

徳島県地域公共交通計画

令和 7 年 6 月 改訂版
徳島県地域公共交通協議会

目 次

第 1 章	はじめに	1
(1)	計画策定の趣旨	1
(2)	計画の区域	1
(3)	計画の期間	1
(4)	計画の位置づけ	2
第 2 章	地域の現状	3
(1)	人口	3
(2)	施設分布	5
(3)	道路・自動車	9
(4)	観光・インバウンド	11
(5)	新型コロナ危機による影響と今後の見通し	12
(6)	財政	13
第 3 章	公共交通の現状	14
(1)	公共交通モード	14
(2)	路線網・運行サービス	15
(3)	利用・運営状況	26
(4)	利用者意向	31
第 4 章	上位・関連計画	37
(1)	県の計画	37
(2)	市町村の公共交通計画	48
第 5 章	公共交通に関する課題	49
第 6 章	計画の基本方針と目標	52
(1)	計画の基本方針	52
(2)	計画の目標	53
第 7 章	目標達成のための事業	54
第 8 章	実施プログラム	82
第 9 章	評価指標・目標値	88
(1)	評価指標の設定	88
(2)	目標値の設定	92
第 10 章	計画の推進	110
(1)	関係機関の連携と役割分担	110
(2)	PDCA サイクルによる事業展開	112

第1章 はじめに

(1) 計画策定の趣旨

バスや鉄道など県内の公共交通を取り巻く環境は、モータリゼーションの進展や人口減少による利用者の減少、施設の老朽化、さらには運転手不足の深刻化により、非常に厳しい状況である。一方、運転免許返納後の高齢者や学生など自動車を運転できない方々の移動手段の確保や訪日外国人旅行者などの二次交通手段、また、「2050 年カーボンニュートラル」の実現に向けた取組としても「公共交通」の重要性は年々高まってきている。

そこで、令和元年 12 月に地域公共交通に関係する計画のよりどころとなる基本的な方向性を示した「次世代地域公共交通ビジョン」を策定し、「公共交通の最適化」、「利便性の向上」、「利用促進」を3つの柱として6つの処方箋を設定した。それに基づく取組として、JR 牟岐線・徳島線・高德線・鳴門線のパターンダイヤ化、南小松島駅におけるバスと鉄道との乗継連携、バス路線の重複解消（勝浦線、丹生谷線）などを進めた結果、一部区間や駅の利用者数が増加するなど一定の成果が上がっている。

そのような中、新型コロナウイルス感染症の世界的大流行で、本県においても影響が出始めた令和2年2月以降、新たな生活様式の普及や、訪日外国人旅行者の激減など、利用者の大幅な減少が長期間続いており、公共交通を取り巻く環境はかつてない厳しい状況となっている。一方で、AI や MaaS、自動運転といった交通分野のDXが日進月歩で進んでいる。

以上のような背景を踏まえ、本計画は、コロナ禍で利用者が大きく落ち込んだ公共交通の再構築を加速させ、次世代地域公共交通ビジョンで示されている「持続可能な公共交通ネットワークの構築」を目的として、特に、県民にとって一番身近な移動手段である「幹線系統バス」に主眼を置き、新型コロナウイルス感染症の影響や今後の見通し、公共交通に関する法律改正や技術革新等の最新動向も踏まえながら策定するものである。

(2) 計画の区域

徳島県全域とする。

(3) 計画の期間

令和4年度～令和8年度の5年間とする。

(4) 計画の位置づけ

本計画は、本県の総合計画である「徳島新未来創生総合計画」、都市計画である「都市計画区域マスタープラン」、公共交通の最適化に向けた基本的な方向性を示した「次世代地域公共交通ビジョン」を上位計画として、整合を図る。

また、県内市町村において、既に策定されている「地域公共交通網形成計画」及び、策定中の「地域公共交通計画」とも整合・連携を図っている。

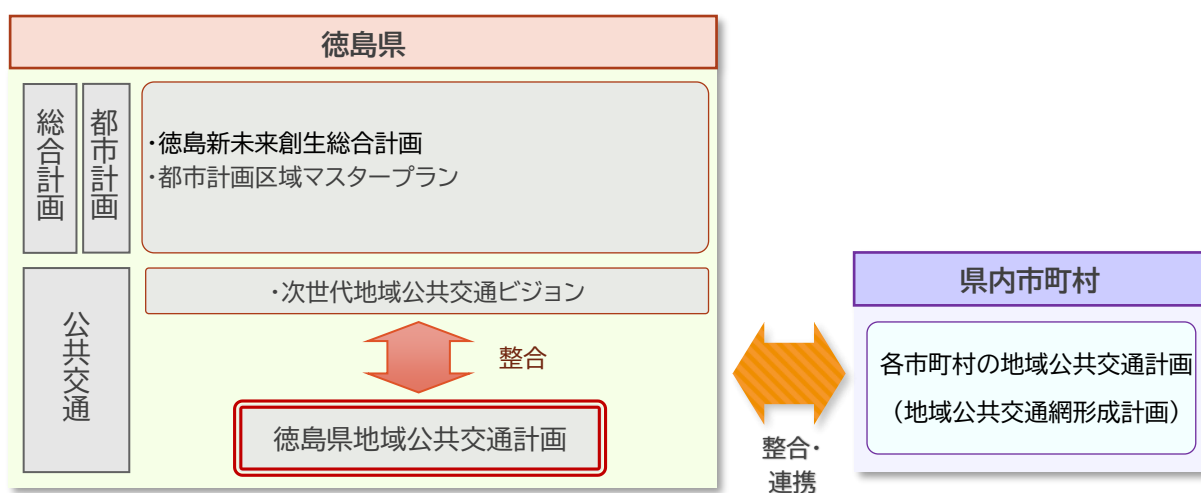


図 1.1 計画の位置づけ

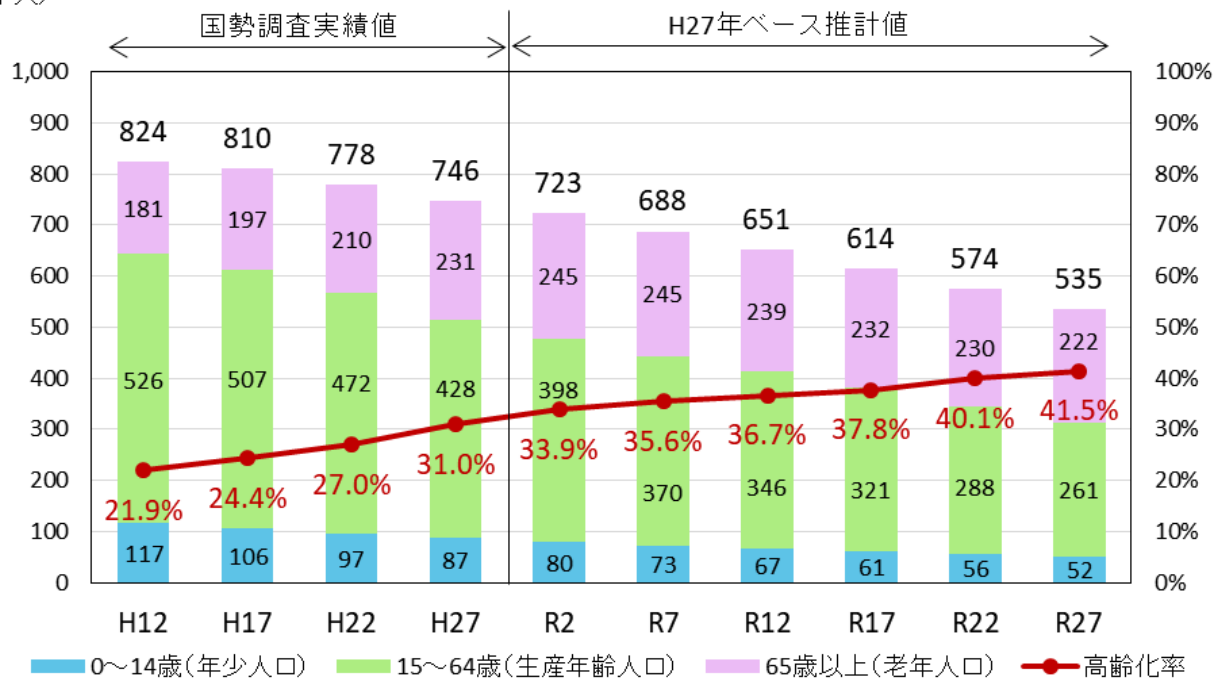
第2章 地域の現状

(1) 人口

1) 人口推移・構成

- 本県の人口は、令和2年時点で約72万人と既に減少傾向が続いており、概ね20年後（令和22年）には約57万人とより一層減少が見込まれている。
- 高齢化率は、令和2年時点で約34%と全国平均（約28%）より高く、概ね20年後（令和22年）には約4割とより一層加速する見込みである。

（千人）

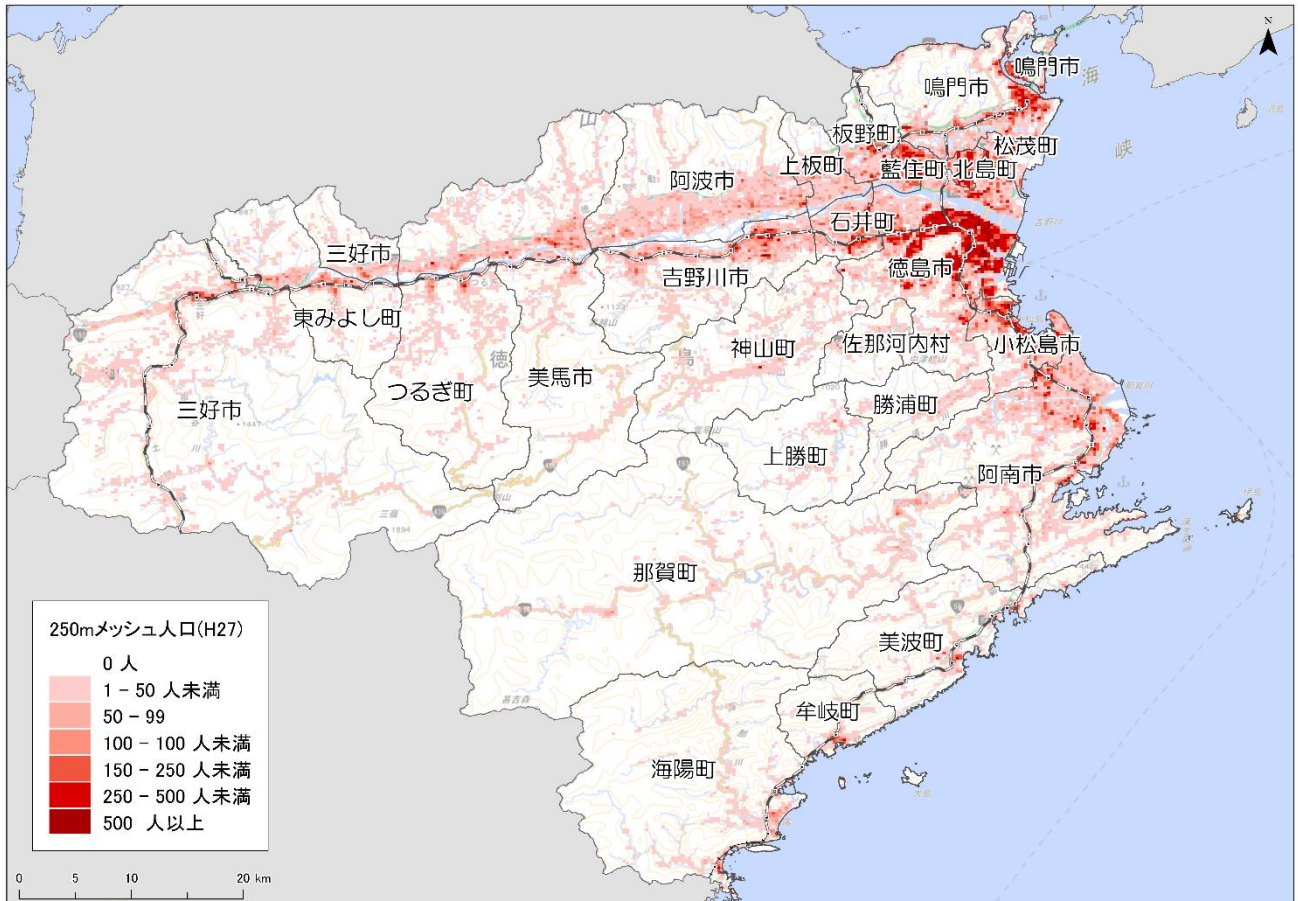


（出典 実績値：国勢調査 推計値：国立社会保障・人口問題研究所）

図 2.1 徳島県の年齢3区分別人口推移

2) 人口分布

- 本県の人口は、徳島市を中心とする東部地域に集中しているほか、鉄道沿線を中心に分布している。
- 一方、鉄道から離れた中山間地域にも点在している。



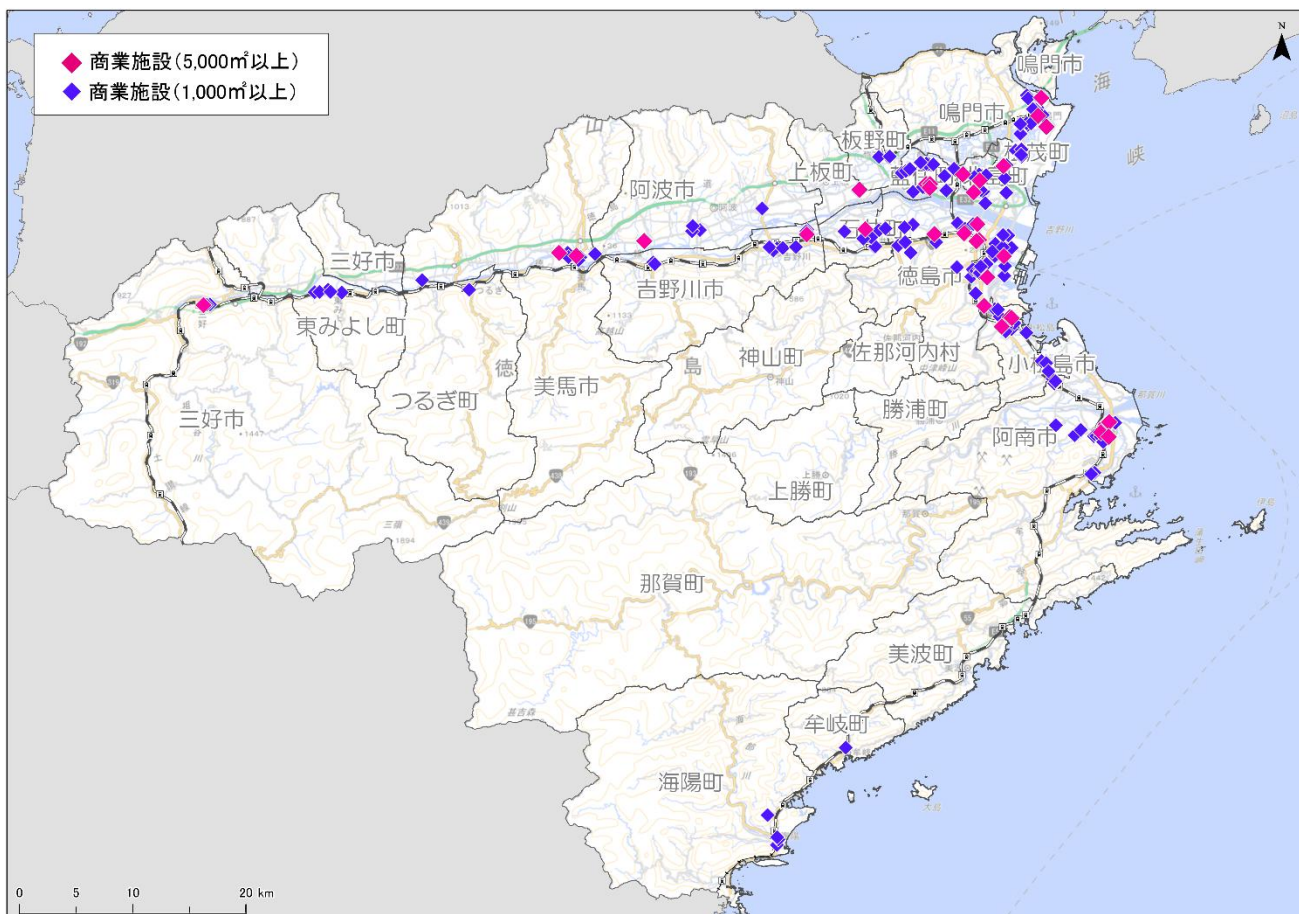
出典: 国勢調査(平成 27 年)

図 2.2 人口分布

(2) 施設分布

1) 大規模商業施設

- ショッピングセンターなどの大規模商業施設は、徳島市及びその周辺に集中している。
- その他では、南部では阿南市、西部では美馬市・三好市などに立地している。

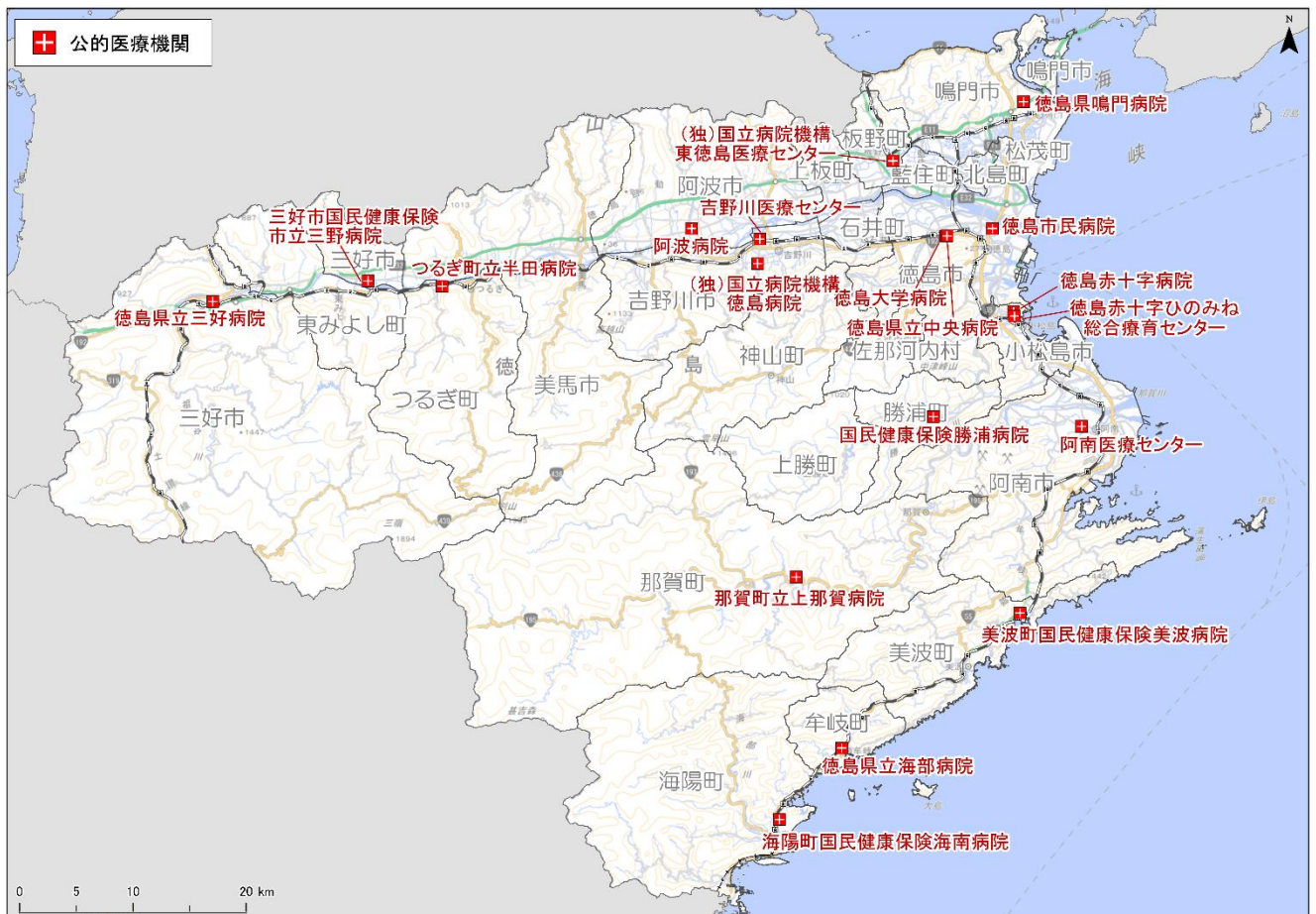


出典:大規模小売店総覧 2020

図 2.3 大規模商業施設の立地状況

2) 主要医療施設

- 主要医療施設（公的医療機関）は、徳島市を始めとした拠点都市を中心に立地している。
- 一方、主要医療施設がないまたは少ない市町村も存在し、他市町村へ通院する機会が多いと考えられる。

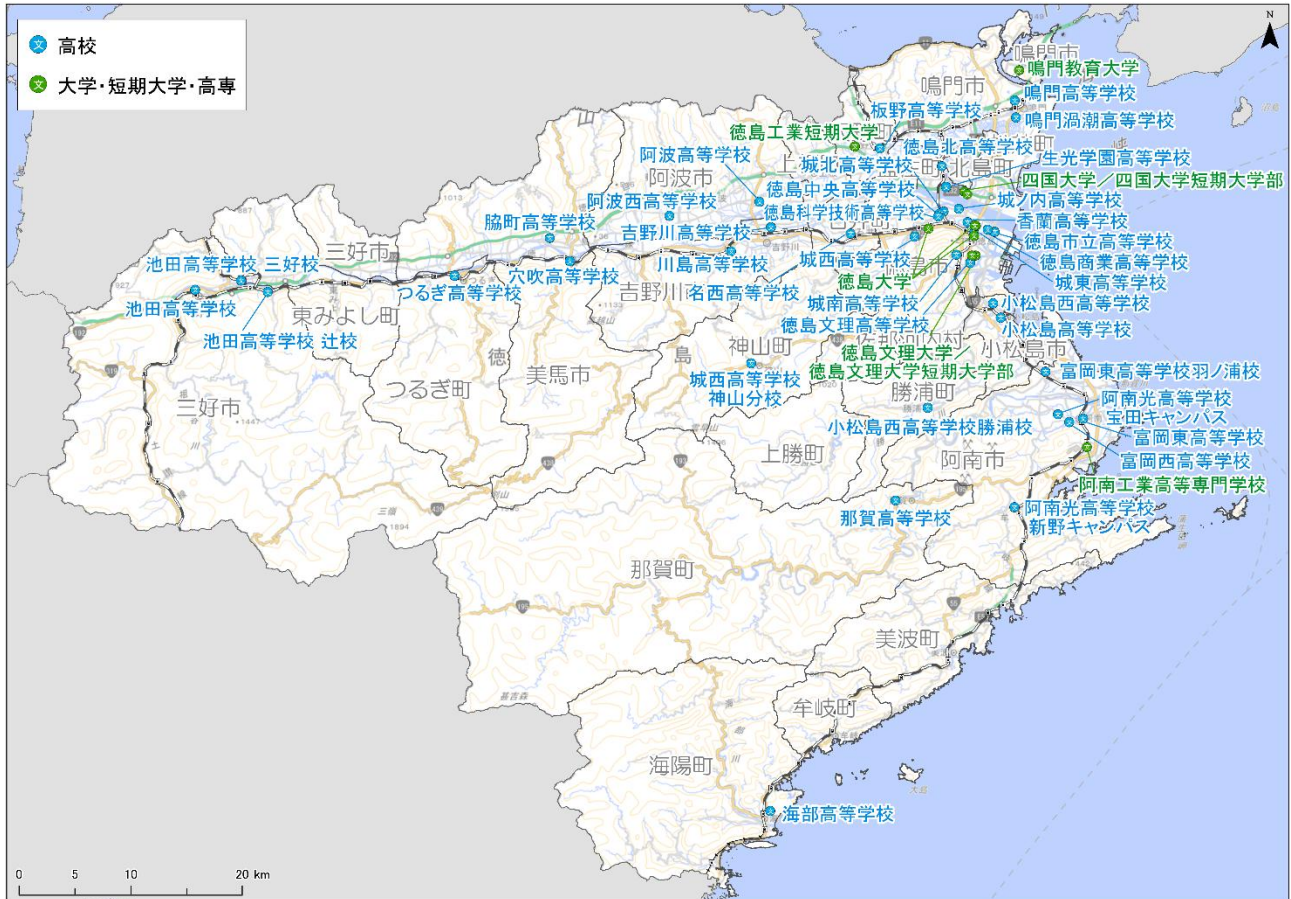


出典：国土数値情報を基に作成

図 2.4 主要医療機関の立地状況

3) 高校・大学等

- 高校・大学（高専、短期大学含む）についても、徳島市及びその周辺に集中している。
- 高校がないまたは少ない市町村も存在し、他市町村に通学する機会が多いと考えられる。



出典:国土数値情報を基に作成

図 2.5 高校・大学等の立地状況

4) 主要観光施設

- 主要観光施設は、県内全体に分布しており、特に入込客数が多い施設は「文化の森総合公園（徳島市）」、「大鳴門橋遊歩道 渦の道（鳴門市）」、「あすたむらんど徳島（板野町）」、「祖谷のかずら橋（三好市）」などとなっている。

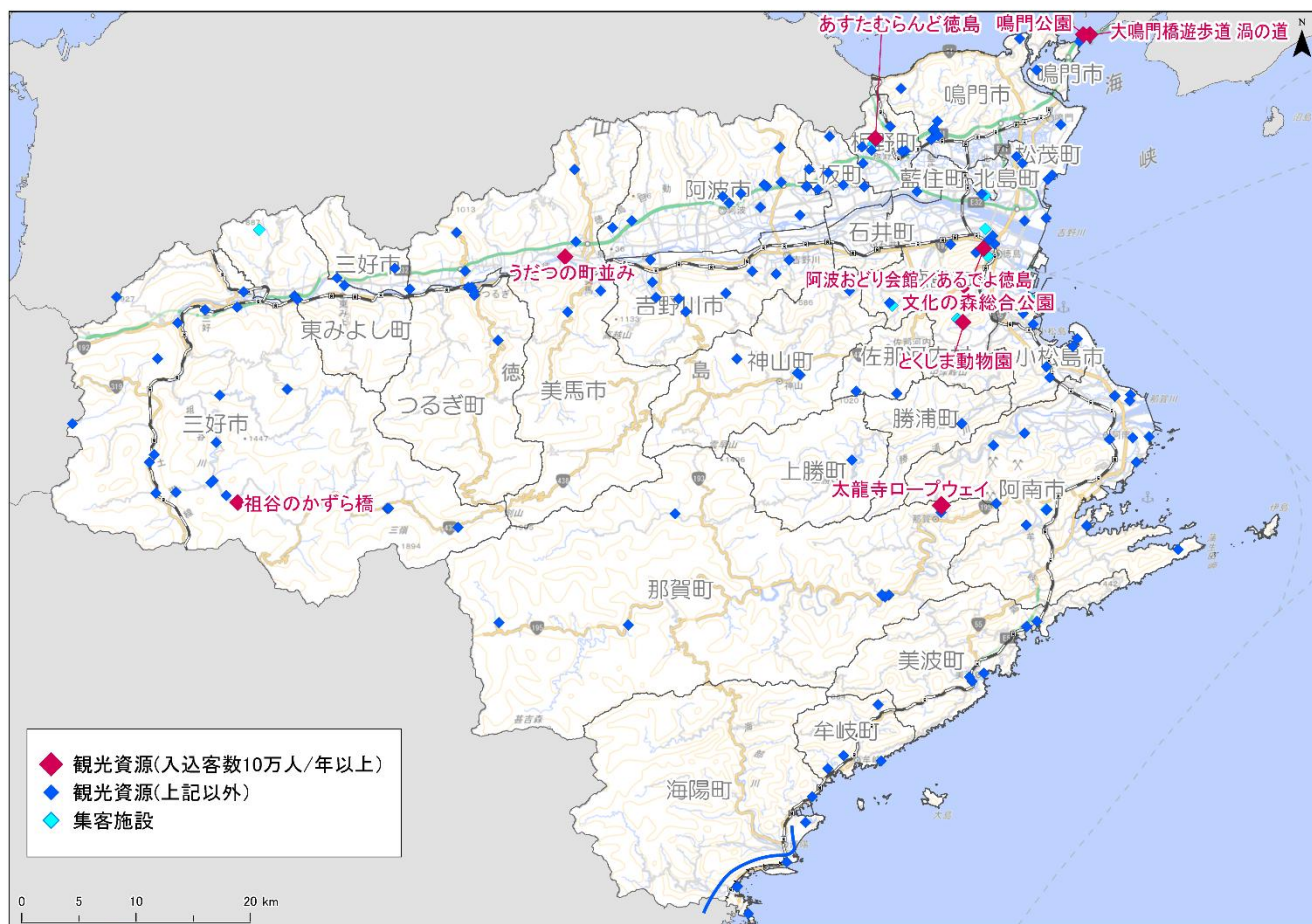


図 2.6 主要観光施設(令和元年度)

表 2.1 観光入込客数 10 万人以上の施設

	施設名	入込数（人）	
		令和元年度	令和2年度
1	文化の森総合公園（徳島市）	967,036	736,482
2	あすたむらんど徳島：板野町	448,341	271,111
3	大鳴門橋遊歩道 渦の道（鳴門市）	547,826	226,935
4	祖谷のかずら橋：三好市	360,790	161,370
5	とくしま動物園：徳島市	205,618	156,180
6	うだつの町並み：美馬市	169,260	86,392
7	鳴門公園：鳴門市	152,431（台）	81,476（台）
8	太龍寺ロープウェイ：那賀町	107,347	72,942
9	阿波おどり会館/あるでよ徳島：徳島市	159,168	33,798

出典：国土数値情報、国土交通省四国運輸局資料

(3) 道路・自動車

1) 道路網

- 本県における市町村を跨ぐ広域移動を担う道路網は、高速道路及び国道を中心に構成されている。
- 今後は、主要都市や物流などの重要拠点間については、平常時・災害時の観点を踏まえ、高速道路・国道を中心としたダブルネットワーク化を図る方針となっている。



出典：徳島県

図 2.7 県内の主要幹線道路網

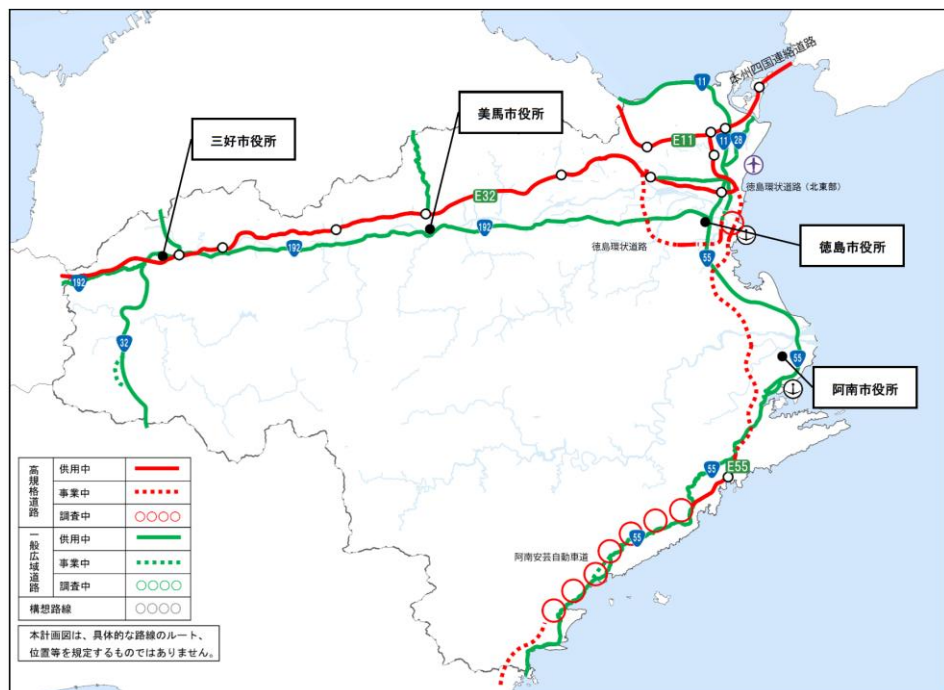
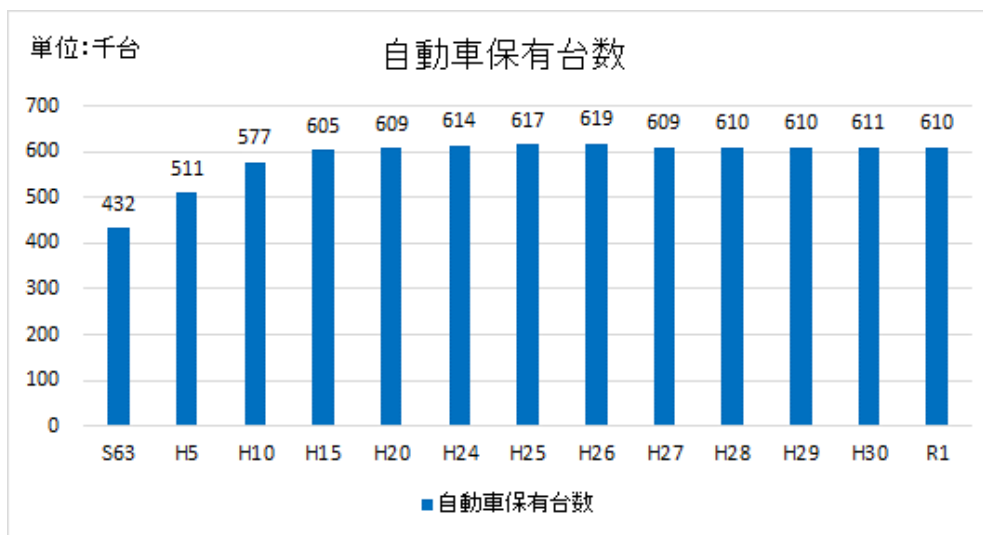


図 2.8 広域道路ネットワーク計画

出典：徳島県新道路交通計画(令和3年6月)

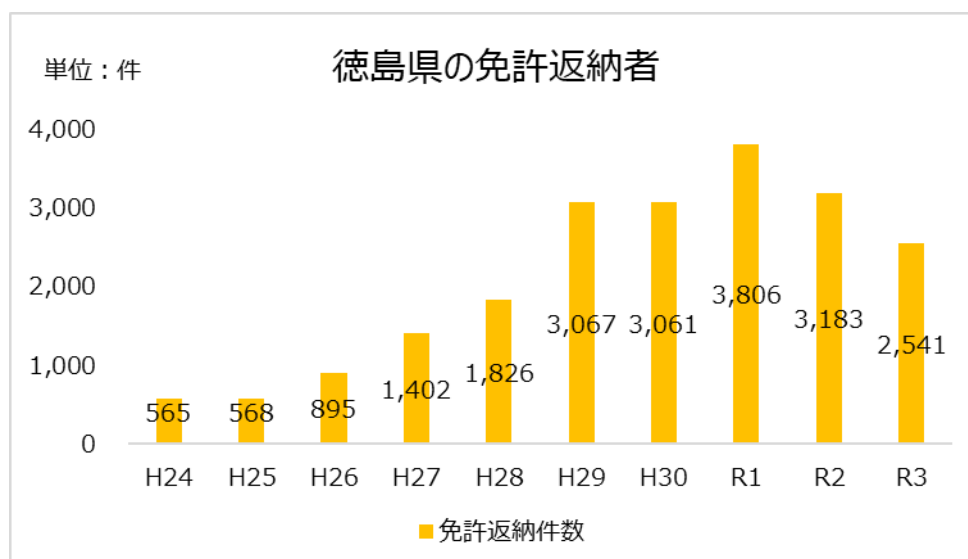
2) 自動車保有台数、免許返納者数

- 本県における自動車保有台数は、平成 20 年頃から概ね横ばいとなっているが、この間も人口減少が進行しており、県民 1 人当たりの保有台数は増加している。
- 免許返納者数は、高齢者人口の増加に加え、高齢ドライバーによる交通事故が社会問題化したことも影響していると想定され、近年は増加傾向にある（令和 2 年度は新型コロナウイルスの影響により減少したと推察される）。



