

高砂市地域公共交通計画 (案)

令和8年(2026年)3月

目次

第1章 計画の概要	1
1-1 計画策定の背景と目的	1
1-2 計画区域	2
1-3 計画期間	2
1-4 高砂市内の地域公共交通の概要	3
1-5 計画の位置づけ	4
第2章 高砂市の現状と課題	10
2-1 高砂市の現況	10
2-2 公共交通を取巻く現状	16
2-3 地域公共交通の運行状況・利用実態	17
2-4 地域公共交通の現状のまとめと課題	28
第3章 持続可能な地域公共交通の実現に向けた方策	30
3-1 計画の基本理念	30
3-2 計画の基本方針・目標	31
3-3 地域公共交通ネットワークの将来イメージ	32
3-4 補助対象系統の地域公共交通の位置づけと役割	34
3-5 各交通モードの方針	36
第4章 目標を達成するための実施事業	37
4-1 事業体系	37
4-2 事業スケジュール	38
4-3 事業内容・事業主体	39
4-3-1 便利で人にやさしい公共交通のネットワークを形成する	39
4-3-2 みんなで公共交通を使って支える	48
4-3-3 持続可能な体制や仕組みをつくる	54
4-4 計画の評価指標	62
第5章 計画の推進体制	67
5-1 計画の推進体制	67
5-2 事業進捗の評価方法	68

第1章 計画の概要

1-1 計画策定の背景と目的

(1) 背景

我が国における地域公共交通を取巻く状況は、人口減少や高齢化社会、新型コロナウイルス感染症の流行を通じた在宅勤務等、新しい生活様式の定着により、公共交通利用者の減少、また、交通事業者の乗務員不足、燃料費高騰等による運行経費の増大というように、厳しさを増しています。一方で、日々の暮らしの中で移動することは欠かせません。また、今後ますます深刻化する人口減少と、高齢化に伴う運転免許返納の増加も踏まえると、地域公共交通はとても重要な役割を担います。

このような状況の中、国における「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」(以下、「地域交通法」という。)では、令和2年11月に自治体と交通事業者の連携のもと「地域における輸送資源の総動員」による「地域公共交通計画」策定の努力義務化及び、最新技術等を活用した既存の公共交通サービスの改善・充実の促進が示されました。また、令和5年10月には、行政、交通事業者、地域の主体等、あらゆる地域の関係者との連携・協働＝「共創」を通じた、利便性・持続可能性・生産性の高い地域公共交通ネットワークの再構築＝「リ・デザイン」の必要性が提唱されました。

(2) 目的

高砂市においても、将来にわたって地域の活力を維持していくには、人々の暮らしや活動を支える地域公共交通ネットワークの形成とそのサービスの維持が不可欠です。

しかしながら、高砂市は全国的な問題とともに、市民の多くが自家用車に依存した生活スタイルが定着している状況、また、平坦な地形で自転車の利用が比較的多い特徴があり、地域公共交通を取巻く状況は深刻です。

持続可能な効率的かつ効果的な地域公共交通ネットワークとそのサービスを実現するためには、地域公共交通に関わる各関係者、つまりは、そのサービスを提供する交通事業者、そして市をはじめとした行政等の関係者、利用する地域住民が将来における高砂市の地域公共交通の在り方や方向性を理解し、お互いを支え合い、地域公共交通政策に取り組んでいくことが必要となります。

そこで、高砂市民、交通事業者、行政が連携し、持続的な公共交通サービスの提供を目指す「地域公共交通のマスタープラン」を明確にすることを目的とし、「地域交通法(平成19年法律第59号)」に基づき、「高砂市地域公共交通計画」(以下、「本計画」という。)を策定します。

1-2 計画区域

本計画の計画区域は、高砂市全域を対象とします。鉄道や路線バスの市内外を連絡する路線を含みます。

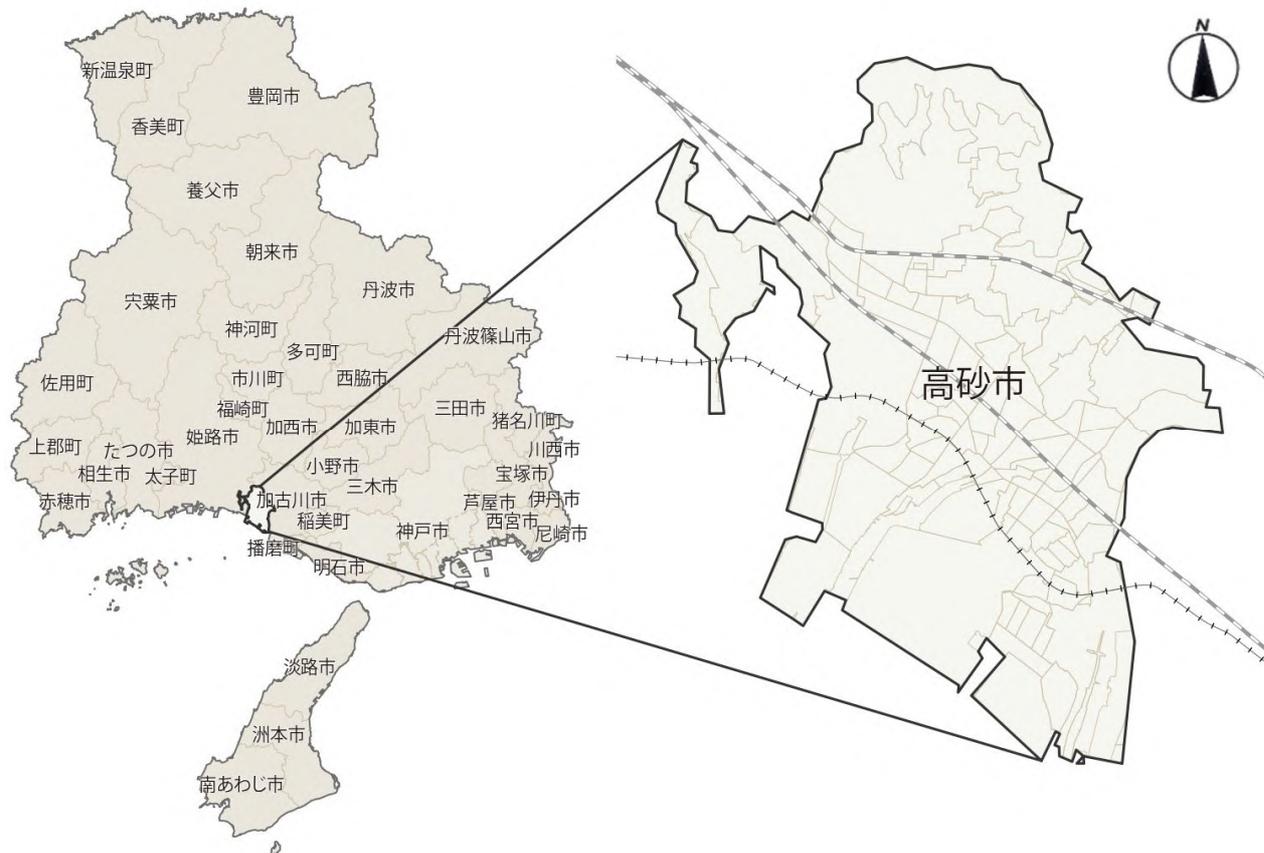


図1-1 計画区域

1-3 計画期間

本計画の計画期間は、令和8年度(2026年度)から令和17年度(2035年度)までの10年間とし、10年後には計画の評価、見直しを行います。また、おおむね5年後の中間時点において、施策等の評価・見直し時期を設けます。加えて、高砂市を取巻く社会の状況が大きく変わる等、必要に応じて見直しを図ります。

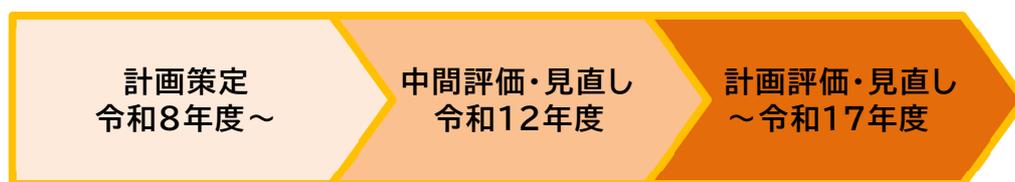
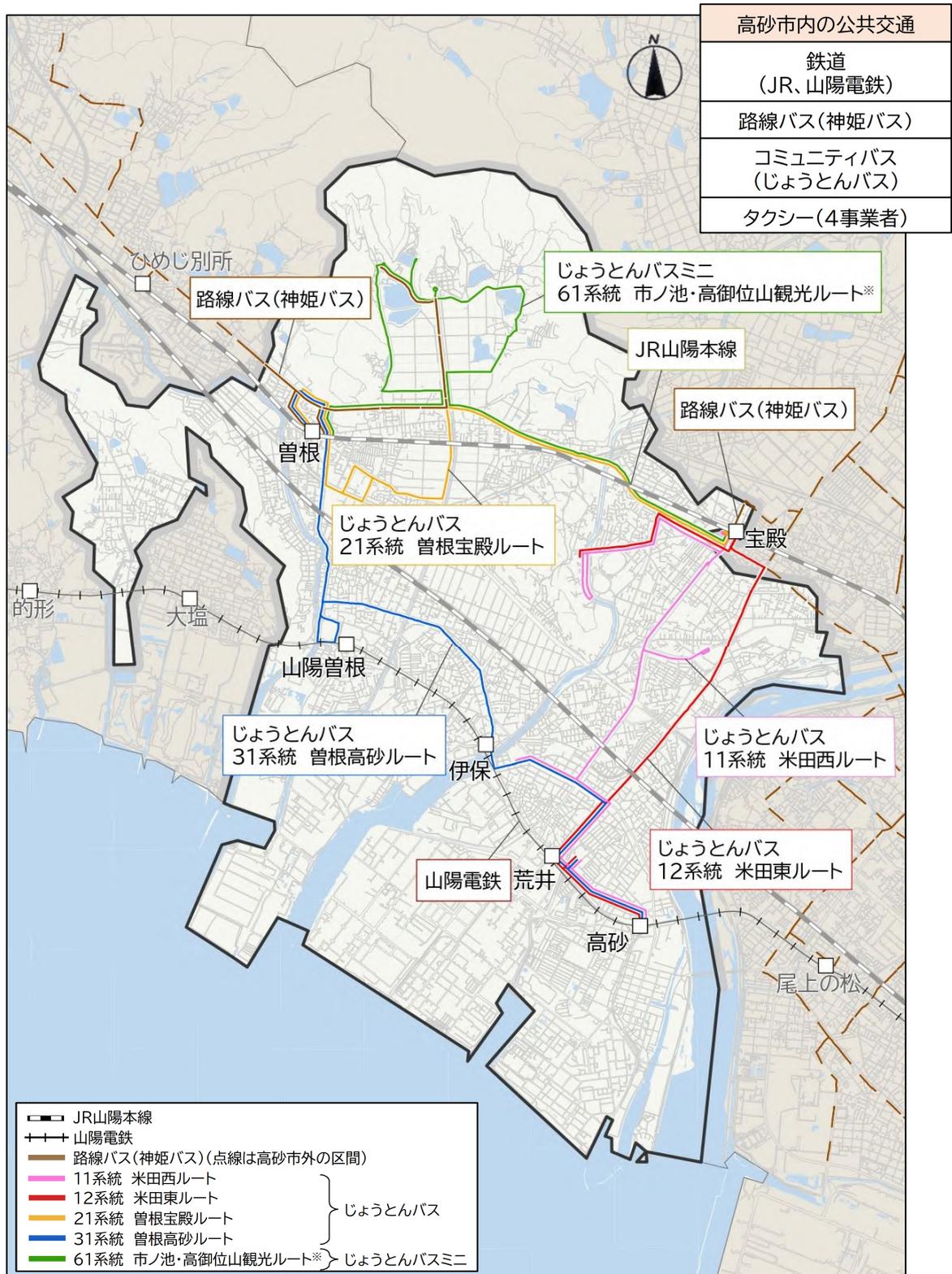


図1-2 計画期間

1-4 高砂市内の地域公共交通の概要

高砂市の地域公共交通は、東西を結ぶJR山陽本線、山陽電鉄が大量輸送を担っており、市内の駅や病院施設等の主要施設等をつなぐ路線バス(神姫バス)、コミュニティバス(じょうとんバス)が運行されています。また、タクシーによって、鉄道やバスでカバーできない需要に対応しています。



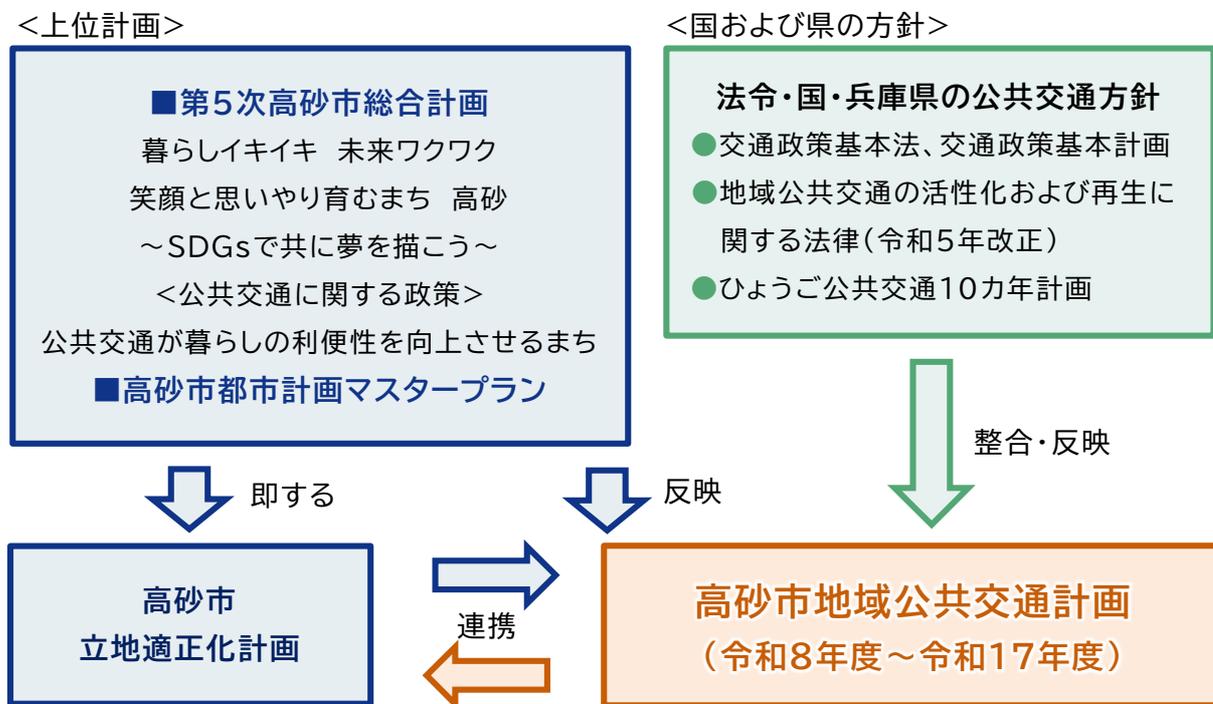
※じょうとんバス61系統 市ノ池・高御位山観光ルートは、令和5年8月より試験運行開始された系統

図1-3 高砂市の公共交通運行路線図

1-5 計画の位置づけ

(1) 計画の位置づけ

本計画は、将来の地域公共交通ネットワークの全体像を示すうえで、高砂市の上位関連計画、法令・国・兵庫県の地域公共交通方針との整合を図り、以下のように位置付けています。



国の地域公共交通活性化及び再生の促進に関する基本方針	基本方針は地域旅客運送サービスの持続可能な提供・確保に資する地域公共交通の活性化及び再生の推進のため、地域交通法に基づき定めたものです。 本計画は地域公共交通の活性化及び再生の意義、目標、計画の作成や、計画に定める事業に関する基本的な事項について、国の方針に準じて策定します。
ひょうご公共交通10カ年計画	10カ年計画は、兵庫県内の公共交通の維持・活性化を目指す計画であり、将来にわたり持続可能な公共交通ネットワークの形成のため、国、県、市町、交通事業者、県民等の関係者が連携・協働し、一体となって取り組むべき方針を示しています。 本計画は、県全体の計画を念頭に置きつつ、高砂市に関わる地域公共交通を対象に策定します。
第5次高砂市総合計画	高砂市総合計画は、将来における高砂市のあるべき姿と進むべき方向についての基本的な指針となる計画です。 本計画は、総合計画で定められた高砂市の将来像、基本理念、目標等を捉えた上で、策定します。
高砂市都市計画マスタープラン	都市計画マスタープランは、都市計画の観点における基本的な方針を長期的な視点にたって定めた計画です。 本計画は、マスタープランで定められた都市づくりのテーマ、理念、集約型都市構造を目指した将来都市構造を念頭に置き、策定します。
高砂市立地適正化計画	立地適正化計画は人口減少に伴う財政効率低下の抑制を図るために、市街地のスポンジ化等に対する施策をまとめたもので、都市機能施設の配置や公共交通ネットワークの見直しを検討し、高砂市の生活利便性の向上を図ることを目的とした計画です。 本計画は立地適正化計画と連携した計画として、集約型都市構造を実現するための基本理念、また、基本方針の1つである『鉄道路線間の連携を主軸とした公共交通網』、そして、定められた居住誘導区域・都市機能誘導区域から将来の都市構造をイメージしています。

図1-4 計画の位置づけ

(2) 国における「地域公共交通活性化及び再生の促進に関する基本方針」

「地域公共交通活性化及び再生の促進に関する基本方針」(以下、「国の基本方針」という。)は、地域交通法に基づき、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する、地域公共交通の活性化及び再生を推進するため、国が定めたものです。

国の基本方針には、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する、地域公共交通の活性化及び再生の意義、目標、計画の作成や、計画に定める事業に関する基本的な事項が定められています。

1) 国の基本方針の目標

地域公共交通の活性化及び再生に関する地域のニーズや課題は多種多様です。その中には、国民等の交通に対する需要が適切に充足されることが重要という交通政策基本法の基本理念を踏まえつつ、地方公共団体や民間の多様な主体との共創、地域経営における連携強化等を通じ、利便性・持続可能性・生産性の高い地域公共交通ネットワークへの「リ・デザイン」を進めることが喫緊の課題と提唱されています。また、昨今発展が進むAI・ICT等の新技術を活用したDX(デジタル・トランスフォーメーション)や公共交通分野の脱炭素化に向けた車両の電動化等のGX(グリーン・トランスフォーメーション)のように、公共交通分野における新しい取組みも進展しています。

地域公共交通計画について地域の関係者が総合的に検討し、その地域にとって最適かつ持続可能な公共交通のあり方について合意形成を図り、合意に基づき各主体が責任を持って、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に向けた取組を推進することが重要です。このため、次の目標を追求すべきとしています。

国の基本方針における目標

(1) 住民、来訪者の移動手段の確保

(2) 地域社会全体の価値向上

- ①コンパクトなまちづくりの実現
- ②まちのにぎわいの創出や健康増進
- ③観光振興施策との連携による人の交流の活発化
- ④地球温暖化対策をはじめとする環境問題への対応

(3) 安全・安心で質の高い運送サービスの提供等

- ①安全・安心な運送サービスの提供
- ②シームレスな運送サービスの提供
- ③定時性の確保、速達性の向上
- ④乗りたくなるサービスの提供

(4) 新たな技術やサービスの活用による利便性向上の促進

- ①新たな技術を活用した利用者の利便性向上
- ②新たなモビリティサービスを活用した利用者の利便性向上
- ③データの共有・利活用の促進

出典：地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針(令和5年総務省告示・国土交通省告示第2号)

2) 計画に定める基本的な方針を検討する際の留意点

地域公共交通に関するニーズや課題は多種多様であるため、地域の真のニーズやその地域の抱える問題を精査する上で検討を行う必要があるとされており、検討にあたっては持続可能な地域旅客運送サービスの提供を確保する観点から、次の点に留意することとしています。

国の基本方針における留意点(抜粋)

(1)まちづくり、観光振興等の地域戦略との一体性の確保

- ・立地適正化計画をはじめとするまちづくり、観光振興等の地域戦略と一体での検討が必要
- ・地域の実情に応じ、多様な運送サービスの導入、他分野との垣根を超えた連携と協働等を一体的に進めることが不可欠

(2)地域全体を見渡した地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保

- ・地域全体の公共交通をネットワークとして総合的に捉え、異なるモードや幹線・支線の役割分担も明確にし、交通機関相互の連携を十分に図る

(3)地域特性に応じた多様な交通サービスの組合せ

- ・地域特性に応じて、多様な交通手段を有機的に組み合わせ、地域の実情に応じ、最適な地域旅客運送サービスの持続可能な提供を確保する

(4)住民の協力を含む関係者の連携と協働

- ・住民が主体となって地域公共交通を考え、積極的・継続的関与を行うことが、地域公共交通の持続可能な確保の観点からも必要
- ・地域の多様な関係者が連携と協働を行い、分野の垣根を越えて地域における潜在的な輸送需要に的確に対応することが必要

出典：地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針(令和5年総務省告示・国土交通省告示第2号)

(3) 第5次高砂市総合計画の概要

高砂市総合計画は、将来における高砂市のあるべき姿と進むべき方向についての基本的な指針となる計画です。

●**将来像**:暮らしイキイキ 未来ワクワク 笑顔と思いやり育むまち 高砂

～SDGsで共に夢を描こう～

●**基本理念**:①誰一人取り残さない

②市民の命、財産を守る

③魅力的なまちをつくる

④持続可能なまちをつくる

●**基本目標**:

