

The image features a central green map of Tanigashima Island with diagonal hatching. A winding black line path circles the island, with various icons placed along it: a house, a bus, a van, trees, a bicycle, a tent, a Ferris wheel, a car, a shrine, another bus, mountains, buildings, a house, trees, a bridge, and a ship. The background includes blue dashed clouds, blue waves, and blue swirls.

淡路島地域公共交通計画

2024 (令和6) 年3月
淡路島地域公共交通活性化協議会

目次

第1章 計画の目的と位置づけ	1
(1) 計画の目的	1
(2) 計画の位置づけ	2
(3) 計画の対象区域	2
(4) 計画期間	2
第2章 地域及び地域公共交通の現状と課題	3
1. 淡路島の概要	3
(1) 地勢	3
(2) 人口	3
(3) 施設等の立地状況	5
(4) 観光の状況	10
2. 淡路島地域の交通概況	12
(1) 地域公共交通の概況	12
(2) 高速バスの状況	14
(3) 路線バス・コミュニティバスの状況	16
(4) 自主運行バスの状況	20
(5) タクシーの状況	20
(6) 交通手段分担率	20
(7) 自動車保有台数	21
(8) 交通事故の状況	21
(9) 自動車運転免許自主返納者数	22
3. 淡路島地域公共交通網形成計画の評価	23
4. 地域公共交通の課題	25
第3章 将来像と対応方針	27
1. めざすべき将来像	27
(1) 基本的な方針	27
(2) めざすべき将来像	27
(3) 地域公共交通ネットワークの将来像	29
2. 将来像実現に向けた目標	31
(1) 目標	31
(2) 地域公共交通ネットワークの確保・維持の方針	33
第4章 目標達成に向けた施策	36
第5章 計画の推進	52
(1) 計画の推進体制	52
(2) 計画の評価方法	53
参考資料	55

第1章 計画の目的と位置づけ

(1) 計画の目的

淡路島では、モータリゼーションの進展や人口減少・少子高齢化、バスやタクシーの運転手不足など地域公共交通を取り巻く状況は厳しさを増しています。一方、日々の暮らしや活動の中で移動することは欠かせず、地域公共交通は其中で大きな役割を担っています。淡路島が将来にわたって地域の活力を維持していくためには、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交通サービスの維持・改善が不可欠です。

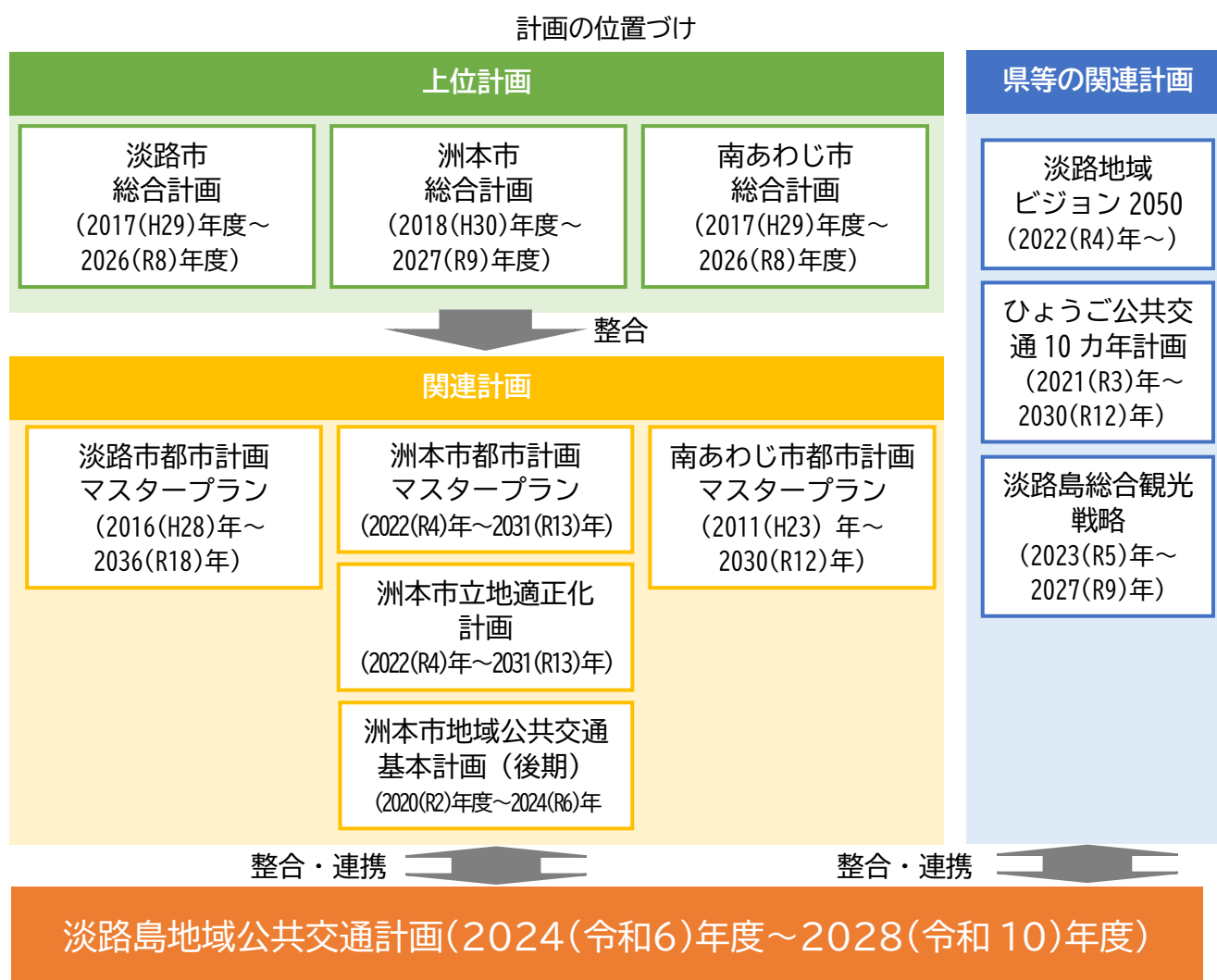
このような状況の中、国においては、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部改正（令和5年4月28日公布、同年10月1日施行）が行われ、利便性・生産性・持続可能性の高い地域公共交通への「リ・デザイン」（再構築）を加速化するために、行政・公共交通事業者・地域の多様な主体等、地域の関係者の連携と協働の促進等が進められています。

淡路島においても地域公共交通ネットワーク全体を一体的に形づくり、持続させることを目的として、「淡路島地域公共交通活性化協議会」を設置し、2018（平成30）年3月に「淡路島地域公共交通網形成計画」を策定しました。計画策定以降、淡路島地域公共交通活性化協議会を主体として課題解決に向けた様々な取り組みを進めていますが、地域公共交通を取り巻く状況は一層厳しさを増しています。このような状況に対応するためには、地域公共交通にかかわる各主体、すなわち、利用する地域の住民、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が、望ましい姿を再確認し、共有する必要があります。

今回策定する「淡路島地域公共交通計画」は、これらの望ましい姿を共有したうえで、それぞれの役割を再認識し、それぞれができることを理解し、総合的に地域公共交通政策を展開していくための道しるべを示すことが目的です。

(2) 計画の位置づけ

本計画は淡路島にとって望ましい地域公共交通の姿を明らかにするマスタープランの役割を果たすものです。淡路島各市の総合計画や兵庫県の淡路地域ビジョン、その他のまちづくりや交通に関する計画と整合、連携を図りながら、地域公共交通政策の方向性等を定めるとともに、住民、交通事業者、企業、団体、行政等地域の人々が一体となって取り組む諸施策を示し、持続可能な地域公共交通の実現をめざします。



(3) 計画の対象区域

本計画の区域は、淡路島全域（洲本市、南あわじ市及び淡路市全域）とします。

(4) 計画期間

本計画の計画期間は、2024（令和6）年度から2028（令和10）年度の5年間とします。

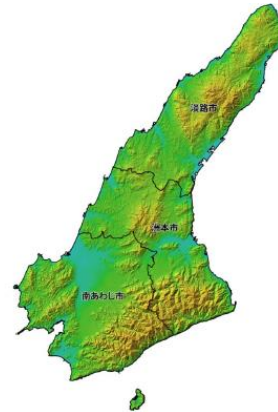
第2章 地域及び地域公共交通の現状と課題

1. 淡路島の概要

(1) 地勢

淡路島は、洲本市、南あわじ市及び淡路市の3市で構成されています。海際まで山地がせまる地形が多く平地が限られることから、山地を含めた人口密度は213.8人/㎢ですが、可住地面積当たりの人口密度は446.7人/㎢となっており、一定の人口集積が見られません（2020（令和2）年国勢調査）。

淡路島の地勢

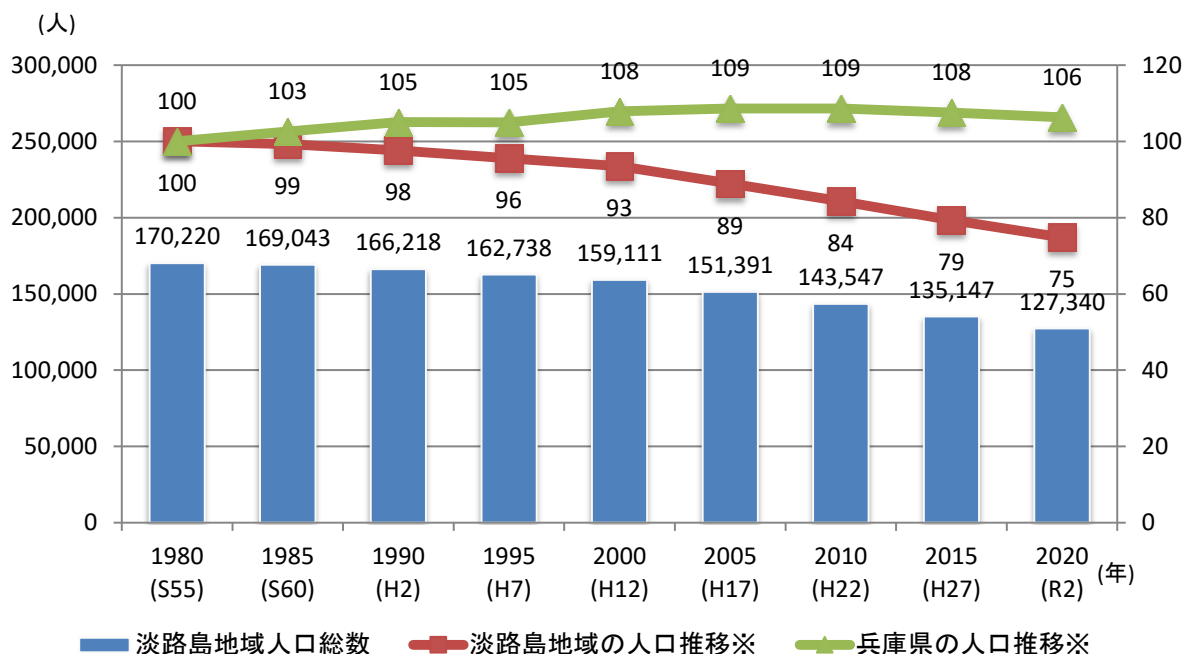


(2) 人口

①人口推移

淡路島の総人口は2020（令和2）年時点で約12万7千人であり、近年、兵庫県全体を上回るスピードで減少が進んでいます。

淡路島の人口推移



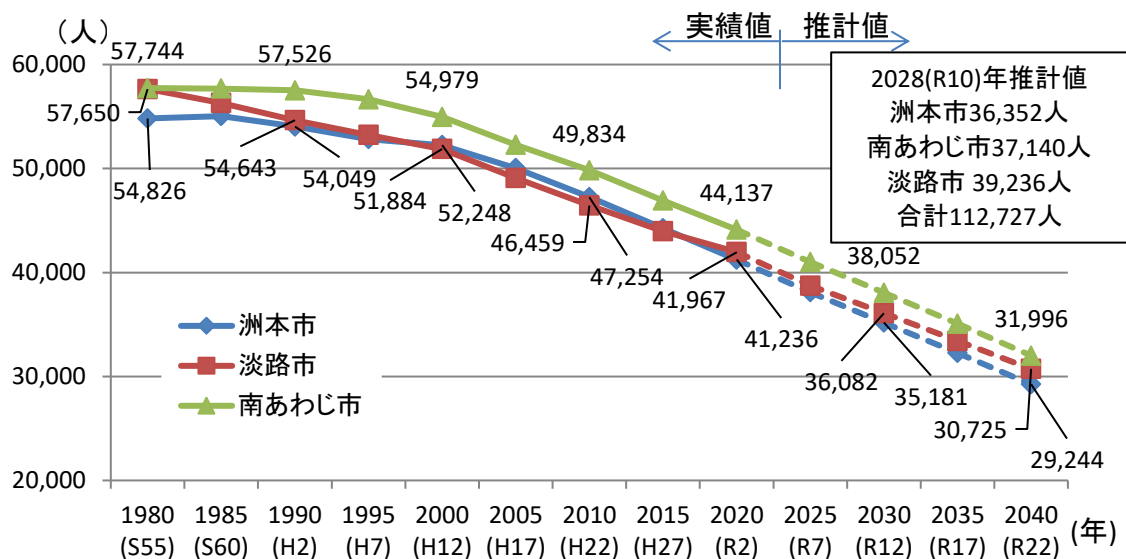
※1980(昭和55)年人口を100としたときの各年の値

資料:総務省「国勢調査」

②将来人口

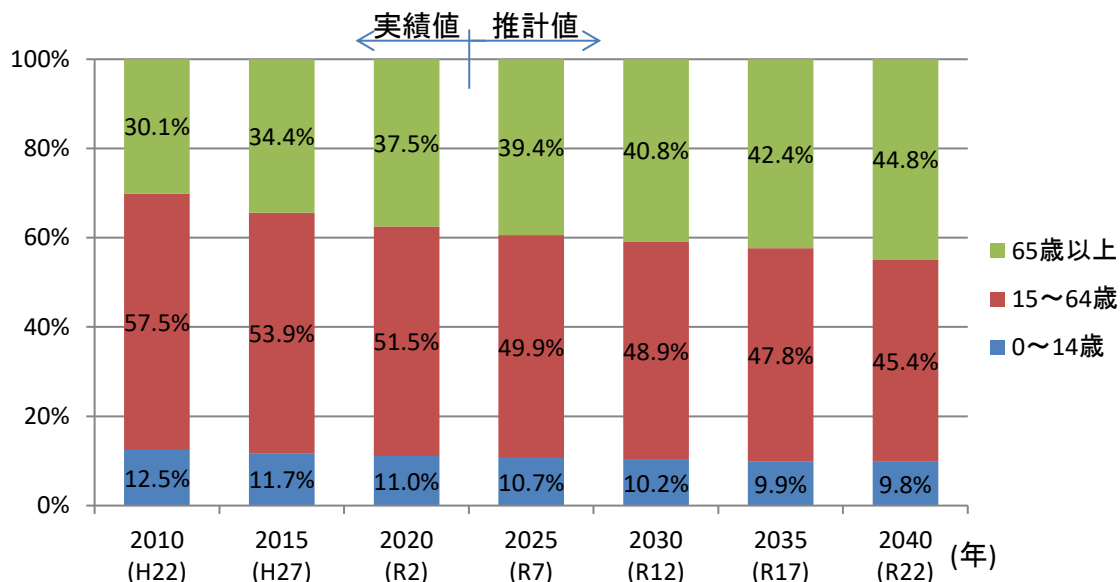
淡路島の将来人口は、2040（令和 22）年には 2020（令和 2）年と比べて 3 割近く減少し、約 9 万 2 千人となると推定されています。65 歳以上の将来人口構成比は、65 歳以上の割合が徐々に増加し、2040（令和 22）年に 44.8%になると推定されています。