出典：四国運輸局業務要覧

図 2.9 徳島県の自動車保有台数の推移

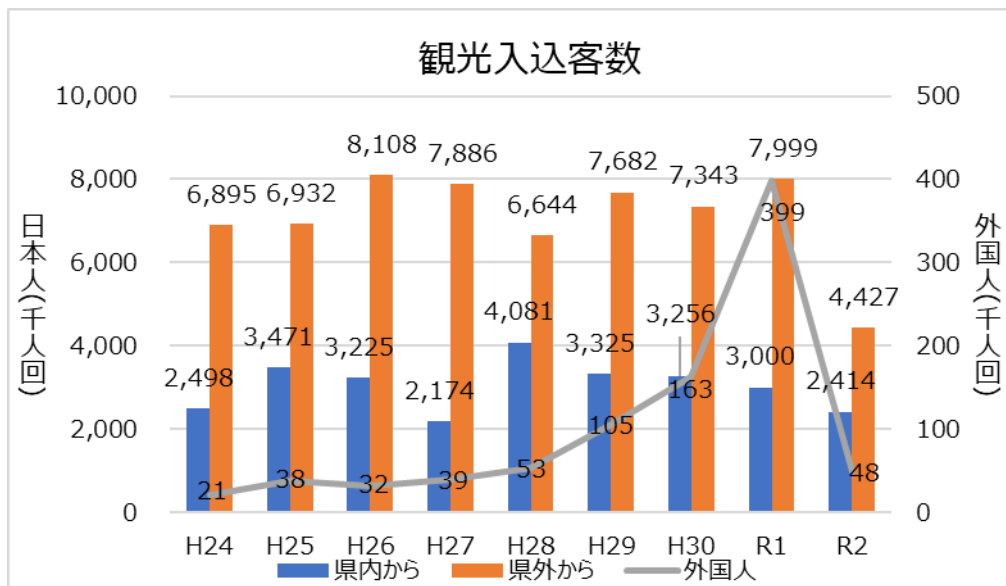


出典：警察庁運転免許統計

図 2.10 徳島県の免許返納者数

(4) 観光・インバウンド

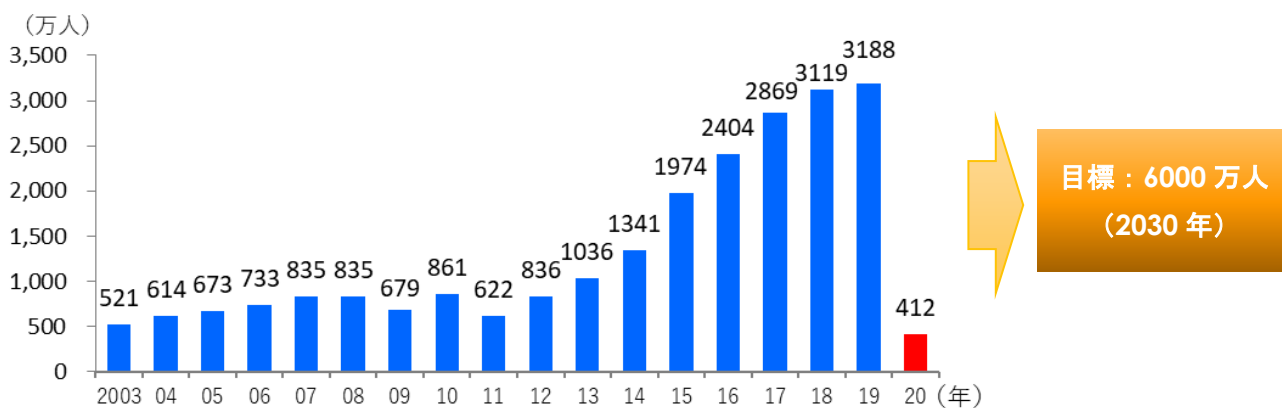
- 県内の観光入込客数の推移は、日本人は概ね横ばいに対して、外国人は平成 29 年頃から急増している。
- 新型コロナ危機による影響として、我が国における訪日外国人旅行者は、10 分の 1 近くに減少しているが、国では 2030 年度に 6,000 万人の目標を維持している。



※観光地点への 1 回の来訪を 1 人回とする (1 回の来県で県内の複数の観光地点を訪れたとしても、1 人回とカウント)

出典: 徳島県統計書

図 2.11 徳島県の観光入込客数の推移



出典: 観光白書(令和 3 年)

図 2.12 訪日外国人旅行者数の推移

(5) 新型コロナ危機による影響と今後の見通し

- 国の検討会資料では、都市圏レベルの公共交通に関する取組の必要性は、新型コロナ危機を経ても何ら変わるものではない、と言及されている。

(都市圏レベルの取組)

このように、近年の都市政策においては、都市の集積のメリットを維持・発揮させるために、都市圏レベルで都市機能の高度化を図る取組が大きな柱の一つとなっている。コンパクト・プラス・ネットワークはその代表的な施策であり、都市機能の一定エリアへの誘導と公共交通ネットワークの形成を促進する取組が、全国の 500 以上の都市で進められている。また、都市の集積のメリットを効果的に実現するため、優良な民間都市開発の推進等により都市の国際競争力の強化を図る取組も進められている。

新型コロナ危機においては「三つの密」を避けることが強く求められ、都市における過密に内在するリスクをいかに避けつつ都市の集積のメリットを活かせるか、という課題が顕在化した。その際、問題となる過密とは、マクロの都市機能の集積の問題というよりも、むしろ感染症対策の観点からの個々の施設の内部空間における過密である。

都市は、経済活動に必要な資金・人材・技術等を集積することで経済活動の中核を担うほか、一定の人口密度を保つことで生活サービス機能を維持するなど、集積によってその機能を果たしているが、このような機能を有する都市の重要性は基本的に変化していない。このため、これまでの都市圏レベルの取組の必要性は、新型コロナ危機を経ても何ら変わるものではない。

図 2.13 新型コロナ危機を契機とした変化(抜粋)

出典：デジタル化の急速な進展やニューノーマルに対応した都市政策のあり方検討会中間とりまとめ報告書資料
(国土交通省ホームページ、令和3年4月)

(6) 財政

- 本県の一般会計予算は、平成 22 年度以降増加傾向が続いている。
- 今後は人口減少や高齢化の進行によって、社会保障関係である扶助費の割合が増加し、投資的経費やその他経費の確保に影響することも懸念される。

■当初予算額の推移(一般会計)

(単位:億円)

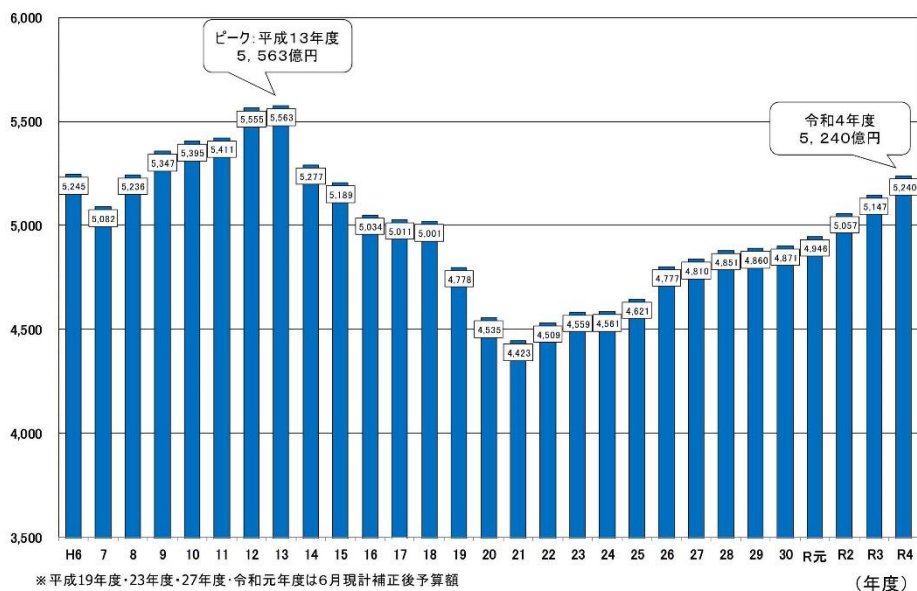
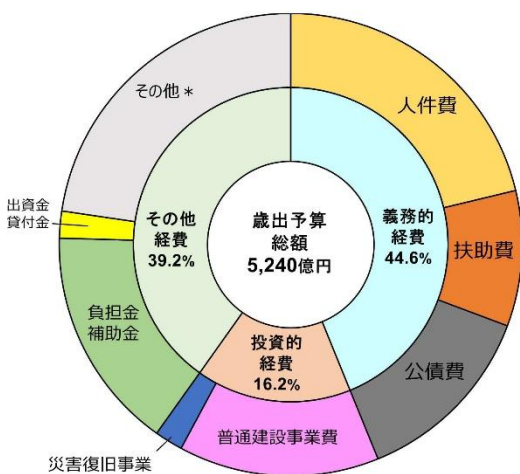


図 2.14 徳島県予算額の推移

■令和4年度当初予算 歳出内訳(一般会計)

一般会計・性質別歳出予算内訳表

区分	予算額	構成比	(単位:百万円、%)	
			前年度比	増減率
義務的経費	233,513	44.6	▲1,876	99.2
人件費	113,113	21.6	▲1,566	98.6
扶助費	50,399	9.6	+200	100.4
公債費	70,002	13.4	▲509	99.3
投資的経費	85,084	16.2	+4,266	105.3
補助事業	46,481	8.9	+2,778	106.4
単独事業	19,532	3.7	+338	101.8
災害復旧事業	10,549	2.0	▲885	92.3
直轄事業	8,522	1.6	+2,035	131.4
その他経費	205,383	39.2	+6,889	103.5
維持補修費	9,950	1.9	+1,159	113.2
負担金、補助金	83,152	15.9	+5,706	107.4
出資金、貸付金	10,032	1.9	▲131	98.7
積立金	5,929	1.1	▲597	90.8
繰出金	70,551	13.5	▲190	99.7
その他行政費	25,769	4.9	+941	103.8
歳出合計	523,980	100.0	9,279	101.8



* その他 維持補修費、積立金、繰出金、その他行政費

図 2.15 徳島県の歳出内訳(令和4年度)

出典: 徳島県の財政状況について(令和4年3月版)

第3章 公共交通の現状

(1) 公共交通モード

- 県内の公共交通のうち、県外との輸送を担うモードとして「航空」、「フェリー」があり、それぞれ徳島阿波おどり空港、徳島港が発着拠点となっている。
- 県外及び県内輸送を担う交通モードとして「鉄道」、「高速バス」があり、県内外各地の主要都市間を結んでいる。
- 主に県内輸送を担う交通モードとして、「路線バス」、「コミバス、デマンド型乗合交通」、「タクシー」などがあり、市町村間や市町村内の輸送を担っている。

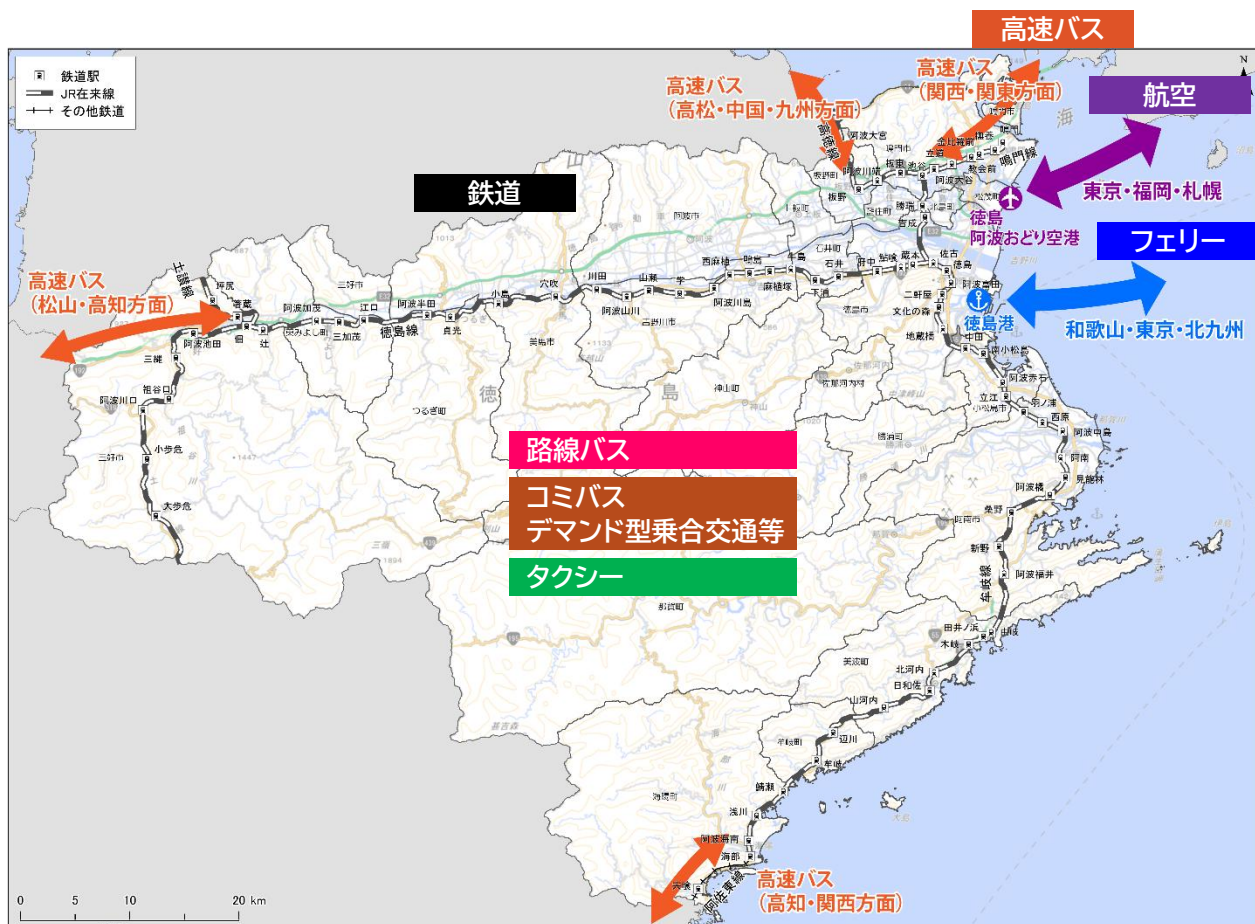


図 3.1 県内における公共交通モード

(2) 路線網・運行サービス

1) 鉄道

- 県内の鉄道網は、徳島駅を中心にネットワークされる「牟岐線」、「高德線・鳴門線」、「徳島線」及び、県西部を縦貫する「土讃線」により構成されている。
- 牟岐線、高德線・鳴門線、徳島線は、主に徳島市と周辺市町村への輸送を担っていると想定され、「阿南駅（阿南市）以北」、「板野駅（板野町）・鳴門駅（鳴門市）以南」、「穴吹駅（美馬市）以東」では概ね片道 20 本以上の運行本数が確保されている。
- 牟岐線・徳島線・高德線・鳴門線の一部区間・時間帯では、パターンダイヤが導入されている。
- 阿佐東線では、令和 3 年 12 月から道路と線路の両方を運行するDMVの世界初となる本格営業運行が行われている。



※運行本数は平日の上下線合計

出典：JR 四国ホームページ、阿佐海岸鉄道ホームページ(令和 4 年 3 月時点)

図 3.2 県内における鉄道の路線網・運行本数

2) 高速バス

- 本県は、本州や四国各県と高速道路で結ばれているため、県外アクセスにおいて高速バスが重要な役割を担い、関西を中心に多くの本数が運行されている。
- 室戸・生見・阿南大阪線では、J R 牟岐線との連携による利便性向上のため、阿南駅から甲浦間で乗降を可能とした地域旅客運送サービスを提供しており、令和 4 年 4 月 1 日から、全国で初めて「バスと鉄道」による独占禁止法特例法に基づく「共同経営」として、阿南駅～浅川駅間の乗り継ぎに通り運賃を適用している。

表 3.1 県内を発着する高速バスの運行状況

区間		運行本数 (片道)	県内の停留所
県内起終点	県外起終点		
東部地域	徳島駅	京都	徳島大学前・松茂・高速鳴門・大塚国際美術館前・アオアナルトリゾート前
		大阪	工業団地・松茂・高速鳴門・大塚国際美術館前・アオアナルトリゾート前
		神戸	徳島大学前・松茂・高速鳴門・大塚国際美術館前・アオアナルトリゾート前
		関西空港	松茂・高速鳴門
		岡山	徳島大学前・松茂・鳴門IC北口・鳴門西
		広島	松茂・鳴門IC北口・鳴門西
		高松	徳島大学前・工業団地・松茂・鳴門西
		松山	徳島大学前・鈴江・土成BS・脇町BS・三好BS
		高知	徳島大学前・鈴江・土成BS・脇町BS・三好BS
	石井	大阪	加茂名・徳島駅前・工業団地前・松茂・高速鳴門・大塚国際美術館前・アオアナルトリゾート前・鳴門公園口
	鳴門IC	福岡	八百屋町
西部地域	井川	大阪	阿波池田バスターミナル・三好・美馬・脇町・阿波・土成・上板・道の駅いたの・板野・鳴門西
		神戸	阿波池田バスターミナル・三好・美馬・脇町・阿波・土成・上板・道の駅いたの・板野・鳴門西
	三好BS	京阪神	脇町BS・土成BS・道の駅いたの
南部地域	阿南駅	東京	那賀川・小松島・徳島駅・松茂・高速鳴門
	阿南津乃峰	東京	ホテルサンオーシャン・阿南那賀川・あいさい広場・小松島・大野・徳島駅前営業所・松茂・バスポート松茂・高速鳴門
		京都	ホテルサンオーシャン・阿南那賀川・小松島・大野・徳島駅前営業所・松茂・バスポート松茂・高速鳴門
		神戸・大阪 伊丹空港	ホテルサンオーシャン・阿南那賀川・あいさい広場・小松島・大野・徳島駅前営業所・松茂・バスポート松茂・高速鳴門・大塚国際美術館・アオアナルトリゾート
	阿南・生見・室戸（高知）	大阪	松茂・徳島大学前・徳島文理大西口・小松島・大林・ゆたか野田地前・那賀川・富岡東・阿南駅・橘営業所・由岐・日和佐・牟岐・浅川・海部・穴喰



出典: 運行事業者ホームページ
(令和 4 年 3 月現在)

図 3.3 高速バスの県内停留所と運行本数(県内発・平日)

3) 地域間幹線系統バス（地域公共交通確保維持事業の対象となる幹線系統）

※令和5年10月1日以降に地域公共交通確保維持事業の対象となる幹線系統は別冊のとおり

a) 運行系統一覧

- 地域間幹線系統バスは、徳島市を中心とした東部地域において各方面に26系統（運行事業者：徳島バス株式会社）、三好市を中心とした西部地域において2系統（運行事業者：四国交通株式会社）運行されている。
- 市町村をまたぐ広域公共交通ネットワークを構築する上で、重要な役割を担っており、地域公共交通確保維持事業による運行支援や車両購入支援をはじめ、国、県、市町村が連携し、ネットワークの維持に向けた取組みを推進している。

表 3.2 幹線系統バス運行状況一覧

（令和4年3月現在）

方面	No	路線	起点	主な経由地	終点	キロ程(km)	所要時間 (分)	運行本数(本)			
								平日	下り	上り	上下計
鳴門市・松茂町・北島町	1	鳴門公園線	徳島駅前	大塚国際美術館前	鳴門公園	27.6	61	平日 8 休日 12	8	8	16
	2	鳴門下板線	徳島駅前	大松東・東発・教育大	ウチノ海	22.9	57	平日 8 休日 3	8	2	16
	3	鳴門下板線	徳島駅前	老門・空港・東発	ウチノ海	29.6	78	平日 6 休日 5	5	5	11
	4	鳴門下板線	徳島駅前	老門・東発	小鳴門橋	17.5	42	平日 8 休日 7	10	8	18
			徳島駅前	老門・免許センター前・東発	小鳴門橋	17.9	52	平日 4 休日 5	2	4	6
	5	鳴門上板線	徳島駅前	フジグラン北島・立道	小鳴門橋	19.0	58	平日 11 休日 8	11	11	22
	6	鳴門藍住線	ゆめタウン	フジグラン北島・空港	鳴門公園	36.4	86	平日 4 休日 6	4	7	8
板野町・上板町・阿波市	7	長原線	徳島駅前	前野・航空隊	長原	12.5	38	平日 7 休日 6	7	7	14
	8	グリーンタウン線	徳島駅前	フジグラン北島・グリーンタウン	吉野川病院	9.3	33	平日 7 休日 7	7	7	14
	9	鍛冶屋原線	徳島駅前	フジグラン北島・板野	鍛冶屋原	25.2	65	平日 9 休日 7	8	7	17
	10	名田橋線	徳島駅前	不動・ゆめタウン・板野	鍛冶屋原	24.4	59	平日 5 休日 3	7	3	12
	11	名田橋線	徳島駅前	不動・ゆめタウン・板野・あすたむらんど	鍛冶屋原	31.9	77	平日 3 休日 5	3	5	6
	12	北島藍住線	徳島駅前	フジグラン北島・藍住役場	ゆめタウン	16.4	48	平日 6 休日 3	4	2	10
	13	二条鴨島線	徳島駅前	ゆめタウン・下庄・二条	鴨島駅	34.8	77	平日 6 休日 4	6	4	12
石井町・吉野川市・神山町・佐那河内村	14	竜王団地線	徳島駅前	日開・竜王団地	フジグラン石井	12.9	39	平日 10 休日 5	10	10	20
	15	竜王団地線	徳島駅前	不動・竜王団地	フジグラン石井	14.9	41	平日 4 休日 5	4	5	8
	16	石井上板線	徳島駅前	石井・フジグラン石井・イオンタウン	鍛冶屋原	23.7	63	平日 5 休日 5	5	5	10
	17	鴨島線	徳島駅前	浦庄	西麻植	21.3	49	平日 7 休日 5	7	7	14
			徳島駅前	浦庄・曾我団地	西麻植	23.7	56	平日 4 休日 4	4	4	8
	18	高原線	徳島駅前	フジグラン石井・高原	平島東	16.0	44	平日 7 休日 4	7	7	14
	19	神山線	徳島駅前	入田・オロノ	神山高校前	29.9	65	平日 5 休日 4	6	5	11
	20	神山線	徳島駅前	延命・オロノ	神山高校前	31.0	68	平日 5 休日 3	5	3	8
	21	神山線	徳島駅前	石井・阿川	神山高校前	31.0	72	平日 3 休日 2	5	2	8
	22	佐那河内線	徳島駅前	大木南・中辺	神山高校前	27.7	60	平日 7 休日 6	7	7	14
小松島市・那賀町市	23	勝浦線	徳島駅前	長柱	横瀬西	28.7	70	平日 10 休日 8	10	10	20
	24	あいさい線	徳島駅前	バイパス・日赤病院	あいさい広場	18.1	46	平日 5 休日 5	5	5	10
	25	橋線	徳島駅前	小松島	橋西	32.9	78	平日 14 休日 13	15	13	29
	26	丹生谷線	阿南医療センター	阿南駅・橋営業所	川口	37.8	76	平日 10 休日 10	10	10	20
西部地域	27	井内線	阿波池田BT	辻駅前	馬場	12.3	30	平日 7 休日 5	7	5	15
	28	祖谷線	阿波池田BT	大歩危駅前	久保	54.2	111	平日 4 休日 4	4	4	8

※キロ程が往復で異なる場合は往路のもの

出典：運行事業者提供資料

b) 東部地域の路線網

① 全体「No1~26」

- 地域公共交通確保維持事業の対象となる東部地域の地域間幹線系統バスは、徳島駅を中心とした路線網となっており、26 系統中 24 系統が徳島駅発着路線となっている。
- 徳島駅を発着しない 2 系統については、次世代地域公共交通ビジョンに先駆けて、開設・再編した路線である。（「6.鳴門藍住線（R1.10 月新設）」、「26.丹生谷線（R2.10 月再編）」）

② 鳴門市・松茂町・北島町方面「No1~7」

- 【鉄道との関係】多くが徳島駅と鳴門駅を結ぶ路線であり、乗り継ぎも生じうる鉄道に対して、短絡する形となっている。（鉄道と結節するのは鳴門駅のみ）
- 【路線】鳴門市中心部を超えて、観光施設・集客施設や大学が立地する鳴門公園やウチノ海方面まで運行されている本数も多い。
- 【路線】徳島市北部、北島町、松茂町においても、複数の経路（国道 11 号バイパス、県道 39 号）を運行し、広範囲をカバーしている。

③ 北島町、藍住町、板野町、上板町、阿波市方面「No8~13」

- 【鉄道との関係】多くが徳島駅発着路線であるが、鉄道とは経路が異なる。
- 【路線】大規模商業施設（フジグラン北島、ゆめタウン徳島）や観光施設（あすたむらんど徳島）を経由する形で、様々な経路で運行されている。
- 【路線】阿波市を経由して、鴨島駅に向かう長大路線も運行されている（「13.二条鴨島線」）。

④ 石井町、吉野川市、神山町、佐那河内村方面「No14~22」

- 【鉄道との関係】すべての路線が徳島駅発着であり、主要な運行経路となる国道 192 号は鉄道と概ね並行しており、鴨島駅でバスと鉄道が結節している。
- 【路線】石井町や神山町へは、鉄道と並行する国道から分岐する形で複数路線が運行されており、神山町へは 4 系統あるが多くが 1 日 3 ~ 5 便程度である。

⑤ 小松島市、阿南市、勝浦町、那賀町方面「No23~26」

- 【鉄道との関係】多くが徳島駅発着路線で、全体的には鉄道と並行するが、多くの区間で経路は異なっており、主要な交通結節点は南小松島駅、阿南駅となっている。



図 3.4 地域間幹線系統バス路線網(東部地域)

c) 西部地域の路線網「No27・28」

- 地域公共交通確保維持事業の対象となる西部地域の地域間幹線系統バスは、阿波池田駅を中心に、三好市北部地域を運行する「27.井内線」、三好市南部地域を運行する「28.祖谷線」の2系統がある。
- 【鉄道との関係】いずれの路線も鉄道と並行しており、多くの駅で結節・連携しやすい状況にある。
- 【路線】「27.井内線」は沿線に高校や病院が多く立地し、主に日常輸送を担っている一方、「28.祖谷線」は、沿線に主要観光施設が立地し、観光輸送も担っている。

4) 鉄道とバスのサービス比較

a) 東部地域

- 徳島市外拠点駅から徳島駅までの鉄道とバスのサービスを比較すると、所要時間は約 10 分程度鉄道の方が短く、ダイヤ接続が図られればバスから乗り継いだ場合でも概ね同程度になると見込まれる（鉄道が迂回している鳴門駅を除く）。
- 運賃は、鉄道の方が安価であるがほとんど変わらない駅もある。



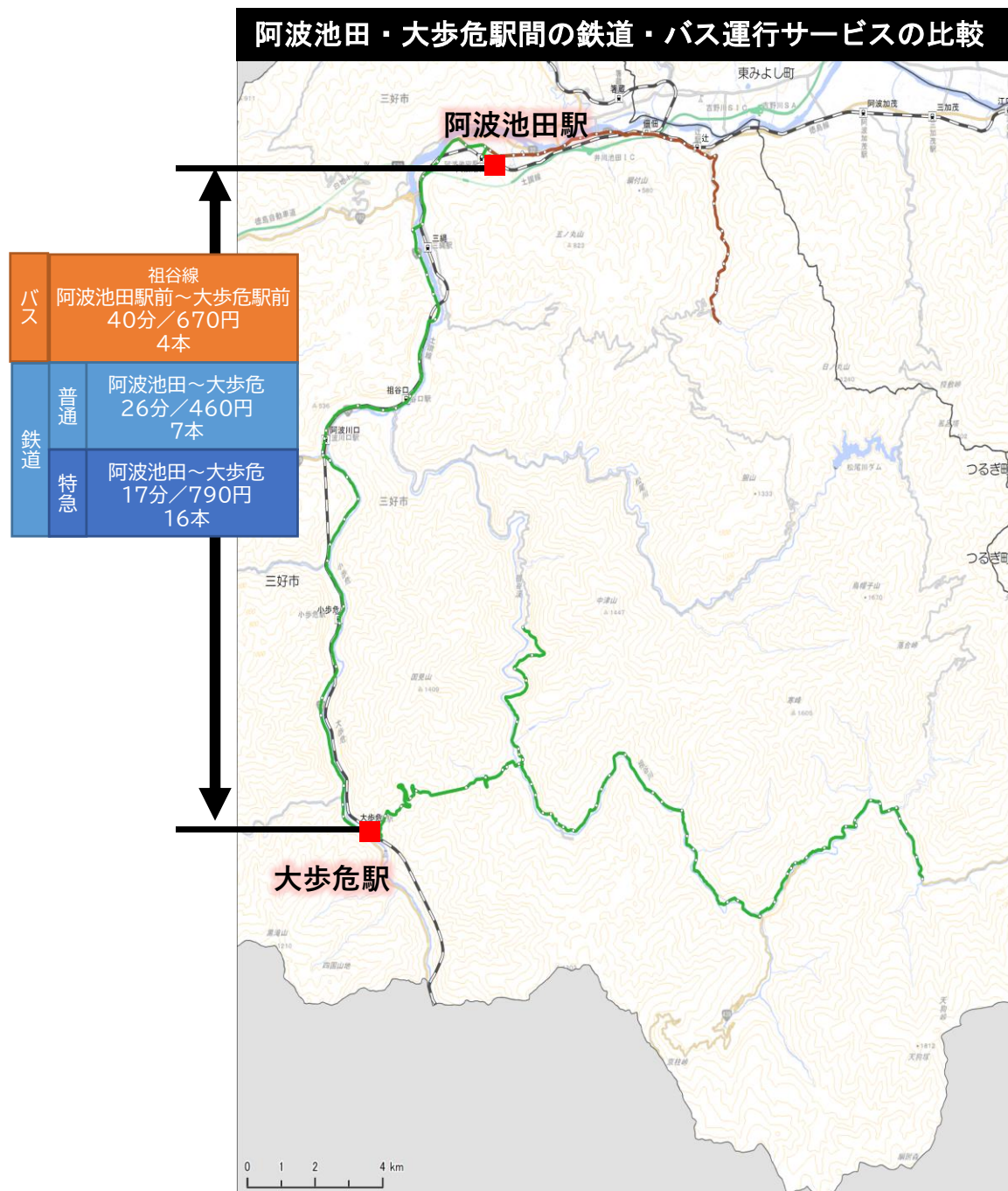
出典：運行事業者ホームページ(令和 4 年 3 月時点)

※所要時間は平日 10 時～15 時徳島駅着の平均(バスは最短の系統、鉄道は普通列車)

図 3.6 徳島駅までの鉄道・バスのサービス比較

b) 西部地域

- 阿波池田・大歩危駅間の鉄道とバスのサービスを比較すると、運賃は「鉄道（普通）」、所要時間・運行本数は「鉄道（特急）」が最も優位となっている。
- 一方、バスは祖谷・かずら橋方面に乗り継ぎなしでアクセス可能、停留所間隔が短く途中下車しやすいなどのメリットがある。



出典：運行事業者ホームページ（令和4年3月時点）

※所要時間は平日10時～15時阿波池田駅着の平均、特急は自由席料金

図 3.7 阿波池田・大歩危駅間の鉄道・バスのサービス比較

5) 地域内交通（乗合交通）

- 地域内における乗合交通として、多くの市町村でコミバスが運行されており、阿波市・美馬市では、路線を定めないデマンド型の運行を行っている。
- その他の輸送資源として、多くの市町村でスクールバスが運行されており、上勝町や那賀町（一部路線）では一般乗車可能となっている。
- 自家用旅客有償運送として、交通空白地域におけるボランティア等による運送が6市町村で導入されている。

表 3.3 県内における地域内交通（乗合交通）

市町村名	公共交通		その他輸送資源	
	バス（コミバス等）	デマンド型 乗合交通	スクールバス	自家用旅客有償運送 （交通空白地運送等）
徳島市	●		●	
鳴門市	●		●	
小松島市	●			
阿南市			●	●
吉野川市	●		●	
阿波市		●	●	
美馬市	●	●	●	
三好市	●		●	
勝浦町			●	●
上勝町	●		●（一般乗車可）	●
佐那河内村				
石井町				
神山町	●		●	
那賀町	●		●（一部路線で 一般乗車可）	●
牟岐町			●	
美波町	●		●	
海陽町	●		●	
松茂町	●			
北島町	●			
藍住町				
板野町				
上板町				
つるぎ町	●			
東みよし町	●		●	●

出典：市町村実態調査結果（令和3年11月実施）

6) タクシー

- 法人タクシーの車両台数を見ると、徳島市に加えて多くの市では数十台規模となっている一方、町村の多くが数台程度となっている。
- 市町村域を超えた交通圏（営業区域）では、全圏域で十台以上の車両がある。

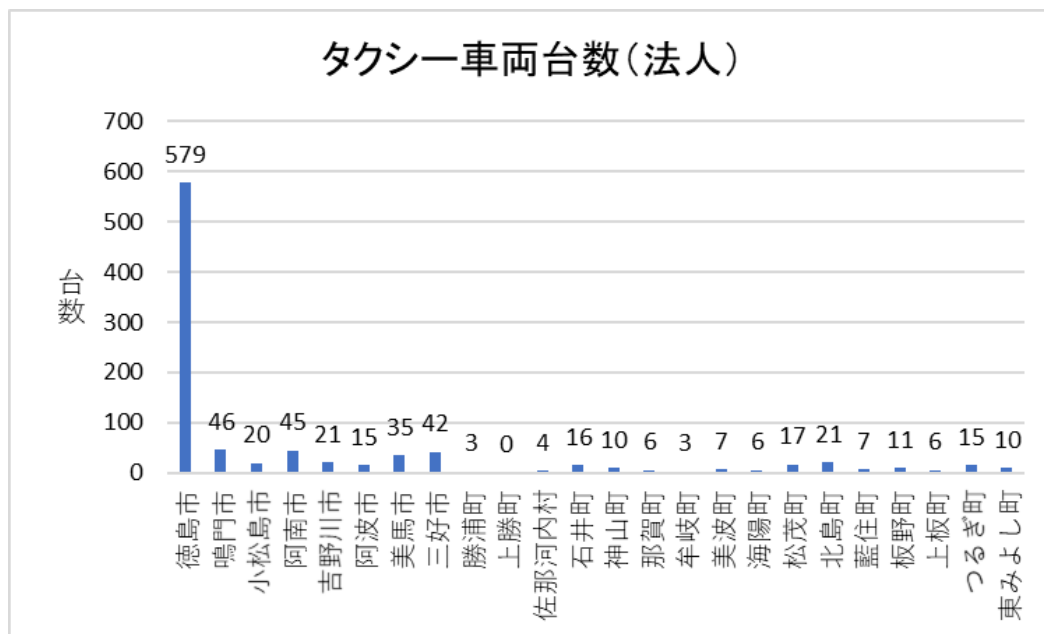


図 3.8 タクシー車両台数(法人)