育み、認め合い、 元気に生きるまち 【共生】	すべての人が希望を持ちながら笑顔で健やかに育ち、すべての人がそれぞれの個性を認め合い、思いやり、健康に元気に生きていく地域を共に作りましょう
地域の魅力を共に 創る、活力あるまち 【共創】	行ってみたいワクワクする魅力ある場所に行くことができ、活力あるイキイキとした日常を安心して暮らせる、住みたいまちを共に考え、作りましょう
楽しく、つながり合い、 活躍するまち 【共感】	誰かを思いやり、つながりを大切に、誰もが楽しく笑顔でイキイキと活躍し、未来にワクワク、夢を感じるまちを共に作りましょう
もっと行政が寄り添う まち 【共治・共有】	市民の共有する財産でもある市役所職員や施設が、高砂市の将来像の実現に向けて、もっと効果的に機能するよう、共に取り組みましょう

(4) 高砂市都市計画マスタープランの概要

高砂市都市計画マスタープランは、都市計画の観点から長期的な視点にたつて、社会・経済情勢を踏まえるとともに、上位・関連計画との整合を図りながら、今後(概ね20年)の都市計画に関する基本的な方針を定める計画です。

●**都市づくりのテーマ**:歴史・文化が息づく活力と潤いのある街 高砂

～地域の魅力が光る人にやさしい都市づくり～

●**都市づくりの理念**:

人にやさしく快適に 暮らせるまち	地域の特性を踏まえ、適切な土地利用と計画的な都市施設の整備により、高砂市に暮らし活動するすべての人が安全で快適に過ごせる都市環境を目指します。
地域資源を活かした 活力と潤いあるまち	堀川周辺等の歴史的なまちなみ、十輪寺、生石神社等の歴史資源、ため池、河川、海等の水辺資源を保全・活用し、先人達が守り育ててきた歴史と文化の伝承を目指します。
みんなで創る魅力ある まち	市民・行政・企業等が適切な役割分担の下、相互に連携し魅力ある協働のまちづくりを目指します。

●将来都市構造：

「集約型都市構造」 山陽電鉄高砂駅周辺及び中島交差点周辺を都市交流拠点とし、また、鉄道駅周辺を地域交流拠点と位置づけ、それらの拠点間を道路網、公共交通等で結ぶことにより、連携強化を図った都市構造を目指します。

【将来都市構造図】



(5) 高砂市立地適正化計画の概要

高砂市立地適正化計画は、市街地のスポンジ化等に対する施策を取りまとめたものです。人口減少に伴う財政効率低下の抑制を図るとともに、都市機能施設の配置や公共交通ネットワークの見直しを検討することで、高砂市の生活利便性の向上を図ることを目的とした計画です。

●**基本理念**:「いつまでも暮らしやすい都市構造の維持・形成」

●**基本方針**:①住みやすさを活かして、全域的に空き家の再流通・建て替え及び優良な住宅の新築を促進

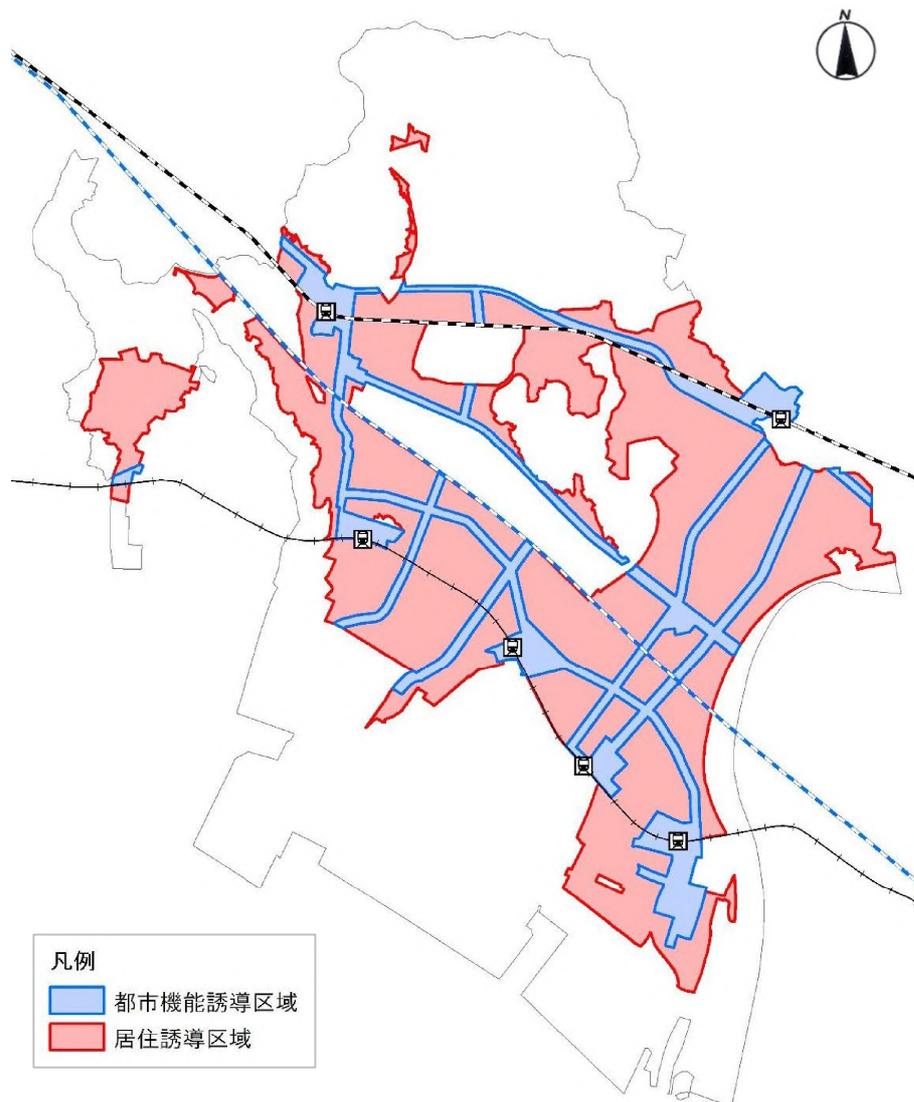
②市街地のスポンジ化対策により、インフラの使用効率を向上

③現在の生活利便性の維持・向上を図る

④鉄道路線間の連携を主軸とした公共交通網を目指す

●**居住誘導区域と都市機能誘導区域の設定**:

居住誘導区域	新規定住者を積極的に誘導するエリア
都市機能誘導区域	店舗や病院、福祉施設等といった特定の都市機能(誘導施設)を積極的に誘導することで、生活利便性の維持・向上を図るエリア



第2章 高砂市の現状と課題

2-1 高砂市の現況

(1) 市勢・地勢

高砂市は、兵庫県の中南部、播磨平野に位置し、北から東は加古川市、西は姫路市、南は瀬戸内海播磨灘に接しています。

高砂市は、市の東端を加古川の清流が南北に走り、その豊かな水利は優れた景観、肥沃な土地といった豊かな自然環境の根源となっています。また、社寺や史跡が多く、市内各神社で行われる秋祭り等の行事には多くの人々が訪れる観光地にもなっています。

(2) 人口状況

1) 人口推移および将来人口の見通し

令和2年における高砂市の人口は、89,932人、高齢化率は、29.2%であり、平成7年から人口減少・少子高齢化が続いています。

将来人口においては、令和32年には人口61,902人、高齢化率39.9%と推計されており、更なる人口減少・少子高齢化の進行が予測されています。令和2年と比べると、人口は約2万6千人の減少、高齢化率は10.7ポイント増加する見込みが示されています。

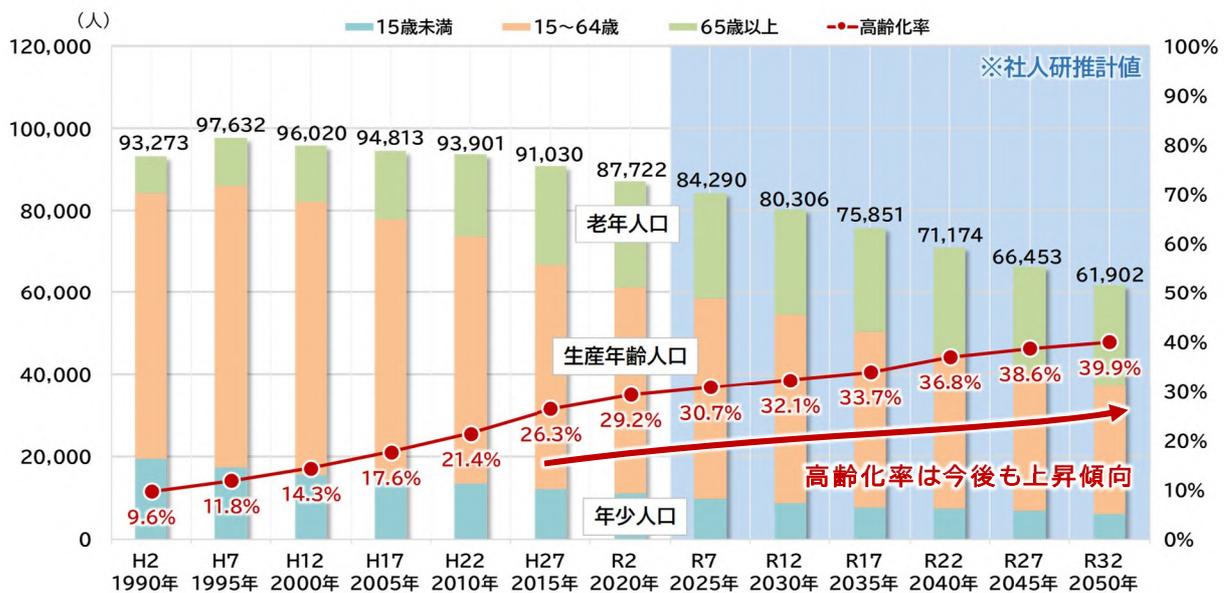


図2-1 高砂市の年齢階層別人口と高齢化率の推移

出典：高砂市統計資料、国立社会保障・人口問題研究所 人口推計

2) 行政区別の人口及び高齢化率

行政区別の人口は、伊保地区が18,072人で最も多く、次いで、米田地区が17,665人と多くなっています。

高齢化率は、特に高砂・伊保・中筋・北浜地区では30%以上を超えています。

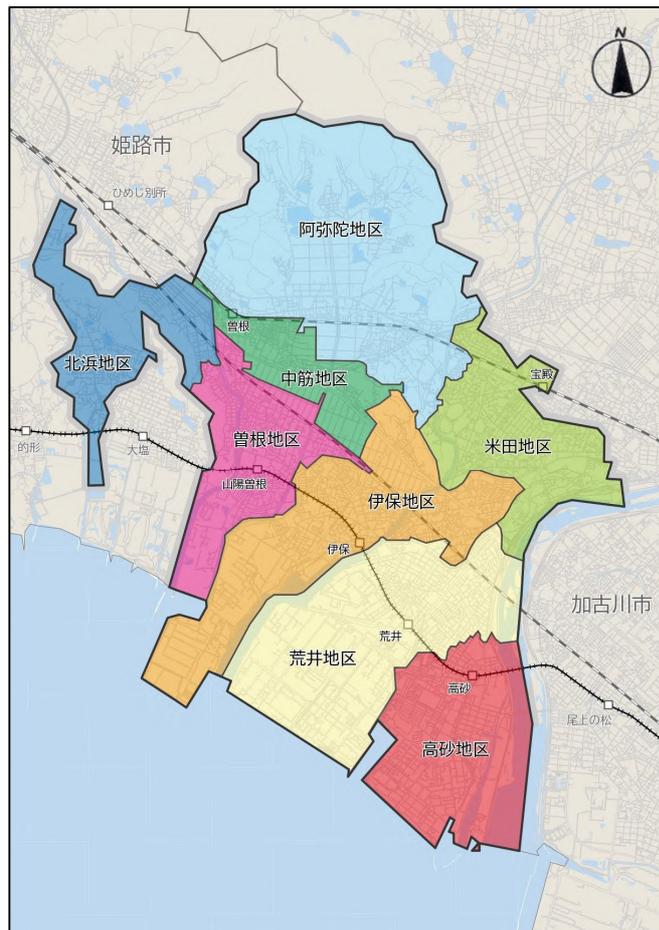
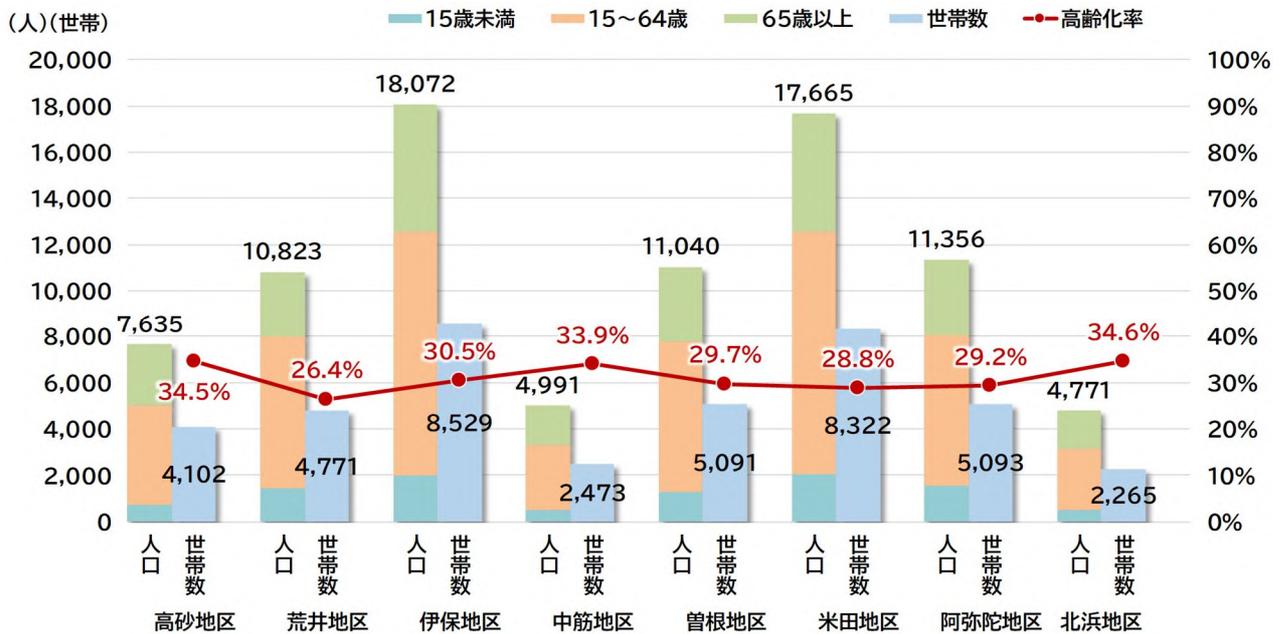


図2-2 行政区別の人口及び高齢化率(上図:行政区別グラフ、下図:行政区域図)

出典:高砂市町丁字別人口及び世帯数(令和7年)

3) 人口の分布状況

人口の分布状況(250m×250mの地区別)を見ると、JR山陽本線の宝殿駅周辺や山陽電鉄の高砂駅・山陽曾根駅周辺に集積が見られます。

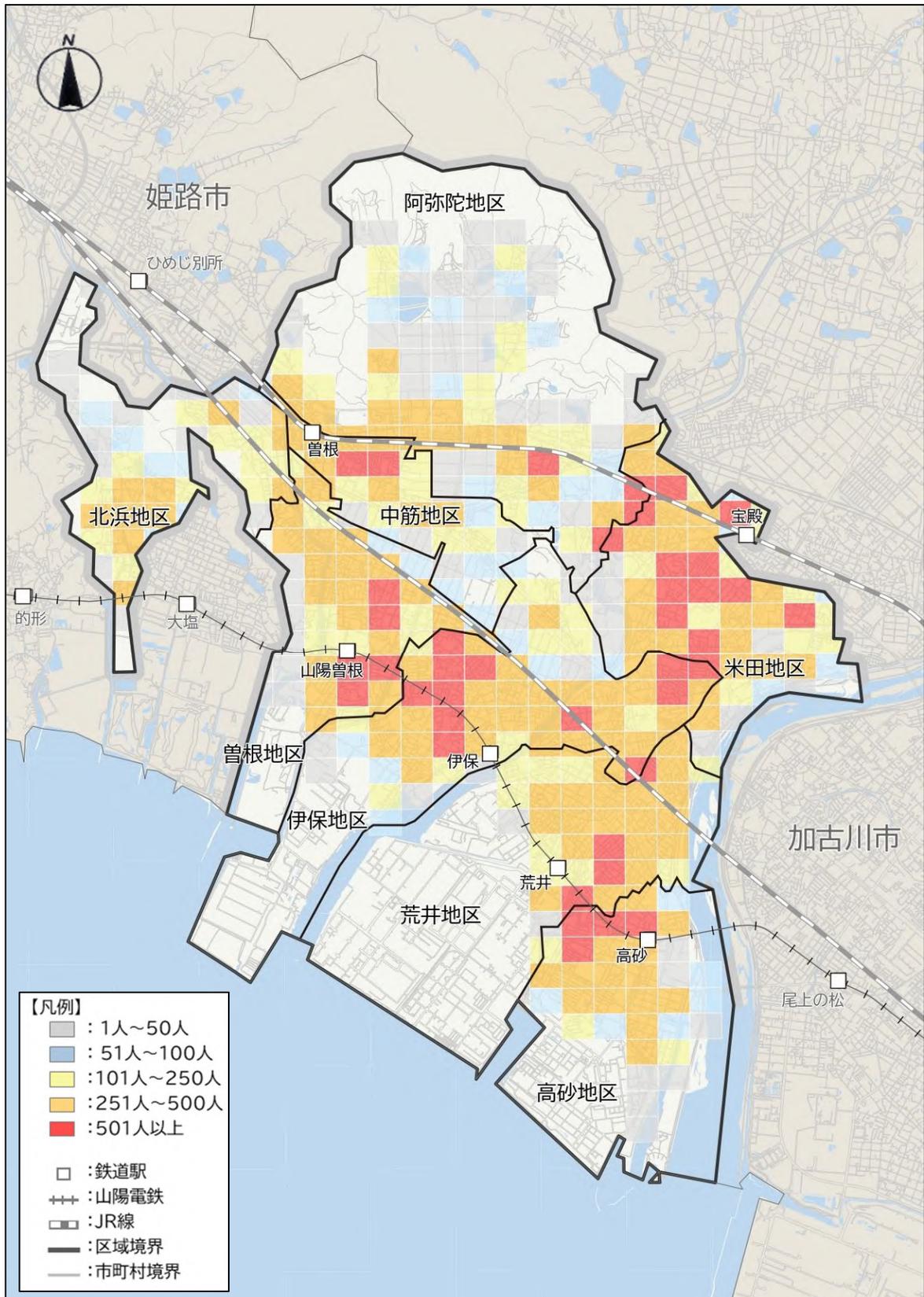


図2-3 人口の分布状況

出典:令和2年国勢調査(250mメッシュ)をもとに作成

4) 高齢化率の分布状況

高齢化率の分布状況(250m×250mの地区別)を見ると、鉄道駅から離れた地域で、高い高齢化率(50%以上)が見られます。

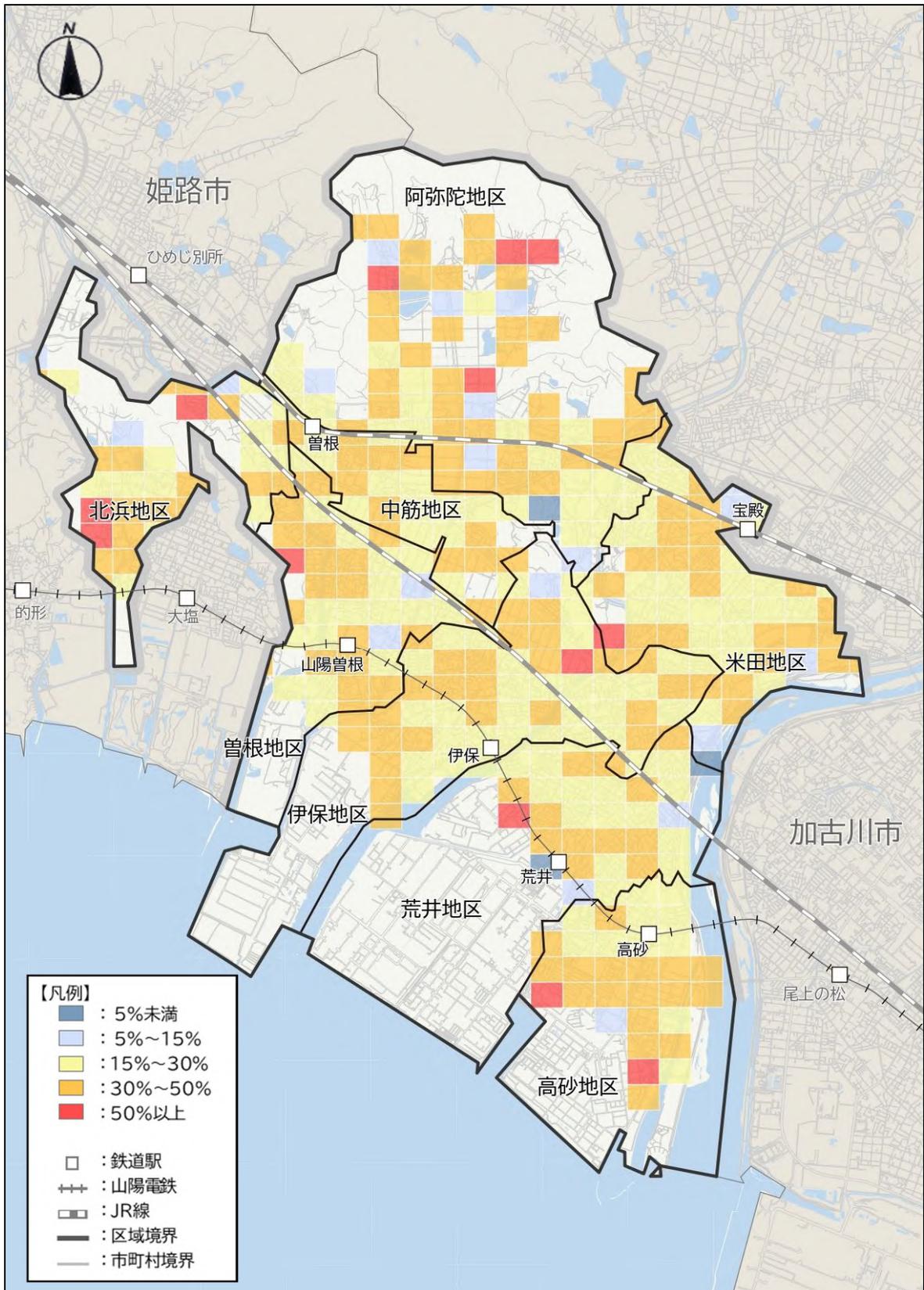


図2-4 高齢化率の分布状況

出典: 令和2年国勢調査(250mメッシュ)をもとに作成

(3) 運転免許返納者数について

令和元年から令和5年までの年間あたりの運転免許返納者数は、以下に示すとおりです。兵庫県内では毎年1万人以上、高砂警察署では100人以上の方が運転免許を返納しており、毎年一定数の返納があることが分かります。このことから、免許を返納した高齢者を含め、免許を保有しない方の移動手段を確保・維持する重要性が、ますます高まっているといえます。

