



第4次三木市公共交通網計画

平成25年8月

兵庫県三木市

目 次

序章 はじめに

1	三木市を取り巻く状況の変化	1
2	第4次三木市公共交通網計画の策定	2
	(1) 新たな公共交通網計画の策定の必要性	
	(2) 計画策定の基本的な考え方	
	(3) 計画の期間	

第1章 現状と課題

1	三木市の現状	4
	(1) 市の概況	
	(2) 公共交通の状況	
2	実態調査からみる三木市の現状	17
	(1) 交通実態調査	
	(2) パーソントリップ調査	
3	公共交通の課題	20

第2章 計画の目標と基本方針

1	計画の目標	21
2	基本方針	21
	＜方針1＞ 交通事業者、行政、市民で公共交通を維持します	
	＜方針2＞ 公共交通の利用を促進します	
	＜方針3＞ 公共交通をまちづくりに活かします	
3	取組施策（アクションプラン）	23

第3章 地域別公共交通網計画

1	全体計画	43
2	10地区個別計画	44

序章 はじめに

1 三木市を取り巻く状況の変化

(1) 人口減少社会の到来

日本社会は、平成 20 年以降、人口減少傾向が定着したといわれています。これは、先進国としてこれまでどこの国も経験したことのない、いわゆる「人口減少社会」の到来を告げるものです。

今後、少子高齢化の進展により、生まれてくる子どもの数が減少する一方で高齢者の死亡数が増加することから、日本の人口減少は加速度的に進行するものと予測されます。

(2) 社会構造の変化への対応

少子高齢化は、生産年齢人口の減少、高齢者の増加、経済の縮小など、社会構造を大きく変化させ、ニーズを質、量ともに大きく変えていくこととなります。

また、急速な人口減少は、国全体の経済産業や社会保障の問題にとどまらず、地方においても地域社会の存立基盤にも関わる問題であり、人口減少下においても地域社会の活力を維持していく取組が必要となります。

(3) 地域公共交通の重要性

一方、地域公共交通は、地域の経済社会活動の重要な基盤として、これまで経済社会の発展や市民生活の向上に大きな役割を果たしてきたものであり、地域社会の存立に必要な不可欠なものです。

人口減少に伴う社会変化に耐え得るよう、公共交通を活性化することは、本市をはじめ全国の自治体が共有する喫緊の課題であり、公共交通の活性化に向け、人口減少社会の到来に伴うニーズの変化に速やかに対応していくことが求められています。

2 第4次三木市公共交通網計画の策定

市民が安心して生活を営むためには、通勤、通学、買い物及び通院など、日常生活のあらゆる場面で自由に移動できる交通手段が必要です。

公共交通は、市民にとって生活の基盤となる移動手段であり、現在、「4人に1人が高齢者」という超高齢社会においては、とりわけその重要性が増すものです。

(1) 新たな公共交通網計画の策定の必要性

平成21年3月に「第3次三木市バス交通網計画」を策定し、コミュニティバス（みっきいバス）のルート変更などにより交通空白地の解消を図ったほか、新たな移動手段として、地域住民が主体となった「地域ふれあいバス」の導入を推進してきました。

その一方で、高齢化が更に進展していくことから、人口や世帯数、地理的条件など、市内の各地域の特性に応じた、よりきめ細やかで、誰もが利用しやすい公共交通の環境づくりが必要となってきました。

併せて、超高齢社会においては、最寄りのバス停に行くことさえ困難を伴う高齢者などが増えることが予測されることから、隣近所の助け合いによる送迎など、地域の「共助」を活用した新たな交通の仕組みを構築していく必要があります。

このため、超高齢化に伴う地域社会の変化に対応した新たな「第4次三木市公共交通網計画（以下「計画」という。）」を策定するものです。

(2) 計画策定の基本的な考え方

計画策定に当たっての基本的な考え方は、次に掲げるとおりです。

＜計画策定の基本的な考え方＞

- ①誰もが利用しやすい公共交通の環境をつくること。
- ②地域の「共助」を活用した新たな交通の仕組みをつくること。
- ③地域に応じた、きめ細やかな計画をつくること。

(3) 計画の期間

計画は平成 25 年から平成 29 年までの 5 か年計画とします。

ただし、社会状況の変化や交通関係法令の改正などがあれば、適宜見直しを行います。

第1章 現状と課題

1 三木市の現状

(1) 市の概況

ア 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、市域の面積は 176.58 k m²です。

地形は、一級河川加古川の支流である美嚢川流域の沖積平野、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。

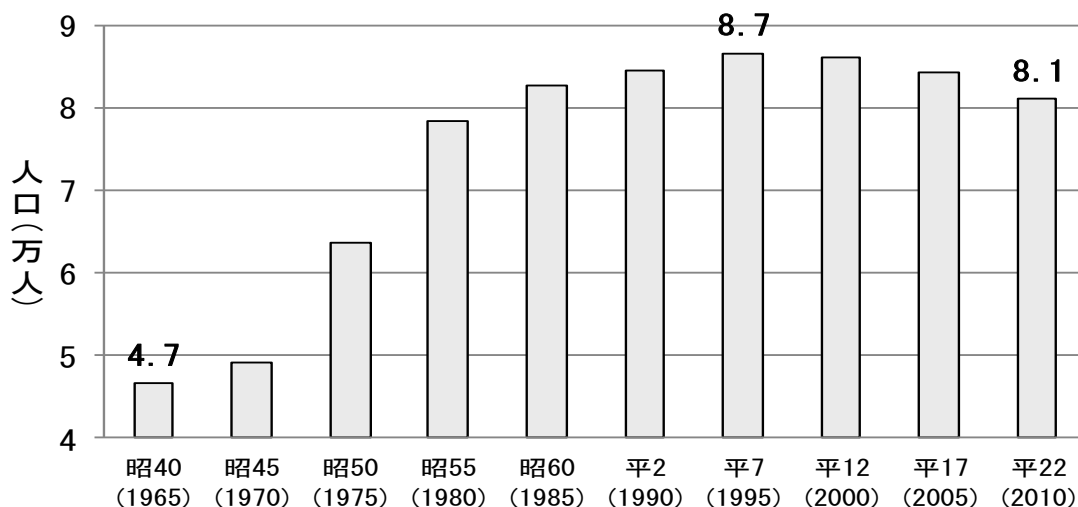
また、気候区分は瀬戸内海型に属しており、年間の降雨量は比較的少なく、温暖で過ごしやすい地域です。

イ 人口の状況

本市の人口は、昭和 45 年（1970 年）から 55 年（1980 年）にかけて大幅に増加し、平成 7 年（1995 年）までは増加傾向にありましたが、その後は減少に転じ、平成 22 年（2010 年）の人口は、8 万 1 千人となっています。これは、ピーク時の平成 7 年（1995 年）の 8 万 7 千人から 6 千人程度の減少となっています。

この人口減少は、就職や結婚を機会に主に県外への転出や出生率の低下などが要因であると考えられます。

■本市の総人口の推移

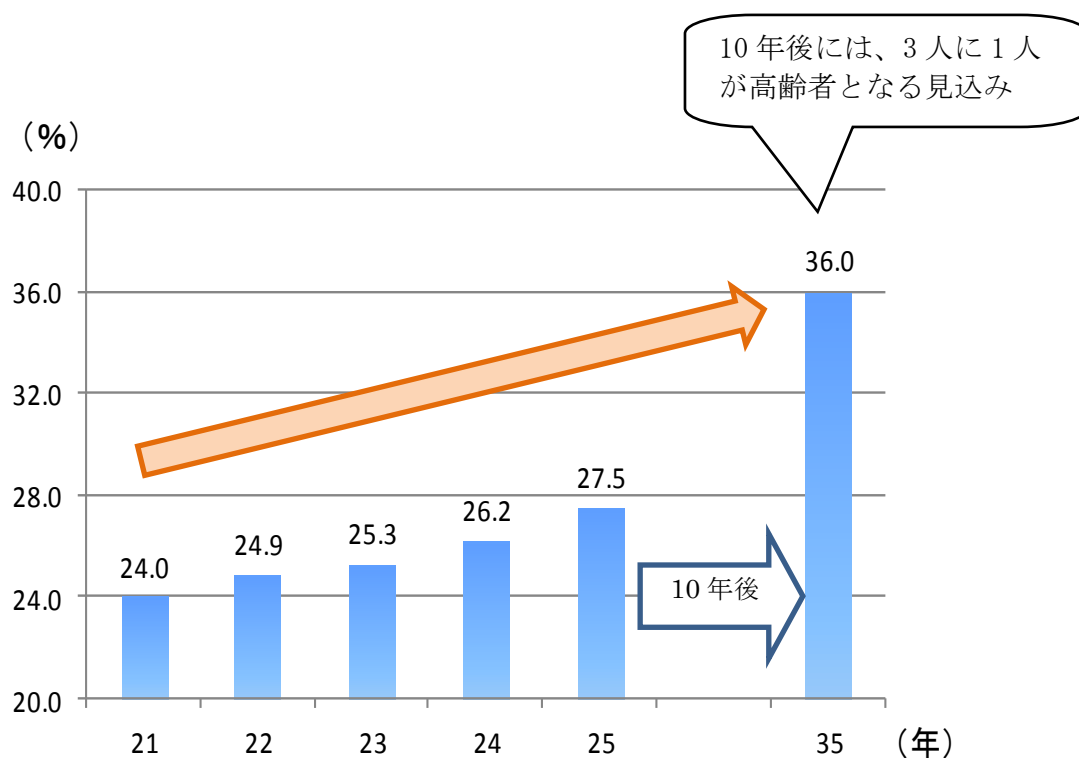


ウ 高齢化の進展

新興住宅地を中心として高齢化が急激に進むとともに、市内全体の高齢化も進み、平成25年3月31日現在の高齢化率は27%を超え、超高齢社会と定義される水準の21%を大きく上回り、「4人に1人が高齢者」となっています。

更に、10年後の平成35年には、市全体の高齢化率は36%に達し、「3人に1人が高齢者」となる見込みです。

■本市の高齢化率の推移と見込み（各年3月末現在の数値）



エ 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通り、近畿圏、中国圏、四国圏などへの広域的なネットワークが形成されています。

また、国道 175 号線及び国道 428 号線が通っており、南北の幹線道路となっています。

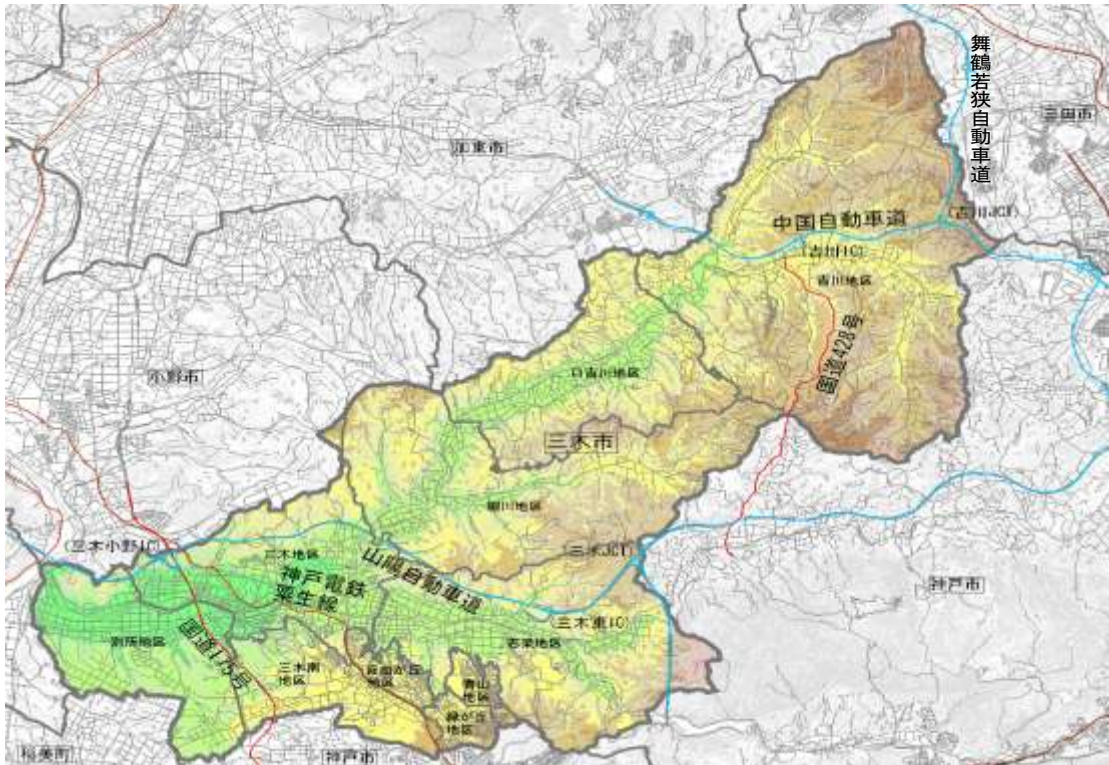
更に、市内を東西に連絡する加古川三田線、三木三田線、神戸三木線などの主要地方道が通っており、地域間のネットワークが形成されています。

オ 生活圏

三木、緑が丘、自由が丘などの神戸電鉄沿線地域の広域生活圏は、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、主に神戸市方面となっています。

一方、吉川地域の広域生活圏は、隣接に北摂三田ニュータウンが誕生したことや J R 福知山線の複線電化による宝塚・大阪方面への連絡性の向上などから、主に三田市、大阪方面となっています。

■本市の地勢図



(2) 公共交通の状況

三木市における鉄道は、小野市と神戸市を結ぶ神戸電鉄粟生線が市南部を通り、バスは神姫バス及び神姫ゾーンバスによる路線バスのほか、市が運営するコミュニティバスがあります。これらのバスを補完する公共交通として、地域内で住民主体によるバス（地域ふれあいバス）が運行しています。

また、市内の主要な駅前には、タクシー乗り場があります。

ア 鉄道

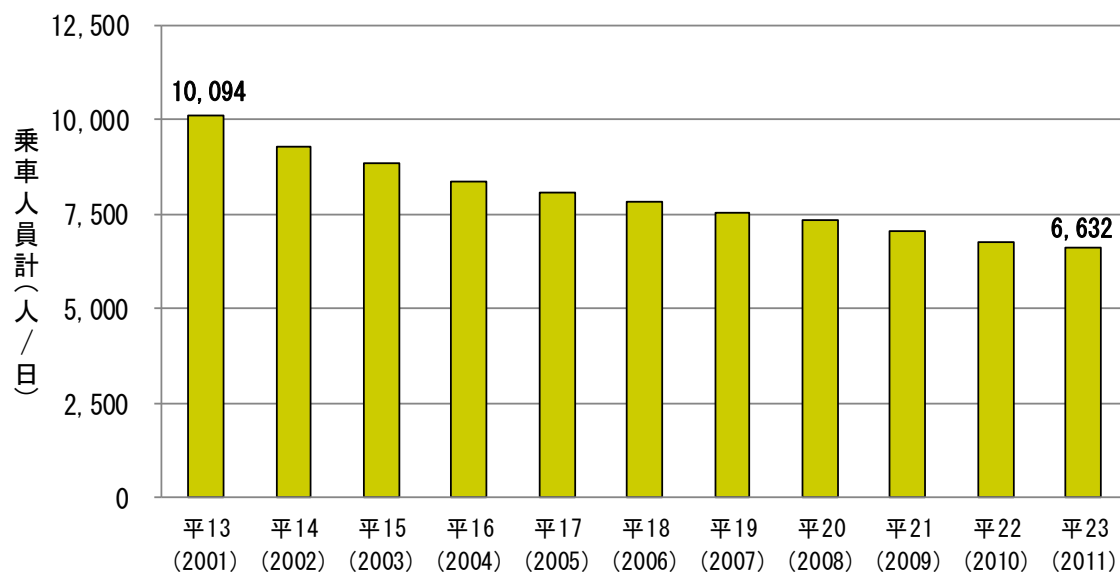
鉄道は、神戸電鉄粟生線が市南部を通り、新開地（神戸市）、有馬（神戸市）、三田、粟生（小野市）とつながっており、市内には7つの駅（緑が丘、広野ゴルフ場前、志染、恵比須、三木上の丸、三木及び大村）があります。

