

■ サルビア号利用者アンケート調査結果【抜粋】

1. 調査概要

- ・本調査は、福崎町を巡回するコミュニティバス「サルビア号」の利用者に対し、出発地や目的地などの移動状況やサルビア号の利用理由、サルビア号利用時の問題点などをヒアリングすることで、地域公共交通網形成計画策定の基礎データとすることを目的として実施した。
- ・回収枚数は、まちなか便が25枚、郊外便（川西）が20枚、郊外便（川東）が5枚で、合計50枚となっている。

＜ 調査概要 ＞

●調査日

まちなか便・郊外便（川東）：平成29年6月22日（木）
郊外便（川西）：平成29年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

＜ サルビア号 ＞



＜ サルビア号の概要 ＞

調査対象バス	運行日	運行時間	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)	8時45分～17時28分	・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	定時定路線
郊外便（川西） [8人乗]	月曜～土曜の奇数日 (日・祝は運休)	8時02分～17時07分		定時定路線
郊外便（川東） [8人乗]	月曜～土曜の偶数日 (日・祝は運休)	8時37分～17時06分		デマンド型

＜ 回収枚数 ＞

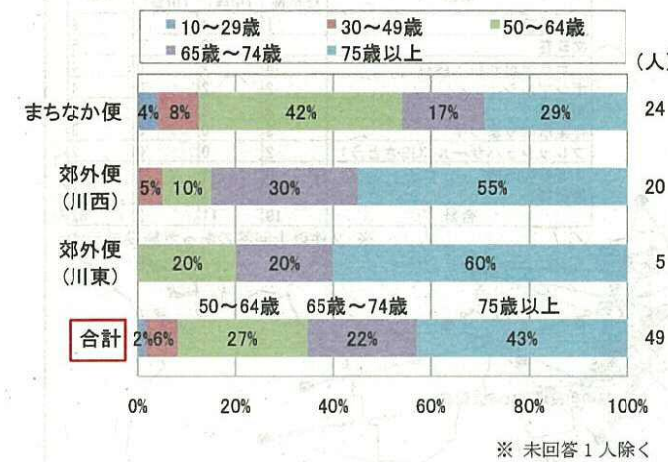
系統	回収枚数 (枚)
まちなか便	25
郊外便(川西)	20
郊外便(川東)	5
合計	50

2. 調査結果

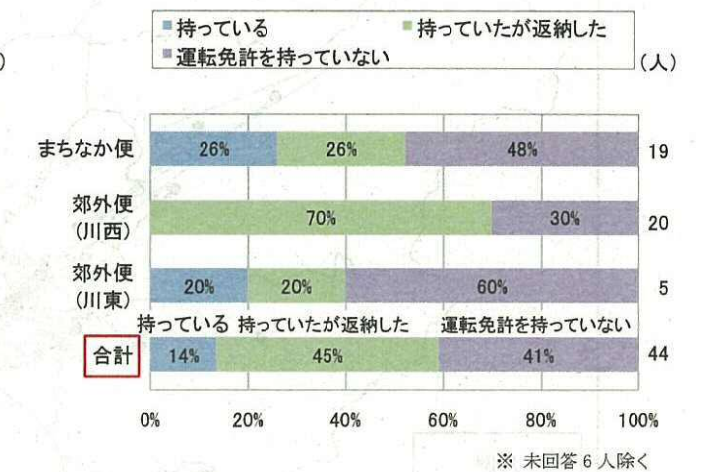
(1) 年齢・運転免許の有無

- ・年齢については、まちなか便、郊外便ともに65歳以上の高齢者の利用が多くなっており、合計で見ると全体の約7割を占めている。
- ・運転免許の有無については、合計で見ると運転免許を返納された方が約5割、運転免許を持っていない方が約4割と多くなっており、運転免許を持っている方は少なくなっている。

＜ 年齢 ＞



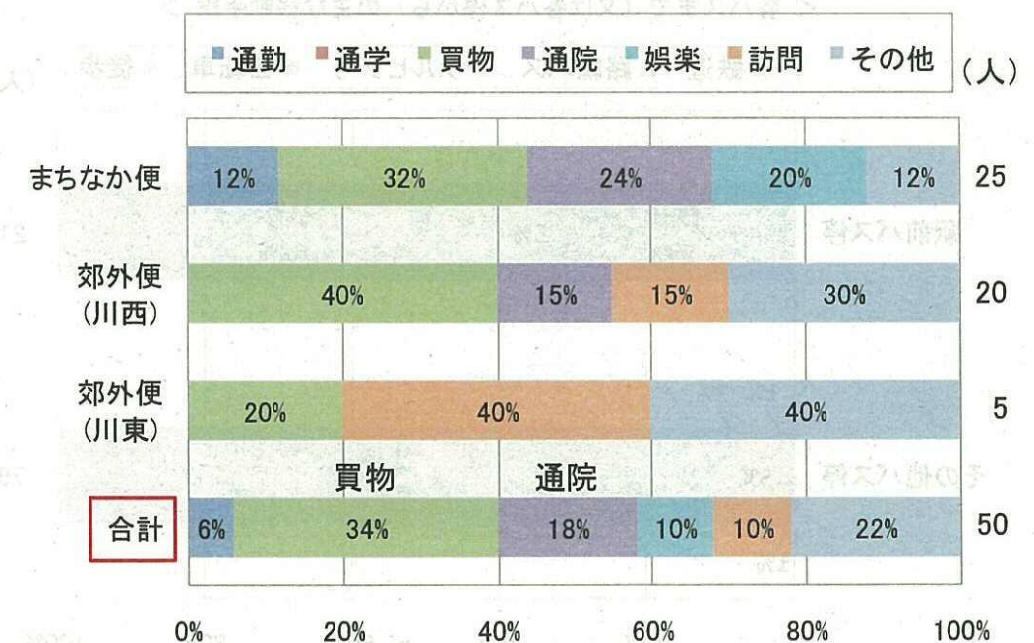
＜ 運転免許の有無 ＞



(2) 移動目的

- ・サルビア号利用時の移動目的としては、主に「買物」や「通院」が多くなっており、「通勤」や「通学」での利用は少なくなっている。

＜ 移動目的 ＞



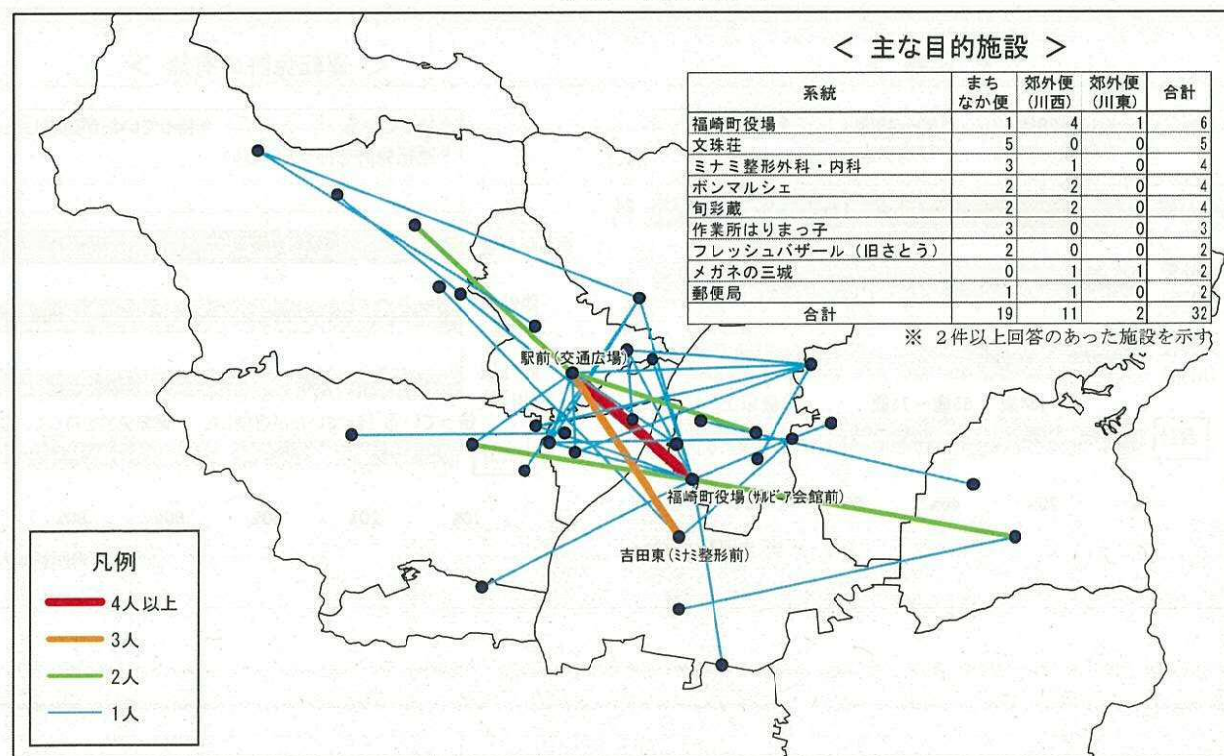
(資料3)

■ サルビア号利用者アンケート調査結果【抜粋】

(3) バス停間での移動状況

- ・バス停間での移動状況としては、駅前（交通広場）バス停⇄福崎町役場（サルビア会館前）バス停間、及び駅前（交通広場）バス停⇄吉田東（ミナミ整形前）バス停間の移動が多くなっている。主な目的施設では福崎町役場や文珠荘、ミナミ整形外科・内科が多くなっている。

