

高砂市地域公共交通計画（案）の市民意見公募結果について

高砂市地域公共交通計画（案）への意見募集を下表のとおり実施しました。

意見募集期間	令和7年12月8日（月曜日）～令和8年1月6日（火曜日）
公表資料	高砂市地域公共交通計画（案）（概要版）、高砂市地域公共交通計画（案）
公表場所	(1) 都市創造部都市住宅室都市政策課（市役所本庁舎3階）、(2) 情報公開コーナー（市役所本庁舎2階）(3) 高砂市ホームページ
提出方法	直接持参、郵送、FAX、電子メール
提出意見数	3名（15件）

提出されたご意見の概要と市の考え方について

No.	意見の概要	意見に対する市の考え	案の修正
1	P.17ではJR山陽本線の平日朝夕の運行本数が示されていますが、日中時間帯に運行本数が減少する点についても、明記すべきではないでしょうか。	一日の合計便数のみでは鉄道の運行状況が分かりにくいことから、利用者が多いと考えられる通勤・通学時間帯について、時間当たりの便数を参考として示しております。	—
2	P.18、JRと山電で乗客数の回復に差があることに説明はないでしょうか。	JR山陽本線と山陽電鉄における乗客数の回復状況につきましては、従前の乗客数や市内にある駅数などが異なるため、単純な比較は難しいと考えております。 なお、図については、新型コロナウイルス感染症流行以前の乗客数に向けて回復傾向にあるという、現在の状況が分かるように示しています。	—
3	P.25で北播磨方面については加西市のみ記載されています。高砂市は特に北播磨方面への交通が弱いと思うのですが、その他の北播磨各市町や北播磨地域全体への交通需要は示せないでしょうか。	北播磨地域に限らず、トリップ数が少ない地域については、「その他」に含まれており、図上の記載を省略しております。	—
4	P.25で伊保駅が1番バスの割合が大きい事に違和感があります。利用客数の母数が少ない事によるもののでしょうか？	図は第6回近畿圏パーソントリップ調査の集計結果を基に、各駅勢圏における来訪手段の構成比を示したものです。 また、伊保駅周辺にはじょうとんバスのバス停「山陽伊保駅」があり、一定数の利用があることは確認しております。今後も、地域の移動手段の維持に努めてまいります。	—
5	P.26、満足度についての欄で、路線バスについて無回答が多いです。市民の多くが利用しておらず、市内で神姫バスを見かけることもほとんどない。無回答の多くは「不満」に近い回答だったのではないのでしょうか。	回答者の各交通モードの利用状況により、有効回答数は異なります。路線バスについては、市内北部を通過する一部路線に限られることから、利用者が少なく、無回答が多くなったものと考えられます。	—
6	① P.21で休止となった3ルートについて休止理由の説明がありません。市ノ池、高御位山観光ルートの成功例と比較して何がダメだったのかの分析はないのでしょうか。 ② P.31「便利で人にやさしい公共交通」とあるが、高齢化率が高くサンモール閉業後に買い物が困難な高砂町で、以前運行されていた路線が休止された。町内を循環するルートで町外やスーパーへ行けず、便利で人にやさしいとは言い難い路線でした。そんな路線でありながら利用が少ないからと切り捨てられた印象がある。 ③ P.31「市民の意識醸成」とあるが、ルート検討時から市民の意見を募る場を設けて興味や関心を高めるべきでは。同じく市が行っている新たな学校づくり～等では意見を聞く場を設けている。たかきご結ポイントも活用して多くの市民に参加してもらっては。	本市では、将来世代にわたり既存の公共交通を維持していくため、公共交通全体の利用促進につながるよう、鉄道への乗り継ぎ等も考慮しながら、およそ5年に1回、じょうとんバスの路線やダイヤ、運行頻度等の見直しを行っております。しかしながら、利用率の低迷等により、やむなくルートを休止する場合がございます。 今後も、「みんなで公共交通をつかって支える」という基本方針のもと、地域の皆さまのご協力を得ながら、移動需要に対応できるよう、じょうとんバスミニによる運行も踏まえつつ、引き続き路線等の見直しを行ってまいります。	—

