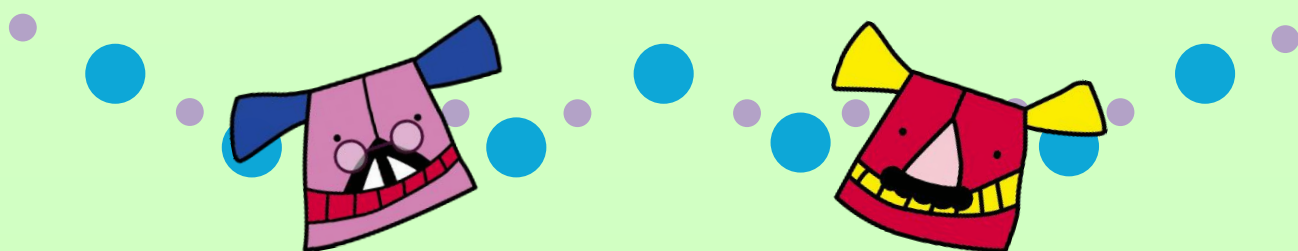




第2期三木町地域公共交通計画



令和7年9月
三木町

はじめに

近年、地域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中で、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が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、令和2年3月に三木町地域公共交通網形成計画（後に三木町地域公共交通計画に改訂）を、令和3年3月には町の最上位計画である「第2期三木町まち・ひと・しごと創生総合戦略」を策定し、人口減少の克服と将来にわたって活力ある地域社会を維持することを目的とした施策を行うとともに、地域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「第2期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7年9月

三木町長 伊藤 良春

目 次

はじめに

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)	上位関連計画等	3
●	三木町都市計画マスタープラン：平成 25 年 3 月策定	3
●	第 2 期三木町まち・ひと・しごと創生総合戦略：令和 3 年 3 月策定	5
●	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	6
●	地域の公共交通リ・デザイン実現会議：令和 5 年 9 月～開催	7
第 2 章	三木町の現状	8
(1)	人口	8
(2)	地域構成	10
(3)	地域住民の外出状況	12
●	町内全体の外出状況	12
●	高齢者に着目した外出状況	15
(4)	公共交通の状況	17
●	路線バスのサービス状況	17
●	コミュニティバスのサービス状況	19
●	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	26
第 4 章	三木町地域公共交通計画がめざすもの	27
(1)	本町における地域公共交通のめざす将来像・基本理念	27
(2)	本町における地域公共交通の基本方針	28
(3)	計画の区域	29
(4)	補助系統の地域公共交通における位置付け・役割	29
(5)	地域公共交通確保維持事業の必要性	30
(6)	補助系統に係る事業及び実施主体の概要	31
(7)	計画の期間	32
(8)	計画の目標	32
●	目標指標の設定の考え方	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)	計画の達成状況の評価	46
●	目標指標の設定	46
●	PDCA サイクルによる計画の継続的な改善	48
●	計画の推進体制	49

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、民間バスの路線廃止に伴い、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ことでん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、収支率においては、令和3年度以降平野部・山南地区ともに10%を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。

こうした状況を踏まえ、本町では令和2年3月に三木町地域公共交通網形成計画が策定され、後に三木町地域公共交通計画に改訂されました。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。

今後も、国の動向や各種上位関連計画、地域の現況などに合わせて随時計画の見直しを行い、時代の変化に合わせた公共交通に関する取組を推進していきます。

地域公共交通計画について

- 「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする**地域公共交通のマスタープラン**
 - ・ **全ての地方公共団体に対して作成の努力義務** ※計画作成数：873件（2023年7月末時点）
 - ・ 地方公共団体が、地域の関係者を構成員として組織する「**法定協議会**」において協議を行い、地域公共交通計画を作成

計画のポイント

- ◆ **地域全体を見渡した地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保**
 - ・ 公共交通をネットワークとして捉え、**幹線・支線の役割分担の明確化**
 - ・ タイヤや運賃等のサービス面の改善による利用者の利便性向上
- ◆ **地域特性に応じた多様な交通サービスの組合せ**
 - ・ 従来の公共交通サービスに加え、**地域の多様な輸送資源**（自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等）を**最大限活用**
 - ・ MaaSの導入等、新たな技術を活用した利用者の利便性向上
- ◆ **まちづくり・観光振興等の地域戦略との一体性の確保**
 - ・ コンパクトシティ等の**まちづくり施策との一体的推進**
 - ・ 観光客の移動手段の確保等、観光振興施策との連携
- ◆ **住民の協力を含む関係者の連携**
 - ・ 法定協議会において、住民や交通事業者等の地域の関係者と協議を行い作成
 - ⇒ **地域の移動ニーズに合わせて、地域が自らデザインする交通へ**



- ◆ 利用者数、収支、行政負担額などの**定量的な目標の設定と毎年度の評価・分析等の努力義務化** ⇒ データに基づくPDCA

地域旅客運送サービス

公共交通機関



福祉輸送、スクールバス、病院・商業施設等の送迎サービスなど

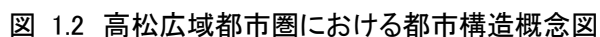
26

図 1.1 地域公共交通計画のポイント

出典：国土交通省 令和5年度 公民連携セミナー（ふるさと財団）地域公共交通の「リ・デザイン」

● 三木町都市計画マスタープラン：平成 25 年 3 月策定

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。



3

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。

出典：三木町都市計画マスタープラン

● 第2期三木町まち・ひと・しごと創生総合戦略：令和3年3月策定

総合戦略は、人口減少の克服と将来にわたって活力ある地域社会を維持することを目的として、町の実績に即した目標や施策の基本的方向、具体的な取組を示すものです。第2期三木町まち・ひと・しごと創生総合戦略は、総合計画と一体となって策定していますので、人口減少対策や地域の活性化につながる取組だけでなく、行政分野全体の施策方針や目標を示しています。

※令和7年度中に第3期総合戦略を策定予定



《計画期間》

令和3年度から令和7年度までの5年間

公共交通利便性の向上

「持続可能な公共交通サービスの導入」を掲げている

[基本目標5]やさしく安全な郷土をつくるまちづくり戦略
5-ウ 公共交通利便性の向上

5-ウ-① 持続可能な公共交通サービスの導入

現状と課題
平成17年11月から平野部コミュニティバスを、平成25年12月には山南地区コミュニティバスを開始し、本町全域においてコミュニティバスを運行しています。また、地域公共交通の現状・課題の整理を踏まえ、持続可能な公共交通ネットワークの構築に向けた総合的な交通施策を推進するため「三木町地域公共交通計画」を策定し、計画に沿って公共交通の利用促進等に取り組んでいます。

施策の概要
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います。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と連携・協力しながら地域公共交通体系を構築する必要があります。

主に実施する事業

公共交通の利用促進	交通のマスタープランである三木町地域公共交通計画に基づき、新たな公共交通体系を確立します。また、交通系ICカード対応システムの導入をはじめ、より充実した公共交通サービスを提供することで、利用者増を目指します。
広域交通連携ネットワークの構築	生活圏（近隣市町）を基礎とする移動手段の利便性向上に取り組みます。

重要業績評価指標 KPI

指標名	指標の説明	現状値	目標値 (令和7年度)
公共交通利用者数 (コミュニティバス等)	三木町が主体となって運営する公共交通の利用者数	20,459人	21,000人

60 | 第2期三木町まち・ひと・しごと創生総合戦略

人口減少を抑制する戦略

【基本目標1】ふるさとの活力を育む産業創成戦略

【基本目標2】ふるさととのつながりを育み活かすまちづくり戦略

【基本目標3】子育てしやすい教育のまちづくり戦略

人口減少社会に対応する戦略

【基本目標4】健やかで心豊かなまちづくり戦略

【基本目標5】やさしく安全な郷土をつくるまちづくり戦略

図 1.4 総合戦略で掲げる目標

出典：第2期三木町まち・ひと・しごと創生総合戦略

● 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。

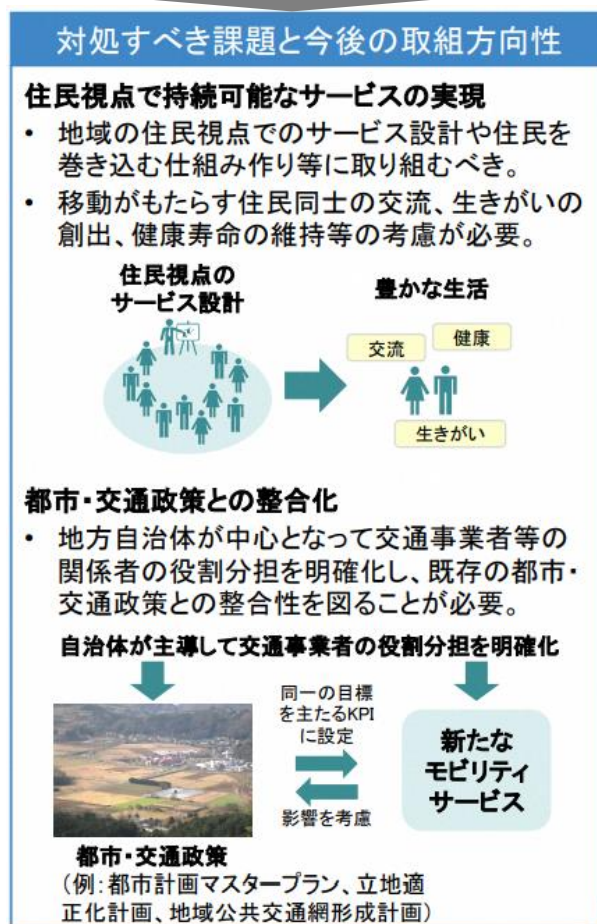


図 1.5 将来都市構造図

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）

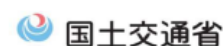
● 地域の公共交通リ・デザイン実現会議：令和5年9月～開催

国土交通省は、公共交通の現状や将来における課題を以下のように捉えています。

- 人口減少に伴う病院の統廃合・移転、学校の統廃合等のほか、高齢者の免許証の自主返納等により、日常生活における「移動」の問題が深刻化
- 交通分野だけでなく、様々な分野における人手不足等の課題が顕在
- 地域によっては公共交通事業者のみでは、旅客運送サービスを維持することが限界

関係省庁の連携の下、デジタルを活用しつつ、交通のリ・デザインと地域の社会的課題解決を一体的に推進するため、「デジタル田園都市国家構想実現会議」の下に「地域の公共交通リ・デザイン実現会議」を立ち上げました。

1. 地域公共交通の「リ・デザイン」とは



- ローカル鉄道・路線バスなどの**地域公共交通**は、地域の社会経済活動に不可欠な基盤。人口減少や少子化、マイカー利用の普及やライフスタイルの変化等による長期的な需要減により、**引き続き、多くの事業者が厳しい状況**。加えて、新型コロナの影響により、一気に**10年以上時間が進んだ**との見方もあるほど深刻な状況。
- こうした需要の減少は、交通事業者の経営努力のみでは避けられないものであるため、自動運転やMaaSなどデジタル技術を実装する「**交通DX**」、車両電動化や再生エネルギー地産地消など「**交通GX**」、①**官民共創**、②**交通事業者間共創**、③**他分野共創**の「**3つの共創**」、すなわち、地域の関係者の連携と協働を通じて、**利便性・持続可能性・生産性**を高め、**地域公共交通の「リ・デザイン」**(再構築)を進める。
- これにより、『**デジタル田園都市国家構想**』及びこれを具体化する「**地域生活圏の構築**」の実現と、社会課題の解決を経済成長のエンジンとする『**新しい資本主義**』の実現を目指す。

