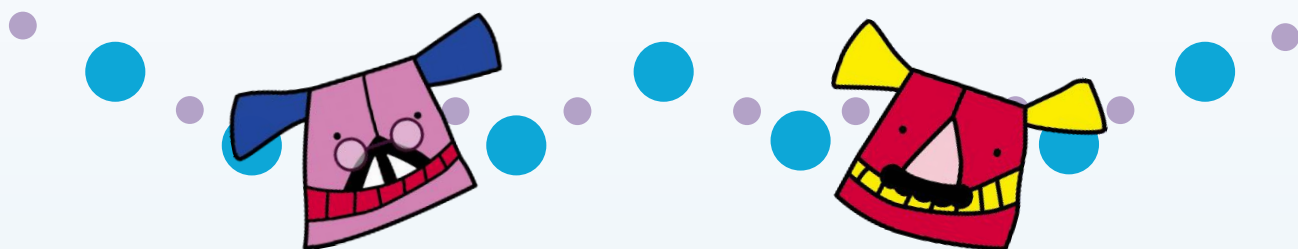




三木町地域公共交通計画



令和2年3月
三木町

はじめに

近年、地域の社会の基盤である公共交通は、自動車に依存するクルマ社会の進展や人口減少、少子高齢化等が進むなかで、維持していくことが厳しい状況にあります。

本町におきましては、平成17年11月から平野部のコミュニティバスの運行をスタートし、さらに平成25年12月には山南地区のコミュニティバスを開始することにより、三木町全域においてコミュニティバスの運行を行ってまいりました。

しかしながら、コミュニティバス利用者は平成26年度を境に、減少しており、現状のままでは公共交通体系を将来的に維持していくことは困難な状況となっております。今後、コミュニティバスを含む持続可能な公共交通サービスを提供し続けるためには、交通事業者や関係機関さらには住民の皆さまと協力・連携しながら利便性を向上させ、新しい三木町スタイルの地域公共交通体系の再構築を進める必要があります。

本町では、平成27年10月に三木町まち・ひと・しごと創生総合戦略「三木町まんて願大作戦」を、平成28年4月には「第5次三木町振興計画（後期基本計画）」を策定し、人口減少、少子高齢化の中でも、住民が幸せを実感できる町づくりを行うとともに、公共交通の課題解決に向け議論を進めております。

今後は「三木町地域公共交通計画」に基づき、本町が掲げた「地域住民・交通事業者・行政が連携し、みんなで“つくり・つかい・育てる”公共交通網の形成」の実現に向け、ICTなどの技術の進歩、法律の規制緩和などの時代の変化にも対応・順応しながら三木町のための公共交通ネットワークの構築に取り組んでまいります。

令和2年3月

三木町長 伊藤 良春

目 次

はじめに	3
第 1 章 三木町地域公共交通計画について	1
(1) 背景と目的	1
(2) 本町の上位関連計画	2
● 三木町都市計画マスタープラン：平成 25 年 3 月策定	2
● 都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会：平成 30 年 10 月～開催	4
第 2 章 三木町の現状	5
(1) 実施調査	5
(2) 人口	6
(3) 地域構成	8
(4) 地域住民の外出状況	10
● 町内全体の外出状況	10
● 高齢者に着目した外出状況	13
(5) 公共交通の状況	15
● 路線バスのサービス状況	15
● コミュニティバスのサービス状況	17
● 公共交通ネットワーク状況	20
● 公共交通の利用状況	22
● 公共交通事業の状況	24
第 3 章 三木町の交通問題・課題	25
第 4 章 三木町地域公共交通計画が目指すもの	26
(1) 本町における地域公共交通の目指す将来像・基本理念	26
(2) 本町における地域公共交通の基本方針	27
(3) 計画の区域	28
(4) 補助系統の地域公共交通における位置付け・役割	28
(5) 地域公共交通確保維持事業の必要性	29
(6) 補助系統に係る事業及び実施主体の概要	30
(7) 計画の期間	31
(8) 計画の目標	31
● 目標指標の設定の考え方	31
● 目標指標の設定	32
(9) 目標を達成するために行う取組みの全体像	33
(10) 目標を達成するために行う取組みの概要	34
(11) 目標達成に向けたマネジメント	44
● マネジメント推進体制	44
● マネジメントの進め方	45

第1章 三木町地域公共交通計画について

(1) 背景と目的

本町では、平成11年に琴電バスが利用者減少に伴い、三木町平野部を走行していた路線が廃止されました。路線廃止に伴い、公共交通空白地帯を解消するために、ルート・ダイヤ・運賃等を検討し、平成17年11月から平野部において、コミュニティバスの運行を開始しました。平野部のコミュニティバスでは琴電学園通り駅を拠点とし、香川大学医学部や町役場、大型商業施設の買物施設等にアクセスするための重要な手段として町の生活交通軸として利用されております。

また、小蓑や奥山などの山南地区においてもコミュニティバスの試験運行を平成24年から開始し、翌年10月から、山南地区コミュニティバスの本格運行をスタートさせ、山南地区と町の中心部を結ぶ交通軸として重要な役割を果たしております。

しかし、収支率（運行経費に占める運賃の割合）においては、平野部は20%を下回っており、山南地区においては、10%も下回っていることから、将来的に持続可能な状況であるとは言い難い状況であります。

国におきましても、本町のような厳しい地域交通の維持確保のしくみづくりなどを支援するため、平成25年に交通政策基本法を制定し、また、平成26年には地域交通の活性化及び再生に関する法律の改正を行うなど地方公共団体が「地域公共交通計画」を策定し、まちづくりと連携した公共交通に関する取組を進めるよう促しております。

地域公共交通計画は、地域公共交通の現状・問題点、課題の整理を踏まえ、持続可能な公共交通ネットワーク全体の構築に向けた総合的な交通施策を推進するため、地域全体の公共交通の在り方、住民・交通事業者・行政の役割を定めるものです。また、まちづくりとの連携や地域現況を考慮し、面的な公共交通ネットワークの再構築を検討することで、公共交通ネットワークの利便性や効率性の向上をさせることを目的とするものであります。

(2) 本町の上位関連計画

● 三木町都市計画マスタープラン：平成 25 年 3 月策定

1) 広域的な位置づけ

都市計画マスタープランでは、本町が、隣接する高松市のベッドタウンとして発展してきた側面を踏まえた上で、高松市が有する広域拠点、地域拠点等との連携、役割分担を図りながら、高松広域都市圏として機能するまちづくりを進めることを示しています。

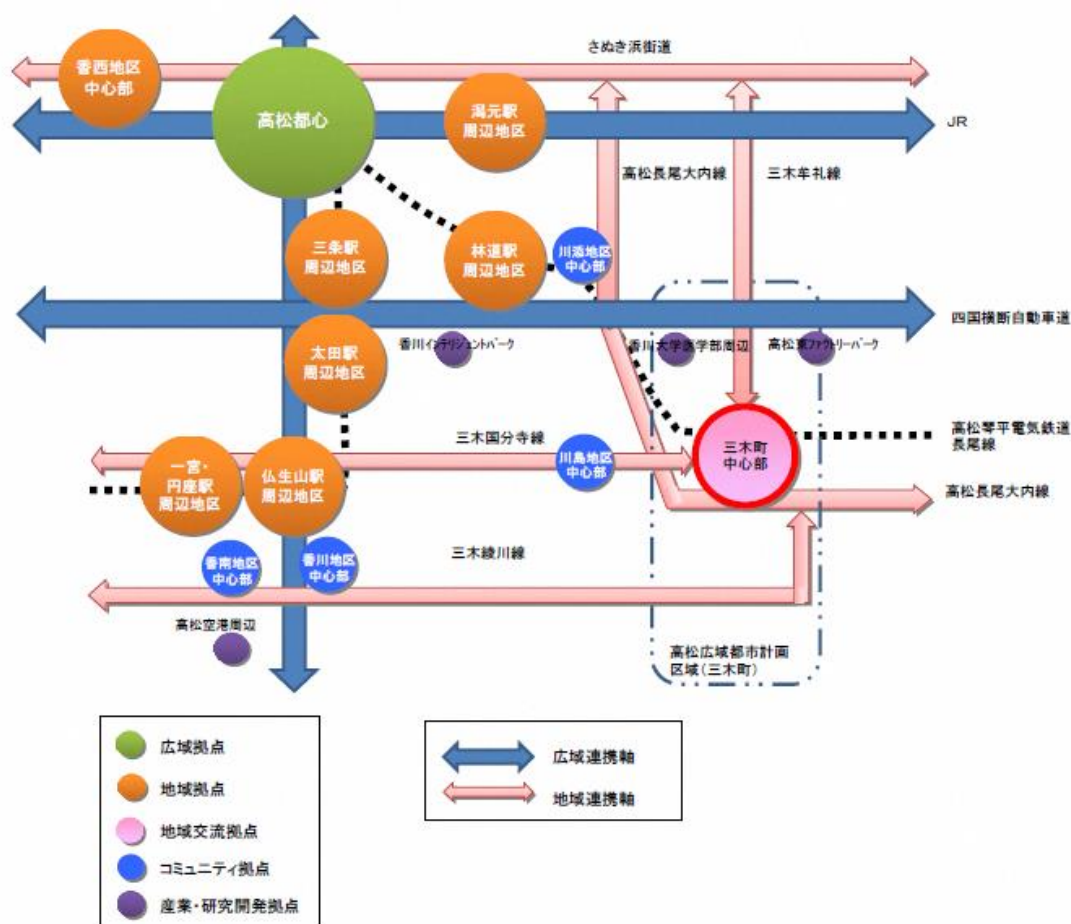


図 1.1 高松広域都市圏における都市構造概念図

図 1-1.2

出典：三木町都市計画マスタープラン

2) 将来都市構造

集約型都市構造の実現に向け、町役場周辺に都市機能の集積を図り、それを取り巻く地域が特色を持ちながら相互に連携し、一体的な発展を目指した都市づくりを行うことを掲げています。このようなまちづくりの方向を踏まえ、都市構造の要素として、「拠点」、「軸」、「ゾーン」を設定した上で、将来都市構造を以下のように示しています。

また、町内の拠点間には主にコミュニティバスを利用して連携を図るようにすることが位置付けられています。

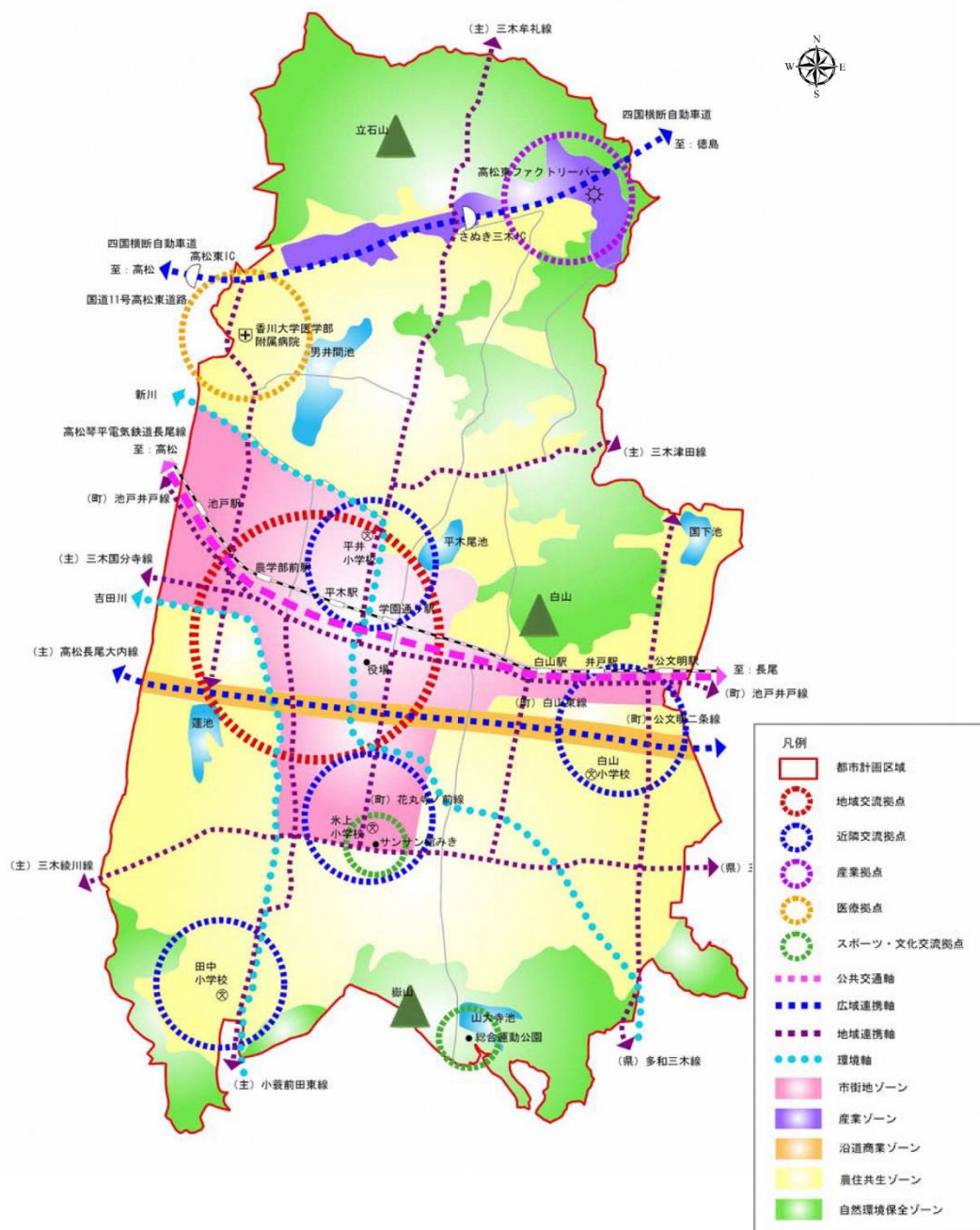


図 1.3 将来都市構造図

出典：三木町都市計画マスタープラン

● 都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会：平成 30 年 10 月～開催

国土交通省が主催の都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会において、新たなモビリティサービスの導入について、地方郊外・過疎地型では、住民視点での持続可能なサービスの設計や住民を巻き込む仕組み等に取り組むべき、と示されています。

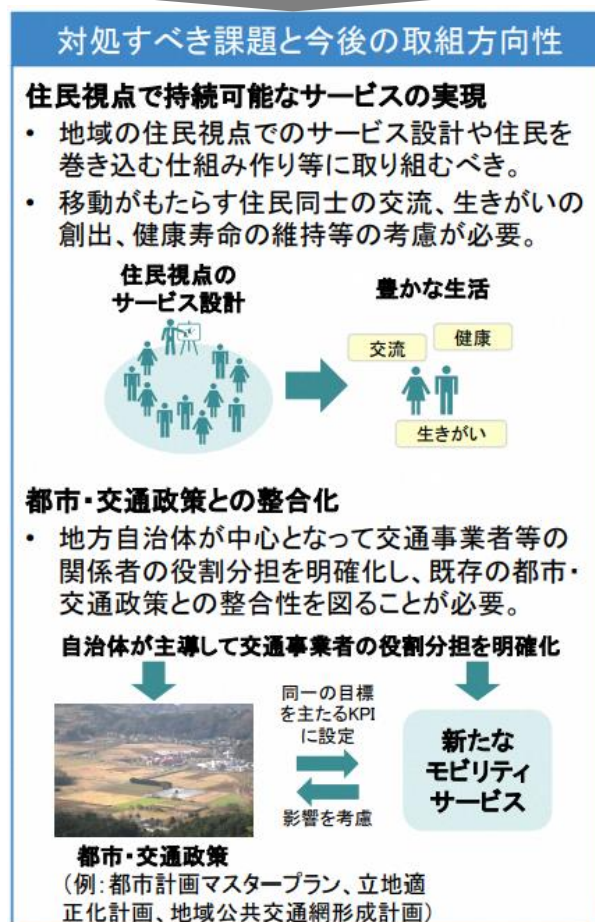


図 1.4 将来都市構造図

出典：国土交通省 都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会 中間とりまとめ（概要）

第2章 三木町の現状

(1) 実施調査

これまでに本町において、地域住民の皆さんの生活や移動状況を把握するために、いくつかの調査を実施しました。

既存の統計データに加え、これらの調査結果も活用しながら、本町における交通課題を整理します。

表 2-1 本町におけるこれまでの実施調査

	高松広域都市圏 パーソントリップ調査	シニアライフ調査	住民アンケート調査	公共交通利用者 アンケート調査
調査 時期	平成 24 年 10 月～11 月	平成 31 年 1 月	令和元年 9 月～10 月	令和元年 9 月～10 月
対象	高松広域都市圏の住民 ※高松広域都市圏： 高松市、坂出市、丸亀市、さぬ き市、東かがわ市、善通寺市、 観音寺市、三豊市、宇多津 町、三木町、多度津町、琴平 町、まんのう町	無作為に抽出した 65 歳～75 歳の町民	無作為に抽出した町内 3,000 世帯	町内を運行する路線バ ス、コミュニティバス利用者
目的	高松広域都市圏の住民 の交通手段や動き、移動 の目的等の定量的把握	町内の高齢者の日常生 活における問題点、改善 要望等の把握	地域住民の、外出時にお ける移動実態の把握	町内の公共交通を利用 した際の移動実態の把握
質問 内容	ある 1 日の移動状況 等	外出状況、移動手段 等	日常の移動先、手段 等	バス（路線バス、コミュ ニティバス）の利用状況 等
回答数 (回収率)	45,665 票 (回収率 34.3%)	1,454 票 (回収率 70.2%)	1,276 票 (回収率 42.5%)	55 票 (回収率 33.5%)
高齢者 回答割合	約 25% (65 歳以上)	100% (65 歳～75 歳)	約 60% (60 歳以上)	約 80% (60 歳以上)

