

洲本市地域公共交通基本計画（後期）

資料編

令和2年3月

資料編 目次

1. 洲本市の交通を取り巻く現状と課題	1
1.1 洲本市の概況	1
(1) 位置・地勢	1
(2) 人口	2
1.2 洲本市における交通の現状	7
(1) 路線バスの現状	7
(2) コミュニティバスの現状	13
(3) 路線バス及びコミュニティバス利用者数の推移	16
(4) 公共交通によるカバー状況	17
(5) 移動に対する支援施策	18
(6) 市民の移動に対する行政支援額	20
(7) 道路交通の現状	21
(8) 観光入込客数の推移	24
1.3 洲本市における移動状況	25
(1) 洲本市における人の動きの概要	25
(2) 市民アンケート調査結果からみる移動状況	28
(3) 高校生アンケート調査結果からみる移動状況	35
(4) 路線バス利用者アンケート調査結果からみるバス利用状況	39
1.4 洲本市の交通を取り巻く現状のまとめ	43
2. 上位計画における都市づくりの目標	44
2.1 新洲本市総合計画の概要	44
2.2 洲本市都市計画マスタープランによる将来都市構造	44
2.3 淡路島地域公共交通網形成計画における 地域公共交通ネットワークの将来像の考え方	46
3. 計画の方向性	47
4. 今後の公共交通網の設定	48
4.1 今後の公共交通網設定の基本的考え方	48
4.2 バス交通の需要分析	51
4.3 今後の公共交通網	53
5. 計画の推進に向けた取組の状況	54
6. バス路線評価	55
6.1 バス路線評価の方法	55
6.2 平成30年度バス路線評価結果	57

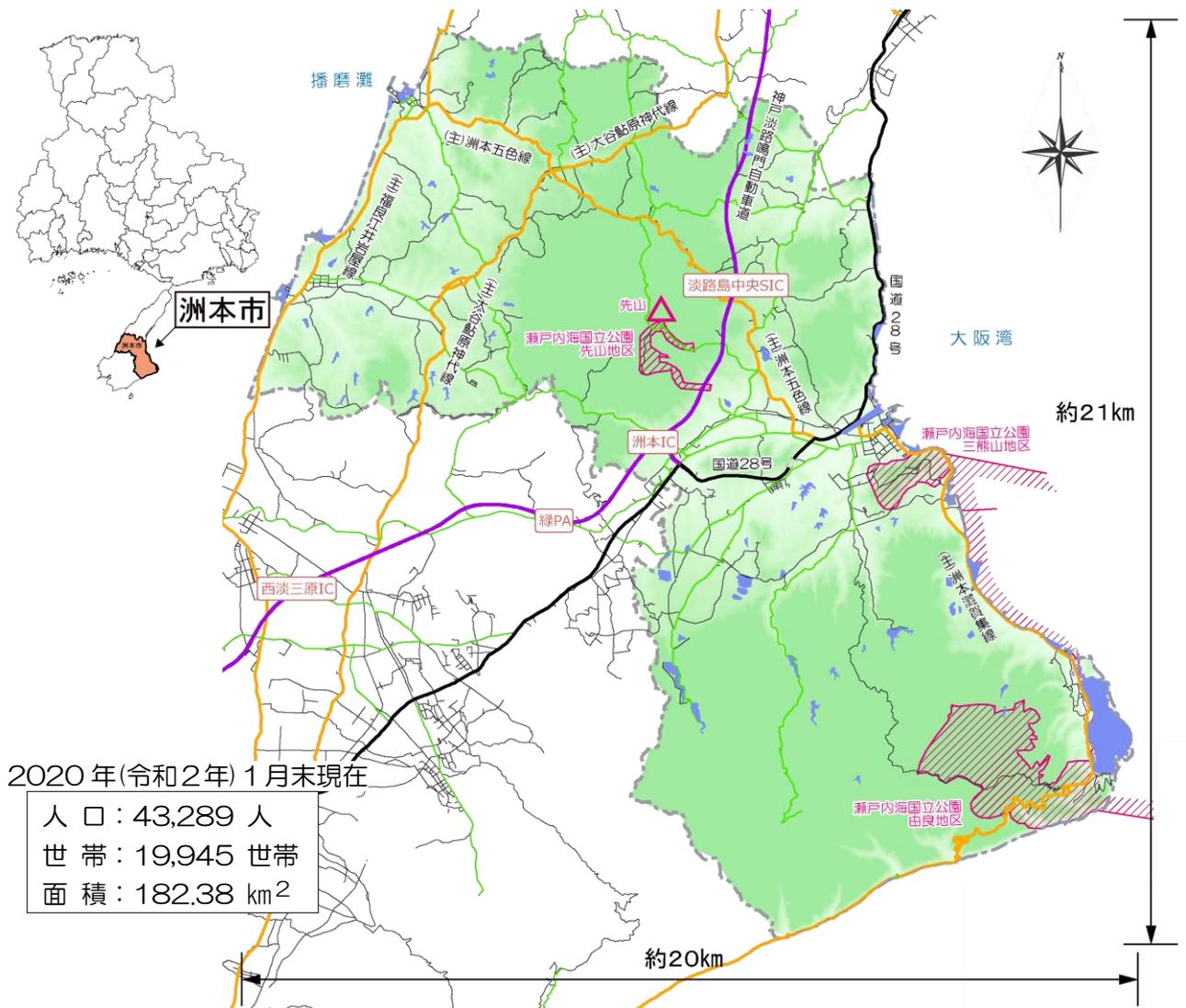
1. 洲本市の交通を取り巻く現状と課題

1.1 洲本市の概況

(1) 位置・地勢

- 洲本市は、兵庫県の南端にある淡路島の中央に位置している人口約4万3千人の市です。北は淡路市、南は南あわじ市に接し、東は大阪湾、西は播磨灘に面しています。
- 市の中央には「淡路富士」と呼ばれる先山があり、その東側には洲本川周辺に広がる洲本平野に市街地が形成され、西側には丘陵地帯が広がっています。
- 瀬戸内海国立公園の先山地区、三熊山地区、由良地区などの自然林や塩生植物群落など、豊かな自然が残されています。
- 瀬戸内海気候に属しており、温暖で比較的降水量の少ない気候です。
- 東西約20km、南北約21km、総面積は182.38km²で、淡路島の30.6%、兵庫県の2.2%を占めています。

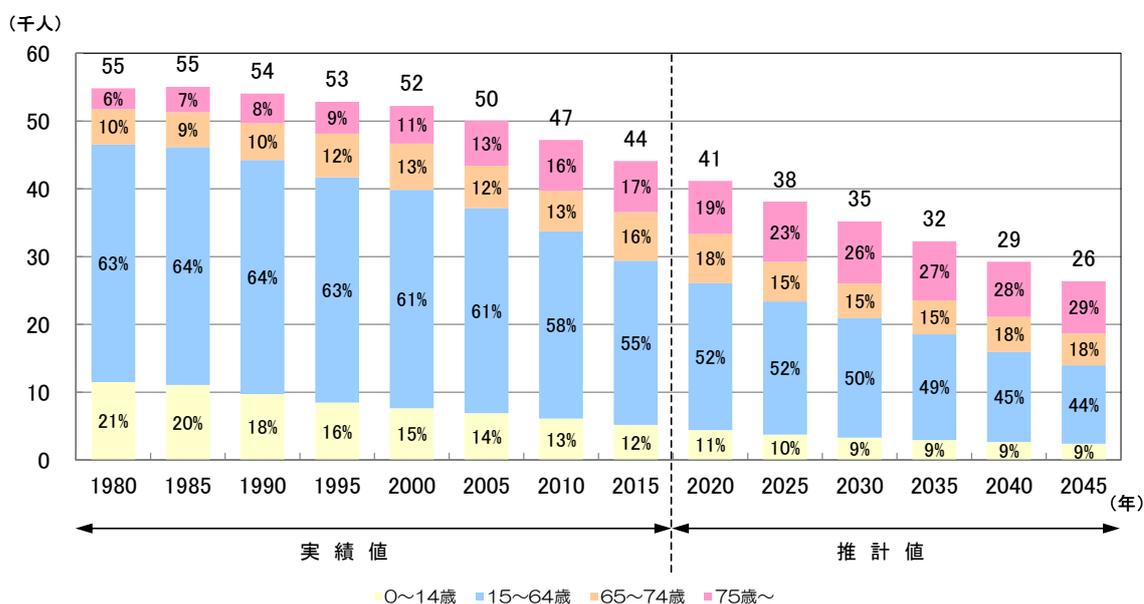
< 洲本市の位置と概要 >



(2) 人口

- 洲本市の人口は、2015年(平成27年)国勢調査結果で、約4万4千人です。
- 1985年(昭和60年)の約5万5千人をピークに毎年減少しており、国立社会保障・人口問題研究所による2045年(令和27年)の人口は約2万6千人にまで減少すると推計されています。
- 2015年(平成27年)の65歳以上の人口は33%を占め、超高齢社会となっています。
- 今後、74歳までの人口が減少していくことにより、2045年(令和27年)には、75歳以上の人口が29%を占め、約3.4人に1人が75歳以上になると推計されています。

＜ 人口・高齢化率・年少人口比率の推移 ＞



※) 合併前[2005年(平成17年)以前]の数字は、旧洲本市と旧五色町の人口の合計
出典) 2015年(平成27年)以前:国勢調査

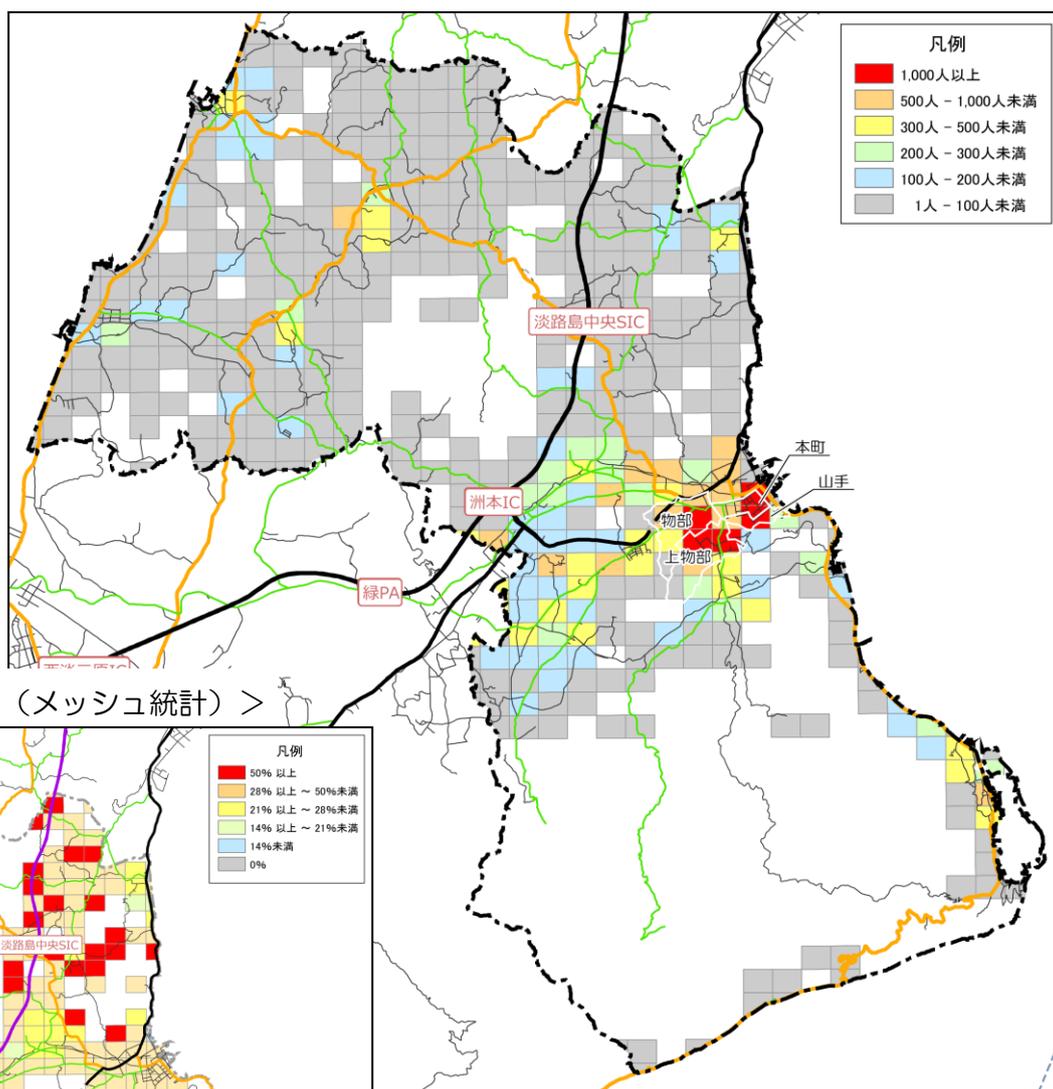
2020年(令和2年)以降:「日本の地域別将来推計人口」[2018年(平成30年)推計]
国立社会保障・人口問題研究所

- 洲本市の可住地面積は 79.07 km²で、総面積の 43%です。
- 人口分布状況は、中心市街地である本町、山手やその周辺の物部東部、上物部北部に集中しています。国道沿いや県道沿いで約 500mメッシュ内に 300 人以上の居住地もみられますが、ほとんどが 100 人未満となっています。

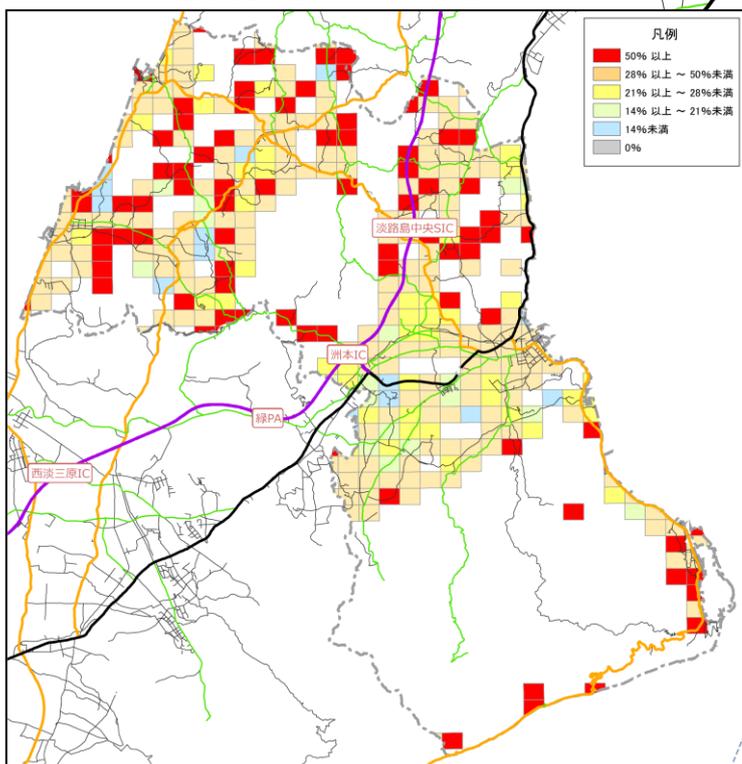
*) 可住地面積は、2016 年(平成 28 年)10 月 1 日。総面積から林野面積と主要湖沼面積を差し引いて総務省統計局が算出したもの。出典は兵庫県市区町別主要統計指標平成 31 年版。

- 市全体に高齢化率 28%以上の地域が広がっており、高齢化率 50%以上の高い地域も点在しています。

< 地域別人口（メッシュ統計） >



< 地域別高齢化率（メッシュ統計） >

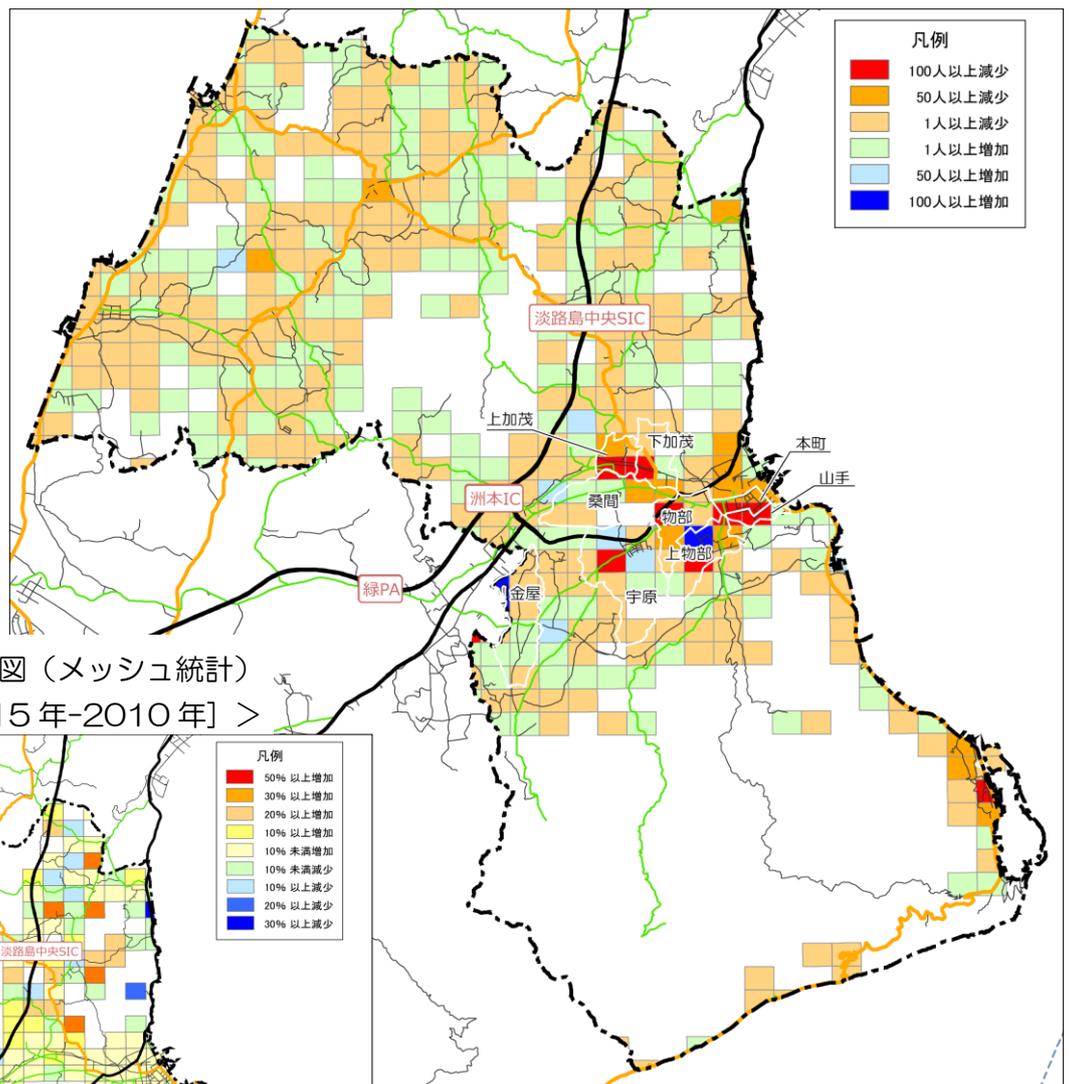


*) 1つのメッシュは1辺が約 500m。

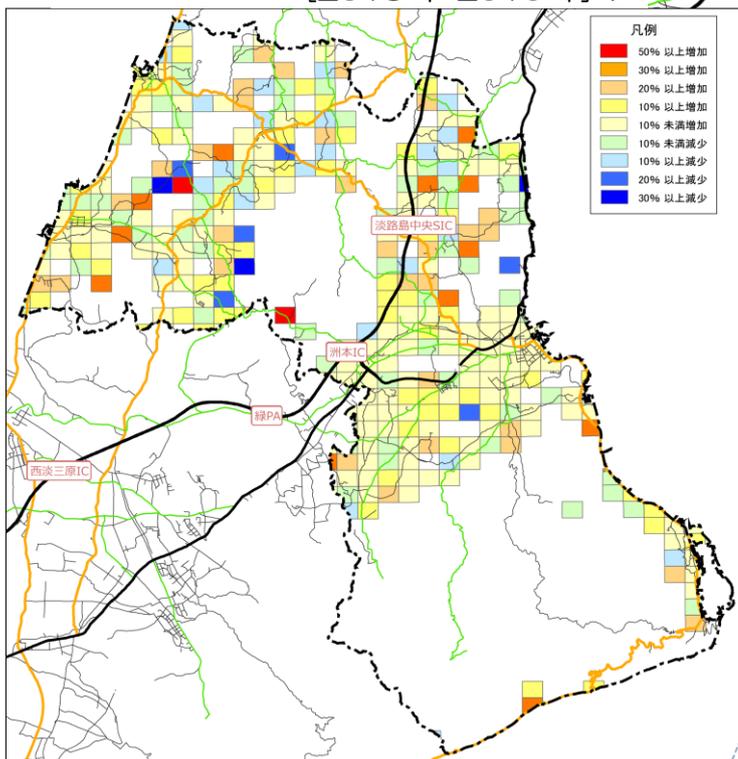
出典) 2015 年(平成 27 年)国勢調査地域メッシュ統計

- 2010年(平成22年)と比較すると、人口の多い中心市街地で100人以上減少しているメッシュが点在している一方で、上物部では100人以上増加しているメッシュがみられます。
- 市域全体は増加しているメッシュと減少しているメッシュが混在していますが、減少しているメッシュが多くなっています。
- 高齢化率も、増加しているメッシュと減少しているメッシュが混在していますが、増加しているメッシュが多くなっています。

＜ 地域別人口増減図（メッシュ統計）[2015年-2010年] ＞



＜ 地域別高齢化率増減図（メッシュ統計）
[2015年-2010年] ＞

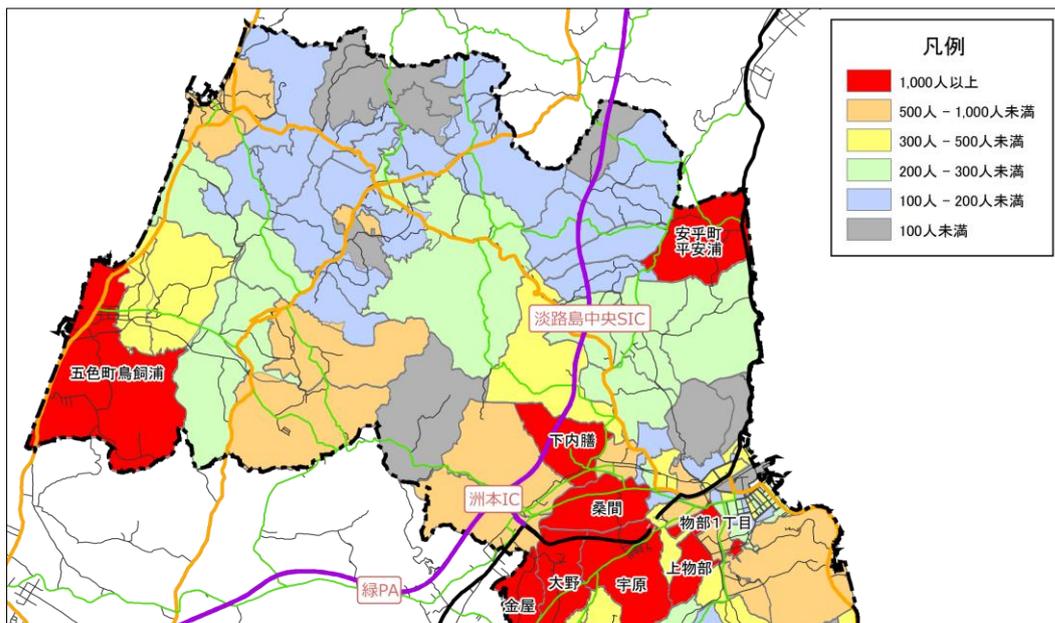


*) 1つのメッシュは1辺が約500m。

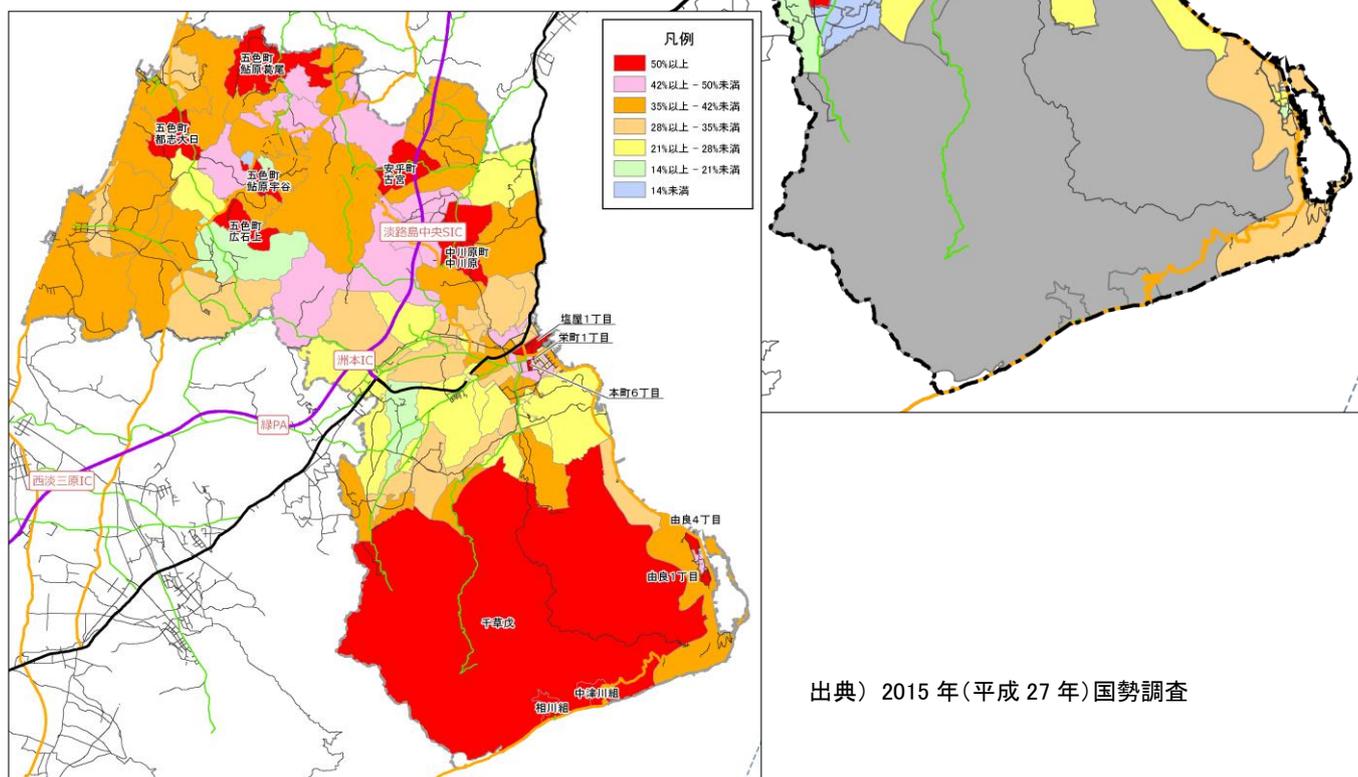
出典) 2010年(平成22年)国勢調査地域メッシュ統計
2015年(平成27年)国勢調査地域メッシュ統計

