

平成29年度第3回淡路島地域公共交通活性化協議会名簿

【委員】

(敬称略)

	区分	職名	氏名	備考	代理
1	計画作成市	洲本市企画情報部長	寺岡 朗裕	副会長	
2		南あわじ市建設部長	原口 久司	監事	都市計画課長 稲本 幸児
3		淡路市都市整備部長	井戸 弘	監事	
4	公共交通事業者	(公社)兵庫県バス協会 専務理事	中澤 秀明	欠席	
5		(公社)兵庫県バス協会 淡路地区部会長 (淡路交通㈱) 運輸部 部長	吉田 祐司		業務課長 森崎 芳文
6		舞子高速バストップ協議会 (神姫バス㈱) バス事業部計画課 課長	前田 啓介		
7		(一社)兵庫県タクシー協会淡路部会長 ((有)みなとタクシー)	池田 昌宏		
8		(株)淡路ジェノバライン 運航統括管理者	清水 紀晶		総務課 原田 英昭
9		沼島汽船㈱ 代表取締役	松本 正也		
10		(株)淡路関空ライン 副社長	宮本 肇		
11	道路管理者	兵庫県淡路県民局洲本土土木事務所 所長	土江 明		
12	港湾管理者	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	大嶋 悦彦		管理第二係長 大原 浩
13	商工団体	洲本商工会議所 事務局長	谷池 淳司		
14		五色町商工会 事務局長	清水 正隆		
15		南あわじ市商工会 事務局長	宮地 良幸		
16		淡路市商工会 事務局長	辻本 稔		
17	観光団体	(一社)淡路島観光協会 事務局長	福浦 泰穂		
18	住民代表	洲本市連合町内会 会長	高濱 義尚	欠席	
19		南あわじ市連合自治会 会長	原 孝		
20		淡路市連合町内会 会長	上野 忠	欠席	
21	公安委員会	洲本警察署 交通課長	木下 義男		
22		南あわじ警察署 交通課長	篠田 敦志		
23		淡路警察署 交通課長	宮崎 正一		
24	学識経験者	摂南大学 理工学部 教授	福島 徹	会長	
25	観光有識者	(株)JTB西日本 教育旅行神戸支店 支店長	高崎 邦子	欠席	

【オブザーバー】

	職名	氏名		
1	国土交通省近畿運輸局交通政策部交通企画課 課長	安江 亮		専門官 稲留 健一郎
2	国土交通省神戸運輸監理部兵庫陸運部 首席運輸企画専門官	吉本 道明		総務企画部企画調整官 林 成好
3	兵庫県県土整備部県土企画局交通政策課 課長	登日 幸治		
4	洲本市健康福祉部福祉課 課長	北岡 秀之		
5	南あわじ市企画部ふるさと創生課 課長	柴井 賢次		
6	淡路市企画政策部まちづくり政策課 課長	江崎 昌子	欠席	

淡路島地域公共交通網形成計画（案）概要

1 計画の目的と位置づけ

《計画の目的》 地域公共交通の現状・問題点・課題の整理を踏まえて、淡路島地域の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、地域全体の公共交通の在り方、住民・交通事業者・行政などの役割を明らかにする。	《計画の位置づけ》 本計画は淡路島地域にとって望ましい地域公共交通網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ある。淡路島地域各市の総合計画や兵庫県の淡路地域ビジョンに基づき、その他のまちづくりや交通に関する計画と連携・補完しながら、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す。なお、本計画に基づき実施する事業については、淡路島定住自立圏構想に位置付けることも検討していく。
--	---

2 地域及び公共交通の現状

《地域の概況》 ● 第一次産業が盛んで、風光明媚な景観に恵まれ、自然、歴史そして食による「観光立島」を標榜している地域である。 ● 洲本市、南あわじ市及び淡路市の3市で構成され、総人口は約13万5千人であり、兵庫県全体を上回るスピードで減少が進む。 ● 明石海峡大橋の開通により、淡路島地域と本州の移動時間は短縮され、住民生活、産業に大きな影響をもたらした。 ● 淡路島地域の人口の100倍近い約1,300万人が観光に訪れており、そのほとんどが自家用車利用である。 ● 商業施設、医療施設の多くは中心地域に立地している。 ● 中学校17校、高等学校6校、専門学校2校、特別支援学校1校、高等教育機関3校がある。	《地域の交通概況》 ● 住民の移動手段は自家用車による移動が80.5%（送迎含む）と高く、路線バスは1.9%、コミュニティバスは0.7%となっている。 ● 高速バスが鉄道の役割を担っている。各路線とも概ね6～24時の間、ピーク時には15分に1本程度運行しており、日常の阪神地域等と淡路島地域の移動需要に対応している。島内の乗降が認められていないクローズドドア方式となっており、地域内の移動には利用できない。 ● 通勤、通学、買物や通院等、主として日常生活の移動に利用されている路線バスを交通事業者が運行している。現在の便数は、明石海峡大橋開通後（1998年）の3割以下まで減少しており、撤退・減便と利用者減少が負のスパイラルに陥っている。 ● 路線バスを補完する形で市が運行主体となるコミュニティバスを各市で運行している。マイカーボランティア等、住民による自主運行バスが運行されている。
---	---

3 将来像と対応方針

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ある。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網の構築をめざす。具体的には、路線、運行便数、運行時間帯等公共交通のサービス水準を明石海峡大橋開通直後と同水準とすることを基本に、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の整備を目標とする。その方策としては、住民が過度な自動車依存から脱却し、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、住民の移動のみで不足する交通需要については地域外からの観光客の需要で量的充足を図る。 誰も（住民、来訪者）がわかりやすく、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～
--

	項目	理想	現実	課題	対応方針
① 共通	料金等	乗り換えや目的地へ利用しやすい料金環境となっている。	高速バスと生活交通バスの乗り換え割引等利用環境に対する配慮がない。	・わかりやすい利用環境や一元的な料金設定。	● シームレスなバス利用環境の整備
	バス利用推進	日常生活の移動にバスが選択肢の一つとなっている。	自家用車への依存が高く、バスを利用する習慣がない。	・通勤・通学等におけるバス利用の気運醸成。	● エコ通勤の取組と公共交通を利用した通勤の推進 ● 高校生、高齢者等への公共交通利用の働きかけ ● 体験乗車の社会実験の実施 ● 利便性・実用性等の情報発信 ● 総合時刻表（あわじ足ナビ）の発行
	計画推進	3市及び関係団体が一体となって計画・事業を推進している。	主体ごとにそれぞれ計画・事業を推進している。	・統一的な推進体制の構築。	● 推進体制の統一
② 高速バス	料金等	すべての便をリーズナブルな料金で利用できる。	複数のバス事業者による運行となっており、定期券等の共用ができない。	・相互利用できる料金システム。	● ICカードの導入 ● 利用割引の導入
	島内乗降（クローズドドアの解消）	島内のバス停でも高速バスの乗降ができる。	高速バスは、島内では上りは乗車、下りは降車しかできない。	・既存バスネットワークへの影響の回避と高速バスの速達性の維持。	● 高速バスの島内乗降（クローズドドアの解消）の調査検討
	結節点	休憩、飲食、物販、交通情報提供等の機能が整っており、待ち時間を快適に過ごせる。	ターミナルの拠点機能が弱く、利便性・快適性に乏しい。	・不足する機能の充実、待合環境の品質向上。	● 広域拠点の充実
③ 生活交通バス	バスネットワーク	明石海峡大橋開通直後の路線、便数が確保され、高速バス等と生活交通バスの乗り換えが円滑にでき、通勤通学や仕事帰りの飲食にも対応できる時間まで運行されている。	明石海峡大橋開通直後の3～4割程度の便数となっており、高速バス等と生活交通バスの接続が悪い。また、早朝、深夜の便がないため、早朝出勤・通学、残業・クラブ活動などに対応できていない。	・主要幹線道路を走る路線については、最低限日当たり8便・片道を確保。 ・一元的な運行ダイヤ設定。 ・早朝、夜間帯の運行の確保。	● ハブ＆スポーク型ネットワークへの再編により、便数を確保 ● 輸送力の確保と運行頻度、運行時間帯の拡大
	公共交通空白地域	主要幹線道路から離れた集落等から生活交通バスに連絡する交通手段が確保されている。	一部地域では自主運行バスが利用できるが、その他の地域では自家用車（送迎含む）による移動に依存している。	・自主運行バス導入の気運醸成、立ち上げ。 ・各モードの役割分担。 ・バス停に隣接する駐輪場、パーソナルモビリティ置場の充実。	● 自主運行バスによるサービス提供
	利用環境	バス利用のための駐輪場、上屋等利便性が高い、快適な環境が完備されている。	周辺の利便施設が整備されておらず、利用しにくい。	・利便施設の整備、待合環境の品質向上。	● 地域拠点の充実 ● バス停周辺の利便施設の整備 ● 運行ダイヤ調整など、乗り換え抵抗の軽減
④ 観光対応	観光地アクセス	主な観光地までバス等で安心して楽しくアクセスできる。また、高速バス降車後、目的地までの様々な移動手段が用意されている。	生活交通バスの運行状況が観光客に対応していない。観光地へのアクセス方法や乗り継ぎ等が分かりにくい。バス以外の二次交通の利用環境が整っていない。	・多様な方法で観光地へのアクセスができる仕組みづくり。 ・バスを補完する移動手段の確保。	● 案内機能の充実 ● 周遊できる環境整備 ● 利用可能な交通の情報提供 ● バス路線のシンボル化 ● 端末交通の充実・強化
	観光情報発信・提供	公共交通でめぐる観光情報が豊富で、観光案内等が多言語で可能な案内役が、広域拠点で情報発信・提供している。	公共交通と観光の情報等が連携していない。 外国語対応が不十分である。	・外国人を含めた公共交通利用のきめ細かな観光情報発信や案内の充実。	● 誘客に向けた情報発信 ● 案内機能の充実

4 課題解決に向けた具体の施策

区分			実施 年度	実施時期						
				短期					中・長期	
				2018	2019	2020	2021	2022	～2027	
施策 1 取組を推進していくための体制づくり										
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 コミュニティバス運営統一に向けた検討 地域内公共交通の一元管理組織の立ち上げ	2018～2019								
		2020～2024								
		2024～								
施策 2 高速バスの維持・充実										
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 利用割引サービスの導入	～2020								
		～2021								
高速バスの島内乗降（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 実施エリアの検討、社会実験の実施	2018								
		2019～2022								
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 津名港ターミナル移転 待合環境の品質向上	～2020								
		2018～2020								
		継続	随時							
施策 3 地域内バスネットワークの再編										
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 輸送力の確保 運行頻度、運行時間帯の拡大	2018～2019								
		2020～2027								
		2025～2027								
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	随時							
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） 結節点としての地域拠点機能の充実 広域交通に合わせた運行ダイヤの調整 乗り継ぎ連絡切符の検討	～2020								
		～2027	待合環境改善の整備計画 サイクル&ライドの整備計画		整備					
		継続	随時							
シームレスなバス利用環境を整える	生活交通バスへのＩＣカードシステム導入検討 乗り継ぎ連絡切符の検討（再掲） 島内統一の運賃体系を検討 バスロケーションシステムの導入検討	2018～2020			実証実験					
		2021～2022								
		2018～2020			実証実験					
		2021～2024								
2021～2022										
施策 4 観光地への公共交通の利用促進										
観光地へバス等で移動出来るようにする	案内機能の充実 観光客が公共交通で周遊できる環境の整備 公共交通と観光施設への送迎バス等との連携	継続	随時							
		継続	周遊券発行							
		継続	利活用可能な無料バス等の把握・効率的な利用							
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 総合時刻表（あわじ足ナビ）の発行 案内機能の充実（再掲）	2018～	調整会議設置	随時						
		継続								
		継続	随時							
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）	2018～2019	事例調査等							
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	随時							
施策 5 公共交通の利用促進										
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 高校生等への公共交通利用の働きかけ 高齢者に対する公共交通利用の働きかけ 体験乗車の社会実験の実施 利便性・実用性等の情報発信 総合時刻表（あわじ足ナビ）の発行（再掲）	2018～	官公庁による率先行動		随時					
		2018～	随時							
		2018～	随時							
		2018～	随時							
		2018～	随時							
		継続								

5 計画の推進

《数値目標》

施策の進捗状況を管理するため評価指標を設定する。

（１）高速バスの維持・充実

指標	現況値	目標値	指標の考え方
IC カード導入事業者数	2 社 (2017 年)	6 社 (2027 年)	現在神戸から淡路島地域に乗り入れている 6 社のうち 2 社が導入済みであり、目標年までに全社の導入をめざす。
広域拠点整備箇所数	1 箇所 (2017 年)	5 箇所 (2027 年)	全ての広域拠点において、広域拠点の機能を充足することをめざす。広域拠点 5 箇所のうち、広域拠点機能を備え、整備計画がない福良は整備済みとする。津名港ターミナルは計画期間内に移転の検討を行う。岩屋、洲本、陸の港西淡を計画期間内に整備を進める。

（２）地域内バスネットワークの再編

指標	現況値	目標値	指標の考え方
幹線運行便数	25 便/日 (2017 年)	40 便/日 (2027 年)	交通事業者（バス）の資料（現況値は洲本～岩屋実績）。6～22 時の運行でピーク 2 本/時、オフピーク 1 本/時程度をめざす。（現況の 1.6 倍をめざす）
生活交通バス利用者数	771 千人/年 (2016 年)	1,500 千人/年 (2027 年)	交通事業者（バス）の資料。幹線、準幹線、支線の利用者数を増便に合わせて増やすことをめざす。（増便の倍数をやや上回る現況の 2 倍をめざす）
自主運行バスの運行地域数	3 地域 (2017 年)	7 地域 (2027 年)	現在運行中の地域（淡路市 3 地域）の維持と、各中学校区での導入をめざす（洲本市 3 地域、南あわじ市 1 地域）。
地域拠点整備箇所数	2 箇所 (2017 年)	9 箇所 (2027 年)	全ての地域拠点において、地域拠点の機能を充足することをめざす。

《計画の推進体制》

P D C A サイクルに基づき、上期・下期ごとに進捗状況を把握し、施策が適正に行われるように関係者間の調整を行う。

協議会の下部組織として、施策の調査、検討、提案、実施及び報告を行う分科会を設置する。

分科会は、施策の実施主体者と各市の交通政策担当課が中心となり、情報共有しながら取り組む。

また、各市地域公共交通会議においては、「淡路島地域公共交通網形成計画」を踏まえ、施策・事業の推進を図る。

なお、本計画に基づき実施する施策・事業については、淡路島定住自立圏構想に位置付けることも検討していく。

（３）観光地への公共交通の利用促進

指標	現況値	目標値	指標の考え方
観光入り込み客数	12,777 千人 (2016 年)	13,850 千人 (2027 年)	兵庫県観光客動態調査より。淡路島地域へのアクセス、地域内の移動環境の改善により、遠方からの来訪者等公共交通によって来訪する観光客が増える。兵庫県への外国人観光客（2015 年実績 1,283 千人）の 10%程度を取り込むことをめざす。
案内役を配置している広域拠点の数	4 ヶ所 (2017 年)	5 ヶ所 (2027 年)	遠方からの来訪者等マイカーによらない観光客や兵庫県への外国人観光客を取り込むため、すべての広域拠点において多言語対応も含めてきめ細かな情報提供ができる案内役の配置をめざす。
レンタサイクルの乗り捨て可能な広域拠点	0 ヶ所 (2017 年)	5 ヶ所 (2027 年)	広域拠点からバスでのアクセスが難しい観光施設へのアクセスを確保するため、少なくとも広域拠点での乗り捨て可能をめざす。

（４）公共交通の利用推進

指標	現況値	目標値	指標の考え方
通学における自家用車（送迎）割合	32.3% (2017 年)	15% (2027 年)	アンケートによる。高校生のバス利用推進により自家用車（送迎）から転換する。

淡路島地域公共交通網形成計画（案）

2018 年 3 月 5 日

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 計画の目的 -----	1
2 計画の位置づけ -----	2
3 計画の区域 -----	3
4 計画の対象 -----	3
5 計画の期間 -----	3

第2章 地域及び公共交通の現状

1 淡路島地域の概要 -----	4
2 淡路島地域の交通概況 -----	23

第3章 将来像と対応方針

1 めざすべき将来像 -----	36
2 課題（理想と現実の乖離）と対応方針 -----	40

第4章 課題解決に向けた具体の施策

1 取組を推進していくための体制づくり -----	43
2 高速バスの維持・充実 -----	44
3 地域内バスネットワークの再編 -----	49
4 観光地への公共交通の利用促進 -----	54
5 公共交通の利用推進 -----	60

第5章 計画の推進

1 数値目標の設定 -----	61
2 計画の達成状況の評価 -----	63

第 1 章 計画の目的と位置づけ

1 計画の目的

淡路島地域では、モータリゼーションの進展や人口減少・少子高齢化・バス運転手不足など公共交通を取り巻く状況は厳しさを増しており、公共交通ネットワークの縮小やサービス水準の一層の低下が、更に公共交通利用者を減少させることになるなど、いわゆる「負のスパイラル」に陥っている状況である。しかしながら、淡路島地域が将来にわたって地域の活力を維持していくためには、人と地域経済の好循環を支える公共交通の構築が必要である。

国においては、交通政策基本法の制定（平成 25 年 12 月 4 日公布・施行）及び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（平成 26 年 5 月 21 日公布、同年 11 月 20 日施行）が行われた。人口の減少が進み、公共交通を取り巻く環境が厳しさを増しているなかで、地域社会の活力の維持・強化のため、地方公共団体が中心となり、関係者との合意形成のもとで、地域公共交通の維持、改善が交通分野の課題解決に留まらず、まちづくり、観光、さらには、健康、福祉、教育、環境等の様々な分野で大きな効果をもたらす面的な公共交通ネットワークの構築が重要としている。

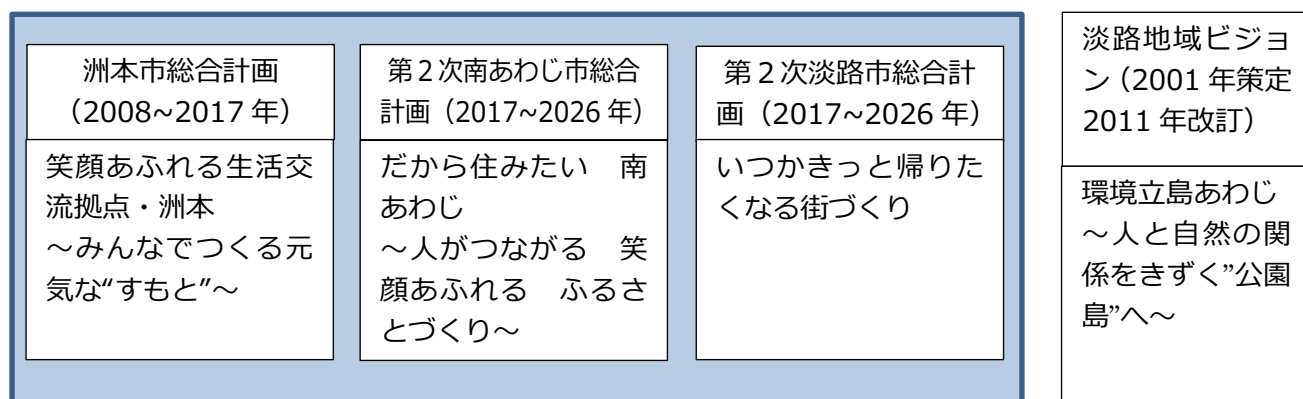
淡路島地域公共交通網形成計画は、地域公共交通の現状・問題点・課題の整理を踏まえて、淡路島地域の公共交通ネットワーク全体を一体的に形づくり、持続させることを目的として、地域全体の公共交通の在り方、住民・交通事業者・行政などの役割を明らかにするものである。

なお、計画策定にあたっては、「淡路島地域公共交通活性化協議会」を設置し、関係者相互の連携と協働のもとに、様々な交通課題に対する協議を行い策定する。

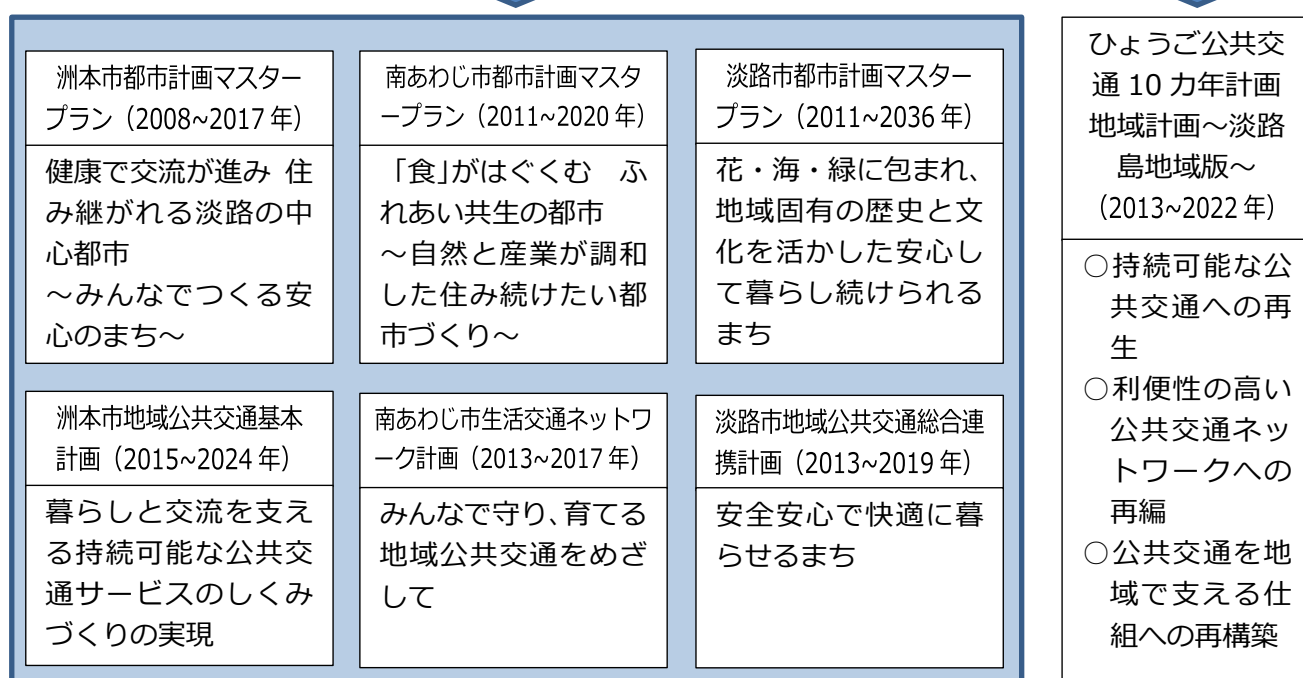
2 計画の位置づけ

本計画は淡路島地域にとって望ましい地域公共交通網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ある。淡路島地域各市の総合計画や兵庫県の淡路地域ビジョンに基づき、その他のまちづくりや交通に関する計画と連携・補完しながら、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す。なお、本計画に基づき実施する事業については、淡路島定住自立圏構想に位置付けることも検討していく。

【上位計画】



【連携・補完計画】



淡路島地域公共交通網形成計画（2018~2027年）

3 計画の区域

本計画の区域は、淡路島地域全域（洲本市、南あわじ市及び淡路市全域）とする。

4 計画の対象

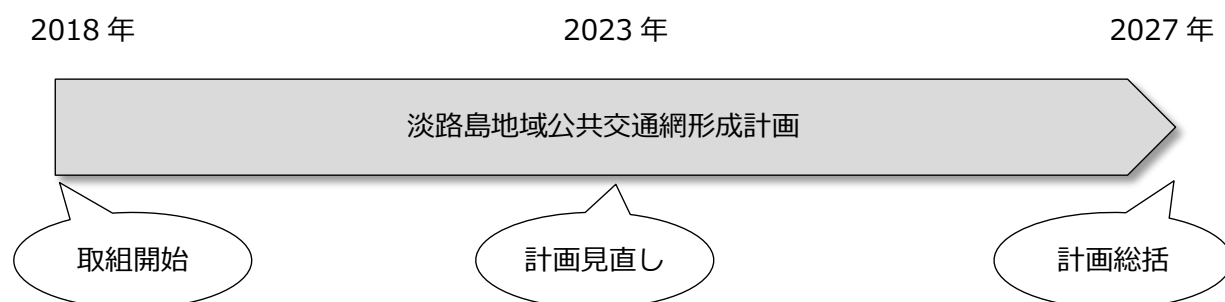
本計画の対象とする交通手段は、淡路島地域を起終点とする高速バス、淡路島地域の路線バス及びコミュニティ交通（コミュニティバス、乗合タクシー、自主運行バス等）とし、端末交通（レンタカー、自家用車、バイク、自転車、徒歩等）は地域公共交通を補完するものとする。

