

平成29年度第4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	
3		淡路市都市整備部長	井戸 弘	監事	都市整備部次長 椎木 孝一
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		㈱淡路ジェノバライン 運航統括管理者	清水 紀晶		
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	欠席	
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	欠席	
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		
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	欠席	
23		淡路警察署 交通課長	宮崎 正一	欠席	
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	㈱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	備考	代理
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 野村昌和
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	欠席	
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		副課長 正垣あおい
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	栄井 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		まちづくり政策係長 高濱健治

淡路島地域公共交通網形成計画（案）

2018 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 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	48
4 観光地への公共交通の利用促進	53
5 公共交通の利用推進	59

第 5 章 計画の推進

1 数値目標の設定	60
2 計画の達成状況の評価	62

参考資料	65
------	----

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。

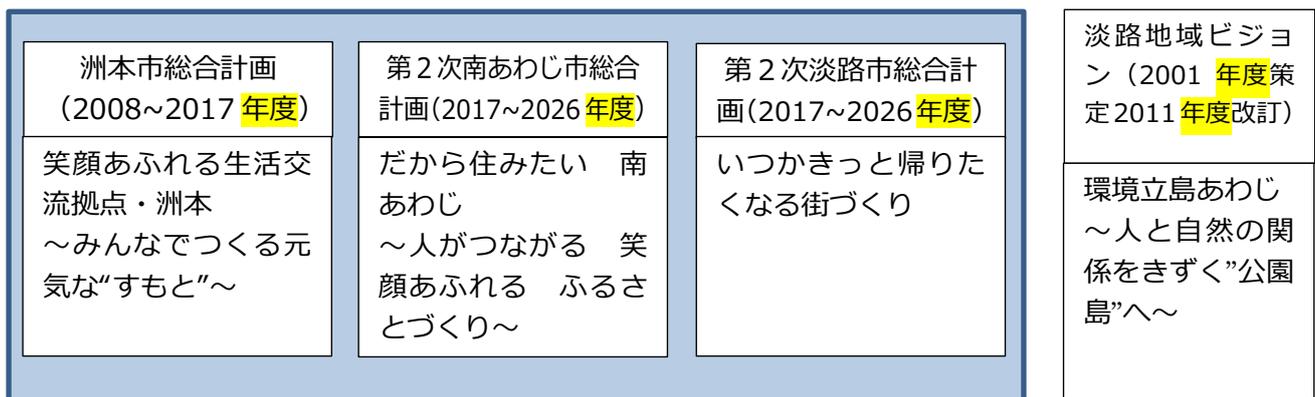
淡路島地域公共交通網形成計画は、地域公共交通の現状・問題点・課題の整理を踏まえて、淡路島地域の公共交通ネットワーク全体を一体的に形づくり、持続させることを目的として、地域全体の公共交通の在り方、住民・交通事業者・行政などの役割を明らかにするものである。

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した。

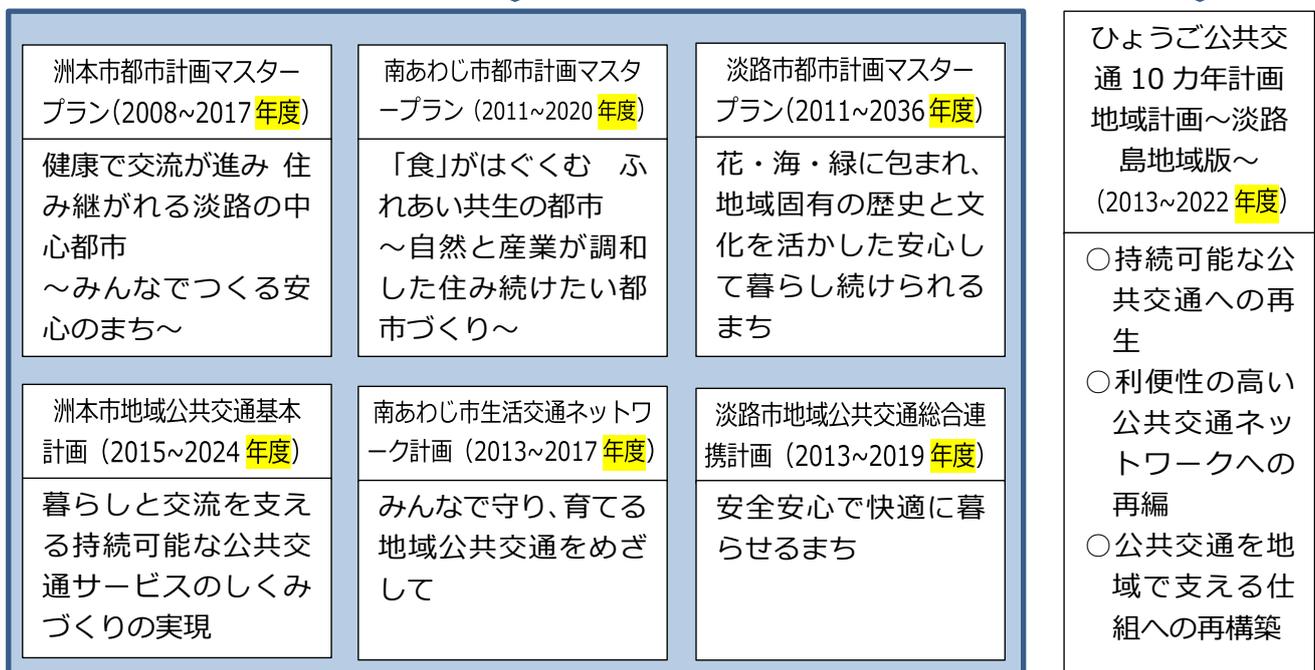
2 計画の位置づけ

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年度)

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

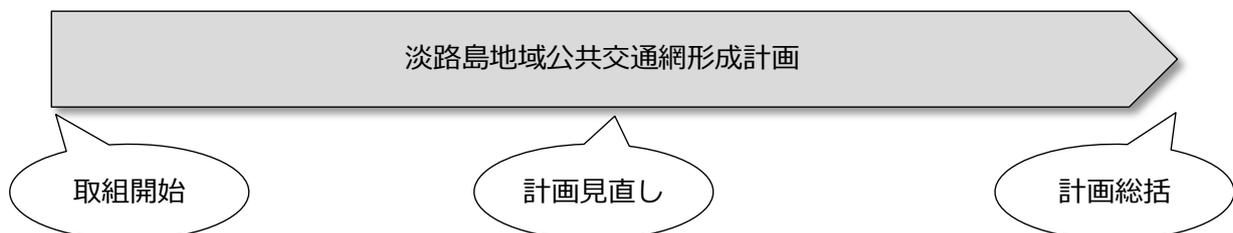
本計画の計画期間は、2018～2027 年度とする。

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。

2018 年度

2023 年度

2027 年度



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。

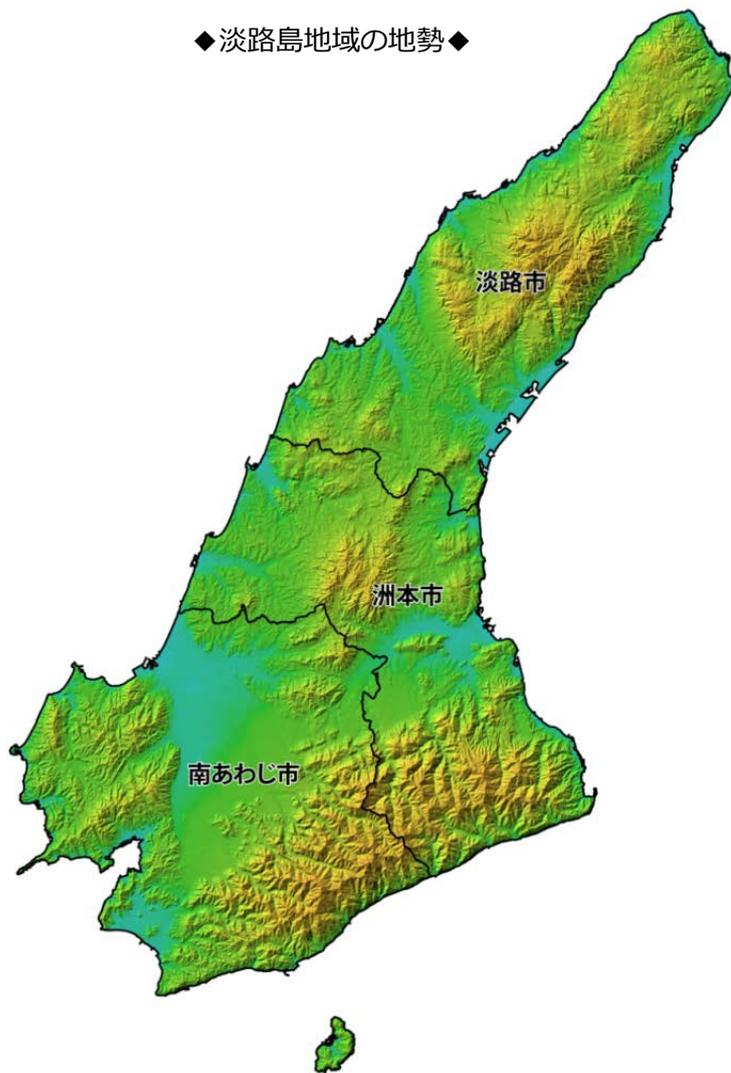
(2) 人口及び地勢

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。

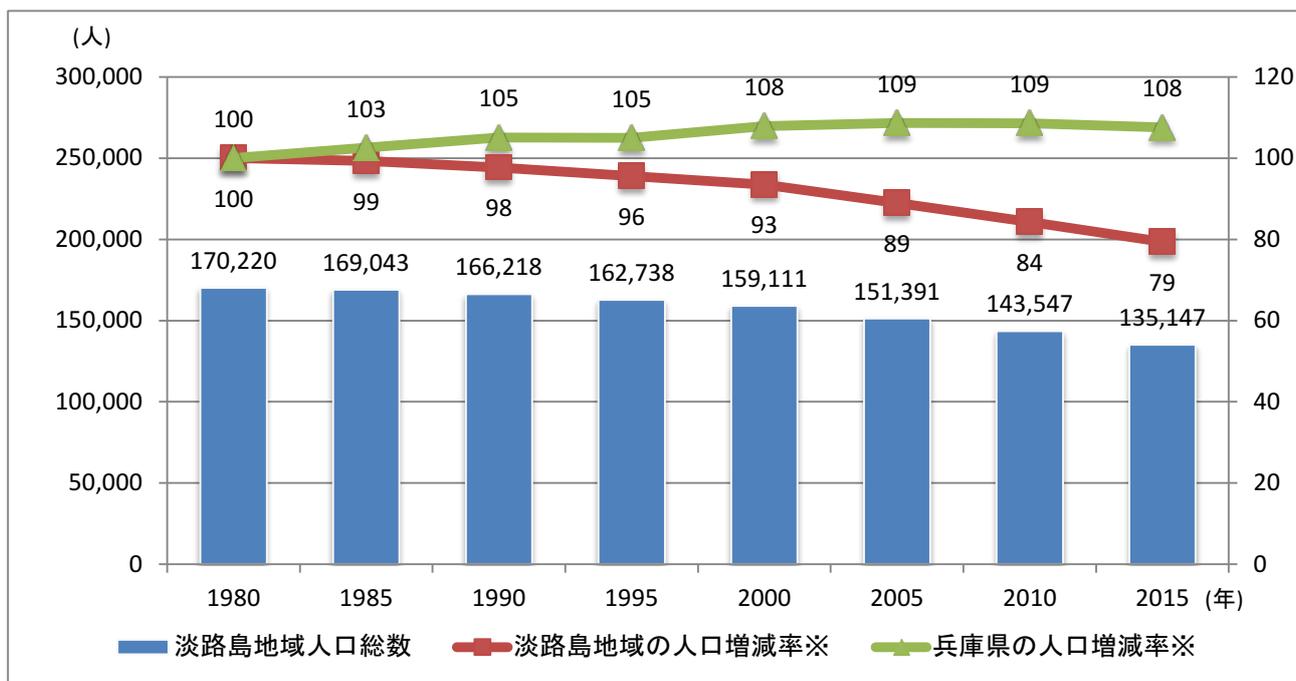
淡路島地域の総人口は約 13 万 5 千人（国勢調査（2015 年））であり、近年、兵庫県全体を上回るスピードで減少が進んでいる。年齢別人口割合では、高齢者人口が総人口の 34.3%を占め、県平均の 27.1%より 7.2 ポイント高い。18 歳が人口減少の一つの区切りとなっており、大学進学や就職等による都市部への人口流出が高齢化率を押し上げる要因の一つとなっている。また、免許を持っていない、家に車がない、70 歳以上であるといったクルマ移動制約者は淡路島地域総人口の 42.6%を占めている。

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◆



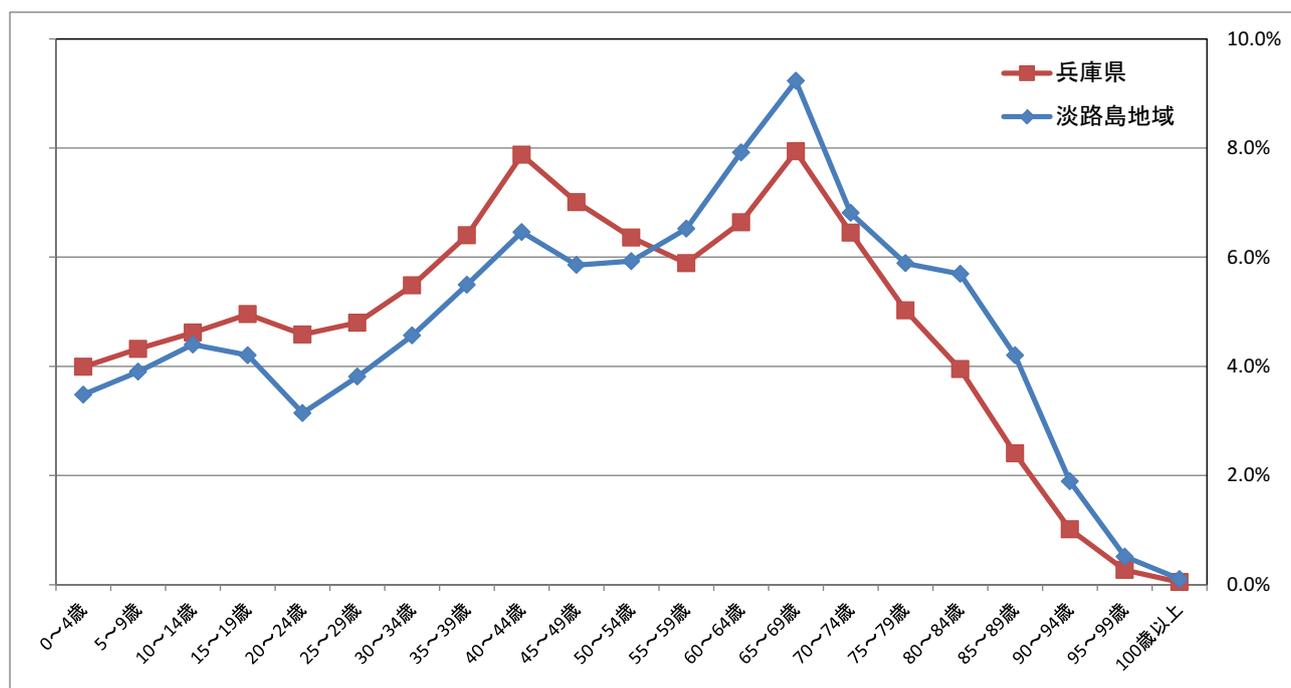
◆淡路島地域の人口推移◆



※1980年人口を100としたときの各年の値

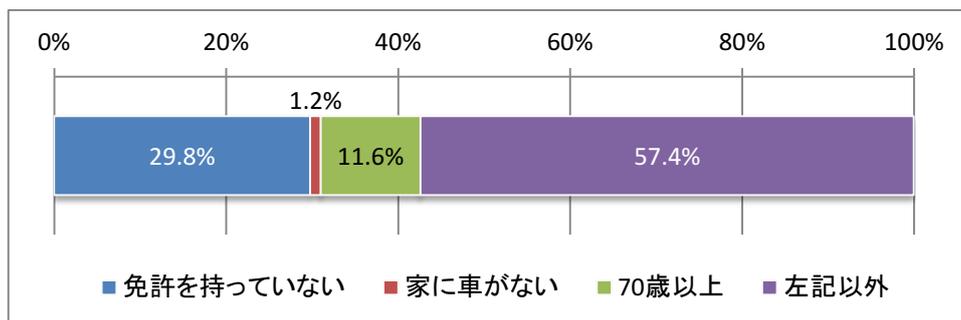
資料：総務省「国勢調査」

◆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

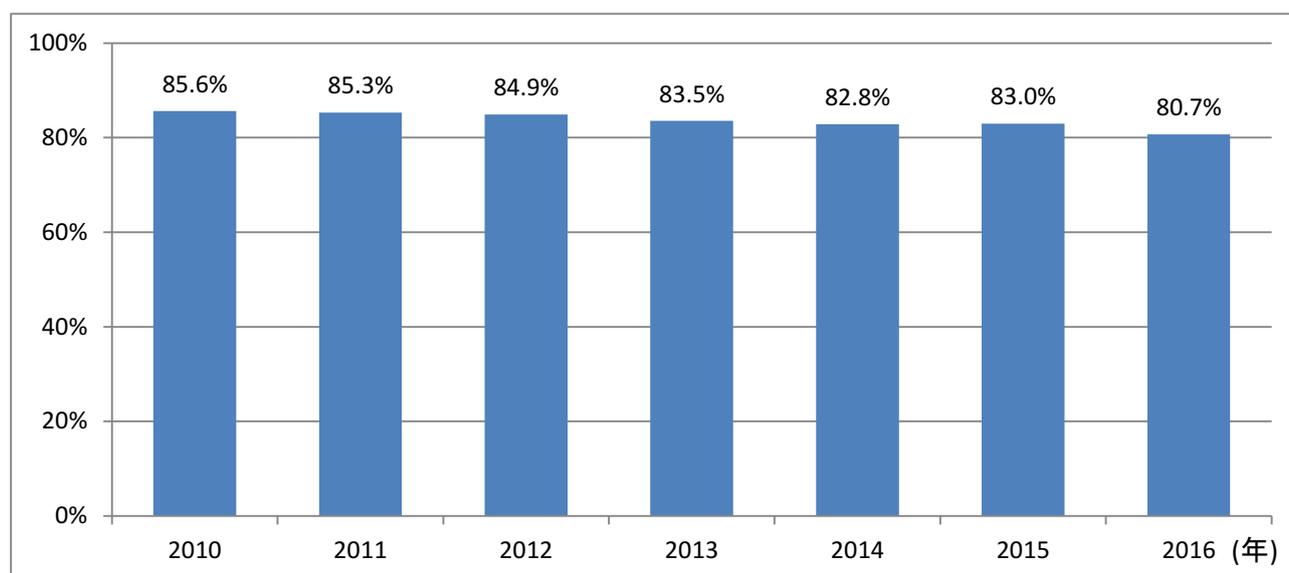
出典：兵庫県「ひょうご公共交通10ヵ年計画」（2013年）

◆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

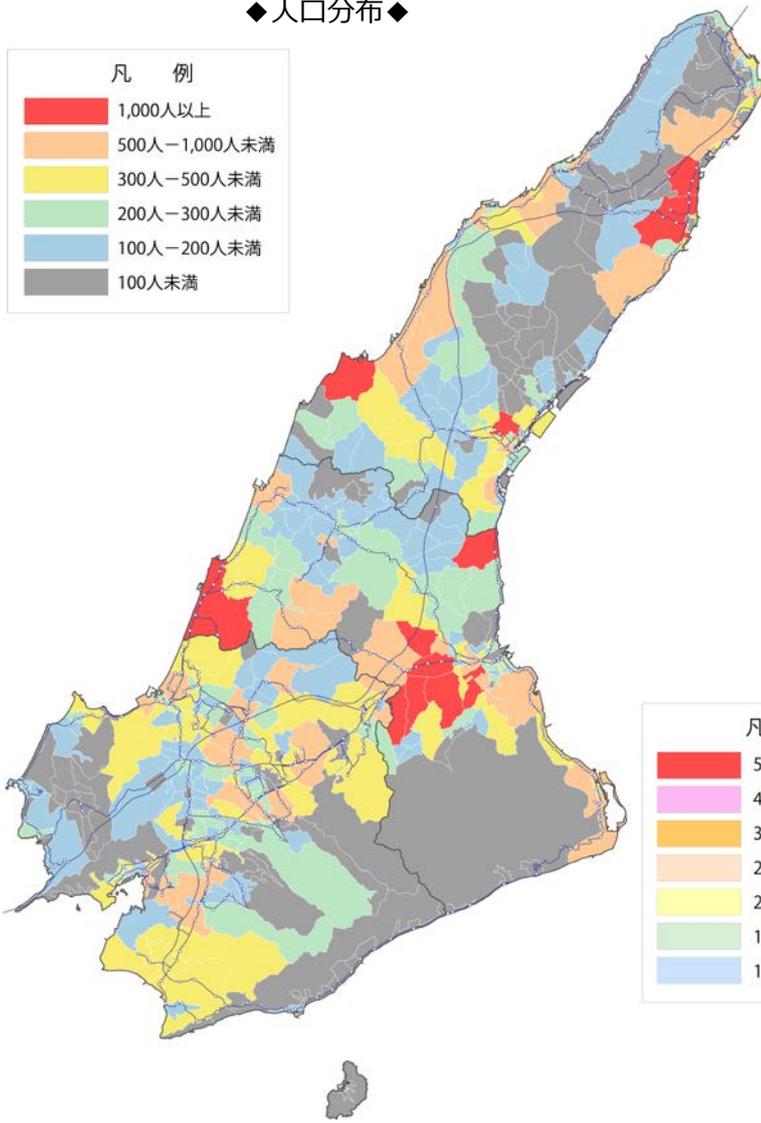
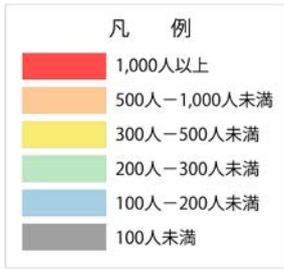
資料：総務省「国勢調査」(2015年)

