資料２

公共交通再編方針案の検討

― 目次 ―

1. 福崎町の交通をとりまく現状と課題のまとめ(第２回交通会議資料より)・・・1
2. 公共交通機関別の役割・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・2
3. 町民の移動状況から見る公共交通網の再編方針案・・・・・・・・・・・・・・3
4. 公共交通網の再編方針案・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・5

1. 福崎町の交通をとりまく現状と課題のまとめ（第2回交通会議資料より）

(1) 人口関係

・福崎駅周辺等の一部を除いて低密に広がる居住地

・町全域で高くなっている高齢化率

・少子高齢化の進展

(2) 自動車交通

・過度にクルマに依存している交通手段

・10年で2倍以上増加している高齢ドライバーの自動車事故

(3) 鉄道・バス交通

・学生や通勤者の減少等により平成19年以降、減少し続けている福崎駅利用者

・送迎車と歩行者（福崎駅利用者）が輻輳する狭い駅前広場

・福崎駅を利用しやすくするために、町民は「駐車場を増やす」「駅前広場を広くする」ことが重要と考えており、駅利用者は「買い物や休憩できる店を増やす」「道路を整備する」ことが重要と考えている

・利用者減少による路線バス運行本数の減少

(4) コミュニティ交通

・隔日運行でさらに1日2便と少ないサルビア号の運行本数

・各集落を廻るために迂回しているサルビア号の運行ルート

・固定化しているサルビア号の利用者

・町民アンケート結果では、サルビア号の認知度は高いが、利用が少ない

・上記の原因としては、便数が少ないことや集落を廻って迂回していることも考えられる

