

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:「みんなでつくる、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首根駅	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や、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
		

『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

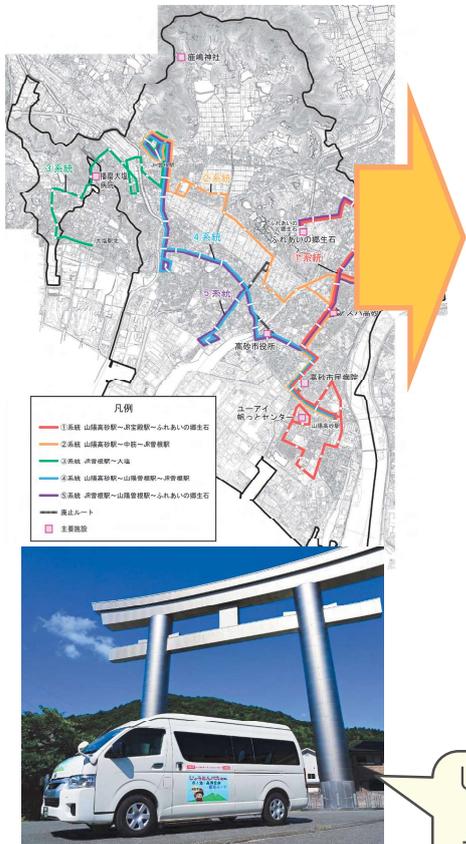
○バス路線の再編(路線・ダイヤ・運行頻度)を適宜行います。【**継続**】

○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



▼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!

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>
		

『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

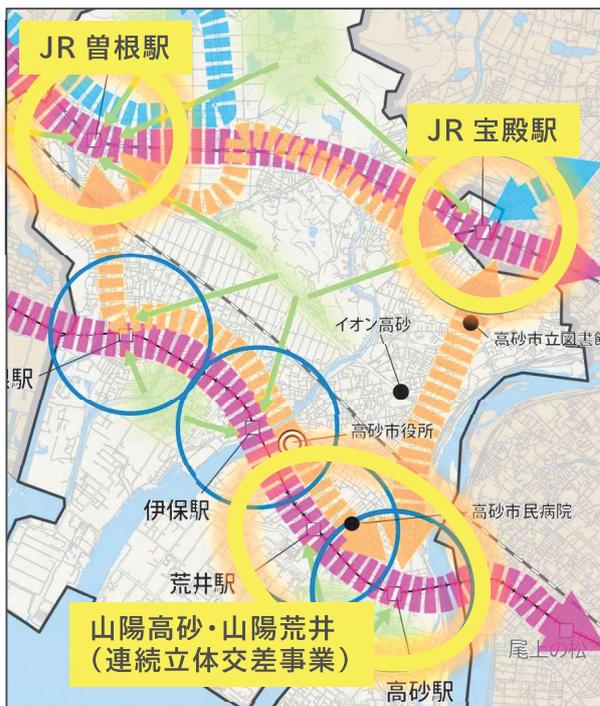
○「高砂市駅周辺整備プログラム」と連携し、駅周辺の整備を推進します。**【新規】**

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"> <thead> <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> </thead> <tbody> <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> </tbody> </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、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

『こどもの乗車体験』

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、こ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

利用者が少ない区画を廃止し、停止する路線バスへの対応やアンクル遊歩道などの分析により路線を再編します。運行にかかると便を短縮し、乗り継ぎや利用コースの高い場所に停車するようルートを変更しました。また、影響的な運行を行うため利用者の少ない区間の便を削減し、運行口をなくします。

運行 (平日66便)

再編 (平日66便)

料金が変わります

全区間200円の均一料金を変更します。基本料金は保たれる定額が生じますが、1日乗車となる1日乗車券は乗車の400円から100円に値下げし、県内でも発売を行います。さらに、定額乗車金証明利用できるように販売するとともに、割引を行います。

1日乗車券・定額券が携帯アプリで買える

スマートフォンで携帯アプリ「PassRu (パスル)」でも1日乗車券・定額券が買えるようになります。携帯アプリが買えない人向けには、車内販売を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
- 定額券・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!

新設路線廃止と変更前は
高砂ながらごりやが
のりば

今回の再編によって、市民生活における身近なバス交通の利便性を高めることに加え、「増便で走り続けるじょうとんバス」を新たに目標に加え、持続性、採算性、利便性を止される路線バスへの対応や利用改善するための非営利アンクル遊歩道、バス利用券やイオン高砂市・市民会館での乗り継ぎの案内を行います。また、人の流れや利用時間帯などを分析し、より多くの人々が利用できるよう再編に取り組みました。調整の進展として、「便数が少ないため利用しづらい」や「乗りたいたいとパスルがない」といった課題は、改善の進展が期待されています。

その3

1日乗車券・定額券が携帯アプリで買える

今までの配カードに加え、携帯アプリでも1日乗車券・定額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段階運賃制を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ルートの運行区間を10km以内として運行にかかる時間を短縮し、利用コースが長い路線や乗降客を確保します。

▲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、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	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り組みです。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
	<p>継続実施、新制度の検討</p>	

『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等、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】**

