

平成29年度 第4回福崎町地域公共交通活性化協議会会議次第

日 時 平成30年2月27日(火)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 (資料1)
- (2) 近畿運輸局による地域連携サポートプランにかかる提案について (資料2)
- (3) 福崎町地域公共交通網形成計画 (素案) について (資料3～5)

活性化協議会委員の皆様のご意見に対する回答について
路線バス・コミュニティバス路線の評価について
福崎町におけるクロスセクター効果について 等を含む

4 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について
- ・ 資料2 近畿運輸局による地域連携サポートプラン提案書 (写し)
- ・ 資料3 福崎町地域公共交通網形成計画 (素案) 平成30年2月19日時点
- ・ 資料4 地域公共交通活性化協議会委員の皆様からのご意見及び回答
- ・ 資料5 福崎町においてのクロスセクター効果

■用語集：福崎町地域公共交通網形成計画 (素案) 分

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 | 町 |
| 16 | | 技監 | 村 上 修 | 道路管理者(町) |

■オブザーバー

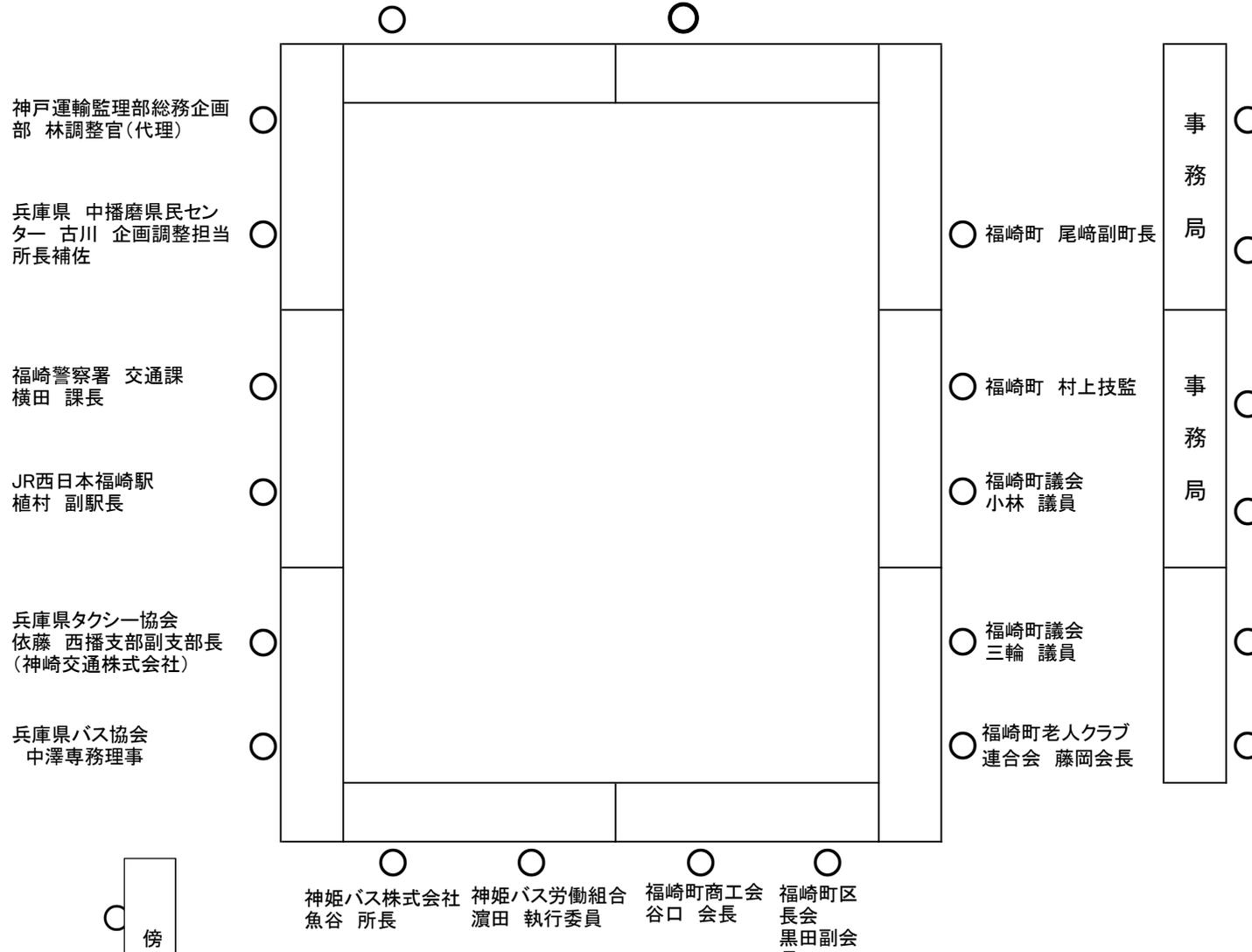
| | 区 分 | 役 職 | 氏 名 | 備 考 |
|---|-----|------------------------------|-------|-----|
| 1 | 国 | 近畿地方整備局姫路河川国道事務所 道路管理第二課長 | 中 山 実 | |
| 2 | 兵庫県 | 兵庫県県土整備部県土企画局 交通政策課 副課長 | 正垣あおい | |

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

座席位置表(大会議室) H30.2.27開催分

近畿運輸局交通政策部
交通企画課 若井係長

松本会長

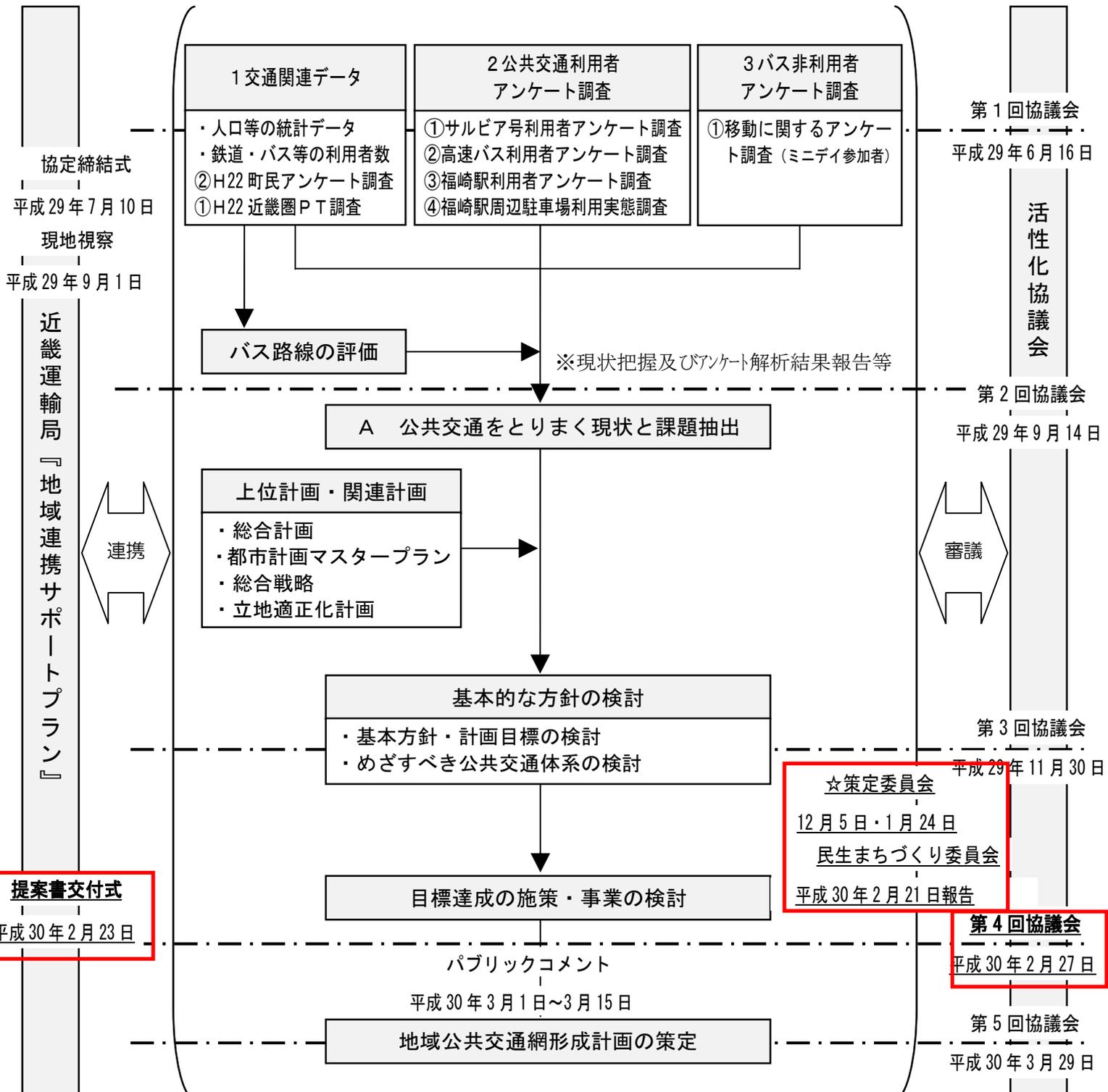


計画策定までの検討フロー

福崎町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、これらの内容をとりまとめた福崎町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「福崎町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。



兵庫県福崎町 「地域連携サポートプラン」

提 案 書



平成30年2月

国土交通省
近畿運輸局
神戸運輸監理部兵庫陸運部

兵庫県福崎町の概要、公共交通に関する主な取組

 近畿運輸局

町の概要

- 兵庫県の中央部からやや南寄りに位置し、播磨地域の中心地である姫路市中心部から約17kmの距離にある。周辺を山々に囲まれた盆地形状の町域となっており、南北に清流「市川」が流れている。
- 中国自動車道と播但連絡道路が「福崎IC」で交差しており、広域交通の要衝地である。
- 人口はほぼ横ばいに推移している。高齢化率は上昇傾向にあり、平成27年には27%を超えている。通勤・通学とも流入数が流出数を上回っており、昼間人口比率は112.4%で兵庫県内1位である。
- 柳田國男生家・神積寺など、豊かな自然と歴史文化を堪能できる観光資源が点在している。辻川界隈の河童像やもち麦食品の人気により、観光客は大幅に増加している。
- 民間開発による東西の工業団地が、経済活性化や雇用機会創出などで大きな役割を果たしている。分譲は完了しているが設備投資が拡大傾向にあり、駐車場不足や交通渋滞が課題となっている。

人口：19千人
面積：45.8km²



公共交通に関する主な取組み

◆町の計画

| | |
|-----|-----------------------------|
| H26 | 福崎町第5次総合計画策定 |
| H28 | 福崎町総合戦略 福崎町都市計画マスタープラン改定 |
| H29 | 福崎町立地適正化計画策定 |
| H30 | 福崎町地域公共交通網形成計画策定(予定) |

◆広域の計画(播磨圏域)

| | |
|-----|-----------------------|
| H26 | 播磨圏域経済成長戦略策定 |
| H29 | 中播磨圏域の立地適正化の方針策定 |
| H30 | 播磨圏域鉄道沿線まちづくり計画策定(予定) |



◆公共交通に関する取組み

| | |
|-----|---|
| H11 | サルビア号(無償福祉バス)の運行開始 |
| H22 | 福崎町地域公共交通会議の設置 |
| H24 | サルビア号再編(有償化、市街地部:定時定路線、郊外便:デマンド) |
| H26 | サルビア号再編(まちなか・川西:定時定路線、川東:デマンド) |
| H26 | 福崎駅周辺整備事業開始 |
| H28 | 福崎町地域公共交通活性化協議会へ移行 福崎駅~西部工業団地のバス運行社会実験(H28.4.1~H29.3.31) |

公共交通の現状

鉄道 JR播但線 福崎駅

朝夕のピーク時には、姫路方面へ3～4本/時、寺前・和田山方面へ2～3本/時の運行がされている。
1日あたりの乗降人員は平成18年以降年々減少傾向であったが、ここ数年はほぼ横ばいである。
駅周辺に賑わいと憩いを創出することを目的として平成26年度から「福崎駅周辺整備事業」を進めている。

高速バス 福崎インターバス停

神姫バス(株)・西日本JRバス(株)により運行されている。(大阪方面へ15便/日、津山方面へ14便/日)

民間路線バス

神姫バス(株)により、以下の3系統が運行されている。
「姫路駅～溝口経由福崎駅」「姫路駅～江飼団地経由福崎駅」「姫路駅～南大貫経由北条営業所」
現在は北部の市川町や神河町、西部の旧：夢前町・旧：安富町(現：姫路市)に向けては運行されていない。
町内の1日あたりの乗降人員は、5年間ほぼ横ばいである。

コミュニティバス:サルビア号

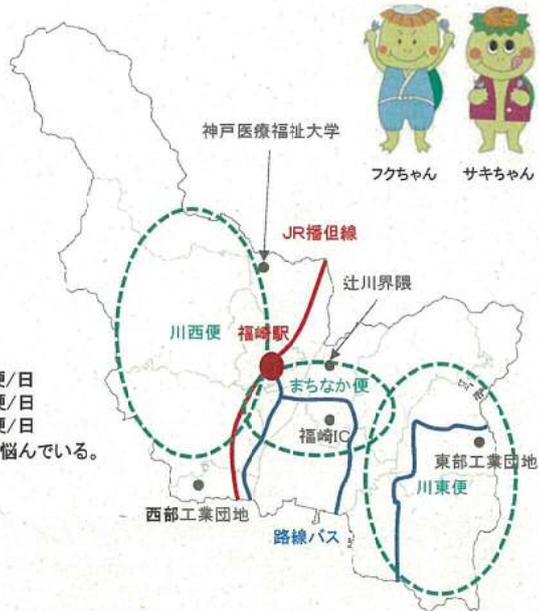
「まちなか便」 定時定路線 12人乗り 神姫バス 月曜～土曜(祝日除く)の毎日 1系統 8便/日
「郊外便(川西地区)」 定時定路線 8人乗り 神崎交通 月曜～土曜(祝日除く)の奇数日 2系統 各5便/日
「郊外便(川東地区)」 デマンド型 8人乗り 神崎交通 月曜～土曜(祝日除く)の偶数日 2系統 各4便/日
※「まちなか便」「郊外便(川西地区)」の利用者数は増加傾向であるが、「郊外便(川東地区)」は伸び悩んでいる。

タクシー

神崎交通(株)が町内全域で運行している。
昼間は、福崎駅から辻川界限・工業団地・商業施設への利用が多いが、夜間の利用は少ない状況にある。

※スクールバス(神戸医療福祉大学)

福崎駅から神戸医療福祉大学まで、終日運行している。(土日祝を含む毎日:7時台～22時台まで)
寮生の買物等を目的として、学生寮と町中心部を結ぶ巡回便を運行している。(土日祝を含む毎日:17時台～21時台まで)



課題

- ① 住民ニーズにきめ細かく対応した公共交通ネットワークの構築による地域社会の活力の維持・向上
- ② 隣接する市町の間・連携による都市機能確保に資する広域ネットワークの形成
- ③ 観光旅客等の移動の利便性向上
- ④ 住民を含む関係者の参画による公共交通の維持・活性化



ガジロウ 2

課題解決に関する提案(兵庫県福崎町) ①

課題 ①

住民ニーズに
きめ細かく対応した
公共交通ネットワークの
構築による地域社会の
活力の維持・向上

コミュニティバス「サルビア号」は町内3コースで運行されているが、以下のような課題がある。

- まちなか便は、通勤・通学に利用できる時間帯に運行されていない。
- 郊外便は地区ごとに奇数日、偶数日に運行されており、曜日が固定されていない。
- 郊外便(川東便)は、町の中心部へ直接アクセスできる場所が少ない。
- 高速バス停留所(福崎IC)へアクセスすることができない。

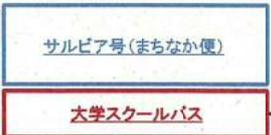
「サルビア号」の運行形態の改善による利便性の向上

- 「サルビア号(郊外便)」について、日常生活のリズムにあわせた利用がしやすいように、運行曜日を固定したり、運行日を拡大するなどの見直しをすることが考えられる。
- 利用者数が伸び悩んでいる「サルビア号(川東便)」について、町の主要施設が集積する市街地へのアクセス改善や、路線バス停留所から離れた地域の高齢者等の移動環境の改善を目的に、乗降可能箇所を拡大して利便性を向上させることが考えられる。
- 広域移動の利便性を確保するため、高速バス停留所(福崎IC)へサルビア号を乗り入れることが考えられる。

既存の交通手段の活用による移動手段の確保

- JR福崎駅・福崎町役場周辺などの市街地において生活サービスやコミュニティを持続的に確保するため、「サルビア号:まちなか便」の運行に加えて、大学所有のスクールバスを住民輸送に活用することにより、通勤・通学時間帯の移動手段を確保することが考えられる。なお、検討にあたっては、それぞれの交通機関が果たすべき役割を明確にして、相互の連携補完を図ることが重要である。

| | | | | | | | | | |
|----------|------|-------|-------|-------|----------|-------|-------|-------|-------|
| 福崎(安富方面) | 8:40 | 9:00 | 10:00 | 11:00 | 福崎(安富方面) | 13:05 | 14:00 | 15:00 | 16:00 |
| 福崎(市川方面) | 8:45 | 9:35 | 10:35 | 11:35 | 福崎(市川方面) | 13:10 | 14:05 | 15:05 | 16:05 |
| 福崎(川東方面) | 8:50 | 9:50 | 10:50 | 11:50 | 福崎(川東方面) | 13:15 | 14:10 | 15:10 | 16:10 |
| 西園寺 | 9:27 | 10:27 | 11:27 | 12:27 | 西園寺 | 14:04 | 15:04 | 16:04 | 17:04 |
| 安富(市川方面) | 9:30 | 10:30 | 11:30 | 12:30 | 安富(市川方面) | 14:08 | 15:08 | 16:08 | 17:08 |
| 福崎(安富方面) | 9:24 | 10:09 | 11:00 | 12:00 | 福崎(安富方面) | 14:02 | 15:00 | 16:00 | 17:00 |



スクールバスの活用(イメージ)

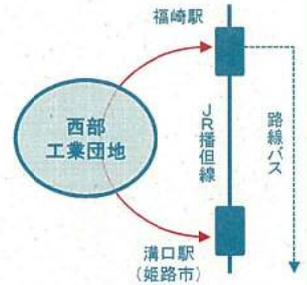
課題 ②

隣接する市町の
分担・連携による
都市機能確保に資する
広域ネットワークの形成

- 約4000人の従業員が通勤している西部工業団地については、公共交通でアクセスすることができず、周辺道路は町域外からの通勤のための自家用車等で慢性的な渋滞が発生している。
- 神河町にある神崎総合病院（神崎郡で唯一の公立病院）には、福崎町の住民も通院しているが、公共交通アクセスは隣の市川町からのコミュニティバスがあるのみである。また、市川町から福崎町へは買い物目的等の需要が一定程度あるが、これに対応した公共交通アクセスは存在しない。

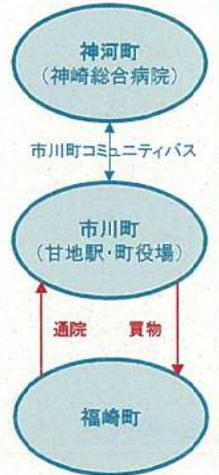
西部工業団地周辺のアクセス確保

- 町外からの通勤者等の交通アクセスを確保するため、「溝口駅（姫路市）～西部工業団地～福崎駅」のバス交通を整備し、自家用車から公共交通への利用転換を促進することにより、交通渋滞や駐車場不足などの課題の解決に繋げることが考えられる。なお、路線等を検討するにあたっては、既存の路線バスとの役割分担に留意し、整合性を図ることが重要である。



市川町と連携した神崎総合病院へのアクセス確保等

- 市川町との間に共同でコミュニティバスを運行することにより、福崎町から市川町経由での神崎総合病院へのアクセスと、市川町から福崎町への買い物等アクセスを同時に提供することが考えられる。



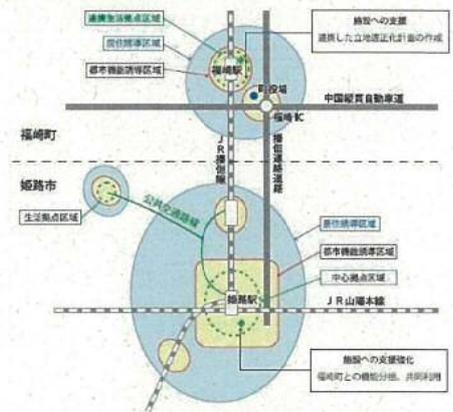
課題 ②

隣接する市町の
分担・連携による
都市機能確保に資する
広域ネットワークの形成

- 姫路市が中心となって「播磨圏域経済成長戦略」が策定されており、圏域の8市8町が連携しながら、雇用創出・定住促進・地域の活力向上を図ることが求められている。
- 特に圏域の一大交通結節点であるJR姫路駅方面へのアクセスを高い水準で確保・維持することが重要である。

播磨圏域の中心都市「姫路」へのアクセス確保

- 姫路市等への主要な交通手段であるJR播但線の維持・活性化のため、福崎駅の周辺整備事業を実施するにあたっては、高齢者に優しい待合スペースの整備に加えて、鉄道とバスのダイヤを調整するなど、ハード・ソフトの両面から具体的方策を検討することが効果的である。



- 鉄道と並んでJR姫路駅等への重要なアクセス手段である路線バスについても、沿線市町と共同で生産性向上のための取組を進めるなど、維持・活性化を図ることが重要である。

課題 ③

観光旅客等の
移動の利便性向上

- 柳田國男生家・もちむぎのやかた・河童像などがある辻川界隈を中心に観光客数が大幅に伸びているが、点在する観光資源をつなぐ周遊ルートが未整備のため、短期の滞在にとどまっている。
- 地域の玄関口である福崎駅において、観光地へのアクセス方法などの案内が少なく、訪日外国人を含む来訪者に対する情報提供が不十分である。

タクシーを活用した様々な移動ニーズへの対応

- 観光旅客等の多様なニーズに、きめ細かく柔軟に対応するために、少人数の機動的な輸送に優れたタクシーを活用することが有効である。具体的には、関係者が一体となって、観光ルートを選定したり、買物割引特典を付与したりするなど、付加価値の高い魅力的な観光タクシーを導入することなどが考えられる。

福崎駅再整備にあわせたデジタルサイネージ等の導入

- 観光資源を活用した需要創出のためには、訪日外国人旅行者を含む来訪者にとっても分かりやすいように情報提供が行われることが重要である。福崎駅の再整備に合わせてデジタルサイネージを設置するなど、公共交通の情報をきめ細かく伝えることは利便性向上に極めて有効である。

※訪日外国人向けの多言語化対応等を同時に行うことにより、「訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業費補助金」等、国の支援制度を活用することも可能である。



辻川山公園の河童



柳田國男生家



バス運行情報（姫路市）

課題 ④

住民を含む
地域の関係者の参画による
公共交通の維持・活性化

- 自治体の財政や公共交通事業者の経営をとりまく環境が厳しい中で地域公共交通を持続していくためには、利用者や地域の応分の負担についても十分に検討する必要がある。
- 町内の各交通について一覧性のある形で情報提供がなされておらず、手軽に利用しにくい。
- 自家用車での移動に依存する住民が多く、自家用車が使えなくなった場合の移動手段について十分に考えられているとはいえない状況である。

サービス水準に応じた適切な利用者負担

- コミュニティバスの運賃の設定にあたっては、利用者による応分の負担のあり方について、地域公共交通活性化協議会で十分に協議した上で、必要に応じて見直しを図ることも必要である。

わかりやすい公共交通情報の提供

- 鉄道・バス・タクシーなど、あらゆる交通モードを網羅した交通案内をホームページ等で発信することにより、ルート・ダイヤ・利用の仕方などを分かりやすく情報提供することが考えられる。

新たな需要創出に向けた取組

- 地域公共交通について、住民が自ら主体的に考えて、行動するきっかけとするため、「交通安全教室」「バスの乗り方教室」などの住民参加型イベントを開催するなど、公共交通を身近なものとして意識してもらう取組を継続することが重要である。



（平成29年11月八千種小学校交通安全教室）

- 平成29年 7月10日
地域連携サポートプラン協定の締結
- 平成29年 9月 1日
福崎町・運輸局による現地調査・打合せ
- 平成29年 9月14日
福崎町地域公共交通活性化協議会（現状分析・課題整理）
- 平成29年10月 5日
福崎町・運輸局による関係者（交通事業者・神戸医療福祉大学）との協議・調整
- 平成29年10月24日
学識経験者による現地調査・助言
- 平成29年11月15日
八千種小学校 交通安全教室
- 平成29年11月30日
福崎町地域公共交通活性化協議会
（地域公共交通網形成計画の方向性）
- 平成30年 2月13日
福崎町・運輸局による打合せ、神戸医療福祉大学との協議・調整
- 平成30年 2月15日
地域連携サポートプラン課題研究会
（学識経験者等からの助言・意見交換）
- 平成30年 2月23日
地域連携サポートプラン提案書交付



▲地域連携サポートプラン協定締結式



▲町長・副町長との意見交換



▲神姫バスとの協議



▲神戸医療福祉大学との協議



▲神崎交通との協議



▲学識経験者による助言

(資料3)

福崎町地域公共交通網形成計画（案）

平成30年2月19日

兵庫県 福崎町

— 目次 —

| | 頁 |
|--|----|
| 第1章 福崎町地域公共交通網形成計画の概要 | 1 |
| 1.1 計画策定の背景と目的..... | 1 |
| 1.2 計画の位置付け..... | 2 |
| 1.3 計画の区域..... | 2 |
| 1.4 計画の期間..... | 3 |
| 1.5 計画の構成..... | 3 |
| | |
| 第2章 福崎町の交通をとりまく現状と課題 | 4 |
| 2.1 福崎町の概況..... | 4 |
| (1) 位置・地勢..... | 4 |
| (2) 人口..... | 5 |
| (3) 観光..... | 8 |
| 2.2 福崎町における交通の現状..... | 9 |
| (1) 公共交通網の概要..... | 10 |
| (2) 鉄道の現状..... | 11 |
| (3) 路線バス及び高速バスの現状..... | 16 |
| (4) コミュニティバスの現状..... | 21 |
| (5) バス交通の運行に対する補助額及び運行経費..... | 28 |
| (6) 鉄道・バスによる人口カバー状況..... | 29 |
| (7) タクシーの現状..... | 30 |
| (8) 外出支援サービス事業の利用状況..... | 31 |
| (9) 道路交通の現状..... | 32 |
| 2.3 町民の移動状況..... | 33 |
| (1) 移動の目的と利用交通手段..... | 33 |
| (2) 町民の流動..... | 34 |
| (3) 自動車を気軽に利用できない人の移動特性..... | 35 |
| (4) 高齢者等の移動に関するアンケート調査結果（ミニデイ参加者）から見た利用状況..... | 37 |
| 2.4 本町の公共交通をとりまく現状と今後の課題..... | 40 |
| | |
| 第3章 上位計画及び関連計画等の概要 | 41 |
| 3.1 福崎町第5次総合計画（2014年〔H26〕12月 福崎町）【上位計画】..... | 41 |
| 3.2 都市計画マスタープラン（2016年〔H28〕6月 福崎町）【上位計画】..... | 43 |
| 3.3 福崎町立地適正化計画（2017年〔H29〕3月 福崎町）【関連計画】..... | 45 |
| 3.4 福崎町自治基本条例（2013年〔H25〕7月 福崎町）【関連計画等】..... | 47 |
| 3.5 近畿運輸局による地域連携サポートプラン（2018年〔H30〕2月 近畿運輸局）【提案】..... | 48 |

| | |
|---|----|
| 第4章 地域公共交通網形成計画の方向性 | 49 |
| 4.1 基本理念 | 49 |
| 4.2 基本方針 | 50 |
| 4.3 本町が目指す公共交通網 | 52 |
| 4.4 施策体系 | 54 |
| | |
| 第5章 目標達成に向けた施策・事業及び数値目標の設定 | 55 |
| 基本方針1：“まちの玄関口”の整備 | 55 |
| 基本方針2：まちなかの回遊性向上 | 58 |
| 基本方針3：郊外におけるバス利便性の向上 | 61 |
| 基本方針4：町外との連携による交流人口の増加 | 66 |
| 基本方針5：利用しやすく持続可能な公共交通づくり | 69 |
| ■ 数値目標の設定 | 78 |
| | |
| 第6章 計画の実現に向けて | 80 |
| 6.1 公共交通を支える三者の連携 | 80 |
| 6.2 持続可能な公共交通確保のための他分野との連携 | 81 |
| 6.3 計画達成状況の評価及び計画の見直し | 82 |
| (1) PDCAサイクルによる施策・事業の改善 | 82 |
| (2) 社会情勢の変化に対応した計画の見直し | 84 |

第1章 福崎町地域公共交通網形成計画の概要

1.1 計画策定の背景と目的

まちづくりと一体となった公共交通ネットワークの維持・発展を通じた地域の活性化などを基本政策とした「交通政策基本法」が2013年(H25)12月に制定され、日常生活の移動手段の確保を行政の責務として明示されています。2014年(H26)5月には「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が改正され、地方公共団体が中心となり、まちづくりと連携し、面的な公共交通ネットワークの再構築を図るため、地域公共交通網形成計画を策定することができることとなりました。

福崎町(以下、「本町」という)では、鉄道、路線バス、コミュニティバス、タクシー等の公共交通が運行されており、町民の通勤、通学や買物、通院などの日常生活の移動手段としての役割を担っています。また、上位計画の「福崎町第5次総合計画(2014年[H26]12月策定)」や「福崎町都市計画マスタープラン(2016年[H28]6月改定)」、「福崎町立地適正化計画(2017年[H29]3月)」の中でも公共交通の利用促進や交通結節点機能の強化を記載しており、都市構造を構築するうえで極めて重要な事業として、その利便性向上に努めています。

しかしながら、本町の交通をとりまく現状としては、子供や高齢者も含めて7割以上の方が自動車で移動されており、自動車に依存した交通体系となっています。自動車利用を町民の全ての方が問題なく利用されているならば、利便性の高い自動車の利用が多くても特に問題ありません。しかし、自動車運転免許を持っていない人や家に自動車がない人は気軽に自動車を利用することができなく、本町にはこの自動車を気軽に利用できない人が約3割いらっしゃいます。また、自動車を気軽に利用できていない人は、その他の人と比べて外出しづらい状況が確認されていることから、高齢者をはじめとした自動車を気軽に利用できない人の移動手段として、公共交通の重要性は非常に大きいです。さらに、自動車運転免許返納者の増加や高齢化の進展に伴って、公共交通の重要性はますます増加すると考えられます。

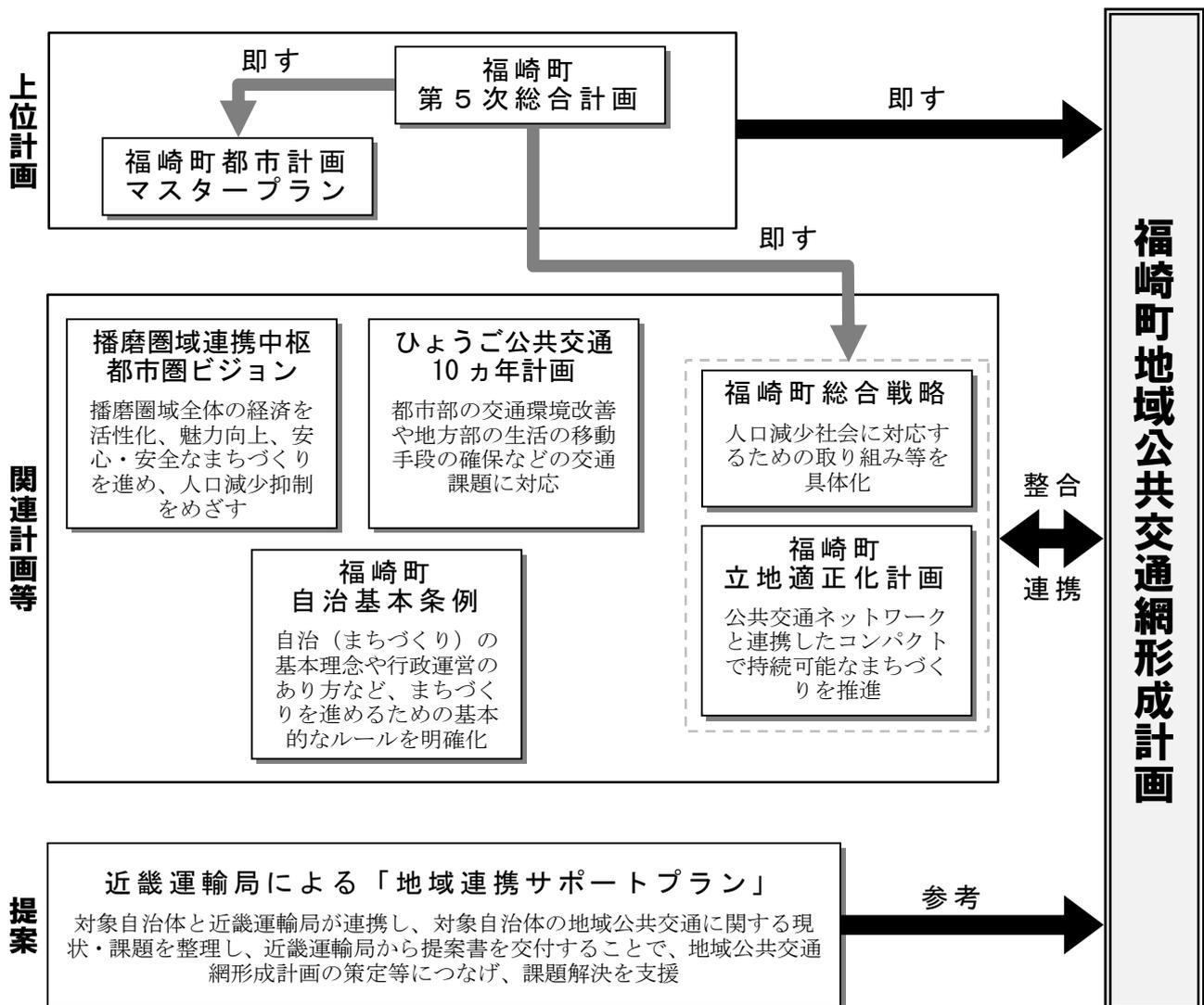
このような現状を踏まえるとともに、現在事業が進捗しているJR福崎駅周辺整備事業や観光等のまちづくりと連携して、公共交通の利便性を向上させることにより、自動車利用だけでなく公共交通利用でも移動しやすい福崎の実現をめざして、福崎町地域公共交通網形成計画(以下、「本計画」という)を策定しました。

本計画の推進により、誰もが元気で活動できるような住みよいまちとし、第5次総合計画で掲げる「活力にあふれ 風格のある 住みよいまち」の実現を目指します。

1.2 計画の位置付け

本計画は、本町の上位計画である「福崎町第5次総合計画」や「福崎町都市計画マスタープラン」を受けるとともに、「福崎町総合戦略」や、「播磨圏域連携中枢都市圏ビジョン」「福崎町立地適正化計画」などの、まちづくり関連の計画と連携・整合を図りながら、本町における地域公共交通の方向性とその具体的な施策を示すものです。また本計画は、国土交通省近畿運輸局における「地域連携サポートプラン」による提案を参考として策定しています。

< 計画の位置付け >



1.3 計画の区域

本計画の区域は、福崎町内全域 (45.79km²) とします。

1.4 計画の期間

2018年度 (H30) から 2025年度 (H37) までの8年間

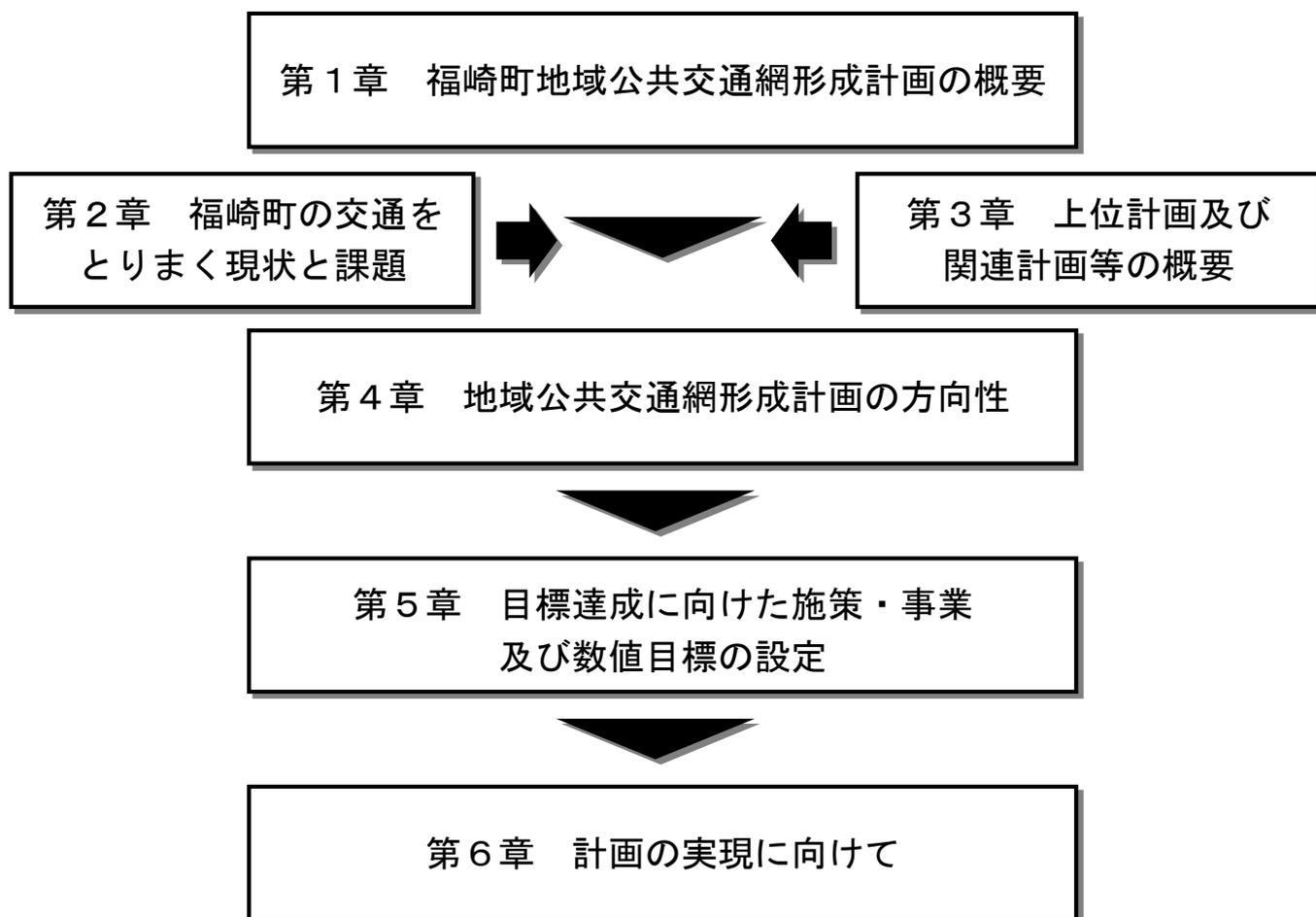
1.5 計画の構成

本町の概況と公共交通をとりまく現状を把握し、今後の課題を抽出したうえで、課題の解決に向けた公共交通網の方向性を示します。

また、この方向性を受けた目標を達成するための施策・事業をとりまとめています。

なお、本計画は町民や交通事業者、行政が一体となり、参画と協働により計画の実現を目指すとともに、交通関連部局だけでなく、福祉部局などその他部局との連携を図りながら、総合的に計画を推進していきます。