◆淡路島地域の自治会加入率◆

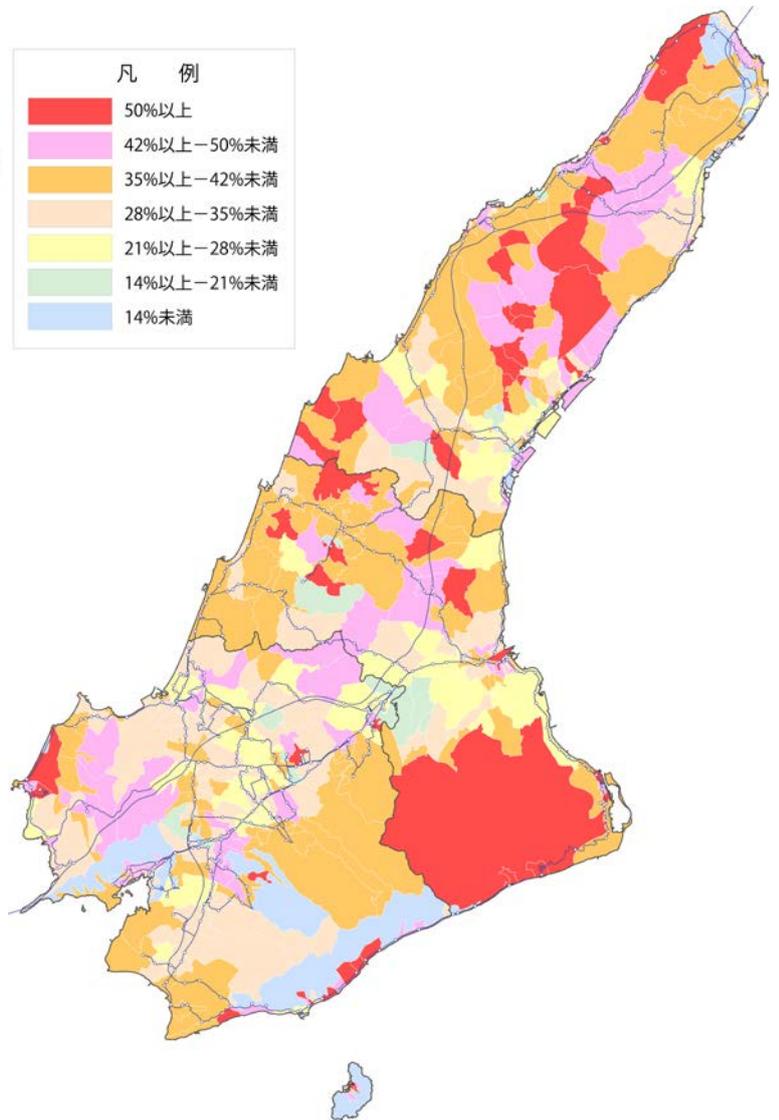
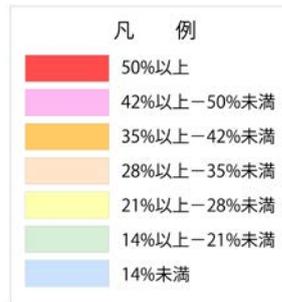


資料：各市

◆人口分布◆



◆高齢化率◆



資料：総務省「国勢調査」(2015年)

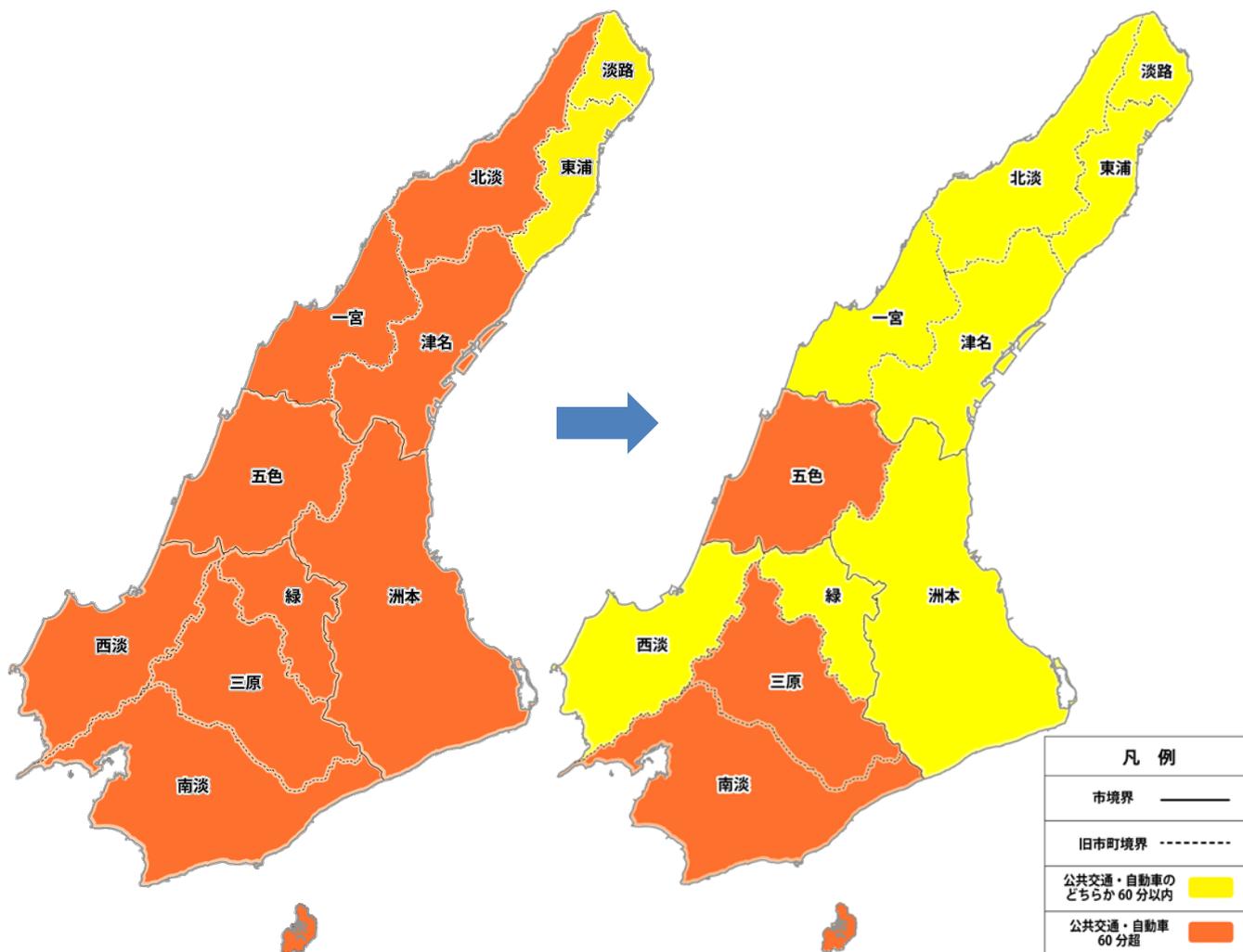
(3) 地域環境

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）◆

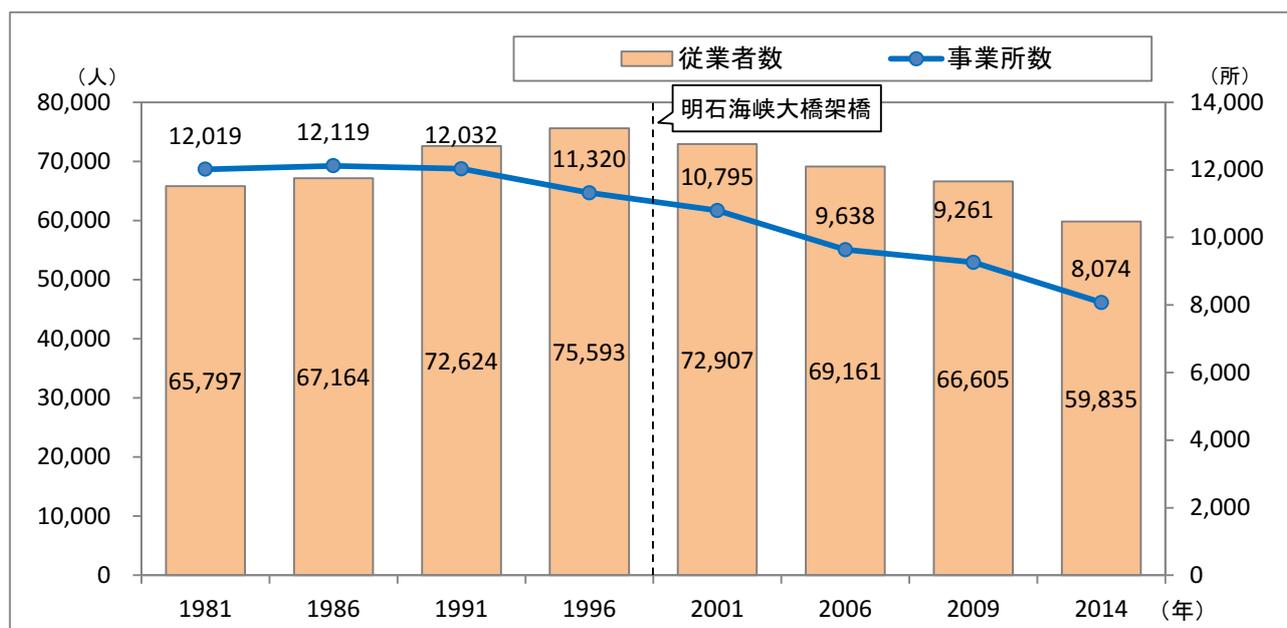
【1994年】

【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」

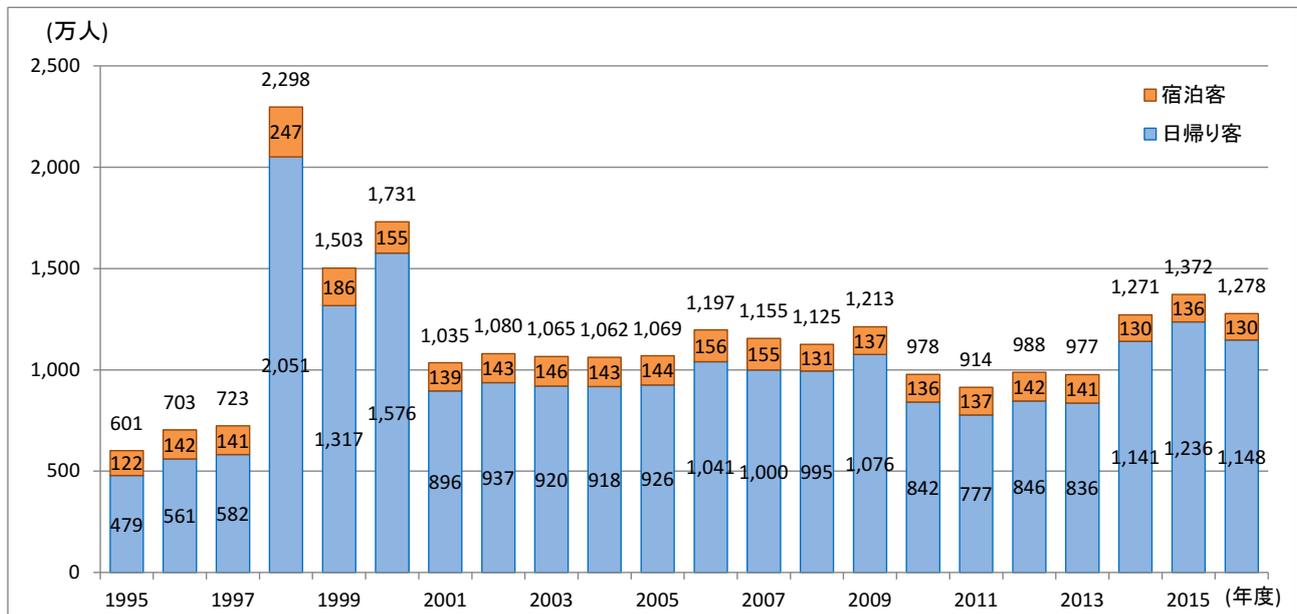
(4) 観光動態

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。

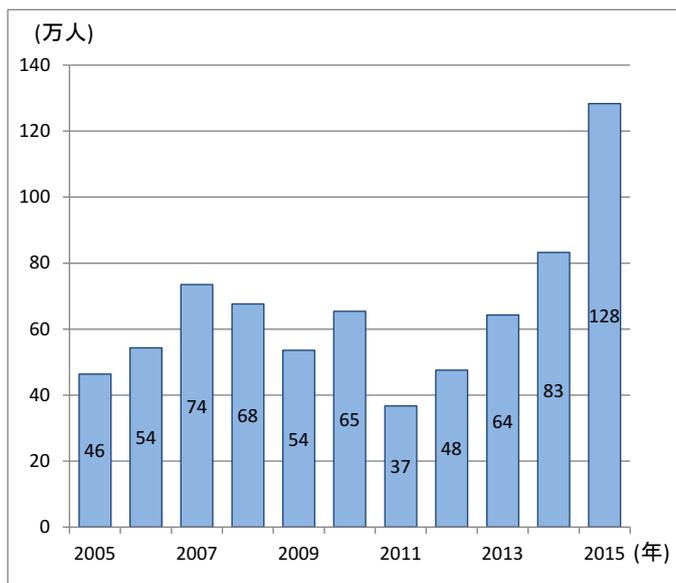
また、淡路島地域の主要観光施設は、伊弉諾神宮、淡路ワールドパーク ONOKORO、淡路ファームパークイングラムの丘等であり、国道28号、主要地方道福良江井岩屋線等、主要幹線道路沿いに位置する場合が多い。

◆淡路島地域の観光客の推移◆



資料：兵庫県「観光客動態調査」(2017年)

◆兵庫県への外国人旅行者数◆

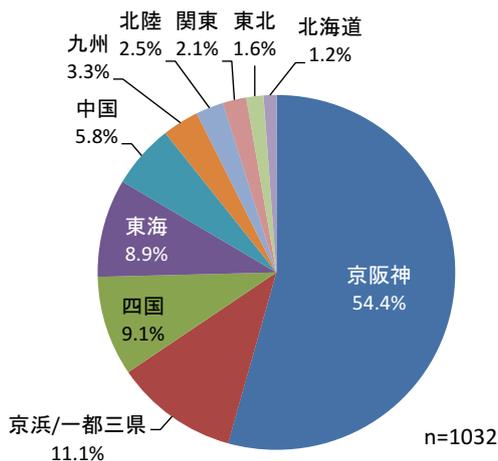


資料：JNTO「訪日外客統計」(2017年)、観光庁「訪日外国人消費動向調査」(2017年)

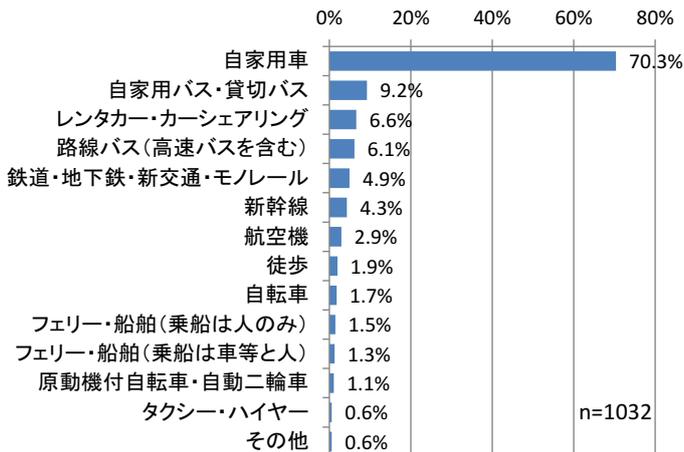
◇旅行者の経済効果を人口に換算すると◇

- 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、約16.4万人の定住人口に相当する。(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 ◆

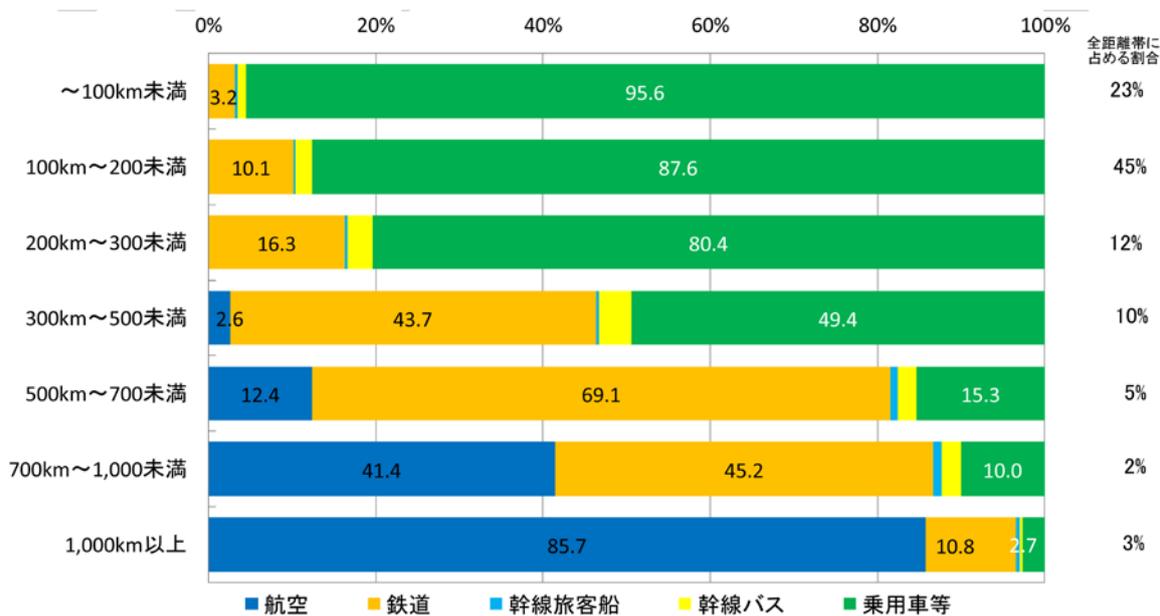


資料：国土交通省「高速バスの利用促進に向けた調査」(2016年度)

◇ 500km 以上は鉄道・航空機を利用して移動する人が大半 ◇

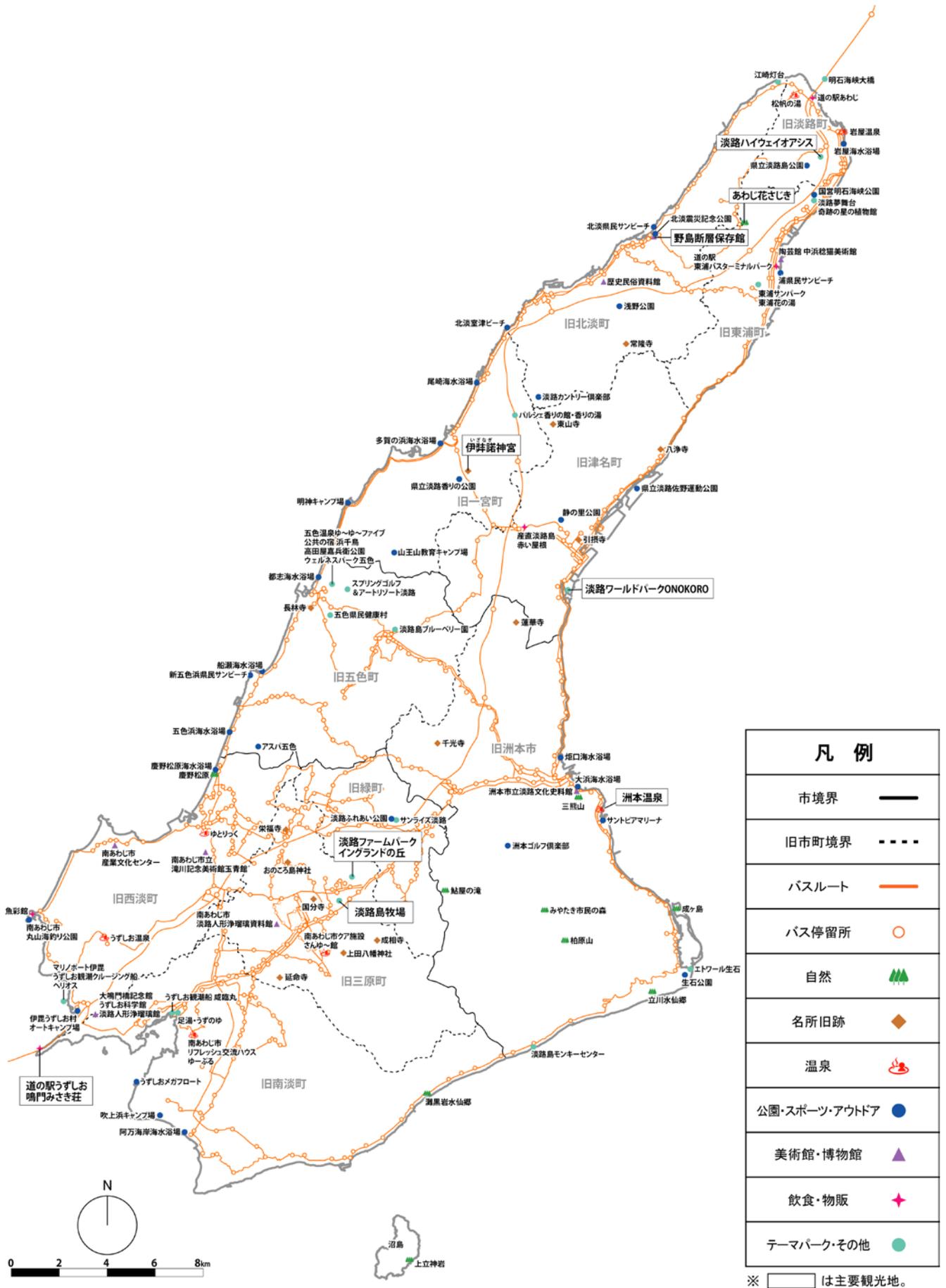
- 流動量の多い 300km 未満では乗用車等、500km 以上では鉄道、1000km 以上では航空がそれぞれの区間で過半を分担している。

