

(5) 利用促進策

兵庫県洲本市

取組概要

市では、3市共同で策定した地域公共交通網形成計画の方針を踏まえ、地域住民だけでなく島外観光客の利用者増を図るため、近隣市と調整を行い、近隣市の港へのバスの延伸・増便を図ることで利用促進を実現

【関連分野：①既存公共交通ネットワークの再編、②既存公共交通のダイヤ・運賃等のサービスの改善、④経費削減】

基本情報

人口（令和元年度）	43,316人	地域公共交通関係支出 合計（平成30年度）	78,806千円
面積（令和元年度）	182.4km ²	国補助金	—
人口密度（令和元年度）	237.5人/km ²	県補助金	—
人口増減率（令和元年）	-1.63%	その他	22,015千円
高齢化率（令和元年度）	35.5%	一般財源	56,791千円
財政力指数（令和元年度）	0.48	地域公共交通網形成計画 の策定	平成30年3月
市町村合併	平成18年、津名郡五色町と新設合併し、新洲本市が発足	バス事業者数 （令和元年度）	2
担当職員数 （令和元年度）	2（兼任2人）	タクシー事業者数 （令和元年度）	4

交通体系

鉄道	乗合バス・乗合タクシー		タクシー	自家用有償旅客運送	その他
	定時定路線型	デマンド型			
	○ 民間路線バス		○		
	◎ 「上灘・沼島線 コミュニティバス」				
	○ 「五色地域 コミュニティバス」				

※ ○：市内で運行している交通手段

◎：市内で運行している交通手段のうち、本事例表の取組で紹介するもの

現在の交通体系に至るまでの経緯

再編前

人口減少等による民間路線バス利用者の減少、市民の半数近くが公共交通空白地域に居住、市民の移動に対する行政からの支援額の増加など様々な課題あり

経緯

①既存公共交通ネットワークの再編（→p.226）

【路線バス上灘線】^{かみなぎ}淡路交通（株）が運行を継続していたが、利用状況が低調等の理由から、平成23年3月に撤退の意向を申出

<意見交換会の実施>

- 市は、路線バス上灘線の沿線住民との意見交換会を複数回開催
→ 住民から、バスのような形で1日に3便（路線バス時代と同様）程度確保してほしいとの意見あり

コミュニティバス上灘線の運行開始

- 意見交換会や洲本市地域公共交通会議の決定を経て、平成24年4月からコミュニティバス上灘線を運行開始

④経費削減（→p.235）

- 市は、地域住民の足の確保を目的に、コミュニティバスを導入するため、委託業務に係る公募型プロポーザルを実施
→ 審査の結果、路線バスと同じ運行便数の確保や車両の小型化に伴う運行経費の低減化に配慮されている等との理由から、（株）洲本観光タクシーを選定
- 公募型プロポーザルによる再契約により、平成28年度以降、市の補助実績は、路線バスだった期間と比較して、コミュニティバスへ移行した期間では約300万円以上減少

- 平成28年3月、洲本市地域公共交通基本計画を策定
→ 公共交通による島内移動のしやすさの向上を目指し、近隣市と連携して取り組むことを掲げた。

淡路島地域公共交通網形成計画の策定（平成30年3月）

- 兵庫県及び3市（南あわじ市・洲本市・淡路市）で地域公共交通網形成計画策定に向けた法定協議会を設置し、淡路島地域公共交通網形成計画を策定

計画を基に連携

②既存公共交通のダイヤ・運賃等のサービスの改善（→p.232）

利用者増を狙った路線の延伸及び増便

- 令和元年10月、南あわじ市と調整してコミュニティバス上灘線の運行条件を以下のとおり改善
→ 洲本バスセンター～^{こりかわ}来川間の市域内にとどめていた路線を、洲本バスセンター（洲本市）～沼島汽船場前（南あわじ市）まで延伸
→ 洲本バスセンターでの高速バスや沼島汽船への乗り継ぎを考慮して増便し、最終便の時刻を遅く設定

再編後

現在の洲本市の主な公共交通は以下のとおり（→p.237）
民間路線バス、コミュニティバス、タクシー

取組内容の詳細

①既存公共交通ネットワークの再編(1)

[取組] 地域住民との意見交換会を丁寧に行い、意見を踏まえてコミュニティバスを導入

<背景事情>

- 洲本市は、公共交通空白地域が3地域（あいが・なかがわら、大野・あいが屋、ごしき）あり、平成22年当時、市民の48%は公共交通空白地域に居住していた。
- 民間路線バス事業者への路線継続のための補助やコミュニティバス等の運賃補助など市民の移動手段の確保のための行政からの支援額は増加傾向にあった。
- 淡路交通（株）が運行する路線バスの上灘線は、平成14年8月以降、市の補助金により運行を継続していた。しかし、乗車密度が年々減少（平成14年度1.6人に対し、22年度0.9人）しており、上灘地区の人口も減少するなか、利用率の改善が見込めないことや運転手不足等の理由から、23年3月に事業者から撤退の意向が示され、24年3月をもって廃止された。
- 上灘地区は3集落で構成され、平成23年3月当時の上灘地区の状況は、人口122人、世帯数71世帯、平均年齢69.7歳であり、地域の高齢化率も非常に高い状況であった。このため、路線バス以外に交通手段がなく、移動に支障を来す住民も多くいた。
- 市は、自動車を運転できない高齢者の暮らしの足を確保するため、代替交通手段を導入するのは行政の責務という認識を持っていた。

<取組内容>

市は、淡路交通（株）の撤退意向を受け、以下のとおり取組を実施した。

- コミュニティバス上灘線を導入（平成24年4月）
 - ・ 洲本市地域公共交通会議での議論だけでなく、沿線住民との意見交換会を別途開催し、意見を踏まえた上で、代替交通手段としてコミュニティバス上灘線を導入

