



「地域に合った移動の仕組みづくり」プロジェクト

お困りごとの処方箋

【詳細事例 2】

兵庫県福崎町

タクシー事業者「ふくひめ号」



発行元：一般財団法人 トヨタ・モビリティ基金

TOYOTA
mobility
FOUNDATION

「移動の仕組みづくり」に取り組む中で出てくる困りごとへの「処方箋」を、
「地域に合った移動の仕組みづくり」助成事業の助成対象団体（西日本）を
伴走支援いただいた一般社団法人グローバル交流推進機構にまとめていただきました。

はじめに、「処方箋」の背景となる事例の内容をご紹介します、

P11より事例を通じた「処方箋」をご紹介します。

これらの事例をそのまま皆様の取り組みに導入すれば成功するとは限りませんが、

困りごとを解決するヒントになればと思います。

サイトの「お困りごと」から「処方箋」を選択いただくと、

「お困りごと」への考え方や、詳細事例で取り上げた事例以外での助成事例をご覧ください。

詳細事例の紹介

- ☑ 地方自治体・地域団体・社会福祉法人など地域の団体が連携した取り組みです。
- ☑ 交通事業者が運行の役割を担う取り組みです。
- ☑ 対象となる利用者は特定せず、幅広い方が利用できる仕組みです。
- ☑ 運行エリア内、多数の目的地への利用が可能な仕組みです。

1 地域の現況（2020年）



面積	45.79km ²
人口	19,377人
人口増減率 (2015→2020)	-1.83%
人口密度	423.2人/km ²
高齢化率	28.1%

(いずれも「2020年度国勢調査」より)

2 既存公共交通（「ふくひめ号」以外）



現状(2022年9月)

JR西日本播但線	<p>【姫路/寺前方面】</p> <p>上下 83便(平日) / 79便(土休日)</p>
中国ハイウェイバス	<p>【大阪/津山方面】</p> <p>上下19便</p>
神姫バス	<p>【62系統（姫路－北条）】</p> <p>上下 13 便(平日) / 11便(土休日)</p> <p>【84系統（姫路－香呂－福崎駅前）】</p> <p>4 便</p> <p>【86系統（姫路－西光寺－福崎駅前）】</p> <p>8 便</p>
福崎町コミュニティバス 巡回バス「サルビア号」	<p>【まちなか便】</p> <p>8 便：まちなか便の運行がない夕方～夜間は、神戸医療福祉大学の通学バスを市町村有償運送として運行し利便性を確保</p> <p>【郊外便】</p> <p>10 便(平日) / 8 便(土曜)</p> <p>【郊外便（川東地区）】</p> <p>8 便(月水金土)：郊外便の一部は、市川町・加西市のコミュニティバスとの乗り入れ・接続</p>

3 「ふくひめ号」運行（取り組み）の実際



<p>運行路線</p>	<p>【通勤便A（JR福崎駅-福崎工業団地-JR溝口駅）】 上下2便（朝夕）</p> <p>【通勤便B（JR溝口駅-福崎工業団地）】 上下2便（朝夕）</p> <p>【連携便（文化センター・福崎駅-溝口ニュータウン-溝口駅-福崎工業団地-福崎駅・文化センター）】 6便</p>
<p>運行日時</p>	<p>月～土</p>
<p>利用料金</p>	<p>【1乗車】 200円（小学生100円）</p> <p>【回数券】 11枚綴り2,000円</p> <p>【定期券】</p> <p>一般：4,000円（1か月） / 20,000円（6か月） 学生・高齢者：2,000円（1か月） / 10,000円（6か月） 福祉対象者：1,000円（1か月） / 5,000円（6か月） 企業：5,000円（1か月） / 25,000円（6か月） 持参人式（企業内であれば1枚で誰でも利用可能）</p>
<p>運行形態</p>	<p>定時定路線（指定停留所を時刻表の時刻に従って運行）</p>

路線図は[福崎町ホームページ](#)を参照

4 制度上の位置づけ



乗合バス（道路運送法4条）

交通事業者（神崎交通株式会社）が運行主体となる。専用車両1台。運行に関する企画や補助は福崎町・姫路市が連携して行う。

5 取り組み主体



全体統括

兵庫県福崎町

運行事業者

神崎交通株式会社
(<http://www.kanzakikotsu.com/>)

