

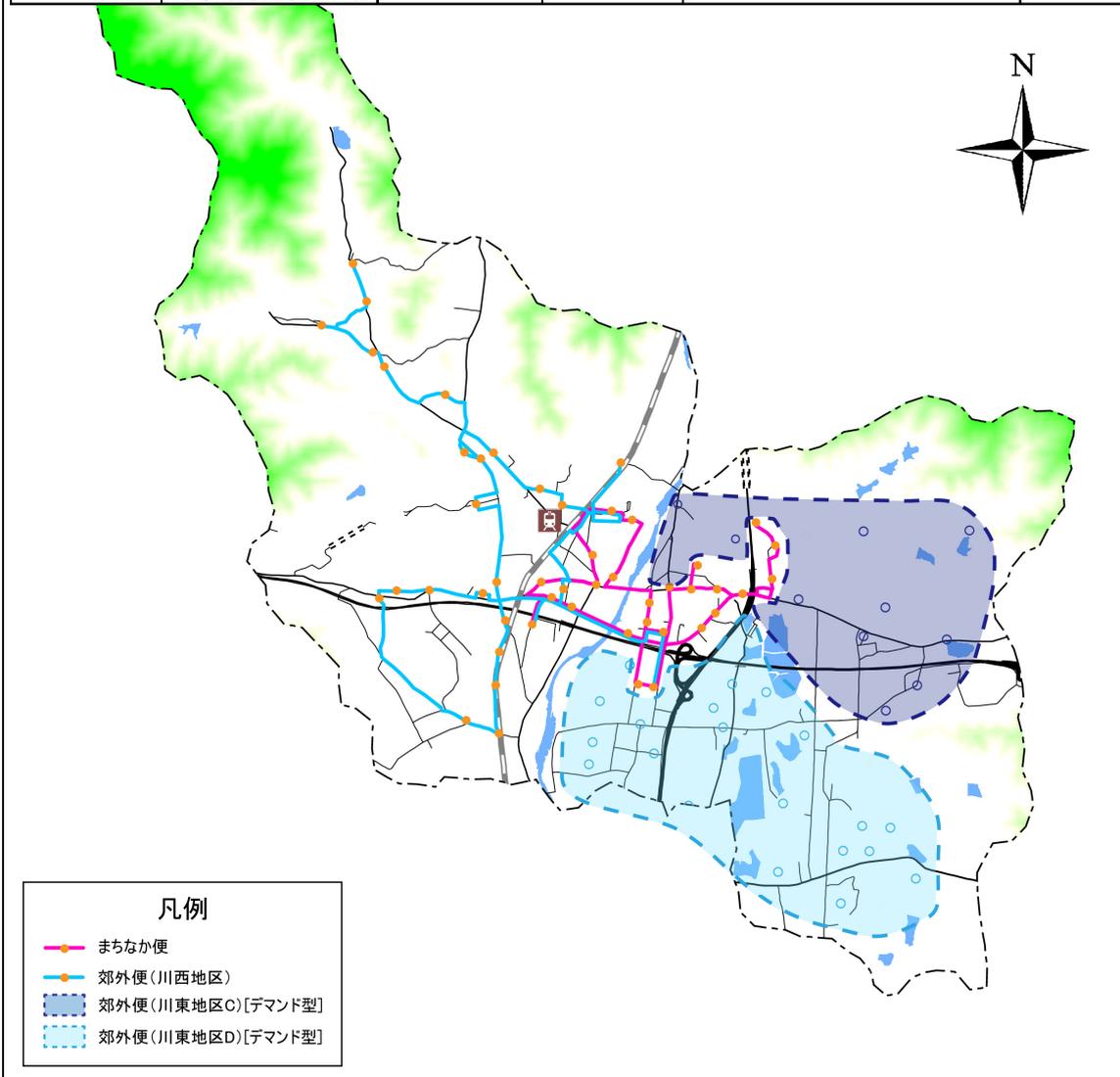
(4) コミュニティバスの現状

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」が運行されており、本町の中心部の主要施設を巡回する「まちなか便」及び郊外の集落間などを巡回する「郊外便」で構成されています。「郊外便」では町を二分する市川の主に西側を巡回する「川西地区」と、東側を巡回する「川東地区」の2系統があります。
- ・「まちなか便」及び「郊外便（川西地区）」は定時定路線*運行ですが、「郊外便（川東地区）」はデマンド*型で運行しています。
- ・「まちなか便」は神姫バス（株）、「郊外便」は神崎交通（株）が運行を行っています。

< サルビア号の概要 >

| 調査対象バス | 運行日 | 運行時間 | 運行本数 | 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) (秋祭り、12/31-1/3)は運休 | 8時45分～17時28分 | 8本/日 | ・1回：100円(乗り継いで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(3年間) | 定時定路線 |
| 郊外便(川西地区) [8人乗] | 月曜～土曜の奇数日 (日・祝は運休) (秋祭り、12/31-1/3)は運休 | 8時02分～17時07分 | 10本/日 (各5便 2系統) | | 定時定路線 |
| 郊外便(川東地区) [8人乗] | 月曜～土曜の偶数日 (日・祝は運休) (秋祭り、12/31-1/3)は運休 | (概ね) 8時37分～17時06分 | 8本/日 (各4便 2系統) | | デマンド型 |

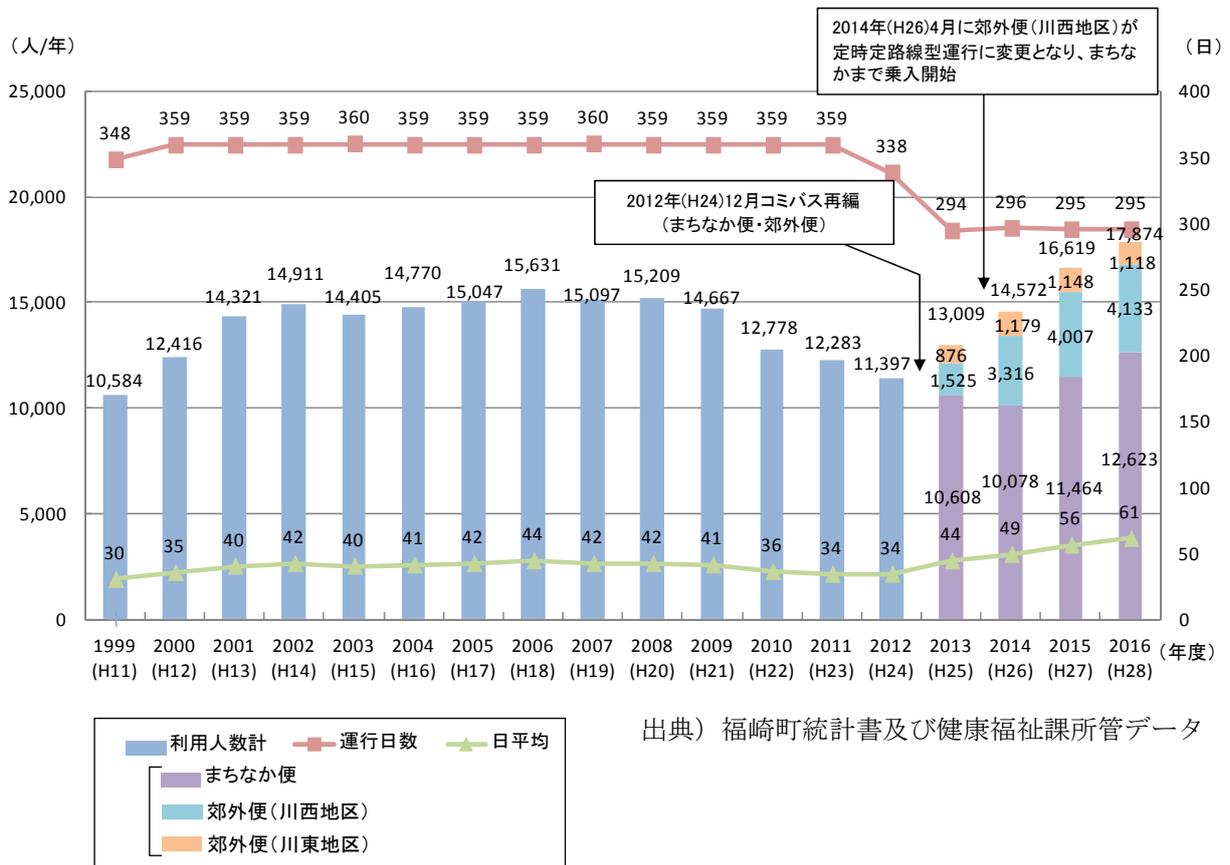


※) 2018年(H30)4月時点

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、利用者数は2006年度（H18）を境に2012年度（H24）にかけて減少傾向にあったものの、2012年（H24）12月のコミュニティバス再編や2014年度（H26）の郊外便（川西地区）の定時定路線*化への変更以降、運行日数は減少していますが、利用者数は増加傾向となっています。
- ・郊外便（川東地区）の利用者数は2014年度（H26）以降減少傾向となっています。
- ・2014年度（H26）から2016年度（H28）の月別平均で見ると、夏～秋にかけては比較的用户者が安定しているものの、1月や2月の冬期では利用者数が減少しています。
- ・2016年度（H28）の曜日別で見ると、金曜日や火曜日での利用が多くなっています。