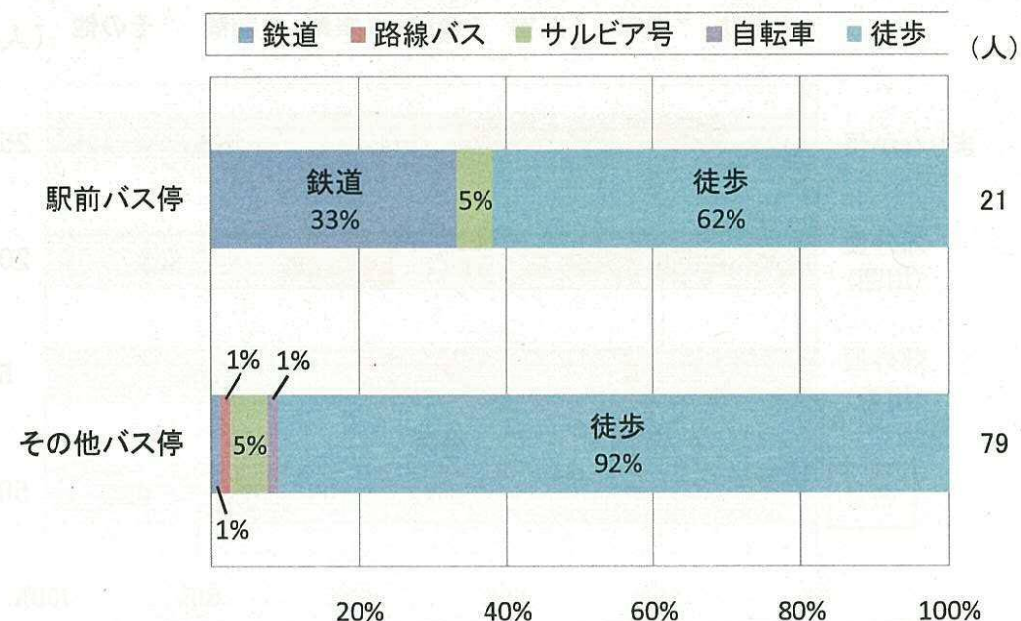
＜ バス停間の移動状況 ＞



(4) 各バス停まで（又は各バス停から）の主な移動手段

- ・駅前バス停まで（又はバス停から）の主な移動手段は、徒歩での移動が約 6 割と多くなっていると同時に、鉄道での移動も約 3 割と多くなっている。
- ・駅前バス停以外のバス停まで（又はバス停から）の主な移動手段は、徒歩での移動が約 9 割を占めている。

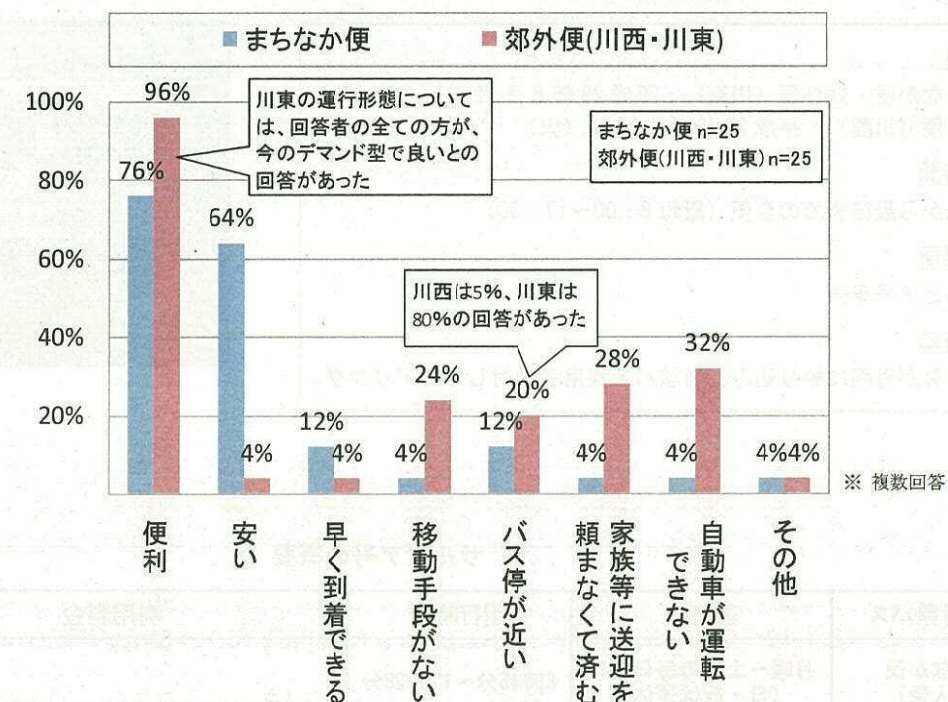
＜ 各バスまで（又は各バス停から）の主な移動手段 ＞



(5) サルビア号を利用する理由

- ・まちなか便の回答者は、サルビア号が便利という理由で利用しているとともに、料金が安いという理由での回答も多くなっている。
- ・郊外便の回答者は、サルビア号が便利という理由で利用しているとともに、自動車が運転できないという理由での回答も多くなっている。また、郊外便（川東）では、バス停が近いと回答が 8 割と多くなっている。
- ・なお、郊外便（川東）のすべての回答者が、デマンド型の運行形態について、そのままで良いと回答している。

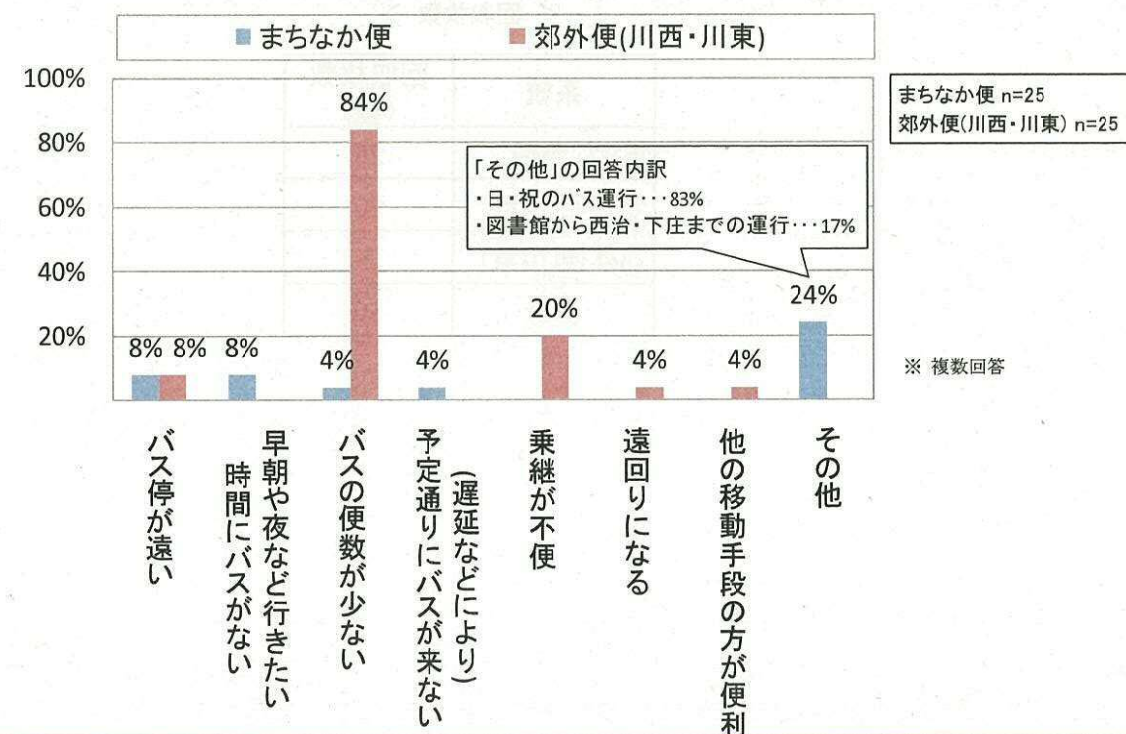
＜ サルビア号を利用する理由 ＞



(6) サルビア号利用にあたる問題点

- ・まちなか便の回答者は、その他の回答が多くなっており、その他の内容で多かったのが、日・祝日にバスを運行してほしいとの回答であった。
- ・郊外便の回答者は、便数が少ないことや乗継が不便であるとの回答が多くなっている。

＜ サルビア号利用にあたる問題点 ＞



移動に関するアンケート調査結果（ミニデイ参加者）【抜粋】

(資料4)

1. 調査概要

- ・本調査は、公共交通の主な利用者である高齢者に対して、外出状況やよく行く病院などの日常利用の状況に加え、バスの利用状況やバスを利用しない方にはその理由をヒアリングすることで、地域公共交通網形成計画策定の基礎データとすることを目的として実施した。
- ・回収枚数は、福崎町の全13地区より、合計1,037枚を回収した。
- ・回収割合は、65歳以上人口5,360人に対して1,037枚の回収となり、およそ2割の方に回答いただいている。

＜ 調査概要 ＞

●調査日

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

＜ ミニデイの様子（イメージ） ＞



＜ 回収枚数 ＞

地区	回収状況 (枚)	65歳以上人口※ (人)	回収割合 (%)
南田原	205	889	23%
西田原	98	747	13%
東田原	71	333	21%
大貫	44	432	10%
八千種	162	545	30%
福崎新	49	289	17%
馬田	29	154	19%
山崎	43	396	11%
福田	101	692	15%
西治	59	365	16%
高橋	21	85	25%
高岡	125	354	35%
田口	30	79	38%
合計	1,037	5,360	19%

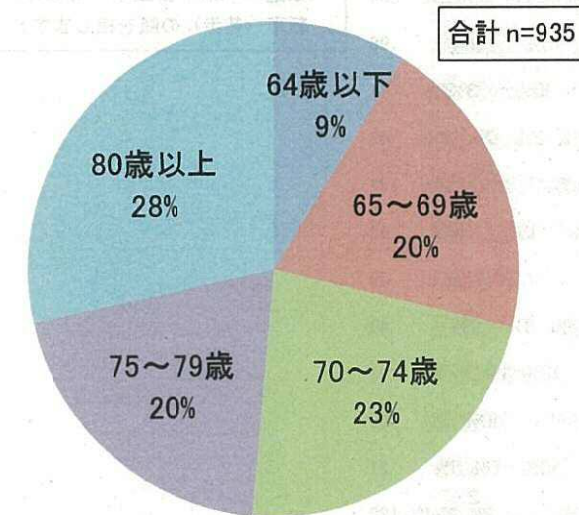
※ 平成27年国勢調査

2. 調査結果

(1) 回答者の年齢・運転免許の有無

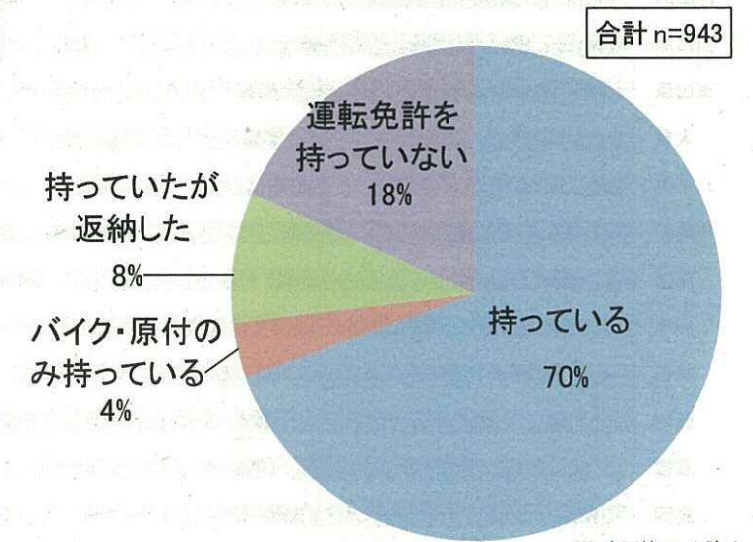
- ・年齢については、全年代とも均等に回答があることが分かる。
- ・運転免許の有無については、約7割の方が運転免許を持っていると回答しており、運転免許を持っていないと回答している方も約2割の回答がある。

