

じょうとんバスの協議について

高 砂 市



— 目 次 —

	ページ
協議1 バス停位置変更とそれに伴うルートの一部変更について	1～2
協議2 バス停位置変更について	3
協議3 高砂市地域公共交通計画の策定について	4～7

協議 1 バス停位置変更とそれに伴うルートの一部変更について

1 変更するバス停

1 1 米田西ルート及び1 2 米田東ルートの「ふれあいの郷生石・生石神社バス停」

2 変更日

令和 6 年 4 月 1 日(月)

3 対象となる便

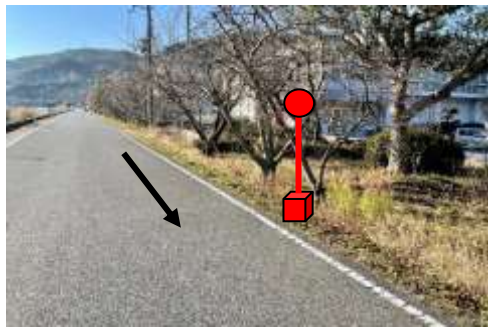
1 1 系統	到着便	出発便
平 日	8 : 2 9 1 0 : 0 6 1 2 : 2 7 1 3 : 4 7 1 4 : 2 2 1 6 : 0 3 1 8 : 5 1 計 7 便	8 : 3 2 1 0 : 1 2 1 2 : 3 2 1 4 : 2 7 1 6 : 1 2 1 8 : 5 7 計 6 便
土日祝日	8 : 2 6 1 0 : 0 1 1 1 : 0 6 1 2 : 0 6 1 5 : 2 1 1 8 : 4 1 計 6 便	8 : 3 2 1 0 : 0 7 1 1 : 1 2 1 2 : 1 2 1 5 : 2 7 1 8 : 4 7 計 6 便

