

次世代地域公共交通ビジョン

「人をつなぐ」「地域をつなぐ」「未来へつなぐ」
徳島ならではの地域公共交通ネットワークの実現を目指して



令和元年12月
徳島県生活交通協議会

目 次

第1章 次世代地域公共交通ビジョン策定にあたって	1
1 ビジョン策定の経緯・趣旨	
2 実施期間	
3 ビジョンの位置づけ	
第2章 徳島県の現状と課題	2
1 公共交通の縮小均衡	2
2 顕在化する新たな需要	7
3 公共交通の多様な担い手	8
4 包括的な調整機能の不足	11
5 公共交通における課題の整理	11
第3章 次世代地域公共交通ビジョン	12
1 モーダルミックスの推進	13
現状イメージ図・再編イメージ図	19
2 新たな運行形態の導入	26
3 つなぐ仕組みの構築	32
4 交通結節点の環境整備	34
5 新たな需要の創出	37
6 地域で支える意識の醸成	40
第4章 地域公共交通のあるべき姿に向けて	43
1 施策の推進に向けた役割分担	43
2 ビジョンの推進体制と検証	45
3 地域公共交通を未来につなげるために	46
(参考資料)	
徳島県次世代地域公共交通ビジョン策定委員会 委員名簿・検討経過	47
公共交通に関するアンケート調査	49

第1章 次世代地域公共交通ビジョン策定にあたって

1 ビジョン策定の経緯・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り、JR四国においても四国4県や経済界で構成する「四国における鉄道ネットワークのあり方に関する懇談会Ⅱ」を設置し、今後の路線維持に向けた議論が行われているところである。

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として、「公共交通」の重要性は年々高まってきている。

こうした中、国・県・市町村、バス・鉄道事業者で構成する「徳島県生活交通協議会ワーキング部会」において、「持続可能な公共交通ネットワークのあり方」について検討を重ねてきた結果、地域の交通資源が持つポテンシャルを最大限発揮できるよう「公共交通の最適化」に向けた県全体の方向性を示すべきとの合意がなされたところである。

そこで、徳島ならではの「革新的な公共交通ネットワーク」の構築に向け、多様な担い手によるモーダルミックスを中心に、まちづくりと連携した公共交通ネットワークを形成し、利用者の増加につながる好循環を生み出せるよう、未来に向けた「地域公共交通の羅針盤」として「次世代地域公共交通ビジョン」を策定する。

2 実施期間

令和元年度（2019年度）を初年度とし、概ね10年程度とする。

なお、徳島県生活交通協議会ワーキング部会においてビジョンの方向性に基づく取組状況について、毎年継続的に検証を行っていく。

3 ビジョンの位置づけ

（1）地域公共交通網形成計画との関係

「次世代地域公共交通ビジョン」は、これまでの取組や市町村が作成した「地域公共交通網形成計画」を活かしつつ、今後作成する「地域公共交通網形成計画」をはじめ、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定めるものである。

（2）他の計画との連携

当ビジョンは、各地域において開催されている「地域公共交通会議」において、路線の再編を行う場合や地域の都市計画（都市計画マスタープランや立地適正化計画等）において公共交通ネットワークを検討する場合など、県民や旅行者などの移動ニーズに応じた公共交通の維持・充実が図られるよう、まちづくりの視点や高齢者の移動支援など他の分野との連携を図りながら、総合的かつ計画的に講ずるべき方針を定めるものとする。

第2章 徳島県の現状と課題

1 公共交通の縮小均衡

(1) 人口減少とモータリゼーションの進展

本県では全国平均を上回る速度で人口減少や高齢化が進行し、平成30年度の人口は74万2千人であり、昭和63年から約30年間で約11%減少している。この傾向は今後も続くと思われており、将来推計人口によると令和7年に約69万人、令和22年には約57万人にまで減少すると予測されている。

また、老年人口（65歳以上）は、平成27年の約23万人（31.4%）が、令和7年に約25万人（35.6%）、令和22年には約23万人（40.1%）となる見込みであり、本県の公共交通を取り巻く環境はさらに厳しさを増すものと考えられる。

さらに、本県における自動車保有台数は、モータリゼーションの進展により、昭和63年度の約43万台から平成29年度の約62万台と30年間で約44%増加しており、通勤のために公共交通機関を利用する人は減少する一方で、自動車通勤をする人は増えており、自動車交通量の増加による交通渋滞や自動車の排出ガスによる大気汚染にも影響を及ぼしている。

また、交通渋滞により路線バスが時刻表どおりに定時運行できなくなり、結果としてバス通勤から自動車通勤への移行を招き、バス事業者の採算性や経営の悪化から路線バスの縮小・廃止等が行われ、利便性の悪化により利用者がさらに減少するという負のスパイラルに陥っている。

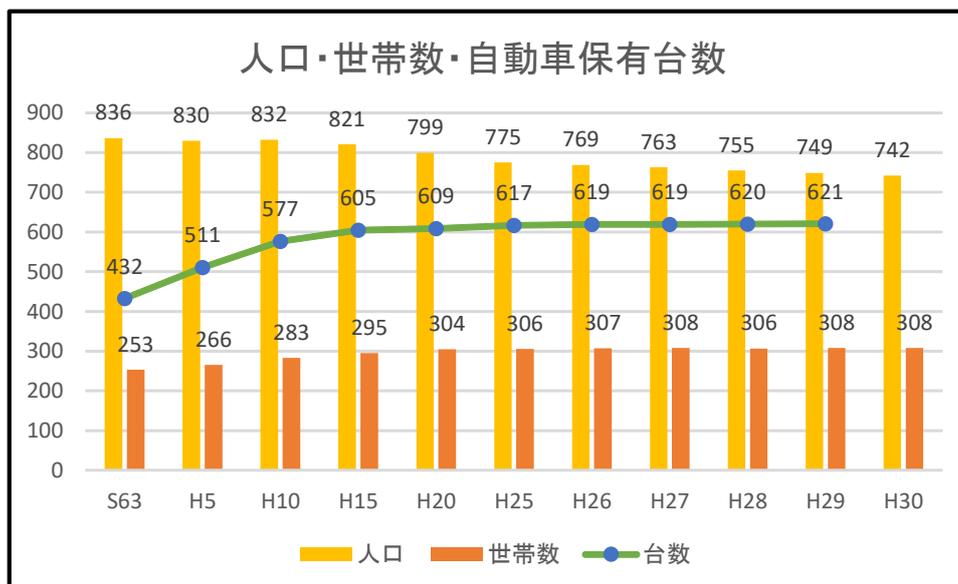


図1 徳島県の人口、世帯数、自動車保有台数

(出典『徳島県人口移動調査』・『四国運輸局業務要覧』)

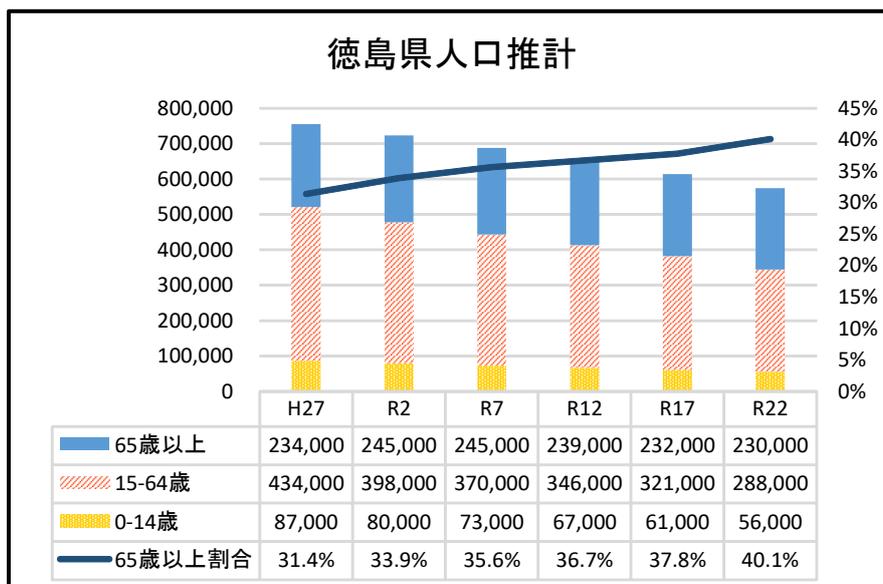


図2 徳島県の人口推計

(出典 国立社会保障・人口問題研究所『日本の地域別将来推計人口』H30年推計)