＜ 回答者の年齢 ＞



※ 未回答102人除く

＜ 回答者の運転免許の有無 ＞

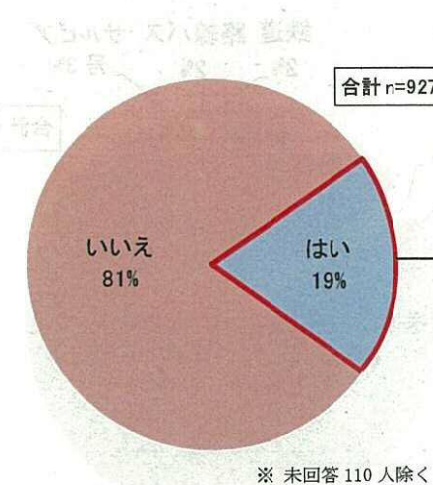


※ 未回答94人除く

(2) 外出状況

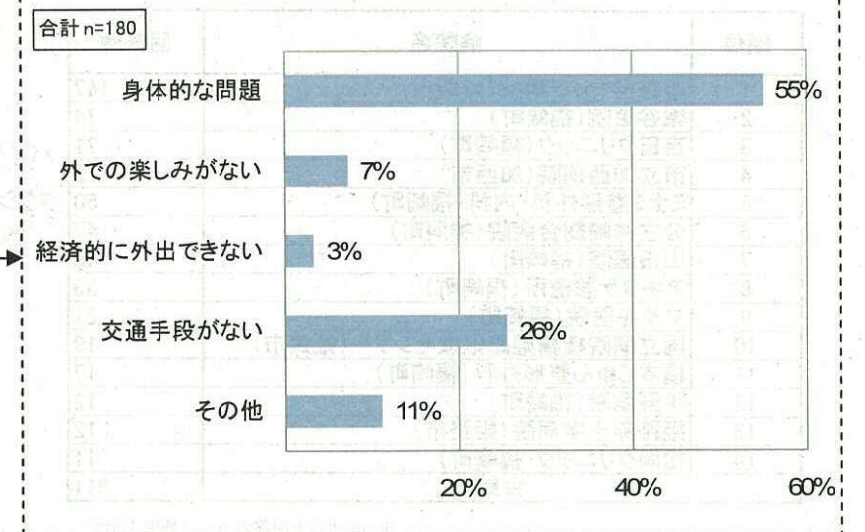
- ・普段外出を控えているかどうかについては、約8割の方が自由に外出していると回答しているが、残りの2割の方は外出を控えているとの回答となっている。
- ・また、外出を控えている理由としては、身体的な問題との回答が多くなっているとともに、外出したくても交通手段がないと回答している方も多くなっている。

＜ 外出を控えているか ＞



※ 未回答110人除く

＜ 外出を控えている理由 ＞



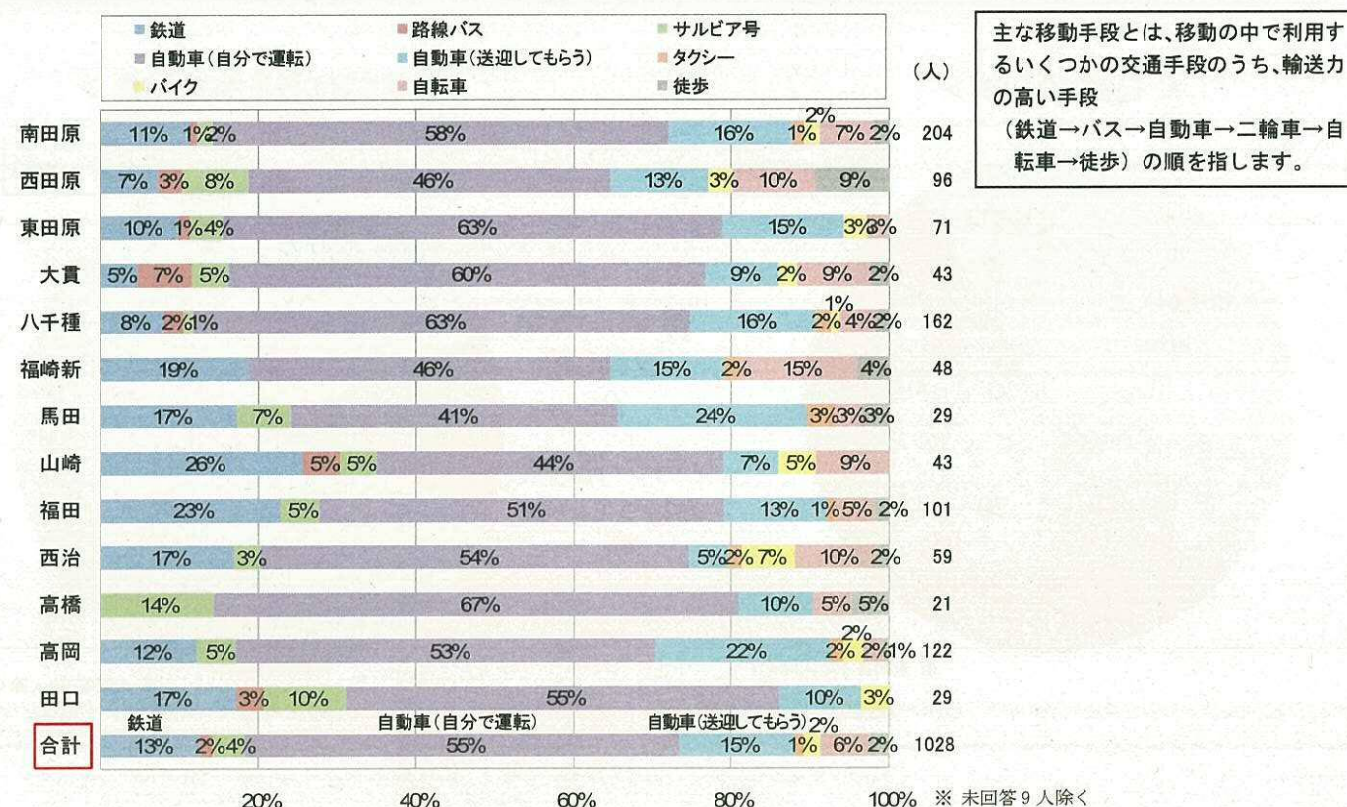
移動に関するアンケート調査結果（ミニデイ参加者）【抜粋】



(3) 普段外出する際の主な移動手段

- ・普段外出する際の交通手段としては、合計で見ると自動車を自分で運転して外出しているとの回答が多くなっているが、山崎地区や福田地区では、鉄道を利用して外出しているとの回答も多くなっている。

＜ 普段外出する際の主な交通手段 ＞



(4) 回答者が良く行く病院及び主な移動手段

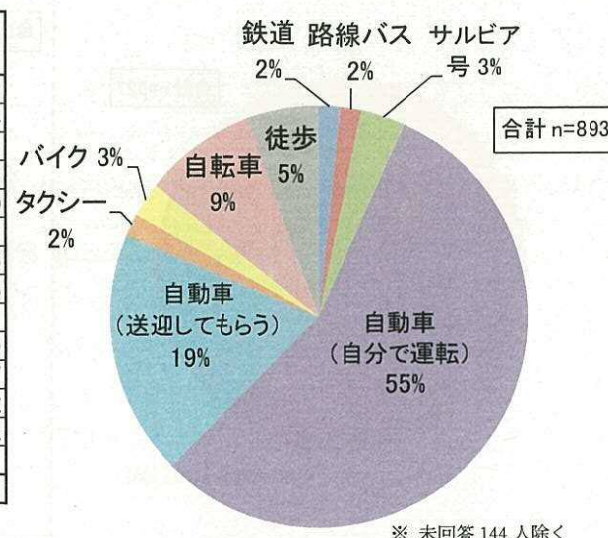
- ・良く行く病院としては、姫路聖マリア病院（姫路市）が最も多くなっており、次いで城谷医院（福崎町）、吉田クリニック（福崎町）などが多くなっている。
- ・病院へ行くまでに利用する移動手段としては、自分で自動車を運転して行くという回答が全体の約 6 割を占めており、送迎による移動も約 2 割と比較的多くなっている。

