



# 洲本市 地域公共交通 基本計画 (後期) 本編

令和2年3月



# — 目 次 —

<b>1</b>	<b>計画の目的と構成</b> .....	1
1.1	計画策定の目的 .....	1
1.2	中間見直しの背景 .....	1
1.3	計画の位置づけ .....	2
1.4	計画の期間 .....	2
1.5	計画の構成 .....	3
<b>2</b>	<b>計画の方向性</b> .....	4
2.1	洲本市における公共交通の概要 .....	4
2.2	計画の方向性 .....	6
2.3	持続可能な公共交通の確保のための他分野との連携 .....	7
<b>3</b>	<b>地域公共交通基本計画</b> .....	9
3.1	計画の基本理念 .....	9
3.2	今後の公共交通網 .....	9
3.3	基本方針 .....	11
3.4	施策の体系 .....	12
3.5	取組方針及び具体的な施策 .....	13
	基本方針1 利用しやすい交通網の構築 .....	13
	基本方針2 公共交通サービスの好循環への転換 .....	23
	基本方針3 公共交通を地域で支える仕組みづくり .....	30
3.6	計画の目標 .....	32
<b>4</b>	<b>計画の実現に向けて</b> .....	33
4.1	公共交通を支える三者の協力 .....	33
4.2	P D C A サイクルによる計画・事業の改善 .....	33



# 1

## 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、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 中間見直しの背景

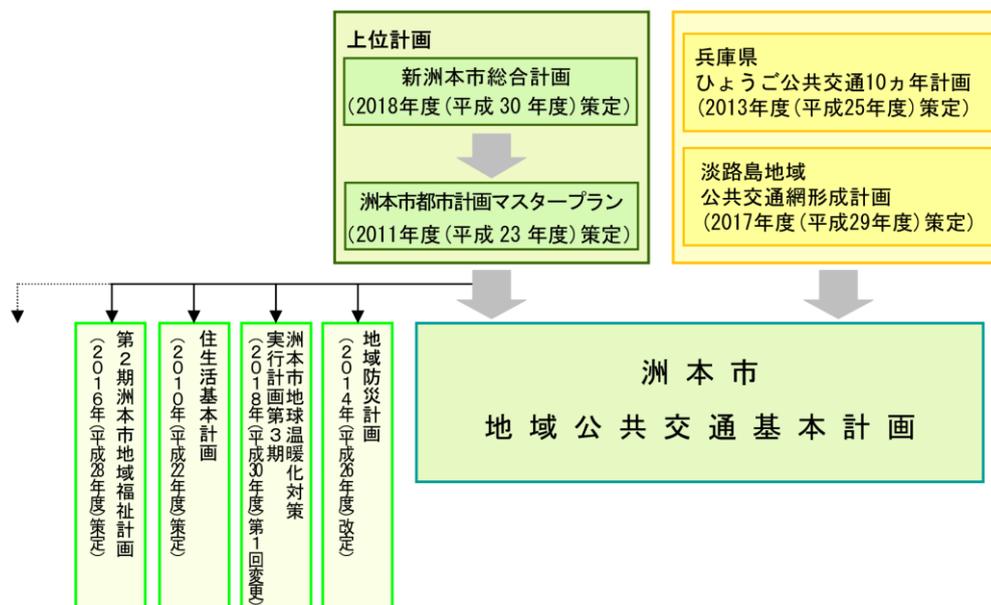
洲本市では、2016年（平成28年）3月に本計画を策定し、計画に基づいた事業の実施により、計画を推進しています。

本計画では、2019年度（令和元年度）までを前期、2020年度（令和2年度）からの5年間を後期としていることから、計画の中間見直しを行います。

中間見直しは、2015年度（平成27年度）以降の社会情勢の変化や、上位計画となる「新洲本市総合計画 2018年度（平成30年度）」や、2014年度（平成26年度）の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正による「淡路島地域公共交通網形成計画 2017年度（平成29年度）」の策定、事業の実施状況などを踏まえて見直しを行います。

### 1.3 計画の位置づけ

本計画は、洲本市の将来の姿を見据え、「新洲本市総合計画」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」、淡路島全体の公共交通の在り方、住民・交通事業者・行政などの役割が示された「淡路島地域公共交通網形成計画」を踏まえて、洲本市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。



### 1.4 計画の期間

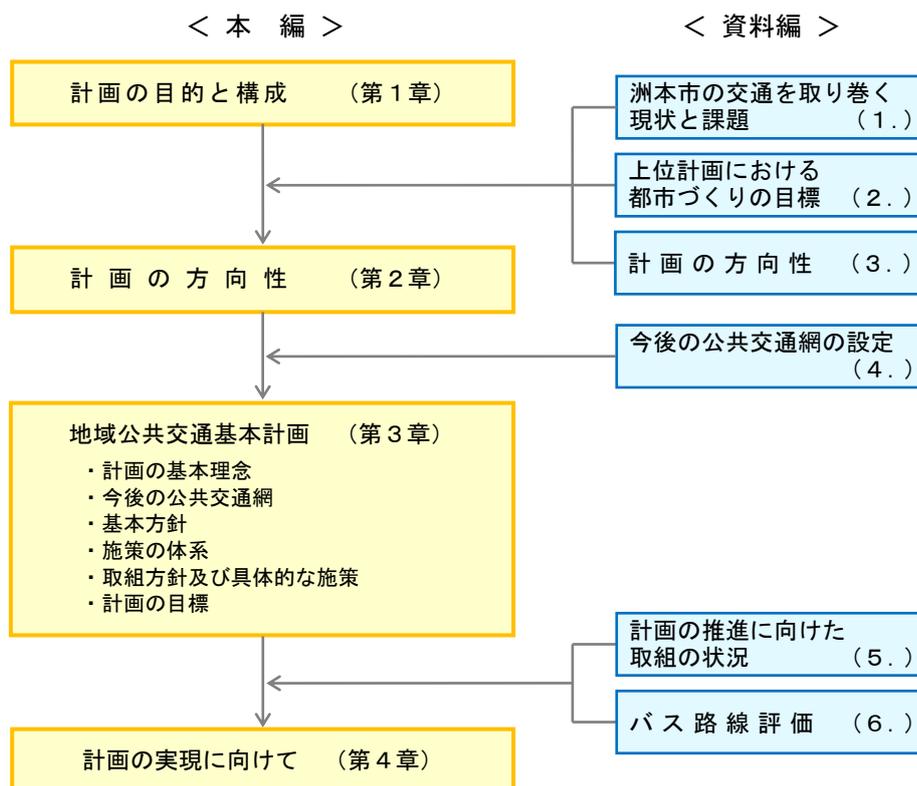
計画期間は、2015年度（平成27年度）～2024年度（令和6年度）の10年間とします。また、2019年度（令和元年度）までの5年間を前期、2024年度（令和6年度）までの5年間を後期とし、本計画では、計画期間の後期を対象とします。



## 1.5 計画の構成

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、今後の公共交通網の検討内容などを示しています。



## 2

## 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、徳島方面を結び高速バスと以下に示す路線バス・コミュニティバスにより公共交通網が形成されていますが、乗客数の減少などにより、路線バスは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路線にまで減少しています。

【 路線バス 】	・ 縦貫線	洲本～志筑	12.7	系統キロ	
		洲本～福良	20.8～23.3	系統キロ	
	・ 由良線	洲本～由良	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～長田～湊	19.1	系統キロ	

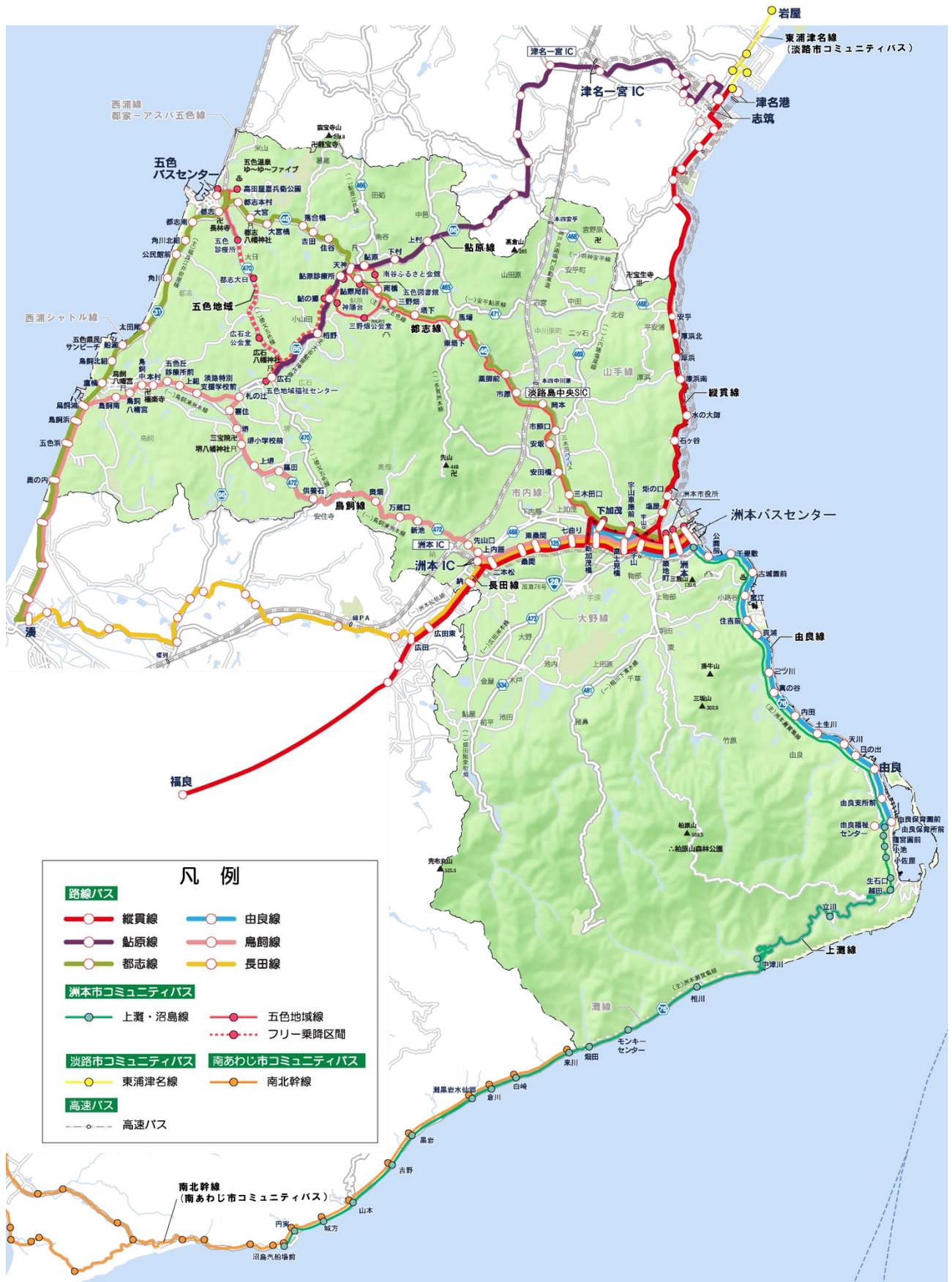
その他、2012年（平成24年）4月より、路線バス上灘線の廃止に伴いコミュニティバスに移行した上灘線が運行し、さらに2019年（令和元年）10月より南あわじ市までの運行となり、上灘・沼島線と改称されました。また、2017年（平成29年）4月より、五色地域線の運行が開始されました。