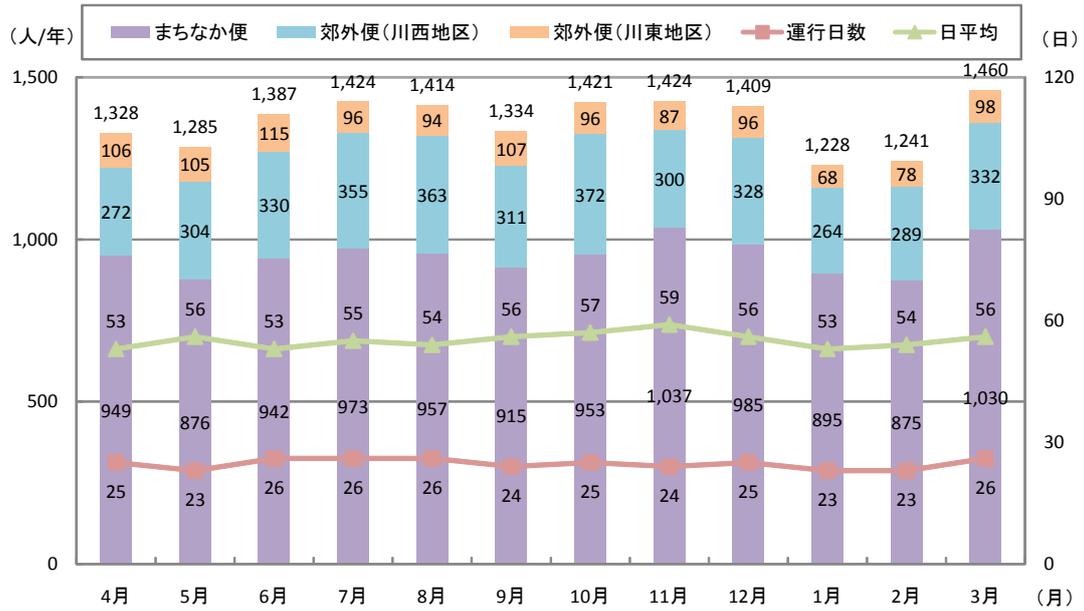
< 利用者数の推移 >



< コミュニティバス（サルビア号）の変遷 >

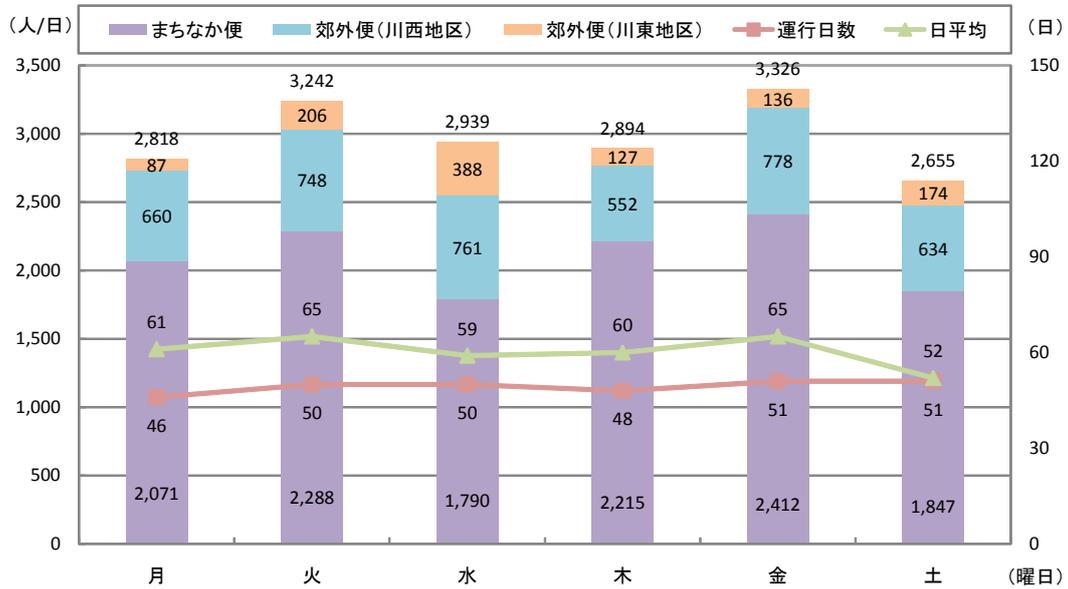
- ・1999年（H11） 4月：福祉バスとしてサルビア号の運行開始（4/14）
- ・2012年（H24） 12月：コミュニティバス再編（有料化、郊外便デマンド*化）（12/3）
- ・2014年（H26） 4月：郊外便（川西地区）が定時定路線型に変更となり、まちなかまで乗り入れ開始（4/1）

■ 2014年度（H26）～2016年度（H28）月別平均



出典) 福崎町統計書及び健康福祉課所管データ

■ 2016年度（H28）曜日別



出典) 福崎町統計書及び健康福祉課所管データ

③ バス停別乗降者数

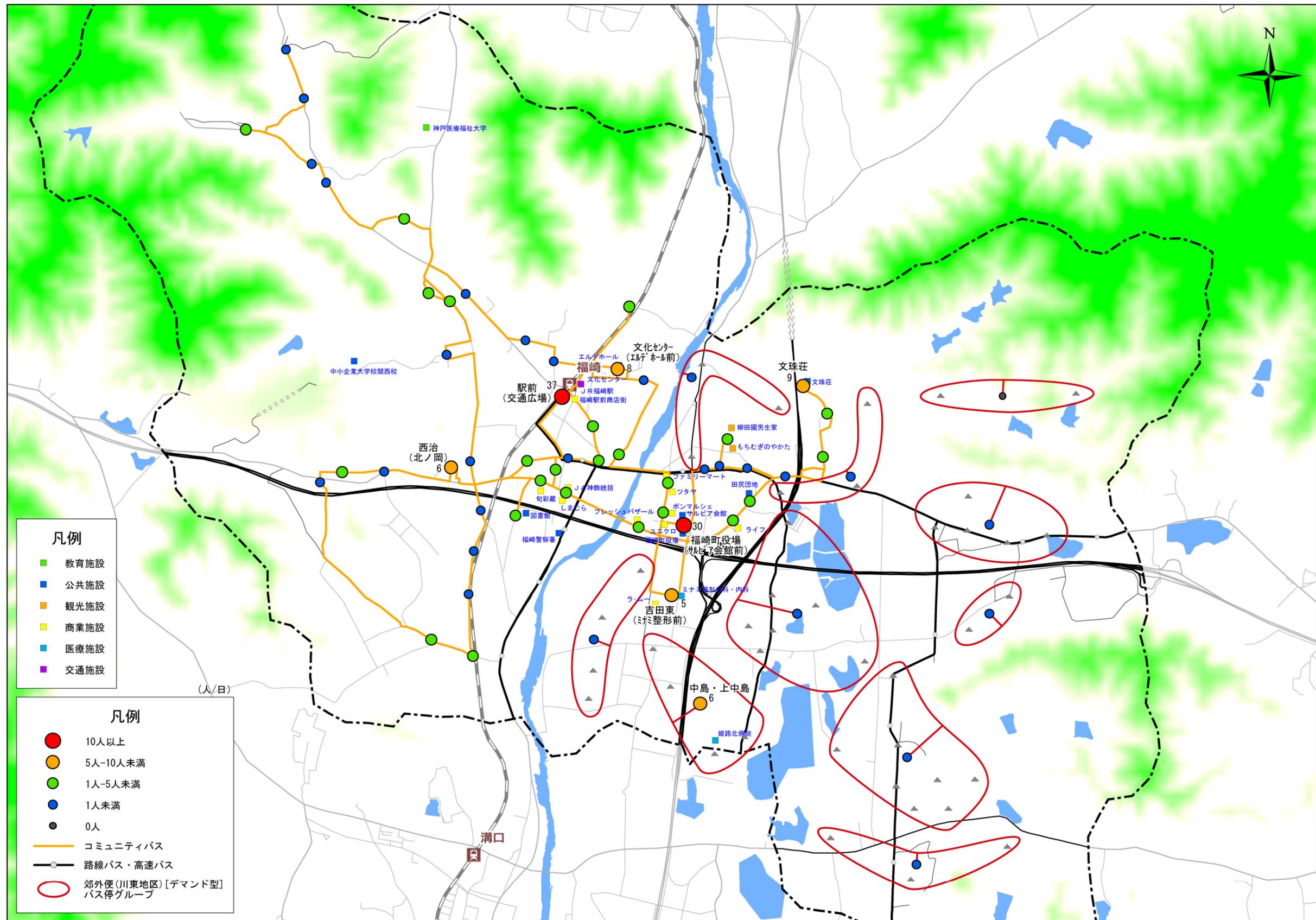
- ・コミュニティバス*の乗降者数をバス停別に整理すると、最も多いのがJR播但線や神姫バスとの結節点となる駅前バス停となり、次いで福崎町役場やサルビア会館の近くにある福崎町役場バス停、文珠荘のある文珠荘バス停で乗降者が多くなっています。
- ・バス停の乗降者数が多くなっているのは、主にまちなか便であり、郊外便は2人/日程度の利用となっているバス停が多く見られます。
- ・これら乗降者数の多いバス停においては、バス待ち環境の整備などにより、利便性の高いバス停としていく必要があります。

< コミュニティバスにおけるバス停別乗降者数（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 | まちなか便・郊外便(川西地区) | 駅前 | 9,844 | 37 | JR福崎駅 | JR播但線:福崎駅 神姫バス:福崎駅前 |
| 2 | まちなか便・郊外便(川西地区) 郊外便(川東地区) | 福崎町役場 | 5,949 | 30 | 福崎町役場 サルビア会館 | — |
| 3 | まちなか便・郊外便(川東地区) | 文珠荘 | 2,705 | 9 | 文珠荘 | — |
| 4 | まちなか便・郊外便(川西地区) | 文化センター | 2,272 | 8 | 文化センター エルデホール | — |
| 5 | まちなか便・郊外便(川西地区) 郊外便(川東地区) | 吉田東 | 1,176 | 5 | ミナミ整形外科・内科 ラ・ムー | — |
| 6 | まちなか便 | 西野南 | 872 | 3 | ボンマルシェ | — |
| 7 | 郊外便(川西地区) | 西治 (北ノ岡) | 848 | 6 | — | — |
| 8 | 郊外便(川東地区) | 中島・上中島地区 | 822 | 6 | 姫路北病院 他 | 神姫バス:上中島 |
| 9 | まちなか便 | 田尻南 | 662 | 2 | ライフ | — |
| 10 | まちなか便・郊外便(川西地区) 郊外便(川東地区) | 図書館 | 581 | 2 | 福崎町立図書館 | — |
| 11 | まちなか便 | もちむぎのやかた | 574 | 2 | もちむぎのやかた 柳田國男生家 他 | — |
| 12 | まちなか便 | 出屋敷 | 567 | 2 | — | — |
| 13 | まちなか便 | 馬田 | 559 | 2 | 福崎駅前商店街 | — |
| 14 | まちなか便・郊外便(川西地区) 郊外便(川東地区) | 新町清水 | 557 | 2 | しまむら JA神飾統括 | — |
| 15 | まちなか便 | 田尻住宅 | 550 | 2 | 田尻団地 | — |
| 16 | 郊外便(川西地区) | 山崎 (立石記念碑) | 532 | 4 | — | — |
| 17 | まちなか便 | 西野北 | 480 | 2 | ツタヤ ファミリーマート | — |
| 18 | まちなか便・郊外便(川西地区) 郊外便(川東地区) | 旬彩蔵 | 441 | 2 | 旬彩蔵 | — |
| 19 | まちなか便・郊外便(川西地区) 郊外便(川東地区) | 福崎大橋東 | 434 | 2 | フレッシュパザール (旧さとう) | — |
| 20 | 郊外便(川西地区) | 板坂 (公民館) | 419 | 3 | — | — |

※) 2016年度(H28)のバス停別乗降者数を集計
出典) 健康福祉課所管データ

< コミュニティバス*におけるバス停別乗降者数（2016年度〔H28〕 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)健康福祉課所管データ

