

淡路島地域公共交通網形成計画



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。

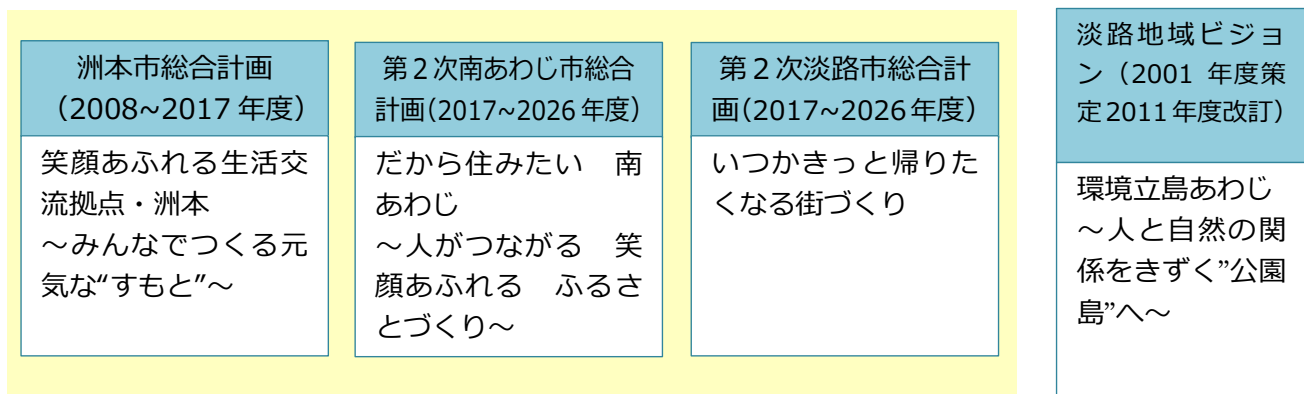
淡路島地域公共交通網形成計画は、地域公共交通の現状・問題点・課題の整理を踏まえて、淡路島地域の公共交通ネットワーク全体を一体的に形づくり、持続させることを目的として、地域全体の公共交通の在り方、住民・交通事業者・行政などの役割を明らかにするものである。

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。

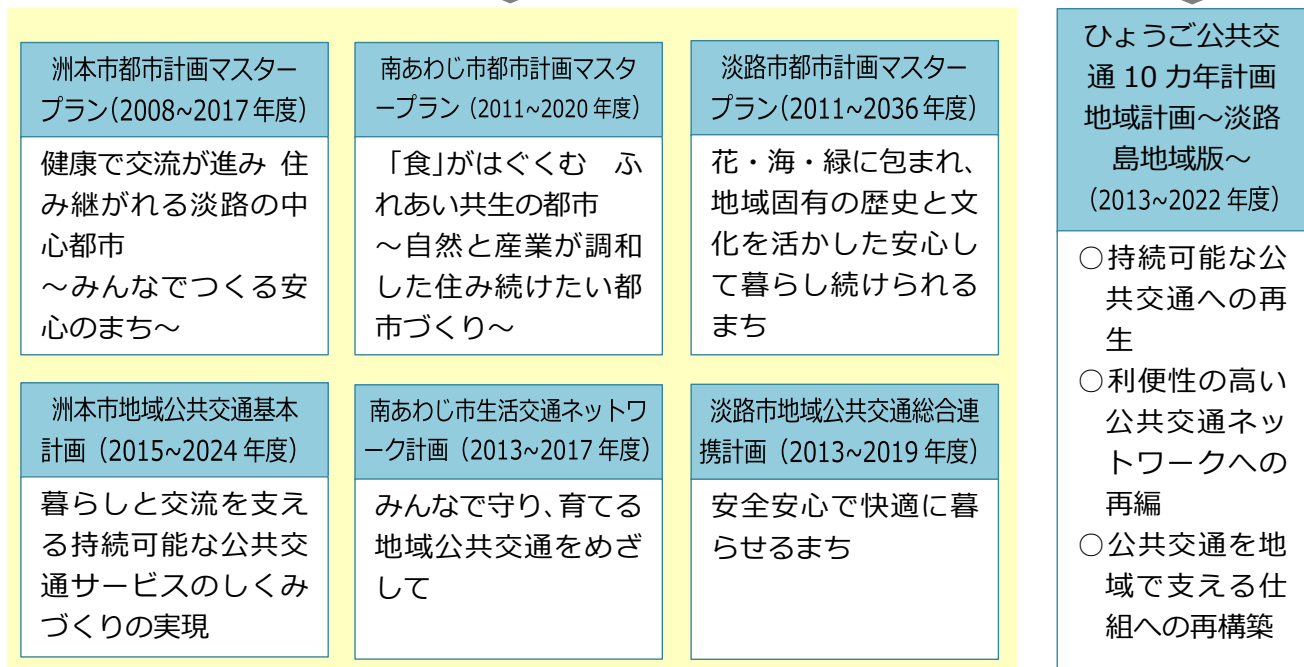
2 計画の位置づけ

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。



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。

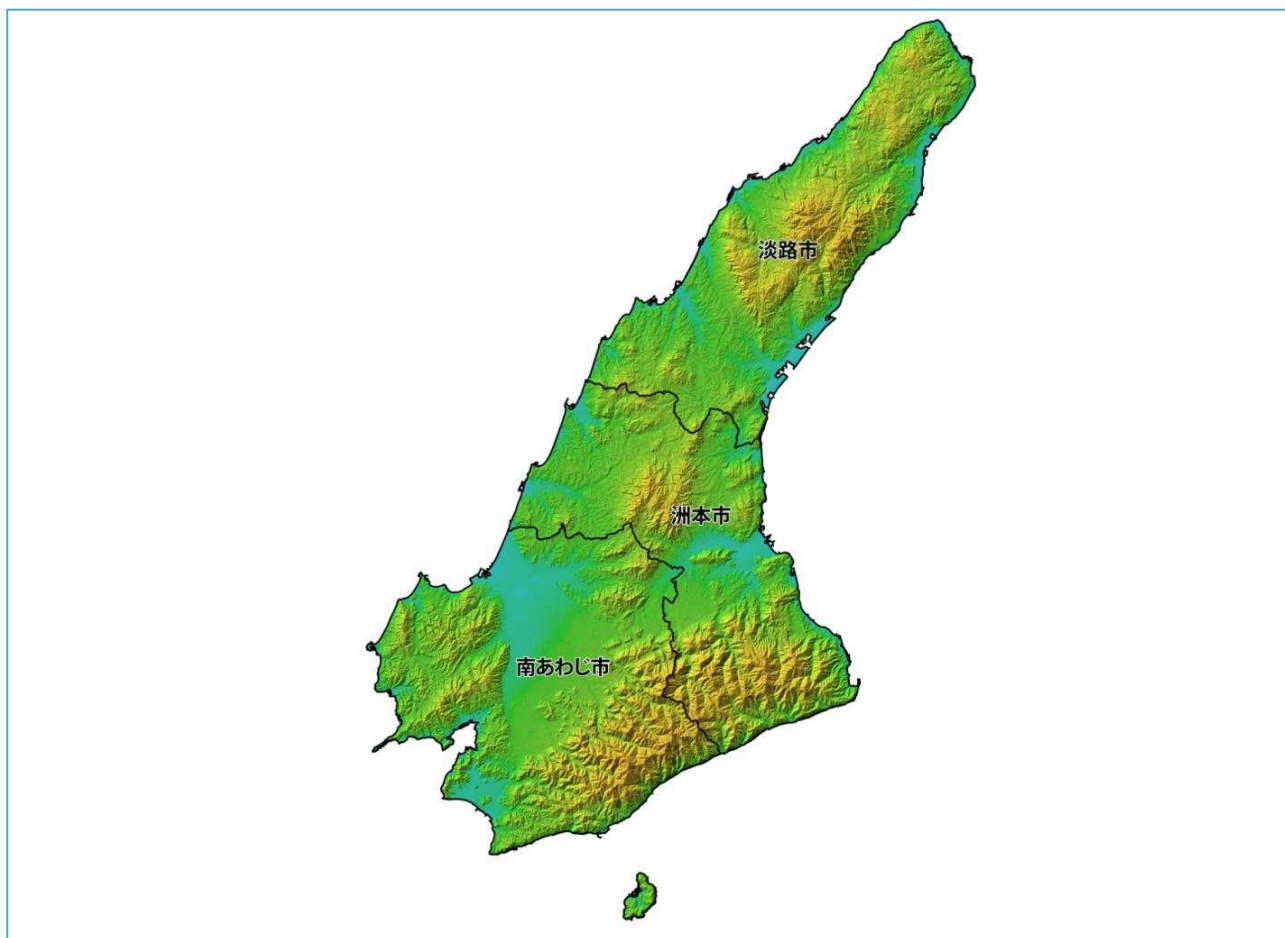
(2) 人口及び地勢

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。

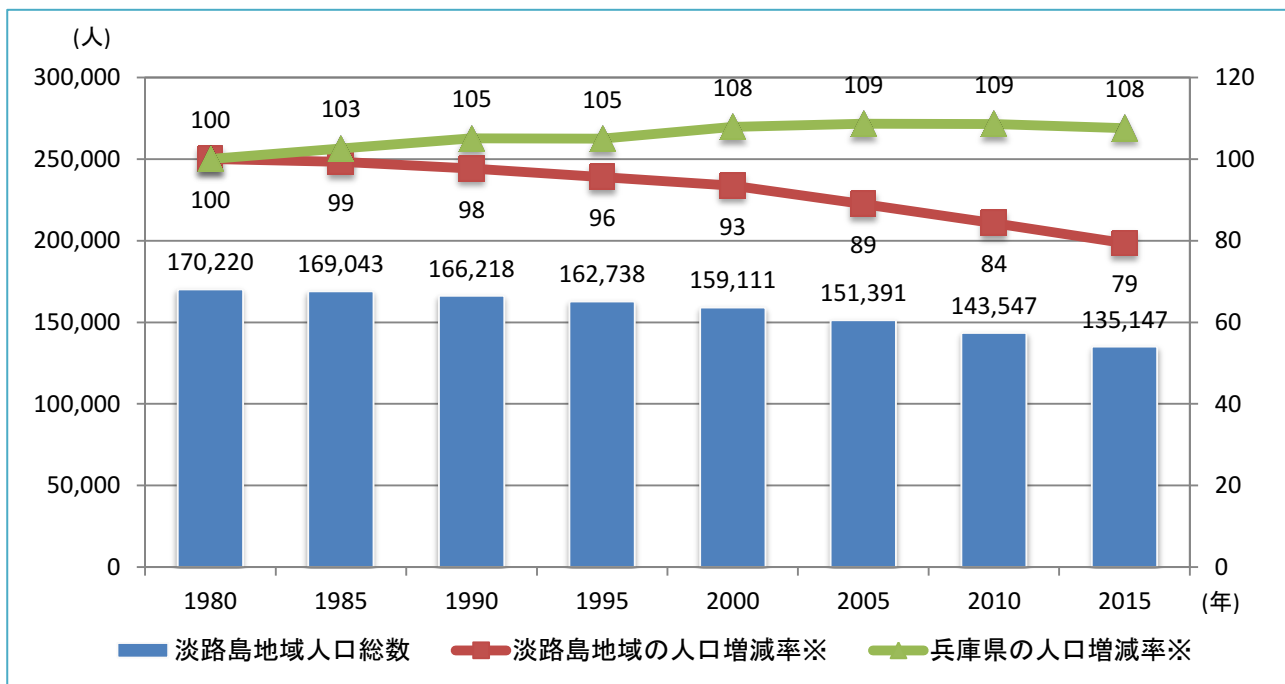
淡路島地域の総人口は約13万5千人（国勢調査（2015年））であり、近年、兵庫県全体を上回るスピードで減少が進んでいる。年齢別人口割合では、高齢者人口が総人口の34.3%を占め、県平均の27.1%より7.2ポイント高い。18歳が人口減少の一つの区切りとなっており、大学進学や就職等による都市部への人口流出が高齢化率を押し上げる要因の一つとなっている。また、免許を持っていない、家に車がない、70歳以上であるといったクルマ移動制約者は淡路島地域総人口の42.6%を占めている。