(2) 人口

1) 年齢階層別将来人口の推移

本町の人口は、2005 年をピークに減少傾向にあります。
 年少人口割合と生産年齢人口割合が減少する中、老年人口割合は著しく増加しており、今後もこの傾向が続くと予想されています。

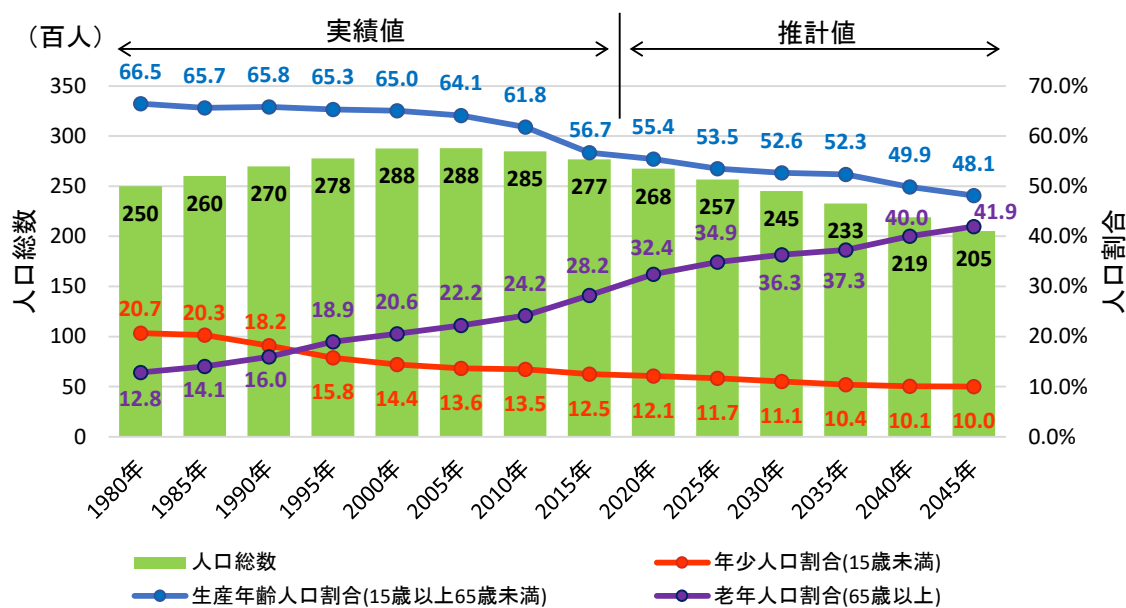


図 2.1 三木町の年齢階層別将来人口の推移

出典：国立社会保障・人口問題研究所による将来推計人口

2) 人口分布

人口は、ことでん沿線地域や氷上に集中しており、小蓑、奥山、朝倉、鹿庭については、高齢者人口の割合が突出しています。

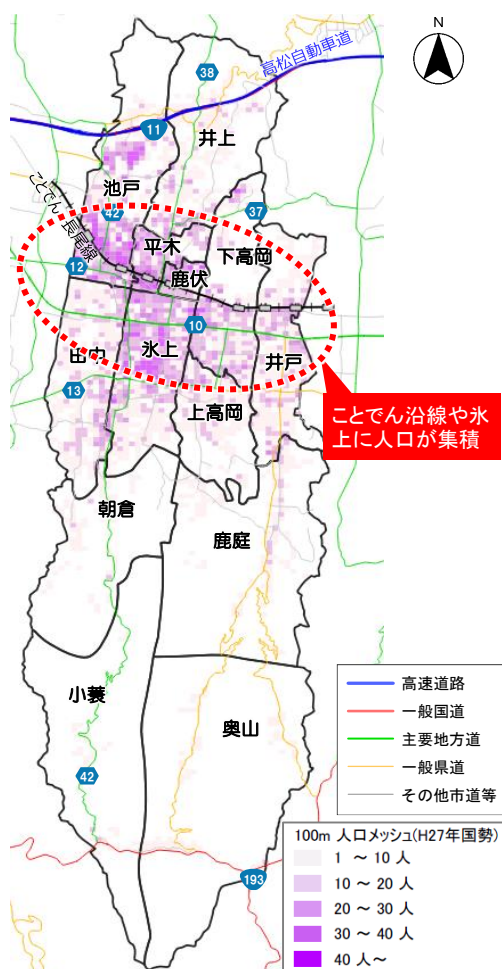


図 2.2 総人口

出典：国勢調査（平成 27 年）

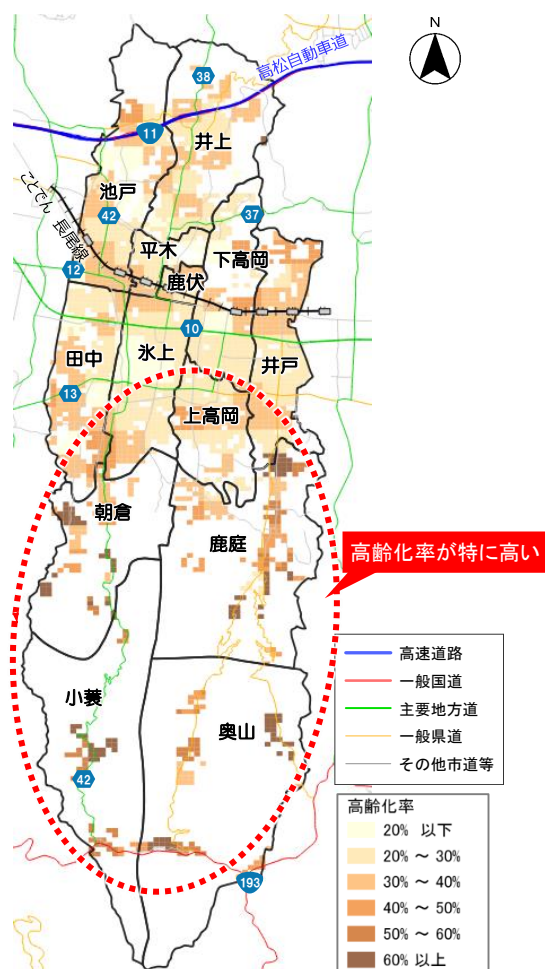


図 2.3 高齢化率

出典：国勢調査（平成 27 年）

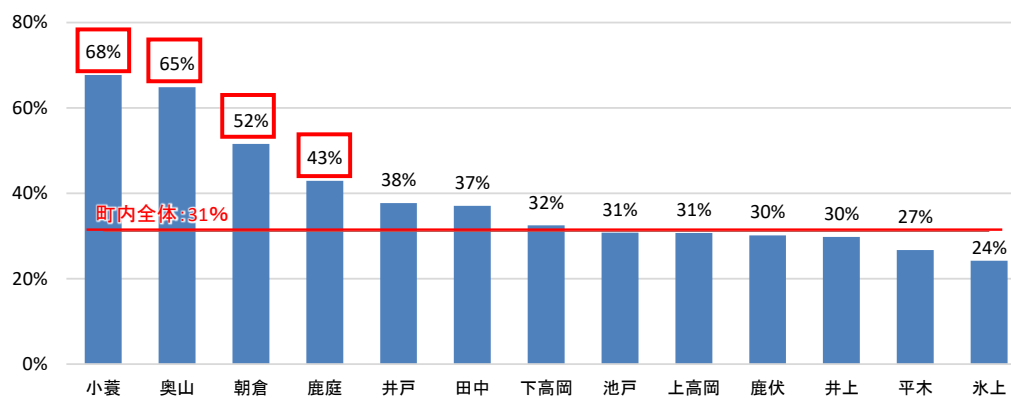


図 2.4 地域別高齢者人口割合

出典：三木町

(3) 地域構成

1) 土地利用と施設立地状況

本町の南北は山に囲まれており、鉄道が運行する平野部が、病院や商業施設等の都市機能が集積している地域となっています。

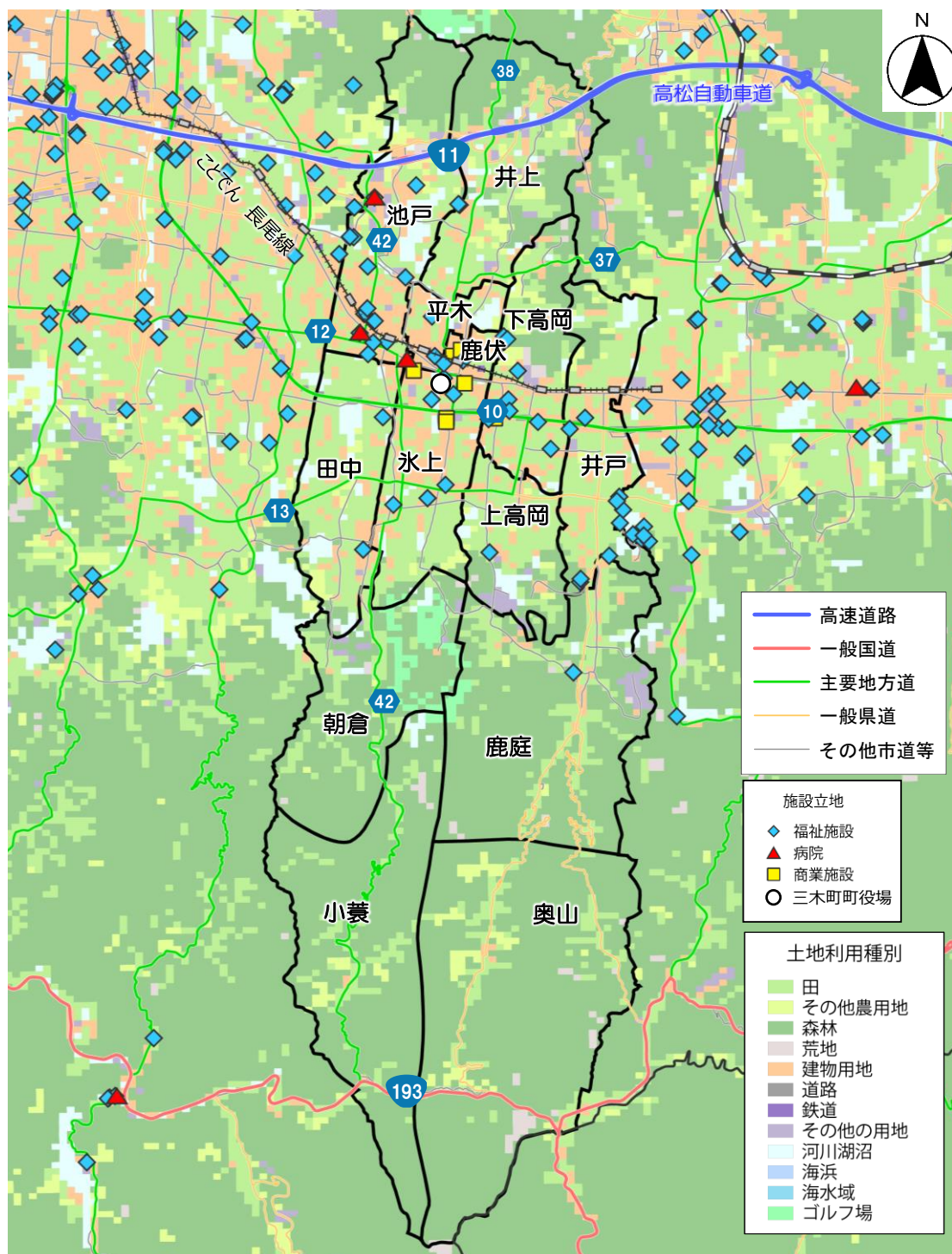


図 2.5 土地利用と施設立地状況

出典：国土地理院

2) 道路網

南北方向は町内全域に道路網が存在するものの、東西方向については、高松長尾大内線や三木綾川線など、平野部に集中しています。

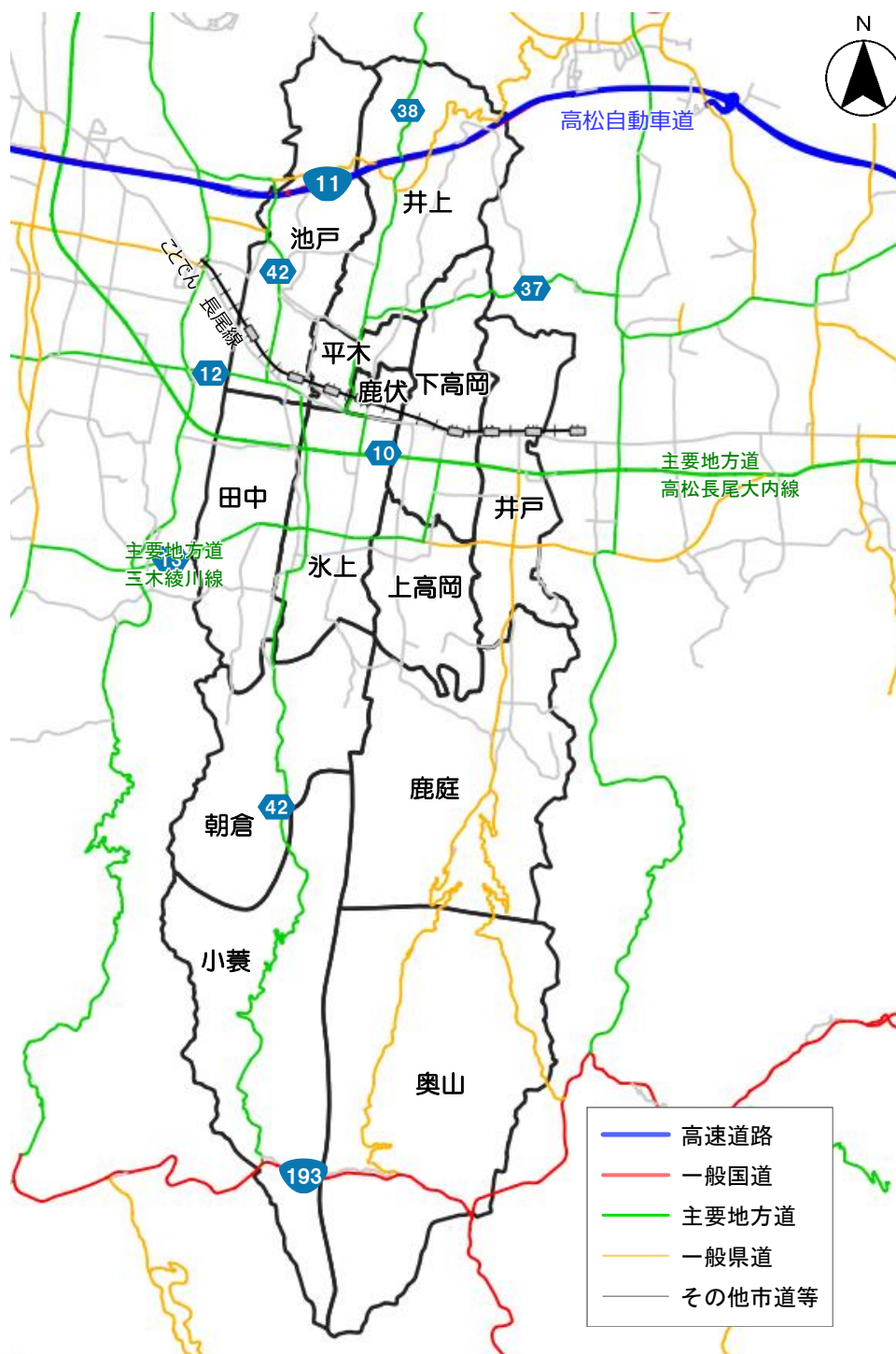


図 2.6 道路網

(4) 地域住民の外出状況

● 町内全体の外出状況

ここからは、地域住民の外出状況について整理します。

1) 代表交通手段分担率

地域住民の外出時の主な交通手段は、自動車が約70%を占めており、バス・鉄道の利用は少ない状況です。

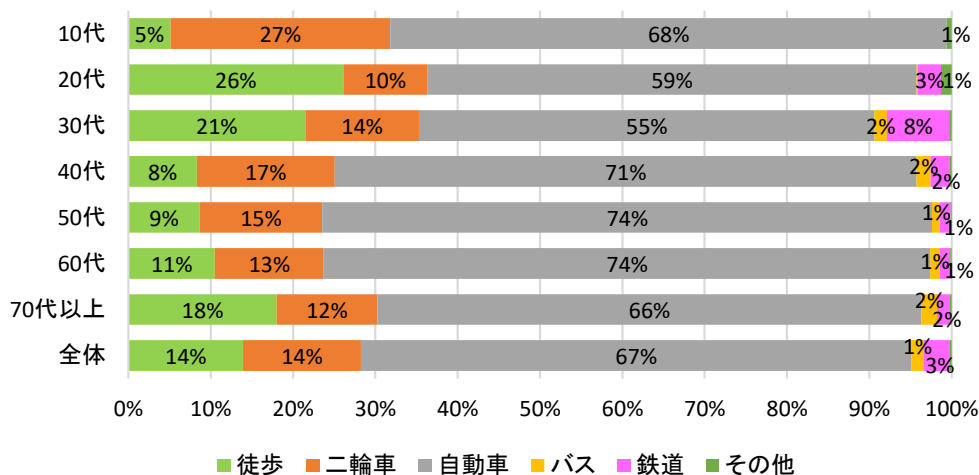


図 2.7 代表交通手段分担率

出典：高松広域都市圏パーソントリップ調査（平成24年）

2) 年齢階層別自動車免許保有率

地域住民は自動車免許の保有率が高く、20代～60代は約90%が保有しており、70代以上についても半数が保有している状況です。

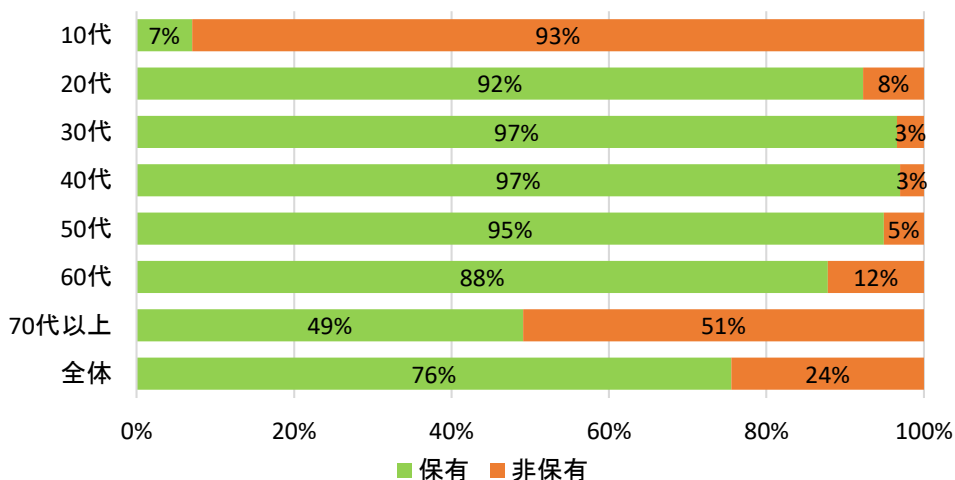


図 2.8 年齢階層別自動車免許保有率

出典：高松広域都市圏パーソントリップ調査（平成24年）

3) 年齢階層別自動車免許保有別の外出率

外出率をみると、年齢があがるにつれ、外出率は低下する傾向にあり、自動車免許保有者の方が外出率は高い傾向にあります。

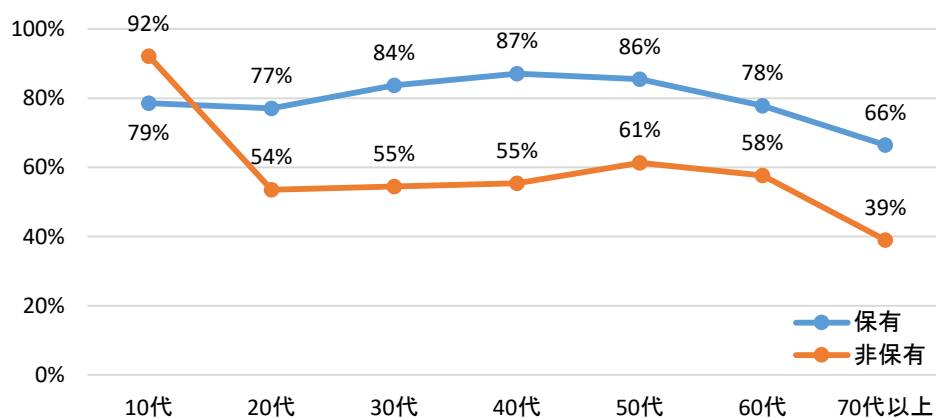


