

洲本市地域公共交通基本計画（案）

平成 27 年 7 月 1 日

— 目 次 —

第1章 計画の目的と構成	1
1.1 計画策定の目的	1
1.2 計画の位置づけ	1
1.3 計画の期間	2
1.4 計画の構成	2
第2章 計画の方向性	3
2.1 洲本市における公共交通の概要	3
2.2 計画の方向性	5
第3章 地域公共交通基本計画	6
3.1 計画の基本理念	6
3.2 めざすべき公共交通網	6
(1) めざすべき公共交通網	6
(2) 公共交通機関別の役割	8
3.3 基本方針	9
3.4 施策	10
3.5 展開すべき施策	11
(1) 「基本方針1. 利用しやすい交通網の構築」の施策	11
(2) 「基本方針2. 公共交通サービスの好循環への転換」の施策	14
(3) 「基本方針3. 公共交通を地域で支えるしくみづくり」の施策	15
3.6 計画の目標	16
第4章 計画の実現に向けて	17
4.1 公共交通を支える三者の協力	17
4.2 持続可能な公共交通の確保のための他分野との連携	18
4.3 公共交通事業運営方針の設定	19
4.4 社会情勢の変化に対応した計画の見直し	20

第 1 章 計画の目的と構成

1.1 計画策定の目的

洲本市の公共交通は、通院・通学・買い物・通勤など市民の日々の暮らしを支える移動手段として、路線バスが重要な役割を担っています。

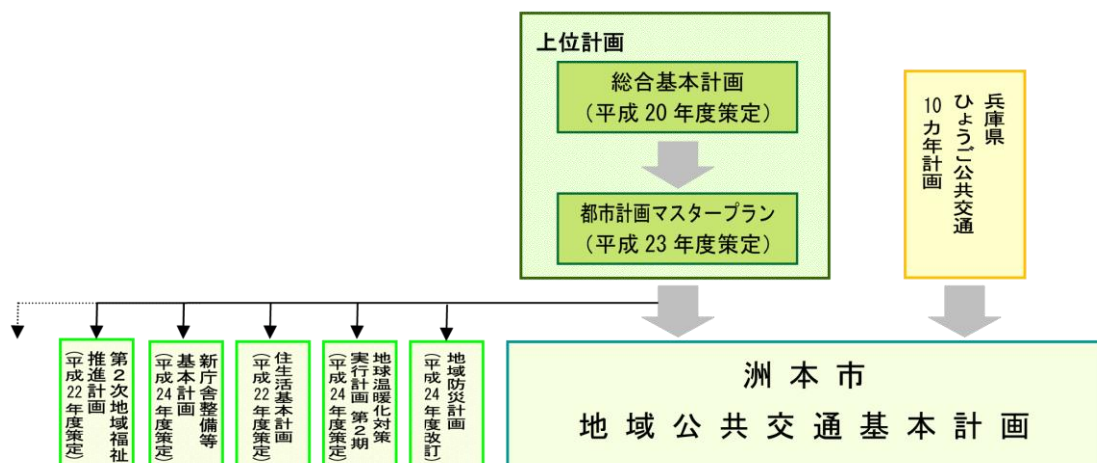
しかしながら、元々、自家用車による移動が多いことに加えて、少子化・人口減少の進行により、路線バスの利用者は減少しており、その影響で便数・運行時間帯などのサービス水準が低下し、利用者の利便性が損なわれています。

一方、高齢化の進展とともに、自動車の運転に不安をもつ方が増加しています。また、健康志向の高まりや環境への配慮により「自動車に過度に頼らない生活」が見直されています。

本計画は、これらの状況を踏まえ、市民にとっても、また、観光や定住を目的に訪れる方にとっても、移動しやすい公共交通の実現に向け、その方向性を示すことを目的に策定します。

1.2 計画の位置づけ

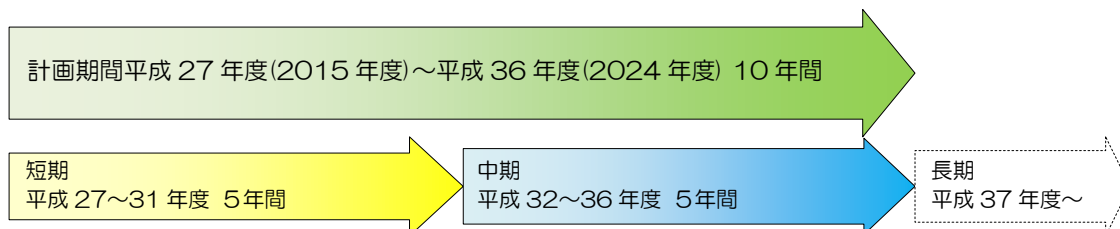
本計画は、洲本市の中長期の姿を見据え、「洲本市総合基本計画」及び「洲本市都市計画マスタープラン」を上位計画とし、兵庫県が策定した「ひょうご公共交通 10 カ年計画」を踏まえて、洲本市の今後 10 年間ににおける地域公共交通の整備方針とその実現に向けた施策を示します。