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◆



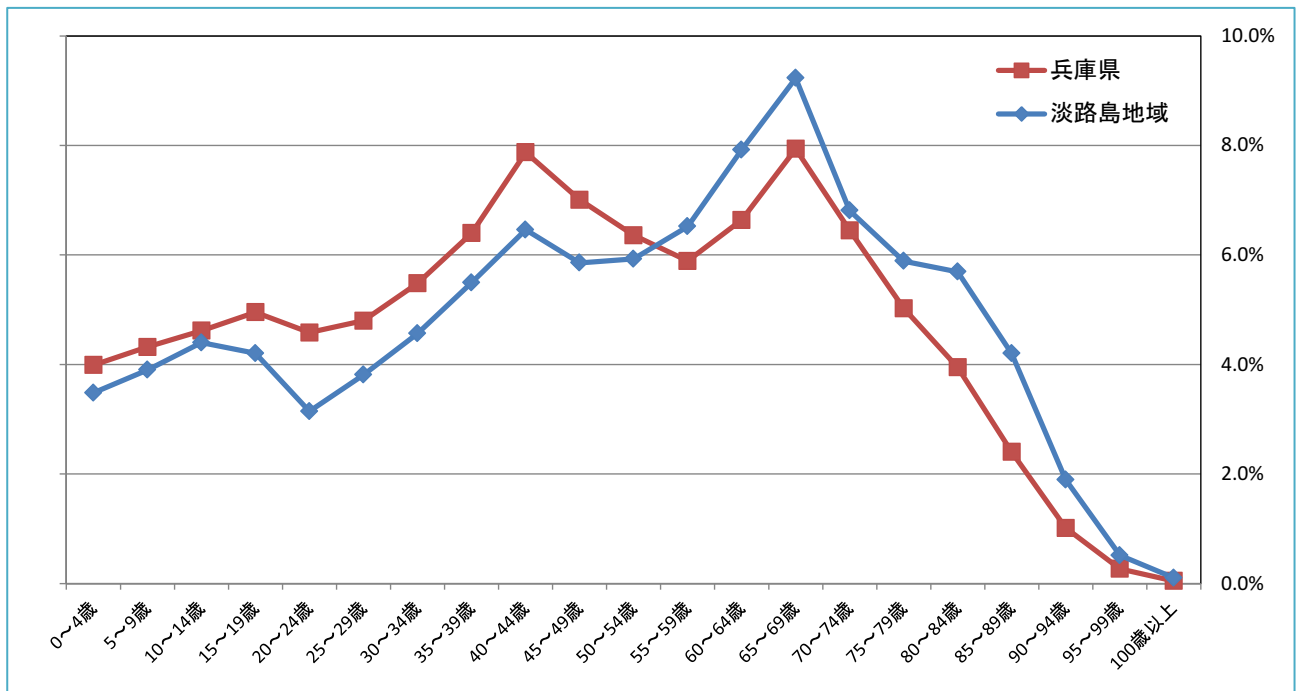
◆淡路島地域の人口推移◆



※1980年人口を100としたときの各年の値

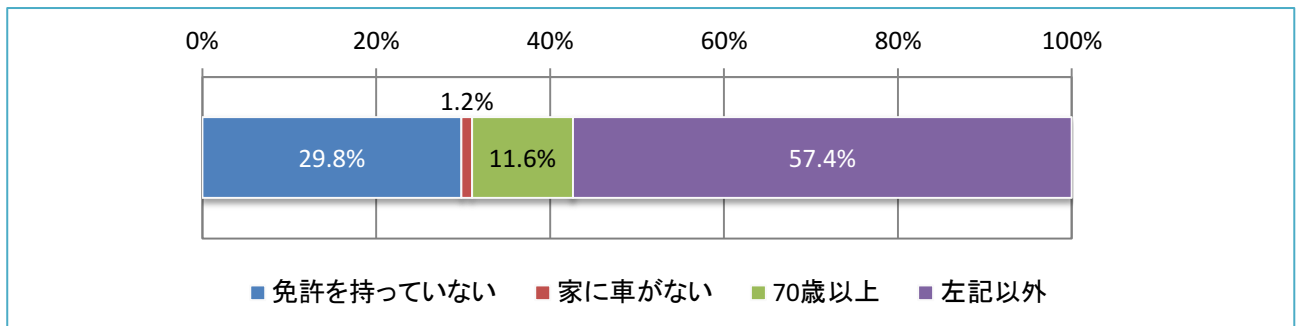
資料：総務省「国勢調査」

◆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

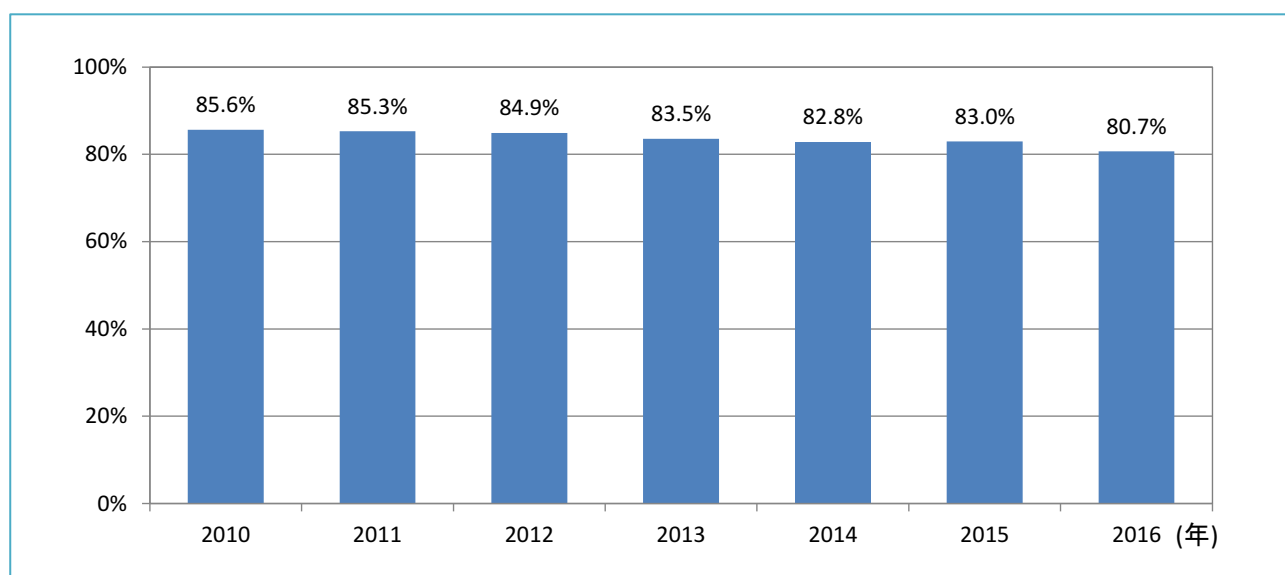
出典：兵庫県「ひょうご公共交通 10 カ年計画」（2013 年）

◆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

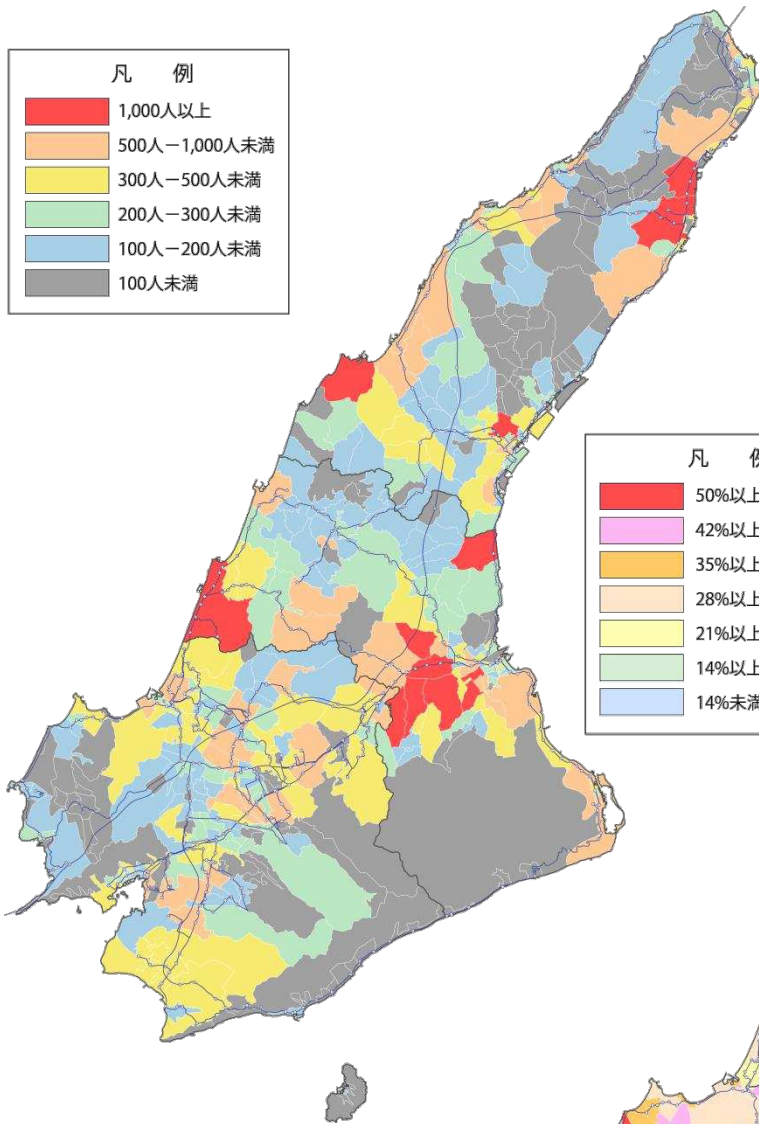
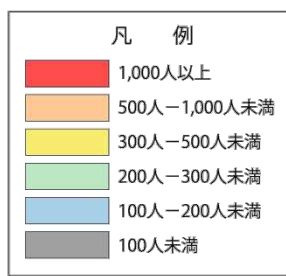
資料：総務省「国勢調査」(2015年)

◆淡路島地域の自治会加入率◆

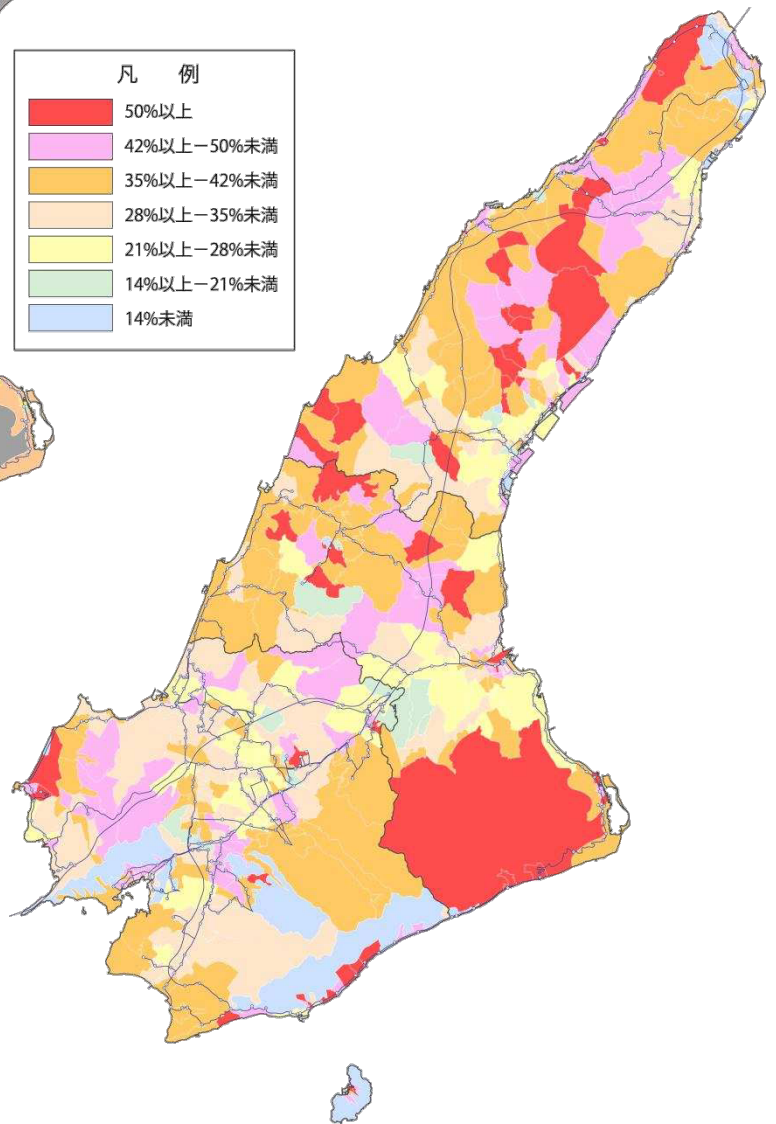
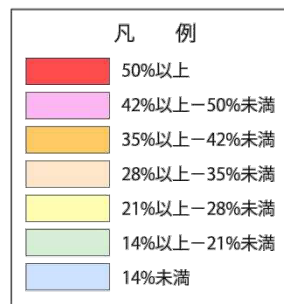