【 コミュニティバス 】	・ 上灘線	洲本～由良～上灘	23.1	系統キロ (2019年(令和元年)9月まで)
		・ 上灘・沼島線	洲本～由良～上灘～土生	31.2
	・ 五色地域線	洲本～広石～都志	24.4～24.6	系統キロ

## &lt; 路線バス事業の経緯 &gt;

		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～市宮住宅前～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	上灘線に
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 コミュニティバス運行
2017 (H29) 年 10月 1日	鮎原線	志筑～鮎原～広石	運行事業者が 淡路タクシーから 本四海鉄バスに変更	
2019 (R元) 年 10月 1日	縦貫線	洲本～志筑～岩屋から 洲本バスセンター～津名港ターミナルに変更		

< 洲本市における路線バス・コミュニティバスの概要 >



## 2.2 計画の方向性

洲本市の交通を取り巻く現状と上位計画に示す市の将来像など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。

「洲本市の交通を取り巻く現状」、「都市づくりの目標」、「淡路島地域の地域公共交通ネットワークの将来像」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）。

### < 洲本市の交通を取り巻く現状 >

- 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-3,4,5,6）
  - ・活発に移動する高齢者の増加（資-26）
- 減少傾向にあるバス利用者
  - ・市民の85%が利用しない路線バス（資-30）
  - ・人口減少等による路線バス利用者の減少（資-9,10）
  - ・乗客数の減少等によるバス路線の廃止や運行本数の減少（資-7,8,9）
  - ・市民の移動に対する行政支援額の増加（資-20）
- 半数を占める公共交通空白地域
  - ・市民の48%が公共交通空白地域に居住（資-17）
  - \*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域といい、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72%を占める自動車交通（資-27）
  - ・高齢者においても64%が自動車で移動（資-27）
  - ・雨の日の高校への通学は48%が自家用車による送迎（資-36）
- 近隣市や島外との移動も多い人の動き
  - ・南あわじ市・淡路市や神戸方面の移動も多い（資-33）
- 観光入込客数の増加
  - ・日帰り客、宿泊客ともに増加（資-24）

### < 都市づくりの目標 >

#### 【新洲本市総合計画】（資-44）

[将来都市像]

豊かな自然とやさしさあふれる  
暮らし共創都市・洲本

[基本目標1]

安全で安心して暮らせる強くしなやかな  
まちづくり

#### 【洲本市都市計画マスタープラン】（資-44,45）

[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

### < 淡路島地域の地域公共交通ネットワークの将来像 >

#### 【淡路島地域公共交通網形成計画】（資-46）

[基本方針]

誰も（住民、来訪者）がわかりやすく、  
使いやすい公共交通の実現

～クルマがなくても、生活・周遊できる  
ネットワークの実現～

### < 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手段の維持・確保

## 2.3 持続可能な公共交通の確保のための他分野との連携

公共交通は、交通分野以外においても様々な形で地域を支えています。例えば、公共交通がなくなった場合、通勤や通学のための通勤バスやスクールバスの運行や、商業施設や病院への送迎サービスが必要になります。公共交通があることで、これらの交通分野以外の施策にかかる費用が削減され、行政全体のコスト削減につながっています。

公共交通は、下記に示すような様々な分野を支えています。これらの分野と連携強化して、持続可能な公共交通を確保し、地域全体の活性化をめざします。

＜ 公共交通がなくなった場合に必要となる行政部門の施策例 ＞



出典)「地域公共交通 赤字=廃止でいいの?」(近畿運輸局パンフレット)

＜ 兵庫県福崎町におけるコミュニティバスのクロスセクター効果算出事例 ＞



※1) 財政支出は2017年度(H29)実績見込み  
分業別代替費用は2017年(H29)サルビア号利用状況や利用者アンケート調査結果を用いて算出  
※2) 各分野の費用の合計と総数(分業別代替費用)の約10万円の違いは、各々の費用を10万円単位で四捨五入しているためである。

出典)「地域公共交通 赤字＝廃止でいいの?」(近畿運輸局パンフレット)

## 3.1 計画の基本理念

本計画の上位計画である新洲本市総合計画では「豊かな自然とやさしさあふれる 暮らし共創都市・洲本」を将来像として掲げ、洲本市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す。

## 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

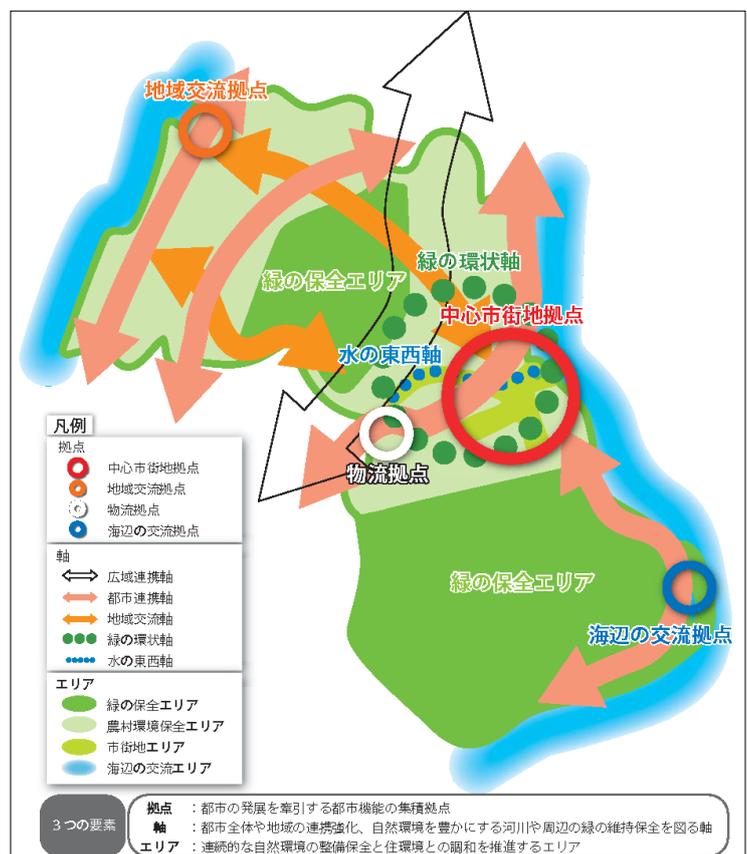
## 3.2 今後の公共交通網

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、洲本市の今後の公共交通網を設定します。

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。

洲本市の今後の公共交通網は、高速バス軸、路線バス軸、地域内交通で形成し、各公共交通を連携します。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。

< 洲本市都市計画マスタープランにおける「将来都市構造図」 >



< 今後の公共交通網 >



○ 今後の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	路線バスや他市コミュニティバスと連携を図り、その移動需要を支えます。
地域主体型交通	路線バスや市コミュニティバス等と連携を図り、市内特定地域が主体的に移動手段を支えます。
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仕組みづくりの実現」のもと、今後の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仕組みづくり”を基本方針としています。

#### 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などに繋がり、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仕組みづくり