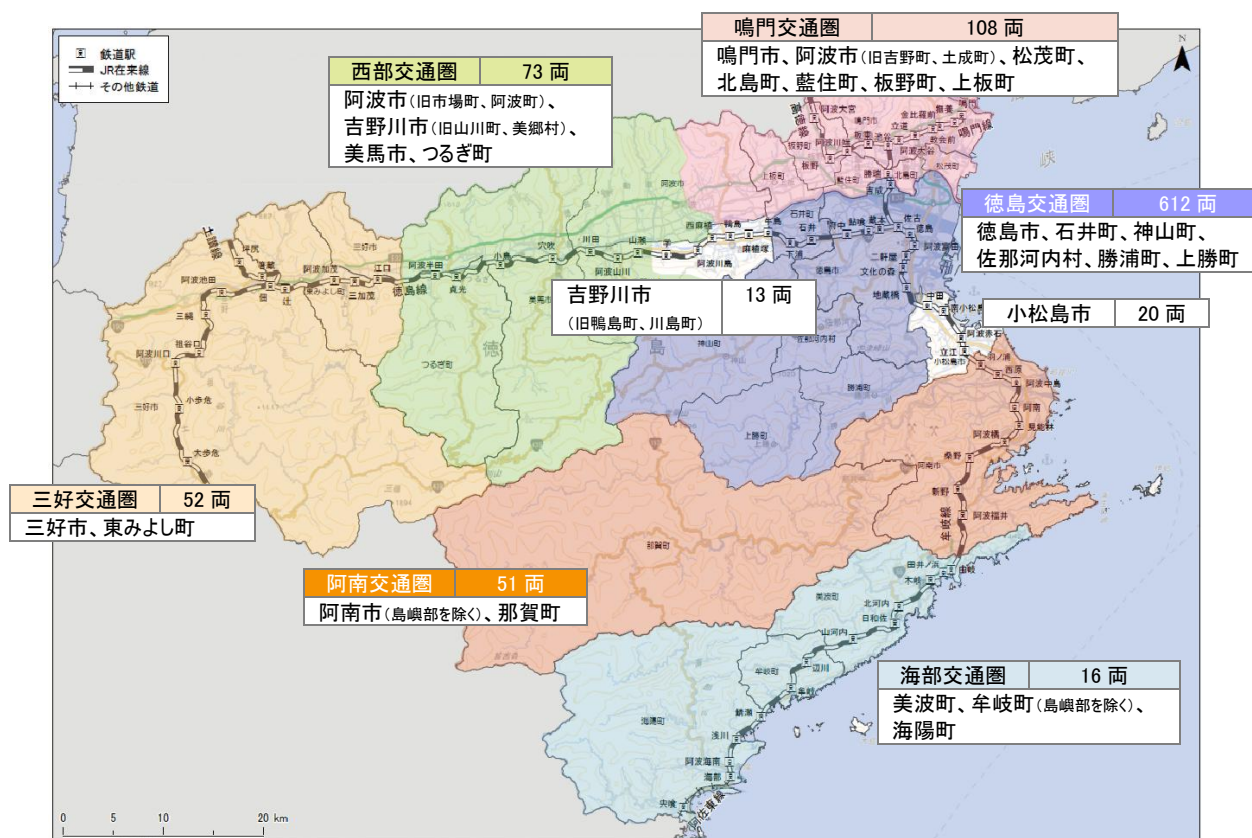


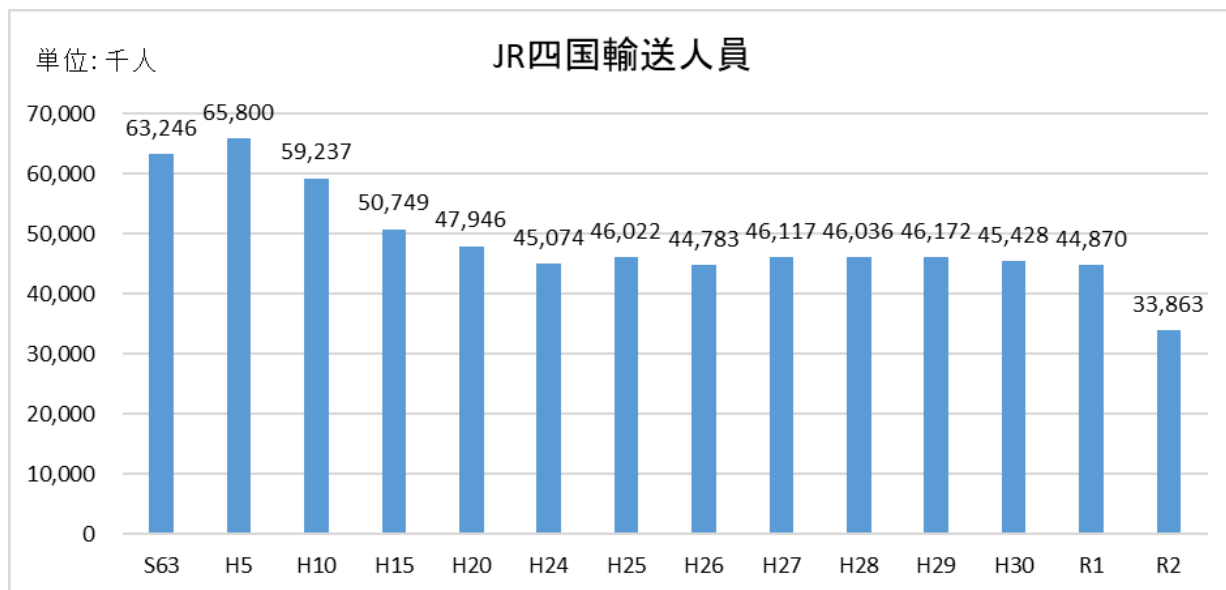
図 3.9 タクシーの交通圏(営業区域)

出典:国土交通省四国運輸局資料(令和3年10月時点)

(3) 利用・運営状況

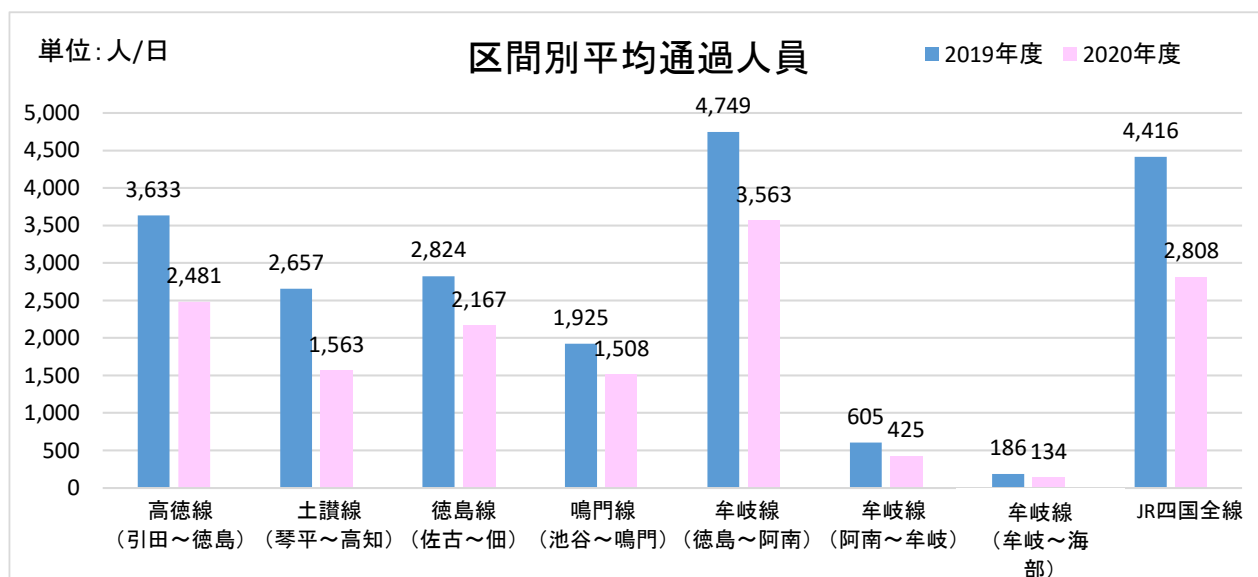
1) 鉄道

- JR 四国の輸送人員は、平成 24 年以降概ね横ばいで推移しており、人口減少による影響を観光需要等で支えてきたと推測される。
- ただし、新型コロナウイルスの影響が顕在化した令和 2 年度は大幅に減少している。
- 県内区間における平均通過人員を見ると、JR 四国全線を上回っているのは「牟岐線（徳島～阿南）」のみであり、特に牟岐線の阿南駅以南において少なくなっている。



出典: 国土交通省四国運輸局「四国における運輸の動き」

図 3.10 JR 四国輸送人員



※平均通過人員とは、営業キロ 1 Km 当たりの 1 日平均旅客輸送人員のこと

図 3.11 県内路線・区間における平均通過人員

引用: JR 四国ホームページ

- 乗降客数が多い駅は、徳島駅を中心とした東部地域に集中しており、西は鴨島駅、南は阿南駅までが多くなっている。

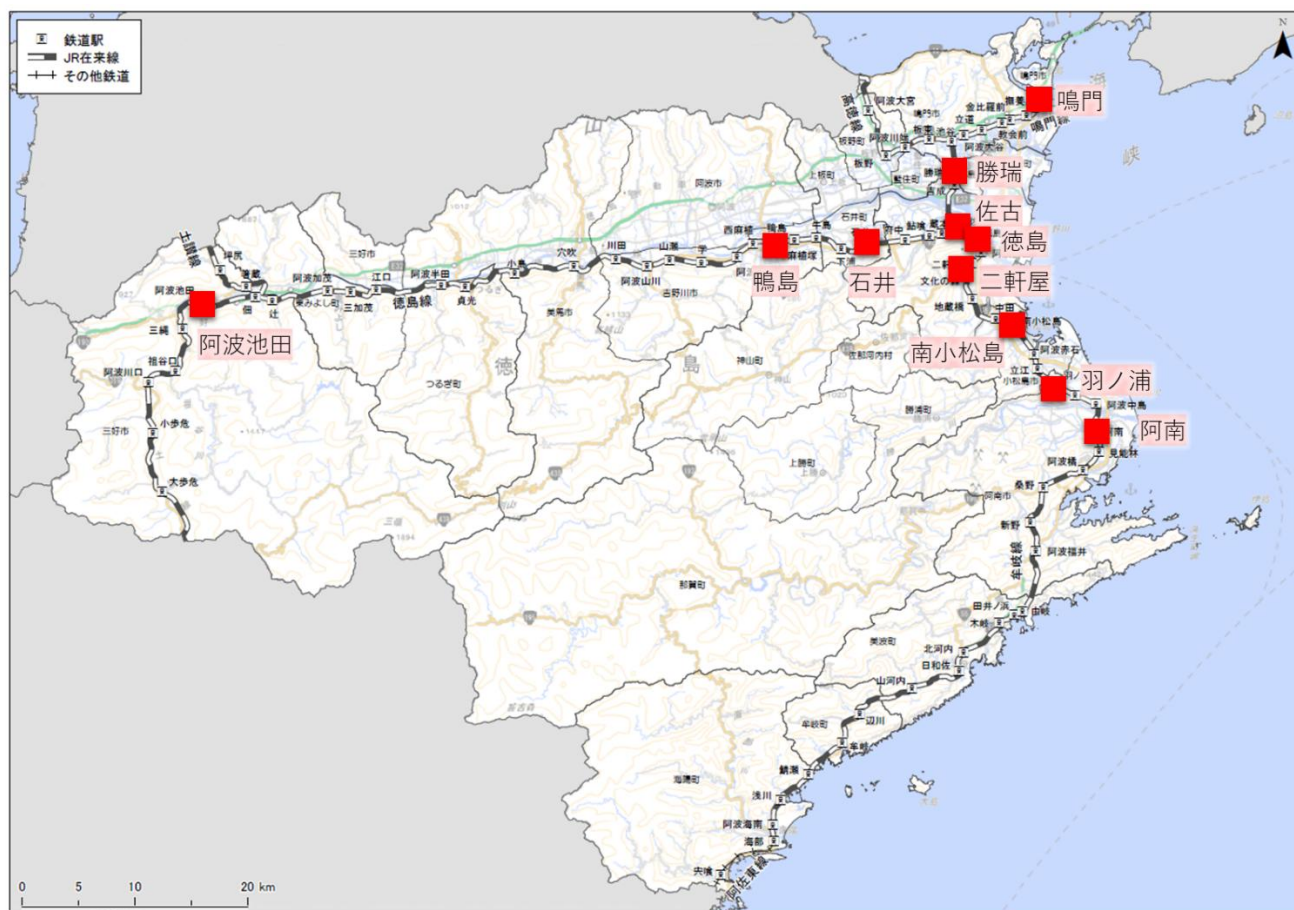


図 3.12 乗降客数が多い駅(令和元年度 上位 10 位)

順位	駅名	駅別乗降客数 (人/日)	
		令和元年度	令和2年度
1	徳島	9,245	5,946
2	阿南	1,614	1,200
3	勝瑞	1,433	1,086
4	南小松島	1,134	822
5	石井	1,100	834
6	鴨島	1,086	818
7	佐古	1,072	855
8	羽ノ浦	1,025	782
9	鳴門	941	640
10	二軒屋	779	648
10	阿波池田	779	566

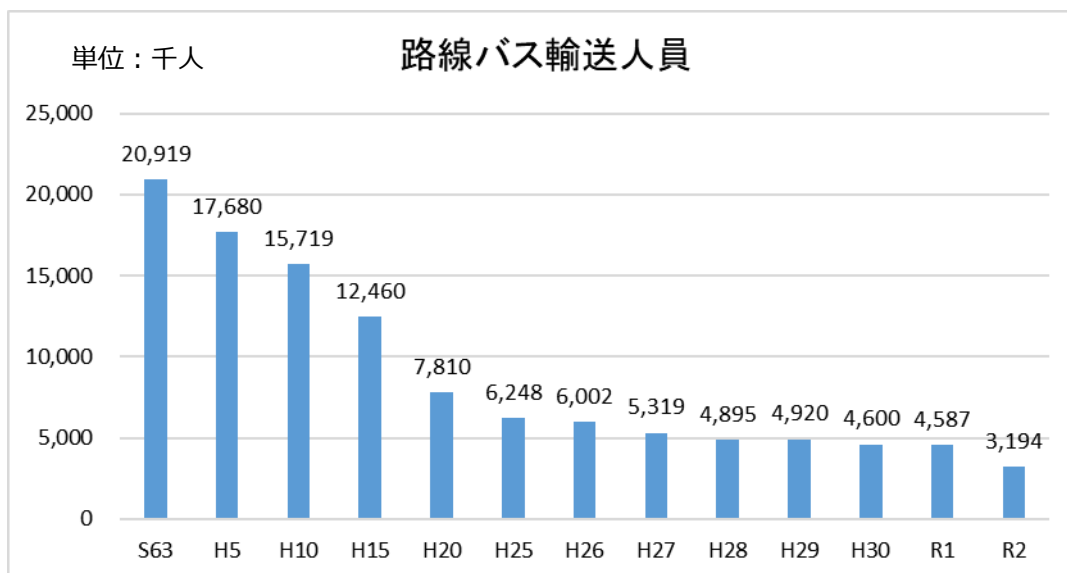
※年間の普通と定期の乗降客数を合計し 365 で割った数値

出典:徳島県統計書

2) 路線バス

a) 利用者数

- 県内におけるバスの輸送人員は、近年も減少傾向が続いており、鉄道と比べ路線やサービスの縮小が一層進行したこと、観光需要の恩恵を受ける度合いが低いことなどが推察される。
- 新型コロナウイルスの影響が顕在化した令和2年度は、さらに大幅に減少している。

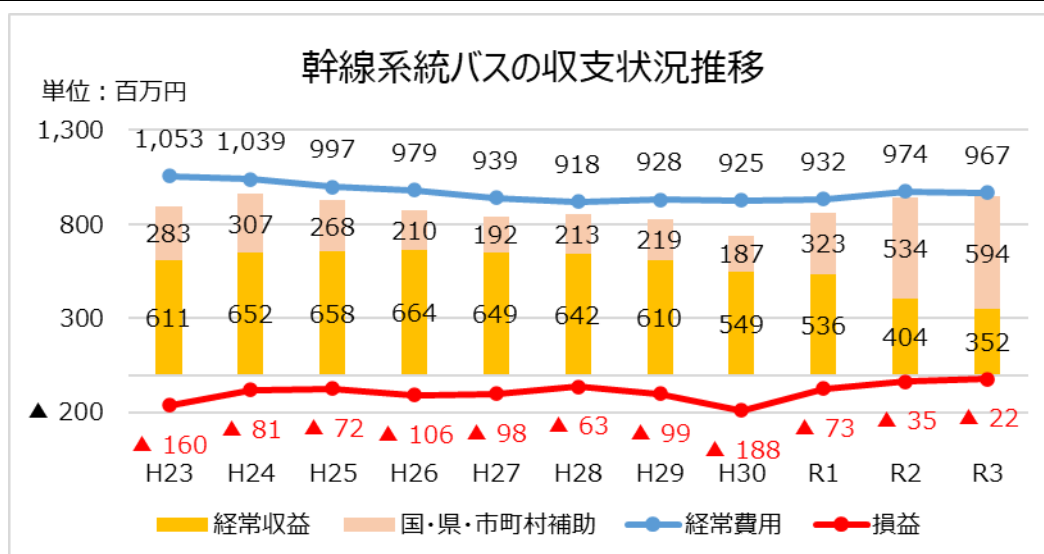


出典：国土交通省四国運輸局「四国における運輸の動き」

図 3.13 県内における路線バス輸送人員

b) 収支と財政負担状況

- 幹線系統バスは、運送収入だけでは採算が取れず、国や県、市町村の支援により維持している。
- 令和元年度から、県と市町村が協調して「地域間幹線系統確保維持負担金」制度を創設し、路線維持のための支援を強化している。



出典：徳島県作成資料(徳島バス(株)提供資料)

図 3.14 幹線系統バスの収支状況推移

c) 運営状況(担い手)

- 県内のバス事業者においては、運転手の確保が喫緊の課題となっており、今後は運転手の高齢化によりさらに深刻化することが懸念される。
- 運転手を確保するためには、労働面や待遇面での改善及び、さらなる収支改善に向けた対応が必要である。

■運転手の確保について

- ・ 運転手の高齢化に伴い、人数確保は喫緊の課題である。
- ・ 運転手の約3分の1が60歳以上、そのうち約半数が65歳以上であり、非常勤で70歳くらいまで働いてもらっている。
- ・ 職業の魅力が減っており、新規での雇用は難しい。厳しい労働環境や待遇面により、離職率も高くなっている。

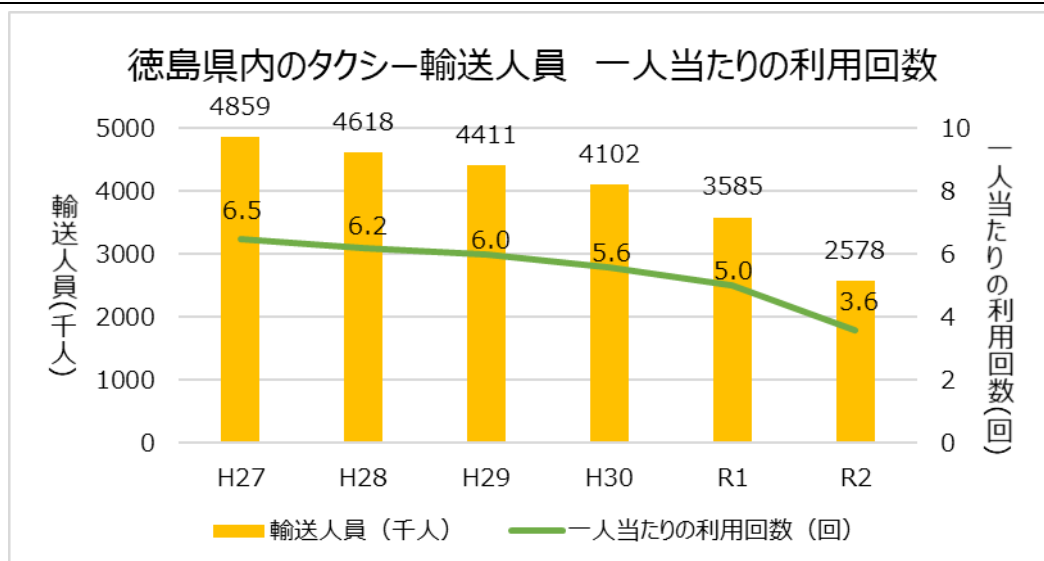
■車両の確保について

- ・ 国、県からの補助でどうにか車両の更新ができています。
- ・ 中古車両で賄っているが、更新は厳しい状況。

出典：幹線バス系統運行事業者ヒアリング調査(令和3年10月実施)

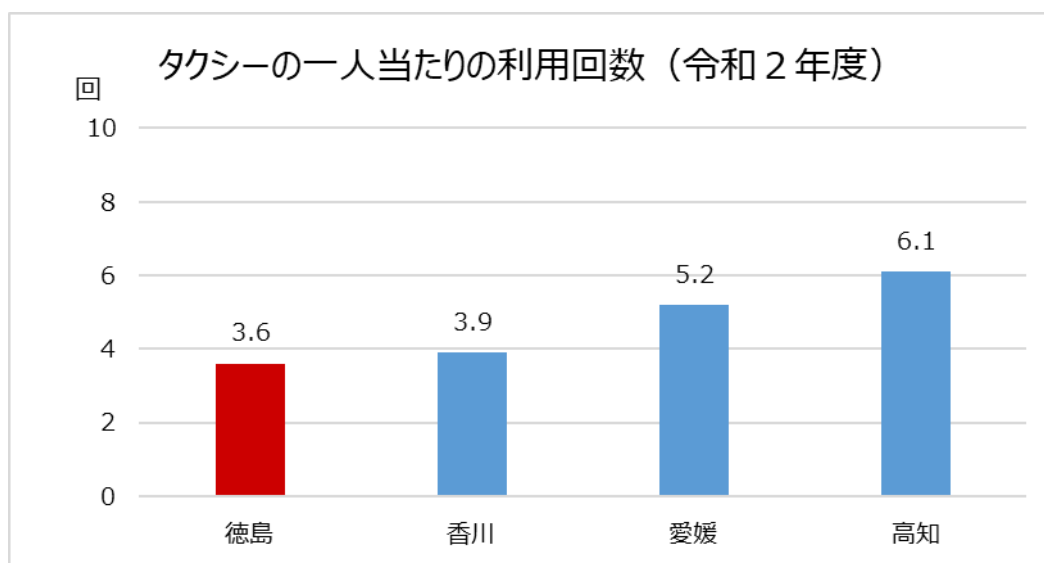
3) タクシー

- 本県におけるタクシーの利用については、輸送人員、一人当たり利用回数ともに減少傾向が続いている。
- 本県の一人当たりタクシー利用回数は年間 5.0 回であり、四国他県より低くなっている。



出典:国土交通省四国運輸局資料

図 3.15 本県のタクシー輸送人員、一人当たり利用回数の推移



出典:国土交通省四国運輸局資料

図 3.16 タクシーの一人当たり利用回数の比較(令和2年度)

(4) 利用者意向

ここでは令和 3 年 9～10 月に実施した幹線バス系統利用者アンケート調査（主要な交通結節点で実施）より、公共交通に関する利用者の意向を整理する。

1) 県内の公共交通利用者数減少と税金投入に対する認知度

- 県内の公共交通利用者数減少と税金投入に対する認知度は、63.1%が「以前から知っていた」と回答している一方、26.3%が「初めて知った」と回答している。

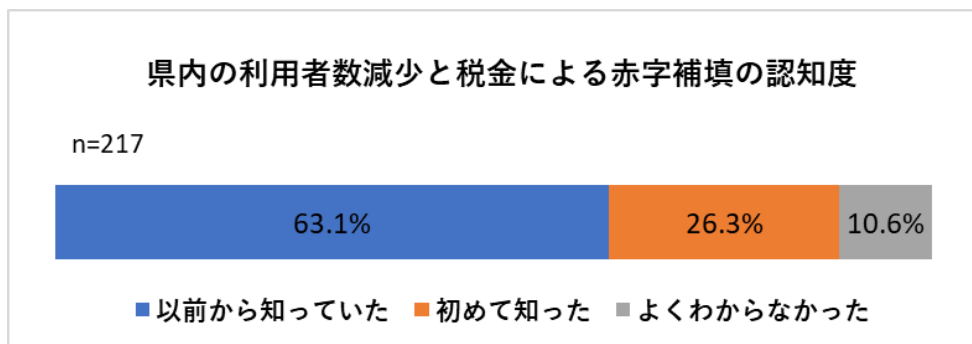


図 3.17 県内の利用者数減少と税金による赤字補填の認知度

2) 県内の路線バスを維持する上での考え

- 県内の路線バスを維持する上での考えについては、53.0%が「さらに負担をしても便数や路線数などのサービスを維持・充実させるべき」と回答し、過半数を占める。
- 次いで、「路線を効率化（乗り継ぎ）してもいいから、目的地にたどり着けるようにすべき」が 26.7%、「利用者数の少ない路線は、大胆に見直すべき」は 9.9%に留まる。

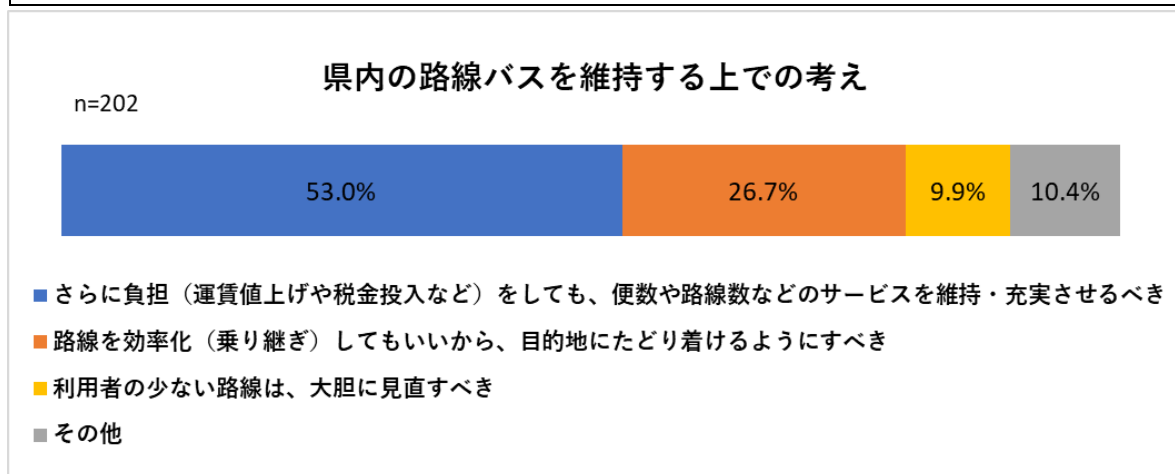


図 3.18 県内の路線バスを維持する上での考え

出典：幹線バス系統利用者アンケート調査（令和 3 年 9 月～10 月）

3) 路線バスを利用する上で重視するサービス

- 県内で路線バスを利用する上で重視するサービスは、「②運行本数」が最も高く、次いで「①運行ルート」でこの2つが突出している。
- その他では、「⑧バス停設備」「⑦鉄道やバスとの乗り継ぎ」が重視されており、「⑤所要時間」や「⑥運賃」よりも高くなっている。

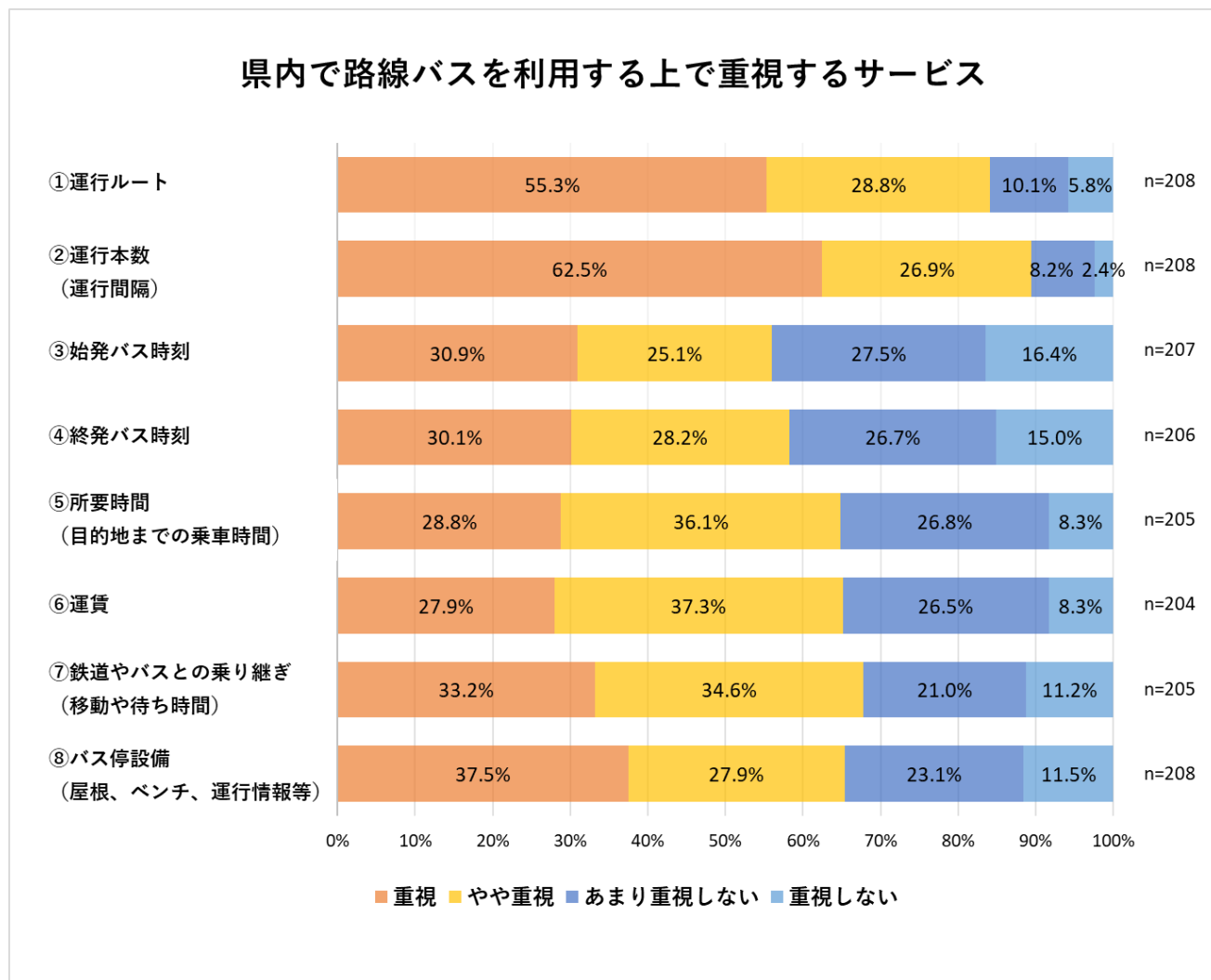


図 3.19 路線バスを利用する上で重視するサービス

出典: 幹線バス系統利用者アンケート調査(令和3年9月~10月)

4) 乗り継ぎを許容する条件

- 乗り継ぎを許容する条件では、「乗り継ぎの待ち時間が短い」「目的地までの到着時間が大きく増加しない」が約 5 割と最も高くなっている。
- 次いで、「目的地までの運賃が大きく増加しない」が約 4 割、「乗継拠点に商業施設や休憩スペースがあり快適に待てる」、「自宅から交通結節点に向かうバス等の運行本数が増加する」が約 3 割となっている。

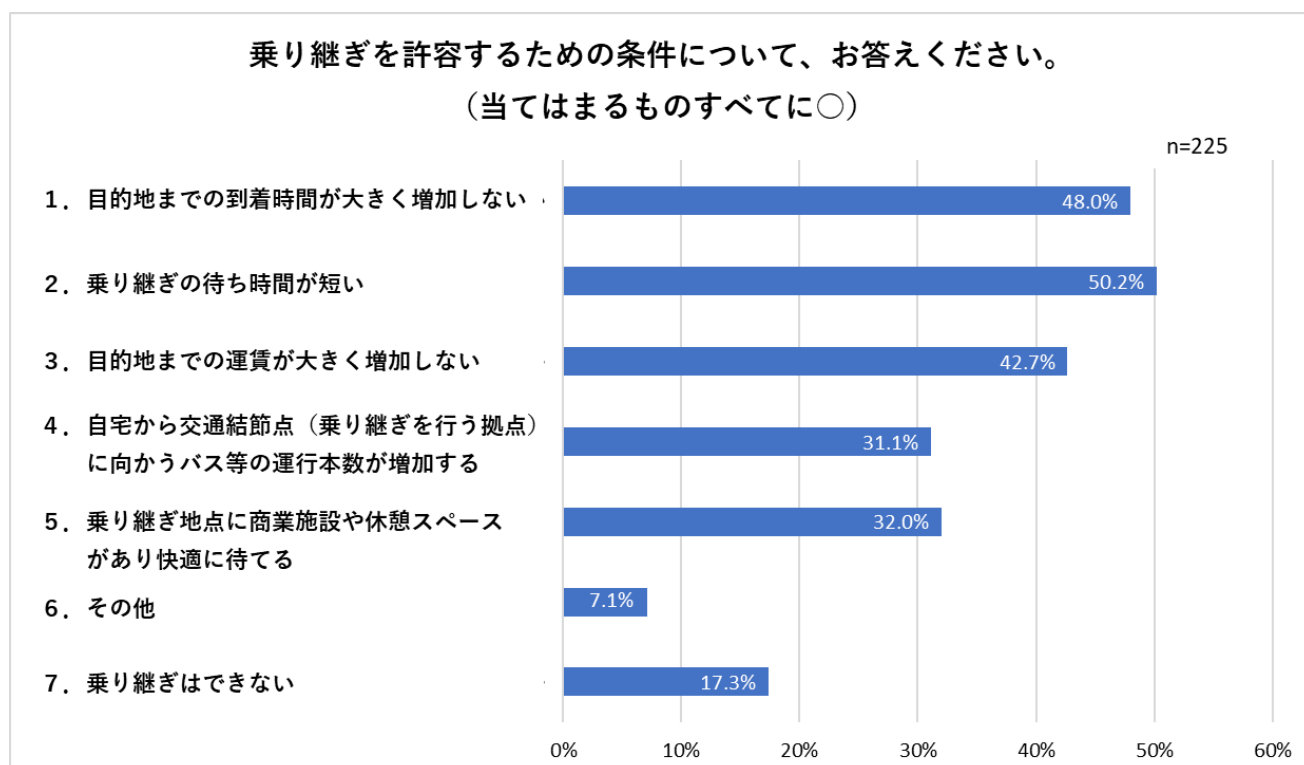


図 3.20 乗り継ぎを許容する条件

出典：幹線バス系統利用者アンケート調査（令和 3 年 9 月～10 月）

5) 乗り継ぎを許容する水準

- 乗り継ぎに伴う所要時間増加の許容水準は、「6～10 分」が 47%と圧倒的に高い。
- 乗継待ち時間の許容水準についても同様に、「6～10 分」が 41%と圧倒的に高い。