1 2 系統	到着便	出発便
平 日	—	1 3 : 5 7
土日祝日	—	—

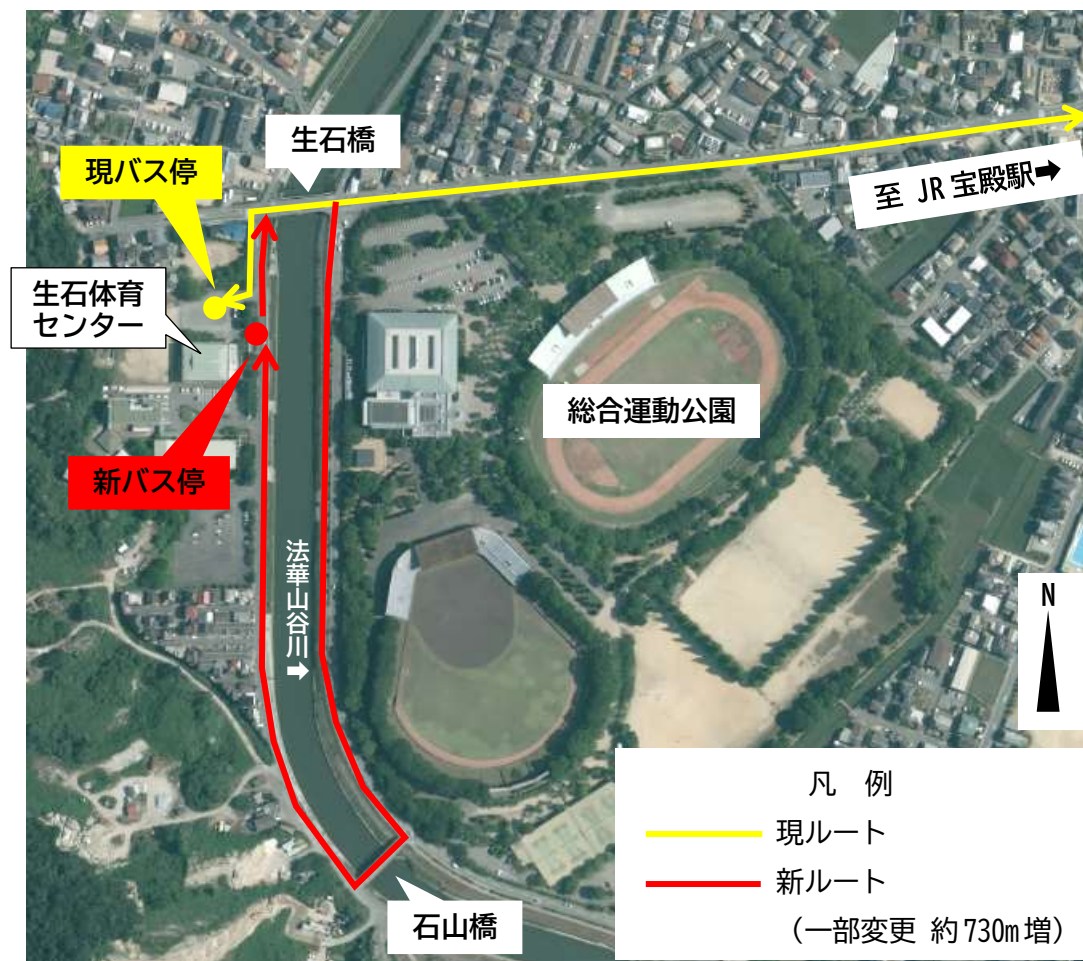
4 変更する理由

生石体育センター取り壊しに伴い、敷地内にあるバス停が使用できなくなるため。

5 バス停位置

現 在	変 更
	

6 ルートの一部変更



協議2 バス停位置変更について

1 変更するバス停

21 曽根宝殿ルート of 「魚橋西バス停（東行き JR宝殿駅行）」

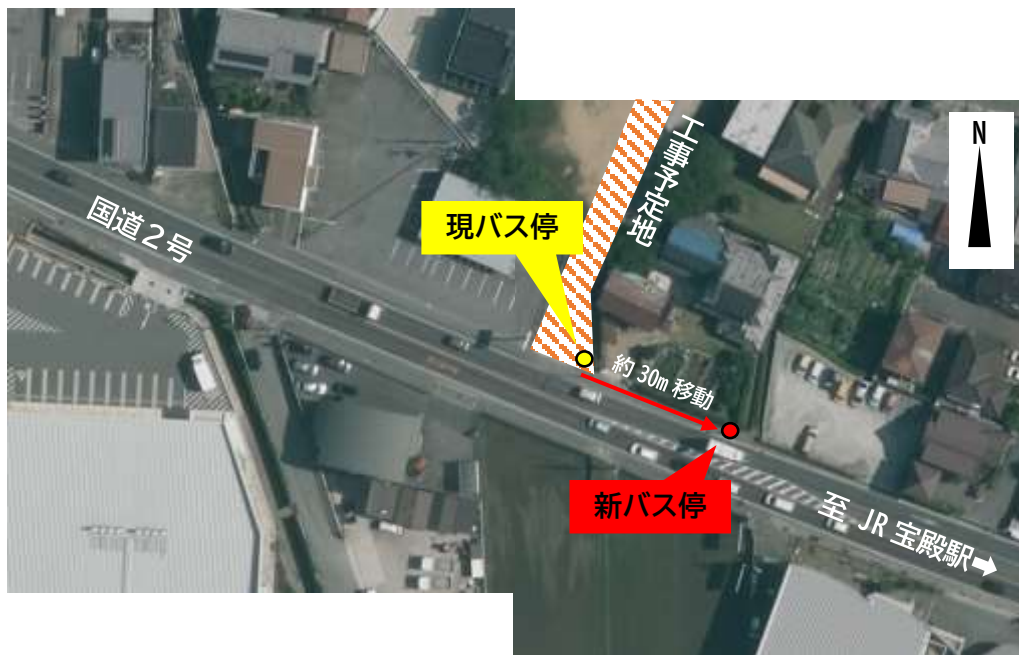
2 変更日

令和6年4月1日(月)

3 変更する理由

道路整備工事を予定していることから、市有地内にあるバス停を移動する必要があるため。

4 位置図



5 バス停位置

現在	変更

協議3 高砂市地域公共交通計画の策定について

1 策定期間

令和6年度から2年を予定

2 地域公共交通計画とは

地域にふさわしい・望ましい旅客運送サービスの姿を明らかにする **“地域公共交通のマスタープラン”**

3 根拠法令

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）（以下、「活性化再生法」という。）

第5条

地方公共団体は、基本方針に基づき、国土交通省令で定めるところにより、市町村にあっては単独で又は共同して、都道府県にあっては当該都道府県の区域内の市町村と協働して、当該市町村の区域内について、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の計画（以下「**地域公共交通計画**」という。）を**作成するように努めなければならない。**

令和2年11月改正により

「作成することができる」から「努めなければならない」に変更

“努力義務化”

4 策定の背景にある要因（現状）

- 超高齢化 ➤免許返納が年々増加し自身で移動が困難
- 人口減少 ➤公共交通空白地の増加
- 赤字構造 ➤乗合バス及びローカル鉄道の赤字構造
- 人手不足 ➤乗合バス、タクシー等の運転手不足

