-2	具体的施策（アクションプラン）	68
7	本計画に基づく地域別の具体的取組	72
8	数値目標及び推進体制	75
8-1	数値目標	75
8-2	推進体制及び役割分担	76
	資料編	

1 はじめに

1-1 計画策定の目的

本市では、誰もが移動しやすい公共交通の利用により住みよいまちづくりをすすめるため、平成 25 年 8 月に「第 4 次三木市公共交通網計画」（以下「第 4 次計画」という。）を策定し、第 4 次計画に基づくさまざまな取組を実施してきました。

特に、平成 27 年 10 月には市内路線バスにおけるバス運賃の一律運賃制を導入し、路線バス、コミュニティバス及び北播磨総合医療センターへの直通バスの 3 つのバスの垣根をなくし、全てのバスを路線バス化するほか、北播磨総合医療センター方面行きバスの各バス停における自由な途中乗降を可能にするなど、バス利用者の利便性の向上を図りました。

一方で、本市の厳しい財政状況や人口減少時代の到来を踏まえると、一定のサービス水準を維持しつつも、更なる効率化を図ることが喫緊の課題となっています。

また、平成 29 年度をもって第 4 次計画の対象期間が満了したほか、新たな道路等の都市基盤の整備や超高齢社会に対応した新たな交通手段のニーズの高まりをはじめ、平成 30 年 3 月には神戸電鉄粟生線（以下「粟生線」という。）三木駅舎が火災により焼失するなど、公共交通に関わる状況の変化などを踏まえた新たな公共交通網を構築する必要性が生じています。

加えて、平成 26 年 11 月の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正により、新たに地域公共交通網形成計画が法定計画となり、まちづくりと連携した公共交通ネットワークの再構築のほか、平成 29 年 4 月に本市、神戸市及び小野市（以下「沿線 3 市」という。）が策定した「神戸電鉄粟生線地域公共交通網形成計画」（以下「粟生線地域網形成計画」という。）等との整合を図ることも重要となっています。

このことから、本市では、地域の基幹交通の維持と公共交通ネットワークの構築により、公共交通を中心としたまちづくりを推進するため、「三木市地域公共交通網形成計画」（以下「本計画」という。）を策定します。

1-4 関連計画の整理

公共交通は、まちづくり、福祉、健康、観光振興、環境など、さまざまな分野と密接な関係を有していることから、その実効性をより高めるため、関連機関、周辺自治体との連携を図ることが重要です。

このため、本計画の策定に当たっては、本市の上位計画である「三木市総合計画」のほか、「三木市都市計画マスタープラン」及び「三木市総合戦略」並びに沿線3市が策定した「粟生線地域圏形成計画」及び神戸市が策定中の「北神地域公共交通再編実施計画」（以下「北神再編計画」という。）をそれぞれ整理した上で、本計画とこれらの関連計画との整合を図るものとします。

(1) 三木市総合計画（策定中）

※平成30年度から平成31年度にかけて、次期総合計画を策定予定

(2) 三木市都市計画マスタープラン

三木市に住んでよかった、住み続けたいと思えるまちづくりをめざした都市計画マスタープラン

・目標年次

平成40年度

・将来像

「誇りを持って暮らせるまち三木」

・まちづくりの目標

- 1 安全・安心なふるさと三木の構築
- 2 地域資源を生かした魅力あるまちづくり
- 3 持続可能な都市構造の形成

(3) 三木市創生計画 人口ビジョン・総合戦略

人口減少に歯止めをかけ、将来にわたって活力あるまちづくりを進めるために策定された総合戦略

人口減少社会において5か年計画にとどまらず中・長期にも視野を置きながら、目標人口を目指すもの

・計画期間

平成27年度～平成31年度（5年間）

・目標

くらしの豊かさを実感し、いつまでも住み続けたいくなるまち

・体系と9つの柱

1 若者が働きやすい、働きがいのあるしごとを創る

柱① 三木の特性を活かした既存産業の振興

柱② 高速道路を活用した大型集客施設の誘致 ※平成30年3月断念

柱③ ネスタリゾート神戸を核としたまちの活性化

2 若者が魅力を感じるまち・住まいを創る

柱④ 緑が丘をモデルとしたまちの再生

柱⑤ 「住み心地」の向上による定住の促進

柱⑥ ゴルフを核としたまちの活性化

3 人口減少・高齢社会に対応して生活の質を高める

柱⑦ 教育や子育て支援の充実による次世代の育成

柱⑧ コンパクトシティ化や環境に配慮したエコタウンの推進

柱⑨ バス・鉄道等、公共交通の活性化

(4) 神戸電鉄粟生線地域公共交通網形成計画

粟生線沿線地域において、誰もが気軽に活動できる豊かなまちを実現するために、粟生線を基軸とした地域公共交通網の維持や地域公共交通を中心としたまちづくりを推進するために策定された形成計画

・計画対象区域

神戸市、三木市及び小野市の粟生線沿線地域

・計画対象期間

平成29年度～平成33年度（5年間）

・計画の目標・理念

地域の公共交通を維持し、いつまでも安心して快適に移動できる公共交通網を次世代に継承する

・基本方針

1 鉄道を軸とした地域公共交通網の維持・形成

2 まちづくりと連携した地域公共交通網の形成

3 地域公共交通の活性化及び利用促進

(5) 北神地域公共交通再編実施計画（策定中）

神戸市北神地域において、地域の利用実態や状況を踏まえた持続可能な公共交通ネットワークを確保するための広域バス路線等の見直しや、まちづくりや地域のコミュニティ交通の取組と連携した公共交通ネットワークを形成するための計画

・実施対象区域

神戸市北区の北神地域のうち田園地域を中心とした地域

・実施予定期間

平成 31 年度～平成 35 年度（5 年間）

（基本方針）

- 1 上位計画である神戸市地域公共交通網形成計画の取組方針に基づき、鉄道と連携し、将来にわたって持続可能な公共交通ネットワークの形成を目指す。

（検討方針）

- 1 まちづくりと連携して、隣接市に跨る長大バス路線を需要に応じて再編する。
- 2 地域の生活の足を確保するため、地域をきめ細やかに運行するコミュニティバスなどの新たな地域コミュニティ交通の導入を図る。
- 3 バス路線再編にあわせて、バスの接続機能を有する拠点整備を行い、バスの利便性向上・利用促進とともに、地域の活性化を図る。
- 4 バスの利便性向上・利用促進を図るため乗継円滑化の検討などもあわせて実施する。

1-5 計画の構成

本計画の構成を次に示します。

表 1-1 計画の構成

項目	内容
1 はじめに	○本計画の策定の目的、計画対象期間、計画対象区域及び関連計画の整理等の基本事項を記載
2 地域の現状等	○本市の概況、人口等に関する現状を整理
3 公共交通の現状等	○本市の公共交通網に関する利用状況、住民ニーズ等を整理
4 第4次計画における取組効果の検証	○「第4次計画」の実施状況効果を検証 ○各種施策・事業の今後の対応（継続、見直し等）について評価
5 本計画の策定に向けた課題の整理	○計画策定の背景、本市の現状及び「第4次計画」の検証から導き出される課題を整理
6 本計画の目標及び基本方針	○本計画の目標、基本方針を提示 ○施策・事業を提示
7 本計画に基づく地域別の具体的取組	○地域別（10地域）の具体的取組を記載
8 数値目標及び推進体制	○達成状況の評価（数値目標）、推進体制を提示

2 地域の現状等

2-1 本市の概況

(1) 自然的条件

本市は兵庫県の中南部、東経 135 度の日本標準時子午線上に位置し、神戸市、加古川市、小野市、三田市、加東市及び加古郡稲美町の 5 市 1 町と接しており、本市域の面積は 176. 51 k m²です。

地形は、一級河川加古川の支流である美囊川流域の沖積平野、洪積台地及び丘陵から成り立ち、全般的になだらかな地形を呈しています。

また、気候区分は瀬戸内海型に属しており、年間の降雨量は比較的少なく、温暖で過ごしやすい地域です。

(2) 道路交通網

市内には、高速道路では中国自動車道（吉川 IC）、山陽自動車道（三木小野 IC、三木東 IC）及び舞鶴若狭自動車道が整備され、広域的なネットワークが形成されています。

また、一般道では国道 175 号及び国道 428 号が整備され、幹線道路となっています。

更に、県道 20 号加古川三田線、県道 38 号三木三田線及び県道 22 号神戸三木線などの主要地方道がそれぞれ整備され、地域間のネットワークが形成されています。



図 2-1 道路交通網図

(3) 土地利用

三木、三木南、自由が丘、緑が丘及び青山などの粟生線沿線地域では、本市が神戸市のベッドタウンとして発展してきた経緯もあり、比較的まとまった建物用地の集積があります。

一方、粟生線沿線地域以外の別所、志染、細川、口吉川及び吉川の各地域の建物用地は、比較的小さなまとまりとして点在しています。

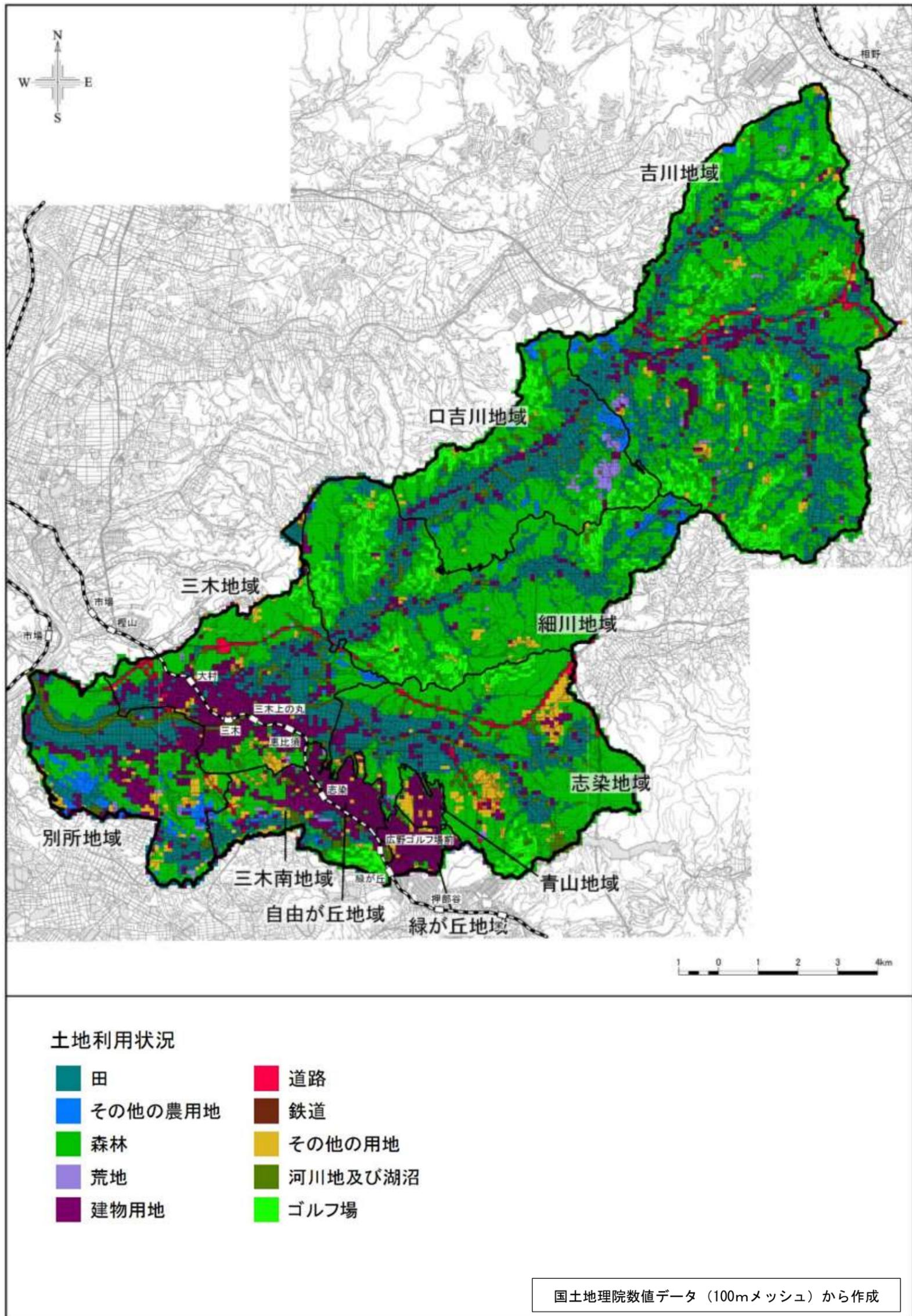


図 2-2 土地利用状況

2-2 人口

(1) 人口の推移

本市の人口は77,178人（H27国勢調査）であり、平成7年（86,562人）をピークにその後は減少傾向が続いています。一方、高齢化率（老年人口比率）は32%（H27国勢調査）と増加傾向が続いています。

「国立社会保障・人口問題研究所」によれば、おおむね20年後の平成52年に本市の総人口は56,821人（26%減）、高齢化率は41%になるものと推計されています。

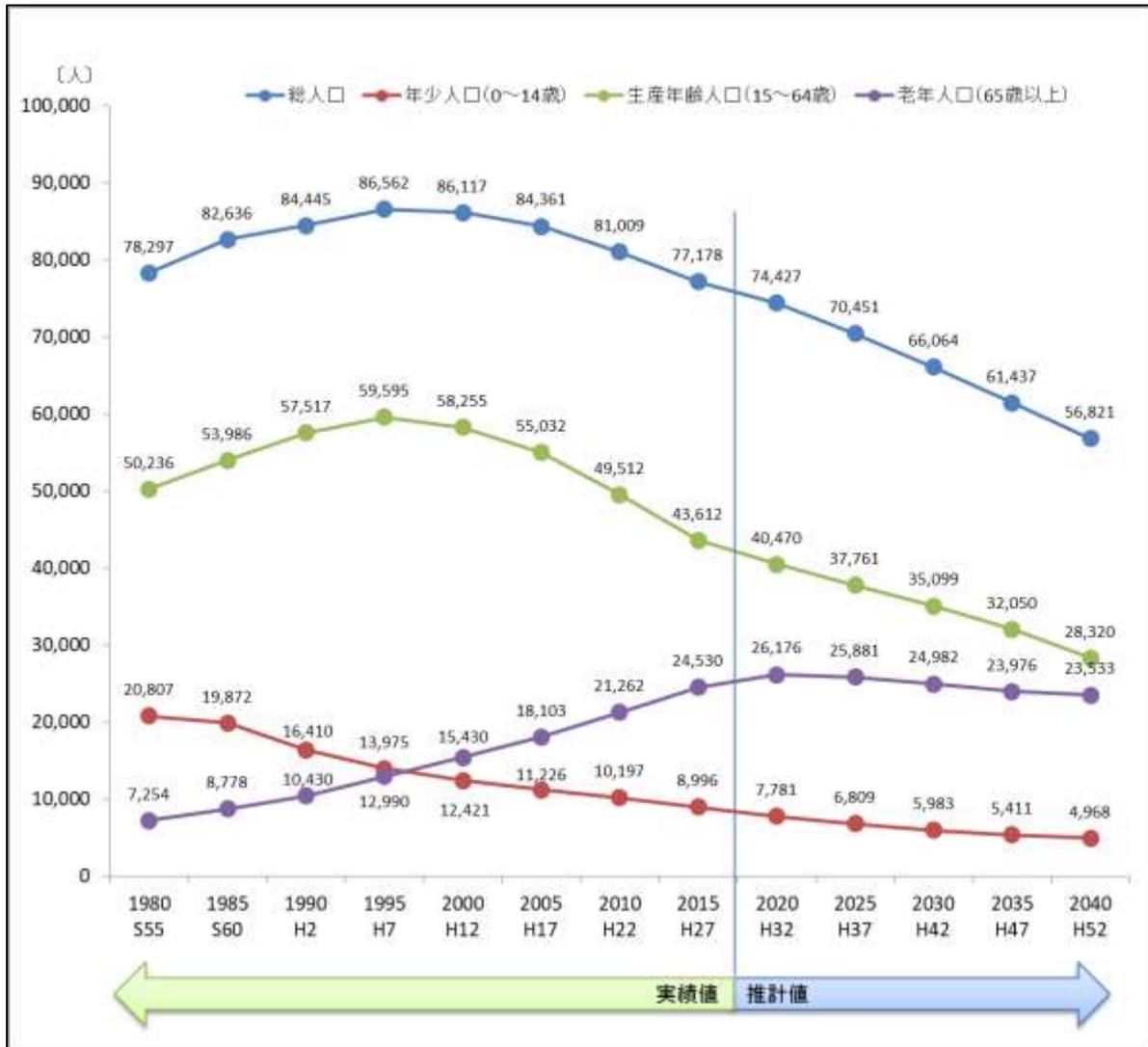


図 2-3 人口の推移

出典：平成27年までは「国勢調査」のデータに基づく実績値。

平成32年以降は「国立社会保障・人口問題研究所」のデータ（平成25年3月公表）に基づく推計値。

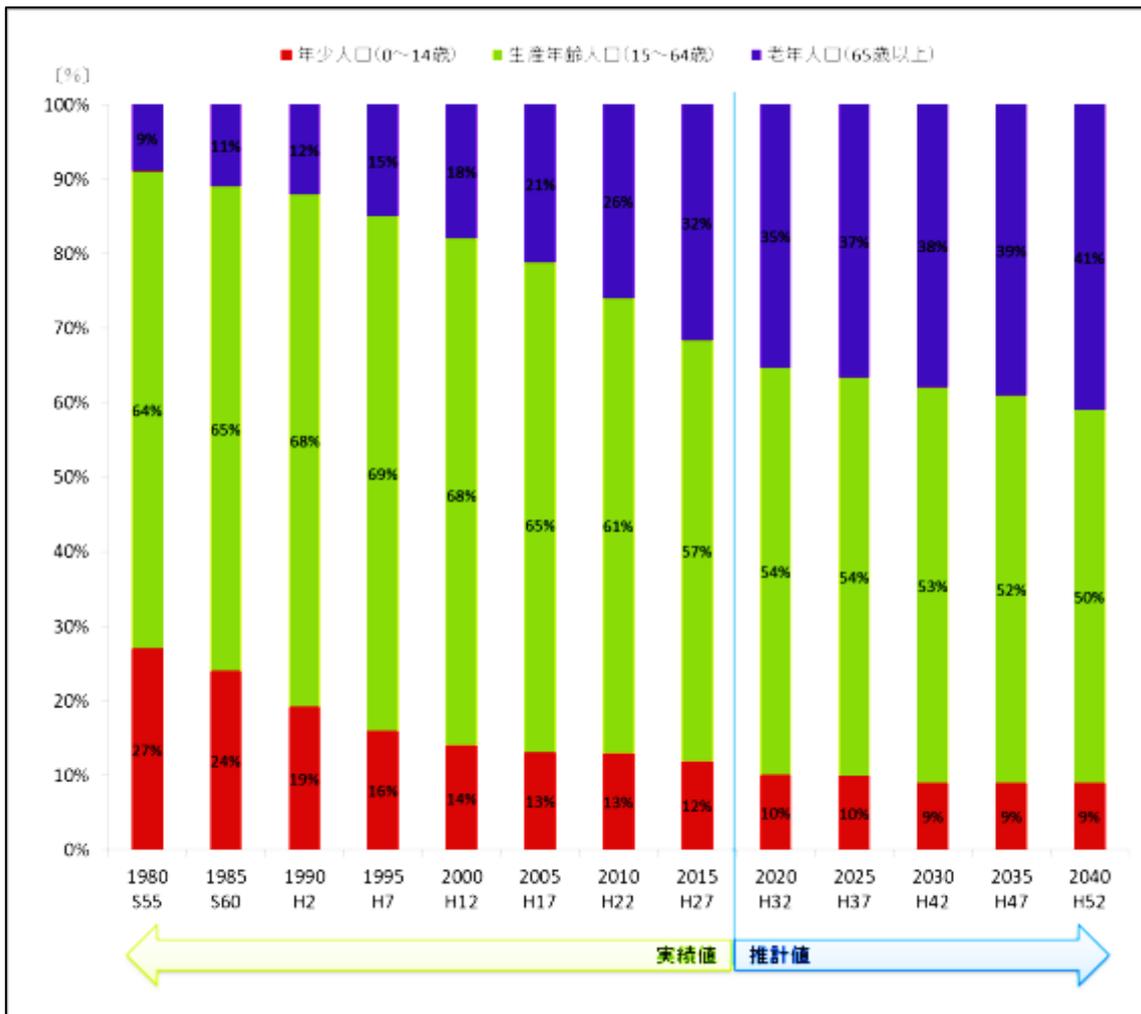


図 2-4 年齢構成割合の推移

出典：平成 27 年までは「国勢調査」のデータに基づく実績値。

平成 32 年以降は「国立社会保障・人口問題研究所」のデータ（平成 25 年 3 月公表）に基づく推計値。

(2) 地域別人口及び高齢化率の推移

① 地域別人口の推移

平成21年から平成30年までの過去10年の地域別人口の推移をみると、全体では5,249人減少(△6.3%)しています。増減率では、志染、細川、口吉川及び吉川で大きく減少しています。

また、三木南では、さつき台団地への転入により平成24年までは増加傾向でしたが、その後は団地の成熟に伴い、横ばいの状況となっています。

一方、三木では平田、加佐及び大村地区の住宅地開発により、平成27年から平成30年にかけて若干人口が増加しています。

表 2-1 地域別人口の推移

(単位: 人、%)

地 域 名	平成21年 A	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年
三 木	21,344	21,239	21,072	20,922	20,807	20,615
三 木 南	5,742	5,862	5,935	5,957	5,931	5,939
別 所	6,950	6,841	6,850	6,828	6,813	6,741
志 染	3,270	3,221	3,124	3,036	2,972	2,907
細 川	2,455	2,409	2,343	2,315	2,263	2,202
口 吉 川	1,992	1,977	1,951	1,925	1,870	1,860
緑 が 丘	9,572	9,469	9,453	9,389	9,336	9,256
自 由 が 丘	16,988	16,825	16,713	16,548	16,497	16,373
青 山	6,194	6,185	6,165	6,181	6,195	6,110
吉 川	8,842	8,743	8,587	8,437	8,242	8,062
合 計	83,349	82,771	82,193	81,538	80,926	80,065

地 域 名	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年 B	増減 C B-A	増減率 C/A
三 木	20,484	20,523	20,571	20,708	△ 636	△ 3.0
三 木 南	5,889	5,919	5,898	5,884	142	2.5
別 所	6,767	6,667	6,621	6,498	△ 452	△ 6.5
志 染	2,851	2,790	2,749	2,671	△ 599	△ 18.3
細 川	2,146	2,105	2,080	2,037	△ 418	△ 17.0
口 吉 川	1,836	1,796	1,732	1,696	△ 296	△ 14.9
緑 が 丘	9,178	9,183	9,146	9,160	△ 412	△ 4.3
自 由 が 丘	16,335	16,238	16,174	16,118	△ 870	△ 5.1
青 山	6,071	6,009	5,938	5,904	△ 290	△ 4.7
吉 川	7,922	7,784	7,607	7,424	△ 1,418	△ 16.0
合 計	79,479	79,014	78,516	78,100	△ 5,249	△ 6.3

※住民基本台帳によるデータであり、国勢調査値とは異なる。

出典：三木市統計（各年3月末現在で、外国人を含む。）

② 地域別高齢化率の推移

市全体の高齢化率は、平成21年で23.97%、平成30年で32.67%であり、10年間で8.7%上昇しています。

特に、細川及び自由が丘地域での上昇幅が大きくなっています。

表 2-2 地域別高齢化率の推移

(単位:%)

地 域 名	平成21年 A	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年
三 木	25.93	26.55	26.96	27.58	28.54	29.59
三 木 南	18.08	18.87	19.17	19.66	20.96	22.12
別 所	26.22	27.03	27.33	28.47	29.06	29.94
志 染	27.83	28.50	28.81	29.94	30.38	31.97
細 川	30.02	30.30	30.94	31.92	33.27	35.42
口 吉 川	30.62	30.80	31.42	32.00	32.94	33.76
緑 が 丘	30.88	32.42	33.33	34.68	35.90	37.53
自 由 が 丘	20.65	22.10	22.92	24.17	26.17	28.28
青 山	12.09	12.74	12.98	13.54	14.85	16.46
吉 川	23.94	24.55	24.70	25.35	26.66	27.60
合 計	23.97	24.86	25.34	26.22	27.46	28.83

地 域 名	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年 B	増減 C B-A
三 木	30.54	31.18	31.43	31.68	5.75
三 木 南	22.91	23.47	24.47	24.90	6.82
別 所	30.66	31.98	32.61	33.36	7.14
志 染	33.01	33.98	34.63	35.93	8.10
細 川	37.33	38.76	39.66	40.11	10.09
口 吉 川	35.02	36.47	38.74	39.50	8.88
緑 が 丘	38.72	39.46	40.07	40.49	9.61
自 由 が 丘	30.30	31.81	32.97	33.74	13.09
青 山	17.74	19.42	21.03	22.07	9.98
吉 川	29.01	30.24	32.09	32.64	8.70
合 計	30.12	31.20	32.10	32.67	8.70

