

平成29年度 第3回福崎町地域公共交通活性化協議会会議次第

日 時 平成29年11月30日(木)14:00～

場 所 福崎町役場2階 大会議室

1 開 会

2 あいさつ

3 説明事項

- (1) 地域公共交通網形成計画策定までの検討フローについて
- (2) 地域公共交通網形成計画の方向性（案）について
- (3) 地域公共交通にかかるクロスセクター効果について・・・近畿運輸局様より
- (4) 路線バス・コミュニティバス路線の評価について（前回協議会からの続き）

4 報告事項

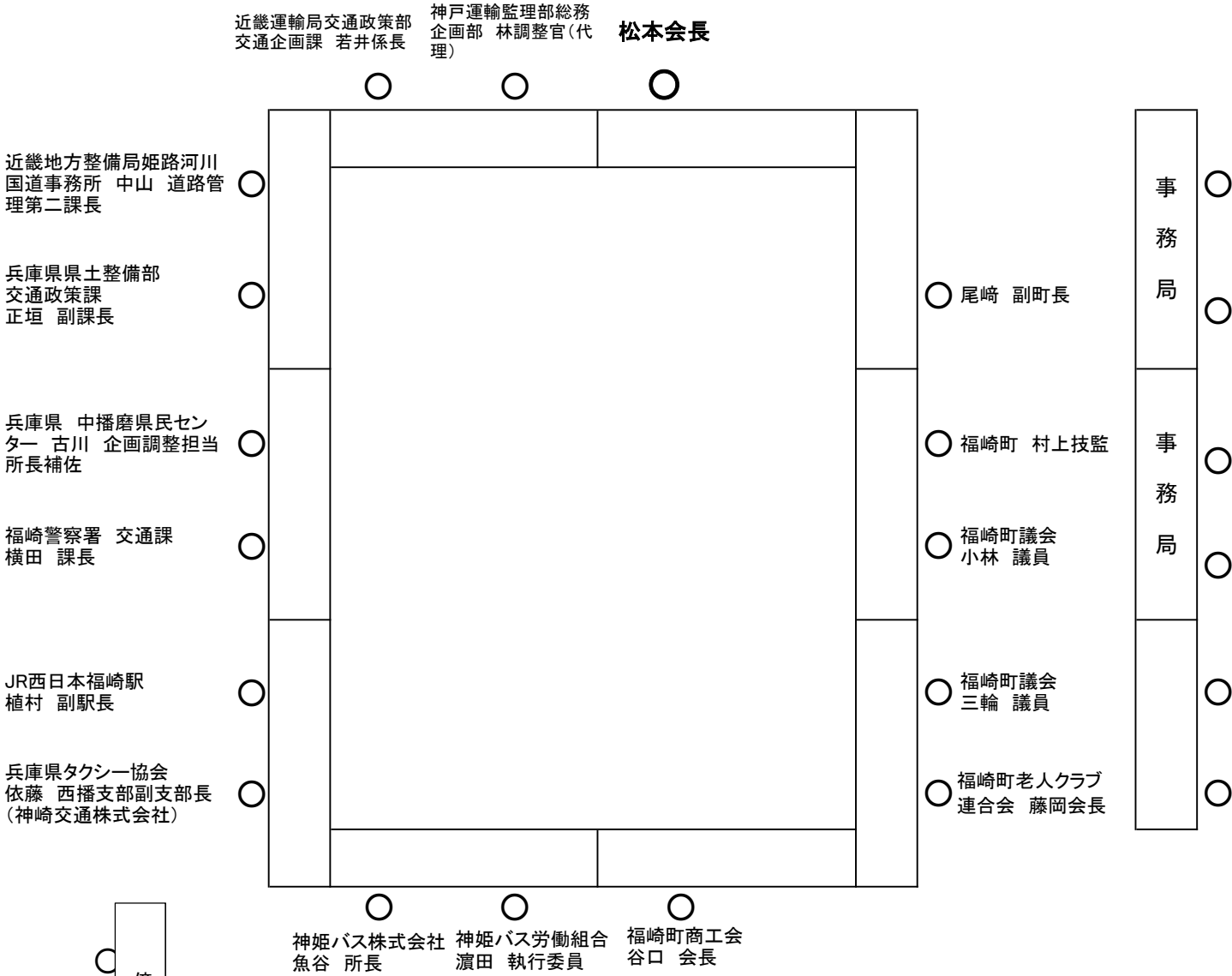
- (1) 路線バスの利用促進活動について（学校モビリティマネジメント活動）

5 閉 会

【配布資料】

- ・ 会議次第
- ・ 座席位置表及び委員名簿
- ・ 資料1 地域公共交通網形成計画策定までの検討フロー
- ・ 資料2 地域公共交通網形成計画の方向性（案）
- ・ 資料3 地域公共交通にかかるクロスセクター効果について
- ・ 資料4 路線バス・コミュニティバス路線の路線評価（前回協議会からの続き）
- ・ 資料5 路線バスの利用促進活動についての報告（学校モビリティマネジメント活動）

座 席 位 置 表(大会議室)



受 付

出
入
口

福崎町地域公共交通活性化協議会委員名簿（順不同）

（任 期 平成 28 年 12 月16 日～平成 30 年 3 月 31 日）

■委員

（敬称略）

	区 分	役 職 等	氏 名	備 考
1	学識経験者	兵庫県立大学名誉教授	松 本 滋	学識経験者
2	各種団体	福崎町区長会副会長	黒 田 義 孝	利用者代表
3		福崎町老人クラブ連合会長	藤 岡 修	利用者代表
4		福崎町商工会長	谷 口 守 男	その他（地元企業）
5	運送事業者・ 組織団体等	JR西日本福崎駅 副駅長	植 村 貢	公共交通事業者
6		神姫バス株式会社 姫路営業所長	魚 谷 観	公共交通事業者
7		公益社団法人兵庫県バス協会 専務理事	中 澤 秀 明	公共交通事業者
8		社団法人 兵庫県タクシー協会 西播支部副支部長（神崎交通株式会社）	依 藤 義 光	一般旅客運送事業者
9		神姫バス労働組合 執行委員	濱 田 崇 広	事業者の運転者が組織 する団体
10	地方運輸局	国土交通省神戸運輸監理部兵庫陸運部 輸送部門首席運輸企画専門官	吉 本 道 明	地方運輸局
11	兵庫県	中播磨県民センター姫路土木事務所 企画調整担当所長補佐	古 川 仁	道路管理者（県）
12	警察関係	福崎警察署 交通課長	横 田 成 生	公安委員会
13	福崎町議会	福崎町議会議員 （民生まちづくり常任委員会）	小 林 博	住民代表
14		福崎町議会議員 （総務文教常任委員会）	三 輪 一 朝	住民代表
15	福崎町	副町長	尾 崎 吉 晴	市町
16		技監	村 上 修	道路管理者（町）

■オブザーバー

	区 分	役 職	氏 名	備 考
1	国	近畿地方整備局姫路河川国道事務所 道路管理第二課長	中 山 実	
2	兵庫県	兵庫県県土整備部県土企画局 交通政策課 副課長	正 垣 あ お い	

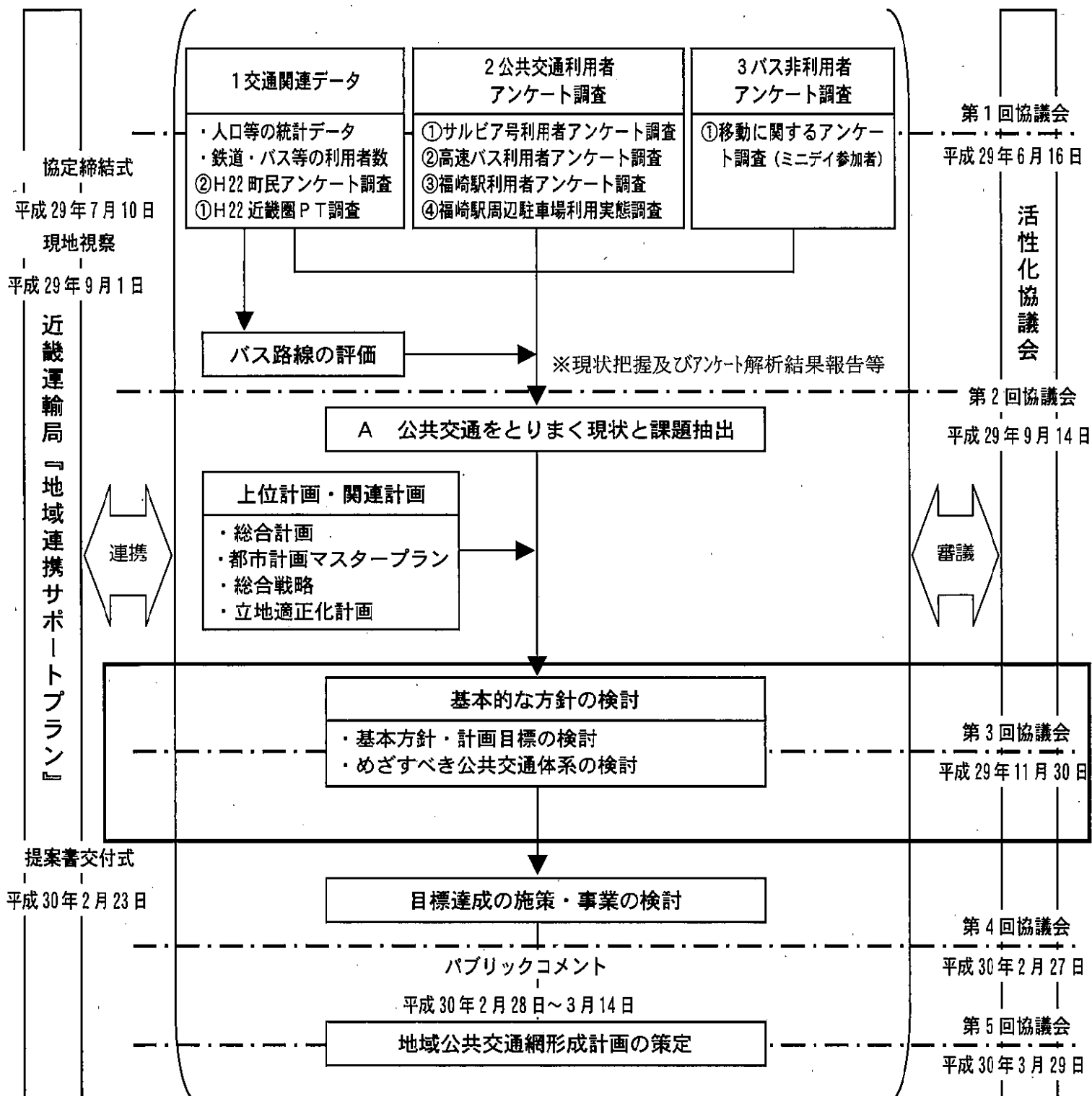
	国	近畿運輸局交通政策部交通企画課 係長	若 井 公 行	
--	---	-----------------------	---------	--

計画策定までの検討フロー

福岡市地域公共交通網形成計画の策定に向けては、人口等の統計データや公共交通の利用状況などの交通関連データやアンケート調査結果などから現状と課題を抽出するとともに、上位計画・関連計画を受けて、網形成計画の基本的な方針を検討しています。

この基本的な方針で示す計画目標を達成するための施策・事業を検討した上で、これらの内容を取りまとめた福岡市地域公共交通網形成計画を策定しています。

なお、本計画は「福岡市公共交通活性化協議会」による審議を受けるとともに、国土交通省近畿運輸局が実施する「地域連携サポートプラン」と連携し、検討を進めています。



(資料 2)

地域公共交通網形成計画の方向性（案）

平成 29 年 11 月 30 日（木）

第 3 回地域公共交通活性化協議会資料

— 目 次 —

1. 地域公共交通網形成計画の方向性	1
(1) 基本理念	1
(2) 基本方針	2
(3) 福崎町が目指す公共交通網	4
(4) 施策体系	5
2. 目標達成に向けた施策・事業	6
3. 計画の目標設定	8
■参考：上位計画及び関連計画の概要	9
○ 福崎町第5次総合計画（2014年〔H26〕12月 福崎町）【上位計画】	9
○ 都市計画マスタープラン（2016年〔H28〕6月 福崎町）【上位計画】	11
○ 福崎町立地適正化計画（2017年〔H29〕3月 福崎町）【関連計画】	14
○ 福崎町総合戦略（2016年〔H28〕3月 福崎町）【関連計画】	16
○ 播磨圏域連携中枢都市圏ビジョン（2017年〔H29〕3月 姫路市）【関連計画】	17