(2) 公共交通機関の輸送人員の減少

県内における公共交通機関の輸送人員（JR四国及び県内主要乗合バス）は、昭和63年度の約8,416万人から平成30年度の約5,002万人と30年間で約41%減少している。

主な要因の一つとして、公共交通機関の利用を支えている高等学校の生徒数の減少（昭和63年の約3万5千人から約2万人に減少）が考えられる。

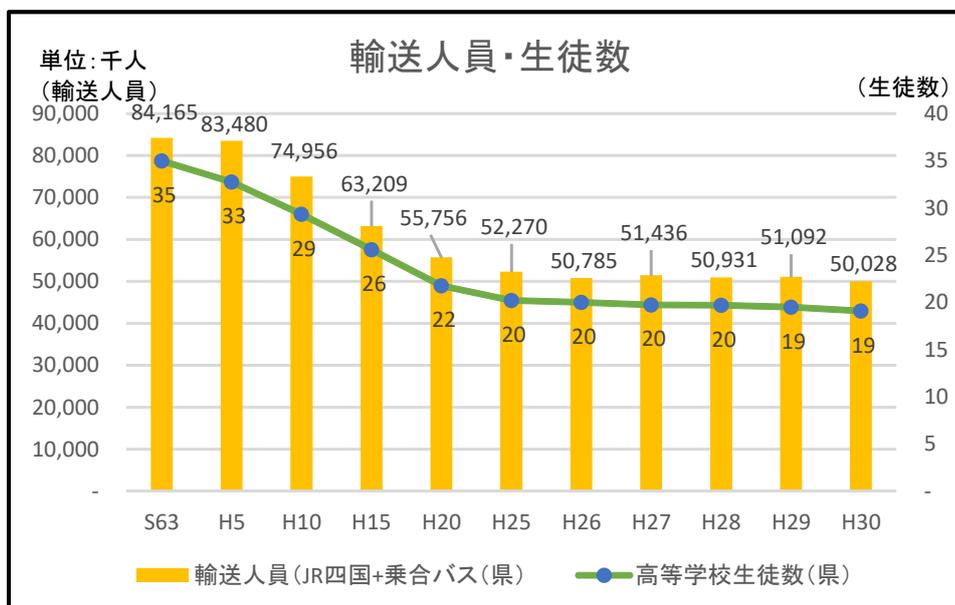


図3 輸送人員と生徒数

(出典『四国における運輸の動き（四国運輸局）』・『学校基本調査』)

(3) 各公共交通事業者の状況

① バス事業者の状況

県内の主要な路線バスの輸送人員は、昭和63年度の2,092万人から平成29年度は492万人で約76%減少、運行キロは平成15年度の5,217kmから平成29年度は4,374kmとなり約16%減少している。

路線バスの輸送人員・運行キロの減少に伴い、県内バス事業者の経営は厳しさを増しており、平成30年度の実績では、国・県・市町村補助を除く赤字額約1億8千8百万円を負担している状況にある。

身近な公共交通である路線バスを維持するため、県と沿線市町村が連携し、さらなる支援を実施することとしているが、近年の運転手不足を踏まえ、路線の減便・縮小にとどまらない、「小回りが利く」、バスの特性を生かした路線の再構築を進めていく必要がある。

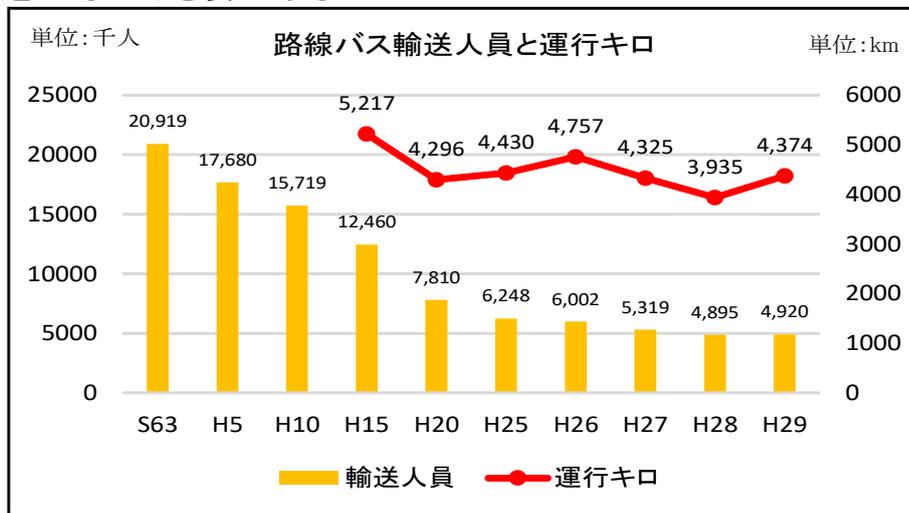


図4 県内の路線バス輸送人員と運行キロ

(出典『四国における運輸の動き(四国運輸局)』・徳島運輸支局提供資料)

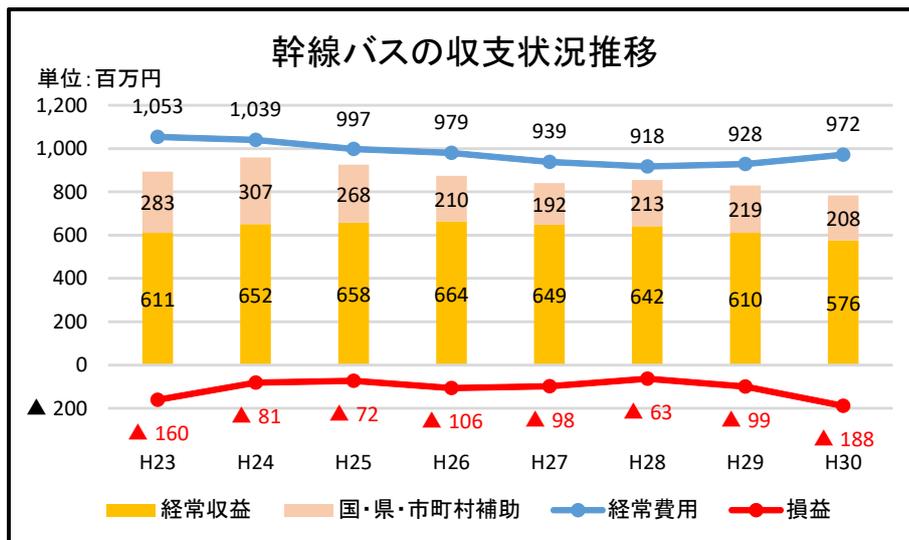


図5 幹線バスの収支状況推移

(出典 徳島県次世代交通課作成資料・徳島バス(株)提供資料)

② 鉄道事業者の状況

J R 四国の輸送人員は、モータリゼーションの進展、高速道路の整備延伸（昭和 63 年度 70 km→平成 30 年度 529 km）や料金割引施策、高速バスや航空機の路線拡大、景気の低迷、人口減少に伴う利用者の減少などにより、昭和 63 年度の約 6,325 万人から平成 30 年度の約 4,543 万人と 30 年間で約 28% 減少しており、運輸収入の減少や景気低迷による経営安定基金運用益の減少により、輸送需要に応じた列車の適正化や人員の削減などの自助努力のみでは、鉄道ネットワークの維持が困難となってきた。