・「クルマを気軽に利用しづらく、移動に困っている人」は約1,500人

・上記の内、さらに困っている人として、「高齢者でクルマを利用できなく、移動に困っている人」は約650人

・今後さらに高齢化が進展すると予想されていることから、このような「移動に困っている人」はさらに増加することが想定される

・町民アンケート結果では、今後も町が運営主体となり、クルマを気軽に利用できない人の移動手段を確保することが望まれている

・町民の約8割、サルビア号利用者の約4分の3が有料化に肯定的な意見であることから、現在よりもサービスレベルを向上させた有料サービスへの移行も考えられる

(5) その他

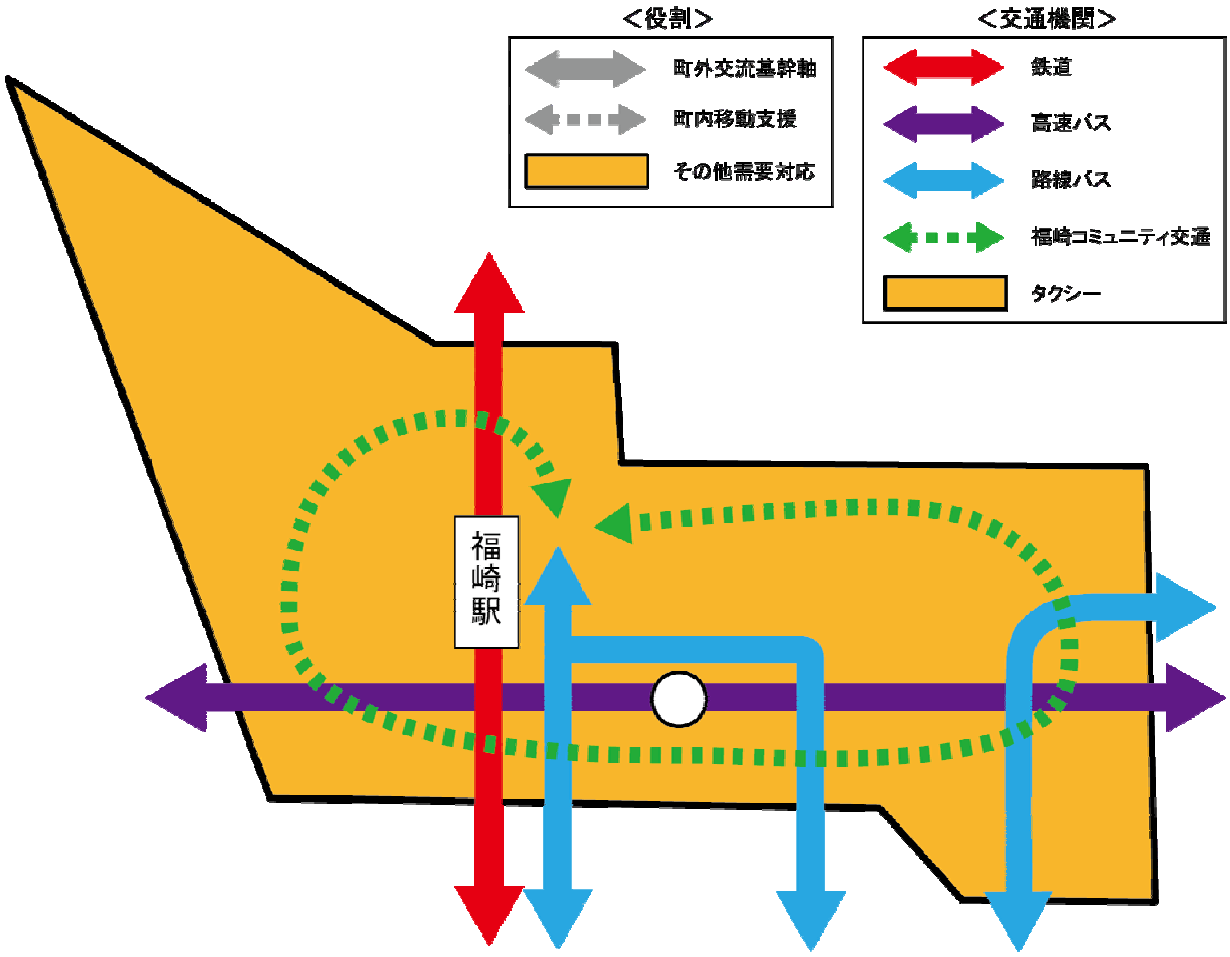
・福崎駅周辺等に残されている道路の未整備区間

・全国的に見られる環境意識への高まり

2. 公共交通機関別の役割

現在の福崎町の公共交通は、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者という多様な交通事業者に支えられています。今後もさらに町民、各交通事業者、行政が連携して、福崎町の公共交通を保持しつづけることが重要であり、そのためにも公共交通機関別に役割を分担していくことが重要です。

鉄道 高速バス 路線バス	：	町外との交流を支える基幹軸としての役割
福崎コミュニティ交通 （サルビア号）	：	町内における日常生活に必要な移動を支える役割
タクシー	：	その他の公共交通では対応できない需要への対応 （鉄道・バス・コミュニティ交通運行地域外の需要への対応） （鉄道・バス・コミュニティ交通運行時間外の需要への対応） （急用な移動への対応）