1. 地域公共交通網形成計画の方向性

(1) 基本理念

本町の地域公共交通網形成計画の方向性としては、公共交通を取り巻く現状と課題を踏まえるとともに、上位計画や関連計画を受けて本町が目指す公共交通のあり方を示す基本理念は以下に示すとおりです。

< 基本理念（案） >

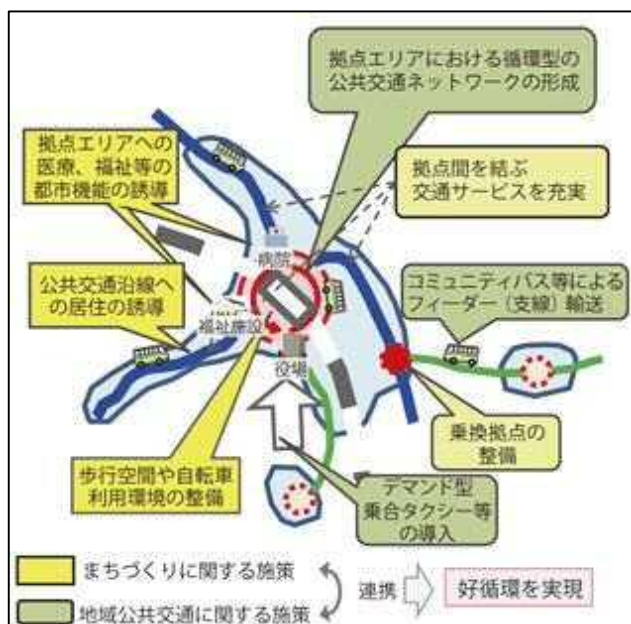
一人ひとりが活動しやすく 住みよいまち・福崎

現在ある公共交通網を見直し、更なる利便性の向上を行うことで、町内はもちろん、町外まで移動がしやすくするとともに、町民と行政の参画と協働で進めるまちづくりとの連携を図ります。特定の人だけではなく、*町民が快適に利用し、多世代が交流を深めることができる活力あふれる地域公共交通網を構築することにより、「一人ひとりが活動しやすく 住みよいまち・福崎」の実現を目指します。

地域公共交通網形成計画などの交通計画を検討するにあたっては、まちづくり関連の計画とセットで考えていくことが必要で、国土交通省は以下のような考え方で検討していくことが大切との方針が示しています。

本町としても、この方針に従い交通計画とまちづくり関連の計画が連携して検討していくこととし、これにより好循環を目指していくことが重要なので基本理念の中で、第5次総合計画の基本理念で示された「一人ひとりを大切にする」ことを念頭に「活力あふれる移動」ができる公共交通網の構築を目指すこととします。

< まちづくりと連携した交通計画のイメージ >



出典：国土交通省HP

(2) 基本方針

基本理念である「一人ひとりが活動しやすく 住みよいまち・福崎」の実現に向けて、以下の5つの基本方針を設定し本計画を進めていきます。

< 基本方針 >

基本方針1：“まちの玄関口”の整備

JR福崎駅周辺整備事業について、第1期工事が2018年度（H30）完成を目標として進捗しており、本町の主要事業となっています。また、「第5次総合計画」や「都市計画マスタープラン」などの上位計画で、公共交通の利便性向上の観点から整備を推進していく事業として位置付けられているとともに、「立地適正化計画」においては、都市機能の集積を図る拠点（都市機能誘導拠点）として位置付けられています。

このことから、JR福崎駅周辺整備事業を実施することで利便性の向上を図るとともに、今後も“まちの玄関口”の確立のために、町道福崎駅田原線の延伸やJR福崎駅の簡易橋上化、駅西整備などを含めた整備を目指します。

基本方針2：まちなかの回遊性の向上

本町では、2018年度（H30）完成を目標として進められているJR福崎駅周辺整備事業での施設誘致による都市機能の充実に伴い、JR福崎駅へのアクセス性の向上が必要であるとともに、福崎町役場を中心とした田原地区の都市機能が集積している市街地部への移動手段の確保や強化が必要です。

このことから、「第5次総合計画」や「都市計画マスタープラン」、「立地適正化計画」などで町内の核として位置付けられているこれらの核を公共交通で接続を強化することで、まちなかでの回遊性向上を図り、まちの賑わいの創出を目指します。

基本方針3：まちなかへのアクセス性の向上

現状のまちなか以外の郊外部では、主にサルビア号により行き来できますが、現在、サルビア号郊外便の川西、川東の便が隔日運行となっているためコミュニティバスを主な移動手段としている方などが、まちなかに行きたいときに利用できない場合があります。また、バス停まで自転車、シニアカーなどで移動される方にとっては、バス停付近に駐車・駐輪できるスペースがなく、バスの利用を断念されるという状況も考えられます。

このことから、郊外便の運行日数の増加や有効活用を行うことで、サービスレベルの向上を図るとともに、どのような移動手段でもバスへ乗り継げるような環境整備を行うことで、全ての方がまちなかへ移動できる公共交通の整備を目指します。

基本方針4:町外との連携による交流人口の増加

現状のバス交通は、姫路方面や加西方面へのバスルートは確保されていますが、それ以外の隣接市町までのバスルートはない状況です。また、市川町や旧夢前町では、商業施設や医療施設などが確保できている福崎町市街地への移動の要望があります。さらに、福崎工業団地で働いている方の一部では、ＪＲ福崎駅や溝口駅（姫路市）利用の需要があることから、両駅間を結ぶような移動手段確保の検討も必要です。

このことから、本町と市川町が連携してコミュニティバスを運行することで、両町間での移動需要や神崎総合病院・個人診療所への診療需要に対応できるバスネットワークの構築を推進します。また、ＪＲ福崎駅と福崎工業団地、姫路市（溝口地区）を接続するバス交通の整備を目指すことで、本町での交流人口の増加を目指します。

基本方針5:利用しやすく持続可能な公共交通づくり

以上に示した４つの基本方針を進めていくには、行政だけでなく*町民の協力が不可欠であり、参画と協働により、よりよい公共交通の構築を目指していく必要があります。

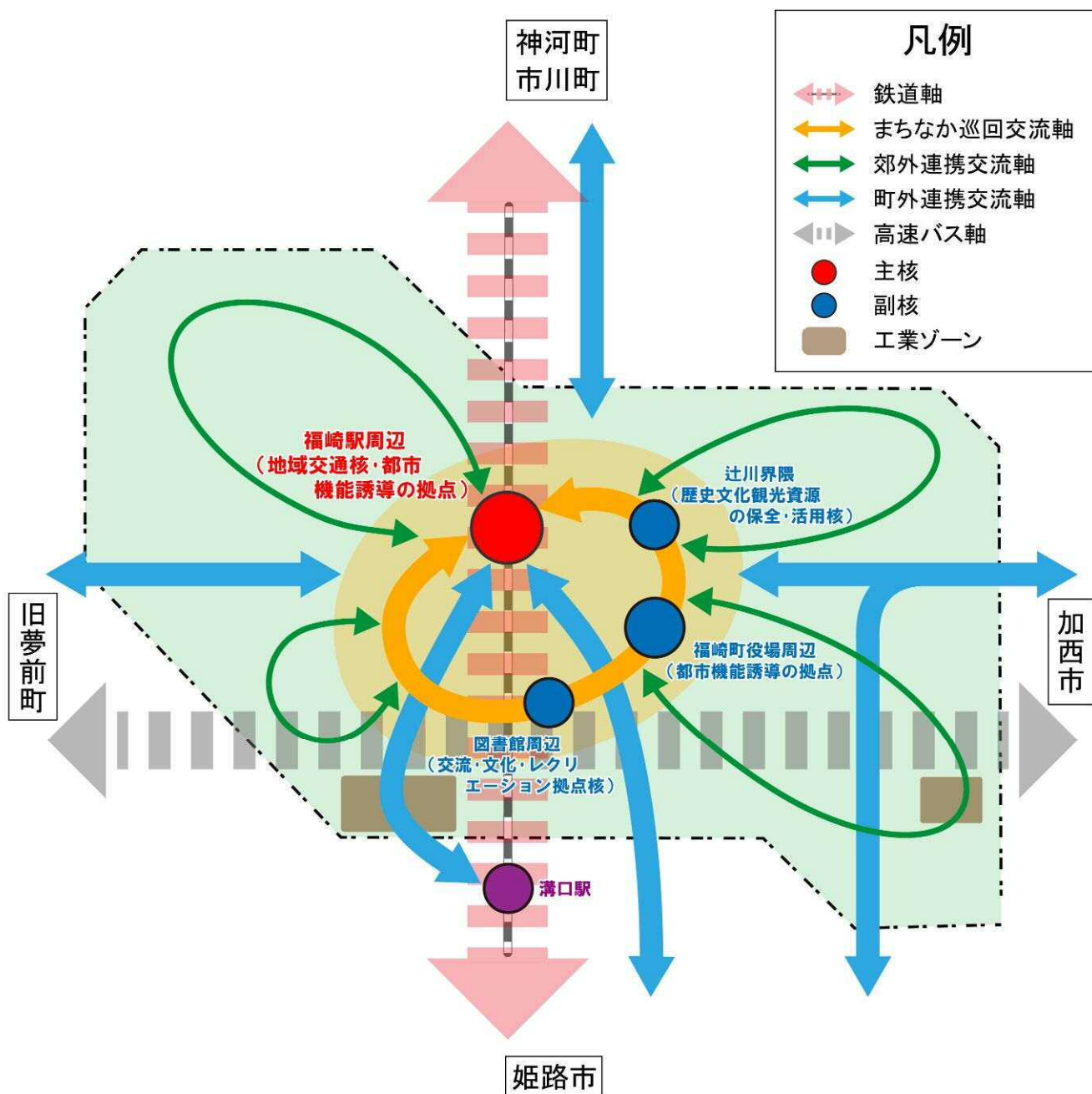
このことから、行政が主体となった分かりやすい公共交通情報の提供を行っていくとともに、*町民が公共交通を利用したいと思えるような取り組みを実施することで、活力のある公共交通網体系の構築を目指します。

「*町民」とは・・・福崎町自治基本条例（平成 25 年 7 月 1 日制定）第 2 条第 1 号に規定され、町内に住所を有する者（「住民」）、町内へ通勤又は通学する者及び町内で事業又は活動を行うものをいう。

(3) 福崎町が目指す公共交通網

基本方針で示した移動形態別の方向性については、以下のとおり本町が将来的に目指す公共交通網を示しております。

< 福崎町が目指す公共交通網 >



(4) 施策体系

基本理念として掲げている「一人ひとりが活動しやすく 住みよいまち・福崎」の実現を目指し、「“まちの玄関口”の整備」「まちなかの回遊性の向上」「まちなかへのアクセス性の向上」「町外との連携による交流人口の増加」「利用しやすく持続可能な公共交通づくり」の5つの基本方針を基本として、以下の施策・事業の方向性の項目に従って施策・事業を展開していきます。



本ページ以降は、計画策定に向けてのまとめ方の例を示します。

2. 目標達成に向けた施策・事業

基本方針1	“まちの玄関口”の整備
-------	-------------

■現状・課題

- JR福崎駅の乗車人員は、近年減少傾向にありましたが、ここ数年は横ばいから若干増加傾向にあることから、需要増加に応じた駅の整備が必要となります。
- JR福崎駅は、年間約 3,500 人の乗降者数がありますが、バリアフリー化が完了していないことから、駅周辺を含めた駅舎等のバリアフリー整備が急がれます。
- 現在進められているJR福崎駅周辺整備事業が完了した後は、まちの活性化を創出するためには、本事業以外の新たな取り組みが必要です。