- 町字別の人口分布をみると、市の南部は100人未満の町字が多く、宅地開発により人口が増加した宇原、大野、上物部、下内膳などで、人口が1,000人以上となっています。
- 高齢化率は、市の中心部の国道沿いの町字では28%未満の比較的低い町字がみられますが、ほとんどが28%以上となっています。南部は50%以上の町字で占められ、北部でも50%以上の町字が点在しています。

＜ 地域別人口（町字別） ＞



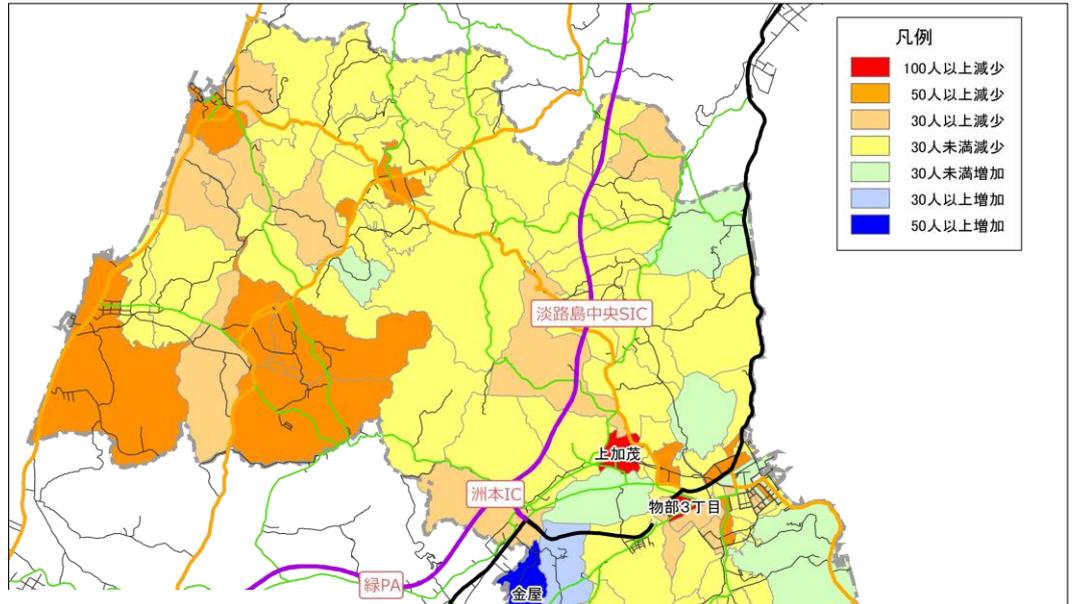
＜ 地域別高齢化率（町字別） ＞



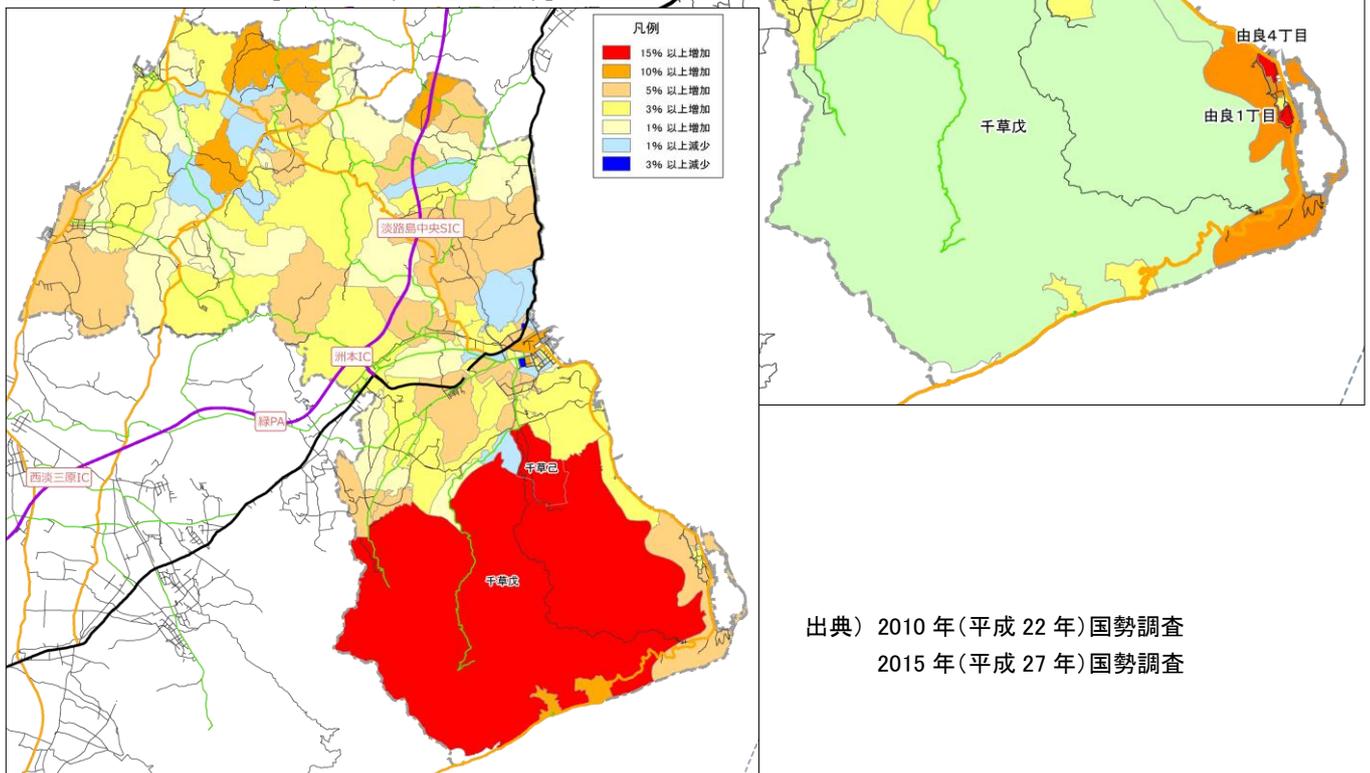
出典) 2015年(平成27年)国勢調査

- 2010年(平成22年)と比較すると、金屋では50人以上人口が増加していますが、高齢化率も増加しています。
- 人口の多い中心市街地の上加茂、物部3丁目や、南部の由良1丁目、由良4丁目で人口が100人以上減少しています。
- 北部ではほとんどの町字で人口が減少しています。
- 南部の千草戊は人口が増加し、千草戊、千草己では高齢化率が15%以上増加しています。

＜ 地域別人口増減図（町字別） [2015年-2010年] ＞



＜ 地域別高齢化率増減図（町字別） [2015年-2010年] ＞



出典) 2010年(平成22年)国勢調査
2015年(平成27年)国勢調査

1.2 洲本市における交通の現状

(1) 路線バスの現状

① 洲本市における路線バスの概要

- ・ 洲本市では、神戸・大阪方面、徳島方面を結ぶ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	系統キロ (2019年(令和元年)10月より)
	・ 五色地域線	洲本～広石～都志	24.4～24.6	系統キロ

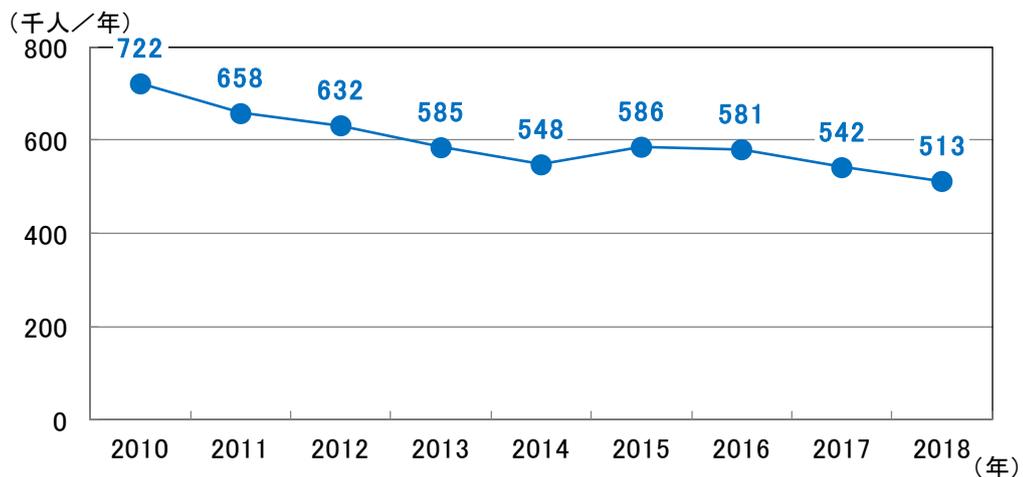
＜ 路線バス事業の経緯 ＞

	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	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 本四海峡バスに変更	
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		

② 路線バス乗車輸送人員の推移

- 路線バスの乗車輸送人員は、2010年(平成22年)は年間約72万人で、その後毎年減少し続けていましたが、2015年(平成27年)は、約59万人で前年より約7%増加しています。
- 2015年(平成27年)以降は、毎年減少し、2018年(平成30年)は、約51万人でした。
- 路線別にみると、2010年(平成22年)以降、いずれの路線も減少傾向にありましたが縦貫線、由良線、長田線、鳥飼線は、2015年(平成27年)に増加しています。これは、2015年(平成27年)に「淡路花博2015花みどりフェア」が島内43の観光施設などで約2ヶ月間開催されたためだと考えられます。
- 2015年(平成27年)以降は、縦貫線(洲本～福良)、鳥飼線で2016年(平成28年)に増加するものの、いずれの路線も減少しています。

< 路線バス乗車輸送人員の推移 >



*) 乗車輸送人員は、前年の10月1日から当年の9月30日までの値。

**) 乗車輸送人員は、路線全体の乗車輸送人員であるため、洲本市外での利用者も含まれる。

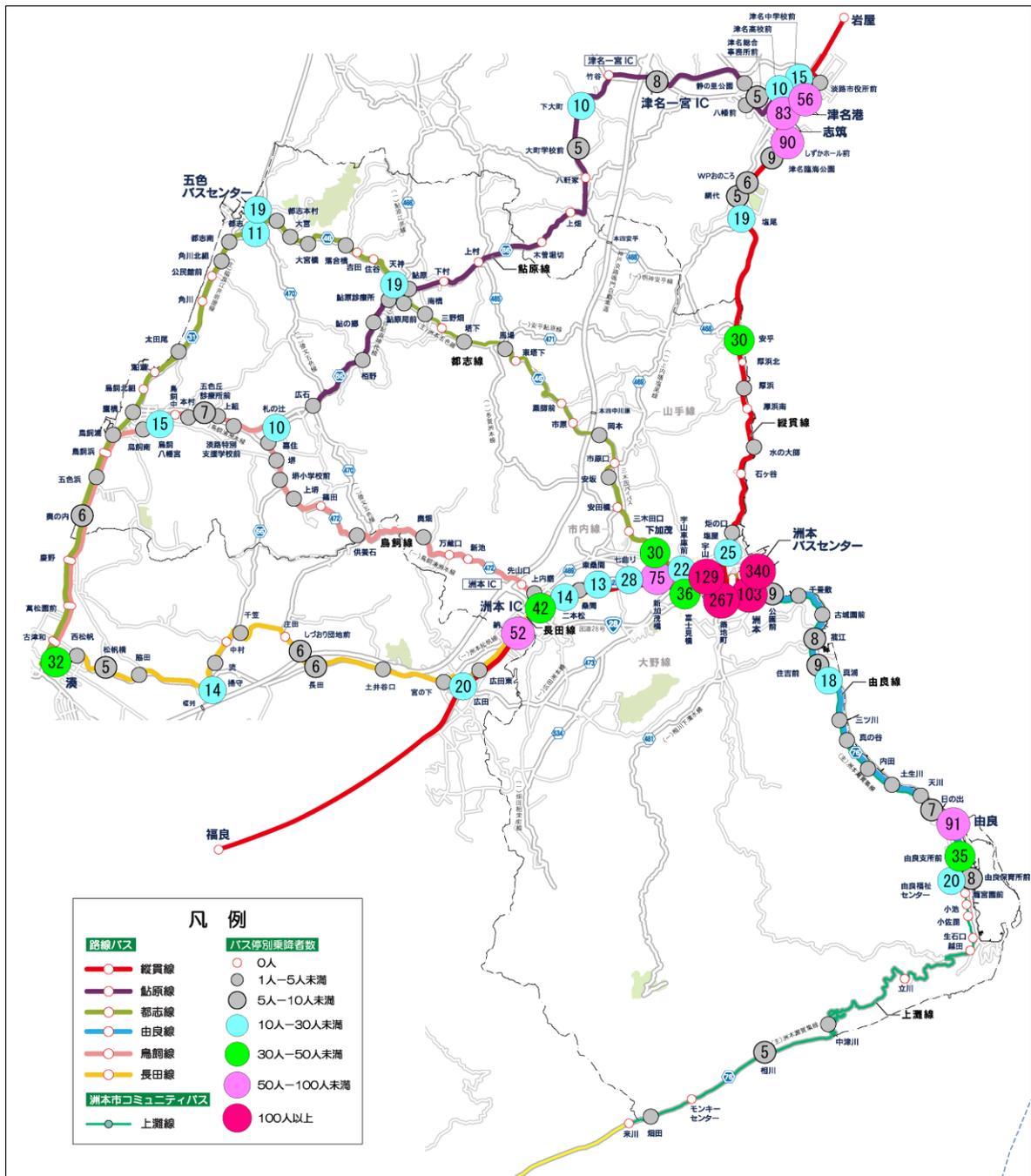
***) 2012年(平成24年)以前は、上灘線(路線バス)の乗車輸送人員を含む。

出典) 洲本市作成資料

③ 路線バスのバス停別乗降者数

- バス停別乗降者数は、中心市街地の洲本バスセンターが 340 人/日で最も多く、次いで築地町が 267 人/日で、100 人/日以上市内のバス停は、いずれも中心市街地のバス停となっています。
- 由良線の運行している由良や、縦貫線、鳥飼線、長田線が運行している新加茂橋、縦貫線と長田線が運行している納が、乗降者数が 50 人/日以上で比較的多くなっています。

< バス停別乗降者数 >

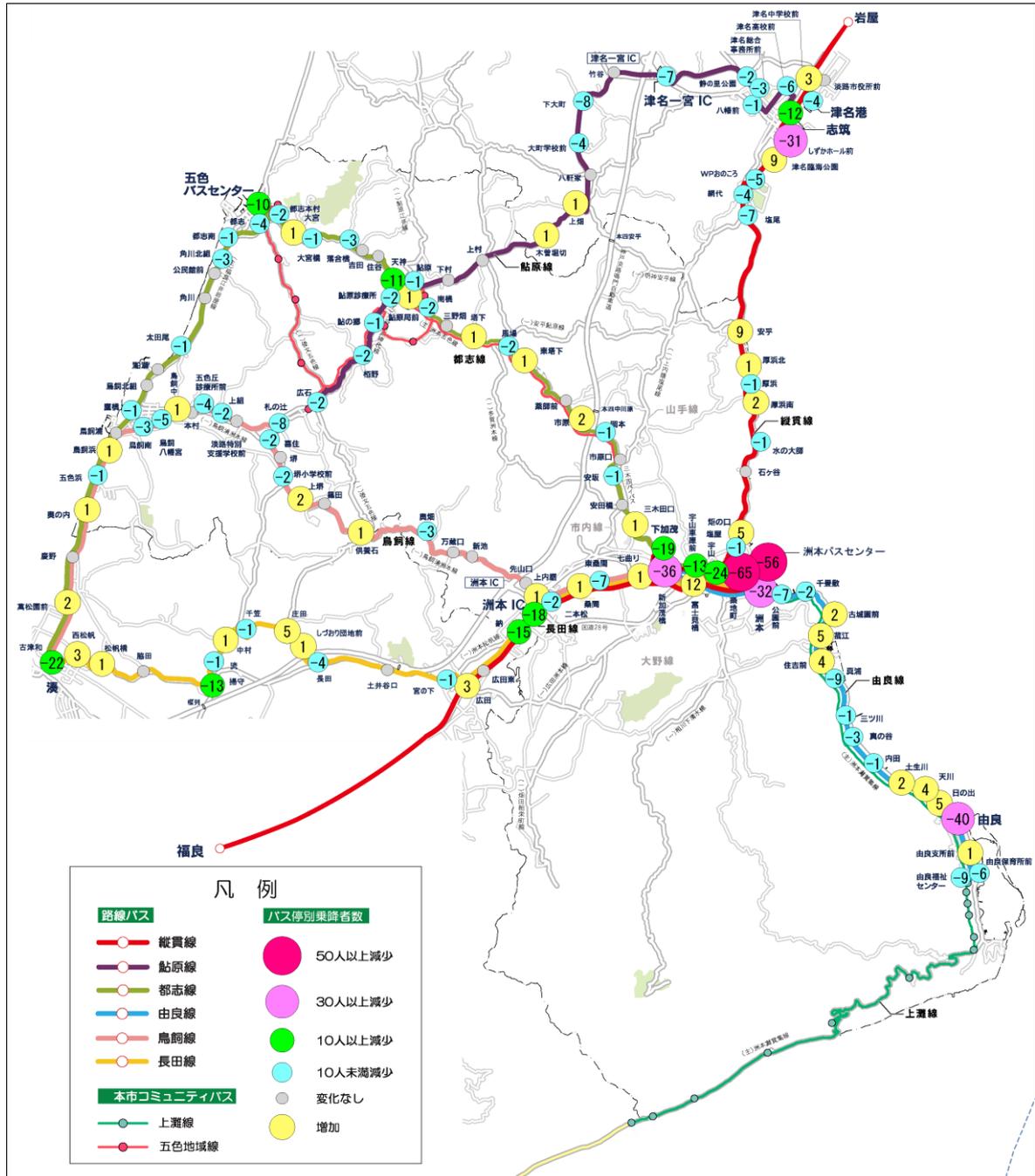


*) 船原線を除く路線は 2018 年度(平成 30 年度)旅客乗降調査、船原線は 2019 年度(平成 31 年度)旅客流動調査データから算出。

**) 高速バスは含まない。

- ・2014年(平成26年)と比較すると、バス停別乗降者数は、利用の多い中心市街地の築地町や洲本バスセンターで50人以上減少しています。
- ・同じ路線でも増加しているバス停と減少しているバス停が混在していますが、五色町では減少しているバス停が多くなっています。

＜ バス停別乗降者数の増減図：2014年との比較 ＞



- *) 2014年(平成26年)データは、2013年度(平成25年度)、2014年度(平成26年度)流動調査データから算出。
- **) 現況データは、船原線を除く路線は2018年度(平成30年度)旅客乗降調査、船原線は2019年度(平成31年度)旅客流動調査データから算出。
- ***) 高速バスは含まない。

(2) コミュニティバスの現状

① 洲本市におけるコミュニティバスの概要

- ・洲本市では、路線バス上灘線の撤退に伴い、2012年(平成24年)4月からコミュニティバス上灘線を運行して市民の移動を確保しています。
- ・2019年(令和元年)10月からは、南あわじ市の沼島汽船場前まで延伸、増便し、「上灘・沼島線」と改称して、市民だけでなく観光客にも利用しやすくなりました。
- ・また2017年(平成29年)4月から、路線バスが運行していなかった五色地域を運行し、市街地を結ぶコミュニティバス五色地域線が運行されました。
- ・2019年(平成31年)4月からはバス停以外でも自由に乗り降りできるフリー乗降区間が設定され、さらに便利になっています。

< コミュニティバス上灘・沼島線の概要 >

便数	毎日1日4往復
車両	ワゴン車1台で運行
料金	100円～1,000円
経過	2012年(平成24年)4月 路線バス上灘線の廃止に伴い 運行開始 2019年(令和元年)10月 南あわじ市まで延伸



< コミュニティバス五色地域線の概要 >

便数	毎日1日上り4本、下り5本
車両	ワゴン車1台で運行
料金	190円～690円
経過	2017年(平成29年)4月 運行開始

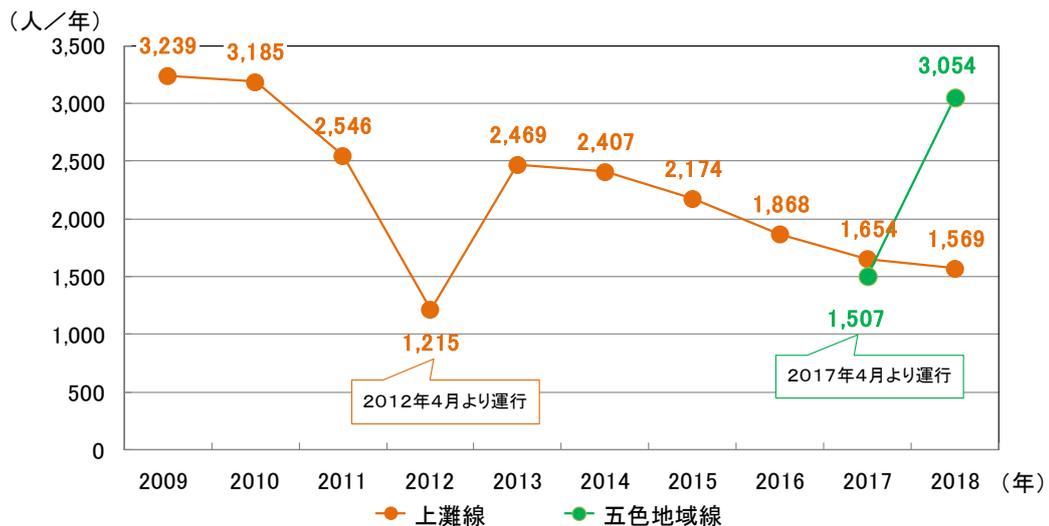


出典) 洲本市ホームページ

② コミュニティバスの乗車輸送人員の推移

- 上灘線の乗車輸送人員は、コミュニティバスへの転換後の2013年(平成25年)以降も減少し、2018年(平成30年)は年間約1,600人/年の利用でした。
- 五色地域線の乗車輸送人員は、2018年(平成30年)で約3,100人/年でした。
- バス停別乗降者数は、上灘線では洲本バスセンターを除いて、中津川バス停、相川バス停が450人/年以上の利用で多くなっています。
- 五色地域線のバス停別乗降者数は、市街地のバス停を除くと、神陽台バス停が855人/年の利用で最も多く、次いで五色バスセンターが728人/年で多くなっています。
- フリー乗降区間となった区間の都志大日バス停、広石北公会堂バス停はいずれも100人/年未満で少ない利用となっています。

