

地域公共交通再編方針（案）

平成 23 年 7 月 6 日

第 1 回 福崎町地域公共交通会議

— 目 次 —

頁

第1章	これまでの検討概要	1
1.1	検討に当たっての背景	1
1.2	これまでの検討内容	1
1.3	本資料の構成	2
第2章	福崎町の交通をとりまく現状と課題	3
2.1	人口関係	3
2.2	鉄道・バス・コミュニティ交通	5
2.3	福崎町民の日常的な移動状況	11
第3章	上位計画による「まちづくりの方向」及び「将来の都市像」	15
3.1	第4次総合計画による「まちづくりの方向」	15
3.2	都市計画マスタープランによる「将来の都市像」	16
第4章	地域公共交通再編方針（案）	18
4.1	基本理念（案）	18
4.2	交通機関別の役割	19
4.3	基本理念達成に向けた地域公共交通再編の考え方	19
4.4	めざすべき公共交通網の検討	20

第1章 これまでの検討概要

1.1 検討に当たっての背景

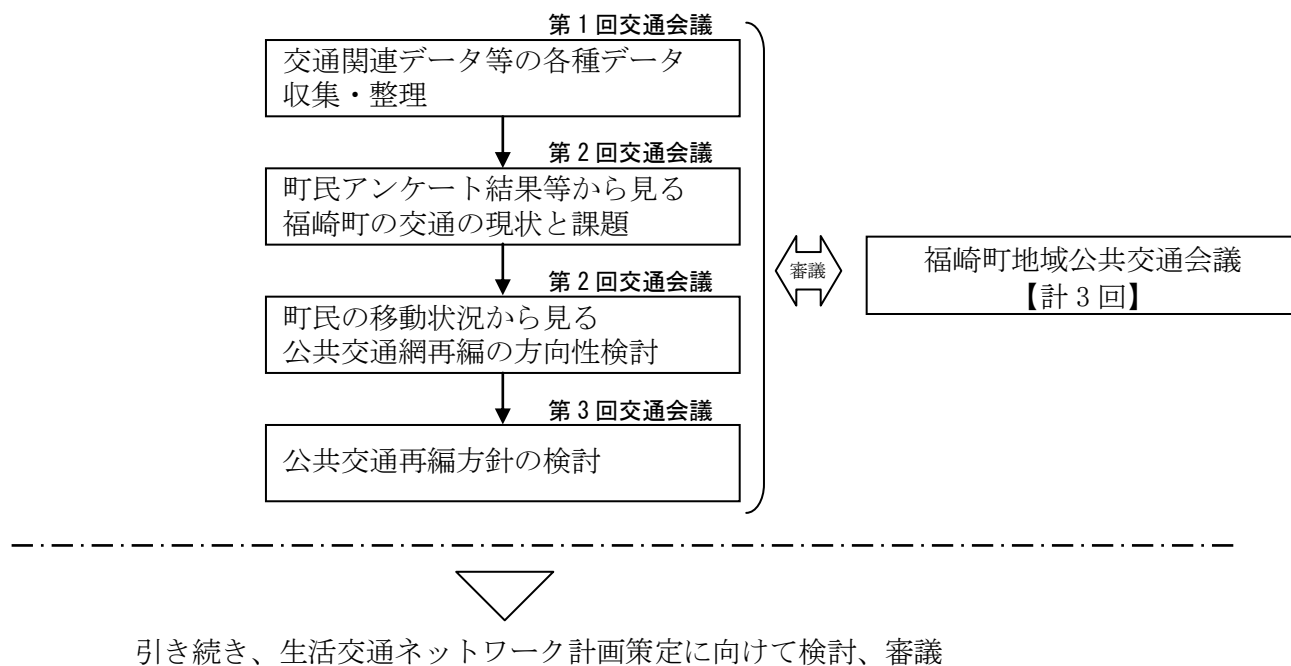
福崎町では、各集落を巡回して役場・文化センター等公共施設をつなぐコミュニティバス（サルビア号）を無料で運行し一定の成果を上げています。しかし、モータリゼーションの進展等の問題から、コミュニティバスを含む公共交通利用が減少しているとともに、厳しい財政状況のため、公共交通の維持継続困難の問題が生じています。

一方で、高齢化の進行や環境への負荷低減等の観点から、公共交通の必要性が増してきており、今後も持続可能なコミュニティ交通とするためには、より効率的な運営方針や、より効果的な運行方法など、公共交通活性化に向けた再編方針を検討する必要があります。

このような背景を受けて、地域公共交通会議の審議のもと、福崎町の今後の地域公共交通のあり方について検討を進めております。なお、平成23年度においては、生活交通ネットワーク計画を策定に向けて、さらに検討を進める予定です。

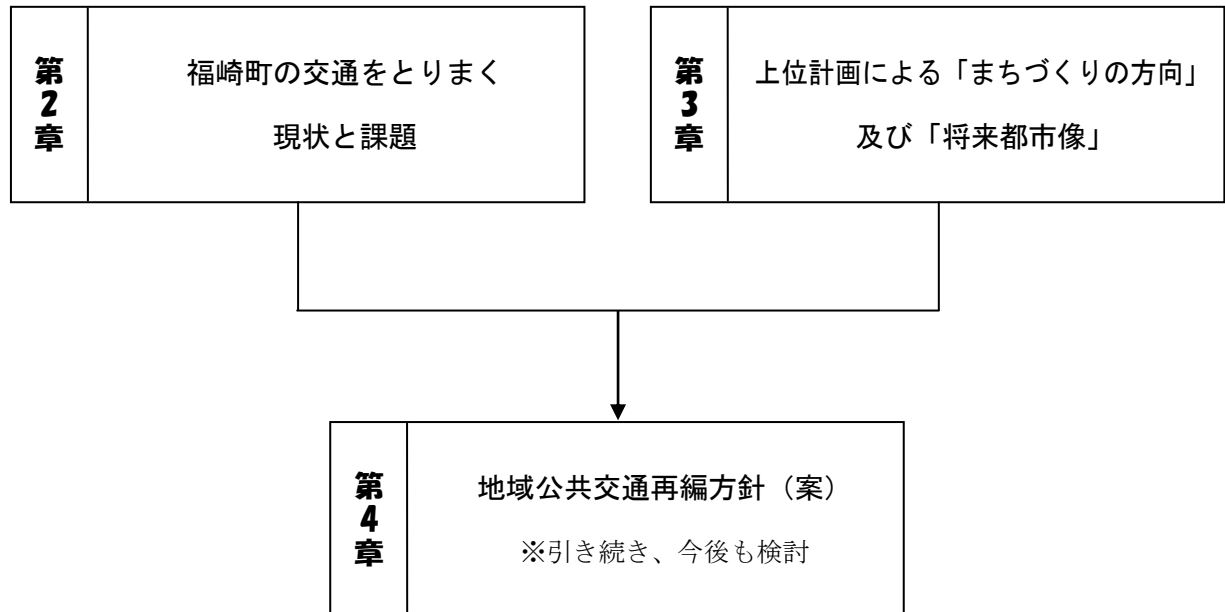
1.2 これまでの検討内容

平成22年度では、計3回の地域公共交通会議の審議のもと、下記の内容を検討しました。



1.3 本資料の構成

本資料は、地域公共交通会議での審議内容を受けて、これまでの検討内容を下記の構成でとりまとめたものです。なお、第4章の地域公共交通再編方針（案）は、現時点での案であり、今後も引き続き、検討を進めていきます。



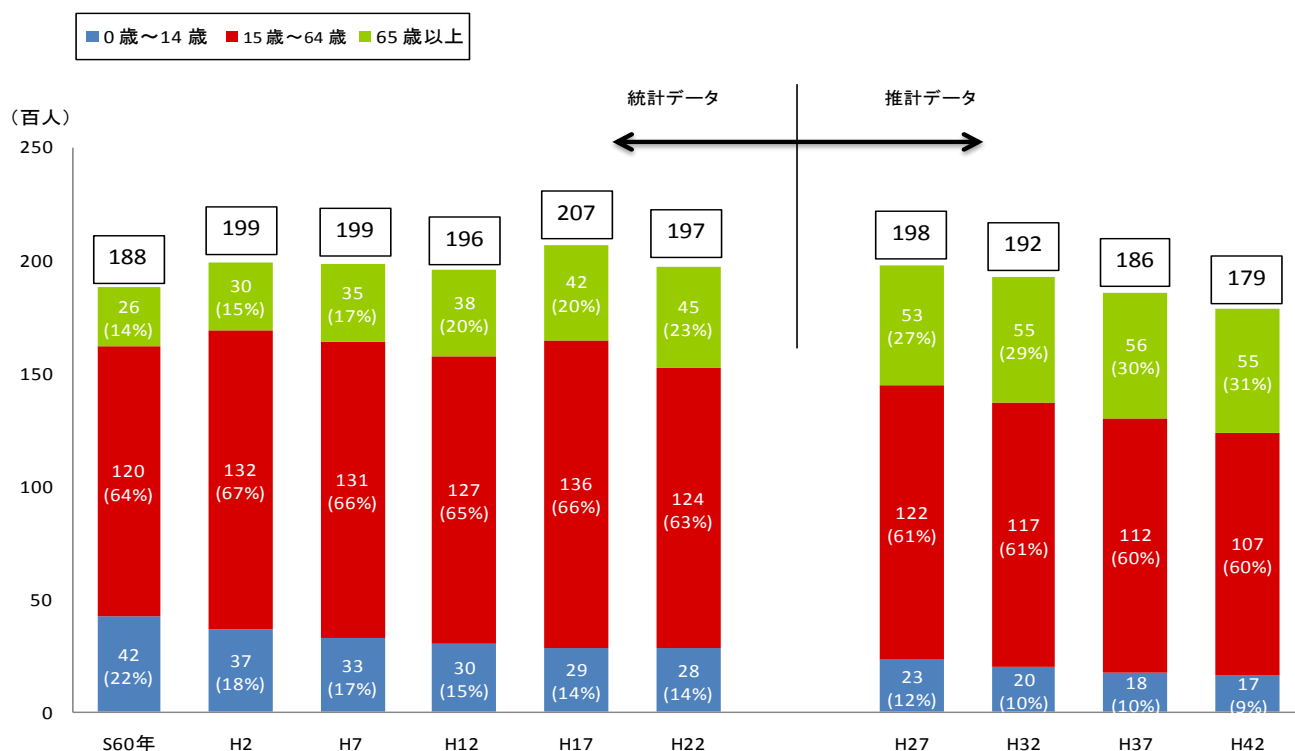
第2章 福崎町の交通をとりまく現状と課題

2.1 人口関係

(1) 年齢構成別人口の推移

- ・福崎町の人口は、平成17年（2005年）の約2.1万人をピークに人口減少が始まっています。
- ・また、少子高齢化も進展しており、今後もますます進展していくと予想されています。

< 福崎町の年齢構成別人口の推移 >



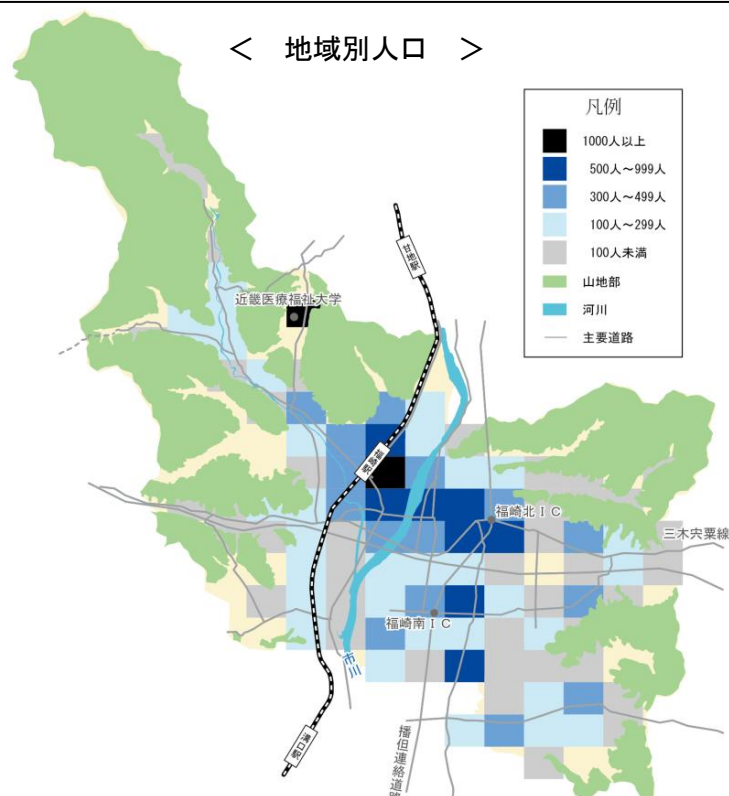
出典：H17年以前：国勢調査結果

H22年：福崎町統計データ（7月末現在）

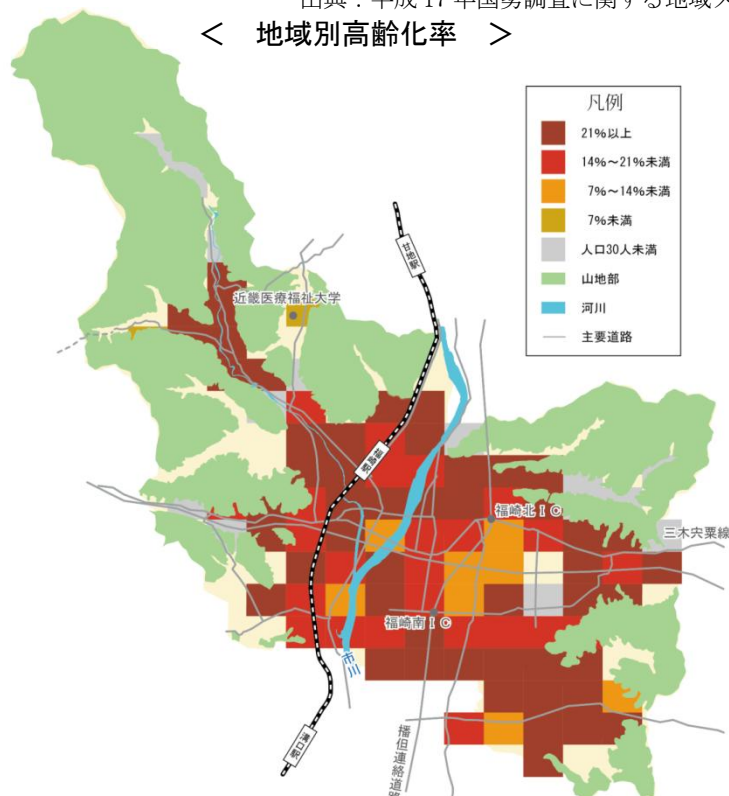
H27年以降：国立社会保障・人口問題研究所 市区町村別将来推計人口（平成20年12月推計）

(2) 地域別人口及び高齢化率

- ・ 福崎駅周辺等の一部を除いて、居住地が低密に広がっています。
(一般的に 1km² 当たり 4,000 人以上が人口密度が高い地域とされており、下図の四角は約 500m 四方 (0.25km² であることから、下図の 1,000 人以上が人口密度が高い地域となります。)
- ・ 町全域で高齢化率が高くなっています。
(一般的に 65 歳以上の人口が占める割合の高齢化率が 7% 以上になると高齢化社会、14% 以上になると高齢社会、21% 以上になると超高齢社会と言います。)



出典：平成 17 年国勢調査に関する地域メッシュ統計 (500m メッシュ)

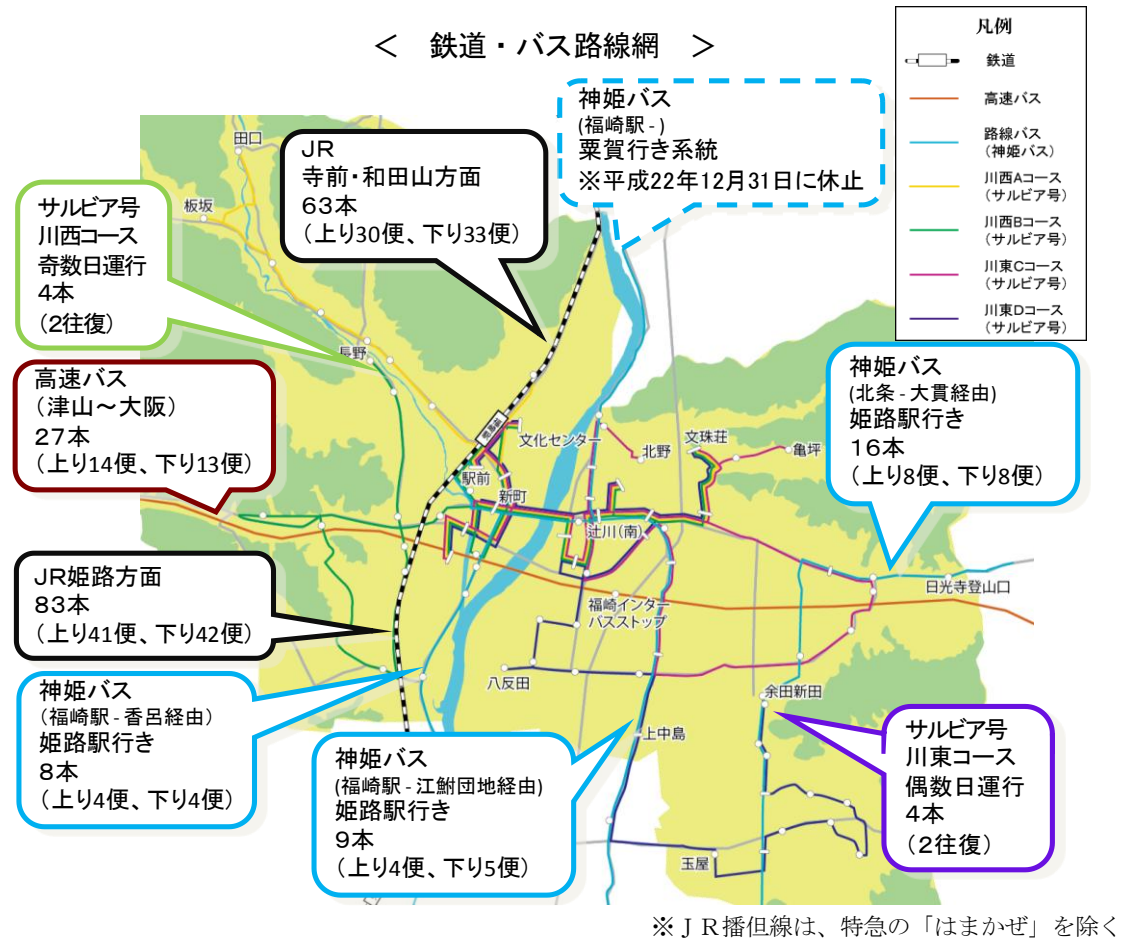


出典：平成 17 年国勢調査に関する地域メッシュ統計 (500m メッシュ)