◆ 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◆



凡例	
市境界	—
旧市町境界	- - - -
バスルート	— (orange)
バス停留所	○ (orange)
自然	🌲 (green)
名所旧跡	◆ (orange)
温泉	🔥 (red)
公園・スポーツ・アウトドア	● (blue)
美術館・博物館	▲ (purple)
飲食・物販	★ (pink)
テーマパーク・その他	● (green)

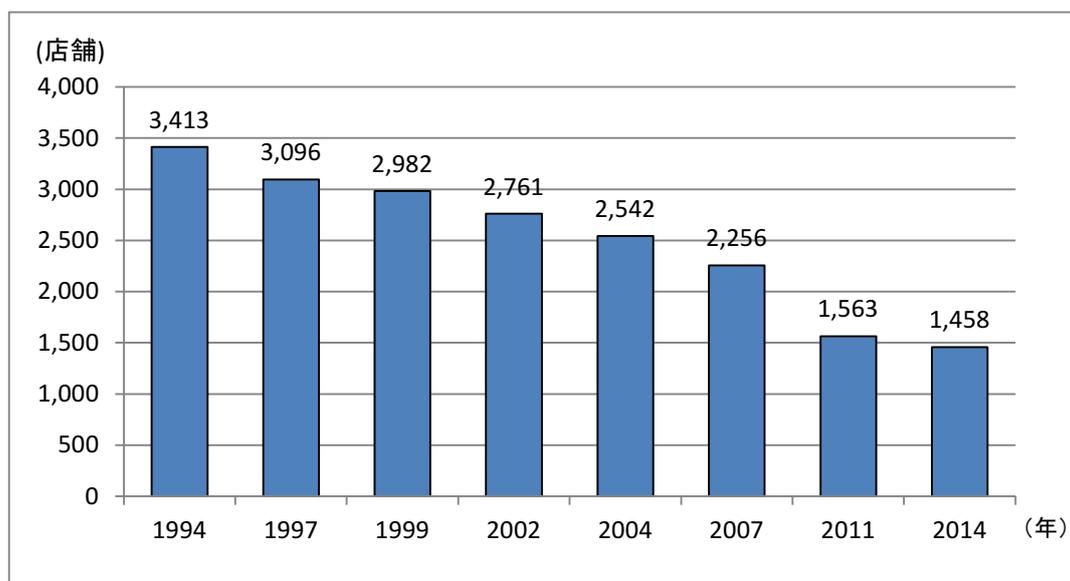
※ □ は主要観光地。

(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。

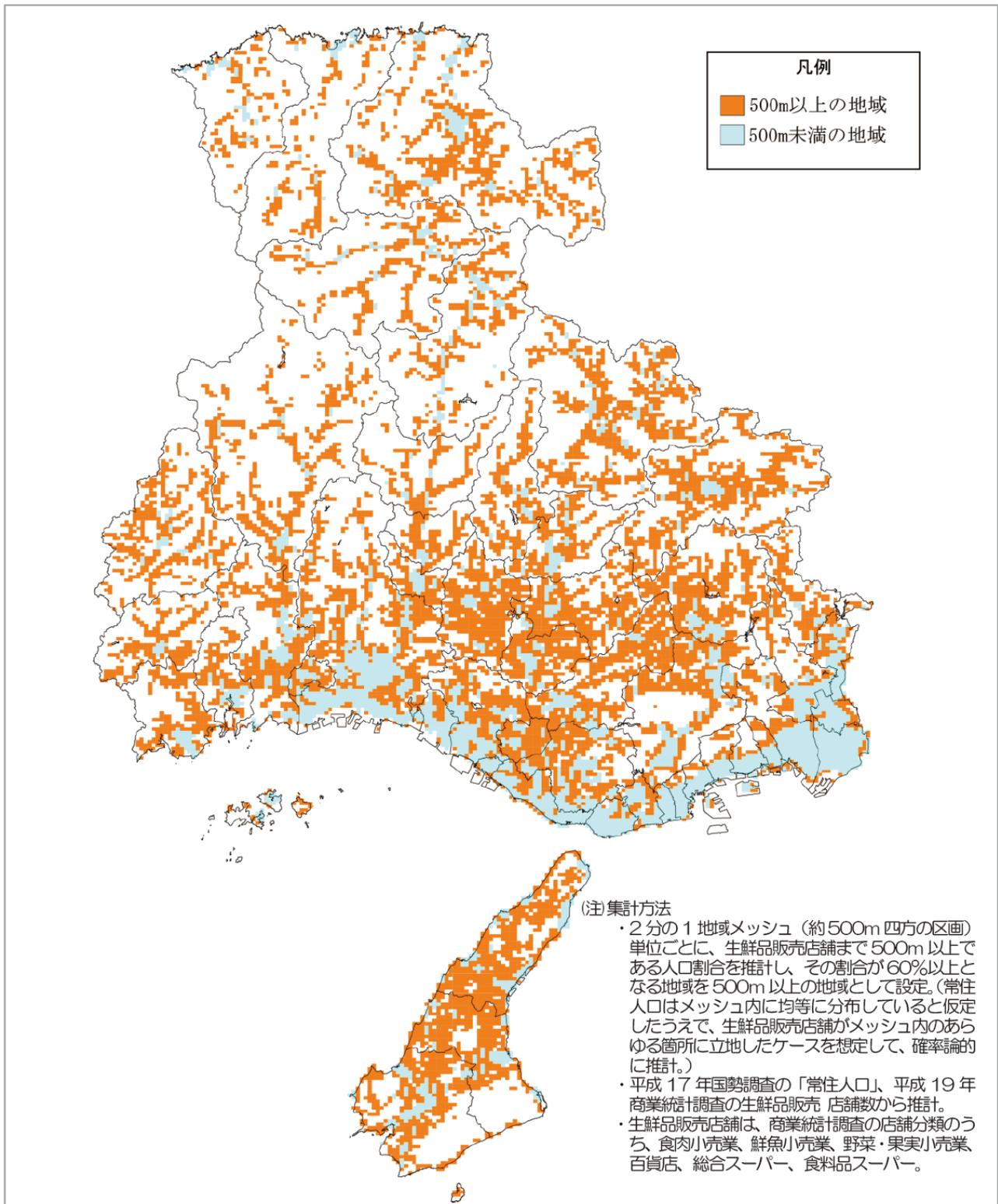
◆小売店舗数の推移◆



資料：兵庫県「兵庫県統計書」

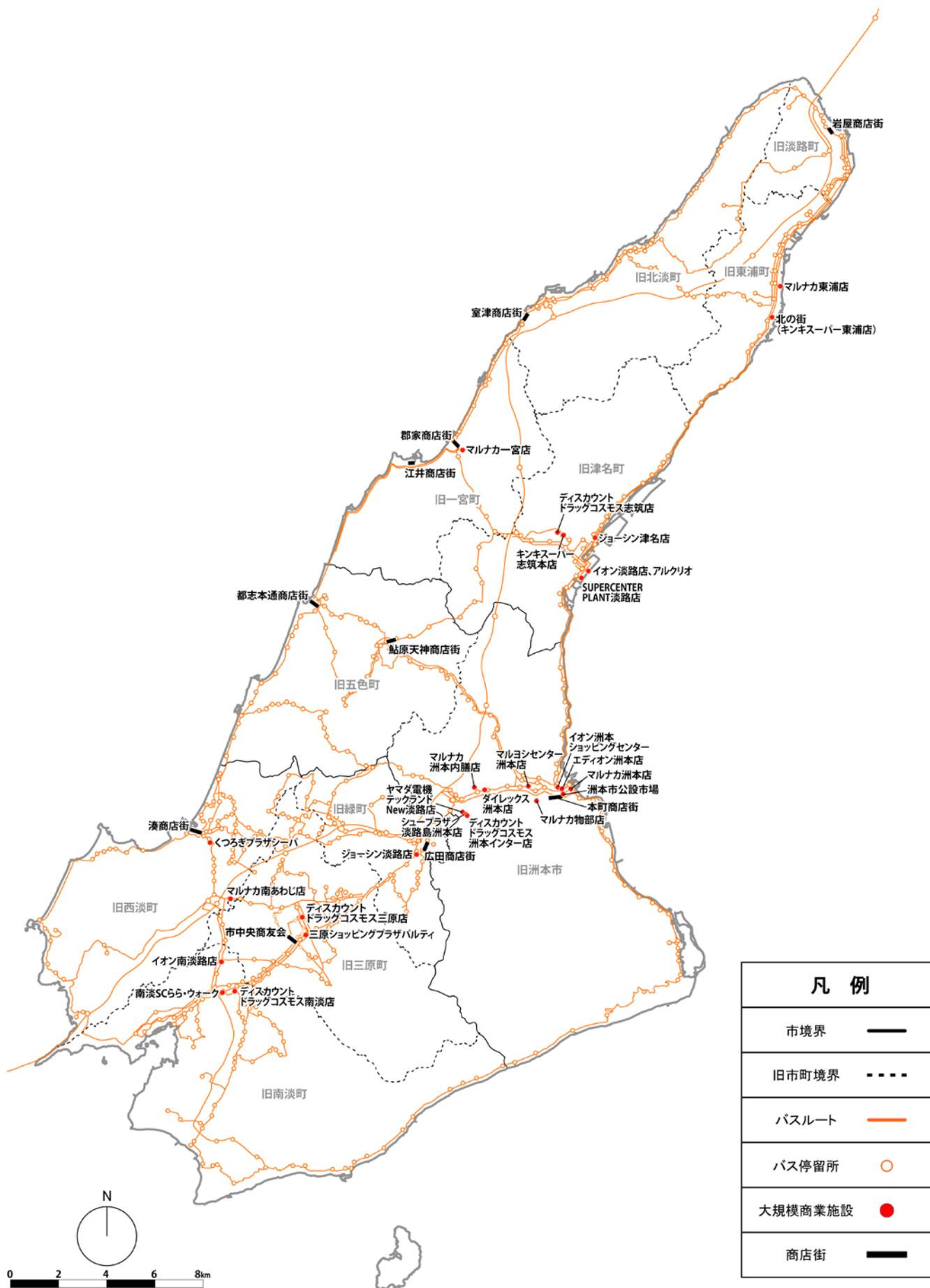
◆買物弱者の推計◆

(生鮮品販売店舗までの距離が 500m以上の地域)



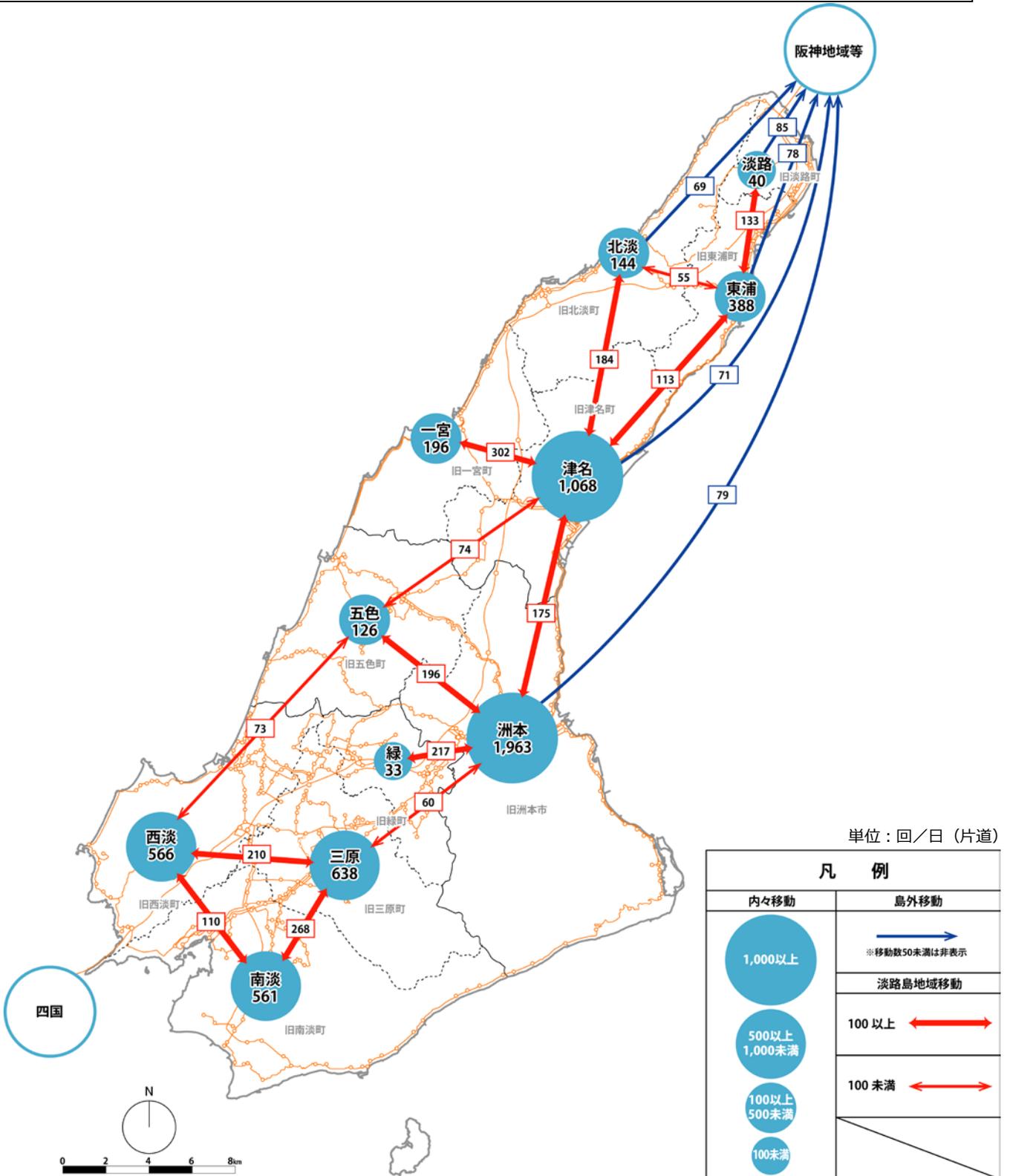
出典：兵庫県「ひょうご公共交通10カ年計画」(2013年)

◆商業施設の立地状況◆



◆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。

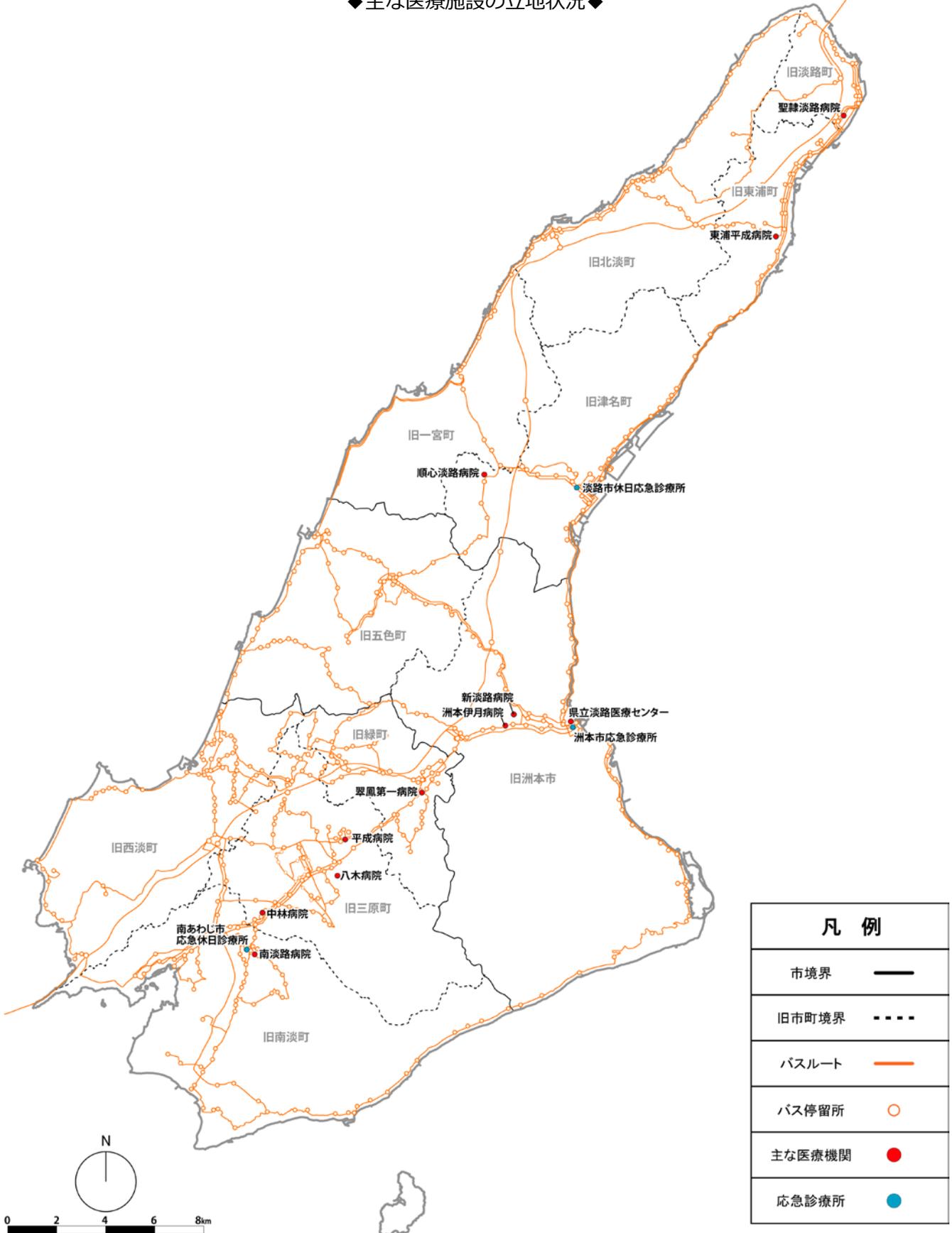


資料：「地域公共交通網形成計画に関するアンケート」（2017年）

(6) 医療施設

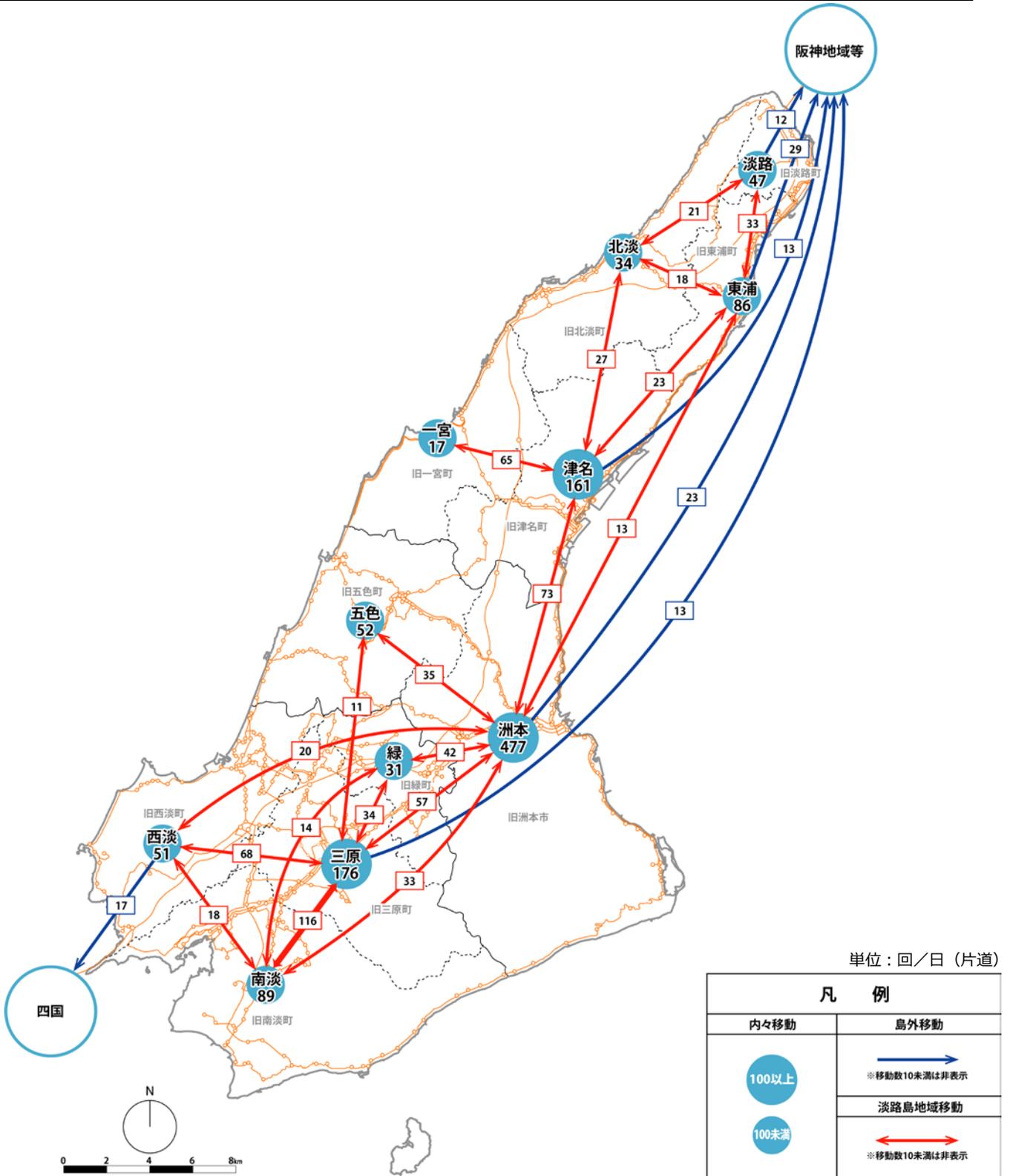
11 病院、143 診療所、82 歯科診療所（2015.4.1 現在、兵庫県調べ、休止中の病院除く）が立地している。県立淡路医療センターが淡路島地域の二次、三次救急を担うほか、応急診療所が各市に 1 施設設置されている。診療所、歯科診療所は、旧市町の中心地域に多く立地している。