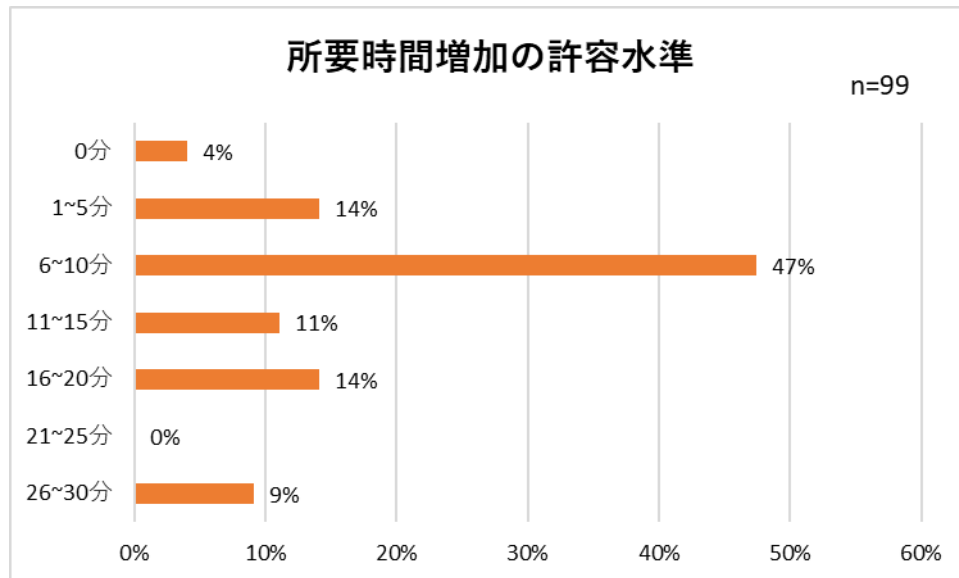


図 3.21 乗り継ぎに伴う所要時間増加の許容水準

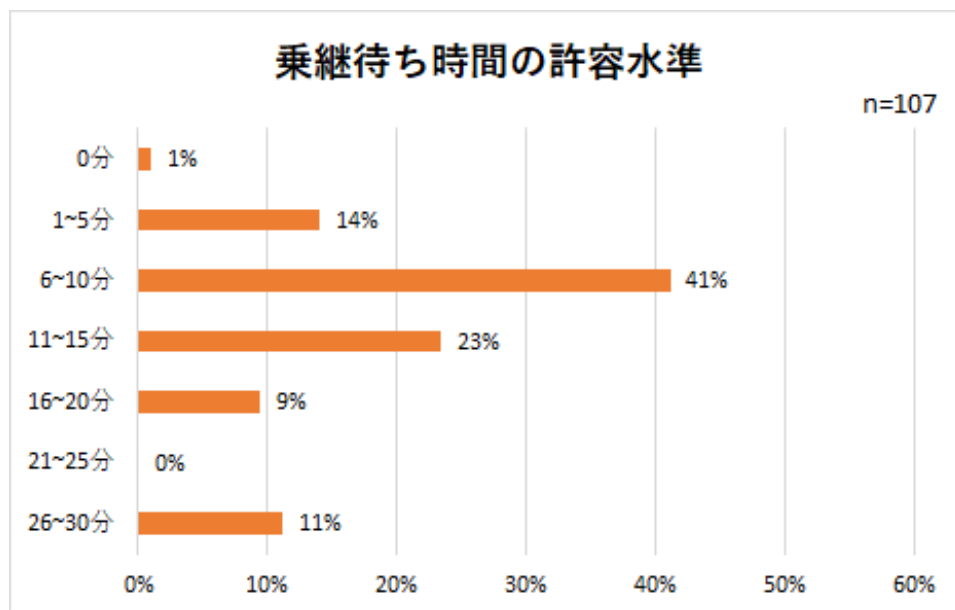


図 3.22 乗継待ち時間の許容水準

出典：幹線バス系統利用者アンケート調査（令和 3 年 9 月～10 月）

- 乗り継ぎに伴う運賃増加の許容水準は、「～50 円」が 45%と最も高く、次いで「～100 円」が 35%となっている。

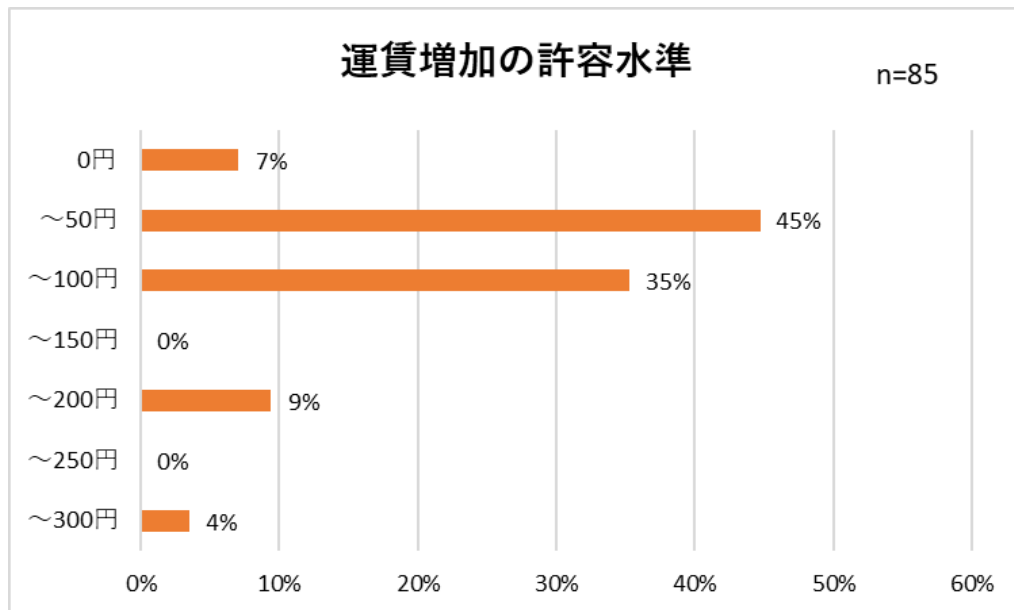


図 3.23 乗り継ぎに伴う運賃増加の許容水準

出典: 幹線バス系統利用者アンケート調査(令和3年9月～10月)

6) 公共交通ネットワークを維持するための取組

- 県内の公共交通ネットワークを維持するための取組では、「1.バスの情報提供を充実する」が5割強、「2.バスの待合環境を充実する」が4割と特に多い。
- 次いで、「9.鉄道とバス、バス路線間、バスとタクシー等の乗り継ぎがしやすくなる」、「3.運賃支払におけるキャッシュレス決済を充実する」、「13 地域内交通の維持・充実」が約3割と多い。

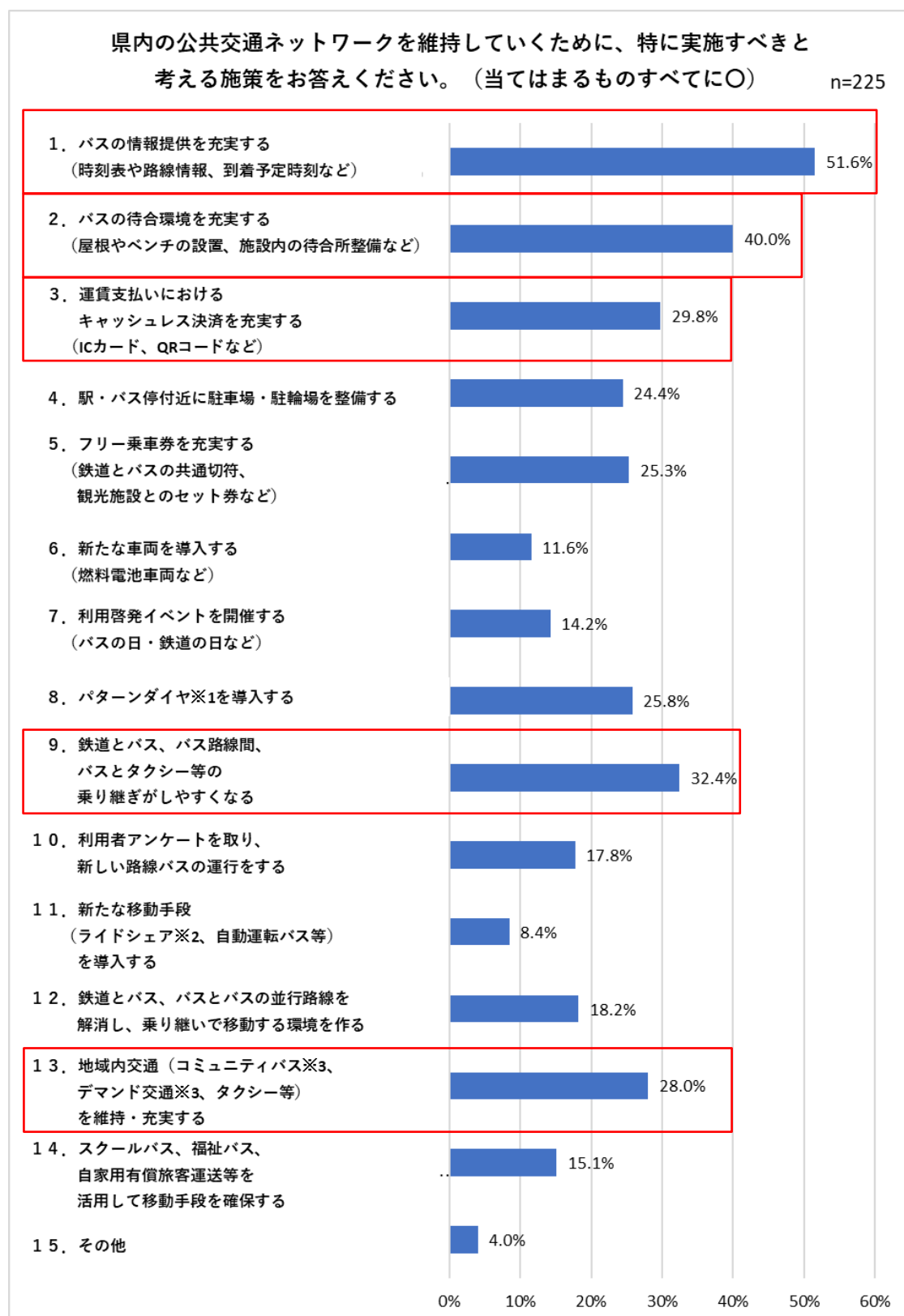


図 3.24 公共交通維持のために実施すべき施策

第4章 上位・関連計画

(1) 県の計画

1) 「徳島新未来創生総合計画」(令和6年度版、令和6年3月)

- 「徳島新未来創生総合計画」では、基本理念として、「未来に引き継げる徳島」の実現を掲げ、「ずっと居りたい」「いつも帰りたい」「みんな行きたい」と感じていただける徳島県を目指すこととしている。
- このビジョンの実現に向けて、「安心度UP」「魅力度UP」「透明度UP」というミッションを達成するため17の戦略を掲げており、戦略「国内外から選ばれる魅力的な地域づくり」に公共交通に関する取組が位置付けられている。

ミッション	戦略（ミッションを達成するための政策群）	
安心度UP	1	徳島新未来創生に向けた教育再生
	2	一人ひとりが自分らしく輝ける社会づくり
	3	切れ目のない子育て支援をはじめとした「こどもまんなか社会」の実現
	4	グリーン社会の構築
	5	健康づくりの推進と医療・介護・福祉の充実
	6	危機管理体制の充実と県土強靱化（レジリエンス）の推進
	7	県民生活の安全・安心確保
魅力度UP	8	観光立県の推進～徳島観光復活ビッグバン～
	9	文化芸術の振興
	10	スポーツ立県の推進
	11	攻めの農林水産業
	12	地域経済を牽引する企業の成長と新産業の創生
	13	労働力・後継者不足対策の推進
	14	国内外から選ばれる魅力的な地域づくり
透明度UP	15	開かれた県政運営の推進
	16	時代のニーズに対応する県政運営体制
	17	持続可能な財政運営の推進

出典：新未来創生総合計画(令和6年度版、令和6年3月)



目指すべき将来の姿

- 県内の様々な地域において、最適化された多様な移動手段が連携され、利便性の向上と利用促進の好循環が生み出す持続可能な公共交通ネットワークが構築されています。

課題と現状分析

- バスや鉄道等の地域公共交通は、人口減少に加え、コロナ禍における在宅勤務・WEB会議の進展による利用者の減少、施設の老朽化、運転手不足の深刻化などにより、維持・存続が困難になっています。

KPI（重要業績評価指標）

幹線系統バスの利用者数（走行台キロ当たり）

（出典：徳島県調べ）

2022年度実績

0.34人/km



2028年度目標

0.39人/km

指標の説明

バスの走行台キロ当たりの利用者数
公共交通の最適化や利便性の向上、利用促進による公共交通の持続可能性を「輸送効率面」から捉えるため、この指標を選定

設定の考え方／得られる成果

新型コロナウイルス等による利用低迷からの回復を目指し、2019年度の水準を目標とし、本県の人口減少率9%を乗じて目標値を設定
この目標達成により、「持続可能な公共交通の実現」に寄与

施策の方向性と実現に向けた工程表

⑤ ストレスフリーな公共交通

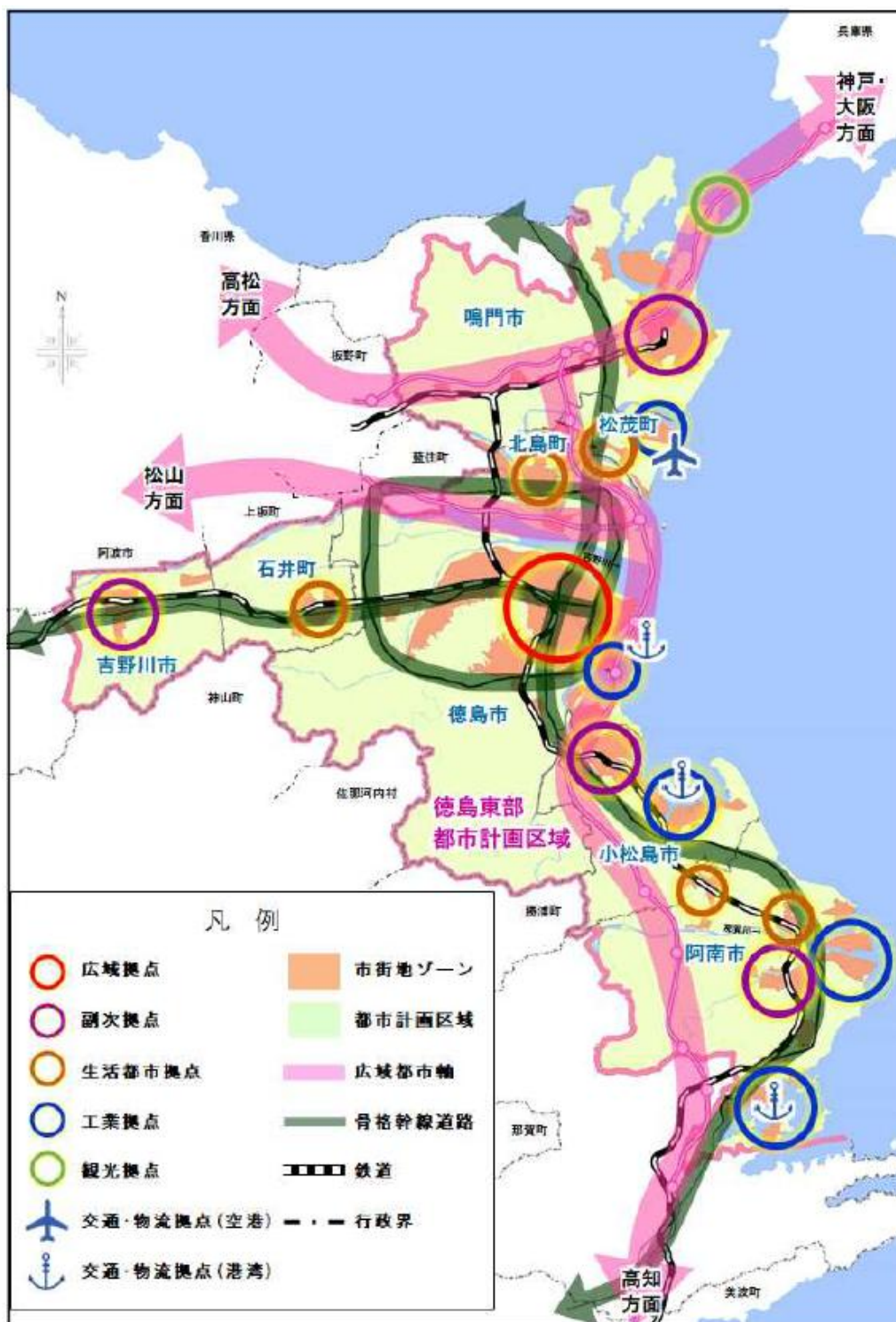
- 関係者の役割分担と連携により、モーダルミックス[※]やMaaS[※]構築、県内各駅へのアクセス向上等、公共交通の最適化や利便性向上、利用促進を図り、地域公共交通の維持・存続に取り組みます。
- 大阪・関西万博開催を好機と捉え、インバウンド需要を逃すことなく取り込むため、外国人に人気のある「DMV[※]」と連携するなど、地域公共交通の利用促進に取り組みます。

具体的な取組	2024	2025	2026	2027	2028
公共交通ネットワークの充実	バス路線の再編、新たな運行形態の導入、交通結節点の環境整備				
公共交通の利用促進に向けた新たな需要の創出	利用啓発イベントの開催、DMVの活用				

出典：新未来創生総合計画（令和6年度版、令和6年3月）

2) 都市計画区域マスタープラン

- 都市計画の基本的な方針を広域的見地から定めた都市計画区域マスタープランが、県内7つの都市計画区域を対象に策定されている。
- 徳島東部都市計画区域では、従来の拡大・拡散型を転換した『地方創生拠点連携型』の都市づくりが掲げられており、公共交通にはコンパクト・プラス・ネットワークとして、拠点間等の連携を強化する役割が求められる。



出典：徳島東部都市計画区域マスタープラン（令和5年3月）

図 4.1 徳島東部都市計画区域の将来都市構造図

3) 次世代地域公共交通ビジョン（令和元年 12 月）

- 次世代地域公共交通ビジョンでは、徳島ならではの視点を踏まえた 3 つの柱として「公共交通の最適化」、「利便性の向上」、「利用促進」を設定し、施策展開を図ることとしている。
- 具体的な施策展開を図る 6 つの処方箋として、「モーダルミックスの推進」、「新たな運行形態の導入」、「つなぐ仕組みの構築（MaaS）」、「交通結節点の環境整備」、「新たな需要の創出」、「地域で支える意識の醸成」を設定している。

徳島ならではの 3 つの視点

1 まちづくりとの連携

2 国・自治体・事業者間の連携強化

3 役割分担の明確化

ビジョンがめざす 3 つの柱

1 公共交通の最適化

鉄道や路線系統バスを中心に、県内の様々な地域において、需要に応じた新たなバス路線やデマンド交通等が運行され、誰もがどこにでも行ける公共交通ネットワークの構築を目指す。

2 利便性の向上

交通機関の乗り継ぎ環境やスマートフォンによる予約システムの構築など利便性が向上し、地域住民や移住者、国内外の旅行者まで、誰もが少ない待ち時間で出発地から目的地までスムーズに移動できる環境を整備する。

3 利用促進

子どもや高齢者、障がい者まで全ての方が利用しやすい環境整備により、利用者が増加し、公共交通機関を地域全体で支えていく意識の醸成により、さらなる利用者の増加につながる好循環の実現を図る。

3つの柱に基づく「6つの処方箋」

1 公共交通の最適化	2 利便性の向上	3 利用促進
(1) モーダルミックスの推進 ・平行・重複路線の解消 ・パターンダイヤの導入 ・駅頭を中心とした乗継ネットワークの構築など (2) 新たな運行形態の導入 ・コミバス・タクシーとの連携 ・スクールバス・福祉バスの活用 ・DMVの活用 など	(3) つなぐ仕組みの構築[MaaS] ・公共交通のオープンデータ化 ・配車システムの実装 (4) 交通結節点の環境整備 ・利用者の多様性に配慮した環境整備 ・駐車場・駐輪場の整備	(5) 新たな需要の創出 ・フリー乗車券の導入 ・インバウンド向け企画乗車券の発行 ・貨客混載の推進 など (6) 地域で支える意識の醸成 ・利用啓発イベントの開催 ・マイレール・マイバス意識の醸成

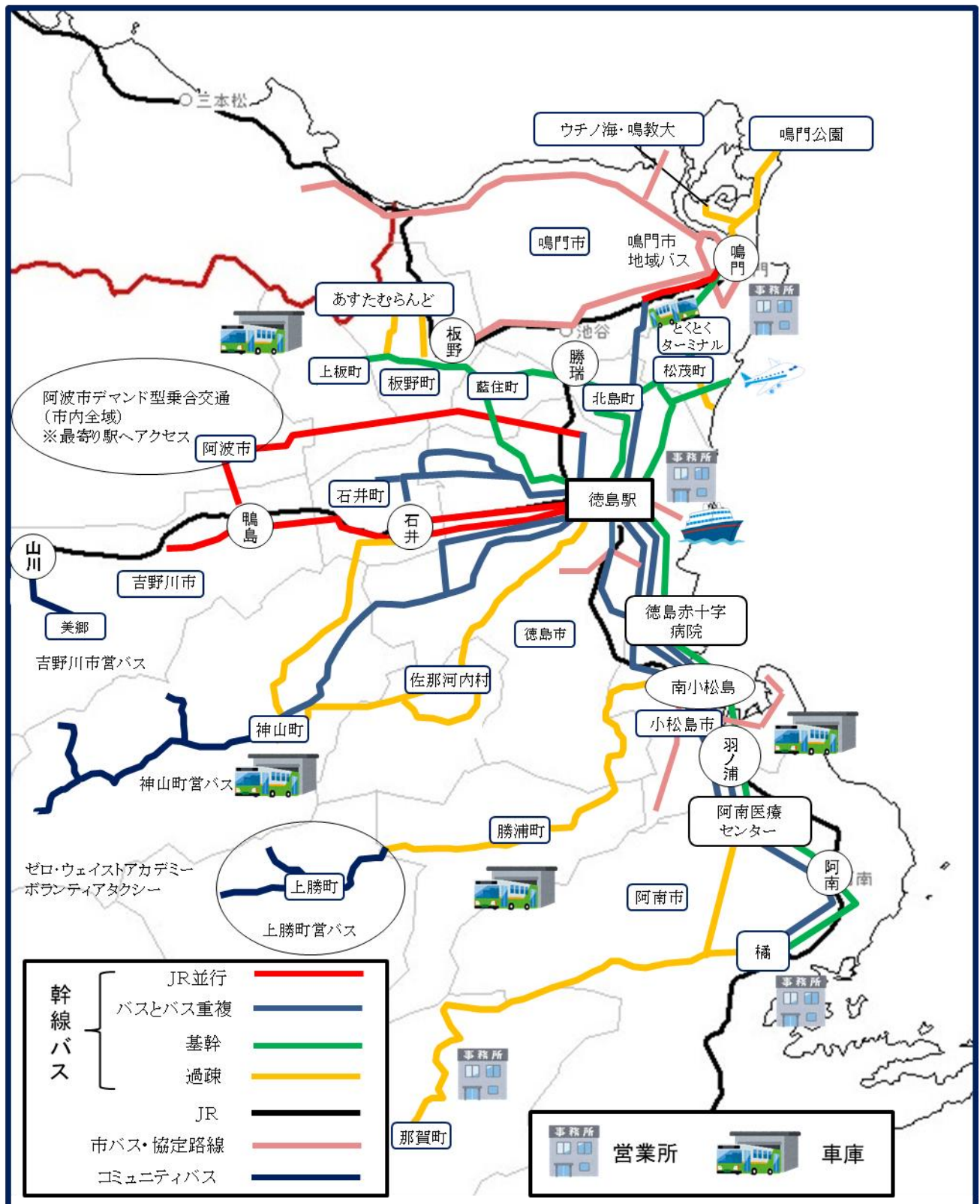
出典：次世代地域公共交通ビジョン（令和元年 12 月）

なお、次世代地域公共交通ビジョンに基づく再編イメージについて、次頁以降に示す。

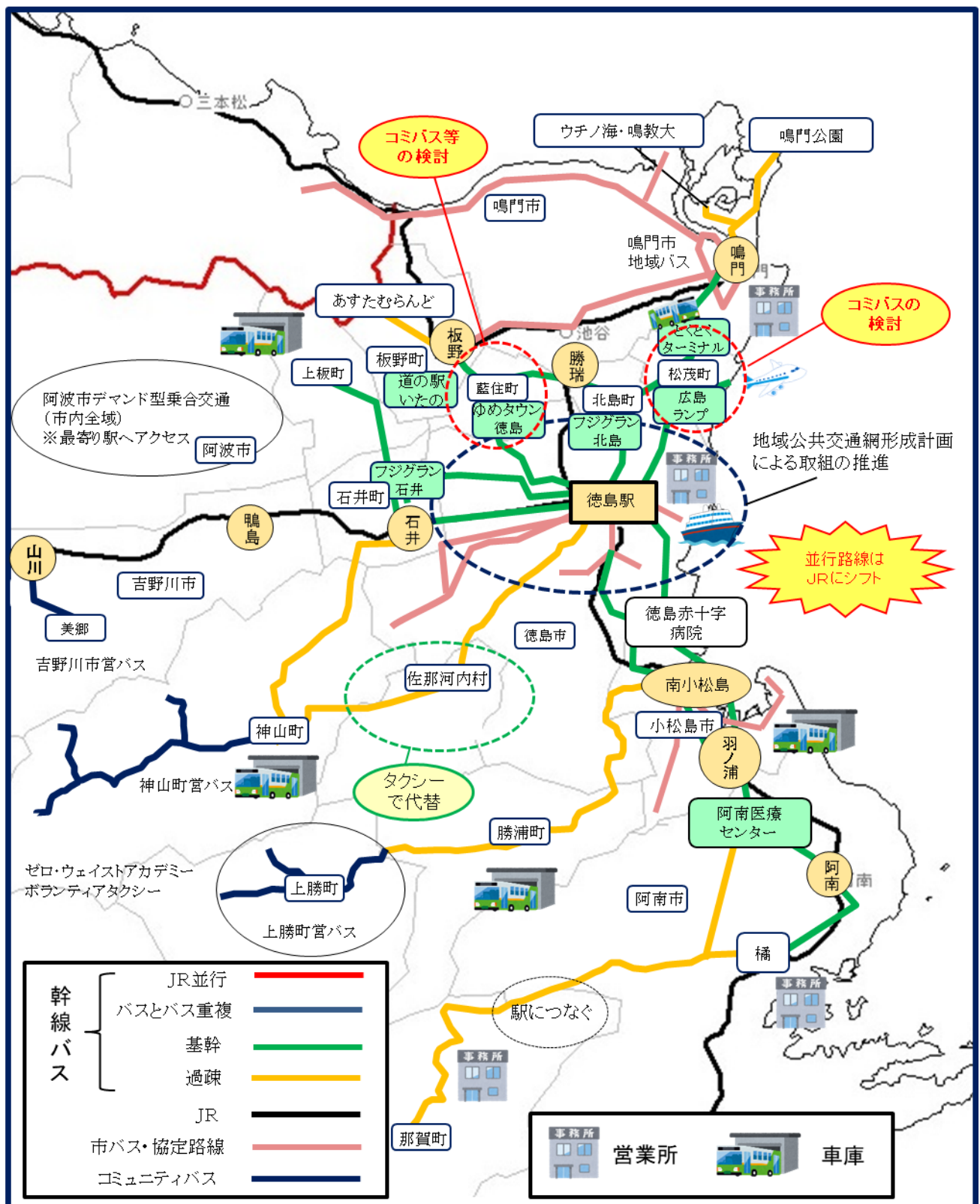
次世代地域公共交通ビジョンに基づく

再編イメージ

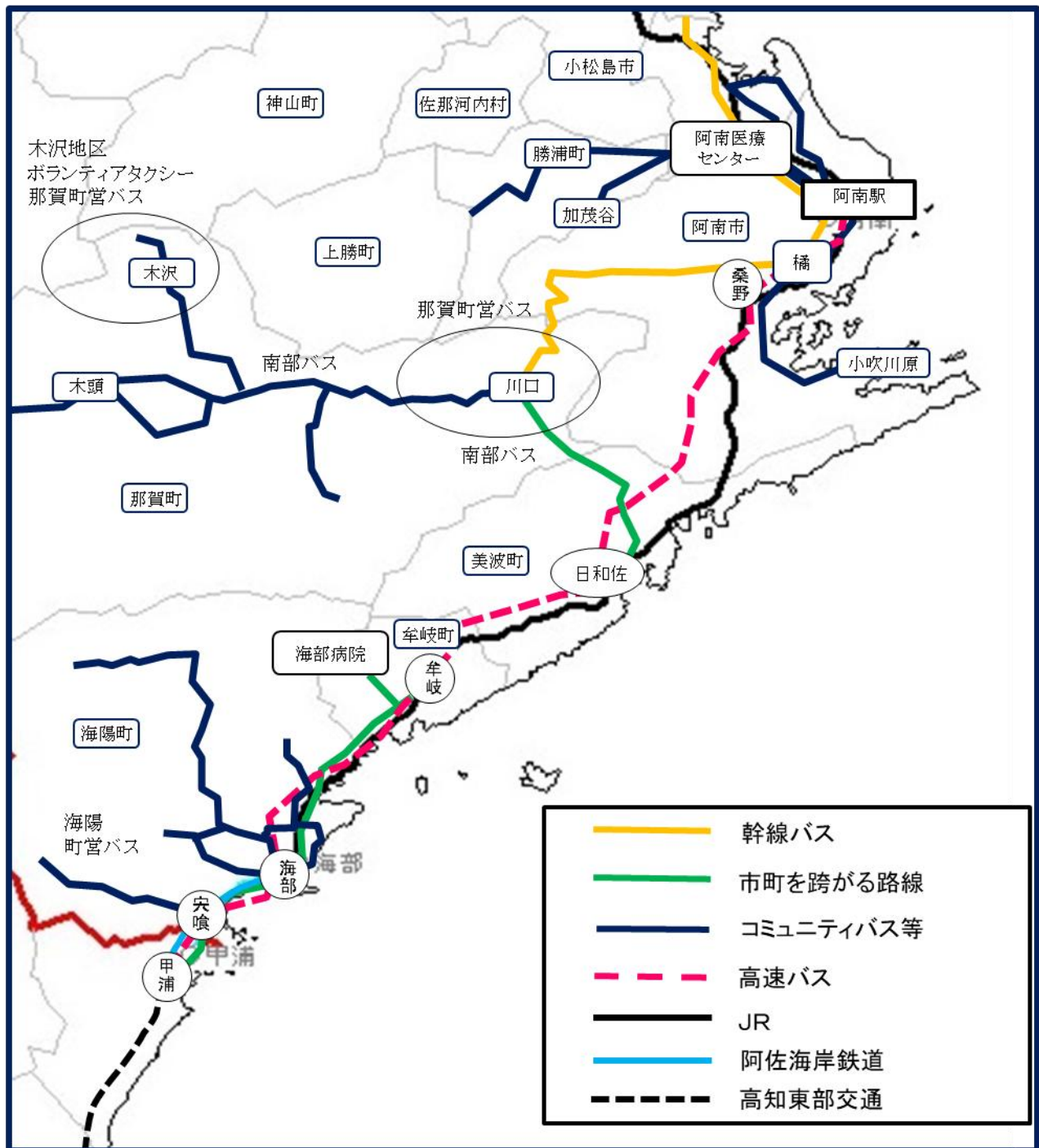
現状イメージ(県東部)



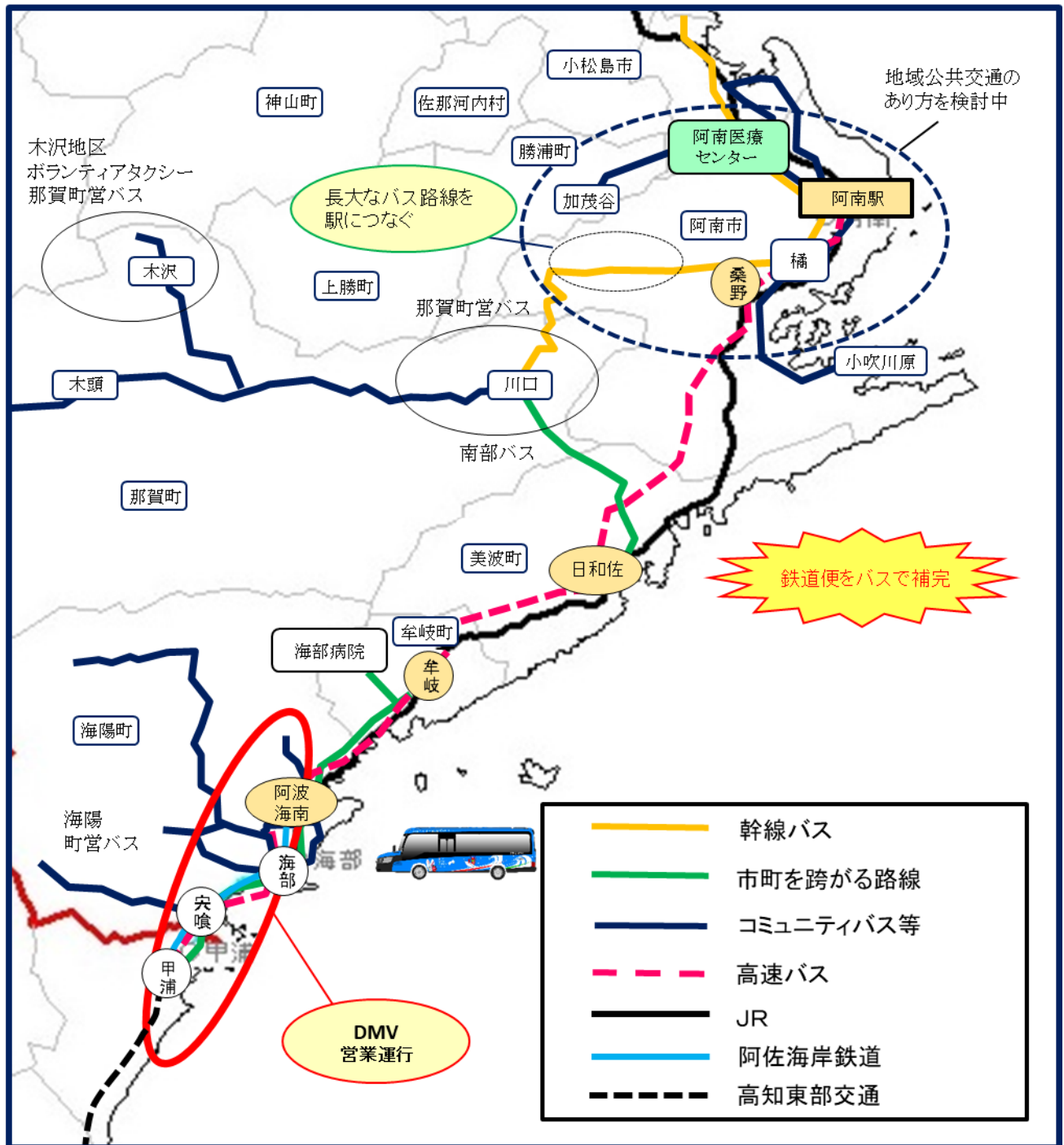
再編イメージ(県東部)