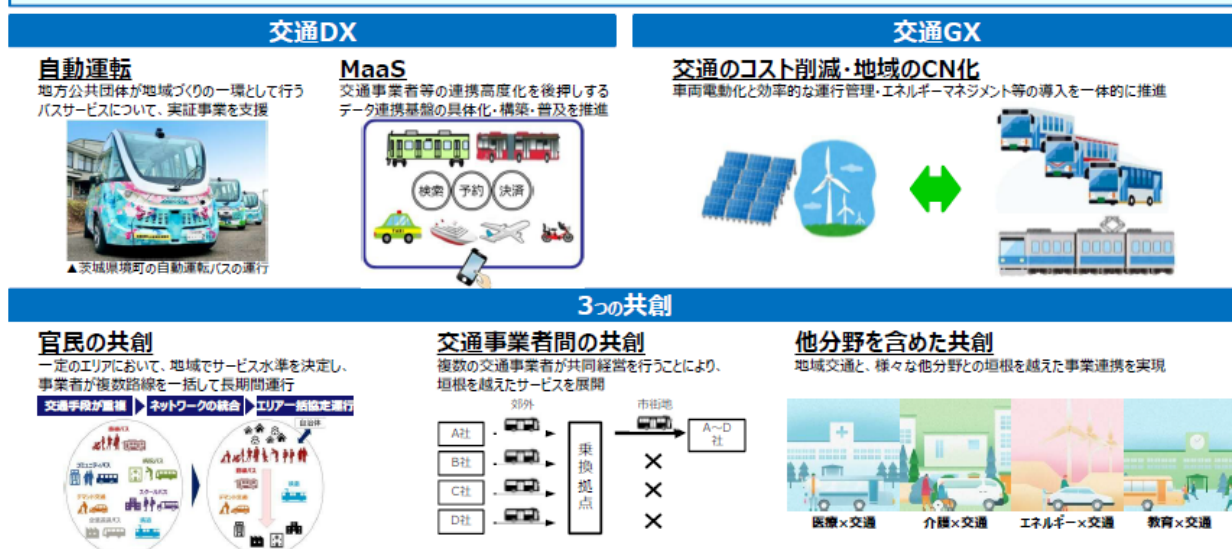


図 1.4 地域公共交通の「リ・デザイン」とは

出典：国土交通省 地域公共交通の「リ・デザイン」に関する制度について

—地域公共交通の「リ・デザイン」の全国での早期実装に向けて—

第2章 三木町の現状

(1) 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。

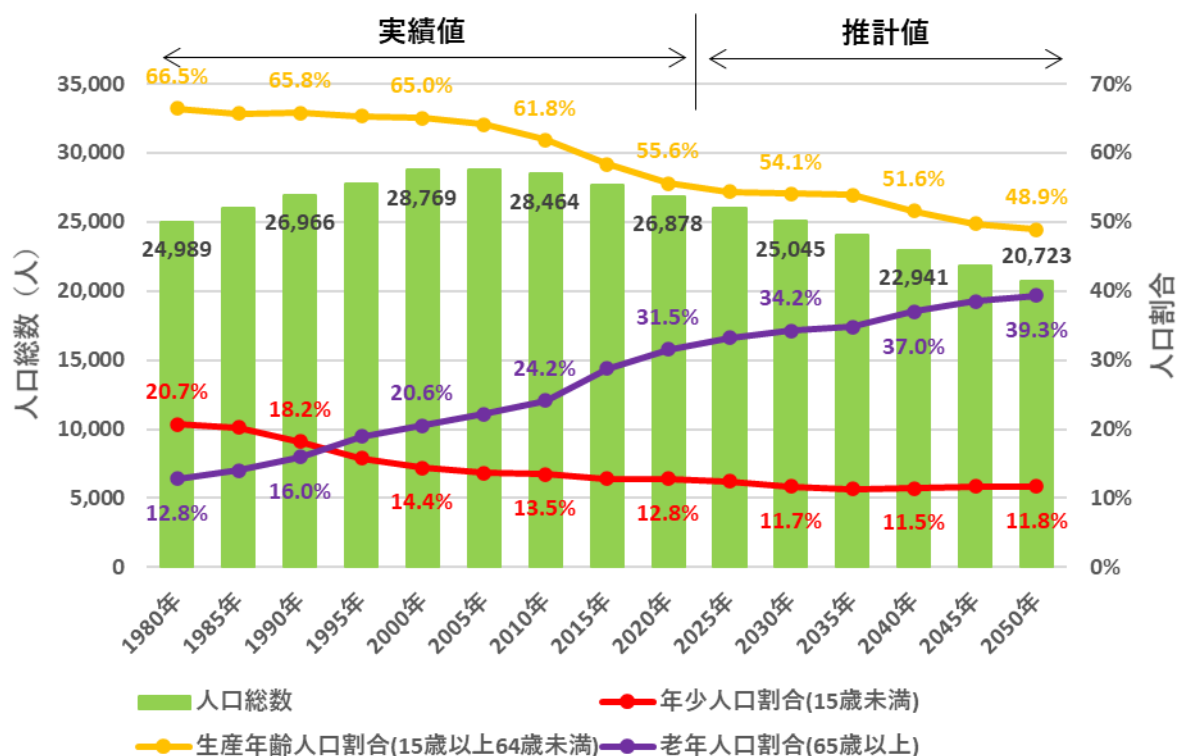


図 2.1 三木町の年齢階層別将来人口の推移

出典：国勢調査、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。

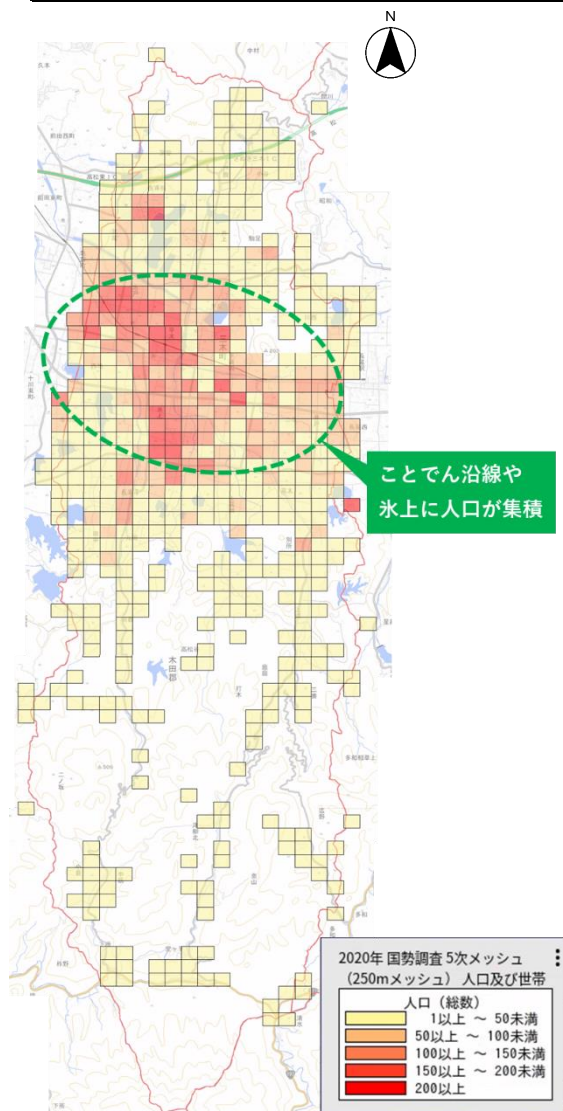


図 2.2 総人口

出典：国勢調査（令和2年）

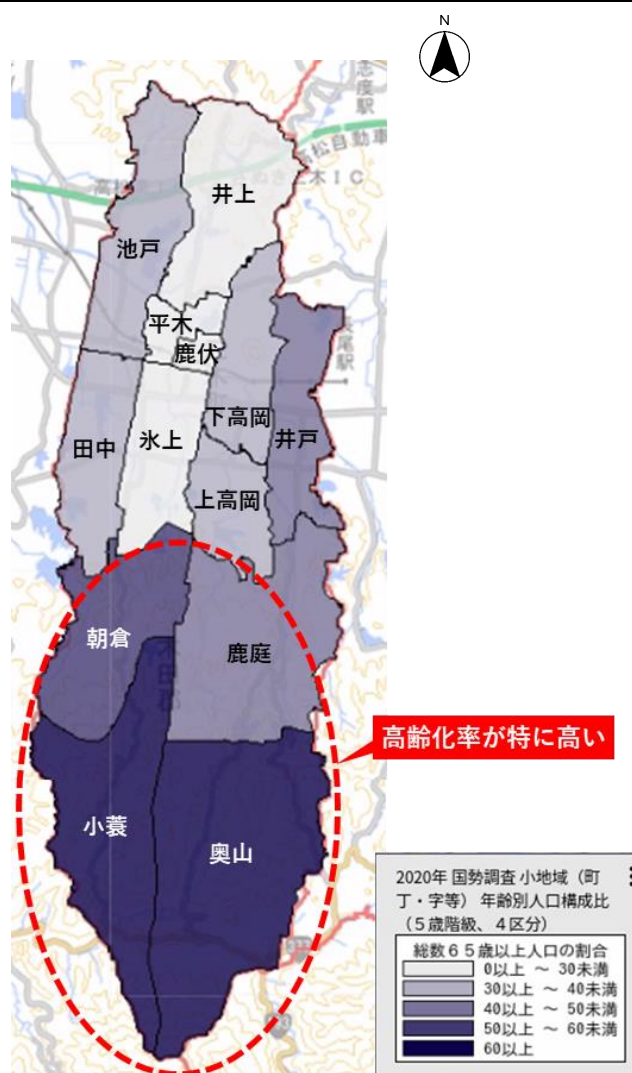


図 2.3 高齢化率

出典：国勢調査（令和2年）

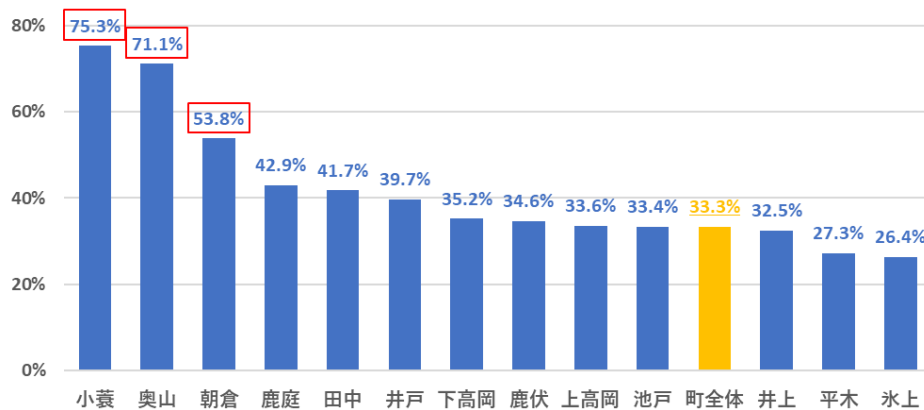


図 2.4 地域別高齢者人口割合

出典：三木町

(2) 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。

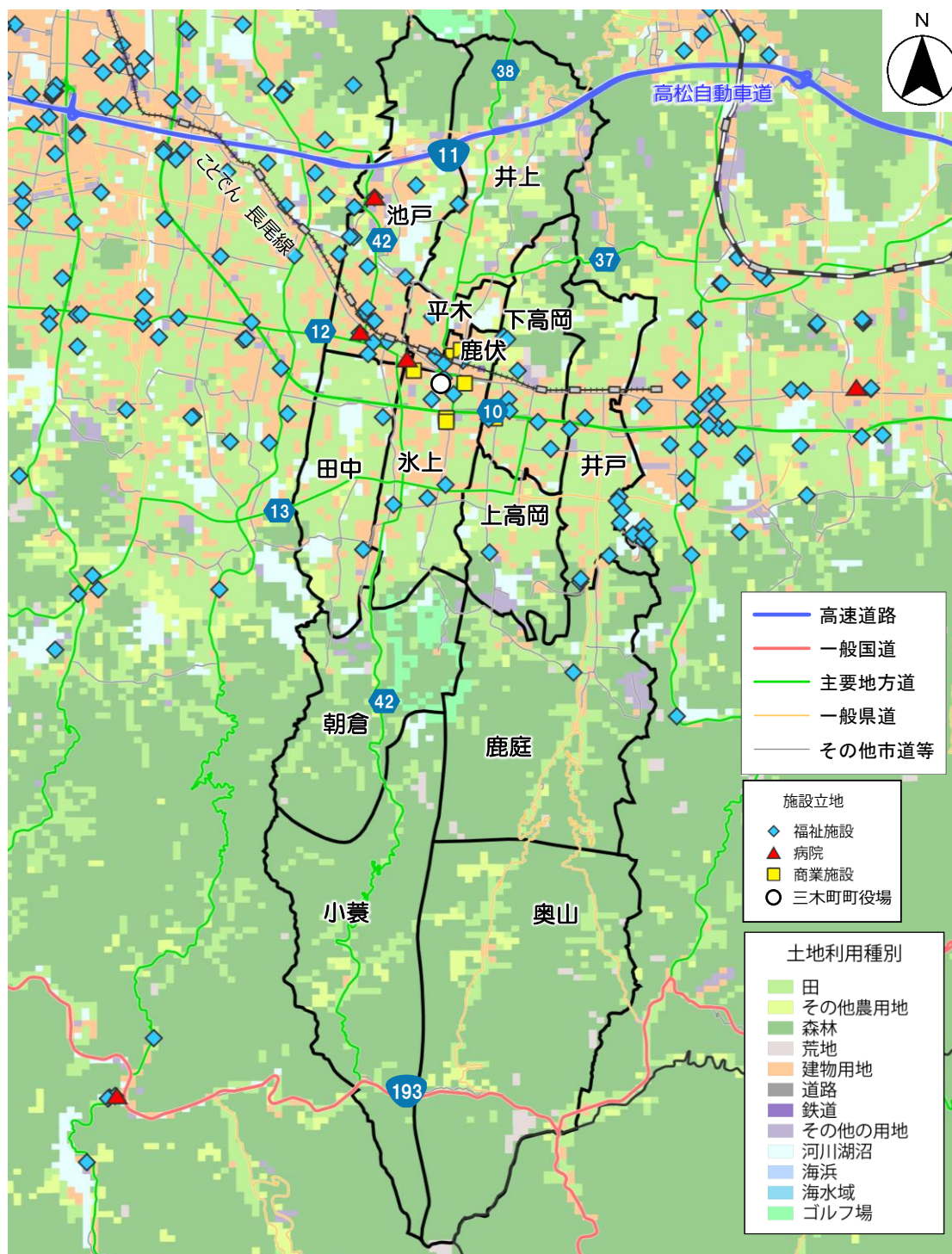


図 2.5 土地利用と施設立地状況

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。

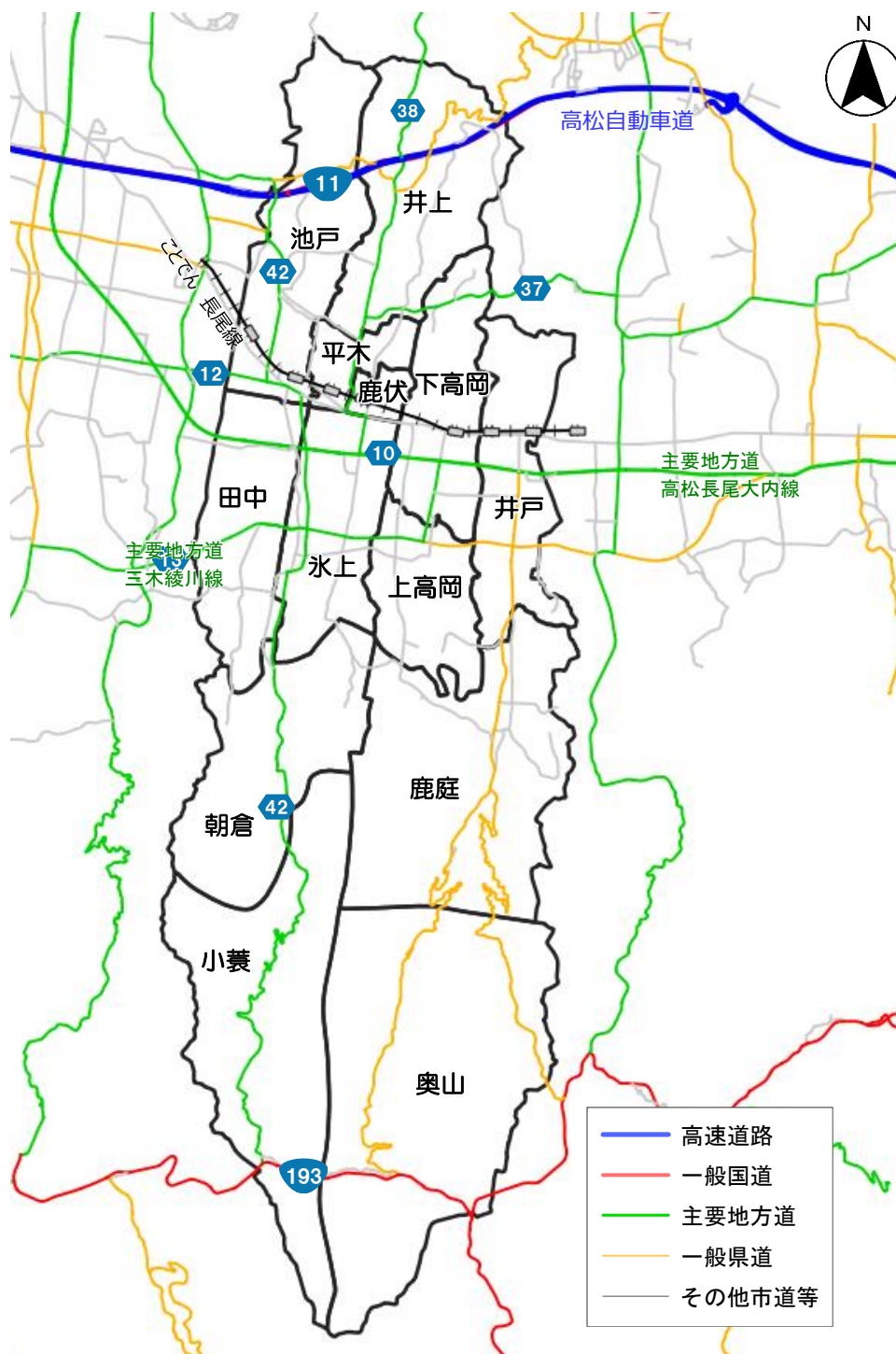


図 2.6 道路網

(3) 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。

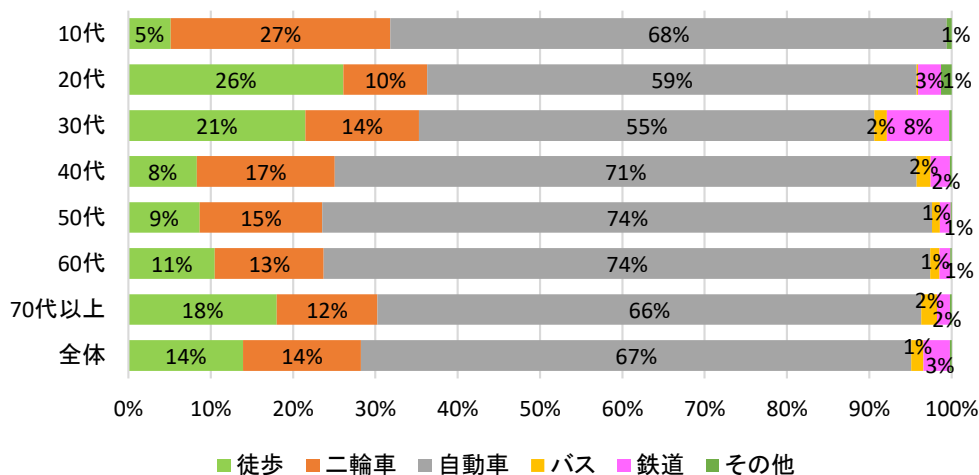


図 2.7 代表交通手段分担率

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。

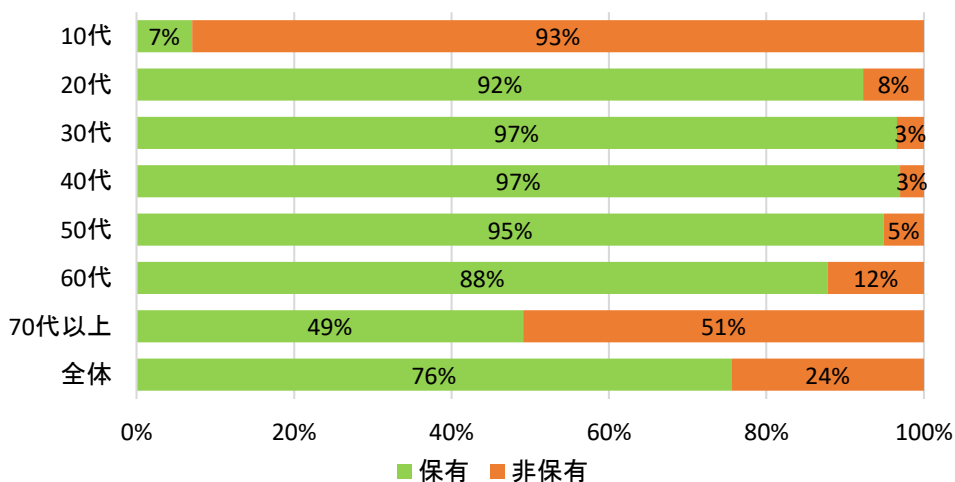


図 2.8 年齢階層別自動車免許保有率

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。

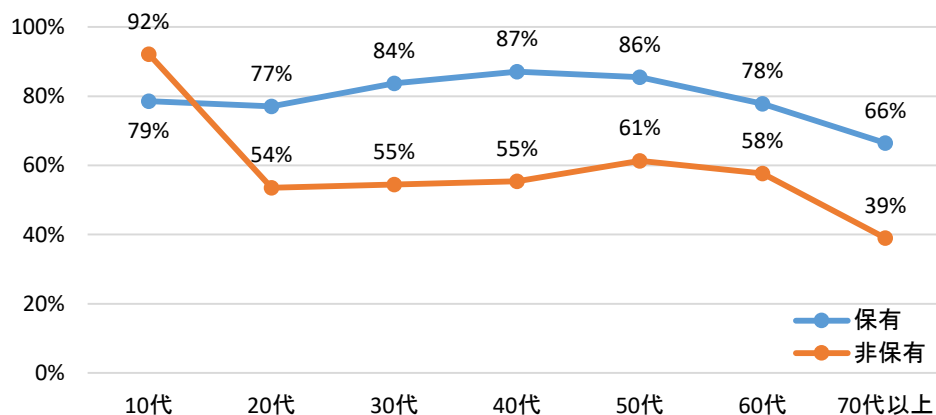


図 2.9 年齢階層別自動車免許保有別の外出率