■目指す姿

- “まちの玄関口”であるJR福崎駅を整備することで、全ての町民が安心・安全・快適に利用できるような駅の充実化を図ります。

■目指す姿の実現に向けた施策・事業

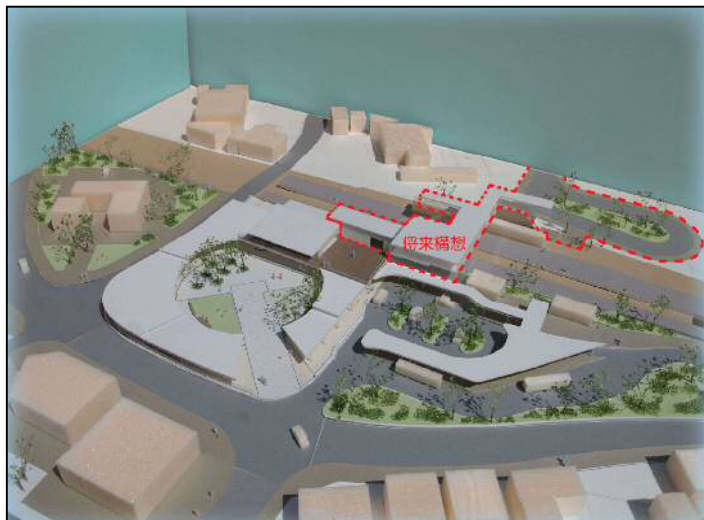
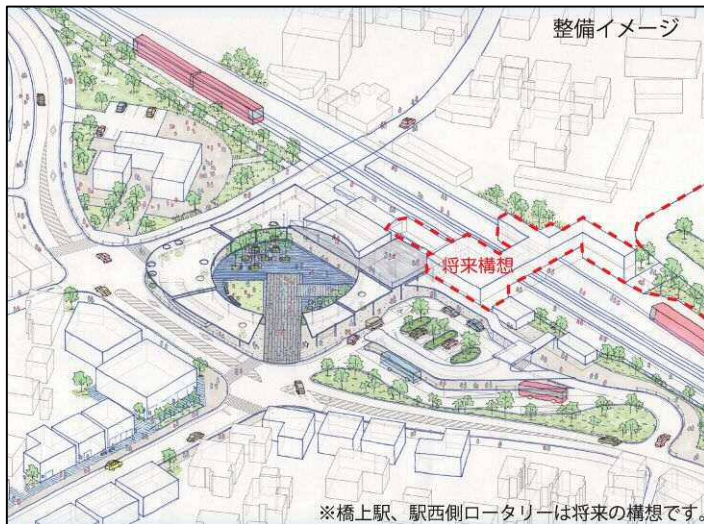
※ ★は重点施策を示す

駅舎・駅前広場の利便性向上		施策・事業概要	実施時期	実施主体
★	JR福崎駅周辺整備事業の推進（第1期）	上位計画で示されているJR福崎駅周辺整備事業を推進し、“まちの玄関口”にふさわしい駅を目指します。	2014年～2018年	福崎町交通事業者
	JR福崎駅のバリアフリー化の推進	JR福崎駅のバリアフリー化を推進することで、誰もが利用しやすい駅としていきます。	●	福崎町交通事業者
駅周辺環境の改善		施策・事業概要	実施時期	実施主体
★	デジタルサイネージ等の整備検討	鉄道、路線バス、コミュニティバスの運行状況が一体となった電子情報提供媒体（デジタルサイネージ）をJR福崎駅に設置することで、一目で運行状況が分かるような整備を行います。	2019年以降	福崎町
	JR福崎駅前広場でのイベントの開催	リニューアルされるJR福崎駅前広場において、興味をもっていただけるようなイベントの開催や出張店舗などを開くことで、賑わいのある駅前広場を創出していきます。	2019年以降	福崎町 地域住民 企業 沿線施設
	JR福崎駅周辺の施設誘致	「立地適正化計画」で示されている生活利便施設や医療施設を維持、誘導することで、町民が集える活力あふれる駅周辺を目指します。	2017年～2025年	福崎町

事業	福崎駅周辺整備事業の推進			
実施主体	福崎町、交通事業者			
実施時期	2018年度 (H30)	2019年度 (H31)	2020年度 (H32)	2021年度 (H33)
	※ 工事の進捗により、工事期間が変更となる可能性があります。			
事業内容	2022年度 (H34)	2023年度 (H35)	2024年度 (H36)	2025年度 (H37)以降
	「総合計画」や「都市計画マスタープラン」などの上位計画で示されているＪＲ福崎駅周辺整備事業を推進し、「訪れやすく住みやすいまち」を目標に、“まちの玄関口”にふさわしい駅を目指します。将来的な構想である橋上駅化や駅西側へのロータリー整備についても、さらなる駅周辺の賑わいの創出のため、実施に向けて検討を進めていきます。			

< ＪＲ福崎駅周辺整備イメージ >

< ＪＲ福崎駅周辺整備のコンセプト >



福崎町の
新たな顔
をつくる

公共交通
を快適に
つなぐ

まちの拠点
としての機
能を備える

計画の名称：訪れやすく住みやすい
まち福崎（第１期）
計画の期間：2014年度～2018年度
全体事業費：31億3,200万円

3. 計画の目標設定

効率的かつ効果的な施策・事業が展開できるように、以下に示すとおり基本方針それぞれに対する目標を設定します。

< 計画目標 >

基本方針1：“まちの玄関口”の整備

指標名	現状値 (2016 年度)	目標値 (2025 年度)
J R 福崎駅乗降者数	3,466 人/日	3,800 人/日

基本方針2：まちなかの回遊性の向上

指標名	現状値 (2016 年度)	目標値 (2025 年度)
サルビア号まちなか便利用者数	12,623 人/年	(仮) 15,000 人/年
バス停の上屋等整備箇所	5 バス停	10 バス停

基本方針3：まちなかへのアクセス性の向上

指標名	現状値 (2016 年度)	目標値 (2025 年度)
サルビア号郊外便利用者数	5,251 人/年	(仮) 7,000 人/年
買物バス利用者数	0 人/年	●人/年

基本方針4：町外との連携による交流人口の増加

指標名	現状値 (2016 年度)	目標値 (2025 年度)
町外接続バス利用者数（路線バス以外）	0 人/年	●人/年

基本方針5：利用しやすく持続可能な公共交通づくり

指標名	現状値 (2016 年度)	目標値 (2025 年度)
モビリティ・マネジメント参加者数（延人数）	0 人	(仮) 1,500 人
総合型時刻表配布部数	0 部	(仮) 7,000 部

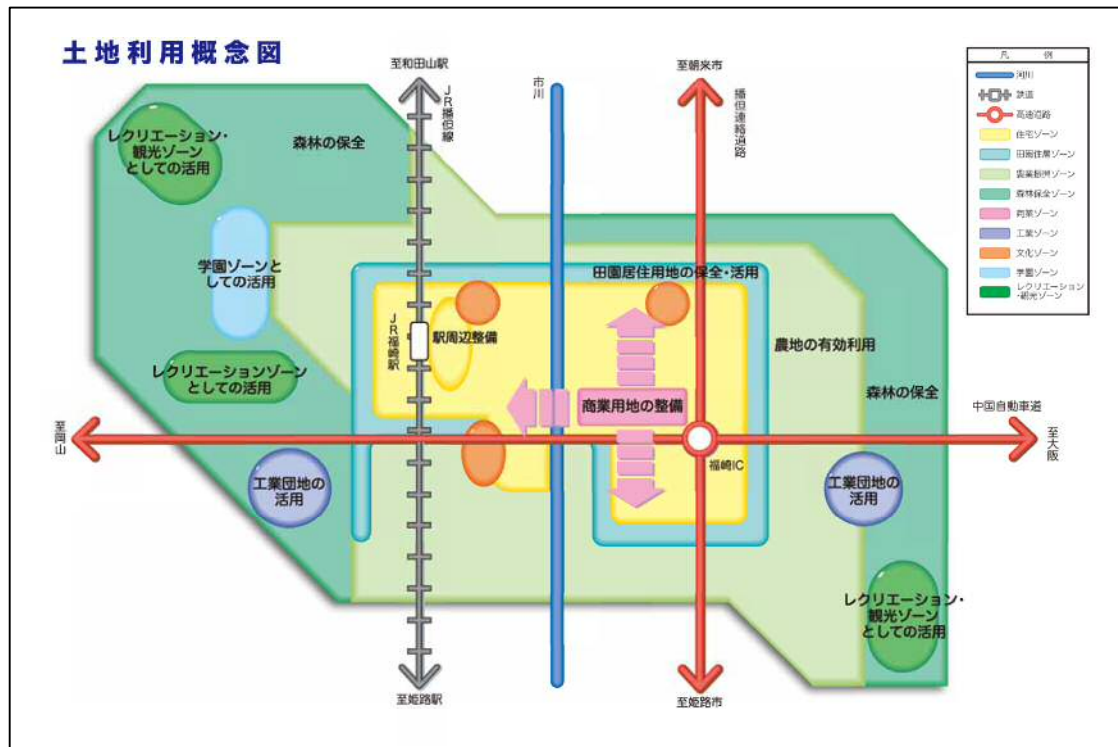
■参考：上位計画及び関連計画の概要

○ 福崎町第5次総合計画（2014年〔H26〕12月 福崎町）【上位計画】

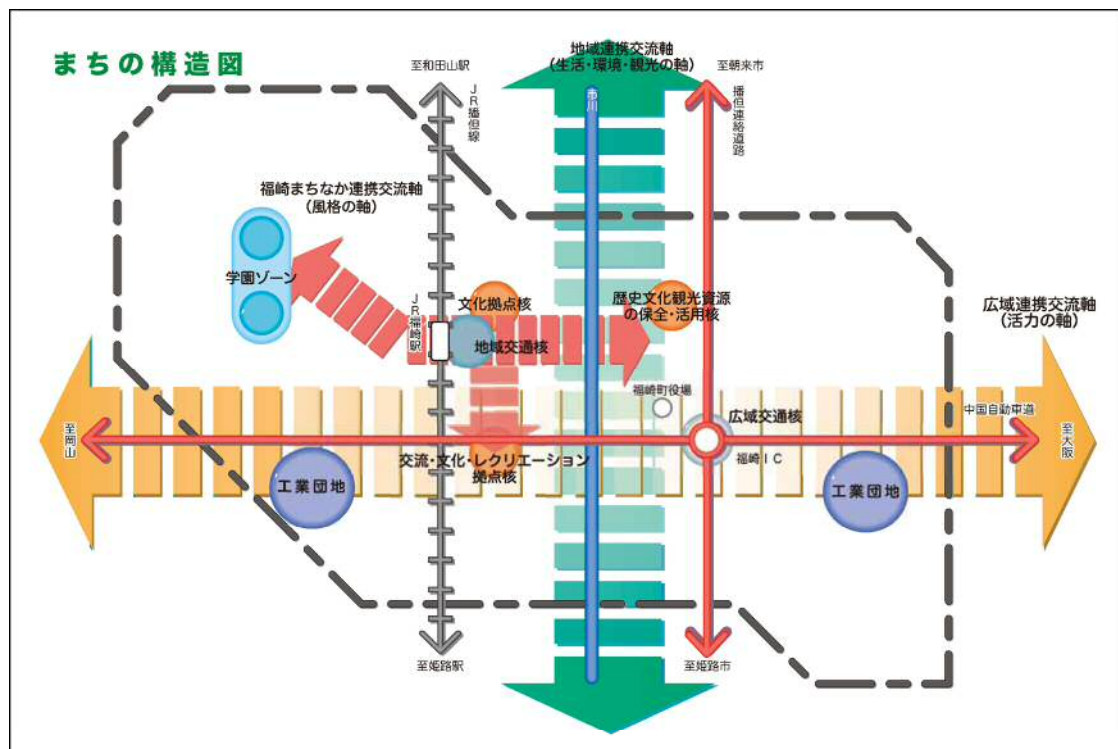
計画期間	
基本構想：2014年度（H26）から2023年度（H35）までの10年間 基本計画：2014年度（H26）から2023年度（H35）までの10年間 （前期5年間、後期5年間）	
基本理念	
さらに住みつづけたいまちをめざし、一人ひとりを大切にし、福崎町自治基本条例をふまえた自律（立）のまちづくりを基本に参画と協働により、調和のとれたまちづくりを積極的に推進していくことを、まちづくりの基本理念として掲げます。	
将来像	
活力にあふれ 風格のある 住みよいまち ～ 住んで、学んで、働いて 未来につながる福崎 ～	
まちづくりの柱	
1. 地域づくり・行政（参画と協働） 2. 教育・文化（ひとづくり） 3. 生活・環境（安全） 4. 健康・医療・福祉（安心） 5. 産業振興（活力） 6. まちの基盤（利便・快適）	
公共交通に関する施策・事業（概要）	
・公共交通機関の利用促進など交通弱者への安全対策を図ります。（町の取り組み） ・2014年度（H26）から着手する「JR福崎駅周辺整備事業」により、JR福崎駅前広場及びアクセス道路の整備を行い、利便性を向上させ、公共交通機関の利用を促進します。（町の取り組み） ・公共交通機関（巡回バス、JR及び高速バスなど）の利用促進に対して理解、協力（住民等の取り組み例）	

南方面に開けた盆地的なまとまりのある自然地形や景観を生かし、土地利用に一定の方向性を与えながら、限られた土地を有効に活用していきます。そのため、「住む」「働く」「学ぶ」「憩う」「遊ぶ」といった都市機能の充実や有効活用に向け、拠点（点）・ネットワーク（線）・ゾーン（面）からなる将来のまちの構成（フレーム）を設定します。