淡路島の将来人口



資料：総務省「国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（2018（平成 30）年推計）」

淡路島の将来人口構成比



資料：総務省「国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（2018（平成 30）年推計）」

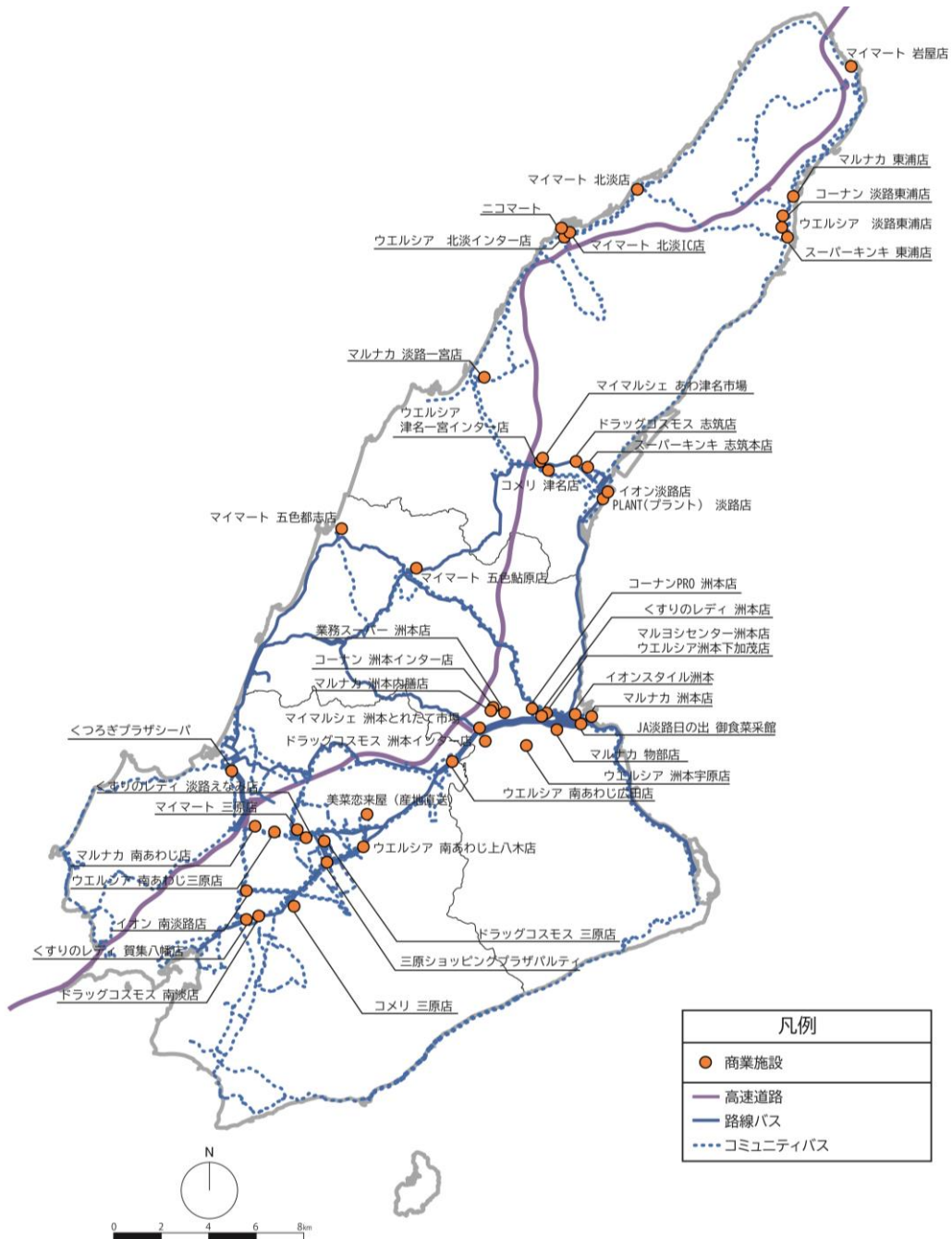
(3) 施設等の立地状況

①商業施設

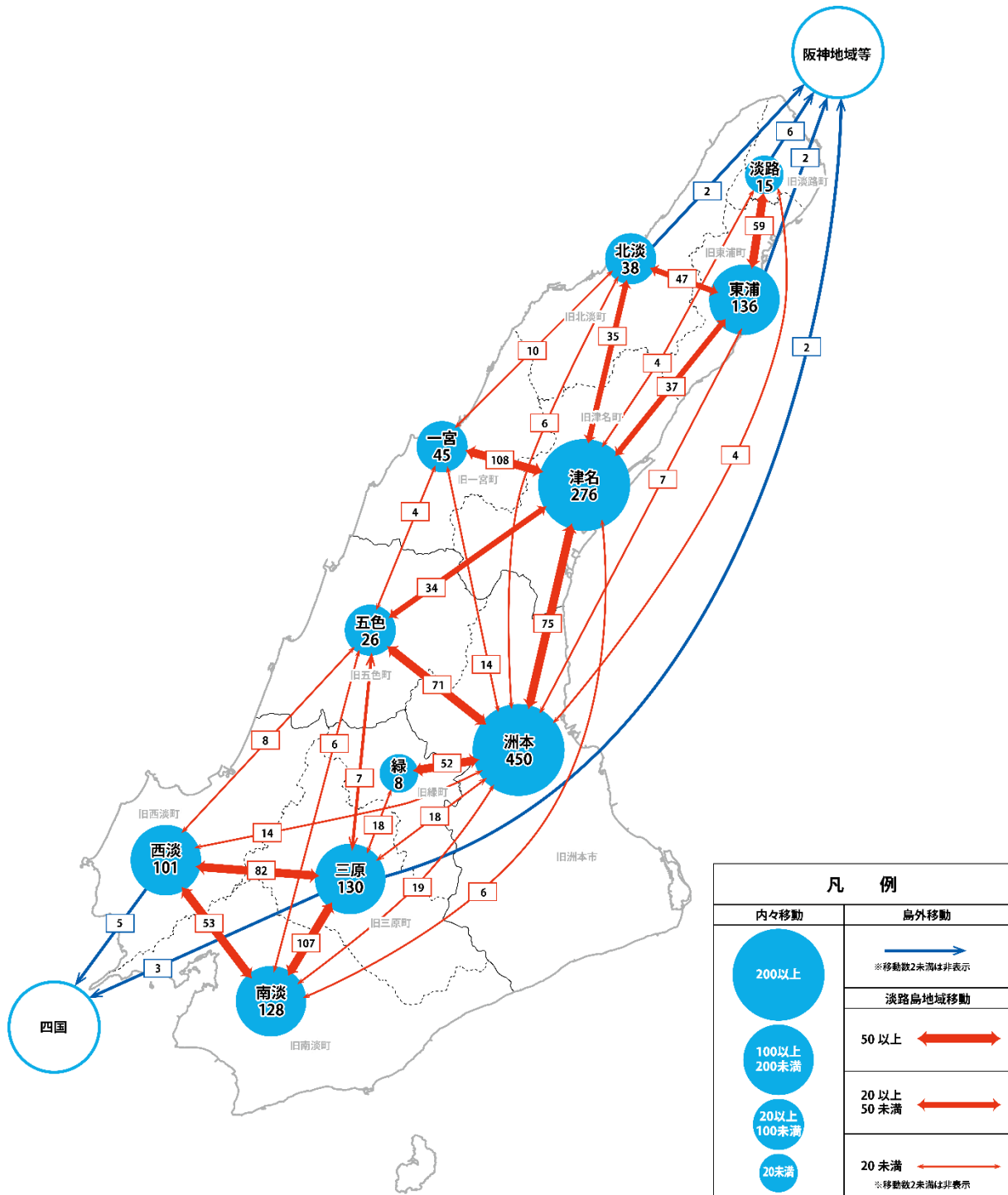
旧市町の中心地域に商業施設が集積していますが、主要幹線道路沿いにスーパーやドラッグストア等が立地しています。概ねバスでのアクセス環境は確保されています。

運転免許返納等で新たに移動サービスが求められる 60 歳以上の住民の動きは、人口が多く、都市機能が集積する洲本、津名、東浦、三原の内々移動が多くなっています。地区間の動きをみると、津名と一宮、津名と洲本、洲本と五色、三原と南淡、三原と西淡間の買物目的の移動が多くなっています。

商業施設の立地状況



買物に関する住民の動き(60歳以上の淡路島在住者)



※数字は回答者数

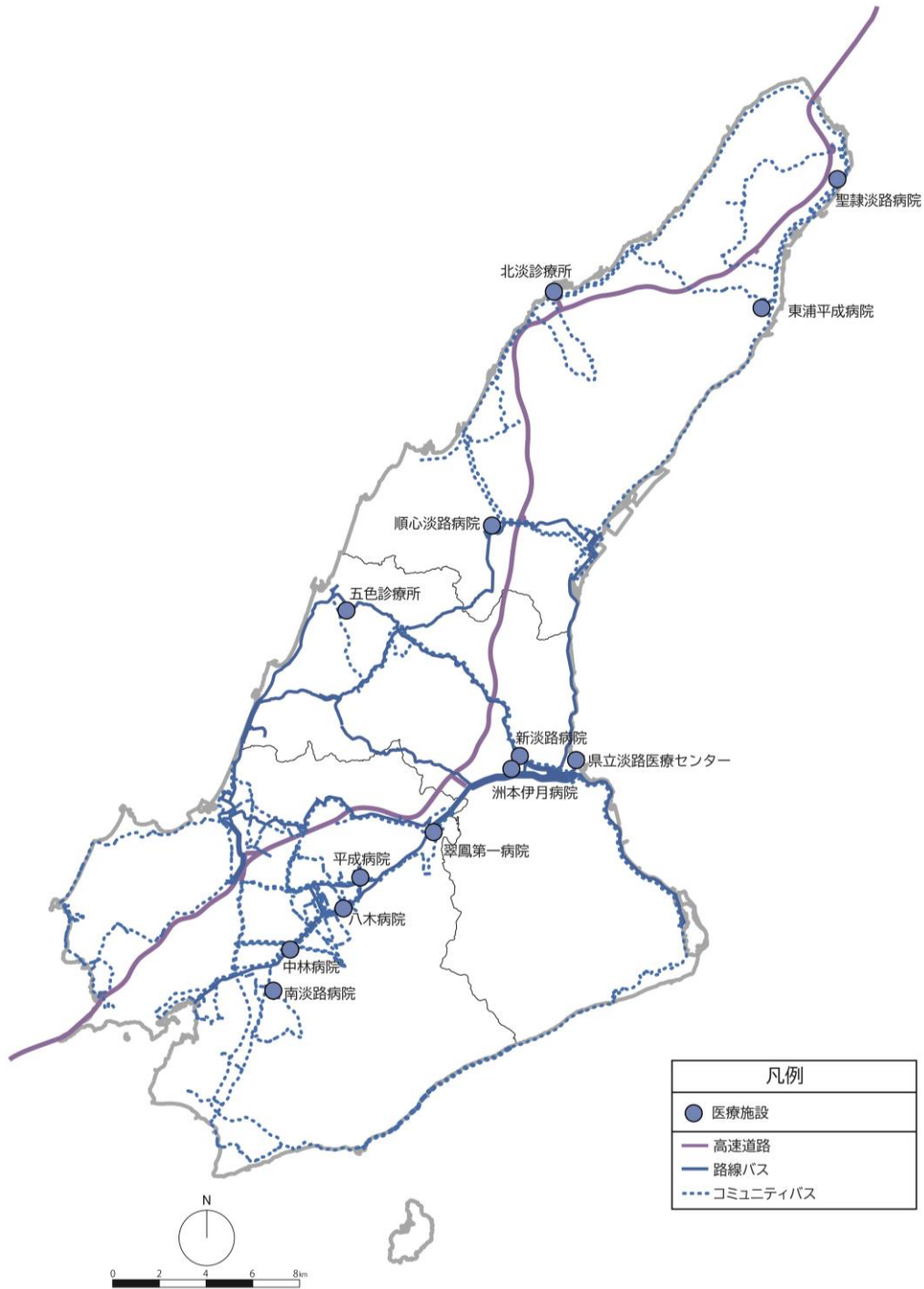
資料:淡路島地域公共交通活性化協議会「淡路島地域公共交通計画に関するアンケート調査」(2023(令和5)年)

②医療施設

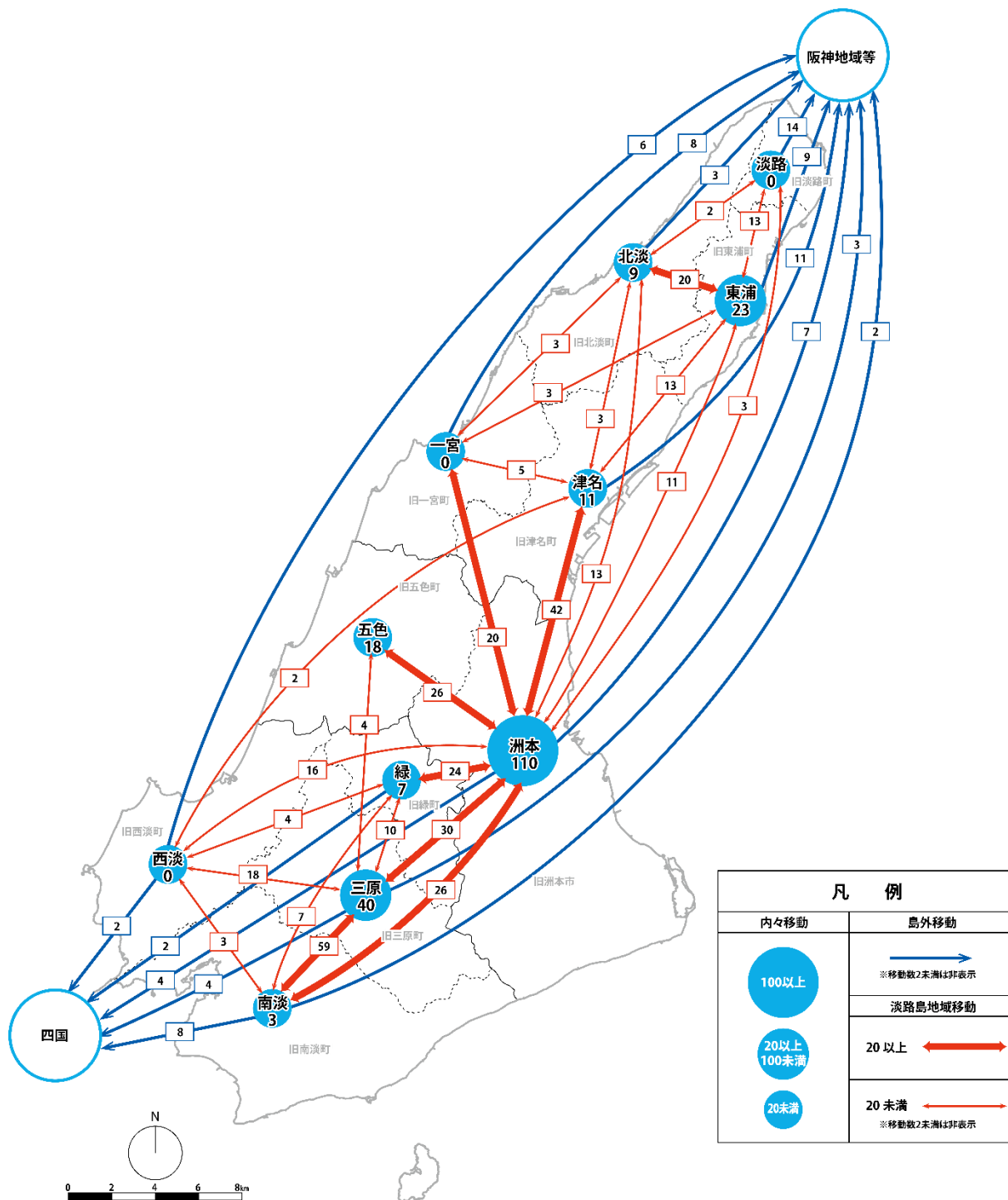
医療施設は、主要幹線道路沿いを中心に島内に分散して立地しています。概ねバスでのアクセス環境は確保されています。

運転免許返納等で新たに移動サービスが求められる 60 歳以上の住民の動きは、洲本、三原の内々移動が多く、地区間の動きをみると、津名と洲本、三原と南淡間の通院目的の移動が多くなっています。

主な医療施設の立地状況



通院に関する住民の動き(60歳以上の淡路島在住者)