また、阿佐海岸鉄道においても同様の状況であり、人件費などの経費削減や沿線自治体による支援により維持している状況が続いている。

加えて、施設の老朽化や近年多発している豪雨災害などにより、今後、維持管理経費の増加が見込まれることから厳しい経営環境に置かれている。

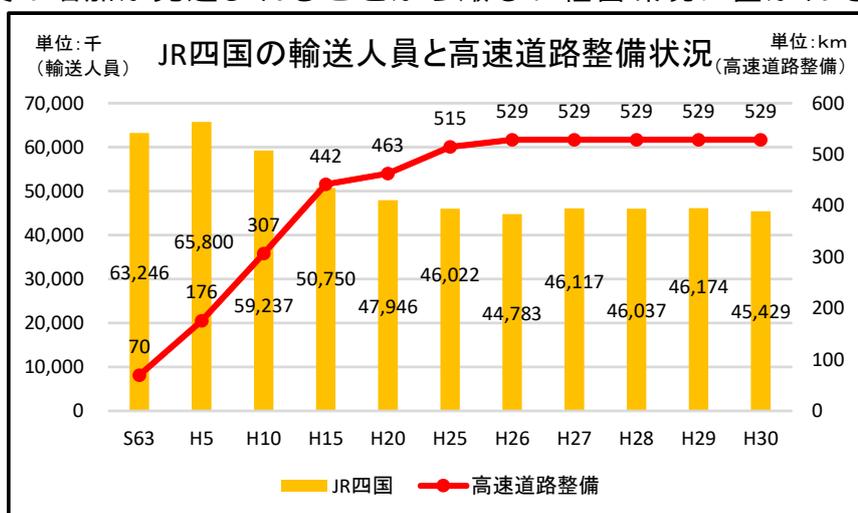


図 6 J R 四国の輸送人員と高速道路整備状況

(出典『四国における鉄道ネットワークのあり方に関する懇談会Ⅱ』・J R 四国提供資料)

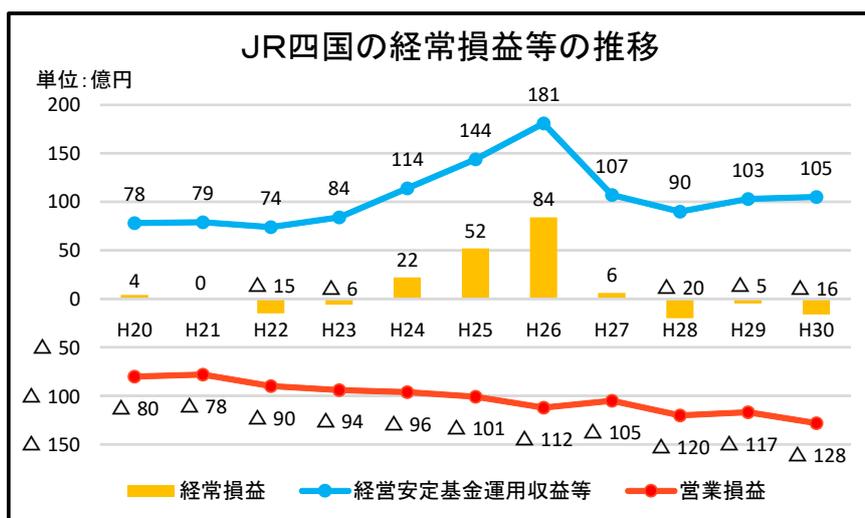


図 7 J R 四国の経常損益等の推移

(出典『四国における鉄道ネットワークのあり方に関する懇談会Ⅱ』・J R 四国提供資料)

③ タクシーの状況

本県におけるタクシーの輸送人員は、昭和63年度の約1,238万人から平成29年度の約441万人と30年間で約64%減少している。

さらに、平成14年の道路運送法改正により需給調整規制が廃止されて全国的にタクシーが増加したが、景気の悪化の影響等もあり、厳しい経営環境が続いている。

県内においても、平成21年から徳島市及び周辺町村において、台数削減等が進められているが、依然として供給過剰による営業収入の減少が続いている。

一方で、運転手の高齢化や一部の地域においては運転手不足が深刻化しており、特に深夜帯においては都市部においても配車が難しい地域があるなど、地域の公共交通ネットワークを形成する重要な公共交通機関であるタクシーの維持・確保が困難な状況となってきている。

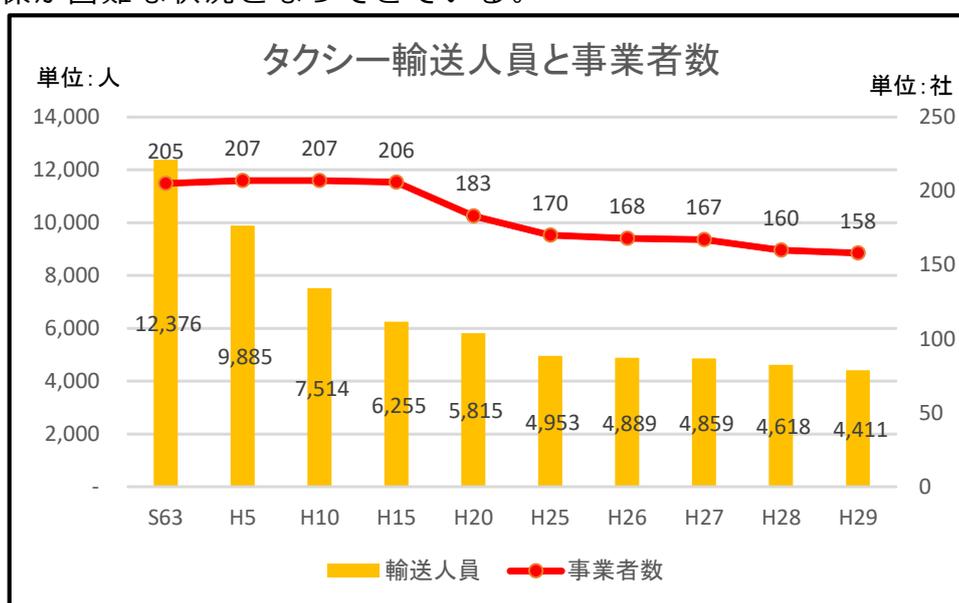


図8 県内のタクシー輸送人員と事業者数（個人タクシー含む）

(出典 『四国運輸局業務要覧』)

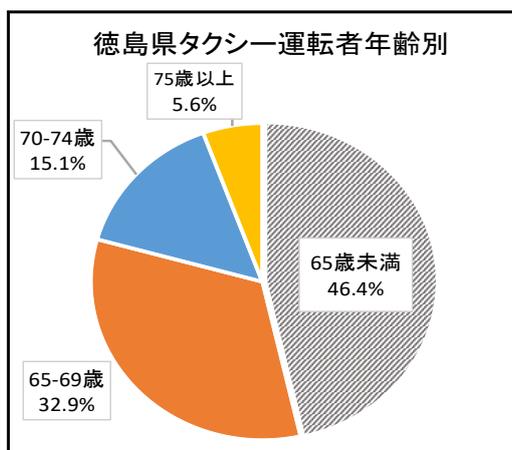


図9 タクシー運転手の年齢構成

(出典 徳島県タクシー協会提供資料)

2 顕在化する新たな需要

(1) 時代のニーズの変化

公共交通機関を取り巻く環境は厳しい状況にある中、高齢者の運転免許返納者の急増や若者の車離れ、県外からの移住者の増加など車を運転しない方々の日常生活を支える生活の足として、また、増加する訪日外国人旅行者の二次交通として、地域の実情に応じた公共交通ネットワークの構築が求められている。

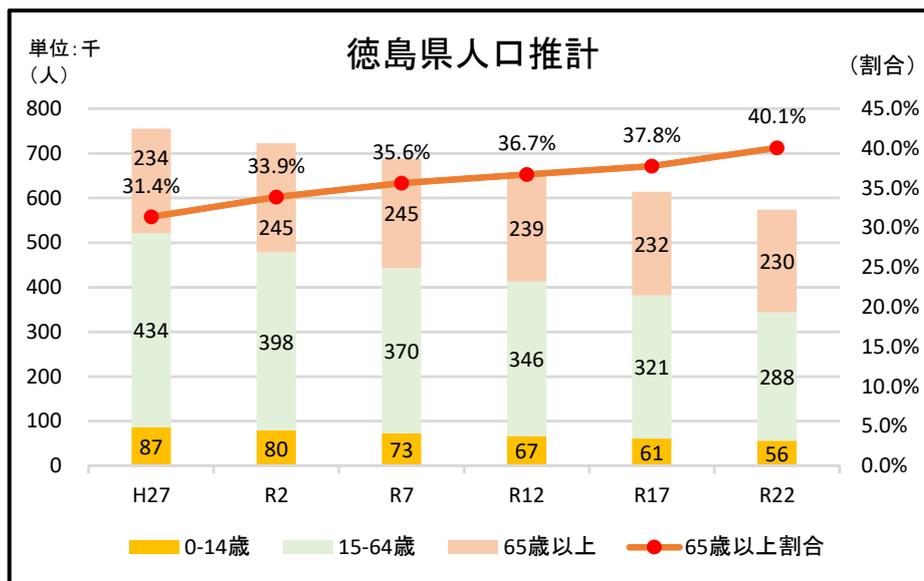


図 1 0 徳島県の年代別推計人口

(出典 国立社会保障・人口問題研究所『日本の地域別将来推計人口』H30年推計)

