

## 「第4次三木市公共交通網計画」の検証について

### 1 取組方針別の取組効果の検証

「第4次三木市公共交通網計画」（以下「第4次計画」という。）の計画期間中（平成25年度から平成29年度まで）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、次期計画での継続性を検証する。

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」「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」である。

#### <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。神戸電鉄粟生線については、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、神戸電鉄粟生線については、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) 神戸電鉄粟生線の活性化・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で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」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、新たな観光地へのルートの検討が必要となってきている。

(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必要がある。

## 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す。

事業の継続性については、次の観点から、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

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	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 「第5次三木市公共交通網計画」平成30年度策定予定					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	未	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
	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	神戸電鉄栗生線支援に係る無利子貸付	市	神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）		×	
ケ	神戸電鉄への赤字補てん（神戸電鉄栗生線資産負担軽減補助金の交付）	市	神戸電鉄栗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）	神鉄の経営改善に寄与	×	市独自支援は継続	
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 地域内フィーダー系統確保維持費補助額	18,975千円	16,492千円	16,311千円	24,997千円	21,943千円（申請額）	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	
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	530枚（4月～9月）	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			
	施策③ 異なる交通事業者間の連携強化											
		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	○		
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）	478千円（9件、H29.10月現在）	神鉄の利用増に寄与	○	
		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	7回、362名（H29.10月末現在）	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	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）	神鉄粟生線への支援となった	×	鉄道安全輸送設備等整備に関する支援は継続
		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	2回（H29.10月末現在）	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	4,000千円（予算）	神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）	270千円（20件、H29.10月末現在）	神鉄の利用促進に寄与	○	
	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

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			
	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%	16.8% （H29.10月末現在）	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										
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	社協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	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	9,334人 （H29.10月末現在）	利用者は増加傾向にある。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	22,543枚 （H29.11.20末現在）	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	3,495枚 （H29.11.20末現在）			
	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（H27）したが、実施に至らず					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・吉川庁舎線）	市・交通事業者	通学路線バスの利用者数	59,107人	52,383人	68,254人	66,232人	未	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鉄利用助成額	「基本方針2 施策①キ」に同じ					神鉄の利用促進に寄与	○	
	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1 Dayバスの販売枚数	408枚	496枚	227枚	282枚	329枚 ※速報値	神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） 緑が丘駅前の未利用地の活用について検討中（H29）					駅周辺地の活用に寄与	○	
		イ 駅前の活性化	市									
		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					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	○		