	兵庫県内の高齢者 運転免許返納者数	高砂警察署への 運転免許返納者数
R1年	28,124	178
R2年	23,207	147
R3年	21,434	143
R4年	19,182	140
R5年	17,126	140
合計	109,073	748

図2-5 兵庫県内の65歳以上の運転免許返納者数
及び高砂警察署への運転免許返納者数

出典：高砂市統計資料

(4) 観光動向について

高砂市における観光客数の推移は、令和2年度から令和3年度にかけて新型コロナウイルス感染症の流行により、大きく落ち込んだものの、令和5年度では、新型コロナウイルス感染症の流行前よりも観光客数が増加しています。



図2-6 観光客数の推移

出典：兵庫県観光客動態調査報告書

(5) 産業・経済の状況

事業所数は、平成21年以降減少し、従業者数は微減となっています。地区別に平成26年と令和3年の事業所数、従業者数を比較すると、事業所数はすべての地区で減少、従業者数は阿弥陀地区、北浜地区を除き減少しています。

また、製造業の事業所数と従業者数は、平成25年以降ほぼ横ばいで推移しています。

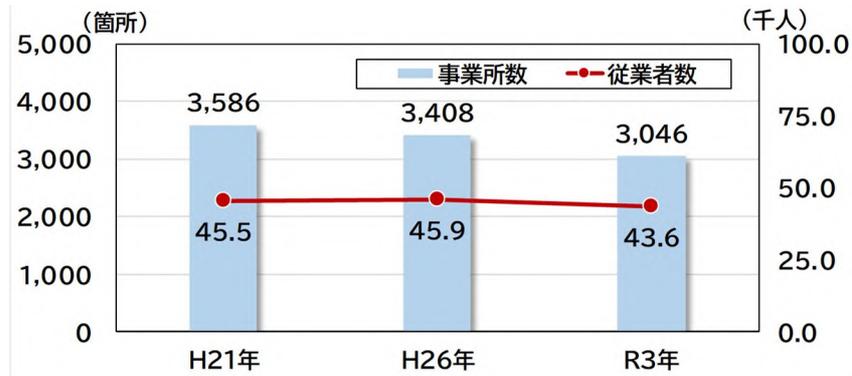


図2-7 事業所数と従業者数の推移

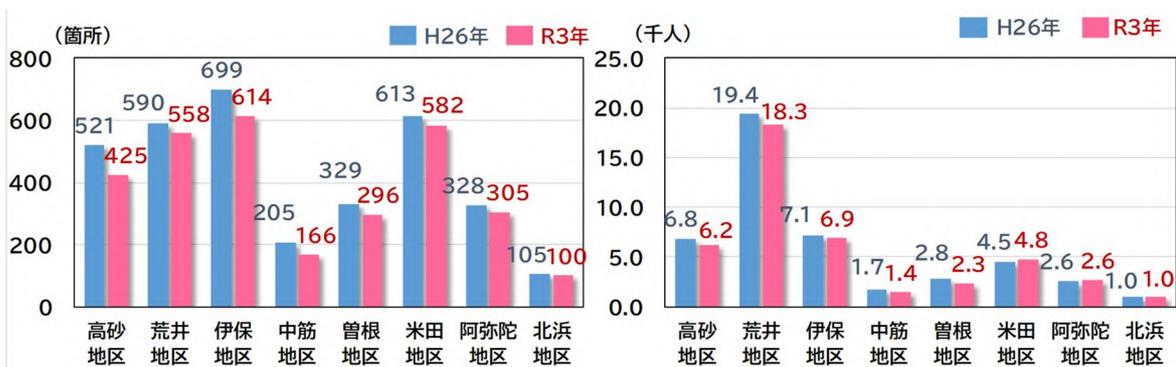


図2-8 地区別事業所数

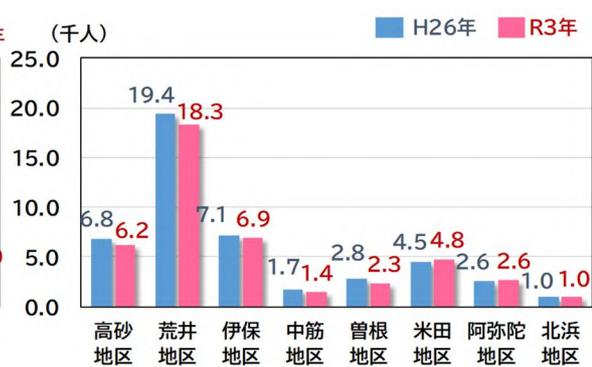


図2-9 地区別従業者数

出典：経済センサス基礎調査、経済センサス活動調査

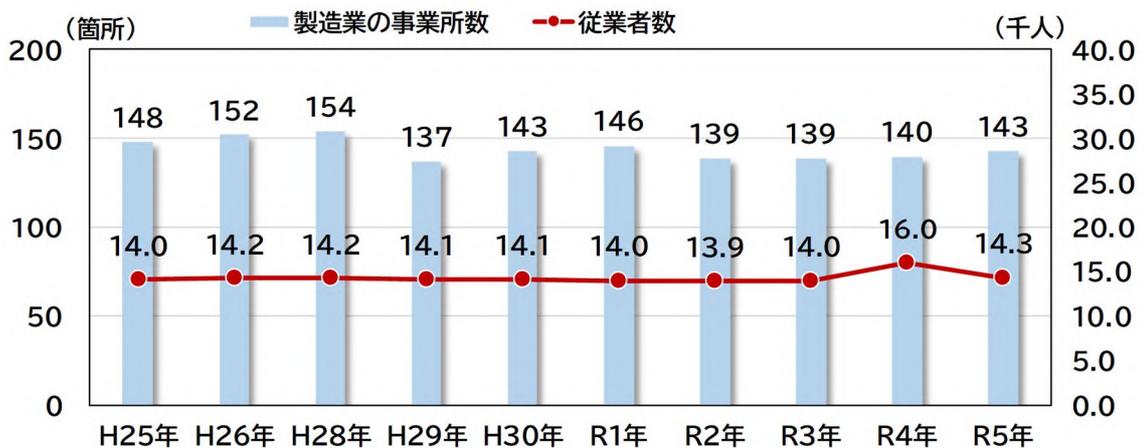


図2-10 製造業の事業所数と従業者数の推移(従業者4人以上の事業所)

出典：工業統計調査、経済センサス活動調査、経済構造実態調査

2-2 公共交通を取巻く現状

働き方改革関連法の施行により、2024年4月から自動車の運転業務に対する、時間外労働の上限規制が適用されたことで、公共交通においてはバスの乗務員が不足し、減便や路線・系統の廃止等、既存サービスを維持できなくなることが懸念されています。

また、乗務員の高齢化や退職者の増加による担い手不足の中で、既存サービスの維持にあたっては、乗務員の確保に加え、地域公共交通の需要・必要性の確認や廃止・減便時の代替手段等、地域の利用実態に沿った見直しが必要となります。

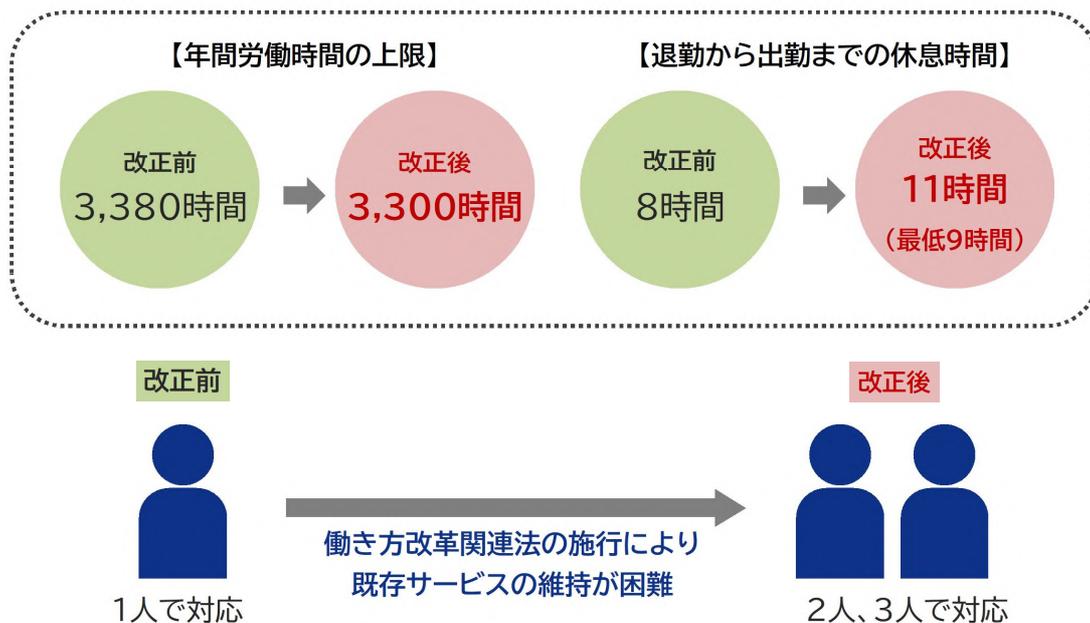


図2-11 2024年問題の概要

2-3 地域公共交通の運行状況・利用実態

(1) 鉄道（JR山陽本線・山陽電鉄）の運行状況・利用実態

1) 鉄道（JR山陽本線・山陽電鉄）の運行状況

高砂市内の鉄道は、東西を結ぶJR山陽本線・山陽電鉄が運行しており、大量輸送を担っています。高砂市内には、JR山陽本線の宝殿駅、曾根駅、また山陽電鉄の高砂駅、荒井駅、伊保駅、山陽曾根駅の6駅が立地しています。山陽電鉄の大塩駅は市外に位置しますが、高砂市の西部北浜地区等からのアクセス圏内にあります。

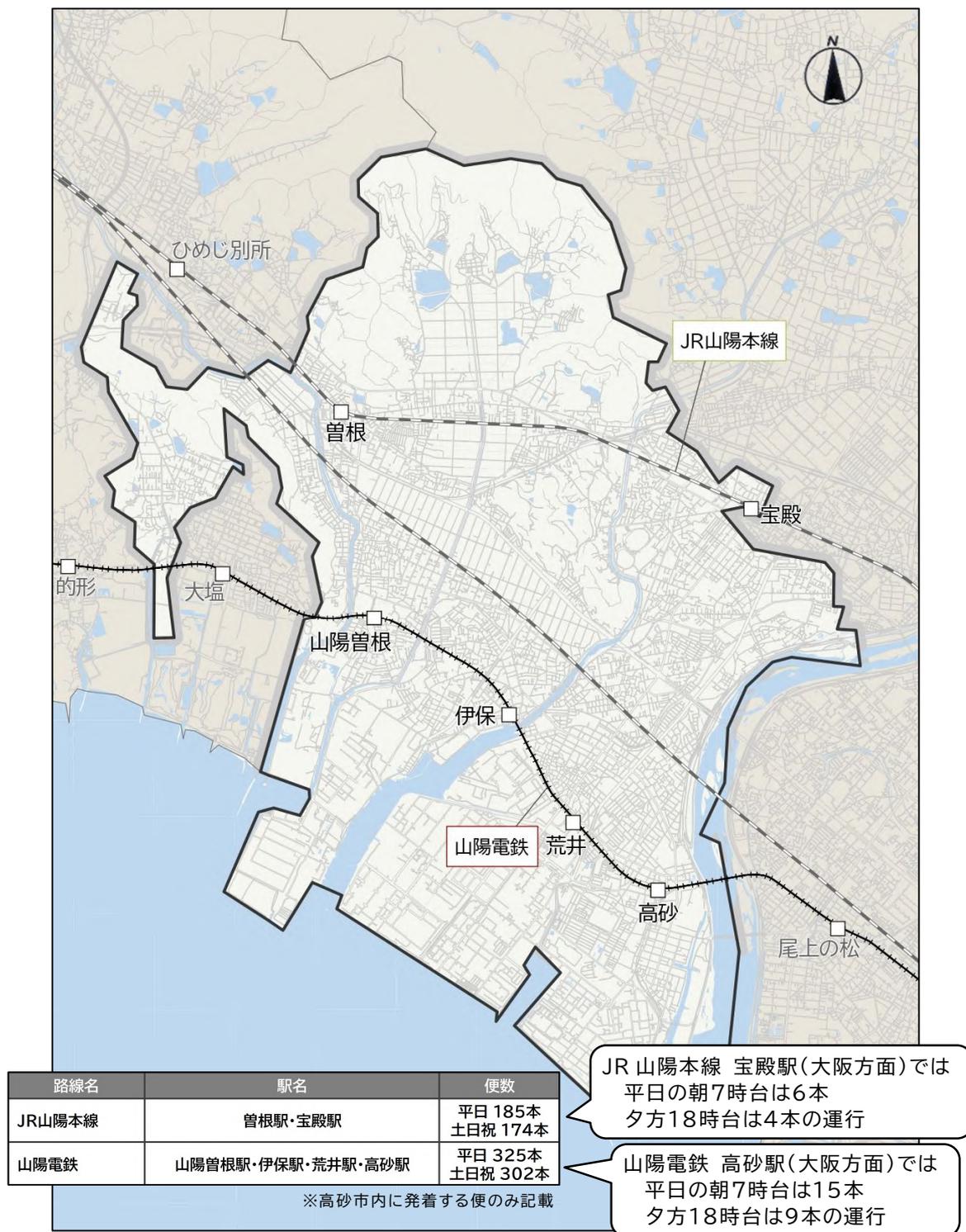
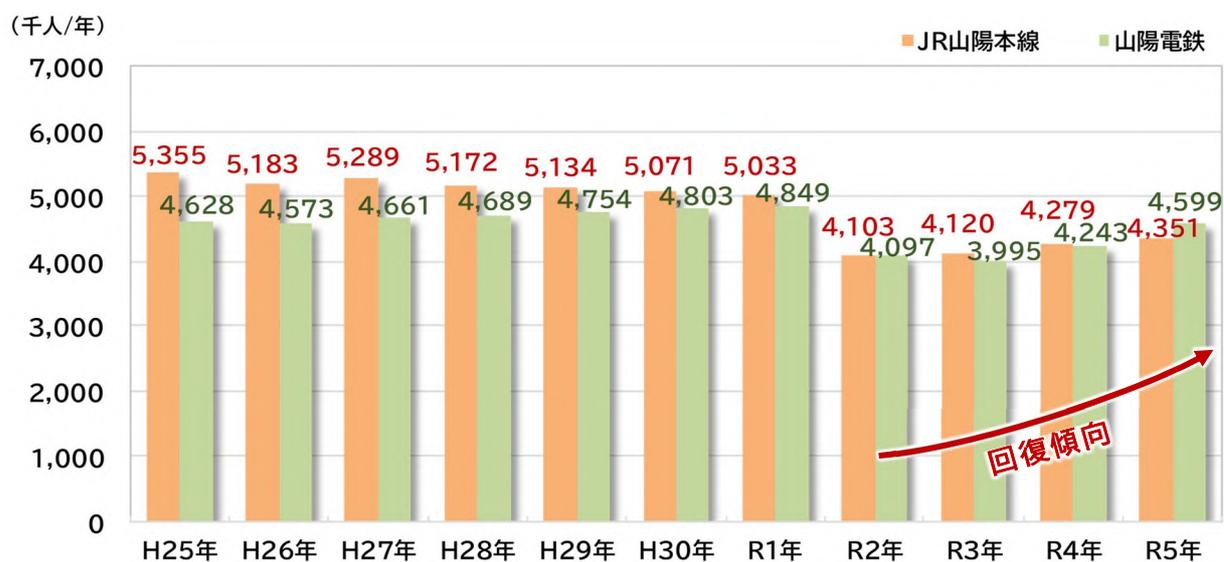


図2-12 鉄道の運行路線網

出典：国土数値情報及び事業者資料(令和7年現在)

2) 鉄道（JR山陽本線・山陽電鉄）の利用実態

高砂市内の鉄道（JR山陽本線・山陽電鉄）における乗客数の推移は、令和元年までほぼ横ばいの傾向にありましたが、令和2年は新型コロナウイルス感染症の影響に伴い、いずれの路線ともに乗客数が減少しました。令和5年までの乗客数は、回復傾向となっていますが、新型コロナウイルス感染症が流行する以前の乗客数までには回復していません。



