

福崎町 地域公共交通計画

一人ひとりが活動しやすく
誰もが住みよいまち・福崎



ふくひめ号
(福崎町・館崎を連絡するミニバス)



タクシー
(UDタクシー)



神姫バス



JR播但線



サルビア号
(外便)



サルビア号
(外便・買い物便)



サルビア号
(近ちなか便)



NIPPONIA 播磨福崎 蔵書の館



もちもち麺



ガシロウチューブ

令和6年3月
— 兵庫県福崎町 —

目 次

	頁
第1章 福崎町地域公共交通計画の概要	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	9
(1) 公共交通網の概要	9
(2) 鉄道の現状	10
(3) 路線バス及び高速バスの現状	14
(4) コミュニティバスの現状	17
(5) バス運行に対する行政からの支出額	24
(6) 鉄道・バスによる人口カバー状況	25
(7) タクシーの現状	26
(8) 外出支援事業の利用状況	27
(9) 道路交通の現状	29
2.3 町民の移動状況	30
(1) 町民の移動目的と利用交通手段	30
(2) 町民の移動状況	31
(3) 自動車を気軽に利用できない人の移動特性	32
2.4 本町の公共交通をとりまく現状と今後の課題	34
第3章 上位計画及び関連計画の概要	35
3.1 福崎町第6次総合計画（2024年〔R6〕3月）【上位計画】	35
3.2 福崎町都市計画マスタープラン（2016年〔H28〕6月）【上位計画】	37
3.3 福崎町立地適正化計画（2017年〔H29〕3月）【関連計画】	39
3.4 福崎町自治基本条例（2013年〔H25〕7月）【関連計画】	41

第4章 地域公共交通計画の方向性	42
4.1 基本理念	42
4.2 基本方針	43
4.3 本町が目指す公共交通網	44
4.4 施策体系	45
第5章 目標達成に向けた施策・事業及び数値目標の設定	46
基本方針1：町外との連携による交流人口の増加	46
基本方針2：町内における移動利便性の向上	49
基本方針3：“まちの玄関口”の活性化	54
基本方針4：利用しやすく持続可能な公共交通づくり	57
■ 数値目標の設定	64
第6章 計画の実現に向けて	66
6.1 公共交通を支える三者の連携	66
6.2 持続可能な公共交通確保のための他分野との連携	67
6.3 計画達成状況の評価及び計画の見直し	68
(1) PDCAサイクルによる施策・事業の改善	68
(2) 社会情勢の変化に対応した計画の見直し	70
■ 資料編	
1. 福崎町地域公共交通活性化協議会委員名簿	資-1
2. 数値目標の現状値・目標値の出典・算出方法	資-2
3. 地域公共交通確保維持事業について	資-12
4. 用語集	資-15

第 1 章 福崎町地域公共交通計画の概要

1.1 計画策定の背景と目的

1.2 計画の位置付け

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計画の概要

1.1 計画策定の背景と目的

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6次総合計画（2024年[R6]3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、自動車運転免許証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ず、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と認識しています。さらには、自動車運転免許証返納者の増加や高齢化社会の進展に伴って、公共交通の重要性はますます増加すると考えられます。

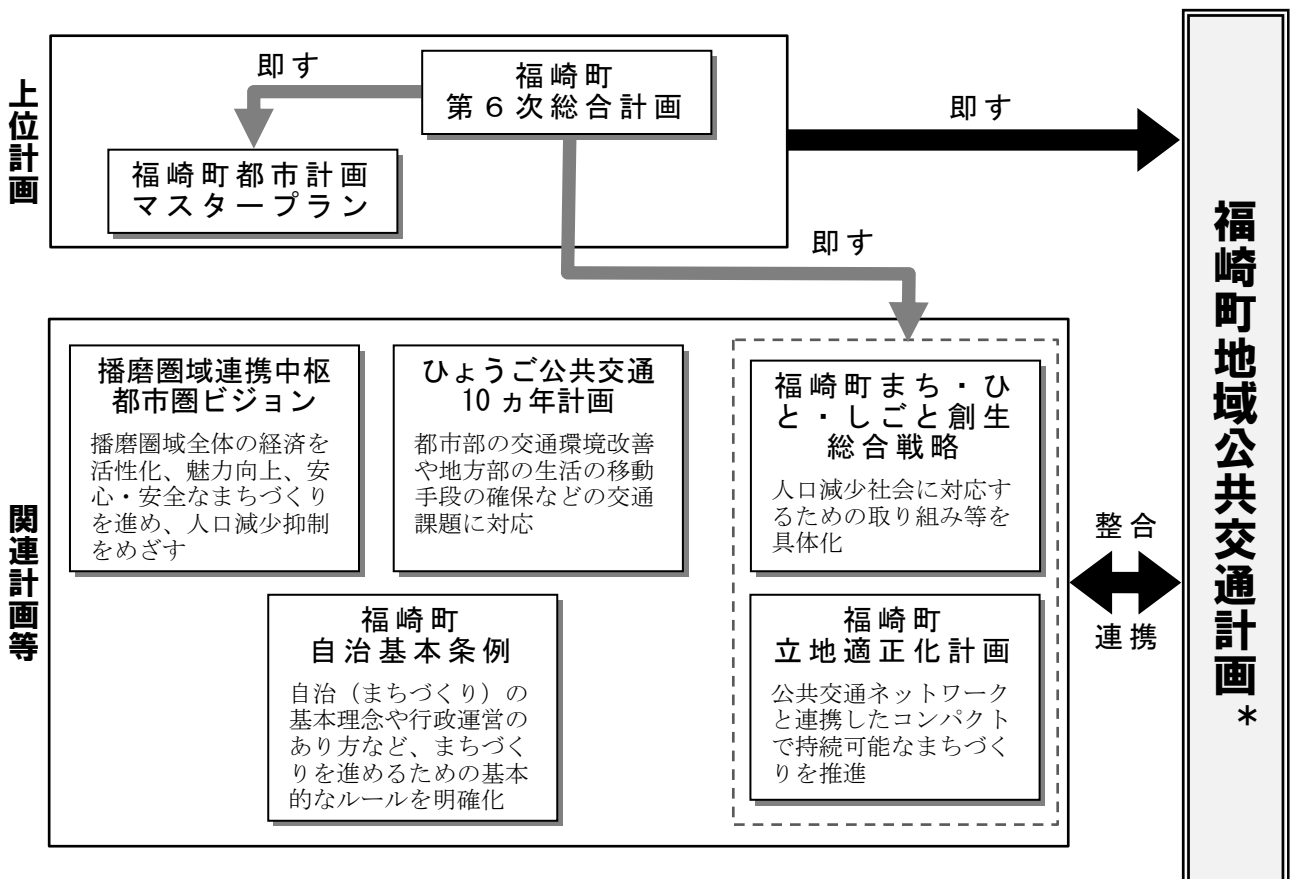
このような背景の中、地域公共交通を取り巻く環境として、2014（H26）年に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律*」が改正され、2018（H30）年3月には本計画の前身となる「福崎町地域公共交通網形成計画*」を策定し、他市町と連携したコミュニティバスの導入やJR福崎駅周辺整備事業による交通広場の整備、サルビア号の再編など様々な取組を進めてきました。その後、2020（R2）年6月に公布された「持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正に基づき、「地域公共交通網形成計画」は「地域公共交通計画*」と名称変更され、鉄道や路線バスなどの公共交通を中心に地域の輸送資源を総動員する交通計画の策定が努力義務化されました。この国の動向の変化に伴い、この度「福崎町地域公共交通計画」を策定するに至りました。

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6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6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、「福崎町まち・ひと・しごと創生総合戦略」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。