福崎町に本社を置く、貸切バスを中心にタクシー等の営業を行う交通事業者

連携主体

兵庫県姫路市 / 福崎工業団地協議会 /
溝口ニュータウン自治会 / 神崎郡自立支援協議会

6 取り組みの経過



2019年

4月

- ・ 運行計画策定

～6月

- ・ 関係機関などとの調整

5月

- ・ 福崎工業団地協議会と意見交換

6月

- ・ 福崎町地域公共交通活性化協議会

- ・ 姫路市地域公共交通会議

7月

- ・ 「ふくひめ号」運行社会実験実施協議会設置

10月

- ・ 「ふくひめ号」社会実験運行開始(10/1～)

- ・ 工業団地協議会開催

12月

- ・ 「ふくひめ号」運行社会実験実施協議会

毎月

- ・ 溝口ニュータウン公共交通空白地・不便対策検討委員会

2020年

1月

- ・ 利用者アンケート実施

- ・ 福崎町地域公共交通活性化協議会

- ・ 「ふくひめ号」運行社会実験実施協議会

2月

- ・ 姫路市地域公共交通会議

3月

- ・ 福崎町地域公共交通活性化協議会

5月

- ・ 福崎工業団地協議会

6月

- ・ 福崎町地域公共交通活性化協議会

- ・ 姫路市地域公共交通会議

- ・ 「ふくひめ号」運行社会実験実施協議会

10月

- ・ 姫路支援学校キャリアガイダンス

12月

- ・ 利用者アンケート実施

- ・ 福崎町地域公共交通活性化協議会

- ・ 「ふくひめ号」運行社会実験協議会

毎月

- ・ 溝口ニュータウン公共交通空白地・不便対策検討委員会

2021年

2月

・姫路市地域公共交通会議

3月

・福崎町地域公共交通活性化協議会
・「ふくひめ号」運行社会実験協議会

4月

・「ふくひめ号」本格運行開始(4/1~)

10月

・姫路支援学校キャリアガイダンス

毎月

・溝口ニュータウン公共交通空白地・不便対策検討委員会

7 取り組みの状況



取り組み前の状況

福崎町では「都市計画のマスタープラン」「立地適正化計画」の中でも、地域公共交通を充実させていくことが重要であると捉えて政策を進めてきました。

特に「ふくひめ号」の取り組み以前からコミュニティバス「サルビア号」の運行にあたり、隣接する市川町や加西市などと行政間連携を行い、路線の乗り入れや接続など生活圏域に対応した取り組みが進められてきました。さらに、その連携は自治体間の枠を超え、神戸医療福祉大学の大学バスをコミュニティバスとして活用する取り組みも行われています。これらの活動が評価され、2019年度「地域公共交通優良団体国土交通大臣表彰」を受賞しています。

(<http://www.town.fukusaki.hyogo.jp/0000002750.html>)

福崎町と同様に「ふくひめ」号の運行エリアである姫路市香寺町中寺地区は、福崎町の市街地を中心とした生活圏域を共有している地域です。また、市町境界周辺には福崎町側に福崎工業団地（37社操業）や姫路市側に溝口ニュータウン（約400戸）などが立地しています。

福崎工業団地では立地企業の増加を受けて、駐車場不足や就業者の安定的確保、特に障がい者雇用の推進の観点から溝口駅・福崎駅からの通勤の足の確保が必要でした。

「ふくひめ号」運行以前にも、大型バスによる路線運行の実証実験（2016年）が行われたこともありましたが、福崎町内での路線完結を意図した福崎駅間の運行で、溝口駅（姫路市）への需要に対応できなかったことなどから継続運行には至りませんでした。

また、溝口ニュータウンにおいても高齢化により、特に生活施設の集中する福崎町中心部への生活の足の確保が必要とされていました。こちらも路線バスやオンデマンド交通が運行されていた時期がありましたが、姫路市内完結のルートでは福崎町中心部への移動ニーズに対応できず2011年ごろ廃止されています。

しかし、その後の高齢化の進展もあり、溝口ニュータウン内では自治会が「交通空白地解消委員会」を立ち上げ、移動に関するアンケート調査を実施するなどの動きもありました。

同じタイミングで、福崎町が隣接する福崎工業団地へのアクセスを図るためのバス運行を計画していたこともあり、生活圈域が福崎町と姫路市にまたがる地域の交通課題に対応するものであることから、姫路市との連携により「ふくひめ号」の運行に取り組まれることになりました。

｜ 取り組みの経過

「ふくひめ号」の運行にあたっては、長年福崎町の公共交通施策に関わってきた町の担当職員が中心となり、その経験を生かして運行事業者である神崎交通や連携先である姫路市との粘り強い協議を行い、姫路市・神崎交通・溝口ニュータウン自治会・福崎工業団地協議会・神崎郡自立支援協議会をメンバーとした社会実験実施協議会を設置、実際の運行に向けた協議が行われることになりました。