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。これらの外出ピーク時間帯において、最低限の運行本数を確保しているものの、コミュニティバスを通勤・通学時に利用するには厳しい状況にあります。

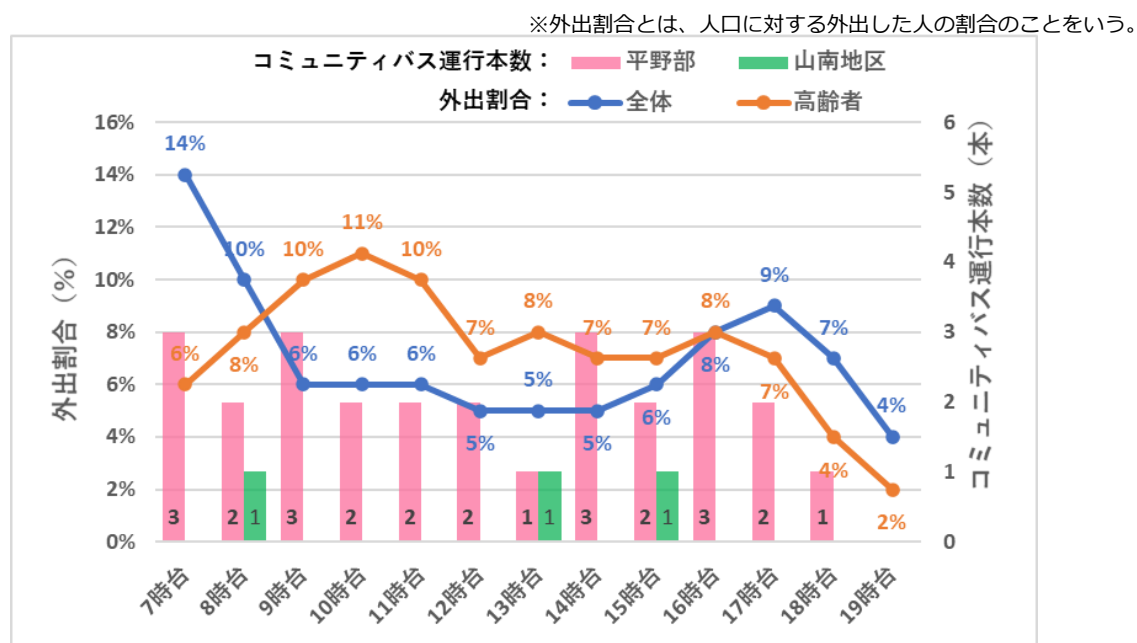


図 2.10 時間帯別外出割合とコミュニティバス運行本数

出典：三木町、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。

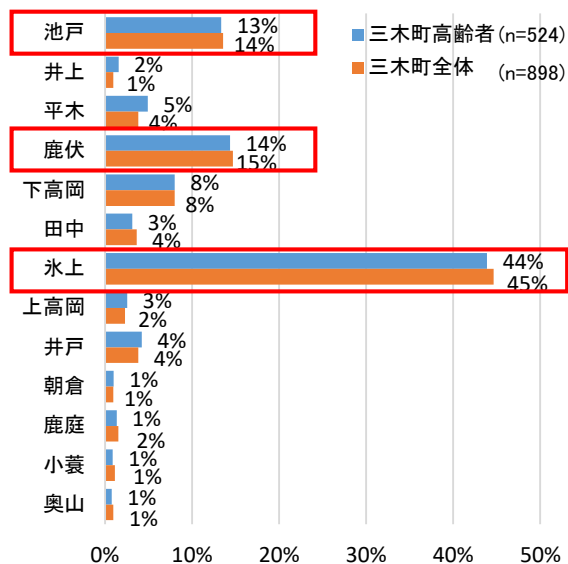


図 2.11 三木町民の外出先となる地域

出典：住民アンケート調査（令和元年）

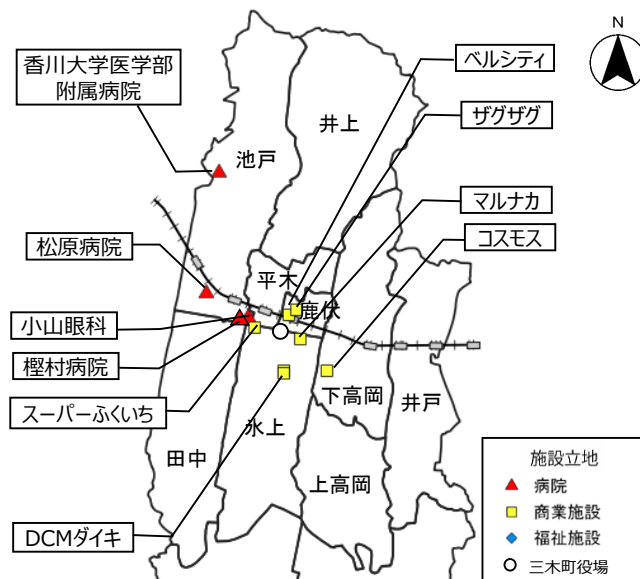
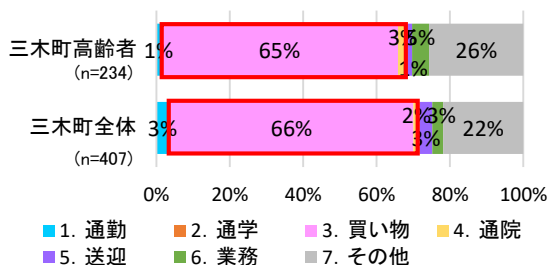
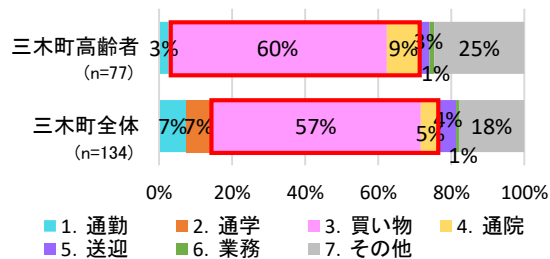


図 2.12 三木町の主な施設

《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》

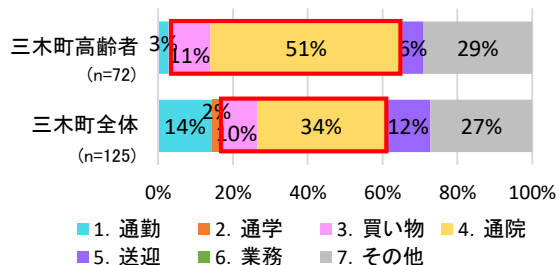


図 2.13 目的地上位3位への来訪者の外出目的割合

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。

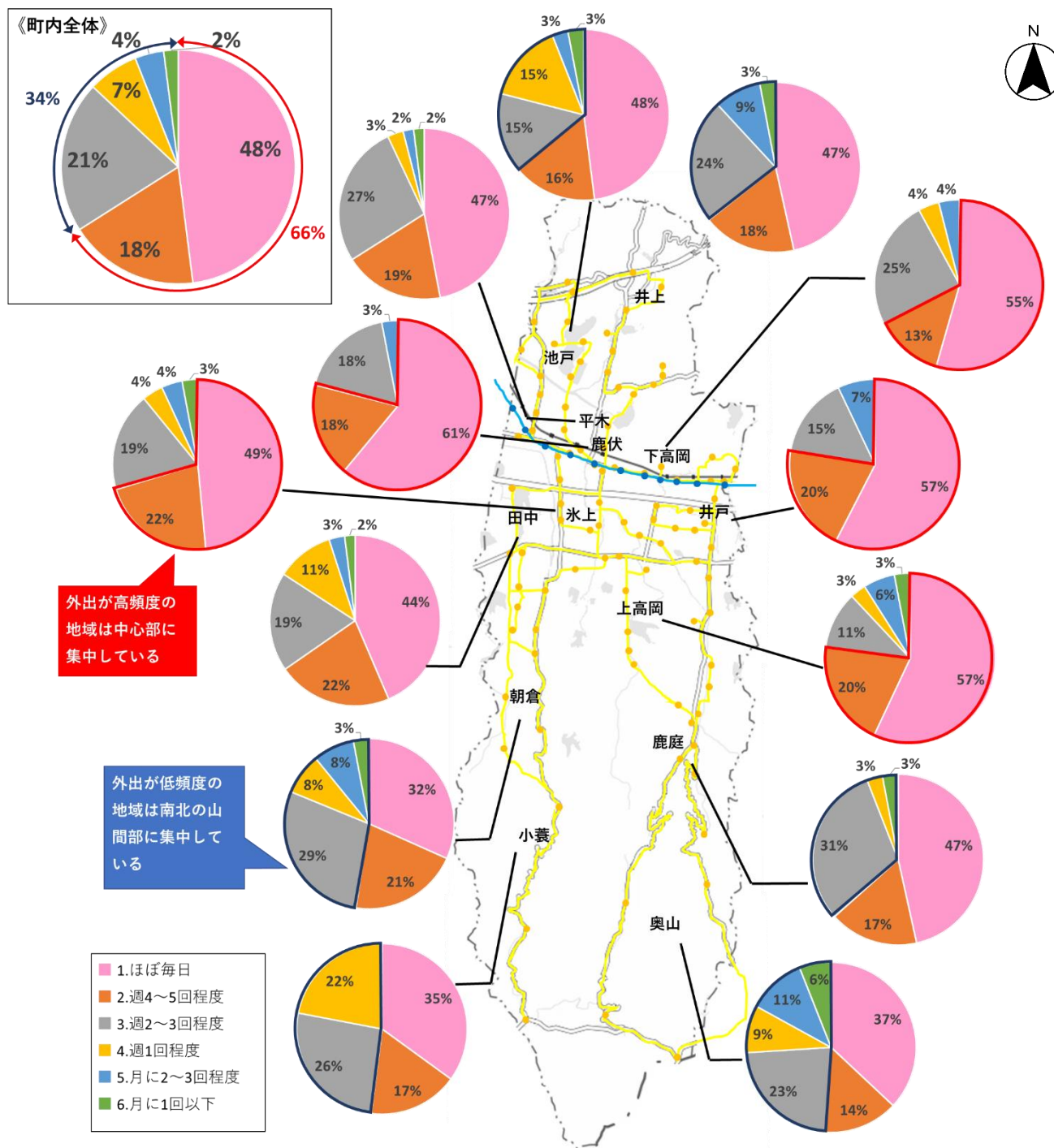


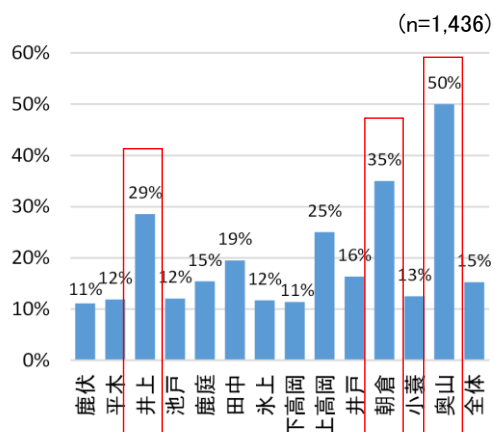
図 2.14 地域別外出頻度(60 歳代以上)

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》

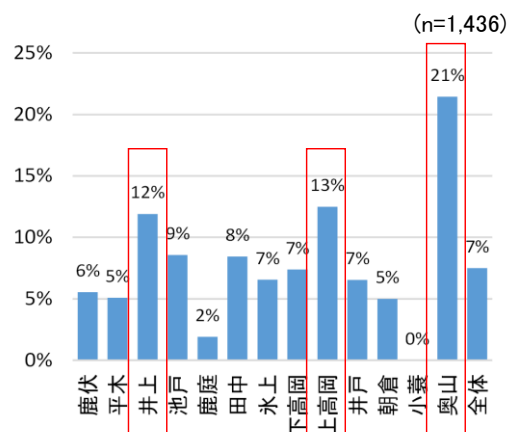


図 2.15 買い物・通院する上で不便(不満)と感ずること(65～75 歳)

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。

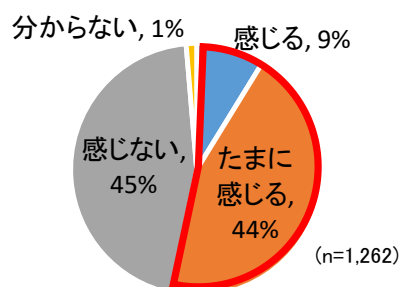


図 2.16 自動車運転による恐怖心(65～75 歳)

出典：三木町シニアライフ調査（平成 31 年）

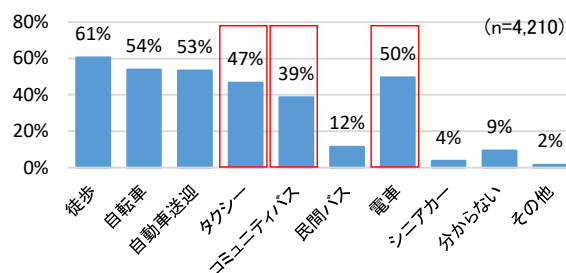


図 2.17 免許返納後の交通手段(65～75 歳)