③教育施設

中学校 16 校、高等学校 7 校、大学・専門学校 5 校、特別支援学校 1 校が設置されています。

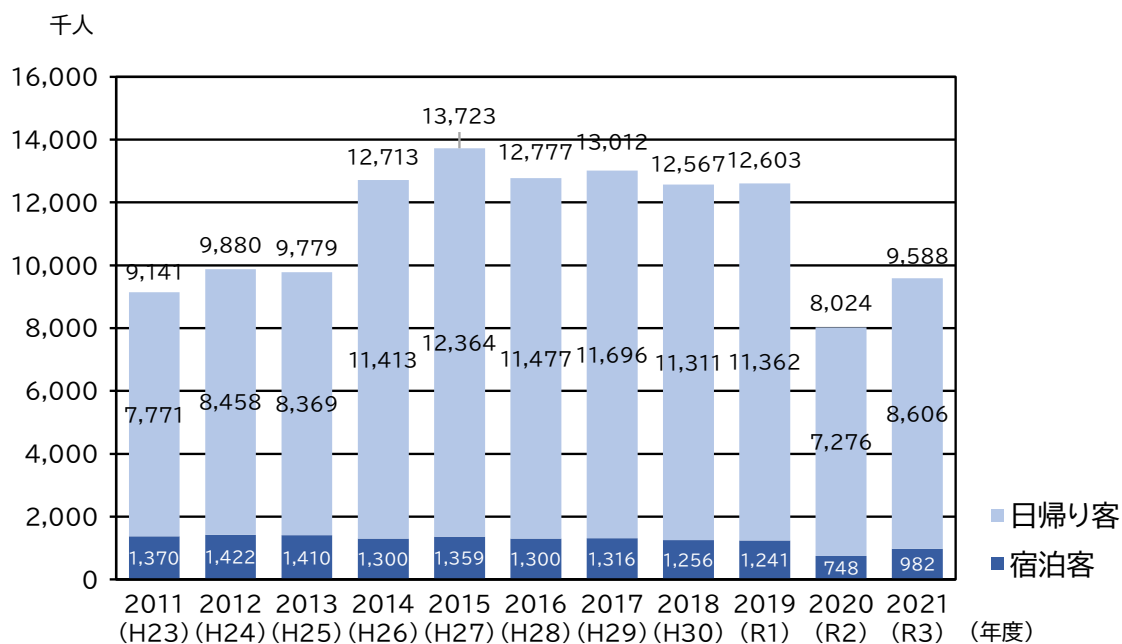
教育施設の立地状況



(4) 観光の状況

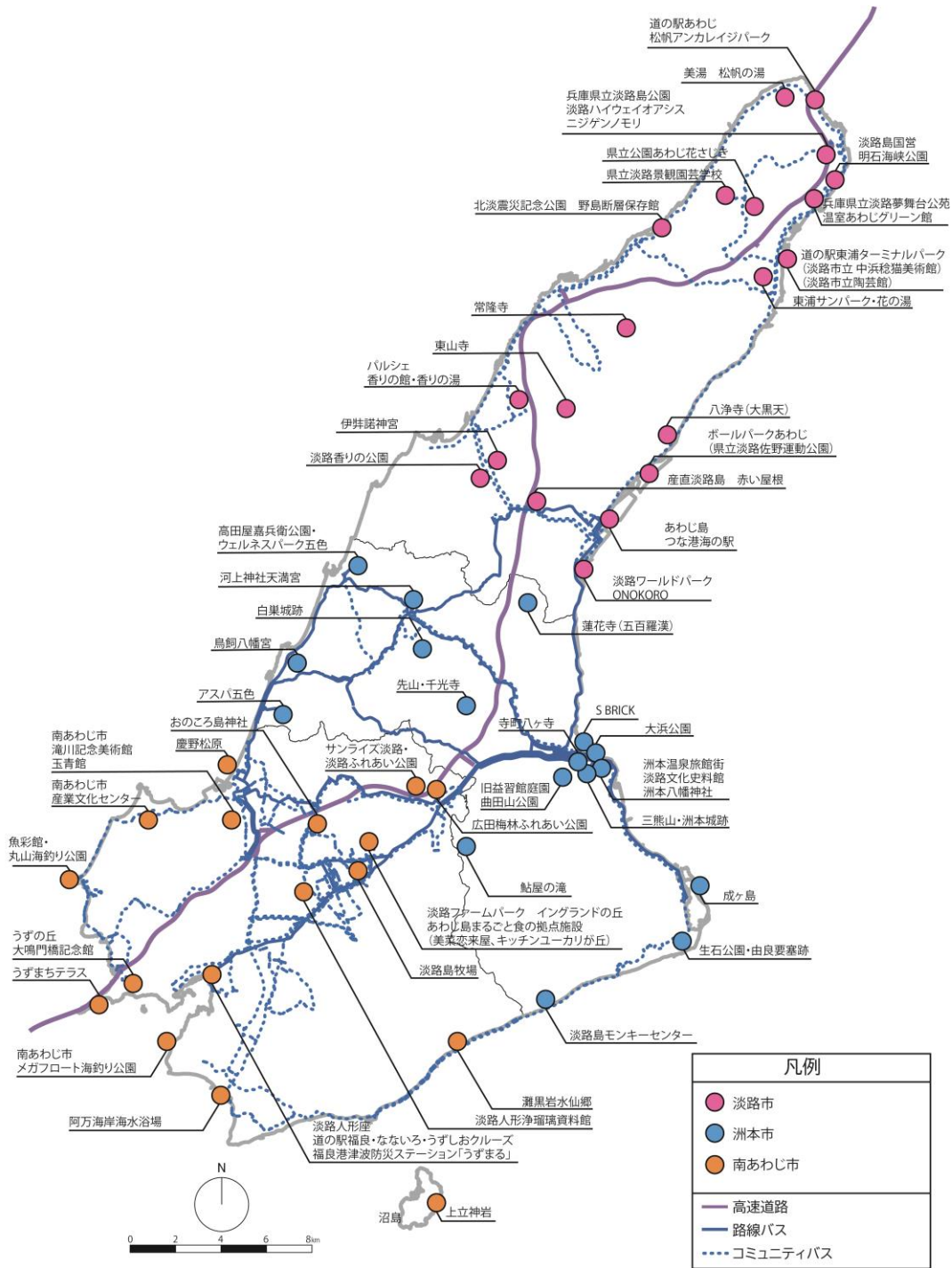
淡路島への観光客は、2021（令和3）年度時点で年間960万人程度となっており、新型コロナウイルス感染拡大前は年間1,300万人程度となっていました。今後、大阪・関西万博等の開催により観光客数は回復し、より多くの観光客が訪れることが期待されています。

淡路島への入込客数と宿泊客数



資料：兵庫県「兵庫県観光客動態調査」

淡路島における観光資源の分布



資料:淡路島観光協会「あわじ足ナビ」

2. 淡路島地域の交通概況

(1) 地域公共交通の概況

①地域公共交通ネットワークの状況

淡路島内外の移動については、明石海峡大橋等の開通以前は、フェリーや旅客船を介したものであり、岩屋、津名、洲本、福良等の港が交通結節の拠点となっていました。

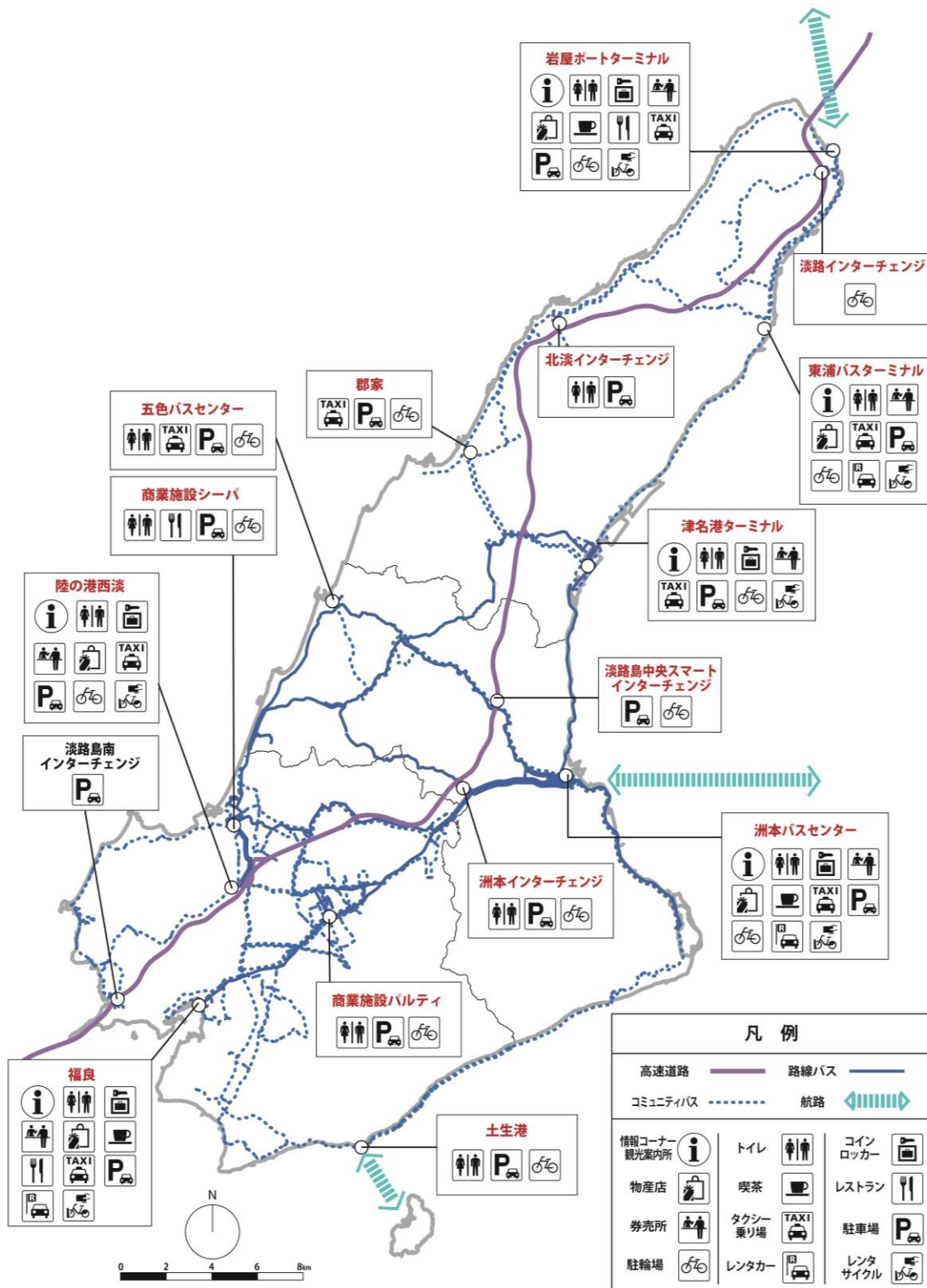
現在では、島内を縦断する高速バスが高頻度に運行されており、通勤や通学、ビジネス、買物、通院など様々な目的で利用される交通の基盤となっています。高速バスのバス停までのアクセス手段は路線バスやコミュニティバスの他、自家用車も多く利用されています。

淡路島内の移動については、路線バスやコミュニティバスが運行されており、通学、買物、通院など、住民の日常生活を支えています。公共交通空白地の一部では地域住民等による自主運行バスが運行されています。

②交通結節機能の状況

高速バスのターミナルが島内の地域公共交通の主な乗り換え拠点となっており、物産店やトイレ、駐車場、駐輪場など交通結節機能の整備を進めています。一方、高速バスや路線バス、コミュニティバスの主要な停留所の中にはトイレや観光案内など、利用者の利便性を高める交通結節機能が十分に整備されていないところもあります。

地域公共交通ネットワークと主なターミナルの状況



(2) 高速バスの状況

高速バスが日常の神戸地域等と淡路島の移動需要に対応し、時間帯によっては15分に1本程度運行しています。

高速バスは、9事業者が運行しており、そのうち4事業者で2023(令和5)年4月より共同運行を行っています。

高速バスの運行状況(2023(令和5)年6月時点)

路線名	便数		運行時間		平均運行間隔(分)	備考
			始発	最終		
三ノ宮・福良線	上り	22	6:13	20:53	42	陸の港西淡発時間
	下り	23	6:35	22:20	43	三宮バスターミナル発時間
舞子・福良線	上り	10	5:26	18:14	85	福良発時間
	下り	9	7:00	19:55	97	高速舞子発時間
三ノ宮・洲本線/かけはし号	上り	42	6:00	21:10	22	洲本バスセンター発時間
	下り	41	6:10	23:00	25	三宮バスターミナル発時間
学園都市・洲本線	上り	8	6:15	22:10	136	洲本バスセンター発時間
	下り	8	5:40	20:40	129	学園都市発時間
ニジゲンノモリ/ ニジゲンノモリ洲本温泉号	上り	6	10:15	16:50	79	洲本バスターミナル発時間
	下り	6	9:40	15:25	69	高速舞子発時間
三ノ宮・西浦線	上り	16	6:12	20:52	59	五色バスセンター発時間
	下り	17	6:25	21:25	56	三ノ宮発時間
淡路・徳島線	上り	4	9:00	18:35	192	徳島発時間
	下り	4	6:55	16:15	187	洲本バスセンター発時間
大磯号	上り	31	5:50	22:25	33	東浦バスターミナル発時間
	下り	31	6:30	23:30	34	高速舞子発時間
あわじうどん線(フットバス)	上り	19	4:55	18:45	46	国分寺バスターミナル発時間
	下り	18	6:45	21:05	51	南海なんば発時間
淡路島線	上り	8	5:30	21:10	134	陸の港西淡発時間
	下り	8	7:00	23:40	143	神戸三宮発時間
阿波エクスプレス京都号	上り	9	6:15	19:15	98	徳島駅発時間
	下り	9	7:40	20:10	94	JR京都駅発時間
北淡路西海岸ライン	上り	10	8:04	21:39	91	北淡インターチェンジ発時間
	下り	10	7:50	21:25	91	高速舞子発時間
関西空港リムジンバス	上り	9	4:45	16:45	90	徳島駅発時間
	下り	9	8:40	21:20	95	関西第1ターミナル発時間

資料:淡路島観光協会「あわじ足ナビ」

高速バス路線図(2023(令和5)年6月時点)



資料:淡路島観光協会「あわじ足ナビ」

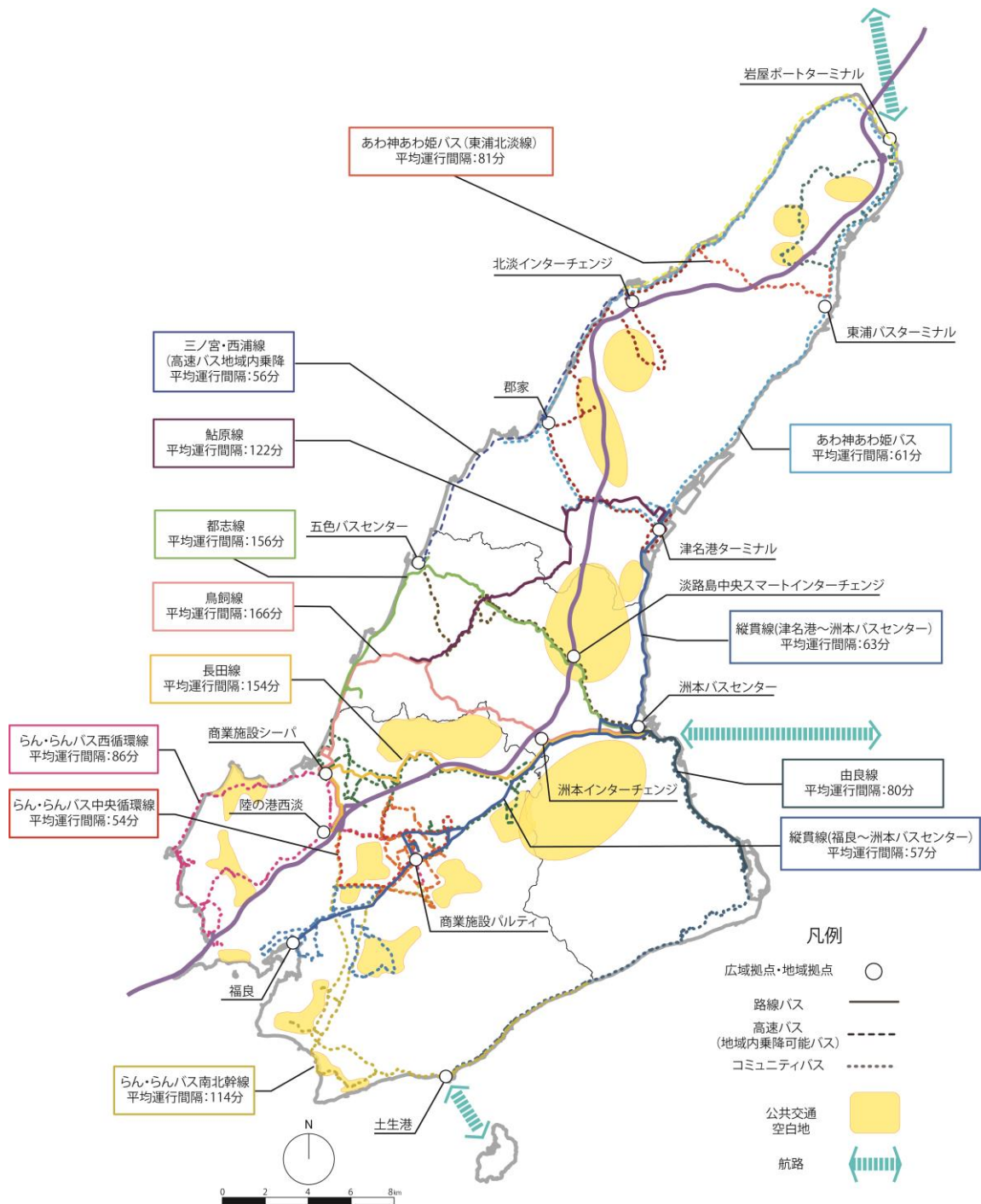
(3) 路線バス・コミュニティバスの状況

①運行状況と利用者数

路線バス、コミュニティバスの運行頻度は、運行本数の多い路線で1時間に1本程度です。一部地域では、路線バスもコミュニティバスも運行されていない公共交通空白地が発生しています。

利用者は新型コロナウイルス感染症の影響もあり減少傾向にあり、2023（令和5）年時点で年間63万人程度となっています。

主な路線の運行間隔と公共交通空白地の状況



路線バスの運行状況(2023年6月時点)