< 土地利用概念図 >



< まちの構造図 >

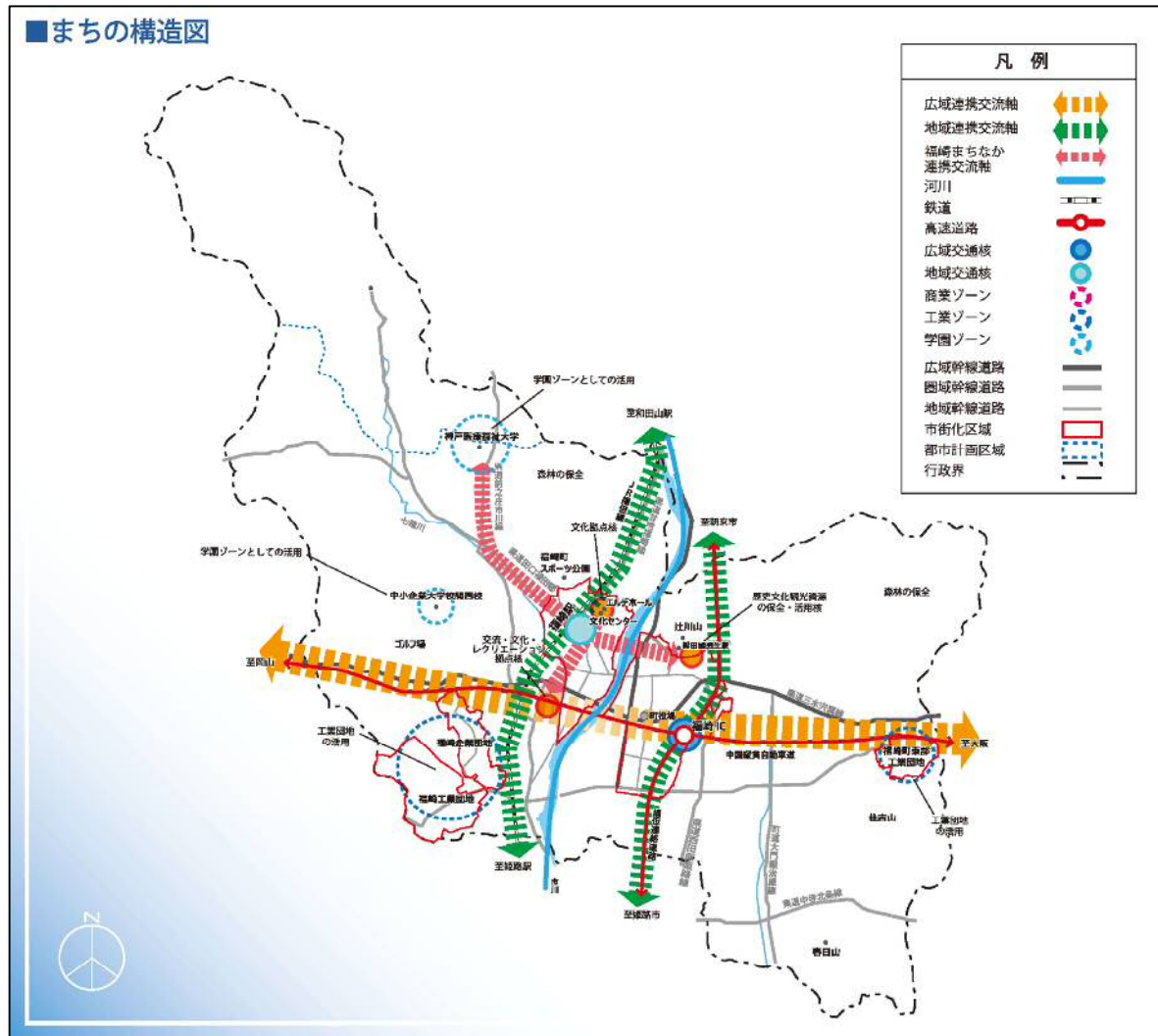


○ 都市計画マスタープラン（2016 年〔H28〕6 月 福崎町）【上位計画】

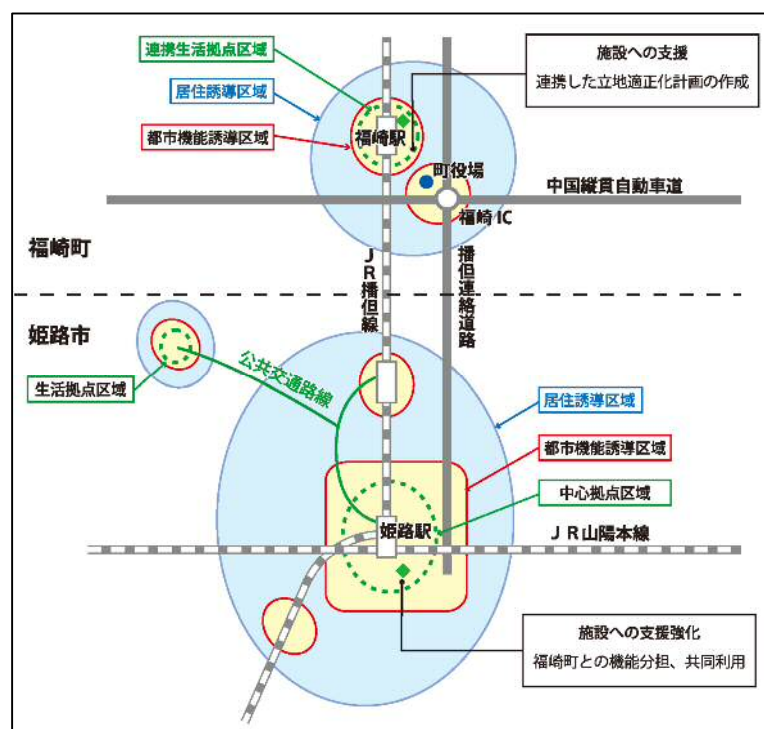
目標年次
2025 年度（H37）
都市づくりの理念
住民を含む町民と行政のそれぞれが、自らの役割と責任を自覚し連携、協働して行われ、住民福祉の向上と町域の均衡ある発展に寄与する必要がある、これを本町における都市づくりの基本理念とします。
将来の都市像
活力にあふれ 風格のある 住みよいまち・福崎
都市づくりの視点
視点① 柔軟な都市計画制度の運用による人口減少の抑制 視点② 中心市街地のにぎわいづくりと利便性を生かした産業の振興 視点③ 地域資源を生かした観光の振興 視点④ 減災の視点を取り入れた安全・安心の確保
公共交通に関する施策・事業（概要）
・公共交通は、JR 播但線や路線バス及びコミュニティバスの利用増進を図ります。 ・道路網・JR 福崎駅などへの交通結節点の整備やコミュニティバスの再編を目指します。 ・駅前広場や周辺道路、駐車場、密集市街地への対応も含めた駅周辺整備に取り組むとともに、バス等公共交通機関との連携による公共交通結節点機能及びネットワークの強化を行い、公共交通機関の利用を促進します。 ・福崎工業団地周辺での朝夕の交通渋滞解消にむけて、通勤者に鉄道利用を考慮してもらうため路線バス運行社会実験を 2016 年（H28）4 月から 1 年間実施し、利用状況を見極めながらフィーダーバス導入施策を検討し、町外へのアクセス手段の充実も含めた取り組みを推進します。 ・2016 年（H28）3 月には、ICOCA 及び自動改札が導入されたことから、通勤・通学や旅行客の利用増進に努めます。 ・事業者と協力しながら、姫路～北条間を結ぶ路線バス路線の維持確保を図ります。 ・サルビア号の更なる増加のために、路線再編を検討します。 ・立地適正化計画策定に合わせ地域公共交通網形成計画の策定を検討するとともに、コミュニティバスの利便性向上と利用促進を図ります。利便性向上策としては、ニーズを把握しながらのルートや行き先等の変更、待合環境の改善、バスの見える化を進めるために簡易型バスロケーションシステムの導入などを検討します。また、利用促進策としては、広報誌による啓発や、事業者と協力しながら学校や地域で乗車体験や公共交通の役割周知などを行い、地域でバスを支える意識の連携強化を行います。 ・コミュニティバスを利用した買い物難民対策を検討します。

- 観光振興、ＪＲ福崎駅乗降客増加対策、交通弱者対策等の観点から「広域・地域連携交流軸」でネットワークの再編成について検討します。
- 駅前広場の整備や県道甘地福崎線の拡幅整備を行い、自家用車によるパークアンドライドやキスアンドライドの利便性向上を図るとともに、路線バスやコミュニティバスの駅前への乗り入れにより、ＪＲ福崎駅の交通結節点機能を強化します。
- 路線バス等の乗り入れに合わせ、町民が利用しやすいバス路線への再編を検討します。
- 福崎西部工業団地とＪＲ福崎駅を結ぶバス運行社会実験を実施し、ＪＲ利用促進を図ります。
- また、駅周辺の民間月極駐車場のパークアンドライド利用に対し補助する社会実験を行うことにより、町民によるＪＲ福崎駅の利用促進を図ります。
- 駅前広場に町民の憩いの場・賑わいの場を創出するため、都市計画決定の変更を視野に検討を行います。
- 福崎ＩＣバス停は、路線バス等の乗り入れやアクセス道路の整備、駐車場を計画的に整備するなど利便性の向上に努めます。
- ＪＲ福崎駅周辺地区は、駅前広場、駐車場及び県道甘地福崎線の拡幅整備やバス路線網の再編等により交通結節点機能を強化し町の玄関口として整備します。
- 駅前広場にはモニュメントや雨にぬれずにバス・タクシーから電車に乗り換えができるシェルターと観光交流センターを整備するとともに、町民が憩える賑わいのある場所として整備します。
- 駅利用者の利便性向上を図るため、駅舎の橋上化や自由通路の設置など駅東西の一体的な整備を検討します。また、駅周辺には商業施設を誘導し、町民の利便性とまちの活力の向上を図ります。
- ＪＲ福崎駅にレンタサイクルを配置するなど各観光拠点への移動手段の確保に努めます。

＜ まちの構造図 ＞



＜ 連携生活拠点区域の設定による広域的な都市構造 ＞

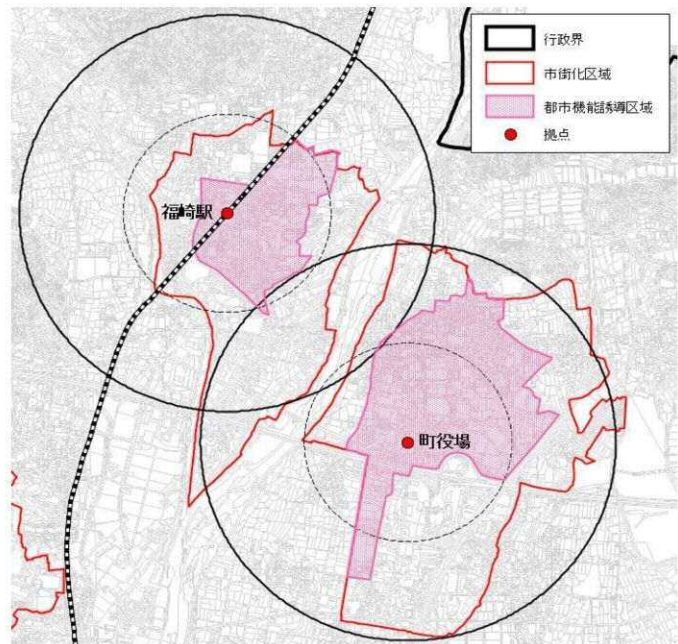


○ 福崎町立地適正化計画（2017 年〔H29〕3 月 福崎町）【関連計画】

計画期間
現在（2017 年〔H29〕）から概ね 25 年後の 2040 年（H52）
将来の都市像
『活力にあふれ 住みやすく 風格のあるまち・福崎』 ・活力あふれる「生活の拠り所」 昼間人口比率が非常に高いという特徴を活かしたまちづくり（若い世代の移住・定住化促進） ・住みやすい「生活の拠り所」 コンパクトタウン（徒歩圏内に都市機能が充実）の特性を活かしたまちづくり 病院等の高次都市機能が広域連携で整備された安心な居住環境 ・風格のある「観光・交流の拠り所」 豊かな自然や歴史文化資源を活かしたまちづくり
都市機能誘導拠点（都市機能の集積を図る拠点）
JR 福崎駅及び福崎町役場
公共交通に関する施策・事業（概要）
・多くの町民が姫路市内や加西市など町外の施設を利用している現状を踏まえ、総合病院の機能については、鉄道や播但連絡道路を利用して姫路市と「広域連携」する方向で検討します。 ・居住誘導を検討する区域分けの 1 つの指標として、「バス停の周辺区域（バス停から半径 500m 圏域内）」があり、居住誘導区域検討の視点としては、「バス停まで徒歩でアクセス可能な区域。運行本数が多いルートは公共交通の利便性が高く、沿線や鉄道駅での乗り換え等で生活利便施設等へのアクセスが可能な区域」が設定されている。 ・播磨圏域鉄道沿線まちづくり協議会において作成した方針に基づき、（仮称）播磨圏域鉄道沿線まちづくり計画を作成することを目標として、公共交通を中心とした持続可能な地域づくりに向けたまちづくりに取り組みます。 ・公共交通の充実を図ることで、町民全体の暮らしやすさを維持し、さらには町全体の交流促進により、都市そのものの魅力向上や風格の維持を図り、都市活力向上を図ります。 ・商業・医療等の日常生活サービス機能が充実した、町の拠点である都市機能誘導区域や利便性の高い公共交通沿線に一定の人口密度を維持することで、日常生活サービス機能や公共交通の利用者を確保し、これらの持続性を確保します。 ・公共交通ネットワークの充実による都市機能誘導区域・居住誘導区域間のアクセスや、居住地から都市機能誘導区域までのアクセスを充実させることで、日常生活の移動を支えるバス路線の維持と強化を図ります。さらに、広域的な移動を支える鉄道の維持・強化も図ります。これらにより、町民が暮らしやすいまちを維持します。