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>
		

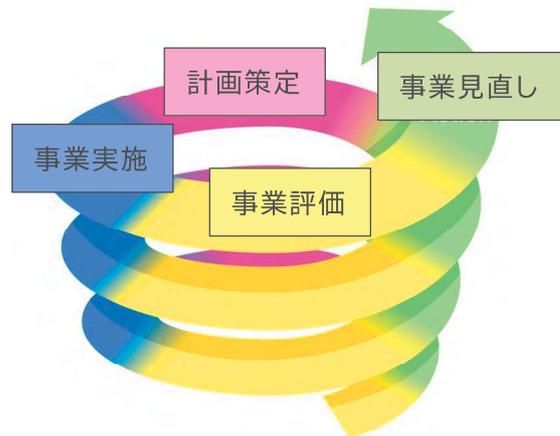
『高砂市地域公共交通活性化協議会の取組み』



▲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	R7.11.28	計画案の審議
第6回	R8.2.9	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

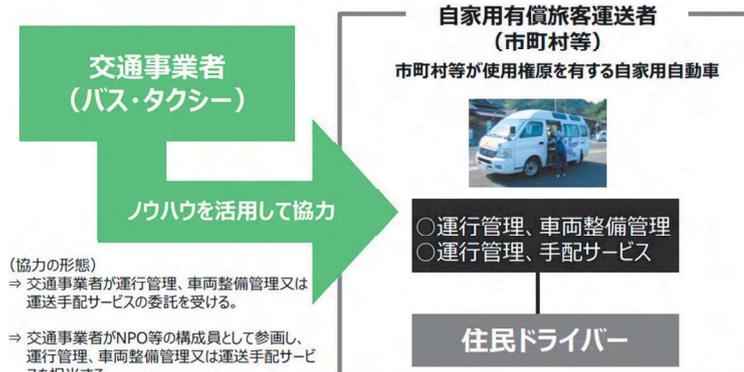
事業5：横断的な取り組み推進

- 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。横断的な取り組みとして、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い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

OMaaS(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』

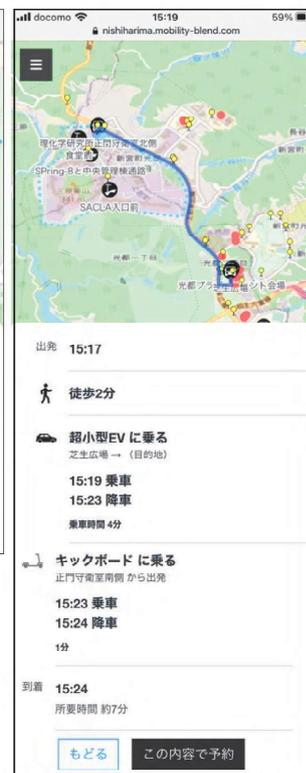
MaaS(マース:Mobility as a Service)とは、個人の移動ニーズに対応し、複数の公共交通や観光・宿泊を組み合わせ検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、移動の利便性向上や地域の課題解決に資する手段と期待されています。

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。

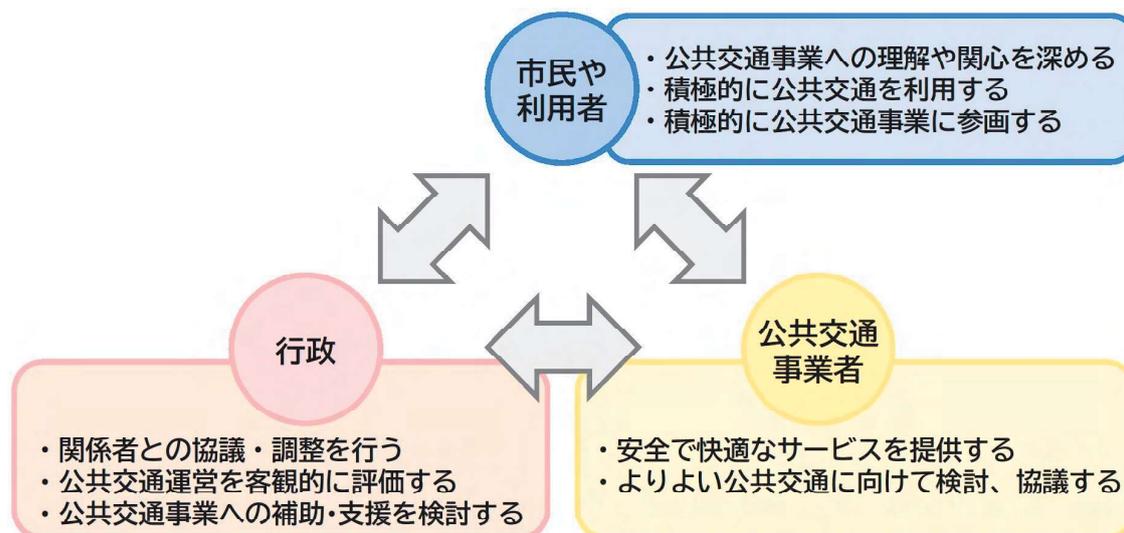


図5-1 推進体制と役割

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)				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。

高砂市地域公共交通計画

令和8年3月

高砂市地域公共交通活性化協議会

事務局 高砂市 都市創造部 都市住宅室 都市政策課

〒676-8501 兵庫県高砂市荒井町千鳥1丁目1番1号

電 話 079-451-6799