1.3 計画の期間

計画期間は、平成 27 年度（2015 年度）～平成 36 年度（2024 年度）の 10 年間とします。

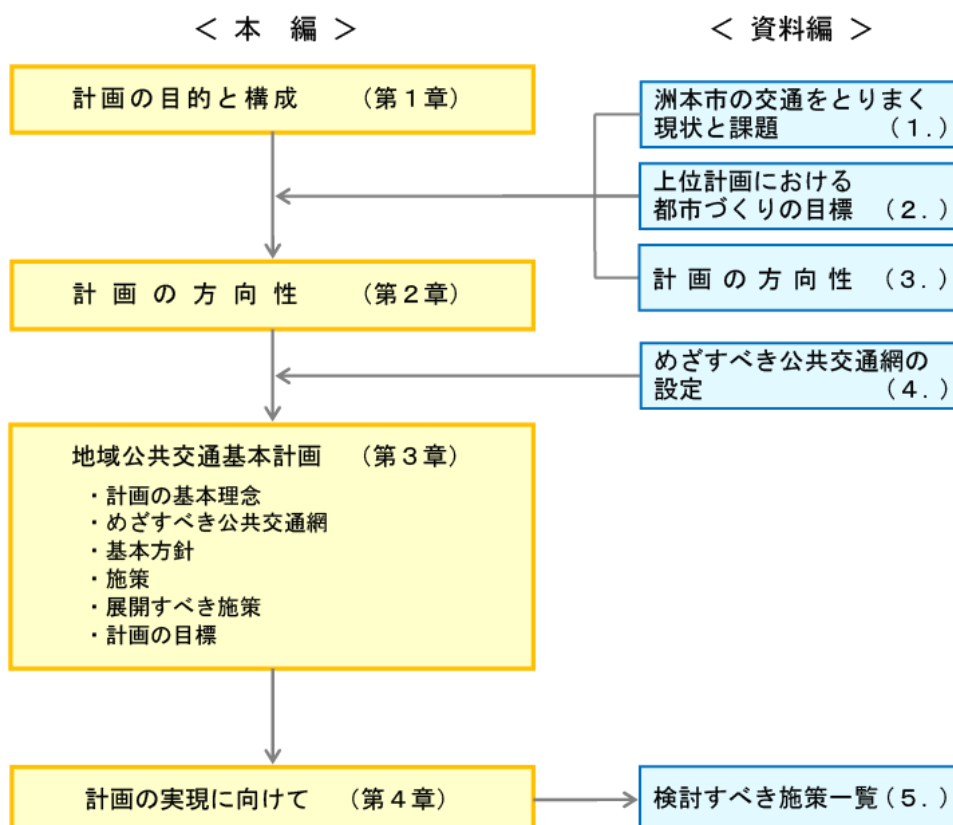
また、平成 31 年度（2019 年度）までの 5 年間を短期、平成 36 年度（2024 年度）までの 5 年間を中期、平成 37 年度（2025 年度）以降を長期とします。



1.4 計画の構成

洲本市地域公共交通基本計画は、本編と資料編で構成しています。

本編では、洲本市における今後の公共交通施策展開に向けた計画部分を示し、資料編では、この計画を策定する上で踏まえるべき本市における交通の現状や、上位計画、めざすべき公共交通網の検討内容等を示しています。



第2章 計画の方向性

2.1 洲本市における公共交通の概要

洲本市では、神戸・大阪方面、徳島方面と結ぶ高速バスと以下に示す路線バスにより公共交通網が形成されています。

・縦貫線	岩屋～志筑～洲本	12.6～35.8 系統キロ
	洲本～福良	20.8～23.3 系統キロ
・由良線	由良～洲本	10.1～12.6 系統キロ
・鮎原線	広石～志筑	17.8 系統キロ
・鳥飼線	洲本～鳥飼～湊	23.5 系統キロ
・都志線	洲本～都志	16.8 系統キロ
	洲本～都志～湊	28.2 系統キロ
・長田線	洲本～納～湊	19.1 系統キロ

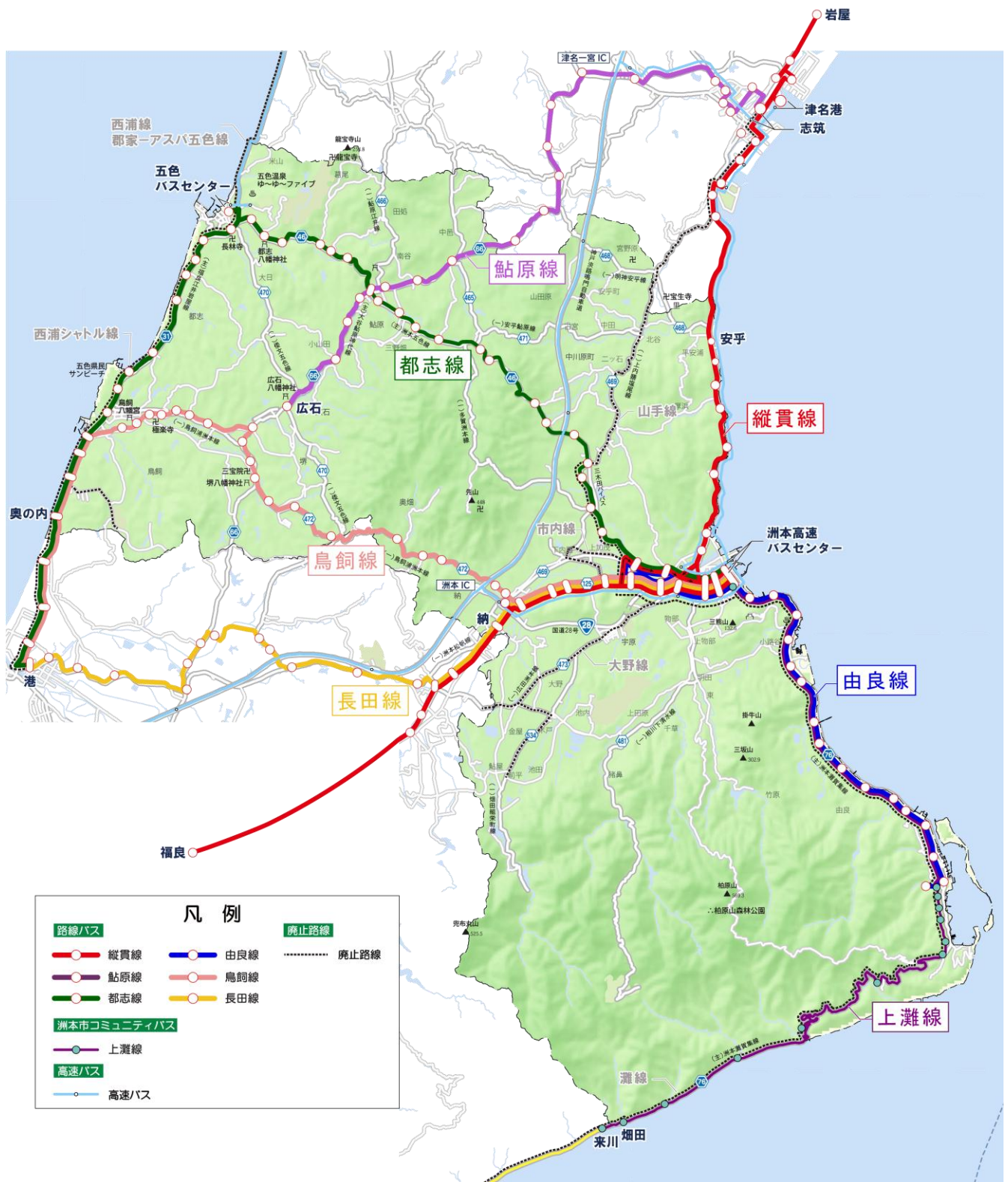
その他、2012年（平成24年）4月より、コミュニティバスに移行した上灘線（洲本～由良～上灘：23.2 系統キロ）があります。