3. 町民の移動状況から見る公共交通網の再編方針案

（1）当面の再編案：福祉交通的需要に対応

福祉交通的需要＝「高齢者でクルマを利用できなく移動に困っている人」
または　「既にサルビア号を利用している人」

福祉交通的需要とは

「高齢者でクルマを利用できなく移動に困っている人」：648 人

・「70 歳以上」かつ「免許なし」
　または
・「70 歳以上」かつ「家にクルマなし」

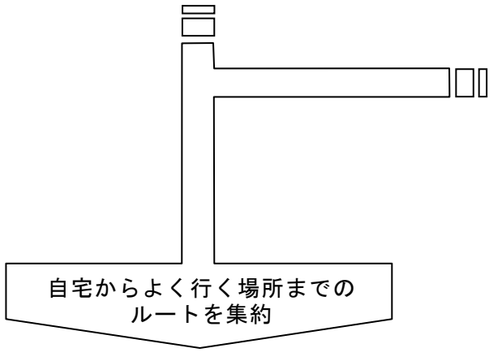
かつ

・移動する際に公共交通に関する問題を感じている人

または

既にサルビア号を利用している人：230 人

計：785 人
この内、1 日当たり 260 人が移動

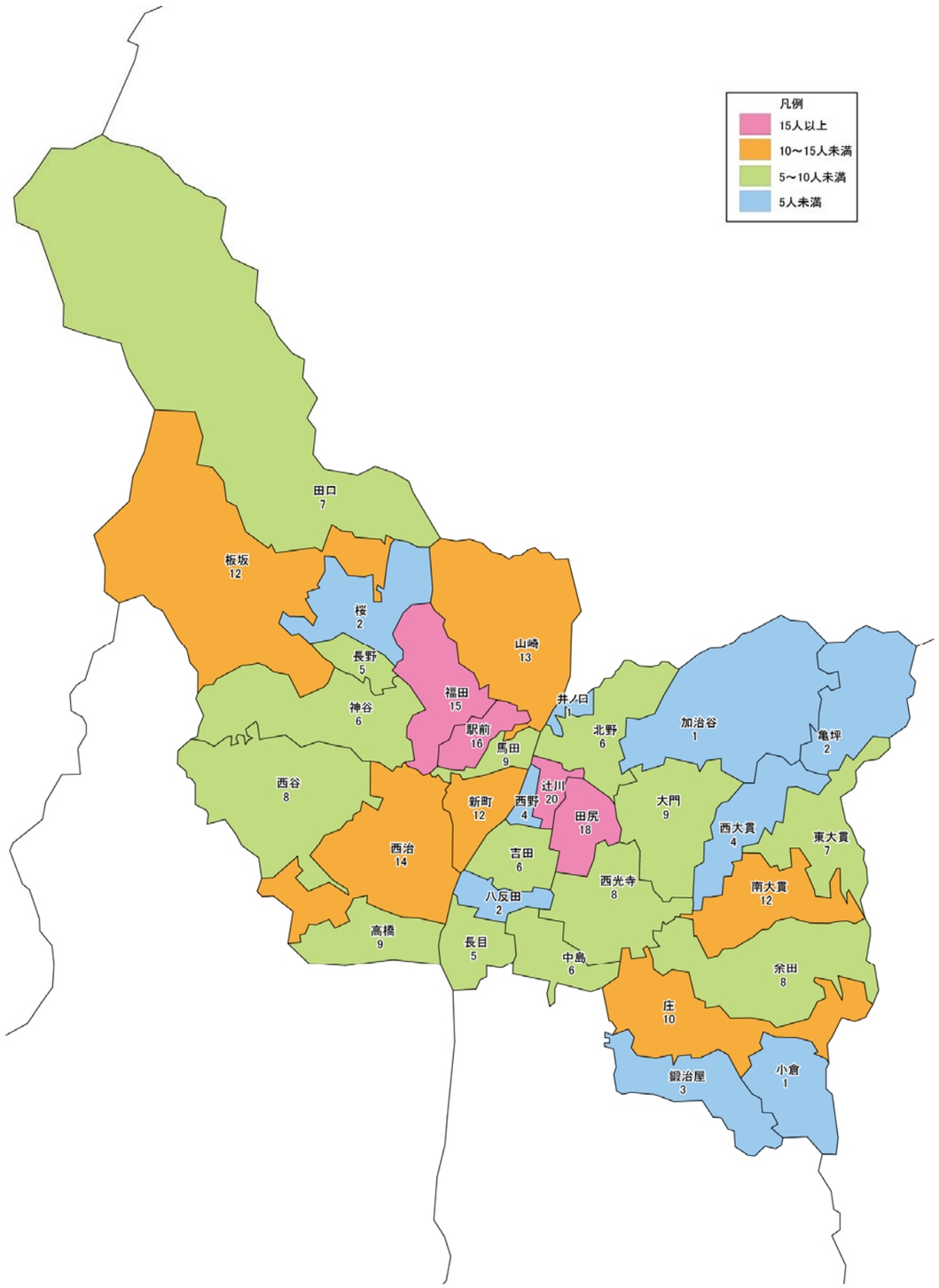


移動の地区別発生量（自宅からの出発）

地区		大字	自治会	需要の発生量（人/日）	【15歳以上人口に占める割合】
川東（計132）【1.4%】	田原地区（計87）【1.4%】	南田原（計31）【1.0%】	長目	5	1.5%
			中島	6	0.8%
			西光寺	8	0.8%
			八反田	2	0.6%
			吉田	6	1.9%
			西野	4	1.5%
		西田原（計45）【2.0%】	井ノ口	1	0.6%