2.2 鉄道・バス・コミュニティ交通

(1) 公共交通網及び運行状況

- ・福崎町には、ＪＲ播但線、高速バス、路線バス、コミュニティ交通としてサルビア号、タクシーが運行しています。



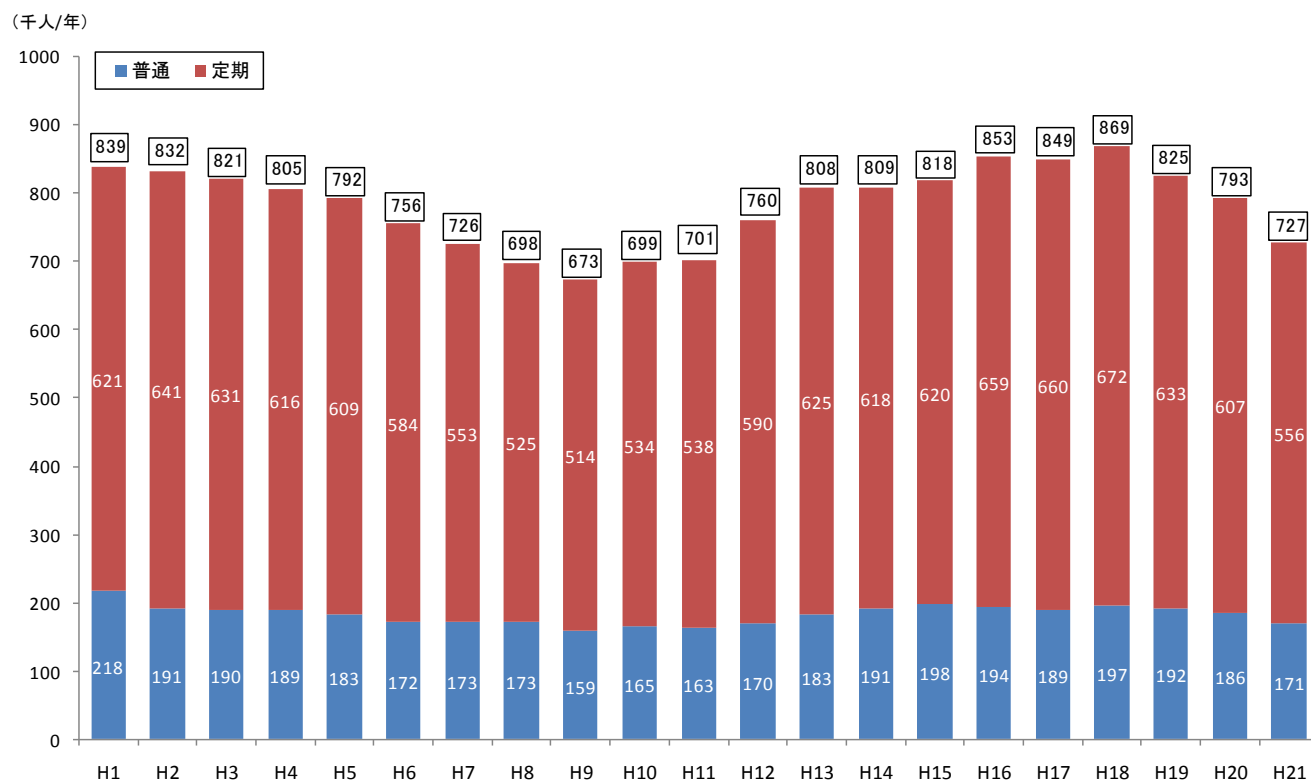
＜ サルビア号の概要 ＞

ルート	各集落を巡回して、役場・文化センター等の公共施設をつなぐ	
運賃	無料（誰でも乗車可能）	
運行日	隔日運行（川西コースが奇数日、川東コースが偶数日） ※土日祝も運行、秋祭り（10月の2日間）と12/31～1/3は運休	
運行本数	2往復（各コースとも午前1往復、午後1往復）	
添乗員	1名：バスの乗り降りを補助する人	

(2) 鉄道の現状

- ・電化・高速化や近畿福祉大学が開校（短期大学から四年制へ移行）したこと等により、平成10年（1998年）以降は福崎駅利用者が増加していましたが、平成19年（2007年）以降は学生の利用者数が減少したこと等により、乗車人員が減少しています。
- ・また、福崎駅の駅前広場は狭く、送迎車と歩行者（福崎駅利用者）が輻輳して、安全な状態とは言えません。

< 福崎駅年間乗車人員 >



出典：福崎町統計データ

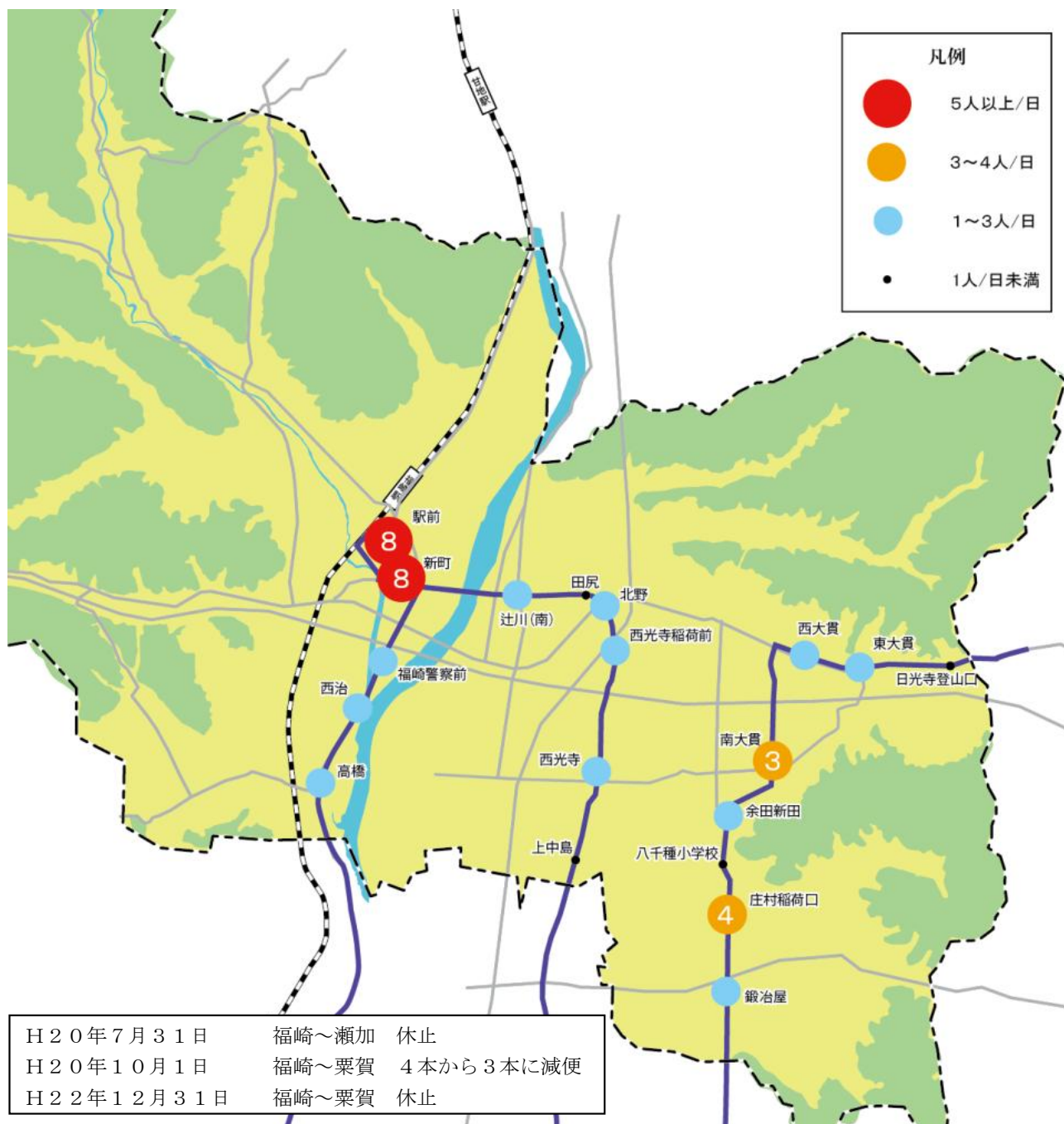
< 朝ピーク時における福崎駅駅前広場の現状 >



(3) 路線バスの現状

- ・ 駅前，新町の利用者数が多くなっているものの、1 日 10 人未満となっています。
- ・ 平成 20 年以降、福崎町の路線バスは利用者数の減少から、2 系統が休止されています。

< バス停別乗降者数(平日 1 日) >

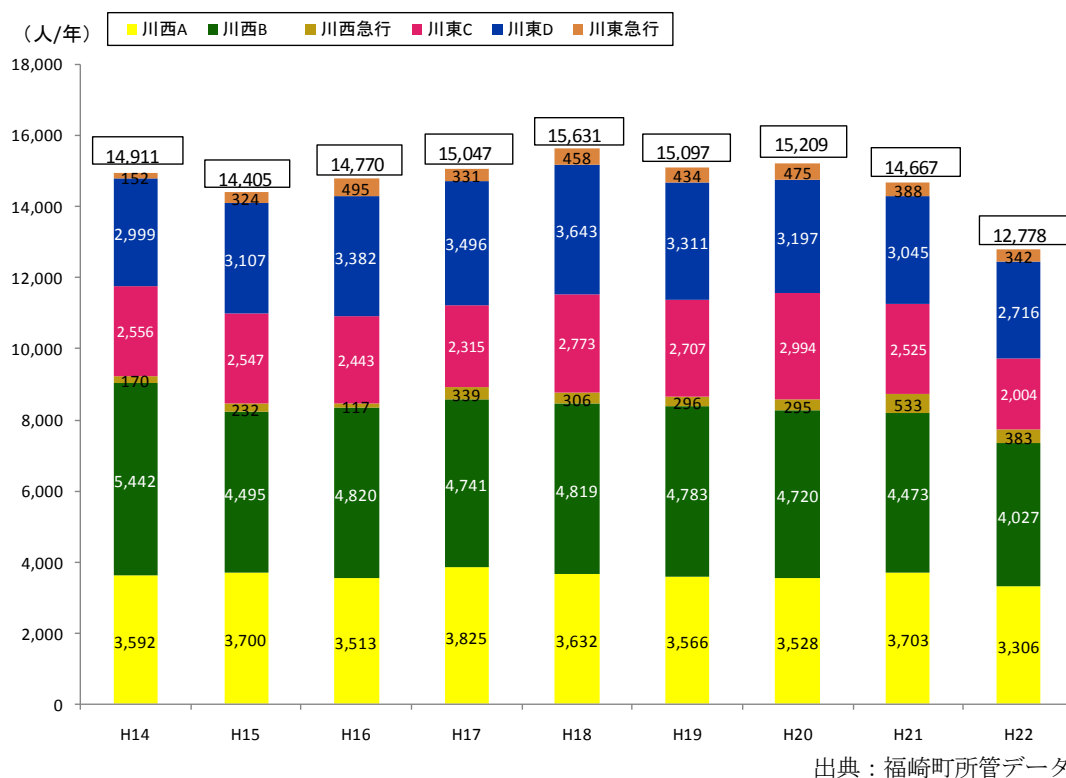


出典：福崎町所管データ（神姫バス提供データ平成 22 年度実施調査）

(4) サルビア号の現状

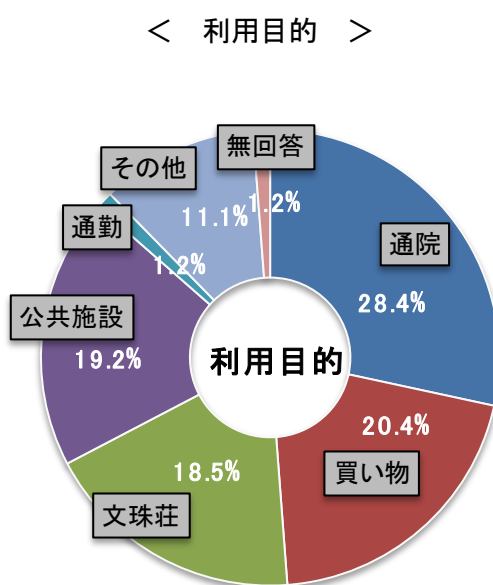
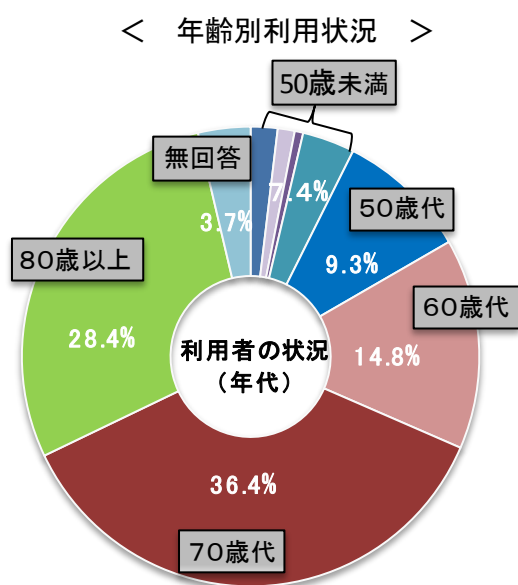
① サルビア号の年間乗車人員の推移

- ・サルビア号の乗車人員は 15,000 人前後で、ほぼ横ばい状態で推移していましたが、最近は一減少傾向となっています。
- ・1 日当たり利用者数は約 40 人と少なく、利用者が固定していると考えられます。



② サルビア号の利用状況

- ・サルビア号は、利用者の約 8 割が 60 歳以上の高齢者となっており、利用目的は通院・買物目的が約半数で、文珠荘・公共施設を含めると 8 割以上となります。



回答者数計のべ 163 人

出典：サルビア号に関するアンケート（平成 19 年度実施）

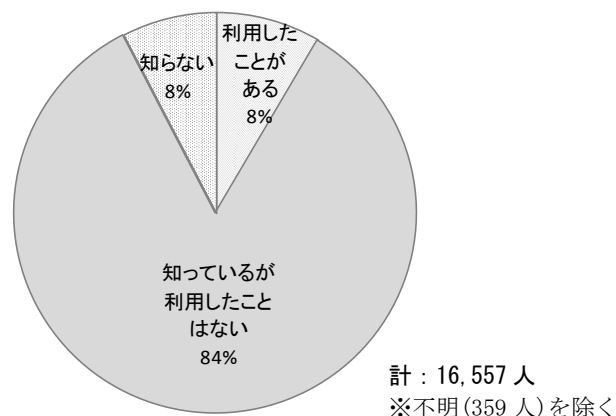
回答者数計のべ 163 人

出典：サルビア号に関するアンケート（平成 19 年度実施）

③ サルビア号の認知度及び利用経験の有無

- ・福崎町民の 9 割以上の方がサルビア号を知っていますが、利用したことがある人は 1 割未満と少ないです。

< サルビア号の認知度及び利用状況 >



出典：住民の移動に関するアンケート（平成 22 年度実施）

④ サルビア号と自家用車の所要時間の比較

- ・サルビア号は全ての集落を運行し迂回しているため、サルビア号を利用した場合の各地区から役場周辺までの所要時間は、自家用車と比較して約 2 倍～4 倍かかっています。

