
資料編 目次

1. 洲本市の交通をとりまく現状と課題	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	5
(1) 路線バスの現状	5
(2) コミュニティバスの現状	8
(3) バス停別乗降者数	9
(4) 公共交通によるカバー状況	10
(5) 高齢者及び障害者の移動に対する福祉施策の状況	11
(6) 市民の移動に対する行政支援額	12
(7) 道路交通の現状	13
1.3 洲本市における移動状況	15
(1) 洲本市における人の動きの概要	15
(2) 市民アンケート調査結果から見る移動状況	18
(3) 高校生アンケート調査結果から見る移動状況	26
(4) 路線バス利用者アンケート調査結果から見るバス利用状況	30
1.4 洲本市の交通をとりまく現状のまとめ	34
2. 上位計画における都市づくりの目標	35
2.1 総合基本計画の概要	35
2.2 都市計画マスタープランによる将来都市構造	35
3. 計画の方向性	37
4. 今後の公共交通網の設定	38
4.1 今後の公共交通網設定の基本的考え方	38
4.2 バス交通の需要分析	41
4.3 今後の公共交通網	43
5. 展開すべき施策例	44

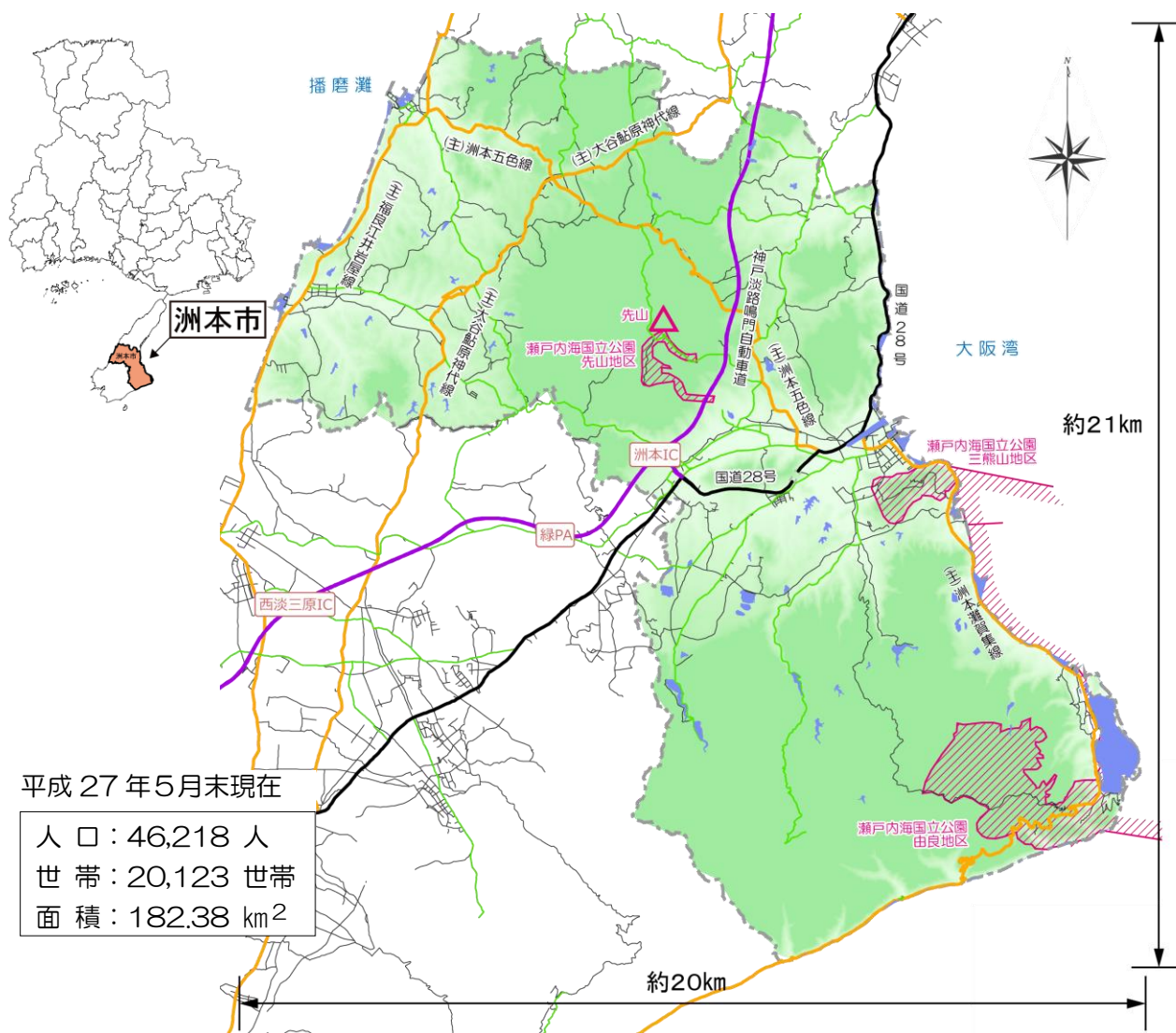
1. 洲本市の交通をとりまく現状と課題

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4万6千人の市です。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。

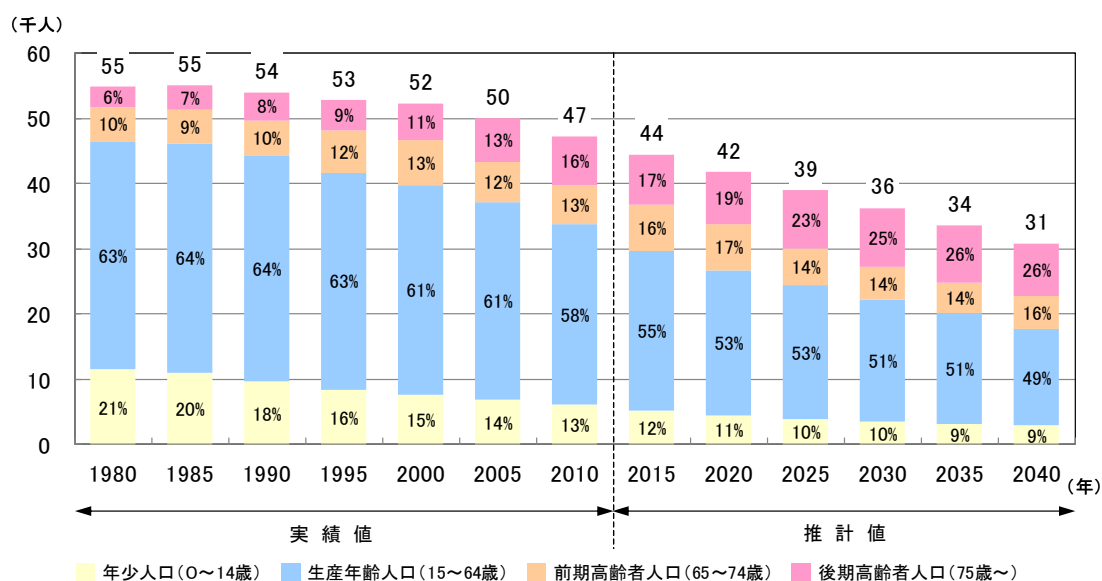
< 洲本市の位置と概要 >



(2) 人口

- 洲本市の人口は、2010年（平成22年）国勢調査結果で、約4万7千人です。
- 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人口2040年（平成52年）の人口は約3万1千人にまで減少すると推計されています。
- 2010年（平成22年）の65歳以上の人口は29%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、2040年（平成52年）には、75歳以上の人口が26%を占め、約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 ＞



出典) 2010年(平成22年)以前:国勢調査

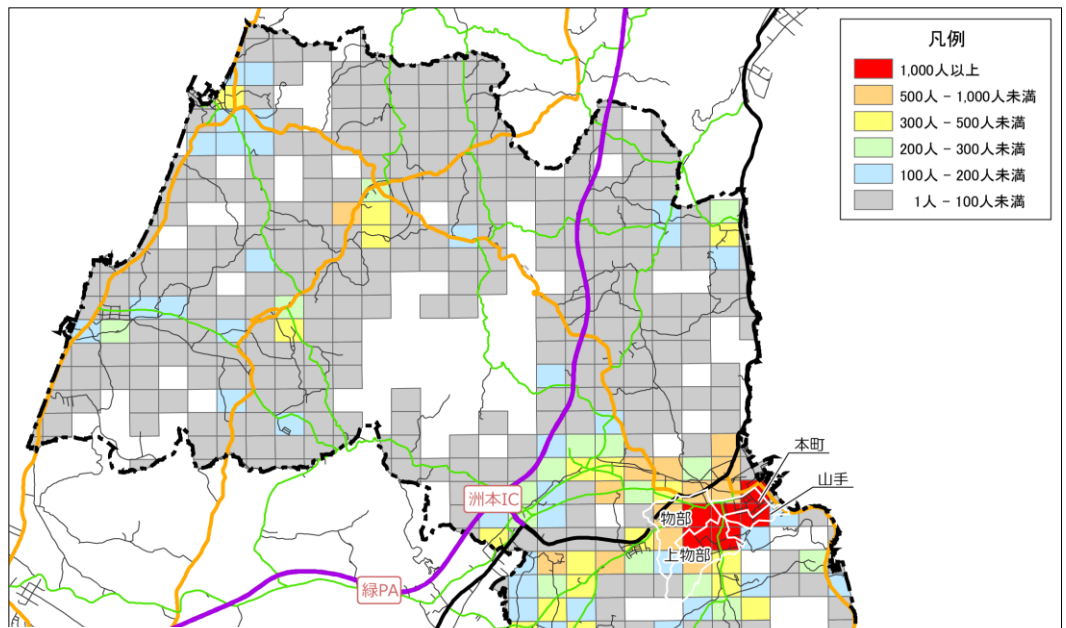
2015年(平成27年)以降:「日本の地域別将来推計人口」(平成25(2013)年3月推計)
国立社会保障・人口問題研究所

- 洲本市の可住地面積は 79.06 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。

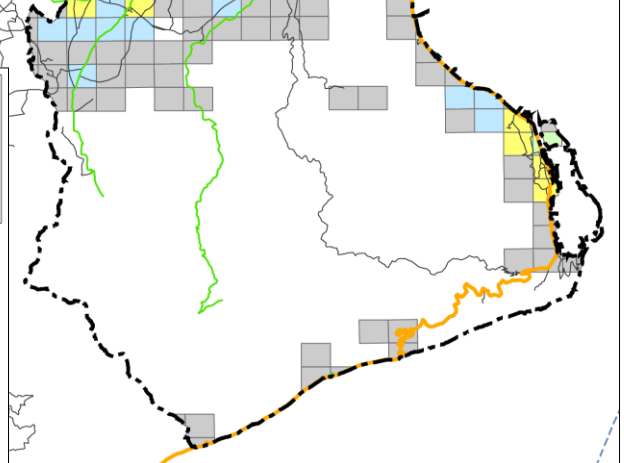
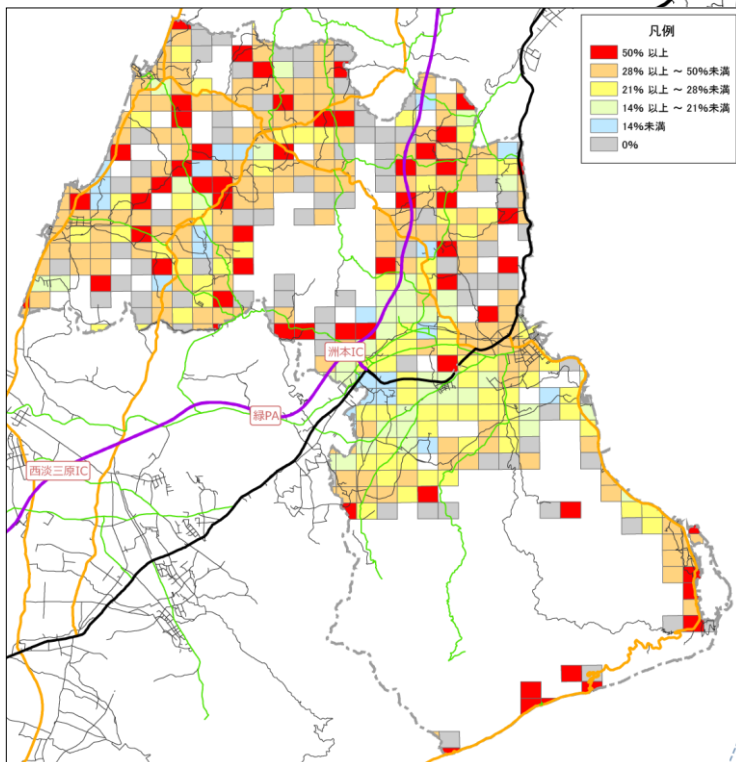
*) 可住地面積は、2011 年(平成 23 年)10 月 1 日。総面積から林野面積と主要湖沼面積を差し引いて総務省統計局が算出したもの。出典は兵庫県市区町別主要統計指標平成 26 年版。

- 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） ＞



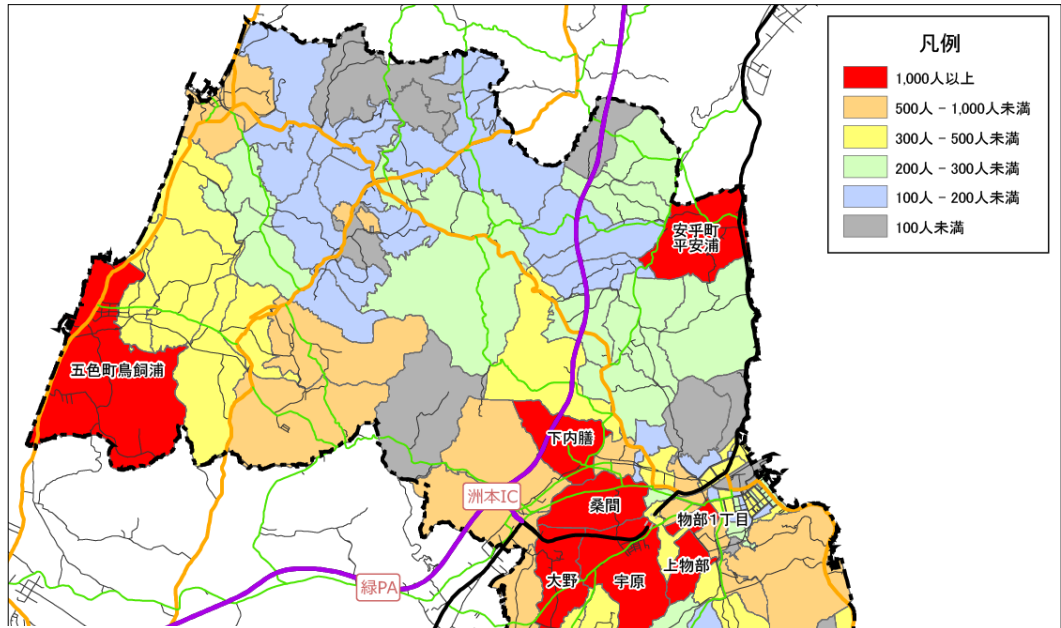
＜ 地域別高齢化率（メッシュ統計） ＞



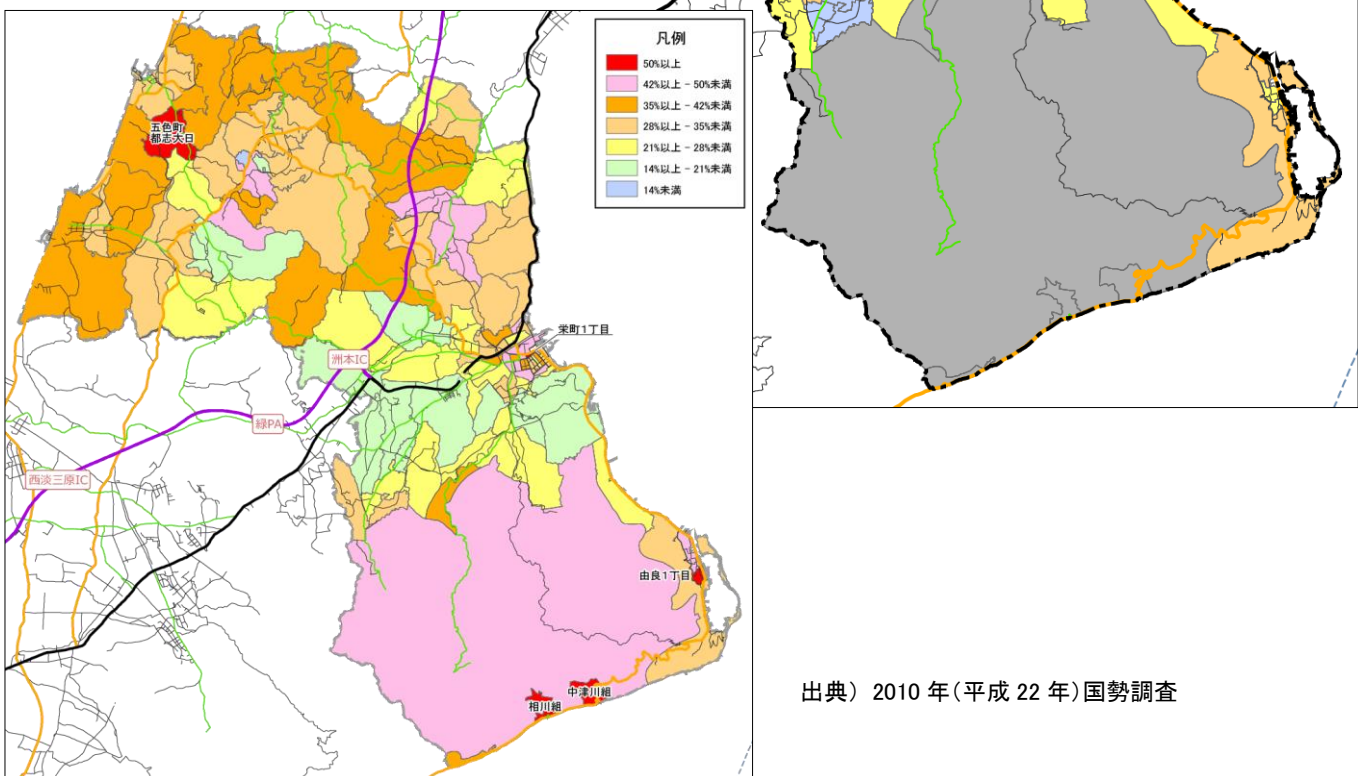
*) 1つのメッシュは1辺が約 500m。
出典) 2010 年(平成 22 年)国勢調査地域メッシュ統計