出典：三木町シニアライフ調査（平成 31 年）

(4) 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。

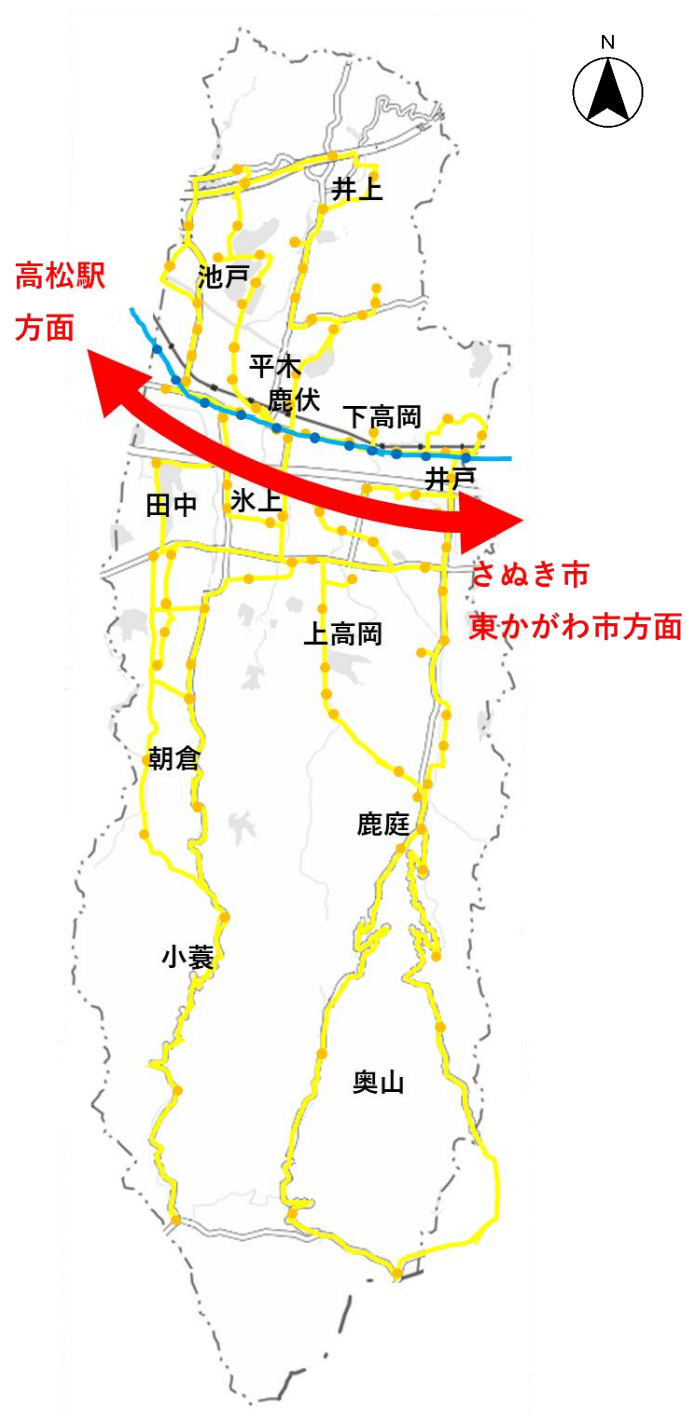


図 2.18 路線バス網図

2) サービス内容

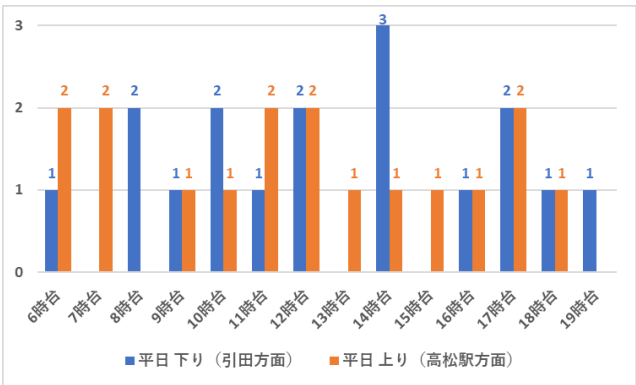
路線バスは、毎日運行しており、6時台～20時台まで、平日は、1日あたり上下各19本、1時間当たり1～2本、休日は、1日あたり上下各8本、1時間当たり1本の運行となっています。

表 2-1 路線バスのサービス内容

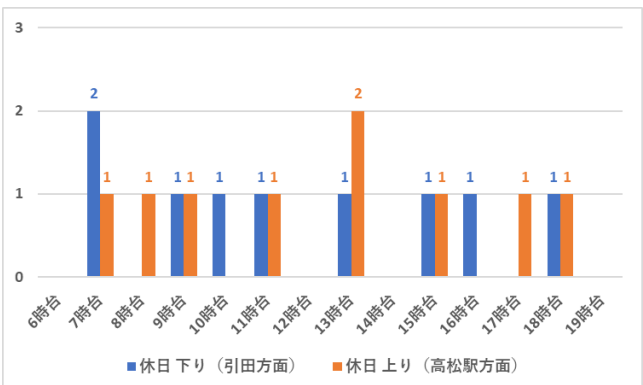
路線バス	
運行曜日	毎日
乗車料金	170 円～1,100 円 (高松⇄引田)
定期乗車券	通勤：1 か月定期 6,120 円～38,160 円、3 か月定期 17,440 円～108,760 円 通学：1 か月定期 3,060 円～10,980 円、3 か月定期 8,720 円～31,290 円
車両	ノンステップバス
運行本数	平日：上り・下り各 17 本/日 休日：上り・下り各 9 本/日
備考	各種割引サービスあり

出典：大川自動車㈱

《平日》



《休日》



出典：大川自動車㈱

図 2.19 路線バス時間帯別運行本数

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。

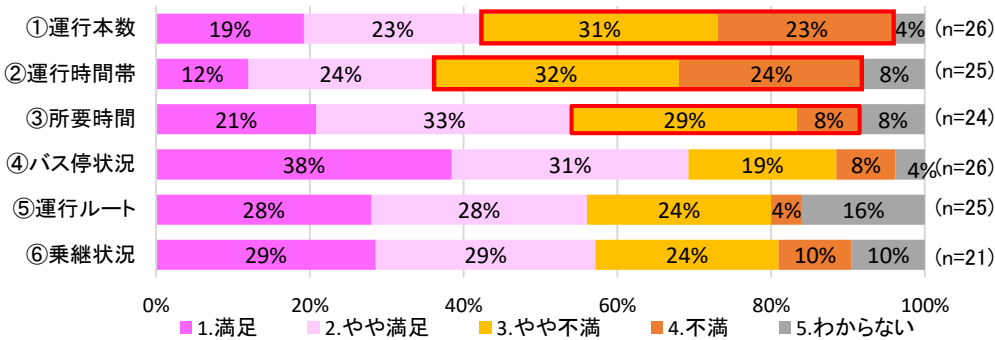


図 2.20 路線バス利用者満足度

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。

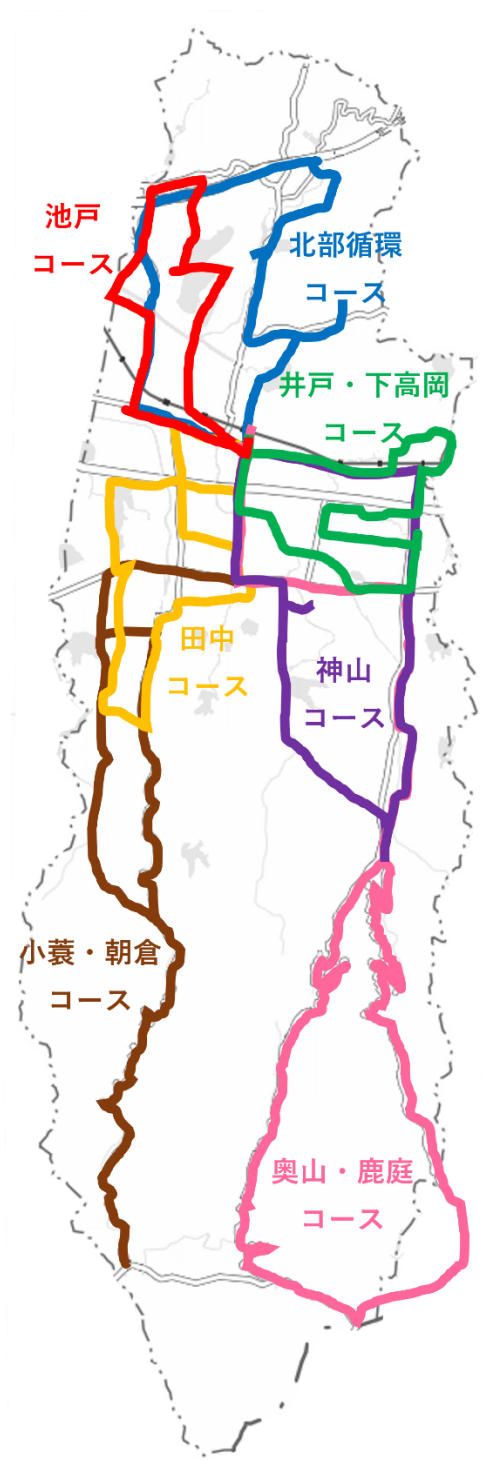


図 2.21 コミュニティバス網図

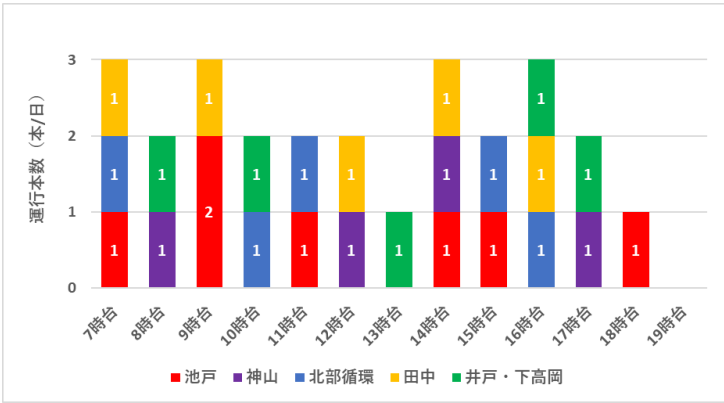
2) サービス内容

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 2-2 コミュニティバスのサービス内容

コミュニティバス		
	平野部コミュニティバス	山南地区デマンド型バス
運行曜日	月曜日～土曜日	【小蓑・朝倉】火曜日、金曜日 【奥山・鹿庭】月曜日、木曜日
運行形態	定時定路線	デマンド型（事前電話予約制）
乗車料金	小学生以上 200 円	
車両	ハイエース 2 台 最大 10 名/台 舞ちゃん号 池戸、神山、井戸・下高岡（右） 幸ちゃん号 北部循環、田中、井戸・下高岡（左）	ハイエース 最大 9 名
運行本数	26 本/日	最大 3 本/日
備考	コミュニティバス間での乗継無料 IruCa カード利用で各種割引サービスあり	