< 各地区から役場周辺までのサルビア号と自家用車の所要時間の比較 >

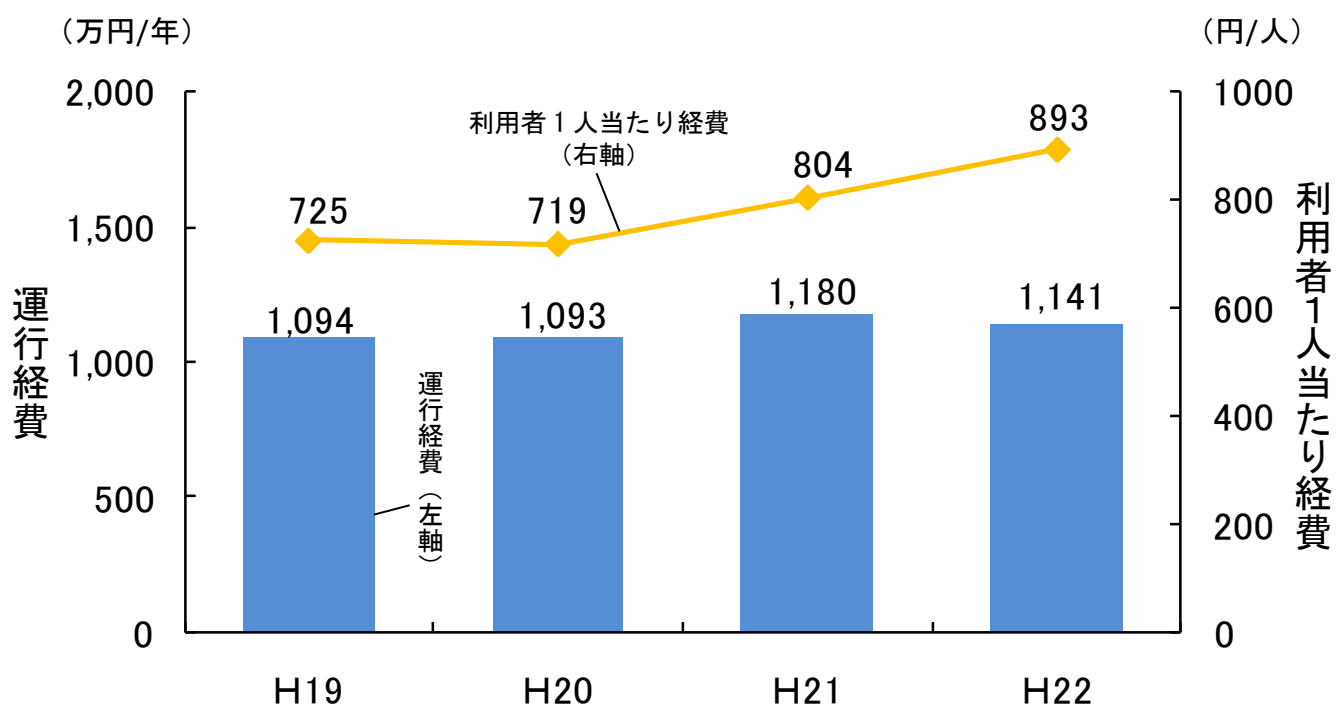
ルート	距離		所要時間	
	サルビア号	自家用車	サルビア号	自家用車
川西A (田口→役場)	11.1km	5.5km	30分	12分
川西B (高橋→役場)	7.2km	2.8km	25分	6分
川東C (東大貫→役場)	4.6km	3.0km	8分	6分
川東D (余田新田→役場)	9.8km	2.8km	25分	6分

※サルビア号のルートに右回り、左回りがある場合は、短い方を採用
サルビア号の所要時間は時刻表より算出
自家用車の所要時間は平成 17 年度道路交通センサスによる福崎町のピーク時平均速度が最も低かった県道三木穴栗線の 27.7km/h を用いて算出

⑤ サルビア号の運行経費と利用者1人当たりの費用

- ・サルビア号の運行経費は、補助員委託料等も含め年間約1,100万円となっています。
- ・利用者1人当たりの経費は、年々増加傾向にあり、平成22年度においては利用者1人に対して約900円の経費がかかっています。

年度	運行委託料 【円/年】	その他経費 (補助員委託料) 【円/年】	合計 【円/年】	年間利用者数 【人/年】	1人当たり経費 【円/人】
19	8,436,750	2,503,800	10,940,550	15,097	725
20	8,436,750	2,496,845	10,933,595	15,209	719
21	9,301,000	2,496,845	11,797,845	14,667	804
22	8,910,000	2,496,149	11,406,149	12,778	893

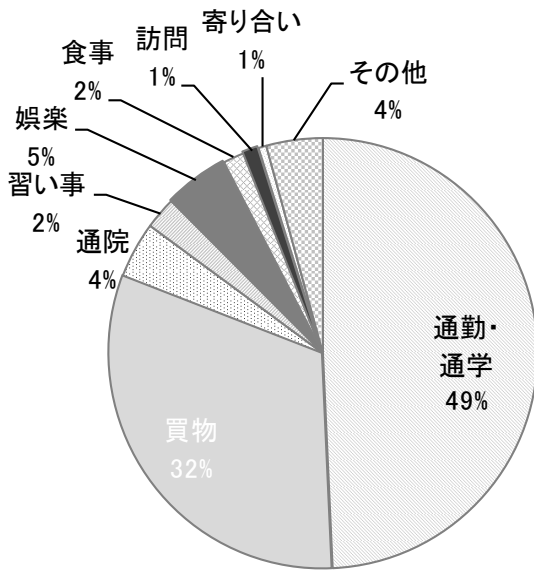


2.3 福崎町民の日常的な移動状況

(1) 移動目的及び利用交通手段

- ・福崎町民の移動目的は、通勤・通学が約 5 割、買い物が約 3 割となっており、他の目的は全て 1 割未満となっています。
- ・目的地までの主な交通手段は、クルマ（運転）が 7 割を占めています。一方で、他の交通手段は全て 1 割未満となっており、サルビア号は 0.5%と非常に少ないです。
- ・目的別利用交通手段を見ると、通勤ではクルマ（運転）が約 9 割を占めており、通学では鉄道と自転車が約 4 割と多くなっています。買い物ではクルマ（運転）が約 5 割、クルマ（送迎）が約 2 割と多くなっています。

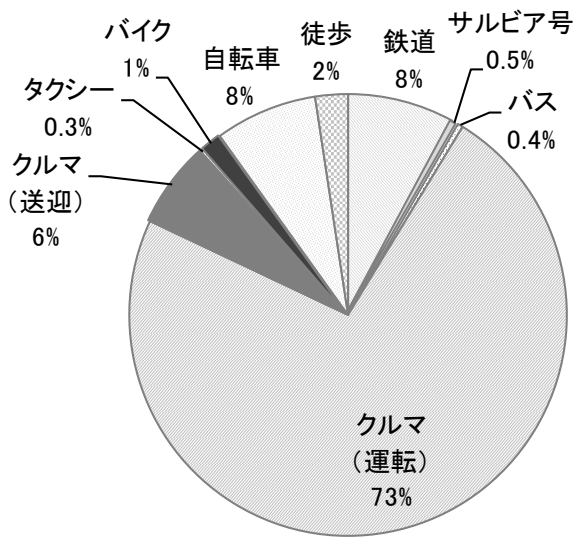
< 移動目的 >



計：13,796 人/日

※不明(222 人/日)を除いています。
行き先だけを示しており、帰りの移動は含まれていません。

< 目的地までの主な交通手段 >



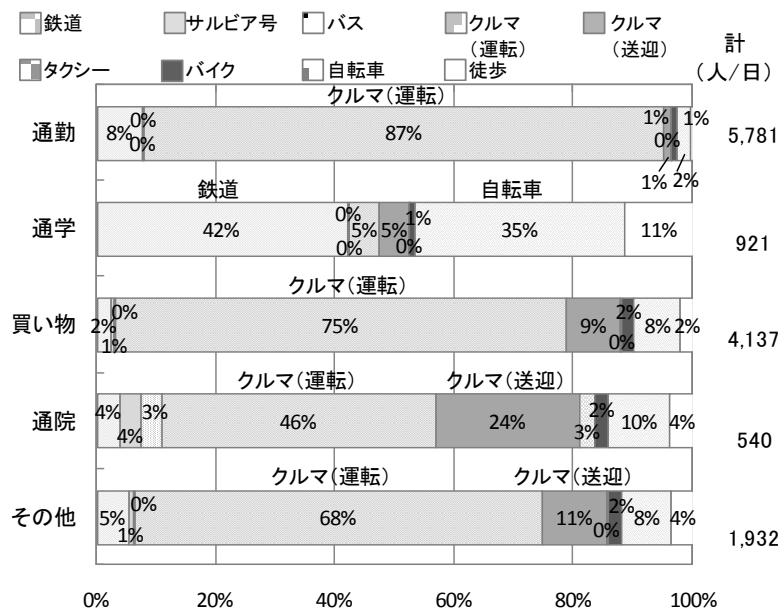
計：13,491 人/日

※不明(527 人/日)を除いています。
行き先だけを示しており、帰りの移動は含まれていません。

出典：住民の移動に関するアンケート（平成 22 年度実施）

出典：住民の移動に関するアンケート（平成 22 年度実施）

< 目的別利用交通手段 >

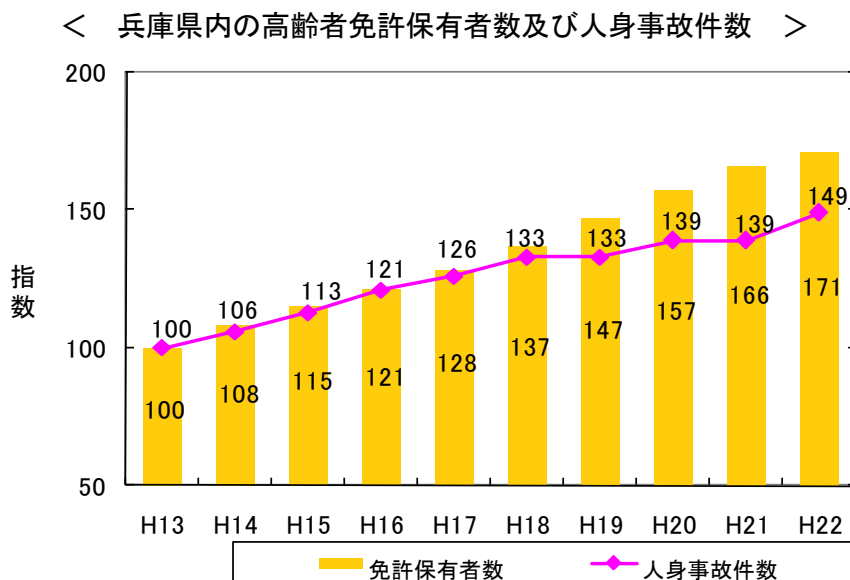


※目的不明や利用交通手段不明を除いています。

出典：住民の移動に関するアンケート（平成 22 年度実施）

(2) 高齢者ドライバーの交通事故状況

- ・高齢者の免許保有者数の増加とともに、高齢者ドライバーが加害者（第1当事者）となる人身事故件数も10年間で、約1.5倍と急増しています。



注1) 免許保有者数、人身事故件数とも平成13年を基準とした兵庫県内の推移を指数で示しています。

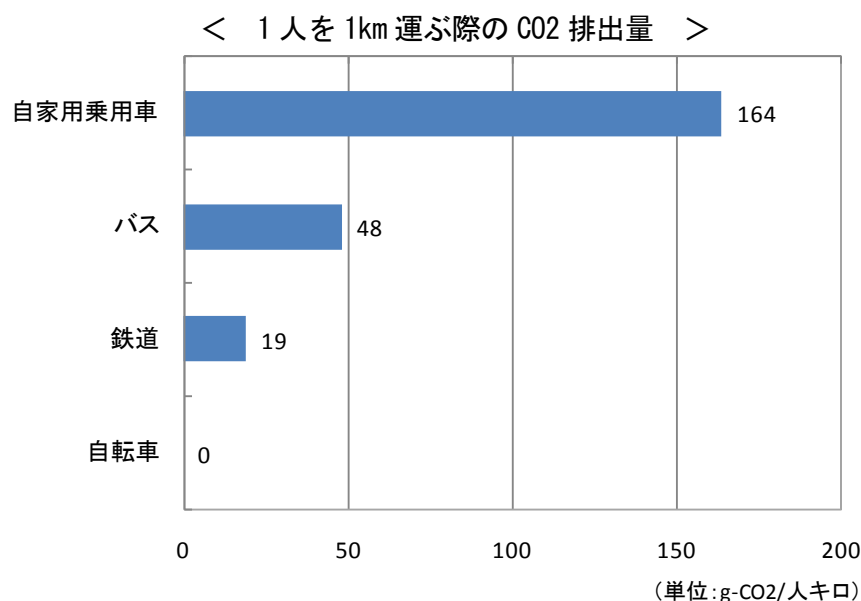
注2) 人身事故件数は、第1当事者（原付以上）の件数を示しています。

第1当事者とは交通事故に関係した者のうち、過失（違反）が最も重いものをいい、過失（違反）同程度の場合は、被害の軽いものをいいます。

出典：兵庫県警ホームページ

(3) 全国的な環境意識への高まり

- ・バスや鉄道はクルマと比べて環境にやさしい移動交通手段であることから、CO₂排出量削減等の目的から、クルマから公共交通への利用転換が全国的に推進されるなど、全国的に環境意識が高くなってきています。



出典：運輸・交通と環境 2010年度版

(4) クルマを気軽に利用しづらく移動に困っている人の抽出と移動内容

① クルマを気軽に利用しづらく移動に困っている人の抽出

- ・クルマを気軽に利用しづらい人を「クルマの免許なし」「家にクルマの保有なし」「70 歳以上」の条件にどれか 1 つでも該当する人としめすと約 5,100 人が該当し、15 歳以上の福崎町民約 17,000 人の約 3 割を占めています。
- ・さらに、クルマを気軽に利用しづらい人約 5,100 人のうち、移動する際に公共交通に関する問題を感じている人は約 1,500 人と多くなっています。

15 歳以上の福崎町民：16,910 人（平成 22 年 7 月現在）※1

クルマを気軽に利用しづらい人：5,103 人（この内、1 日当たり 3,304 人が移動）

【条件】

- ・「クルマの免許なし」
- または
- ・「家にクルマの保有なし」
- または
- ・「70 歳以上」※2

なおかつ

クルマを気軽に利用しづらく移動に困っている人：1,520 人
（この内、1 日当たり 667 人が移動）

【条件】

- ・移動する際に公共交通に関する問題を感じている人※3

※1 15 歳未満 2,823 人を含めると、福崎町人口は 19,733 人

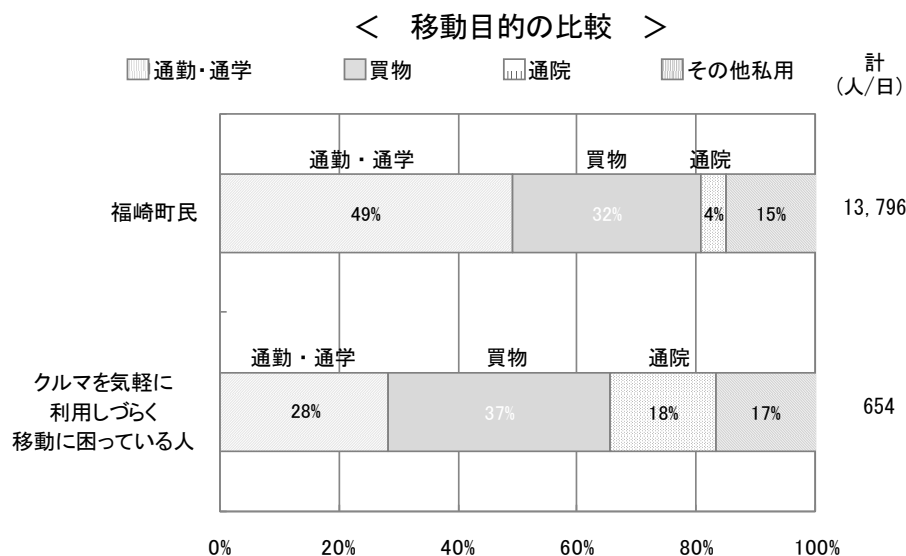
※2 自動車運転免許更新時に高齢者講習が必要

※3 「送迎してもらったのが何かと大変（時間を合わせなければいけない、気をつかうなど）」「目的地や駅に行くバスがない」「バスはあるが利用しにくい」

出典：住民の移動に関するアンケート（平成 22 年度実施）

② クルマを気軽に利用しづらく移動に困っている人の移動内容

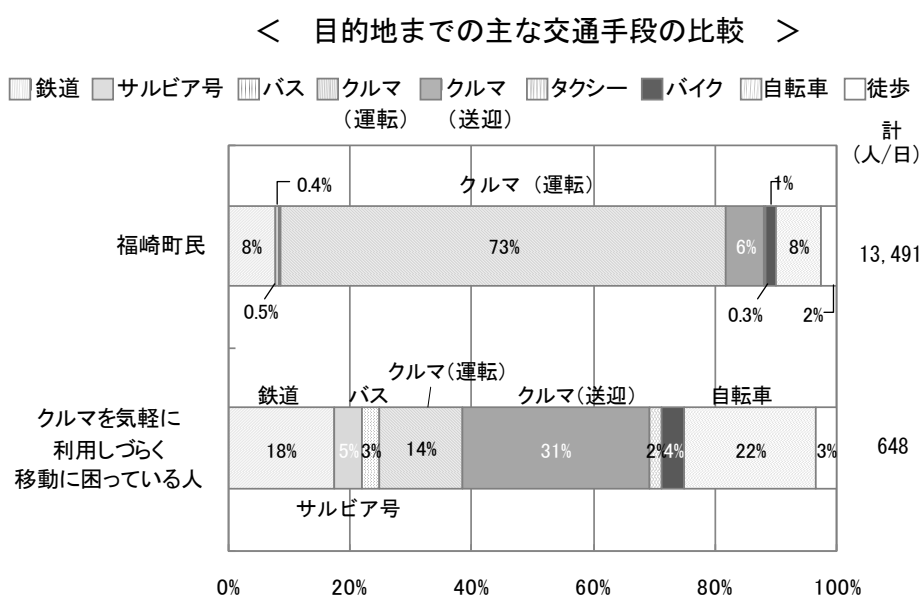
- ・クルマを気軽に利用しづらく移動に困っている人の移動目的は、福崎町民全体と比較して買物・通院目的が多くなっており、買物・通院目的が半数以上を占めています。



※不明を除く

出典：住民の移動に関するアンケート（平成 22 年度実施）

- ・クルマを気軽に利用しづらく移動に困っている人の目的地までの主な交通手段は、福崎町民全体と比較して、サルビア号を含め公共交通とクルマ（送迎）、自転車の利用が多くなっています。