< 計画の構成 >



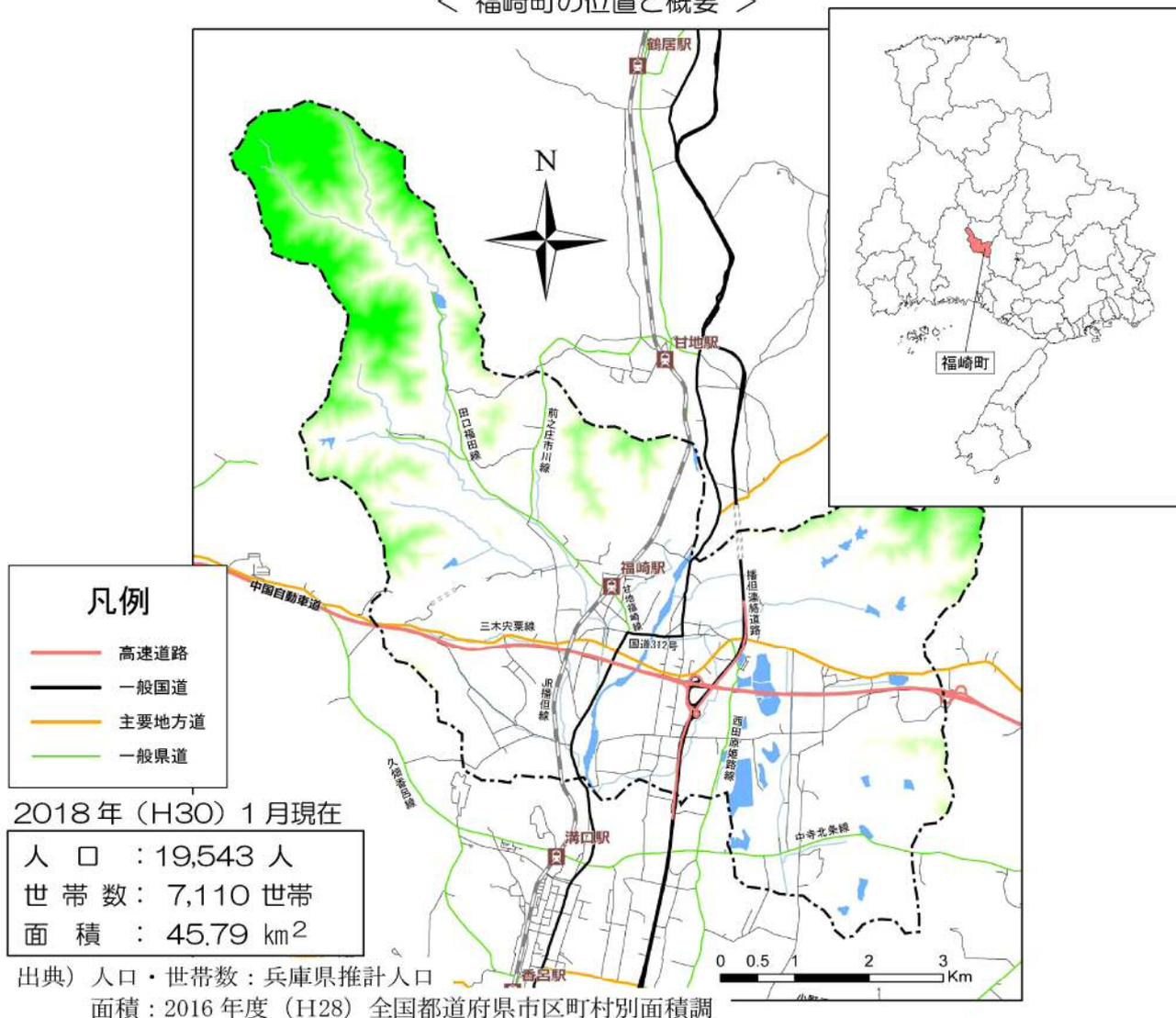
第2章 福崎町の交通をとりまく現状と課題

2.1 福崎町の概況

(1) 位置・地勢

- ・本町は、兵庫県の中央部からやや南寄りに位置しており、周辺を緑の山々で囲まれた盆地形状の町域となっています。
- ・町域は、東西約 10.1 km、南北約 11.5 km、総面積は 45.79 km²で、北は市川町、南・西は姫路市、東は加西市に隣接しています。
- ・道路は、町を縦横断する形で、東西交通では中国縦貫自動車道、南北交通では播但連絡道路が整備されており、その交差点には「福崎インターチェンジ」があるなど、広域的な交通を担っています。
- ・鉄道は、姫路市と但馬地域を結ぶ J R 播但線が、町の中央を南北方向に至っています。
- ・気候は、概ね瀬戸内海型に属し穏やかですが、内陸型気候の影響もあり、沿岸地域と比較して寒暖の差が大きくなっています。地形は中心部を清流市川がほぼ南北に貫流し、西及び北西、東側は山地となっており、平野部は南方面に開けています。

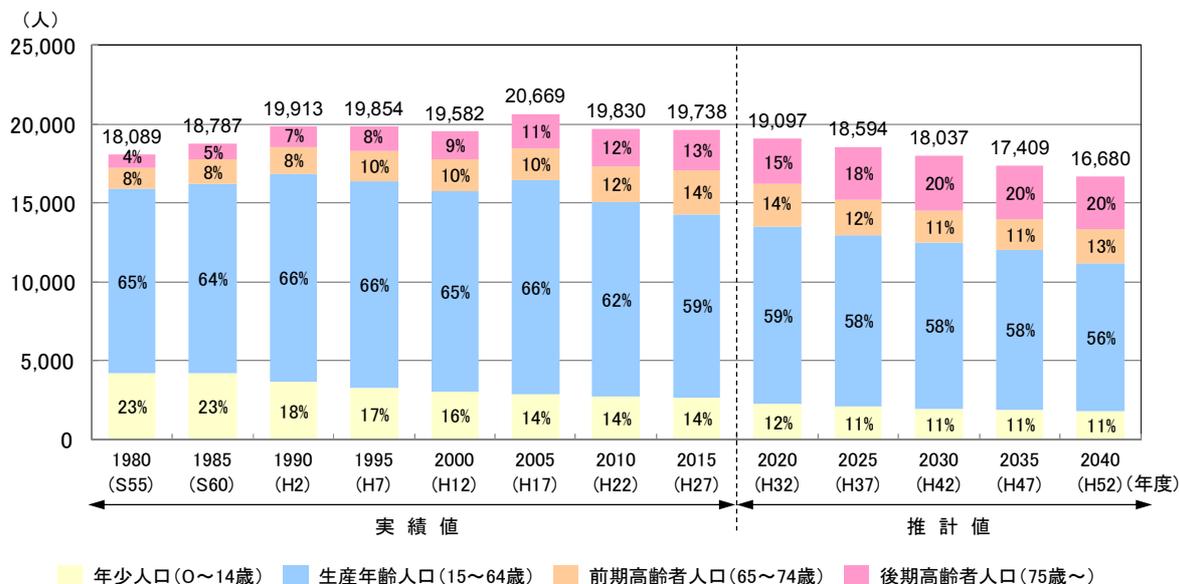
< 福崎町の位置と概要 >



(2) 人口

- ・本町の人口は、2015年度（H27）国勢調査結果で、約20,000人となっています。
- ・1980年度（S55）以降、増加傾向にありましたが、2005年度（H17）をピークに減少傾向となり、2040年度（H52）には、約17,000人に減少すると推計されています。
- ・2015年度（H27）の65歳以上の人口は約27%を占め、高齢化が進んでいます。
- ・2015年度（H27）国勢調査では、昼間人口は約22,000人で夜間人口約20,000人を超過し、昼間人口比率は約112%で2010年度（H22）に引き続き県内1位の割合となっています。
- ・今後の人口減少に伴い、65歳までの人口割合は減少していきますが、2040年度（H52）には、65歳以上の人口が約33%を占め、約3人に1人が65歳以上になると推計されています。

＜ 人口・高齢化率・年少人口比率の推移 ＞



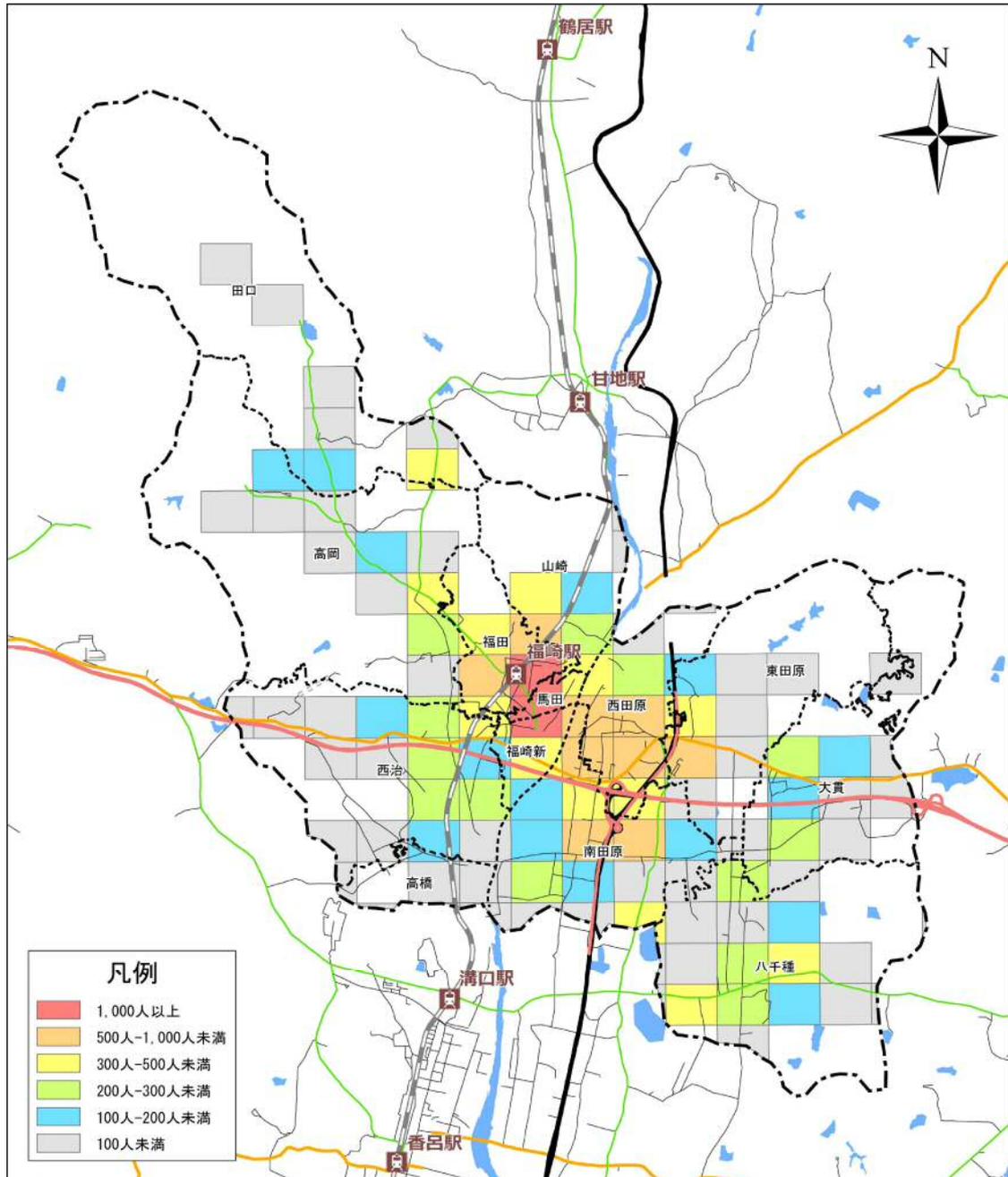
※) 年齢不詳人口は除く

出典) 2015年度（H27）以前：国勢調査

2020年度（H32）以降：「日本の地域別将来推計人口」（2013年度（H25）3月推計）
国立社会保障・人口問題研究所

- 本町の可住地面積^{※1}は約 21.17km²で、総面積の約 46%となっています。
- 本町の人口分布状況は、J R 福崎駅周辺や西田原・南田原地区に集中している一方で、それ以外の地域では 100 人未満（500mメッシュ^{※2}当たり）の低密な状況となっています。

< 地域別人口 >



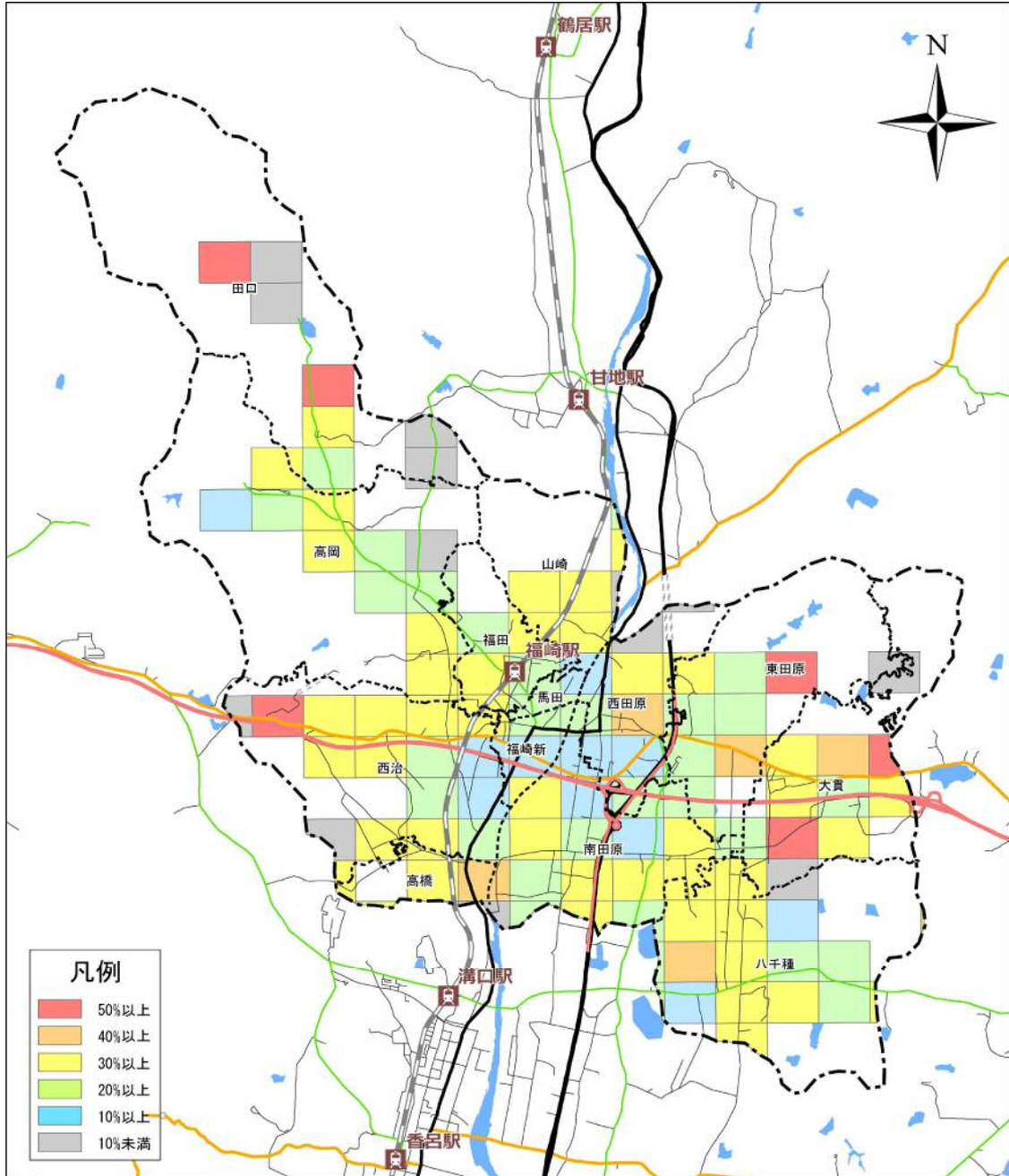
※1) 可住地面積は、2014年（H26）10月1日現在総面積から林野面積と主要湖沼面積と差し引いて総務省統計局が算出したもの。出典は兵庫県市区町別主要統計指標（2017年度〔H29〕）

※2) メッシュは1辺約500m

出典）2015年度（H27）国勢調査地域メッシュ統計

- ・高齢化率は、J R 福崎駅周辺や西田原・南田原地区などの主に市街地部の人口が集積している地区において、高齢化率が低くなっているものの、その他の郊外便においては高齢者の割合が30%以上の地区が多く見受けられます。

< 地域別高齢化率 >



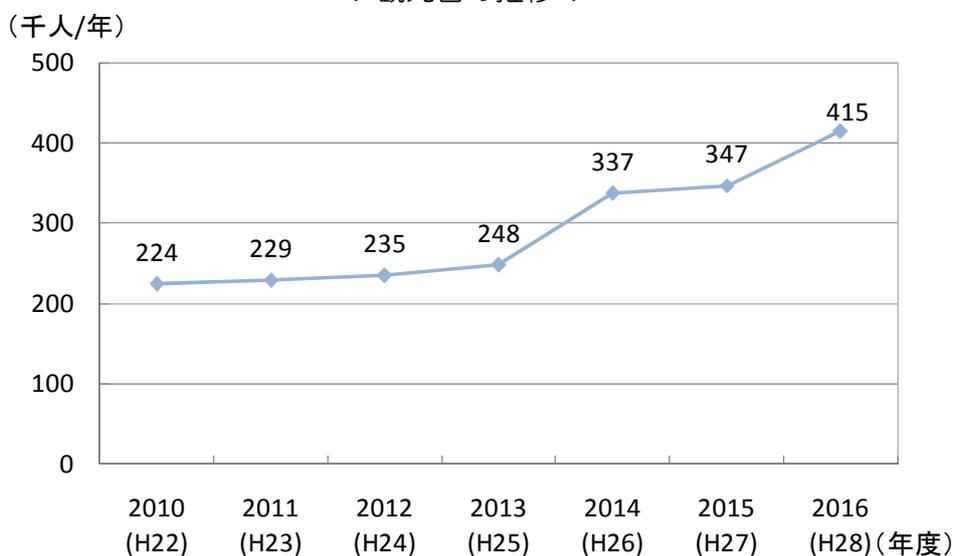
※) メッシュは1辺約500m

出典) 2015年度(H27)国勢調査地域メッシュ統計

(3) 観光

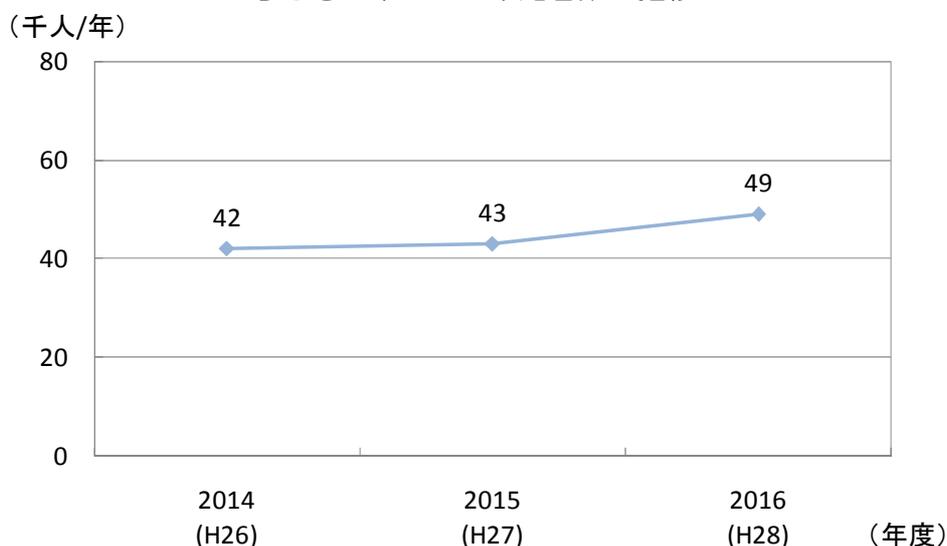
- ・町内には、日本民俗学の父と言われる柳田國男の生家や兵庫県指定文化財である大庄屋三木家住宅、国指定重要文化財の木造薬師如来坐像を有する神積寺などの歴史的な観光資源が数多くあります。近年では、柳田國男の著書にあやかって設置した河童像（河童の河次郎と河太郎）などが脚光を浴び、観光客数の大幅な増加が見られるとともに、併せて実施している全国妖怪造形コンテストは海外からも注目を浴びており、最優秀作品の等身大モデルを設置することで相乗効果を発揮しています。
- ・また、もち麦の健康効果が注目を浴び、もちむぎのやかたへの来館者も増加している状況も相まって2014年度（H26）からは年間30万人/年以上の観光客入込数となっており、2016年度（H28）では約40万人/年を突破しています。

< 観光客の推移 >



出典) 地域振興課所管データ

< もちむぎのやかたの来館者数の推移 >



出典) (株) もちむぎ食品センター所管データ

< 福崎町観光マップ >

福崎町観光マップ

福崎町キャラクター「フクちゃん・サキちゃん」

福崎町出身の民俗学者・柳田國男が人生を回顧した著書『福崎七十年』に登場する福崎町の河童伝説をモチーフにした河童の兄弟です。

福崎町出身の民俗学者・柳田國男が人生を回顧した著書『福崎七十年』に登場する福崎町の河童伝説をモチーフにした河童の兄弟です。

■福崎駅からのアクセス■

- 柳田國男生家・もちむぎのやかた → タクシー10分・徒歩約30分
- 七種の滝 → 作門寺山門までタクシー約20分、山門から徒歩約30分

■お車をご利用の場合■

中国自動車道「福崎IC」、播磨連絡道路「福崎北ランプ」または「福崎南ランプ」下車（大阪から約90km、岡山から約110km）

■J.Rをご利用の場合■

J.R 姫路駅にて播磨線に乗り換え「福崎駅」まで30分（大阪から約90分、岡山から約150分）

福崎町観光協会 TEL: 0790-22-0560

〒678-2200 兵庫県姫路市福崎町南田原3116-1(福崎町観光協会)

福崎町観光協会 検索

観光のお問い合わせ

福崎町観光協会 TEL: 0790-22-0560

〒678-2200 兵庫県姫路市福崎町南田原3116-1(福崎町観光協会)

福崎町観光協会 検索

宿泊施設

文珠荘 TEL: 0790-22-4051

大黒屋 TEL: 0790-22-0165

美香荘 TEL: 0790-22-0140

キャンプ場

青少年野外活動センター TEL: 0790-22-0560

八千種自然活用村 TEL: 0790-22-5805

日帰り入浴施設

文珠荘「文珠の湯」 TEL: 0790-22-4051

福ふく温泉「葉蔭の湯」 TEL: 0790-24-2926

交通機関

神崎交通 TEL: 0790-22-0043

辻川タクシー TEL: 0790-22-0242

歳時記

- ・かくしほよじ / 成人の日の前日～成人の日
- ・遺囑（鬼道式） / 成人の日
- ・初夜祭 / 2月11日
- ・文珠式盆 / 春分の日
- ・民俗社広場まつり / 4月上旬
- ・山姥節 / 8月上旬
- ・福崎夏まつり / 8月9日
- ・秋祭（神楽舞台） / 体育の日直前の土日
- ・福崎秋まつり / 11月上旬
- ・自然歩道を歩く大会 / 11月23日

観光ガイド

辻川界隈観光ボランティアガイド

（朝の7時から夕方5時）ガイドの3時間限定で福崎町観光協会へ申込み

TEL: 0790-22-0560

登山・アウトドア

七種の滝

落差72m幅30mの雄滝をはじめとした七種48名の滝。春下見・紅葉の100周年に選ばれており、水量の多い季節には迫力のある姿を見せます。

- 七種の滝（七種山山頂）
- 作門寺山門前駐車場から徒歩約30分

青少年野外活動センター

七種山の麓にあり、山小屋やテントサイト等を備えたキャンプ場として活動のスポットです。

- 福崎町約100-1
- TEL: (0790) 22-0560 (消費委員会)
- 施設利用料大人2,100円・子ども1,000円
- 火曜日休場
- 作門寺山門前駐車場（七種山山頂）から山頂まで徒歩約15分

七種山 (七種山)

福崎町の最高峰（983m）で東西両山、ふるさと森のふもと、播磨野山に広がる山並みの中で育かれた歴史ある山。山内には古史や古瓦葺の様々な史跡が見られます。

- 福崎町約100-1
- 作門寺山門前駐車場（七種山山頂）から山頂まで徒歩約90分

八千種自然活用村

春日山の麓にあり、体験型活動やキャンプ場、グラウンド、テニスコートを備えています。

- 福崎町八千種 3718-1（ふれあい広場）
- TEL: (0790) 22-5805（春日ふれあい広場）
- キャンプ場入山料210円、テニスコート210円（1時間）
- 火曜日休場
- 作門寺山門前駐車場から山頂まで徒歩約10分

神前山 (神前山)

福崎町土岐神社の郡名由来の山と書かれた山。標高353m。

- 福崎町約100-1
- 土岐神社登山口から山頂まで徒歩約50分

日光寺山

山頂付近にある日光寺境内からは見守り台を一望できます。標高409m。

- 福崎町約100-1
- 作門寺山門前駐車場から山頂まで徒歩約40分

春日山

山頂に福崎神社の境内と在る春日山頂上には、標高199m。

- 福崎町約100-1
- 春日ふれあい広場駐車場から山頂まで徒歩約20分

民俗学のふるさとー辻川界隈ー

神崎町歴史民俗資料館

明治10年に建てられた神楽・神楽舞の歴史を伝える資料館。神楽舞の歴史を伝える資料館。神楽舞の歴史を伝える資料館。

- 福崎町約100-12
- TEL: (0790) 22-5809 ■入館無料
- 休場日：祝日、祭日、年末年始

柳田國男・松岡家記念館

柳田國男や松岡家に関する資料を展示している。柳田國男の功績を顕彰するために建てられた。様々な資料が展示されている。

- 福崎町西田原 1038-12
- TEL: (0790) 22-9000 ■入館無料
- 休場日：祝日、祭日、年末年始

河童の河太郎と河次郎

柳田國男の著書『福崎七十年』に登場する河童の兄弟の伝説をモチーフにした河童の兄弟です。河童の兄弟の伝説をモチーフにした河童の兄弟です。

- 福崎町西田原 1038-12
- TEL: (0790) 22-1000 (記念館)
- 入館無料
- 休場日：祝日、祭日、年末年始

もちむぎのやかた

福崎町のもちむぎを使った料理レストランや商店。福崎町のもちむぎを使った料理レストランや商店。

- 福崎町西田原 1022-4
- TEL: (0790) 23-1500
- 休場日：月曜日のみ休場、年末年始

辻川界隈へのアクセス

姫路市中央通り「福崎IC」南田原ランプから（辻川界隈駐車場）まで約5分

姫路市中央通り「福崎IC」南田原ランプから（辻川界隈駐車場）までタクシー約10分

歴史と文化

日光寺

天智天皇（645）に伝説人により開基された真言宗の寺。天智天皇の勅願寺。また、天智天皇の御宇の神皇正統記の遺跡として知られています。

- 福崎町西田原 1038-12
- TEL: (0790) 22-0871
- 休場日：祝日、祭日、年末年始

大善寺

福崎町の中心部を流れる大善川にあり、福崎町と福崎町の深い真言宗の寺。福崎町と福崎町の深い真言宗の寺。

- 福崎町西田原 1912
- TEL: (0790) 22-1077
- 休場日：祝日、祭日、年末年始

神楽

福崎町の神楽は、福崎町の神楽舞の歴史を伝える資料館。神楽舞の歴史を伝える資料館。

- 福崎町西田原 1801
- TEL: (0790) 22-0339 (徳真院)
- 休場日：祝日、祭日、年末年始

金剛城寺

東山法皇により開基として開基された天台宗の寺。福崎町西田原の寺。

- 福崎町西田原 1912
- TEL: (0790) 22-1077
- 休場日：祝日、祭日、年末年始

龍聖寺

龍聖寺の歴史を伝える天台宗の寺。福崎町西田原の寺。

- 福崎町西田原 1912
- TEL: (0790) 22-1077
- 休場日：祝日、祭日、年末年始

井上遺香歌碑（観音寺）

柳田國男の兄・井上遺香が建てた歌碑。福崎町西田原の寺。

- 福崎町西田原 1919 (観音寺)
- TEL: (0790) 22-0784 (観音寺)
- 休場日：祝日、祭日、年末年始

旧小国家

江戸時代の庄屋。平成19年に主屋・土蔵・土庫・土蔵の神楽舞の歴史を伝える資料館。

- 福崎町西田原 814
- TEL: (0790) 22-0784 (観音寺)
- 休場日：祝日、祭日、年末年始

四季を彩る自然の色

沙羅の花

福崎町西田原 1912

- TEL: (0790) 22-1077
- 「福崎IC」から徒歩約15分

アジサイ

約300株のアジサイが咲き誇ります。

- 福崎町西田原 1912
- TEL: (0790) 22-0014
- 「福崎IC」から徒歩約15分

オキナグサ

福崎町の特産品。福崎町の特産品。

- 福崎町西田原 1912
- TEL: (0790) 22-0014
- 「福崎IC」から徒歩約15分

もち麦

福崎町の特産品。福崎町の特産品。

- 福崎町西田原 1912
- TEL: (0790) 22-0014
- 「福崎IC」から徒歩約15分

田口湧池

エメラルドグリーンの湖が美しいため。

- 福崎町西田原 1912
- TEL: (0790) 22-0014
- 「福崎IC」から徒歩約15分

ツノナス

別名「フォックスフェイス」と呼ばれる福崎町の特産品。福崎町の特産品。

- 福崎町西田原 1912
- TEL: (0790) 22-0014
- 「福崎IC」から徒歩約15分

出典) 観光協会HP

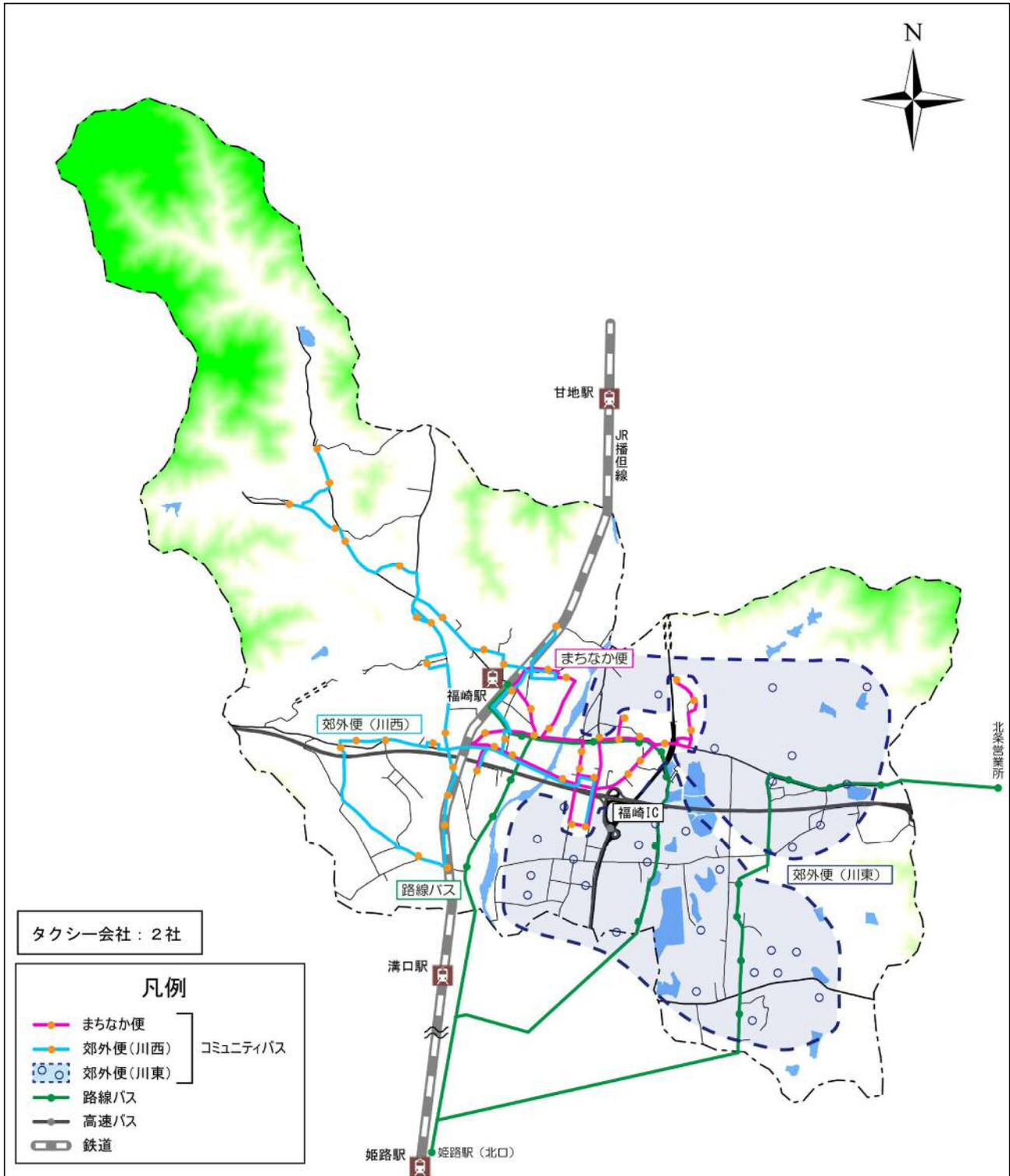
— 9 —

2.2 福崎町における交通の現状

(1) 公共交通網の概要

- ・本町では、鉄道・路線バス・高速バス・コミュニティバスが運行されています。その他に、タクシーが町内で2社運行されています。

< 公共交通網 >



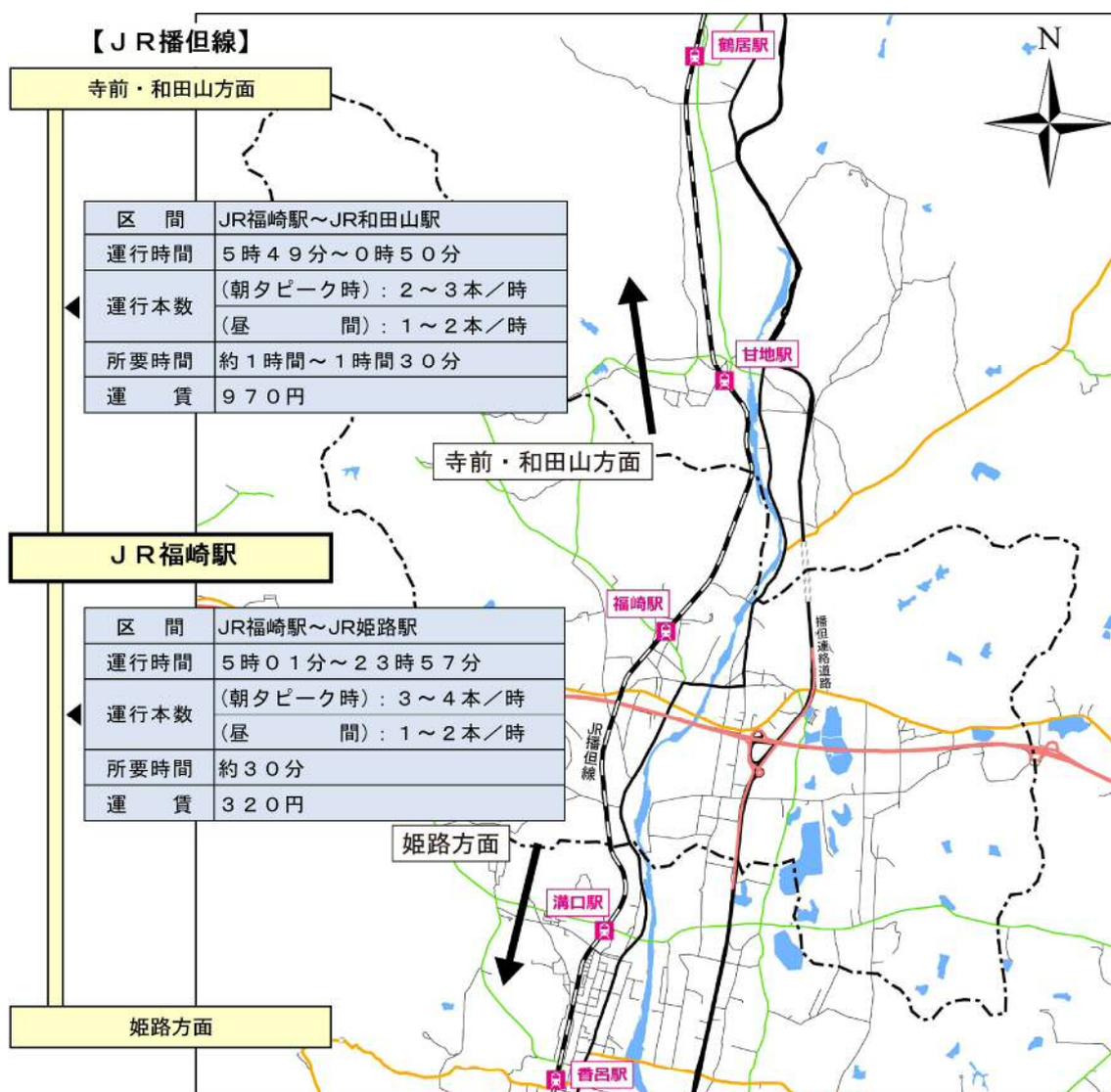
※) 2018年(H30)3月時点

(2) 鉄道の現状

① 鉄道の概要

- ・鉄道は、町中心部を南北方向に走っている J R 播但線が、姫路市と但馬地域を結んでいます。
- ・町内には唯一の駅である J R 福崎駅があり、朝夕のピーク時には、姫路方面に 3 ～ 4 本/時、寺前・和田山方面は 2 ～ 3 本/時の運行があります。
- ・運行時間は姫路方面は早朝 5 時～深夜 0 時（2018 年 [H30] 3 月時点）、寺前・和田山方面は早朝 6 時～深夜 1 時（2018 年 [H30] 3 月時点）まで運行しており、比較的長時間の利用が可能です。

< 鉄道の概要 >



※1) 2018 年 (H30) 3 月時点

※2) 上図の概要は平日を示しており、土曜・休日は別途運行しています

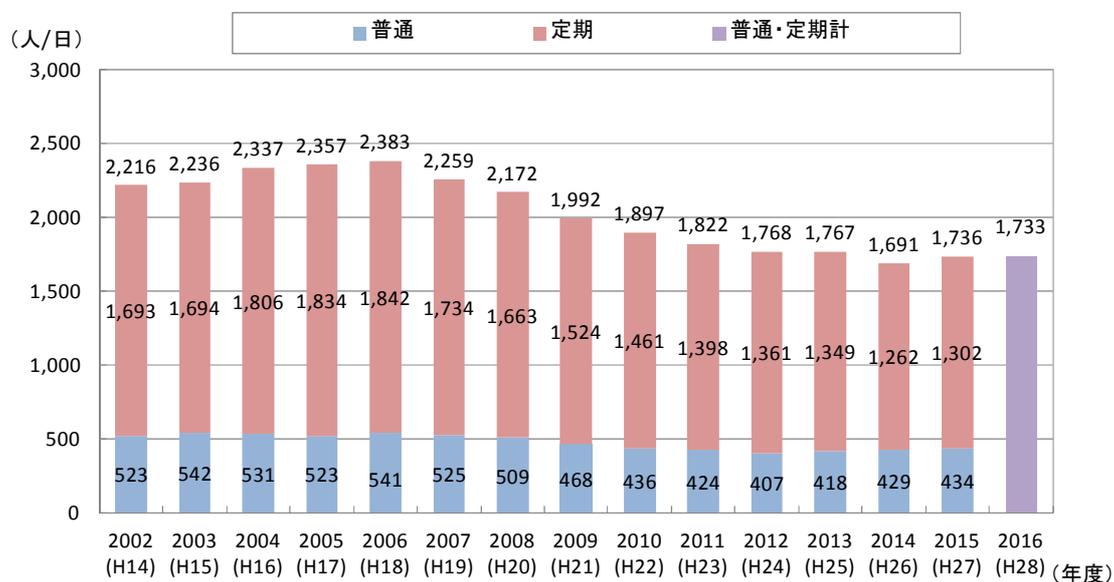
< J R 播但線沿線の変遷 >

- ・1998 年 (H10) 3 月：J R 播但線の姫路駅～寺前駅間の電化・高速化
- ・2000 年 (H12) 4 月：近畿医療福祉大学が設立
- ・2016 年 (H28) 3 月：J R 播但線の姫路駅～寺前駅間で I C カード (ICOCA) を導入