			北野	6	2.5%
			辻川	20	2.2%
			田尻	18	2.0%
		東田原（計12）【1.0%】	大門	9	1.0%
			加治谷	1	0.5%
			亀坪	2	5.5%
	八千種地区（計45）【1.6%】	大貫（計23）【2.5%】	南大貫	12	3.5%
			西大貫	4	1.3%
			東大貫	7	2.5%
		八千種（計22）【1.2%】	余田	8	1.4%
			小倉	1	0.8%
			庄	10	1.5%
			鍛冶屋	3	0.7%
川西（計128）【1.6%】	福崎地区（計96）【1.5%】	福崎新（計12）【1.3%】	新町	12	1.3%
		馬田（計9）【1.0%】	馬田	9	1.0%
		山崎（計13）【1.2%】	山崎	13	1.2%
		福田（計31）【1.4%】	駅前	16	1.4%
			福田	15	1.4%
		西治（計22）【1.9%】	西谷	8	3.7%
			西治	14	1.5%
		高橋（計9）【3.4%】	高橋	9	3.4%
	高岡地区（計32）【2.5%】	高岡（計25）【2.5%】	板坂	12	2.8%
			桜	2	1.0%
			長野	5	2.3%
			神谷	6	3.2%
		田口（計7）【2.6%】	田口	7	2.6%
合計				260	1.5%