- 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下内膳、上物部、宇原、大野などで、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%以上となっており、特に中津川組、相川組などでは 50%以上で高くなっています。

< 地域別人口（町字別） >



< 地域別高齢化率（町字別） >



出典) 2010年(平成22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、徳島方面と結ぶ高速バスと以下に示す路線バスにより公共交通網が形成されています。

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

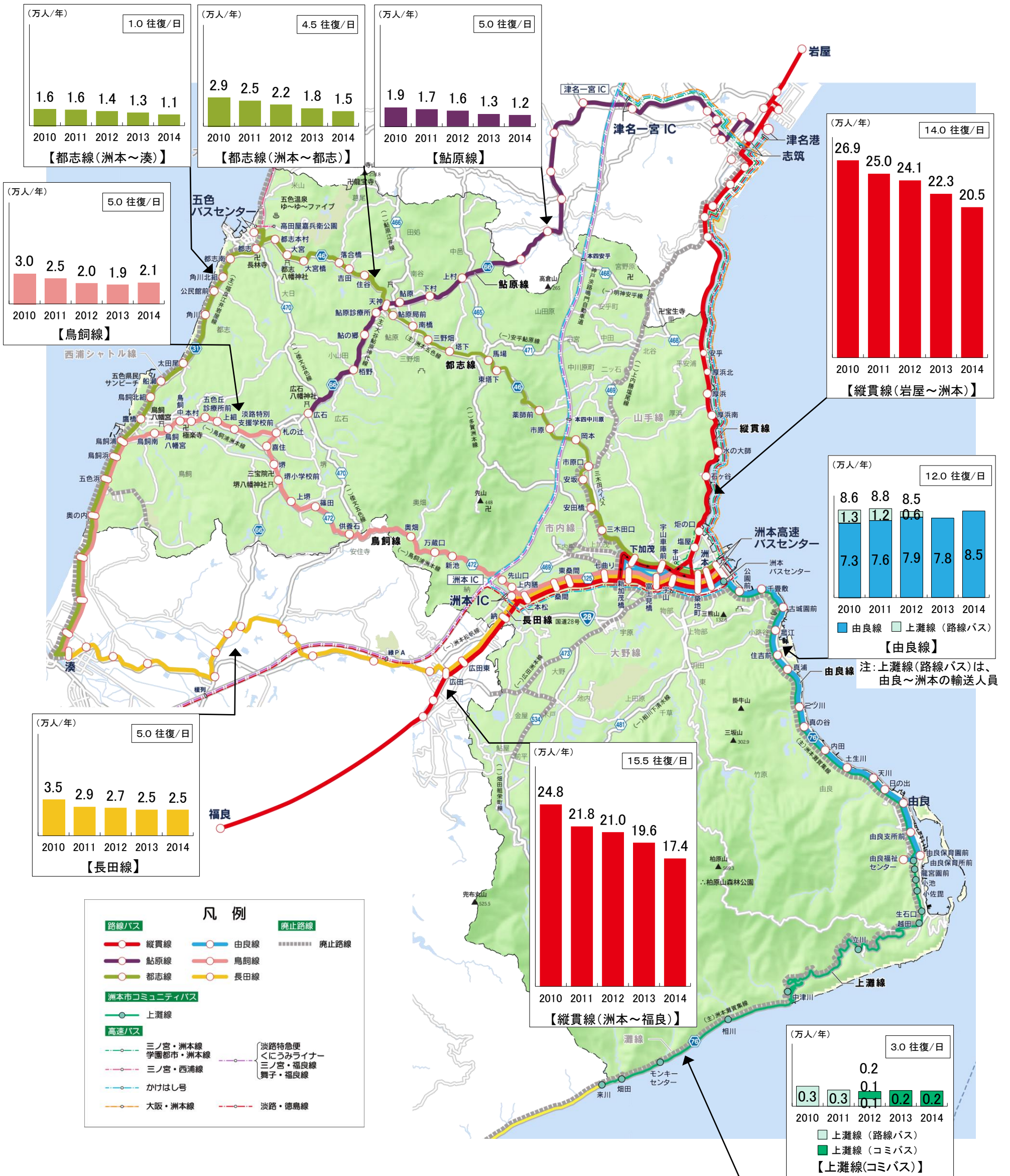
・その他、2012年（平成24年）4月より、コミュニティバスに移行した上灘線（洲本～由良～上灘：23.2 系統キロ）があります。

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

< 路線バス事業の経緯 >

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

＜ 洲本市における路線バス乗車輸送人員の概要 ＞



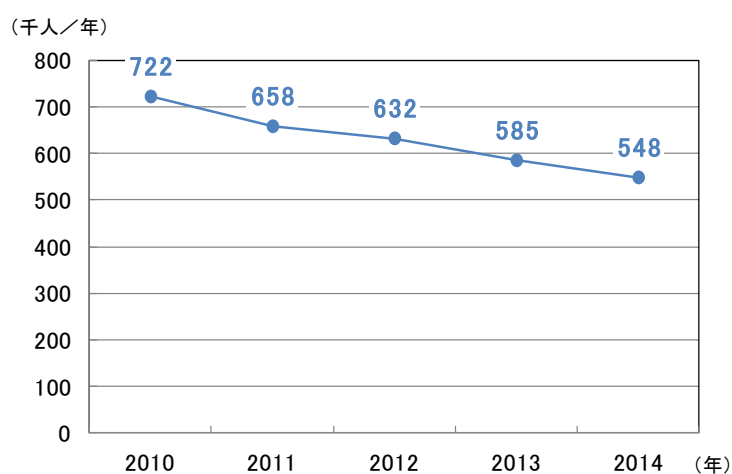
*) 乗車輸送人員は、前年の10月1日から当年の9月30日までの値。
 **) 乗車輸送人員は、路線全体の輸送人数であるため、洲本市外での利用者も含まれる。
 ***) 便数は、平成26年8月1日現在の平日の便数。

出典) 輸送人員: 洲本市作成資料

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す。
- 路線別に見ると、縦貫線、鮎原線、都志線では、毎年減少し続けています。長田線は2013年（平成25年）と2014年（平成26年）を比較するとほぼ横ばいであり、鳥飼線は2010年（平成22年）以降、減少し続けていましたが、2012年（平成24年）より横ばいで推移しています。また、由良線は2010年（平成22年）以降、横ばいで推移しています。（資-6参照）

< 路線バス乗車人員の推移 >



- *) 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、路線全体の輸送人数であるため、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

(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の上灘線の撤退に伴い、2012年（平成24年）4月1日からコミュニティバスを運行して、市民の移動を確保しています。
- ・コミュニティバスは、洲本バスセンターから来川を結び、1日3往復運行しています。

< 洲本市におけるコミュニティバスの概要 >

便数	毎日1日3往復
車両	ワゴン車1台で運行
料金	150円～880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

【コミュニティバスのルート】

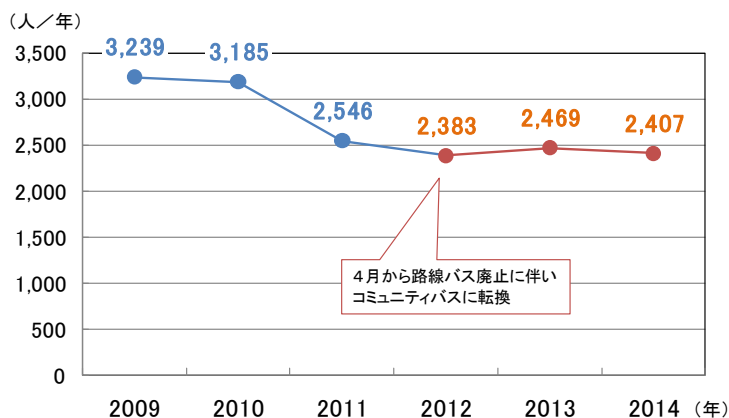


出典) 洲本市ホームページ

② コミュニティバス乗車輸送人員の推移

- ・2012年（平成24年）4月1日にコミュニティバスに転換した上灘線の乗車輸送人員は、2009年（平成21年）以降減少していましたが、コミュニティバスに転換した2012年（平成24年）以降は年間約2,400人でほぼ横ばいで推移しています。

< 上灘線乗車人員の推移 >



*) 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。

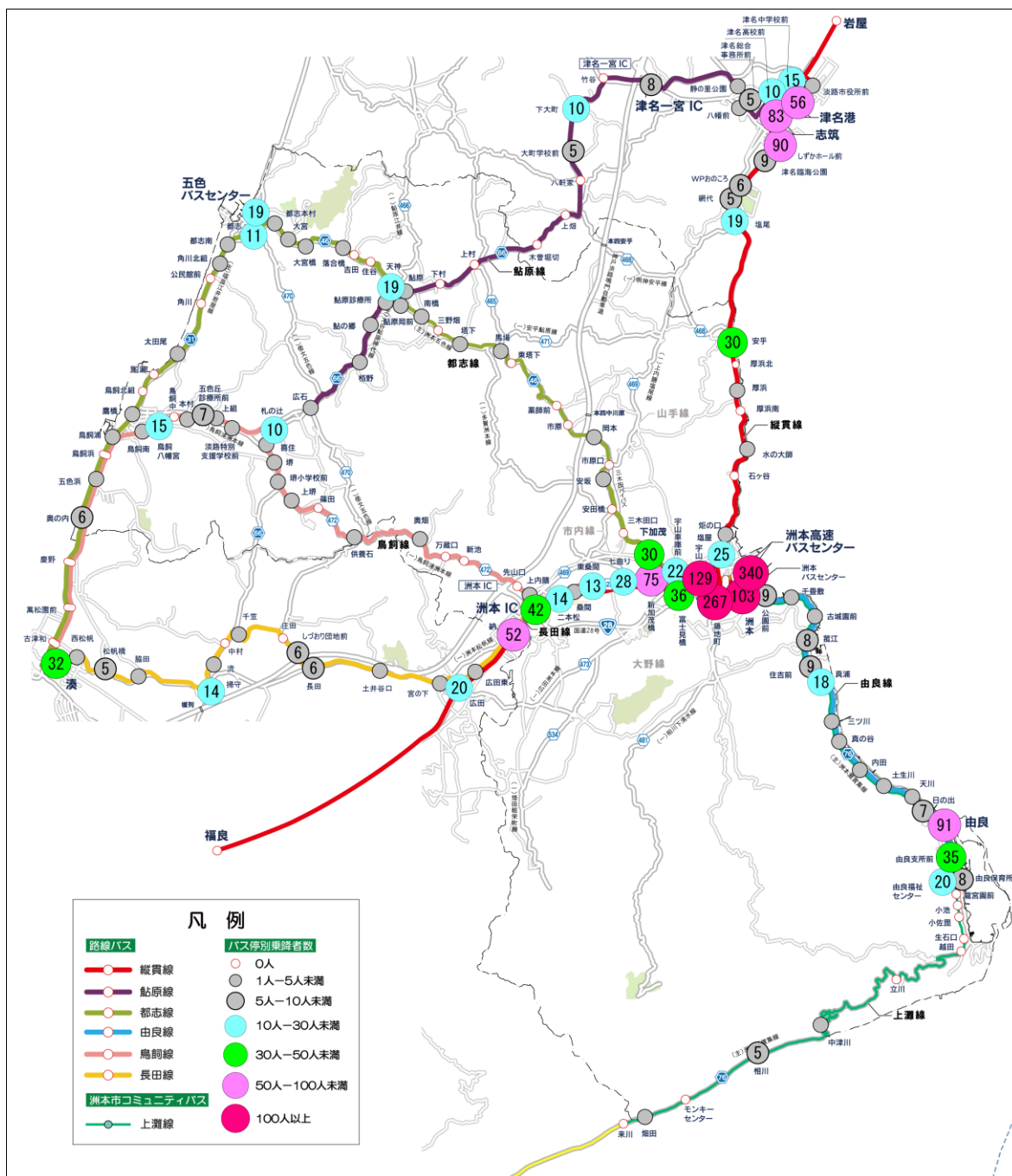
***) 2012年（平成24年）は、コミュニティバス転換前の上灘線の乗車輸送人員を含む。

出典) 洲本市作成資料

(3) バス停別乗降者数

- バス停別乗降者数は、中心市街地の洲本高速バスセンターが 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。
- 縦貫線、鳥飼線、長田線が運行している新加茂橋や、由良線が運行している由良で、乗降者数が 50 人/日以上の比較的多いバス停がみられます。