また、運行計画の策定にあたっては、運行経路・時間の実測などの必要な調査も福崎町の担当職員自ら行いました。

これらの運行計画の策定や協議、福崎町・姫路市双方の地域公共交通会議での合意形成を経て、2019年10月1日よりトヨタ・モビリティ基金の助成を運行経費として活用し、社会実験としての運行を開始しました。



「ふくひめ号」出発式の様子

社会実験期間中には沿線の溝口ニュータウン自治会や福崎工業団地協議会、神崎郡自立支援協議会などと連携し、姫路支援学校の生徒によるキャリアガイダンスの通勤手段として活用するなど、沿線や関係組織を巻き込んだ利用促進に取り組みました。

トヨタ・モビリティ基金の助成期間は2021年3月までであり、その後の本格運行にあたっての運行費用負担についても、クロスセクター効果の分析と国土交通省のフィーダー補助（地域内フィーダー系統確保維持国庫補助金）の導入を踏まえて連携先である姫路市と合意に達し、2021年4月より本格運行を開始しています。

8

お困りごとに対する「事例」「処方箋」



「ふくひめ号」の事例について「移動の仕組みづくり」における「お困りごと」に対応する形で「事例」「処方箋」としてまとめておりますのでご参照ください。

運転者の確保について

[事例](#) / [処方箋](#)

車両の確保や管理について

[事例](#) / [処方箋](#)

サービス内容(料金含む)の設定について

[事例](#) / [処方箋](#)

地域の多様な組織との連携について

[事例](#) / [処方箋](#)

コスト構造について

費用の妥当性・効果

[事例](#) / [処方箋](#)

利用者を増やすための方法について

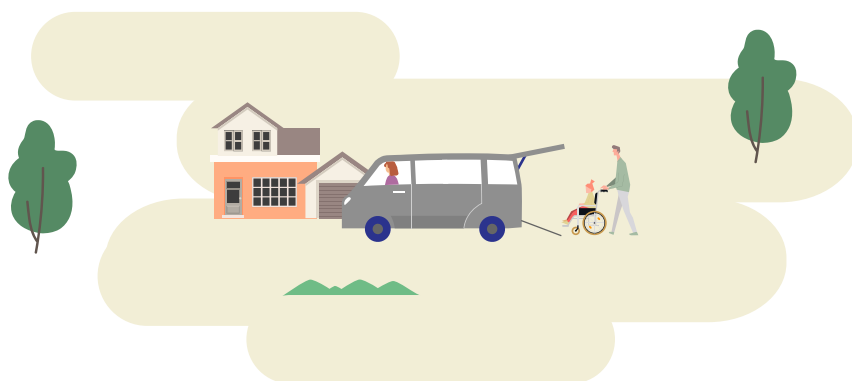
[事例](#) / [処方箋](#)



福崎町の取り組みに関するお問い合わせ先

福崎町役場 まちづくり課

☎ 0799-22-0560





処方箋



処方箋 1

運転者の確保について P.12



処方箋 2

車両の確保や管理について P.13



処方箋 3

サービス内容(料金含む)の設定について P.14



処方箋 4

地域の多様な組織との連携について P.16



処方箋 5

コスト構造(費用の妥当性・効果)について P.18



処方箋 6

利用者数を増やすための方法について P.22

処方箋1



運転者の確保について

「ふくひめ号」の運行は福崎町・姫路市が企画や費用負担をしていますが、実際の運行は委託ではなく神崎交通株式会社の事業として行われています。ドライバーについても神崎交通の社員がプロドライバー（二種免許保有者）として運行にあたっています。

交通事業者が運行を担うことによって、ドライバーの安全管理や雇用の確保という点で安定性が確保されるほか、事業者が行う他の運行事業（タクシー・貸切バス）などと人材を共通運用できるため、固定費用の共通化を図ることができます（[処方箋4：地域の多様な組織との連携について](#)）。

「ふくひめ号」では工業団地へのアクセスを担うため、朝夕のピーク時には所定の便に乗り切らないことも多く、その際の続行便の運行については神崎交通所属の他のドライバーと車両が運行を担当しています。この場合、事業者との運行契約にもよりますが、「ふくひめ号」の場合は追加で発生したドライバー人件費については精算する形を採用しています。

ただし、ピーク時には事業者内でドライバーを融通し合うことが難しくなる場合も考えられます。事業者へ運行をお願いする（委託も含めて）場合には、事業者の既存事業への影響なども含めて調整を行い、できるだけ事前に必要とされるドライバーの確保などを計画的に行っておく必要があります。