＜ 回答者が良く行く病院 ＞

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 件以上回答のあった病院を示す

＜ 病院へ行く際の主な移動手段 ＞

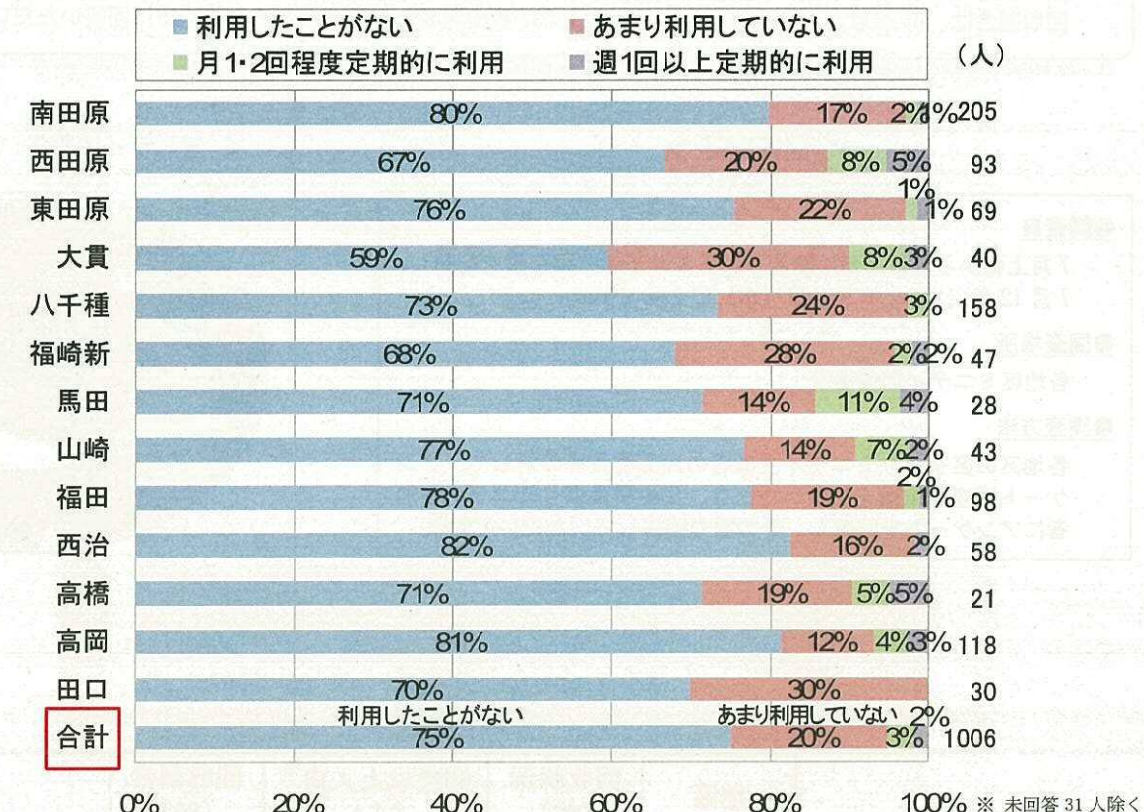


主な移動手段とは、移動の中で利用するいくつかの交通手段のうち、輸送力の高い手段（鉄道→バス→自動車→二輪車→自転車→徒歩）の順を指します。

(5) 現在までのバスの利用頻度

- ・現在までのバスの利用頻度としては、合計で見ると約 8 割の方が利用したことがないと回答している。
- ・西田原地区や馬田地区などでは、定期的にバスを利用している方が比較的多くなっている。

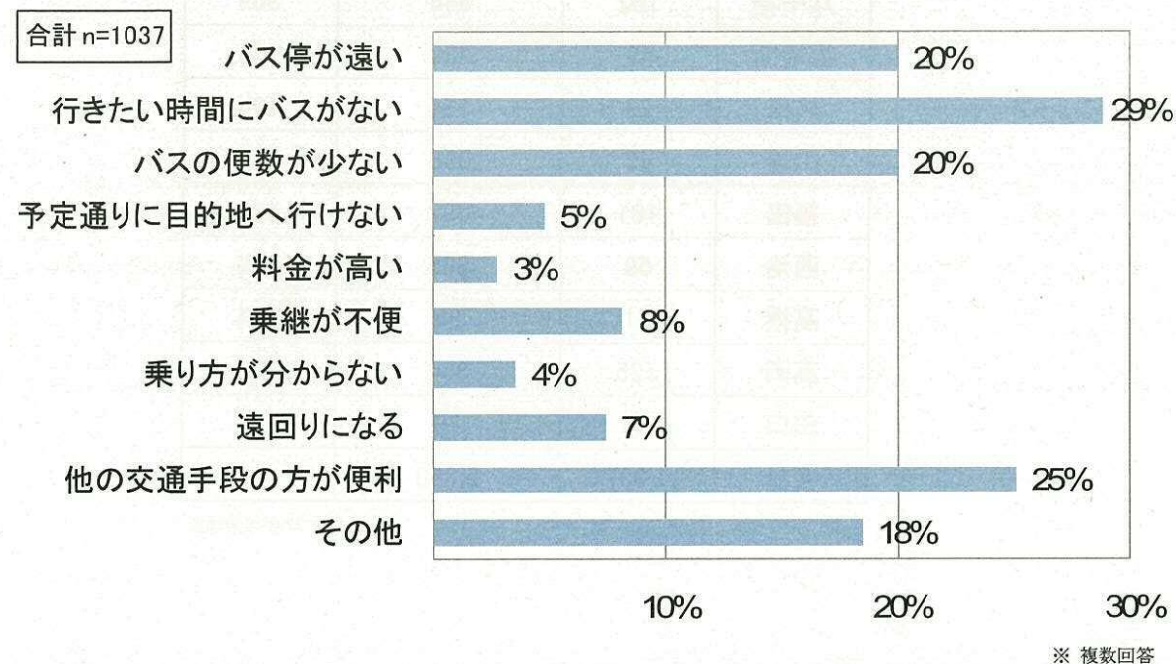
＜ 現在までのバスの利用頻度 ＞



(6) バスを利用しない理由、バス利用にあたる問題点

- ・回答者がバスを利用しない理由、またはバス利用にあたる問題点としては、行きたい時間にバスがないことや、他の交通手段の方が便利という回答が多くなっている。

＜ バスを利用しない理由、バス利用にあたる問題点 ＞



福崎駅利用者アンケート調査結果【抜粋】

1. 調査概要

- ・本調査は、JR 播但線の福崎駅利用者に対し、出発地や目的地などの移動状況や駅前広場整備・駅アクセス道路の整備など福崎駅周辺整備事業への意向をヒアリングすることで、地域公共交通網形成計画策定の基礎データとすることを目的として実施した。
- ・回収枚数は、福崎町内の方が 80 枚、福崎町外の方が 70 枚、その他居住地不明の方が 21 枚で合計 171 枚となっている。

< 調査概要 >

- 調査日
平成 29 年 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
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において、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

< JR 播但線 >



< JR 播但線の概要（平日） >

寺前・和田山方面	運行時間：5 時 4 9 分～0 時 5 0 分 運行本数（朝夕ピーク時）：2～3 本／時 運行本数（昼間）：1～2 本／時 所要時間：約 1 時間～1 時間 3 0 分 運賃：9 7 0 円
福崎駅	運行時間：5 時 0 1 分～2 3 時 5 7 分 運行本数（朝夕ピーク時）：3～4 本／時 運行本数（昼間）：1～2 本／時 所要時間：約 3 0 分 運賃：3 2 0 円
姫路方面	

