

福崎町 地域公共交通網形成計画

～ 一人ひとりが活動しやすく 住みよいまち・福崎 ～



神戸医療福祉大学バス



河童の河次郎と子河童たち



柳田國男生家・記念館



JR播但線

JR福崎駅

タクシー



福崎町立図書館・さるびあドーム



サルビア号



神姫バス

平成30年3月 兵庫県 福崎町

ご あ い さ つ

福崎町長 橋 本 省 三

福崎町は1956年（S31）5月3日に旧福崎町、田原村、八千種村が合併して以降町制施行60周年を経過し、さらに発展を続けております。

本町は古くから交通の要衝となっており、先人の英知と努力を礎として商業のまち、東西の工業団地を中心とした工業のまちとして発展してきました。

また、豊かな自然と文化が薫るまち、教育や子育て支援、福祉の充実した住民に優しいまちでもあります。

このような中、本町では2014年（H26）12月に福崎町第5次総合計画を策定し、来年度には後期基本計画の見直しを行います。2017年（H29）3月には、高齢者が暮らしやすい生活環境を確保し、子育て世代にも魅力的なまちにするとともに経済面・財政面でも持続可能な都市経営を行うために、居住や医療・福祉・商業施設等の立地、公共交通の充実等に関する基本計画となる福崎町立地適正化計画を策定し運用を行っています。

また、2014年度（H26）から事業着手したJ R福崎駅周辺の整備事業は、地権者をはじめ多くの方々のご協力により順調に整備が進み、新たなまちの顔として生まれ変わろうとしています。引き続き兵庫県とも協力しながら事業を推進し、駅周辺へのアクセス性向上や賑わいの創出を図ります。

本年度は、J R福崎駅周辺や役場周辺を拠点としたコンパクトなまちづくりを進めるために、立地適正化計画と車の両輪のような関係となる公共交通の充実に関する基本計画となる地域公共交通網形成計画の策定を計画しておりました。そのタイミングで近畿運輸局と公共交通に関する「地域連携サポートプラン協定」を締結し、2018年（H30）2月には提案書を交付いただきました。この提案内容も参考としながら、公共交通網を見直し、利便性の向上を行います。

今回策定した福崎町地域公共交通網形成計画に沿い、町内はもちろん、隣接市町と連携した移動も視野に入れ、みなさまが快適に利用でき多世代が交流を深めることができ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。

2018年（H30）3月

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	3
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	10
(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 福崎町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	83
(1) PDCAサイクルによる施策・事業の改善	83
(2) 社会情勢の変化に対応した計画の見直し	85
■ 資料編	
1. 福崎町地域公共交通活性化協議会委員名簿及び策定委員会委員構成	86
2. 福崎町地域公共交通網形成計画の策定経緯	88
3. 近畿運輸局による地域連携サポートプラン提案書	89
4. その他の関連計画の概要	94
5. 用語集	98

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

1.2 計画の位置づけ

1.3 計画の区域

1.4 計画の期間

1.5 計画の構成

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、通学や買い物、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割以上の人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人々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。

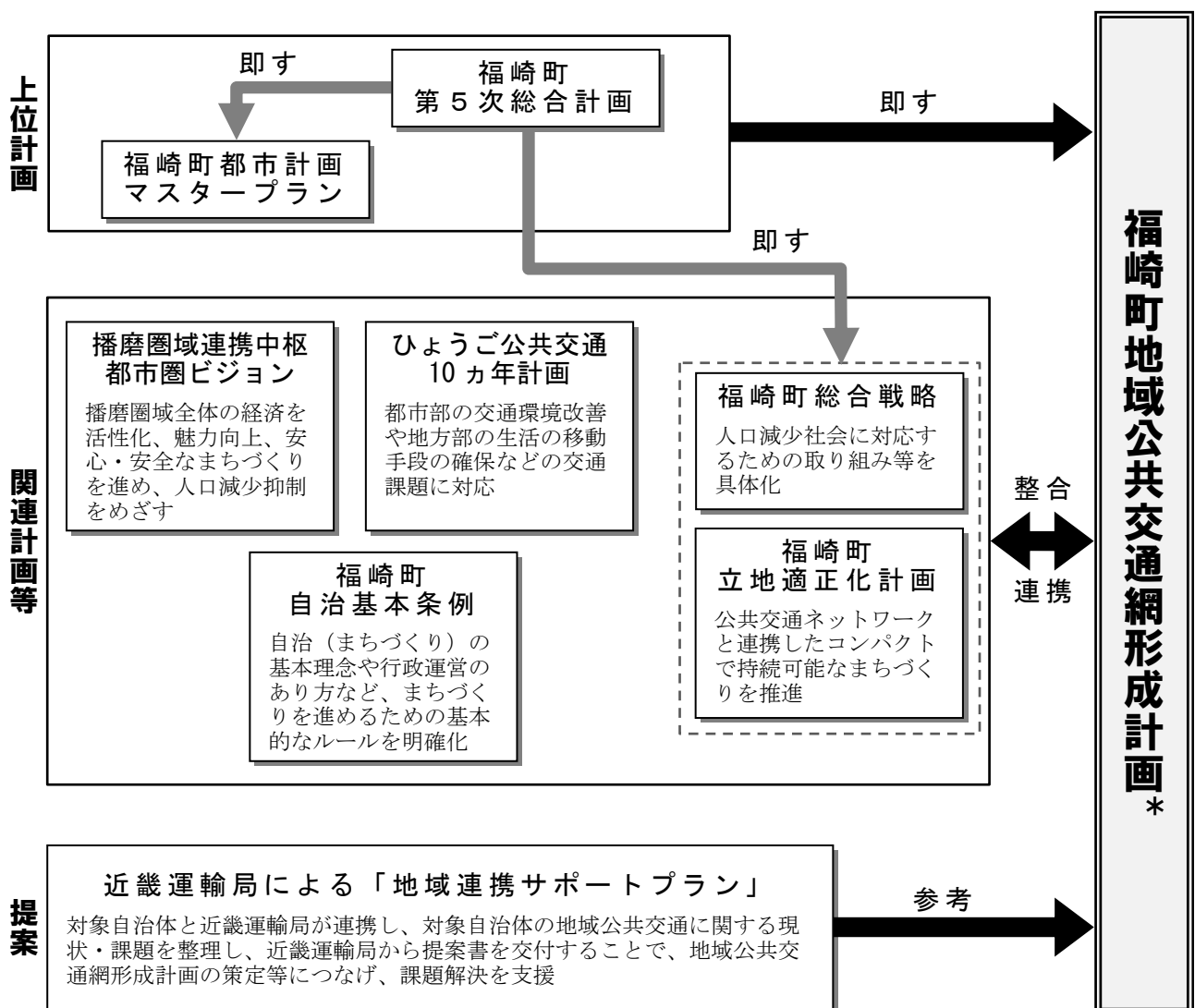
このような現状を踏まえるとともに、現在事業が進捗しているJR福崎駅周辺整備事業や観光等のまちづくりと連携して、公共交通の利便性を向上させることにより、自動車利用だけでなく公共交通利用でも移動しやすい福崎の実現をめざして、福崎町地域公共交通網形成計画（以下、「本計画」という）を策定しました。