② 鉄道乗車人員の推移

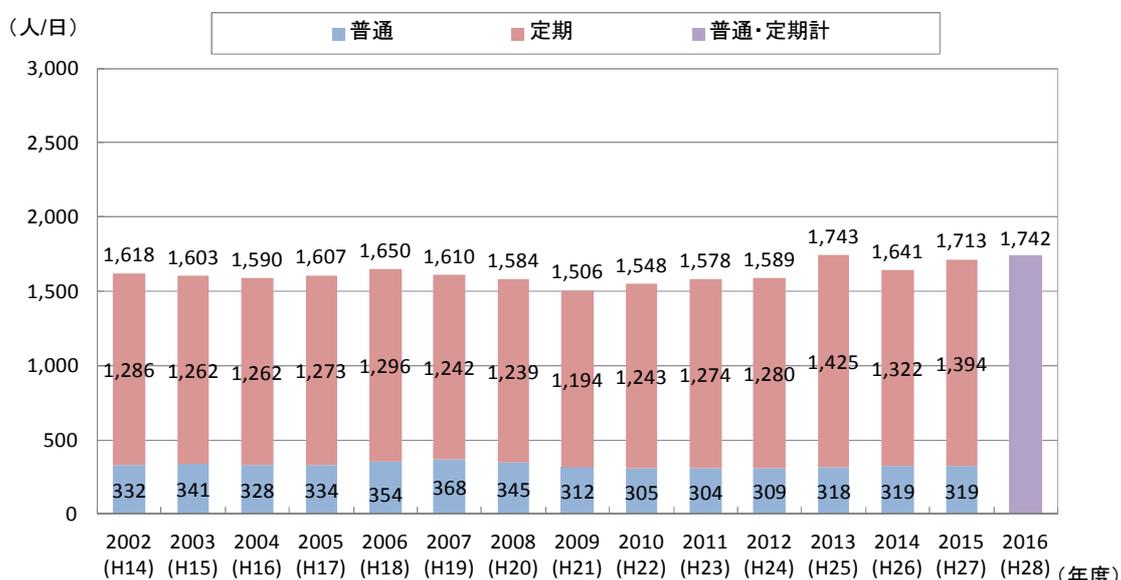
- ・ J R 福崎駅の 1 日あたりの乗車人員は、2002 年度 (H14) から 2006 年度 (H18) までは増加傾向にありましたが、以降は年々減少傾向にあり、2014 年度 (H26) では約 1,700 人/日 (乗降約 3,400 人/日) まで減少しましたが、2015 年度 (H27) 以降は下げ止まりを見せており、2016 年度 (H28) では約 1,730 人/日 (乗降約 3,460 人/日) となっています。
- ・ J R 溝口駅では、2002 年度 (H14) から 2007 年度 (H19) までは、約 1,600 人/日 (乗降約 3,200 人/日) で推移していたものの、以降は約 1,600 人/日を割る状況が続いていましたが、2013 年度 (H25) では約 1,700 人/日 (乗降約 3,400 人/日) を超え、2016 年度 (H28) では約 1,740 人/日 (乗降約 3,480 人/日) となっています。

＜ J R 播但線福崎駅鉄道乗車人員 ＞



※) 2016 年度 (H28) の普通・定期の分類は不明
出典) J R 西日本所管データ

＜ J R 播但線溝口駅鉄道乗車人員 ＞



※) 2016 年度 (H28) の普通・定期の分類は不明
出典) J R 西日本所管データ

③ J R 福崎駅及び溝口駅の整備状況

- ・ J R 福崎駅の整備状況については、駅舎のバリアフリー化が行われておらず、レンタサイクル及びレンタカーがない状況となっています。なお、2018 年（H30）3 月時点で、兵庫県下の J R 線でバリアフリー化の基準となる 3,000 人/日以上の乗降者がある駅でバリアフリー化がされていないのは、J R 福崎駅のみとなっています。
- ・ J R 溝口駅の整備状況については、2016 年度（H28）にバリアフリー化が完了しています。しかし、駅周辺にはバス停やレンタサイクル、レンタカーがない状況となっています。

< 駅の整備状況 >

| | 有人駅 | 駅舎 | 駐車場 | 駐輪場 | バリアフリー | バス停 | 待合室 | トイレ | 自動販売機 | ICカード対応 | レンタサイクル | レンタカー |
|-------|-----|----|-----|-----|--------|-----|-----|-----|-------|---------|---------|-------|
| JR福崎駅 | ○ | ○ | ○ | ○ | × | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | × | × |
| JR溝口駅 | ○※ | ○ | ○ | ○ | ○ | × | ○ | ○ | ○ | ○ | × | × |

※) 時間限定の有人駅：7 時 10 分～20 時 00 分

■ J R 福崎駅



■ J R 溝口駅



④ アンケート調査結果から見た J R 福崎駅の利用状況

■ 調査概要

調査日

2017年（H29）6月27日（火）

調査時間

6：00～20：00（利用者の多い時間帯）

調査場所

J R 福崎駅の構内及び駅出入口付近

調査方法

調査員が駅構内及び駅出入口で、乗車待ちをされている方、あるいは降車した方に対してヒアリングを実施

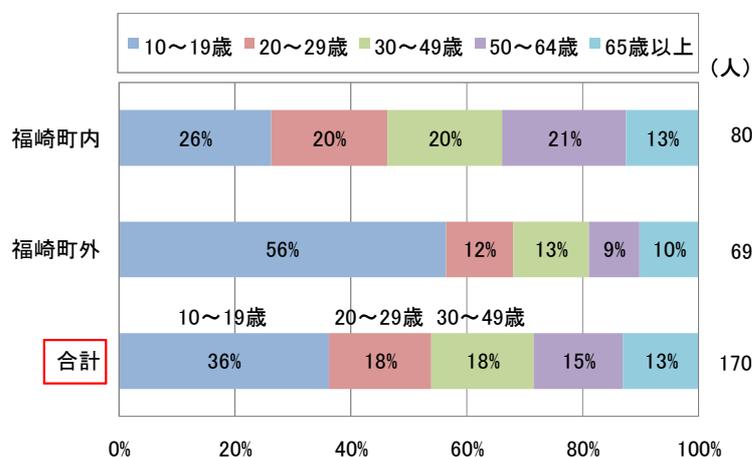
回収枚数

福崎町内：80人 福崎町外：70人 居住地不明：21人（合計171人）

a) 利用者の年齢

- J R 福崎駅の利用者は、10歳代の主に学生の利用が多くなっています。

< 利用者の年齢 >



※1) 不明1人

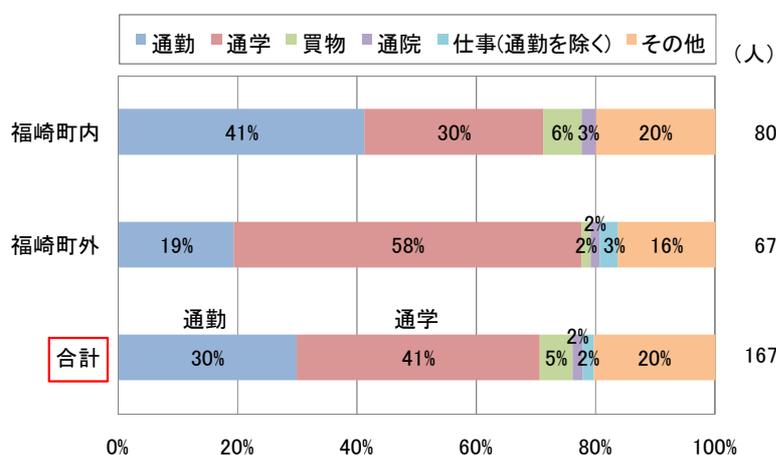
※2) 合計には居住地不明も含まれます

出典) J R 福崎駅利用者アンケート調査結果

b) J R 福崎駅利用の目的

- J R 福崎駅の利用目的としては、主に通勤、通学で利用されていることから、日常生活の移動手段として欠かせない交通機関となっています。

< J R 福崎駅利用の目的 >



※1) 不明4人

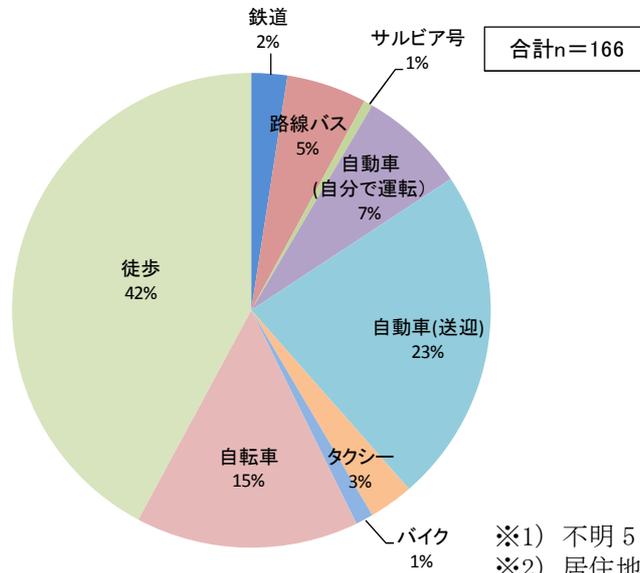
※2) 合計には居住地不明も含まれます

出典) J R 福崎駅利用者アンケート調査結果

c) J R福崎駅まで（から）の主な移動手段

- ・ J R福崎駅まで（から）は、徒歩、送迎で移動されている方が多くなっており、鉄道やバス、タクシーなどの公共交通の利用は少なくなっています。

＜ J R福崎駅まで（から）の主な移動手段 ＞

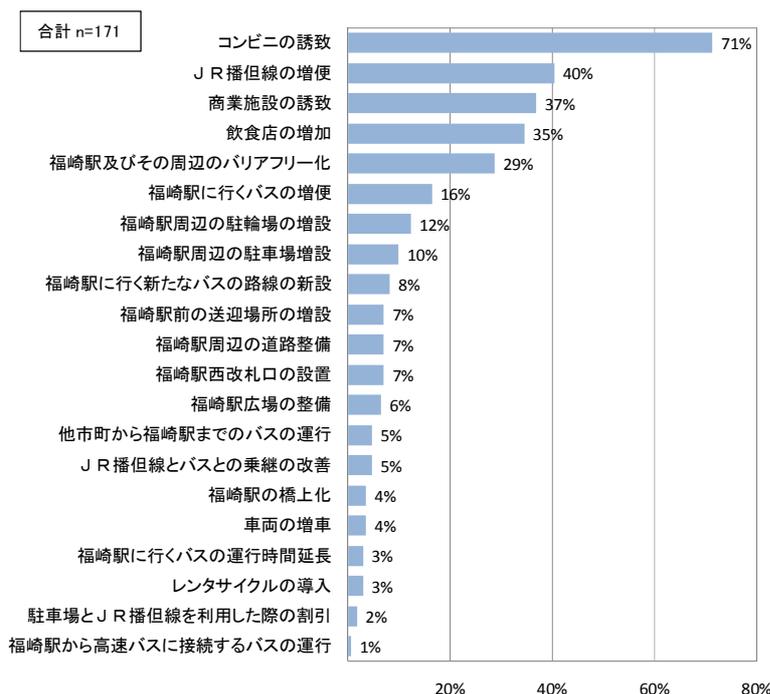


※1) 不明 5人
 ※2) 居住地不明を含みます
 出典) J R福崎駅利用者アンケート調査結果

d) 利用者が考える J R福崎駅の利用者増加の方策

- ・ 「コンビニの誘致」や「商業施設の誘致」、「飲食店の増加」などの駅周辺への施設誘致や「福崎駅及びその周辺のバリアフリー化」などの駅舎や駅周辺整備に関する回答が多くなっているとともに、「J R播但線の増便」などの鉄道の運行自体に関する回答も多くなっています。

＜ 利用者が考える J R福崎駅の利用者増加の方策 ＞



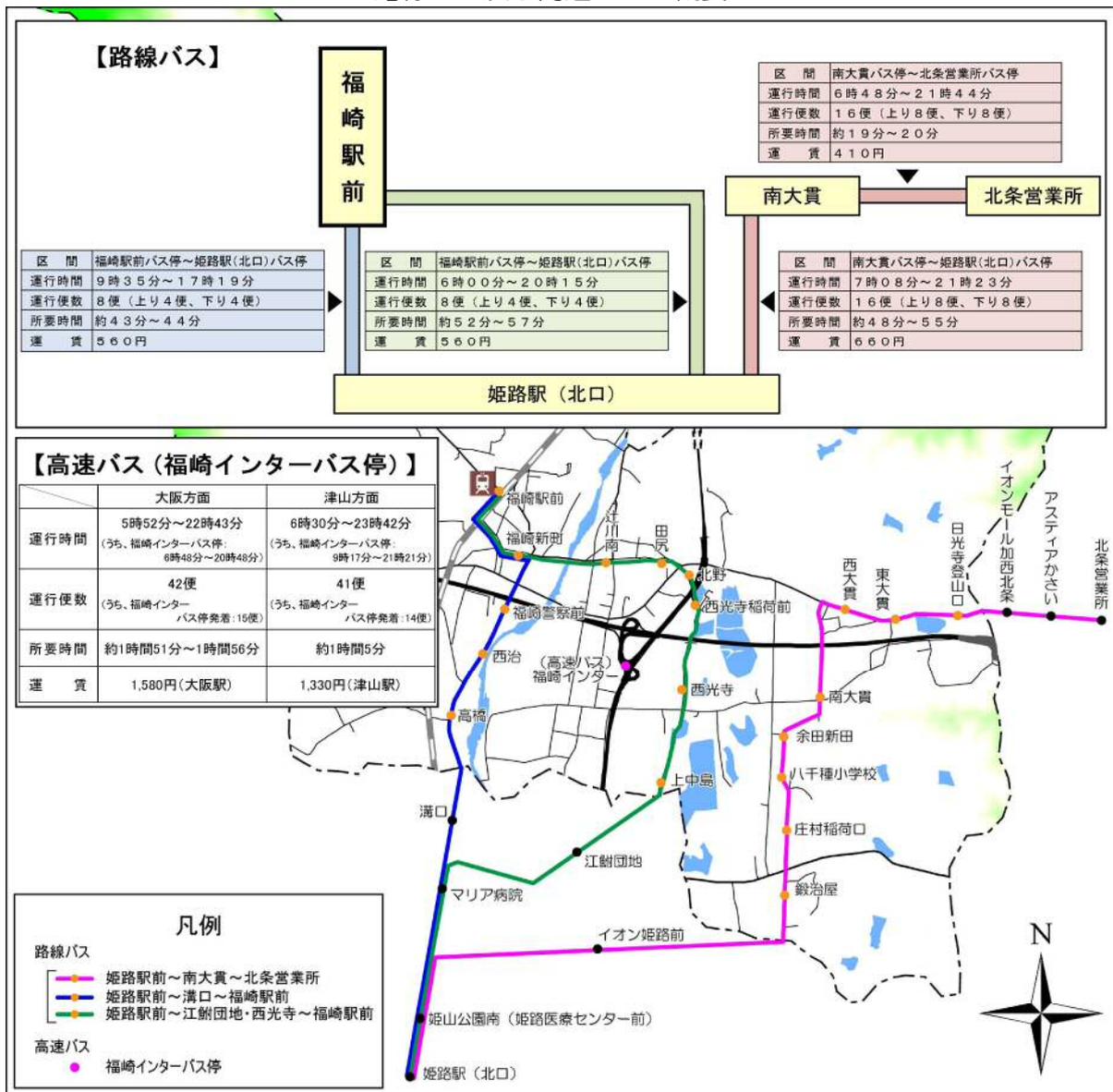
※1) 複数回答可
 ※2) 居住地不明を含みます
 出典) J R福崎駅利用者アンケート調査結果

(3) 路線バス及び高速バスの現状

① 路線バス及び高速バスの概要

- ・本町で神姫バス（株）が運行している路線バスは、「姫路駅～溝口経由～福崎駅前」「姫路駅～江鮎団地・西光寺経由～福崎駅前」「姫路駅前～南大貫経由～北条営業所」の3系統となっています。
- ・旧姫路市や加西市との接続はあるものの、北部の市川町や神河町、西部の旧夢前町や旧安富町へのバス路線は現在ない状況です。
- ・高速バスは福崎インターバス停があり、大阪方面、津山方面へ接続しています。
- ・しかし、福崎インターバス停の出入口は分かりにくい場所にあり、利用しにくい状況となっています。

< 路線バス及び高速バスの概要 >



※1) 2018年(H30)3月時点

※2) 上図の概要は平日を示しており、土曜・休日は別途運行しています

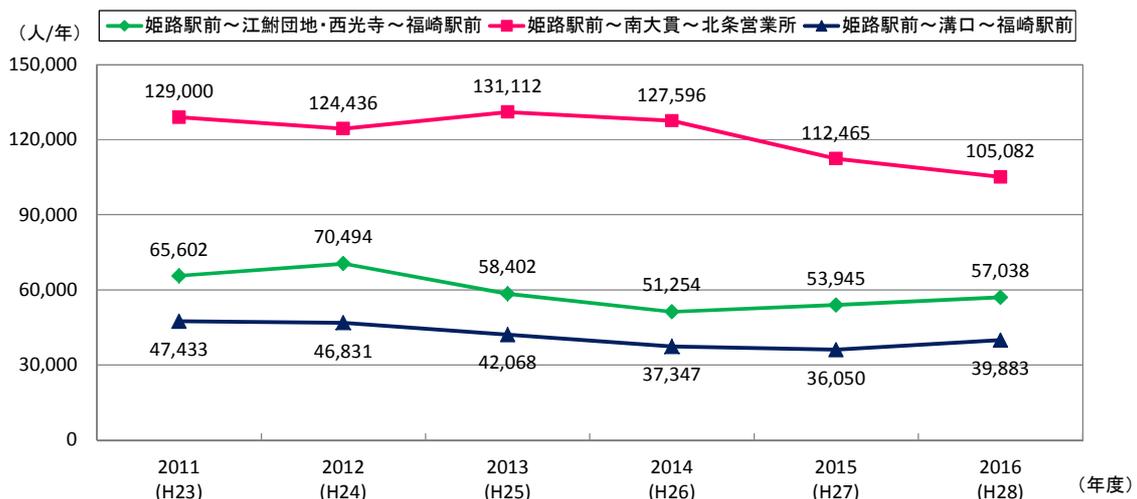
< 福崎町における路線バスの変遷 >

- ・2008年(H20) 7月: 福崎駅前～瀬加系統の休止
- ・2008年(H20) 10月: 福崎駅前～粟賀系統を4本から3本に減便
- ・2010年(H22) 12月: 福崎駅前～粟賀系統の休止
- ・2016年(H28) 4月: 福崎西部工業団地にてバス運行社会実験の実施(1年間) ※2017年(H29)3月末より休止

② 路線バス及び高速バス乗車人員の推移

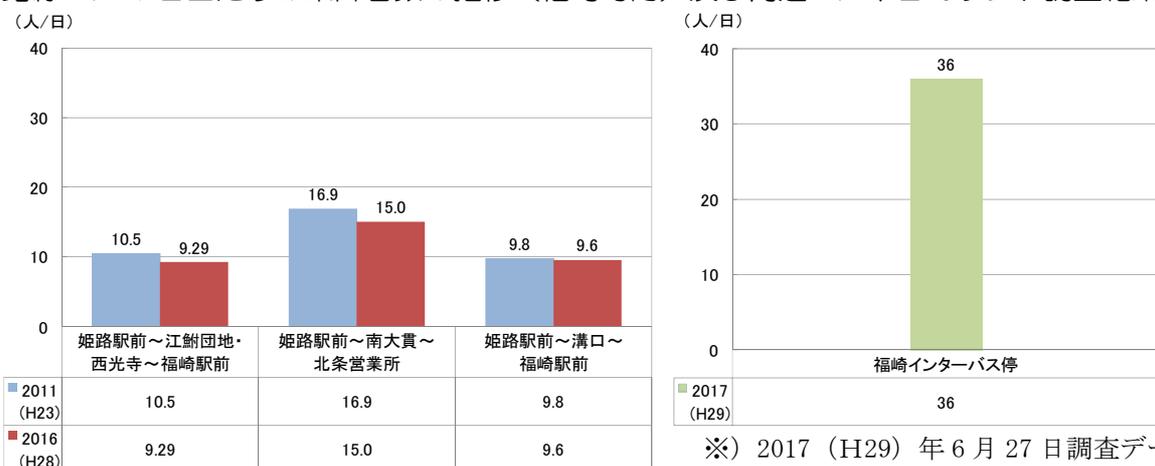
- ・本町で運行されている路線バス3系統全体（町外含む）の乗車人員は、「姫路駅前～南大貫経由北条営業所」では増加傾向にあったものの、2014年度（H26）からは減少傾向となっています。
- ・「姫路駅前～江鮎団地・西光寺経由福崎駅前」及び「姫路駅前～溝口経由福崎駅前」では減少傾向にあったものの、2015年度（H27）から前年比で増加となっています。
- ・本町で運行されている路線バスの1日当たりの乗降者数の推移を見ると、5年間で若干の減少傾向にありますが、一定の利用客がいることから、町外への移動手段として欠かせないものとなっています。
- ・高速バスは2017年（H29）6月に実施した平日カウント調査では、36人/日の利用となっており、路線バスと比較すると多くなっていますが、高速バスとしての利用人数としては、少ない状況となっています。

< 路線バス乗車人員の推移 >



※1) 福崎町外の乗車人員を含みます
 ※2) 各年度は前年10月～当年9月の期間を示します
 出典) 神姫バス所管データ

< 路線バス1日当たりの乗降者数の推移（福崎町内）及び高速バス平日カウント調査結果 >

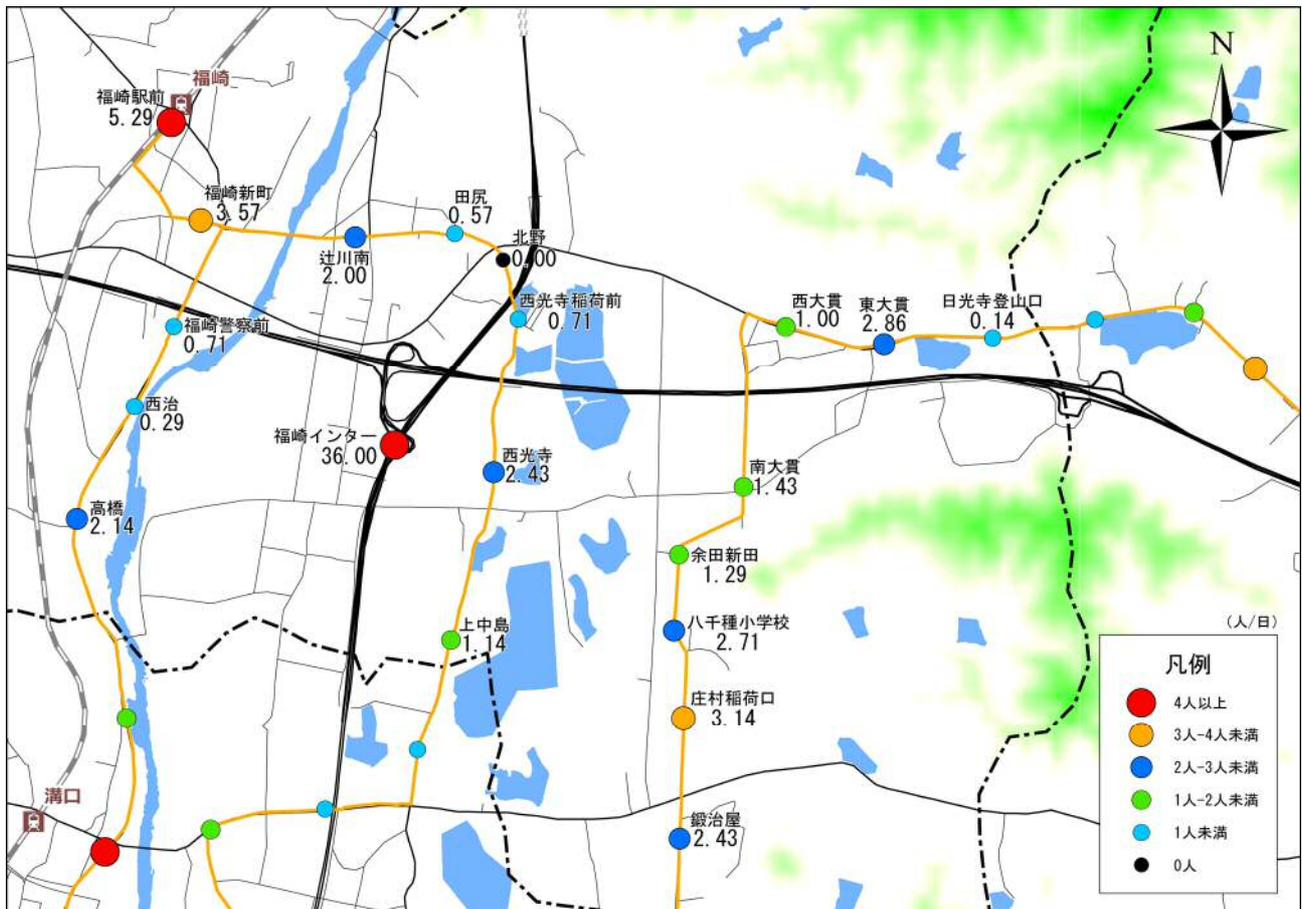


※) 2017 (H29) 年6月27日調査データ

※) 2016年 (H28) 6月6日 (月)～12日 (日) の1週間のデータを平均し、1日当たりの乗降者数としています

出典) 神姫バス (株) 所管データ

< バス停別乗降者数（2016年度〔H28〕 1日あたり乗降者数） >



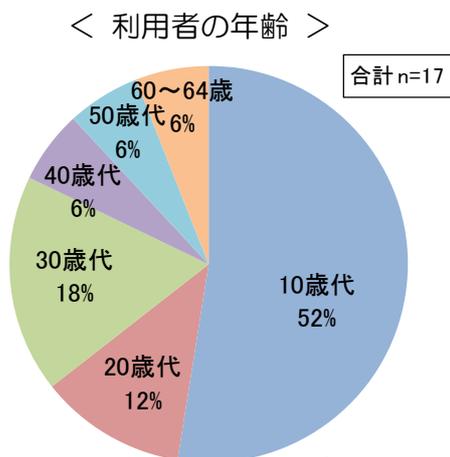
※) 2016年 (H28) 6月6日 (月) ~12日 (日) の1週間のデータを平均し、1日当たりの乗降者数としています
 出典) 路線バス : 2016年度 (H28) データ
 高速バス : 2017年 (H29) 6月27日調査データ

③ アンケート調査結果から見た高速バスの利用状況

| | |
|---------------------|---|
| ■ 調査概要 | |
| <u>調査日</u> | 2017年（H29）6月27日（火） |
| <u>調査時間</u> | 始発から最終までの全便（概ね6：30～21：30） |
| <u>調査場所</u> | 福崎インターバス停待合室 |
| <u>調査方法</u> | 調査員が福崎インターバス停で、乗車待ちをしている方、あるいは降車した方に対してヒアリングを実施 また、別途利用者数の把握を目的として乗降者数のカウントを実施 |
| <u>回収枚数</u> | 17枚 |
| <u>福崎インターバス停乗車数</u> | 乗車：17人 降車：19人（合計36人） |

a) 利用者の年齢

- ・高速バスの利用者は、10歳代の主に学生の利用が多くなっています。

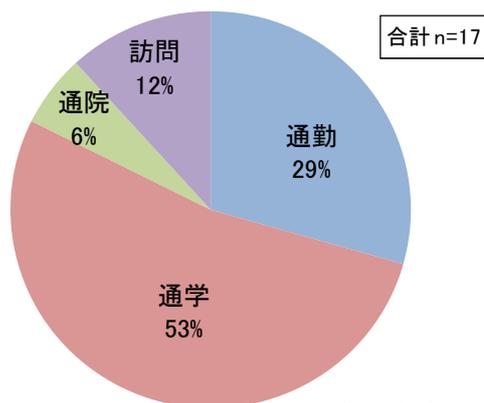


出典) 高速バス利用者アンケート調査結果

b) 高速バス利用の目的

- ・高速バスの利用目的としては、主に通勤、通学で利用されていることから、福崎インターバス停の利用者数自体は少ないものの、日常生活の移動手段として欠かせない交通機関となっています。

＜ 高速バス利用の目的 ＞

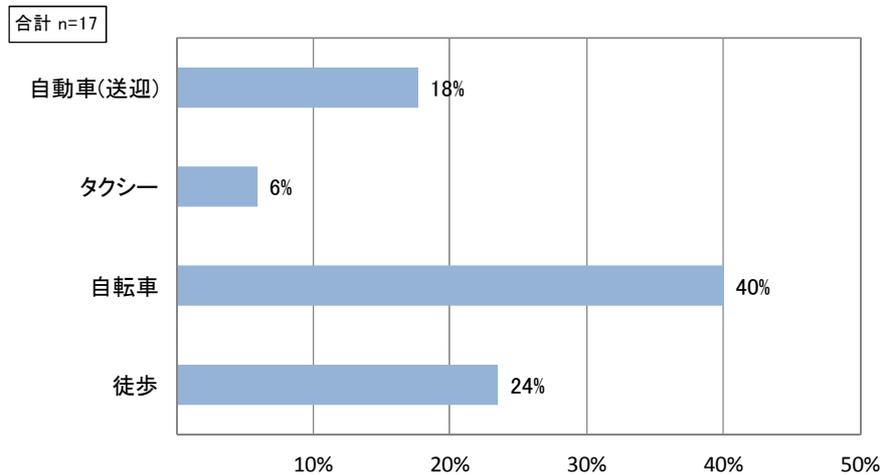


出典) 高速バス利用者アンケート調査結果

c) 福崎インターバス停まで（から）の主な移動手段

- ・福崎インターバス停まで（から）は、鉄道やバスと接続していないことから、自転車や徒歩、自動車（送迎）での移動が多くなっています。

< 福崎インターバス停まで（から）の主な移動手段 >

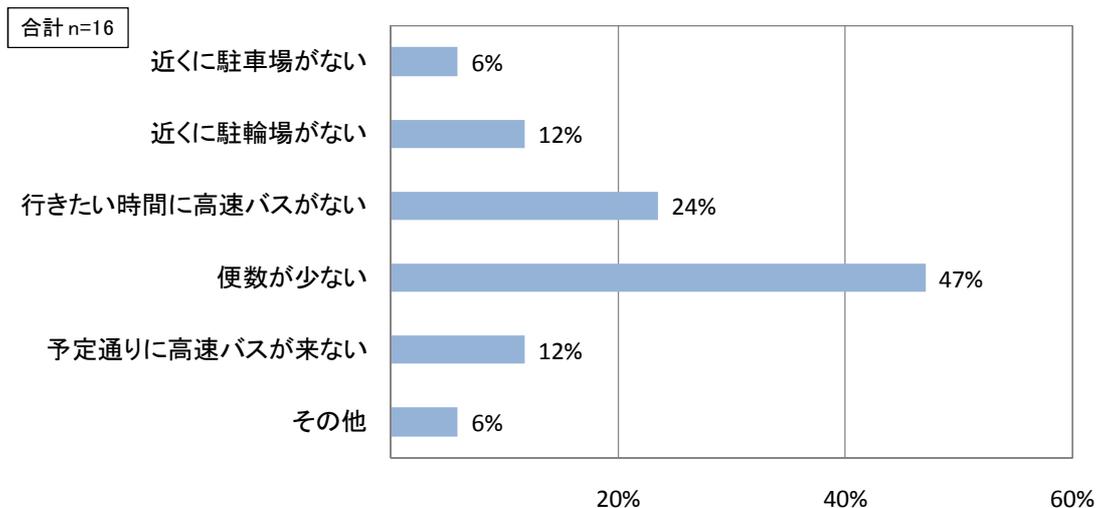


※) 複数回答
出典) 高速バス利用者アンケート調査結果

d) 高速バス利用時の問題点

- ・「便数が少ない」や「行きたい時間に高速バスがない」などの高速バスの運行自体に関する回答が多くなっています。

< 高速バス利用時の問題点 >



※1) 不明 1人
※2) 複数回答
出典) 高速バス利用者アンケート調査結果

(4) コミュニティバスの現状

① コミュニティバスの概要

- ・本町ではコミュニティバスである「サルビア号」が運行されており、本町の中心部の主要施設を巡回する「まちなか便」及び郊外の集落間などを巡回する「郊外便」で構成されています。「郊外便」では町を二分する市川の主に西側を巡回する「川西地区」と、東側を巡回する「川東地区」の2系統があります。
- ・「まちなか便」及び「郊外便（川西地区）」は定時定路線運行ですが、「郊外便（川東地区）」はデマンド型で運行しています。
- ・「まちなか便」は神姫バス（株）、「郊外便」は神崎交通（株）が運行を行っています。

< サルビア号の概要 >

| 調査対象バス | 運行日 | 運行時間 | 運行本数 | 利用料金 | 運行形態 |
|--------------------|--|----------------------|--------------------|--|-------|
| まちなか便 [12人乗] | 月曜～土曜の毎日運行 (日・祝は運休) (秋祭り、12/31-1/3)は運休 | 8時45分～17時28分 | 8本/日 | ・1回：100円(乗り継いでも100円) ・回数券：1,000円(11回分) ・定期券：400円(1ヶ月)、4,000円(1年) ・無料乗車券：65歳以上の免許返納者が申請を行って発行(3年間) | 定時定路線 |
| 郊外便(川西地区) [8人乗] | 月曜～土曜の奇数日 (日・祝は運休) (秋祭り、12/31-1/3)は運休 | 8時02分～17時17分 | 10本/日 (各5便 2系統) | | 定時定路線 |
| 郊外便(川東地区) [8人乗] | 月曜～土曜の偶数日 (日・祝は運休) (秋祭り、12/31-1/3)は運休 | (概ね) 8時37分～17時06分 | 8本/日 (各4便 2系統) | | デマンド型 |

凡例

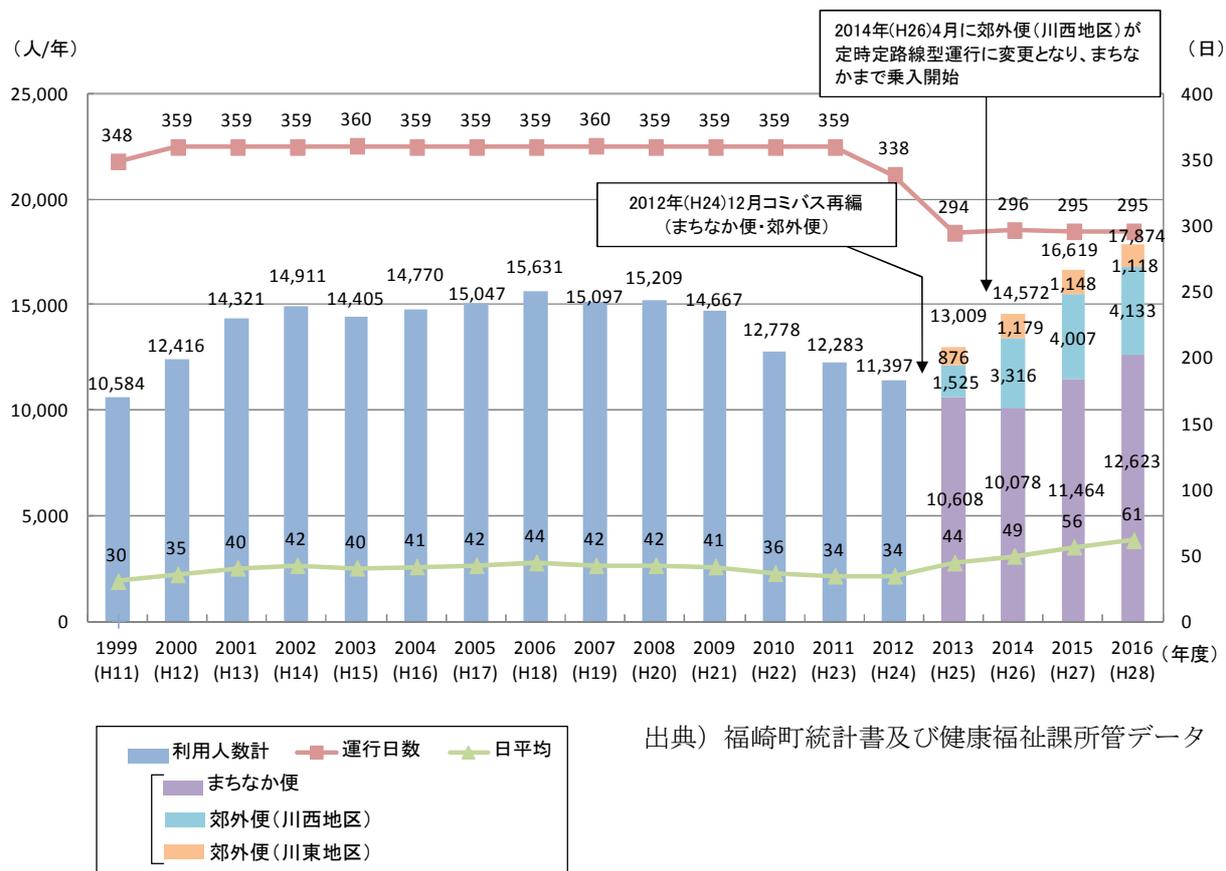
- まちなか便
- 郊外便(川西地区)
- 郊外便(川東地区C)[デマンド型]
- 郊外便(川東地区D)[デマンド型]

※) 2018年(H30)3月時点

② コミュニティバス利用者数の推移

- ・コミュニティバス乗車人員を年度別で見ると、利用者数は2006年度（H18）を境に2012年度（H24）にかけて減少傾向にあったものの、2012年（H24）12月のコミュニティバス再編や2014年度（H26）の郊外便（川西地区）の定時定路線化への変更以降、運行日数は減少していますが、利用者数は増加傾向となっています。
- ・郊外便（川東地区）の利用者数は2014年度（H26）以降減少傾向となっています。
- ・2014年度（H26）から2016年度（H28）の月別平均で見ると、夏～秋にかけては比較的用户者が安定しているものの、1月や2月の冬期では利用者数が減少しています。
- ・2016年度（H28）の曜日別で見ると、金曜日や火曜日での利用が多くなっています。

< 利用者数の推移 >

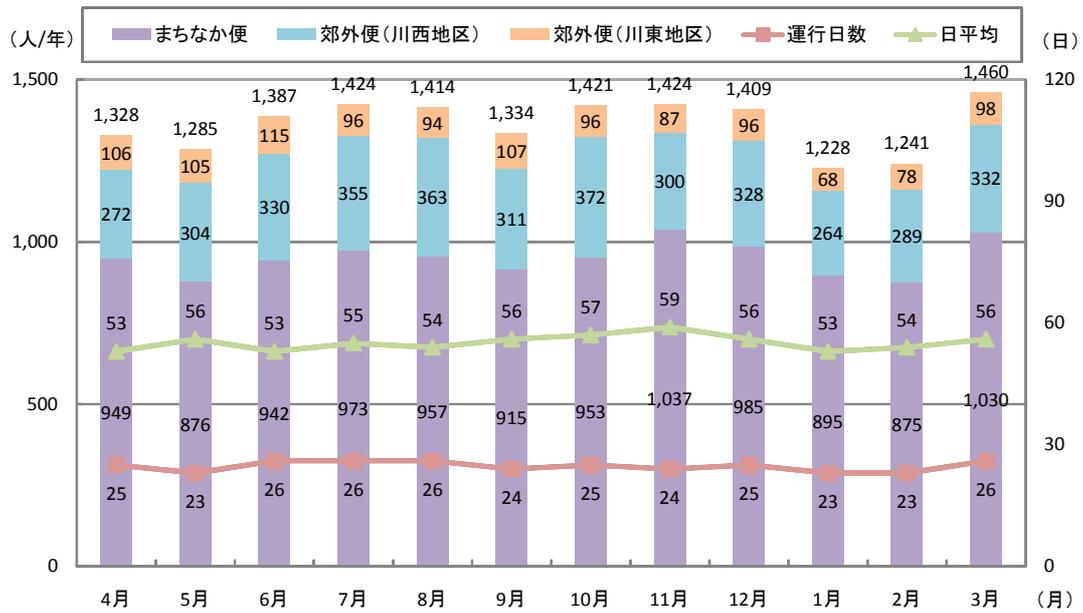


出典) 福崎町統計書及び健康福祉課所管データ

< コミュニティバス（サルビア号）の変遷 >

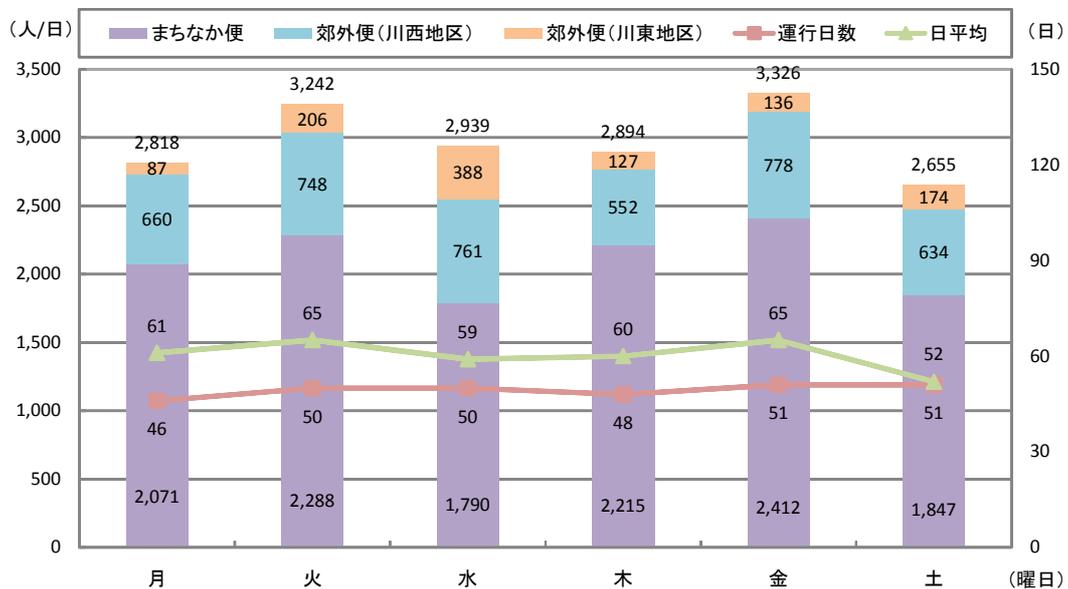
- ・1999年（H11） 4月：福祉バスとしてサルビア号の運行開始（4/14）
- ・2012年（H24） 12月：コミュニティバス再編（有料化、郊外便デマンド化）（12/3）
- ・2014年（H26） 4月：郊外便（川西地区）が定時定路線型に変更となり、まちなかまで乗り入れ開始（4/1）