④	P.32 末端部を面的交通として別系統路線とすると、利便性や料金面で不満が出て利用客減、廃止への悪循環が懸念される。旧国鉄などで切り離された路線がどうなっていたかを見ると、じょうとんバスでいう北浜や高砂の路線がそれに近かったのでは、と思う。利用客の多い路線の一部を曜日や時間帯によってルート延長して運行させるのが長期的に利用客離れを防ぐ方法だと思う。面的交通に路線バスやじょうとんバスの延長ルートも検討すべきでは。	<p>いただいたご意見は、持続可能な公共交通ネットワークの構築や、利便性向上に向けた取組の参考にさせていただきます。</p>		
⑤	北浜～大塩～曾根の循環ルートでじょうとんバスを運行すれば、曾根トライアル開業により需要があるのでは。			
⑥	じょうとんバスを宝殿～アスパ～高砂警察署→松波町(三菱重工)→浜田町(高砂、高砂南高校)→高砂駅南→栄町(三菱製紙)→カネカ前→高砂神社→旧工楽邸→藍屋町→高砂南(旧国鉄ロータリー)のようなルートで運行すれば、通勤通学、買い物、観光に利用でき高砂町でもバス運行ができるのではないかと。			
⑦	北浜在住ですが、北浜地区には、数年前からバスが走行していません。利用客の少なさは、走行当時の夕方に北浜地区を走行していたガラガラのじょうとんバスをよく見ていたので分かりますが、全くバスが走行しないことは再考の余地があるように思います。通学通勤で電車を使用する場合には、駅までの交通手段の一つとして利用したい人もいますし、高齢者に免許返納をすすめるのであれば、その足の支えとなる移動手段の選択肢を広げてほしいです。			
⑧	<p>現状分析： 資料「じょうとんバスの系統別乗客数」によれば、米田西ルートが年間約 8.7 万人（R6 年度見込）と圧倒的な利用がある一方、他系統は低迷しており、効率的な運用がなされていない。</p> <p>基幹路線の強化： 利用の多い「米田西ルート」を市の基幹路線と位置づけ、30 分間隔のパターンダイヤ（覚えやすい定時運行）化を検討し、利便性を高めてさらなる乗客増を図ること。</p>			
⑨	<p>現状の矛盾： 高砂市運動公園や生石神社（石の宝殿）は休日こそ来訪者が増加するが、じょうとんバスは休日に減便されるため、実態とダイヤが乖離している。（宝殿～ふれあいの郷生石の区間）</p> <p>具体的要望： 休日における宝殿発着バスのふれあいの郷生石への延長運転、および利便性の高いダイヤへの再設定。</p> <p>生石神社への乗り入れ： 現在の「ふれあいの郷生石（山麓）」止まりではなく、休日限定でも良いので「生石神社 駐車場（山頂付近）」まで運行区間を延長し、高齢者や観光客が石の宝殿を参拝しやすい環境を整えるべきである。</p>			
7	<p>役割分担とコスト削減： 利用の少ない系統については、現行の乗合バスによる定時運行を廃止し、予約型乗合タクシー（デマンド交通）へ移行することで、運用コストの適正化を図るべきである。また、昨今の運転手ドライバー不足の現状を踏まえて、他の交通モードへの移行（無人運転の乗合バス等、県内では養父市で実証実験中）を検討するように要望する。</p>	<p>デマンド交通の導入や他の交通モードへの移行につきましては、交通事業者の意向や既存公共交通への影響、新技術の開発・普及の動向、コスト等を考慮しながら、慎重に検討してまいります。</p> <p>いただいたご意見は、持続可能な公共交通ネットワークの構築や、利便性向上に向けた取組の参考にさせていただきます。</p>	—	
8	① P.43「交通結節点機能の強化」とあるが、高砂市内の駅のバス停は改札から近い順に、タクシー、自家用車、バス停であることが多い。他市、加古川駅等を見ると出口をでるとバス停がある。高砂市ではバス停をなぜ1番後ろに持っていくのか。また、案内が少なく高砂駅の場合、駅北側にバスロータリーがあると分かりにくい。初めて高砂駅に来た人が、高砂駅降りてバス停まで行けるか疑問。本来南側に設置すべきであると思うが、せめて案内が必要では。伊保駅もバス停がかなり離れている。全体的に駅にバスの案内が不足していると思う。	<p>山陽高砂駅につきましては、駅周辺の整備を検討しているところであり、鉄道事業者とも連携協議して利用者の利便性の向上に資する施策について、引き続き検討してまいります。</p> <p>また、バス停留所の位置については、案内看板の設置や GTFIS データの活用などにより、市ホームページ等を通じて周知し、引き続き、分かりやすい利用案内に努めてまいります。</p>	—	
	② 現状と課題： 現在、じょうとんバスは高砂駅北側に停車するが、駅改札は南側のみであり、地下通路を経由しなければ乗り換えができない構造となっている。これは高齢者や障害者、荷物を持つ利用者にとって極めて不便である。また、観光客にとってもバス停が分かりづらい構造となっている。 <p>具体的要望： バス停を南口に移設、もしくは南口・北口の両方に停車させる。鉄道との水平移動（バリアフリー）な乗り継ぎを確保すべきである。南口はタクシー乗り場が広く確保されているが、普段は数台程度しか停車していな</p>	<p>いただいたご意見は、持続可能な公共交通ネットワークの構築や、利便性向上に向けた取組の参考にさせていただきます。</p>		

