

協議事項①

地域間幹線系統確保維持計画の策定等について

令和7年度 第1回福崎町地域公共交通活性化協議会

令和7年6月18日(水)

福 ま ち 第 号
令 和 7 年 6 月 日

国土交通大臣 殿

氏名又は名称	福崎町地域公共交通活性化協議会
住 所	兵庫県神崎郡福崎町南田原 3116-1
代 表 者 氏 名	会 長 松 本 滋

地域公共交通計画認定申請書

地域公共交通計画のうち、地域公共交通確保維持事業に係る計画を別紙のとおり定めたので、関係書類を添えて申請します。

※本申請書に、記載すべき事項を全て記した地域公共交通計画を添付すること。

補助要綱規定事項一覧表

自治体名: 福崎町

計画名称: 福崎町地域公共交通計画

【幹線系統】	地域公共交通計画での記載箇所（頁）
補助要綱第7条第1項に規定する事項	（第1号関係） 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の地域の公共交通における位置付け・役割 P. 47「地域公共交通計画確保維持事業の対象路線の位置付けと役割」 P. 48「本町内のバス交通運行ルートと地域公共交通確保維持事業対象路線」
	（第2号関係） 上記を踏まえた地域公共交通確保維持事業の必要性 P. 資－14「補助対象路線の必要性」
	（第3号関係） 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統に係る事業及び実施主体の概要 P. 47「実施主体」「事業内容」 P. 資料－13「地域公共交通の運行概要と補助対象系統について」
	（第4号関係） 地域公共交通計画の区域内全体における地域旅客運送サービスの利用者の数、収支、費用に係る国又は地方公共団体の支出の額その他の定量的な目標・効果及びその評価手法 ・利用者の数：P. 64、P. 資－7「路線バス利用者数」 ・収支：P. 64、P. 資－5～P. 資－6「バス交通収支率」 ・公的資金投入額：P. 64、P. 資－3～P. 資－4「バス利用者1人当たりの行政補助額」

基本方針1：町外との連携による交流人口*の増加

重点事業	①行政支援等による路線バスの運行維持・改善 ②行政支援等によるふくひめ号の運行維持・改善					
実施主体	福崎町、姫路市、交通事業者					
実施時期	2024年度 (R6)	2025年度 (R7)	2026年度 (R8)	2027年度 (R9)	2028年度 (R10)	2029年度 (R11)以降
	継続実施					
事業内容	町外連携交流軸として、特に路線バス及びふくひめ号の運行の維持・改善をめざします。 路線バスは、地域間を移動する幹線的な役割を有しており、本町と姫路市・加西市が連携して、効率的・網羅的な公共交通網を形成します。また、ふくひめ号は、JR福崎駅・溝口駅や路線バスとの支線的な役割を有しており、本町と姫路市が連携して、効率的・網羅的な公共交通網を形成します。 これらを持続可能な公共交通とするためには、自治体やバス事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しいことから、国の地域公共交通確保維持事業*による国庫補助金や県によるバス対策費補助を活用しながら、公共交通サービスを確保・維持します。 なお、ふくひめ号においては、現状の予備車出動頻度の多さを考慮して、必要に応じて運行車両の変更を行うことを検討します。					

< 地域公共交通確保維持事業 >

○ 国が地域の多様な関係者が協働した地域の公共交通の確保・維持、利便性の向上等の取組を支援

【 地域間幹線系統補助 】

- 地域特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、地域間交通ネットワークを形成する地域間幹線系統の運行について支援

【 主な要件 】

- ・複数市町にまたがる系統
- ・1日当りの運行回数が3回以上のもの
- ・輸送量が15人～150人/日と見込まれるもの

【 地域内フィーダー*系統補助 】

- 地域特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、幹線バス等の地域間交通ネットワークと密接な地域内のバス・デマンド*交通の運行について支援

【 主な要件 】

- ・補助対象地域間幹線バス系統等に接続するフィーダー系統であること
- ・新たに運行を開始するもの又は公的支援を受けるものであること
- ・路線定期運行の場合、輸送量が2人/1回以上であること
- ・経常赤字であること

< 地域公共交通確保維持事業の対象路線の位置付けと役割 >

対象系統	対象	区間	位置付け	役割
地域間幹線系統	路線バス	姫路駅前～江鮎団地・西光寺～福崎駅前	町外連携交流軸	本町と姫路市を結ぶ広域交通として重要な移動手段であり、沿線住民の買い物や通勤・通学等の移動手段としての役割を担っています。
	路線バス	姫路駅前～南大貫～北条営業所	町外連携交流軸	本町と姫路市・加西市を結ぶ広域交通として重要な移動手段であり、沿線住民の買い物や通勤・通学等の移動手段としての役割を担っています。
地域内フィーダー系統	ふくひめ号	通勤便A(駅前[交通広場]～高橋[官舎下] 経由～JR溝口駅前) 連携便(文化センター～福崎町役場経由～文化センター、文化センター～福崎町役場経由～JR溝口駅前、溝口ニュータウン北～福崎町役場経由～文化センター)	町外連携交流軸	本町内にあるJR福崎駅や工業団地・企業団地、姫路市にあるJR溝口駅や溝口ニュータウンを結ぶ生活交通として重要な移動手段であり、沿線住民の通勤や通院等の移動手段としての役割を担っています。