■ 2014年度（H26）～2016年度（H28）月別平均



出典) 福崎町統計書及び健康福祉課所管データ

■ 2016年度（H28）曜日別



出典) 福崎町統計書及び健康福祉課所管データ

③ バス停別乗降者数

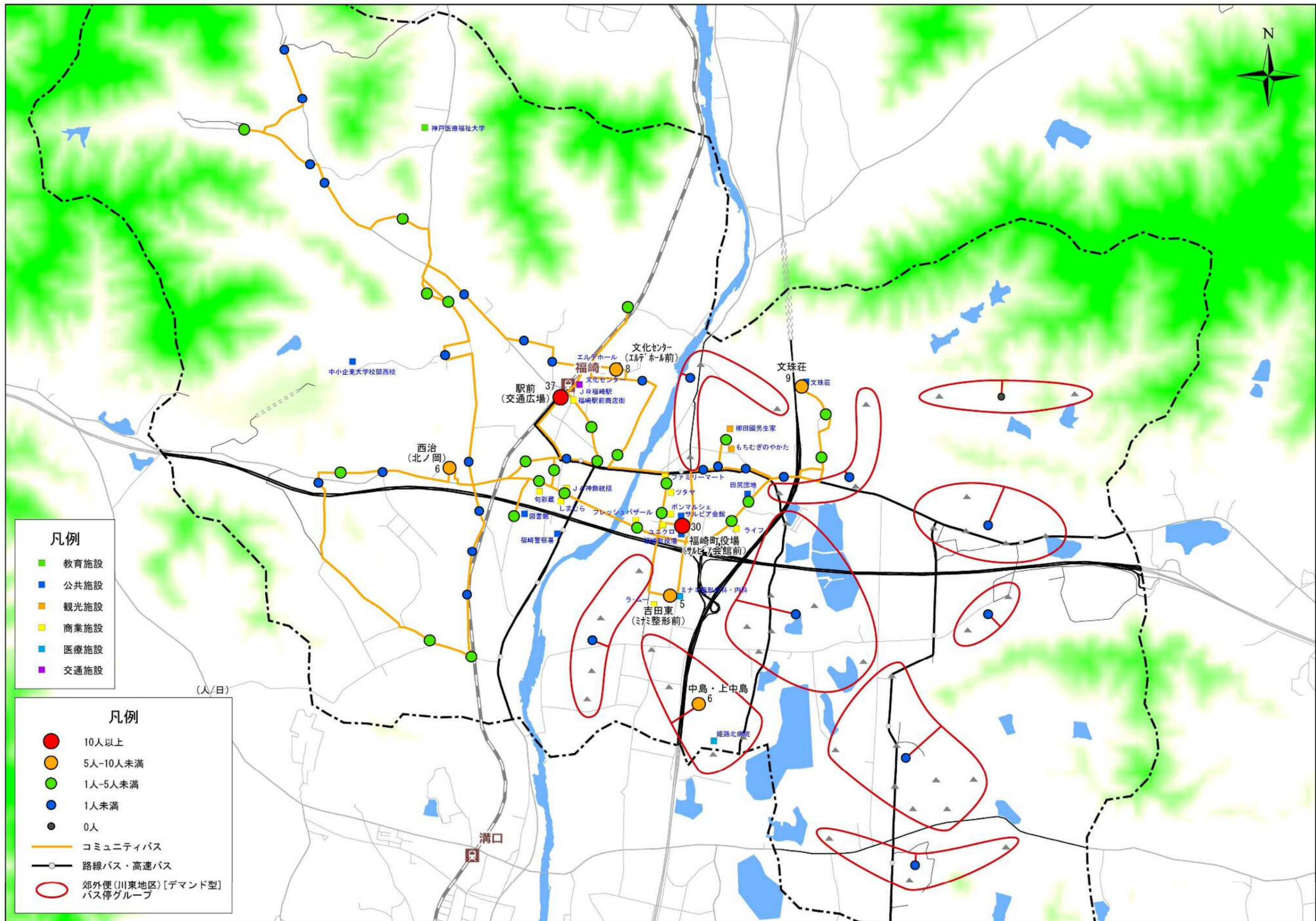
- ・コミュニティバスの乗降者数をバス停別に整理すると、最も多いのがJR播但線や神姫バスとの結節点となる駅前バス停となり、次いで福崎町役場やサルビア会館の近くにある福崎町役場バス停、文珠荘のある文珠荘バス停で乗降者が多くなっています。
- ・バス停の乗降者数が多くなっているのは、主にまちなか便であり、郊外便は2人/日程度の利用となっているバス停が多く見られます。
- ・これら乗降者数の多いバス停においては、バス待ち環境の整備などにより、利便性の高いバス停としていく必要があります。

< コミュニティバスにおけるバス停別乗降者数（上位20件） >

| 順位 | 系統 | バス停名 | 乗降者数 | | 主な周辺施設 | 結節駅・バス停 |
|----|------------------------------|---------------|-------|-------|----------------------|------------------------|
| | | | 年あたり | 1日あたり | | |
| 1 | まちなか便・郊外便(川西地区) | 駅前 | 9,844 | 37 | JR福崎駅 | JR播但線:福崎駅 神姫バス:福崎駅前 |
| 2 | まちなか便・郊外便(川西地区) 郊外便(川東地区) | 福崎町役場 | 5,949 | 30 | 福崎町役場 サルビア会館 | — |
| 3 | まちなか便・郊外便(川東地区) | 文珠荘 | 2,705 | 9 | 文珠荘 | — |
| 4 | まちなか便・郊外便(川西地区) | 文化センター | 2,272 | 8 | 文化センター エルデホール | — |
| 5 | まちなか便・郊外便(川西地区) 郊外便(川東地区) | 吉田東 | 1,176 | 5 | ミナミ整形外科・内科 ラ・ムー | — |
| 6 | まちなか便 | 西野南 | 872 | 3 | ボンマルシェ | — |
| 7 | 郊外便(川西地区) | 西治 (北ノ岡) | 848 | 6 | — | — |
| 8 | 郊外便(川東地区) | 中島・上中島地区 | 822 | 6 | 姫路北病院 他 | 神姫バス:上中島 |
| 9 | まちなか便 | 田尻南 | 662 | 2 | ライフ | — |
| 10 | まちなか便・郊外便(川西地区) 郊外便(川東地区) | 図書館 | 581 | 2 | 福崎町立図書館 | — |
| 11 | まちなか便 | もちむぎのやかた | 574 | 2 | もちむぎのやかた 柳田國男生家 他 | — |
| 12 | まちなか便 | 出屋敷 | 567 | 2 | — | — |
| 13 | まちなか便 | 馬田 | 559 | 2 | 福崎駅前商店街 | — |
| 14 | まちなか便・郊外便(川西地区) 郊外便(川東地区) | 新町清水 | 557 | 2 | しまむら JA神飾統括 | — |
| 15 | まちなか便 | 田尻住宅 | 550 | 2 | 田尻団地 | — |
| 16 | 郊外便(川西地区) | 山崎 (立石記念碑) | 532 | 4 | — | — |
| 17 | まちなか便 | 西野北 | 480 | 2 | ツタヤ ファミリーマート | — |
| 18 | まちなか便・郊外便(川西地区) 郊外便(川東地区) | 旬彩蔵 | 441 | 2 | 旬彩蔵 | — |
| 19 | まちなか便・郊外便(川西地区) 郊外便(川東地区) | 福崎大橋東 | 434 | 2 | フレッシュバザール (旧さとう) | — |
| 20 | 郊外便(川西地区) | 板坂 (公民館) | 419 | 3 | — | — |

※) 2016年度(H28)のバス停別乗降者数を集計
出典) 健康福祉課所管データ

< コミュニティバスにおけるバス停別乗降者数（2016年度〔H28〕 1日あたり乗降者数） >



※)「郊外便(川東地区)[デマンド交通]バス停グループ」の乗降者数は、囲っている範囲の平均を示しています
出典)健康福祉課所管データ

④ アンケート調査結果から見たコミュニティバス（サルビア号）の利用状況

■ 調査概要

調査日

まちなか便・郊外便（川東地区）：2017年（H29）6月22日（木）
 郊外便（川西地区）：2017年（H29）6月27日（火）

調査時間

始発から最終までの全便（概ね8：00～17：30）

調査場所

サルビア号車内

調査方法

調査員が車両に乗り込み、当該バス利用者に対してヒアリングを実施

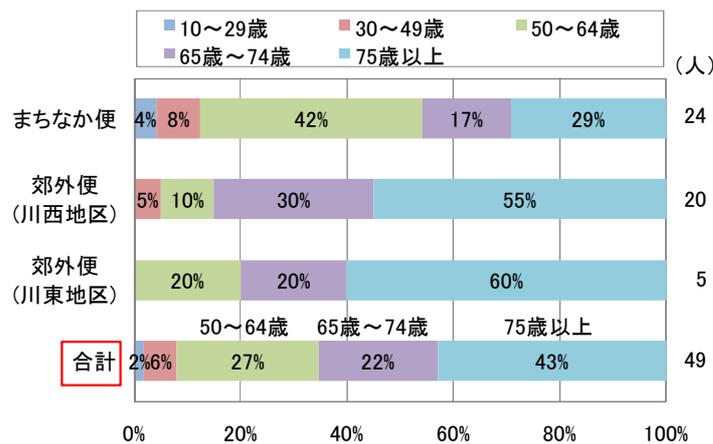
回収枚数

まちなか便：25人 郊外便（川西地区）：20人 郊外便（川東地区）：5人（合計50人）

a) 利用者の年齢

- ・コミュニティバスの利用者は、50歳以上の利用が多くなっており、50歳より低い年代の利用は少なくなっています。

＜ 利用者の年齢 ＞



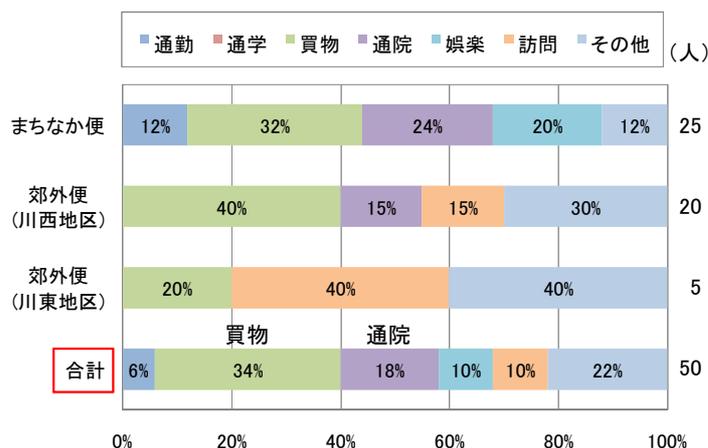
※) 不明1人

出典) サルビア号利用者アンケート調査結果

b) コミュニティバス利用の目的

- ・コミュニティバスの利用目的としては、主に買物、通院で利用されていますが、通勤、通学での利用は少なくなっています。

＜ コミュニティバス利用の目的 ＞

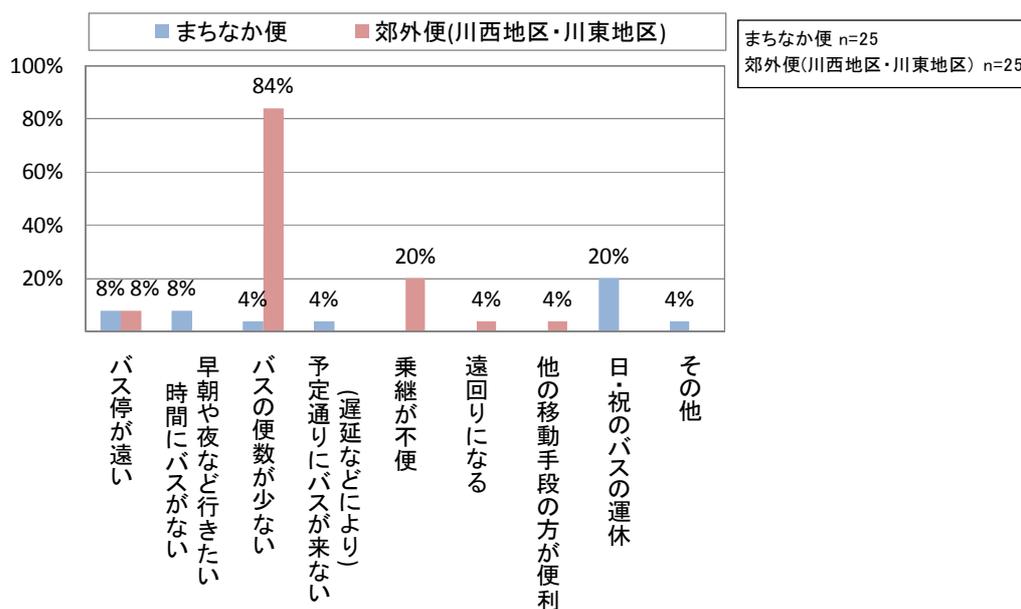


出典) サルビア号利用者アンケート調査結果

c) コミュニティバス利用時の問題点

- ・まちなか便では、「日・祝のバスの運休」などのコミュニティバスの運行自体に関する回答が多くなっているとともに、「バス停が遠い」「早朝や夜など行きたい時間にバスがない」などの回答も多くなっています。
- ・郊外便（川西地区・川東地区）では、「バスの便数が少ない」などのコミュニティバスの運行自体に関する回答が多くなっているとともに、「乗継が不便」という回答も多くなっています。

< コミュニティバス利用時の問題点 >



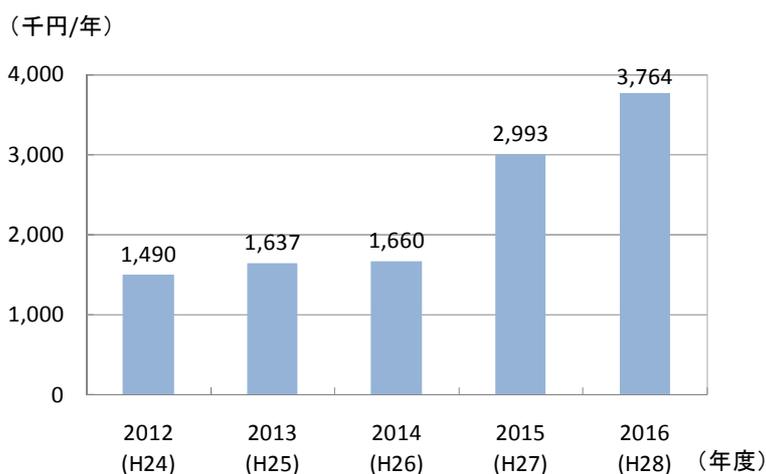
※) 複数回答
出典) サルビア号利用者アンケート調査結果

(5) バス交通の運行に対する補助額及び運行経費

- ・路線バスへの行政からの補助額は、2012年度（H24）より年々増加傾向となっており、2016年度（H28）では2012年度（H24）と比較して約2.5倍の補助を行っています。
- ・コミュニティバスの運行経費は、2014年度（H26）より年々減少傾向にあり、2016年度（H28）では、約1,700万円/年となっています。

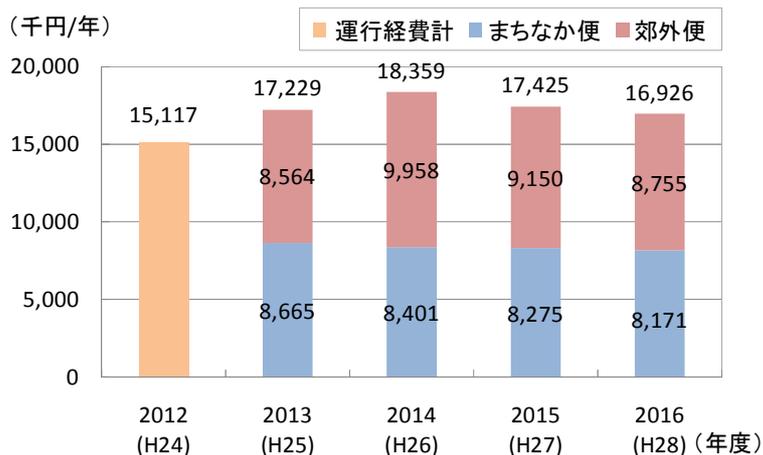
< バス交通の運行に対する補助額及び運行経費 >

■ 路線バス(補助額)



※) 国・県・町の補助額合計を示します
出典) まちづくり課所管データ

■ コミュニティバス(運行経費)【全事業費 - 運賃収入】



単位：千円/年

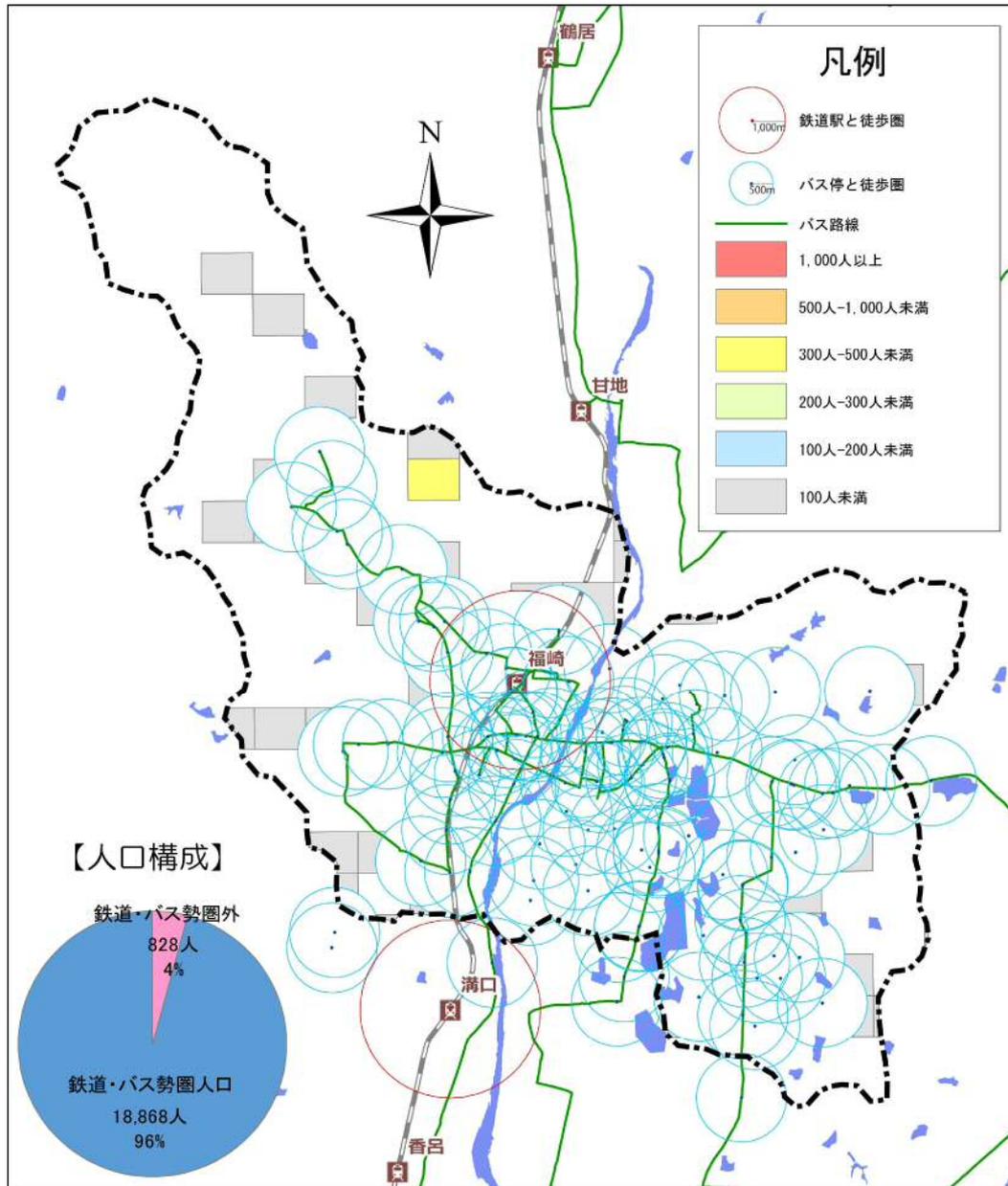
| | 2012年 (H24) | 2013年 (H25) | | 小計 | 2014年 (H26) | | 小計 | 2015年 (H27) | | 小計 | 2016年 (H28) | | 小計 |
|----------------|-------------|-------------|-------|--------|-------------|--------|--------|-------------|-------|--------|-------------|-------|--------|
| | 小計 | まちなか便 | 郊外便 | | まちなか便 | 郊外便 | | まちなか便 | 郊外便 | | まちなか便 | 郊外便 | |
| 全事業費① | 15,314 | 8,952 | 8,777 | 17,729 | 8,706 | 10,270 | 18,976 | 8,633 | 9,499 | 18,132 | 8,519 | 9,057 | 17,576 |
| 運賃収入② | 197 | 287 | 213 | 500 | 305 | 312 | 617 | 358 | 349 | 707 | 348 | 302 | 650 |
| 運行経費③ (①-②) | 15,117 | 8,665 | 8,564 | 17,229 | 8,401 | 9,958 | 18,359 | 8,275 | 9,150 | 17,425 | 8,171 | 8,755 | 16,926 |

※) 2012年度（H24）については、12月からコミュニティバスの再編により、サルビア号のまちなか便と郊外便の系統を分けたため、運行経費を分類していません
出典) 健康福祉課所管データ

(6) 鉄道・バスによる人口カバー状況

- ・鉄道駅から半径 1,000m 圏、バス停から半径 500m 圏を鉄道駅・バス停を利用可能な徒歩圏として設定すると、鉄道・バス勢圏人口の割合は約 96%、鉄道・バス勢圏外人口の割合は約 4% となっており、きめ細やかなバス停の配置等により、ほぼ全ての町民をカバーすることができています。

< 鉄道・バス勢圏図（駅勢圏 1,000m、バス停勢圏 500m） >



出典) 2015 年度 (H27) 国勢調査地域メッシュ統計

(7) タクシーの現状

① 福崎町におけるタクシーの概要

- ・本町には、神崎交通（株）が管理している神崎交通タクシー及び個人タクシーの辻川タクシーが運行しており、福崎町内すべてで利用可能です。

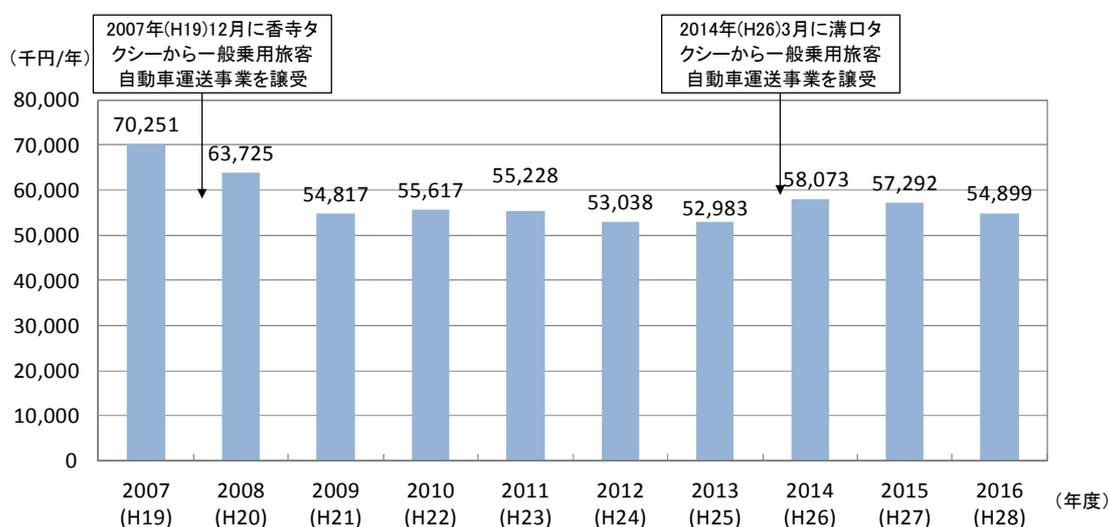
< タクシーの概要 >



② タクシーの運賃収入額の推移

- ・神崎交通タクシーの年度別運賃収入額の推移を見ると、香寺タクシーからの一般乗用旅客自動車運送事業の譲受があった2007年度（H19）の約7,000万円/年から年々減少傾向にあり、2013年度（H25）では約5,300万円/年まで減少していましたが、溝口タクシーから一般乗用旅客自動車運送事業の譲受があった2014年度（H26）には約5,800万円/年まで増加しており、2016年度（H28）では約5,500万円/年で減少傾向にあります。

< タクシーの運賃収入額の推移（年度別） >

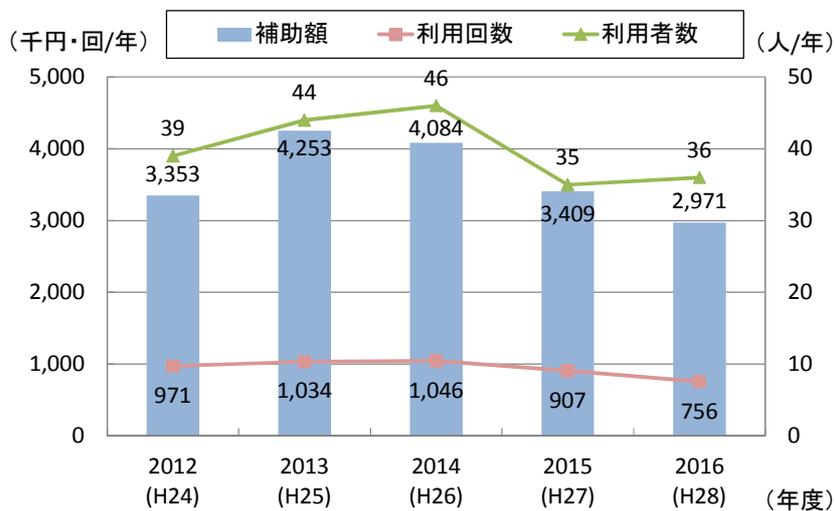


出典) 神崎交通（株）所管データ

(8) 外出支援サービス事業の利用状況

- ・ 外出支援サービス事業の利用状況は、近年の対象者の減少等により、2013 年度（H25）から減少傾向にあり、2016 年度（H28）では、36 人に対して約 300 万円・回/年の補助を行っています。

＜ 外出支援サービス事業の利用状況 ＞



出典) 健康福祉課所管データ

＜ 外出支援サービスの概要 ＞

○事業の対象者

町内に居住し、住民基本台帳又は外国人登録原票に登録されている者で、次の各号に定める者とする。なお、特別養護老人ホームや養護老人ホーム、認知症対応型共同生活介護（グループホーム）、有料老人ホームやサービス付高齢者向け住宅等の入所者は対象者としていない。

- ① おおむね 65 歳以上の高齢者で、独居又は家族が運転できず、公共交通機関の利用が困難と認められる者
- ② おおむね 65 歳以上の高齢者で、車いす又はストレッチャー等を使用しており、自家用車での送迎が困難と認められる者
- ③ 介護予防教室の参加者
- ④ その他町長が特に必要と認める者

○事業内容

- ① 医療機関への通院、入退院時の移送
- ② 地域支援事業による介護予防教室への送迎
- ③ その他町長が特に必要と認める場合

○対象距離

福崎町役場から直線距離で 15 k m 圏内の医療機関

○制限回数

片道 20 回/月（往復 10 回/月）

○個人負担金

利用料金の 1 割

○利用金額制限

なし

○利用方法

原則 1 週間前までに福崎町役場に申し込み

○運行車両

身体の要件により普通のタクシーから福祉タクシーまであります。

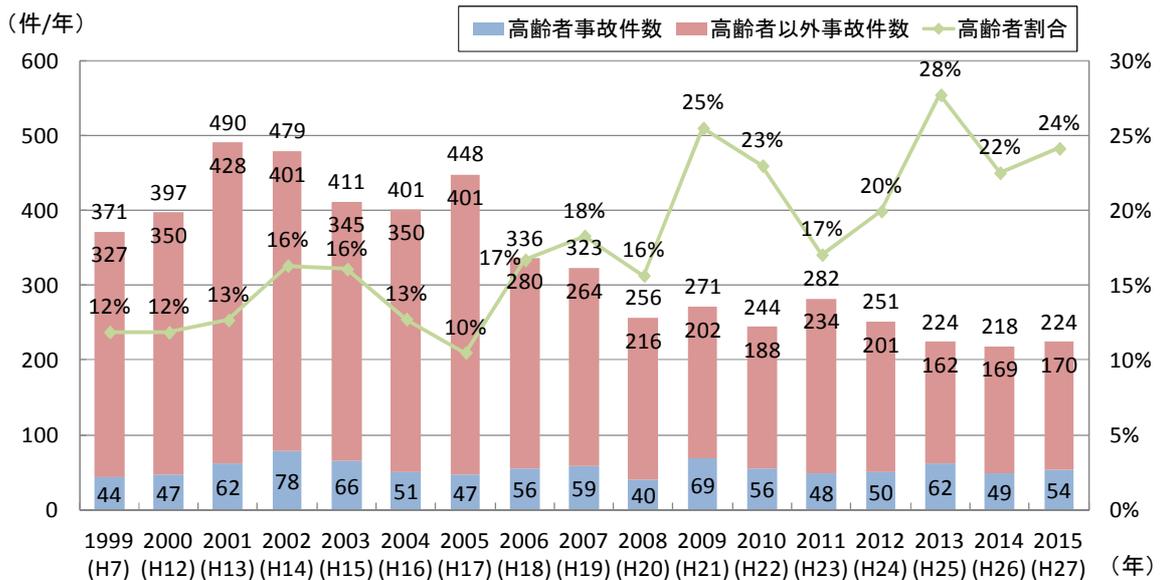
その他にも、重度の障がいを持っている方がタクシーを利用する場合や、同居の家族が車で送迎される場合、自ら運転される場合などにタクシー券や車両維持経費を助成する「重度障がい者（児）福祉車両等助成制度」があります。

(9) 道路交通の現状

① 自動車交通事故の状況

- ・ 福崎警察署管内での交通事故の件数は、2001年（H13）の490件/年以降は減少傾向にあるものの、高齢者が第1当事者（主に加害者）となる交通事故の件数は2000年（H12）の47件/年から比較すると、2015年（H27）では54件/年となっており、若干の増加傾向が見られます。

＜ 高齢者が第1当事者となる交通事故件数の推移（福崎警察署管内）＞

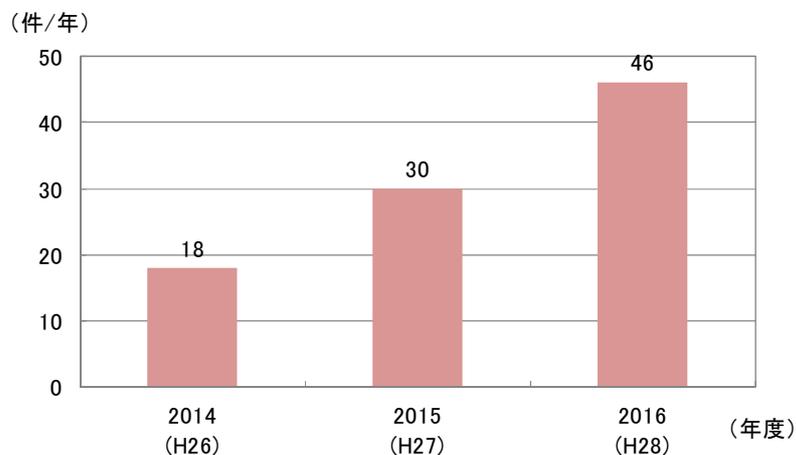


※) 各年は1月～12月の期間を示す
出典) 交通年鑑

② 運転経歴証明書発行状況

- ・ 運転経歴証明書発行者数は、2014年度（H26）から2016年度（H28）にかけて増加傾向となっており、免許返納に対する意識の変化が伺えます。

＜ 運転経歴証明書発行者数 ＞



※) 本グラフは加西警察署所管内のみのデータであるため、明石更新センターで返納したデータは含まれていません
出典) 福崎警察署所管データ

2.3 町民の移動状況

(1) 移動の目的と利用交通手段

■ 町民アンケート調査の概要

- ・町民のより詳細な人の動きを把握するために、2010年（H22）に実施された「町民アンケート調査」のデータを集計し、整理を行いました。

< 町民アンケート調査の概要 >

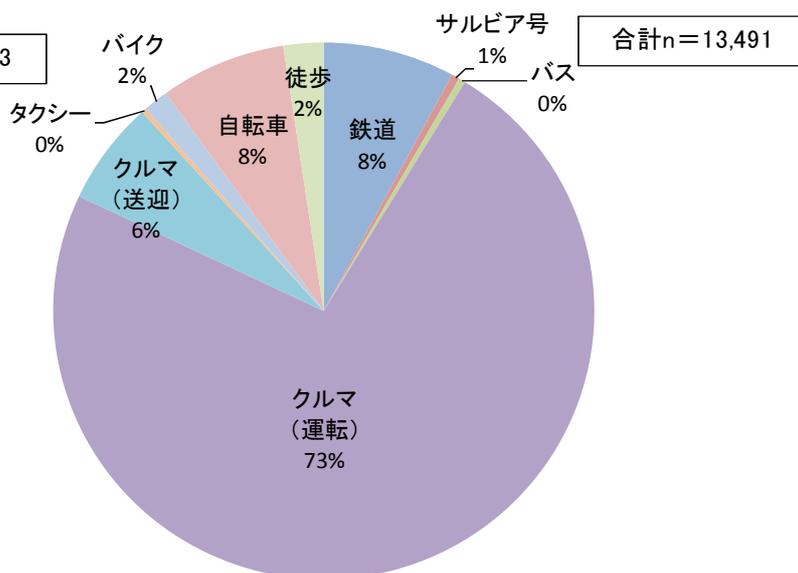
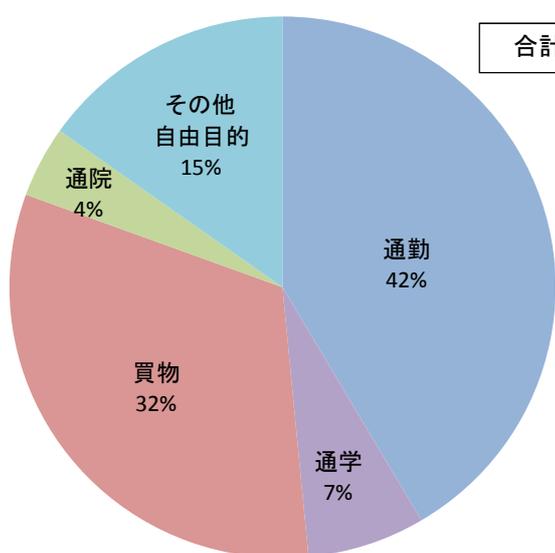
| | | |
|---------|-----|----------------------|
| 配布日 | | 2010年（H22）9月16日 |
| 回答期限日 | | 2010年（H22）9月30日 |
| 配布・回収状況 | 方法 | 自治会による配布・回収 |
| | 配布数 | 6,029世帯 |
| | 回収数 | 4,246世帯 |
| | 回収率 | 約70% |
| 回答人数 | | 10,610人（1世帯あたり約2.5人） |

- ※1) 福崎町の年齢別人口に拡大することによって、福崎町民アンケートデータとしました
- ※2) 調査対象者は15歳以上の福崎町民としています

- ・移動目的を見ると、通勤や買物目的での移動が多くなっています。
- ・利用交通手段を見ると、自分で自動車を運転して移動する方が最も多く、約7割を占めており、公共交通を利用して移動している人は1割程度となっています。

< 移動の目的 >

< 利用交通手段 >



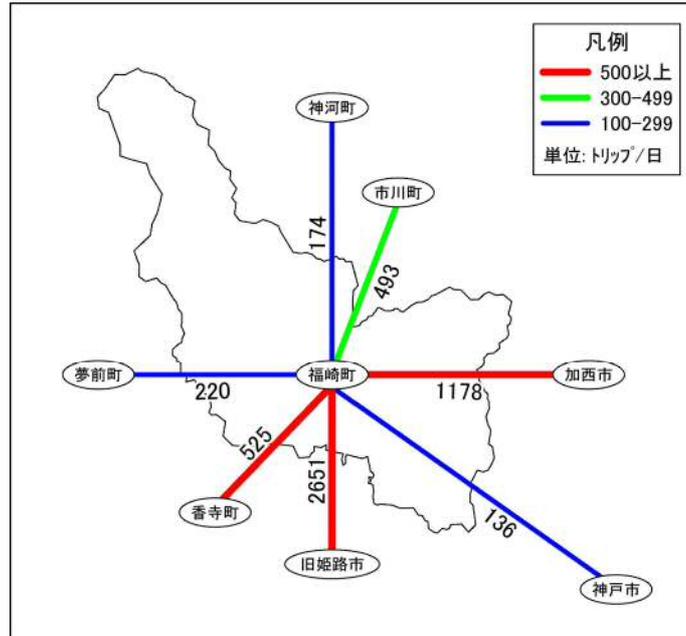
※) 不明約400トリップ/日
出典) 町民アンケート調査結果

※) 不明約500トリップ/日
出典) 町民アンケート調査結果

(2) 町民の流動

- ・福崎町外の流動において、最も流動量が多いのは旧姫路市で約 2,700 トリップ/日、次いで加西市が約 1,200 トリップ/日となっています。その他に市川町、旧夢前町、神河町、神戸市の流動も多くなっています。
- ・福崎町内の流動は、町の主要な施設が集積している西田原・南田原地区に関連した流動が多く、特に、東田原地区、福田地区、西治地区、八千種地区との流動が多くなっています。

< 町民の町外への移動状況 >

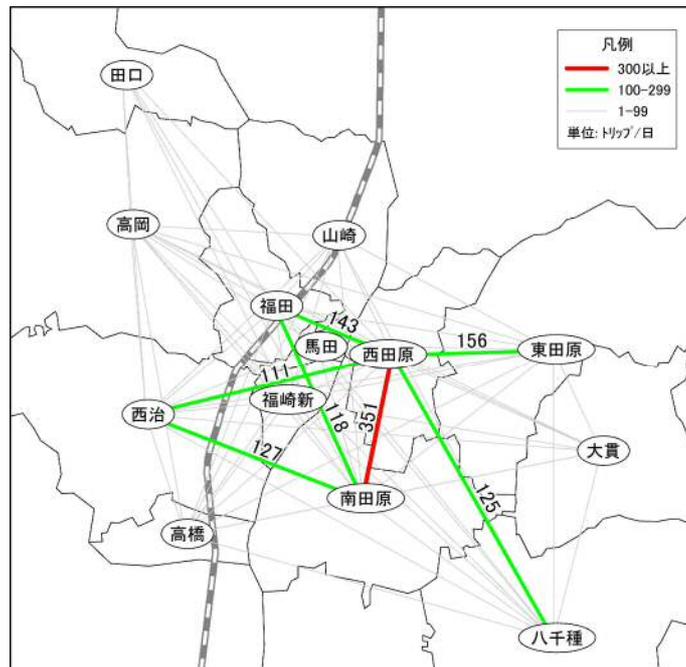


※1) 100 トリップ/日以上 の流動量を示しています

※2) 行先不明約 900 トリップ/日

出典) 2010 年度 (H22) 町民アンケート調査

< 町民の町内での移動状況 >



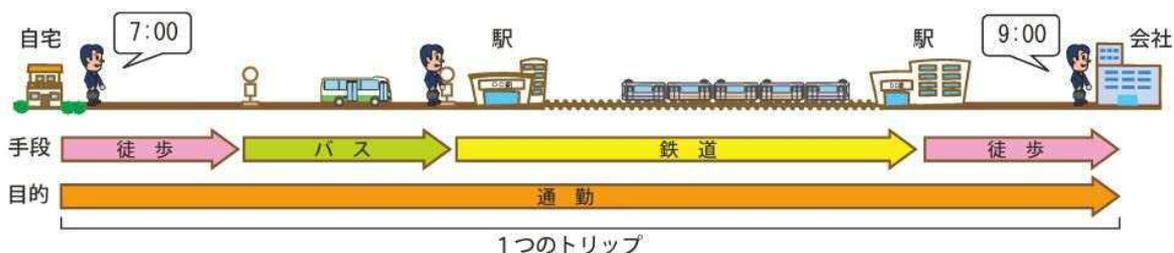
※) 行先不明約 3,600 トリップ/日

出典) 2010 年度 (H22) 町民アンケート調査

(3) 自動車を気軽に利用できない人の移動特性

■ パーソントリップ調査の概要

- ・ パーソントリップ調査とは、「いつ」「どこから」「どこまで」「どのような人が」「どのような目的で」「どのような交通手段を利用して」動いたのかを調査し、人の1日のすべての動きをとらえるものです。



