

兵庫県淡路市 「地域連携サポートプラン」

提 案 書



平成 29 年 3 月

国土交通省
近畿運輸局
神戸運輸監理部兵庫陸運部

兵庫県淡路市の概要、公共交通に関する主な取組

市の概要

- 淡路島の北部から中部に位置し、本州と四国を結ぶ大動脈・神戸淡路鳴門自動車道が南北を貫通している。自然環境に恵まれた地域であり、夏の海水浴シーズンには、京阪神をはじめ各地から多くの観光客が押し寄せる。
- 近年は「いつかきっと帰りたくなる街づくり」を市政のキャッチフレーズに掲げ、「特色ある教育の充実」、「積極的な企業誘致の推進」、「観光施策の充実」を3本柱に、積極的に施策を展開している。
- 総人口は年々減少している。年少人口・生産年齢人口はともに減少している一方、高齢者人口は増加しており、急速に高齢化が進んでいる。



あわ神ファミリー

人口：45千人
面積：184km²

公共交通に関する主な取組み

◆基本方針・計画・体制

H20	淡路市地域公共交通会議 設置	H24	淡路市地域公共交通総合連携計画ローリング版 策定（7年）
H21	淡路市地域公共交通総合連携計画 策定（3年）	H28	淡路市組織改正 未来の公共交通政策室 設置

◆取組み

H22	市町村運営有償運送による「岩屋地域コミュニティバス（岩屋らくらく号）」運行
H25	市町村運営有償運送による「山田地域デマンド交通（ハピバス山田号）」運行
H25	市町村運営有償運送による「北部生活観光バス（あわ神あわ姫バス）」運行
H26	公共交通空白地有償運送による「興隆寺地域マイカーボランティア交通（興隆寺おでかけ号）」運行
H26	県・淡路3市による淡路地域公共交通総合時刻表「あわじ足ナビ」発行（以降毎年発行）
H28	高速バス（西日本ジェイアールバス株、本四海峡バス株）のICカードサービス導入支援



あわじ足ナビ

兵庫県淡路市における公共交通の現状と課題

公共交通の現状

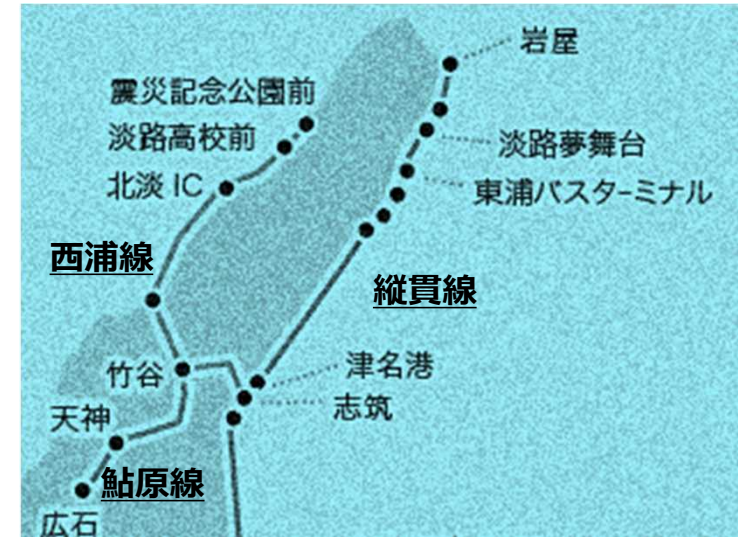
- 市内（島内）に鉄軌道はなく、市民の移動の約73%が自動車によるものである。
- 民間バス路線（3路線）は利用者減少・乗務員不足による減便・撤退が続いている。
 - ・来訪者にとっての移動手段、市民にとっての通勤・通学交通としての機能が低下。
 - ・内陸部からの路線撤退により交通空白地が拡大。
 - ・平成17年度：116便/日 → 平成28年度：59便/日
- 市営バスに加えて、市内3地域で住民主体型交通が運行されている。
- 高速バスについては、島内移動に利用することができず、二次交通が脆弱である。
 - ・ほぼ全ての高速バス路線が島内移動での乗降が不可。
 - ・高速バスで来訪すると、二次交通が脆弱なため島内移動の自由度が低く不便。
 - ・高速バスと路線バスとの結節点が、従来の港に偏在。
 - ・ICカードについて、事業者間で対応にばらつき。
- 海上交通については、岩屋～明石間に旅客船が運航されている。
 - ・平成19年の泉佐野港への航路休止以降、津名港には旅客船は運航されていない。
- 市域を跨いだ移動需要が多い。
 - ・島内の商業・行政・医療の中心地である洲本市への大きな移動需要。
 - ・南あわじ市には多くの観光地があるが、公共交通で効率よく周遊することは不可能。
 - ・民間バス路線3路線のうち、2路線は市域を跨いだ路線。