《平野部》



《山南地区》

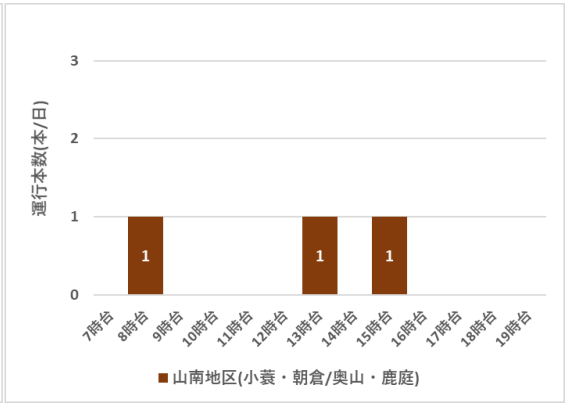


図 2.22 コミュニティバス時間帯別運行本数

出典：三木町

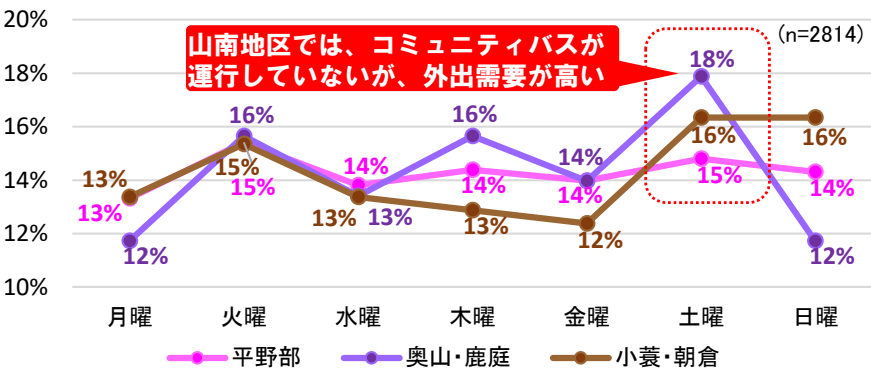


図 2.23 移動人数の曜日構成

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。

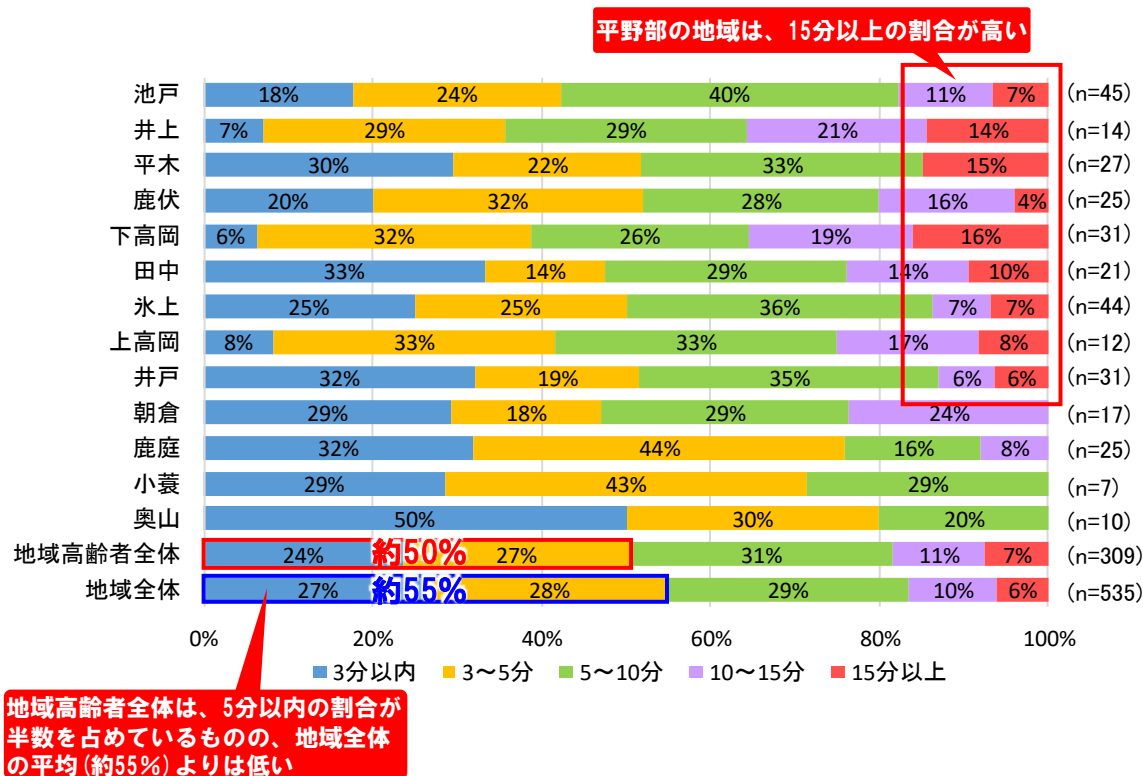


図 2.24 高齢者の地域別最寄りのバス停までの移動時間

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。

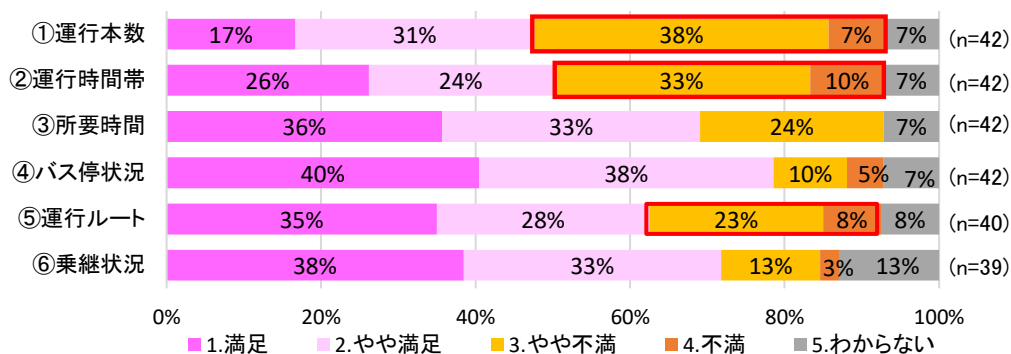


図 2.25 利用者の満足度

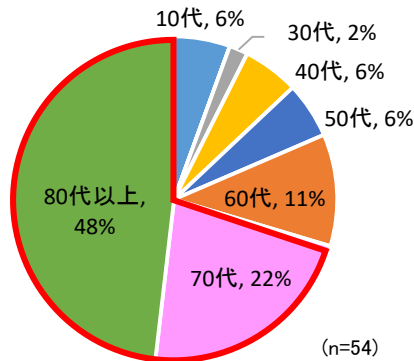
出典：三木町公共交通利用者アンケート調査（令和元年）

● 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

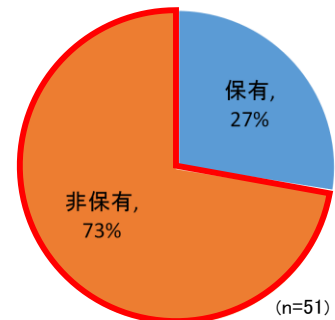


図 2.26 公共交通利用者の属性

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。

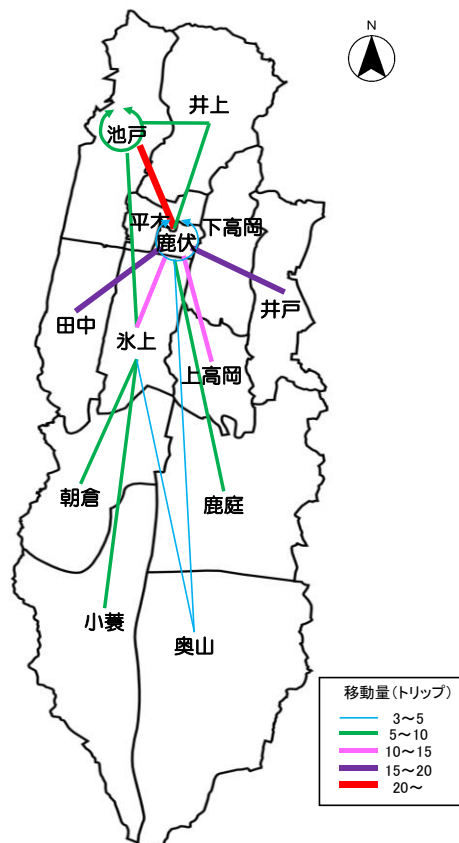


図 2.27 コミュニティバスの利用者流動

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。

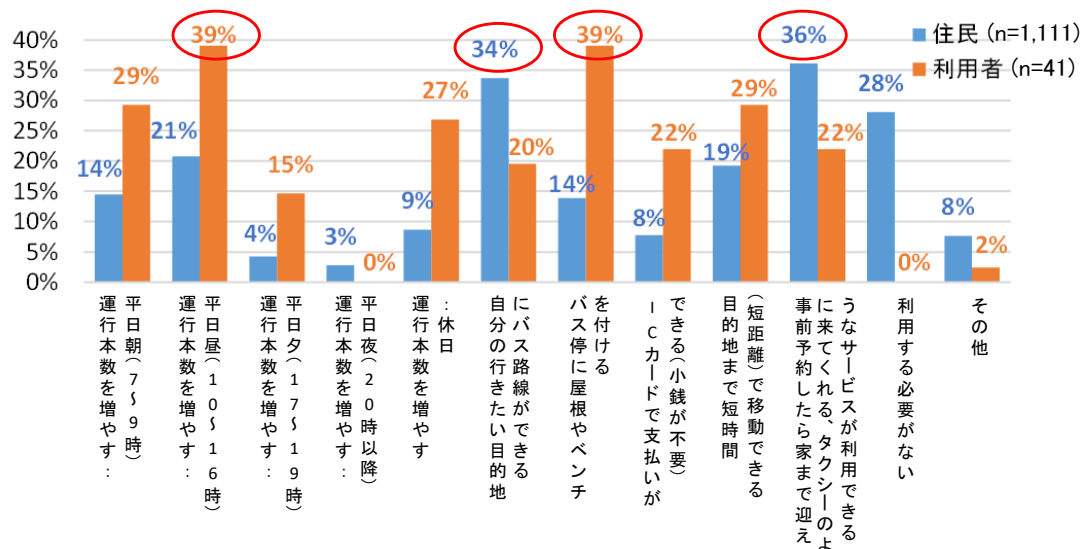


図 2.28 今後の公共交通のニーズ

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と収支状況

路線バス（大川バス引田線）の年間利用者数は、コロナ禍以降はほぼ横ばいを維持しており、収支率も令和3年度以外は50%前後となっています。

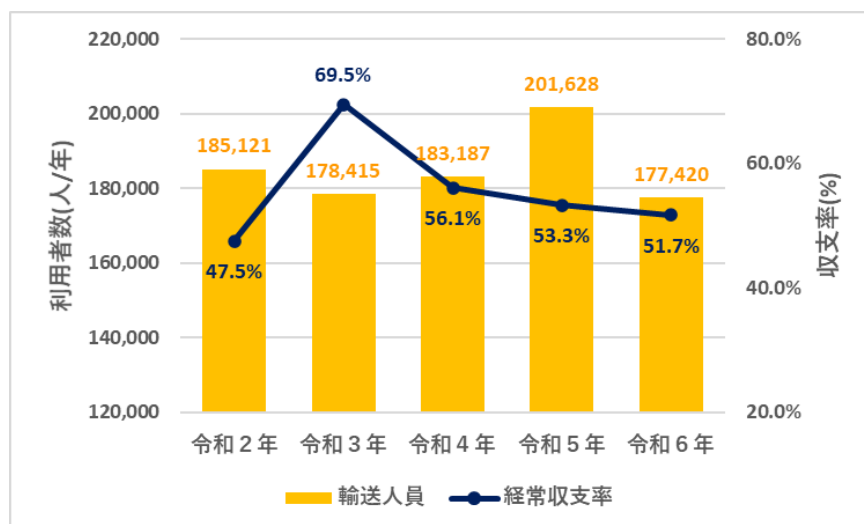


図 2.29 路線バスの利用状況

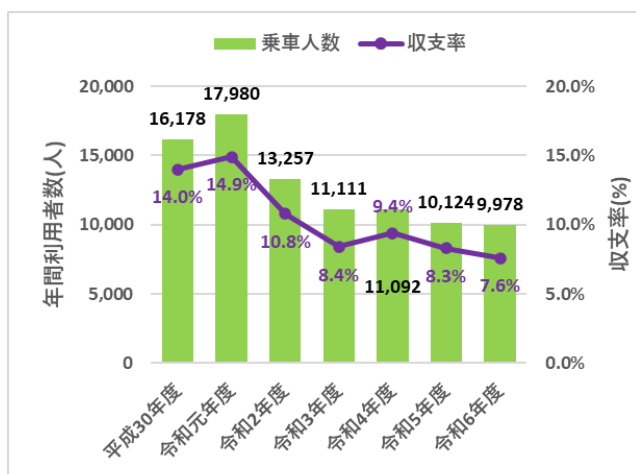
出典：大川自動車㈱

2) コミュニティバスの利用状況と収支状況

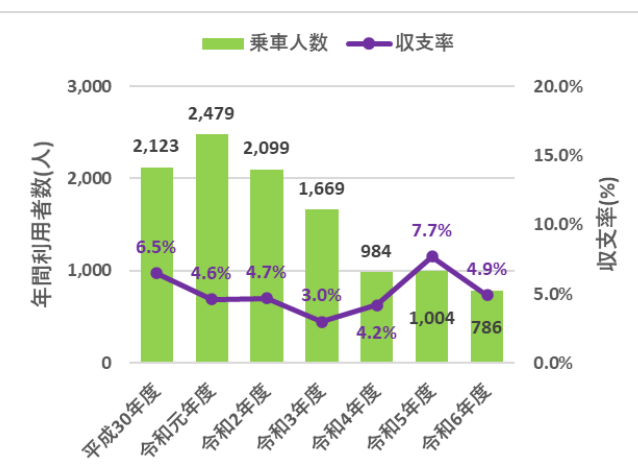
利用者数は、平野部コミュニティバス・山南地区デマンド型バスのどちらも減少傾向にあります。

平野部の収支率は減少傾向にあり、また、山南地区は収支率がやや増加傾向にあるものの、いずれも10%を切っており、厳しい経営状況にあります。

《平野部コミュニティバス》



《山南地区デマンド型バス》



■ 収支率 = (収入 ÷ 支出) × 100

【収入】 運賃収入、広告収入等

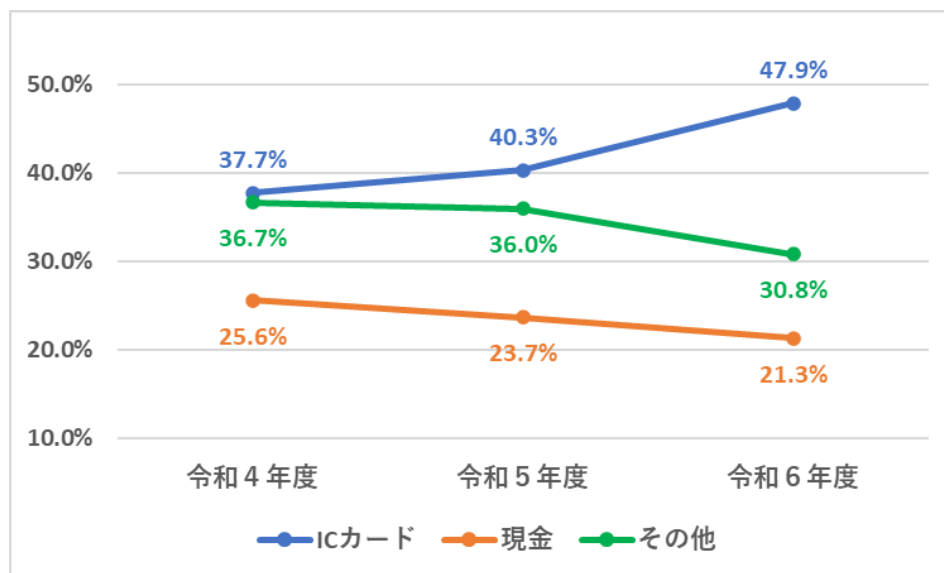
【支出】 運行委託料、燃料費、修繕費等

出典：三木町

図 2.30 コミュニティバスの利用状況と収支状況

3) コミュニティバスの運賃支払方法

平野部における運賃の支払い方法は IruCa などの交通系 IC カードがメジャーとなっています。その割合は年々上昇しており、令和 6 年度には現金支払いの 2 倍以上の割合になっています。なお、その他には自動車運転免許返納者に発行する無料乗車券などが含まれています。



出典：三木町

図 2.31 コミュニティバスの運賃支払方法(平野部)

4) コミュニティバスの利用者層

交通系 IC カードの種類別利用者数を見ると、シニア IruCa（65 歳以上のみ利用可）などの高齢者用のカードの割合が約 4 割となっています。一般（大人）の IC カードを使用する高齢者の存在や IC カード以外の運賃支払方法を考慮すると、主な利用者は高齢者であることが分かります。

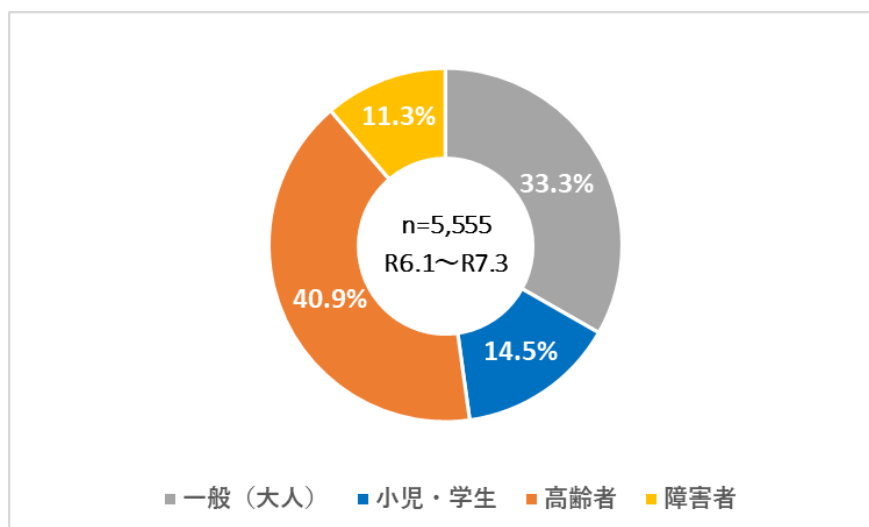


図 2.32 コミュニティバスにおける交通系 IC カード種類別利用数(平野部)

出典：ことでんバス(株)提供データ

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
ことんでん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
公共交通が少なく、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
次便までの間隔(待ち時間)が長い
外出ピーク時の本数が少ない
バス同士や電車との接続が悪い

サービスとニーズの不一致

公共交通利用状況

主な利用者は高齢者
リピーターが多い
満足度は全体的に低い
利用者数は減少傾向

公共交通事業の状況

収入が少なく、収支率が低い
交通事業者における人材不足
公共交通の維持が困難

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

- ・ニーズに合わせた**地域公共交通の構築**が必要である
- ・**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めざすもの

(1) 本町における地域公共交通のめざす将来像・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、本町がめざす将来像および、地域公共交通の基本理念を次のように設定します。