＜ コミュニティバス乗車輸送人員の推移 ＞



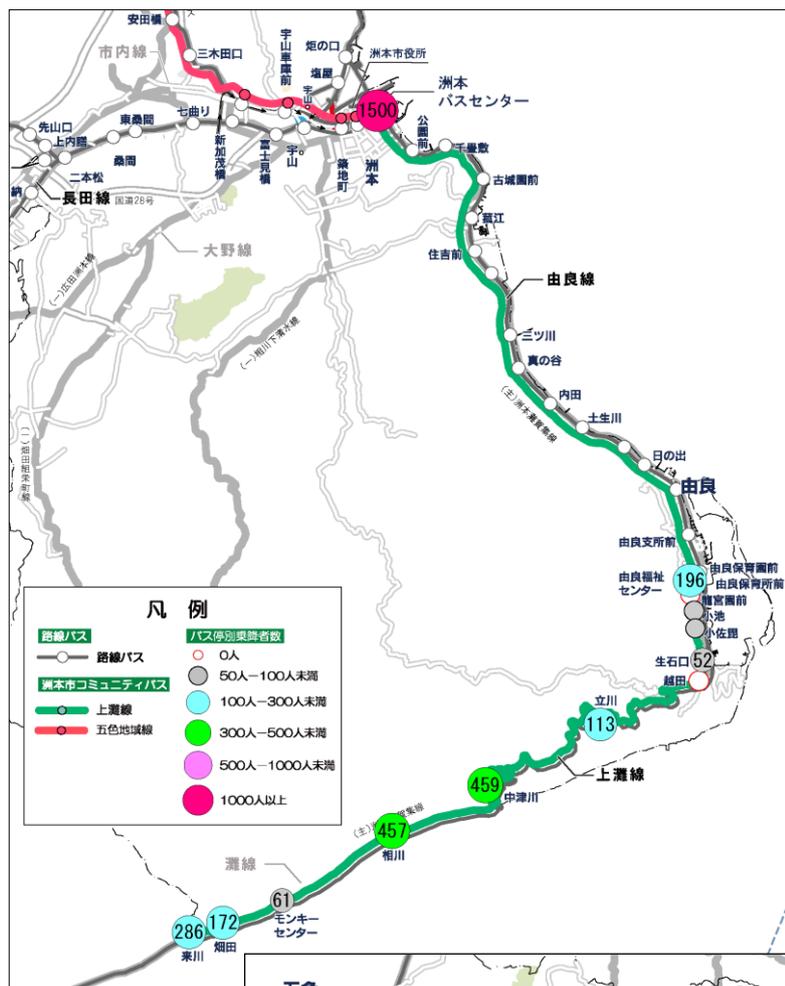
*) 乗車輸送人員は、前年の10月1日から当年の9月30日までの値。

**) 2012年(平成24年)は、コミュニティバス転換前の上灘線の乗車輸送人員を含む。

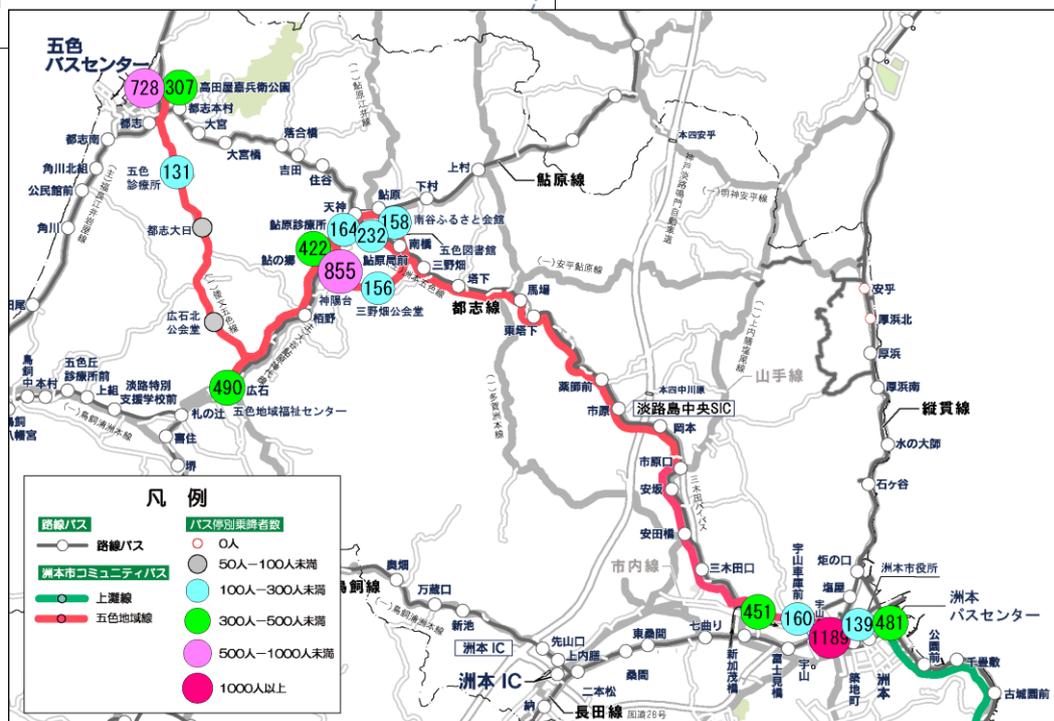
出典) 洲本市作成資料

< コミュニティバスのバス停別乗降者数 >

[上灘線]



[五色地域線]



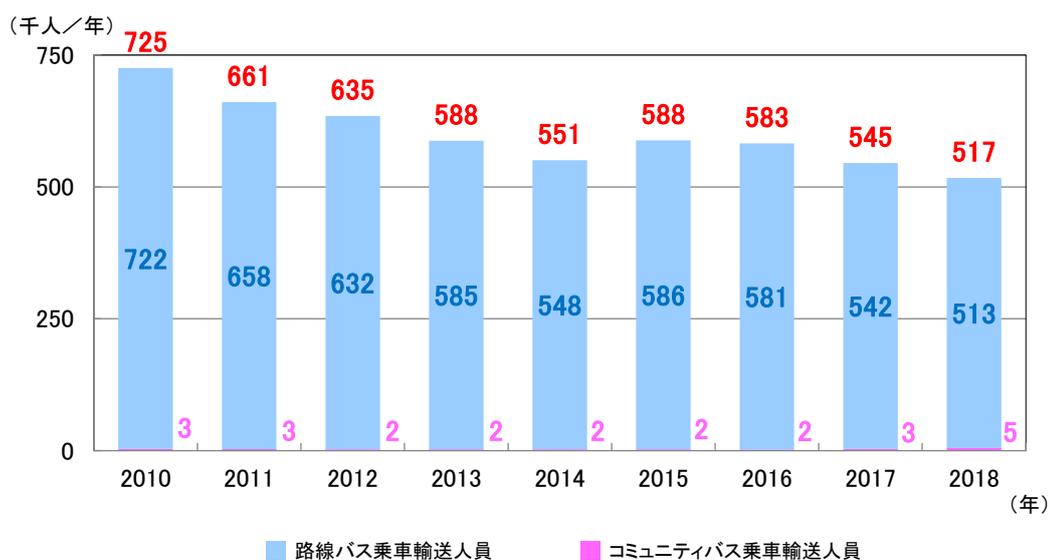
*) 2017年(平成29年)10月1日から2018年(平成30年)9月30日までの値。

出典) 洲本市作成資料

(3) 路線バス及びコミュニティバス乗車輸送人員の推移

- 洲本市の路線バスとコミュニティバスの乗車輸送人員は、2010年(平成22年)以降減少し、2014年(平成26年)には約55万人/年でした。
- 2015年(平成27年)に増加するものの、2015年(平成27年)以降は減少し、2018年(平成30年)は約52万人/年の利用でした。

＜ 路線バス・コミュニティバスの乗車輸送人員の推移 ＞

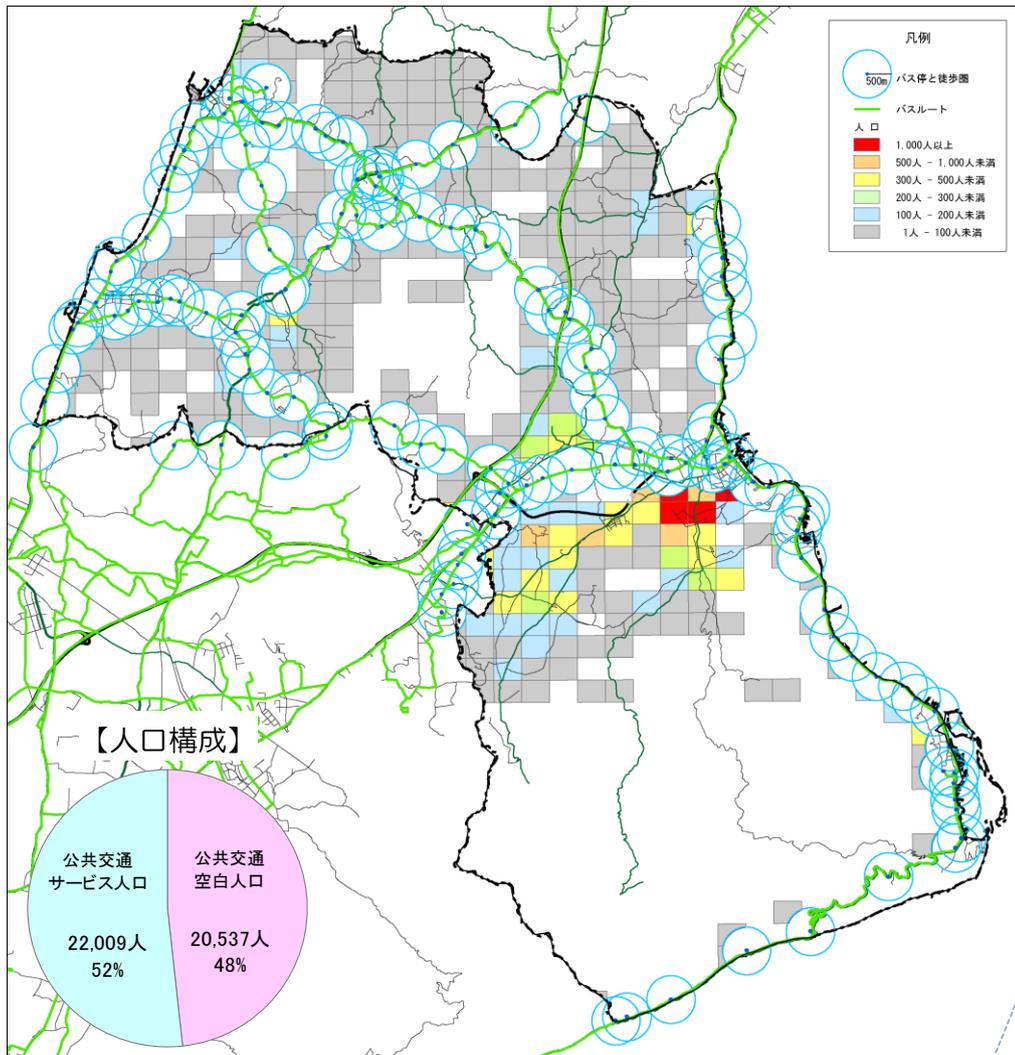


出典) 洲本市作成資料

(4) 公共交通によるカバー状況

- 各バス停を中心に半径 500m を徒歩圏（公共交通勢圏）と設定すると、洲本市民の 52% を公共交通でカバー出来ていますが、まだ 48% の人が公共交通の全くない公共交通空白地域に居住しています。

< 公共交通勢圏図 >



*) 1つのメッシュは1辺が約 500m。

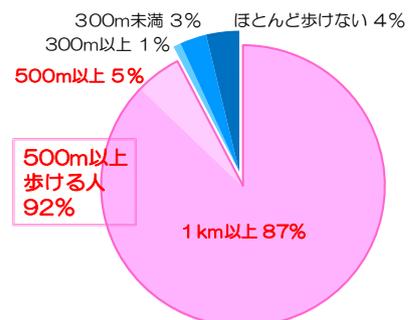
出典) 2015 年(平成 27 年)国勢調査地域メッシュ統計

[公共交通勢圏の定義]

2011 年度(平成 23 年度)の国土交通省の調査では、公共交通空白地域のひとつの定義として、「バス停から 500m、鉄道駅から 1km」が設定されています。

500m は、ゆっくり歩いて約 10 分の距離であり、2014 年(平成 26 年)に実施した市民アンケート調査結果で 500m 以上歩ける人が 9 割を越えていることから、洲本市における公共交通勢圏の定義をバス停から半径 500m と定義しました。

< 歩ける距離 >



(市民アンケート調査結果より)

(5) 移動に対する支援施策

- 交通手段を持たない高齢者の移動手段を確保するためにタクシー利用券が配付されていましたが、2016年度(平成28年度)から、タクシーだけでなく路線バスやコミュニティバスも利用できる助成券の配付に変更しました。
- そのため、さらに公共交通を利用しやすくなったことから、2018年度(平成30年度)の助成券の利用金額は年間約600万円で、2006年度(平成18年度)の利用金額の約4倍に増加しています。
- 障害者の移動手段を確保するための施策も、タクシー利用券の配付から、路線バスやコミュニティバスも利用できる助成券の配付に変更しています。
- 障害者への支援状況はここ2～3年は横ばいですが、2006年度(平成18年度)と比較すると約2倍に増加しています。

< 高齢者及び障害者の移動に対する施策 >

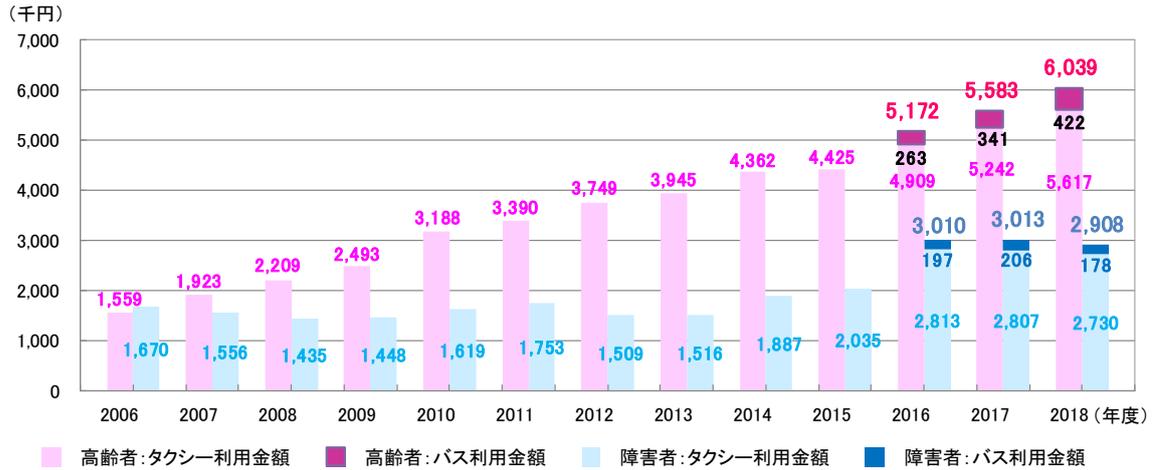
○ 高齢者移動手段確保助成券

- 交通機関等の利用が特に困難で移動手段を持たない高齢者に対し、日常生活における移動手段を確保することにより、交通便利の向上を図る。
- 満75歳以上のひとり暮らしで、交通手段がなく市民税非課税で基準収入金額が120万円以下の人が対象。
- タクシー会社、路線バス、コミュニティバスを利用できる助成券を配付。
- 助成券は年間500円券24枚、200円券8枚を配付(配付枚数は申請月に応じる)。

○ 障害者移動手段確保助成券

- 交通機関の利用が特に困難で交通手段を持たない障害のある方に対し、日常生活における移動手段を確保するために要する経費の一部を助成することにより、交通便利の向上を図る。
- 次のいずれかに該当し、
 1. 1級又は2級の記載のある身体障害者手帳の交付を受けた方
 2. 障害の程度がAの記載のある療育手帳の交付を受けた方
 3. 1級の記載のある精神障害者保健福祉手帳の交付を受けた方かつ次のすべてに該当する方
 - ア. 社会福祉施設、介護保険施設、病院に入所・入院しておらず在宅で生活されている方
 - イ. 当該年度分(4月から6月までの間に申請する場合にあっては、前年度分)の市民税または所得税が課税されていない方
 - ウ. 自動車税又は軽自動車税の減免を受けていない方
- タクシー会社、路線バス、コミュニティバスを利用できる助成券を配付。
- 助成券は年間500円券48枚、200円券60枚を配付(配付枚数は申請月に応じる)。

＜ 高齢者障害者移動手段確保事業の支援状況 ＞



出典) 洲本市作成資料

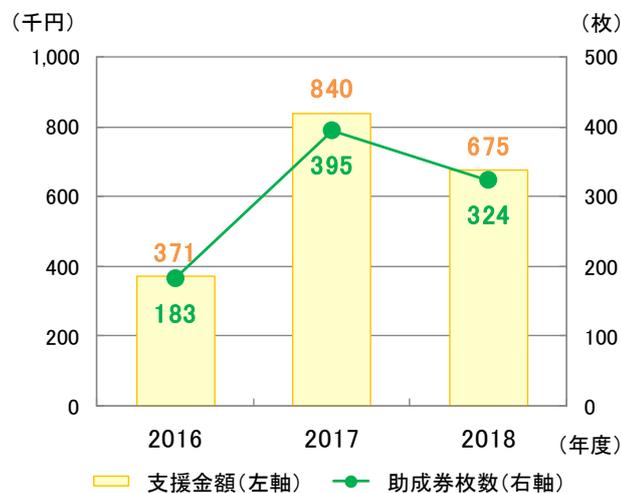
- 妊産婦の外出や、乳児を連れて外出する際の、タクシー利用の補助が2016年度(平成28年度)に開始され、子育て中でも外出しやすくなりました。
- 2018年度(平成30年度)の助成金額は、年間約68万円となっています。

＜ 子育て中の移動に対する施策 ＞

○ 子育て応援タクシー利用料金助成事業

- 妊娠期から子どもが1歳になるまでの期間を通して、タクシーにより外出する際の交通費の一部を助成し、妊娠中や乳児を連れての移動の利便向上を図る。
- 母子健康手帳の交付を受けた妊婦、保護者(1歳未満の乳児と同居し、監護している母(または父等))が対象。
- 胎児または乳児1人につき、助成券(なのはチケット)を1冊交付。
- 助成券は、4か月児健診用、10か月児健診用、フリーの3種類。フリーは、医療機関受診や普段の外出など、用途を指定せず利用可。

＜ 子育て応援タクシー利用料金助成事業の支援状況 ＞

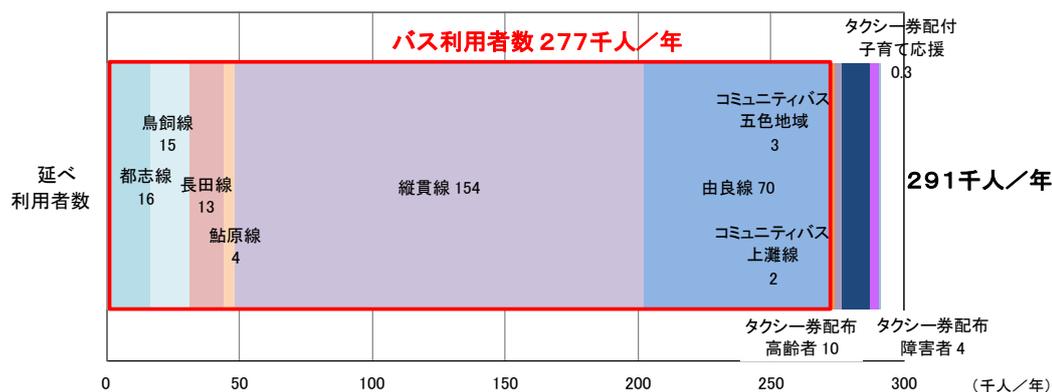


出典) 洲本市作成資料

(6) 市民の移動に対する行政支援額

- 洲本市の一般タクシーによる運送を除く公共交通の延べ利用者数は年間約 29 万人であり、その大半を路線バスが占めています。
- 移動関連事業への支援額は増加傾向にあり、2018 年度(平成 30 年度)では、年間約 7,100 万円の支援を実施しています。これは洲本市の人口 1 人当たりで見ると、約 1,600 円/年度の支援になります。

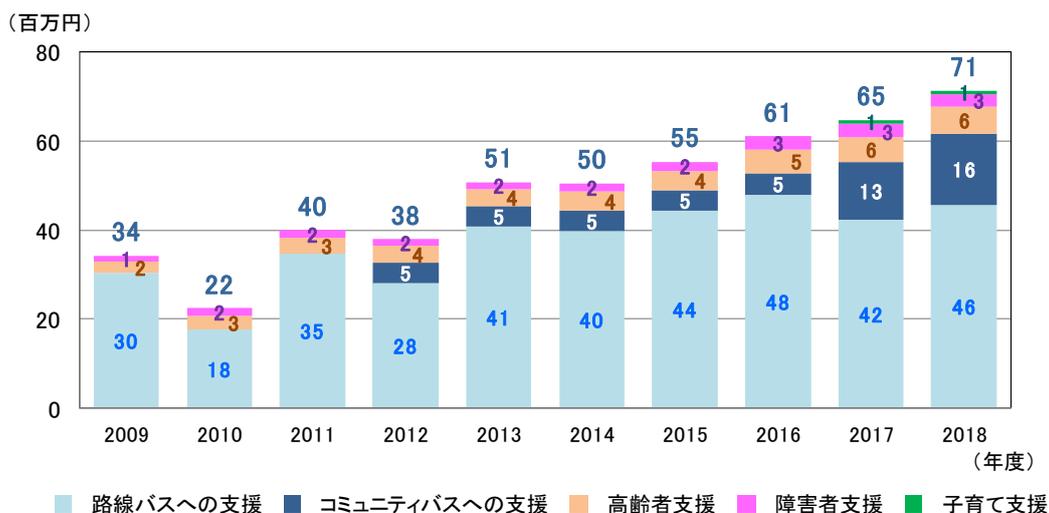
< 公共交通延べ利用者数 >



- *) 路線バス、コミュニティバスの利用者数は、2017 年(平成 29 年)10 月 1 日～2018 年(平成 30 年)9 月 30 日の利用者数。
- ***) 路線バスの利用者数は、各路線のバス停別乗降客数データから、洲本市内のバス停利用者数と洲本市外のバス停利用者数の比を求め、その比を各路線の年間利用者数に乗じて求めた。
- ****) タクシー券利用者数は、2018 年(平成 30 年)4 月～2019 年(平成 31 年)3 月の 500 円券利用枚数のみ計上。

出典) 洲本市作成資料

< 移動関連事業への支援額の推移 >



- *) 路線バス、コミュニティバスの支援額は、前年の 10 月 1 日～当年の 9 月 30 日までの県・市の合計額。
- ***) タクシー券配布の支援額は、各年度の値。

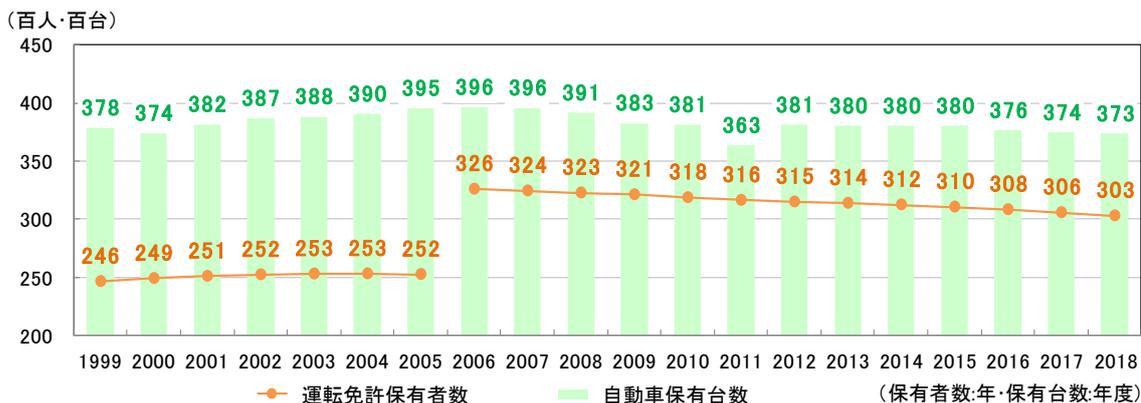
出典) 洲本市作成資料

(7) 道路交通の現状

① 自動車運転免許保有者数及び自動車保有台数の推移

- ・ 洲本市の自動車運転免許保有者数は、2006年（平成18年）の3万2,600人をピークに減少しています。
- ・ 自動車保有台数は、2006年度（平成18年度）まで増加傾向にありましたが、約4万台をピークに減少に転じています。

＜ 自動車運転免許保有者数及び自動車保有台数の推移 ＞

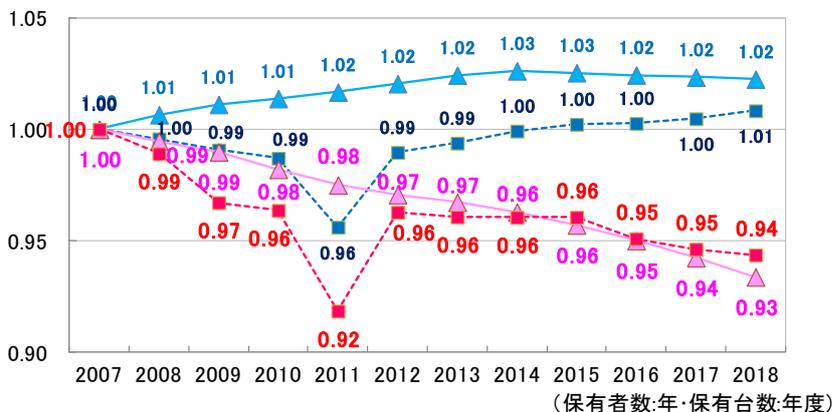


- *) 自動車保有台数は、登録自動車数+軽自動車+小型特殊自動車-軽二輪自動車(125cc超250cc以下)
- **) 自動車運転免許保有者数は洲本警察署の値であるが、2006年(平成18年)に、旧五色町が津名西警察署から洲本警察署に移管されたため、2005年(平成17年)の値とは接続していない。