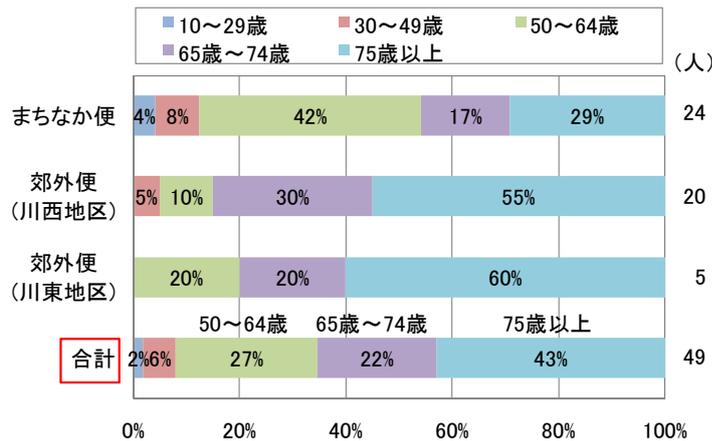
④ アンケート調査結果から見たコミュニティバス（サルビア号）の利用状況

| | |
|---|--|
| <p>■ 調査概要</p> <p>調査日 まちなか便・郊外便（川東地区）：2017年（H29）6月22日（木） 郊外便（川西地区）：2017年（H29）6月27日（火）</p> <p>調査時間 始発から最終までの全便（概ね8：00～17：30）</p> <p>調査場所 サルビア号車内</p> <p>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を実施</p> <p>回収枚数 まちなか便：25人 郊外便（川西地区）：20人 郊外便（川東地区）：5人（合計50人）</p> | |
|---|--|

a) 利用者の年齢

・コミュニティバス*の利用者は、50歳以上の利用が多くなっており、50歳より低い年代の利用は少なくなっています。

< 利用者の年齢 >



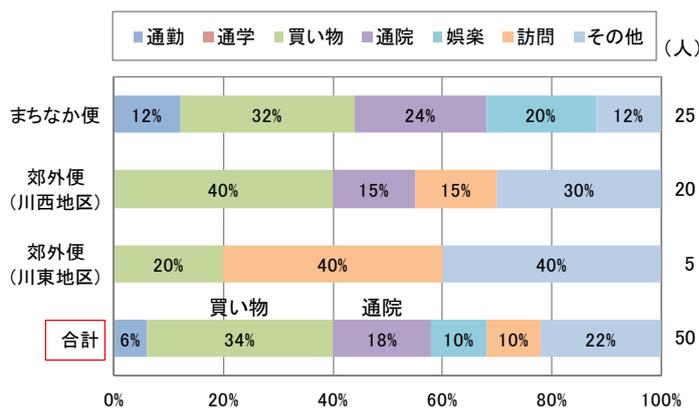
※) 不明1人

出典) サルビア号利用者アンケート調査結果

b) コミュニティバス利用の目的

・コミュニティバスの利用目的としては、主に買い物、通院で利用されていますが、通勤、通学での利用は少なくなっています。

< コミュニティバス利用の目的 >

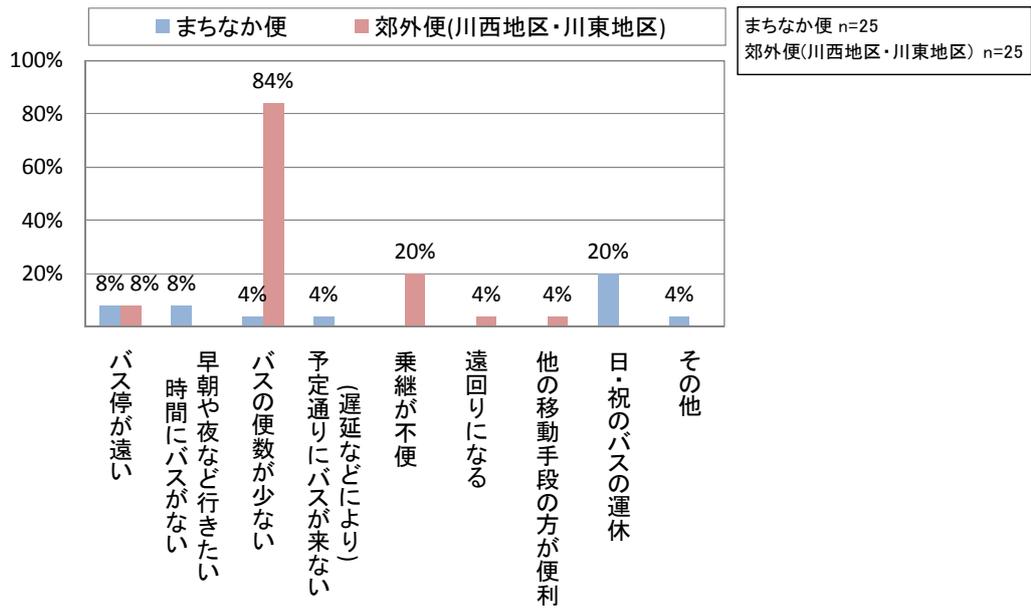


出典) サルビア号利用者アンケート調査結果

c) コミュニティバス利用時の問題点

- ・まちなか便では、「日・祝のバスの運休」などのコミュニティバス*の運行自体に関する回答が多くなっているとともに、「バス停が遠い」「早朝や夜など行きたい時間にバスがない」などの回答も多くなっています。
- ・郊外便（川西地区・川東地区）では、「バスの便数が少ない」などのコミュニティバスの運行自体に関する回答が多くなっているとともに、「乗継が不便」という回答も多くなっています。

< コミュニティバス利用時の問題点 >



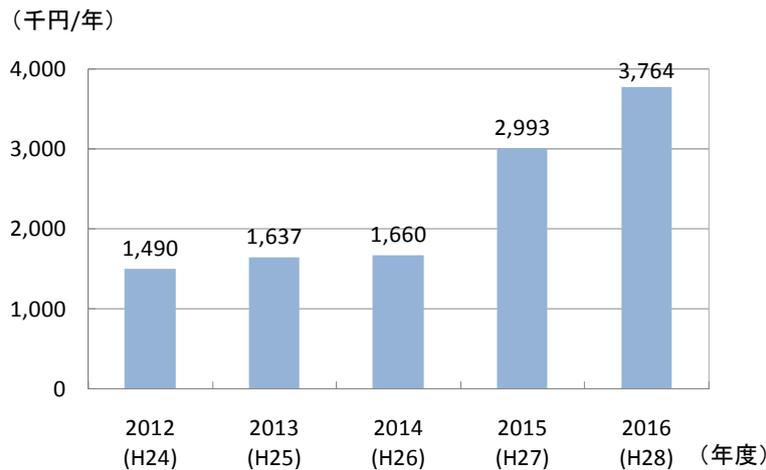
※) 複数回答
出典) サルビア号利用者アンケート調査結果

(5) バス交通の運行に対する補助額及び運行経費

- ・路線バスへの行政からの補助額は、2012年度（H24）より年々増加傾向となっており、2016年度（H28）では2012年度（H24）と比較して約2.5倍の補助を行っています。
- ・コミュニティバス*の運行経費は、2014年度（H26）より年々減少傾向にあり、2016年度（H28）では、約1,700万円/年となっています。

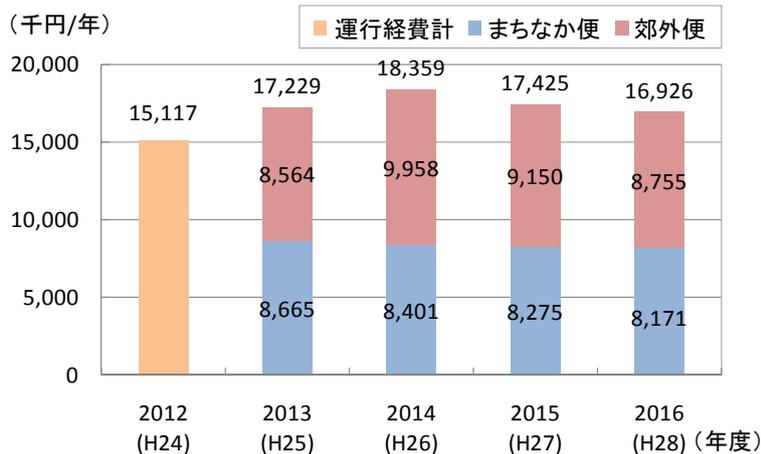
＜ バス交通の運行に対する補助額及び運行経費 ＞

■ 路線バス(補助額)



※) 国・県・町の補助額合計を示します
出典) まちづくり課所管データ

■ コミュニティバス(運行経費)【全事業費 - 運賃収入】



単位：千円/年

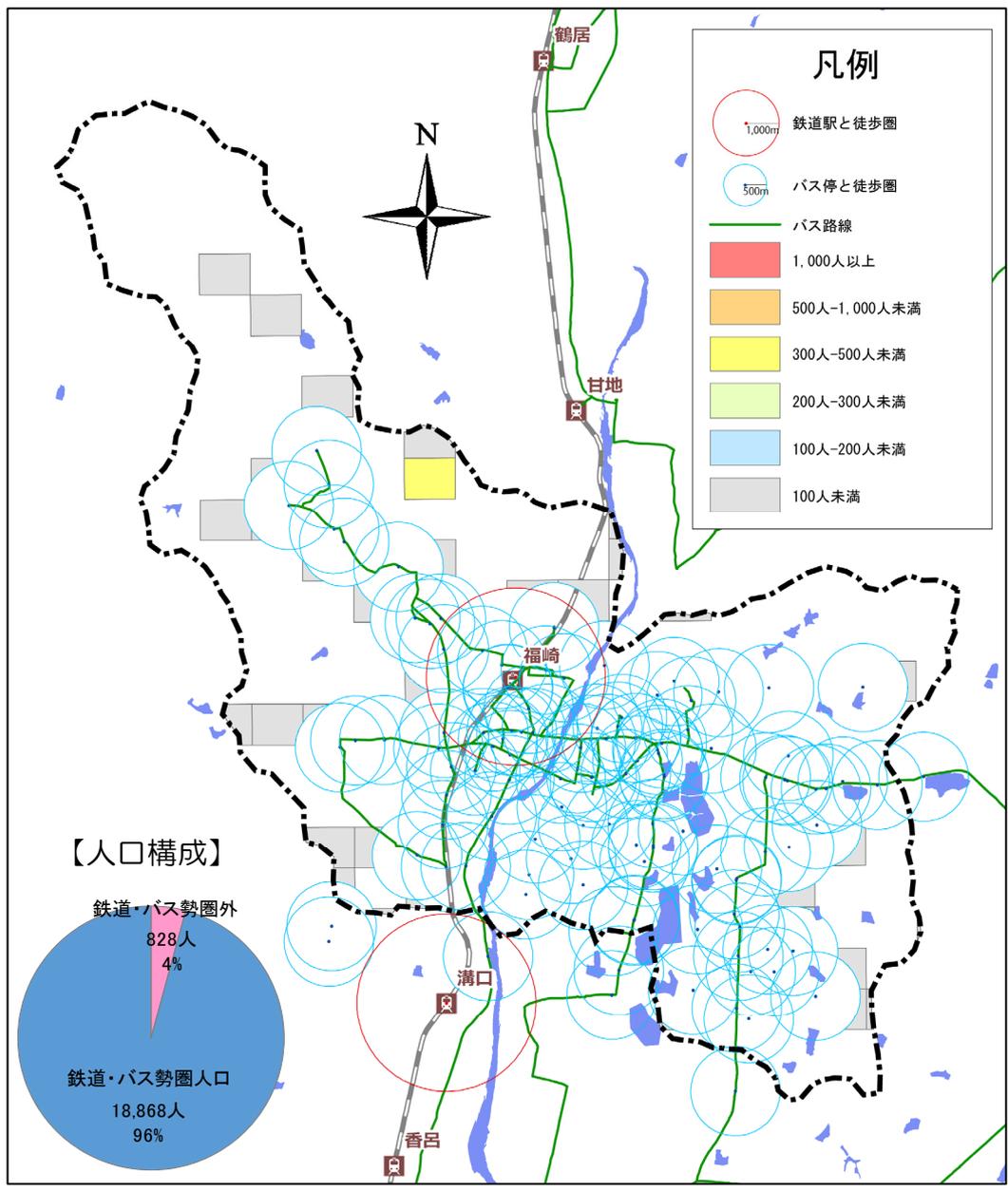
| | 2012年 (H24) | 2013年 (H25) | | 小計 | 2014年 (H26) | | 小計 | 2015年 (H27) | | 小計 | 2016年 (H28) | | 小計 |
|-------------|-------------|-------------|-------|--------|-------------|--------|--------|-------------|-------|--------|-------------|-------|--------|
| | 小計 | まちなか便 | 郊外便 | | まちなか便 | 郊外便 | | まちなか便 | 郊外便 | | まちなか便 | 郊外便 | |
| 全事業費① | 15,314 | 8,952 | 8,777 | 17,729 | 8,706 | 10,270 | 18,976 | 8,633 | 9,499 | 18,132 | 8,519 | 9,057 | 17,576 |
| 運賃収入② | 197 | 287 | 213 | 500 | 305 | 312 | 617 | 358 | 349 | 707 | 348 | 302 | 650 |
| 運行経費③ (①-②) | 15,117 | 8,665 | 8,564 | 17,229 | 8,401 | 9,958 | 18,359 | 8,275 | 9,150 | 17,425 | 8,171 | 8,755 | 16,926 |