※乗客数（JR山陽本線：曾根駅・宝殿駅の乗客数合計

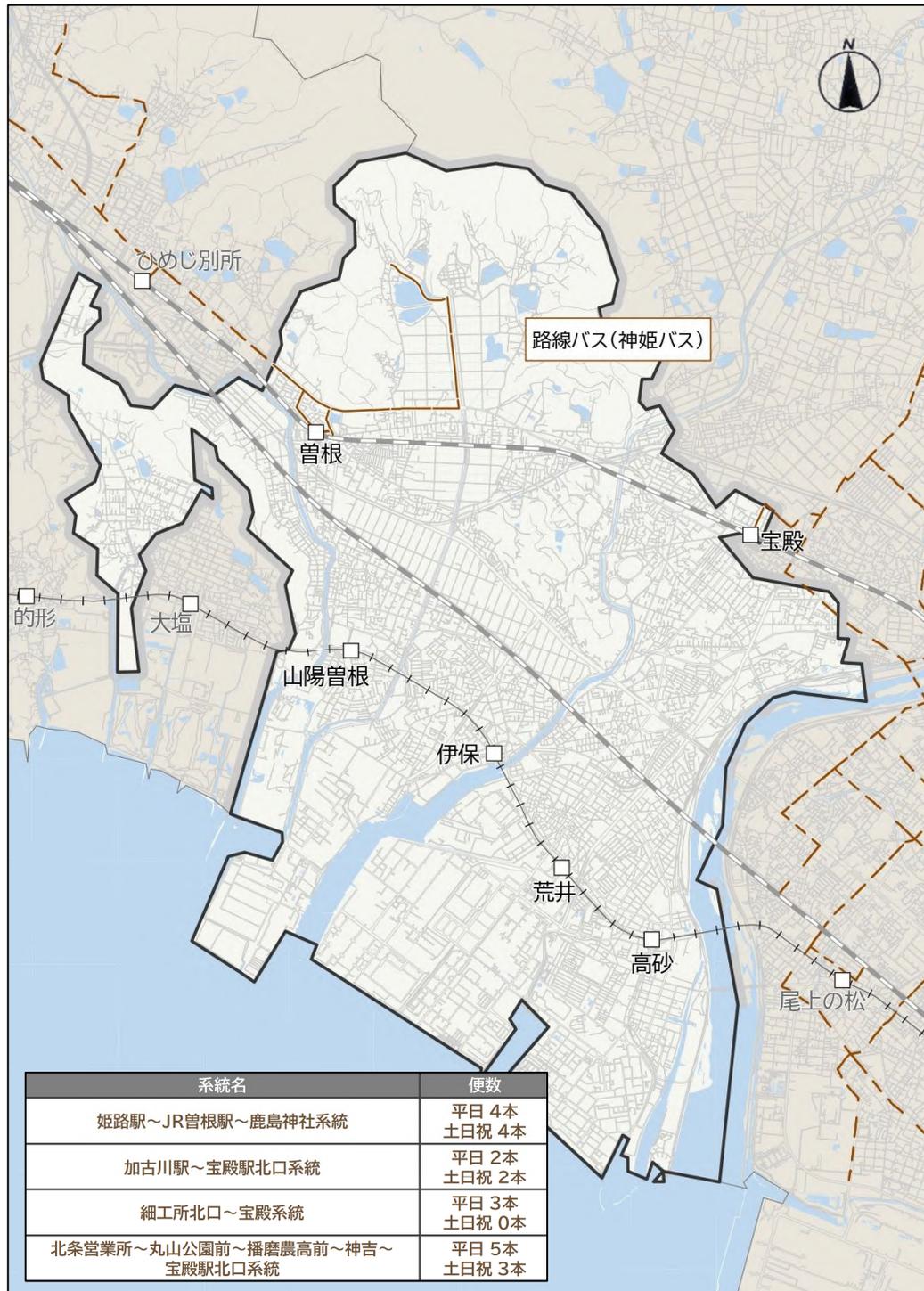
山陽電鉄：高砂駅・荒井駅・伊保駅・山陽曾根駅の乗客数合計）

図2-13 鉄道（JR山陽本線・山陽電鉄）の乗客数の推移

出典：高砂市統計資料

(2) 路線バスの運行状況

高砂市内において発着する路線バスは、宝殿駅、曽根駅から神姫バスが運行しており、高砂市外の姫路市・加古川市との移動手段として幹線的な役割を担っています。



※点線は高砂市外の区間

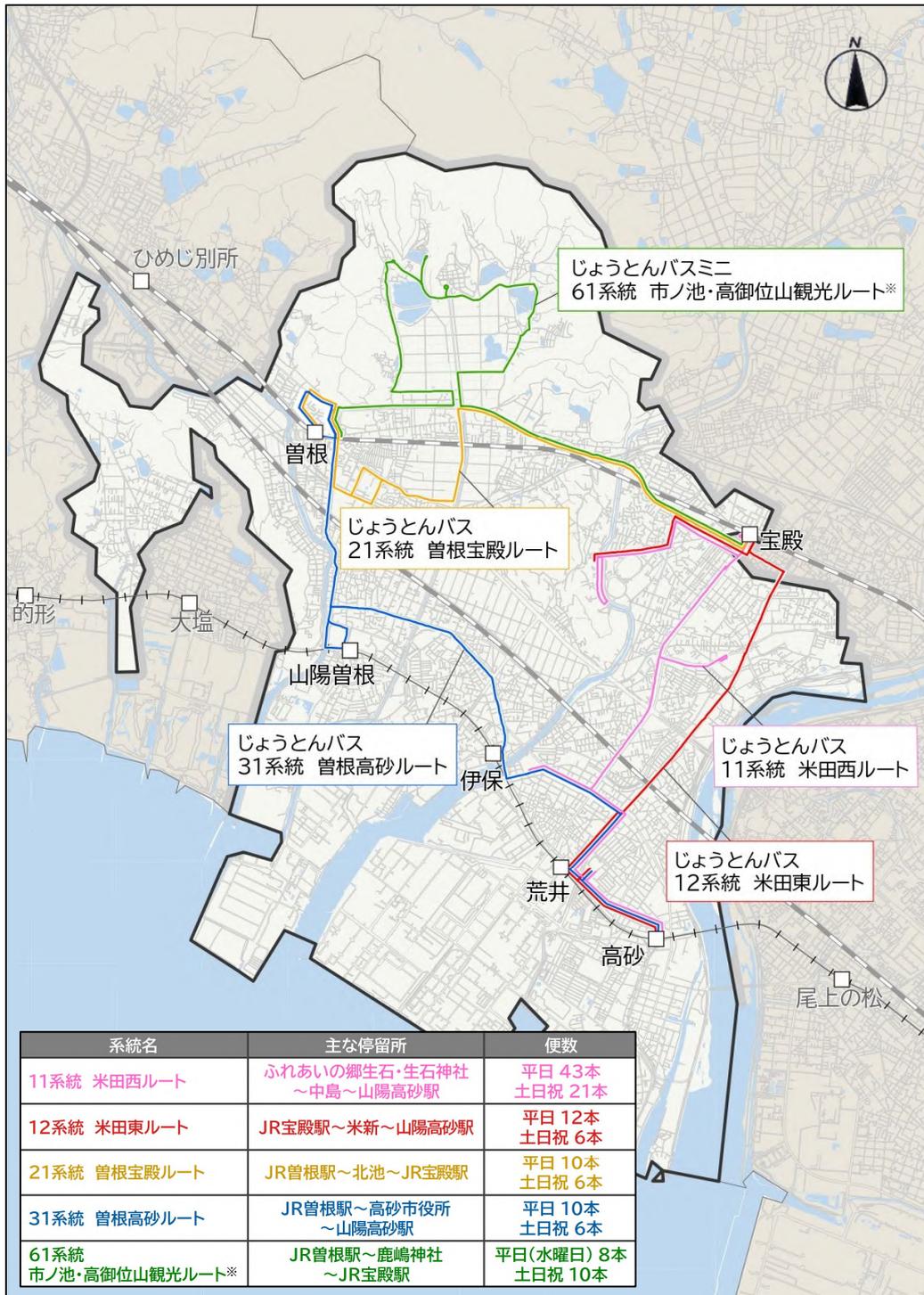
図2-14 路線バスの運行路線網

出典：国土数値情報及び事業者資料(令和7年現在)

(3) じょうとんバスの運行状況・利用実態

1) じょうとんバスの運行状況

高砂市内の主要駅(宝殿駅、曾根駅、高砂駅)から、コミュニティバスであるじょうとんバスが4系統+観光ルート1系統で運行しており、市内における地域住民の日常的な移動手段を担っています。また、61系統は、じょうとんバスミニで令和5年8月から試験運行が開始され、令和8年4月から本格運行を検討する系統です。



※61系統は、令和5年8月より試験運行開始、令和8年4月から本格運行を検討する系統

図2-15 じょうとんバスの運行路線図

出典：国土数値情報及び事業者資料(令和7年現在)

2) じょうとんバスの利用実態

じょうとんバスの1日あたりの乗客数の推移は、令和2年度に新型コロナウイルス感染症の影響に伴い、減少したものの令和3年度以降は、回復傾向となっています。ただし、新型コロナウイルス感染症が流行する以前の乗客数までには回復していません。

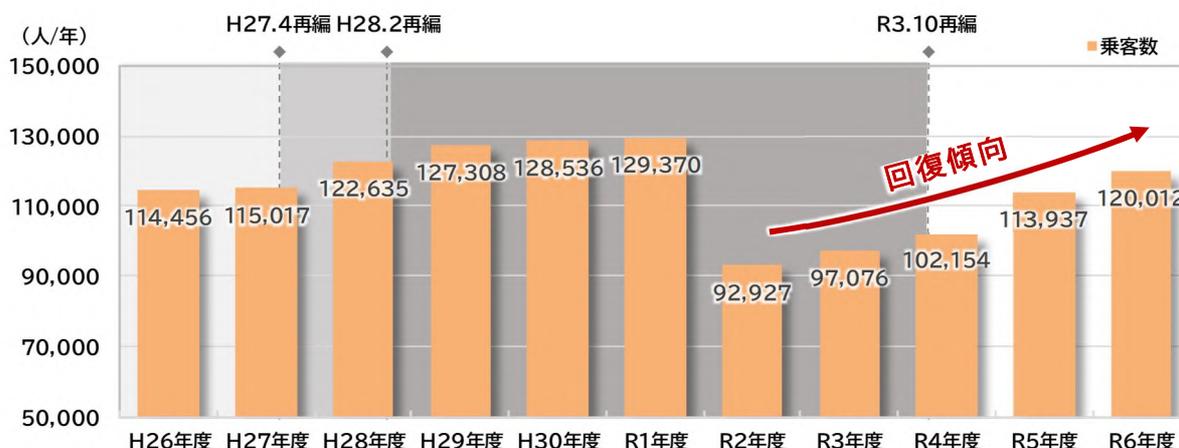
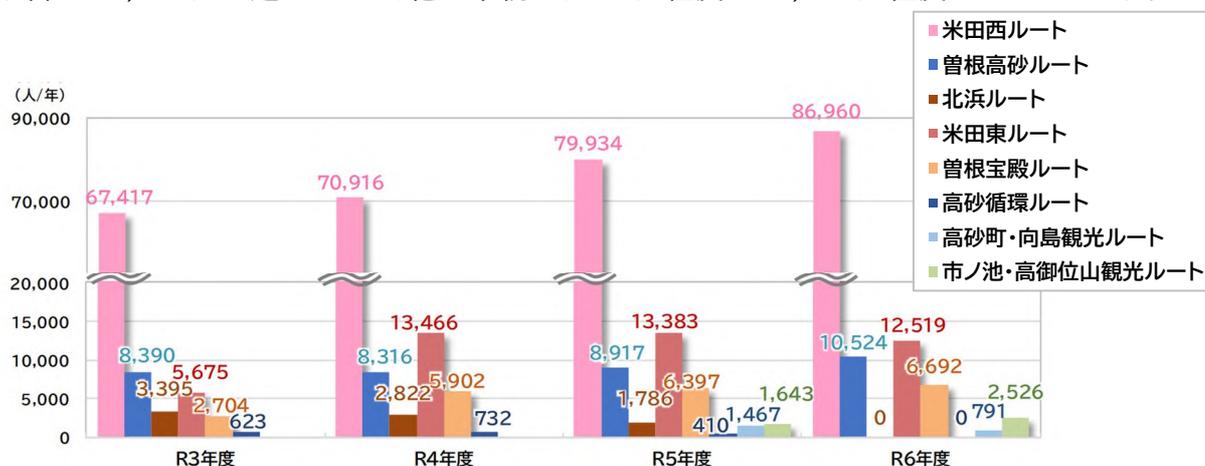


図2-16 じょうとんバス乗客数の推移

出典：高砂市統計資料

3) じょうとんバスの系統別利用実態

じょうとんバスの系統別の年間乗客数は、約120,000人です。米田西ルートが令和4年度以降に70,000人を超えており、他の系統は、400人程度～13,000人程度となっています。



系統	系統名	運行開始	運行休止
11	米田西ルート	令和3年10月より	-
31	曾根高砂ルート	令和3年10月より	-
41	北浜ルート	令和3年10月より	令和5年9月
12	米田東ルート	令和3年10月より	-
21	曾根宝殿ルート	令和3年10月より	-
13	高砂循環ルート	令和3年10月より	令和5年9月
51	高砂町・向島観光ルート	令和5年8月より(試験運行)	令和7年3月
61	市ノ池・高御位山観光ルート	令和5年8月より(試験運行)	-

※令和5年度の運行系統のみ記載のため、年度別の合計値は「図2-16 じょうとんバス乗客数の推移」の値に一致しない

図2-17 じょうとんバスの系統別乗客数

出典：高砂市統計資料

(4) 公共交通空白地・不便地

1) 公共交通空白地・不便地の考え方

高砂市における公共交通空白地は、鉄道やバス、タクシーといった公共交通サービスの勢圏域にカバーされていない地域を指します。高砂市では各勢圏域を次のとおりとします。

表2-1 勢圏域の考え方について

機関	勢圏域	説明	出典
鉄道	800m	徒歩10分程度	国土交通省都市局都市計画課 都市構造の評価に関するハンドブック
バス	300m	徒歩5分程度	
タクシー	配車30分以内の範囲	配車可能範囲を考慮	地域公共交通会議に関する国土交通省としての考え方について

【タクシー勢圏域の考え方】

- ・タクシー事業者の営業所からの配車を想定し、30分以内に配車可能な領域を設定しました。
- ・市内の法定規制速度は道路によって30km/h～60km/hで定められている中で、一定速度での走行はできませんが、時速10、20km/hとかなりの低速であっても、直線距離で5km、10kmと、市の東西方向、南北方向の端から端を網羅する距離です。(高砂市の東西方向の距離は約7km、南北方向は約10km)
- ・参考に、経路検索サイト(NAVITIME、GoogleMaps)における、市の北端の鹿嶋神社から南端の向島公園への所要時間を検索すると、約25分となります。

(参考)速度毎の30分での直線距離

時速10km/h×30分⇒5km
時速20km/h×30分⇒10km
時速30km/h×30分⇒15km

※ 地域住民や観光旅客のニーズに基づいて導出。少なくともタクシーが恒常的に30分以内に配車されない地域は交通空白地に該当するが、アンケート調査や地域の実情(高齢化率及び独居率といった人口構造の特性、勾配など地理的的特性等)を踏まえた市町村長又は都道府県知事の判断により、30分未満とすることも考えられる(例えば15分など)。

出典: 地域公共交通会議に関する国土交通省としての考え方について

2) 鉄道、バスによる人口カバー率

高砂市の総人口に対し、鉄道やバスにおけるサービスの勢圏域にカバーされている地域の人口との割合を「鉄道、バスによる人口カバー率」として算出した結果、約79.9%となりました。

鉄道、バスによる人口カバー率＝

次ページの「図2-18」で示す鉄道、バスの勢圏域内における人口／高砂市の総人口×100%

3) 高砂市の公共交通空白地・不便地

鉄道やバスにおけるサービスの勢圏域にカバーされている地域がある一方、カバーされていない地域も存在します。そのような地域については、鉄道、バスを利用する際に、一般的な徒歩圏以上の距離の移動が必要になるため、不便な地域といえます。そこで本計画では、そのような地域を公共交通不便地と定義し、後述する事業(バス路線再編でのじょうとんバスミニの活用等)で対応を検討する方針とします。

なお、高砂市では、市全域がタクシーにおける30分の配車可能範囲に含まれているため、公共交通空白地に該当する地域は存在しません。

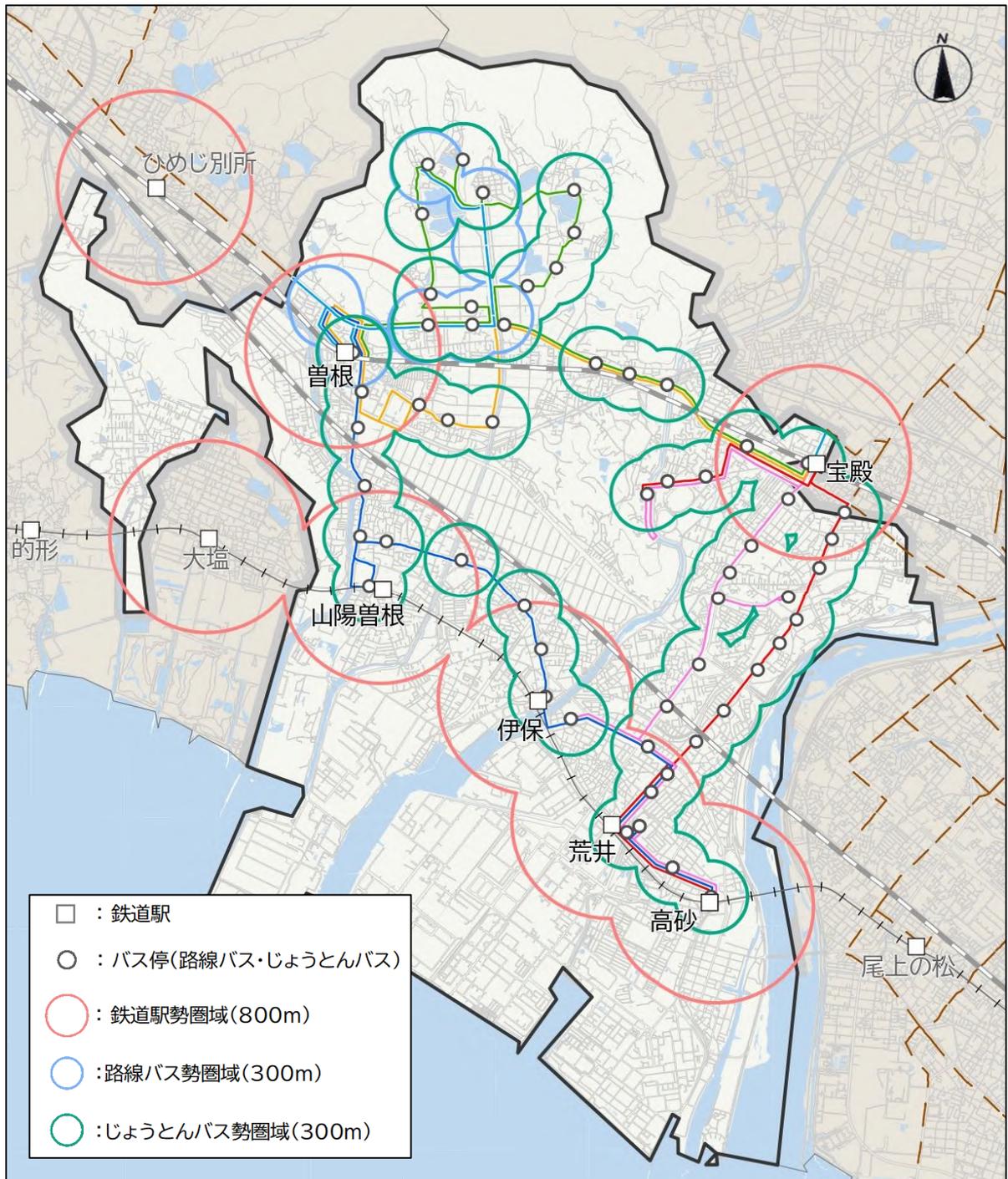


図2-18 公共交通空白地・不便地

(5) アンケート調査結果等による移動実態やニーズ

第6回近畿圏パーソントリップ調査や市民アンケート調査結果より、市民の移動実態や公共交通に対するニーズ等を整理しました。

1) 自家用車の利用状況について

自家用車の利用状況に関する回答からは、18歳～64歳は自家用車を自分で運転する人が多く見られ、市民の自家用車に依存した生活スタイルの定着状況がうかがえます。一方で、65歳以上、75歳以上と高齢の方ほど、自分で運転しない人の割合が多くなっています。

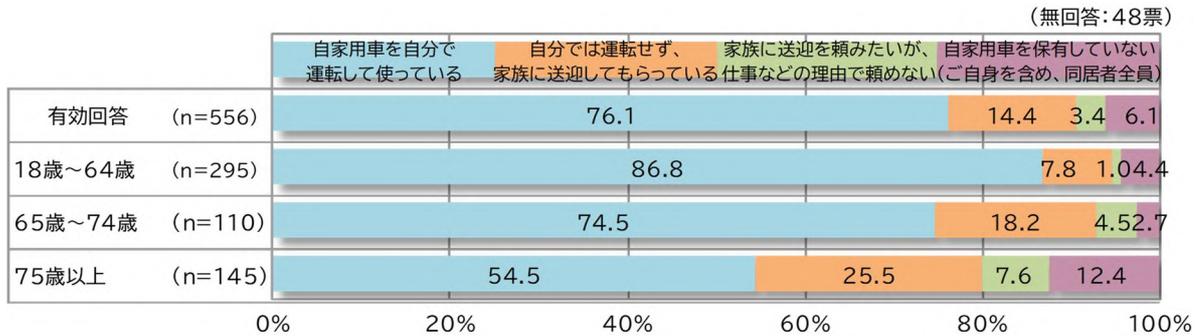


図2-19 自家用車の利用状況

出典：市民アンケート調査(令和6年実施)

2) 公共交通の維持に対する考えについて

公共交通の必要性や利用等に関する回答からは、必要性・重要性への理解度は確認できたものの、公共交通維持・活性化に向けた活動への参画意向は低いことが明確となりました。

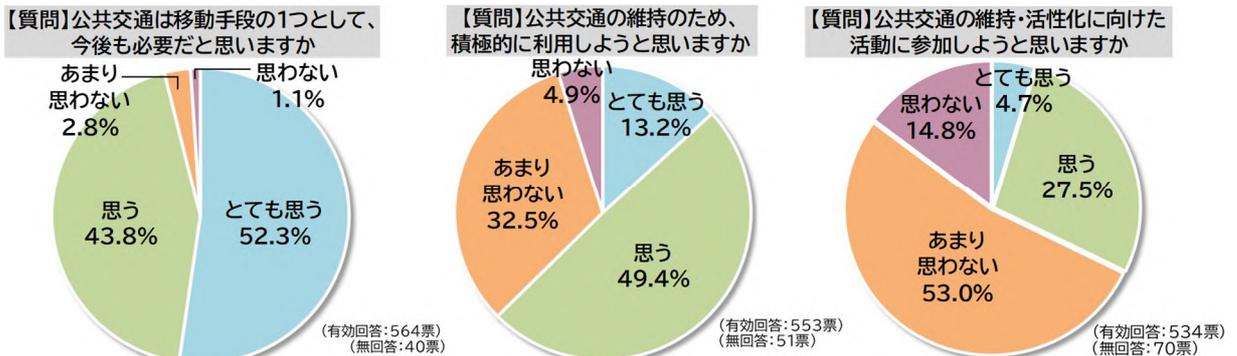


図2-20 公共交通の維持に対する考え

出典：市民アンケート調査(令和6年実施)

3) 外出時の移動に関する不安・不満について

外出時の移動に関する不安・不満に関する回答からは、「将来、運転ができなくなった時が不安」との回答がどの年代でも多くなっており、将来に向けて公共交通を維持していくことが重要だということが分かります。

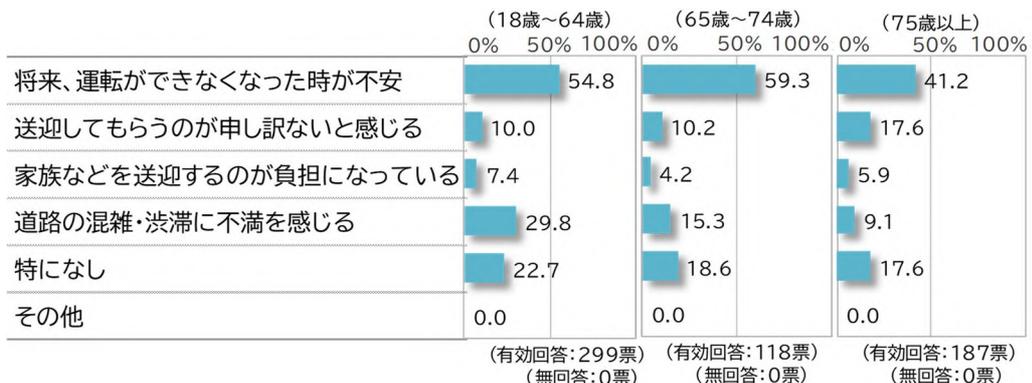


図2-21 外出時の移動に関する不安・不満

出典：市民アンケート調査(令和6年実施)