出典) 交通年鑑
兵庫県市区町別主要統計指標

- ・ 自動車運転免許保有者数と自動車保有台数の伸び率は、2007年(平成19年)を1.0とすると、兵庫県全体ではいずれも増加していますが、洲本市では減少し、2018年(平成30年)で2007年(平成19年)より運転免許保有者数は7%、自動車保有台数は6%減少しています。

＜ 自動車運転免許保有者数及び自動車保有台数の推移 ＞



▲ 運転免許保有者数(洲本市) ■ 自動車保有台数(洲本市) ▲ 運転免許保有者数(兵庫県) ■ 自動車保有台数(兵庫県)

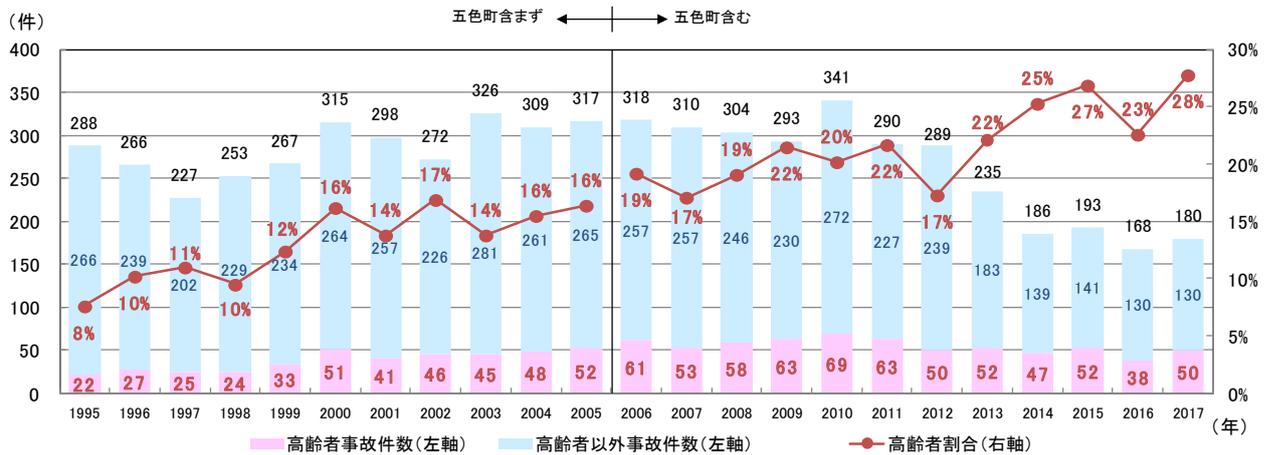
- *) 2007年(平成19年)を1.0とした値。
- *) 自動車保有台数は、登録自動車数+軽自動車+小型特殊自動車-軽二輪自動車(125cc超250cc以下)

出典) 交通年鑑
兵庫県市区町別主要統計指標

② 交通事故の状況

- ・洲本警察署管内の交通事故件数は、2010年(平成22年)をピークに減少し、2017年(平成29年)は2010年(平成22年)の約1/2の180件/年にまで減少しています。
- ・交通事故件数は減少していますが、高齢者が第1当事者となる交通事故の割合は、減少する年もあるものの年々増加し、2017年(平成29年)には28%を占めるまでになっています。

＜ 高齢者が第1当事者となる交通事故件数の推移（洲本警察署管内） ＞



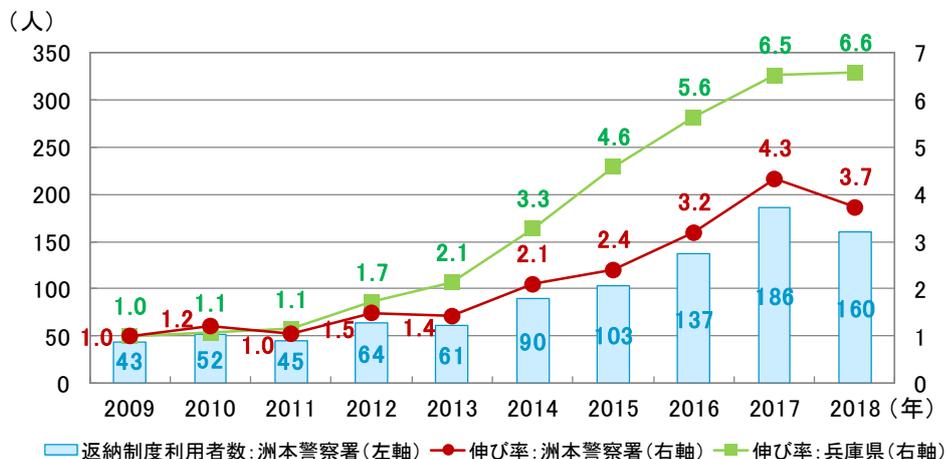
＊) 2006年(平成18年)に、旧五色町が津名西警察署から洲本警察署に移管されたため、2005年(平成17年)の値とは接続していない。

出典) 交通年鑑

③ 免許証自主返納制度利用者数

- ・洲本市の免許証自主返納制度利用者数は、2018年(平成30年)は減少しているものの増加傾向にあり、2018年(平成30年)は2009年(平成21年)の3.7倍の人が免許証自主返納制度を利用しています。
- ・2018年(平成30年)の2009年(平成21年)に対する伸び率は、兵庫県全体では6.6倍で、兵庫県全体と比較すると洲本市の伸び率は低くなっています。

＜ 洲本市における免許証自主返納制度利用者数の推移 ＞



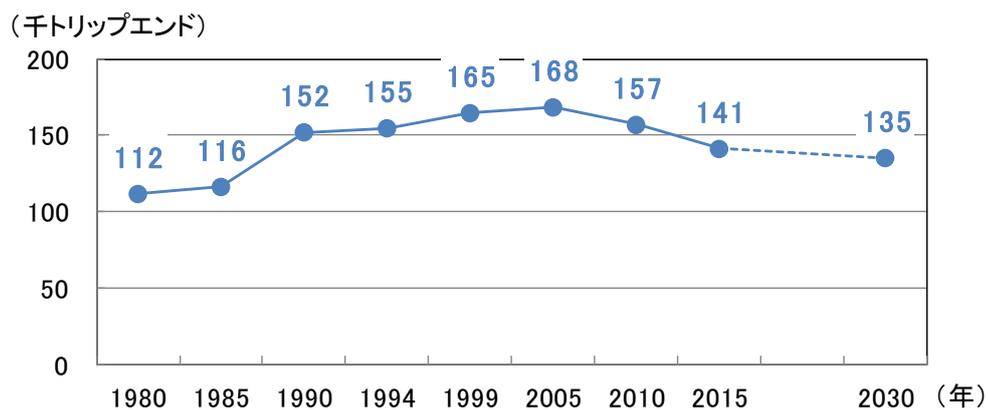
＊) 伸び率は2009年(平成11年)に対する伸び率。

出典) 兵庫県警察本部

④ 自動車交通量の推移

- 洲本市の自動車発生集中交通量は、1980年(昭和55年)以降増加し続け、2005年(平成17年)には1980年(昭和55年)の約1.5倍まで増加しました。特に1985年(昭和60年)から1990年(平成2年)にかけて約1.3倍と大きく増加しています。
- 2005年(平成17年)以降、減少に転じ、2030年(令和12年)には、2015年(平成27年)よりやや減少すると予想されています。

＜ 洲本市における自動車発生集中交通量の推移 ＞



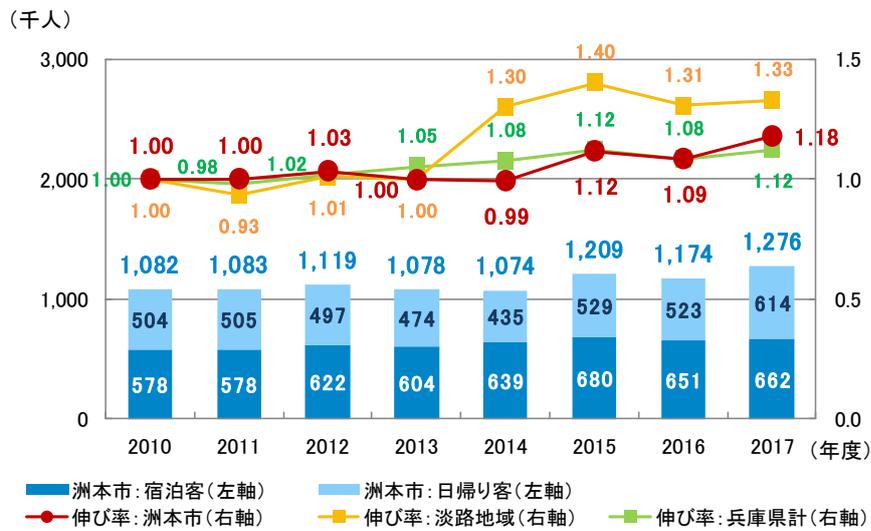
* トリップエンドとは、ある地点からある地点へ移動する単位を「トリップ」といい、1つのトリップの出発地と到着地をそれぞれ「トリップエンド」という。

出典) 2015年(平成27年)以前: 道路交通センサス
2030年(令和12年): 2010年(平成22年)ベース将来推計

(8) 観光入込客数の推移

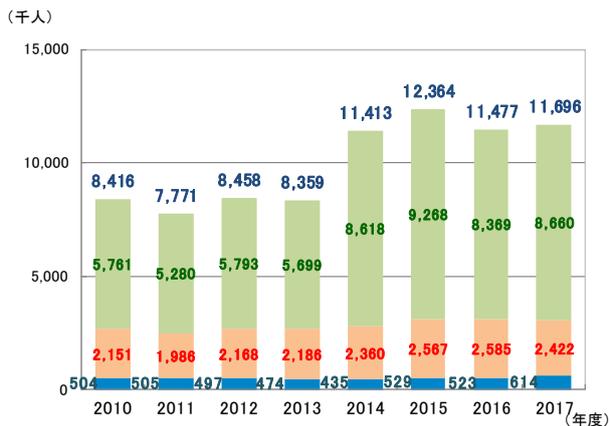
- ・洲本市の観光入込客数は増加傾向にあり、2017年度(平成29年度)は、2010年度(平成22年度)の約1.2倍に増加しています。
- ・淡路地域全体としては、2014年度(平成26年度)4月からの明石海峡大橋の通行料金の値下げなどにより、2014年度(平成26年度)は前年の約1.3倍に増加しています。
- ・洲本市の観光客は日帰り客よりも宿泊客が多く、日帰り客は淡路地域全体の1割に満たない割合ですが、宿泊客は淡路地域全体の約5割が洲本市の宿泊客となっています。

< 観光入込客数の推移 >



*) 伸び率は2010年度(平成12年度)に対する伸び率。

(日帰り客)



(宿泊客)

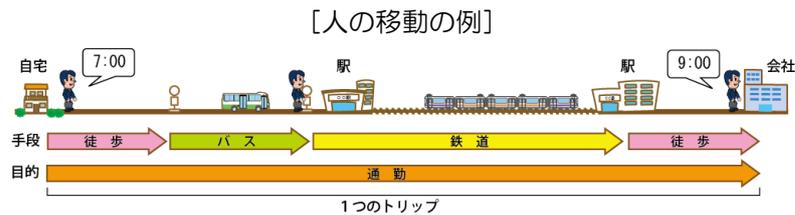


出典) 兵庫県観光客動態調査報告書

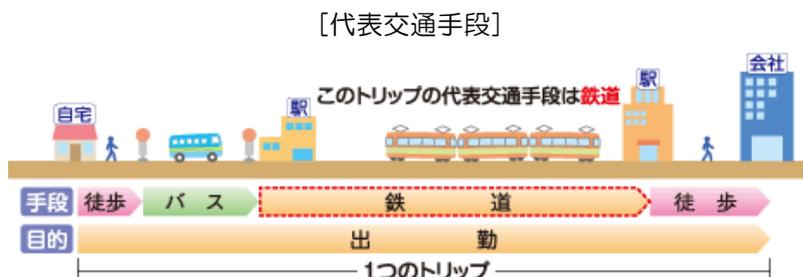
1.3 洲本市における移動状況

(1) 洲本市における人の動きの概要

- ・ 洲本市における人の動きは、パーソントリップ調査結果から把握します。
- ・ パーソントリップ調査とは、「いつ」「どこから」「どこまで」「どのような人が」「どのような目的で」「どのような交通手段を利用して」動いたのかを調査し、人の1日のすべての動きをとらえるものです。
- ・ パーソントリップ調査結果を分析することにより、地域全体の交通量を定量的に把握できるだけでなく、乗り換えを含めた交通手段の分担などの検討が可能になります。
- ・ これまで1970年(昭和45年)の第1回以降、10年ごとに京阪神都市圏において調査が実施されていますが、洲本市は2000年(平成12年)の第4回調査から調査圏域となっています。
- ・ 人のある地点からある地点までの移動を「トリップ」といい、トリップは、移動の目的ごとに1トリップと数え、ひとつの目的での移動であれば、交通手段をいくつ乗り換えても1トリップと数えますが、本資料では、分かりやすいように1トリップを1人として表記しています。



- ・ パーソントリップ調査では、外出した人数の全人口に対する割合を「外出率」といい、また、移動の際に利用する交通手段は、1つのトリップの中でいくつかの交通手段を利用している場合、そのトリップの中で利用した主な交通手段を代表交通手段として整理しています。

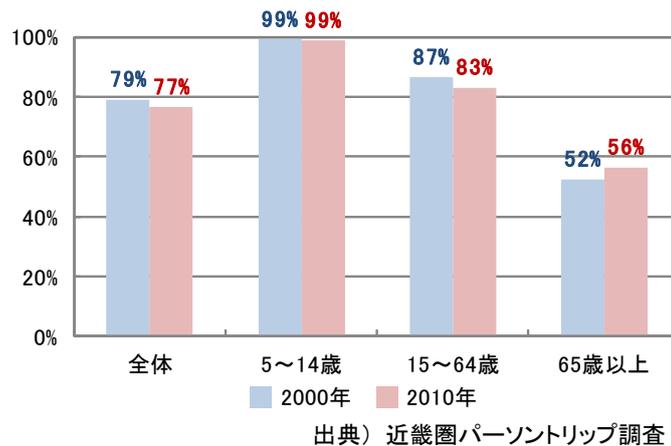


出典)「近畿圏パーソントリップ調査ガイドブック」京阪神都市圏交通計画協議会
京阪神都市圏交通計画協議会 ホームページ

① 外出率

- ・ 洲本市民の外出率は2010年(平成22年)では77%となっています。
- ・ 年齢階層別にみると、5～14歳は99%、15～64歳は83%と高い外出率であるのに対して、65歳以上では就業者の割合が少ないことや外出困難な人の割合が多いことから、56%と低くなっています。
- ・ 2000年(平成12年)と2010年(平成22年)を比較すると、5～14歳では変化がみられませんが、人口の多い団塊の世代(60～64歳)が退職を迎えたことなどにより15～64歳で4%減少しており、一方で元気で活発に行動する高齢者が増加したことにより65歳以上で4%増加しています。

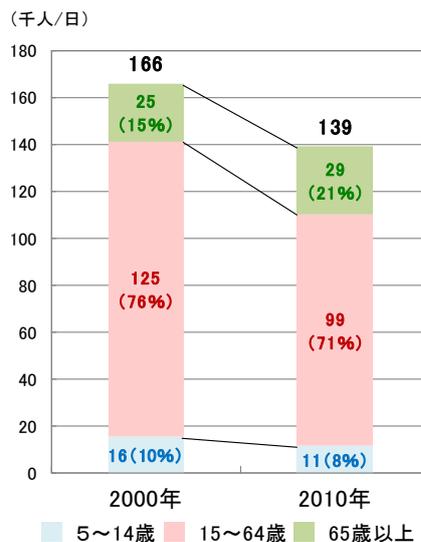
＜ 年齢階層別外出率の推移 ＞



② 年齢別移動量

- ・ 2000年(平成12年)から2010年(平成22年)の洲本市関連の移動量を年齢階層別にみると、人口減少により総量や5～14歳、15～64歳の移動量は減少していますが、65歳以上の移動量は、約2万5千人/日から約2万9千人/日と1割以上増加しており、ここでも元気で活発に移動する高齢者が増加していることがわかります。

＜ 年齢階層別移動量の推移 ＞



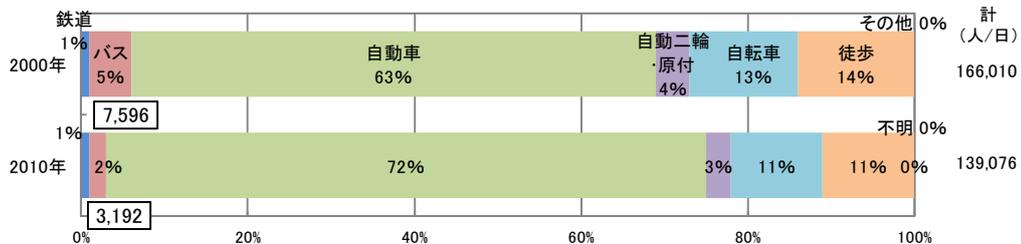
*) 2000年(平成12年)近畿圏パーソントリップ調査圏内の居住者による洲本市関連の移動量を集計。

出典) 近畿圏パーソントリップ調査

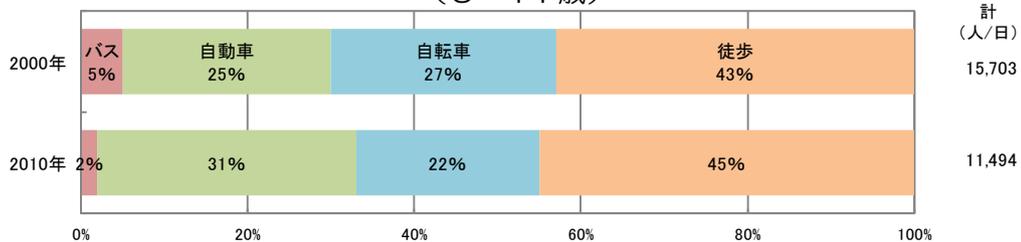
③ 利用交通手段

- 洲本市の利用交通手段の割合は、自動車利用が72%で圧倒的に高い割合になっています。
- 2000年(平成12年)から2010年(平成22年)の利用交通手段の推移をみると、自動車利用割合が大きく増加しており、自転車利用、徒歩が減少しています。また、全体に占めるバス利用は少なく、2000年(平成12年)から2010年(平成22年)にかけて、割合、移動量ともに約4割に減少しています。
- 年齢階層別に利用交通手段をみると、5～14歳は徒歩の割合が高く、15～64歳、65歳以上では自動車利用の割合が高くなっています。
- 5～14歳では、2000年(平成12年)から2010年(平成22年)にかけて自転車利用、バス利用が減少し、自動車・徒歩利用割合が増加しています。
- 15～64歳では、自動車利用割合だけが増加しています。
- 65歳以上では、自動車利用割合だけでなく自動車利用量も大幅に増加しており、10年前と比較して約1.7倍に増加しています。

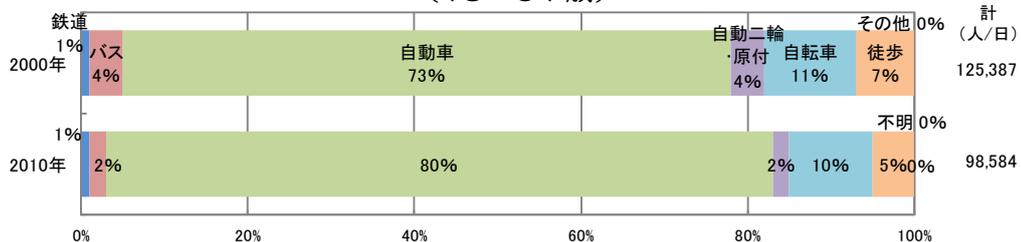
＜ 代表交通手段分担率の推移 ＞



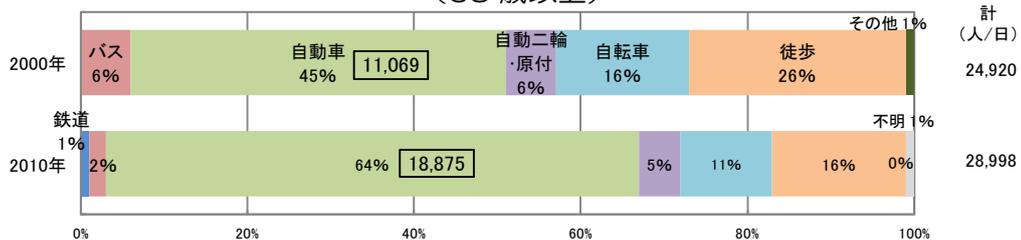
＜ 年齢階層別代表交通手段分担率の推移 ＞
(5～14歳)



(15～64歳)



(65歳以上)



*) 2000年(平成12年)近畿圏パーソントリップ調査圏域内の居住者による洲本市関連の移動量を集計。

出典) 近畿圏パーソントリップ調査

(2) 市民アンケート調査結果からみる移動状況

① アンケート調査実施概要

・洲本市民の日常の移動状況を把握するため、18歳以上の800世帯を対象に、郵送による配布、回収によりアンケート調査を実施しました。

< 市民アンケート調査概要 >

調査目的	洲本市民の日常の移動状況を把握するため		
調査方法	郵送による調査票の配布・回収		
調査対象者	2019年(令和元年)7月1日現在の住民基本台帳から抽出した18歳以上の800世帯 1世帯3枚の調査票を配布		
配布日	2019年(令和元年)8月上旬		
回収期限	2019年(令和元年)8月31日(土)		
配布回収状況		世帯単位	個人単位
	配布数	800世帯	—
	回収数	291世帯	584人
	回収率	36.4%	—

< アンケート調査票 >

移動手段に関するアンケート調査

問1 あなた自身のことについてお答えください。

性別	1. 男性	2. 女性					
年齢	1. 10代 6. 60代	2. 20代 7. 70代	3. 30代 8. 80歳以上	4. 40代	5. 50代		
自宅の住所	洲本市 _____ (町) ※郵便番号です。または 〒 _____						
職業	1. 会社員・公務員	2. パート・アルバイト	3. 自営業	4. 学生	5. 専業主婦・主夫	6. 無職	7. その他
運転免許	1. 自動車運転免許を持っている	2. 自動車運転免許を返納した	3. 自動車運転免許を返納した	4. 持っていない	5. 持っていない		
自動車等の運転	1. 運転できず	2. 運転できるが、不安である	3. 運転できない				
世帯での車の保有	1. 自分が自由に利用できる車がある	2. 家族共々利用できる車がある	3. 世帯に車はない				
自宅から最寄りのバス停	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				

問2 あなたは普段、バスをどのくらい利用していますか。平均的な利用回数をお答えください。

1. 週に5日以上
5. 月に1日程度

2. 週に2〜4日
6. 月に1日未満

3. 週に1日程度

4. 月に2〜3日

■ 選択肢5又は6を選んだ方にお聞きします。
日頃、バスを利用しない理由は何ですか。(いくつでも○)

1. 車など他の手段の方が便利だから
2. 行きたい場所までバスがないから
3. 朝・晩など乗りたい朝にバスがないから
4. 時間がかかるから
5. 運賃が高いから
6. 利用方法やバスの運行が分からないから
7. 外出するのこい護支援が必要だから
8. あまり外出しないから
9. その他(具体的に:)

■ 日頃よく行く場所についてお答えください。

① よく行く場所 (ひとつに○をつけて、 二つに町名を記入)	② そこまでの交通手段 (利用するもの全てに○)	③ 外出の 回数	④ 移動する時の課題点 (該当するもの全てに○)
回答順序 問3 買物先 1. ほとんど行かない — 回 答 5 2. 洲本町内 3. 五色町内 4. 淡路市 5. 南あわじ市 6. その他 () 市・町	1. 自家用車(自分で運転) 2. 自家用車(家族等の送迎) 3. 自動二輪・原付バイク 4. 自転車 5. 徒歩 6. タクシー 7. 路線バス 8. 高速バス 9. コミュニティバス 10. その他 ()	週に <input type="checkbox"/> 回 又は 月に <input type="checkbox"/> 回	1. 送迎してもらおうのが何か大変 (時間を含めなければいけない、 気を遣うなど) 2. 移動にお金がかかる 3. 利用できるバスがない 4. バスはあるが利用しにくい (具体的に () 5. その他 (具体的に () 6. 特に課題はない