◆主な医療施設の立地状況◆



◆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。

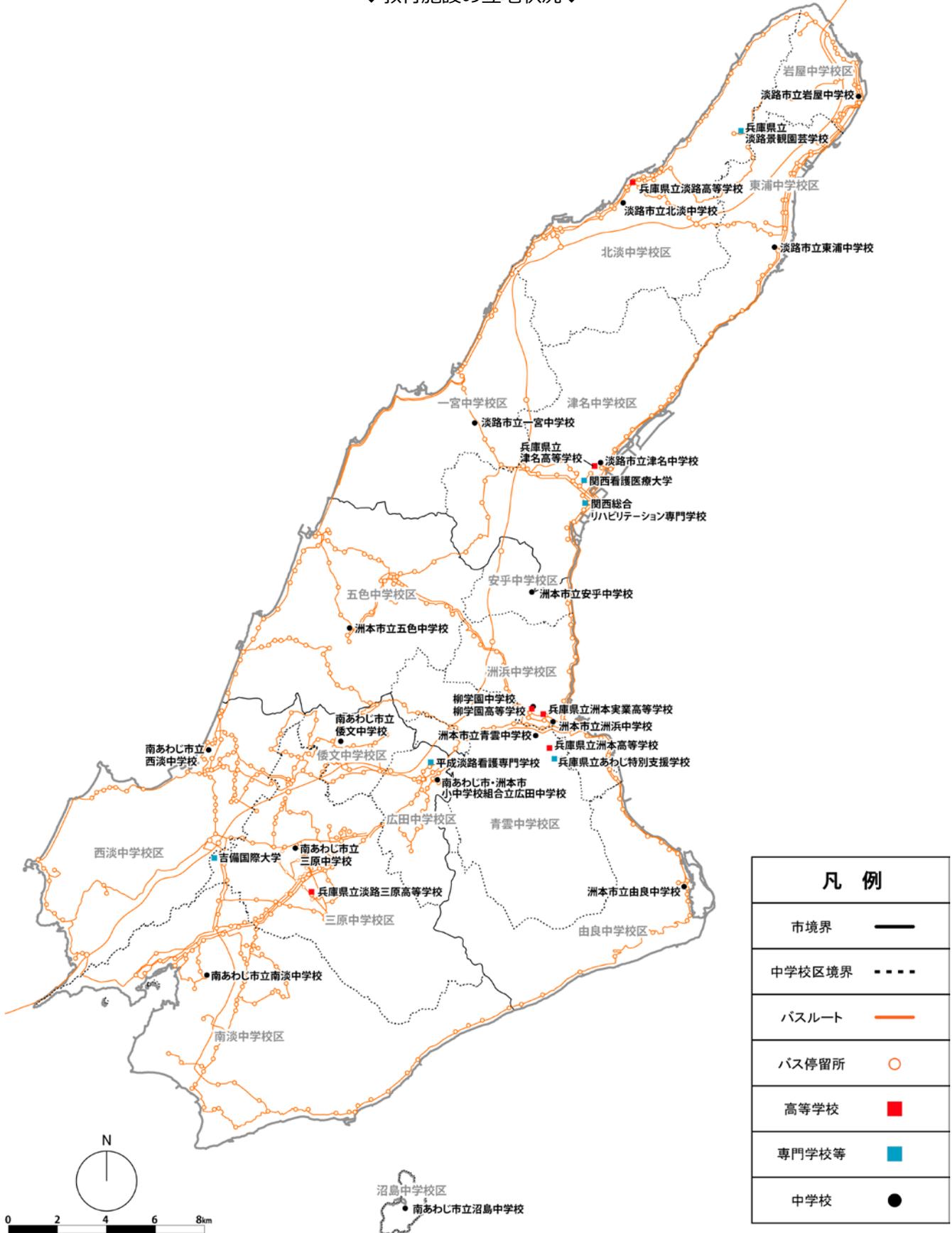


資料：「地域公共交通網形成計画に関するアンケート」（2017年）

(7) 教育施設

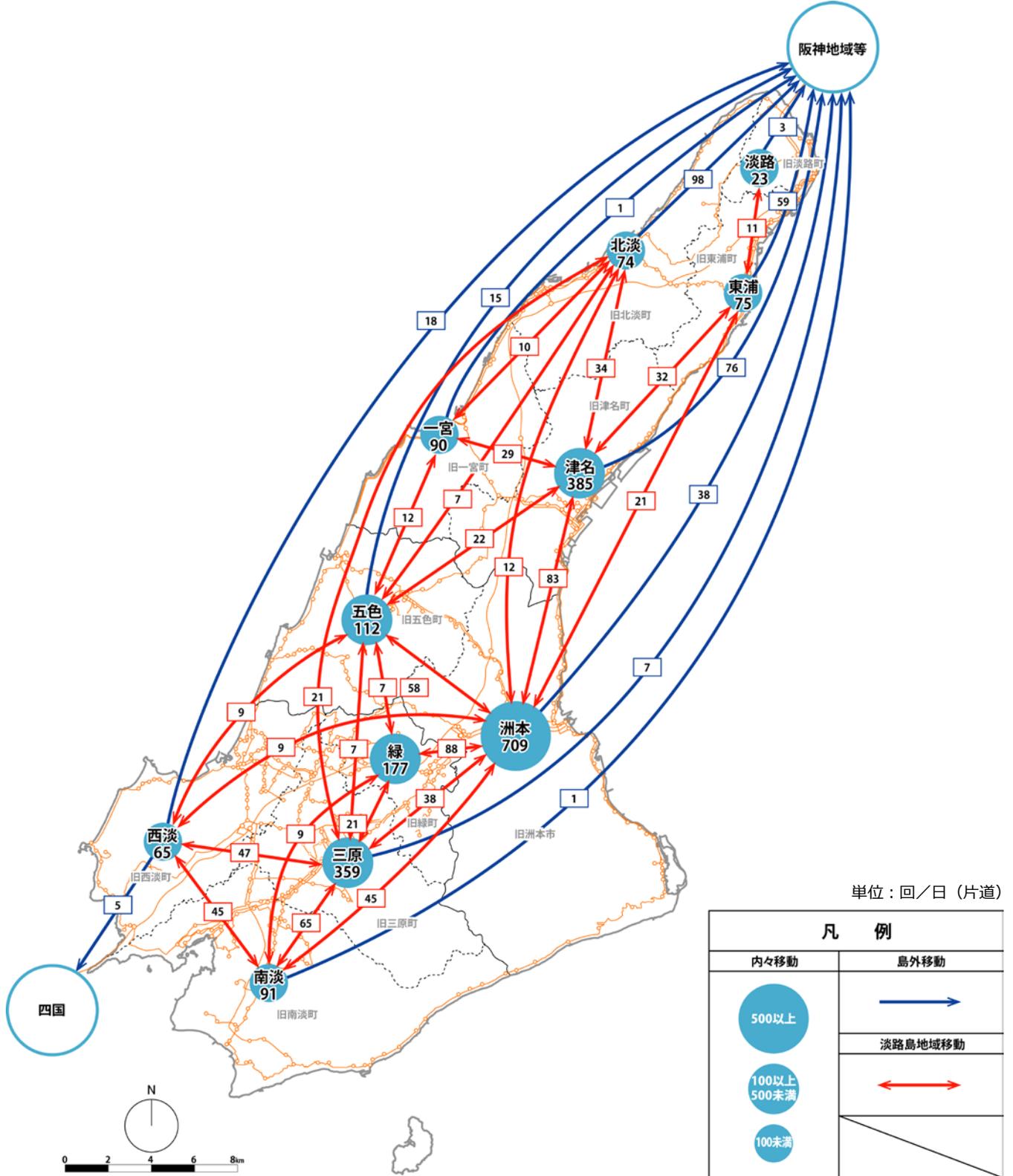
中学校 17 校、高等学校 6 校、専門学校 2 校、特別支援学校 1 校が設置されている。このほか、高等教育機関として、兵庫県立淡路景観園芸学校、関西看護医療大学、吉備国際大学がある。

◆教育施設の立地状況◆



◆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。

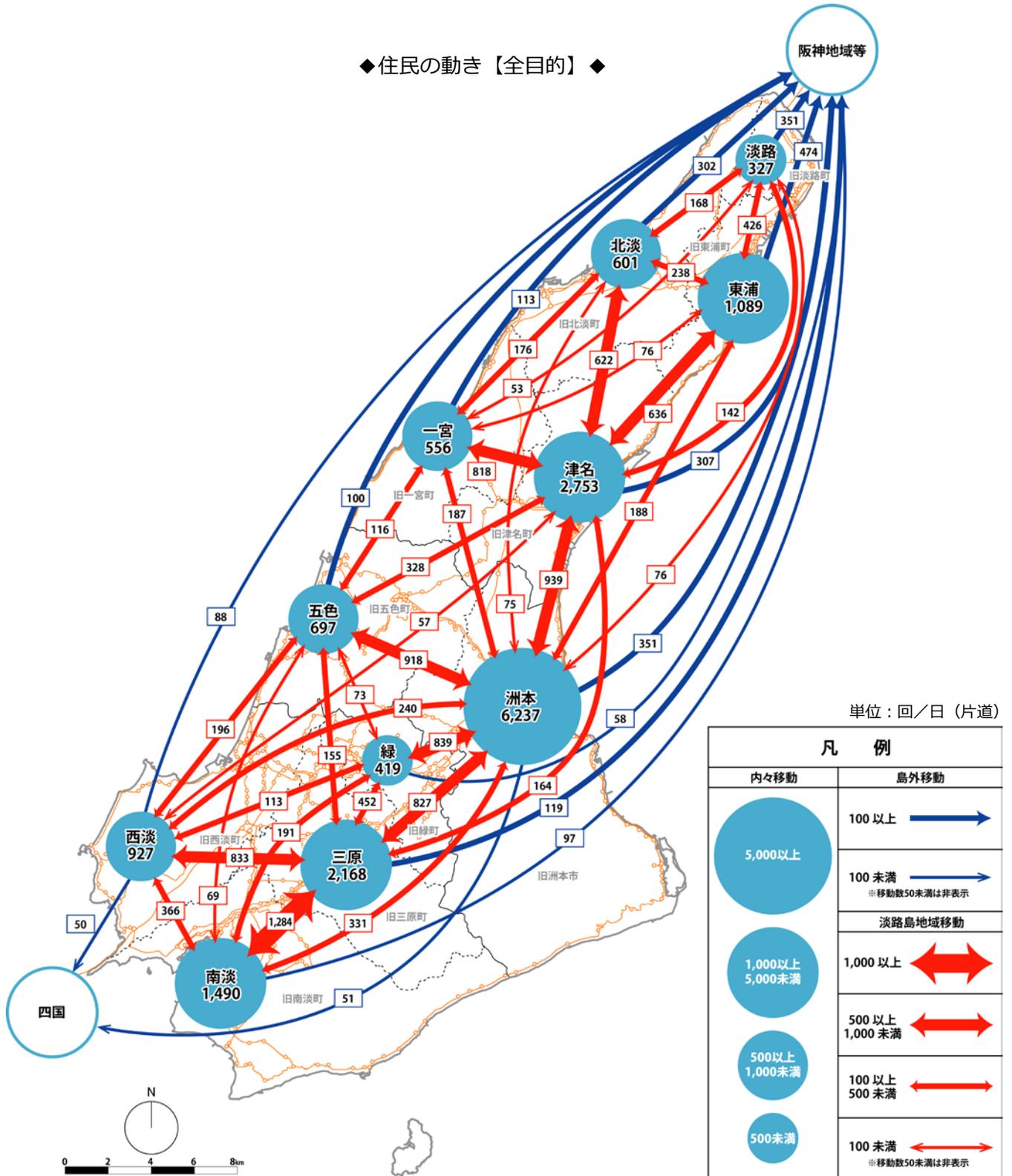


資料：「地域公共交通網形成計画に関するアンケート」（2017年）

(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。

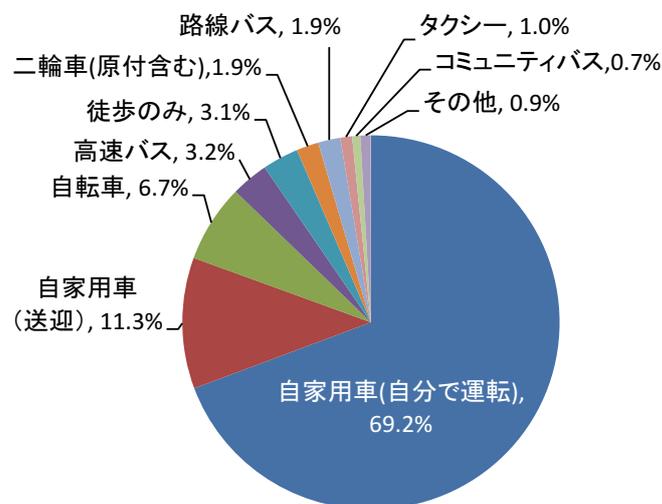
淡路島地域内の移動については、路線バスが運行されているが、主要幹線道路を走る路線で、概ね7時～20時、1時間に1本程度となっており、運行時間帯によっては最大4時間以上の空白がある。住民の移動手段は自家用車による移動が80.5%（送迎含む）と高く、路線バスは1.9%、コミュニティバスは0.7%となっている。また、淡路島地域から阪神地域等へ移動する場合は、パーク・アンド・バスライド駐車場が隣接する高速バス停まで自家用車で移動し、高速バスを利用する形態が多く見られる。また、コミュニティバスは各地で路線バスを補完する形で運行されており、通院や買物等日常生活を支えている。公共交通空白地の一部では住民による自主運行バスが運行されている。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、レンタカーが16ヶ所で営業されている。高速バスのターミナルに隣接するのは2ヶ所のみで、その他の営業所では無料送迎が行われている。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。

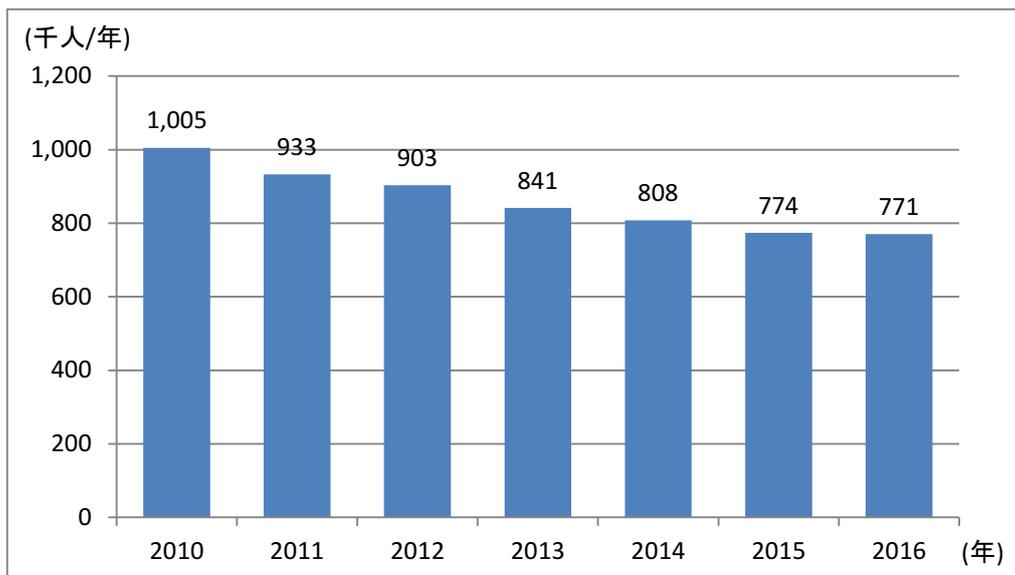
このほか、季節変動はあるものの、水仙郷めぐりや七福神めぐり等の企画ツアーのための貸切バスや、観光施設による無料送迎バスも利用されている。

◆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）

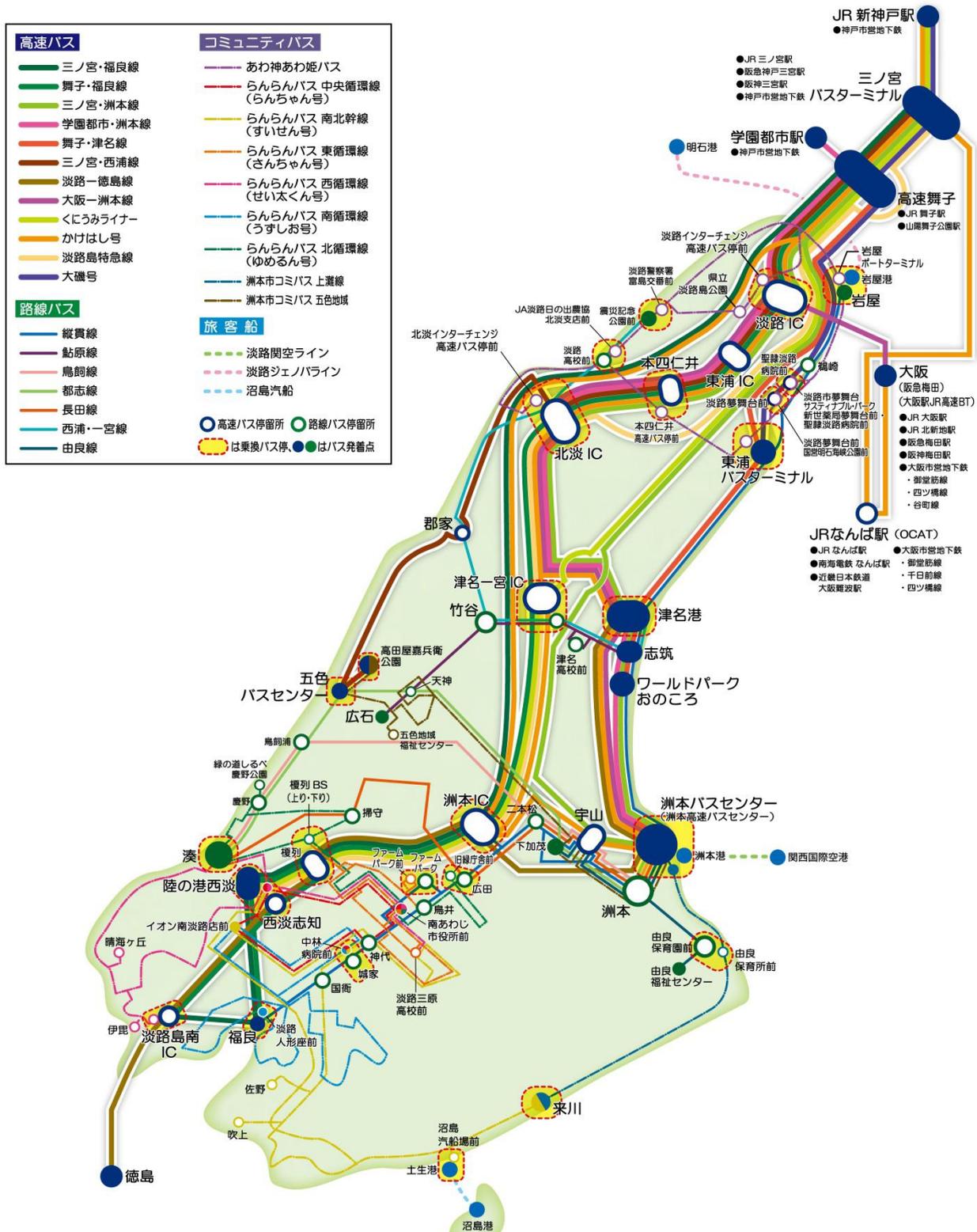
◆路線バス及びコミュニティバス等の利用者数の推移◆



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

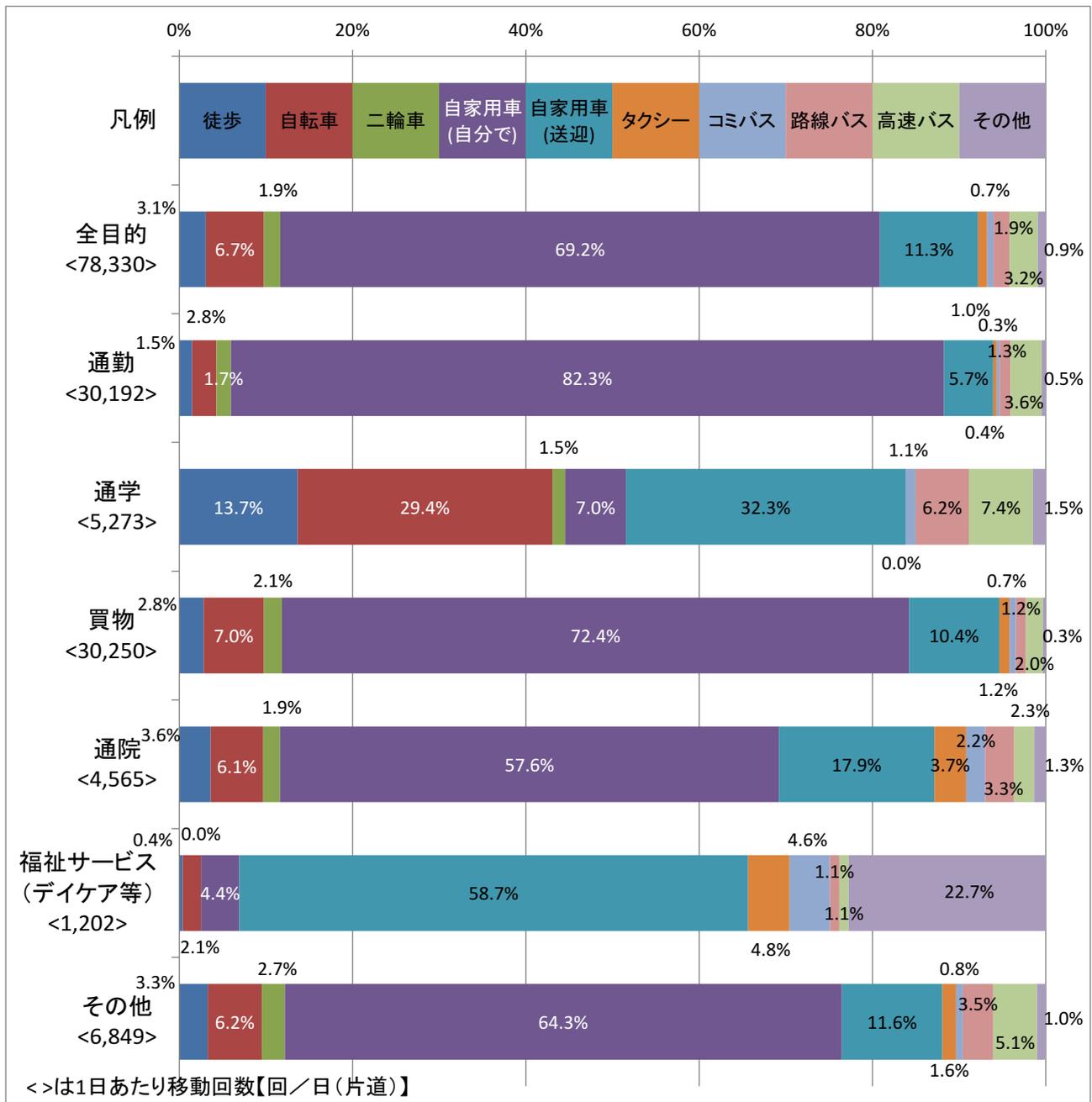
地域住民の移動手段を目的別に見ると、通勤ではほとんどが自家用車による移動となっている。