		いため、ここをバス停に整備することで利便性を改善できると考える。		
9	①	広域連携の推進：すでに米田東ルートで加古川市内（平津）を經由している実態を踏まえ、「かこバス」との共同運行や、加古川駅・宝殿駅・高砂駅・大塩駅を拠点に地域ネットワーク構築を検討すること。自治体の境界に縛られず、市民の生活圏（病院・商業施設）に即した運行へ転換すべきである。	隣接市へのじょうとんバス乗り入れや、民間企業・事業者との連携といった横断的な取組の推進につきましては、利用者の移動需要を踏まえ、近隣市や関係者と連携し、地域の皆さまのご協力を得ながら、今後も検討を進めてまいります。 いただいたご意見は、持続可能な公共交通ネットワークの構築や、利便性向上に向けた取組の参考にさせていただきます。	—
	②	P.47「隣接市との連携」について路線バスの運行継続が示されていますが、休止となった高砂～北条、高砂～加古川間の路線バス復活については記載されていません。まず、現行の高砂～宝殿間のルートは高砂市街まで延びておらず、市民にとって利用しにくい状態です。宝殿駅南の県道拡幅に合わせて南口にバスを乗り入れて高砂市民が使いやすい形にし、アスパを経由するなど以前より利便性の高いルートで運行できないか検討してほしいです。さらに、三木市ではニコパカードを利用すると市内一律運賃となりますが、じょうとんバスと、神姫バスの運賃を統一することで、市内路線バスの利用促進につながるのではないのでしょうか。高砂～加古川間については、休止された路線は高砂町域しか通らず市民が利用しにくい状態でした。さらに以前運行されていた三菱高砂～加古川間の快速バスも途中停車がなく、利用が困難でした。これら2つのルートの利点を組み合わせて、加古川駅～明姫幹線～アスパ～松波町（三菱）～高砂駅南等の新線を検討できないのでしょうか。		
	③	P.47 じょうとんバスの市外へ乗り入れ検討とは、以前運行していた大塩駅や、現行の平津等のことでしょうか？それとも例えば、加古川駅まで乗り入れるということでしょうか。		
	④	隣接市との連携を考えるのであれば、早く対応してもらいたいですし、民間企業や事業者との連携検討とのことなので、はりま自動車学校や習い事の送迎車はよく見かけるので、連携してじょうとんバスミニのように上手く市内にバスが走る環境を整えてほしいです。		
10		P.50、誤字、市政70周年→市制70周年	ご指摘のとおり修正いたします。	あり
11		以前、高砂駅改札内にじょうとんバス時刻表が掲示してあったが、ダイヤ改正後も変わらず古い時刻表を掲示し、その後いつの間にか撤去されていた。市と山電でもっと上手く連携できないのか。	各交通事業者等で構成される高砂市地域公共交通活性化協議会を通じ、鉄道とバスの相互利用環境の向上に向け、関係者との連携を一層深めてまいります。	—
12		現状の不条理：2025年4月よりJRや山陽電鉄では精神障害者割引（第1種・第2種区分に基づく減免）を導入したが、市内バス事業者（神姫バス）およびタクシー事業者は依然として精神障害者のみを割引対象から除外している。 指摘事項：三障害（身体・知的・精神）の中で精神障害者だけを不利益に扱う現状は、障害者基本法および障害者差別解消法の「合理的配慮」の精神に反し、市が掲げるSDGsの理念（不平等の是正）とも矛盾する。 具体的要望：バス・タクシー事業者に対し、精神障害者への運賃減免（身体・知的障害と同様に、精神1級は第1種、精神2級・3級は第2種と手帳更新時に記載されるようになっていく）を強く働きかけること。また、事業者の負担を理由に拒まれるのであれば、姫路市のように市独自の助成制度（ICカード発行やタクシー利用券の平等な配布）を導入し、市内における「移動のバリア」を早急に撤去すべきである。	すべての利用者が安心して移動できる環境の整備が重要であると認識しております。 バス・タクシーの運賃の助成は、利用者の経済的負担の軽減や外出機会の確保につながるものと考えられますが、まずは既存の公共交通を利用しやすくなるように改善を図っていく必要があると考えており、いただいたご意見は、高砂市地域公共交通活性化協議会において各交通事業者等に共有するとともに、利便性向上に向けた取組の参考にさせていただきます。	—
13		現状の課題：レンタサイクルの利用場所・時間が限られており、加古川市や姫路市のような24時間対応のシェアサイクルが存在しない。 具体的要望：市内の主要移動拠点である「高砂駅」「宝殿駅」「曾根駅」の3駅を起点として、24時間利用可能なシェアサイクルの試験導入を検討すること。これにより、観光客の回遊性向上だけでなく、市民の通勤・通学の利便性向上、およびバス路線の補完を期待できる。	シェアサイクルは、観光地での利用だけでなく、通勤や通学、買い物など日常のさまざまなシーンで活用されており、市民が快適に移動できる環境の充実に寄与するものと考えております。 本市では、自家用車による移動が中心である一方、交通結節点への支線交通としてじょうとんバスを運行しております。また、平坦な地形を生かし、自転車を活用した移動を補完するため、サイクル&バスライドの取組を行っております。 いただいたご意見は、持続可能な公共交通ネットワークの構築や、利便性向上	—