< 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

2024年度（R6）から2028年度（R10）までの5年間

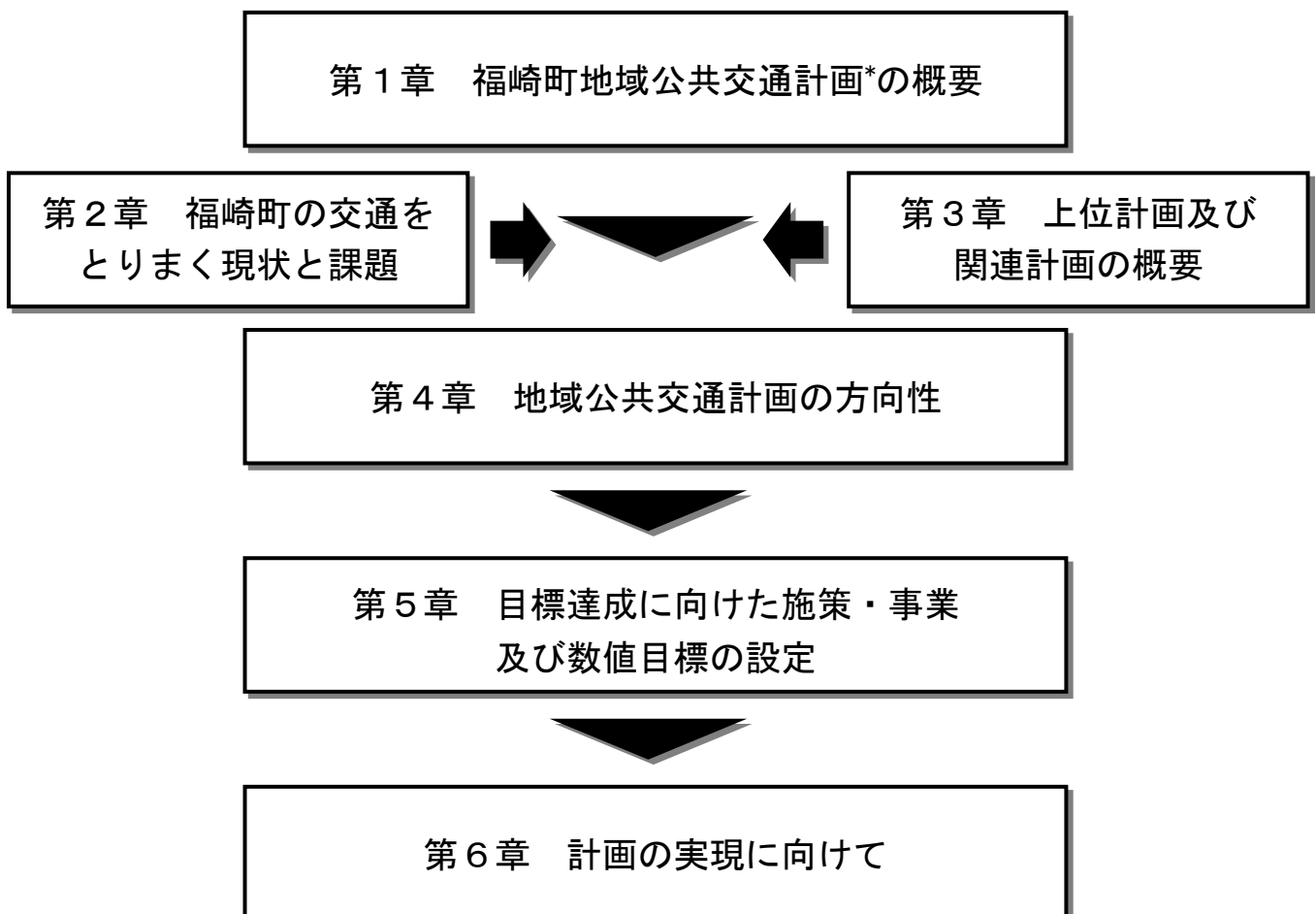
1.5 計画の構成

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

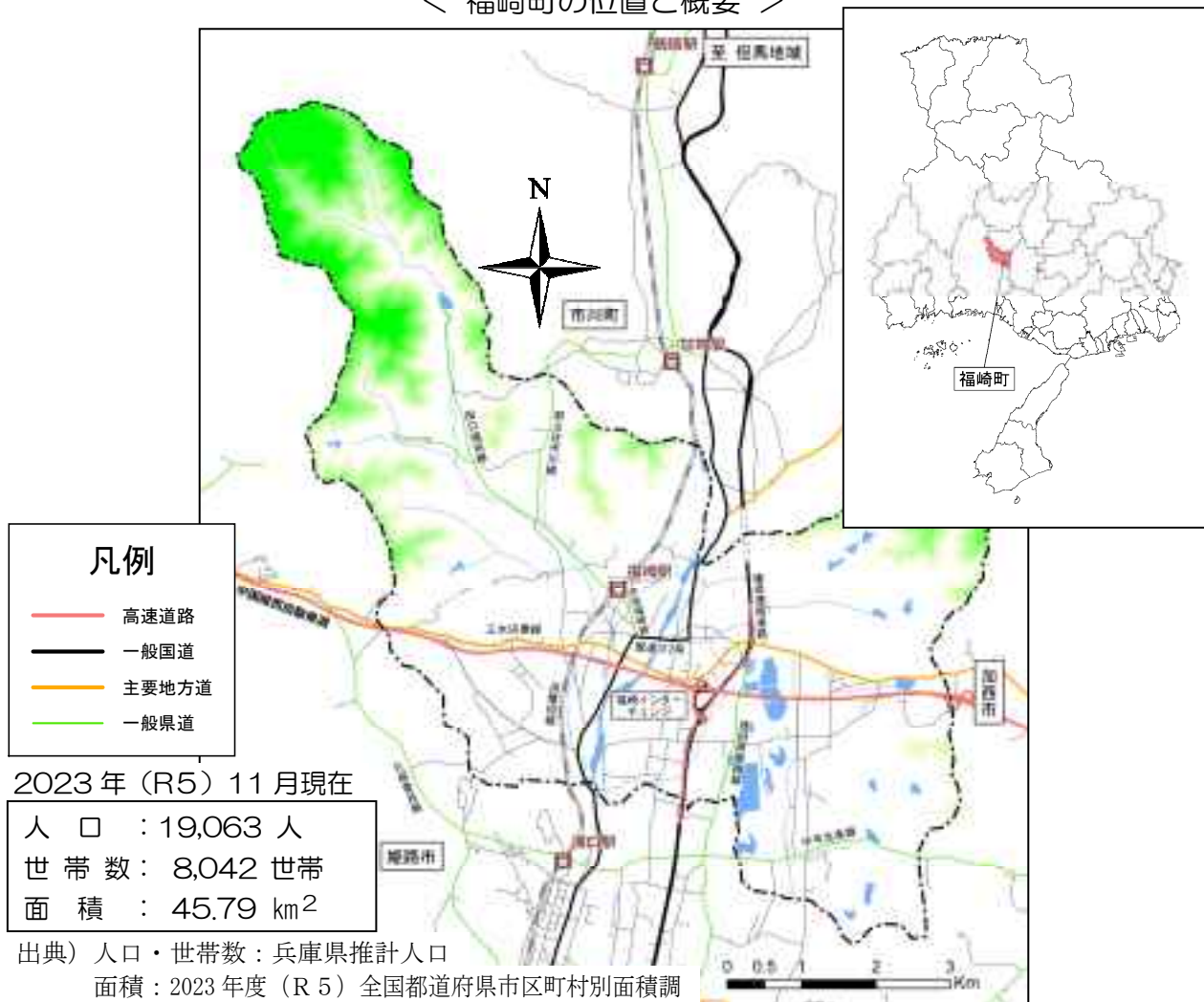
第2章 福崎町の交通をとりまく現状と課題

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ＪＲ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。

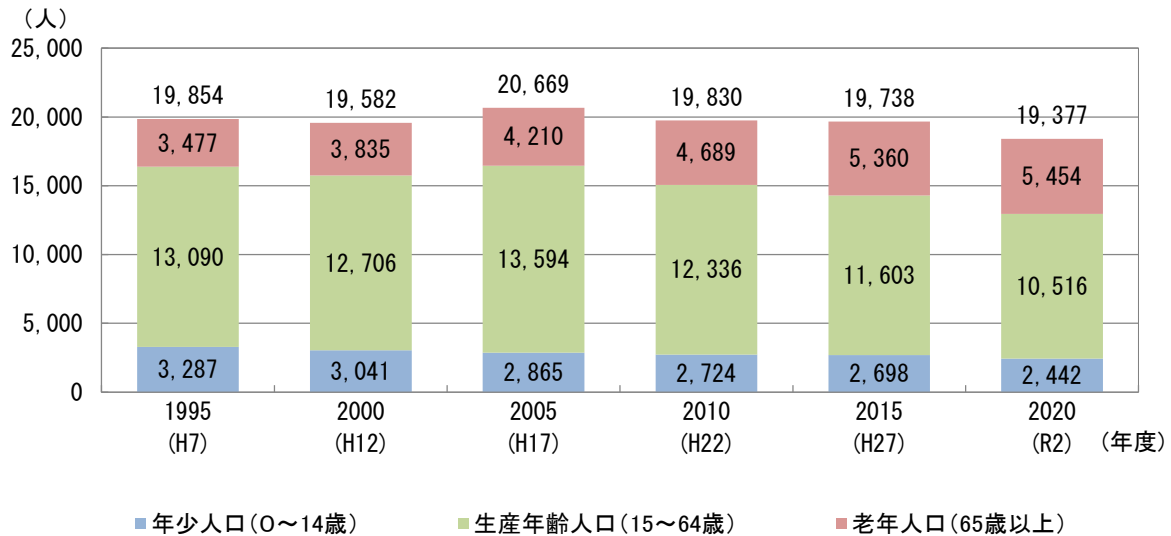
< 福崎町の位置と概要 >



(2) 人口

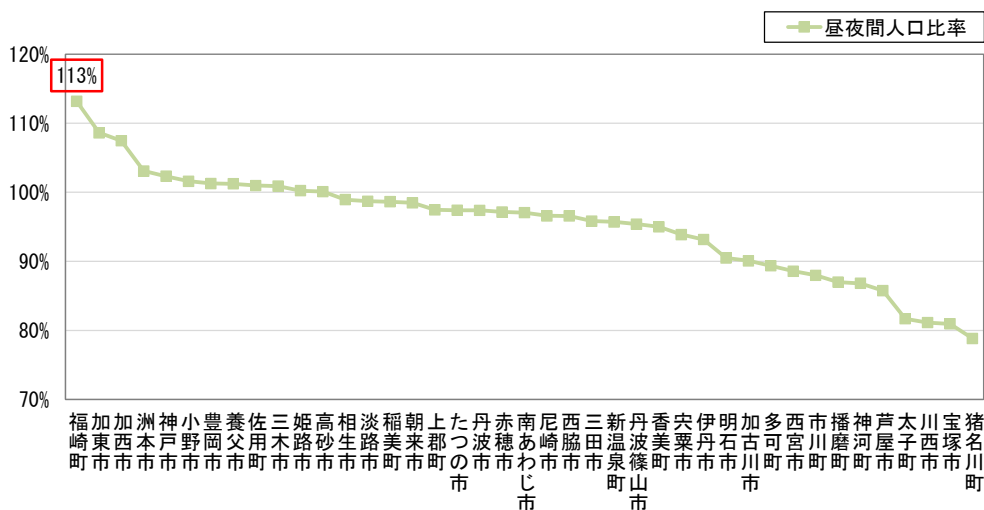
- ・本町の人口は、2005年（H17）には20,000人を超えていましたが、その後は減少傾向で推移しており、2020年度（R2）では19,377人となっています。
- ・年少人口・生産年齢人口は減少傾向、老年人口は増加傾向で推移しており、少子化・高齢化が進んでいます。
- ・なお、2020年度（R2）国勢調査*では、昼間人口*は約21,900人で夜間人口*約19,400人を超過し、昼夜間人口比率は約113%で2015年度（H27）に引き続き県内1位の割合となっています。

