

3. 近畿運輸局による地域連携サポートプラン提案書

兵庫県福崎町 「地域連携サポートプラン」

提案書



平成30年2月

国土交通省
近畿運輸局
神戸運輸監理部兵庫陸運部

兵庫県福崎町の概要、公共交通に関する主な取組



町の概要

- 兵庫県の中央部からやや南寄りに位置し、播磨地域の中心地である姫路市中心部から約17kmの距離にある。周辺を山々に囲まれた盆地形状の町域となっており、南北に清流「市川」が流れている。
- 中国自動車道と播但連絡道路が「福崎IC」で交差しており、広域交通の要衝地である。
- 人口はほぼ横ばいに推移している。高齢化率は上昇傾向にあり、平成27年には27%を超えている。通勤・通学とも流入数が流出数を上回っており、昼間人口比率は112.4%で兵庫県内1位である。
- 柳田國男生家・神積寺など、豊かな自然と歴史文化を堪能できる観光資源が点在している。辻川界隈の河童像やもち麦食品の人気により、観光客は大幅に増加している。
- 民間開発による東西の工業団地が、経済活性化や雇用機会創出などで大きな役割を果たしている。分譲は完了しているが設備投資が拡大傾向にあり、駐車場不足や交通渋滞が課題となっている。

人口：19千人
面積：45.8km²



公共交通に関する主な取組み

◆町の計画

| | |
|-----|-----------------------------|
| H26 | 福崎町第5次総合計画策定 |
| H28 | 福崎町総合戦略 福崎町都市計画マスタープラン改定 |
| H29 | 福崎町立地適正化計画策定 |
| H30 | 福崎町地域公共交通網形成計画策定(予定) |

◆広域の計画（播磨圏域）

| | |
|-----|-----------------------|
| H26 | 播磨圏域経済成長戦略策定 |
| H29 | 中播磨圏域の立地適正化の方針策定 |
| H30 | 播磨圏域鉄道沿線まちづくり計画策定(予定) |



◆公共交通に関する取組み

| | |
|-----|---|
| H11 | サルビア号（無償福祉バス）の運行開始 |
| H22 | 福崎町地域公共交通会議の設置 |
| H24 | サルビア号再編（有償化、市街地部：定時定路線、郊外便：デマンド） |
| H26 | サルビア号再編（まちなか・川西：定時定路線、川東：デマンド） |
| H26 | 福崎駅周辺整備事業開始 |
| H28 | 福崎町地域公共交通活性化協議会へ移行 福崎駅～西部工業団地のバス運行社会実験（H28.4.1～H29.3.31） |

兵庫県福崎町における公共交通の現状と課題

公共交通の現状

鉄道 JR播但線 福崎駅

朝夕のピーク時には、姫路方面へ3~4本/時、寺前・和田山方面へ2~3本/時の運行がされている。
1日あたりの乗降人員は平成18年以降年々減少傾向であったが、ここ数年はほぼ横ばいである。
駅周辺に賑わいと憩いを創出することを目的として平成26年度から「福崎駅周辺整備事業」を進めている。

高速バス 福崎インターバス停

神姫バス(株)・西日本JRバス(株)により運行されている。(大阪方面へ15便/日、津山方面へ14便/日)

民間路線バス

神姫バス(株)により、以下の3系統が運行されている。
「姫路駅~溝口経由福崎駅」「姫路駅~江謝団地経由福崎駅」「姫路駅~南大貫経由北条営業所」
現在は北部の市川町や神河町、西部の旧・夢前町・旧・安富町(現:姫路市)に向けては運行されていない。
町内の1日あたりの乗降人員は、5年間ほぼ横ばいである。

コミュニティバス:サルビア号

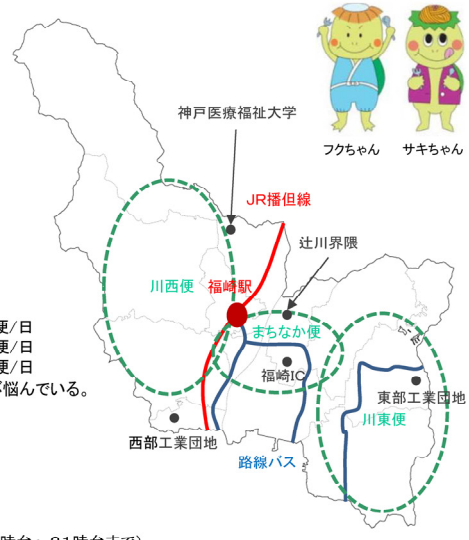
「まちなか便」 定時定路線 12人乗り 神姫バス 月曜~土曜(祝日除く)の毎日 1系統 8便/日
「郊外便(川西地区)」 定時定路線 8人乗り 神崎交通 月曜~土曜(祝日除く)の奇数日 2系統 各5便/日
「郊外便(川東地区)」 デマンド型 8人乗り 神崎交通 月曜~土曜(祝日除く)の偶数日 2系統 各4便/日
※「まちなか便」「郊外便(川西地区)」の利用者数は増加傾向であるが、「郊外便(川東地区)」は伸び悩んでいる。