6) 公共交通機関別の満足度について

公共交通の満足度に関しては、一定の満足度が見られる一方で、運行時間、乗り継ぎ接続性や駅周辺・タクシーの待機環境に関する改善の意見も確認されました。

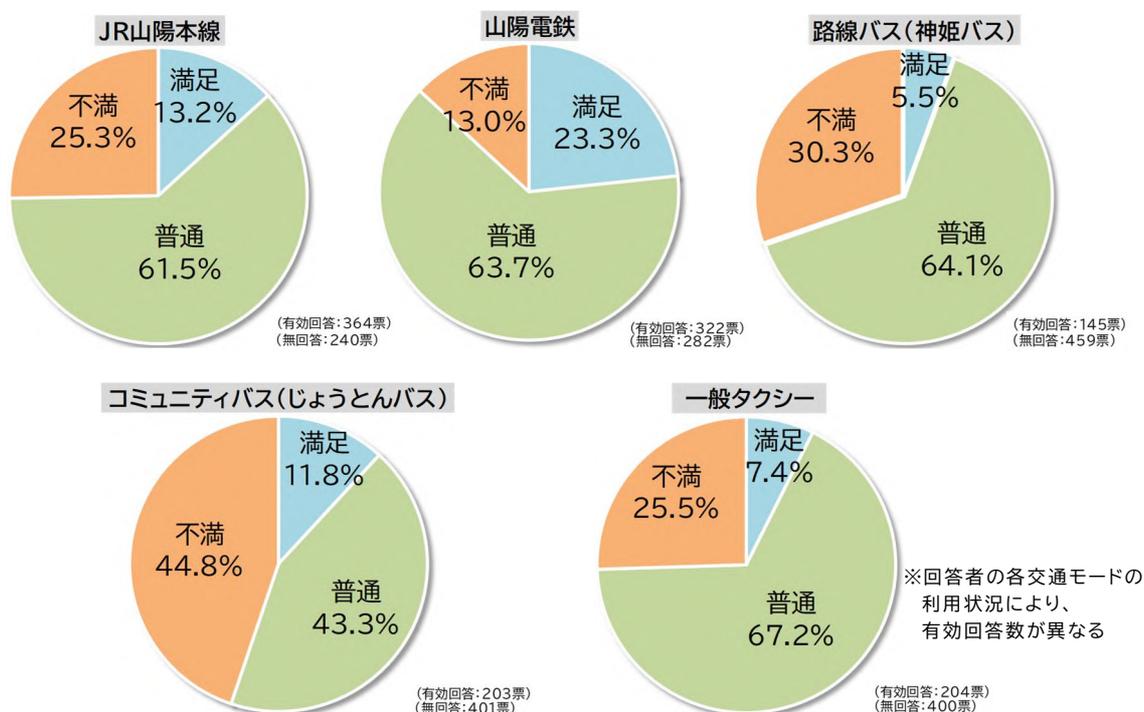


図2-24 公共交通機関別の満足度

出典：市民アンケート調査(令和6年実施)

7) じょうとんバスの項目別満足度について

じょうとんバスの運行内容に関しては、一定の満足度を得た項目もありますが、「運行時間帯」「運行本数」では、不満という回答も多くなっています。

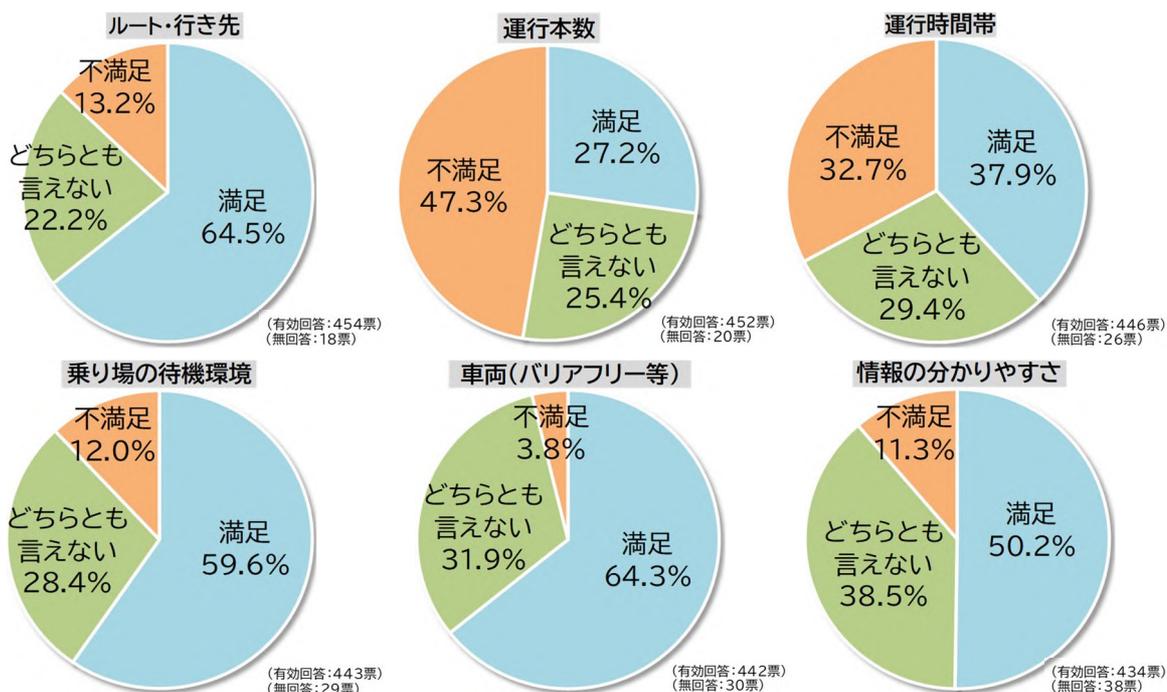


図2-25 じょうとんバスの項目別満足度

出典：じょうとんバス利用者アンケート調査(令和6年実施)

8) 公共交通機関別の不満に感じることについて

公共交通機関別の不満に感じる回答は、運行本数や運行時間等の既存サービスや待合環境、乗り換え接続性に関して意見が確認されました。

表2-2 公共交通に対して不満に感じること

JR山陽本線	山陽電鉄	神姫バス	じょうとんバス	一般タクシー
(運行) ・遅延、事故が 起こる ・昼間の本数、 便数が少ない	(運行) ・運賃が高い ・特急の停車駅 が多い	(運行) ・路線が通って いない ・運行本数が 少ない ・乗りたい時間 にない ・加古川行きが 廃止で不便	(運行) ・本数が少ない ・路線が少ない ・よく遅延する	(運行) ・値段が高い ・配車に時間か かることや 断られたこと がある ・駅にいない時 が多い
(駅舎内整備) ・階段が多い ・高齢のため、 歩道橋が利用 困難 ・トイレの整備	(駅舎内整備) ・トイレの整備	(バス停整備) ・停留所が近く にない ・バス停が分か らない	(バス停整備) ・バス停が家か ら遠い ・乗り場、駐車 場の状況	(乗降場環境) ・外で待つのが 苦痛
(駅周辺整備) ・駅まわりの整 備 ・周辺の駐車場 が少ない ・駅への交通の 足がない	(駅周辺整備) ・駅周辺の整備 不足		(他の交通との 接続性) ・乗り継ぎが悪 い ・乗り継ぎの時 間が空きすぎる	(その他) ・DiDi(タクシー 配車アプリ)が 使えない

出典：市民アンケート調査(令和6年実施)

2-4 地域公共交通の現状のまとめと課題

高砂市の地域公共交通に対して、今後10年間に渡って取り組むべき方向性や対策を検討するにあたり、現状を取りまとめ、課題を整理しました。

(1) 現状のまとめ

前頁までに見てきた高砂市の現状、地域公共交通の実態、各種アンケート調査結果をもとに、高砂市における地域公共交通の現状について、取りまとめると以下のようになります。

◆現状①人口減少・高齢化の進行と自家用車依存の生活様式の限界

- 現状分析から、人口減少・高齢化に伴い、高齢化率が高い区域の分布が見られました。
【高砂地区、伊保地区、中筋地区、北浜地区で高齢化率30%以上】
- アンケート調査から、市内では自家用車利用を中心とした移動状況がわかり、自家用車に依存している実態が明確になりました。
【自家用車を自分で運転する人の割合が76.1%】
- 免許返納者は、毎年一定数存在しており、免許を返納した高齢者等の移動手段の確保・維持が重要であることが示されました。
【兵庫県内では毎年1万人以上、高砂警察署でも毎年100人以上の方が運転免許を返納】

◆現状②交通事業者における人員不足の深刻化

- 働き方改革関連法の施行により、2024年4月から乗務員に対する時間外労働の上限規制が適用されたことで交通事業者では、人手不足(2024年問題)が生じています。
【年間労働時間の上限が適用されたことで、バスの乗務員が不足し、利用の少ない時間帯での減便や路線・系統の廃止等、既存サービスの維持ができなくなる懸念】

◆現状③市内および市外への移動需要

- 既存路線の鉄道は市外をつなぐ広域幹線の大量輸送の役割を担っており、パーソントリップ調査から、市外への移動需要は、全体の半数以上であることがわかりました。
【市内と市外を結ぶ移動が52.0%、市内での移動が48.0%】
- 鉄道駅へのアクセス手段は、バスや自動車・自転車の割合も見られ、乗り換え需要が確認されました。
【市内の鉄道駅と出発地や目的地までの交通手段の割合は、バス:0.0%~12.3%、自動車:3.3%~9.0%、自転車:13.3%~28.2%】

◆現状④利用が少ない路線の存在

- じょうとんバスは、路線や時間帯によっては利用が少ない場合があります。
【じょうとんバス全体の乗客数は約12万人であり、そのうち米田西ルートが7万人超】

◆現状⑤公共交通を不満足に感じる人の存在

- アンケート調査から、公共交通に関して不満に感じている方がいることがわかりました。
【公共交通機関別の満足度で不満と回答した人の割合は30.0%~44.8%】

◆現状⑥継続した公共交通サービスの提供を要望する声

- アンケート調査から、市民の公共交通の必要性・重要性への理解度がうかがえました。
【公共交通は移動手段の1つとして今後も必要だと、「とても思う」、「思う」と回答した人の割合は、96.1%】
- 地域交通法の改正により、多様な輸送資源の活用可能性が広がっている現状もあります。
【令和5年10月の法改正により、利便性・持続可能性・生産性の高い地域公共交通ネットワークの再構築＝「リ・デザイン」の必要性を位置付け】

(2) 地域公共交通の課題

前頁の高砂市における地域公共交通の現状から明らかとなる、高砂市における地域公共交通の課題について、整理すると以下のようになります。

✓課題①人口減少・高齢化社会に伴う交通弱者増加への対応（現状①に対応）

高齢者や移動手段を持たない交通弱者が増える中、誰もが安心して移動できる公共交通の整備が求められています。

✓課題②乗務員不足・2024年問題に応じた持続的な公共交通の運営（現状②に対応）

乗務員不足や労働時間規制強化の2024年問題に対応していく中でも、公共交通を持続的に運営できる仕組みを整えることが重要です。

✓課題③広域幹線、幹線・準幹線、支線等の位置づけ・役割における移動手段

（現状③に対応）

地域公共交通を各々の役割に応じて、適切に配置することで、利便性の高い移動手段を提供する必要があります。

✓課題④市内各地域の利用実態に応じた公共交通サービスの構築（現状③④⑤に対応）

地域ごとに異なる公共交通の利用状況やニーズに対応した、公共交通サービスを構築することが求められます。

✓課題⑤各交通モード間の接続向上による円滑な交通体系の確保（現状③④⑤に対応）

移動の負担を軽減するためには、鉄道やバス、タクシー等の交通手段同士のスムーズな乗り換えができるような、公共交通サービスの整備が重要です。

✓課題⑥ターゲット層に合わせた公共交通サービスの充実・利用促進（現状①③⑤に対応）

通勤・通学者、高齢者、観光客等利用者の目的に合わせた公共交通サービスを充実し、利便性の向上による地域公共交通の利用促進が求められます。

✓課題⑦公共交通を知って使ってもらおうきっかけづくりの促進（現状⑥に対応）

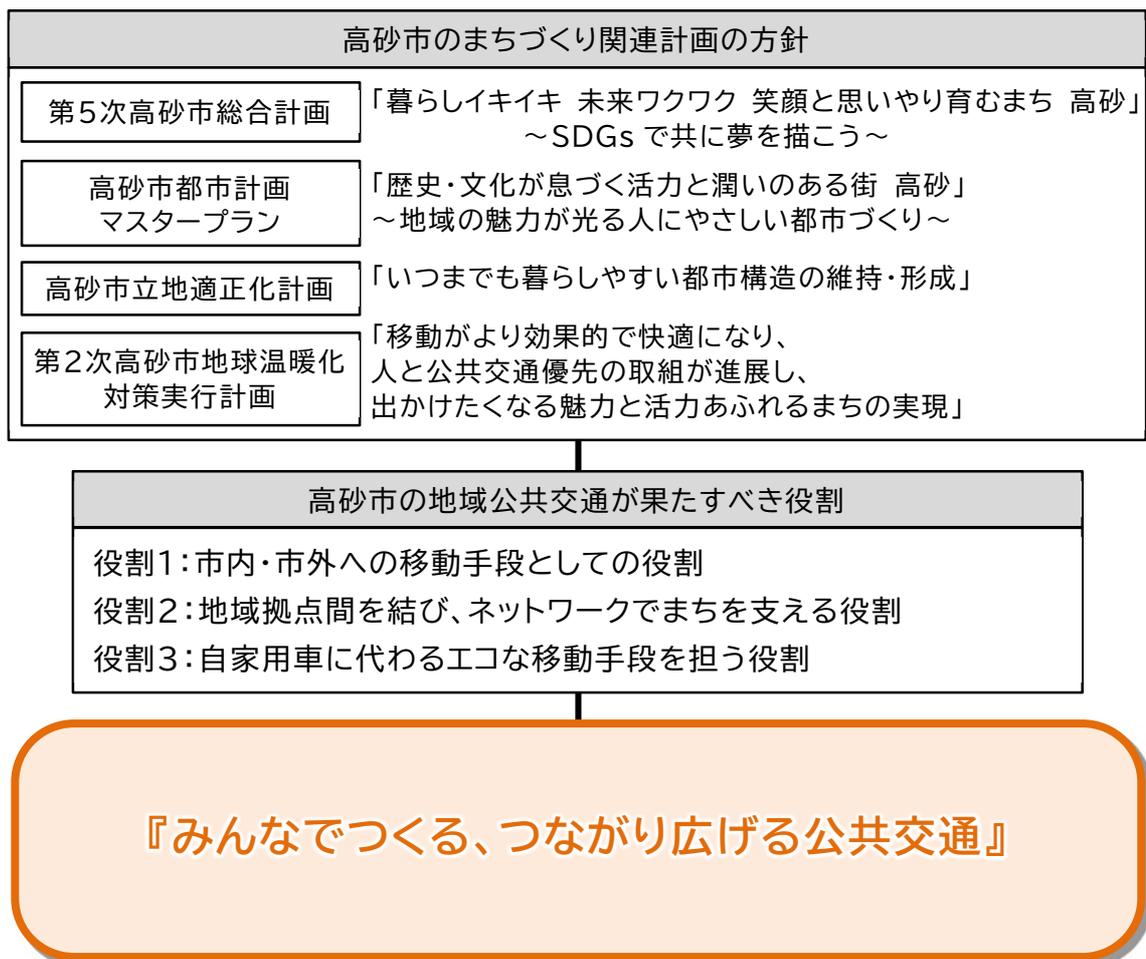
地域公共交通の利用促進のためには、住民の皆様にも利便性を知ってもらえるような情報発信やイベントの実施が必要です。

第3章 持続可能な地域公共交通の実現に向けた方策

3-1 計画の基本理念

高砂市では、総合計画や都市計画マスタープラン等の計画を定め、昨今の人口減少や高齢化社会の中でも、よりよい暮らしやまちづくりを目指しています。その中で、高砂市の地域公共交通は、「市内・市外への移動手段としての役割」や「地域拠点間を結び、ネットワークでまちを支える役割」を担います。また、地域公共交通は自家用車に代わるエコな移動手段として、第2次高砂市地球温暖化対策実行計画におけるゼロカーボンシティの実現にも貢献します。

人口減少や高齢化社会に加え、交通事業者の乗務員不足や利用者減少等の高砂市の地域公共交通にとって厳しい状況の中で、地域公共交通が将来にわたって維持・存在し、役割を果たし続けるためには、関係者が総力を挙げて取組んでいくことがとても重要です。鉄道、路線バス、じょうとんバス、タクシーを運行する交通事業者や高砂市が運営努力することはもちろんのこと、市民の皆様が、自家用車に頼った生活スタイルから脱却し、高砂市の地域公共交通を自らの利用によって守っていくという意識を高め、交通事業者や行政と協力して支え合うことが重要です。そのため、本計画の基本理念は、高砂市の地域公共交通をみんなでつくっていききたいという想いを込め、『みんなでつくる、つながり広げる公共交通』と設定しました。



3-2 計画の基本方針・目標

本計画における、基本方針とその方針に即す目標を次のように設定します。

基本方針1: 便利で人にやさしい公共交通のネットワークを形成する

▶▶▶ 目標1: 安心して利用し続けられる公共交通ネットワークと拠点づくり

高砂市の地域公共交通は、市民の生活に欠かすことができない重要な役割を担っています。そのため、地域公共交通の運行においては、多くの方が安全で快適に利用していただくためにサービスを提供することが重要です。

昨今の地域公共交通に関する乗務員不足や高齢化、利用者の減少といった状況の中で、既存サービスの質を維持・向上するために、まちづくりの方針と連携した主要な施設をネットワークでつなぐ路線網と、移動の需要に対応する運行方法を検討し、地域の実情に応じた移動手段の検討、公共交通ネットワークの形成を図ります。

基本方針2: みんなで公共交通をつかって支える

▶▶▶ 目標2: 自ら公共交通を利用しようとする市民の意識醸成

地域公共交通の運営は、市民の皆様の利用によって成り立っています。

地域公共交通の積極的な利用、地域公共交通のイベントへの参加、市民間で誘い合うような利用の促進といった、日常的に地域公共交通を利用する意識醸成につながる取組みを通じ、市民の皆様一人ひとりとの関わりを深め、皆さまと一緒に地域公共交通を支える姿を目指していきます。

基本方針3: 持続可能な体制や仕組みをつくる

▶▶▶ 目標3: 移動に携わる地域の関係者で支える公共交通の構築

人口減少、少子高齢化社会の進行、公共交通に関する法律や政策の改正、働き方の改革といった、公共交通を取巻く変化に対応していくために、市や国、県等の行政、交通事業者、市民の皆様といった多様な関係者が協力し合い、分野や従来の形式に捉われない総動員による、高砂市の地域公共交通を支える体制・仕組みをつくっていきます。

また、幅広い視点で新しい技術にもアンテナを張り、持続可能な地域公共交通の実現、将来の担い手の確保を目指します。

3-3 地域公共交通ネットワークの将来イメージ

(1) ネットワーク将来イメージ

高砂市の地域公共交通ネットワーク将来イメージは、高砂市都市計画マスタープランの将来都市構造等を踏まえ、次のとおりとします。市内外への需要に応じ、広域幹線交通、幹線交通等の系統により、まちの拠点間をつなぐネットワークの構築を目指します。

次頁には拠点やネットワークを構成する各交通機能を示します。



図3-1 地域公共交通ネットワーク将来イメージ

(2) 都市・地域交流拠点、ネットワーク機能

前頁で示した拠点とネットワークを構成する各交通機能について、以下の表にまとめました。

表3-1 都市・地域交流拠点、地域公共交通の機能分類

機能分類	機能	該当する現行路線等
交通結節点	商業・業務・行政サービス機能を強化するとともに、まちづくりと一体となった商業環境づくりの拠点、市民に身近な生活環境づくりの拠点として機能します。	JR 山陽本線 ・宝殿駅、曾根駅 山陽電鉄 ・高砂駅、荒井駅、伊保駅、 山陽曾根駅
広域幹線交通	市外への大量の公共交通需要に対する交通です。	JR山陽本線 山陽電鉄
幹線交通	市外、市内の駅や主要施設等をつなぐような地域公共交通需要に対応する交通です。	神姫バス
支線交通	市内の駅や主要施設等をつなぐような地域公共交通需要に対応する交通です。	じょうとんバス
面的交通	広域幹線交通、幹線交通、支線交通ではカバーできないような地域公共交通需要に対応する交通です。	じょうとんバスミニ 一般タクシー
その他の交通	移動に制約があり、公共交通利用が難しい住民の移動需要、また、地域住民や病院、自動車運転免許教習所等の施設利用者や学生の通学等の移動需要に対応する交通です。	福祉交通 地域主体型交通 民間運営送迎車