※不明を除く

出典：住民の移動に関するアンケート（平成 22 年度実施）

第3章 上位計画による「まちづくりの方向」及び「将来の都市像」

3.1 第4次総合計画による「まちづくりの方向」

福崎町第4次総合計画（後期基本計画）では、まちづくりの基本方向を以下のとおり示しています。

＜ 福崎町第4次総合計画（平成21年改訂）の概要 ＞

【まちの将来像】

活力にあふれ
風格のある
住みよいまち

【目標年次】

平成25年度（2013年度）

【まちづくりの基本方向】

1. 参画と協働でつくるまちづくり
2. よく学び人と文化をはぐくむまちづくり
3. 健康で安心してくらせるまちづくり
4. 快適でうるおいのあるまちづくり

《道路・交通》

●人と環境面に配慮した道路整備・交通体系

○公共交通への転換

J R福崎駅周辺における交通結節点機能の充実を図ることにより、公共交通機関の利便性を向上させ、活性化を促すとともに自動車から環境負荷の小さい公共交通機関への転換を図ります。また、住民の町内公共交通手段を確保するため、巡回バスの充実や新たな交通システムの検討を進めます。

○エコドライブなどの啓発、普及

地球温暖化対策推進のため、エコドライブ、マイバス・マイ電車の日、時差通勤、ノーマイカーデーなどの啓発、普及に努めます。

○駐車場・駐輪場の整備

駅周辺整備に関連してパークアンドライド等のための駐車場及び駐輪場の整備・拡充を検討します。

《市街地整備》

●J R福崎駅周辺整備の推進

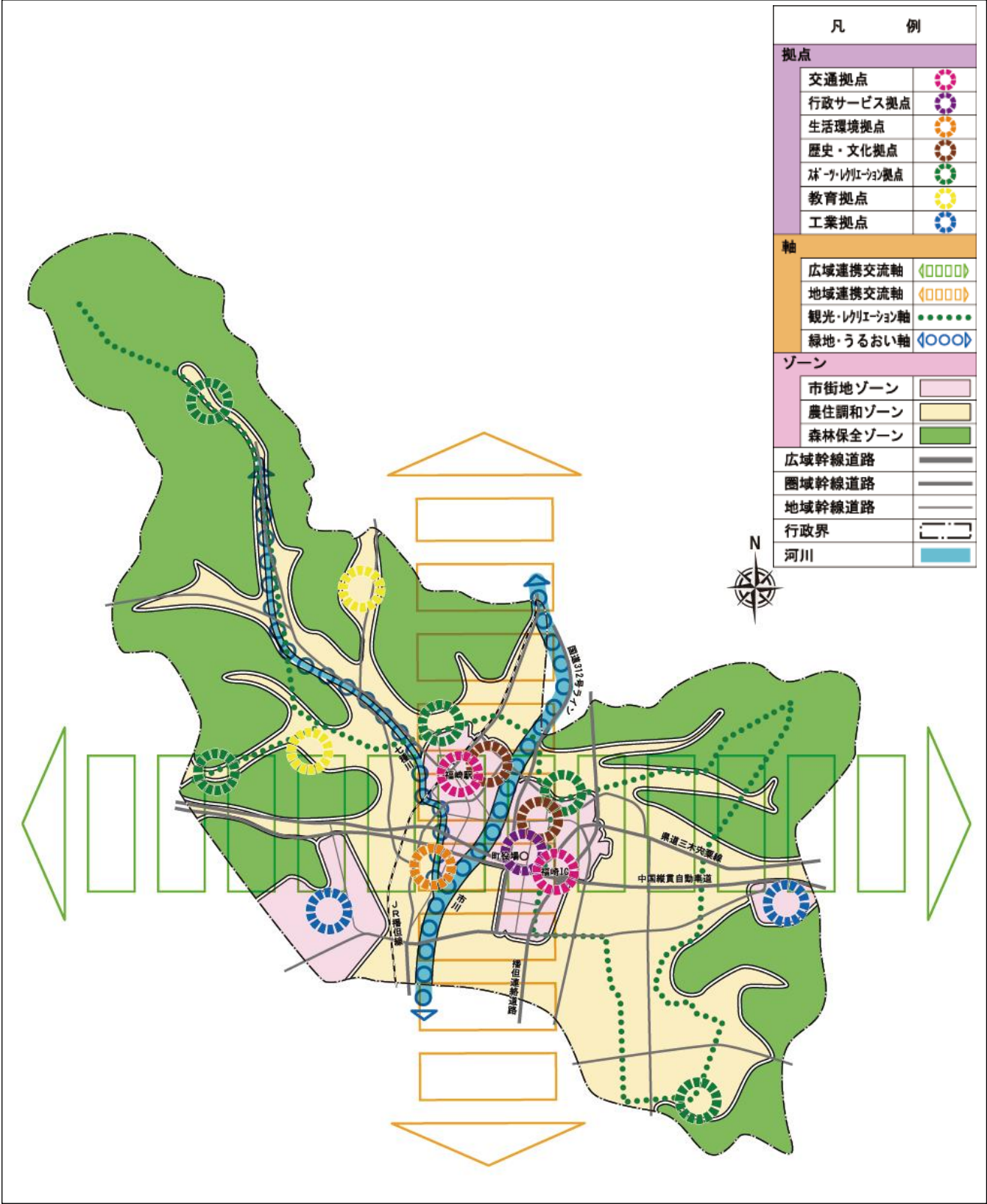
駅前広場や道路網の未整備などによる交通混雑、緑地・オープンスペースの不足、路上駐車の影響など様々な課題を解決するため、土地区画整理事業や遊休地の有効活用により、本町の玄関口にふさわしい魅力と活力あるJ R福崎駅周辺整備に努めます。また、周辺の工場跡地については、周りの環境に調和した土地活用が図れるよう調整します。

5. 自然にやさしい安全なまちづくり
6. 活力にあふれのびゆくまちづくり

3.2 都市計画マスタープランによる「将来の都市像」

(1) 将来都市構造

現況の都市構造を踏まえ、次項の「将来の都市構造の考え方」により、以下のような将来都市構造の実現をめざします。



(2) 将来の都市構造の考え方

① 既成市街地と新市街地の共栄

- ・既成市街地と新市街地の両市街地が発展していくためには、市街地の道路整備とあわせ両市街地を結ぶ道路網の構築が最優先であり、町域全体をとらえた観点での計画・整備を推進します。
- ・したがって、幹線道路と地域幹線道路及び鉄道等との有機的結合により市街地内の交通を円滑に処理して、住民の利便性・安全性の確保を地域活性化の起爆剤としていきます。
- ・このため、既成市街地では福崎町の玄関口といえる福崎駅周辺の商業振興のための土地利用と、福崎駅へのアクセス強化を図った道路網により健全な市街地を形成していきます。また、新市街地では幹線道路を活用した土地利用と道路網により健全な市街地を形成していきます。

② まちの拠点づくり

- ・既存もしくは計画施設及び道路網を基に、将来土地利用の骨格をなす拠点を定め、市川で区分される市街地が二極構造の生活圏を有していることに配慮して、機能によっては、両市街地に分散して配置し、周辺土地利用の誘導を含めた拠点づくりを目指していきます。

③ まちの機能の活用とネットワーク

- ・まちの機能は有機的に結ばれてこそ、その威力が最大限に活用されることから、まちの機能を結ぶ軸の役割を前頁のとおり定め、その役割の維持もしくは強化を図っていきます。

(3) 交通施設の整備方針

- ・安全で円滑な交通処理を行うとともに、地域活性化を促し地域相互の交流を深める体系的な道路網・交通結節点の整備を図ります。
- ・都市計画道路については、近年の社会情勢を勘案し、県や住民とともに路線ごとの必要性を検討しながら整備を進めます。
- ・J R 福崎駅は快適な利活用に向けた検討を進めるとともに、駅前広場や周辺道路、密集市街地への対応も含めた駅周辺整備に取り組みます。
- ・また、福崎工業団地周辺の交通渋滞を解消するため、通勤者に鉄道利用を考慮してもらう施策を検討し、町外へのアクセス手段の充実も含めた取り組みを推進します。

第4章 地域公共交通再編方針（案）

4.1 基本理念（案）

本計画は、福崎町総合計画の都市像である「活力あふれ 風格のある 住みよいまち」を見据えた上で、福崎町の交通をとりまく現状と課題及びまちづくりの方向や将来の都市像を踏まえ、今後のさらなる高齢化の進展等の時代の変化に即応し、クルマだけに頼らない誰もが安全で円滑に移動できる交通体系の確立をめざして、以下を基本理念とします。

交通をとりまく現状と課題

(1) 人口関係

- ・少子高齢化の進展
- ・福崎駅周辺等の一部を除いて低密に広がる居住地
- ・町全域で高くなっている高齢化率

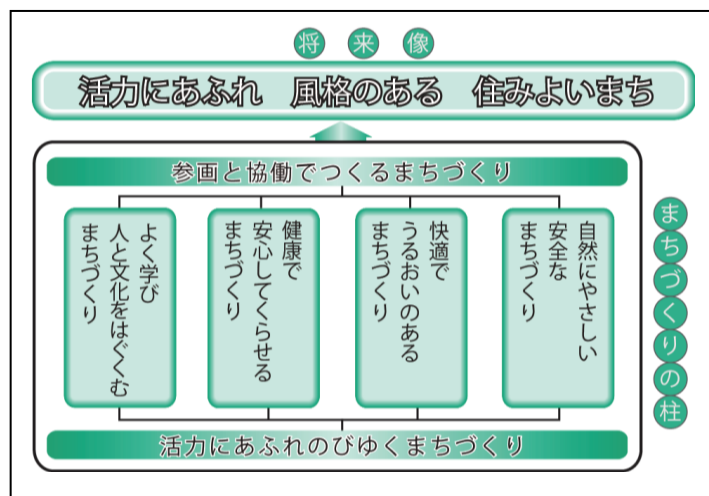
(2) 鉄道・バス・コミュニティ交通

- ・減少している鉄道・バス利用者
- ・送迎車と歩行者（福崎駅利用者）が輻輳する狭い駅前広場
- ・認知度は高いが、利用が少ないサルビア号
- ・上記の原因としては、便数が少ないことや集落を廻って迂回していることも考えられる

(3) 自動車交通を含めた交通体系全般

- ・過度にクルマに依存している交通体系
- ・増加している高齢ドライバーの自動車事故
- ・全国的に見られる環境意識への高まり
- ・「クルマを気軽に利用しづらく移動に困っている人」は約1,500人
- ・今後さらに高齢化が進展すると予想されていることから、このような「移動に困っている人」はさらに増加すると想定されるため、移動手段確保の対応が必要

まちづくりの方向（第4次総合計画）



将来の都市像（都市計画マスタープラン）

- 既成市街地と新市街地の共栄
- まちの拠点づくり
- まちの機能の活用とネットワーク

基 本 理 念

クルマがなくても活動できるまちをめざして

4.2 交通機関別の役割

現在の福崎町の公共交通は、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者という多様な交通事業者によって支えられています。基本理念達成に向けては、今後もさらに町民、各交通事業者、行政が連携して、福崎町の公共交通を保持しつづけることが重要であり、そのためにも交通機関別に役割を分担していくことが重要です。

鉄 道	
高 速 バ ス	} : 町外との交流を支える基幹軸としての役割
路 線 バ ス	
福崎コミュニティ交通 (サルビア号)	
タ ク シ ー	: その他の公共交通では対応できない需要への対応 (鉄道・バス・コミュニティ交通運行地域外の需要への対応) (鉄道・バス・コミュニティ交通運行時間外の需要への対応) (急用な移動への対応)
ク ル マ	: クルマを気軽に利用できる人の移動手段としての役割

4.3 基本理念達成に向けた地域公共交通再編の考え方

基本理念達成に向けて、以下の考え方に基づいて福崎町の地域公共交通整備及び再編を進めます。

- 将来の都市像に合わせて、まちの機能や拠点を活用できるような交通ネットワーク整備が必要
- 超高齢社会に対応し、かつ、公共交通を必要としている人（クルマを気軽に利用しづらく移動に困っている人など）の移動に対応した生活交通ネットワーク整備が必要
- 限られた財源の中で、効果・効率的に地域公共交通を確保・維持・改善することが必要
- 上記のことから、サルビア号ルートの迂回が多い、便数が少ないなど、非効率で利用が少ないサルビア号の再編が必要**
- クルマに頼り過ぎず、健康で快適な暮らしを維持するためにも、鉄道・バス・タクシーなどの公共交通を維持できるよう、公共交通の利用促進が必要
- 隣接市町と連携し、町外との交流を活性化させる交通施策が必要
- 福崎駅などの拠点における交通結節機能の強化が必要

4.4 めざすべき公共交通網の検討

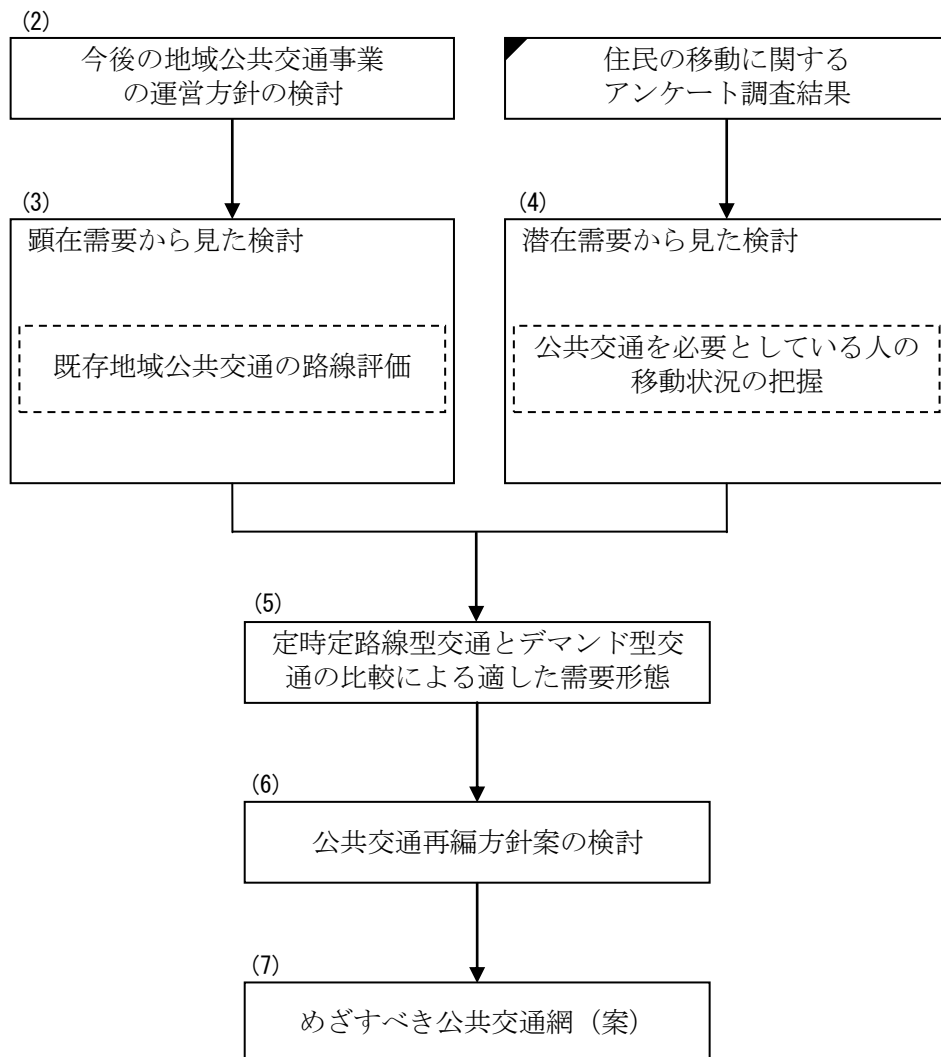
(1) めざすべき公共交通網の検討方法

めざすべき公共交通網を検討するに当たっては、顕在需要から見た検討と潜在需要から見た検討の双方から検討を行い、福崎町のめざすべき公共交通網を検討します。

既存路線の顕在需要から見た検討としては、「今後の地域公共交通事業運営方針」を定め、既存路線の評価を行います。

また、潜在需要から見た検討としては、住民の移動に関するアンケート調査結果を用いて、公共交通を必要としている人の移動状況を把握します。

< めざすべき公共交通網検討フロー >



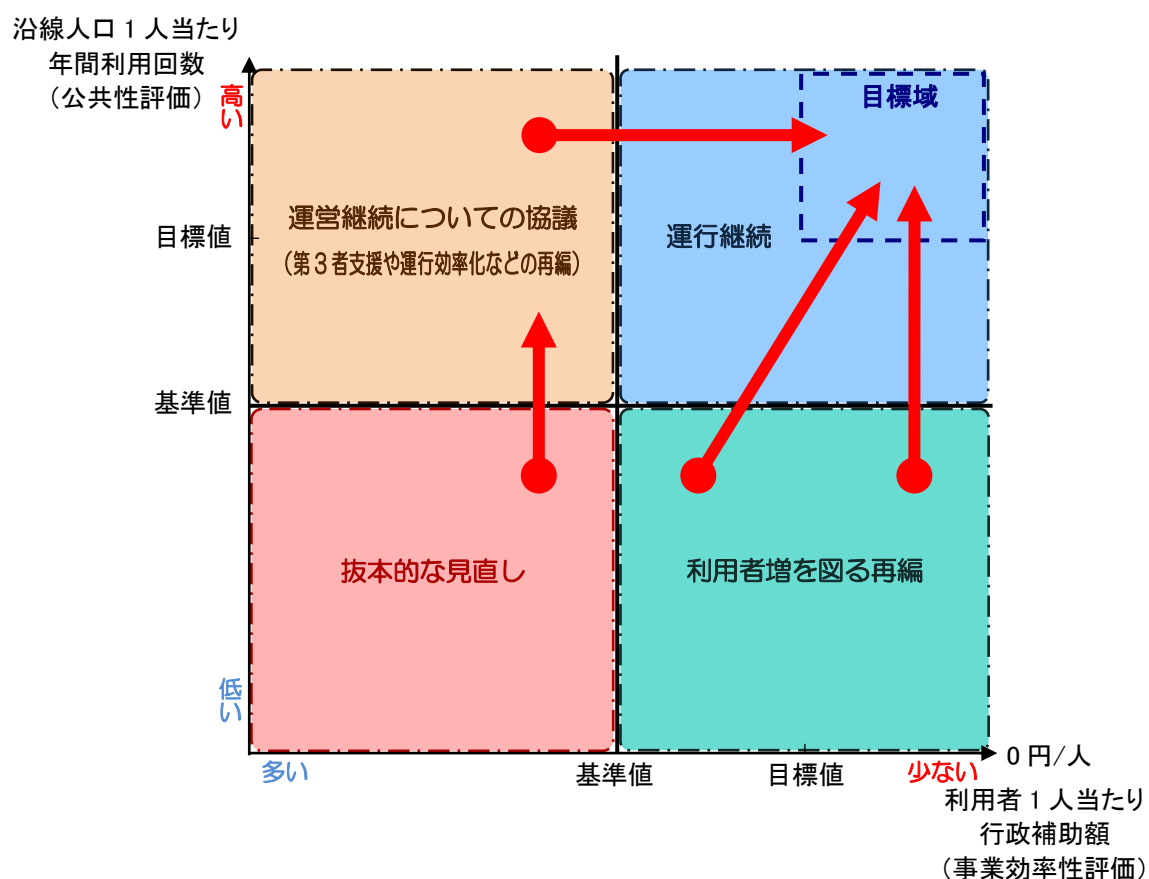
(2) 今後の公共交通事業運営方針

現在のサルビア号や路線バスなどの地域公共交通事業には、公共性の観点から、行政の補助として公費が投入されています。しかし、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ないため、一定の事業効率性も必要です。