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

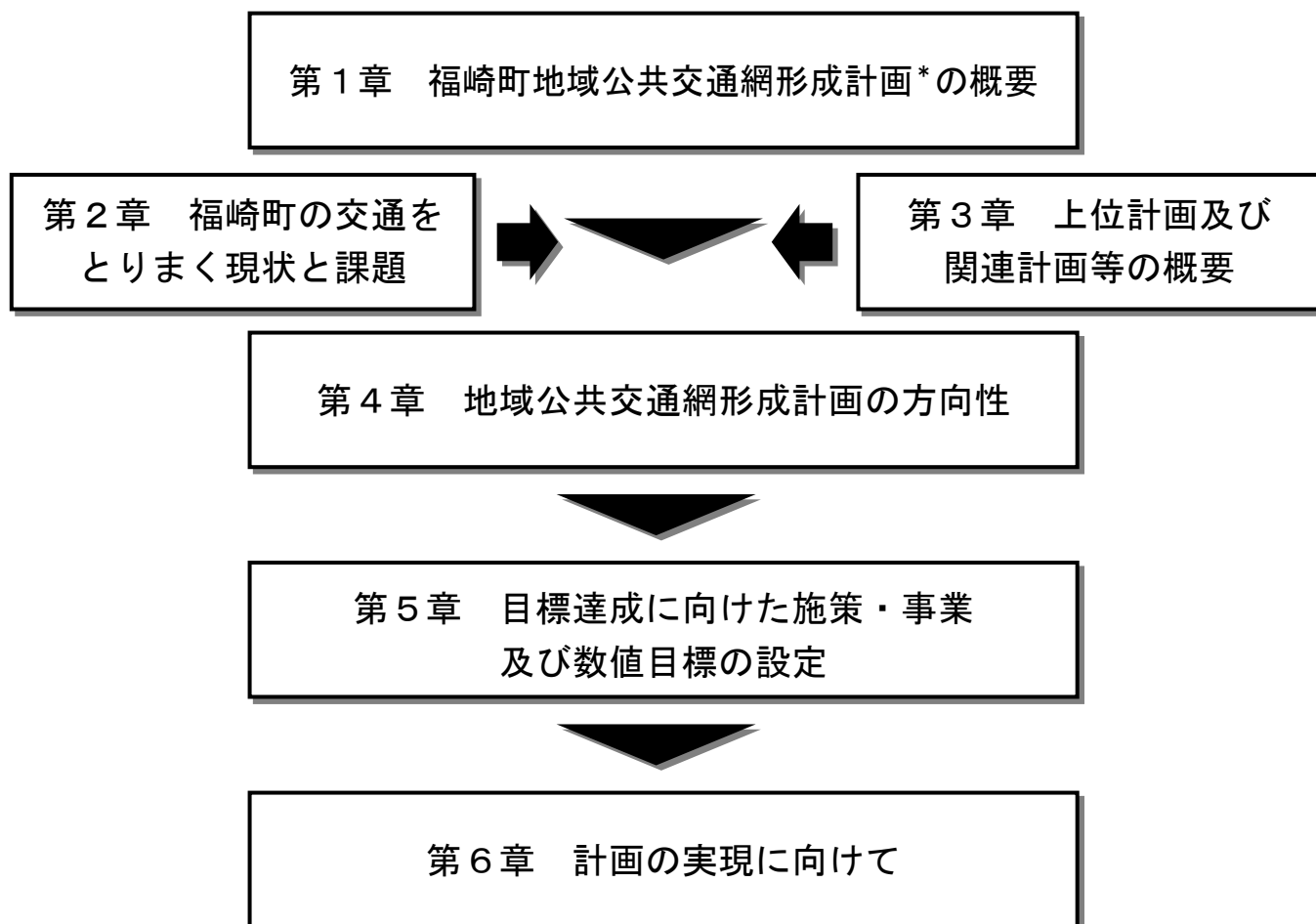
1.5 計画の構成

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

2.2 福崎町における交通の現状

2.3 町民の移動状況

2.4 本町の公共交通をとりまく現状と今後の課題

第2章 福崎町の交通をとりまく現状と課題

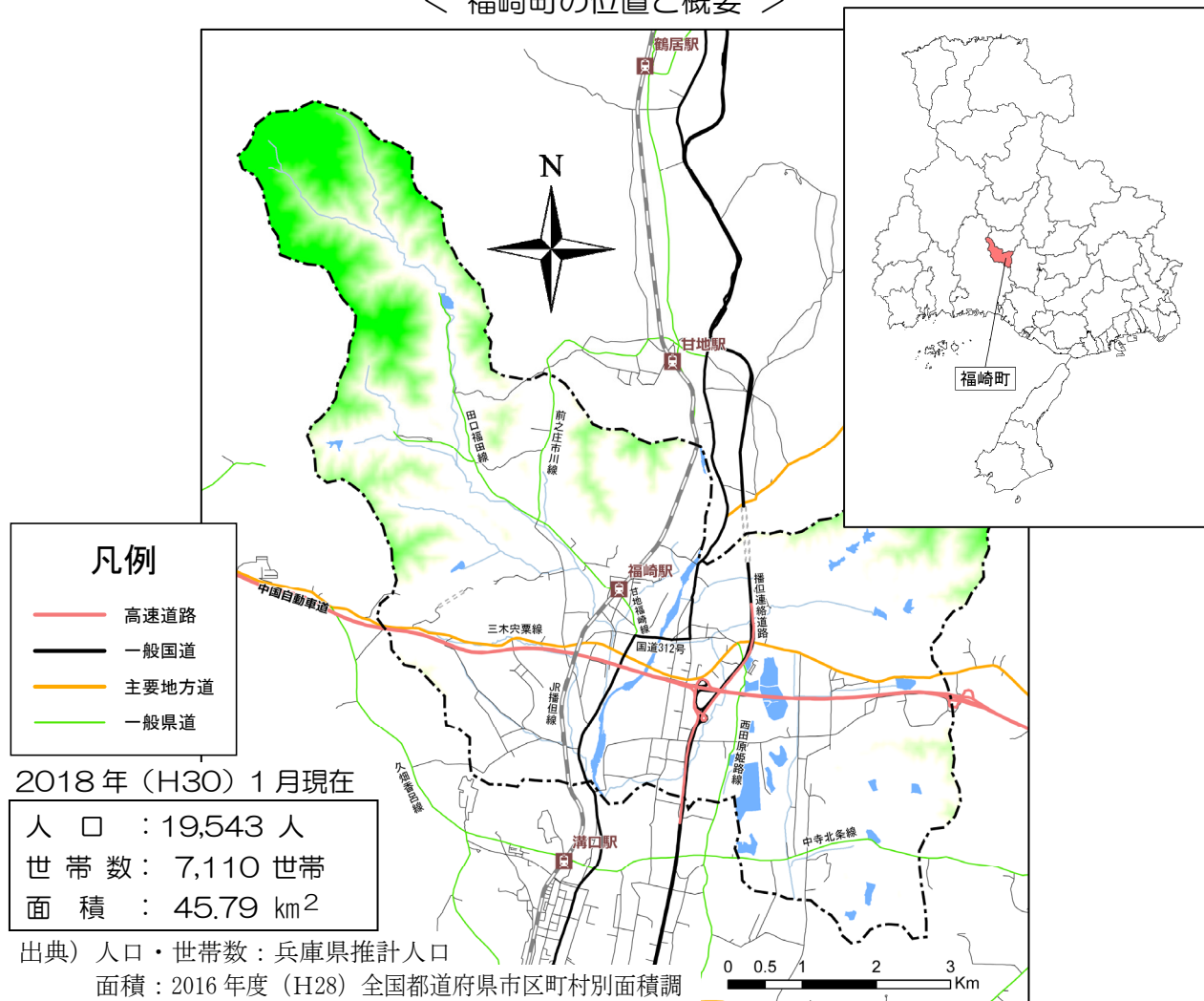


2.1 福崎町の概況

(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 45.79km² 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走っています。
- ・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。