なお、船舶については交通結節点における上記交通手段との連携を検討する。

5 計画の期間

本計画の計画期間は、2018～2027 年とする。

施策の実施状況や目標値の達成状況を検証・評価し、5 年後に計画の見直しを行う。



第 2 章 地域及び公共交通の現状

1 淡路島地域の概要

(1) 概 況

淡路島地域は、伊弉諾^{いざなぎ}、伊弉冉^{いざなみ}の二柱の神が日本で最初に作られたという「くにうみ神話」の島として名高く、一年を通して温暖な気候を活かし、様々な農作物が栽培されているほか、鹿ノ瀬と称される好漁場を有しており、第一次産業が盛んである。古来、朝廷に豊かな食を納めた「御食国^{みけつくに}」としても名を馳せている。

また、かつて明石海峡によって本州と隔てられていた淡路島地域は、京阪神都市圏と至近の距離にありながら、都市化の波に飲み込まれなかった地域である。1998 年 4 月の明石海峡大橋の開通に伴い、乱開発が懸念されたが、折しもバブル経済が崩壊し、長期に亘る景気低迷期を迎えたことから、豊かな自然が残された地域として今日を迎えている。

さらに、風光明媚な景観は、瀬戸内海国立公園の一部を形成しており、自然、歴史そして食による「観光立島」を標榜している地域である。

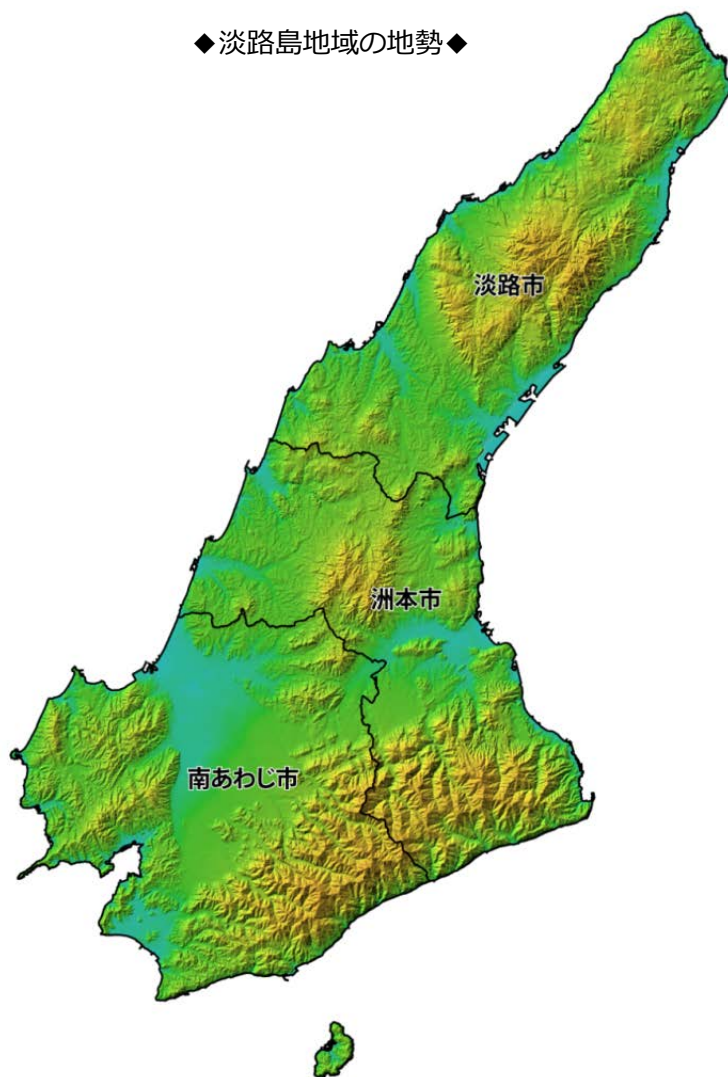
(2) 人口及び地勢

淡路島地域は、2004 年度までは 1 市 10 町で構成されていたが、いわゆる平成の大合併を経て、現在は洲本市、南あわじ市及び淡路市の 3 市で構成されている。

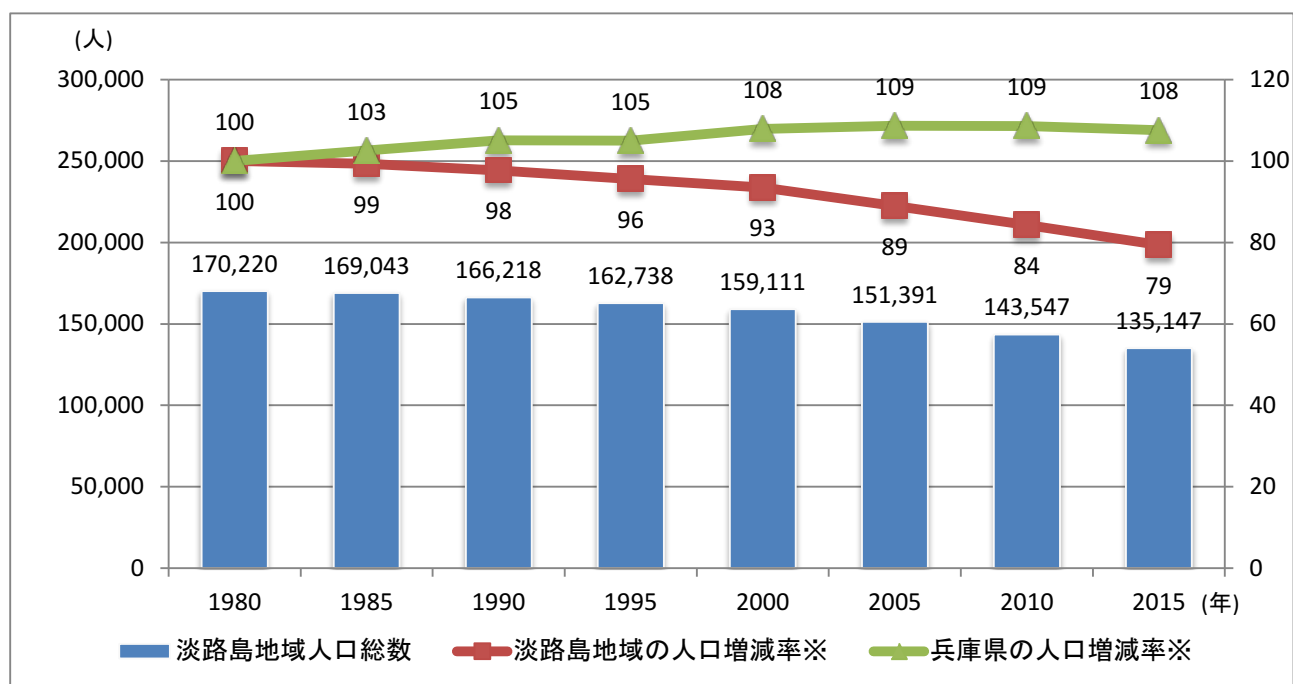
淡路島地域の総人口は約 13 万 5 千人（国勢調査（2015 年））であり、兵庫県全体を上回るスピードで減少が進んでいる。年齢別人口割合では、高齢者人口が総人口の 34.3%を占め、県平均の 27.1%より 7.2 ポイント高い。18 歳が人口減少の一つの区切りとなっており、大学進学や就職等による都市部への人口流出が高齢化率を押し上げる要因の一つとなっている。また、免許を持っていない、家に車がない、70 歳以上であるといったクルマ移動制約者は淡路島地域総人口の 42.6%を占めている。

一方、海際まで山地がせまる地形が多く平地に限られることから、山地も含めた人口密度は 226.9 人/km²であるが、可住地面積当たりの人口密度は 468.5 人/km²となり、一定の人口集積が見られる。自治会加入率は近年減少傾向にあるものの、阪神地域の都市に比べ高く、地域コミュニティが維持され、地域力が息づく地域となっている。

◆淡路島地域の地勢◆



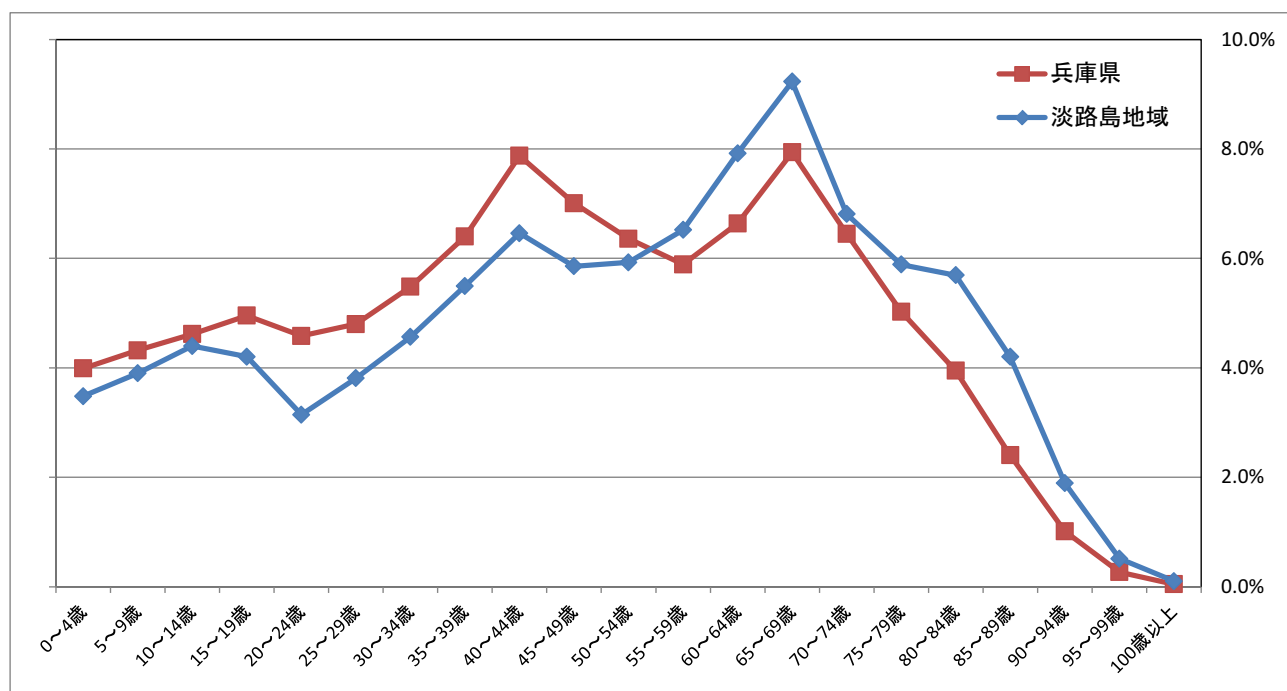
◆淡路島地域の人口推移◆



※1980年人口を100としたときの各年の値

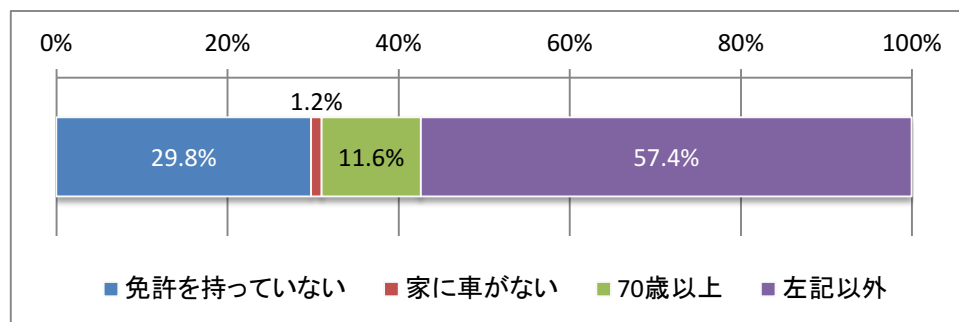
資料：総務省「国勢調査」

◆年齢（5 歳階級）別人口構成比◆



資料：総務省「国勢調査」（2015 年）

◆淡路島地域におけるクルマ移動制約者の割合◆



免許を持っていない：自動車運転免許を持っていない人

家に車がない：免許を持っているが家に自動車がない人

70 歳以上：免許を持っており家に自動車がある 70 歳以上の人

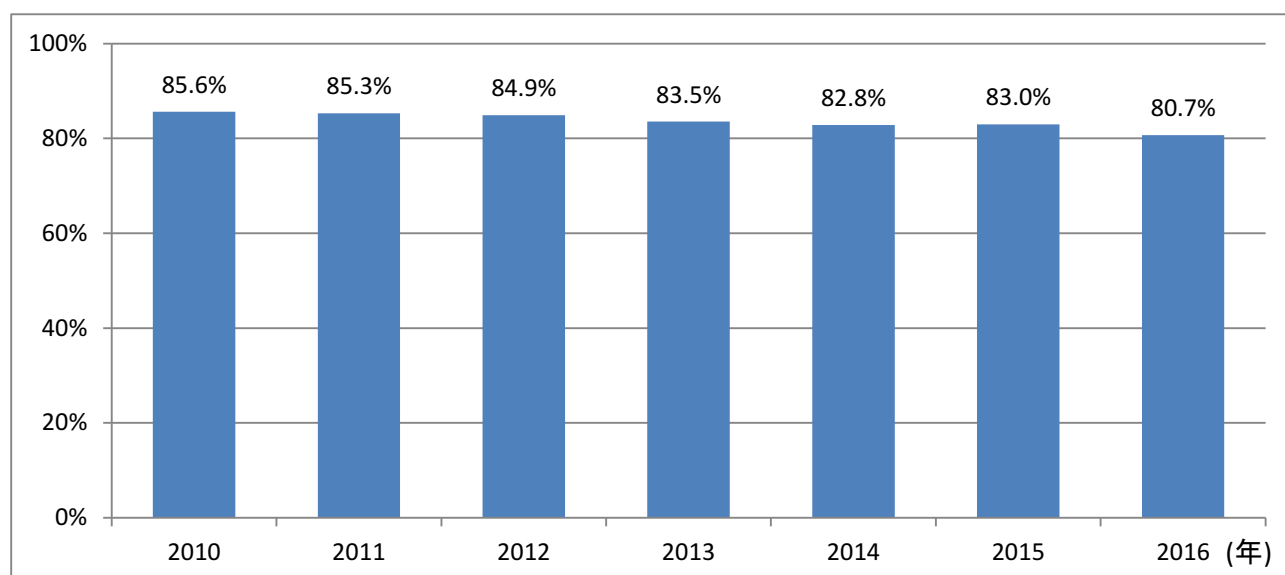
出典：兵庫県「ひょうご公共交通 10 カ年計画」（2013 年）

◆淡路島地域の総面積、可住地面積、人口、人口密度◆

市	旧市町	総面積 (km ²)	可住地面積 (km ²)	人口 (人)	人口密度 (人/km ²)
洲本市	洲本市	124.24	78.96	34,684	279.2
	五色町	58.21		9,574	164.5
南あわじ市	緑町	27.86	98.04	5,931	212.89
	西淡町	55.97		9,854	176.06
	三原町	58.29		15,155	259.99
	南淡町	86.89		15,972	183.82
淡路市	津名町	55.21	111.49	14,989	271.5
	淡路町	13.20		5,289	400.7
	北淡町	51.07		7,854	153.8
	一宮町	40.15		7,379	183.8
	東浦町	24.42		8,466	346.7
合計		595.74	288.49	135,147	226.9

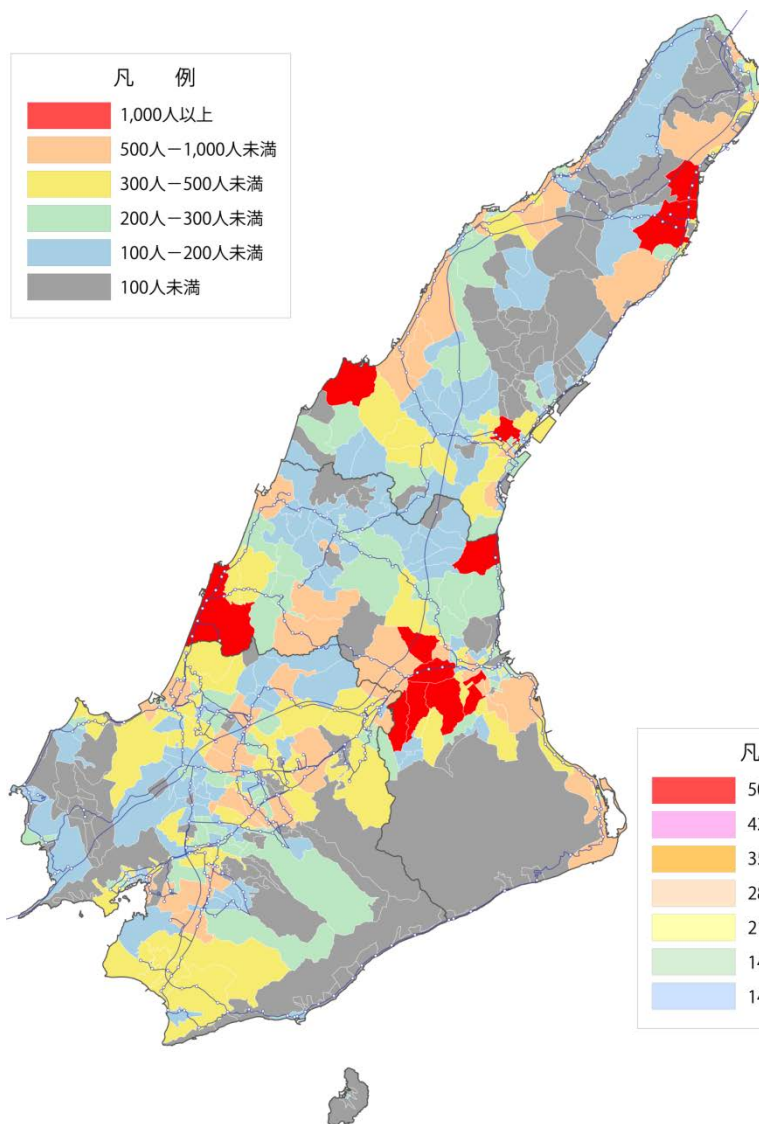
資料：総務省「国勢調査」(2015年)

◆淡路島地域の自治会加入率◆

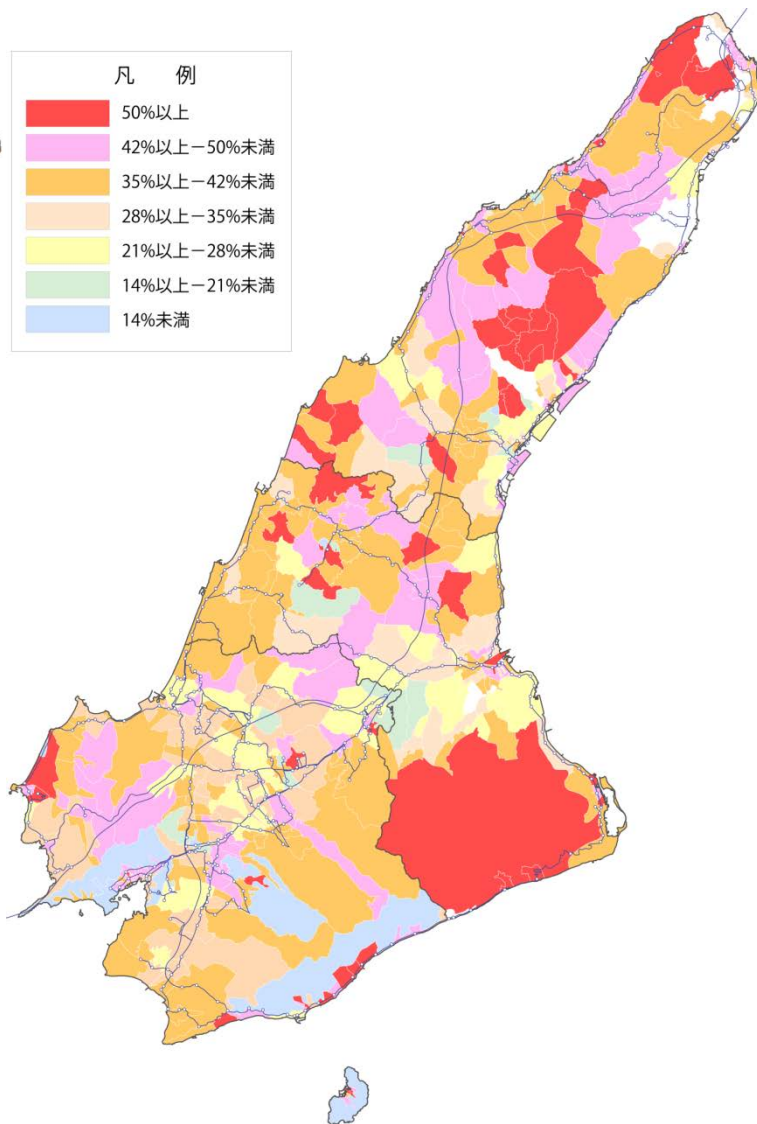


資料：各市

◆人口分布◆



◆高齢化率◆



資料：総務省「国勢調査」（2015 年）

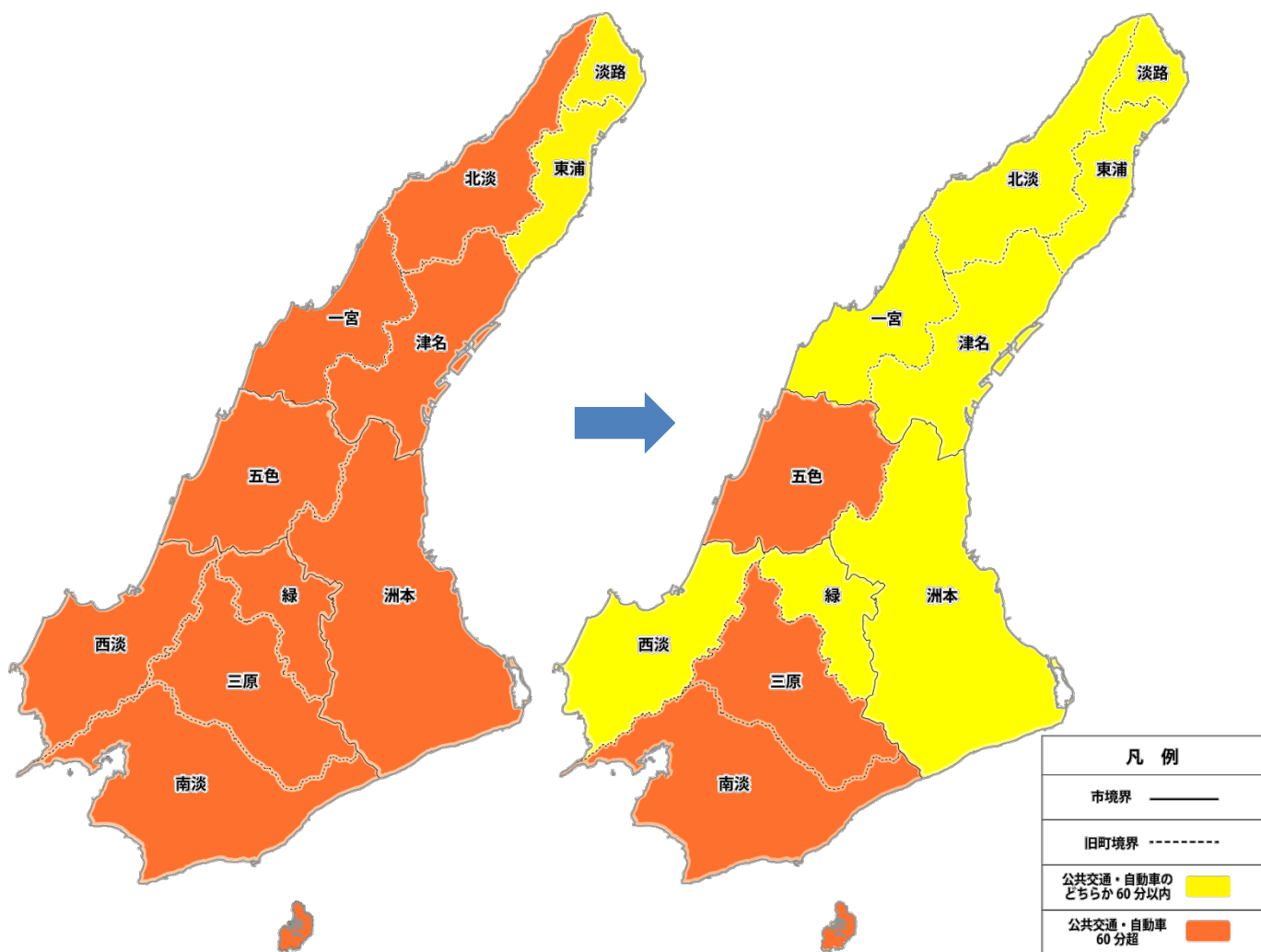
(3) 地域環境

明石海峡大橋の開通は、淡路島地域と本州の移動時間を短縮し、住民生活、産業に大きな影響をもたらした。事業所数は、開通前から減少しているが、従業者数は開通を境に減少している。