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、一部の地域ではスクールバス或いは自家用車の送迎により通学している実態もある。また、旧淡路町域をはじめとする北淡路地域では、多くの生徒が阪神地域等の高校への通学している。

その他の目的においても、「自分で運転」または送迎による自家用車の移動が多い。

◆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、地域内で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、通勤等で利用頻度が高い場合、2 種類の回数券等を持ち合わせる必要があり、乗り間違い等が発生することもある。

◆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・減便により利用者が減少し、さらなる撤退・減便を引き起こすという負のスパイラルに陥っており、バスネットワークの縮小が進んでいる状況にある。

◆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が運行されている。

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や、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、地域の住民や企業との連携による運行が実施されており、地域資源を活用した移動手段のさらなる構築を可能とする地域コミュニティが息づいている。

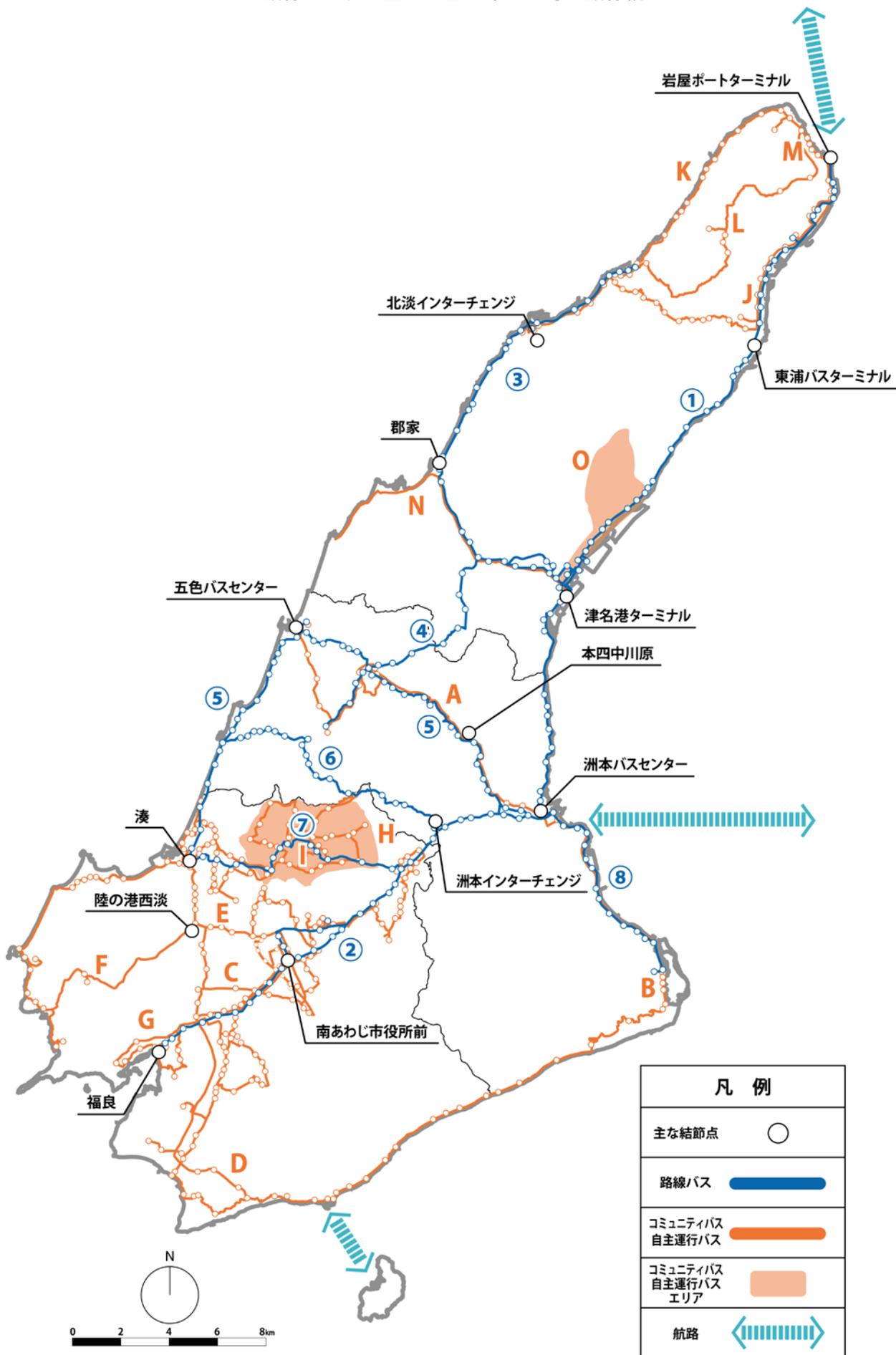
一方、高齢化率が高い地域であるにも関わらず、自動車による移動が8割（送迎含む）となっており、コミュニティバス等が地域住民の移動需要を満たしているとは言いがたい状況である。

◆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		
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	
淡路市域	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◆

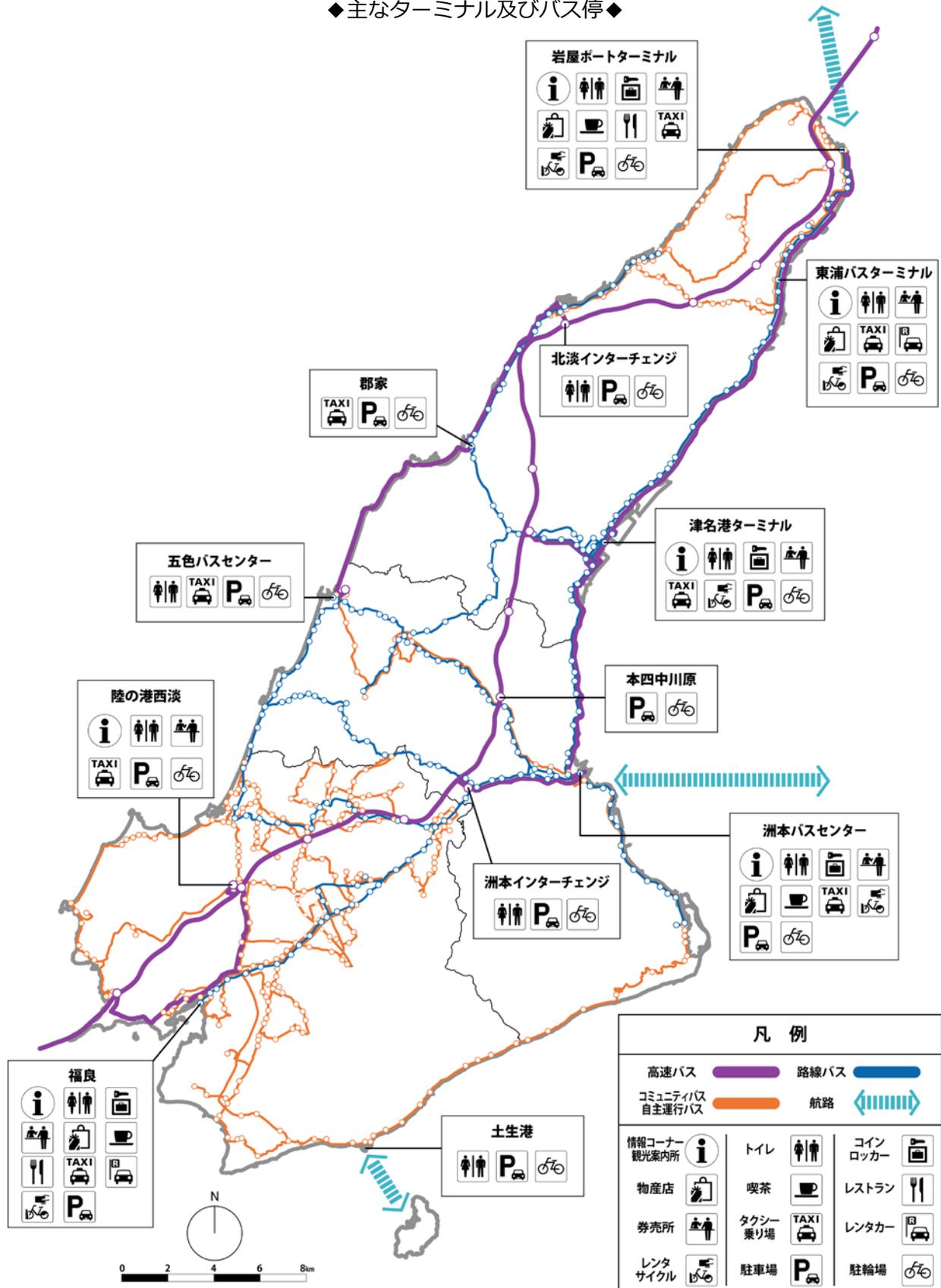


④ ターミナル

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もあり、端末交通が不十分で、自家用車による来訪が多い要因の一つとなっている。

◆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/世帯と比べて、淡路島地域では 2.7 台/世帯と多く、自家用車への依存率が高いと考えられる。

◆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、高齢者の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とし、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こととする。

**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、バスが通学手段として利用されている。

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により、増加して、利用二一ズにみあ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、島外から淡路島地域の高校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、残業や終業後の夕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、自転車等による通院は可能である。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、車両は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る通院が可能である。

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、バスの利用による移動が可能である。

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、洲本湊線等の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	乗り換えが発生しても、わかりやすく利用しやすい環境が整備されている。	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。 ・通勤・通学等におけるバス利用の気運醸成。	● シームレスなバス利用環境の整備 ● 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
	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。		
② 高速バス	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。	主体ごととそれぞれ計画・事業を推進している。	・統一的な推進体制の構築。	
	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
③ 生活交通バス	地域内乗降（クローズドドアの解消） 結節点	地域内のバス停でも高速バスの乗降ができる。	・高速バスの地域内利便性の向上。	● 輸送力の確保と運行頻度、運行時間 ● ドアの解消）の調査検討 ● 広域拠点の充実
	バスネットワーク	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、待合環境の品質向上。 ・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・片道の確保。 ・一元的な運行ダイヤの設定。 ・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、便数の確保 ● 輸送力の確保と運行頻度、運行時間帯の拡大
④ 観光対応	公共交通空白地域	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、パーキングモビリティ置場の充実	● 自主運行バスによるサービスの提供
	利用環境	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。	・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	バス利用のための駐輪場、上屋等利便性が高く、快適な環境が完備されている。	・多様で楽しい方法による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 ● 周遊できる環境の整備 ● 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 ● 誘客に向けた情報発信 ● 案内機能の充実
	観光情報発信・提供	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。	・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。	

■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、これらをつなぐ幹線、準幹線及び支線により、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的な施策

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	2018～2019						
	コミュニティバス運営統一に向けた検討	2020～2024						
	地域内公共交通の一元管理組織の立ち上げ	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	～2020						
	利用割引サービスの導入	～2021						
高速バスの地域内乗降(クロスドアの解消)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	2018						
	実施エリアの検討、社会実験の実施	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	～2020						
	津名港ターミナル移転の検討	2018～2020						
	待合環境の品質向上	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	2018～2019						
	輸送力の確保	2020～2027						
	運行頻度、運行時間帯の拡大	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)	～2020						
	結節点としての地域拠点機能の充実	～2027	整備 <small>※付合環境改善の整備計画 サイクル&ライドの整備計画</small>					
	広域交通に合わせた運行ダイヤの調整	継続	随時					
シームレスなバス利用環境を整える	乗り継ぎ連絡切符の検討	2018～2020			実証実験			
	生活交通バスへのICカードシステム導入の検討	2021～2022						
	乗り継ぎ連絡切符の検討(再掲)	2018～2020			実証実験			
	地域内統一の運賃体系の検討	2021～2024						
	バスロケーションシステム導入の検討	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できるようにする	案内機能の充実	継続	随時					
	観光客が公共交通で周遊できる環境の整備	継続	周遊券発行					
	公共交通と観光施設への送迎バス等との連携	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	2018～	調整会議設置	随時				
	総合時刻表(あわじ足ナビ)の発行	継続						
	案内機能の充実(再掲)	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	2018～	官公庁による率先行動	随時				
	高校生等への公共交通利用の働きかけ	2018～	随時					
	高齢者に対する公共交通利用の働きかけ	2018～	随時					
	体験乗車の社会実験の実施	2018～	随時					
	利便性・実用性等の情報発信	2018～	随時					
	総合時刻表(あわじ足ナビ)の発行(再掲)	継続						

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
<ul style="list-style-type: none">●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
<ul style="list-style-type: none">●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
<ul style="list-style-type: none">●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
<ul style="list-style-type: none">●交通事業者（バス）
⑤実施時期
<ul style="list-style-type: none">●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) 高速バスの地域内乗降（クローズドドアの解消）を調査・検討する

①取組の背景
<ul style="list-style-type: none">● 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。● 鉄道のない淡路島地域において高速バスは鉄道の代わりとされているが、地域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
<ul style="list-style-type: none">● 生活交通バスを補う観点から、高速バスの地域内乗降（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
<ul style="list-style-type: none">● 高速バスの地域内乗降ができることで、地域内移動の利便性を高める。
④実施主体
<ul style="list-style-type: none">● 交通事業者（バス）● 行政
⑤実施時期
<ul style="list-style-type: none">● 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、需要にみあ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の検討 ----- 短期対応
●待 合 環 境 の 品 質 向 上 ----- 短期対応

◆広域拠点の整備計画◆

名称	現況機能		整備内容	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	・レンタカー等の整 備	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	—	・物産店の整備 ・レンタサイクルの 整備	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	—	—

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
<ul style="list-style-type: none">●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
<ul style="list-style-type: none">●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、運転手の充足を含む輸送力とともに需要にみあ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
<ul style="list-style-type: none">●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
<ul style="list-style-type: none">●交通事業者（バス）●行政
⑤実施時期
<ul style="list-style-type: none">●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⇒登録申請口

◆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
<ul style="list-style-type: none">● 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)
<ul style="list-style-type: none">● 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、需要にみあ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
<ul style="list-style-type: none">● 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
<ul style="list-style-type: none">● 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
<ul style="list-style-type: none">● 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
<ul style="list-style-type: none">● 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
<ul style="list-style-type: none">● 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)
<ul style="list-style-type: none">● 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	短期対応
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
<ul style="list-style-type: none">● 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の検討
<ul style="list-style-type: none">● 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）
<ul style="list-style-type: none">● 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) 地域内統一の運賃体系の検討
<ul style="list-style-type: none">● 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導入の検討
<ul style="list-style-type: none">● 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
<ul style="list-style-type: none">● 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
<ul style="list-style-type: none">● 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の検討 ----- 短期対応
2) 乗り継ぎ連絡切符の検討（再掲） ----- 短期対応
3) 地域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導入の検討 ----- 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
<ul style="list-style-type: none">●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、地域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 <ul style="list-style-type: none">●広域拠点において、公共交通を利用した観光地めぐ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 <ul style="list-style-type: none">●“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 <ul style="list-style-type: none">●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
<ul style="list-style-type: none">●地域外からのバス利用者が増えることで、地域内バスネットワークの維持に繋がる。
④実施主体
<ul style="list-style-type: none">●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 <ul style="list-style-type: none">●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

兵庫県バス協会の
平成29年 8月1日(火)～
12月17日(日)

©2017 兵庫県バス協会 TEL: 079-391-0343

- 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	灘黒岩水仙郷	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	立川水仙郷、灘黒岩水仙郷	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 川水仙郷	～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お断りいたします。

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

※料金は消費税により変動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・由良保野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 (入場券別)	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	路線バス	水仙タクシー	水仙タクシー	路線バス		
		洲本BC	由良保野前	立川水仙郷	立川水仙郷	由良保野前	洲本BC	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/タクシー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】

一般社団法人
淡路島観光協会
Fukui Island Tourist Association

【お問合せ】

淡路島観光協会 洲本観光案内所

TEL: 0799-25-5820

〒656-0007 兵庫県洲本市並木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
<ul style="list-style-type: none">●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、入手が難しい状況にある。●観光地まで乗り継ぎが生じた場合、乗継時間の過ごし方の情報提供が必要である。
②取組内容
1) 観光誘客に向けた情報発信の強化 <ul style="list-style-type: none">●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 <ul style="list-style-type: none">●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） <ul style="list-style-type: none">●広域拠点において、公共交通を利用した観光地めぐ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
<ul style="list-style-type: none">●地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
<ul style="list-style-type: none">●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
●路線バス等を楽しく利用するインセンティブが必要である。
②取組内容
●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特定観光施設へのバス路線に導入検討を行い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
<ul style="list-style-type: none">●観光客にとって、バスの路線、停留所と観光地との位置関係が分かりにくい。●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、地域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
<ul style="list-style-type: none">●バスでの移動が困難な地域において、端末交通を充実・強化する。●レンタサイクルの利用者が効率的に利用できるような運用（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を搭載したレンタカーの導入を検討する。
③取組による効果
<ul style="list-style-type: none">●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。●日本語表記やタクシー乗務員との意思疎通など、国外からの観光客の不安が解消される。
④実施主体
<ul style="list-style-type: none">●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 年度)	6 社 (2027 年度)	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 年度)	5 箇所 (2027 年度)	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 年度)	40 便/日 (2027 年度)	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。バスの事業年度は前年 10 月 1 日から当年 9 月 30 日）
生活交通バス利用者数	771 千人/年 (2016 年度)	1,500 千人/年 (2027 年度)	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。バスの事業年度は前年 10 月 1 日から当年 9 月 30 日）
自主運行バスの運行地域数	3 地域 (2017 年度)	7 地域 (2027 年度)	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 年度)	9 箇所 (2027 年度)	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 年度)	15,000 千人 (2022 年度)	淡路島総合観光戦略より。
案内役を配置している広域拠点の数	4 ヶ所 (2017 年度)	5 ヶ所 (2027 年度)	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 年度)	5 ヶ所 (2027 年度)	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 年度)	15% (2027 年度)	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

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う。

事業主体間の連携や調整が必要な施策については、必要に応じて分科会を設置し、施策の調査・検討、実施、検証等を行い、協議会に報告を行う。

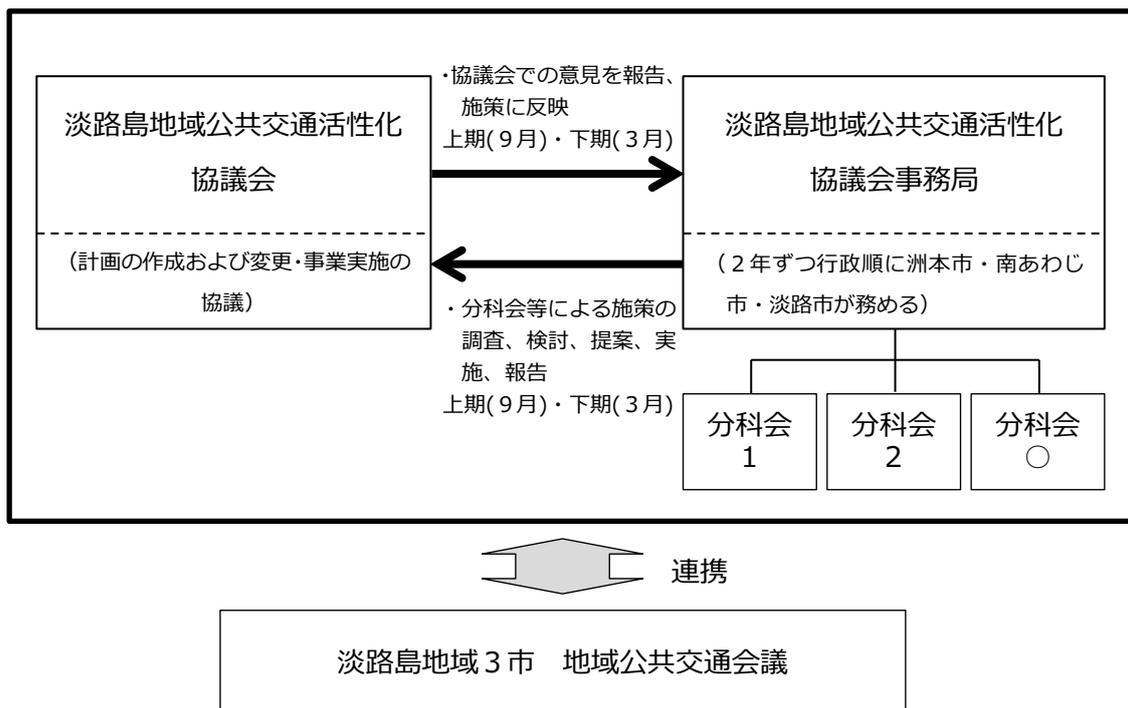
分科会は、施策の実施主体者と各市の交通政策担当課が中心となり、互いに情報共有しながら取り組む。