神戸電鉄粟生線の三木市の利用者数は、平成13年（2001年）の約1万人／日から平成23年（2011年）には約7千人／日を切る乗車人員となり、年々減少の傾向にあります。

■神戸電鉄粟生線の位置



■市内の神戸電鉄粟生線の乗車人員合計（１日当たり）の推移



イ バス

(ア) 路線バス（神姫バス、神姫ゾーンバス）

神姫バスは、三木営業所から市中心部を經由し、三田市、西脇市及び三ノ宮（神戸市）と連絡する路線を運行しており、広域的なバス交通網を形成しています。

神姫バス	便数（１日）
別所地区方面	18.5
吉川地区～三田方面	11～15
社～西脇方面	40.5
恵比須駅～三ノ宮方面	44
美奈木台～三田方面	20.5

神姫ゾーンバスは、志染駅と緑が丘駅を中心に運行しており、市内巡回のバス交通網を形成しています。

神姫ゾーンバス	便数（１日）
志染駅と緑が丘駅を中心とした住宅団地内	80
押部谷方面（神戸市）、西神中央駅	40

(イ) 高速バス

高速道路を走行する高速バスは、中国高速バスが吉川インターを經由して運行しているほか、山陽高速バスが久留美バス停から運行しています。

中国高速バス	便数（1日）
津山～大阪方面	27
山崎～三ノ宮方面	10

山陽高速バス	便数（1日）
岡山～大阪（伊丹）空港	9

(ウ) コミュニティバス（みっきいバス、みっきいよかたんバス）

みっきいバスは三木、別所地域を中心に運行しており、神姫バス及び神姫ゾーンバスによるバス交通網を補っています。

運賃は、1回乗車150円の均一料金となっています。

（※よかたん行きは150円～450円）

みっきいバス	便数（1日）
平日	3～16
土・日曜日、祝日	2～17

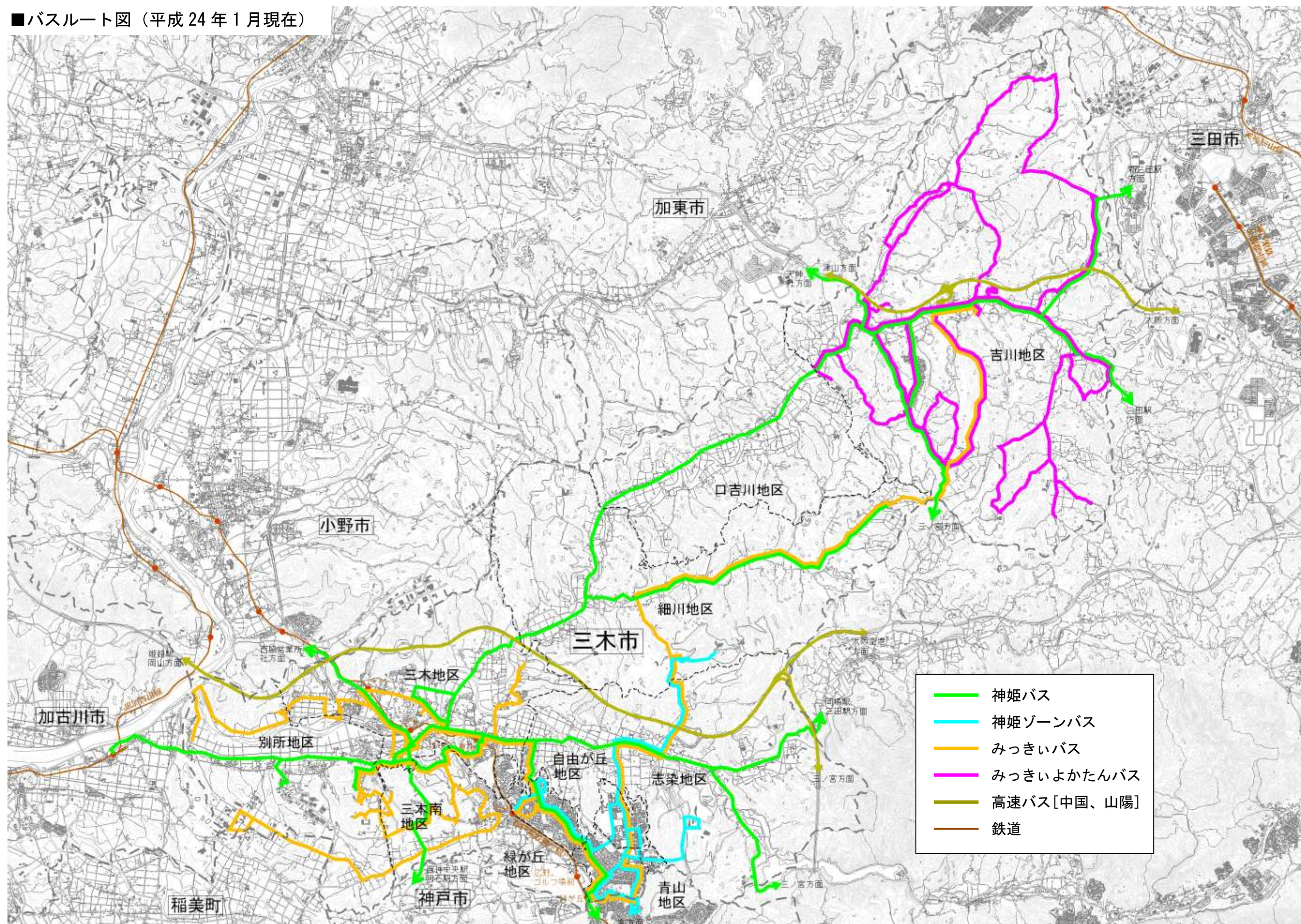
※系統により異なる運行曜日を設定

みっきいよかたんバスは健康福祉センター及び吉川支所前を中心に運行しており、吉川地域の公共交通空白地域を補っています。

運賃は、1回乗車100円の均一料金となっています。

みっきいよかたんバス	便数（1日）
月曜日を除く各曜日	4～8

■バスルート図（平成 24 年 1 月現在）

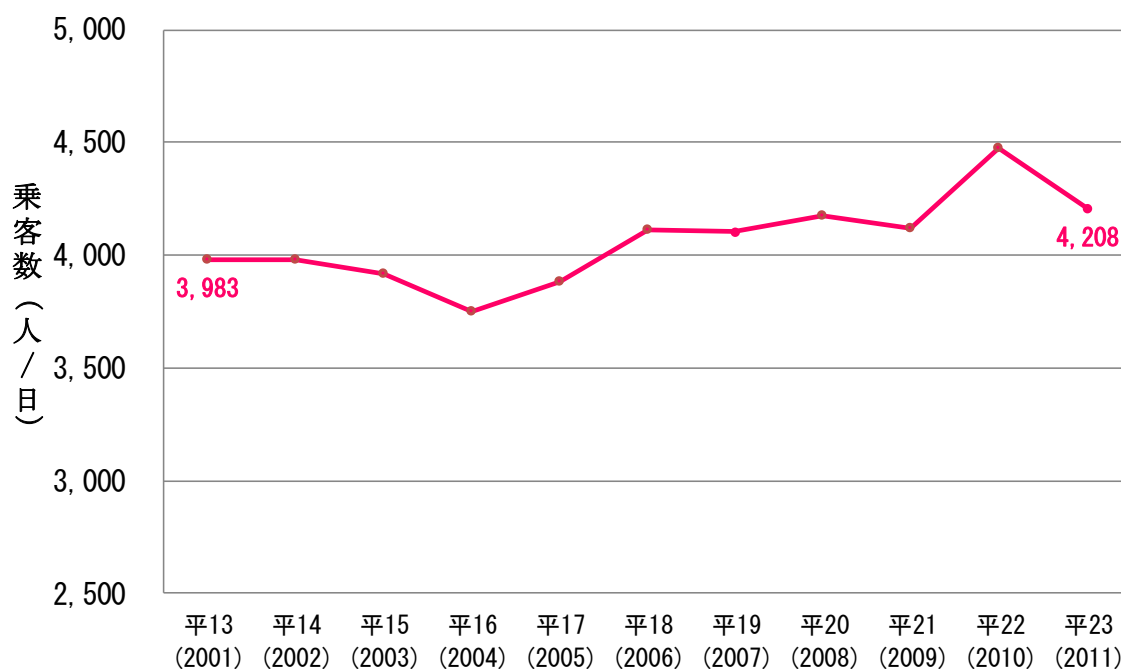


(エ) バスの利用状況

神姫バスの利用者数は、減少傾向であった平成 16 年（2008 年）から若干増加し横ばいが続いていましたが、平成 22 年（2010 年）には再び増加しています。

路線別に 1 日当たりの乗車人員をみると、恵比須線～三ノ宮線が最も乗車人員が多く、次いで、三田～美奈木台線、三木営業所～三田駅線が多くなっています。

■神姫バスの利用者数（1 日当たり）の推移

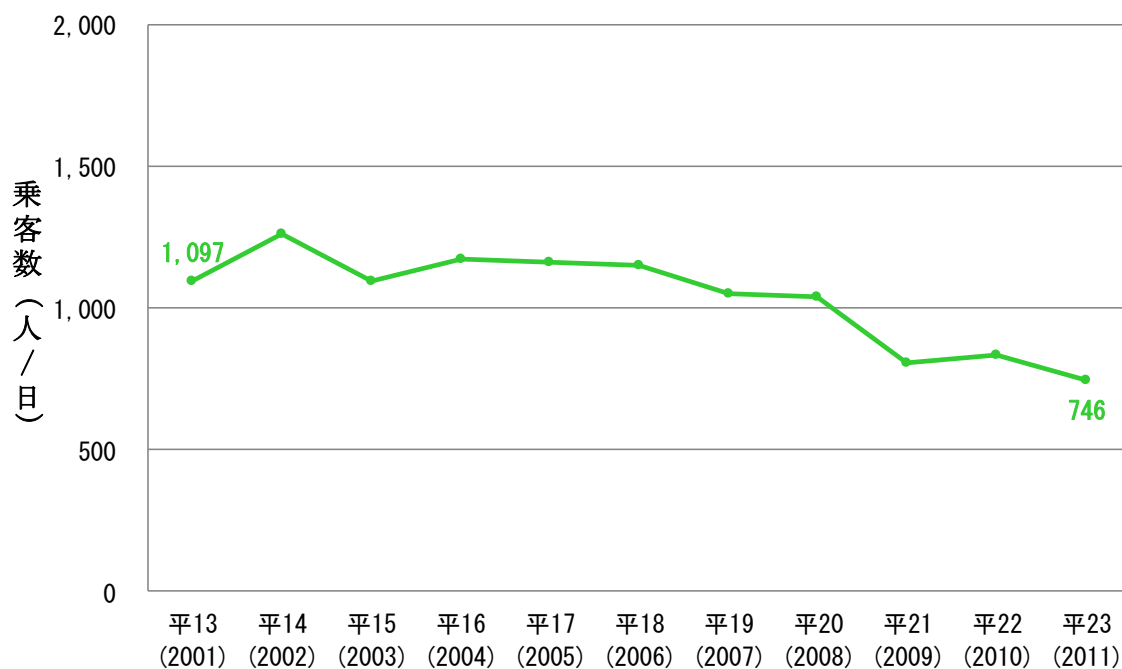


資料：神姫バス株式会社

注：年次データを 1 日当たりに換算

神姫ゾーンバスの利用者数は、平成 18 年までは横ばい傾向が続いていましたが、平成 19 年以降は減少傾向となっており、平成 23 年（2011 年）は 746 人／日の利用となっています。

■神姫ゾーンバスの利用者数（1 日当たり）の推移

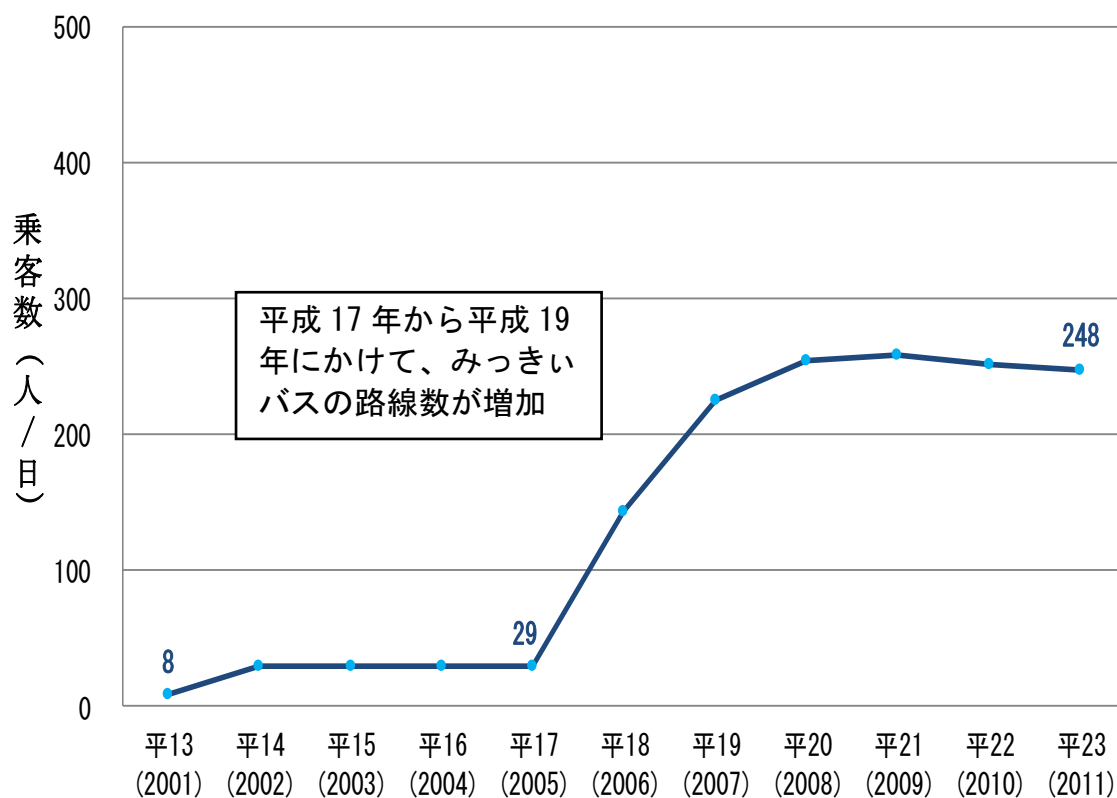


資料：神姫ゾーンバス株式会社

注：年次データを 1 日あたりに換算

次に、コミュニティバスは、旧吉川町との合併を契機に、その後、数回のルート変更などを行い、その利用者数は増加傾向となっていました。平成 21 年（2009 年）以降は減少気味で、平成 23 年（2011 年）は 248 人／日の利用となっています。