出典:三木市統計(各年3月末現在で、外国人を含む。)

※住民基本台帳によるデータであり、国勢調査値とは異なる。

※ 10.09 : 高齢化率の増加率 10%超

出典:三木市統計(各年3月末現在で、外国人を含む。)

③ 人口の分布

栗生線沿線地域に比較的人口が多く分布しており、特に、自由が丘、緑が丘及び青山に濃い密度での人口集積があります。また、志染、細川及び吉川では比較的人口が薄く分布していますが、吉川のみなぎ台では濃い密度を示しています。

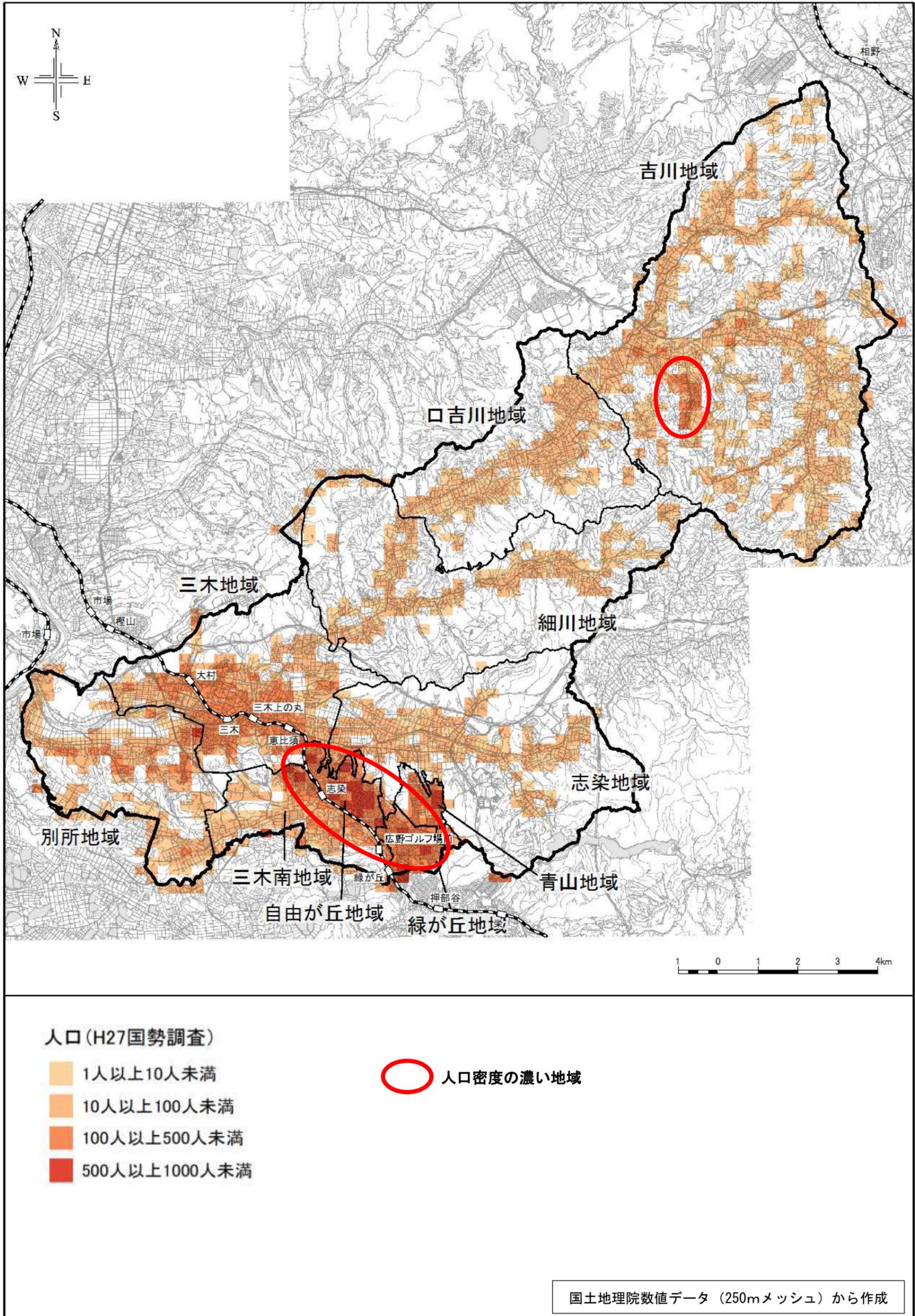


図 2-5 人口の分布

④ 高齢者人口（実数・高齢化率）の分布

高齢者人口の実数の分布は、前項の人口の分布とほぼ同様となっています（図2-6）。

次に、高齢化率の分布では60%以上を示す箇所が市内全域に点在しています。これらの一因として、高齢者の割合が高い地域が市内に点在していることや、高齢者入居施設が当該箇所に立地していることが挙げられます。（図2-7）。

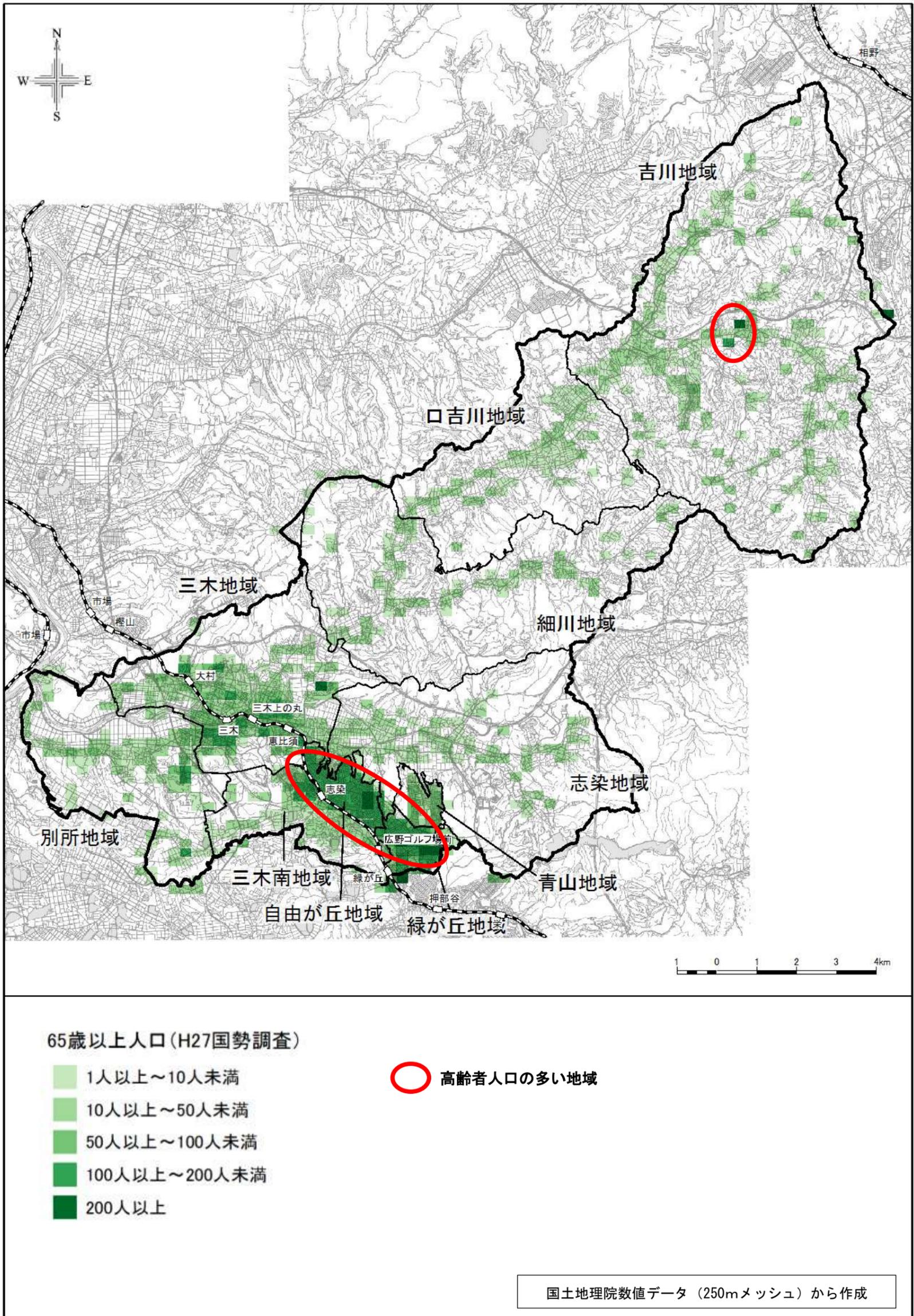
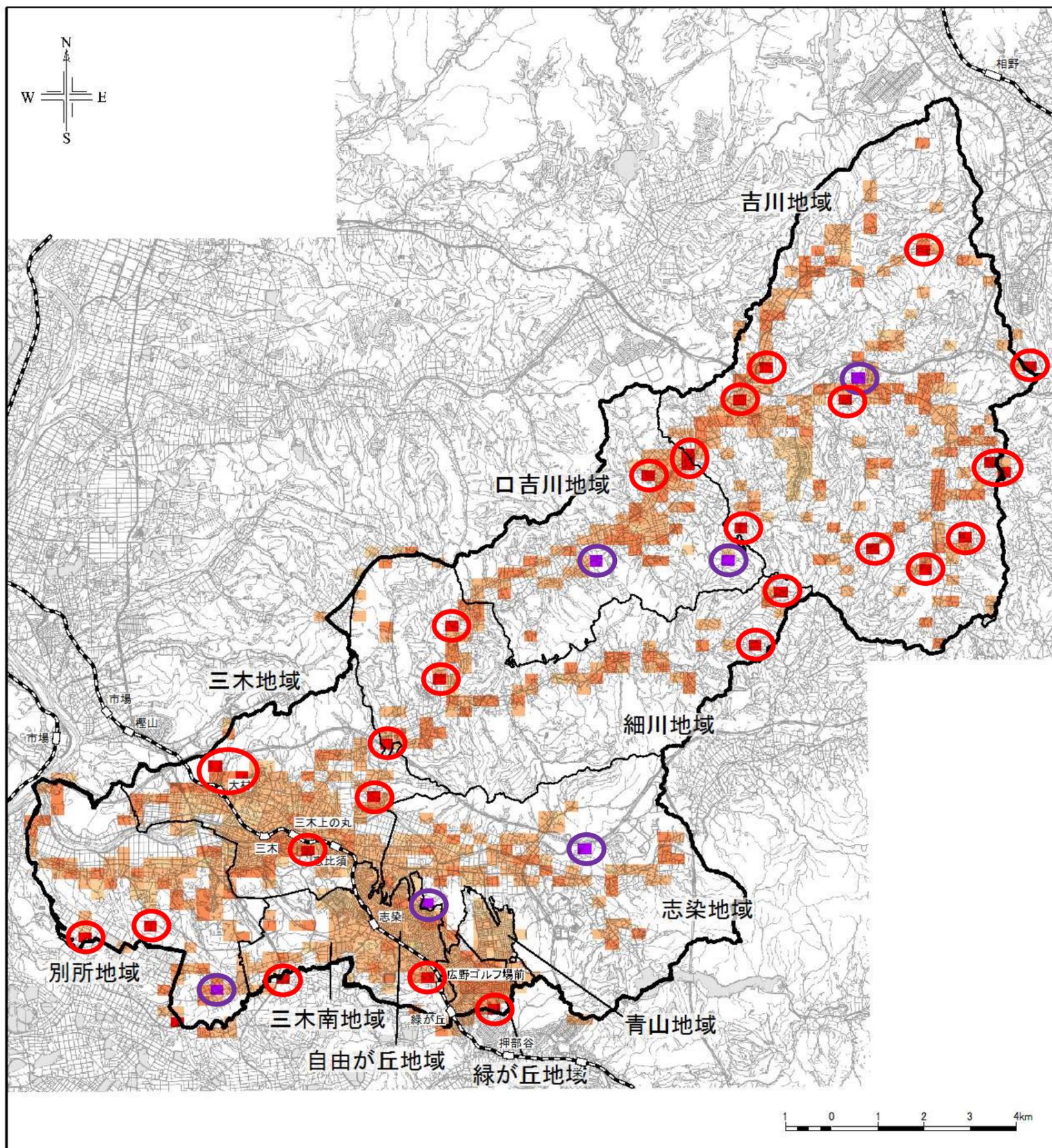


図2-6 高齢者人口の実数分布



高齢化率(H27国勢調査)

- 20%未満
- 20%以上～40%未満
- 40%以上～60%未満
- 60%以上～80%未満
- 80%以上

- 高齢者率 60～80%の地域
- 高齢者率 80%以上の地域

国土地理院数値データ (250mメッシュ) から作成

図 2-7 高齢化率の分布

3 公共交通の現状等

3-1 交通

(1) 公共交通の概況

本市の公共交通は、鉄道（粟生線）、路線バス、地域ふれあいバス等によりネットワークが形成されています。

このうち路線バスについては、かつて路線バス、コミュニティバス（みつきいバス及びみつきいよかたんバス。以下「旧コミュニティバス」という。）及び北播磨総合医療センターへの直通バスの3種類のバスによる運行となっていたものを、平成27年10月の市内バス交通の見直しにより整理統合し、全て路線バスとして一本化しました。

主に市内と市外を結ぶ粟生線や広域的な路線バス（以下「幹線バス」という。）は、本市の基幹的な移動手段の役割を果たしています。また、主に市内移動の役割として、旧コミュニティバスや北播磨総合医療センター方面行きバスがあります。

更に、地域住民の交通手段の確保や公民館を中心としたまちづくりに資するため、市内4地域において地域内の移動を担う地域ふれあいバスがあります。

加えて、山陽自動車道及び中国自動車道には高速バスの停留所が3箇所設置されており、高速バスネットワークの一部を形成しています。

表 3-1 本市の公共交通の概況

種別・名称		概要・主な役割	運賃	事業者
鉄道（粟生線）		<ul style="list-style-type: none"> 市南部を通り、市内に7つの駅がある。 市内唯一の鉄道として市内、小野市方面、神戸市・大阪方面など、地域の基幹交通となっている。 	<ul style="list-style-type: none"> ○対キロ制 三木～榎山(240円) 鈴蘭台～三木(520円) 	神戸電鉄(株)
路線バス	路線バス	<ul style="list-style-type: none"> 市中心部を經由し、三田市、西脇市及び三宮(神戸市)等を連絡する広域バス交通網(幹線バス)として役割を担う。 鉄道駅と住宅団地(緑が丘)等の市街地巡回バス交通網を形成 	<ul style="list-style-type: none"> ○対キロ制 市内一律200円^{※1} 	神姫バス(株)
	旧みつきいバス	<ul style="list-style-type: none"> 市内移動の役割を担う。 		
	旧みつきいよかたんバス	<ul style="list-style-type: none"> 吉川健康福祉センターを起点として吉川地域内及び広域バス路線との接続を図る役割を担う。 	均一運賃150円	神姫ゾーンバス(株)
	北播磨総合医療センター方面行きバス	<ul style="list-style-type: none"> 北播磨総合医療センターと市内各地域を連絡し、住民の北播磨総合医療センターへのアクセス確保の役割を担う。 	<ul style="list-style-type: none"> ○対キロ制 市内一律200円^{※1} (一部均一運賃) 	
地域ふれあいバス		<ul style="list-style-type: none"> 別所、口吉川、自由が丘及び細川地域を運行 各地域の公民館を中心として地域内を運行 	無償	三木市
高速バス	山陽自動車道志染・久留美	<ul style="list-style-type: none"> 神戸と岡山駅間及び伊丹空港行きを運行(停留所：志染、久留美) 	<ul style="list-style-type: none"> ○対キロ制 伊丹空港(1,340円) 	神姫バス(株)
	中国自動車道吉川IC	<ul style="list-style-type: none"> 大阪京都と西脇津山間及び三宮と山崎間を運行(停留所：吉川インター) 	<ul style="list-style-type: none"> ○対キロ制 大阪駅(1,130円) 	JRバス(株) 神姫バス(株)

※1：バスICカード乗車券「ニコパカード」利用時。乗車区間が短い場合など、運賃が190円以下の区間は正規運賃。北播磨総合医療センターは市内区間として取り扱う。

表 3-2 市内における粟生線の運行状況

【平日】

上下計(檜山⇔押部谷)

(単位：本)

区間	始発～6時	6時～9時	9時～17時	17時～21時	21時～終電	計
檜山 ⇔ 大村	7	21	28	32	12	100
大村 ⇔ 三木	7	21	28	32	12	100
三木 ⇔ 三木上の丸	7	21	28	32	14	102
三木上の丸 ⇔ 恵比須	7	21	28	32	14	102
恵比須 ⇔ 志染	7	21	28	32	14	102
志染 ⇔ 広野ゴルフ場前	6	26	43	32	21	128
広野ゴルフ場前 ⇔ 緑が丘	6	26	43	32	21	128
緑が丘 ⇔ 押部谷	6	26	43	32	21	128

【休日】

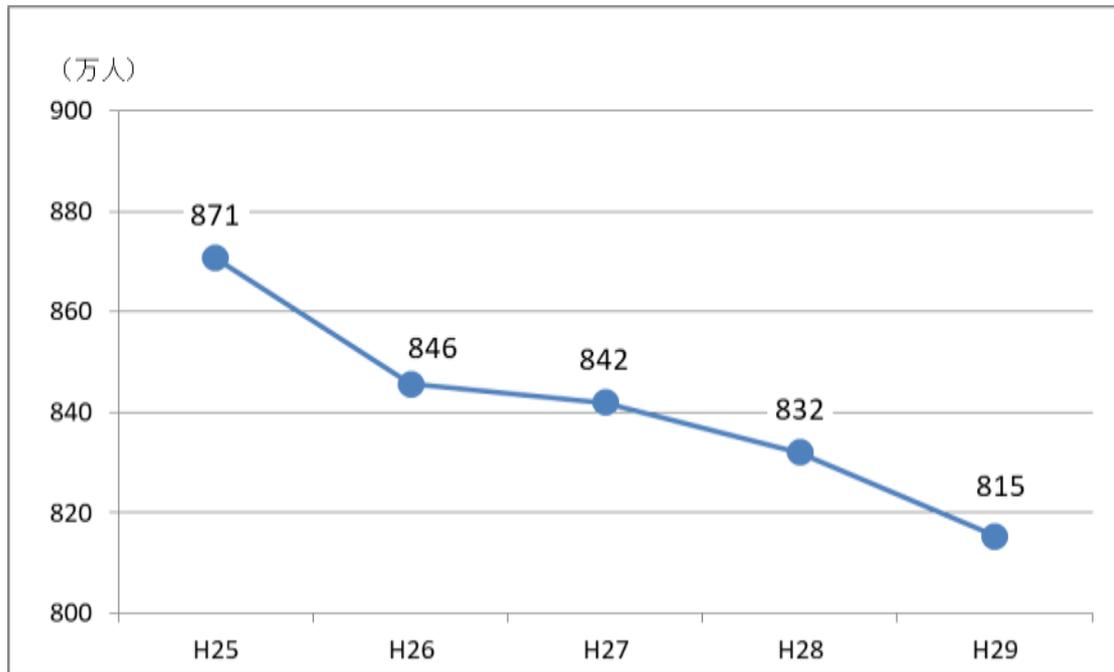
上下計(檜山⇔押部谷)

(単位：本)

区間	始発～6時	6時～9時	9時～17時	17時～21時	21時～終電	計
檜山 ⇔ 大村	7	20	29	32	10	98
大村 ⇔ 三木	7	20	29	32	10	98
三木 ⇔ 三木上の丸	7	20	29	32	12	100
三木上の丸 ⇔ 恵比須	7	20	29	32	12	100
恵比須 ⇔ 志染	7	20	29	32	12	100
志染 ⇔ 広野ゴルフ場前	7	22	44	32	21	126
広野ゴルフ場前 ⇔ 緑が丘	6	22	44	32	21	125
緑が丘 ⇔ 押部谷	6	22	44	32	21	125

注) 各時間帯の区分は、大村発の時間帯、緑が丘発の時間帯をそれぞれ基準とした。

出典：平成 30 年 1 月時刻表から作成



出典：神戸電鉄資料

図 3-3 粟生線の実利用者数の推移

表 3-3 市内における駅別乗降人員(1日当たり)

(単位：人)

駅名	H25	H26	H27	H28	H29	増減数 H29-H25	増減率 H29/H25
緑が丘	3,028	2,905	2,859	2,821	2,745	▲283	▲9.3%
広野ゴルフ場前	765	745	720	682	663	▲102	▲13.3%
志染	3,290	3,205	3,180	3,171	3,124	▲166	▲5.0%
恵比須	1,083	1,027	1,013	976	946	▲137	▲12.6%
三木上の丸	399	364	338	330	315	▲84	▲21.0%
三木	1,421	1,409	1,384	1,359	1,342	▲79	▲5.5%
大村	760	726	748	766	781	21	2.7%
合計	10,746	10,381	10,242	10,105	9,916	▲830	▲7.7%

出典：神戸電鉄資料

(3) 路線バス

本市における路線バスには、路線バス、旧コミュニティバス及び北播磨総合医療センター方面行きバスの3種類があります。

それぞれの運行及び利用状況を以下に示します。

【路線バス】

○便数

- ・ほとんどの路線で10便/日以上となっており、通勤・通学、また、日中の業務や買い物など、幅広い需要に対応していることがうかがわれます。

○利用者数

- ・「吉川・三宮線」で1.7人/便、「三木鉄道代替バス」で3.57人/便とやや低い値となっているほかは、おおむね5人～10人/便の利用がある状況です。
- ・利用者数の表記がない路線は補助（赤字補助）のない路線であり、運行便数に見合った利用者数があるものと推定されます。

【旧コミュニティバス】

○便数

- ・「朝日ヶ丘ルート」「青山5丁目ルート」など毎日運行の路線がある一方で、「別所ルート」など指定曜日のみ運行する路線もあり、各路線の需要特性を考慮した運行設定となっています。

○利用者数

- ・「青山5丁目ルート」で4.5万人/年、8.62人/便と際立って高い値を示しています。次いで、「朝日ヶ丘ルート」が2.6万人/年、3.62人/便となっています。
- ・全般では、1人～3人/便となっていますが、一部路線では1.0人/便未満となっており、全く利用者のない便があることが推定されます。

【北播磨総合医療センター方面行きバス】

○便数

- ・各地域の医療センター利用に対応するため、3便/日～6便/日が確保されている状況です。なお、「108番系統 志染・三木ルート」は1便/日となっていますが、重複路線があることを考慮したものです。

○利用者数

- ・全般では4人/便未満の利用者数であり、一部路線では1.0人/便未満となっており、全く利用者のない便があることが推定されます。

表 3-4 便数・利用者数の状況（路線バス）

路線(ルート)名	1日当たり 運行便数 (※注2) (便)	利用者数 (H27.10～H28.9)	
		年間 利用者数 (人)	1便当たり 利用者数 (人)
三木鉄道代替バス(恵比須駅～厄神駅前、三木営業所～厄神駅前)(※注1)【2路線】	16	38,317	3.57
三木工業団地線【1路線】	1	—	—
明石・三木・社線(三木営業所～明石駅、社～明石駅)【2路線】	32	—	—
西脇・三宮線【1路線】	20	—	—
恵比須・三宮線【1路線】	50	—	—
三木・西神線(三木営業所～養田～西神中央駅、三木営業所～和田～西神中央駅)【2路線】	9	—	—
三木・三田線(北播磨総合医療センター・三木営業所～淡河・神戸北農協前・道場南口・イオンモール神戸北・三田駅、北播磨総合医療センター・三木営業所～淡河～岡場駅前)(※注1)【4路線】	10	35,078	6.26
三木・渡瀬線(三木営業所～東条町/三木高校口～渡瀬・吉川庁舎前、北播磨総合医療センター・三木営業所～三木高校口～渡瀬～みなぎ台、三木営業所～大二谷)【4路線】	11	72,007	10.20
ゾーンバス(志染駅～東自由が丘、志染駅～緑が丘駅～青山5丁目)【2路線】	24	—	—
西神中央駅～緑が丘駅～青山5丁目(80・81番)【2路線】	33	—	—
ゾーンバス(志染駅～緑が丘駅～青山5丁目、押部谷～緑が丘中1丁目、押部谷～緑が丘駅、緑が丘駅～関西国際大学～防災公園前、緑が丘駅～青山5丁目～ネスタリゾート神戸(土日祝のみ運行)、緑が丘駅～緑が丘中1丁目～青山5丁目)【6路線】	44	—	—
ゾーンバス(緑が丘駅～青山5丁目～ネスタリゾート神戸)【1路線】	土日祝7	—	—
三木営業所～大二谷【1路線】	1	5,775	5.86
社・三田線(渡瀬～市野瀬～三田駅、社～加東市民病院～天神～渡瀬～三田駅、社～天神～渡瀬～みなぎ台)(※注1)【3路線】	10	14,121	5.04
新三田・渡瀬線(新三田駅～関西学院前～吉川庁舎前～みなぎ台～渡瀬)(11番)(※注1)【1路線】	6	39,329	8.97
三田・みなぎ台線(三田駅～みなぎ台、三田駅～フラワータウンセンター～みなぎ台)【2路線】	17	—	—
吉川・三宮線(※注1)【1路線】	3	3,743	1.70