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、地域で公共交通を支える仕組みの構築をめざします。

### 3.4 施策の体系

具体的な公共交通施策は、基本理念、基本方針のもと、以下に示す取組方針に基づき、展開していきます。

基本理念	基本方針	施策の取組方針	重点施策	施策
暮らしと交流を支える持続可能な公共交通サービスの仕組みづくりの実現	基本方針1 利用しやすい交通網の構築	取組方針1 公共交通空白地域解消に向けた公共交通網の整備	☆ 1-1-1	公共交通空白地域における移動手段の確保
		取組方針2 路線バス軸の維持・改善	☆ 1-2-1	路線バスの維持・改善
		取組方針3 高速バス軸の維持・改善	☆ 1-3-1	高速バス路線の利用環境の向上
		取組方針4 既存資源等有効活用による公共交通網の整備	☆ 1-4-1	観光地等を巡るバス路線の整備
			☆ 1-4-2	観光地等を巡るタクシーの利便性の向上
			☆ 1-4-3	スクールバス等との混乗化
		取組方針5 交通結節点における情報提供	☆ 1-5-1	交通結節点におけるわかりやすい情報提供
			☆ 1-5-2	バスロケーションシステムの導入
	取組方針6 乗り継ぎ環境の向上	1-6-1	公共交通機関相互のダイヤ調整（乗り継ぎ時間の短縮）	
		☆ 1-6-2	地域内交通とバス軸を結ぶ交通結節点の整備・機能強化	
		1-6-3	バス停（待合い、乗り継ぎ）の利用環境整備	
		1-6-4	ICカードの導入	
		☆ 1-6-5	新型車両の導入（バリアフリー化車両、低公害車等）	
	取組方針7 交通結節点における駐車場・駐輪場整備	1-7-1	パーク＆バスライドのための駐車場整備	
		1-7-2	サイクル＆バスライドのための駐輪場整備	
	取組方針8 近隣市との連携	☆ 1-7-3	レンタサイクル拠点の整備	
☆ 1-8-1		他市と連携した路線バス利用促進策の整備		
		☆ 1-8-2	他市と洲本市を結ぶバス交通の整備	
基本方針2 公共交通サービスの好循環への転換	取組方針9 割引拡充や付加価値による利用促進	☆ 2-9-1	バス乗り継ぎに対する運賃割引制度の整備	
		☆ 2-9-2	公共交通利用に係る公共施設利用料（入館料等）の軽減	
		☆ 2-9-3	商業事業者との連携	
		☆ 2-9-4	公共交通利用促進券の整備	
		☆ 2-9-5	コミバス1日乗車券の整備	
	取組方針10 情報発信による利用促進	☆ 2-10-1	公共交通の総合的なマップ作成や時刻表作成・配付	
		2-10-2	広報誌・Webを活用した情報提供	
		2-10-3	観光マップにバスルート等の明示	
		☆ 2-10-4	交通事業者への市内観光イベントの情報提供	
	取組方針11 コミュニケーション施策による利用促進	☆ 2-11-1	モビリティ・マネジメント（MM）の実施（学校・住民・老人会・企業・転入者等）	
		2-11-2	バスの乗り方教室の実施（小学生、高齢者等）	
		☆ 2-12-1	オリジナルグッズの製作・販売等を通じたイメージの向上と新たな収益の確保	
取組方針12 イベントを通じた利用促進	☆ 2-12-2	公共交通利用促進につながる観光イベント、地域イベント等への支援		
	☆ 2-12-3	ノーマイカーデーの実施		
基本方針3 公共交通を地域で支える仕組みづくり	取組方針13 自動車運転免許証自主返納の推進	3-13-1	免許返納制度の周知	
		☆ 3-13-2	免許自主返納者に対する公共交通の利用助成	
	取組方針14 クルマ移動制約者への移動支援の拡充	3-14-1	移動手段確保事業の改善・拡充	
		3-14-2	子育て応援タクシー事業の改善・拡充	
	取組方針15 市民及び企業の参画推進	☆ 3-15-1	公共交通サポーター制度の整備	
	取組方針16 災害時への対応	☆ 3-16-1	バス協会との災害応援協定の整備	
3-16-2		タクシー協会との災害時応援協定の整備		

### 3.5 取組方針及び具体的な施策

基本方針1 利用しやすい交通網の構築

取組方針1：公共交通空白地域解消に向けた公共交通網の整備

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機関との連携などを地域のみなさんと検討し、公共交通空白地域の解消をめざします。また、中心市街地拠点や近隣市とを結ぶ幹線（バス軸）へも、便利に移動できる地域内交通をめざします。

重点施策	施策	概要	実施時期	実施主体
☆	1-1-1 公共交通空白地域における 移動手段の確保	公共交通空白地域における地域内や幹線（バス軸）までの移動手段は、市民と対話を重ね、NPO法人やタクシーなど、その地域のニーズにあった移動手段を検討し導入をめざします。 （代表事例は下表参照）	継続	洲本市 市民 NPO 法人 交通事業者

#### 「1-1-1 公共交通空白地域における移動手段の確保」の事例

##### 【長沢ミニバス：淡路市】

- 地区住民有志による「長沢活性化を考える会」や自治会が中心となって協議し、1995年（平成7年）に旧津名町が陸運局の許可を得て長沢町内会（長沢ミニバス運行委員会）が運行を開始。
- 2009年（平成21年）4月より小学生などを統合先の小学校へ送迎するスクールバスとしても運行。
- 長沢ミニバス運行委員会では、経路、バス停の位置、時刻表の策定などを計画、運転手の確保や負担金の徴収などの運行管理、苦情処理、運行改善なども手掛けている。
- 当該地域住民はバスの利用状況に関係なく、1世帯あたり年間1万円の負担金を支払い、地域全体で約100万円の経費負担。
- 有償ボランティアとして当該地域住民から選任している運転手への謝礼金（1日3,000円）に充てられる。
- 月曜から土曜の朝・昼・夕の1日3往復。



出典）国土交通省ホームページ

##### 【多治見地域あいのりタクシー運行支援補助金：多治見市】

- 多治見市では、今後の郊外地域の移動手段確保において、タクシーを活用した移動手段の導入が有効であると考え、地域の主体的な取組を支援するため、2017年（平成29年）4月から「多治見市あいのりタクシー運行支援補助金」を新設。

##### [あいのりタクシーの特徴]

- ・ 区や町内会などが運営主体となる。
- ・ 利用者は近所の方とできるだけ「あいのり」で利用する。
- ・ 利用者が運賃の一定額を負担する。
- ・ タクシーの実額運賃（メーター運賃）と利用者負担額の差額を区、町内会などの財源で負担。

##### [市の補助制度]

- 補助金の対象者
  - ・ 市内の区、町内会などの自治会。
  - ・ 地域福祉協議会で地域住民が主体となって地域あいのりタクシーを運営する組織。



出典）多治見市ホームページ

## 取組方針2：路線バス軸の維持・改善

現在運行している路線バスを維持していくため、市民のみなさんの需要に応じた運行時間帯や便数を交通事業者などと検討し、路線バスの利用者の利用環境の向上を図ります。

重点施策	施策	概要	実施時期	実施主体
☆	1-2-1 路線バスの 維持・改善	「淡路島地域公共交通網形成計画」と連携して、路線バスの運行時間帯、便数などを見直すことにより、利用者の利用環境の向上を図ります。 (代表事例は下表参照)	継続	淡路島 地域公共交通 活性化協議会

### 「1-2-1 路線バスの維持・改善」の事例

#### 【「使いやすい」路線バスの仕組みづくり：八戸市】

- 「(クルマほどではないけれど)「意外と使えるね」「迷わず乗れるよ」と感じられる公共交通サービスの実現」をめざして取組を実施。

#### [市内幹線軸等間隔運行・共同運行化プロジェクト]

- ・バス事業者が独自にダイヤを構成し、運行していたため、同じ時間にバスが走ったり、走らない時間が出ていたため、市営バス、民営バス事業者が協議・調整できる機会を提供することで、共同運行が開始し、運行間隔の調整により効率的な10分間隔の運行を実施。

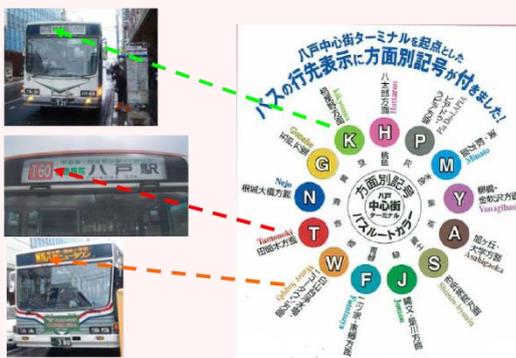


#### [等間隔運行路線情報戦略プロジェクト]

- ・等間隔運行路線の利便性の周知のため、リーフレットやミニ時刻表を作成。
- ・中心街など主要バス停には、(事業者別ではない) 共通時刻表も掲出。

#### [路線ナンバリング設定プロジェクト]

- ・方面別のアルファベット記号と行先番号からなる「路線ナンバリング」を設定。
- ・バス車両の行先表示(LED、方向幕、補助サインボード)にもナンバリングを表示。



#### [来訪者対策バス情報案内プロジェクト]

- ・中心街を「屋根のないバスターミナル」として位置付け、市外からの来訪者にもわかりやすい交通サインシステムを整備。
- ・中心街に乗り入れているバス事業者3者が合同で、八戸市中心街のバス停5カ所の名称を「八戸中心街ターミナル〇番のりば」として統一。