（取組に至る詳細な経緯）

上記取組に至る詳細な経緯は、以下とおりである。

(1) 代替交通手段の導入に当たっての意見交換会の開催

- 市は、淡路交通（株）が運行していた上灘線の退出に伴う代替交通の導入に際し、地元の利用者の意見を聴くことは地方公共団体の当然の責務であるとの認識から、洲本市地域公共交通会議だけではなく、上灘線の沿線住民との意見交換会を別途開催した。
- 具体的には、表1のとおり沿線住民との意見交換会は合計4回実施し、洲本市地域公共交通会議での配付資料等に基づき説明を行った。本意見交換会へは当該地域の人口122人のうち、毎回約20人が参加した。

表1 上灘線の沿線住民との意見交換会の開催状況

開催時期	内 容
平成 23 年 3 月 24 日	淡路交通(株)が、兵庫県生活交通対策地域協議会長宛てに、「淡路島内在来線における過疎路線の退出意向申出書」を提出
平成 23 年 5 月 6 日	第 1 回 住民との意見交換会 <主な意見> <ul style="list-style-type: none"> ・ 確かに利用者は少ないが、バスがなくなると困る。 ・ 乗らないものに対して行政が赤字補填を継続し、税金で補填していくのをずっと続けていくのもなかなか難しいだろうと思う。
平成 23 年 6 月 3 日	第 2 回 住民との意見交換会 <主な意見> <ul style="list-style-type: none"> ・ 地元の意見としては、できれば現状のような大きなバスとは言わないが、バスのようなかたちで 1 日に 3 便（路線バス時代と同様）程度確保していただきたい。
平成 23 年 7 月 28 日	平成 23 年度 第 1 回洲本市地域公共交通会議
平成 23 年 8 月 5 日	第 3 回 住民との意見交換会
平成 23 年 11 月 1 日	平成 23 年度 第 2 回洲本市地域公共交通会議
平成 23 年 11 月 4 日	第 4 回 住民との意見交換会
平成 24 年 3 月 29 日	平成 23 年度 第 3 回洲本市地域公共交通会議
平成 24 年 3 月 31 日	淡路交通(株)が上灘線路線バスの運行から撤退
平成 24 年 4 月 1 日	上灘線コミュニティバスが運行開始

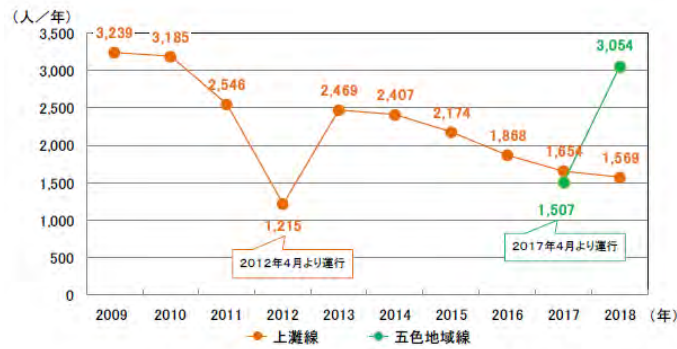
(注) 当省の調査結果による。

- 市は、意見交換会で把握した住民の意見を踏まえ、洲本市地域公共交通会議でも検討した結果、平成 24 年 4 月からコミュニティバス上灘線を導入することとした。

(2) コミュニティバス上灘線の導入に当たっての公募型プロポーザルの実施等

- 市は、上記のコミュニティバスを導入するに当たり、委託業務に係る公募型プロポーザルを実施した（取組に至る詳細な経緯は「④経費削減」参照）。
- 選考委員会の審査の結果、「これまでの路線バスと同じ運行便数を確保するとともに、タクシー業務で培ってきたきめの細かいサービスの提供や車両の小型化に伴う運行経費の低減化などにも配慮されている」との理由で、(株)洲本観光タクシーを選定し、平成 24 年 4 月から同社がコミュニティバス上灘線の運行を開始した。
- なお、コミュニティバス上灘線の運行開始以降の乗車輸送人員の推移は次のとおりである。

(参考) コミュニティバスの乗車輸送人員の推移



- (注)1 「洲本市地域公共交通基本計画（後期）資料編」による。
2 2012年以前は、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。

<取組の工夫、効果等>

- 洲本市地域公共交通会議での議論のみではなく、地域住民との意見交換会を丁寧に行ったこと、また、委託事業者の公募に当たって、地域住民の意見を尊重した対応が可能となる事業者を選定したことで、円滑な代替交通手段の導入が可能となり、住民サービスの向上にもつながった。

①既存公共交通ネットワークの再編(2)

〔取組〕 地域の公共交通ネットワーク全体を近隣市間で一体的に形成するため、3市から構成される協議会を通じ、連携して課題を検討

〈背景事情〉

- 洲本市と淡路市及び南あわじ市は路線バスにより結ばれ、洲本市民は洲本市内だけでなく、淡路市や南あわじ市への移動も多く、また、淡路市や南あわじ市から洲本市への移動も多くなっている。
- 平成28年3月、市は洲本市地域公共交通基本計画を策定したが、同計画では今後の地域公共交通の方向性として、淡路市、南あわじ市との連携が掲げられ、具体的な取組方針の一つとして、公共交通による島内移動のしやすさの向上を目指し、近隣市と連携して既存路線バスの利用促進を図るとともに、コミュニティバス等、新規路線の導入においても、近隣市との連携に努めることとされていた。