< 人口の推移（年齢3階層別） >



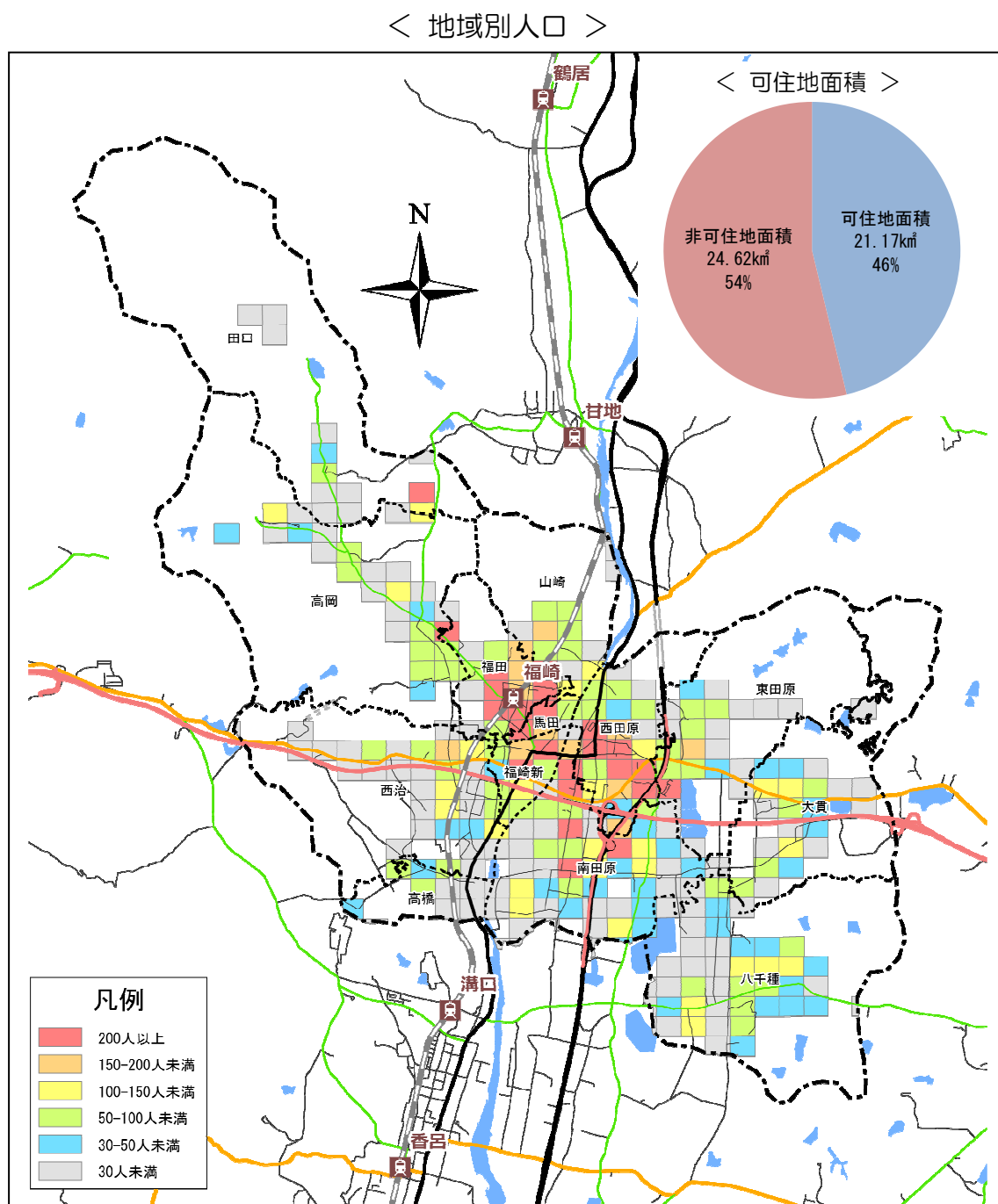
※) 年齢不詳を含んでいるため、合計は一致しません
出典) 国勢調査

< 昼夜間人口比率 >



※) 昼夜間人口比率は、昼間人口から夜間人口を除いて算出しています
出典) 2020年（R2）国勢調査

- ・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・南田原地区に人口が集中している一方で、それ以外の地域では 100 人未満（250mメッシュ^{※2}当たり）の低密な状況となっています。



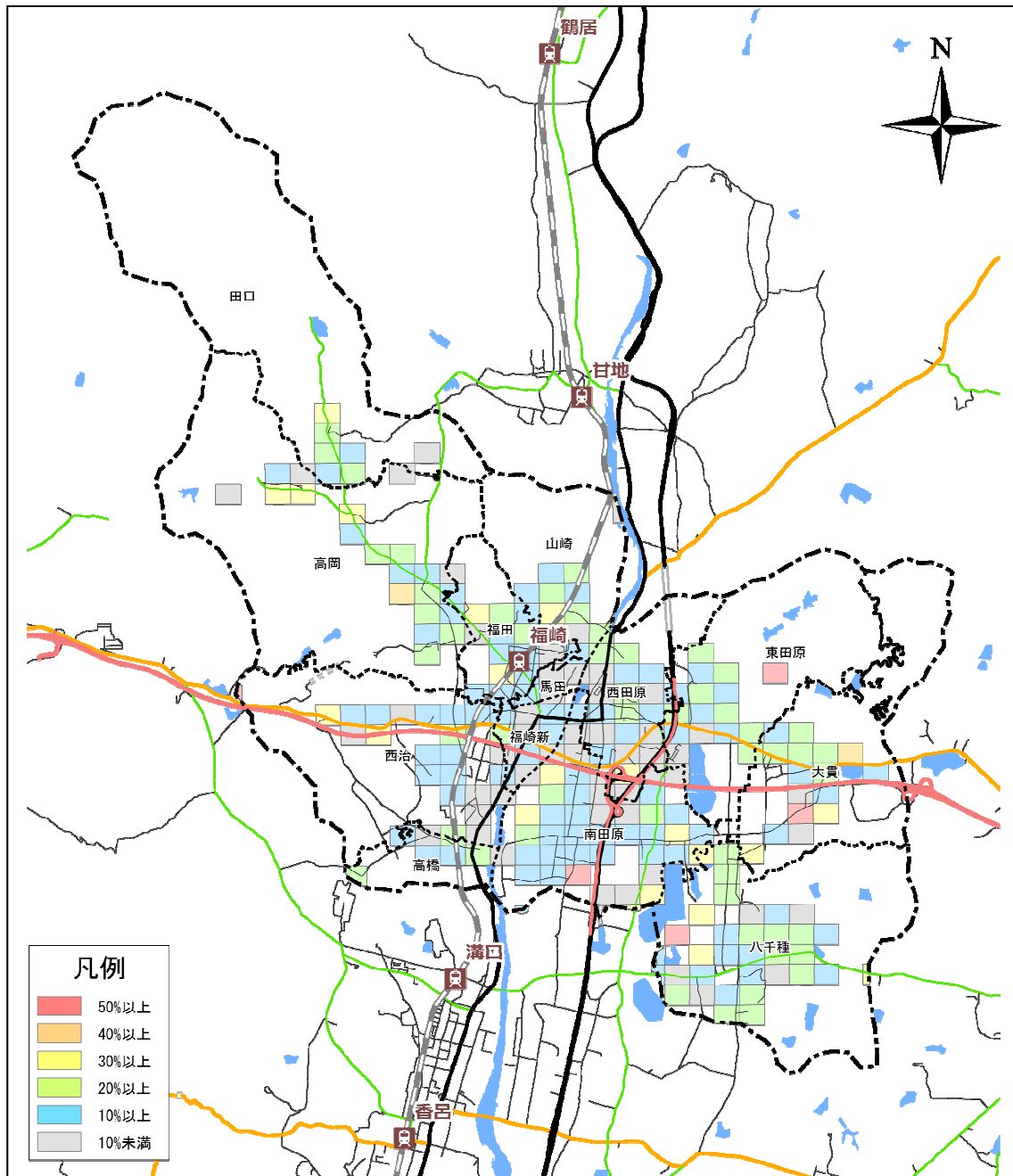
※1) 可住地面積は、2023 年（R 5）7 月 1 日現在
総面積から林野面積と主要湖沼面積と差し引
いて総務省統計局が算出したもの。出典は兵庫
県市区町別主要統計指標（2023 年度〔R 5〕）

※2) メッシュは 1 辺約 250m

出典）2020 年度（R 2）国勢調査*地域メッシュ統計

- ・高齢化率は、主に人口が集積しているJR福崎駅周辺や西田原・南田原地区などでは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（250mメッシュ**当たり）の地区が散見されます。