※ 平成 29 年 8 月現在

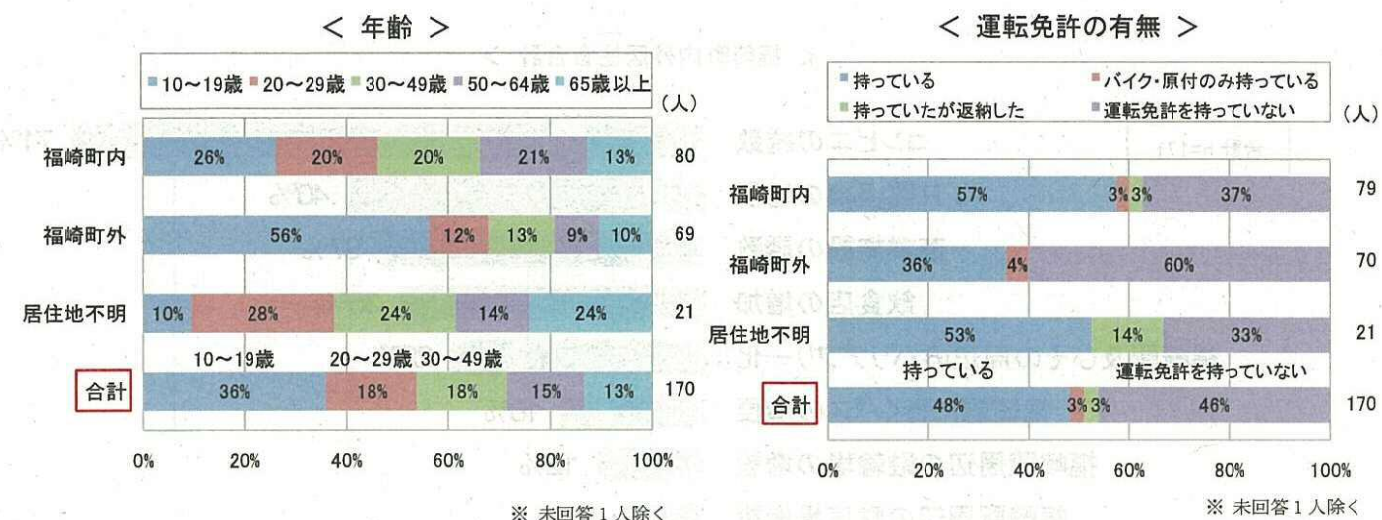
< 回収枚数 >

住所	回収枚数 (枚)
福崎町内	80
福崎町外	70
居住地不明	21
合計	171

2. 調査結果

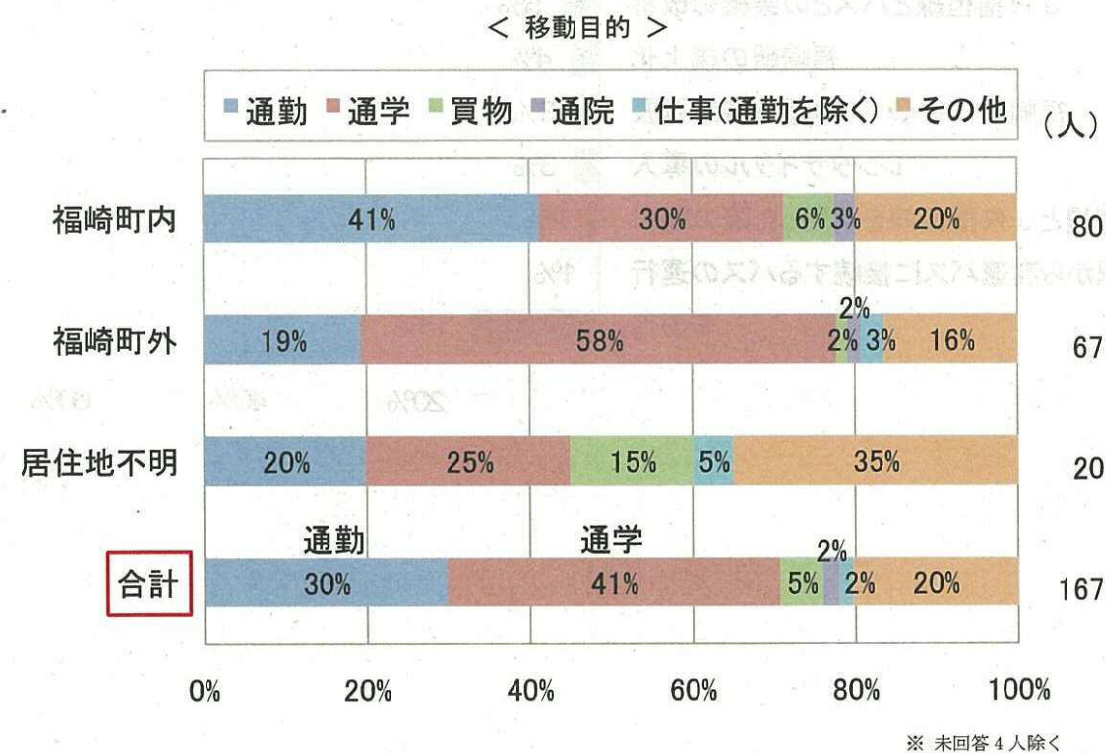
(1) 年齢・運転免許の有無

- ・年齢については、合計で見ると 10～19 歳までの比較的若い方の利用が多くなっている。
- ・運転免許の有無については、合計で見ると運転免許を持っている方と持っていない方が半数ずつとなっている。



(2) 移動目的

- ・福崎駅利用時の移動目的としては、福崎町内の方は「通勤」、福崎町外の方は「通学」での利用が多くなっており、合計で見ると通勤・通学は全体の約 7 割を占めている。

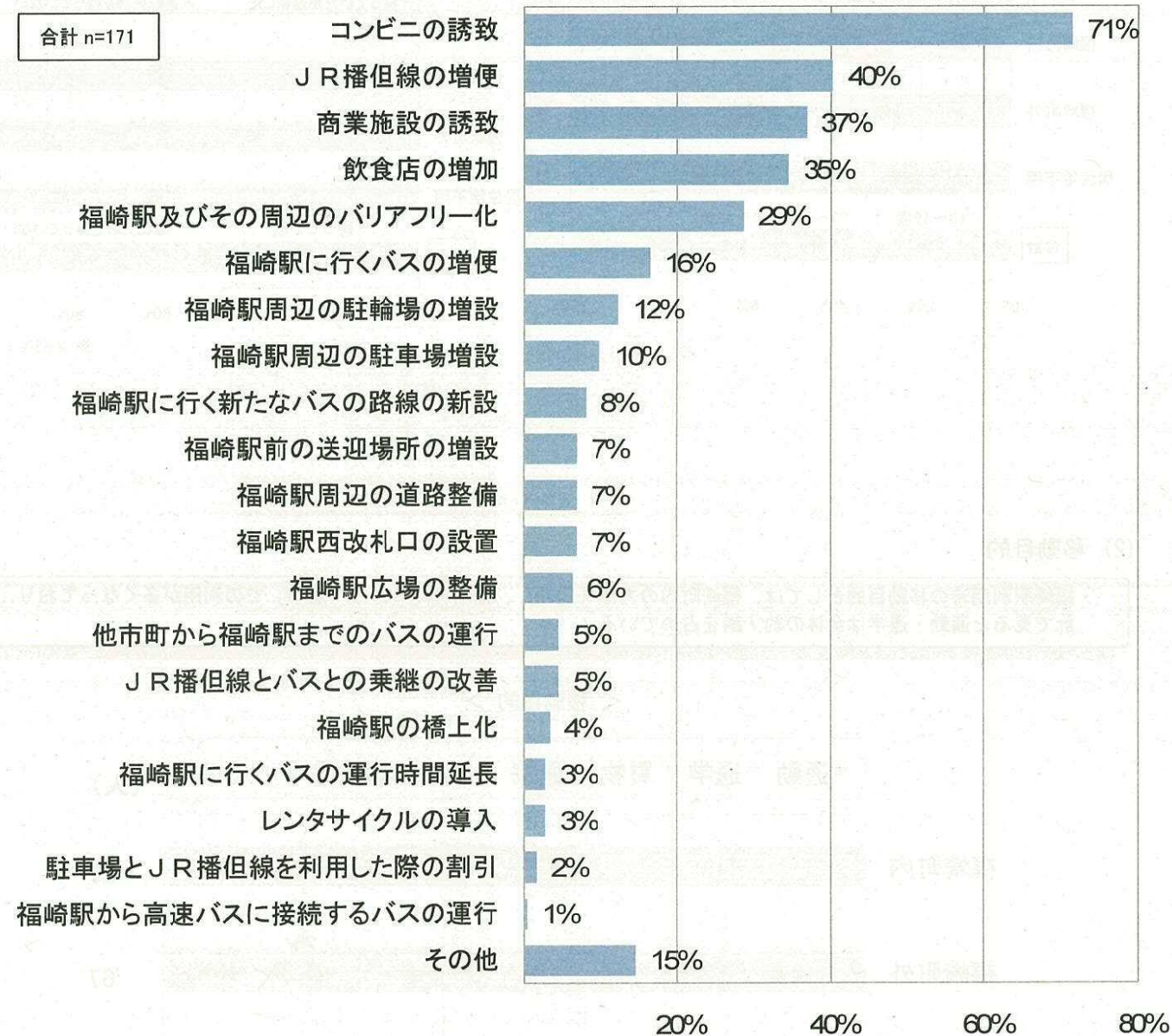


福崎駅利用者アンケート調査結果【抜粋】

(3) 福崎駅の利用者数増加の方策

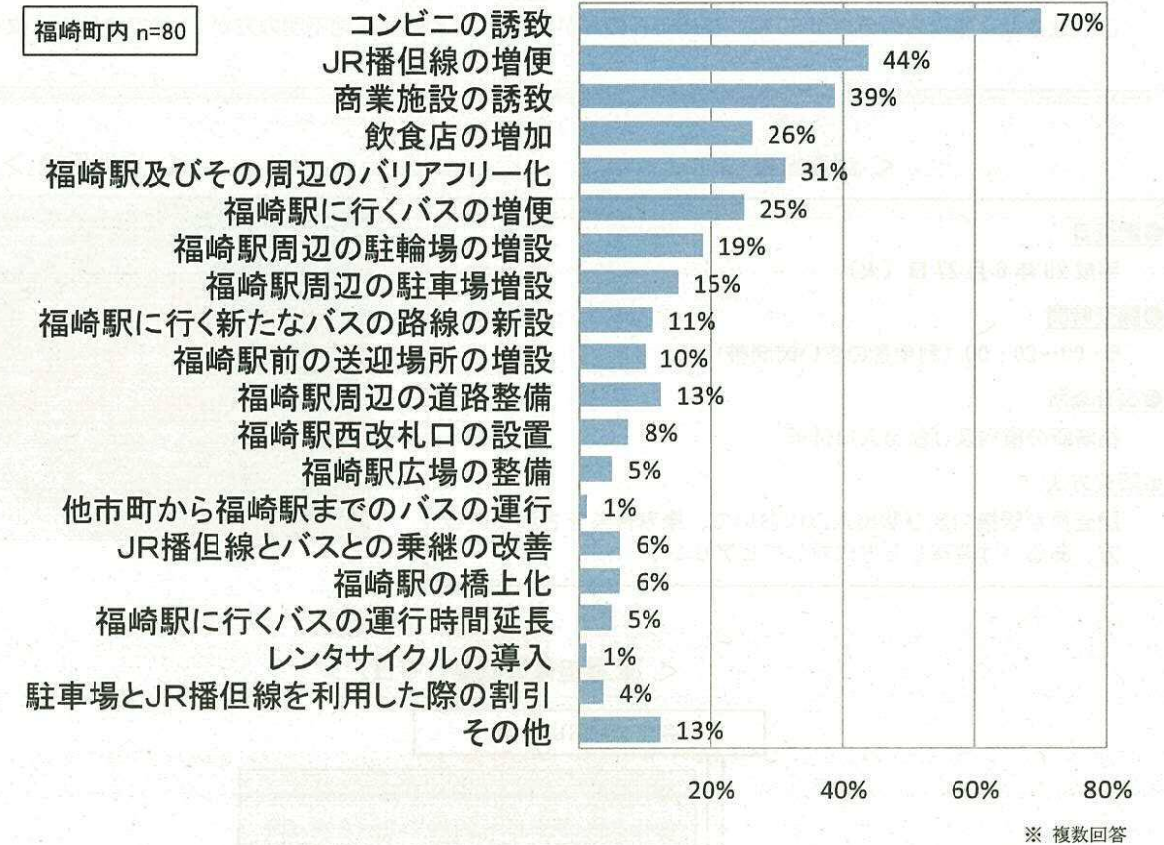
- ・回答者の合計で見ると、コンビニや飲食店、商業施設の誘致を行うことで利用者数が増加するという回答が多くなっているとともに、JR 播但線の増便や福崎駅やその周辺のバリアフリー化を行うことで利用者数が増加するという回答も多くなっている。