〈取組内容〉

3市（南あわじ市・洲本市・淡路市）において、以下の取組を実施した。

i) 淡路島地域公共交通活性化協議会の設置（平成29年3月）

- ・ 3市はそれぞれが地域公共交通会議を組織していたが、地域公共交通の活性化・再生を図るために必要な地域公共交通網形成計画の作成及び実施に関し、地域の多様な関係者による合意形成や協働の取組をより効率的・効果的かつ確実にを行うことが可能となることから、淡路島地域公共交通活性化協議会（以下「協議会」という。）を設置

ii) 淡路島地域公共交通網形成計画の策定（平成30年3月）

- ・ 協議会での検討を経て、淡路島地域公共交通網形成計画（以下「網形成計画」という。）を策定し、淡路島地域全体の現状や課題等を踏まえ、地域全体の公共交通ネットワーク全体を一体的に形作り、持続させることを目的として、課題解決に向けた具体の施策を設定
- ・ 網形成計画に掲げた施策の一つとして、3市の企画・立案機能の統一、コミュニティバス運営統一に向けた検討、地域内公共交通の一元管理組織の立ち上げを実施
- ・ 公共交通空白地域の解消についても協議会で検討していくこととした。

（取組に至る詳細な経緯）

上記取組に至る詳細な経緯は、以下のとおりである。

(1) 協議会の設置

- 平成28年5月、兵庫県から淡路地域の公共交通の在り方を検討するための勉強会開催の提案があり、県及び3市（南あわじ市・洲本市・淡路市）において、網形成計画の策定に向けた協議会の設置について検討した。
- 3市はそれぞれが地域公共交通会議を組織していたが、地域公共交通の活性化・再生を図るために必要な網形成計画の作成及び実施に関し、3市が連携することにより地域の多様な関係者による合意形成や協働の取組をより効率的・効果的かつ確実にを行うことが可能となることから、平成29年3月、協議会を設置した。

(2) 網形成計画の策定

- 平成29年4月から協議会を3回にわたり開催し、30年3月、淡路島として一体的な公共交通について連携して具体策を検討し推進していくため、網形成計画を策定した。
- 網形成計画の策定に当たって、協議会で出された主な意見は表2のとおりである。

表2 協議会における主な意見

回	開催時期	主な意見（洲本市の取組に関連する部分を中心に記載）
第1回	平成29年 8月23日	<ul style="list-style-type: none"> ・ 今後、公共交通を利用する観光客を取り込めば、さらに観光客が増える要素が淡路島にはある。そのためには誰が何を考えるかを考えてもらうことが大事であると思っている。 ・ 路線バスをみんなで使ってもらうことも、存続するのかも含めて議論しなければならない。 ・ コミュニティバス等、3市の連携は重要
第2回	平成29年 11月21日	<ul style="list-style-type: none"> ・ 洲本市は、上灘線は路線バスが廃止されたところに走らせ、また五色エリアから洲本市街を結ぶ五色線もようやくコミュニティバスを今年度から運行した。取組が始まったところで安定していない中で、改善していく状況である。公共交通の空白地域や今回作るネットワークをつなぐことも、行政の役割として残っている。2市の先行事例を参考にしながら、ネットワークを太くしていく取組も合わせて検討していくことを考えている。 ・ 今まで出ていなかった公共交通の空白地域についても、この計画で対象としていく。
第3回	平成30年 3月5日	<ul style="list-style-type: none"> ・ 洲本市の交通空白地域の利便性を高めるため、今年度は五色地域とコミュニティバスを運行させる等、公共交通が撤退した地域の対策を進めている。それらと本計画のネットワークが噛み合っ初めて、全体的な公共交通サービスが流れていく。コミュニティバスの運行経費は、五色地域コミュニティバスでは年間1,000万円の経費でその地域の足を確保している状況である。ただコミュニティバスだけで事足りるかと言えば全然足りない状況であり、バス事業者と協力してネットワークを構築する中で、バス事業者の経営についても検討する必要がある。コミュニティバスの経営も発生する。具体的な事業については今後の3市の協議、ないし本市の独自施策を組み合わせることで取り組んでいく。

(注) 協議会議事録に基づき、当省が作成した。

- 網形成計画においては、課題解決に向けた具体の施策として、表3のとおり、五つの施策が掲げられ、その実施年度が設定されている。また、各市の取組を進めるに当たっては、地域の特性を踏まえつつ、施策を総合的、計画的に推進する体制づくりが求められることから、3市の企画・立案機能の統一、コミュニティバス運営統一に向けた検討、地域内公共交通の一元管理組織の立ち上げを実施することとされた（施策1）。

なお、網形成計画においては、公共交通空白地域の解消についても協議会で検討することとされた。

表3 施策の検討・実施時期

区分		実施年度
施策1 取組を推進していくための体制づくり		
統一的な推進体制を構築する	3市の企画・立案機能の統一	2018～2019
	コミュニティバス運営統一に向けた検討	2020～2024
	地域内公共交通の一元管理組織の立ち上げ	2024～
施策2 高速バスの維持・充実		
ICカードにより高速バスの利便性を向上する	ICカードシステムの導入	～2020
	利用割引サービスの導入	～2021
高速バスの地域内乗降（クローズドドアの解消）を調査・検討する	既存ネットワークへの影響、高速バス運行場の課題調査	2018
	実施エリアの検討、社会実験の実施	2019～2022
結節点としての広域拠点機能を充実する	岩屋ポートターミナル建て替え	～2020
	津名港ターミナル移転	2018～2020
	待合環境の品質向上	継続

(続き)