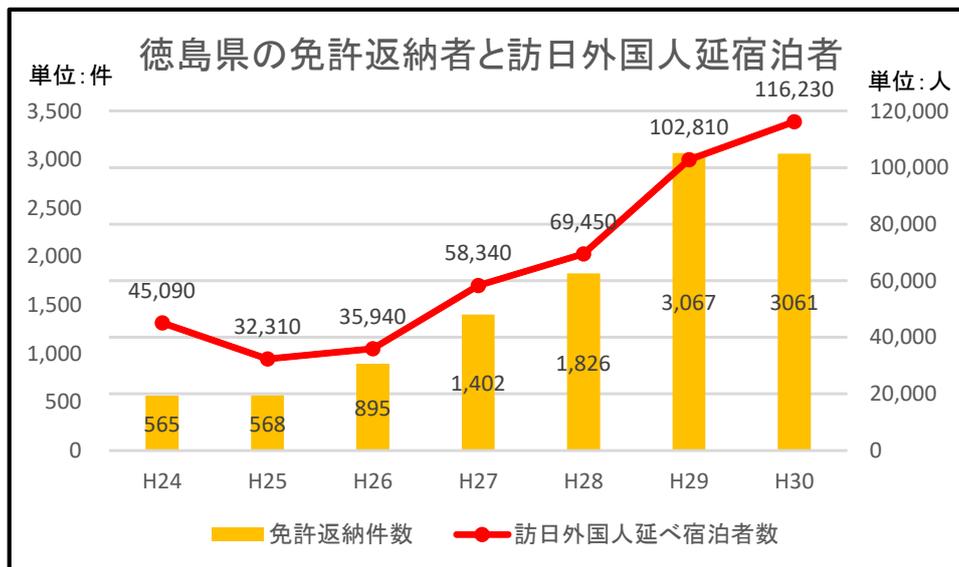


図 1 1 徳島県の免許返納者と訪日外国人延べ宿泊者数

(出典 警察庁『運転免許統計』・観光庁『宿泊旅行統計調査』)

3 公共交通の多様な担い手

公共交通は、日常生活に欠かせない移動手段として、徳島県内においても、多様な形態により運行されている。

有償で旅客を乗せて運行を行うには、「道路運送法」による規制があるが、地域の移動手段を維持・確保するためには、地域の特性に応じた運行形態を選択し、状況に応じて多様な形態を組み合わせることにより、住民の足を守っていくことが効果的である。

(1) 旅客自動車運送事業（緑ナンバー）

① 乗合バス（一般乗合旅客自動車運送事業）〔道路運送法 4 条〕

不特定多数の旅客を乗り合わせて運送する事業

ア 路線定期運行

路線を定めて定期に運行する自動車による乗合旅客の運送

（例：徳島バス・四国交通・阿南バス・南部バス・徳島市交通局・三野交通が運行する路線バス、応神ふれあいバス、高速バスなど）

イ 路線不定期運行

路線を定めて不定期に運行する自動車による乗合旅客の運送

ウ 区域運行

路線を定めず旅客の需要に応じた乗合旅客の運送

（例：美馬市デマンドバス など）

② 貸切バス（一般貸切旅客自動車運送事業）〔道路運送法 4 条〕

一個の契約により乗車定員 11 人以上の自動車を貸し切って旅客を運送する事業

（例：観光バス、旅行商品としてのツアーバス など）

③ タクシー（一般乗用旅客自動車運送事業）〔道路運送法 4 条〕

一個の契約により乗車定員 10 人以下の自動車を貸し切って旅客を運送する事業

（例：法人タクシー、個人タクシー、介護タクシー など）

④ 21 条乗合許可〔道路運送法 4 条〕

貸切バス事業者、タクシー事業者が緊急を要するときや一時的な需要のために地域及び期間を限定して運行する場合など、国土交通大臣の許可を受けて行う乗合旅客の運送

(例：イベント送迎シャトルバス、鉄道運休時の代替バス、空港乗合
定額タクシー実証運行、阿波市デマンド交通など)

(2) 自家用有償旅客運送 (白ナンバー) [道路運送法79条]

① 市町村運営有償運送

ア 交通空白輸送

過疎地域や一部都市地域の交通空白地域において、一般乗合旅客自動車運送事業によっては地域住民の生活に必要な旅客運送を確保することが困難となっている場合に、市町村自らが住民の旅客輸送の確保のために必要な運送を行うもの。

(例：鳴門市地域バス、吉野川市代替バス、美馬市営バス、三好市営バス、上勝町営バス、神山町営バス、那賀町代替バス、海陽町営バス、つるぎ町コミュニティバス、東みよし町営バス など)

イ 市町村福祉輸送

身体障がい者や要介護認定者等であって、会員登録を行ったものに対する外出支援のため、市町村自らが行うドア・ツー・ドアの個別輸送を行うもの。

② 公共交通空白地有償運送

過疎地域など、一般乗合旅客自動車運送事業による輸送が困難な場合に、NPO法人等による自家用自動車を使用した有償旅客運送を可能とするもの。

(例：NPO法人こやだいら、ゼロウェイストアカデミー、那賀町社会福祉協議会によるボランティアタクシー など)

(3) 無償運送 [道路運送法対象外]

市町村等の自家用車両を使用して無償で運送するもの。

(例：北島町社会福祉協議会の福祉バス、勝浦町お買い物バス、ショッピングプラザアワーズ(阿波市)の無料送迎バス、スクールバス など)



美馬市デマンドバス



ボランティアタクシー

(4) 鉄道事業 [鉄道事業法第2条]

① 第一種鉄道事業

自社が保有する鉄道により、旅客又は貨物の運送を行う事業
 (例：四国旅客鉄道株式会社、阿佐海岸鉄道株式会社)



J R 四国 (特急剣山)



阿佐海岸鉄道

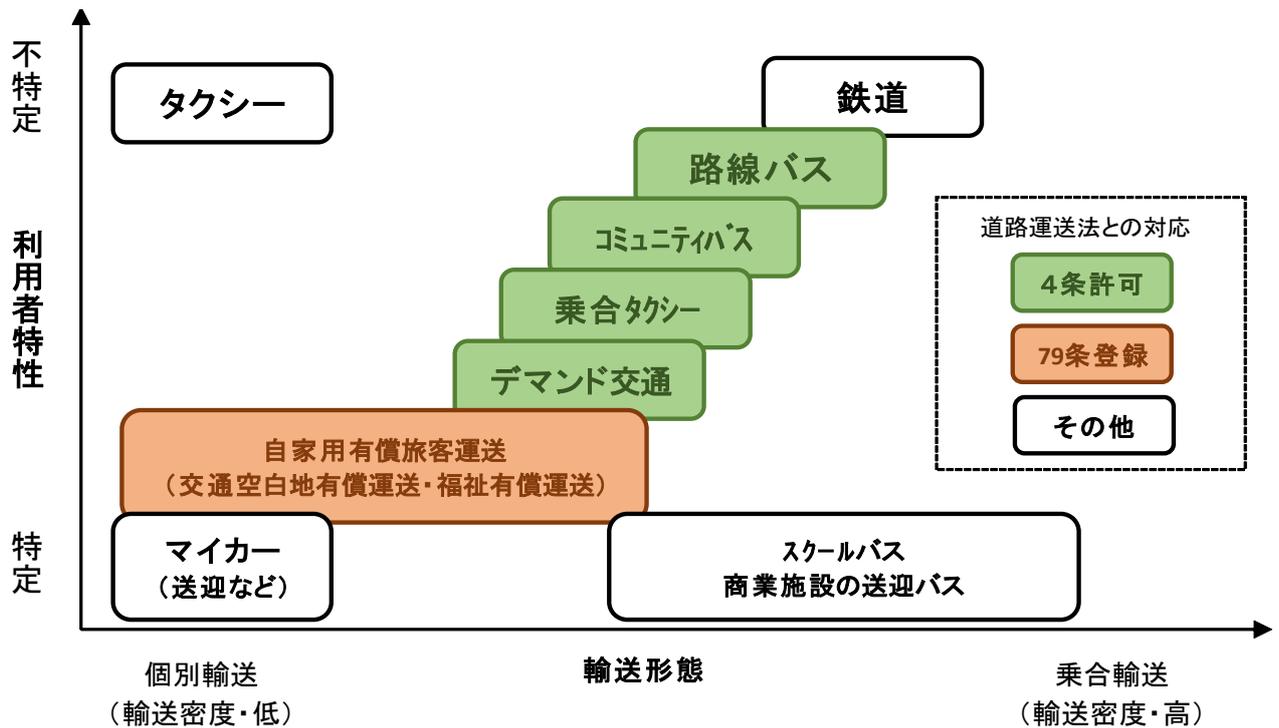


図 1 2 多様な運行形態と利用者特性

(出典 国土交通省『地域公共交通網形成計画作成のための手引き』)