① 自動車を気軽に利用できない人の割合

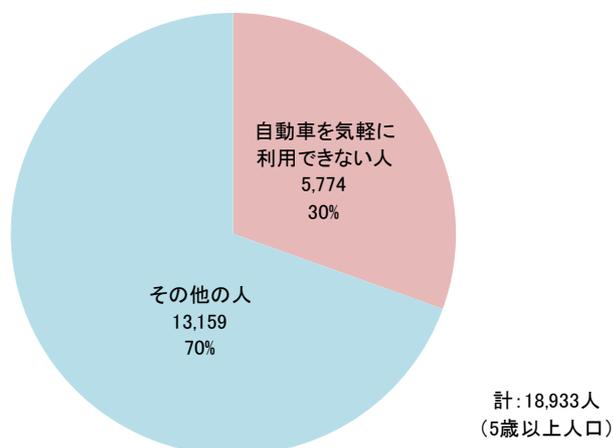
- ・ バス及び鉄道利用者は、自動車を気軽に利用しにくい人によって利用されている傾向があったことから、「自動車運転免許証を持っていない」又は「世帯に車がない」人を「自動車が気軽に利用できない人」と定義して、その人の移動特性を分析しています。
- ・ 町民の内、自動車を気軽に利用できない人数は2010年度（H22）近畿圏パーソントリップ調査結果から推計すると、全体の約3割にあたる約5,800人が該当します。

■ 「自動車を気軽に利用できない人」の定義

次のいずれかに該当する人を「自動車を気軽に利用できない人」として設定

- ・ 自動車運転免許証を持っていない
- ・ 世帯に自動車がない

＜ 「自動車を気軽に利用できない人」の人口割合 ＞

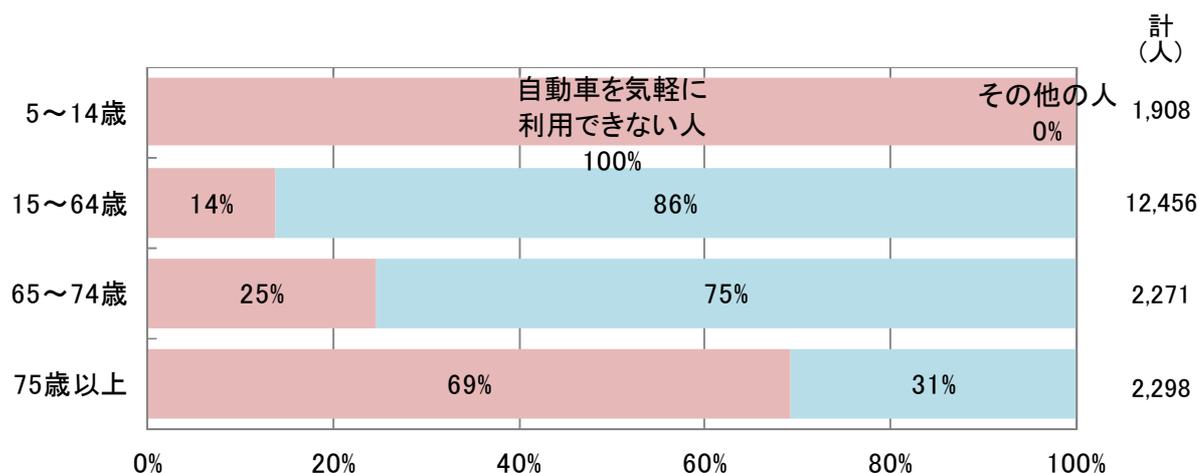


出典) 2010年度（H22）近畿圏パーソントリップ調査

② 自動車を気軽に利用できない人の特性

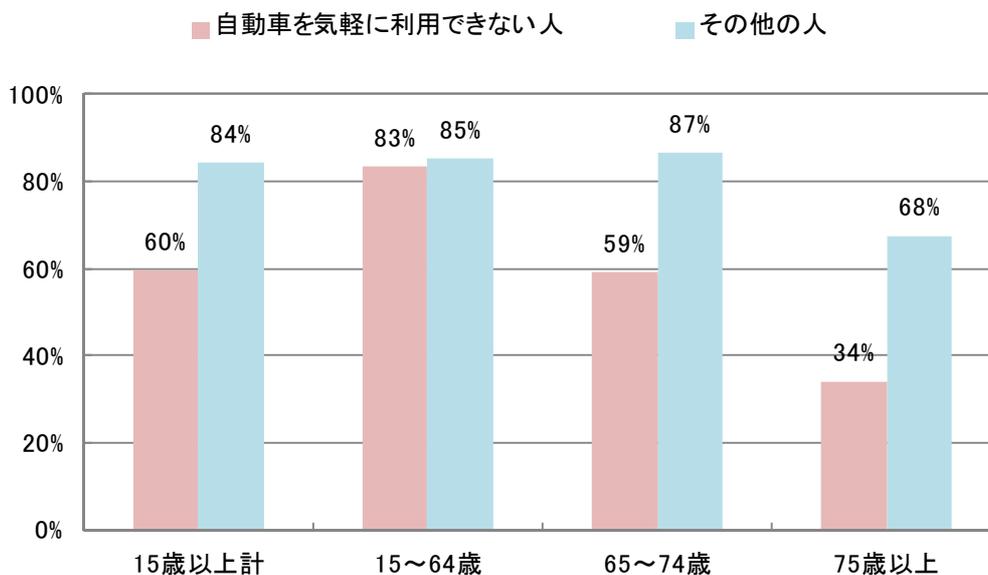
- ・年齢階層別に自動車を気軽に利用できない人の割合を比較すると、自動車運転免許を取得できない5～14歳を除くと、年齢が上がるにつれて自動車が気軽に利用できなくなるという結果になっています。
- ・自動車を気軽に利用できない人の外出率を、年代別にその他の人と比較すると、「自動車を気軽に利用できない人」は年齢が上がるにつれて外出率が低くなるという結果になっています。

＜ 年齢階層別の自動車を気軽に利用できない人の割合 ＞



※) 不明を除く
出典) 2010年度 (H22) 近畿圏パーソントリップ調査

＜ 外出率の比較 ＞



出典) 2010年度 (H22) 近畿圏パーソントリップ調査

(4) 高齢者等の移動に関するアンケート調査結果（ミニデイ参加者）から見た利用状況

■ 調査概要

調査日

2017年（H29）7月上旬から8月上旬に開催されるミニデイで調査票を配布し、7月12日（水）、8月9日（水）の2回で回収

調査場所

各地区ミニデイ開催場所

調査方法

各地区の区長よりミニデイ主催者の民生委員等の対して、アンケート調査の依頼をしていただき、民生委員よりミニデイ参加者にアンケートを配布し、その場で回答していただいて回収

回収枚数

南田原：205人 西田原：98人 東田原：71人 大貫：44人 八千種：162人
 福崎新：49人 馬田：29人 山崎：43人 福田：101人 西治：59人 高橋：21人
 高岡：125人 田口：30人（合計1,037人）

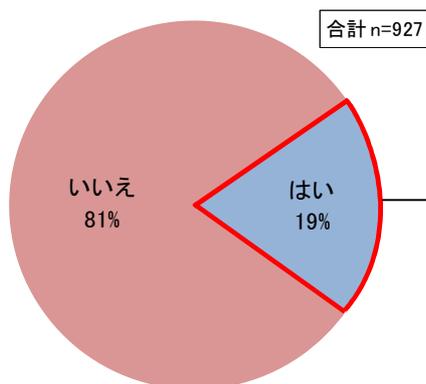
回答者の年齢構成

64歳以下：9% 65～69歳：20% 70～74歳：23% 75～79歳：20% 80歳以上：28%

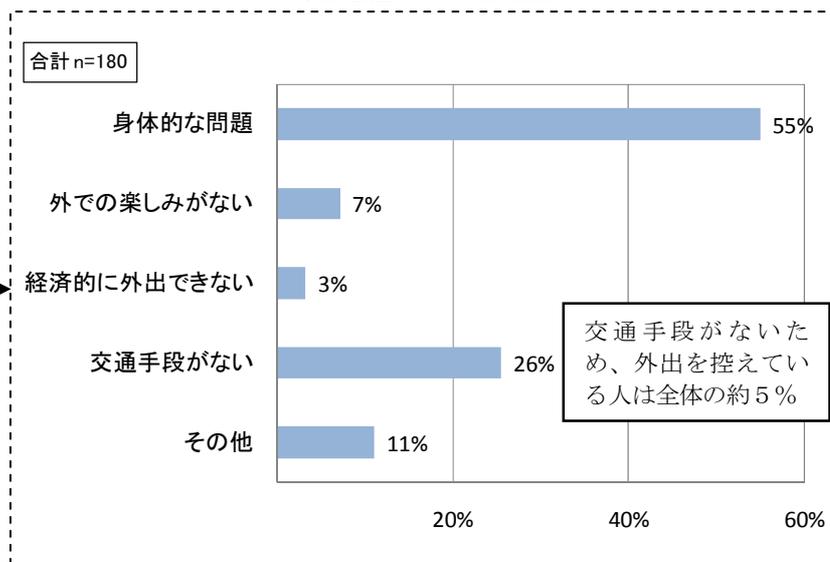
a) 外出状況

- ・ほとんどの方が自由に外出できていますが、約2割の方は外出を控えていると回答しています。
- ・外出を控えている理由としては、「身体的な問題」という回答が最も多くなっていますが、「交通手段がない」という回答も多く（全体の約5%）なっており、公共交通による対策が必要と考えられます。

< 外出を控えているか >



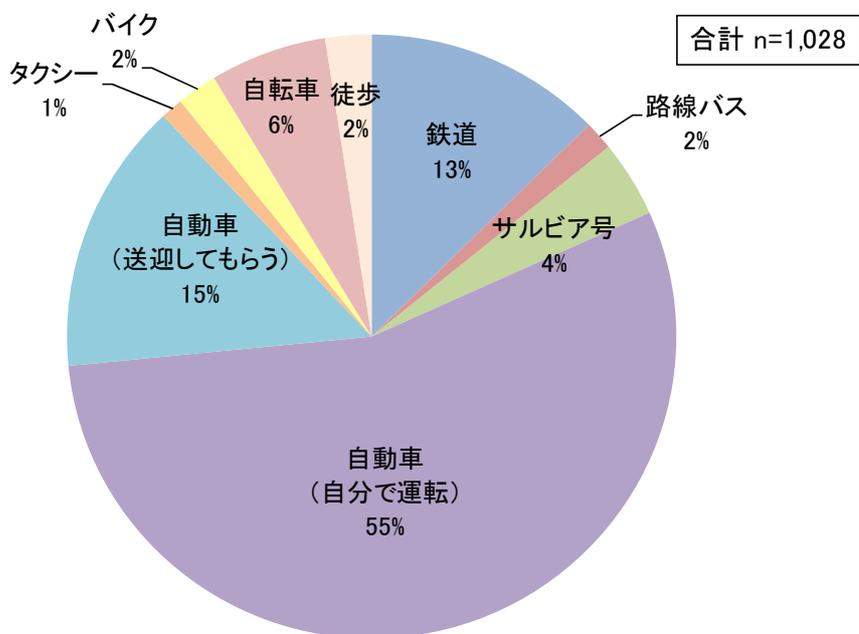
< 外出を控えている理由 >



b) 普段外出時の主な移動手段

- ・普段の外出では、自動車で移動している人が最も多くなっており、自動車中心の交通体系であることが分かります。

< 普段外出時の主な移動手段 >



※) 不明 9 人
出典) 移動に関するアンケート調査結果

c) よく行く病院

- ・よく行く病院については、町内では、「城谷医院」や「吉田クリニック」、「ミナミ整形外科・内科」の利用が多くなっています。
- ・町外では、「姫路聖マリア病院（姫路市）」や「市立加西病院（加西市）」、「公立神崎総合病院（神河町）」の利用が多くなっており、町内の方は町外の病院への移動需要も多く見られます。

< 良く行く病院 >

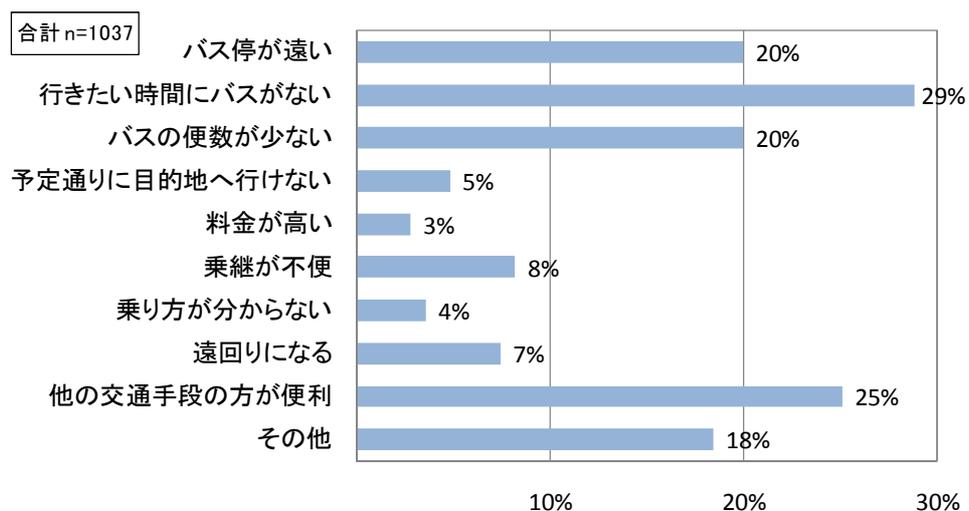
| 順位 | 病院名 | 回答数 |
|----|---------------------|-----|
| 1 | 姫路聖マリア病院(姫路市) | 147 |
| 2 | 城谷医院(福崎町) | 74 |
| 3 | 吉田クリニック(福崎町) | 71 |
| 4 | 市立加西病院(加西市) | 52 |
| 5 | ミナミ整形外科・内科(福崎町) | 50 |
| 6 | 公立神崎総合病院(神河町) | 47 |
| 7 | 山田医院(福崎町) | 45 |
| 8 | アキタケ診療所(福崎町) | 33 |
| 9 | マサキ医院(福崎町) | 21 |
| 10 | 国立病院機構姫路医療センター(姫路市) | 19 |
| 11 | 橋本じゅん整形外科(福崎町) | 17 |
| 12 | 平野病院(福崎町) | 12 |
| 13 | 姫路赤十字病院(姫路市) | 12 |
| 14 | 松岡クリニック(福崎町) | 11 |
| | 合計 | 611 |

※) 10人以上回答のあった病院を示します
出典) 移動に関するアンケート調査結果

d) 日常生活の移動にかかるバスの問題点

- ・「他の交通手段の方が便利」という回答以上に「行きたい時間にバスがない」というバスの運行自体の問題を回答している人が多くっており、バス自体には乗りたいと思っているものの、都合の合う時にバスが来ない、またはないという人が多くなっています。
- ・また、「バス停が遠い」や「バスの便数が少ない」という回答も多く見られます。

＜ 日常生活の移動にかかるバスの問題点 ＞



※) 複数回答
出典) 移動に関するアンケート調査結果

2.4 本町の公共交通をとりまく現状と今後の課題

・本町の公共交通をとりまく現状と今後の課題を、統計データやアンケート調査結果から整理し、以下のとおりにまとめています。

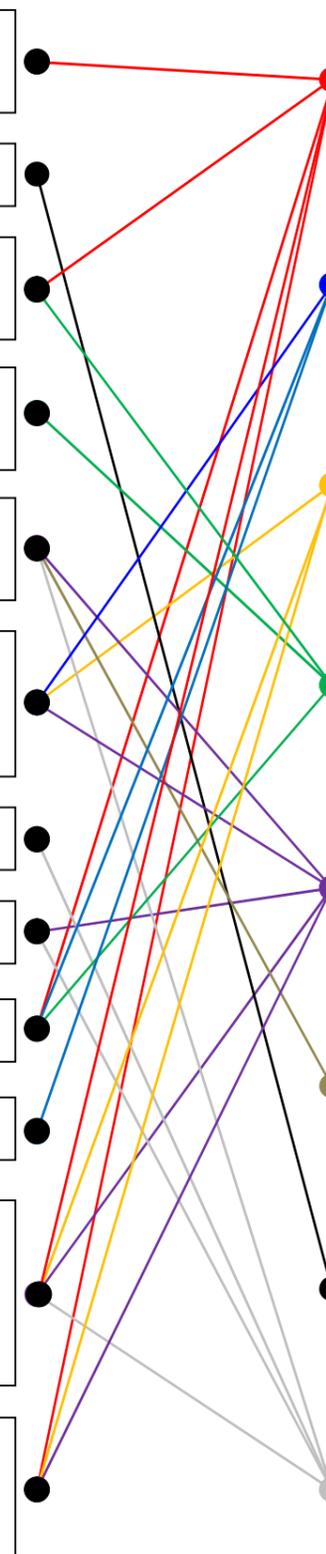
< 公共交通をとりまく現状と今後の課題 >

■ 本町の公共交通をとりまく現状

- ・本町では今後も人口減少が続くものの、将来的には約3分の1が65歳以上となると予想されています。(P.5)
- ・観光客数は、近年大きく増加しています。(P.8)
- ・バリアフリー化の基準となる3,000人/日以上乗降者がある駅で、バリアフリー化がされていないのは、兵庫県下のJR線で福崎駅のみとなっています。(P.12、P.13)
- ・鉄道利用者アンケート調査結果では、JR福崎駅利用者数の増加の方策として、駅周辺への施設誘致などの回答が多くなっています。(P.15)
- ・路線バス、高速バスは町外への移動手段として欠かせない交通機関であるものの、利用者は減少しています。(P.17)
- ・コミュニティバスは町全域に運行されており、利用者は増加傾向であるものの、1日あたり乗降者数は主に郊外便において2人/日未満のバス停が多くあります。(P.22、P.23、P.24)
・また、郊外便利用者の8割以上の方が「バスの便数が少ない」と問題点を挙げられています。(P.27)
- ・バス交通に対する行政からの補助額は増加し続けています。(P.28)
- ・タクシーの運賃収入額は、近年減少傾向となっています。(P.30)
- ・交通事故全体の件数は減少傾向にあるが、一方で高齢者の事故割合は増加傾向にあります。(P.32)
- ・町民の移動の7割以上が自動車の利用であり、自動車に依存した交通体系になっています。(P.33)
- ・町民の約3割の人が、自動車運転免許を持っていない、または家に自動車がいない「自動車を気軽に利用できない人」*となっており、その他約7割の人と比べて自動車を気軽に利用できない人は外出しにくい傾向にあります。(P.35、P.36)
・また、運転経歴証明書発行者数は、年々増加傾向にあります。(P.32)
- ・ミニデイ参加者を対象とした移動に関するアンケート調査結果では、高齢者の内の約2割の人が外出を控えていると回答しており、そのうち約3割の人(全体の約5%の人)が交通手段がないことを理由に外出を控えていると回答しています。(P.37)

■ 今後の課題

- 人口減少及び高齢化の進展への対応
- 自動車に依存した交通体系からの脱却
- 「自動車を気軽に利用できない人」*の移動手段の確保
- JR福崎駅周辺の活性化
- 住民ニーズにきめ細かく対応した公共交通ネットワークの構築
- 隣接市町との連携による広域公共交通ネットワークの形成
- 観光客等の移動の利便性や回遊性の向上
- 住民を含む関係者と連携した公共交通の維持・活性化



*「自動車を気軽に利用できない人」は「自動車運転免許を持っていない」又は「世帯に自動車がいない方」としています

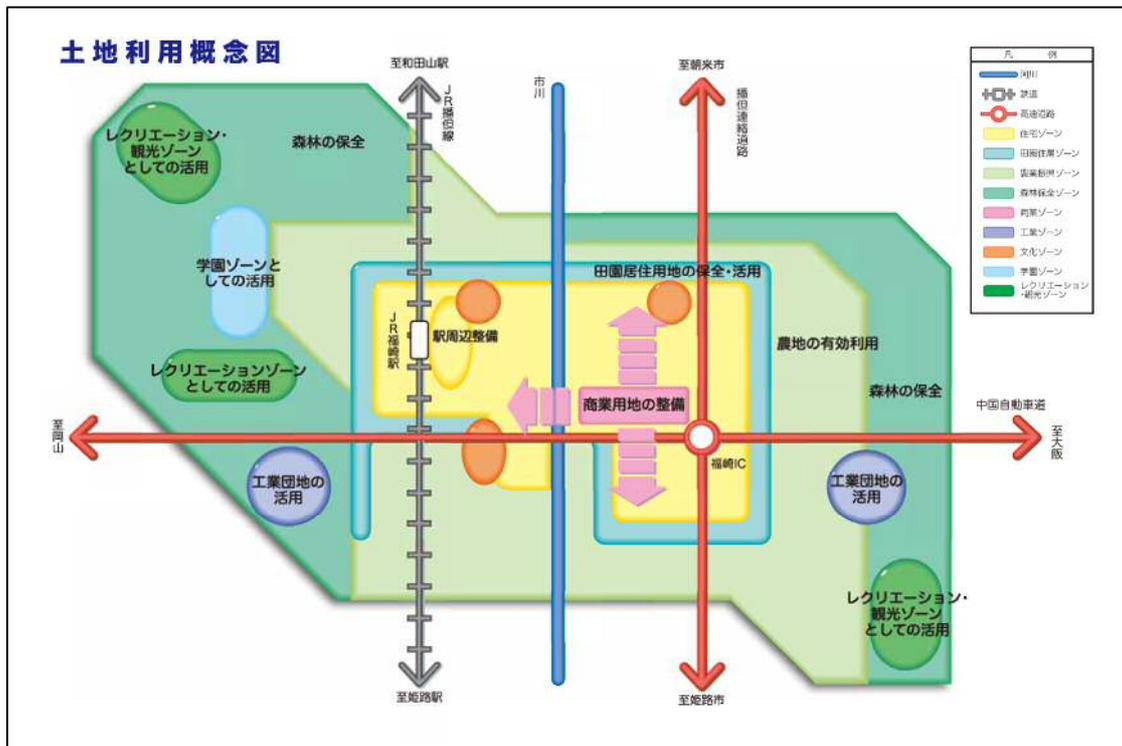
第3章 上位計画及び関連計画等の概要

3.1 福崎町第5次総合計画（2014年〔H26〕12月 福崎町）【上位計画】

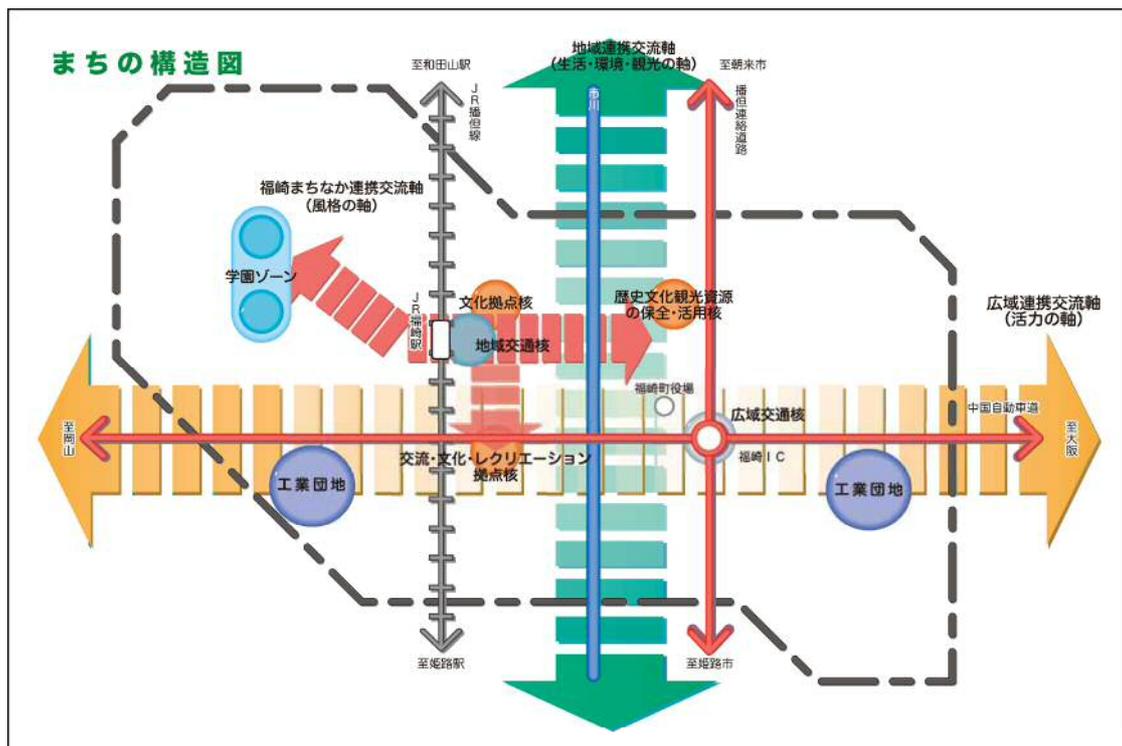
| |
|--|
| 計画期間 |
| 基本構想：2014年度（H26）から2023年度（H35）までの10年間 基本計画：2014年度（H26）から2023年度（H35）までの10年間 （前期5年間、後期5年間） |
| 基本理念 |
| さらに住みつけたいまちをめざし、一人ひとりを大切に、福崎町自治基本条例をふまえた自律（立）のまちづくりを基本に参画と協働により、調和のとれたまちづくりを積極的に推進していくことを、まちづくりの基本理念として掲げます。 |
| 将来像 |
| 活力にあふれ 風格のある 住みよいまち ～ 住んで、学んで、働いて 未来につながる福崎 ～ |
| まちづくりの柱 |
| 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による交通弱者への安全対策 ・JR福崎駅周辺整備事業の駅前広場及びアクセス道路の整備による公共交通機関の利用促進 ・公共交通機関の利用促進に対する町民の理解、協力 |

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 >



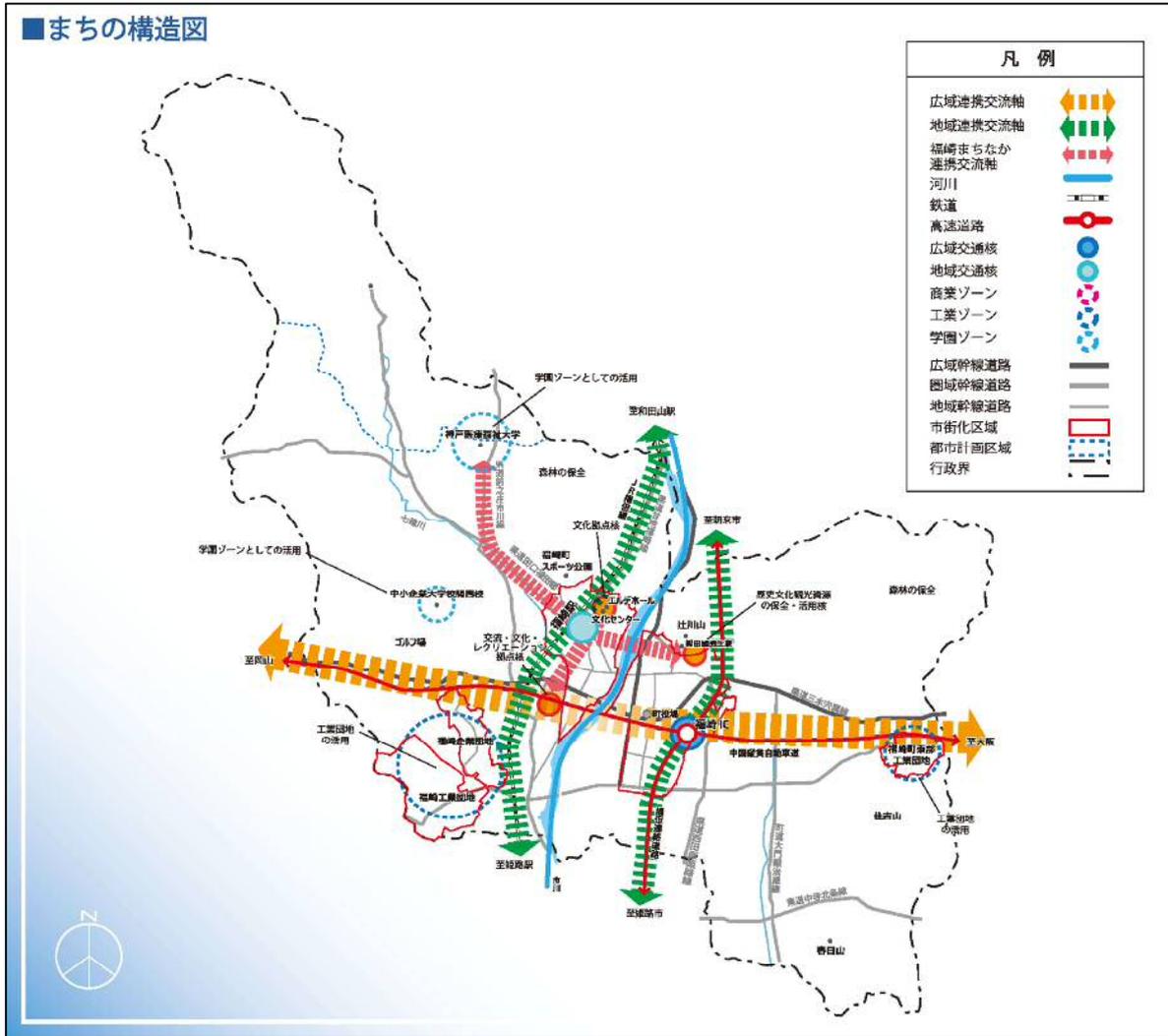
< まちの構造図 >



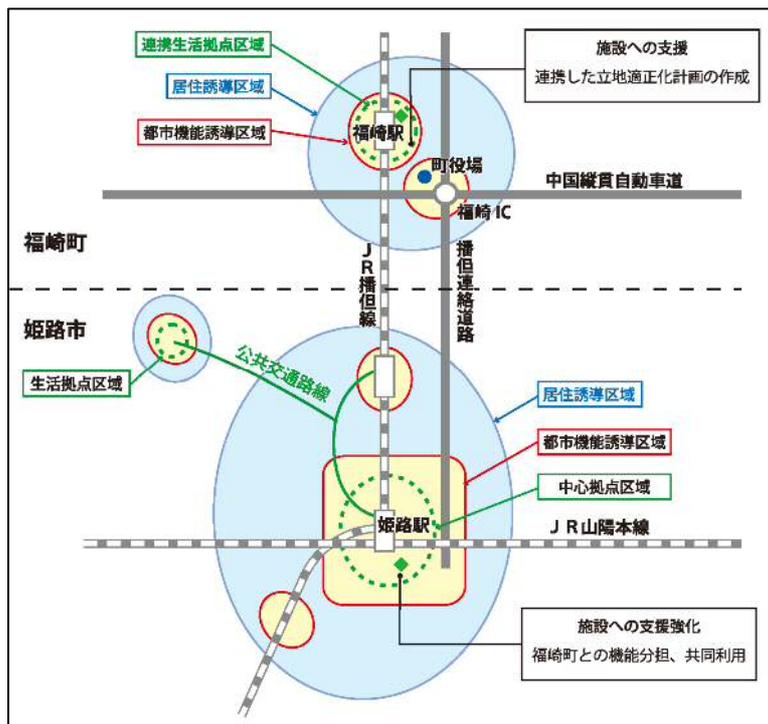
3.2 都市計画マスタープラン（2016年〔H28〕6月 福崎町）【上位計画】

| |
|--|
| 計画期間 |
| 2016年度（H28）から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 |
| <ul style="list-style-type: none">・“福崎らしいまちづくり”（コンパクトな市街地の形成と集落の活力維持）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) |
| <ul style="list-style-type: none">・本町では担うことができない高次都市機能については、姫路市の中心拠点区域と連携して機能を確保・公共交通の利用促進及び維持・確認・交通結節点の整備・コミュニティバスの再編・JR福崎駅周辺整備事業の推進・立地適正化計画策定に合わせた地域公共交通網形成計画の策定の検討・コミュニティバスを利用した買い物難民対策の検討・JR福崎駅前広場ロータリーでのバス乗り入れ及び自家用車のパーク&ライド、キス&ライドの利便性向上・福崎インターバス停のバス乗り入れ及びアクセス道路の整備、駐車場の整備・JR福崎駅へのレンタサイクル導入による観光拠点への移動手段確保 |

< まちの構造図 >



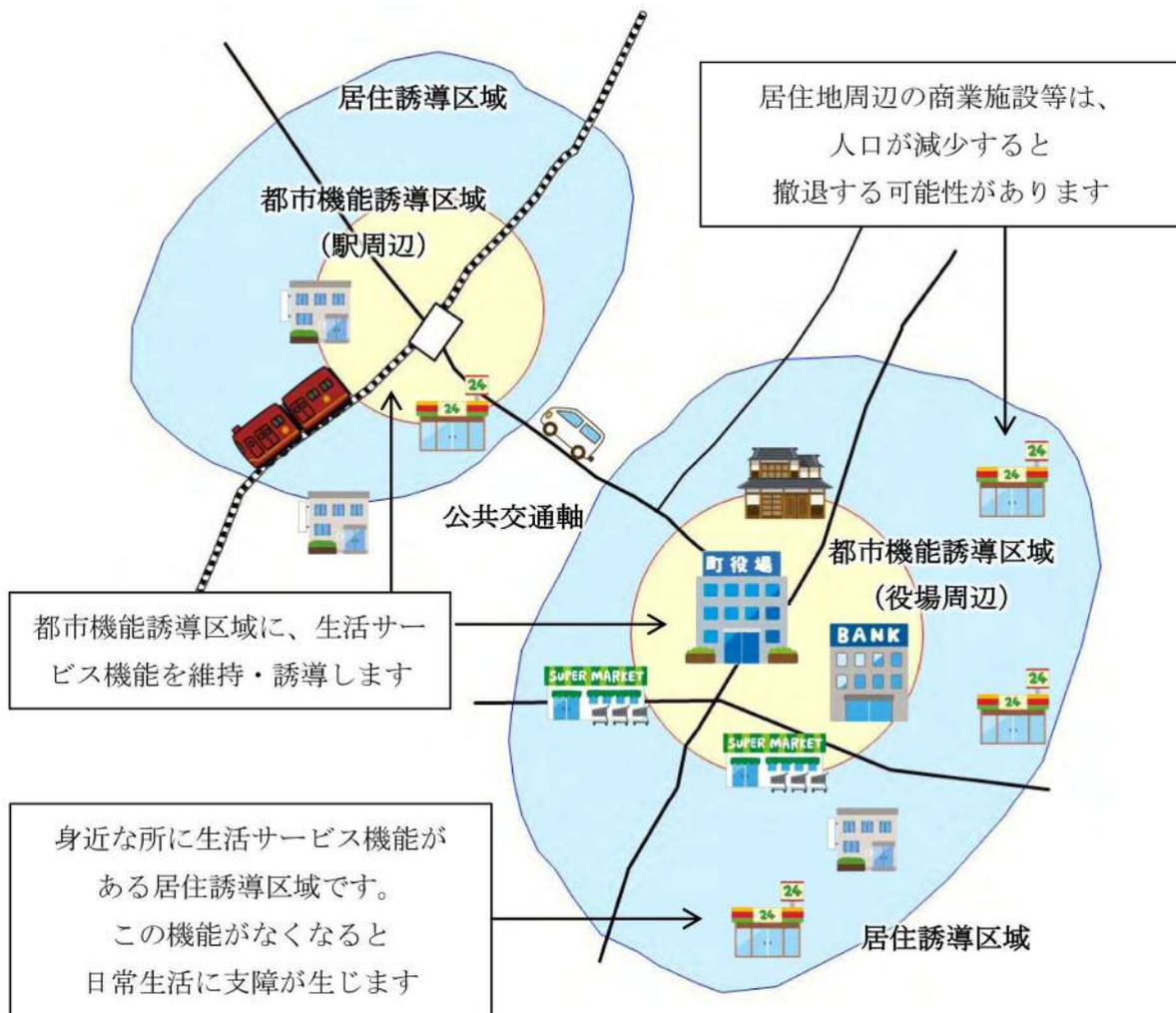
< 姫路市との連携を含めた広域的な都市構造図 >



3.3 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 |
| <p>『活力にあふれ 住みやすく 風格のあるまち・福崎』</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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） |
| <ul style="list-style-type: none"> ・総合病院の機能における鉄道や播但連絡道路を利用した姫路市との広域連携 ・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の実施 ・公共交通の充実による町民全体の暮らしやすさの維持及び交流促進による都市活力の向上 ・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の充実及び、居住地から都市機能誘導区域までのアクセスの充実 ・広域的な移動を支える鉄道の維持・強化 |

< 計画の方針 >



3.4 福崎町自治基本条例（2013年〔H25〕7月 福崎町）【関連計画等】

| |
|---|
| 条例の位置付け |
| 第3条 この条例は、本町の自治の基本を定めるものであり、町民及び町は、この条例の趣旨を最大限に尊重するものとする 2 町は、自治に関する他の条例、規則等の制定、改廃及び運用に当たっては、この条例との整合を図るものとする |
| 基本原則 |
| 第4条 町民及び町は、次の各号に掲げる基本原則により、自治の運営を行うものとする (1) 情報共有の原則：まちづくりに関する情報を共有すること (2) 参画の原則：町民の参画により町政運営及びまちづくりが行われること (3) 協働の原則 協働して町政及び地域の課題の解決に当たること |
| 「町民」の定義 |
| (1) 町民 町内に住所を有する者、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 |
| 「町民」の権利 |
| 第5条 町民は、町政に関する情報について、知る権利を有する 2 町民は、まちづくりに参画する権利を有する |
| 「町民」の役割 |
| 第6条 町民は、次の各号に掲げる役割を果たすよう努めるものとする (1) まちづくりに主体的に関わること (2) まちづくりにおいて町と協働すること (3) 町民相互で協働すること 2 地域コミュニティ活動、NPO活動及びボランティア活動（以下これらを「町民活動」という）に取り組む団体は、地域の活性化に資する活動となるよう努めるものとする 3 事業者は、地域社会を構成する一員としての社会的責任を認識し、地域社会との調和を図るよう努めるものとする |

3.5 近畿運輸局による地域連携サポートプラン（2018年〔H30〕2月 近畿運輸局）【提案】

課題

- ① 住民ニーズにきめ細かく対応した公共交通ネットワークの構築による地域社会の活力の維持・向上
- ② 隣接する市町の分担・連携による都市機能確保に資する広域ネットワークの形成
- ③ 観光旅客等の移動の利便性向上
- ④ 住民を含む関係者の参画による公共交通の維持・活性化

提案内容

- ①-1 「サルビア号」の運行改善による利便性の向上
- ①-2 既存の交通手段の活用による移動手段の確保
- ②-1 西部工業団地周辺のアクセス確保
- ②-2 市川町と連携した神崎総合病院へのアクセス確保等
- ②-3 播磨圏域の中心都市「姫路」へのアクセス確保
- ③-1 タクシーを活用した様々な移動ニーズへの対応
- ③-2 福崎駅再整備にあわせたデジタルサイネージ等の導入
- ④-1 サービス水準に応じた適切な利用者負担
- ④-2 わかりやすい公共交通情報の提供
- ④-3 新たな需要創出に向けた取組

第4章 地域公共交通網形成計画の方向性

4.1 基本理念

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連携していくことが重要です。

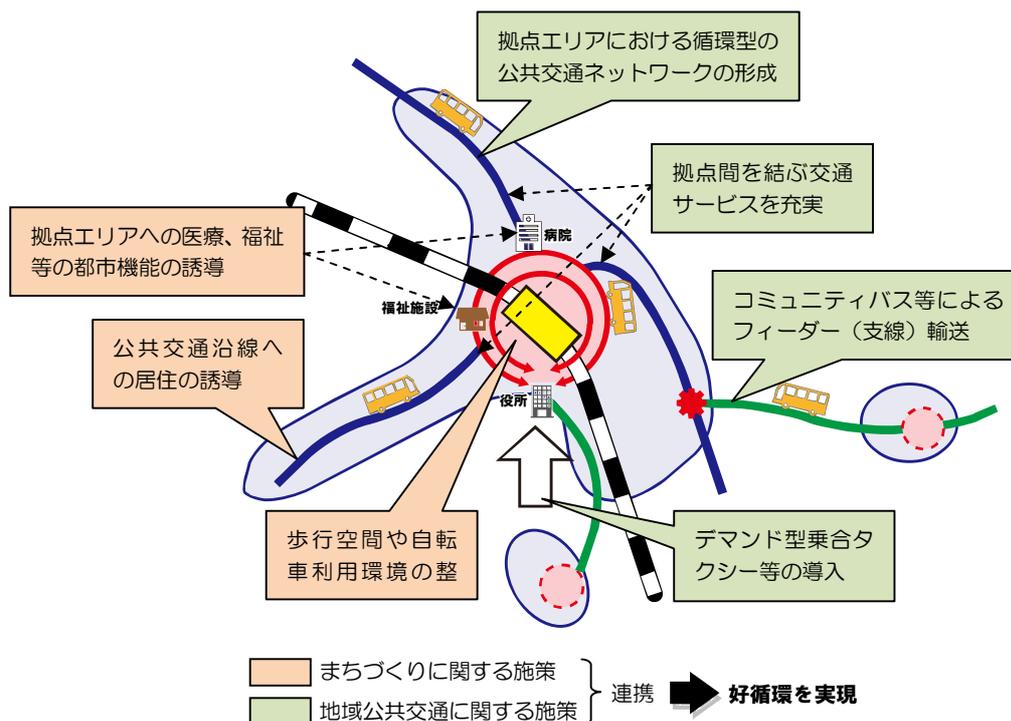
本町の地域公共交通網形成計画の方向性は、公共交通を取り巻く現状と課題を踏まえるとともに、上位計画である「福崎町第5次総合計画」や「福崎町都市計画マスタープラン」に即し、関連計画である「福崎町立地適正化計画」と密に連携して本町が目指す公共交通のあり方を示すため、以下のとおり基本理念を示します。