さらに、今後の情報通信技術の進展や自動運転技術の汎用化など地域公共交通網の形成に有用な情報収集を行い、必要な施策について計画に反映する。

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。

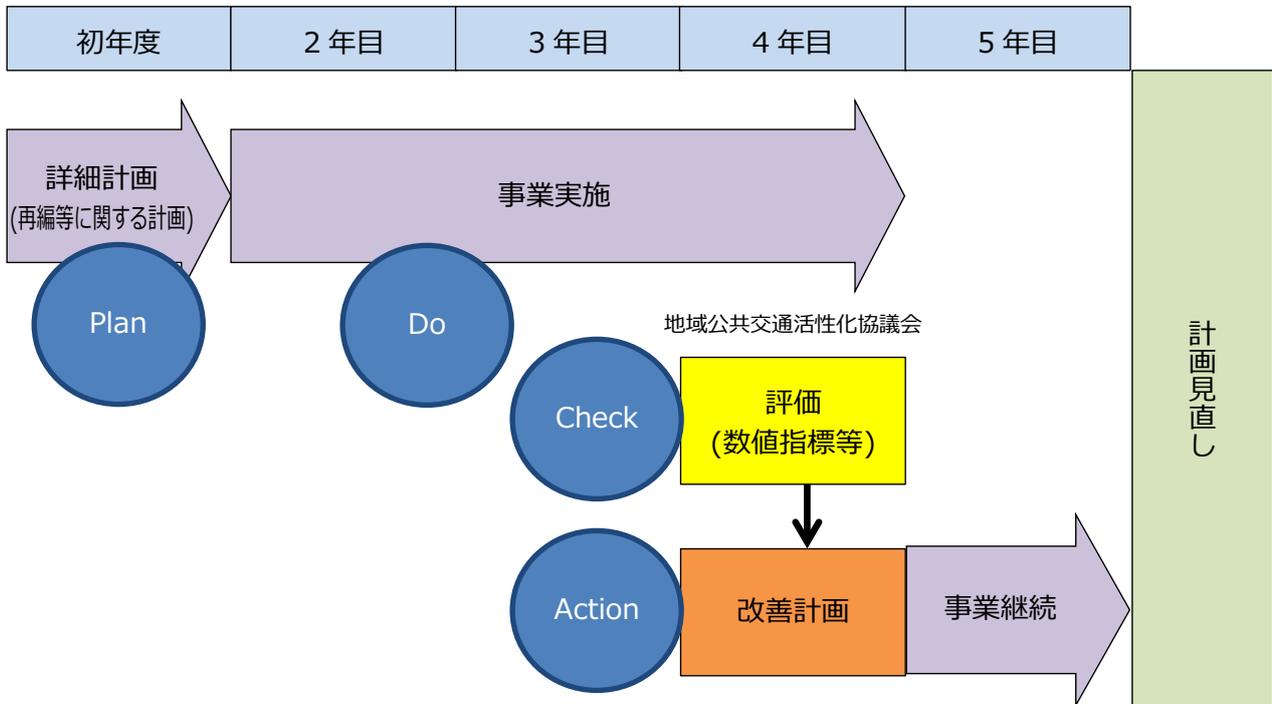
また、各市地域公共交通会議においては、本計画を踏まえ、施策・事業の推進を図る。

◆淡路島地域公共交通活性化協議会の推進体制◆

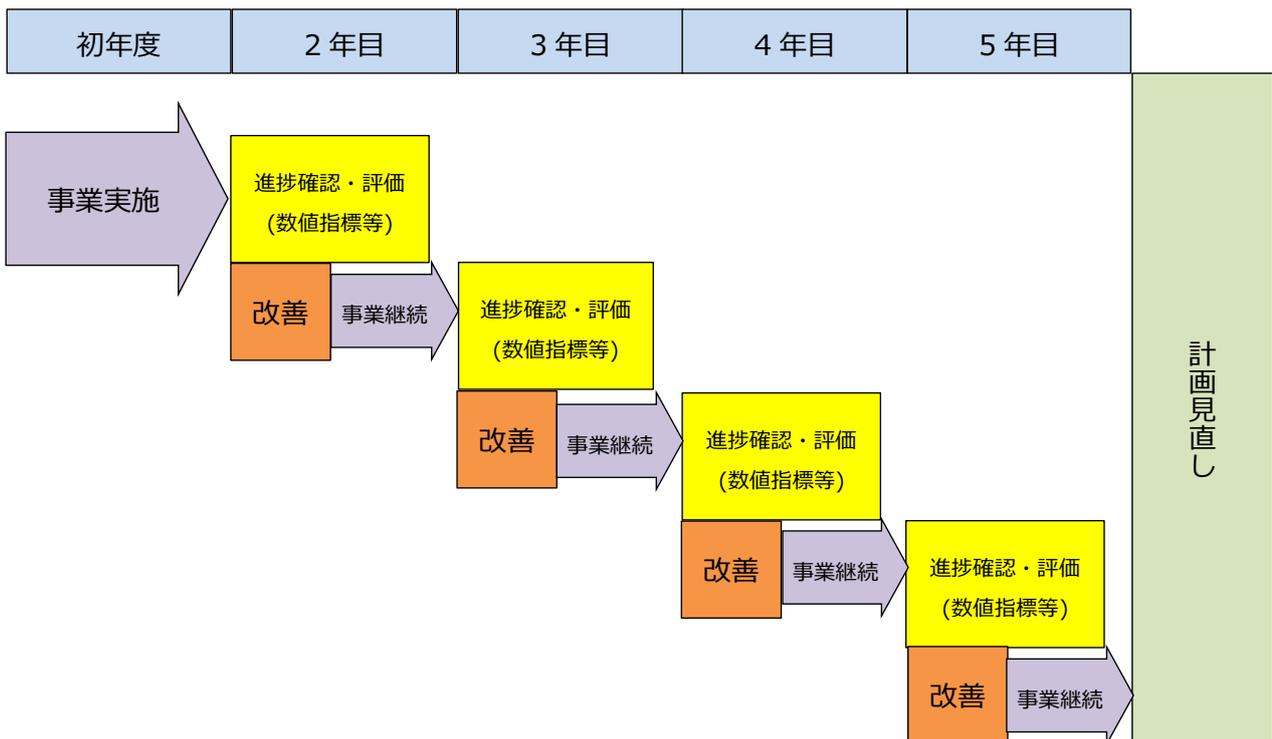


(2) 評価・検証

- ① 事業実施にあたり、地域内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



- ② 2018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



参考資料

1 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

開催日	概要
平成 29 年 8 月 23 日	第 1 回淡路島地域公共交通活性化協議会
平成 29 年 11 月 21 日	第 2 回淡路島地域公共交通活性化協議会
平成 30 年 3 月 5 日	第 3 回淡路島地域公共交通活性化協議会
平成 30 年 3 月 29 日	第 4 回淡路島地域公共交通活性化協議会

(2) 委員名簿

【委員】

※平成 30 年 3 月時点

区分	職名	氏名	役員
計画作成市	洲本市企画情報部長	寺岡 朗裕	副会長
	南あわじ市建設部長	原口 久司	監事
	淡路市都市整備部長	井戸 弘	監事
公共交通事業者	(公社)兵庫県バス協会 専務理事	中澤 秀明	
	(公社)兵庫県バス協会 淡路地区部会長(淡路交通(株) 運輸部 部長)	吉田 祐司	
	舞子高速バストップ協議会(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長((有)みなとタクシー)	池田 昌宏	
	(株)淡路ジェノバライン 運航統括管理者	清水 紀晶	
	沼島汽船(株) 代表取締役	松本 正也	
	(株)淡路関空ライン 副社長	宮本 肇	
道路管理者	兵庫県淡路県民局洲本土木事務所 所長	土江 明	
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	
商工団体	洲本商工会議所 事務局長	谷池 淳司	
	五色町商工会 事務局長	清水 正隆	
	南あわじ市商工会 事務局長	宮地 良幸	
	淡路市商工会 事務局長	辻本 稔	
観光団体	(一社)淡路島観光協会 事務局長	福浦 泰穂	
住民代表	洲本市連合町内会 会長	高濱 義尚	
	南あわじ市連合自治会 会長	原 孝	
	淡路市連合町内会 会長	上野 忠	
公安委員会	洲本警察署 交通課長	木下 義男	
	南あわじ警察署 交通課長	篠田 敦志	
	淡路警察署 交通課長	宮崎 正一	
学識経験者	摂南大学 理工学部 教授	福島 徹	会長
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	

【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	安江 亮	
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	
兵庫県県土整備部県土企画局交通政策課 課長	登日 幸治	
洲本市健康福祉部福祉課 課長	北岡 秀之	
南あわじ市企画部ふるさと創生課 課長	栄井 賢次	
淡路市企画政策部まちづくり政策課 課長	江崎 昌子	

2 用語集

項 目		用 語 解 説
ア	ICカード	無線による非接触式のIC（集積回路）カードなどを用いて、定期入れに入れたまま乗降車時に自動改札機等にかざすだけで通過でき、現金を持ち合わせていなくてもバスや電車を利用できるカード。
イ	EV	Electric Vehicle の略で、電気自動車のこと
	インセンティブ インバウンド	刺激策、誘因策。 外から中へ入り込むことの意味。特に外国人の訪日旅行のことで、別称は訪日外国人旅行。
キ	企画乗車券	複数の交通事業者が運行する公共交通機関での共通利用や、特定の公共交通機関での乗り放題など、利用者に対する利便性向上や割引サービスの提供などを目的とした乗車券。
コ	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。
サ	サイクル&ライド	自転車からバス等へ乗り換える仕組み。
シ	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。
ス	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。
セ	生活交通バス	通院、通勤・通学、買物等の住民の日常生活を支える“最後の交通手段”としての重要な役割を担っているバス。
タ	ターミナル	交通路線が集中し、発着する所。
	端末交通	幹線バス以遠の輸送を担う交通のことで、レンタサイクル、タクシー、レンタカー等が該当する。
テ	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。
ニ	二次交通	交通拠点と目的地を結ぶ交通。
ノ	乗合タクシー	10人以下の人数を運ぶ営業用自動車（緑ナンバー）を使用した乗合自動車で、過疎地など路線バスの機能が十分に発揮できない地域などで運行され、所定のダイヤと停車地に従って運行することから路線バスに近い感覚で利用することが可能。
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。
	バスロケーションシステム	バスの走行位置をバス停等で表示し、バス待ち客の利便を向上するシステム。
	ハブ&スポーク	拠点（ハブ）となるターミナルから、各拠点にバス路線を展開させ（スポーク）、ハブ同士の間には大量輸送できる基幹路線を設定する輸送方法。
	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。
ヒ	P D C A サイクル	「P（Plan：計画）D（Do：実施）C（Check：評価）A（Act：処置）」の4つの手順を順番に繰り返し行い続けながら、計画の進捗状況を把握する方法。
フ	負のスパイラル	スパイラルとは、螺旋、渦巻線などの意味。連鎖的に悪循環が生じることで、運行本数の減少によりますます連鎖的に利用者減少をひきおこしている状況。
マ	マイカーボランティア交通	運行主体はNPO法人等、ドライバーはボランティアの地元住民で、車両はドライバーが所有する自家用車（マイカー）を利用した有償運送。道路運送法第78条2号に基づく自家用有償旅客運送の内の「公共交通空白地有償運送」（施行規則第49条第1項第2号）。
項 目		用 語 解 説
モ	モータリゼーション	自家用車の普及や大衆化。

	モビリティ・マネジメント	過度な自動車利用の抑制や公共交通の利用促進を行うために、公共交通の利用が環境や健康などに好影響をもたらすことや、公共交通の便利な利用方法などを効果的に情報提供することにより、一人ひとりの交通行動を自動車から公共交通利用へ自発的に変化することを促すコミュニケーションを中心とした交通施策。
ラ	ラッピング車両	ラッピングとは包むの意味。あらかじめ広告を印刷したフィルムを車体に貼り付け広告を施された車両のこと。

3 地域公共交通網形成計画に関するアンケート調査の概要

(目的)

地域住民を対象としたアンケート調査により、住民の移動先、時間帯、手段などを把握し、公共交通網形成計画検討の基礎資料とする。

(調査地域)

淡路島地域（洲本市、南あわじ市、淡路市）

(調査対象)

平成 29 年 9 月現在の住民基本台帳に登録されている約 12 千世帯

(抽出・調査方法)

- ・ 単純無作為抽出
- ・ 郵送配布・郵送回収による郵送調査法
- ・ お礼状兼督促状 1 回送付

(調査期間)

平成 29 年 9 月 27 日（水）～10 月 10 日（火）

(配布数・回収数)

配布数：12,329 世帯（洲本市 4,162 世帯、南あわじ市 4,000 世帯、淡路市 4,167 世帯）

回収数：6,038 通

回収率：49.0%

(アンケート調査票)

地域公共交通網形成計画に関するアンケート

洲本市の公共交通につきまして、平素よりご理解ご協力を賜り、誠にありがとうございます。

さて洲本市におきましては、マイカーの普及や人口減少、少子化に伴い、公共交通の利用者は減少傾向にあり、特に路線バス等については厳しい状況にあります。

一方で、高齢ドライバーが引き起こす事故の増加や、それに起因した運転免許の自主返納率の増加といった社会環境の変化に加え、若者の免許不保持者の増加や公共交通を利用しての旅行者の増加など、地方部の公共交通網整備への需要は今後ますます高まっていくことが予想されます。

同じ淡路島にある南あわじ市や淡路市においても同様の状況であることから、これらの背景を踏まえ、各市のまちづくり施策との連携、さらには広域的な観点・連携等に配慮した交通施策を進めることにより、淡路島を一体とした持続可能な公共交通網を構築し、地域の活力を維持することを目的に、「地域公共交通網形成計画」を策定することとなりました。

このアンケート調査は、計画策定にあたり、住民の皆様の交通行動や公共交通に対するご意見、ご要望を把握し、計画に反映することを目的に実施するものです。

ご多忙とは存じますが、是非ご協力のほどよろしくお願いいたします。

平成 29 年 9 月

〇〇市

■調査のあつかい

1. このアンケートは、淡路島内にご在住の世帯の中から、無作為に約 12 千世帯を選び、調査票をお送りしています。(住民基本台帳より、洲本市 4,162 世帯(平成 29 年 9 月 11 日時点)、南あわじ市 4,000 世帯(平成 29 年 9 月 11 日時点)、淡路市 4,167 世帯(平成 29 年 9 月 1 日時点)を抽出しています。)
2. 無記名でお答えいただきますので、どなたのお答えか、わからないようになっています。あなた及びご家族にご迷惑をおかけすることはありません。
3. この調査は、上記の目的以外に使用することはありません。
4. アンケートの回答は、統計的に処理し、集計後はすみやかに処分しますので、回答内容が外部にもれたりすることはありません。

■記入上の注意

1. 世帯の皆さんの交通行動について、世帯主、またはご家族のどなたかが、代表してお答えください。
2. お答えは、ボールペンや鉛筆等でハッキリと、ご記入またはあてはまる番号に○印をつけてください。

■調査票の回収

ご記入いただいた調査票は、無記名のまま、10月10日(火)までに同封の返信用封筒に入れ、切手をはらずに郵便ポストに入れてください。

《お問い合わせ先》この調査でご質問等がございましたらお問い合わせください。

〇〇市〇〇課

TEL : 0799-**-****

e-mail : ****@****

◆調査票◆

問1 普段の生活で、どのような場所に出かけていますか。それぞれの目的（通勤・通学や買物等）ごとに、世帯全員の月1回以上の外出についてご記入ください。たとえば主婦の方で週1回程度のA店での食料品の買い物と月1～2回程度のB店での日用雑貨の買い物に出かけられている場合は、それぞれをご記入ください。世帯の中で月1回以上、その目的で外出されていない場合はご記入いただく必要はありません。

<記入例>

たとえば、世帯の買物行動が次のような場合、右のようにご記入ください。

日用品の買物
での買物
での買物

質問	選択肢 (それぞれ該当する番号を記入)	買物での 外出1	買物での 外出2	買物での 外出3	買物での 外出4
回答者の 年齢	1. 10代 2. 20代 3. 30代 4. 40代 5. 50代 6. 60代 7. 70代 8. 80代 9. 90歳以上	4	4	1	
目的地の 場所	1. 淡路島島内 2. 島外	1	1	2	
	施設名や、近くの駅、バス停、住所をわかる範囲で記入ください	〇〇スーパー	〇〇モール	JR三宮駅	
目的地に 行く頻度	1. 1週間に4回以上 2. 1週間に2～3回 3. 1週間に1回 4. 月に1～2回	3	4	4	
目的地ま での交通 手段 ※普段の移 動手段を順 番に2番目 までお答え ください	1. 徒歩のみ 2. 自転車 3. 二輪車(原付含む) 4. 自家用車(自分で運転) 5. 自家用車(送迎) 6. タクシー 7. コミュニティバス 8. 路線バス 9. 高速バス 10. その他(具体的に)	1番目 4	1番目 5	1番目 5	
		2番目	2番目	2番目 9	2番目

■通勤・通学について

質問	選択肢 (それぞれ該当する番号を記入)	通勤・通学で の外出1	通勤・通学で の外出2	通勤・通学で の外出3	通勤・通学で の外出4
回答者の 年齢	1. 10代 2. 20代 3. 30代 4. 40代 5. 50代 6. 60代 7. 70代 8. 80代 9. 90歳以上				
出かける 目的	1. 通勤 2. 通学				
目的地の 場所	1. 淡路島島内 2. 島外				
	施設名や、近くの駅、バス停、住所をわかる範囲でご記入ください				
目的地に 行く頻度	1. 1週間に4回以上 2. 1週間に2～3回 3. 1週間に1回 4. 月に1～2回				
目的地ま での交通 手段 ※普段の移 動手段を順 番に2番目 までご記入 ください	1. 徒歩のみ 2. 自転車 3. 二輪車(原付含む) 4. 自家用車(自分で運転) 5. 自家用車(送迎) 6. タクシー 7. コミュニティバス 8. 路線バス 9. 高速バス 10. その他(具体的に)	1番目	1番目	1番目	1番目
		2番目	2番目	2番目	2番目

■買物について

質問	選択肢 (それぞれ該当する番号を記入)	買物での外出 1	買物での外出 2	買物での外出 3	買物での外出 4
回答者の 年齢	1. 10代 2. 20代 3. 30代 4. 40代 5. 50代 6. 60代 7. 70代 8. 80代 9. 90歳以上				
目的地の 場所	1. 淡路島島内 2. 島外				
	施設名や、近くの駅、バス停、住所 をわかる範囲でご記入ください				
目的地に 行く頻度	1. 1週間に4回以上 2. 1週間に2～3回 3. 1週間に1回 4. 月に1～2回				
目的地ま での交通 手段 ※普段の移 動手段を順 番に2番目 までご記入 ください	1. 徒歩のみ 2. 自転車 3. 二輪車(原付含む) 4. 自家用車(自分で運転) 5. 自家用車(送迎) 6. タクシー 7. コミュニティバス 8. 路線バス 9. 高速バス 10. その他(具体的に)	1番目	1番目	1番目	1番目
		2番目	2番目	2番目	2番目

■通院・福祉サービス(デイサービス等の通所サービス)について

質問	選択肢 (それぞれ該当する番号を記入)	通院等での 外出1	通院等での 外出2	通院等での 外出3	通院等での 外出4
回答者の 年齢	1. 10代 2. 20代 3. 30代 4. 40代 5. 50代 6. 60代 7. 70代 8. 80代 9. 90歳以上				
出かける 目的	1. 通院 2. 福祉サービス				
目的地の 場所	1. 淡路島島内 2. 島外				
	施設名や、近くの駅、バス停、住所 をわかる範囲でご記入ください				
目的地に 行く頻度	1. 1週間に4回以上 2. 1週間に2～3回 3. 1週間に1回 4. 月に1～2回				
目的地ま での交通 手段 ※普段の移 動手段を順 番に2番目 までご記入 ください	1. 徒歩のみ 2. 自転車 3. 二輪車(原付含む) 4. 自家用車(自分で運転) 5. 自家用車(送迎) 6. タクシー 7. コミュニティバス 8. 路線バス 9. 高速バス 10. その他(具体的に)	1番目	1番目	1番目	1番目
		2番目	2番目	2番目	2番目