< バス停別乗降者数 >



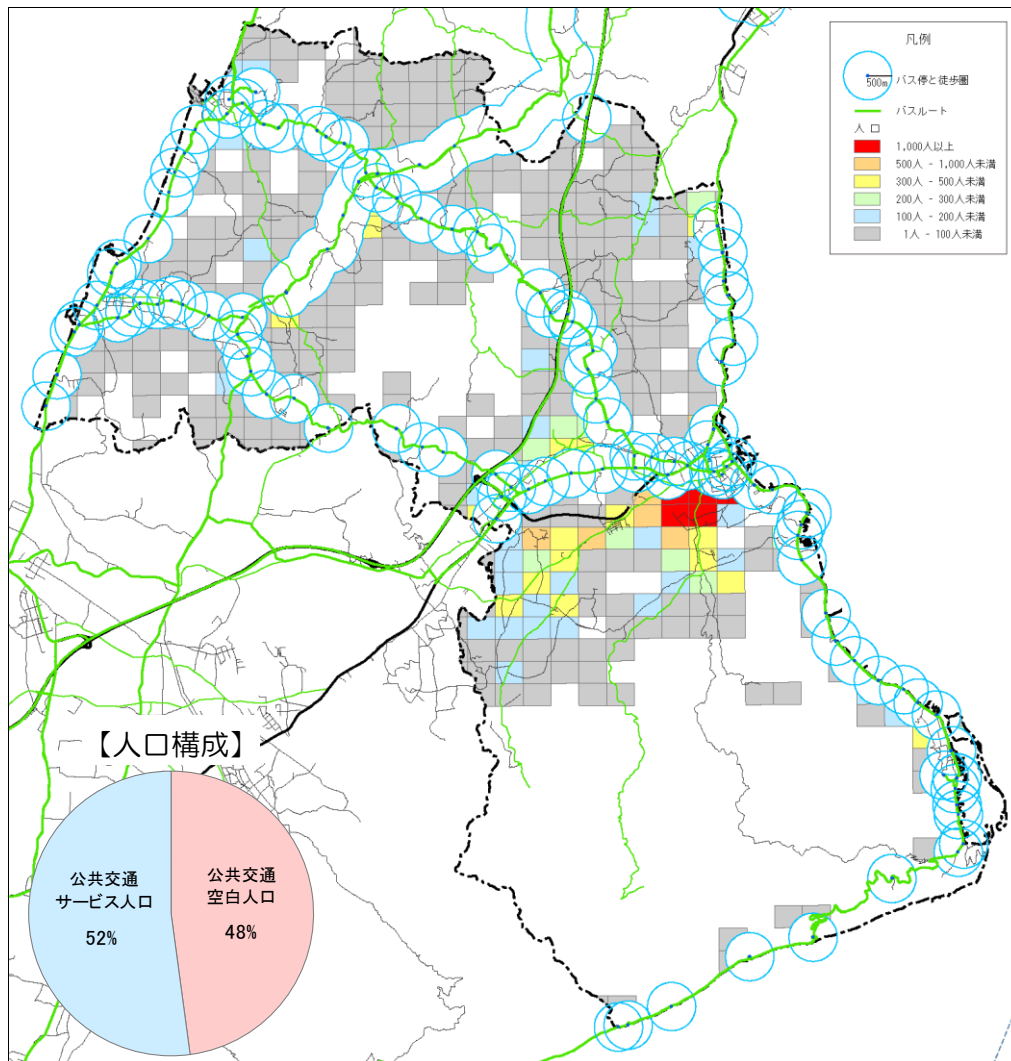
*) 平成 25 年度、26 年度流動調査データから算出。

**) 高速バスは含まない。

(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 >



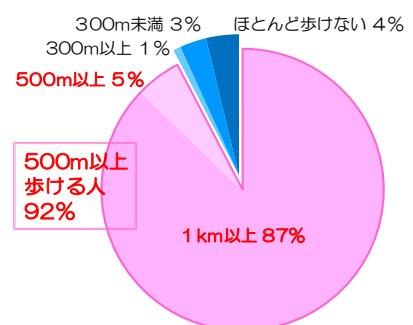
*) 1つのメッシュは1辺が約 500m。

出典) 2010 年(平成 22 年)国勢調査地域メッシュ統計

[公共交通勢圏の定義]

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、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) 高齢者及び障害者の移動に対する福祉施策の状況

- 交通手段を持たない高齢者の交通手段を確保するための高齢者福祉タクシー利用券の支援状況は、2006年（平成18年）の年間約160万円から毎年増加し、2013年（平成25年）は年間約390万円で、2006年（平成18年）の約2.5倍に増加しています。
- 公共交通機関の利用が困難な障害者の交通手段を確保するための障害者福祉タクシー利用券の支援状況は、2006年（平成18年）から2013年（平成25年）では、年間約140～180万円となっています。

＜ 高齢者及び障害者の移動に対する施策 ＞

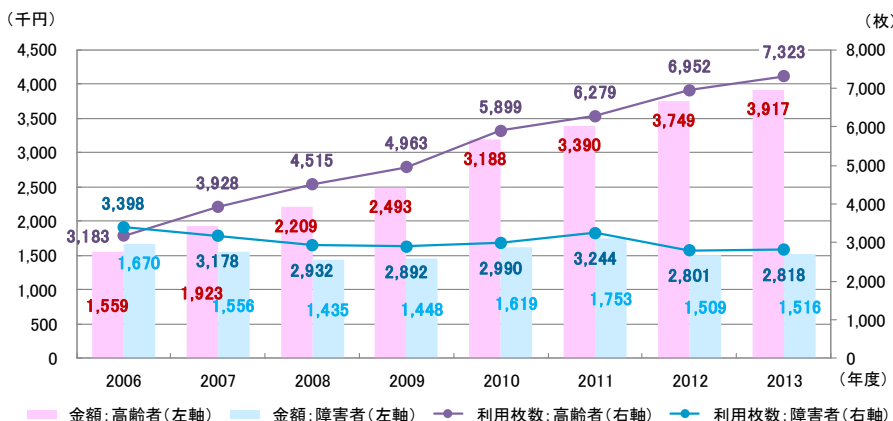
○ 高齢者福祉タクシー利用券

- 交通手段を持たない高齢者に対し、日常生活における交通手段を確保することにより、交通利便の向上を図る。
- 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。
- 小型・中型タクシーの初乗り運賃相当額を助成。月2枚の利用券を交付。

○ 障害者福祉タクシー利用券

- 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、日常生活における交通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、交通利便の向上に寄与する。
- 次のいずれかに該当し、
 - 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
 - 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
 - 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
 - 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
 - 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）の所得税又は市町村民税が課税されていない方
 - 自動車税又は軽自動車税の減免を受けていない方
- 小型・中型タクシーの初乗り運賃相当額を助成。
平成25年度まで月4枚、平成26年度以降月5枚の利用券を交付。

＜ 高齢者福祉タクシー事業の支援状況 ＞

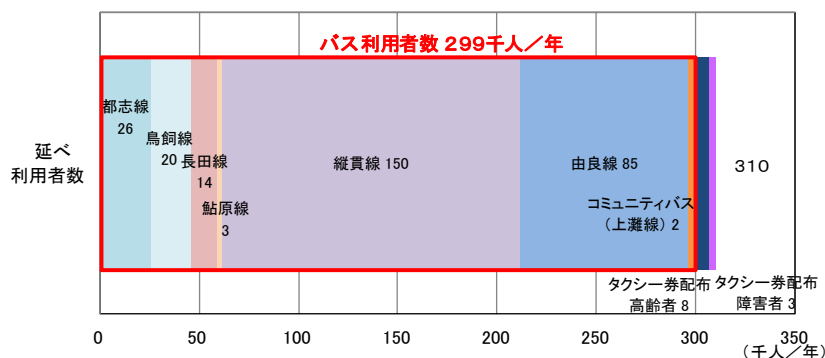


出典) 洲本市作成資料

(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31万人であり、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、2013年（平成25年）では、年間約5,100万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1,100円/年の支援になります。

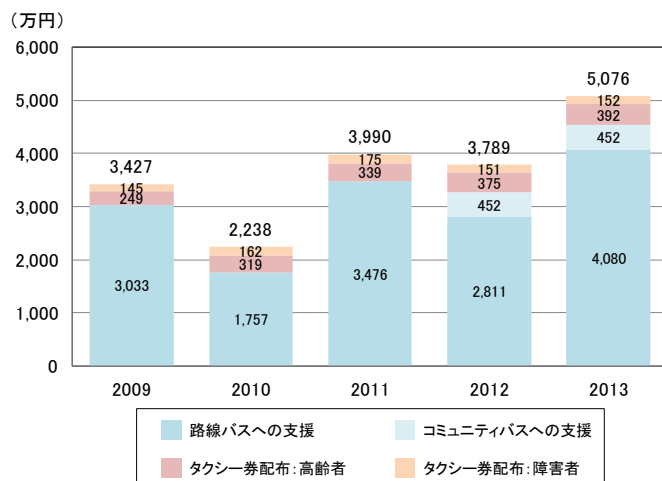
< 公共交通延べ利用者数 >



- *) 路線バス、コミュニティバスの利用者数は、平成25年10月1日～平成26年9月30日の利用者数。
- ***) 路線バスの利用者数は、各路線の1日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、高齢者は、平成18年度～平成25年度までの幾何平均による伸び率で平成25年度実績値を伸ばした値。障害者は、平成22年度～平成25年度までの実績値の平均。

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。

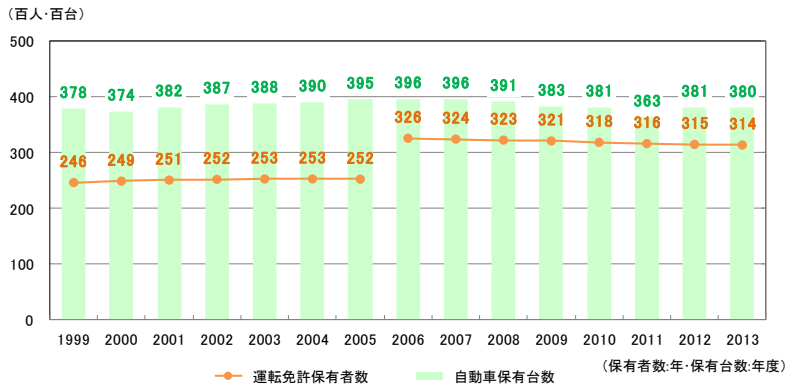
出典) 洲本市作成資料

(7) 道路交通の現状

① 自動車普通免許保有者数およ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）まで増加していましたが、3万2,600人をピークに減少に転じています。
- 自動車保有台数は、2006年（平成18年）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。

< 自動車普通免許保有者数及び自動車保有台数の推移 >



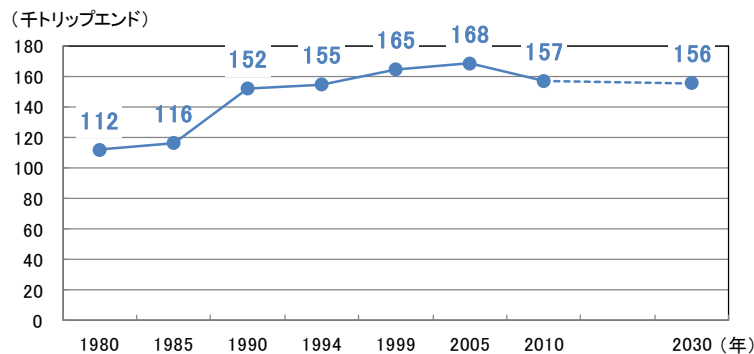
- *) 自動車保有台数は、登録自動車数+軽自動車+小型特殊自動車-軽二輪自動車(125cc超250cc以下)
- * *) 運転免許保有者数は洲本警察署の値であるが、2006年(平成18年)に、旧五色町が津名西警察署から洲本警察署に移管されたため、2005年(平成17年)の値とは接続していない。

出典) 交通年鑑
兵庫県市区町別主要統計指標

② 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。
- しかし、2010年（平成22年）には、減少に転じています。
- また、2030年（平成42年）には、現在よりも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 >



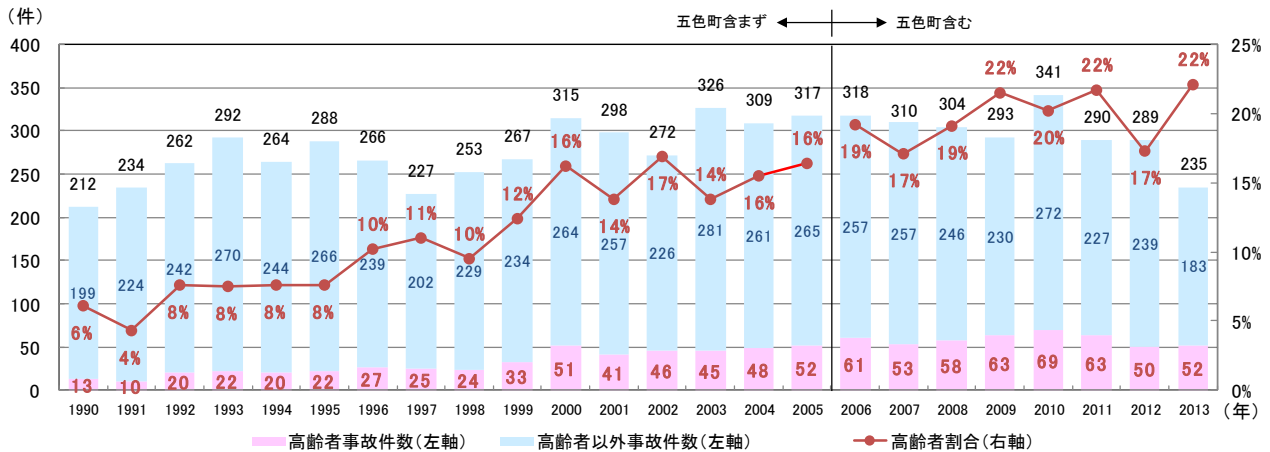
- *) トリップエンドとは、ある地点からある地点へ移動する単位を「トリップ」といい、1つのトリップの出発地と到着地をそれぞれ「トリップエンド」という。

出典) 2010年(平成22年)以前: 道路交通センサス
2030年(平成42年): 2005年(平成17年)ベース将来推計

③ 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）をピークに減少傾向にあり、2013年（平成25年）は235件／年になっていますが、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、2013年（平成25年）には22%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） ＞



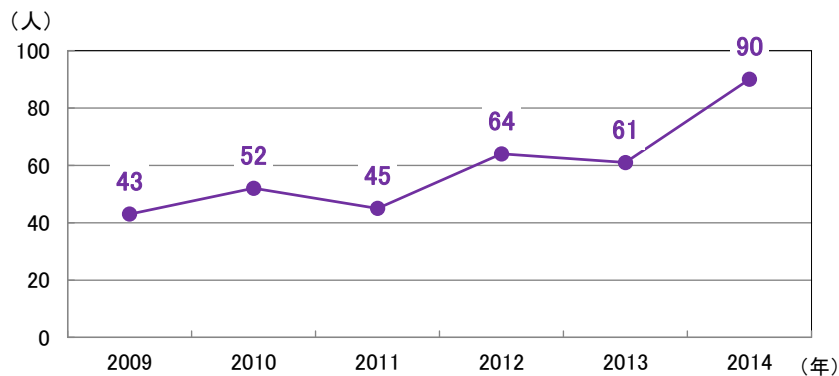
＊) 2006年(平成18年)に、旧五色町が津名西警察署から洲本警察署に移管されたため、2005年(平成17年)の値とは接続していない。

出典) 交通年鑑

④ 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増加傾向にあり、2014年（平成26年）は90人となっており、2009年（平成21年）の43人からここ5年間で2倍以上に増加しています。

＜ 洲本市における免許証自主返納制度利用者数の推移 ＞

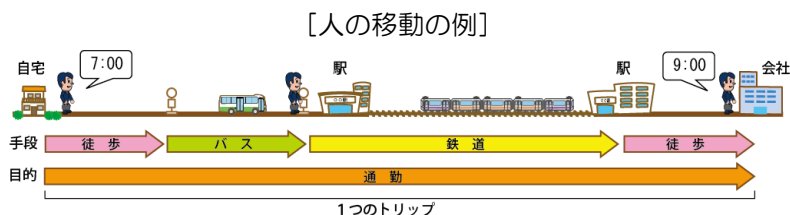


出典) 兵庫県警察本部

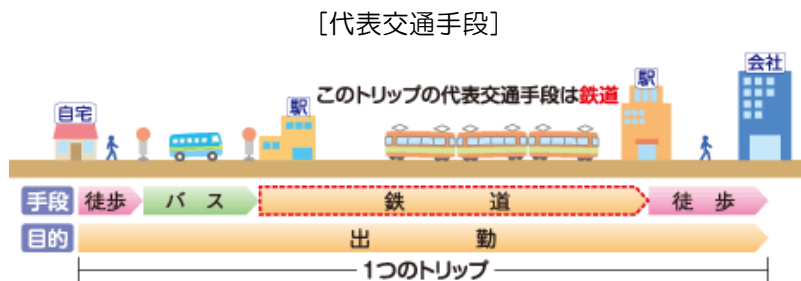
1.3 洲本市における移動状況

(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等の検討が可能になります。
- これまで昭和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。

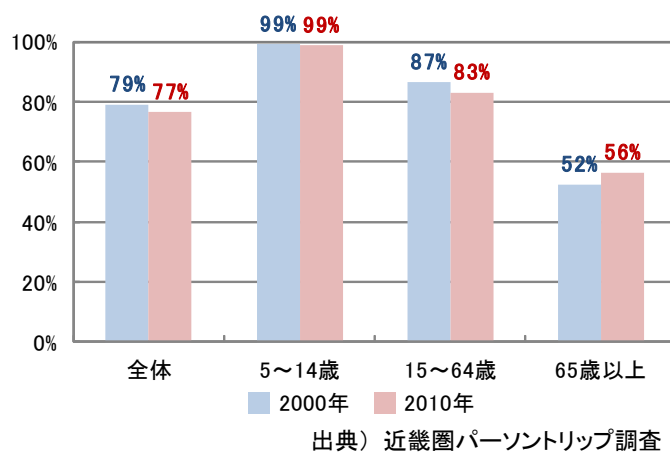


出典)「近畿圏パーソントリップ調査ガイドブック」京阪神都市圏交通計画協議会
京阪神都市圏交通計画協議会 ホームページ

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。
- ・ 年齢階層別に見ると、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等により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。