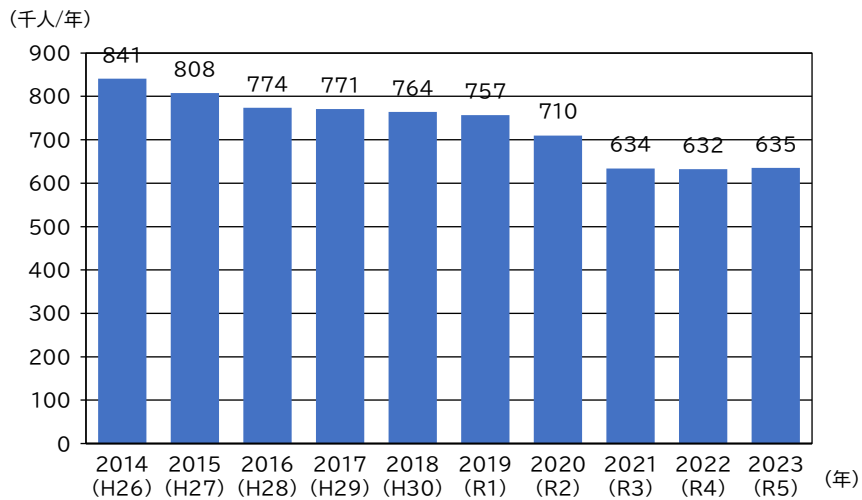
路線名	便数		運行時間		平均運行間隔(分)	備考
			始発	最終		
縦貫線 (福良～洲本バスセンター)	上り	14	6:45	19:00	57	福良発時間
	下り	14	7:28	20:13	59	洲本バスセンター発時間
縦貫線 (津名港～洲本バスセンター)	上り	13	7:20	20:20	65	洲本バスセンター発時間
	下り	13	7:10	19:45	63	津名港発時間
鮎原線	上り	6	7:30	17:50	124	JA淡路日の出五色支店前発時間
	下り	6	8:38	18:50	122	しづかホール前発時間
長田線	上り	5	7:00	17:15	154	陸の港西淡発時間
	下り	5	8:10	19:05	164	洲本バスセンター発時間
都志線	上り	5	7:09	17:34	156	五色浜発時間
	下り	5	8:15	19:10	164	洲本バスセンター発時間
鳥飼線	上り	5	7:08	18:16	167	シーバ前発時間
	下り	5	8:25	19:30	166	洲本バスセンター発時間
由良線	上り	10	7:26	19:26	80	由良福祉センター発時間
	下り	10	6:53	18:53	80	洲本車庫前発時間

コミュニティバスの運行状況(2023年6月時点)

	路線名	便数		運行時間		平均運行間隔(分)	備考	
				始発	最終			
淡路市	あわ神あわ姫バス	時計	14	6:28	19:47	61	岩屋ポートターミナル発時間	
		反時計	14	5:47	19:25	63	岩屋ポートターミナル発時間	
	あわ神あわ姫バス(東浦北淡線)	北淡方面行き	10	6:40	18:50	81	東浦バスターミナル発時間	
		東浦方面行き	9	8:34	19:19	81	北淡事務所前発時間	
	あわ神あわ姫バス(北部観光周遊周り)	時計	9	9:20	16:35	54	岩屋ポートターミナル発時間、 3月～11月の土・日・祝運行	
		反時計	9	9:40	16:20	50	岩屋ポートターミナル発時間、 3月～11月の土・日・祝運行	
	あわ神あわ姫バス(南部観光周遊周り)	津名方面行き	3	8:30	15:05	198	北淡事務所前発時間、 3月～11月の土・日・祝運行	
		北淡方面行き	3	10:05	16:35	195	津名港ターミナル発時間、 3月～11月の土・日・祝運行	
	洲本市	洲本市コミュニティバス上灘・沼島線	上り	4	6:53	18:10	226	沼島汽船場前発時間
			下り	4	6:21	16:55	211	洲本バスセンター発時間
	洲本市コミュニティバス五色地域線	上り	4	7:50	16:10	167	高田屋嘉兵衛公園発時間	
		下り	5	6:30	17:30	165	洲本バスセンター発時間	
南あわじ市	らん・らんバス中央循環線	時計	13	7:00	18:40	58	陸の港西淡発時間	
		反時計	13	7:00	17:50	54	陸の港西淡発時間	
	らん・らんバス南北幹線	上り	7	6:20	17:44	114	来川発時間	
		下り	7	6:27	18:11	117	国衛発時間	
	らん・らんバス西循環線	時計	8	6:05	16:05	86	陸の港西淡発時間	
		反時計	7	8:35	18:40	101	陸の港西淡発時間	
	らん・らんバス東循環線 榎列・八木ルート	反時計	3	7:30	15:30	240	南あわじ市役所前発時間	
		時計	3	9:19	17:20	241	南あわじ市役所前発時間	
	らん・らんバス東循環線 八木・市ルート	時計	3	8:05	16:01	238	南あわじ市役所前発時間	
		反時計	3	10:05	18:00	238	南あわじ市役所前発時間	
	らん・らんバス東循環線 市・神代ルート	反時計	3	8:50	16:50	240	南あわじ市役所前発時間	
		時計	3	10:42	18:31	235	南あわじ市役所前発時間	
	らん・らんバス北循環線 松帆ルート	時計	2	10:40	15:20	280	イングランドの丘発時間	
		反時計	4	6:45	18:18	231	掃守発時間	
	らん・らんバス北循環線 広田ルート	時計	4	7:10	15:50	173	広田公民館前発時間	
		反時計	3	10:30	17:30	210	南あわじ市役所前発時間	
	らん・らんバス北循環線 倭文ルート	時計	2	8:10	14:45	395	南あわじ市役所前発時間	
		反時計	1	11:35	11:35	0	広田公民館前発時間	
	らん・らんバス南循環線 福良ルート	時計	3	7:55	18:16	311	イオン南淡路店前発時間	
		反時計	5	7:10	16:11	135	イオン南淡路店前発時間	
らん・らんバス南循環線 賀集ルート	時計	2	12:05	17:05	300	中林病院前発時間		
	反時計	2	9:45	15:05	320	中林病院前発時間		

資料:淡路島観光協会「あわじ足ナビ」

路線バス及びコミュニティバス等の利用者数の推移



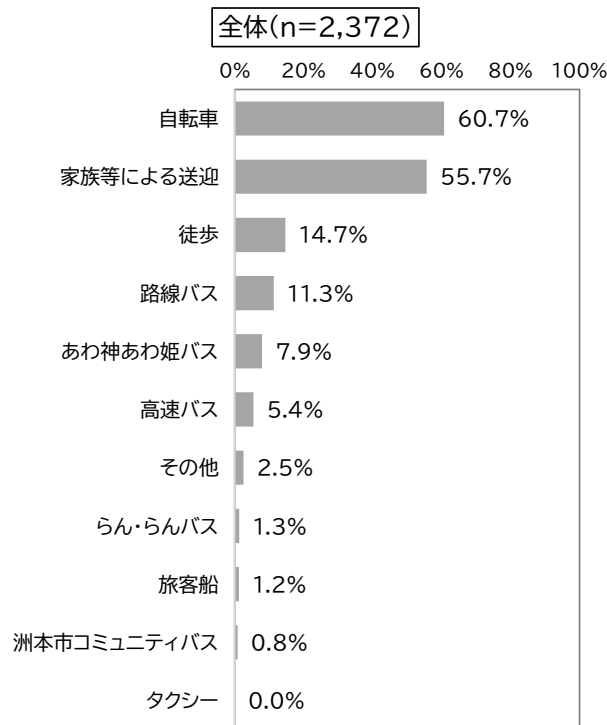
※路線バス、コミュニティバス利用者数は前年10月1日から当年9月30日の実績

資料：洲本市、南あわじ市、淡路市、淡路交通㈱資料

②高校生の利用状況

島内の高校に通学する高校生のうち、家族による送迎は55.7%と高く、路線バスを利用している人の割合は11.3%となっています。

通学時の交通手段

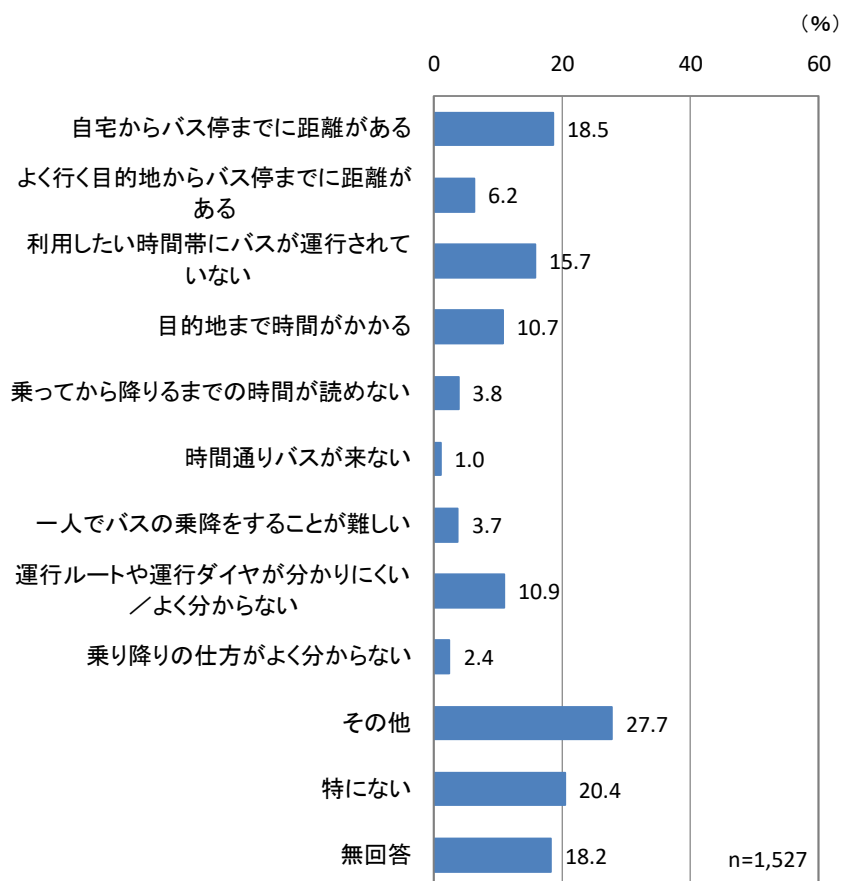


資料：淡路島地域公共交通活性化協議会「通学方法に関する高校生アンケート調査」(2023(令和5)年)

③路線バス等への意見

路線バス等への不満・利用していない理由として、「自宅からバス停までに距離がある」「利用したい時間帯にバスが運行されていない」「運行ルートや運行ダイヤが分かりにくい／よく分からない」「目的地まで時間がかかる」という意見が多くなっています。「その他」の意見としては、「自動車を利用するのでバスは利用していない」という意見が多くなっています。

路線バスやコミュニティバス、自主運行バスに対する不満・利用していない理由



資料: 淡路島地域公共交通活性化協議会「淡路島地域公共交通計画に関するアンケート調査」(2023(令和5)年)

(4) 自主運行バスの状況

公共交通空白地を中心に、地域住民の移動手段を確保するため、地域住民等が自主運行バスを運行しています。

自主運行バスの運行状況

	地域	実施主体	対象者	事業形態
淡路市	岩屋	(株)恵美寿	限定なし	交通空白地有償運送
	山田	山田まちづくり協議会	地域住民限定	交通空白地有償運送
	長沢	長沢コミバス実行委員会	地域住民限定	交通空白地有償運送
洲本市	大野・鮎屋	淡陽自動車教習所	地域住民限定	無償運行
南あわじ市	灘	NPO法人 灘水仙の里	地域住民限定	交通空白地有償運送

(5) タクシーの状況

タクシー事業者は、沼島を除く淡路島全域をカバーしています。

タクシー事業者の状況

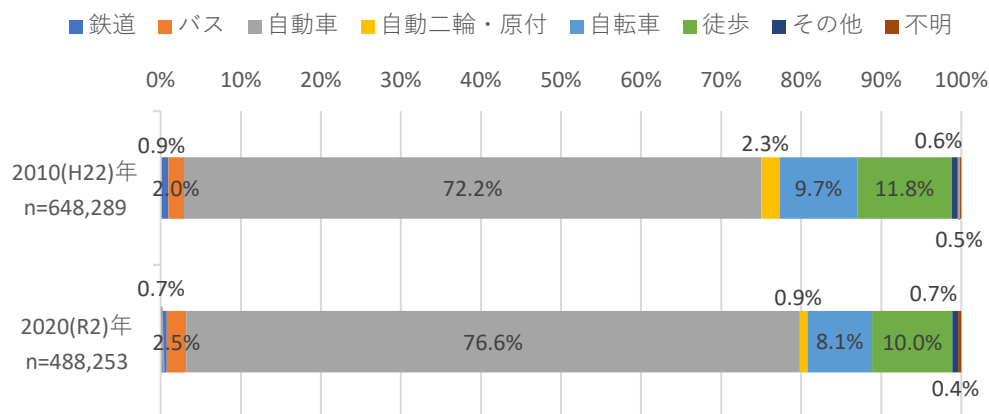
淡路市	洲本市	南あわじ市
(有)浦タクシー	清水タクシー	鳴門タクシー(株)
(有)中淡タクシー	洲本タクシー(株)	(有)みなとタクシー
(有)北淡タクシー	(株)洲本観光タクシー	(有)南あわじ観光タクシー

資料:淡路島観光協会「あわじ足ナビ」

(6) 交通手段分担率

交通手段分担率は2020(令和2)年時点では、自動車が77.6%と高く、バスは2.5%となっています。

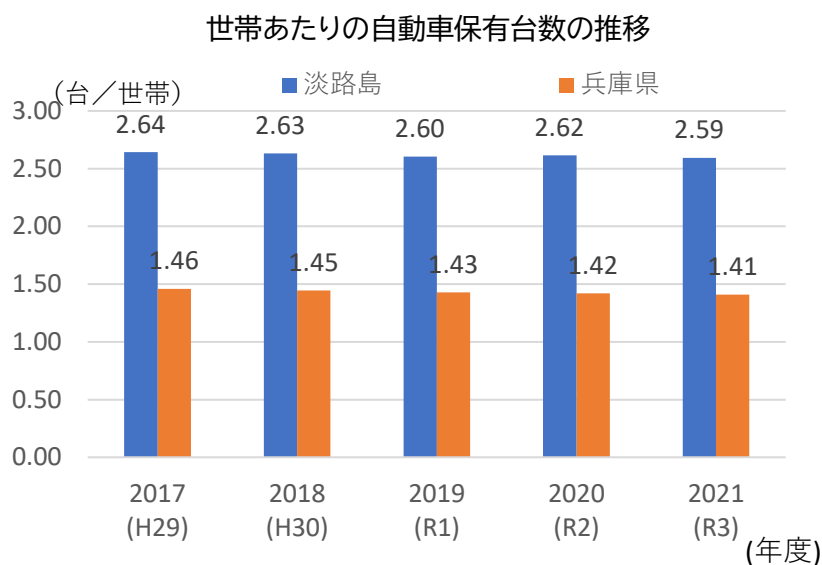
交通手段分担率



資料:京阪神都市圏交通計画協議会「近畿圏パーソントリップ調査」

(7) 自動車保有台数

世帯あたりの自動車保有台数は、淡路島では 2.6 台／世帯となっており、兵庫県の平均に比べると多い状況にあります。

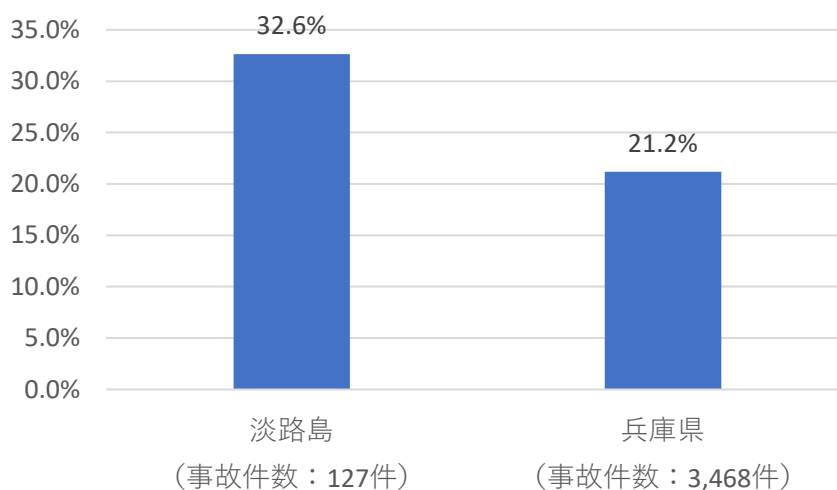


資料:兵庫県「市区町別主要統計指標」

(8) 交通事故の状況

高齢ドライバーが引き起こす事故の割合は、淡路島では 32.6%となっており、兵庫県の平均に比べると多い状況にあります。

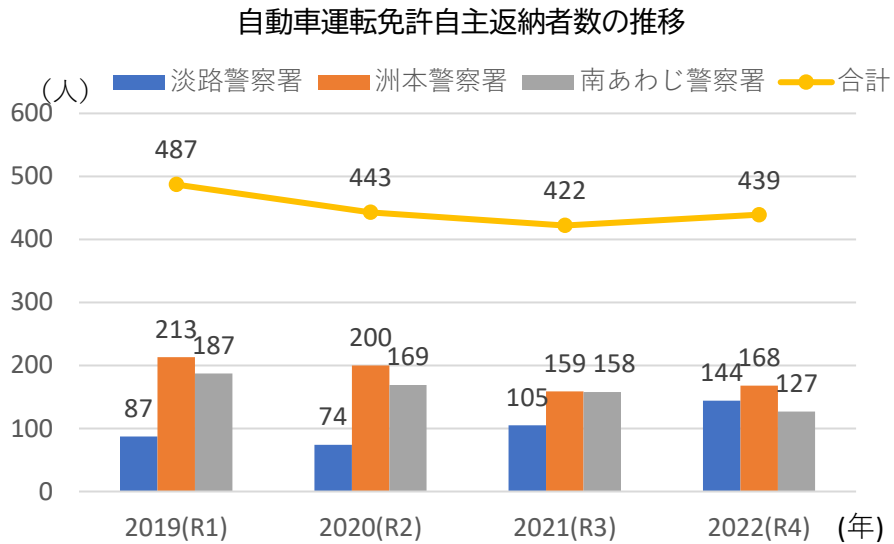
高齢者が第一当事者となる事故の割合(2022(令和4)年)