※) 2012年度（H24）については、12月からコミュニティバスの再編により、サルビア号のまちなか便と郊外便の系統を分けたため、運行経費を分類していません
出典) 健康福祉課所管データ

(6) 鉄道・バスによる人口カバー状況

・ 鉄道駅から半径 1,000m圏、バス停から半径 500m圏を鉄道駅・バス停を利用可能な徒歩圏として設定すると、鉄道・バス勢圏*人口の割合は約 96%、鉄道・バス勢圏外人口の割合は約 4%となっており、きめ細やかなバス停の配置等により、ほぼ全ての町民をカバーすることができています。

< 鉄道・バス勢圏図（駅勢圏 1,000m、バス停勢圏 500m） >



出典) 2015 年度 (H27) 国勢調査*地域メッシュ*統計

(7) タクシーの現状

① 福崎町におけるタクシーの概要

- 本町には、神崎交通（株）が管理している神崎交通タクシー及び個人タクシーの辻川タクシーが運行しており、福崎町内すべてで利用可能です。

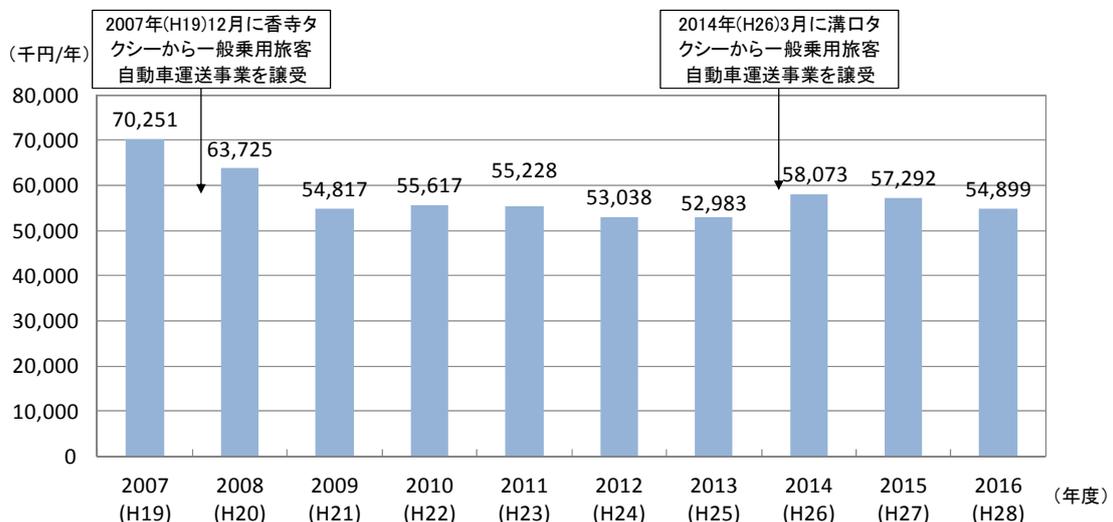
< タクシーの概要 >



② タクシーの運賃収入額の推移

- 神崎交通タクシーの年度別運賃収入額の推移を見ると、香寺タクシーからの一般乗用旅客自動車運送事業*の譲受があった2007年度（H19）の約7,000万円/年から年々減少傾向にあり、2013年度（H25）では約5,300万円/年まで減少していましたが、溝口タクシーから一般乗用旅客自動車運送事業の譲受があった2014年度（H26）には約5,800万円/年まで増加しており、2016年度（H28）では約5,500万円/年で減少傾向にあります。

< タクシーの運賃収入額の推移（年度別） >

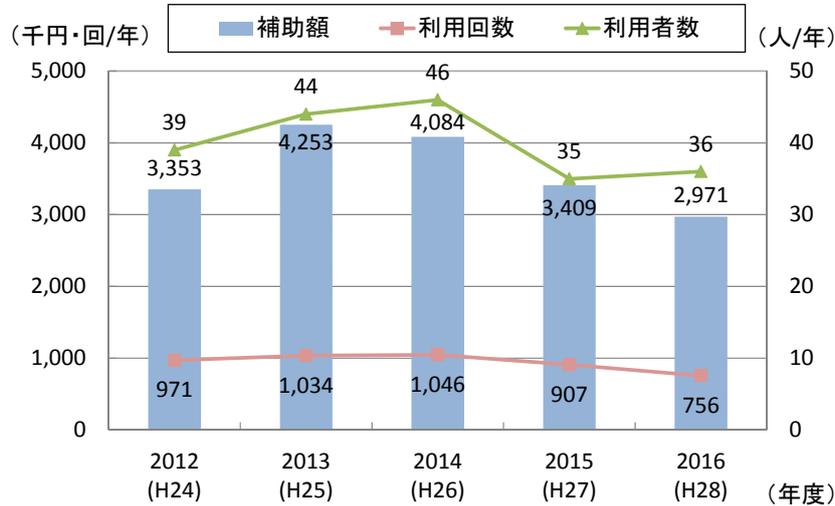


出典) 神崎交通（株）所管データ

(8) 外出支援サービス事業の利用状況

・外出支援サービス事業の利用状況は、近年の対象者の減少等により、2013年度（H25）から減少傾向にあり、2016年度（H28）では、36人に対して約300万円・回/年の補助を行っています。

< 外出支援サービス事業の利用状況 >



出典) 健康福祉課所管データ

< 外出支援サービス事業の概要 >

○事業の対象者

町内に居住し、住民基本台帳に登録されている者で、次の各号に定める者とする。なお、特別養護老人ホームや養護老人ホーム、認知症対応型共同生活介護（グループホーム）、有料老人ホームやサービス付高齢者向け住宅等の入所者は対象者としない。

- ① おおむね65歳以上の高齢者で、独居又は家族が運転できず、公共交通機関の利用が困難と認められる者
- ② おおむね65歳以上の高齢者で、車いす又はストレッチャー等を使用しており、自家用車での送迎が困難と認められる者
- ③ その他町長が特に必要と認める者

○事業内容

- ① 医療機関への通院、入退院時の移送
- ② その他町長が特に必要と認める場合

○対象距離

福崎町役場から直線距離で15km圏内の医療機関

○制限回数

片道20回/月（往復10回/月）

○個人負担金

利用料金の1割

○利用金額制限

なし

○利用方法

原則1週間前までに福崎町役場に申し込み

○運行車両

身体の要件により普通のタクシーから福祉タクシーまであります。

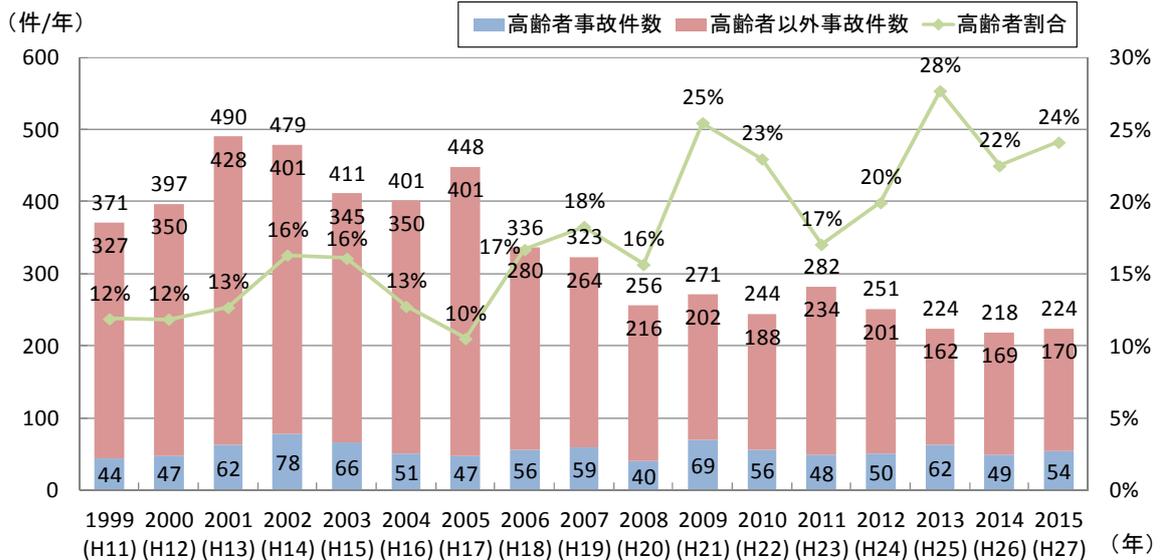
その他にも、重度の障がいを持っている人がタクシーを利用する場合や、同居の家族が車で送迎される場合、自ら運転される場合などにタクシー券や車両維持経費を助成する「重度障がい者（児）福祉車両等助成制度」があります。

(9) 道路交通の現状

① 自動車交通事故の状況

- ・福崎警察署管内での交通事故の件数は、2001年（H13）の490件/年以降は減少傾向にあるものの、高齢者が第1当事者（主に加害者）となる交通事故の件数は2000年（H12）の47件/年から比較すると、2015年（H27）では54件/年となっており、若干の増加傾向が見られます。