乗客数の減少等により、1996年（平成8年）には山手線、2002年（平成14年）には市内線、大野線、灘線の一部、2003年（平成15年）には西浦シャトル線、2009年（平成21年）には西浦線、郡家-アスパ五色線が廃止され、1989年（平成元年）には13路線あったバス路線が、現在では6路線とコミュニティバス1路線にまで減少しています。

< 路線バス事業の経緯 >

	路 線 バ ス			備 考
1989 (H元) 年 7月	鮎原線	志筑～鮎原～広石	補助金により維持	
1996 (H8) 年 10月	山手線	洲本～中川原～志筑	廃止	
2002 (H14) 年 8月 1日	市内線	洲本～市営住宅前～県病前	廃止	
	大野線	洲本～金屋～前平	廃止	一部あったか友愛バスへ移行
	灘線	洲本～由良～黒岩～土生汽船場前	廃止	
		洲本バスセンター～由良保育所前～来川	補助金により維持	
2003 (H15) 年 8月 31日	西浦シャトル線	郡家～湊	廃止	
2003 (H15) 年 9月 1日	郡家-アスパ五色線	郡家～都志～五色アスパ	補助金により運行	西浦シャトル線の代替路線
2005 (H17) 年 10月 1日	鳥飼線	洲本バスセンター～鳥飼浦～湊	補助金により維持	
	都志線	洲本バスセンター～都志～湊	補助金により維持	
2009 (H21) 年 9月 30日	西浦線、 郡家-アスパ五色線	郡家～都志～五色浜・五色アスパ	廃止	
2009 (H21) 年 10月 1日	長田線	洲本バスセンター～長田～湊	補助金により維持	
2012 (H24) 年 3月 31日	上灘線	洲本バスセンター～由良保育所前～来川	廃止	H24.4.1コミバス運行

＜ 洲本市における路線バスの概要 ＞



2.2 計画の方向性

洲本市の交通をとりまく現状と上位計画に示す市の将来像等を踏まえた洲本市の今後の地域公共交通の方向性は、以下のとおりです。

「洲本市の交通をとりまく現状」、「都市づくりの目標」については、参考となる資料編のページ番号を示しています（“資-2”等）。

< 洲本市の交通をとりまく現状 >

- 人口減少・高齢化社会の進展
 - ・ 今後も減少し続ける人口（資-2）
 - ・ 市全体で進展している高齢化（資-3,4）
 - ・ 活発に移動する高齢者の増加（資-16）
- 減少傾向にあるバス利用者
 - ・ 市民の約9割が利用しない路線バス（資-21）
 - ・ 人口減少等による路線バス利用者の減少（資-6,7）
 - ・ 利用者減によるバス路線の廃止や運行本数の減少（資-5）
 - ・ 市民の移動に対する行政補助額の増加（資-12）
- 半数を占める公共交通空白地域
 - ・ 市民の約5割が公共交通空白地域に居住（資-10）

* バス停や鉄道駅から一定の距離を離れた地域を公共交通空白地といい、洲本市ではバス停から500m以上離れた地域を公共交通空白地域としています。
- 自動車依存が高い市民の移動
 - ・ 移動の約7割を占める自動車交通（資-17）
 - ・ 高齢者においても約6割が自動車で移動（資-17）
 - ・ 雨の日の高校への通学は約5割が自家用車による送迎（資-27）
- 近隣市や島外との移動も多い人の動き
 - ・ 淡路市・南あわじ市や神戸方面の移動も多い（資-25）

< 都市づくりの目標 >

【 洲本市総合基本計画 】（資-35）

[将来像]

笑顔あふれる生活交流拠点・洲本
～ みんなでつくる元気な“すもと”～

[基本目標－基盤・生活分野－]

安全で快適な生活のまちづくり

【 都市計画マスタープラン 】（資-35,36）

[都市づくりの基本理念]

健康で交流が進み 住み継がれる淡路の中心都市
～ みんなでつくる安心のまち～

[都市づくりの目標]

1. 淡路の商業・観光・交流中核となる都市づくり
2. 人にやさしい都市づくり
3. 豊かな自然と共生する都市づくり
4. 安全で快適に暮らせる都市づくり
5. 地域文化や歴史的資源を守り育む都市づくり
6. 市民参画と協働による都市づくり

＊）“資-2”等は、資料編のページ番号を示しています。

< 今後の地域公共交通の方向性 >

- 人口減少・高齢化社会に対応した、誰もが利用しやすい公共交通ネットワークの構築
- 持続可能な公共交通の実現に向け、その利用促進策を展開
- 淡路市・南あわじ市との連携、また福祉・観光・教育等他分野との連携による移動手段の維持・確保

第3章 地域公共交通基本計画

3.1 計画の基本理念

本計画の上位計画である総合基本計画では「笑顔あふれる生活交流拠点・洲本 ～ みんなでつくる元気な“すもと”～」を将来像として掲げ、都市計画マスタープランでは、「健康で交流が進み、住み継がれる淡路の中心都市～みんなでつくる安心のまち～」を基本理念として設定しています。本計画では、これら上位計画の都市づくりの目標や、前章で示した今後の地域公共交通の方向性を踏まえ、公共交通のあるべき姿として、以下の基本理念を設定しました。