三木町がめざす将来像

・基幹公共交通軸

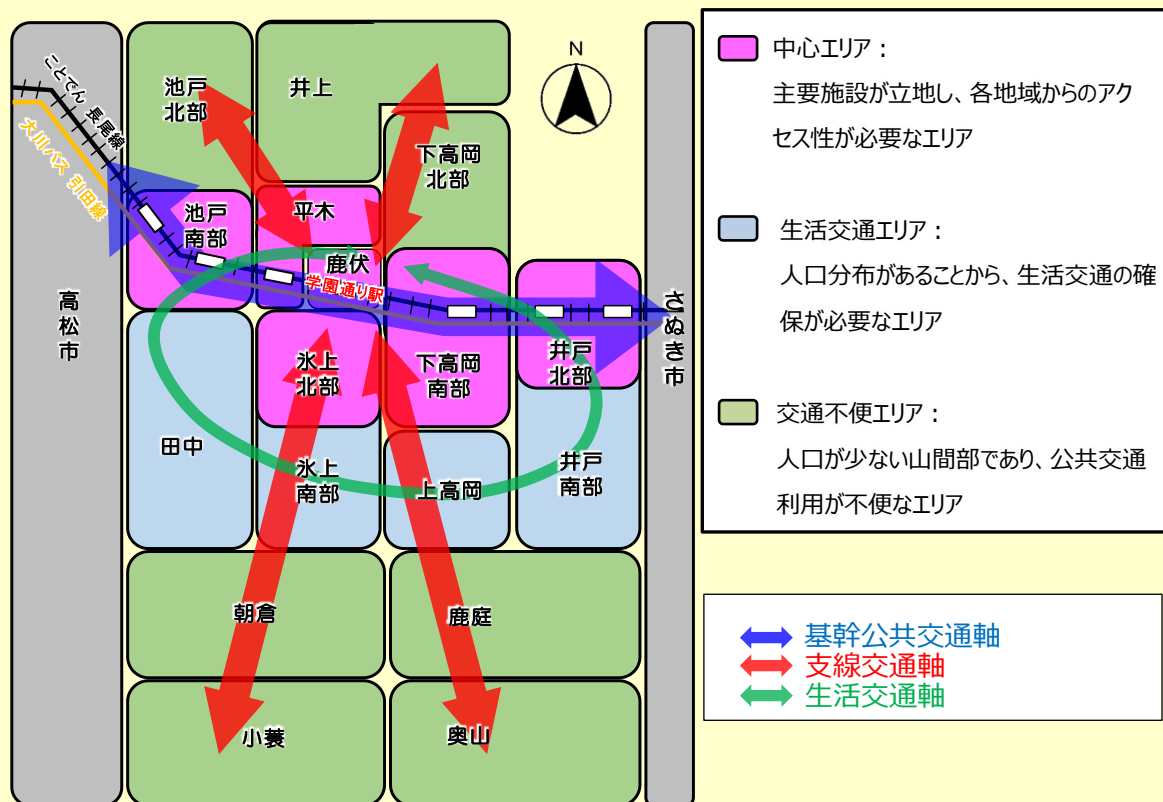
三木町と高松市、さぬき市を結ぶ東西軸を基幹公共交通軸として位置付けます。
広域拠点へのアクセス性や拠点間の周遊性を確保するための高いサービスをめざします。

・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。

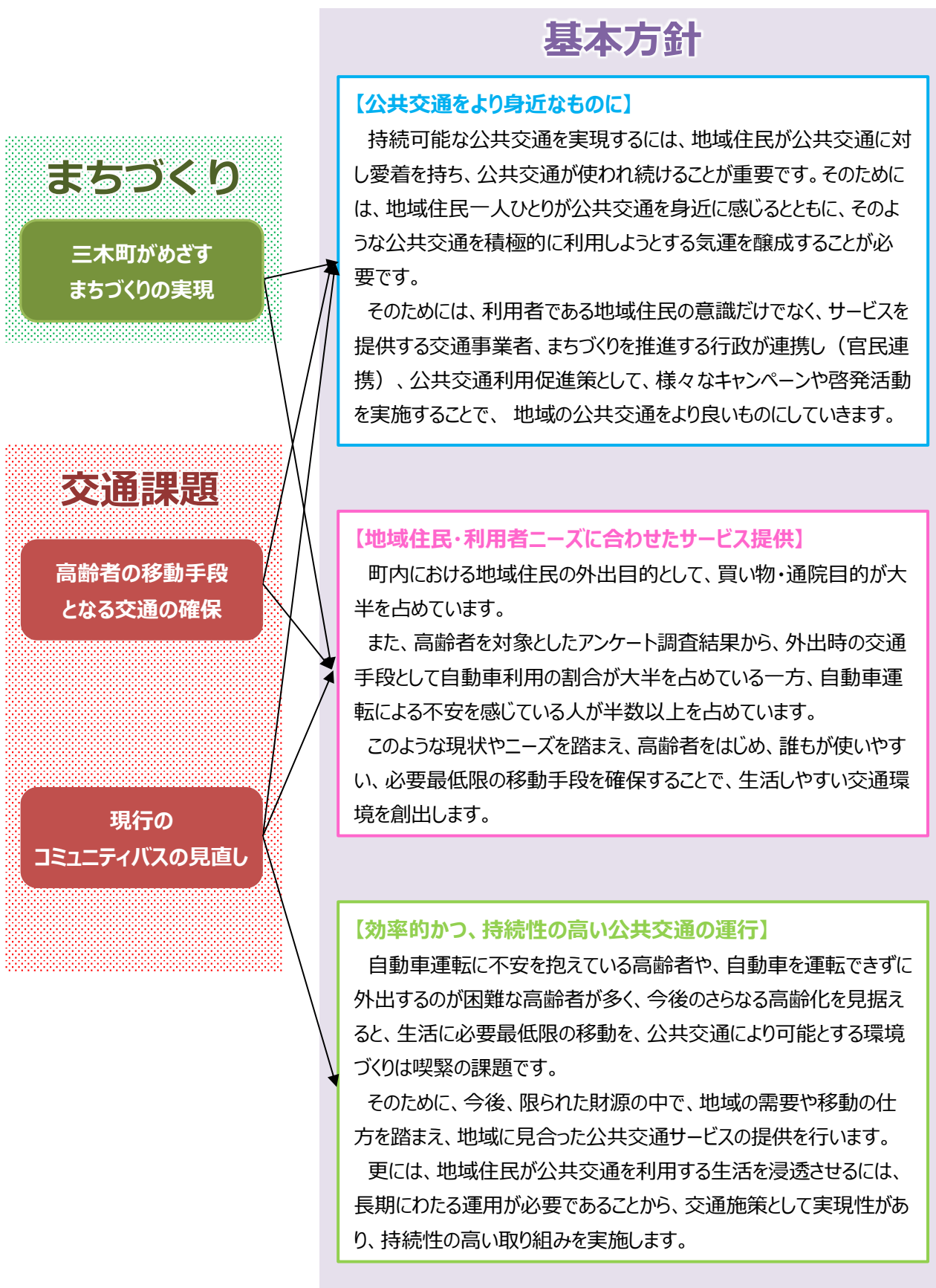


基本理念

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

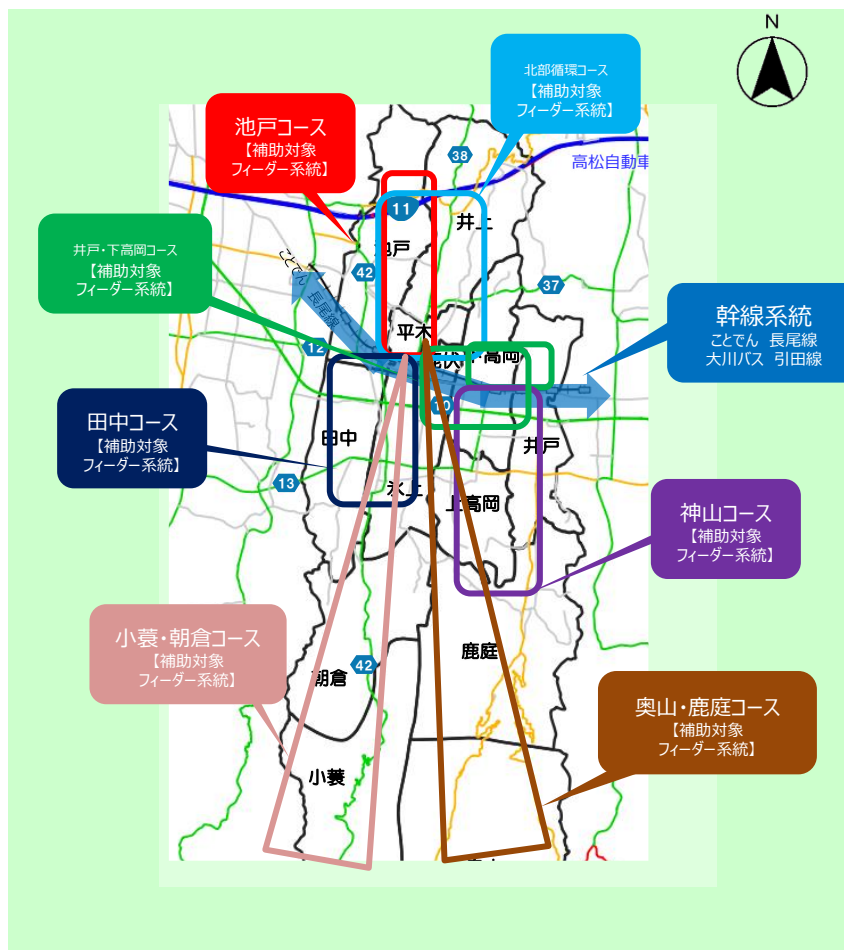
本町が抱える交通課題や、まちづくりの方向性を踏まえた地域公共交通の基本方針は、次のとおりです。



(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めざす。

(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、平野部の東部を運行するコースであり、ことでん白山駅、井戸駅、公文明駅に接続しており、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ため、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、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や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

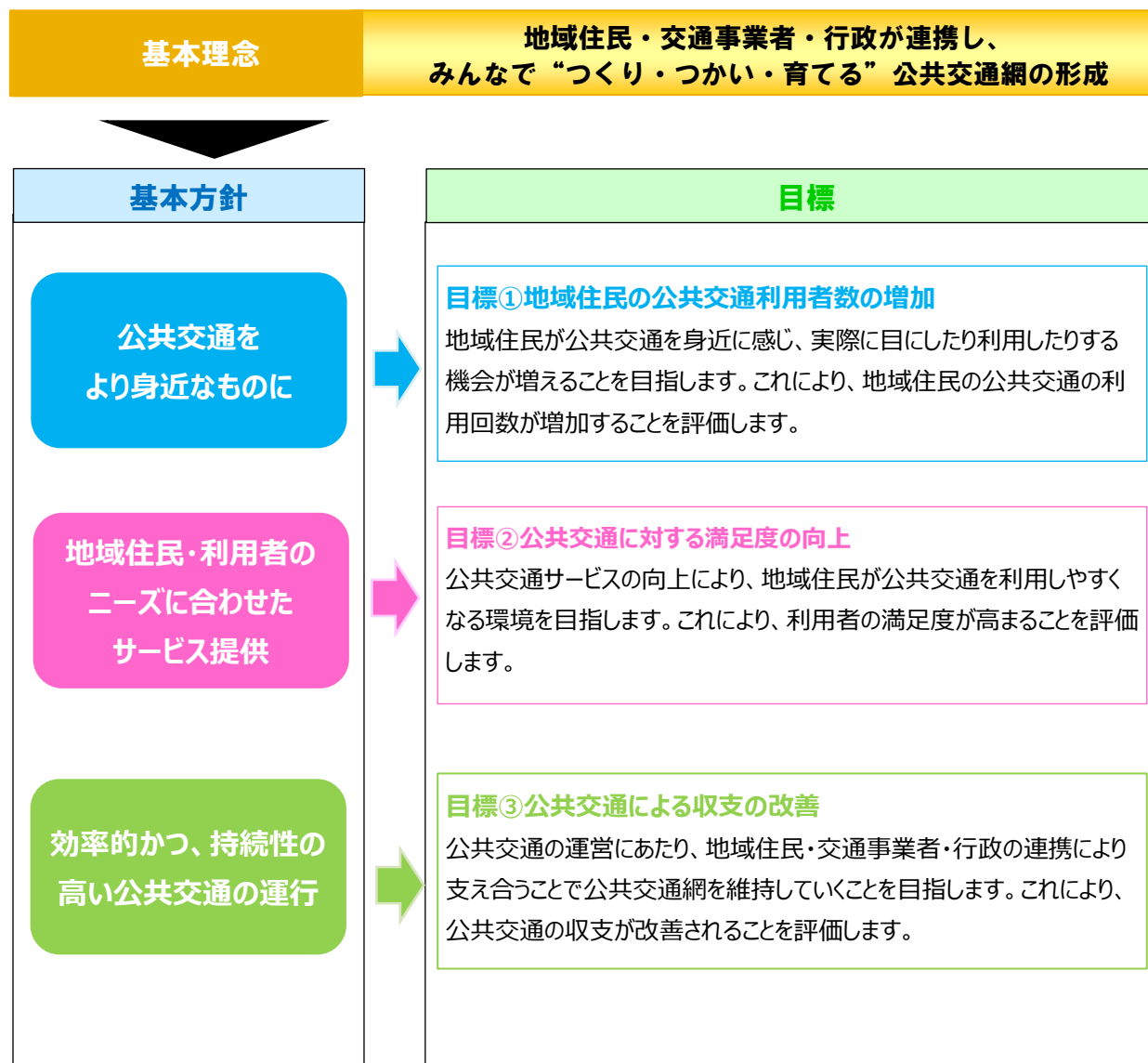
(7) 計画の期間

本計画の期間は、令和7年10月から令和12年9月までの5年間とします。

(8) 計画の目標

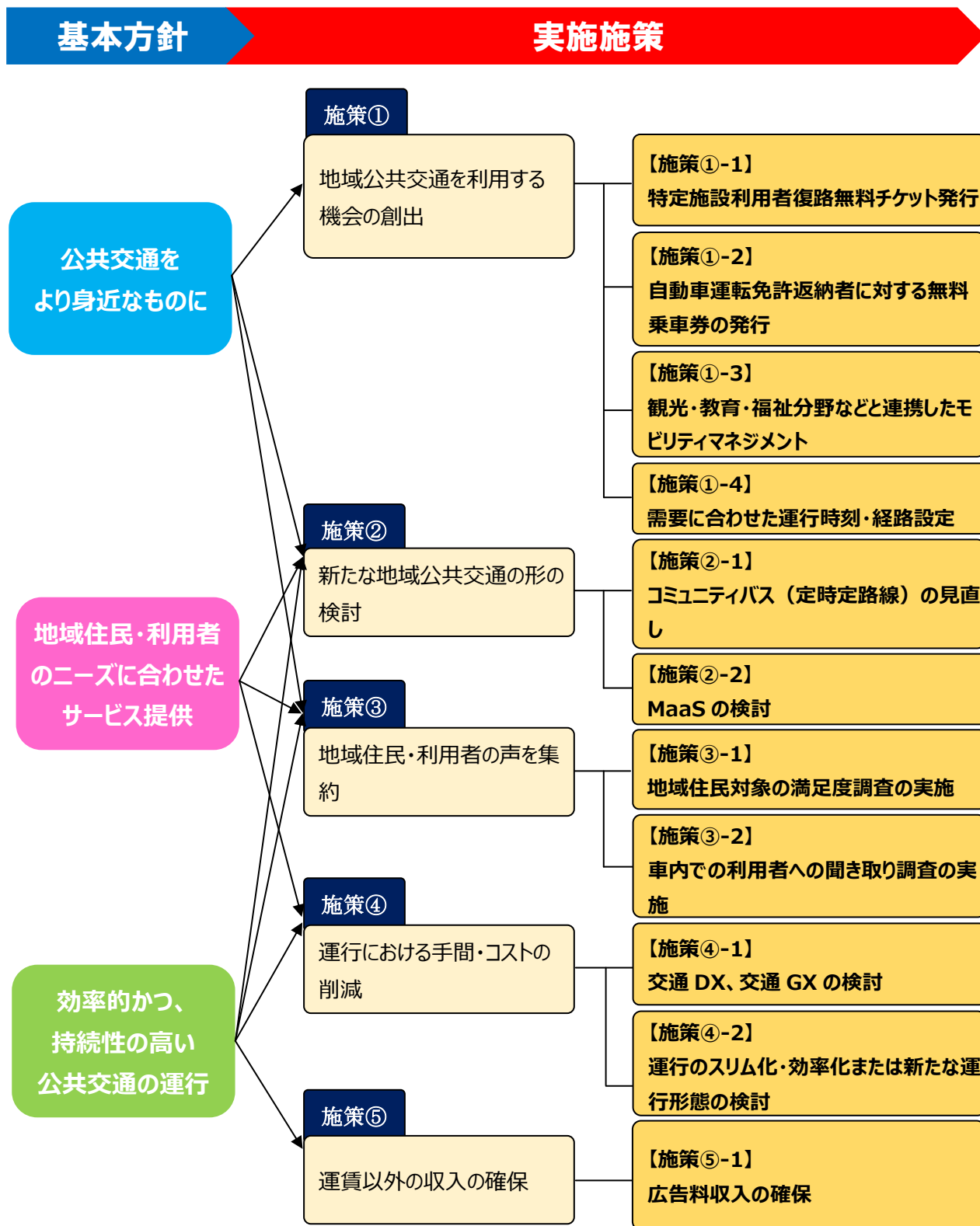
● 目標指標の設定の考え方

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。



(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 8 年度～)	中期 (令和 9 年度～)	長期 (令和 11 年度～)	三 木 町	交 通 事 業 者	地 域 住 民	関 係 機 関
【施策①-1】特定施設利用者復路無料チケット発行		実施		●	●		●
【施策①-2】自動車運転免許返納者に対する無料乗車券の発行		実施		●	●		
【施策①-3】観光・教育・福祉分野などと連携したモビリティマネジメント	計画	実施		●	●		●
【施策①-4】需要に合わせた運行時刻・経路設定	計画	実施		●	●		
【施策②-1】コミュニティバス（定時定路線）の見直し		計画	実施	●	●		
【施策②-2】MaaS の検討		計画	実施	●	●		
【施策③-1】地域住民対象の満足度調査の実施	計画	実施		●	●	●	
【施策③-2】車内での利用者への聞き取り調査の実施	計画	実施		●	●	●	
【施策④-1】交通 DX の導入・活用		計画	実施	●		●	
【施策④-2】運行のスリム化・効率化または新たな運行形態の検討		計画	実施	●		●	
【施策⑤-1】広告料収入の確保	計画	実施		●	●		