< 高齢者が第1当事者となる交通事故件数の推移（福崎警察署管内） >

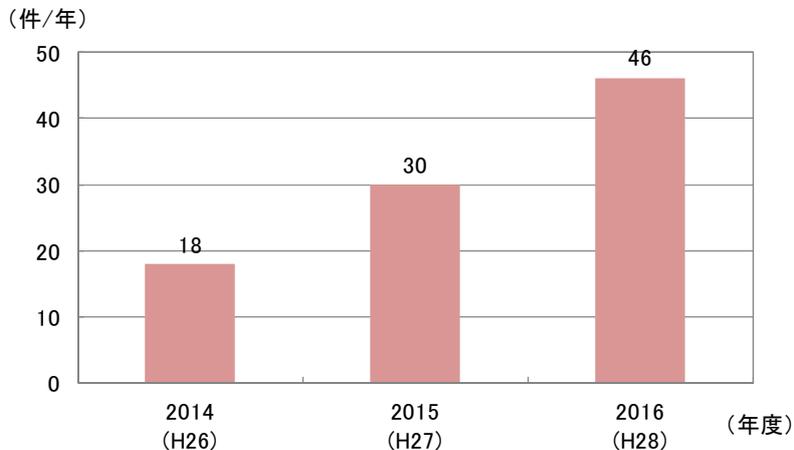


※) 各年は1月～12月の期間を示します
出典) 交通年鑑

② 運転経歴証明書発行状況

- ・運転経歴証明書*発行者数は、2014年度（H26）から2016年度（H28）にかけて増加傾向となっており、免許返納に対する意識の変化が伺えます。

< 運転経歴証明書発行者数 >



※) 本グラフは福崎警察署所管内のみのデータであるため、明石更新センターで返納したデータは含まれていません
出典) 福崎警察署所管データ

2.3 町民の移動状況

(1) 移動の目的と利用交通手段

■ 町民アンケート調査の概要

- ・町民のより詳細な人の動きを把握するために、2010年（H22）に実施された「町民アンケート調査」のデータを集計し、整理を行いました。

< 町民アンケート調査の概要 >

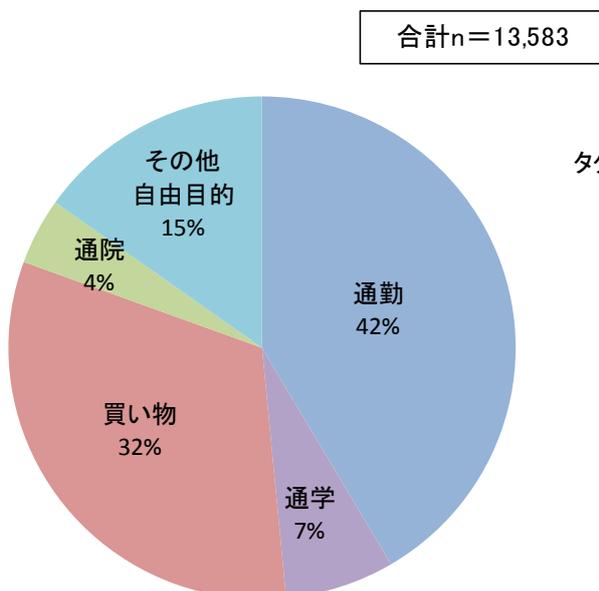
| | | |
|---------|-----|----------------------|
| 配布日 | | 2010年（H22）9月16日 |
| 回答期限日 | | 2010年（H22）9月30日 |
| 配布・回収状況 | 方法 | 自治会による配布・回収 |
| | 配布数 | 6,029世帯 |
| | 回収数 | 4,246世帯 |
| | 回収率 | 約70% |
| 回答人数 | | 10,610人（1世帯あたり約2.5人） |

※1) 福崎町の年齢別人口に拡大することによって、福崎町民アンケートデータとしました

※2) 調査対象者は15歳以上の福崎町民としています

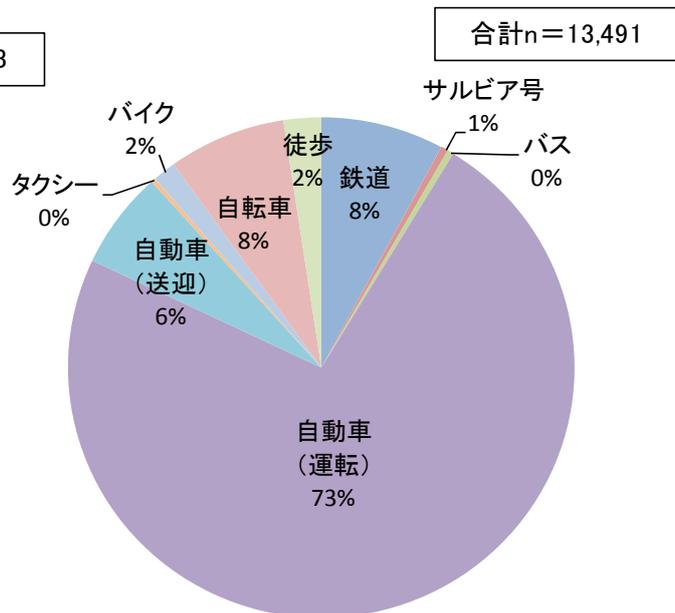
- ・移動目的を見ると、通勤や買い物目的での移動が多くなっています。
- ・利用交通手段を見ると、自分で自動車を運転して移動する人が最も多く、約7割を占めており、公共交通を利用して移動している人は1割程度となっています。

< 移動の目的 >



※) 不明約400トリップ*/日
出典) 2010年度（H22）町民アンケート調査結果

< 利用交通手段 >

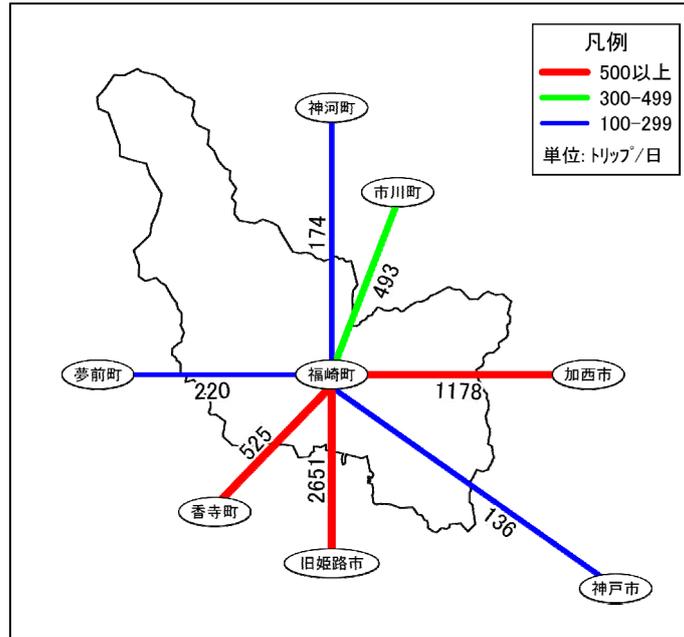


※) 不明約500トリップ/日
出典) 2010年度（H22）町民アンケート調査結果

(2) 町民の流動

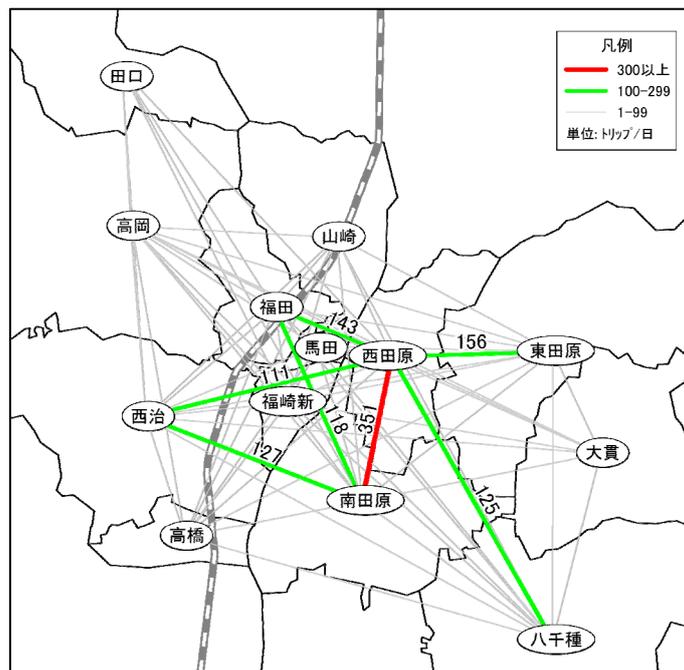
- ・ 福崎町外の流動において、最も流動量が多いのは旧姫路市で約 2,700 トリップ*/日、次いで加西市が約 1,200 トリップ/日となっています。その他に市川町、旧夢前町、神河町、神戸市の流動も多くなっています。
- ・ 福崎町内の流動は、町の主要な施設が集積している西田原・南田原地区に関連した流動が多く、特に、東田原地区、福田地区、西治地区、八千種地区との流動が多くなっています。

< 町民の町外への移動状況 >



※1) 100 トリップ/日以上を流動量を示しています
 ※2) 行先不明約 900 トリップ/日
 出典) 2010 年度 (H22) 町民アンケート調査結果

< 町民の町内での移動状況 >

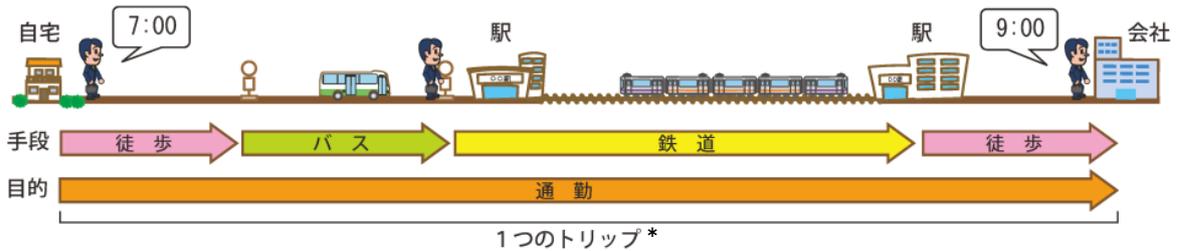


※) 行先不明約 3,600 トリップ/日
 出典) 2010 年度 (H22) 町民アンケート調査結果

(3) 自動車を気軽に利用できない人の移動特性

■ パーソントリップ調査*の概要

- ・パーソントリップ調査（以下、「PT」と示す。）とは、「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ものです。



① 自動車を気軽に利用できない人の割合

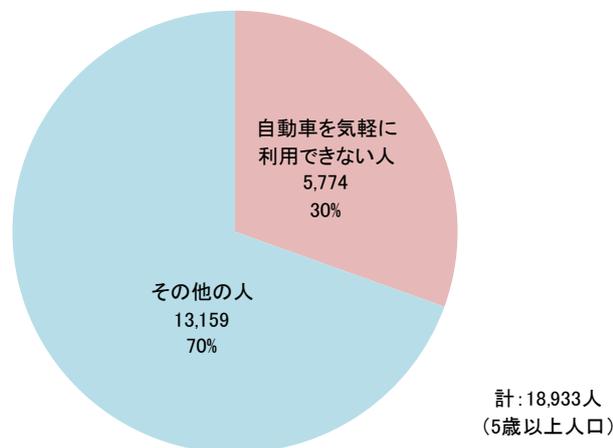
- ・バス及び鉄道利用者は、自動車を気軽に利用しにくい人によって利用されている傾向があったことから、「自動車運転免許証を持っていない」又は「世帯に車がない」人を「自動車が気軽に利用できない人」と定義して、その人の移動特性を分析しています。
- ・町民の内、自動車を気軽に利用できない人数は直近のパーソントリップ調査結果から推計すると、全体の約3割にあたる約5,800人が該当します。