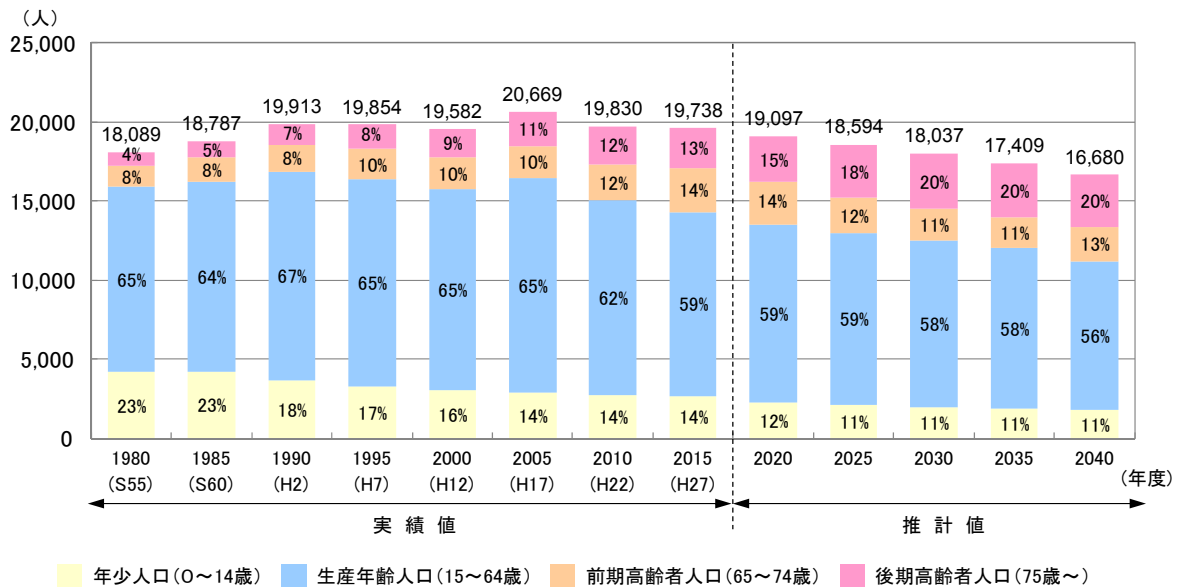
< 福崎町の位置と概要 >



(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せんが、2040 年度には、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 >