■コミュニティバスの利用者数（1 日当たり）の推移



資料：三木市

注：年度データを 1 日あたりに換算

(オ) 地域ふれあいバス

地域ふれあいバスは、既存の駅やバス停までの移動手段の確保のための新たな仕組みとして、平成21年度から導入し、各地区の市民協議会などのボランティアにより、利用料金は無料で運行しています。

口吉川ふれあいバスは、月～金曜日の午前中2便の運行で、別所ふれあいバスは、火曜日に南部4便、金曜日に北部4便の運行となっています。また、平成24年度から自由が丘地区でも運行を開始しました。

運行車両はワンボックスタイプで、運行経費は全て市が負担しています。

平成24年度の月当たり利用者数は、約570人となっています。

■地域ふれあいバスの月当たりの利用者数 (単位：人/月)

運行地区	H21年度	H22年度	H23年度	H24年度
口吉川	26.0	30.6	46.3	64.5
別所	15.0	28.3	42.3	85.5
自由が丘	—	—	—	421.7
合計	41.0	58.9	88.6	571.7

※自由が丘地区はH24年10月から運行

■地域ふれあいバスの系統別ルート図



ウ タクシー

市内を営業拠点とするタクシー事業者は、三協交通（本社：三木市緑が丘町本町）、播州交通（三木営業所：三木市加佐字町田）及び吉川交通（本社：三木市吉川町渡瀬）の３社があります。

三協交通は緑が丘駅と志染駅で、播州交通は恵比須駅と三木駅で、吉川交通は恵比須駅でそれぞれ神戸電鉄の各駅に乗り入れています。

エ 公共交通への補助金

バスに対する支援は総額で１億円程度となっており、近年は路線バスへの補助金額が増加傾向にあります。

一方、神戸電鉄に対しては、鉄道施設や車両の整備などに要する費用の一部を補助しているほか、平成 23 年度からは、鉄道の利用促進のため神戸電鉄福祉パス（８日間フリーパス又はすずらんカード）を交付しています。

なお、平成 23 年度中に、兵庫県、神戸市、小野市及び神戸電鉄株式会社とともに、「神戸電鉄粟生線の運行継続に向けた支援に関する基本協定」を締結し、同社の経営改善を前提として「支援フレーム」を定め、粟生線存続の取組を進め、平成 24 年度から新たな補助を行っています。

■公共交通への補助金の比較

（単位：万円/年）

区 分	H22年度	H23年度	H24年度
バス	9,874	10,869	10,592
路線バス	5,231	5,939	5,575
みっきいバス	3,808	4,065	3,909
みっきいよかたんバス	797	820	857
地域ふれあいバス	38	45	251
神戸電鉄	1,674	5,189	8,698
合 計	11,548	16,058	19,290

※H24 年度は、決算見込額

2 実態調査からみる三木市の現状

(1) 交通実態調査

本市に在住する市民に対し、日常の移動や公共交通の利用状況、公共交通に関する意見や要望などを把握するとともに、市の将来における公共交通の課題及び方向性を把握する基礎資料とするため、交通実態調査（アンケート調査）を実施しました。

ア 調査の概要

- ・実施主体：三木市
- ・実施期間：平成 23 年 12 月 2 日配布、12 月 16 日回収期限
- ・調査方法：無作為抽出、郵送配布・回収
- ・調査対象：中学生以上の本市在住者
- ・配布数：3,988 通、回収数：1,721 通、回収率：43.2%、
回答人数：4,204 人

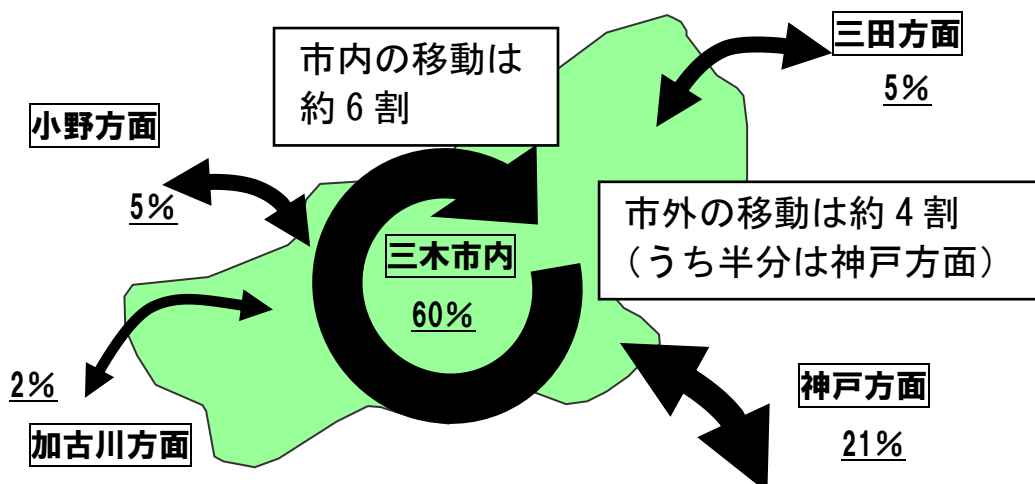
イ 調査結果の概要（平日における市民の交通実態の状況）

平日における市民の交通実態は約6割が市内移動であり、特に高齢者の約8割が市内移動であるという結果でした。

移動目的は市内の「買い物」「通院」、市外への「通勤」「通学」が多く、移動手段としては自動車が最も多く、市内ではバス利用、市外へは神戸電鉄の利用が最も多いという結果でした。

区 分	市 内	市 外
移 動 方 向	・ 全体の約6割	・ 全体の約4割
年 齢 別	・ 高齢者の約8割が市内移動 ・ 高齢者及び19歳以下の公共交通利用が多い	・ 20～64歳は約半数が市外移動で、主に神戸市へ移動
移 動 目 的	・ 「買い物」「通院」が多い（約5割）	・ 「通勤」「通学」が多い（約7割）
移 動 手 段	・ 自動車が最も多いが、公共交通の中ではバス利用が最も多い	・ 自動車が最も多いが、公共交通の中では神戸電鉄利用が最も多い

■移動方面（平日）



(2) パーソントリップ調査

市外居住者が三木市内へ移動する状況を把握するため、「平成22年第5回近畿圏パーソントリップ調査」の結果から、市外から本市への移動の割合や移動手段などをまとめました。

ア 調査の概要

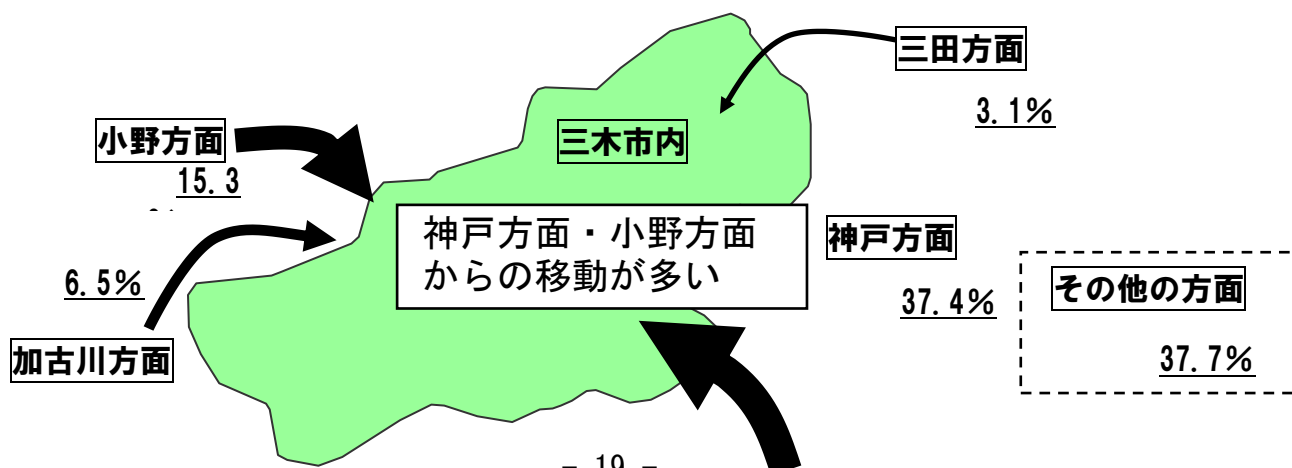
- ・実施主体：国
- ・実施期間：平成22年10月から11月にかけて実施
- ・調査方法：無作為抽出、郵送回収
- ・調査対象：近畿全域（2府4県）の居住者から無作為に抽出した世帯の構成員（5歳以上）の全員を対象とし、調査圏域に居住する1,922万人の中から43万人を対象に実施

イ 結果の概要

市外から三木市への移動は、神戸・小野方面からが多く、20歳以上の約8割が自動車を利用しているという結果でした。

移 動 方 面	・神戸・小野方面からの移動が多い
年 齢 別	・全体では、神戸方面からの移動が多い ・19歳以下は、小野方面からの移動が多い
移 動 手 段	・19歳以下の半数以上は、公共交通を利用 ・20歳以上は、約8割が自動車を利用

■市外から市内への移動方向（市内のみの移動を除く。）



3 公共交通の課題

現状分析及び実態調査により判明した課題は、次のとおりです。

(1) 増加する移動が困難な方への対応

高齢者については「市内移動が約 8 割」と高い比率であり、今後は更に、一人で外出できない人や自分で車を運転できない人が増加することが想定されるため、身近な公共交通の充実を図り、移動が困難な方に対応する必要があります。

また、市内の移動目的としては、「買い物」「通院」が半数近くを占めていることから、誰もがスーパーや病院などに効率よく行けるよう、移動手段を確保する必要があります。

(2) 利用者数の確保による公共交通の維持・存続

公共交通の移動手段としては、市内の移動はバスが、市外の移動は神戸電鉄がそれぞれ最も多い状況です。このため、まずはこれらの公共交通の維持・存続を図る必要があります。

鉄道、バスの維持・存続のためには、利用者数の確保を図ることが必要不可欠です。このため、市民にとって利用しやすい公共交通ネットワークを構築し、利用者数の増加を図る必要があります。

第2章 計画の目標と基本方針

1 計画の目標

「計画策定の基本的な考え方」を踏まえ、公共交通の課題を解決し、住みよいまちづくりを進めていくため、計画の目標を次のとおり定めます。

**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**

2 基本方針

計画の目標を達成するため、3つの基本方針を定めます。

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

公共交通の課題を解決するため、交通事業者、行政、市民が計画の目標を共有し、「みんなで公共交通を支える意識」を高めていきます。

それぞれの責任と役割を明らかにし、協働で公共交通の利用促進を図り、公共交通を維持します。

基本方針 2

公共交通の利用を促進します

市民の誰もが利用しやすい環境を整備し、公共交通の利用を促進します。

また、公共交通の利用促進により、自動車の排気ガスなどによる環境負荷の軽減を図ります。

基本方針 3

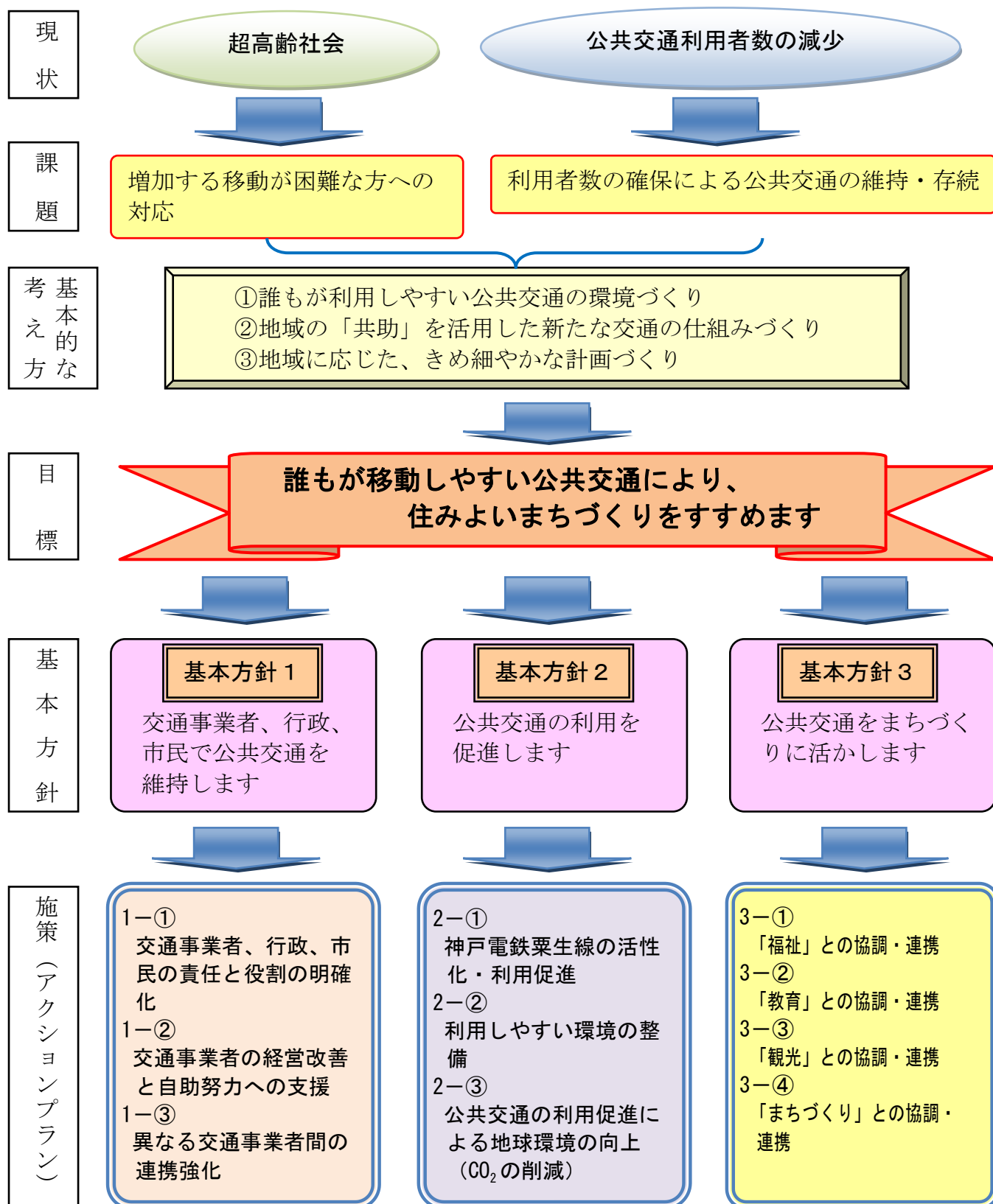
公共交通をまちづくりに活かします

公共交通の充実により、人々の交流を促進し、まち全体ににぎわいを生みます。

公共交通は、いわば「まちづくりを支える土台」であり、これをベースとして、「福祉」「教育」「観光」など他分野との連携を図りながら、公共交通をまちづくりに活かします。