※（注1）市域をまたがる広域路線の利用者数は、路線の全延長に占める市内延長の割合で案分した人数。

※（注2）毎日運行路線は、平日の便数（往路及び復路の平均便数）。

表 3-5 便数・利用者数の状況（旧コミュニティバス）

路線(ルート)名	1日当たり 運行便数 (※注) (便)	利用者数 (H27.10～H28.9)	
		年間 利用者数 (人)	1便当たり 利用者数 (人)
朝日ヶ丘ルート【1路線】	9.5	25,842	3.62
別所第1ルート(下石野～和田～三木営業所～市役所前)【1路線】	月水5	2,391	2.30
別所第2ルート(相野～さつき台1丁目～三木営業所)【1路線】	火金5	2,470	2.38
三木別所観光ルート(恵比須駅～道の駅みき前～森林公園～恵比須駅)【2路線】	土日4.5	2,210	2.41
青山5丁目ルート(青山5丁目～恵比須駅～市役所前～三木営業所・森林公園)【4路線】	8.5	45,035	8.62
三木循環ルート(恵比須駅～三木営業所～平井ぶどう園前)【3路線】	4.5	5,759	1.98
青山・緑が丘循環ルート【2路線】	5	3,418	0.94
よかたんルート(三木営業所～健康福祉センター)【1路線】	木日2	4,750	11.10
吉川第1ルート(福吉・福井経由)【1路線】	月～金6	1,379	0.88
吉川第2ルート(前田・吉川総合公園経由)【1路線】	月～金6	1,946	1.24
吉川第3ルート(大門・市野瀬経由)【1路線】	月～金6	3,884	2.48
吉川第4ルート(上松・みなぎ台経由)【1路線】	月～金6	1,963	1.25
渡瀬・イオンモール神戸北ルート【1路線】	日4	653	1.74

※（注）毎日運行の路線については、平日の便数（往路及び復路の平均便数）。

※ 1便当たりの利用者数が1.0未満の路線

表 3-6 便数・利用者数の状況（北播磨総合医療センター方面行きバス）

路線(ルート)名	1日当たり 運行便数 (※注) (便)	利用者数 (H27.10～H28.9)	
		年間 利用者数 (人)	1便当たり 利用者数 (人)
101番系統 別所ルート【1路線】	平日6	2,826	0.97
102番系統 自由が丘本町・別所ルート【1路線】	平日6	2,522	0.87
103番系統 緑が丘駅・三木南・三木ルート【1路線】	平日6	7,434	2.55
104番系統 自由が丘西ルート【1路線】	平日6	5,958	2.04
105番系統 自由が丘東ルート【1路線】	平日7	6,884	2.02
106番系統 緑が丘・青山ルート【1路線】	平日7	10,258	3.02
107番系統 細川・三木ルート【1路線】	平日6	7,787	2.68
108番系統 志染・三木ルート【1路線】	平日1	1,781	3.68
109番系統 吉川・口吉川ルート【1路線】	平日3	2,252	1.55
110番系統 口吉川・高畑ルート【1路線】	平日3	481	0.33

※（注）毎日運行の路線については、平日の便数（往路及び復路の平均便数）。

※ 1便当たりの利用者数が1.0未満の路線

(4) 地域ふれあいバス

本市では、地域住民の移動手段を確保し公共交通の維持・活性化を図るとともに、公民館を中心としたまちづくりに資するため、市内の4地域（口吉川、別所、自由が丘及び細川）において地域ふれあいバスを運行しています。

利用者数は多くの地域で増加傾向にあります。ボランティア運転者の高齢化や新たな運転者の確保などが課題となっています。

表 3-7 地域ふれあいバスの運行状況

名称		定期運行		予約運行の有無	利用者数 (H29年度) (人)	1日当たり 利用者数 (人)
		運行日	便数			
口吉川ふれあいバス		平日	1	無	1,833	7.57
別所ふれあいバス		火・金	4	有 (月・水・金)	2,351	21.77
自由が丘	ニコニコふれあいバス (西ルート)	平日	6	無	8,965	36.74
	ニコニコふれあいバス (東ルート)	平日	6	無	1,978	8.11
細川ふれあいバス		平日	2	有(平日)	655	2.62
計		-	-	-	15,782	-

(5) タクシー

市内を営業拠点とするタクシー事業者は、3社あります。

主な待機場所は、緑が丘駅、志染駅、恵比須駅及び三木駅の4駅のほか、各事業者の営業所、三木市役所、北播磨総合医療センター及び三木鉄道記念公園などとなっています。

また、輸送人員は、過去5年間で約2.3万人（△11.8%）減少しています。

表 3-8 市内におけるタクシーの状況

区分	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度
事業者数 (社)	3	3	3	3	3
車両登録台数 (台)	38	38	38	39	38
輸送人員 (人)	197,561	188,940	180,684	177,319	174,290

(6) 公共交通カバー率

本市の公共交通カバー率^(※1)は、総人口のうち「鉄道＋路線バス＋旧コミバス」では86.4%であり、これに地域ふれあいバスを含めると91.1%となっています。

65歳以上の高齢者のカバー率でも同様の値となっており、地域ふれあいバスが公共交通空白地をカバーしている状況がうかがわれます。

地域別では、志染地域及び吉川地域が80%未満と、比較的低い値となっています。

表 3-9 公共交通カバー率（総人口）

(単位：%)

地域名	鉄道駅 800m 圏域	路線バス +旧コミバス 300m 圏域	鉄道駅 +路線バス +旧コミバス圏域	鉄道駅 +路線バス +旧コミバス +ふれあいバス圏域
別所	2.9	75.8	78.5	93.7
三木	78.9	71.0	92.5	93.2
三木南	59.7	81.7	88.4	88.4
自由が丘	47.3	84.6	92.4	100.0
緑が丘	52.6	99.3	99.3	99.3
青山	0.0	83.8	83.8	83.8
志染	4.6	63.8	63.8	74.9
細川	0.0	66.0	66.0	88.9
口吉川	0.0	58.6	58.6	91.8
吉川	0.0	73.6	73.6	73.6
計	41.4	78.6	86.4	91.1

※ □ 公共交通カバー率が80%未満の地区

表 3-10 公共交通カバー率（65歳以上の高齢者）

(単位：%)

地域名	鉄道駅 800m 圏域	路線バス +旧コミバス 300m 圏域	鉄道駅 +路線バス +旧コミバス圏域	鉄道駅 +路線バス +旧コミバス +ふれあいバス圏域
別所	1.7	79.6	81.1	93.9
三木	77.8	73.1	93.2	93.9
三木南	70.8	81.5	90.0	90.1
自由が丘	48.8	85.4	93.4	100.0
緑が丘	49.2	99.4	99.4	99.4
青山	0.0	88.3	88.3	88.3
志染	4.2	61.2	61.2	75.2
細川	0.0	68.4	68.4	91.3
口吉川	0.0	59.9	59.9	92.9
吉川	0.0	77.4	77.4	77.4
計	42.1	80.4	87.9	92.6

※ □ 公共交通カバー率が80%未満の地区

※1 公共交通カバー率：市内及び各地域の全人口に対する鉄道駅及びバス停からの徒歩圏^(※2)内人口の割合（全人口に対する公共交通利用圏内人口割合）

※2 徒歩圏：鉄道駅(800m)、バス停(300m)

「都市構造の評価に関するハンドブック」(H26.8 国土交通省都市局都市計画課)の「公共交通沿線地域」の定義を適用した。

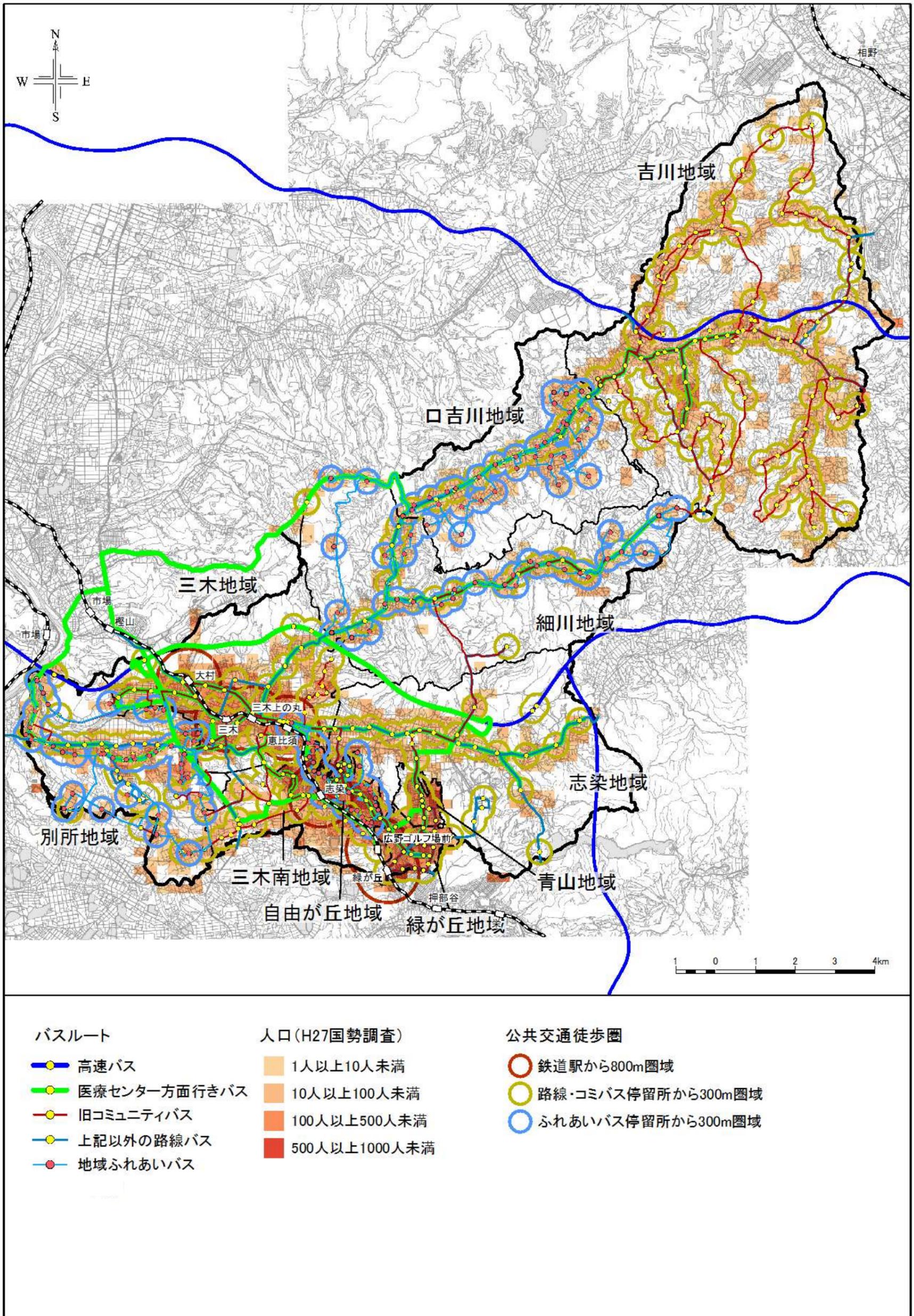


図 3-4 公共交通圏域（総人口）

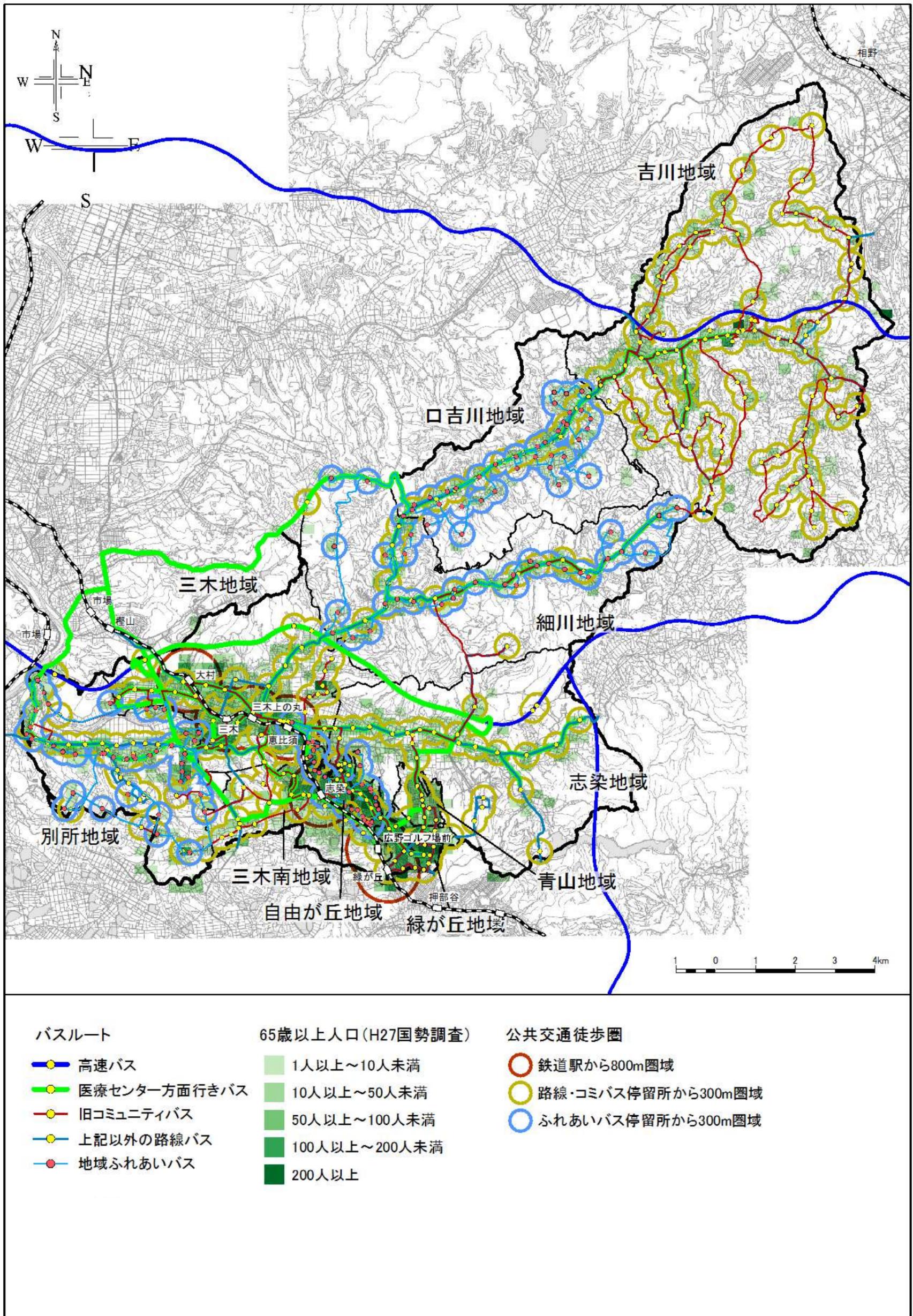


図 3-5 公共交通圏域 (65 歳以上の高齢者)

(7) 公共交通空白地

公共交通徒歩圏に含まれていない人口分布（公共交通空白地）を下図に示します。

前述のとおり、全市では90%超のカバー率となっていますが、口吉川地域、吉川地域の一部など、公共交通徒歩圏から離れた箇所に人口の分布が確認されます。

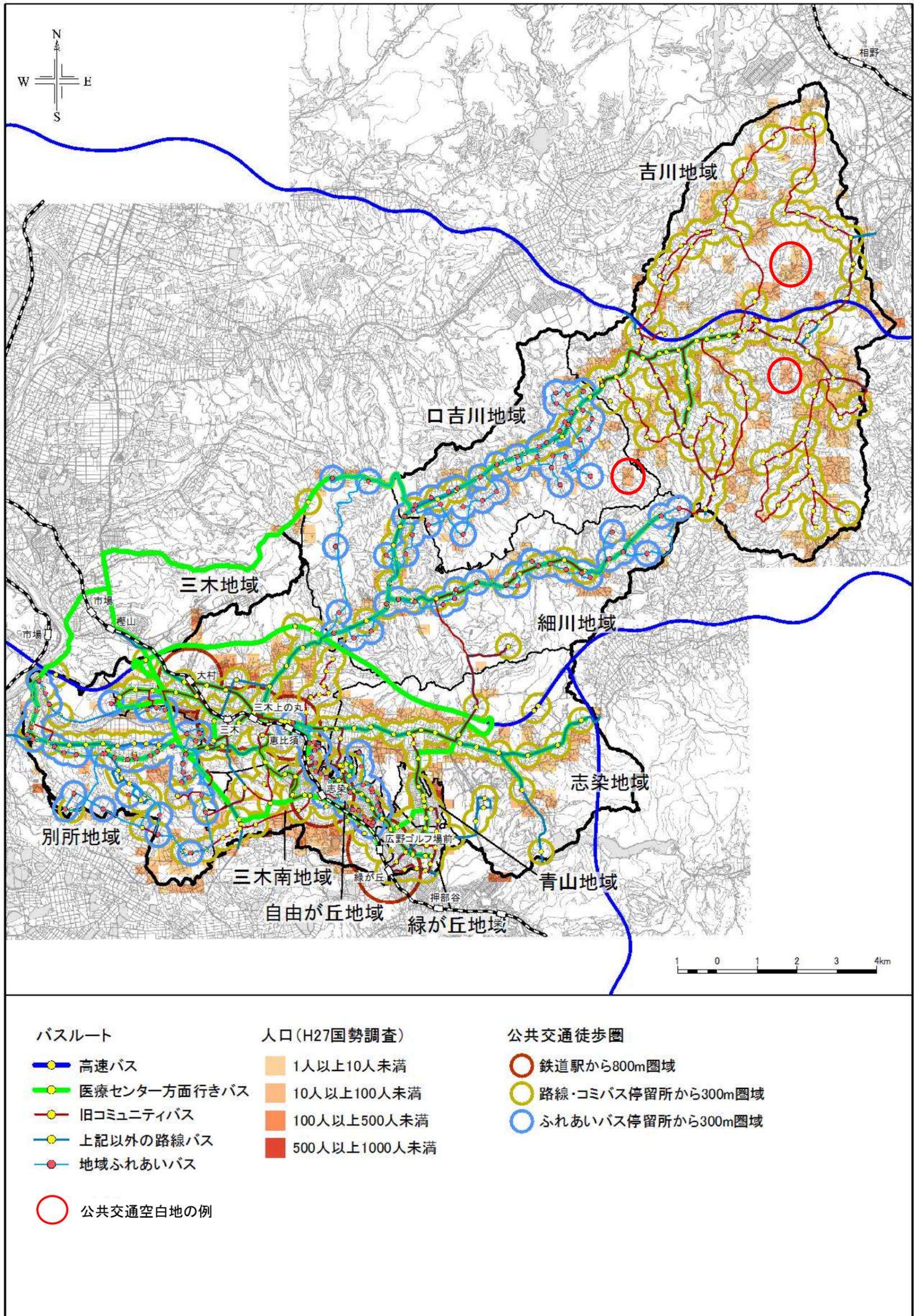


図 3-6 本市における公共交通空白地

(8) 駅周辺の状況（駅周辺施設・路線バス接続等）

粟生線各駅における駅前広場、駐車場、バス、タクシー乗り場の施設整備状況を下表に示します。

市内7駅では、広野ゴルフ場駅以外の6駅でバスアクセスが可能であり、一部の駅ではパーク&ライド駐車場が整備されています。

表 3-11 粟生線各駅における施設整備状況

駅名	駅前広場	P & R 駐車場	駐輪場	バスアクセス	タクシー乗場
緑が丘	○	—	○	○	○
広野ゴルフ場前	—	◎(*)	○	—	—
志染	○	—	○	○	○
恵比須	○	◎(*)	○	○	○
三木上の丸	—	—	○	○	—
三木	—	◎(*)	○	○	○
大村	—	○(*)	○	○	—

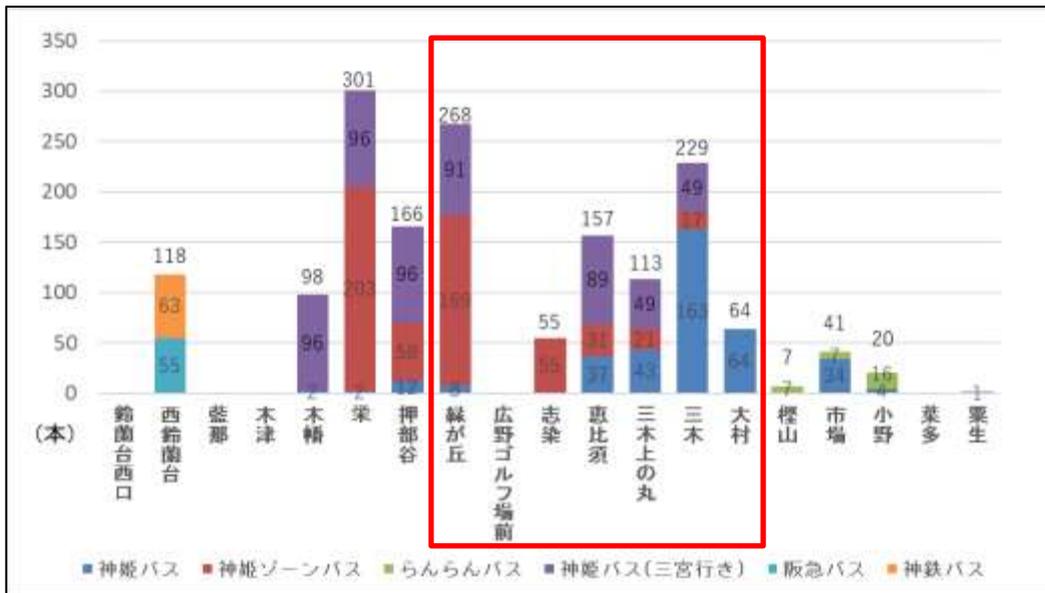
P & R、駐車場：○は一般駐車場、○(*)はパーク&ライドの駐車場を表す。

◎(*)は時間貸に新設又は改良し、鉄道利用者への割引制度を導入したパーク&ライドの駐車場を表す。

出典：粟生線地域網形成計画

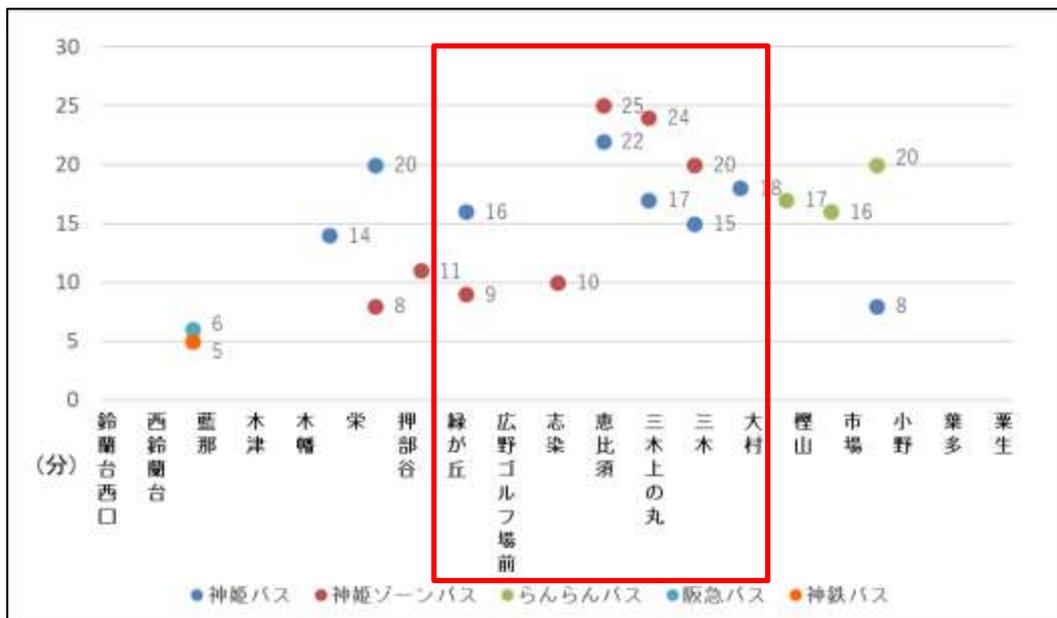
市内7駅のバス接続本数では、緑が丘駅が最も多く268本、次いで三木駅が229本となっています。

次に、鉄道からバスへの乗り換えに要する平均待ち時間では、緑が丘駅及び志染駅ではおおむね15分未満となっていますが、その他の駅では15分以上となっており、特に恵比須駅が20分以上と比較的長い待ち時間を要しています。