資料：各市

◆人口分布◆



◆高齢化率◆

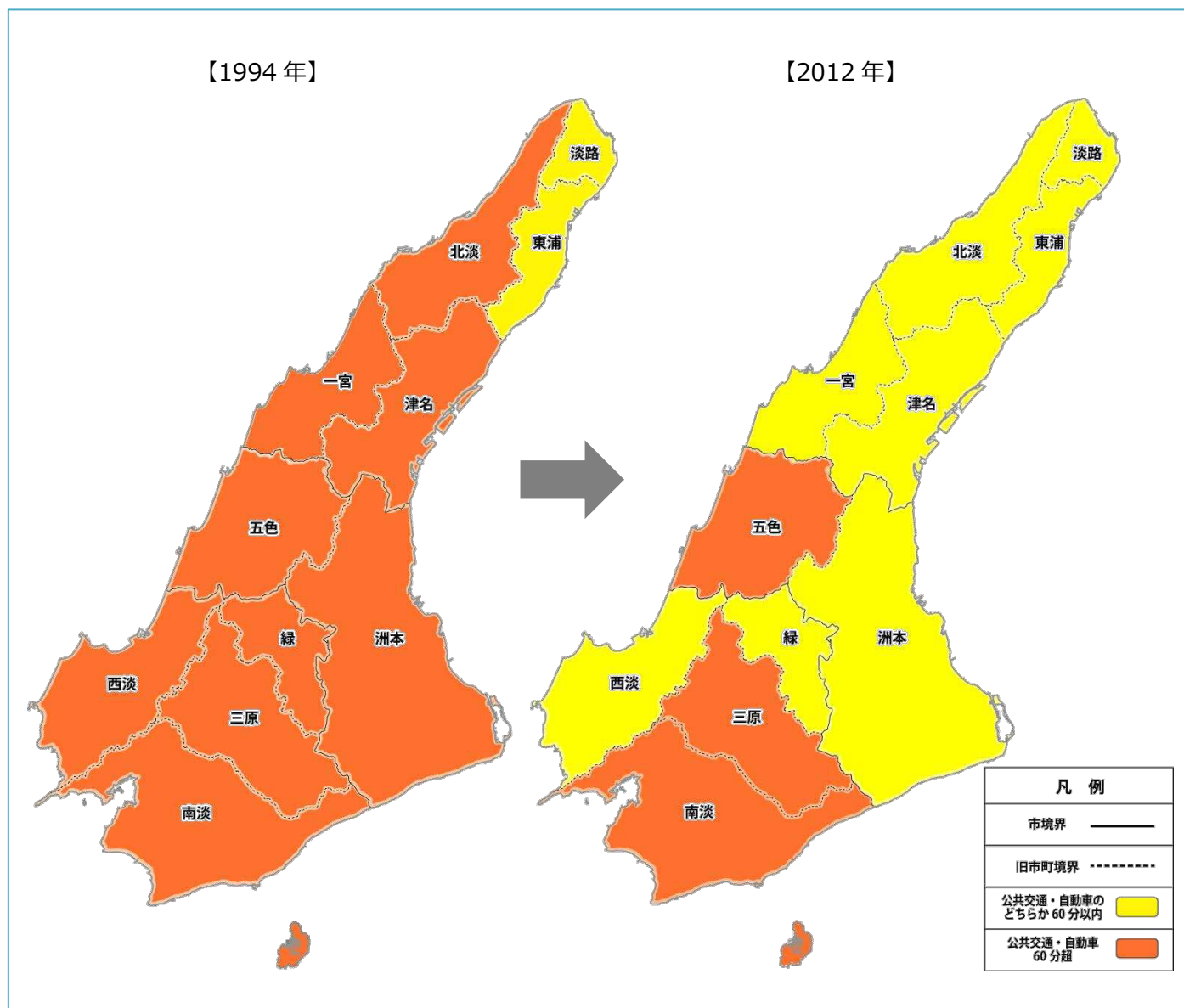


資料：総務省「国勢調査」（2015年）

(3) 地域環境

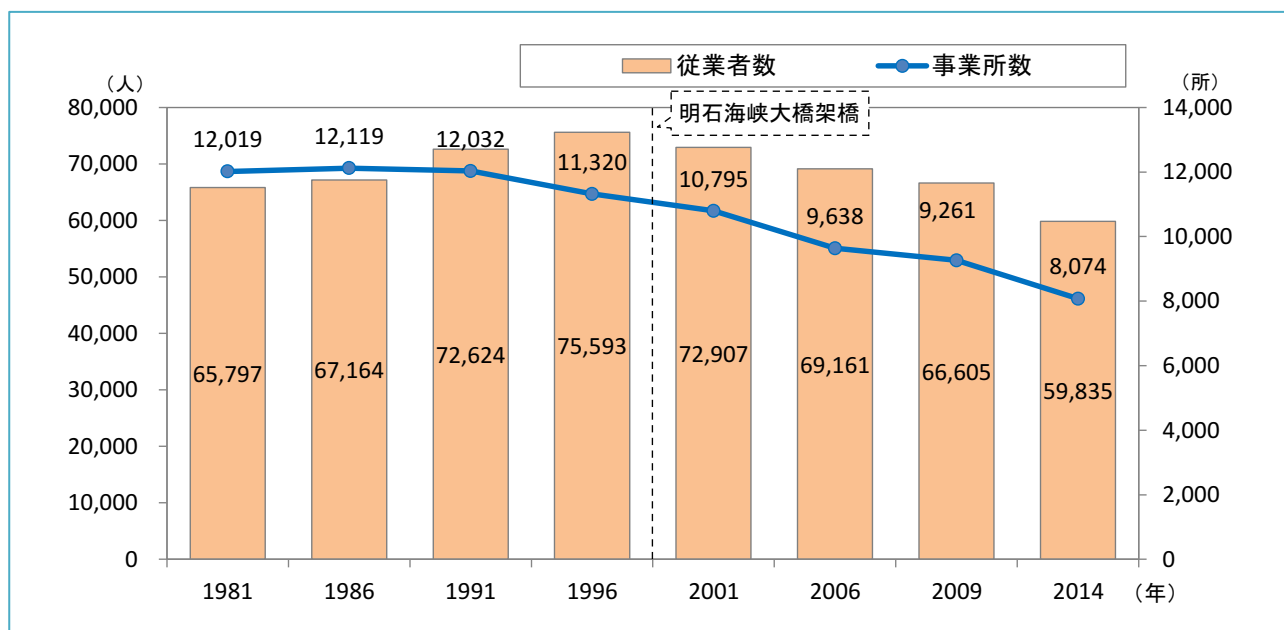
明石海峡大橋の開通は、淡路島地域と本州の移動時間を短縮し、住民生活、産業に大きな影響をもたらした。事業所数は、開通前から減少しているが、従業者数は開通を境に減少している。

◆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）◆



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」

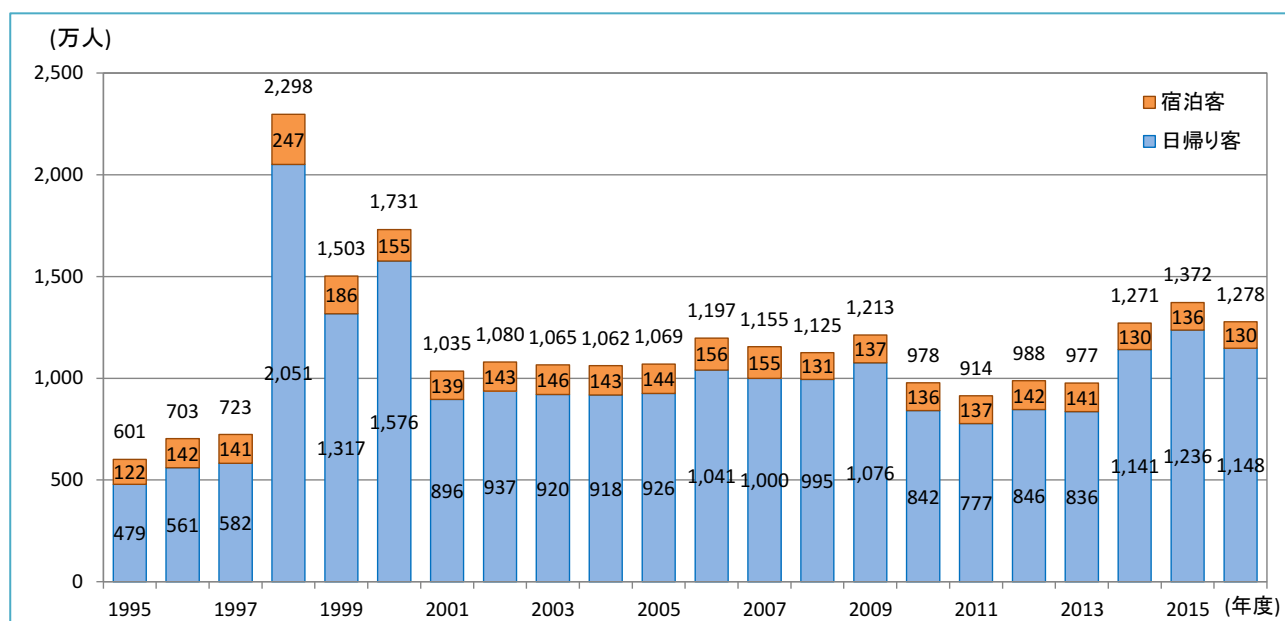
(4) 観光動態

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。

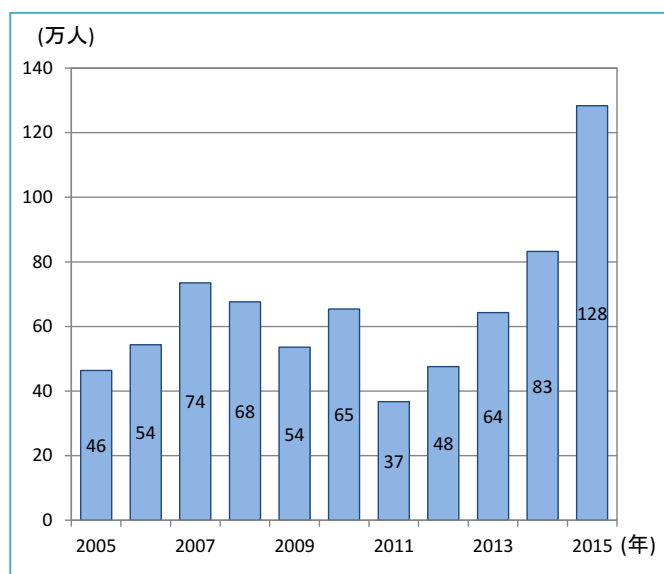
また、淡路島地域の主要観光施設は、伊弉諾神宮、淡路ワールドパーク ONOKORO、淡路ファームパークイングランドの丘等であり、国道28号、主要地方道福良江井岩屋線等、主要幹線道路沿いに位置する場合が多い。

◆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◆



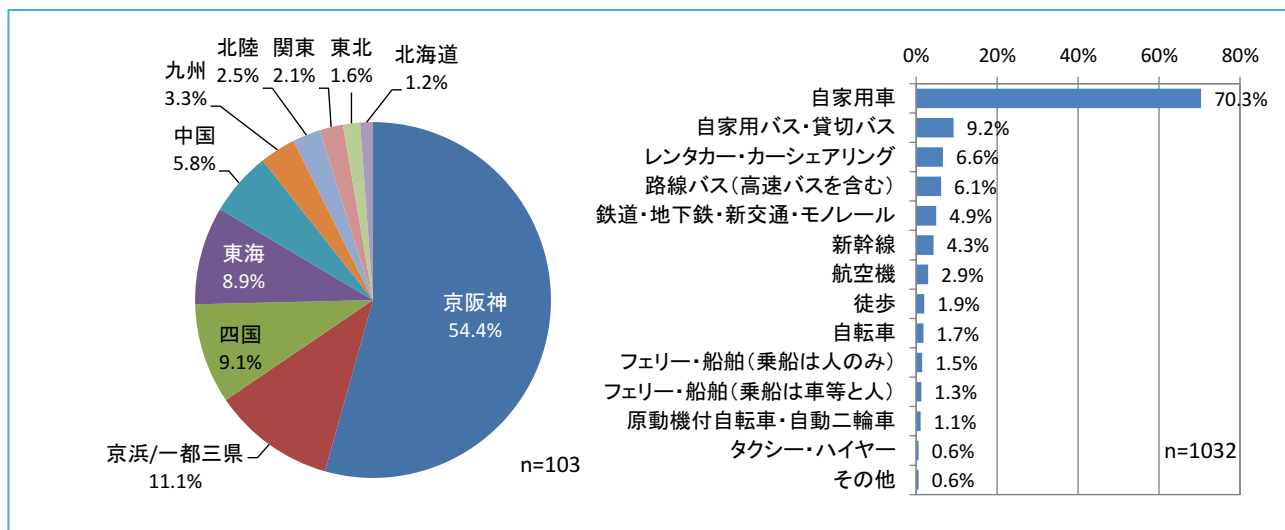
資料：JNTO「訪日外客統計」(2017年)、観光庁「訪日外国人消費動向調査」(2017年)

◇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◆

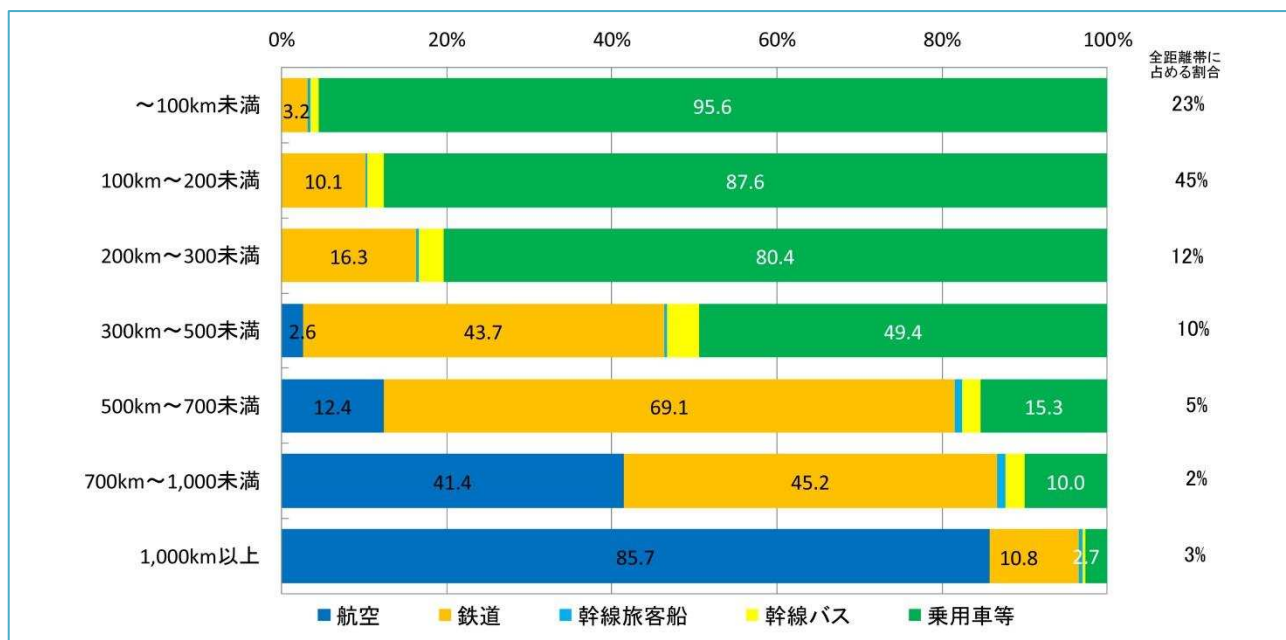


資料：国土交通省「高速バスの利用促進に向けた調査」(2016 年度)