暮らしと交流を支える持続可能な公共交通サービスのしくみづくりの実現

3.2 めざすべき公共交通網

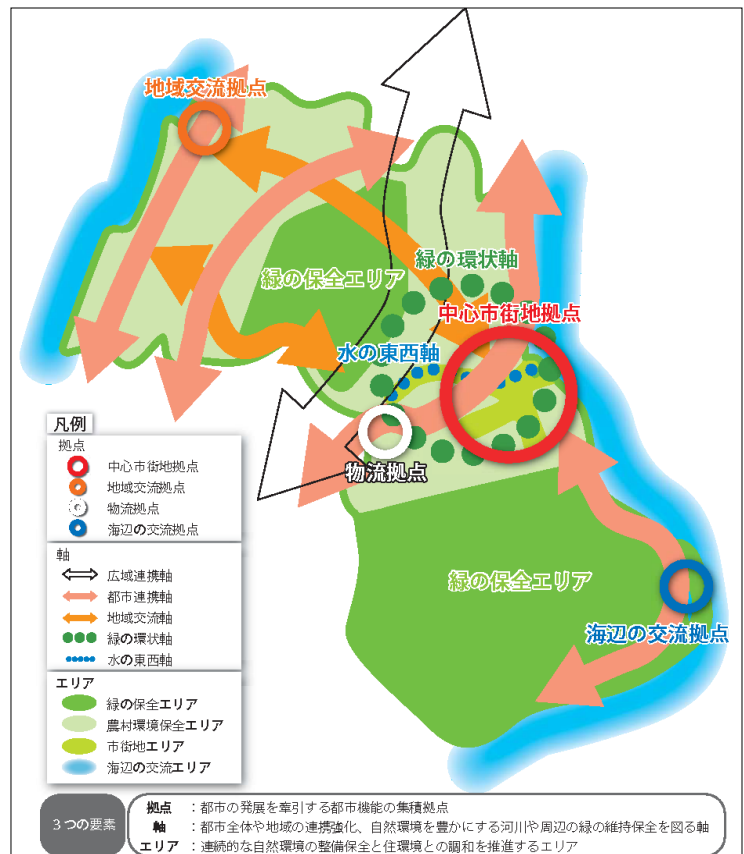
(1) めざすべき公共交通網

洲本市におけるバス利用者の移動状況、上位計画で示されている将来都市構造図を踏まえて、洲本市のめざすべき公共交通網を設定しました。

ここでは、現在のバス利用者、今後バスを利用する可能性がある人の移動状況を把握し、バスでの移動が多いと考えられる拠点間や地域間の移動をバス軸と設定しています。

洲本市のめざすべき公共交通網は、高速バス軸、路線バス軸、地域内交通で形成し、各公共交通が連携することをめざします。なお、路線バス軸を形成する路線は現状以上となる運行を基本とします。

< 都市計画マスタープランにおける「将来都市構造図」>



[illegible]

(2) 公共交通機関別の役割

めざすべき公共交通網の実現に向けて、その交通網を構成する各公共交通機関は以下の役割を担います。

公共交通機関	役 割
高速バス	洲本市と島外を結び、その移動需要を支えます。
路線バス	洲本市内、近隣市を結び、その移動需要を支えます。
コミュニティバス	市内特定地域と路線バス軸を結び、その移動需要を支えます。
地域主体型交通	特定地域と路線バス軸を結び、その地域が主体的に移動手段を支えます。 〔手法としては大きく分けて、路線バスと同様に定時定路線型で運行する方法と、電話等の事前予約により予約に応じて運行する予約型があります。この手法も含めて、地域が主体となって検討していただきます。〕
タクシー	随時、随意的に目的地間を結び、路線バス等では対応できない移動需要を支えます。

3.3 基本方針

基本理念「暮らしと交流を支える持続可能な公共交通サービスのしくみづくりの実現」のもと、めざすべき公共交通網の実現に向けて、“利用しやすい交通網の構築”“公共交通サービスの好循環への転換”“公共交通を地域で支えるしくみづくり”を基本方針として設定しました。

基本方針1．利用しやすい交通網の構築

既存路線バスサービスの充実、新たな公共交通の導入、バス路線の乗り継ぎや待合い環境整備などにより、市内各地域だけではなく、近隣市や島外への移動を円滑にし、誰もが利用しやすい交通網の構築をめざします。

基本方針2．公共交通サービスの好循環への転換

公共交通利用者の減少は、バス路線の廃止やバスの運行本数の減少等に繋がり、さらに公共交通利用者が減少するという悪循環を招きます。この悪循環を収束させ、公共交通利用者増によるバスサービス向上の好循環に転換させることをめざします。