出典) 国土交通省ホームページ

## 取組方針3：高速バス軸の維持・改善

導入が進んでいる高速バスの交通系ICカード利用について、ICカードシステムを利用した割引サービスを導入するなど、より利用しやすい高速バスをめざします。

また、本四中川原バス停（淡路島中央スマートIC）に停車する高速バスの増加を図り、市北部からも高速バスが便利に利用できることをめざします。

重点施策	施策	概要	実施時期	実施主体
☆	1-3-1 高速バス路線の利用環境向上	神戸～淡路島間の高速バス路線全線のICカードシステムの導入を進めるとともに、ICカードシステムを利用した各種利用割引サービスの導入を図ります。また、本四中川原バス停（淡路島中央スマートIC）の停車便の増加を進めます。 (洲本市での実施事例は下表参照)	継続	淡路島 地域公共交通 活性化協議会

### 「1-3-1 高速バス路線の利用環境向上」の洲本市での実施事例

#### 【 PiTaPa カード割引サービス：JR 西日本バス株式会社 】

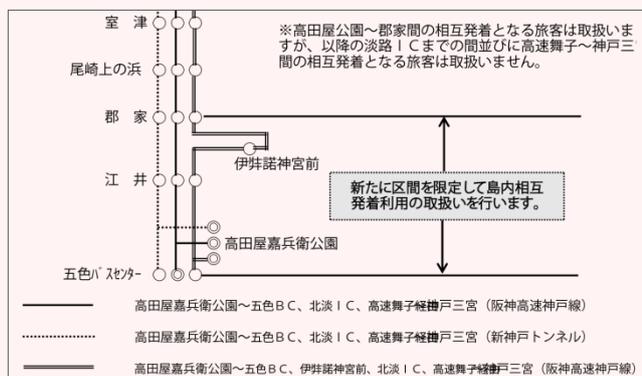
- 2018年（平成30年）4月1日より、「大阪・神戸～淡路島」の高速バス（本四海峡バス株式会社と共同運行）でPiTaPaカードによる割引サービスを開始。
- 導入路線
  - ・大阪・神戸～淡路島（本四海峡バスと共同運行）
  - ・かけはし号：大阪駅・新神戸駅・三宮バスターミナル・高速舞子～津名・洲本
  - ・大磯号：新神戸駅・三宮バスターミナル・高速舞子～大磯・東浦バスターミナル
  - ・くにうみライナー：新神戸駅・三宮バスターミナル・高速舞子～陸の港西淡（本四海峡バス単独運航路線）
- PiTaPa カード利用者が事前に登録した区間を1カ月の利用回数により割引。



出典) JR 西日本バス株式会社ホームページ

#### 【 高速バスの相互発着利用：淡路交通株式会社・神姫バス株式会社 】

- 路線バスのない五色地域北部・淡路市南西部において、高速バスの相互発着利用を可能とし、公共交通空白地域の移動手段を確保。
- 相互発着利用区間
  - ・高速バス三ノ宮-西浦線  
高田屋嘉兵衛公園～群家間  
淡路島島内移動のみを対象。



出典) 淡路交通ホームページ

取組方針4：既存資源等有効活用による公共交通網の整備

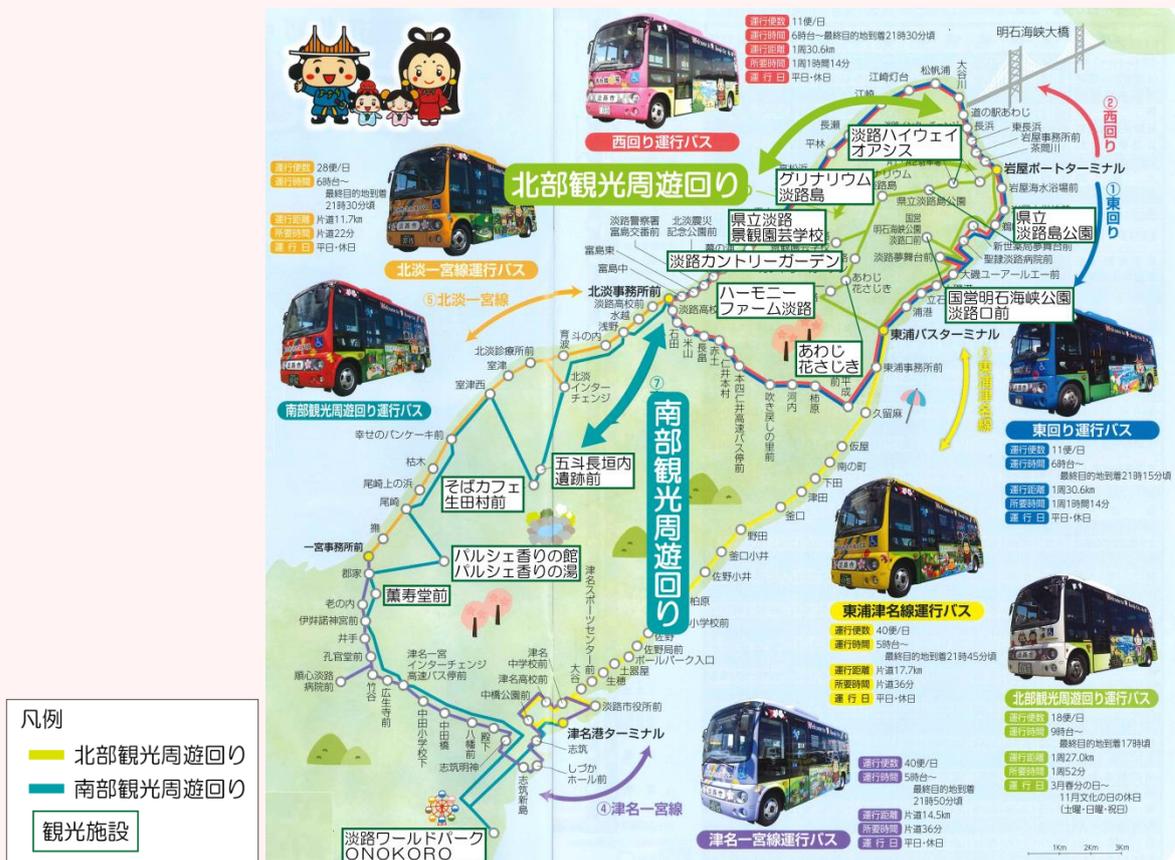
路線バスを活用して観光施設を巡るモデルコースを構築することで、淡路島を観光で訪れる人が、路線バスで便利に観光できることをめざすとともに、路線バスを利用する人が増加することで、路線バスの維持をめざします。また、スクールバスや無料送迎バスなどを活用し、地域の移動を支えることをめざします。

重点施策	施策	概要	実施時期	実施主体
☆	1-4-1 観光地等を巡るバス路線の整備	「淡路島地域公共交通網形成計画」、「淡路島総合観光戦略」と連携して、観光モデルコースなどを巡るバス路線の構築を進め、観光客の利用増による公共交通の維持を図ります。 (代表事例は下表参照)	2020年 ～	淡路島 地域公共交通 活性化協議会
☆	1-4-2 観光地等を巡るタクシーの 利便性の向上	「淡路島地域公共交通網形成計画」、「淡路島総合観光戦略」と連携して、観光地などを巡るタクシーの利便性、快適性を向上し、観光客のスムーズな移動とタクシーの利便性の向上を図ります。 (洲本市での実施事例は次頁参照)	2020年 ～	淡路島 地域公共交通 活性化協議会
☆	1-4-3 スクールバス等 との混乗化	スクールバス、無料送迎バスなどの有効活用を検討し、混乗化を進めます。 (代表事例は次頁参照)	2020年 ～	洲本市 交通事業者 観光施設事業者

「1-4-1 観光地等を巡るバス路線の整備」の事例

【北部観光周遊回り・南部観光周遊回り（あわ神あわ姫バス）：淡路市】

- 3月春分の日～11月文化の日の土曜・日曜・祝日に、観光周遊回りのコミュニティバスを運行。
- 一日乗り放題券で、あわ神あわ姫バス全路線に乗車可能（大人 1,000 円、小中学生 500 円）。



出典) 淡路市ホームページ

## 「1-4-2 観光地等を巡るタクシーの利便性の向上」の洲本市での実施事例

### 【 洲本市探検タクシー 】

- 洲本バスセンターを発着点に洲本市の観光名所を定額で巡るタクシー。
- 車がなくても手軽に観光名所を回ることができ、お得な料金設定になっている。コースの組み合わせも可能。



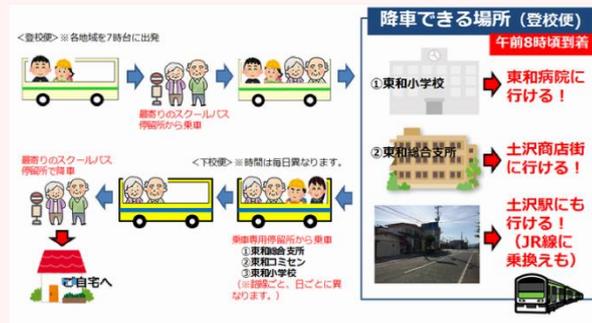
Aコース	洲本城	2,000円	片道約30分	Bコース	鮎屋の滝	4,000円	片道約30分
Cコース	先山 千光寺	4,000円	片道約30分	Dコース	ウェルネスパーク五色・高田麗嘉兵衛公園	7,000円	片道約40分
Eコース	生石公園	6,000円	片道約30分	Fコース	立川水仙郷	7,000円	片道約40分
Gコース	淡路島 モンキーセンター	10,000円	片道約50分	タクシーチケットの販売・乗降場所は洲本バスセンター ※ C・Dの組み合わせコース、E・F・Gの組み合わせコースもあります！			