資料:兵庫県「県民局統計」

(9) 自動車運転免許自主返納者数

自動車運転免許自主返納者数は、2019（令和元）年から、毎年 400 人～500 人程度で推移しています。



※各警察署の受付件数

資料:兵庫県警資料

3. 淡路島地域公共交通網形成計画の評価

2018（平成30）年3月に策定した淡路島地域公共交通網形成計画について、施策の取り組み状況や達成状況の検証を行いました。

施策1 取組を推進していくための体制づくり		
施策の実施状況	統一的な推進体制を構築する	
	●3市の企画・立案機能の統一	継続実施
	●コミュニティバス運営統一に向けた検討	継続実施
	●地域内公共交通の一元管理組織の立ち上げ	継続実施

施策2 高速バスの維持・充実					
施策の実施状況	ICカードにより高速バスの利便性を向上する				
	●ICカードシステムの導入				実施済
	●利用割引サービスの導入				実施済
	高速バスの地域内乗降(クローズドドアの解消)を調査・検討する				
	●既存ネットワークへの影響、高速バス運行上の課題調査				継続実施
	●実施エリアの検討、社会実験の実施				継続実施
	結節点としての広域拠点機能を充実する				
	●岩屋ポートターミナル建て替え				実施済
	●津名港ターミナル移転				未実施
	●待合環境の品質向上				継続実施
目標値の達成状況	指標	計画策定時	目標値	最新値 (2022(R4)年度)	達成状況
	ICカード導入事業者数	2社	6社	5社 ※計画策定時からバス事業者が1社減少	達成
	広域拠点整備箇所	1ヶ所	5ヶ所	3か所	未達成

施策3 地域内バスネットワークの再編		
施策の実施状況	地域内バスネットワークを再編する	
	●路線見直し案のとりまとめ	継続実施
	●輸送力の確保	継続実施
	●運行頻度、運行時間帯の拡大	状況に応じ継続実施
	自主運行バスによりきめ細かいサービスを実現する	
	●自主運行バスの導入検討	継続実施
	乗り換え利便性を高める	
	●結節点としての広域拠点機能の充実(再掲)	継続実施
	●結節点としての地域拠点機能の充実	継続実施
	●広域交通に合わせた運行ダイヤの調整	継続実施
	●乗り継ぎ連絡切符の検討	継続実施
	シームレスなバス利用環境を整える	
	●生活交通バスへの電子決済システム導入の検討	継続実施
	●乗り継ぎ連絡切符の検討(再掲)	継続実施
	●地域内統一の運賃体系の検討	継続実施
	●バスロケーションシステム導入の検討	継続実施

施策3 地域内バスネットワークの再編					
目標値の達成状況	指標	計画策定時	目標値	最新値 (2022(R4)年度)	達成状況
	幹線運行便数	25 便/日	40 便/日	28 便/日	未達成
	生活交通バス利用者数	771 千人/年	1,500 千人/年	632 千人/年	未達成
	自主運行バスの運行地域数	3 地域	7 地域	4 地域	未達成
	地域拠点整備箇所数	2 ヶ所	9 ヶ所	2 ヶ所	未達成

施策4 観光地への公共交通の利用促進					
施策の実施状況	観光地へバス等で移動できるようにする				
	●案内機能の充実				継続実施
	●観光客が公共交通で周遊できる環境の整備				継続実施
	●公共交通と観光施設への送迎バス等との連携				継続実施
	観光地の情報を容易に入手できるようにする				
	●観光誘客に向けた情報発信の強化				継続実施
	●総合時刻表(あわじ足ナビ)の発行				実施済
	●案内機能の充実(再掲)				継続実施
	特定観光施設へのバス路線のシンボル化に取り組む				
	●導入検討(先行事例の調査など)				継続実施
目標値の達成状況	地域内バスネットワークを補完する端末交通を充実・強化する				
	●端末交通の充実・強化				継続実施
	指標	計画策定時	目標値	最新値 (2022(R4)年度)	達成状況
	観光入り込み客数	12,777 千人	15,000 千人	9,588 千人	未達成
案内役を配置している広域拠点の数	4 ヶ所	5 ヶ所	5 ヶ所	達成	
レンタサイクルの乗り捨て可能な広域拠点	0 ヶ所	5 ヶ所	1 ヶ所	未達成	

施策5 公共交通の利用推進					
施策の実施状況	バス等公共交通の利用気運を高める				
	●公共交通を利用した通勤の推進				継続実施
	●高校生等への公共交通利用の働きかけ				継続実施
	●高齢者に対する公共交通利用の働きかけ				継続実施
	●体験乗車の社会実験の実施				継続実施
	●利便性・実用性等の情報発信				継続実施
●総合時刻表(あわじ足ナビ)の発行(再掲)				実施済	
目標値の達成状況	指標	計画策定時	目標値	最新値 (2022(R4)年度)	達成状況
	通学における自家用車(送迎)の割合	32.3%	15.0%	55.7%	未達成

4. 地域公共交通の課題

○路線の役割に応じた運行水準の維持・向上

- ・各市コミュニティバスのダイヤ見直し、バス事業者と各市との協議などで、各路線とも現時点で必要とされている運行水準が確保されていますが、引き続き各路線の役割に応じて運行水準を維持・向上することが必要です。

○拠点における交通結節機能の充実

- ・拠点については、一定整備が進められてきており、引き続き拠点の役割に応じた交通結節機能の充実が必要です。
- ・島内の拠点に加えて、淡路島の玄関口のひとつである高速舞子バスストップの交通結節機能の強化が必要です。

○市域を越えた乗り継ぎの改善

- ・淡路市と洲本市で移動する場合、淡路市から県立淡路医療センターに移動する、各市の高校に通学するなど一定のニーズがあるものの、コミュニティバスと路線バスの運賃体系が異なることにより、乗り継ぎ運賃の設定ができておらず運賃が高くなっており、乗り継ぎの改善が必要です。

○公共交通空白地の解消

- ・現在の公共交通空白地のほか、今後人口が減少する中で、やむを得ないバス路線等の再編により新たに生まれる公共交通空白地について、ニーズに応じた適切な交通手段を確保していくことが必要です。

○支援が必要な方でも、安心して外出できる環境の構築

- ・要介護者や障がい者に加え、高齢化等により自家用車の運転をやめる方、車両の乗降がやや困難な方など、移動に支援が必要な方が増加しており、安心して外出できる環境の構築が必要です。

○観光客の増加に対応する地域公共交通の充実

- ・観光客の利用する交通手段として、高速バスから路線バスやコミュニティバス、タクシー、レンタカー、カーシェア等の選択肢はあるものの、大阪・関西万博等に向けて、より多くの人を受け入れられるように、二次交通の充実や空港等からの交通手段の充実などを図る必要があります。

○利用しやすさ・分かりやすさの向上に向けたシームレスな移動環境の創出

- ・島内を発着する地域公共交通の乗り換え検索については、淡路島独自の乗り換え案内アプリ

「buSmo」が展開されていますが、路線バスやコミュニティバスでは決済のキャッシュレス化が十分に進んでいないなど、シームレスな移動環境の創出に向けた取組が必要です。

○地域公共交通利用の促進

- ・住民の主たる移動手段が自動車である中で、地域公共交通の利用促進のためには、子どもや高校生、就業者、自動車運転免許を返納した方など、ターゲットを絞った積極的な取組が必要です。

○新しい技術等を活用した持続可能性の向上

- ・地域公共交通は、運転手不足などの問題に直面しており、AI や自動運転技術など、新たなテクノロジーも活用しながら、ニーズを踏まえつつも効率的な交通手段とすることで、持続可能性の向上を図る必要があります。

○脱炭素社会への対応

- ・脱炭素社会の実現に向けた機運が高まりの中で、地域公共交通分野においても電気や水素など新たなエネルギーを活用したモビリティが注目されており、島内においても環境にやさしい交通手段の導入が必要です。

第3章 将来像と対応方針

1. めざすべき将来像

(1) 基本的な方針

住民が安心して暮らし、地域内外の人々が交流する活気あふれる地域であるためには、誰も（住民、来訪者）がそれぞれの目的に応じて円滑に移動できる環境が必要です。その環境を実現し、将来にわたって維持するため、今後の人口減少、高齢者の増加、観光客の増加等に対応した、わかりやすく、使いやすい地域公共交通ネットワークの構築をめざします。社会情勢や地域環境の変化に適応した工夫を加え、自家用車がなくても生活、周遊できる移動環境を整備することを目標とします。

その方策としては、住民が過度な自動車依存から脱却し、地域公共交通を守り育てる機運を醸成し、主体的に交通環境を改善していくことを基本にしながら、地域特性に応じた移動手段の確保や自動運転等の新たな技術の活用、観光需要の取り込みなどを進めます。

誰も(住民、来訪者)が分かりやすく、使いやすい公共交通の実現

～クルマがなくても、生活・周遊できるネットワークの実現～

(2) めざすべき将来像

①地域住民等の日常生活における移動手段と利用環境

ア 通学

- ・ 路線バス、コミュニティバスについて、利用ニーズに見合った時間帯の便数が確保されており、家族による自家用車送迎等から路線バス、コミュニティバスへ転換されています。
- ・ 島外から淡路島あるいは淡路島から島外の高校や大学へ通学する生徒は、航路経由もしくは高速バスを利用しています。

イ 通勤

- ・ 通勤時間帯に適切な便数が確保されています。
- ・ 淡路島外への通勤に対し、高速バスのバス停では路線バス、コミュニティバスとの接続が円滑であり、多くの高速バス停にパーク・アンド・バスライド駐車場が設置されているため、通勤利用に係るストレスはありません。
- ・ 幹線バスの最終便は、帰宅が遅くなった時や終業後の夕食等にも対応可能です。

ウ 通院

- ・ かかりつけの病院は、徒歩、自転車や路線バス、コミュニティバス、自主運行バスや福祉関連の移送サービス等により、通院が可能です。

- ・ 専門性の高い病院については、各所に点在していますが、概ね幹線道路沿いにあることから、バリアフリー対応となっているバスの利用による通院が可能です。

エ 買物

- ・ 日常の買物は、徒歩、自転車や路線バス、コミュニティバス、自主運行バスや福祉関連の移送サービス等により可能です。
- ・ 購入した品物については、店舗の宅配サービス等を利用することも可能です。加えて、移動スーパーも充実していることから、買物に困ることはありません。

②来訪者の移動手段と利用環境

- ・ 来訪者は、広域拠点である岩屋ポートターミナル、津名港ターミナル、洲本バスセンター、陸の港西淡、福良などへ神戸や大阪、四国方面から高頻度に高速バスが運行されており、移動に伴うストレスはありません。
- ・ 広域拠点では、レンタサイクルやレンタカーなどバス以外の多様な交通手段が選択できます。
- ・ 淡路島の広域拠点付近にはコンビニエンスストアがあり、ちょっとした空腹やのどの渇きを癒やすことは可能です。
- ・ 岩屋港では、旅客船により移動手段が確保されており、明石海峡大橋の通行が制限されている125cc以下のバイクについても渡海が可能です。
- ・ 遠方からの観光客が降り立つ JR 新神戸駅、神戸空港、徳島空港、海外からの観光客が降り立つ関西国際空港方面からは、高速バスや旅客船が連絡しており、主要観光地にアクセスが可能です。
- ・ 海外からの観光客の受け入れ環境（多言語の案内等）が整っています。

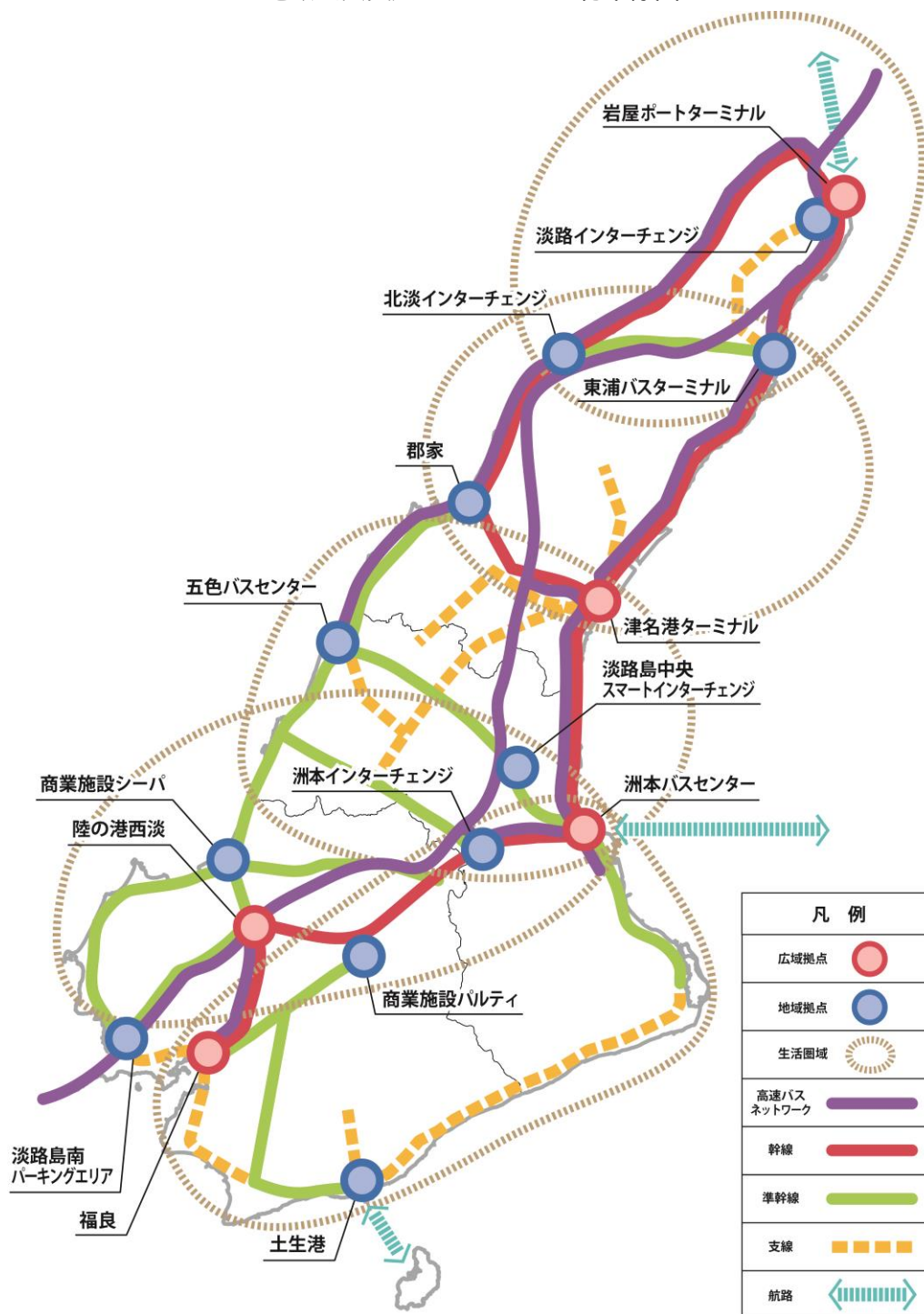
③総合的な移動環境

- ・ スマートフォン等でバスの時刻、乗り換え、運賃等を検索することができ、運行状況もリアルタイムで確認できます。ターミナル、観光施設、商業施設、医療施設等、人が集まる場所には、デジタルサイネージや総合時刻表などで、利用できる地域公共交通がわかりやすく案内されています。
- ・ 官公庁や観光施設等の広報紙、ホームページ等には、地域公共交通機関によるアクセス方法や時刻表が掲載されており、ビジネスや観光で初めて淡路島を訪れる人でも戸惑うことはありません。
- ・ 高速バス、路線バス、コミュニティバス、タクシー、レンタサイクルなどの予約や決済方法などが統一化され、様々な交通モードをシームレスに利用できるようになっています。
- ・ 来訪者にとって淡路島の玄関口となる広域拠点では、モデルルートなどの観光情報が充実しています。案内カウンターでは、更にきめ細かな目的地までの交通手段や観光について相談に応じており、タクシー、レンタカー等の手配も可能です。

(3) 地域公共交通ネットワークの将来像

基本的な方針、めざすべき将来像を踏まえ、地域公共交通ネットワークの将来像を設定します。地域公共交通ネットワークの将来像は、住民及び来訪者の広域移動から地域内移動までの多様な移動に対して、高速バスネットワークや幹線、準幹線、支線等が役割に基づく階層性をもち、交通結節点で円滑に接続する、持続可能な地域公共交通ネットワークをめざします。

地域公共交通ネットワークの将来像図



ネットワークの役割

		ネットワークを担う主な交通機関	役割
公共交通	高速バスネットワーク	高速バス	島内と島外を結ぶ広域交通の軸。
	幹線	年間利用者数5万人以上の路線バス・コミュニティバス	島内の広域拠点を結ぶ島内移動ネットワークの軸。
	準幹線	年間利用者数1万人以上、5万人未満の路線バス・コミュニティバス	広域拠点と地域拠点を結ぶ、幹線を補完する軸。
	支線	年間利用者数1万人未満のコミュニティバス・自主運行バス	幹線や拠点と周辺地域を結ぶ、地域の移動を支える軸。
	その他	船舶	島内と島外や離島を結ぶ、生活を支える軸。
タクシー		幹線、準幹線、支線を補完して、多様な移動ニーズに応える。	
福祉交通		福祉有償運送・介護タクシー等	公共交通で対応できない方の輸送手段。