■その他（通勤・通学、買物、通院等以外で月1回以上外出されている方がいらっしゃればご記入ください）

質問	選択肢 (それぞれ該当する番号を記入)	その他目的 での外出1	その他目的 での外出2	その他目的 での外出3	その他目的 での外出4
回答者の 年齢	1. 10代 2. 20代 3. 30代 4. 40代 5. 50代 6. 60代 7. 70代 8. 80代 9. 90歳以上				
出かける 目的	具体的に記入ください				
目的地の 場所	1. 淡路島島内 2. 島外				
	施設名や、近くの駅、バス停、住所 をわかる範囲でご記入ください				
目的地に 行く頻度	1. 1週間に4回以上 2. 1週間に2～3回 3. 1週間に1回 4. 月に1～2回				
目的地ま での交通 手段 ※普段の移 動手段を順 番に2番目 までご記入 ください	1. 徒歩のみ 2. 自転車 3. 二輪車(原付含む) 4. 自家用車(自分で運転) 5. 自家用車(送迎) 6. タクシー 7. コミュニティバス 8. 路線バス 9. 高速バス 10. その他(具体的に)	1 番目	1 番目	1 番目	1 番目
		2 番目	2 番目	2 番目	2 番目

問2 島内の路線バスについて、少しだけ改善すると利用しやすくなることはありませんか。何かご意見があれば自由にご記入ください。

(例：○○バス停はあと100m移動させると○○ショッピングセンターにバスで行きやすくなる。

○○病院は9時に開院するが、バスの始発があと20分早ければ、家族に送迎してもらわなくても、開院時間にあわせて診察券をいれることができる。 など)

問3 あなたの世帯のことについておたずねします。それぞれ該当項目にそれぞれご記入ください。

自宅の住所	_____市_____ (町) 番地は不要です。または 〒 _____ - _____
世帯年齢構成	10代 _____人 20代 _____人 30代 _____人 40代 _____人 50代 _____人 60代 _____人 70代 _____人 80代 _____人 90歳以上 _____人
車等の保有台数	自動車 _____台 二輪車(原付含む) _____台 自転車 _____台
自宅から最寄りのバス停	(1~3のいずれかに○をつけ、1をご回答の場合は距離または時間をご記入ください) 1. 自宅から約 _____mにある または 徒歩で約 _____分かかる 2. 近くにない 3. わからない

※ゆっくり歩いて10分で約500mです

問4 最後に、公共交通について何かご意見があればご記入ください。

ご協力ありがとうございました。

調査票は、10月10日(火)までに同封の返信用封筒に入れ、切手をはらずに郵便ポストに入れてください。

活性化協議会（第3回）での委員意見の計画反映等

委員名	意見	該当部分等	発言者	発言内容	該当頁	計画反映・今後の対応
稲留 委員	「旅行者の経済効果を人口に換算する」のところ、島内の効果であるのかは検討の余地があるので精査して頂けたらと思う。	資料1の11頁「旅行者の経済効果を人口に換算すると」	会長	割引率をいれるのはなかなか難しいので、留意点として書かせて頂くか、最終的に検討・修正を加えたい。	11	「13.5万人の1.2倍に当たる」、「増加」の記述を削除します。
林 委員	計画期間は、年ではなく年度表記ではないか。	資料1の3頁 「5 計画の期間」	会長	関連箇所を年度表記で統一する。	(対応済) 2 3 61~62	パブコメ時に修正済です。 第1章 計画の目的と位置づけ 2 計画の位置づけ 5 計画の期間 第5章 計画の推進 1 数値目標の設定の「現況値」「目標値」の各()内
原 委員	将来像についてであるが、バス停を降りたら、後の連絡便がスムーズにいく様に便宜は図ってもらえれば。利便性を高める共通の券を発行してほしい。声としてあがっているのになかなか前に進まない。	資料1の36頁 「第3章 将来像と対応方針」 「1 め べきべき将来像」	会長	このあとで議論したい。どのように推進していくかをきめ細かく考えている。自分達も参加協力していくとか、スケジュールも体制も関係してくる。	-	淡路島地域の望ましい公共交通網の実現に向けて、実施のスケジュールに沿って鋭意取り組んでまいります。
辻本 委員	各施設の案内表示に、個人で来る場合、バス停から徒歩何分という記載があれば。 公共バスに乗って3市めぐりで、何時に着いたら何時にバスがある、こういう観光施設マップがあればよい。	-	事務局	観光施設の方に取り組んで頂けるように進めて行けたらと思っている。また、観光部局に取り組むように協調したい。観光協会とも連携しつつとなるが、そういう取り組みを進めていきたいと考えている。	-	来年度以降に施策で取り組んでまいります。
宮本 委員	これぐらいの事業費を投入できるという目安の投資額を協議会が示すべきである。事業者は採算がもっとも重要である。利用する立場で公共交通はどうあるべきか、利用が増えれば、事業者は潤う、そのあたりの計画をもう少しつめていく必要がある。	-	会長	年度ごとの計画内容の議論を行政に持ち帰り庁内で調整して、予算取りも進めていただき、引き続き議論して進めていく必要がある。現段階ではそこまでしかお答えできない。	-	網形成計画の策定後、交通事業者・行政等の役割を明確にするなかで、各事業主体の取り組みや事業費、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ってまいります。
土江 委員	自動運転も強く打ち出した方がよい。	-	会長	単年度ごとに進捗を管理するので柔軟に対応したい。言葉については検討する。	-	今後の情報通信技術の進展や自動運転技術の汎用化など地域公共交通網の形成に有用な情報収集を行い、必要な施策について計画に反映してまいります。

委員名	意見	該当部分等	発言者	発言内容	該当頁	計画反映・今後の対応
池田 委員	もっと迅速に実施してほしい。	—	会長	何が次年度に必要なかを含めてご意見を頂きながら進めて行く。	—	実施のスケジュールに沿って、達成状況の評価を行いながら鋭意取り組んでまいります。
前田 委員	各地域で、観光施設や産業も含めて、こういったものを淡路島として売り出していくのが大きな目玉である。 多言語の案内についても充実させる必要がある。	—	—	—	57 54	(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 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 に記載の施策で今後取り組んでまいります。
森崎 委員	明石大橋開通後は高速バス網の発展により、路線バスから高速バスへの利用転換も進んだ。その上でどこまでの輸送量を望めるのか考えて頂きたい。	資料1の49頁 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	会長	がんばって環境を整えたいという思いを書いている。	—	淡路島地域の望ましい公共交通網を実現するため、住民・交通事業者・関係団体・行政等で連携し、目標に近づくよう取り組んでまいります。
稲留 委員	実施時期・実施主体については、可能な限り詳しく書いてほしい。 クロスセクター効果の考え方を広めるなど、皆で支える気運を高めることが必要である。公共交通の公共性を発信してほしい。	資料1の43～60頁 ④実施主体⑤実施時期	会長	少し検討したい。最終計画に反映させ加えたい。目指すべき方向性、いろんな調整を必要とし、3市の調整が難しい。	45 —	(2) 高速バスの地域内乗降（クローズドドアの解消）を調査・検討するの④実施主体に「行政」を追加します。 住民、庁内で啓発に取り組んでまいります。
原 委員	利用者にどういうふうにご利用してもらうかが第1で、利便性を高めるように考えてほしい。地域の代表という立場で言うと、今の意見になる。	—	会長	意見としていただくのが大切である。	—	淡路島地域での公共交通網の利便性の向上に向けて、計画に沿って目標に近づけるよう鋭意取り組んでまいります。

淡路島地域公共交通網形成計画（案）に関するパブリックコメントに寄せられたご意見に対する考え方について

1. 募集期間：平成30年3月8日（木）から3月26日（月）

2. 提出件数：31件（19人）

3. 意見募集項目

- ①計画の目的と位置づけ
- ②地域及び公共交通の現状
- ③将来像と対応方針
- ④課題解決に向けた具体の施策
- ⑤計画の推進
- ⑥全般事項について

4. 意見の取扱い

A：加筆修正（計画に反映させるご意見）…1件

B：記載済（計画案に趣旨や考え方が既に記載されているご意見）…25件

C：参考等（今後の地域公共交通に参考とさせていただくご意見）…18件

D：回答（質問等に答えるもの）…7件

※意見の取扱いで複数の内容があり提出件数とは一致しない。

No.	項目番号	ご意見のタイトル	ご意見	取扱い	ご意見に対する考え方の要旨
1	2	うんぱんまんの組織化をしては (p50)	<p>○うんぱんまんの組織化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現状でのうんぱんまんについては、全てボランティアで目的別に運行している。利用は多くあると思うが、運転手不足に合わせ、無料の為募集もままならず要望に対応出来ずにいる。 また、コミュニティバスの運行も利用者が極端に少ない中で、自由に利用する環境でない為にせっかく運行しても、一部の人利用しかできていない。この傾向は今後も続くと思われる。 提案として、うんぱんまん制度+コミュニティバス制度= 	D	<p>○島内には、高齢者や障害者など、公共交通機関を利用して移動することが困難な方に対し、通院、通所などの移送サービスを営利とは認められない範囲の料金で提供する福祉有償運送事業者があります。</p> <p>うんぱんまんも NPO 法人として福祉有償運送を行う事業者のひとつです。</p> <p>なお、ご提案のコミュニティバスとの連携については、参考とさせていただきます。</p>

No.	項目番号	ご意見のタイトル	ご意見	取扱い	ご意見に対する考え方の要旨
			リーズナブル費用でいつでも利用可能な制度を構築し、運転者も社員にし、給料制にしてタクシー会社と共同運行する（雇用も増え、利用も多くなるのではないか、利用料はシルバーカード者は半額）。		
2	2	島内での交通利用者カード化について (p60)	<p>○島内での交通利用者カード化について（公共交通の利用度を上げる習慣をつける事を目的として）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・目的別カードを作成する（運転免許の大きさに統一したカード化）。 <ul style="list-style-type: none"> A シルバーカード：75才以上の高齢者カード (高速バス利用：50%割引制度) B 学生カード：通学生カード (島内通学：現状の料金を適用) C 身体障害者カード・身体：知識等の問題者用カード (重度者 50%、軽度者 30%レス) D 免許返納者カード：高齢者で免許証を返納した人 (高速バス利用のみ 50%レス) E 妊婦、1歳未満の子供連れ（子育てカード保持の方） バス優先席確保 F 周辺カード：主として観光目的カード (ポイント制度：ふるさと納税制度の景品贈呈) 	C	○島内での交通利用者カード化については、53ページの施策3「(4) シームレスなバス利用環境を整える」3) 地域内統一の運賃体系の検討の取組で、ご提案を参考とさせていただきます。
3	2	地域及び公共交通の現状	<p>○コミュニティバスの事業費について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・洲本市五色町では、昨年やっとコミュニティバスが走り出したが、南あわじ市や淡路市と比較すると走る回数は少なく、料金も高い。 <p>洲本市庁舎は3市で1番金をかけており(41億円)コミュニティバスの予算は2017年度3市中最底の1500万円です。これでは市民ファーストの市政とは言えません。</p>	C	○コミュニティバスの役割については、施策3「地域内バスネットワークの再編」で詳細な検討を行ってまいります。

No.	項目番号	ご意見のタイトル	ご意見	取扱い	ご意見に対する考え方の要旨
4	2	公共交通の現状 (特にコミバス)	○料金について ・公共交通網形成計画は夢のような素晴らしい案です。が、運行地域（五色では烏飼、栢野、塔下等々）充実、料金運行回数、交通弱者（老人、高校生等）への配慮が南あわじ市、淡路市に比べて余りにも隔たりがあり過ぎ、他の二市と同じ土俵に立つは同等レベルに持っていくことが必要不可欠です。 (料金の例 南あわじ市内→来川 100 円、洲本 B C→来川 890 円 差がひど過ぎます。)	B	○料金については、53 ページの施策 3 「(4) シームレスなバス利用環境を整える」の②取組内容、「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」、「3) 地域内統一の運賃体系の検討」で取り組んでまいります。
			○高速バスの地域内乗降について ・高速バスの乗降の自由化を 10 年と言わずに早急に（五色線） (例 五色 B C←→北淡。バス走行するも自由に行き来出来ない、一般路線の便なし)	B	○高速バスの地域内乗降については、45 ページの施策 2 「(2) 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」で取り組んでまいります。
			○コミュニティバスのラッピングについて ・五色コミバス、素敵なおボディにいただきありがとうございます。	D	○今後の参考とさせていただきます。
5	2	両市と対等な交通網を作って下さい	○各市の料金の調整について ・淡路市、南あわじ市に比べて洲本市はまだまだコミュニティバスも 2 ケ所（上灘線、五色線）しかありません。両市と対等に交通網を作る話し合いをするには洲本市は市内の交通を整備し、回数・料金を両市とつりあうように充実してからでなければ話し合いもまだ早すぎるのではないのでしょうか。市内の交通網を整備して便利をよくする事を早くしてください。 ・年寄った者には何年も待ってられません。少しでも早く実現して下さる事をお待ちしています。よろしくお願い致します。	B	○バスネットワークについては、施策 3 「地域内バスネットワークの再編」を踏まえ、取り組んでまいります。 また、料金については、53 ページの施策 3 「(4) シームレスなバス利用環境を整える」の②取組内容、「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」、「3) 地域内統一の運賃体系の検討」で取り組んでまいります。

No.	項目番号	ご意見のタイトル	ご意見	取扱い	ご意見に対する考え方の要旨
6	2	コミュニティバス運行1ヶ年	<p>○コミュニティバスの料金、本数、停留所について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・コミバスが運行して1年になりましたが南あわじ市や淡路市の様に洲本市も早急に高齢者、通学生に利用しやすい乗車運賃を1日も早く安くしてほしい。回数券なども考えて金額も690や560など支払いづらい金額です。又運行便数も早くふやしてほしいです。具合の悪い病人が長時間バスを待つのもつらいものです。 ・2月17日に淡路中央スマートインターが出来ましたが、コミュニティバスの停留所も考えてほしいです。 ・淡路市、南あわじ市は、なぜコミュニティバスの料金が安くできるのでしょうか？淡路島の住民でも市によって差があるのですね。 	B	<p>○バスネットワークについては、施策3「地域内バスネットワークの再編」を踏まえ、取り組んでまいります。</p> <p>また、料金については、53ページの施策3「(4)シームレスなバス利用環境を整える」の②取組内容、「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」、「3)地域内統一の運賃体系の検討」で取り組んでまいります。</p>
7	2・3	各移動手段等の特徴・課題(理想と現実の乖離)と対応方針 (P40)	<p>○各移動手段等の特徴について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・淡路島と四国間の交通手段が淡路交通のみに限られており、運行本数が少ない。また阪神地域と四国間を運行する高速バスは淡路島内を素通りしており、淡路島からこれらのバスに乗降車出来る機会が無い。つまり、素通りのために淡路交通が少数の運行本数ながらも運行しなくてはいけない状態を作っている。ただし、4/1よりフットバスが志知に停車することにより南あわじ市と香川県間に関しては改善される見込み。(http://www.footbus.co.jp/) ・課題(理想と現実の乖離)と対応方針 <p>②高速バスに下記内容を追加</p> <p>項目：阪神地域 - 四国4県間運行の高速バスの淡路島内停車</p> <p>理想：淡路島内と四国4県間を高速バスで移動が出来る。</p> <p>現実：阪神地域 - 四国4県間運行の高速バスは淡路島内を素通りしている。</p> <p>課題：淡路島内停車による阪神地域 - 四国4県間の所要時間延長。淡路交通が運行する徳島発着便との調整。</p>	C	<p>○本計画の対象は、高速バスに関しては淡路島地域を起終点とする高速バスを対象としており、現状では高速バスの運行については需要に見合った便数が確保されているという前提で検討しました。ご意見の淡路島地域と四国間の施策については、需要の動向を見極めながら、今後の検討課題とさせていただきます。</p>

No.	項目番号	ご意見のタイトル	ご意見	取扱い	ご意見に対する考え方の要旨
8	3	ア・国内観光客 (P38)	○125cc以下のバイクの通行について ・「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。」となっているが、大鳴門橋に関しても大鳴門橋道路下部に自転車道が設置されており、明石海峡大橋の通行が制限されている125cc以下のバイクも通行可能になっている事を追加	D	○大鳴門橋での自転車道設置検討については、南あわじ市等のASAサイクリングツーリズム推進事業の取り組みを踏まえ、兵庫県と徳島県が、別途、平成30年度に橋梁の下部空間における自転車道の設置可能性を検討するものです。
9	3	課題(理想と現実の乖離)と対応方針 (P40)	○③生活交通バスの公共交通空白地域について ・以下の文言を追記してはどうか。 理想：淡路島内の全公共施設(以下、公会堂・公園・学校・官公庁など)前にバス停留所を設ける 現実：バス停留所が家の近くに無く、且つ家の近くの公共施設前にもバス停留所が無いため、家からバス停留所まで長い道のりを歩かなければならない地域がある。 課題：バス路線及びバス停留所の新設。	C	○具体的なルートや停留所の位置については、施策3「地域内バスネットワークの再編」で詳細な検討を行ってまいります。
10	3	将来像と対応方針 (P36)	○ICカードの導入について 高速バスだけでなく、一般路線バス・コミュニティバス・船舶についてもICカード導入が必要。	B	○路線バス・コミュニティバスのICカード導入については、53ページの施策3「(4)シームレスなバス利用環境を整える」の②取組内容、「1)生活交通バスへのICカードシステム導入の検討」に記載しております。
			○船舶について 船舶に対しても将来像と対応方針が必要だが、掲載されていない。 ・明石岩屋航路、洲本関空航路、土生沼島航路共に始発6時頃、最終24時頃に目的地(対岸)に到着するダイヤを編成。	D	○本計画の対象(3ページ)は、「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」としており、航路のダイヤ、サービス内容等については本計画の対象外となります。

No.	項目番号	ご意見のタイトル	ご意見	取扱い	ご意見に対する考え方の要旨
			<ul style="list-style-type: none"> ・紀淡海峡（洲本市由良と和歌山市加太の間）に紀淡海峡大橋が実現しない中、公共交通機関（船舶）が無いのは何とかならないのか。船は自動車に比べて速度（航海速力）が遅いという性格上、なるべく航路距離が長くない方が良い。洲本深日航路は航路距離が長いために所要時間も掛かっている。 		
11	3	思い切った運賃の値下げを計画に	<p>○バス料金について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・島内在来線においては、乗客一人あたりの乗車距離が都市部と比較して長い為、乗車時間に比して運賃の割高感が否めず、淡路交通の運賃は日本一高いと揶揄されるほどである。利用者の大半が、経済的余力のない学生や高齢者であり、現状の運賃を維持したまま便数だけを増やしても、自家用車からの利用者の取り込みは全く見込めない。丹海バスやお隣の小豆島オーリーブバスなどでは、運賃の上限を300円程度にする取り組みを実施しており、この計画期間中早期にそういった取り組みを淡路島内在来線においても行うべきである。また、小学生や中学生は運賃を無料にしたりして、まずはバスに乗ってもらう取り組みが必要ではないか。1000円稼ぐのに乗客2人から500円ずつもらうのではなく、200円ずつもらい乗客5人を確保できるよう努力するという発想の転換をしなければ、乗客のパイを増やすことはできない。 	B	○料金については、53ページの施策3「(4) シームレスなバス利用環境を整える」の②取組内容、「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」、「3) 地域内統一の運賃体系の検討」で取り組んでまいります。

No.	項目番号	ご意見のタイトル	ご意見	取扱い	ご意見に対する考え方の要旨
12	3	クローズドドアシステムの早期解消を	<p>○高速バスの地域内乗降について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・計画期間内にクローズドドアの解消調査検討に留まらず、全路線で早急に実施すべきである。島内在来線の便数を増やし、それを維持することは、バス事業者の努力だけでは不可能である。淡路島内の交通弱者の移動を確保するためには、クローズドドアの解消が、時間的にも費用的にも現実的施策である。高速バス運行開始当初は、淡路交通の既得権益があり、クローズドドアが導入されたが、20年が経過して利用者離れが進み、路線廃止や減便が相次ぎ、在来線のネットワークが衰退し、しかも近い将来淡路市がコミバスを南進させて西浦線や縦貫線から淡路交通を撤退させようとしているなどの現状では、淡路交通の既得権益は無いに等しい。バス事業者としても、クローズドドアは終点に向けて乗客が減るため運行効率が悪く、しかも人口がますます減少する中で高速バスを維持していくためには、クローズドドアを解消し、利用者を少しでも取り込む考え方が必要になるのではないかと。名神ハイウェイバスや中国ハイウェイバス、神姫バス特急、快速、急行バスなどを参考に全路線でクローズドドアを早期に解消すべきである。 	B	○高速バスの地域内乗降については、45ページの施策2「(2) 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」で取り組んでまいります。
13	3	スクールバスの路線バス化を計画に	<p>○公共交通空白地帯でのスクールバスの路線バス化について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・路線廃止が相次ぎ、公共交通空白地帯が増えている。しかし、すべての地域において、交通弱者の移動を確保するためにバス路線を作ることは費用的に難しい。幸いなことに、小学校等が統廃合され、スクールバスが各地で運行されている。現在運行されているスクールバスを路線バス化(混乗)することを検討する必要があるのではないかと。法律的に難しいのであれば、淡路環境未来島特区を利用することはできないのか。 	C	○スクールバスの混乗(路線バス化)のご提案については、参考とさせていただきます。

No.	項目番号	ご意見のタイトル	ご意見	取扱い	ご意見に対する考え方の要旨
14	3	バス運行経路の見直しとバス停の増設を	○バスルートやバス停の位置等について ・島内在来線の主たる利用者は、学生と高齢者である。しかし、高校やスーパー、公共施設、病院の近くにバス停がない箇所が多い。この現状では、自家用車からの利用客を増やすことは難しい。また、バス停の間隔が長く、自宅からバス停までの距離が長いところもある。運行経路の見直しと、バス停の再配置、増設やフリー乗車区間の設置を検討する必要があるのではないか。	C	○具体的なルートや停留所の位置については、施策3「地域内バスネットワークの再編」で詳細な検討を行ってまいります。
				C	○フリー乗降の設定については、安全性の確保等が課題となります。地域の実情にあったものを関係者と検討してまいります。
15	3	将来像と対応方針	○対応の時期について ・将来像と言わずに、すぐに対応していただきたい。	D	○各施策については可能な限り早期に着手し、本計画の将来像の実現に向け、取り組んでまいります。
			○本四中川原バス停での乗り換えについて ・中川原の高速道とコミバスが交流して乗車できるようにして五色方面に行ける様にしてほしいです。	C	○具体的なルートや停留所の位置については、施策3「地域内バスネットワークの再編」で詳細な検討を行ってまいります。
16	3	来訪者にも分かりやすく	○観光パンフレット等へのバス路線とバス停の明記について ①バス路線図とターミナルの位置を観光パンフレット、地図等に記載すべきである。淡路島観光協会が発行する地図には、バス路線図が記載されておらず、観光客が公共交通を利用しがたい。また、ホームページにおいても島内在来線については、バス事業者のリンクがあるのみで大変わかりづらい。兵庫県が発行するガイドブックに至っては、鉄道路線図しか記載されておらず、淡路島内の公共交通が全くわからない。行政が公共交通の利用促進をうたいながら、案内がないのは矛盾している。費用もかからない施策であり、すぐに行うべきである。最低でも主要幹線路線とターミナルの位置は記載すべきである。	B	○①については、施策4「観光地への公共交通の利用促進」で取り組んでまいります。