したがって、地域公共交通事業を事業効率性と公共性の2つの視点から評価し、今後の地域公共交通事業の運営方針を定めます。

事業効率性評価は「利用者1人当たり行政補助額」を、公共性評価は「沿線人口1人当たり年間利用回数」と設定し、下記に示すように2軸で評価します。事業効率性評価・公共性評価それぞれには基準値と目標値を設定し、2軸とも評価が高い右上の目標域をめざします。

< 地域公共交通事業運営方針 >



なお、事業効率性評価及び公共性評価の基準値は、現状よりも悪化しないことを最低条件として設定します。また、目標値はそれぞれの基準値の2倍改善した値とします。

事業効率性評価の「利用者1人当たり行政補助額」の基準値は、サルビア号及び路線バスの福崎町内における全バス停の年間総利用者数が約20,000人、福崎町内におけるサルビア号及び路線バスの年間行政補助総額が約14,000,000円であることから、「700円/人」と設定します。また、目標値は基準値の半分である「350円/人」と設定します。

公共性評価の「沿線人口1人当たり年間利用回数」の基準値は、サルビア号及び路線バスの福崎町内における全バス停の年間総利用者数が約20,000人、福崎町の人口が約20,000人であることから、「1.0回/人」と設定します。また、目標値は基準値の2倍である「2.0回/人」と設定します。

< 福崎町内におけるサルビア号及び路線バスの年間利用者数と行政補助額 >

		年間利用者数 【人/年】	行政補助額 【円/年】
サルビア号		12,778	11,406,149
路線バス	福崎駅～高橋～町境界（～姫路駅）	2,388	1,183,000
	福崎駅～上中島～町境界（～姫路駅）	1,630	991,000
	北条駅～大貫～町境界（～姫路駅）	2,579	389,000
合計		19,375	13,969,149

※ 年間利用者数：福崎町内における全バス停の年間乗降者数を2で除した値

行政補助額：サルビア号は県・町の補助額を合算した額

路線バスは全区間の国・県・市町の補助額を合算した額を、全路線延長に占める福崎町内の路線延長の割合により按分した額

出典）福崎町及び神姫バス所管データ（平成22年度実績）

< 事業効率性評価及び公共性評価の基準値・目標値 >

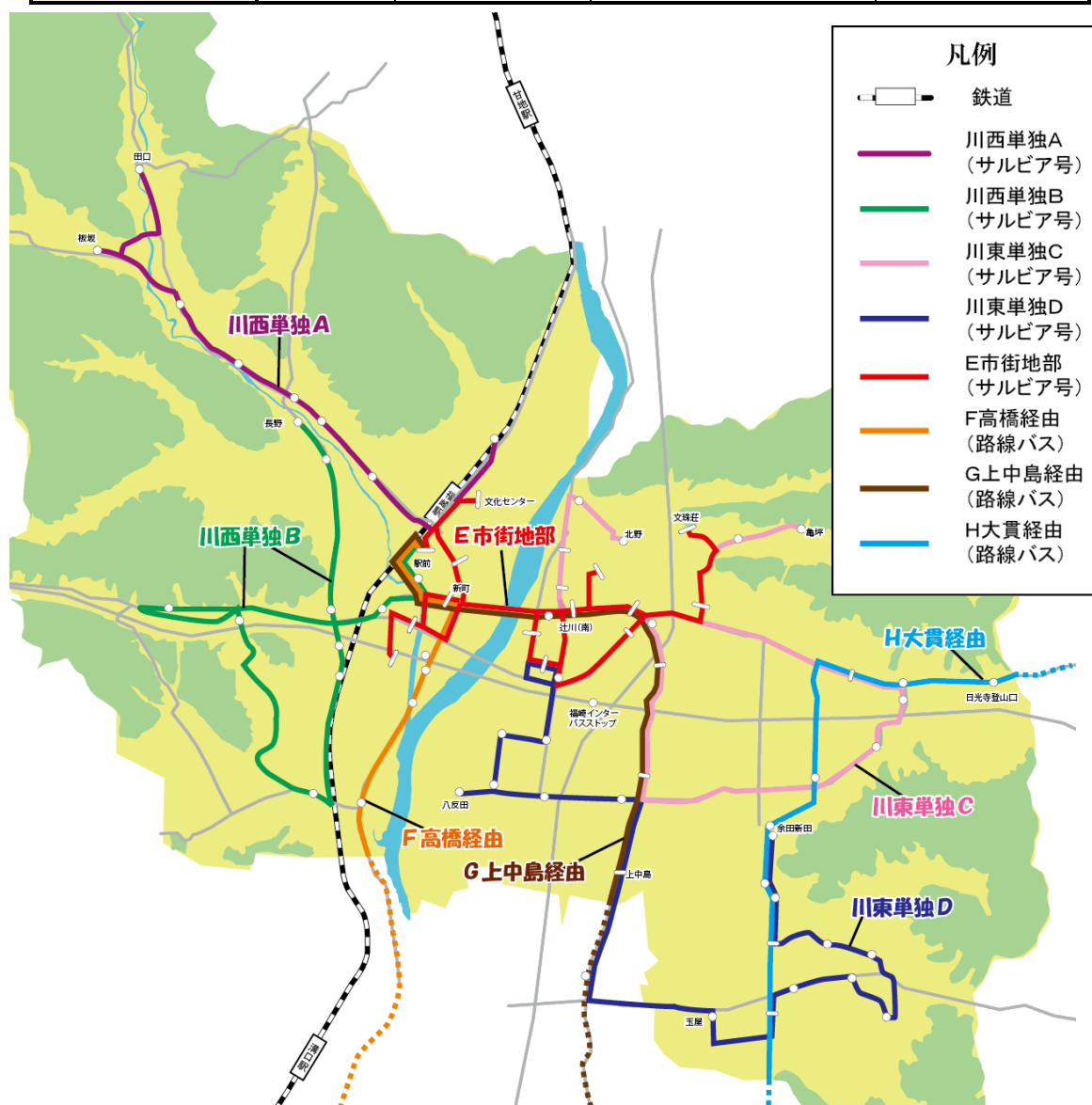
	事業効率性評価	公共性評価
	利用者1人当たり行政補助額	沿線人口1人当たり年間利用回数
基準値	700円/人	1.0回/人
目標値	350円/人	2.0回/人

(3) 顕在需要から見た検討（既存地域公共交通の路線評価）

① 評価対象路線（区間）

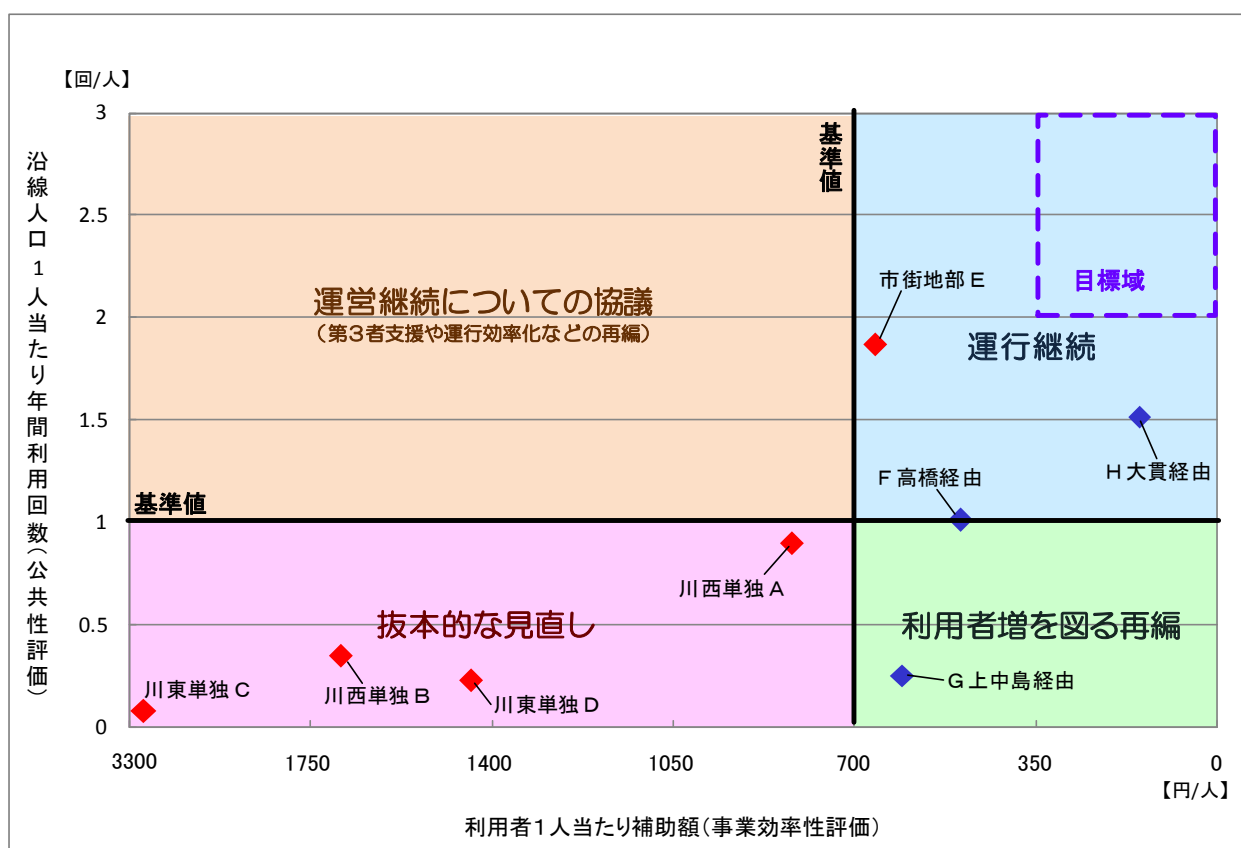
評価対象路線は、現在町内を運行しているサルビア号と、バス路線全路線の3系統とします。サルビア号は4系統とも重複している市街地部と各系統単独で運行している区間を分け、路線バスは福崎町内の区間を評価対象として評価します。

種別	評価番号	評価対象路線		評価対象区間
		略名	詳細名	
サルビア号	A	川西単独 A	川西 A ルート	下記の中心市街地部以外の区間
	B	川西単独 B	川西 B ルート	
	C	川東単独 C	川東 C ルート	
	D	川東単独 D	川東 D ルート	
	E	市街地部	中心市街地部	4 路線共に運行している市街地区間
路線バス	F	高橋経由	福崎駅～高橋～姫路駅	町内全区間
	G	上中島経由	福崎駅～上中島～姫路駅	町内全区間
	H	大貫経由	北条駅～大貫～姫路駅	町内全区間



② 路線評価結果

- ・サルビア号「川西単独A」「川西単独B」「川東単独C」「川東単独D」は、抜本的な見直しを検討する必要があります。
- ・サルビア号「E市街地部」路線バス「F高橋経由系統」「H大貫経由系統」は、運行継続エリアに該当するものの、目標域には達していないため、目標域をめざした利用者増の取り組みを行う必要があります。
- ・路線バス「G上中島経由系統」は、利用者増を図る再編が必要です。



種別	評価番号	評価対象路線	評価結果
サルビア号	A	川西単独 A	抜本的な見直し
	B	川西単独 B	抜本的な見直し
	C	川東単独 C	抜本的な見直し
	D	川東単独 D	抜本的な見直し
	E	市街地部	運行継続
神姫バス	F	高橋経由	運行継続
	G	上中島経由	利用者増を図る再編
	H	大貫経由	運行継続

参 考 資 料

■ 評価の算出方法について

1. 沿線人口の算出方法

平成 17 年国勢調査に関する地域メッシュ統計（500m メッシュ）を用いて、各系統のバス停から半径 300m 以内に入るメッシュを沿線人口として算出。

サルビア号データの市街地部と単独の沿線人口は、4 系統とも重複して通っているバス停を市街地部とし、各系統単独で通っているバス停を単独して沿線人口を算出した。

2. バス利用者数の算出方法

○サルビア号データ

平成 22 年度 町内巡回バス停別利用者数(乗降者数)を用いて算出。

市街地部と単独のバス停別利用者数(乗降者数)は、4 系統とも重複して通っているバス停を市街地部とし、各系統単独で通っているバス停を単独として各系統の利用者数を算出した。

年間利用者数は年間バス停別乗降者数を 2 で除して利用者数とした。

○神 姫 バスデータ

平成 22 年 9 月 24 日～9 月 30 日実施の神姫バス利用者調査結果（バス停別乗降者数）を用いて算出。

平成 22 年度実施の神姫バス利用者調査結果のデータは、系統別に平日と休日で日平均乗降者数のデータが分かれていたため、平日の日平均乗降者数に平日の年間日数 245 日を、休日の日平均乗降者数に休日の年間日数 120 日を乗じてそれぞれの年間利用者数を算出し、平日の年間乗降者数と休日の年間乗降者数を合計して年間乗降者数を算出した。

年間利用者数は年間乗降者数を 2 で除して利用者数とした。

3. 行政補助額の算出方法

○サルビア号データ

平成 22 年度のサルビア号の年間総運行経費 11, 406, 149 円を用いて、系統別年間総運行時間により按分することで算出。

時刻表から年間総運行時間を系統別に算出し、系統別の運行時間の比率から運行経費を系統別に按分した。

市街地部と単独の年間総運行時間は、4 系統とも重複して通っているバス停を市街地部とし、各系統単独で通っているバス停を単独として各系統の年間総運行時間を算出した。

＜系統別年間総運行時間に対する運行経費＞

	年間総運行時間 【分】	比率	運行経費 【円/年】
川西単独A	16,380	0.098	1,117,996
川西単独B	22,204	0.133	1,515,505
川東単独C	17,346	0.104	1,183,929
川東単独D	24,072	0.144	1,643,003
市街地部E	87,112	0.521	5,945,716
計	167,114	1.000	11,406,149

○神姫バスデータ

平成 22 年度の系統別補助額を用いて福崎町区間とその他区間の路線延長の比率から福崎町内区間に対する補助額を算出。

各系統の補助額は、F 高橋経由の全区間（福崎駅～高橋～姫路駅）に対する国の補助額 503.7 万円/年、F 高橋経由の福崎町内区間に対する県・町の補助額 30.7 万円/年、G 上中島経由の全区間（福崎駅～上中島～姫路駅）に対する国の補助額 472.2 万円/年、H 大貫経由の全区間（北条～大貫～姫路駅）に対する国の補助額 216 万円/年を用いた。

＜系統別福崎町内区間とその他区間の路線延長に対する補助額＞

		路線延長 【km】	比率	国の補助額 の内訳 【万円/年】	県・町の補助額 の内訳 【万円/年】	補助額計 【万円/年】
F 高橋経由	福崎町内区間	3.05	0.17	87.6	30.7	118.3
	姫路市区間	14.47	0.83	416.1		
	小計	17.51	1.00	503.7		
G 上中島経由	福崎町内区間	4.52	0.21	99.2	0	99.2
	姫路市区間	16.53	0.79	373.0		
	小計	21.05	1.00	472.2		
H 大貫経由	福崎町内区間	4.84	0.18	38.9	0	38.9
	加西市・姫路市区間	22.68	0.82	177.1		
	小計	27.53	1.00	216.0		