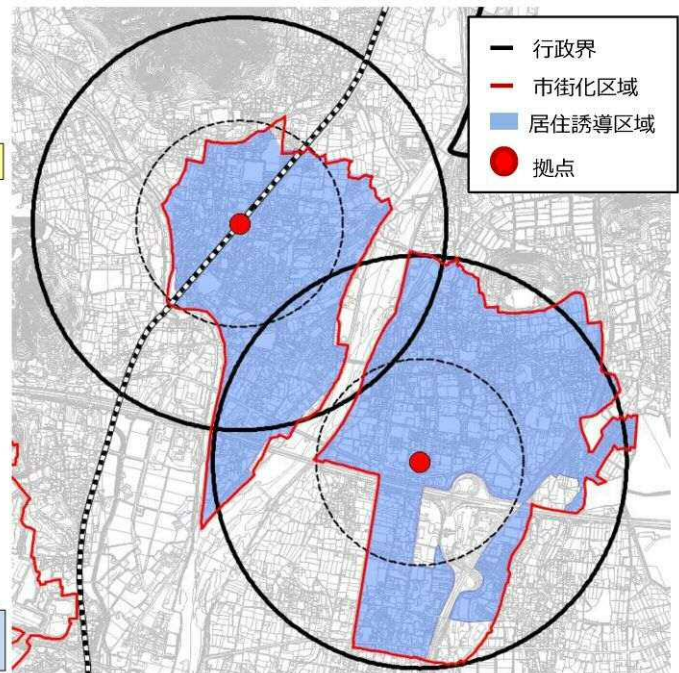
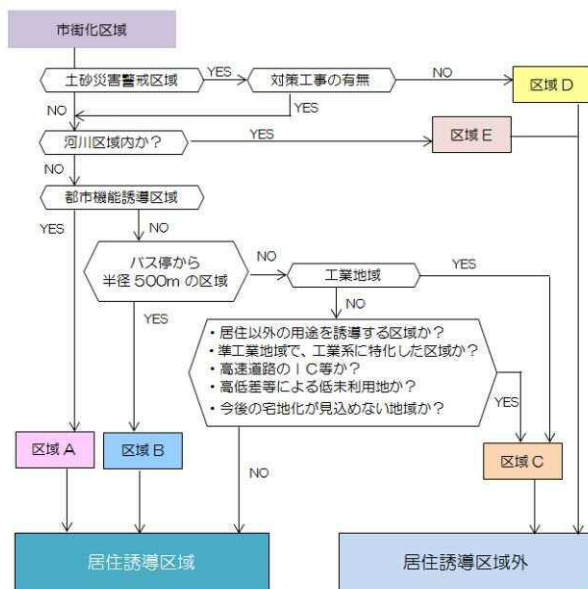
< 都市機能誘導区域 >

[拠点]	拠点周辺での区域設定の考え方
JR 福崎駅	JR 福崎駅東側の業務・商業系の土地利用区域と、今後、駅周辺整備が進められる地域を中心に設定します。
福崎町役場	町役場より概ね半径 1,000m 圏内の区域を基本に、現況の土地利用を踏まえて設定します。福崎 IC の南側は、工業系の土地利用が中心であることから区域から外します。



< 居住誘導区域 >

< 居住誘導区域の設定フロー >



○ 福崎町総合戦略（2016 年〔H28〕3 月 福崎町）【関連計画】

計画期間	
	2015 年度（H27）から 2019 年度（H31）までの 5 年間
基本目標及び目標を達成するための施策	
	基本目標 1 「まち」に活力をもたらし、安心して暮らす社会環境をつくる 基本目標 2 結婚、出産、子育て、少子化対策の充実 基本目標 3 福崎町への新しいひとの流れをつくる 基本目標 4 安定して働くための産業振興と雇用をつくる
公共交通に関する施策・事業（概要）	
	・ J R 福崎駅周辺整備の推進により地域の活性化を図る。また、巡回バスの運行や交通弱者への外出支援事業など、移動手段の確保を図る。 ・ 公共交通の利便性の向上と駅周辺の賑わいを創出するため、町の玄関口である駅周辺の整備を推進する。

○ 播磨圏域連携中枢都市圏ビジョン（2017 年〔H29〕3 月 姫路市）【関連計画】

計画期間

2015 年度（H27）から 2019 年度（H31）までの 5 年間

連携中枢都市圏構成市町

姫路市、相生市、加古川市、赤穂市、高砂市、宍粟市、加西市、たつの市、稲美町、播磨町、福崎町、市川町、神河町、太子町、上郡町、佐用町

目指すべき将来像

播磨圏域において相当の規模と中核性を備え、東京の出生率を大きく上回っている姫路市と、近隣の市町が対等な関係のもと独立的・主体的に連携し、播磨圏域連携中枢都市圏を構成する。圏域各市町は産業界、大学、金融機関などとも協力して、圏域全体の経済を活性化し、圏域の魅力を高めるとともに、住民が安心して暮らすことができる圏域づくりを進めることにより、地方から大都市圏への人の流れを変え、日本の「人口減少の防波堤」としての役割を目指す。編纂 1300 年を迎える播磨国風土記をはじめ、長い歴史の中で培われた歴史文化、人々のたくましい生業（なりわい）、山海の自然に育まれた多彩な食文化など、様々な地域資源に恵まれた「豊穰の地・播磨」に新たな種を「播」き、豊かな地域資源に「磨」きをかけ、「人口減少社会でも光り輝く播磨圏域」を創造することにより、地方創生の先駆けの役割を果たす。

公共交通に関する施策・事業（概要）

事業名	広域連携バス路線網等の維持・形成事業					関係市町
事業概要	圏域における一大交通結節点である JR 姫路駅と関係市町を結ぶ公共交通網を維持・形成するため、広域連携バス路線網や各市町の鉄道駅までの連絡バス路線網等の維持に必要な事業を実施するほか、新たなバス路線網の可能性調査やコミュニティバスの試行運転などを行い、広域の路線バス又はコミュニティバス路線等の構築について検討する。					全市町
効果	地域住民の生活に必要な交通手段の維持・確保。					
事業費(千円)	H27	H28	H29	H30	H31	計
	756,173	812,310	819,487	818,255	808,283	4,014,508
活用する国県補助事業の名称、補助率等	バス対策費補助（国庫協調補助路線維持）（2/3、1/3） バス対策費補助（県単独補助路線維持）（2/3、1/3） 地域公共交通確保維持改善事業費補助金（1/2）					
役割分担、費用負担等	・姫路市は、連携市町との連絡、調整を担当する。 ・関係市町が連携して取り組む事業に係る費用の負担割合は、関係市町で協議し決定する。 ・各関係市町が各々で取り組む事業に係る費用は、当該市町が負担する。					

事業名	J R 播但線利用促進事業					関係市町
事業概要	日本海と瀬戸内海を結ぶ播但線複線電化促進期成同盟会を通じて、J R 播但線の複線電化の実現に向け、輸送改善を図るための要望等に連携して取り組む。 各市町は地域公共交通の拠点となる駅周辺の整備等により、連携中枢都市及び連携市町へのアクセス等利便性の向上及び利用促進による交通体系の維持に資する。					姫路市、市川町、福崎町、神河町
効果	J R 播但線の利用促進と沿線地域の活性化。					
事業費(千円)	H27	H28	H29	H30	H31	計
	586,673	2,000,676	627,027	472,891	472,891	4,162,158
活用する国県補助事業の名称、補助率等	社会資本整備総合交付金 (5.5/10)					
役割分担、費用負担等	・姫路市は、日本海と瀬戸内海を結ぶ播但線複線電化促進期成同盟会の事務局として、同会の運営に当たる。 ・関係市町は、日本海と瀬戸内海を結ぶ播但線複線電化促進期成同盟会に負担金を支出する。 ・本事業に必要な費用は、必要に応じて各関係市町が負担する。					

案の段階で今後関係機関との調整等が必要になります。

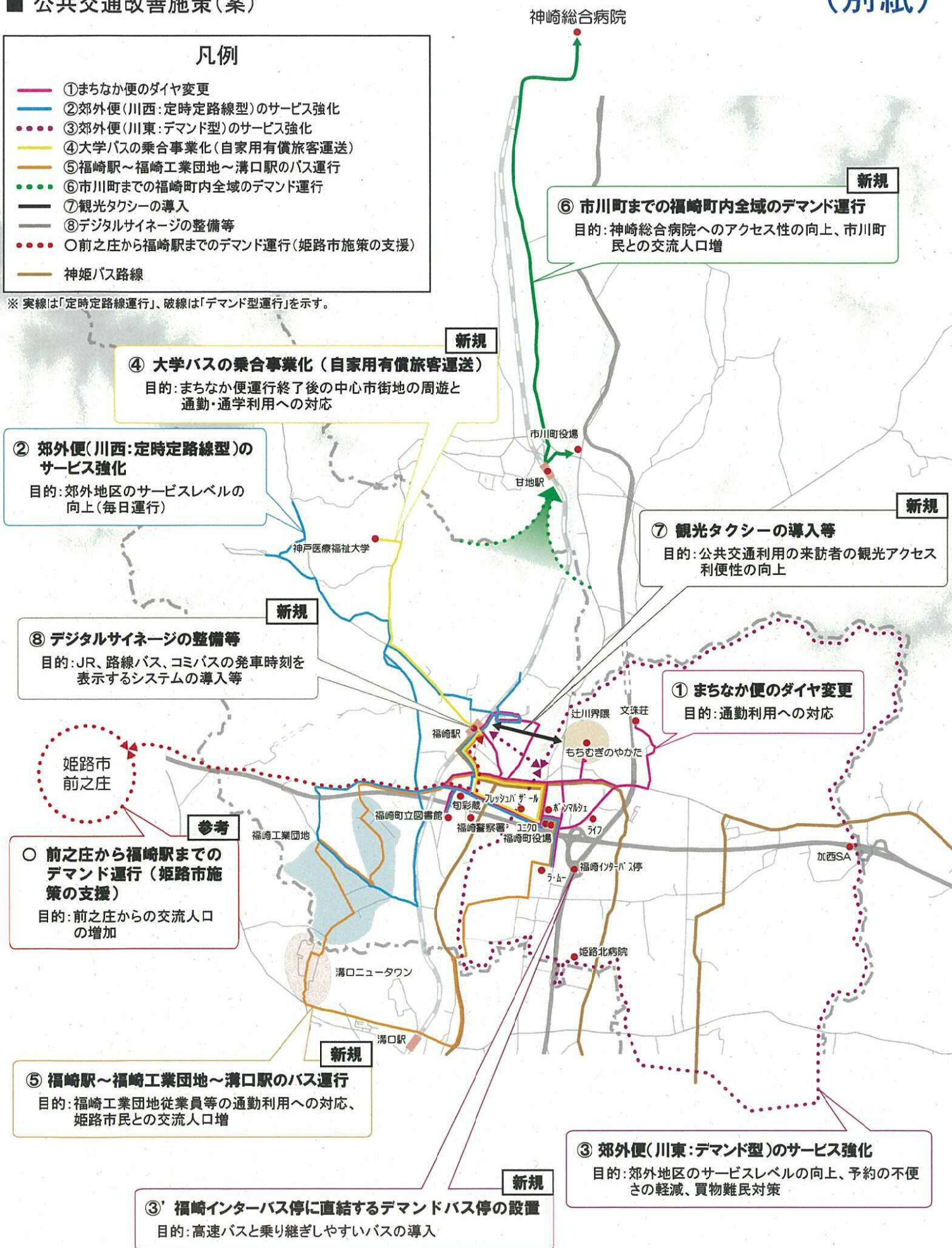
(別紙)

■ 公共交通改善施策(案)

凡例

- ① まちなか便のダイヤ変更
- ② 郊外便(川西:定時定路線型)のサービス強化
- ③ 郊外便(川東:デマンド型)のサービス強化
- ④ 大学バスの乗合事業化(自家用有償旅客運送)
- ⑤ 福崎駅～福崎工業団地～溝口駅のバス運行
- ⑥ 市川町までの福崎町内全域のデマンド運行
- ⑦ 観光タクシーの導入
- ⑧ デジタルサイネージの整備等
- 前之庄から福崎駅までのデマンド運行(姫路市施策の支援)
- 神姫バス路線

※ 実線は「定時定路線運行」、破線は「デマンド型運行」を示す。

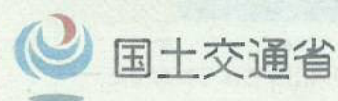


もしも 赤字の 地域公共交通が 廃止になったら?