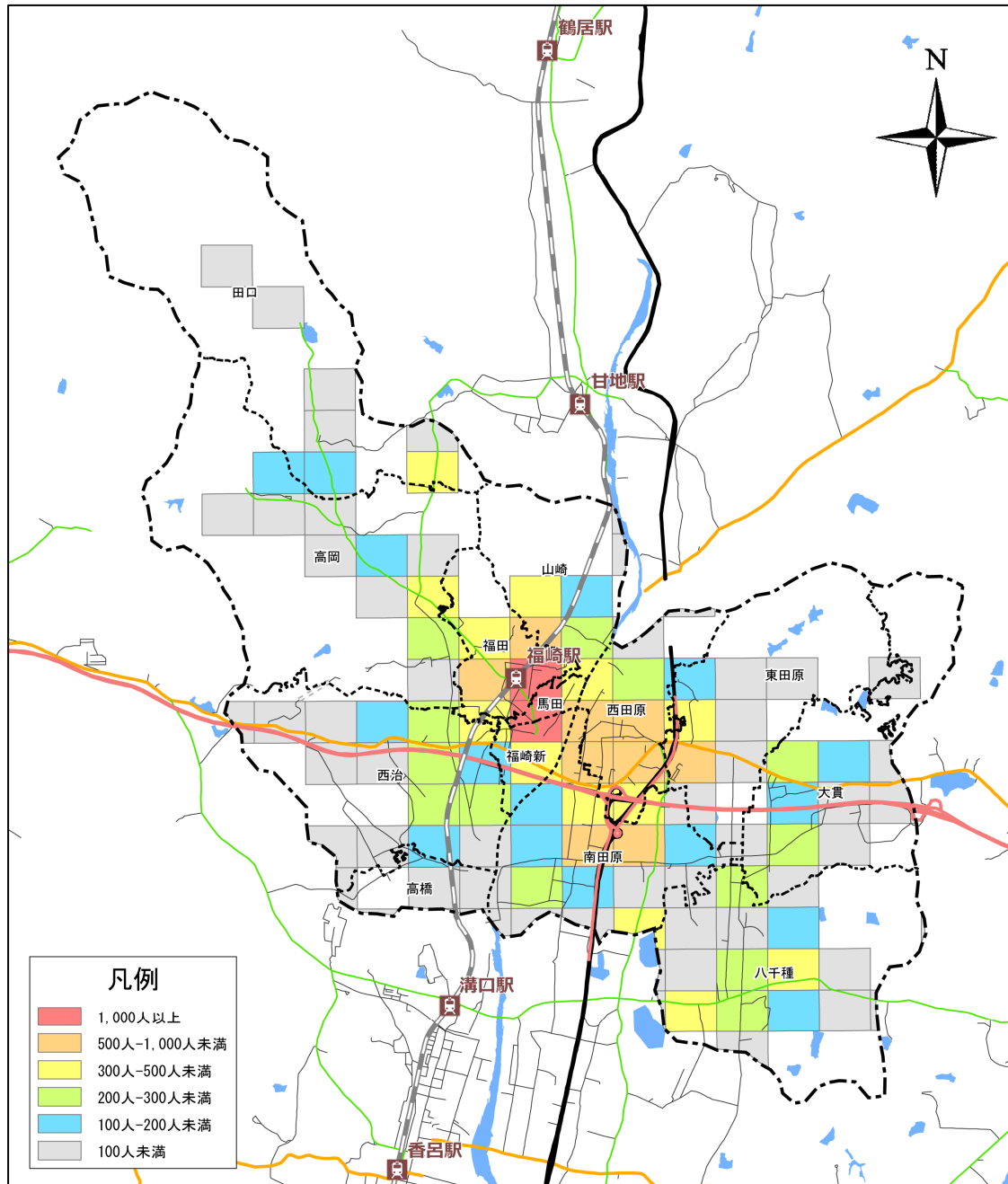
※) 年齢不詳人口は除く

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 >



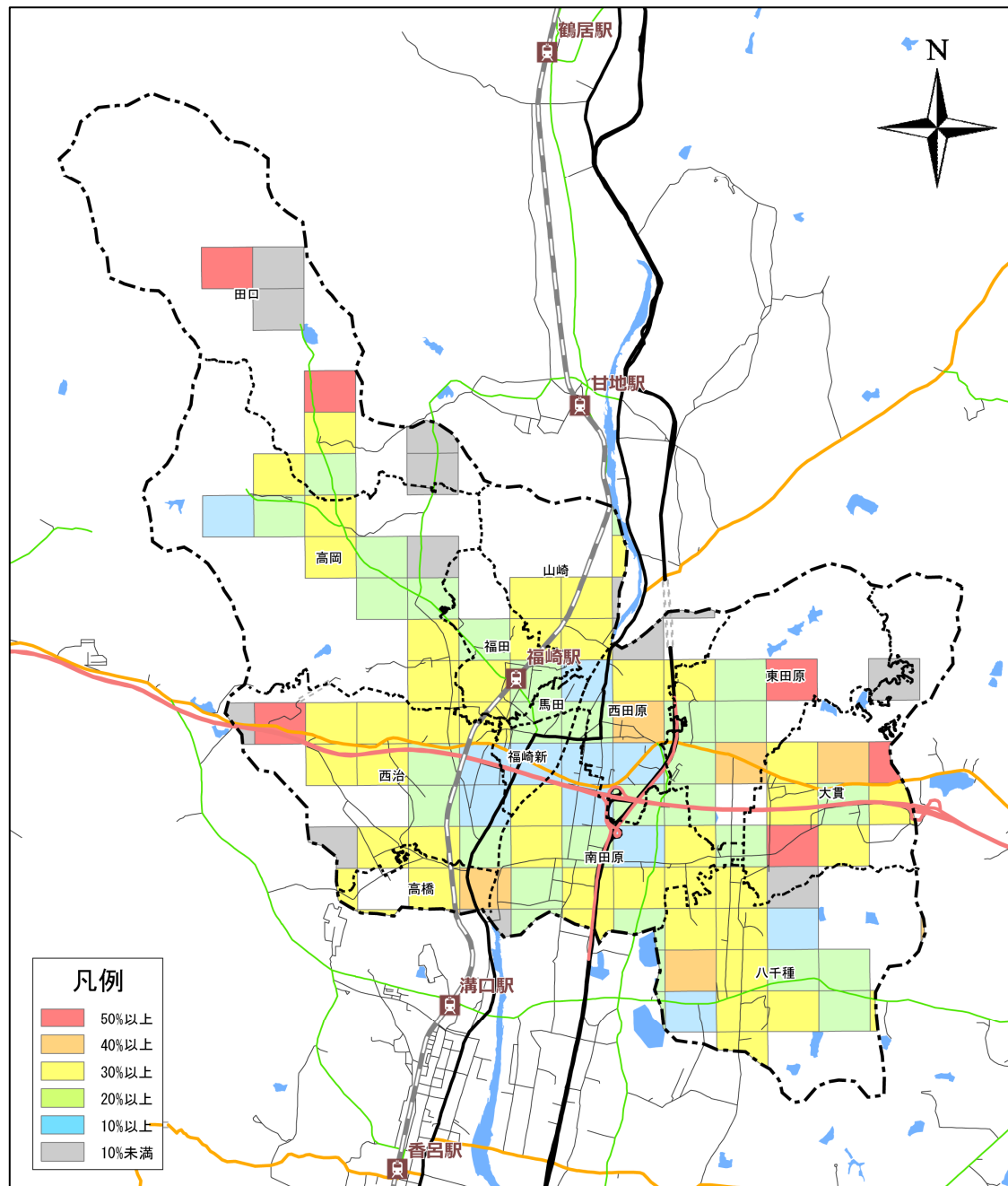
※1) 可住地面積は、2014 年（H26）10 月 1 日現在
総面積から林野面積と主要湖沼面積と差し引
いて総務省統計局が算出したもの。出典は兵庫
県市区町別主要統計指標（2017 年度〔H29〕）

※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、その他の郊外部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 >



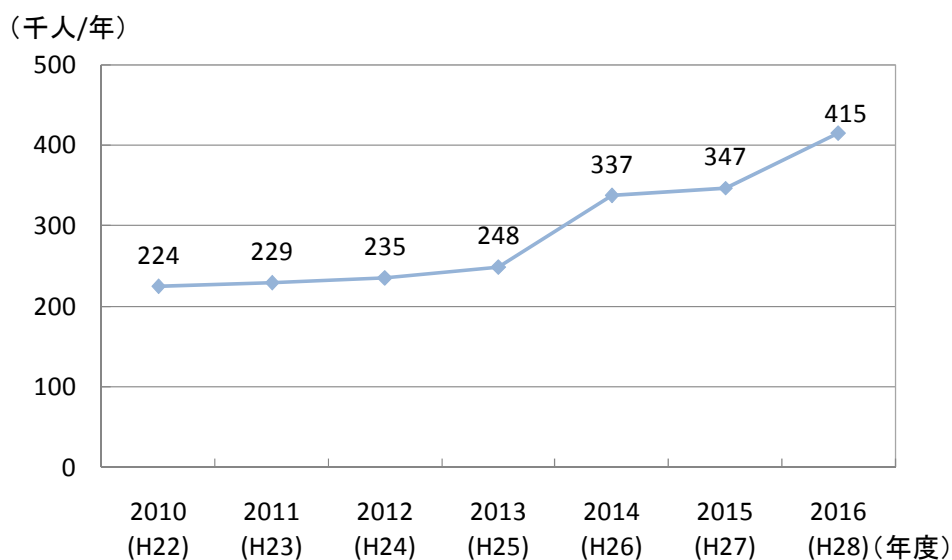
※) メッシュ*は1辺約500m

出典) 2015年度(H27)国勢調査*地域メッシュ統計

(3) 観光

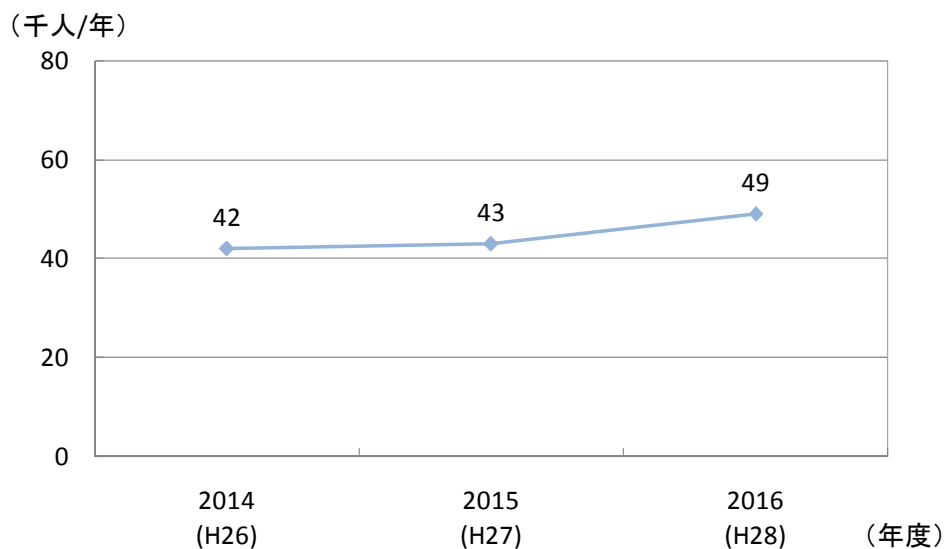
- ・町内には、日本民俗学の父と言われる柳田國男の生家や兵庫県指定文化財である大庄屋三木家住宅、国指定重要文化財の木造薬師如来坐像を有する神積寺などの歴史的な観光資源が数多くあります。近年では、柳田國男の著書にあやかって設置した河童像（河童の河次郎と河太郎）などが脚光を浴び、観光客数の大幅な増加が見られるとともに、併せて実施している全国妖怪造形コンテストは海外からも注目を浴びており、最優秀作品の等身大モデルを設置することで相乗効果を発揮しています。
- ・また、もち麦の健康効果が注目を浴び、もちむぎのやかたへの来館者も増加している状況も相まって 2014 年度（H26）からは年間 30 万人/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