3 取組施策（アクションプラン）

計画の目標を達成するため「3つの基本方針」を定め、更に、それらの基本方針を達成するための施策（アクションプラン）を定めます。



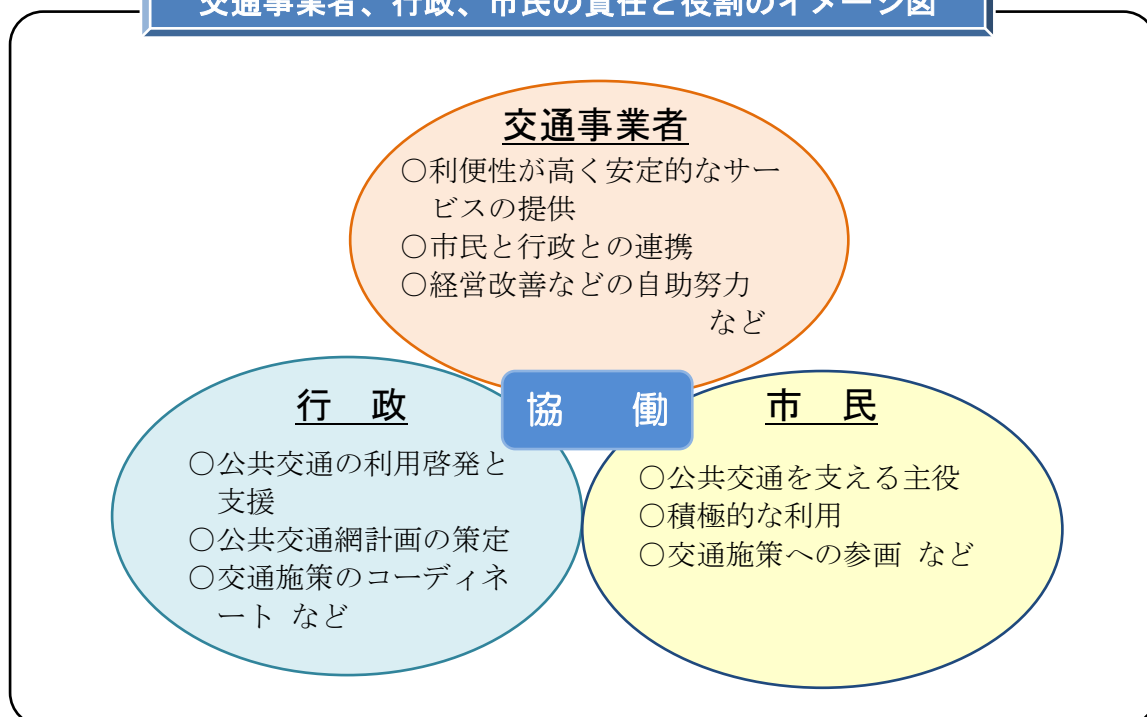
基本方針 1：交通事業者、行政、市民で公共交通を維持します

施策 1－①：交通事業者、行政、市民の責任と役割の明確化

交通事業者、行政、市民のそれぞれを、公共交通を担う主体と位置付け、それぞれの責任と役割を明らかにしながら、協働で公共交通の利用促進を図り、公共交通を維持します。

交通事業者は採算性を確保しながら、利便性が高く安定的なサービスを提供する役割を、行政は公共交通の利用啓発と支援のほか、交通施策をコーディネートする役割を、市民は積極的な利用により公共交通を支える主役としての役割をそれぞれ担うことを基本的な考え方とし、交通施策の推進体制を構築します。

交通事業者、行政、市民の責任と役割のイメージ図



具体的な取組

(凡例) ☆：新規、○：継続

【交通事業者】

- 利便性が高く安定的なサービスの提供
- 積極的な情報公開（路線ごとの収支状況など）
- 低公害車、バリアフリー車両の導入

【行政】

- ☆ 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
- 公共交通に関する住民向け意見交換会の開催
- 公共交通網計画の策定
- 公共交通の利用啓発と支援

【市民】

- 公共交通を支える主役としての積極的な利用
- 交通事業者や行政が実施するニーズ調査などへの協力
- 個人レベルでの低公害車の導入

施策 1－②：交通事業者の経営改善と自助努力への支援

公共交通サービスを安定的に提供していくためには、サービスの向上や利用促進により利用者の増加を図り、運賃収入の増加につなげ、交通事業の経営改善に取り組む必要があります。

また、運賃収入だけではサービスの提供が困難な場合には、交通事業者の自助努力として、人件費や運行コストの削減のほか、営業外収入による増収策についても、別途検討されるべきです。

しかしながら、事業者の経営改善にも限界があることから、行政としては、交通事業者の経営改善に向けた努力と利用促進の継続的な取組を前提に、地域の移動手段を支える必要経費として、支援していく必要があります。

このため、神戸電鉄粟生線に対しては、平成 24 年 3 月に兵庫県、神戸市、三木市、小野市及び神戸電鉄で締結した「粟生線の運行継続に向けた支援に関する基本協定」に基づき支援を継続するとともに、収支改善効果を検証します。

また、バス事業者に対しては、国・県の補助メニューを有効に活用するとともに、バス路線の維持・確保に必要な経費について支援します。併せて、バスの運行について一定の見直し基準を設け、バス事業者や地域住民と十分に協議しながら、需要に見合う適切なサービスの供給となるよう、運行ルートや運行本数のほか、バス路線に対する補助等の定期的な見直しを検討します。

具体的な取組

(凡例) ○：継続

【交通事業者】

- 人件費や運行コストの削減
- 利用者へのサービスの向上と利用促進
- 利用しやすいダイヤの見直しの実施
- 需要に見合う適切なサービスの供給のあり方の検討
- 乗車券制度の充実
- 新たな広告媒体の導入などによる広告の充実
- 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

【行政】

- 神戸電鉄粟生線支援に係る無利子貸付
- 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）
- 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
- バス路線運行補助金（市単独補助分）の交付
- 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
- 市職員の率先利用

施策１－③：異なる交通事業者間の連携強化

交通事業者は、それぞれに経営改善と自助努力を行う一方で、公共交通サービスの提供者として、多様化する利用者ニーズに応じていく必要があります。

例えば、乗り継ぎの改善など、利用者の更なる利便性の向上を図るためには、異なる交通事業者であっても、相互の連携が必要不可欠となります。

そこで、行政がコーディネート役を担う中で、鉄道、バス、タクシーなどの異なる交通事業者間の連携を強化することにより公共交通を支えます。

具体的な取組

(凡例) ☆：新規、○：継続

- ☆ 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）
- ☆ 各バス停における系統図と総合時刻表の掲示
- 分かりやすい案内情報の提供や案内標識の改善

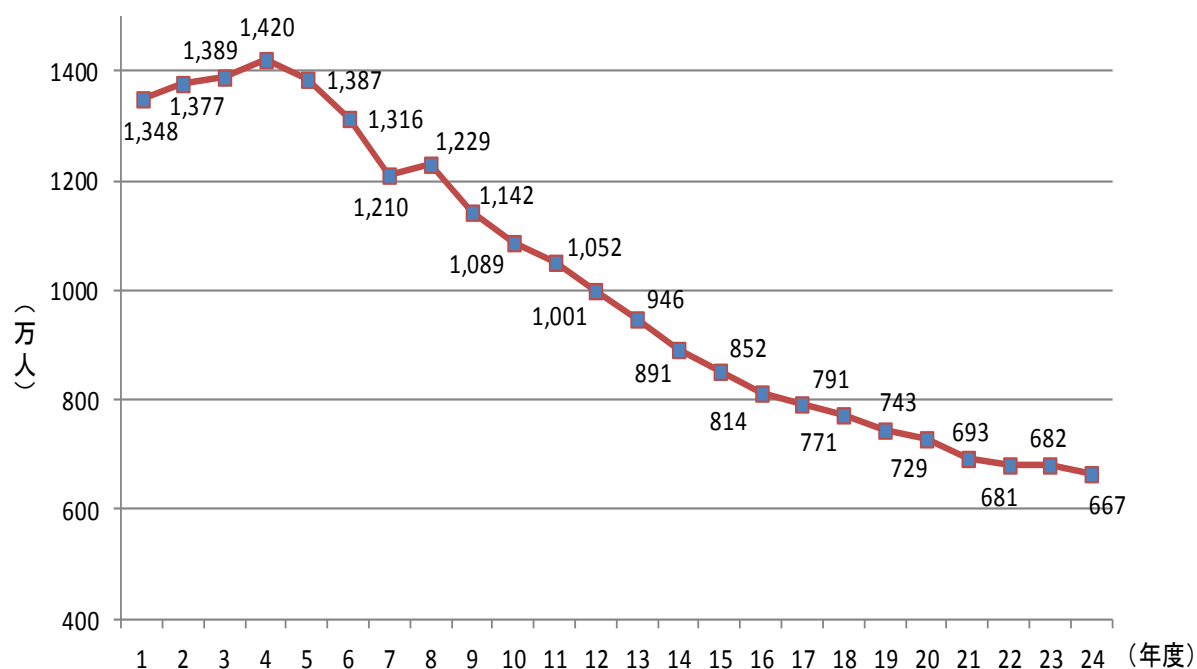
基本方針 2：公共交通の利用を促進します

施策 2－①：神戸電鉄粟生線の活性化・利用促進

神戸電鉄粟生線の年間利用者数は、平成 4 年度の 1,420 万人をピークに大きく減少が続き、平成 24 年度には 667 万人となっており、この 20 年間で半数以上（△753 万人、△53.0%）減少しています。

これは、粟生線の沿線地域の土地利用が主に住居系であり、新興住宅地を中心としていわゆる団塊の世代の高齢化が一斉に進み、退職などによる通勤利用者の減少などの影響を直接的に受けるとともに、マイカーの普及や沿線道路の整備による車社会化が進展したことが要因と考えられます。

■神戸電鉄粟生線の年間利用者数の推移



しかしながら、粟生線は通勤や通学など日常生活を支える主要な交通機関であり、「大量輸送性」「速達性」「定時性」「環境性」の点からも質の高い公共交通であることから、神戸電鉄が主体となり地

域住民や沿線自治体などが協力し、その維持・存続に向け取り組んでいく必要があります。

そのためには、利用者数の増加が必要不可欠であり、地域住民による取組や参画がこれまで以上に重要になります。

そこで、既にお住まいの方にはもちろんのこと、沿線に立地する企業や学校、市外からの転入者などに対しても、公共交通の利用意識を向上するため「モビリティ・マネジメント(Mobility Management: MM)」を実施し、自発的な栗生線の優先利用行動を喚起します。

次に、鉄道の存続に向けた神戸電鉄からの支援要請を受け、平成24年3月に兵庫県、神戸市、三木市、小野市及び神戸電鉄で締結した「栗生線の運行継続に向けた支援に関する基本協定」に基づき、次に掲げる支援フレームによる支援を継続するとともに、収支改善効果を検証します。

栗生線の支援フレーム

①支援体制

兵庫県、神戸市、三木市、小野市及び市民

②無利子貸付

40億円を無利子貸付することにより、神戸電鉄の支払利息を軽減
(本市は、本市負担分(7.3億円)の利子負担を県へ支払い)

③国庫補助制度の活用

安全に資する施設整備等を対象とする国庫補助制度を最大限に活用し、
施設整備費や修繕費を軽減

④神戸電鉄による経営改善

神戸電鉄は、年間約3億円の更なる経営改善を図る。

⑤利用促進の強化

- ・神戸電鉄栗生線活性化協議会による利用促進を強化し、利用率(支援期間中の年間輸送人員700万人台)を維持(※鉄道全線の旅客運輸収入について、対前年度比△0.7%以内に抑制することで目標設定)

- ・利用が低迷した場合、本市と小野市が旅客運輸収入を補填（※神戸電鉄栗生線資産負担軽減補助金として、本市の場合、6千万円が上限）

⑥支援期間

平成 24 年度から平成 28 年度までの 5 年間

（※3 年目の平成 26 年度に支援効果を検証）

⑦支援効果

支援 3 年目（平成 26 年度）に神戸電鉄の鉄道部門を黒字化

⑧支援のための前提条件

神戸電鉄の自助努力（人件費の削減、ダイヤの見直しなど）

併せて、通勤利用者に対する新たな市独自施策についても検討を加え、栗生線の活性化と利用促進を図ります。

更には、中長期的な視点に立ち、土地利用の規制緩和等により駅周辺の人口増加を図る「駅を中心としたまちづくり」についても検討します。

一方で、栗生線の利用促進などを検討するために、本市のほか、神戸市、小野市、神戸電鉄、沿線利用者、学識者、国土交通省近畿運輸局及び兵庫県で構成された「神戸電鉄栗生線活性化協議会」の取組に対しても支援を行うとともに、あらゆる機会を捉え、栗生線は「市民の生活に必要」であり、「市民の継続利用で栗生線は存続する」ことの周知を図ります。

■（参考）活性化協議会における計画の目標と取り組むべき主な事業

計画の目標		事業
1	輸送サービスの改善	・企画きっぷの充実と効果的なPR活動 ・ダイヤの改善・運行本数見直し等の運行改善
2	駅アクセスの改善と駅の活性化	・駅停車エリア、駐車場、駐輪場の整備及び駅情報・運行情報等の発信 ・バスとの効果的な接続
3	定期利用者の増加と新規利用者の開拓	・沿線立地企業等への栗生線通勤・通学利用のPR ・栗生線通勤 Come Back 補助制度 ・地域間の各イベントとの連携強化
4	公共交通利用意識の向上	・企業や学校、転入者等に対するモビリティ・マネジメント等の実施
5	安全で安定した鉄道輸送サービスの確保	・国庫補助制度も活用した鉄道施設の効果的な更新等
6	沿線住民による自主的・主体的な取組・参画	・栗生線を応援する沿線住民の自主的・主体的な組織・団体の設立と具体的な取組の推進 ・地域協働推進事業（地域ぐるみによる利用促進などの栗生線の確保・維持に向けた取組の継続的实施）
7	駅を中心としたまちづくりの推進	・駅周辺に都市機能を集積するための施策の検討

「神戸電鉄栗生線地域公共交通総合連携計画（平成25年度～平成28年度）」から作成

具体的な取組

（凡例）☆：新規、◎：拡充、○：継続

- ☆ 通勤利用者に対する新たな支援策の検討
- ☆ 「駅を中心としたまちづくり」の検討
- ◎ モビリティ・マネジメントの推進
- 栗生線支援フレームに基づく支援
- 三木金物まつりなどの観光イベントにおける栗生線の利用啓発
- 活性化協議会への支援
- 小中学校などの学校行事における栗生線利用運賃助成

施策２－②：利用しやすい環境の整備

公共交通ネットワークを維持するためには利用者の増加が必要であり、そのためには、運行時間帯や運行ルートなどと併せ、バスと電車などの乗り継ぎの改善が大きなポイントとなります。

そこで、公共交通の利用しやすい環境整備を図るため、地域住民から意見をお聴きするとともに、バス運転手などの乗務員からの「現場」の声を取り入れるなどして、乗り継ぎの改善に努めます。

また、パークアンドライド用の駐車場や駐輪場の整備を進めるほか、バス停屋根の計画的な整備など、停留所における待合い環境の向上を図ります。

こうした取組を継続的に進め、誰もが利用しやすい公共交通の環境を整備します。

具体的な取組

(凡例) ☆：新規、◎：拡充、○：継続

☆ バス待機所やロータリーの設置

(例) 自由が丘中公園の西側エリアへのバス待機所やロータリーの設置

☆ バス運転手などの乗務員からの「現場」の声の聴取

◎ 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)

○ パークアンドライド用の駐車場や駐輪場の整備

○ バス停留所や駅前市民トイレの整備

施策 2－③：公共交通の利用促進による地球環境の向上（CO₂の削減）

本市の平成 23 年度の温室効果ガス総排出量は、基準年度の平成 21 年度に比べ 9%減少（H23：12,781 トン、H21：14,029 トン）していますが、自動車の走行やカーエアコンガスの使用に伴う一酸化二窒素（N₂O）やハイドロフルオロカーボン（HFC）などは増加しています。