交通結節点の役割と必要な機能

	該当する交通結節点	役割と必要な機能
広域拠点	<ul style="list-style-type: none"> 岩屋ポートターミナル 津名港ターミナル 洲本バスセンター 陸の港西淡 福良 	<p>島外からの交通機関である高速バス、旅客船の主なターミナルで淡路島の玄関口。高速バス、旅客線、路線バス、コミュニティバス、タクシー等の複数の移動手段の乗換拠点。</p> <p>(必要な機能)</p> <ul style="list-style-type: none"> 乗り換え・観光・宿泊施設等の案内ができること 駐車場、駐輪場、タクシーベイが整備されていること 待合施設があること トイレがあること 券売所、案内所があること レンタサイクル、レンタカーなど多様なバス以外の交通手段が利用できること 飲食、物販機能があること
地域拠点	<ul style="list-style-type: none"> 淡路インターチェンジ 東浦バスターミナル 北淡インターチェンジ 郡家 淡路島中央スマートインターチェンジ 洲本インターチェンジ 五色バスセンター 商業施設パルティ 商業施設シーパ 土生港 淡路島南パーキングエリア 	<p>高速バス、路線バス、コミュニティバス等、複数の移動手段の乗換拠点。</p> <p>(必要な機能)</p> <ul style="list-style-type: none"> 観光案内、交通案内等の表示があること 駐車場、駐輪場が整備されていること 上屋、ベンチがあること トイレがあること 自動販売機等の飲食機能があること

2. 将来像実現に向けた目標

(1) 目標

将来像の実現に向けて、地域や地域公共交通の現状、現行計画の進捗、地域公共交通の課題等を踏まえ、将来像実現に向けた本計画の目標について設定を行います。

目標① 取組を推進していくための体制づくり

・本計画は、持続可能な地域公共交通の形成に向けて市域を超えて、淡路島全島で取り組みを進めていくための計画であり、その計画の推進には体制づくりが重要となります。すでに設置されている「淡路島地域公共交通活性化協議会」を基本として、3市が連携を図りながら地域公共交通の取り組みが進められる体制づくりを進めます。

目標② 利便性の高い地域公共交通ネットワークの形成

・淡路島では高速バス、路線バス、コミュニティバス等、地域の状況に応じた交通機関が導入されています。高速バス、幹線、準幹線、支線の階層性を基本に、各交通機関が効率的、効果的に連携、分担する、利便性の高い地域公共交通ネットワークを形成します。

目標値

	指標	単位	基準値	目標値 2028(令和10)年度	データ取得方法
目標値1	路線バス・コミュニティバスの年間利用者数	人	635,458 (2023(令和5)年)	532,000	各市・交通事業者資料
(目標値設定の考え方)					
<ul style="list-style-type: none"> 人口減少による利用者が減少するが、路線バス・コミュニティバスを利用する人の割合は変化しない。 淡路島の現在の人口:127,537人(2020(令和2)年国勢調査) 将来推計人口:106,763人(2030(令和12)年、兵庫県将来推計人口) 					
目標値2	路線バス・コミュニティバスへの利用者一人当たりの公的資金投入額	円	470.9 (2022(令和4)年)	470.9	各市・交通事業者資料
(目標値設定の考え方)					
<ul style="list-style-type: none"> 効率的な運行により利用者一人当たりの公的資金投入額を増加させない。 ※燃料費の高騰、人件費の増加など想定外の事態が発生した場合は再設定する。 					

目標③ 日常の移動手段の充実(通勤・通学、買物、通院等)

- ・淡路島では通勤・通学、買物、通院等の移動手段として、島内外の方に地域公共交通が利用されています。島内の住民や島外の通勤、通学している方などが、安心して快適に生活できるように、地域公共交通を中心に日常の移動手段の充実を図ります。

目標値

	指標	単位	基準値	目標値 2028(令和10)年度	データ取得方法
目標値3	住まいの地域の公共交通が便利だと思う人の割合	%	12 (2022(令和4)年度)	12	「兵庫のゆたかさ指標」県民意識調査
(目標値設定の考え方)					
・ ニーズに応じた地域公共交通サービスが提供され「地域公共交通が便利だと思う人の割合」が維持される。					

目標④ 非日常の移動手段の充実(観光等)

- ・淡路島では地域経済を牽引する観光産業の更なる発展に向けて、観光客の誘客の取り組みを進めています。観光客がストレスなく、快適に、様々な場所の観光を楽しめるように、非日常の移動手段について充実を図ります。

目標値

	指標	単位	基準値	目標値 2028(令和10)年度	データ取得方法
目標値4	レンタカー、カーシェアが導入されている広域拠点数	箇所	3 (2023(令和5)年)	5	各市・交通事業者資料
(目標値設定の考え方)					
・ すべての広域拠点にレンタカーあるいはカーシェアが導入される。					
目標値5	空港や新幹線駅からのバス路線の設定状況	路線	6 (2023(令和5)年)	7	各市・交通事業者資料
(目標値設定の考え方)					
・ 関西空港、伊丹空港、神戸空港、徳島空港、新神戸駅からの高速バス路線が充実する。					

目標⑤ 持続可能な地域公共交通の実現

- ・今後、更に人口減少が進み、地域公共交通が一層厳しい状況となることが想定されます。多様な主体との連携、他分野との連携により、環境にも配慮した持続可能な地域公共交通を実現します。

目標値

	指標	単位	基準値	目標値 2028(令和10)年度	データ取得方法
目標値6	路線バス・コミュニティバスの収支率	%	29.4 (2022(令和4)年)	29.4	各市・交通事業者資料
(目標値設定の考え方)					
・ 人口減少が進むが効率的な運行により収支率は維持される。					
・ ※燃料費の高騰、人件費の増加など想定外の事態が発生した場合は再設定する。					

(2) 地域公共交通ネットワークの確保・維持の方針

地域公共交通ネットワークの将来像実現に向けた、各運行系統の位置づけと、確保・維持の方針、地域公共交通確保維持事業の必要性を示す。

各運行系統の位置づけと確保維持の方針

位置づけ	系統	事業主体	確保・維持の方針
高速バスネットワーク	各高速バス路線	高速バス事業者各社	交通事業者の事業として一定以上の水準を確保することをめざす。
幹線	循環線	淡路市	島内の主要な幹線軸として、国の運行経費補助である <u>地域公共交通確保維持事業（幹線補助）</u> を活用し、持続可能な運行をめざす。
	縦貫線 (洲本BC～津名港)	淡路交通	
	縦貫線 (福良～洲本)	淡路交通	島内の主要な幹線軸として、交通事業者、行政、住民等が連携を図り、持続可能な運行をめざす。
準幹線	東浦北淡線	淡路市	幹線を補完する軸として、国の運行経費補助である <u>地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）</u> を活用し、持続可能な運行をめざす。 幹線を補完する軸として、交通事業者、行政、住民等が連携を図り、持続可能な運行をめざす。
	由良線	淡路交通	
	都志線	淡路交通	
	長田線	淡路交通	
	鳥飼線	淡路交通	
	中央循環線	南あわじ市	
	西循環線 南北幹線	南あわじ市	
支線	北部観光周遊回り	淡路市	地域の移動を支える軸として、国の運行経費補助である <u>地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）</u> を活用し、持続可能な運行をめざす。 地域の移動を支える軸として、需要に応じた適切な交通機関を導入し、交通事業者、行政、住民等が連携を図り、持続可能な運行をめざす。
	五色地域線	洲本市	
	鮎原線	本四海峡バス	
	南部観光周遊回り	淡路市	
	上灘・沼島線	洲本市	
	南循環線	南あわじ市	
	北循環線	南あわじ市	
	東循環線	南あわじ市	
	岩屋地域コミュニティバス	(株)恵美寿	
	長沢地域コミュニティバス	長沢コミバス実行委員会	
	山田地域コミュニティバス	山田まちづくり協議会	
	灘地区自家用有償旅客運送	NPO 法人 灘水仙の里	
航路	各航路	運行事業者各社	島内と島外や離島を結ぶ、地域の移動を支える軸として、交通事業者、行政、住民等が連携を図り、持続可能な運行をめざす。

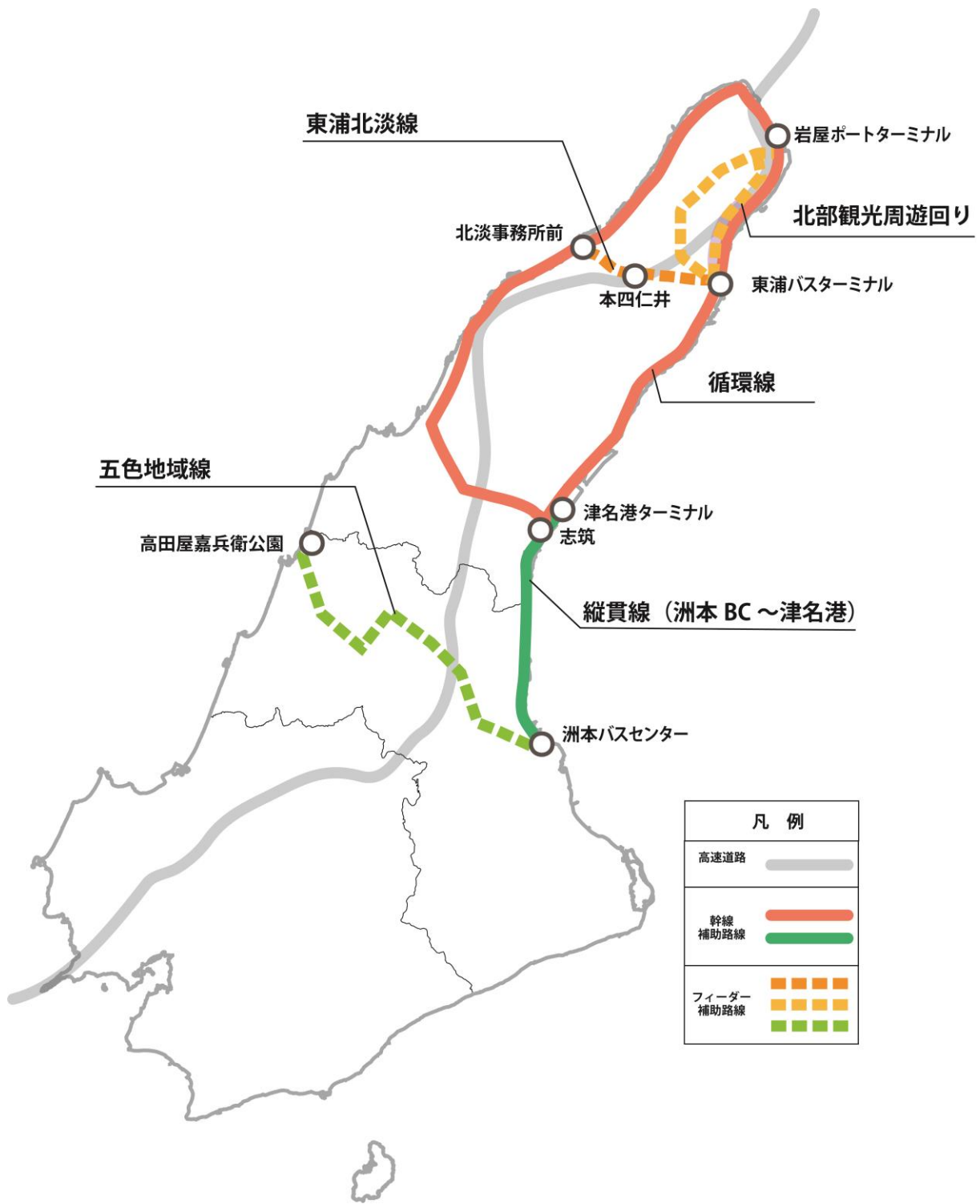
地域公共交通確保維持事業の必要性

位置づけ	系統	地域公共交通確保維持事業の必要性
幹線	循環線	南側には島内の幹線である縦貫線、北側には明石や神戸方面とつながる明石岩屋航路と接続しており、淡路市域を超える移動を担う島内において重要な役割を担う路線となっています。通勤・通学、買い物、通院等の日常生活に係る移動を基本としつつ、観光や余暇活動等、多様な目的での移動を担っています。 一方で、行政や交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しいため、国の運行経費補助である地域公共交通確保維持事業(幹線補助)による支援及び交通事業者、行政、住民等の連携により、運行を確保・維持する必要があります。
	縦貫線 (洲本 BC～津名港)	南側には島内の幹線である縦貫線(福良～洲本 BC)、北側には島内の幹線である循環線が接続しており、島内移動の重要な役割を担う路線となっています。通勤・通学、買い物、通院等の日常生活に係る移動を基本としつつ、観光や余暇活動等、多様な目的での移動を担っています。 一方で、行政や交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しいため、国の運行経費補助である地域公共交通確保維持事業(幹線補助)による支援及び交通事業者、行政、住民等の連携により、運行を確保・維持する必要があります。
準幹線	東浦北淡線	淡路市の東浦地域と北淡地域を結ぶ通勤・通学、買い物、通院等の主に日常生活に係る移動を担う路線となっています。東浦地域、北淡地域とともに幹線である循環線に接続しており、循環線を補完する欠かせない路線でもあります。 一方で、行政や交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しいため、国の運行経費補助である地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)による支援及び交通事業者、行政、住民等の連携により、運行を確保・維持する必要があります。
支線	北部観光周遊回り	淡路市北部地域の観光拠点を結び、主に観光に係る移動を担う路線となっています。一部、日常生活に係る移動にも利用されています。東浦地域、岩屋地域とともに幹線である循環線に接続しており、循環線を補完する欠かせない路線でもあります。 一方で、行政や交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しいため、国の運行経費補助である地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)による支援及び交通事業者、行政、住民等の連携により、運行を確保・維持する必要があります。
	五色地域線	洲本市の洲本地域から五色地域を結ぶ通勤・通学、買い物、通院等の主に日常生活に係る移動を担う路線となっています。洲本地域で幹線である縦貫線(洲本 BC～津名港)に接続しており、縦貫線(洲本 BC～津名港)を補完する欠かせない路線でもあります。 一方で、行政や交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しいため、国の運行経費補助である地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)による支援及び交通事業者、行政、住民等の連携により、運行を確保・維持する必要があります。

補助系統に係る事業及び実施主体の概要

位置づけ	系統	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業活用
幹線	循環線	岩屋 PT	志筑	岩屋 PT	4条乗合	路線定期運行	淡路市	幹線補助
	縦貫線 (洲本 BC～津名港)	洲本 BC	志筑	津名港	4条乗合	路線定期運行	淡路交通	幹線補助
準幹線	東浦北淡線	東浦 BT	本四仁井	北淡事務所前	自家用有償旅客運送	路線定期運行	淡路市	フィーダー補助
支線	北部観光周遊回り	岩屋 PT	東浦 BT	岩屋 PT	自家用有償旅客運送	路線定期運行	淡路市	フィーダー補助
	五色地域線	洲本 BC	-	高田屋嘉兵衛公園	4条乗合	路線定期運行	洲本市 (運行は交通事業者に委託)	フィーダー補助

地域公共交通確保維持事業対象路線



第4章 目標達成に向けた施策

施策体系図

目標	施策の方向性と施策
①取組を推進していくための体制づくり	<ul style="list-style-type: none"> ●3市による統一的な推進体制の構築 (統一的な推進体制の構築とコミュニティバスの統合に向けた検討)
②利便性の高い地域公共交通ネットワークの形成	<ul style="list-style-type: none"> ●幹線、準幹線、支線等の路線の役割に応じたネットワークの形成 (運行水準の維持・向上とニーズ等に応じた見直し／高速バスの地域内乗降の拡大) ●市域を超えた移動環境の向上 (市域を超えた路線の見直し／乗り継ぎ等利用しやすい手段の導入) ●広域拠点、地域拠点の役割に応じた交通結節機能の充実 (淡路インターチェンジ、洲本インターチェンジの地域拠点としての整備及び淡路島南パーキングエリアの地域拠点化の検討／拠点における交通結節機能の向上／乗り換え案内・情報発信機能の統一／乗り継ぎ時間の短縮／高速舞子バスストップの交通結節機能強化)
③日常の移動手段の充実(通勤・通学、買物、通院等)	<ul style="list-style-type: none"> ●公共交通空白地における移動手段の確保 (公共交通空白地における地域内交通の導入) ●地域の状況に応じた移動手段の充実 (地域の需要に応じた移動手段の導入、福祉交通サービスとの連携)
④非日常の移動手段の充実(観光等)	<ul style="list-style-type: none"> ●観光に対応した移動手段の充実 (二次交通の充実) ●広域乗換拠点からの交通手段の充実 (空港等からの交通手段の充実)
⑤持続可能な地域公共交通の実現	<ul style="list-style-type: none"> ●シームレスな移動サービスの提供、MaaSの推進 (総合的な地域公共交通情報の発信／バスの統一的なナンバリング／キャッシュレス化の推進／周遊パスの充実や交通モードを超えた乗り継ぎ切符の導入) ●多様な主体の連携による利用を促す取り組みと移動サービスの確保 (地域公共交通の利用機会の創出、運転手確保のための支援) ●新技術等を活用した新たな取り組みの推進 (環境負荷の小さい車両の導入による脱炭素化の推進、新技術や新しい仕組みによる取組の推進)