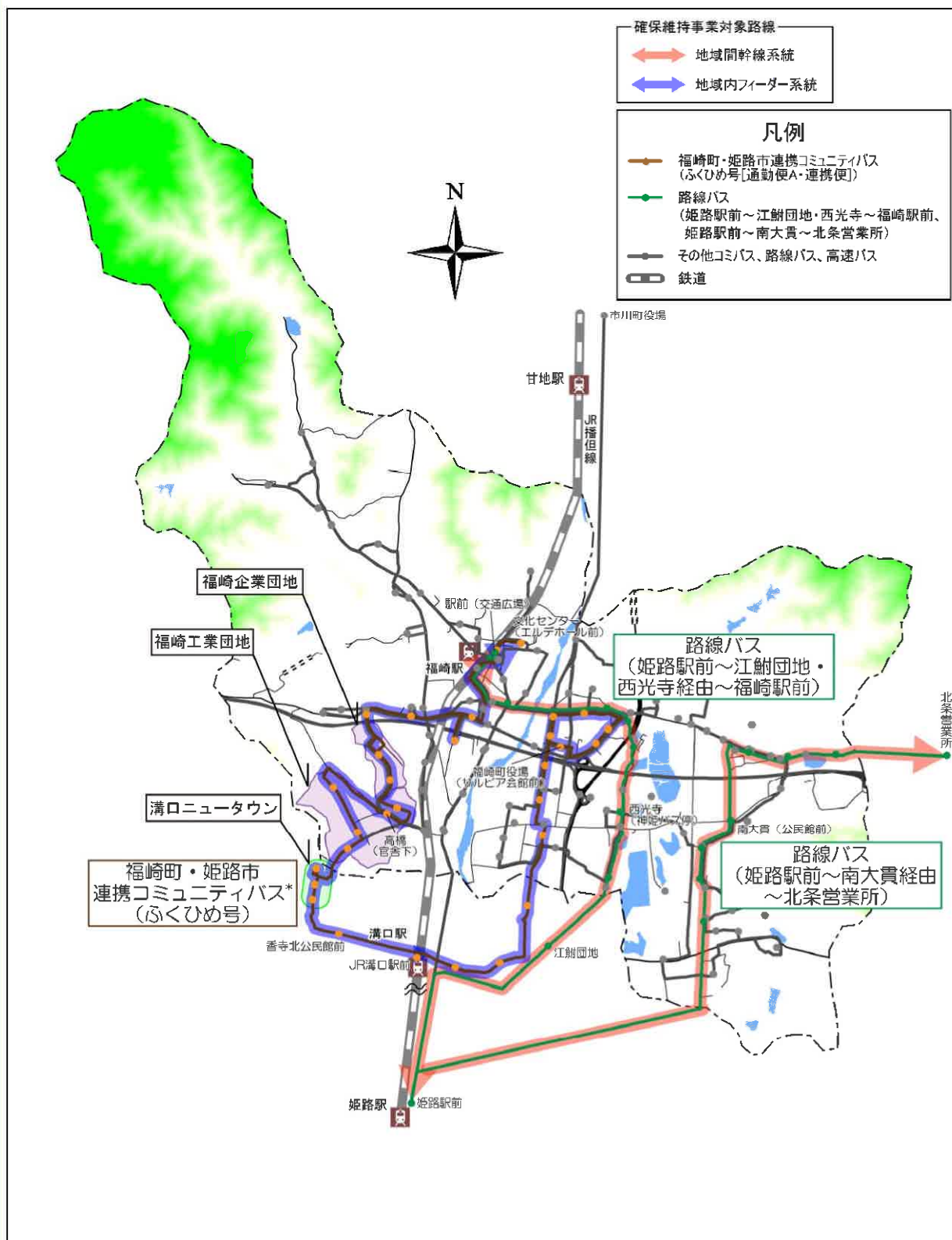
※) 地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統補助・地域内フィーダー系統補助）の必要性に関する詳細については、資料編3(p12～p14)を参照

基本方針1：町外との連携による交流人口*の増加

重点事業

- ①行政支援等による路線バスの運行維持・改善
- ②行政支援等によるふくひめ号の運行維持・改善

＜ 本町内のバス交通運行ルートと地域公共交通確保維持事業*対象路線 ＞



※) デマンド*型交通は示していません

■ 数値目標の設定

基本理念「一人ひとりが活動しやすく 誰もが住みよいまち・福崎」の実現に向け、計画の達成状況を評価するため、「計画全体に係る目標」と「基本方針別の目標」を設定します。

○ 計画全体に係る目標

指標名	現状値	目標値 (2028年度)
1か月に1回以上 公共交通を利用する人の割合※1	10.9% [2022(R4)年度]	15.0%
バス利用者1人当たりの行政補助額※2	950円/人 [2022(R4)年]	950円/人未満
バス交通収支率※3	7.1% [2022(R4)年]	7.1%以上

※1) 福崎町第6次総合計画にて実施した住民アンケート調査結果より計上。現状値は住民アンケート調査において、「普段の公共交通（鉄道・バス）の利用頻度」の質問で「ほぼ毎日利用する」「1週間に数回利用する」「1か月に数回利用する」のいずれかに回答した人の割合

※2) 路線バス及びコミュニティバス*への行政補助額を年間利用者数で除した数値。現状値は路線バスが2021年10月～2022年9月、コミュニティバスが2022年4月～2023年3月の行政補助額及び年間利用者数

※3) 路線バス及びコミュニティバスの経常収益を経常費用で除した数値。現状値は路線バスが2021年10月～2022年9月、コミュニティバスが2022年4月～2023年3月の経常収益及び経常費用

○ 基本方針別の目標

基本方針1：町外との連携による交流人口*の増加

指標名	現状値	目標値 (2028年度)
路線バス利用者数※4 (365日換算)	1,843人/年 (約5.1人/日) [2022(R4)年度]	2,200人/年 (約6人/日)
ふくひめ号利用者数※5 (245日換算)	21,073人/年 (86.0人/日) [2022(R4)年度]	22,000人/年 (約90人/日)
市川町連携デマンドタクシー利用者数※6 (195日換算)	225人/年 (1.2人/日) [2022(R4)年度]	600人/年 (約3人/日)

※4) 路線バスの乗降者数（福崎町内）の実績を2で割ることで乗車数とした上で人数を計上。現状値は2021年10月～2022年9月の利用者数

※5) ふくひめ号の利用者数の実績を計上。現状値は2022年4月～2023年3月の利用者数

※6) 市川町連携デマンド*タクシーの利用者数の実績を計上。現状値は2022年4月～2023年3月の利用者数

■ バス利用者 1 人当たりの行政補助額

現状値

設定の考え方

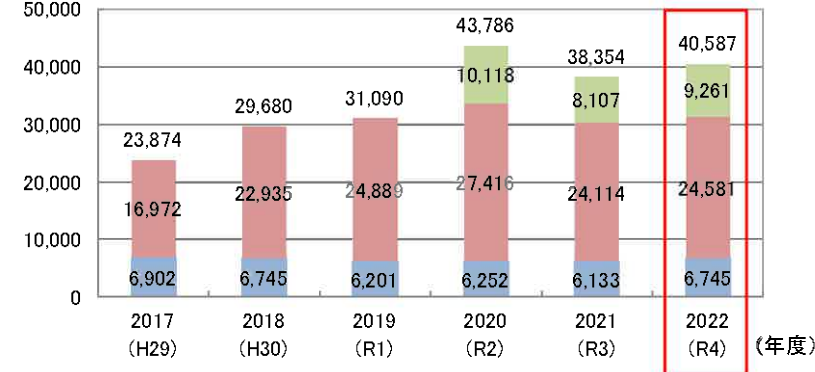
数値

950 円/人 <2022 [R4] 年>

【バス運行に対する行政からの支出額】：40,587,000 円/年①

(千円/年)

■路線バス ■サルビア号他 ■ふくひめ号



年度	路線バス	サルビア号他	ふくひめ号	合計
2017 (H29)	6,902	16,972	23,874	23,874
2018 (H30)	6,745	22,935	29,680	29,680
2019 (R1)	6,201	24,889	31,090	31,090
2020 (R2)	6,252	27,416	43,786	43,786
2021 (R3)	6,133	24,114	38,354	38,354
2022 (R4)	6,745	24,581	40,587	40,587