このため、低公害車の普及促進や道路施設の緑化を推進するほか、事業者や市民の皆様を対象に、公共交通の利用促進を呼びかける「モビリティ・マネジメント」を積極的に推進します。

こうした取組により、市民一人ひとりが環境問題を自分のこととして捉え、自動車に依存している現状から公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を“かしこく”利用する方向へのシフトを促進します。

■（参考）温室効果ガスの総排出量（平成 23 年度実績）

総排出量 温室効果ガスの種類	CO ₂ 換算排出量（kg）		増減（%） H23／H21
	平成 21 年度 （基準年度）	平成 23 年度	
二酸化炭素（CO ₂ ）	14,017,257	12,767,306	△9.0
メタン（CH ₄ ）	375	395	5.3
一酸化二窒素（N ₂ O）	8,597	9,276	7.8
ハイドロフルオロカーボン（HFC）	3,042	3,647	19.8
合 計	14,029,271	12,780,624	△9.0

「第 3 期三木市地球温暖化対策実行計画（平成 23 年度実績報告書）」から

具体的な取組

(凡例) ☆：新規、◎：拡充

- ☆ 三木工業団地（巴工業団地）方面バスの充実
- ☆ コミュニティバスの更新時に、低公害車への転換を促進
- ☆ バス事業者に対し、低公害車への転換を働きかけ
- ◎ 全市民を対象としたモビリティ・マネジメントの推進
 - (例) 小学生を対象としたバス体験事業
(子どもの頃から公共交通に慣れ親しむことのできる機会の創出)
 - (例) 老人クラブを対象とした自動車から公共交通を利用した移動手段への転換の啓発
- ◎ 「市役所ノーマイカーデー」（毎月第４水曜日）の実践
- ◎ 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 3－①：交通と「福祉」との協調・連携

これまで、駅やバス停、地区内の生活利便施設までの移動手段の確保を目的に、「共助」の観点から「地域ふれあいバス」を導入し、マイカーを利用できない高齢者などの交通弱者の外出機会の創出を図ってきました。

「地域ふれあいバス」については、未導入地区に対しその必要性やメリットを十分に説明の上、引き続き導入の推進を図り、公民館単位の身近なまちづくりを進めます。

今後は、これに隣近所の助け合いなど、より細やかな「共助」にスポットを当て、地域力を活用した移動手段の確保について検討します。併せて、移送サービスを行う市民活動団体による高齢者などの移動困難者の送迎の取組を推進し、福祉のまちづくりを活発化します。

また、北播磨総合医療センターに高齢者などが安心して通院できるよう、移動手段を確保します。

なお、いわゆるデマンド型交通(DRT:Demand Responsive Transport)については、路線や時刻設定の複雑さ、遅延発生のおそれ、運行コストなどの課題点があるものの、高齢者や障がい者などの移動困難者の新たな移動手段として、導入に向けた検討を行います。

具体的な取組

(凡例) ☆：新規、◎：拡充、○：継続

- ☆ 地域力を活用した移動手段の確保検討
- ☆ デマンド型交通の導入に向けた検討
- ◎ 「地域ふれあいバス」の未導入地区への導入の推進
- 市民活動団体による移送サービスの推進
- 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）を対象としたバス等の運賃助成

施策３－②：交通と「教育」との協調・連携

人口密度の低い地域におけるコミュニティバスの運行は、多くの需要が見込めないことから、必ずしも効率のよいサービスの提供となっていないのが実情です。

現在、学校園の統廃合により遠距離通園・通学となった園児・児童・生徒に対しスクールバスを運行していますが、昼間使用されないスクールバスをコミュニティバスに転用することにより、効率的な運行を図っているところです。

今後は、バス車両のより一層の効率的な利用を図る観点から、地域住民や学校、ＰＴＡなどと十分に協議しながら、スクールバスへの一般住民の相乗りを検討します。

また、三木市内の高校への進学を可能とする教育環境の整備の一環として、路線バス「三木営業所～美奈木台・吉川庁舎線」を主要な通学路線と位置付け、市内の高校と連携しながら路線バスの利用促進を図り、引き続き運行を維持します。

一方、学校などと連携しながら、公共交通を利用した教育事業により利用促進を図るほか、「モビリティ・マネジメント」の推進により、公共交通の必要性や重要性を呼びかけます。

具体的な取組

(凡例) ☆：新規、◎：拡充、○：継続

- ☆ スクールバスへの一般住民の相乗りの検討
- ◎ モビリティ・マネジメントの推進（再掲）
- 高校生の通学路線バスの維持（三木営業所～美奈木台・吉川庁舎線）
- 公共交通を利用した教育事業による利用促進

施策３－③：交通と「観光」との協調・連携

本市は、県内主要観光地の上位 10 位以内に 2 施設がランキングするなど、豊富な観光資源を有する県内でも指折りの観光地です。

平成 23 年度の県内主要観光地への入込客数ランキング

- ・ 県内第 5 位：道の駅みき（97.3 万人）
- ・ 同 第 7 位：三木総合防災公園（84.9 万人）

併せて、平成 25 年 3 月 27 日には、三木城跡とその付城跡群が国史跡に指定されたほか、平成 26 年の NHK 大河ドラマ「軍師官兵衛」の放送が決定されるなど、三木の豊かな歴史・文化を PR できる機会が更に広がりました。

このタイミングを絶好の機会として捉え、交通と観光が力を合わせ、市内外から本市への集客を図るため、本市の観光資源と鉄道、バス路線を活用した交流人口の増加への仕掛けづくりに取り組みます。

また、本市では、観光資源を活用した地域の活性化を図るため、上記以外にも、「別所ゆめ街道」や「グリーンピア三木の活性化」などの主要プロジェクトを推進しており、これらを核として本市の観光振興につなげていきます。

今後は、これらの観光資源と交通を結び付けることにより、例えば、市内の主要観光地をめぐる観光路線の創設など、公共交通の利用により観光客の増加を図り、地域の公共交通の維持につなげていきます。

現在進行中の主要プロジェクト

①歴史・美術の杜構想（三木地区）

三木城址及び付城跡群を市民の貴重な財産として保存するとともに、城下町も含めたエリア全体を、一つの大きな博物館（フィールドミュージアム）に見立て、歴史の継承、憩いの場の創出、まちの活性化に取り組み、まちの魅力を全国に発信します。

②別所ゆめ街道（三木地区、別所地区）

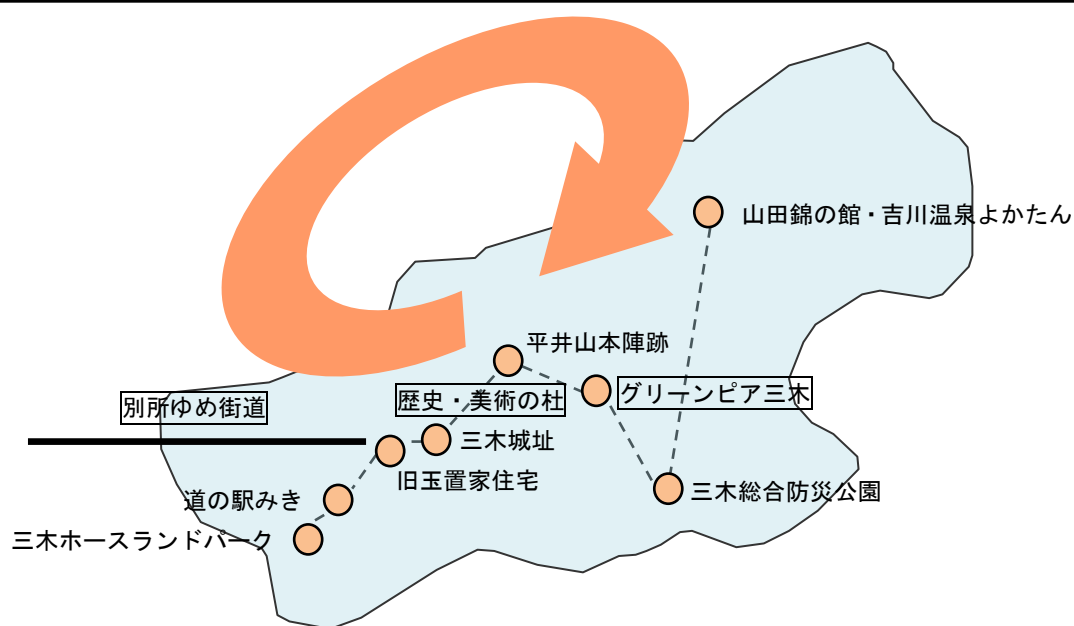
平成 20 年 3 月に廃線となった三木鉄道の線路跡地を遊歩道として、旧駅舎跡をカフェテラスや休憩所として、それぞれ整備することにより、地域の活性化を図ります。

③グリーンピア三木の活性化（細川地区）

本市として、グリーンピア三木の転売制限期間が終了する平成 27 年 12 月を見据え、「福祉」「観光」「防災」機能を有機的に結び付け、三木の新たな顔づくりを進める予定です。

④吉川地域の観光資源の活用（吉川地区）

三木の「東の玄関口」にふさわしい都市機能の向上と交流を進めるとともに、吉川の名所旧跡や山田錦の館、吉川温泉よかたんなどの観光資源の活用を促進します。



市内の主要観光地をめぐる観光路線のイメージ図

具体的な取組

(凡例) ☆：新規、◎：拡充

- ☆ 市内観光地を経由するバスルートの検討
- ◎ 交通事業者への市内観光イベントの情報提供
- ◎ 観光施設やイベントと連携した企画乗車券の発売

施策３－④：交通と「まちづくり」との協調・連携

「施策３－①」から「施策３－③」までのいわゆる「ソフト面」の施策の取組と併せ、まちづくりに資する「ハード面」の整備を進め、「まちづくりを支える土台」としての公共交通の環境をつくりします。

主な取組として、三木の活力アップを図るため、駅周辺の土地利用の規制緩和による若者世代の定住を促進するとともに、駅前の活性化による神戸電鉄粟生線の利用者数の増加を図るなど、「駅を中心としたまちづくり」を推進します。

また、道路の渋滞を解消し、車両の円滑な走行のため、幹線道路を計画的に整備することにより、公共交通も通行しやすい環境を整え、公共交通の定時性の向上を図ります。

更に、鉄道駅や主要幹線のバス停までの輸送を担っている路線バス（フィーダーバス）の維持に努めることにより、地域住民の広域的な移動手段の確保と地域の活性化を図ります。

こうした環境整備を進めることにより、公共交通がまちづくりにつながるようにします。

具体的な取組

（凡例）☆：新規、◎：拡充、○：継続

- ☆ 駅周辺の土地の規制緩和による若者世代の定住促進
- ◎ 駅前の活性化
- 都市計画道路や地区内生活幹線道路などの整備
- パークアンドライド用の駐車場や駐輪場の整備（再掲）
- バス停留所や駅前市民トイレの整備（再掲）
- 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

第3章 地域別公共交通網計画

本章においては、基本方針に基づく取組施策（アクションプラン）を「全体計画」として図化しました。

続いて、市内10地区の「個別計画」として、各地区の特性に応じた取組施策（アクションプラン）を図化しました。

この「個別計画」は、人口の集積状況や地形の特性などにより、各地区において交通実態が異なる状況を踏まえた上で、各地区の個別具体的な取組施策をまとめています。

○全体計画のイメージ

計画推進主体に求められる責任と役割

☆交通事業者

公共交通の利用者の利便性の向上を図り、公共交通サービスを安定的に提供

☆行政

コーディネート役として公共交通の利用啓発を推進し、公共交通を支援

☆市民

公共交通を支える主役として、公共交通の利用促進を図るとともに、交通施策にも積極的に参画

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めざします



みっきいよかたんバスの再編
またはデマンドバスの導入

中国自動車道

三田市

加東市

吉川支所

地域ふれあいバスの運行組織の立ち上げ
(現在は、別所、〇吉川、自由が丘の
3地区で運行)

神戸電鉄の支援・
利用促進



小野市

バス事業者と連携した
バス路線の再編

神戸市

神戸電鉄とバスの結節点
三木駅、三木上の丸駅、恵比須駅、
志染駅、緑が丘駅

バス同士の結節点
三木市役所、三木営業所、吉川支所

山陽自動車道

三木駅

三木営業所

三木上の丸駅

恵比須駅

三木市役所

志染駅

緑が丘駅

神戸電鉄とバスの接続強化
(三木駅、三木上の丸駅、恵比須駅、
志染駅、緑が丘駅)