3-4 補助対象系統の地域公共交通の位置づけと役割

高砂市における補助対象と想定される地域公共交通の位置づけと役割を下表と次ページの図表にまとめました。(色系統)はそれぞれの図表で示す系統の色です。

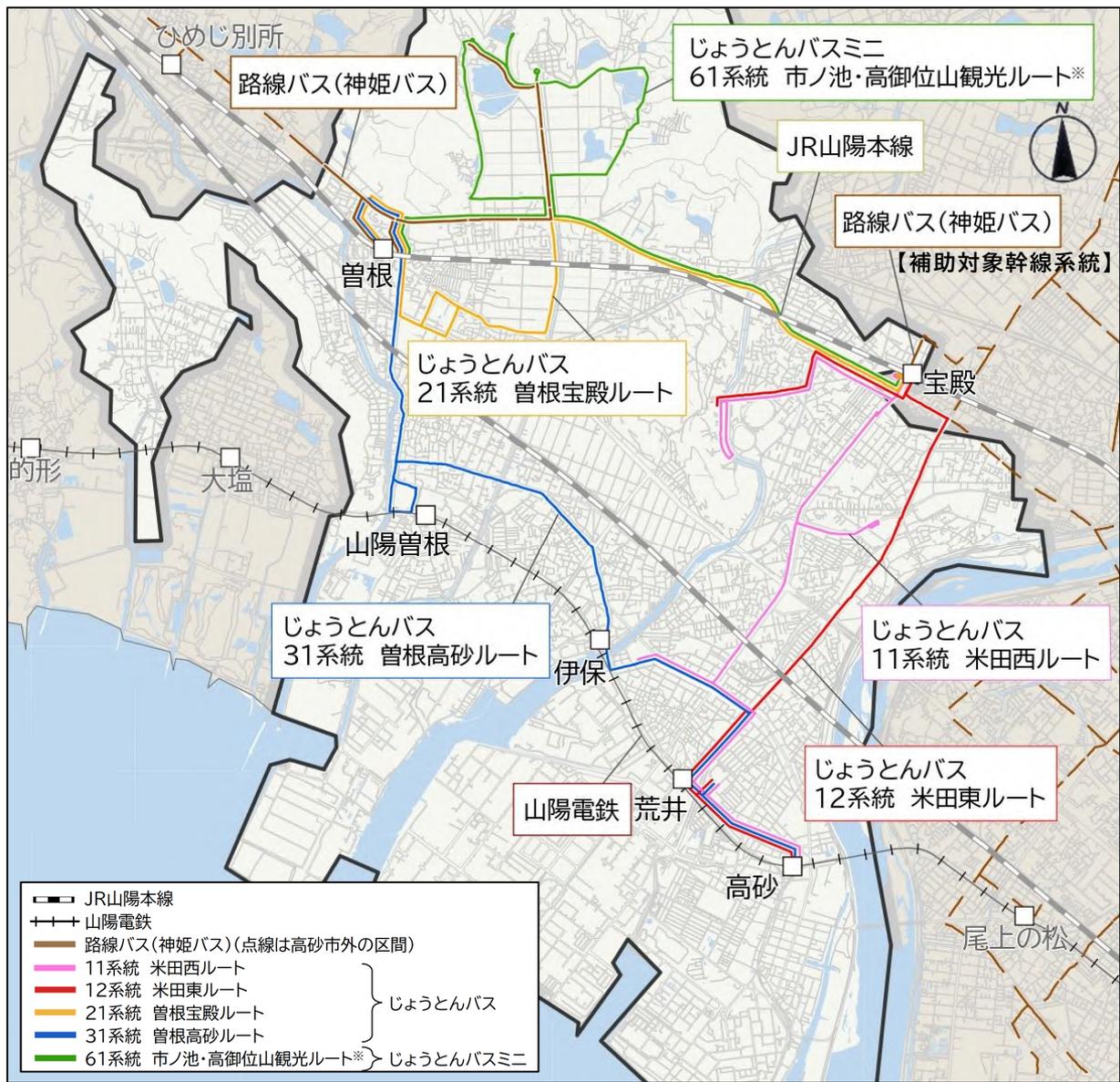
路線バス(茶色系統)は、市内外の拠点を連絡する系統であり、通勤・通学、買い物、通院等の日常生活等、多様な目的での移動を支えており、本地域にとって重要な役割を担っています。一方で、交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により、運行していく必要があります。

表3-2 地域公共交通の位置づけ・役割

位置づけ	該当する系統等	役割	確保・維持策
広域 幹線交通	<u>鉄道</u> ・JR山陽本線 ・山陽電鉄	市外への大量の公共交通需要に対応する交通です。	交通事業者と協議のうえ、一定以上のサービス水準を維持します。
幹線交通	<u>路線バス(茶色系統)</u> ・北条営業所～丸山公園前～播磨農高前～神吉～宝殿駅北口系統	市外、市内の駅や主要施設等をつなぐような地域公共交通需要に対応する交通です。	国の運行経費補助である <u>地域公共交通確保維持事業(幹線系統補助)</u> を活用し、持続可能な運行を行います。
支線交通	<u>じょうとんバス</u> ・11系統(桃系統) ・12系統(赤系統) ・21系統(橙系統) ・31系統(青系統)	市内の駅や主要施設等をつなぐような地域公共交通需要に対応する交通です。	高砂市担当部署と、運行事業者との協議のうえ、サービス水準を維持します。
面的交通	<u>じょうとんバスミニ</u> ・61系統(緑系統) <u>一般タクシー</u> ・荒井タクシー(有) ・伊保タクシー(有) ・伸幸運輸商事(株) ・高砂交通(株)	広域幹線、幹線、支線交通ではカバーできないような公共交通需要に対応する交通です。	高砂市担当部署と、運行事業者との協議のうえ、サービス水準を維持します。
その他の交通	<u>福祉交通</u>	移動に制約があり、公共交通利用が難しい住民の移動需要に対応する交通です。	関係部署・運行事業者と協議のうえ、サービス水準を維持します。
	<u>地域主体型交通</u> <u>民間運営送迎車</u>	地域住民や病院、自動車運転免許教習所等の施設利用者や学生の通学等の移動需要に対応する交通です。	

コラム) 地域公共交通確保維持改善事業について

地域公共交通確保維持改善事業の幹線補助は、国が運用する制度で、地域の主要な公共交通機関の運行を支援するものです。利用者減少や収益悪化で運行が困難な場合でも、国や自治体が運行経費の一部を補助し、交通事業者等と連携して地域住民の移動手段を維持・改善します。公共交通で安心して移動できる環境を守ることを目的としています。



※61系統 市ノ池・高御位山観光ルートは、令和5年8月より試験運行開始された系統

図3-2 地域公共交通の位置づけ・役割

表3-3 系統別・事業主体等

系統名/起点・終点	事業許可区分	運行形態	実施主体	補助事業の活用
姫路駅～JR曾根駅～鹿島神社系統	4条乗合	路線定期運行	神姫バス(株)	—
加古川駅～宝殿駅北口系統				—
細工所北口～宝殿系統				—
北条営業所～丸山公園前～播磨農高前～神吉～宝殿駅北口系統				幹線補助
11系統(ふれあいの郷生石・生石神社～山陽高砂駅)	4条乗合	路線定期運行	高砂市	—
12系統(宝殿駅～山陽高砂駅)				
21系統(曾根駅～宝殿駅)				
31系統(曾根駅～山陽高砂駅)				
61系統(曾根駅～宝殿駅)	21条乗合			

3-5 各交通モードの方針

各交通モードにおける、本計画における方針・考え方について、以下の表にまとめました。

表3-4 各交通モードにおける、本計画における方針

交通モード	方針・考え方
鉄道 (JR山陽本線、 山陽電鉄)	市外への大量の公共交通需要に対する広域幹線交通の役割を担います。 今後、人口減少や高齢化等により、社会構造の変化が進む中であっても、引き続き基幹的な交通モードとしての機能を維持し、安定的かつ持続可能な交通体系の中核を担っていきます。
路線バス (神姫バス)	市外、市内の駅や主要施設等をつなぐような地域公共交通需要に対応する幹線交通の役割を担います。 今後も安定的な運行体制の維持に努め、地域の基幹的な移動手段としての役割を果たしていきます。
じょうとんバス	市内の駅や主要施設等をつなぐような地域公共交通需要に対応する支線交通の役割を担います。 利用促進による利用の増加を図るとともに、当面は運行時刻等の定着を図るために大幅な時刻変更は行わず、地域に根ざした交通手段として、その役割を維持していきます。
じょうとんバスミニ	じょうとんバスでは補えない地域において、より地域に密着するような交通手段として、今後試験運行を検討します。地域の実情に応じた運行を行うためにも、地元住民の皆様の協力が必要です。
一般タクシー	鉄道、バスではカバーできないような地域公共交通需要に対応する面的交通の役割を担います。 移動ニーズに柔軟に応える交通手段として、今後もその役割の維持に努めていきます。
その他の交通	上記の交通モードに加え、福祉分野、教育分野との連携や、新技術について調査・検討を行います。

第4章 目標を達成するための実施事業

4-1 事業体系

課題、基本理念、基本方針を踏まえ、目標1～3を達成するために次の7つの事業を推進します。

基本方針1では、公共交通をより安全・快適に利用いただけるように、サービスの維持・向上に向けた取組みを行います。基本方針2では、公共交通の利用促進に向けた取組みを通じ、市民の皆様と一緒に公共交通を支える姿を目指します。基本方針3では、将来の持続可能な公共交通の確保を図るために、分野や従来の形式に捉われない公共交通を支える体制・仕組みをつくっていきます。

基本理念:「みんなで作る、つながり広げる公共交通」		
基本方針	目標	事業・施策内容
基本方針1 便利で人にやさしい公共交通のネットワークを形成する	目標1 安心して利用し続けられる公共交通ネットワークと拠点づくり	事業1:公共交通ネットワークの形成
		鉄道・バス・タクシーの安全・安心で、快適なサービス提供の継続
		バス路線の再編(路線・ダイヤ・運行頻度)
		新たな車両の導入
		新たな交通システムの導入検討
		事業2:交通結節点機能の強化
		駅周辺整備(駅前広場・アクセス道路整備等)
		バス停の待合環境の整備
		バス停周辺のサイクル&バスライドの推進
		事業3:隣接市との連携
路線バスの運行継続		
じょうとんバスの加古川市・姫路市への乗り入れ検討		
基本方針2 みんなで公共交通をつかって支える	目標2 自ら公共交通を利用しようとする市民の意識醸成	事業4:利用を促す普及活動と制度の導入
		利用促進につながる啓発活動の継続
		分かりやすい情報提供・案内の継続及び導入検討
		モビリティ・マネジメントの継続
基本方針3 持続可能な体制や仕組みをつくる	目標3 移動に携わる地域の関係者で支える公共交通の構築	決済方法や割引制度の継続及び改善検討
		事業5:横断的な取組み推進
		高砂市地域公共交通活性化協議会を通じた事業推進
		地域の輸送資源との連携検討
		福祉分野・教育分野等との連携検討
		その他、民間企業・事業者との連携検討
		事業6:人材・担い手の確保
		各交通事業者の人材育成・募集の継続
		バス運転体験会・営業所見学会(神姫バス)の継続
		合同就職説明会((公社)兵庫県バス協会)の継続
		二種免許取得を補助する制度の導入検討
事業7:新技術(IT技術等)の導入		
EV車両・自動運転・パーソナルモビリティ・MaaS等の導入検討		

※関連性の強い目標と事業を横並びで色分けして示していますが、全ての事業・施策の推進によって目標1～3の達成を目指します。

4-2 事業スケジュール

本計画の期間は、令和8年度(2026年度)から10年間であり、計画全体の見直し時期は5年後としますが、高砂市を取巻く社会の状況が大きく変わる等、必要に応じて見直しを図ります。

表4-1 事業スケジュール一覧表

事業・施策内容	▼策定	中間見直し(5年)▼	見直し(10年)▼
	前期 (令和8年度～令和12年度)	後期 (令和13年度～令和17年度)	
事業1:公共交通ネットワークの形成			
鉄道・バス・タクシーの安全・安心で、快適なサービス提供の継続	継続実施		
バス路線の再編(路線・ダイヤ・運行頻度)	調査・再編		調査・再編
新たな車両の導入	継続実施、EV車の導入検討		
新たな交通システムの導入検討	検討、実施		
事業2:交通結節点機能の強化			
駅周辺整備(駅前広場・アクセス道路整備等)	JR曽根駅	JR宝殿駅	
		山陽高砂・山陽荒井(連続立体交差事業)	
バス停の待合環境の整備	継続実施		
バス停周辺のサイクル&バスライドの推進	継続実施		
事業3:隣接市との連携			
路線バスの運行継続	継続実施		
じょうとんバスの加古川市・姫路市への乗り入れ検討	協議・検討	試験運行	結果により運行
事業4:利用を促す普及活動と制度の導入			
利用促進につながる啓発活動の継続	継続実施		
分かりやすい情報提供・案内の継続及び導入検討	協議・検討	結果をもとに実施	
モビリティ・マネジメントの継続	継続実施		
決済方法や割引制度の継続及び改善検討	継続実施、新制度の検討		
事業5:横断的な取組み推進			
高砂市地域公共交通活性化協議会を通じた事業推進	継続実施		
地域の輸送資源との連携検討	協議・検討		結果をもとに実施
福祉分野・教育分野等との連携検討	協議・検討		結果をもとに実施
その他、民間企業・事業者との連携検討	協議・検討		結果をもとに実施
事業6:人材・担い手の確保			
各交通事業者の人材育成・募集の継続	継続実施		
バス運転体験会・営業所見学会(神姫バス)の継続	継続実施		
合同就職説明会((公社)兵庫県バス協会)の継続	継続実施		
二種免許取得を補助する制度の導入検討	協議・検討	結果をもとに実施	
事業7:新技術(IT技術等)の導入			
EV車両・自動運転・パーソナルモビリティ・MaaS等の導入検討	調査・検討		実証実験

4-3 事業内容・事業主体

今後、高砂市で取組んでいく施策をまとめました。

4-3-1 便利で人にやさしい公共交通のネットワークを形成する

(1) 事業1：公共交通ネットワークの形成

高砂市の公共交通については、市内、市外への移動需要に応じた鉄道やバス、タクシーがあり、各運行主体において、安全で快適な運行のための取組みが行われています。今後も、皆様に安心して利用し続けていただくために、その取組みを継続していくことが重要と考えています。

まずは、既存の地域公共交通の毎年度、各路線の利用状況を評価した上で、将来的に運行頻度や運行時間等の見直しを行い、効率的・効果的な運行を目指します。加えて、小回りの利くじょうとんバスミニの運行、また既存の地域公共交通をカバーするような、その他の移動手段を検討します。

また、新たな車両の導入、デマンド型交通等の新たな交通システムの導入を含め、様々なニーズに対応した持続可能な公共交通サービスを提供する運行形態について検討します。

－対応する課題－

課題①人口減少・高齢化社会に伴う交通弱者増加への対応

課題②乗務員不足・2024年問題に応じた持続的な公共交通の運営

課題③広域幹線、幹線・準幹線、支線等の位置づけ・役割における移動手段

課題④市内各地域の利用実態に応じた公共交通サービスの構築

－課題に対応した取組み－

○鉄道・バス・タクシーの安全・安心で、快適なサービスの提供を継続します。

○バス路線の再編(路線・ダイヤ・運行頻度)を適宜行います。

○新たな車両の導入を検討します。

○新たな交通システムの導入を検討します。

事業1:公共交通ネットワークの形成

○鉄道・バス・タクシーの安全・安心で、快適なサービスの提供を継続します。**【継続】**

内容	<p>現在、市内外の交通需要は、東西方向の大量輸送を鉄道、南北方向をバス、その他をタクシーといった地域公共交通でネットワークを形成しています。</p> <p>今後も市内外の移動需要に対応するために、各交通主体における安全・安心で、快適なサービスの提供及びネットワーク形成を継続していきます。</p>	
効果	<p>継続した取組みにより、快適な生活水準を保つことが期待できます。</p>	
実施主体	<p>高砂市、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者</p>	
実施時期	前期 令和8年度～令和12年度	後期 令和13年度～令和17年度
	<p>継続実施</p> 	

『高砂市における市内・市外の移動需要に対応した地域公共交通のネットワーク』



事業1:公共交通ネットワークの形成

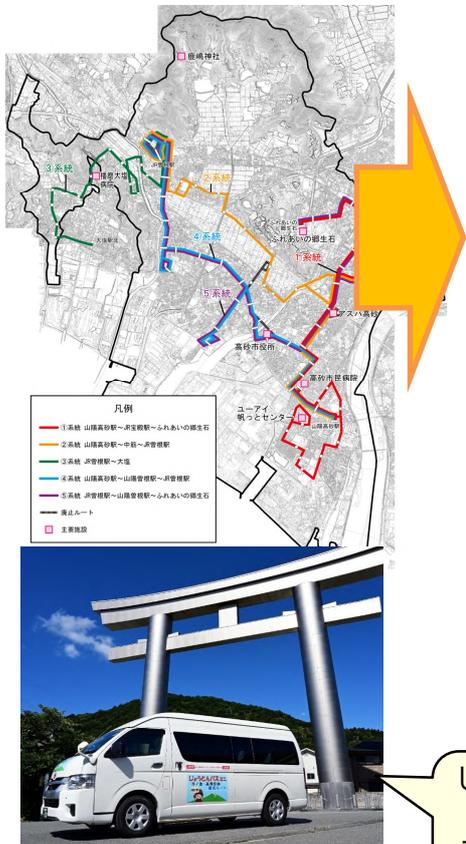
○バス路線の再編(路線・ダイヤ・運行頻度)を適宜行います。**【継続】**

○新たな車両の導入を検討します。**【継続・検討】**

<p>内容</p>	<p>高砂市では、市民生活における身近なバス交通の利便性向上を主な目的として、平成13年7月からじょうとんバスを運行しています。路線やダイヤ、運行頻度等の運行形態は地域の移動需要の変化に対応するために、定期的に見直しています。今後も概ね5年毎に運行形態を再編しつつ、じょうとんバスミニを積極的に活用し、身近な移動手段としての役割を維持していきます。</p> <p>また、バス車両は快適な走行車内環境の維持のため、老朽化状況に応じた買い替え更新や、環境に配慮したEV車の導入検討を行います。</p>	
<p>効果</p>	<p>定期的な見直しや車両の改善により、地域の移動需要への対応や利便性、快適性の向上が期待できます。</p>	
<p>実施主体</p>	<p>高砂市、バス事業者</p>	
<p>実施時期</p>	<p>前期 令和8年度～令和12年度</p> <p>調査・再編</p>	<p>後期 令和13年度～令和17年度</p> <p>調査・再編</p>

『令和3年の再編の例』

▼平成28年～令和3年までの路線



▲じょうとんバスミニ
※運行には地域の協力が必須です

▼令和3年からの路線



じょうとんバスミニは
小回りが利き
大型車の免許でなく
とも運転が可能!



▲じょうとんバス

事業1:公共交通ネットワークの形成

○新たな交通システムの導入を検討します。【検討】

内容・	<p>現在、地域公共交通は市外に及ぶ鉄道路線と、主に市内の移動ニーズに対応するバス、タクシーがあります。バスの運行形式について、当面は定時定路線による安全・安心で快適な運行の継続と利用促進を図りますが、将来の人口減少の進行に伴う利用者数の伸び悩みや運転効率の悪化が進展する場合は、その利用需要に応じて、バスに加え、タクシーの車両、乗務員も含めた運行形態の使い分けを検討します。</p>	
効果	<p>将来の需要や乗務員に応じた運行により、持続的な公共交通サービスが期待できます。</p>	
実施主体	<p>高砂市、バス事業者、タクシー事業者</p>	
実施時期	<p>前期 令和8年度～令和12年度</p>	<p>後期 令和13年度～令和17年度</p>
	<p>検討、実施</p> 	

『バスの運行形式の違い』

	定時定路線運行	デマンド型運行
概要	<p>● バス停① 7:00 ● バス停② 7:03 ● バス停⑨ 7:28 ● バス停⑩ 7:30</p> <p>時刻・ルートは固定</p>	<p>乗客は電話やスマートフォンで予約</p> 
	<ul style="list-style-type: none"> 決まった時刻表やルートに基づき、バス車両を走らせるサービス 	<ul style="list-style-type: none"> 利用者の予約ニーズに合わせて配車するオンデマンドサービス
適用性	<ul style="list-style-type: none"> 中規模移動需要向き (目安:1日30人～数百人/台) まとまった移動需要向き 	<ul style="list-style-type: none"> 少規模移動需要向き (目安:1日30人/台まで) 人口が小規模な地域向き (過疎化が進展した山間地域等)
メリット	<ul style="list-style-type: none"> 時刻表やルートが固定のため分かりやすい 他の公共交通機関との乗り換えが計画しやすい 	<ul style="list-style-type: none"> 利用者の場所、時間のニーズに応じた運行であり、使い勝手が良い(タクシーとは乗合いかどうかが違う)
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> 利用者数が少ないと、非効率な運行になる 主なサービス提供範囲はバス停勢圏域となる 	<ul style="list-style-type: none"> 予約が必要 予約が重なると希望通りに利用できないことがある 運行エリアが限定されることがある
その他	—	<ul style="list-style-type: none"> オペレーターが予約受付し、配送の時間やルートを検討する運営形態と、オペレーターの代わりに AI を活用した運営がある

(2) 事業2：交通結節点機能の強化

鉄道、バス、タクシー等の複数の交通手段をつなぐ施設である駅前広場をはじめとする交通結節点において、「高砂市駅周辺整備プログラム」を推進し、駅前広場等の拠点整備や駅舎へ、アクセスする道路整備等、快適性や利便性向上につながる整備を推進していきます。