出典：粟生線地域網形成計画

図 3-7 粟生線各駅の運行本数（平日1日計）

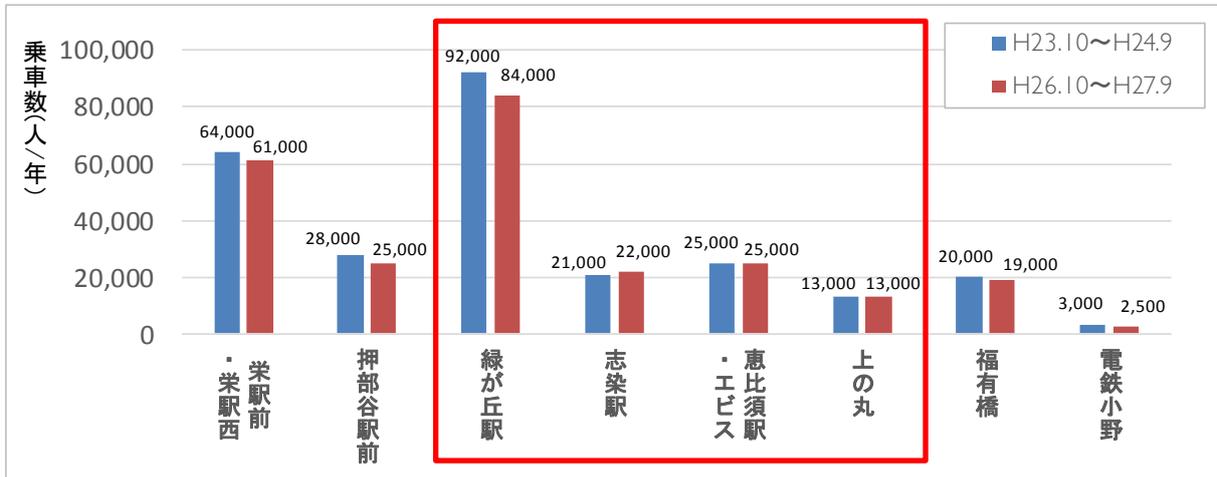


出典：粟生線地域網形成計画

図 3-8 粟生線各駅の平均待ち時間（駅→バス、終日平均）

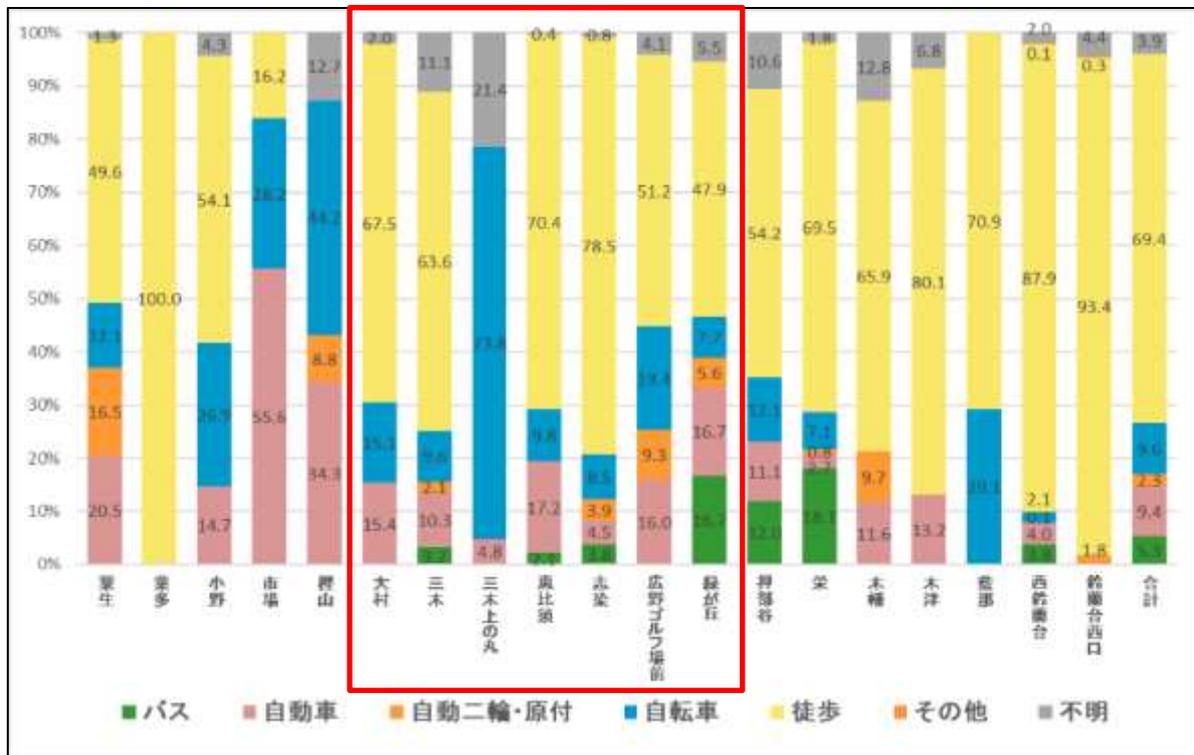
各駅に接続しているバス停の乗車数（神姫バス・神姫ゾーンバス IC カードニコパ利用のみ）では、緑が丘駅が最も多い状況です。また志染駅、恵比須駅及び三木上の丸駅では増加傾向にあります。

次に、各駅の駅端末交通手段では、緑が丘駅でバスの分担率が高くなっています。



出典：粟生線地域網形成計画

図 3-9 粟生線各駅における神姫バス・神姫ゾーンバスの乗車数（IC カードニコパ利用）



出典：粟生線地域網形成計画

図 3-10 粟生線各駅の駅別端末交通手段分担率（出典：PT 調査（平成 22 年））

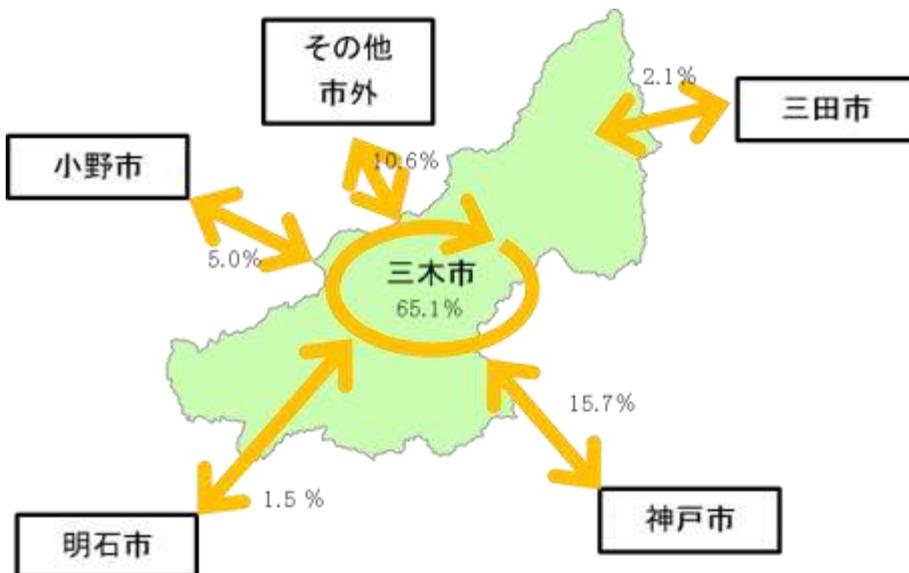
3-2 本市における人の動き

(1) 総トリップ数

本市では、市民の交通実態を把握するため、平成26年に「三木市パーソントリップ調査」を実施しました。

調査結果では、総トリップ数(平日)は136,062トリップ(出発・到着地が不明なトリップを含まない。)であり、市内間での移動が65.1%となっています。

また、市内・市外間での移動は神戸市が最も多く、15.7%となっています。



出典：平成26年三木市パーソントリップ調査

図3-11 総トリップ数及び市内間移動並びに市内・市外間移動の割合

次に、市内間移動のトリップ数の内訳を下表に示します。

各地域ともに、地域内の移動が最も多くなっています。地域間の移動では三木、三木南、自由が丘、緑が丘及び青山などの粟生線沿線地域において多くなっています。

		目的地(D)										(単位:トリップ/日)
出発(O)	別所	三木	三木南	自由が丘	緑が丘	青山	志染	細川	口吉川	吉川	計	
	別所	3,453	1,973	355	302	309	267	81	56	41	40	6,877
	三木	1,800	20,202	2,079	1,690	975	687	484	580	231	324	29,052
	三木南	421	2,088	3,395	1,500	559	458	173	52	70	71	8,787
	自由が丘	278	1,872	1,534	7,466	996	955	856	150	23	259	14,389
	緑が丘	298	1,247	554	1,038	4,322	2,149	249	62	26	62	10,007
	青山	271	649	401	831	2,131	2,529	365	95	16	114	7,402
	志染	79	526	197	774	190	409	1,082	42	50	17	3,366
	細川	56	631	82	112	66	98	65	822	71	34	2,037
	口吉川	101	268	33	29	34	26	37	100	465	212	1,305
	吉川	97	365	59	178	67	108	7	27	241	4,177	5,326
	計	6,854	29,821	8,689	13,920	9,649	7,686	3,399	1,986	1,234	5,310	88,548

※赤網掛けは、上位 10 位を示す。

上位 10 位の OD ペア

	出発地(O)	目的地(D)	交通量(トリップ/日)
1位	三木	三木	20,202
2位	自由が丘	自由が丘	7,466
3位	緑が丘	緑が丘	4,322
4位	吉川	吉川	4,177
5位	別所	別所	3,453
6位	三木南	三木南	3,395
7位	青山	青山	2,529
8位	緑が丘	青山	2,149
9位	青山	緑が丘	2,131
10位	三木南	三木	2,088



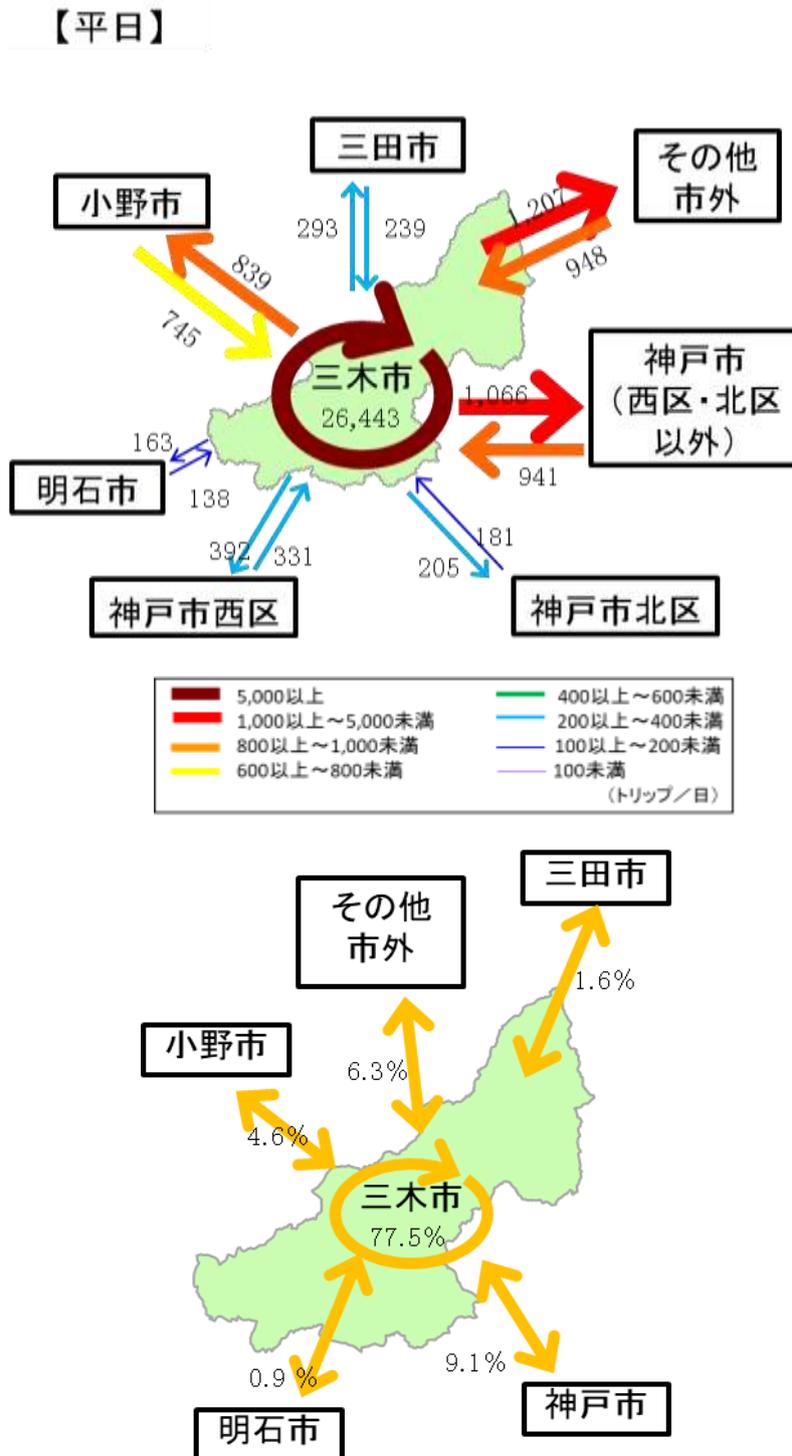
出典：平成 26 年三木市パーソントリップ調査

図 3-12 市内間移動における総トリップ数の内訳

(2) 高齢者(65歳以上)の移動

高齢者の移動では、総トリップ数(平日)は34,131トリップで、市内間移動の割合が77.5%と増加しています。

市内・市外間移動では、神戸市への移動が9.1%と最も多くなっています。



出典：平成26年三木市パーソントリップ調査

図3-13 高齢者における総トリップ数及び市内間移動並びに市内・市外間移動の割合

次に、高齢者における市内間移動のトリップ数の内訳を下表に示します。

各地域とも、総トリップと同様に地域内の移動が最も多くなっています。地域間の移動では、三木、三木南、自由が丘、緑が丘及び青山などの粟生線沿線地域において多くなっています。

		目的地(D)										
		(単位:トリップ/日)										
出発(O)	別所	三木	三木南	自由が丘	緑が丘	青山	志染	細川	口吉川	吉川	計	
別所	734	792	62	83	32	0	71	27	25	23	1,849	
三木	691	6,108	454	460	335	142	185	171	39	113	8,698	
三木南	51	514	671	477	250	160	53	0	4	12	2,192	
自由が丘	89	474	524	2,137	441	389	195	130	4	13	4,396	
緑が丘	32	465	237	453	2,008	750	89	56	7	39	4,136	
青山	0	153	109	259	740	670	115	23	0	19	2,088	
志染	44	204	25	168	74	119	343	0	18	0	995	
細川	27	216	16	92	60	36	6	219	27	27	726	
口吉川	28	38	19	15	12	10	9	27	116	29	303	
吉川	14	124	0	25	54	0	0	27	27	789	1,060	
計	1,710	9,088	2,117	4,169	4,006	2,276	1,066	680	267	1,064	26,443	

※赤網掛けは、上位10位を示す。

上位10位のODペア

	出発地(O)	目的地(D)	交通量(トリップ/日)
1位	三木	三木	6,108
2位	自由が丘	自由が丘	2,137
3位	緑が丘	緑が丘	2,008
4位	別所	三木	792
5位	吉川	吉川	789
6位	緑が丘	青山	750
7位	青山	緑が丘	740
8位	別所	別所	734
9位	三木	別所	691
10位	三木南	三木南	671



出典：平成26年三木市パーソントリップ調査

図3-14 高齢者の市内間移動における総トリップ数の内訳

3-3 住民ニーズ

地域の公共交通を検討するには、地域住民のニーズを的確に把握することが重要です。

本計画の策定に当たってはアンケート調査により年齢階層別、地域別などの意向を定量的に把握するとともに、対話形式により住民の「生の声」を聴く地域ヒアリングを実施しました。

(1) 「平成 29 年度三木市公共交通に関するアンケート」実施結果

・目的

本計画に反映するため「平成 29 年度三木市公共交通に関するアンケート」を実施しました。

・調査期間

平成 29 年 8 月 17 日（木）～平成 29 年 9 月 8 日（金）

・調査対象者

平成 29 年 4 月 1 日時点で 15 歳以上の市民 3,000 人を無作為に抽出

・調査方法

上記の調査対象者に郵送でアンケート調査票を配布し、郵送で回収

・配布・回収状況

配布枚数：3,000 枚

回収枚数：1,371

回収率：45.7%

・主な調査項目

- ① 外出時のこと(目的・交通手段等)について
- ② 鉄道(粟生線)の利用について
- ③ バスの利用について
- ④ 北播磨総合医療センター方面行きバスの利用について
- ⑤ 「デマンド型交通(予約型乗合バス・タクシー)」について
- ⑥ 公共交通の維持と経費について

① 外出時のこと(目的・交通手段等)について

外出時の主な目的は、全体で「通勤」が41%、次いで「買い物」が30%となっています。

高齢者(70歳代以上)では、「通院」「買い物」の比率が高くなり、80歳代以上では「通院」「買い物」合わせて81%となっています。

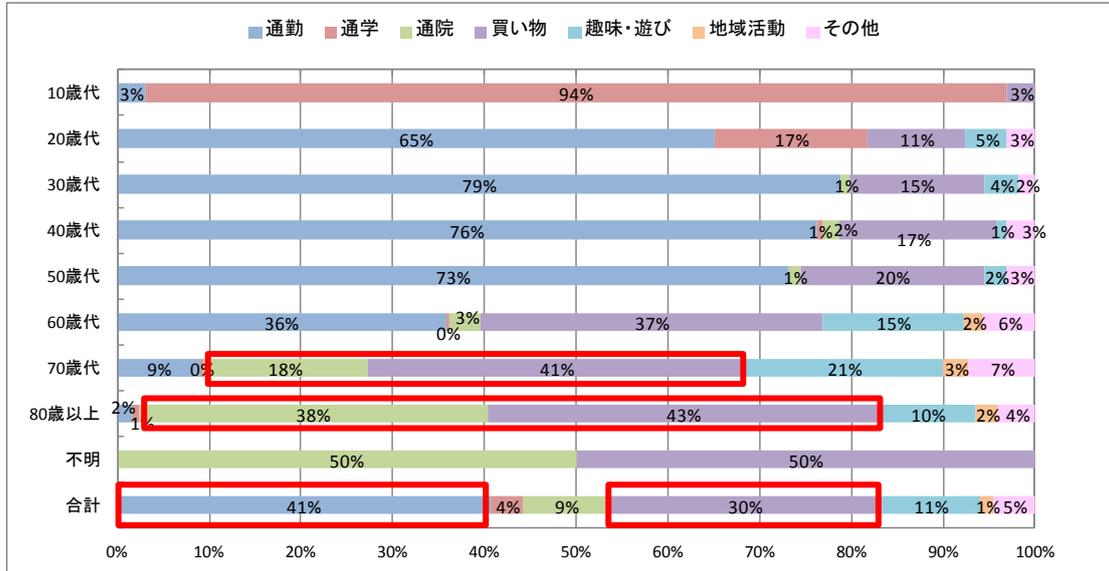


図 3-15 外出時における主な目的

外出時の交通手段は、全体で自動車(63%)及び家族等の送迎(8%)が合わせて71%と自動車利用が7割を超えています。

一方、バスは8%と1割に満たない状況です。高齢者の70歳代でも、バス利用の比率が12%と高くなるものの、自動車利用が55%と最も多くなっています。

また、80歳以上では家族等の送迎が31%と比較的大きな値となっています。

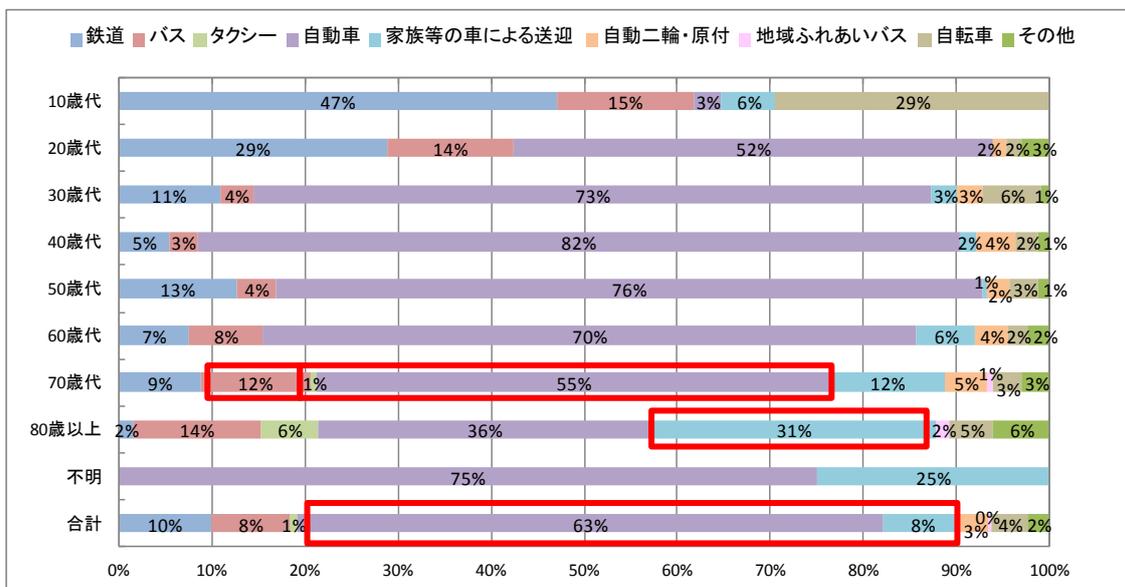


図 3-16 外出時における交通手段

② 鉄道（粟生線）の利用について

鉄道の利用頻度は、全体では「利用しない（ほとんど利用しない：25%・全く利用しない：22%）」が約半数を占めています。

特に、40歳代(48%)、50歳代(50%)、60歳代(52%)及び80歳代以上(61%)と「利用しない」比率が高くなっています。

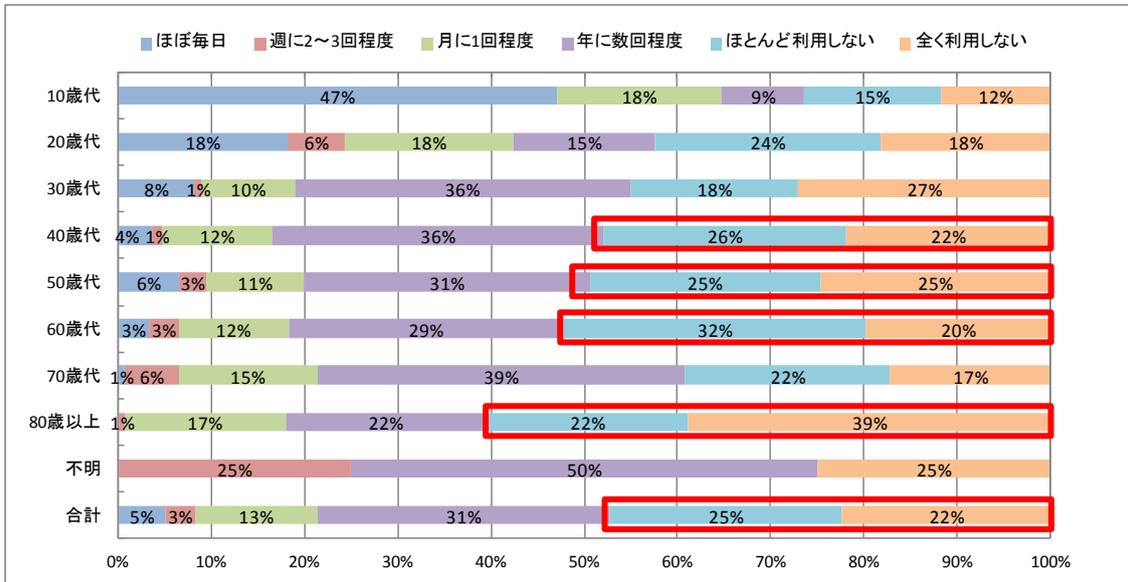


図 3-17 鉄道(粟生線)の利用頻度

鉄道利用時の不便な点・改善要望は、全体で「より利用しやすい駐車料金」が最も多く約3割を占めています。年齢別では20歳代~60歳代で「より利用しやすい駐車料金」が高い比率を占め、地域別では細川、口吉川及び吉川地域で割合が約6~8割と際立って多い比率となっています。