※【】内は、地区別 15 歳以上人口に占める需要量の割合
福崎町の 15 歳以上人口は 16,916 人（平成 22 年 7 月現在）

＜　福祉交通的需要の地区別発生量（自宅からの出発）　＞



町全域のどの路線にも大きな需要軸は見られない

▽

町全域にデマンド型交通の導入

（4 章参照）

（2）めざすべき公共交通網：公共交通的需要に対応

公共交通的需要＝「クルマを気軽に利用しづらく移動に困っている人」
または　「既に公共交通を利用している人」

公共交通的需要とは

「クルマを気軽に利用しづらく移動に困っている人」：1,520 人

・「免許なし」
　または
・「家にクルマなし」
　または
・「70 歳以上」

かつ

・移動する際に公共交通に関する問題を感じている人

または

既に公共交通を利用している人：429 人

計：1,748 人
この内、1 日当たり 749 人が移動

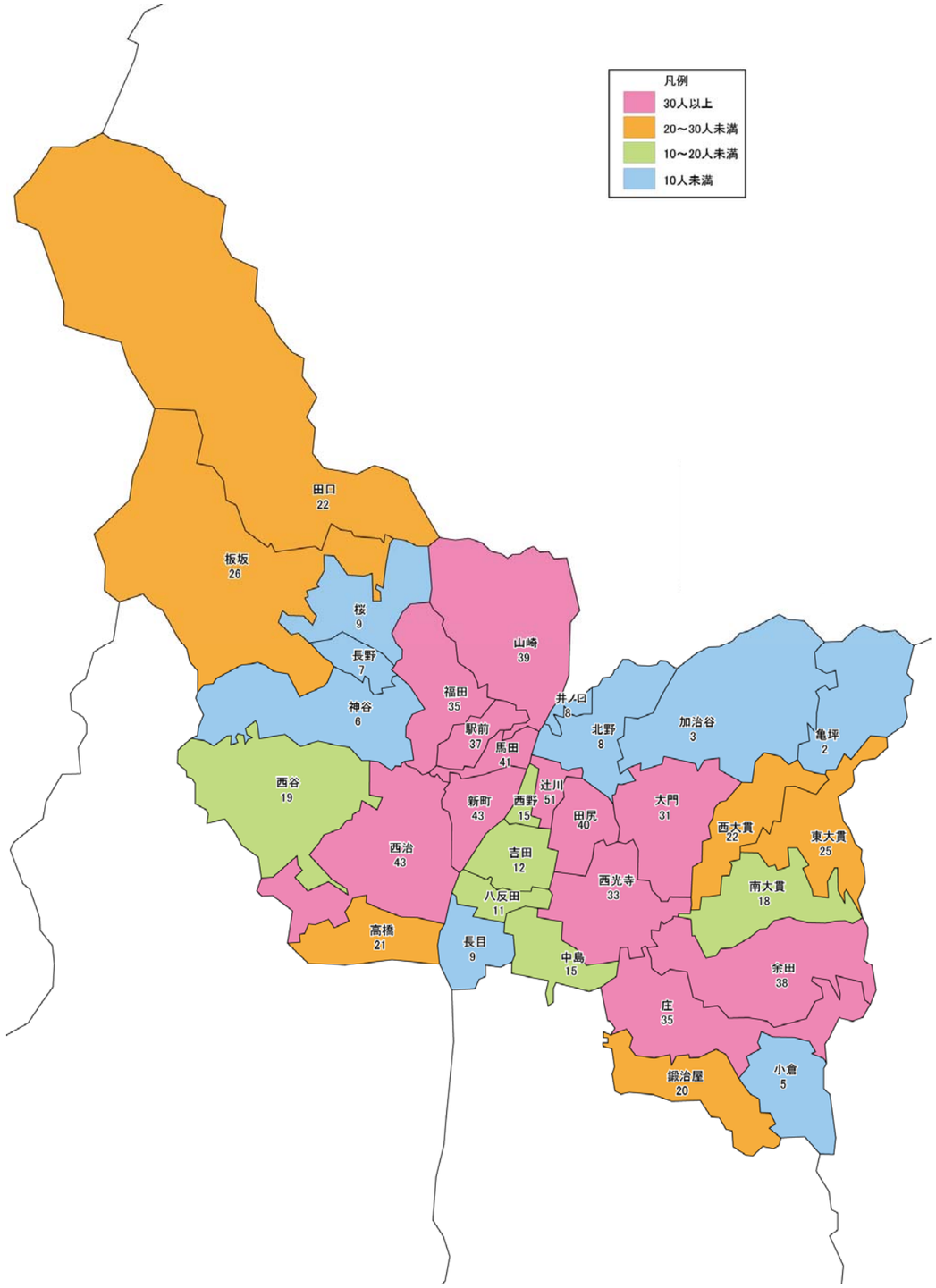
自宅からよく行く場所までのルートを集約

移動の地区別発生量（自宅からの出発）

地区		大字	自治会	需要の発生量（人/日）	【15歳以上人口に占める割合】
川東（計401）【4.4%】	田原地区（計238）【3.7%】	南田原（計95）【3.2%】	長目	9	3.1%
			中島	15	2.0%
			西光寺	33	3.2%
			八反田	11	3.8%
			吉田	12	3.5%
			西野	15	5.4%
		西田原（計107）【4.6%】	井ノ口	8	3.4%
			北野	8	3.2%
			辻川	51	5.7%
			田尻	40	4.3%
		東田原（計36）【3.2%】	大門	31	3.5%
			加治谷	3	1.3%
			亀坪	2	7.9%
	八千種地区（計163）【6.0%】	大貫（計65）【7.2%】	南大貫	18	5.5%
			西大貫	22	7.3%
			東大貫	25	9.3%
		八千種（計98）【5.4%】	余田	38	6.9%
			小倉	5	4.1%
			庄	35	5.0%
			鍛治屋	20	4.7%
川西（計348）【4.4%】	福崎地区（計278）【4.2%】	福崎新（計43）【4.7%】	新町	43	4.7%
		馬田（計41）【4.7%】	馬田	41	4.7%
		山崎（計39）【3.7%】	山崎	39	3.7%
		福田（計72）【3.1%】	駅前	37	3.2%
			福田	35	3.1%
		西治（計62）【5.2%】	西谷	19	8.7%
			西治	43	4.5%
		高橋（計21）【7.9%】	高橋	21	7.9%
	高岡地区（計70）【5.6%】	高岡（計48）【4.8%】	板坂	26	6.1%
			桜	9	5.4%
			長野	7	3.1%
			神谷	6	3.2%
		田口（計22）【8.4%】	田口	22	8.4%
合計				749	4.4%