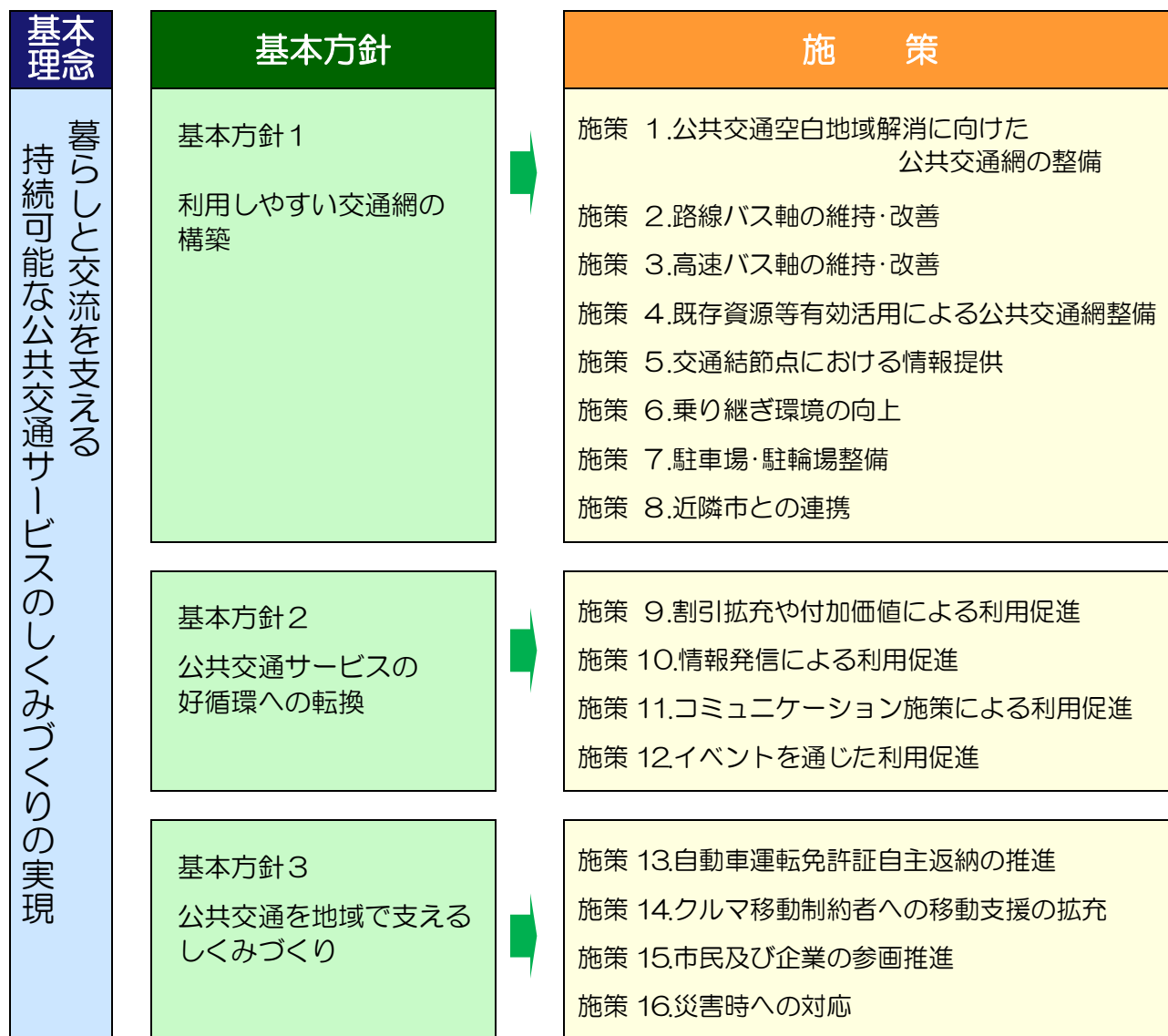
基本方針3．公共交通を地域で支えるしくみづくり

市民や企業が公共交通の価値を認識し、自ら積極的に利用することにより、持続可能な公共交通の実現をめざします。

3.4 施策

基本理念の実現や、めざすべき公共交通網の実現に向けて、3つの基本方針のもと、今後展開すべき施策をとりまとめ整理しました。

基本理念と基本方針を踏まえ、洲本市地域公共交通基本計画の全体構成を以下とします。

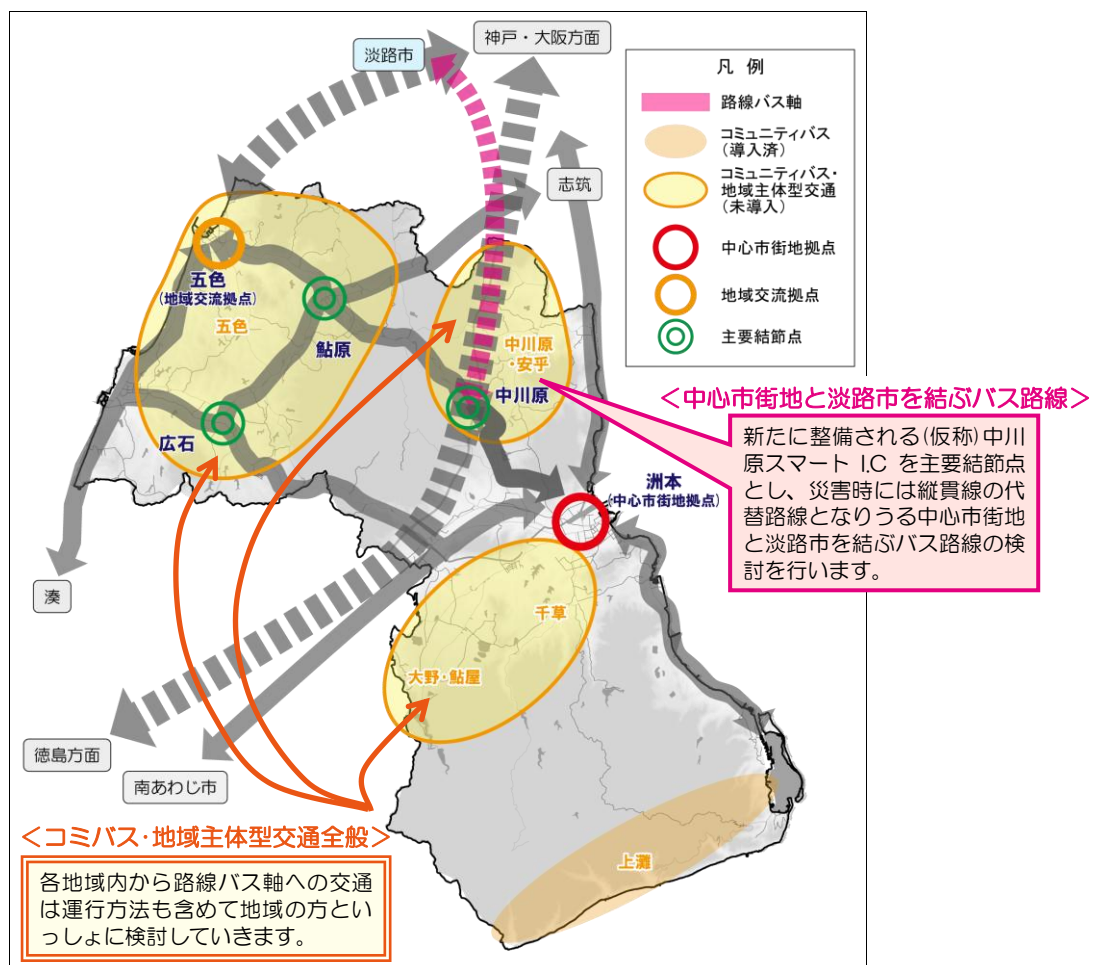


3.5 展開すべき施策

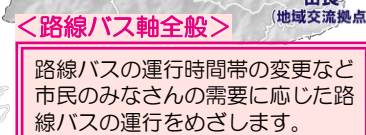
(1) 「基本方針 1. 利用しやすい交通網の構築」の施策

【施策 1：公共交通空白地域解消に向けた公共交通網の整備】

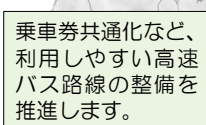
中心市街地などの市の拠点と市内各地区や近隣市との路線バス軸の強化を図るとともに、現在、バス路線の全くない地域については、路線バス軸までの地域内交通について、運行方法などから市民のみなさんと検討し、公共交通の利用しづらい地域の解消をめざします。



