

## 新しい公共交通の導入に係る基本的な考え

### 1. 基本事項

#### (1) 趣旨

平成28年3月に策定された洲本市地域公共交通基本計画に基づき、公共交通空白・不便地域の解消を図るとともに、住民の日常的な移動手段として誰もが移動しやすく、利用しやすい公共交通サービスの確保を目指す。

#### 【洲本市地域公共交通基本計画 抜粋】

『(中略) 現在、バス路線の全くない地域は、地域内交通の整備について、運行方法・運行ルートや既存公共交通との連携などを市民のみなさんと検討し、公共交通空白地域の解消を目指します。』

#### (2) 導入を検討する地域

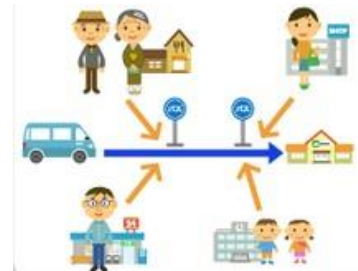
- 大野・千草・鮎屋 地域
- 中川原・安乎 地域
- 五色 地域

#### (3) 新しい公共交通の運行形態

##### ① 路線定期運行 (コミュニティバス)

- 決まった時刻に決まったルートを運行する形態。
- 住宅集積地等、人口密度が比較的高く、一定の需要が見込まれる地域や区間において有効。

【路線定期運行 イメージ図】



##### ② 区域運行 (デマンドバス)

- 営業区域内において、利用者からの予約に応じてルートを都度設定し、運行する形態。
- 人口密度が比較的低い区域において有効。

【区域運行 イメージ図】



## 2. 新しい公共交通の導入について考慮すべき事項

### (1) 運行ルート（エリア）

- 公共交通空白・不便地域の住宅集積地・集落地をカバーすることを基本とする。
- 既存公共交通等との乗り継ぎ利便性・役割分担（棲み分け）を考慮。
- 公共施設、商業施設、医療機関など、利用頻度が高い施設への立ち寄りやすさを基本とする。
- 路線定期運行にあっては、冗長とならないルート設定を検討。

#### 【参考：兵庫県コミュニティバス・アセスメント指針における評価指標】

迂回率・・・ 運行距離 ÷ 直線距離 < 3.0

運行所要時間・・・ 運行時間40分以内、かつ運行距離20km以内

（利用者が多い場合、ルート短縮・分割が困難な場合はこの限りではない）

### (2) 停留所の設定（路線定期運行の場合）

- 交通安全の観点から、可能な限り路外を設定する。
- 公共施設等の敷地内への停留所設置が困難な場合は、道路管理者等の関係機関と十分協議の上で、路上への設置を調整する。
- 既存路線と重複している区間については、乗降不可とする。  
但し、地域からの要望が特に多い箇所については、事業者と協議する。
- 一定の需要が見込まれ、且つ住宅地の密集度が低い地域については、フリー乗降制の導入を検討する。

### (3) 運行日

- 地域住民の需要見込みや、利用頻度が高い施設の営業日を踏まえて検討する。
- 2系統以上運行する地域においては、各系統の利用頻度を考慮して運行することを基本とする。（定路線交通の場合）

### (4) 運行時間

- 買い物、通院などの日常生活での利用を想定し、朝から夕方までの運行を基本とする。  
ただし、運行時間帯の設定に当たっては地域の特性に応じて、弾力的に対応する。
- 目的地における滞在時間を考慮した運行体制の検討を行う。

### (5) 運行主体

地域の意向や安全性に配慮した運行体制の確保など、総合的な観点から適切な運行主体を設定する。

運行主体	道路運送法上の区分	根拠法
運送事業者	一般乗合旅客自動車運送事業	道路運送法第4条 (許可制)
洲本市等	自家用有償運送有償運送	道路運送法第79条 (登録制)

### (6) 運賃

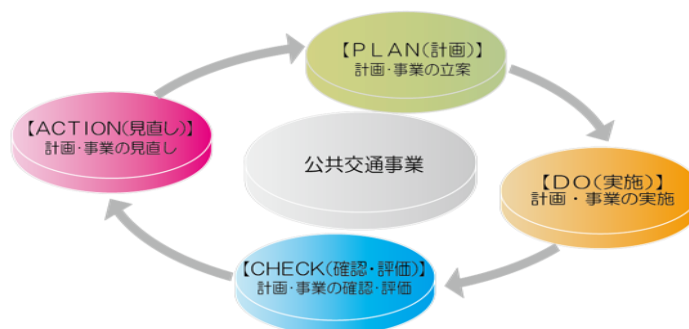
- 運賃の設定に当たっては、分かりやすさを重視し、均一料金とする。  
ただし、地域公共交通の持続的な確保・維持のため、一定の収益性や地元住民や既存事業者の意向も踏まえたうえで、運賃を設定する。
- 割引制度について、既存路線が導入しているものと同水準で実施することを基本とする。