＜ 福崎町内外居住者合計 ＞

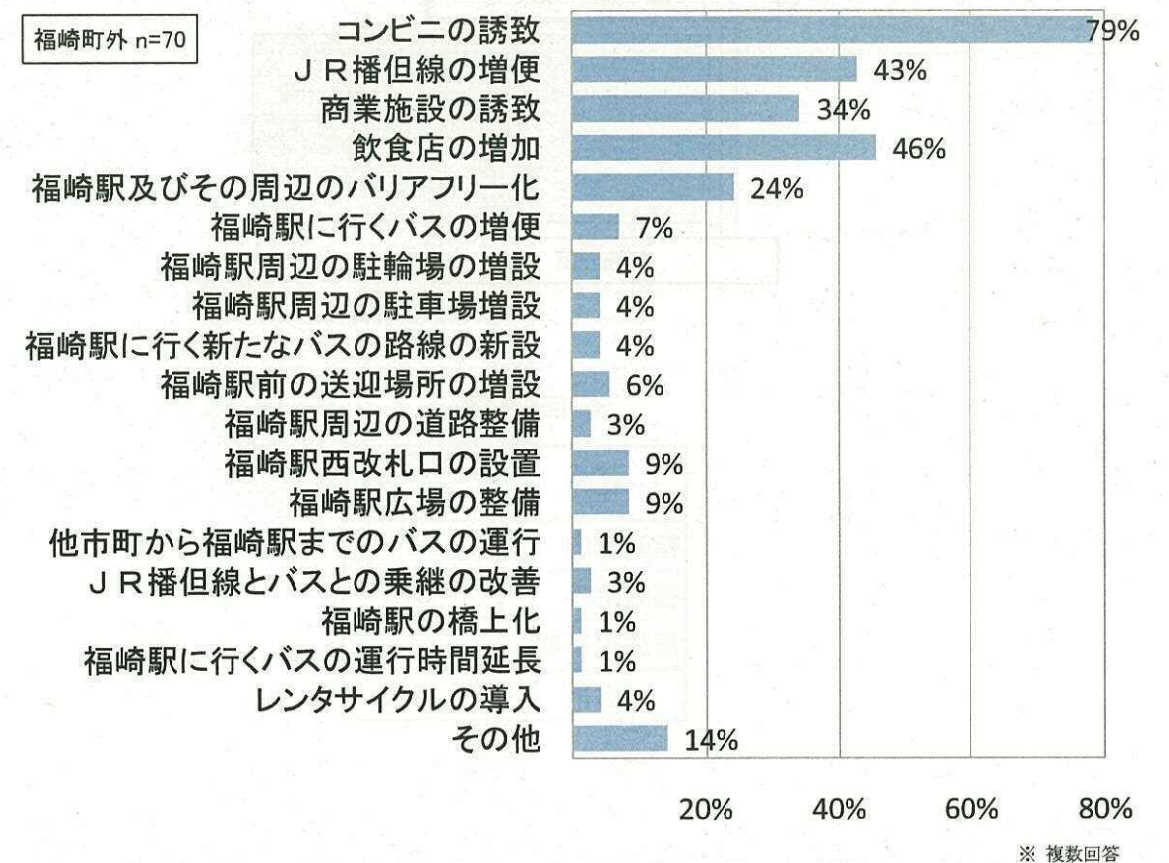


※1 複数回答
※2 居住地不明を含む

＜ 福崎町内居住者 ＞



＜ 福崎町外居住者 ＞



■ 高速バス利用者アンケート調査結果【抜粋】

1. 調査概要

- ・本調査は、福崎町の唯一の高速バス停である「福崎インターバス停」の利用者に対し、出発地や目的地などの移動状況や高速バスの利用理由、高速バス利用時の問題点などをヒアリングすることで、地域公共交通網形成計画策定の基礎データとすることを目的として実施した。
- ・回収枚数は、福崎町内の方が1枚、福崎町外の方が15枚、その他居住者不明の方が1枚で、合計17枚となっている。
- ・福崎インターバス停の乗降者数は、乗車が17人、降車が19人となっている。
- ・回収枚数と乗降者数を比較すると、乗降者のほぼ全てが回答していることとなり、そのほとんどが福崎町外に居住している方となっている。

< 調査概要 >

●調査日

平成29年6月27日（火）

●調査時間

始発から最終までの全便（概ね6:30～21:30）

●調査場所

福崎インターバス停待合室

●調査方法

調査員が福崎インターバス停において、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
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

< 高速バスの概要（平日） >

●運行日

毎日運行

●運行時間

大阪方面：5:52～22:43
（うち、福崎インターバス停：6:48～20:48）
津山方面：6:30～23:42
（うち、福崎インターバス停：9:17～21:21）

●運行本数

大阪方面：42便（うち、福崎インターバス停発着：15便）
津山方面：41便（うち、福崎インターバス停発着：14便）

●運行バス

神姫バス、西日本JRバス

< 回収枚数 >

住所	回収枚数（枚）
福崎町内	1
福崎町外	15
居住地不明	1
合計	17

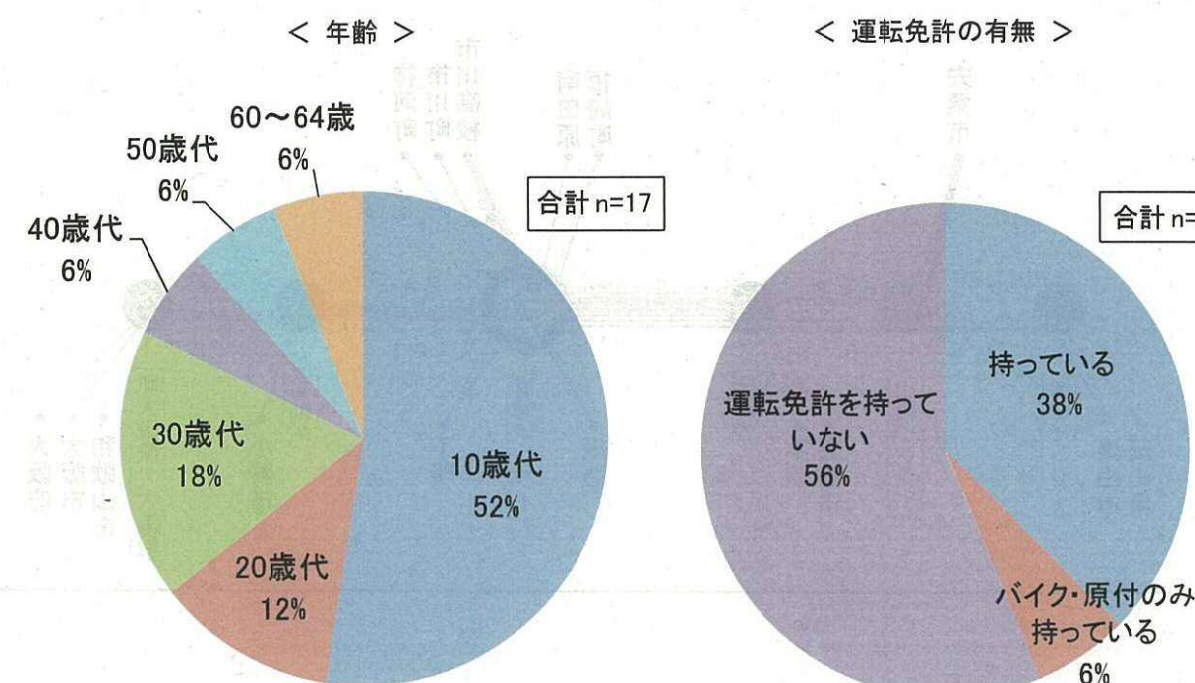
< 福崎インターバス停乗降者数 >

バス停	乗車（人）	降車（人）	乗降計（人）
福崎インターバス停	17	19	26

2. 調査結果

(1) 年齢・運転免許の有無

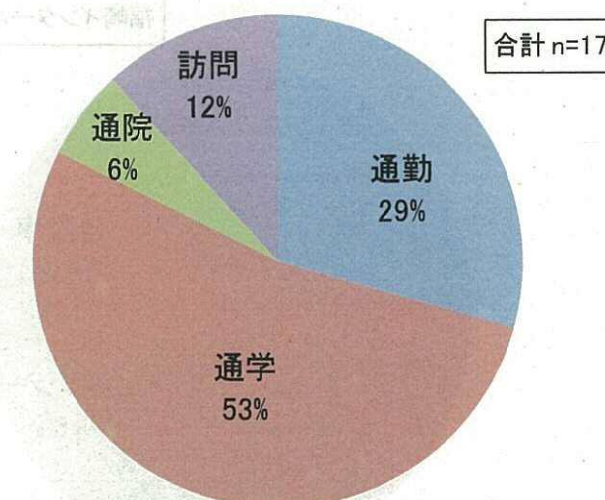
- ・年齢については、半数以上の方が10歳代となっている。
- ・運転免許の有無については、運転免許を持っていない方が約6割と多くになっている。



(2) 移動目的

- ・高速バス利用時の移動目的としては、「通学」が約5割と多くになっているとともに、「通勤」も約3割と多くになっている。

< 移動目的 >

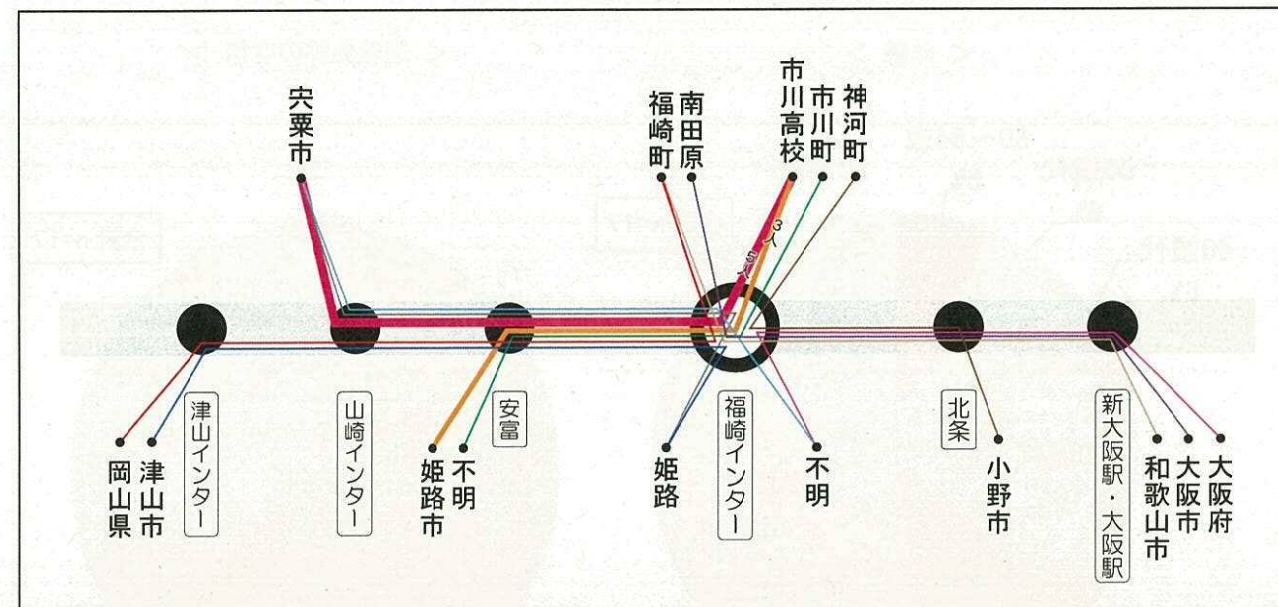


■ 高速バス利用者アンケート調査結果【抜粋】

(3) 出発地・目的地

・高速バス利用時の出発地・目的地としては、宍粟市から市川高校への移動、姫路市から市川高校への移動が多くなっており、移動目的で回答の多かった通学が市川高校の学生であるということが分かる。