現在運行している路線バスを維持していくためにも、市民のみなさんの需要に応じた運行時間帯や新たなバス路線を交通事業者と検討し、路線バスの利用者増加をめざします。



高速バス乗車券の共通化・IC化や増便、停車バス停を交通事業者と検討し、高速バス路線の利用者増をめざします。



【施策4：既存資源等有効活用による公共交通網整備】

観光地を巡る路線バスや、スクールバスの空き時間に市民のみなさんの足として利用してもらうなど、今ある公共交通機関を最大限の活用を検討し、誰もが利用しやすい公共交通網をめざします。

【施策5：交通結節点における情報提供】

高速バスセンター等において、わかりやすい情報提供を行うことにより、市民のみなさんだけでなく、近隣市や島外から訪れる方にも利用しやすい交通結節点（施設）整備をめざします。



〔洲本高速バスセンター案内看板〕

【施策6：乗り継ぎ環境の向上】

路線バスと高速バス、路線バスとコミュニティバスとのダイヤの調整による乗り継ぎ時間の短縮や待合い環境整備、ICカードの導入などにより、乗り継ぎ環境の向上をめざします。



〔非接触 IC カード運賃支払いシステム〕

出典）国土交通白書

【施策7：駐車場・駐輪場整備】

交通結節点となるバス停に駐車場や駐輪場を整備することや、レンタサイクルを配置することにより、利用しやすい公共交通機関をめざします。



〔パークアンドバスライド〕

出典）国土交通省中国地方整備局ホームページ

【施策8：近隣市との連携】

公共交通による島内移動のしやすさの向上をめざし、近隣市と連携して既存路線バスの利用促進を図るとともに、コミュニティバス等の新規路線導入の際には、連携を検討します。

(2) 「基本方針 2. 公共交通サービスの好循環への転換」の施策

【施策 9：割引拡充や付加価値による利用促進】

コミュニティバスと路線バスの乗り継ぎ割引など新たな割引制度を検討し、公共交通を利用しやすい環境整備をめざします。

【施策 10：情報発信による利用促進】

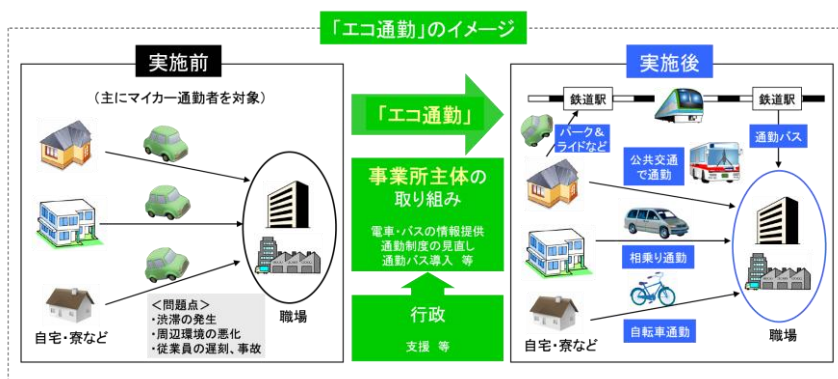
市民のみなさんはもちろん、観光で訪れる方に向けて、冊子や Web などで情報発信することにより、公共交通機関を利用しやすい環境整備をめざします。



〔淡路島総合公共交通情報 あわじ足ナビ〕

【施策 11：コミュニケーション施策による利用促進】

過度にクルマに依存した移動から、バスや徒歩などエコに配慮した移動へ転換していく取り組みを検討し、路線バスなどの利用者数の増加をめざします。



〔モビリティマネジメントによるエコ通勤の推進〕
出典) 国土交通省ホームページ

【施策 12：イベントを通じた利用促進】

バスなどを利用したイベントの開催により、市民のみなさんや観光で訪れる方に、公共交通が本来もつ快適性やサービスなどを知ってもらい、公共交通の利用者数の増加をめざします。

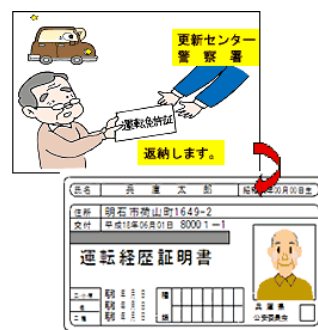


出典) 兵庫県ホームページ

(3) 「基本方針3. 公共交通を地域で支えるしくみづくり」の施策

【施策 13：自動車運転免許証自主返納の推進】

クルマの運転に不安を感じるようになった高齢者が、自主的に運転免許証を返納しやすい環境（免許返納による公共交通機関や商店街での割引制度）の充実を検討し、高齢者が原因となる交通事故の減少をめざします。



出典) 兵庫県警ホームページ

【施策 14：クルマ移動制約者への移動支援の拡充】

高齢者や障害者等に対するタクシー券配布の拡充など、クルマや路線バス等を利用しづらい人の生活の足となる移動手段のさらなる拡充を検討します。

【施策 15：市民及び企業の参画推進】

バス停上屋の広告掲載や市民のみなさんによるバス停の清掃など、地元企業や市民の協働と参画により、公共交通を身近なものに感じていただき、利用者の増加につながる取り組みを検討します。



〔バス停の清掃〕

出典) 国土交通省九州地方整備局ホームページ

【施策 16：災害時への対応】

災害時に備えて、避難者、要救護者や物資等の輸送について、バス協会やタクシー協会と災害応援協定の締結を検討します。

3.6 計画の目標

展開すべき施策の実施による基本理念及び基本方針の達成度を把握し、さらなる改善に向けた取り組みを推進するため、本計画の目標を設定しました。

目標は、市民アンケートより明らかになった市民の移動の状況を踏まえて設定し、コミュニティバスや地域内交通の充実による公共交通空白地の解消や、高齢者や障害者等へのタクシー利用券配布の拡充など利用促進施策により達成することをめざします。