施策3 地域内バスネットワークの再編		
地域内バスネットワークを再編する	路線見直し案のとりまとめ	2018～2019
	輸送力の確保	2020～2027
自主運行バスによりきめ細かいサービスを実現する	運行頻度、運行時間帯の拡大	2025～2027
	自主運行バスの導入検討	継続
乗り換え利便性を高める	結節点としての広域拠点機能の充実(再掲)	～2020
	結節点としての地域拠点機能の充実	～2027
	広域交通に合わせた運行ダイヤの調整	継続
	乗り継ぎ連絡切符の検討	2018～2020
シームレスなバス利用環境を整える	生活交通バスへのICカードシステム導入の検討	2021～2022
	乗り継ぎ連絡切符の検討(再掲)	2018～2020
	地域内統一の運賃体系の検討	2021～2024
	パスロケーションシステム導入の検討	2021～2022
施策4 観光地への公共交通の利用促進		
観光地へバス等で移動できるようにする	案内機能の充実	継続
	観光客が公共交通で周遊できる環境の整備	継続
	公共交通と観光施設への送迎バス等の連携	継続
観光地の情報を容易に入手できるようにする	観光誘客に向けた情報発信の強化	2018～
	総合時刻表(あわじ足ナビ)の発行	継続
特定観光施設へのバス路線のシンボル化に取り組む	案内機能の充実充実(再掲)	継続
地域内バスネットワークを補完する端末交通を充実・強化する	導入検討(先行事例の調査など)	2018～2019
	端末交通の充実・強化	継続
施策5 公共交通の利用推進		
バス等公共交通の利用気運を高める	公共交通を利用した通勤の推進	2018～
	高校生等への公共交通利用の働きかけ	2018～
	高齢者に対する公共交通利用の働きかけ	2018～
	体験乗車の社会実践の実施	2018～
	利便性・実用性等の情報発信	2018～
	総合時刻表(あわじ足ナビ)の発行(再掲)	継続

(注) 「淡路島地域公共交通網形成計画」(平成30年3月)による。

- また、洲本市地域公共交通基本計画(後期)本編(令和2年3月)においても、網形成計画に基づき、3市で総合的に路線バスの利用促進やバス交通の整備を進めること、3市の地域公共交通会議と協議会は連携していくこととされている。

<取組の工夫、効果等>

- 網形成計画策定のため、3市から構成される協議会を立ち上げ、それぞれの市で抱えている課題について、淡路島地域の公共交通ネットワーク全体で捉えて協議することで、連携して取組を進めていくための下地が整った。また、これにより利用者増を狙った路線の延伸及び増便の取組についても円滑な調整が可能となった(「②既存公共交通のダイヤ・運賃等のサービスの改善」参照)。
- また、公共交通空白地域の取組は南あわじ市や淡路市が先行して取り組んでいるため、協議会での検討を通じ、ネットワーク構築のための工夫など2市を参考にすることで洲本市の取組にいかすことが可能となった。

②既存公共交通のダイヤ・運賃等のサービスの改善

[取組] 観光客の取り込みによる利用者増を狙った路線の延伸及び増便

<背景事情>

- 網形成計画策定に向けた協議会では、表4のとおり、各市から、観光客の取り込みによる島内の公共交通の利用者増加と利便性の向上に関する意見が出された。
- 網形成計画においては、淡路島地域が目指すべき将来像として、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）が掲げられ、そのために、住民が過度な自動車依存から脱却し、公共交通を守り育てる機運を醸成し、主体的に交通環境を改善していくことを基本としつつ、住民の移動のみで不足する交通需要については、地域外からの観光客の需要で量的充足を図ることとされていた。
- こうした網形成計画の方針も踏まえ、洲本市でも、コミュニティバス上灘線について、沿線住民の利用のみならず、観光客が利用しやすい路線にする必要があった。

表4 協議会における主な意見

回	開催時期	主な意見（観光客とネットワークの考え方に関連する部分を中心に）
第1回	平成29年 8月23日	<ul style="list-style-type: none"> ・ 洲本市はかつての城下町に県立病院、ショッピングセンター、官公庁があり、そこを中心とした都市構造となっており、公共交通も放射構造となっている。また、拠点間の経路が長い。短い経路でネットワークを組み、中間地点を設けて利用を増やす工夫が要る。 ・ 淡路市では、北部では自主運行で路線2ルート、観光1ルートを運行し、年間6万人利用、うち観光1万人、観光客で地域を支える。南部では路線3ルート、観光1ルートを平成31年目途で準備を進めている。<u>観光客を取り込む政策を考えたい。</u> ・ 南あわじ市は、高速バス便で四国から京阪神、関東方面は往復400便を超え、うち南あわじ市内で乗降可能は39便のみである。<u>島内で乗降できるようにすれば観光客が増えるのではないか。</u>
第2回	平成29年 11月21日	<ul style="list-style-type: none"> ・ 淡路圏域の公共交通の在り方の場合、生活者と、外から来る人の在り方、観光振興面の2面性があり、これをいかにするかである。 ・ <u>島外から来る人のターミナルと島内移動の乗換拠点的な位置付けを整理していく必要がある。</u> ・ 計画のポイントは、ネットワークとしては、長い路線では利用者の多いところと少ないところがあり、再編して、切ったところにハブ、準ハブで乗換拠点を作って、そこから路線バス、コミバスの接続を考えるというハブアンドスポークのネットワークを構成していく。もう一つは、公共交通の利用を島内の市民だけでカバーしていくのは難しいので、淡路島には観光資源もあり訪れる人にも使っていただきたい、ということである。 ・ コミバスは観光客もかなり利用している。<u>沼島の船はほとんどコミバス利用の観光客である。</u> ・ ハブ及び準広域ハブについては、少し整理がいると思う。観光としての島外からのハブ、島内の方の移動をなるべく利便性を高めて使ってもらえる乗換拠点等の整理をする必要がある。 ・ 来島者のニーズをおさえて、いろいろな主体が連携して、観光客が見たいところへ行けるような交通環境を構築できたらよい。