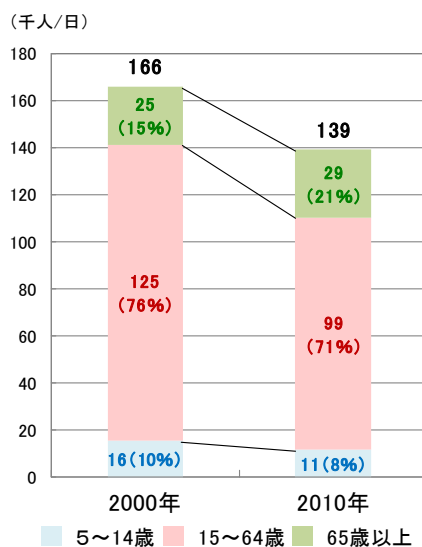
＜ 年齢階層別外出率の推移 ＞



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見ると、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 ＞



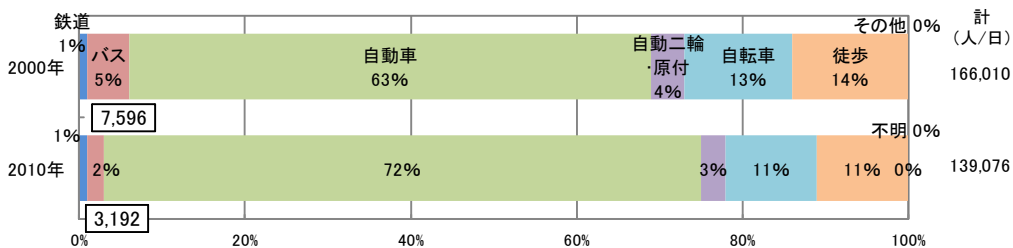
*) 2000年(平成12年)近畿圏パーソントリップ調査圏域内の居住者による洲本市関連の移動量を集計。

出典) 近畿圏パーソントリップ調査

③ 利用交通手段

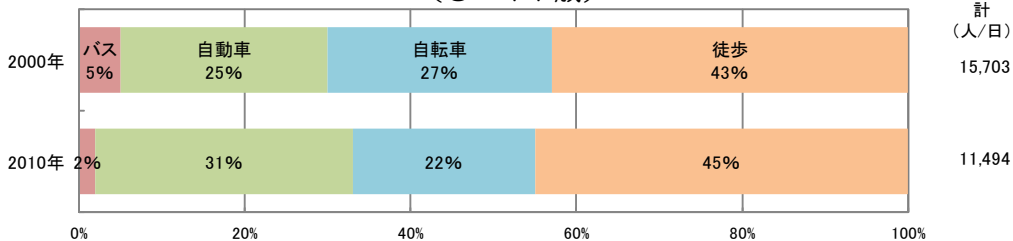
- ・洲本市の利用交通手段の割合は、自動車利用が72%で圧倒的に高い割合になっています。
- ・2000年（平成12年）から2010年（平成22年）の利用交通手段の推移を見ると、自動車利用割合が大きく増加しており、自転車利用、徒歩が減少しています。また、全体に占めるバス利用は少なく、2000年（平成12年）から2010年（平成22年）にかけて、割合、移動量ともに約4割に減少しています。
- ・年齢階層別に利用交通手段を見ると、5～14歳は徒歩の割合が高く、15～64歳、65歳以上では自動車利用の割合が高くなっています。
- ・5～14歳では、2000年（平成12年）から2010年（平成22年）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

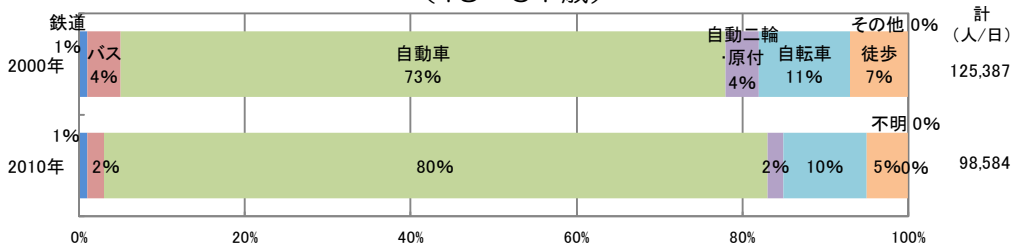


＜ 年齢階層別代表交通手段分担率の推移 ＞

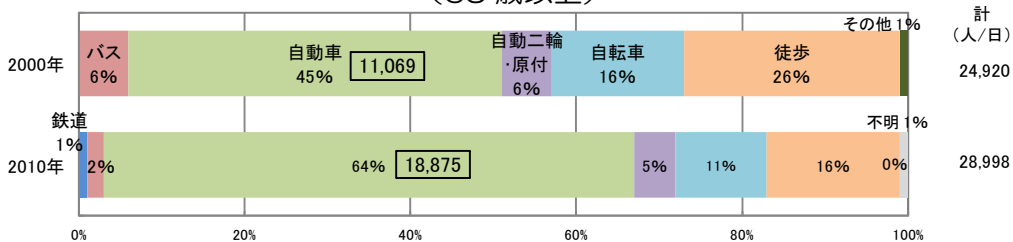
(5～14歳)



(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見る移動状況

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2,000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 (市役所本庁舎、五色庁舎、由良支所への持ち込みも可)													
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 1世帯3枚の調査票を配布。													
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)													
配布回収状況	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>世帯単位</th> <th>個人単位</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>配布数</td> <td>2,000世帯</td> <td>4,468人 (調査対象者数)</td> </tr> <tr> <td>回収数</td> <td>747世帯</td> <td>1,434人</td> </tr> <tr> <td>回収率</td> <td>37.4%</td> <td>32.1%</td> </tr> </tbody> </table>			世帯単位	個人単位	配布数	2,000世帯	4,468人 (調査対象者数)	回収数	747世帯	1,434人	回収率	37.4%	32.1%
	世帯単位	個人単位												
配布数	2,000世帯	4,468人 (調査対象者数)												
回収数	747世帯	1,434人												
回収率	37.4%	32.1%												

＜ アンケート調査票 ＞

市民の移動手段に関するアンケート調査（一般）

問8 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厳しくなっています。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

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（ ○○はみさんがよく行く場所と考えられて、バスが停るのを待つ。）
番号（ 4 ） 具体的な内容（ 地域の人を使いやすいように、○○は以内にバス停がほしい。）

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 あなたは今後、路線バスを利用しようと思いますか。【問3～問7で回答していただいた目的地の中で、最もよく行く先を想定してお答えください。】

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. 今のままでも、路線バスを利用する

■ 選択肢2又は3を選んだ方にお聞きします。
片道でどのくらいの料金があれば、路線バスを利用しようと思いますか。
1. 200円まで 2. 300円まで 3. 400円まで 4. 500円まで
5. 600円まで 6. 700円まで 7. 800円まで 8. その他（ ）

■ 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。

問1 あなた自身のご事情についてお答えください。

性別	1. 男性 2. 女性
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歳以上
自宅の住所	洲本市 _____ (区) ※離島が家です。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	あなたも含めて _____ 人
世帯構成	【同意する人すべてに○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. 家族共有で利用できる車がある 3. 世帯に車はない
歩ける距離 (0分〜10分以内で10分まで 約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
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

■ 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. 車などの手段の方が便利だから
2. 行きたい場所までのバスがないから
3. 朝・晩など乗りたい時にバスがないから
4. 時間がかかるから
5. 運賃が高いから
6. 利用方法やバスの時刻が分からないから
7. 外出するのに介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： ）

裏面につづきます。

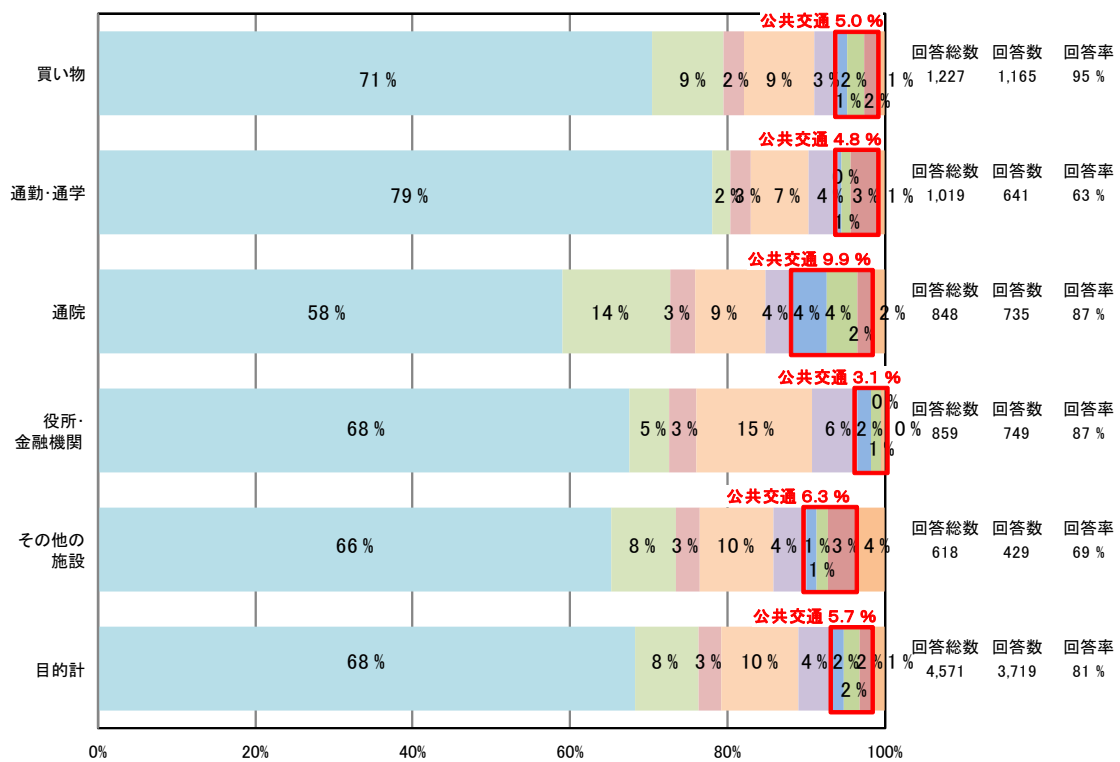
	問3 日頃よく行く買物先	問4 日頃よく行く通勤・通学先	問5 日頃よく行く通院先	問6 日頃よく行く役所・金融機関など	問7 日頃よく行くその他施設
① よく行く場所や施設名 (ひとつに○をつけて、 □に町名又は施設名を記入)	1. ほとんど行かない →問3へ 2. 洲本地域内 } 施設名または町名 3. 五色地域内 } 4. 淡路市 5. 南あわじ市 6. その他 市・町	1. ほとんど行かない →問4へ 2. 洲本地域内 } 施設名または町名 3. 五色地域内 } 4. 淡路市 5. 南あわじ市 6. その他 市・町	1. ほとんど行かない →問5へ 2. 洲本地域内 } 施設名または町名 3. 五色地域内 } 4. 淡路市 5. 南あわじ市 6. その他 市・町	1. ほとんど行かない →問6へ 2. 洲本地域内 } 施設名または町名 3. 五色地域内 } 4. 淡路市 5. 南あわじ市 6. その他 市・町	1. ほとんど行かない →裏面の問8へ 2. 洲本地域内 } 施設名または町名 3. 五色地域内 } 4. 淡路市 5. 南あわじ市 6. その他 市・町
② そこまでの交通手段 (利用するもの全てに○)	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. その他 ()	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. その他 ()	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. その他 ()	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. その他 ()	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. その他 ()
③ 外出の回数	週に □ 回 又は 月に □ 回	週に □ 回 又は 月に □ 回	週に □ 回 又は 月に □ 回	週に □ 回 又は 月に □ 回	週に □ 回 又は 月に □ 回
④ 外出する時間帯	<行き> □ 時頃 <帰り> □ 時頃	<行き> □ 時頃 <帰り> □ 時頃	<行き> □ 時頃 <帰り> □ 時頃	<行き> □ 時頃 <帰り> □ 時頃	<行き> □ 時頃 <帰り> □ 時頃
⑤ 移動する際の課題点 (該当するもの全てに○)	1. 送迎してもらおうのが何か大変 (時間を合わせなければいけない、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 5. その他 (具体的に) 6. 特に課題はない	1. 送迎してもらおうのが何か大変 (時間を合わせなければいけない、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 5. その他 (具体的に) 6. 特に課題はない	1. 送迎してもらおうのが何か大変 (時間を合わせなければいけない、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 5. その他 (具体的に) 6. 特に課題はない	1. 送迎してもらおうのが何か大変 (時間を合わせなければいけない、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 5. その他 (具体的に) 6. 特に課題はない	1. 送迎してもらおうのが何か大変 (時間を合わせなければいけない、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 5. その他 (具体的に) 6. 特に課題はない

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」「買い物」目的において送迎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」で最も多く利用されています。

< 目的別交通手段 >

■ 自家用車(自分で運転) ■ 自家用車(家族等の送迎) ■ 自動二輪・原付バイク ■ 自転車 ■ 徒歩 ■ タクシー ■ 路線バス ■ 高速バス ■ その他



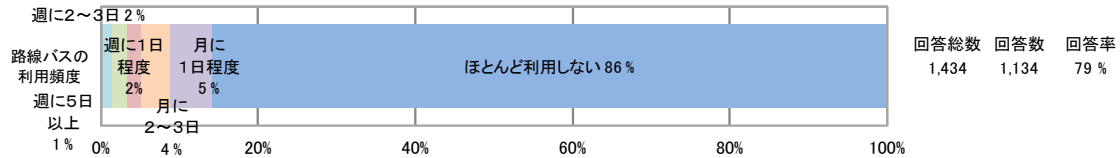
*) 代表交通手段で集計。

**) 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”が86%となっており、次いで“月に1日程度”が多くなっています。

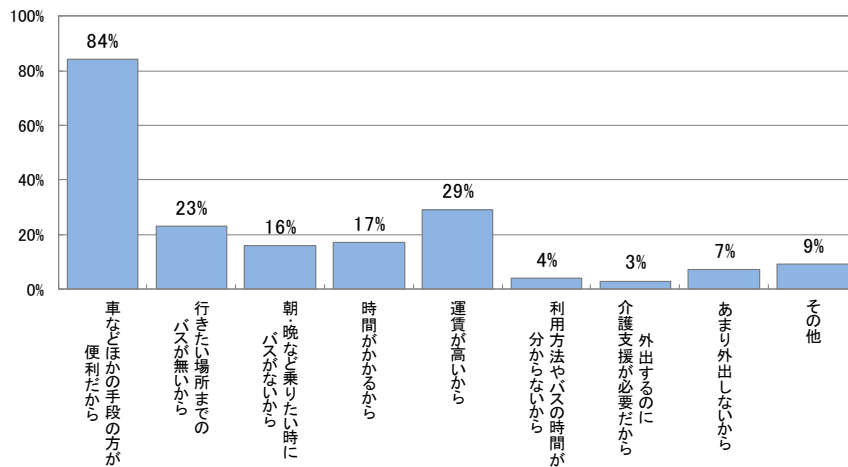
＜ 路線バスの利用頻度 ＞



*) 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29%、“行きたい場所までのバスが無いから”が23%が多くなっています。

＜ 路線バスを利用しない理由 ＞



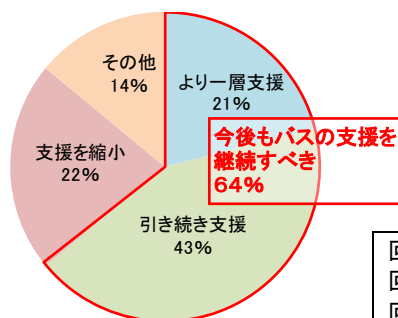
路線バスを“ほとんど利用しない”、“月に1日程度”利用する人	: 1,035 票
路線バスを利用しない理由の回答者数	: 1,012 票
回答率	: 98 %