4. 評価データ

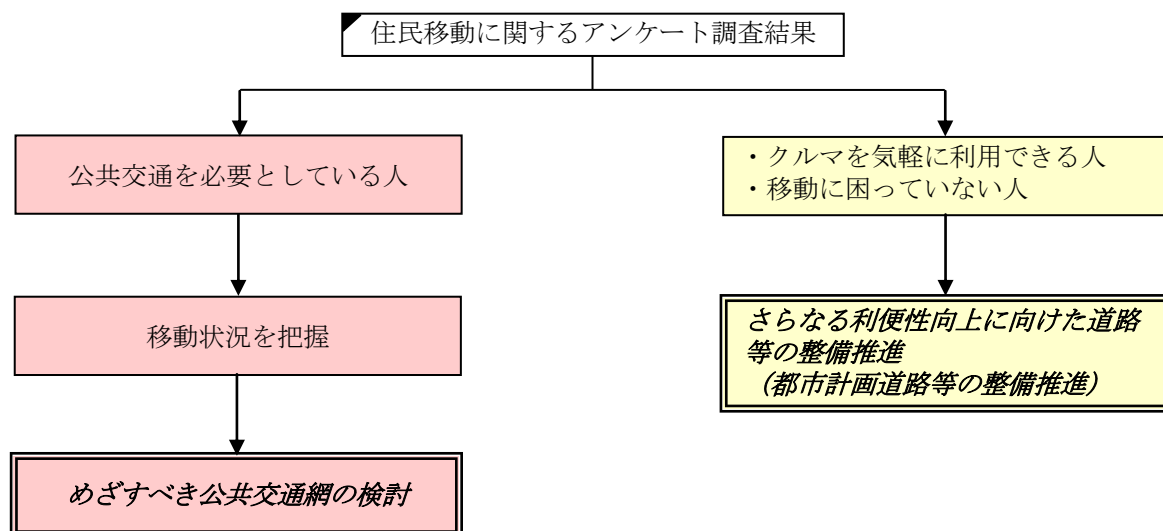
系統別の評価データを示した表は以下に示すとおりであり、沿線人口 1 人当たり年間利用回数（公共性評価）は年間利用者数から沿線人口を除して算出し、利用者 1 人当たり行政補助額（事業効率性評価）は行政補助額から年間利用者数を除して算出した。

＜各系統別評価データ＞

種別	評価番号	評価対象路線区間		① 沿線人口	② 年間利用 者数	③ 行政 補助額	沿線人口1人当たり 年間利用回数 （公共性評価） ②÷①	利用者1人当たり 行政補助額 （事業効率性評価） ③÷②
		略名	詳細名					
サルビア号	A	川西単独A	川西Aルート （市街地部を除く）	1,516人	1,363人	1,117,996円	0.90回/人	821円/人
	B	川西単独B	川西Bルート （市街地部を除く）	2,574人	897人	1,515,505円	0.35回/人	1,690円/人
	C	川東単独C	川東Cルート （市街地部を除く）	4,510人	366人	1,183,929円	0.08回/人	3,235円/人
	D	川東単独D	川東Dルート （市街地部を除く）	5,006人	1,142人	1,643,003円	0.23回/人	1,439円/人
	E	市街地部	市街地部	4,815人	9,012人	5,945,716円	1.87回/人	660円/人
神姫バス	F	高橋経由	福崎駅～高橋～町境界 （～姫路駅）	2,356人	2,388人	1,183,000円	1.01回/人	495円/人
	G	上中島経由	福崎駅～上中島～町境界 （～姫路駅）	6,435人	1,630人	992,000円	0.25回/人	609円/人
	H	大貫経由	北条駅～大貫～町境界 （～姫路駅）	1,701人	2,579人	389,000円	1.52回/人	151円/人

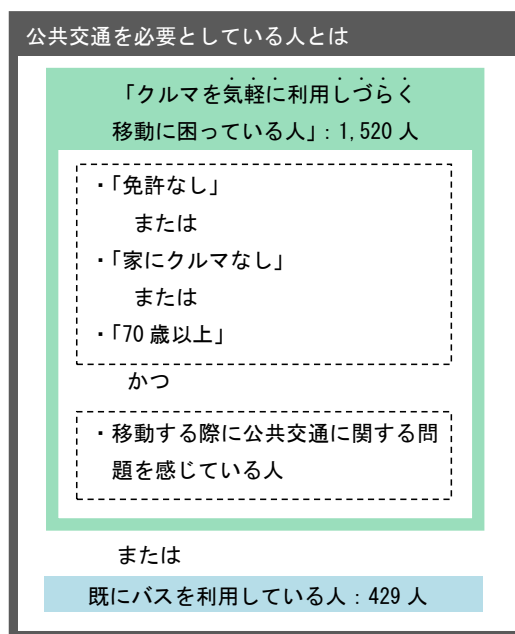
(4) 潜在需要から見た検討（公共交通を必要としている人の移動状況）

基本理念や交通機関別の役割を受けて、クルマを気軽に利用できる人や移動に困っていない人は、現在利用している交通手段を引き続き利用していただくこととし、めざすべき公共交通網を検討するに当たっては、潜在需要を考慮して、「クルマを気軽に利用しづらく移動に困っている人」等の公共交通を必要としている人の移動状況から検討します。



① 公共交通を必要としている人

公共交通を必要としている人＝「クルマを気軽に利用しづらく移動に困っている人」
または 「既にバスを利用している人」



計：1,748人

この内、1日当たり749人が移動

② 出発地・到着地を把握

・公共交通を必要としている人の住所を出発地、よく行く場所を到着地として、出発地・到着地を把握

< 公共交通を必要としている人の出発地・到着地 >

【単位：人/日】

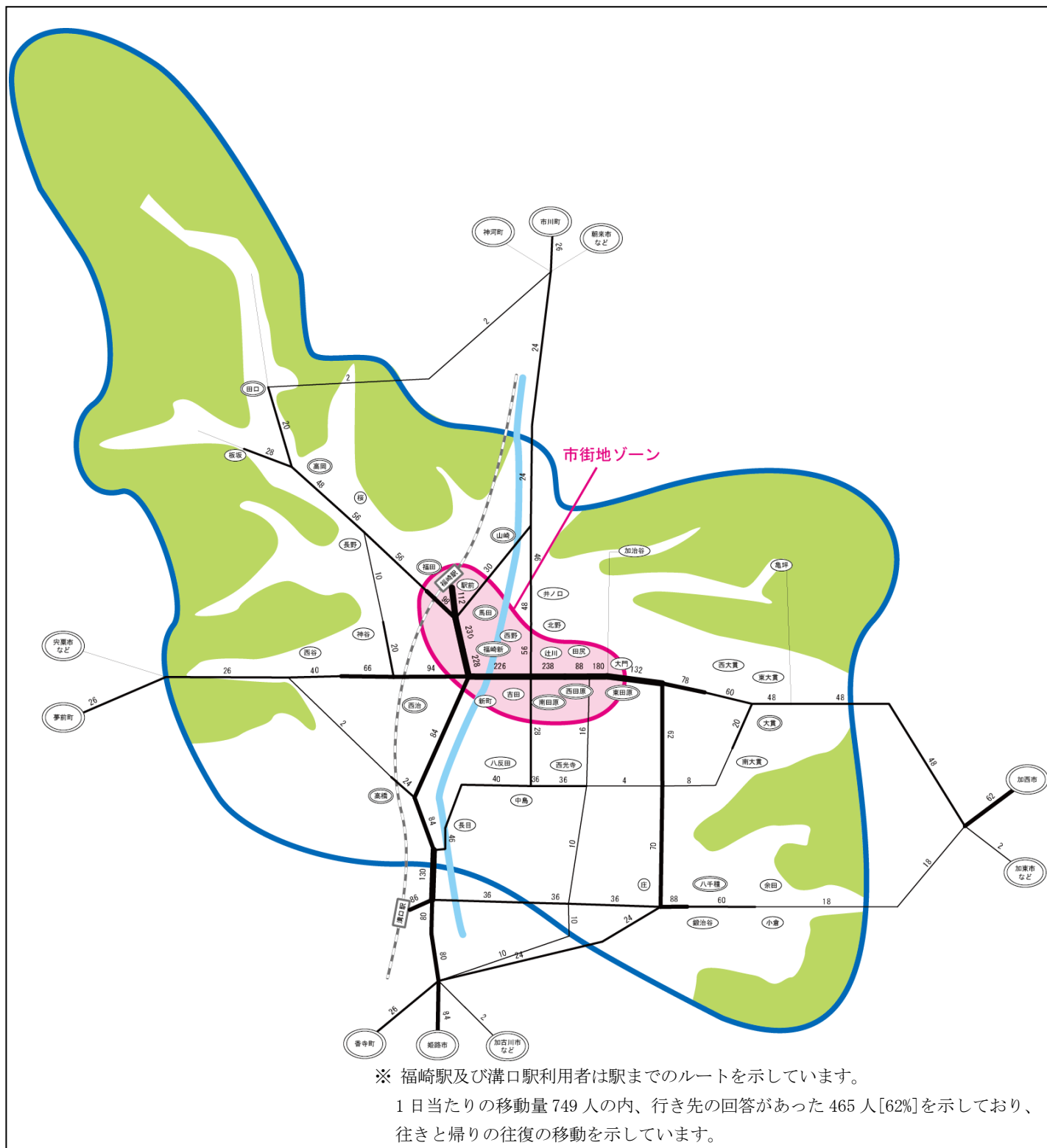
出発地：居住地 (大字) 到着地： よく行く場所		南 田 原	西 田 原	東 田 原	大 貫	八 千 種	福 崎 新	馬 田	山 崎	福 田	西 治	高 橋	高 岡	田 口	計
駅	福崎駅	0	11	6	2	0	5	10	3	4	4	1	5	5	56
	溝口駅	19	0	0	2	18	0	0	0	0	1	3	0	0	43
町 内	南田原	11	4	2	1	4	2	2	3	5	2	1	3	0	40
	西田原	12	27	8	11	15	4	1	7	8	7	2	4	0	106
	東田原	1	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	3
	大貫	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
	八千種	1	0	0	2	3	0	0	0	0	0	0	0	0	6
	福崎新	1	5	1	0	0	2	1	2	5	3	1	2	0	23
	馬田	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	2
	福田	1	4	2	2	8	2	1	5	8	7	0	7	2	49
	西治	0	2	0	0	2	1	0	0	2	7	0	2	1	17
	高橋	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
	高岡	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	2
	小計	62	70	21	34	68	31	23	26	43	40	10	28	9	465
町 外	旧姫路市	6	6	2	3	6	5	1	2	5	2	2	1	1	42
	加古川市	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
	香寺町	5	0	0	0	2	2	1	0	1	0	0	2	0	13
	夢前町	0	1	0	0	0	1	4	2	1	3	0	1	0	13
	市川町	2	7	0	2	0	0	0	1	0	0	0	1	0	13
	加西市	2	2	0	8	9	4	0	1	3	2	0	0	0	31
	加東市	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	2
	赤穂市	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
不 明	小計	33	37	15	31	30	12	18	13	29	22	11	20	13	284
	福崎町不明	25	31	11	23	28	11	12	11	19	17	9	14	7	220
	不明	8	6	4	8	2	1	6	2	10	5	2	6	6	64
合計		95	107	36	65	98	43	41	39	72	62	21	48	22	749

※小数点以下を四捨五入しているため、合計が合わない箇所が発生します。

③ どのルートを通っているのか把握

- ・ 100 人以上の需要量がある路線を需要軸として見ると、福崎駅から役場付近及び西田原地区を結ぶ路線に需要軸が形成されています。
- ・ 一方で、その他の路線は 100 人以下と需要量が少なくなっています。