処方箋2



車両の確保や管理について

「ふくひめ号」は神崎交通株式会社によって運行されており、車両については「ふくひめ号」専用のラッピングを施したハイエース車両1台（定員：12名）で運行しています。この車両は神崎交通が5年間の契約でリースしており、その費用に関しては福崎町・姫路市からの運行補助が充当されています（[処方箋4：地域の多様な組織との連携について](#)）。

なお、車内については運賃箱や降車ボタンの設置など、路線バスとして運行が可能なように改造がなされ、高齢者の乗降に対応したステップも備えられています。

このように交通事業者が運行主体となることによって、車両管理もその他の所有車両と共通して行うことができ、保守点検による安全確保などの点で優位です。また、利用客数が定員を上回る際には、事業者が所有する他の車両を活用できるといったメリットもあります。



「ふくひめ号」使用車両（ハイエース12人利用可能/乗車時にステップが出て、乗車しやすくなっている）

実際に「ふくひめ号」では工業団地へのアクセスを担うため、朝夕のピーク時には所定の便に乗り切らない事態が発生することも多く、その際の続行便の運行については神崎交通所有の他のタクシー車両（最大3台）によって運行を行うことがあります。この場合、事業者との運行契約にもよりますが、「ふくひめ号」では、追加で発生した車両経費については精算する形を採用しています。

このような場合、車両の大型化が検討されることも多いですが、利用者が比較的少ない時間帯の利用状況や車両サイズ変更によるルート変更など検討するべき点も多く、車両取得コストや経常的な運行費用を勘案して決める必要があります（[処方箋1：運転者の確保について](#)）。

処方箋3



サービス内容(料金含む)の設定について

「ふくひめ号」は定時定路線（あらかじめ定まった停留所を定まった時刻で結ぶ）で運行されており、沿線の交通需要を効率的にまとめて運ぶには適した仕組みです。一方で時間帯などで異なるニーズを拾い上げるには、計画時点において路線のダイヤや停留所の配置を工夫することが重要であると言えます（[処方箋6：利用者数を増やすための方法について](#)）。

「ふくひめ号」は運行企画時点から、社会実験実施協議会に沿線の溝口ニュータウン自治会や福崎工業団地協議会、神崎郡自立支援協議会（工業団地での研修実施）など、想定される利用者の代表が参画しており、その意見に対応する形でサービスの設計を行うことができました。

また、溝口ニュータウンや福崎工業団地では過去にも、路線バスやコミュニティバス、オンデマンド交通の運行が実証的に行われていました。しかし、福崎工業団地の実証運行（2016年）では福崎町内の福崎駅へのアクセスに特化していたことが、溝口駅（姫路市）を最寄り駅とする移動需要と合致しませんでした。また、住民の多くが福崎市街地を生活圏とする溝口ニュータウン（姫路市）の住民も、姫路市域内で完結するコミュニティバスの運行はニーズと合致せず継続的な運行が難しくなったという経緯がありました。まさに行政境界で分断された運行という「失敗の経験」が、「ふくひめ号」のサービス設計において重要な糧になったと言えます。

実際のダイヤでは「ふくひめ号」の沿線地域は、福崎町と姫路市をまたぐ福崎工業団地と溝口ニュータウンをはじめとした住宅地、福崎町の中心部で構成されており、時間帯によって異なる需要に対応する必要があります。朝夕の6便については、「通勤便」として溝口ニュータウン・福崎工業団地と福崎駅・溝口駅間の通勤輸送に重点を置いたダイヤとなっており、それ以外の日中の6便については買い物や通院といった地域住民の生活活動に必要な福崎町の中心部への移動に重点を置いたダイヤとなっています。こうした柔軟なダイヤとルートの設定が「ふくひめ号」の特徴です。

また、路線においても近隣病院とのアクセスへの要望が高かったこともあり、病院を通る神姫バスとの接続（宮脇口バス停）を図るなど、広域的な利用も想定しており乗継利用も確認されています。

これらのダイヤは「ふくひめ号」の運行企画を担当している福崎町の担当職員が、JR播但線との接続時間や工業団地内企業の始業時間などを考慮しながら、実際のルートを走行し実測して作成したものです。ダイヤや路線の詳細については[福崎町公共交通案内ホームページ](#)をご参照ください。