出典) 淡路島観光協会

## 「1-4-3 スクールバス等との混乗化」の事例

### 【 スクールバスへの一般混乗制度：花巻市 】

- 地域のスクールバスに一般の方が児童生徒と一緒に乗ることが出来る制度。
- 地域住民の方のスクールバス混乗化により、予約乗合バスを利用できない時間帯や曜日における地域住民の方の移動を支援。
- 学校が休校の場合は運行しない。「一般混乗ができる月別スクールバス運行計画」で運行日を確認。



#### [利用できる方]

- ・ 地域に住所又は居住を有する方及びそのご家族など。
- ・ 利用にあたっては、事前に利用登録申請を行い、利用登録書の交付を受ける。



出典) 花巻市ホームページ

## 取組方針5：交通結節点における情報提供

洲本バスセンターや五色バスセンターなど、交通結節点の公共交通案内は、便利でわかりやすい情報を提供し、市民だけではなく、近隣市や島外から訪れる人がスムーズに目的地に向かうことができることをめざします。

重点施策	施策	概要	実施時期	実施主体
☆	1-5-1 交通結節点におけるわかりやすい情報提供	洲本バスセンターなどの交通結節点において、時刻表・乗換案内板・外国語サインなどの設置や、公共交通を利用した観光情報や乗換情報など利用者にとって便利でわかりやすい情報提供を進めます。 (洲本市での実施事例は下表参照)	継続	淡路島 地域公共交通 活性化協議会
☆	1-5-2 バスロケーションシステムの導入	交通結節点において、淡路島統一のバスロケーションシステムを導入し、利用者にとって便利でわかりやすい情報提供を進めます。 (代表事例は下表参照)	2020年 ～	淡路島 地域公共交通 活性化協議会

### 「1-5-1 交通結節点におけるわかりやすい情報提供」の洲本市での実施事例

#### 【 洲本バスセンターの案内看板：洲本市 】

- バス乗り場や、淡路島全域の路線図をわかりやすく表示。



### 「1-5-2 バスロケーションシステムの導入」の事例

#### 【 岡山 Bus-Vision：岡山県 】

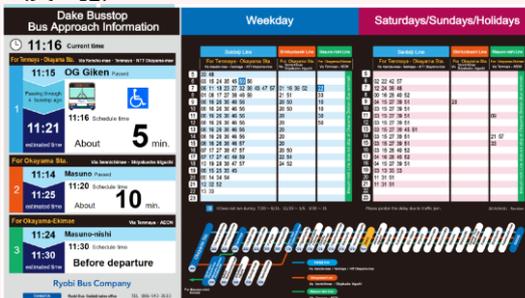
- 複数の事業者のバスが運行する岡山県において、路線バスがどこにいて、いつ来るのか、どこで乗れるのかなど、複数のバス事業者の情報が一目でわかるバスロケーションシステム。
- GTFS（標準的なバス情報フォーマット）やGTFSリアルタイムのデータをGoogleマップに示すことで初めて訪れる人にもわかりやすく、外国からの観光客も母国語での利用が可能。



#### （日本語）



#### （英語）



両備バス停留所のディスプレイ  
出典）株式会社リオスホームページ

Bus-Vision 検索画面  
出典）両備バスホームページ

## 取組方針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により、乗り継ぎの負担を軽減し、快適に移動できることをめざします。

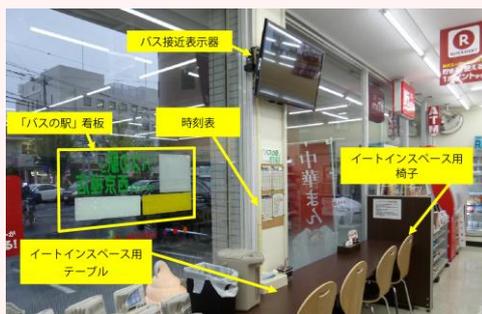
重点施策	施策	概要	実施時期	実施主体
	1-6-1 公共交通機関相互のダイヤ調整 (乗継時間の短縮)	ダイヤ改正時には、路線バス・コミュニティバス・高速バスのダイヤ調整をし、乗り継ぎ時間の短縮を図ります。	継続	洲本市 交通事業者
☆	1-6-2 地域内交通とバス軸を結ぶ交通結節点の整備・機能強化	地域内交通とバス軸を結ぶ交通結節点を整備し、乗り換え機能や待合い機能の強化を図ります。 (代表事例は下表参照)	継続	洲本市 交通事業者
	1-6-3 バス停(待合い、乗り継ぎ)の利用環境整備	乗降の多いバス停を優先的に利用環境の整備を進めます。	継続	洲本市 交通事業者
	1-6-4 ICカードの導入	利用者の運賃支払い時の煩雑さを解消するために、路線バス・コミュニティバスなどにICカードシステムの導入を検討します。	継続	洲本市 交通事業者
☆	1-6-5 新型車両の導入 (バリアフリー化車両、低公害車等)	路線バスやコミュニティバスの運行車両は、バリアフリー化車両や低公害車両の導入を進めます。 (代表事例は下表参照)	継続	洲本市 交通事業者

### 「1-6-2 地域内交通とバス軸を結ぶ交通結節点の整備・機能強化」の事例

#### 【「バスの駅」：京都市】

- 地域や民間事業者の御協力のもと、敷地や建物施設の一部を無償で貸していただき、上屋やベンチ、バス接近表示器などを整備したバス待ちスペース。

#### 〔コンビニとの連携〕



出典) 京都市交通局ホームページ

### 「1-6-5 新型車両の導入(バリアフリー化車両、低公害車等)」の事例

#### 【低床型ノンステップバスの導入：淡路市】

- 淡路市北部・南部生活観光バス「あわ神あわ姫バス」に車いすも乗車可能な低床型ノンステップバスを導入。



出典) 淡路市ホームページ

## 取組方針7：交通結節点における駐車場・駐輪場整備

交通結節点において、駐車場や駐輪場の整備を進め、レンタサイクルの配置などにより、公共交通機関と他の移動手段が一体となった利用しやすい移動手段を確保することで、観光などで訪れる人も、路線バスから目的地まで快適に移動できることをめざします。

重点施策	施策	概要	実施時期	実施主体
	1-7-1 パーク&バス ライドのための 駐車場整備	交通結節点周辺の利用者駐車場を継続します。	継続	洲本市
	1-7-2 サイクル&バス ライドのための 駐輪場整備	交通結節点周辺の利用者駐輪場を継続します。	継続	洲本市
☆	1-7-3 レンタサイクル 拠点の整備	交通結節点周辺に2次交通として、レンタサイクル拠点の整備を進めます。 (洲本市での実施事例は下表参照)	継続	洲本市

### 「1-7-3 レンタサイクル拠点の整備」の洲本市での実施事例

#### 【E-BIKE レンタサイクル事業】

- 「洲本観光案内所」「ウェルネスパーク五色」において、E-BIKE（電動アシスト付スポーツ自転車）のレンタサイクル事業を期間限定（2019年（平成31年）7月20日～12月29日）で開始。
- マウンテンバイク型の自転車で、スポーツバイク初心者や老若男女問わずに楽しむことができる。
- レンタル料金は4時間までが2,000円、それ以上は1日3,000円。



出典)「広報すもと」  
淡路島観光協会ホームページ

## 取組方針 8：近隣市との連携

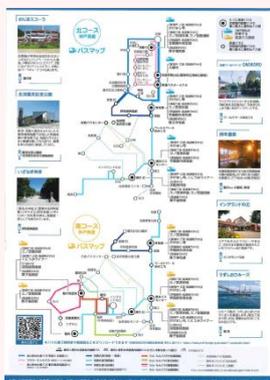
「淡路島地域公共交通網形成計画」に基づき、3市で総合的に路線バスの利用促進や、バス交通の整備を進めます。

重点施策	施策	概要	実施時期	実施主体
☆	1-8-1 他市と連携した 路線バス 利用促進策の整備	「淡路島地域公共交通網形成計画」と連携して、乗り放題キップなどの利用促進策を検討のうえ、進めます。 (淡路島での実施事例は下表参照)	継続	淡路島 地域公共交通 活性化協議会
☆	1-8-2 他市と洲本市を 結ぶバス交通 の整備	「淡路島地域公共交通網形成計画」と連携して、市域を超えたコミュニティバスなどを検討のうえ、整備を進めます。 (洲本市での実施事例は次頁参照)	継続	淡路島 地域公共交通 活性化協議会

### 「1-8-1 他市と連携した路線バス利用促進策の整備」の淡路島での実施事例

#### 【 淡路島内バス乗り放題チケットの発売 】

- 兵庫県県政 150 周年と神戸淡路鳴門自動車道全通 20 周年を記念して、お得な淡路島バス乗り放題チケットを 2018 年（平成 30 年）5 月～2019 年（平成 31 年）1 月まで発売。
- 北コース、南コースの 2 種類のチケットで、新神戸、三宮、舞子、学園都市などから淡路島への往復高速バスもついて、島内の路線バス全線、コミュニティバスが乗り放題。
- 北コース（神戸発着）1 日フリー券 3,700 円 2 日フリー券 4,500 円  
南コース（神戸発着）1 日フリー券 4,500 円 2 日フリー券 5,300 円



出典) 淡路島観光ガイド・あわじナビ

「1-8-2 他市と洲本市を結ぶバス交通の整備」の洲本市での実施事例

【上灘・沼島線コミュニティバス】

- 洲本市コミュニティバス上灘線を、2019年（令和元年）10月より南あわじ市の沼島汽船場前まで延伸、増便。
- 市民はもとより、沼島などへ観光で訪れる人も便利に。