< 地域別高齢化率 >



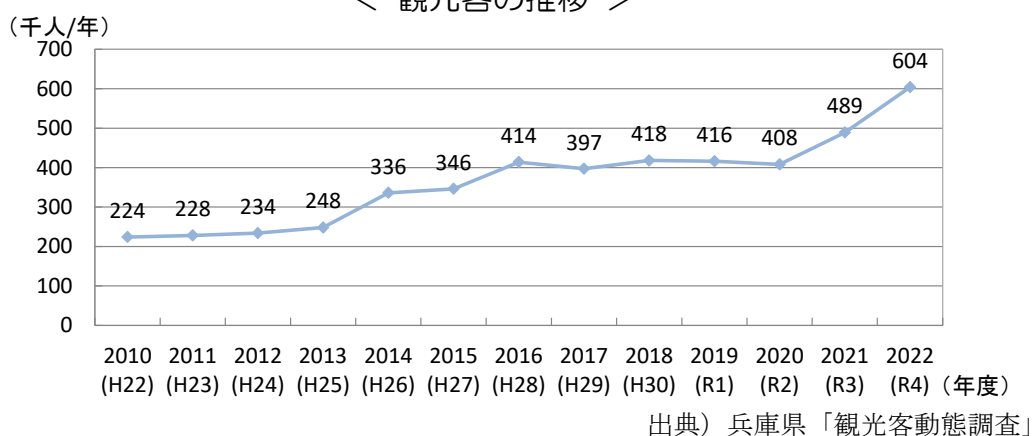
※）メッシュは1辺約250m

出典）2023年度（R2）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、名勝「七種の滝」、もちむぎのやかたなどの様々な観光資源が数多くあります。また、近年では、町内の各施設に設置している「妖怪ベンチ」やＪＲ福崎駅前広場整備に伴い設置された「ガジロウチューブ」など、妖怪にまつわる様々な取組が脚光を浴びています。
- ・観光客としては、年々増加傾向にあり、近年では40万人/年以上の観光客数を維持している中で、2022年度（R4）には過去最高の約60万人/年と大幅な増加が見られました。

< 観光客の推移 >



< 福崎町観光マップ >



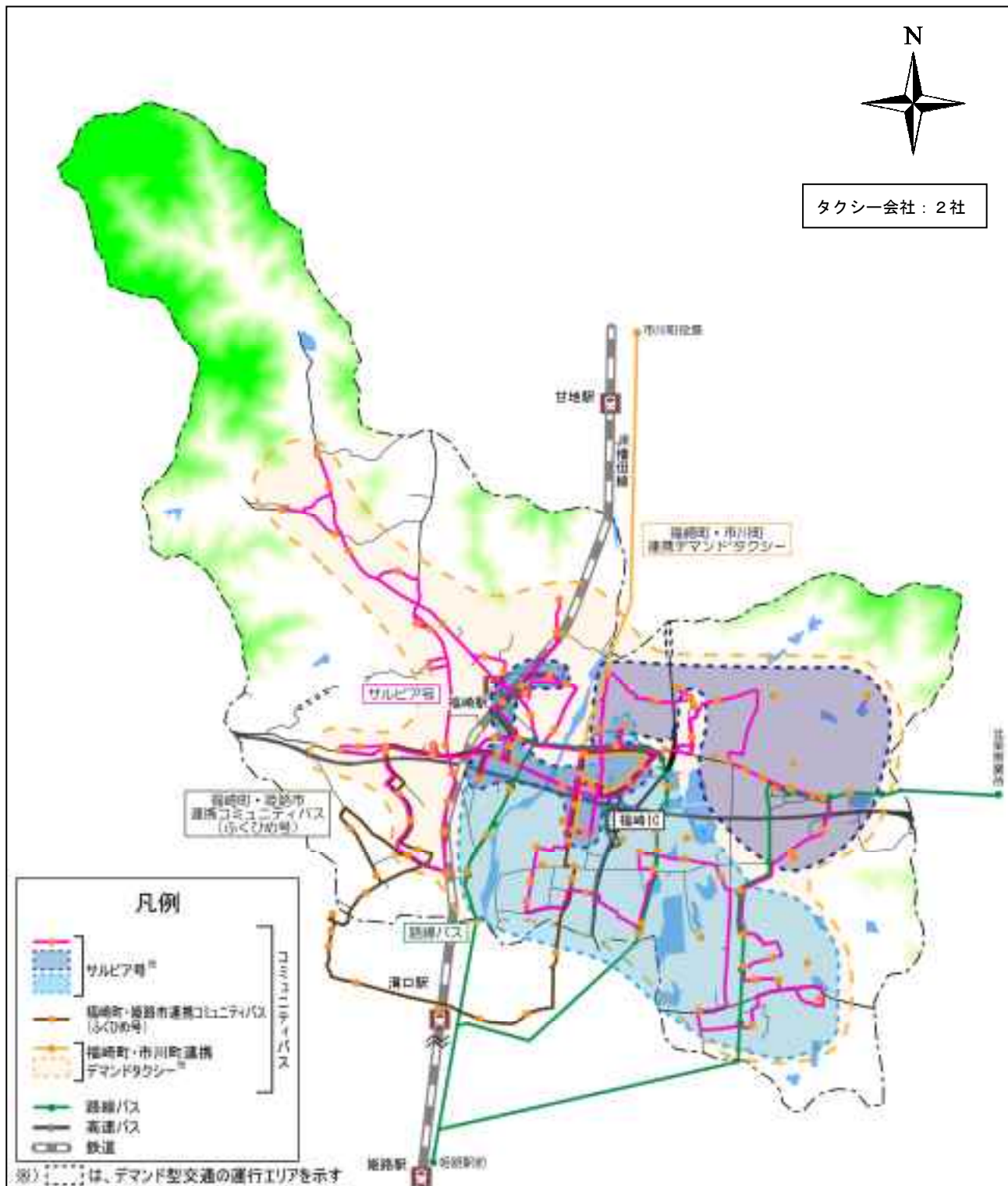
出典) 観光協会HP

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 >



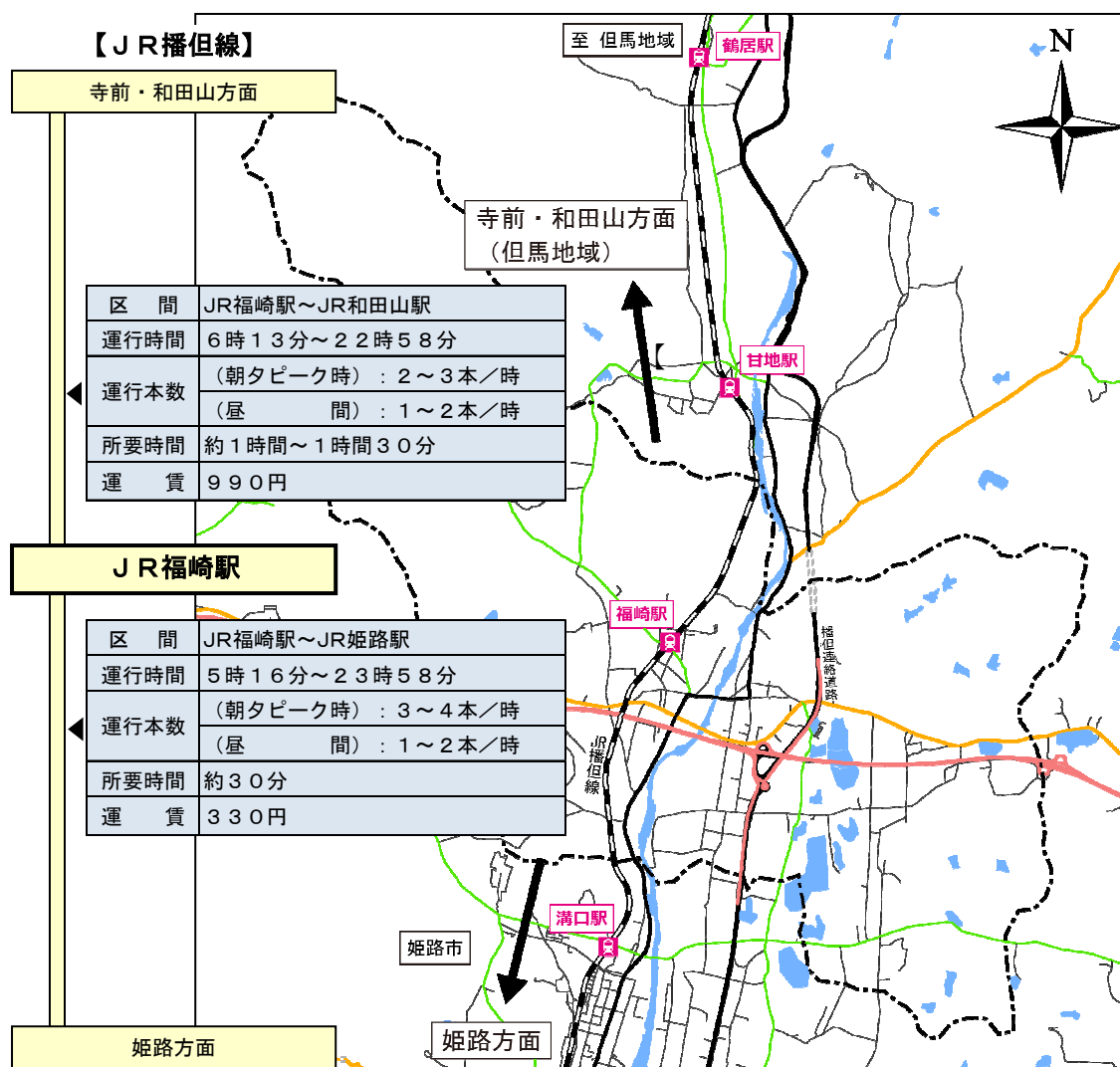
※) 2024年(R6)4月時点

(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運行しているＪＲ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ＪＲ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（２０２３年〔Ｒ５〕１２月時点）、寺前・和田山方面は早朝６時～深夜０時半（２０２３年〔Ｒ５〕１２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) ２０２３年（Ｒ５）１２月時点