◆明石海峡大橋開通前後の時間距離の変化（最寄り新幹線駅までの所要時間）◆

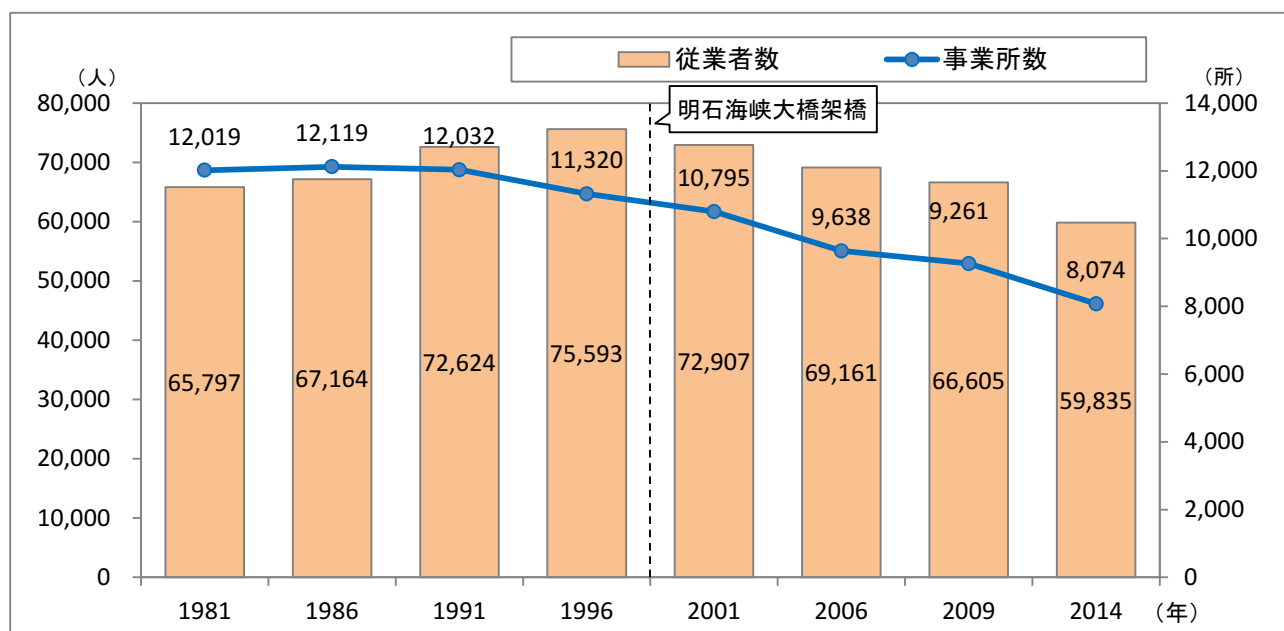
【1994 年】

【2012 年】



資料：兵庫県調べ

◆明石海峡大橋開通前後の淡路島地域における事業所・従業者数の推移◆



資料：総務省「事業所・企業統計調査」、「経済センサス」

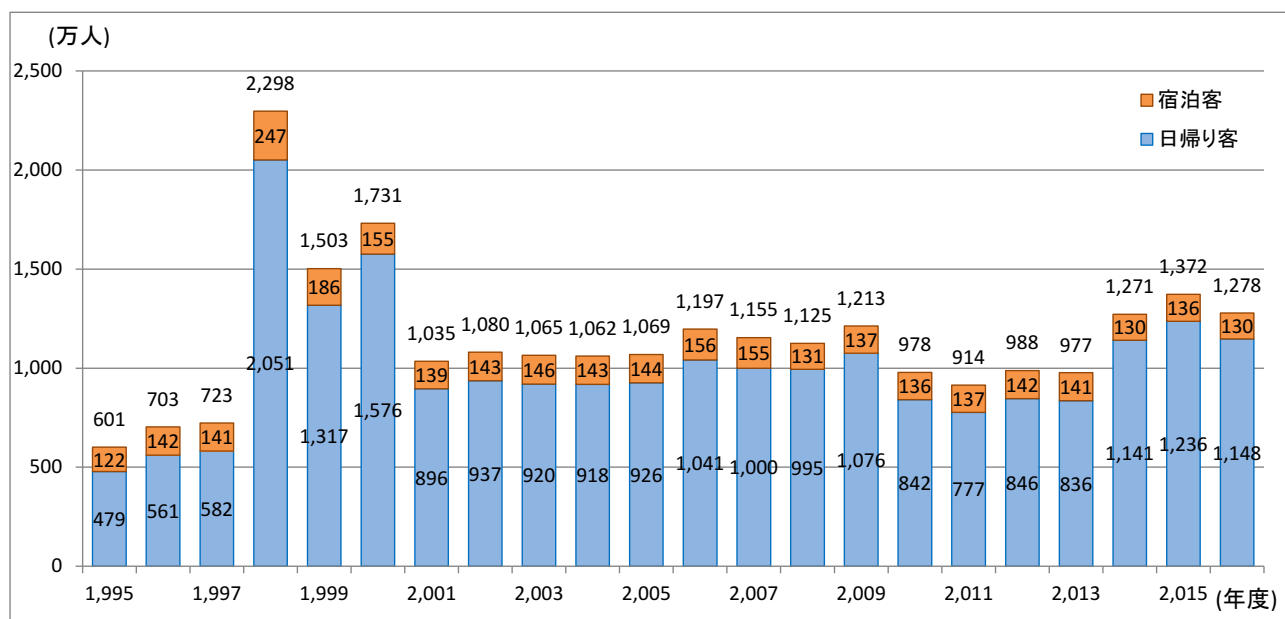
(4) 観光動態

淡路島地域の観光客は、1998 年の明石海峡大橋開通後に大きく増加した。近年ではインバウンドを含め、淡路島地域の人口の 100 倍近い約 1,300 万人が観光に訪れている。内訳をみると、日帰り客が増加する一方、宿泊客はほぼ横這いで推移している。

来訪者の交通手段は自家用車が突出して多く、観光客も交通手段として自家用車が選択されやすい 500km 圏域以内からの来訪が大半を占めると推察される。

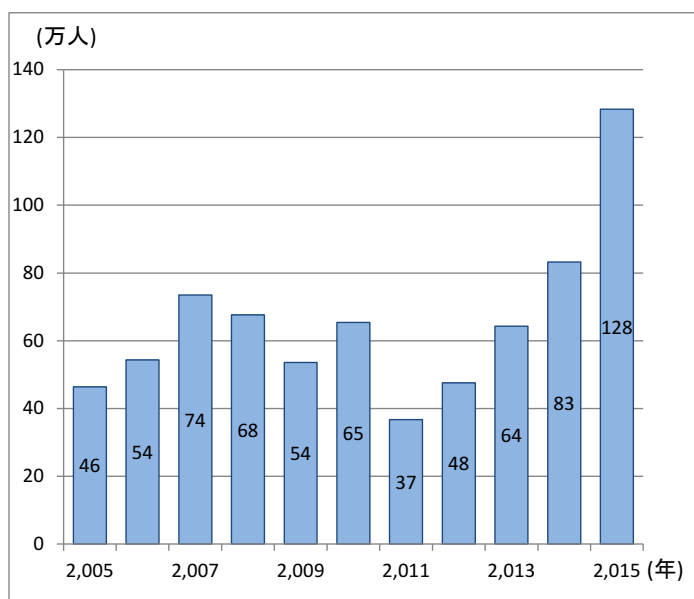
また、淡路島地域の主要観光施設は、伊弉諾神宮、淡路ワールドパーク ONOKORO、淡路ファームパークイングランドの丘等であり、国道 28 号、主要地方道福良江井岩屋線等、主要幹線道路沿いに位置するが多い。

◆淡路島地域の観光客の推移◆



資料：兵庫県「観光客動態調査」(2019 年)

◆兵庫県への外国人旅行者数◆

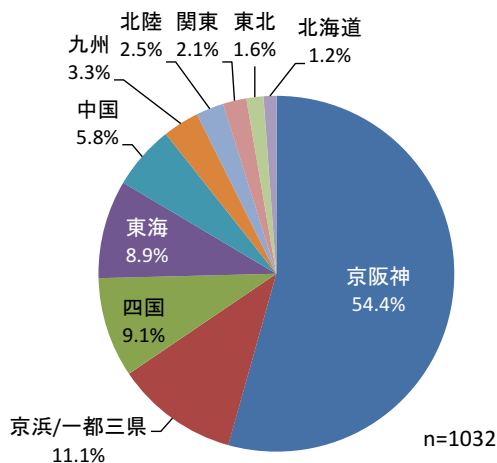


資料：JNTO「訪日外客統計」(2017 年)、観光庁「訪日外国人消費動向調査」(2017 年)

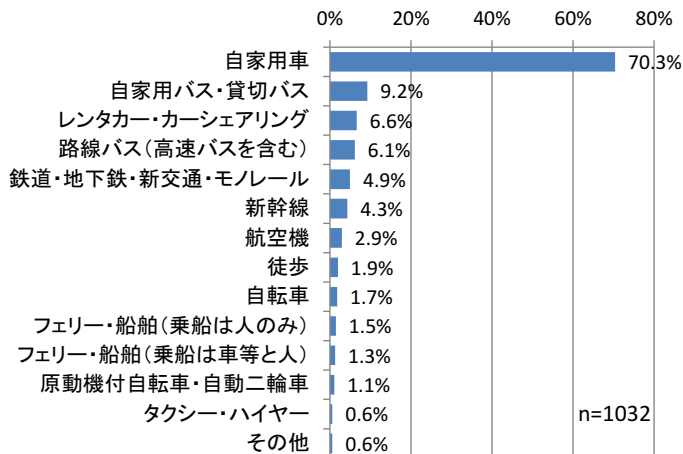
◇旅行者の経済効果を人口に換算すると◇

- 観光庁の資料によると、定住人口一人当たりの年間消費額 (124 万円) は、旅行者の消費に換算すると外国人旅行者 8 人分、国内旅行者 (宿泊) 25 人分、国内旅行者 (日帰り) 79 人分に相当するとされており、約 1,300 万人の観光客が仮に全て日帰りの国内旅行者であったとしても、13.5 万人の 1.2 倍に当たる約 16.4 万人の定住人口増加に相当する。(観光庁「観光の現状等について」平成 29 年 9 月 15 日)

◆来訪者の居住地◆



◆淡路島までの交通手段◆

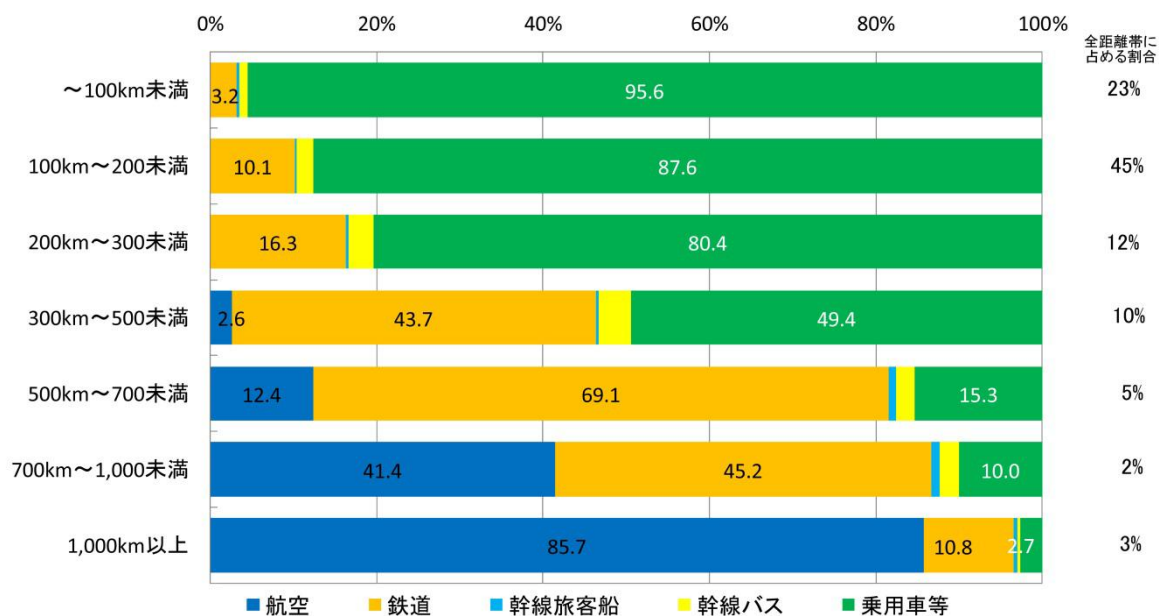


資料：国土交通省「高速バスの利用促進に向けた調査」(2016 年度)

◇500km 以上は鉄道・航空機を利用して移動する人が大半◇

- 流動量の多い 300km 未満では乗用車等、500km 以上では鉄道、1000km 以上では航空がそれぞれの区間で過半を分担している。

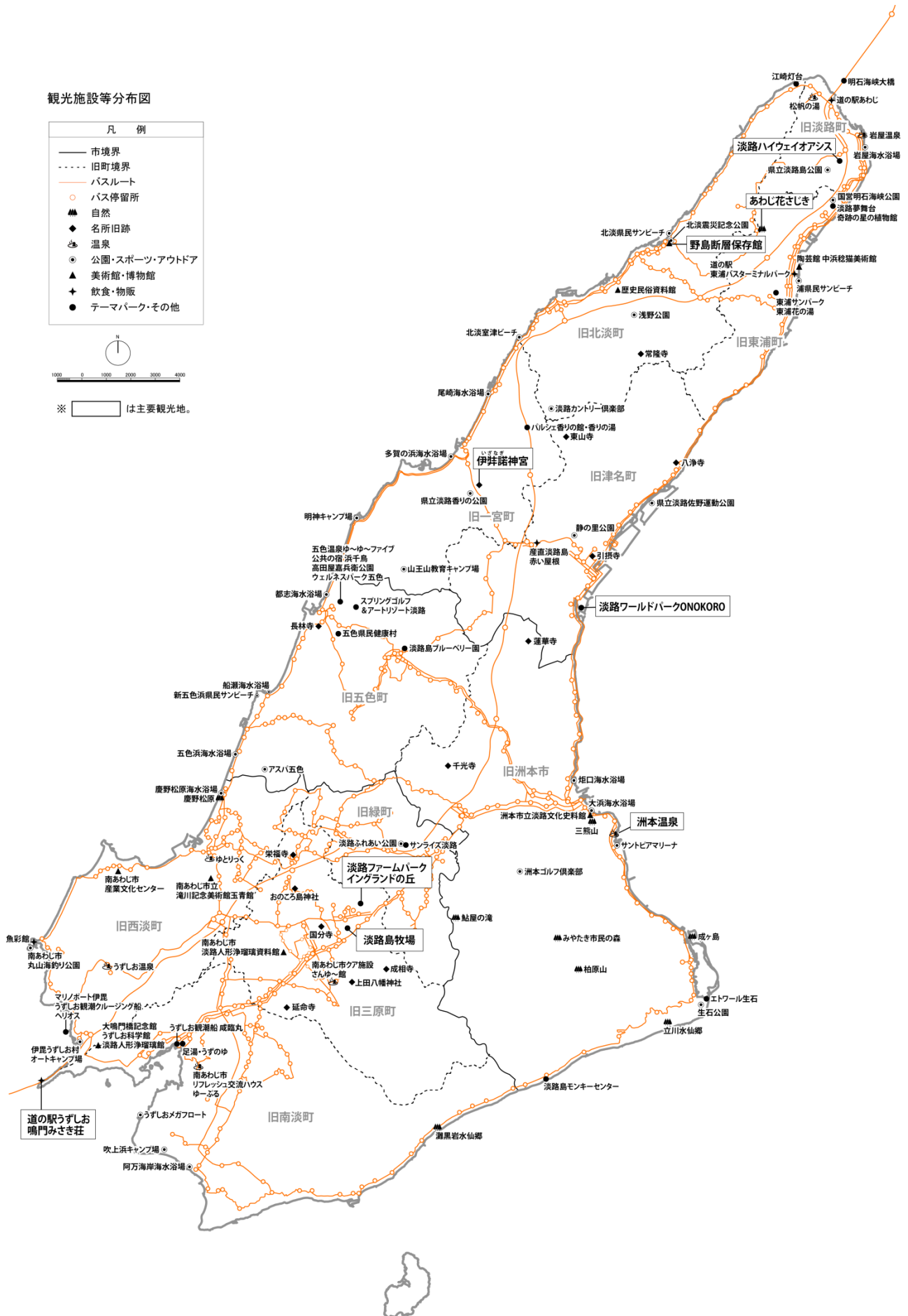
◆距離帯別代表交通機関別分担率《年間(平日・休日)》◆



出典：国土交通省「第 5 回全国幹線旅客純流動調査、幹線旅客流動の実態」(2010 年)

◆主な観光施設◆

観光施設等分布図

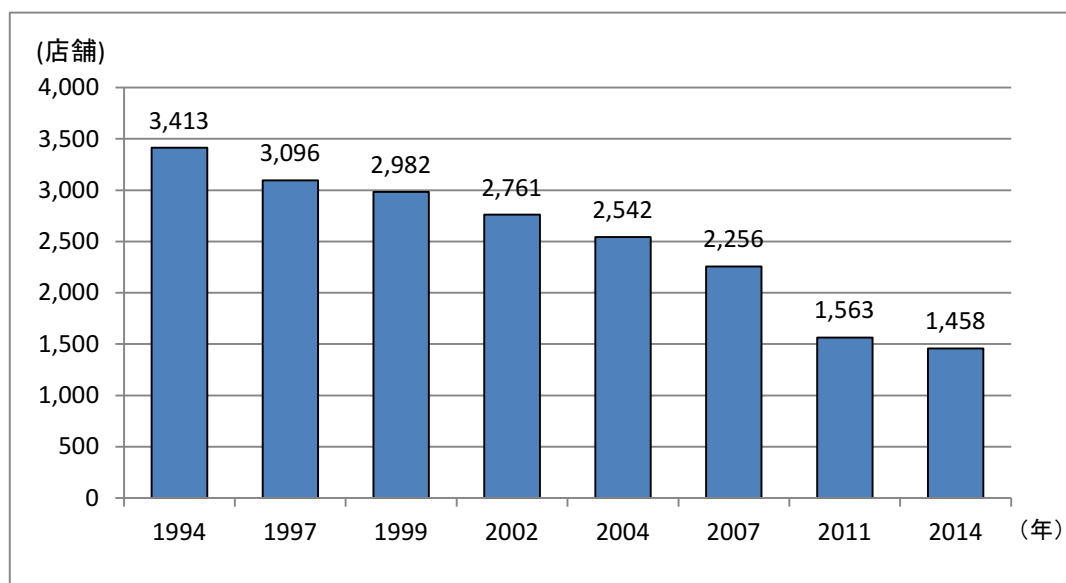


(5) 商業施設

旧市町の中心地域に商業施設が集積しているが、郊外の主要幹線道路沿いにも大規模小売店舗が立地している。

旧市町の中心地域の個人商店等小規模小売店舗は減少傾向にあり、今後、高齢化の進行に伴うクルマ移動制約者の増加により、買物弱者の増加が懸念される。

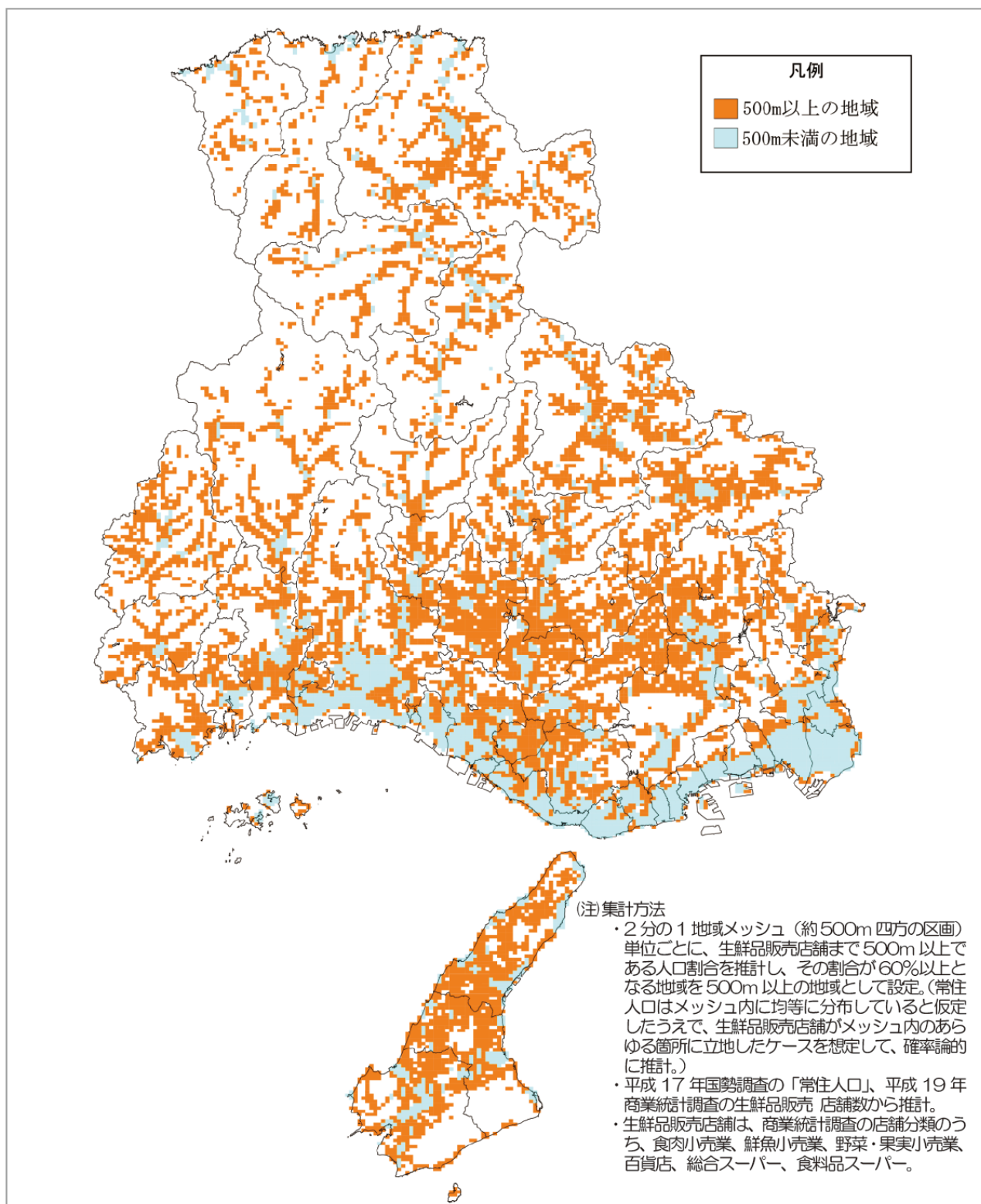
◆小売店舗数の推移◆



資料：兵庫県「兵庫県統計書」

◆買物弱者の推計◆

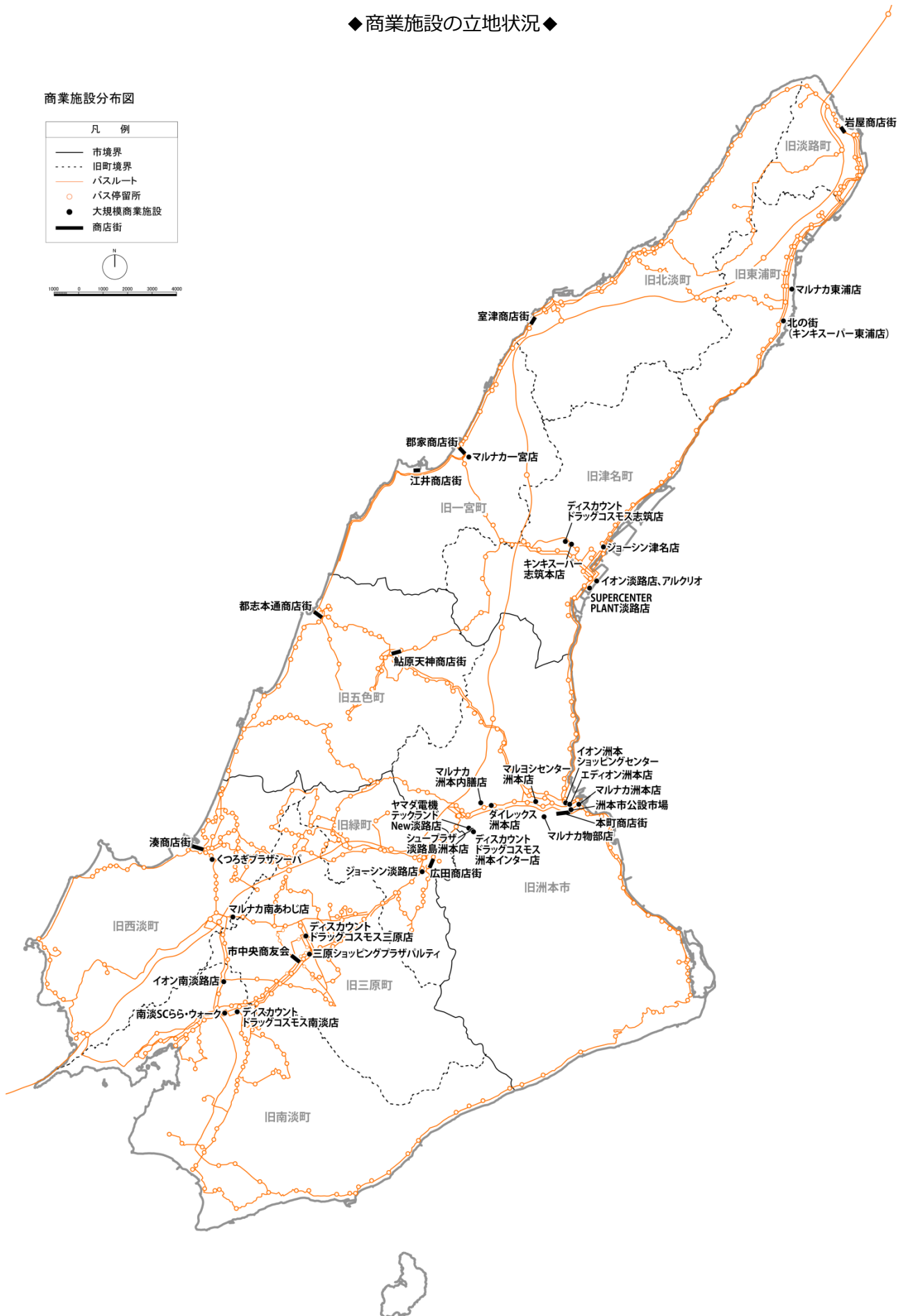
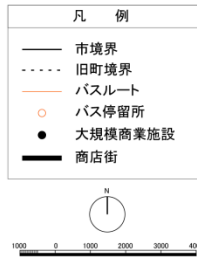
(生鮮品販売店舗までの距離が 500m以上の地域)