施策① 地域公共交通を利用する機会の創出

取組方針

現在の地域公共交通の利便性や改善すべき箇所を多くの地域住民に感じてもらうため、その第1歩として利用機会の創出に取り組みます。

取組内容

【施策①-1】特定施設利用者復路無料チケット発行

- ・町内の病院への通院や商業施設に行く時は公共交通を利用する方が多いため、帰りの費用が不要になれば、利用のハードルが下がり、公共交通利用者の増加が見込まれます。
- ・各施設または町がチケット発行費用及び運賃を負担することになるため、どちらが適切か検討します。
- ・その他町内施設と連携した取組や割引サービスについてもあわせて検討します。

《復路無料チケット例》

三木町コミュニティバス片道無料券発行案内：香川県木田郡三木町ショッピングセンター ベルシティ [お問い合わせ](#) [求人情報](#) [組合概要](#)



三木町コミュニティバス 片道無料券発行します！

お車がなくとも楽々お買い物。お帰りのバス代はベルシティが負担致します！

- ・ベルシティ専門店で発行致します。
- ・お会計の際にお気軽にお申し出下さい。
- ・ベルシティ発のバスにのみご利用いただけます。
- ・発行当日のみご利用いただけます。
- ・1枚で1名様のみ有効です。
- ・時刻表は[こちら](#)（館内南側サービスカウンターでも配布しています。）
- ・日曜日は運休です。

その他不明点がございましたら従業員にお尋ねください。

[TOP](#) | [館内案内](#) | [イベント&ニュース](#) | [サービス](#) | [周辺案内](#) | [Facebook](#) | [Twitter](#) | [お問い合わせ](#) | [求人情報](#) | [組合概要](#) | [テナント・出店者募集](#)
[ベルシティカード案内](#) | [古紙リサイクルe.como](#) | [三木町コミュニティバス片道無料券発行案内](#) | [ベルシティFacebookページ](#)

Copyright:(C) 2009 Bell-City All Rights Reserved.

出典：ベルシティ

施策① 地域公共交通を利用する機会の創出

取組内容

【施策①-2】自動車運転免許返納者に対する無料乗車券の発行

・自動車運転免許返納者に対する支援の一環として、無料乗車券または割引チケットを発行し、お渡します。定期的に支援内容や条件の緩和を検討し、地域住民のモビリティマネジメントを進めます。

≪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≫

三木町
MIKI TOWN

LANGUAGE

文字サイズ 標準 拡大
背景色

住民向け情報 事業者向け情報 三木町について

高齢者運転免許証自主返納支援事業

検索結果 > 高齢者運転免許証自主返納支援事業 ホーム

総務課：2025/04/01

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、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無料乗車券10枚つづり12冊（有効期限なし）または タクシー助成券10,000円分（500円×20枚）（支援決定日から3年間有効）
- 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・イベントの招待券引換証（支援決定日から1年間有効）
- サンサン館みきで行われる講座等の無料受講券10回分（支援決定日から1年間有効）または トレーニング室利用回数券12枚つづり2冊（支援決定日から1年間有効）
- その他粗品

出典：三木町

施策① 地域公共交通を利用する機会の創出

取組内容

【施策①-3】観光・教育・福祉分野などと連携したモビリティマネジメント

- ・令和4年に法人化した三木町観光協会やその他施設・団体などと連携し、観光やイベントの際に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。
- ・社会福祉協議会などの福祉分野と連携し、自治会や老人会の開催に合わせて、自動車運転免許返納の促進活動などを行い、免許返納支援制度のPRを行います。
- ・町内の小・中学校、幼稚園などと連携し、交通事業者の協力のもと公共交通機関の乗り方教室を実施し、日常生活で利用者となりにくい子どもたちが公共交通機関を体験できる場を設けます。

《バスの乗り方教室 例》

各社の取組み

県内の公共交通を誰もが利用しやすいように

ノンステップバスの導入

地域の小学生・園児を対象とした路線バス乗り方教室

安心してバスを待つことができるバスロケーションシステムの導入

AI交通システムを活用した地域交通課題の解決



AI乗合送迎システム実験運行出発式の様子 バスの乗り方教室

出典:大川自動車

【施策①-4】需要に合わせた地域公共交通の運行時刻・経路設定

- ・利用が多い施設を経路に含み、通院や買い物に便利な時刻・経路となるような地域公共交通をめざします。
- ・通勤・通学における需要を量り、必要に応じて運行時刻を調整します。
- ・短時間で目的地に到着したい、できるだけ乗り換えせずに目的地まで行きたいなどのニーズを把握し、それらに合わせた経路・乗り換えの設定をするとともに、分かりやすい公共交通をめざします。

施策① 地域公共交通を利用する機会の創出

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 8 年度～)	中期 (令和 9 年度～)	長期 (令和 11 年度～)
【施策①-1】特定施設利用者復路無料チケット発行	三木町、交通事業者、関係機関	実施		
【施策①-2】自動車運転免許返納者に対する無料乗車券の発行	三木町	実施		
【施策①-3】観光・教育・福祉分野などと連携したモビリティマネジメント	三木町、交通事業者、関係機関	計画	実施	
【施策①-4】需要に合わせた地域公共交通の運行時刻・経路設定	三木町	計画	実施	

施策② 新たな地域公共交通の形の検討

取組方針

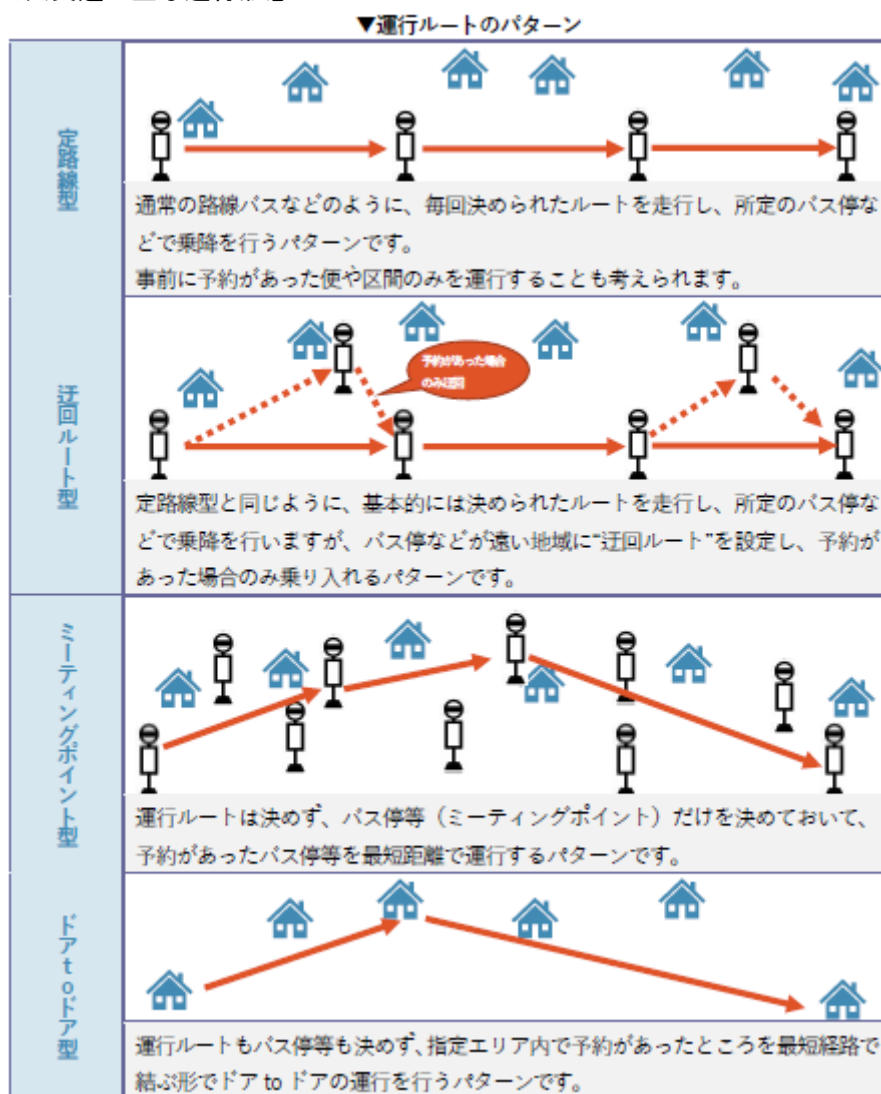
地域に見合う地域公共交通網の構築に向けて、交通事業者や地域住民等と連携し、現在運行中の地域公共交通であるコミュニティバスの見直しを検討します。

取組内容

【施策②-1】コミュニティバス（定時定路線）の見直し

- ・既存の公共交通であるコミュニティバスが現在の地域住民のニーズに合致しているか確認するとともに、定時定路線以外の運行形態の有用性を調査し、より多くのニーズに応えられる運行形態をめざします。
- ・調査の結果に応じて、必要な場合は実証運行等を実施します。

≪ 地域公共交通の主な運行形態 ≫



出典：「なるほど！！公共交通の勘どころ」（九州運輸局 令和4年3月）

施策② 新たな地域公共交通の形の検討

取組内容

【施策②-2】 MaaS の検討

- ・MaaS（Mobility as a Service）は、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるものです。
- ・香川県地域公共交通計画をふまえ、三木町において導入可能か調査するとともに、関連市町と連携して検討を行います。



出典：国土交通省

施策② 新たな地域公共交通の形の検討

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 8 年度～)	中期 (令和 9 年度～)	長期 (令和 11 年度～)
【施策③-1】コミュニティバス（定時 定路線）の見直し	三木町、交通事業者	計画		
【施策③-2】MaaS の検討	三木町、交通事業者、 関係機関	計画		

取組方針

取組内容

- ・定期的にアンケート調査を実施し、現在の公共交通に対する満足度を5段階評価で評価していきます。

※アンケートへの参加は任意です(ご遠慮ください)。

三木町のコミュニティバスに関するアンケート

ご回答は、町議会の議案に付するご意見としてご活用し、厚くお礼申し上げます。
このアンケートは、コミュニティバスに乗り始めるお年寄りに向けた基礎的なアンケートであり、回答が重複していただいても構いません。調査の結果を正確に把握するため、ご協力をお願いいたします。


 一スキャンでの登録
はもとのQRコード
から

アンケート実施期間(予定)
令和3年3月10日～3月31日

第1 三木町のバスにどのようなお年寄りが多いか。【各項目2点につき】

年齢	性別	職業
1. 20歳未満 2. 20～29歳 3. 30～39歳 4. 40～49歳 5. 50～59歳 6. 60～69歳 7. 70歳～79歳 8. 80歳以上	1. 三木町大寺 (大寺のみで乗って来ます) 2. 他 (町内三木町大寺以外の方)	1. 会社員・公務員 2. 自営業・フリーランス 3. 専業主婦・主夫 4. 学生・主婦 5. 無職 6. 定年退職 7. 学生・専門学校生 8. 無職 9. その他 ()
乗車回数	1. あり 2. なし	