タクシー

神崎交通(株)が町内全域で運行している。
昼間は、福崎駅から辻川界隈・工業団地・商業施設への利用が多いが、夜間の利用は少ない状況にある。

※スクールバス(神戸医療福祉大学)

福崎駅から神戸医療福祉大学まで、終日運行している。(土日祝を含む毎日:7時台~22時台まで)
寮生の買物等を目的として、学生寮と町中心部を結ぶ巡回便を運行している。(土日祝を含む毎日:17時台~21時台まで)



課題

- ① 住民ニーズにきめ細かく対応した公共交通ネットワークの構築による地域社会の活力の維持・向上
- ② 隣接する市町の分担・連携による都市機能確保に資する広域ネットワークの形成
- ③ 観光旅客等の移動の利便性向上
- ④ 住民を含む関係者の参画による公共交通の維持・活性化



課題解決に関する提案(兵庫県福崎町) ①

課題 ①

住民ニーズに
きめ細かく対応した
公共交通ネットワークの
構築による地域社会の
活力の維持・向上

コミュニティバス「サルビア号」は町内3コースで運行されているが、以下のような課題がある。

- まちなか便は、通勤・通学に利用できる時間帯に運行されていない。
- 郊外便は地区ごとに奇数日、偶数日に運行されており、曜日が固定されていない。
- 郊外便(川東便)は、町の中心部へ直接アクセスできる場所が少ない。
- 高速バス停留所(福崎IC)へアクセスすることができない。

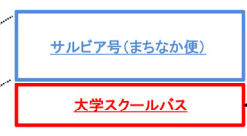
「サルビア号」の運行形態の改善による利便性の向上

- 「サルビア号(郊外便)」について、日常生活のリズムにあわせた利用がしやすいように、運行曜日を固定したり、運行日を拡大するなどの見直しをすることが考えられる。
- 利用者数が伸び悩んでいる「サルビア号(川東便)」について、町の主要施設が集積する市街地へのアクセス改善や、路線バス停留所から離れた地域の高齢者等の移動環境の改善を目的に、乗降可能箇所を拡大して利便性を向上させることが考えられる。
- 広域移動の利便性を確保するため、高速バス停留所(福崎IC)へサルビア号を乗り入れることが考えられる。

既存の交通手段の活用による移動手段の確保

- JR福崎駅・福崎町役場周辺などの市街地において生活サービスやコミュニティを持続的に確保するため、「サルビア号:まちなか便」の運行に加えて、大学所有のスクールバスを住民輸送に活用することにより、通勤・通学時間帯の移動手段を確保することが考えられる。なお、検討にあたっては、それぞれの交通機関が果たすべき役割を明確にして、相互の連携補完を図ることが重要である。

| | | | | | | | | | |
|----------|------|------|-------|-------|----------|-------|-------|-------|-------|
| 駅前(交通広場) | 8:45 | 9:30 | 10:30 | 11:30 | 駅前(交通広場) | 13:35 | 14:30 | 15:30 | 16:30 |
| 西園(西上町) | 8:48 | 9:33 | 10:33 | 11:33 | 駅前(交通広場) | 13:37 | 14:30 | 15:30 | 16:33 |
| 福崎(公園前) | 8:49 | 9:34 | 10:34 | 11:34 | 福崎(公園前) | 13:38 | 14:30 | 15:33 | 16:33 |
| 福崎(駅前) | 8:51 | 9:36 | 10:36 | 11:36 | 福崎(公園前) | 13:40 | 14:30 | 15:34 | 16:34 |
| 福崎(駅前) | 8:53 | 9:38 | 10:38 | 11:38 | 福崎(西正町) | 14:25 | 15:25 | 16:25 | 17:25 |
| 福崎(交通広場) | 8:54 | 9:39 | 10:39 | 11:39 | 駅前(交通広場) | 14:28 | 15:28 | 16:28 | 17:28 |



スクールバスの活用(イメージ)

| | | | | |
|---------|-------|-------|-------|-------|
| 東海バス | 15:30 | 16:45 | 17:15 | 17:45 |
| 西日本JRバス | 16:10 | 17:25 | 18:45 | 19:00 |
| 神姫バス | 16:20 | 17:35 | 18:55 | 19:10 |
| 福崎IC | 16:30 | 17:45 | 19:05 | 19:20 |