※ 本編 p24 参照

【路線バス 1 日当たりの乗降者数（福崎町内）】：

(姫路駅前～江鮎団地・西光寺～福崎駅前) 5.3 人/日 +

(姫路駅前～南大貫～北条営業所) 3.7 人/日 +

(姫路駅前～溝口～福崎駅前) 1.1 人/日 = 10.1 人/日②

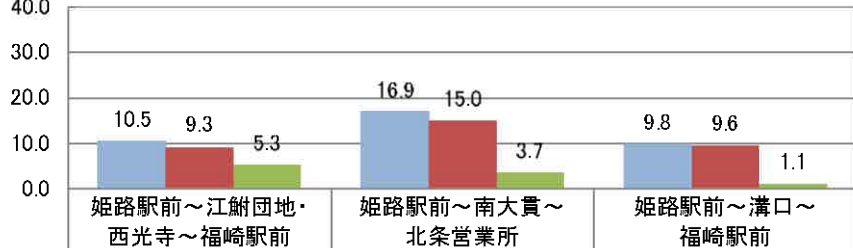
【路線バス 1 日当たりの利用者数】：

②10.1 人/日 ÷ 2 = 5.05 人/日③

【路線バス年間利用者数】：③5.05 人/日 × 365 日 = 1,843 人/年・・④

(人/日)

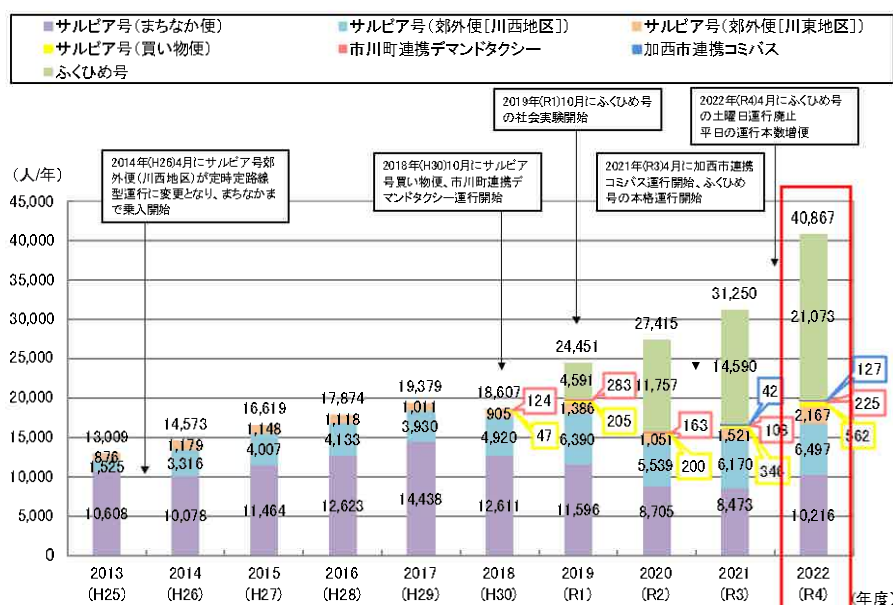
■2011 (H23) ■2016 (H28) ■2022 (R4)



路線	2011 (H23)	2016 (H28)	2022 (R4)
姫路駅前～江鮎団地・西光寺～福崎駅前	10.5	9.3	5.3
姫路駅前～南大貫～北条営業所	16.9	15.0	3.7
姫路駅前～溝口～福崎駅前	9.8	9.6	1.1

※ 本編 p15 参照

【コミュニティバス年間利用者数】：40,867 人/年・・・・・・・・・・⑤



※ 本編 p19 参照

【バス利用者 1 人当たりの行政補助額】：

①40,587,000 円/年 ÷ (④1,843 人/年 + ⑤40,867 人/年)

= 950 円/人

目標値	データの 出典	支出額：まちづくり課及び福祉課所管データ 路線バス利用者数：神姫バス（株）所管データ（IC カードデータ） コミュニティバス利用者数：福崎町統計書及びまちづくり課所管データ
	数値	950 円/人未満 <2028 [R10] 年度>
	設定の 考え方	現状値である 950 円/人を上回らない数値
	データの 出典	—
指標の評価方法 及び評価時期		2028（R10）年度時点の神姫バス（株）・本町所管データにより評価

■ バス交通収支率

	数値	7.1% <2022 [R4] 年度>
現 状 値	設定の 考え方	【路線バス経常収益（系統全体）】： （姫路駅前～江鮎団地・西光寺～福崎駅前）12,342,754 円/年 ＋ （姫路駅前～南大貫～北条営業所）25,545,463 円/年 ＋ （姫路駅前～溝口～福崎駅前）5,870,756 円/年 $= 43,758,973 \text{ 円/年} \dots\dots ①$ 【路線バス利用者数（系統全体）】： （姫路駅前～江鮎団地・西光寺～福崎駅前）46,913 人/年 ＋ （姫路駅前～南大貫～北条営業所）86,172 人/年 ＋ （姫路駅前～溝口～福崎駅前）18,851 人/年 $= 151,936 \text{ 人/年} \dots\dots ②$ 【路線バス利用者 1 人当たりの経常収益（系統全体）】： $①43,758,973 \text{ 円/年} \div ②151,936 \text{ 人/年} = 288 \text{ 円/人} \dots\dots ③$ 【路線バス利用者数（福崎町内）<p 資-3 参照>】：1,843 人/年 $\dots\dots ④$ 【路線バス経常収益（福崎町内）】： $③288 \text{ 円/人} \times ④1,843 \text{ 人/年} = 530,784 \text{ 円/年} \dots\dots ⑤$ 【路線バス経常費用（系統全体）】： （姫路駅前～江鮎団地・西光寺～福崎駅前）20,924,633 円/年 （姫路駅前～南大貫～北条営業所）50,322,311 円/年 （姫路駅前～溝口～福崎駅前）11,490,664 円/年 $\dots\dots ⑥$ 【路線バスキロ程（系統全体）】： （姫路駅前～江鮎団地・西光寺～福崎駅前）21.7 km （姫路駅前～南大貫～北条営業所）29.3 km （姫路駅前～溝口～福崎駅前）18.2 km $\dots\dots ⑦$ 【路線バスキロ程（福崎町内）】： （姫路駅前～江鮎団地・西光寺～福崎駅前）4.8 km （姫路駅前～南大貫～北条営業所）4.8 km （姫路駅前～溝口～福崎駅前）3.7 km $\dots\dots ⑧$ 【路線バスキロ程割合（福崎町内）】： （姫路駅前～江鮎団地・西光寺～福崎駅前） $⑧4.8 \text{ km} \div ⑦21.7 \text{ km} = 0.221 \text{ (22.1\%)} \dots\dots ⑨$ （姫路駅前～南大貫～北条営業所） $⑧4.8 \text{ km} \div ⑦29.3 \text{ km} = 0.164 \text{ (16.4\%)} \dots\dots ⑨$ （姫路駅前～溝口～福崎駅前） $⑧3.7 \text{ km} \div ⑦18.2 \text{ km} = 0.203 \text{ (20.3\%)} \dots\dots ⑨$ 【路線バス経常費用（福崎町内）】： （姫路駅前～江鮎団地・西光寺～福崎駅前） $⑥20,924,633 \text{ 円/年} \times ⑨22.1\% = 4,624,344 \text{ 円/年} +$ （姫路駅前～南大貫～北条営業所） $⑥50,322,311 \text{ 円/年} \times ⑨16.4\% = 8,252,859 \text{ 円/年} +$ （姫路駅前～溝口～福崎駅前） $⑥11,490,664 \text{ 円/年} \times ⑨20.3\% = 2,332,605 \text{ 円/年}$ $= 15,209,808 \text{ 円/年} \dots\dots ⑩$