4 包括的な調整機能の不足

鉄道は、定時性・速達性に優れ大量輸送が可能な基幹的な交通機関であり、主要な都市間を結ぶ中長距離の移動を主に担っている。

一方、路線バスは、比較的短い区間に設置されたバス停により利用がしやすく、かつ、ニーズに応じてルートの変更が可能な柔軟性の高い交通機関であり、鉄道の輸送を補完しながら短距離の移動を主に担っている。

鉄道、路線バスは互いに補完しながら地域の移動手段を担っていくことが望ましいが、これまで本県では、

- ・大部分の幹線系統バスが徳島駅発着となっており、長大路線が多い。
- ・幹線系統バスがJRや市営バスと並行・重複運行している路線がある。
- ・バスとJRのダイヤの接続が悪く、施設面でも不十分である。
- ・何十年も前から同じルートを走っており、現在のニーズと合っていない。

などのケースが見られる。

これは、包括的な調整機能の不足により、交通事業者間の調整が十分できておらず、従来からある路線の非効率的な運行、減便や路線の短縮など一時しのぎで対応し、抜本的な見直しに着手できなかったことが大きな要因であると考えられる。

このままでは、輸送人員の減少や運転手不足など様々な課題により、バス・鉄道ともに路線の維持が困難となる恐れがあることから、長期的な視点に立った抜本的な対策が必要である。

5 公共交通における課題の整理

こうした現状を踏まえると、地域公共交通の課題としては、大きく3つに整理される。

(1) 公共交通の縮小均衡

- ・人口減少、モータリゼーションの進展に伴う利用者の減少
- ・交通事業者における運転手など担い手の不足
- ・利用者の減少に伴う、路線の廃止・減便の拡大

} 公共交通存続
の危機!!

(2) 顕在化する新たな需要

- ・訪日外国人旅行者等の二次交通の不足
- ・免許返納後の移動手段の確保
- ・2025年問題の到来

(3) 包括的な調整機能の不足

- ・事業者間の連携不足による並行・重複運行
- ・広域的な調整機能の欠如
- ・公共交通の担い手の多様化

第3章 次世代地域公共交通ビジョン

地域公共交通を取り巻く環境が、非常に厳しい状況にある中、次の世代まで「地域公共交通」を維持・確保するため、県を挙げてどう取り組むべきか、本県の現状と課題をふまえ、「公共交通の最適化」に向けた方向性を示す。

徳島ならではの公共交通ネットワークの実現に向けて、各地域の実情に応じて、まちづくりとの連携を図りながら、国・自治体・事業者間の連携を密にし、関係機関や各交通モードの適切な役割分担という3つの視点を持ち、「公共交通の最適化」「利便性の向上」「利用促進」の3つの柱に基づき、具体的な施策展開を図っていくこととする。

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。

6つの処方箋

1 モーダルミックスの推進

前章の課題で記載したとおり、本県の鉄道、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ことがあることから、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。

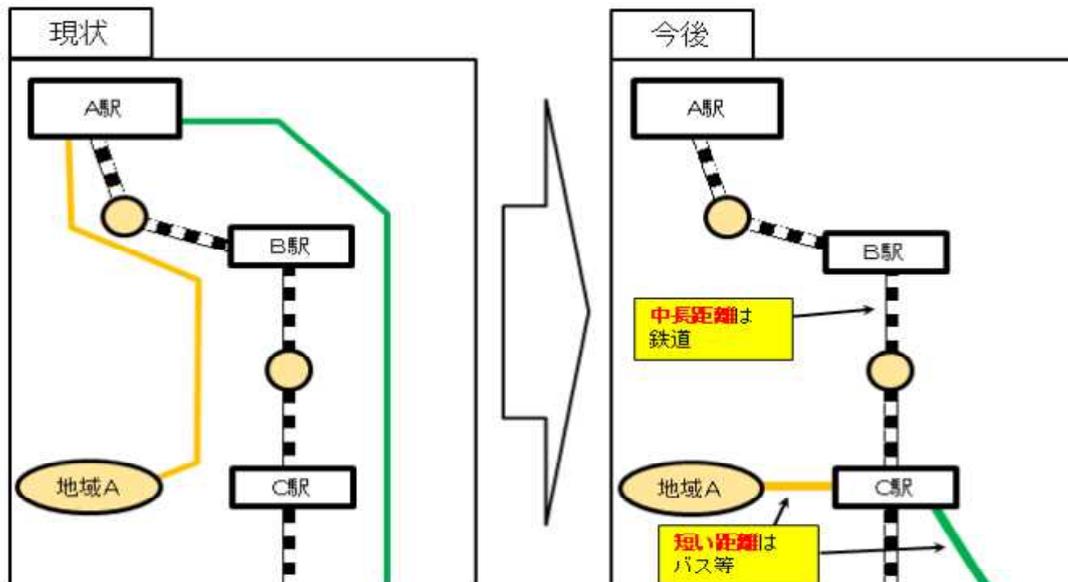
中長距離の移動は主に鉄道が担い、それよりも短い距離については、バスやその他の交通手段が担うといった基本的な役割分担のもと、並行・重複バス路線や長距離路線・需要の少ない路線の再編、需要規模に応じた交通モードへの転換を行い、公共交通の最適化を図っていく。

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り継ぎネットワークを構築していく。

具体的には、

- ・ 地域の拠点駅においては、まちづくりとも連携しながらバス停や待合所といった交通結節点としての施設を設置し、路線バスやコミュニティバスを乗り入れることにより、中長距離の移動を鉄道に移行する。
- ・ 鉄道が運行していない地域においては、道の駅をはじめとした公共施設や商業施設などの既存の施設を活かしながら交通結節点としての機能を付加し、並行して運行するバス路線の再編を進めつつ、路線バスやコミュニティバスなどの効率性・利便性を高め、短距離の移動の充実を図っていく。