課題解決に関する提案（兵庫県福崎町）② -1

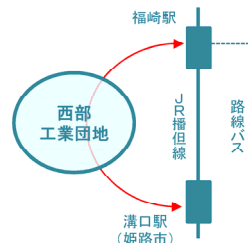
課題 ②

隣接する市町
の分担・連携による
都市機能確保に資する
広域ネットワークの形成

- 約4000人の従業員が通勤している西部工業団地については、公共交通でアクセスすることができず、周辺道路は町域外からの通勤のための自家用車等で慢性的な渋滞が発生している。
- 神河町にある神崎総合病院（神崎郡で唯一の公立病院）には、福崎町の住民も通院しているが、公共交通アクセスは隣の市川町からのコミュニティバスがあるのみである。また、市川町から福崎町へは買い物目的等の需要が一定程度あるが、これに対応した公共交通アクセスは存在しない。

西部工業団地周辺のアクセス確保

- 町外からの通勤者等の交通アクセスを確保するため、「溝口駅（姫路市）～西部工業団地～福崎駅」のバス交通を整備し、自家用車から公共交通への利用転換を促進することにより、交通渋滞や駐車場不足などの課題の解決に繋げることが考えられる。なお、路線等を検討するにあたっては、既存の路線バスとの役割分担に留意し、整合性を図ることが重要である。



市川町と連携した神崎総合病院へのアクセス確保等

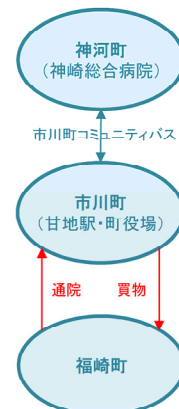
- 市川町との間に共同でコミュニティバスを運行することにより、福崎町から市川町経由での神崎総合病院へのアクセスと、市川町から福崎町への買い物等アクセスを同時に提供することが考えられる。



神崎総合病院



市川町コミュニティバス



課題解決に関する提案（兵庫県福崎町）② -2

課題 ②

隣接する市町
の分担・連携による
都市機能確保に資する
広域ネットワークの形成

- 姫路市が中心となって「播磨圏域経済成長戦略」が策定されており、圏域の8市8町が連携しながら、雇用創出・定住促進・地域の活力向上を図ることが求められている。
- 特に圏域の一大交通結節点であるJR姫路駅方面へのアクセスを高い水準で確保・維持することが重要である。

播磨圏域の中心都市「姫路」へのアクセス確保

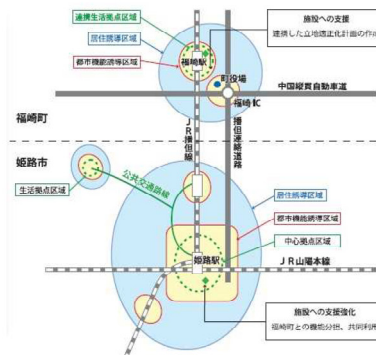
- 姫路市等への主要な交通手段であるJR播但線の維持・活性化のため、福崎駅の周辺整備事業を実施するにあたっては、高齢者に優しい待合スペースの整備に加えて、鉄道とバスのダイヤを調整するなど、ハード・ソフトの両面から具体的方策を検討することが効果的である。



現在の福崎駅



福崎駅周辺整備事業（イメージ）



福崎町都市計画マスタープランより

- 鉄道と並んでJR姫路駅等への重要なアクセス手段である路線バスについても、沿線市町と共同で生産性向上のための取組を進めるなど、維持・活性化を図ることが重要である。

課題解決に関する提案（兵庫県福崎町）③

課題 ③

観光旅客等の 移動の利便性向上

- 柳田國男生家・もちむぎのやかた・河童像などがある辻川界隈を中心に観光客数が大幅に伸びているが、点在する観光資源をつなぐ周遊ルートが未整備のため、短期の滞在にとどまっている。
- 地域の玄関口である福崎駅において、観光地へのアクセス方法などの案内が少なく、訪日外国人を含む来訪者に対する情報提供が不十分である。

タクシーを活用した様々な移動ニーズへの対応

- 観光旅客等の多様なニーズに、きめ細かく柔軟に対応するために、少人数の機動的な輸送に優れたタクシーを活用することが有効である。具体的には、関係者が一体となって、観光ルートを選定したり、買物割引特典を付与したりするなど、付加価値の高い魅力的な観光タクシーを導入することなどが考えられる。