裏面につづきます。

■ 日頃よく行く場所についてお答えください。

① よく行く場所 (ひとつに○をつけて、 二つに町名を記入)	② そこまでの交通手段 (利用するもの全てに○)	③ 外出の 回数	④ 移動する時の課題点 (該当するもの全てに○)
回答順序 問4 通勤・通学先 1. ほとんど行かない — 回 答 5 2. 洲本町内 3. 五色町内 4. 淡路市 5. 南あわじ市 6. その他 () 市・町	1. 自家用車(自分で運転) 2. 自家用車(家族等の送迎) 3. 自動二輪・原付バイク 4. 自転車 5. 徒歩 6. タクシー 7. 路線バス 8. 高速バス 9. コミュニティバス 10. その他 ()	週に <input type="checkbox"/> 回 又は 月に <input type="checkbox"/> 回	1. 送迎してもらおうのが何か大変 (時間を含めなければいけない、 気を遣うなど) 2. 移動にお金がかかる 3. 利用できるバスがない 4. バスはあるが利用しにくい (具体的に () 5. その他 (具体的に () 6. 特に課題はない
回答順序 問5 通院先 1. ほとんど行かない — 回 答 6 2. 洲本町内 3. 五色町内 4. 淡路市 5. 南あわじ市 6. その他 () 市・町	1. 自家用車(自分で運転) 2. 自家用車(家族等の送迎) 3. 自動二輪・原付バイク 4. 自転車 5. 徒歩 6. タクシー 7. 路線バス 8. 高速バス 9. コミュニティバス 10. その他 ()	週に <input type="checkbox"/> 回 又は 月に <input type="checkbox"/> 回	1. 送迎してもらおうのが何か大変 (時間を含めなければいけない、 気を遣うなど) 2. 移動にお金がかかる 3. 利用できるバスがない 4. バスはあるが利用しにくい (具体的に () 5. その他 (具体的に () 6. 特に課題はない
回答順序 問6 役所・金融機関など 1. ほとんど行かない — 回 答 7 2. 洲本町内 3. 五色町内 4. 淡路市 5. 南あわじ市 6. その他 () 市・町	1. 自家用車(自分で運転) 2. 自家用車(家族等の送迎) 3. 自動二輪・原付バイク 4. 自転車 5. 徒歩 6. タクシー 7. 路線バス 8. 高速バス 9. コミュニティバス 10. その他 ()	週に <input type="checkbox"/> 回 又は 月に <input type="checkbox"/> 回	1. 送迎してもらおうのが何か大変 (時間を含めなければいけない、 気を遣うなど) 2. 移動にお金がかかる 3. 利用できるバスがない 4. バスはあるが利用しにくい (具体的に () 5. その他 (具体的に () 6. 特に課題はない
回答順序 問7 その他の施設 1. ほとんど行かない — 回 答 見 2. 洲本町内 3. 五色町内 4. 淡路市 5. 南あわじ市 6. その他 () 市・町	1. 自家用車(自分で運転) 2. 自家用車(家族等の送迎) 3. 自動二輪・原付バイク 4. 自転車 5. 徒歩 6. タクシー 7. 路線バス 8. 高速バス 9. コミュニティバス 10. その他 ()	週に <input type="checkbox"/> 回 又は 月に <input type="checkbox"/> 回	1. 送迎してもらおうのが何か大変 (時間を含めなければいけない、 気を遣うなど) 2. 移動にお金がかかる 3. 利用できるバスがない 4. バスはあるが利用しにくい (具体的に () 5. その他 (具体的に () 6. 特に課題はない

■ その他ご意見等ございましたらご記入ください。

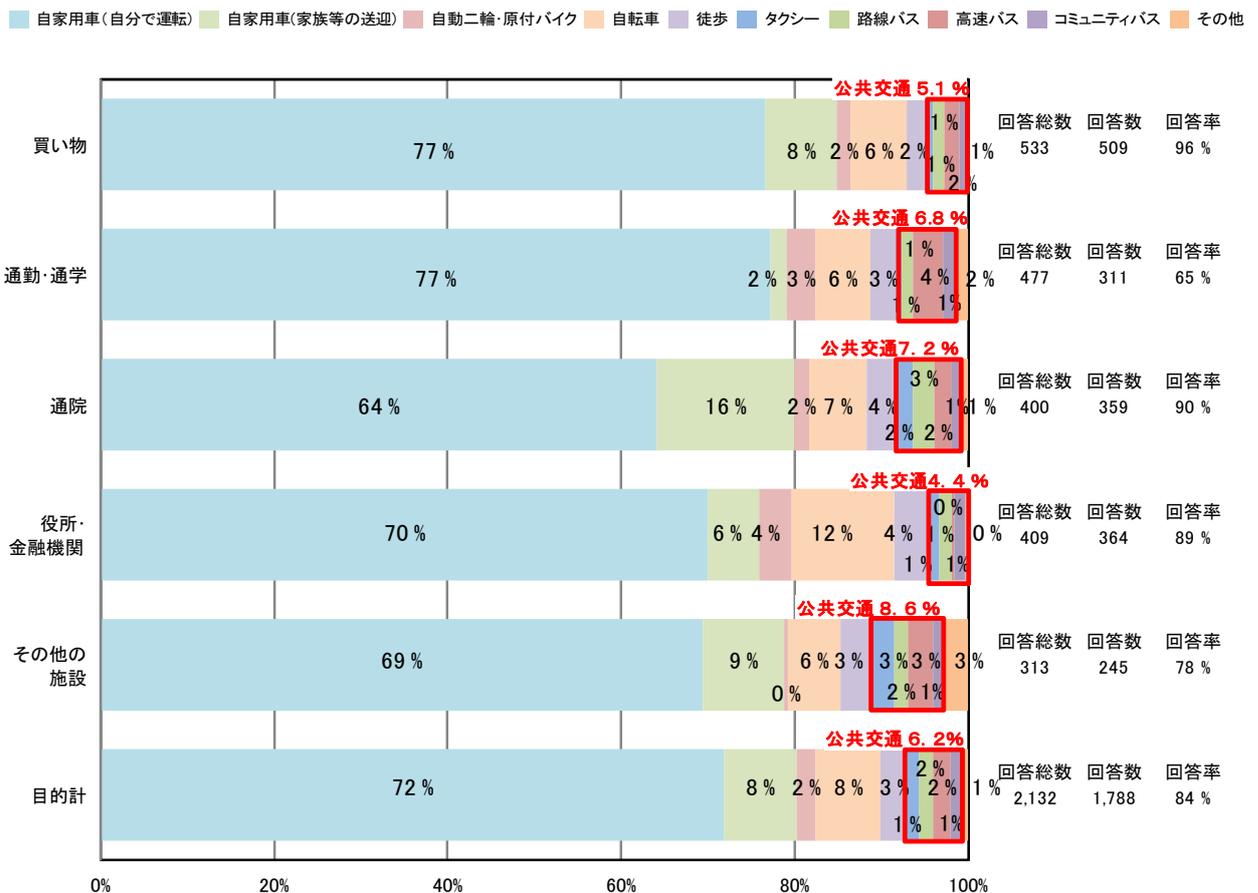
【自由意見欄】

調査へのご協力ありがとうございました。

② 移動交通手段

- 市民の交通手段は、いずれの目的でも“自家用車（自分で運転）”が最も高い割合になっています。
- “自家用車（家族等の送迎）”に着目すると、「通院」「その他の施設」への移動、「買い物」目的において利用の割合が高くなっています。
- “路線バス”は、いずれの目的でも利用は少ないものの、「通院」目的や「その他の施設」への移動手段として多く利用されています。
- “タクシー”“路線バス”“高速バス”“コミュニティバス”の公共交通利用は、目的全体では6.2%で、目的別にみると“その他の施設”への移動が8.6%で最も多く、次いで「通院」目的が7.2%で多くなっています。
- 「通勤・通学」目的では“高速バス”利用が4%で多く、「その他施設」への移動では“タクシー”と“高速バス”利用が3%で多くなっています。

< 目的別交通手段 >



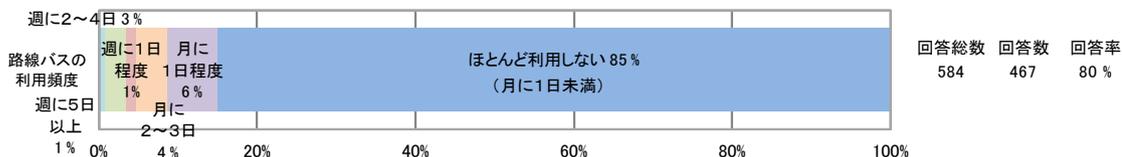
*) 代表交通手段で集計。

**) グラフの%は無回答を除く割合。

③ 路線バスの利用頻度

- 路線バスの利用頻度は、“ほとんど利用しない（月に1日未満）”が85%となっており、利用する人では“月に1日程度”が6%で最も多くなっています。

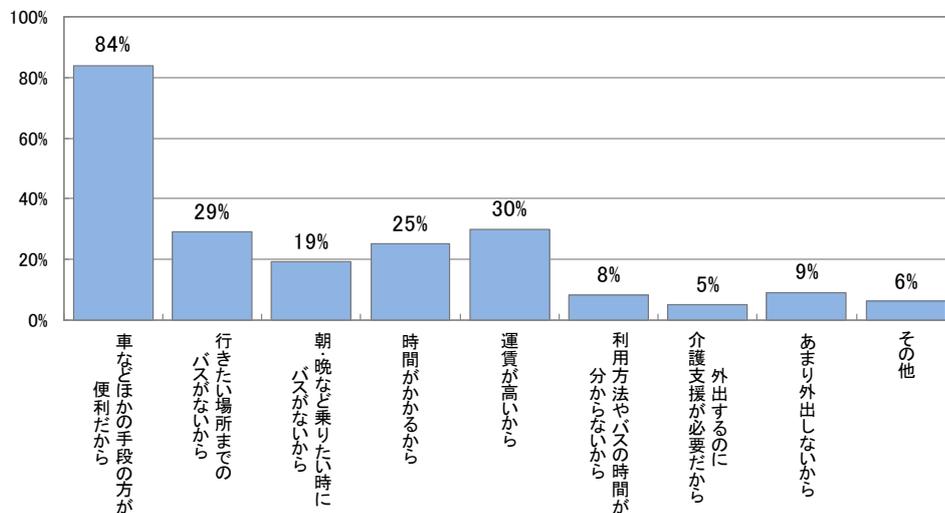
< 路線バスの利用頻度 >



*) グラフの%は無回答を除く割合。

- 路線バスを利用しない理由は、“車などほかの手段の方が便利だから”が84%で最も多く、次いで“運賃が高いから”が30%、“行きたい場所までのバスがないから”が29%で多くなっています。

< 路線バスを利用しない理由 >



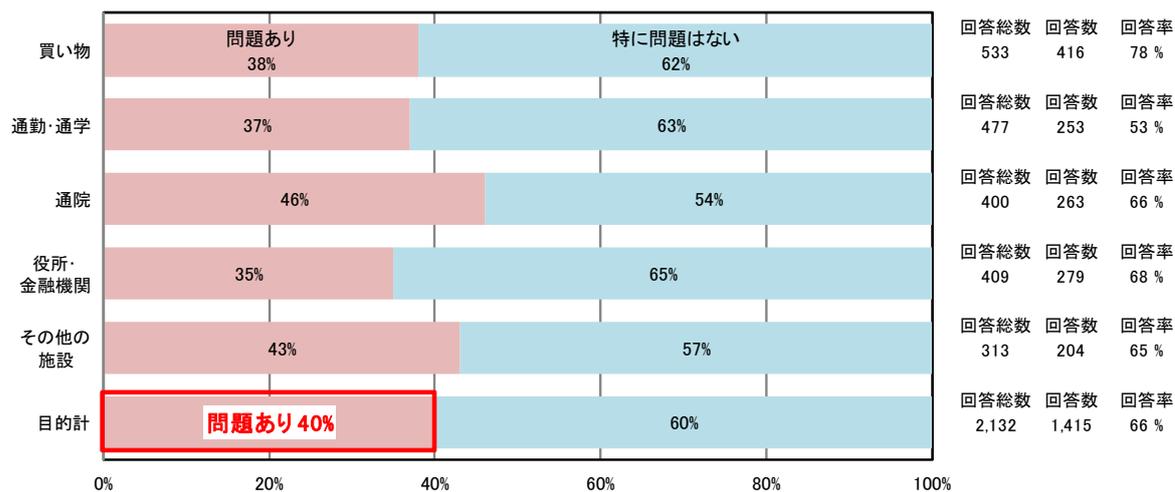
路線バスを“月に1日程度”、“月に1日未満”利用する人	: 427 票
路線バスを利用しない理由の回答者数	: 417 票
回答率	: 98 %

*) 複数回答であるため%の和は100%にならない。

④ 移動時の問題点

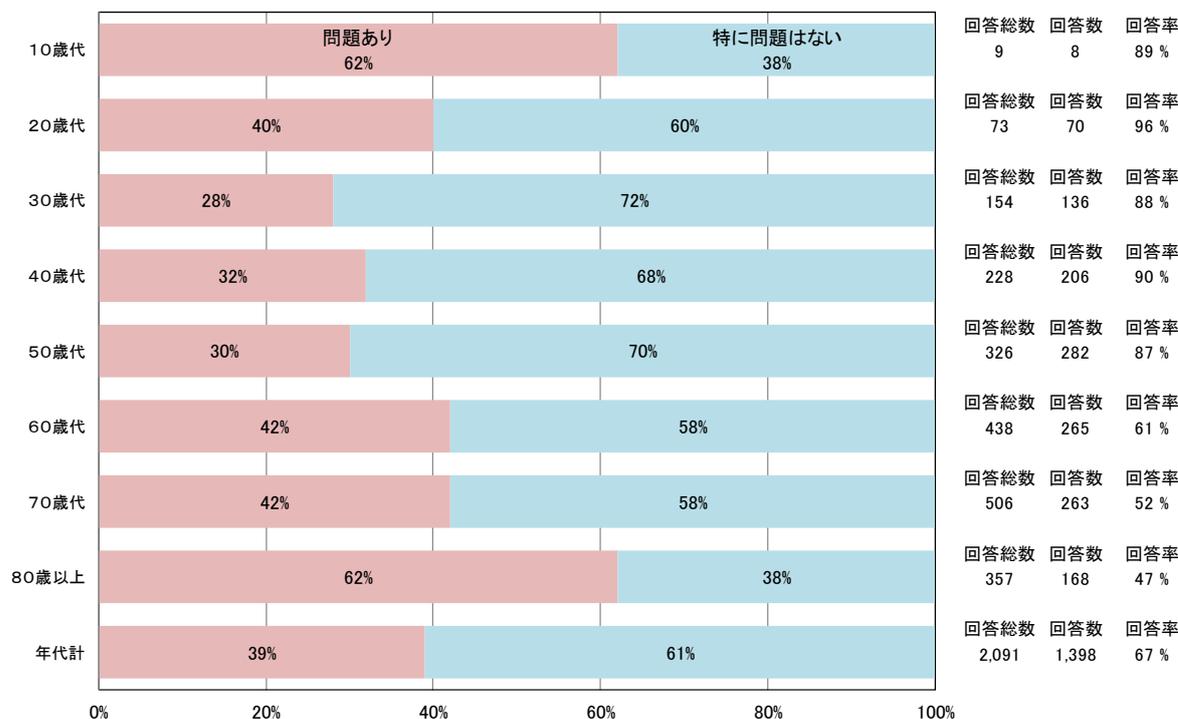
- ・ 移動するときの問題点は、目的全体では40%で、「通院」目的が46%で他の目的より高い割合になっています。
- ・ 年代別にみると、10歳代、80歳以上で、移動するときに問題を抱えている人が62%で多くなっています。

< 移動するときの問題の有無 >



*) グラフの%は無回答を除く割合。

< 年代別にみた移動するときの問題の有無 >



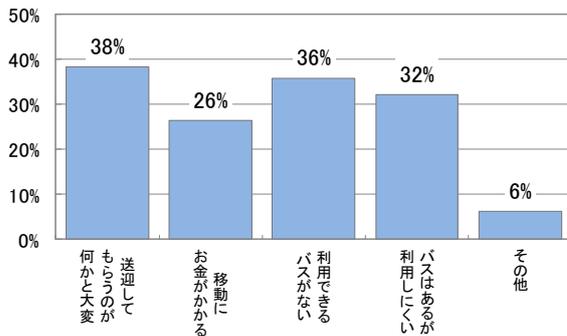
*) 目的合計による集計結果。

***) グラフの%は無回答を除く割合。

- ・移動するときの問題点は、いずれの移動目的でも“送迎してもらるのが何かと大変（気を遣うなど）”を回答している人が最も多く、特に「通院」「役所・金融機関」への移動目的では約5割で多くなっています。
- ・次いで、「買い物」「通勤・通学」目的では“利用できるバスがない”、「通院」「役所・金融機関」への移動では“バスはあるが利用しにくい”、「その他の施設」への移動目的では“移動にお金がかかる”が多くなっています。

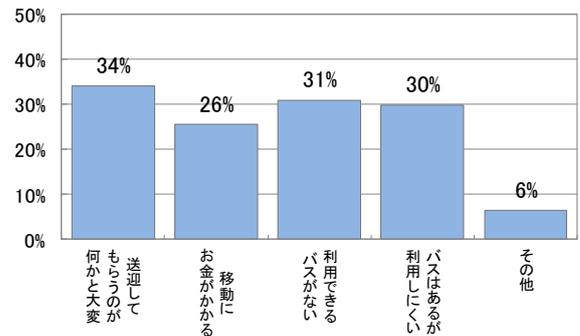
＜ 移動するときの問題点 ＞

（買い物）



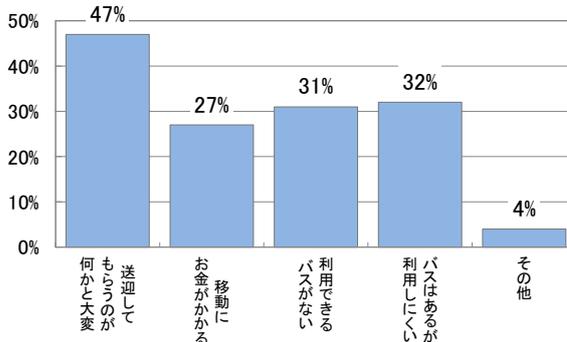
「買い物」目的で移動に問題がある人	: 159 票
具体的な問題点回答者数	: 159 票
回答率	: 100 %

（通勤・通学）



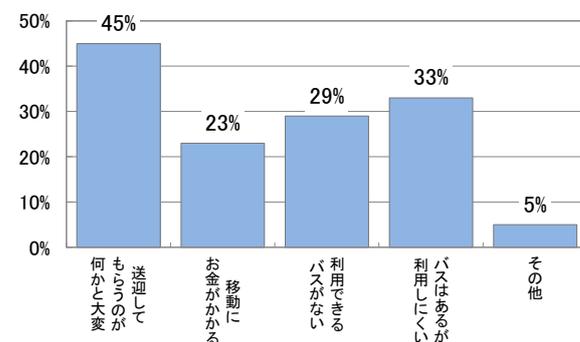
「通勤・通学」目的で移動に問題がある人	: 94 票
具体的な問題点回答者数	: 94 票
回答率	: 100 %

（通院）



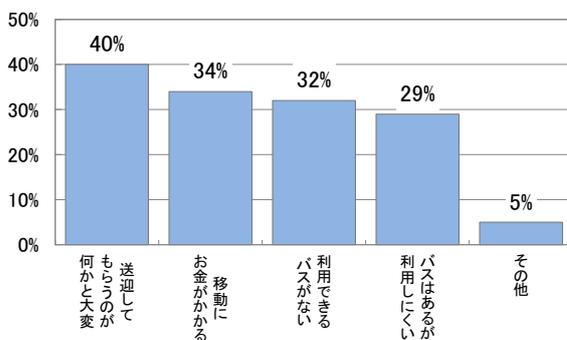
「通院」目的で移動に問題がある人	: 121 票
具体的な問題点回答者数	: 121 票
回答率	: 100 %

（役所・金融機関）



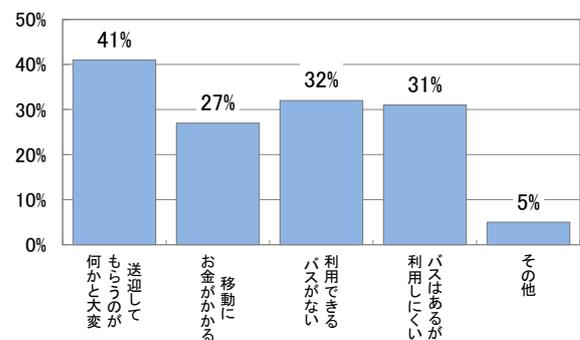
「役所・金融機関」目的で移動に問題がある人	: 99 票
具体的な問題点回答者数	: 99 票
回答率	: 100 %

（その他の施設）



「その他の施設」目的で移動に問題がある人	: 87 票
具体的な問題点回答者数	: 87 票
回答率	: 100 %

（目的計）

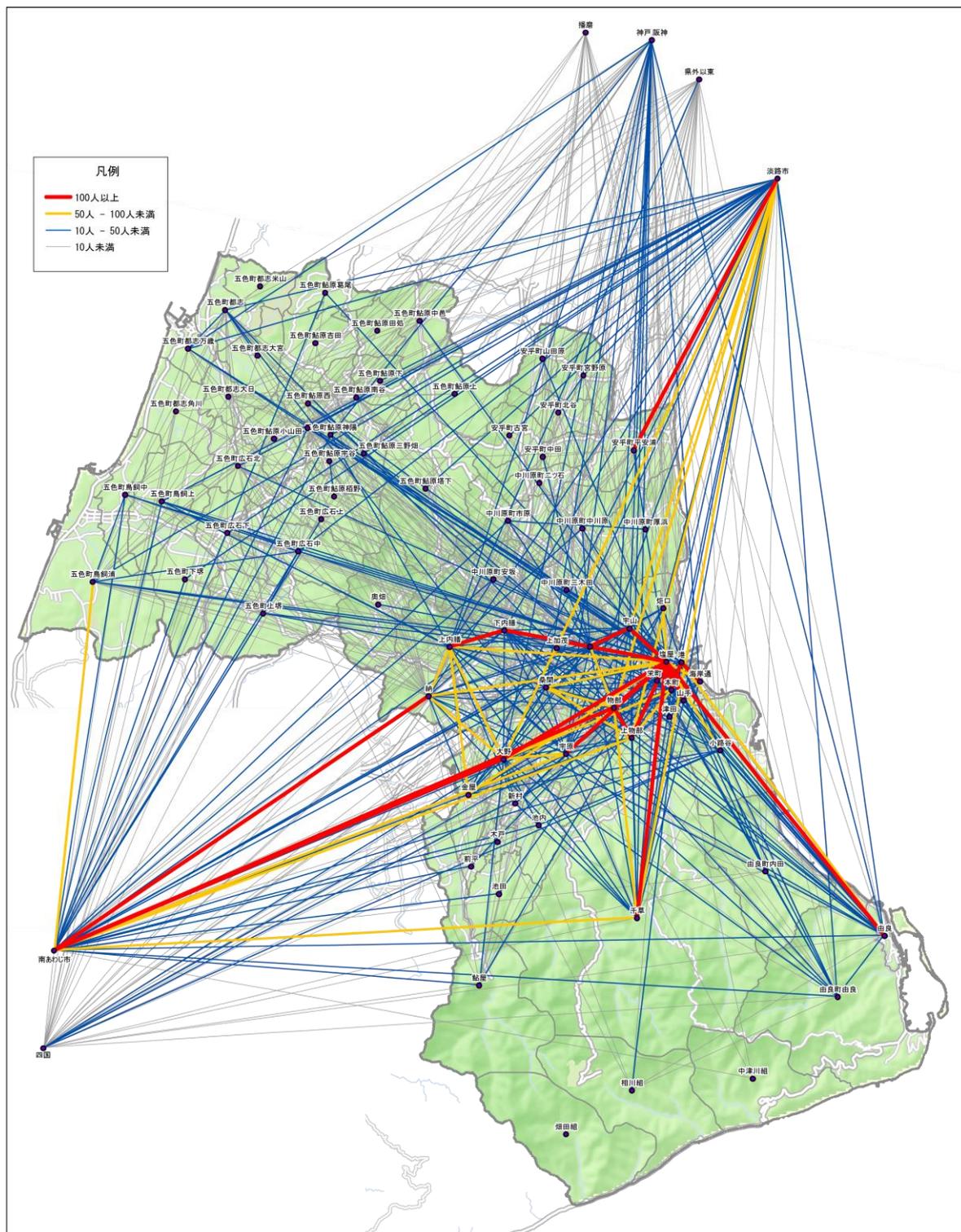


「目的計」で移動に問題がある人	: 560 票
具体的な問題点回答者数	: 560 票
回答率	: 100 %

*）複数回答であるため%の和は100%とならない。

⑤ 市民（18歳以上）の総流動

・アンケート調査結果の居住地と外出先を直線で結んだ結果が以下の図ですが、各地区から洲本中心市街地への移動が多くなっています。また、南あわじ市や淡路市への移動も多くなっています。



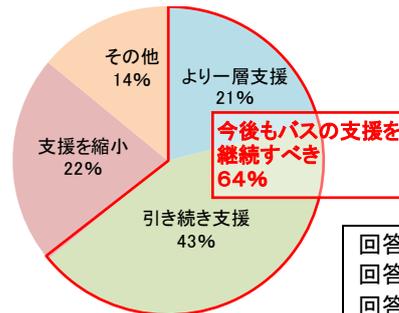
【「地域公共交通網形成計画に関するアンケート調査」結果より算出】

- ・調査方法：郵送による調査票の配付・回収
- ・調査対象者：2017年（平成29年）9月11日時点の住民基本台帳から抽出した4,162世帯（洲本市）
- ・調査時期：配布日 2017年（平成29年）9月 回収期限 2017年（平成29年）10月10日（火）