※２) 上図は平日の運行状況を示しています

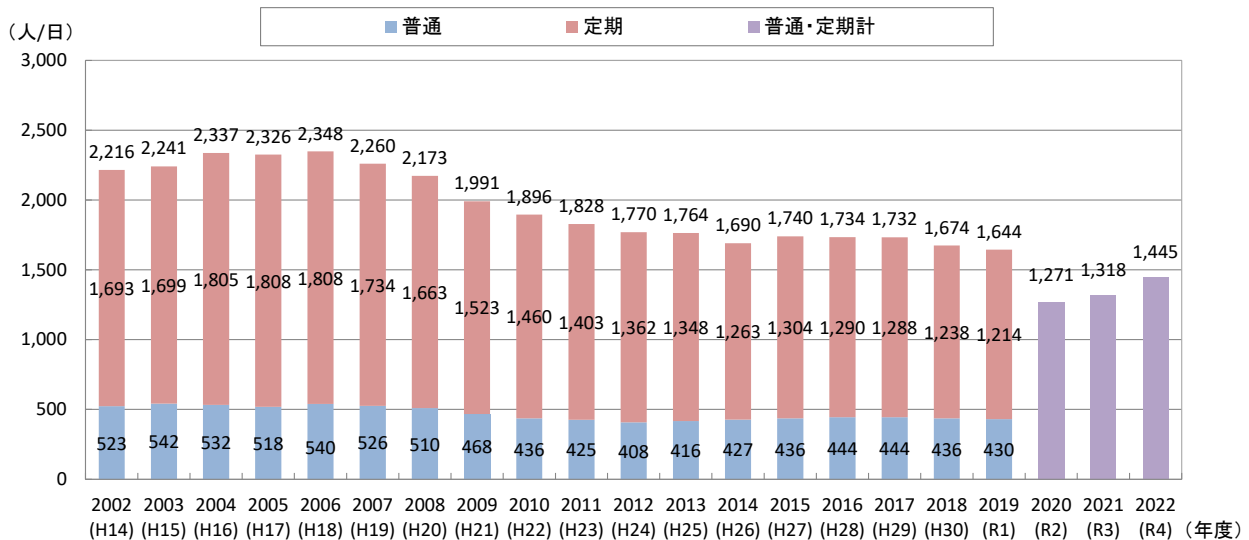
< ＪＲ福崎駅に関するＪＲ播但線等の変遷 >

- ・１９９８年（Ｈ１０）３月：ＪＲ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（現「神戸医療未来大学」）が設立
- ・２０１６年（Ｈ２８）３月：ＪＲ播但線の姫路駅～寺前駅間でＩＣカード*（ＩＣＯＣＡ）を導入
- ・２０１９年（Ｒ１）３月：ＪＲ福崎駅周辺整備事業（第１期工事）完了【福崎駅前交通広場の完成】
- ・２０２１年（Ｒ３）３月：ＪＲ播但線の姫路駅～福崎駅間で３便増便（上り１便、下り２便）
- ・２０２３年（Ｒ５）３月：ＪＲ播但線の姫路駅～福崎駅間で平日６便（上り３便、下り３便）、土休日４便（上り２便、下り２便）減便

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ます。2020年度（R2）は新型コロナウイルス感染症拡大の影響などにより、大幅に減少しているものの、2021年度（R3）以降はやや復調の兆しが見られ、2022年度（R4）では1,445人/日（乗降約2,890人/日）となっています。

< J R 福崎駅鉄道乗車人員 >



※) 2020年度（R2）～2022年度（R4）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 福崎駅の整備状況

- ・ J R 福崎駅では、2019年度（R1）に第1期工事が完了して交通広場が完成しました。これにより、自家用車と公共交通の乗降場の機能分担を行ったとともに、合わせて観光交流センターを整備することで、人同士の交流も図っております。
- ・ J R 福崎駅の整備状況については、2023年（R5）3月に駅舎のバリアフリー化*が完了したことから、駅としての一定の機能が確保されました。

< J R 福崎駅の主な機能 >

有人駅：○
 特急停車：○
 駅舎：○
 バリアフリー：○
 ICカード*対応：○
 自動車駐車場：○
 自転車駐輪場：○
 バス停：○
 待合室：○
 トイレ：○
 自動販売機：○
 レンタサイクル*：○

■ J R 福崎駅



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

2023年（R5）7月11日（火）

調査時間

6：00～20：00（利用者の多い時間帯）

調査方法

調査員がＪＲ福崎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

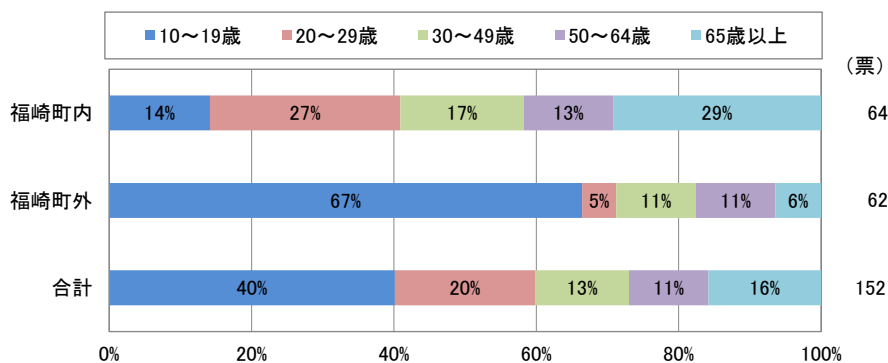
回収枚数

福崎町内：64票 福崎町外：65票 居住地不明：36票（合計165票）

a) 利用者の年齢

- ・ＪＲ福崎駅の利用者は町内と町外で異なり、町内では20歳代や65歳以上の高齢者がやや多く、町外では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13票

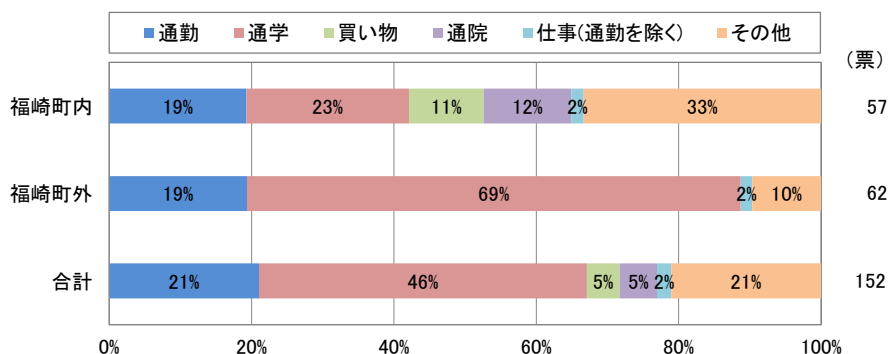
※2) 合計には居住地不明も含みます

出典) ＪＲ福崎駅利用者アンケート調査結果

b) ＪＲ福崎駅の利用目的

- ・ＪＲ福崎駅の利用目的は、町内と町外で異なり、町内では通学や通勤、その他（知人との交流など）がやや多く、町外では半数以上が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福崎駅の利用目的 >



※1) 不明13票

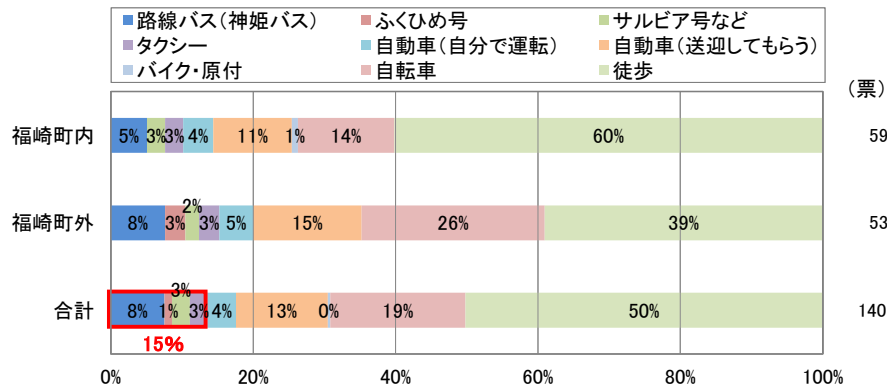
※2) 合計には居住地不明も含みます

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）の主な移動手段は、合計で見ると徒歩、自転車、自動車で移動されている人が多くなっています。
- ・ バス、タクシーなどの公共交通の利用は合計で約 15%となっており、自動車（送迎）も約 13%と多くなっています。

＜ J R 福崎駅まで（から）の主な移動手段 ＞



※1) 不明 25 票

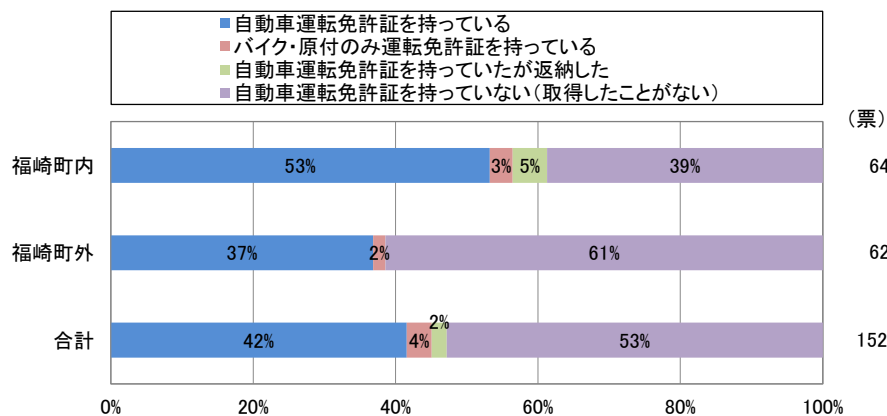
※2) 合計には居住地不明を含みます

出典) J R 福崎駅利用者アンケート調査結果

d) J R 福崎駅利用者の自動車運転免許証の保有状況

- ・ J R 福崎駅利用者の自動車運転免許証の保有状況は、合計で見ると約半数が自動車運転免許証を持っていない（取得したことがない）人が多く、町外の人も同様の傾向となっています。
- ・ 一方で、町内の人には自動車運転免許証を持っている人が多くなっています。