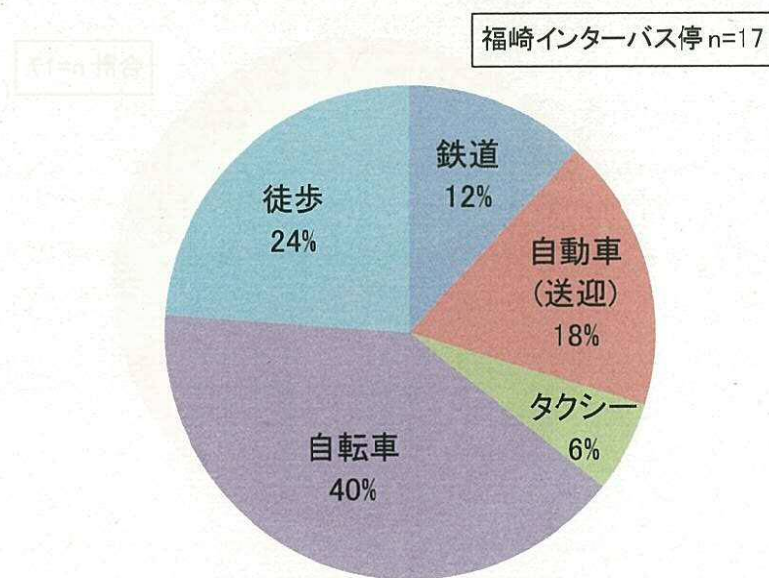
< 出発地・目的地 >



(4) 福崎インターバス停までの主な移動手段

・福崎インターバス停までの主な移動手段としては、学生が多いことなどから自転車や自動車での送迎が多くなっている。

< 福崎インターバス停までの主な移動手段 >

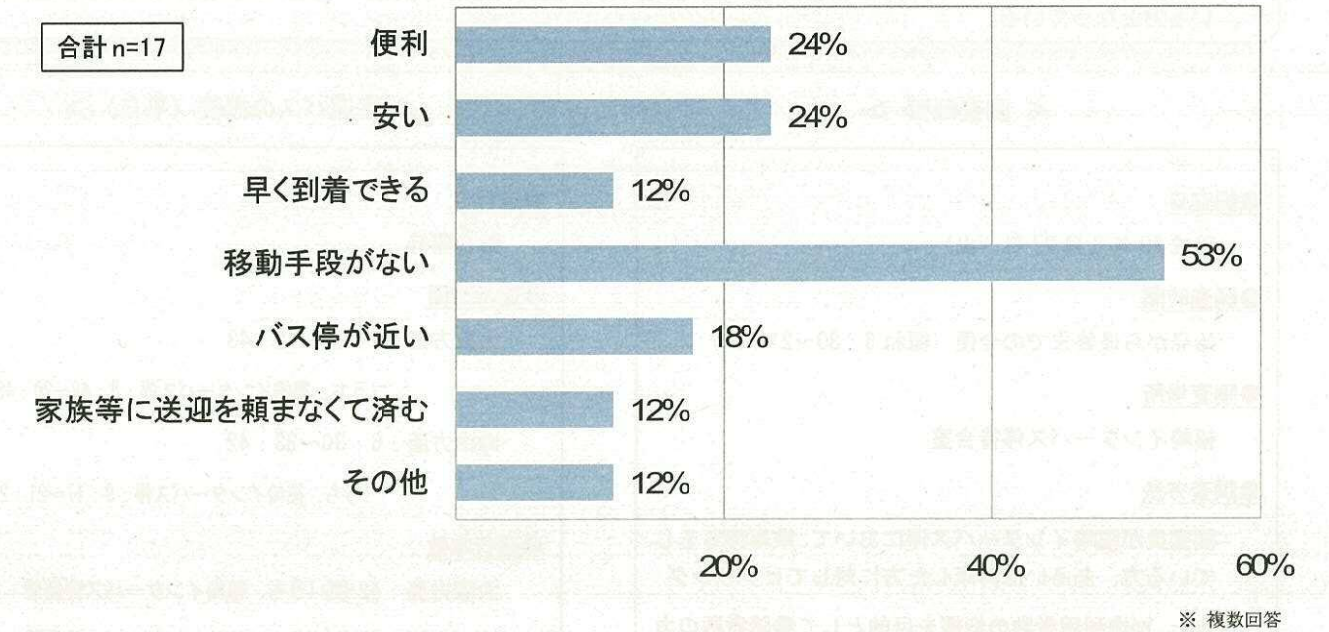


主な移動手段とは、移動の中で利用するいくつかの交通手段のうち、輸送力の高い手段（鉄道→バス→自動車→二輪車→自転車→徒歩）の順を指します。

(5) 高速バスを利用する理由

・高速バスを利用する理由としては、高速バス以外での移動手段がないために利用している方が多く、高速バスが便利であることや料金が安いという理由での回答も多くなっている。

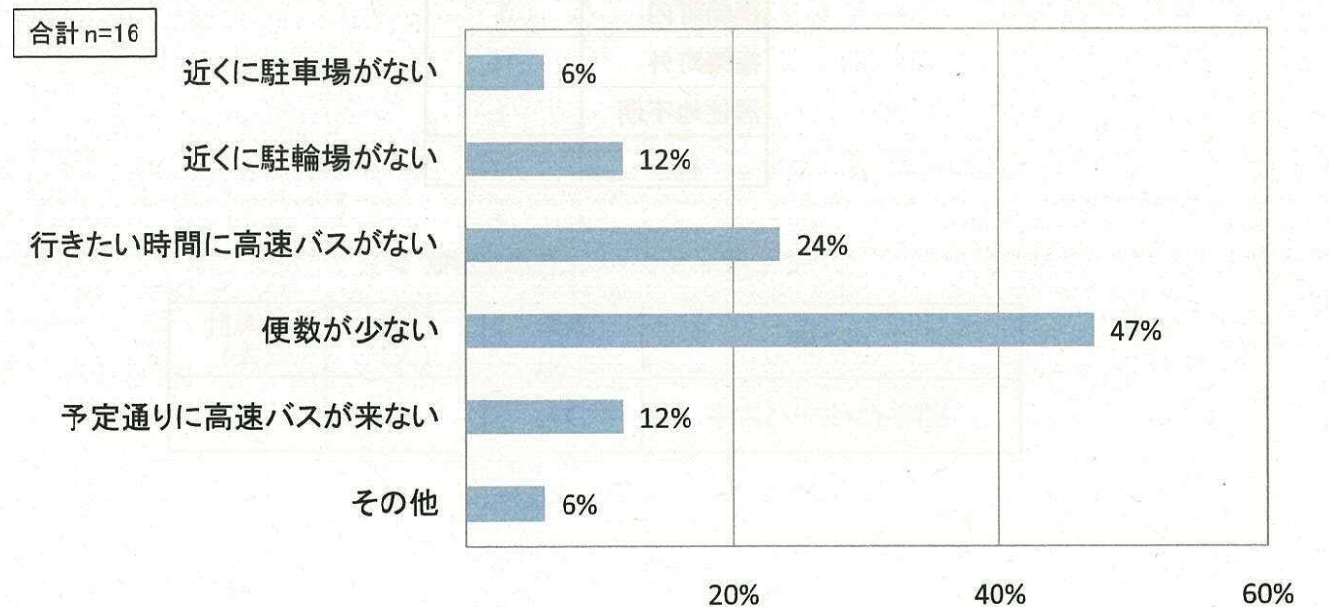
< 高速バスを利用する理由 >



(6) 高速バス利用にあたる問題点

・高速バス利用にあたる問題点としては、便数が少ないことや行きたい時間に高速バスが来ないことについての回答が多くなっている。

< 高速バス利用にあたる問題点 >



※1 未回答1人除く
※2 複数回答

(資料7)

【説明事項 (4)】

地域公共交通活性化協議会委員の皆様からのご意見について

平成29年9月14日(木) 福崎町まちづくり課
平成29年度 第2回地域公共交通活性化協議会資料

○平成29年6月16日に委員の皆様にご依頼したアンケート

福崎町における公共交通の課題及び施策に関する

アンケートのご協力をお願い

氏 名	
-----	--

- ・ 今回お配りしている「資料6 福崎町地域公共交通網形成計画への取組の状況について」現時点で考えられる公共交通に関する課題や施策を整理する必要があります。福崎町の公共交通に関する課題及び施策に対するご意見やご要望があればご記入ください。(ご記入いただきましたら、同封の返信用封筒により返信いただきたく依頼します。締切：6/30(金))

【課題やご意見・ご要望】
【考えられる施策等・ご意見等】

○公共交通の課題やご意見・ご要望

「交通流の変化について」

・本年12月に神河町峰山高原にスキー場がオープンし、吉富に道の駅もできる計画があり、これに伴い、福崎町の国道312号・県道三木穴栗線等の交通量が増えることが予想される。

福崎町が通過地点になるのか、立ち寄り地点になるのかは読めないところだが、交通量が増えることにより、福崎町内の交通に影響が出ることは間違いないと思慮されるので、公共交通の路線や運行時間を見直す必要があるだろう。

「運行便数や路線網を増加・拡大させられないか」

・一部の病院では、送迎バスを走らせていると聞く。自動車教習所や塾も送迎バスを運行している。それぞれニーズが異なるので運行時間帯や運行路線も異なる。調査・研究や、他事業者の理解や調整が必要であるが、上記の他事業者バスを部分的にでも本町の公共交通の一部に組み込むことができないのか。また、それぞれの事業者間(本町バス含む)において、相互利用を可とする。そうすれば、路線網も拡大するメリットがある。