**上灘・沼島線 コミュニティバス**

令和元年10月1日より  
「沼島汽船場前」まで延伸し、増便を実施します。

**改正点**

- 南あわじ市の「沼島汽船場前」まで延伸と延伸に伴う運賃の改定
- 平日往復回数が増える
- 延伸に伴い名称を「上灘・沼島線」に変更

運賃一覧

乗車区間	大人乗員	小学生乗員
A区間（上灘バスセンター→沼島体育所前）	480円	240円
B区間（沼島体育所前→立川水仙館）	100円	50円
C区間（立川水仙館→沼島港）	120円	60円
D区間（南あわじ市区間）（南あわじ沼島汽船場前）	300円	150円

予約回数券も販売しています。詳しくは、お問い合わせください。

株式会社 洲本観光タクシー 電話:0799-24-5151  
洲本市企画課 交通・道路対策係 電話:0799-22-3321

出典) 洲本市ホームページ

- 淡路島では、「あわじ環境未来島構想」事業の一環として、2017年（平成29年）9～11月に2人乗り電気自動車の「超小型モビリティあわモビ」の貸し出しや、2018年（平成30年）3月に淡路市の公道で自動運転の社会実験を実施しました。
- また、2018年（平成30年）4月から淡路島で利用できるお得なクーポン券のついた「電気自動車（EV）あわモビレンタカー」のレンタルや、2018年（平成30年）7月からはウーバーによるタクシー配車の社会実験を実施し、淡路島に到着してからの2次交通の利便性向上をめざしています。
- 今後も MaaS など他の先進技術についても積極的に調査・研究を進め、新たな交通手段について検討し、より便利に移動できることをめざします。



（超小型モビリティ あわモビ）



（淡路市での自動運転の社会実験）

**快適！あわモビレンタカーでドライブしよう！**  
Drive an EV with Awa-Mobi Rent-a-Car

4月20日～3月31日

料金表

料金	基本料金	走行料金
1時間以内	4,320円	1時間あたり 5,400円
2時間以内	6,480円	2時間あたり 6,480円

洲本観光タクシー 0799-24-5151

（電気自動車（EV）あわモビレンタカー）

**TAXI In Awaji Island**

（ウーバーによるタクシー配車）



出典) 兵庫県ホームページ  
淡路島観光ガイド・あわじナビ  
Uber ホームページ

取組方針 9：割引拡充や付加価値による利用促進

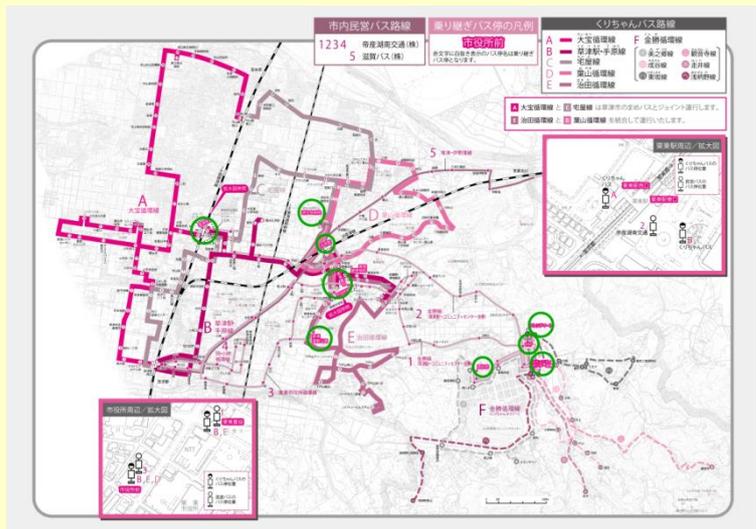
路線バスとコミュニティバスの乗り継ぎ割引など新たな割引制度を検討し、利用しやすい公共交通をめざします。

重点施策	施策	概要	実施時期	実施主体
☆	2-9-1 バス乗り継ぎに対する運賃割引制度の整備	路線バス・コミュニティバスなどの乗り継ぎ運賃について検討のうえ、進めます。 (代表事例は下表参照)	2020年～	洲本市 路線バス事業者
☆	2-9-2 公共交通利用に係る公共施設利用料(入館料等)の軽減	公共施設と連携し、路線バス・コミュニティバス利用者の施設利用料の軽減を図ります。 (代表事例は次頁参照)	2020年～	洲本市 路線バス事業者 公共施設
☆	2-9-3 商業事業者との連携	商業事業者と連携し、買い物客に対する公共交通割引券などを検討し進めます。 (代表事例は次頁参照)	2020年～	洲本市 路線バス事業者 商業事業者
☆	2-9-4 公共交通利用促進券の整備	運賃の高負担感を軽減するための利用促進施策を継続して進めます。 (洲本市での実施事例は次々頁参照)	継続	洲本市 路線バス事業者
☆	2-9-5 コミバス1日乗車券の整備	観光利用者などの利便性向上のため、コミュニティバス1日乗車券の整備を進めます。 (代表事例は次々頁参照)	2020年～	洲本市 路線バス事業者

「2-9-1 バス乗り継ぎに対する運賃割引制度の整備」の事例

【くりちゃんバス：栗東市】

- 指定の停留所でバスを乗り継ぐとき、「乗り継ぎ割引券」を受け取り。
- 乗り継ぎ先のバスを降りるときに「乗り継ぎ割引券」を100円分の割引券として使用可能(こどもは50円分)。



- 割引対象乗り継ぎの例
  - くりちゃんバス → くりちゃんバス
  - くりちゃんバス → 民営バス
  - 民営バス → くりちゃんバス
  - 民営バス → 民営バス

- (緑色の丸) は乗り継ぎ割引指定停留所
- 割引対象
- 割引対象
- 割引対象
- × 割引対象外

出典) 栗東市 くりちゃんバスホームページ

## 「2-9-2 公共交通利用に係る公共施設利用料（入館料等）の軽減」の事例

### 【 日帰り路線バスパック～バスを使って気軽にお出かけ～：八戸市 】

- 路線バスを使って、気軽にお出かけを楽しめる企画商品。通勤・通学等の日常利用以外のバスの利用促進を図る。
- 中心街と八戸市を起点に、2 時間～半日で楽しめるコースを設定。
- 対象路線バス停で降りるときに、運転手からクーポンを受け取り、お得に施設見学等が出来る。



出典) 八戸市公共交通ポータルサイト

## 「2-9-3 商業事業者との連携」の事例

### 【 鯖江市コミュニティバスつつじバス：鯖江市 】

- 鯖江市商店街連合会加盟店で 500 円以上の買い物をした場合 1 乗車 100 円が無料に。
- 車内で買い物無料券の交付を受けて、買い物の際にお店が押印。複数路線や鉄道との乗り継ぎ券との併用も可能。



出典) 鯖江市コミュニティバス つつじバスホームページ

## 「2-9-4 公共交通利用促進券の整備」の洲本市での実施事例

### 【 洲本市バス利用促進事業 】

- 市民の生活や通学に欠かせない市域を走る路線バスやコミュニティバスのなどの維持・確保を図るため、学生や65歳以上の高齢者が利用する路線バスやコミュニティバスなどのバス料金の一部を助成する制度。

#### [交付対象者]

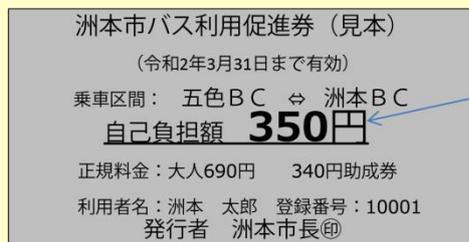
洲本市に住所を有しかつ当該住所にお住まいで、市税などの滞納がない以下の方

- ・ 小学校、中学校、高等学校、大学などに通う学生
- ・ 65歳以上の高齢者

#### [対象路線]

市域を走る以下の路線。ただし、島内移動の利用に限る。

- ・ 淡路交通（株）：縦貫線、都志線、鳥飼線、長田線、由良線、舞子・福良線、淡路・徳島線
- ・ 本四海峡バス（株）：鮎原線
- ・ 洲本市コミュニティバス：五色地域線、上灘・沼島線



利用者は、この利用促進券と自己負担額350円を支払うことで、実質340円の助成を受けることができます。  
 なお、自己負担額は回数券でもお支払いできます。

出典）洲本市ホームページ

## 「2-9-5 コミバス1日乗車券の整備」の事例

### 【 山口市観光周遊1日乗車券：山口市 】

- 山口市中心部のルート内を、山口市コミュニティバスと周遊タクシーが1日に何度も使える観光周遊乗車券。
- 2019年（平成31年）9月～11月の土日祝に運行実施。
- コミュニティバスの運行ルート全区間と、指定された3カ所の史跡名所との相互間の周遊タクシーが利用可能。
- コミュニティバスと周遊タクシーを両方利用出来て1日乗り放題500円（小学生以下250円）。
- コミュニティバスルートにおいて、「菟住還語り部の会」による案内がある。