図 2.9 年齢階層別自動車免許保有別の外出率

出典：高松広域都市圏パーソントリップ調査（平成 24 年）

4) 時間帯別外出割合*とコミュニティバス運行本数

外出ピーク時間帯は、地域全体では 7 時台と 17 時台が多く、高齢者は 10 時台が多くみられます。しかしながら、外出ピーク時間帯においても、コミュニティバスの運行本数は少ない状況にあります。

※外出割合とは、全人口に対する外出した人の割合のことをいう。

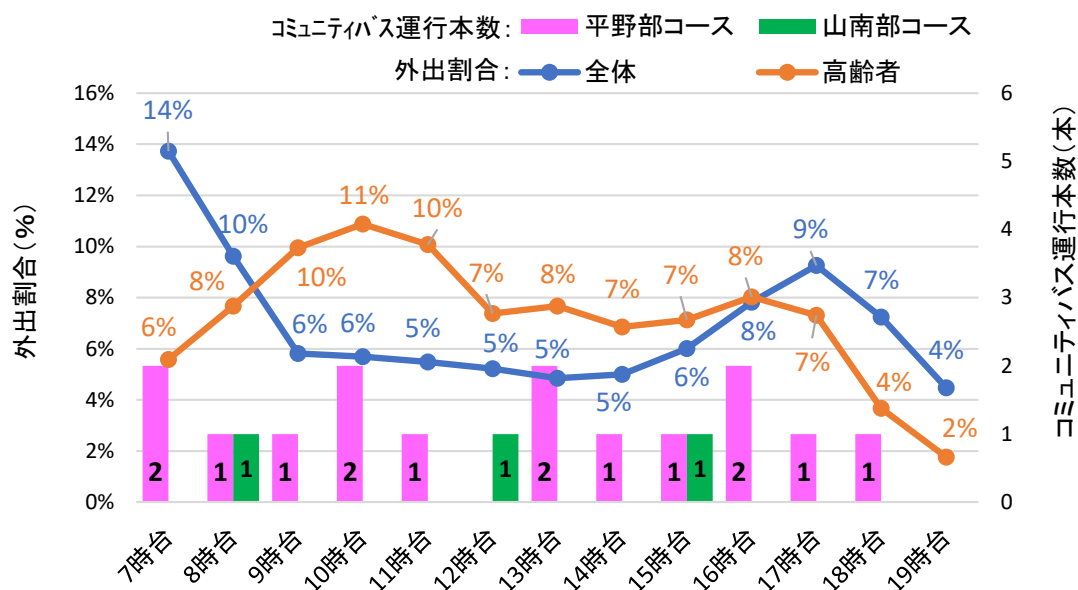


図 2.10 時間帯別外出割合とコミュニティバス運行本数

出典：大川自動車(株)ホームページ、高松広域都市圏パーソントリップ調査（平成 24 年）

5) 地域住民の外出先となる地域

地域住民の主な外出先として、中心部である氷上が突出しており、次いで鹿伏や池戸への移動が多くなっています。

目的地上位3地域への外出目的割合は、大半が買い物と通院となっています。

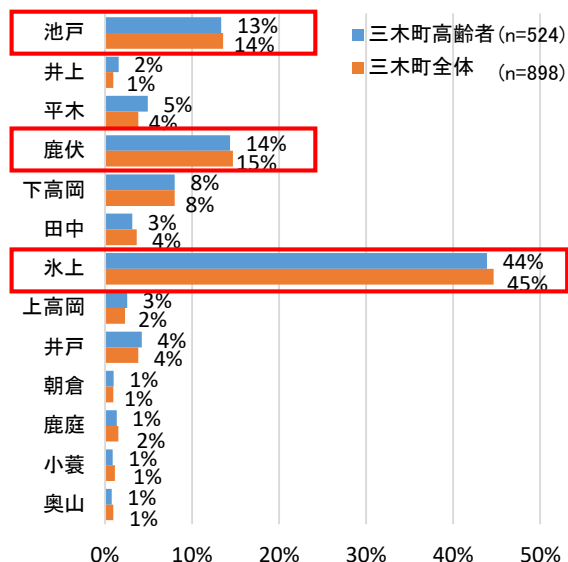


図 2.11 三木町民の外出先となる地域

出典：住民アンケート調査（令和元年）

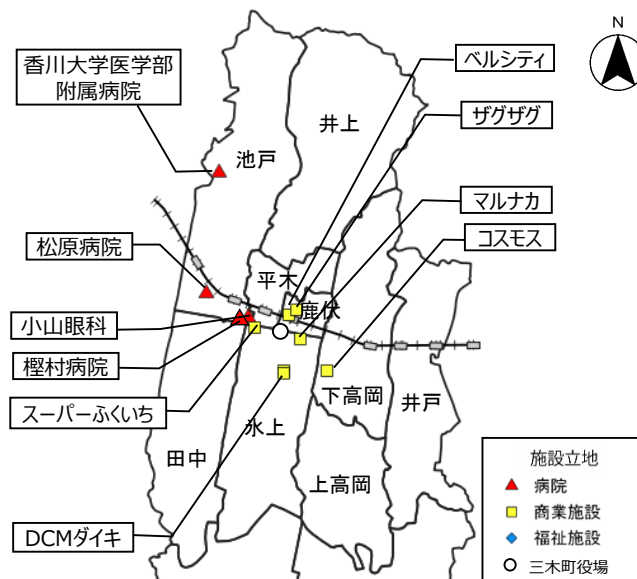
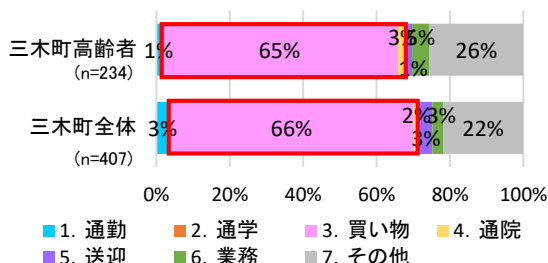
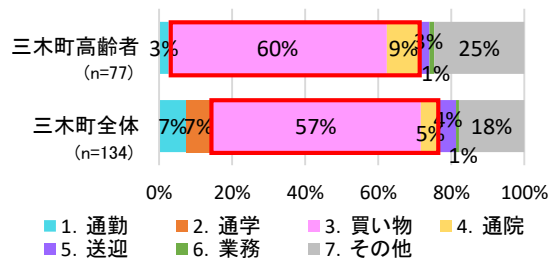


図 2.12 三木町の主な施設

《1位：目的地が「氷上」の外出》



《2位：目的地が「鹿伏」の外出》



《3位：目的地が「池戸」の外出》

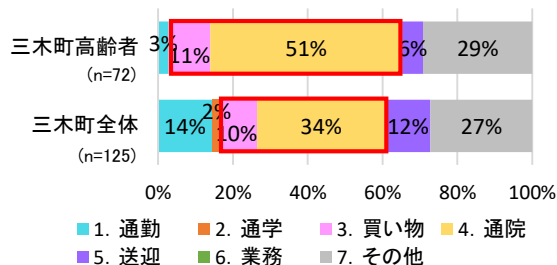


図 2.13 目的地上位3位への来訪者の外出目的割合

出典：住民アンケート調査（令和元年）

● 高齢者に着目した外出状況

ここからは、地域に住む高齢者の外出状況について整理します。

1) 地域別外出頻度

外出が高頻度の地域は、ことでん沿線の中心部が多く、南北の山間部は外出頻度が低い状況にあります。

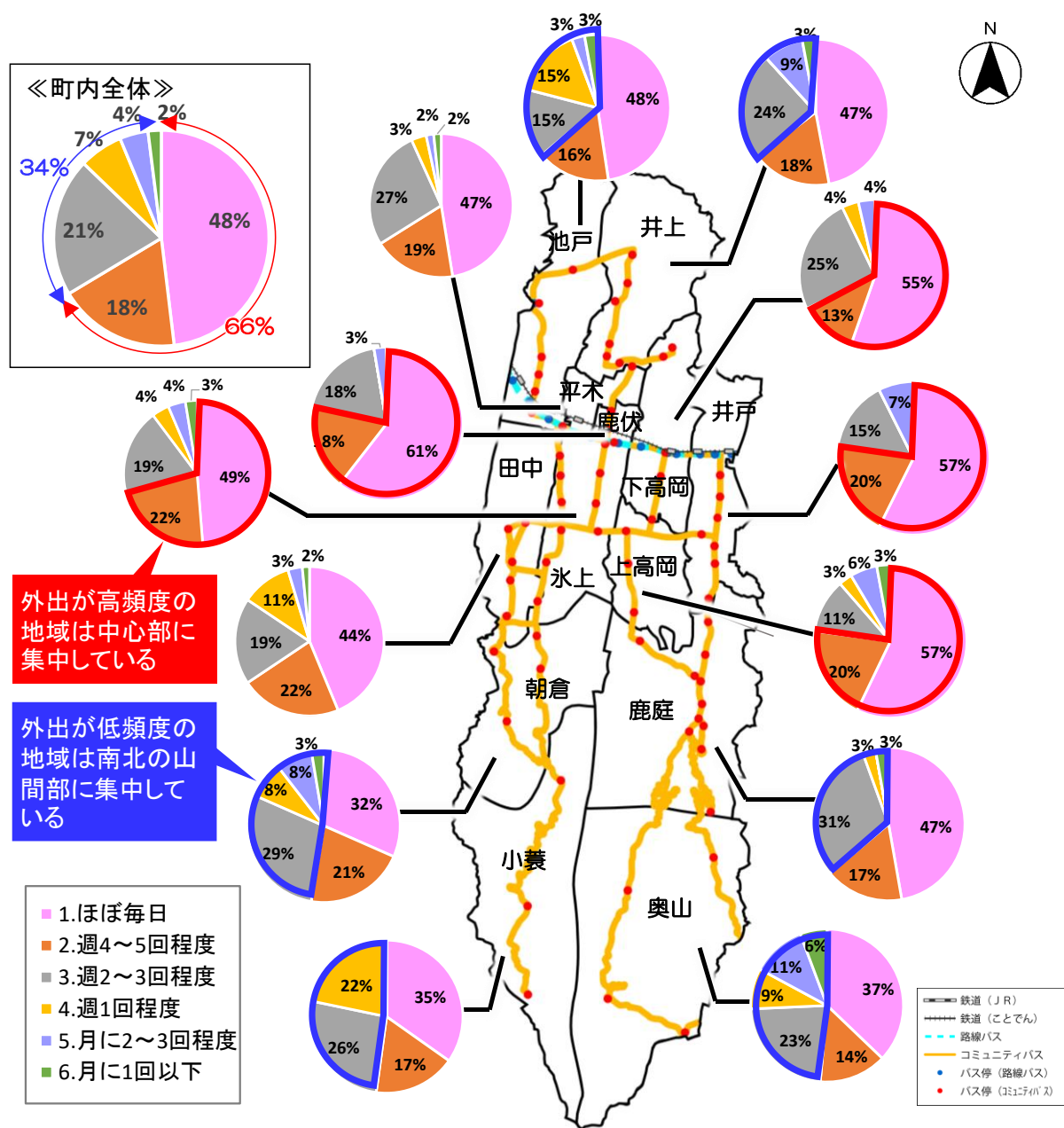


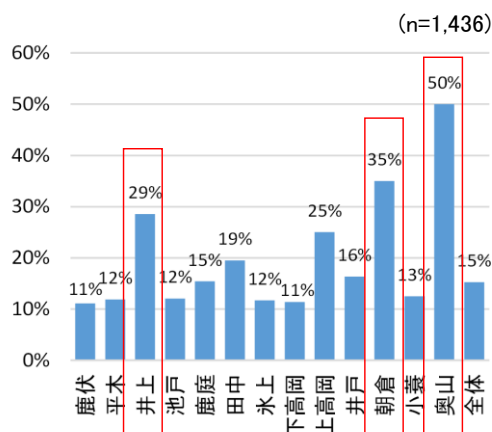
図 2.14 地域別外出頻度(60 歳代以上)

出典：住民アンケート調査（令和元年）

2) 買い物・通院する上で不便（不満）と感ずること

買い物や通院する上で不満と感ずることについて、「公共交通機関がない」、「タクシー料金等が高い」という回答の割合が、山間部の地域で高くなっており、特に、奥山は突出して多い傾向にあります。

《公共交通機関がない》



《タクシー料金等が高い》

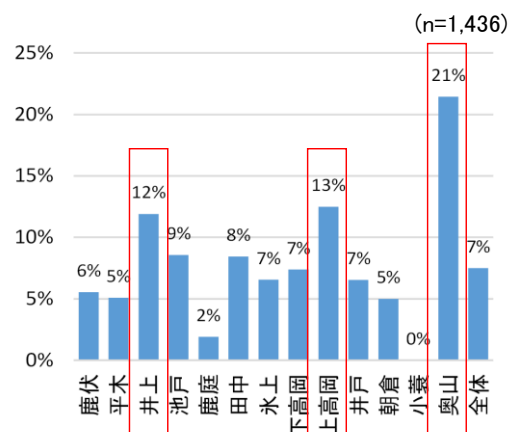


図 2.15 買い物・通院する上で不便（不満）と感ずること(65～75 歳)