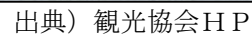


出典) 地域振興課所管データ

< 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

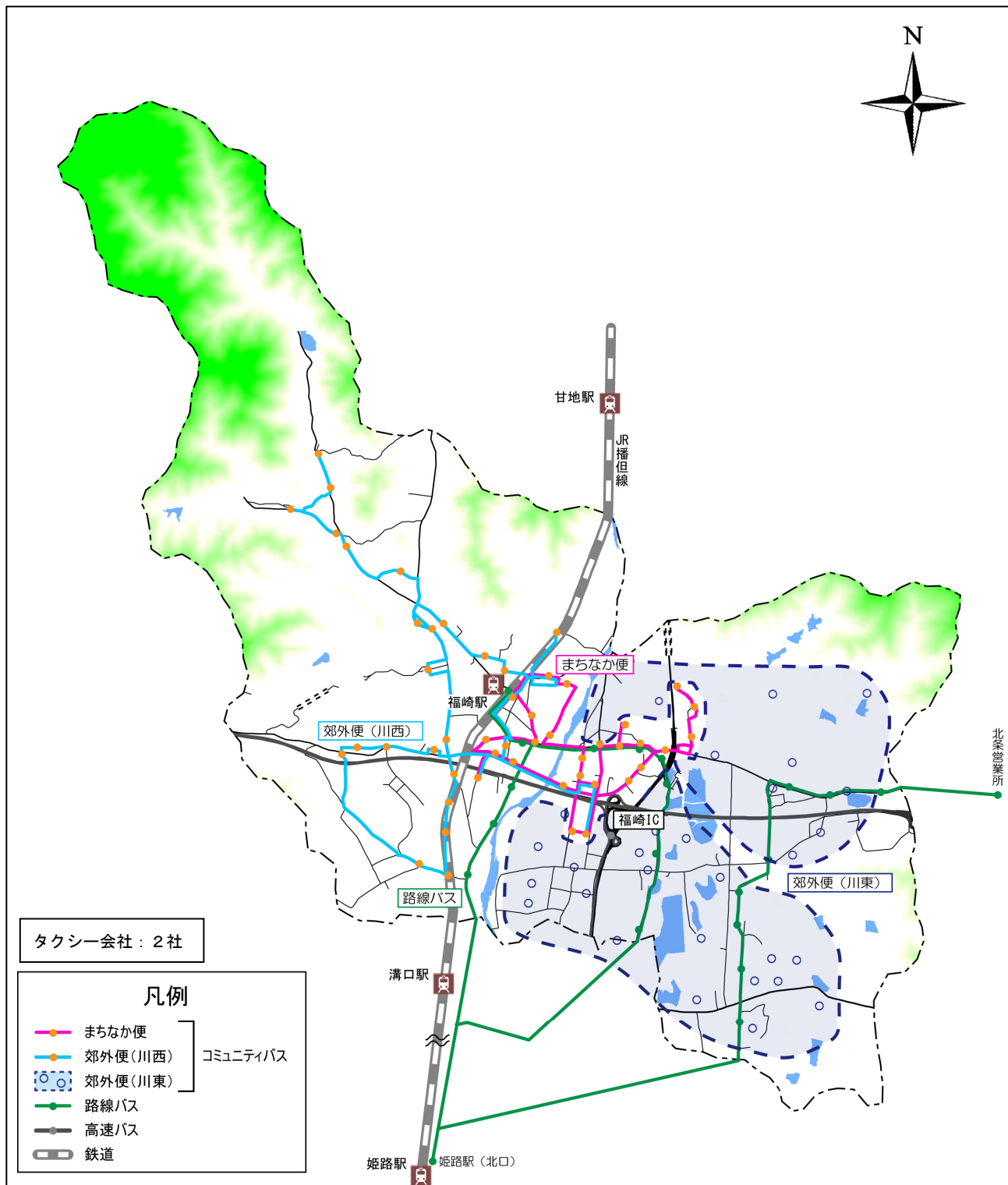


2.2 福崎町における交通の現状

(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 >



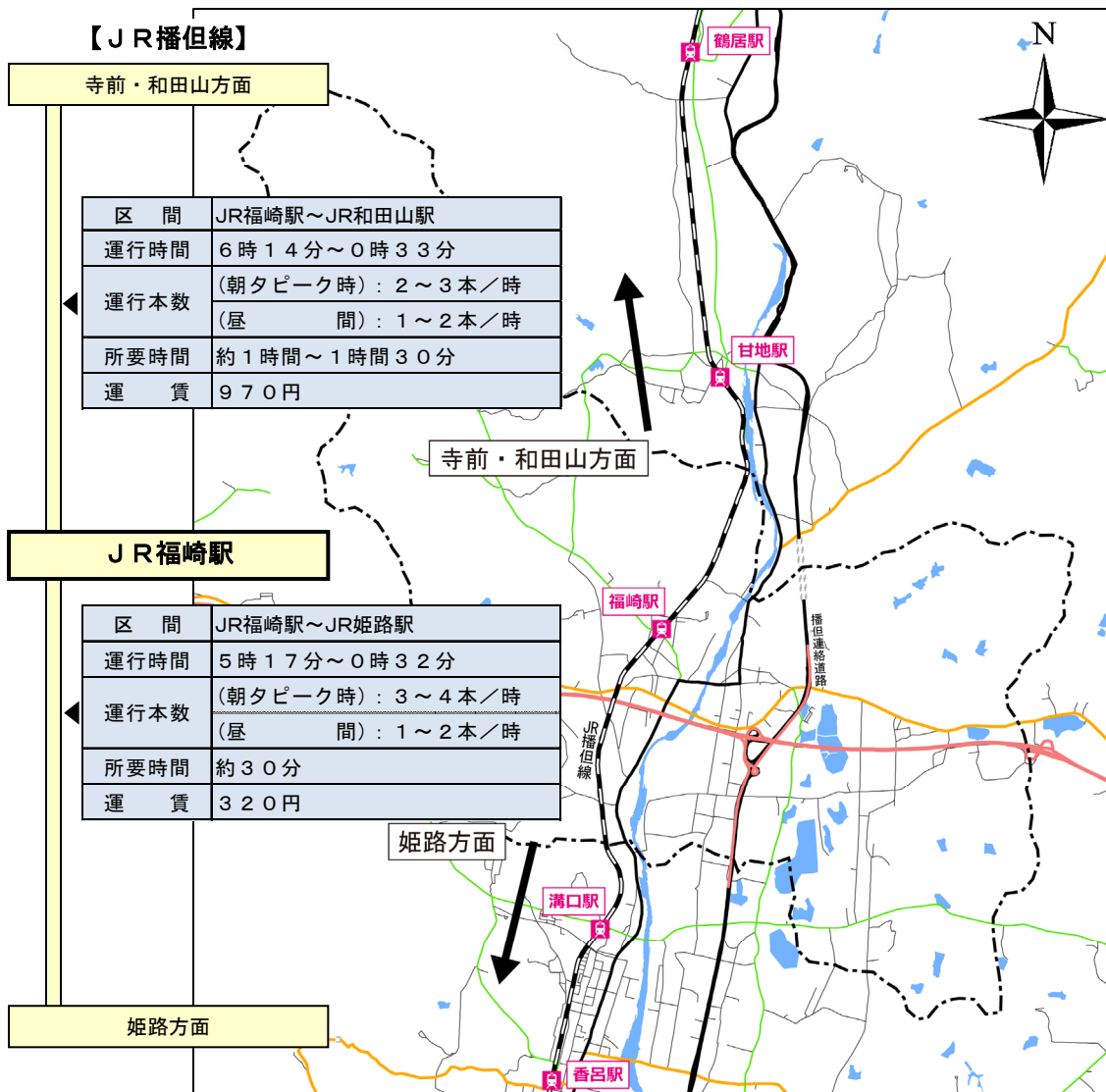
※) 2018 年 (H30) 3 月時点

(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 時半～深夜 0 時半（2018 年〔H30〕4 月時点）、寺前・和田山方面は早朝 6 時～深夜 0 時半（2018 年〔H30〕4 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) 4 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