－対応する課題－

課題①人口減少・高齢化社会に伴う交通弱者増加への対応

課題③広域幹線、幹線・準幹線、支線等の位置づけ・役割における移動手段

課題⑤各交通モード間の接続向上による円滑な交通体系の確保

－課題に対応した取組み－

○「高砂市駅周辺整備プログラム」と連携し、駅周辺の整備を推進します。

○バス停の待合環境を整備し、快適な利用環境を保持します。

○バス停周辺のサイクル&バスライドを推進します。

事業2：交通結節点機能の強化

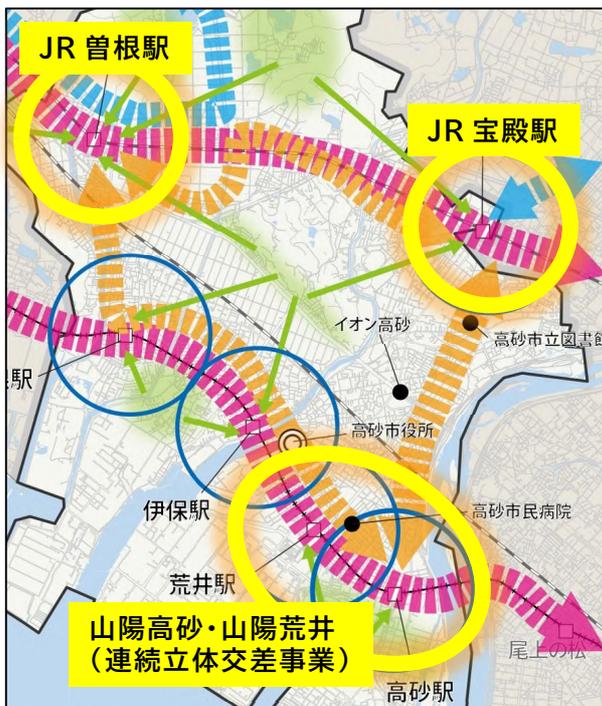
○「高砂市駅周辺整備プログラム」と連携し、駅周辺の整備を推進します。**【新規】**

内容	鉄道、バス、タクシー等、複数の交通手段をつなぐ施設である駅前広場をはじめとする交通結節点において、拠点整備や駅舎へのアクセス道路整備等を推進する「高砂市駅周辺整備プログラム」と連携した取組みを図ります。					
効果	複数の交通手段の連携強化と、利便性の向上効果が期待できます。					
実施主体	高砂市、鉄道事業者					
実施時期	<table border="1"> <tr> <th>前期 令和8年度～令和12年度</th> <th>後期 令和13年度～令和17年度</th> </tr> <tr> <td>JR 曾根駅</td> <td>JR 宝殿駅 山陽高砂・山陽荒井(連続立体交差事業)</td> </tr> </table>	前期 令和8年度～令和12年度	後期 令和13年度～令和17年度	JR 曾根駅	JR 宝殿駅 山陽高砂・山陽荒井(連続立体交差事業)	
前期 令和8年度～令和12年度	後期 令和13年度～令和17年度					
JR 曾根駅	JR 宝殿駅 山陽高砂・山陽荒井(連続立体交差事業)					

『高砂市駅周辺整備プログラム』

高砂市駅周辺整備プログラムでは、人口減少と高齢化が進展する高砂市において、円滑な移動手段の確保と、地域公共交通ネットワークによる利便性の高い公共交通の充実、さらには、みんなが安全・安心に、移動しやすい交通環境の確立が重要と考えられました。

その上で、市内の利便性の悪い駅、バリアフリー化されていない駅、アクセス道路が狭い駅等の課題に対し、これらの駅を計画的かつ効率的に整備を進めることを目的に、駅周辺整備プログラムが策定されました。



▲整備事業位置



▲まちづくり協議会での検討の様子



▲JR 曾根駅南側イメージパース

※イメージパースは確定したのものではなく今後の調整等により、変更になる可能性があります。

出典：高砂市

事業2：交通結節点機能の強化

○バス停の待合環境を整備し、快適な利用環境を保持します。【**継続**】

○バス停周辺のサイクル&バスライドを推進します。【**継続**】

内容	<p>快適なバス停の待合環境を創出するため、バス停へのベンチの設置について継続的に取組みます。さらに、バスシェルター(屋根)の設置について検討します。快適な環境によって、利用者の満足度の向上が期待できます。</p> <p>また、自転車利用者の需要を活かした地域公共交通の利用者増を図るため、バス停付近のサイクル&バスライドを推進します。</p>	
効果	<p>自転車によるバス停アクセスにより、バス停勢圏の拡大効果が期待できます。</p>	
実施主体	<p>高砂市、協力施設管理者</p>	
実施時期	<p>前期 令和8年度～令和12年度</p>	<p>後期 令和13年度～令和17年度</p>
	<p>継続実施</p>	

『バス停の待合環境整備』



▲バス停ベンチ整備の例(JR 宝殿駅)



▲バスシェルター整備の例(JR 曽根駅)

『サイクル&バスライド』

サイクル&バスライドとは、自宅等の出発地から自転車でバス停までアクセスし、バスに乗り換え、目的地まで向かうことです。バス利用者の駐輪スペースは、公共施設や店舗等の自転車駐輪場です。

自転車によるバス停アクセスが可能のため、バス停勢圏の拡大につながります。自宅付近にバス停がない、最寄りのバス停では行きたい場所への便がない等の理由で、これまでバスを利用されなかった方も、自転車でバス停まで移動することでじょうとんバスを利用できるようになります。

令和7年現在、23の施設で整備を実施！
イオン高砂や高砂市民病院、高砂市役所、高砂駅自転車駐輪場等の様々な店舗、病院、公共施設、鉄道駅で実績があります



サイクル&バスライドの目印▲ 出典：高砂市 HP

(3) 事業3：隣接市との連携

高砂市の交通については、通勤・通学・日常生活における市をまたいだ移動需要が多いという特徴を有しています。これらの移動需要に対応するため、路線バスの運行を継続するとともに、隣接市へのじょうとんバスの乗り入れを検討していきます。

－対応する課題－

課題③広域幹線、幹線・準幹線、支線等の位置づけ・役割における移動手段

課題④市内各地域の利用実態に応じた公共交通サービスの構築

－課題に対応した取組み－

○路線バスの運行を継続します。

○じょうとんバスの加古川市・姫路市への乗り入れを検討します。

事業3：隣接市との連携

○路線バスの運行を継続します。【継続】

○じょうとんバスの加古川市・姫路市への乗り入れを検討します。【検討】

内容	高砂市における市内外への移動需要に対応するため、路線バスは姫路市や加古川市に接続する路線を運行しています。その路線を継続運行するとともに、じょうとんバスによる市外への新規路線運行も検討します。	
効果	市外への移動手段により、生活利便性の向上が期待できます。	
実施主体	高砂市、姫路市、加古川市、バス事業者	
実施時期	前期 令和8年度～令和12年度	後期 令和13年度～令和17年度



4-3-2 みんなで公共交通を使って支える

(1) 事業4：利用を促す普及活動と制度の導入

公共交通の利用促進に向けた市の広報や市内イベントでの広報活動やチラシ配布、乗り方教室等のイベント、割引制度について、継続的な取組みを実施します。また、バスロケーションシステムにより、運行状況をリアルタイムに把握することによって、情報環境の改善を検討します。

公共交通の維持のため、利用促進を図る勉強会等を推進し、市民の皆様と一緒に作る公共交通を目指します。

－対応する課題－

課題⑥ターゲット層に合わせた公共交通サービスの充実・利用促進

課題⑦公共交通を知って使ってもらおうきっかけづくりの促進

－課題に対応した取組み－

- 利用促進につながる啓発活動を継続します。
- 時刻表の配布等の分かりやすい情報提供・案内を継続し、デジタルサイネージ等の導入を検討します。
- 公共交通に関する勉強会等を開催し、モビリティ・マネジメントを継続します。
- 決済方法や割引制度の継続及び改善を検討します。

事業4:利用を促す普及活動と制度の導入

○利用促進につながる啓発活動を継続します。**【継続】**

内容	利用者数を増加させ、持続可能な公共交通を実現するために、公共交通の利用促進につながる市内イベントでの啓発活動や、市のHPや広報での情報発信を継続します。	
効果	市民の認知度向上と参画に向けた関心を深める効果が期待できます。	
実施主体	高砂市、市民、その他イベント主体等	
実施時期	前期 令和8年度～令和12年度	後期 令和13年度～令和17年度
	継続実施 	

『市内の小学生によるバスアナウンス』

「地域でまもり育てるじょうとんバス」の一環として、じょうとんバスの車内で流れる行き先案内を市内の小学生の声でお届けしています。



出典:高砂市

『子どもの乗車体験』

小さい頃からバスと触れ合うきっかけづくりのため、じょうとんバスへの乗車体験を実施しています。



出典:高砂市

『じょうとんバスポスター展』

市内小学生の夏休みの課題として設定し、子どもの頃からじょうとんバスに親しみを持ってもらい、バスに乗ってみようという意識の醸成を図っています。



『広報たかさごの特集ページ』

市の広報に特集ページを掲載し、じょうとんバスについての情報発信を行っています。

路線・便数が変わります

利用者が少ない路線を廃止し、休止する路線バスへの対応やアンクル通車などの分析により路線再編します。運行にかかると見直し、乗り継ぎや利用ニーズの高い編成に停車するようルートを変更しました。また、効果的な運行を行うため利用者の少ない時間帯の減便を行い、運行口数をなくします。

運行 (平日66便)

再編 (平日88便)

料金が変わります

全区間200円の均一料金制に変更します。基本料金は値上げとなる区間が生じますが、1日乗り放題となる1日乗車券は限りの400円から100円に値下げし、案内でも発売を行います。さらに、定額料金を活用できるように拡充するとともに、割引も行います。

利用区間	再編後 (2段階料金制・均一料金)		1日乗車券	
	片道	往復	片道	往復
幼児	100円	200円	400円	800円
小学生以上	100円	200円	400円	800円
中学生以上	200円	400円	800円	1600円
小学生未満	100円	200円	400円	800円
小学生未満 (1歳未満)	無料	無料	無料	無料

1日乗車券・定期券が携帯アプリで買える

スマートフォンの携帯アプリ「PassRu (パスル)」でも1日乗車券・定期券が買えるようになります。携帯アプリが買えない人に向けて、案内車内で行う乗車券を導入します。

携帯アプリ「PassRu (パスル)」

- バスのチケットをスマホで管理
- 定期券・1日乗車券が購入可能
- インターネットにつながっていれば全国どこでもチケットを購入可能
- 利用方法はスマホ画面を見せるだけ

じょうとんバスのここが変わります!

令和3年10月からじょうとんバスがますます便利に!

神奈川交通と共同運行は、広報たかさご2月号まで配布します

のりば

今回の再編にあたっては、「市民生活における身近なバス交通の利便性を図る」ことに加え、「地域で守り育てるじょうとんバス」を新たに目標に加え、持続性、採算性、利便性、休止される路線バスへの対応などを考慮し、ルート設定や利用改善するための非営利アンケイト調査、バス利用者やイオン高砂店、市民会館での聞き取り調査を行いました。そして、人の流動や利用時間帯などを分析し、より多くの人が利用できるよう再編に取り組みしました。調査での意見として、「便数が少ないため利用しづらい」という声が多く、この高砂市バスと、必要時間帯の増便を行っています。

その3

1日乗車券・定期券が携帯アプリで買える

今までのICカードに加え、携帯アプリでも1日乗車券・定期券が買えるようになります。

その2

料金が変わります

現在の2段階料金制から均一料金制に

100円区間と200円区間の2段階課金制を200円の均一料金制に変更します。

その1

路線・便数が変わります

運行便数が3割アップ!

1ルートの運行距離を10km以内として運行にかかると見直し、利用ニーズが高い路線や削減等を確保します。

▲広報たかさご

令和3年5月号「じょうとんバスのここが変わります!

~令和3年10月からじょうとんバスがさらに便利に!~

出典: 高砂市

『ラッピングバス(じょうとんバス)』

市制70周年を記念して、じょうとんバスへのラッピングデザインを公募し、ラッピングバスを制作しています。



2024年 高砂市制70周年記念 じょうとんバス ラッピングデザイン



出典: 高砂市

事業4：利用を促す普及活動と制度の導入

○時刻表の配布等の分かりやすい情報提供案内を継続し、デジタルサイネージ等の導入を検討します。**〔継続検討〕**

内容	分かりやすい情報提供と案内のため、じょうとんバスの時刻表のHPでの公開や配布、GTFSの活用を継続し、加えてバスロケーションシステムの導入や鉄道駅におけるデジタルサイネージの導入、デジタル技術を活用したスマートバス停、ICカードシステムのリニューアルを検討します。					
効果	リアルタイムの情報提供が可能になるため、利用者に安心感を与える効果が期待できます。					
実施主体	高砂市					
実施時期	<table border="1"> <tr> <th>前期 令和8年度～令和12年度</th> <th>後期 令和13年度～令和17年度</th> </tr> <tr> <td>協議、検討</td> <td>結果をもとに実施</td> </tr> </table>	前期 令和8年度～令和12年度	後期 令和13年度～令和17年度	協議、検討	結果をもとに実施	
前期 令和8年度～令和12年度	後期 令和13年度～令和17年度					
協議、検討	結果をもとに実施					

『デジタルサイネージ』

電子ディスプレイを使って情報や広告を表示するシステムのことで、公共交通のリアルタイムな運行情報、観光やイベントの情報を表示することができるものです。



出典：神姫バス

『スマートバス停』

スマートバス停とは、バス停をIoT化し、デジタルサイネージ等に時刻表や運行情報、広告等をリモート操作でリアルタイムに提供することができるバス停のことです。



GTFSデータの整備・公開により
情報提供サービスへの
情報掲載が可能！

出典：国土交通省

『デジタルマップ』

観光や移動をさらに便利にするため、リアルタイムバスロケーションシステムにより、作成されているものです。市内を走るバスの現在位置や運行状況をリアルタイムで確認できるほか、路線図や停留所情報も網羅しています。



出典：淡路市

事業4:利用を促す普及活動と制度の導入

○公共交通に関する勉強会等を開催し、モビリティ・マネジメントを継続します。**【継続】**

内容	市民の地域公共交通に関する意識と行動変容に働きかけるために、モビリティ・マネジメントを継続実施します。	
効果	多様な世代への働きかけにより、地域公共交通への幅広い方々の利用と参画につながる効果が期待できます。また、自家用車から公共交通の利用への転換により、渋滞の緩和にも寄与します。	
実施主体	高砂市、市民、その他 教育施設等	
実施時期	前期 令和8年度～令和12年度	後期 令和13年度～令和17年度
	継続実施 	

モビリティマネジメントとは

モビリティ・マネジメントとは、「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩等を含めた多様な交通手段を適度に利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取組みです。ひとり一人の住民等に働きかけ、自発的な行動の転換を促していくものです。

『モビリティ・マネジメント』

じょうとんバスを身近に感じてもらうために、じょうとんバスの乗車体験や利用促進のための啓発活動を実施しています。



出典：高砂市

事業4：利用を促す普及活動と制度の導入

○決済方法や割引制度の継続及び改善を検討します。**【継続・検討】**

内容	<p>公共交通の利用促進を図るために、各交通主体における高齢者や自動車運転免許証返納者等を対象とした割引制度を継続して実施します。高齢者の自家用車から公共交通を利用する生活の定着と外出頻度の向上が期待できます。</p> <p>また、高砂市と各交通事業者が連携し、鉄道とバスといった異なる交通モード間の乗り換え割引や、商業施設との連携による利用者向けの公共交通の割引といった、新たな制度の導入を検討します。</p>	
効果	<p>乗り換え需要をターゲットとした、公共交通利用者の増加が期待できます。</p>	
実施主体	<p>高砂市、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、商業施設</p>	
実施時期	前期 令和8年度～令和12年度	後期 令和13年度～令和17年度
		

『神姫バスアプリ PassRu(パスルー)』

PassRu(パスルー)とは、バスのチケットを手軽に管理できるスマートフォンアプリです。インターネットにつながっていれば、全国どこでもチケットを購入することができます。



※画面イメージ

出典：高砂市

『じょうとんパス75』

じょうとんバスを利用する75歳以上の高齢者の運賃が半額になる制度です。



出典：高砂市

『運転免許証返納割引』

運転免許証を返納し、運転経歴証明書を交付した方を対象に、降車の際に運転経歴証明書を提示することでバスの運賃が半額になる制度です。



出典：高砂市

交通事業者による取組み

鉄道では障がい者割引、路線バスでは障がい者割引に加えて高齢者免許返納割引、タクシーでも高齢者免許返納割引など、各交通事業者が独自の割引を実施しています。

4-3-3 持続可能な体制や仕組みをつくる

(1) 事業5：横断的な取組み推進

地域の公共交通は、これまでの担い手であった交通事業者に頼るだけでなく、事業者と行政、市民のそれぞれが協力して取組みを推進していくことが重要です。また、高砂市地域公共交通活性化に基づく推進はもちろんのこと、福祉や教育等の部署との連携や、行政内部における分野の垣根を越えた協働、地域ボランティアによる輸送やライドシェアの導入等、地域の輸送資源や民間・事業者との連携によって、地域公共交通の維持・向上を図っていく取組みを推進していきます。

－対応する課題－

課題①人口減少・高齢化社会に伴う交通弱者増加への対応

課題②乗務員不足・2024年問題に応じた持続的な公共交通の運営

課題④市内各地域の利用実態に応じた公共交通サービスの構築

課題⑥ターゲット層に合わせた公共交通サービスの充実・利用促進

－課題に対応した取組み－

○高砂市地域公共交通活性化協議会を通じて事業を推進します。

○福祉分野・教育分野等との連携を検討します。

○地域の輸送資源との連携を検討します。

○その他、民間企業・事業者との連携も検討します。

事業5：横断的な取組み推進

○高砂市地域公共交通活性化協議会を通じて事業を推進します。**【継続】**

目的・内容	<p>高砂市地域公共交通活性化協議会を令和6年度から設置（地域交通法に基づく）し、関係者（学識経験者、高砂市、兵庫県、国、交通事業者及び市民等）が一同に会し、地域公共交通に関する課題やニーズを共有し、協議・合意形成を図る場の中で、本計画を立案しました。</p> <p>今後も継続的に計画や実施事業の進捗管理、事業効果の検証、計画の見直しを図っていきます。</p>	
効果	<p>関係者が集まり、地域公共交通の課題解決にあたることで、継続的な改善や、多様な主体との連絡調整を図る効果が期待できます。</p>	
実施主体	<p>上記関係者（学識経験者、高砂市、兵庫県、国、交通事業者及び市民等）</p>	
実施時期	<p>前期 令和8年度～令和12年度</p>	<p>後期 令和13年度～令和17年度</p>
	<p>継続実施</p> 	

『高砂市地域公共交通活性化協議会の取組み』



▲協議会の様子（撮影日 令和7年5月26日）

回数	開催日	審議内容
第1回	R6.11.5	市民アンケート内容
第2回	R7.2.10	調査結果報告 計画課題の審議
第3回	R7.5.26	計画骨子の審議
第4回	R7.8.28	計画書素案の審議
第5回	R7.11	計画案の審議
第6回	R8.2	パブコメ結果 計画案の審議



▲計画策定までの協議会の歩み

▲協議会を通じた事業推進の効果

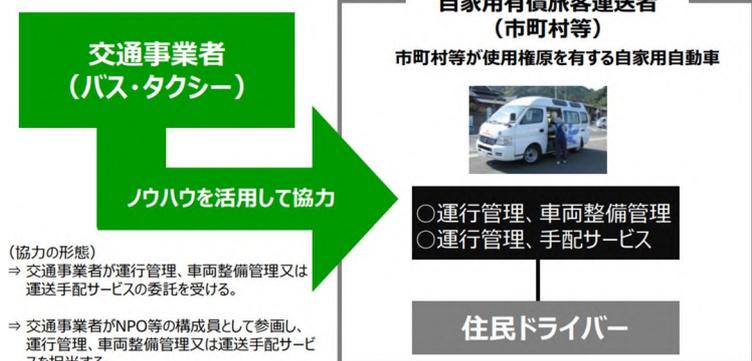
事業5：横断的な取組み推進

- 地域の輸送資源との連携を検討します。**【検討】**
- 福祉分野・教育分野等との連携を検討します。**【検討】**
- その他、民間企業・事業者との連携も検討します。**【検討】**

内容	高砂市に今ある公共交通と、既存の交通事業者に加えて、その他の民間企業等との連携を模索し、持続可能で利便性の高い地域公共交通を目指します。横断的な取組みとして、地域ボランティアによる輸送やライドシェアの導入について検討を図っていきます。また、少子高齢化が進展する中で、高齢者の移動は、免許返納後も安全に福祉施設や病院施設等へ移動できるよう、福祉分野と連携して輸送車両の活用を検討します。こどもの移動は部活動の地域展開や、通学・プール授業等、時代の変化に応じて教育分野と連携し、スクールバスを含め新たな交通モードが必要になった場合には、一般の方の利用も含めた連携等を検討します。	
効果	既存の交通事業以外の民間企業・事業者と連携することで、より多くの市民が公共交通サービスを楽しむことが期待できます。また、福祉分野、教育分野及び観光分野等との連携を高めることで、より多くの市民に対する移動制約を軽減することが期待できます。	
実施主体	高砂市、交通事業者、その他民間事業者、市民	
実施時期	前期 令和8年度～令和12年度	後期 令和13年度～令和17年度
	協議・検討	結果をもとに実施

『地域の輸送資源との連携の検討』

高砂市において、地域公共交通の利便が低い地域においては、地域居住者相互の助け合いにより、通院や買い物への移動支援のため、地域ボランティアによる移動手段の提供や民間事業者との連携を検討します。



▲制度のイメージ図(事業者協力型 自家用有償旅客運送(公共ライドシェア))
 出典：国土交通省

『福祉分野との連携』

高砂市では、福祉施策としてタクシー料金助成事業を実施しています。今後も福祉分野と連携し、社会情勢の変化や住民ニーズに応じた地域公共交通ネットワークの形成に向け、新たな移動手段の導入を検討します。

(2) 事業6：人材・担い手の確保

全国的に地域公共交通の乗務員が不足している中、バス路線の廃止や減便及びタクシーの配車台数の減少等によるサービスの低下が見受けられます。持続可能な地域公共交通を実現するためには、乗務員の確保が直近の課題となっています。