		に向けた取組の参考にさせていただきます。	
14	<p>提案事項：加古川駅で折り返している普通電車が宝殿駅2番線まで回送運転し、再び回送列車として折り返し運転を行っている。少なくとも、加古川駅の高架化事業以降は本運用が実施されていると認識しているが、市は実態を把握しているのか。JR西日本に対し「回送区間の営業運転化」を強く要望すること。施設改修を伴わないソフト面の改善として、最優先で取り組むべきである。</p> <p>デタimeの不便解消：デタime（10時～16時）において、加古川以東では15分ヘッドの運転間隔、姫路以西でも20分ヘッドの運転間隔となっているが、宝殿～東姫路間では30分ヘッドの運転間隔となっている。宝殿駅の方が姫路以西各駅より利用客が多いにも関わらず、宝殿駅の利用可能本数が少なく、著しく利便性を損なっており沿線価値を落としている。上述の通り、宝殿駅までは回送運転を行っているのであるから、まずは追加投資を必要としない、加古川止まりの列車について宝殿駅までの延長運転を要望すべき。</p> <p>広域連携の推進：JR宝殿駅は加古川市との境界付近に立地するため、加古川市と共同でJRに要望することが望ましい。また、次の段階として、曾根以西への増発を要望をする際には姫路市と共同で要望することが望ましい。</p>	<p>ご指摘の宝殿駅における回送列車の運行状況や、デタimeにおける運行間隔につきましても、沿線利用者の利便性に関わる課題として認識しており、これまでに関係市町と連携して、JR西日本に対し利用者利便性向上のための意見・要望を行っております。</p> <p>いただいたご意見は、持続可能な公共交通ネットワークの構築や、利便性向上に向けた取組の参考にさせていただきます。</p>	—
15	<p>三木市では自治会の案内等により、公民館でニコパカードを作れるようにして、カード普及を図っていた。高砂市でもカードを作れば割引があるような状態や、アスパや駅にチャージ機を置くなどして利用促進策にならないか。</p> <p>市ホームページには具体的に書かれておらず加古川まで行く必要があるのかと思うが、市内でじょうとんバスの定期券を買うことが出来ないのか？アスパ等で買えるようにしては。</p>	<p>神姫バスが発売するICカード（NicoPa）およびじょうとんバスの定期券につきましては、現時点で市内における発行サービスの予定はございません。</p> <p>一方で、ICカードの利便性向上については、バス事業者と連携しながら検討を進めているところです。</p> <p>なお、じょうとんバスの定期券は、神姫バスのアプリ「PassRu（パスルー）」を通じて購入が可能です。</p> <p>いただいたご意見は、利便性向上に向けた取組の参考にさせていただきます。</p>	—