また、料金については1乗車200円（小学生100円）で設定されており、キャッシュレスでの支払いにも対応しています。福祉対象者については当初200円としていたものの、社会参加の促進のため100円に引き下げています。また、回数券や定期券も細かく設定されており、通勤利用にも対応しています。特に企業用定期については、持参人式（利用時に所持していれば誰でも利用可能）とすることで、企業の営業活動や研修生の通勤などにも利用しやすいことなどから利用促進にも役立っていると言えます。特に高齢者を中心とした住民利用にその主眼を置くことが多いコミュニティバスにおいて、企業向けの設定は特筆すべき点です。

「ふくひめ号」の運行内容・料金について

運行路線		通勤便 A (JR 福崎駅 - 福崎工業団地 - JR 溝口駅)	上下朝夕 4 便
		通勤便 B (JR 溝口駅 - 福崎工業団地)	上下朝夕 2 便
		連携便 (文化センター・福崎駅 - 溝口ニュータウン - 溝口駅 - 福崎工業団地 - 福崎駅・文化センター)	6 便
運行日		月～土	
料金	1 乗車	200 円 (小学生・福祉対象者 100 円)	
	回数券	回数券 11 枚綴り 2,000 円	
	定期券	一般 4,000 円 (1 か月) 20,000 円 (6 か月)	
		学生・高齢者 2,000 円 (1 か月) 10,000 円 (6 か月)	
		福祉対象者 1,000 円 (1 か月) 5,000 円 (6 か月)	
企業 5,000 円 (1 か月) 25,000 円 (6 か月) ※持参人式			

※持参人式：利用時に定期券を持っていれば、利用可能／記名人式：定期券の券面に記入された記名者のみ利用可能

処方箋4



地域の多様な組織との連携について

「ふくひめ号」の運行は、福崎町が抱えていた福崎工業団地へのアクセスの課題と溝口ニュータウン自治会（姫路市）が抱えていた住民の移動手段確保の課題が市町境を越えてつながり構想されたものです。行政境界をまたぐ課題に対して日常的に意見交換をしていたことの賜物と言えます。

また、福崎工業団地では以前行われていたコミュニティバスの実証運行（2016年）終了後、姫路支援学校の生徒への研修の足の確保が課題となっていたことも福崎工業団地協議会との協議で明らかとなりました。

これらの沿線地域の課題意識が福崎町の担当職員の熱意を基点につながりました。実際の運行に向けては姫路市や運行事業者である神崎交通とも粘り強い協議を行い、社会実験実施協議会を設立し運行に向けた路線やダイヤ、料金制度の検討を進めて行くことになりました。

特に運行事業者である神崎交通に対しては、福崎町の担当職員が熱意を持って、100回以上の協議を重ねることで「ふくひめ号」運行に対する理解が深まり、運行事業者としての協力を得ることができました。（[処方箋3：サービス内容（料金含む）について](#)）。

この社会実験実施協議会には主体となる福崎町・姫路市・神崎交通だけではなく、溝口ニュータウン自治会、福崎工業団地協議会、神崎郡自立支援協議会なども従業員確保や障がい者就業支援の観点から参画しています。行政主体の取り組みでありながらも、沿線の住民や事業者も運行の趣旨に賛同し主体的な役割を担っています（[処方箋6：利用者数を増やすための方法について](#)）。

実際の運行を実現するにあたり、福崎町と姫路市の連携、特に費用負担については運行前にその合意形成を進めることは難しいため、トヨタ・モビリティ基金の助成を活用し実証運行を行うことによって、その効果を明らかにしつつ並行して費用負担の議論を進めていきました。特に姫路市の公共交通に対する補助基準と福崎町の補助基準が異なることなど、その合意形成に向けては広域連携特有の課題がありました。

その議論の際に重要になったのが、下記の2点です。

- ① 「ふくひめ号」運行による行政分野の代替費用（クロスセクター効果）の算出の結果、「ふくひめ号」運行に必要な行政支出（約980万円）と運行がなかった場合に必要となる多様な行政分野からの行政支出（分野別代替費用：約1,300万円）を比較し、「ふくひめ号」への財政支出が適切なものであることが説明された。
- ② 神姫バス路線との接続を重視したダイヤ設計など、国の地域内フィーダー系統確保維持国庫補助金（地域間幹線にアクセスする路線などが対象）が得られる形に工夫することで福崎町・姫路市双方の公費負担を軽減した。

これらの結果、最終的に利用者負担額と国からの補助額を差し引いた運行経費を福崎町・姫路市双方が折半（50%ずつ負担）する形で費用負担を行うことで合意しました（[処方箋5：コスト構造（費用の妥当性・効果）について](#)）。