福崎駅再整備にあわせたデジタルサイネージ等の導入

- 観光資源を活用した需要創出のためには、訪日外国人旅行者を含む来訪者にとっても分かりやすいように情報提供が行われることが重要である。福崎駅の再整備に合わせてデジタルサイネージを設置するなど、公共交通の情報をきめ細かく伝えることは利便性向上に極めて有効である。

※訪日外国人向けの多言語化対応等を同時に行うことにより、「訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業費補助金」等、国の支援制度を活用することも可能である。



辻川山公園の河童



柳田國男生家



バス運行情報（姫路市）

6

課題解決に関する提案（兵庫県福崎町）④

課題 ④

住民を含む 地域の関係者の参画による 公共交通の維持・活性化

- 自治体の財政や公共交通事業者の経営をとりまく環境が厳しい中で地域公共交通を持続していくためには、利用者や地域の応分の負担についても十分に検討する必要がある。
- 町内の各交通について一覧性のある形での情報提供がなされておらず、手軽に利用しにくい。
- 自家用車での移動に依存する住民が多く、自家用車が使えなくなった場合の移動手段について十分に考えられているとは言いがたい状況である。

サービス水準に応じた適切な利用者負担

- コミュニティバスの運賃の設定にあたっては、利用者による応分の負担のあり方について、地域公共交通活性化協議会で十分に協議した上で、必要に応じて見直しを図ることも必要である。

わかりやすい公共交通情報の提供

- 鉄道・バス・タクシーなど、あらゆる交通モードを網羅した交通案内をホームページ等で発信することにより、ルート・ダイヤ・利用の仕方などを分かりやすく情報提供することが考えられる。

新たな需要創出に向けた取組

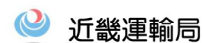
- 地域公共交通について、住民が自ら主体的に考えて、行動するきっかけとするため、「交通安全教室」「バスの乗り方教室」などの住民参加型イベントを開催するなど、公共交通を身近なものとして意識してもらった取組を継続することが重要である。



（平成29年11月八千種小学校交通安全教室）

7

協定締結から提案に至るまでの間の成果（兵庫県福崎町）



- 平成29年 7月10日
地域連携サポートプラン協定の締結
- 平成29年 9月 1日
福崎町・運輸局による現地調査・打合せ
- 平成29年 9月14日
福崎町地域公共交通活性化協議会（現状分析・課題整理）
- 平成29年10月 5日
福崎町・運輸局による関係者（交通事業者・神戸医療福祉大学）との協議・調整
- 平成29年10月24日
学識経験者による現地調査・助言
- 平成29年11月15日
八千種小学校 交通安全教室
- 平成29年11月30日
福崎町地域公共交通活性化協議会
（地域公共交通網形成計画の方向性）
- 平成30年 2月13日
福崎町・運輸局による打合せ、神戸医療福祉大学との協議・調整
- 平成30年 2月15日
地域連携サポートプラン課題研究会
（学識経験者等からの助言・意見交換）
- 平成30年 2月23日
地域連携サポートプラン提案書交付