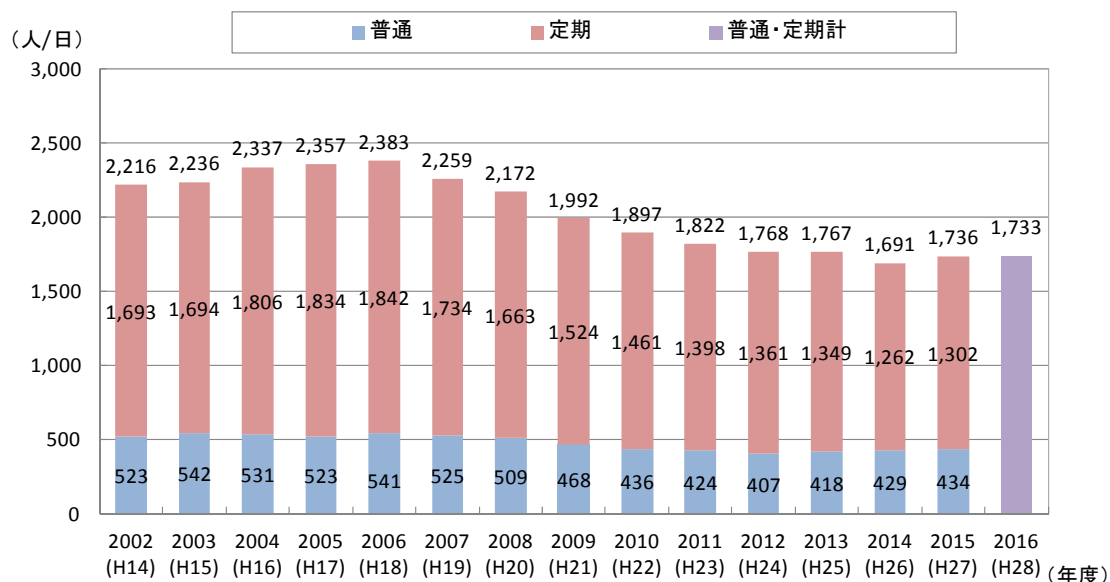
< J R 播但線沿線の変遷 >

- ・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

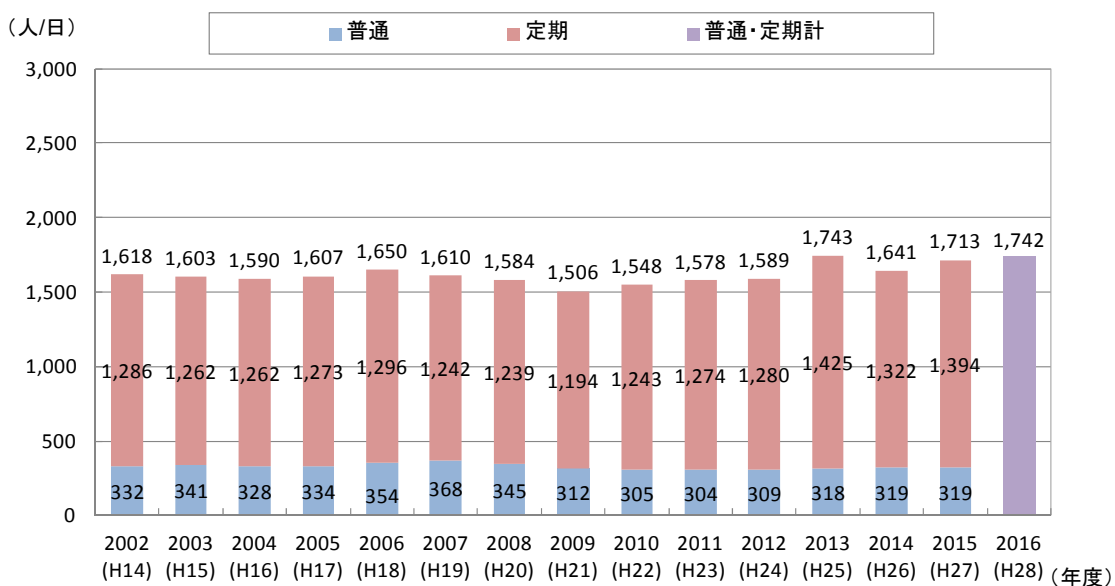
- ・ J R 福崎駅の1日あたりの乗車人員は、2002年度（H14）から2006年度（H18）までは増加傾向にありましたが、以降は年々減少傾向にあり、2014年度（H26）では約1,700人/日（乗降約3,400人/日）まで減少しましたが、2015年度（H27）以降は下げ止まりを見せており、2016年度（H28）では約1,730人/日（乗降約3,460人/日）となっています。
- ・ J R 溝口駅では、2002年度（H14）から2007年度（H19）までは、約1,600人/日（乗降約3,200人/日）で推移していたものの、以降は約1,600人/日を割る状況が続いていましたが、2013年度（H25）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

- ・JR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JR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、JR福崎駅のみとなっています。
- ・JR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

■ JR福崎駅



■ JR溝口駅



④ アンケート調査結果から見たＪＲ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

ＪＲ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人、あるいは降車した人に対してヒアリングを実施

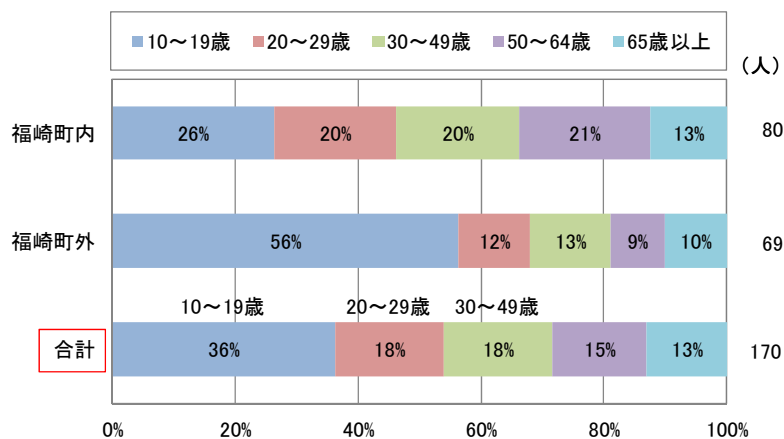
回収枚数

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

- ・ＪＲ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

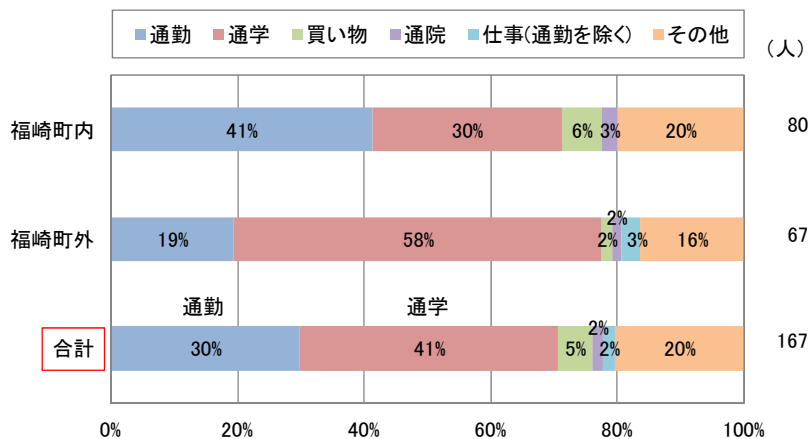
※2) 合計には居住地不明も含みます

出典) ＪＲ福崎駅利用者アンケート調査結果

b) ＪＲ福崎駅利用の目的

- ・ＪＲ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。

< ＪＲ福崎駅利用の目的 >



※1) 不明4人

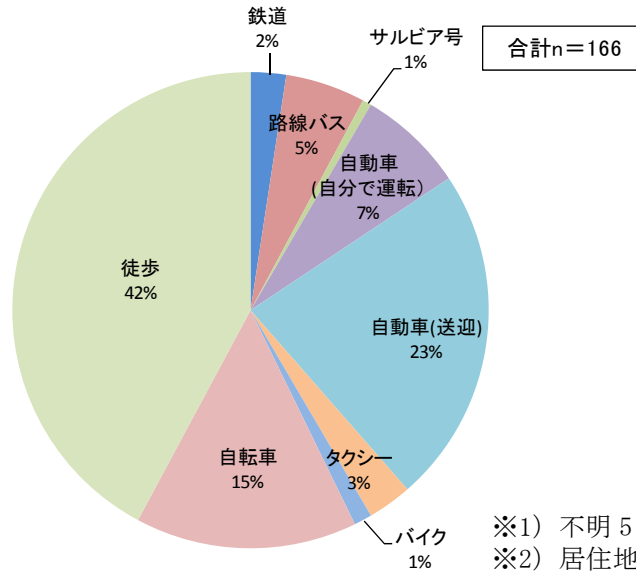
※2) 合計には居住地不明も含みます

出典) ＪＲ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人が多くっており、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。