		【サルビア号経常収益】：857,636 円/年 ⑪ 【サルビア号経常費用】：25,439,049 円/年 ⑫ 【ふくひめ号経常収益】：2,325,050 円/年 ⑬ 【ふくひめ号経常費用】：11,585,838 円/年 ⑭ 【バス交通経常収益】： ⑤530,784 円/年 + ⑪857,636 円/年 + ⑬2,325,050 円/年 = 3,713,470 円/年 ⑮ 【バス交通経常費用】： ⑩15,209,808 円/年 + ⑫25,439,049 円/年 + ⑭11,585,838 円/年 = 52,234,695 円/年 ⑯ 【収支率】： ⑮3,713,470 円/年 ÷ ⑯52,234,695 円/年 = 0.071 ÷ 7.1%
	データの 出典	路線バス経常収益・経常費用：神姫バス（株）所管データ サルビア号経常収益・経常費用：福祉課所管データ ふくひめ号経常収益・経常費用：まちづくり課所管データ
目標値	数値	7.1%以上 <2028 [R10] 年度>
	設定の 考え方	現状値である 7.1%を下回らない数値
	データの 出典	—
指標の評価方法 及び評価時期		2028（R10）年度時点の神姫バス（株）・本町所管データにより評価

○ 基本方針別の目標

基本方針1：町外との連携による交流人口の増加

■ 路線バス利用者数

現状値	数値	1,843 人/年（約 5.1 人/日） <2022 [R4] 年度>
	設定の 考え方	【路線バス 1 日当たりの乗降者数（福崎町内）】： （姫路駅前～江鮎団地・西光寺～福崎駅前）5.3 人/日 + （姫路駅前～南大貫～北条営業所）3.7 人/日 + （姫路駅前～溝口～福崎駅前）1.1 人/日 = 10.1 人/日 ① 【路線バス 1 日当たりの利用者数】： ①10.1 人/日 ÷ 2 = 5.05 人/日 ② 【路線バス年間利用者数】：②5.05 人/日 × 365 日 = 1,843 人/年
	データの 出典	神姫バス（株）所管データ（IC カードデータ）
目標値	数値	2,200 人/年（約 6 人/日） <2028 [R10] 年度>
	設定の 考え方	現状値から 1 日当たり利用者数を 1 人程度増加させる目標とした場合の値
	データの 出典	—
指標の評価方法 及び評価時期		2028（R10）年度時点の神姫バス（株）所管データにより評価

■ ふくひめ号利用者数

現状値	数値	21,073 人/年 (86.0 人/日) <2022 [R4] 年度>
	設定の考え方	【ふくひめ号年間利用者数】： 21,073 人/年 ※ 該当グラフは p 資-4 参照
	データの出典	まちづくり課所管データ
目標値	数値	22,000 人/年 (約 90 人/日) <2028 [R10] 年度>
	設定の考え方	現状の 7 人/本 (86 人/日 ÷ 12 本/日) が 8 人/本に増加した場合の利用者数 【ふくひめ号 1 日あたり利用者数】： 8 人/本 × 12 本/日 = 96 人/日 ≒ 90 人/日 【ふくひめ号年間利用者数】： 90 人/日 × 245 日/年 = 22,050 人/年 ≒ 22,000 人/年
	データの出典	—
指標の評価方法及び評価時期		2028 (R10) 年度時点のまちづくり課所管データにより評価

■ 市川町連携デマンドタクシー利用者数

現状値	数値	225 人/年 (1.2 人/日) <2022 [R4] 年度>
	設定の考え方	【市川町連携デマンドタクシー年間利用者数】： 225 人/年 ※ 該当グラフは p 資-4 参照
	データの出典	福崎町統計書データ
目標値	数値	600 人/年 (約 3 人/日) <2028 [R10] 年度>
	設定の考え方	現状値から 1 日当たり利用者数を倍以上増加させる目標とした場合の値
	データの出典	—
指標の評価方法及び評価時期		2028 (R10) 年度時点の福崎町統計書データにより評価

＜ 地域公共交通の運行概要と補助対象系統について ＞

公共交通の種類	系統名	起点	経由	終点	事業許可区分	運行形態	実施主体	補助事業
JR	播但線	JR姫路駅	JR福崎駅	JR和田山駅	第一種 鉄道事業	定期運行	JR西日本	—
高速バス	ウイング神姫高速バス	大阪駅 JR高速 バスターミナル (うち、1本はUSJ)	福崎インター	津山駅	4条乗合	路線定期運行	神姫バス株式会社と西日本ジェイ アールバス株式会社の共同運行	—
	中国ハイウェイバス							—
路線バス	姫路駅前～江鮎団地・西光寺～福崎駅前	姫路駅前	江鮎団地・ 西光寺	福崎駅前	4条乗合	路線定期運行	神姫バス株式会社	地域間幹線系統補助
	姫路駅前～南大貫～北条営業所	姫路駅前	南大貫	北条営業所				地域間幹線系統補助
	姫路駅前～溝口～福崎駅前	姫路駅前	溝口	福崎駅前				—
サルビア号	まちなか便	駅前 (交通広場)	文珠荘	駅前 (交通広場)	4条乗合	路線定期運行	福崎町 (運行は神崎交通株式会社に 委託)	—
	郊外便 (川西地区)	田口 (集落センター)	駅前 (交通広場)	長野 (山本商店前)		—		
	郊外便 (川東地区)	亀坪	駅前 (交通広場)	余田・庄・小倉・ 鍛冶屋・庄西垣内		路線不定期運行		—
	買い物便	辻川 (公民館)	鍛冶屋 (地藏堂)	田尻南 (ライフ前)		路線定期運行		—
		西野南 (ボンマルシェ前)	鍛冶屋 (地藏堂)	吉田西 (う・ムー前)				—
福崎町・姫路市連携 コミュニティバス (ふくひめ号)	通勤便A	駅前 (交通広場)	高橋 (官舎下)	JR溝口駅前	4条乗合	路線定期運行	福崎町 (運行は神崎交通株式会社に 委託)	地域内フィーダー系統補助
	通勤便B	JR溝口駅前	高橋 (官舎下)	JR溝口駅前				—
	連携便	文化センター (エルデホール前)	福崎町役場 (サルビア会館前)	文化センター (エルデホール前)				地域内フィーダー系統補助
		文化センター (エルデホール前)	福崎町役場 (サルビア会館前)	JR溝口駅前				
		溝口ニュータウン北	福崎町役場 (サルビア会館前)	文化センター (エルデホール前)				
福崎町・市川町連携 デマンドタクシー	—	福崎町内バス停 (112箇所)	—	市川町役場	4条乗合	路線定期運行 区域運行	福崎町 (運行は神崎交通株式会社に 委託)	—
タクシー	—	町内全域			—	—	神崎交通株式会社	—
							辻川タクシー	