そのため、市と交通事業者で連携し、人材・担い手の確保に向けた運転体験会等のイベントの継続実施や、支援制度の検討を行っていきます。

－対応する課題－

課題②乗務員不足・2024年問題に応じた持続的な公共交通の運営

－課題に対応した取組み－

- 各交通事業者の人材育成・募集を継続します。
- バス運転体験会・営業所見学会(神姫バス)を継続します。
- 合同就職説明会((公社)兵庫県バス協会)を継続します。
- 旅客自動車を運転に必要な第二種免許を取得する人に対し、補助金を検討します。

事業6：人材・担い手の確保

- 各交通事業者の人材育成・募集を継続します。**【継続】**
- バス運転体験会・営業所見学会(神姫バス)を継続します。**【継続】**
- 合同就職説明会((公社)兵庫県バス協会)を継続します。**【継続】**
- 旅客自動車の運転に必要な第二種免許を取得する人に対し、補助金を検討します。**【検討】**

内容	<p>各交通事業者における人材育成や採用活動を継続します。なお、人材育成についてはお客様サービス向上のため、教育、指導を通し、接遇の向上を図ります。また、乗務員の新しい担い手を確保するため、運転体験会や営業所見学会、就職説明会を継続します。</p> <p>さらに、担い手となる人材を増加させるために、バスやタクシーの旅客自動車の運転に必要な第二種免許を取得する市内在住かつ市内で勤務する個人を対象に、取得に必要な費用の一部を、事業者に加えて個人にも補助する制度を検討します。</p>	
効果	人材の確保と育成により、持続的な公共交通サービスの提供が期待できます。	
実施主体	高砂市、兵庫県、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者	
実施時期	前期 令和8年度～令和12年度	後期 令和13年度～令和17年度
	継続実施(人材育成・募集、運転・仕事体験、就職説明会)	
	協議・検討 (第二種免許補助)	結果をもとに実施

『バスドライバー合同就職説明会』

兵庫県を代表するバス会社による「バス乗務員限定」の合同就職説明会であり、バス業界への転職を強力にバックアップするイベントです。兵庫県バス業界の現状及び働き方、乗務員の魅力、不安や疑問等、各社担当者が参加者の質問等に対応しています。さらには、路線バスドライバーやバスガイドによる座談会等も開催することにより乗務員不足の解消を図っています。



『二種免許取得支援事業への補助金』

公共交通ネットワークを維持するため、人材確保に取り組むバス・タクシー事業者に向けての大型・第二種免許取得費用及び受験資格特例教習受講費用等を支援しています。

出典：兵庫県 HP

(3) 事業7：新技術（IT技術等）の導入

地域公共交通の利便性、効率性、持続可能性を高め、よりよい高砂市の地域公共交通となるよう、日々進化する新技術について導入を検討していきます。公共交通における新技術活用は、EV車両、AI デマンド型交通、IoT、自動運転等多岐に渡るところであり、新技術の活用について検討します。

－対応する課題－

課題①人口減少・高齢化社会に伴う交通弱者増加への対応

課題②乗務員不足・2024年問題に応じた持続的な公共交通の運営

課題③広域幹線、幹線・準幹線、支線等の位置づけ・役割における移動手手段

課題④市内各地域の利用実態に応じた公共交通サービスの構築

課題⑤各交通モード間の接続向上による円滑な交通体系の確保

課題⑥ターゲット層に合わせた公共交通サービスの充実・利用促進

課題⑦公共交通を知って使ってもらおうきっかけづくりの促進

－課題に対応した取組み－

○二酸化炭素の排出がなく環境にやさしいEV車両の導入を検討します。

○自動運転の実装に向けた取組みを検討します。

○パーソナルモビリティ(レンタサイクル等)の導入に向けた支援策を検討します。

○MaaS(マース:Mobility as a Service)導入手法について検討します。

※MaaSとは、検索・予約・決裁等を一括で行うサービスのことです。

事業7:新技術(IT 技術等)の導入

○環境にやさしいEV車両やグリーンスローモビリティの導入を検討します。**【検討】**

○自動運転の実装に向けた取組みを検討します。**【検討】**

○パーソナルモビリティ(レンタサイクル等)の導入に向けた支援策を検討します。**【検討】**

内容	地域公共交通の持続可能性と利便性向上に向けては、日々進化する新技術を効果的に導入して行くことが必要となります。地球温暖化防止、ゼロカーボンシティ宣言の遂行の観点も含め、グリーンスローモビリティやEV車両の導入を検討します。また、乗務員不足への対応のため自動運転の実装について検討します。					
効果	移動制約が多い高齢者の増加が社会的課題となる中で、パーソナルモビリティの普及により、ラストワンマイル問題の解決に貢献することが期待できます。					
実施主体	高砂市、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者					
実施時期	<table border="1"> <tr> <th>前期 令和8年度～令和12年度</th> <th>後期 令和13年度～令和17年度</th> </tr> <tr> <td>調査・検討</td> <td>実証実験</td> </tr> </table>	前期 令和8年度～令和12年度	後期 令和13年度～令和17年度	調査・検討	実証実験	
前期 令和8年度～令和12年度	後期 令和13年度～令和17年度					
調査・検討	実証実験					

『二酸化炭素の排出削減に役立つグリーンスローモビリティやEV車両の導入検討』

地球温暖化の防止のため、二酸化炭素の排出量削減は、国際的な取組みとして重要な課題になっています。こうした中、二酸化炭素の排出削減に役立つ、グリーンスローモビリティやEVバスは、電気のみで走行する車両のことであり、ディーゼルエンジンと比較して、CO₂排出量が少なく、静音性や運転性能に優れていることから、日本各地で導入が模索されています。こうした背景を踏まえ、移動手段の導入について検討を進めていきます。



車両は
4人～22人乗り
と多様です

▲グリーンスローモビリティの例 出典:国土交通省

『コミュニティバスにおけるEVバス本格導入に向けた実証実験』

香川県三豊市では、コミュニティバスの車両をEVバスに更新するため、2023年度から社会実験を実施し、本格導入に向けた課題抽出と改善を繰り返し実施しています。



四国初コミバスにEV車両を導入▲ 出典:三豊市 HP

事業7:新技術(IT 技術等)の導入

○MaaS(マース:Mobility as a Service)導入手法について検討します。**【検討】**

内容	MaaSとは、検索・予約・決済等を一括で行うサービスのことであり、導入に向けた国内外の先行事例を研究し、対象、手法を検討します。					
効果	利用されたデータを蓄積し、運行の評価・改善等に活用できるため、地域公共交通の効率的な見直しを図る効果が期待できます。					
実施主体	高砂市、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者					
実施時期	<table border="1"> <tr> <th>前期 令和8年度～令和12年度</th> <th>後期 令和13年度～令和17年度</th> </tr> <tr> <td>調査・検討</td> <td>実証実験</td> </tr> </table>	前期 令和8年度～令和12年度	後期 令和13年度～令和17年度	調査・検討	実証実験	
前期 令和8年度～令和12年度	後期 令和13年度～令和17年度					
調査・検討	実証実験					

『西播磨 MaaS 実装プロジェクト』

MaaS(マース:Mobility as a Service)とは、個人の移動ニーズに対応し、複数の公共交通や観光・宿泊を組み合わせ検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、移動の利便性向上や地域の課題解決に資する手段と期待されています。

例えば、播磨科学公園都市における来訪者や住民の回遊の利便性向上を目的に「西播磨 MaaS」を構築し、自動運転のグリーンスローモビリティ、超小型 EV バス・電動キックボードの乗換案内や予約の実証実験を実施しました。

[ログイン後の TOP 画面]

[乗換案内検索画面]

[検索結果&予約画面]



出典:兵庫県企業庁

4-4 計画の評価指標

基本理念と基本方針に基づき、本計画の「評価指標」を設定します。指標ごとに目標値を設定し、毎年のモニタリングを通じて達成状況を評価します。

指標は次の表の項目を定め、本計画における事業を通じ、高砂市と交通事業者、その他の関係者との連携を深め、よりよい安全・安心で快適な公共交通サービスの提供を図っていきます。さらには、市民の皆様の利用を促す取組みを併せて行い、持続可能で利用され続ける公共交通を目指します。

なお、少子高齢化や人口減少による公共交通機関利用者数の減少を踏まえ、当面は現状値の維持・向上を目標にします。

表4-2 評価指標・現状値・目標値一覧表

評価指標		現状値	中間目標値 (令和12年度)	目標値 (令和17年度)
指標1: 公共交通の乗客数	JR	4,351千人/年	現状値以上	現状値以上
	山陽電鉄	4,599千人/年	現状値以上	現状値以上
	路線バス	66,337人/年	現状値以上	現状値以上
	じょうとんバス	120,012人/年	127,000人/年	132,000人/年
	タクシー	230,036人/年	現状値以上	現状値以上
指標2: 公共交通の収支差	路線バス	▲25,183千円	現状維持	現状維持
	じょうとんバス	▲62,556千円	▲96,000千円以下	▲100,000千円以下
指標3: 公共交通に係る市の財政負担額	路線バス	3,444千円	現状維持	現状維持
	じょうとんバス	62,556千円	96,000千円以下	100,000千円以下
指標4: 交通結節点整備		0箇所	1箇所	2箇所
指標5: 高齢者割引の利用者数		14,771人/年	現状値以上	現状値以上
指標6: 市民の公共交通利用意向率		62.6%	現状値以上	現状値以上

※タクシーの乗客数は、高砂市で営業する4社の東播磨地区の輸送人数合計を評価します。

※公共交通の収支差、市の財政負担額は、じょうとんバスの車両の買い替え、新規路線の検討等を含む実績を評価します。

※高齢者割引の利用者数は、じょうとんバスに限ります。

※市民の公共交通利用意向率の評価頻度は、5年に1度とします。

指標1：公共交通の乗客数

■設定の考え方

本計画における事業を通じ、公共交通の乗降客数を増加させることを目指しつつ、少子高齢化や人口減少の状況を考慮し、乗降客数の現状維持または向上を目標とします。

■指標の設定・算定方法(データ取得方法)

・公共交通の乗降客数を指標とし、毎年 of 各交通事業者の統計値により評価します。

■目標の設定

- ・現状値は令和6年4月時点で把握できる統計値とします。
- ・5年目(令和12年度)・10年目(令和17年度)は、高砂市の人口が減少する見込みであることを考えて、現状値を維持または向上させることを目標とします。

評価指標		現状値	中間目標値 (令和12年度)	目標値 (令和17年度)
公共交通の乗客数	JR	4,351千人/年	現状値以上	現状値以上
	山陽電鉄	4,599千人/年	現状値以上	現状値以上
	路線バス	66,337人/年	現状値以上	現状値以上
	じょうとんバス	120,012人/年	127,000人/年	132,000人/年
	タクシー	230,036人/年	現状値以上	現状値以上

指標2：公共交通の収支差

■設定の考え方

公共交通の持続可能性を高めるためには、支出と収入のバランスを保つ必要があります。そのため、利用者を増やし、公共交通の収支差の維持・向上を目指します。一方で、将来、物価上昇に伴い車両に係る購入費や燃料費、人件費等が増加する要素もあります。必要な経費を見据えつつ、持続性の確保を目指します。

■指標の設定・算定方法(データ取得方法)

・公共交通の収支差を指標とし、毎年各交通事業者の提供資料により評価します。

公共交通の収支差 =

収入額(運賃収入等※公的補助金は含まない) - 支出額(運行に係る必要経費※経常経費含む)

■目標の設定

- ・現状値は2024年度の統計値とします。
- ・5年目(令和12年度)・10年目(令和17年度)は、高砂市の人口が減少する見込みであることを考えて、以下のとおり目標を設定します。

評価指標		現状値	中間目標値 (令和12年度)	目標値 (令和17年度)
公共交通の収支差	路線バス	▲25,183千円	現状維持	現状維持
	じょうとんバス	▲62,556千円	▲96,000千円以下	▲100,000千円以下

コラム) 将来目標における収支差の目標について

将来的にじょうとんバスの利用者数が増加する目標を設定するなかで、収支差が増加する目標とすることについて、運賃収入と運行にかかる経費の観点から考えてみます。

■運賃の観点

バス利用者数の増加を目指しているものの、利用に占める高齢者の割合が増加すると想定しています。運賃は、75歳以上の高齢者は半額となるため、利用者の増加ほど運賃収入が伸びないことを想定しています。

■運行経費の観点

じょうとんバスを継続的に運行していくためには、老朽化したバス車両の更新を図っていく必要があります。バス車両の更新により、安全性の向上や揺れや振動が小さくなる等快適な乗車環境が期待できます。反面、更新にあたってはバスの購入費用が必要となりますが、一般的に購入費用は、バスを利用する一定期間で分割して経費として計上します。これが減価償却という考え方で、新しいバスに更新することで減価償却が新たに加算されて運行経費分が高くなり、収支を低下させる要因となります。また、運行経費の半分以上は、乗務員をはじめとする人件費が占めており、乗務員不足が課題となる中で、将来的に同じ路線数・便数を維持するために、賃上げ等の待遇改善により、人件費の増加を想定することでも収支を低下させる要因となります。

指標3：公共交通に係る市の財政負担額

■設定の考え方

運賃収入が少なく、運行経費をまかなえない路線については、公的資金を投入することで、そのサービスを維持している状況です。そのため、収支の改善とともに、公的資金の投入額の削減を図ります。一方で、公的資金の投入については、今後、高齢化が進行することを考慮すると、高齢者等の交通弱者の移動を助けるために必要な公的資金の投入である側面があります。そのため、必要な投入を行いつつ、持続性の確保を目指します。

■指標の設定・算定方法(データ取得方法)

・公共交通の公的資金投入額を指標とし、毎年算出される行政負担金額により評価します。

■目標の設定

- ・現状値は2024年度の統計値とします。
- ・5年目(令和12年度)・10年目(令和17年度)は、高砂市の人口が減少する見込みであることを考えて、以下のとおり目標を設定します。

評価指標		現状値	中間目標値 (令和12年度)	目標値 (令和17年度)
公共交通に係る 市の財政負担額	路線バス	3,444千円	現状維持	現状維持
	じょうとん バス	62,556千円	96,000千円 以下	100,000千円 以下

指標4：交通結節点整備

■設定の考え方

高砂市の公共交通は、広域的な移動を支える鉄道や路線バスを中心に、じょうとんバスやタクシーにより、きめ細やかな公共交通サービスを形成しています。こうした多様な交通手段を利用して移動を担保する中では、各交通手段相互を結びつける交通結節点の快適性や利便性の向上が、地域公共交通全体に対する利用者満足度を高め、利用者増の促進につながります。こうした観点から交通結節点整備の推進を評価指標として考えます。

■指標の設定・算定方法(データ取得方法)

・完成もしくは着手を目標としている交通結節点整備(駅前広場等における環境整備)について、その実施箇所数を指標として、毎年確認することで評価します。

■目標の設定

- ・現状値は2024年度の統計値とします。
- ・5年目(令和12年度)・10年目(令和17年度)は、整備計画に基づき以下のとおり目標を設定します。

評価指標	現状値	中間目標値 (令和12年度)	目標値 (令和17年度)
交通結節点整備	0箇所	1箇所	2箇所

指標5：高齢者割引の利用者数

■設定の考え方

高齢者割引の利用者数は、高齢者の経済的な負担を軽減し、外出を促進する仕組みとして高齢化社会の移動ニーズに応える制度としてとても重要です。

利用者数を把握することで、公共交通が高齢者の移動手段として役割を果たしているか否かを評価する基盤とし、高齢化社会のニーズに応じた運行計画やサービス改善を図り、高齢者が健康に地域社会で、いきいきと生活できる環境創出への寄与を図ります。

■指標の設定・算定方法(データ取得方法)

・じょうとんバスの75歳以上の割引利用者数と、運転免許証返納割引利用者数の合計を指標とし、毎年の利用実績により評価します。

■目標の設定

- ・現状値は2024年度の統計値とします。
- ・5年目(令和12年度)・10年目(令和17年度)は、現状値以上を目標とします。

評価指標	現状値	中間目標値 (令和12年度)	目標値 (令和17年度)
高齢者割引の利用者数	14,771 人/年	現状値以上	現状値以上

指標6：市民の公共交通利用意向率

■設定の考え方

自家用車の利用に依存した生活が定着している高砂市において、自家用車から公共交通へと移動手段を変えることは、公共交通の利用者増と自家用車からのCO₂排出量の削減にもつながり、地域と地球環境の持続可能性の確保にも寄与します。その実現のためには、まず市民の皆様の意識醸成が重要となります。モビリティ・マネジメント等の利用促進施策を継続・推進し、公共交通の利用意向の向上を図ります。

■指標の設定・算定方法(データ取得方法)

・市民を対象としたアンケート調査で「公共交通の維持のため、積極的に利用しようと思えますか」という設問を設定し、公共交通に対する利用意向率を調査します。

※評価頻度は5年に1度とします。

■目標の設定

- ・現状値は、2024年度に実施した、市民アンケート調査の結果によるものとします。
- ・5年目(令和12年度)・10年目(令和17年度)は、現状値以上を目標とします。

評価指標	現状値	中間目標値 (令和12年度)	目標値 (令和17年度)
市民の公共交通利用意向率	62.6%	現状値以上	現状値以上

第5章 計画の推進体制

5-1 計画の推進体制

本計画は高砂市地域公共交通活性化協議会が主体となって実施します。計画理念である『みんなでつくる、つながり広げる公共交通』の実現に向けては、関係者が一体となって支え合いながら取組むことが大切です。市民の皆様、交通事業者、高砂市を含む行政は相互に連携し、安全・安心に利用し続けることができる公共交通の実現を図ります。

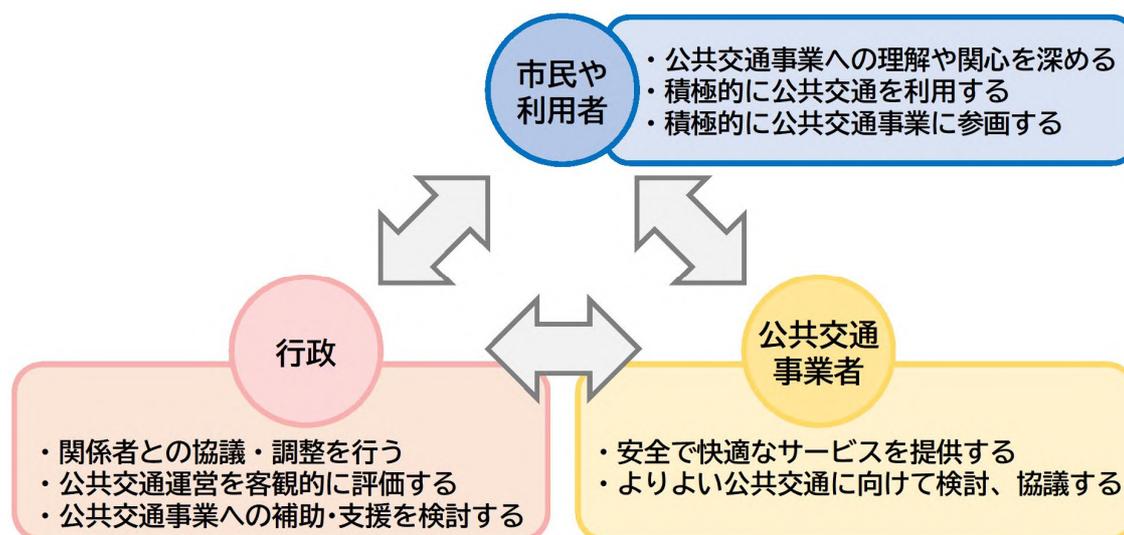


図5-1 推進体制と役割

5-2 事業進捗の評価方法

本計画の計画期間は、令和8年度から令和17年度までの10年間です。

本計画における事業は、計画、実施、評価、見直し・改善のサイクルを基本とし、5年単位のサイクルと1年単位でのサイクルで推進していきます。

5年単位のサイクルでは、本計画の策定(PLAN)をもとに事業を実施(DO)し、策定から5年後に事業の中間評価(CHECK)を高砂市地域公共交通活性化協議会で行います。その上で、必要に応じた事業の見直し・改善(ACTION)、見直し計画を検討(PLAN)します。

1年単位のサイクルでは、事業を実施(do)しながら、前年度に実施した事業に対する評価(check)を高砂市地域公共交通活性化協議会で行い、事業の見直し・改善(action)を行い、それらを踏まえて、次年度の事業計画(plan)を検討します。

表5-1は、本計画の計画検討を開始した令和7年度から中間評価を行う令和12年度までのサイクルを表したものです。令和13年度以降は、令和12年度に検討する見直し計画に基づいて、同様に5年単位のサイクルを繰り返します。

このようなサイクルを繰り返すことで、地域公共交通を取巻く環境の変化にも対応し、持続的な高砂市の地域公共交通の維持・改善を図ります。



図5-2 PDCAサイクルのイメージ

表5-1 PDCAサイクルスケジュール

項目	R7年度	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度
地域公共交通計画(全体)	計画検討 PLAN	事業実施 (年度ごとにplan・do・check・action) DO				中間評価 CHECK 見直し・改善 ACTION 見直し計画検討 PLAN
事業	計画(plan)		R9年度 事業計画検討	R10年度 事業計画検討	R11年度 事業計画検討	R12年度 事業計画検討
	実施(do)		事業実施	事業実施	事業実施	事業実施
	評価(check)	R8年度 初期評価 ※1	R8年度 評価※2	R9年度 評価※2	R10年度 評価※2	
	見直し・改善(action)		見直し・改善	見直し・改善	見直し・改善	見直し・改善

※1:検討・新規事業について初年度に調整を図った結果を受けて、次年度以降の取組み方針を計画・検討します。

※2:前年度に実施した事業に対する評価を行います。