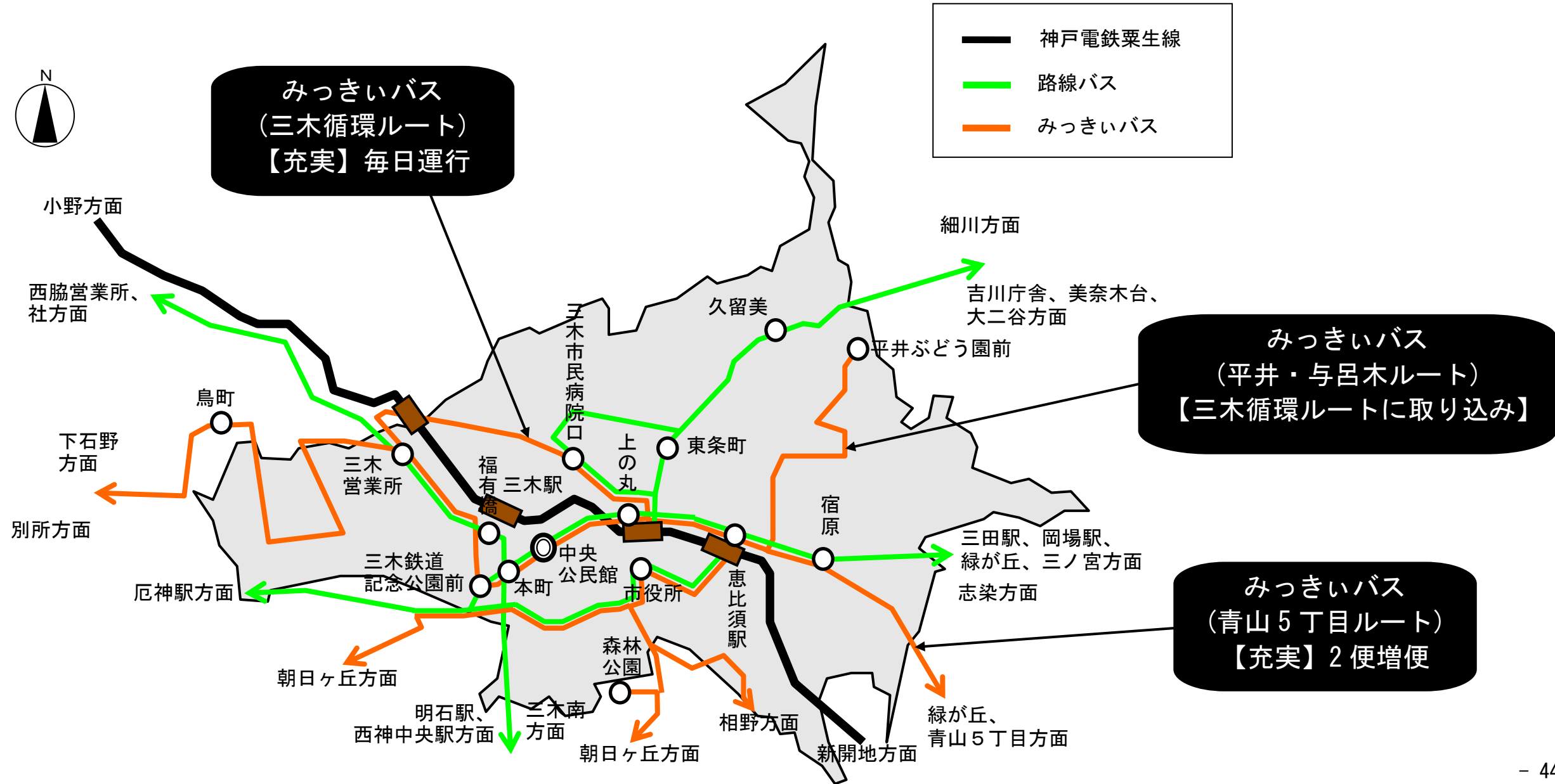
みっきいバスの再編
及び充実

加古川市

- 神戸電鉄
- 鉄道駅
- 路線バス (神姫バス、神姫ゾーンバス)
- みっきいバス
- みっきいよかたんバス
- ⬢ 地域ふれあいバス
- バス停

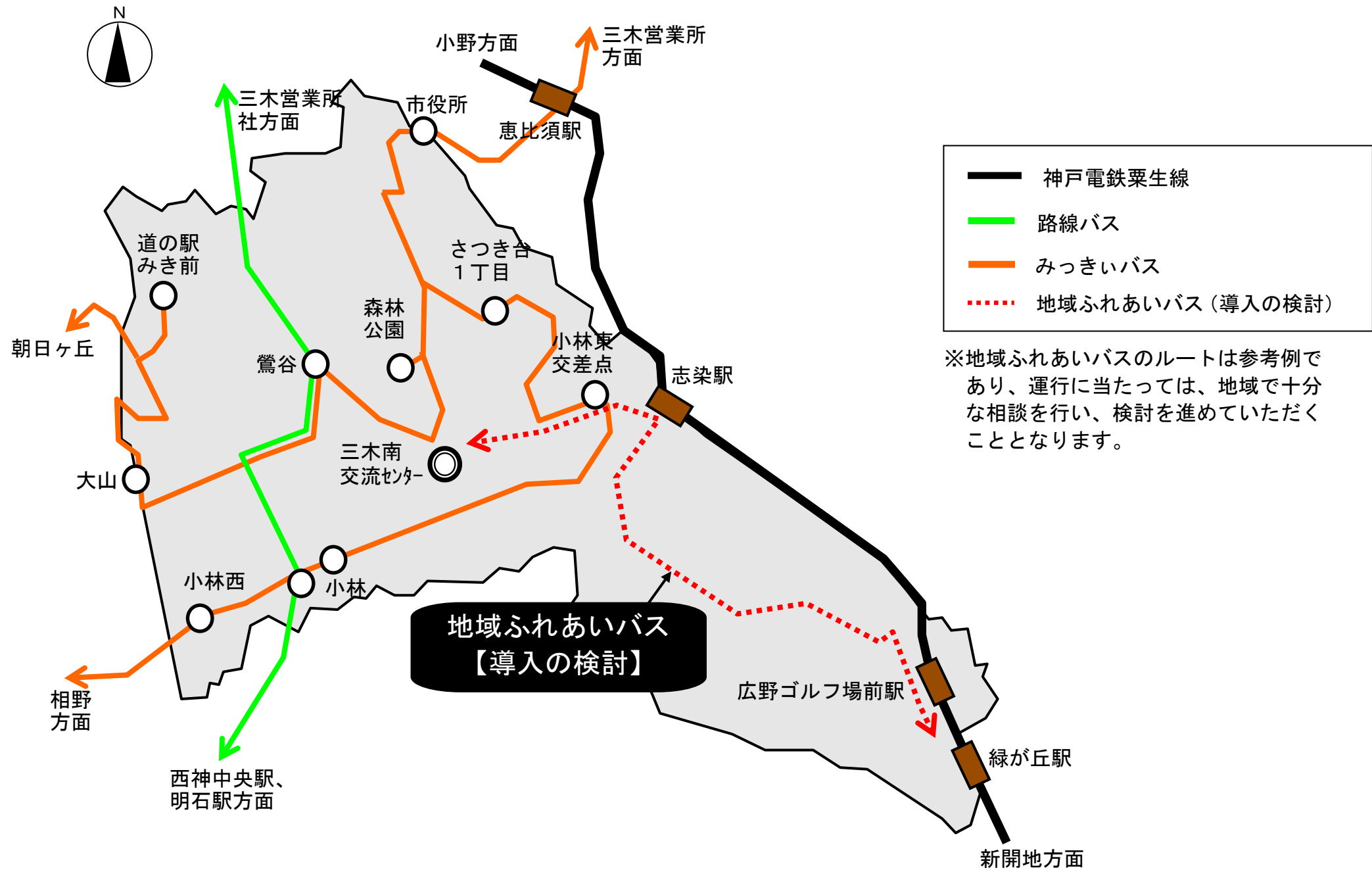
○三木地区

計画の基本方針	取組施策（アクションプラン）	スケジュール
(1) 交通事業者、行政、市民で公共交通を維持します	・各バス停において、系統図及び総合時刻表を掲示 ・交通事業者、行政、市民による公共交通に関する意見交換会の開催	・平成 25 年 10 月～ ・年 1～2 回開催
(2) 公共交通の利用を促進します	・ みっきいバスの充実 ○現在の三木循環ルートに、平井・与呂木ルートを取り込みます。また、現在の隔日運行（月・水・金）を毎日運行にします。 ○「青山 5 丁目～三木営業所」（青山 5 丁目ルート）については、現在、「三木営業所」止まりとなっていますが、これを「市役所前」を経由し「森林公園」止まりとする代わりに、2 便増便します。 ・みっきいバスのダイヤ改正（少ない待ち時間で路線バスと神鉄に乗り継ぎができるダイヤに改正）	・平成 25 年 10 月～ ・平成 25 年 10 月～
(3) 公共交通をまちづくりに活かします	・市内観光地を経由するバスルートの検討（歴史・美術の杜の史跡めぐりなど） ・地域力を活用した移動手段の確保の検討	・平成 25 年 8 月～ ・平成 25 年 8 月～



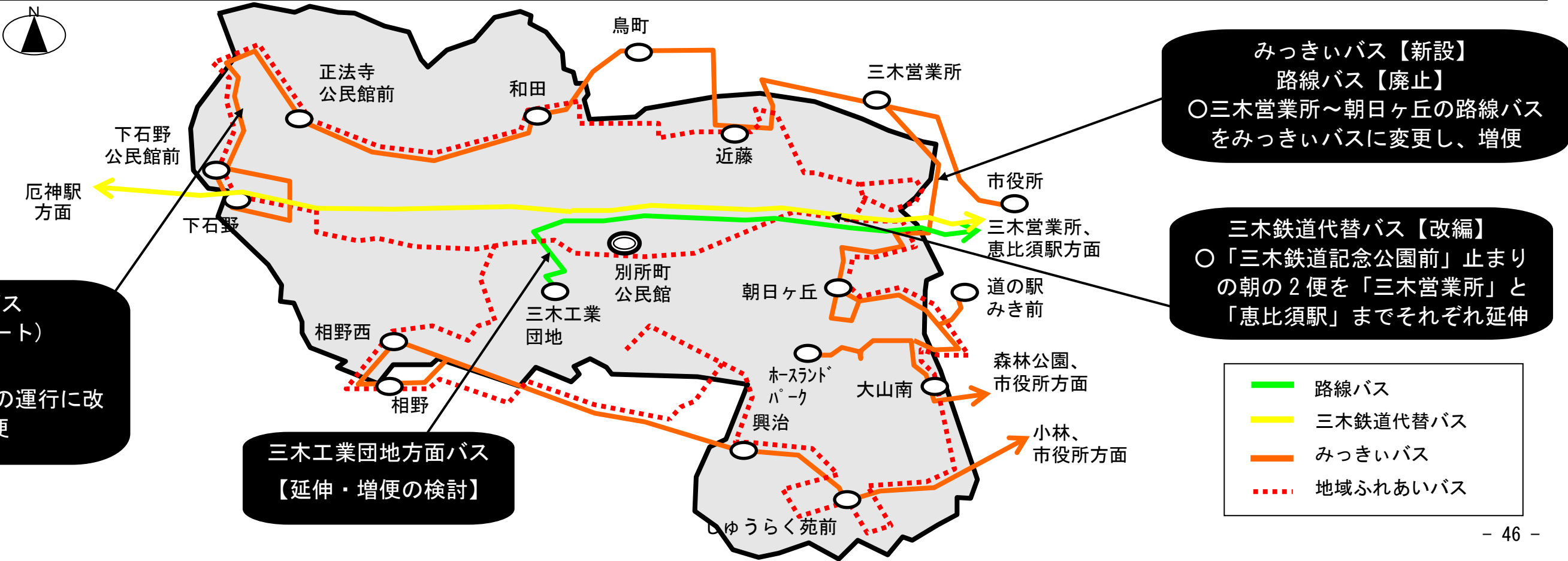
○三木南地区

計画の基本方針	取組施策（アクションプラン）	スケジュール
(1) 交通事業者、行政、市民で公共交通を維持します	・各バス停において、系統図及び総合時刻表を掲示 ・交通事業者、行政、市民による公共交通に関する意見交換会の開催	・平成 25 年 10 月～ ・年 1～2 回開催
(2) 公共交通の利用を促進します	・みっきいバスのダイヤ改正（少ない待ち時間で路線バスと神鉄に乗り継ぎができるダイヤに改正）	・平成 25 年 10 月～
(3) 公共交通をまちづくりに活かします	・地域力を活用した移動手段の確保の検討 ・地域ふれあいバスの導入の検討	・平成 25 年 8 月～ ・平成 25 年 10 月～



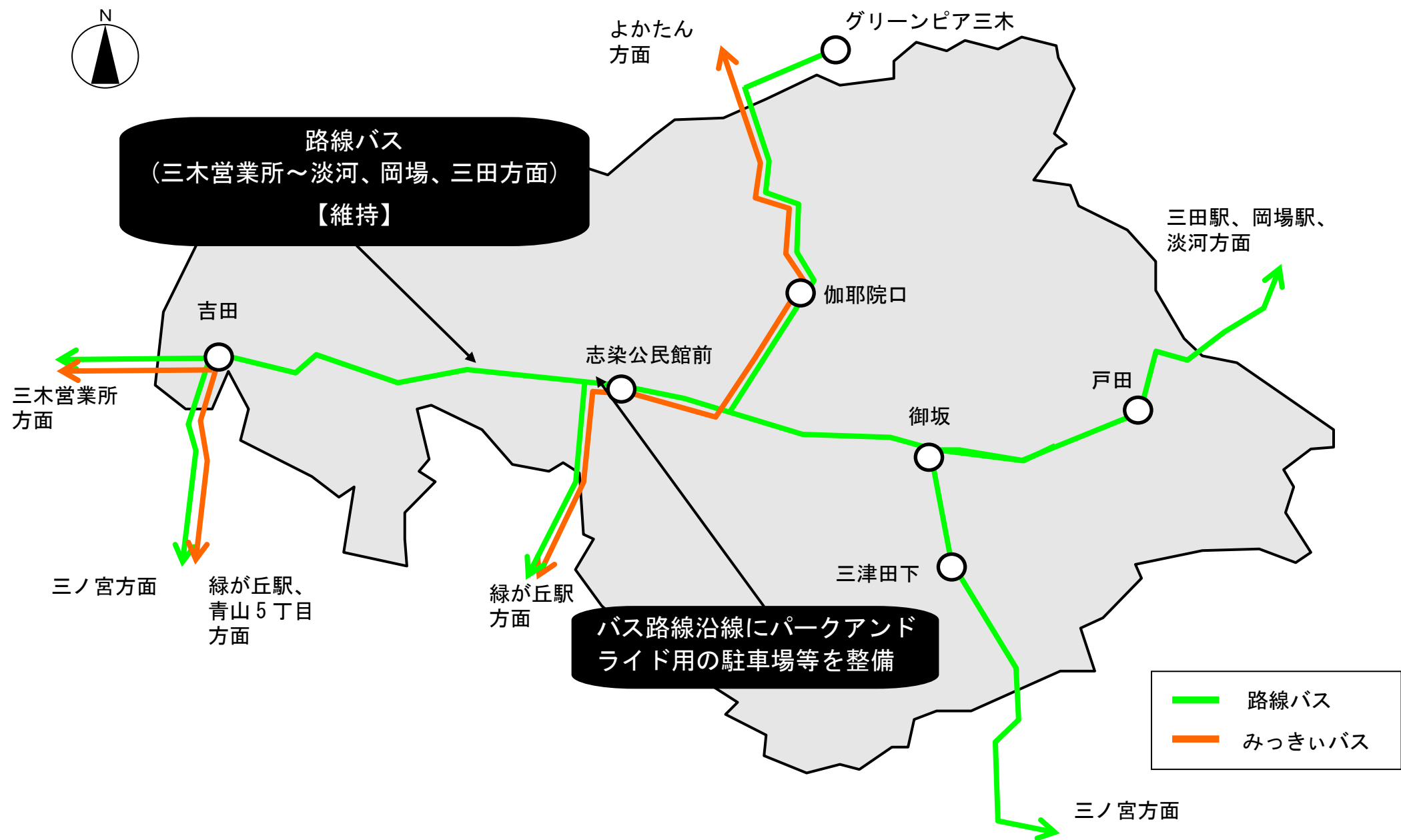
○別所地区

計画の基本方針	取組施策（アクションプラン）	スケジュール
(1) 交通事業者、行政、市民で公共交通を維持します	・各バス停において、系統図及び総合時刻表を掲示 ・交通事業者、行政、市民による公共交通に関する意見交換会の開催	・平成 25 年 10 月～ ・年 1～2 回開催
(2) 公共交通の利用を促進します	・ 路線バス及びみっきいバスの再編 路線バス「三木営業所～朝日ヶ丘」（1 日 8 便、毎日運行）については、みっきいバスに変更し 1 日 10 数便に増便（毎日運行）します（市役所、恵比須駅には行きません。）。 みっきいバス「下石野公民館前～朝日ヶ丘」（週 2 日、1 日 4 便）については、三木営業所経由の「市役所前」止めとする代わりに、1 日 5 便（週 2 日）に増便します。また、県道の路線バス「下石野バス停」まで延伸することにより三木鉄道代替バスとの接続を図り、利便性を高めます。 ・ 三木鉄道代替バスの改編 ○「厄神駅前～三木鉄道記念公園前」の朝の 2 便については、現在、「三木鉄道記念公園前」止まりとなっていますが、1 便は「三木営業所」まで、もう 1 便は「恵比須駅」まで延伸します。このことにより、神鉄などへの乗り継ぎを可能にし、通勤・通学の利便性を高めます。 ○現在の代替バスは、1 日 19 便（平日）、17 便（土日祝）を運行していますが、1 便当たりの平均利用者数が 1.3 人と少ないことから、減便も視野に入れ改編を検討します。 ・ 三木工業団地方面バスの改編 ○「三木営業所～別所小学校前（三木工業団地方面）」については、現在、朝夕それぞれ 1 便で「別所小学校前」止まりとなっていますが、工業団地の勤労者の利便性を高めるため、約 700 メートル南へ延伸します。 ○工業団地の入居企業に対する、バス利用の意向調査の結果を踏まえ、ニーズに応じた増便を検討します。	・平成 25 年 10 月～ ○平成 25 年 10 月～ ○平成 25 年 10 月～ ○平成 26 年 4 月～
(3) 公共交通をまちづくりに活かします	・「別所ゆめ街道」の整備に合わせて、ハーブ工房やカフェテラス、遊歩道などへ観光客を誘致するため、旧三木市街地の三木城址や平井山本陣跡などの名所旧跡をめぐる観光ルートを検討します。 ・上記に合わせて、現在運行している「三木別所観光ルート」（土日祝、1 日 9 便、恵比須駅～三木ホースランドパーク～朝日ヶ丘～恵比須駅）の見直しも行います。	・平成 25 年 8 月～ ・平成 25 年 8 月～