＜ 補助対象路線の必要性 ＞

補助事業	補助対象路線	路線の必要性
地域間幹線系統補助	路線バス (姫路駅前～江飼団地・西光寺～福崎駅前)	路線バス(姫路駅前～江飼団地・西光寺～福崎駅前)は、姫路駅前及び福崎駅前を起終点とし、姫路市にある江飼団地や福崎町の西光寺(南田原地区)を経由して往復する地域間幹線系統であり、沿線住民の買物や通勤・通学等の移動手段としての役割を担っています。 この路線の沿線は周辺にバス停や鉄道駅がない交通不便地域も含まれており、また、福崎町や姫路市北部では過疎化が進展している地域でもあります。その他、福崎町内を運行しているコミュニティバスが当該バスのバス停に接続していることもあり、公共交通ネットワークを構成するにあたって重要な役割を担っています。 しかし、交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。
	路線バス (姫路駅前～南大貫～北条営業所)	路線バス(姫路駅前～南大貫～北条営業所)は、姫路駅前及び神姫バス北条営業所を起終点とし、福崎町にある南大貫地区を経由して往復する地域間幹線系統であり、沿線住民の買物や通勤・通学等の移動手段としての役割を担っています。 この路線の沿線は周辺にバス停や鉄道駅がない交通不便地域も含まれており、また福崎町や姫路市北部、加西市西部では過疎化が進展している地域でもあります。その他、福崎町内を運行しているコミュニティバスが当該バスのバス停に接続していることもあり、公共交通ネットワークを構成するにあたって重要な役割を担っています。 しかし、交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。
地域内フィーダー系統補助	ふくひめ号 (通勤便 A・連携便く文化センター～福崎町役場経由～文化センター、文化センター～福崎町役場経由～JR 溝口駅前、溝口ニュータウン北～福崎町役場経由～文化センター>)	ふくひめ号(通勤便 A)は、JR福崎駅及びJR溝口駅を起終点とし、福崎工業団地・企業団地を経由して往復する地域内フィーダー系統であり、沿線住民の通勤や通院等の移動手段や駅までのアクセス手段としての役割を担っています。 ふくひめ号(連携便)は、文化センター及びJR溝口駅等を起終点とし、福崎工業団地・企業団地や福崎町の南田原・西田原を経由して巡回する路線であり、沿線住民の買物や通勤・通院等の移動手段や駅までのアクセス手段としての役割を担っています。 この路線の沿線は周辺にバス停や鉄道駅がない交通不便地域も多く、また福崎町や姫路市北部では過疎化が進展している地域でもあります。その他、JR播但線の鉄道駅が起終点・経由地となっていることや地域間幹線系統である路線バスとも接続していることから、地域住民のみならず地域外の方にとっての交通手段として重要な役割を担っています。 しかし、自治体や交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。

令和 7 年 6 月 日

（名称）福崎町地域公共交通活性化協議会

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性
本町を運行する路線バス（①姫路駅前～江鮎団地・西光寺～福崎駅前、②姫路駅前～南大貫～北条営業所）は、姫路駅前から福崎町内を経由して福崎駅前または北条営業所（加西市）を結ぶことで、地域間を移動する幹線的な役割を有しており、沿線住民の買い物や通勤・通学等の移動手段としての役割を担っている。また、沿線の福崎町や姫路市北部、加西市西部は過疎化が進展している地域であるが、当該路線に接続するコミュニティバス等が支線の役割を果たすことで、それらの交通不便地域の解消に寄与しており、公共交通ネットワークの構築にあたっても重要な役割を担っている。 しかしながら、人口減少と自家用車の普及により利用者が減少するなか、交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しいため、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持することで、住民の生活交通手段を存続させていくことが必要である。
2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果
(1) 事業の目標
①姫路駅前～江鮎団地・西光寺～福崎駅前 3人／日以上 ②姫路駅前～南大貫～北条営業所 2人／日以上 （福崎町地域公共交通計画 P64 及び資料編 P6 に準じる。）
(2) 事業の効果
路線バスを維持することにより、福崎町を含む沿線住民の日常生活に必要な移動手段が確保される。また、広域的な幹線・支線のネットワークが連携することで、効率的な運行体系が実現できる。さらには、外出促進・地域活性化にもつながる。
3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体
・系統や便数、運行ダイヤの見直し（実施主体：事業者） ・並走路線の再編による需要の集約（実施主体：事業者） ・時刻表の作成及び対象地区や企業への配布（実施主体：福崎町）
4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者
「表 1」を添付。
5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額
「表 2」を添付。 地域公共交通確保維持事業によって運行の維持を図る各路線について、その運行に係る費用に対し、福崎町から運行事業者への補助金額については、運行収入及び国庫補助金を運行費用から差し引いた差額を、系統キロ程に対する福崎町のキロ程の割合に応じて負担することとしている。
6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法
・バス事業者保有のデータによる
7. 別表 1 の補助対象事業の基準木ただし書に基づき、協議会が平日 1 日当たりの運行回数が 3 回以上で足りると認めた系統の概要

【地域間幹線系統のみ】
※該当なし
8. 別表 1 の補助対象事業の基準二に基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧
【地域間幹線系統のみ】
「表 4」を添付。
9. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項
【地域間幹線系統のみ】
別添「地域公共交通確保維持事業の生産性を向上させる取組内容」のとおり
10. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要
【地域内フィーダー系統のみ】
※該当なし
11. 車両の取得に係る目的・必要性
【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
補助対象路線を走行している車両の老朽化が進んでおり、早急な買い換えが必要となっていたことから、利用者の安全性確保のために令和 6 年度で 4 両を新規購入し、更新を行なっている。引き続き補助することで路線の維持に寄与し、住民の日常生活手段を存続させていく。
12. 車両の取得に係る定量的な目標・効果
【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
(1) 事業の目標
②姫路駅前～南大貫～北条営業所 2 人／日以上 (福崎町地域公共交通計画 P64 及び資料編 P6 に準じる。)
(2) 事業の効果
車両を計画的にノンステップバス等のバリアフリーに対応した車両を導入することにより、安全な運行につながるとともに、子どもから高齢者、障がいのある方がバスに乗りやすい環境整備につながる。
13 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体、要する費用の総額、負担者とその負担額 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
「表 6」「表 7」を添付。 なお、地域公共交通確保維持事業によって運行を維持する路線の車両の取得について、購入費用総額（見込）22,989 千円/台のうち、福崎町から運行事業者への補助金額については、補助対象経費の限度額（15,000 千円/台）から国庫補助金を差し引いた差額を、沿線市町で按分し負担することとしている。

14. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策） 【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
15. 貨客混載の導入に係る目的・必要性 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
16. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
（１）事業の目標
※該当なし
（２）事業の効果
※該当なし
17. 貨客混載の導入に係る計画の概要、要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
18. 協議会の開催状況と主な議論
・ 令和６年６月１８日 令和７年度地域公共交通確保維持事業に係る計画について協議・承認 ・ 令和７年６月１８日 令和８年度地域公共交通確保維持事業に係る計画について協議・承認
19. 利用者等の意見の反映状況
バスの利用者の声を踏まえ、ダイヤ改正を実施するなど利用者の意見を運行計画の見直し等に反映している。

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 兵庫県神崎郡福崎町南田原 3116-1

(所 属) 福崎町まちづくり課

(氏 名) 久野 智洋

(電 話) 0790-22-0560

(e-mail) machi@town.fukusaki.lg.jp

表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者(地域間幹線系統)

令和8年度

※令和9年度、令和10年度については、令和8年度事業から 土日・祝日の日数による運行回数等の違いを除き、変更がないため省略

都道府県 (市区町村)	運行予定者名	運行系統名 (申請番号)	確保維持事業に要する 国庫補助額 (千円)	特 例 措 置
兵庫県 (福崎町)	神姫バス株式会社	(4) 姫路駅前～病院・江 鮎団地～福崎駅前 (4)	1,377.0	
		(7) 姫路駅前～南大貫～ 北条営業所(7)	1,955.0	
合 計			3,332	

(注)

1. 本表に記載する運行予定系統を示した地図(運行予定系統が熊本地震被災市町村における応急仮設住宅の1キロメートル以内を経由することを図示したものを含む)を添付すること。
2. 「特例措置」には、地域公共交通再編実施計画の認定を受け、地域間幹線系統に係る特例措置の適用を受ける場合には「1」を、平成29年8月2日改正附則第2条の規定に該当する場合には「2」を、補助金交付要綱別表2-5. ただし書きに該当する場合には「3」を記載する。
3. 補助対象期間の計画と比較し、翌年度及び翌々年度の計画が同じ若しくは曜日の違いによる運行回数以外に変更がない場合については、その旨を記載することで足りるものとする。(記載例「令和○年度、令和○年度については、令和○年度事業から 土日・祝日の日数による運行回数等の違いを除き、変更がないため省略」)

表2 地域公共交通維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額(地域間幹線系統用)

事業者名	神姫バス株式会社	令和 8 年度
------	----------	---------

1. 申請事業者の概要

補助対象期間の 前々年度の 実績状況	集合バス事業					R6
	営業収益	10,092,381千円	営業外収益	39,908千円	経常収益(イ)	10,132,189千円
	営業費用	11,328,571千円	営業外費用	20,915千円	経常費用(ロ)	11,349,486千円
	営業損益	△ 1,236,190千円	営業外損益	18,993千円	経常損益	△ 1,217,297千円
補助対象期間の 前々年度の 実車走行キロ(ハ)	23,327,301.0 km				経常収支率	89.27 %

基準期間の前年度の 実績状況	集合バス事業					R5
	営業収益	9,255,516千円	営業外収益	20,953千円	経常収益(イ)	9,276,469千円
	営業費用	10,695,346千円	営業外費用	8,554千円	経常費用(ロ)	10,703,900千円
	営業損益	△ 1,439,830千円	営業外損益	11,999千円	経常損益	△ 1,431,831千円
基準期間の前年度の 実車走行キロ(ハ)	23,543,645.0 km				経常収支率	86.62 %

基準期間の前々年度の 実績状況	集合バス事業					R4
	営業収益	8,519,275千円	営業外収益	19,431千円	経常収益(イ)	8,538,706千円
	営業費用	10,367,750千円	営業外費用	11,512千円	経常費用(ロ)	10,379,262千円
	営業損益	△ 1,848,475千円	営業外損益	7,919千円	経常損益	△ 1,840,556千円
基準期間の前々年度の 実車走行キロ(ハ)	23,751,397.0 km				経常収支率	82.26 %

(補助対象事業者の「基準期間」を最終年度とする連続した過去3年間)における実車走行キロ当たり経常費用等)

補助ブロック名	補助対象事業者の実車走行キロ 当たり経常費用 (基準期間の前々年度) ロ/ハ×100%	補助対象事業者の実車走行キロ 当たり経常費用 (基準期間の前年度) ロ/ハ×100%	補助対象事業者の実車走行キロ 当たり経常費用 (基準期間) ロ/ハ×100%
北近畿	436円.99銭	454円.82銭	496円.53銭
京阪神	436円.99銭	454円.82銭	496円.53銭

※「基準期間」とは、補助対象期間の前々年度の補助対象期間をいう。

2. キロ当たり補助対象経常費用及び経常収益

補助ブロック名	補助対象事業者の実車走行キ ロ当たり経常費用 (ロ/ハ×100%)	地域キロ当たり 実車経常費用 ホ	キロ当たり経常費用 ニとホのいずれか少ない値 ヘ	キロ当たり経常費用の差 ニ－ヘ×ケ	キロ当たり経常収益 イ/ハ×100%
北近畿	459円.44銭	426円.96銭	426円.96銭	32円.88銭	434円.34銭
京阪神	459円.44銭	558円.96銭	459円.44銭		434円.34銭

3. 旅客運賃の上乗率変更認可状況

補助ブロック名	認可日	認可を受けた補助対象期間	補助金交付要 綱第4条(ホ) 4. の適用割合 フ	決定率 コ
北近畿・京阪神	令和5年10月30日	基準期間の 当年度	3/3	28.61%
		基準期間の 年度	3/3	
		基準期間の 年度	3/3	