今、運行に対して補助しているよりも、
もっと支出が増えるかもしれません。

ちょっと計算してみませんか?



各地方運輸局の連絡先

北海道運輸局 交通政策部 交通企画課	☎ 011-290-2721	近畿運輸局 交通政策部 交通企画課	☎ 06-6949-6409
東北運輸局 交通政策部 交通企画課	☎ 022-791-7507	中国運輸局 交通政策部 交通企画課	☎ 082-228-3495
関東運輸局 交通政策部 交通企画課	☎ 045-211-7209	四国運輸局 交通政策部 交通企画課	☎ 087-835-6356
北陸信越運輸局 交通政策部 交通企画課	☎ 025-285-9151	九州運輸局 交通政策部 交通企画課	☎ 092-472-2315
中部運輸局 交通政策部 交通企画課	☎ 052-952-8006	沖縄総合事務局 運輸部 企画室	☎ 098-866-1812

国土交通省

総合政策局 公共交通政策部 交通計画課

〒100-8918 東京都千代田区霞が関 2-1-3 ☎ 03-5253-8275

地域公共交通の維持が困難

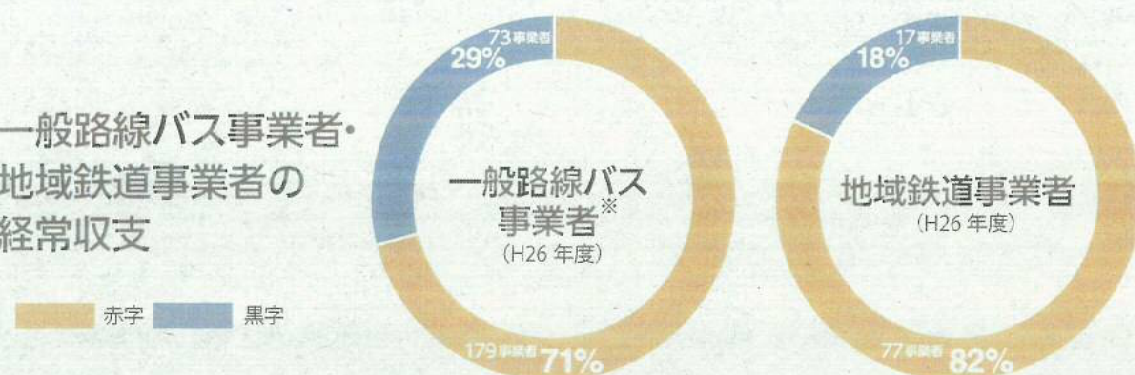
多くの交通事業者が採算が取れない状況になっています。

諸外国でも交通事業は独立採算では成立していません。

むしろ単独で交通事業が成立してきたわが国のこれまでが稀有な状況と言えます。

地域公共交通 は、**通院** や **買い物** などの **生活を支えており**、
廃止されると地域のあり方にも影響が懸念されます。

一般路線バス事業者・地域鉄道事業者の経常収支



※乗合バス事業者のうち、保有車両数30両以上の一般乗合旅客運送事業部門(高速バス及び定期観光バスを除く)における収支より算出

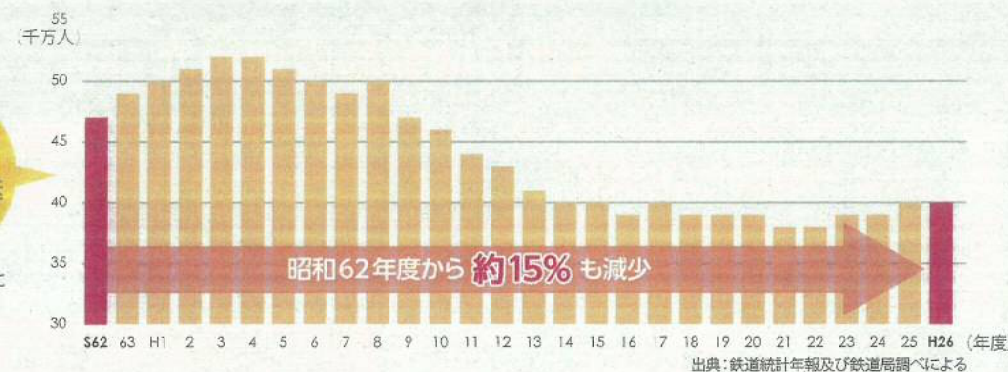
出典: 国土交通省資料

地域鉄道・乗合バスの輸送人員の推移

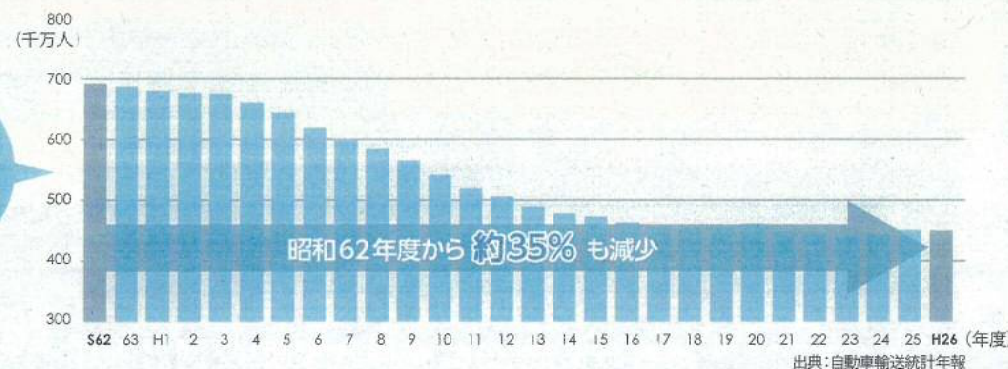


地域鉄道輸送人員の推移

※昭和63年度以降に開業した事業者を除く70社



乗合バス輸送人員の推移

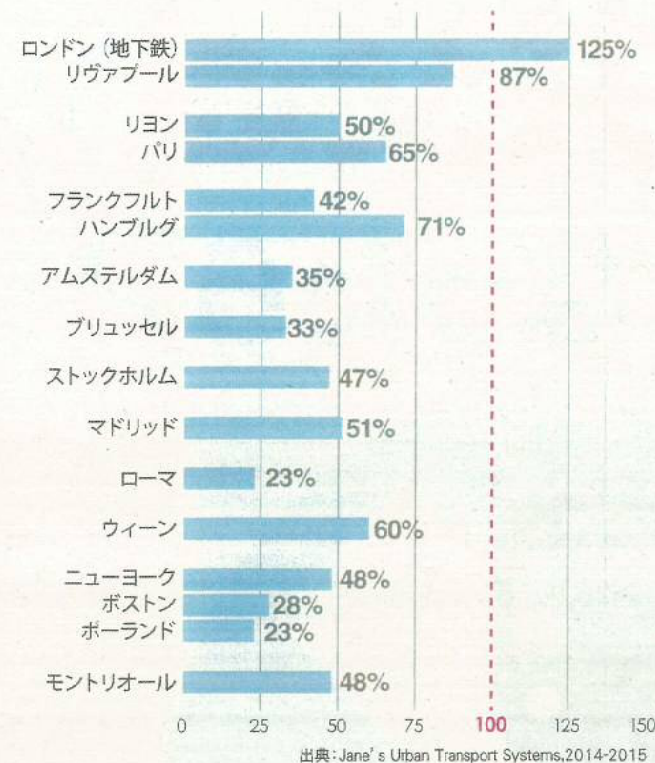


地域公共交通が地域を支えています

- ▶ 先進国では一部の都市を除いて、公共交通は地域を支えるインフラとして位置付けられ、運行費用の多くを行政で支えています。
- ▶ 仮にバスが廃止され、代替手段も確保されなければ、公共交通空白地域が一気に増加します。
- ▶ 鉄道が廃止されたエリアの方が、鉄道が存続しているエリアよりも人口が減少し、地価も下落しています。

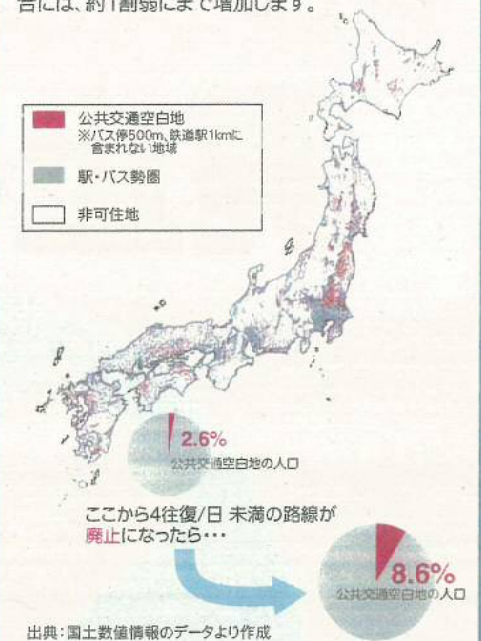
「先進国」の都市鉄道への補助

主要都市(代表的交通事業)における運賃回収率



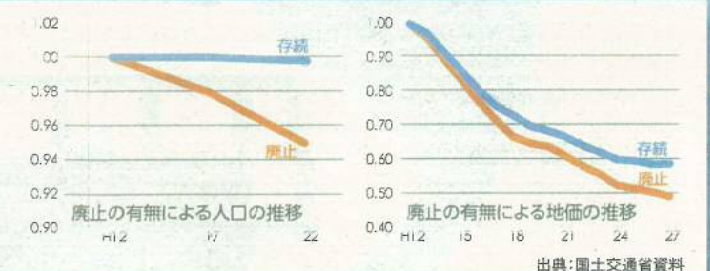
バス路線の廃止による公共交通空白地の拡大

現況では、公共交通空白地(鉄道駅から1km以上かつバス停から500m以上)の人口は3%未満ですが、4往復/日未満の路線が廃止になった場合には、約1割弱にまで増加します。



地域鉄道廃止と地域活力との関係

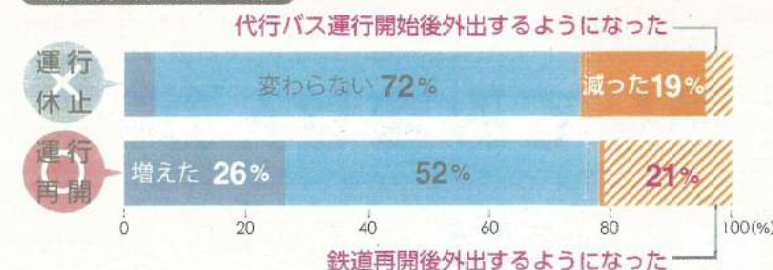
鉄道が平成12年以降に廃線になった市区町村を対象に、廃止駅と存続駅の駅周辺の人口と地価を比較すると、いずれも廃止駅の方が減少率が高くなっています。地域公共交通の廃止と地域のあり方には、大きな関わりがあることが分かります。



えちぜん鉄道運行休止と再開による外出頻度の変化

えちぜん鉄道はH13~H15の2年余りの期間に鉄道の運行休止と再開を経験しました。鉄道代行バスでは「ピーク時間帯にバスが満員で乗客が乗れない」や「交通量増加による渋滞で学生が遅刻」などのケースが続出したほか、約2割の人の外出機会が減少しました。

沿線住民の外出頻度の変化



鉄道・バスが廃止されると 生活の足を確保するために、 病院送迎等への 支援が必要になりませんか？

運賃収入では運行費用をまかなえない地域鉄道やバスは、現在行政からの補助金等の公的負担で維持されていますが、この補助金等の財源確保は困難な状況と言えます。

しかし、もし赤字の地域公共交通（鉄道・バスなど）が廃止になってしまったら、医療施設への送迎支援等で、廃止前よりも行政コストが増加してしまうかもしれません。

地 域公共交通は、地域の経済社会活動や人々の生活の基盤であり、その地域における公共財的役割は非常に大きなものです。しかし、公共交通利用者は特に地方部において減少し、交通事業者の経営状況が圧迫され、赤字路線を廃止せざるを得ないなど、地域公共交通の維持が困難な状況になってきています。