⑥ 今後の路線バスへの支援への意向

- 今後の路線バスへの支援について、“無回答”及び“わからない”を除くと、市民の22%の人はバスに対しての“支援を縮小すべき”という意向ですが、それを大きく上回る64%の人が“今後もバスの支援を継続すべき”と回答しています。
- また64%の内、“現在の運行より多くバスが運行できるよう市はより一層支援すべき”と回答した人も21%となっています。

＜ 路線バスへの支援への意向 ＞



回答総数	: 1,434 票
回答数(“わからない”を除く)	: 972 票
回答率(“わからない”を除く)	: 68 %

- より一層支援 : 現在の運行より、多く運行できるよう市はより一層支援する。
 引き続き支援 : 現在の運行が維持できるよう、引き続き市は支援する。
 支援を縮小 : 場合によっては路線バスの廃止はやむを得ないので、市は支援を縮小する。
 その他 : その他

*) グラフの%は“わからない”312 票、無回答 150 票 を除く割合。

【「2014 年度（平成 26 年度）実施市民アンケート調査」結果より集計】

- 調査方法：郵送による調査票の配付・回収
- 調査対象者：2014 年（平成 26 年）9 月 1 日現在の住民基本台帳から抽出した 18 歳以上の 2,000 世帯
- 調査時期：配布日 2014 年（平成 26 年）9 月 30 日（火） 回収期限 2014 年（平成 26 年）10 月 14 日（火）

(3) 高校生アンケート調査結果からみる移動状況

① アンケート調査実施概要

・ 高校生の通学時の移動状況を把握するため、洲本市内3校（洲本高校・洲本実業高校・柳学園）の全生徒と、津名高校・淡路高校・淡路三原高校に通学する洲本市在住の生徒を対象に、各校のご協力をいただいて調査票を配布・回収し、アンケート調査を実施しました。

< 高校生アンケート調査概要 >

調査目的	洲本市内における高校生の通学時の移動状況を把握するため																	
調査方法	学校により調査票の配布・回収																	
調査対象者	市内3校（洲本高校・洲本実業高校・柳学園）の全生徒 洲本市在住の津名高校、淡路高校、淡路三原高校に通学する生徒																	
配布日	2014年（平成26年）10月初旬から中旬																	
回収期限	2014年（平成26年）10月24日（金）																	
回答者数	<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <th></th> <th>回答者数</th> </tr> <tr> <td>洲本高校</td> <td>701</td> </tr> <tr> <td>洲本実業高校</td> <td>538</td> </tr> <tr> <td>柳学園</td> <td>282</td> </tr> <tr> <td>津名高校</td> <td>109</td> </tr> <tr> <td>淡路高校</td> <td>38</td> </tr> <tr> <td>淡路三原高校</td> <td>25</td> </tr> <tr> <td>計</td> <td>1,693</td> </tr> </table>			回答者数	洲本高校	701	洲本実業高校	538	柳学園	282	津名高校	109	淡路高校	38	淡路三原高校	25	計	1,693
	回答者数																	
洲本高校	701																	
洲本実業高校	538																	
柳学園	282																	
津名高校	109																	
淡路高校	38																	
淡路三原高校	25																	
計	1,693																	

< アンケート調査票 >

調査実施主体：洲本市 企画情報部 企画課

市民の移動手段に関するアンケート調査（高校生）

現在、洲本市では今後の市民の移動手段のあり方について検討しています。このアンケート調査は、高校生の皆様の通学手段について、その実態やご意向を把握するために府内の高校のご協力のもと洲本市で実施しています。調査の主旨をご理解の上、アンケート調査にご協力いただきますようお願い致します。

ご回答いただいた内容は、すべて統計的に処理し、回答者個人が特定されたり、個々の回答内容が他に漏れたり、他の目的に利用されたりすることは一切ございません。

問1 普段、学校まで何を利用して通学していますか。【利用するものすべてに○】

1. 路線バス 2. 自家用車（家族等の送迎） 3. 自転車 4. 徒歩
5. その他（ ）

問2 帰宅する際は、何を利用して帰りますか。【問1と同じ場合はチェック、違う場合は利用するものすべてに○】

問1と同じ
1. 路線バス 2. 自家用車（家族等の送迎） 3. 自転車 4. 徒歩
5. その他（ ）

問3 通学・帰宅時に問1、問2の交通手段を利用する理由は何ですか。【いくつでも○】

1. 他の交通手段に比べて早く到着できるから 2. 時間にあわせて移動できるから
3. 帰後、学校まで行けるから 4. 他に利用できる交通手段がないから
5. 近いから 6. 同じ方面に行く人がいるから
7. 健康に良いから
8. その他（ ）

問4 問1、問2の交通手段を利用して通学・帰宅する際に、問題点がありますか。【ひとつに○】

1. 特に問題はない
2. 問題がある
【記入例】 【問題の内容：時間がかかる 等】
問題点の内容：

問5 雨の日は、何を利用して通学していますか。【問1と同じ場合はチェック、違う場合は利用するものすべてに○】

問1と同じ
1. 路線バス 2. 自家用車（家族等の送迎） 3. 自転車 4. 徒歩
5. その他（ ）

問6 問1、問2、問5のいずれかで2. 自家用車（家族等の送迎）と回答した方にお尋ねします。主にどなたに送迎してもらっていますか。【ひとつに○、行きと帰りで送迎してもらう人が異なる場合は、ふたつまで○】

1. 父親 2. 母親 3. 兄弟・姉妹 4. 祖父母 5. 親戚
6. その他（ ）

問7 普段、何時頃に登下校されていますか。

登校時（朝、家を出る時間）： 時 分 頃
下校時（夜、帰宅する時間）： 時 分 頃

裏面につづきます ➡

問8 あなたは部活動をされていますか。【ひとつに○】

1. 部活動をしている 2. 部活動をしていない

■ 選択肢1を選んだ人にお聞きします。部活動は週にどのくらいされていますか。【ひとつに○】

1. ほぼ毎日 2. 週に3～5日 3. 週に1～2日

問9 今後のバスサービスについて、より多くの人にバスを利用してもらうためには、どのような点を改善すべきだと思いますか。

【重要だとと思うものを3つまで記入し、具体的な内容を（ ）内に記入してください】

1. 運行時間 2. バスルート 3. 運行便数
4. バス停留所の位置 5. バス停留所の施設 6. 運賃
7. 運行する車両 8. その他（ ）
9. 現状で満足している
10. わからない

【記入例】 番号（ 2 ） 具体的な内容（○○は具体的な改善内容を記入して、バス停には付く。）
番号（ 4 ） 具体的な内容（乗降の便を改善してほしい、○○は具体的に記入してください。）

番号（ ） 具体的な内容（ ）
番号（ ） 具体的な内容（ ）
番号（ ） 具体的な内容（ ）

問10 あなたは高校への通学に、今後、路線バスを利用しようと思いますか。【ひとつに○】

1. 路線バスは利用しない 2. 問9の改善がなされた場合、路線バスを利用する
3. 既に路線バスを利用して通学している

■ 選択肢2を選んだ方にお聞きします。1ヶ月の定期代がいくらまでならバスを利用することが可能ですか。保護者の方と相談の上、お答えください。【ひとつに○】

1. 5,000円まで 2. 10,000円まで 3. 15,000円まで
4. 20,000円まで 5. その他（ ）

問11 あなた自身のことについてお答えください。

学校名	高等学校	年
性別	1. 男性 2. 女性	
自宅の住所	市 (町) 番地 丁目、または 〒 - -	
自宅から最寄りバス停	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	

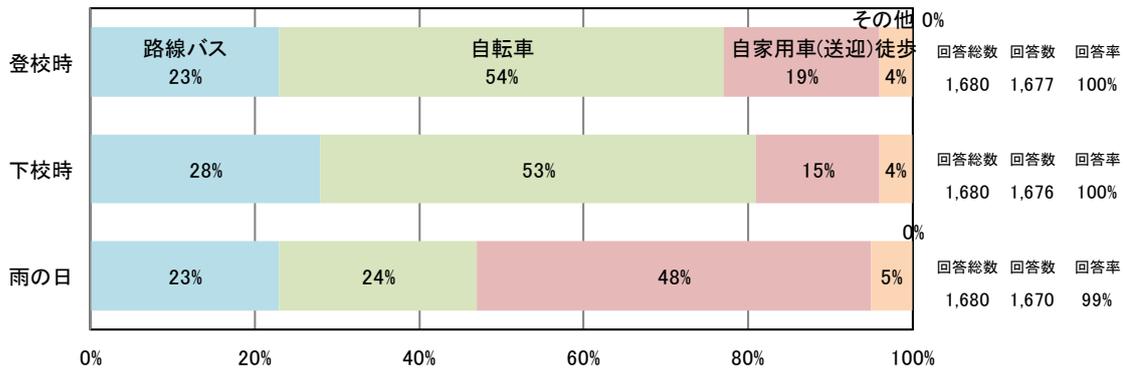
(自由意見欄)

調査へのご協力ありがとうございました。

② 通学交通手段

- 高校生の通学交通手段は、「登校時」、「下校時」は“自転車”が最も多く、次いで“路線バス”、“自家用車（送迎）”が多くなっています。
- 「登校時」と「下校時」の交通手段の違いから、「登校時」は自家用車で送迎してもらい、「下校時」は路線バスで帰宅する学生が5%いると想定されます。
- 「雨の日」の通学手段としては、“自転車”が大幅に減少し、“自家用車（送迎）”が増加しており、“自家用車（送迎）”が約半数を占めています。

< 通学交通手段 >

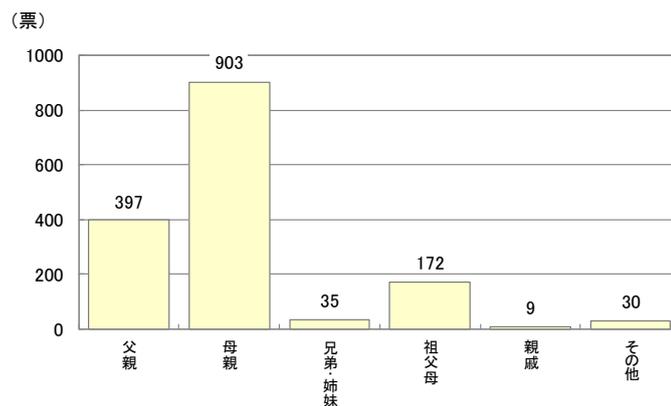


*) グラフの%は無回答を除く割合。

③ 自家用車での送迎者

- 「自家用車での送迎者」は、“母親”が903票で最も多く、次いで“父親”が397票で多くなっています。

< 自家用車での送迎者 >



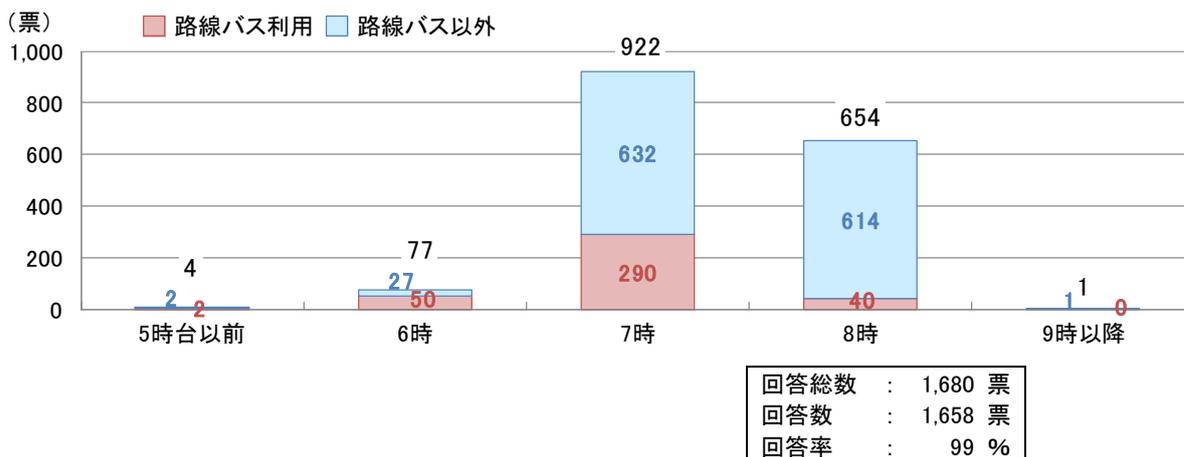
「登校時」、「下校時」、「雨の日」のいずれかで “自家用車(家族等の送迎)”と回答した人	: 1,166 票
自家用車での送迎者の回答数	: 1,150 票
回答率	: 99 %

*) 2種類までの複数回答。

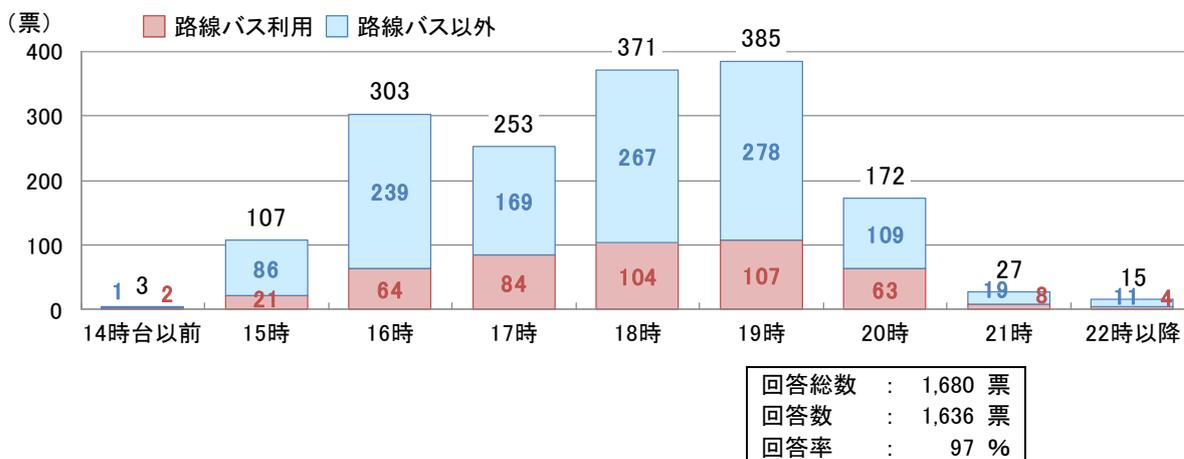
④ 登下校時間

- 下校時間は 16 時から 19 時台が多くなっています
- 路線バス利用者は、20 時前では 17 時台を除いて全体の 3 割以下でしたが、バスが比較的運行していないにも関わらず、遅い時間帯の 20 時台では、路線バス利用者が約 4 割を占めています。

< 登校時間 >



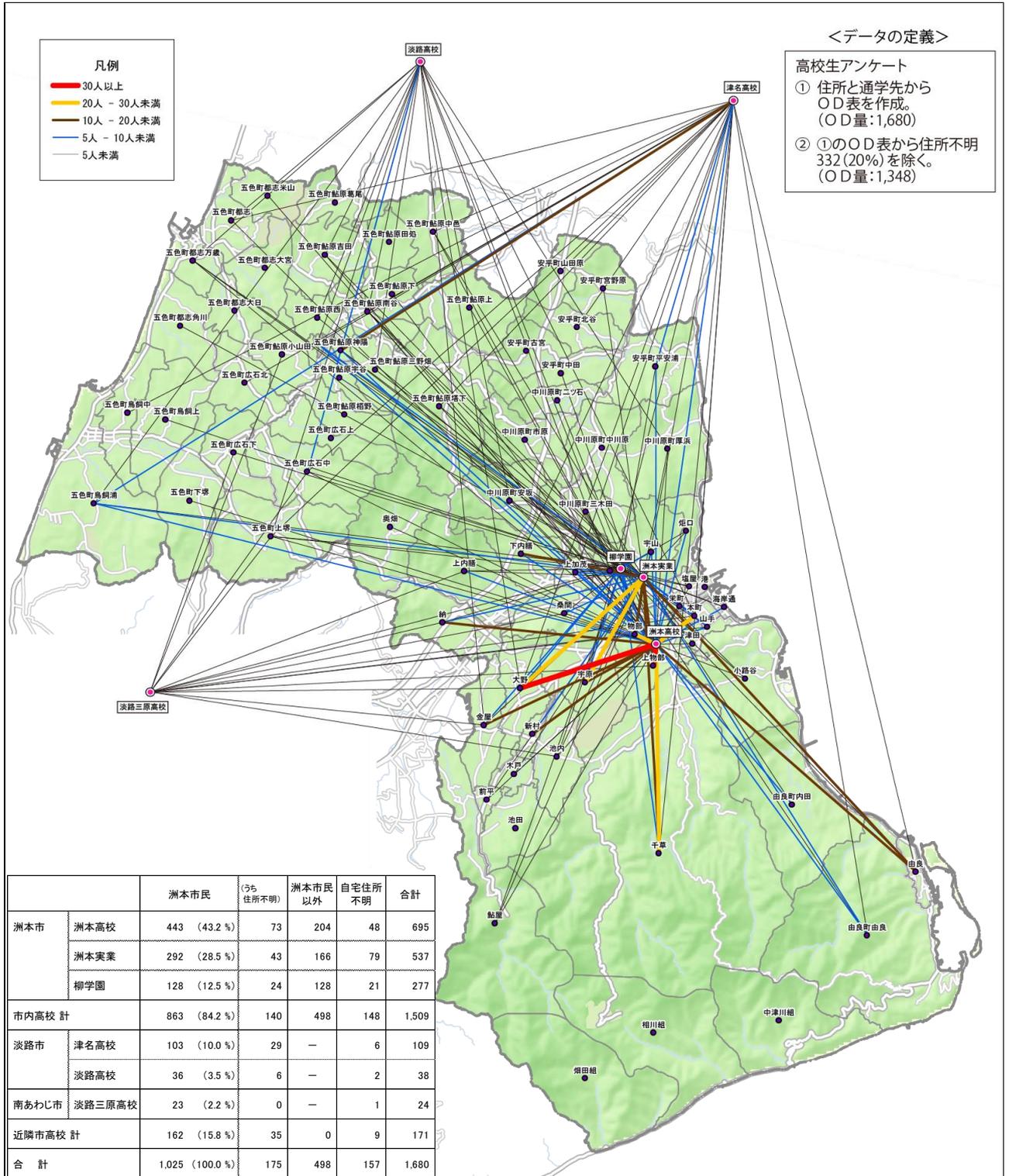
< 下校時間 >



*) 無回答を除く。

⑤ 高校生の通学流動

・ 高校生アンケート調査結果の居住地と高校を直線で結んだ結果が以下の図ですが、洲本市民は市内の高校に84%通学しており、近隣市の高校に16%通学しています。また、近隣市から市内の高校へも多数通学しており、市域を跨ぐ通学流動も多くなっています。



(4) 路線バス利用者アンケート調査結果からみるバス利用状況

① アンケート調査実施概要

- ・路線バス及びコミュニティバスの利用状況を把握するため、2014年(平成26年)10月20日・21日の2日間において、主要バス停8箇所(洲本バスセンター・築地町・納・七曲り・天神・五色バスセンター・札の辻・由良支所前)及び上灘線においてアンケート調査を実施しました。
- ・主要バス停においては、調査員が、バスを待っている人や、バスから降車してきた人に調査票を配布し、上灘線では、乗務員が乗客に調査票を手渡しました。
- ・回収は郵送により行いました。

< 路線バス利用者アンケート調査概要 >

調査目的	路線バス及びコミュニティバスの利用状況を把握するため
調査方法	調査員が主要バス停8箇所(洲本バスセンター・築地町・納・七曲り・天神・五色バスセンター・札の辻・由良支所前)において、バス停でバスを待っている人や、バスから降車してきた人に調査票を配布し、上灘線では、乗務員が乗客に調査票を配布し、いずれも郵送で回収
調査対象者	路線バス及びコミュニティバス利用者
配布日	2014年(平成26年)10月20日(月)・21日(火)
回収期限	2014年(平成26年)11月4日(火)
回答者数	144名

＜ アンケート調査票 ＞

問12 あなた自身のことについてお答えください。

性別	1. 男性	2. 女性						
年齢	1. 19歳未満	2. 20代	3. 30代	4. 40代	5. 50代	6. 60代	7. 70代	8. 80歳以上
自宅の住所	_____市 _____(町) ※番地は不要です。 または 〒_____							
職業	1. 会社員・公務員	2. パート・アルバイト	3. 自営業	4. 学生	5. 専業主婦・主夫	6. 無職	7. その他	
世帯人数	あなたをきめて _____人							
世帯構成	【同居する人すべてに○をつけてください】 1. 一人暮らし 2. 配偶者 3. 親 4. 子供 5. 孫 6. 兄弟・姉妹 7. 祖父母 8. 親戚 9. その他()							
運転免許	1. 自動車運転免許を持っている 2. 自動二輪・原付バイクの免許のみ持っている 3. 自動車運転免許は返納した 4. 持っていない							
自動車等の運転	1. 問題なく運転できる 2. 運転できるが、不安である 3. 運転できない							
世帯での車の保有	1. 自分が自由に利用できる車がある 2. 家族共同で利用できる車がある 3. 世帯に車はない							
歩ける距離 (のっぺり歩いて10分程度500mです)	1. 1km以上問題なく歩ける 2. _____m程度までなら歩ける 3. ほとんど歩けない							
自宅から最寄りのバス停	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							

■ その他ご意見等ございましたらご記入ください。

【自由意見欄】

調査へのご協力ありがとうございました。

市民の移動手段に関するアンケート調査（路線バス利用者）

問1 この調査票を受け取られたときにご利用されたバスは、どの路線ですか。【ひとつに○】

1. 縦貫線	2. 由良線	3. 都志線	4. 鳥飼線
5. 長田線	6. 鮎原線	7. 上灘線	8. 西浦一宮線
9. 高速バス	10. その他()		

問2 問1のバスに乗る前や降りた後に、他の交通手段に乗り換えましたか。【利用した交通手段すべてに○】

1. 調査票を受け取ったときに利用したバスのみ	
2. 他のバス	
3. 自家用車（家族等の送迎）	4. 自家用車（自分で運転）
5. タクシー	6. 自動二輪・原付バイク
7. 自転車	8. 徒歩
9. その他()	

上記で「2. 他のバス」と回答した方にお聞きします。
● 乗り継ぎした路線をお答えください。【ひとつに○】

1. 縦貫線	2. 由良線	3. 都志線	4. 鳥飼線
5. 長田線	6. 鮎原線	7. 上灘線	8. 西浦一宮線
9. 高速バス	10. その他()		

問3 問1のバスの利用区間をお答えください。【□□にバス停名を記入】
※ バス停名が分からない場合は、目的地等の近くの施設名でも結構です。

乗車) → 降車)

問4 問1のバスに乗車された時間帯は何時頃ですか。

時頃

裏面につづきます。

問5 問1のバス利用時は、どのような目的で外出されましたか。【ひとつに○】
※ 帰宅中に調査票を受け取った方は、行きのお目的をお答えください。

1. 通勤	2. 通学
3. 買い物	4. 娯楽（食事や遊びなど）
5. 通院	6. 業務（営業、打合せなど）
7. その他()	

問6 問1のバスを利用して、どこに行かれましたか。【施設名・所在地を分かる課題でお答えください】
※ 帰宅中に調査票を受け取った方は、行っていただいた先をお答えください。

施設名: _____
または
所在地: _____市 _____(町) ※番地は不要です。

問7 問1のバス運賃はどのように支払いましたか。【ひとつに○】

1. 現金	2. 定期券	3. 回数券	4. 2日乗車券
5. その他()			

問8 問1のバスを利用した際にお困りの点はありませんでしたか。【いくつでも○】

1. バス停が悪い
2. バスの運行本数が少ない
3. 乗りたい時にバスがない → () 時台のバスがほしい
4. 時間通りにバスが来ない、着かない
5. 運賃が高い
6. バス待合環境が悪い
7. その他()
8. 特に困っていない

問9 問1のバスはどれくらいの頻度で利用されていますか。【ひとつに○】

1. 週に5日以上	2. 週に2～4日	3. 週に1日程度
4. 月に2～3日	5. 月に1日程度	6. 月に1日未満
7. はじめて利用した	8. その他()	

問10 本日のバスの利用をお聞かせください。【ひとつに○】

1. 行くときも帰るときも往復で利用
2. 帰りは利用しなかった（目的地へ行く時のみ利用）
3. 行きは利用しなかった（目的地から帰る時のみ利用）
4. その他()

上記で「2. 帰りは利用しなかった（目的地へ行く時のみ利用）」または「3. 行きは利用しなかった（目的地から帰る時のみ利用）」と回答した方にお聞きします。
● 帰りまたは行きにバスを利用しないで何を利用しましたか。【利用したものをすべてに○】

1. 自家用車（家族等の送迎）	2. 自家用車（自分で運転）	
3. タクシー	4. 自動二輪・原付バイク	5. 自転車
6. 徒歩	7. その他()	

問11 路線バスは、利用者の減少により、その運行を維持することが年々難しくなっています。住民の移動手段を確保するために、市では国、県の補助制度を活用して路線バス事業者（淡路交通等）に対し、補助金等を支出しており、その額は毎年増加しています。今後の路線バスへの支援について、あなたのお考えにもっとも近いもの1つに○をつけてください。