計画目標 1 公共交通を利用する人の割合の増加

移動時に“路線バス”、“高速バス”、“タクシー”などの公共交通を利用する市民の割合を、現在の5.7%より増加させることをめざします。(資-20)

計画目標（指標）	移動時に公共交通を利用する人の割合		
現況（平成26年度）	5.7 %	将来（平成31年度）	5.8 % 以上
指標の定義	市民アンケート調査において、移動時に“路線バス”、“高速バス”、“タクシー”などの公共交通を利用している人の割合。		
目標の設定	現在の5.7%より向上させることを目標とします。		

計画目標 2 移動時に問題がある人の割合の減少

移動時に“利用できるバスがない”、“送迎してもらうのが何かと大変”などの問題を抱えている市民の割合を、現在の36%より減少させることをめざします。(資-23)

計画目標（指標）	移動時に問題がある人の割合		
現況（平成26年度）	36 %	将来（平成31年度）	35 % 以下
指標の定義	市民アンケート調査において、移動時に“送迎してもらうのが何かと大変”、“利用できるバスがない”などの問題を抱えている人の割合。		
目標の設定	現在の36%より改善させることを目標とします。		

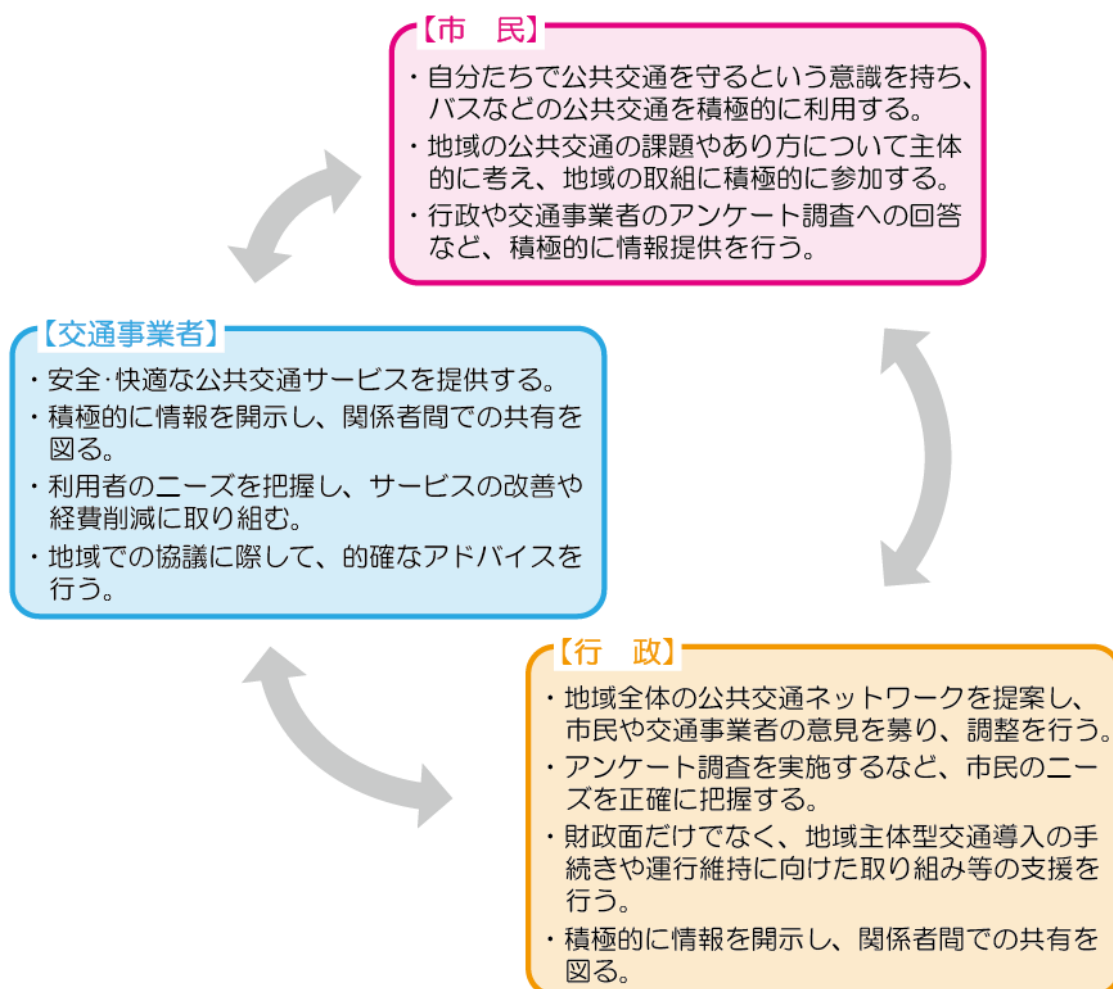
第4章 計画の実現に向けて

計画の円滑な実現には、公共交通の利用者である市民、交通事業者、行政がそれぞれの役割を認識し、協力していくことが重要です。また、効率的に計画を推進していくために、持続可能な公共交通の確保のための他分野との連携、公共交通事業運営方針の設定、社会情勢の変化に対応した計画の見直しが必要です。