*) 複数回答であるため%の和は100%にならない。

④ 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 %

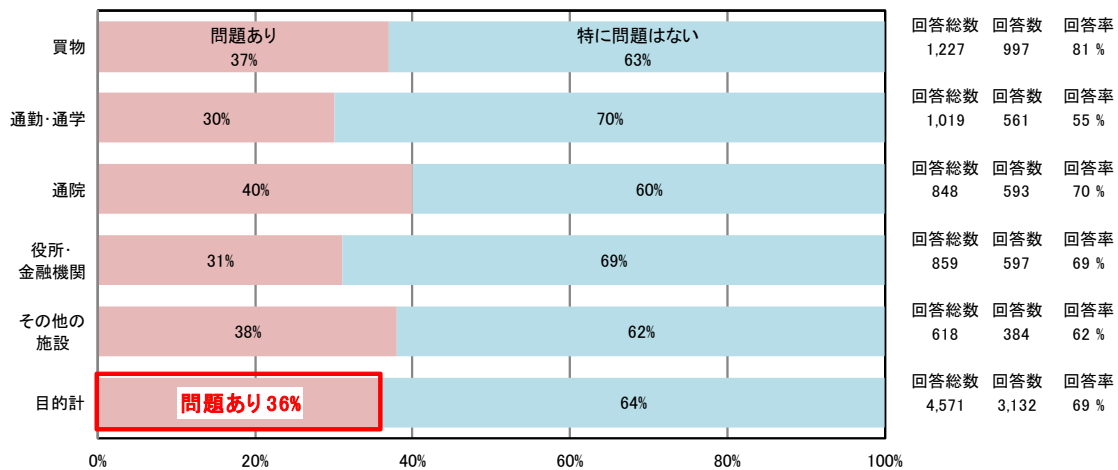
- より一層支援 : 現在の運行より、多く運行できるよう市はより一層支援する。
引き続き支援 : 現在の運行が維持できるよう、引き続き市は支援する。
支援を縮小 : 場合によっては路線バスの廃止はやむを得ないので、市は支援を縮小する。
その他 : その他

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

⑤ 移動時の問題点

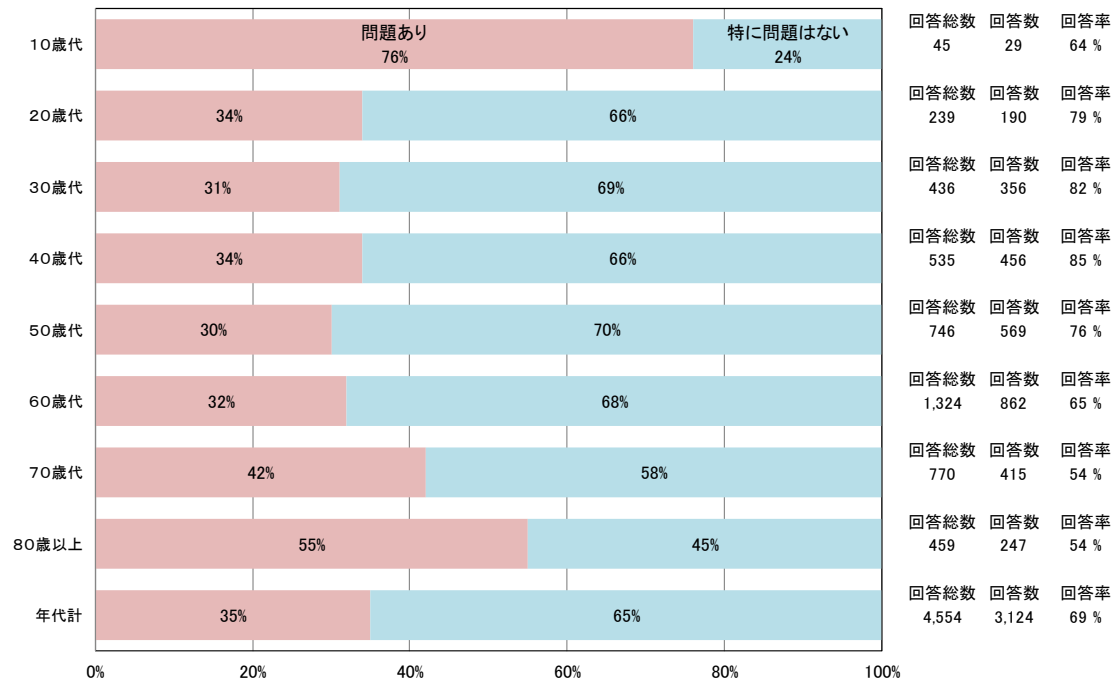
- 移動するときの問題点は、「通院」では“問題あり”が40%を占め、他の目的より高い割合になっています。
- 年代別に見ると、10歳代（18歳，19歳）の人が移動するときの問題を抱えている人が多くなっています。また、70歳代では4割以上、80歳以上では半数以上の人移動時に問題を抱えています。

< 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。

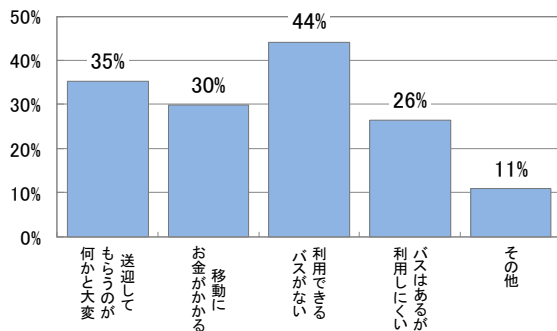
***) 年齢不明8票を除く。

****) 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“利用できるバスがない”を4割以上の人が回答しており、最も多くなっています。
- ・次いで、「通勤・通学」以外の目的では、“送迎してもらおうのが何かと大変”が多くなっており、「通勤・通学」では“移動にお金がかかる”が多くなっています。

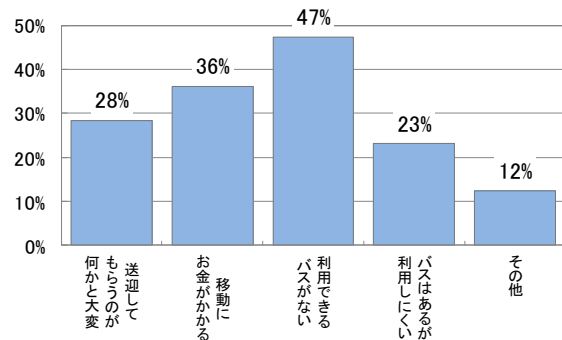
＜ 移動するときの問題点 ＞

(買物)



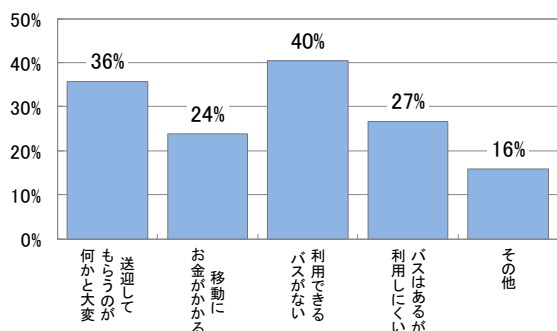
「買物」目的で移動に問題がある人	: 371 票
具体的な問題点回答者数	: 371 票
回答率	: 100 %

(通勤・通学)



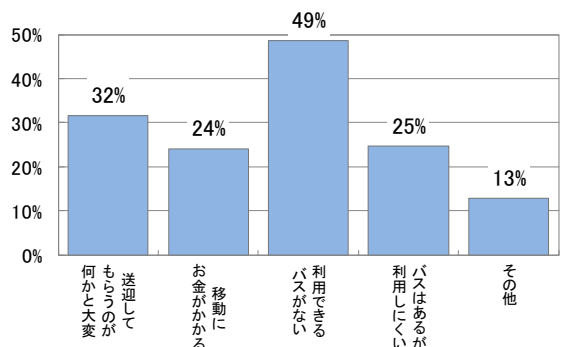
「通勤・通学」目的で移動に問題がある人	: 169 票
具体的な問題点回答者数	: 169 票
回答率	: 100 %

(通院)



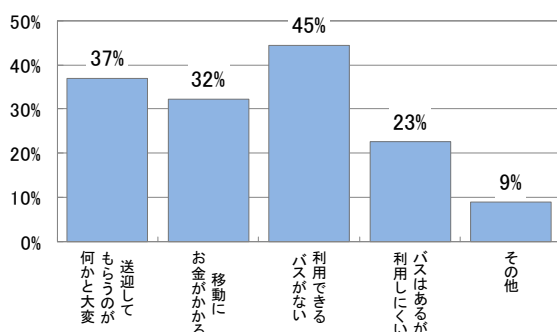
「通院」目的で移動に問題がある人	: 240 票
具体的な問題点回答者数	: 240 票
回答率	: 100 %

(役所・金融機関)



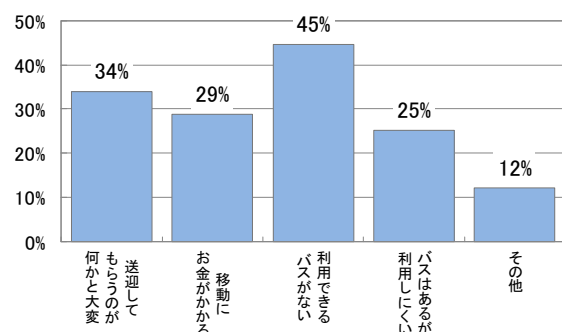
「役所・金融機関」目的で移動に問題がある人	: 187 票
具体的な問題点回答者数	: 187 票
回答率	: 100 %

(その他の施設)



「その他施設」目的で移動に問題がある人	: 146 票
具体的な問題点回答者数	: 146 票
回答率	: 100 %

(目的計)

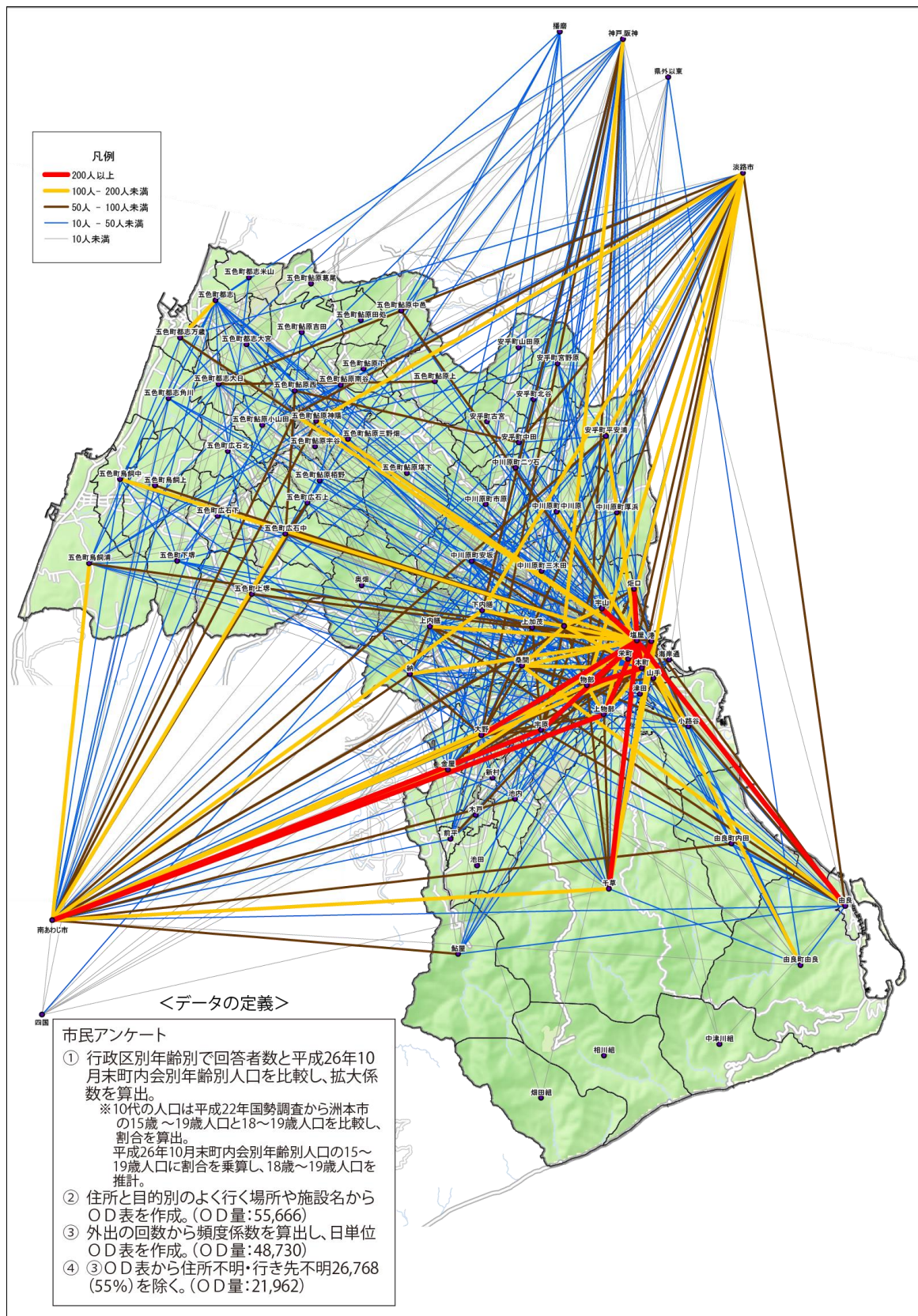


「目的計」で移動に問題がある人	: 1,113 票
具体的な問題点回答者数	: 1,113 票
回答率	: 100 %

*) 複数回答であるため%の和は100%とならない。

⑥ 市民（18歳以上）の総流動

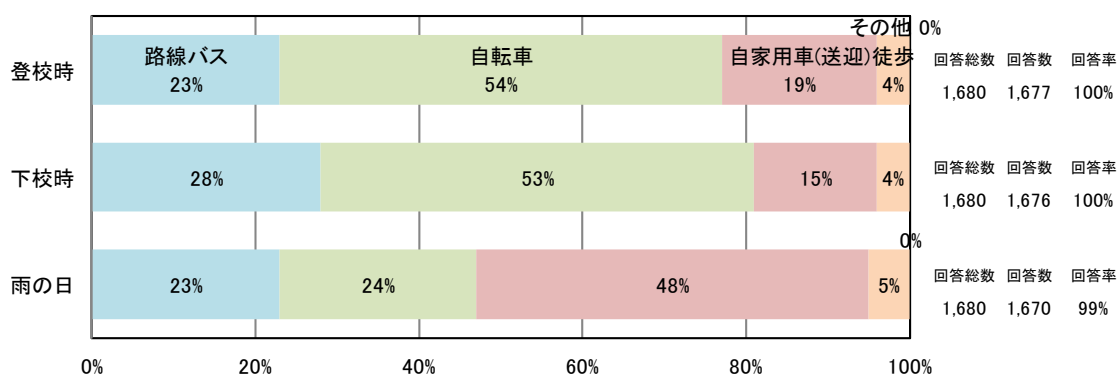
- 市民アンケート調査結果の居住地と外出先を直線で結んだ結果が以下の図ですが、各地区から洲本中心市街地への移動が多くなっています。また、南あわじ市や淡路市への移動も多くなっています。