＜ J R 福崎駅利用者の自動車運転免許証の保有状況 ＞



※1) 不明 13 票

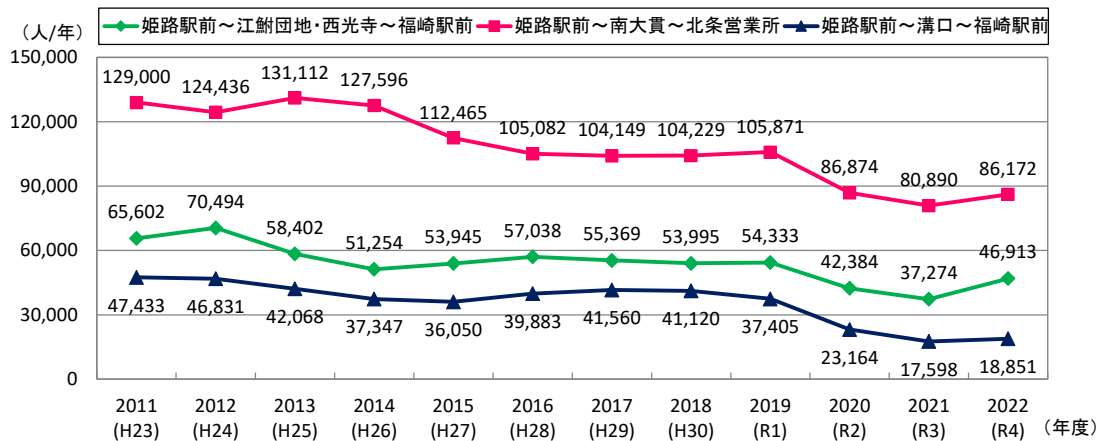
※2) 合計には居住地不明を含みます

出典) J R 福崎駅利用者アンケート調査結果

② 路線バス乗車人員の推移

- ・本町で運行されている路線バスの乗車人員は、福崎町外を含んだ路線全体で見ると、2012年度（H24）や2013年度（H25）頃では増加していたものの、以降は減少傾向となっており、特に2020年度（R2）や2021年度（R3）においては、新型コロナウイルス感染症拡大の影響もあり、利用者が大きく減少しています。
- ・しかし、2022年度（R4）においては、コロナ禍の落ち着きも見られたこともあり、利用者が増加傾向に戻りつつあります。
- ・福崎町内における路線バス1日当たりの乗降者数を見ると、年々減少傾向である中で、2022年度（R4）では近年の利用者数減少やコロナ禍の名残もあり、大きく減少しています。

＜ 路線バス乗車人員の推移（福崎町外含む路線全体）＞

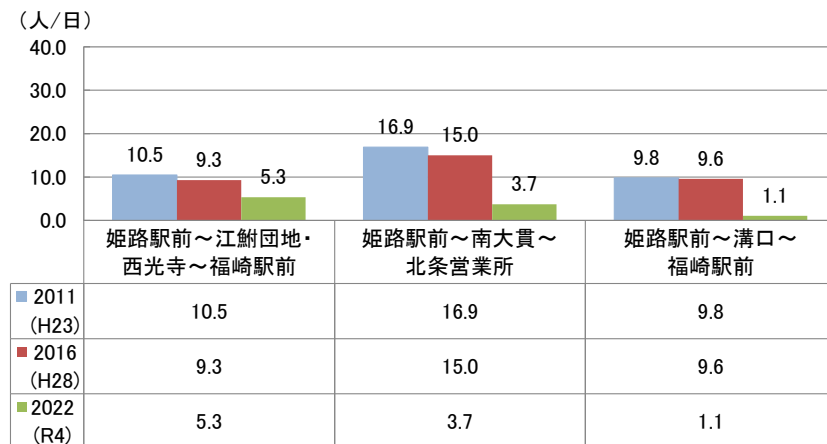


※1) 福崎町外の乗車人員を含みます

※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(株) 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）＞

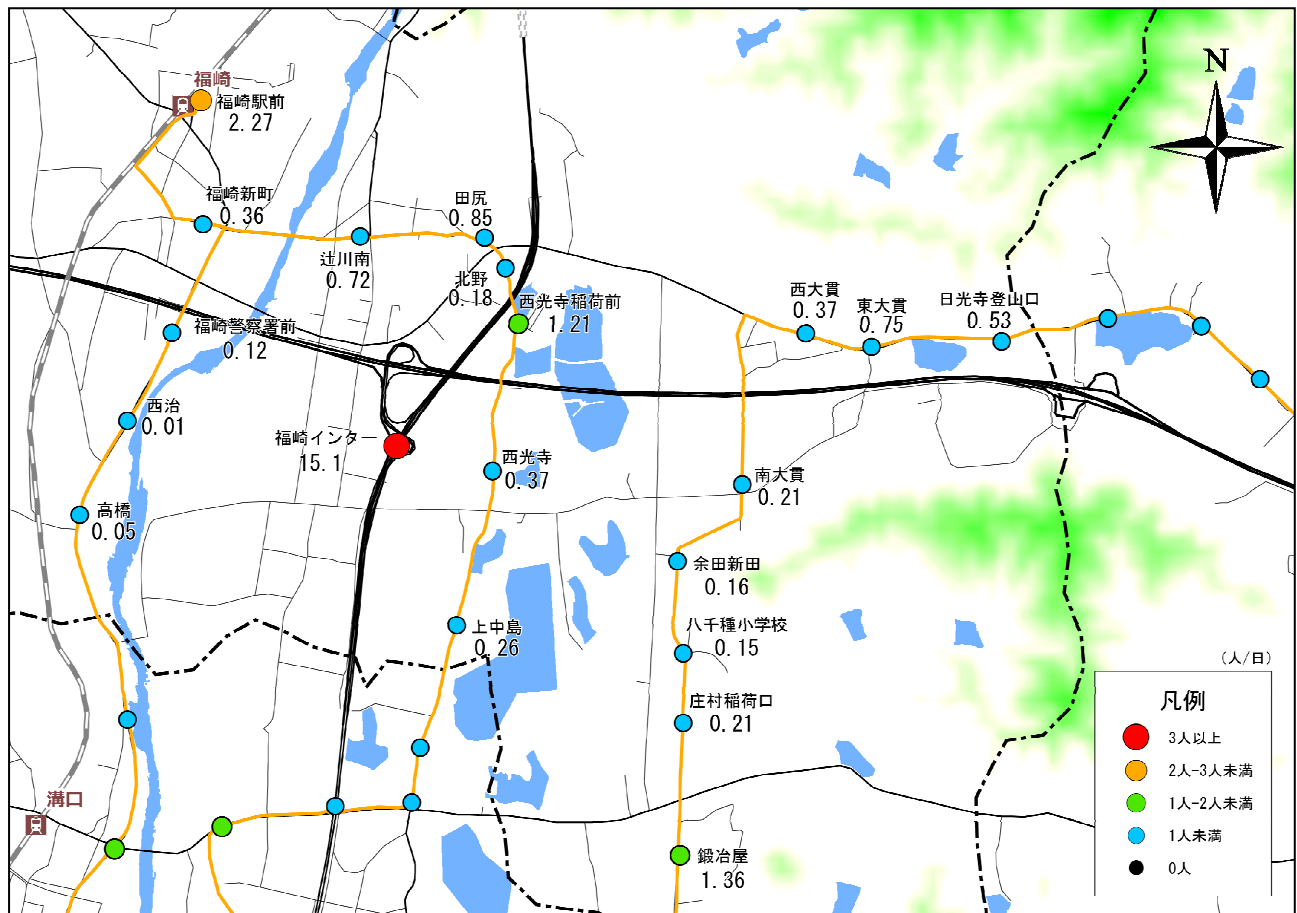


※1) 2016年（H28）6月6日（月）～12日（日）の1週間のデータを平均し、1日当たりの乗降者数としています

※2) 2021年（R3）10月1日（金）～2022年（R4）9月30日（金）の1年間のICカード*利用者数データにICカード利用率を考慮して算出した路線バス年間推計利用者数データを平均し、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（2022 年度〔R 4〕 1 日あたり乗降者数）＞



※1) 2021 年（R 3）10 月 1 日（金）～2022 年（R 4）9 月 30 日（金）の 1 年間の I C カード*利用者数データに I C カード利用率を考慮して算出した路線バス年間推計利用者数データを平均し、1 日当たりの乗降者数としています