(注) 協議会議事録に基づき、当省が作成したものであり、下線は当省が付した。

＜取組内容＞

市はコミュニティバスについて、以下のサービス改善を実施した。

○ 利用者増を狙った路線の延伸及び増便（コミュニティバス上灘・沼島線）（令和元年10月）

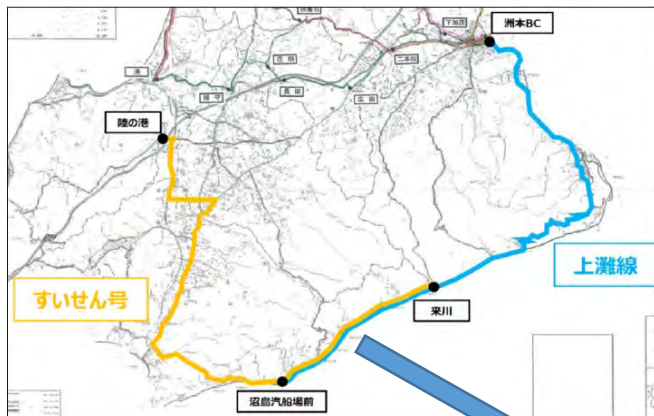
- ・ 観光客が利用しやすい路線にするため、南あわじ市と調整し、洲本バスセンター～来川間の市域内にとどめていた路線を、洲本バスセンター～沼島汽船場前（南あわじ市）まで延伸した。

○ 利用者増を狙った路線の延伸及び増便（コミュニティバス上灘・沼島線）

市では、網形成計画において掲げられた課題解決に向けた具体的な施策（施策3の地域内バスネットワークの再編）を実施・推進するため、コミュニティバス上灘線の延伸について南あわじ市と調整を行い、令和元年10月から、次のとおり路線の延伸及び増便を行うこととした。

- ① 沿線住民の利用のみならず、観光客が利用しやすい路線にすることにより、利用者の増加と公共交通の維持を図るため、洲本バスセンター～来川間の市域内にとどめていた路線を、洲本バスセンター（洲本市）～沼島汽船場前（南あわじ市）まで延伸した（図1）。
- ② 洲本バスセンターでの高速バスや沼島汽船への乗り継ぎを考慮し、1日3往復（6便）であったところを4往復（8便）に増便し、洲本バスセンター着の最終便時刻を遅く設定（16時24分着から19時14分着）した（図2）。
- ③ 運賃については、150～880円であったところを100～480円に改定した。
- ④ 路線の延伸に伴い、路線名を上灘・沼島線に変更した。

図1 上灘線の延伸区間



※ 南あわじ市コミュニティバスらん・らんバス（すいせん号）と運行区間が一部重複する区間は、らん・らんバスと同一運賃に設定

【運行区間】

洲本バスセンター～沼島汽船場前
（洲本市域23.1km＋南あわじ市域8.1km＝31.2km）

（注）沼島汽船場前：南あわじ市灘の土生港にあるバス乗り場。土生港から南あわじ市灘の沖4.6kmに位置する離島である沼島まで、沼島汽船によって結ばれている。

（注）洲本市の資料等に基づき、当省が作成した。



図2 時刻表の改正状況

現行時刻表				改正時刻表(R1.10.1～予定)				
(下り) 洲本バスセンター → 来川				(下り) 洲本バスセンター → 沼島汽船場前				
バス番号	1便	2便	3便	バス番号	1便	2便	3便	4便
1 洲本バスセンター	6:21	12:10	14:40	1 洲本バスセンター	6:21	9:20	12:30	16:55
2 由良保育所前	6:38	12:27	14:57	2 由良保育所前	6:38	9:37	12:47	17:12
3 龍宮園前	6:39	12:28	14:58	3 龍宮園前	6:39	9:38	12:48	17:13
4 小佐池	6:40	12:29	14:59	4 小佐池	6:40	9:39	12:49	17:14
5 小佐鹿	6:41	12:30	15:00	5 小佐鹿	6:41	9:40	12:50	17:15
6 生石口	6:42	12:31	15:01	6 生石口	6:42	9:41	12:51	17:16
7 越田	6:43	12:32	15:02	7 越田	6:43	9:42	12:52	17:17
8 立川	6:49	12:38	15:08	8 立川水仙郷	6:49	9:48	12:58	17:23
9 中津川	7:00	12:49	15:19	9 中津川	7:00	9:59	13:09	17:34
10 相川	7:04	12:53	15:23	10 相川	7:04	10:03	13:13	17:38
11 モンキーセンター	7:08	12:57	15:27	11 モンキーセンター	7:08	10:07	13:17	17:42
12 畑田	7:10	12:59	15:29	12 畑田	7:10	10:09	13:19	17:44
13 来川	7:10	12:59	15:29	13 来川	7:10	10:09	13:19	17:44
				14 白崎		10:12	13:22	17:47
				15 倉川		10:14	13:24	17:49
				16 黒岩水仙郷		10:15	13:25	17:50
				17 黒岩		10:17	13:27	17:52
				18 吉野		10:18	13:28	17:53
				19 山本		10:20	13:30	17:55
				20 城方		10:21	13:31	17:56
				21 円美		10:22	13:32	17:57
				22 沼島汽船場前		10:24	13:34	17:59
(上り) 来川 → 洲本バスセンター				(上り) 沼島汽船場前 → 洲本バスセンター				
バス番号	1便	2便	3便	バス番号	1便	2便	3便	4便
13 来川	7:15	13:05	15:35	22 沼島汽船場前		10:35	13:45	18:10
12 畑田	7:15	13:05	15:35	21 円美		10:37	13:47	18:12
11 モンキーセンター	7:17	13:07	15:37	20 城方		10:38	13:48	18:13
10 相川	7:21	13:11	15:41	19 山本		10:39	13:49	18:14
9 中津川	7:25	13:15	15:45	18 吉野		10:41	13:51	18:16
8 立川	7:36	13:26	15:56	17 黒岩		10:42	13:52	18:17
7 越田	7:42	13:32	16:02	16 黒岩水仙郷		10:44	13:54	18:19
6 生石口	7:43	13:33	16:03	15 倉川		10:45	13:55	18:20
5 小佐鹿	7:44	13:34	16:04	14 白崎		10:47	13:57	18:22
4 小佐池	7:45	13:35	16:05	13 来川	7:15	10:50	14:00	18:25
3 龍宮園前	7:46	13:36	16:06	12 畑田	7:15	10:50	14:00	18:25
2 由良保育所前	7:47	13:37	16:07	11 モンキーセンター	7:17	10:52	14:02	18:27
1 洲本バスセンター	8:04	13:54	16:24	10 相川	7:21	10:56	14:06	18:31
				9 中津川	7:25	11:00	14:10	18:35
				8 立川水仙郷	7:36	11:11	14:21	18:46
				7 越田	7:42	11:17	14:27	18:52
				6 生石口	7:43	11:18	14:28	18:53
				5 小佐鹿	7:44	11:19	14:29	18:54
				4 小佐池	7:45	11:20	14:30	18:55
				3 龍宮園前	7:46	11:21	14:31	18:56
				2 由良保育所前	7:47	11:22	14:32	18:57
				1 洲本バスセンター	8:04	11:39	14:49	19:14