◇500km 以上は鉄道・航空機を利用して移動する人が大半◇

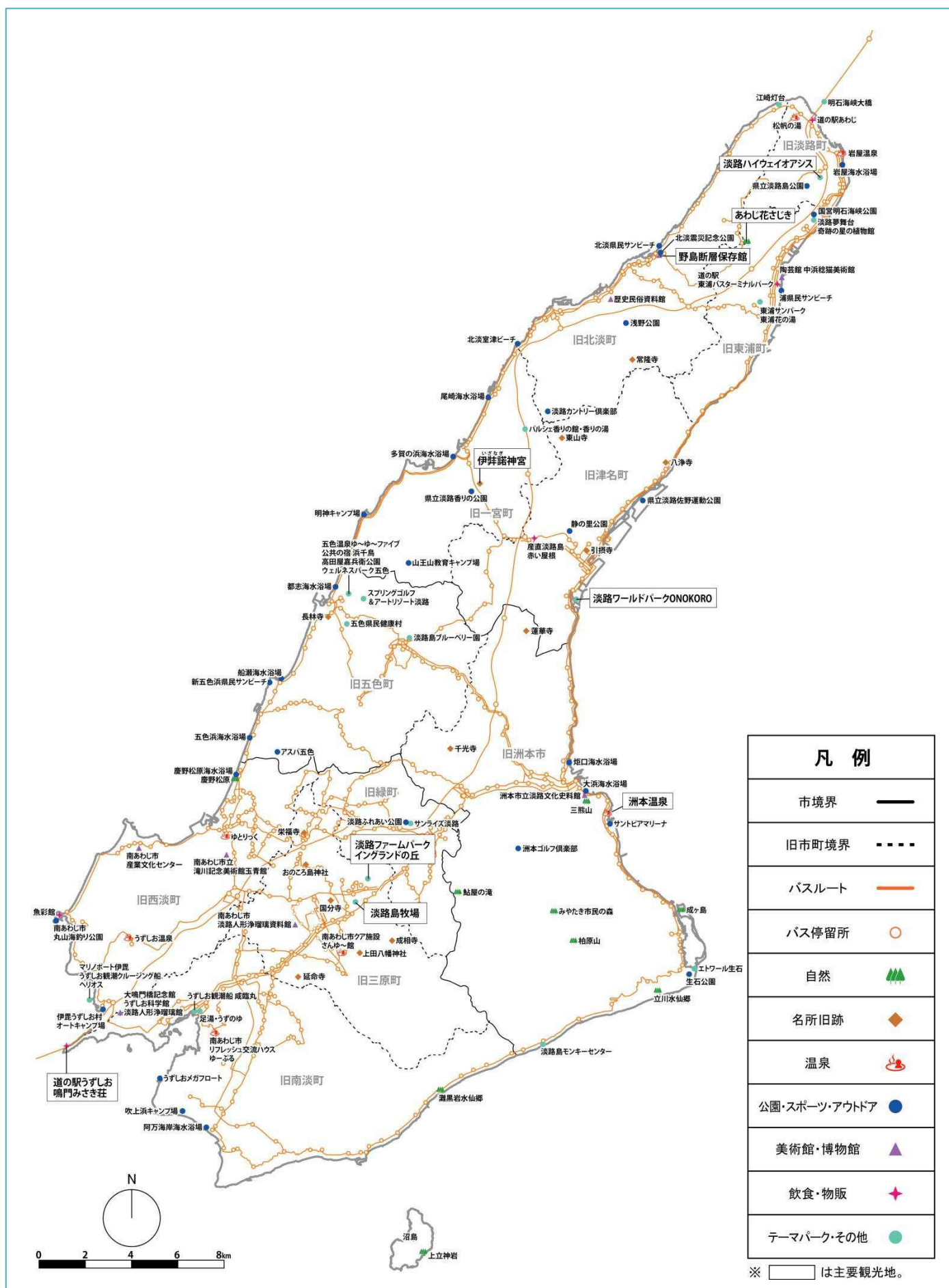
- 流動量の多い 300km 未満では乗用車等、500km 以上では鉄道、1000km 以上では航空がそれぞれの区間で過半を分担している。

◆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◆

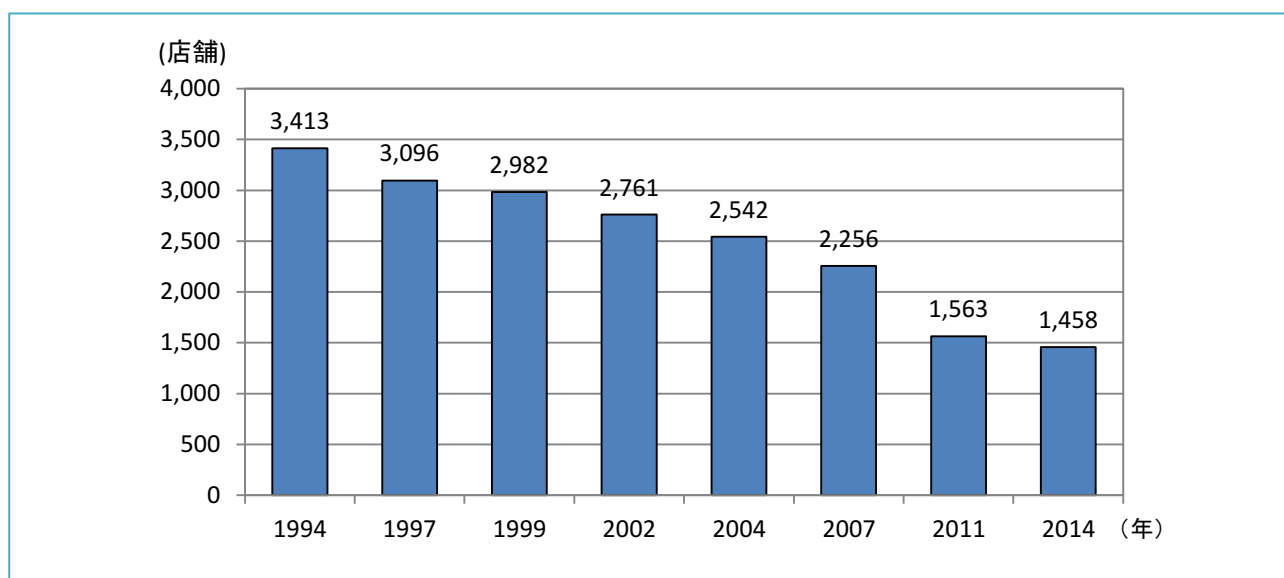


(5) 商業施設

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。

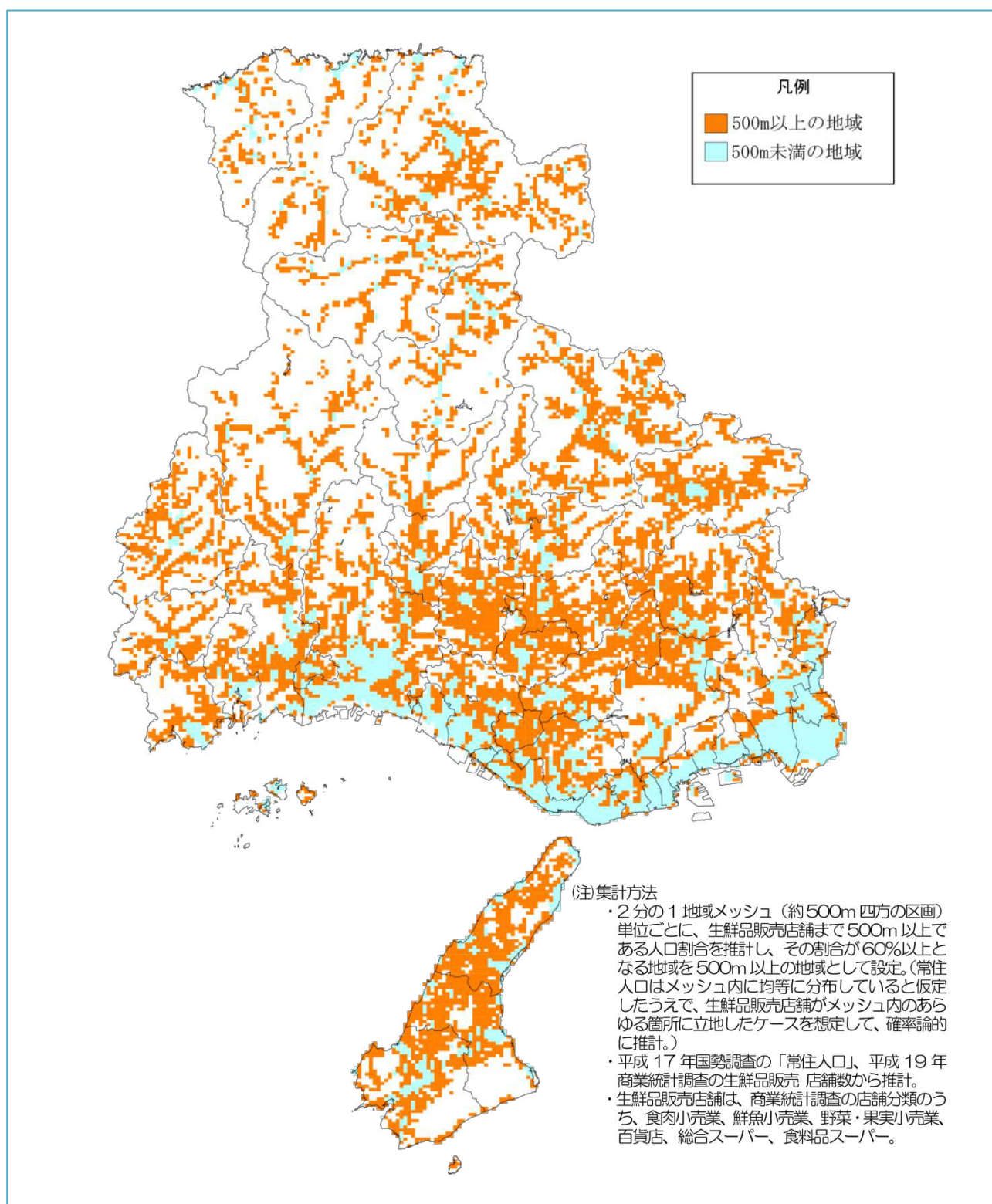
◆小売店舗数の推移◆



資料：兵庫県「兵庫県統計書」

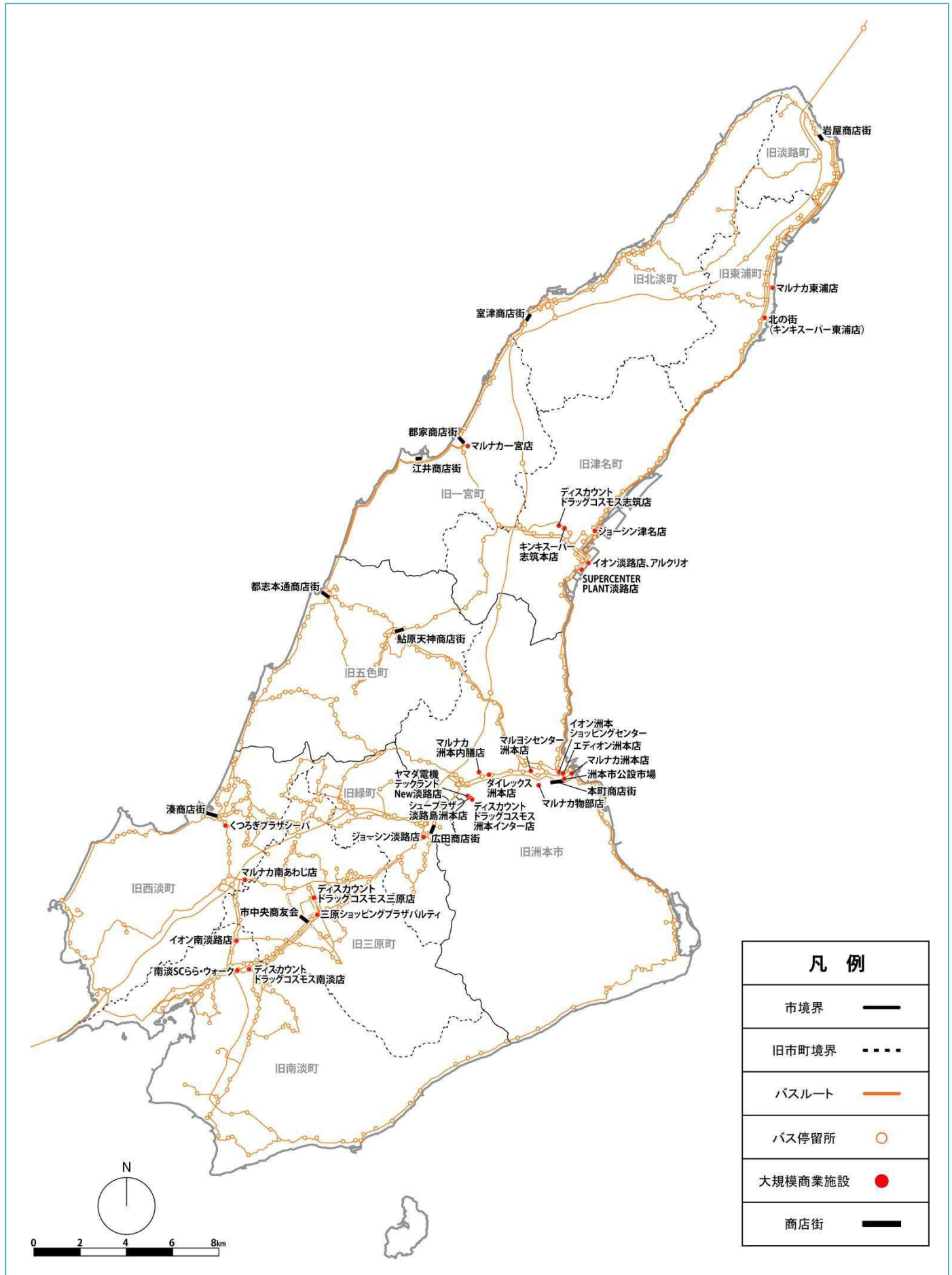
◆買物弱者の推計◆

(生鮮品販売店舗までの距離が 500m以上の地域)