出典）山口市ホームページ

## 取組方針 10：情報発信による利用促進

市民はもちろん、観光で訪れる人に向けて、冊子やWebなどで情報発信することにより、利用しやすい公共交通機関をめざします。

重点施策	施策	概要	実施時期	実施主体
☆	2-10-1 公共交通の総合的なマップ作成や時刻表作成・配付	あわじ足ナビを継続して発行いたします。 (淡路島での実施事例は下表参照)	継続	淡路島 地域公共交通 活性化協議会
	2-10-2 広報誌・Webを活用した情報提供	公共交通を利用しやすくするため、広報誌・Webを活用した情報提供を進めます。	継続	洲本市 観光協会 交通事業者
	2-10-3 観光マップにバスルート等の明示	公共交通を利用しやすくするため、観光マップにバスルートなどの情報提供を進めます。	継続	洲本市 観光協会 交通事業者
☆	2-10-4 交通事業者への市内観光イベントの情報提供	交通事業者へ観光イベント情報を提供し、車内でのイベントの告知、イベント会場までの公共交通を利用したアクセス方法の情報提供を図り、公共交通の利用拡大を進めます。 (代表事例は下表参照)	2020年 ～	洲本市 観光協会 交通事業者

### 「2-10-1 公共交通の総合的なマップ作成や時刻表作成・配付」の淡路島での実施事例

#### 【淡路地域公共交通総合時刻表「あわじ足ナビ」の発行】

- 淡路島に発着するすべての高速バス、路線バス、コミュニティバス、海上交通の路線・時刻表を網羅し、乗り換え情報などをまとめた総合時刻表。
- 兵庫県淡路県民局の公共交通を守り育てる取組の一環として、淡路島内3市、淡路島観光協会を構成員とする「あわじ足ナビ意見交換会」を立ち上げ、2014年（平成26年）8月より発行。



出典) あわじ足ナビ

### 「2-10-4 交通事業者への市内観光イベントの情報提供」の事例

#### 【佐曽利ダリア園：宝塚市】

- 宝塚市佐曽利ダリア園では、花つみイベントのちらしに、公共交通でのアクセスルートに加えて、鉄道駅から最寄りのバス停までのバス時刻表を提示し、公共交通利用を呼びかけている。



バス路線	往								帰							
	7	10	12	15	17	18	19	20	5	9	10	13	14	15	18	19
武田	7:10	8:10	9:10	10:10	11:10	12:10	13:10	14:10	15:10	16:10	17:10	18:10	19:10	20:10	21:10	22:10
尾線	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00

出典) 佐曽利園芸組合ホームページ

## 取組方針 11：コミュニケーション施策による利用促進

公共交通機関の利用者である市民や、学校、企業などにおける公共交通の利用促進の取組を支援し、市民のみなさんの積極的な公共交通利用をめざします。

重点施策	施策	概要	実施時期	実施主体
☆	2-11-1 モビリティ・マネジメント（MM）の実施（学校・住民・老人会・企業・転入者等）	「過度に自動車に頼る状態」から「公共交通をかくよく利用する状態」へと少しずつ意識を変えていけるような取組を進めます。 （代表事例は下表参照）	2020年 ～	洲本市 交通事業者 市民
	2-11-2 バスの乗り方教室の実施（小学生、高齢者等）	公共交通を利用したことがない、また公共交通の主な利用者である小学生や高齢者を対象に、バスの乗り方教室の実施を進めます。	継続	洲本市 交通事業者 市民

### 「2-11-1 モビリティ・マネジメント（MM）の実施（学校・住民・老人会・企業・転入者等）」の事例

#### 【モビリティマネジメントの実施：たつの市】

○ たつの市では、高齢者、小学生、中学生、高校生を対象に、モビリティ・マネジメントを実施。

〔内容〕

高齢者：体験乗車 など

小学生：動機付け冊子及び公共交通時刻表の配付、交通すごろく、体験乗車 など

中学生：動機付け冊子及び公共交通時刻表の配付、公共交通での移動プランの作成、体験乗車 など

高校生：動機付け冊子及び公共交通時刻表の配付 など



出典）たつの市公共交通会議資料

## 取組方針 12：イベントを通じた利用促進

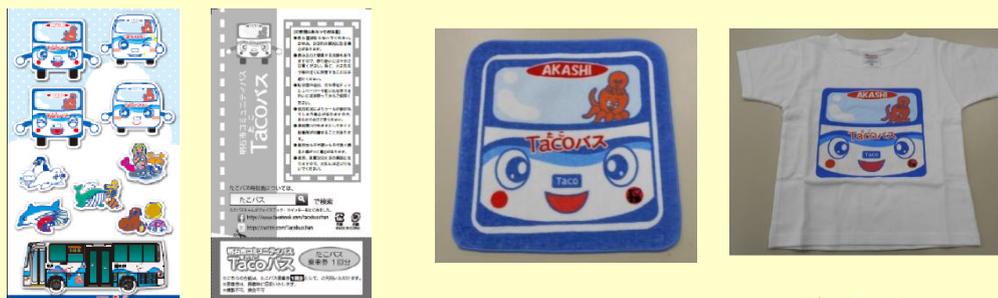
バスなどを利用したイベントの開催により、市民や観光で訪れる人に、公共交通が本来もつ快適性やサービスなどを知ってもらうことで、公共交通の利用者数の増加をめざします。

重点施策	施策	概要	実施時期	実施主体
☆	2-12-1 オリジナルグッズの製作・販売等を通じたイメージの向上と新たな収益の確保	オリジナルグッズによる公共交通の認知度アップとイメージ向上を図るとともに、販売により新たな収益確保を進めます。 (代表事例は下表参照)	2020年～	交通事業者
☆	2-12-2 公共交通利用促進につながる観光イベント、地域イベント等への支援	公共交通の利用促進につながるイベントなどには支援を行います。 (代表事例は次頁参照)	2020年～	洲本市 交通事業者 市民
☆	2-12-3 ノーマイカーデーの実施	淡路島統一のノーマイカーデーを設定し、自動車から公共交通への転換を進めます。 (代表事例は次頁参照)	2020年～	淡路島 地域公共交通 活性化協議会

### 「2-12-1 オリジナルグッズの製作・販売等を通じたイメージの向上と新たな収益の確保」の事例

#### 【 たこバスちゃんグッズの販売：明石市 】

- 明石市では、明石市コミュニティバス「たこバス」のマスコットキャラクター「たこバスちゃん」のグッズを販売。
- グッズの売上はたこバス運行収入に計上される。



出典) 明石市ホームページ

## 「2-12-2 公共交通利用促進につながる観光イベント、地域イベント等への支援」の事例

### 【 「バス！のってスタンプラリー」の共催：枚方市 】

- 枚方市は、NPO 法人ひらかた環境ネットワーク会議が主催する「バス！のってスタンプラリー」を共催。
- 「バス！のってスタンプラリー」は、公共交通利用促進のために、乗り方を学ぶ機会の提供と、枚方市の素晴らしさを体感して頂くことを目的とし、路線バスを利用しながら、設定したスタンプポイントを巡る。
- スイーツやお花見など毎回テーマを設定し、バスを使って安全に1日で回れる範囲で紹介。
- 手持ちのICカード（PiTaPa・ICOCA）を、京阪バスIC1dayチケットとして、利用可能。



出典) NPO 法人 ひらかた環境ネットワーク会議ホームページ

## 「2-12-3 ノーマイカーデーの実施」の事例

### 【 ノーマイカーデー：阪神地域ノーマイカーデー推進連絡会 】

- 自動車公害の著しい阪神間の各都市（神戸市、西宮市、芦屋市、宝塚市、伊丹市、川西市）が連携し、阪神地域ノーマイカーデー推進連絡会を設立、毎月20日をノーマイカーデーと設定。
- 6月（環境月間）と12月（大気汚染防止推進月間）を強化月間として、広域的にキャンペーンを行うなど、ノーマイカーデー運動推進の広報・啓発を実施。

毎月20日は…

- 不要不急の自動車の使用を控えましょう
- マイカーによる通勤・通学を控えましょう
- 業務車両の持ち帰りを控えましょう
- 車の相乗りに努めましょう



出典) 尼崎市ホームページ  
川西市ホームページ

取組方針 13：自動車運転免許証自主返納の推進

自家用車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を充実させることで、高齢者が原因となる交通事故の減少をめざします。

重点施策	施策	概要	実施時期	実施主体
	3-13-1 免許返納制度の 周知	自家用車の運転に不安を感じている高齢ドライバーに運転経歴証明書の発行などの周知を進めます。	継続	洲本市 警察
☆	3-13-2 免許自主返納者に対する公共交通の 利用助成	運転免許経歴証書による公共交通の利用割引を進めます。 (代表事例は下表参照)	継続	洲本市 交通事業者 警察

「3-13-2 免許自主返納者に対する公共交通の利用助成」の事例

【 高齢者運転免許自主返納サポート制度：兵庫県警察・兵庫県 】

- 運転経歴証明書を提示して、さまざまな特典が受けられる。
  - ・ 淡路交通：路線バス半額。(現金での利用に限る。高速バスは除く。)
  - ・ 淡路タクシー、洲本自動車、洲本観光タクシー：タクシー乗車運賃の1割引きなど。

[運転経歴証明書]



出典) 兵庫県警ホームページ

取組方針 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、乳幼児を連れた人などへの公共交通利用助成券の配付の拡充など、クルマや路線バスなどを利用しづらい人の移動しやすさを支え、だれでも気軽に出かけられることをめざします。

重点施策	施策	概要	実施時期	実施主体
	3-14-1 移動手段確保事業の 改善・拡充	移動手段確保事業を継続して進めます。	継続	洲本市 交通事業者
	3-14-2 子育て応援 タクシー事業の 改善・拡充	子育て応援タクシー事業を継続して進めます。	継続	洲本市 交通事業者