出典：三木町シニアライフ調査（平成 31 年）

3) 自動車運転に対する考え

高齢者ドライバーの中には、自動車運転に恐怖心を感じている人が多く、免許返納後は、タクシーやコミュニティバス、電車といった公共交通に頼らないと生活できない状況にあります。

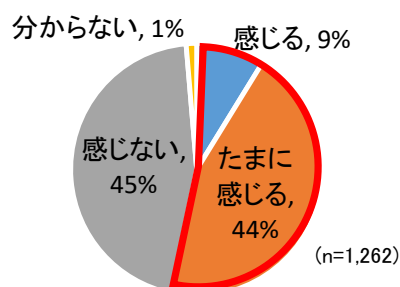


図 2.16 自動車運転による恐怖心(65～75 歳)

出典：三木町シニアライフ調査（平成 31 年）

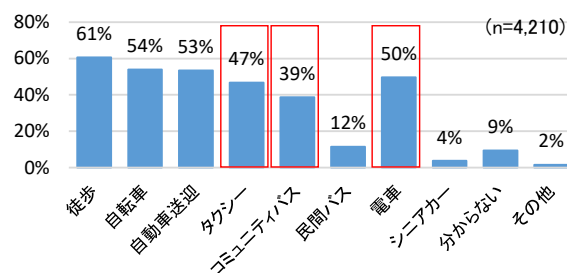


図 2.17 免許返納後の交通手段(65～75 歳)

出典：三木町シニアライフ調査（平成 31 年）

(5) 公共交通の状況

● 路線バスのサービス状況

1) 路線バス網図

路線バスは、高松市から東かがわ市までを結ぶ大川バスの引田線が、町内の中央部を横断し、隣接する市間の移動を支える交通として運行しています。

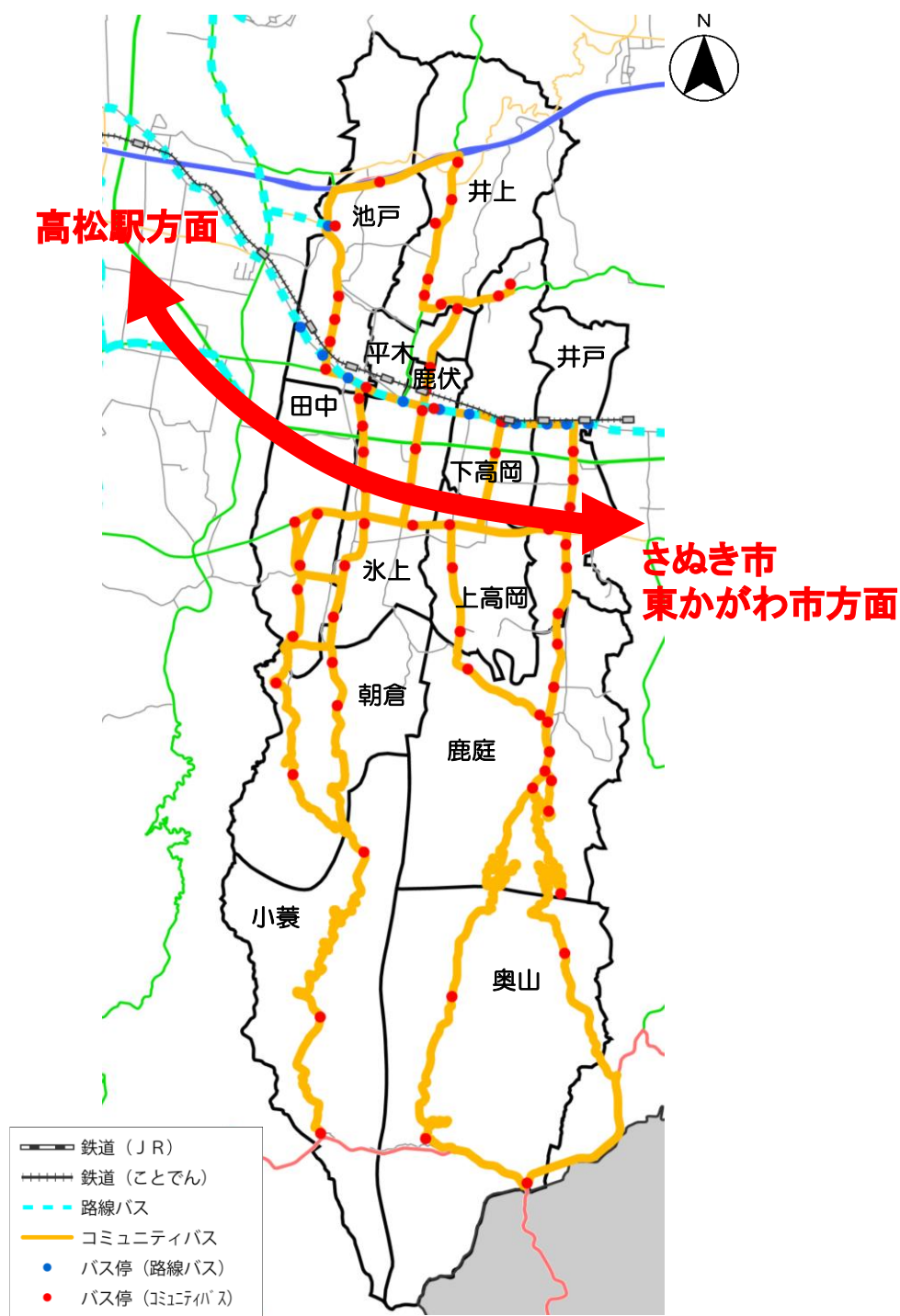


図 2.18 路線バス網図

2) サービス内容

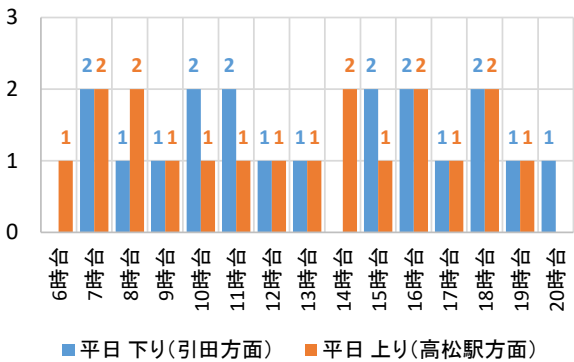
路線バスは、毎日運行しており、6時台～20時台まで、平日は、1日あたり上下各19本、1時間あたり1～2本、休日は、1日あたり上下各8本、1時間あたり1本の運行となっています。

表 2-2 路線バスのサービス内容

	路線バス
運行曜日	毎日
乗車料金	160～1000円（高松⇄引田）
定期乗車券	通勤：1ヶ月定期 5,760～35,640円、3ヶ月定期 16,420～101,570円 通学：1ヶ月定期 2,880～10,440円、3ヶ月定期 8,210～29,750円
車両	ノンステップバス
運行本数	平日：上り・下り各19本/日 休日：上り・下り各8本/日
備考	各種割引サービスあり

出典：大川自動車㈱

《平日》



《休日》

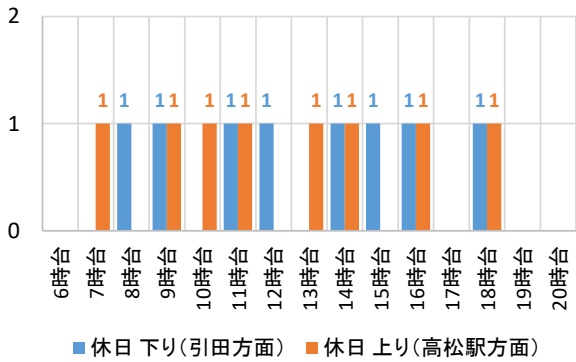


図 2.19 時間帯別運行本数

出典：大川自動車㈱

3) 満足度

路線バスの利用者の満足度は、運行本数や運行時間帯、所要時間に関して不満度が高い傾向にあります。

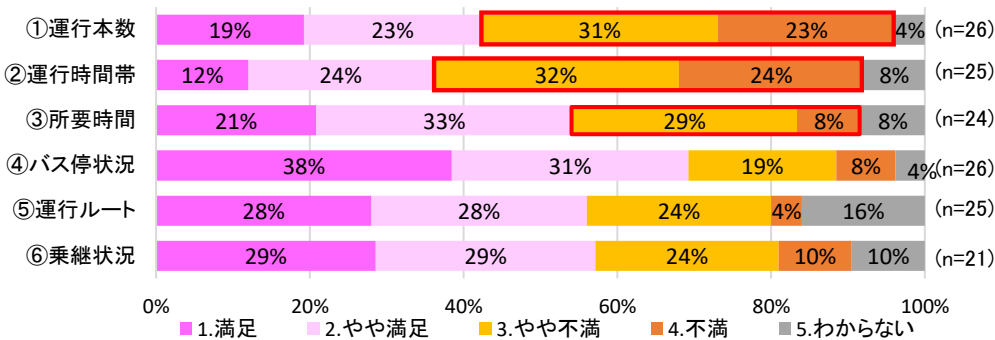


図 2.20 利用者の満足度

出典：三木町公共交通利用者アンケート調査（令和元年）

● コミュニティバスのサービス状況

1) コミュニティバス網図

コミュニティバスは、全 5 コースにより町内全域を網羅し、町内の主要公共交通となっています。

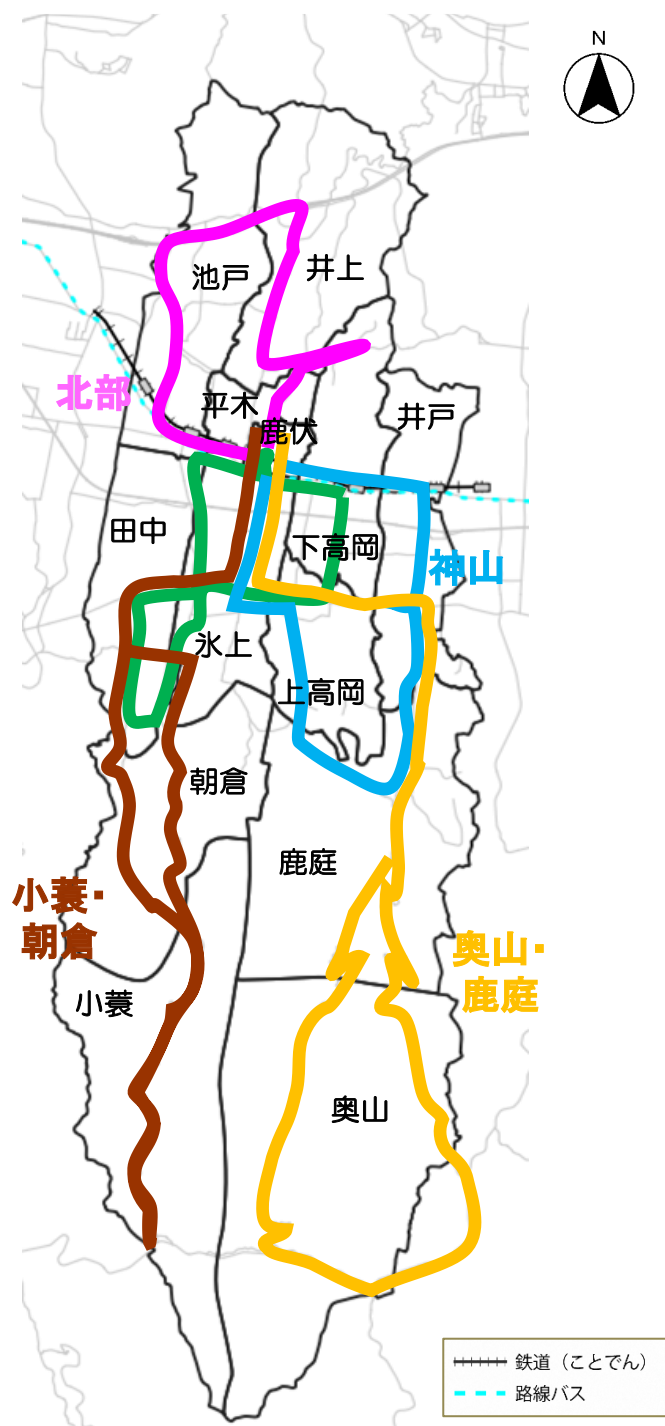


図 2.21 コミュニティバス網図

2) サービス内容

コミュニティバスは、平野部と山南部に分かれており、人口が集中している平野部は日祝を除いて毎日運行していますが、山南部は2コースが隔日で運行しています。買い物・通院目的の移動は、土曜日の移動が多くなっていますが、山南地区ではコミュニティバスは運行していない状況です。

表 2-3 コミュニティバスのサービス内容

	コミュニティバス	
	平野部（田中/神山/北部）	山南部（奥山・鹿庭/小蓑・朝倉）
運行曜日	月曜～土曜	【奥山・鹿庭】：火曜、木曜 【小蓑・朝倉】：水曜、金曜
乗車料金	小学生以上100円	
定期乗車券	12枚つづり 1,000円、1ヶ月定期 2,000円、3ヶ月定期 5,500円	
車両	ノンステップバス最大34名 (座席12、立席22)	ハイエース最大9名
運行本数	15本/日	3本/日

出典：三木町

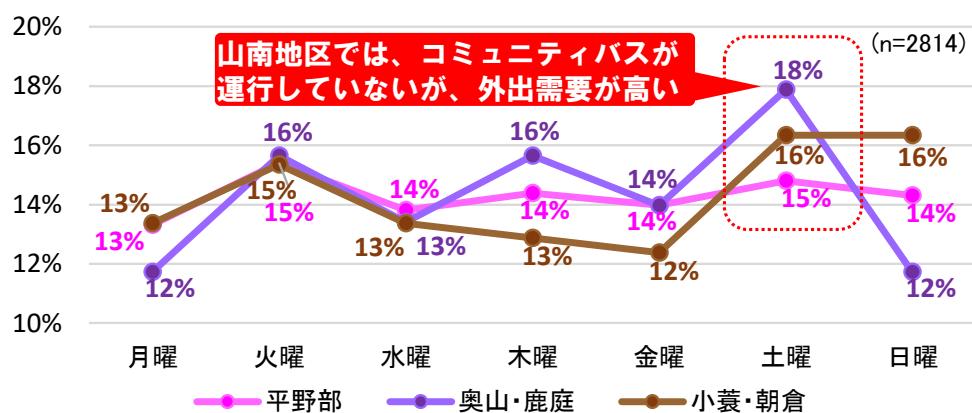


図 2.22 移動人数の曜日構成

出典：三木町住民アンケート調査（令和元年）

3) 高齢者の地域別最寄りのバス停までの移動時間

地域別最寄りのバス停までの移動時間について、平野部の地域において、15分以上の割合が多くなっています。一方で、山南部の地域において、5分以内の割合が多く、特に、奥山地域においては、移動時間が3分以内の割合が最も多い状況です。