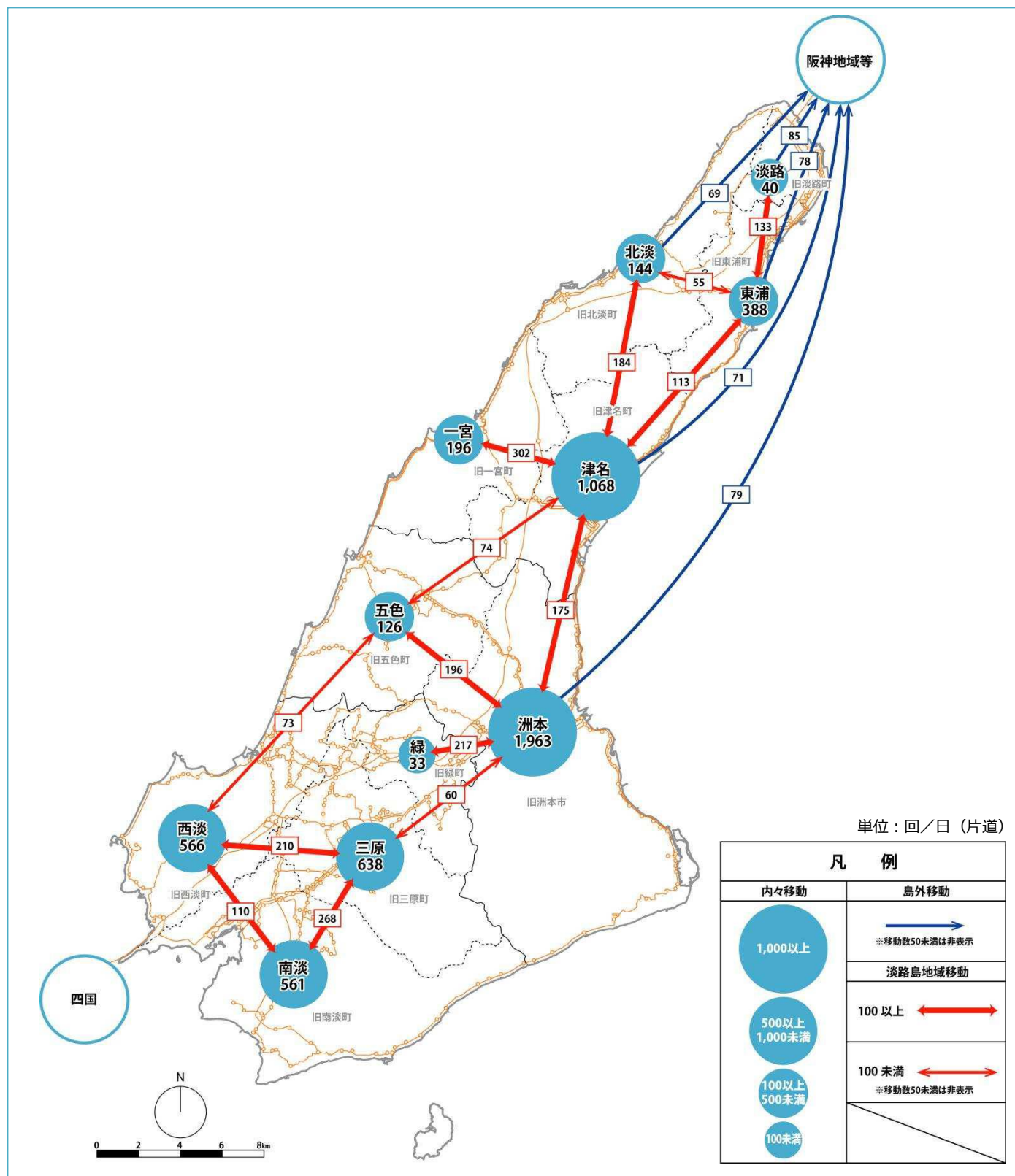
出典：兵庫県「ひょうご公共交通10ヵ年計画」(2013年)

◆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。

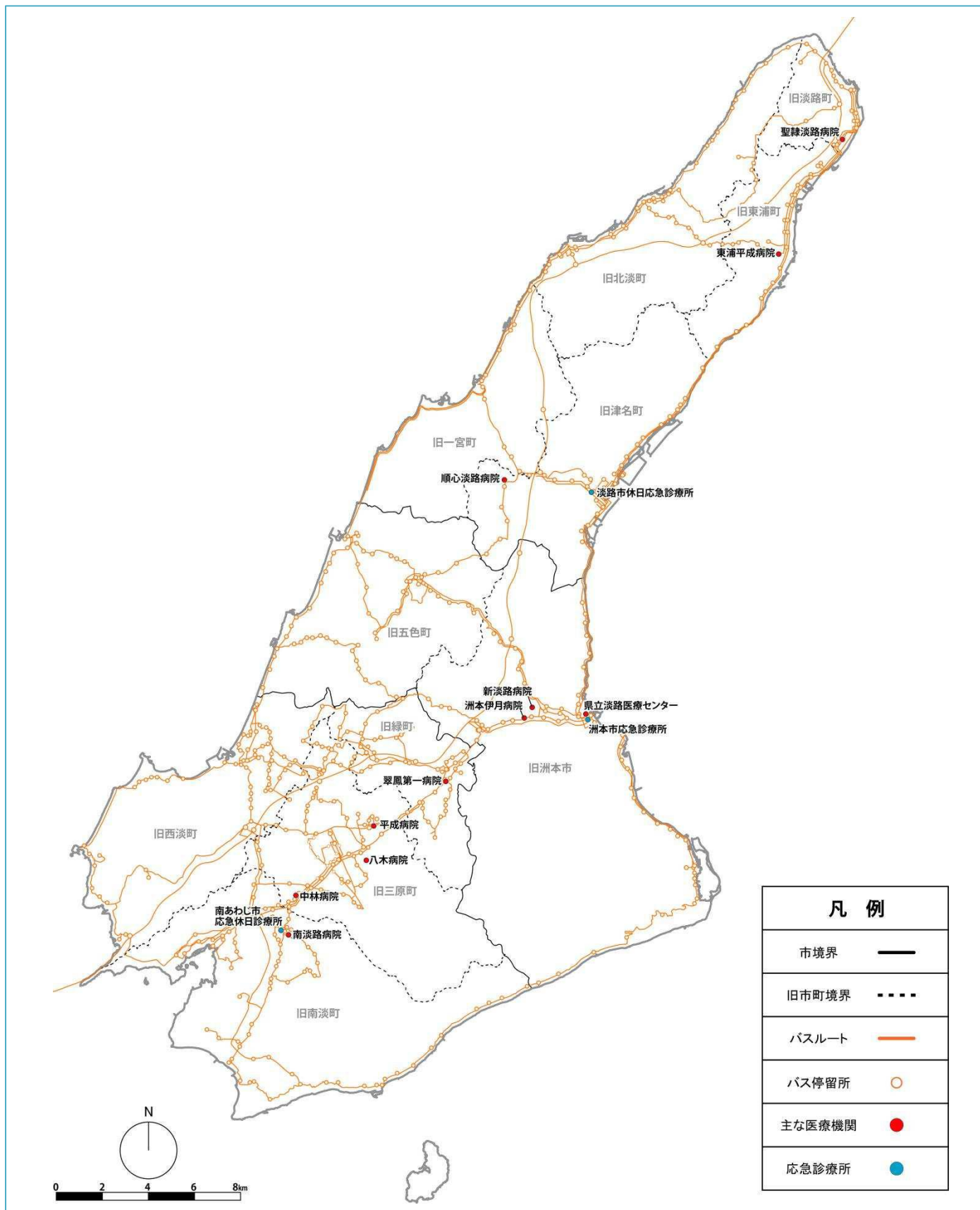


資料：「地域公共交通網形成計画に関するアンケート」（2017年）

(6) 医療施設

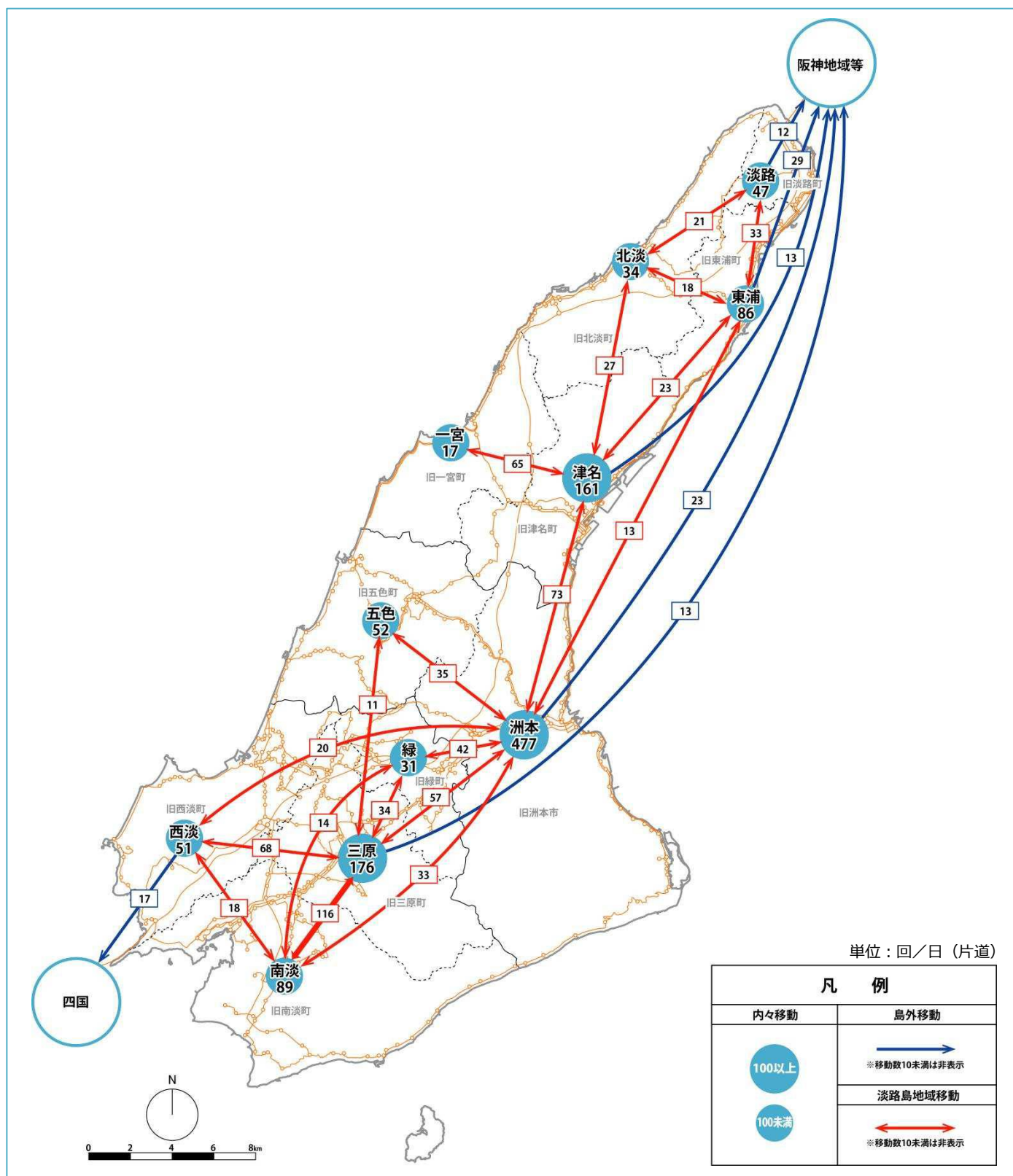
11 病院、143 診療所、82 歯科診療所（2015.4.1 現在、兵庫県調べ、休止中の病院除く）が立地している。県立淡路医療センターが淡路島地域の二次、三次救急を担うほか、応急診療所が各市に 1 施設設置されている。診療所、歯科診療所は、旧市町の中心地域に多く立地している。