## 取組方針 15：市民及び企業の参画推進

公共交通利用に積極的な市民のみなさんが、周囲の人に公共交通利用を啓発できる取組を進め、ひとりひとりが積極的に公共交通を利用することをめざします。

重点施策	施策	概要	実施時期	実施主体
☆	3-15-1 公共交通 サポーター制度の 整備	公共交通利用促進に向けた先導的な役割を担って いただく商店や企業を公募し、市民や従業員への公 共交通利用を促す取組を進めます。 (代表事例は下表参照)	2020年 ～	洲本市 商工会議所 市民

### 「3-15-1 公共交通サポーター制度の整備」の事例

#### 【エコ企業定期券：西日本鉄道株式会社】

- 交通渋滞の緩和への取組や二酸化炭素排出量抑制による地球環境保全に向けた取組の趣旨に賛同いただき、公共交通機関の利用を推奨していただける企業・団体に対し、ご利用いただく西鉄バス限定の優待割引定期券（エコ企業定期券）。
- 2名以上の社員・職員で構成された法人・企業・団体などが簡単な契約をすることで、普通定期券よりさらに割安な定期券の利用が可能。



出典) 西日本鉄道株式会社ホームページ

## 取組方針 16：災害時への対応

災害時に備えて、避難者、要救護者や物資などの輸送について、バス協会やタクシー協会と災害応援協定を締結することによって、災害時にも輸送に関する心配のないことをめざします。

重点施策	施策	概要	実施時期	実施主体
☆	3-16-1 バス協会との災害 応援協定の整備	バス協会との災害時応援協定を継続して進めます。 (代表事例は下表参照)	2020年 ～	洲本市 バス協会
	3-16-2 タクシー協会との 災害時応援協定の 整備	タクシー協会との災害時応援協定を継続して進 めます。	2020年 ～	洲本市 タクシー協会

### 「3-16-1 バス協会との災害応援協定の整備」の事例

#### 【災害時における緊急輸送に関する協定：秋田県・秋田県バス協会】

- 秋田県では、地震や豪雨をはじめとする災害に備え、秋田県バス協会と災害発生時における緊急輸送に関する協定を締結。

[秋田県が秋田県バス協会に協力を要請する業務]

- 被災者（滞留者を含む。）などの輸送に関する業務
- 災害応急対策の実施の為に必要な人員などの輸送に関する業務
- ボランティアの輸送に関する業務
- その他輸送支援に関する業務
- 県内で豪雨や地震などの災害が発生し避難が必要な事態となった場合、本協定に基づいて、県が秋田県バス協会にバスの手配と運行管理を一括して要請。
- 迅速、かつ、効率的な対応が可能。



出典) 秋田県ホームページ

### 3.6 計画の目標

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組を推進するため、本計画の目標を設定します。

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や、路線バスやコミュニティバスの利用者数を踏まえて設定します。

#### 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“高速バス”、“路線バス”、“コミュニティバス”、“タクシー”などの公共交通を利用する市民の割合を、2014年度（平成26年度）の5.7%より1割以上向上させることを目標とします。

計画目標（指標）	移動時に公共交通を利用する人の割合		
目標値	2014年度 （基準年度値）	2019年度（実績値）	2024年度（目標値）
	5.7%	6.2%	6.3%以上
指標の定義	市民アンケート調査において、移動時に“高速バス”、“路線バス”、“コミュニティバス”、“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	2014年度の5.7%より1割以上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”、“送迎してもらおうのが何かと大変”などの問題を抱えている市民の割合を、2014年度（平成26年度）の36%より1割以上改善させることを目標とします。

計画目標（指標）	移動時に問題がある人の割合		
目標値	2014年度 （基準年度値）	2019年度（実績値）	2024年度（目標値）
	36%	40%	32%以下
指標の定義	市民アンケート調査において、移動時に“送迎してもらおうのが何かと大変”、“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	2014年度の36%より1割以上改善させることを目標とします。		

#### 計画目標 3 公共交通利用者数の確保

路線バス、コミュニティバス利用者の減少率を前期計画策定後の1.6%から半減させ、路線バス、コミュニティバス利用者の減少を抑えることを目標とします。

計画目標（指標）	路線バス・コミュニティバス利用者数		
目標値	2014年度 （基準年度値）	2018年度（実績値）	2024年度（目標値）
	550,640人/年度	517,137人/年度	493,000人/年度
指標の定義	路線バス、コミュニティバス利用者数		
目標の設定	前期計画策定後の2014年度から2018年度の路線バス・コミュニティバス利用者の年間平均減少率1.6%を0.8%に半減させた2024年度の利用者数を目標とします。		

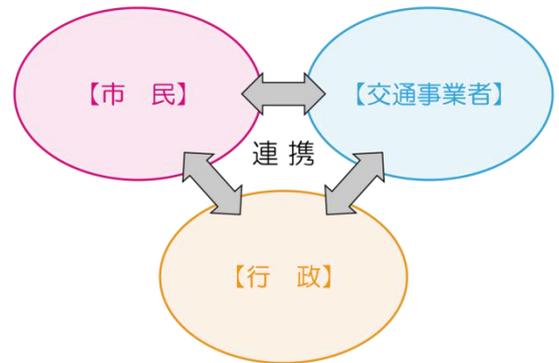
# 4

## 計画の実現に向けて

### 4.1 公共交通を支える三者の協力

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、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 ＞



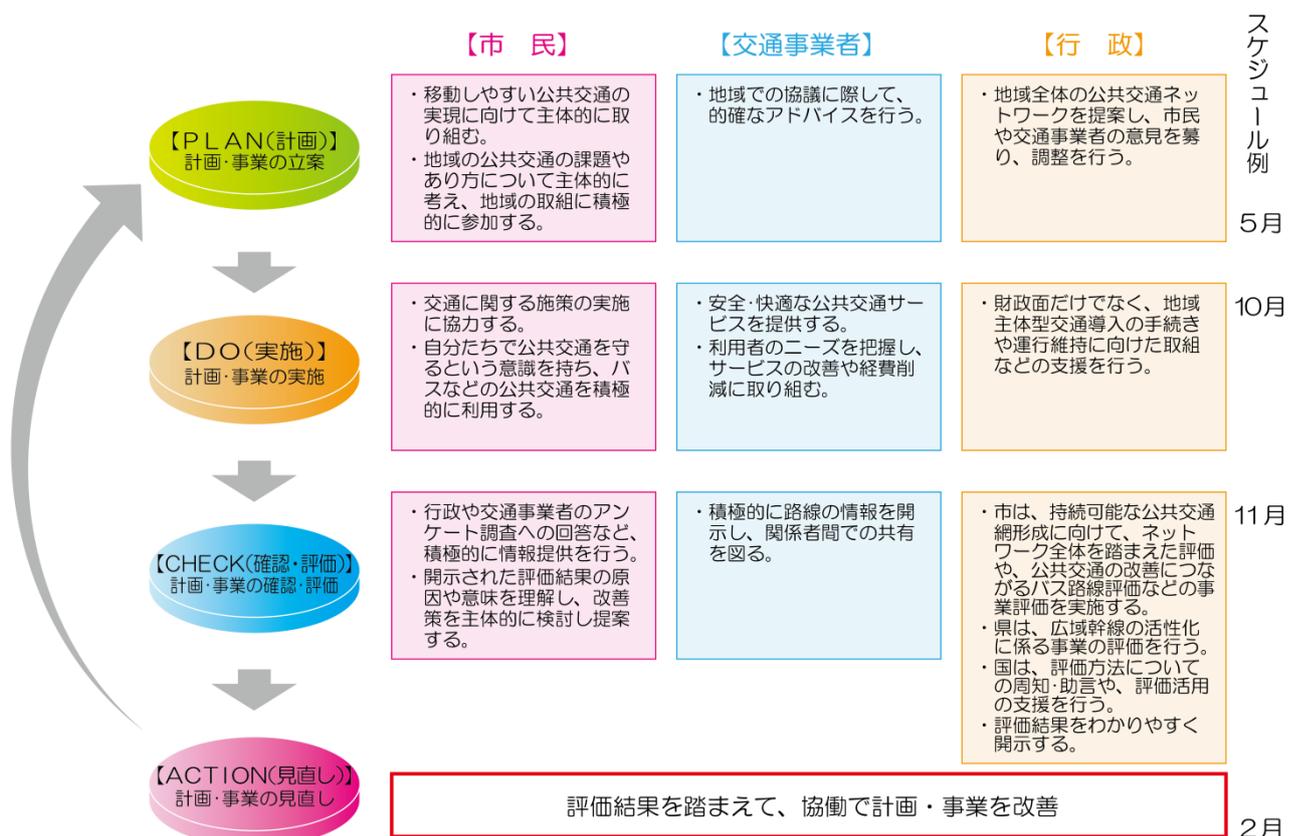
### 4.2 PDCAサイクルによる計画・事業の改善

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仕組みづくりの実現」に向けて、施策を推進してまいります。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。

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、改善してまいります。

計画の見直し、改善にあたっては、公共交通を支える「市民」、「交通事業者」、「行政」がそれぞれの役割を認識し、協働して検討します。

＜ PDCAサイクルと三者の役割 ＞



洲本市地域公共交通基本計画（後期）

発行年月：平成 28 年（2016 年）3 月 前期

令和 2 年（2020 年）3 月 後期

発 行：洲本市

編 集：洲本市企画情報部 企画課

〒656-8686 兵庫県洲本市本町三丁目 4-10

TEL 0799-22-3321

e-mail:kikaku@city.sumoto.lg.jp

<https://www.city.sumoto.lg.jp/soshiki/7/1901.html>