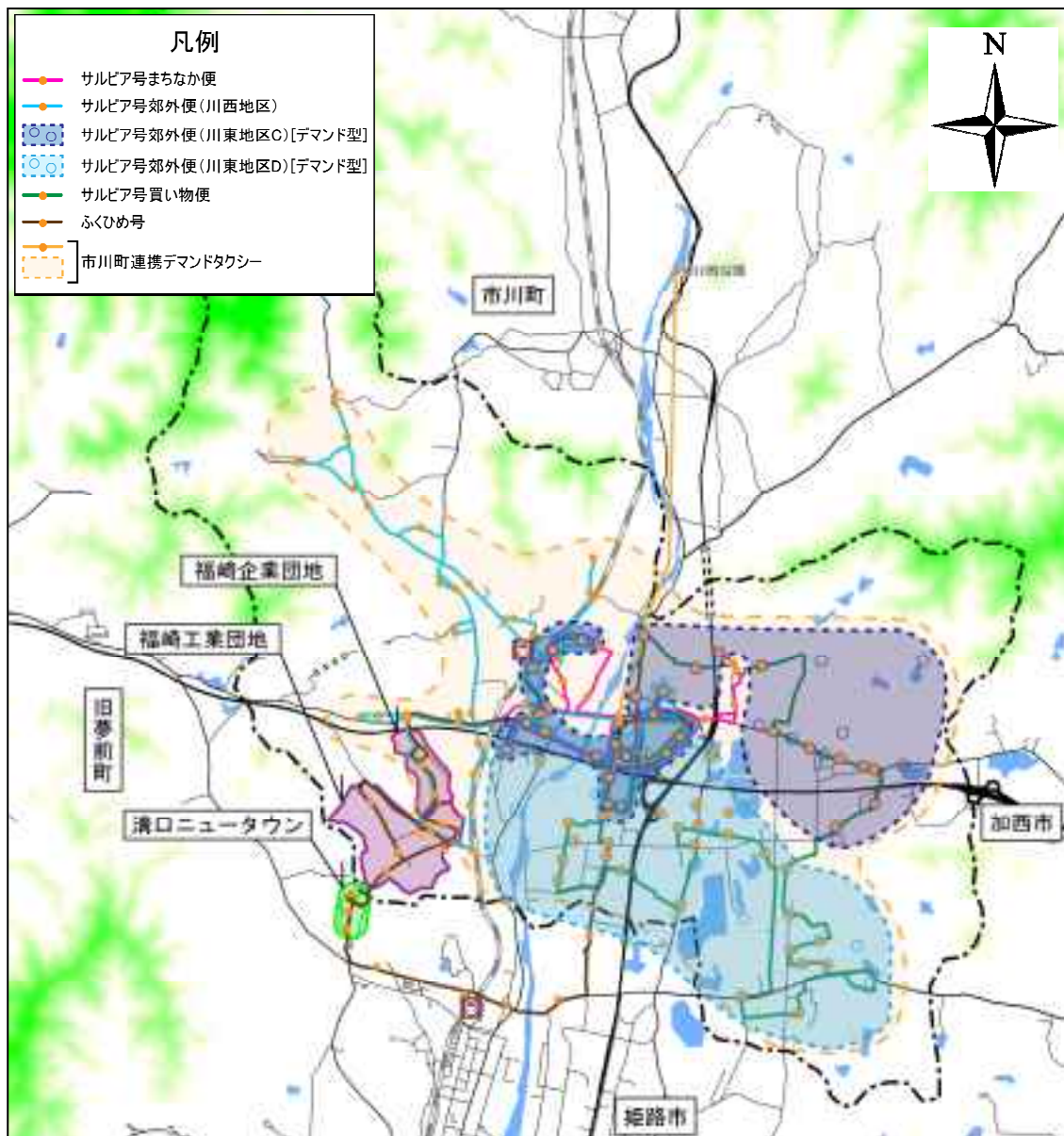
※2) 高速バスは、2022（R 4）年 10 月 11 日（火）～24 日（月）の 2 週間のデータを平均し、1 日当たりの乗降者数としています

(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」「福崎町・姫路市連携コミュニティバス（以降、ふくひめ号と示す）」「福崎町・市川町連携デマンド*タクシー（以降、市川町連携デマンドタクシーと示す）」が運行されています。
- ・「ふくひめ号」「市川町連携デマンドタクシー」の運行開始により、これまで町外へのバスは姫路市方面の路線バスのみが運行されていましたが、多方面への外出が可能となりました。
- ・特に「ふくひめ号」は主に福崎工業団地、福崎企業団地を巡回するバスとなっており、町内外の通勤利用者の重要な移動手段になっている上、溝口ニュータウン居住者のＪＲ福崎駅や福崎町内の施設、ＪＲ溝口駅、路線バス停までの移動手段となっているなど、様々な場面で利用されています。

< コミュニティバスの概要 >



※) 2024 年（R 6）4 月時点

＜ コミュニティバス*の概要 ＞

調査対象バス		運行日※1	運行時間	運行本数	利用料金※2	運行形態
サルビア号	まちなか便 [12人乗]	月曜～土曜の毎日運行 (日・祝は運休)	8時50分～17時15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：2,000円(1ヶ月)、10,000円(6ヶ月) ・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*型
	郊外便(川西地区) [12人乗]	月曜～土曜の毎日運行 (日・祝は運休)	[平日] 7時47分～18時26分	[平日] 9本/日 (統合便1便+各4便 2系統)		定時定路線型
			[土曜日] 8時20分～17時44分	[土曜日] 8本/日 (各4便 2系統)		
	郊外便(川東地区) [12人乗]	月曜、水曜、金曜、土曜 (火・木・日・祝は運休)	(概ね) 8時26分～17時23分	8本/日 (各4便 2系統)		デマンド*型 (バス停乗降)
	買い物便 [12人乗]	火曜、木曜 (月～土・日・祝は運休)	8時30分～15時57分	3本/日		定時定路線型
市川町連携 デマンドタクシー [12人乗]		月曜・木曜、火曜、金曜 (水・土・日・祝は運休)	[月曜・木曜] (概ね) 7時30分～13時20分	3本/日	・1回：200円 ・回数券：2,000円(11回分) ・定期券：4,000円(1ヶ月)、20,000円(6ヶ月) ・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)	定時定路線型 デマンド型 (バス停乗降)
			[火曜・金曜] (概ね) 7時30分～16時20分	4本/日 (各2便 2系統)		
ふくひめ号 [12人乗]		月曜～金曜の毎日運行 (土・日・祝は運休)	6時55分～19時46分	12本/日 (計12便 3系統)		定時定路線型