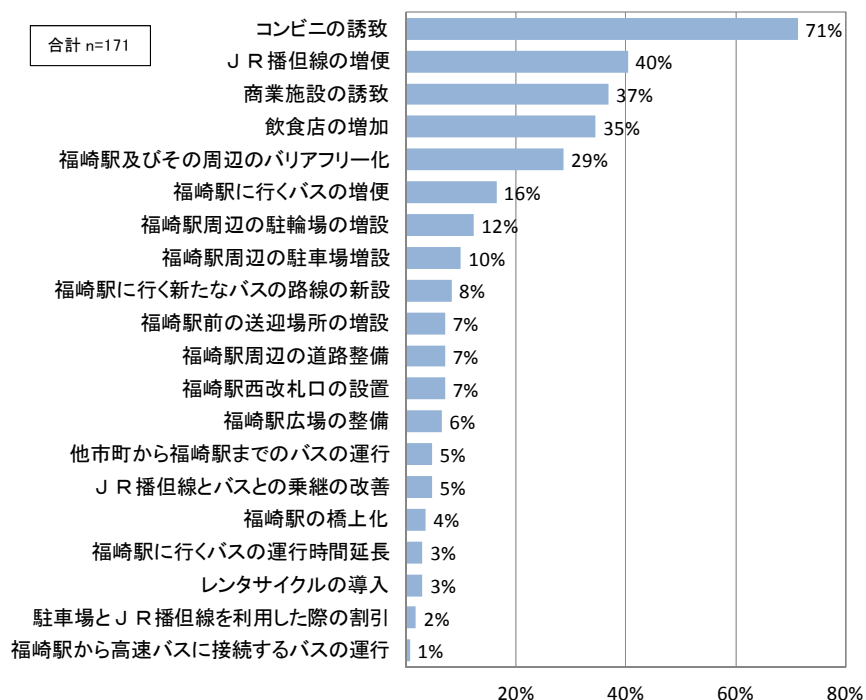
＜ J R福崎駅まで（から）の主な移動手段 ＞



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。

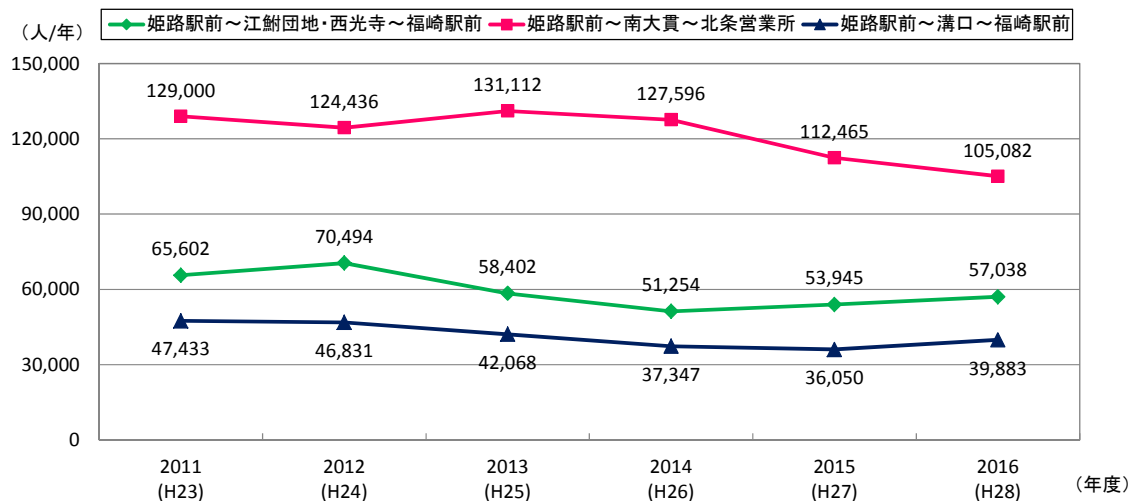
＜ 利用者が考える J R福崎駅の利用者増加の方策 ＞



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 >

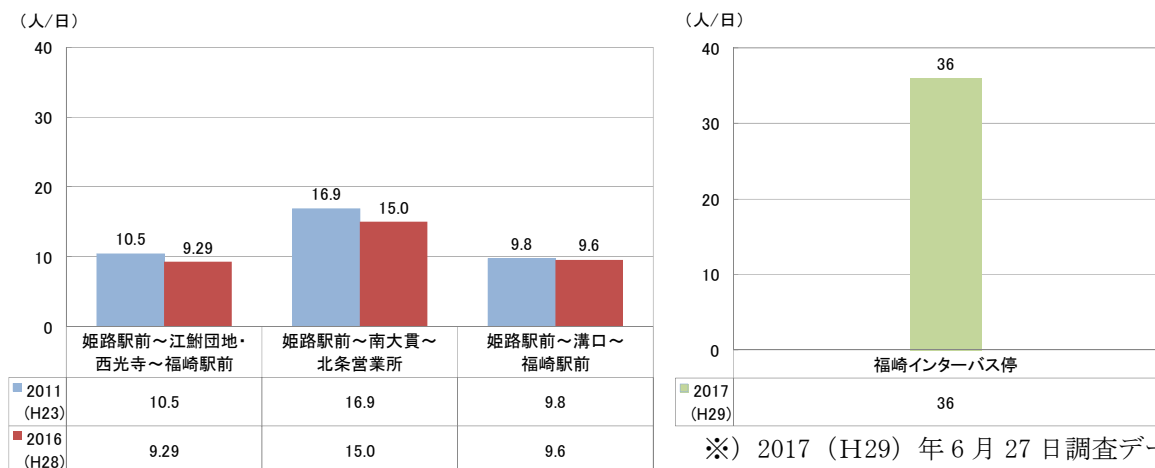


※1) 福崎町外の乗車人員を含みます

※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 >

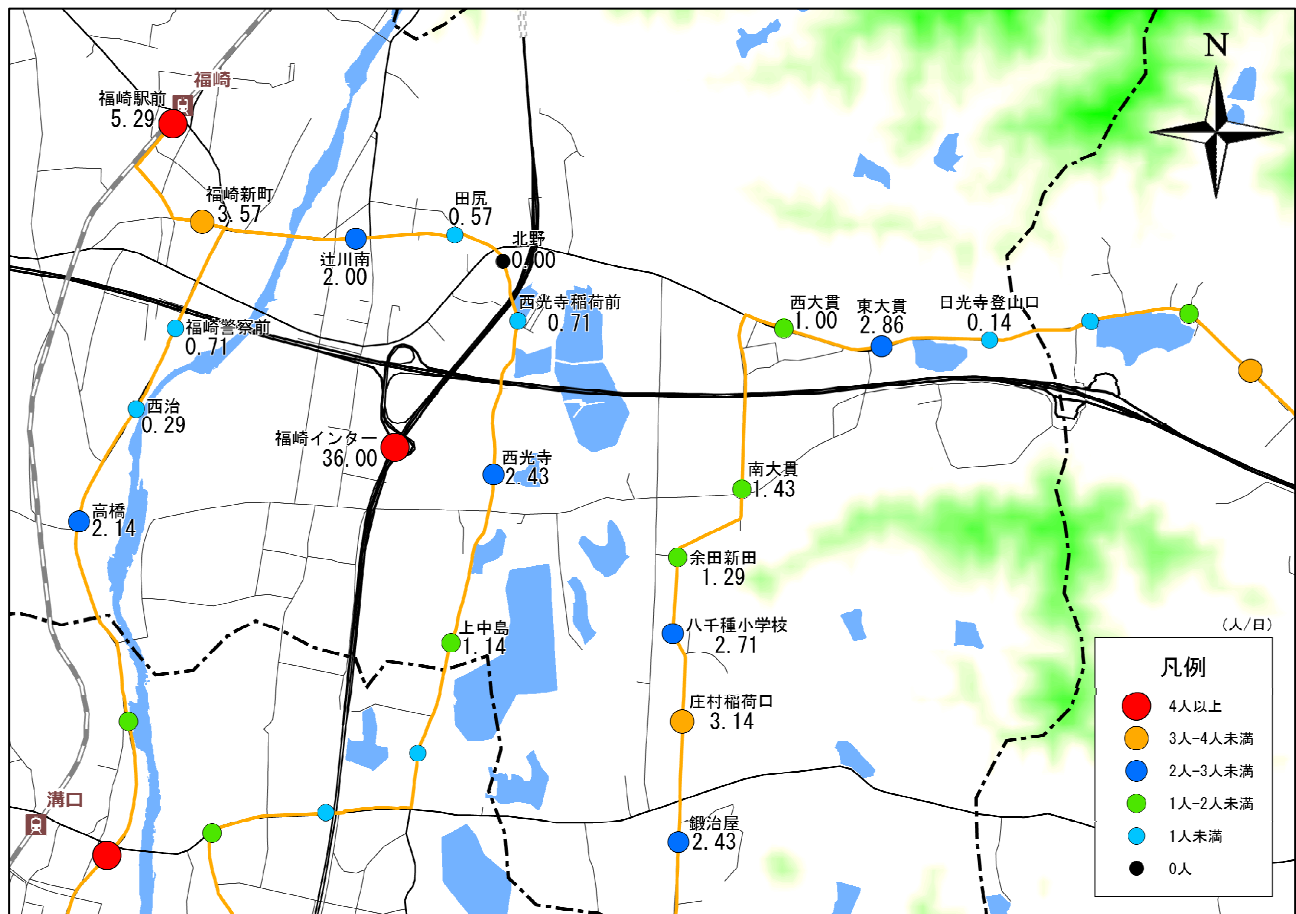


※) 2017 (H29) 年6月27日調査データ

※) 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

調査日