出典：兵庫県「ひょうご公共交通10カ年計画」(2013年)

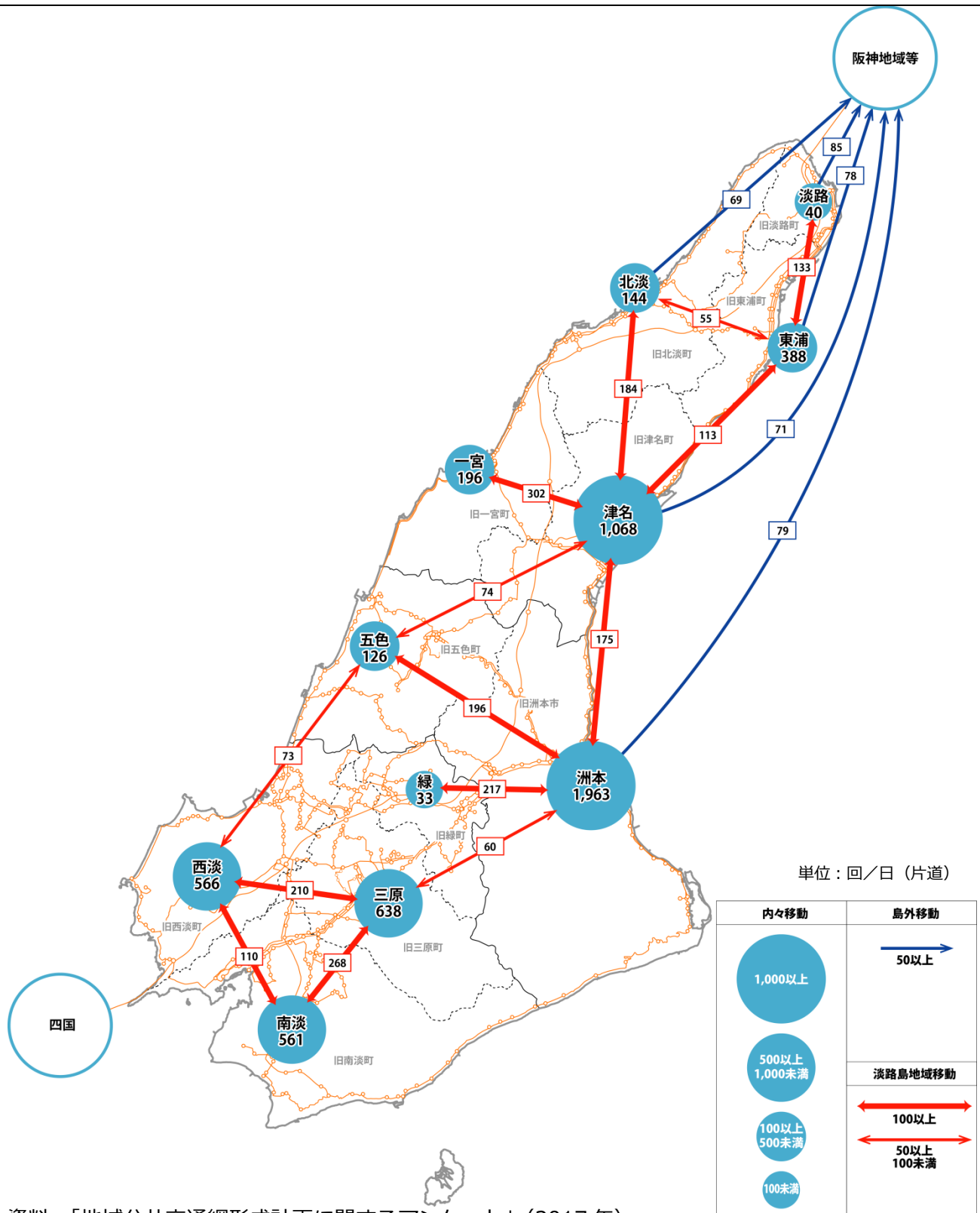
◆商業施設の立地状況◆

商業施設分布図



◆買物に関する住民の動き◆

買物に関する住民の動きは、人口が多く、大規模小売店舗が立地する洲本、津名、三原、西淡、南淡の内々移動が多い。地区間の動きをみると、洲本と津名・五色・緑、津名と一宮・北淡、三原と南淡、三原と西淡間が多い。また、淡路、東浦、北淡、津名、洲本から阪神地域等への移動が見られる。



資料：「地域公共交通網形成計画に関するアンケート」（2017年）

(6) 医療施設

11 病院、143 診療所、82 歯科診療所（2015.4.1 現在、兵庫県調べ、休止中の病院除く）が立地している。県立淡路医療センターが淡路島地域の二次、三次救急を担うほか、応急診療所が各市に 1 施設設置されている。診療所、歯科診療所は、旧市町の中心地域に多く立地している。

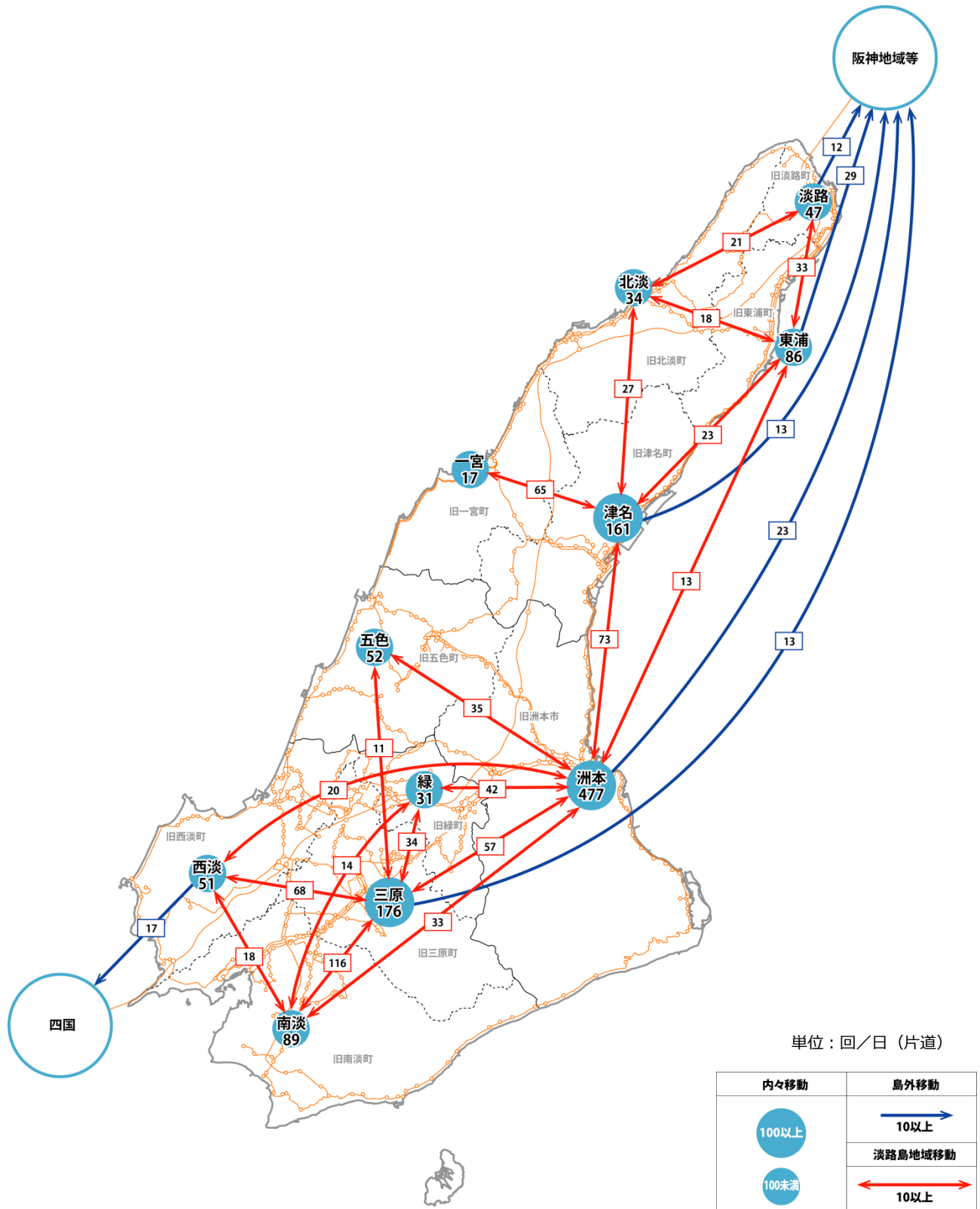
医療機関分布図

◆主な医療機関の立地状況◆



◆通院に関する住民の動き◆

通院に関する住民の動きは、人口が多く、病院等が多く立地する洲本、津名、三原の内々移動が多い。地区間の動きをみると、三原と南淡間が多い。また、淡路、東浦、津名、洲本、三原から阪神地域等へ、西淡から四国への移動が見られる。



資料：「地域公共交通網形成計画に関するアンケート」（2017 年）

(7) 教育施設

中学校 17 校、高等学校 6 校、専門学校 2 校、特別支援学校 1 校が設置されている。このほか、高等教育機関として、兵庫県立淡路景観園芸学校、関西看護医療大学、吉備国際大学がある。

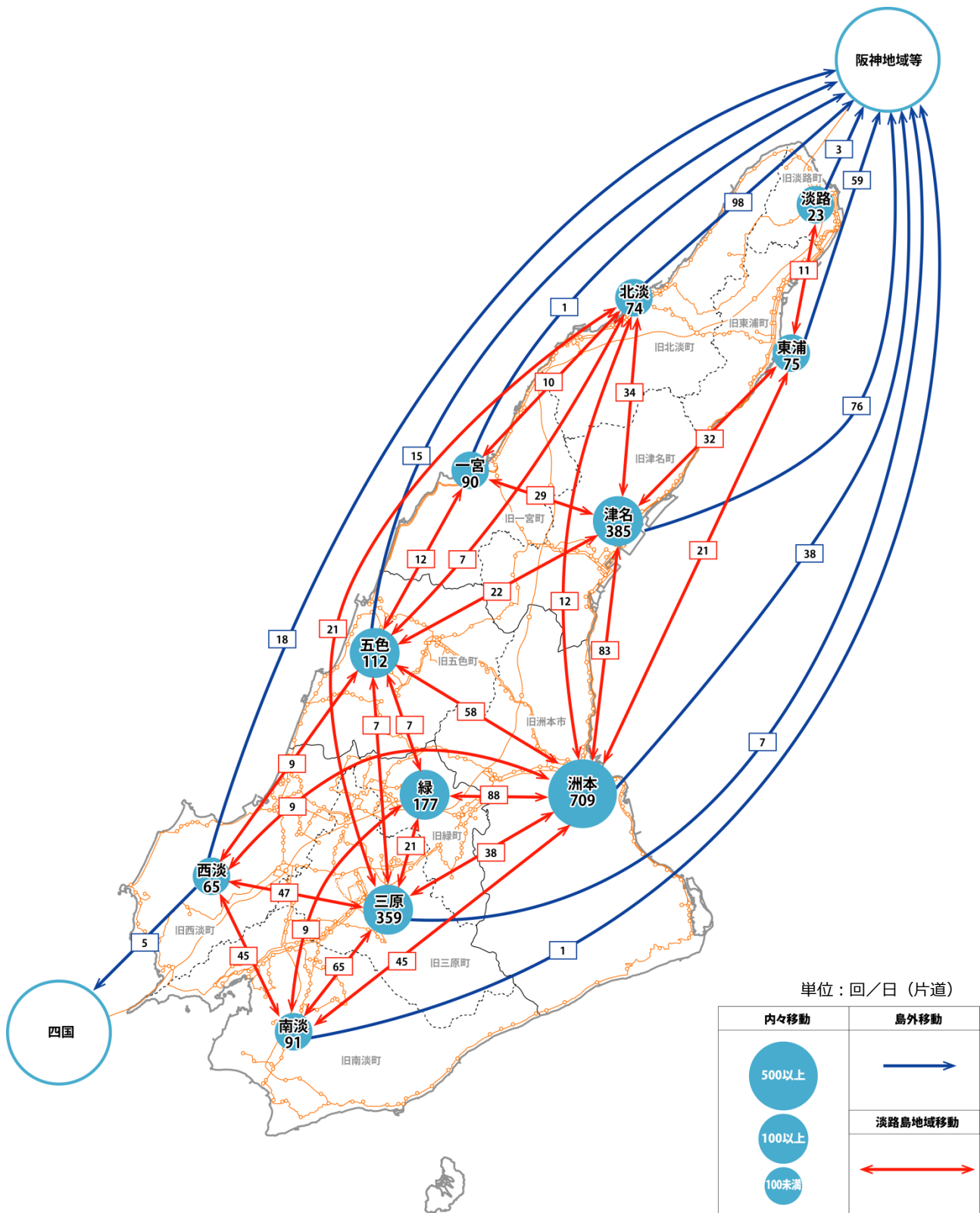
◆教育施設の立地状況◆

教育施設分布図



◆通学に関する住民の動き◆

通学に関する住民の動きは、人口が多く、高等学校が立地する洲本、津名、三原の内々移動が多い。また、全域から阪神地域等へ、西淡から四国への移動が見られる。

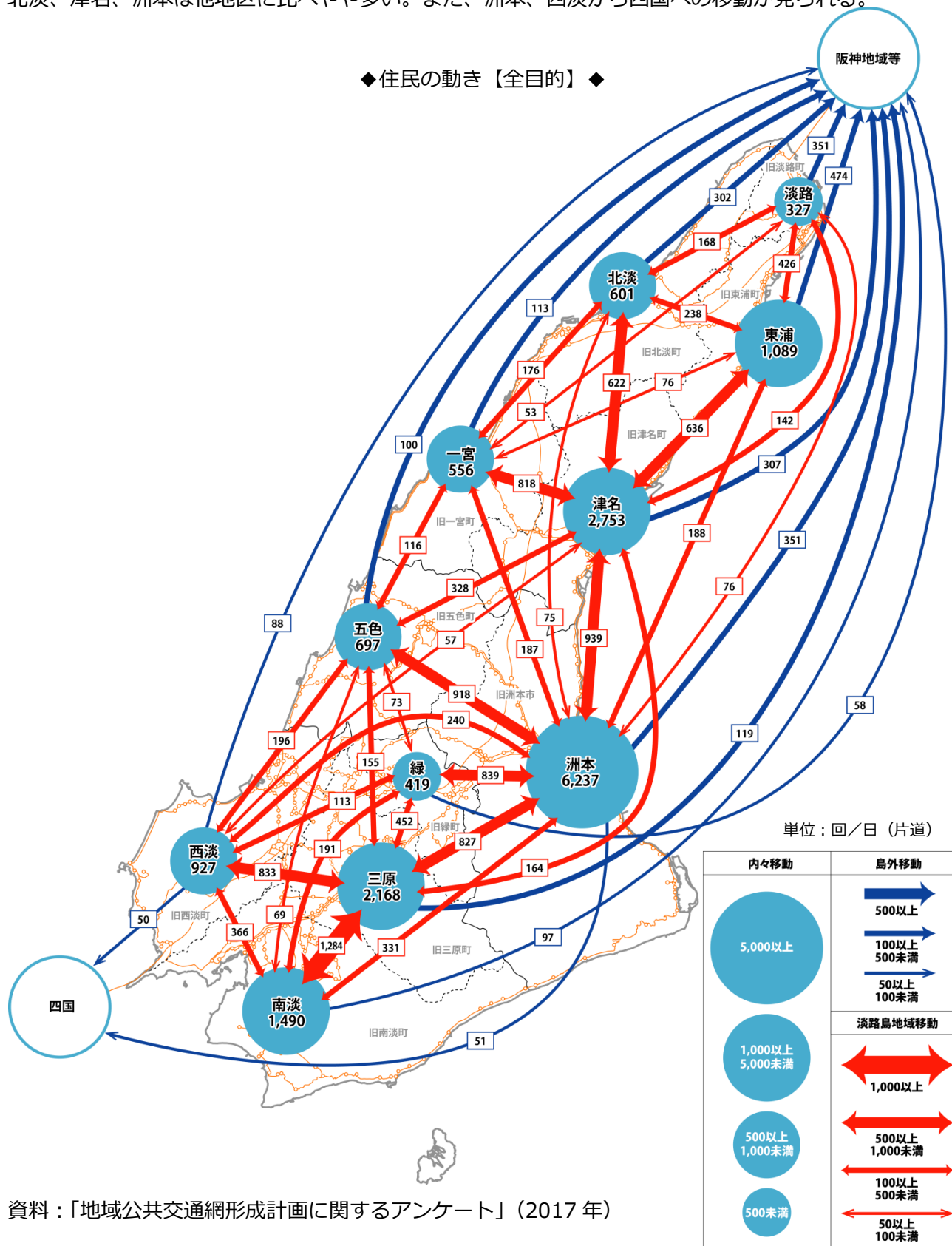


資料：「地域公共交通網形成計画に関するアンケート」（2017年）

(8) 住民の動き

全目的の住民の動きは、人口が多く、都市機能が集積する洲本、津名、三原の内々移動が多い。地区間の動きをみると、東浦と津名、北淡と津名、津名と一宮、津名と洲本、洲本と五色、洲本と緑、洲本と三原、三原と南淡、三原と西淡間が多い。阪神地域等へは全地域から移動しており、特に淡路、東浦、北淡、津名、洲本は他地区に比べやや多い。また、洲本、西淡から四国への移動が見られる。

◆住民の動き【全目的】◆



資料：「地域公共交通網形成計画に関するアンケート」（2017 年）

2 淡路島地域の交通概況

(1) 移動手段の概況

淡路島地域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、大磯、津名、洲本、福良等の港が交通結節の拠点となっていた。

現在では、高速バスが各路線とも、概ね6時～24時、30分に1本程度運行しており、通勤やビジネスにも利用される交通の基盤となっている。ただし、運行経路はかつての移動の拠点であった港を中心とした経路となっている。

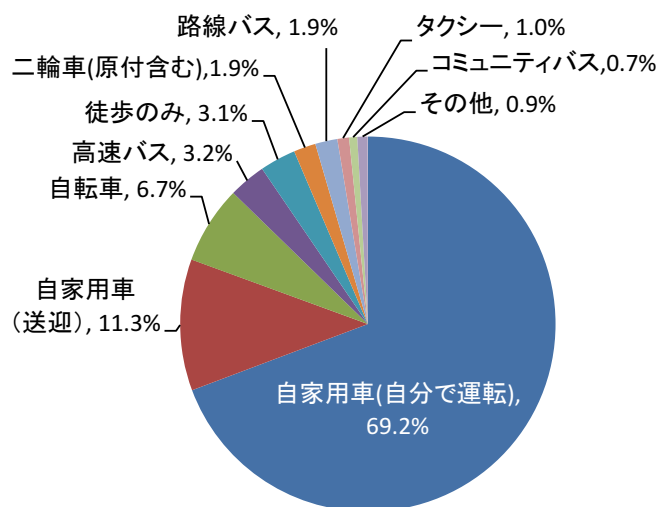
淡路島地域内の移動については、路線バスが運行しているが、主要幹線道路を走る路線で、概ね7時～20時、1時間に1本程度となっており、運行時間帯によっては最大4時間以上の空白がある。住民の移動手段は自家用車による移動が80.5%（送迎含む）と高く、路線バスは1.9%、コミュニティバスは0.7%となっている。また、淡路島地域から阪神地域等へ移動する場合は、パーク・アンド・バスライド駐車場が隣接する高速バス停まで自家用車で移動し、高速バスを利用する形態も多く見られる。また、コミュニティバスは各地で路線バスを補完する形で運行し、通院や買物等日常生活を支えている。公共交通空白地では住民による自主運行バスも運行している。路線バス、コミュニティバス、自主運行バスの利用者総数は年々減少している。

タクシー会社は12社あり、沼島を除く淡路島地域全域をカバーしている。

端末交通としては、レンタカー会社が16の営業所で営業している。高速バスのターミナルに営業所が隣接するのは2営業所のみで、その他は各社が無料送迎を行っている。より手軽な移動手段としては、主なターミナル（5ヶ所）でレンタサイクルが整備されている。

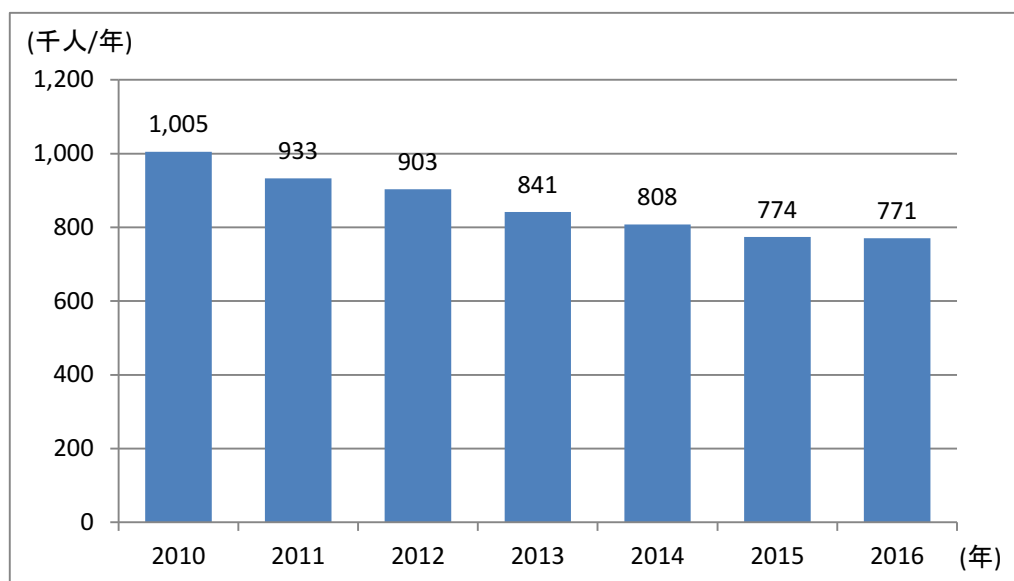
このほか、観光利用では、季節変動はあるものの、水仙郷巡りや七福神巡り等の貸切バスによる企画ツアーや、観光施設による無料送迎バスも利用されている。