▲地域連携サポートプラン協定締結式



▲町長・副町長との意見交換



▲神姫バスとの協議



▲神戸医療福祉大学との協議



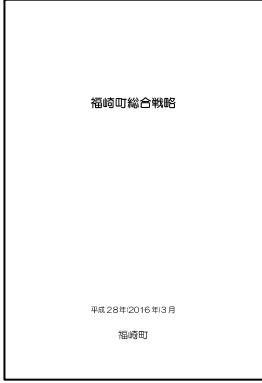
▲神崎交通との協議



▲学識経験者による助言

4. その他の関連計画の概要

○ 福崎町総合戦略（2016年〔H28〕3月 福崎町）

| | |
|---|---|
| 計画期間 | |
| 2015年度（H27）から2019年度（H31）までの5年間 | |
| 計画の概要 | |
| <p>福崎町総合戦略は、福崎町第5次総合計画に掲げた本町の将来像「活力にあふれ 風格のある住みよいまち～住んで、学んで、働いて未来につながる福崎～」の実現に向けて定められた6つのまちづくりの柱（政策）に沿って、各種の個別計画との整合を図りながら、分野横断的に取り組む個別計画のひとつとして位置づけ、長期的な課題である人口減少問題の克服を見据え、地方創生を成し遂げていくため、今後5年間の取り組みについてとりまとめている。</p> |  |
| 基本目標及び目標を達成するための施策 | |
| <p>基本目標 1 「まち」に活力をもたらし、安心して暮らす社会環境をつくる</p> <ul style="list-style-type: none"> (1) 自律（立）のまちづくりの推進 (2) 健康社会づくりの推進 (3) 安心して暮らせる生活環境づくりの推進 <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 5px 0;"> <ul style="list-style-type: none"> ・ JR福崎駅周辺整備の推進により地域の活性化を図るとともに、巡回バスの運行や交通弱者への外出支援事業などの移動手段の確保 </div> <ul style="list-style-type: none"> (4) 連携中枢都市圏等の新たな広域連携の推進 <p>基本目標 2 結婚、出産、子育て、少子化対策の充実</p> <ul style="list-style-type: none"> (1) 安心して結婚、出産できる環境づくり (2) 子育て支援の推進 (3) 多様な働き方の支援 (4) 地域で取り組むふるさと学習などによる人材育成 <p>基本目標 3 福崎町への新しいひとの流れをつくる</p> <ul style="list-style-type: none"> (1) 大学等との連携の推進 (2) 異文化交流への関心の高揚 (3) 空き家対策等を進め定住を促進 (4) 観光振興、民俗学のふるさとづくりの推進 (5) JR福崎駅周辺整備及び都市計画見直しの推進 <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 5px 0;"> <ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通の利便性の向上と駅周辺の賑わいを創出するため、町の玄関口である駅周辺整備の推進 </div> <p>基本目標 4 安定して働くための産業振興と雇用をつくる</p> <ul style="list-style-type: none"> (1) 農林業の活性化に向けた取り組みを展開 (2) 地域と一体となった商工業の振興促進 (3) 希望や生きがいをかなえる働き方の創出 | |

○ ひょうご公共交通10ヵ年計画（2013年〔H25〕3月 兵庫県）

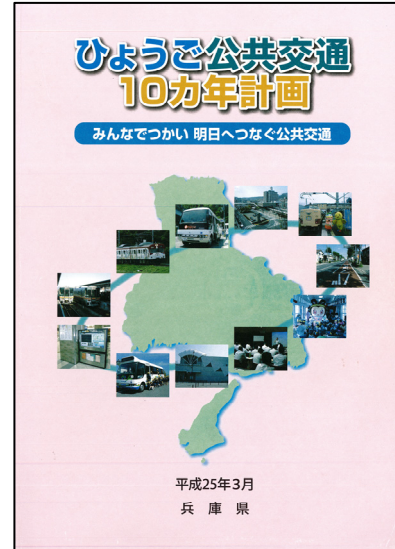
計画期間

2013年（H25）～2022年の10年間

計画の目標

“みんなでつかい 明日へつなぐ公共交通”

課題解決の方針を実現するため、「交通事業者をはじめ、地域の人々が共に知恵を絞り、誰もが安心して移動できる交通システムを維持・構築する。」ことをめざす。



基本戦略と取組方針

基本戦略1：持続可能な公共交通への再生 — 公共交通の足腰を鍛える —
交通事業者、行政、住民の意識を高め、負のスパイラルに歯止めをかける。

- 取組方針1-① 交通事業者の経営環境改善
- 取組方針1-② 移動手段を支える仕組の維持改善
- 取組方針1-③ 公共交通サービスの向上
- 取組方針1-④ 公共交通の安全・安心・信頼の維持確保
- 取組方針1-⑤ 交通施設のユニバーサルデザイン化

基本戦略2：利便性の高い公共交通ネットワークへの再編 — 公共交通の輪を広げる —

交通事業者間のシーム(継目)を解消し、円滑な連携・利便性の最適化を図る。

- 取組方針2-① 公共交通ネットワークの充実
- 取組方針2-② 乗り換え抵抗を軽減する時間のシームレス化
- 取組方針2-③ 情報通信技術(ICT)等を活用した情報のシームレス化
- 取組方針2-④ 一体的運営の足がかりとなる料金のシームレス化
- 取組方針2-⑤ 異なる移動手段の連携による快適性の向上

基本戦略3：公共交通を地域で支える仕組への再構築 — 観光・福祉等と力を合わせる —

観光施策等他分野との協調関係を強化し、生活交通の確保により地域の活性化に繋げる。

- 取組方針3-① 観光を核とした地域振興等による公共交通の維持
- 取組方針3-② まちづくりと一体となった取組の推進
- 取組方針3-③ 福祉施策等との役割の明確化及び連携
- 取組方針3-④ 大規模災害を想定した取組
- 取組方針3-⑤ 他の移動手段と公共交通のベストミックス