◆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。

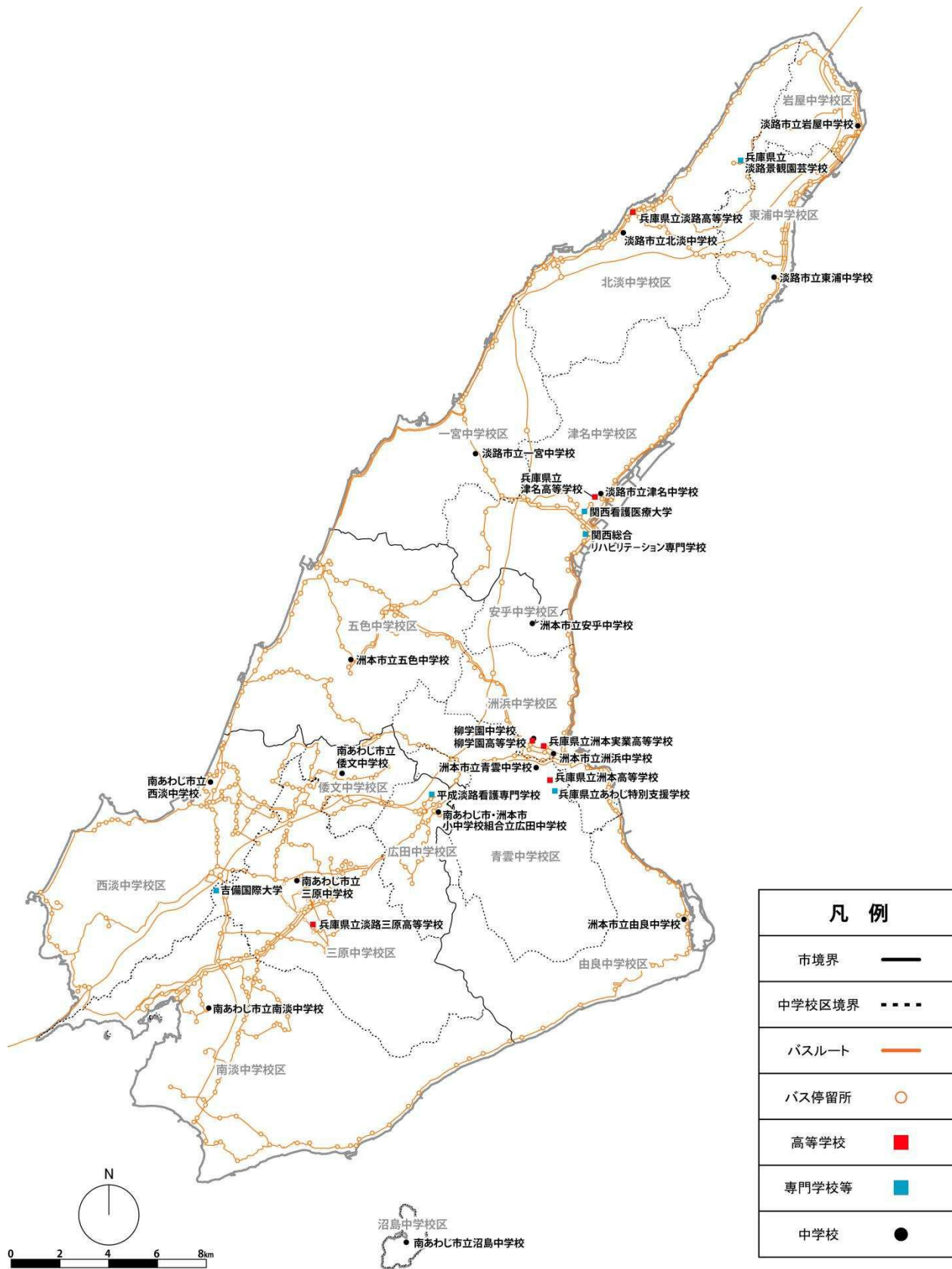


資料：「地域公共交通網形成計画に関するアンケート」（2017年）

(7) 教育施設

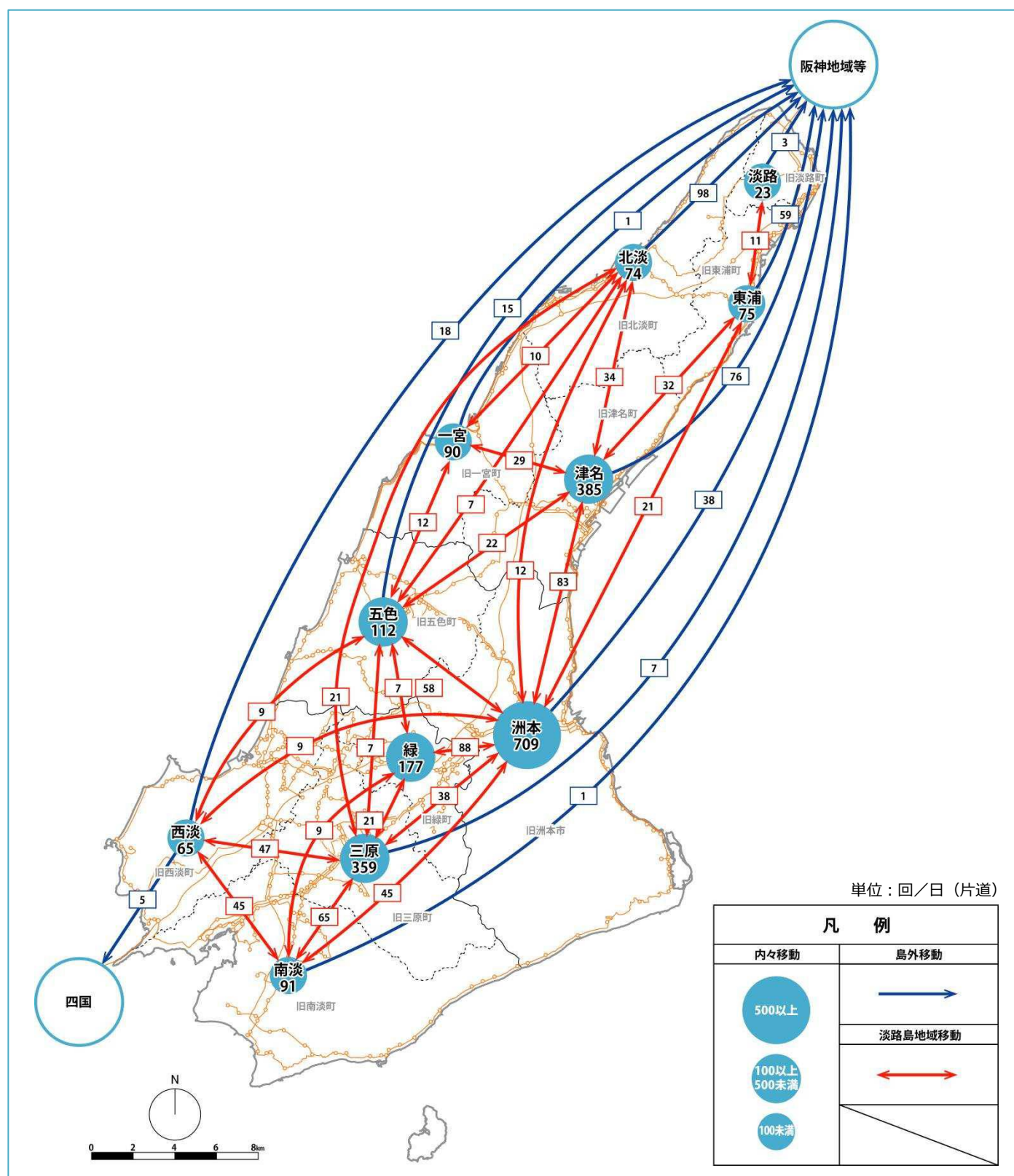
中学校 17 校、高等学校 6 校、専門学校 2 校、特別支援学校 1 校が設置されている。このほか、高等教育機関として、兵庫県立淡路景観園芸学校、関西看護医療大学、吉備国際大学がある。

◆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。

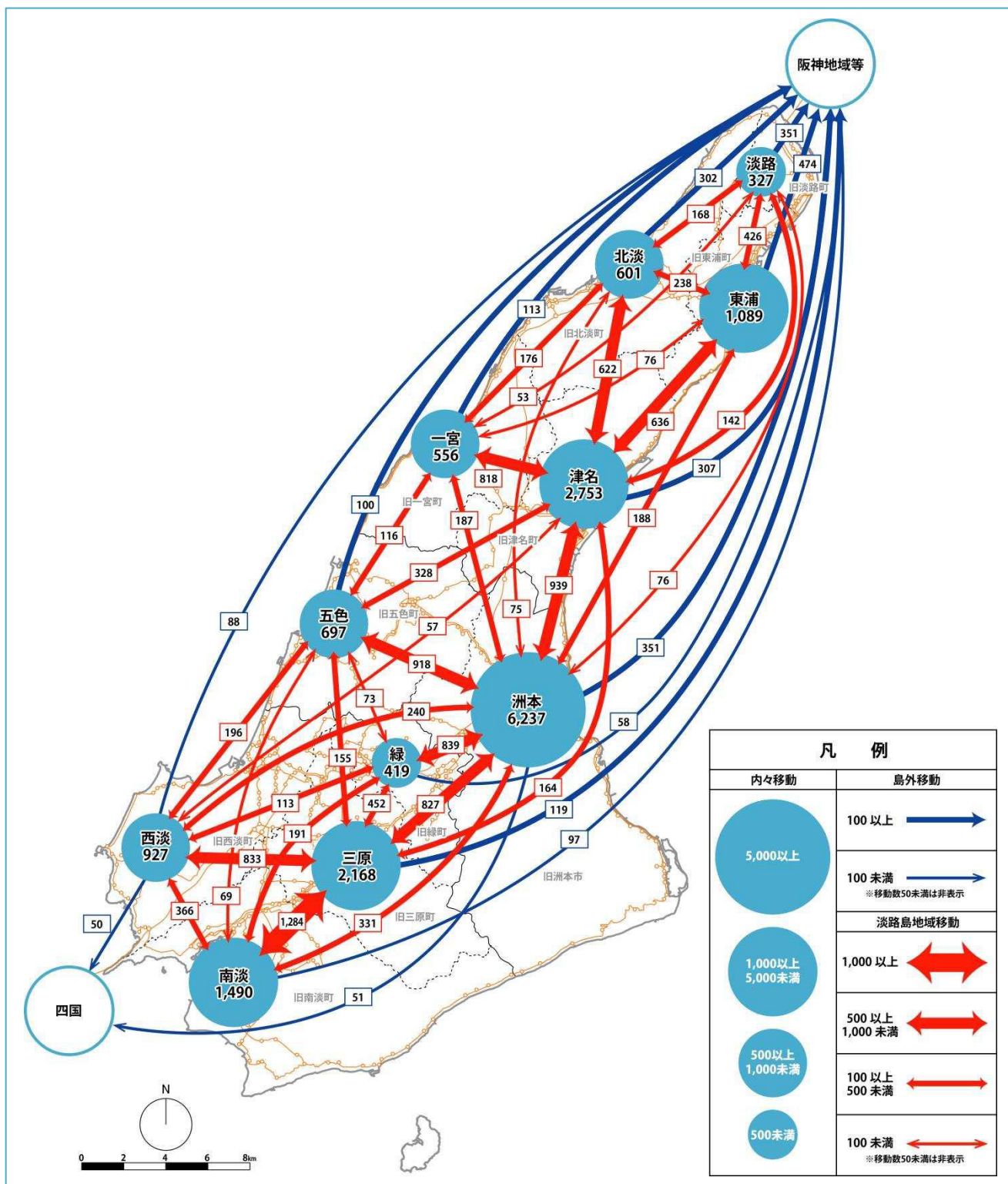


資料：「地域公共交通網形成計画に関するアンケート」（2017年）

(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。

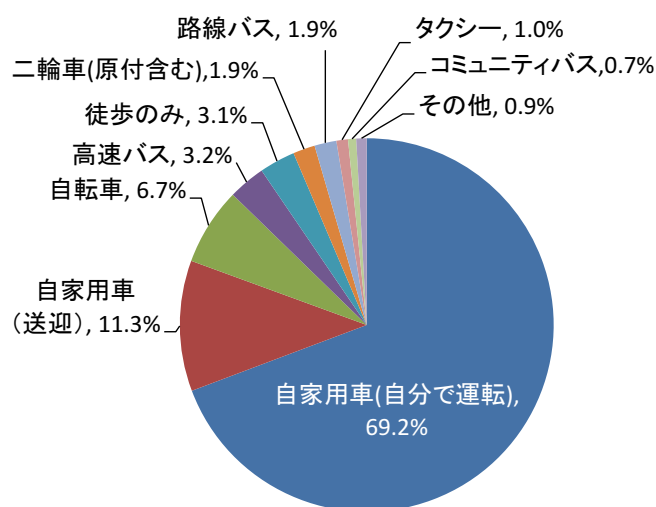
淡路島地域内の移動については、路線バスが運行されているが、主要幹線道路を走る路線で、概ね7時～20時、1時間に1本程度となっており、運行時間帯によっては最大4時間以上の空白がある。住民の移動手段は自家用車による移動が80.5%（送迎含む）と高く、路線バスは1.9%、コミュニティバスは0.7%となっている。また、淡路島地域から阪神地域等へ移動する場合は、パーク・アンド・バスライド駐車場が隣接する高速バス停まで自家用車で移動し、高速バスを利用する形態が多く見られる。また、コミュニティバスは各地で路線バスを補完する形で運行されており、通院や買物等日常生活を支えている。公共交通空白地の一部では住民によ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

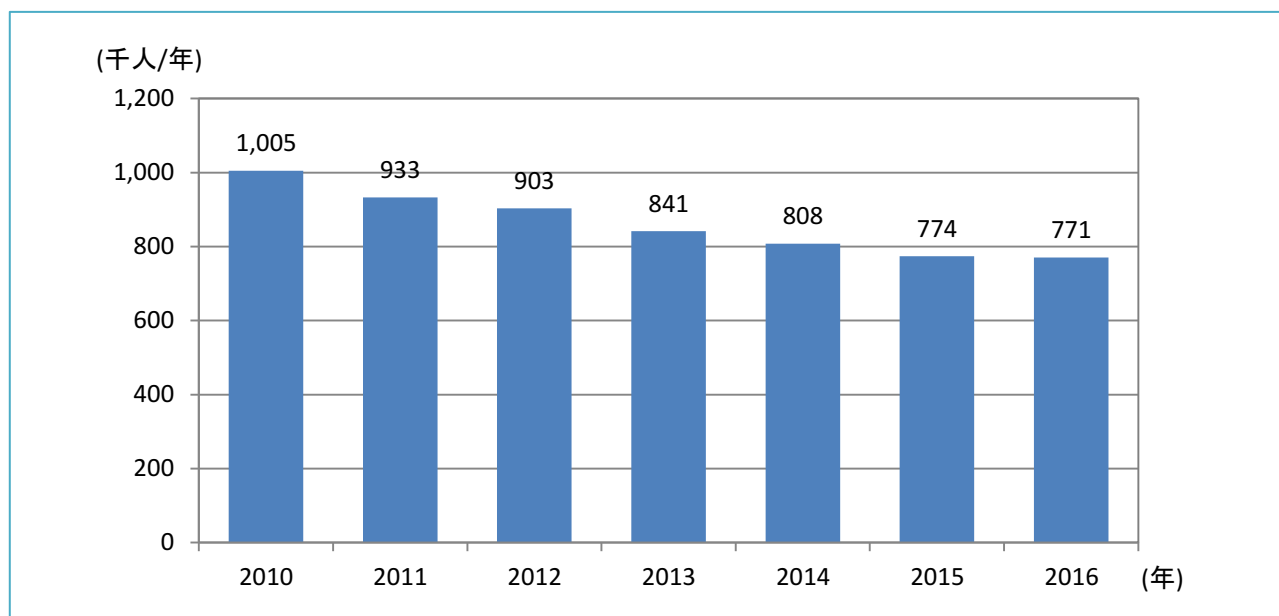
このほか、季節変動はあるものの、水仙郷めぐりや七福神めぐり等の企画ツアーのための貸切バスや、観光施設による無料送迎バスも利用されている。