地域高齢者全体でみると、5分以内の割合が約50%を占めているものの、地域全体の平均である約55%よりは低い状況です。

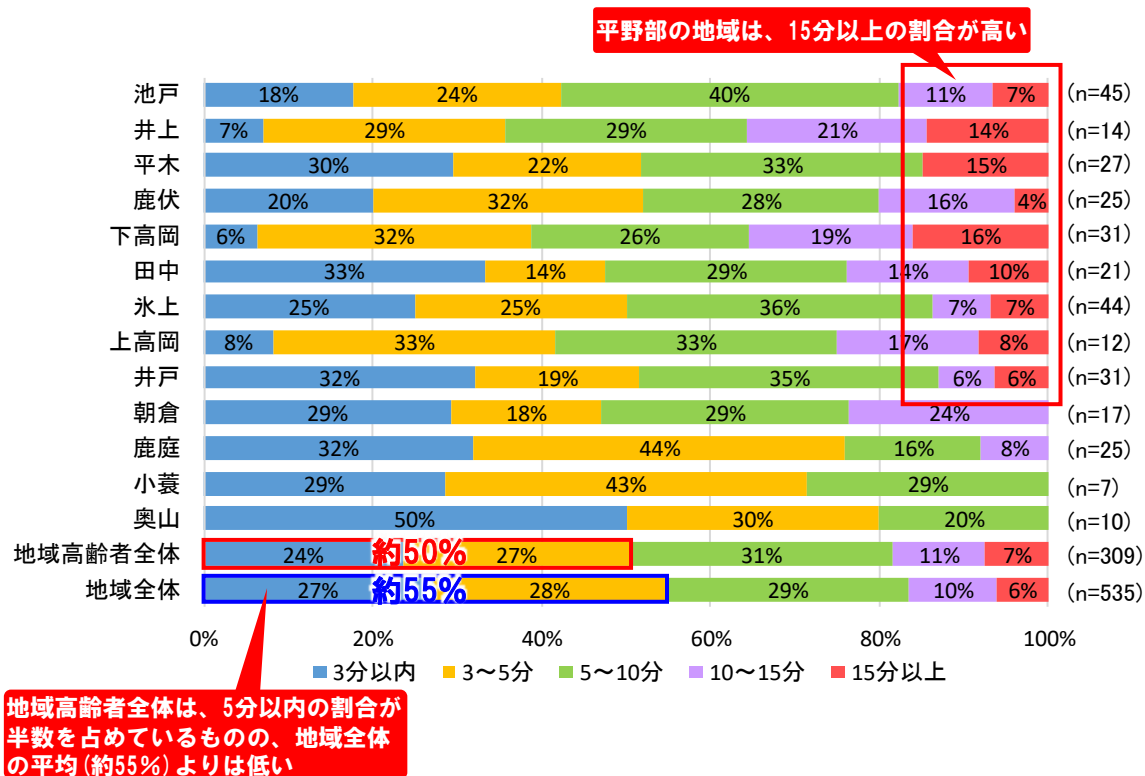


図 2.23 高齢者の地域別最寄りのバス停までの移動時間

出典：三木町住民アンケート調査（令和元年）

4) 満足度

コミュニティバスの利用者の満足度は、運行本数や運行時間帯、運行ルートに関して不満度が高い傾向にあります。

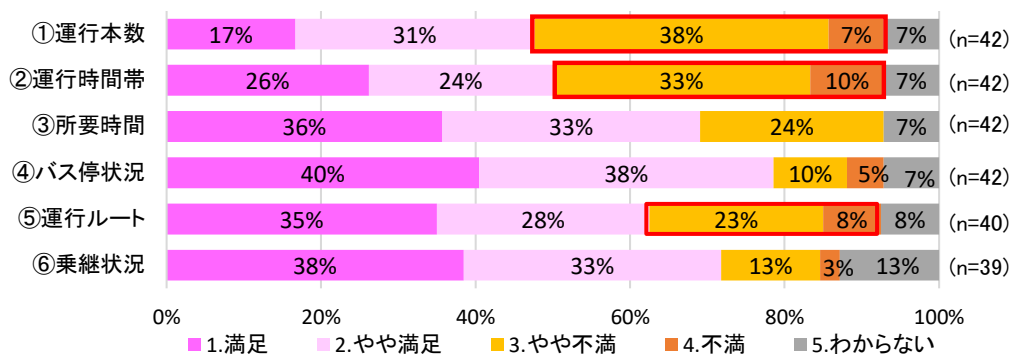


図 2.24 利用者の満足度

出典：三木町公共交通利用者アンケート調査（令和元年）

● 公共交通ネットワーク状況

1) 公共交通の人口カバー状況*

公共交通網について、重い荷物を持った時に負担に感じる移動距離を基にみると、平野部の人口はカバーできていませんが、山南地区は概ねカバーできている状況です。平野部では、よく利用されている施設においても、カバーできていない箇所が存在します。

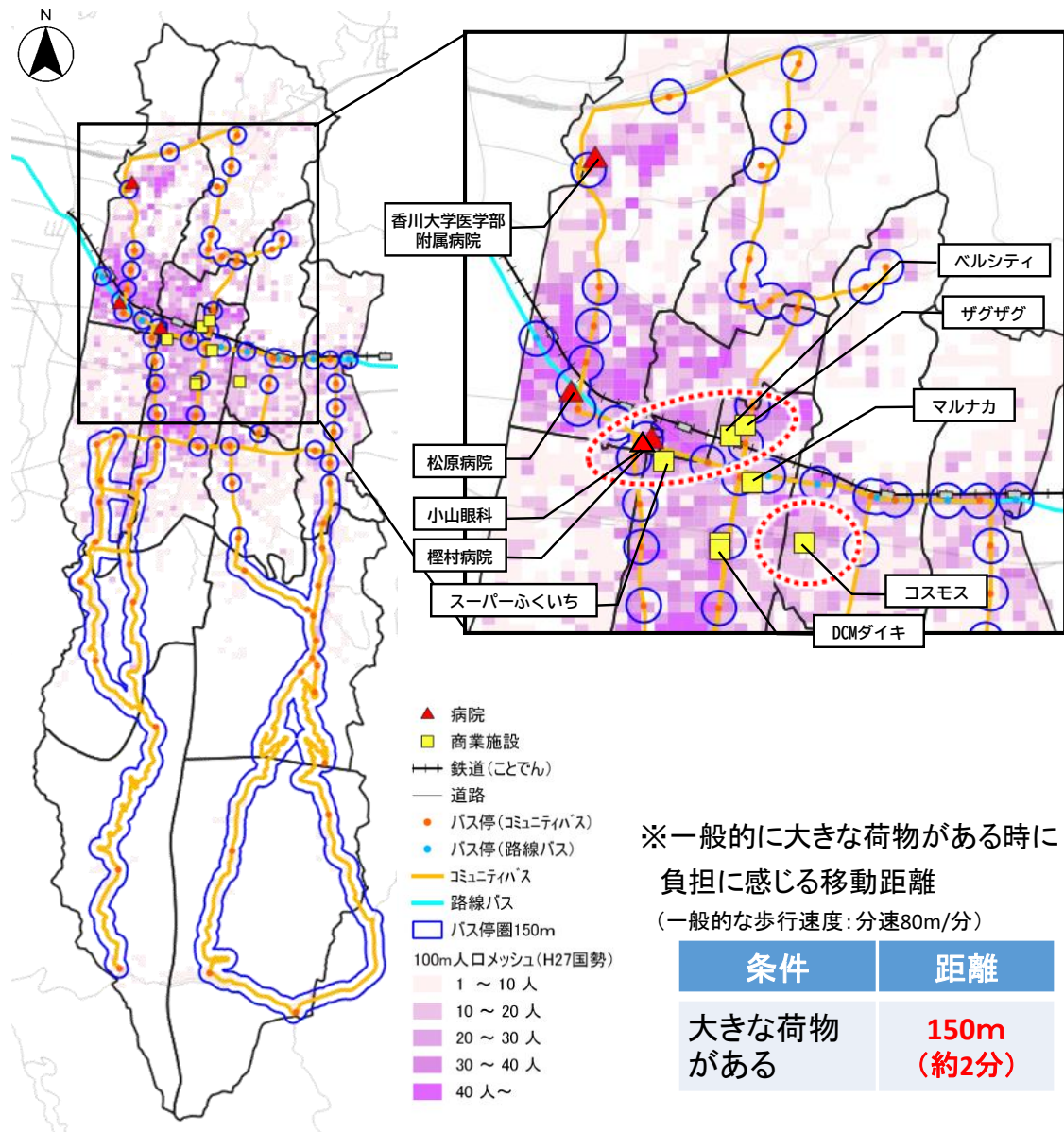


図 2.25 大きな荷物がある時に負担に感じる移動距離(150m)内における公共交通の人口カバー状況

出典：国勢調査（平成 27 年）、バスサービスハンドブック

2) 公共交通の高齢者人口カバー状況

公共交通網について、高齢者の90%が負担に感じる移動距離を基にみると、平野部の高齢者人口はカバーできていませんが、山南地区は概ねカバーできている状況です。平野部では、よく利用されている施設のうち、病院はカバーできていますが、商業施設はカバーできていない箇所が存在します。

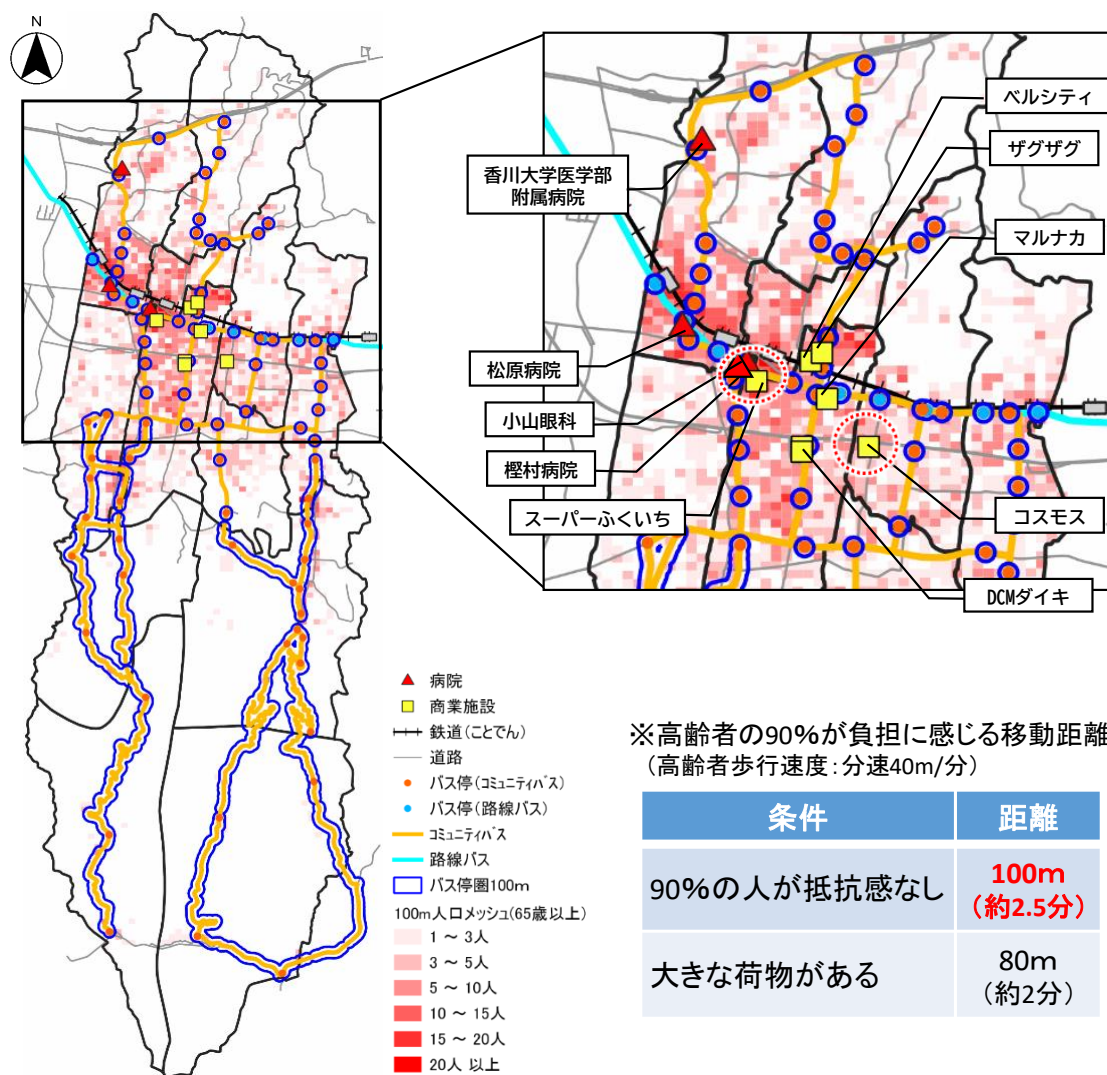


図 2.26 高齢者の90%が負担に感じる移動距離(100m)内における公共交通の人口カバー状況

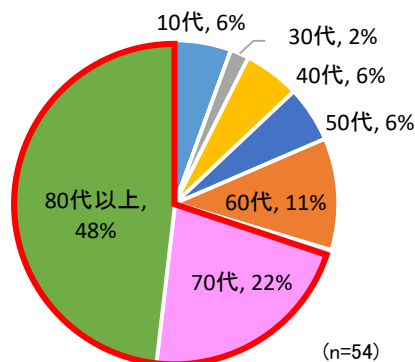
出典：国勢調査（平成27年）、バスサービスハンドブック

● 公共交通の利用状況

1) 公共交通利用者の属性

公共交通利用者は、大半が70代以上となっており、自動車運転免許を持っていない人の割合が大半を占めています。

■ 年齢構成



■ 自動車運転免許保有状況

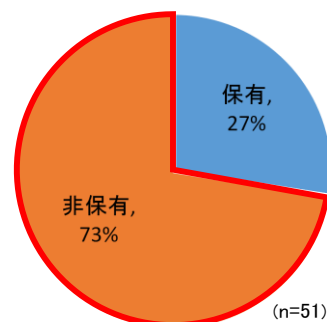


図 2.27 公共交通利用者の属性

出典：三木町公共交通利用者アンケート調査（令和元年）

2) コミュニティバスの利用者流動

コミュニティバスの利用者は、学園通り駅が含まれる鹿伏を中心とした流動が多く、特に、鹿伏 - 池戸間が多くなっています。また、南部に位置する朝倉、小蓑、奥山においては、氷上を中心とした流動がみられます。

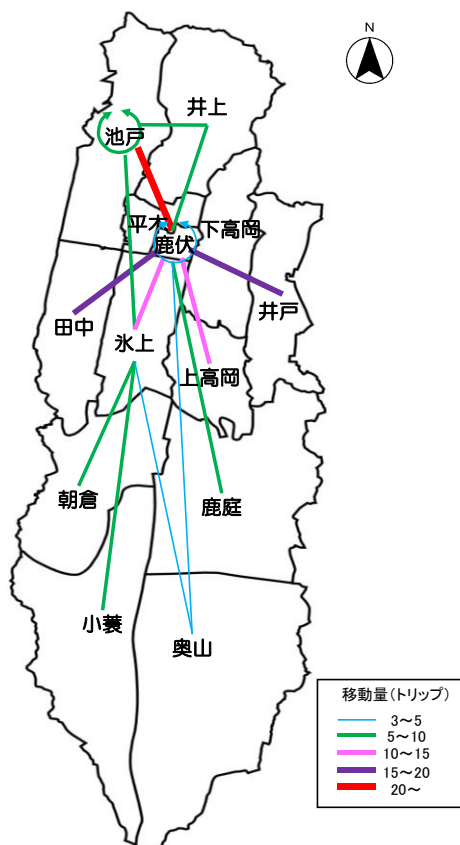


図 2.28 コミュニティバスの利用者流動

出典：三木町コミュニティバス乗降調査（令和元年）

3) 今後の公共交通のニーズ

公共交通に関して、新規バス路線やデマンド交通のような新たなサービスの導入が求められています。また、利用者からは、運行本数やバス停環境に関するニーズが多くみられます。