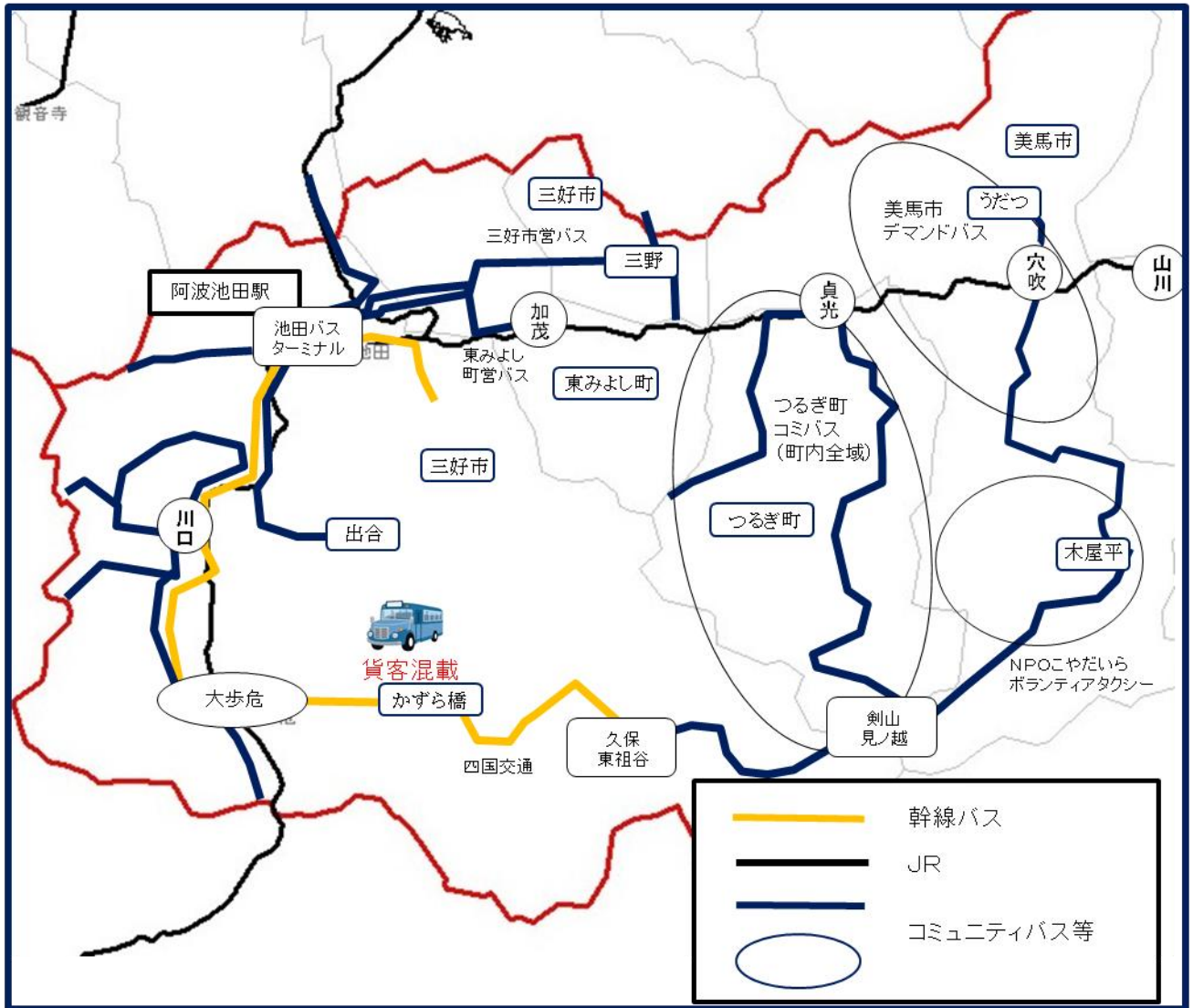
現状イメージ(県南部)



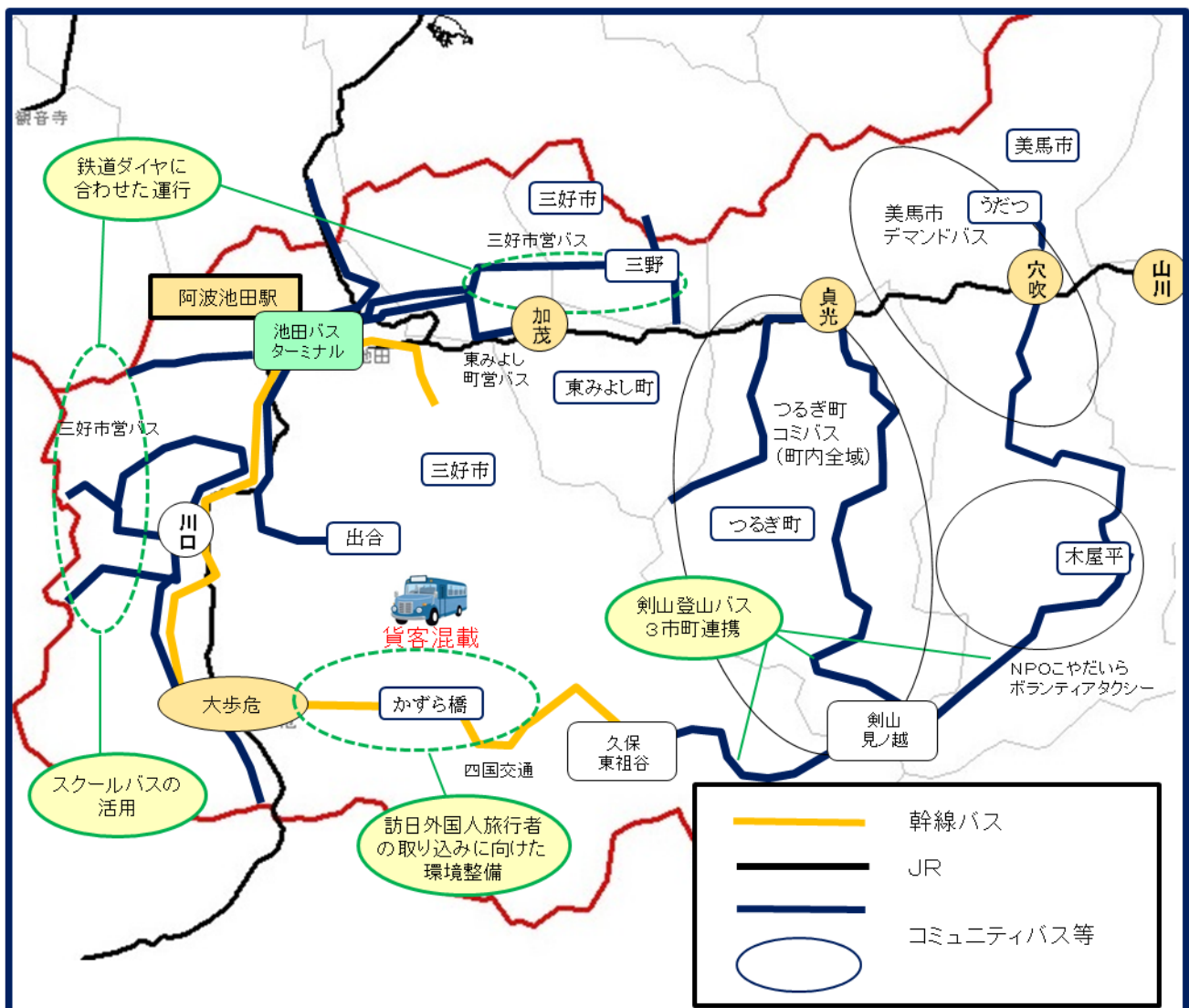
再編イメージ(県南部)



現状イメージ(県西部)



再編イメージ(県西部)



(2) 市町村の公共交通計画

- 県内市町村では、「徳島市」、「小松島市」、「阿波市」、「つるぎ町」、「三好市」、「阿南市」、「東みよし町」、「鳴門市」、「那賀町」、「海陽町」において、地域公共交通計画（地域公共交通網形成計画）が策定済となっている。
- 策定済市町村の計画における将来像・基本方針等では、『利便性と持続可能性（効率性）の両立』、『関係者（みんな）の協働』、『誰もが安心して利用できる』、『コンパクトシティ』、『多様な交通サービスの組合せと役割分担』などがキーワードとなっている。

表 4.1 県内市町村において策定済の地域公共交通計画（地域公共交通網形成計画）

市町村	計画名称	将来像、基本方針等
徳島市	徳島市地域公共交通計画 (令和6年3月)	世代を超えて柔軟に対応できる、持続可能な公共交通の再構築
小松島市	小松島市地域公共交通計画 (令和5年3月)	みんなでつくり、みんなで使う 「まち」「ひと」をつなぐ 持続可能な小松島市の公共交通ネットワーク
阿波市	阿波市地域公共交通計画 (令和5年3月)	1. 市民の生活を支え、誰もが安心して利用できる地域公共交通 2. 市民誰もが認知し、利用しやすい地域公共交通 3. 市民や関係者と共につくる持続可能な地域公共交通
つるぎ町	つるぎ町地域公共交通計画 (令和4年3月)	町民のニーズに応え続ける、地域公共交通体系の確保・維持
三好市	三好市地域公共交通計画 (令和4年3月)	市民生活を支え、人が輝き未来へつなぐ地域公共交通
阿南市	阿南市地域公共交通計画 (令和4年5月)	1. 多様な担い手による地域公共交通ネットワークの維持 2. 誰もが参画・協働し「乗って残す」地域公共交通 3. まちづくりと連携し快適に暮らせる持続可能な地域公共交通
東みよし町	東みよし町地域公共交通計画 (令和4年5月)	需給バランスの取れた持続可能な地域公共交通
鳴門市	鳴門市地域公共交通計画 (令和5年2月)	多様なニーズに適応したサービスの提供と利用促進に基づく持続可能な公共交通ネットワークの実現
那賀町	那賀町地域公共交通計画 (令和5年3月)	いつまでも安心して暮らせる魅力あるまちの実現に向け、みんなで支える持続可能な公共交通の構築
海陽町	海陽町地域公共交通計画 (令和7年3月)	1. 地域住民の生活の質の向上 2. 地域経済の活性化 3. 地域住民の参加と協力

※改正地域公共交通活性化再生法の施行(平成26年11月)以降に策定された地域公共交通計画(旧地域公共交通網形成計画)が対象

第5章 公共交通に関する課題

ここでは、「第2章 地域の現状」、「第3章 公共交通の現状」を踏まえ、県内の公共交通に関する課題を次ページのとおりに整理した。

上位・関連計画との整合を図るため、次世代地域公共交通ビジョンで掲げられている3つの柱（「1.公共交通の最適化」、「2.利便性の向上」、「3.利用促進」）を基に、その実現に向けた課題を整理した。

公共交通に関する現状、上位・関連計画

第2章 地域の現状

- 【人口推移・高齢化】人口減少、高齢化が今後一層加速する見込み
- 【日常施設】商業、医療、高校・大学等の日常主要施設は、徳島市周辺や主要都市を中心に立地
- 【観光施設】主要観光施設は県内全域に分布
- 【道路】広域道路網は今後より一層充実する見込み
- 【自動車】自動車保有台数は人口が減少しているにも関わらず横ばい
免許返納者数は、近年増加傾向
- 【新型コロナ危機】訪日外国人旅行者は激減しているが、目標値（2030年に6,000万人）は維持
- 【財政】今後の人口減少や高齢化の進行等によって、一層厳しさを増す懸念

第3章 公共交通の現状

運行サービス

- 【鉄道】徳島市近郊では一定の運行本数があり、市外拠点駅からはバスより約10分早い（鳴門駅除く）
- 【高速バス】県外各地への路線が充実し、県内にも多くの停留所が存在
- 【幹線系統バス】徳島駅を中心に多くの路線が構成され、鉄道を含めて並行・重複する区間も多い
- 【地域内交通（乗合）】バス・デマンド型乗合交通に加え、スクールバスの一般乗車や自家用旅客有償運送も実施
- 【タクシー】町村の多くで法人タクシーの車両台数が数台程度

利用・運営

- ・ バスやタクシーの利用者数が近年減少傾向（令和2年は新型コロナ危機により全モードとも大幅減）
- ・ バス等の運営においては、運転手の確保が喫緊の課題

利用者意向

- ・ 公共交通の利用者減少と税金投入に対する認知度は約3割が「初めて知った」と回答
- ・ 県内の路線バスを維持する上での考えについては、5割超が「さらに負担をしても便数や路線数などのサービスを維持・充実すべき」と回答。
- ・ 県内で路線バスを利用する上で重視するサービスは、「運行本数」、「運行ルート」が突出（次いで「バス停設備」「鉄道やバスとの乗り継ぎ」）
- ・ 乗り継ぎを許容する条件では、「待ち時間が短い」「所要時間が大きく増加しない」が約5割と最も高く、次いで「運賃が大きく増加しない」が約4割、「待合環境」「運行本数増」が約3割。
- ・ 県内の公共交通ネットワークを維持するための取組では、「情報提供の充実」が約5割、「バスの待合環境を充実する」が4割、「鉄道、バス、タクシー等の乗り継ぎがしやすくなる」、「運賃支払いにおけるキャッシュレス決済の充実」、「地域内交通の維持・充実」が約3割。

第4章 上位・関連計画

■県の計画

- ・ 『国内外から選ばれる魅力的な地域づくり』に向け、ストレスフリーな公共交通に向けた取組が位置付け
- ・ 『地方創生拠点連携型』都市づくりに向け、コンパクト・プラス・ネットワークが求められる。
- ・ 次世代地域公共交通ビジョンの3つの柱は、「公共交通の最適化」、「利便性の向上」、「利用促進」

■市町村の公共交通計画

- ・ 県内5市町村において、地域公共交通計画（地域公共交通網形成計画）を策定済
- ・ 将来像や基本方針等のキーワードは、『利便性と持続可能性（効率性）の両立』、『関係者（みんな）の協働』、『誰もが安心して利用できる』、『コンパクトシティ』、『多様な交通サービスの組み合わせと役割分担』等

「ビジョンがめざす3つの柱」実現に向けた課題

1 公共交通の最適化

- 【鉄道・高速バス】既存の路線・サービスを最大限活用し、徳島市や主要都市へのアクセスを確保
- 【幹線系統バス】鉄道への乗り継ぎ、地域内交通への転換等を視野に入れた輸送資源の効率的運用
- 【地域内交通】バスでは利用が少ない区間を中心に、タクシー及び公共交通以外を含めた輸送資源を総動員
- 【先進技術等】地方創生先導や近未来創造、担い手不足緩和に資する先進的取組の推進

2 利便性の向上

- 【交通結節】
 - ・多様な交通モード・路線間の結節強化と乗継負担の軽減（ダイヤ接続、運賃、待合環境、情報提供等）
 - ・多様な交通モードの連携強化に資する利便性向上策の優先的な実施（キャッシュレス決済、パターンダイヤ、MaaS等）
 - ・地域、施設、まちづくり等の多様な関係者との連携による乗継環境、バス待ち環境の充実

3 利用促進

- 【日常利用】新型コロナ危機等を契機とした、地域全体で公共交通を支える意識のさらなる醸成
- 【観光利用】需要喚起に向けた利用促進策やPRの充実

第6章 計画の基本方針と目標

(1) 計画の基本方針

本計画における基本方針は、上位計画を踏まえ、以下のように設定した。

上位計画における記載内容	
徳島新 未来創 生総合 計画	目指すべき将来の姿 ■ 県内の様々な地域において、最適化された多様な移動手段が連携され、利便性の向上と利用促進の好循環が生まれ出す持続可能な公共交通ネットワークが構築されています。
都市計 画区域 マスター プラン	■ 公共交通に求められる役割 コンパクト・プラス・ネットワークとして、拠点間等の連携を強化
次世代 地域公 共交通 ビジョン	■ ビジョンが目指す3つの柱 1.公共交通の最適化 2.利便性の向上 3.利用促進

本計画における基本方針

- 県内の様々な地域において、最適化された多様な移動手段が連携し、利便性向上と利用促進の好循環が生まれる、持続可能な公共交通ネットワークの実現**
- 既存の鉄道やバスに加え、デマンド型交通やタクシー、自家用有償旅客運送など、地域の需要や特性に応じた多様な移動手段が、MaaS等の次世代型技術も活用しながら、連携している。
 - それによって、だれもが利用しやすい環境が構築され、利用者が増加し、利便性が向上していく好循環が生まれ、持続可能な公共交通ネットワークが実現する。

(2) 計画の目標

本計画における基本方針を踏まえ、目標を次のとおり定める。

基本方針

**県内の様々な地域において、最適化された多様な移動手段が連携し、
利便性向上と利用促進の好循環が生みだす、持続可能な公共交通ネットワークの実現**

目標

1. 公共交通の最適化

- 各交通モードの特性を発揮できる適切な役割分担と連携のもと、県内の様々な地域に、公共交通で移動が可能である。
- DMVや燃料電池バスなど、新たな交通資源が導入され、移動手段だけでなく観光資源としても活用されている。

【対応する施策（処方箋）】

- ①モーダルミックスの推進 ②新たな運行形態の導入

2. 利便性の向上

- 出発地から目的地まで乗り継ぎが発生する場合においても、複数モード間のダイヤ、運賃、情報提供、待ち環境等で連携が図られ、スムーズに移動できる。
- バスや鉄道等を待つ環境が、施設や地域等との連携を含めて整備され、交通結節点で利用者が快適に待ち時間を過ごすことができる。

【対応する施策（処方箋）】

- ③つなぐ仕組みの構築 ④交通結節点の環境整備

3. 利用促進

- 地域全体で支えていく意識の醸成などにより、公共交通の利用者数が、新型コロナウイルスの感染拡大前の状態まで回復している。
- 利便性向上に応じて、観光客による利用が、新型コロナウイルスの影響から回復している。

【対応する施策（処方箋）】

- ⑤新たな需要の創出 ⑥地域で支える意識の醸成

第7章 目標達成のための事業

目標を達成するため、各実施主体において、次のとおり取り組んでいく。

基本方針・目標

基本方針

県内の様々な地域において、最適化された多様な移動手段が連携し、利便性向上と利用促進の好循環が生みだす、持続可能な公共交通ネットワークの実現

1. 公共交通の最適化

- 各交通モードの特性を発揮できる適切な役割分担と連携のもと、県内の様々な地域に、公共交通で移動が可能である。
- DMVや燃料電池バスなど、新たな交通資源が導入され、移動手段だけでなく観光資源としても活用されている。

2. 利便性の向上

- 出発地から目的地まで乗り継ぎが発生する場合においても、複数モード間のダイヤ、運賃、情報提供、待ち環境等で連携が図られ、スムーズに移動できる。
- バスや鉄道等を待つ環境が、施設や地域等との連携を含めて整備され、交通結節点で利用者が快適に待ち時間を過ごすことができる。

3. 利用促進

- 地域全体で支えていく意識の醸成などにより、公共交通の利用者数が、新型コロナウイルスの感染拡大前の状態まで回復している。
- 利便性向上に応じて、観光客による利用が、新型コロナウイルスの影響から回復している。

目標を達成するための事業

事業① モーダルミックスの推進

- 事業①-1.並行、重複路線の解消
- 事業①-2.駅等を中心とした乗継ネットワークの構築
- 事業①-3.パターンダイヤの導入
- 事業①-4.地域内交通ネットワークの維持充実
- 事業①-5.新たな路線の開設

事業② 新たな運行形態の導入

- 事業②-1.コミバス・タクシーとの連携
- 事業②-2.スクールバス・福祉バスの活用
- 事業②-3.自家用有償旅客運送の活用
- 事業②-4.DMV の活用
- 事業②-5.新たな移動手段の確保

事業③ つなぐ仕組みの構築

- 事業③-1.シームレスに移動できる仕組みの構築
- 事業③-2.乗り継ぎに関する情報提供の充実
- 事業③-3.公共交通のオープンデータ化
- 事業③-4. IoT、AI による新たなシステムの導入
(配車システムの実装)

事業④ 交通結節点の環境整備

- 事業④-1.利用者の“多様性”に配慮した環境整備
- 事業④-2.駐車場、駐輪場の整備

事業⑤ 新たな需要の創出

- 事業⑤-1.フリー乗車券の導入
- 事業⑤-2.インバウンド向け企画乗車券の発行
- 事業⑤-3.貨客混載の推進
- 事業⑤-4.新たな車両の導入

事業⑥ 地域で支える意識の構成

- 事業⑥-1.利用啓発イベントの開催
- 事業⑥-2.マイレール・マイバス意識の醸成
- 事業⑥-3.地域公共交通計画策定の推進

1. 公共交通の最適化

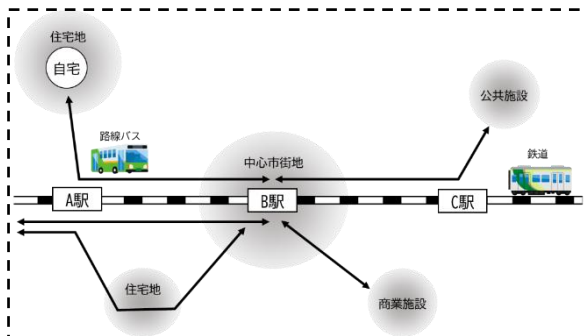
事業① モーダルミックスの推進

鉄道、路線バスは、一部区間において、鉄道と路線バス、路線バスと路線バスが並行・重複して運行している場合があり、運転者不足の要因にもなっていることから、こういった路線を可能な限り解消し、各交通モードが互いに補完しながら地域の移動手段としての役割を担っていく必要がある。

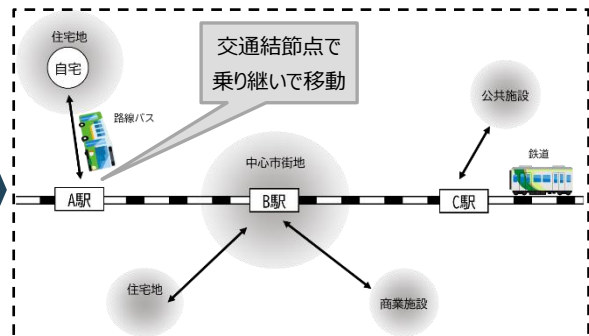
中長距離の移動は主に鉄道が担い、それよりも短い距離については、バスやその他の交通手段が担うといった基本的な役割分担と連携で、並行・重複バス路線や長大路線・需要の少ない路線の再編、需要規模に応じた交通モードへの転換を行い、公共交通の最適化を図っていく。

また、地域の拠点となる駅やバス停を中心に、一定の間隔で周期的に運行されるパターンダイヤを導入し、利用者にとって分かりやすいダイヤにするとともに、鉄道とバスをはじめ、異なるモードとの乗り継ぎを前提に拠点駅や拠点となるバス停を中心とした乗継ネットワークを構築していく。

【現状】バスと鉄道やバスとバスの並行・重複路線や長距離路線が存在



【再編】各交通手段の役割を明確化し、交通結節点で乗り継いで移動できるよう、最適化を図る



【交通手段の役割分担の考え方】

交通手段	役割
鉄道	定時性、速達性の強みを活かし、県の骨格として広域的な移動を支える。
路線バス	県内をカバーする特性を活かし、主に生活交通を支える。
コミバス、タクシー等	地域住民との密接性を活かし、自宅から拠点へのアクセスなど地域内移動を支える。

事業①-1：並行、重複路線の解消

概要

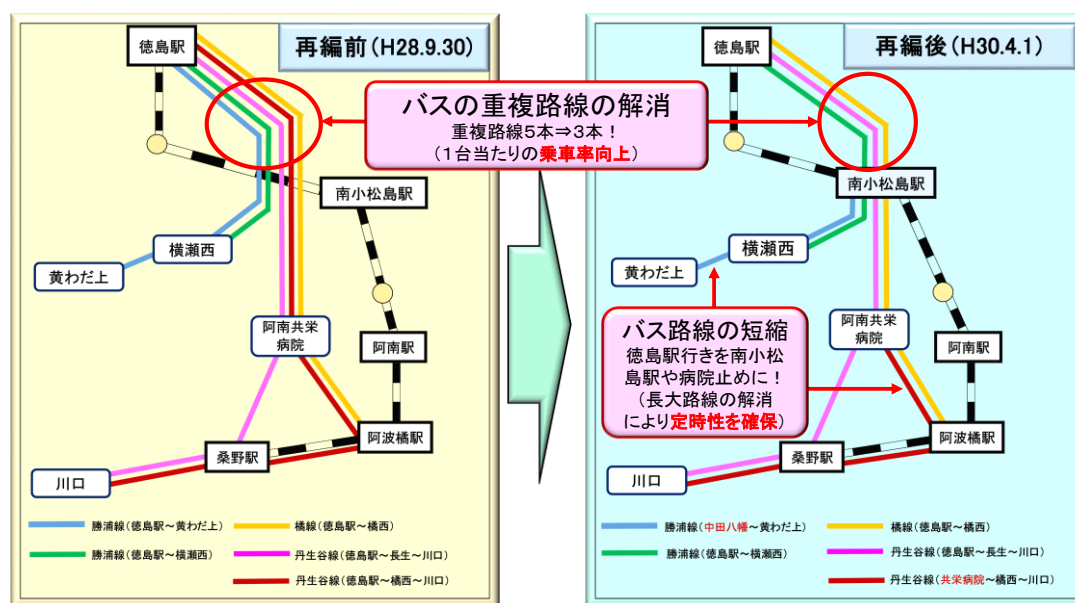
- ✓ 市町村を跨る広域的な移動手段である幹線系統バス路線については、国・県・市町村が連携し、交通事業者に対し、地域公共交通確保維持事業の活用など必要な支援を行い、維持充実を図っていく。
- ✓ 鉄道とバス、バスとバスが並行している路線を解消し、適切な役割分担と連携のもと路線を再編する。

具体的な内容

- 鉄道とバス、バスとバスが並行、重複している区間のバス路線の再編を検討
(川内松茂線、神山線、二条鴨島線など)
- 鉄道とバスはルートや停留所間隔が異なるため、並行している路線は、適切な乗継拠点を設け、利便性を維持しつつ効率化
- 長距離路線・需要の少ない路線の再編、需要規模に応じた交通モードへの転換を検討

【参考事例】重複路線の解消

- ・ 朝夕の通勤・通学時間帯に配慮しつつ、長大路線を短縮し、路線の効率化を図ることで、1 台当たりの乗車率の向上を目指した。
- 徳島市と勝浦町を結ぶ勝浦線の 2 系統のうち 1 系統（徳島駅～黄わだ上）を短縮（中田八幡社前～黄わだ上）
- 徳島市と那賀町を結ぶ丹生谷線の 2 系統のうち 1 系統（徳島駅～橋～川口営業所）を短縮（阿南共栄病院～川口営業所）



- 路線の再編を推進していくための支援制度を創設

【参考事例】県・市町村の連携

- ・ 県・市町村が連携して、路線の再編を着実に推進していくための支援制度「徳島県地域間幹線系統確保維持負担金」を令和元年度に創設した。

実施主体

県、市町村、交通事業者

事業①-2：駅等を中心とした乗継ネットワークの構築

概要

- ✓ 地域の拠点となる JR 駅や道の駅、公共施設、大規模ショッピングセンター、医療機関等を中心に、バスやタクシーと接続し、乗り継ぎを前提とした効率的なネットワークを構築する。
- ✓ また、県外からの玄関口となる高速バスターミナル、フェリーターミナル、徳島阿波おどり空港との接続も確保する。
- ✓ 鉄道やバス路線網の中心となる徳島市を始めとする各市町村において、中心市街地の活性化、公共交通沿線や交通結節点周辺への居住や施設の立地誘導など、公共交通ネットワークと連携したまちづくりを推進する。

具体的な内容

● 乗継拠点へのバスの乗り入れ

- ・ 県内の主要駅やバス停、よく利用されている生活施設を乗継拠点として位置づけ、それらを結ぶことで、幹線公共交通ネットワークを構築する。

【県内における拠点駅(鉄道とバスの乗継拠点)】

(高德線) 徳島駅、勝瑞駅、板野駅

(鳴門線) 鳴門駅

(徳島線) 石井駅、鴨島駅、阿波山川駅、穴吹駅、貞光駅、阿波加茂駅

(土讃線) 阿波池田駅、大歩危駅

(牟岐線) 南小松島駅、羽ノ浦駅、阿南駅、桑野駅、日和佐駅、牟岐駅、阿波海南駅

【県内における拠点バス停(バスとバスの乗継拠点)】

(県北東部) 徳島駅前、鳴門駅前、徳島とくとくターミナル、広島ランプ、南小松島駅前、フジグラン北島、ゆめタウン徳島、フジグラン石井、道の駅いたの

(県南部) 阿南医療センター前、牟岐駅前

(県西部) 池田バスターミナル、大歩危駅

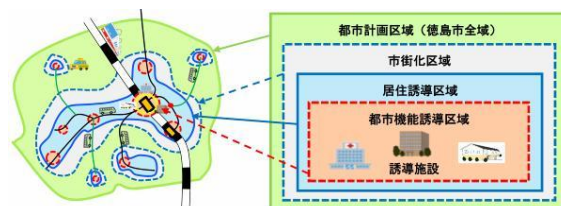
● 中心市街地の活性化、公共交通沿線や交通結節点周辺への居住や公共施設等の立地誘導。

【参考事例】

◇徳島市立地適正化計画

人口密度を維持するエリアである「居住促進区域」を設定し、その中に、暮らしに必要な施設などを集約するエリアである「都市機能誘導区域」を設定。

⇒これらの区域に居住や医療、福祉、商業などの都市機能(誘導施設)の緩やかな誘導を図りながら、公共交通と連携したまちづくりを行う。



出典：徳島市

実施主体

県、市町村、交通事業者

事業①-3：パターンダイヤの導入

概要

- ✓ 利用しやすいダイヤ設定にするため、一定間隔で周期的に運行するパターンダイヤを導入する。
- ✓ バスロケーションシステムで得られる運行データを活用し、乗継待ち時間が少ないダイヤを設定する。
- ✓ 学生の通学利便性の向上を図るため、通学時間帯に配慮したダイヤ設定を行うとともに必要な便数を確保する。

具体的な内容

- 鉄道及び路線バス（特に幹線系統バス）へのパターンダイヤの導入
 - ・ 同一路線の発車時刻を統一する「パターンダイヤ」の導入を検討、促進する。
- 待ち時間の少ない乗継ダイヤ設定・調整
 - ・ 鉄道と路線バスのダイヤをそれぞれ設定するのではなく、乗り継ぎを考慮した調整を行うことで、待ち時間の少ない列車・バスのダイヤ設定を行う。

【参考事例】

◇徳島駅時刻表（鉄道）

徳島駅時刻表			
パターンダイヤ導入前		パターンダイヤ導入後	
10	55	10	00 30
11	45	11	00 30
12	01 37	12	00 30
13	17 50	13	00 30
14	33	14	00 30
15	01 32	15	00 30
16	27 55	16	00 30
17	31 57.59	17	00 30
18	26 57	18	00 30

◇南小松島駅（鉄道とバスの調整）

南小松島駅前バス停			
下り(阿南・勝浦方面)		上り(徳島駅方面)	
6	49	6	15 30 50
7	00 40.45 50.55	7	05 15 30
8	00 10 20 35	8	15 25 40 55
9	10.13.15 35 45	9	25 40 55
10	05 35 50	10	20.23 40 55
11	05 15 25 55.58	11	10 40 50
12	05 20 35	12	00 10 40 50
13	03.05 10.15 35 55	13	00 20 40
14	25.28 35 55	14	00 20 40
15	05 10 35 55	15	00 30 45
16	05 10.15 25 35 55	16	00 20 40
17	05 25 40 55	17	00 20 40
18	15 25 35 55	18	10 20 45 55
19	00 15 34	19	10 35
20	00 20 30 50	20	
21	15	21	
22	00	22	

5分待ちで和歌山方面へ

9分待ちで徳島方面へ

JR南小松島駅

阿南・牟岐方面		徳島・高松方面	
10	20 50	10	19 49
11	20 50	11	19 49
12	20 50	12	19 49
13	20 50	13	19 49
14	20 50	14	19 49
15	20 50	15	19 49
16	20 50	16	19 49
17	20 50	17	19 49
18	20 55	18	19 48

実施主体

交通事業者

事業①-4：地域内交通ネットワークの維持充実

概要

- ✓ 需要に応じた新たなコミュニティバスやデマンド交通等の維持充実を図っていく。

具体的な内容

- 地域公共交通に関する補助制度の活用継続
 - ・ 現在運行している地域公共交通について、適用している補助制度を今後も活用し、維持を図る。

実施主体

県、市町村

事業①-5：新たな路線の開設

概要

- ✓ 適切な役割分担を進めるとともに、新たな路線の開設を進め、公共交通ネットワークの充実を図っていく。
- ✓ 県内外各地を結ぶ高速バスが運行する本県の強みを生かし、県内移動を含めた活用や、二次交通となる他の交通モードとの接続強化による県民や観光客の利便性向上を図る。

具体的な内容

【路線バス】

- 公共交通ネットワークの再編、利用者や観光客のニーズ、新たな施設の立地（まちづくりとの連携）、道路の整備状況等を踏まえ、新たな路線の開設を検討する。

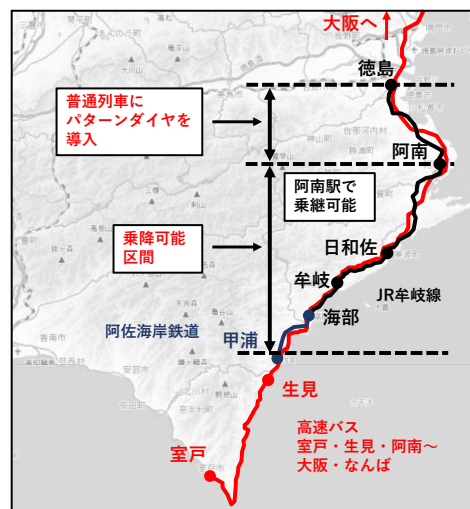
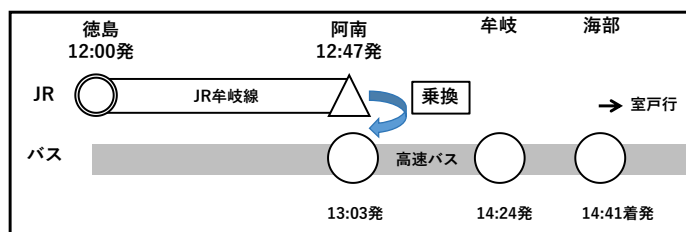
【高速バスの活用・連携】

- 高速バスにおける乗降可能区間の設定・拡大など県内移動を含めた活用検討
- 高速バスと二次交通（路線バス等）との連携強化
 - ・高速バスと路線バス等との乗継拠点の設定、バス車内等での二次交通に関する情報提供の充実など。

【参考事例】

◇徳島バスとＪＲ四国の共同経営による利便性向上

- ＪＲ牟岐線と並行して運行されている徳島バス（室戸・生見・阿南大阪線）の下道区間（阿南～甲浦間）を地域旅客運送サービスとして提供することで利用者の乗り継ぎに配慮し、列車本数が少なくなる阿南駅より南における利便性の向上を図った。
- 令和4年4月1日から、全国で初めて「バスと鉄道」による独占禁止法特例法に基づく「共同経営」の認可を受け、阿南駅～浅川駅間の乗り継ぎに通し運賃を適用し、ＪＲのきっぷや定期券でそのままバスが利用できるようになっている。