◆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。



◆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

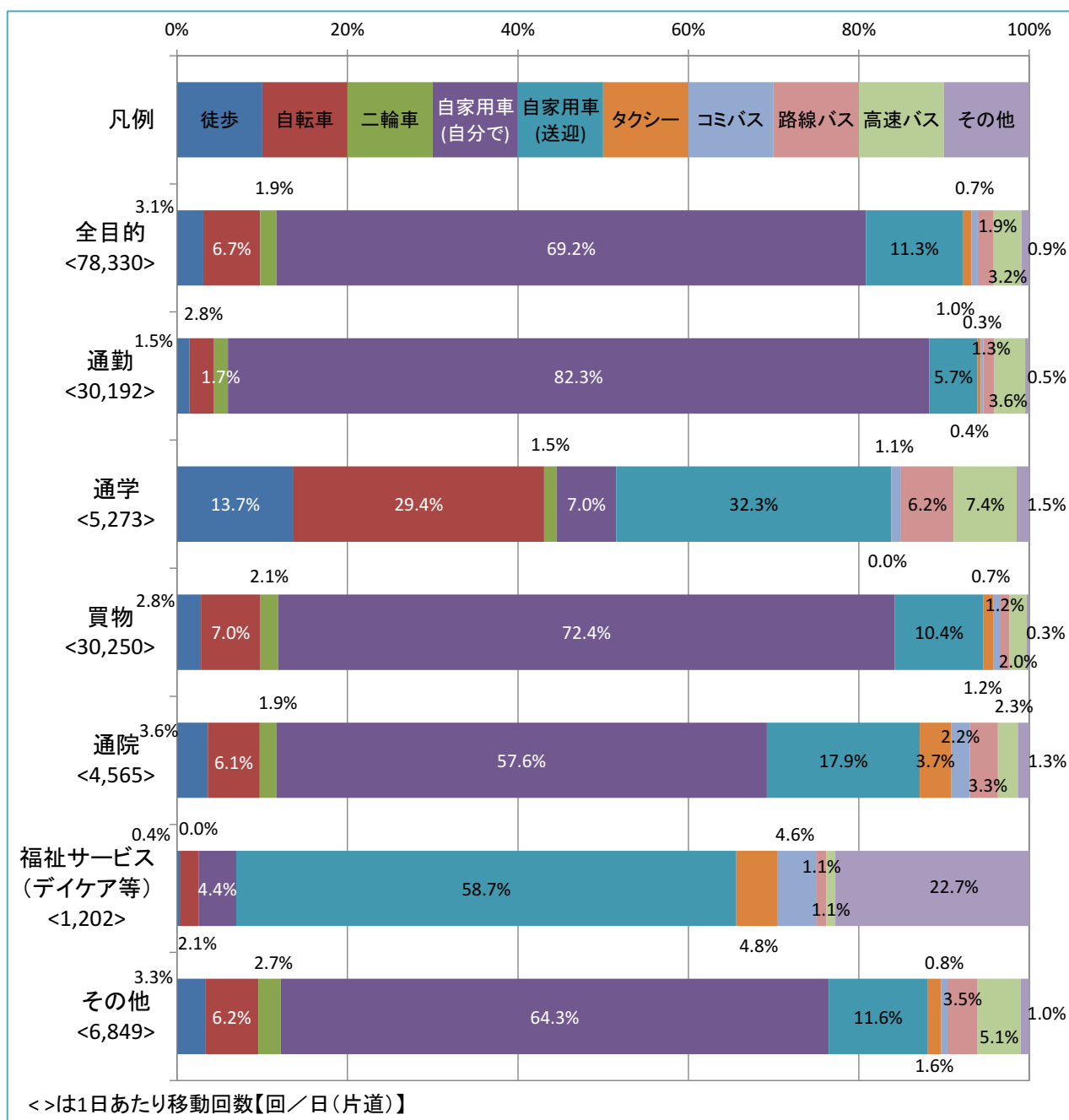
地域住民の移動手段を目的別に見ると、通勤ではほとんどが自家用車による移動となっている。

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。

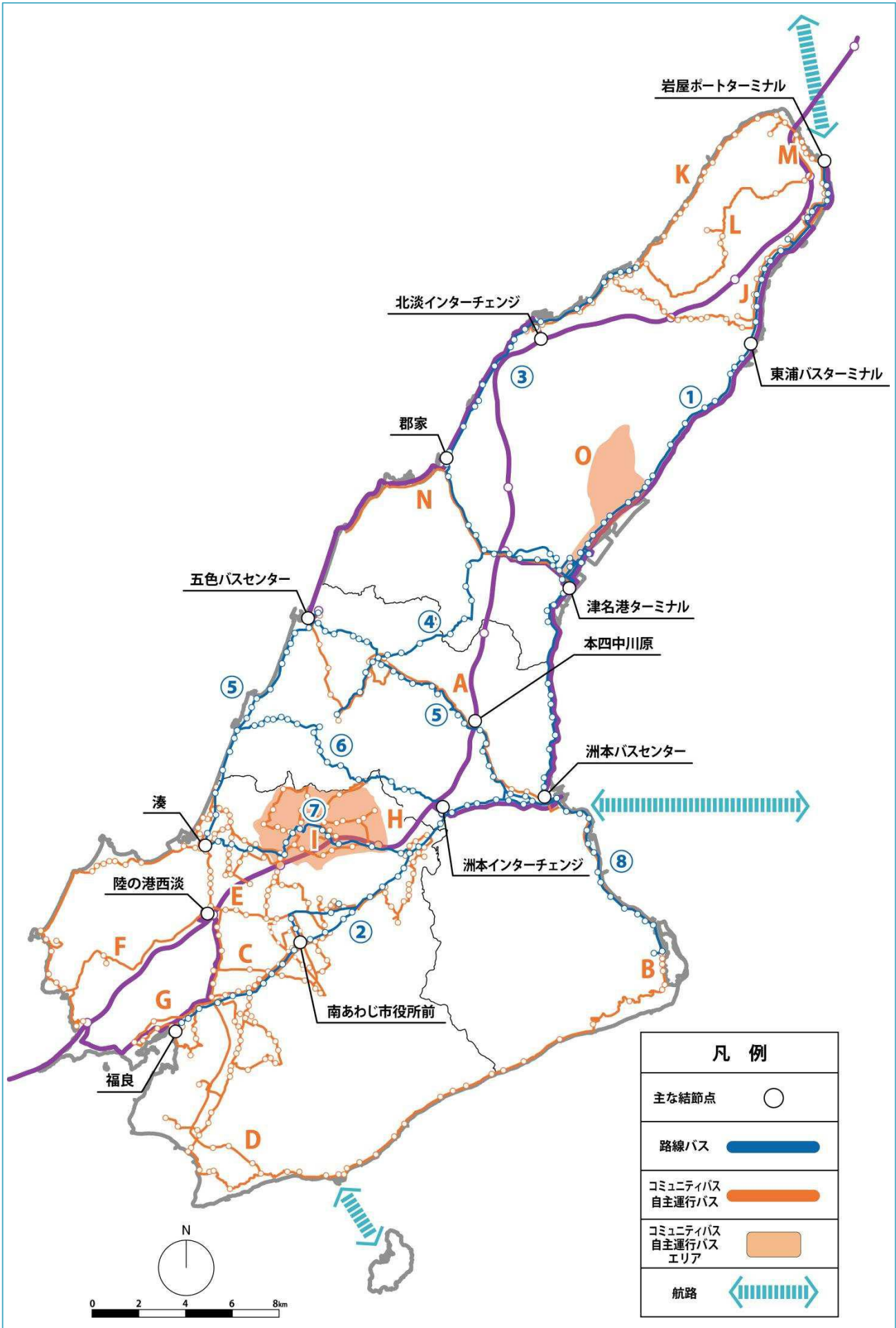
一方、高齢化率が高い地域であるにも関わらず、自動車による移動が8割（送迎含む）となっており、コミュニティバス等が地域住民の移動需要を満たしているとはいいがたい状況である。

◆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	
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◆