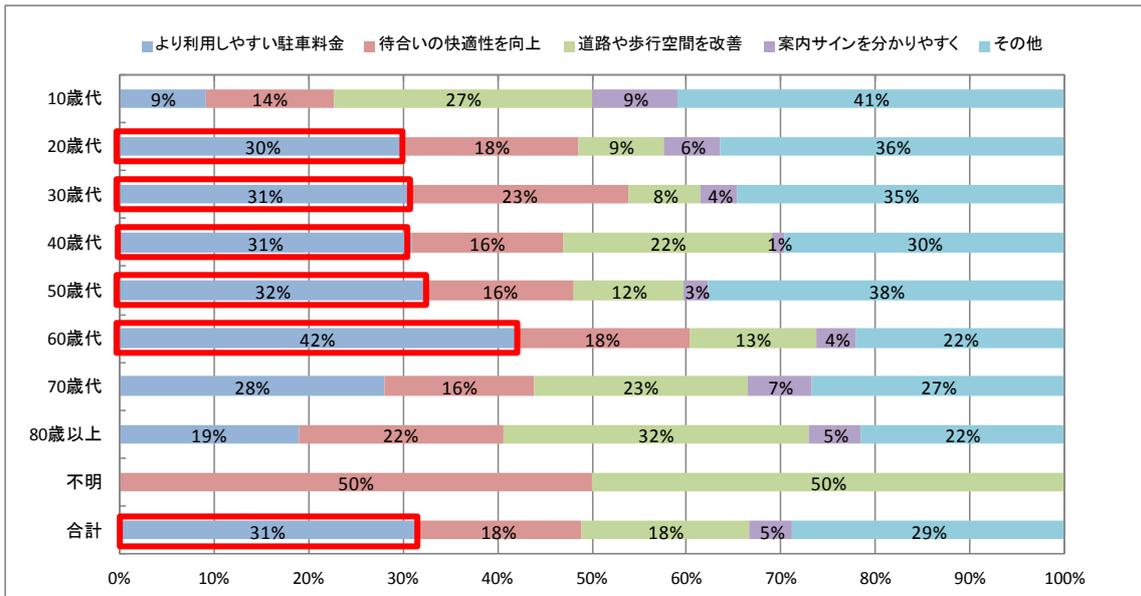


図 3-18 鉄道利用時の不便な点・改善要望（年齢別）

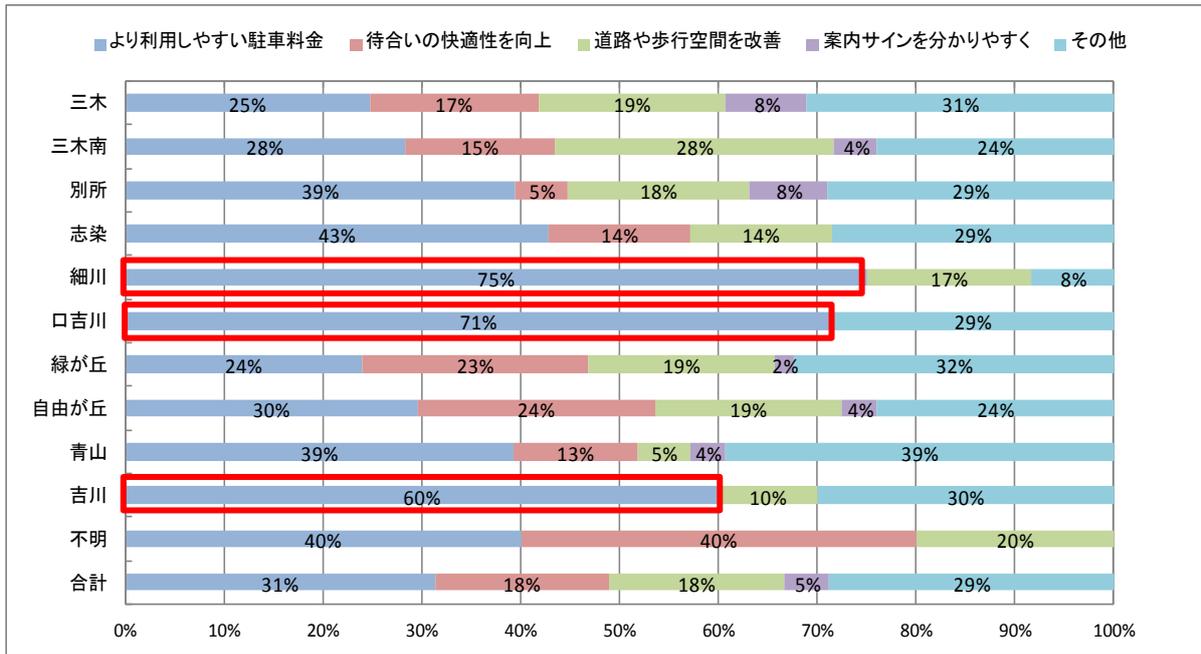


図 3-19 鉄道利用時の不便な点・改善要望（地域別）

「粟生線」を未来に残すための利用意向は、全体で「1回でも多く利用しようと思う」が約6割を占めており、粟生線沿線地域（三木、三木南、緑が丘、自由が丘及び青山地域）においてこの割合が高くなっています。

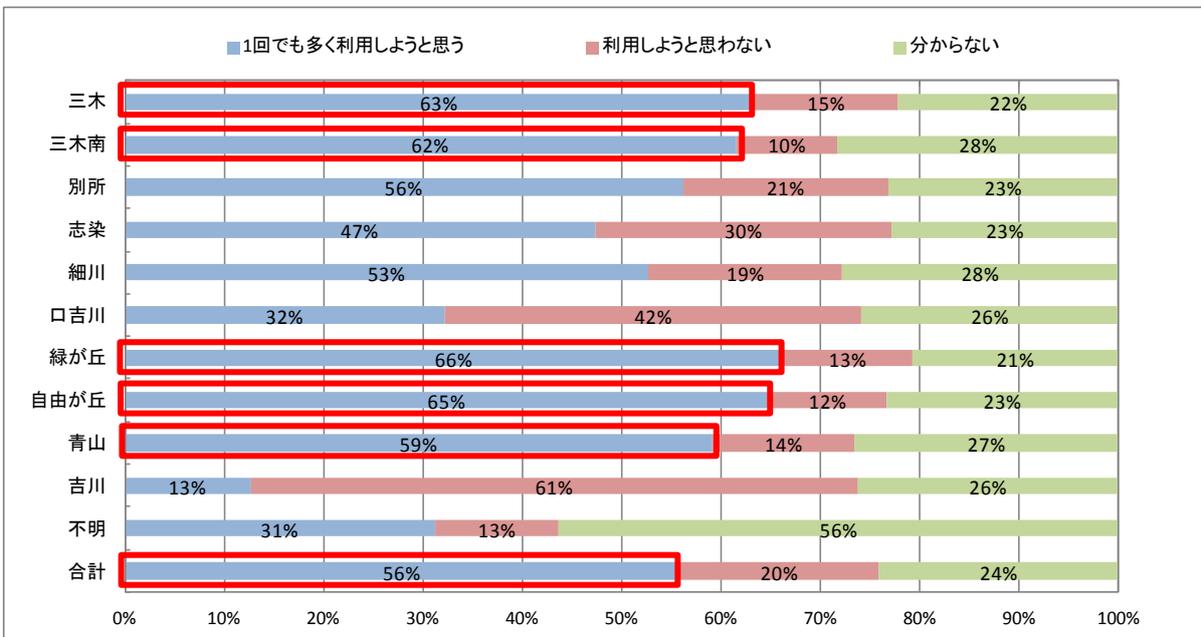


図 3-20 「粟生線」を未来に残すための利用意向

③ バスの利用について

バスの利用頻度は、全体で「利用しない（ほとんど利用しない：22%・全く利用しない：28%）」が約半数を占めています。10歳代(36%)と70歳代(40%)で「利用しない」の比率がやや低くなっています。

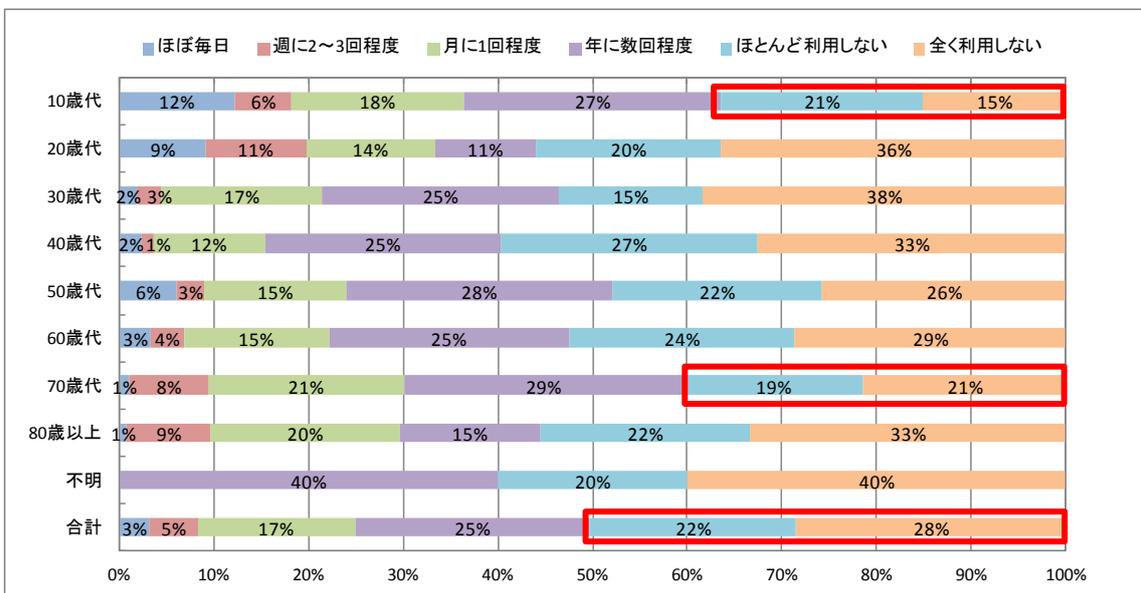
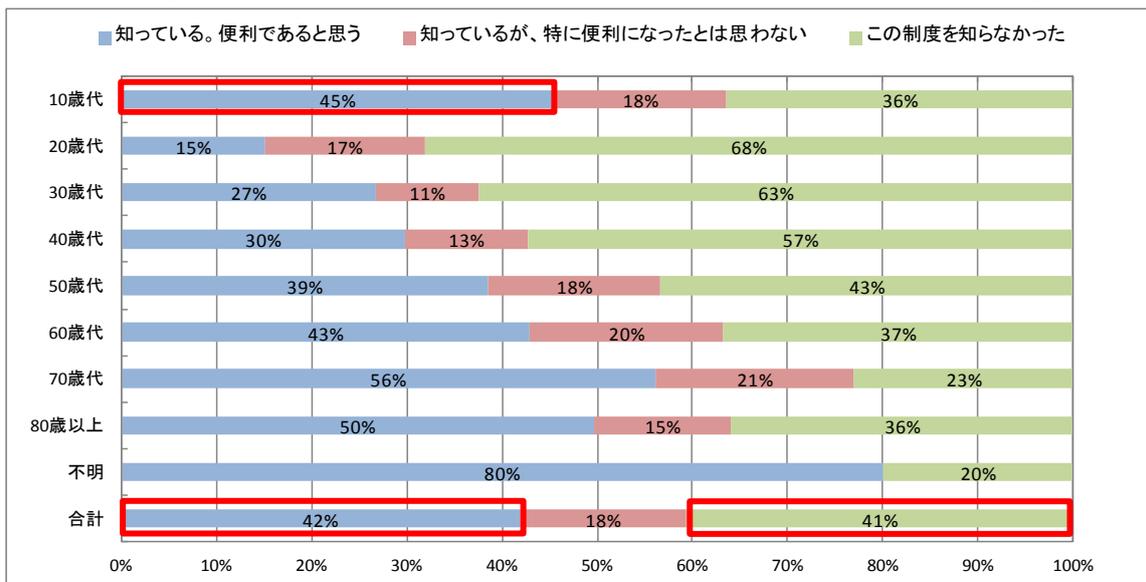


図 3-21 バスの利用頻度

「一律運賃制」の認知及び評価は、全体で4割が「知っている。便利である」となっています。一方で、同じく4割が「この制度を知らなかった」としていません。

年齢別では、バスの利用割合が多い10歳代(45%)で最も多く、20歳代以上では年齢を増すごとに認知、評価の割合が高まる傾向となっています。



一律運賃制：ICカード乗車券（ニコパカード）利用で市内間運賃を原則として一律200円とするもの（平成27年10月から実施）

図 3-22 一律運賃制の認知度及び評価

バスをより利用しやすくするための施策は、全体で「神戸電鉄とバスとの乗継ぎがしやすくなるよう、ダイヤ調整を行う」が約4割と最も多く、「市内の公共交通の時刻表（冊子）を定期的に配布する」及び「バスの運行ダイヤや運行時間帯を見直す」がそれぞれ約2割となっています。

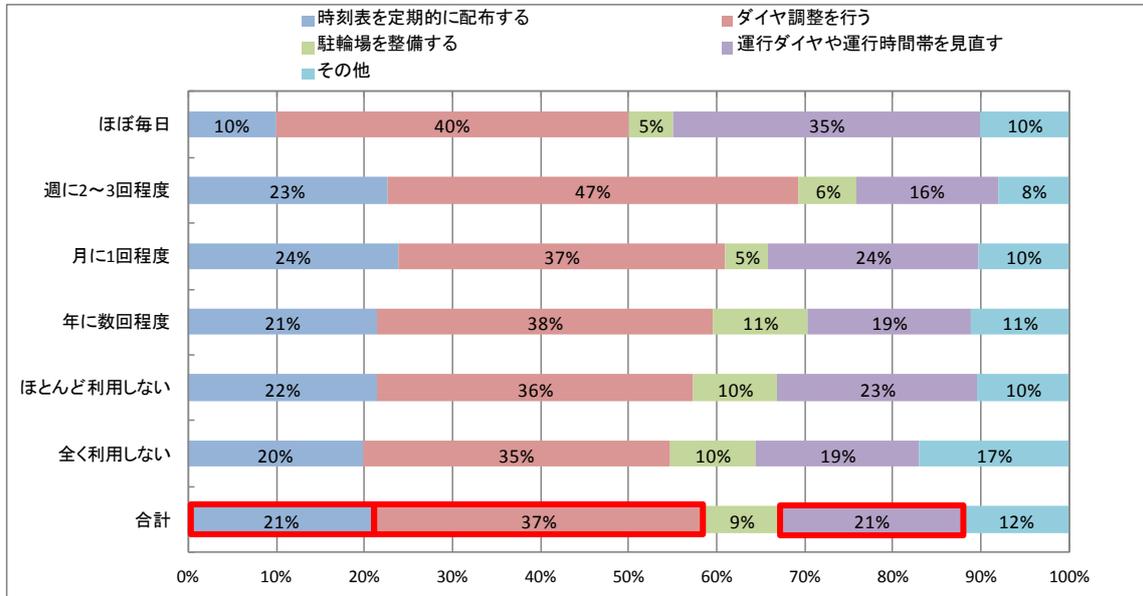


図 3-23 バスをより利用しやすくするための施策

④ 北播磨総合医療センター方面行きバスの利用について

利用頻度は、全体で「利用しない（ほとんど利用しない：19%・全く利用しない：68%）」が約9割を占めています。ただし、年代が増すごとに利用する比率が高くなる傾向となっており、70歳代(22%)、80歳代以上(25%)ではおおむね2割が利用しています。

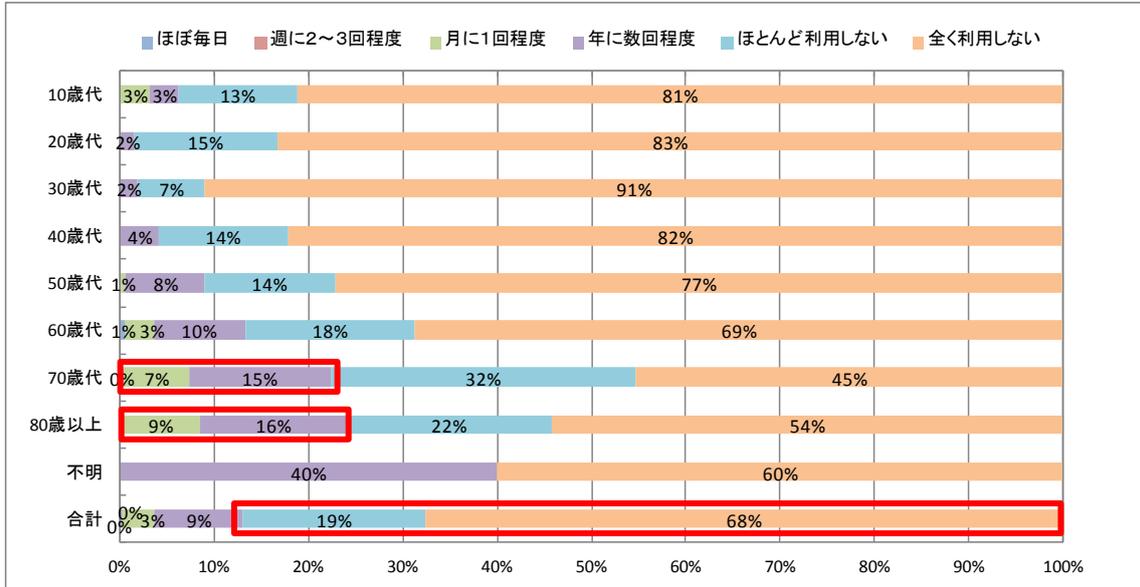


図 3-24 北播磨総合医療センター方面行きバスの利用頻度

北播磨総合医療センター方面行きバスが途中乗降可能となったことの認知及び評価は、全体で約3割が「便利になった」としています。一方で、約5割が「途中乗降できることを知らなかった」としています。

前述の「利用頻度」と同様に、年代が増すごとに「便利になった」とする比率が高くなる傾向となっています。

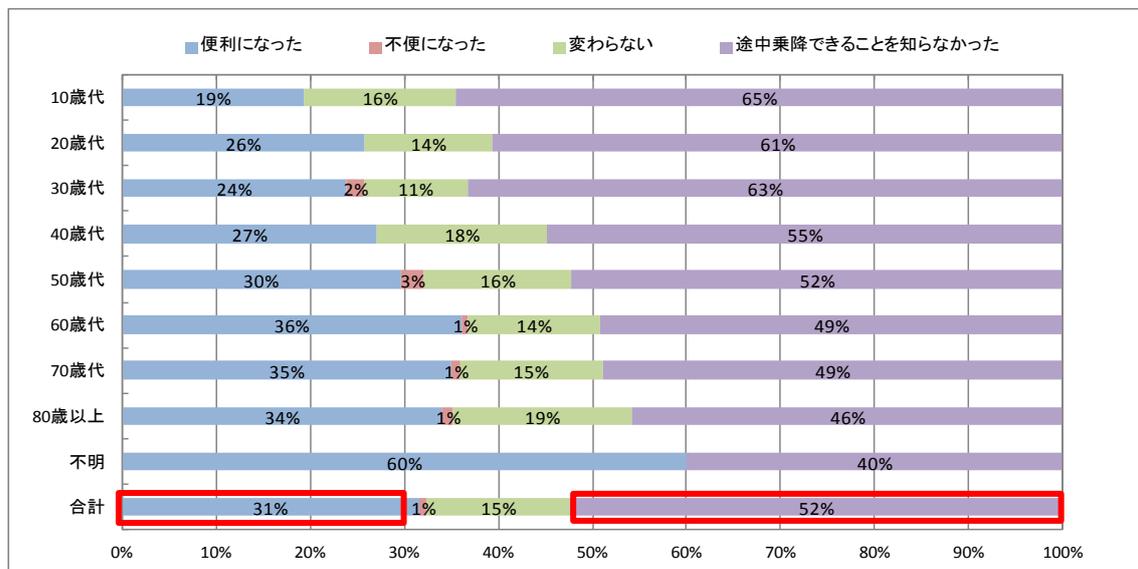


図 3-25 途中乗降可能となったことの認知及び評価

⑤ 「デマンド型交通（予約型乗合バス・タクシー）」について

デマンド型交通（予約型乗合バス・タクシー）の利用は、全体で「利用したい」が約2割であり、年代が増すごとにその比率が高まる傾向です。また、地域別では、口吉川及び吉川地域でその割合がやや高くなっています。

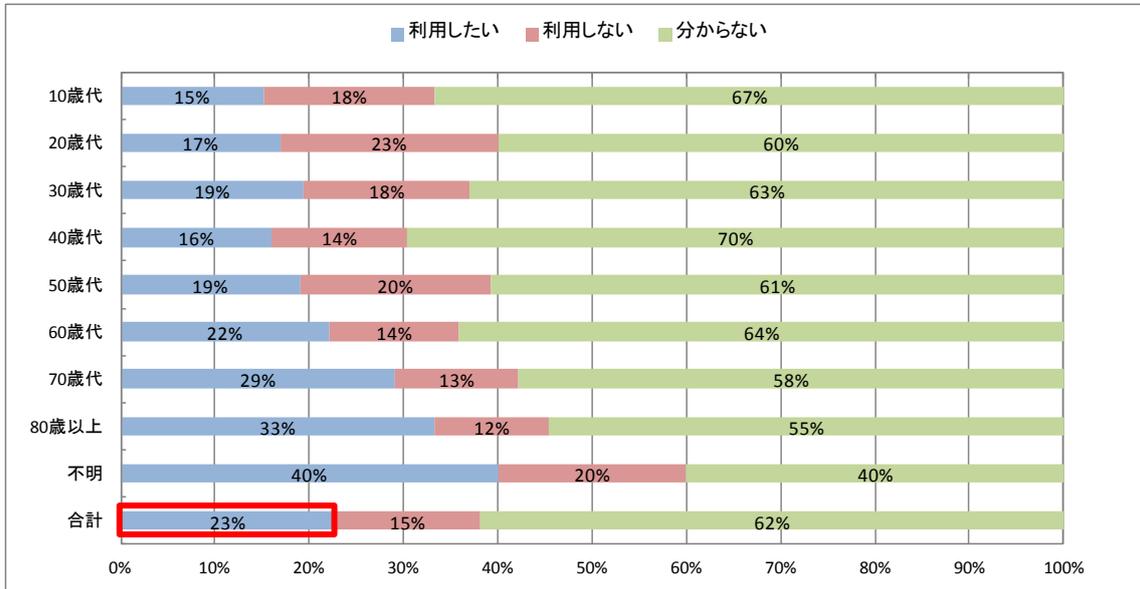


図 3-26 デマンド型交通（予約型乗合バス・タクシー）利用希望（年代別）

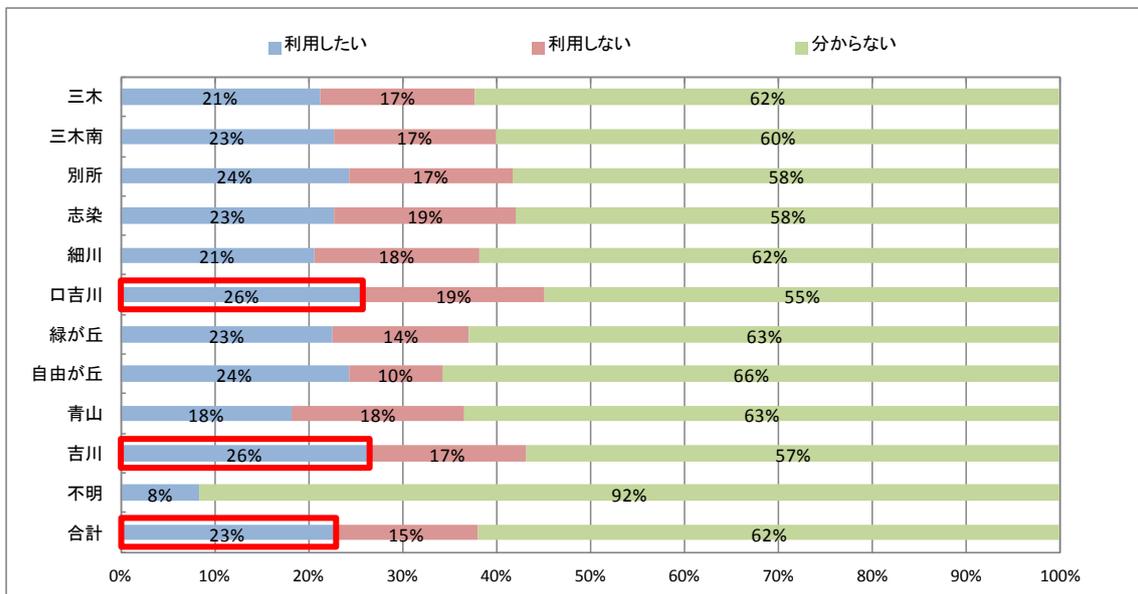


図 3-27 デマンド型交通（予約型乗合バス・タクシー）利用希望（地区別）

⑥ 公共交通の維持と経費について

公共交通の維持と経費については、全体で「なるべく維持すべきと考えるが、経費の節減に努めるべき」が最も多く約6割を占めており、「経費をかけてでも維持すべき」の約3割より多くなっています。