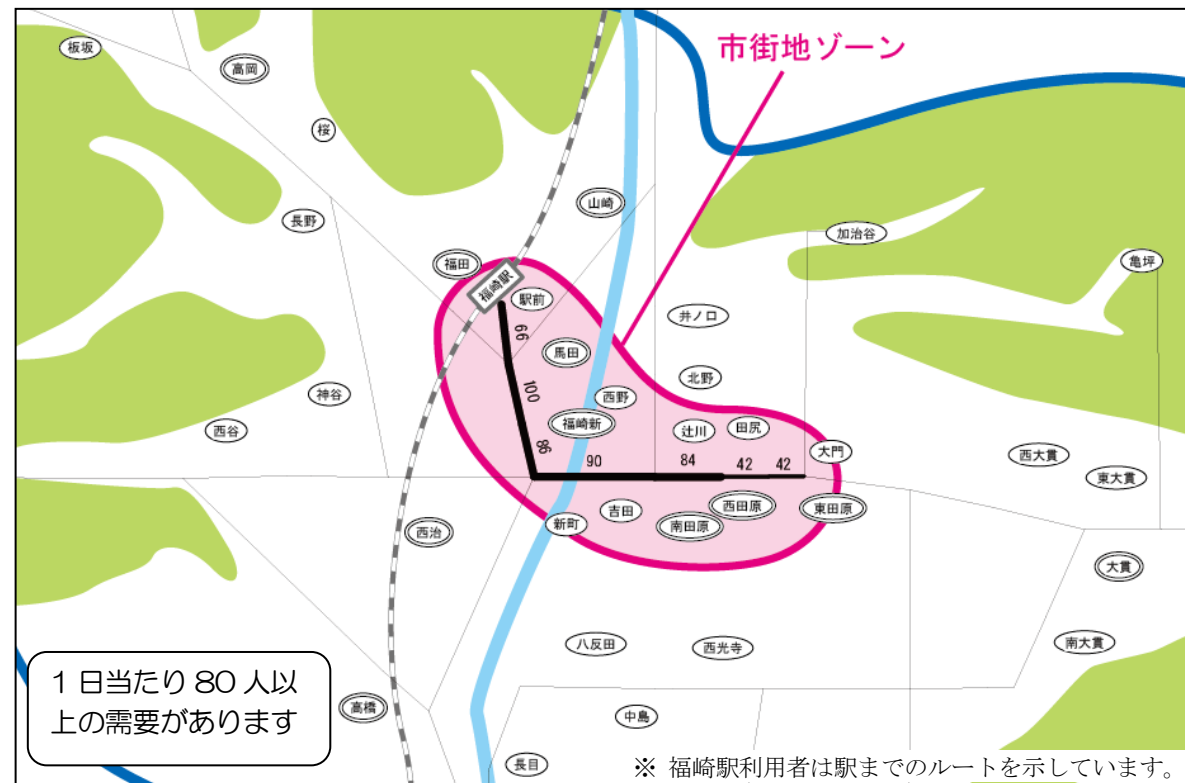
< 公共交通を必要としている人の動き >



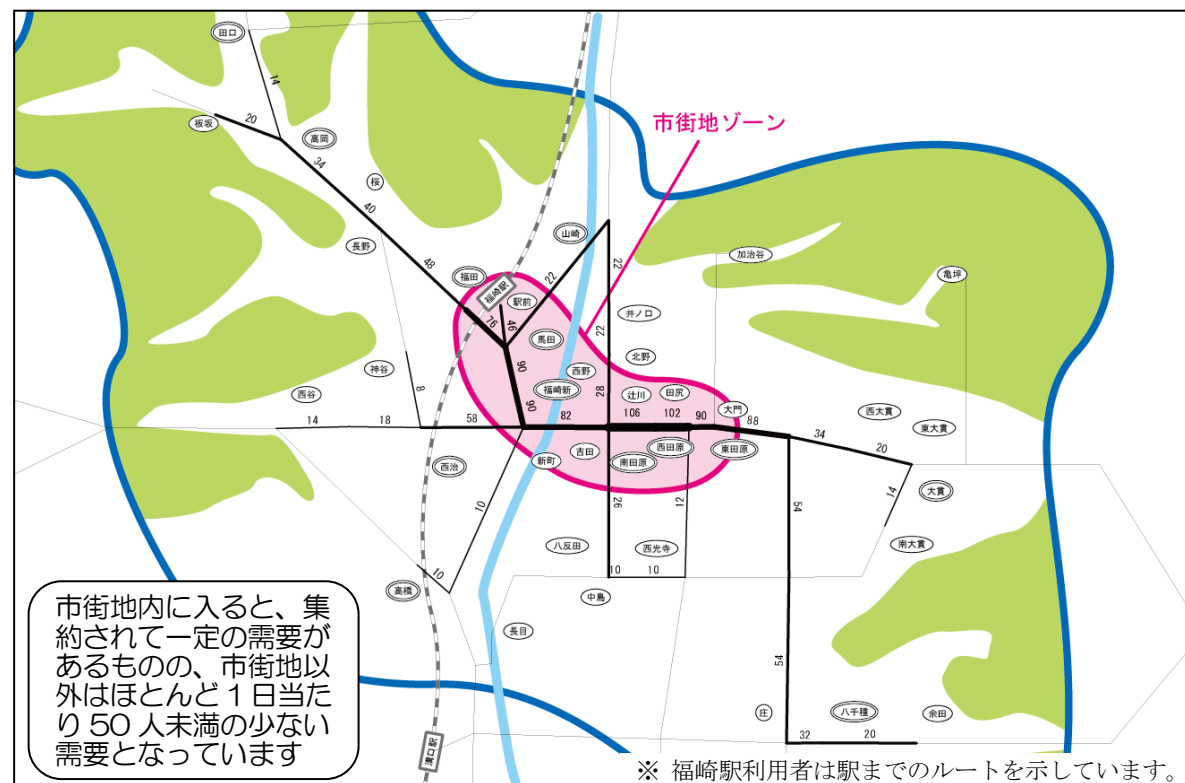
④ 地区別利用ルート

前頁の人の動きを以下に示すⅠ～Ⅷの地区に分けて、詳細を把握した結果、一定の需要が確認できる地区と、少ない需要しか確認できない地区があります。

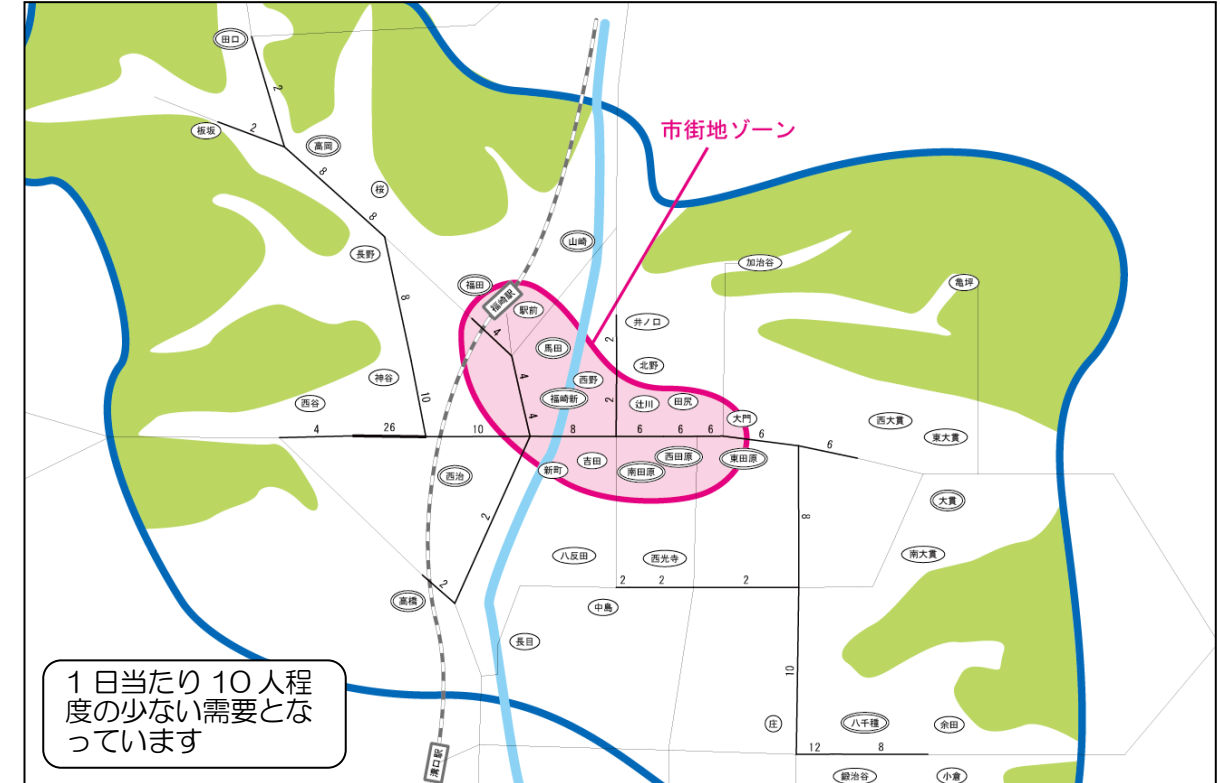
< Ⅰ 市街地⇄市街地 >



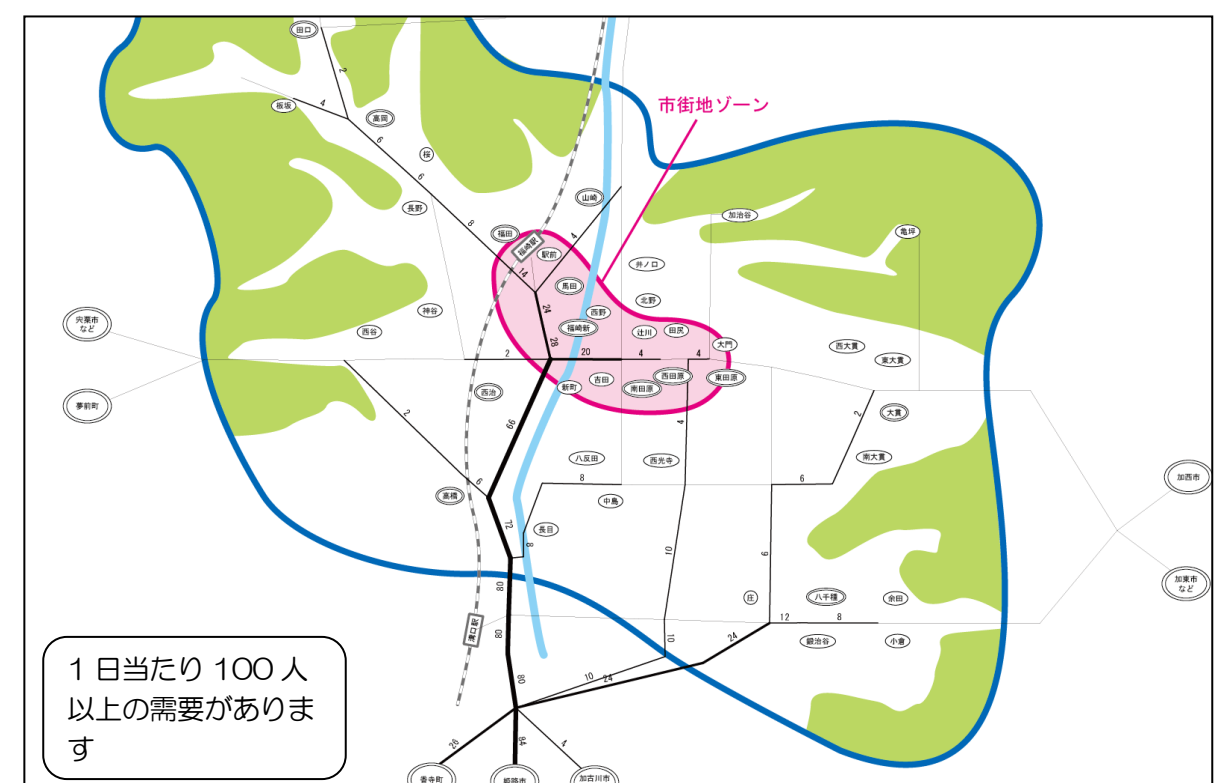
< Ⅱ 郊外⇄市街地 >



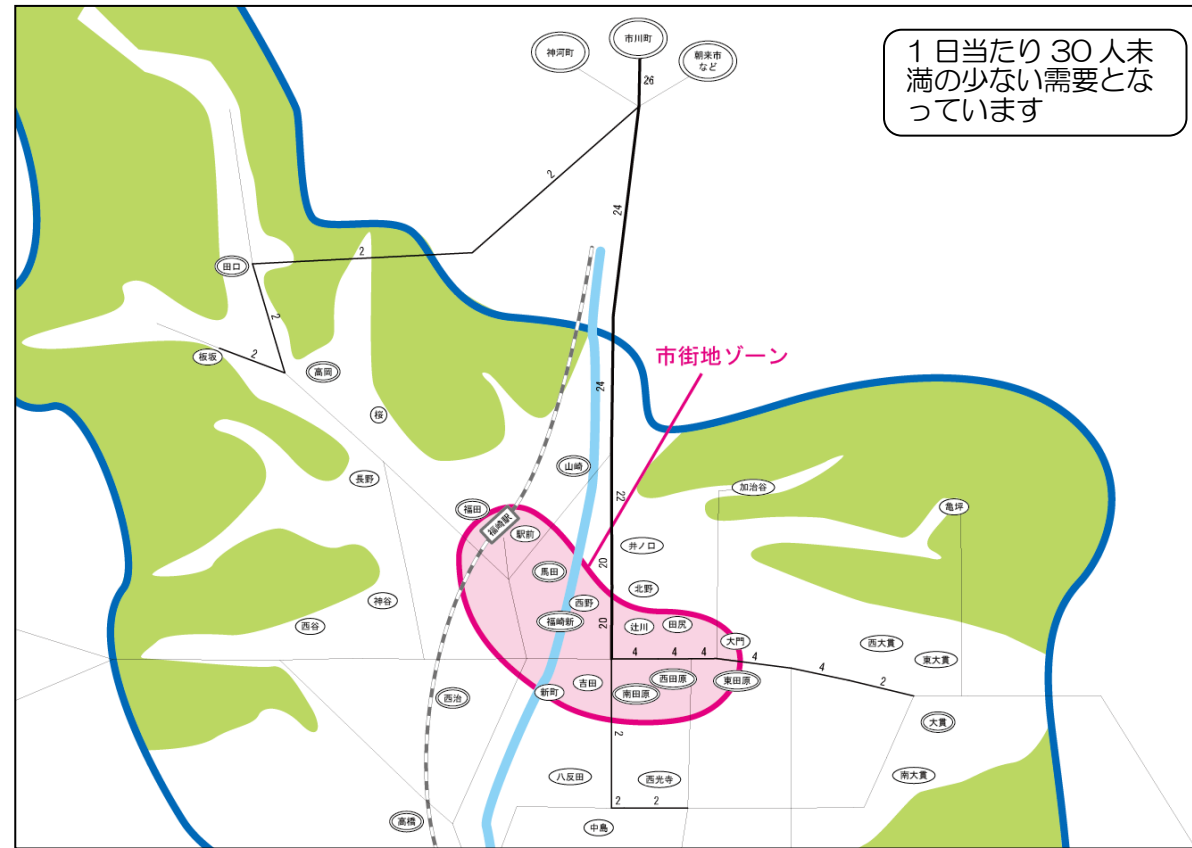
< Ⅲ 郊外⇄郊外 >



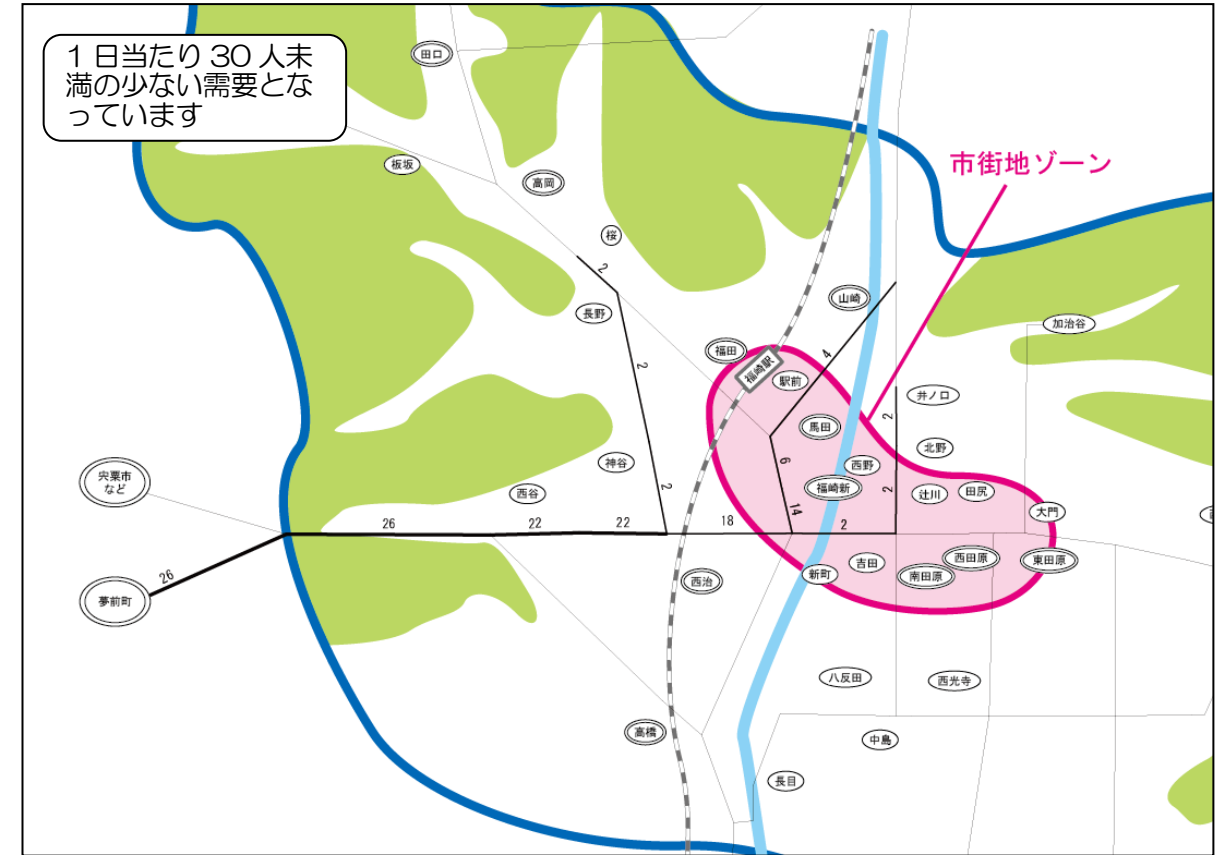
< Ⅳ 福崎町⇄姫路方面 >



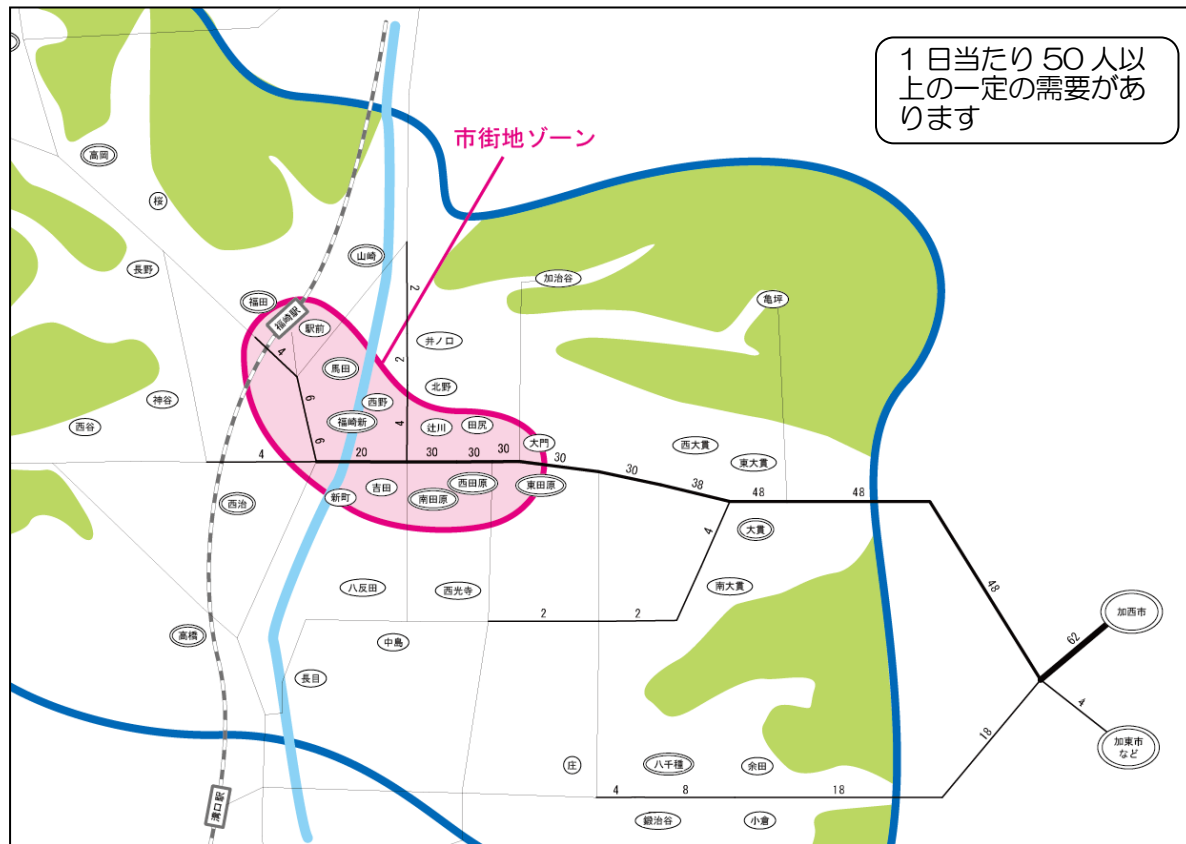
< V 福崎町⇄市川方面 >



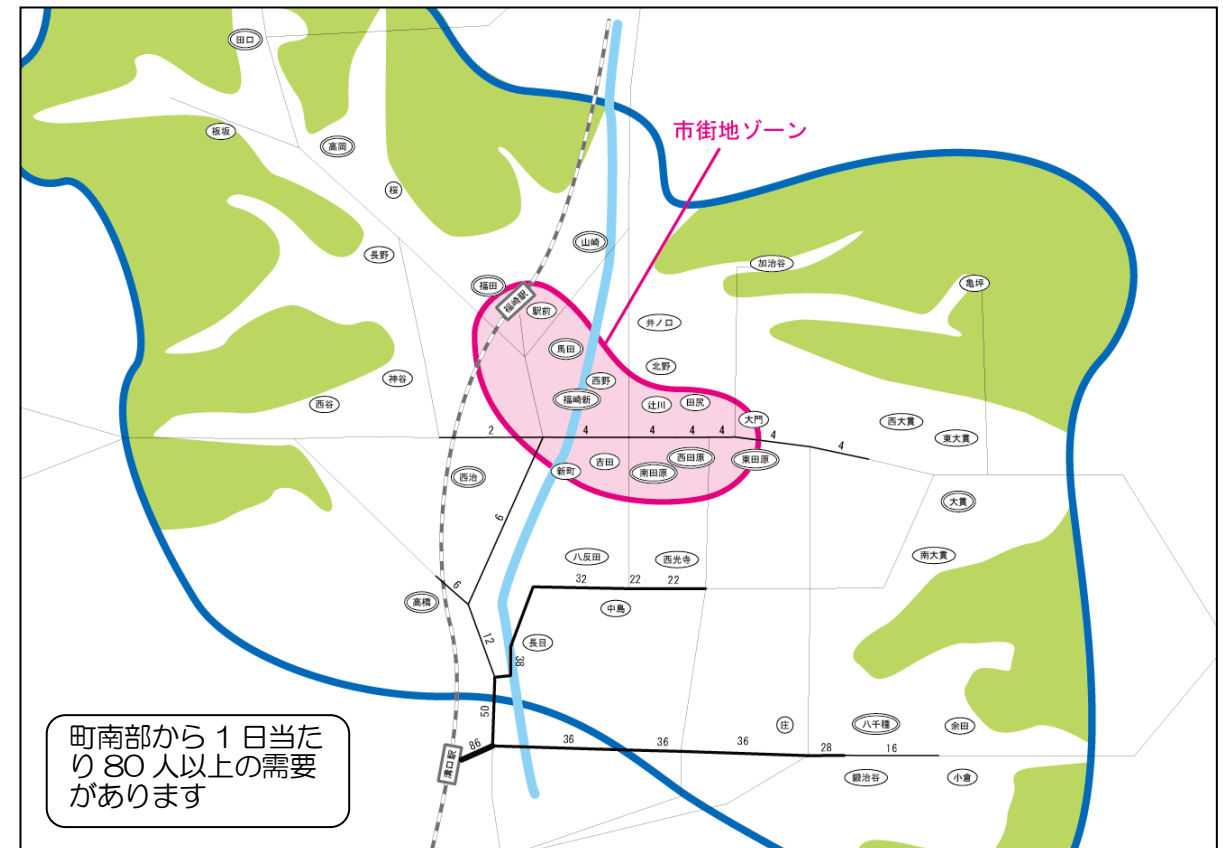
< VII 福崎町⇄夢前方面 >



< VI 福崎町⇄加西方面 >



< VIII 福崎町⇄溝口駅 >



(5) 定時定路線型交通とデマンド型交通の比較による適した需要形態

福崎町に適した地域公共交通を検討するため、定時定路線型交通とデマンド型交通のメリット・デメリットについて整理し、それぞれの適した需要形態を整理しました。

	定時定路線型交通	デマンド型交通
概要	あらかじめ 定められた路線を定められた時間に運行 する交通。 一般的な路線バスが該当し、現行のサルビア号も定時定路線型交通。	予約 （デマンド：要求） がある箇所を運行 する交通。 デマンド型交通の中でも、主に以下に示すような内容で、いくつかの方法に分けられる。 ・バス停を設定するか、戸口まで行くか。 ・仮のルートを決めておくか。 ・仮の時刻表を決めておくか。 など
メリット	・予約がない。（バス停に行けば、時刻表に定められた時刻に乗ることができる） ・デマンド型交通と比較して、利用者が多い場合に効率性が高い。	・予約が入った箇所のみを運行するため、需要を面的にカバーできる。（バス停を多く設定できる、運行エリアが広い） ・空車のまま運行することがない。
デメリット	・バス停とルートを設定するため、運行エリアが狭くなる。 ・利用者がいなくても、空車のまま運行する。	・事前に電話予約が必要となる。 ・予約が多くなりすぎると、すべての予約には対応できない可能性がある。 1日8時間運行の車1台で1日当たりに運ぶ量の限界は50人程度。 （出典：東大研究データ【ホームページより】）
適した需要形態	一定の需要（1日50人以上）が固まって存在 する場合に適している。	少ない需要（1日50人程度まで）が面的に広がっている 場合に適している。

■ 導入検討の際のデマンド型交通の考え方

デマンド型交通の運行方法は多岐にわたりますが、利用者の利便性も考慮した上で、「コミュニティバスの導入に関するガイドライン」に従い、民間事業者と競合しない運行方法とする必要があります。

＜ コミュニティバスの導入に関するガイドライン（抜粋） ＞

● コミュニティバスの定義

「コミュニティバス」とは、交通空白地域・不便地域の解消等を図るため、市町村等が主体的に計画し、以下の方法により運行するものをいう。

- (1) 一般乗合旅客自動車運送事業者に委託して運送を行う乗合バス（乗車定員 11 人未満の車両を用いる「乗合タクシー」を含む。）
- (2) 市町村自らが自家用有償旅客運送者の登録を受けて行う市町村運営有償運送

● コミュニティバスの導入に際し留意すべき事項

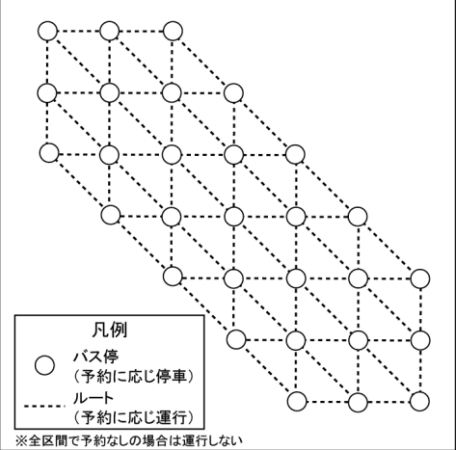
地域の交通ネットワークの整備にあたっては、路線定期運行を基本としつつ、当該地域の特性に応じたその他のサービスを組み合わせることによって、全体として整合性のとれたネットワークを構築することが重要である。

公的資金によって支えられるコミュニティバスは、自立運営を原則とする路線バスを補完し、これと一体となって当該地域の交通ネットワークの一部を形成するものであることから、その導入にあたっては、路線、区域、運行時刻等において路線バスとの整合性を図るよう十分留意する必要がある。

路線や区域については、導入するコミュニティバスの地域交通ネットワークにおける役割分担を明確にした上で、路線バスと実質的に競合することのないよう十分に検討すべきである。

このことから、家の戸口から目的地の戸口まで自由に運行する「フルデマンド型」は、利用者の利便性は高いものの、民間事業者であるタクシー事業者・バス事業者への影響が大きいと考えられるため、当面は検討しないものとします。したがって、再編方針検討にあたり、導入検討するデマンド型交通の運行概要案は以下の 2 案を想定します。

＜ 導入検討を行うデマンド型交通の運行概要の案 ＞

案 1 仮ルート・仮ダイヤ設定予約型	案 2 バス停間自由予約型
 凡例 ○ バス停 (予約に応じ停車) --- ルート (予約に応じ運行) ※全区間で予約なしの場合は運行しない	 凡例 ○ バス停 (予約に応じ停車) --- ルート (予約に応じ運行) ※全区間で予約なしの場合は運行しない
運行する地域の順番（おおよそのルート）と時刻表（おおよそのダイヤ）を定めておき、定められた地域の順番・時刻表に従い予約する。 予約があるバス停間のみ運行する。	バス停だけを定めておき、行きたい時間に自由に予約する。（ただし、運行時間は設定される。） 予約があるバス停間のみ運行する。

なお、利用者の利便性を向上させるためには、乗り換えがない、もしくは乗り換えても乗り換え回数を最小限に抑えた効率的な運行形態を検討していくことが重要です。

(6) 公共交通再編方針案の検討

公共交通再編方針案を検討するに当たり、前項までの福崎町の交通状況や移動状況等の検討結果から、町内交通と町外交通を大きく分けるとともに、町内はさらに市街地部と郊外部、町外は各方面別に分けて検討します。

前項までの検討結果を地区別に整理し、導き出された需要に適した交通及び再編方針案は以下に示すとおりです。

< 公共交通再編方針（案） >

(3) P. 23～24 参照

(4) P. 26～30 参照

地 区		顕在需要から見た検討		潜在需要から見た検討 公共交通を必要としている人の 移動量	需要に適した交通	再編方針案
		既存路線	評価結果			
町内	市街地部	E：サルビア号市街地部	運行継続（目標域に向けた利用促進）	各地区からの流動も含めて 1 日 100 人以上の需要	定時定路線型交通	・路線バスの再編 ・サルビア号の再編
		F：路線バス高橋経由	運行継続（目標域に向けた利用促進）			