■ 「自動車を気軽に利用できない人」の定義

次のいずれかに該当する人を「自動車を気軽に利用できない人」として設定

- ・自動車運転免許証を持っていない
- ・世帯に自動車がない

< 「自動車を気軽に利用できない人」の人口割合 >

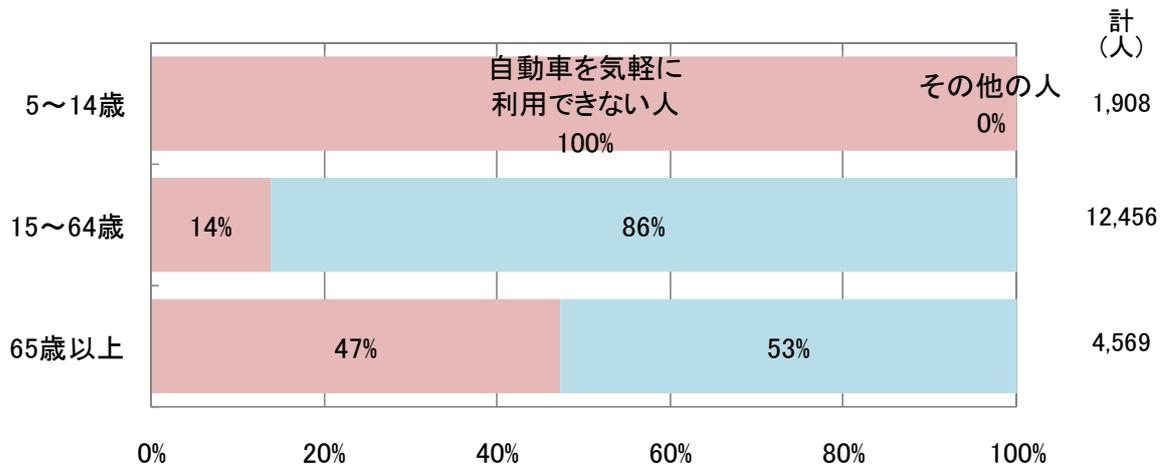


出典) 直近のパーソントリップ調査結果 (2010 [H22] 近畿PT)

② 自動車を気軽に利用できない人の特性

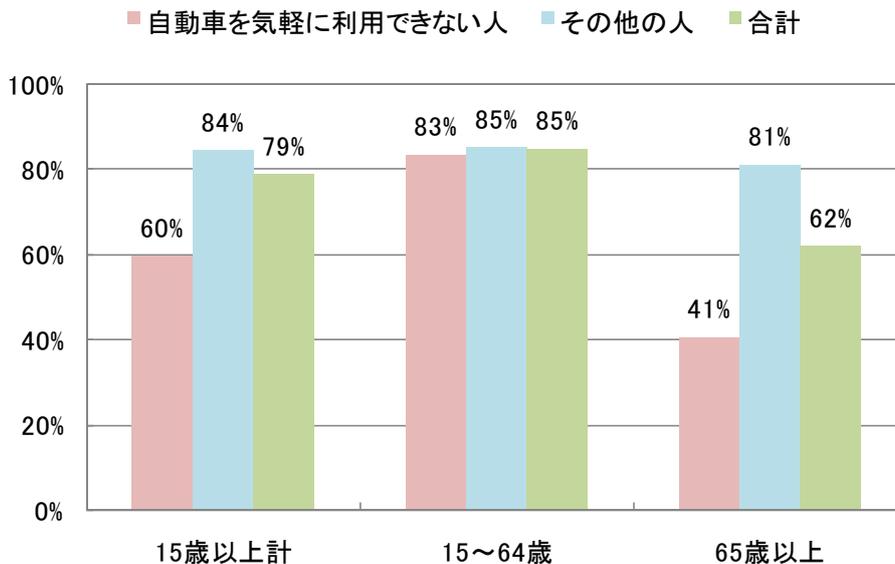
- ・年齢階層別に自動車を気軽に利用できない人の割合を比較すると、自動車運転免許を取得できない5～14歳を除くと、年齢が上がるにつれて自動車が気軽に利用できなくなるという結果になっています。
- ・自動車を気軽に利用できない人の外出率*を、年代別にその他の人と比較すると、「自動車を気軽に利用できない人」は年齢が上がるにつれて外出率が低くなるという結果になっています。

＜ 年齢階層別の自動車を気軽に利用できない人の割合 ＞



※) 不明を除く
出典) 直近のパーソントリップ調査*結果 (2010 [H22] 近畿PT)

＜ 外出率の比較 ＞



出典) 直近のパーソントリップ調査結果 (2010 [H22] 近畿PT)

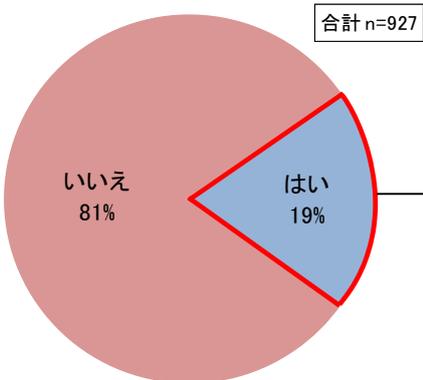
(4) 高齢者等の移動に関するアンケート調査結果（ミニデイ参加者）から見た利用状況

| |
|--|
| <p>■ 調査概要</p> <p><u>調査日</u> 2017年(H29)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</p> <p><u>調査場所</u> 各地区ミニデイ開催場所</p> <p><u>調査方法</u> 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</p> <p><u>回収枚数</u> 南田原：205人 西田原：98人 東田原：71人 大貫：44人 八千種：162人 福崎新：49人 馬田：29人 山崎：43人 福田：101人 西治：59人 高橋：21人 高岡：125人 田口：30人 (合計1,037人)</p> <p><u>回答者の年齢構成</u> 64歳以下：9% 65～69歳：20% 70～74歳：23% 75～79歳：20% 80歳以上：28%</p> |
|--|

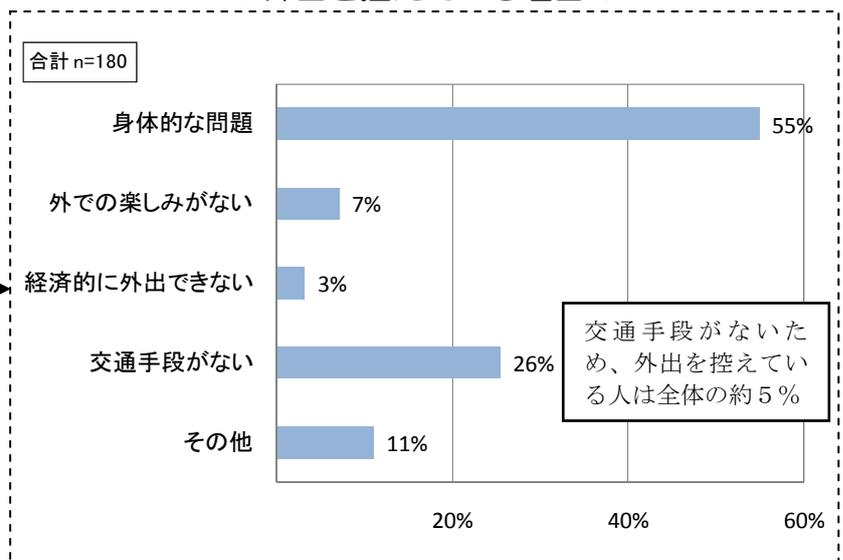
a) 外出状況

- ・ほとんどの人が自由に外出できていますが、約2割の人は外出を控えていると回答しています。
- ・外出を控えている理由としては、「身体的な問題」という回答が最も多くなっていますが、「交通手段がない」という回答も多く（全体の約5%）なっており、公共交通による対策が必要と考えられます。

< 外出を控えているか >



< 外出を控えている理由 >

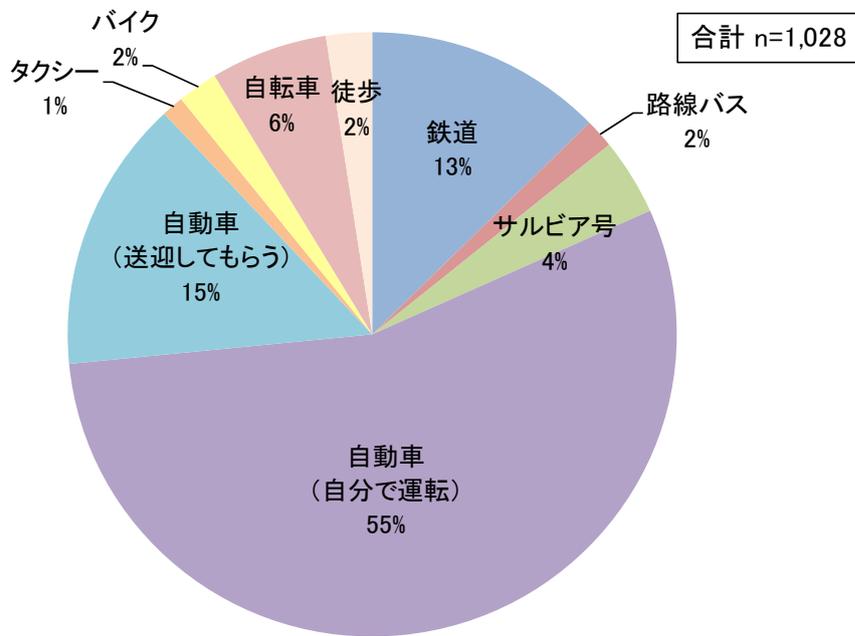


※) 不明110人
出典) 移動に関するアンケート調査結果

b) 普段外出時の主な移動手段

・普段の外出では、自動車で移動している人が最も多くなっており、自動車中心の交通体系であることが分かります。

＜ 普段外出時の主な移動手段 ＞



※) 不明 9 人
出典) 移動に関するアンケート調査結果

c) よく行く病院

・よく行く病院については、町内では、「城谷医院」や「吉田クリニック」、「ミナミ整形外科・内科」の利用が多くなっています。

・町外では、「姫路聖マリア病院（姫路市）」や「市立加西病院（加西市）」、「公立神崎総合病院（神河町）」の利用が多くなっており、町内の人は町外の病院への移動需要も多く見られます。

＜ よく行く病院 ＞

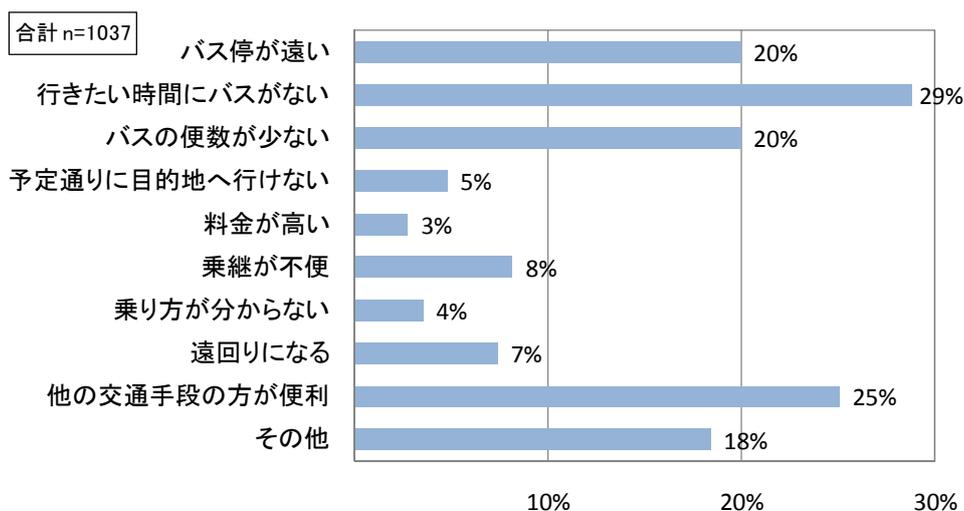
| 順位 | 病院名 | 回答数 |
|----|---------------------|-----|
| 1 | 姫路聖マリア病院(姫路市) | 147 |
| 2 | 城谷医院(福崎町) | 74 |
| 3 | 吉田クリニック(福崎町) | 71 |
| 4 | 市立加西病院(加西市) | 52 |
| 5 | ミナミ整形外科・内科(福崎町) | 50 |
| 6 | 公立神崎総合病院(神河町) | 47 |
| 7 | 山田医院(福崎町) | 45 |
| 8 | アキタケ診療所(福崎町) | 33 |
| 9 | マサキ医院(福崎町) | 21 |
| 10 | 国立病院機構姫路医療センター(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人以上回答のあった病院を示します
出典) 移動に関するアンケート調査結果

d) 日常生活の移動にかかるバスの問題点

- ・「他の交通手段の方が便利」という回答以上に「行きたい時間にバスがない」というバスの運行自体の問題を回答している人が多くなっており、バス自体には乗りたいと思っているものの、都合の合う時にバスが来ない、またはないという人が多くなっています。
- ・また、「バス停が遠い」や「バスの便数が少ない」という回答も多く見られます。