公共交通に関する施策・事業(概要)【地域計画】

● 公共交通施策の推進方向

- JR播但線の沿線では、最寄り駅へのアクセス道路・駅前広場の整備、ICTを活用したシームレス化、駅へのフィーダーバスの充実など、公共交通の利便性向上とともに、高齢社会に対応した公共交通を活かしたまちづくりの推進
- 中国自動車道沿線地域では、高速バスの充実や高速バス停へのアクセス強化として、路線バスとの連携やパークアンドライド用駐車場の整備
- 観光旅客の公共交通利用が多い地域であることから、交通事業者の経営を改善する観点より、地域内の観光資源及び隣接する但馬地域等との連携を図り、公共交通による観光旅客の周遊を促進

地域計画
～中播磨地域版～



平成26年8月
兵庫県

5. 用語集

| | 用 語 | 内 容 |
|---|------------------------------------|---|
| あ | アクセス道路 (P41、P43) | 都市施設（JR福崎駅など）へ直結する道路 |
| | 一般乗用旅客自動車運送事業 (P30) | 他人の需要に応じ、有償で、自動車を使用して旅客を運送する事業のうち、一個の団体等と運送の契約を結び、車両を貸し切って運送する旅客自動車運送事業で、使用する車両は乗車定員が10人以下の自動車となる。ハイヤー・タクシー事業がこれに該当する |
| | 運転経歴証明書 (P32、P40、P70、P76) | 運転免許証の有効期限内に、自らの意思で運転免許の取消し（免許証の返納）を申請した人は、「運転経歴証明書」の交付を受けることが可能。また、運転経歴証明書を使った様々な特典を受けることが可能となる |
| | エコ通勤 (P54、P70、P75) | 従業員の通勤手段が、クルマから電車やバス・自転車・徒歩等に、自発的に転換することを促す、事業所主体のさまざまな取り組みのこと |
| か | 外出率 (P36、P79) | 外出した人の全人口に対する割合。値が高いほど「外出している人が多い」ということになる |
| | 買い物弱者（難民） (P43、P53) | 高齢化や単身世帯の増加、地元小売業の廃業、既存商店街の衰退等により、高齢者等を中心に食料品の購入や飲食に不便や苦勞を感じる方を示す |
| | 可住地面積 (P6) | 総土地面積から林野面積及び湖沼面積を差し引いた面積（居住可能な面積）のこと |
| | キス&ライド (P43) | 出発地から駅まで自動車で送迎してもらい、電車等の公共交通機関を利用する交通手段のこと |
| | 居住誘導区域 (P45、P46) | 都市再生を図るため、居住を誘導すべき区域として立地適正化計画で定められる区域のこと |
| | クロスセクター効果 (P82) | 補助金などの支援を受けている地域公共交通が廃止された場合に、必要となる多様な行政部門の施策の費用を算出することで、把握できる地域公共交通が有する多面的な効果のこと |
| | 高次都市機能 (P43、P45) | 都市機能のうち、日常生活の圏域を超えた広域を対象とする多くの人々を対象にした、質の高いサービスを提供する機能のこと |
| | （公共）交通空白地 (P51、P53、P54、P66、P68) | 鉄道駅やバス停から一定以上の距離が離れている地域。明確な定義は定められておらず、各地域がそれぞれの実状に合わせて定義している |
| | 交通結節点 (P1、P43、P57) | 異なる交通手段または同じ交通手段を相互に連絡する乗り換え・乗り継ぎ施設。交通結節点の具体的な施設としては、鉄道駅、バスターミナル、自由通路や階段、駅前広場やバス交通広場、歩道などが挙げられる |
| | 交通弱者 (P41) | 年少者、要介護者、一部の高齢者や障害者など、自分で運転することができず、自家用の交通手段がないため公共交通機関に頼らざるを得ない人。特に公共交通機関が整備されていないため、買い物など日常的な移動にも不自由を強いられている人を指す |