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 >

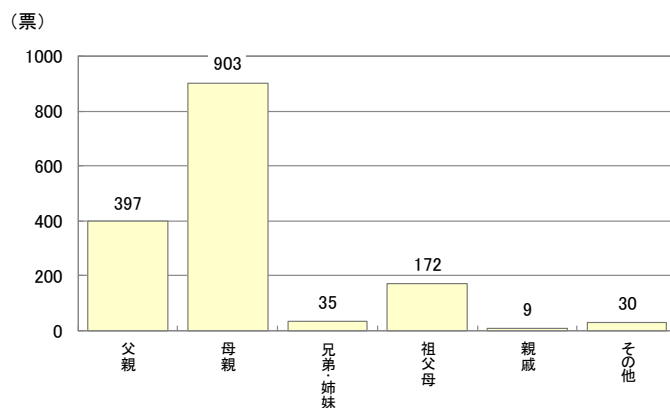


*) グラフの%は無回答を除く割合。

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 >



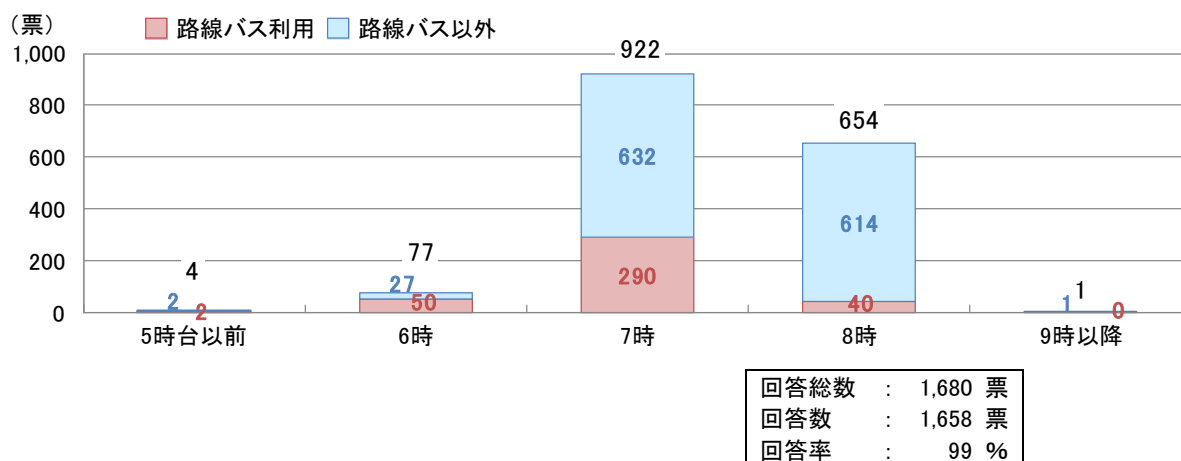
「登校時」、「下校時」、「雨の日」のいずれかで “自家用車(家族等の送迎)”と回答した人	: 1,166 票
自家用車での送迎者の回答数	: 1,150 票
回答率	: 99 %

*) 2種類までの複数回答。

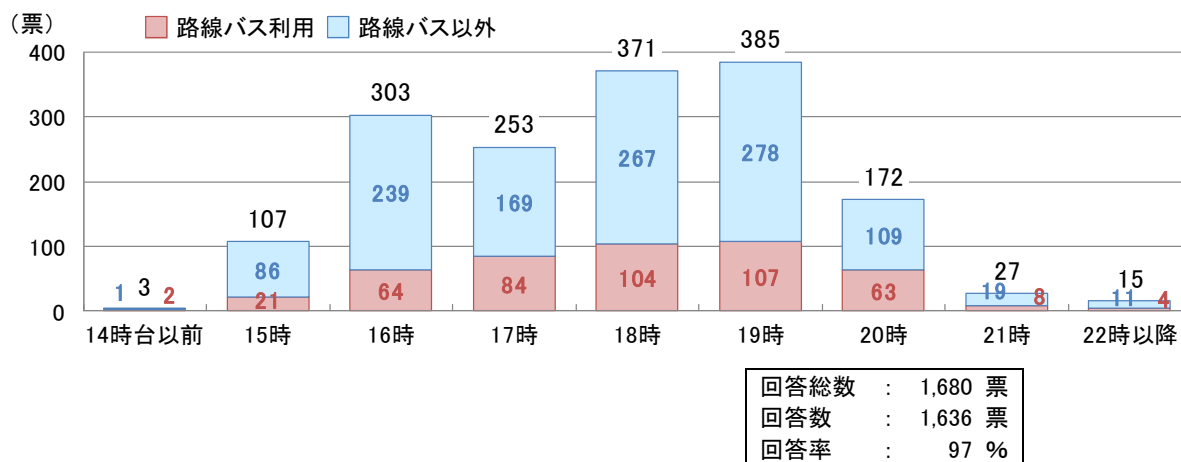
④ 登下校時間

- 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 >



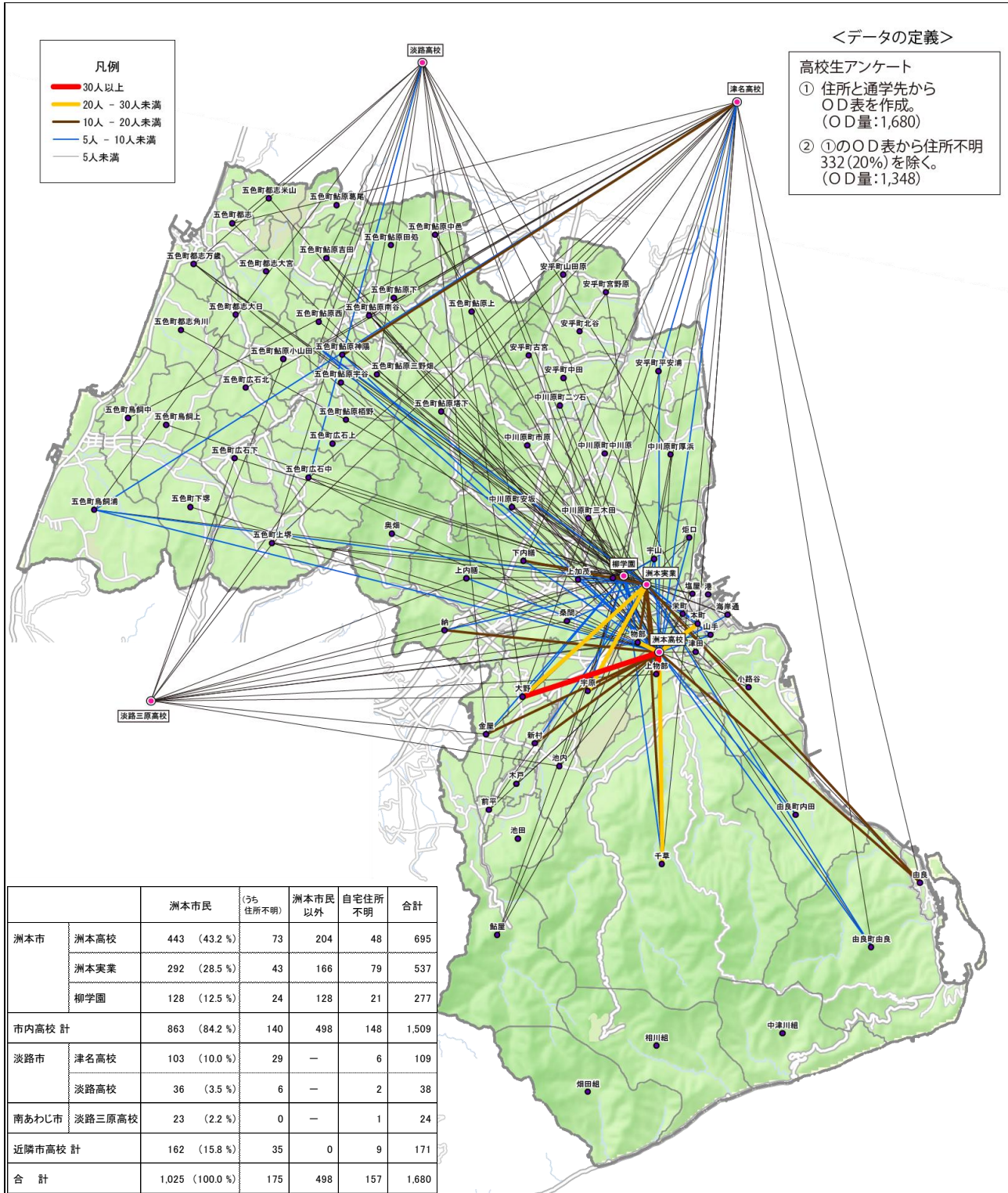
< 下校時間 >



*) 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見るバス利用状況

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（洲本高速バスセンター・築地町・納・七曲がり・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（洲本高速バスセンター・築地町・納・七曲がり・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 ＞

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	あなたも含めて _____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. 自動車・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 (0分よりあて10分まで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。

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・所在地を分かる範囲でお答えください】

※ 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. バス待ち環境が悪い
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。【利用したものにすべてに○】

- | | | |
|-----------------|----------------|--------|
| 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厳しくなっています。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

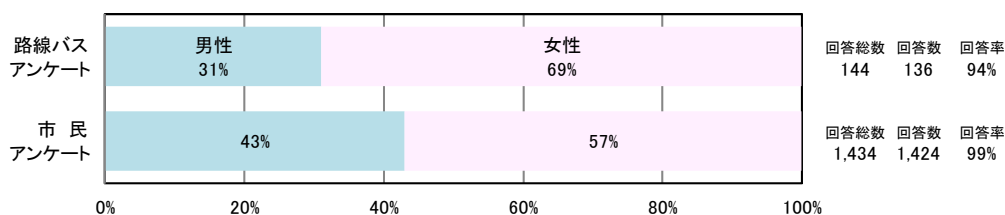
裏面につづきます。

② 路線バス利用者の個人属性

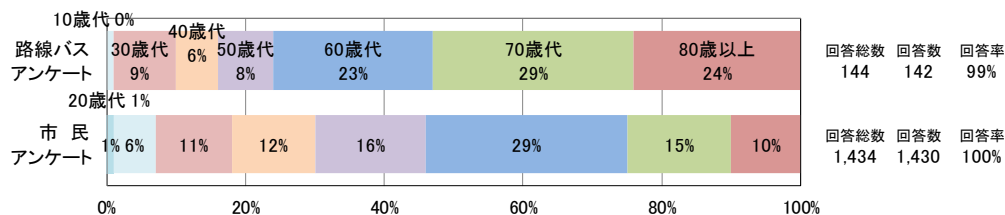
- 路線バス利用者の個人属性を市民アンケート調査結果と比較すると、路線バス利用者は、“女性”、“70歳代以上”、“無職”の人が多くなっています。
- また、“運転免許証を持っていない人”や、“自動車の運転ができない”、または“運転できるが不安である”人が路線バスを利用している傾向があり、路線バスは自家用車を利用しづらい人の交通手段として利用されています。

< 路線バス利用者と市民アンケート調査での個人属性 >

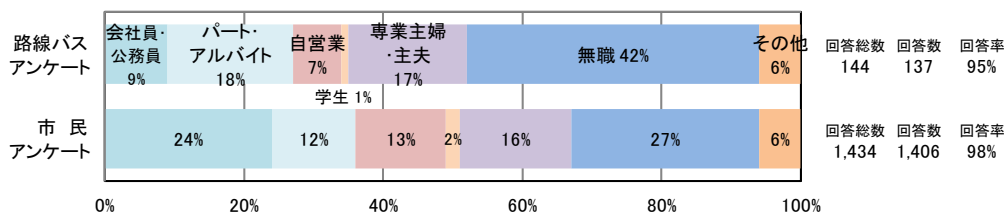
(性別)



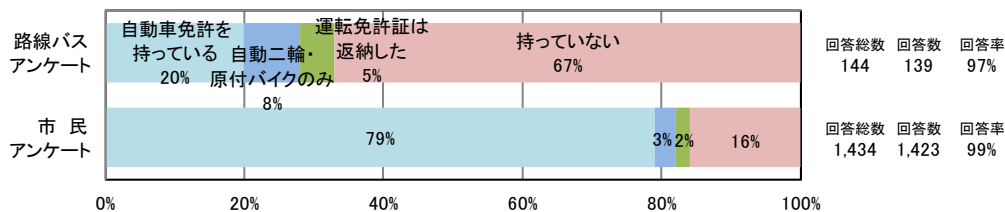
(年齢)



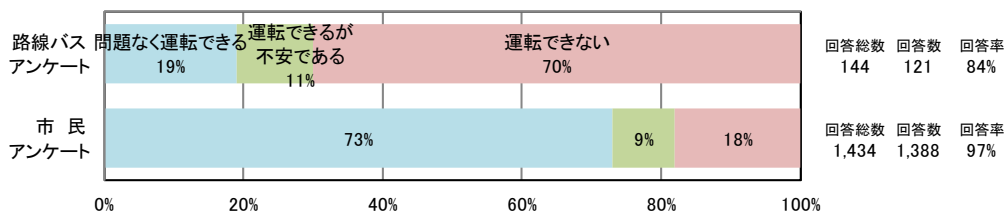
(職業)



(運転免許の有無)



(自動車の運転について)

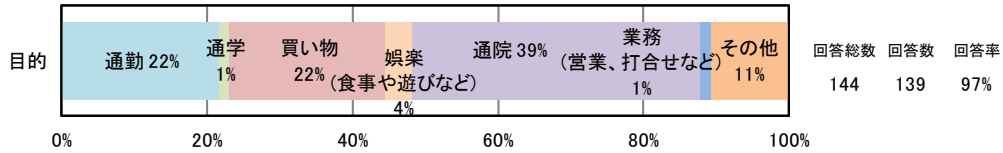


*) グラフの%は無回答を除く割合。

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 >

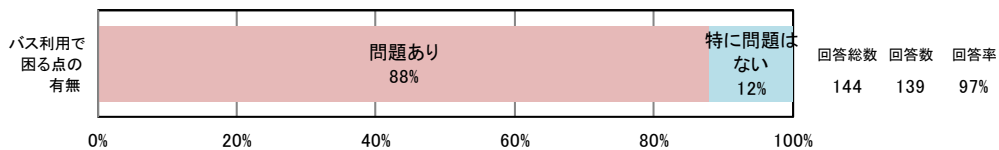


*) グラフの%は無回答を除く割合。

④ 路線バス利用時の問題点

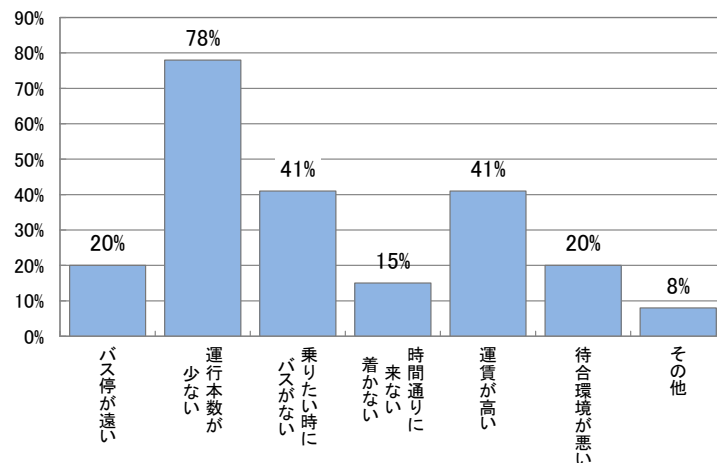
- 路線バス利用時に“問題がある”と回答した人は88%を占めており、その内容としては、“運行本数が少ない”が78%で最も多く、次いで“運賃が高い”、“乗りたい時にバスがない”が41%で多くなっています。

< 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 洲本市の交通をとりまく現状のまとめ

・洲本市の交通をとりまく現状は、統計データやアンケート調査結果等から整理すると、以下のように整理できます。

< 洲本市の交通をとりまく現状のまとめ >

○ 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29%となっており、今後もさらに人口減少・高齢化が進展して、2040年には現在より人口が約1万6千人減少し、高齢化率が42%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。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55%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86%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6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5,100万円（市民1人当たり約1,100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%以上の方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来ている移動も多くなっています。

【洲本市の交通をとりまく現状】

- 人口減少が続き、高齢化も今後さらに進展し、2040年では高齢化率が42%（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-3,4）
- 利用者の減少に伴い13路線から6路線に減少した路線バス（資-5）
- 既存系統でも利用者が減少し続ける路線バス（資-6,7）
- 公共交通空白地域に居住の市民が48%（資-10）
- 市民の移動に対する行政支援額の増加（資-12）
- 現在では市民の移動に対して年間約5,100万円を行政支援（資-12）
- 減少に転じた自動車交通（資-13）
- 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-14）
- 免許証自主返納者の増加（資-14）
- 活発に移動する高齢者の増加（資-16）
- 洲本市の移動の72%を占める非常に多い自動車交通（資-17）
- 高齢者においても64%を占める自動車交通（資-17）

【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」で最も多く利用（資-20）
- 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」、「買い物」（資-20）
- 市民の86%が利用しない路線バス（資-21）
 - ・路線バスを利用しない理由は「車等の手段が便利だから」が84%、「運賃が高いから」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-22）
- 他の目的と比較して移動時の問題が多い「通院」、「買い物」（資-23）
- 高齢になるほど増える移動時の問題点（資-23）
 - ・70歳代の移動では42%、80歳以上では55%の人が抱えている移動時の問題
- 移動時の問題点は、「利用できるバスがない」が40%以上と最も多く、「送迎してもらおうのが何かと大変」も次いで多く28%以上（資-24）
- 洲本市内だけでなく、淡路市・南あわじ市や神戸方面とも多い移動（資-25）
- 高校への通学手段は、自転車が54%、路線バスが23%、自家用車（送迎）が19%（資-27）
- 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-27）
- 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-32,33）
 - ・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-33）