課題

- ① 島内3市が連携した地域公共交通網の形成
- ② 交通結節点の配置の最適化
- ③ 高速バス来訪者向けの二次交通充実
- ④ 路線バスの活性化・採算性向上
- ⑤ 各交通機関の役割について整理・明確化
- ⑥ 運転手不足への対応

民間路線バス

- 淡路交通:2路線（縦貫線 西浦線）
- 淡路タクシー:1路線（鮎原線）



市営バス(市町村運営有償運送)

- 「北部生活観光バス(あわ神あわ姫バス)」
- ※本四海峡バス株が運行を受託

住民主体型交通(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が運行を受託
- 「山田地域デマンド交通(ハピバス山田号)」
- ※山田地区外出のしづらさを地域で考える協議会が運行を受託

住民主体型交通(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」
- ※NPO法人兵庫ふるさと創成センターによる運営

① 島内3市が連携した地域公共交通網の形成

- 淡路3市は相互の往来があり、洲本市に立地する企業や病院を目的とする移動や、3市それぞれに立地する高校への通学などを目的とする移動などがあり、行政区域を越えた生活圏を形成している。
- 淡路3市が連携して最適な公共交通網の形成を図る必要があり、早期に合同で協議会を立ち上げ、淡路島全域を計画区域とする地域公共交通網形成計画の策定に着手することが重要である。

② 交通結節点の配置の最適化

- 移動特性・ニーズと現在の公共交通ネットワークを照らし合わせ、「交通結節点（ハブ）」となる場所の特定と「幹線」「支線」の明確化を行うことが重要である。
- 淡路市では、既存の港や高速バスターミナルを中心としたネットワークが構築されているが、商業施設などの他の集客施設等を「交通結節点（ハブ）」とすること等を含めて、最適なネットワークのあり方を検討することが必要である。

③ 高速バス来訪者向けの二次交通充実

- 島内の主要観光地は幹線道路沿いに存在するため、高速バスと路線バスを円滑に乗り継げるようにダイヤ・路線を調整することが考えられる。
- 交通結節点において、タクシー・カーシェアリング・レンタカーなどの交通手段を提供することで、様々な来訪者の移動ニーズに応じることができる体制を構築することが考えられる。
- ICカードの導入や、情報案内の充実を図ることにより、利便性を向上させる取組みを検討すべきである。

④ 路線バスの活性化・採算性向上

- 観光旅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旅客の移動に供するなど、路線バスを効率的に運用することが考えられる。
- 縦貫線などの長大路線について、交通結節点でシステムを分割することにより、需要量に応じた便数を確保するとともに、運賃割引を導入するなどの乗継負担を軽減する施策を講じることが考えられる。



⑤ 各交通機関の役割について整理・明確化

- 公共交通を一体のネットワークとしてより効果的なものにしていくために、各交通機関の役割分担に配慮した検討が必要である。
- 高速バスについて、島内クローズドドア方式であるため、乗降を可能にすることによりネットワークを充実させるべきという要望があるが、検討にあたっては、島内の幹線交通である既存の島内バス路線の維持・発展、島外との往来者にとっての高速バスの利便性の確保等、路線バスと高速バスの役割分担に十分留意する必要がある。
- 島内の幹線交通の役割を担う路線バスについては、市民の生活利用への対応に加えて、観光旅客を取り込むことにより、必要なサービスレベルを確保することが考えられる。
- 路線バスや市営バスの運行が困難な地域においては、住民主体型交通の導入を支援・推進することにより、運転免許証を持たない(返納した)高齢者等の移動手段を確保することが考えられる。
- 明石海峡大橋渋滞時の広域移動手段・災害時における緊急輸送手段の確保のため、既存の港を活用した航路の新設について検討することが考えられる。

⑥ 運転手不足への対応

- 就職活動中の学生への情報提供、インターンシップのマッチングを行政が交通事業者と協働で実施することにより、関係者が一丸となり運転手不足へ対応することが考えられる。
- 「バスの乗り方教室」などを通じて公共交通の利用促進を地道に図ることにより、運転手不足の解消にもつなげることが期待される。
- 将来的には、技術開発や法的環境整備の進展を前提に、自動運転を公共交通に応用することが考えられる。

協定締結から提案に至るまでの間の成果（兵庫県淡路市）

1. 平成28年 8月23日 地域連携サポートプランの協定を締結
2. 平成28年11月28日 高速バスの利用促進に向けた調査・検討を開始。
3. 平成28年12月 1日 淡路地域に乗り入れる高速バスのICカードサービス開始
4. 平成29年 4月 淡路島地域公共交通活性化協議会を設置。（予定）

○ 平成28年12月1日（木）
 本四淡路高速線（「かけはし号」「大磯号」「くにうみライナー」）で
 ICカードサービスを開始。



〈参考〉 高速バス路線図



※ 兵庫県淡路県民局発表資料