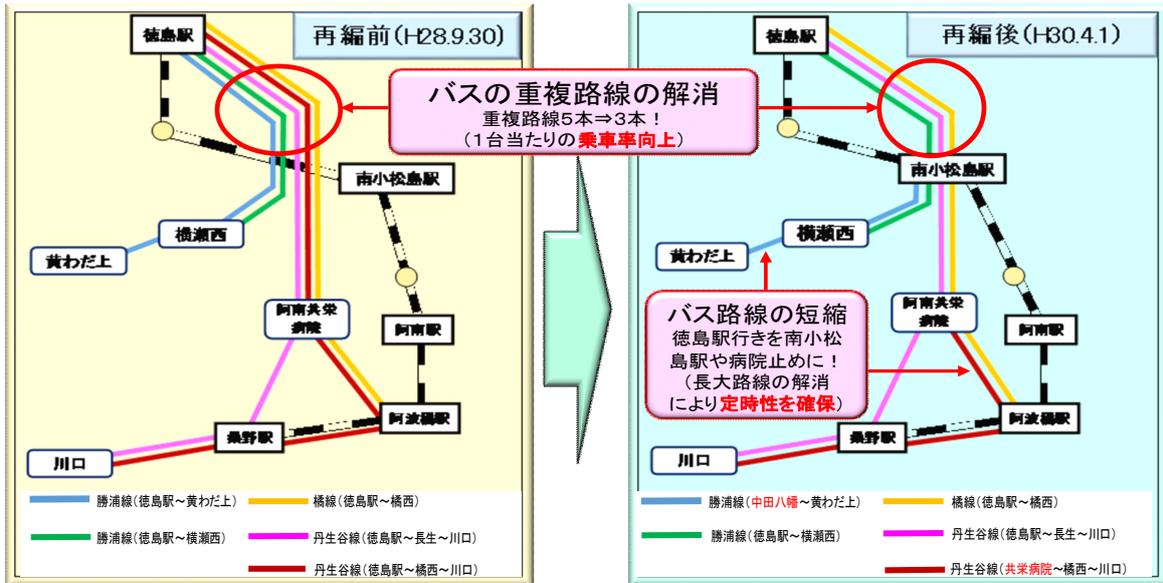
【参考】モーダルミックス概念図



※各地域内の移動は、コミュニティバスやタクシーなど多様な交通モードを活用

【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）



【参考事例】南小松島駅、徳島赤十字病院玄関前への乗り入れ

- ・徳島バスの徳島駅～県南部方面の全系統において、H30.4.1のダイヤ改正により、JR南小松島駅と徳島赤十字病院の玄関前乗り入れを開始した。
- ・併せて路線バスのパターンダイヤを導入するとともに、JRとバスが乗り継ぎしやすいダイヤを設定した。



南小松島駅前バス停時刻表(H30.4.1) 上下計116便

時	下り (阿南・勝浦方面ほか)				上り (徳島駅方面)			
06	50				15	30	55	
07	06	42	50	55	05	15	25	35 45
08	00	30	45		15	19	20	25 50
09	15	35	45		00	10	13	20 30 40
10	05	15	35		10	20	40	55
11	05	08	15	35 55	10	30	45	
12	05	15	20	35 40	00	10	30	55
13	05	15	35		00	03	10	20 30 5
14	05	25	35	50	00	30	45	
15	05	10	35	40 55	00	0	45	
16	05	10	15	35 55	00	20	25	30 40
17	15	35			00	20	25	45
18	05	15	23	35 50 55	00	20	30	45
19	00	15	34	51	20	30		
20	05	10	30		35			
21	00							
22	00							

利用者からは「どのバスに乗っても駅か病院に行くので便利で分かりやすくなった」との声!

【結果】
乗り継ぎしやすいダイヤとなり
利用者が10%増加

JR南小松島駅時刻表

	阿南	牟岐	方面	徳島	高松	方面
8 16	43			05	09	36
9 00	45			01	37	
10 29				17	45	

【JR牟岐線における参考事例】

① パターンダイヤの導入

- ・ H31.3.16のダイヤ改正において、利用者がわかりやすく、利用しやすい時刻にするため、JR牟岐線の通勤・通学時間を除くデイトタイムの普通列車に発車時刻を統一する「パターンダイヤ」を導入した。

【徳島駅時刻表】

10	55		
11	45		
12	01	37	
13	17	50	
14	33		
15	01	32	
16	27	55	
17	31	57	59
18	26	57	
19	05	27	58

【パターンダイヤ導入前】

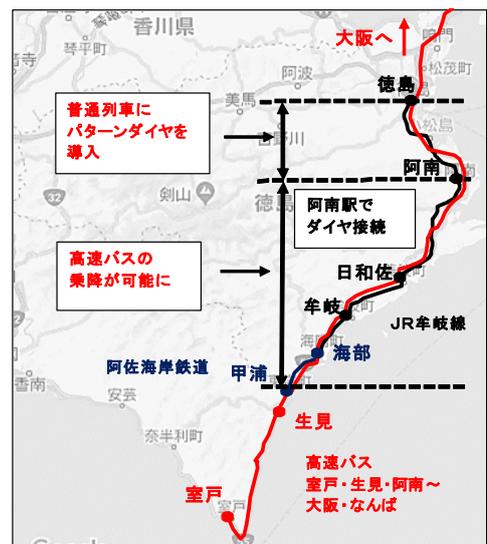
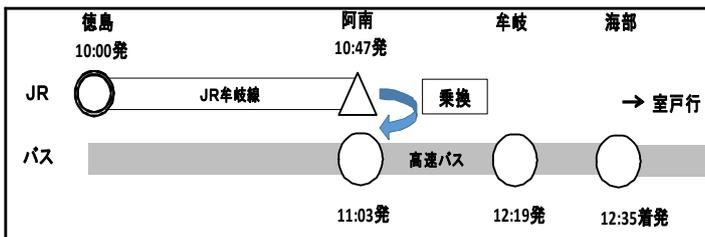
10	00	30	
11	00	30	
12	00	30	
13	00	30	
14	00	30	
15	00	30	
16	00	30	
17	00	30	
18	00	30	

【パターンダイヤ導入後】

発車時刻を統一

② JR四国と徳島バス（高速バス）の連携

- ・ JR四国と徳島バスが連携し、JR牟岐線と並行して運行されている高速バス（室戸・生見・阿南大阪線）の阿南～甲浦間の乗り降りを実現した。
- ・ 合わせて、ダイヤ調整によりJRと高速バスの乗り継ぎが可能なダイヤに改善したことにより、列車の本数が少なくなる阿南駅より南において、高速バスで補完し、利便性の向上を図った。



JRと高速バスの連携は、全国初の取組!!

【先進事例】鉄道のタクトダイヤの導入（スイス・チューリッヒ中央駅）

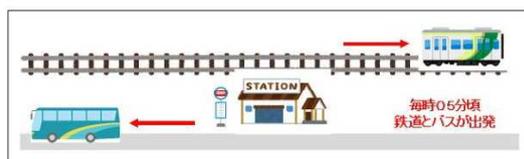
- ・スイスではハブ駅と呼ばれる主要駅が設定され、ハブ駅での相互乗換可能なダイヤを構築。ハブ駅においては、全ての方向への乗換が可能となっている。
- ・指揮者がタクトを振るように一定間隔で列車が到着し、一斉に列車、バス等が出発していくため、「タクトダイヤ」と言われており、パターンダイヤをさらに進化させた形態である。



各地から列車が集まる



列車出発後



【ビジョンに先んじた取組】バス事業者による新規路線の開設

- ・令和元年10月1日のダイヤ改正に合わせ、モーダルミックスを先取りする形で、徳島駅前を発着としないバス路線を含み2路線が新たに開設された。
 - 鳴門藍住線（徳島駅を発着しない初の路線）
 - ゆめタウン～徳島とくとくターミナル～徳島阿波おどり空港～鳴門公園
 - 石井上板線（石井町と上板町を直接結ぶ初の路線）
 - 鍛冶屋原～六条大橋経由～石井駅～徳島駅
- ・また、利用者の利便性向上を目的に、バス路線の経路変更を実施した。
 - 鳴門公園線（バイパス経由に経路変更し、所要時間が約30分短縮）
 - 二条鴨島線（利用者の少ない堤防道路から住宅の多い県道へ経路変更）

施策の方向性

◎ 並行、重複路線の解消

- ・市町村を跨が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、交通事業者に対し必要な支援を行い、維持充実を図っていく。
- ・バスとバス、バスと鉄道が並行している路線を解消し、適切な役割分担のもと路線を再編する。

◎ パターンダイヤの導入

- ・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、乗り継ぎ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。

◎ 駅等を中心とした乗り継ぎネットワークの構築

- ・需要が少ない路線の見直しや長大路線の短縮化を図り、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。
- ・バスターミナルの整備やバス停位置を見直し、乗り換えの利便性を高める。
- ・キャッシュレス化、信用乗車方式等の料金収受の効率化を検討する。

◎ 地域内交通ネットワークの維持充実

- ・県内の様々な地域において、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運行に対し支援を行い、維持充実を図っていく。

◎ 新たな路線の開設

- ・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。

◎ 今後のモーダルミックス推進の方向性

地域の拠点となる駅やバス停を中心に、パターンダイヤの導入をはじめ、鉄道とバスの乗り継ぎを前提にJRの拠点駅を中心とした効率的なネットワークを構築し、公共交通の最適化を図る。