また、立地企業で組織する福崎工業団地協議会や溝口ニュータウン自治会、神崎郡自立支援協議会が参画する「社会実験実施協議会」の場で、路線や停留所の設定や利用促進施策などに関する合意形成や施策の実施を進めました（[処方箋6：利用者数を増やすための方法について](#)）。

そのひとつの形として、姫路支援学校の生徒によるキャリアガイダンスの際の交通手段としての「ふくひめ号」の利用も実現しています。

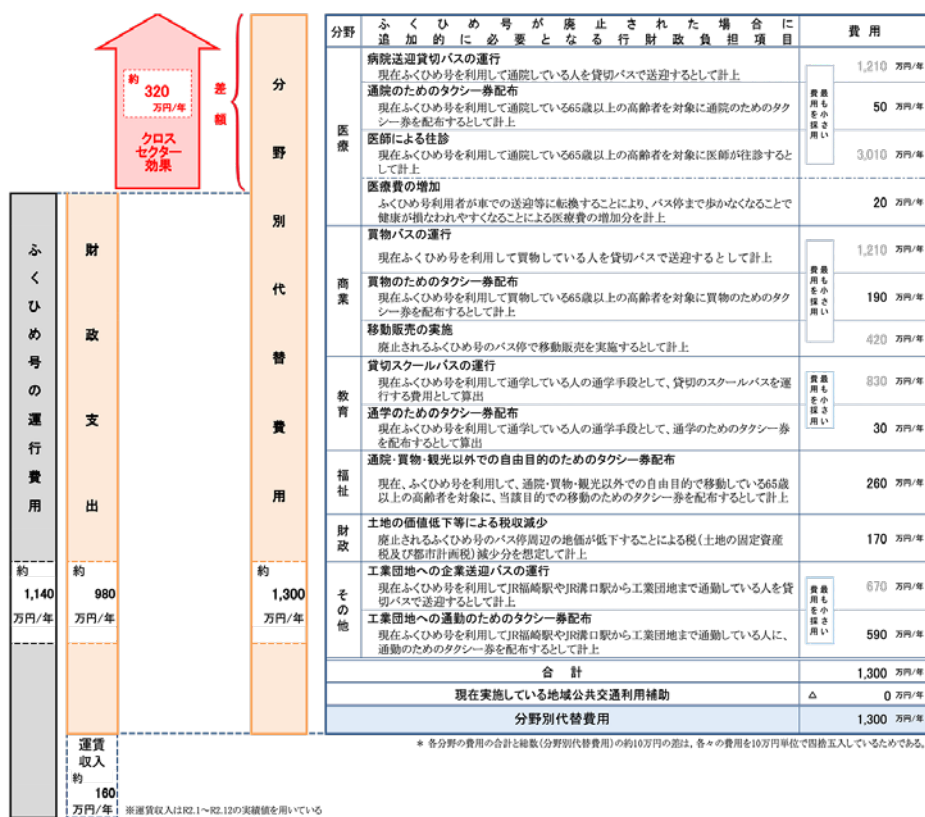
処方箋5



コスト構造（費用の妥当性・効果）について

まず福崎町と姫路市の運行費用負担について合意形成が必要であったことから、特にその費用の妥当性を定量的に把握する必要がありました（[処方箋4：地域の多様な組織との連携について](#)）。

そこで、「ふくひめ号」運行による行政分野の代替費用（[クロスセクター効果](#)）の算出が行われ、「ふくひめ号」運行に必要な行政支出（約980万円）と運行がなかった場合に必要となる多様な行政分野からの行政支出（約1,300万円）を比較し、約320万円のクロスセクター効果が確認され、改めて「ふくひめ号」への財政支出が効果的なものであることが説明されました。



「ふくひめ号」運行に関するクロスセクター効果算出結果

費用の縮減という観点では神姫バス路線との接続を重視したダイヤ設計など、国の地域内フィーダー系統確保維持国庫補助金（幹線にアクセスする路線などが対象）が得られる形に工夫することで福崎町・姫路市双方の公費負担を軽減しました（[処方箋4：地域の多様な組織との連携について](#)）。