| | 用語 | 内容 |
|---|--|---|
| か | <p>国勢調査 (P5、P6、P7、P29)</p> | <p>日本に住んでいるすべての人及び世帯を対象とする国の最も重要な統計調査で、国内の人口や世帯の実態を明らかにするため、5年ごとに実施されている</p> |
| | <p>コミュニティバス（コミバス） (P1、P10、P21、P22、P24、P25、P26、P27、P28、P40、P43、P49、P50、P51、P53、P54、P55、P57、P58、P61、P64、P66、P67、P68、P69、P70、P71、P73、P74、P77、P79、P82、P84)</p> | <p>市町等が地域住民の利便性向上などのため一定地域内を運行するバスで、車両仕様、運賃、ダイヤ、バス停位置などを工夫したバスサービス。狭義には、乗合バスによる運行を意味するが、広義には、乗合タクシーや自家用車による市町村運営有償運送、公共交通空白地有償運送まで含める</p> |
| さ | <p>自家用有償旅客運送 (P58、P59)</p> | <p>バス、タクシー等が運行されていない過疎地域等において、住民の日常生活における移動手段を確保するため、国土交通大臣の登録を受けた市町村、NPO等が自家用車を用いて有償で運送する仕組みのこと</p> |
| | <p>市町村運営有償運送 (P58、P59)</p> | <p>市町村が当該市町村の区域内で住民の生活交通を確保するため自ら行う運送のこと</p> |
| | <p>シニアカー (P54、P62)</p> | <p>高齢者向けに作られた、三輪または四輪の一人乗り電動車両を指す。道路交通法では「歩行者」の扱いとなる</p> |
| | <p>総合型時刻表 (P54、P69、P71)</p> | <p>鉄道やバスなどの公共交通機関のダイヤや運賃を総合的に見ることが出来る時刻表のこと</p> |
| た | <p>地域公共交通活性化協議会 (P77、P83)</p> | <p>「改正 地域公共交通の活性化および再生に関する法律 第6条第1項」に基づき、公共交通全般の課題に対応するために設立する協議会のこと。福崎町では道路運送法施行規則第9条の3に基づき設置されていた、福崎町地域公共交通会議の役割を包含する組織として2017年（H29）12月16日に「福崎町地域公共交通活性化協議会」が制定されている</p> |
| | <p>地域公共交通網形成計画 (P1、P2、P3、P43、P49)</p> | <p>「地域にとって望ましい公共交通網のすがた」を明らかにする「マスタープラン」としての役割を果たすもの。国が定める基本方針に基づき、地方公共団体が協議会を開催しつつ、交通事業者等との協議の上で策定。まちづくりと連携し、かつ面的な公共交通ネットワークを再構築するために実施する事業（地域公共交通特定事業など様々な取組）について記載している</p> |
| | <p>地域連携サポートプラン (P2、P48)</p> | <p>対象自治体と近畿運輸局が連携し、対象自治体の地域公共交通に関する現状・課題を整理し、近畿運輸局から提案書を交付することで、地域公共交通網形成計画の策定等につなげ、課題解決を支援するもの</p> |
| | <p>昼間人口 (P5、P45)</p> | <p>当該市町村の常住人口（当該住居に3か月以上にわたって住んでいるか、又は住むことになっている人）に当該市町村への流入人口と当該市町村からの流出人口を加減して算出した人口のこと</p> |
| | <p>超小型モビリティ (P54、P58)</p> | <p>自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動手段となる1人～2人乗り程度の車両のこと</p> |
| | <p>定時定路線 (P21、P22、P50、P53、P61、P67)</p> | <p>バスなどで決まった時刻に決まったルートを運行する形態のこと</p> |

| 用語 | | 内容 |
|----|---|--|
| た | デジタルサイネージ (P48、P53、P54、P55、P57) | 屋外・店頭・公共空間・交通機関など、あらゆる場所で、ディスプレイなどの電子的な表示機器を使って情報を発信するシステムのこと |
| | 鉄道（バス）勢圏 (P29) | 鉄道駅やバス停を中心とした、その駅やバス停を利用する人や貨物などが存在する範囲。明確な定義は定められておらず、各地域がそれぞれの実状に合わせて定義する |
| | デマンド (P21、P22、P25、P49、P50、P53、P54、P61、P67、P73) | バスなどで定まった路線を走るのではなく、利用者の呼出し状況により適宜ルートを変えて運行する形態のこと |
| | 都市機能誘導区域 (P44、P45、P46) | 都市再生を図るため、医療施設、福祉施設、商業施設などの都市機能増進施設の立地を誘導すべき区域であり、市町村が策定する「立地適正化計画」で定められる区域のこと |
| | トリップ (P33、P34、P35) | 人がある目的をもってある地点からある地点まで移動することの総称。1回の移動でいくつかの交通手段を乗り換えた場合も1つのトリップとして数える |
| な | 二次交通 (P58) | 鉄道駅等から目的地となる観光地等までの交通手段のこと |
| | ネーミングライツ (P70、P74) | スポンサー企業の社名やブランド名を名称として付与する権利で、「命名権」とも呼ばれる |
| | ノーマイカーデー (P54、P70、P75) | 主に市町村が率先して地球温暖化対策や交通事故対策等に取り組むため、通勤時における自家用車の使用を控える取り組みのこと |
| は | パーク&（バス）ライド (P43、P54、P55、P62、P65) | 都心部などでの道路交通混雑を避けるために、都市の郊外部において自動車を駐車し、鉄道（バス）へ乗り換える手法のこと |
| | パーク&レール (P54、P55) | パーク&ライドと同義 |
| | パーソントリップ調査 (P35、P36、P79) | 「いつ」「どこから」「どこまで」「どのような人が」「どのような目的で」「どのような交通手段を利用して」動いたのかを調査し、人の1日のすべての動きをとらえる調査のこと |
| | バスロケーションシステム (P54、P69) | バスの位置情報をGPS（P101参照）などでリアルタイムに把握することにより、バスを待つ利用者にバスの接近や到着予測時刻などの情報を提供するもの |
| | バリアフリー (P13、P15、P40、P55、P56、P57) | 高齢者・障がい者等が社会生活していく上での物理的、社会的、制度的、心理的及び情報面での障害を除去するという考え方。公共交通機関のバリアフリー化とは、高齢者・障がい者等が公共交通機関を円滑に利用できるようにすること |
| | フィーダー（交通） (P49、P53、P54、P66、P68) | 主に鉄道駅と接続して支線（フィーダー）の役割で運行されるバス等の交通を指す |