※【】内は、地区別 15 歳以上人口に占める需要量の割合
福崎町の 15 歳以上人口は 16,916 人（平成 22 年 7 月現在）

＜　公共交通的需要の地区別発生量（自宅からの出発）　＞



・駅から役場付近及び西田原地区に需要軸が形成
・その他の地域は大きな需要軸は見られない

▽

・中心市街地を巡回する定時定路線型交通の導入
・全域のデマンド型交通の継続

（4 章参照）

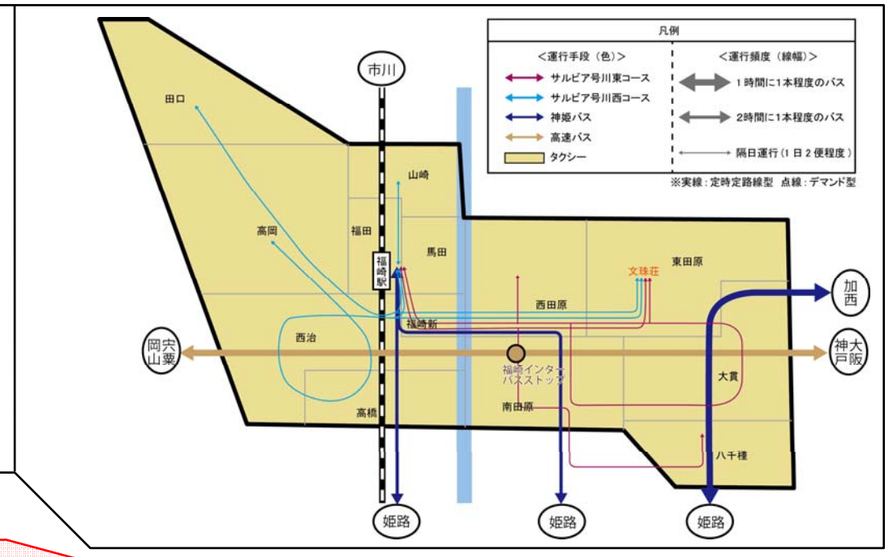
4. 公共交通網の再編方針案

当面の再編案としては、「高齢者でクルマを利用できなく移動に困っている人」に対応した再編が最も重要と考え、町民アンケート調査結果から「高齢者でクルマを利用できなく移動に困っている人」をベースにした福祉交通的需要を分析した結果や町民意見を踏まえ、サルビア号からデマンド型交通に再編する方針案を定めました。なお、このデマンド型交通が、福崎町民にとって利用しやすい交通であるかを検証するため、まずは、現況のサルビア号とデマンド型交通を比較検証するための実験運行を行います。

当面の再編案実施後は、連携した PR 活動等により公共交通利用者数の増加を促進し、それぞれのサービスレベル向上を図るとともに、福崎コミュニティ交通として、デマンド型交通以外に中心市街地を巡回する定時定路線型交通の導入をめざします。