各年齢ともに同傾向ですが、10歳代(39%)～20歳代(37%)で「経費をかけてでも維持すべき」がやや多くなっています。

地域別では若干の差異はありますが、各地域とも同様の傾向となっています。

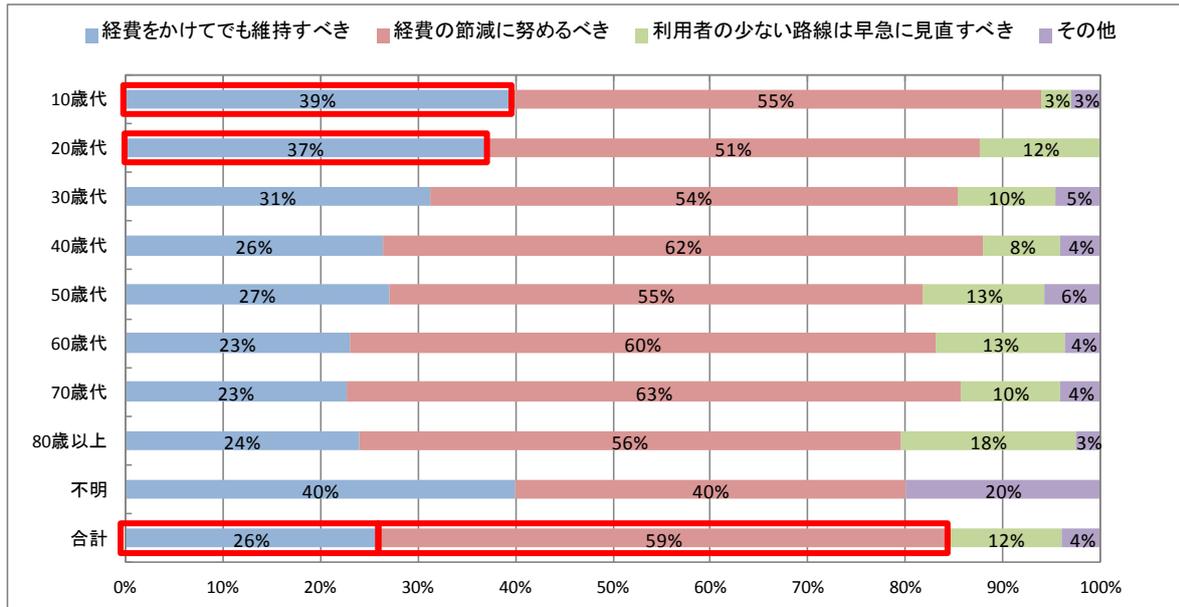


図 3-28 公共交通の維持と経費（年代別）

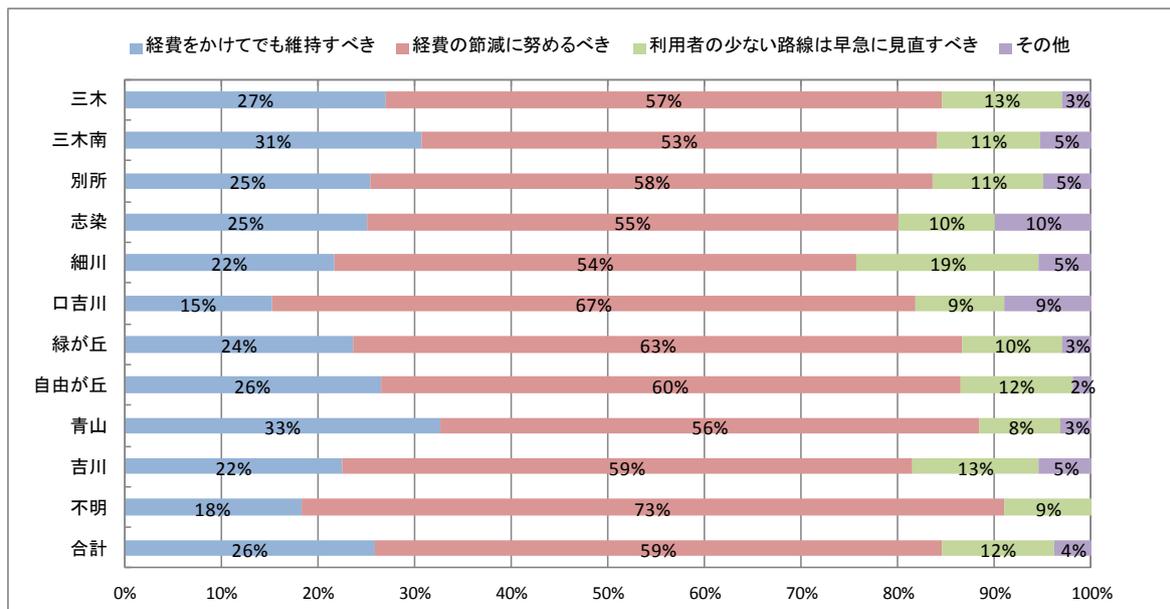


図 3-29 公共交通の維持と経費（地区別）

(2) 地域からのヒアリング結果

・実施目的

アンケート調査を補完し、各地域の現状を把握することを目的に、公共交通に関し地域住民から寄せられている意見、要望等の聞き取りを行いました。

・実施期間

平成 29 年 9 月下旬～平成 29 年 11 月上旬

・ヒアリングの対象者

三木市地域公共交通検討協議会委員（市民の代表）及び三木市区長協議会
三木市老人クラブ連合会役員
三木市社会福祉協議会
らんらん倶楽部（志染地域）

表 3-12 地域ヒアリング結果 (1/2)

地域名	項目	意見・要望
三木南	地域内のバス路線の認知について	地域内のバス路線を十分に認識していないため、北播磨総合医療センターや買い物へ行けることを知らなかった。地域に特化したバス時刻表があればよいのではないかと。
	バスルートについて	三木南地域から神鉄駅へアクセスする手段を確保してほしい。民家が点在している地域では、定時定路線バスで全てを賄うのは難しい。
	新たな地域交通手段の導入について	80歳を超えて運転する人もいるが、今後、自動車運転免許証を自主返納することが考えられる。デマンド型交通の導入を検討してほしい。また、地域ふれあいバスの導入については、運行の担い手がいるかどうか分からないが、制度について教えてほしい。
	乗継運賃について	「一律運賃制」により 200 円で乗車できるが、乗り継ぐと追加して運賃がかかる。追加運賃がかからなければ、より移動しやすくなる。
志染	地域内のバス路線の認知について	地域の路線図をみると、地域内で運行しているバス路線がよく分かる。地域の公民館に掲示してはどうかと思う。
	新たな地域交通手段の導入について	志染地域は東西に長く地域によって行きたい場所が異なるため、地域ふれあいバスの運行は難しい部分がある。
細川	地域の拠点整備について	細川町公民館前をミニバスターミナルとして整備し、地域の拠点とすることで魅力を高めたい。
	バスルートについて	細川町公民館から恵比須駅へ行けるようにしてほしい。このルートがあればよいという話はよく出るが、実際利用するかとなると疑問。
	乗継ぎについて	夕方の医療センターからの帰りの便について、三木営業所で乗り継ぐことにより地域まで帰って来られるが、高齢者にとっては乗継ぎが分からないなど、抵抗は大きい。
	地域住民の利用促進活動について	路線バスや地域ふれあいバスを「初めて」利用するときのハードルが高い。「買い物へ行けるバス」と打ち出し、1日乗車体験会を開催してほしい。一度乗車すればそのダイヤを覚え、その後も利用するようになる。
	周知・PRについて	バス時刻表が回覧で回って来ても、それを必要とする高齢者の手に届いていないことがある。「高齢者の皆様へ」や「バスを利用する皆様へ」などと表記してほしい。

表 3-13 地域ヒアリング結果 (2/2)

地域名	項目	意見・要望
緑が丘	バスルートについて	緑が丘地域からネスタリゾート神戸への交通の便をよくしてもらいたい。
	バス利用について	以前はバス車内（三宮線）に時刻表が設置されていたが、現在はないため設置してもらいたい。 バスのダイヤ改正の際、改正後も「改正した」ことをバス車内のディスプレイ等で引続き表示してもらいたい。
	周知・PRについて	時刻表を見て「買い物へ行ける」「観光地へ行ける」ことが分かるよう、時刻表に写真を入れてはどうか。
青山	聞き取り等の意見交換について	地域への聞き取りは、今後も続けてほしい。
	バスルートについて	青山・緑が丘循環ルートは、緑が丘駅、緑が丘町自治会館、緑が丘町公民館及び青山公民館を通るルートとしてほしい。 高齢者が円滑に移動できる手段を確保していきたい。
	鉄道とバスとの接続について	青山5丁目～三宮線ができ便利になったが、帰りは三宮～恵比須駅線に乗ることもあるため、緑が丘駅での青山方面へ行くバスの乗継ぎを改善してほしい。
	地域住民の利用促進活動について	地域の広報紙に公共交通に関する記事を掲載するなど、 <u>地域を挙げて啓発活動に取り組みたい。</u>
	周知・PRについて	<u>インターネットを活用すれば、公共交通をより快適に利用できる。</u> 夕方に北播磨総合医療センターからバスの乗継ぎや神鉄利用で帰られるのであれば、それが高齢者にも分かるような紙面にして案内してほしい。 <u>情報が必要な人に届いていない。</u> 民生委員も協力する。
吉川	バスルートについて	吉川方面から三木市街地へのバス路線があるが、市役所へ行くルートがあるとよいと思う。 また、 <u>よかたんバスのフリー乗降制度は便利と聞くため、可能な場所で希望があれば広げていくとよいと思う。</u>
	一律運賃制について	高校生の保護者が大変喜ばれている。
三木市社会福祉協議会	地域の移送サービスについて	三木市社会福祉協議会の移送ボランティア（福祉有償運送）を4団体で行っている。おおむね要介護度3以上で、自分で公共交通の利用が困難な方を対象に病院等への移送を行っている。
らんらん倶楽部（志染地域）	地域の移送サービスについて	らんらん倶楽部（まちづくり協議会の構成団体）が三木市社会福祉協議会の地域活動車を利用して、公民館でふれあいサロンがある際の移送サービスを行っている。 <u>高齢者にとって、公民館が寄りどころとなっている。</u>

3-4 公共交通に関する市の経費

(1) 市負担経費の推移

本市の公共交通に関する経費は、約5億円となっています。

路線バスの補助金額は、平成27年の見直しにより一定の削減が図られました。ただし、路線種別にみると旧北播磨総合医療センター直通バスの削減幅が大きく、路線バスはほぼ横ばい、旧コミュニティバスはやや増加見込となっています。

また、平成27年度からの一律運賃制の導入により、同年度から運賃補填の経費が発生しています。これは路線バスの利用者数に応じて変動するものであり、仮にバス利用が増えれば補填額も増加するという性格を有しています。

なお、地域ふれあいバスに関する経費は、約6百万円で一定しています。

(単位：百万円)

区 分			H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30
			実績	実績	実績	実績	実績	実績	実績見込	当初予算
路線バス	補助	路線バス	67	72	82	65	69	72	65	68
		旧コミュニティバス	52	50	52	73	82	105	98	98
		旧医療センター直通バス				250	250	202	198	196
		小計	119	122	134	388	401	379	361	362
	運賃補填等						20	45	47	51
	小計		119	122	134	388	421	424	408	413
地域ふれあいバス (※注)				2	5	6	6	6	6	6
神戸電鉄			52	99	61	69	24	66	72	84
計			171	223	200	463	451	496	486	503

注) 車両償却費、車両修繕費、車両保険料等を含まない。

図3-30 公共交通に関する市補助額の推移

(2) 路線バスの補助金額と利用状況

路線バス補助額を路線種別にみると、旧北播磨総合医療センター直通バスが最も多く約2億円、次いで旧コミュニティバスが約1億円となっています。

次に、利用者数1人当たりの補助金額では、路線バスが327円に対し、旧コミュニティバスが約3倍(969円)、旧北播磨総合医療センター直通バスが約12倍(4,003円)となっています。

3種類のバスの比較評価では、旧コミュニティバス及び旧北播磨総合医療センター直通バスについて、経費は多いが利用者数は少ない非効率な状況にあるといえます。

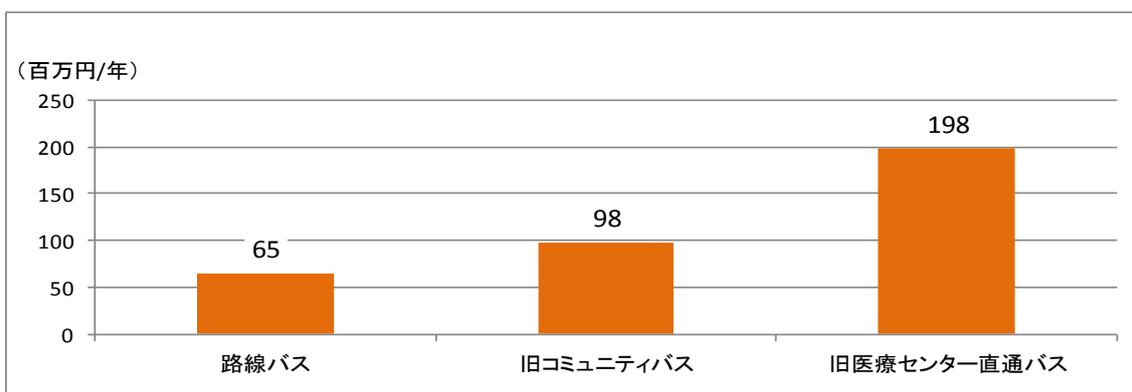


図 3-31 三木市補助路線バスの補助金額 (平成 29 年度)

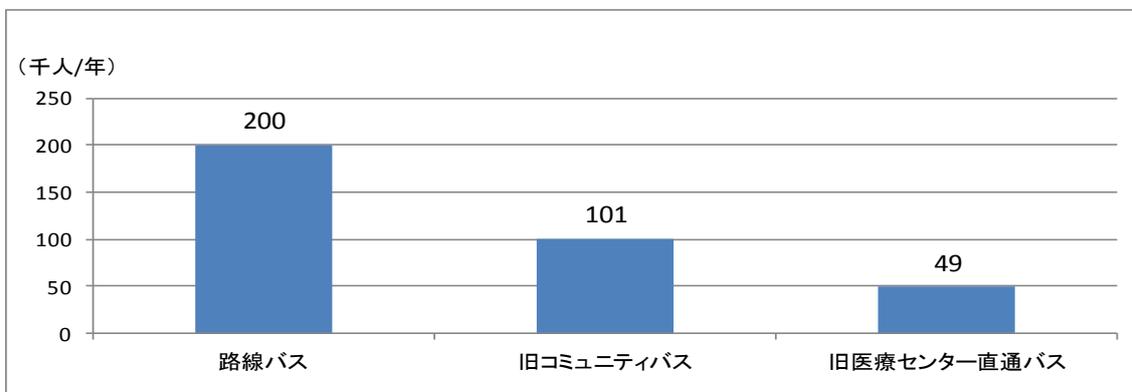


図 3-32 三木市補助路線バスの利用者数 (平成 29 年度)

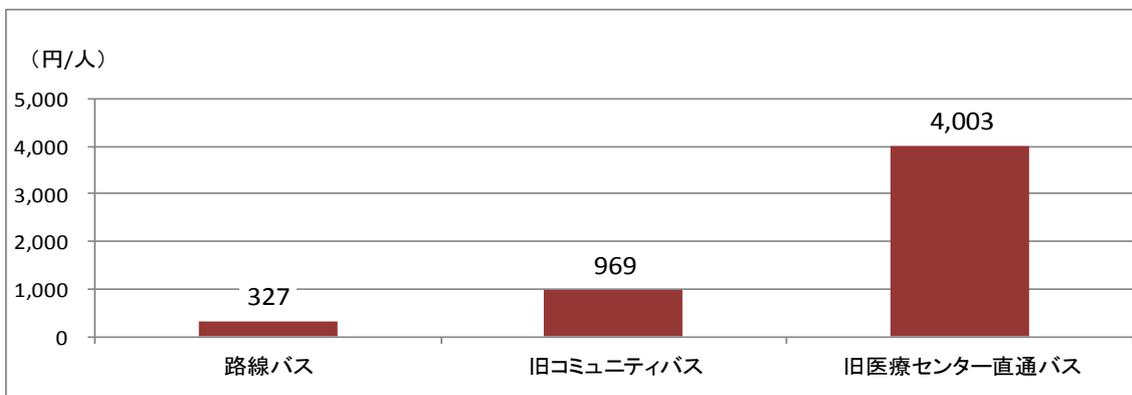


図 3-33 三木市補助路線バスの利用者数1人当たり補助金額 (平成 29 年度)

表 3-14 三木市補助路線バスの利用状況（平成 29 年度）（路線バス）

区 分	平成29年度（H28.10～H29.9）		
	年間 補助金額 （千円）	年間 利用者数 （人）	1人当たり 補助金額 （円/人）
	A	B	A/B
国・県補助路線	39,074	116,364	336
吉川庁舎前～三宮（※）	1,836	3,831	479
社～三田駅（※）	2,168	12,944	167
三木営業所～三田駅（※）	8,104	25,168	322
三木営業所～岡場駅前（※）	7,086	6,935	1,022
三木営業所～東条町～吉川庁舎前	5,899	23,327	253
三木営業所～三木高校口～みなぎ台	6,969	29,475	236
北播磨総合医療センター～東条町・みなぎ台～吉川庁舎前	7,012	14,684	478
市単独補助路線	26,384	83,882	315
三木鉄道代替バス	21,353	40,870	522
恵比須駅～三木鉄道記念公園前～厄神駅（※）	11,589	19,500	594
三木営業所～厄神駅（※）	9,764	21,370	457
渡瀬～新三田駅（※）	783	36,453	21
三木営業所～大二谷	4,248	6,559	648
計	65,458	200,246	327

※市域をまたがる広域路線(※)のB欄は、路線の全延長に占める市内延長の割合で案分した人数。

表 3-15 三木市補助路線バスの利用状況（平成 29 年度）（旧コミュニティバス）

区 分	平成29年度（H28.10～H29.9）		
	年間 補助金額 （千円）	年間 利用者数 （人）	1人当たり 補助金額 （円/人）
	A	B	A/B
旧みっきいバス	67,129	91,349	735
青山5丁目ルート	23,267	46,592	499
青山・緑が丘循環ルート	12,061	3,950	3,053
三木循環ルート	8,361	6,533	1,280
恵比須駅～三木営業所～恵比須駅	4,933	4,322	1,141
平井ぶどう園前～三木営業所～恵比須駅	3,428	2,211	1,550
別所第1ルート	4,494	2,150	2,090
別所第2ルート	5,108	2,202	2,320
三木別所観光ルート	4,985	2,506	1,989
吉川温泉よかたん行き	2,923	5,110	572
木曜日運行（神姫バス）	1,566	2,640	593
日曜日運行（神姫ゾーンバス）	1,357	2,470	549
朝日ヶ丘ルート	5,930	22,306	266
旧みっきいよかたんバス	30,841	9,709	3,177
健康福祉センター～福吉・福井～健康福祉センター	6,639	1,170	5,674
健康福祉センター～前田・吉川総合公園～健康福祉センター	8,351	1,615	5,171
健康福祉センター～大門・市野瀬～健康福祉センター	7,572	3,888	1,948
健康福祉センター～上松・みなぎ台～健康福祉センター	6,624	1,796	3,688
渡瀬・イオンモール神戸北ルート	1,655	1,240	1,335
計	97,970	101,058	969

表 3-16 三木市補助路線バスの利用状況（平成 29 年度）（旧北播磨総合医療センター直通バス）

区 分	平成29年度（H28.10～H29.9）		
	年間 補助金額 （千円） A	年間 利用者数 （人） B	1人当たり 補助金額 （円/人） A/B
別所ルート（101系統）	15,682	2,847	5,508
自由が丘本町・別所ルート（102系統）	23,090	2,369	9,747
緑が丘駅・三木南・三木ルート（103系統）	19,645	7,866	2,497
自由が丘西ルート（104系統）	18,276	6,384	2,863
自由が丘東ルート（105系統）	28,710	7,461	3,848
緑が丘・青山ルート（106系統）	28,617	10,065	2,843
細川・三木ルート（107系統）	24,770	8,309	2,981
志染・三木ルート（108系統）	3,608	1,435	2,514
吉川・口吉川ルート（109系統）	21,794	2,362	9,227
口吉川・高畑ルート（110系統）	13,744	352	39,045
計	197,936	49,450	4,003

4 第4次計画における取組効果の検証

4-1 取組方針別の取組効果の検証

「第4次計画」の計画期間中（平成25年度～平成29年度）に実施した取組施策について、取組方針別に、各取組の効果、次期計画における継続性を検証しました。

なお、第4次計画の基本的な考え方は、「①誰もが利用しやすい公共交通の環境づくり」「②地域の「共助」を活用した新たな交通の仕組みづくり」及び「③地域に応じた、きめ細やかな計画づくり」であり、計画の目標は「誰もが移動しやすい公共交通により、住みよいまちづくりをすすめます」です。

以下に、「取組の評価」及び「取組の継続性」を示します。

＜基本方針1＞ 交通事業者、行政、市民で公共交通を維持します

（取組の評価）

- (1) 交通事業者は安定的な運行を行い、安心な暮らしを支えている。市は計画策定や見直しを行い、公共交通の整備を進めている。市民はアンケート調査への回答等を通じ、公共交通の利用意向の把握に協力している。
- (2) 北播磨総合医療センターへの旧直通バスの整理統合により、バス路線の効率化を図った。また、「一律運賃制」の導入によりバスの利用促進に寄与している。粟生線については、国、県及び沿線市による支援や活性化事業の取組効果もあり利用者数の減少が続いているものの、減少傾向は鈍化している。
- (3) 「三木市地域公共交通会議」及び「神戸電鉄粟生線活性化協議会」が、交通事業者、行政及び市民の協議、意見交換、情報共有の場となっている。また、バスロケーションシステムの導入により、バスの利用環境が向上している。

（取組の継続性）

- (1) 安心な市民生活の提供のため、公共交通の安定的な提供及び計画策定等による計画的な公共交通の整備を継続する。また、市民による公共交通の積極的な利用については、意見交換会等の開催によりその意識の醸成や更なる利用促進が望まれる。
- (2) 北播磨総合医療センターへの旧直通バスの整理統合によりバス路線の効率化が図られたが、利用需要や利用状況に応じた見直しを今後も実施する必要がある。また、粟生線については、国、県及び沿線市と協調し利用促進に向けた取組を実施する。
- (3) 交通事業者、行政及び市民が意見交換等を行う場を今後も積極的に持ち、施策に反映していく必要がある。また、関係者が連携し、引き続き、公共交通の利用環境の改善に取り組む。

<基本方針2> 公共交通の利用を促進します

(取組の評価)

- (1) 粟生線の活性化・利用促進策として、助成や支援、啓発活動を実施し、利用促進に寄与している。
- (2) パークアンドライド駐車場の運用や駐輪場の整備により、自動車等による駅へのアクセスの向上に寄与している。また、志染駅前市民トイレの整備により利用環境の向上を図った。
バス交通についても、自由が丘中公園においてロータリーや待合施設を整備し、利用環境の向上を図った。
- (3) 市内小学校やシルバー教室等においてバスの安全教室を開催するとともに、市役所において「ノーマイカーデー」を実施することにより、公共交通の利用促進に寄与している。

(取組の継続性)

- (1) 粟生線支援フレームによる支援は終了したが、その他の助成制度や啓発活動について積極的に実施する。
- (2) パークアンドライド駐車場や駐輪場を維持する。また、バス停留所や駅前市民トイレの整備については、候補地がある場合に実施を検討する。
- (3) 地域へのモビリティ・マネジメントや市役所における「ノーマイカーデー」を継続して実施することにより、公共交通の利用を促進する。

<基本方針3> 公共交通をまちづくりに活かします

(取組の評価)

- (1) 地域ふれあいバスの運行や高齢者等に対するバス等の運賃助成、地域による移送サービスの実施により、公共交通の利用促進とともに高齢者の外出機会の創出に寄与している。
- (2) 高校生の通学手段となる「三木営業所～みなぎ台・吉川庁舎前」線については、「一律運賃制」の導入により利用状況が向上している。
- (3) イベントとの連携等により公共交通の利用促進が図られているが、市の魅力発信や観光資源の活用を進めるためにも、新たな観光地へのルートの検討が必要となってきた。

(取組の継続性)

- (1) 地域ふれあいバス等の地域の取組や高齢者等への運賃助成を継続し、交通と福祉との連携を続ける。
- (2) 高校生の通学路線バスは収支状況が改善傾向にあり、今後も路線を維持する。
- (3) イベントとの連携を継続するとともに、新たな観光拠点へのルートを検討する。

4-2 具体的な取組効果の検証

第4次計画の計画期間中に実施・検討した利用促進策の各事業の具体的な取組について、取組の効果、継続性の評価を次ページ以降に一覧で示します。

事業の継続性については、次に掲げる観点から、今後も継続して実施する取組を「○」、時期は未定であるが実施を検討する取組を「□」、一部変更して継続実施する取組を「△」、今後は実施しない取組を「×」としてそれぞれ評価しました。