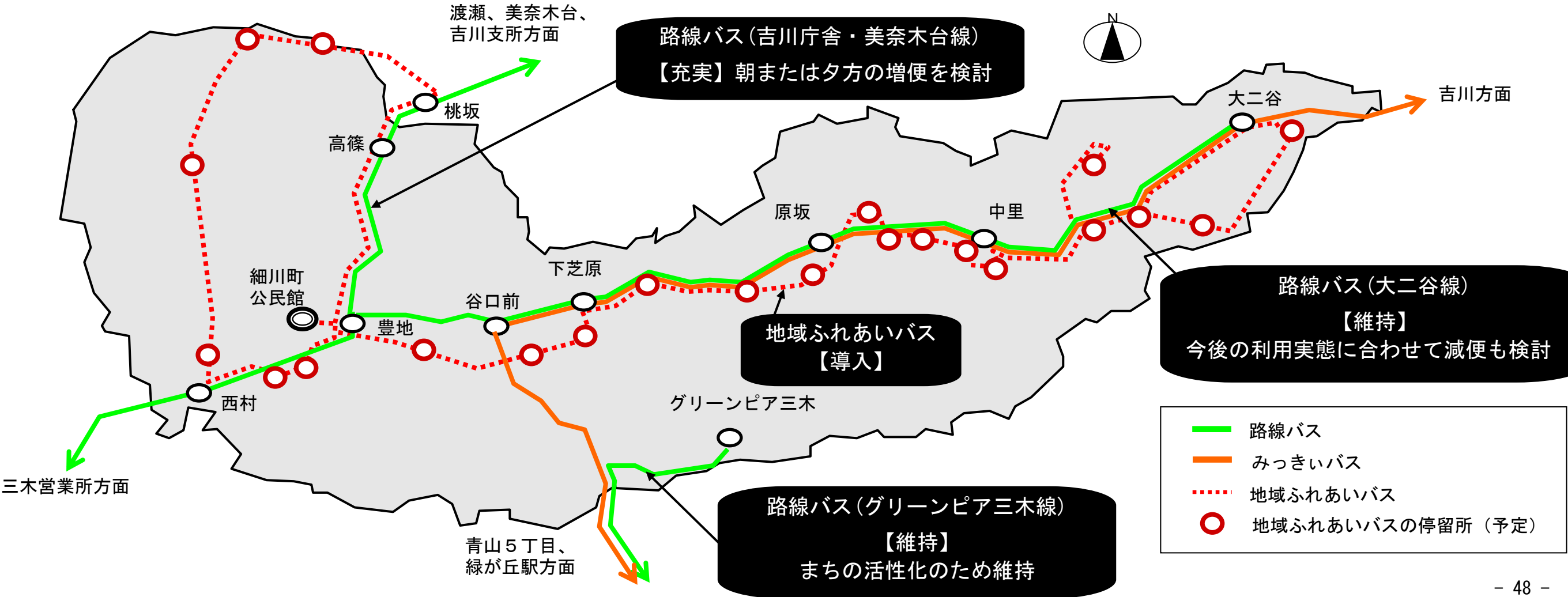
○志染地区

計画の基本方針	取組施策（アクションプラン）	スケジュール
(1) 交通事業者、行政、市民で公共交通を維持します	・各バス停において、系統図及び総合時刻表を掲示 ・交通事業者、行政、市民による公共交通に関する意見交換会の開催	・平成 25 年 10 月～ ・年 1～2 回開催
(2) 公共交通の利用を促進します	・国や県と協調しながら、現状の路線バス（三木営業所～淡河、岡場、三田方面）を維持します。 ・現状のバス路線を活かすとともに、利用しやすい環境を整備するため、バス路線沿線にパークアンドライド用の駐車場等の整備を検討します。	・継続 ・計画期間である 5 か年の中ほどを目途に、整備方針を決定します
(3) 公共交通をまちづくりに活かします	・地域ふれあいバスの導入の検討 ・地域力を活用した移動手段の確保の検討	・平成 25 年 8 月～ ・〃



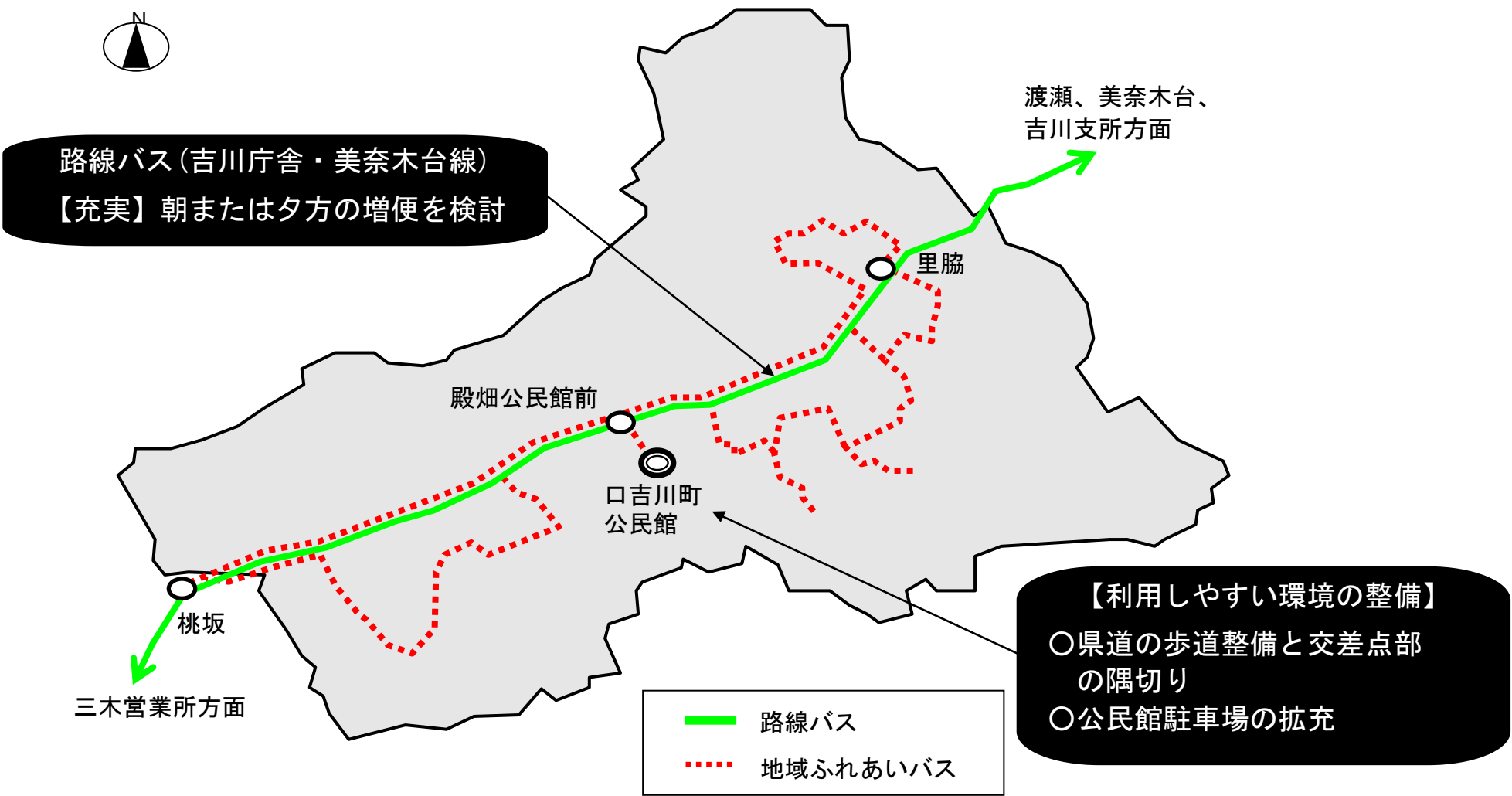
○細川地区

計画の基本方針	取組施策（アクションプラン）	スケジュール
(1) 交通事業者、行政、市民で公共交通を維持します	・各バス停において、系統図及び総合時刻表を掲示 ・交通事業者、行政、市民による公共交通に関する意見交換会の開催	・平成25年10月～ ・年1～2回開催
(2) 公共交通の利用を促進します	・ 路線バスの充実 ○「三木営業所～渡瀬～美奈木台・吉川支所」方面（1便当たりの平均利用者数は4.6人）については、通勤・通学の利便の向上を図るため、国や県と調整しながら、朝または夕方の増便を検討します。 ○「大二谷」方面については、現状を当面維持しますが、1便当たりの平均利用者数が2.2人と少ないことから、今後の利用実態を見守る中で、減便も視野に入れ検討します。 ○「グリーンピア三木」方面については、グリーンピア三木ひいては細川町の活性化のため必要不可欠な路線であることから、現状を維持するよう努めます。 ・ スクールバスの活用の検討 スクールバスをコミュニティバスとして活用している県内の事例（養父市）も参考にしながら、児童と一般住民との相乗りについて検討します。	○平成26年度中 ○継続 ○継続 ・計画期間である5年の中ほどを目途に結論を出します
(3) 公共交通をまちづくりに活かします	・地域ふれあいバスの導入 ・地域力を活用した移動手段の確保の検討	・平成25年8月 ・平成25年8月～



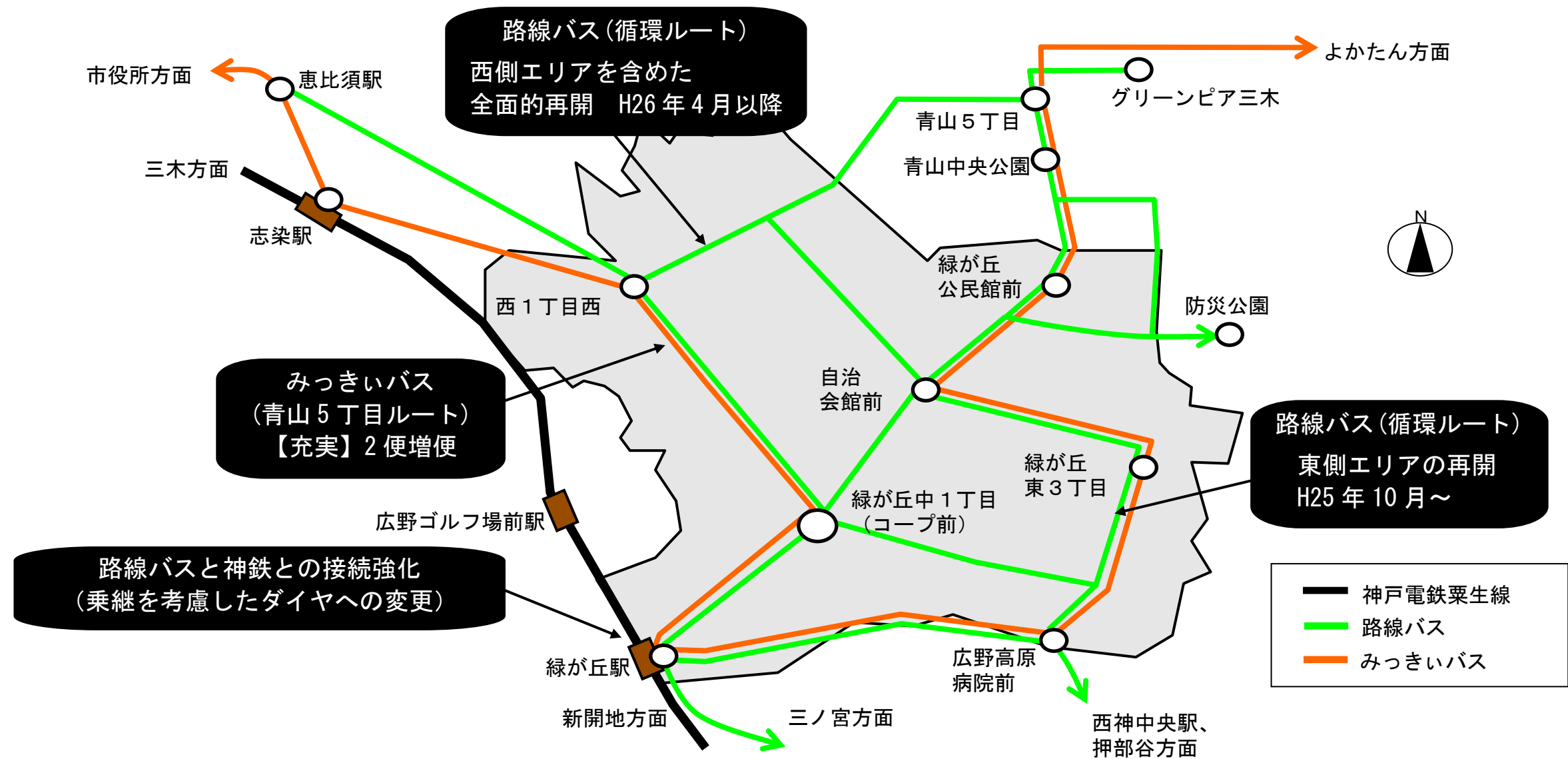
○口吉川地区

計画の基本方針	取組施策（アクションプラン）	スケジュール
(1) 交通事業者、行政、市民で公共交通を維持します	・各バス停において、系統図及び総合時刻表を掲示 ・交通事業者、行政、市民による公共交通に関する意見交換会の開催	・平成 25 年 10 月～ ・年 1～2 回開催
(2) 公共交通の利用を促進します	・ 利用しやすい環境の整備 地域まちづくりの拠点である口吉川町公民館へのアクセスを容易にし、地域ふれあいバスなどの公共交通も通行しやすい環境を整備します。 ○県道加古川三田線の歩道整備と交差点部（公民館への進入路との交差点部）の隅切りの実施（※県道のため、整備は県が実施）。 ○公民館駐車場を約 40 台分拡充 ・ 路線バスの充実 「三木営業所～渡瀬～美奈木台・吉川支所」方面（1 便当たりの平均利用者数は 4.6 人）については、通勤・通学の利便の向上を図るため、国や県と調整しながら、朝または夕方の増便を検討します。	○平成 25 年 9 月中 ○平成 25 年 9 月中 ・平成 26 年度中
(3) 公共交通をまちづくりに活かします	・地域力を活用した移動手段の確保の検討	・平成 25 年 8 月～