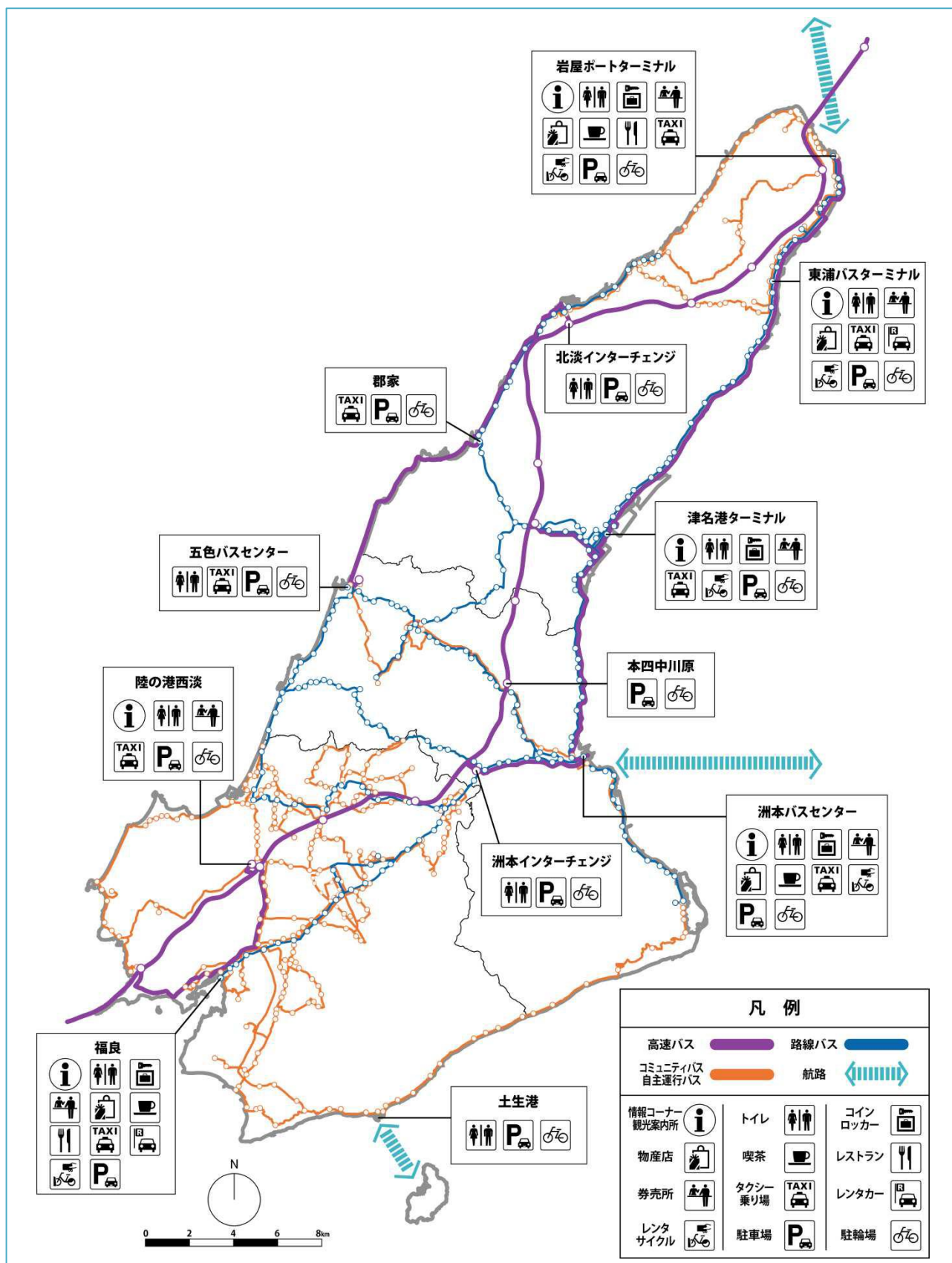


④ ターミナル

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。

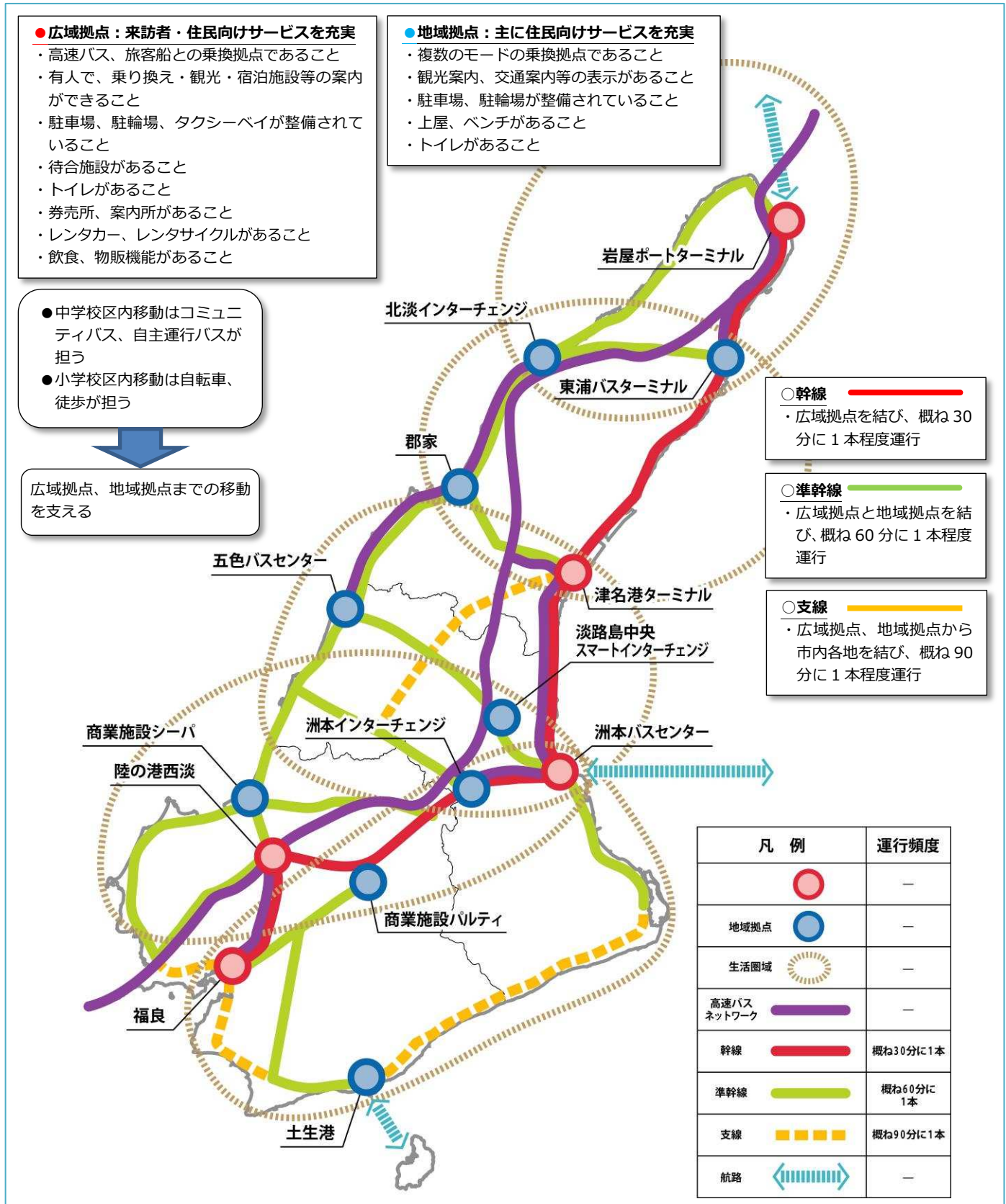
◆課題（理想と現実の乖離）と対応方針◆

	項目	理想	現実	課題	対応方針
① 共通	料金等	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。	●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
	地域内乗降（クローズドアの解消）	地域内のバス停でも高速バスの乗降ができる。	高速バスは、地域内では上りは乗車、下りは降車しかできない。	・高速バスの地域内利便性の向上。	●高速バスの地域内乗降（クローズドアの解消）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帯で運行されている。	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
	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の提供
	利用環境	バス利用のための駐輪場、上屋等利便性が高く、快適な環境が完備されている。	周辺の便利施設が整備されておらず、利用しにくい。	・便利施設の整備、待合環境の品質向上。	●地域拠点の充実 ●バス停周辺の便利施設の整備 ●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
	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

■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 年度	実施時期					
			短期					中・長期 ～2027
			2018	2019	2020	2021	2022	
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	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	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	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			
	広域交通に合わせた運行ダイヤの調整	継続	随時					
	乗り継ぎ連絡切符の検討	2018～2020			実証実験			
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	
● 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
●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
●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
●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
●交通事業者（バス） ●行政
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
●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、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
●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
● 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	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
●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 ●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) 地域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導入の検討 ●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

- 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

- 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

- “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

- 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

- 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

バス旅ひょうご

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



●但馬 2DAY フリー
おとな 6,500円 / こども 3,250円

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

○但馬・西播磨 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

※但馬・西播磨・北淡路・明石・西神・丹波篠山の路線バスは、平日朝7時～夕方6時、土曜・日曜・祝日は朝7時～夕方5時のみ運行。詳しくは各バス会社のホームページをご覧ください。

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	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

※同じバスに乗り換える場合はお断りします。

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・由良保所前・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		路線バス		
		洲本BC	由良保所前	立川水仙郷	立川水仙郷	由良保所前	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→		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→		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〕

〔お問合せ〕

一般社団法人
淡路島観光協会
Fukui Island Tourist Association
淡路島観光協会 洲本観光案内所
TEL: 0799-25-5820
〒656-0067 兵庫県洲本市西2-43 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

- 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

- 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

- 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
●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
●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
●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
●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 ケ所 (2017 年度)	5 ケ所 (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 ケ所 (2017 年度)	5 ケ所 (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。

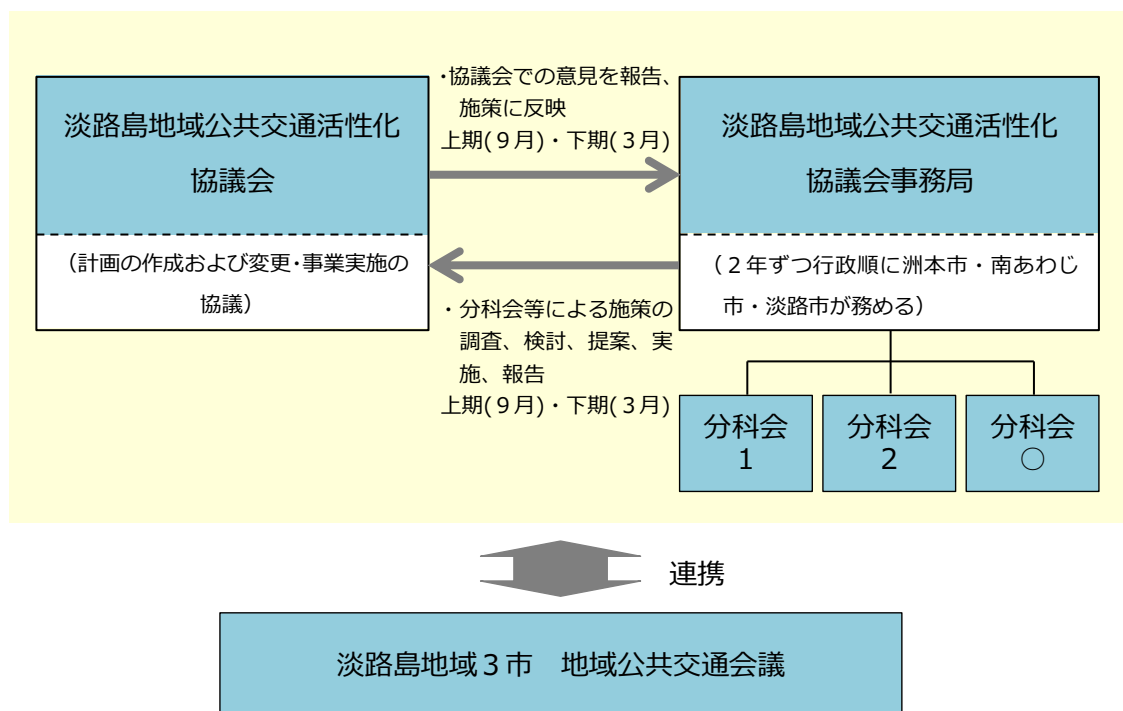
分科会は、施策の実施主体者と各市の交通政策担当課が中心となり、互いに情報共有しながら取り組む。

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。

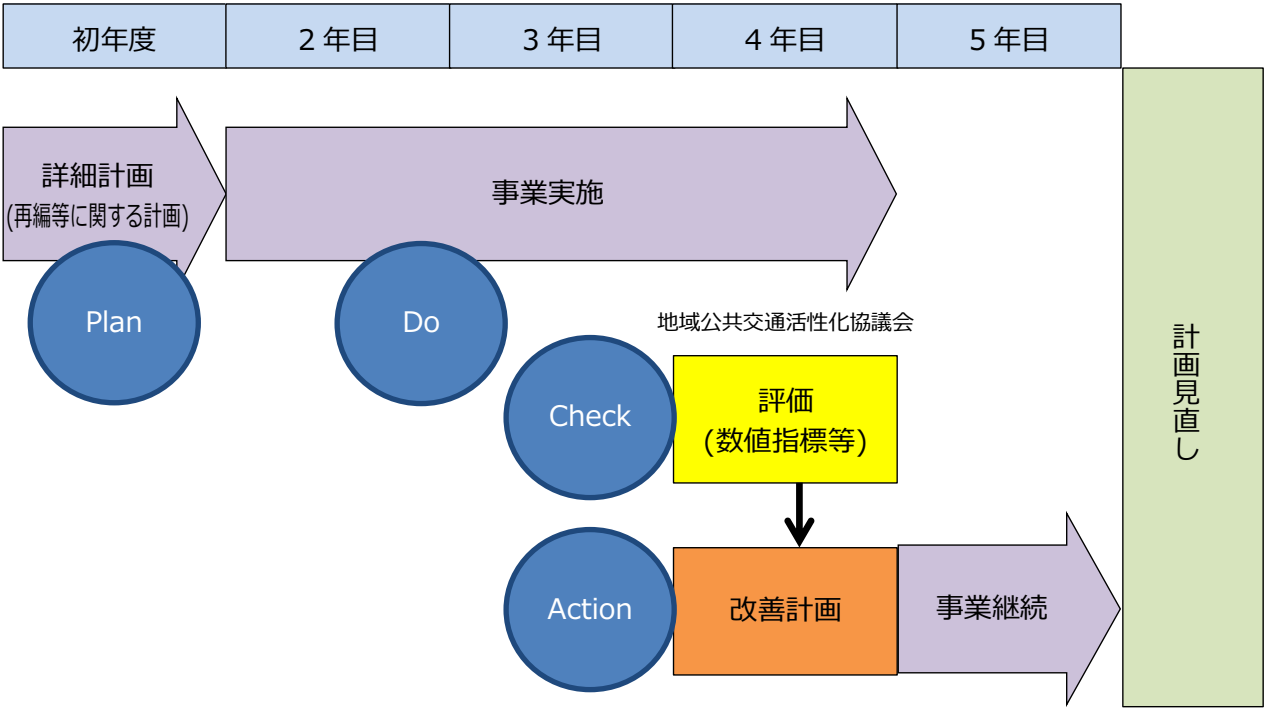
また、各市地域公共交通会議においては、本計画を踏まえ、施策・事業の推進を図る。

◆淡路島地域公共交通活性化協議会の推進体制◆

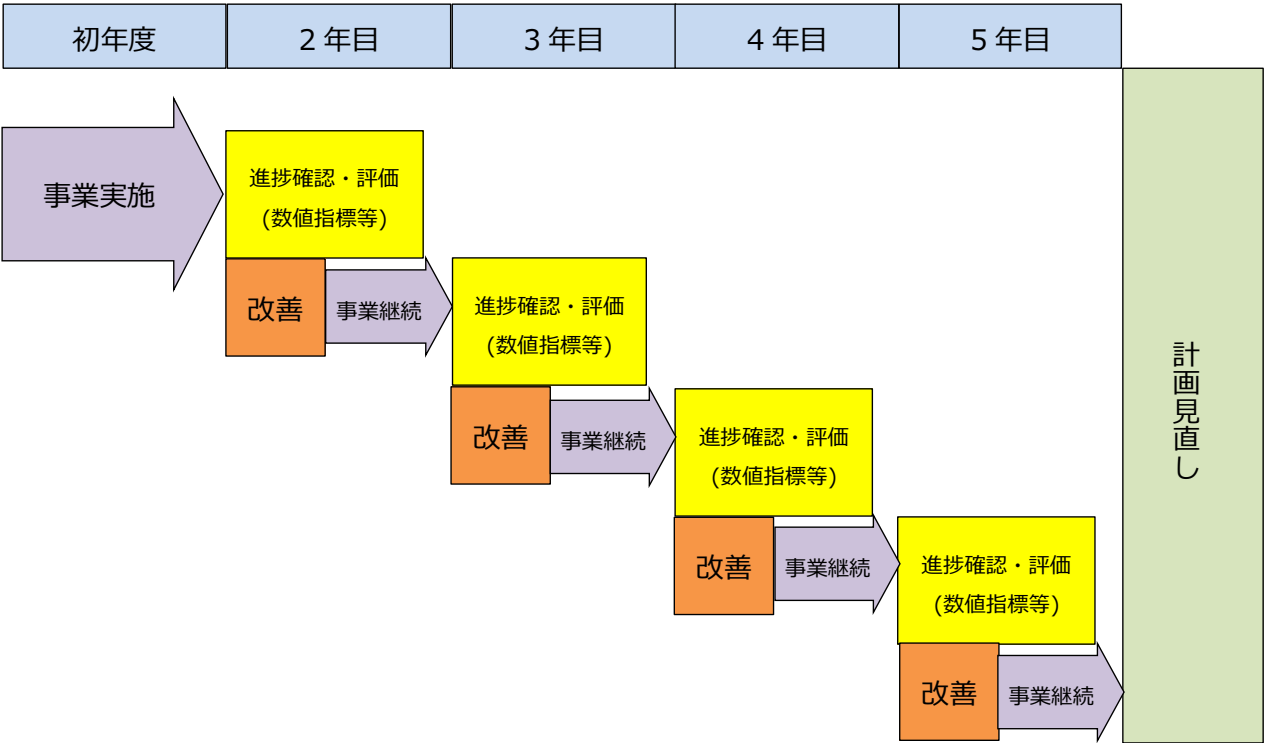


(2) 評価・検証

- 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	刺激策、誘因策。
	インバウンド	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	自転車からバス等により乗り換える仕組み。
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	ＰＤＣＡ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。

父（40代）：
・母と一緒に月1回日用品の買物
母（40代）：
・週1回島内のA店での買物
・月1回島内のB店での買物
長女（10代）：
・月1回島外のお店で衣料品の買物
長男（10代）：
・月1回以上の買物なし

父は母と行動が同じなので記入は不要。

母の記入例1

母の記入例2

長女の記入例

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 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	1	1	2	
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 2番目	1番目 5 2番目	1番目 5 2番目 9	

長男は月1回以上買物していないので記入は不要。

■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 2番目	1番目 2番目	1番目 2番目	1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、少しでも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：〇〇バス停はあと100m移動させると〇〇ショッピングセンターにバスで行きやすくなる。

〇〇病院は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。



淡路島地域公共交通網形成計画