このためには、県内各地域において、並行・重複バス路線や長距離路線・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進め、各交通モードが互いに補完しながら地域の移手段としての役割を担っていく。

なお、推進にあたっては、利用者の混乱を招かないよう地域の意見を聞きながら段階的に進めていく。

県内における拠点駅（鉄道とバスの乗り継ぎ拠点）

（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

拠点となるバス停（バスとバスとの乗り継ぎ拠点）

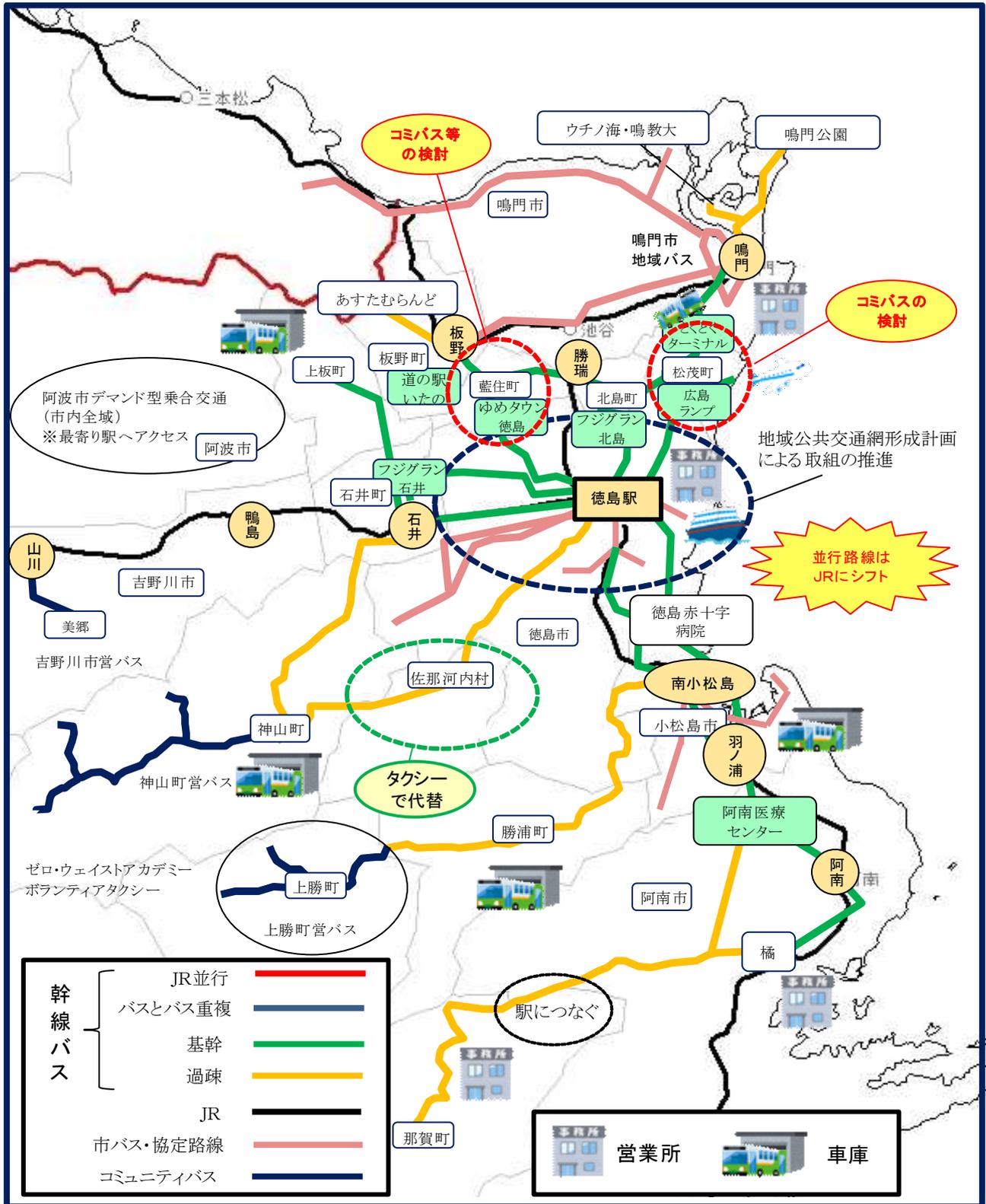
（県東部）徳島駅前、鳴門駅前、徳島とくとくターミナル、広島ランプ、南小松島駅前、フジグラン北島、ゆめタウン徳島、フジグラン石井道の駅いたの