1. 現在の運行より、多く運行できるよう、市はより一層支援する
2. 現在の運行が維持できるよう、引き続き市は支援する
3. 場合によっては路線バスの廃止はやむを得ないので、市は支援を縮小する
4. その他()
5. わからない

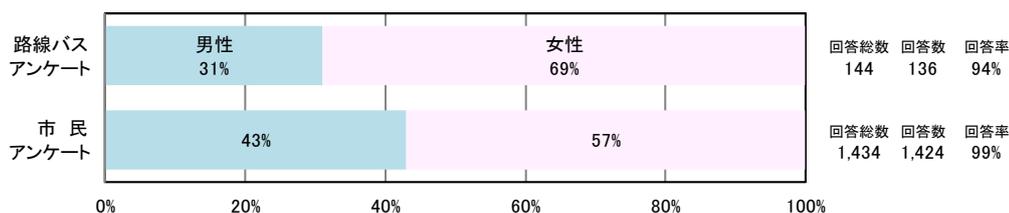
裏面につづきます。

② 路線バス利用者の個人属性

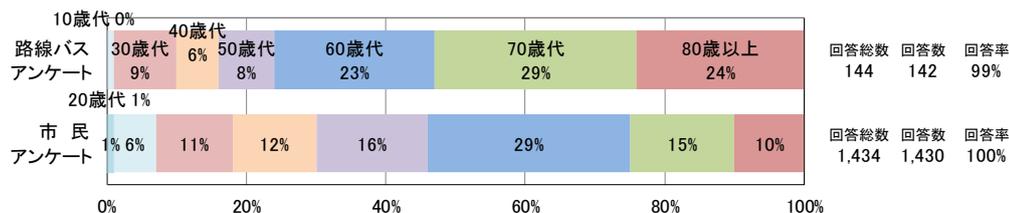
- 路線バス利用者の個人属性を市民アンケート調査結果と比較すると、路線バス利用者は、“女性”、“70歳代以上”、“無職”の人が多くなっています。
- また、“運転免許証を持っていない人”や、“自動車の運転ができない”、または“運転できるが不安である”人が路線バスを利用している傾向があり、路線バスは自家用車を利用しづらい人の交通手段として利用されています。

< 路線バス利用者と市民アンケート調査での個人属性 >

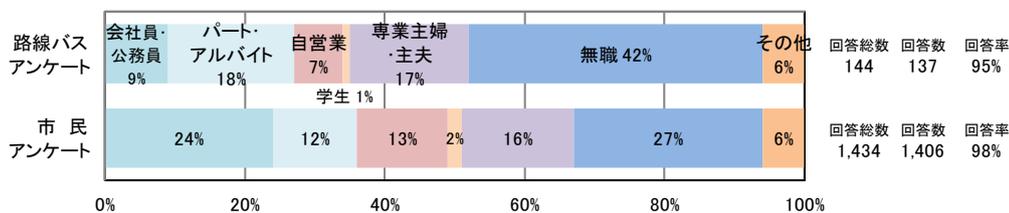
(性別)



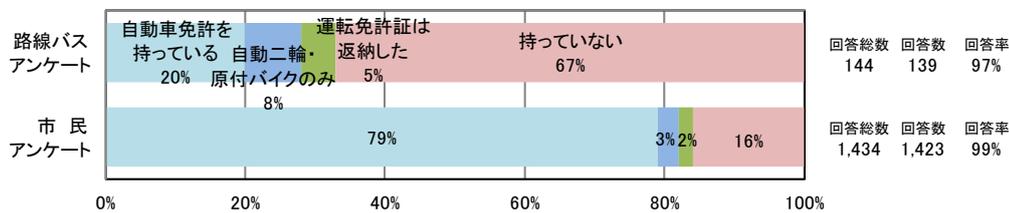
(年齢)



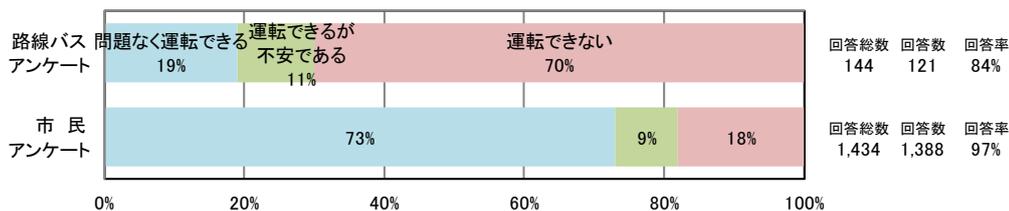
(職業)



(運転免許の有無)



(自動車の運転について)

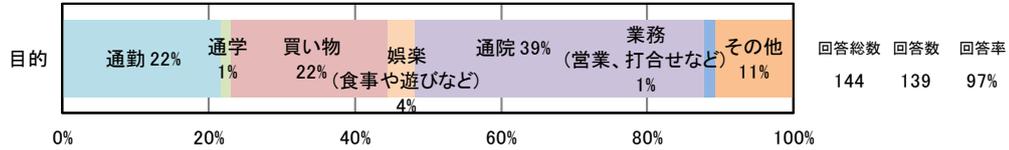


*) グラフの%は無回答を除く割合。

③ 利用目的

- 路線バス利用の目的は、“通院”が39%で最も多く、次いで“通勤”、“買い物”が22%で多くなっています。

< 路線バス利用での目的 >



*) グラフの%は無回答を除く割合。

④ 路線バス利用時の問題点

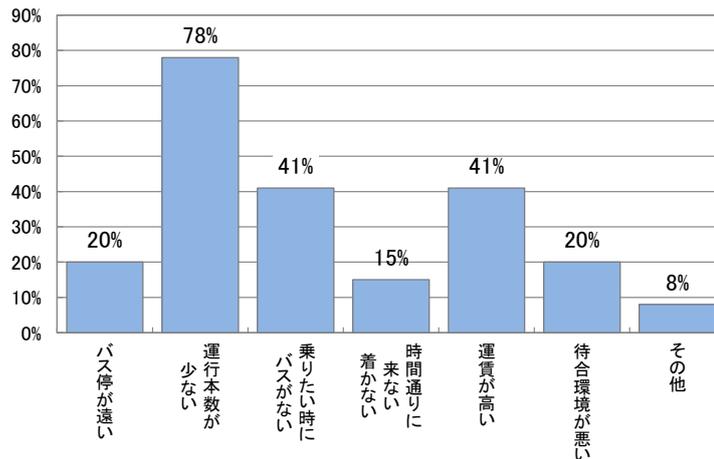
- 路線バス利用時に“問題がある”と回答した人は88%を占めており、その内容としては、“運行本数が少ない”が78%で最も多く、次いで“運賃が高い”、“乗りたい時にバスがない”が41%で多くなっています。

< 路線バス利用時の問題点の有無 >



*) グラフの%は無回答を除く割合。

< 路線バス利用時の問題点 >



特に問題はない	: 16 票
問題がある	: 123 票
無回答	: 5 票
回答総数	: 144 票
回答率	: 97 %

*) 複数回答であるため%の和は100%とならない。

1.4 洲本市の交通を取り巻く現状のまとめ

・洲本市の交通を取り巻く現状は、統計データやアンケート調査結果などから整理すると、以下のように整理できます。

< 洲本市の交通を取り巻く現状のまとめ >

【洲本市の交通を取り巻く現状】

- 人口減少が続き、高齢化も今後さらに進展し、2045年(令和27年)では高齢化率が47% (資-2)
- 市全体に広がる500m四方内に100人未満の低密な居住地 (資-3)
- 市全体に点在する高齢化率50%以上の地域 (資-3.5)
- 利用者の減少に伴い13路線から路線バス6路線とコミュニティバス2路線に減少したバス (資-7)
- 既存系統でも利用者が減少し続ける路線バス (資-10,11,12)
- 公共交通空白地域に居住の市民が48% (資-17)
- 市民の移動に対する行政支援額の増加 (資-18,19)
- 現在では市民の移動に対して年間約7,100万円を行政支援 (資-20)
- 減少に転じた自動車交通 (資-23)
- 交通事故件数は減少傾向にあるものの、高齢者による交通事故割合の増加 (資-22)
- 免許証自主返納者は増加傾向にあるものの、兵庫県全体のよりも低い伸び率 (資-22)
- 増加傾向にあり、日帰りよりも宿泊の多い観光客 (資-24)
- 活発に移動する高齢者の増加 (資-26)
- 洲本市の移動の72%を占める非常に多い自動車交通 (資-27)
- 高齢者においても64%を占める自動車交通 (資-27)

【アンケート調査結果からわかる交通の現状】

- 路線バスは、いずれの目的でも少ないものの、「通院」や「その他の施設」で最も多く利用 (資-29)
- 他の目的と比較して送迎してもらっている割合が高い「通院」、「その他の施設」 (資-29)
- 市民の85%が利用しない路線バス (資-30)
 - ・路線バスを利用しない理由は「車等他の手段が便利だから」が84%、「運賃が高いから」が30%、「行きたい場所までのバスがないから」が29%
- 市民の64%の人が今後も路線バスに対して行政支援をすべきという意向 (資-34)
- 他の目的と比較して移動時の問題が多い「通院」 (資-31)
 - ・高齢になるほど増える移動時の問題点 (資-31)
 - ・70歳代の移動では42%、80歳以上では62%の人が抱えている移動時の問題
- 移動時の問題点は、「送迎してもらおうのが何か大変」が41%と最も多く、「利用できるバスがない」も次いで多く32% (資-32)
- 洲本市内だけでなく、南あわじ市・淡路市とも多い移動 (資-33)
- 高校への通学手段は、自転車54%、路線バス23%、自家用車(送迎)19% (資-36)
- 雨の日では約半数の48%まで増加する送迎による高校への通学 (資-36)
- 高齢者やクルマの運転ができない人に多く利用されている路線バス (資-41,42)
 - ・路線バスの利用目的は「通院」が最も多く39%
- 路線バスの問題点は、「運行本数が少ない」が78%、「乗りたい時にバスがない」が41%、「運賃が高い」が41% (資-42)

○ 人口減少、高齢化社会の進展

- ・洲本市では人口が減少し、現在の高齢化率は33%となっており、今後もさらに人口減少・高齢化が進展して、2045年(令和27年)には現在より人口が約1万8千人減少し、高齢化率が47%に達すると予測されています。地域別に見ると、現在においても、高齢化率50%以上となった地域が市内全域に点在しています。
- ・ここ10年では65歳以上の人の外出率が増加しており、活動的に生活している高齢者の方が増えていますが、移動時に問題を抱えている人が、70歳代では42%、80歳以上の人では半数以上の62%となっています。

○ 減少傾向にあるバス利用者

- ・洲本市の路線バスの利用者は年々減少し続けており、市民の85%がバスをほとんど利用しない状況です。
- ・少子化・人口減少による利用者の減少により、洲本市を運行するバスは最近約20年で13路線から8路線に減少するなど、利用環境が低下しています。
- ・市民の移動に対する行政支援額は年間約7,100万円(市民1人当たり約1,600円/年)であり、この行政支援額は増加傾向にあります。

○ 半数を占める公共交通空白地域

- ・洲本市では市民の約半数を占める48%の人が公共交通のない地域(最寄りのバス停から500m以上離れた地域)にお住まいになっています。また、バス路線があっても1日の運行本数が少ない地域もあります。

○ 自動車依存が高い市民の移動

- ・洲本市の移動の70%以上が自動車利用であり、バス利用は非常に少なくなっています。
- ・高齢者においても60%以上の人々が自動車を利用しています。また、自動車利用の傾向はここ10年で増加しており、特に高齢者の自動車利用割合の増加が顕著となっています。このこともあり、高齢者による自動車事故の割合が増加しています。
- ・高校生の通学手段は、普段は自転車が54%と多くなっていますが、雨の日には自転車は24%に減少し、自家用車での送迎が48%と約半数を占めるほど多くなっています。

○ 近隣市や島外との移動も多い人の動き

- ・洲本市民の人の動きは洲本市の中だけでなく、淡路市・南あわじ市や、神戸方面などの島外への移動も多くなっています。また、淡路市や南あわじ市の人々が洲本市にきている移動も多くなっています。
- ・淡路地域を訪れる観光客は増加しており、淡路地域の宿泊客の約半数が洲本市で宿泊しています。

2. 上位計画における都市づくりの目標

2.1 新洲本市総合計画の概要

新洲本市総合計画では、「将来都市像」、「基本目標」を以下のとおり示しています。

【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
【計画期間】	2018年度(平成30年度)～2027年度(令和9年度)までの10年間
【3つの基本目標】	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 基本目標2 思いやりと支え合いを大切にすること豊かなひとづくり 基本目標3 活力を生む産業を育み、元気で健やかに暮らせるまちづくり

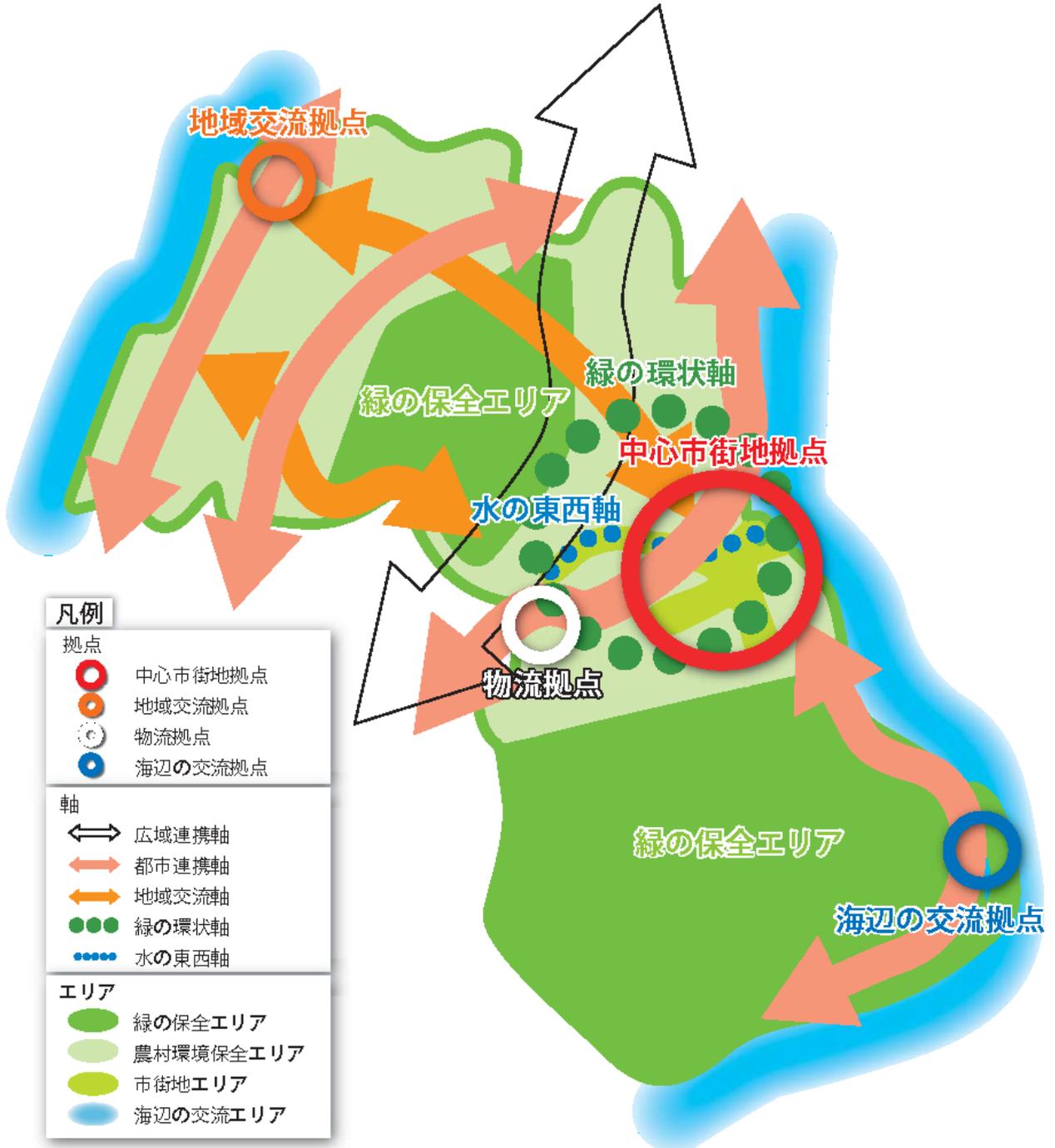
2.2 洲本市都市計画マスタープランによる将来都市構造

洲本市都市計画マスタープランでは、洲本市総合基本計画を受けて、「都市づくりの基本理念」、「都市づくりの目標」、「将来都市構造図」を以下のとおり示しています。

【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 ～
【目標年次】	2017年度(平成29年度)
【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

【将来都市構造図】

将来都市構造としては、中心市街地拠点、地域交流拠点、海辺の交流拠点及び市外とを
広域連携軸、都市連携軸及び地域交流軸により形成することをめざしています。



凡例	
拠点	
	中心市街地拠点
	地域交流拠点
	物流拠点
	海辺の交流拠点
軸	
	広域連携軸
	都市連携軸
	地域交流軸
	緑の環状軸
	水の東西軸
エリア	
	緑の保全エリア
	農村環境保全エリア
	市街地エリア
	海辺の交流エリア

3つの要素

拠点 : 都市の発展を牽引する都市機能の集積拠点
軸 : 都市全体や地域の連携強化、自然環境を豊かにする河川や周辺の緑の維持保全を図る軸
エリア : 連続的な自然環境の整備保全と住環境との調和を推進するエリア

2.3 淡路島地域公共交通網形成計画における 地域公共交通ネットワークの将来像の考え方

淡路島地域公共交通網形成計画では、地域公共交通ネットワークのめざすべき将来像の構築に向けた「基本方針」、「将来像の考え方」を以下のとおり示しています。

【基本方針】	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～
【目標年次】	2027年度(令和9年度)
【課題解決に向けた施策】	<ol style="list-style-type: none"> 1. 取組を推進していくための体制づくり 2. 高速バスの維持・充実 3. 地域内バスネットワークの再編 4. 観光地への公共交通の利用促進 5. 公共交通の利用促進

【地域公共交通ネットワークの将来像の考え方】



3. 計画の方向性

・洲本市の交通を取り巻く現状と課題、上位計画における都市づくりの目標を踏まえて、洲本市の今後の地域公共交通整備の方向性を以下に整理しました。

<計画課題>

○ 人口減少、高齢化社会の進展

・洲本市では人口が減少し、現在の高齢化率は33%となっており、今後もさらに人口減少・高齢化が進んで、2045年(令和27年)には現在より人口が約1万8千人減少し、高齢化率が47%に達すると予測されています。地域別高齢化率をみると、現在においても、高齢化率50%以上となった地域が市内全域に点在しています。

・ここ10年では65歳以上の人の外出率が増加しており、活動的に生活している高齢者の方が増えていますが、移動時に問題を抱えている人が、70歳代では42%、80歳以上の人では半数以上の62%となっています。

・今後、高齢化の進展により、自分でクルマを運転し、自由に移動することの出来る人が減少していきます。また、高齢者などのクルマ移動制約者のみならず、誰もが安全・快適に移動できる環境整備が必要です。

○ 減少傾向にあるバス利用者

・洲本市の路線バスの利用者は年々減少し続けており、市民の85%がバスをほとんど利用しない状況です。少子化・人口減少による利用者の減少により、洲本市を運行する路線バスは最近約20年で13路線から8路線に減少するなど、利用環境が低下しています。

・市民の移動に対する行政支援額は年間約7,100万円(市民1人当たり約1,600円/年)であり、この行政支援額は増加傾向にあります。

・洲本市を含む淡路島には鉄道がなく、路線バスが公共交通の大部分を担っているため、市民のみさんの移動手段として路線バスを今後も維持していく必要があります。そのため、持続可能なバス交通の実現に向けた利用促進が必要です。

○ 半数を占める公共交通空白地域

・洲本市では市民の約半数を占める48%の人が公共交通のない地域(最寄りのバス停から500m以上離れた地域)にお住まいになっています。また、バス路線があっても1日の運行本数が少ない地域もあります。

・これらの公共交通空白地域にお住まいで自動車を気軽に利用できない学生や高齢者などの移動手段を確保する必要があります。

○ 自動車依存が高い市民の移動

・洲本市の移動の70%以上が自動車利用であり、バス利用は非常に少なくなっています。

・高齢者においても60%以上の人々が自動車を利用しています。また、自動車利用の傾向はここ10年で増加しており、特に高齢者の自動車利用割合の増加が顕著となっています。このこともあり、高齢者による自動車事故の割合が増加しています。

・高校生の通学手段は、普段は自転車約50%と多くなっていますが、雨の日には自転車は24%に減少し、自家用車での送迎が48%と約半数を占めるほど多くなっています。

・このまま自動車利用割合が増加し、バスの利用割合が減少すると、人口減少と相まってバス利用者は今後も減少し続け、最終的にはバス路線を維持できなくなってしまいます。今後は、バスの利用環境を高めることでバス利用を推進し、自動車中心の交通から転換していくことが必要です。

○ 近隣市や島外との移動も多い人の動き

・洲本市民の人の動きは洲本市の中だけでなく、淡路市・南あわじ市や、神戸方面などの島外への移動も多くなっています。また、淡路市や南あわじ市の人々が洲本市にきている移動も多くなっています。

・淡路地域を訪れる観光客は増加しており、淡路地域の宿泊客の約半数が洲本市で宿泊しています。

・現在、洲本市と淡路市・南あわじ市は路線バスにより結ばれています。また、洲本市を含む淡路島は、大阪や神戸方面・徳島方面と高速バスにより結ばれています。今後は現在の路線バス・高速バスを基本として、さらに淡路市・南あわじ市及び神戸方面などの島外との連携を強化していくことが必要です。

・観光で訪れる人の2次交通や、宿泊者でも楽しめる観光施設を巡る公共交通網を淡路地域全体で整備することが必要です。

<上位計画>

【新洲本総合基本計画】

【将来像】	豊かな自然とやさしさあふれる暮らし創都市・洲本
【計画期間】	2018年(平成30年度)～2027年(令和9年度)までの10年間
【基本目標】	1. 安全で安心して暮らせる強くなやかなまちづくり 2. 思いやりと支え合いを大切にするこころ豊かなひとづくり 3. 活力を生む産業を育み、元気で健やかに暮らせるまちづくり

【洲本市都市計画マスタープラン】

【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 ～
【目標年次】	2017年度(平成29年度)
【都市づくりの目標】	1. 淡路の商業・観光・交流の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

【淡路島地域公共交通網形成計画】

【基本方針】	誰もが(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～
【目標年次】	2027年度(令和9年度)
【課題解決に向けた施策】	1. 取組を推進していくための体制づくり 2. 高速バスの維持・充実 3. 地域内バスネットワークの再編 4. 観光地への公共交通の利用促進 5. 公共交通の利用促進

<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

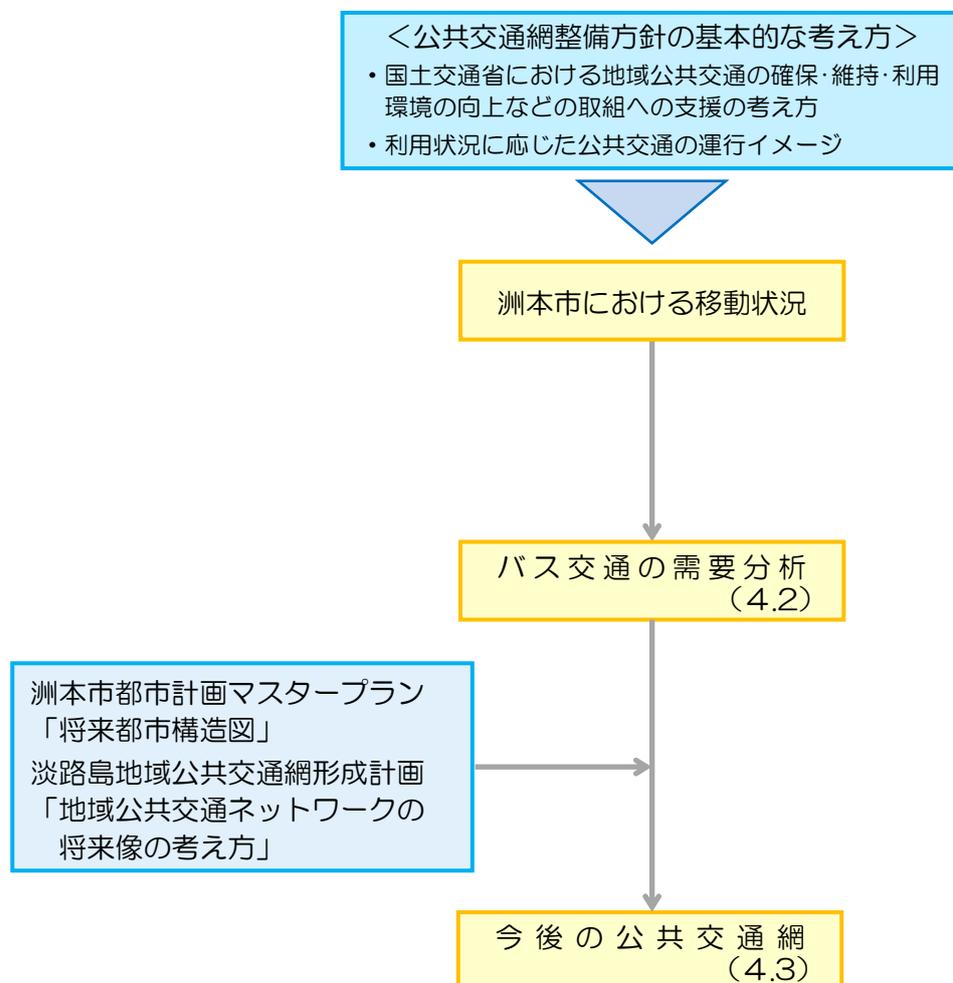
4. 今後の公共交通網の設定

4.1 今後の公共交通網設定の基本的考え方

洲本市の今後の公共交通網は、国土交通省による地域公共交通の確保・維持・利用環境の向上などの取組への支援の考え方、利用形態による運行イメージを踏まえて、市民のみなさんが移動する際にどのような交通手段を利用しているかなどの移動状況からバス交通の需要分析を実施し、上位計画である洲本市都市計画マスタープランの「将来都市構造図」を受けて、設定しています。