実施主体

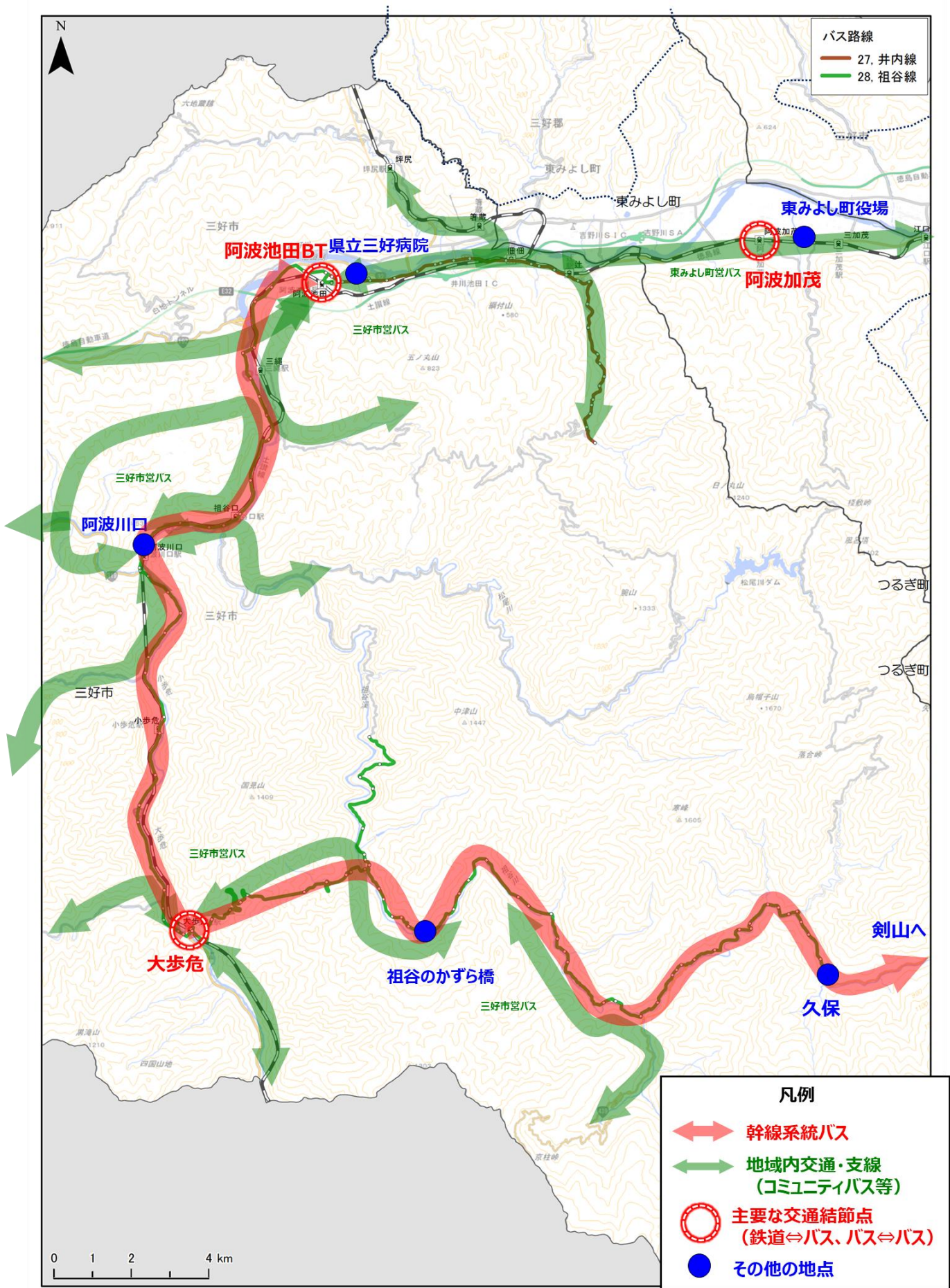
県、市町村、交通事業者

なお、県内におけるモーダルミックスの方向性（イメージ図）について、次頁以降に示す。

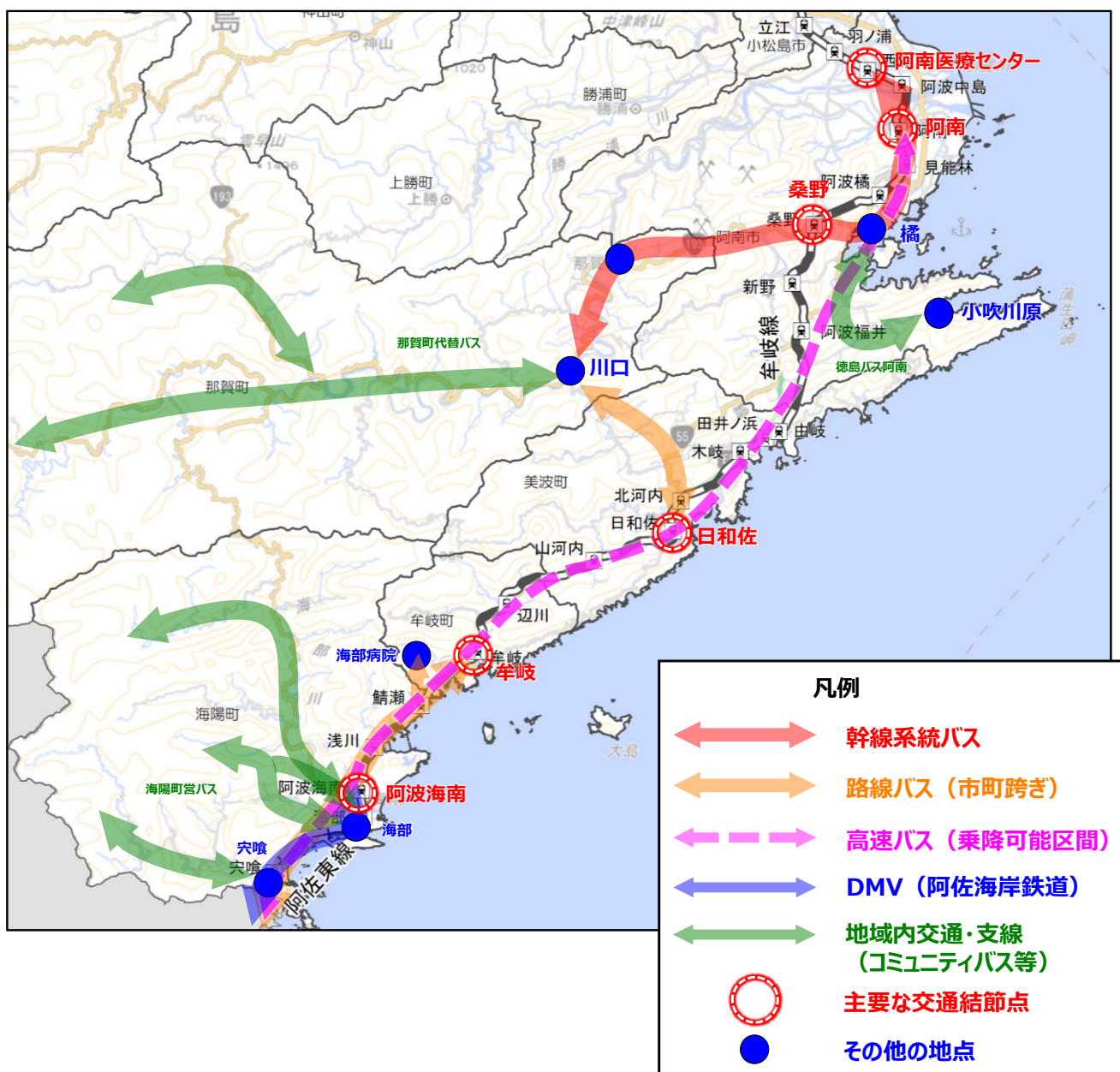
●モーダルミックスの方向性（イメージ図）：東部地域



●モーダルミックスの方向性（イメージ図）：西部地域



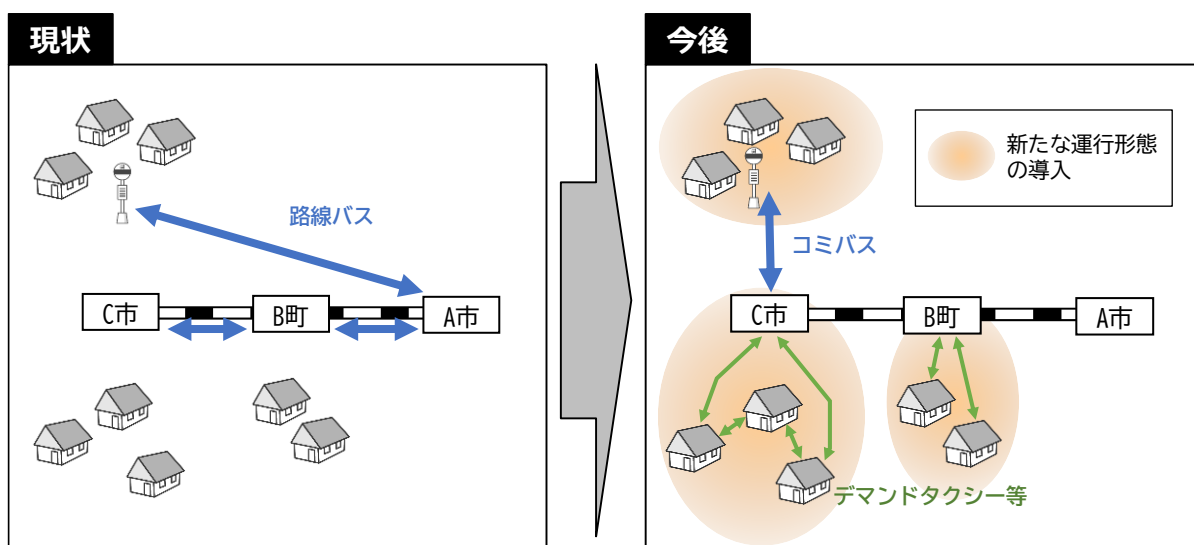
●モーダルミックスの方向性（イメージ図）：南部地域



限られた交通資源で移動手段を確保するためには、多様な交通資源を総動員し、既存の公共交通機関の持つポテンシャルを最大限に発揮させることが不可欠である。

人口減少が進行する中、持続可能な公共交通ネットワークを維持・確保していくため、バス、鉄道、コミュニティバス、タクシー等の公共交通機関の特性を発揮できる適切な役割分担と連携のもと、各交通モード間を乗り継ぐことにより、目的地までたどり着ける交通ネットワークを構築し、効率的な運行を実現する「公共交通ネットワークの最適化」を推進する。

【新たな運行形態の概念図】



事業②-1：コミバス・タクシーとの連携

概要

✓ 鉄道や幹線系統バス等の支線として及び、幹線系統バス再編後の移動手段として、コミュニティバスやタクシー等を活用し、地域の拠点駅や施設を中心に市町村エリア内における新たなバス路線の開設等を支援する。

具体的な内容

● コミバス・タクシーとの連携

【既存の公共交通機関】

- (交通事業者) 鉄道、路線バス、タクシー
- (市町村) コミュニティバス、乗合タクシー、スクールバス、福祉バス、自家用有償旅客輸送

【参考事例】

- ◇つるぎ町（つるぎ町コミュニティバス）
- ・平成 24 年の民間路線撤退に伴い、町コミバスを拡大し、町全域をカバーするコミバス運行事業を展開。
- ・平成 29 年度からは、コミバスと臨時登山バスを一本化し、利用目的に合う効率的な交通手段を確保。
- ・コミバス運転手に毎日ヒアリングを実施しており、路線変更が必要な場合には反映。

令和3年度 つるぎ町コミバス(幹線、フィーダー)運行概要

目的・・・地域公共交通の確保・効果効率化

【イメージ図】



〈お問い合わせ先〉 つるぎ町役場まちづくり戦略課(62-3111)

- コミバス(幹線)2台 (365日運行)
平日:6往復、休日(土日祝日、年末年始):3往復
※剣山見ノ越までの幹線は期間限定での運行となりますので、御注意下さい。
・春期 4月17日～5月31日の土日、祝日、4月30日・5月6日・5月7日の平日のみ運行
・夏期、秋期 7月10日～11月23日の土日、祝日
8月10日～13日の毎日、9月24日・11月22日の平日のみ運行
- コミバス(フィーダー)3台(10人乗車面)17地区(平日のみ運行)※各山間集落を3～4回/月運行
◎貞光・端山・一字山間集落から武原整形まで乗り継ぎなしで運行
◎半田・八千代山間集落から太田東まで乗り継ぎなしで運行

※コミバス乗車料金はエリア毎の金額とし、エリアを超えて乗車した場合は、乗車したエリアの合計金額となります。
(エリア境界:鹿老渡橋、木綿麻橋、土釜、桑平トチの木入口、ラ・フォーレつるぎ山)※全線フリー乗降可。
お釣りが要らないように小銭をご用意下さい。

※小学生以下の小人は半額。1歳未満の乳児及び小学校入学前の幼児は無料。ただし、保護者が同伴する2人目以降の幼児は小人料金

※障がい者等の方は運賃が半額になりますので、乗車時に手帳や介護保険証等を提示して下さい

- ・第一種身体障害者(赤色手帳)
 - ・第一種知的障害者(青色手帳)
 - ・精神障害者手帳所持者(緑色手帳)
 - ・要介護認定者(薄紫色の保険証)
- の方については、介護者(1名)も半額になります

※運転免許証を自主返納した方は運賃が半額になりますので、乗車時に運転経歴証明書を持参して下さい

※回数乗車券:1,000円/冊(100円券11枚綴り)

【販売所】・・・つるぎ町役場本庁舎、半田・一字支所、貞光ゆうゆう館

出典：つるぎ町

実施主体

県、市町村、交通事業者

事業②-2：スクールバス・福祉バスの活用

概要

✓ 地域住民、行政、NPO、交通事業者が連携し、デマンド交通や自家用有償旅客運送、スクールバス、福祉バス等を一体的に活用し、地域の実情に応じた移動手段を確保する。

具体的な内容

● スクールバス・福祉バスの路線バスとの併用

- ・実施主体の官民を問わず、スクールバスや福祉バス等も含め、既存の交通手段を路線バスと併用し、より効率性、利便性の高いサービスを検討する。

【参考事例】

◇那賀町（スクールバスと路線バスの併用）

・相生地区

学校に通学する児童・生徒の送迎のためのスクールバスを運行し、地域住民の混乗化を実施。

・木頭地区

民間バス事業者と連携し、必要なダイヤ調整等を行うことで、スクールバスを民間路線バスへ統合(乗合化)。

▼スクールバスを廃止して路線バス利用に転換



出典：那賀町

◇松茂町（松茂町コミュニティバス）

・令和3年5月1日から運行開始

60歳以上限定であった福祉バスを活用し、誰でも乗れる無料のコミュニティバスに変更。

(旧) 2 路線 8 便 ⇒ (新) 4 路線 38 便

▼松茂町コミュニティバス



出典：松茂町

実施主体

市町村、交通事業者

事業②-3：自家用有償旅客運送の活用

概要

- ✓ 交通空白地域においては、市町村や NPO 法人などが所有する自家用車を有効活用し、地域の移動手段を確保する。

具体的な内容

● 交通空白地有償運送の導入検討

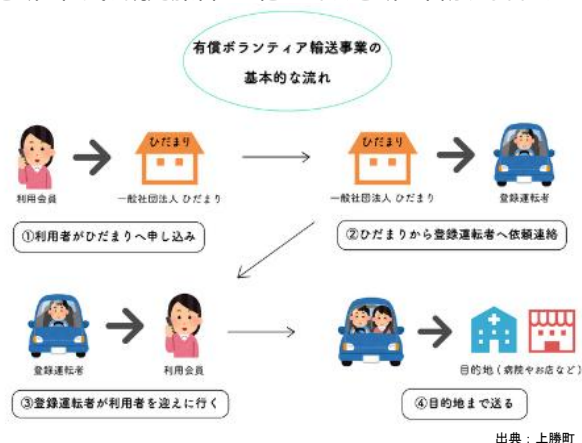
【空白地有償運送】

バス・タクシー事業者のサービス提供が困難な地域において、住民等が外出するための移動手段を確保したい場合において、市町村や NPO 法人等が、交通空白地において、当該地域の住民、観光旅客その他の当該地域を来訪する者の運送を行うもの。

【参考事例】

◇上勝町（有償ボランティア輸送事業）

・過疎化が進む中、バス・タクシー等の移動手段が縮小していることから、町の登録ボランティアと自家用車等を活用し、路線バスへのアクセス、診療所通所や買い物等のための移動サービスを充実することにより、住民へのサービス向上を図ることを目的として、上勝町有償ボランティア輸送事業を実施。



実施主体

市町村、地域

事業②-4：DMV の活用

概要

- ✓ 利便性向上に向け、世界初の本格営業運行を開始した、道路と線路の両方をシームレスに走行可能な DMV を活用する。

具体的な内容

● DMV（デュアル・モード・ビークル）の導入

- ・ DMV 導入効果を最大限発揮させるため、関係自治体や地域団体が連携し、DMV の運行を支援する。

【DMV の概要】

DMV の導入により、「鉄道とバスの乗換不要で利便性向上」、「車両自体が観光資源」、「従来車両より「低コスト車両で経費を節減」、「災害時の交通機能の維持」などの効果が期待される。

【参考事例】

◇阿佐海岸鉄道の阿佐東線（阿波海南～甲浦）

現在、阿波海南文化村から阿波海南駅までをバスモード、阿波海南駅から海部駅、穴喰駅、甲浦駅までを鉄道モード、再度バスモードになって海の駅東洋町、道の駅穴喰温泉までの区間を往復運行する。



出典：阿佐海岸鉄道

実施主体

県、市町村、交通事業者、地域

事業②-5：新たな移動手段の確保

概要

- ✓ 公共交通空白地有償運送などの対応が困難な地域での「ライドシェア」の可能性について検討する。
- ✓ 全国で実証実験が行われている自動運転バスの導入の可能性について検討する。

具体的な内容

● 新たな移動手段の導入検討

- ・ 水素燃料電池バス、BRT、ライドシェア、自動運転バス、グリーンスローモビリティ等、全国各地で実証実験が行われている新たな移動手段について、県内における導入の可能性について検討する。

【グリーンスローモビリティ】

時速 20 km未満で公道を走ることが可能な 4 人乗り以上の電動車両。

環境への負荷が少なく、狭い路地も通行が可能のため、

地元の高齢者の移動手段の確保や観光客の散策支援等

「新たなモビリティ」として期待されている。

【参考事例】

◇北九州市（グリーンスローモビリティの活用検討に向けた実証調査支援事業）

既存の公共交通(鉄道・路線バス・タクシー等)及び

地域内移動手段(人力車・トロコ列車等)に加え、

みなとオアシス門司港を周遊するグリーンスローモビリティを補完的に導入し、

既存の地域公共交通や観光施設・店舗などに接続することで、

地域が抱える交通課題の解決へと導く。

●実証のコンセプト

- 1 周遊性の向上による観光客の滞在時間の延長・満足度向上
- 2 誰でも利用しやすい安全・安心なゆくりとした交通体系の構築
- 3 新しい生活様式においても対応可能なマイクロツーリズムの推進

●実施内容

- ① グリーンスローモビリティの導入による地域内周遊運行
- ② IoTデバイス活用による効率的且つ包括的な運行の実現
- ③ 車両の運行状況(乗車人数等混雑具合)の情報提供による新しい生活様式への対応

みなとオアシス門司港における新しい生活様式に対応した「グリーンスローモビリティ」実証事業



◇海陽町（シェアサイクル「PiPPA」）

世界初となる DMV の本格営業運行を契機に、海陽町と東洋町（高知県）の観光協会が専用アプリで簡単に自転車が借りられるシェアサイクルサービスを導入。

（海陽町内）

まぜのおかオートキャンプ場、海部駅、穴喰駅、道の駅穴喰温泉

阿波海南駅、阿波海南文化村



実施主体

県、市町村、交通事業者

2. 利便性の向上

事業③ つなぐ仕組みの構築

多様な交通資源による「モーダルミックス」を実現するためには、円滑に目的地まで到着することができる「つなぐ仕組み」の構築が必要不可欠である。

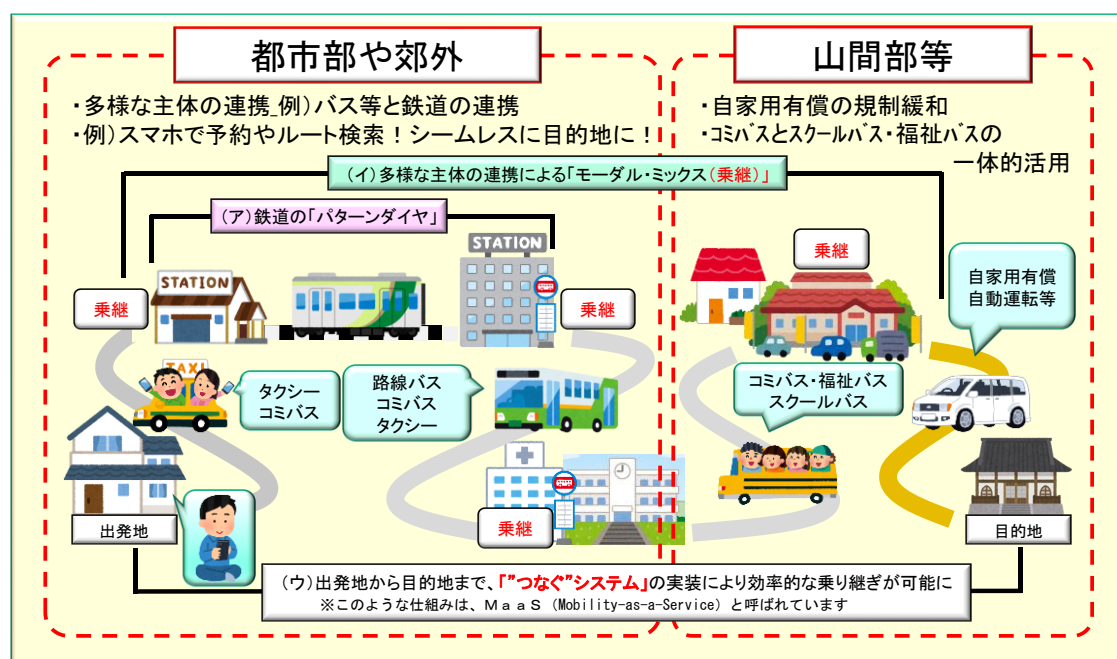
このため、都市部においては鉄道や路線バスをパターンダイヤ化し、鉄道とバスの乗り継ぎ、バスとバスの乗り継ぎがしやすいダイヤ設定を行う。バスが運行されていない地域においては、コミュニティバスとスクールバス・福祉バスの一体的活用、ボランティアタクシー等の乗り継ぎができる環境を整えていく。

また、現在、各事業者毎に提供されている時刻表や路線情報をオープンデータ化し、路線情報の検索サイトや地図サイトに情報提供し、利用者が容易に情報を得られるよう利便性の向上を図っていく。

さらには、利用者の需要に応じて乗合車両を効率的に運行させるデマンド交通をはじめとする「新たな公共交通システム」により、利便性の向上とともに、効率的な車両の運用を行い、公共交通ネットワークの構築を図っていく。

こうした取組を推進するとともに、出発地から目的地まで「つなぐシステム（MaaS）」を実装し、効率的な乗り継ぎを可能とし、地域の移動手段を確保していく。

【シームレスにつなぐ仕組みのイメージ図】



出典：徳島県

事業③- 1 : シームレスに移動できる仕組みの構築

概要

- ✓ 運賃の支払いをスムーズに行うことができるキャッシュレス決済サービスの導入を推進し、乗り継ぎを含めた利便性向上を図る。
- ✓ 併せて、バスとバス、バスと鉄道を過度な負担なく乗り継ぎができるような運賃体系の導入を図る。

具体的な内容

● キャッシュレス決済サービスの導入検討

- ・ 県民や来訪者を含めた利便性向上、乗り継ぎに対する割引を事業者の負担なく実施するためにも、キャッシュレス決済サービスの導入を検討する。

● 乗継運賃割引の導入

- ・ キャッシュレス決済サービスの導入と併せて、公共交通を乗り継いで利用する際の運賃について、初乗り運賃が2回課されないような割引を適用することで、モーダルミックスによる利便性向上や乗り継ぎに対する負担軽減を図る。

【参考事例】

◇ 鳴門市 鳴門 MaaS(実証実験※)

県内の主要観光地である鳴門公園等を運行するバス（鳴門郵便局前～鳴門公園区間）についてキャッシュレス決済サービス（スマホタッチ支払い）を導入。

※2021年10月15日～2022年1月31日実施



出典：徳島県、「くるくるなるとデジタル周遊チケット」キャンペーンサイト

● DMV（デュアル・モード・ビークル）の導入（再掲）

【DMVの運行概要】

阿波海南文化村から阿波海南駅までをバスモード、阿波海南駅から甲浦駅までを鉄道モード、再度バスモードになって道の駅・穴喰温泉までの区間を乗り継ぎなしで移動できる。



出典：徳島県

実施主体

県、市町村、交通事業者

事業③-2：乗り継ぎに関する情報提供の充実

概要

- ✓ 多様な交通手段及び路線間のスムーズな乗り継ぎを可能とするために、時刻表、車内、交通結節点等において乗り継ぎに関する情報提供を充実する。

具体的な内容

- 時刻表における乗り継ぎに関する情報提供
 - ・各運行事業者の時刻表等において、異なる事業者を含めた乗り継ぎに関する情報提供を充実する。
- 車内における乗り継ぎに関する情報提供
 - ・バスや鉄道の車内において、乗継可能な他の交通モードや路線の案内を行う。
- 交通結節点における乗り継ぎに関する情報提供
 - ・鉄道とバス、バスとバスの乗り継ぎをスムーズにし、負担を軽減するため、拠点駅、拠点バス停などの交通結節点における情報提供を充実する。

【参考事例】

◇ 駅舎内に設置されているバスの運行情報掲示板（南小松島駅）

- ・駅舎内にバスの運行情報が確認できる情報版を設置しており、駅舎内で安心してバスを待つことができる。



14:19 BUS INFORMATION 徳島県バス協会 運行案内				
バス番号	行先	時刻	備考	乗車時間
14:20	14:25 97	赤松・坂野 和馬島	約6分	乗車 8 min
日香病院玄関前・餅	14:28 96	日香病院玄関前・小松島	約9分	乗車 8 min
81 まもなく	14:35 87	赤松・阿波健康センター	約15分	乗車 15 min

Info

土曜・日曜・祝日

バス時刻表

バス路線図

いまドコなんのデータを活用し、運行情報を表示

◇ 駅構内等におけるバス乗り場案内標示（阿南駅）

- ・鉄道と高速バスの連携に伴い、交通結節点機能向上を図るため、駅改札口からバス乗り場までの案内標示を設置。



実施主体

県、市町村、交通事業者

事業③-3：公共交通のオープンデータ化

概要

✓ バスの時刻表や路線情報をオープンデータ化するなど、利用者にとって分かりやすい情報提供を行う。

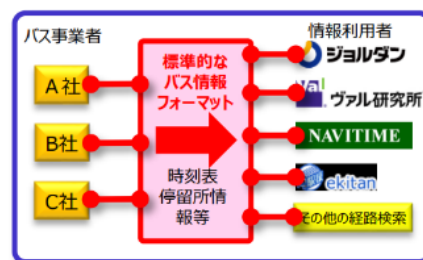
具体的な内容

● 標準的なバス情報フォーマット（GTFS-JP データ）の整備

- ・ 交通事業者や自治体等、各公共交通の運行主体が GTFS-JP データを整備し、オープンデータとして公開することで、公共交通利用者のシームレスな乗り継ぎを可能とする。
- ・ 路線の変更や、ダイヤ改正等を行った場合は、その都度データの更新を行う。

【標準的なバス情報フォーマット（GTFS-JP データ）概要】

国際的に広く利用されている公共交通用データフォーマット「GTFS」を基本に、日本の状況を踏まえて拡張されており、主にバス事業者と地図、経路検索などの情報提供者との情報の受け渡しのための共通フォーマットとして使用されている。



出典：国土交通省

【参考事例】

◇バス路線の時刻表や路線情報のオープンデータ化

アフターコロナを見据えた利用環境整備として、バスの時刻表や路線情報のオープンデータ化を実施。Web上の地図や地図アプリにおいて、公共交通の乗継経路や運行時刻などが一目で確認可能。

◇オープンデータを活用した利便性向上

例えば市販されているアプリを入手してオープンデータを連携させれば、病院の待合所にバスの時刻表を表示させることも容易に行えるため、今後、データを活用してさらなる利便性の向上が期待される。

The infographic is titled '西日本初' (First in West Japan) and '～運行ダイヤや運行経路などがオープンデータ化～ 公共交通がもっとわかりやすく！もっと便利！もっとスマートに！' (Bus operation timetables and routes, etc., are being converted to open data ~ Public transport is even easier to understand! Even more convenient! Even smarter!). It features a smartphone screen showing a route search app with a map of the Tokushima region. Text boxes explain that open data allows for easier access to bus information, even in places like hospital waiting rooms. It also mentions that Tokushima Prefecture has implemented this for its bus routes. A QR code is provided for more information.

実施主体

市町村、交通事業者

事業③-4：IoT、AIによる新たなシステムの導入（配車システムの実装）

概要

✓ IoTを活用し、利用者の需要に応じて乗合車両等を効率的に運行させる配車システムを実装する。

具体的な内容

● デマンド型交通におけるIoTの活用推進

- ・ デマンド型の乗合タクシーや一般のタクシー等において、IoTを活用することで効率的なルート設定を行う。

【参考事例】

◇阿波市デマンド型乗合交通 あわめぐり（配車システムの導入）

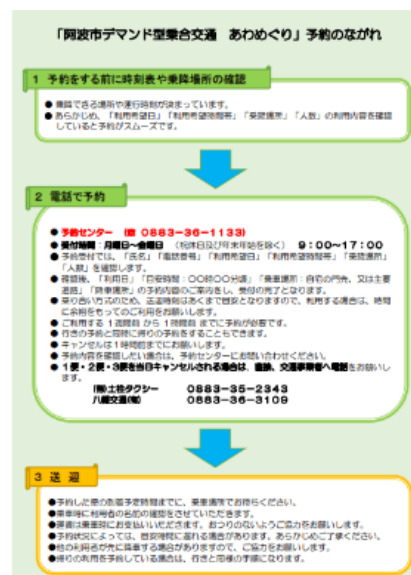
平成31年4月1日から2年間のデマンド型乗合交通の実証実験運行をした上で、令和3年4月1日より本格運行を開始。

事前予約制で自宅から指定する目的地まで乗合で運行。

オペレーターが利用者の住所や目的地、時間帯を入力すれば、最適な運行計画を自動で作成するシステムを導入。



出典：阿波市



実施主体

市町村、交通事業者

事業④ 交通結節点の環境整備

地域公共交通を維持・確保していくためには、自動車利用からの転換を図り、いかに利用者を増加させるかが大きな課題であり、自宅から最寄り駅までのいわゆる「ファースト・ワンマイル」の交通手段を確保し、利用しやすい地域公共交通の実現が不可欠である。

このためには、乗り継ぎがしやすい環境の実現や各交通モードへのアクセス性の向上が必要であり、まちづくりとも連携した公共交通ネットワークの形成を推進する。

事業④-1：利用者の“多様性”に配慮した環境整備

概要

- ✓ 商業施設や医療施設など既存の施設を有効活用し、待合環境を整備する。
- ✓ 待合所に時刻表や路線図など分かりやすい案内表示を設置する。
- ✓ 子どもや子育て世代、高齢者、障がい者など誰もが安心して乗れるノンステップバスなどのバリアフリー車両の導入を推進する。
- ✓ 訪日外国人旅行者の利便性を向上させるため、バス停や時刻表、車内放送の多言語化を図る。

具体的な内容

● 待合環境の整備

【参考事例】

◇池田バスターミナル



◇阿波半田駅 トイレ整備



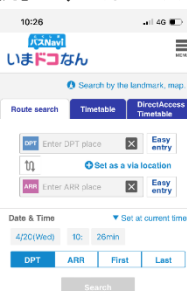
◇道の駅「いたの」バス停待合所



出典：徳島県

● 時刻表や路線図等の多言語表記化

【参考事例】 ◇とくしまバスNavi「いまドコなん」



◇アシストマルス



◇徳島駅前バスターミナル



出典：徳島県

● バリアフリー化

【参考事例】

◇ノンステップバスの導入

- ・路線バスのノンステップバス導入を国県で支援
- ・県内路線バスの内、7割程度の車両にノンステップバスが導入されている



出典：徳島県

実施主体

県、市町村、交通事業者

事業④-2：駐車場・駐輪場の整備

概要

- ✓ 駅やバス停において、パークアンドライドを推進する。
- ✓ 駐車場や駐輪場を整備し、バスや鉄道を利用しやすい環境整備を進める。

具体的な内容

● 駐車場や駐輪場の整備

【参考事例】

◇JR 鳴門駅前バス停(バス停併設の休憩施設、駐輪場を新設)



出典：徳島県

◇JR 府中駅前（駐輪場を整備）



出典：徳島市

◇JR 鴨島駅前（ロータリー、駐輪場等を整備）



出典：吉野川市

● パークアンドライドの推進

【参考事例】

◇店舗利用型パークアンドライド

マイカーから公共交通機関への転換を図るため、ショッピングセンター駐車場に自動車や自転車を止めて、バスや鉄道で通勤する「店舗利用型パークアンドライド」を県内4か所で実施。

実施店舗

- ①フジグラン阿南
- ②ゆめタウン徳島
- ③フジグラン北島
- ④フジグラン石井



出典：徳島県

実施主体

県、市町村、交通事業者

3. 利用促進

事業⑤ 新たな需要の創出

地域の公共交通ネットワークを維持・確保するためには、公共交通事業者の収益の改善が必要であるが、人口減少や新型コロナの長期化などで、利用者の大幅な増加は困難であることから、交流人口の拡大による新たな収益の確保策など生産性向上の取組が不可欠である。

県や市町村、バス事業者等が連携し、路線バスを中心に地域の実情に応じた生産性向上に関する取組を推進する。

事業⑤-1：フリー乗車券の導入

概要

- ✓ 観光振興や地域振興に係る取組と連携し、鉄道やバスなど異なる交通機関で利用できるフリー乗車券等を導入する。
- ✓ 子供向けの乗車券や観光施設とのセット券など料金割引制度等を導入する。
- ✓ 各交通機関が発行しているフリー乗車券を組み合わせた企画乗車券やフリー乗車券のセット販売を導入する。

具体的な内容

- バス-バスの乗り継ぎにおける割引運賃の導入検討
 - ・バス-バス乗り継ぎのフリー乗車券を導入し、県内のバス移動をお得に利用できるよう乗継機能の強化を図る。
- 複数交通モード間の乗り継ぎにおける割引運賃の導入検討
 - ・鉄道-バス等の複数の交通モードを乗り継ぎする際における乗継割引運賃について、導入を検討する。

【参考事例】

- ◇一般路線バス 1 日オールフリー乗車券（徳島バス）
徳島バスが運行する一般路線バス全区間において、
大人 1,000 円、小人 500 円一律で利用できるフリー乗車券。
- ◇「徳島おでかけきっぷ※」（JR 四国、阿佐海岸鉄道、徳島バス等）
JR 四国、阿佐海岸鉄道、徳島バス等県内の JR 線・阿佐海岸
鉄道線・路線バスが、大人 3,000 円、小人 1,500 円一律で
1 日中乗り降りが自由にできるフリー乗車券。
※令和 2 年 9 月 1 日～令和 3 年 3 月 28 日まで発売

▼一般路線バス 1 日オール フリー乗車券



出典：徳島バス

▼徳島おでかけきっぷ



出典：「徳島おでかけきっぷ」
「徳島おとまりプラン」の発売について

- イベント等におけるフリー乗車券の導入
 - ・夏休み期間やイベント開催等に併せたフリー乗車券を導入する。

【参考事例】

- ◇四国みぎした 55 フリーきっぷ
徳島～室戸～高知間の JR 線、阿佐海岸鉄道線、
土佐くろしお鉄道線、高知東部交通の路線バスが
3 日間乗り降り自由の乗車券。
- ◇夏休み子ども 1 日フリー乗車券
夏休み期間中、小学生 100 円、中学生 200 円で徳島バス・徳島市営バスの路線が 1 日乗り放題。

▼四国みぎした 55 フリーきっぷ



▼夏休み子ども 1 日フリー乗車券



出典：徳島県

実施主体

県、市町村、交通事業者

事業⑤-2：インバウンド向け企画乗車券の発行

概要

- ✓ 訪日外国人旅行者がキャッシュレスで観光地を周遊できるよう、企画乗車券を発行する。
- ✓ フェリーや高速バス等と路線バスフリー乗車券を組み合わせ、関西国際空港からのインバウンド誘客を推進する。