4. 補助対象系統ごとに要する費用、負担者とその負担割合

補助 ブロッ ック名	申請 番号	特 例 措置	運行 系統名	運行系統		計画運 行回数 ()	計画平均 乗車密度	計画運 賃	系統キロ程 チ	地域公共交通維持事業を 実施する区域におけるキ ロ程 サ	系統キロ程と地 域公共交通維持事業を 実施する区域におけるキ ロ程との比率 オ/チ×100%	補助ブロック外 乗入部分のキロ程 リ	同一補助ブロック範囲 乗入部分のキロ程 ス	他路線との結合 部分におけるキロ程 ル	他路線との結合 率 ル/チ×100%	補助ブロック外乗 入部分、同一補助 ブロック範囲乗 入外乗入部分及 び他路線との結 合部分におけるキ ロ程の比率 (オー(リ+ス+ル)/チ×100%)
				起点	主な 経由地	終点										
4	経路駅前～向 原・江刺駅迄～ 相模駅前	経路駅前	向原・江刺駅迄	相模駅前	365日	1,559.5回 (4.1回)	5.2	21.3人	往21.7cm (平均)		(平均)					%
									復21.7cm							%
									往21.7cm				往16.8cm			%
									復21.7cm				復16.8cm			%
									往21.7cm				往4.8cm			%
									復21.7cm				復4.8cm			%
7	経路駅前～東大 宮～北条宮原駅	経路駅前	市大宮	北条宮原駅	365日	2,118.5回 (5.8回)	5.8	33.6人	往29.4cm (平均)		(平均)					%
									復29.4cm							%
									往29.4cm				往17.2cm			%
									復29.4cm				復17.2cm			%
									往29.4cm				往4.8cm			%
									復29.4cm				復4.8cm			%
加西市									往29.4cm				往7.4cm			%
									復29.4cm				復7.4cm			%
計	2系統								往51.1cm (平均)		(平均)					%
									復51.1cm							%

神姫バス株式会社																						
補助 ブロッ ック名	申 請 番 号	特 例 措 置	補助ブロック外乗 入部分及び同一 補助ブロック範囲 乗入外乗入部分 におけるキロ程の 比率	計画実車走行 キロ	補助対象 経常費用 の負担額	補助対象系統のキロ当たり経常収益															補助対象系統の 経常収益の負担 額	
						補助金交付要綱別添2(注)4.の適用がある場合	3年平均	基準期間の前々年度			基準期間の前年度			基準期間								
								基準期間における 実車走行キロ 当たり経常収益 の算定に用い る収益 「×(キロ)÷(乗 入車両台数)」	経常収益増減額 とのいずれか 少ない値	補助金交付要綱 別添2(注)4.の 適用がある場合 における経常収益 「乗入車両台数 ×(キロ)」	実車走行 キロ 「×(キロ)÷(乗 入車両台数)」	補助対象系統の 実車走行キロ当 たり経常収益 「乗入車両台数 ×(キロ)」	経常収益 「×(キロ)」	実車走行 キロ 「×(キロ)」	補助対象系統の 実車走行キロ当 たり経常収益 「乗入車両台数 ×(キロ)」							
																経常収益 「×(キロ)」	実車走行 キロ 「×(キロ)」	補助対象系統の 実車走行キロ当 たり経常収益 「乗入車両台数 ×(キロ)」				
4	7	100.000%	64,857.11円	27,665.444円	199円.51銭	55円.41銭	32円.88銭	199円.51銭	232円.39銭	11,383.28円	51,946.2 km	219円.13銭	11,897.56円	51,967.3 km	228円.94銭	12,923.58円	51,878.7 km	249円.11銭	12,559.640円			
7	100.000%	124,737.81円	53,208.070円	197円.44銭	55円.40銭	32円.88銭	197円.44銭	230円.32銭	27,242.452円	124,918.0 km	218円.08銭	28,013.181円	125,149.6 km	223円.83銭	31,183.440円	125,228.6 km	249円.05銭	24,628.191円				
合計		189,594.70円	80,873.514円						38,625.833円	178,865.20円		39,910.741円	177,116.90円	44,106.987円	177,087.30円	37,567.831円						

神姫バス株式会社																							
補助 ブロック 名	申請 番号	特 例 措置	補助対象経常 費用から経常 収益を控除した 額	補助対象経費 の負担額	タ又はレのうち、 いずれか少ないほう の値	ソのうち補助ブ ロック外乗入部 分、同一補助ブ ロック範囲乗入 外乗入部分及び 他路線との結合 部分におけるキ ロ程の比率	ソのうち補助ブ ロック外乗入部 分、同一補助ブ ロック範囲乗入 外乗入部分及び 他路線との結合 部分におけるキ ロ程の比率	計画平均乗車 密度が5人 未満の場合	補助対象経費	計画	ナ×1/2＝	ニ×ワ＝ヨ＝ム	ム－ラ＝ウ	ウの負担者とその負担割合									
														近道乗車		市町村		その他の者		事業者自己負担		「その他の者」 の負担の概要	
														負担額	負担 割合	負担額	負担 割合	負担額	負担 割合	負担額	負担 割合		
4	14,725.804円	12,448.448円	12,448.448円	12,448.448円	12,448.448円	12,448.448円	12,448.448円	12,448.448円	12,448.448円	ナ	ナ×1/2＝	ニ×ワ＝ヨ＝ム	ム－ラ＝ウ										
近江市						9,685.630円	9,685.630円	9,685.630円	9,685.630円	9,685.630円	4,842.75円	13,129.248円	8,281.748円	6,486.333円	7.8%	4,201.187円	50.7%					3,634.248円	41.5%
福知市						2,753.892円	2,753.892円	2,753.892円	2,753.892円	2,753.892円	1,377.0円	3,729.888円	2,351.888円	183.800円	7.8%	1,193.400円	50.7%					974.888円	41.5%
7	28,579.879円	23,943.631円	23,943.631円	23,943.631円	23,943.631円	23,943.631円	23,943.631円	23,943.631円	23,943.631円	ナ	ナ×1/2＝	ニ×ワ＝ヨ＝ム	ム－ラ＝ウ										
近江市						14,007.742円	14,007.742円	14,007.742円	14,007.742円	14,007.742円	7,003.8円	19,119.512円	12,116.012円	933.800円	7.7%	6,086.700円	50.1%					5,112.512円	42.2%
福知市						3,908.637円	3,908.637円	3,908.637円	3,908.637円	3,908.637円	1,953.0円	5,335.541円	3,380.541円	290.666円	7.7%	1,694.334円	50.1%					1,425.541円	42.2%
加西市						6,026.611円	6,026.611円	6,026.611円	6,026.611円	6,026.611円	3,013.0円	8,228.707円	5,218.707円	401.733円	7.7%	2,811.267円	50.1%					2,199.870円	42.2%
計	43,305.683円	36,393.080円	36,393.080円	36,393.080円	36,393.080円	36,393.080円	36,393.080円	36,393.080円	36,393.080円	ナ	ナ×1/2＝	ニ×ワ＝ヨ＝ム	ム－ラ＝ウ									13,147.098円	42.5%