・人口減少社会において、地域の活力を維持するためには、公共交通の機能維持が不可欠であり、公共交通利用者の確保が課題である。

・現在利用されている方、またこれから利用される方の声を拾い上げることがますます大事になってくると思う。現在、公共交通の担い手が不足している。

○考えられる施策等・ご意見等

1/2

「各町及びJR等との連携強化」

・スキー場オープンに伴い、土日等に慢性的な渋滞が発生するのであれば、各町・JR・播但連絡道路等と連携して、解消策を講じることになるだろう。

「利便性を高めることができないか」

・上記課題で記述した運行路線におけるバス停留所と神姫バス停留所を交通結節点とすれば、その場所で乗り継ぐことになるが、利便性は拡大するのではないか。

神姫バスの運行ダイヤとサルビア号等の運行ダイヤとの乗り継ぎ待ち時間を長時間化させない運行ダイヤの組み替えが必要か。

・より細やかなデータを得るためのアンケート調査を実施する。

・バス降車場所を自由化する。

5

○考えられる施策等・ご意見等

2/2

・公共交通利用者の確保には、住民ニーズに合った公共交通体系を構築し、公共交通の利便性の向上、利用促進を図るとともに、住民の移動手段の転換を促進する。

(例)・住民ニーズ(通院・通学・買い物)に合ったコミバス運行の充実を図る。

(通学児童・生徒の通学時間帯の運行で利用促進を図る)

・JR播但線や高速バス・路線バス等の広域的な公共交通とコミバス等の補完的な公共交通との結節機能の向上を図る。

・姫路駅前～南大貫～北条営業所系統の福崎町区間(大貫・八千種など)でアンケート調査を実施してはどうか。

・夢前方面から福崎駅までのコミュニティバスを延伸する。



☆お寄せいただいたご意見も参考にしながら、計画策定や施策の展開を行いたいと考えております。

福崎町における公共交通の課題及び施策に関するアンケート【回答】

地域公共交通活性化協議会委員の皆様からのご意見

(資料7)

○公共交通の課題やご意見・ご要望

・「交通流の変化について」

本年12月に神河町峰山高原にスキー場がオープンし、吉富に道の駅もできる計画があり、これに伴い、福崎町の国道312号・県道三木穴栗線等の交通量が増えることが予想される。福崎町が通過地点になるのか、立ち寄り地点になるのかは読めないところだが、交通量が増えることにより、福崎町内の交通に影響が出ることは間違いないと思慮されるので、公共交通の路線や運行時間を見直す必要があるだろう。

・「運行便数や路線網を増加・拡大させられないか」

一部の病院では、送迎バスを走らせていると聞く。自動車教習所や塾も送迎バスを運行している。それぞれニーズが異なるので運行時間帯や運行路線も異なる。調査・研究や、他事業者の理解や調整が必要であるが、上記の他事業者バスを部分的にでも本町の公共交通の一部に組み込むことができないのか。また、それぞれの事業者間(本町バス含む)において、相互利用を可とする。そうすれば、路線網も拡大するメリットがある。

・人口減少社会において、地域の活力を維持するためには、公共交通の機能維持が不可欠であり、公共交通利用者の確保が課題である。

・現在利用されている方、またこれから利用される方の声を拾い上げることがますます大事になってくると思う。
現在、公共交通の担い手が不足している。

○考えられる施策等・ご意見等

・「各町及びJR等との連携強化」

スキー場オープンに伴い、土日等に慢性的な渋滞が発生するのであれば、各町・JR・播但連絡道路等と連携して、解消策を講じることになるだろう。

・「利便性を高めることができないか」

上記課題で記述した運行路線におけるバス停留所と神姫バス停留所を交通結節点とすれば、その場所で乗り継ぐことになるが、利便性は拡大するのではないか。
神姫バスの運行ダイヤとサルビア号等の運行ダイヤとの乗り継ぎ待ち時間を長時間化させない運行ダイヤの組み替えが必要か。

・公共交通利用者の確保には、住民ニーズに合った公共交通体系を構築し、公共交通の利便性の向上、利用促進を図るとともに、住民の移動手段の転換を促進する。

(例)・住民ニーズ(通院・通学・買い物)に合ったコミバス運行の充実を図る。

(通学児童・生徒の通学時間帯の運行で利用促進を図る)

・JR播但線や高速バス・路線バス等の広域的な公共交通とコミバス等の補完的な公共交通との結節機能の向上を図る。

・より細やかなデータを得るためのアンケート調査を実施する。

・バス降車場所を自由化する。

・姫路駅前～南大貫～北条営業所系統の福崎町区間(大貫・八千種など)でアンケート調査を実施してはどうか。

・夢前方面から福崎駅までのコミュニティバスを延伸する。

(資料8)

【説明事項 (5)】
バス路線の路線評価について

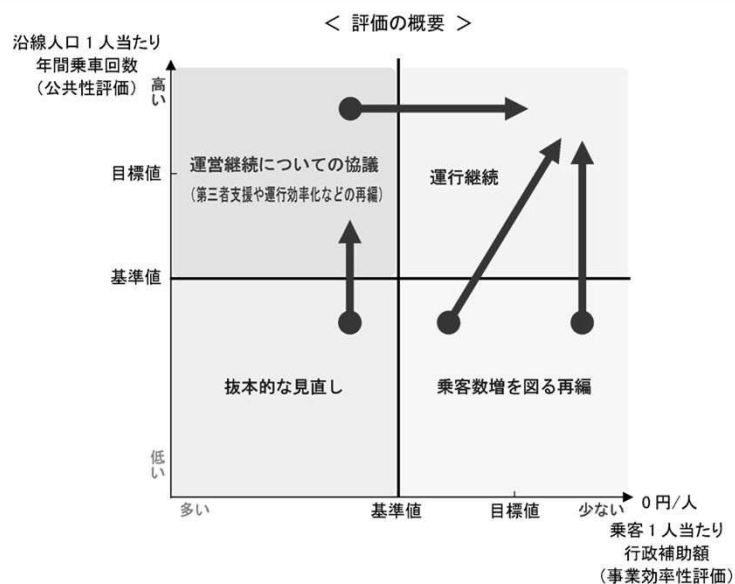
平成29年9月14日(木) 福崎町まちづくり課
平成29年度 第2回地域公共交通活性化協議会資料

○既存バス路線の路線評価について

1. 評価の考え方

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

○評価の概要



2. 基準値の設定

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

< 福岡町内におけるサルビア号及び路線バスの年間利用者数と行政補助額 >

		年間利用者数 【人/年】	行政補助額 【円/年】
サルビア号	まちなか便		8,171,000
	郊外便	川西	4,245,310
		川東	4,509,690
路線バス	姫路駅前～江飼団地・西光寺～福崎駅前		634,000
	姫路駅前～南大貫～北条営業所		1,464,000
	姫路駅前～溝口～福崎駅前		1,666,000
合計		30,232	20,690,000

※ 年間利用者数及び行政補助額の詳細な算定方法等については、参考資料を参照

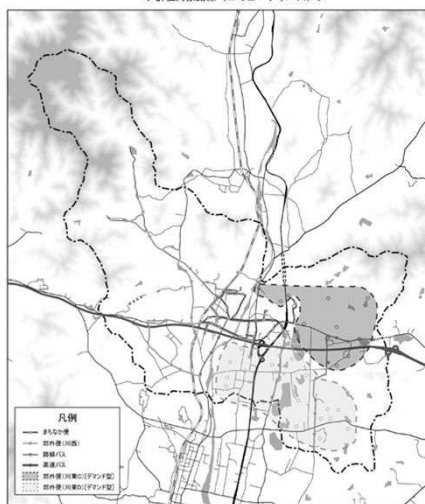
出典) 福岡町及び神姫バス所管データ (平成 28 年度実績)

< 事業効率性評価及び公共性評価の基準値 >

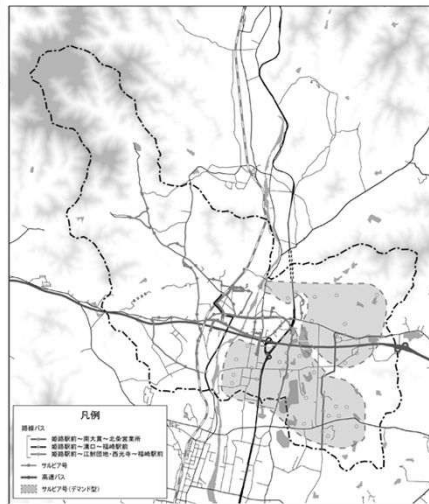
	事業効率性評価	公共性評価
	利用者 1 人当たり行政補助額	沿線人口 1 人当たり年間利用回数
基準値	700 円/人	1.5 回/人

○評価対象路線(コミバス3路線、路線バス3路線)

< 評価対象路線 (コミュニティバス) >



< 評価対象路線 (路線バス) >



○評価結果



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

7

(参考資料)

1/3

* ■ 評価の算出方法について 沿線人口の算出方法

1. 沿線人口の算出方法

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

2. 年間利用者数の算出方法

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

3. 行政補助額の算出方法

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

* ・路線バスは国・県・町の補助額を合算した額とした。

4. 評価データ

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

<各系統別評価データ>

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

出典) 沿線人口：平成27年国勢調査地域メッシュ統計

年間利用者数(サルビア号)：健康福祉課所管データ(平成28年度)

年間利用者数(路線バス)：神姫バス所管データ(平成28年度)

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

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

【路線評価に際しての考察について】

※当該評価方法は、平成22年評価方法を引き継ぎ、同一評価方法を用いて行っている。

その結果、コミュニティバスの郊外便について、今回の路線評価方法では、抜本的な見直しが必要な路線としては、認定した。

しかし、そもそも郊外便については、母数となる人口も少なく、また高齢者の生活を支えるという観点から同一の基準で検討するのではなく、もう少し緩和した基準で考えることや、コミュニティバスの評価に路線バスを加えた評価指標の検討等も行う必要があると思われる。

次回の活性化協議会で再度路線評価を実施したいと考えている。