＜ 日常生活の移動にかかるバスの問題点 ＞



※) 複数回答
 出典) 移動に関するアンケート調査結果

2.4 本町の公共交通をとりまく現状と今後の課題

・本町の公共交通をとりまく現状と今後の課題を、統計データやアンケート調査結果から整理し、以下のとおりにまとめています。

< 公共交通をとりまく現状と今後の課題 >

■ 本町の公共交通をとりまく現状

- ・本町では今後も人口減少が続くものの、将来的には約3分の1が65歳以上となると予想されています。(P5)
- ・観光客数は、近年大きく増加しています。(P8)
- ・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、兵庫県下のJR線でJR福崎駅のみとなっています。(P13)
- ・JR福崎駅利用者アンケート調査結果では、JR福崎駅利用者数の増加の方策として、駅周辺への施設誘致などの回答が多くなっています。(P15)
- ・路線バス、高速バスは町外への移動手段として欠かせない交通機関であるものの、利用者は減少しています。(P17)
- ・コミュニティバス*は町全域に運行されており、利用者は増加傾向であるものの、1日あたり乗降者数は主に郊外便において2人/日未満のバス停が多くあります。(P22、P23、P24)
・また、郊外便利用者の8割以上の方が「バスの便数が少ない」と問題点を挙げられています。(P27)
- ・バス交通に対する行政からの補助額は増加し続けています。(P28)
- ・タクシーの運賃収入額は、近年減少傾向となっています。(P30)
- ・交通事故全体の件数は減少傾向にあるが、一方で高齢者の事故割合は増加傾向にあります。(P32)
- ・町民の移動の7割以上が自動車の利用であり、自動車に依存した交通体系になっています。(P33)
- ・町民の約3割の人が、自動車運転免許を持っていない、または世帯に自動車がない「自動車を気軽に利用できない人」*となっており、その他約7割の人と比べて自動車を気軽に利用できない人は外出しにくい傾向にあります。(P35、P36)
・また、運転経歴証明書*発行者数は、年々増加傾向にあります。(P32)
- ・ミニデイ*参加者を対象とした移動に関するアンケート調査結果では、高齢者の内の約2割の人が外出を控えていると回答しており、そのうち約3割の人(全体の約5%の人)が交通手段がないことを理由に外出を控えていると回答しています。(P37)

■ 今後の課題

- 人口減少及び高齢化の進展への対応
- 自動車に依存した交通体系からの脱却
- 「自動車を気軽に利用できない人」*の移動手段の確保
- JR福崎駅周辺の活性化
- 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
- 隣接市町との連携による広域公共交通ネットワークの形成
- 観光客等の移動の利便性や回遊性の向上
- 住民を含む関係者と連携した公共交通の維持・活性化

※)「自動車を気軽に利用できない人」は「自動車運転免許証を持っていない」又は「世帯に自動車がない」人としています

第3章 上位計画及び関連計画等の概要

- 3.1 福崎町第5次総合計画（2014年〔H26〕12月 福崎町）【上位計画】
- 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】
- 3.3 福崎町立地適正化計画（2017年〔H29〕3月 福崎町）【関連計画】
- 3.4 福崎町自治基本条例（2013年〔H25〕7月 福崎町）【関連計画等】
- 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】

第3章 上位計画及び関連計画等の概要



3.1 福崎町第5次総合計画（2014年〔H26〕12月 福崎町）【上位計画】

計画期間

基本構想：2014年度（H26）から2023年度までの10年間
 基本計画：2014年度（H26）から2023年度までの10年間
 （前期5年間、後期5年間）

基本理念

さらに住みつづけたいまちをめざし、一人ひとりを大切にし、福崎町自治基本条例をふまえた自律（立）のまちづくりを基本に参画と協働により、調和のとれたまちづくりを積極的に推進していくことを、まちづくりの基本理念として掲げます。



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 ~

まちづくりの柱

1. 地域づくり・行政（参画と協働）
2. 教育・文化（ひとづくり）
3. 生活・環境（安全）
4. 健康・医療・福祉（安心）
5. 産業振興（活力）
6. まちの基盤（利便・快適）

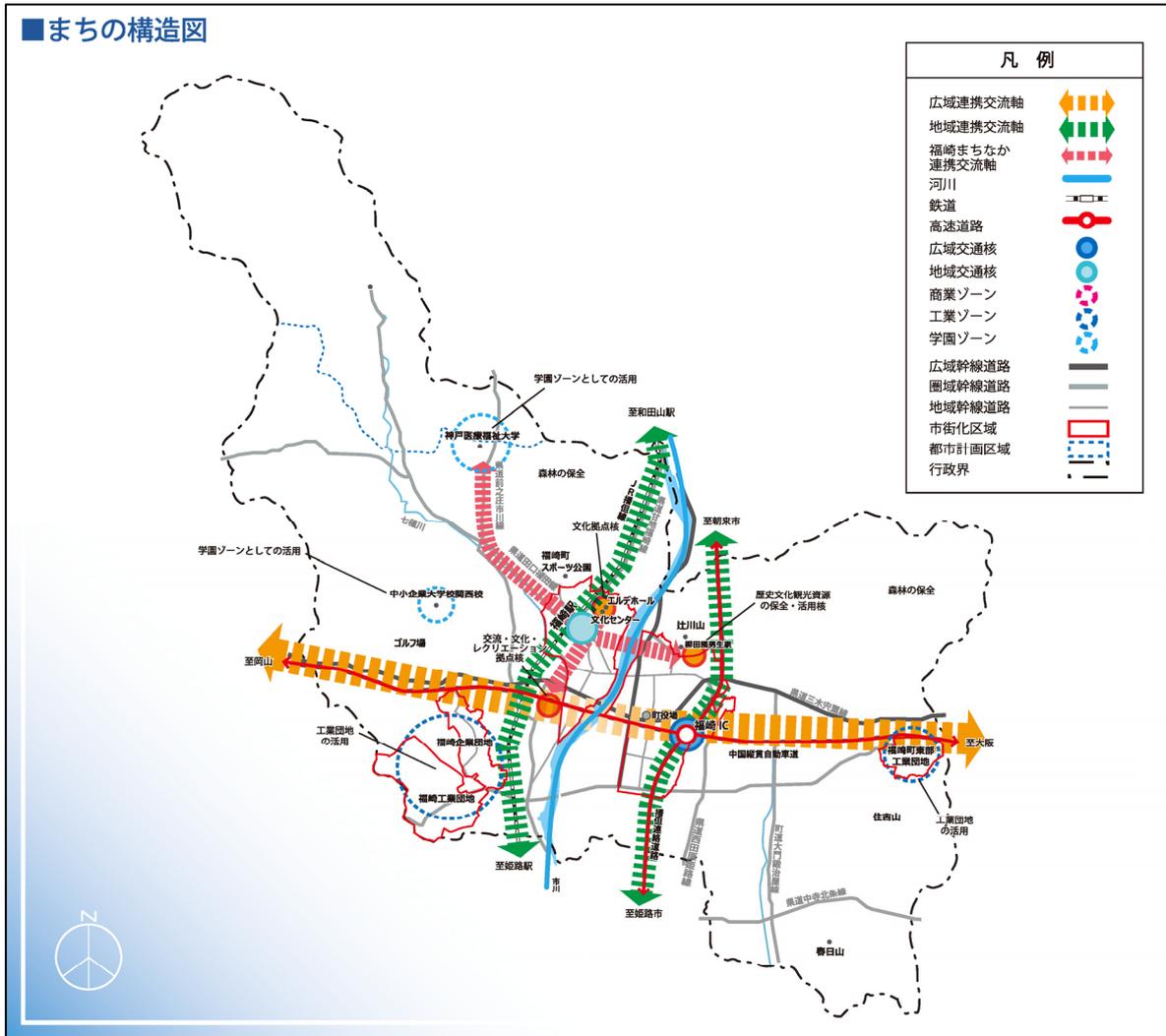
公共交通に関する施策・事業(概要)

- ・公共交通機関の利用促進による交通弱者*への安全対策
- ・JR福崎駅周辺整備事業の駅前広場及びアクセス道路*の整備による公共交通機関の利用促進
- ・公共交通機関の利用促進に対する町民の理解、協力

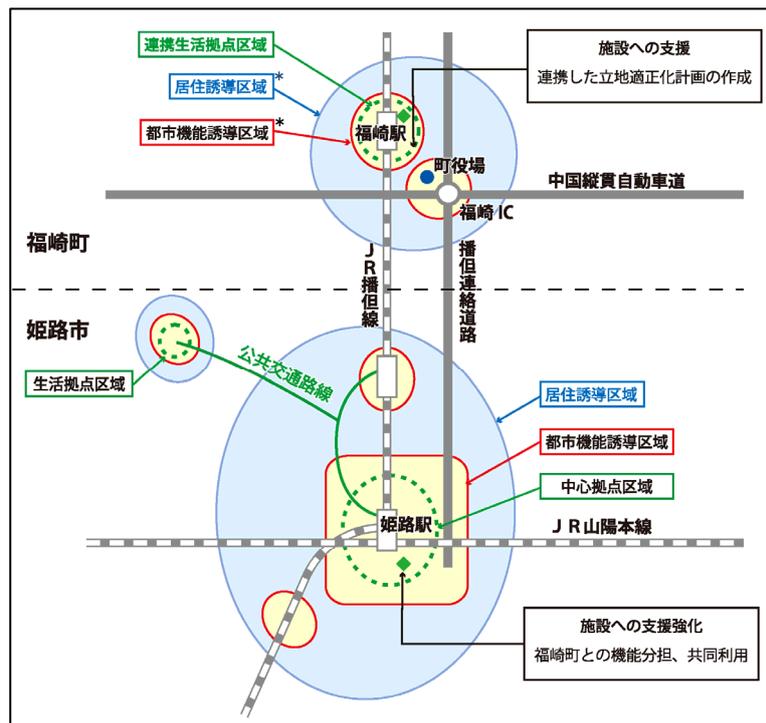
3.2 福崎町都市計画マスタープラン（2016年〔H28〕6月 福崎町）【上位計画】