- ・ **効果の有無について**

実施した取組について、定量的・定性的な効果を評価し、各方針に対する一定の効果の有無を評価

- ・ **今後の実施について**

上記に加え、今後も一定の実施効果が得られるか、内容変更の必要があるか等の観点から、今後の実施について判断

第4次計画の取組施策の評価一覧表（平成25年度～平成29年度）

施策の継続性 ○：今後も継続して実施する □：時期は未定であるが実施を検討する
△：一部変更して継続実施する ×：今後は実施しない

(1/7)

事業方針	施策	具体的な取組	実行主体	評価内容	取組効果（実績）					取組の評価	継続性	
					H25	H26	H27	H28	H29			
基本方針1 交通事業者、行政、市民で公共交通を維持します	施策① 交通事業者、行政、市民の責任と役割の明確化											
	ア	利便性が高く安定的なサービスの提供	交通事業者	路線バスの安定的な運行と利便性向上への取組	路線バスの安定的な運行 北播磨総合医療センターの開設に伴い路線を新設（H25） 旧直通バスの途中乗降の自由化（H27）					公共交通の安定的な提供を行った	○	
	イ	積極的な情報公開（路線ごとの収支状況など）	交通事業者	路線ごとの収支状況や利用状況の提供	路線ごとの利用状況を提供					利用状況の把握に寄与	○	
	ウ	低公害車、バリアフリー車両の導入	交通事業者	低公害車、バリアフリー車両の導入台数	18台	2台	—	—	—	乗降しやすさの向上に寄与	○	
	エ	交通事業者（鉄道、バス、タクシーなど）、行政、市民の協議の場となる「交通施策推進・連絡会議」の設置の検討	市	交通事業者、行政、市民の協議の場の設置	会議の設置には至っていないが、市民の代表、交通事業者及び市等からなる「三木市地域公共交通会議」を継続して開催 「神戸電鉄栗生線活性化協議会」へは平成28年度から新たにバス事業者や各市の商工会議所等が参画					情報共有や意見交換の場となっている	△	「交通施策推進・連絡会議」は設置しない（代わりに三木市地域公共交通検討協議会を継続して開催）
	オ	公共交通に関する住民向け意見交換会の開催	市	住民向け意見交換会の開催	市内バス交通の見直しに係る住民との意見交換会を開催（H25に20回、H27に28回それぞれ開催）					住民の公共交通の利用に対する意識の醸成に寄与	○	
	カ	公共交通網計画の策定	市	公共交通網計画の策定	「第4次三木市公共交通網計画」平成25年8月策定 三木市バス交通の見直し計画 平成27年8月策定 「三木市地域公共交通網形成計画」平成31年3月策定予定					計画的な公共交通の整備に寄与	○	
	キ	公共交通の利用啓発と支援	市	モビリティ・マネジメントの実施並びに鉄道及びバスの運行補助等	個別項目のとおり					利用促進及び交通事業者への支援に寄与	○	
	ク	公共交通を支える主役としての積極的な利用	市民	1日当たりのバス利用者数（三木市統計書）	4,929人	5,192人	5,322人	5,410人	集計中	利用者数は増加傾向にある	○	今後も引き続き積極的な利用が必要
	ケ	交通事業者や行政が実施するニーズ調査などへの協力	市民	アンケート等への協力	三木市パーソントリップ調査（H26） 新たな公共交通網の計画策定に向けたアンケート調査（H29）					住民の意向の把握に寄与	○	
コ	個人レベルでの低公害車の導入	市民	個人レベルでの低公害車の導入	実施に至らず					評価の実施に至らず	×	取組評価が可能な他の施策を検討	

事業方針	施策	具体的な取組	実行主体	評価内容	取組効果（実績）					取組の評価	継続性	
					H25	H26	H27	H28	H29			
基本方針1 交通事業者、行政、市民で公共交通を維持します	施策② 交通事業者の経営改善と自助努力への支援											
	ア	人件費や運行コストの削減	交通事業者	人件費や運行コストの削減	利用需要に見合ったダイヤの設定により運行車両数を削減（H27）					路線の整理統合により効率化が図られた	○	
	イ	利用者へのサービスの向上と利用促進	交通事業者	バスロケーションシステムの導入	「神姫バスナビ」の導入に向けた対応（H27）及び運用（H28以降）					バスの利便性の向上に寄与	○	運用を継続
	ウ	利用しやすいダイヤの見直しの実施	交通事業者	改正回数やその内容	路線バスとJR加古川線との乗継時間を短縮（H27）					利用環境の向上に寄与	○	
	エ	需要に見合う適切なサービスの供給のあり方の検討	交通事業者	利用状況に応じた運行	重複路線を整理統合し、便数の調整を図ることでコストを削減。減便を原資に多客便の増強を実施（H27）					路線の整理統合により効率化が図られた	○	
	オ	乗車券制度の充実	交通事業者市	乗車券制度の充実	バスICカード乗車券「ニコパカード」の利用による「一律運賃制」の導入（H27）					分かりやすい料金体系となり利用促進に寄与	○	制度を継続
	カ	新たな広告媒体の導入などによる広告の充実	交通事業者	広告の充実	未実施					実施に至らず	○	引き続き検討
	キ	オリジナルグッズの製作・販売などを通じたイメージの向上と新たな収益の確保 など	交通事業者	モビリティ・マネジメントグッズの作成	バスの安全教室用のグッズを作成（鉛筆、下敷き等）					利用促進及び周知・PRに寄与	○	
	ク	神戸電鉄粟生線支援に係る無利子貸付	市	神戸電鉄への無利子貸付に係る利子負担	1,606千円	1,606千円	1,606千円	1,606千円	なし（H28年度で終了）	神戸電鉄の経営改善に寄与	×	市独自支援は継続
	ケ	神戸電鉄への赤字補てん（神戸電鉄粟生線資産負担軽減補助金の交付）	市	神戸電鉄粟生線資産負担軽減補助金の交付額	0	15,859千円	0	0	なし（H28年度で終了）		×	
	コ	バス事業者に対し、国・県の地域間幹線系統・地域内フィーダー系統確保維持費補助金を活用	市	（県）バス対策費補助額	18,975千円	16,492千円	16,311千円	24,997千円	21,943千円	補助金の活用により路線を維持	○	平成30年度から市町振興交付金を活用
				地域内フィーダー系統確保維持費補助額	5,692千円	7,732千円	6,926千円	7,047千円	5,439千円		○	
	サ	バス路線運行補助金（市単独補助分）の交付	市	各年度の補助額	52百万円	323百万円	352百万円	353百万円	344百万円	生活交通の維持に寄与	○	
シ	補助金交付の効果検証とバス路線の定期的な見直しの検討	市	見直しの状況	平成27年10月に市内バス交通の見直しを実施					利便性の向上に寄与	△		
ス	市職員の率先利用	市	出張時における神戸電鉄回数券の利用枚数	1,197枚	1,044枚	923枚	1,071枚	962枚	一定数の利用があり、市職員の公共交通の利用意識の向上に寄与	○		

事業方針	施策	具体的な取組	実行主体	評価内容	取組効果（実績）					取組の評価	継続性	
					H25	H26	H27	H28	H29			
基本方針1 交通事業者、行政、市民で公共交通を維持します	施策③ 異なる交通事業者間の連携強化											
	ア	交通事業者（鉄道、バス、タクシーなど）、行政、市民の協議の場となる「交通施策推進・連絡会議」の設置の検討（再掲）	市	交通事業者、行政、市民の協議の場の設置	基本方針1 施策①エに同じ					情報共有や意見交換の場となっている	△	
	イ	各バス停における系統図と総合時刻表の掲示	市	各バス停における系統図の掲出	実施	実施	実施	実施	実施	路線数が多く屋外での掲示のため変色が早く見づらいなど、十分に活用できていない	△	系統図には各地域の全路線が掲載されており地域内の路線の認知に利用できることから、各公民館への掲示など活用方法の変更を検討
ウ	分かりやすい案内情報の提供や案内標識の改善	交通事業者 市	バスロケーションシステムの導入 バス停標柱時刻表の改善	バスロケーションシステムの導入及び運用開始（H28） 交通事業者においてバス停標柱時刻表の形式を改善し、随時、変更（H29）					利用環境改善に寄与	○		

事業方針	施策	具体的な取組	実行主体	評価内容	取組効果（実績）					取組の評価	継続性	
					H25	H26	H27	H28	H29			
基本方針2 公共交通の利用を促進します	施策① 神戸電鉄粟生線の活性化・利用促進											
	ア	通勤利用者に対する新たな支援策の検討	市	新規就労者への神戸電鉄通勤定期運賃助成額（件数）	—	2,420千円 (47件)	3,598千円 (72件)	3,849千円 (77件)	1,167千円 (22件)	神戸電鉄の利用増に寄与	○	
	イ	「駅を中心としたまちづくり」の検討	市	「駅を中心としたまちづくり」の検討	神戸電鉄粟生線地域公共交通網形成計画(平成29年4月策定)に明記					協議の上、具体化が必要	○	
	ウ	モビリティ・マネジメントの推進	市	モビリティ・マネジメントの開催回数及び参加者数	—	14回 730名	1回 30名	1回 25名	17回 589名	公共交通の利用促進及び利用意識の向上に寄与	○	
	エ	粟生線支援フレームに基づく支援	国 県 沿線市	粟生線支援フレームに基づく支援効果額	193百万円	214百万円	223百万円	228百万円	なし(H28年度で終了)	粟生線への支援となった	×	鉄道安全輸送設備等の整備に対する支援は継続
	オ	三木金物まつりなどの観光イベントにおける粟生線の利用啓発	市	観光イベントにおける粟生線の利用啓発回数	6回	16回	9回	6回	7回	利用促進に向けたPRとなった	○	
	カ	活性化協議会への支援	市	利用促進事業実施のための協議会への負担金の支出額	3,988千円	3,997千円	3,927千円	4,375千円	3,758千円	神戸電鉄の利用促進に寄与	○	
	キ	小中学校などの学校行事における粟生線利用運賃助成	市	学校等の行事に係る神戸電鉄利用助成額（件数）	648千円 (45件)	687千円 (55件)	816千円 (63件)	600千円 (49件)	470千円 (36件)	神戸電鉄の利用促進に寄与	○	

事業方針	施策	具体的な取組	実行主体	評価内容	取組効果（実績）					取組の評価	継続性	
					H25	H26	H27	H28	H29			
基本方針2 公共交通の利用を促進します	施策② 利用しやすい環境の整備											
	ア	バス待機所やロータリーの設置	市	バス待機所やロータリーの設置	自由が丘中公園においてバス待合施設及びバスロータリーを整備（H25） 北播磨総合医療センターにおいてバス停を設置（H25）					利用環境の向上に寄与	□	新たな候補地が定まった際に実施を進める
	イ	バス運転手などの乗務員からの「現場」の声の聴取	市 交通事業者	「現場」の声の聴取	実施	実施	実施	実施	実施	実態の把握に寄与	○	
	ウ	電車の到着時刻に合わせたバスの運行ダイヤの調整（路線バスやコミュニティバスの駅への接続の強化）	市 交通事業者	鉄道に合わせたバスの運行ダイヤの調整	神戸電鉄粟生線地域公共交通網形成計画（平成29年4月策定）にも掲げ、調整に向け検討中					協議の上、具体化が必要	○	
	エ	パークアンドライド用の駐車場や駐輪場の整備	市	パークアンドライド駐車場の運用と駐輪場の整備	広野ゴルフ場前、恵比須、三木の各駅でパークアンドライド駐車場を運用中 志染駅南側に駐輪場を整備（H26）					パークアンドライド駐車場の利用は増加傾向にあり、駅へのアクセス性の向上に寄与	○	一部に利用率が低いところがあるため、引き続き、周知・PRを行う
	オ	バス停留所や駅前市民トイレの整備	市	駅前市民トイレの整備	志染駅前市民トイレを整備（H28）					利用環境の向上に寄与	□	新たな候補地が定まった際に実施を進める
	施策③ 公共交通の利用促進による地球環境の向上（CO2の削減）											
	ア	三木工業団地（巴工業団地）方面バスの充実	市	三木工場公園方面バスの検討	三木工場公園内のルートの延伸（三木工場公園内のバス停の増設）（H25）					工業団地の勤労者の利便性の向上に寄与	○	増便の検討を進める
	イ	コミュニティバスの更新時に、低公害車への転換を促進	交通事業者	低公害車への転換	よかたんバス等の車両更新（H27）					低公害車への転換が促進された	△	
	ウ	バス事業者に対し、低公害車への転換を働きかけ	市									
	エ	全市民を対象としたモビリティ・マネジメントの推進	市	バス乗り方教室の開催回数（参加人数）	1回 (21人)	1回 (33人)	なし	2回 (114人)	1回 (23人)	利用促進に寄与	○	
	オ	「市役所ノーマイカーデー」（毎月第4水曜日）の実践	市	本庁職員のノーマイカーデー実施率	23.7%	17.6%	14.0%	14.2%	16.5%	市職員の公共交通の利用意識の向上に寄与	○	
	カ	兵庫県の「マイバス・マイ電車の日」（毎月最終金曜日）への参加										

事業方針	施策	具体的な取組	実行主体	評価内容	取組効果（実績）					取組の評価	継続性	
					H25	H26	H27	H28	H29			
基本方針3 公共交通をまちづくりに活かします	施策① 交通と「福祉」との協調・連携											
	ア	地域力を活用した移動手段の確保検討	市	福祉有償運送の実施や地域住民による移送	三木市社会福祉協議会による福祉有償運送の実施 志染、細川地域において三木市社会福祉協議会の地域活動車を活用した住民の移送を実施					地域力により住民の移動手段を確保	○	
	イ	市民活動団体による移送サービスの推進	市									
	ウ	デマンド型交通の導入に向けた検討	市	デマンド型交通の導入に向けた検討	三木市地域公共交通検討協議会の下部組織である「三木市デマンド型交通検討部会」において検討を開始（H29）					検討を開始	○	検討を進める
	エ	「地域ふれあいバス」の未導入地区への導入の推進	市	地域ふれあいバスの利用者数	8,737人	10,424人	12,530人	14,523人	15,782人	利用者数は増加傾向 運行地域は、前計画から1地区（細川地区）増加	○	
	オ	高齢者、障がい者のバス等の運賃助成	市	バス券等の交付枚数	22,411枚	24,161枚	25,367枚	25,220枚	24,531枚	公共交通の利用促進及び高齢者等への外出機会の創出に寄与	○	
	カ	運転免許証の自主的返納者（高齢者）を対象としたバス等の運賃助成	市	バス券等の交付枚数	1,400枚	1,965枚	2,650枚	3,740枚	4,395枚			
	施策② 交通と「教育」との協調・連携											
	ア	スクールバスへの一般住民の相乗りの検討	市	細川地区のスクールバスの混乗化	細川地区のスクールバスの混乗化について検討したが、実施に至らず（H27）					実施に至らず	○	継続して検討
	イ	モビリティ・マネジメントの推進（再掲）	市	粟生線活性化セミナー等の実施及びバス乗り方教室の実施	「基本方針2施策①ウ」及び「基本方針2施策③エ」に同じ					利用促進に寄与	○	
	ウ	高校生の通学路線バスの維持（三木営業所～みなぎ台・吉川庁舎前線）	交通事業者 市	通学路線バスの利用者数	59,107人	52,383人	68,254人	66,232人	67,486人	一律運賃制の導入により利用状況が改善	○	
	エ	公共交通を利用した教育事業による利用促進	市	学校等の行事に係る神戸電鉄利用助成額	「基本方針2施策①キ」に同じ					神戸電鉄の利用促進に寄与	○	

事業方針	施策	具体的な取組	実行主体	評価内容	取組効果（実績）					取組の評価	継続性	
					H25	H26	H27	H28	H29			
基本方針3 公共交通をまちづくりに活かします	施策③ 交通と「観光」との協調・連携											
	ア	市内観光地を経由するバスルートの検討	市	市内観光地経由バスルートの検討	実施に至らず					新たな観光拠点（ネスタリゾート神戸、別所ゆめ街道等）へのバスルートの検討が必要	○	新たな観光拠点への観光ルートの検討
	イ	交通事業者への市内観光イベントの情報提供	市	金物まつりの三木市補助路線の無料運行の実施	実施	実施	実施	実施	実施	事業者と連携した取組となっている	○	
	ウ	観光施設やイベントと連携した企画乗車券の発売	市	金物まつりでの神戸電鉄1Dayバスの販売枚数	408枚	496枚	227枚	282枚	342枚	神戸電鉄の利用促進に寄与	○	
	施策④ 交通と「まちづくり」との協調・連携											
	ア	駅周辺の土地の規制緩和による若者世代の定住促進	市	駅周辺の規制緩和と未利用地の活用	広野ゴルフ場前駅周辺地域を市街化調整区域から市街化区域へ変更（H28）					駅周辺地の活用に寄与	○	
	イ	駅前の活性化	市		緑が丘駅前の未利用地の活用について検討中（H29）							
	ウ	都市計画道路や地区内生活幹線道路などの整備	市	道路の整備	市道高木平田線の整備（H24～整備中） 市道加佐草加野線の整備（H25～整備中）					バスの定時運行に寄与	○	
	エ	パークアンドライド用の駐車場や駐輪場の整備（再掲）	市	パークアンドライド駐車場の運用と駐輪場の整備	「基本方針2 施策②エ」に同じ6					駅へのアクセス性の向上に寄与	○	
	オ	バス停留所や駅前市民トイレの整備（再掲）	市	駅前市民トイレの整備	「基本方針2 施策②オ」に同じ					利用環境の向上に寄与	□	新たな候補地が定まった際に実施を進める
カ	路線バス（フィーダーバス）の維持による広域的な移動手段の確保	市	地域内フィーダー系統確保維持費補助額	「基本方針1 施策②コ」の「地域内フィーダー系統確保維持費補助金」に同じ					広域的な移動手段を確保	○		

5 本計画の策定に向けた課題の整理

5-1 協議会等の開催及び新たな公共交通網の構築に向けた取組

本計画の策定に当たり、社会情勢の変化や市民意向を考慮した上で、市民の移動手段の確保及び市民生活の利便性向上を図るとともに、地域の活性化に向けた新たな公共交通網を構築するため、交通事業者、関係機関及び地域住民の参画による「三木市地域公共交通検討協議会」（以下「協議会」という。）を設立し、協議及び検討を進めてきました。

また、超高齢社会に対応した新たな交通手段のニーズの高まりなどにも対応するため、協議会の下部組織として「三木市デマンド型交通検討部会」（以下「デマンド部会」という。）を設置しました。デマンド型交通については、本市における公共交通手段の新たな選択肢として検討を進めているところであり、本計画においても取り組むべき課題と位置付けています。

以下に、協議会及びデマンド部会の開催概要を示します。

表 5-1 三木市地域公共交通検討協議会の開催状況

回数	開催日	主な内容
第1回	平成29年7月27日	<ul style="list-style-type: none"> ○新たな公共交通網計画の策定について ○新たな公共交通網の計画策定に向けたアンケート調査の実施について ○「三木市デマンド型交通検討部会」の設置について ○計画策定に向けたスケジュールについて
第2回	平成29年11月29日	<ul style="list-style-type: none"> ○「第4次三木市公共交通網計画」の検証について
第3回	平成30年6月4日	<ul style="list-style-type: none"> ○デマンド型交通の導入検討の進捗状況について ○「三木市地域公共交通網形成計画」の素案について

表 5-2 三木市デマンド型交通検討部会の開催状況

回数	開催日	主な内容
第1回	平成29年9月5日	<ul style="list-style-type: none"> ○デマンド型交通の導入の検討に当たって ○デマンド型交通の導入先進事例について ○デマンド型交通の導入検討の方向性について
第2回	平成29年12月28日	<ul style="list-style-type: none"> ○デマンド型交通の導入に当たっての検討項目について ○地域の移動需要特性からみたデマンド型交通の導入の検証項目について ○地域構造からみたデマンド型交通の運行方式について
第3回	平成30年3月30日	<ul style="list-style-type: none"> ○デマンド型交通の導入検討方針（案）について ○デマンド型交通の導入検討地域の選定検討状況について

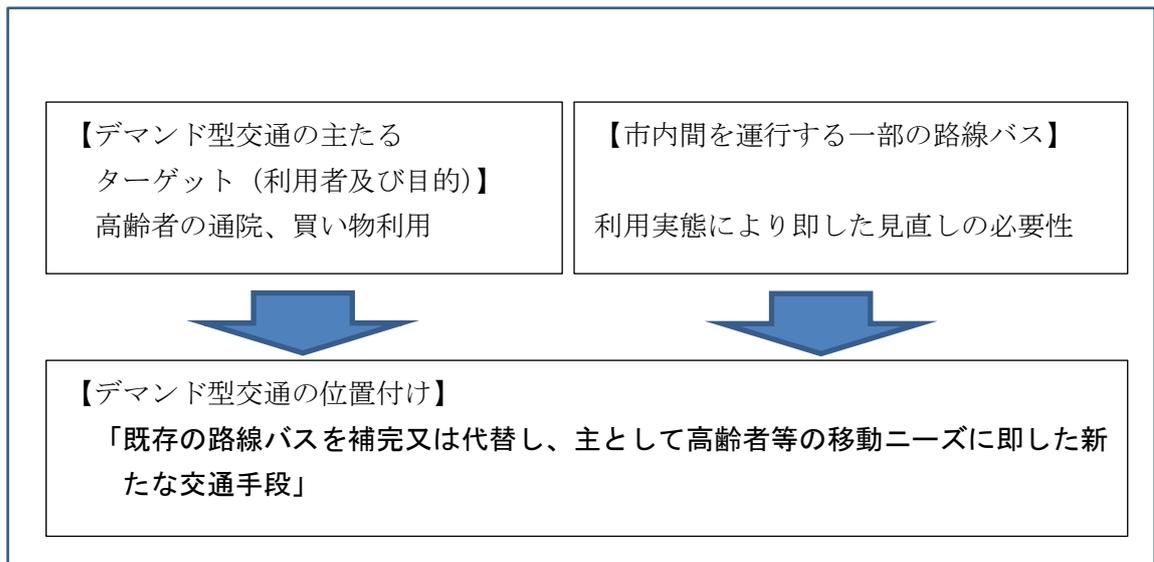


図 5-1 本市のデマンド型交通の位置付け

出典：「第 3 回デマンド部会」資料

5-2 課題の整理

ここまでの計画策定の背景及び必要性、本市の現状等並びに第 4 次計画の検証等を踏まえ、本計画の策定に向けた課題を以下に整理しました。

表 5-3 本計画の策定に向けた課題の整理

項目	概要・現状	本計画の策定に向けた課題
計画策定の背景	<ul style="list-style-type: none"> ○第4次計画策定以降の状況の変化 <ul style="list-style-type: none"> ・H27 バス交通見直し計画の策定及び推進 ・粟生線の減便 ・デマンド型交通等の新たな交通手段のニーズの高まり ○三木駅舎の被災 ○粟生線地域網形成計画の目標・理念 「地域の公共交通を維持し、いつでも安心して快適に移動できる公共交通網を次世代に継承する」 	
本市の現状等	<p>【人口】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○人口減少と高齢化が進行 ○人口、高齢者の分布特性は、地域によって異なる。 <p>【交通】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○粟生線及び幹線バスを軸に、旧コミュニティバスと地域ふれあいバスが補完するネットワークを形成 ○公共交通利用者数は全般に減少傾向 ○公共交通カバー率は約90%で比較的充実した交通網を形成しているが、一部空白地も存在 ○駅アクセスでバス利用が多い地域(緑が丘)もある。 ○駅接続でバスの待ち時間がやや長い駅がある。 ○高速バスが山陽自動車道及び中国自動車道を運行 <p>【住民ニーズ】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○バス利用は全体の8% ○粟生線利用改善では「利用しやすい駐車料金」が最も多い。 ○バスの改善では「粟生線とバスとの乗継ぎがしやすくなるよう、ダイヤ調整を行う」が最も多い。 ○デマンド型交通については「利用したい」が2割 ○経費と維持の関係では「なるべく維持すべきと考えるが、経費の節減に努めるべき」が約6割と最も多い。 ○バス路線の分かりにくさによる抵抗がある。 ○「啓発」「バス時刻表」の充実、工夫が求められている。 ○「バス乗車体験会」等の利用促進活動が求められている。 ○ニーズとマッチしない路線の改善が求められている。 ○公民館は高齢者のよりどころとなっている。 <p>【財政的負担】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○H27 バス交通見直し計画の実施により一定の削減効果が図られた。 ○一部路線では利用者数1人当たりの補助金額が高額となっている状況 	<ul style="list-style-type: none"> ●鉄道及び幹線バスを軸とした将来の都市像を念頭にとした交通網の構築 ●人口が減少する中、地域特性に応じた交通網の構築 ●効率的・効果的な交通網の構築 ●鉄道駅等の交通結節点の設備環境改善による利用促進 ●住民等との協働による公共交通の認知と利用促進
第4次計画の検証	<ul style="list-style-type: none"> ○バス路線の整理統合、一律運賃制やバスロケーションシステム導入等の各種施策により減少傾向は鈍化 	
協議会、デマンド部会	<p>【デマンド型交通の位置付け】</p> <p>「既存の路線バスを補完又は代替し、主として高齢者等の移動ニーズに即した新たな交通手段」</p>	