		G：路線バス上中島経由	利用者増を図る再編			
	郊外部⇔市街地部 郊外部⇔郊外部	サルビア号川西単独A	抜本的な見直し	市街地部に入るまではほとんど 1 日 50 人未満	デマンド型交通	・サルビア号の抜本的な再編 （デマンド型交通の導入）
		サルビア号川西単独B	抜本的な見直し			
		サルビア号川東単独C	抜本的な見直し			
		サルビア号川東単独D	抜本的な見直し			
町外	福崎町⇔姫路方面	J R 播但線	—	1 日 100 人以上	定時定路線型交通	・J R 播但線の利用促進 ・路線バスの再編
		F：路線バス高橋経由	運行継続（目標域に向けた利用促進）			
		G：路線バス上中島経由	利用者増を図る再編			
		H：路線バス大貫経由	運行継続（目標域に向けた利用促進）			
	福崎町⇔市川方面	J R 播但線	—	1 日 30 人未満	（デマンド型交通）	・J R 播但線の利用促進
	福崎町⇔加西方面	なし （一部 H：路線バス大貫経由）	—	1 日 50 人以上	定時定路線型交通	・加西市と連携したコミバス導入検討 または ・路線バスの導入
	福崎町⇔夢前方面	なし	—	1 日 30 人未満	デマンド型交通	・姫路市と連携したデマンド型交通導入検討
	福崎町⇔溝口駅	なし （駅から約 500m 離れた国道 312 号までは、F：路線バス 高橋経由が運行）	—	町南部から 1 日 80 人以上	定時定路線型交通	・姫路市と連携したコミバス導入検討 または ・路線バスの導入

定時定路線型交通とデマンド型交通の適した需要形態

定時定路線型交通：一定の需要（1 日 50 人以上）が固まって存在する場合に適している。
デマンド型交通：少ない需要（1 日 50 人程度まで）が面的に広がっている場合に適している。

(5) P. 31 参照

① 町内における公共交通再編方針案

i) 市街地部

市街地部を現在運行しているサルビア号「E：市街地部」、路線バス「F：高橋経由」「G：上中島経由」の評価結果は「運行継続（目標域に向けた利用促進）」「利用者増を図る再編」であることから、既存路線をベースに再編を検討します。

また、潜在需要が1日100人以上固まって存在することから、市街地部の需要に適した交通は定時定路線型交通となります。

これら2つのことから、再編方針案としては、路線バスの再編とサルビア号の再編が必要となります。路線バス・サルビア号の市街地内における役割分担を明確にした上で再編することが重要です。

ii) 郊外部（郊外部⇄市街地部と、郊外部⇄郊外部）

郊外部を現在運行しているサルビア号郊外部単独区間の「川西単独A」「川西単独B」「川東単独C」「川東単独D」の評価結果はすべて「抜本的な見直し」です。

また、潜在需要がほとんど1日50人未満で面的に広がっていることから、郊外部の需要に適した交通はデマンド型交通となります。

これら2つのことから、再編方針案としては、サルビア号の抜本的な再編として、デマンド型交通の導入が必要となります。

なお、郊外部⇄市街地部の需要に対応した運行方法を検討していく際には、市街地部の定時定路線型交通と重複しないよう、市街地部のサルビア号や路線バスの再編と郊外部⇄市街地部の需要に対応した交通を一体的に検討することが重要です。

② 町外への公共交通再編方針案

i) 姫路方面

町外姫路方面へ現在運行している路線バス「F：高橋経由」「G：上中島経由」「H：大貫経由」の評価結果は「運行継続（目標域に向けた利用促進）」「利用者増を図る再編」であることから、既存路線をベースに再編を検討します。

また、潜在需要が1日100人以上存在することから、町外姫路方面への需要に適した交通は定時定路線型交通となります。

さらに、姫路方面へはJR播但線が運行しています。これら3つのことから、再編方針案としてはJR播但線を最大限に活用するための利用促進を行うことと、路線バスの再編が必要となります。

ii) 市川方面

町外の市川方面へはＪＲ播但線が運行していますが、バス路線はありません。しかし、潜在需要が１日３０人未満と少ないことから、ＪＲ播但線を活用していただくことが望ましいと考えられ、再編方針案としてはＪＲ播但線の利用促進が必要となります。

iii) 加西方面

福崎町の中心部から加西方面へ運行しているバス路線はありません。しかし、潜在需要が１日５０人以上存在することから、町外加西方面への需要に適した交通は定時定路線型交通となり、需要に対応した公共交通が必要です。

これらのことから、再編方針案としては、加西市と連携したコミバス導入または路線バス導入に向けた検討が必要となります。

iv) 夢前方面

福崎町から夢前方面へ運行しているバス路線はありません。しかし、潜在需要は１日３０人未満と少ないもののある程度存在することから、町外夢前方面への需要に適した交通はデマンド型交通となり、需要に対応した公共交通が必要です。

これらのことから、再編方針案としては、姫路市と連携したデマンド型交通導入に向けた検討が必要となります。

v) 溝口駅

福崎町から溝口駅まで運行しているバス路線はありません。しかし、潜在需要が１日８０人以上存在することから、溝口駅への需要に適した交通は定時定路線型交通となり、需要に対応した公共交通が必要です。

これらのことから、再編方針案としては、姫路市と連携したコミバス導入または路線バス導入に向けた検討が必要となります。

(7) めざすべき公共交通網

福崎町のめざすべき公共交通網は、前項で検討した地区別の公共交通再編方針案を統合した交通網となります。

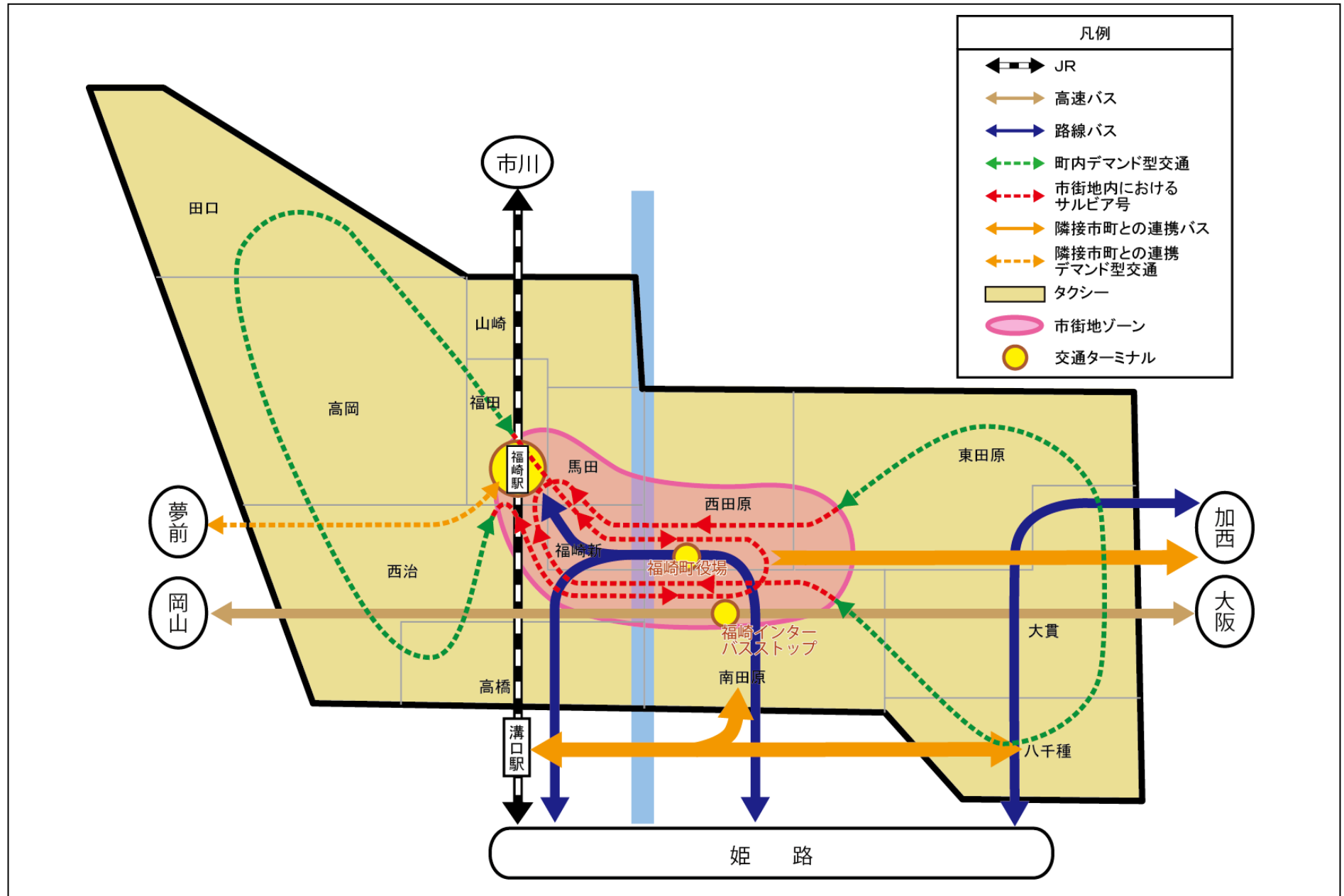
町内においては、市街地部を路線バスとサルビア号が役割を分担して定時定路線型交通で運行し、郊外部を面的に広がっている需要に対応するためデマンド型交通で運行します。なお、郊外部⇔市街地部の需要に対応した運行方法を検討していく際には、市街地部の定時定路線型交通と重複しないよう、市街地部のサルビア号や路線バスの再編と、郊外部⇔市街地部の需要に対応した交通を一体的に検討していきます。

町外へは、ＪＲ播但線及び既存路線バスを活用して、利用促進を図り運行継続するとともに、既存路線がない加西方面・夢前方面や溝口駅へは、加西市や姫路市と連携した公共交通導入検討を進めます。

また、大阪方面や岡山方面に運行している高速バスとの連携も必要です。

ＪＲ、高速バス、路線バス、町内デマンド型交通、隣接市町との連携バス、隣接市町との連携デマンド型交通、タクシーの各交通手段それぞれが相互に乗り換えやすいように、「福崎駅」「福崎町役場」「福崎インターバスストップ」を交通ターミナルとして設定し、待合い施設、駐車・駐輪場等の交通結節点整備を重点的に進めます。

< めざすべき公共交通網（案） >



※市街地内におけるサルビア号の運行方法は、具体的に部会等で検討していきたいと考えています。