なお、今後の公共交通網では、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、バス軸及び地域とバス軸を結ぶ地域内交通の整備方針を検討しています。

< 今後の公共交通網の設定方法 >



① 国土交通省における地域公共交通の確保・維持・利用環境の向上などの取組への
支援の考え方

地域特性や実情に応じた地域最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、地域間交通ネットワークを形成する地域間幹線系統、幹線バスなどの地域間交通ネットワークと密接な地域内のバス交通、デマンド交通の運行について支援しています。

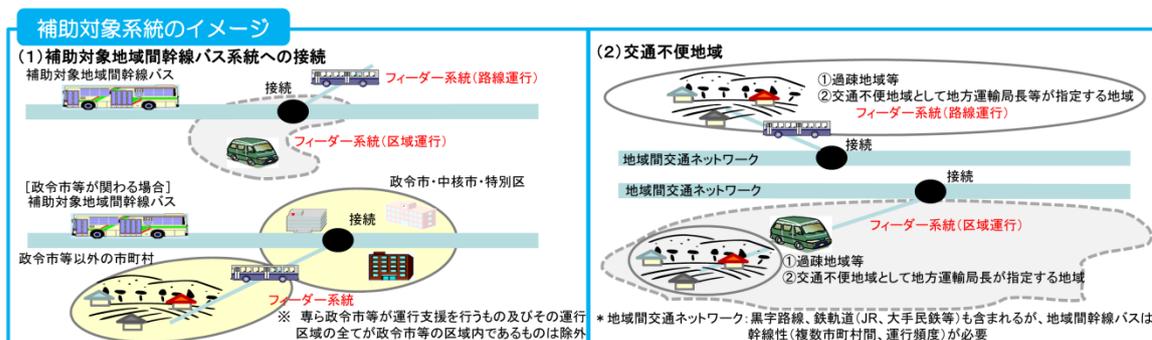
<地域間幹線系統補助>

- ・ 地域特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、地域間交通ネットワークを形成する地域間幹線系統の運行について支援



<地域内フィーダー系統補助>

- ・ 地域特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、幹線バスなどの地域間交通ネットワークと密接な地域内のバス交通・デマンド交通の運行について支援



出典) 国土交通省ホームページ

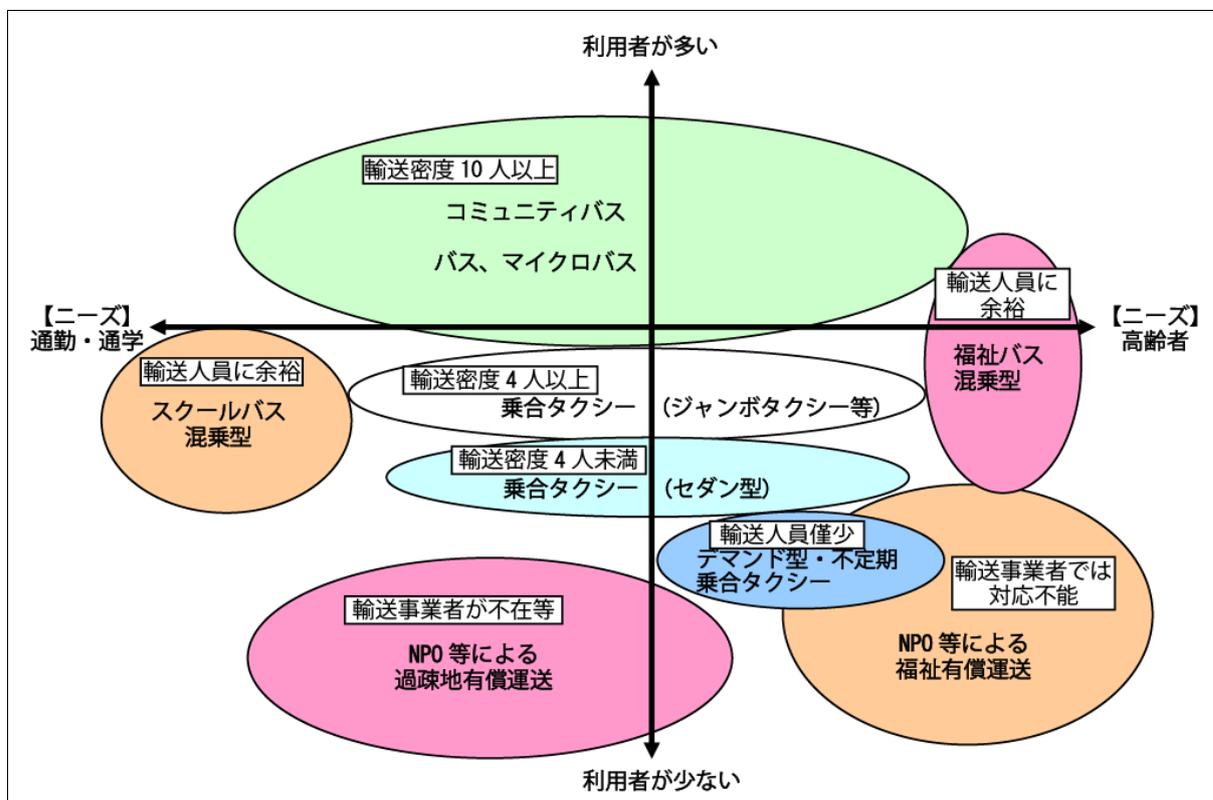
② 利用状況に応じた公共交通の運行イメージ

公共交通は多様な運行方法があるため、利用状況に応じて適した運行方法を選択することが重要です。

基本的には利用者数に応じて運行方法や運行車両を選択することになります。利用者数が多い場合は定時定路線型の路線バスやコミュニティバスなどが適しています。利用者数が少ない場合でも利用者数が一定あれば、上記のバスから車両を小さくした定時定路線型の乗合タクシー（ジャンボタクシー、セダン等）が適しています。さらに、利用者数が少ない場合は、デマンド型や不定期乗合タクシーが適してきます。利用者数が少ない場合は、既に輸送事業者が不在となってしまう場合もありますが、そのような場合は NPO による過疎地有償運送により対応することになります。

また、利用ニーズが高齢者に特化しており、既存の福祉バスに輸送人員の余裕がある場合は「福祉バス混乗型」が考えられます。同様に、利用ニーズが通勤・通学に特化しており、既存のスクールバスに輸送人員の余裕がある場合は「スクールバス混乗型」が考えられます。

公共交通網整備方針を検討していくにあたっては、利用状況に応じて適した公共交通を検討していきます。



出典)「なるほど！！公共交通の勤どころ」平成 19 年度版 国土交通省九州運輸局

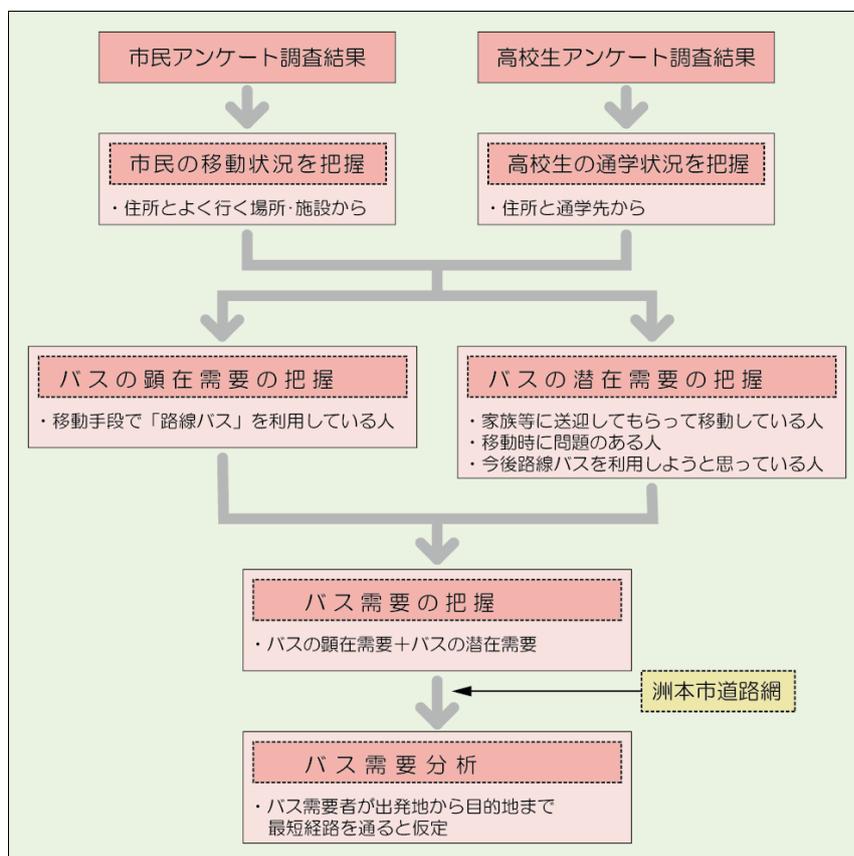
4.2 バス交通の需要分析

バス交通の需要分析は、2014年(平成26年)に実施した市民アンケート調査結果及び高校生アンケート調査結果を分析して検討しました。

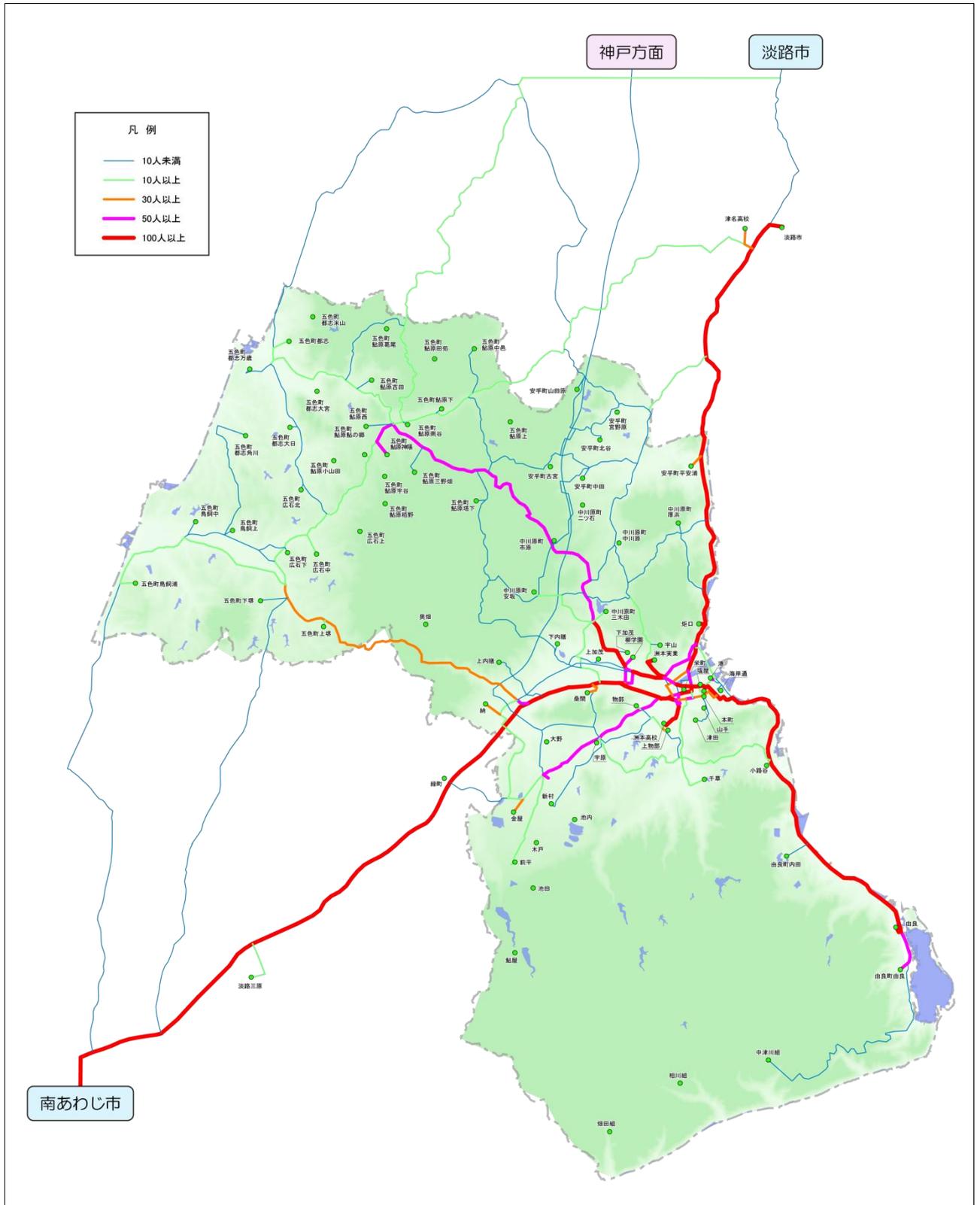
アンケート調査結果から、既にバスを利用している流動をバス顕在需要として把握し、一方で“家族等に送迎してもらって移動している人”、“移動時に問題のある人”、“今後路線バスを利用しようと思っている人”の条件に全て該当する流動を潜在需要として把握し、これらを合計することでバス需要を把握しました。これらのバス需要者が出発地から目的地まで最短経路を通ると仮定し、バス需要分析を行いました。

バス需要は、各地区から中心市街地への流動が多くなっています。

< バス交通の需要分析フロー >



< バス交通需要分析図 >



*) 2014年(平成26年)に実施した市民アンケート調査結果及び高校生アンケート調査結果より推計。

4.3 今後の公共交通網

バス需要分析結果及び上位計画である洲本市都市計画マスタープランで示されている「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した。

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。

< 今後の公共交通網 >



5. 計画の推進に向けた取組の状況

2015年度(平成27年度)の計画策定後の、基本理念の実現に向けた基本方針に基づく施策の取組状況について整理しました。

< 実施済・検討中施策 >

基本方針	施策の取組状況
1 利用しやすい交通網の構築	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バスの維持に向けた補助の継続 ・高速バスの交通系ICカード利用の開始 (本四海峡バス、JR西日本バス、神姫バスで利用開始 淡路交通は令和2年4月より開始 本四海峡バス、JR西日本バスはPiTaPaでの割引制度を開始) ・高速バス、路線バス、コミュニティバスが乗り放題となる企画乗車券を実施 ・ダイヤ改正に伴う案内板の修正(淡路交通) ・高速バスの各社毎モニター表示 ・路線バスと高速バスの乗り継ぎのダイヤ調整 ・パーク&バスライドのための駐車場整備(洲本バスセンター前、洲本インターチェンジ、中川原) ・サイクル&バスライドのための駐輪場整備(洲本バスセンター前) ・洲本バスセンター、高田屋嘉兵衛公園でE-BIKEのレンタサイクルを開始 ・洲本市コミュニティバス(上灘線)を南あわじ市沼島汽船場前まで延伸し、上灘・沼島線と改称
2 好循環へのサートビスの	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通利用の島外通勤者に対する支援の実施 ・「あわじ足ナビ」の発行 ・広報誌・Webを活用した情報提供 ・観光マップにバスルート等の明示 ・交通事業者への市内観光イベントの情報提供 ・バスの乗り方教室の実施(小学生、高齢者等) ・交通安全啓発・教育事業の推進 ・企画切符の販売
3 仕地域公共みで交通くえをり	<ul style="list-style-type: none"> ・免許返納制度の周知 ・免許証自主返納者に対する公共交通の利用助成の実施 ・高齢者、障害者へのタクシー、路線バス、コミュニティバス利用助成券の配付 ・子育て応援タクシー利用料金助成の実施 ・タクシー協会との災害時応援協定の整備

6. バス路線評価

6.1 バス路線評価の方法

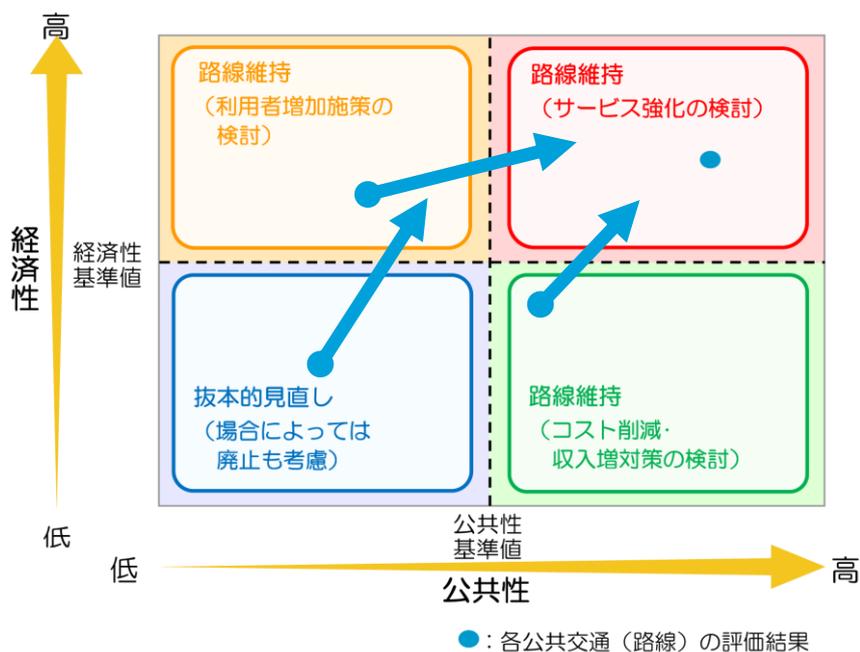
バスは、自動車運転免許を持っていない人や高齢者などの重要な移動手段であるとともに、環境保全やまちづくりの上でも重要な役割（公共性）を担っています。

しかし、人口減少に伴う厳しい財政状況から、バスの運行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、バス路線を維持するだけでなく、必要な場所にバス路線を導入して、さらに持続可能にしていくためには、バス路線事業の運営方針を設定することが必要です。

したがって、今後のバス路線の運営には、「公共性」及び「経済性」の2つの視点を用いてバス路線事業を評価し、さらなる改善に向けた取組を推進していきます。

< バス路線の評価イメージ >



公経済性及び公共性評価の評価指標と基準値は、以下のとおり設定します。

< 経済性評価及び公共性評価の評価指標と基準値 >

評価指標	経済性評価	公共性評価
	利用者1人当たり補助額	沿線の15歳以上の通学者及び65歳以上の高齢者の1人当たり年間利用回数
基準値	1,000 円/人	2.0 回/人/年

【 評価指標及び基準値設定の考え方 】

[経済性評価]

- 評価指標は、利用者1人当たりの行政補助額とします。行政補助額は、国・県・市合計の補助額を対象として評価します。
- 基準値は、幹線バスに位置付けられている縦貫線を除いた、現在の利用者1人当たりの行政補助額の1,000円/人とし、現在以上に補助額が増加しないことをめざします。

[公共性評価]

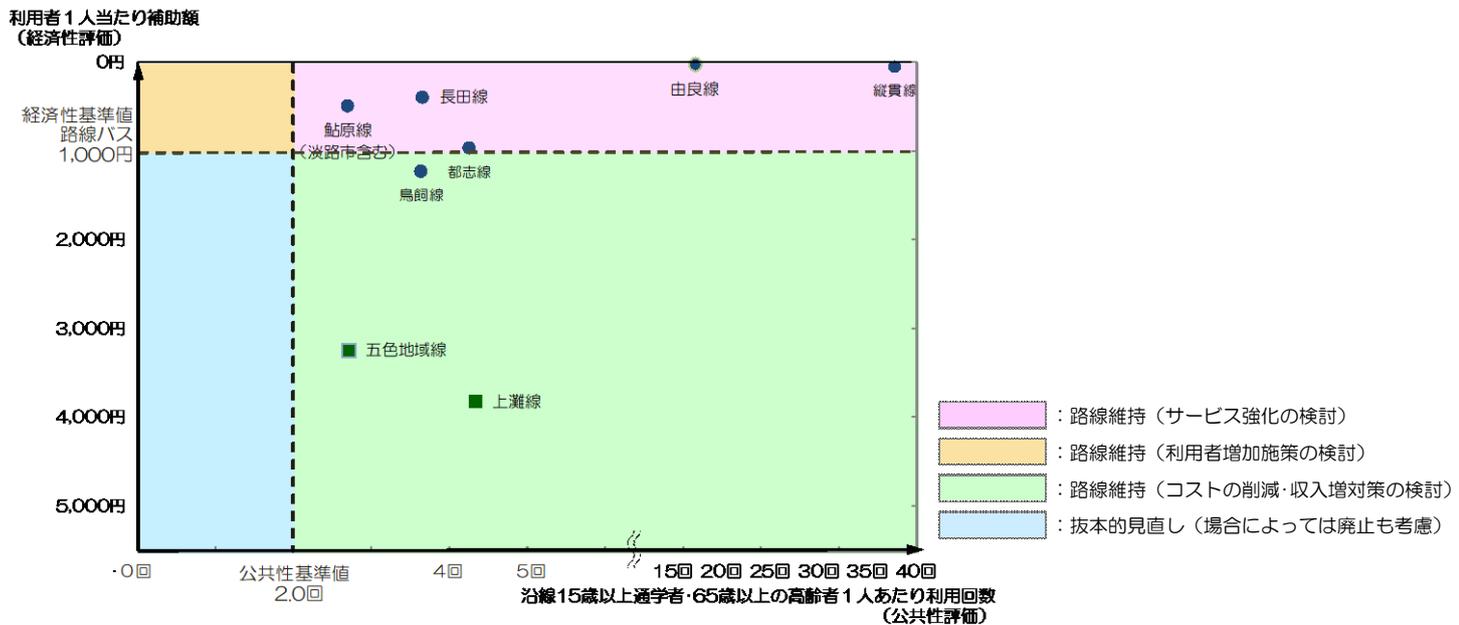
- 評価指標は、沿線に住んでいる人1人当たりの年間利用回数とします。ただし、洲本市のバスは、高校生の通学手段や、クルマの免許を持たない高齢者の移動手段として多く利用されていることから、沿線に住んでいる人1人当たりは、沿線に住んでいる15歳以上の通学者及び65歳以上の高齢者1人当たりとします。
- 1年間に最低1回以上バスを利用して頂くということから、基準値は2.0回/人/年と設定します。

6.2 平成30年度バス路線評価結果

平成30年のバス路線評価結果は、以下に示すとおりです。

- ・路線バスの縦貫線、由良線、都志線、長田線、鮎原線（淡路市含む）は、経済性、公共性いずれも基準値を上回り、今後もサービス強化を進める路線として評価されました。
- ・路線バスの鳥飼線、コミュニティバスの上灘線、五色地域線は、公共性は基準値を上回っていましたが、経済性が基準値よりも低く、今後コスト削減、収入増対策を進める必要があります。
- ・今後もバス路線評価を実施し、評価結果に基づいた適切な対策を実施することで、経済性も公共性も高い右上の領域をめざします。

< 評価結果 >



種別	系統別 年間利用者数 (人)	行政補助額 (千円)	沿線15歳以上の 通学者数及び 65歳以上人口 (人)	公共性評価		経済性評価 利用者1人当たり 行政補助額 (円/人)	評価結果
				沿線15歳以上の通学者数 及び65歳以上人口 1人当たり年間利用回数 (回/人)			
路線バス	縦貫線	153,974	3,294	4,078	37.75	21	路線維持(サービス強化の検討)
	由良線	70,021	0	4,079	17.17	0	路線維持(サービス強化の検討)
	鳥飼線	14,886	18,220	4,096	3.63	1,224	路線維持(コストの削減・収入増対策の検討)
	都志線	16,424	15,771	3,868	4.25	960	路線維持(サービス強化の検討)
	長田線	12,544	4,879	3,432	3.65	389	路線維持(サービス強化の検討)
	鮎原線(淡路市含む)	7,266	3,538	2,699	2.69	487	路線維持(サービス強化の検討)
コミュニティバス	上灘線	1,569	6,000	362	4.33	3,824	路線維持(コストの削減・収入増対策の検討)
	五色地域線	3,054	9,900	1,133	2.70	3,242	路線維持(コストの削減・収入増対策の検討)
合計	279,738	61,602	23,747	11.78	220		