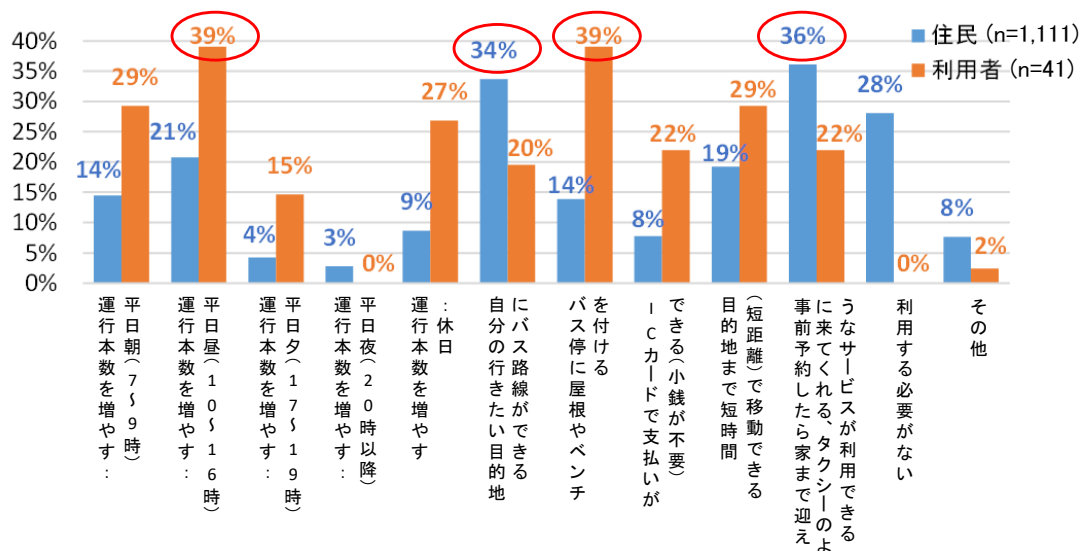


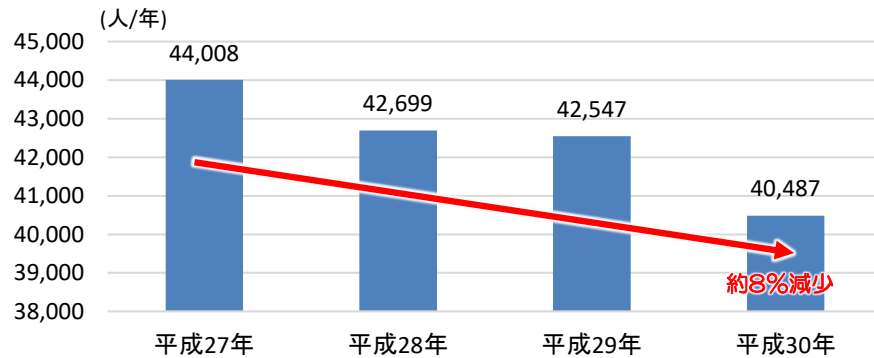
図 2.29 今後の公共交通のニーズ

出典：三木町住民アンケート調査、三木町公共交通利用者アンケート調査（令和元年）

● 公共交通事業の状況

1) 路線バスの利用状況

路線バスの年間利用者数は、減少傾向にあり、平成 27 年から平成 30 年までに約 8% 減少しています。



※平成 29 年については、2 月のデータがないため、平成 29 年の月平均利用数を 2 月の利用数として算出

図 2.30 路線バスの利用状況

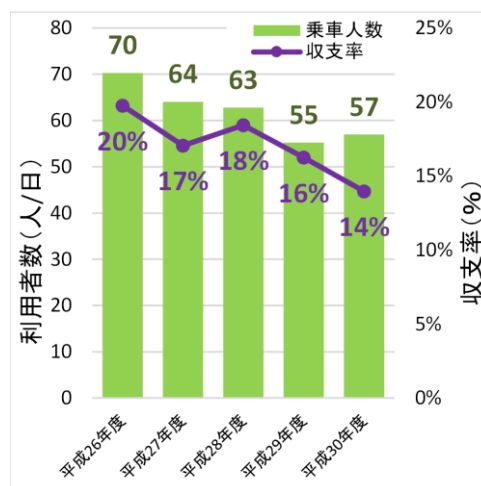
出典：大川自動車㈱

2) コミュニティバスの利用状況と収支状況

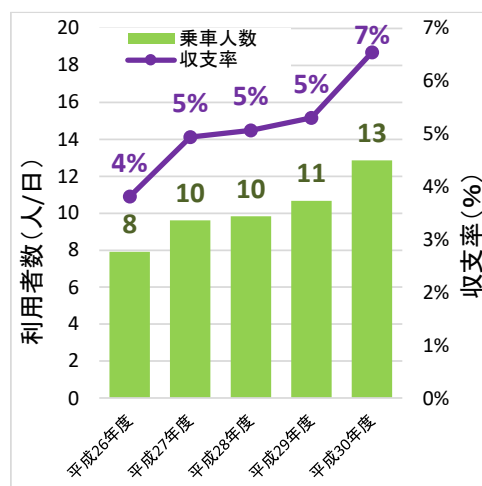
平野部コースでは、利用者数の減少に伴い、収支率も減少傾向にあります。

山南部コースでは、利用者数は微増しており、収支率も増加傾向にあるものの、もとも収支率が 10% を切っており、厳しい経営状況にあります。

《平野部コース》



《山南部コース》



■ 収支率 = (収入 ÷ 支出) × 100

【収入】: 運賃収入、広告収入等 【支出】: 運行委託料、燃料費、修繕費等

図 2.31 コミュニティバスの利用状況と収支状況

出典：三木町

第3章 三木町の交通問題・課題

本町が抱える交通問題・課題を整理すると、以下のようになります。

三木町が抱える交通問題

三木町の概況

人口

人口減少
高齢化が著しい

土地利用

南北を山間部に囲まれ、中心部に都市機能が集積する
ことで沿線に主要施設が立地する

交通環境

鉄道と路線バスが東西方面に広域移動を担う
町内交通はコミュニティバスにより全域を補完する
主要となる生活公共交通はコミュニティバス

三木町の外出状況

外出環境

代表交通手段は自動車が大半を占める
自動車免許保有者の方が外出率が高い
高齢者の外出頻度は特に低い

高齢者の外出環境

中心部への買い物・通院目的の外出が多い
中心部に比べ、山間部の外出頻度が低い
公共交通がないことで外出を困難に感じている
自動車運転に恐怖を感じている

自動車が無いと外出しにくい環境にあり、今後の移動手段として公共交通は必須である

三木町の公共交通

公共交通サービス状況

山間部の運行日が少ない
外出ピーク時の本数が少ない
バス停から遠いと感じる住民が多数
サービスとニーズの不一致

公共交通ネットワーク状況

公共交通がカバーできていない施設が存在
山南部の人口は公共交通利用圏域内にカバーされている
平野部の人口は公共交通利用圏域内にカバーされていない

公共交通利用状況

満足度は全体的に低い
利用者は減少傾向

公共交通事業の状況

収支率が低い
公共交通の維持が困難
運転手の確保が困難

高齢者が生活しにくい移動環境

コミュニティバスのサービスが非効率

三木町が抱える交通課題

高齢者の移動手段となる交通の確保

- ・高齢化の進行を見据え、**自動車がなくても生活しやすい交通環境を図る**必要がある
- ・**生活・暮らしを支える移動環境を確保**する必要がある
- ・町の活力向上に向けた、**交流促進が図られる交通体系の構築**が必要である

現行のコミュニティバスの見直し

- ・ニーズに応じた**運行効率化を図る**必要がある
- ・地域に見合う、**持続可能な公共交通サービスを提供**する必要がある

第4章 三木町地域公共交通計画が目指すもの

(1) 本町における地域公共交通の目指す将来像・基本理念

本町におけるまちづくりの方向性や公共交通の課題等を踏まえ、持続可能な公共交通ネットワークの実現に向けて、本町が目指す将来像および、地域公共交通の基本理念を次のように設定します。

三木町が目指す将来像

・基幹公共交通軸

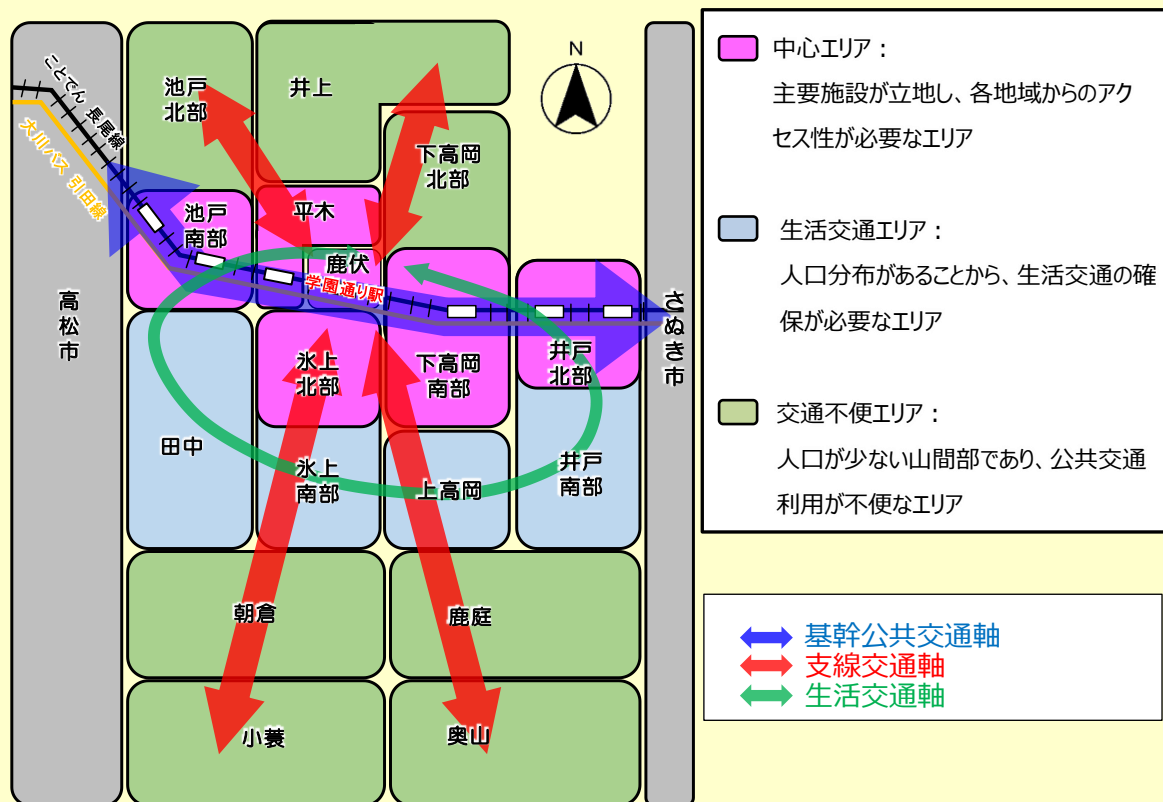
三木町と高松市、さぬき市を結ぶ東西軸を基幹公共交通軸として位置付けます。
広域拠点へのアクセス性や拠点間の周遊性を確保するための高いサービスを目指します。

・支線交通軸

主に山間部の交通不便エリアから基幹公共交通軸へのアクセスとなる枝線を支線交通軸として位置づけます。現在は、コミュニティバスが担っています。

・生活交通軸

中心エリアと生活交通エリアを結び、町内の生活に必要な最低限の移動を支える交通を生活交通軸として位置づけます。

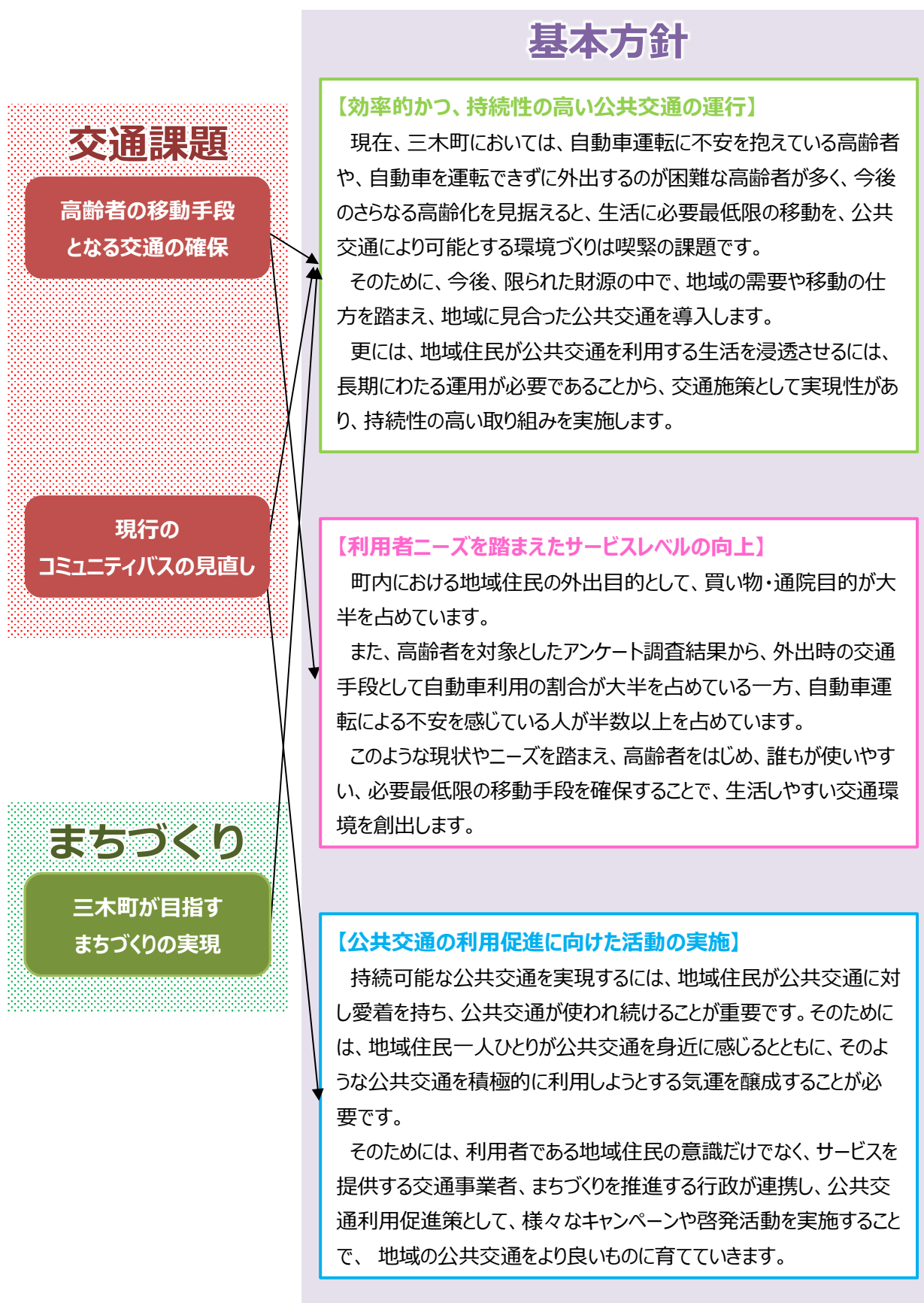


基本理念

地域住民・交通事業者・行政が連携し、
みんなで “ つくり・つかい・育てる ” 公共交通網の形成

（２） 本町における地域公共交通の基本方針

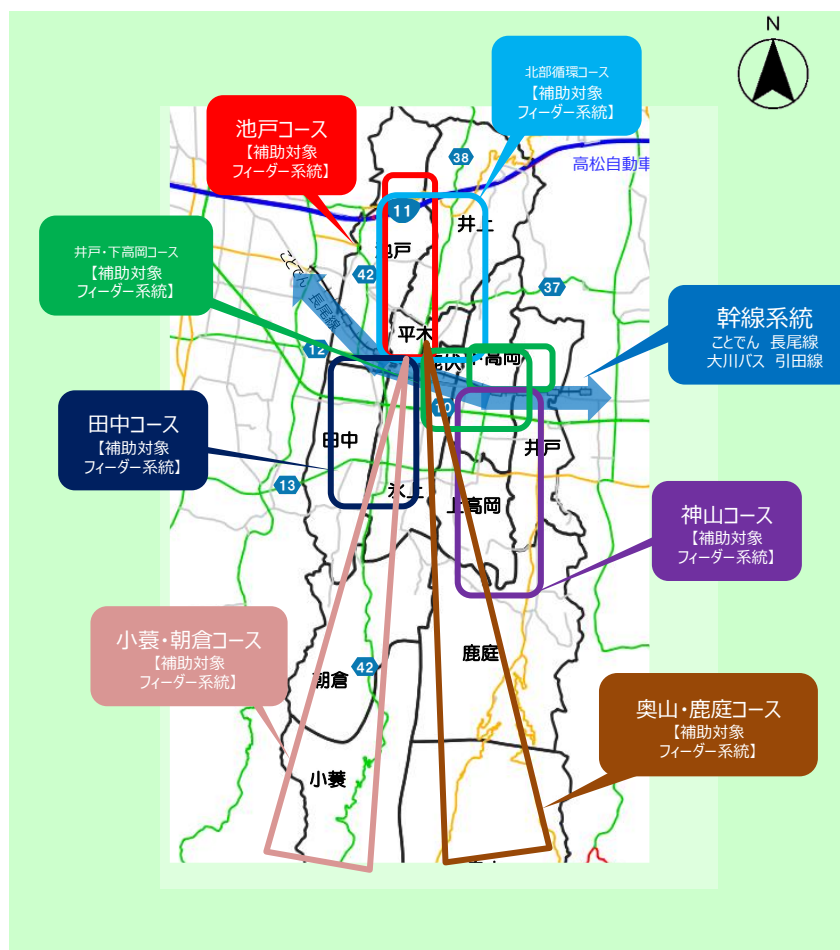
本町が抱える交通課題や、まちづくりの方向性を踏まえた地域公共交通の基本方針は、次のとおりです。



(3) 計画の区域

三木町全域を対象とします。

(4) 補助系統の地域公共交通における位置付け・役割



位置付け	系統	役割	確保・維持策
幹線	ことでん 長尾線 大川バス 引田線	広域拠点へのアクセス性や拠点間の周遊性を確保するための高いサービスを担う。	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保
支線	池戸コース 神山コース 井戸・下高岡コース 北部循環コース 田中コース 奥山・鹿庭コース 小蓑・朝倉コース	学園通り駅を発着地として、町内各地域を運行し、軸となる幹線や地域拠点に接続する。 三木町役場を発着地として、町内の主に山南地区を運行し、軸となる幹線や地域拠点に接続する。	地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し持続可能な運行を目指す。

(5) 地域公共交通確保維持事業の必要性

・**池戸コース**は、平野部の北西部を運行するコースであり、利用ニーズの多い香川大学医学部附属病院、讃陽堂松原病院、小山眼科などの主要な病院施設を運行することで、住民の方の通院等の日常生活行動での利用や、学園通り駅を起終点にすることで他モードへの接続を行うことから通勤通学などの利用も可能となると同時に、学園通り駅周辺の商業施設にもアクセスが可能なことから買い物でも利用でき、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っている。一方で、運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。

・**神山コース**は、平野部の南東部を運行するコースであり、地域拠点である神山公民館から住宅街を連絡するコースであり、病院への接続及び学園通り駅周辺の商業施設にもアクセスが可能なことから買い物でも利用でき、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っている。一方で、運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。

・**井戸・下高岡コース**は、町内でも利用ニーズの多い、大幸医療センター、きただい医院、中原医院、三木ふじた医院などの主要な病院施設を運行することで、住民の方の通院等の日常生活行動での利用や、学園通り駅を起終点にすることで他モードへの接続を行うことから通勤通学などの利用も可能となる。また、学園通り駅周辺の商業施設にもアクセスが可能なことから買い物でも利用でき、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っている。一方で、運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。