< 基本理念 >

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、利便性を更に向上させることで、町内はもちろん、町外まで移動がしやすくなるとともに、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。また、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。

< まちづくりと連携した交通計画のイメージ >



出典) 「地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画作成のための手引き」を基に加筆

4.2 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加えて、「立地適正化計画」では、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り、今後も“まちの玄関口”の確立のために県道甘地福崎線の整備を促進します。また、町道福崎駅田原線の延伸や将来構想としてJR福崎駅の橋上化、駅西整備を目指します。

基本方針2：まちなかの回遊性向上

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の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：郊外におけるバス利便性の向上

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地区、川東地区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、バスを利用しにくい状況にあります。

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により、サービスレベルの向上を図ることで、郊外地区のバス利便性を向上させ、移動しやすい公共交通網の整備を目指します。

なお、川西地区は現在の定時定路線のバス停で概ね人口をカバーできているため、定時定路線をベースにサービス強化を図ります。川東地区については、少数の需要が面的に広がっており、定時定路線のバス停では人口をカバーしきれないため、デマンド型をベースにしてサービス強化を図ります。

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要望があります。さらに、西部工業団地は、現在公共交通空白地となっていますが、JR福崎駅や溝口駅（姫路市）の利用需要があることから、両駅に繋ぐ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福崎駅と西部工業団地、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、本町と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。また、本町と公共交通を担う鉄道、バス、タクシー事業者とも協力し連携することで、町民*の利用促進を図っ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、公共交通をより身近な存在として認識し、積極的に利用することで、活力のある公共交通網体系の構築を目指します。

また、高齢化社会の進展に伴う社会情勢の変化の中で、今後高齢者の交通事故が増加することが予想されます。

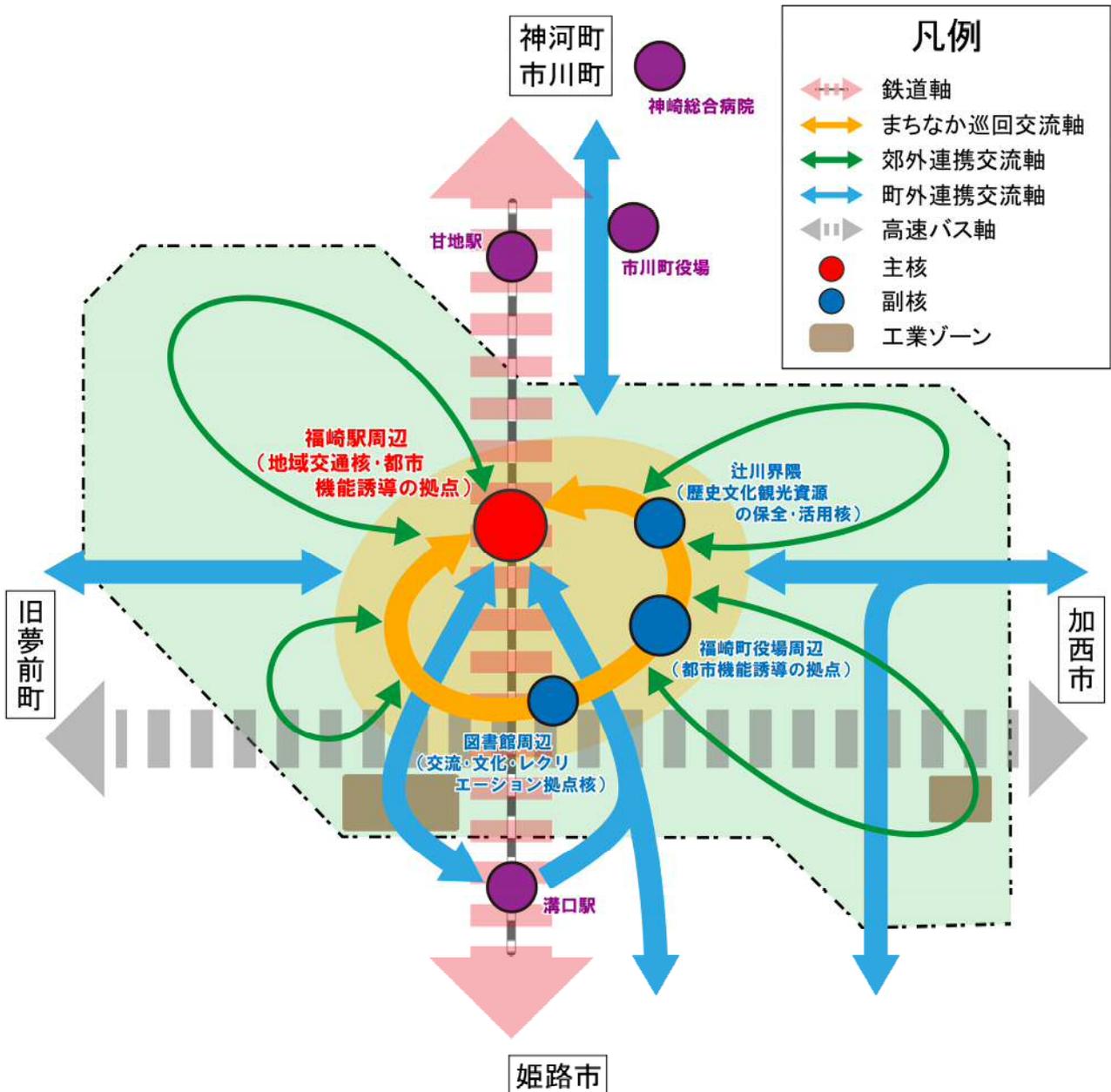
自動車運転免許の自主返納を推進するとともに、コミュニティバスをはじめとする公共交通網の充実を図ることで、高齢者が暮らしやすい環境を整え、福祉などの他分野と連携しながら持続可能な公共交通づくりを目指します。

「町民*」とは・・・福崎町自治基本条例（2013年（H25）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。

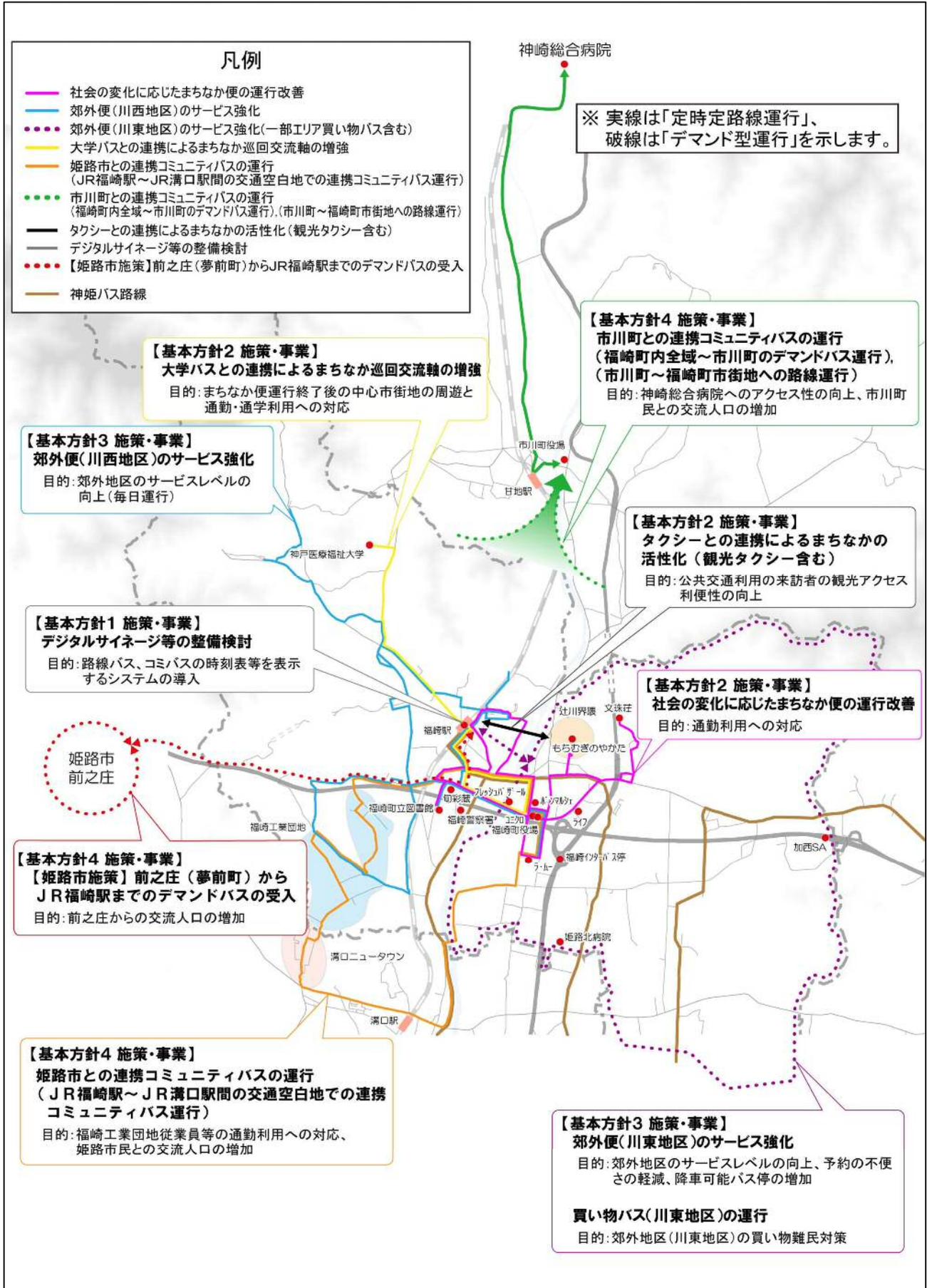
4.3 本町が目指す公共交通網

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。

＜ 本町が目指す公共交通網 ＞



＜ 公共交通サービス向上にかかる主要な施策・事業 ＞



4.4 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」「まちなかの回遊性向上」「郊外におけるバス利便性の向上」「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・事業方向性の項目に従って展開していきます。

＜ 施 策 体 系 ＞

| 基本理念 | 基本方針 | 施策・事業の方向性 | 施策・事業 |
|---------------------------|-----------------------------------|---|---|
| 一人ひとりが活動しやすく 住みよいまち・福崎 | [基本方針1] “まちの玄関口”の整備 | ▶ 駅舎・駅前広場の利便性向上 ▶ 駅周辺環境の改善 | ▶ JR福崎駅周辺整備事業の推進(第1期) ▶ JR福崎駅周辺整備事業の推進(第2期) ▶ JR福崎駅のバリアフリー化・ユニバーサルデザイン化の推進 ▶ デジタルサイネージ等の整備検討(分かりやすいサイン計画の実施) ▶ JR福崎駅前広場での参加型イベント等の開催(町外連携コミュニティバスの活用による交流人口の増加) ▶ JR福崎駅周辺のパーク&ライド・パーク&レール駐車場の整備(確保)及び周知 |
| | [基本方針2] まちなかの回遊性向上 | ▶ バスによる回遊性向上 ▶ 多手段連携による回遊性の向上 | ▶ 社会の変化に応じたまちなか便の運行改善 ▶ 大学バスとの連携によるまちなか巡回交流軸の増強 ▶ バス待ち合い環境の改善 ▶ 観光と公共交通の連携(レンタサイクルの導入、超小型モビリティの導入検討等) ▶ タクシーとの連携によるまちなかの活性化(観光タクシー含む) |
| | [基本方針3] 郊外におけるバス利便性の向上 | ▶ まちなかへのバスサービスの向上 ▶ バスへの乗り継ぎ利便性の向上 | ▶ 郊外便(川西地区)のサービス強化 ▶ 郊外便(川東地区)のサービス強化(一部エリア買い物バス含む) ▶ 郊外便(川西地区)の運行車両変更(8人乗り→12人乗り) ▶ 郊外便のサービス最適化(利用者登録制、システム導入の検討) ▶ シニアカー等専用駐車場の整備検討 ▶ 高速バスのパーク&バスライド駐車・駐輪場の整備(確保)検討 |
| | [基本方針4] 町外との連携による交流人口の増加 | ▶ 隣接市町と連携したバスの導入 | ▶ 市川町との連携コミュニティバスの運行(福崎町内全域～市川町のデマンドバス運行),(市川町～福崎町市街地への路線運行) ▶ 姫路市との連携コミュニティバスの運行(JR福崎駅～JR溝口駅間の交通空白地での連携コミュニティバス運行),(フィーダー交通の充実) ▶ 【姫路市施策】前之庄(夢前町)からJR福崎駅までのデマンドバスの受入 |
| | [基本方針5] 利用しやすく持続可能な公共交通づくり | ▶ 分かりやすい公共交通情報の提供 ▶ 新たな公共交通利用者の創出 ▶ 地域住民・企業・沿線施設との協働 ▶ 福祉と公共交通が一体となったまちづくりの推進 ▶ 利用しやすい運賃制度の設定 | ▶ 総合的な公共交通情報の充実(時刻表検索システムとの連携[乗継等]、総合型時刻表の作成・配布検討) ▶ 簡易型バスロケーションシステムの導入検討 ▶ モビリティ・マネジメント活動の実施 ▶ 公共交通広報活動の充実(広報誌・ホームページを活用した情報提供、スタンプラリーの開催検討等) ▶ 公共交通利用促進チラシの作成 ▶ ICカード(ICOCA等)利用の啓発及び導入検討 ▶ 地元企業等の参画推進(時刻表への企業広告、コミュニティバスサポーター制度、公共交通利用者優遇制度) ▶ バス車両等を活用したマイバス意識の醸成 ▶ エコ通勤、ノーマイカーデー等の推進 ▶ 高齢者・障がい者への外出支援の推進 ▶ 自動車運転免許自主返納の推進 ▶ 適切な料金制度の導入 |

第5章 目標達成に向けた施策・事業及び数値目標の設定

| | |
|-------|-------------|
| 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 人の乗降者数となっていますが、バリアフリー化が完了していないことから、国が目標としている 2020 年度（H32）までに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（第 1 期工事）が完了した後は、まちの活性化を創出するために、引き続き第 2 工期工事を推進するとともに、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 福崎駅のバリアフリー化や駅前広場整備等の駅周辺整備を推進するとともに、「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誘導することにより、町民が集う賑わいがあり活力あふれる駅周辺を目指します。

■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”にふさわしい駅周辺の整備を目指します。 | 2014年度から 2019年度 | 福崎町 交通事業者 |
| | JR福崎駅周辺整備事業の推進（第2期） | JR福崎駅へのアクセス性の向上を目指します。 | 2018年度から 2023年度 | 福崎町 兵庫県 交通事業者 |
| | JR福崎駅のバリアフリー化・ユニバーサルデザイン化の推進 | JR福崎駅のバリアフリー化及びユニバーサルデザイン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。 | 2019年度から 2020年度 | 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（分かりやすいサイン計画の実施） | 鉄道、路線バス、コミュニティバス等の「時刻表、発車時刻、路線、乗り場など」やイベント情報などを総合的に案内する情報案内板（デジタルサイネージ）をJR福崎駅に設置することで、乗り継ぎ利便性の向上を図るとともに、情報発信媒体として活用します。 | 2019年度 から検討 | 福崎町 交通事業者 |
| | JR福崎駅前広場での参加型イベント等の開催（町外連携コミュニティバスの活用による交流人口の増加） | 新たに整備する駅前広場で興味を持っていただけるようなイベントの開催や出張店舗等を定期的に行うことで、賑わいのある駅前広場を創出していきます。 | 2019年度 から開催 | 福崎町 町民 企業 周辺施設 交通事業者 |
| | JR福崎駅周辺のパーク＆ライド・パーク＆レール駐車場の整備（確保）及び周知 | 2017年度（H29）にJR福崎駅周辺で、パーク＆ライド（レール）駐車場を2箇所整備していることから、今後も当該駐車場の周知を図るとともに、民間事業者との連携も視野に入れつつ、駐車場の整備（確保）を行います。 | 随時実施 | 福崎町 交通事業者 民間事業者 |

| | | | | |
|------|--|-----------------|--------|---------------------|
| 事業 | JR福崎駅周辺整備事業の推進 JR福崎駅のバリアフリー化・ユニバーサルデザイン化の推進 | | | |
| 実施主体 | 福崎町、兵庫県、交通事業者 | | | |
| 実施時期 | 2018年度 (H30) | 2019年度 (H31) | 2020年度 | 2021年度 |
| | | | | |
| 事業内容 | <p>「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、“まちの玄関口”にふさわしい駅周辺の整備を目指します。なお、第2期工事ではJR福崎駅へのアクセス性の向上を行うため町道福崎駅田原線の延伸工事や(兵庫県事業)県道甘地福崎線の整備を進めます。なお、将来的な構想である橋上駅化や駅西側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行ないます。また、2020年度(H32)完了を目途に、駅舎等のバリアフリー化及びユニバーサルデザイン化も進めていきます。</p> | | | |
| | ※ 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。 | 2022年度 | 2023年度 | 2024年度 第2期事業完了予定 |
| | | | | |

< 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 >



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（H26）～2018年度（H30）
 全体事業費：31億3,200万円

出典）福崎駅周辺整備事業の概要パンフレット等

| | |
|---|------------------------------------|
| 事業 | JR福崎駅周辺整備事業の推進 JR福崎駅のバリアフリー化の推進 |
| < バリアフリー化の一例 > 【エレベータの設置】  【駅舎の段差解消(スロープの設置等)】  | |

| | | | | |
|------|--|-----------------|--------|--------|
| 事業 | デジタルサイネージ等の整備検討 | | | |
| 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 | 2021年度 |
| | 準備 | | 運用開始検討 | |
| | | 2022年度 | 2023年度 | 2024年度 |
| | | | | 2025年度 |
| 事業内容 | 現在の福崎駅は、JR播但線、神姫バス、サルビア号等が集積した交通結節点となっており、本町の公共交通の要衝となっていることから、鉄道、路線バス、コミュニティバス等の「時刻表、発車時刻、路線、乗り場など」やイベント情報などを総合的に案内する情報案内板(デジタルサイネージ)をJR福崎駅に設置することで、乗り継ぎ利便性の向上を図るとともに、情報発信媒体として活用します。また、訪日外国人旅行者等の来訪者も含めた分かりやすいサイン計画を実施します。 | | | |

< デジタルサイネージのイメージ >



バスの系統ごとに運行時刻を表示

企業広告や町内で行われるイベント情報を表示

運行しているコミュニティバスの現在地をリアルタイムで表示

出典) えきバスびじょんパンフレット

基本方針2

まちなかの回遊性向上

■現状・課題

- まちなか便は、2012年度（H24）のコミュニティバス再編により導入され、以降2016年度（H28）まで利用者数は増加傾向にあります。
- まちなか便は買物や通院でよく利用されていますが、通勤・通学での利用は少ないことから、運行時間の見直しが必要であるとともに、さらなる利用者増を図るためには、需要に対応した運行形態の変更が必要です。
- 観光客数は、メディアなどでも取り上げられることのある、河童像（河童の河次郎と河太郎）やもちむぎのやかたなどがある辻川界隈の認知度が向上していることなどから、近年大幅に観光客数が伸びています。
- 高齢化社会が進み、高齢者を社会全体で支え、移動手段を確保するため、2017年（H29）8月に市町村運営有償運送の登録に関する処理方針等の一部が改正され、企業などの持ち込み車両を活用して自家用有償旅客運送ができるようになりました。
- まちなかを観光するにはまちなか便などのコミュニティバスでも周遊できますが、狭隘道路もあり、レンタサイクルなど新たな二次交通を整備し、利用者の選択幅を広げていくことが必要です。

■目指す姿

- 町民や観光客などの円滑な移動のために、まちなか便での回遊性をさらに向上させることや交通手段の選択肢を拡げていくことで、移動しやすいまちを目指します。

■目指す姿の実現に向けた施策・事業

※ ★は重点施策を示す

| バスによる回遊性向上 | | 施策・事業概要 | 実施時期 | 実施主体 |
|----------------|---------------------------------------|--|--------------|-------------------|
| ★ | 社会の変化に応じたまちなか便の運行改善 | 始発便及び最終便の運行時間を繰り上げることで、通勤・通学利用者の利用を創出します。 | 2018年度から実施 | 福崎町交通事業者 |
| ★ | 大学バスとの連携によるまちなか巡回交流軸の増強 | 神戸医療福祉大学で運行されているバスを活用した自家用有償旅客運送を行うことにより、まちなか便のサービス水準を向上（増便等）します。 | 2018年度から実施 | 福崎町 神戸医療福祉大学 |
| | バス待ち合い環境の改善 | 需要の多いバス停を優先して上屋やベンチ等の待ち環境を整備し、快適に公共交通を利用できる環境整備を行います。 | 2019年度から順次実施 | 福崎町交通事業者 民間事業者 |
| 多手段連携による回遊性の向上 | | 施策・事業概要 | 実施時期 | 実施主体 |
| | 観光と公共交通の連携（レンタサイクルの導入、超小型モビリティの導入検討等） | JR福崎駅と辻川界隈などの観光地を周遊できるレンタサイクルを導入することで、観光と公共交通の連携を図り、周遊促進を図ります。また、観光客などの移動手段として、超小型モビリティ（1～2人乗りの車両）の導入を検討します。 | 2018年度から導入検討 | 福崎町交通事業者 民間事業者 |
| ★ | タクシーとの連携によるまちなかの活性化（観光タクシー含む） | タクシー事業者と連携した、観光タクシーなどの導入により、観光客等のサービス向上を図ります。 | 随時実施 | 福崎町交通事業者 |

| | | | | |
|------|--|--------------|--------|--------|
| 事業 | 社会の変化に応じたまちなか便の運行改善 大学バスとの連携によるまちなか巡回交流軸の増強 | | | |
| 実施主体 | 福崎町、交通事業者、神戸医療福祉大学 | | | |
| 実施時期 | 2018年度 (H30) | 2019年度 (H31) | 2020年度 | 2021年度 |
| | 準備 | 10/1 運行開始 | | |
| 事業内容 | 2022年度 | 2023年度 | 2024年度 | 2025年度 |
| | 現在、まちなか便の始発便が8時45分、終着便が17時28分となっており、通勤・通学での利用はしづらい状況となっています。一方で、大学バスがJR福崎駅と西野南（ボンマルシェ前）バス停間を夕方から夜にかけて運行しています。また、2017年（H29）8月に道路運送法の一部が改正されたことにより、持ち込み車両による自家用有償旅客運送が可能になりました。この制度を活用して、夕方以降は大学バスを活用した自家用有償旅客運送をまちなかで行うとともに、まちなか便の始発便のダイヤを早めることで、通勤、通学にも対応したバス運行に再編します。 | | | |

＜ まちなか便運行時刻表 ＞

※ 2018年（H30）3月時点

8:00 頃からの始発便
を追加
↓
最終便を繰り上げ

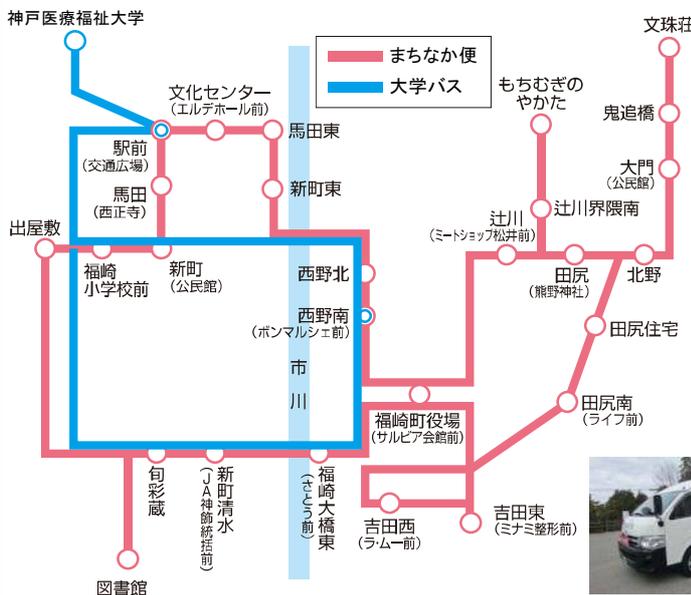
大学バス写真
神戸医療福祉大学バス

| | | | | | | | | | |
|----------|------|------|-------|-------|-----------------|-------|-------|-------|-------|
| 駅前(交通広場) | 8:45 | 9:30 | 10:30 | 11:30 | 駅前(交通広場) | 13:35 | 14:30 | 15:30 | 16:30 |
| 馬田(西正寺) | 8:48 | 9:33 | 10:33 | 11:33 | 文化センター(エルデホール前) | 13:37 | 14:32 | 15:32 | 16:32 |
| 新町(公民館) | 8:49 | 9:34 | 10:34 | 11:34 | 馬田東 | 13:38 | 14:33 | 15:33 | 16:33 |
| 福崎小学校前 | 8:49 | 9:34 | 10:34 | 11:34 | 新町東 | 13:40 | 14:35 | 15:35 | 16:35 |
| 出屋敷 | 8:51 | 9:36 | 10:36 | 11:36 | 西野北 | 13:42 | 14:37 | 15:37 | 16:37 |

| | | | | | | | | | |
|-----------------|------|-------|-------|-------|----------|-------|-------|-------|-------|
| 西野北 | 9:17 | 10:21 | 11:21 | 12:21 | 出屋敷 | 14:22 | 15:22 | 16:22 | 17:22 |
| 新町東 | 9:19 | 10:23 | 11:23 | 12:23 | 福崎小学校前 | 14:24 | 15:24 | 16:24 | 17:24 |
| 馬田東 | 9:21 | 10:25 | 11:25 | 12:25 | 新町(公民館) | 14:24 | 15:24 | 16:24 | 17:24 |
| 文化センター(エルデホール前) | 9:22 | 10:26 | 11:26 | 12:26 | 馬田(西正寺) | 14:25 | 15:25 | 16:25 | 17:25 |
| 駅前(交通広場) | 9:24 | 10:28 | 11:28 | 12:28 | 駅前(交通広場) | 14:28 | 15:28 | 16:28 | 17:28 |

通勤、通学時間帯の廃止に対応するため、大学バスの町内巡回バス

＜ まちなか便と大学バスの運行路線図 ＞



＜ 大学バスの運行時刻表（町内巡回バスのみ） ＞

| 平日（月～金） | | | | | | 土曜日 | | | | | |
|---------|-----|------|------|--------|-------|-----|-------|-------|------|------|-----|
| 時刻 | 大学発 | 交通広場 | サルビア | 交通広場 | 大学着 | 時刻 | 大学発 | 交通広場 | サルビア | 交通広場 | 大学着 |
| 7 | | | | | | 7 | | | | | |
| 8 | | | | | | 8 | | | | | |
| 9 | | | | | | 9 | | | | | |
| 10 | | | | | | 10 | | | | | |
| 11 | | | | | | 11 | | | | | |
| 12 | | | | | | 12 | | | | | |
| 13 | | | | | | 13 | | | | | |
| 14 | | | | | | 14 | | | | | |
| 15 | | | | | | 15 | | | | | |
| 16 | 30 | 40 | 45 | *17:00 | 17:10 | 16 | | | | | |
| 17 | 25 | 35 | 40 | *50 | 18:00 | 17 | 16:50 | 00 | 05 | *20 | 30 |
| 18 | 10 | 20 | 25 | *35 | 45 | 18 | 17:45 | 17:55 | 00 | *10 | 20 |
| 19 | 00 | 10 | 15 | *25 | 35 | 19 | 00 | 10 | 15 | *25 | 35 |
| 20 | | | | | | 20 | 00 | 10 | 15 | *25 | 35 |
| 21 | 15 | 25 | 30 | *40 | 50 | 21 | 15 | 25 | 30 | *40 | 50 |
| 22 | | | | | | 22 | | | | | |

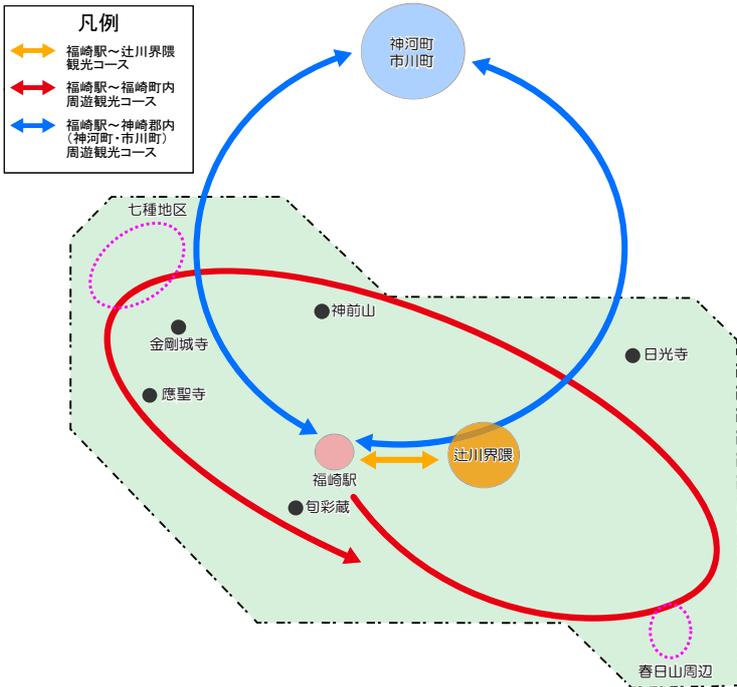
※）2018年（H30）3月時点



出典）サルビア号時刻表を参考に加筆
神戸医療福祉大学HP

| | | | | |
|------|--|-----------------|--------|--------|
| 事業 | タクシーとの連携によるまちなかの活性化（観光タクシー含む） | | | |
| 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 | 2021年度 |
| | → 随時実施 | | | |
| 事業内容 | 2022年度 | 2023年度 | 2024年度 | 2025年度 |
| | → | | | |
| 事業内容 | <p>タクシーは鉄道やバスと比べ、きめ細やかな需要に対応することができる公共交通で、本町もこのサービスを活用していく必要があります。このことから、商業施設や医療施設などにタクシーを呼ぶことのできるコールサービスの設置を検討するとともに、バス停標柱にタクシー番号を掲示することで、町民の利便性向上を図ります。また、観光タクシー等の導入により、福崎駅を起点とした辻川界隈へのアクセスや町内の周遊、神河町・市川町も含めた周遊を可能とすることで、観光客等のサービス向上を図ります。</p> | | | |

< 観光タクシーのイメージ >



< タクシーと商業施設との連携の事例 >

**重い荷物もこれでらくらく！
タクシー初乗り運賃ご優待！**

**お買い上げ 5000円以上で
タクシー初乗り
ボンマルシェが ¥630分
負担いたします！**

受付時間 / 10:00～16:00迄
※交通事情により到着時間が遅れる場合がございます。

- 当日のお買い物金額5000円（税込）以上でご利用になれます。
- 当日宅配をご希望のお客様はご利用になれません。
- 初乗り運賃（630分）を超えた分はお客様負担となります。
- タクシー会社は当社指定となります。
- 1回のお買い物でおひとり様1枚（630分）分限りとなります。

Bon Marché 実店舗 堀路店、大手前店、東駅前店、英貴保店、南桑店

出典) 株式会社銀ビルストアーHP

○ 観光タクシーのメリット

- ① 観光地周遊コースの設定により、定額料金での利用が可能
- ② 時間制運賃により、走行距離を気にせずに利用が可能
- ③ コース設定以外の観光地も時間制運賃で利用可能であるため、通常のタクシーよりも安く観光できる
- ④ ドライバーによる観光案内や車内での観光情報の放送なども可能



タクシー



基本方針3

郊外におけるバス利便性の向上

■現状・課題

- 郊外便（川西地区）については、2012 年度（H24）のコミュニティバス再編以降、2014 年度（H26）のデマンド型から定時定路線への変更や川東地区市街地部への乗り入れなどにより、利用者数は増加傾向にあります。
- 郊外便（川東地区）については、近年利用者数が横ばいから減少傾向にあります。
- 郊外便は奇数日運行、偶数日運行の隔日運行となっており、利用者にとって分かりにくい運行方法となっています。また、郊外便（川東地区）については、乗り継ぎも必要であり、利用者にとって利用しにくい運行形態となっています。
- 郊外便（川西地区）のさらなる利用者数の増加や、郊外便（川東地区）の利用促進を図るためには、現行の運行形態では実現困難なので、抜本的な運行再編が必要となります。

■目指す姿

- 郊外便の運行形態の見直しにより、さらなるサービス向上を目指すとともに、バス停まで行きやすいような環境づくりを目指します。

■目指す姿の実現に向けた施策・事業

※ ★は重点施策を示す

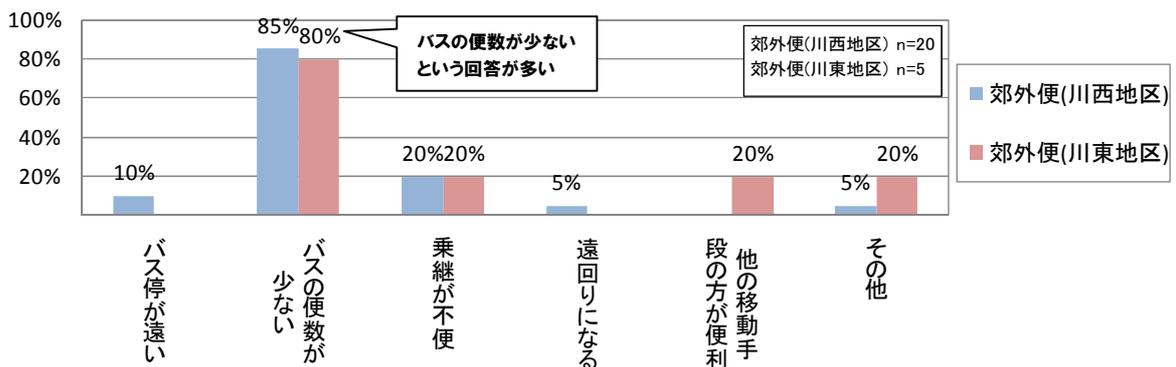
| まちなかへのバスサービスの向上 | | 施策・事業概要 | 実施時期 | 実施主体 |
|-----------------|--------------------------------|--|---------------|----------------|
| ★ | 郊外便（川西地区）のサービス強化 | 現在の奇数日運行から、毎日運行に変更することで、更なる利用者数の増加を図ります。 | 2018 年度から実施 | 福崎町交通事業者 |
| | 郊外便（川東地区）のサービス強化（一部エリア買い物バス含む） | 現在の偶数日運行から、曜日指定運行に変更することで、利用しやすい運行設定にするとともに、降車可能バス停の拡大による乗り継ぎ解消や、火・木曜日の買い物バスサービスの開始により、バスの有効活用や町民のバスによる買物利用の促進を図ります。 | 2018 年度から実施 | 福崎町交通事業者 |
| | 郊外便（川西地区）の運行車両の変更（8人乗り→12人乗り） | 利用者増が見込まれる川西地区の車両を8人乗り（ガソリン車）から12人乗り（ディーゼル車）に変更し、輸送力を向上することで、積み残しの解消を図ります。 | 2018 年度実施 | 福崎町交通事業者 |
| | 郊外便のサービス最適化（利用者登録制、システム導入の検討） | 郊外便（川東地区）の電話予約型（デマンド型）の形態については、町民が利用しやすいように、利用者情報を登録することを検討するとともに、将来的にはデマンドシステムの導入についても検討を行います。 | 2020 年度から整備検討 | 福崎町交通事業者 町民 |

| バスへの乗り継ぎ利便性の向上 | | 施策・事業概要 | 実施時期 | 実施主体 |
|----------------|-------------------------------|---|--------------|--------------|
| | シニアカー等専用駐車場の整備検討 | 高齢者が利用しているシニアカー等専用の駐車場を整備することで、バスの利用促進を図ります。 | 2019年度から整備検討 | 福崎町 |
| ★ | 高速バスのパーク&バスライド駐車・駐輪場の整備（確保）検討 | 高速バスという公共交通機関を広報などにより知っていただいた上で、民間事業者の協力を得ながら福崎インターバス停周辺にパーク&バスライド駐車場や駐輪場を整備（確保）することで、自動車や自転車等での乗り継ぎ利便性の向上を図ります。また、福崎インターバス停やパーク&バスライド駐車場・駐輪場があることが分かるように、案内看板を設置します。 | 2018年度から整備検討 | 福崎町 民間事業者 |

基本方針3：郊外におけるバス利便性の向上

| 事業 | 郊外便（川西地区）のサービス強化 郊外便（川西地区）の運行車両の変更（8人乗り→12人乗り） | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------|--|--------------|--------------|--------|--------|----|-----------|--|--|---|--------|--------|--------|--------|--|--|--|--|
| 実施主体 | 福崎町、交通事業者 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 実施時期 | <table border="1"> <tr> <th>2018年度 (H30)</th> <th>2019年度 (H31)</th> <th>2020年度</th> <th>2021年度</th> </tr> <tr> <td>準備</td> <td>10/1 運行開始</td> <td></td> <td></td> </tr> </table> | 2018年度 (H30) | 2019年度 (H31) | 2020年度 | 2021年度 | 準備 | 10/1 運行開始 | | | <table border="1"> <tr> <th>2022年度</th> <th>2023年度</th> <th>2024年度</th> <th>2025年度</th> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table> | 2022年度 | 2023年度 | 2024年度 | 2025年度 | | | | |
| | 2018年度 (H30) | 2019年度 (H31) | 2020年度 | 2021年度 | | | | | | | | | | | | | | |
| 準備 | 10/1 運行開始 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2022年度 | 2023年度 | 2024年度 | 2025年度 | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業内容 | <p>郊外便（川西地区）のサービス強化を図るために、現在の奇数日運行から、毎日運行に変更することで、さらなる利用者数の増加を図ります。また、利用者増が見込まれる川西地区の車両を8人乗り（ガソリン車）から12人乗り（ディーゼル車）に変更し、輸送力を向上することで、積み残しの解消を図ります。</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | |

< 郊外便利用にあたる問題点 >



出典) サルビア号利用者アンケート調査結果

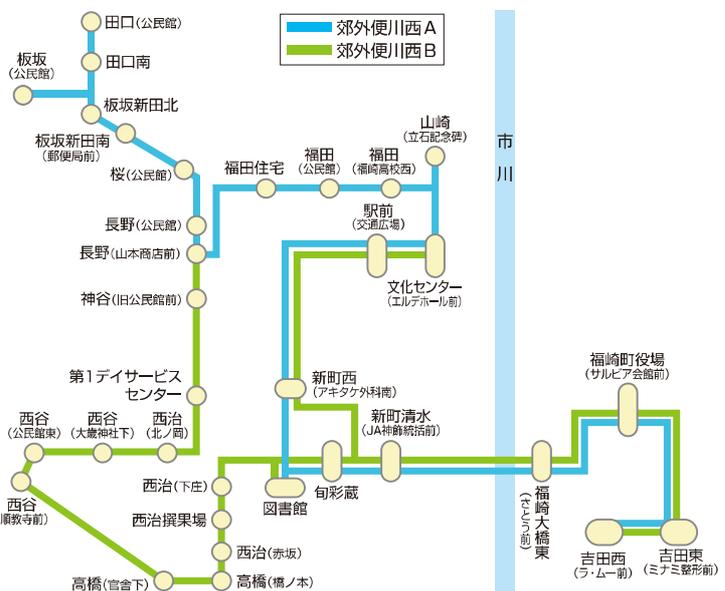
< 郊外便（川西地区）における運行日の変更及び運行路線図 >

奇数日運行
(日・祝、秋祭り [2日間]、
年末年始 [12/31~1/3] 除く)



毎日運行
(日・祝、秋祭り [2日間]、
年末年始 [12/31~1/3] 除く)