そこで

こ のため、地方公共団体から地域公共交通に対して行政補助という形での金銭的な支援が不可欠となっているものの、行政側も財政難から地域公共交通に対する支援の財源確保が容易ではありません。

ま た、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく地域公共交通網形成計画においても、まちづくり、観光等の関係施策との連携を求めていることから、地域公共交通の必要性や地域公共交通が生み出す効果について、交通分野だけではなく、他の行政分野も含めて明確化することが必要です。

地域公共交通（鉄道・バスなど）が廃止された場合に必要となる多様な行政部門の施策の費用を試算し、地域公共交通への補助金などの額と比較することにより、地域公共交通が生み出す効果と必要性を検討してみましょう。

支出と収入の差を、**補助金**で補填（赤字補填）することにより運行を継続しています。

この補助金を減らそうとすると、

「費用の削減」

「サービス水準の低下」

「利用者減少」

の負のスパイラルに。

地域公共交通サービスの確保により、**医療や福祉、まちづくり等の多様な行政**施策の費用を**節約**できています。これがクロスセクター効果です。



クロスセクター効果

地域公共交通の必要性を計る手法としては、他にも費用便益分析(B/C)があります。これは、利用者の移動時間短縮や道路の混雑緩和など地域公共交通サービスによる社会全体の便益を貨幣に換算し、サービスに必要な費用と比較するものです。

これに対して、今回で紹介する『クロスセクター効果』は、医療受診や買い物などの生活の足を確保するための行政コストに着目して、その効果を計ろうとするものです。



クロスセクター効果の算定について(例)

通院に利用されているバス路線が廃止

通院に利用されているバス路線が廃止される場合には、病院までの送迎サービス事業を検討する必要があります。

病院送迎貸切バス運行費用 [円/年]

= 貸切バス時間単価 [円/台・時]
 × (運行時間 + 点検等時間) [時/日]
 × 台数 [台] × 運行日数 [日/年]

通学に利用されているバス路線が廃止

同様に、通学に利用されている路線が廃止される場合には、スクールバスの運行事業の実施を検討する必要があります。

スクールバス運行費用 [円/年]

= 貸切バス時間単価 [円/台・時]
 × (運行時間 + 点検等時間) [時/日]
 × 台数 [台] × 授業日数 [日/年]

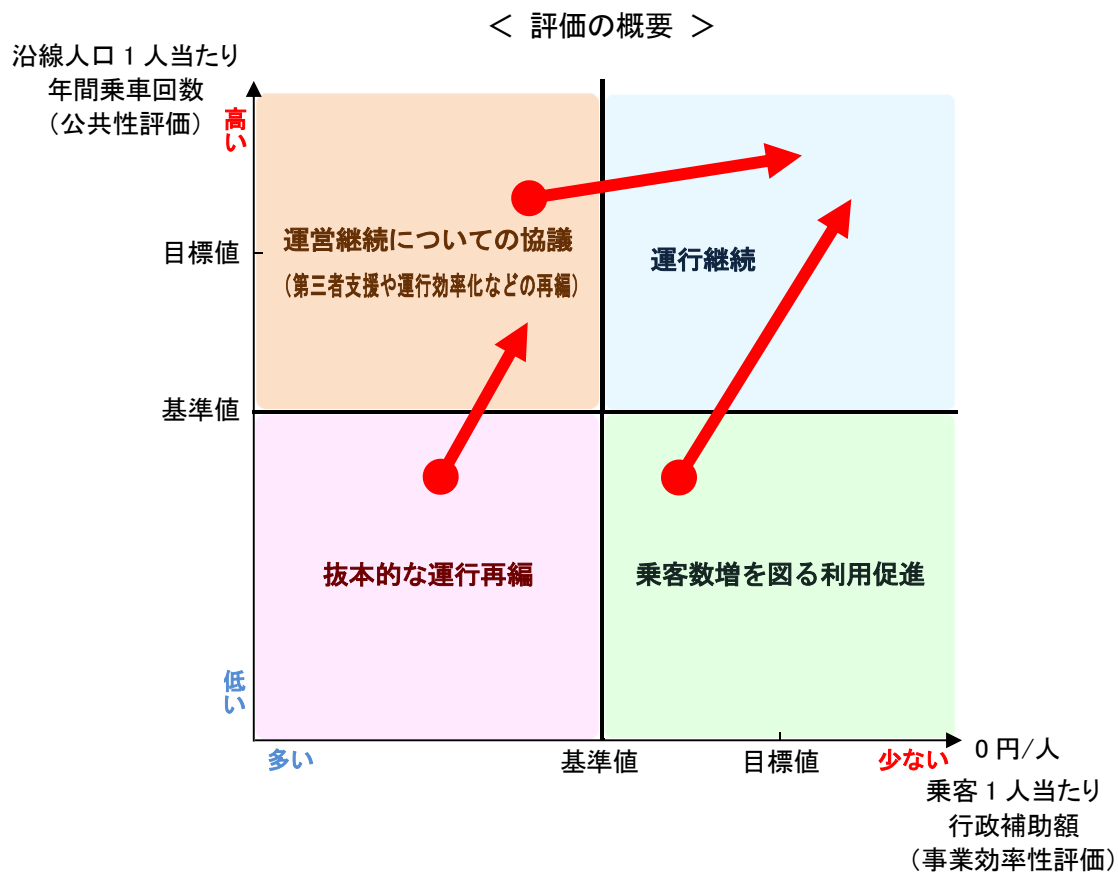
なお、通学の公共交通利用補助を現在実施していて、スクールバスの運行によって不要となる場合は、現在の費用を引いたものが追加費用となります。

(4) 路線バス・コミュニティバス路線の路線評価

※第2回地域公共交通活性化協議会の続き

1. 評価の考え方

- ・現在のコミュニティバスなどの地域公共交通事業には、公共性の観点から、行政の補助として公費が投入されているが、今後も地域公共交通事業を持続していくためには、際限なく公費を投入することはできず、一定の事業効率性も必要であるため、地域公共交通事業を事業効率性と公共性の2つの視点から評価する。
- ・事業効率性評価は「乗客1人当たり行政補助額」を、公共性評価は「沿線人口1人当たり年間乗車回数」と設定し、以下の図で示すように2軸で評価する。事業効率性評価・公共性評価それぞれに基準値を設定し、2軸とも評価が高い右上の領域をめざす。



2. 基準値の設定

- ・事業効率性評価の「利用者 1 人当たり行政補助額」の基準値は、サルビア号及び路線バスの福崎町内における全バス停の年間総利用者数が約 30,000 人、福崎町内におけるサルビア号及び路線バスの年間行政補助総額が約 21,000,000 円であることから、「700 円/人」と設定する。
- ・公共性評価の「沿線人口 1 人当たり年間利用回数」の基準値は、サルビア号及び路線バスの福崎町内における全バス停の年間総利用者数が約 30,000 人、福崎町の人口が約 20,000 人であることから、「1.5 回/人」と設定する。

< 福崎町内におけるサルビア号及び路線バスの年間利用者数と行政補助額 >

			年間利用者数 【人/年】	行政補助額 【円/年】
サル ビア 号	まちなか便		12, 623	8, 171, 000
	郊外便	川西	4, 133	4, 245, 310
		川東	1, 118	4, 509, 690
路 線 バ ス	姫路駅前～江鮎団地・ 西光寺～福崎駅前		3, 389	634, 000
	姫路駅前～南大貫～北 条営業所		5, 475	1, 464, 000
	姫路駅前～溝口～福崎 駅前		3, 494	1, 666, 000
合計			30, 232	20, 690, 000

※ 年間利用者数及び行政補助額の詳細な算定方法等については、参考資料を参照

出典) 福崎町及び神姫バス所管データ (平成 28 年度実績)