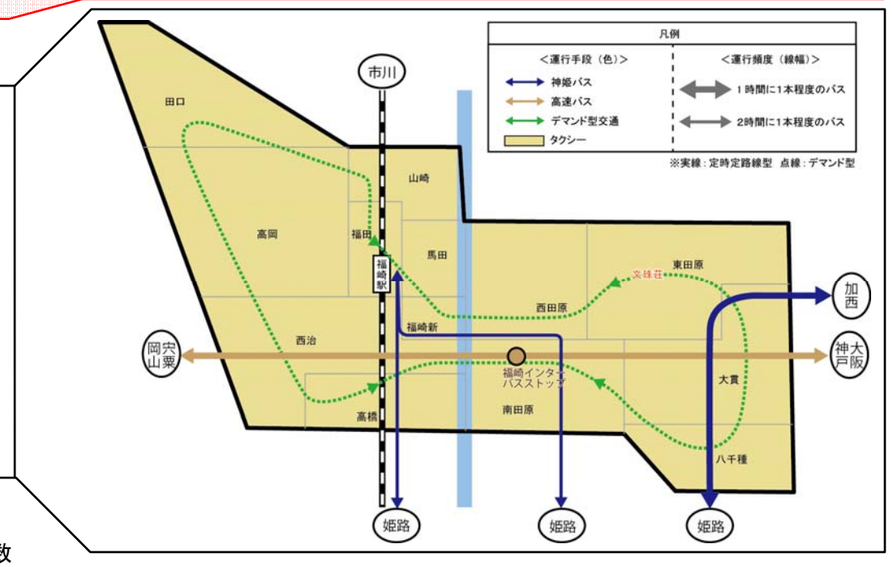
	鉄道	バス		福崎コミュニティ交通	タクシー
現況	JR 播但線	高速バス	路線バス	サルビア号	タクシー
実験運行案	—	—	—	サルビア号と デマンド型交通を 運行し比較検証	—
当面の再編案 公共交通利用者数の増加を促進	JR 播但線	高速バス	路線バス	デマンド型交通	タクシー
めざすべき 公共交通網	JR 播但線 (サービスレベルの向上)	高速バス (サービスレベルの向上)	路線バス (サービスレベルの向上)	デマンド型交通と、 中心市街地を巡回する定時定路線型交通	タクシー
役割	町外との交流を支える基幹軸			町内における日常生活に必要な移動を支える役割	その他の公共交通では対応できない需要への対応

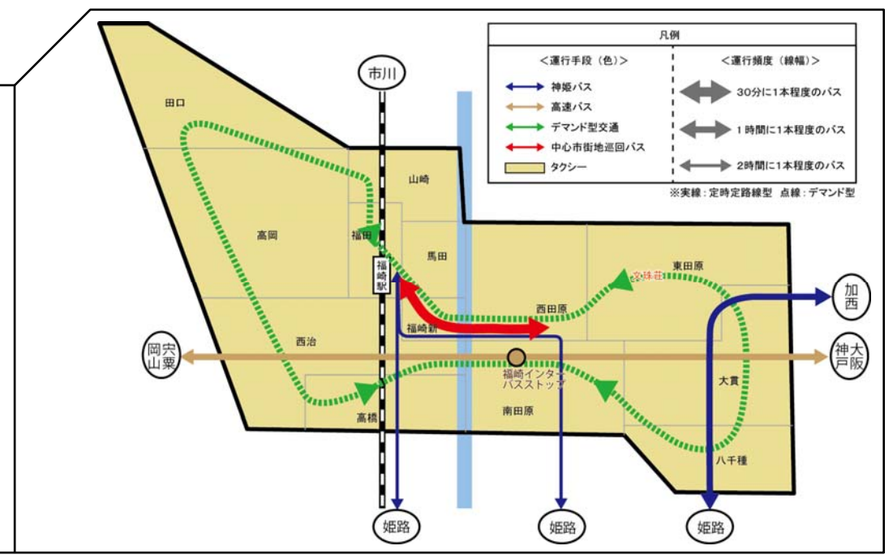
現況



実験運行案
（資料 3 参照）

当面の再編案



公共交通利用者数
の増加を促進

めざすべき公共交通網