※1便は変更なし。

(注) 「洲本市地域公共交通会議資料」による。

〈取組の工夫、効果等〉

- 観光客の取り込みを狙った路線の延伸・増便に当たって、路線の接続やダイヤの設定など、市を越えた調整が必要となったが、協議会での協議を通じて連携の下地ができていたため、円滑に進めることが可能であった。

④経費削減

[取組] 代替交通手段の導入に当たって、公募型プロポーザルを実施し、財政負担を軽減

<背景事情>

- 平成24年4月からコミュニティバス上灘線を導入する際に、交通手段の選定方法については、当時、市役所全体で公平性・透明性の観点から随意契約を見直し、例外を除いて一般競争入札を行うべきとの考え方があった。

<取組内容>

上記の考え方を踏まえ、市は、コミュニティバス上灘線の委託事業者の選定に当たって、更に踏み込んで以下の取組を実施した。

○ 公募型プロポーザルを実施（平成24年4月）

- ・ 通常の入札行為とは異なり、ただ単に金額が安い事業者に入札するのではなく、市があらかじめ提示した条件に沿って提案をもらい（※）、総合的な提案内容が最も優れていると判断した事業者と契約するという公募型プロポーザルを実施

※ あらかじめ市が提示した運行委託業務仕様書に沿って、事業者が、①運行形態・運行区間、②使用する車両の特徴等、③提供するサービス、④他路線との円滑な接続の可否、⑤1便当たりの運行費用の積算、⑥1便当たりの運行費用・運賃・停留所数について、提案書を作成

- ・ 選考委員会での審査の結果、「これまでの路線バスと同じ運行便数（1日3往復便）を確保するとともに、これまでにタクシー業務で培ってきた利用者側に立ったきめの細かいサービスの提供や車両の小型化に伴う運行経費の低減化などにも配慮されている」という理由で、(株)洲本観光タクシーを選定

（取組に至る詳細な経緯は「①既存公共交通ネットワークの再編(1)」参照）

<取組の工夫、効果等>

- 平成27年10月1日からの公募型プロポーザルによる再契約により、利用者の減少に伴う運賃収入の減少、人件費及び燃料費の増加を理由とした委託料の増額のため、28年度以降、財政負担は増加しているものの、市の財政負担の額は、表5のとおり、路線バスであった期間と比較して、コミュニティバスへ移行した期間では約300万円以上減少している。

→ 市内にはタクシー事業者が当時5社あり、公募型プロポーザルにより、競争原理が働いたことや、車両のダウンサイジング化（路線バス：定員28名→コミュニティバス：定員9名）により、運行経費の削減が可能となったと推察される。

- また、市があらかじめ提示した条件に沿って提案をもらい、総合的な提案内容が最も優れていると判断した事業者と契約するという公募型プロポーザルの性質上、実質的には、事業者からの意見・要望も反映させることにつながるという利点もあったと推察される。

表 5 上灘線に対する財政負担の状況

(単位：千円)

区分		補助金額 (平成 18～23 年度) 委託料 (平成 25～30 年度)	うち、兵庫県補助金 (コミュニティバス 運行総合支援事業補助金)
路線バス 【洲本市が、淡路交通 (株)に運行費用を補助】	平成 18 年度	7,826	—
	19	8,250	—
	20	8,688	—
	21	8,441	—
	22	7,652	—
	23	8,307	—
	18～23 年度 の平均	8,194	—
移行期	24	2,260	175
コミュニティバス 【洲本市が、(株)洲本観 光タクシーに運行業務を 委託】	25	4,520	382
	26	4,520	452
	27	4,520	452
	28	5,000	500
	29	5,500	550
	30	6,000	600
	25～30 年度 の平均	5,010	—

(注)1 当省の調査結果による。

2 各年度の実績は、前年 10 月～当月 9 月までの期間である。

なお、平成 24 年度については、コミュニティバス上灘線が平成 24 年 4 月 1 日から運行を開始しているため、同年 4 月から 9 月までの 6 か月間の実績である。

3 国庫補助金はなく、平成 24 年 3 月までは洲本市単独事業であり、同年 4 月から兵庫県補助金（コミュニティバス運行総合支援事業補助金）の交付を受けている。

4 兵庫県補助金（コミュニティバス運行総合支援事業補助金）は、平成 26 年度から「兵庫県市町振興支援交付金」となっている。

参考情報

現在の交通体系

概況

主な公共交通は、民間路線バス、コミュニティバス、タクシーがある。

各公共交通

<民間路線バス>

現在、市内は6路線が運行（淡路交通（株）が5路線、本四海峡バス（株）が1路線を運行）している。

<コミュニティバス>

現在、2路線が運行している。平成24年4月から、上灘線の運行が開始され、令和元年10月に、沼島汽船場前（南あわじ市）まで延伸・増便され、上灘・沼島線に改称されている。