< 事業効率性評価及び公共性評価の基準値 >

	事業効率性評価	公共性評価
	利用者 1 人当たり行政補助額	沿線人口 1 人当たり年間利用回数
基準値	700 円/人	1.5 回/人

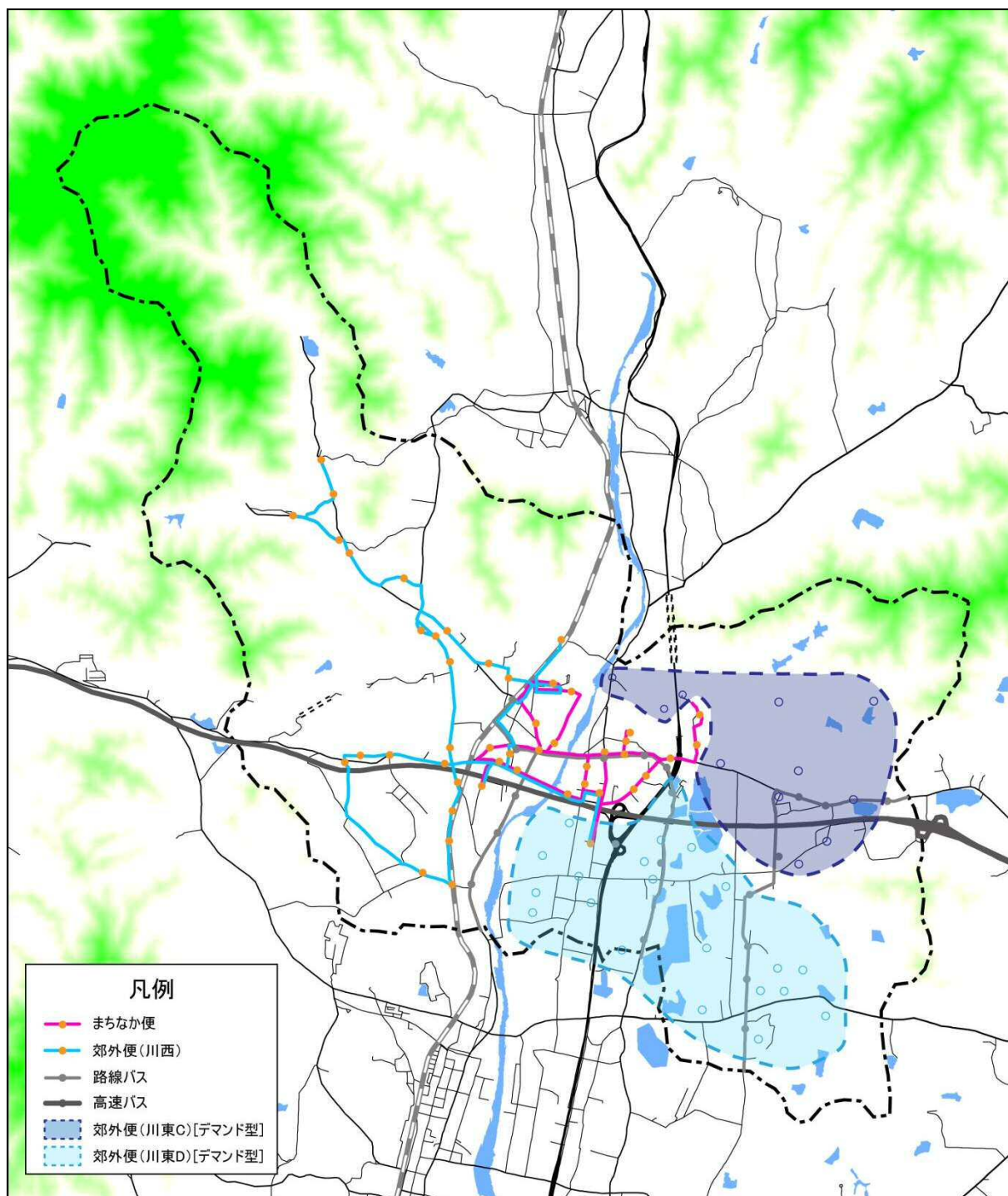


クロスセクター効果等を参考に基準値を変更予定

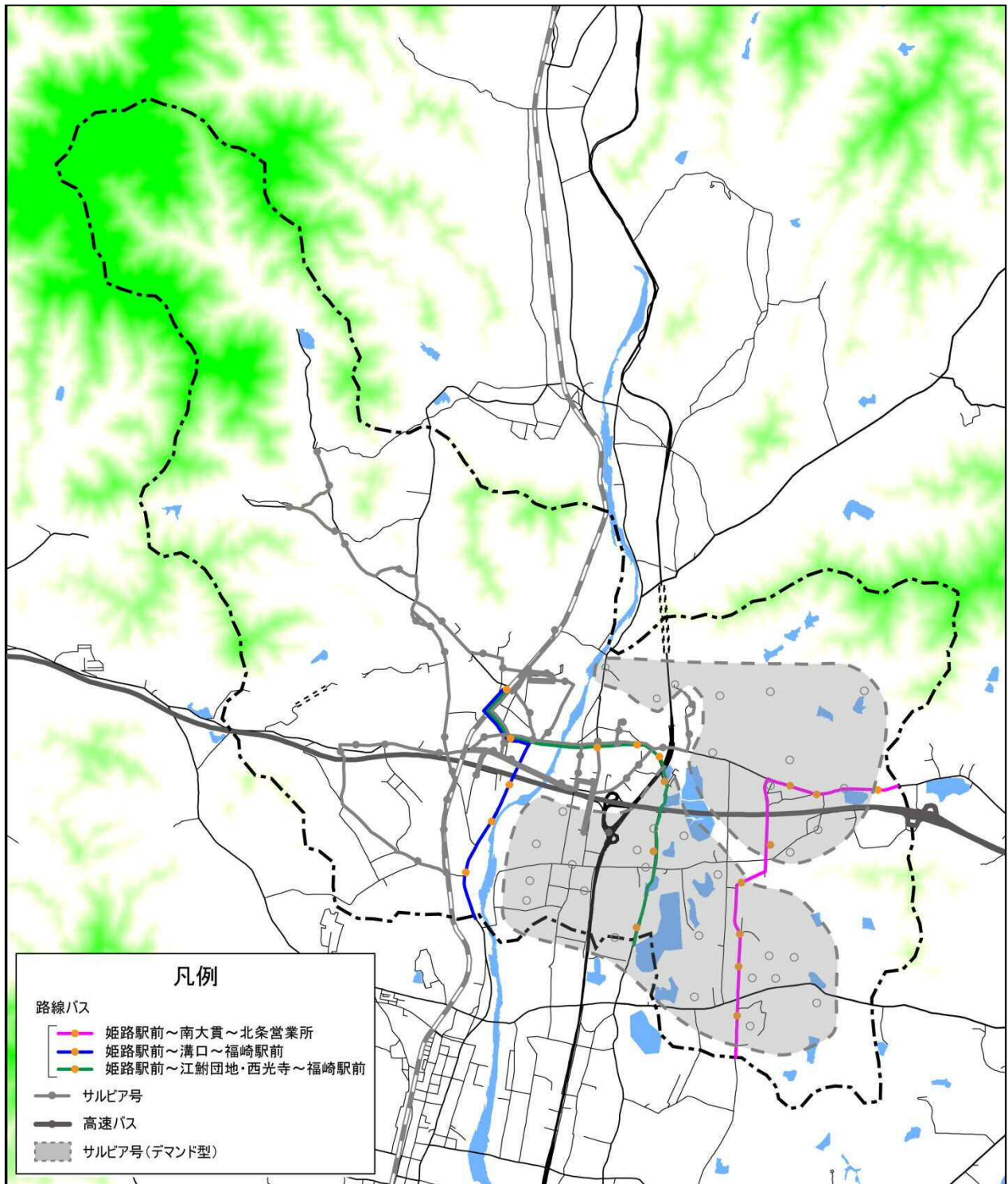
3. 評価対象路線

- ・評価対象路線は、現在福崎町内を運行しているコミュニティバス 3 系統、及び路線バス 3 系統の合計 6 系統とする。

< 評価対象路線（コミュニティバス） >



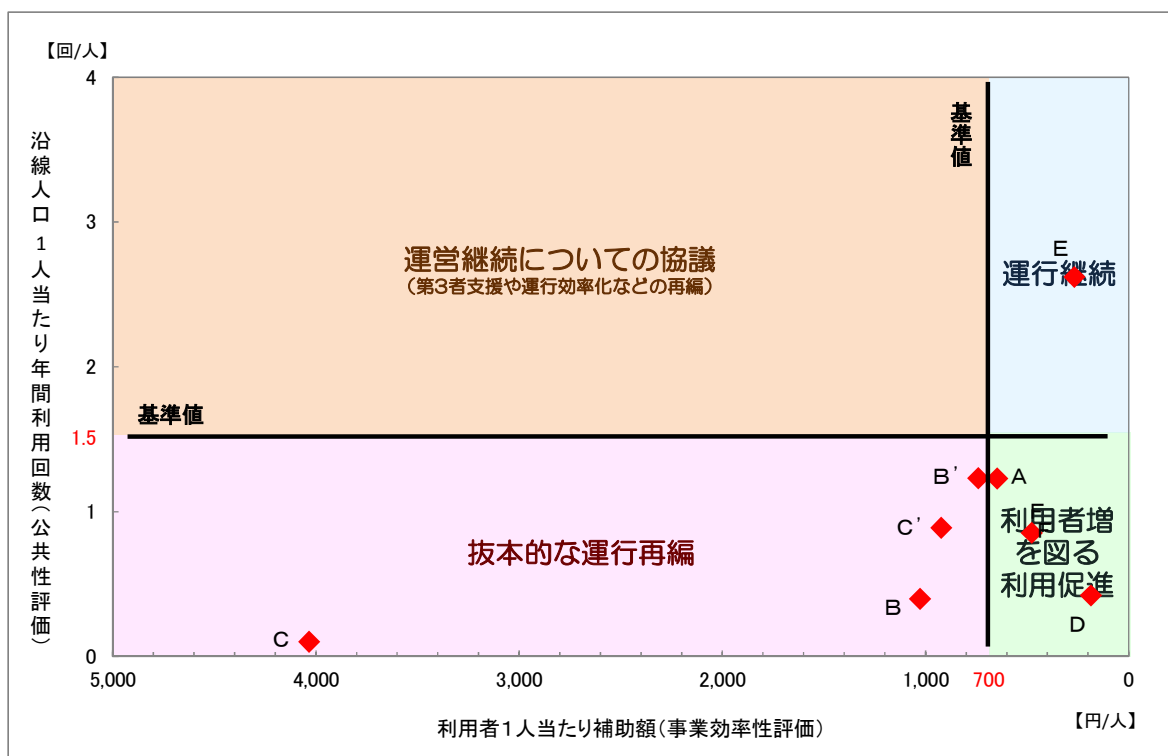
< 評価対象路線（路線バス） >



4. 評価結果

- ・系統評価結果は以下に示すとおりであり、「B：サルビア号 郊外便（川西）」及び「B’：サルビア号 まちなか便＋郊外便（川西）」、「C：サルビア号 郊外便（川東）」、「C’：サルビア号 まちなか便＋郊外便（川東）」については、「抜本的な運行再編」を検討する必要がある結果となっている。

< 系統評価結果 >



系統番号	評価対象路線	評価結果
A	サルビア号 まちなか便	利用者増を図る利用促進
B	サルビア号 郊外便(川西)	抜本的な運行再編
B'	サルビア号 まちなか便＋郊外便(川西)	抜本的な運行再編
C	サルビア号 郊外便(川東)	抜本的な運行再編
C'	サルビア号 まちなか便＋郊外便(川東)	抜本的な運行再編
D	路線バス 姫路駅前～江鮎団地・西光寺～福崎駅前	利用者増を図る利用促進
E	路線バス 姫路駅前～南大貫～北条営業所	運行継続
F	路線バス 姫路駅前～溝口～福崎駅前	利用者増を図る利用促進

参考資料

■ 評価の算出方法について

1. 沿線人口の算出方法

- ・平成 27 年国勢調査地域メッシュデータ（500m メッシュ）のメッシュ人口を、各メッシュにおける福崎町域の面積割合で按分し、さらに各系統のバス停から半径 500m以内に入るメッシュの面積割合で按分した人口を、沿線人口として算出した。

2. 年間利用者数の算出方法

- ・年間利用者数は平成 28 年度のデータを用いている。
- ・サルビア号の年間利用者数は、平成 28 年 4 月～平成 29 年 3 月の実績を用いた。なお、路線バスの利用は、福崎町内外での利用が多いことから、「乗降者数」を利用者として用いている。
- ・路線バスの年間利用者数は、神姫バスより提供いただいた平成 28 年 6 月 6 日（月）～12 日（日）の系統別バス停別乗降者数を福崎町内利用のみで抽出し、日平均乗降者数とした上で、運行日数（365 日）を乗じて算出した。

3. 行政補助額の算出方法

- ・サルビア号は県・町の補助額を合算した額とした。なお、郊外便は川西と川東の合計金額となっていることから、運行経費（行政補助額＋運賃収入）を算出した上で、運行日数で按分した金額から、各系統の運賃収入をそれぞれ除した額としている。
- ・路線バスは国・県・町の補助額を合算した額とした。

4. 評価データ

- ・系統別の評価データを示した表は以下に示すとおりであり、沿線人口 1 人当たり年間乗車回数（公共性評価）は年間利用者数から沿線人口を除して算出し、乗客 1 人当たり行政補助額（事業効率性評価）は行政補助額から年間利用者数を除して算出した。

< 各系統別評価データ >

評価番号	路線名	① 沿線人口 (人)	② 年間利用者数 (人/年)	③ 行政補助額	沿線人口1人当たり 年間利用者数 (公共性評価) ②÷①	利用者1人当たり 行政補助額 (事業効率性評価) ③÷②
A	サルビア号 まちなか便	10,279人	12,623人	8,171,000円	1.23回/人	647円/人
B	サルビア号 郊外便(川西)	10,384人	4,133人	4,245,310円	0.40回/人	1,027円/人
B'	サルビア号 まちなか便＋郊外便(川西)	13,610人	16,756人	12,416,310円	1.23回/人	741円/人
C	サルビア号 郊外便(川東)	10,975人	1,118人	4,509,690円	0.10回/人	4,034円/人
C'	サルビア号 まちなか便＋郊外便(川東)	15,463人	13,741人	12,680,690円	0.89回/人	923円/人
D	路線バス 姫路駅前～江鮎団地・西光寺～福崎駅前	8,051人	3,389人	634,000円	0.42回/人	187円/人
E	路線バス 姫路駅前～南大貫～北条営業所	2,090人	5,475人	1,464,000円	2.62回/人	267円/人
F	路線バス 姫路駅前～溝口～福崎駅前	4,091人	3,494人	1,666,000円	0.85回/人	477円/人

出典）沿線人口：平成 27 年国勢調査地域メッシュ統計

年間利用者数（サルビア号）：健康福祉課所管データ（平成 28 年度）

年間利用者数（路線バス）：神姫バス所管データ（平成 28 年度）

行政補助額（サルビア号）：健康福祉課所管データ（平成 28 年度 県・町合計額）

行政補助額（路線バス）：まちづくり課所管データ（平成 28 年度 国・県・町合計額）

○路線バスの利用促進活動についての報告（学校モビリティマネジメント活動）

実施日：平成29年11月15日（水） 10時30分～12時20分

実施場所：福崎町立 八千種小学校

主催者：福崎町、神姫バス株式会社、近畿運輸局 の3者共催

実施対象：小学3年生 20名、小学4年生 16名 計36名

実施内容：①バリアフリー教室：近畿運輸局 交通政策部 消費者行政・情報課

②安全教室（死角等について）：神姫バス株式会社

③乗車体験（バスの乗り方・マナーについて）：神姫バス株式会社

（JR福崎駅までの実車体験）

④JR福崎駅周辺整備事業の説明：福崎町

【新聞記事】

2017(H29)11.16(木) 読売新聞

車いすでバス「景色違った」

路線バスのバリアフリー対策などについて知ってもらうため、福崎町と国土交通省近畿運輸局、神姫バス（姫路市）は15日、福崎町八千種の町立八千種小で交通安全教室を開催。同小の3、4年生の36人が車いすの体験乗車などをした。

町と同運輸局は、公共交通を軸に町づくりの課題解決を目指す地域連携サポートプラン協定を7月に締結。町内では高齢化が進み、車いすでバスを利

福崎の児童ら体験

用する人が増えると予想されることから、子どもたちが体が不自由な人たちへの配慮を考えるきっかけにと、神姫バスの協力を得て企画した。

子どもらは、同運輸局の職員から「バスでは障害者や高齢者に席を譲り、走行中は席を立たないで」などと説明を受けた後、2人1組に。1人が車いすに乗り、もう1人が後ろから押す役目を担って、スロープを使ってバス車内に乗り込んだ。

4年の尾上隼麻君(10)は「車いすでスロープに乗ると普段と景色が違って少し怖かった。自分がバスに乗らなくても、車いすの人を見かけたら、手助けしたい」と話した。

車いすでバスに乗車する児童ら（福崎町八千種で）



【広報・ホームページ】

- ・12月広報で、路線バス利用増進及び学校モビリティマネジメントについて掲載予定

(座学の様子)



(バリアフリー教室1)



(車椅子の体験乗車)



(乗り方教室)



(乗車体験：福崎駅まで)



(記念撮影)