目標1 取組を推進していくための体制づくり

施策の方向性 1-1 3市による統一的な推進体制の構築

施策 1-1-1 統一的な推進体制の構築とコミュニティバスの統合に向けた検討

●取り組みの背景

- ・ 各市の取組を進めるにあたり、地域の特性を踏まえつつ、淡路島地域の公共交通施策を総合的、計画的に推進する体制づくりが求められる。

●取り組み内容

- ・ 淡路島地域公共交通活性化協議会を軸として、淡路島地域の公共交通施策の企画・立案や複数市にわたる施策の総合調整を行うとともに、3市及び県（淡路県民局）による統一的な施策推進体制を構築する。

（具体的な取り組み）

- ・ 淡路島地域内公共交通の総合調整のため、行政部門の企画・立案機能を統合
- ・ コミュニティバスの市域間運行及び統合に向けた検討

●実施主体

行政

●スケジュール

	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度以降
実施時期	検討・調整					
	可能なものから実施					

目標2 利便性の高い地域公共交通ネットワークの形成

施策の方向性2-1 幹線、準幹線、支線等の路線の役割に応じたネットワークの形成

施策2-1-1 運行水準の維持・向上とニーズ等に応じた見直し

●取り組みの背景

- ・ 淡路島の地域公共交通ネットワークは、淡路島地域公共交通網計画に基づき過去5年間で再編が進み移動ニーズに応じたネットワークが形成されてきています。今後も、引き続き、利用しやすい地域公共交通ネットワークの形成が必要です。

●取り組み内容

- ・ 路線バス、コミュニティバスの運行水準について、維持・向上を図ることにより、住民や観光客にとってより利用しやすい地域公共交通ネットワークを形成します。
- ・ 地域の人口分布や住民や観光客の移動ニーズ等に対応して、運行サービスの見直しやネットワークを担う交通機関の見直しを行います。

(運行サービスの見直しを想定している路線)

- ・ 由良線：コミュニティバスとの重複運行のあり方について検討
- ・ 淡路市コミュニティバス：デマンド交通やボランティア輸送の導入など、地域の需要に応じたより効果的な再編を検討
- ・ 南あわじ市コミュニティバス：デマンド交通やボランティア輸送の導入など、地域の需要に応じたより効果的な再編を検討

●実施主体

バス事業者、行政、淡路島観光協会

●スケジュール

	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度以降
実施時期	検討・調整					
	可能なものから実施					

施策2-1-2 高速バスの地域内乗降の拡大

●取り組みの背景

- ・ 神戸地域等と淡路島を結ぶ高速バスは、路線バス等よりも便数・運行時間帯の両面で充実しています。その輸送資源を活用するため、高速バスの地域内乗降（クローズドドアの解消）の拡大を進めてきました。今後も、利便性向上に向けて地域内乗降の拡大が必要です。

●取り組み内容

- ・ 路線バス等を補う観点から、高速バスの速達性にも配慮しつつ、必要な路線については地域

内乗降の拡大を進めます。

(地域内乗降の導入を想定している路線)

- ・三ノ宮－西浦線（江井～高田屋嘉兵衛公園）
- ・三ノ宮－西浦線（高田屋嘉兵衛公園～陸の港西淡・福良）

●実施主体

バス事業者、行政

●スケジュール

	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度以降
実施時期	検討・調整					
	可能なものから実施					

施策の方向性2-2 市域を超えた移動環境の向上

施策2-2-1 市域を超えた路線の見直し

●取り組みの背景

- ・通勤・通学、買物、通院や観光行動など、人々の行動は市域内では完結しておらず、その行動にあった地域公共交通ネットワークの形成が必要です。

●取り組み内容

- ・住民や観光客の移動ニーズに応じて、市域にこだわらず柔軟に路線バスやコミュニティバスの運行ルートを見直します。見直しにあたっては、運転手不足の現状も踏まえつつ、全体的な効率性にも配慮して行います。

(市域を超えた路線の見直しを想定している路線)

- ・淡路市～県立淡路医療センター：淡路市コミュニティバスの県立淡路医療センターへの乗り入れと縦貫線（洲本バスセンター～津名港）との調整

●実施主体

行政、バス事業者、淡路島観光協会

●スケジュール

	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度以降
実施時期	検討・調整		実施			

施策2-2-2 乗り継ぎ等利用しやすい手段の導入

●取り組みの背景

- ・ 島内の路線バス、コミュニティバスは運賃体系が異なっており、乗り継ぎを行った場合、運賃が高くなる場合があります。市域を越えた移動ニーズに対応するため、乗り継ぎしやすい運賃体系等が必要です。

●取り組み内容

- ・ 路線バスとコミュニティバス、コミュニティバスとコミュニティバスで乗り継ぎの多い路線について、乗り継いでも総額の運賃が高ならない乗り継ぎ手段の導入を進めます。

(利用しやすい乗り継ぎ手段の導入を想定している路線)

運行主体	系統	取組
淡路市、洲本市、淡路交通	縦貫線（洲本 BC～津名港）／淡路市コミュニティバス	サービスの統一
淡路市、洲本市、本四海峡バス	鮎原線／淡路市コミュニティバス	サービスの統一
洲本市、南あわじ市、淡路交通	コミュニティバス／路線バス	路線バスとコミュニティバスの乗り継ぎ料金の検討

- ・ 将来的には、島内の路線バス、コミュニティバスの運賃の統一化をめざします。

●実施主体

行政、バス事業者

●スケジュール

	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度以降
実施時期	検討・調整					
	可能なものから実施					

施策の方向性2-3 広域拠点、地域拠点の役割に応じた交通結節機能の充実

施策2-3-1 淡路インターチェンジ、洲本インターチェンジの地域拠点としての整備及び淡路島南パークینگエリアの地域拠点化の検討

●取り組みの背景

- ・ 淡路島においては高速バスが鉄道のような役割を担っており、高速バスから各地域にスムーズに乗り換えできる環境が必要です。

●取り組み内容

- ・ 淡路インターチェンジにおいて、近年増加する高速バスから自動車や施設送迎バスへの乗り換え機能の向上を検討します。
- ・ 洲本インターチェンジにおいて、実現可能性を調査・検討し、高速バスから、路線バス、自

動車による送迎、宿泊施設の送迎等への乗り換え機能の向上をめざします。

- ・ 淡路島南パーキングエリアにおいて、高速バス停留所の設置について、実現可能性を調査・検討し、他の移動手段との交通結節機能の向上をめざします。

●実施主体

行政、バス事業者、タクシー事業者、淡路島観光協会、本州四国連絡高速道路㈱

●スケジュール

		令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度以降
実施時期	淡路 IC	検討・調整					
	洲本 IC	検討・調整					
	淡路島南 PA	検討・調整					

施策2-3-2 拠点における交通結節機能の向上

●取り組みの背景

- ・ 各拠点について、利用環境等の改善を進めていますが、各拠点の役割に対して更に改善が必要な拠点があります。各拠点の位置づけに応じた交通結節機能の向上が必要です。

●取り組み内容

- ・ 広域拠点において利用者が、快適に過ごせるよう、乗り換え機能や待合機能、乗り換え案内・情報発信機能の充実を図ります。

(交通結節機能の向上を想定している拠点)

拠点名	取組
すべての拠点	3市統一の乗り換え案内、情報発信機能の整備
陸の港西淡	全体区画の再整備に向けた検討／カーシェアリングの導入

- ・ 地域拠点や主なバス停において、乗り換え機能の充実や上屋やベンチ、トイレ等、快適性向上に資する待合機能、乗換案内・情報発信機能の充実を図ります。

(交通結節機能の向上を想定している拠点)

拠点名	取組
東浦バスターミナル	3市統一の乗り換え案内、情報発信機能の整備検討
北淡インターチェンジ	3市統一の乗り換え案内の整備検討
郡家	3市統一の乗り換え案内の整備検討
淡路島中央スマートインターチェンジ	3市統一の乗り換え案内の整備検討
五色バスセンター	3市統一の乗り換え案内の整備検討
主なバス停	結節機能を強化する停留所について検討

- ・ 待合機能の充実にあたっては、維持管理主体の検討もあわせて行います。

●実施主体

行政、バス事業者、タクシー事業者、淡路島観光協会、本州四国連絡高速道路㈱

●スケジュール

	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度以降
実施時期	検討・調整					
	可能なものから実施					

施策2-3-3 乗り換え案内・情報発信機能の統一

●取り組みの背景

- ・ 拠点で行う乗り換え案内や情報発信の方法や取り組み内容について淡路島全体では統一はされていません。初めて利用する方でも分かりやすい乗り換え案内や情報発信が必要です。

●取り組み内容

- ・ 拠点で行う乗り換え案内（バス、タクシーの乗り場案内、施設送迎場所の案内、駐車場やレンタカー、レンタサイクルの案内、周辺の観光拠点等）について、島内で案内方法や案内内容の統一を図ります。
- ・ 拠点で行う情報発信（バスの運行情報、経路検索等）について、島内で情報発信方法（デジタルサイネージの活用等）や案内内容の統一を図ります。
- ・ 多言語化や音声案内など、誰もが分かりやすい案内・情報発信を行います。

●実施主体

行政、バス事業者、タクシー事業者、淡路島観光協会

●スケジュール

	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度以降
実施時期	検討・調整	実施				

施策2-3-4 乗り継ぎ時間の短縮

●取り組みの背景

- ・ 高速バスと路線バス、路線バスと路線バスなどの乗り継ぎが行われる拠点において、相互のダイヤが十分に連携しておらず、乗り継ぎ時間が長くなる便があり、改善が必要です。

●取り組み内容

- ・ 拠点における乗り継ぎ時間の短縮を図ります。利用者が多い時間帯においては重点的に、乗り継ぎを考慮した運行ダイヤの調整を行います。

- ・ 高速バスのダイヤ見直し時にスムーズにその他の地域公共交通のダイヤ調整が行えるよう、バス事業者、行政による情報共有の場を設けます。

●実施主体

バス事業者、行政

●スケジュール

	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度以降
実施時期	ダイヤ改定にあわせて随時実施					

施策2-3-5 高速舞子バスストップの交通結節機能強化

●取り組みの背景

- ・ 高速舞子バスストップは淡路島の本州側の玄関口のひとつであり、鉄道等の交通機関と高速バスにスムーズに乗り換えできる環境整備が必要です。

●取り組み内容

- ・ 高速舞子バスストップについて、鉄道駅からの乗り換え案内・情報発信機能や待合機能について充実を図ります。

●実施主体

バス事業者、行政、本州四国連絡高速道路(株)

●スケジュール

	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度以降
実施時期	実施					

目標 3 日常の移動手段の充実(通勤・通学、買物、通院等)

施策の方向性3-1 公共交通空白地における移動手段の確保

施策 3-1-1 公共交通空白地における地域内交通の導入

●取り組みの背景

- ・ 路線バスやコミュニティバス等の路線が無く、地域公共交通が空白となっている地域があります。そのような地域では身近な移動手段として、地域内交通の導入が必要です。


●取り組み内容

- ・ 公共交通空白地域において、地域内や幹線、拠点までの移動手段として、多様な主体と連携しながら、自主運行バス（交通空白地有償運送等）やボランティア輸送等の導入や福祉サービスとの連携を進めます。また、持続可能な取り組みとなるよう、人材発掘や人材育成にもあわせて取り組みます。

●実施主体

住民、行政、バス事業者、タクシー事業者、地域の企業や団体

●スケジュール

	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度以降
実施時期	継続実施 					

施策の方向性3-2 地域の状況に応じた移動手段の充実

施策 3-2-1 地域の需要に応じた移動手段の導入

●取り組みの背景

- ・ 今後更に人口減少が進み、路線バスやコミュニティバスの維持が難しい地域が生まれてくる可能性があります。一方で、高齢化が進み、きめ細やかな移動手段の必要性も高まっています。

●取り組み内容

- ・ 地域の移動ニーズ（移動需要や移動手段のニーズ）を踏まえ、路線バスやコミュニティバスで対応できない地域については、自主運行バス、ボランティア輸送等、需要に応じた移動手段の導入を進めます。また、持続可能な取り組みとなるよう、人材発掘や人材育成にもあわせて取り組みます。

(地域の需要に応じた移動手段の導入を想定している路線)

実施主体	系統	取組
南あわじ市	コミュニティバス	デマンド交通やボランティア輸送の導入など、地域の需要に応じたより効果的な再編を検討

●実施主体

住民、行政、バス事業者、タクシー事業者、地域の企業や団体

●スケジュール

	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度以降
実施時期	検討・調整					
	可能なものから実施					

施策 3-2-2 福祉サービスとの連携

●取り組みの背景

- ・ 日常の移動を支える取り組みとして、地域公共交通サービスだけではなく、福祉サービスとして、介護保険事業での送迎や福祉有償運送、各種の移動支援施策等が実施されており、連携が必要です。

●取り組み内容

- ・ 地域公共交通サービス（コミュニティバス・自主運行バス、ボランティア輸送等）と福祉サービス（介護保険事業での送迎、福祉有償運送、移動支援施策等）の実態について把握を行い、重複しているサービスの見直しやサービスの狭間となっている層への支援等を福祉部局と連携しながら進めます。

●実施主体

行政、タクシー事業者、福祉事業者

●スケジュール

	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度以降
実施時期	継続実施					

目標4 非日常の移動手段の充実(観光等)

施策の方向性4-1 観光に対応した移動手段の充実

施策4-1-1 二次交通の充実

●取り組みの背景

- ・ 淡路島を選ばれる観光地にしていくために、円滑な移動や快適な滞在を実現する受入環境の整備が必要です。

●取り組み内容

- ・ 観光客の島内の二次交通として、観光地間を結ぶバスや観光タクシー、宿泊施設や観光施設の送迎、レンタカー、カーシェアリング、レンタサイクルなど、多様な交通手段の提供を図ります。

●実施主体

バス事業者、タクシー事業者、淡路島観光協会、行政、地域の企業や団体

●スケジュール

	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度以降
実施時期	検討・調整					
	可能なものから実施					

施策の方向性 4-2 広域乗換拠点からの交通手段の充実

施策 4-2-1 空港等からの交通手段の充実

●取り組みの背景

- ・ 遠方居住者や海外からの観光客は、飛行機や新幹線を活用して移動することが想定され、空港や新幹線の駅などからの交通手段の充実が必要です。

●取り組み内容

- ・ 関西国際空港、伊丹空港、神戸空港及び徳島空港並びに JR 新神戸駅など、広域乗換拠点からの交通手段の充実を図ります。
- ・ 特に関東圏等から淡路島南部へのアクセス性を高めるため、徳島空港からの新規バス路線の整備を進めます。

●実施主体

行政、バス事業者

●スケジュール

	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度以降
実施時期	検討・調整					
	可能なものから実施					

目標 5 持続可能な地域公共交通の実現

施策の方向性5-1 シームレスな移動サービスの提供、MaaS の推進

施策5-1-1 総合的な地域公共交通情報の発信

●取り組みの背景

- ・ 淡路島には様々な地域公共交通が運行されており、淡路島を移動したいすべての方がストレスなく交通機関の枠を超えてワンストップで必要な情報を入手できることが必要です。
- ・ 淡路島では、淡路島独自の検索アプリ「buSmo」や「Google Maps」等検索アプリで島内の高速バス、路線バス、コミュニティバス、船舶の乗り換え検索が可能となっています。


●取り組み内容

- ・ 淡路島を運行する地域公共交通について、多様な情報媒体による周知や観光事業者との連携による情報発信を行い、全ての人が必要な情報を入手可能な情報環境の構築に取り組みます。
- ・ 検索アプリ「buSmo」については、運休情報の提供や観光施設の割引サービスとの連携など、他分野との連携も含め、島内移動の活発化に向けて総合的に取り組みを行います。
- ・ 島内の高速バス、路線バス、コミュニティバス、船舶の路線情報については、標準的なバス情報フォーマット（GTFS-JP, GTFS リアルタイム）の形式で公表し、経路検索サービスへの掲載を促進します。

●実施主体

行政、バス事業者、船舶事業者、淡路島観光協会、商工団体

●スケジュール

	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度以降
実施時期	継続実施 					

施策5-1-2 バスの統一的なナンバリング

●取り組みの背景

- ・ 淡路島を運行するバスの行先表示は運行主体ごとに異なっており、どのバスに乗れば目的地に行けるかわかりにくい状況です。初めての方でも利用しやすい環境整備が必要です。

●取り組み内容

- ・ 淡路島で運行する高速バス、路線バス、コミュニティバス等について統一的なナンバリングを行います。

●実施主体

行政、バス事業者、船舶事業者

●スケジュール

	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度以降
実施時期	検討・調整	実施				

施策5-1-3 キャッシュレス化の推進

●取り組みの背景

- ・ 淡路島を運行する高速バスではすべてのバスで IC カード決済が導入されていますが、路線バスやコミュニティバスの一部では未導入です。利用者の利便性向上等に向けてキャッシュレス化の推進が必要です。

●取り組み内容

- ・ 路線バスやコミュニティバスについて、利用者の利便性向上や、ニーズに応じた機動的なバスの運行サービスの見直しのための実態調査の手段として、QR コード決済等によるキャッシュレス化を進めます。

(想定している取り組み内容)

運行主体	系統	取組
淡路市	コミュニティバス	QR コード決済の導入等キャッシュレス化の検討
洲本市		
南あわじ市		

●実施主体

バス事業者、行政

●スケジュール

	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度以降
実施時期	検討・調整					
	可能なものから実施					