No.	項目番号	ご意見のタイトル	ご意見	取扱い	ご意見に対する考え方の要旨
			<p>○来訪者にわかりやすいバス停の名称について</p> <p>②初めて訪れる人にもわかるよう、バス停名の改称をすべきである。乗り継ぎ拠点を明確にするため、津名港を津名港バスターミナル、洲本高速バスセンター・洲本バスセンターを名称統一し洲本バスターミナル（バスセンターは和製英語で訪日客に通じない）、陸の港西淡・西淡志知・志知を一体運用して陸の港西淡バスターミナルにする。また、岩屋、福良をそれぞれ岩屋港、福良港などに改称すべきである。</p>	C	<p>○②については、淡路島地域公共交通活性化協議会の枠組みを超えて調整が必要な事項であり、今後の検討課題とさせていただきます。</p>
17	4	全般	<p>○計画づくりについて</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 具体の施策のなか実施時期においてかなりの短期対応の施策が有るが、関係機関との協議の上、財政の面も踏まえ、より一層具体的・詳細・現実的な計画づくりをお願いしたい。 	C	<p>○具体的・詳細・現実的な計画づくりについては、実施時期(42ページ)に基づき、評価・検証(63、64ページ)を行いながら取り組んでまいります。</p>
18	4	<p>結接点としての 広域拠点機能を 充実する (P46)</p>	<p>○津名港ターミナルの移転について</p> <p>津名一宮 IC に吸収統合させて津名一宮 IC をバスターミナル化してはどうか。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 現に関西国際空港発着便など長距離路線は津名一宮 IC に停車。 ・ 洲本市にとっては津名港経由より洲本 IC 経由の方が洲本市内停車停留所が多い（津名港経由だと起終点の洲本 BC のみ停車だが洲本 IC 経由だと洲本 IC 停留所に加えて本四中川原・洲本 IC ・宇山にも停車する）上に所要時間が短い（洲本市にとって津名港経由は何のメリットも無い）。 ・ 津名一宮 IC 周辺に赤い屋根・たこせんべいの里・その他幾つかの商業施設がある。 	C	<p>○広域拠点は、利用者の快適性・利便性を高める機能を整備が必要となります。移転検討については、十分な空間を確保し、かつ周辺の既存施設等と連携することが重要で効果的であると考えております。ご意見を参考とさせていただきます。</p>

No.	項目番号	ご意見のタイトル	ご意見	取扱い	ご意見に対する考え方の要旨
19	4	乗り換え利便性を高める (P51)	<p>○淡路島中央スマートインターチェンジ（本四中川原）について</p> <p>①バス停留所名を本四中川原から淡路島中央スマート IC に名称変更する。IC 名とバス停留所名が異なるのは当停留所のみで、名称が異なると利用客の混乱を招きやすい。</p> <p>②高速バスの停車本数を増やす。現状は停車本数が少なすぎ（当停留所の高速バス停車本数は津名一宮 IC 以北及び洲本 IC 以南の各停留所に比べて大きく下回っており、日中は 1 時間に 1 本以上停車を確保できていない）。</p> <p>③高速バス停留所近くに淡路交通都志線及び五色地域コミュニティバスの停留所を設置する（現状、高速バス停から淡路交通都志線岡本バス停まで距離があり、五色地域コミュニティバスは素通りしている）。</p>	C	<p>○①については、淡路島地域公共交通活性化協議会の枠組みを超えて調整が必要な事項であり、今後の検討課題とさせていただきます。</p> <p>○②については、今後の需要を見極めながら交通事業者等と調整・検討させていただきます。</p> <p>○③については、2018 年度以降、施策 3「地域内バスネットワークの再編」を踏まえ、検討させていただきます。</p>
20	4	観光地の情報を容易に入手できるようにする (P57)	<p>○観光客への情報提供について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・観光地への情報だけでなく、ライブ・イベント等の催し情報提供も必要。且つ、催し会場への交通アクセスの情報提供も必要。 ・アイドルグループ STU48 (http://www.stu48.com/) は兵庫県を含めた 7 県と瀬戸内海を拠点に活動しており、当グループメンバーには淡路島出身の門脇実優菜さんも所属していて、将来的には淡路島での催し開催も期待されている。劇場船（船通信 https://sns.emtg.jp/stu48/stu48/mypage）も造られる予定があり、劇場船が淡路島内の港に接岸出来るようにする必要がある上に港までの公共交通機関の整備も必要。 	B	<p>○各種の催し等については、57 ページの施策 4「(2) 観光地の情報を容易に入手できるようにする」の②取組内容、「1) 観光誘客に向けた情報発信の強化」内の「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」に含めています。</p>

No.	項目番号	ご意見のタイトル	ご意見	取扱い	ご意見に対する考え方の要旨
21	4	クローズドドアの早期解消について (p45)	<p>○高速バスの島内乗降について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高速バス路線の地域内乗降が不可のため、不便・不利益を被っている地域住民が潜在的に多く存在している。現状において、クローズドドアの早期解消を要望する。 ・2018年の運行上の課題調査の実施および2019年からの実施エリアの検討、社会実験の実施については、既存の路線バス廃止に伴う、新たなバス運行業務を実施する淡路市南部生活・観光バス路線(2019年10月本格運行)に関連する高速バス路線を先行させることを要望する。 	B	<ul style="list-style-type: none"> ・高速バスの地域内乗降については、45ページの施策2「(2)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」で取り組んでまいります。
22	4	高速バスの島内路線への拡大 (p45)	<p>○高速バスの地域内乗降について</p> <p>3 地域内バスネットワークの再編</p> <p>(1) 地域内バスネットワークを再編する</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「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」との記載があるが、淡路島に在住している両親は、明石市内や神戸市内に出かける際の交通機関は、①久留麻から岩屋までは淡路交通の路線バス、②岩屋港から明石港までは高速艇、③明石港からJR明石駅や山陽電車明石駅まで徒歩となっている。一方、神戸市内に在住している私は、自家用車が使えない場合は、その逆の交通機関を利用することとなる。については、高速バスを島内で乗り降りできるようにすることで、バス1本で明石市内や神戸市内に出かけることができるようになることから、利便性の向上に大きく寄与するとともに、バス利用が増加すると考えられる。 	B	<p>○高速バスの地域内乗降については、45ページの施策2「(2)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」で取り組んでまいります。</p>

No.	項目番号	ご意見のタイトル	ご意見	取扱い	ご意見に対する考え方の要旨
23	4	高速バスの島内路線への拡大	<p>○広域拠点機能のイメージについて</p> <p>3 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させる P 4 8 【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】</p> <p>・現在、本施設は整備基本計画を策定しており、既にできているものとして、地域住民に誤解をまねくイメージを与えかねない。</p>	A	○ご提案については、イメージ図を削除します。
24	4	淡路の公共交通における当面の対応策	<p>○路線バス、コミュニティバス、高速バス等の連携について</p> <p>・淡路は特殊なクルマ社会だが、免許を持たない（持てない階層）も 29.8%存在する。一方、70 歳以上の高齢者（現在はクルマに乗っている）層も、57.4%ある。22 ページに公共交通整備の根拠があるが、現状は公共交通のネットは、不十分である。路線バス、コミュニティバス、高速バス等それぞれに連関がなく、バラバラに存在し、地域内交通を一層利用しにくくしている。そこで、これを応急的に、次のような対応策を提案する。</p>		
			<p>①路線バスの恩恵はないが、高速バスは運行する区間（高速バス五色～三宮線、五色BS～北淡インター区間）→一般道走行区間の相互乗降を実施する。</p>	B	○①高速バスの地域内乗降については、45 ページの施策2「(2) 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」で取り組んでまいります。
			<p>②路線バスはあるが、1日1往復のみで事実上利用できない区間（淡路交通都志線、鳥飼湊～都志BS間）→鳥飼線と同様、全便湊始発とし、この間の最低1日4往復を確保する。</p>	B	○②、③、④の具体的なルートや停留所の位置については、施策3「地域内バスネットワークの再編」で詳細な検討を行ってまいります。

No.	項目番号	ご意見のタイトル	ご意見	取扱い	ご意見に対する考え方の要旨
			<p>③都志線は、併行するコミバスと運用を共通化し、乗車チャンスを増やし、さらに鳥飼線方面にも、コミバスを延伸する。</p> <p>④南あわじ市のコミバスは、広田以遠から洲本市内へ乗り入れるが、淡路交通循環線との接続を改善し、乗り継ぎ割引で負担減を図る。</p>		<p>○④の料金については、53ページの施策3「(4) シームレスなバス利用環境を整える」の②取組内容、「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」、「3) 地域内統一の運賃体系の検討」で取り組んでまいります。</p>
25	4	島内の観光需要を活用した島内交通の活性化	<p>○地域内フリーパスの仕組みづくりについて</p> <ul style="list-style-type: none"> ・インバウンド客並びに首都圏をはじめとした大都市圏からの観光客の中には、普段自家用車を運転しない方が多くおられます。そうした方々にとって淡路島は、「行ってみたい行き先」の候補にもなりません。自家用車の運転が観光の前提になっているためです。 <p>しかしながら、現状の公共交通のダイヤ・便数のままでも、わかりやすい時刻表を作って広報を行うことにより、乗客を増加させることが可能です。</p>	B	<p>○地域内でのフリーパスの仕組みづくりについては、54ページの施策4「(1) 観光地へバス等で移動できるようにする」の②取組内容、「2) 観光客が公共交通で周遊できる環境の整備」の取組で、ご提案を参考とさせていただきます。</p>
26	5	計画の推進 (p46)	<p>○交通ターミナルの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ハブとしての機能集約し、全ての交通情報集約、お互いの連携を図るため、ハブとしてすべての交通事務所を集約する。 <ol style="list-style-type: none"> 1. 南あわじ市ターミナル：陸の港西淡 2. 洲本市ターミナル：洲本バスセンター 3. 淡路市：岩屋ポートターミナルと津名港ターミナル 	C	<p>○広域拠点の充実については、46ページの施策2「(3) 結節点としての広域拠点機能を充実する」で、交通事業者等と検討してまいります。</p>

No.	項目番号	ご意見のタイトル	ご意見	取扱い	ご意見に対する考え方の要旨
27	5	達成可能な具体的な数値設定に変更を	<p>○達成可能な目標値の設定について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・計画では、生活交通バス利用者数を10年間で2倍を目指すとするが、10年間で2倍の根拠が分からない。バス利用者離れが進んだ理由を考え、それにひとつずつ向き合わなければ、車社会となった現状を考えると、自家用車からの取り込みは不可能であることは誰もが容易に想像する。単に便数だけ倍増させても乗客のパイは増えず、乗客は2倍にはならない。1年ごとに、路線ごとの利用数の目標を具体的に設定し、その目標を達成するためにはどういった施策が必要かバス事業者とともに議論し、事業者と共に乗客のパイを増やす努力が必要である。バス事業者との議論、合意なしに行政が高い数値を勝手に設定し、立派な計画を立てても、その計画は独り歩きするだけである。 	C	○達成可能な目標値の設定については、淡路島地域の望ましい公共交通網を実現するため、住民・交通事業者・関係団体・行政等で連携し、目標に近づくよう取り組んでまいります。
28	6	高齢者にもやさしい交通	<p>○コミュニティバスについて</p> <ul style="list-style-type: none"> ・どこでも、手を上げれば乗り降り出来るようにならないか。 	C	○コミュニティバスのフリー乗降の設定については、安全性の確保等が課題となります。ルート・バス停等の設定については、地域の実情にあったものを関係者と検討してまいります。
			<p>○コミュニティバスについて</p> <ul style="list-style-type: none"> ・回数券又は少しでも料金を安くする。 	B	○回数券等については、53ページの施策3「(4) シームレスなバス利用環境を整える」の②取組内容、「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」、「3) 地域内統一の運賃体系の検討」で取り組んでまいります。
			<p>○バス利用推進について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・子育て中は色々出費も多い。淡路交通の定期及び料金は高く、その為自家用車の方が安くなる。なぜもっと安くしないのか。安ければ多くの人を利用する。(高齢者は1日乗り放題とか安く) 	B	○料金については、53ページの施策3「(4) シームレスなバス利用環境を整える」の②取組内容、「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」、「3) 地域内統一の運賃体系の検討」で取り組んでまいります。

No.	項目番号	ご意見のタイトル	ご意見	取扱い	ご意見に対する考え方の要旨
			○高速バスについて ・中川原の入口がわかりにくい。道路上に文字化し、だれでも視覚的にわかりやすいように	B	○高速バスの停留所への案内は、交通事業者等と調整のうえ、わかりやすい案内を目指してまいります。
			○観光客について ・淡路島中、1日乗り放題で安くする。(県政150周年記念企画乗車券取り組みはよい。これからも希望する。)	B	○1日乗り放題については、54ページの施策4「(1)観光地へバス等で移動できるようにする」の②取組内容、「2)観光客が公共交通で周遊できる環境の整備」で取り組んでまいります。
29	6	全般事項について	○計画(案)の内容について ・淡路島内の公共交通網に関し簡潔にまとめられているため、交通網の現状・問題点等が良く解り参考となった。	B	○施策3「地域内バスネットワークの再編」において、路線バス・コミュニティバス・自主運行バスの効率なネットワークの形成について、交通事業者等と検討し、取り組んでまいります。
			○公共交通の充実について ・障害者及び高齢者にとって、コミュニティバス・自主運行バス運行が、現状では、十分に障害者・高齢者の移動需要を満たしているとは、言い難い地域が多々見受けられると思います。この課題を解決するための施策の充実を望みます。		
			○公共交通空白地の対応について ・人口減少・高齢化が進み、公共交通機関の利用頻度が減少するため公共交通機関の空白地帯の拡大が懸念されます。至急対策を検討してください。	B	○公共交通機関の空白地帯の対応については、50ページの施策3「(2)自主運行バスによりきめ細かいサービスを実現する」で取り組んでまいります。
			○高速バスと路線バス等との接続について ・現状では、高速バスと生活バスとの接続が悪い時間帯が多々あります。この時間帯を埋めるための移動支援手段を考える必要があると思います。	B	○接続時間については、51ページの施策3「(3)乗り換え利便性を高める」の②取組内容、「3)各モード間の接続を意識したダイヤ調整」で取り組んでまいります。

No.	項目番号	ご意見のタイトル	ご意見	取扱い	ご意見に対する考え方の要旨
			<p>○高速バスの島内乗降について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高速バスにおいて現状では、淡路島内において乗降ができないがその解消を検討してほしい。 	B	<p>○高速バスの地域内乗降については、45ページの施策2「(2) 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」で取り組んでまいります。</p>
30	6	全般事項について	<p>○地域の現状について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当院 100 人前後來院されますが 30 人程度は高齢交通弱者そのうち 10 人程度はバス、タクシーを利用されております。以下のような話を聞くことがあります ①入れ歯の調整(負担金 50 円、診察時間 5 分)のために往復バス代が 1500 円かかる ②西浦線が 3 時間ない ③遠田方面はタクシーしかない ④鮎原の歯科医院が廃業したので鮎原からバスで来た ⑤片道だけでも医院で送迎してほしい 	C	<p>○貴重な情報をいただきありがとうございます。参考とさせていただきます。</p> <p>○バスネットワークについては、施策3「地域内バスネットワークの再編」を踏まえ、取り組んでまいります。</p> <p>また、料金については、53ページの施策3「(4) シームレスなバス利用環境を整える」の②取組内容、「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」、「3) 地域内統一の運賃体系の検討」で取り組んでまいります。</p>
			<p>○観光客の公共交通利用について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・昨年私事ながら小豆島に芸術祭の観光に行っていました。小豆島のバスは上限が 300 円で 1 日フリーパスが 1000 円ととても安く本数も 20 分毎くらいあり観光客にとっても非常に使いやすかったです。バスはすべてノンステップバスになっておりました。 ・南あわじのマイクロバスには観光客は乗りにくいですが淡路市のような車両が通常の路線バス車両だと気軽に乗れる気がします。 	B	<p>○1 日フリーパス及びノンステップバスの導入については、54ページの施策4「(1) 観光地へバス等で移動できるようにする」の②取組内容、「2) 観光客が公共交通で周遊できる環境の整備」で取り組んでまいります。</p>

No.	項目番号	ご意見のタイトル	ご意見	取扱い	ご意見に対する考え方の要旨
			<p>○高速バスについて</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高速バスについてですが、系統が複雑で停車地も地元の人でも分かりにくいので舞子に案内所をかねた切符売り場や発車案内の電光掲示板を設置してはいかがでしょうか。また各高速バス停にも高松道のバス停であるような電光表示板があると親切です。 	D	<p>○高速舞子バス停での切符売り場や電光掲示板の設置については、本計画の区域（淡路島地域全域（洲本市、南あわじ市及び淡路市全域））ではありません。</p>
			<p>○高速バスの地域内乗降について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・淡路市と徳島を結ぶバスが今年3月末で全廃されます。関空バスや海部観光に徳島方面もインター等から乗車させてもらえないでしょうか。歯科の症例により淡路医療センターで対応できないケースもあり歯学部のある徳島大学病院に紹介となるケースも現実的に存在します。津名発6時台の便は高齢者の通院にちょうど良かったのですが残念です。4月からはマイカーがない場合、洲本までタクシーで移動して乗り換えるか、舞子にバスで出て徳島行に乗り換えるかの選択になります。洲本学園都市線だけでも乗り降り自由とするのは賛成です。北淡～医療センターが速くなりますし遠田～志筑も実現します。淡路SAからワールドパークや洲本へ観光客のアクセスも可能になります。初発なら洲本着6時56分で春から前述の洲本始発となる徳島行に乗り換えもできます。さらに津名一宮の県道沿いのバス停に上りだけでも停車すると便利になります。 	B	<p>○高速バスの地域内乗降については、45ページの施策2「(2) 高速バスの地域内乗降（クロズドドアの解消）を調査・検討する」で取り組んでまいります。</p>
			<p>○高速バスの団体割引について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・家族やグループで洲本や南あわじから高速バスに乗ると運賃が高額なのでマイカーを利用しがちですが、グループ割引みたいな需要を喚起する企画切符があると利用しやすいと思います。 	B	<p>○グループ割引等の企画切符については、54ページの施策4「(1) 観光地へバス等で移動できるようにする」の②取組内容、「2) 観光客が公共交通で周遊できる環境の整備」で取り組んでまいります。</p>

No.	項目番号	ご意見のタイトル	ご意見	取扱い	ご意見に対する考え方の要旨
31	6	推進体制について (p43)	<p>○推進体制について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・淡路島地域公共交通網形成計画には、基本的な要件は網羅されており、その確実な実現は、淡路島の将来に亘り活力を保持続けていくためには、必要不可欠であり、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み、果たさなければならない課題であるとする。そういった中で、関係者が自分の利害を考えるのではなく、地域全体さらには地域の将来の利益を優先する考え方に立って、必要な予算を確保することは勿論のこと、利害が絡み合う関係者を、強いリーダーシップによって、調整ならびに統制し、淡路島地域公共交通網形成計画の実現を成し遂げる、強力な推進体制が必要であるとする。是非、そのような推進体制作りをお願いしたい。 	B	<ul style="list-style-type: none"> ・推進体制については、43 ページの施策 1 の「(1) 統一的な推進体制を構築する」で取り組んでまいります。
32	6	費用負担は誰がするのか	<p>○実施の主体者間の費用負担について</p> <p>①本計画を実施するにあたり、費用負担の在り方が全くわからない。特に、本計画の柱となる路線バスネットワークを維持、発展させるにあたっての費用がどのくらい必要で、誰がどう負担するのかの議論がなければ、いくら立派な計画を立てても実行することができないばかりか、10 年後にはネットワークがさらに衰退してしまう。民間企業である既存バス事業者の自助努力、内部補助だけでは限界に近づいており、近い将来、現在のネットワークですら維持することが困難になると想像される。公共交通の確保は福祉の一環ととらえた上で、運行費用を市が出すのか、県が出すのか、国が出すのか、自治会が出すのか、商工会が出すのか、観光施設が出すのか、誰がどの割合でどれだけ出すか、それを将来にわたって維持できるかを議論し、財源の確保に努めなければ、たちまち立ち行かなくなる。本計画において費用負担の在り方を明確にすべきである。</p>	C	<p>○費用負担については、網形成計画の策定後、交通事業者・行政等の役割を明確にするなかで、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ってまいります。</p>

No.	項目 番号	ご意見の タイトル	ご意見	取扱い	ご意見に対する考え方の要旨
			○客貨混載事業の検討について ②近年、全国各地で客貨混載事業が行われており、財源の確保のために高速バスも含めて検討すべきである。	C	○客貨混載事業の検討のご提案については、参考とさせていただきます。
33	6	全般事項について	○施策の実施について ・基本方針に従って、きめこまかくまとめられているので展開していただきたい。	D	○具体的・詳細・現実的な計画づくりについては、実施時期(42ページ)に基づき、評価・検証(63、64ページ)を行いながら取り組んでまいります。