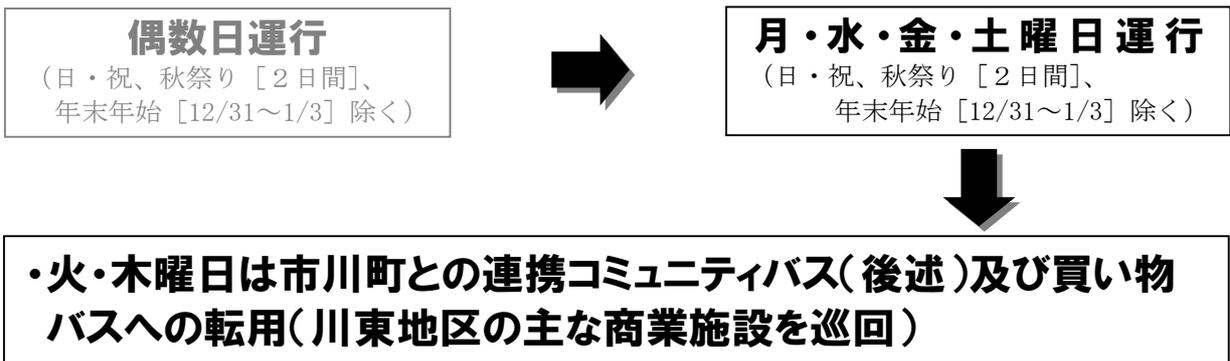
※) 運行日数変更等により、車両を変更
(8人乗り→12人乗り)
出典) サルビア号時刻表を参考に加筆



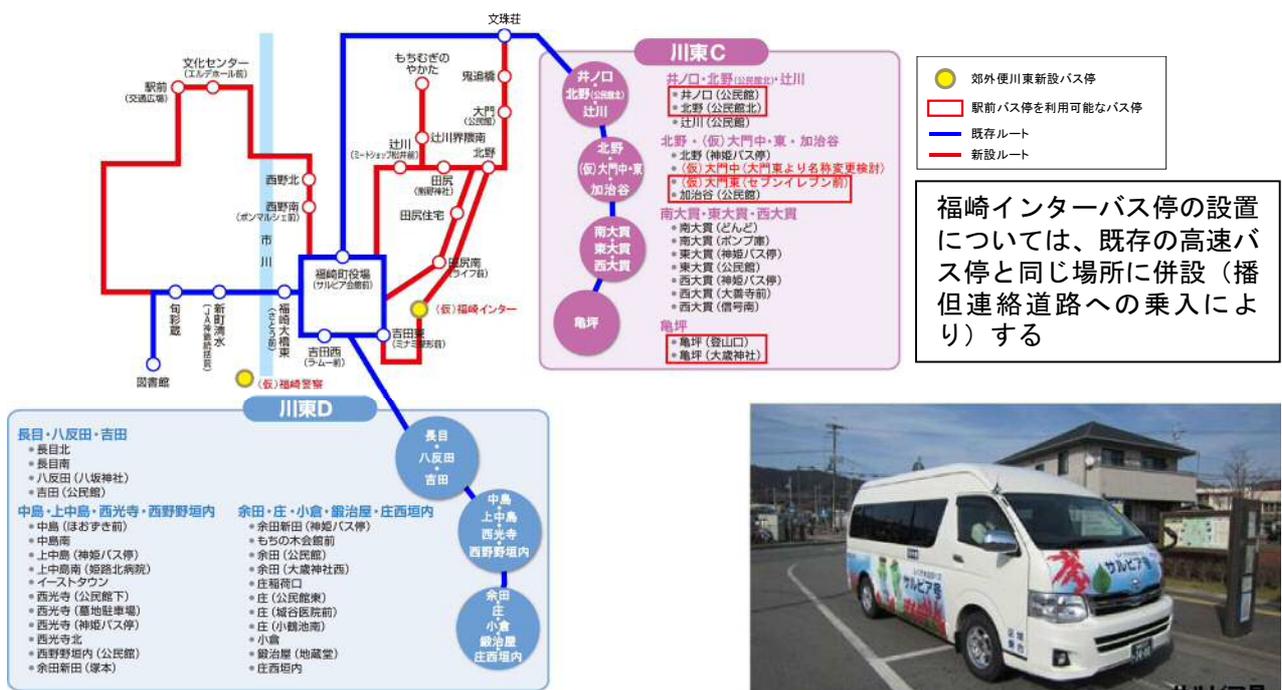
基本方針3：郊外におけるバス利便性の向上

| | | | | |
|------|---|-----------------|--------|--------|
| 事業 | 郊外便（川東地区）のサービス強化（一部エリア買物バス含む） | | | |
| 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 | 2021年度 |
| | 準備 | 10/1 運行開始 | | |
| 事業内容 | 2022年度 | 2023年度 | 2024年度 | 2025年度 |
| | → | | | |
| 事業内容 | 郊外便（川東地区）の利用者数増加を図るために、現在の偶数日運行から、曜日指定運行に変更することで、利用しやすい運行設定にするとともに、降車可能バス停の拡大、新設バス停の設置や運休日（火・木曜日）に買い物施設を巡回する買い物バスサービスの開始により、バスの有効活用及びバスを利用した買物利用の促進を図ります。 | | | |

< 郊外便（川東）の運行日の変更及び買物バス運行日等について >



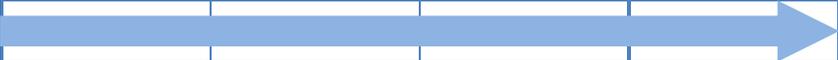
< 郊外便（川東地区）におけるバス停及びバス路線 >



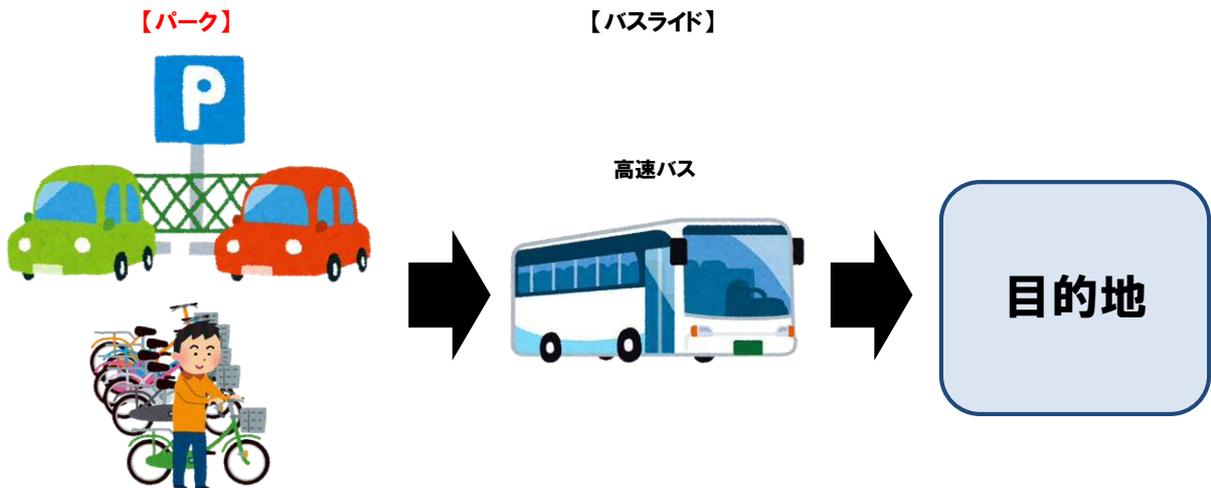
出典) サルビア号時刻表を参考に加筆



基本方針3：郊外におけるバス利便性の向上

| | | | | |
|------|---|-----------------|--------|--------|
| 事業 | 高速バスのパーク&バスライド駐車・駐輪場の整備（確保）の検討 | | | |
| 実施主体 | 福崎町、民間事業者 | | | |
| 実施時期 | 2018年度 (H30) | 2019年度 (H31) | 2020年度 | 2021年度 |
| | 2018年以降検討  | | | |
| 事業内容 | 2022年度 | 2023年度 | 2024年度 | 2025年度 |
| |  | | | |
| 事業内容 | <p>現状では、福崎インターバス停を利用する際は、駐車場や駐輪場が無いために、送迎や徒歩等でバス停まで行く必要があります。このことから、高速バスという公共交通機関を広報などにより知っていただいた上で、民間事業者の協力を得ながら福崎インターバス停周辺に近隣パーク&バスライド駐車場や駐輪場を整備（確保）することで、自動車や自転車等での乗り継ぎ利便性の向上を図ります。また、福崎インターバス停やパーク&バスライド駐車場・駐輪場があることが分かるように、案内看板を設置します。</p> | | | |

< パーク&バスライド駐車場・駐輪場のイメージ >



< パーク&バスライド駐車場・駐輪場整備予定エリア >



基本方針4

町外との連携による交流人口の増加

■現状・課題

- 2010年度（H22）に実施した、15歳以上の町民全員を対象としたアンケート結果によると、町民の市外への移動需要としては旧姫路市、旧香寺町、旧夢前町、市川町、神河町、加西市などで多くなっており、特に市川町・神河町や旧香寺町、旧夢前町へはバス路線が整備されていません。
- 西部工業団地出入口付近の自動車交通による渋滞緩和やJR播但線の利用促進を図るためには、本町及び姫路市が連携してバス路線を整備していく必要があります。また、香寺町では溝口ニュータウン等からJR溝口駅方面への移動需要があります。
- 北部方面へは、本町からは神崎総合病院のある神河町への診療需要があります。また、市川町からは本町への移動需要があることから、本町及び市川町が連携してバス運行形態を整備していく必要があります。
- 夢前町前之庄地区では、デマンドバスに関する勉強会を開いており、その中で福崎町への移動需要もあることから、前之庄地区でのデマンドバスの需要を受け入れていく必要があります。

■目指す姿

- 隣接市町までの公共交通を整備し、本町や隣接市町での交流人口を増加させることで、さらなるまちの活性化や賑わいの創出を目指します。

■目指す姿の実現に向けた施策・事業

※ ★は重点施策を示す

| 隣接市町と連携したバスの導入 | | 施策・事業概要 | 実施時期 | 実施主体 |
|----------------|--|---|--------------|-------------|
| ★ | 市川町との連携コミュニティバスの運行（福崎町内全域～市川町のデマンドバスの運行）、（市川町～福崎町市街地への路線運行） | 市川町で運行されているコミュニティバスと本町のコミュニティバスを接続させることで、町民の神崎総合病院への診療需要や市川町民の福崎町への移動需要に対応します。また、早朝便と昼便の間やバス運行終了後には、川東地区の買い物バスとして運用します。 | 2018年度から実施 | 福崎町市川町交通事業者 |
| ★ | 姫路市との連携コミュニティバスの運行（JR福崎駅～JR溝口駅間交通空白地での連携コミュニティバス運行）、（フィーダー交通の充実） | 本町と姫路市が連携し、JR福崎駅～西部工業団地～JR溝口駅間の交通空白地で新たなバス路線（フィーダー交通）を運行することで、福崎町、姫路市の双方にある移動・通勤等需要や、潜在的な利用者の創出を図ります。 | 2019年度から実施検討 | 福崎町姫路市交通事業者 |
| | 【姫路市施策】前之庄（夢前町）からJR福崎駅までのデマンドバスの受入 | 夢前町前之庄地区でのデマンドバス運行に対応し、町内への乗り入れの受け入れを検討します。 | 2018年度から検討 | 姫路市交通事業者 |

基本方針4：町外との連携による交流人口の増加

| | | | | |
|------|--|-----------------|--------|--------|
| 事業 | 市川町との連携コミュニティバスの運行 (福崎町内全域～市川町のデマンドバス運行)、(市川町～福崎町市街地への路線運行) | | | |
| 実施主体 | 福崎町、市川町、交通事業者 | | | |
| 実施時期 | 2018年度 (H30) | 2019年度 (H31) | 2020年度 | 2021年度 |
| | 準備 | 10/1 運行開始 | | |
| 事業内容 | 2022年度 | 2023年度 | 2024年度 | 2025年度 |
| | 現在、本町から神河町・市川町などの北方面への鉄道路線はあるものの、バス路線は無く、JR福崎駅から遠くに居住されている方の移動手段の確保が必要となります。このことから、市川町で運行されているコミュニティバスと本町のコミュニティバスを接続させることで、町民の神崎総合病院への診療需要や市川町民の福崎町への移動需要に対応します。また、早朝便と昼便の間やバス運行終了後には、川東地区の買い物バスとして運用します。 | | | |

＜市川町との連携コミュニティバス運行の流れ＞

■ 市川町コミュニティバス接続



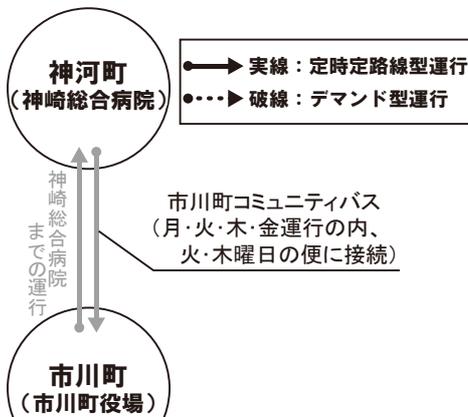
市川町コミュニティバス

| 市川町連携コミュニティバス運行の流れ | |
|-------------------------|---|
| 早朝便 | 1便目：【7時頃】デマンドで福崎町民を送迎 (町内全域バス停より) |
| | 2便目：【8時頃～8時半頃】市川町役場から折り返し便で市川町民を迎え入れ(福崎町役場[乗継箇所]、吉田西[ラムー前]) |
| 買い物バスとして運用(8時半頃～11時半頃) | |
| 昼便 | 3便目：【11時半頃】吉田西(ラムー前)、福崎町役場から市川町民を送迎 |
| | 4便目：【12時頃】市川町役場から福崎町民を町内のバス停に送迎 |
| 買い物バスとして運用(14時半頃～17時半頃) | |

※ 1往復を2便と計上

福崎町民はデマンドによる運行(町内全域)

市川町民は定時定路線による移動



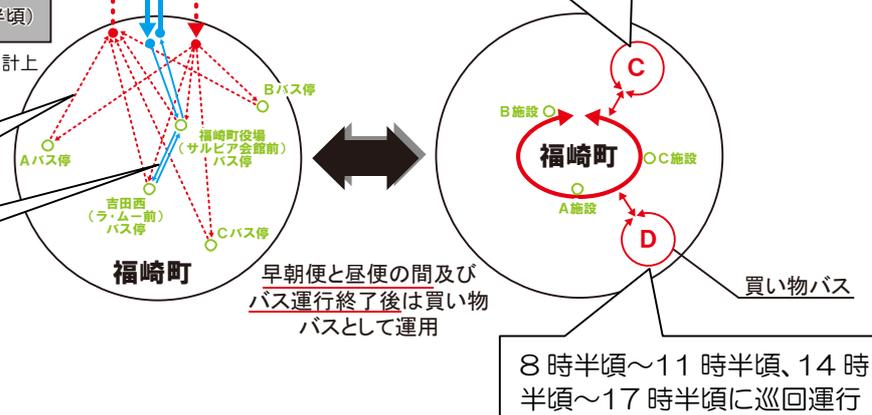
■ 市川町コミュニティバス運行時刻表(火曜日 抜粋)

| 停留所 | 午前 | |
|--------|--------|---------|
| | 行き | 帰り |
| 市川町役場 | 8:05 | 12:02 ↑ |
| 甘地駅 | 8:07 ↓ | 11:58 |
| 神崎総合病院 | 8:32 ↓ | 11:35 ↑ |

■ 市川町コミュニティバス運行時刻表(木曜日 抜粋)

| 停留所 | 午前 | |
|--------|--------|---------|
| | 行き | 帰り |
| 市川町役場 | 8:05 | 12:08 ↑ |
| 甘地駅 | 8:07 ↓ | 12:04 |
| 神崎総合病院 | 8:39 ↓ | 11:35 ↑ |

川東地区を運行(定時定路線)
(火曜日→午前：川東C、午後：川東D)
(木曜日→午前：川東D、午後：川東C)



基本方針4：町外との連携による交流人口の増加

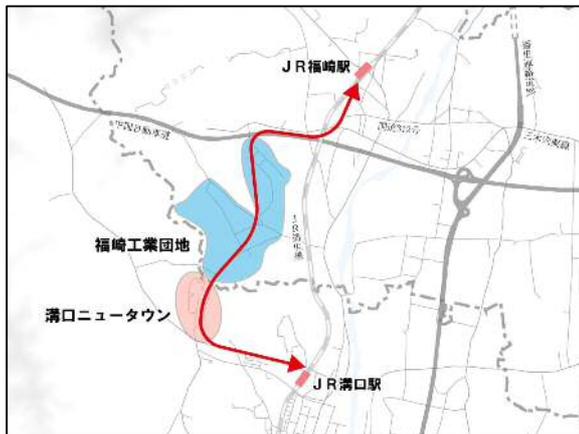
| | | | | |
|------|---|-----------------|--------|--------|
| 事業 | 姫路市との連携コミュニティバスの運行 (JR福崎駅～JR溝口駅間の交通空白地での連携コミュニティバス運行)、 (フィーダー交通の充実) | | | |
| 実施主体 | 福崎町、姫路市、交通事業者 | | | |
| 実施時期 | 2018年度 (H30) | 2019年度 (H31) | 2020年度 | 2021年度 |
| | 準備 | | 運行開始検討 | |
| 事業内容 | 2022年度 | 2023年度 | 2024年度 | 2025年度 |
| | [運行開始検討] | | | |
| 事業内容 | <p>本町と姫路市が連携し、JR福崎駅～西部工業団地～JR溝口駅間の公共交通空白地で新たなバス路線(フィーダー交通)を運行することで、福崎町、姫路市の双方にある移動・通勤等需要や、潜在的な利用者の創出を図ります。具体的には朝・夕のピーク時間にJR福崎駅～福崎工業団地～JR溝口駅までのピストン運行、ピーク時間以外では、町内の商業施設や医療施設が集積している市街地部までの運行を検討し、交流人口の増加を目指します。また、福崎町役場からJR福崎駅間については、まちなか便の運行を補完し、サービス強化を図ります。</p> | | | |

＜ 姫路市との連携コミュニティバス運行の流れ ＞

7:30～8:30頃(朝ピーク時)
18:00～20:30頃(夕ピーク時)

ピストン運行(往復運行)

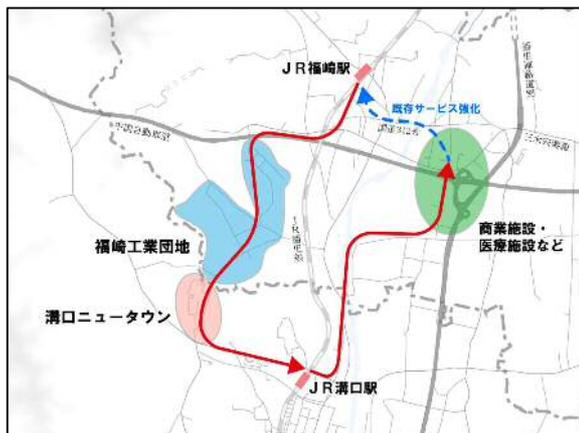
JR福崎駅⇄福崎工業団地⇄
溝口ニュータウン⇄JR溝口駅



8:30～18:00頃

**市町間連携運行+
既存サービスの強化**

JR福崎駅→福崎工業団地→溝口ニュータウン
↑ ↓
福崎町役場←商業施設・医療施設など←JR溝口駅



基本方針5

利用しやすく持続可能な公共交通づくり

■現状・課題

- これまで示した施策・事業を展開し、持続可能な公共交通を形成していくにあたっては、単に事業を実行するだけでなく、様々な手段での情報提供や公共交通に親しみを持っていただくような取り組みを行うとともに、町民や地元企業などの協力が不可欠です。

■目指す姿

- 全ての世代の方が利用しやすいとっていただけるような取り組みを行う事で、使っていこう、あるいは使ってみたいと思えるような公共交通を目指します。

■目指す姿の実現に向けた施策・事業

※ ★は重点施策を示す

| 分かりやすい公共交通情報の提供 | | 施策・事業概要 | 実施時期 | 実施主体 |
|-----------------|--|--|------------------|--------------------------|
| ★ | 総合的な公共交通情報の充実（時刻表検索システムとの連携〔乗継等〕、総合型時刻表の作成・配布検討） | ウェブサイトなどで時刻表を掲載しているシステム会社への情報提供を行い、時刻表が検索できるようにします。また、本町の鉄道、バス、コミュニティバス等の時刻表や路線図、運賃等が一目で分かるような総合型時刻表を作成し、全戸配布を検討します。 | 随時実施 | 福崎町システム会社 交通事業者 |
| | 簡易型バスロケーションシステムの導入検討 | GPS等を用いてコミュニティバス等の位置情報を取得し、運行状況（バスがどこを走っているかなど）をバス停や携帯電話・PC等で確認できるシステムの導入を検討します。 | 2019年度から 導入検討 | 福崎町 交通事業者 |
| 新たな公共交通利用者の創出 | | 施策・事業概要 | 実施時期 | 実施主体 |
| ★ | モビリティ・マネジメント活動の実施 | 学校や高齢者企業等を対象として、公共交通の乗り方教室や公共交通利用にかかる制度の説明等を行うことで、自発的に自動車利用から公共交通利用に転換していただけるような取り組みを進めます。 | 随時実施 | 福崎町 町民 企業 交通事業者 |
| | 公共交通広報活動の充実（広報誌・ホームページを活用した情報提供、スタンプラリーの開催検討等） | 公共交通体系の見直しによる説明会やHP・新聞などへの広報活動を行い、周知を図ります。また、地元企業や交通事業者などと協力して、観光施設や商業施設などを公共交通で周遊する「スタンプラリー」を開催し、利用促進を図ります。 | 随時実施 | 福崎町 企業・店舗 交通事業者 |
| ★ | 公共交通利用促進チラシの作成 | JR、バス、コミュニティバスなどの公共交通に関し、利用促進チラシを作成し、全集落への説明会で説明を行うとともに、チラシの全戸配布を行います。 | 随時実施 | 福崎町 交通事業者 |

| | | | | |
|------------------------|---|---|--------------|-----------------------------|
| | ICカード（ICOCA等）利用の啓発及び導入検討 | JR播但線や神姫バスで導入されているICカードの利用啓発活動を行うとともに、コミュニティバスやタクシー等へのICカード対応を検討します。 | 随時実施 | 福崎町 交通事業者 |
| 地域住民・企業・沿線施設との協働 | | 施策・事業概要 | 実施時期 | 実施主体 |
| ★ | 地元企業等の参画推進（時刻表への企業広告、コミュニティバスサポーター制度、公共交通利用者優遇制度） | 公共交通を利用していただくための様々な取り組みについて、地元企業等に参画いただくことで、コミュニティバス等公共交通利用運賃や施設利用料金が割引となるような制度の導入を協働で検討します。また、コミュニティバスの時刻表に工業団地企業等の広告を掲載することで、コミュニティバスの時刻表や路線図の確認だけでなく、企業の宣伝にも活用することで、紙面の有効活用を行います。さらに、コミュニティバスのバス停名（副名称）にネーミングライツ制度を導入することで、企業宣伝への活用を検討します。 | 随時実施 | 福崎町 企業・店舗 交通事業者 |
| | バス車両等を活用したマイバス意識の醸成 | バス車両の側面等に町内のイベント情報や企業広告を掲載することで、バスへの愛着を持ってもらいます。 | 随時実施 | 福崎町 企業・店舗 交通事業者 |
| ★ | エコ通勤、ノーマイカーデー等の推進 | 通勤手段で積極的に公共交通の利用に取り組む事業所に対し、「エコ通勤優良事業所認証制度」を適用するとともに、特定の日や曜日に公共交通の利用を促す「ノーマイカーデー」「マイバス・マイ電車の日」の周知に努めます。 | 随時実施 | 福崎町 企業・店舗 交通事業者 |
| 福祉と公共交通が一体となったまちづくりの推進 | | 施策・事業概要 | 実施時期 | 実施主体 |
| | 高齢者・障がい者への外出支援の推進 | 現在実施している外出支援サービス事業のさらなる推進及び周知を図っていきます。また、高齢者や障がいをお持ちの方などのコミュニティバスを必要とされる方に対して、料金割引制度の導入を検討することで、日常生活における外出機会の増加を図ります。 | 随時実施 | 福崎町 交通事業者 |
| ★ | 自動車運転免許自主返納の推進 | サービス拡充された「無料乗車券」について、今後も周知、推進を図っていきます。また、「運転経歴証明書」での様々なサービス特典についても周知、推進を図るとともに、今後本町内でのサービス拡大についても検討していきます。 | 随時実施 | 福崎町 警察 企業・店舗 交通事業者 |
| 利用しやすい運賃制度の設定 | | 施策・事業概要 | 実施時期 | 実施主体 |
| ★ | 適切な料金制度の導入 | コミュニティバスを持続可能な公共交通としていくため、適切な料金設定に見直します。 | 2018年度 実施 | 福崎町 関係市町 交通事業者 |

基本方針5：利用しやすく持続可能な公共交通づくり

| | | | | |
|------|--|-----------------|--------|--------|
| 事業 | 総合的な公共交通情報の充実 (時刻表検索システムとの連携 [乗継等]、総合型時刻表の作成・配布検討) | | | |
| 実施主体 | 福崎町、システム会社、交通事業者 | | | |
| 実施時期 | 2018年度 (H30) | 2019年度 (H31) | 2020年度 | 2021年度 |
| | → 随時実施 | | | |
| 事業内容 | 2022年度 | 2023年度 | 2024年度 | 2025年度 |
| | → | | | |
| 事業内容 | 町内で運行されている公共交通の運行情報などを、ウェブサイトなどで時刻表を掲載しているシステム会社への情報提供を行い、時刻表が検索できるようにします。また、町内の鉄道、バス、コミュニティバス等の時刻表や路線図、運賃などが一目で分かるような総合型時刻表を作成し、全戸配布を検討します。 | | | |

< 時刻表検索システムの例 (駅すばあと) >



○ 利用方法

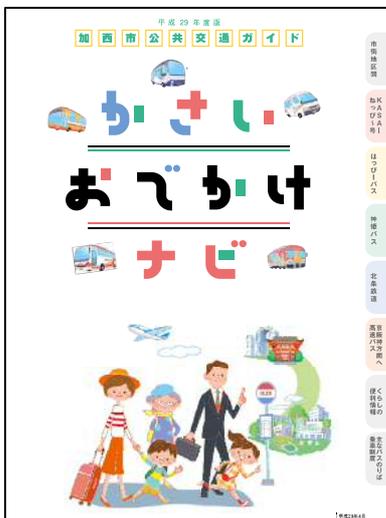
- ① 発着駅・バス停を入力
- ② 出発または到着日時を入力
- ③ ②で設定した前後の時間の出発・到着時間や経路、料金などが表示される

○ メリット

- ① 携帯電話・スマートフォンを所持していれば、どこでも経路検索が可能
- ② 遅延情報や運行休止情報など、リアルタイムでの運行状況が分かる

出典)「駅すばあと for WEB」HP

< 総合型時刻表の例 (かさい おでかけ ナビ) >



○ 掲載内容

- ・路線網図及び各公共交通の概要
- ・各公共交通機関路線図、時刻表、乗り継ぎ案内、運賃表 (コミュニティバス、路線バス、鉄道、高速バス)
- ・大阪、神戸、関西空港への乗り継ぎ案内
- ・くらしの便利情報 (市内主要施設掲載マップ)
- ・主なバスのりば位置図
- ・乗車制度の案内 等

○ メリット

- ① この冊子で、町内の全ての公共交通情報が分かる
- ② スマートフォンやパソコンをお持ちでない方でも、一目で公共交通情報が分かる

出典) かさい おでかけ ナビ [加西市] (2017年 (H29) 4月発行)

基本方針5：利用しやすく持続可能な公共交通づくり

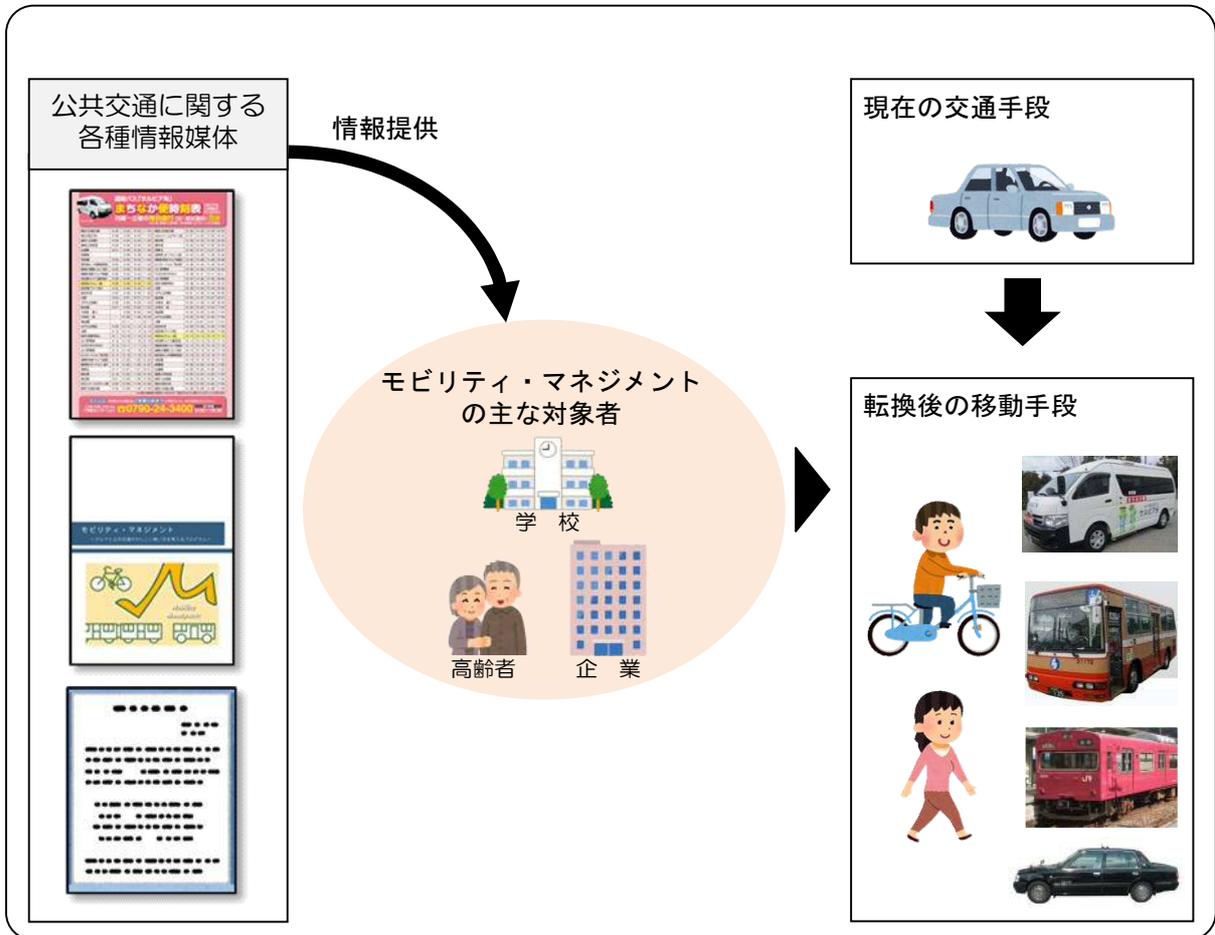
| | | | | |
|------|---|-----------------|--------|--------|
| 事業 | モビリティ・マネジメント活動の実施 | | | |
| 実施主体 | 福崎町、町民、企業、交通事業者 | | | |
| 実施時期 | 2018年度 (H30) | 2019年度 (H31) | 2020年度 | 2021年度 |
| | → 随時実施 | | | |
| 実施時期 | 2022年度 | 2023年度 | 2024年度 | 2025年度 |
| | → | | | |
| 事業内容 | 学校や高齢者、企業等を対象として、公共交通の乗り方教室や公共交通利用にかかる制度の説明等を行うことで、自発的に自動車利用から公共交通利用に転換していただけるような取り組みを進めます。 | | | |

＜ モビリティ・マネジメント（MM）とは ＞

渋滞や環境、あるいは個人の健康等の問題に配慮して、適度に自動車に頼るライフスタイルから、適切に公共交通や自動車を「かしこく」使うライフスタイルへの転換を促す、一般の方を対象としたコミュニケーションを中心とした交通政策のことを言います。

出典)「モビリティ・マネジメント〜クルマと公共交通のかしこい使い方を考えるプログラム〜」より引用

＜ モビリティ・マネジメント活動の実施イメージ ＞



基本方針5：利用しやすく持続可能な公共交通づくり

| | | | | |
|------|--|--------------|--------|--------|
| 事業 | 公共交通利用促進チラシの作成 | | | |
| 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 | 2021年度 |
| | → 随時実施 | | | |
| | 2022年度 | 2023年度 | 2024年度 | 2025年度 |
| | → 随時実施 | | | |
| 事業内容 | <p>現状の公共交通網では、一部不便な部分があり、公共交通を利用していない潜在的な利用者がいると考えられます。今回の公共交通網のサービスレベルの向上により一層利用しやすくなった内容を周知することで、新たな利用者が生まれると考えられます。このことから、JR、バス、コミュニティバスなどの公共交通に関し、利用促進チラシを作成し、全集落への説明会を行うとともに、チラシの全戸配布を行います。</p> | | | |

＜ 公共交通利用促進チラシの内容記載例 ＞

- 公共交通網形成計画策定による公共交通サービスレベル向上内容の説明
- 公共交通再編概要（路線網図などで変更内容を明示）
- 公共交通利用例の例示（デマンド、市川町連携コミバス等）
- 時刻表
- バス・鉄道の乗り方、ICカードの使い方などの利用方法の説明 等

＜ 公共交通利用促進チラシの例（京都府） ＞



京都発 朝到着特急の増発!
 福知山・京都間は8時台、大江・舞鶴は9時台に到着。今までより1分早く到着が実現しました。福知山の到着時刻も早く変わります!

| 【福知山・大江へ】 | 【福知山・舞鶴へ】 | | | | |
|-----------|-----------|------|------|------|------|
| 列車名 | 京都発 | 福知山 | 舞鶴 | 入江 | |
| 発着時刻 | 7:32 | 8:38 | 8:47 | 8:53 | 9:05 |

一部の特急列車の所要時間短縮!
 福知山・京都間・京都府の一部特急列車で所要時間が約1分から4分短縮されました。

| 【福知山・京都間】 | 【京都府の一部】 | | | |
|-----------|----------|------|------|------|
| 列車名 | 京都発 | 福知山 | 福知山 | 京都 |
| 発着時刻 | 6:23 | 6:43 | 7:12 | 8:21 |



高速バス時刻表

| 中丹地域へ (下り) | 京都駅発 | 西舞鶴駅発 | 美濃町駅発 |
|------------|-------|-------|-------|
| 西日本バス | 8:00 | 10:02 | 10:20 |
| 京都交通 | 11:00 | 12:47 | 13:05 |
| 西日本バス | 13:00 | 15:02 | 15:20 |
| 京都交通 | 15:00 | 16:52 | 17:10 |
| 京都交通 | 18:00 | 19:52 | 20:10 |
| 京都交通 | 20:00 | 21:47 | 22:05 |

京都市内へ (上り)

| 京都駅発 | 西舞鶴駅発 | 美濃町駅発 | |
|-------|-------|-------|-------|
| 京都交通 | 7:35 | 7:53 | 9:40 |
| 京都交通 | 9:35 | 9:53 | 11:45 |
| 京都交通 | 11:55 | 12:13 | 14:05 |
| 西日本バス | 14:05 | 14:23 | 16:25 |
| 京都交通 | 15:50 | 16:08 | 17:55 |
| 西日本バス | 19:15 | 19:33 | 21:35 |

特急列車 時刻表

| 中丹地域へ (下り) | 山崎本線 | 舞鶴線 | 京都府内線 | | | |
|------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 京都発 | 7:32 | 8:38 | 8:47 | 9:13 | 9:20 | 9:05 |
| 福知山3号 | 8:36 | 9:41 | 9:53 | 10:03 | 10:11 | 10:23 |
| 福知山1号 | 9:25 | 10:31 | 10:41 | 10:55 | 11:02 | 11:01 |
| 福知山2号 | 10:25 | 11:31 | 11:44 | 11:54 | 12:01 | 12:04 |
| 福知山5号 | 11:25 | 12:30 | 12:40 | 12:57 | 13:06 | 13:06 |
| 福知山6号 | 12:25 | 13:33 | 13:49 | 13:54 | 14:02 | 14:05 |
| 福知山7号 | 13:25 | 14:30 | 14:40 | 14:56 | 15:04 | 15:18 |
| 福知山9号 | 14:25 | 15:31 | 15:45 | 15:54 | 16:01 | 16:13 |
| 福知山10号 | 15:25 | 16:30 | 16:40 | 17:17 | 17:25 | 17:01 |
| 福知山11号 | 16:25 | 17:31 | 17:43 | 17:53 | 18:01 | 18:33 |
| 福知山12号 | 17:25 | 18:40 | 18:51 | 19:08 | 19:16 | 19:26 |
| 福知山13号 | 18:29 | 19:41 | 19:54 | 20:04 | 20:11 | 20:40 |
| 福知山14号 | 19:29 | 20:41 | 20:54 | 21:05 | 21:12 | 21:26 |
| 福知山15号 | 20:37 | 21:44 | 21:58 | 22:08 | 22:16 | 22:13 |
| 福知山16号 | 21:37 | 22:42 | 22:55 | 23:04 | 23:12 | 23:22 |

出典) 京都府HP

基本方針5：利用しやすく持続可能な公共交通づくり

| | | | | |
|------|--|-----------------|--------|--------|
| 事業 | 地元企業等の参画推進（時刻表への企業広告、コミュニティバスサポーター制度、公共交通利用者優遇制度） | | | |
| 実施主体 | 福崎町、企業・店舗、交通事業者 | | | |
| 実施時期 | 2018年度 (H30) | 2019年度 (H31) | 2020年度 | 2021年度 |
| | → 随時実施 | | | |
| 事業内容 | 2022年度 | 2023年度 | 2024年度 | 2025年度 |
| | → | | | |
| 事業内容 | <p>鉄道駅やバス停沿線にある商業施設や観光施設等を利用することや、商工会等と連携してコミュニティバスを応援していただける加盟店への参加、ふるさと納税への協力などの取り組みに対して、地元企業等に参画いただくことで、コミュニティバス等公共交通利用運賃や施設利用料金が割引となるような制度の導入を協働で検討します。また、コミュニティバスの時刻表に工業団地企業等の広告を掲載することで、コミュニティバスの時刻表や路線図の確認だけでなく、企業の宣伝にも活用することで、紙面の有効活用を行います。さらに、コミュニティバスのバス停名（副名称）にネーミングライツ制度を導入することで、企業宣伝への活用を検討します。</p> | | | |

< コミュニティバス時刻表への企業広告掲載例（明石市 Taco バス） >



時刻表の隅に
企業広告を掲載

< 地元住民、地元企業等と連携したコミュニティバスサポート制度の事例（明石市 Taco バス） >

Taco（たこ）バスサポーター制度とは、

- Taco（たこ）バスの利用促進活動が無償で行なっている個人、法人、その他の団体
- Taco（たこ）バスの運行事業者及びその職員、並びに明石市土木交通部交通政策室の職員でないもの
- その利用促進活動が特に顕著であると認められるもの

を、Taco（たこ）バスサポーターとして認定し、その功績を称えるもの

出典）明石市HP

基本方針5：利用しやすく持続可能な公共交通づくり

| | | | | |
|------|--|-----------------|--------|--------|
| 事業 | エコ通勤、ノーマイカーデー等の推進 | | | |
| 実施主体 | 福崎町、企業・店舗、交通事業者 | | | |
| 実施時期 | 2018年度 (H30) | 2019年度 (H31) | 2020年度 | 2021年度 |
| |  | | | |
| 実施時期 | 2022年度 | 2023年度 | 2024年度 | 2025年度 |
| |  | | | |
| 事業内容 | <p>通勤手段で積極的に公共交通の利用に取り組む事業所に対し、「エコ通勤優良事業所認証制度」を適用するとともに、特定の日や曜日に公共交通の利用を促す「ノーマイカーデー」「マイバス・マイ電車の日」の周知に努めます。</p> | | | |