・**北部循環コース**は、平野部の北部を運行し、住宅街から老人福祉施設であるあけぼの荘に連絡するコースであり、起終点を学園通り駅にすることで周辺の商業施設にもアクセスが可能なことから買い物でも利用でき、さらに他モードへの連絡も可能であるため、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っている。一方で、運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。

・**田中コース**は、平野部の南西部を運行し、住宅街から地域拠点施設である田中公民館に連絡するコースであり、利用ニーズの多い小山眼科などの病院施設への接続されている。また、起終点を学園通り駅にすることで周辺の商業施設にもアクセスが可能なことから買い物でも利用でき、さらに他モードへの連絡も可能であるため、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っている。一方で、運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。

・**奥山・鹿庭コース**は、山南地区の東部を運行し、学園通り駅を経由地とすることで周辺の商業施設にもアクセスが可能なことから買い物でも利用でき、さらに他モードへの連絡も可能であるため、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っている。一方で、運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。

・小蓑・朝倉コースは、山南地区の西部を運行し、学園通り駅を経由地とすることで周辺の商業施設にもアクセスが可能なことから買い物でも利用でき、さらに他モードへの連絡も可能であるため、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っている。一方で、運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。

(6) 補助系統に係る事業及び実施主体の概要

系統名	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
ことでん 長尾線	高松築港駅	高田駅	長尾駅	鉄道事業法第三条 第一種鉄道事業	路線定期運行	高松琴平電気 鉄道株式会社	—
大川バス 引田線	高松駅	三木町役場前	引田	一般旅客自動車 運送事業4条	路線定期運行	大川自動車 株式会社	幹線系統補助 車両減価償却費補助
池戸	学園通り駅	深谷	学園通り駅	78条市町村 有償運送	路線定期運行	三木町	フィーダー補助 車両購入費補助
神山	学園通り駅	森橋	学園通り駅	78条市町村 有償運送	路線定期運行	三木町	フィーダー補助 車両購入費補助
井戸 下高岡	学園通り駅	大幸医療センター前	学園通り駅	78条市町村 有償運送	路線定期運行	三木町	フィーダー補助 車両購入費補助
北部循環	学園通り駅	三木インター	学園通り駅	78条市町村 有償運送	路線定期運行	三木町	フィーダー補助 車両購入費補助
田中	学園通り駅	農村運動広場前	学園通り駅	78条市町村 有償運送	路線定期運行	三木町	フィーダー補助 車両購入費補助
奥山・鹿庭	三木町役場	中山	三木町役場	78条市町村 有償運送	路線不定期運行	三木町	フィーダー補助
小蓑・朝倉	三木町役場	小蓑下所	三木町役場	78条市町村 有償運送	路線不定期運行	三木町	フィーダー補助

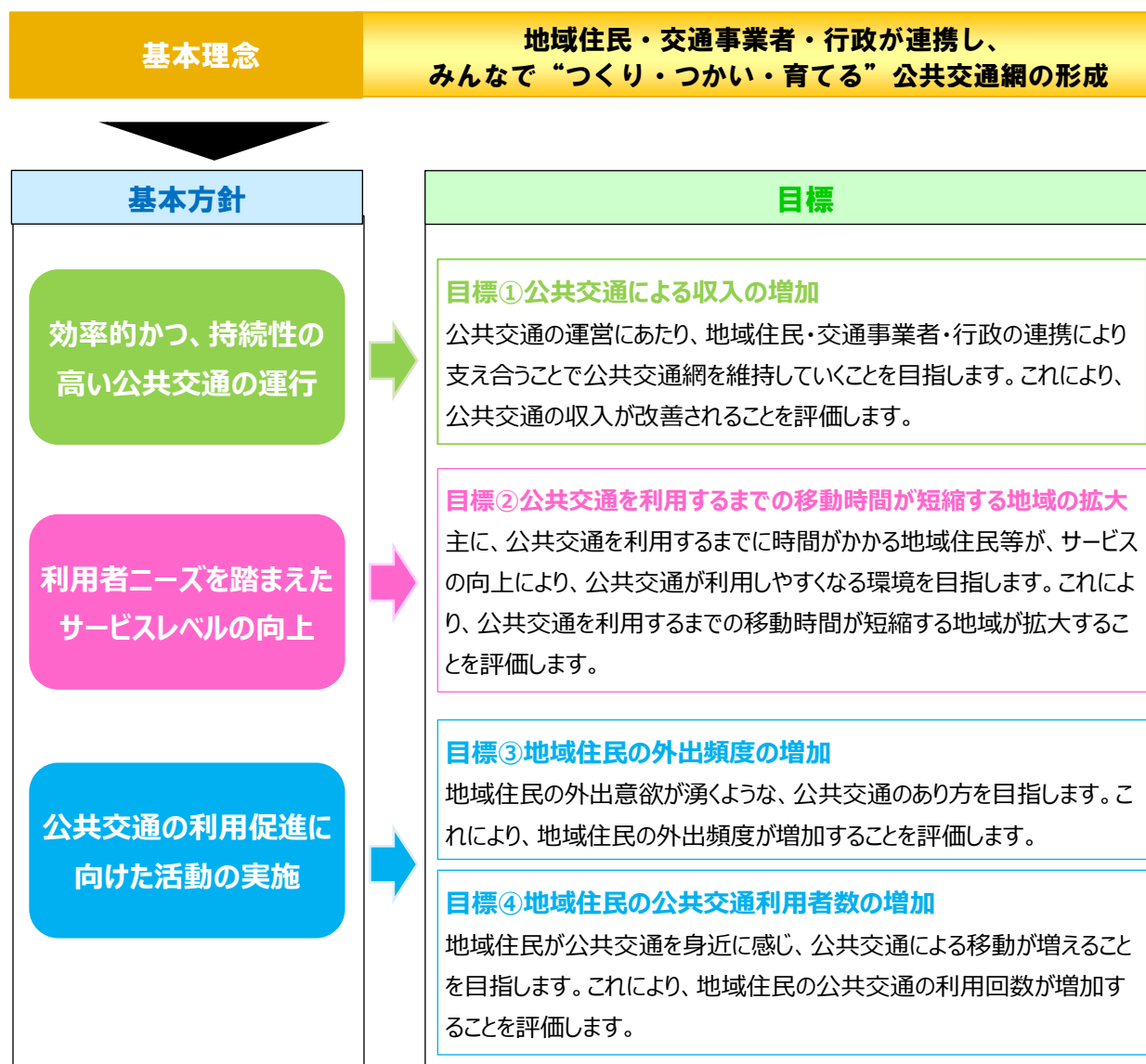
(7) 計画の期間

本計画の期間は、令和2年4月から令和7年9月までの5年6か月とします。

(8) 計画の目標

● 目標指標の設定の考え方

基本方針に基づき、評価するための指標及び目標値を設けることで、目標の達成度合いを定量的に評価します。



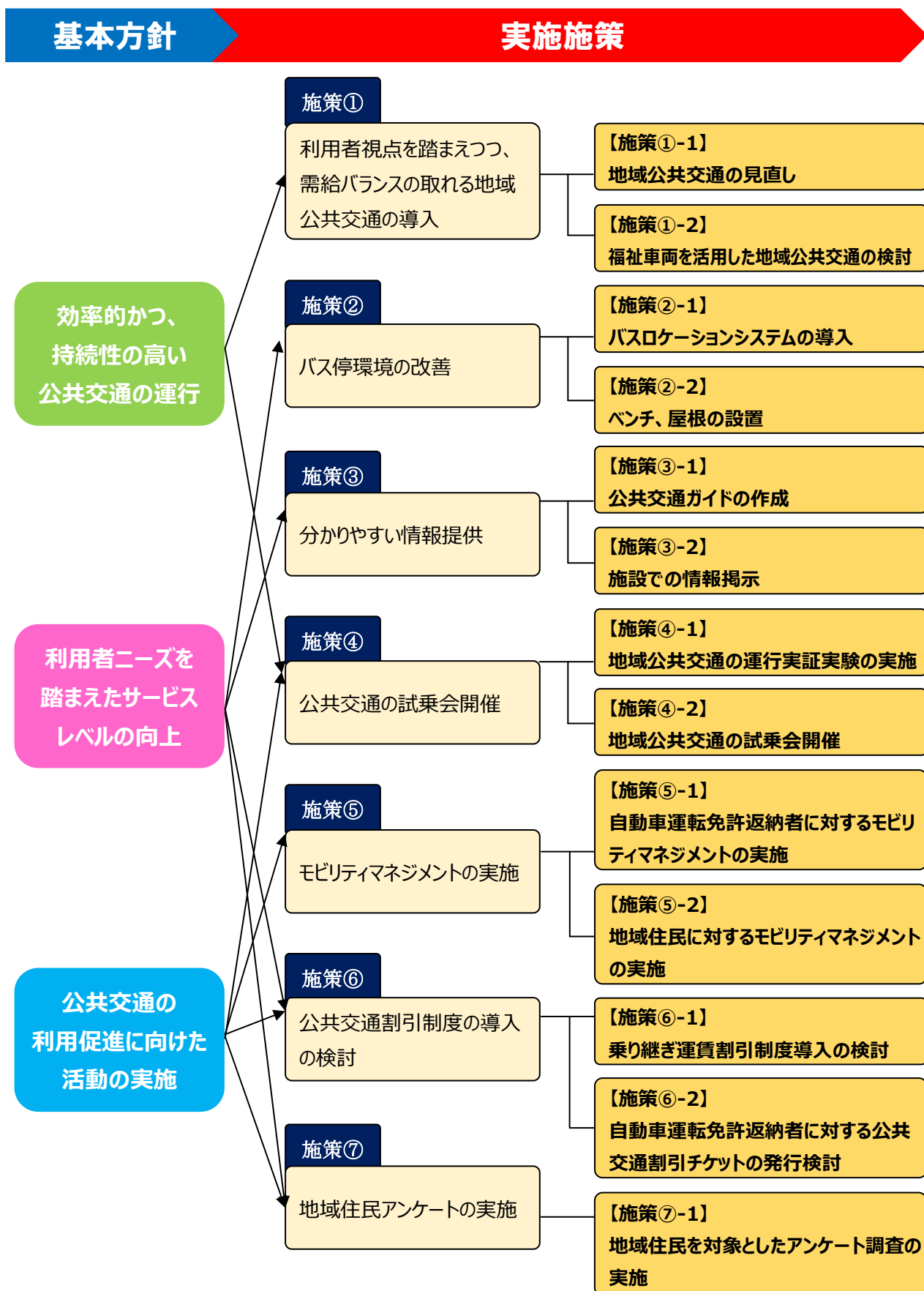
● 目標指標の設定

目標設定の考え方に基づき、目標指標を以下のように設定します。

目標	指標	考え方	現況値	目標値
目標① 公共交通による収入の増加	地域公共交通の収支率	地域公共交通の収支率について、平野部は、5年前の平成26年度の収支率への回復を目標値として設定し、山南地区は、現時点の平野部の収支率を目標値として設定することで、 収入と支出のバランスが取れる運営を目指す。	平野部： 14.0% 山南地区： 6.5%	平野部： 20% 山南地区： 14%
目標② 行政負担割合の軽減	地域公共交通の行政負担額	地域公共交通の運行について、持続的な運行を行う必要があることから、多大な行政負担を是正するため、平成28年度の収入と支出への回復を目標値として 行政運営の健全化を目指す。	約7,300千円	約4,400千円
目標③ 町内を運行するバス路線の収入の増加	大川バス引田線の収支率 (高松—引田、高松—三本松、高松—さざんか)の平均値	新型コロナウイルス感染症の影響を受けたことにより、収支率が大幅に下がっているため、影響を受ける前の令和元年度への回復を目標値として設定することで、 収入と支出のバランスが取れる運営を目指す。	約48%	約56%
目標④ 公共交通を利用するまでの移動時間が短縮する地域の拡大	高齢者に対する自宅から最寄りのバス停までの移動所要時間5分以内の割合	高齢者の自宅から最寄りのバス停までの移動時間が5分以内の割合について、地域内全体平均値を目標値として設定し、 誰もが利用しやすい公共交通サービスの提供を目指す。	約50%	約55%
目標⑤ 地域住民の外出頻度の増加	免許非保有者の外出率	免許を保有していない人の外出率について、免許保有者の外出率を目標値として設定し、 地域住民の外出環境に偏りがないことを目指す。	約68%	約80%
目標⑥ 地域住民の公共交通利用者数の増加	地域公共交通利用者数	地域公共交通利用者数について、収支率の増加割合(平野部6%、山南地区7%)と同等の利用者数増加を目標値として設定し、 地域公共交通が地域に根差すことを目指す。	平野部： 16,813人/年 山南地区： 2,559人/年 (H30年度時点)	平野部： 約18,000人/年 山南地区： 約3,000人/年

(9) 目標を達成するために行う取組みの全体像

計画目標の達成に向け、地域の関係者と連携しつつ、三木町が主体となり以下の取組みを実施します。



(10) 目標を達成するために行う取組みの概要

各取組みの実施時期と実施主体は次のとおりです。

施策	実施期間			実施主体			
	短期 (令和2 年度～)	中期 (令和3 年度～)	長期 (令和5 年度～)	三 木 町	交 通 事 業 者	地 域 住 民	民 間 福 祉 施 設
【施策①-1】地域公共交通の見直し	計画		実施	●	●		
【施策①-2】福祉車両を活用した地域公共交通の検討			計画	●	●		●
【施策②-1】バスロケーションシステムの導入	計画		実施	●			
【施策②-2】ベンチ、屋根の設置	計画		実施	●			
【施策③-1】公共交通ガイドの作成	計画		実施	●	●		
【施策③-2】施設での情報掲示	計画		実施	●	●		
【施策④-1】地域公共交通の運行実証実験の実施	計画	実施		●	●	●	
【施策④-2】地域公共交通の試乗会開催	計画	実施		●	●	●	
【施策⑤-1】自動車運転免許返納者に対するモビリティマネジメントの実施			実施	●		●	
【施策⑤-2】地域住民に対するモビリティマネジメントの実施			実施	●		●	
【施策⑥-1】乗り継ぎ運賃割引制度導入の検討	計画		実施	●	●		
【施策⑥-2】自動車運転免許返納者に対する公共交通割引チケットの発行検討	計画		実施	●	●		
【施策⑦-1】地域住民を対象としたアンケート調査実施			実施	●		●	

施策① 利用者視点を踏まえつつ、需給バランスの取れる地域公共交通の導入

取組方針

本計画で位置づける鉄道と路線バスにより構成される「基幹交通軸」を基に、町内全域の交通軸として「支線交通軸」と「生活交通軸」の形成促進を図ります。

地域に見合う公共交通網の構築に向けて、交通事業者や地域住民等と連携し、現在の地域公共交通であるコミュニティバスの見直しを検討します。

取組内容

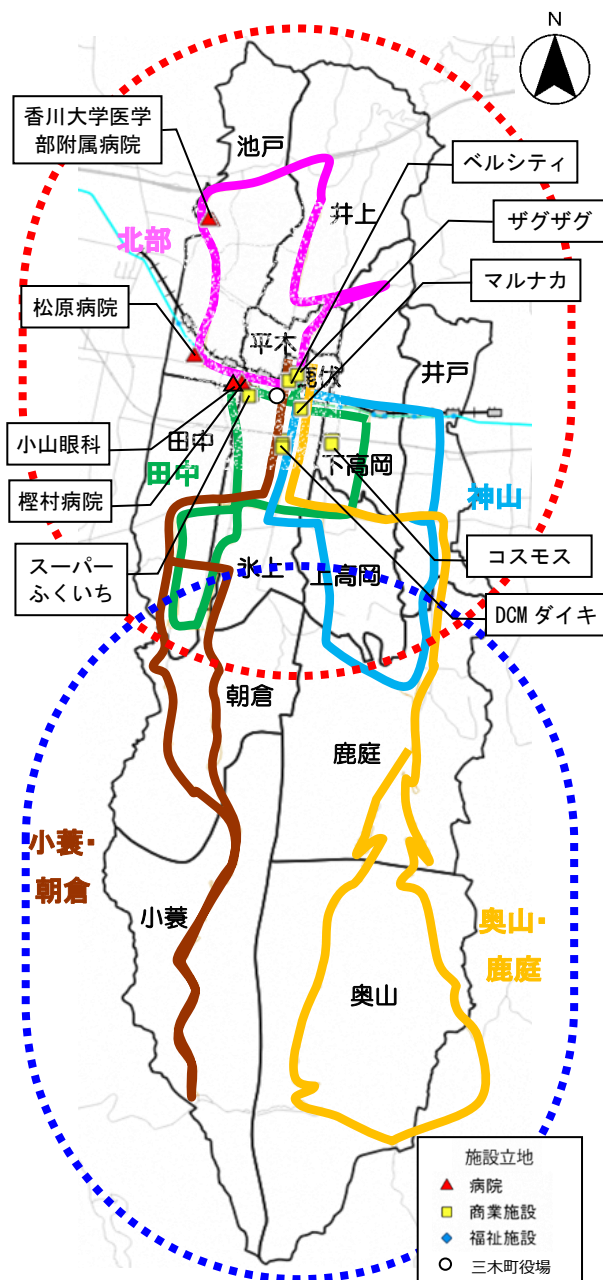
【施策①-1】地域公共交通の見直し

■ 平野部

- ・よく利用される施設が集積しており、人口も集中していることから、まずは、従来通り、定時定路線のコミュニティバスを運行させます。
- ・自宅からバス停までの移動距離を短くするために、小回りの利く小型車両への変更を検討します。
- ・基幹公共交通軸となる鉄道や路線バスへの乗継に、負荷がかからないルートを検討します。
- ・地域住民の外出ニーズに合ったダイヤを検討します。