※1) 全路線とも、秋祭り・12/31～1/3は運休

※2) 利用料金は、一般利用者の料金を示します

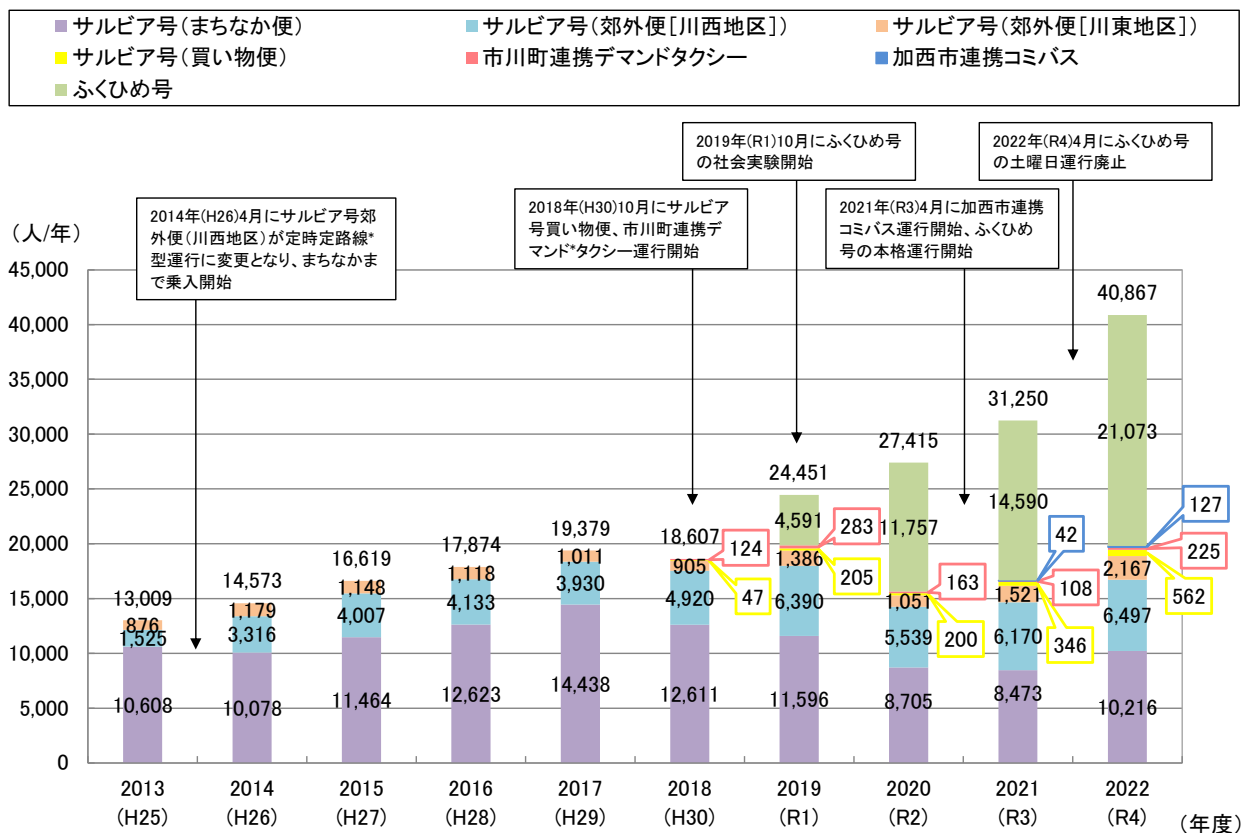
＜ コミュニティバスの変遷 ＞

- ・1999年(H11) 4月：福祉バスとしてサルビア号の運行開始
- ・2012年(H24) 12月：サルビア号の再編(有料化、郊外便デマンド化)
- ・2014年(H26) 4月：サルビア号郊外便(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
- ・2018年(H30) 10月：サルビア号の再編、サルビア号買い物便、市川町連携デマンドタクシーの運行開始
 - サルビア号まちなか便：運行本数の増便(早朝)
 - サルビア号郊外便(川西地区)：運行日を奇数日運行から平日・土曜日運行へ変更、運行車両を8人乗りから12人乗り車両へ変更
 - サルビア号郊外便(川東地区)：運行日を偶数日運行から月・水・金・土運行へ変更
- ・2019年(R1) 10月：サルビア号、市川町連携デマンドタクシーの再編
 - サルビア号まちなか便：運行本数の増便(最終便)・減便(早朝)
 - サルビア号郊外便(川西地区)：運行本数の増便、路線延長
 - サルビア号買い物便：フリー降車導入、運行日及び運行本数の変更、運行経路の変更等
 - 市川町連携デマンドタクシー：運行路線の変更等
- ・2020年(R2) 10月：サルビア号の再編
 - サルビア号郊外便(川東地区)：JR福崎駅の乗り入れ開始
 - サルビア号買い物便：運行日及び運行経路の変更
- ・2021年(R3) 4月：サルビア号、市川町連携デマンドタクシーの再編、ふくひめ号、福崎町・加西市連携コミュニティバス(以降、加西市連携コミバスと示す)の運行開始
 - サルビア号まちなか便：運行事業者変更(神姫バス(株)から神崎交通(株))
 - サルビア号郊外便(川西地区)：運行本数の減便(土曜日)、運行時間変更
 - サルビア号郊外便(川東地区)：運行経路変更
 - サルビア号買い物便：加西市連携コミバス導入に伴う運行時間変更
 - 市川町連携デマンドタクシー：町内運行のデマンド化
- ・2022年(R4) 4月：サルビア号、他市町との連携コミバスの再編
 - サルビア号郊外便(川西地区)：運行本数の減便(平日・土曜日)
 - サルビア号買い物便：加西市連携コミバスの運行時間変更に伴う運行時間変更
 - 加西市連携コミバス：運行時間変更
 - 市川町連携デマンドタクシー：運行本数の増便、運行曜日を火・木運行から月・火・木・金運行へ変更
 - ふくひめ号：土曜日運行の廃止、運行本数の増便、運行経路の変更
- ・2024年(R6) 4月：加西市連携コミバスの運行廃止

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、サルビア号まちなか便や郊外便は新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、2020年度（R2）、2021年度（R3）は一時的に利用者数が減少しましたが、ふくひめ号をはじめとした他市町と連携したコミバスの運行開始により、全体的な利用者数は増加傾向となっています。
- ・特にふくひめ号については、運行が開始された2019年度（R1）から通勤利用等での利用者の定着により増加しつづけており、特に朝の通勤時間帯は予備車を手配するほどの利用があります。

＜ 利用者数の推移（サルビア号、他市町との連携コミバス）＞



※) 各年度は前年4月～当年3月の期間を示します
 出典) 福崎町統計書及びまちづくり課所管データ

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、特に多いのがJR播但線や神姫バス・コミュニティバスとの結節点となるJR溝口駅前バス停やJR福崎駅前（交通広場）バス停となり、次いで福崎工業団地にある凸版印刷前バス停や福崎町役場（サルビア会館前）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、主にふくひめ号であり、特に福崎工業団地や福崎企業団地内のバス停での利用が多くなっています。

＜コミュニティバスにおけるバス停別乗降者数（2022年度〔R4〕 1日あたり乗降者数上位20件）＞

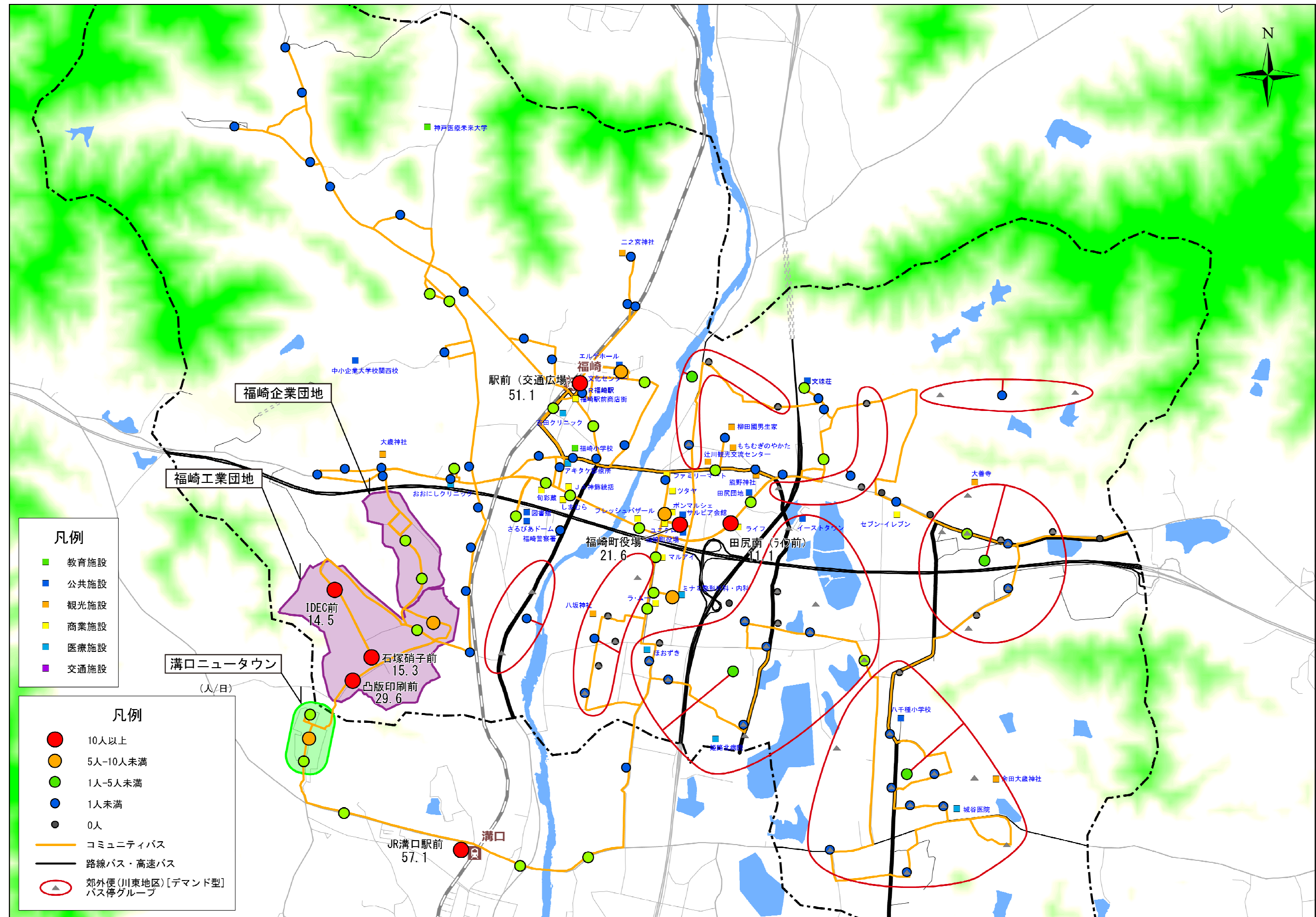
順位	系統	バス停名	乗降者数		主な周辺施設	結節駅・バス停
			年あたり	1日あたり		
1	ふくひめ号	JR溝口駅前	13,978	57.1	JR溝口駅	JR播但線:溝口駅
2	まちなか便・郊外便(川西地区) 郊外便(川東地区)・ふくひめ号	駅前(交通広場)	13,974	51.1	JR福崎駅	JR播但線:福崎駅 神姫バス:福崎駅前
3	ふくひめ号	凸版印刷前	7,248	29.6	凸版印刷株式会社	—
4	まちなか便・郊外便(川西地区) 郊外便(川東地区)・買い物便・市川町連携デマンドタクシー・ふくひめ号	福崎町役場 (サルビア会館前)	5,505	21.6	福崎町役場 サルビア会館	—
5	ふくひめ号	石塚硝子前	3,758	15.3	石塚硝子株式会社	—
6	ふくひめ号	IDEC前	3,559	14.5	IDEC株式会社	—
7	全系統	田尻南(ライフ前)	2,622	11.1	ライフ	—
8	ふくひめ号	トンボ工業前	2,037	8.3	トンボ工業株式会社	—
9	全系統	西野南(ボンマルシェ前)	2,281	8.1	ボンマルシェ	—
10	まちなか便・郊外便(川西地区) 郊外便(川東地区)・買い物便	吉田東(ミナミ整形前)	1,643	6.2	ミナミ整形外科・内科 ラ・ムー	—
11	まちなか便・郊外便(川西地区) 郊外便(川東地区)・ふくひめ号	文化センター (エルデホール前)	1,570	6.1	文化センター エルデホール	—
12	ふくひめ号	溝口ニュータウン 集会所前	1,244	5.1	溝口ニュータウン集会場	—
13	まちなか便・郊外便(川西地区) 郊外便(川東地区)・買い物便・市川町連携デマンドタクシー	吉田西(ラ・ムー前)	1,316	4.8	ミナミ整形外科・内科 ラ・ムー	—
14	郊外便(川西地区)	西治(北ノ岡)	1,326	4.5	おおにしクリニック	—
15	買い物便	余田新田(塚本)	387	4.0	—	—
16	まちなか便・郊外便(川東地区)・市川町連携デマンドタクシー	文珠荘	1,152	4.0	文珠荘	—
17	まちなか便	馬田東	1,148	3.9	福崎駅前商店街	—
18	郊外便(川西地区)・ふくひめ号	高橋(官舎下)	1,042	3.9	—	—
19	ふくひめ号	日本レイヤー前	719	2.9	日本レイヤー株式会社	—
20	まちなか便・郊外便(川西地区) 郊外便(川東地区)	新町清水 (JA神飾統括前)	740	2.6	JA兵庫西神飾統括 しまむら	—

※1) 2022年度（R4）のバス停別乗降者数を集計

※2) 「系統」には市川町連携デマンドタクシー及び加西市連携コミバスの町内全域デマンド分の系統名は示していません

出典) 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（2022年度〔R4〕 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) 福祉課所管データ