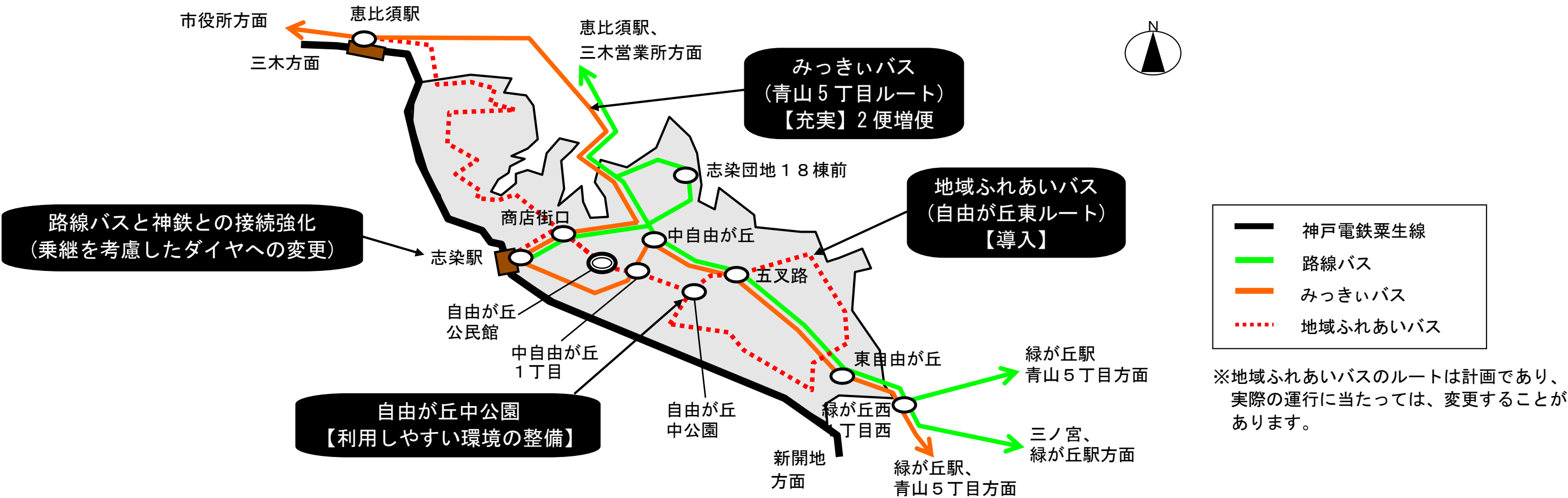
○緑が丘地区

計画の基本方針	取組施策（アクションプラン）	スケジュール
(1) 交通事業者、行政、市民で公共交通を維持します	・各バス停において、系統図及び総合時刻表を掲示 ・交通事業者、行政、市民による公共交通に関する意見交換会の開催	・平成 25 年 10 月～ ・年 1～2 回開催
(2) 公共交通の利用を促進します	・みっきいバスの充実 （「青山 5 丁目～三木営業所」（青山 5 丁目ルート）については、現在、「三木営業所」止まりとなっていますが、これを「市役所前」を経由し「森林公園」止まりとする代わりに 2 便増便し、三木地区等へのアクセスの機会を増やします。） ・路線バスと緑が丘駅との接続の強化（少ない待ち時間で路線バスと神鉄に乗り継ぎができるダイヤに改正） ・緑が丘循環ルートの再開 ○東側エリア（中 1 丁目（コープ前）と東 3 丁目を結ぶエリア）の運行再開 ○西側エリア（自治会館前と西 1 丁目を結ぶエリア）を含めた循環ルートの全面的再開	・平成 25 年 10 月～ ○平成 25 年 10 月～ ○平成 26 年 4 月以降
(3) 公共交通をまちづくりに活かします	・地域力を活用した移動手段の確保の検討	・平成 25 年 8 月～



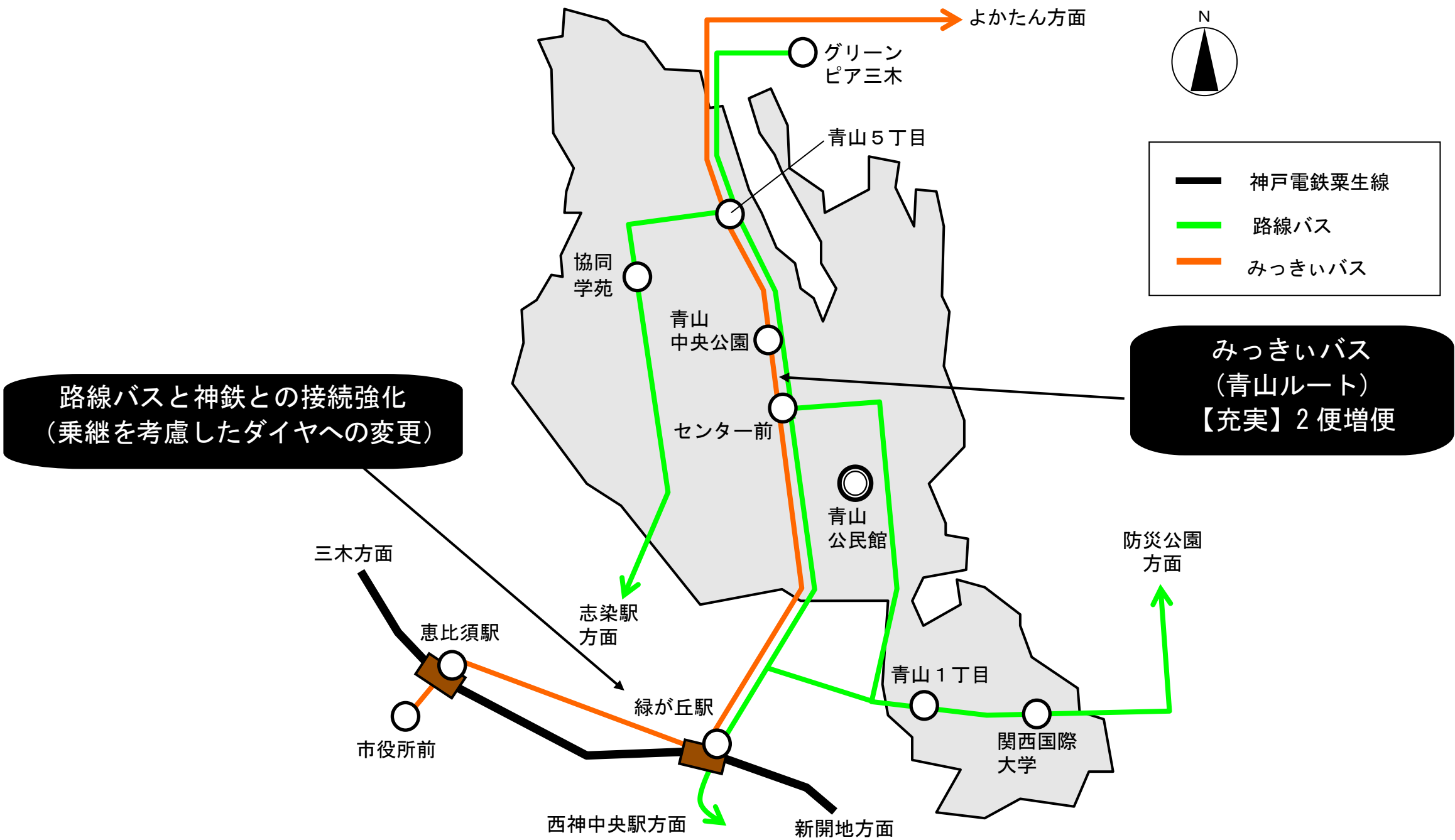
○自由が丘地区

計画の基本方針	取組施策（アクションプラン）	スケジュール
(1) 交通事業者、行政、市民で公共交通を維持します	・各バス停において、系統図及び総合時刻表を掲示 ・交通事業者、行政、市民による公共交通に関する意見交換会の開催	・平成 25 年 10 月～ ・年 1～2 回開催
(2) 公共交通の利用を促進します	・ 利用しやすい環境の整備 自由が丘中公園の西側エリアにバス待機所やロータリーを設置し、統合病院への直通バスや地域ふれあいバスの発着場とするとともに、路線バスも乗り入れることで、異なる交通手段の接続の強化を図ります。 ・ 路線バスの改編 自由が丘中公園を起点とした公共交通の更なる充実を図ります。 ○「自由が丘中公園～三ノ宮」間の新たな路線バスの運行 ○「自由が丘中公園～西神中央駅」間の新たな路線バスの運行の検討 ・ みっきいバスの充実 ○「青山 5 丁目～三木営業所」（青山 5 丁目ルート）については、現在、「三木営業所」止まりとなっていますが、これを「市役所前」を経由し「森林公園」止まりとする代わりに 2 便増便し、三木地区等へのアクセスの機会を増やします。 ○みっきいバスのダイヤ改正（少ない待ち時間で路線バスと神鉄に乗り継ぎができるダイヤに改正）	・平成 25 年 10 月～ ○平成 25 年度中 ○平成 25 年 8 月～ ・平成 25 年 10 月～
(3) 公共交通をまちづくりに活かします	・地域ふれあいバス（自由が丘東ルート）の導入 ・地域力を活用した移動手段の確保の検討	・平成 25 年 10 月（予定） ・平成 25 年 8 月～



○青山地区

計画の基本方針	取組施策（アクションプラン）	スケジュール
(1) 交通事業者、行政、市民で公共交通を維持します	・各バス停において、系統図及び総合時刻表を掲示 ・交通事業者、行政、市民による公共交通に関する意見交換会の開催	・平成25年10月～ ・年1～2回開催
(2) 公共交通の利用を促進します	・みっきいバス（青山ルート）の充実（2便増便） ・路線バスと緑が丘駅との接続の強化（少ない待ち時間で路線バスと神鉄に乗り継ぎができるダイヤに改正）	・平成25年10月～ ・平成25年10月～
(3) 公共交通をまちづくりに活かします	・地域力を活用した移動手段の確保の検討	・平成25年8月～



○吉川地区

計画の基本方針	取組施策（アクションプラン）	スケジュール
(1) 交通事業者、行政、市民で公共交通を維持します	・各バス停において、系統図及び総合時刻表を掲示 ・交通事業者、行政、市民による公共交通に関する意見交換会の開催	・平成25年10月～ ・年1～2回開催
(2) 公共交通の利用を促進します	・みっきいよかたんバスの充実 ○ワンボックスタイプの小型バスを1台増車し、現在の4ルートについて隔日運行を平日の毎日運行に拡充するとともに、各ルート1日4便を6便に増便 ○運行ルートの一部変更とフリー乗降区間の追加 ・みっきいよかたんバスのダイヤ改正 （統合病院直通バスとの接続を重視したダイヤに改正）	・平成26年4月～ ・平成25年10月以降
(3) 公共交通をまちづくりに活かします	・土・日曜日には、従来タイプのかたんバスを活用し、吉川の名所旧跡や山田錦の館、吉川温泉よかたんなどを結ぶ観光ルートを開発 ・地域力を活用した移動手段の確保の検討	・平成26年4月～ ・平成25年8月～

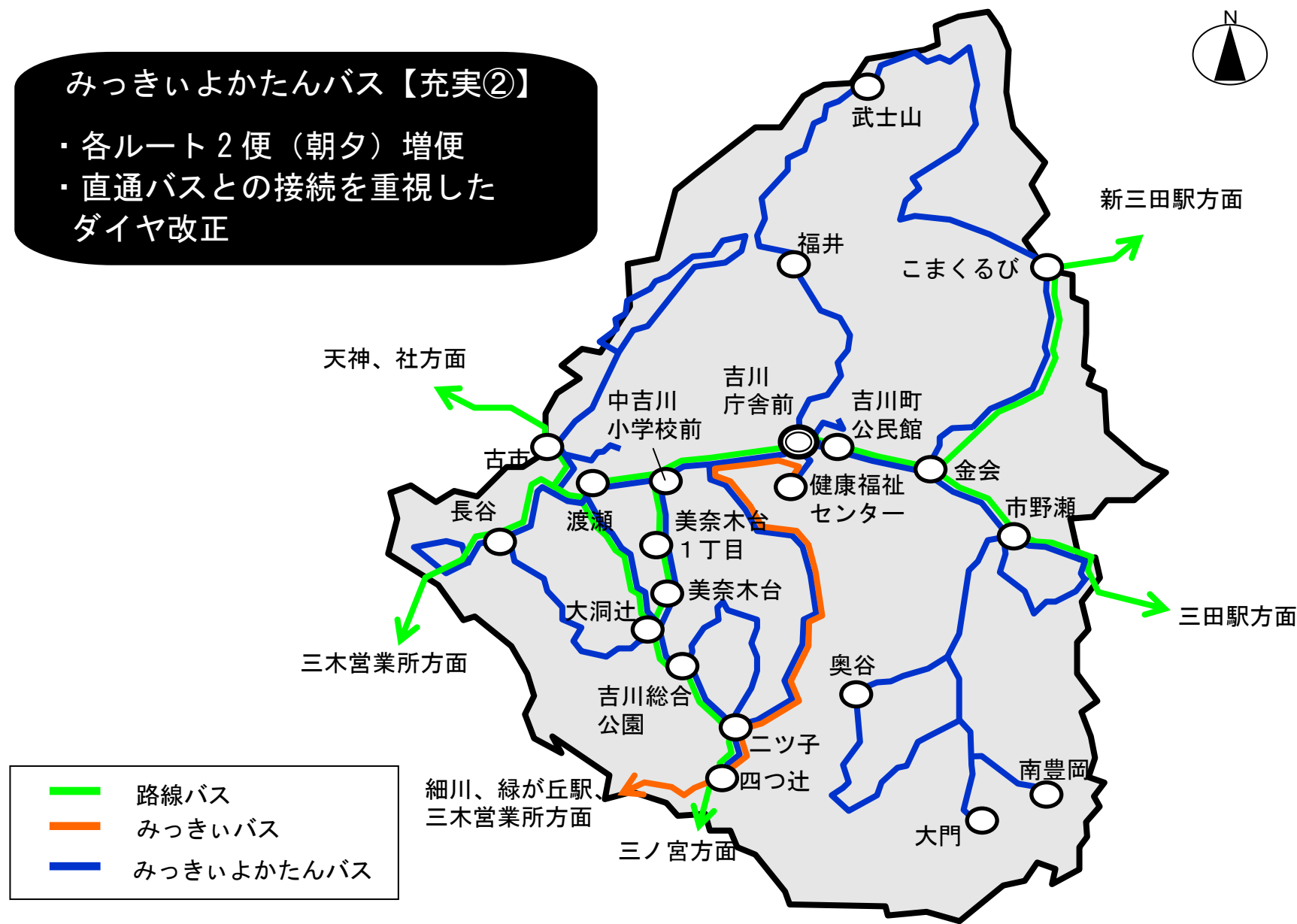
みっきいよかたんバス【充実②】

- ・各ルート2便（朝夕）増便
- ・直通バスとの接続を重視したダイヤ改正

みっきいよかたんバス【充実①】

- ・ワンボックスタイプの小型バスを1台増車
- ・隔日運行を平日の毎日運行に拡充
- ・運行ルートの一部変更
- ・フリー乗降区間を追加

みっきいよかたんバス運行計画



【見直し前】

運行ルート	運行曜日							バスの種類
	日	月	火	水	木	金	土	
1 健康福祉センター ～ 福吉・福井経由			○		○		○	従来タイプ (1台)
2 健康福祉センター ～ 前田・吉川総合公園経由								
3 健康福祉センター ～ 大門・市野瀬経由	○			○		○		
4 健康福祉センター ～ 上松・美奈木台経由								



【見直し後】

運行ルート	運行曜日							バスの種類
	日	月	火	水	木	金	土	
1 健康福祉センター ～ 福吉・福井経由		○	○	○	○	○		ワンボックス タイプ (1台)
2 健康福祉センター ～ 前田・吉川総合公園経由								
3 健康福祉センター ～ 大門・市野瀬経由		○	○	○	○	○		従来タイプ (1台)
4 健康福祉センター ～ 上松・美奈木台経由								

乗車実績を考慮