■ 山南地区

- ・人口が少なく、高齢化が深刻化していることから、空バス運行などの無駄な運行を省き、地域住民の必要に応じて移動を手助けできる“デマンド交通※”を導入します。
- ・一般タクシーとの役割分担を図り、事業者と連携した運行計画を立てます。
- ・新たな地域公共交通の導入となることから、地域住民への周知もかねて、地域公共交通のニーズや現在の移動状況等について、生の声を聞く場を設けます。
- ・三木町にふさわしい運行方式や運行ダイヤ等、デマンド交通のサービス内容を検討します。



※デマンド交通とは、路線バスとタクシーの中間的な位置にある交通手段をいう。

事前予約により運行するという特徴があり、運行方式や運行ダイヤ、さらには発着地の自由度の組み合わせにより、多様な運行方式が存在する。

施策① 利用者視点を踏まえつつ、需給バランスの取れる地域公共交通の導入

取組内容				
【施策①-2】福祉車両を活用した地域公共交通の検討				
・町内には、多くの福祉施設が集積していることから、福祉施設利用者の送迎が無い時間帯に、地域内の公共交通を担う福祉車両の運行を検討します。				
実施主体と実施期間				
取組内容	実施主体	実施期間		
		短期 (令和 2 年度～)	中期 (令和 3 年度～)	長期 (令和 5 年度～)
【施策①-1】地域公共交通の見直し	三木町、交通事業者	計画		実施
【施策①-2】福祉車両を活用した地域公共交通の検討	三木町、交通事業者、 民間福祉施設			計画

施策② バス停環境の改善

取組方針				
誰もが利用しやすい公共交通利用環境の形成に向けて、分かりやすい運行情報の発信や、バス停留所等の待合施設のベンチや屋根設置などにより、利用環境の改善を図ります。				
取組内容				
【施策②-1】 バスロケーションシステムの導入の検討				
・よく利用される施設内や、複数の交通モードが結節する学園通り駅において、バスを待つことができるように、施設内と学園通り駅にバスロケーションシステムの設置を検討します。				
【施策②-2】 ベンチ、屋根の設置				
・乗降者数の多いバス停や、鉄道、路線バスなど他の公共交通との交通結節機能を有するバス停から優先的に、ベンチや屋根を設置します。				
実施主体と実施期間				
取組内容	実施主体	実施期間		
		短期 (令和 2 年度～)	中期 (令和 3 年度～)	長期 (令和 5 年度～)
【施策②-1】バスロケーションシステムの導入の検討	三木町	計画	実施	
【施策②-2】ベンチ、屋根の設置	三木町	計画	実施	

施策③ 分かりやすい情報提供

取組方針

公共交通を利用してもらうために、公共交通を身近に感じてもらうことを狙いとして、公共交通ガイドの作成や、施設における公共交通の情報発信を図ります。

取組内容

【施策③-1】公共交通ガイドの作成

・路線バスや鉄道等、町内を運行するすべての公共交通機関に関して、乗り方や運賃、時刻表、運行ルートなどの情報を一つにまとめた「公共交通利用ガイド」を作成することにより、公共交通の情報を広く地域住民や来訪者に提供します。

《公共交通ガイド例》



【施策③-2】施設での情報掲示

・沿線施設（病院・商店等）へ路線案内図等の設置依頼や施設用の時刻表を作成し、掲示することで、施設への移動の際に公共交通の利用を促進します。
掲示する施設は、地域住民の利用の多い商業施設や病院を想定しています。

実施主体と実施期間

取組内容	実施主体	実施期間		
		短期 (令和2年度～)	中期 (令和3年度～)	長期 (令和5年度～)
【施策③-1】公共交通ガイドの作成	三木町、交通事業者	計画	実施	
【施策③-2】施設での情報掲示	三木町、交通事業者	計画	実施	

施策④ 公共交通の試乗会開催

取組方針					
公共交通を利用してみようと思うきっかけ作りを狙いとして、新たに導入する地域公共交通も含め、公共交通を、地域住民に利用していただく体験機会を創出します。					
取組内容					
【施策④-1】 地域公共交通の運行実証実験の実施					
・新たに導入検討を進める地域公共交通について、運行実証実験を実施することで、導入による効果を検証します。					
【施策④-2】 地域公共交通の試乗会開催					
・地域公共交通の試乗会を開催することにより、公共交通の利用方法を実践的に知ってもらいます。 また、普段公共交通を利用していない地域住民にも、公共交通に乗っていただく機会を設け、公共交通での移動を体感していただきます。					
実施主体と実施期間					
取組内容	実施主体	実施期間			
		短期 (令和2年度～)	中期 (令和3年度～)	長期 (令和5年度～)	
【施策④-1】地域公共交通の運行実証実験の実施	三木町、交通事業者、地域住民	計画	実施		
【施策④-2】地域公共交通の試乗会開催	三木町、交通事業者、地域住民	計画	実施		

施策⑤ モビリティマネジメントの実施

取組方針				
自動車から公共交通利用への転換を図るとともに、公共交通が生活に浸透することを狙いとして、モビリティマネジメント等による広報・啓発活動を行います。				
取組内容				
【施策⑤-1】自動車運転免許返納者に対するモビリティマネジメントの実施 ・運転免許返納者に対し、公共交通を利用するにあたっての不安を解消するために、公共交通の利用方法等を記載したチラシを作成・配布します。				
【施策⑤-2】地域住民に対するモビリティマネジメントの実施 ・地域住民に対し、公共交通ガイドを配布します。 ・自治会や老人会の開催に合わせて、三木町の職員が免許返納の促進や公共交通のPR・広報のための出前講義を行います。 ・その他、三木まんで願祭り等の町内のイベント時においても、公共交通でのアクセスを促進し、公共交通のPR・広報活動を行います。				
実施主体と実施期間				
取組内容	実施主体	実施期間		
		短期 (令和2年度～)	中期 (令和3年度～)	長期 (令和5年度～)
【施策⑤-1】自動車運転免許返納者に対するモビリティマネジメントの実施	三木町、地域住民			実施
【施策⑤-2】地域住民に対するモビリティマネジメントの実施	三木町、地域住民			実施

取組方針

また、自動車運転免許返納者に対して、インセンティブを付与することで、公共交通の利用を促進します。

取組内容

- ・鉄道、路線バス、地域公共交通を乗り継いで利用する際における、乗り継ぎ運賃割引制度の導入を検討します。

「IruCa」カード利用で電車⇔バスを乗り継ぐとお得!

① バスちょいのりが50円以内!

「IruCa」で電車⇔バスを乗り継ぐことで
○中心市街地の広範囲(160円区間)で50円以内でバスに乗り換え可能
○100円/人とは、実質無料!!

② 乗継で運賃が100円引き!

「IruCa」で電車⇔バスを乗り継ぐことで
○南の日も遠隔なく安心
○運賃もお得

バスだけでもよし、
電車にも乗り継ぐのもよし!

③ 「定期IruCa」利用でさらにお得!

「定期IruCa」にすれば、その日の鉄道利用がなくとも
全てのバス運賃が100円引き

全てに適用

	普通運賃	学生・少年・老人割引	障害者割引
全線利用	100円	60円	100円
一部利用	半額以下	半額以下	半額以下
その他	0円	0円	0円

41

施策⑥ 公共交通割引制度の導入の検討

取組内容

【施策⑥-2】自動車運転免許返納者に対する公共交通割引チケット発行の検討

・自動車運転免許返納者に対し、期間限定で利用できる公共交通割引チケットの発行を検討します。

≪自動車運転免許返納者に対する公共交通割引チケット発行例≫

シルバードライバー運転卒業応援事業

総務課：2019/12/01

自主的に運転免許証を返納された満65歳以上の方を支援します。

三木町では、高齢者ドライバーの交通事故防止のため、自主的に有効期間内の運転免許証を返納した65歳以上の方に対して「高齢者運転免許証自主返納支援事業」を実施します。

少しでも運転に不安を感じている方は、運転免許証の返納について、ぜひ、ご検討ください。

対象者

次のいずれにも該当する方が対象となります。

- ・三木町に住民登録している満65歳以上の方
- ・有効期間内の全ての運転免許証を自主的に返納した、運転免許の取消通知書の交付の日から起算して1年以内の方

支援内容

- ・三木町コミュニティバスの回数乗車券（有効期限のない100円券12枚つづり）を10冊贈呈
- ・三木町文化交流プラザで行われる公益財団法人三木町文化振興財団又は三木町主催の公演・イベントの招待券を一年間贈呈
- ・サンサン館みきでの一年間有効の講座等無料受講券を10回分又はトレーニング室利用回数券（有効期限一年の券12枚つづり）を2冊贈呈
- ・その他粗品を贈呈

出典：三木町

実施主体と実施期間

取組内容	実施主体	実施期間		
		短期 (令和2年度～)	中期 (令和3年度～)	長期 (令和5年度～)
【施策⑥-1】乗り継ぎ運賃割引制度導入の検討	三木町、交通事業者	計画	実施	
【施策⑥-2】自動車運転免許返納者に対する公共交通割引チケット発行の検討	三木町、交通事業者	計画	実施	

(11) 目標達成に向けたマネジメント

● マネジメント推進体制

施策の進捗管理や目標の達成状況、施策の妥当性・効果などの確認は、「三木町交通計画推進協議会」で行うことで、地域住民・交通事業者・関係機関・三木町が、各々連携を図りながら、本計画に基づき、目指す将来像の実現に向けて施策を推進していきます。

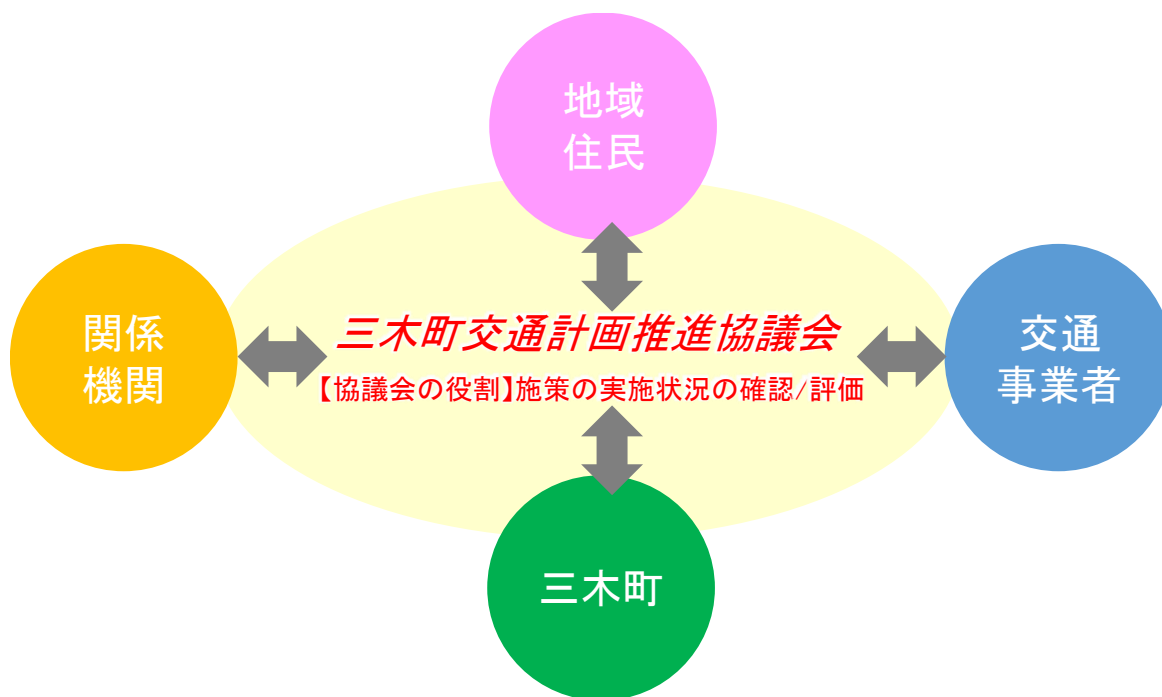


図 4.1 マネジメント推進体制

● マネジメントの進め方

本計画が最終ではなく、今回の計画（Plan）を基に、計画的な施策の実施（Do）、目標に対する達成状況等の確認（Check）、確認を踏まえた上での見直し（Action）というPDCA サイクルで進行管理を行い、本町に適した交通環境について、随時見直しながら計画を深めていきます。

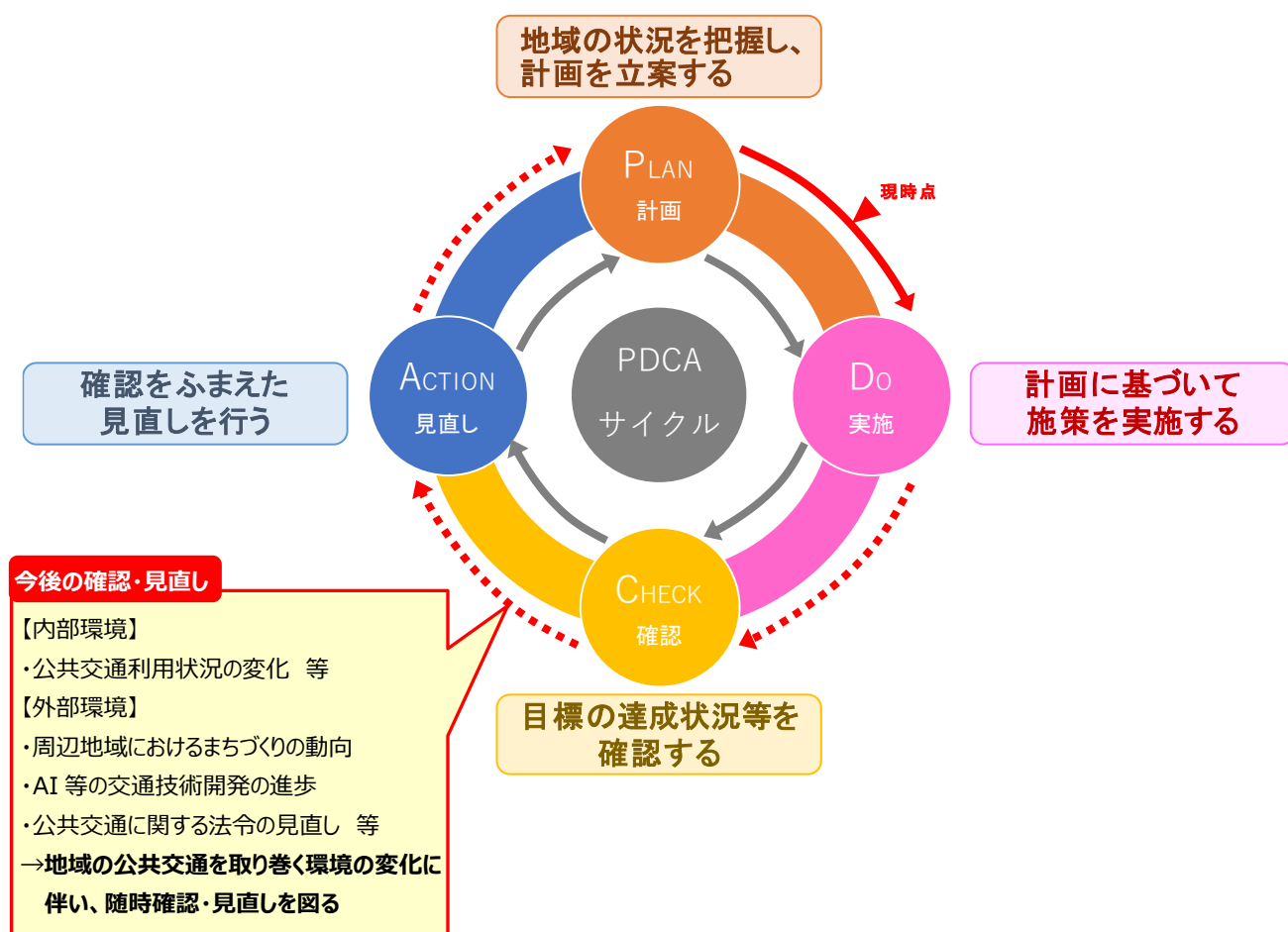


図 4.2PDCA サイクルのイメージ



三木町地域公共交通計画

発行	三木町
策定日	令和 2 年 3 月
最終改訂日	令和 5 年 6 月
編集	三木町政策課
TEL	087-891-3302
FAX	087-898-1994
住所	三木町大字氷上 310 番地