### (7) 利用促進策

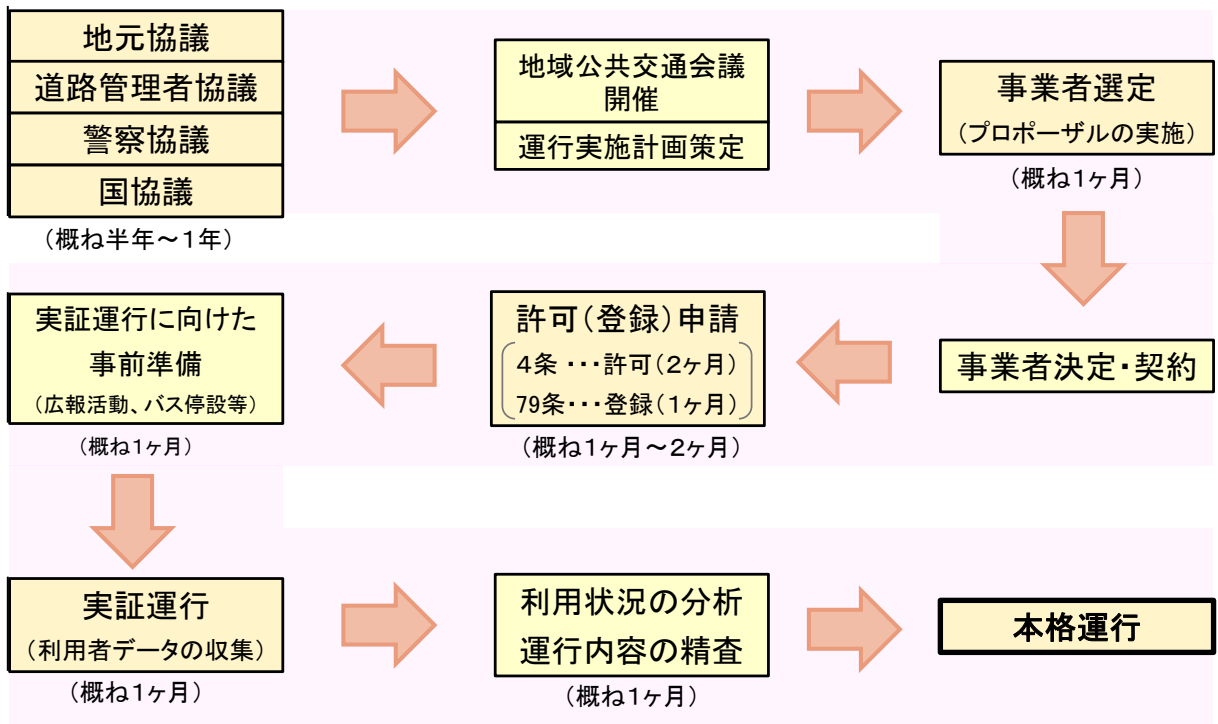
- 利用促進策として一定の効果が見込まれる場合は、事業者と協議したうえで、地域の特性に応じた割引制度の導入を検討する。
- 市ホームページや広報による情報発信、時刻表の作成・配布等により、地域住民へ広くPR活動を行い、公共交通に触れる機会を増やす。

### (8) 運行見直し基準

- 兵庫県コミュニティバス・アセスメント指針や同規模自治体の運用例を参考に地域特性やエリア・沿線人口を踏まえて、設定する。
- 運行実績が運行見直し基準を下回った場合は、利用状況の分析を行った上で運行条件(ルート、運行日、運行時間等)の見直しを行う。



### 3. 本格運行までの手続き



### 4. 各地域の現状等について

#### (1) 千草・大野・鮎屋 地域

##### ■ 現 状

- ・大野地域においては地域・住民が主体となって、淡陽自動車教習所の協力のもと『あったか友愛バス』が運行されており、住民の日常生活の足として利用されている。
- ・千草地域と鮎屋地域については、バス路線なし。
- ・本地域は広範囲であるため様々な課題があり、それらについて今後協議を重ねる必要あり。

##### ■ 新しい公共交通に関するイメージ

- ・運行方法としては、以下の2パターンが考えられる

①路線定期運行 (コミュニティバス) … 別添1 参照

- 循環型 2系統[東回り、西回り]

②路線定期運行 (コミュニティバス) … 別添2 参照

- シャトル型 2系統[大野・鮎屋⇄洲本高速BC、千草・大野⇄洲本高速BC]

## (2) 中川原・安乎 地域

### ■ 現 状

- ・既存バス路線として中川原、安乎地域の沿岸部には縦貫線が運行しており、中川原地域の一部には都志線が通っているが、路線にアクセスしにくい住宅集積地、集落が一定以上ある。
- ・平成25年度に中川原地域でデマンド交通試験運行を実施。
- ・本地域は広範囲であるため様々な課題があり、それらについて今後協議を重ねる必要あり。

### ■ 新しい公共交通に関するイメージ

- ・運行方法としては、以下の2パターンが考えられる
  - ①路線定期運行（コミュニティバス） … **別添3** 参照
    - シャトル型 2系統[中川原東部 ⇄ 洲本高速BC、中川原西部 ⇄ 洲本高速BC]
  - ②区域運行（デマンド交通）+路線定期運行（コミュニティバス） … **別添4** 参照
    - 区域運行[地域内集落を運行し、集落拠点（ふれあいセンター）へ乗客を集約]
    - 路線定期運行[集落拠点（ふれあいセンター）⇄ 洲本高速BC]。

## (3) 五色 地域

### ■ 現 状

- ・既存バス路線として都志線、鳥飼線、鮎原線が運行しているが、路線にアクセスしにくい住宅集積地、集落が一定以上ある。
- ・平成23年度に鮎原神陽台地域でデマンド交通試験運行を実施。
- ・本地域は広範囲であるため様々な課題があり、それらについて今後協議を重ねる必要あり。
- ・本地域内において、一部ルート等の諸条件整理について調整を行っている。

### ■ 新しい公共交通に関するイメージ

- ・運行方法としては、以下の1パターンが考えられる
  - ①路線定期運行（コミュニティバス） … **別添5** 参照
    - シャトル型 1系統[ウェルネスパーク五色 ⇄ 鮎原 ⇄ 洲本高速BC]