4.1 公共交通を支える三者の協力

「市民」、「交通事業者」、「行政」がそれぞれの役割を認識し、連携を強化しながら、公共交通を維持・改善していくことが重要です。

＜ 公共交通を支える三者の協力 ＞

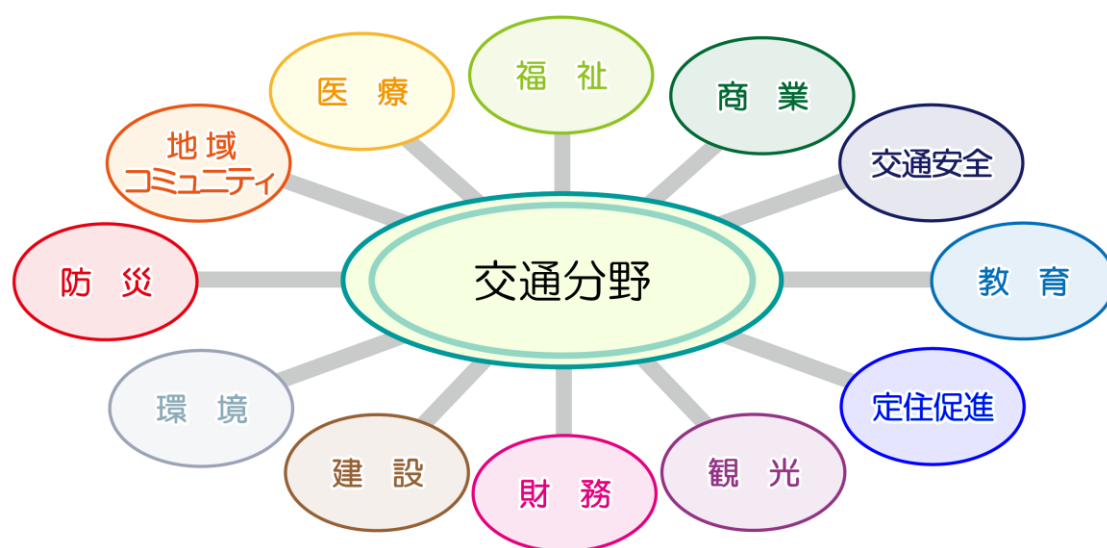


4.2 持続可能な公共交通の確保のための他分野との連携

持続可能な公共交通の確保に向けて、4.1 に示した三者の協力のみならず、交通分野以外の他分野と連携することにより、より効率的、効果的に目標達成をめざすことができます。

具体的には、公共交通がなくなった場合に支障が出てくる分野として、交通分野以外に以下に示す 12 分野が考えられるため、これらの分野と連携強化して、持続可能な公共交通の確保をめざします。

＜ 公共交通が関係する分野 ＞



4.3 公共交通事業運営方針の設定

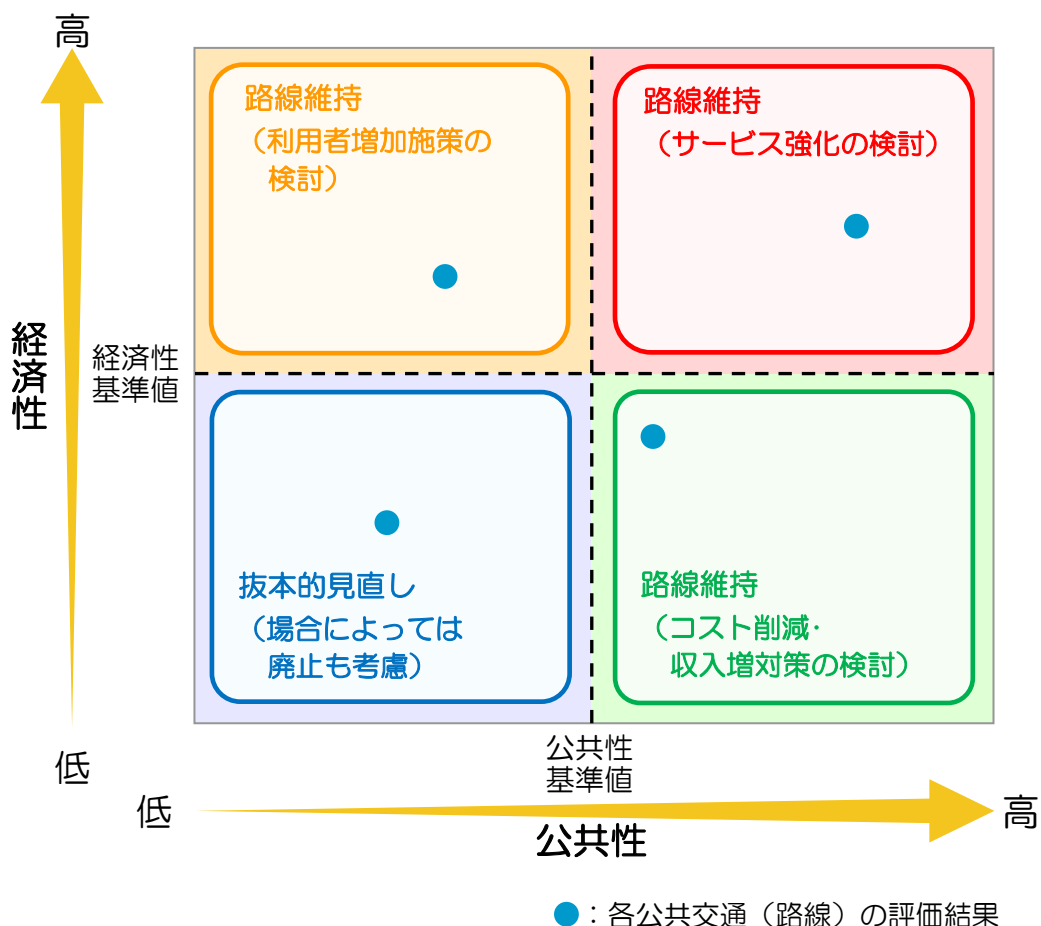
公共交通は、自動車運転免許を持っていない人や高齢者などの重要な移動手段であるとともに、環境保全やまちづくりの上でも重要な役割（公共性）を担っています。

しかし、人口減少に伴う厳しい財政状況から、公共交通に公費を際限なく投入することは困難であり、一定の採算性（経済性）も必要です。

今後、公共交通を維持するだけでなく、必要な場所に公共交通を導入して、さらに持続可能にしていくためには、公共交通事業の運営方針を設定することが必要です。

したがって、今後の公共交通事業の運営には、公共性及び経済性の2つの視点を用いて公共交通事業を評価し、さらなる改善に向けた取り組みを推進していきます。

＜ 公共交通事業の評価イメージ ＞



4.4 社会情勢の変化に対応した計画の見直し

本計画の基本理念である「暮らしと交流を支える持続可能な公共交通サービスのしくみづくりの実現」に向けて、公共交通の維持・充実、利用促進を推進していきますが、今後、社会情勢や地域情勢、それに伴う関連分野の施策など、公共交通を取り巻く環境は常に変化します。

そのため、地域主体型交通などの事業については、常に評価（CHECK）し、見直し（ACTION）を行うことにより改善を重ね、計画全体については、定期的に、PLAN（計画）・DO（実施）・CHECK（確認・評価）・ACTION（見直し）によるPDCAサイクルによって、計画を見直し、改善していきます。

< PDCAサイクル >