◆住民の移動手段（全目的、代表交通手段）◆



資料：「地域公共交通網形成計画に関するアンケート」（2017年）

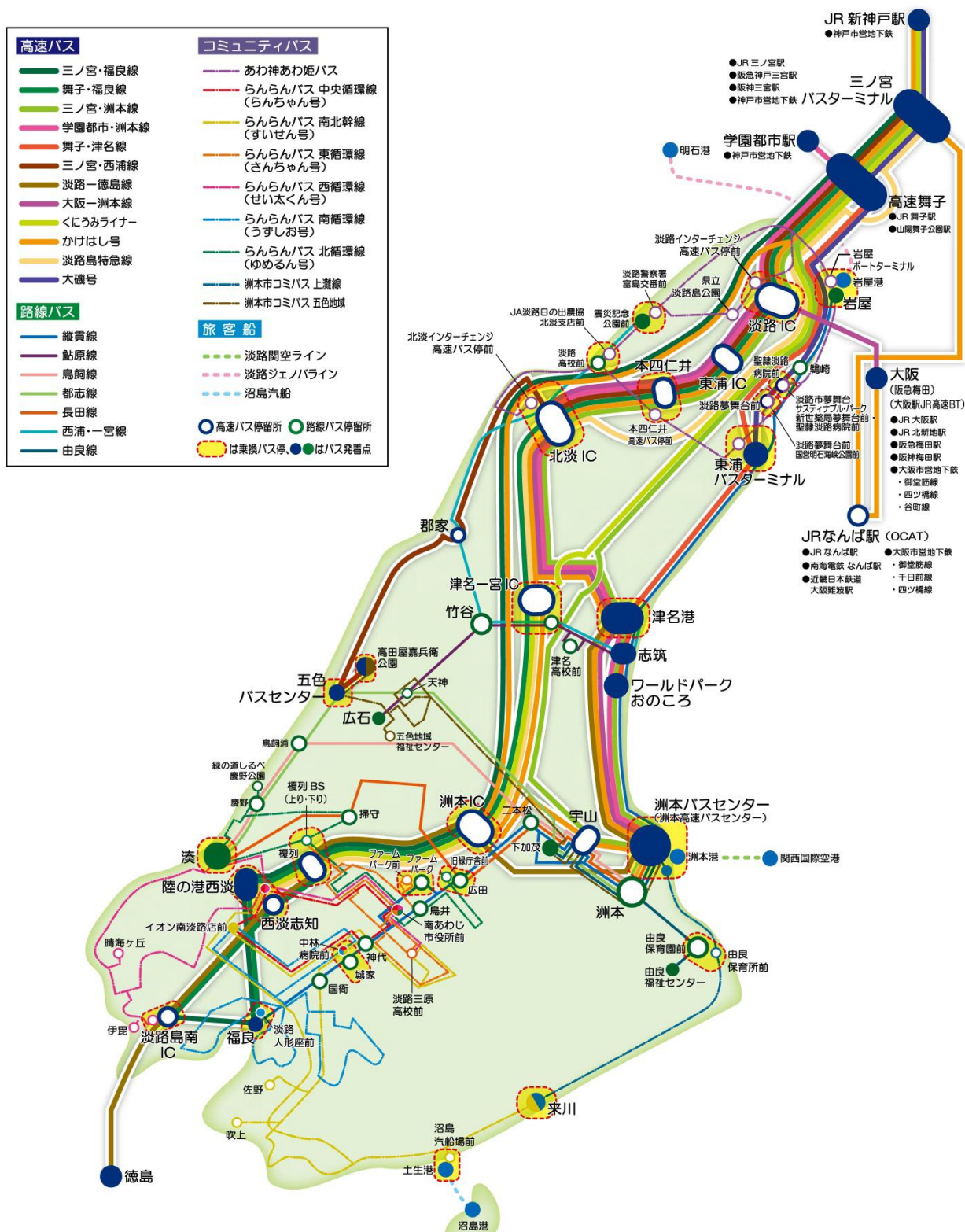
◆路線バス及びコミュニティバス等の利用者数の推移◆



資料：各市、淡路交通(株)

注：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。

◆バス・旅客船路線図◆



資料：兵庫県「あわじ足ナビ」（2017 年）を一部修正

◆高速バスの便数の推移（平日、下り便数）◆

路線	2007 年	2017 年
大阪→洲本	8（淡路、阪急）	4（淡路、阪急）
三ノ宮→洲本	20（神姫、淡路）	21（神姫、淡路）
学園都市→洲本	12（山陽、淡路）	11（山陽、淡路）
高速舞子→津名	14（淡路）	2（淡路）
高速舞子→福良	16（淡路）	10（淡路）
三ノ宮→福良	20（神姫、淡路）	23（神姫、淡路）
三ノ宮→西浦	16（神姫、淡路）	16（神姫、淡路）
海峡シャトル（岩屋→高速舞子）	24（山陽、神姫、淡路、本四）	—
津名・洲本→徳島	6（淡路）	4（淡路）
大阪→洲本	7（本四、JR）	2（JR）
新神戸・神戸空港→洲本	18（本四、JR）	22（本四、JR）
新神戸・神戸空港・高速舞子→大磯	27（本四、JR）	27（本四、JR）
大阪・神戸→淡路→鳴門	12（本四、JR）	—
大阪→西淡	9（日交、みなと）	—
三宮→西淡	—	8（みなと）
新神戸→西淡	—	4（本四）
計	209	154

※東京、名古屋等～淡路島地域方面は省略

資料：兵庫県「あわじ足ナビ」（2017 年）、「高速バス時刻表 2007 年春夏号」、(財)淡路 21 世紀協会「淡路圏域生活交通対策のあり方に関する調査」（2007 年）

◆路線バスの便数の推移（平日、上り・下り便数）◆

路線	1998 年	2017 年	備考
縦貫線（福良～洲本）	77	27	
縦貫線（洲本～岩屋）	80	25	
西浦・一宮線	56	17	2017 年西浦・一宮線は津名港～震災記念公園まで縮小。震災記念公園～岩屋間はあわ神あわ姫バスが運行。
鳥飼線	21	8	
都志線	23	8	
由良線	52	20	
灘線	6	—	洲本コミュニティバス上灘線が運行
灘・阿万線	34	—	らん・らんバス南北幹線が運行
長田線	26	8	
仮屋－北淡線	8	—	あわ神あわ姫バスが運行
山田線	16	—	廃止
鮎原線	10	12	
市内線	10	—	廃止
大野線	8	—	廃止
西淡・湊・市線	13	—	らん・らんバス せい太くん号が運行
湯の川線	12	—	らん・らんバス せい太くん号が運行
計	452	125	

資料：兵庫県「あわじ足ナビ」（2017 年）、淡路交通(株)「バス標準時刻表」（1998 年 4 月改正）

◆コミュニティバス・自主運行バスの便数（平日、上り・下り便数）◆

路線	2017 年	備考
洲本市コミュニティバス五色地域	9	
洲本市コミュニティバス上灘線	6	
らん・らんバス中央循環線	36	
らん・らんバス南北幹線	13	
らん・らんバス東循環線	20	
らん・らんバス西循環線	15	
らん・らんバス南循環線	12	
らん・らんバス北循環線	5	
デマンド型乗合タクシー	最大 10	月・水・土運行
あわ神あわ姫バス(東回り)	8	
あわ神あわ姫バス(西回り)	9	
(あわ神あわ姫バス(観光施設周遊回り))	(5)	4～10 月の土・日・祝運行
岩屋地域コミュニティバス	22	自主運行バス
山田地域デマンド交通	最大 4	
興隆寺地域マイカーボランティア交通	随時	
計	168	あわ神あわ姫バス(観光施設周遊回り)、興隆寺地域マイカーボランティア交通を除く

資料：兵庫県「あわじ足ナビ」（2017 年）

(2) 目的別移動手段

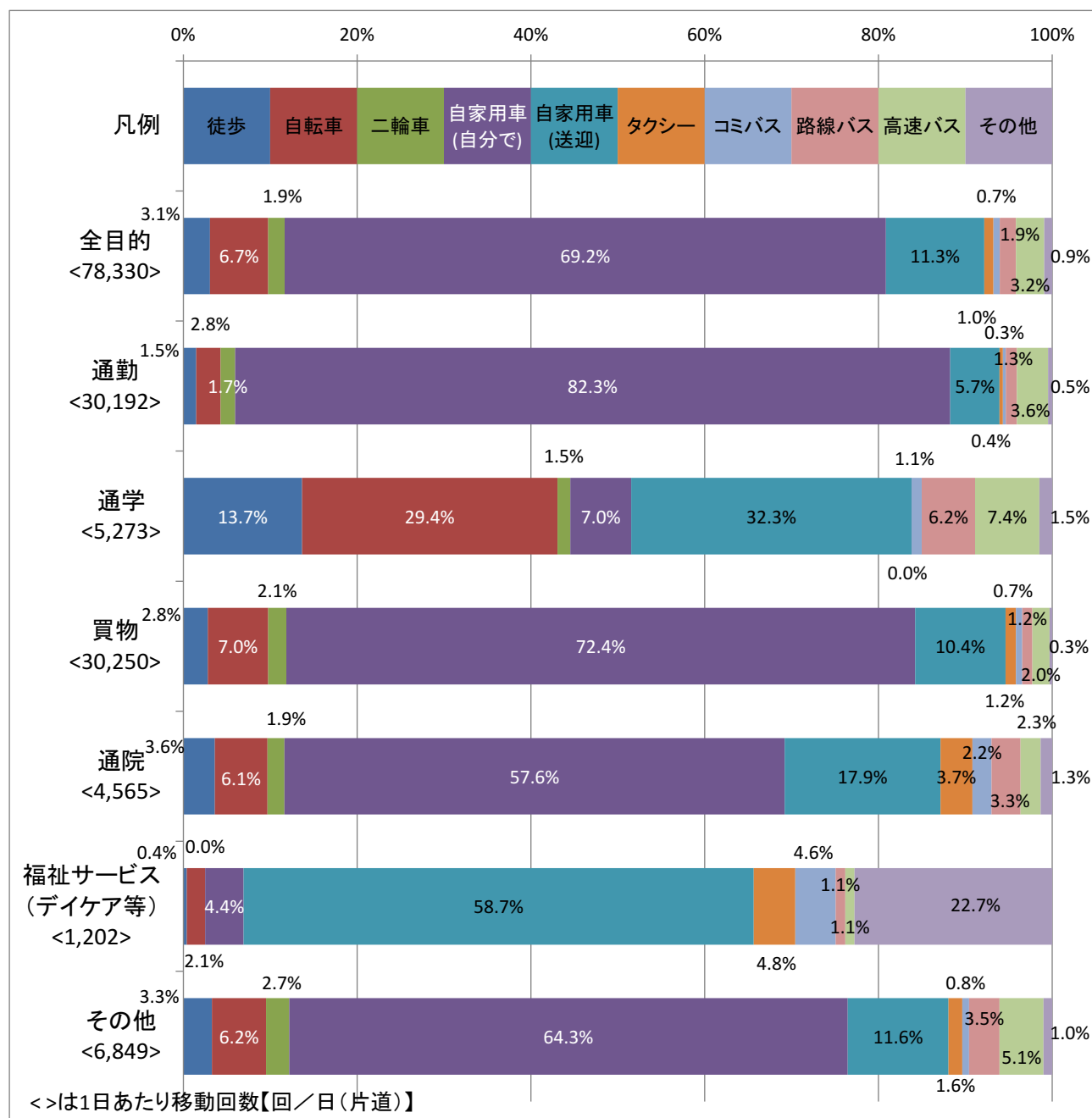
地域住民の移動手段を目的別に見ると、通勤ではほとんどが自家用車による移動となっている。

買物の移動においても、一部では移動スーパーが実施されているが、自家用車による移動が多い。

通学は自家用車による送迎が 32.3%で最も多く、自転車による移動が 29.4%あり、路線バス・コミュニティバスによる移動は 7.3%と少ない。中学校は徒歩もしくは自転車による通学が基本であるが、近年の学校の統廃合により、一部ではスクールバス或いは自家用車の送迎による通学もある。また、旧淡路町域をはじめとする北淡路地域では、阪神地域等の高校への通学も常態化している。

その他の目的においても、送迎を含み、自家用車による移動が多い。

◆目的別移動手段（代表交通手段）◆



資料：「地域公共交通網形成計画に関するアンケート」（2017 年）

(3) 各移動手段等の特徴

① 高速バス

鉄道のない淡路島地域では、高速バスが鉄道の役割を担っている。各路線とも概ね 6～24 時の間、ピーク時には 15 分に 1 本程度運行しており、日常の阪神地域等と淡路島地域の移動需要に対応している。しかし鉄道と異なり、地域内の乗降が認められていないクローズドドア方式となっており、地域内の移動には利用できない状況にある。

さらに、2 つの企業グループと 1 社が運行しているが、乗車券、回数券、定期券は同じグループ内でしか利用できない。このため、通勤等頻度の高い利用の場合、2 種類の回数券等を持ち合わせる必要があるほか、乗り間違い等を引き起す要因となっている。

◆高速バスの運行状況（平日）◆

	路線名		便数	運行時間		平均運行間隔 (分)	備考
				始発	最終		
南 淡 路	三ノ宮・福良線	上り	22	6:00	20:40	42	福良発時間
		下り	23	6:35	22:20	43	三ノ宮バスターミナル発時間
	舞子・福良線	上り	11	5:26	19:14	83	福良発時間
		下り	11	7:00	20:55	84	高速舞子発時間
洲 本 ・ 津 名 港	三ノ宮・洲本線	上り	21	6:00	21:10	43	洲本バスセンター発時間
		下り	21	6:10	22:00	48	三ノ宮バスターミナル発時間
	学園都市・洲本線	上り	11	6:20	21:55	94	洲本バスセンター発時間
		下り	12	5:45	21:45	87	学園都市発時間
	舞子・津名線	上り	—	—	—	—	
		下り	2	7:45	8:10	25	高速舞子発時間
西 浦	三ノ宮・西浦線	上り	16	6:14	20:54	59	五色バスセンター発時間
		下り	16	6:25	22:00	62	三ノ宮発時間
徳 島	淡路・徳島線	上り	4	8:45	18:30	195	徳島発時間
		下り	4	6:55	16:00	198	洲本バスセンター発時間
大 阪	大阪・洲本線	上り	4	8:00	19:00	220	洲本バスセンター発時間
		下り	4	7:50	19:00	223	大阪（阪急梅田）発時間
西 淡	くにうみライナー	上り	3	6:20	7:20	30	陸の港西淡発時間
		下り	4	17:05	19:20	45	JR 新神戸駅発時間
	淡路島特急線	上り	8	5:40	20:10	124	陸の港西淡発時間
		下り	8	7:00	23:30	141	三宮バスターミナル（JR 三ノ宮駅）発時間
洲 本 ／ か け は し 号	①洲本インターチェンジ経由	上り	6	6:10	9:50		洲本バスセンター発時間
		下り	8	11:50	22:45		JR 新神戸駅発時間
	②洲本インターチェンジ経由：ライナー便	上り	6	17:40	20:00		洲本バスセンター発時間
		下り	5	6:05	7:05		JR 新神戸駅発時間
	③津名港経由	上り	10	6:25	16:30		洲本バスセンター発時間
		下り	10	7:30	20:50		JR 新神戸駅発時間
	④津名港・洲本インターチェンジ経由	上り	2	13:30	17:30		洲本バスセンター発時間
		下り	2	9:00	13:00		JR 大阪駅発時間
	小計	上り	24	6:10	20:00	36	
		下り	25	6:05	22:45	42	
東 浦	大磯号	上り	32	5:50	22:25	32	東浦バスターミナル発時間
		下り	27	6:30	23:30	39	高速舞子駅発時間

資料：兵庫県「あわじ足ナビ」（2017 年）

② 路線バス

通勤、通学、買物や通院等、主として日常生活の移動に利用されている路線バスを交通事業者が運行している。

しかし、最も運行時間帯の長い縦貫線（岩屋～洲本バスセンター）であっても、7時から20時までの運行となっており、通勤や通学には利用しづらい運行時間帯となっている。

また、運行頻度は朝夕のピーク時で1便/時、日中のオフピーク時で0.6便/時となっており、低い水準にある。現在の路線バス便数は、明石海峡大橋開通後（1998年）の3割以下まで減少しており、路線の撤退・減便と利用者減少が負のスパイラルに苛まれ、バスネットワークが大幅に欠如する様相を呈している。

◆路線バスの運行状況（平日）◆

番号	路線名	便数	運行時間		平均運行間隔 (分)	備考
			始発	最終		
①	縦貫線 上り	12	7:20	20:10	70	洲本バスセンター発時間、最終は津名港まで
	（岩屋～洲本バスセンター） 下り	13	8:02	20:03	60	洲本バスセンター着時間、一部舞子～ワールドパークおのころ、志筑～下加茂除く
②	縦貫線 上り	13	7:32	18:47	52	洲本バスセンター着時間
	（洲本バスセンター～福良） 下り	14	7:28	20:15	55	洲本バスセンター発時間、志筑～下加茂除く
③	西浦・一宮線 上り	8	7:15	18:35	97	津名港発時間
	（震災記念公園～津名港） 下り	9	7:32	19:39	91	津名港着時間、始発は志筑～下加茂へ接続
④	鮎原線 上り	6	8:21	18:06	117	志筑着時間、一部、下大町～志筑
	（志筑～広石） 下り	6	8:30	18:18	118	志筑発時間、一部、洲本～下大町
⑤	都志線 上り	4	8:04	17:38	144	洲本バスセンター着時間
	（洲本バスセンター～湊） 下り	4	8:30	18:40	153	洲本バスセンター発時間
⑥	鳥飼線 上り	4	8:07	18:04	149	洲本バスセンター着時間
	（洲本バスセンター～湊） 下り	4	8:45	18:45	150	洲本バスセンター発時間
⑦	長田線 上り	4	7:52	17:48	149	洲本バスセンター着時間
	（洲本バスセンター～湊） 下り	4	8:35	18:55	155	洲本バスセンター発時間
⑧	由良線 上り	10	7:50	19:50	72	洲本バスセンター着時間
	（洲本・下加茂～由良） 下り	10	7:00	19:00	72	洲本バスセンター発時間

資料：兵庫県「あわじ足ナビ」（2017年）

③ コミュニティバス・自主運行バス

路線バスを補完する形で市が運行主体となるコミュニティバスを各市で運行している。

また、住民がマイカーで地域の移動を支援するマイカーボランティア等、住民による自主運行バスの運行に加え、自動車教習所の送迎車両を活用した「あったか友愛バス」等、交通以外の分野との連携による運行が実施されている等、社会活動への支援が可能な地域力が息づいており、地域資源を活用した移動手段の構築が可能な素地を有している。

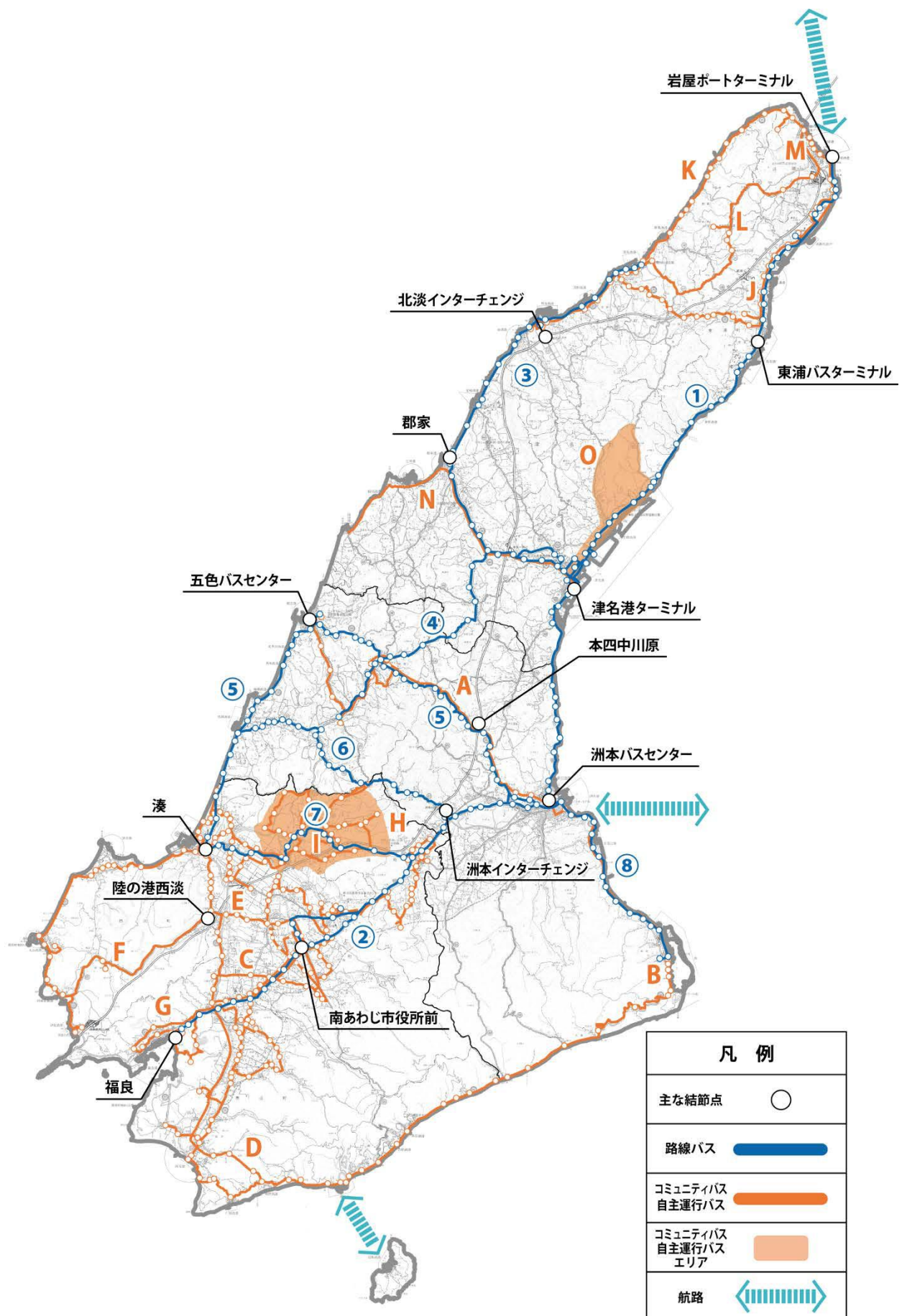
一方、高齢化率が高い地域であるにも関わらず、自動車による移動が８割（送迎含む）となっている等、コミュニティバス等が地域住民の移動需要を満たしているとはいいがたい状況もある。

◆コミュニティバス・自主運行バスの運行状況◆

区分	番号	路線名	便数	運行時間		平均運行間隔 (分)	備考
				始発	最終		
洲本市域	A	洲本市コミュニティバス 上り	4	7:50	19:05	225	
		五色地域 下り	5	6:30	20:30	210	
	B	洲本市コミュニティバス 上り	3	7:15	15:35	250	
		上灘線 下り	3	6:21	14:40	250	
南あわじ市域	C	らん・らんバス中央循環線 時計	18	6:55	18:20	40	
		(らんちゃん号) 反時計	18	7:10	18:45	41	
	D	らん・らんバス南北幹線 上り	7	6:35	15:55	112	
		(すいせん号) 下り	6	6:27	17:11	129	
	E	らん・らんバス東循環線 時計	11	8:10	18:40	63	
		(さんちゃん号) 反時計	9	7:30	16:50	70	
	F	らん・らんバス西循環線 時計	8	6:05	16:05	86	
		(せい太くん号) 反時計	7	8:30	18:40	102	
	G	らん・らんバス南循環線 時計	5	7:55	18:06	153	
		(うずしお号) 反時計	7	7:10	15:56	88	
淡路市域	H	らん・らんバス北循環線 時計	3	7:10	17:20	305	
		(ゆめるん号) 反時計	2	8:55	14:40	345	
	I	デマンド型乗合タクシー 予約	最大10				月・水・土運行
	J	あわ神あわ姫バス(東回り) 循環	8	6:05	18:38	107	
	K	あわ神あわ姫バス(西回り) 循環	9	6:05	20:36	108	
	L	あわ神あわ姫バス (観光施設周遊回り) 循環	(5)	9:30	17:00	112	4~10月の 土・日・祝運行
	M	岩屋地域コミュニティバス 上り	11	7:08	18:27	67	自主運行バス
		(らくらく号) 下り	11	7:36	19:03	68	
	N	山田地域デマンド交通 (パピバス山田号) 予約	最大4				"
	O	興隆寺地域マイカーボランティア 交通 (おでかけ号) 予約	随時				"