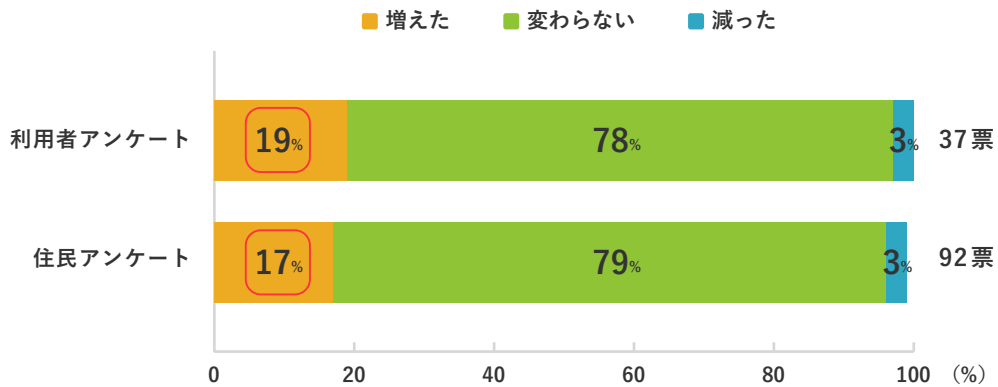
また、平日と比較して利用が低調であった土曜日の運行は2022年度より休止しています。

利用者数は運行開始当初（2019年10月）の年間763人から年間1,948人（2022年7月）と約3倍に増加しています。この利用者増加により2021年度の利用者数は14,590人と、コロナ禍の中でも当初の需要予測を超えました。その結果、2021年度の一人当たり財政支出は555円で福崎町負担分に限定すると220円と低廉に抑えられています（[処方箋6：利用者数を増やすための方法について](#)）。

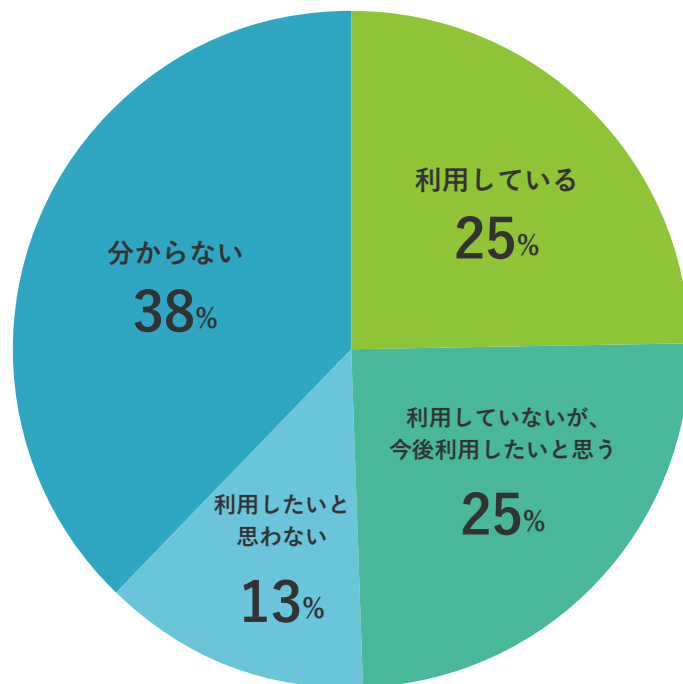
2021年度のふくひめ号の運行経費の実際（事務費除く）	
利用者負担（運賃）	2,266,742円
フィーダー系統補助（国負担） ※2021/4/1～2021/9/30	1,680,000円
福崎町負担	3,213,270円
姫路市負担	3,213,269円
合計	10,373,281円

（福崎町提供資料より作成）

また、利用者アンケートにて利用者の19%が「ふくひめ号」の運行によって外出回数が増えたと回答し、住民の外出促進にも役立っています。また、沿線企業を対象としたアンケートでも「現状利用している」または「今後利用したい」との回答が半数を占め、企業活動の活性化にも寄与する取組であると言えます。



「ふくひめ号」利用者・住民アンケート（2020年12月）による「ふくひめ号」運行による外出促進の効果



「ふくひめ号」沿線企業アンケート（2020年12月）による「ふくひめ号」利用状況の現況（n=17）

加えて定量的な効果以外にも、障がい者雇用の観点から行われている姫路支援学校の生徒に対するキャリアガイダンス（福崎工業団地）では、その通勤手段として「ふくひめ号」が利用されています（[処方箋4：地域の多様な組織との連携について](#)）。

公共交通である「ふくひめ号」を利用することで、就業機会確保のみならず社会生活全般における自立性の涵養にも役立つことから継続して取り組まれています。障がいを持つ人も職場の一員として勤務できることで、自立支援はもちろんのこと多様な視点が存在する職場環境の創出につながっているとの声が協力企業からも寄せられており、障がい者雇用の達成率も当初の目標を上回っています。