| 用語 | | 内容 |
|----|-----------------------------------|--|
| は | フィードバック (P83) | 得られた結果を物事の根本の部分や、原因に対する見直しを図るために、元に戻る（戻す）こと |
| | 福崎ユニバーサル社会づくり推進地区 (P56) | 誰もが平等に地域社会の一員として支え合うなかで安心して暮らし、一人ひとりが持てる力を発揮して元気に活動できる社会（ユニバーサル社会）の実現に向けて、道路や施設のバリアフリー化等のハード整備や、高齢者・障がい者等の社会活動への参画・協働や子育て支援などに取り組む、兵庫県知事より指定を受けた地区 |
| | ふるさと納税 (P74、P79) | 自身のふるさとや応援したい自治体に寄附ができる制度。手続きをすると、所得税や住民税の還付・控除が受けられ、同時に多くの自治体では地域の名産品などのお礼が受け取れる |
| ま | マイ電車 (P70、P75) | マイカーと同じように、電車やバスにおいても自分たちの電車やバスという意識を持ってもらうという意味で、「マイバス・マイ電車」と呼んでいる 兵庫県では、毎月最終金曜日を「マイバス・マイ電車の日」として、マイカーから公共交通への利用転換を呼びかけている |
| | マイバス (P54、P70、P75) | |
| | ミニデイ (P37、P40) | ミニデイサービスの略であり、地域の公民館で高齢者が月1回程度集まり、レクリエーション、季節の行事を行い、楽しい交流の中で生きがいづくりや、閉じこもり防止、介護予防を行う事業のこと |
| | メッシュ（人口） (P6、P7、P29) | 国土を緯度・経度により方形の小地域区画に細分し、この区画に統計調査の結果を対応させて編集したもの |
| | モビリティ・マネジメント（MM） (P54、P69、P72) | 渋滞や環境、あるいは個人の健康等の問題に配慮して、過度に自動車に頼るライフスタイルから、適切に公共交通や自動車を「かしこく」使うライフスタイルへの転換を促す、一般の方を対象としたコミュニケーションを中心とした交通政策のことを指す |
| や | 夜間人口 (P5) | 夜間に常住する人口のこと |
| | ユニバーサルデザイン (P54、P55、P56、P57) | あらゆる年齢、体格、能力の人が利用可能なように、都市空間や生活環境をデザインする考え方・その試み。バリアフリーはもともとあったバリア（障壁）を取り除くこと。それに対しユニバーサルデザインは、最初からバリアが取り除かれている（特別な対策をしない）状態を作ることを指す |
| ら | ライフスタイル (P72) | 生活の様式・営み方。また、人生観・価値観・習慣などを含めた個人の生き方のこと |
| 英字 | GPS (P69) | Global Positioning System（グローバル・ポジショニング・システム）の略で、人工衛星を利用した測位システム（現在位置を測定するためのシステム）のこと |
| | PC (P69) | Personal Computer（パーソナル・コンピューター）の略で、パソコンともいう |
| | PDCAサイクル (P83) | Plan（計画）、Do（実施）、Check（評価）、Action（改善）の頭文字を取ったものであり、行政政策などにあたって計画から見直しまでを一貫して行い、次の計画・事業に生かそうという考え方 |

福崎町地域公共交通網形成計画 平成 30 年 3 月

発行 兵庫県 福崎町

編集 福崎町役場 まちづくり課

〒679-2280

兵庫県神崎郡福崎町南田原 3116 番地の 1

TEL:0790-22-0560(代表)

URL:<http://www.town.fukusaki.hyogo.jp/>