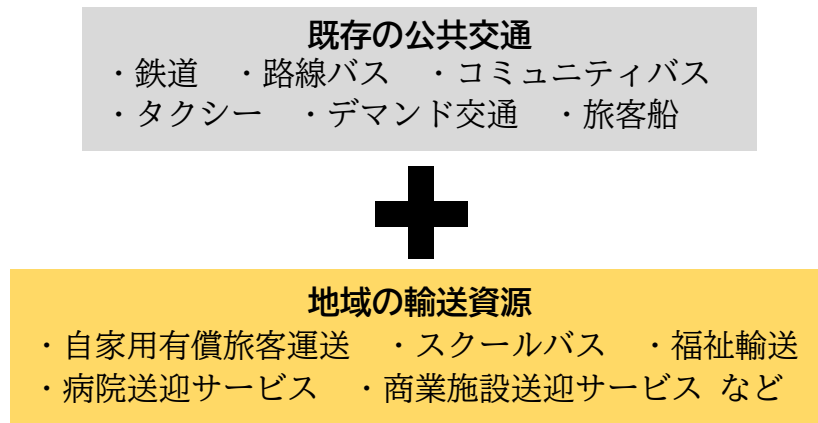
5 策定方法

- 国の「地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本方針」に基づき策定
- 地域の移動に関する関係者を集めて、活性化再生法に基づく協議会（以下、「法定協議会」）での協議を経て策定

活性化再生法第6条（協議会）

地域公共交通計画を作成しようとする地方公共団体は、地域公共交通計画の作成及び実施に関し必要な協議を行うための協議会を組織することができる。

- 路線バス、鉄道、タクシーなどの既存の公共交通に加え、**地域の輸送資源を最大限活用した持続可能なサービスを確保**



- キャッシュレス化、系統間や交通相互間の円滑な接続の構築

6 法定協議会の設置方法

- 既存の地域公共交通会議を活用する方法
 - 既存の地域公共交通会議を構成員の見直しによって**法定協議会**に格上げすることが可能。
- あらたに法定協議会を立ち上げる方法
- 持続可能な規模とする。
 - 規模が大きくなれば多くの意見を集約できる反面、運営負担が大きくなる。

7 法定協議会メンバーの責務

- 「参加要請応諾義務」と「協議結果の尊重義務」が生じる。
 - 現在の地域公共交通会議は法定協議会でないが、新たに設置される法定協議会において協議・策定された計画の位置付けは重くなる。

8 高砂市の目指す地域公共交通計画とは（案）

- ① 鉄道駅を交通結節点とすることで公共交通の結びつきを確保し、市内循環ネットワークを基本とした公共交通網をめざす。

広域交通の鉄道と地域交通のバス（じょうとんバス含む）やタクシーとの緊密な連携を構築することで、乗換え環境の向上を図り、商業施設、市民病院、公共施設及び観光施設（地）へのアクセスを改善

- ② 速達性を確保することにより、公共交通の効率化を図る。

シームレスな連携を構築することで、公共交通の使命である速達性を向上し、市内企業への通勤及び市民の生活パターンを改善

- ③ 採算性を検討することにより、持続可能な公共交通をする。

じょうとんバスの小型化やゾーン設定等を研究し、きめ細やかなサービスの提供（公共性）と相反関係にある採算性を検討することで、公共交通不便地拡大の防止

- ④ 役割分担の明確化とその連携を図る。

公共交通と福祉交通の役割を明確にし、相互の連携を図ることによる移動手段の充実

- ⑤ 運行改善や情報技術の導入、沿線施設と協力することにより、利便性向上を図る。

I T技術等の導入による利便性の向上と、地域の輸送資源の活用（官民連携）を検討

参考1 県内策定状況（令和5年11月末現在 出典：国土交通省HP）

【団体】

1 兵庫県・豊岡市・養父市・朝来市・香美町・新温泉町(※1)

2 三木市・小野市・神戸市(※2)

3 洲本市・淡路市・南あわじ市(※3)

【単位自治体】

1 豊岡市 2 姫路市 3 神戸市 4 加古川市 5 加東市 6 たつの市 7 小野市 8 加西市

9 西脇市 10 三田市 11 三木市 12 朝来市 13 西宮市 14 明石市 15 宝塚市

16 福崎町 17 多可町 18 上郡町 19 稲美町 20 猪名川町

合計23件

広域的公共交通のネットワーク	※1 「但馬地域公共交通計画」(R4.3)
	鉄道、高速バス、路線バス及び各市町のコミュニティバス等を活用し、地域住民のくらしと観光客へのサービス向上の実現
	※2 「神戸電鉄粟生線地域公共交通計画」(R4.12)
	粟生線を維持することと、路線バス及び各市のコミュニティバス等移動手段の総動員による粟生線沿線住民の移動を確保
	※3 「淡路島地域公共交通計画」(策定中)
	高速バス、連絡船、島内の路線バス及び各市のコミュニティバス等を活用し、住民・観光客が分かりやすく、使いやすい広域ネットワークの実現