公共交通空白地域の一つである五色地域に、空白地域の解消と住民の移動確保を図るため、平成29年4月から、五色地域線の運行が開始され、31年4月には、利用者増加を図るため、フリー乗降区間が設定されている。

図3 コミュニティバスの概要

上灘・沼島線 コミュニティバス

今年10月1日より
【延長区間増便】
【1日4往復増便】
【1日4往復増便】

改正点

- 南あわじ市の「沼島汽船場前」まで延伸と延伸に伴う運賃の改定
- 1日4往復増便
- 延伸に伴う名称を「上灘・沼島線」に変更

運賃一覧

路線区間	大人運賃	小児運賃
A区間(①洲本/バスセンター⇄②由良保育所前)	400円	240円
B区間(③由良保育所前⇄④立川水仙郷)	100円	60円
C区間(⑤立川水仙郷⇄⑥沼島川)	120円	60円
D区間(⑦南あわじ市区間)(沼島川⇄沼島汽船場前)	300円	150円

時刻表は
ご確認ください。

五色地域コミュニティバスが より便利になります

今年4月1日より
【フリー乗降区間
設定】
【1日4往復増便】
【1日4往復増便】

改正点

- D区間(①洲本/バスセンター⇄C区間)とし、区間運賃「100円」に設定
- 五色診療所から⑦までの区間を「フリー乗降区間」に設定(詳細は乗降券参照)
- 1日4往復増便(南あわじ市/バス専用、洲本観光タクシー-窓口/沼島線 D2-5-26)

運賃一覧

区間	大人運賃	小児運賃
A区間内(① 洲本職員共済会⇄⑤ 五色地域福祉センター)	240円	120円
B区間内(⑥ 五色地域福祉センター⇄⑦ 五色診療所)	240円	120円
C区間内(⑧ 下灘⇄⑨ 立川水仙郷)	190円	100円
A区間内の停留所⇄B区間内の停留所	290円	150円
B区間内の停留所⇄C区間内の停留所	560円	280円
A区間内の停留所⇄C区間内の停留所	690円	350円

時刻表は
ご確認ください。

(注) 洲本市のホームページによる。

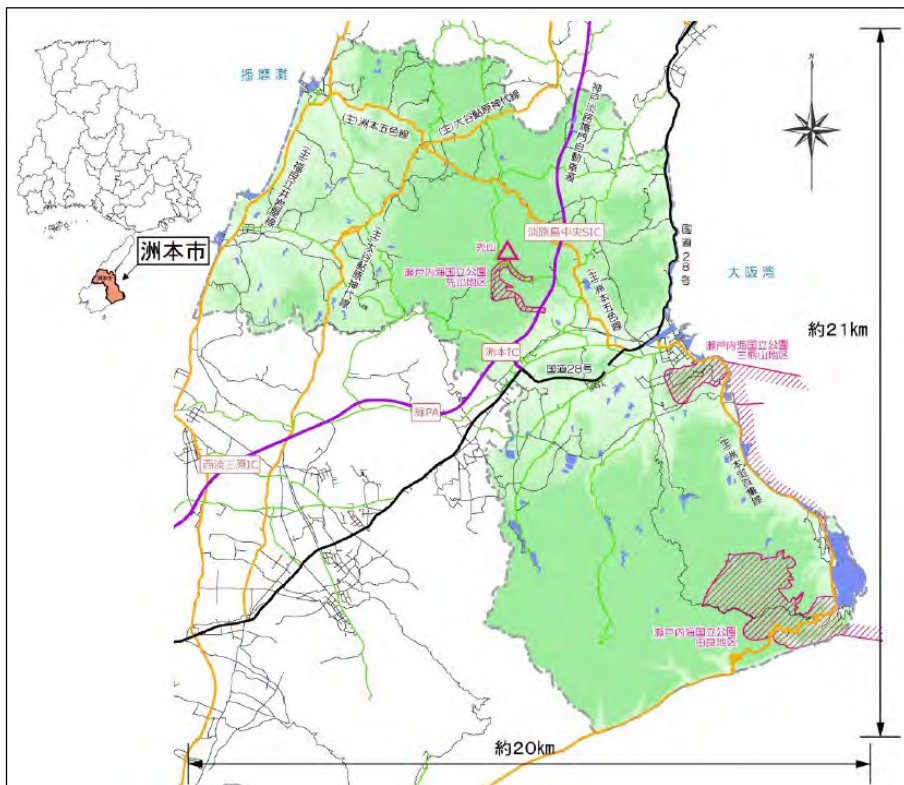
<タクシー>

市内には、タクシー事業者4社（淡路タクシー（株）、清水タクシー、（株）洲本観光タクシー、洲本タクシー（株））が営業している。

地勢

- 平成 18 年 2 月に、津名郡五色町と新設合併し、新洲本市が発足した。
- 洲本市は、兵庫県の南端にある淡路島の中央に位置し、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る。
- 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る。
- 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る。

図 4 洲本市の位置と地勢



(注) 「洲本市地域公共交通基本計画（後期）資料編」（令和 2 年 3 月）による。

人口

- 洲本市の人口は、平成 27 年国勢調査結果では、約 4 万 4,000 人となっている。
- 昭和 60 年の約 5 万 5,000 人をピークに毎年減少しており、令和 27 年の人口は約 2 万 6,000 人まで減少すると推計されている。
- 平成 27 年の 65 歳以上人口は、33%を占め、超高齢社会となっている。
- 地区別の人口は、表 6 のとおりである。