5-3 課題及び基本方針の関係性

前項の「課題」及び本計画の「基本方針」の関係性を下図に示します。

なお、本計画の「目標」「基本方針」及び「基本方針」に基づく具体的施策等の詳細については、次章に示します。

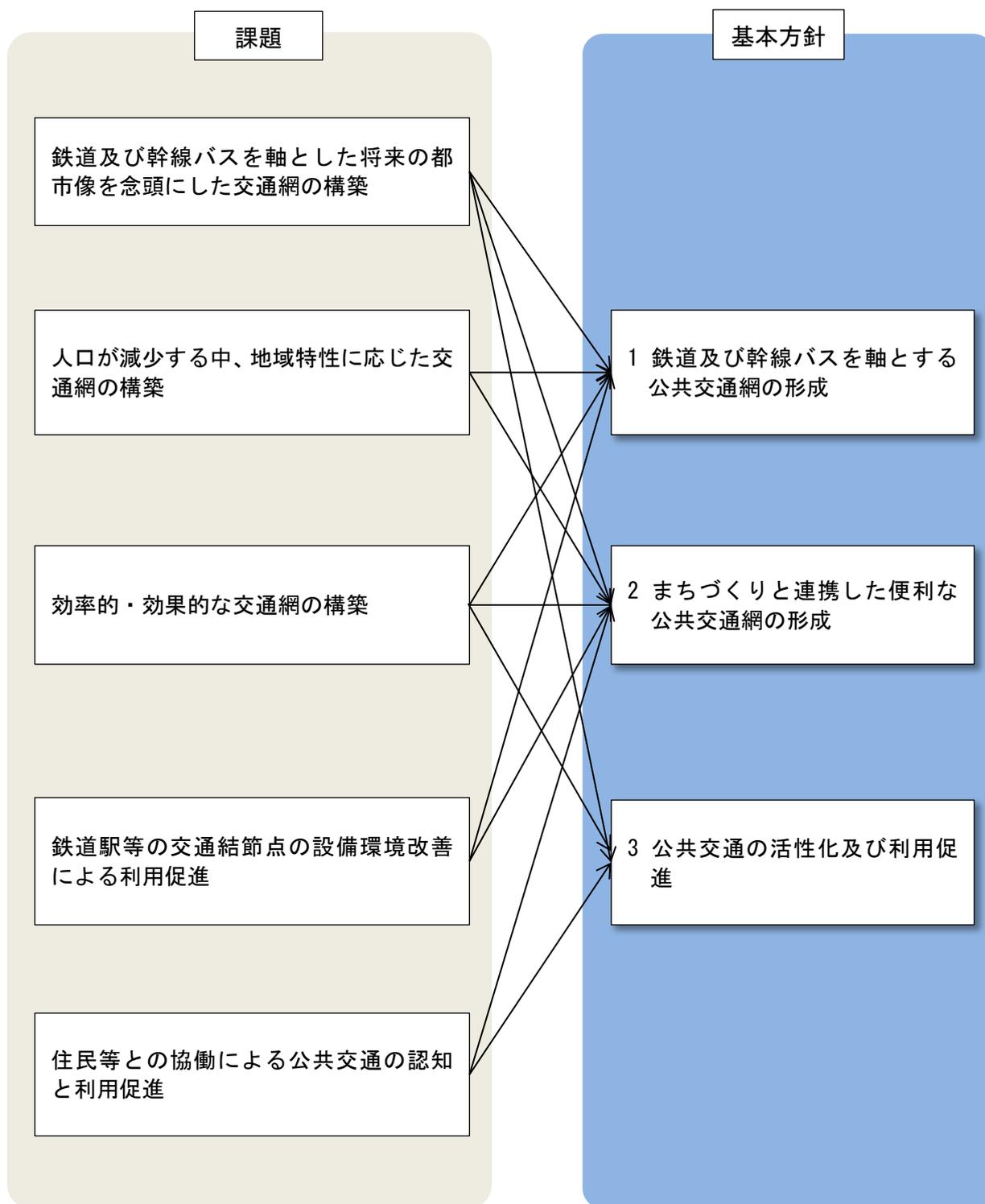


図 5-2 課題及び基本方針の関係性

6 本計画の目標及び基本方針

6-1 目標及び基本方針

前章「本計画の策定に向けた課題の整理」を踏まえ、本計画の目標及び基本方針を以下のとおり設定します。

(1) 目標

本市では「第4次計画」の策定以降、路線バスの見直しなど、さまざまな取組により公共交通の利便性の維持・向上に努めてきました。

今後、高齢化が進行する中で、公共交通の重要性はより増していくものと考えられます。一方で、本格的な人口減少社会の到来や財政的制約などの厳しい環境が続くことが想定され、公共交通の維持・活性化にはこれまでにない新たな取組が求められています。

公共交通は、地域住民の生活や経済活動を支える基盤です。現在、そして、将来にわたってあらゆる世代が住み続けたいくなるまちとするためには、誰もが気軽に移動できる環境づくりが必要です。

加えて、公共交通の維持・活性化には、行政、交通事業者のみならず、主たる利用者である市民が一体となった協働の取組が不可欠です。

以上のことから、本計画の目標を次のとおり定めます。

○目標

住み続けたいくなるまちづくりを目指し、次世代につなぐ新たな公共交通網をつくります

また、本市が目指す新たな公共交通網のイメージは、次のとおりです。

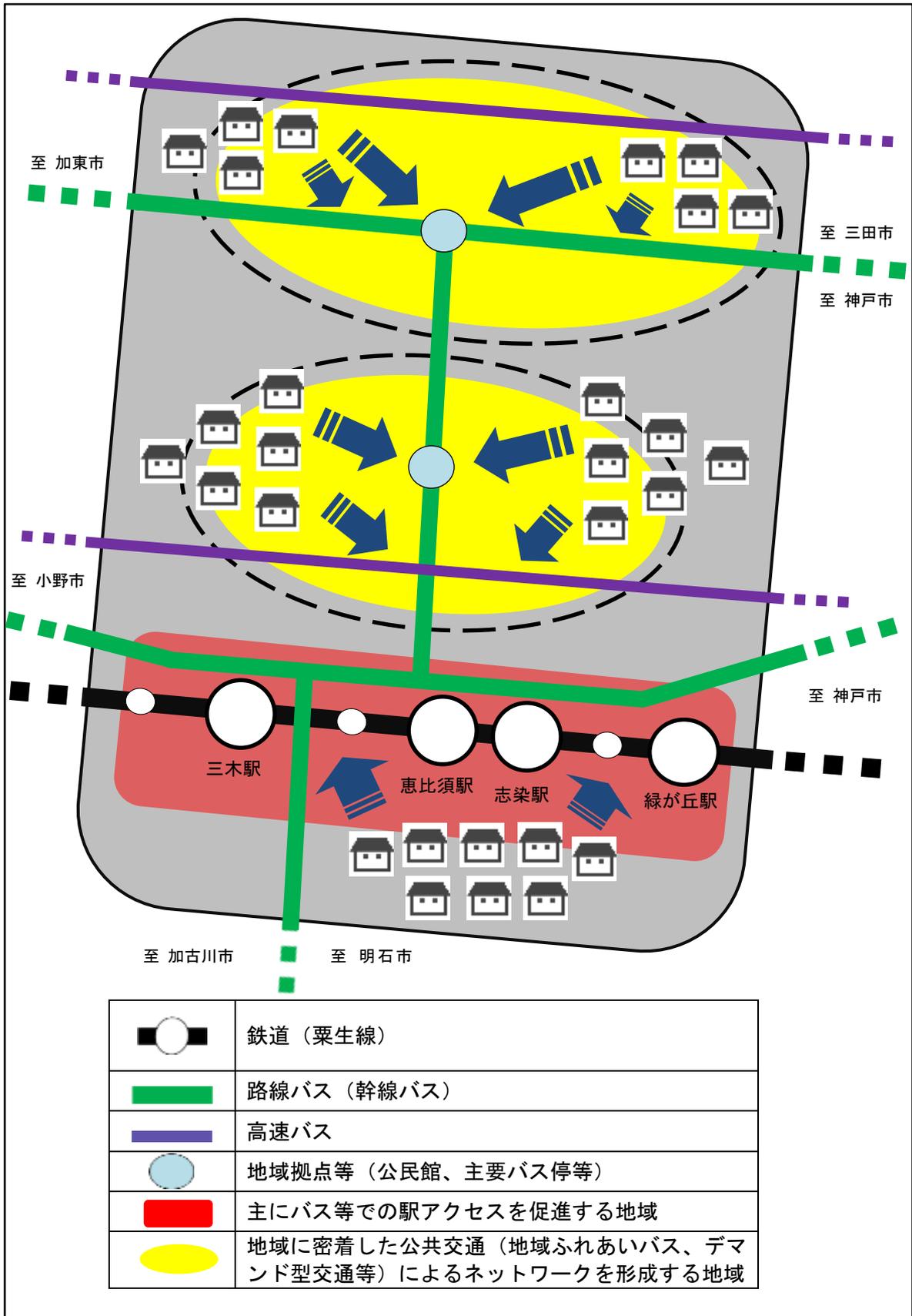


図 6-1 三木市が目指す新たな公共交通網のイメージ

(2) 基本方針

上記の目標達成のため、課題や関連計画を把握するとともに、本市の現状や社会状況の変化を踏まえ、本計画の基本方針を次のとおり定めます。

○基本方針

1 鉄道及び幹線バスを軸とする公共交通網の形成

市内唯一の鉄道である栗生線を地域の基幹交通として位置付け、その維持・活性化に向け、支援施策や利用促進施策を推進し、栗生線地域網形成計画、北神再編計画等との連携の下、駅を中心としたまちづくりに取り組みます。

また、既存の幹線バス等の公共交通ネットワークを生かしつつ、地域に密着した効率的かつ持続可能な新たな交通手段の導入の検討を進め、具体化を図ります。

2 まちづくりと連携した便利な公共交通網の形成

「まちづくり」「福祉」「教育」及び「観光」に関する各種施策との協調・連携により、各地域の特性を生かした公共交通施策を推進し、まちの快適性の向上や活性化につなげます。

具体的には、「まちづくり」分野では快適に住めるまちの交通基盤づくりを進め、「福祉」分野では超高齢社会に対応した公共交通の仕組みを考えます。

また、「教育」分野では公共交通への子どもたちの関心や親しみの醸成を図り、「観光」分野では観光資源を活用した公共交通の利用増に取り組みます。

3 公共交通の活性化及び利用促進

主要駅、バス停等の交通結節点（乗継箇所）の環境整備を推進し、公共交通の利便性を高めるとともに、モビリティ・マネジメント等の実施により自動車利用からの転換を図ります。

また、市民等との細やかな対話により、持続可能な公共交通の在り方を共に考え、積極的な公共交通利用を促す働きかけを進めます。

6-2 具体的施策（アクションプラン）

（1）施策内容

前項で示した基本方針ごとの施策内容を以下に示します。

基本方針 1：鉄道及び幹線バスを軸とする公共交通網の形成

施策 1-①：粟生線の維持・存続に向けた活性化及び利用促進

「粟生線地域網形成計画」との連携を図りながら、市内唯一の鉄道である粟生線の維持・存続に向け、同線の活性化及び利用促進に取り組みます。

（具体的な取組）

- 粟生線活性化策・利用促進策の検討・実施
- 粟生線とバスとの接続改善に向けた利用促進策の検討・実施
- 交通結節点の強化による利便性の向上
- 三木駅の再生支援
- 駅の空きスペース及び駅前空間等の活用による沿線のにぎわいの創出
- 鉄道施設の更新・改良による安全性の確保及び輸送サービスの向上
- 粟生線の維持・存続のための適正な運行形態の検討

施策 1-②：持続可能なバス路線網の形成

人口減少や高齢化が進行する中で、将来にわたり持続可能なバス路線網の形成を図ります。

また、「デマンド型交通」などの新たな交通手段についても、導入に向けた検討を進めます。

（具体的な取組）

- 幹線バスを基軸とした、将来にわたり持続可能なバス路線網の形成
- 一律運賃制による利用促進
- 利用しやすい環境整備による利便性の向上
- 「デマンド型交通」などの新たな交通手段の導入の検討
- 自動運転バスの導入可能性の検討

基本方針2：まちづくりと連携した便利な公共交通網の形成

施策2-①：交通と「まちづくり」との協調・連携

駅周辺の若者世代の定住促進、企業誘致及び幹線道路の計画的な整備などを通じ、駅を中心としたまちづくりを推進し、まちづくりと連携した公共交通網の形成を図ります。

(具体的な取組)

- 駅周辺を中心とした若者世代の定住促進
- 企業誘致の推進
- 計画的な道路整備
- 住宅や企業立地を支える公共交通網の充実
- 交通結節点の強化や駅前の活性化

施策2-②：交通と「福祉」との協調・連携

地域との協働による「地域ふれあいバス」を運行継続することにより、地域拠点である公民館を中心とした身近なまちづくりを進めるとともに、高齢者等が気軽に利用できる公共交通の仕組みづくりを行います。

(具体的な取組)

- 「地域ふれあいバス」の運行継続及び未導入地域への導入検討
- 高齢者、障がい者のバス等の運賃助成
- 運転免許証の自主的返納者（高齢者）への支援

施策2-③：交通と「教育」との協調・連携

学校などと連携を図り、公共交通教育などのモビリティ・マネジメントを通じ、公共交通の利用を促進します。

(具体的な取組)

- 高校生の通学路線バスの確保・維持
- 公共交通を利用した教育事業の推進
- 園児、小中学生に対するモビリティ・マネジメントの推進
- スクールバスの路線バス化の検討

施策2-④：交通と「観光」との協調・連携

地域の観光資源や観光拠点と公共交通を結び付けた観光施策を推進し、観光客の増加による公共交通の利用増を図ります。

(具体的な取組)

- 観光地を経由するバスルートの検討
- 観光施設や観光イベントと連携した企画乗車券等の発行
- 季節や地域らしさを感じられる交流イベントの開催
- 観光ガイドの作成

基本方針 3：公共交通の活性化及び利用促進

施策 3-①：市民に対するモビリティ・マネジメントの実施

市民に対し公共交通の利用意識の向上を図るためのモビリティ・マネジメントを実施し、公共交通の利用を促進します。

また、施設や広報媒体を通じ、公共交通の利用啓発を行います。

(具体的な取組)

- 市民に対する公共交通利用への協力要請
- 転入者に対する公共交通利用の協力要請
- 地域拠点等における公共交通の利用啓発
- インターネット等を活用した公共交通の利用啓発
- 公共交通時刻表の作成による公共交通の利用啓発

施策 3-②：企業等に対するモビリティ・マネジメントの実施

企業等に対し公共交通の利用意識の向上を図るためのモビリティ・マネジメントを実施し、公共交通の利用を促進します。

また、市職員等が公共交通利用のリーダーとなり、率先して公共交通を利用します。

(具体的な取組)

- 企業、事業所等に対する公共交通利用への協力要請
- 出張時等におけるパーク&ライド駐車場の活用に向けた普及啓発
- 市職員等による公共交通の率先利用

施策 3-③：市民等、交通事業者、行政の協働による公共交通の利用促進

市民等、交通事業者、行政がそれぞれの役割を分担しながら、協働で公共交通の利用を促進します。

(具体的な取組)

- 三木市地域公共交通検討協議会の定期的な開催
- 公共交通を支える主役としての積極的な利用促進（市民）
- 生産性向上の取組の推進（交通事業者）
- 関係者間の連携強化（行政）
- 公共交通に関する適切な情報提供（交通事業者・行政）

(2) 施策のスケジュール

本計画の基本方針に基づき取り組む各施策のスケジュールを下表に示します。

表 6-1 各施策のスケジュール

基本方針		施策		計画期間						
				H31	H32	H33	H34	H35		
1	鉄道及び幹線バスを軸とする公共交通網の形成	1-①	粟生線の維持・存続に向けた活性化及び利用促進	●	→					
		1-②	持続可能なバス路線網の形成	●	→					
2	まちづくりと連携した便利な公共交通網の形成	2-①	交通と「まちづくり」との協調・連携	●	→					
		2-②	交通と「福祉」との協調・連携	●	→					
		2-③	交通と「教育」との協調・連携	●	→					
		2-④	交通と「観光」との協調・連携	●	→					
3	公共交通の活性化及び利用促進	3-①	市民に対するモビリティ・マネジメントの実施	●	→					
		3-②	企業等に対するモビリティ・マネジメントの実施	●	→					
		3-③	市民等、交通事業者、行政の協働による公共交通の利用促進	●	→					

7 本計画に基づく地域別の具体的取組

本市は歴史的な経緯やコミュニティのつながり等から大きく 10 の地域に区分されており、本市の関連計画等においても地域別の具体的な取組等が示されています。

本計画の一層の理解を深めるとともに円滑な推進を図るため、本計画の基本方針に基づく地域別の具体的な取組について、以下に示します。

【※詳細は、今後策定予定】

本計画の基本方針	地域別の具体的取組
1 鉄道及び幹線バスを軸とする公共交通網の形成	※今後策定予定
2 まちづくりと連携した便利な公共交通網の形成	※今後策定予定
3 公共交通の活性化及び利用促進	※今後策定予定

図 7-1 地域別の具体的取組（三木地域）

本計画の基本方針	地域別の具体的取組
1 鉄道及び幹線バスを軸とする公共交通網の形成	※今後策定予定
2 まちづくりと連携した便利な公共交通網の形成	※今後策定予定
3 公共交通の活性化及び利用促進	※今後策定予定

図 7-2 地域別の具体的取組（三木南地域）

本計画の基本方針	地域別の具体的取組
1 鉄道及び幹線バスを軸とする公共交通網の形成	※今後策定予定
2 まちづくりと連携した便利な公共交通網の形成	※今後策定予定
3 公共交通の活性化及び利用促進	※今後策定予定

図 7-3 地域別の具体的取組（別所地域）

本計画の基本方針	地域別の具体的取組
1 鉄道及び幹線バスを軸とする公共交通網の形成	※今後策定予定
2 まちづくりと連携した便利な公共交通網の形成	※今後策定予定
3 公共交通の活性化及び利用促進	※今後策定予定

図 7-4 地域別の具体的取組（志染地域）

本計画の基本方針	地域別の具体的取組
1 鉄道及び幹線バスを軸とする公共交通網の形成	※今後策定予定
2 まちづくりと連携した便利な公共交通網の形成	※今後策定予定
3 公共交通の活性化及び利用促進	※今後策定予定

図 7-5 地域別の具体的取組（細川地域）

本計画の基本方針	地域別の具体的取組
1 鉄道及び幹線バスを軸とする公共交通網の形成	※今後策定予定
2 まちづくりと連携した便利な公共交通網の形成	※今後策定予定
3 公共交通の活性化及び利用促進	※今後策定予定

図 7-6 地域別の具体的取組（口吉川地域）

本計画の基本方針	地域別の具体的取組
1 鉄道及び幹線バスを軸とする公共交通網の形成	※今後策定予定
2 まちづくりと連携した便利な公共交通網の形成	※今後策定予定
3 公共交通の活性化及び利用促進	※今後策定予定

図 7-7 地域別の具体的取組（緑が丘地域）

本計画の基本方針	地域別の具体的取組
1 鉄道及び幹線バスを軸とする公共交通網の形成	※今後策定予定
2 まちづくりと連携した便利な公共交通網の形成	※今後策定予定
3 公共交通の活性化及び利用促進	※今後策定予定

図 7-8 地域別の具体的取組（自由が丘地域）

本計画の基本方針	地域別の具体的取組
1 鉄道及び幹線バスを軸とする公共交通網の形成	※今後策定予定
2 まちづくりと連携した便利な公共交通網の形成	※今後策定予定
3 公共交通の活性化及び利用促進	※今後策定予定

図 7-9 地域別の具体的取組（青山地域）

本計画の基本方針	地域別の具体的取組
1 鉄道及び幹線バスを軸とする公共交通網の形成	※今後策定予定
2 まちづくりと連携した便利な公共交通網の形成	※今後策定予定
3 公共交通の活性化及び利用促進	※今後策定予定

図 7-10 地域別の具体的取組（吉川地域）

8 数値目標及び推進体制

8-1 数値目標

本計画の取組の達成状況を把握するため、基本方針や関連計画等を参考にした上で、次のとおり数値目標を設定します。

【※詳細は今後策定予定】

計画の基本方針	目標項目	現在値	目標値	備考
1 鉄道及び幹線バスを軸とする公共交通網の形成	①			今後、方針1に関する指標等を設定予定
	②			今後、方針1に関する指標等を設定予定
2 まちづくりと連携した便利な公共交通網の形成	③			今後、方針2に関する指標等を設定予定
	④			今後、方針2に関する指標等を設定予定
3 公共交通の活性化及び利用促進	⑤			今後、方針3に関する指標等を設定予定
	⑥			今後、方針3に関する指標等を設定予定

図 8-1 本計画における数値目標

8-2 推進体制及び役割分担

本計画を着実に推進するためには、市民等、交通事業者及び行政が情報等を共有し役割分担しながら、その役割を果たしていくことが重要です。

本計画では、前述の数値目標をもとに効果検証を行い、必要に応じ計画を見直せるよう、Plan（計画）、Do（実施）、Check（検証・評価）、Action（改善）の「PDCA サイクル」を構築し、継続的に推進するものとします。

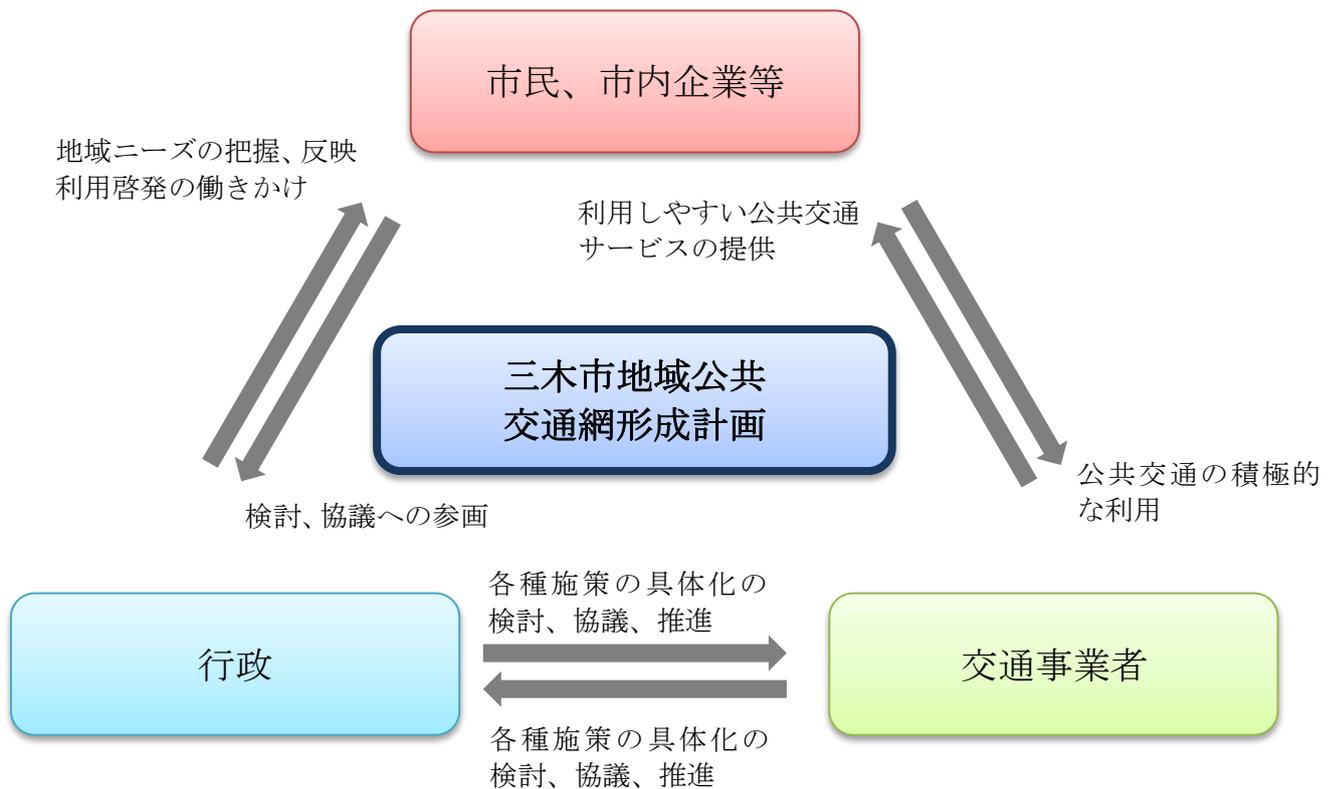


図 8-2 推進体制