資料：兵庫県「あわじ足ナビ」（2017年）

◆路線バス及びコミュニティバス等の路線網◆

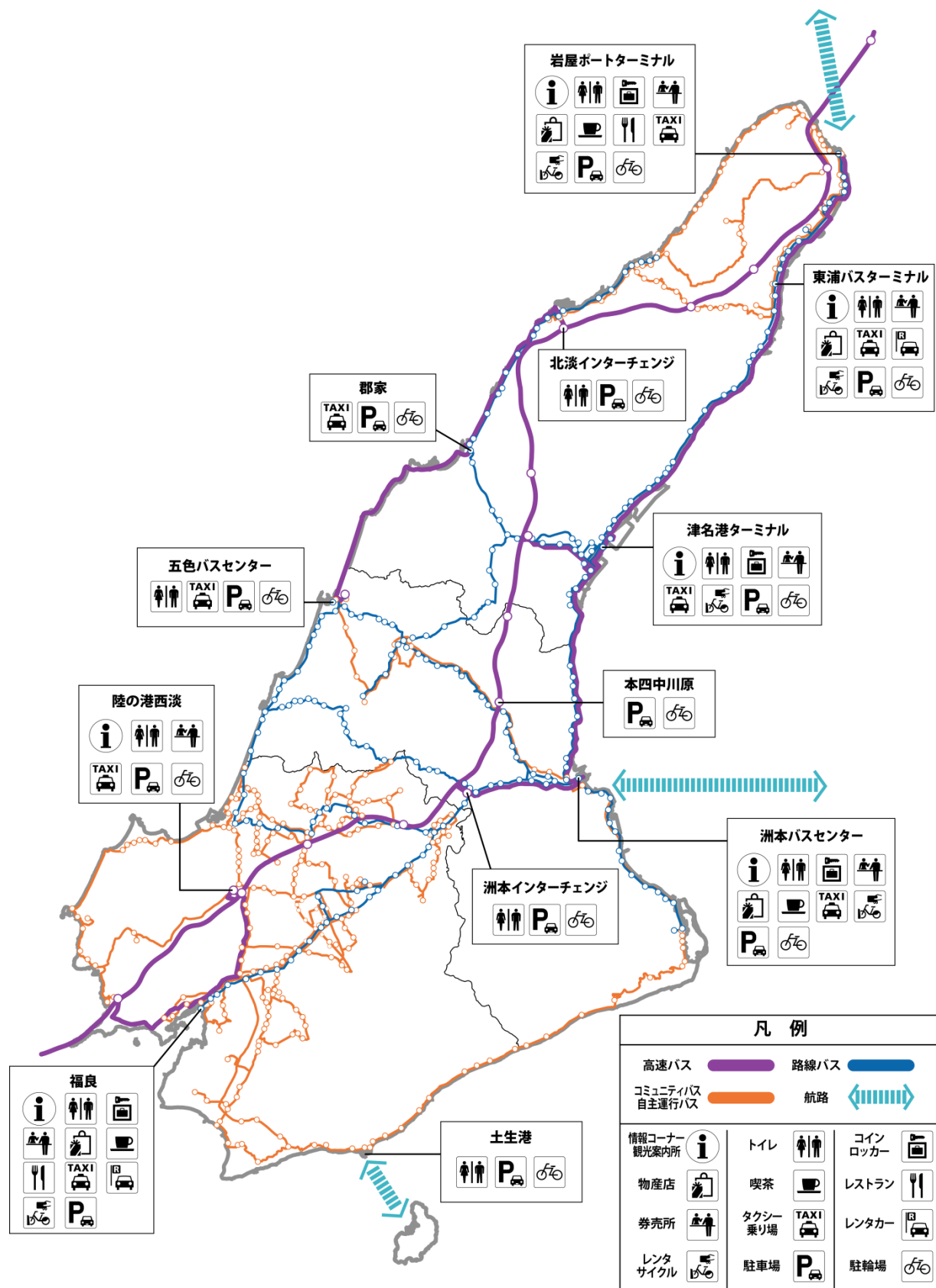


④ ターミナル

高速バスと路線バスの結節点が従来の港に偏在し、移動の実態と不整合の状況にあるターミナルがある（津名港）。

また、レンタカー等が配備されていない高速バスターミナル等もあり、端末交通が不十分で、来訪者の自家用車依存を助長している。

◆主なターミナル及びバス停◆



⑤ 主な高速バス停での乗り換え状況

高速バスの主なルートである神戸淡路鳴門自動車道が淡路島地域の概ね脊梁地を通過していることから、高速バス停は鉄道駅に見られる駅前広場や商店街はなく、路線バス等と接続するバス停も限られている。

◆主な高速バス停と路線バス等の接続状況（平日）◆

バス停	区分		便数	運行時間		平均運行 間隔(分)	備考
				始発	最終		
淡路インターチェンジ	高速バス	上り	62	6:28	22:49	15	高速舞子～福良、三宮～洲本、学園都市～洲本、三宮～五色、大阪～洲本、新神戸・三宮・高速舞子～津名・洲本、大阪・なんば・三宮・高速舞子～津名・洲本
		下り	69	6:02	23:37	15	
本四仁井	高速バス	上り	62	6:20	22:41	15	高速舞子～福良、三宮～洲本、学園都市～洲本、三宮～五色、大阪～洲本、新神戸・三宮・高速舞子～津名・洲本、大阪・なんば・三宮・高速舞子～津名・洲本
		下り	69	6:10	23:44	15	
	路線バス等	上り	8	6:41	19:14	98	あわ神あわ姫バス
		下り	9	6:46	21:40	100	
北淡インターチェンジ	高速バス	上り	69	6:10	22:35	14	三宮～福良、三宮～洲本・津名、三宮～五色、大阪～洲本、西淡～三宮
		下り	77	6:16	0:10	14	
	路線バス等	上り	8	7:51	19:14	85	西浦・一宮線
		下り	8	7:35	19:00	86	
津名一宮インターチェンジ	高速バス	上り	29	6:02	20:32	31	三宮～高速舞子、三宮～陸の港西淡
		下り	31	7:31	0:18	34	
	路線バス等	上り	14	7:27	18:50	53	鮎原線、西浦・一宮線
		下り	15	7:23	19:25	52	
洲本インターチェンジ	高速バス	上り	62	5:52	21:06	15	三宮～福良、高速舞子～福良、三宮～洲本・陸の港西淡、大阪～洲本、洲本～徳島
		下り	63	7:23	0:27	16	
	路線バス等	上り	13	7:15	18:30	52	縦貫線
		下り	14	7:43	20:30	55	
榎列	高速バス	上り	49	5:44	20:58	18	三宮～福良、高速舞子～福良、三宮～洲本・陸の港西淡、新神戸・三宮・高速舞子～洲本・陸の港、洲本～徳島
		下り	50	7:15	0:34	20	
	路線バス等	上り	5	7:57	18:27	132	らんらんバス東循環線、北循環線
		下り	5	9:56	18:50	108	
西淡志知	高速バス	上り	6	7:29	19:30	120	高速舞子～福良、洲本～徳島
		下り	7	7:18	16:49	77	
	路線バス等	上り	27	6:05	16:05	27	らん・らんバス中央循環線、西循環線、南北幹線
		下り	28	8:30	18:40	24	
淡路島南インターチェンジ	高速バス	上り	6	7:20	19:20	120	高速舞子～福良、洲本～徳島
		下り	7	7:25	16:56	77	
	路線バス等	上り	0	—	—	—	らん・らんバス西循環線
		下り	2	11:53	19:23	240	

資料：兵庫県「あわじ足ナビ」（2017年）

(4) 自動車保有台数

1世帯（一般世帯）当たりの自動車保有台数は、兵庫県平均 1.5 台/世帯に対して、淡路島地域では 2.7 台/世帯と高い値を示しており、自家用車への高い依存が明らかである。

◆自動車台数◆

	自動車台数（台）	一般世帯数（世帯）	世帯当たり台数 （台/世帯）
淡路島地域	141,669	52,410	2.7
兵庫県	3,442,035	2,312,284	1.5

資料：兵庫県「兵庫県統計書」（2015 年度）、総務省「国勢調査」（2015 年）

(5) 交通事故

高齢ドライバーが引き起こす事故の割合は 24.7%であり、兵庫県平均 18.2%に比べ高く、自家用車依存からの脱却が必要である。

◆高齢ドライバーが第一当事者となる事故割合◆

	高齢者が第一当事者となる事故件数（件）	交通事故件数（件）	高齢者が第一当事者となる事故の割合（%）
淡路島地域	111	450	24.7
兵庫県	4,964	27,340	18.2

資料：兵庫県警察「高齢者が関係する交通事故発生状況」（2017.03.13 掲載）等

(6) 免許返納者

淡路島地域の 65 歳以上免許保有者に対する 65 歳以上免許返納者数の割合は 1.8%であり、兵庫県の 2.7%に比べ低い。

◆免許返納者の現況◆

	淡路島地域	兵庫県
A.65 歳以上免許返納者（2017 年実績）【人】	500	19,927
B.65 歳以上免許保有者（2017 年 12 月末）【人】	28,414	740,069
返納率（A/B）【%】	1.8	2.7

資料：兵庫県警察（2017 年末暫定値）

第3章 将来像と対応方針

1 めざすべき将来像

(1) 基本方針

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ある。

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網の構築をめざす。

具体的には、路線、運行便数、運行時間帯等公共交通のサービス水準を明石海峡大橋開通直後と同水準とすることを基本に、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の整備を目標とする。

その方策としては、住民が過度な自動車依存から脱却し、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、住民の移動のみで不足する交通需要については地域外からの観光客の需要で量的充足を図る。

**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

円滑に移動できる環境としてめざすべき将来像は次のとおりである。

① 地域住民の日常生活における移動手段と利用環境

ア 通学

淡路島地域には5校の県立高校、1校の私立高校があり、バスを通学手段として利用している。各校の10年後のバス利用者は、家族による自家用車送迎からの転換が進み、増加して、利用二一ズに見合った便数が確保されている。

また、生徒数減少に伴い、中学校区が広がった旧北淡町等でも、一部生徒がバスを利用している。さらに、県立高校の学区再編に伴い、遠くは洲本市域から神戸市内へ通学する生徒がいるほか、淡路島地域の高校へは航路経由もしくは高速バスを利用して通学している。岩屋港からは淡路市運営

のコミュニティバスで、北淡インターチェンジからはバス停付近の自転車置き場に留め置きしている自転車での通学が多い。

バスは、始業時間、終業時間あるいはクラブ活動終了時に適切な便数があり、帰宅には事欠かない。自宅近くの最寄りバス停までは、小学校区単位をカバーする形で、コミュニティバス、自主運行バスが運行されており、幹線バスとの接続も考慮されている。コミュニティバス等の停留所近くには、自転車置き場が完備されている。

イ 通勤

主な勤務地である洲本市街地への路線は、始業時間、終業時間に適切な便数が確保されている。

淡路島地域外への通勤に対し、北淡インターチェンジ、津名一宮インターチェンジ、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といった主要幹線道路と接続するバス停では幹線バスとの接続が円滑であり、ほぼ全て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ない。また、高速バスは、複数の事業者によって運行されているが、ＩＣカードですべての便を利用でき、カード保有による店舗での割引等、高速バス利用の動機づけもある。

幹線バスの最終便は、概ね目的地に 22 時頃到着するダイヤとなっており、残業や終業後の外食等にも対応可能である。

ウ 通院

かかりつけの病院は、主に旧市町の市街地にあり、概ね小学校区単位にあることから、徒歩、自転車等で移動は可能である。但し、移動に支障がある高齢者等に対しては、自主運行バスや福祉輸送等が運行されており、車両もバリアフリー対応となっている。

専門性の高い病院については、各所に点在しているが、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り通院可能である。

エ 買物

概ね旧市町単位で、大規模小売店舗が立地しており、バスの利用により、移動は確保されている。

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ある。加えて、移動スーパーも充実していることから、買物に困ることはない。

②来訪者の移動手段と利用環境

ア 国内観光客

来訪者は、広域拠点である岩屋、津名、洲本、陸の港西淡、福良に対して、大阪、新神戸、三宮、学園都市及び高速舞子から概ね 15 分に 1 本の割合で、高速バスが運行されており、移動に伴うストレスはない。

淡路島地域の各高速バス停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ある。

岩屋では、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となっている。主要観光地は、国道 28 号、福良江井岩屋線、郡家志筑線、洲本五色線、洲本湊線等幹線道路沿いにあり、高速バスとの接続も円滑であることから、問題なく移動が可能である。

観光客の移動時間帯と通勤・通学時間帯が重ならないことから、通勤・通学旅客の折り返し便を観光客の移動に供する等、幹線バスの効率的な運用がなされている。

イ 海外観光客

海外の観光客が主に降り立つ関西国際空港からは、高速バスや旅客船が運行・運航されており、高速バス停から主要観光地にアクセスが可能である。特に、国際会議が頻繁に開催される淡路夢舞台国際会議場には、大規模な会議に合わせ、関空から淡路交流の翼港への臨時旅客船が運航されている。

その他の観光地への移動については、所定の人数が集まれば運行される周遊バスも運行されており、国内観光客にも好評である。

ウ ビジネス客

営業先等が点在していることから、高速バスで来訪した後は、会社として契約しているレンタカーにより移動している。

また、市街地の事務所等への移動については、貸し自転車が完備されており、交通混雑に影響を受けることはない。

③住民及び来訪者への情報提供

スマートフォン等でバスの時刻、乗換え、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る。ターミナル、観光施設、商業施設、医療機関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、利用できる公共交通がわかりやすく案内されている。さらに、利用したい

バス停と時刻だけが記載されたマイ時刻表を作成するサービスなどもあり、高齢者等が通院や買い物など日常の移動に利用している。

また、官公庁や観光施設等の広報紙、ホームページ等には、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ない。

来訪者にとって淡路島地域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る。案内カウンターでは、さら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ある。

2 課題（理想と現実の乖離）と対応方針

めざすべき将来像の実現に向けた課題については、次の方針で対応する。

◆課題（理想と現実の乖離）と対応方針◆

項目	理想	現実	課題	対応方針
① 共通	乗り換えや目的地へ利用しやすい料金環境となっている。	高速バスと生活交通バスの乗り換え割引等利用環境に対する配慮がない。	わかりやすい利用環境や一元的な料金設定。	● シームレスなバス利用環境の整備
	日常生活の移動にバスが選択肢の一つとなっている。	自家用車への依存が高く、バスを利用する習慣がない。	通勤・通学等におけるバス利用の気運醸成。	● エコ通勤の取組と公共交通を利用した通勤の推進 ● 高校生、高齢者等への公共交通利用の働きかけ ● 体験乗車の社会実験の実施 ● 利便性・実用性等の情報発信 ● 総合時刻表（あわじ足ナビ）の発行 ● 推進体制の統一
	3市及び関係団体が一体となって計画・事業を推進している。	主体ごとにそれぞれ計画・事業を推進している。	統一的な推進体制の構築。	● ICカードの導入 ● 利用割引の導入
② 高速バス	料金等	すべての便をリーズナブルな料金で利用できる。	相互利用でできる料金システム。	● 高速バスの島内乗降（クローズドの解消）の調査検討 ● 広域拠点の充実
	島内乗降（クローズド）の解消	島内のバス停でも高速バスの乗降ができる。	既存バスネットワークへの影響の回避と高速バスの速達性の維持。	
	結節点	休憩、飲食、物販、交通情報提供等の機能が整っており、待ち時間を快適に過ごせる。	不足する機能の充実、符合環境の品質向上。	
③ 生活交通バス	バスネットワーク	明石海峡大橋開通直後の路線、便数が確保され、高速バス等と生活交通バスの乗り換えが円滑にでき、通勤通学や仕事帰りの飲食にも対応できる時間帯で運行されている。	主要幹線道路を走る路線については、最低限日当たり8便・片道を確保。一元的な運行ダイヤ設定。早期朝、夜間帯の運行の確保。	● ハブ&スポーク型ネットワークへの再編により、便数を確保 ● 輸送力の確保と運行頻度、運行時間帯の拡大
	公共交通空白地域	主要幹線道路から離れた集落等から生活交通バスに連絡する交通手段が確保されている。	・ 自主運行バス導入の気運醸成、立ち上げ。 ・ 各モータードの役割分担 ・ バス停に隣接する駐輪場、パーソンナルモビリティ置場の充実	● 自主運行バスによるサービス提供
	利用環境	バス利用のための駐輪場、上屋等利便性が高い、快適な環境が完備されている。	利便施設の整備、符合環境の品質向上。	● 地域拠点の充実 ● バス停周辺の利便施設の整備 ● 運行ダイヤ調整など、乗り換え抵抗の軽減
④ 観光対応	観光地アクセス	主な観光地までバス等で安心して楽しくアクセスできる。また、高速バス降車後、目的地までの様々な移動手段が用意されている。	多様な方法で観光地へのアクセスができる仕組みづくり。 バスを補完する移動手段の確保。	● 案内機能の充実 ● 周遊できる環境整備 ● 利用可能な交通の情報提供 ● バス路線のシンボル化 ● 端未交通の充実・強化
	観光情報発信・提供	公共交通でめぐる観光情報が豊富で、観光案内等ができる多言語で可能な案内役が、広域拠点に完備されている。	外国人を含めた公共交通利用のきめ細かな観光情報発信や案内の充実。	● 訪客に向けた情報発信 ● 案内機能の充実

■地域公共交通ネットワークの将来像の考え方

来訪者・住民に対するサービスを提供する広域拠点（ハブ）、主に住民に対するサービスを提供する地域拠点と、これらを結ぶ幹線、準幹線、支線等により、ハブ＆スポークの地域公共交通ネットワークを形成する。広域拠点（ハブ）は各市の生活圏域に1箇所設ける。2市にまたがる生活圏域については2箇所に広域拠点を設け、幹線で結ぶ。

◆地域公共交通ネットワークの将来像◆



第4章 課題解決に向けた具体の施策

課題解決に向けた施策の検討・実施時期は下記のとおりである。具体的内容は次ページ以降に示す。

◆施策の検討・実施時期◆

区分		実施時期					
		短期					中・長期
		2018	2019	2020	2021	2022	～2027
施策 1 取組を推進していくための体制づくり							
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	調査・計画、実施					
	コミュニティバス運営統一に向けた検討	調査・計画、実施					
	地域内公共交通の一元管理組織の立ち上げ	調査・計画、実施					
施策 2 高速バスの維持・充実							
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	継続して調査・計画、実施					
	利用割引サービスの導入	継続して調査・計画、実施					
高速バスの島内乗降（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調査、高速バス運行上の課題調査	調査					
	実施エリアの検討、社会実験の実施	計画・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	調査・計画、実施					
	津名港ターミナル移転	調査・計画、実施					
	待合環境の品質向上	継続して、調査・計画、実施					
施策 3 地域内バスネットワークの再編							
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	調査・計画、実施					
	輸送力の確保	調査・計画、実施					
	運行頻度、運行時間帯の拡大	調査・計画、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	継続して、調査・計画、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）	継続して、調査・計画、実施					
	結節点としての地域拠点機能の充実	継続して、調査・計画、実施					
	広域交通に合わせた運行ダイヤの調整	継続して、調査・計画、実施					
	乗り継ぎ連絡切符の検討	調査・計画、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ＩＣカードシステム導入検討	調査 計画・実施					
	乗り継ぎ連絡切符の検討（再掲）	調査・計画、実施					
	島内統一の運賃体系を検討	調査・計画、実施					
	バスロケーションシステムの導入検討	調査 計画・実施					
施策 4 観光地への公共交通の利用促進							
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	継続して、調査・計画、実施					
	観光客が公共交通で周遊できる環境の整備	継続して、調査・計画、実施					
	公共交通と観光施設への送迎バス等との連携	継続して、調査・計画、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	継続して、調査・計画、実施					
	総合時刻表（あわじ足ナビ）の発行	継続して、調査・計画、実施					
	案内機能の充実（再掲）	継続して、調査・計画、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	先行事例の調査など導入への検討	調査・計画、実施					
地域内バス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	継続して、調査・計画、実施					
施策 5 公共交通の利用推進							
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	継続して、調査・計画、実施					
	高校生等への公共交通利用の働きかけ	継続して、調査・計画、実施					
	高齢者に対する公共交通利用の働きかけ	継続して、調査・計画、実施					
	体験乗車の社会実験の実施	継続して、調査・計画、実施					
	利便性・実用性等の情報発信	継続して、調査・計画、実施					
	総合時刻表（あわじ足ナビ）の発行（再掲）	継続して、調査・計画、実施					

1 取組を推進していくための体制づくり

(1) 統一的な推進体制を構築する

①取組の背景
●各市の取組を進めるにあたり、地域の特性を踏まえつつ、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。
②取組内容
●施策の企画・立案や複数市にわたる施策の総合調整を一元的に行い、推進する体制を構築する。
③取組による効果
●地域全域を見渡した施策を実施することにより、サービス水準の確保やシームレスな移動環境を確保する。
④実施主体
●行政
⑤実施時期
●3市の企画・立案機能の統一 ----- 短期対応 ●コミュニティバス運営統一に向けた検討 ----- 短期対応 ●地域内公共交通の一元管理組織の立ち上げ ----- 中・長期対応

2 高速バスの維持・充実

(1) ICカードにより高速バスの利便性を向上する

①取組の背景
●高速バスは住民の日常生活を支え、淡路島地域内外の交流を活性化させる役割を担っているが、運行事業者間で乗車券や回数券等の共通化は行われていない。 ●近年では利用者の利便性向上のため、JR、私鉄、バスでIC化が進んでおり、淡路島地域を運行する高速バスでもICカードシステムの導入が始まっている。
②取組内容
●神戸から淡路島へ乗り入れる全ての高速バスについて、ICカードシステムの導入を推進する。 ●ICカードシステムを利用した各種の利用割引サービスを検討し、導入を推進する。
③取組による効果
●住民の利便性向上（乗り換えの円滑化、運行の定時性確保、料金割引等のサービス拡大） ●来訪者のバリア解消（不慣れな土地での切符購入が不要） ●地域経済活性化（総合的な地域サービスカードとして活用） ●単一カードでJR系、民間バス系を利用できる。
④実施主体
●交通事業者（バス）
⑤実施時期
●ICカードシステムの導入 ----- 短期対応 ●利用割引サービスの導入 ----- 短期対応

(2) 高速バスの島内乗降（クローズドドアの解消）を調査・検討する

①取組の背景
● 阪神地域等と淡路島地域を結ぶ高速バスは、生活交通バスよりも便数・運行時間帯の両面で充実している。 ● 高速バスは、鉄道のない淡路島地域にとって鉄道の代わりと言われるが、島内での乗り降り出来る路線は一部に限られており、真の意味で鉄道の代わりとはなっていない。 ● 高速バスの一部は一般道を走行する区間がある。
②取組内容
● 生活交通バスを補う観点から、高速バスの島内乗降（クローズドドアの解消）の可能性を検討する。 ● クローズドドアの解消が、既存ネットワークへ与える影響や高速バス運行上の課題を調査した上で、実施エリアを検討し社会実験を実施する。
③取組による効果
● 高速バスの島内乗降ができることで、島内移動の利便性を高める。
④実施主体
● 交通事業者（バス）
⑤実施時期
● 既存ネットワークへの影響、高速バス運行上の課題調査----- 短期対応 ● 実施エリアの検討、社会実験の実施----- 短期対応

(3) 結節点としての広域拠点機能を充実する

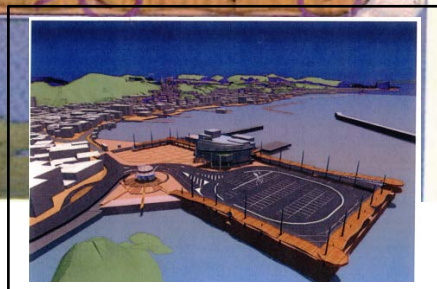
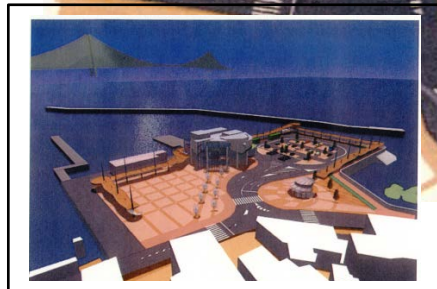
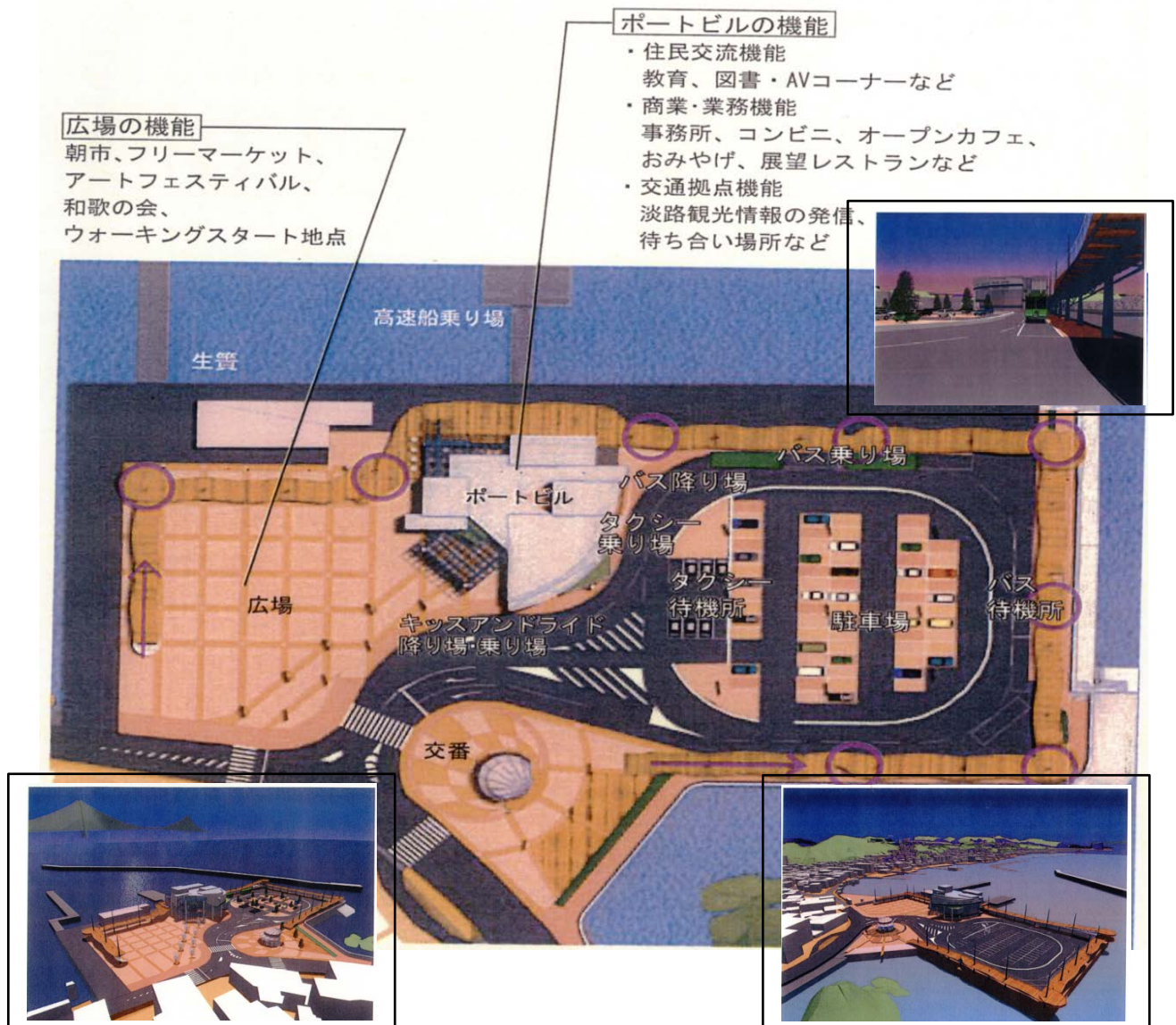
①取組の背景
●高速バスターミナルの拠点機能（乗り換え機能、待合機能、情報発信機能等）が不十分であり、利用者の快適性、利便性が低い。
②取組内容
●地域外との移動の中心となる広域拠点に路線を集約し、そこから地域内移動の中心となる地域拠点に向かう路線に乗り換えることを前提とした効率的なネットワークを形成し、需要に見合った運行便数を確保する（ハブ&スポーク方式）。広域拠点は、生活圏域に1～2カ所とし、幹線で結ぶ。 ●広域拠点において利用者が、快適に過ごせるよう、乗り換え機能（バス発着時刻の調整等）や待合・情報発信機能（休憩、情報発信、飲食・物販）の充実を図る。 ●岩屋ポートターミナルについては建て替えにあわせ、交通拠点機能の一層の充実を図る。 ●津名港ターミナルについては、商業施設や医療施設などの集積を考慮して移転を検討する。
③取組による効果
●乗り換えや待合、情報発信等の品質を向上することにより、公共交通利用を促進する。 ●新たな賑わい拠点としてまちづくりに寄与する。
④実施主体
●行政 ●交通事業者（バス、船舶） ●その他（小売業者、飲食業者、レンタカー事業者等）
⑤実施時期
●岩屋ポートターミナル建て替え、津名港ターミナル移転----- 短期対応 ●待 合 環 境 の 品 質 向 上 ----- 短期対応