具体的な内容

- 訪日外国人旅行者向け企画乗車券の発行
 - ・ 訪日外国人旅行者がキャッシュレスで観光地を周遊できる企画乗車券の発行
- 広域拠点（空港・港湾等）からのインバウンド誘客の推進
 - ・ 外国人が県内へアクセスしやすいように、関西国際空港等近接する外国との交通拠点から徳島までの交通乗車券と徳島県内の交通乗車券を組み合わせる。

【参考事例】

◇訪日外国人向け路線バスフリー乗車券の発売

訪日外国人旅行者の利便性向上と路線バスの利用促進を図るため、徳島バスと徳島市営バスの全路線・全区間（高速バスを除く）が2日間乗り放題となる乗車券を発売。

- 販売価格：大人 1,500 円、子供 750 円



出典：徳島県

実施主体

県、市町村、交通事業者

事業⑤-3：貨客混載の推進

概要

- ✓ 新たな収入源を確保するため、バスを活用した貨物輸送「貨客混載」を推進する。

具体的な内容

- バスを活用した貨物輸送「貨客混載」の推進
 - ・ 路線バスを活用し、貨物を輸送することで、路線バスの空きスペースを有効活用する。

【参考事例】

◇四国交通 祖谷線（池田 BT～東祖谷・久保）の貨客混載

平成 29 年 11 月より、バス 2 台を改修し、ヤマト運輸の貨物を運搬。
1 日 2 便運行しており、一定の利用がされている。



出典：徳島県

実施主体

交通事業者

事業⑤-4：新たな車両の導入

概要

- ✓ 車両自体が観光資源であり「広告塔」となる DMV や、水素で発電する燃料電池車等の新たな技術を活用した車両を導入し、利用を喚起する。

具体的な内容

● DMV（デュアル・モード・ビークル）の導入（再掲）

- ・車両自体が観光資源である、世界初の本格営業運行を開始した DMV を活用し、交流人口の拡大によって公共交通の利用を促進する。

【DMV の概要】

DMV の導入により、「鉄道とバスの乗換不要で利便性向上」、
「車両自体が観光資源」、従来車両より「低コスト車両で経費を節減」、
「災害時の交通機能の維持」などの効果が期待される。



出典：徳島県

● 環境配慮型車両の導入促進

- ・2050 年カーボンニュートラルをはじめとするグリーン社会の実現に向け、水素で走る燃料電池バスなど、新たな技術を活用した車両の導入を促進する。

【環境に配慮した先進的な取組】

徳島県では、水素を新たなエネルギーとして活用するインフラ構想である「水素グリッド構想」を推進しており、SDGs の視点も踏まえ、環境負荷が低い水素で発電する燃料電池バス等の導入に対して、関係機関が連携し率先して取り組んでいる。

【参考事例】

◇燃料電池バスの運行

徳島バス株式会社では、中四国初となる燃料電池バス2両を導入し、令和3年12月1日より、徳島～鳴門線の一般路線バスとして運行。

また、令和元年には、燃料電池バスを県民に広く体感してもらうため、実証運行や試乗会等を行った。



出典：徳島バス株式会社

◇燃料電池車の導入

タクシー事業を手がける阿波交通株式会社が、営業用タクシーでは中四国初となる燃料電池車を導入。



出典：阿波交通株式会社

◇全国初となる「地産水素」を活用した「製造・供給一体型」水素ステーション開所

水素エネルギーの活用をより一層推進するため、東亜合成株式会社徳島工場で生産している水素の供給を行うべく、工場隣接地に定置式水素ステーションを設置。



出典：徳島県

実施主体

県、市町村、交通事業者

事業⑥

地域で支える意識の醸成

持続可能な公共交通ネットワークを形成するためには、過度に自動車に依存せず、地域公共交通の利用促進を図っていく必要があるが、そのためには、施設整備や乗継利便性の向上に加え、公共交通機関の運行に関する情報などを発信することが重要である。

マイレール・マイバス意識を醸成し、地域公共交通に愛着を感じてもらうとともに、地域公共交通の置かれている現状を周知することにより、県民自らが交通サービスを使って支えていくという意識を持ってもらうことが必要不可欠であることから、各種イベントや学校教育などの機会を十分に活用し、公共交通に愛着を感じてもらい取組みを実施する。

事業⑥-1：利用啓発イベントの開催

概要

- ✓ バスの日（9月20日）や鉄道の日（10月14日）に合わせ、公共交通機関利用促進イベントを開催する。
- ✓ ノーカーデーの設定など、県民や事業者との協力のもと交通機関の利用を促す取組を進める。
- ✓ 列車の魅力を知ってもらう企画列車の運行など、今後の利用につながる取組を支援する。
- ✓ 公共交通を地域で支える意識を醸成するため、住民団体が行う「鉄道の活性化」や「利用環境改善」などにつながるモデル的な取組を支援する。
- ✓ 「とくしまウォークビズ」と連携し、健康づくりと合わせて公共交通機関の利用促進を図っていく。

具体的な内容

- イベントの開催に併せた公共交通のPR促進
 - ・ イベント開催時における公共交通利用促進（駅～イベント会場間におけるアクセス確保、公共交通利用者への特典等）
- 学校や事業者等と連携したモビリティマネジメントの実施
 - ・ ノーカーデーの推進等、企業内における公共交通利用促進の周知
 - ・ 教育機関と連携した公共交通の利用に関する講習等の実施（校外活動等）
- 企画・臨時・観光列車の運行
 - ・ 地域のイベントと連携した企画・臨時・観光列車の運行

【参考事例】

◇公共交通利用促進デー

徳島地区渋滞対策推進協議会において、毎月ゼロの付く日を「ノーカーデー」として設定し、バスや鉄道など公共交通機関の利用を推進

◇交通エコライフキャンペーン

バスや鉄道などに親しみをもち、公共交通機関について考えてもらう契機とするための啓発イベント。例年10月上旬に実施。鉄道イベント「鉄道の日ふれあい祭り」と同日開催。路線バスでイベントに会場してもらえるよう、子ども無料乗車券付のチラシを県東部エリア全域に配布

◇藍よしのがわトロッコ

鉄道の利用促進と観光振興による地域活性化を目的に、県とJR四国が連携し、地域のイベントを組み込んだ企画列車。週末や祝日を中心に徳島～阿波池田間を運行し、列車内で特製駅弁の販売や沿線ガイドを行っているほか、阿波池田駅到着後には観光協会主催のまちあるきツアーに参加可能

▼交通エコライフキャンペーン



▼藍よしのがわトロッコ



出典：徳島県

実施主体

県、市町村、交通事業者、地域

事業⑥-2：マイレール・マイバス意識の醸成

概要

✓ 地域公共交通の厳しい現状とともに、広く県民に必要性や利便性を周知することで利用を促していく。

具体的な内容

● 各市町村、地域における情報発信等

- ・ 県民に親しみを感じてもらえるイラスト等を使い、公共交通機関の必要性を知ってもらうパンフレットの作成
- ・ 県内のよく利用されている施設や観光施設等の目的地までのアクセスが分かる路線マップの作成

【参考事例】

◇公共交通パンフレット（徳島市）

路線バスの利用促進を図るため、大人にも子どもにも読みやすく、分かりやすいPRパンフレット「バスに乗ろう！！」を作成。



出典：徳島市

◇公共交通マップ（小松島市）

市民や観光客に公共交通を利用して移動してもらうための案内マップとして「小松島市公共交通マップ第2版」を作成。



出典：小松島市

実施主体

県、市町村、交通事業者、地域

事業⑥-3：地域公共交通計画策定の推進

概要

- ✓ 住民に身近な基礎自治体として、地域にとって最適な地域公共交通の確保に向け、県内市町村における公共交通計画の策定を推進する。

具体的な内容

● 市町村における地域公共交通計画策定

【現状】

▼ 県内市町村において策定済みの地域公共交通計画（地域公共交通網形成計画）

市町村	計画名称（策定年）	将来像、基本方針等
徳島市	徳島市地域公共交通計画 （令和 6 年 3 月）	世代を超えて柔軟に対応できる、持続可能な公共交通の再構築
小松島市	小松島市地域公共交通計画 （令和 5 年 3 月）	みんなでつくり、みんなで使う「まち」「ひと」をつなぐ 持続可能な小松島市の公共交通ネットワーク
阿波市	阿波市地域公共交通計画 （令和 5 年 3 月）	1. 市民の生活を支え、誰もが安心して利用できる地域公共交通 2. 市民誰もが認知し、利用しやすい地域公共交通 3. 市民や関係者と共につくる持続可能な地域公共交通
つるぎ町	つるぎ町地域公共交通計画 （令和 4 年 3 月）	利用者が使いやすく、持続可能な公共交通体系の構築
三好市	三好市地域公共交通計画 （令和 4 年 3 月）	市民生活を支え、人が輝き未来へつなぐ地域公共交通
阿南市	阿南市地域公共交通計画 （令和 4 年 5 月）	1. 多様な担い手による地域公共交通ネットワークの維持 2. 誰もが参画・協働し「乗って残す」地域公共交通 3. まちづくりと連携し快適に暮らせる持続可能な地域公共交通
東みよし町	東みよし町地域公共交通計画 （令和 4 年 5 月）	需給バランスの取れた持続可能な地域公共交通
鳴門市	鳴門市地域公共交通計画 （令和 5 年 2 月）	多様なニーズに適応したサービスの提供と利用促進に基づく持続可能な公共交通ネットワークの実現
那賀町	那賀町地域公共交通計画 （令和 5 年 3 月）	いつまでも安心して暮らせる魅力あるまちの実現に向け、みんなで支える持続可能な公共交通の構築
海陽町	海陽町地域公共交通計画 （令和 7 年 3 月）	1. 地域住民の生活の質の向上 2. 地域経済の活性化 3. 地域住民の参加と協力

※改正地域公共交通活性化再生法の施行（2014 年 11 月）以降に策定された地域公共交通計画（旧地域公共交通網形成計画）が対象

実施主体

市町村

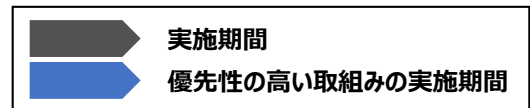
第8章 実施プログラム

第7章で設定した事業の実施手順、実施時期等を明確にし、実効性を確保するため、実施プログラムを作成する。

目標の実現に向けて「優先性の高い取組み」については、重点的に事業を推進する。また、関係する取組みを連携して実施することで相乗効果の発揮を目指す。

表 8.1 実施プログラム(目標①公共交通の最適化)

目標	目標を達成するための事業		具体的な取組み (★：優先性の高い取組み、◎：地域公共交通利便増進実施計画に位置づける取組み)
目標1. 公共交通の最適化	事業① モーダルミックスの推進	事業①-1： 並行、重複路線の解消	★◎鉄道とバス、バスとバスが並行、重複している区間のバス路線の再編 ★◎需要規模に応じた交通モードへの転換による路線の最適化 地域の意見を聞きながら、段階的に再編
		事業①-2： 駅等を中心とした乗り継ぎネットワークの構築	◎乗り継ぎ拠点へのバスの乗り入れ 公共交通ネットワークと連携したまちづくりの推進
		事業①-3： パターンダイヤの導入	★◎鉄道及び路線バス（特に幹線系統バス）へのパターンダイヤの導入 ★◎待ち時間の少ない乗り継ぎダイヤ設定・調整 パターンダイヤの導入を基に、各交通モード間のダイヤを調整
		事業①-4： 地域内交通ネットワークの維持充実	地域公共交通に関する補助制度の活用継続
		事業①-5： 新たな路線の開設	◎新たな路線の開設
	事業② 新たな運行形態の導入	事業②-1： コミバス・タクシーとの連携	★◎コミバス・タクシーとの連携
		事業②-2： スクールバス・福祉バスの活用	★◎スクールバス・福祉バスの路線バスとの併用
		事業②-3： 自家用有償旅客運送の活用	★◎交通空白地有償運送の導入検討
		事業②-4： DMVの活用	◎DMV（デュアル・モード・ビークル）の導入
		事業②-5： 新たな移動手段の確保	◎新たな移動手段の導入検討



	実施主体 (◎：主な主体、○：関連主体)						実施期間					
	県	市町村	地域	交通事業者			R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度以降
				鉄道	バス	タクシー						
鉄道やバスのネットワークが並行、重複している区間において、交通モードの適切な役割分担のもと、サービスバランスを考慮し、バス路線を再編する。	◎	◎			○	◎						
朝夕の通勤・通学時間帯に配慮しつつ、長距離路線や需要の少ないバス路線を再編し、代替交通モードを踏まえた上で、ネットワークを整理する。	◎	◎			○	◎						
県内の主要駅やバス停、よく利用されている生活施設を乗継拠点として位置づけ、それらを結ぶため、バスの乗り入れを検討する。	◎	○			◎	◎						
中心市街地の活性化、公共交通沿線や交通結節点周辺への居住や公共施設等の立地誘導を図る。	○	◎			○	○						
鉄道及び路線バス（特に幹線系統バス）へのパターンダイヤの導入を進める。		○			◎	◎						
鉄道と路線バスのダイヤをそれぞれ設定するのではなく、乗り継ぎを考慮した調整を行うことで、待ち時間の少ないダイヤの設定を行う。		○			◎	◎						
現在運行している地域公共交通について適用している補助制度を、今後も活用し維持を図る。	◎	◎										
公共交通ネットワークの再編、利用者や観光客のニーズ、新たな施設の立地、道路の整備状況等を踏まえ、新たな路線の開設を検討する。	◎	○				◎						
高速バスの乗降可能区間の拡大など利便性増進を図る。	◎	○			◎	◎						
コミバスやタクシーを活用し、地域の拠点等を中心に各市町村エリア内における新たな路線の開設等を支援する。	○	◎				◎	◎					
実施主体の官民を問わず、既存の交通手段を路線バスと併用し、より効率的、利便性の高いサービスを検討する。		◎				○	○					
交通空白地域において、市町村やNPO法人などが所有する自家用車を有効活用し、地域の移動手段を確保する。		◎	○									
道路と線路の両方をシームレスに走行可能なDMVの運行を支援する。	◎	◎	○	◎	◎							
水素燃料電池バス、BRT、ライドシェア、自動運転バス、グリーンズローモビリティ等、全国各地で実証実験が行われている新たな移動手段について、県内における導入の可能性について検討する。	◎	◎		◎	◎	◎						

表 8.2 実施プログラム(目標②利便性の向上)

目標	目標を達成するための事業		具体的な取組み (★：優先性の高い取組み、◎：地域公共交通利便増進実施計画に 位置づける取組み)	
目標2. 利便性の 向上	事業③ つなぐ仕組み の構築	事業③-1： シームレスに移動できる仕組みの構築	★◎キャッシュレス決済サービスの導入検討	キャッシュレス決済サービスの 導入を見据えながら、乗継運賃 割引の導入検討を進める。
			★◎乗継運賃割引の導入	
		事業③-2： 乗り継ぎに関する情報提供の充実	★時刻表における乗継に関する情報提供	乗り継ぎサービスとして、比較的 導入しやすいソフト施策の実施 により、基盤づくりとの相乗効果 を目指す。
			★車内における乗継に関する情報提供	
			★交通結節点における 乗継に関する情報提供	
	事業④ 交通結節点の 環境整備	事業③-3： 公共交通のオープンデータ化	◎標準的なバス情報フォーマット（GTFS-JPデータ）の整備	
		事業③-4： IoT、AIによる新たなシステムの導入（配車 システムの実装）	デマンド型交通におけるIoTの活用推進	
		事業④-1： 利用者の“多様性”に配慮した環境整備	◎待合環境の整備	
			時刻表や路線図の多言語表記化	
			バリアフリー化	
		事業④-2： 駐車場・駐輪場の整備	駐車場や駐輪場の整備	
			パークアンドライドの推進	

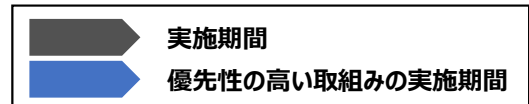
	実施期間
	優先性の高い取組みの実施期間

	実施主体 (◎：主な主体、○：関連主体)						実施期間						
	県	市 町 村	地域	交通事業者			R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度 以降	
				鉄道	バス	タク シー							
県民や来訪者を含めた利便性向上や利用促進等を図るため、キャッシュレス決済サービスの導入を検討する。	○	○		◎	◎	○	検討・調整・可能な箇所から実施						
公共交通を乗り継いで利用する際の運賃について、初乗り運賃が2回課されないような割引を適用する。	○	◎		◎	◎	○	検討・調整・可能な箇所から実施						
各運行事業者の時刻表等において、異なる事業者を含めた乗継に関する情報提供を図る。		◎		◎	◎	○	実施（拡大）						
バスや鉄道の車内において、乗継可能な他の交通モードや路線の案内を行う。				◎	◎	○	実施（拡大）						
拠点駅、拠点バス停などの交通結節点における情報提供を充実する。	◎	◎		◎	◎	○	実施（拡大）						
交通事業者や自治体等、各公共交通の運行主体がGTF5-JPデータを整備し、オープンデータとして公開する。		◎		◎	◎	○	実施（適宜見直し）						
デマンド型の乗合タクシーや一般のタクシー等において、IoTを活用することで効率的なルート設定を行う。		◎			○	○	検討・調整・必要な箇所て導入						
商業施設や医療施設等の既存の施設を有効活用しながら待合環境を整備する。	◎	◎		○	○		再編の検討と併せて継続実施						
バス停や時刻表、車内放送の多言語化を図る。		◎		◎	◎		再編の検討と併せて継続						
子どもや子育て世代、高齢者、障がい者など誰もが安心して乗れるノンステップバスなどのバリアフリー車両の導入を推進する。	○	○		◎	◎	○	継続実施						
駐車場・駐輪場を整備し、バスや鉄道を利用しやすい環境整備を進める。	◎	◎		○	○		再編の検討と併せて継続						
駅やバス停において、パークアンドライドを推進する。	◎	◎		○	○		再編の検討と併せて継続						

表 8.3 実施プログラム(目標③利用促進)

目標	目標を達成するための事業		具体的な取組み (★：優先性の高い取組み、◎：地域公共交通利便増進実施計画に 位置づける取組み)
目標3. 利用促進	事業⑤ 新たな需要の 創出	施策⑤-1： フリー乗車券の導入	バス-バスの乗継における割引運賃施策の導入検討
			複数交通モード間の乗継における割引運賃施策の導入検討
			イベント等におけるフリー乗車券の導入
		事業⑤-2： インバウンド向け企画乗車券の発行	★訪日外国人旅行者向け企画乗車券の発行
			★広域拠点（空港・港湾等）からの インバウンド誘客の推進
		事業⑤-3： 貨客混載の推進	バスを活用した貨物輸送「貨客混載」の推進
		事業⑤-4： 新たな車両の導入	DMV（デュアル・モード・ビークル）の導入（再掲）
			環境配慮型車両の導入促進
	事業⑥ 地域で支える 意識の構成	事業⑥-1： 利用啓発イベントの開催	イベントの開催に併せた公共交通のPR促進
			学校や事業者等と連携したモビリティマネジメントの実施
			企画・臨時・観光列車の運行
		事業⑥-2： マイレール・マイバス意識の醸成	各市町村における情報発信等
		事業⑥-3： 地域公共交通計画策定の推進	市町村における地域公共交通計画策定

大阪・関西万博を見据え、
関西国際空港等の広域交
通拠点とのアクセス強化



	実施主体 (◎：主な主体、○：関連主体)						実施期間						
	県	市 町 村	地域	交通事業者			R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度 以降	
				鉄道	バス	タク シー							
バス・バス乗継のフリー乗車券の導入について検討する。	○	○			◎		既存サービスの検証・見直し、拡大の検討						
鉄道・バス等の複数の交通モードを乗継する際における乗継割引運賃について、導入を検討する。	○	○		◎	◎		既存サービスの検証・見直し、拡大の検討						
夏休み期間やイベント開催等に併せたフリー乗車券を導入する。	◎	◎		○	○		既存サービスの検証・見直し、拡大の検討						
訪日外国人旅行者がキャッシュレスで観光地を周遊できる企画乗車券を発行する。	○	○		◎	◎		継続実施						
関西国際空港等近接する外国との交通拠点から徳島までの交通乗車券と徳島県内の交通乗車券を組み合わせた企画乗車券の発行を検討する。	○	○		◎	◎		検討・調整・可能な箇所から実施						
											↔	大阪・関西万博	
路線バスを活用し、貨物を輸送することで、路線バスの空きスペースを有効活用する。		○	○		◎		既存サービスの検証・見直し						
道路と線路の両方をシームレスに走行可能なDMVの運行を支援する。	◎	◎	○	◎	◎		継続実施						
2050年カーボンニュートラルをはじめとするグリーン社会の実現に向け、水素で走る燃料電池バスなど、新たな技術を活用した車両の導入を促進する。	◎	◎		◎	◎	◎	検討、実証実験等						
イベント開催時における公共交通利用を促進するために、駅～イベント会場間におけるアクセス確保や公共交通利用者への特典を検討する。	○	◎	◎	○	○	○	既存サービスの検証・見直し、拡大の検討						
教育機関と連携した公共交通の利用に関する講習等の実施や、ノーカーデ어의推進など企業内における公共交通利用促進の周知を図る。	◎	◎	◎	○	○	○	既存サービスの検証・見直し、拡大の検討						
地域のイベントと連携した企画・臨時・観光列車の運行を検討する。	◎	◎	◎	◎	○	○	既存サービスの検証・見直し、拡大の検討						
県民に親しみを感じてもらえるイラスト等を使い、公共交通機関の必要性を知ってもらうパンフレットの作成や、県内の良く利用されている施設等の目的地までのアクセスが分かる路線マップを作成する。	○	◎	◎	○	○	○	各地域で随時検討、実施						
地域にとって最適な地域公共交通の確保に向け、各市町村において地域公共交通計画の策定を推進する。	○	◎	○	○	○	○	各地域で随時検討、実施						

第9章 評価指標・目標値

(1) 評価指標の設定

本計画における基本方針の実現のために、計画期間中に達成すべき目標に対し、その達成状況を定量的・客観的に評価することを目的として評価指標を設定する。

評価指標は以下の2段階に分けて設定する。

① 進捗管理指標（事業に対する評価）

目標達成に向けた6つの事業が着実かつ効果的に実施されているかを評価するため、主に進捗管理を行うための指標として設定する。

② 成果指標（基本方針・目標に対する評価）

本計画では、「持続可能な公共交通ネットワークの実現」を基本方針とし、「公共交通の最適化」、「利便性の向上」、「利用促進」を目標としており、それらに対する成果を捉える指標として設定する。

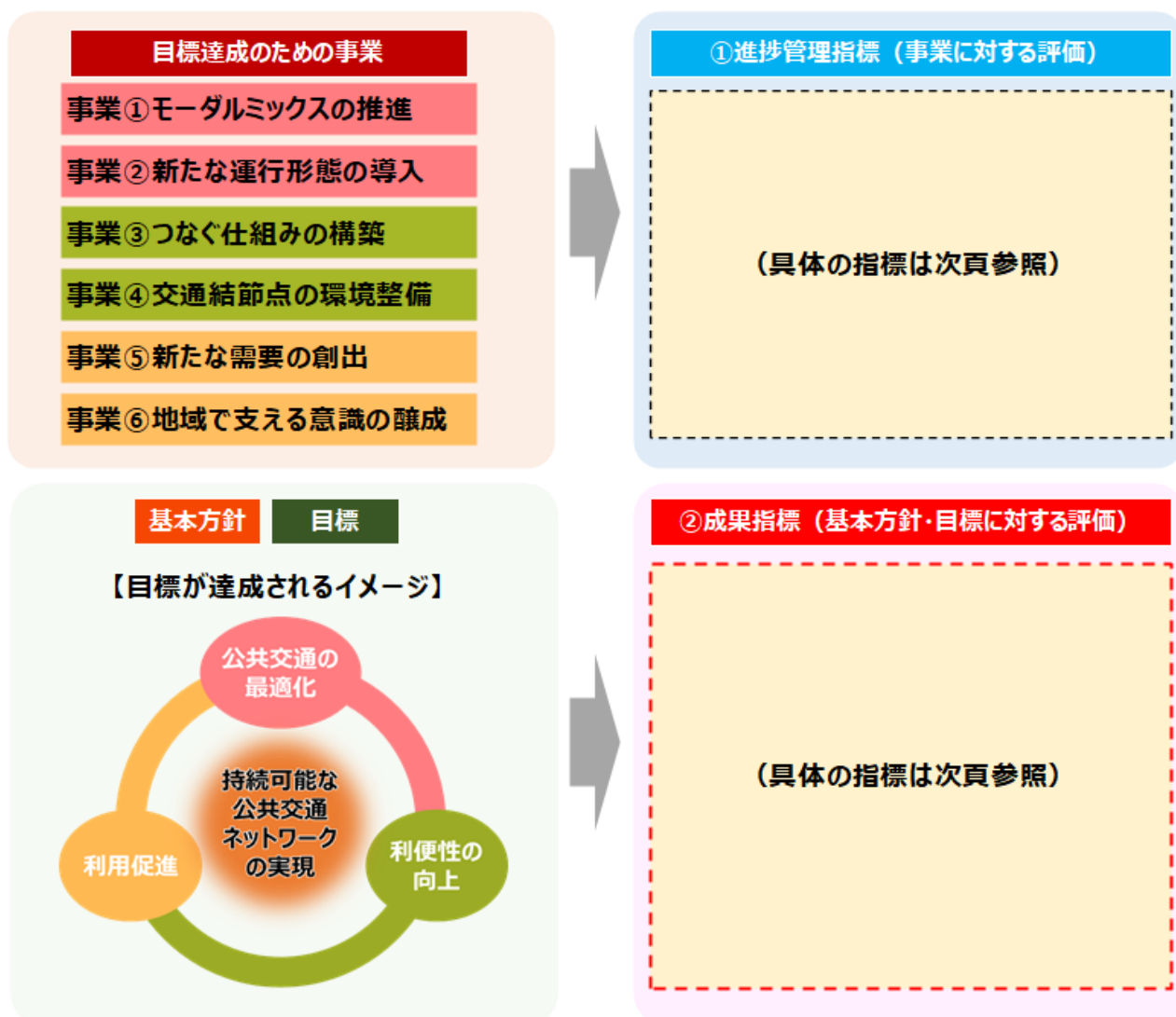
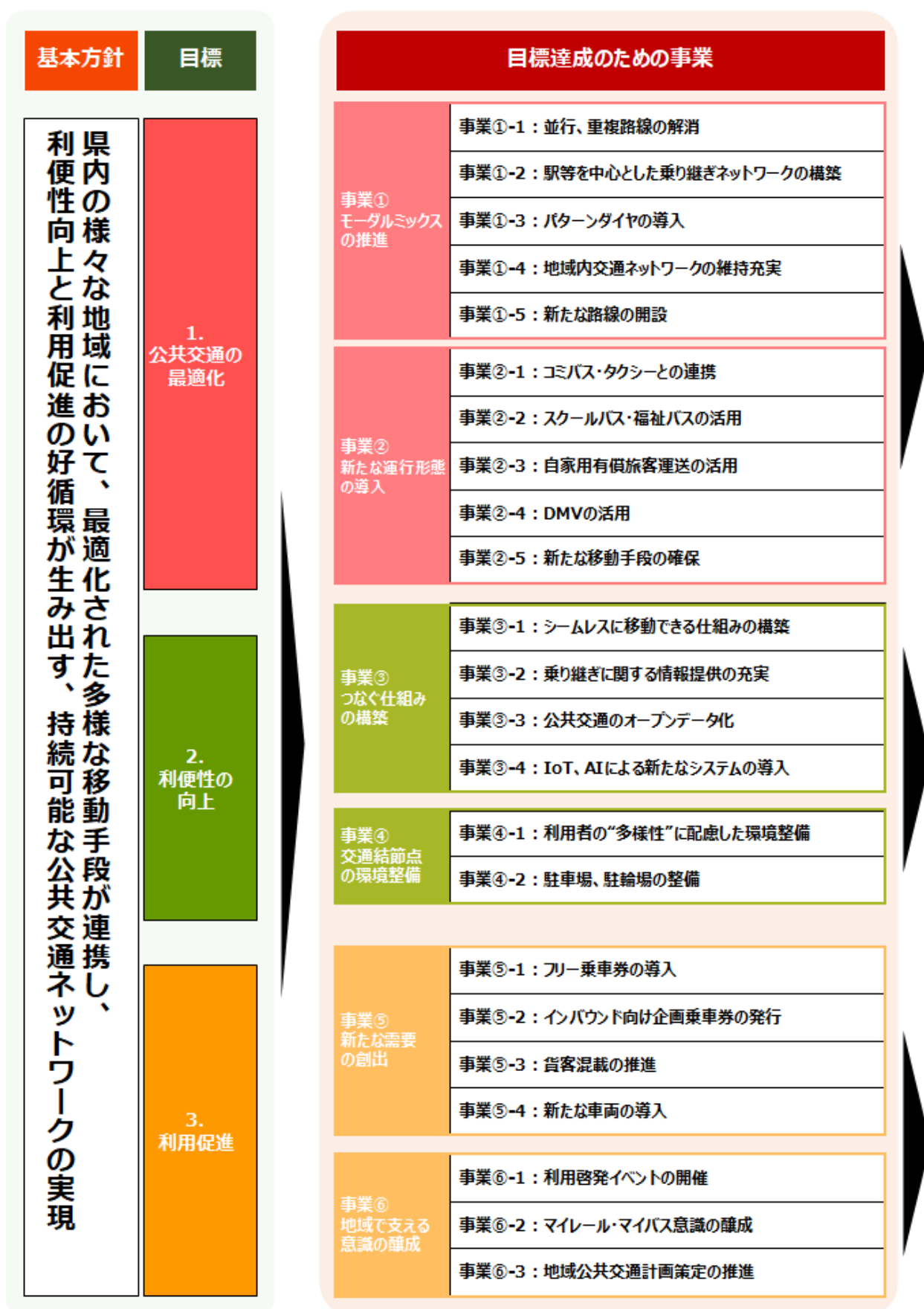


図 9.1 評価指標設定の考え方

徳島県地域公共交通計画における 評価指標

■徳島県地域公共交通計画における評価指標



評価指標

①進捗管理指標（事業に対する評価）

指標1-1：幹線系統バスの利用者数（走行台キロあたり、系統別）

指標1-2：幹線系統バスによる広域移動者数

指標1-3：フィーダー系統の鉄道、幹線系統バスへの接続便数

指標1-4：乗り継ぎの平均待ち時間

指標1-5：新たな運行形態の導入件数

指標2-1：キャッシュレス決済の利用プロジェクト件数

指標2-2：交通結節点の整備実施箇所数

指標2-3：情報提供におけるシステム実装率

指標2-4：ノンステップバスの導入割合

指標3-1：訪日外国人観光客向け路線バス・フリー乗車券の販売枚数

指標3-2：企画乗車券等の販売枚数

指標3-3：公共交通利用促進イベント等の実施回数

指標3-4：地域公共交通計画策定市町村数

②成果指標 （基本方針・目標に対する評価）

指標A

幹線系統バスの
利用者数
（走行台キロあたり）

指標B

幹線系統バスの
事業収支

指標C

幹線系統バスへの
公的資金投入額

※A～Cは全系統計

(2) 目標値の設定

各評価指標に対して設定した目標値の一覧を下表に示す。また、評価指標ごとの詳細を次ページ以降に示す。

表 9.1 各評価指標の現況値及び目標値

評価指標			現況値	目標値（R8）	目標値設定の考え方	
成果指標	■指標A 幹線系統バスの利用者数 (走行台キロあたり)	全系統の「輸送人員／実車走行キロ」より算出	0.30人/km (R3)	0.40人/km以上	・コロナ感染症拡大前 (R1) の水準に、 人口減少を加味	
	■指標B 幹線系統バスの事業収支	収支率＝収入額(経常収益) ／支出額(経常費用)	36% (R3)	53%以上	・コロナ感染症拡大前 (R1) の水準に、 人口減少を加味	
	■指標C 幹線系統バスへの 公的資金投入額	国・県・市町村による幹線系統バス への公的資金投入額	561百万円 (R3)	409百万円以下	※運行に要する費用は 現状維持が前提	
進捗管理指標	1 公共交通の最適化	■指標 1-1 幹線系統バスの利用者数 (走行台キロあたり、系統別)	系統別の「輸送人員／実車走行キロ」より算出	表9.5参照		・コロナ感染症拡大前 (R1) の水準に、 人口減少を加味
		■指標 1-2 幹線系統バスによる 広域移動者数	市町村をまたいで移動する 幹線系統バス利用者数（平日）	2,300人 (R3)	3,100人以上	・コロナ感染症拡大前 (R1) の水準に、 人口減少を加味
		■指標 1-3 フィーダー系統の鉄道、 幹線系統バスへの接続便数	フィーダー系統のうち、20分以内に 接続している便数	53便	70便以上	・8割程度の水準を 目指す
		■指標 1-4 乗り継ぎの平均待ち時間	フィーダー系統と鉄道・幹線系統バスとの 乗り継ぎにおける平均待ち時間	22分	20分以内	・国の手引きにおける 接続の定義に基づく
		■指標 1-5 新たな運行形態の導入件数	デマンド型交通、自家用有償旅客運送、 一般乗車可能な送迎バス、水素燃料電池 バスなどの導入件数	3件 (R3)	10件以上 (R4～R8の5年間)	・継続的に増加
	2 利便性の向上	■指標 2-1 キャッシュレス決済の 利用プロジェクト件数	キャッシュレス決済に関する実証実験等の 実施数・導入路線数	3件 (R3)	5件以上 (R4～R8の5年間)	・継続的に増加
		■指標 2-2 交通結節点の 整備実施箇所数	待合環境整備、情報提供、 駐車場・駐輪場整備など	6箇所 (R3)	25箇所以上 (R4～R8の5年間)	・継続的に実施
		■指標 2-3 情報提供における システム実装率	公共交通のオープンデータ化 実施率	100% (R3)	100%	・新設・再編系統を含め 100%維持
		■指標 2-4 ノンステップバスの導入割合	路線バスにおけるノンステップバス 導入割合	80% (R3)	90%	・上位計画における目標 (年2%増)を踏襲
	3 利用促進	■指標 3-1 訪日外国人観光客向け フリー乗車券の販売枚数	TOKUSHIMA BUS PASS の販売枚数	4枚 (R2)	410枚以上	・コロナ感染症拡大前 (R1) の水準に回復
		■指標 3-2 企画乗車券等の販売枚数	1日フリー乗車券の販売枚数	6,128枚 (R3)	8,300枚以上	・コロナ感染症拡大前 (R1) の水準に、 人口減少を加味
			夏休みこども1日フリー乗車券 の販売枚数	3,338枚 (R3)	4,500枚以上	※1日フリー乗車券は、 夏休みこども1日フリー乗車券 の割合で設定 (R2販売開始のため)
		■指標 3-3 公共交通利用促進イベント 等の実施回数	利用促進イベント・普及啓発 事業の開催・実施回数	3回 (R3)	年間3回以上 (R4～R8)	・現況と同水準を 継続的に実施
		■指標 3-4 地域公共交通計画策定 市町村数	—	6市町村 (R3時点)	10市町村以上 (R8時点)	・現況の策定数を 概ね倍増

1) 成果指標（基本方針・目標に対する評価）

指標 A

幹線系統バスの利用者数（走行台キロあたり）
0.30 人/km(R3) → 0.40 人/km 以上(R8)

【評価指標の考え方】

- 公共交通の最適化、利便性の向上、利用促進による公共交通の持続可能性を、輸送効率面から捉えるため、『幹線系統バスの利用者数（走行台キロあたり）』を評価指標とする。
- なお、走行台キロ当たりの利用者数とすることで、再編によって幹線系統バスの路線が変更される場合にも対応可能である。