2. 上位計画における都市づくりの目標

2.1 総合基本計画の概要

洲本市総合基本計画では、「将来像」、「基本目標」を以下のとおり示しています。

【将来像】	笑顔あふれる生活交流拠点・洲本～みんなで作る元気な“すもと”～
【計画期間】	平成20年度～平成29年度までの10年間
【基本目標】	1. 創意に満ちた活力ある交流・産業のまちづくりー交流・産業分野ー 2. <u>安全で快適な生活のまちづくりー基盤・生活分野ー</u> 3. ともにつくる参画と協働のまちづくりー参画・協働分野ー 4. 豊かな自然と共生するまちづくりー環境分野ー 5. ころ豊かな人を育む教育・文化のまちづくりー教育・文化・スポーツ分野ー 6. 健やかで生き生きと暮らせるまちづくりー健康・福祉分野ー

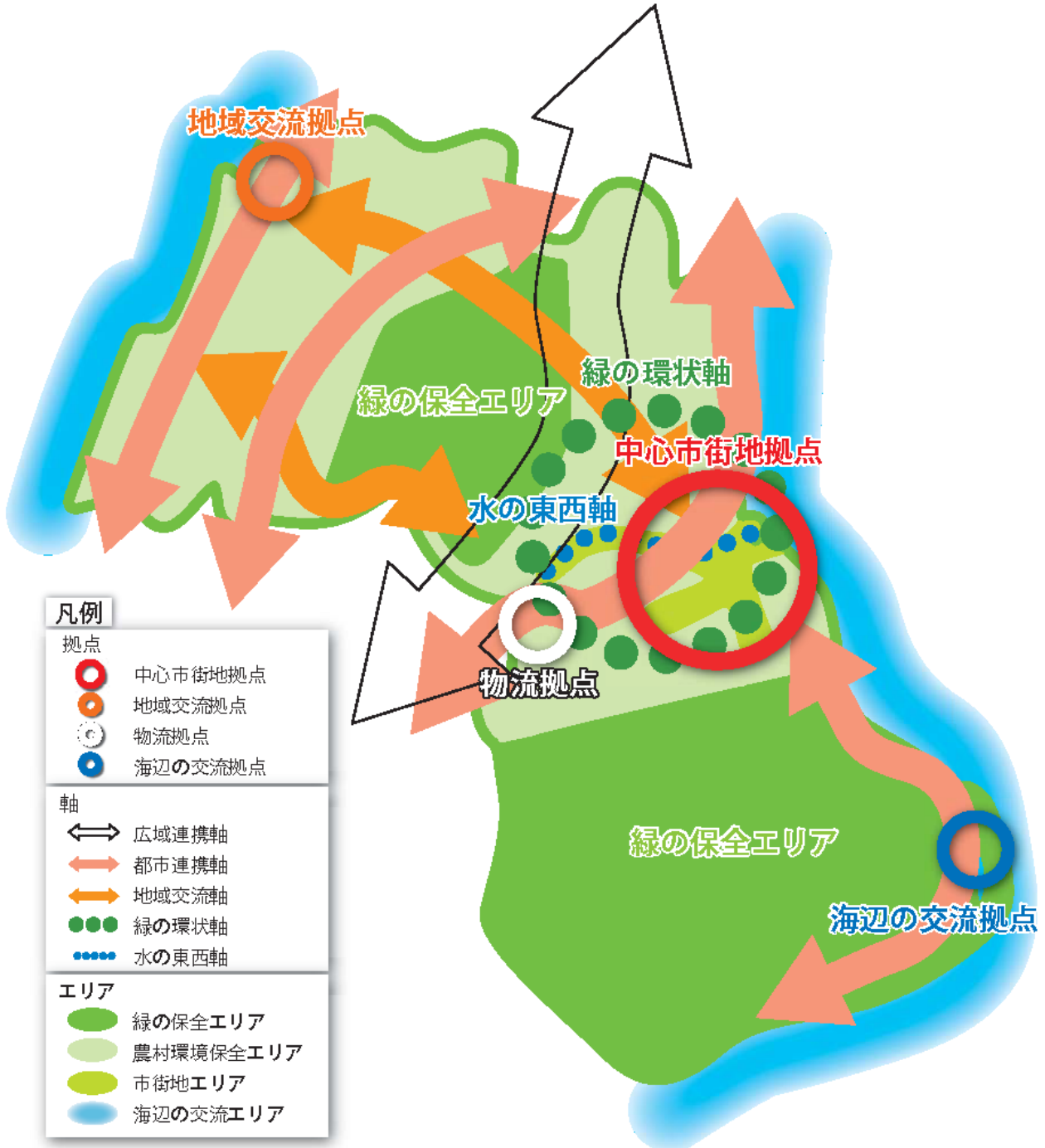
2.2 都市計画マスタープランによる将来都市構造

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 ～ みんなで作る安心のまち ～
【目標年次】	平成29年
【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. <u>人にやさしい都市づくり</u> 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。



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

3. 計画の方向性

・ 洲本市の交通をとりまく現状と課題、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29%となっており、今後もさらに人口減少・高齢化が進展して、2040年には現在より人口が約1万6千人減少し、高齢化率が42%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、移動時に課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55%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86%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6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5,100万円（市民1人当たり約1,100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、市民のみな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%以上の方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しますと、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。

- ・ 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。

<上位計画>

【洲本市総合基本計画】

【将来像】	笑顔あふれる生活交流拠点・洲本～みんなで作る元気な“すもと”～
【計画期間】	平成20年度～平成29年度までの10年間
【基本目標】	<ol style="list-style-type: none"> 1. 創意に満ちた活力ある交流・産業のまちづくりー交流・産業分野ー 2. 安全で快適な生活のまちづくりー基盤・生活分野ー 3. ともにつくる参画と協働のまちづくりー参画・協働分野ー 4. 豊かな自然と共生するまちづくりー環境分野ー 5. ところ豊かな人を育む教育・文化のまちづくりー教育・文化・スポーツ分野ー 6. 健やかで生き生きと暮らせるまちづくりー健康・福祉分野ー

【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 ～ みんなで作る安心のまち ～
【目標年次】	平成29年
【都市づくりの目標】	<ol style="list-style-type: none"> 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

<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

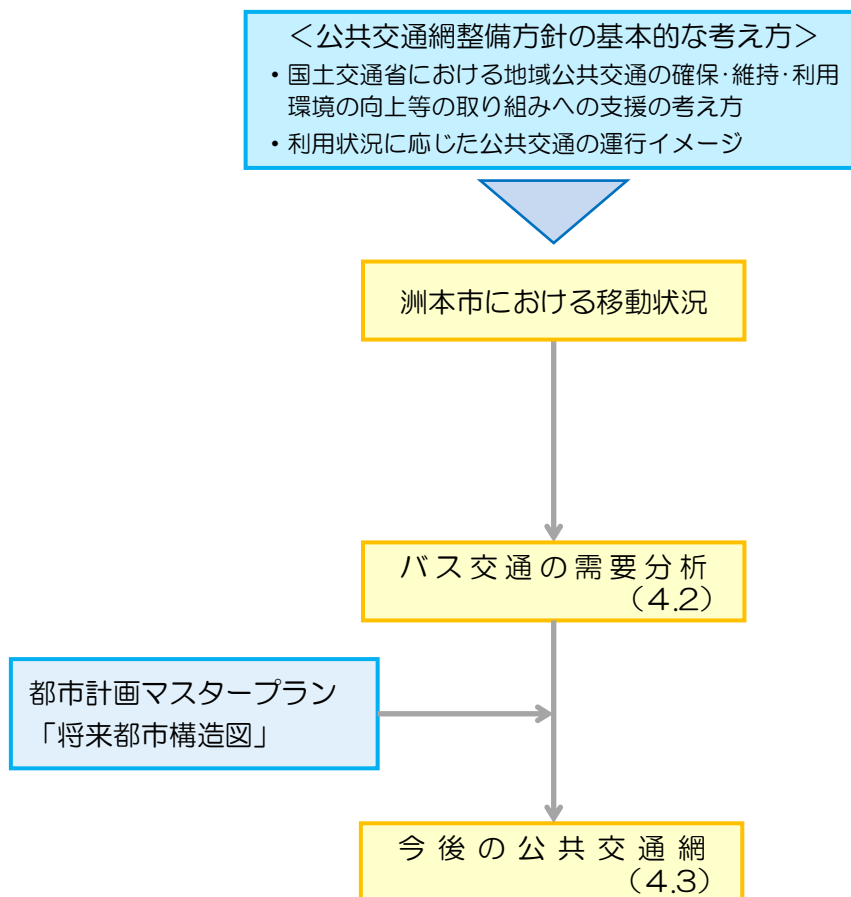
4. 今後の公共交通網の設定

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・利用環境の向上等の取り組みへの支援の考え方、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 >

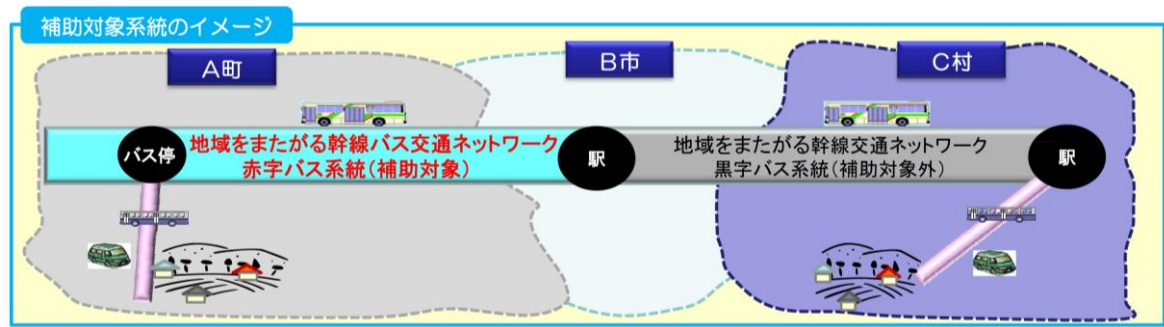


① 国土交通省における地域公共交通の確保・維持・利用環境の向上等の取り組みへの
支援の考え方

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、幹線バス等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。

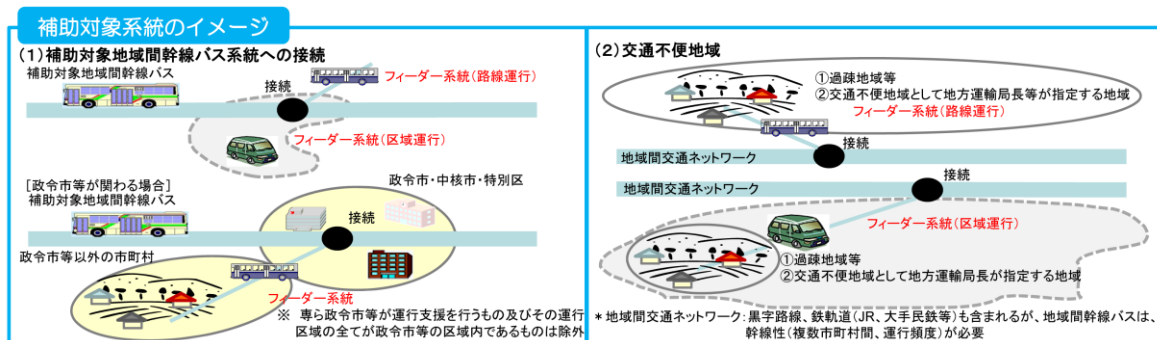
<地域間幹線系統補助>

- ・ 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、幹線バス等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

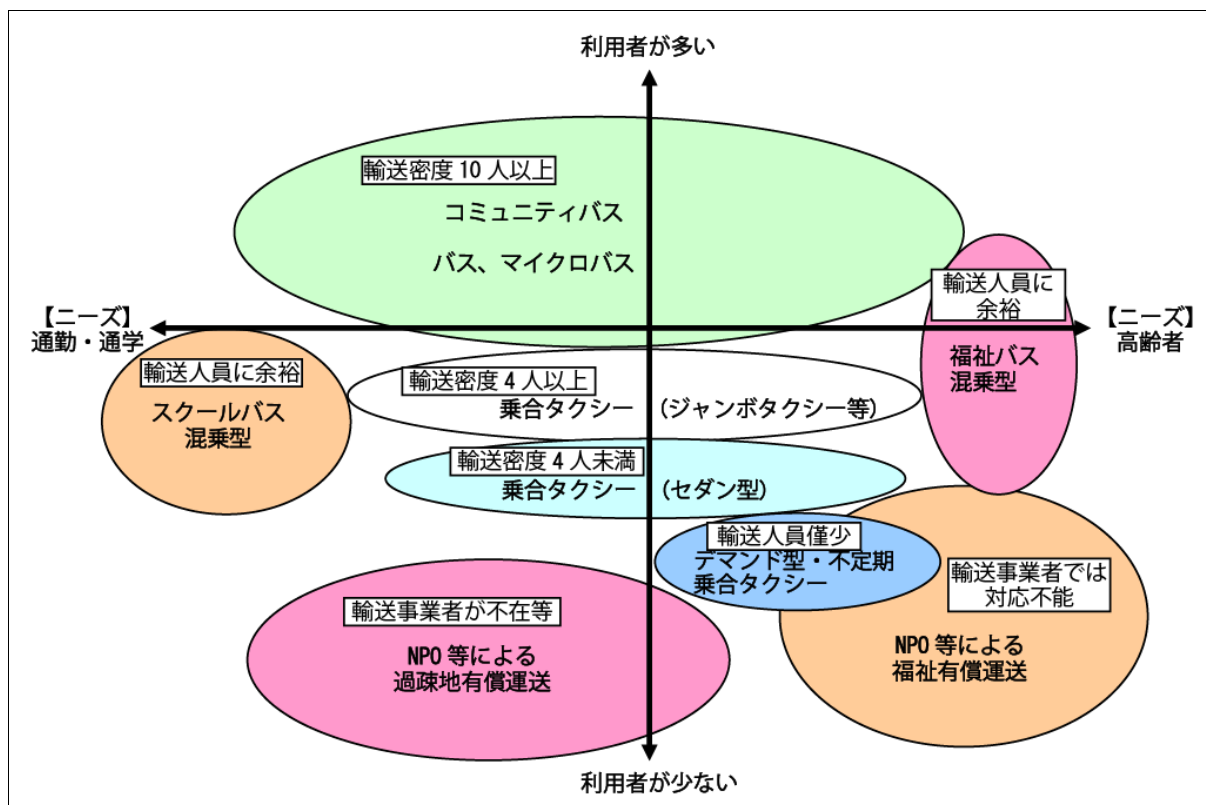
② 利用状況に応じた公共交通の運行イメージ

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当たっては、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