第2 コミュニティバスを利用されていますか。【おまかせ】

1. 利用している(したことがある) → 関心
2. 利用していない → 関心は薄いへ



第3 コミュニティバスを利用したい方への質問です。【関心薄い～関心】

利用したい理由をお聞かせください。

利用したい理由	乗車回数	乗車料
1. 買い物 2. 散歩 3. 通学 4. 通院 5. 買い物 6. 散歩 7. 下見 8. 通学 9. 通院 10. 買い物 11. 散歩 12. 通学 13. 通院 14. 買い物 15. 散歩 16. 通学 17. 通院 18. 買い物 19. 散歩 20. 通学 21. 通院 22. 買い物 23. 散歩 24. 通学 25. 通院 26. 買い物 27. 散歩 28. 通学 29. 通院 30. 買い物 31. 散歩 32. 通学 33. 通院 34. 買い物 35. 散歩 36. 通学 37. 通院 38. 買い物 39. 散歩 40. 通学 41. 通院 42. 買い物 43. 散歩 44. 通学 45. 通院 46. 買い物 47. 散歩 48. 通学 49. 通院 50. 買い物 51. 散歩 52. 通学 53. 通院 54. 買い物 55. 散歩 56. 通学 57. 通院 58. 買い物 59. 散歩 60. 通学 61. 通院 62. 買い物 63. 散歩 64. 通学 65. 通院 66. 買い物 67. 散歩 68. 通学 69. 通院 70. 買い物 71. 散歩 72. 通学 73. 通院 74. 買い物 75. 散歩 76. 通学 77. 通院 78. 買い物 79. 散歩 80. 通学 81. 通院 82. 買い物 83. 散歩 84. 通学 85. 通院 86. 買い物 87. 散歩 88. 通学 89. 通院 90. 買い物 91. 散歩 92. 通学 93. 通院 94. 買い物 95. 散歩 96. 通学 97. 通院 98. 買い物 99. 散歩 100. 通学 101. 通院 102. 買い物 103. 散歩 104. 通学 105. 通院 106. 買い物 107. 散歩 108. 通学 109. 通院 110. 買い物 111. 散歩 112. 通学 113. 通院 114. 買い物 115. 散歩 116. 通学 117. 通院 118. 買い物 119. 散歩 120. 通学 121. 通院 122. 買い物 123. 散歩 124. 通学 125. 通院 126. 買い物 127. 散歩 128. 通学 129. 通院 130. 買い物 131. 散歩 132. 通学 133. 通院 134. 買い物 135. 散歩 136. 通学 137. 通院 138. 買い物 139. 散歩 140. 通学 141. 通院 142. 買い物 143. 散歩 144. 通学 145. 通院 146. 買い物 147. 散歩 148. 通学 149. 通院 150. 買い物 151. 散歩 152. 通学 153. 通院 154. 買い物 155. 散歩 156. 通学 157. 通院 158. 買い物 159. 散歩 160. 通学 161. 通院 162. 買い物 163. 散歩 164. 通学 165. 通院 166. 買い物 167. 散歩 168. 通学 169. 通院 170. 買い物 171. 散歩 172. 通学 173. 通院 174. 買い物 175. 散歩 176. 通学 177. 通院 178. 買い物 179. 散歩 180. 通学 181. 通院 182. 買い物 183. 散歩 184. 通学 185. 通院 186. 買い物 187. 散歩 188. 通学 189. 通院 190. 買い物 191. 散歩 192. 通学 193. 通院 194. 買い物 195. 散歩 196. 通学 197. 通院 198. 買い物 199. 散歩 200. 通学 201. 通院 202. 買い物 203. 散歩 204. 通学 205. 通院 206. 買い物 207. 散歩 208. 通学 209. 通院 210. 買い物 211. 散歩 212. 通学 213. 通院 214. 買い物 215. 散歩 216. 通学 217. 通院 218. 買い物 219. 散歩 220. 通学 221. 通院 222. 買い物 223. 散歩 224. 通学 225. 通院 226. 買い物 227. 散歩 228. 通学 229. 通院 230. 買い物 231. 散歩 232. 通学 233. 通院 234. 買い物 235. 散歩 236. 通学 237. 通院 238. 買い物 239. 散歩 240. 通学 241. 通院 242. 買い物 243. 散歩 244. 通学 245. 通院 246. 買い物 247. 散歩 248. 通学 249. 通院 250. 買い物 251. 散歩 252. 通学 253. 通院 254. 買い物 255. 散歩 256. 通学 257. 通院 258. 買い物 259. 散歩 260. 通学 261. 通院 262. 買い物 263. 散歩 264. 通学 265. 通院 266. 買い物 267. 散歩 268. 通学 269. 通院 270. 買い物 271. 散歩 272. 通学 273. 通院 274. 買い物 275. 散歩 276. 通学 277. 通院 278. 買い物 279. 散歩 280. 通学 281. 通院 282. 買い物 283. 散歩 284. 通学 285. 通院 286. 買い物 287. 散歩 288. 通学 289. 通院 290. 買い物 291. 散歩 292. 通学 293. 通院 294. 買い物 295. 散歩 296. 通学 297. 通院 298. 買い物 299. 散歩 300. 通学 301. 通院 302. 買い物 303. 散歩 304. 通学 305. 通院 306. 買い物 307. 散歩 308. 通学 309. 通院 310. 買い物 311. 散歩 312. 通学 313. 通院 314. 買い物 315. 散歩 316. 通学 317. 通院 318. 買い物 319. 散歩 320. 通学 321. 通院 322. 買い物 323. 散歩 324. 通学 325. 通院 326. 買い物 327. 散歩 328. 通学 329. 通院 330. 買い物 331. 散歩 332. 通学 333. 通院 334. 買い物 335. 散歩 336. 通学 337. 通院 338. 買い物 339. 散歩 340. 通学 341. 通院 342. 買い物 343. 散歩 344. 通学 345. 通院 346. 買い物 347. 散歩 348. 通学 349. 通院 350. 買い物 351. 散歩 352. 通学 353. 通院 354. 買い物 355. 散歩 356. 通学 357. 通院 358. 買い物 359. 散歩 360. 通学 361. 通院 362. 買い物 363. 散歩 364. 通学 365. 通院 366. 買い物 367. 散歩 368. 通学 369. 通院 370. 買い物 371. 散歩 372. 通学 373. 通院 374. 買い物 375. 散歩 376. 通学 377. 通院 378. 買い物 379. 散歩 380. 通学 381. 通院 382. 買い物 383. 散歩 384. 通学 385. 通院 386. 買い物 387. 散歩 388. 通学 389. 通院 390. 買い物 391. 散歩 392. 通学 393. 通院 394. 買い物 395. 散歩 396. 通学 397. 通院 398. 買い物 399. 散歩 400. 通学 401. 通院 402. 買い物 403. 散歩 404. 通学 405. 通院 406. 買い物 407. 散歩 408. 通学 409. 通院 410. 買い物 411. 散歩 412. 通学 413. 通院 414. 買い物 415. 散歩 416. 通学 417. 通院 418. 買い物 419. 散歩 420. 通学 421. 通院 422. 買い物 423. 散歩 424. 通学 425. 通院 426. 買い物 427. 散歩 428. 通学 429. 通院 430. 買い物 431. 散歩 432. 通学 433. 通院 434. 買い物 435. 散歩 436. 通学 437. 通院 438. 買い物 439. 散歩 440. 通学 441. 通院 442. 買い物 443. 散歩 444. 通学 445. 通院 446. 買い物 447. 散歩 448. 通学 449. 通院 450. 買い物 451. 散歩 452. 通学 453. 通院 454. 買い物 455. 散歩 456. 通学 457. 通院 458. 買い物 459. 散歩 460. 通学 4		

【施策③-2】車内での利用者への聞き取り調査の実施

- ・どのような利用方法の人がどのような意見を持つ傾向にあるのか、アンケートと比べて少人数に対して細かく分析します。
- ・アンケートでは収集しづらい肯定的な意見を集約し、PR 時などに活用します。

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 8 年度～)	中期 (令和 9 年度～)	長期 (令和 11 年度～)
【施策④-1】地域住民対象の満足度調査の実施	三木町、交通事業者、地域住民	計画	実施	
【施策④-2】車内での利用者への聞き取り調査の実施	三木町、交通事業者、地域住民	計画	実施	

施策④ 運行における手間・コストの削減

取組方針

地域公共交通の運行における手間やコストのうち、削減可能なもの、またはより良いものへの置き換え可能なものは無いか検討することで、支出を抑え、収支率の改善を図ります。

取組内容

【施策④-1】交通 DX の導入・活用

- ・すでに導入済みのバスロケーションシステムの認知度向上及びさらなる有効活用を図ります。
- ・キャッシュレス決済の導入や AI を活用した運行管理などのうち、本町のニーズに合致するデジタル技術の実装を検討します。

≪【交通 DX】完全キャッシュレスバスの実証運行≫

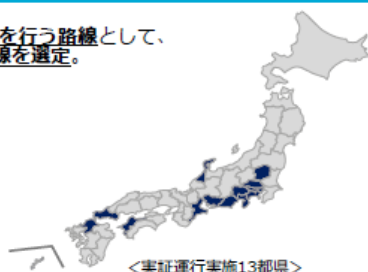
完全キャッシュレスバスの実証運行に係る報告書(概要)



実証運行の概要

○完全キャッシュレスバスの運用上の効果や効果等を検証するため、実証運行を行う路線として、以下①～④の基準で事業者の申請に基づき令和6年8月末に18事業者29路線を選定。

- ①利用者が限定的な路線（空港・大学・企業輸送路線など）
国際興業、京王バス、小田急ハイウェイバス、横浜市交通局、川崎鶴見臨港バス・京浜急行バス、三岐鉄道、宇部市交通局、西日本鉄道
- ②外国人や観光客の利用が多い観光路線
北陸鉄道、小田急ハイウェイバス、横浜市交通局、富士急バス、富士急モビリティ、名鉄バス、西日本鉄道、西表島交通
- ③様々な利用者がいる生活路線で、CL決済比率が高い路線
関東自動車、東急バス、東京BRT・京成バス、神奈川中央交通
- ④自動運転など他の社会実験を同時に行う路線
伊予鉄バス



＜実証運行実施13都県＞

○事前の周知期間を経て、令和6年11月1日から2月末まで実証運行を実施。総利用者数は延べ約210万人と推計。

実証運行の効果

○実証運行は全国各地で大きなトラブルなく円滑に実施され、その結果、以下のような効果が報告された。

- ・現金利用率（実証運行開始前は平均約10%）は実証運行の開始直後で約3ポイント低下し、終了時には約6ポイント低下した（※）。
- （※）完全キャッシュレスで運行しているが、やむを得ない場合には現金での支払いを認めている。
- ・現金確認に係る利用者とのやりとり等のドライバーの負担は減少したと回答した者が徐々に増加した。
- （減少したと回答した割合：約18%（実証運行開始1ヶ月目）→約31%（実証運行開始3ヶ月目））

よりよい運行に向けた対応（例）

○ネットメディアやHPなど、バス乗車前に施策について知る機会を設けることが効果的

→・SNS等を活用し、インターネット上で施策を情報発信 ・沿線上の関連施設に周知しHPや施設に案内掲示を依頼

○利用者の理解促進に向けては、路線の特性に応じた対応が必要

→・日常的に乗車する利用者が多い生活路線では、ICカードを販売

・イベント路線等、利用者が限定される路線では、発着地にスタッフが立ち利用者へ説明

○利用者アンケートで回答のあったスマートフォンの電池切れへの不安については、バス車内における充電設備の整備等の対策を検討

今後の進め方

実証運行が実施されていない路線や地域もあることから、路線の特性も踏まえつつ、令和7年度以降も完全キャッシュレスバスの実証運行を行うとともに、利用者理解の促進に向けた周知に取り組む。その上で、できるだけ早期に全国の完全キャッシュレスバスの実装を実現する。

出典：国土交通省 完全キャッシュレスバスの実証運行に係る報告書(概要)

【施策④-2】運行のスリム化・効率化及び新たな運行形態の検討

- ・運行実績やアンケート調査の結果を踏まえ、今と同水準のサービス提供が不要と判断されれば、全体的な減便や特定の時間帯の運行廃止、または一定の利用者数が見込まれるルートのための運行、利用がないバス停の廃止などを検討し・実施し、効率化を図ります。
- ・あわせて、コストを押さえながら運行する定時定路線以外の新たな運行形態を模索し、本町の現状や地域のニーズに合致するか確認の上、導入検討を進めます。

施策④ 運行における手間・コストの削減

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 8 年度～)	中期 (令和 9 年度～)	長期 (令和 11 年度 ～)
【施策④-1】交通 DX の導入・活用	三木町、地域住民	計画		
【施策④-2】運行のスリム化・効率化 及び新たな運行形態の検討	三木町、地域住民	計画		

取組方針				
運賃収入は利用者の増減に影響を受けるため、それ以外の収入源として広告料収入の確保を目指します。				
取組内容				
【施策⑤-1】 広告料収入の確保 ・町内外の企業・団体に対して、既存の広告制度の周知を積極的に行います。 ・必要に応じて制度の見直しを検討します。				
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8年度～)	中期 (令和9年度～)	長期 (令和11年度～)
【施策⑥-1】広告料収入の確保	三木町	計画	実施	

(1 1) 計画の達成状況の評価

● 目標指標の設定

目標設定の考え方にに基づき、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 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、コロナ禍後も減少傾向にあるため、平野部は5年前の利用者数を目標値として設定し、山南地区は、コロナ禍後の令和4年度の利用者数を目標値として設定することで、 地域公共交通が地域住民にとって身近なものになり、地域に根差すことをめざす。	平野部： 9,978人/年 山南地区： 786人/年 (令和6年度)	平野部： 約13,000人/年 山南地区： 約1,000人/年 ※次ページに内訳を記載
目標② 公共交通に対する満 足度の向上	公共交通に関するアンケート調査における満足度	定期的に実施する公共交通に関するアンケート調査において、現状の満足度を問う設問で、5段階評価で1程度の向上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めざす。	3.11 (令和4～6年度の 平均値)	4
目標③ 公共交通による収支 の改善	地域公共交通の収支率	地域公共交通の収支率について、コロナ禍後も収支率は低下傾向にあるため、平野部は、5年前の令和2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めざす。	平野部：7.6% 山南地区：4.9% (令和6年度)	平野部：約11% 山南地区：約8%
	地域公共交通の自治体負担額（歳出-歳入）	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、歳出は令和6年度水準の維持、歳入は令和6年度比50%の増加を目標値として設定することで、 行政運営の健全化をめざす。	約18,000千円 (令和6年度)	約16,000千円
	大川バス引田線の収支率	コロナ禍後、収支率は一時的に回復したものの、その後やや低下傾向にあるため、コロナ禍前の令和元年度水準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めざす。	51.7% (令和6年度)	約55%

【内訳】目標① 地域住民の公共交通利用者数の増加 における指標について

《平野部》

指標	コース名	現況値（人/年）	目標値（人/年）
地域公共交通 利用者数	①池戸コース（右回り）	1,794	2,350
	②池戸コース（左回り）	1,691	2,200
	③神山コース（右回り）	633	800
	④神山コース（左回り）	1,194	1,550
	⑤井戸・下高岡コース（右回り）	483	650
	⑥井戸・下高岡コース（左回り）	499	650
	⑦北部循環コース（右回り）	866	1,150
	⑧北部循環コース（左回り）	583	750
	⑨田中コース（右回り）	693	900
	⑩田中コース（左回り）	1,542	2,000
	平野部合計	9,978	13,000

《山南地区》

指標	コース名	現況値（人/年）	目標値（人/年）
地域公共交通 利用者数	⑪奥山・鹿庭コース	387	500
	⑫小蓑・朝倉コース	399	500
	山南地区合計	786	1,000

● PDCA サイクルによる計画の継続的な改善

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、随時見直ししながら計画を深めていきます。

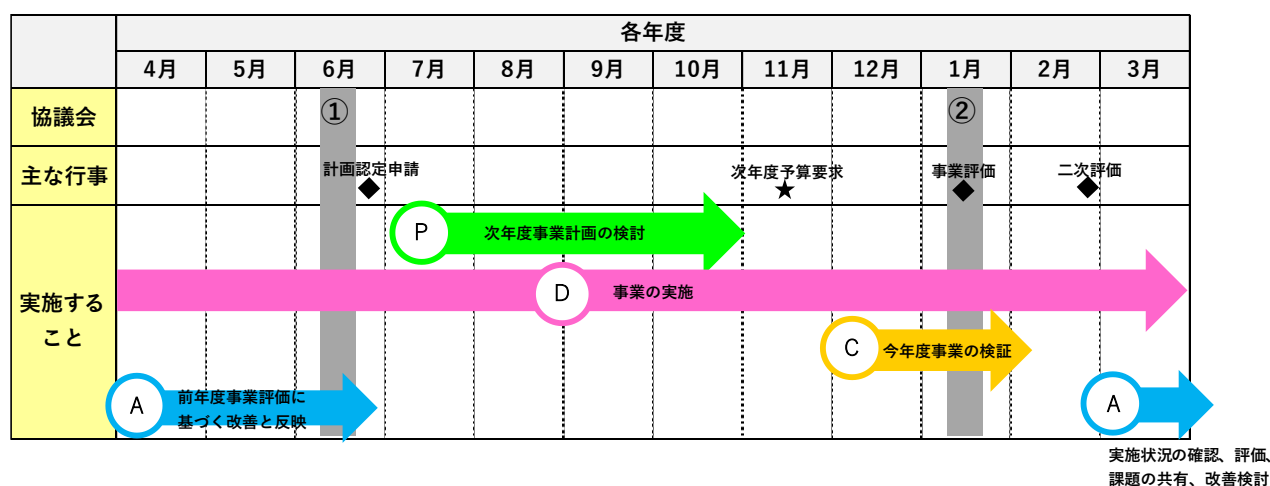


図 4.2 年間単位の進捗管理・評価スケジュール

● 計画の推進体制

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・行政が、各々連携を図りながら、本計画に基づき、めざす将来像の実現に向けて施策を推進していきます。

事業主体	役割
三木町	○本計画の進捗管理 ○関係者間の連携・調整 ○情報発信 ○計画内の事業の実施
交通事業者	○公共交通サービスの質の向上 ○利用状況等データの収集・共有 ○計画内の事業の実施（連携・協力）
関係機関	○関係者への情報発信 ○計画内の事業の実施（連携・協力）
地域住民	○公共交通機関の積極的な利用 ○アンケート等の調査への協力
県	○県や県内他市町の計画をふまえての助言
国	○専門的な見地からの助言 ○先進事例等の情報提供

図 4.3 推進体制



第 2 期三木町地域公共交通計画

発行	三木町
策定日	令和 7 年 9 月
最終改訂日	令和 7 年 9 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