施策5-1-4 周遊パスの充実や交通モードを超えた乗り継ぎ切符の導入

●取り組みの背景

- ・ 地域公共交通で複数の観光地を周遊すると、それぞれの交通機関での運賃が必要となり、移動のコストが高くなります。地域公共交通による周遊を促進するため、周遊パス等の充実が必要です。

●取り組み内容

- ・ 乗り放題きっぷ「バス旅ひょうご」の継続・充実を図ります。また、観光客の利便性を高め

るため「バス旅ひようご」のデジタル化や淡路島全体で利用できるきっぷの導入について検討します。

●実施主体

バス事業者、淡路島観光協会、行政

●スケジュール

	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度以降
実施時期	検討・調整					
	可能なものから実施					

施策の方向性5-2 多様な主体の連携による利用を促す取り組みと移動サービスの確保

施策5-2-1 地域公共交通の利用機会の創出

●取り組みの背景

- ・ 地域公共交通の重要性・必要性に対する住民の共通認識の形成や、地域公共交通を積極的に利用する意識の醸成を図るとともに、利用喚起に向けた取組を推進することで、“乗って支える”利用者層の拡大を図ることが必要です。

●取り組み内容

(バスの認知度向上)

- ・ 乗車体験機会の創出として、無料あるいは割引運賃で地域公共交通をお試しできる取組を進めます。
- ・ バスを知ってもらう機会として、バス事業者を中心としたイベントを定期的実施します。
- ・ 各種割引サービスについて、認知度を高めるためのPRを進めます。

(子どもや学生への働きかけ)

- ・ 高校進学を控えた中学生等に向けて、地域公共交通を利用した通学に関する働きかけを行います。
- ・ 小学生やその保護者等を対象として、地域公共交通の乗車体験や車内でのマナー、バリアフリー、交通安全などの知識を学習する出前講座等を開催します。

(高齢者への働きかけ)

- ・ 運転免許自主返納に対する出前講座を開催するなど、運転免許自主返納者への支援制度の周知を図ります。

(通勤における利用の働きかけ)

- ・ ノーマイクーデーやエコ通勤の取組を進めるとともに、ポスターの掲出やチラシの配布、交通結節点におけるキャンペーン活動等を行い、自家用車による通勤から地域公共交通を利用した通勤への転換を図ります。

(地域住民と協働による利用促進)

- ・ 地域住民によるバスを使ったイベントの実施など、地域住民と協働による利用促進を進めます。

●実施主体

行政、バス事業者、住民、教育機関

●スケジュール

	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度以降
実施時期	継続実施					

施策5-2-2 運転手確保のための支援

●取り組みの背景

- ・ 地域の移動を担うバスやタクシーの運転手不足が深刻化しており、運転手の高齢化などあって、今後は運転手不足に更に拍車がかかることが懸念されます。

●取り組み内容

- ・ バスやタクシーなどの運転手募集に関する情報の積極的な提供や就業支援、移住政策と連携した人材確保など、交通事業者の運転手確保を支援します。

●実施主体

バス事業者、タクシー事業者、行政

●スケジュール

	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度以降
実施時期	継続実施					

施策の方向性5-3 新技術等を活用した新たな取り組みの推進

施策5-3-1 環境負荷の小さい車両の導入による脱炭素化の推進

●取り組みの背景

- ・ 淡路島では、あわじ環境未来島構想に基づき、これまでも環境配慮型モビリティの導入に向けた取組を進めており、引き続き脱炭素化に向けた取組を進めることが必要です。

●取り組み内容

- ・ EVバス、EVタクシー、FCVバス、EVレンタカーなど、環境配慮型モビリティの導入を進めます。

●実施主体

バス事業者、タクシー事業者、行政

●スケジュール

	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度 以降
実施 時期	継続実施					

施策5-3-2 新技術や新しい仕組みによる取組の推進

●取組みの背景

- ・ 今後の人口減少に伴って、地域公共交通利用者も減少していくことが懸念され、継続的に地域公共交通サービスを確保・維持していく上では、交通事業者の収益を確保していく必要があります。また、運転手不足についても深刻な状況となっており、バス事業の効率的な運行が必要な状況となっています。

●取組み内容

- ・ AI や自動運転技術など、新たなテクノロジーを活用し、運行の効率化を図ります。
- ・ 貨客混載など、他の産業と連携しながら、収益性の向上を図ります。
- ・ ビッグデータ等を活用した、運行サービスの改善を進めます。

●実施主体

バス事業者、タクシー事業者、行政

●スケジュール

	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度 以降
実施 時期	検討・調整					
	可能なものから実施					

第5章 計画の推進

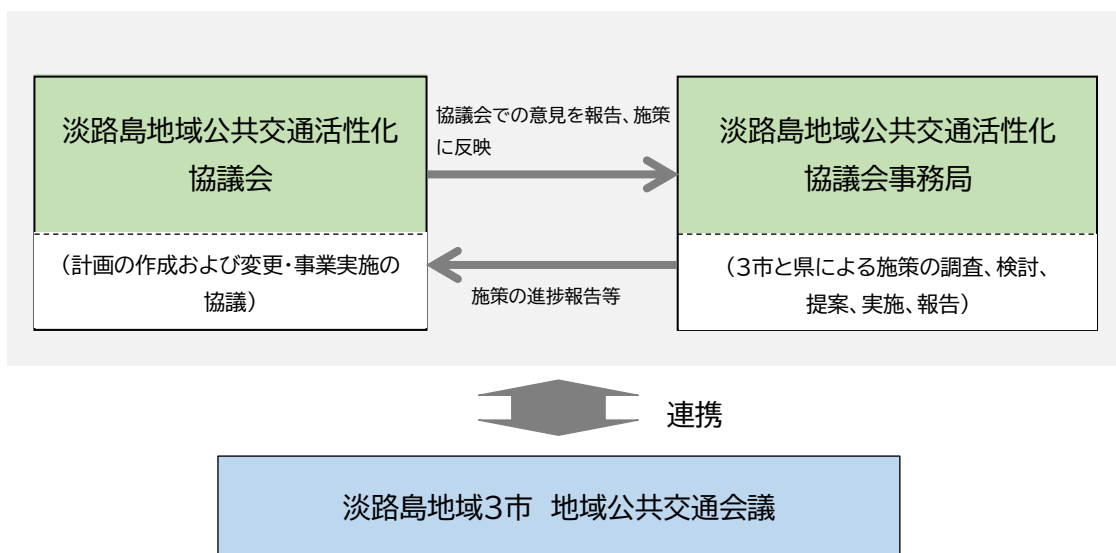
(1) 計画の推進体制

淡路島地域公共交通活性化協議会では、各事業主体の取組みや事業費、費用対効果など進捗状況の確認を行うとともに、計画に基づく施策の総合調整を行います。

事業主体間の連携や調整が必要な施策については、3市と県の交通政策担当課により構成する淡路島地域公共交通活性化協議会事務局において、施策の調査・検討、実施、検証等を行い、協議会に報告を行います。

また、各市地域公共交通会議においては、本計画を踏まえ、施策・事業の推進を図ります。

淡路島地域公共交通活性化協議会の推進体制

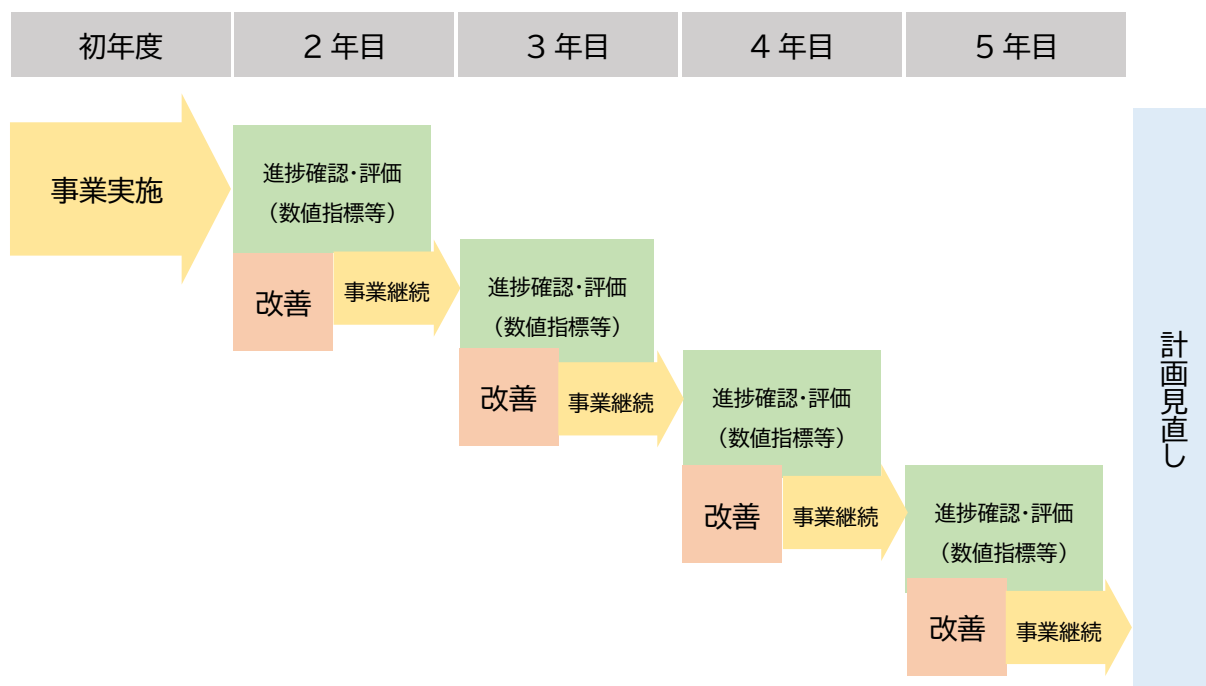


(2) 計画の評価方法

本計画で設定した将来像の実現に向けて、計画期間（5年間）において、着実な取組、継続的な評価・見直しが必要となります。そのためには、目標の達成状況や施策の実施状況について、定期的に調査・分析及び評価を行う仕組みづくりが重要となります。

淡路島地域公共交通活性化協議会において、前年度の進捗確認と評価を行い、適宜改善しながら継続していくこととします。

目標の評価・検証イメージ



本計画の目標値

	指標	単位	基準値	目標値 (2028(令和10)年度)	データ取得方法
目標値1	路線バス・コミュニティバスの年間利用者数	人	635,458 (2023(令和5)年)	532,000	各市・交通事業者資料
目標値2	路線バス・コミュニティバスへの利用者一人当たりの公的資金投入額	円	470.9 (2022(令和4)年)	470.9	各市・交通事業者資料
目標値3	住まいの地域の公共交通が便利だと思う人の割合	%	12 (2022(令和4)年度)	12	「兵庫のゆたかさ指標」県民意識調査
目標値4	レンタカー、カーシェアが導入されている広域拠点数	箇所	3 (2023(令和5)年)	5	各市・交通事業者資料
目標値5	空港や新幹線駅からのバス路線の設定状況	路線	6 (2023(令和5)年)	7	各市・交通事業者資料
目標値6	路線バス・コミュニティバスの収支率	%	29.4 (2022(令和4)年)	29.4	各市・交通事業者資料

參考資料

淡路島地域公共交通活性化協議会の開催概要

(1) 開催経緯

	日時	協議内容
令和4年度 第1回協議会	令和4年12月21日	・淡路島地域公共交通網形成計画の見直しと活性化再生法に基づく淡路島地域公共交通計画の策定について
令和5年度 第1回協議会	(書面表決)	・令和4年度淡路島地域公共交通形成計画の経過報告について ・令和5年度淡路島地域公共交通活性化協議会スケジュール(案)について
第2回協議会	令和5年7月4日	・現行計画の目標値の達成状況について ・めざすべき将来像と課題について
第3回協議会	令和5年10月12日	・将来像実現に向けた方針と施策について
第4回協議会	令和5年12月25日	・淡路島地域公共交通計画(素案)について
第5回協議会	令和6年3月21日	・淡路島地域公共交通計画(案)について

(2) 委員名簿

【委員】

※令和6年3月時点

区分	職名	氏名	備考
計画作成市	洲本市企画情報部 部長	福島 太	副会長
	南あわじ市総務企画部 部付部長(企画担当)	家田 和幸	監事
	淡路市都市整備部 部長	高田 茂和	監事
公共交通事業者	(公社)兵庫県バス協会 専務理事	新屋敷 昭一	
	(公社)兵庫県バス協会 淡路地区部会 会長 (淡路交通(株) 運輸部 部長)	正木 康文	
	舞子高速バスストップ協議会 (神姫バス(株) バス事業部計画課 課長)	前田 啓介	
	(一社)兵庫県タクシー協会淡路部会 会長 (有)みなとタクシー 代表取締役)	池田 昌宏	
	(株)淡路ジェノバライン 安全総括管理者 取締役	清水 紀晶	
	沼島汽船(株) 代表取締役	松本 正也	
	(公社)兵庫県バス協会 専務理事	新屋敷 昭一	
道路管理者 港湾管理者	兵庫県淡路県民局洲本土木事務所 所長	勝野 真	
道路管理者	国土交通省近畿地方整備局兵庫国道事務所洲本維持出張所 所長	江崎 祐也	
商工団体	洲本商工会議所 専務理事兼事務局長	谷池 淳司	
	五色町商工会 事務局長	長井 栄子	
	南あわじ市商工会 事務局長	宮崎 宏明	
	淡路市商工会 事務局長	伊藤 雅樹	
観光団体	(一社)淡路島観光協会 事務局長	福浦 泰穂	
	(一社)淡路島観光協会 観光戦略室長	地白 雅則	
住民代表	洲本市連合町内会 会長	宮奥 正一	
	南あわじ市連合自治会 会長	原 孝	
	淡路市連合町内会 会長	魚住 幸市	
公安委員会	洲本警察署 交通課 課長	大田原 秀幸	
	南あわじ警察署 交通課 課長	村上 正浩	
	淡路警察署 交通課 課長	瀬川 雅史	
学識経験者	兵庫県立大学 名誉教授	福島 徹	会長
観光有識者	(株)JTB 神戸支店 支店長	木崎 尚文	
	近畿日本ツーリスト(株) 公務地域共創事業部 チーフリーダー	柴田 健次	

【オブザーバー】

職名	氏名
国土交通省近畿運輸局交通政策部交通企画課 課長	酒井 大斗
国土交通省神戸運輸監視部兵庫陸運部 首席運輸企画専門官	田中 康嗣
兵庫県土木部交通政策課 課長	吉栖 雅人
洲本市健康福祉部福祉課 課長	植竹 英樹
南あわじ市総務企画部ふるさと創生課 課長	秦 伸行
淡路市企画情報部 部付部長兼まちづくり政策課長	野田 勝

用語集

		解 説
ア	エコ通勤	クルマから、公共交通や自転車など環境にやさしいエコな通勤手段に転換すること。
カ	交通結節点	異なる交通手段または同じ交通手段を相互に連絡する乗り換え・乗り継ぎ施設。具体的にはバスターミナルなど。
	交通手段分担率	人々が移動の際に、どの交通手段を使用したかを示す割合のこと。
サ	自主運行バス	路線バスの撤退などで、住民の移動手段の確保が困難となった地域において、地域の住民などが主体となって運行するバス。
	シームレス	「継ぎ目のない」の意味。公共交通分野におけるシームレス化とは、乗継ぎ等の交通機関間の「継ぎ目」や交通ターミナル内の歩行や乗降に際しての「継ぎ目」をハード・ソフト両面にわたって解消することにより、出発地から目的地までの移動を全体として円滑かつ利便性の高いものとする。
	収支率	運行経費に対する運行収入の割合のこと。
	スマートインターチェンジ	高速道路の本線やサービスエリア、パーキングエリア、バスストップから乗り降りができるように設置されるインターチェンジ(IC)であり、通行可能な車両(料金の支払い方法)を、ETCを搭載した車両に限定しているIC。
タ	ターミナル	交通路線が集中し、発着する所。
	デジタルサイネージ	屋外や交通機関、店頭、公共施設などに設置された液晶ディスプレイなどの映像表示装置。ネットワークに接続した液晶ディスプレイ端末を使って情報を発信する装置。
	デマンド交通	予約型の運行形態の輸送サービスであり、時間や乗降場所など利用者のニーズに応じて柔軟な運行を行うことができる公共交通の形態。
ナ	二次交通	交通拠点と目的地を結ぶ交通。
ハ	パーク・アンド・バスライド	高速バス停の隣接地等に自動車を駐車し、高速バスへ乗り換える手法。
	バリアフリー	高齢者・障害者等が社会生活していく上での物理的、社会的、制度的、心理的及び情報面での障害を除去するという考え方。公共交通機関のバリアフリー化とは、高齢者・障害者等が公共交通機関を円滑に利用できるようにすること。
A	AI	artificial intelligence の略で、人工知能のこと。 人間の思考プロセスと同じような形で動作するプログラム、あるいは人間が知的と感じる情報処理・技術といった広い概念で理解されている。
	EV	Electric Vehicle の略で、電気自動車のこと。
	FCV	Fuel Cell Vehicle の略で、水素を燃料とする燃料電池自動車のこと
	MaaS	Mobility as a Service の略で、地域住民や旅行者等の移動ニーズに対して、ICTを活用してマイカー以外の複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを1つのサービスととらえ、最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスのこと。