◆広域拠点整備計画◆

名称	現況機能		取組内容	実施時期
	付帯機能	隣接機能		
岩屋ポート ターミナル	情報コーナー 喫茶 レストラン トイレ コインロッカー 券売所 物産店 タクシー 駐車場 レンタサイクル	—	・ターミナル建替え	短期対応
津名港 ターミナル	情報コーナー トイレ コインロッカー 券売所 タクシー 駐車場 レンタサイクル	—	・ターミナル移転先 の検討	短期対応
洲本バス センター	情報コーナー 喫茶 トイレ コインロッカー 券売所 物産店 タクシー レンタサイクル 駐輪場	駐車場	・レンタカー等	短期対応
陸の港西淡	情報コーナー トイレ 券売所 タクシー 駐車場 駐輪場	—	・物産店 ・レンタサイクル	短期対応
福良	トイレ 券売所	情報コーナー 喫茶 レストラン コインロッカー 物産店 タクシー 駐車場 レンタサイクル レンタカー	—	—

【参考】

◆広域拠点機能【岩屋ポートターミナルの整備イメージ】◆



レンタカー等



レンタサイクル



案内表示



待合所



情報コーナー



券売機

3 地域内バスネットワークの再編

(1) 地域内バスネットワークを再編する

①取組の背景
●路線バスの減便・休廃止が進み、利便性の低下がさらなるバス離れにつながるという悪循環を招いている。 ●路線バスの長大路線（片道1時間以上）では、区間毎に需要のばらつきが大きく、非効率な運行が存在する。 ●3市でコミュニティバスが運行されており、日常生活の移動手段の役割を担っている。
②取組内容
●地域外との移動の中心となる広域拠点に路線を集約し、そこから地域内移動の中心となる地域拠点に向かう路線に乗り換えることを前提とした効率的なネットワークを形成し、需要に見合った運行便数を確保する（ハブ＆スポーク方式）。 ●明石海峡大橋の開通直後の水準（幹線は30分に1本、準幹線は60分に1本、支線は90分に1本の運行頻度、幹線は6:00～22:00の運行時間）を目標とした運行計画を策定し、利便性の高いネットワークへ再編する。
③取組による効果
●バスネットワークの再編や一定水準の運行頻度を確保することにより、住民や観光客等の移動需要に応え、住民の外出機会創出やまちの賑わいづくり等に寄与する。
④実施主体
●交通事業者（バス） ●行政
⑤実施時期
●計画策定（路線見直し案のとりまとめ）----- 短期対応 ●輸送力の確保 ----- 短期対応 ●運行頻度、運行時間帯の拡大 ----- 中・長期対応

(2) 自主運行バスによりきめ細かいサービスを実現する

①取組の背景
●路線バス等の公共交通では多くの利用が望めず非効率な運行が想定される公共交通空白地などにおいて、免許返納後の高齢者の移動環境の確保等、きめ細かな生活交通対策として、行政のみならず住民等多様な主体が生活交通を支えることが重要となっている。
②取組内容
●公共交通空白地域において、マイカーボランティアなどの自主運行バス（市町村運営有償運送・公共交通空白地有償運送）の導入を検討する。
③取組による効果
●公共交通空白地における移動手段の確保
④実施主体
●住民 ●行政
⑤実施時期
●自主運行バスの導入検討 ----- 短期対応 地域の交通資源や移動ニーズの把握⇒導入可能性の検討⇒関係者間の合意形成 ⇒導入に向けた具体的な検討（運行体制等）⇒地域公共交通会議等における合意⇒登録申請□

◆自主運行バス等【運行中】◆

市域	区分	名称	運行主体
淡路市	市町村運営有償運送	岩屋地域コミュニティバス（らくらく号）	一般社団法人やすらぎ会
		山田地域デマンド交通（ハピバス山田号）	山田まちづくり協議会
	公共交通空白地有償運送	興隆寺地域マイカーボランティア交通（おでかけ号）	NPO法人兵庫ふるさと創成センター

(3) 乗り換え利便性を高める

①取組の背景
● 洲本バスセンターにおいて、高速バスは 30 分に 1 本程度、始発が 5 時台、最終が 24 時台であるが、路線バスは 1 時間に 1 本程度で、始発が 7 時台、最終が 20 時台であり、早朝、深夜に接続しない等、乗り換え利便性が良いとはいえない。 ● ベンチや上屋が整備されているバス停が少なく、乗り換え利便性や快適性が低い。 ● ハブ&スポーク方式のネットワークを形成した場合、乗り換えが生じることとなる。
②取組内容
1) 結節点としての広域拠点機能を充実する（再掲） ● 地域外との移動の中心となる広域拠点に路線を集約し、そこから地域内移動の中心となる地域拠点に向かう路線に乗り換えることを前提とした効率的なネットワークを形成し、需要に見合った運行便数を確保する（ハブ&スポーク方式）。広域拠点は、生活圏域に 1～2 カ所とし、幹線で結ぶ。 ● 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（バス発着時刻の調整等）や待合機能（休憩、情報発信、飲食・物販）の充実を図る。 ● 岩屋ポートターミナルについては建て替えにあわせ、交通拠点機能の一層の充実を図る。 ● 津名港ターミナルについては、商業施設や医療施設などの集積を考慮して移転を検討する。 2) 結節点としての地域拠点機能を充実する ● 地域拠点や主なバス停において、乗り換え利便性や快適性向上に資する待合環境の品質を向上させる（上屋、ベンチの整備など待合環境改善計画やサイクル&ライドの整備計画を策定し、接続の改善に取り組む）。 3) 各モード間の接続を意識したダイヤ調整 ● 高速バスと幹線、幹線と準幹線・支線など、より広域の交通に合わせて運行ダイヤの調整を行う。 4) 各モード間の接続を意識した乗り継ぎ連絡切符の検討 ● 高速バスと幹線、幹線と準幹線・支線などの乗り継ぎ連絡切符を検討する。
③取組による効果
● 乗り換えや待合、情報発信等の品質を向上することにより、公共交通利用を促進する。 ● 新たな賑わい拠点としてまちづくりに寄与する。
④実施主体
● 交通事業者（バス） ● 行政 ● その他（小売業事業者等）
⑤実施時期
1) 結節点としての広域拠点機能の充実（再掲） ● 岩屋ポートターミナル建て替え、津名港ターミナル移転 ----- 短期対応 ● 待 合 環 境 の 品 質 向 上 ----- 短期対応

2) 結節点としての地域拠点機能の充実

●改善計画や整備計画の策定 ----- 短期対応

●地域拠点や主なバス停における上屋等の整備 ----- 短期対応

3) 広域交通に合わせた運行ダイヤの調整 ----- 短期対応

4) 乗り継ぎ連絡切符の検討 ----- 短期対応

◆地域拠点の整備計画◆

名称	現況（付帯機能）	整備内容	実施時期
東浦バスターミナル	情報コーナー トイレ 券売所 物産店 タクシー 駐車場 レンタサイクル 駐輪場 レンタカー	—	—
北淡インターチェンジ	トイレ 駐車場 駐輪場 上屋・ベンチ	観光・交通案内板	短期対応
郡家	タクシー 駐車場 駐輪場 上屋・ベンチ	観光・交通案内板	短期対応
淡路島中央スマートインターチェンジ （本四中川原）	駐車場 駐輪場	トイレ 観光・交通案内板 上屋・ベンチ	短期対応
洲本インターチェンジ	トイレ 駐車場 駐輪場 上屋・ベンチ	観光・交通案内板	短期対応
五色バスセンター	トイレ タクシー 駐車場 駐輪場 上屋・ベンチ	観光・交通案内板	—
商業施設パルティ	トイレ 駐車場	観光・交通案内板	短期対応
商業施設シーパ	トイレ 駐車場	観光・交通案内板	短期対応
土生港	トイレ 駐車場 駐輪場	観光・交通案内板	短期対応

(4) シームレスなバス利用環境を整える

①取組の背景
● 淡路島地域では複数の交通事業者が生活交通バスを運行しており、それぞれ運賃体系が異なる。 ● 各モード間の乗り換え時間や始発・終発時刻の調整が必要である。 ● 道路交通渋滞や天候によりバスの運行が遅延する場合がある。
②取組内容
1) 生活交通バスへのＩＣカードシステム導入検討 ● 利用者の運賃支払い時の煩雑さや不安を解消するために、生活交通バスに IC カードシステムの導入検討を行う。
2) 各モード間の接続を意識した乗り継ぎ連絡切符の検討（再掲） ● 高速バスと幹線、幹線と準幹線・支線などの乗り継ぎ連絡切符を検討する。
3) 島内統一の運賃体系の検討 ● 統一的な運賃体系を検討する。
4) バスロケーションシステムの導入検討 ● バス待ち時間や遅延情報の見える化に資するバスロケーションシステムの導入検討を行う。
③取組による効果
● ICT 環境の改善等により、利便性の向上など、バス利用環境を改善する。
④実施主体
● 交通事業者（バス） ● 行政
⑤実施時期
1) 生活交通バスへのＩＣカードシステム導入検討 ----- 短期対応 2) 乗り継ぎ連絡切符の検討（再掲） ----- 短期対応 3) 島内統一の運賃体系の検討 ----- 短期対応 4) バスロケーションシステムの導入検討 ----- 短期対応

4 観光地への公共交通の利用促進

(1) 観光地へバス等で移動できるようにする

①取組の背景
●観光客にとって、バスの路線、停留所と観光地との関係性が分かりにくい。 ●バスの利用方法に関する情報が不十分である。 ●バスの運行頻度が低く、島内に点在する観光地を周遊することが出来ない。 ●複数の観光地を周遊すると運賃が割高になってしまう。
②取組内容
1) 案内機能の充実 ●広域拠点において、公共交通を利用した観光地巡りや体験等のきめ細かい情報提供を多言語での対応が可能な案内役の配置を行う。 ●バス利用に関する心配事を解消するため、車内等で利用方法の案内を充実する。
2) 観光客が公共交通で周遊できる環境の整備 ●“バス旅ひょうご”による企画乗車券を発行等、回遊性を高め、観光誘客の取組を進める。
3) 公共交通と観光施設への送迎バス等との連携 ●利活用可能な無料バス、シャトルバスや乗合タクシー（例：水仙タクシー）等の情報を収集・把握し、公共交通と連携した効率的な利用を促す。
③取組による効果
●域外からのバス利用が増えることで、地域内バスネットワークの維持に繋がる。
④実施主体
●観光団体・観光施設 ●交通事業者（バス） ●行政
⑤実施時期
1) 案内機能の充実 ---- 短期対応 2) 観光客が公共交通で周遊できる環境の整備 ---- 短期対応 3) 公共交通と観光施設への送迎バス等との連携 ●無償バス等情報収集 ----- 短期対応 ●利用可能な交通の情報発信 ----- 短期対応

【参考】

◆生活交通バスを活用したキャンペーン企画◆

この1枚が、 路線バスを 便利でお得に

神戸から、大阪から、姫路から、高速バスと山陽電車で一直線



但馬/西播磨/北淡路/明石/西神/丹波篠山の
路線バスに乗り降り自由

平成29年 **8月1日(火)～**
12月17日(日)

●夢但馬 2DAY フリー
おとな 6,500円/こども 3,250円

●但馬・奥播磨 2DAY フリー
おとな 5,000円/こども 2,500円

○但馬・奥播磨 2DAY フリー 山陽電車版
おとな 5,800円

●西播磨 2DAY フリー
おとな 1,500円/こども 750円

○西播磨 2DAY フリープラス
おとな 3,700円

●北淡路 1DAY フリー 三宮発着版
おとな 2,000円/こども 1,000円

●北淡路 1DAY フリー 高速舞子発着版
おとな 1,500円/こども 700円

●北淡路 1DAY フリー 山陽電車版
おとな 2,700円

●明石たこあし 1DAY フリー
おとな 1,000円/こども 500円

●丹波篠山 1DAY フリー
おとな 1,000円/こども 500円

資料：バス旅ひょうご 2017

◆運行中のシャトルバス、企画タクシー◆

シャトルバス等名称	発着	行き先	備考
大鳴門橋	なないろ館	うずの丘大鳴門橋記念館	無料
水仙	なないろ館	灘黒岩水仙卿	有料、入場券セット有
ニューアワジ	洲本バスセンタ ー	ホテルニューアワジ・淡路夢泉景 プラザ淡路地域	無料
観光ホテル	洲本バスセンタ ー	観光ホテル	無料
(送迎バス)	洲本バスセンタ ー・洲本港	淡路インターナショナルホテル ザ・サンプラザ	無料
エキシブ	洲本バスセンタ ー	エキシブ淡路地域	無料
水仙	洲本温泉	立川水仙卿、灘黒岩水仙卿	1月1日～2月末、有 料、旅館宿泊者限定
ニジゲンノモリ	岩屋港	ニジゲンノモリ、のじまスコーラ	無料
のじまスコーラ		淡路夢舞台前・岩屋ポートのじま スコーラ	無料
松帆の郷	美湯松帆の郷	ポートビル、道の駅あわじ	無料、松帆の郷利用客 限定
らくらく号/岩屋	美湯松帆の郷・ 大谷川	岩屋ポートビル、道の駅あわじ、新世 薬局夢舞台・聖隷淡路病院	有料
兵庫県立淡路景観園 芸学校	岩屋ポート	淡路景観園芸学校	無料
かんぼの宿	かんぼの宿	北淡インターチェンジ	無料（要予約）
海若の宿	岩屋港、北淡イ ンターチェンジ	海若の宿	無料（要予約）
水仙タクシー		洲本バスセンター―由良保育所―立 川水仙卿	～2月末、有料

道の駅あわじ ポートビル ↔ 松帆の郷 無料送迎定期便

(運行時間)

平日/休日	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便
美濃 松帆の郷	11:45	12:45	13:45	14:45	15:45	16:45	17:50
大谷川バス停	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
道の駅あわじ	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
ポートビル	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00
道の駅あわじ	12:05	13:05	14:05	15:05	16:05	17:05	18:05
大谷川バス停	12:08	13:08	14:08	15:08	16:08	17:08	18:08
美濃 松帆の郷	12:10	13:10	14:10	15:10	16:10	17:10	18:10

※松帆の郷ご利用のお客様以外は断りいたします。



立川水仙郷へは路線バスと連携した 水仙タクシーが便利で お得!!

平成30年2月下旬まで運行

※時刻表により変更する場合があります。



チケット料金			
1便・3便	大人1,000円	小人500円	
2便・4便	大人2,000円	小人1,000円	

料金に含まれるもの：立川水仙郷・由良保園前タクシー往復乗車券・立川水仙郷入場券

《時刻表》

運行便	チケット料金 (入場券代)	下り便(往路)				上り便(復路)				往復合計料金 チケット + 路線バス料金
		路線バス	水仙タクシー	水仙タクシー	水仙タクシー	水仙タクシー	水仙タクシー	水仙タクシー	水仙タクシー	
		洲本 BC	由良保園前	立川水仙郷	立川水仙郷	由良保園前	由良保園前	由良保園前	洲本 BC	
1	1,000円	10:05	10:27	10:30	10:50	12:00	12:20	12:27	12:48	1,960円
2	2,000円	12:00	12:22	12:25	12:45	13:40	→タクシー→	→タクシー→	14:20	2,480円
3	1,000円	13:10	13:32	13:35	13:55	14:45	15:05	15:12	15:33	1,960円
4	2,000円	14:45	15:07	15:10	15:30	17:00	→タクシー→	→タクシー→	17:40	2,480円

《往路》



《注意事項》

- ・チケットは、洲本観光案内所にて販売しています。
- ・路線バスの乗車券が別途必要です(片道480円)。
- ・チケットをお持ちでない方は、水仙タクシーへは乗車できません。
- ・半券の切られているチケットは、払い戻しできません。

【主催】

淡路島観光協会

【お問合せ】

淡路島観光協会 洲本観光案内所
TEL: 0799-25-5820
〒656-0007 兵庫県洲本市港2番43号洲本バスセンター内

(2) 観光地の情報を容易に入手できるようにする

①取組の背景
●一部の観光地へのアクセス情報を含めた公共交通情報は、淡路島観光協会等のホームページには掲載されているが、観光情報は、交通事業者のホームページに掲載されていない。よって、観光地間のアクセス情報（最寄りの停留所、帰りの便の情報、他交通機関との乗継等）については、入手が難しいため不便さを感じている。 ●観光地まで乗り継ぎが生じた場合、乗継時間の有効活用が求められている。
②取組内容
1) 観光誘客に向けた情報発信の強化 ●観光団体等との調整会議を設置し、効果的な情報発信等を行う。 ●お勧めの観光地への公共交通情報（停留所、所要時間、運賃、ダイヤ等）を、観光団体や交通事業者のホームページへ掲載する。 ●季節やターゲット、テーマ別の観光情報を常時整理して、公共交通情報と合わせて発信する。 ●乗継ぎポイントを集約して、利用者にわかりやすいネットワークを構築する。 ●乗継ぎのバス停留所周辺の散策スポットを紹介する。 2) 総合時刻表（あわじ足ナビ）の発行 ●乗り換え等に便利な、地域内での統一した時刻表（あわじ足ナビ）の発行を継続する。 3) 案内機能の充実（再掲） ●広域拠点において、公共交通を利用した観光地巡りや体験等のきめ細かい情報提供を多言語での対応が可能な案内役の配置を行う。 ●バス利用に関する心配事を解消するため、車内等で利用方法についての案内を充実する。
③取組による効果
●域外からのバス利用が増えることで、地域内バスネットワークの維持に繋げる。
④実施主体
●観光団体、観光施設 ●交通事業者（バス、タクシー、レンタカー） ●行政
⑤実施時期
1) 観光誘客に向けた情報発信の強化 ---- 短期対応 2) 総合時刻表（あわじ足ナビ）の発行 ---- 短期対応 3) 案内機能の充実（再掲） ---- 短期対応

(3) 特定観光施設へのバス路線のシンボル化に取り組む

①取組の背景
●路線バス等を利用するインセンティブとして乗車する楽しみや話題づくりとする。
②取組内容
●個性的なバス車両を特定観光施設へのバス路線に導入検討を行う。 ●連節バスや自動運転バスなどの個性的なバスやラッピング車両などを運行することによりバスに乗ることが目的となるような工夫をする。
③取組による効果
●バスファンの拡大につながり、バス利用者を増加させる。
④実施主体
●行政 ●交通事業者（バス）
⑤実施時期
●先進事例の調査など導入への検討 ----- 短期対応

(4) 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

①取組の背景
●観光客にとって、バスの路線、停留所と観光地との関係性が分かりにくい。 ●バスの利用方法に関する情報が不十分である。 ●バスの運行頻度が低く、島内に点在する観光地を周遊することが出来ない。 ●複数の観光地を周遊すると運賃が割高になってしまう。 ●観光ニーズが多様化する中、効率的なネットワークの構築に加え、安心して利用できる端末交通が不可欠である。
②取組内容
●バスでの移動が困難な地域への移動は、端末交通を充実・強化する。 ●レンタサイクルの利用者にとって効率的な運用（乗り捨て可能な利用等）を検討する。 ●スマートフォンを活用した多言語対応のタクシー配車アプリの導入を検討する。 ●EVレンタカーや多言語対応のカーナビ搭載のレンタカーの導入を検討する。
③取組による効果
●バス路線・バス停周辺以外の観光地への移動や、バス運行時間帯以外の周遊を可能にし、来訪者を増加させる。 ●国外からの観光客は、日本語表記やタクシー乗務員との意思疎通に不安を持たず訪れるようにする。
④実施主体
●観光団体・観光施設 ●交通事業者（バス、タクシー、レンタカー） ●行政
⑤実施時期
●端 末 交 通 の 充 実 ・ 強 化 ----- 短期対応

5 公共交通の利用推進

(1) バス等公共交通の利用気運を高める

①取組の背景
●淡路島地域の交通手段は自家用車が8割を占めており、自家用車への依存が高くなっている。
②取組内容
1) 公共交通を利用した通勤の推進
●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公共交通を利用した通勤への転換を図る。
2) 高校生等への公共交通利用の働きかけ
●新入生への入学説明会等において、公共交通を利用した通学に関する働きかけ（登下校に便利なバスの時刻、定期券や割引制度、サイクル&ライド等の周知）を行う。 小学生やその保護者等を対象として、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する。
3) 高齢者に対する公共交通利用の働きかけ（運転免許証自主返納者への支援制度の周知強化）
●地域の会合等に参加する高齢者を対象として、出前講座等を開催する。また、広域拠点やバス車内においてチラシを配布する等、運転免許証自主返納者への支援制度の周知を図る。
4) 体験乗車の社会実験の実施
●買い物や通院等にバスを利用した体験乗車の社会実験を行う。
5) 利便性・実用性等の情報発信
●公共交通の認知度を高めることで、公共交通の利用機会を提供していく取組を推進する。 ●公共交通を住民自ら利用することを目標に、公共交通利用による地域づくりの取組を支援していく。
6) 総合時刻表（あわじ足ナビ）の発行（再掲）
●乗り換え等に利便な、総合時刻表（あわじ足ナビ）の発行を継続する。
③取組による効果
●自家用車への依存を抑え、公共交通の需要を高めることで、公共交通の持続可能性を高める。
④実施主体
●行政 ●経済団体 ●住民 ●その他（教育機関） ●交通事業者
⑤実施時期
1) 公共交通を利用した通勤の推進 ---- 短期対応 2) 高校生等への公共交通利用の働きかけ ---- 短期対応 3) 高齢者に対する公共交通利用の働きかけ（運転免許証自主返納者への支援制度の周知強化） ---- 短期対応 4) 体験乗車の社会実験の実施 ---- 短期対応 5) 利便性・実用性等の情報発信 ---- 短期対応 6) 総合時刻表（あわじ足ナビ）の発行（再掲） ---- 短期対応

第5章 計画の推進

1 数値目標の設定

施策の進捗状況を管理するため、以下の評価指標を設定する。

(1) 高速バスの維持・充実

指標	現況値	目標値	指標の考え方
IC カード導入事業者数	2 社 (2017 年)	6 社 (2027 年)	現在神戸から淡路島地域に乗り入れている 6 社のうち 2 社が導入済みであり、目標年までに全社の導入をめざす。
広域拠点整備箇所数	1 箇所 (2017 年)	5 箇所 (2027 年)	全ての広域拠点において、広域拠点の機能を充足することをめざす。広域拠点 5 箇所のうち、広域拠点機能を備え、整備計画がない福良は整備済みとする。津名港ターミナルは計画期間内に移転の検討を行う。岩屋、洲本、陸の港西淡を計画期間内に整備を進める。