＜ 公共交通の積極的な利用に関する制度等 ＞

| | | |
|----------------------|---|--|
| <p>エコ通勤優良事業所認証制度</p> | <p>エコ通勤の意識が高く、エコ通勤に関する取り組みを自主的かつ積極的に推進している事業所、自治体を優良事業所として認証し、登録するとともに、その取組事例を広く周知することにより、エコ通勤の普及促進を図ります。</p> <p>【認定条件】</p> <ul style="list-style-type: none"> • エコ通勤推進担当者が指名されている • 従業員の通勤実態を把握している • エコ通勤の具体的な取組を実施している • エコ通勤プランが作成されている |  <p>出典) 交通エコロジー・モビリティ財団HP</p> |
| <p>ノーマイカーデー</p> | <p>通勤等で公共交通を使ってもらうために、毎週、毎月など、ある特定の日を「ノーマイカーデー」として設定し、マイカー利用から公共交通利用に切り替えてもらいます。</p> |  <p>出典) 神戸市HP</p> |
| <p>マイバス・マイ電車の日</p> | <p>兵庫県では、都市部の渋滞解消や公共交通の維持・活性化を図るために、毎月の最終金曜日を「マイバス・マイ電車の日」として設定し、マイカーから公共交通への利用転換を呼びかけています。</p> |  <p>出典) 兵庫県HP</p> |

基本方針5：利用しやすく持続可能な公共交通づくり

| | | | | |
|------|--|-----------------|--------|--------|
| 事業 | 自動車運転免許自主返納の推進 | | | |
| 実施主体 | 福崎町、警察、企業・店舗、交通事業者 | | | |
| 実施時期 | 2018年度 (H30) | 2019年度 (H31) | 2020年度 | 2021年度 |
| | → 随時実施 | | | |
| | 2022年度 | 2023年度 | 2024年度 | 2025年度 |
| | → | | | |
| 事業内容 | 1年間無料でサルビア号に乗車できる「無料乗車券」が、2017年（H29）10月から3年間無料でサービス拡充されています。このことから、本サービスを今後も周知、推進を図っていきます。また、運転免許返納により交付される「運転経歴証明書」での様々なサービス特典についても周知、推進を図るとともに、今後本町内でのサービス拡大についても検討していきます。 | | | |

＜サルビア号の「無料乗車券」サービス拡充内容＞

【無料乗車券交付方法】
65歳以上の運転免許自主返納者が「運転経歴証明書」あるいは「申請による運転免許の取り消し通知書」を健康福祉課に持参し、申請すればサルビア号「無料乗車券」を交付

【有効期間】
交付日より3年間

【適用時期】
2017年（H29）10月1日より

【対象者】
2017年（H29）10月1日以降に運転免許証を自主返納された65歳以上の方



＜運転経歴証明書の申請について＞

申請できる方（交付手数料1000円が必要です）

- ①過去5年以内に運転免許の有効期間中、申請取消し（自主返納）された方
 - ・法令の定めにより「申請」が出来ない場合があります。
 - ・兵庫県内で申請取消しされた方が対象となります。
- ②旧運転経歴証明書（平成24年3月31日以前に交付）をお持ちの方は…
 - 引き続き特典が受けられます。
 - 新経歴証明書への切り替えが出来ます。（再交付手数料1000円が必要）

※詳細は申請先にお問い合わせください。



運転経歴証明書は、

- 本人確認書類として効力があります。（詳しくは関係先にお問い合わせ下さい）
- 記載事項変更、再交付が可能です。（再交付手数料1000円が必要）
- 申請取消し後、5年以内であれば交付申請できます。
- 経歴証明書番号（申請取消し時の免許番号）が記載されます。

出典）兵庫県・兵庫県警察HP

＜運転経歴証明書の提示で受けられる特典と今後本町で検討している特典＞

- ・路線バス料金が半額
- ・タクシー乗車運賃が1割引（神崎交通（株）含む）
- ・宿泊施設での割引、特典
- ・温泉入浴料が最大半額
- ・商品、施設等の割引
- ・飲食店の割引
- ・テーマパークの割引 等

詳細は、兵庫県警察ホームページ「運転経歴証明書」を提示して受けられる特典の一覧をご覧ください。
URL: http://www.police.pref.hyogo.lg.jp/traffic/license/keireki_tokuten/index.htm

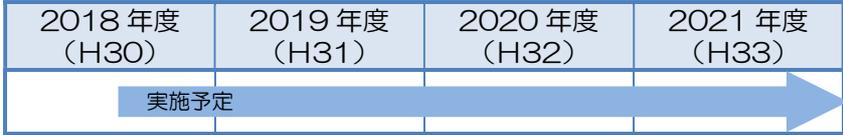
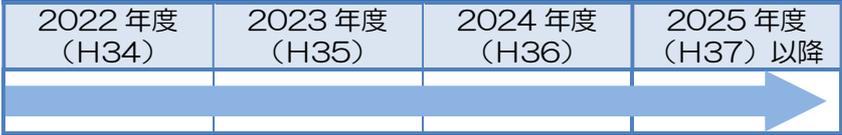


今後は、これらの他に

- ・タクシー券の配布
- ・町内の施設（文珠荘など）や本町と連携を検討している施設（せせらぎの湯市川町）の利用料金割引

などの免許返納者に対するサービスの拡大を検討します。

基本方針5：利用しやすく持続可能な公共交通づくり

| | | | | |
|------|--|-----------------|-----------------|--------------------|
| 事業 | 適切な料金制度の導入 | | | |
| 実施主体 | 福崎町、関係市町、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) |
| |  | | | |
| 実施時期 | 2022年度 (H34) | 2023年度 (H35) | 2024年度 (H36) | 2025年度 (H37) 以降 |
| |  | | | |
| 事業内容 | <p>コミュニティバスを持続可能な公共交通としていくため、定期券を適切な料金設定に見直します。なお、高齢者や障がいをお持ちの方などのコミュニティバスを必要とされる方に対しては、料金割引制度を導入することで、いつまでも利用していただけるような取り組みを進めます。料金割引制度については、地域公共交通活性化協議会にて諮ることで、公平な金額設定とします。</p> | | | |

< 適切な料金設定の考え方 >

・本町の料金設定

定期券(1ヶ月):400円
 定期券(1年):4,000円
 ※1回利用:100円

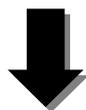
・一般的な料金設定

定期券(1ヶ月):6,720円^{※1}
 定期券(6ヶ月):36,290円^{※2}
 ※1回利用:160円

現状とのバランスを考慮
 しながら、定期券の適切
 な料金設定を行う。

例えば・・・

定期券(1ヶ月 一般):2,000円
 定期券(1ヶ月 福祉サービス対象者):700円
 定期券(1ヶ月 学生):1,000円
 定期券(6ヶ月 一般):10,000円 等



但し、高齢者の方や障がい者の方など、
 コミュニティバスを必要とされる方
 に対しては、料金割引制度を導入

※1 算定式：1回利用料金（円）×30（日）×2（回）×0.7

※2 算定式：【1回利用料金（円）×30（日）×2（回）×0.7】×6（ヶ月）×0.9

■ 数値目標の設定

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。

< 数値目標 >

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) |
|----------------------------------|----------------------------|----------------------------|
| JR福崎駅乗降者数 ^{※1} (365日換算) | 3,466人/日 (1,265,090人/年) | 3,600人/日 (1,300,000人/年) |

※1) 現状値は2016年4月～2017年3月のJR福崎駅乗降者数、目標値は「福崎町立地適正化計画」で示されている目標値から推計して設定

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 ^{※2} (295日換算) | 12,623人/年 (43人/日) | 14,000人/年 (48人/日) |
| 大学バス利用者数 ^{※3} (295日換算) | 0人/年 | 1,500人/年 (5人/日) |
| バス停の上屋等整備箇所 ^{※4} | 5箇所 | 10箇所 |

※2) 現状値は2016年4月～2017年3月のサルビア号まちなか便利用者数、目標値は現行のサルビア号まちなか便の運行本数と利用者数を推計し、運行日数を乗じて設定

※3) 現状値は現在利用している大学生を除いた利用者（乗合バス化による利用者）であるため利用なし、目標値は現状の大学バス利用者を考慮した上で、運行本数と利用者数を推計し、運行日数を乗じて設定

※4) 現状値は平成30年3月現在で整備している箇所数、目標値はバス停設置箇所の道路状況や利用者数が多いバス停などから選定

基本方針3：郊外におけるバス利便性の向上

| 指標名 | 現状値 (2016年度) | 目標値 (2025年度) |
|---|---------------------|---------------------|
| サルビア号郊外便（川西地区）利用者数 ^{※5} (現状150日) (295日換算) | 4,133人/年 (28人/日) | 6,000人/年 (20人/日) |
| サルビア号郊外便（川東地区）利用者数 ^{※6} (現状145日) (195日換算) | 1,118人/年 (8人/日) | 2,500人/年 (13人/日) |
| 買物バス利用者数 ^{※7} (100日換算) | 0人/年 | 1,200人/年 (12人/日) |

※5) 現状値は2016年4月～2017年3月のサルビア号郊外便（川西地区）利用者数、目標値は現行のサルビア号郊外便（川西地区）の運行本数と利用者数を推計し、運行日数を乗じて設定

※6) 現状値は2016年4月～2017年3月のサルビア号郊外便（川東地区）利用者数、目標値は現行のサルビア号郊外便（川東地区）の運行本数と利用者数を推計し、運行日数を乗じて設定

※7) 現状値は今後実施する事業のため利用なし、目標値は買物バス導入による川東地区居住者の需要を考慮した上で、運行本数と利用者数を推計し、運行日数を乗じて設定

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) |
|--|-----------------|----------------------|
| 町外連携バス利用者数(市川町分) ^{※8} (100日換算) | 0人/年 | 1,000人/年 (10人/日) |
| 町外連携バス利用者数(姫路市分) ^{※9} (295日換算) | 0人/年 | 14,000人/年 (48人/日) |

※8) 現状値は今後実施する事業のため利用なし、目標値は福崎町・市川町それぞれの利用者数を算出しており、市川町から福崎町への利用者数は買物や病院に対する需要を考慮した上で、運行本数と利用者数を推計し、運行日数を乗じて設定

※9) 現状値は今後実施する事業のため利用なし、目標値はピストン便・巡回便それぞれの利用者数を算出しており、通勤等利用者を考慮した上で、運行本数と利用者数を推計し、運行日数を乗じて設定

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) |
|--------------------------------|-------------------------|-----------------------|
| コミュニティバス利用満足度 ^{※10} | — | 50% |
| 公共交通利用が増加した人の割合 ^{※11} | — | 10% |
| 公共交通サポート者数 ^{※12} | 0者 | 50者 |
| 高齢者(65歳以上)の外出率 ^{※13} | 62.3% _{2010年度} | 65% _{2020年度} |

※10) 現状値はアンケート調査等による現状データがないため設定不可、目標値はアンケート調査等でコミュニティバス利用者によるバスの満足度を調査し、その結果で全体の半数の満足を得ることを目標として設定

※11) 現状値はアンケート調査等による現状データがないため設定不可、目標値は町民を対象としたアンケート調査を本計画改定時に実施し、2016年度(H28)と比較して公共交通利用が増加したと回答した人の割合を設定

※12) 現状値は今後実施する事業のためサポート者なし、目標値はコミュニティバス時刻表等への企業広告掲載企業やふるさと納税者、コミバス利用者優遇等実施店等において、1度でもサポートしていただいた方の人数を設定

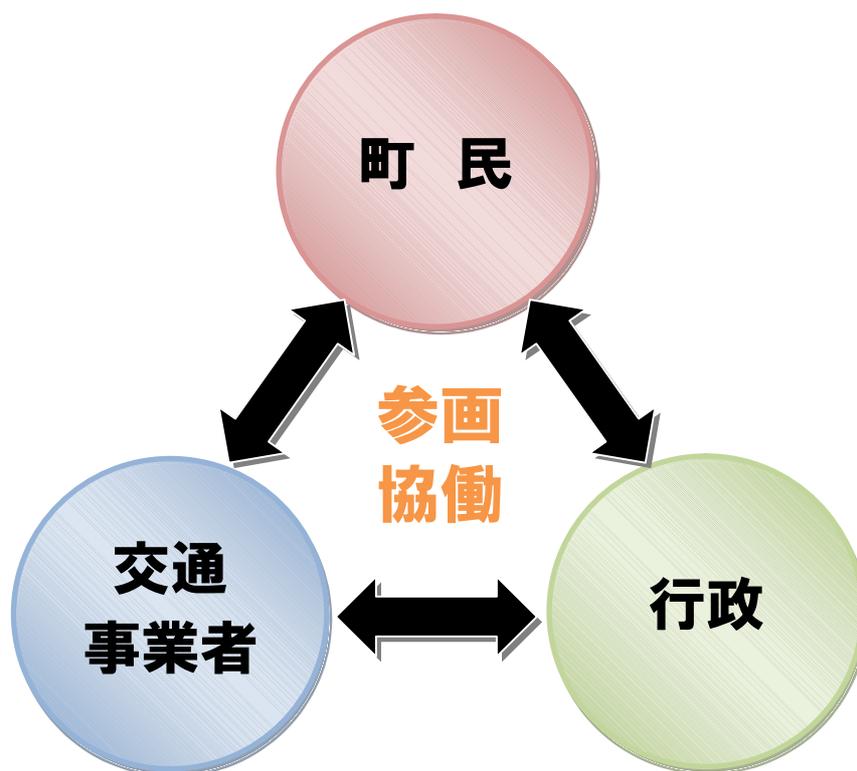
※13) 現状値は2010年度(H22)近畿圏パーソナルトリップ調査結果から、65歳以上の外出人口を総人口で除して設定、目標値は「福崎町立地適正化計画」で示されている目標値から推計して設定

第6章 計画の実現に向けて

6.1 公共交通を支える三者の連携

本計画を実現するためには、公共交通の利用者である「町民」、運行事業者である「交通事業者」、計画を管理・推進する「行政」の三者が連携し、各々が対等の立場に立ち、公共交通を確保・維持していくという自覚を持ち、協力していく必要があります。

< 公共交通を支える三者の連携 >



6.2 持続可能な公共交通確保のための他分野との連携

持続可能な公共交通を確保するためには、公共交通を支える三者の連携のみならず、交通分野以外の分野とも連携することが大切です。

公共交通は、各分野において地域を支えており、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。これを「地域公共交通の有する多面的な効果（クロスセクター効果）」といいます。

本町では、公共交通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価値を把握し、現在の公共交通への補助金と比較することで、公共交通が生み出す効果と必要性を検討し、より効率的で持続可能な公共交通の確保を目指します。

＜ 地域公共交通が廃止になった場合に必要となる多様な行政部門の施策の例 ＞



出典) 国土交通省「もしも赤字の地域公共交通が廃止になったら？」より

＜ 本町にあてはめた場合の公共交通の役割・効果 ＞

算出結果概要に変更

6.3 計画達成状況の評価及び計画の見直し

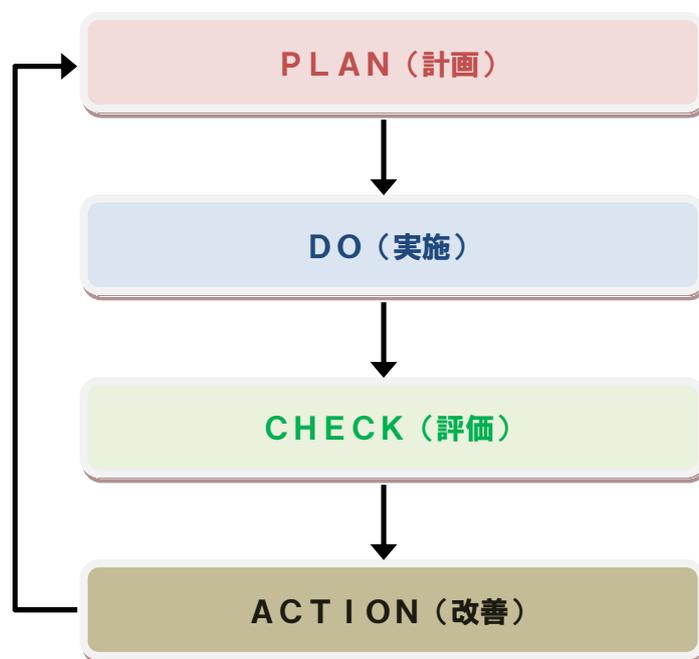
(1) PDCAサイクルによる施策・事業の改善

路線バスやコミュニティバス等については、町民、交通事業者、行政の三者で協議しながら、運行の継続・見直し・廃止などの検討を行います。

すなわち、PDCAサイクルによって、計画の立案、実行、検証・評価、見直しを行い、より本町の交通実態に即した利便性の高い公共交通事業を継続的に実施していきます。

なお、検証・評価においては、年1回程度の頻度で「地域公共交通活性化協議会」(法定協議会)を開催し、事業の進捗や数値目標の達成状況の確認を行います。

< PDCAサイクルのイメージ >



< 計画の達成状況の評価 >

| 項目 | 2018年 (H30) | 2019年 (H31) | 2020年 (H32) | 2021年 (H33) | 2022年 (H34) | 2023年 (H35) | 2024年 (H36) | 2025年 (H37) |
|-----------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| 協議会の開催 | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● |
| 事業進捗の開催 | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● |
| 数値目標の達成状況 | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● |
| 計画の評価・見直し | | | | | | | | ● |

さらに、公共交通事業のうち、特にバス等の運行に関する公共交通事業については、次頁に示すバス事業の路線評価により事業の検証・評価を行い、よりよいバス事業の運行を目指します。

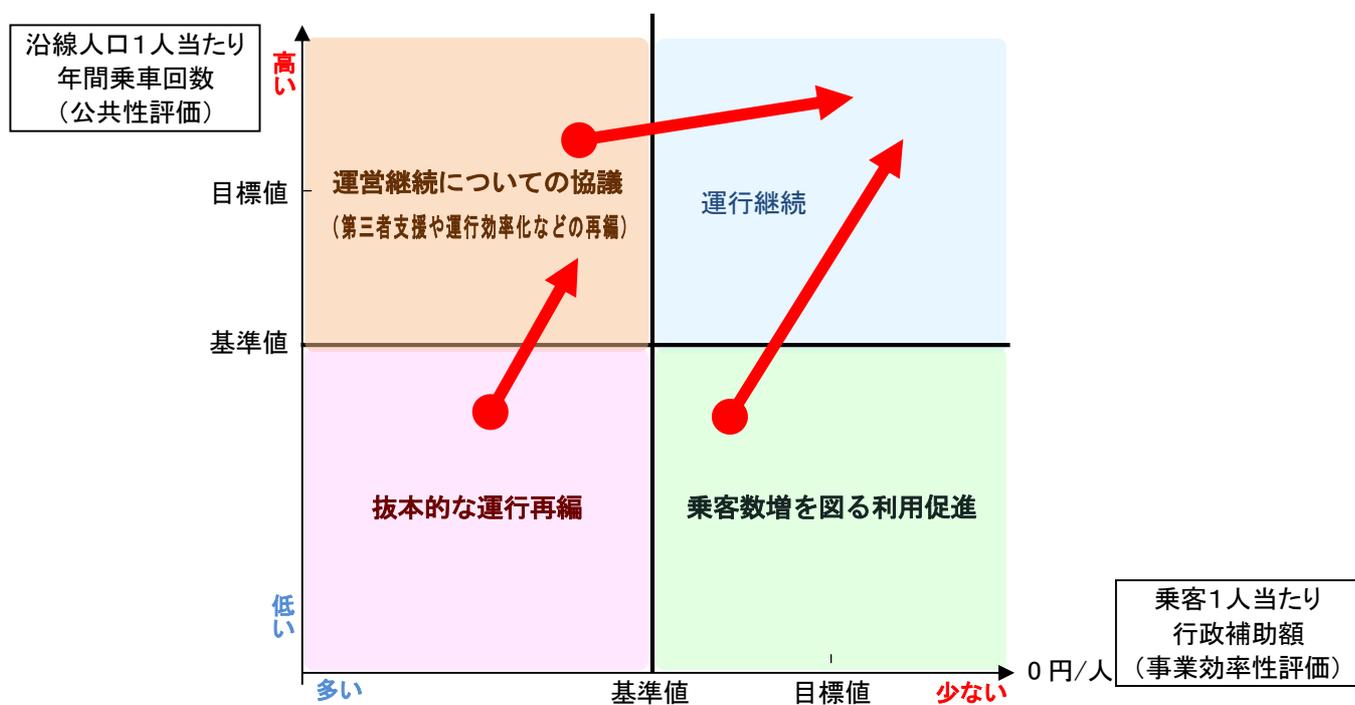
■ バス事業の路線評価

現在の路線バスやコミュニティバス等の公共交通事業には、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ますが、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す。

今後、必要とされる公共交通を持続可能にしていくためには、公共交通事業の運営方針を設定する必要があります。そのため、今後の公共交通事業の運営に当たっては、「公共性」及び「経済性」の2つの視点を用いて事業の評価を行います。「経済性」「公共性」の評価指標及び基準値を設定し経済性、公共性ともに基準値を下回った場合は、利用促進を経た上で抜本的な運行再編等検討を行うこととします。

なお、基準値を上回っている場合でも、随時、活性化に向けた見直しを行うこととします。

< 公共交通事業の評価イメージ >



< 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 |
|-------|--------------|-----------------|
| | 乗客1人当たり行政補助額 | 沿線人口1人当たり年間乗車回数 |
| まちなか便 | 1,000 円/人 | 1.0 回/人 |
| 郊外便 | 2,000 円/人 | 1.0 回/人 |

※1) 行政補助額は、国・県・町合計の補助額を対象として評価

※2) 沿線人口は、バス停から半径 500m以内に入る人口を対象として評価

※3) 事業効率性評価の基準値は、タクシーを利用した場合の運賃を下回るという考え方のもと、まちなか便は概ね 2km、郊外便は概ね 5km の運行であることから、まちなか便の基準値を 1,000 円/人、郊外便の基準値 2,000 円/人と設定します。公共性評価の基準値は、沿線に住んでいる人が 1 年間に最低 1 回利用していただくという考え方のもと、基準値を 1.0 回/人/年と設定します。

(2) 社会情勢の変化に対応した計画の見直し

公共交通を取り巻く社会潮流や地域情勢は常に変化しています。なかでも自動車の自動運転や運転支援に対する技術の進歩は近年急速に発達してきており、鉄道やバスなどに導入されることも考えられます。

本町は、立地適正化計画を策定しており、都市機能を J R 福崎駅及び福崎町役場の周辺に集積させることとしており、コンパクトなまちづくりを目指しているため、社会情勢の変化も考慮する必要があります。

今後は、これら社会潮流や地域情勢の変化に対応し、事業効果を確認しながら本計画は定期的に見直していきます。

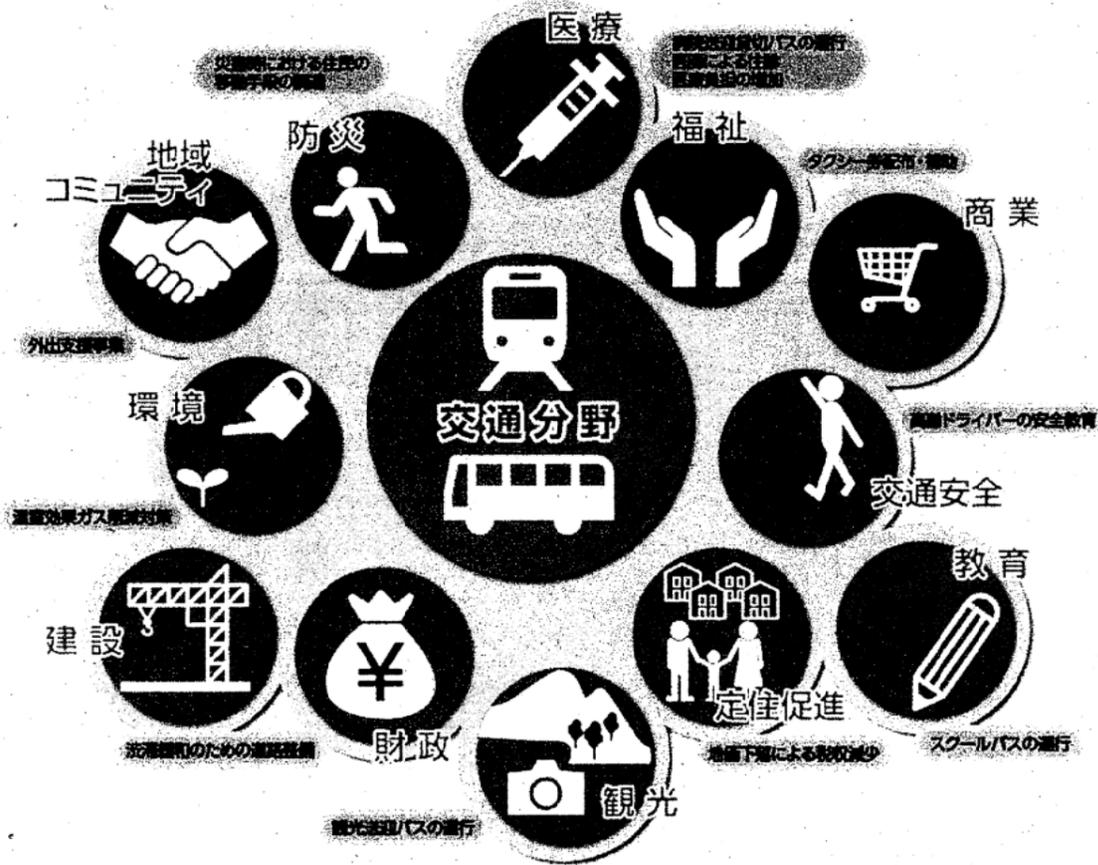
H30.2.5-H30.2.15 地域公共交通活性化協議会委員様からの意見及び回答

| ページ数 | 内容 | 回答・回答 |
|------|--|--|
| - | 高齢者(特に免許を有しない高齢者)への公共交通再編内容の分かりやすい示し方について | 本計画は3月中の策定を目指しております。また、本計画策定後には広報、HPでの周知をはじめ、各自治会に対して制度周知のための取り組みも予定しています。また、具体の施策については、来年度の公共交通活性化協議会で協議していきます。 |
| P.57 | デジタルサイネージの整備必要性について | 必要性も含めて検討させていただきます。 (サポートプランでの提案事項ともなっており、来訪者対策や企業広告、イベント情報や災害時での情報発信媒体としての役割を含めて検討したいと考えております。) |
| P.63 | 郊外便川西地区の時刻再編の必要性について(時刻表上は乗務員の休憩時間となっているが、道路事情等により実際は法定休憩時間の確保ができていない場合がある。) | 平成30年10月1日に実施を予定しているコミュニティバス再編時には、今回の意見を十分参考とさせていただきます、円滑な運行に努めたいと考えております。 |

6.2 持続可能な公共交通確保のための他分野との連携

バス等の地域公共交通は、運賃収入だけでは運行経費を賄えず、行政が運行を継続するために財政支出をしているケースが多く見られます。

もし地域公共交通が廃止されると、高齢者等の運転免許・自家用車を持たない住民の移動手段の確保のため、病院までの送迎バスや買物のためのタクシー券配布など、医療分野や商業分野をはじめ、さまざまな分野において地域公共交通に代わる施策を実施することが必要となります。



出典) 国土交通省「もしも赤字の地域公共交通が廃止になったら?」より

図 6.2 地域公共交通が廃止になった場合に必要となる多様な行政部門の施策の例

このときに必要となる「追加的代替費用」と財政支出を比較することにより、地域公共交通が有する多面的な効果(クロスセクター効果)を定量的に把握することが可能です。

2017年度(H29)においては、福崎町がサルビア号に支出する費用が年間約1,690万円(実績見込み)であるのに対して、サルビア号を廃止した場合の追加的代替費用が年間約2,530万円必要であることから、クロスセクター効果額は年間約840万円と算出されています。

よって、サルビア号への財政支出は「交通分野における単なる赤字補填」ではなく、「地域を支える効果的な支出」と考えることができます。

今後は、交通分野以外の他分野との連携を強化することで、利便性と効率性のバランスをとりながら、持続可能な公共交通を目指していきます。

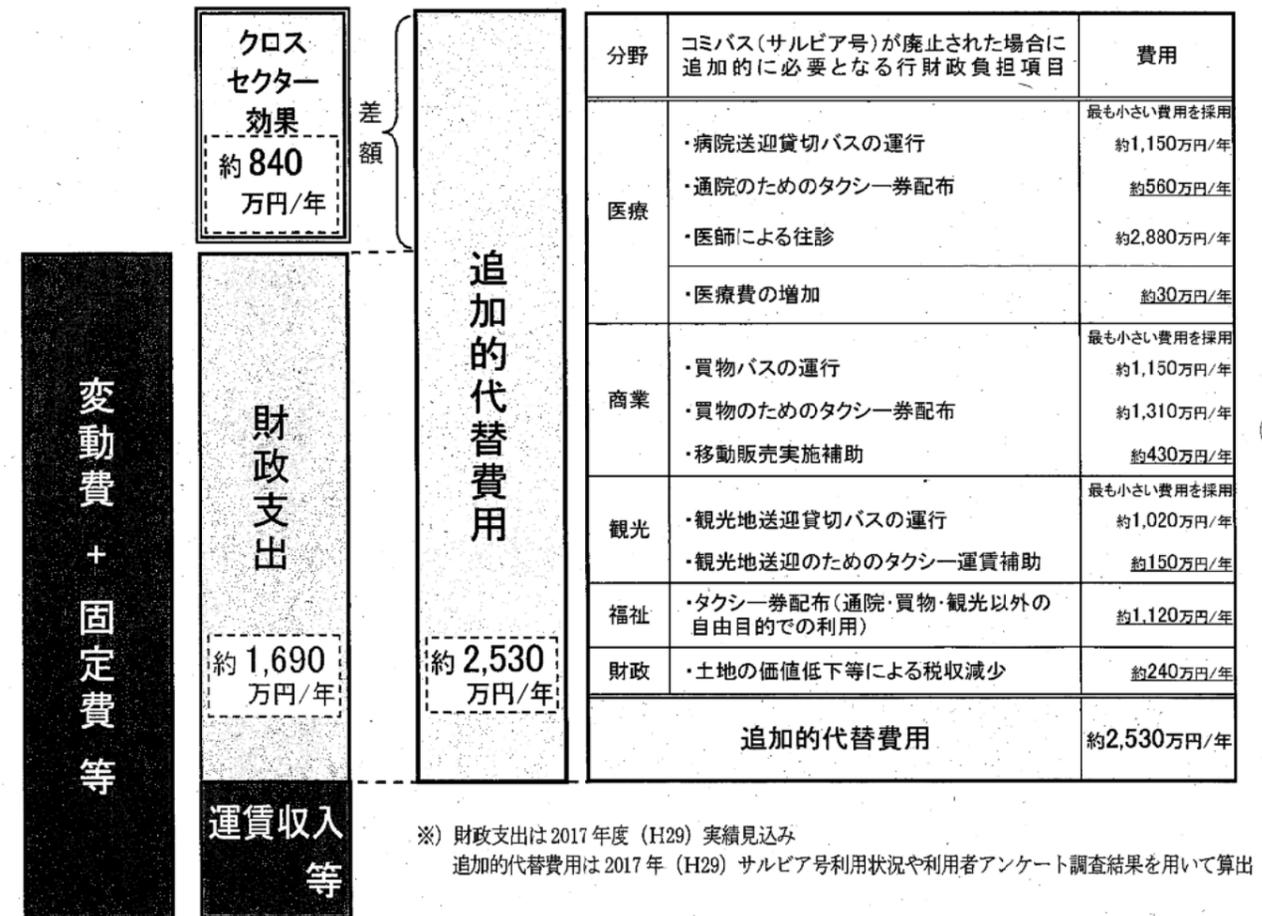


図 6.3 本町におけるコミュニティバスのクロスセクター効果

■ 用語集

| | 用 語 | 内 容 |
|--------------|--|---|
| あ | アクセス道路 (P 4 1) | 都市施設 (JR福崎駅など) へ直結する道路 |
| | 一般乗用旅客自動車運送事業 (P 3 0) | 他人の需要に応じ、有償で、自動車を使用して旅客を運送する事業のうち、一個の団体等と運送の契約を結び、車両を貸し切って運送する旅客自動車運送事業で、使用する車両は乗車定員が10人以下の自動車となる。ハイヤー・タクシー事業がこれに該当 |
| | 運転経歴証明書 (P 3 2) | 運転免許証の有効期限内に、自らの意思で運転免許の取消し(免許証の返納)を申請した人は、「運転経歴証明書」の交付を受けることが可能。また、運転経歴証明書を使った様々な特典を受けることが可能 |
| | エコ通勤 (P 5 4) | 従業員の通勤手段が、クルマから電車やバス・自転車・徒歩等に、自発的に転換することを促す、事業所主体のさまざまな取り組み |
| か | 外出率 (P 3 6) | 外出した人の全人口に対する割合。値が高いほど「外出している人が多い」ということになる |
| | 買い物弱者 (難民) (P 4 3) | 高齢化や単身世帯の増加、地元小売業の廃業、既存商店街の衰退等により、高齢者等を中心に食料品の購入や飲食に不便や苦勞を感じる方を示す |
| | 可住地面積 (P 6) | 総土地面積から林野面積及び湖沼面積を差し引いた面積(居住可能な面積) |
| | キス&ライド (P 4 3) | 出発地から駅まで自動車で送迎してもらい、電車等の公共交通機関を利用する交通手段 |
| | 居住誘導区域 (P 4 5) | 都市再生を図るため、居住を誘導すべき区域として立地適正化計画で定められる区域 |
| | クロスセクター効果 (P 8 2) | 補助金などの支援を受けている地域公共交通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算出することで、把握できる地域公共交通が有する多面的な効果 |
| | 公共交通 (P 1) | 航空機、船舶、鉄道、バス、タクシー等、不特定多数の人々が利用する交通機関を指す |
| | 高次都市機能 (P 4 3) | 都市機能のうち、日常生活の圏域を超えた広域を対象とする多くの人々を対象にした、質の高いサービスを提供する機能 |
| | 公共交通空白地 (P 5 3) | 鉄道駅やバス停から一定以上の距離が離れている地域。明確な定義は定められておらず、各地域がそれぞれの実状に合わせて定義している |
| | 交通結節点 (P 1) | 異なる交通手段または同じ交通手段を相互に連絡する乗り換え・乗り継ぎ施設。交通結節点の具体的な施設としては、鉄道駅、バスターミナル、自由通路や階段、駅前広場やバス交通広場、歩道などが挙げられる |
| 交通弱者 (P 4 1) | 年少者、要介護者、一部の高齢者や障害者など、自分で運転することができず、自家用の交通手段がないため公共交通機関に頼らざるを得ない人。特に公共交通機関が整備されていないため、買い物など日常的な移動にも不自由を強いられている人をさす | |

■ 用語集

| 用 語 | | 内 容 |
|-----|---------------------|--|
| か | 国勢調査 (P 5) | 日本に住んでいるすべての人及び世帯を対象とする国の最も重要な統計調査で、国内の人口や世帯の実態を明らかにするため、5年ごとに実施されている |
| さ | 自家用有償旅客運送 (P 58) | バス、タクシー等が運行されていない過疎地域等において、住民の日常生活における移動手段を確保するため、国土交通大臣の登録を受けた市町村、NPO等が自家用車を用いて有償で運送する仕組み |
| | 市町村運営有償運送 (P 58) | 市町村が当該市町村の区域内で住民の生活交通を確保するため自ら行う運送 |
| | シニアカー (P 54) | 高齢者向けに作られた、三輪または四輪の一人乗り電動車両を指す。道路交通法では「歩行者」の扱いとなる |
| | 総合型時刻表 (P 54) | 鉄道やバスなどの公共交通機関のダイヤや運賃を総合的に見ることができる時刻表 |
| た | 地域公共交通活性化協議会 (P 83) | 「地域公共交通の活性化および再生に関する法律」に基づき、公共交通全般の課題に対応するために設立する協議会 |
| | 地域公共交通網形成計画 (P 1) | 「地域にとって望ましい公共交通網のすがた」を明らかにする「マスタープラン」としての役割を果たす。国が定める基本方針に基づき、地方公共団体が協議会を開催しつつ、交通事業者等との協議の上で策定。まちづくりと連携し、かつ面的な公共交通ネットワークを再構築するために実施する事業(地域公共交通特定事業など様々な取組)について記載 |
| | 昼間人口 (P 5) | 当該市町村の常住人口(当該住居に3か月以上にわたって住んでいるか、又は住むことになっている人)に当該市町村への流入人口と当該市町村からの流出人口を加減して算出した人口 |
| | 超小型モビリティ (P 54) | 自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動手段となる1人～2人乗り程度の車両 |
| | 定時定路線 (P 21) | バスなどで決まった時刻に決まったルートを実行する形態 |
| | デジタルサイネージ (P 48) | 屋外・店頭・公共空間・交通機関など、あらゆる場所で、ディスプレイなどの電子的な表示機器を使って情報を発信するシステム |
| | 鉄道(バス) 勢圏 (P 29) | 鉄道駅やバス停を中心とした、その駅やバス停を利用する人や貨物などが存在する範囲。明確な定義は定められておらず、各地域がそれぞれの実状に合わせて定義 |
| | デマンド (P 21) | バスなどで定まった路線を走るのではなく、利用者の呼出し状況により適宜ルートを変えて運行する形態 |
| | 都市機能誘導区域 (P 45) | 都市再生を図るため、医療施設、福祉施設、商業施設などの都市機能増進施設の立地を誘導すべき区域であり、市町村が策定する「立地適正化計画」で定められる区域 |
| | トリップ (P 33) | 人がある目的をもってある地点からある地点まで移動することの総称。1回の移動でいくつかの交通手段を乗り換えた場合も1つのトリップとして数える |
| な | 二次交通 (P 58) | 目的地となる鉄道駅等から観光地等までの交通 |

■ 用語集

| 用 語 | | 内 容 |
|-----|---------------------|---|
| な | ネーミングライツ (P 70) | スポンサー企業の社名やブランド名を名称として付与する権利で、「命名権」とも呼ばれる |
| | ノーマイカーデー (P 54) | 主に市町村が率先して地球温暖化対策や交通事故対策等に取り組むため、通勤時における自家用車の使用を控える取り組み |
| は | パーク&(バス)ライド (P 43) | 都心部などでの道路交通混雑を避けるために、都市の郊外部において自動車を駐車し、鉄道(バス)へ乗り換える手法 |
| | パーク&レール (P 54) | パーク&ライドと同義 |
| | バスロケーションシステム (P 54) | バスの位置情報をGPS(以下参照)などでリアルタイムに把握することにより、バスを待つ利用者にバスの接近や到着予測時刻などの情報を提供するもの |
| | バリアフリー (P 13) | 高齢者・障がい者等が社会生活していく上での物理的、社会的、制度的、心理的及び情報面での障害を除去するという考え方。公共交通機関のバリアフリー化とは、高齢者・障がい者等が公共交通機関を円滑に利用できるようにすること |
| | フィーダー(交通) (P 49) | 主に鉄道駅と接続して支線(フィーダー)の役割をもって運行されるバス等を指す |
| | ふるさと納税 (P 74) | 自身のふるさとや応援したい自治体に寄附ができる制度。手続きをすると、所得税や住民税の還付・控除が受けられ、同時に多くの自治体では地域の名産品などのお礼が受け取れる |
| ま | マイ電車 (P 70) | 兵庫県では、毎月最終金曜日を「マイバス・マイ電車の日」として、マイカーから公共交通への利用転換を呼びかけている |
| | マイバス (P 54) | |
| | ミニデイ (P 37) | ミニデイサービスの略であり、地域の公民館で高齢者が月1回程度集まり、レクリエーション、季節の行事を行い、楽しい交流の中で生きがいづくりや、閉じこもり防止、介護予防を行う事業 |
| | メッシュ(人口) (P 6) | 国土を緯度・経度により方形の小地域区画に細分し、この区画に統計調査の結果を対応させて編集したもの |
| | モビリティ・マネジメント (P 54) | 渋滞や環境、あるいは個人の健康等の問題に配慮して、適度に自動車に頼るライフスタイルから、適切に公共交通や自動車を「かしこく」使うライフスタイルへの転換を促す、一般の方を対象としたコミュニケーションを中心とした交通政策のことを指す |
| や | 夜間人口 (P 5) | 夜間に常住する人口 |
| | ユニバーサルデザイン (P 54) | あらゆる年齢、体格、能力の人が利用可能なように、都市空間や生活環境をデザインする考え方・その試み。バリアフリーはもともとあったバリア(障壁)を取り除くこと。それに対しユニバーサルデザインは、最初からバリアが取り除かれている(特別な対策をしない)状態を作ることを目指す |
| ら | ライフスタイル (P 72) | 生活の様式・営み方。また、人生観・価値観・習慣などを含めた個人の生き方 |

■ 用語集

| 用 語 | | 内 容 |
|-----|-----------------|---|
| 英字 | GPS (P.69) | Global Positioning System(グローバル・ポジショニング・システム)の略で、人工衛星を利用した測位システム(現在位置を測定するためのシステム) |
| | PC (P.69) | Personal Computer(パーソナル・コンピューター)の略で、パソコンともいう |
| | PDCAサイクル (P.83) | Plan(計画)、Do(実施)、Check(評価)、Action(改善)の頭文字を取ったものであり、行政政策などにあって計画から見直しまでを一貫して行い、さらにそれを次の計画・事業に生かそうという考え方 |