【評価・算出方法】

＜定義・算出式＞

- 対象を幹線系統バスの利用者数（令和 3 年時点で 26 系統、西部地域を除く）とし、以下の式から算出する。

$$\text{幹線系統バスの利用者数（走行台キロあたり）} = \text{輸送人員} / \text{実車走行キロ（単位：人/km）}$$
- 西部地域の 2 系統については、三好市において一体的に評価されていることから、ここでは対象外とする。

＜把握方法＞

- 実績値は、対象とする幹線系統バスの乗降者数計測システムによる調査から把握する。

【目標値の設定方法】

- 新型コロナウイルス等による利用低迷からの回復を目指し、令和元年の水準を目標とするが、人口減少による影響は加味する。
- 目標値は、令和元年度の実績値に、徳島県の人口減少率 7%を乗じ、令和 8 年度時点で 0.40 人/km 以上とする。

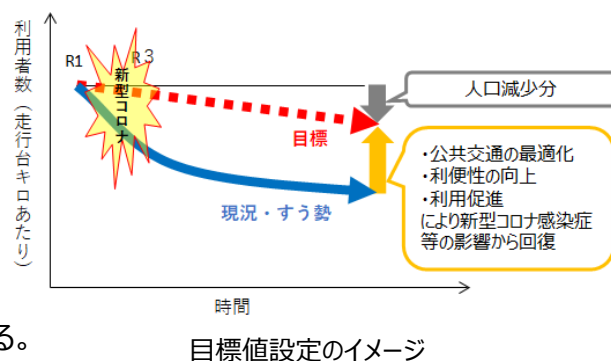


表 9.2 幹線系統バスの利用者数（走行台キロあたり）の現況値及び目標値

項目	現況値（R1）	現況値（R3）	目標値（R8）
利用者数（人）	1,380,811	958,331	—
実車走行キロ（km）	3,237,204	3,171,155	—
利用者数（走行台キロあたり） （人/km）	0.43	0.30	0.40 以上

※バス事業者提供資料より作成

※目標値（R8）は、徳島県の将来人口推計（R2～R12）が年間約 1%の減少率であることから現況値（R1）を 7%減少して設定

【評価指標の考え方】

- ・ 公共交通の最適化、利便性の向上、利用促進による公共交通の持続可能性を、事業採算面から捉えるため、『幹線系統バスの事業収支』を評価指標とする。

【評価・算出方法】

＜定義・算出式＞

- ・ 事業収支を収支率により評価する。収支率は以下の式から算出する。
収支率 = 収入額（経常収益）／支出額（経常費用）（単位：％）
- ・ 西部地域の 2 系統については、三好市において一体的に評価されていることから、ここでは対象外とする。

＜把握方法＞

- ・ 実績値は、バス事業者への調査から把握する。

【目標値の設定方法】

- ・ 新型コロナウイルス感染症等による収支状況悪化からの回復を目指し、令和元年の水準を目標とするが、人口減少による影響は加味する（運行に要する費用は、運行総キロの現状維持を前提とする）。

表 9.3 幹線系統バスの事業収支の現況値及び目標値

項目	現況値 (R1)	現況値 (R3)	目標値 (R8)
経常収益 (百万円)	536	352	—
経常費用 (百万円)	932	967	—
収支額 (百万円)	-396	-615	—
収支率	58%	36%	53%以上

※バス事業者提供資料より作成

※目標値 (R8) は、徳島県の将来人口推計 (R2～R12) が年間約 1% の減少率であることから現況値 (R1) を 7% 減少して設定

【評価指標の考え方】

- ・ 「指標 B 幹線系統バスの事業収支」が改善することで、公的資金投入額が減少する。
- ・ 公共交通の最適化、利便性の向上、利用促進による公共交通の持続可能性を、財政負担面から捉えるため、『幹線系統バスの公的資金投入額』を評価指標とする。

【評価・算出方法】

＜定義・算出式＞

- ・ 国・県・市町村による幹線系統バスへの公的資金投入額を対象とする（単位：千円）。
- ・ 西部地域の 2 系統については、三好市において一体的に評価されていることから、ここでは対象外とする。

＜把握方法＞

- ・ 実績値は、国・県・市町村への調査から把握する。

【目標値の設定方法】

- ・ 新型コロナウイルス感染症等による公的資金投入額悪化からの回復を目指し、令和元年の水準を目標とするが、人口減少による影響は加味する（運行に要する費用は、運行総キロの現状維持を前提とする）。

表 9.4 幹線系統バスの公的資金投入額の現況値と目標値

項目	現況値 (R1)	現況値 (R3)	目標値 (R8)
国による補助額 (百万円)	94	108	—
県による補助額 (百万円)	169	368	—
市町村による補助額 (百万円)	60	85	—
合計額 (百万円)	323	561	409 以下

※国・県・市町村提供資料より作成

2) 進捗管理指標（事業に対する評価）

1.公共交通の最適化

指標 1-1

幹線系統バスの利用者数（走行台キロ当たり、系統別）
※表 9.5 参照

【評価指標の考え方】

- ・ 事業①「モーダルミックスの推進」、事業②「新たな運行形態の導入」などにより、幹線系統バスの輸送効率向上が期待されるため、進捗管理指標として『幹線系統バスの利用者数（走行台キロ当たり、系統別）』を設定する。
- ・ なお、走行台キロ当たりの利用者数とすることで、再編によって幹線系統バスの路線が変更される場合にも対応可能である。

【評価・算出方法】

＜定義・算出式＞

- ・ 対象を幹線系統バス 26 系統とし、以下の式から系統別に算出する。
幹線系統バスの利用者数（走行台キロ当たり）
$$= \text{輸送人員} / \text{実車走行キロ（単位：人/km）}$$
- ・ 西部地域の 2 系統については、三好市において一体的に評価されていることから、ここでは対象外とする。

＜把握方法＞

- ・ 実績値は、対象とする幹線系統バスの乗降者数計測システムによる調査から把握する。

【目標値の設定方法】

- ・ 新型コロナウイルス感染症による利用低迷からの回復を目指し、令和元年の水準を目標とするが、人口減少による影響は加味する。
- ・ 目標値は、系統別の令和 3 年度の実績値に、幹線系統バス全体の目標値（R8）と現況値（R3）の比率（0.40/0.30、p93 参照）を乗じて設定する。

※系統別の現況値及び目標値を表 9.5（次ページ）に示す。

表 9.5 幹線系統バス利用者数(走行台キロ当たり)の現況値及び目標値

＜徳島バス株式会社運行＞

No	路線	起点	主な経由地	終点	現況値 (R3)			目標値 (R8)
					輸送人員 (人)	実車走行キロ (km)	利用者数 (走行台キロあたり) (人/km)	利用者数 (走行台キロあたり) (人/km)
1	鳴門公園	徳島	大松東・田ノ浦	鳴門公園	38,363	187,297	0.20	0.27以上
2	鳴門下板	徳島	大松東・東発・教育大	ウチノ海公園	61,019	104,567	0.58	0.78以上
3	鳴門下板	徳島	免許センター・空港・東発	ウチノ海公園	35,007	115,174	0.30	0.41以上
4	鳴門下板	徳島	老門・東発	小鳴門橋	75,445	154,325	0.49	0.65以上
5	鳴門上板	徳島	フジグラン・立道	小鳴門橋	53,640	138,434	0.39	0.52以上
6	鳴門藍住	ゆめタウン	フジグラン・免許センター・空港	鳴門公園	10,000	129,176	0.08	0.10以上
7	長原	徳島	前野・航空隊	長原	22,381	60,775	0.37	0.49以上
8	グリーンタウン	徳島	フジグラン・北島役場・グリーンタウン	吉野川病院	14,610	47,523	0.31	0.41以上
9	鍛冶屋原	徳島	フジグラン・住吉・板野	鍛冶屋原	46,736	146,992	0.32	0.42以上
10	名田橋	徳島	不動・板野	鍛冶屋原	25,099	88,863	0.28	0.38以上
11	名田橋	徳島	不動・板野・教育セ・あすたむ	鍛冶屋原	16,720	83,130	0.20	0.27以上
12	北島藍住	徳島	フジグラン・藍住役場	ゆめタウン	21,080	49,692	0.42	0.57以上
13	二条・鴨島	徳島	下庄・二条	鴨島駅	30,452	135,163	0.23	0.30以上
14	竜王団地	徳島	日開・竜王	フジグラン石井	25,065	78,174	0.32	0.43以上
15	竜王団地	徳島	不動・西沢	フジグラン石井	7,631	47,203	0.16	0.22以上
16	石井上板	徳島	石井・イオンタウン	鍛冶屋原	22,920	86,471	0.27	0.35以上
17	鴨島	徳島	浦庄	西麻植	44,473	167,627	0.27	0.35以上
18	石井高原	徳島	フジグラン石井・高原	平島東	28,671	69,856	0.41	0.55以上
19	神山	徳島	入田・オロノ	神山高校前	23,177	112,514	0.21	0.27以上
20	神山	徳島	延命・オロノ	神山高校前	18,741	82,914	0.23	0.30以上
21	神山	徳島	石井・阿川	神山高校前	27,851	75,175	0.37	0.49以上
22	佐那河内	徳島	大木南・中辺	神山高校前	21,924	134,594	0.16	0.22以上
23	勝浦	徳島	長柱	横瀬西	77,005	198,891	0.39	0.52以上
24	小松島	徳島	バイパス	あいさい	17,101	64,678	0.26	0.35以上
25	橘	徳島	小松島	橘西	128,712	336,008	0.38	0.51以上
26	丹生谷	医療センター	阿南駅・橘営業所	川口	64,508	275,940	0.23	0.31以上
計					958,331	3,171,155	0.30	—

※目標値は、令和3年度の実績値に幹線系統バス全体の目標値(R8)と現況値(R3)の比率(0.40/0.30)を乗じて設定

No	路線	起点	主な経由地	終点	現況値 (R3)			目標値 (R8)
					輸送人員 (人)	実車走行キロ (km)	利用者数 (走行台キロあたり) (人/km)	利用者数 (走行台キロあたり) (人/km)
1	井内	池田BT	辻駅前	馬場	19,690	62,544	0.31	—
2	祖谷	池田BT	大歩危駅	久保	38,834	154,944	0.25	—
計					58,524	217,488	0.27	—

※西部地域においては、三好市において一体的に評価されていることから目標設定の対象外

※バス事業者提供資料より作成

【評価指標の考え方】

- ・ 事業①「モーダルミックスの推進」の前提として、幹線系統バスは主に市町村間を含めた広域輸送を担うことから、『幹線系統バスによる広域移動者数（平日）』を設定する。

【評価・算出方法】

＜定義・算出式＞

- ・ 幹線系統バス利用者（令和 3 年時点で 26 系統、西部地域を除く）のうち、市町村を跨いで移動する利用者数を対象とする。
- ・ 通勤・通学や通院などを含めた日常利用が多いと想定される平日を対象とする。
- ・ ※ただし、西部地域については三好市内の公共交通計画において対応することから、ここでは対象外とする。

＜把握方法＞

- ・ 幹線系統バス乗降調査から把握する。

【目標値の設定方法】

- ・ 新型コロナウイルス感染症による利用低迷からの回復を目指し、令和元年の水準を目標とするが、人口減少による影響は加味する。
- ・ 目標値は、令和 3 年度の実績値（約 2,300 人）に、幹線系統バス利用者数全体の目標値（R8）と現況値（R3）の比率（0.40/0.30、p93 参照）を乗じた約 3,100 人と設定する。

表 9.6 幹線系統バスによる広域移動者数の現況値及び目標値

項目	現況値（R3）	目標値（R8）
幹線系統バスにおける 市町村を跨ぐ利用者数（人、平日）	2,300	3,100

※幹線系統バスにおける市町村を跨ぐ利用者数・割合（令和 3 年度乗降調査より）

平日：約 2,300 人（約 54%）、休日：約 1,300 人（約 59%）

※目標値は、令和 3 年度の実績値に幹線系統バス利用者数の目標値（R8）と現況値（R3）の比率（0.40/0.30）を乗じて設定

【評価指標の考え方】

- 事業①「モーダルミックスの推進」、事業②「新たな運行形態の導入」と併せて、フィーダー系統と幹線交通の接続強化を図るため、進捗管理指標として『フィーダー系統の鉄道、幹線系統バスへの接続便数』を設定する。

【評価・算出方法】
＜定義・算出式＞

- 対象とするフィーダー系統は、鉄道または幹線系統バスと、県内における乗り継ぎの拠点駅・拠点バス停（p47 参照）で結節しているものとする。
※ただし、西部地域については三好市内の公共交通計画において対応することから、ここでは対象外とする。
- 接続の定義は、「乗り継ぎの待ち時間が 20 分以内であること」とする（参考：地域公共交通計画等の作成と運用の手引き（国土交通省））。
- 接続は、フィーダー系統各便に結節する鉄道、幹線系統バス（主な需要方向である徳島市方向を対象）のうち、待ち時間が最も短い便を対象に判定する。
- 平日を対象に、「朝（9 時以前）」、「日中（10～15 時）」、「夕方（15～20 時）」を合算して算出する（朝、日中は行き方向、夕方は帰り方向）。

＜把握方法＞

- 乗り継ぎの待ち時間は、各事業者の運行ダイヤ（HP より）から把握する。

【目標値の設定方法】

- 目標値は、対象となるフィーダー系統（約 90 便）の概ね 8 割が接続することを目指し、70 便以上とする。

表 9.7 フィーダー系統の鉄道、幹線系統バスへの接続便数の現況値及び目標値

	対象フィーダー系統 便数	うち接続便数 (待ち時間 20分以内)
鉄道との乗り継ぎ	55	31
幹線系統バスとの乗り継ぎ	36	22
計	91	53



【目標値(R8)】
 70 便以上

※計測対象のフィーダー系統は次ページと同じ

【評価指標の考え方】

- ・ 事業①「モーダルミックスの推進」、事業②「新たな運行形態の導入」と併せて、フィーダー系統と幹線交通の接続強化を図るため、『乗り継ぎの平均待ち時間』を設定する。

【評価・算出方法】
＜定義・算出式＞

- ・ 対象とするフィーダー系統は、鉄道または幹線系統バスと、県内における乗り継ぎの拠点駅・拠点バス停（p47 参照）で結節しているものとする。
 ※ただし、西部地域については三好市内の公共交通計画において対応することから、ここでは対象外とする。
- ・ フィーダー系統各便に結節する鉄道、幹線系統バス（主な需要方向である徳島市方向を対象）のうち、待ち時間が最も短い便を対象とする。
- ・ 平日を対象に、「朝（9 時以前）」、「日中（10～15 時）」、「夕方（15～20 時）」を合算して算出する（朝、日中は行き方向、夕方は帰り方向）。

＜把握方法＞

- ・ 乗り継ぎの待ち時間は、各事業者の運行ダイヤ（HP より）から把握する。

【目標値の設定方法】

- ・ 目標値は、国の手引きにおける接続の定義が「乗り継ぎの待ち時間 20 分以内」であることを踏まえ、20 分以内とする。

表 9.8 乗継平均待ち時間の現況値及び目標値

	対象フィーダー系統 便数	平均待ち時間
鉄道との乗り継ぎ	55	25分
幹線系統バスとの乗り継ぎ	36	18分
計	91	22分

【目標値(R8)】
 20 分以内

※計測対象（R3.11 実施の市町村実態調査における回答を基に設定）

【鳴門駅】鳴門市地域バス（里浦栗津運動公園線）

【阿波山川駅】吉野川市代替バス

【貞光駅】つるぎ町コミバス

【南小松島駅】小松島市協定路線（和田島線、立江線、小松島立江線、田浦線）

【阿南駅】室戸・生見・阿南大阪線（高速バス）

【日和佐駅】美波病院連絡バス

【阿波海南駅】海陽町営バス（相川線、平井線、浅川巡回線・海部線）

【鳴門駅前（郵便局前）バス停】鳴門市地域バス（里浦栗津運動公園線、高島線、市内循環線）

【松茂、広島ランプ（広島）バス停】松茂町地域コミュニティバス（中喜来・長岸循環、丸須・広島線、長原東部線、笹木野・長原線）

【フジグラン北島バス停】応神ふれあいバス

【評価指標の考え方】

- ・ 事業②「新たな運行形態の導入」の進捗管理指標として、『新たな運行形態の導入件数』を設定する。

【評価・算出方法】

＜定義・算出式＞

- ・ 新たな運行形態は以下を対象とし、計画期間 5 年間（令和 4 年度～令和 8 年度）における累計値で評価する。
 - ① デマンド型乗合交通
 - ② 自家用有償旅客運送（ボランティア輸送含む）
 - ③ 一般乗車が可能な送迎バス（スクールバス等）
 - ④ その他新たな運行形態（水素燃料電池バス、BRT、自動運転バス、グリーンスローモビリティ等）
- ・ 導入件数は、一体的に提供されるサービスの件数（地域又は路線単位）でカウントする。

＜把握方法＞

- ・ 実績値は、市町村・交通事業者への調査から把握する。

【目標値の設定方法】

- ・ 目標値は、取組を継続的に推進するため、5 年間で累計 10 件以上とする。

表 9.9 新たな運行形態の導入件数の現況値及び目標値

項目		現況値（R3） （新たな導入件数）		目標値 （R4～R8 の 5 年間）
①デマンド型交通		1 件（阿波市）	3 件	10 件以上
②自家用有償旅客運送（ボランティア輸送含む）		1 件（阿南市）		
③一般乗車が可能な送迎バス（スクールバス等）		0 件		
④ その他新たな運行形態 （水素燃料電池バス、BRT、自動運転バス、グリーンスローモビリティ等）	水素燃料電池バス	1 件 （徳島～鳴門線）		

※市町村・交通事業者提供資料より作成

2.利便性の向上

指標 2-1

キャッシュレス決済の利用プロジェクト件数
3 件 (R3)→5 件以上 (R4～R8 の 5 年間)

【評価指標の考え方】

- ・ 事業③「つなぐ仕組みの構築」、事業③-1「シームレスに移動できる仕組みの構築」の進捗管理指標として、『キャッシュレス決済の利用プロジェクト件数』を設定する。

【評価・算出方法】

＜定義・算出式＞

- ・ キャッシュレス決済に関する実証実験等の実施数や、導入された路線数をカウントし、計画期間 5 年間（令和 4 年度～令和 8 年度）の累計値で評価する。

＜把握方法＞

- ・ 実績値は、交通事業者への調査から把握する。

【目標値の設定方法】

- ・ 目標値は、取組を継続的に推進するため、5 年間で累計 5 件以上とする。

表 9.10 キャッシュレス決済の利用プロジェクト件数の現況値及び目標値

項目	現況値 (R3)	目標値 (R4～R8 の 5 年間)
キャッシュレス決済に関する 実証実験等の実施数・導入路線数	3 件 (祖谷線、鳴門線など)	5 件以上

※交通事業者提供資料より作成

【評価指標の考え方】

- ・ 事業③「つなぐ仕組みの構築」、事業④「交通結節点の環境整備」の進捗管理指標として、『交通結節点の整備実施箇所数』を設定する。

【評価・算出方法】

＜定義・算出式＞

- ・ 交通結節点は、県内におけるバス停・駅を対象とする。
- ・ 整備内容は、待合環境、情報提供、駐輪場・駐車場の整備など交通結節点の機能強化に係る全般を対象とし、計画期間 5 年間（令和 4 年度～令和 8 年度）の累計値で評価する。

＜把握方法＞

- ・ 実績値は、市町村・交通事業者への調査から把握する。

【目標値の設定方法】

- ・ 目標値は、取組を継続的に推進するため、5 年間で累計 25 箇所以上とする。
※DMV 導入に伴う整備は一時的・集中的に行われたため対象外とした。

表 9.11 交通結節点の整備実施箇所数の現況値及び目標値

項目	現況値 (R3) (新たな整備実施箇所数)		目標値 (R4~R8 の 5 年間)
交通結節点の 整備実施箇所数	6 箇所	【道の駅いたの】待合環境全般	25 箇所以上
		【穴吹駅】トイレ整備	
		【阿波半田駅】トイレ整備	
		【貞光駅】トイレ整備、コミバス駐車表示	
		【フジグラン北島】デジタルサイネージ設置	
		【府中駅】駐輪場整備	

※上記以外に DMV 導入に伴いバス停看板の多言語化を実施

(阿波海南文化村、阿波海南、海部、穴喰、甲浦、海の駅東洋町、道の駅穴喰温泉)

※市町村・交通事業者提供資料より作成

【評価指標の考え方】

- ・ 事業③「つなぐ仕組みの構築」、事業③-3「公共交通のオープンデータ化」の進捗管理指標として、『情報提供におけるシステム実装率』を設定する。

【評価・算出方法】
＜定義・算出式＞

- ・ 情報提供におけるシステムのうち、鉄道・バス路線における公共交通オープンデータ化実施率を以下の式から算出する。

公共交通オープンデータ化実施率

= 公共交通オープンデータ化実施路線数/全対象路線数（単位：％）

＜把握方法＞

- ・ 実績値は、市町村・交通事業者への調査から把握する。

【目標値の設定方法】

- ・ 目標値は、現況においても 100%であることから、新設・再編系統も含めて 100%の維持とする。

表 9.12 情報提供におけるシステム実装率の現況値及び目標値

項目	現況値（R3）	目標値（R8）
公共交通オープンデータ化実施率	100%	100% (新設・再編系統含む)

※市町村・交通事業者提供資料より作成

【評価指標の考え方】

- ・ 事業④「交通結節点の環境整備」、事業④-1「利用者の“多様性”に配慮した環境整備」の進捗管理指標として、『ノンステップバスの導入割合』を設定する。

【評価・算出方法】

＜定義・算出式＞

- ・ 県内における全ての路線バスを対象とし、以下の式から算出する。
ノンステップバスの導入割合 = ノンステップバス数/全バス数（単位：％）

＜把握方法＞

- ・ 実績値は、バス事業者への調査から把握する。

【目標値の設定方法】

- ・ 目標値は、令和 3 年度の実績が約 80%であり、上位計画において年 2%の増加を目標としていることからそれを踏襲し、令和 8 年度時点で 90%とする。

表 9.13 ノンステップバスの導入割合の現況値及び目標値

項目	現況値（R3）	目標値（R8）
ノンステップバスの導入割合	80%	90%

※バス事業者提供資料より作成

3.利用促進

指標 3-1

訪日外国人観光客向けフリー乗車券の販売枚数
4枚(R2) → 410枚以上(R8)

【評価指標の考え方】

- ・ 事業⑤「新たな需要の創出」、事業⑤-2「インバウンド向け企画乗車券の発行」の進捗管理指標として、『訪日外国人観光客向けフリー乗車券の販売枚数』を設定する。

【評価・算出方法】

＜定義・算出式＞

- ・ 訪日外国人観光客向けの路線バスフリー乗車券である「TOKUSHIMA BUS PASS」の販売枚数を対象とする。

＜把握方法＞

- ・ 実績値は、交通事業者への調査から把握する。

【目標値の設定方法】

- ・ 新型コロナウイルス感染症等による利用低迷からの回復を目指し、令和元年の水準を目標とする。
- ・ 目標値は、令和元年度実績と同程度の410枚以上とする。

表 9.14 訪日外国人観光客向けフリー乗車券の販売枚数の現況値及び目標値

項目	現況値 (R1)	現況値 (R2)	目標値 (R8)
TOKUSHIMA BUS PASS 販売枚数	407 枚	4 枚	410 枚以上

※交通事業者提供資料より作成

指標 3-2

企画乗車券等の販売枚数

「1日フリー乗車券」 6,128 枚(R3) → 8,300 枚以上(R8)

「夏休みこども1日フリー乗車券」 3,338 枚(R3) → 4,500 枚以上(R8)

【評価指標の考え方】

- ・ 事業⑤「新たな需要の創出」、事業⑤-1「フリー乗車券の導入」の進捗管理指標として、『企画乗車券等の販売枚数』を設定する。

【評価・算出方法】

＜定義・算出式＞

- ・ 「1日フリー乗車券」「夏休みこども1日フリー乗車券」を対象とし、それぞれの販売枚数を算出する。

＜把握方法＞

- ・ 実績値は、交通事業者への調査から把握する。

【目標値の設定方法】

- ・ 新型コロナウイルス感染症による利用低迷からの回復を目指し、令和元年の水準を目標とするが、人口減少による影響は加味する。
- ・ 「夏休みこども1日フリー乗車券」の目標値は、令和元年度の実績値（4,829 枚）に徳島県の人口減少率 7%を乗じ、令和 8 年度時点で 4,500 枚以上とする。
- ・ 「1日フリー乗車券」の目標値は、「夏休みこども1日フリー乗車券」の目標値（R8）と現況値（R3）の比率を用いて、8,300 枚以上とする。

表 9.15 企画乗車券等の販売枚数の現況値及び目標値

項目	現況値（R1）	現況値（R3）	目標値（R8）
1日フリー乗車券の販売枚数	—	6,128 枚	8,300 枚以上
夏休みこども1日フリー乗車券の販売枚数	4,829 枚	3,338 枚	4,500 枚以上

※交通事業者提供資料より作成

※夏休みこども1日フリー乗車券の目標値は、徳島県の人口(R2～R12)が年間約 1%の減少率であることから、現況値(R1)に 7%の減少率を乗じて設定

※1日フリー乗車券の目標値は、現況値(R3)に夏休みこども1日フリー乗車券販売枚数と同じ伸び率($4,500/3,338=1.35$)を乗じて設定

【評価指標の考え方】

- ・ 事業⑥「地域で支える意識の醸成」、事業⑥-1「利用啓発イベントの開催」の進捗管理指標として、『公共交通利用促進イベント等の実施回数』を設定する。

【評価・算出方法】

＜定義・算出式＞

- ・ 利用促進イベントや普及啓発に係る取組み全般を対象に、年度ごとの開催・実施回数を評価する。
- ・ 取組内容が同一であっても、実施主体（市町村・交通事業者等）が異なる場合は、分けてカウントする。

＜把握方法＞

- ・ 実績値は、県・市町村・交通事業者への調査から把握する。

【目標値の設定方法】

- ・ 目標値は、意識啓発に向けて継続的に取り組むことが重要なことから、令和元年度から令和3年度の平均回数に基づき、計画期間（令和4年～8年）において年間3回以上とする。

表 9.16 公共交通利用促進イベント等の実施回数の現況値及び目標値

項目	現況値			目標値 (R4~R8)
	R元	R2	R3	
公共交通利用促進イベント等	エコライフキャンペーン（県）	利用促進イベント（県）	利用促進イベント（県）	年間 3回以上
	バス乗り方教室（徳島市、小松島市）	写真展示（鳴門市）	エコライフキャンペーン（県）	
	社会見学・校外学習等（石井町）	-	バス乗り方教室（徳島市、徳島バス）	

※県・市町村・交通事業者提供資料より作成

【評価指標の考え方】

- ・ 事業⑥「地域で支える意識の醸成」、事業⑥-3「地域公共交通計画策定の推進」の進捗管理指標として、『地域公共交通計画策定市町村数』を設定する。

【評価・算出方法】
＜定義・算出式＞

- ・ 地域公共交通計画（地域公共交通網形成計画）を策定済の市町村数を対象とし、累計値を算出する。
 ※新規策定を対象とし、策定済の市町村が計画改定した場合はカウントしない。

＜把握方法＞

- ・ 実績値は市町村への調査によって把握する。

【目標値の設定方法】

- ・ 目標値は、令和 3 年度までの実績である 6 市町村と同程度の新規策定数を目指し、10 市町村以上とする。

表 9.17 地域公共交通計画策定市町村数の現況値及び目標値

項目	現況値（R3 時点）	目標値（R8 時点）
地域公共交通計画策定市町村数	6 市町村 (徳島市、小松島市、阿波市、 美馬市、つるぎ町、三好市)	10 市町村以上

※市町村提供資料より作成

第10章 計画の推進

(1) 関係機関の連携と役割分担

本計画の基本方針である「県内の様々な地域において、最適化された多様な移動手段が連携し、利便性向上と利用促進の好循環が生みだす、持続可能な公共交通ネットワークの実現」を目指すにあたっては、「県」「市町村」「国」「交通事業者」「県民」などの関係機関がそれぞれの役割を担うとともに、連携・協働して取り組むことが不可欠である。連携・協働を推進するため、徳島県地域公共交通協議会などを活用する。

また、関係機関の役割については、本計画の上位計画である「徳島県次世代地域公共交通ビジョン」に基づき、次ページに示す。

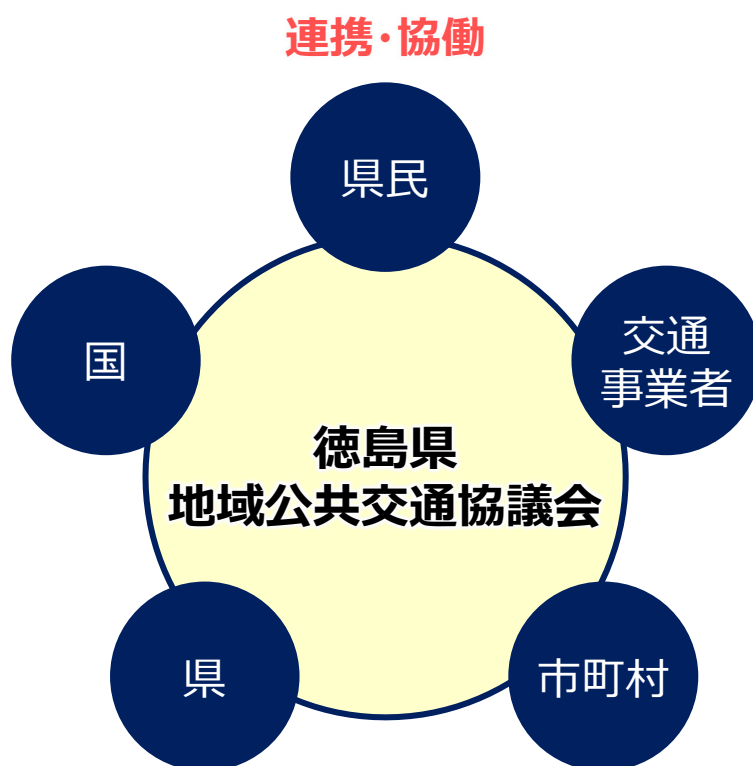


図 10.1 関係機関の連携・協働のイメージ

関係機関の基本的な役割分担は次の通り。

表 10.1 関係機関の役割分担

関係機関	主な役割
県	・市町村を跨がる広域的な移動手段（幹線バス等）について、国・市町村・交通事業者と連携し、維持充実させる。 ・各市町村の区域を越えた広域的な見地から、必要な助言その他の支援を行う。 ・複数市町村が連携し、地域公共交通網形成計画を策定する場合は、県が主体的に関わり、市町村の取組をサポートする。 ・地域の実情に応じた支援制度の創設、補助制度の改正等について、国に対して提言を行っていく。
市町村	・住民に身近な基礎自治体として、地域にとって最適な地域公共交通の確保に向けた仕組みづくりや計画策定に主体的に取り組む。 ・コミュニティバスやデマンド交通等の運営を担う主体として、公共交通空白地域の解消など、地域内における公共交通の維持・確保・充実を図り、地域住民の生活の足を守る。 ・地域の課題やニーズを的確に把握し、実情を踏まえ、住民や学校、交通事業者と連携し、まちづくりと一体的な取組を推進する。 ・公共交通機関の利便性向上に必要な駅やバス停周辺の駐車場やトイレ整備など、利用しやすい環境づくりを進める。
国	・地域の取組に対する財政的支援、人材育成及び情報提供に取り組む。 ・計画に基づく取組が進められるよう、協力する。
交通事業者	・公共交通に期待される役割を踏まえ、地域のニーズに応じた適切な交通サービスや安全で便利なサービスの提供を図るとともに、その質の向上に努める。 ・行政が実施する施策に協力するとともに、利用者ニーズの把握や情報提供に努め、行政への提案を行う。 ・地域公共交通の担い手である運転手の賃金水準の確保や長時間労働の是正など処遇改善に努める。
県民	・地域公共交通の重要性を理解し、当事者意識を持って積極的に利用する。 ・利用者の視点から、地域公共交通に関する課題、必要な取組を提案する。

(2) PDCA サイクルによる事業展開

計画を着実に実行していくため、評価指標を基に、利用実績、運行実績、その他必要なデータを用いて、定期的に目標の達成状況を評価(Check)し、運行等の見直し・改善を柔軟に検討(Action)する。検討内容は計画に反映(Plan)し、実施(Do)する。本計画は、このような PDCA サイクルを運用しながら、進捗管理を行い、効果的・効率的な事業展開を図る。

進捗管理は、徳島県地域公共交通協議会における協議を中心に、1 年単位で行う。必要に応じて、地域分科会を開催する。

また、評価指標については、達成状況等を踏まえ、適宜見直しを図ることとする。

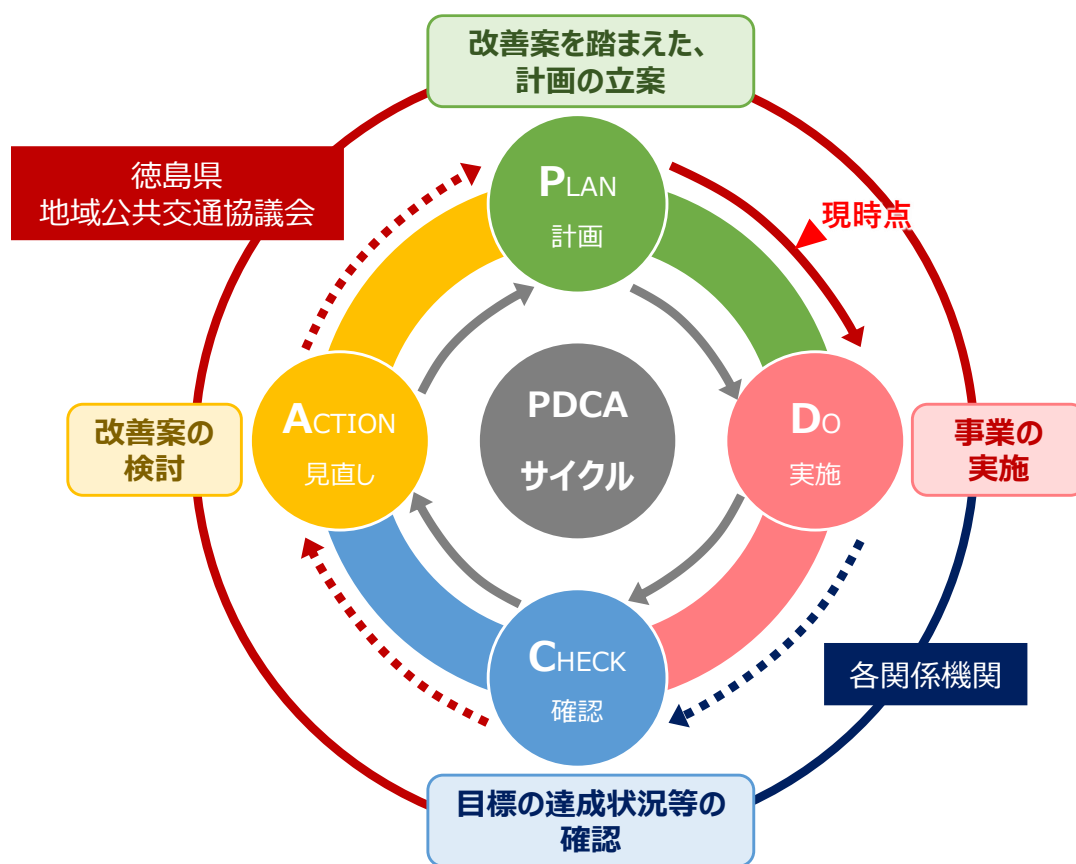


図 10.2 PDCA サイクルによる事業展開