

## 新たな公共交通網計画（第5次三木市公共交通網計画）の策定について

### 1 計画策定の必要性

#### (1) 現計画の対象期間の満了

平成25年8月に策定した現計画（第4次三木市公共交通網計画）の対象期間が平成29年度末をもって満了することから、平成30年度以降の新たな公共交通網を構築するための計画の策定が必要となっている。

#### (2) 「神戸電鉄栗生線地域公共交通網形成計画」との整合を図る必要性

本年4月に、本市、神戸市及び小野市の栗生線沿線3市が、平成29年度以降の神戸電鉄栗生線及び沿線地域の活性化を図るための新たな計画（神戸電鉄栗生線地域公共交通網形成計画）を策定した。

このため、とりわけ栗生線沿線地域において、当該計画との整合を図る必要が生じている。

#### (3) 現計画の策定後におけるさまざまな状況の変化

現計画の策定後に、交通に関係するさまざまな状況の変化が生じており、これらの状況の変化に対応していく必要がある。

#### 現計画の策定後におけるさまざまな状況の変化（例）

- ・一律運賃制（バスICカード乗車券（ニコパカード）の利用により市内間移動のバス運賃を原則として一律200円とする制度）の導入
- ・複合リゾート施設「ネスタリゾート神戸」（細川町垂穂）のオープン
- ・新たな道路の整備・開通（市道加佐草加野線など）
- ・デマンド型交通など、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（市内の高齢化率：27.58%（H25年4月末現在）⇒32.10%（H29年3月末現在）、+4.52%）
- ・神戸電鉄栗生線の減便（昼間時間帯の西鈴蘭台駅～志染駅間）等

#### (4) 神戸電鉄粟生線を含めた公共交通全体の見直しの必要性

本市においては平成27年10月に市内バス交通の見直しを行っているが、その内容は北播磨総合医療センターへの旧直通バスの途中乗降の自由化など、市内バス交通に重点を置き先行的に実施したものであり、神戸電鉄粟生線を含めた公共交通全体の見直しには至っていない。

粟生線においては本年3月に昼間時間帯の減便が行われたこともあり、今後の見直しは、減便後の粟生線の利用状況をも勘案しながら、粟生線との連携を中心とした公共交通全体の観点から行う必要がある。

### 2 計画策定に向けた方向性

#### (1) ICデータ等の活用・分析及び利用実態により即した運行形態への見直し

バスICカード乗車券「ニコパカード」の利用実績データや市内の補助路線バスの乗降調査の結果などを活用・分析し、利用実態により即した運行形態への見直しを行う。

#### (2) 鉄道駅を拠点に鉄道とバスが連携する公共交通網の構築

粟生線沿線3市が先に策定した「神戸電鉄粟生線地域公共交通網形成計画」との整合を図るとともに、粟生線を地域公共交通網の基幹軸として捉え、鉄道とバスとの乗継ぎの利便性を高めるなど、鉄道とバスが連携する公共交通網の構築をめざす。

#### (3) デマンド型交通などの新たな交通手段の検討

高齢化の進行に伴い、自宅や目的地周辺での乗り降りができる「デマンド型交通（予約型乗合バス・タクシー）」のニーズが高まっていることから、新たな交通手段として、その導入の可能性や導入する場合における運行形態などについて検討を行う。

### 3 計画対象期間

平成30年度～平成34年度

(おおよそ10年後の2027年度（平成39年度）の本市の将来を見据えつつ、2022年度（平成34年度）までの5年間とする。)

### 4 計画策定の推進体制

本協議会において計画策定に向けた協議を行う。