| | |
|--|---|
| 計画期間 | |
| 2016年度（H28）から2025年度 | |
| 都市づくりの理念 | |
| <p>住民を含む町民と行政のそれぞれが、自らの役割と責任を自覚し連携、協働して行われ、住民福祉の向上と町域の均衡ある発展に寄与する必要がある、これを本町における都市づくりの基本理念とします。</p> |  |
| 将来の都市像 | |
| 活力にあふれ 風格のある 住みよいまち・福崎 | |
| 都市づくりの視点 | |
| <p>・“福崎らしいまちづくり”（コンパクトな市街地の形成と集落の活力維持）</p> <p>視点① 柔軟な都市計画制度の運用による人口減少の抑制 視点② 中心市街地のにぎわいづくりと利便性を生かした産業の振興 視点③ 地域資源を生かした観光の振興 視点④ 減災の視点を取り入れた安全・安心の確保</p> | |
| 公共交通に関する施策・事業（概要） | |
| <ul style="list-style-type: none"> ・本町では担うことができない高次都市機能*については、姫路市の中心拠点区域と連携して機能を確認 ・公共交通の利用促進及び維持・確保 ・交通結節点*の整備 ・コミュニティバス*の再編 ・JR福崎駅周辺整備事業の推進 ・立地適正化計画策定に合わせた地域公共交通網形成計画*の策定の検討 ・コミュニティバスを利用した買い物難民*対策の検討 ・JR福崎駅前広場ロータリーでのバス乗り入れ及び家用車のパーク&ライド*、キス&ライド*の利便性向上 ・福崎インターバス停へのアクセス及びアクセス道路*の整備、駐車場の整備 ・JR福崎駅へのレンタサイクル導入による観光拠点への移動手手段確保 | |

< まちの構造図 >



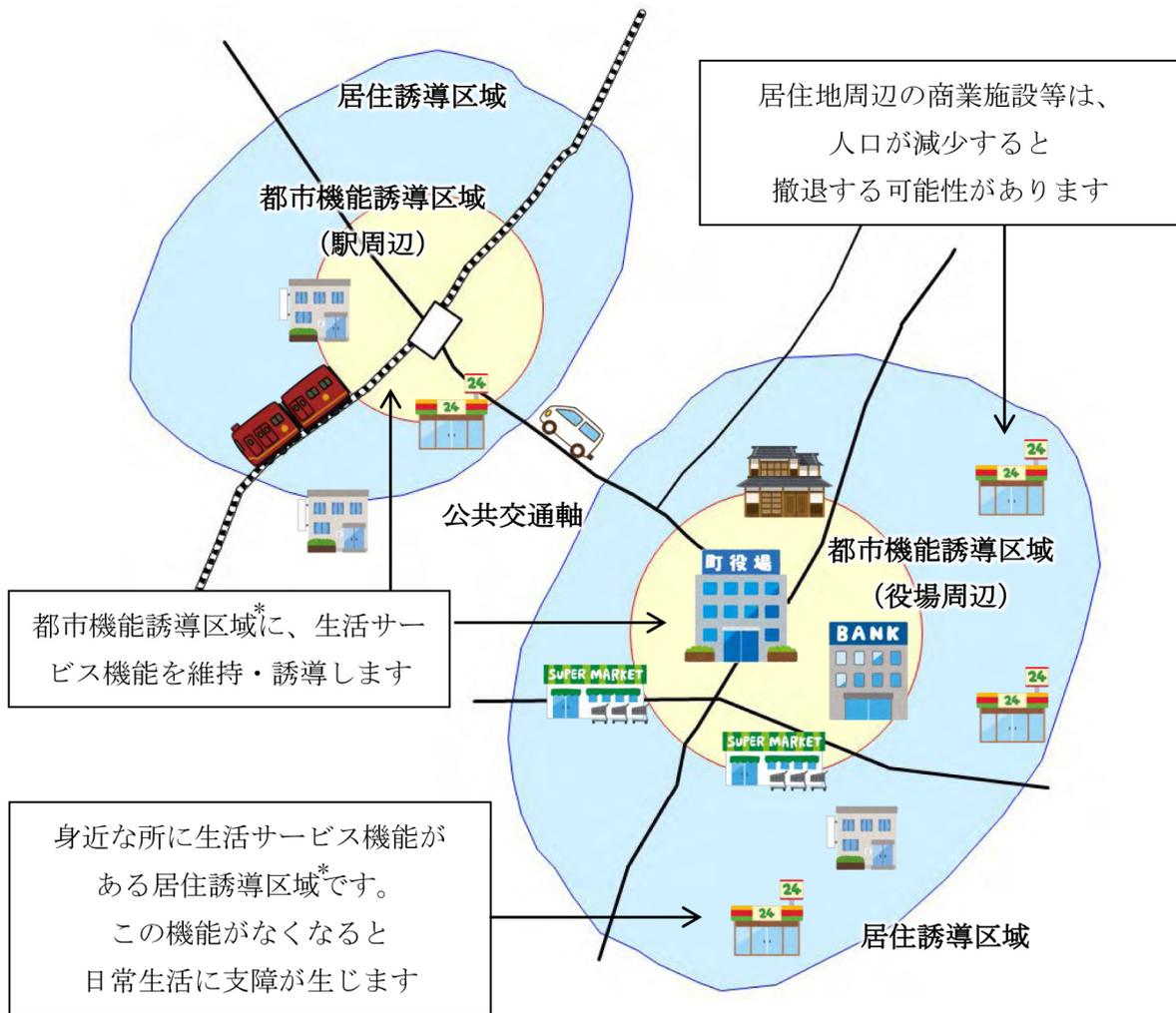
< 姫路市との連携を含めた広域的な都市構造図 >



3.3 福崎町立地適正化計画（2017年〔H29〕3月 福崎町）【関連計画】

| | |
|--|---|
| 計画期間 | |
| 現在（2017年〔H29〕）から概ね25年後の2040年 | |
| 将来の都市像 | |
| <p>『活力にあふれ 住みやすく 風格のあるまち・福崎』</p> <ul style="list-style-type: none"> ・活力あふれる「生活の拠り所」 昼間人口*比率が非常に高いという特徴を活かしたまちづくり（若い世代の移住・定住化促進） ・住みやすい「生活の拠り所」 コンパクトタウン（徒歩圏内に都市機能が充実）の特性を活かしたまちづくり 病院等の高次都市機能*が広域連携で整備された安心な居住環境 ・風格のある「観光・交流の拠り所」 豊かな自然や歴史文化資源を活かしたまちづくり |  |
| 都市機能誘導拠点（都市機能の集積を図る拠点） | |
| JR 福崎駅及び福崎町役場 | |
| 公共交通に関する施策・事業（概要） | |
| <ul style="list-style-type: none"> ・総合病院の機能における鉄道や播但連絡道路を利用した姫路市との広域連携 ・公共交通を中心とした持続可能な地域づくりに向けたまちづくりの実施 ・公共交通の充実による町民全体の暮らしやすさの維持及び交流促進による都市活力の向上 ・公共交通ネットワークの充実による都市機能誘導区域*・居住誘導区域*間のアクセスの充実及び、居住地から都市機能誘導区域までのアクセスの充実 ・広域的な移動を支える鉄道の維持・強化 | |

< 計画の方針 >

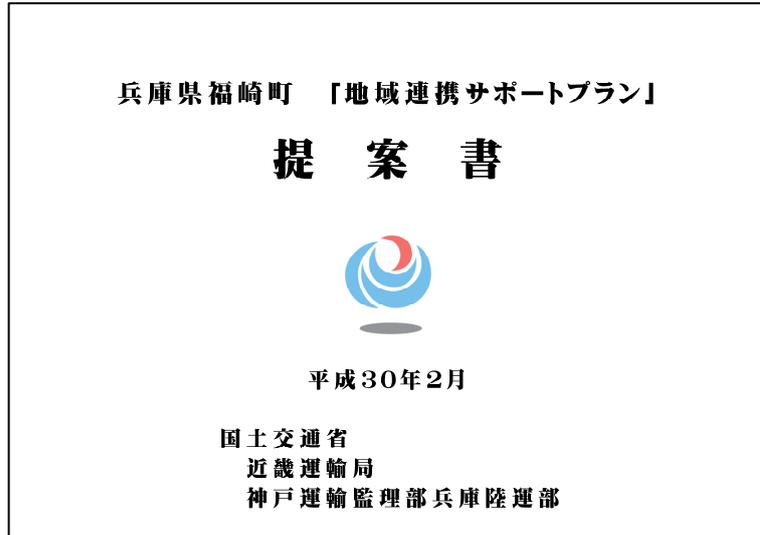


3.4 福崎町自治基本条例（2013年〔H25〕7月 福崎町）【関連計画等】

| |
|---|
| 条例の位置付け |
| <p>第3条 この条例は、本町の自治の基本を定めるものであり、町民及び町は、この条例の趣旨を最大限に尊重するものとする</p> <p>2 町は、自治に関する他の条例、規則等の制定、改廃及び運用に当たっては、この条例との整合を図るものとする</p> |
| 基本原則 |
| <p>第4条 町民及び町は、次の各号に掲げる基本原則により、自治の運営を行うものとする</p> <p>(1) 情報共有の原則：まちづくりに関する情報を共有すること</p> <p>(2) 参画の原則：町民の参画により町政運営及びまちづくりが行われること</p> <p>(3) 協働の原則：協働して町政及び地域の課題の解決に当たること</p> |
| 「町民」の定義 |
| <p>(1) 町民：町内に住所を有する者、町内へ通勤又は通学する者及び町内で事業又は活動を行うものをいう</p> |
| 「町民」の権利 |
| <p>第5条 町民は、町政に関する情報について、知る権利を有する</p> <p>2 町民は、まちづくりに参画する権利を有する</p> |
| 「町民」の役割 |
| <p>第6条 町民は、次の各号に掲げる役割を果たすよう努めるものとする</p> <p>(1) まちづくりに主体的に関わること</p> <p>(2) まちづくりにおいて町と協働すること</p> <p>(3) 町民相互で協働すること</p> <p>2 地域コミュニティ活動、NPO活動及びボランティア活動に取り組む団体は、地域の活性化に資する活動となるよう努めるものとする</p> <p>3 事業者は、地域社会を構成する一員としての社会的責任を認識し、地域社会との調和を図るよう努めるものとする</p> |

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】

福崎町における公共交通の課題と課題解決に関する提案



- 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
- ⇒提案①-1 「サルビア号」の運行形態の改善による利便性の向上
 - ⇒提案①-2 既存の交通手段の活用による移動手段の確保
- 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
- ⇒提案②-1 西部工業団地周辺のアクセス確保
 - ⇒提案②-2 市川町と連携した神崎総合病院へのアクセス確保等
 - ⇒提案②-3 播磨圏域の中心都市「姫路」へのアクセス確保
- 課題③ 観光旅客等の移動の利便性向上
- ⇒提案③-1 タクシーを活用した様々な移動ニーズへの対応
 - ⇒提案③-2 福崎駅再整備にあわせたデジタルサイネージ*等の導入
- 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
- ⇒提案④-1 サービス水準に応じた適切な利用者負担
 - ⇒提案④-2 わかりやすい公共交通情報の提供
 - ⇒提案④-3 新たな需要創出に向けた取組