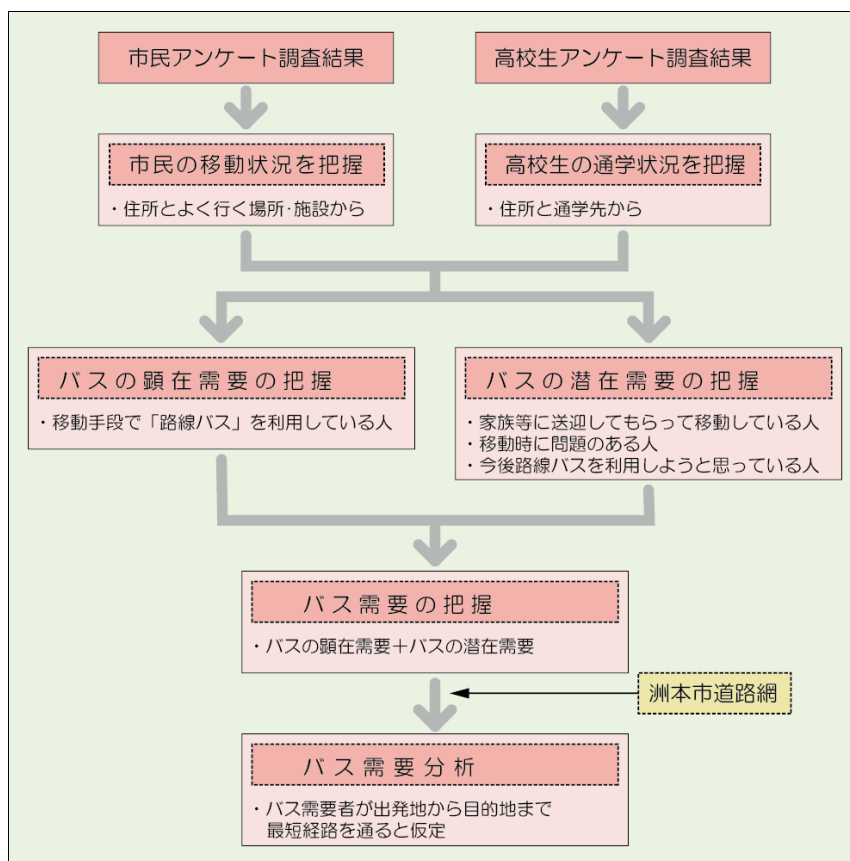
4.2 バス交通の需要分析

バス交通の需要分析は、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。

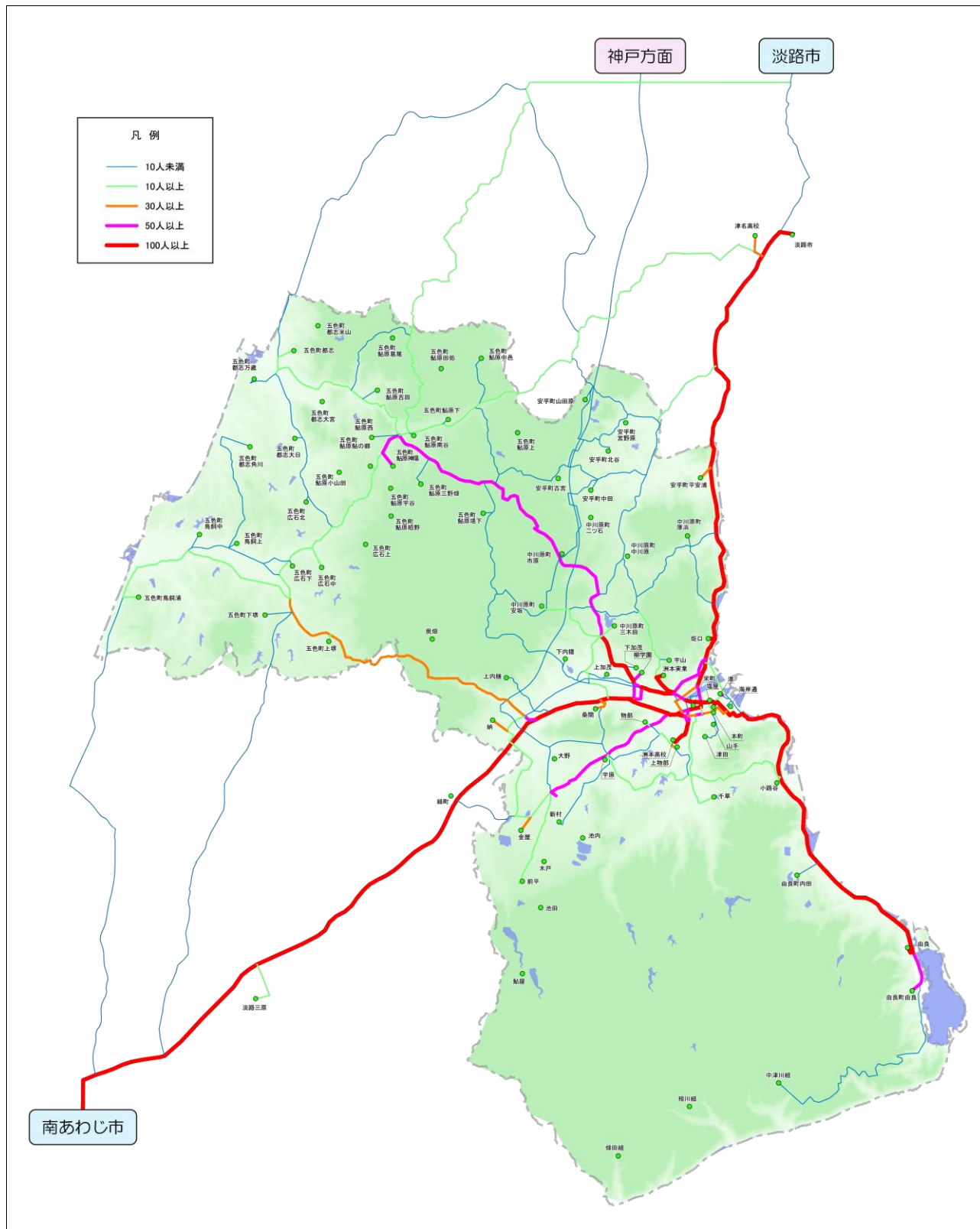
アンケート調査結果から、既にバスを利用している流動をバス顕在需要として把握し、一方で“家族等に送迎してもらっている”、“移動時に問題を感じている”、“今後のバス利用意向がある”条件に全て該当する流動を潜在需要として把握し、これらを合計することでバス需要を把握しました。これらのバス需要者が出発地から目的地まで最短経路を通ると仮定し、バス需要分析を行いました。

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 >

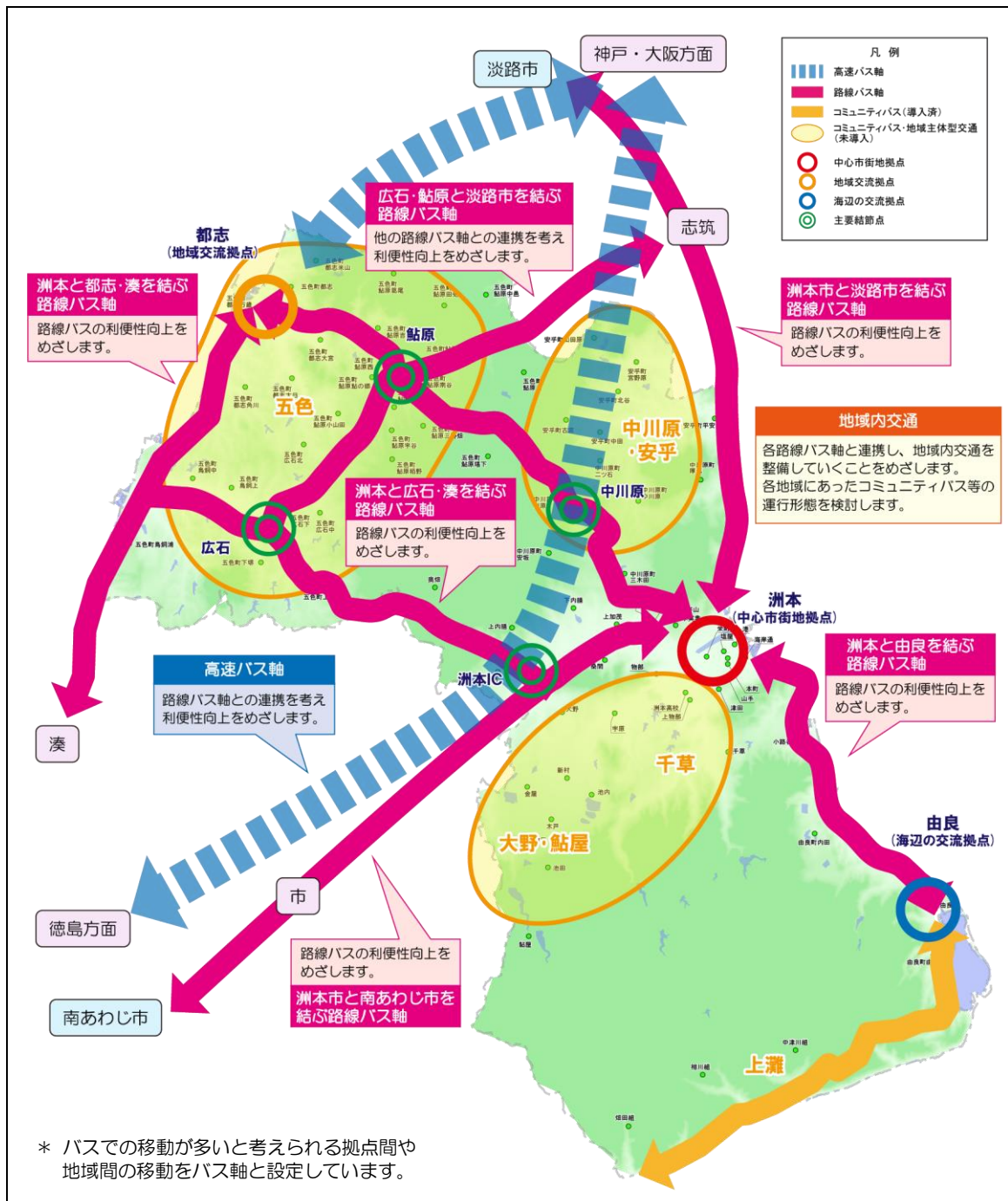


4.3 今後の公共交通網

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. 展開すべき施策例

本編に示す施策の取組方針（P11～）の具体例を示します。

基本方針	取組方針	実施主体
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) 中心市街地と千草地区を結ぶバス軸の整備	洲本市 路線バス事業者 地域住民
	(2) 中心市街地と大野地区を結ぶバス軸の整備	洲本市 路線バス事業者 地域住民
	(3) 中心市街地と淡路市を結ぶバス軸の増強(中川原経由)	洲本市 路線バス事業者
	(4) バス軸までの地域内交通の整備	洲本市 路線バス事業者 地域住民
	取組方針2: 路線バス軸の維持・改善	
	(5) 縦貫線・都志線・鳥飼線・長田線・由良線の利用環境向上	洲本市 路線バス事業者
	(6) 広石・鮎原と志筑を結ぶバス軸の維持・改善(鮎原線)	洲本市 路線バス事業者
	取組方針3: 高速バス軸の維持・改善	
	(7) 高速バス路線の利用環境向上	洲本市 高速バス事業者
	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	
	(8) 観光地等を巡るバス路線の整備	洲本市 路線バス事業者 観光事業者
	(9) スクールバス等との混乗化	洲本市 路線バス事業者
	(10) 交通事業者に対する車両購入時の無利子貸付	洲本市 路線バス事業者
	取組方針5: 交通結節点における情報提供	
	(11) 高速バスセンター等における分かりやすい情報提供	洲本市 高速バス事業者 路線バス事業者
	(12) 時刻表・乗換案内板・外国語サイン等の設置	洲本市 高速バス事業者 路線バス事業者
	(13) バスロケーションシステムの導入	洲本市 路線バス事業者
	取組方針6: 乗り継ぎ環境の向上	
	(14) 路線バスと高速バスなどの公共交通機関相互のダイヤ調整(乗り継ぎ時間の短縮)	洲本市 高速バス事業者 路線バス事業者
	(15) 地域内交通とバス軸を結ぶ交通結節点の整備・機能強化	洲本市 路線バス事業者
	(16) バス停(待合い、乗り継ぎ)の利用環境整備	洲本市 高速バス事業者 路線バス事業者
	(17) ICカードの導入	洲本市 路線バス事業者
(18) 新型車両の導入(バリアフリー化車両、低公害車等)	洲本市 路線バス事業者	
取組方針7: 交通結節点における駐車場・駐輪場整備		
(19) パーク&バスライドのための駐車場整備	洲本市 路線バス事業者	
(20) サイクル&バスライドのための駐輪場整備	洲本市 路線バス事業者	
(21) レンタサイクル拠点の整備	洲本市 路線バス事業者	
取組方針8: 近隣市との連携		
(22) 他市と連携した路線バス利用促進策の整備	洲本市・他市町 地域住民・路線バス事業者	
(23) 他市と洲本市を結ぶバス交通の整備	洲本市・他市町 地域住民・路線バス事業者	

基本方針	取組方針	実施主体	
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		
	(24) 公共交通通勤者に対する新たな支援策の整備	洲本市	
	(25) 公共交通顕彰制度の創設(通勤優良事業所認定制度登録支援)	洲本市	
	(26) 公共交通の利用や市が主催する健康増進イベント等への参加によるポイント制度の導入	洲本市 路線バス事業者	
	(27) バス乗り継ぎに対する運賃割引制度の整備	洲本市 路線バス事業者	
	(28) 学校・町内会等行事への公共交通利用に対する助成	洲本市 路線バス事業者	
	(29) 公共交通利用に係る公共施設利用料(入館料等)の軽減	洲本市 路線バス事業者 公共施設	
	(30) 商業事業者との連携(商業事業者が買物客に割引乗車券・無料乗車券を配布)	洲本市 路線バス事業者 商業事業者	
	(31) バス停周辺の土地における税制優遇	洲本市 路線バス事業者	
	(32) 公共交通体験乗車券の配布	洲本市 路線バス事業者	
	(33) コミバス1日乗車券(市内周遊フリーパス)の販売	洲本市 路線バス事業者	
	(34) コミュニティバス定期券の整備	洲本市 路線バス事業者	
	取組方針10: 情報発信による利用促進		
	(35) 公共交通の総合的なマップ作成や時刻表作成・配布(「あわじ足ナビ」)	洲本市・淡路市・南あわじ市 高速バス事業者・路線バス事業者	
	(36) 広報誌・Webを活用した情報提供	洲本市 観光協会 路線バス事業者	
	(37) 観光マップ(バスルート)等の明示	洲本市 観光協会 路線バス事業者	
	(38) 交通事業者への市内観光イベントの情報提供	洲本市 観光協会 路線バス事業者	
	取組方針11: コミュニケーション施策による利用促進		
	(39) 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)	洲本市 路線バス事業者 地域住民	
	(40) バスの乗り方教室の実施(小学生、高齢者等)	洲本市 路線バス事業者 地域住民	
	(41) 交通安全啓発・教育事業の推進	洲本市 路線バス事業者 学校・地域住民	
	(42) 地域協働による「のりものゲーム」「紙芝居」「絵本」等の小冊子作成	洲本市 路線バス事業者 学校・地域住民	
	取組方針12: イベントを通じた利用促進		
	(43) 各種参加型ツアー・イベントの実施(ウォークラリー、社会科見学など)	洲本市 路線バス事業者 地域住民	
	(44) イベントとの連携(車内イベントの告知、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)	洲本市 路線バス事業者 地域住民	
	(45) スタンプラリーの実施	洲本市 路線バス事業者 地域住民	
	(46) バス車内に児童の絵画を展示	洲本市 路線バス事業者 地域住民	
	(47) オリジナルグッズの製作・販売などを通じたイメージの向上と新たな収益の確保など	洲本市 路線バス事業者 地域住民	
	(48) 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	洲本市 路線バス事業者 地域住民	
	(49) 兵庫県「マイバス・マイ電車の日」(毎月最終金曜日)への参加	洲本市 路線バス事業者 地域住民	
	(50) ノーマイカーデー(一定の月日、曜日に自家用車を自粛してもらい、公共交通の利用を呼びかける)	洲本市 地域住民	
	(51) 企画切符の販売(切符自体に違う価値をもたせる)	洲本市 路線バス事業者	
	3 公共交通を地域で支えるしくみづくり	取組方針13: 自動車運転免許証自主返納の推進	
		(52) 免許返納制度の周知	洲本市 路線バス事業者 警察
(53) 免許証自主返納者に対する公共交通の利用助成		洲本市 路線バス事業者 警察	
取組方針14: クルマ移動制約者への移動支援の拡充			
(54) 福祉タクシー事業(タクシー券配布)の改善・拡充		洲本市 路線バス事業者	
(55) 高齢者、障がい者のバス等の運賃助成		洲本市 路線バス事業者	
(56) 電動シニアカーの購入助成		洲本市 福祉協会	
取組方針15: 市民及び企業の参画推進			
(57) 地元企業の参画推進(乗車券への企業広告掲載、広告付きバス停上屋整備、ネーミングライツの導入)		洲本市 路線バス事業者	
(58) 地域住民によるバス停付近の清掃・緑化等(バスへの愛着(マイバス意識)を高める)		洲本市 路線バス事業者	
(59) 公共交通サポーター制度の整備		洲本市 路線バス事業者 地域住民	
取組方針16: 災害時への対応			
(60) バス協会との災害応援協定の整備	洲本市 バス協会		
(61) タクシー協会との災害時応援協定の整備	洲本市 タクシー協会		

洲本市地域公共交通基本計画

発行年月：平成 28 年（2016 年）3 月

発 行：洲本市

編 集：洲本市企画情報部企画課

〒656-8686 洲本市本町三丁目 4 番 10 号

TEL 0799-22-3321

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

<http://www.city.sumoto.lg.jp/>