(2) 地域内バスネットワークの再編

指標	現況値	目標値	指標の考え方
幹線運行便数	25 便/日 (2017 年)	40 便/日 (2027 年)	交通事業者（バス）の資料（現況値は洲本～岩屋実績）。6～22 時の運行でピーク 2 本/時、オフピーク 1 本/時程度をめざす。（現況の 1.6 倍をめざす）
生活交通バス利用者数	771 千人/年 (2016 年)	1,500 千人/年 (2027 年)	交通事業者（バス）の資料。幹線、準幹線、支線の利用者数を増便に合わせて増やすことをめざす。（増便の倍数をやや上回る現況の 2 倍をめざす）
自主運行バスの運行地域数	3 地域 (2017 年)	7 地域 (2027 年)	現在運行中の地域（淡路市 3 地域）の維持と、各中学校区での導入をめざす（洲本市 3 地域、南あわじ市 1 地域）。
地域拠点整備箇所数	2 箇所 (2017 年)	9 箇所 (2027 年)	全ての地域拠点において、地域拠点の機能を充足することをめざす。

(3) 観光地への公共交通の利用促進

指標	現況値	目標値	指標の考え方
観光入り込み客数	12,777 千人 (2016 年)	13,850 千人 (2027 年)	兵庫県観光客動態調査より。淡路島地域へのアクセス、地域内の移動環境の改善により、遠方からの来訪者等公共交通によって来訪する観光客が増える。兵庫県への外国人観光客（2015 年実績 1,283 千人）の 10%程度を取り込むことをめざす。
案内役を配置している広域拠点の数	4 ケ所 (2017 年)	5 ケ所 (2027 年)	遠方からの来訪者等マイカーによらない観光客や兵庫県への外国人観光客を取り込むため、すべての広域拠点において多言語対応も含めてきめ細かな情報提供ができる案内役の配置をめざす。
レンタサイクルの乗り捨て可能な広域拠点	0 ケ所 (2017 年)	5 ケ所 (2027 年)	広域拠点からバスでのアクセスが難しい観光施設へのアクセスを確保するため、少なくとも広域拠点での乗り捨て可能をめざす。

(4) 公共交通の利用推進

指標	現況値	目標値	指標の考え方
通学における自家用車（送迎）割合	32.3% (2017 年)	15% (2027 年)	アンケートによる。高校生のバス利用推進により自家用車（送迎）から転換する。

2 計画の達成状況の評価

(1) 計画の推進体制

本計画の推進及び進捗状況の進行管理については、淡路島地域公共交通活性化協議会が行う。

なお、本計画に基づき実施する事業については、淡路島定住自立圏構想に位置付けることも検討していく。

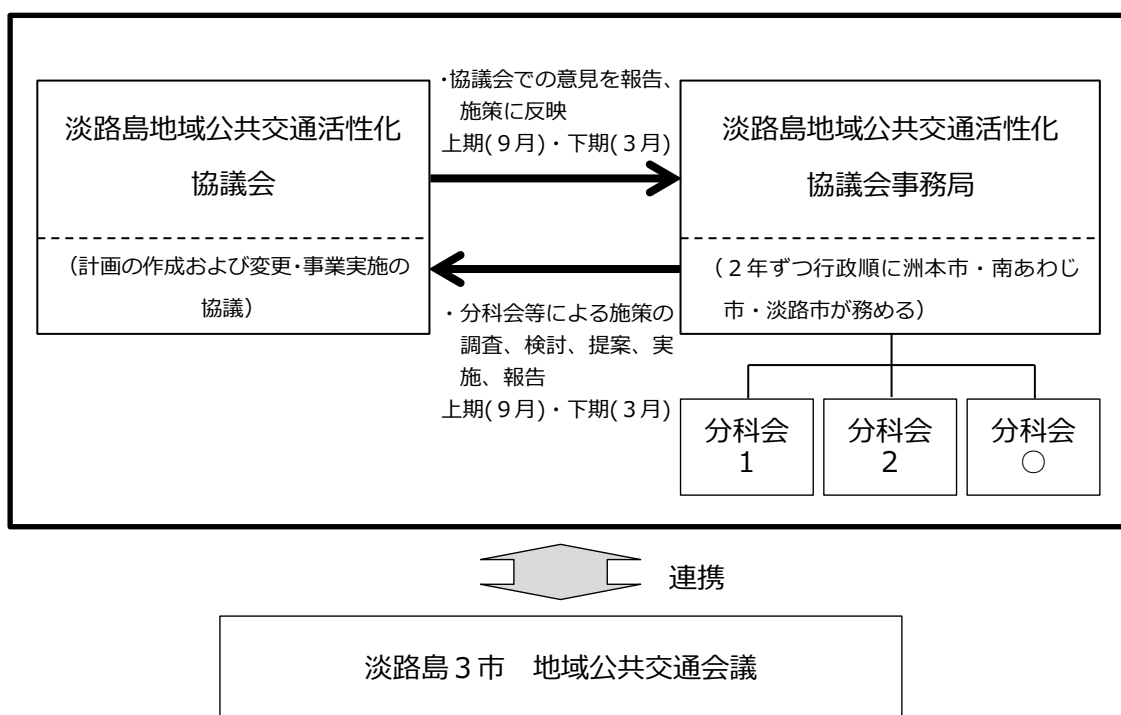
P D C Aサイクルに基づき、淡路島地域公共交通活性化協議会では上期・下期ごとに進捗状況を把握し、計画（施策）が適正に行われるように関係者間の調整を行う。

施策の取組みについては、淡路島地域公共交通活性化協議会の下部組織として、施策の調査、検討、提案、実施及び報告を行う分科会を必要に応じて設置する。

分科会は、施策の実施主体者と各市の交通政策担当課が中心となり、互いに情報共有しながら取組む。

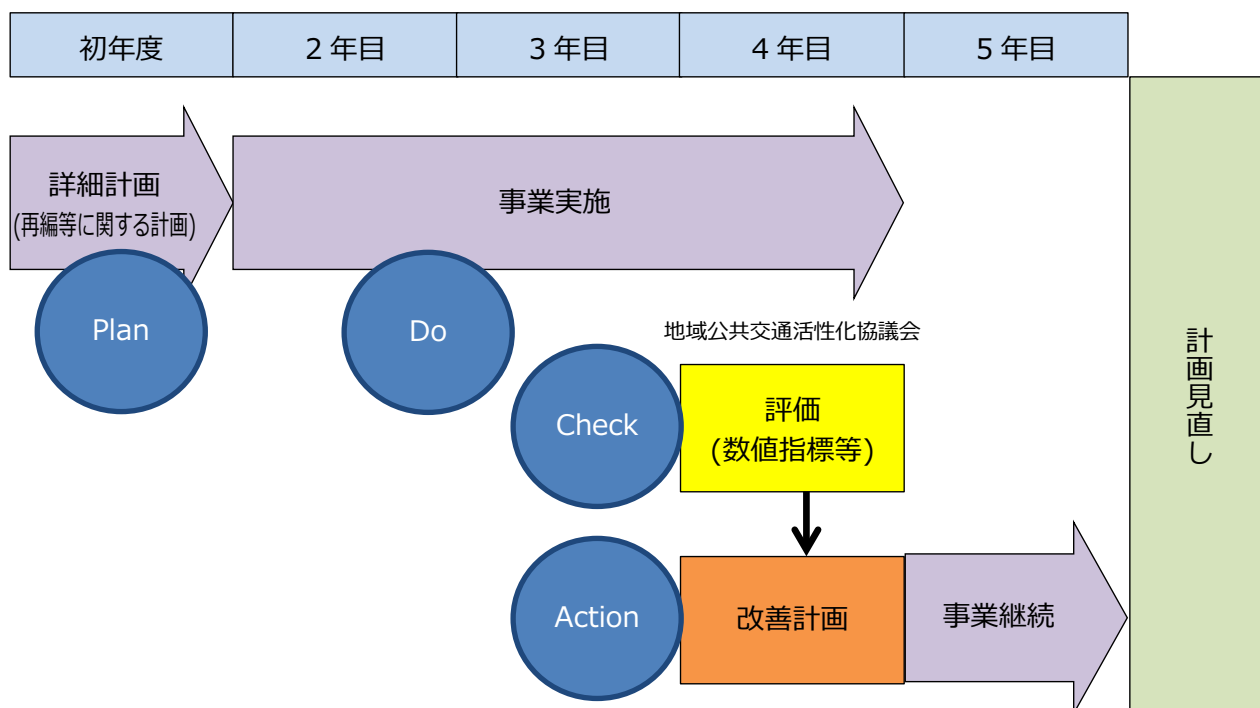
また、各市地域公共交通会議においては、「淡路島地域公共交通網形成計画」を踏まえ、施策・事業の推進を図る。

◆淡路島地域公共交通活性化協議会の推進体制◆

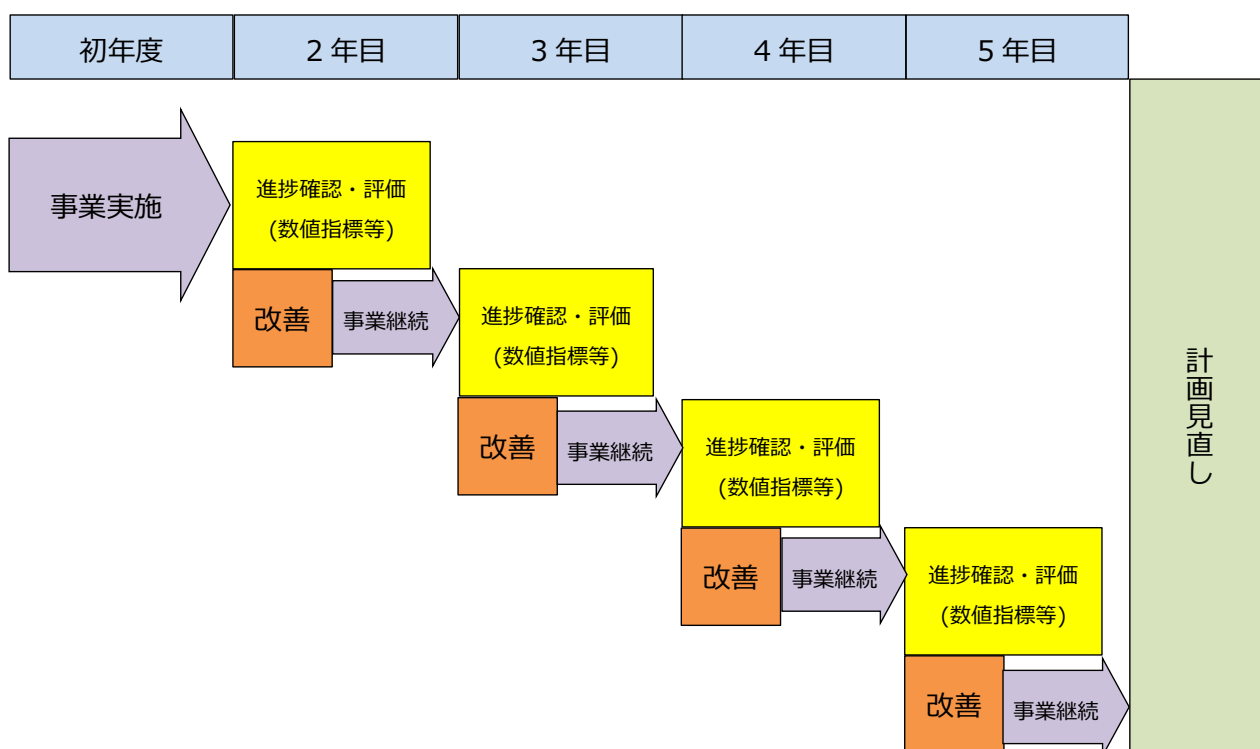


(2) 評価・検証

- ①事業実施にあたり、生活交通バスネットワークの再編等については、事業実施の2年後に淡路島地域公共交通活性化協議会で評価を行い、見直しの必要があれば改善計画を立案し、随時改善を行っていく。【対象事業：施策3】 ※成果目標の評価・検証



- ②2018年度から毎年度継続・実施する事業については、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。【対象事業：施策2、4、5】
※成果目標の評価・検証



活性化協議会での委員意見の反映

委員名	意見	該当部分等	頁	反映
第1回 大嶋 委員	「(2) 目標・将来像」の将来像の移動目的も、3ページの「4 計画の対象」と同様に、基幹交通、幹線交通、端末交通別でくくる必要がある。また、「(3) 目標達成のための課題」に端末交通としての自転車交通があがっていない。	資料3の3、4頁	36～39	第3章 将来像と対応方針 で主旨を反映して記述
登日 委員	共通の理想像を描くことが大切で、今の運行状況を前提にすると解決しない。	—	57	第3章 将来像と対応方針 1 めざすべき将来像 (1) 基本方針 (2) めざすべき将来像 で記述
	公共交通を利用する観光客を取り込めば、さらに観光客が増える要素が淡路島にはある。そのためには誰が何をするかを考えてもらうことが大事であると思っている。	—	54～59	4 観光地への公共交通の利用促進 の各取組の「④実施主体」 で記述
福浦 委員	観光客は、2次交通が大きな課題で、それを利用することを踏まえて計画をたて、ラッピング等、バス、乗り物に魅力があることも必要である。	—	54～59	4 観光地への公共交通の利用促進 (1) 観光地へバス等で移動できるようにする (3) 特定観光施設へのバス路線のシンボル化に取り組む (4) 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 で記述
中澤 委員	バス協会では、今年の8月1日～12月17日までの期間限定で企画乗車券を発売し、路線バス、コミバスを活用して地域を活性化することを行っているので、網形成計画を立てるに当たって取り入れてもらえば思う。その場合、路線バス、タクシー、コミバスの乗り継ぎ、結節点を確保して取り組むことが重要である。	—	51 54～59	2 地域内バスネットワークの再編 (3) 乗り換え利便性を高める 4 観光地への公共交通の利用促進 (1) 観光地へバス等で移動できるようにする 2) 観光客が公共交通で周遊できる環境の整備 (4) 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 で記述
池田 委員	企画乗車券に、南あわじ市、沼島も入れてほしい。	—	54	4 観光地への公共交通の利用促進 (1) 観光地へバス等で移動できるようにする 2) 観光客が公共交通で周遊できる環境の整備 で記述

委員名	意見	該当部分等	頁	反映
前田 委員	商工会には、淡路島に来るしかけづくりをしていただきたい。	—	57	4 観光地への公共交通の利用促進 (2) 観光地の情報を容易に入手できるようにする 1) 観光誘客に向けた情報発信の強化 で記述
登日 委員	観光施策を考える上で情報提供する場合、淡路島の強みと弱みを把握するべきである。	—	57	4 観光地への公共交通の利用促進 (2) 観光地の情報を容易に入手できるようにする 1) 観光誘客に向けた情報発信の強化 で記述
池田 委員	65歳以上の高齢者の免許返納に伴い、タクシー割引は受け入れているので、警察もPRしてほしい。	—	60	5 公共交通の利用推進 (1) バス等公共交通の利用気運を高める 3) 高齢者に対する公共交通利用の働きかけ で記述
寺岡 副会長	洲本市は短い経路でネットワークを組み、中間地点を設けて利用を増やす工夫が要る。	—	49	3 地域内バスネットワークの再編 (1) 地域内バスネットワークを再編する で記述
原口 委員	南あわじ市は、3市をまたいだ形態を維持し、洲本市、淡路市と連携する路線を整備したい。	—	49	3 地域内バスネットワークの再編 (1) 地域内バスネットワークを再編する で記述
第2回 辻本 委員	最終便は21:00、22:00の終発くらいがほしい。	当日資料1 淡路地域における公共交通ネットワーク構築の方向性	49	3 地域内バスネットワークの再編 (1) 地域内バスネットワークを再編する で記述
	赤い屋根周辺には年間30万人が来ており、かつて、交通拠点としても動いたことがあったようであるが、そこを準ハブにして、商業施設の集積場所となれば、近くにイオンの集積もあり、まちづくりとして津名町が医院を誘致したので内科、皮膚科、小児科すべてそろった医療施設があり、そこへの移転も長い目で見ればあるのではないか。	当日資料2 公共交通ネットワークの将来像(図)	41 46	「■地域公共交通ネットワークの将来像の考え方」 で記述 2 高速バスの維持・充実 (3) 結節点としての広域拠点機能を充実する で記述
宮本 委員	ハブを絞ってそこからいろいろな観光施設へ行けるようにした方がよいのではないか。もう一方、交通弱者、高齢者からみると、ハブの数は最小にして、集約していった、そこへ行けば次の手段があるというシステムがつくれればと考える。	当日資料2 公共交通ネットワークの将来像(図)	41 46	「■地域公共交通ネットワークの将来像の考え方」 で広域拠点の設置の考え方を記述 2 高速バスの維持・充実 (3) 結節点としての広域拠点機能を充実する で記述

委員名	意見	該当部分等	頁	反映
宮本 委員	津名においては、新たな中長期的な観点で移転していくしくみが必要である。	当日資料 2 公共交通ネットワークの将来像（図）	46	2 高速バスの維持・充実 （3）結節点としての広域拠点機能を充実する で記述
高濱 委員	高速バスが五色から郡家間は一般道路を走っている所以乗降がシャットアウトと説明されたが、例えば但馬地区の一般道路を走る高速バスは乗り降りが可能であると聞いている。淡路でも生活者の乗降を検討してほしい。	当日資料 2 公共交通ネットワークの現状（図） 公共交通ネットワークの将来像（図）	45	2 高速バスの維持・充実 （2）高速バスの島内乗降（クローズドドアの解消） を調査・検討する で記述
森崎 委員	段階的な目標値の設定もしてほしい。	当日資料 2 公共交通ネットワークの将来像（図）	49 64	3 地域内バスネットワークの再編 （1）地域内バスネットワークを再編する で記述 第 5 章 計画の推進 2 計画の達成状況の評価 （2）評価・検証 で記述
	交通事業者の人員配置があるような施設、また各方面別に乗り場が分かれていて設備的なものが完備されたような広域ハブ的なものが必要になってくる。	当日資料 2 公共交通ネットワークの将来像（図）	46 54	2 高速バスの維持・充実 （3）結節点としての広域拠点機能を充実する 4 観光地への公共交通の利用促進 （1）観光地へバス等で移動できるようにする 1）案内機能の充実 で記述
	瀬戸内側の例えば北淡、内陸部の陸の港西淡は、施設の充実が必要である。	当日資料 2 公共交通ネットワークの将来像（図）	51	3 地域内バスネットワークの再編 （3）乗り換え利便性を高める 1）結節点としての広域拠点機能を充実する（再掲） 2）結節点としての地域拠点機能を充実する で記述
宮本 委員	拠点が少なく、そこに来るとレンタカーがあり、必ずタクシーの機能が充実している必要がある。観光もこれからの時代はインバウンドで、それを考えた場合、公共交通や二次交通、いろいろな問題があるので、対応策を公共交通にも早く取り入れていかなければならない。	当日資料 2 公共交通ネットワークの将来像（図）	54 59	4 観光地への公共交通の利用促進 （1）観光地へバス等で移動できるようにする 1）案内機能の充実 （4）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 で記述

委員名	意見	該当部分等	頁	反映
池田 委員	外国語対応のタクシー配車アプリの運用を考えている。	当日資料 1 淡路地域における公共交通ネットワーク構築の方向性 実現に向けた具体的な取り組み 1. 路線バスの強化・充実・支援 ③その他 2 次交通対策（E V カー、T a x i アプリ etc）	59	4 観光地への公共交通の利用促進 （4）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 で記述
辻本 委員	バス会社で例えば二階建てのバス、オーバートップバスを走らせるというのはどうか。	当日資料 1 淡路地域における公共交通ネットワーク構築の方向性 実現に向けた具体的な取り組み 3. 公共交通の観光利用促進 ①“かわりだねバス”の導入	58	4 観光地への公共交通の利用促進 （3）特定観光施設へのバス路線のシンボル化に取り 組む で記述
福浦 委員	レンタサイクルの乗り捨てシステムを実施したいが、人の関係で実現できていないので、予算面でも助けてもらえないかと思う。	当日資料 2 公共交通ネットワークの将来像（図）	59	4 観光地への公共交通の利用促進 （4）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 で記述
	観光施設も協力しながら施設を繋いでいくことも考えてみてはどうか。	当日資料 1 淡路地域における公共交通ネットワーク構築の方向性 実現に向けた具体的な取り組み 1. 路線バスの強化・充実・支援 ③その他 2 次交通対策（E V カー、T a x i アプリ etc）	54	4 観光地への公共交通の利用促進 （1）観光地へバス等で移動できるようにする 3）公共交通と観光施設への送迎バス等との連携 で記述
宮地 委員	観光も含めて一元的にやれるのであれば、その資金が循環して公共交通を維持する方に向かうように進めていけばと思う。	当日資料 1 淡路地域における公共交通ネットワーク構築の方向性 理想像 地域住民の公共交通による移動を来島者の公共交通利用 の収入で維持	36～38	第 3 章 将来像と対応方針 1 めざすべき将来像 （1）基本方針 （2）めざすべき将来像 ②来訪者の移動手段と利用環境 で記述

委員の意見		該当部分等	頁	反映
宮地 委員	収入が増えればPR、観光にもっと力を入れていくべきである。	当日資料1 淡路地域における公共交通ネットワーク構築の方向性 理想像 地域住民の公共交通による移動を来島者の公共交通利用 の収入で維持	36～38 43 54～59	第3章 将来像と対応方針 1 めざすべき将来像 (1) 基本方針 (2) めざすべき将来像 ②来訪者の移動手段と利用環境 第4章 課題解決に向けた具体の施策 1 取組を推進していくための体制づくり (1) 統一的な推進体制を構築する 4 観光地への公共交通の利用促進 で記述
森崎 委員	あわじ足ナビの中にバスの乗り方を表示しないとわからない。	—	60	5 公共交通の利用推進 (1) バス等公共交通の利用気運を高める 6) 総合時刻表(あわじ足ナビ)の発行(再掲) で現在記載されている内容等で発行を継続する視点で 記述
	島内に路線バスが走っていることのPRが必要である。 一度でも利用していただき具合の悪いところを見つけ、生の声をお聞かせいただきたい。	当日資料1 淡路地域における公共交通ネットワーク構築の方向性 実現に向けた具体的な取り組み 1. 路線バスの強化・充実・支援 ②路線ごとの役割の明確化 ・4条事業者：主要幹線路線(縦貫線(R28)、西浦 線(福良江井岩屋線)etc)	60	5 公共交通の利用推進 (1) バス等公共交通の利用気運を高める 4) 体験乗車の社会実験の実施 5) 利便性・実用性等の情報発信 6) 総合時刻表(あわじ足ナビ)の発行(再掲) で記述
原口 委員	3市内の中で観光ルートをつくってハブを設ければいいのか、淡路島全体のルート がよいのか、をもう少し示していければと思う。	当日資料2 公共交通ネットワークの将来像(図)	41 54	「■地域公共交通ネットワークの将来像の考え方」 で広域拠点の配置の考え方を記述 4 観光地への公共交通の利用促進 (1) 観光地へバス等で移動できるようにする 2) 観光客が公共交通で周遊できる環境の整備 で記述
辻本 委員	クラブ活動の遠征費等の助成にバス運賃を若干組み込むようなことも考えてはど うか。	当日資料1 淡路地域における公共交通ネットワーク構築の方向性 実現に向けた具体的な取り組み 1. 路線バスの強化・充実・支援	60	5 公共交通の利用推進 (1) バス等公共交通の利用気運を高める 2) 高校生等への公共交通利用の働きかけ で記述

委員の意見		該当部分等	頁	反映
椎木 監事	一日フリーパスで一度乗ってもらって利便性を感じてもらうという政策を進めた い。	—	54 60	4 観光地への公共交通の利用促進 (1) 観光地へバス等で移動できるようにする 2) 観光客が公共交通で周遊できる環境の整備 5 公共交通の利用推進 (2) バス等公共交通の利用気運を高める 4) 体験乗車の社会実験の実施 5) 利便性・実用性等の情報発信 で記述
寺岡 副会長	公共交通の空白地域や今回つくるネットワークをつなぐ必要がある。	—	49～50	3 地域内バスネットワークの再編 (1) 地域内バスネットワークを再編する (2) 自主運行バス等によりきめ細かいサービスを実現する で記述
稲留 委員	短期の5年あるいは来年4月から何を進めていくのか具体的に詰めてほしい。指標 を決めて、5年後の姿等について共有すればどうか。	—	42～60	「◆施策の検討・実施時期◆」 の表で実施時期を整理し、手順等を各取組の「②取組 内容」「⑤実施時期」 で記述
			61～62	第5章 計画の推進 1 数値目標の設定 で記述
	走っている状況だけでも知らせていくという、小さな積み重ねが重要である。	—	60	5 公共交通の利用推進 (1) バス等公共交通の利用気運を高める で記述