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で、乗車待ちをしている人、あるいは降車した人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

回収枚数

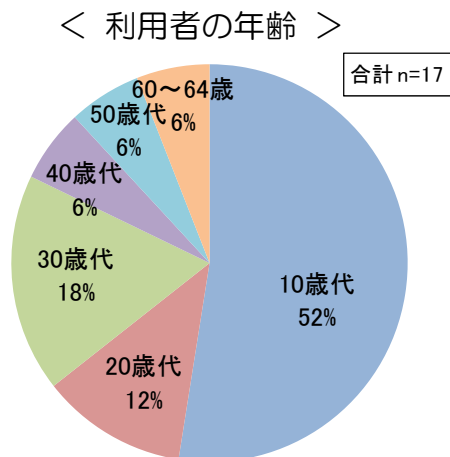
17人

福崎インターバス停乗降者数

乗車：17人 降車：19人（合計36人）

a) 利用者の年齢

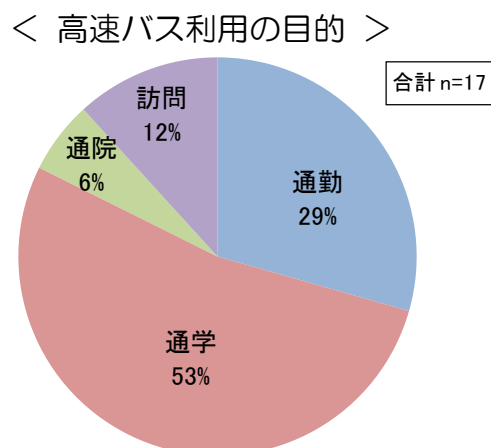
- ・高速バスの利用者は、10歳代の主に学生の利用が多くなっています。



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。

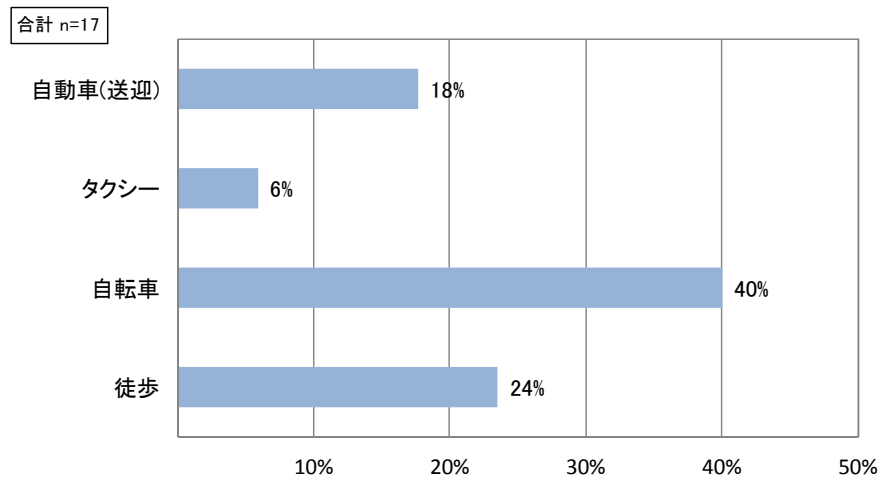


出典）高速バス利用者アンケート調査結果

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 >

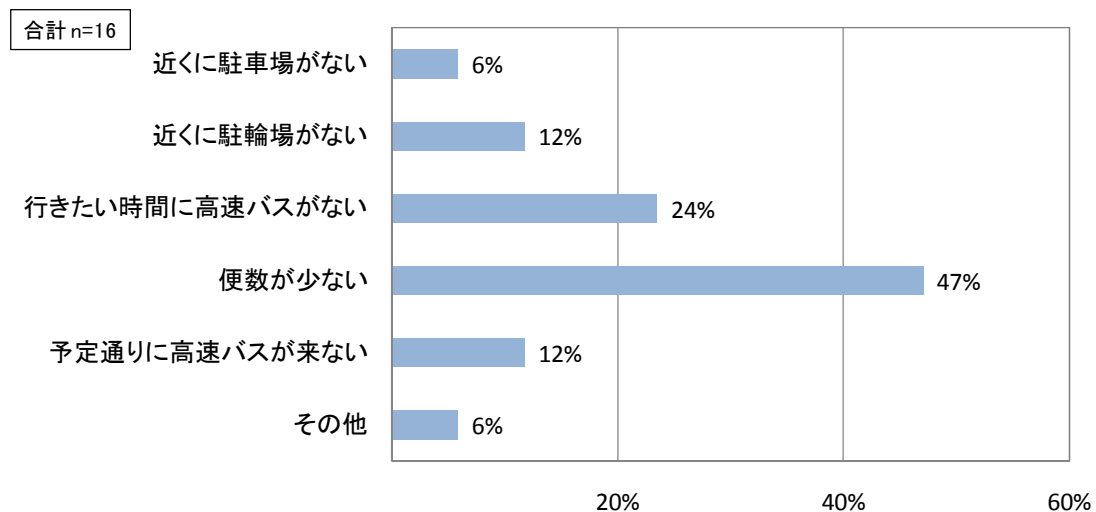


※) 複数回答
出典) 高速バス利用者アンケート調査結果

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