表 6 地区別人口（令和 3 年 8 月時点）

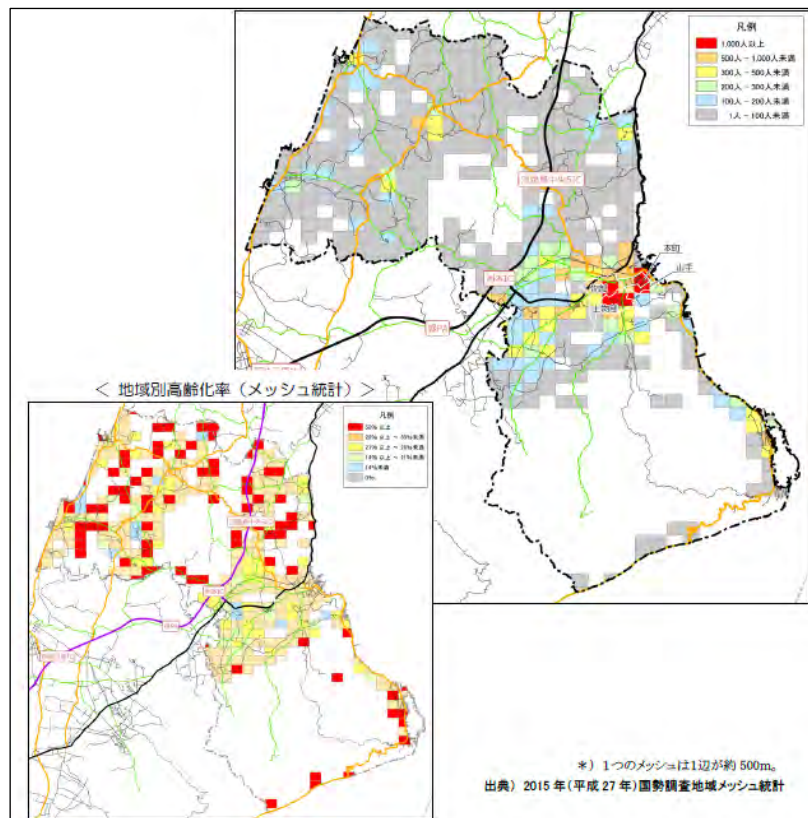
（単位：人）

地区名	人口
洲本市地域	42,410
旧洲本市地区	33,526
旧五色町地区	8,884

（注） 当省の調査結果による。

- 人口分布をみると、図 5 のとおり、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る。国道沿いや県道沿いで約 500mメッシュ内の 300 人以上の居住地もみられるが、ほとんどが 100 人未満となっている。
- 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る。

図 5 洲本市の人口分布

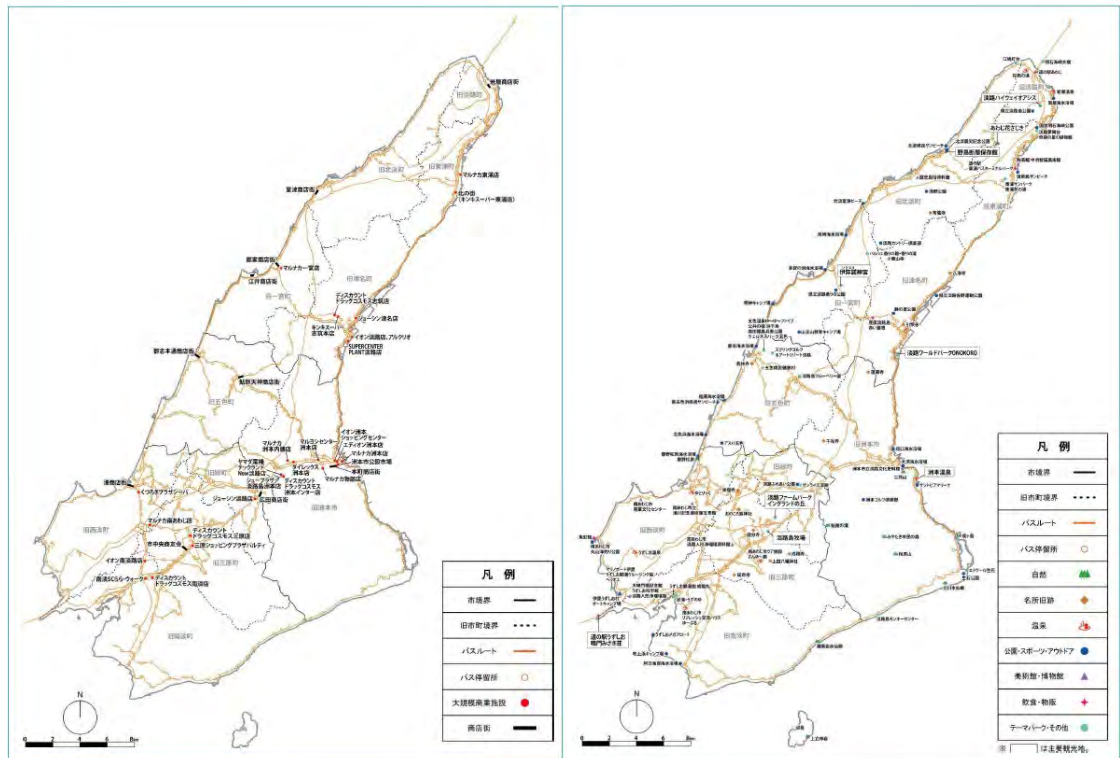


（注） 「洲本市地域公共交通基本計画（後期）資料編」（令和 2 年 3 月）による。

主要施設の分布

- 洲本市は、かつての城下町に県立病院、ショッピングセンター、官公庁があり、そこを中心とした都市構造となっており、公共交通も放射構造となっている。また、拠点間の経路が長くなっている。
- 淡路島地域の商業施設及び観光施設の立地状況は図6のとおりとなっている(洲本市は、旧五色町・旧洲本市を参照)。

図6 淡路島地域の商業施設及び観光施設の立地状況



(注) 「淡路島地域公共交通網形成計画」(平成30年3月)による。