表4 別表1及び別表3の補助事業の基準ハに基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧

都道府県名	広域行政圏名	市町村名	指 定 の 理 由
兵庫県		福崎町	人口約2万人を有する町で、県立高校や大型工業団地(福崎工業団地)等がある。

地域公共交通確保維持事業の生産性を向上させる取組内容（令和８年度）

協議会等名	申請番号	運行系統名	起点	主な経由地	終点	地域公共交通確保維持事業の生産性を向上させる取組		実施主体と実施時期
						計 画	取組実施	
姫路市 福崎町	神姫４	姫路駅前～ 病院・江鮎 団地～福崎 駅前	姫路駅前	マリア病院 江鮎団地	福崎駅前	①沿線の病院への通院を考慮したダイヤ設定による利用取り込みの継続 ②バスロケーションシステムやICカード利用データを用いた、需要に応じた運行計画の見直しの検討 ③並走路線の再編による需要の集約検討 ④多言語化に対応可能なアプリケーション「Movers」を通じた路線バス電子乗車券の販売による利用促進 ⑤姫路市と福崎町の連携コミュニティバス「ふくひめ号」とのダイヤ接続による連携 ⑥沿線の学校へのモビリティ・マネジメントによる利用促進 <定量的な効果目標> 上記の取組みにより、収支改善率１％以上を目標とする。		①神姫バス株式会社 ②神姫バス株式会社 ③神姫バス株式会社 ④神姫バス株式会社 ⑤姫路市・福崎町・神姫バス株式会社 ⑥姫路市・神姫バス株式会社 <実施時期> 左記の取組は通年での実施を予定する。⑥など対外的な調整が必要な案件は、実施の目途が立ち次第とする
姫路市 福崎町 加西市	神姫７	姫路駅前～ 南大貫～北 条営業所	姫路駅前	南大貫	北条営業所	①沿線の通学需要に対応したダイヤ設定による利用取り込みの継続 ②バスロケーションシステムやICカード利用データを用いた、需要に応じた運行計画の見直しの検討 ③並走路線の再編による需要の集約検討 ④多言語化に対応可能なアプリケーション「Movers」を通じた路線バス電子乗車券の販売による利用促進 ⑤沿線自治体との連携によるバス時刻表の作成・配布 ⑥加西市との福祉施策（優待乗車施策）の継続 ⑦接続するコミュニティバスとの自社ICカード（NicoPa）による乗車券共通化による需要喚起の継続 ⑧沿線の学校へのモビリティ・マネジメントによる利用促進 <定量的な効果目標> 上記の取組みにより、収支改善率１％以上を目標とする。		①神姫バス株式会社 ②神姫バス株式会社 ③神姫バス株式会社 ④神姫バス株式会社 ⑤加西市 ⑥加西市 ⑦加西市・神姫バス株式会社 ⑧姫路市・神姫バス株式会社 <実施時期> 左記の取組は通年での実施を予定する。⑧など対外的な調整が必要な案件は、実施の目途が立ち次第とする

〔記載要領〕

- この書類は、生活交通確保維持改善計画（地域間幹線系統確保維持計画を含む。以下同じ。）の策定主体である都道府県協議会等と協議の上、作成すること。
- 各欄は、補助対象期間（補助金交付要綱第５条で定める期間）に係る内容を運行系統ごとに記載すること。
- 申請番号は、生活交通確保維持改善計画認定申請書の申請番号と同一のものとすること。
- 起点及び終点は停留所名をもって記載し、主な経由地は他の運行系統と区別できる停留所名をもって記載すること。
- 計画欄には、生活交通確保維持改善計画（地域間幹線系統確保維持計画を含む）に記載した補助対象期間に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項を、取組実績欄には、計画に対応した補助対象期間の実績をそれぞれ記載すること。
- 備考欄には、今後の対応の方向性等特記すべき事項について記載すること。

表6 車両の取得計画の概要

都 道 府 県 (市 区 町 村)	バ ス 事 業 者 等 名	補 助 対 象 車 両 数	車両減価償却費等に要する国庫補助額(千円)
兵庫県 (福崎町)	神姫バス株式会社	4	153

表7 車両の取得を行う事業者(車両減価償却費等国庫補助金)

事業者名 神姫バス株式会社

1. 車両取得の概要

2年目以降(令和 8 年度)

補助ブロック名	申請番号	確保維持路線名称又は区間	確保維持費国庫補助金申請番号	
			当該年度	前年度
北近畿	1～4	姫路駅前～奥猫尾～社 姫路駅前～南山田～北条営業所 姫路駅前～南大貫～北条営業所 姫路駅前～杉之内～前之庄 姫路駅前～塩田～前之庄	第3・6・7・8・13号	第4・7・8・9・15号

【購入車両減価償却費】

○事業者の減価償却方法(定率法or定額法)※法令で認められた場合を除き、年度間での変更不可

定率法

申請番号	補助対象限度額 (円)	残存価額(円)	普通償却限度額 (円)	特別償却額(円)	償却限度額(円)	事業者償却額 (円)	△と○のうち少ない方の額(円)	償却期間(月)	補助対象経費	計画額(千円)	* 残存価格 (円)
	初年度△の額=ナ	前年度△(2年目のみ△)の額=ラ	(定率法) △×0.4=ム (定額法) △×0.2=	ウ	ム+ウ=ノ	オ	ク	ヤ	ク×ヤ÷12(月)=マ (最終年度)ク=マ	マ×1/2=ケ	ラ-マ=フ
1	15,000,000	6,600,000	2,640,000	0	2,640,000	4,036,050	2,640,000	12	2,640,000 円	1,320.0	3,960,000
2	15,000,000	6,600,000	2,640,000	0	2,640,000	4,036,050	2,640,000	12	2,640,000 円	1,320.0	3,960,000
3	15,000,000	6,600,000	2,640,000	0	2,640,000	4,036,050	2,640,000	12	2,640,000 円	1,320.0	3,960,000
4	15,000,000	6,600,000	2,640,000	0	2,640,000	4,036,050	2,640,000	12	2,640,000 円	1,320.0	3,960,000
計	60,000,000	26,400,000	10,560,000	0	10,560,000	16,144,200	10,560,000		10,560 千円	5,280	15,840,000

【車両購入金融費用】

○事業者の返済方法(元金均等or元金均等)

申請番号	金融費用補助対象額(円)	償還期間(月)	今年度償還回数		借入利率(%) 年利	△と2.5%のうち低い方の率(%)	補助対象経費	計画額(千円)
			(自)	(至)				
	△の額以内=コ				エ	ジ	ア	ア×1/2=サ
							円	
							円	
計							千円	

【所要経費】

補助対象経費(千円)	計画額(千円)
マ+ア	ケ+サ
10,560	5,280

【負担者とその負担割合】

補助ブロック名	申請番号	負担者とその負担割合							
		都道府県		市区町村		その他の者		事業者自己負担	
		負担額	負担割合	負担額	負担割合	負担額	負担割合	負担額	負担割合
北近畿	1～4	704,000円	13%	4,576,000円	87%			円	
合計		704,000円		4,576,000円				円	