左：「ふくひめ号」乗車シーン / 右：姫路支援学校のキャリアガイダンスの様子（福崎工業団地）

処方箋6



利用者数を増やすための方法について

「ふくひめ」号では、時間帯によるニーズの差異やJR線や神姫バスといった他の交通機関との接続性を考慮したダイヤや路線、料金設定を工夫しており、運行開始後も工業団地の立地企業の終業時間に合わせたダイヤ改正や姫路市船津地区への経路変更を行うなど利便性向上の取り組みを続けています（[処方箋3：サービス内容（料金含む）の設定について](#)）。

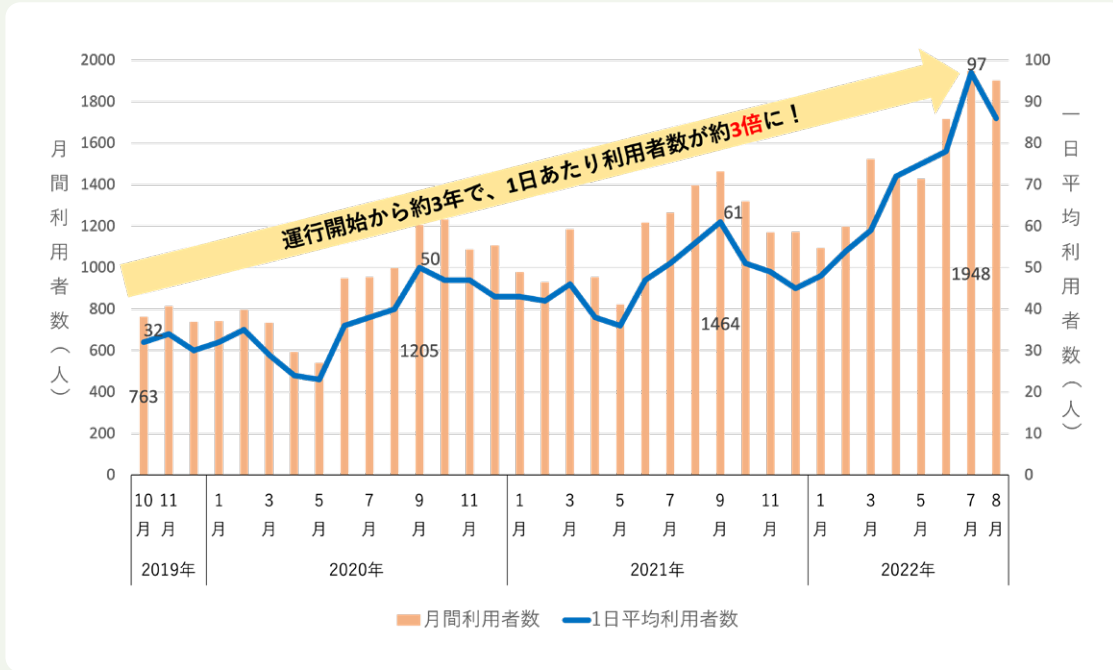
また、運行に関わる行政や事業者だけでなく、沿線の溝口ニュータウン自治会や福崎工業団地協議会の利用促進への主体的な取り組みも重要です（[処方箋4：地域の多様な組織との連携について](#)）。

具体的な利用促進策として、工業団地への立地企業に向けた「企業定期」（企業で購入することで、その社員などが自由に使える持参人式の定期券）の販売や溝口ニュータウン自治会の住民向けの回数券の販売などの施策が利用者増加に貢献しています。特に福崎工業団地への通勤者のうち16名（当初の目標は10名）が定期券を購入し、「ふくひめ号」で通勤しています（[処方箋5：コスト構造（費用の妥当性・効果）について](#)）。

溝口ニュータウン自治会でも、無料の回数券配布と合わせて住民への説明会を行いました。説明会をきっかけに日常生活での利用を始めた利用者もおられて、さらに「ふくひめ号」を利用した町内施設へのツアーの企画など、利用機会の創出を行い特に通勤需要が減少する土曜日や昼間時間帯の利用促進に向けて取り組んでいます。

このような連携による取り組みの結果、「ふくひめ号」の利用者数は新型コロナウイルス感染症の影響を受けながらも増加し、運行開始当初（2019年10月）の月間763人から月間1,948人（2022年7月）と約3倍に増加しています。

今後は、溝口ニュータウン以外の沿線自治会や福崎町内・姫路市内の様々な事業所にも利用促進の輪が広がることによって、ふくひめ号が地域にとって欠かせない交通手段であることがさらに認知され、安定的に運行されていくことが期待されます。



「ふくひめ号」利用者数の推移（2019年10月～2022年8月）

（福崎町提供資料より作成）