（県南部）阿南医療センター前、牟岐駅前

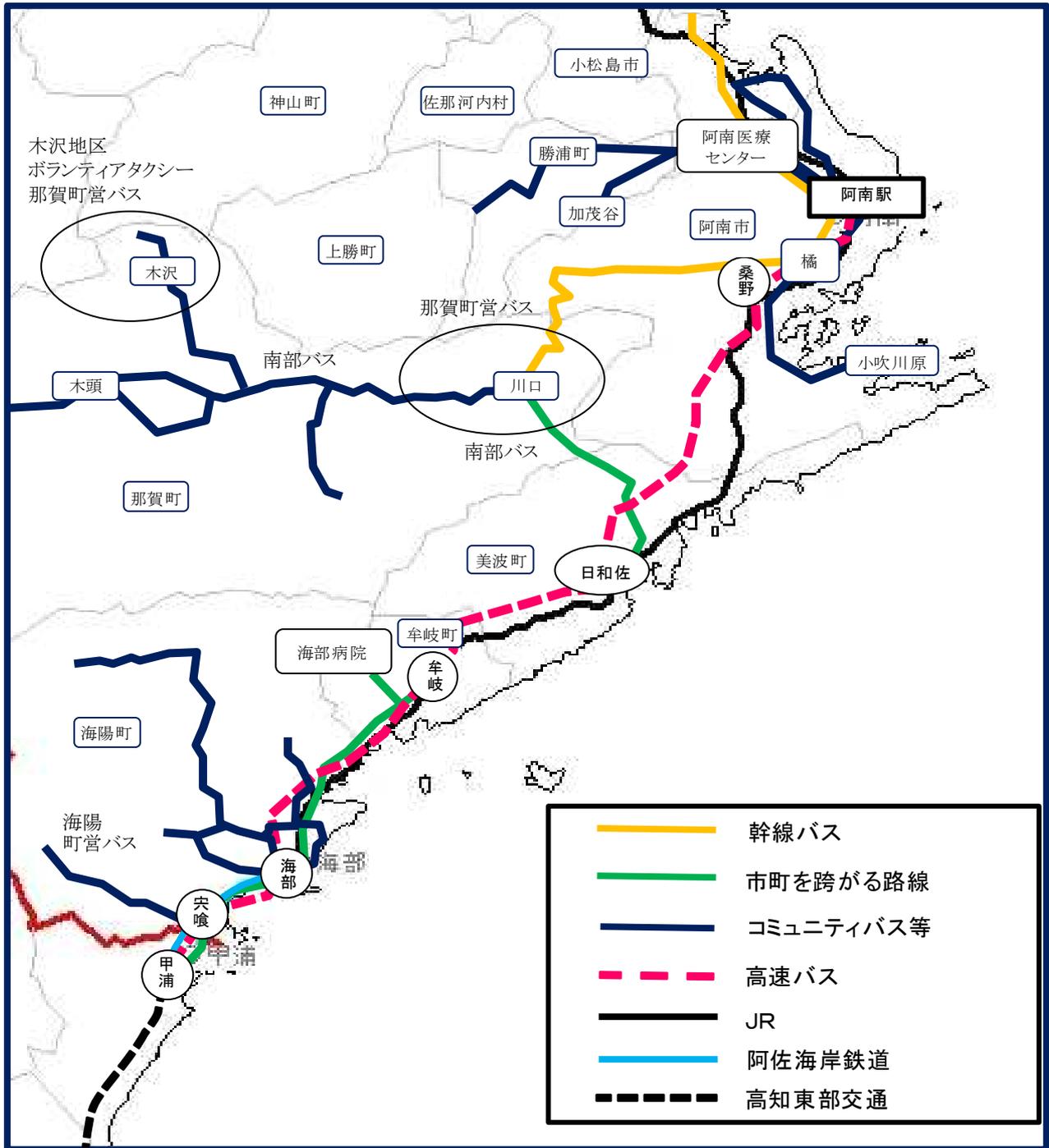
（県西部）池田バスターミナル、大歩危駅

現状イメージ・ビジョンに基づく再編イメージ図

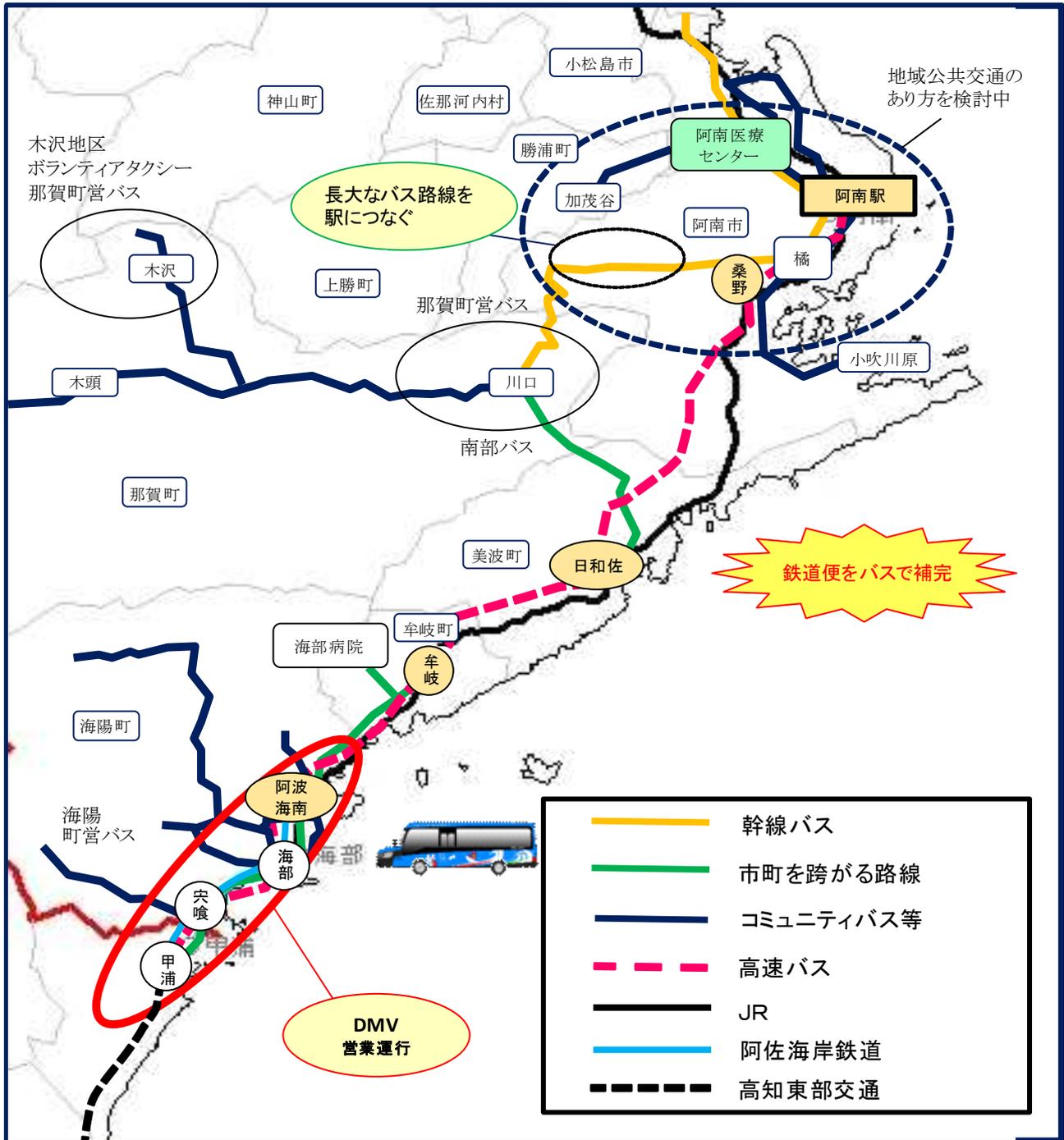
ビジョンに基づく再編イメージ（県東部）



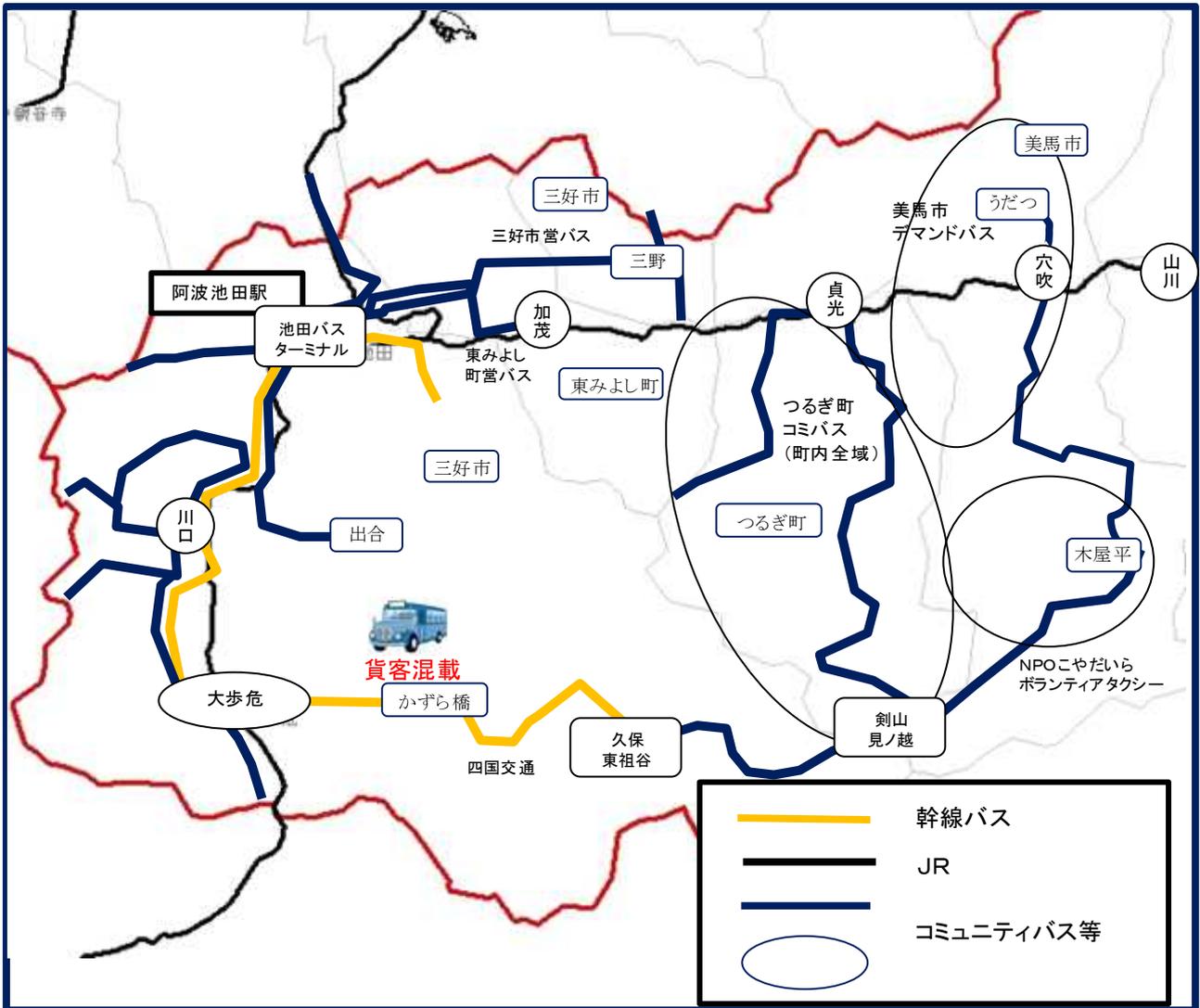
現状イメージ（県南部）



ビジョンに基づく再編イメージ（県南部）



現状イメージ（県西部）



2 新たな運行形態の導入

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。

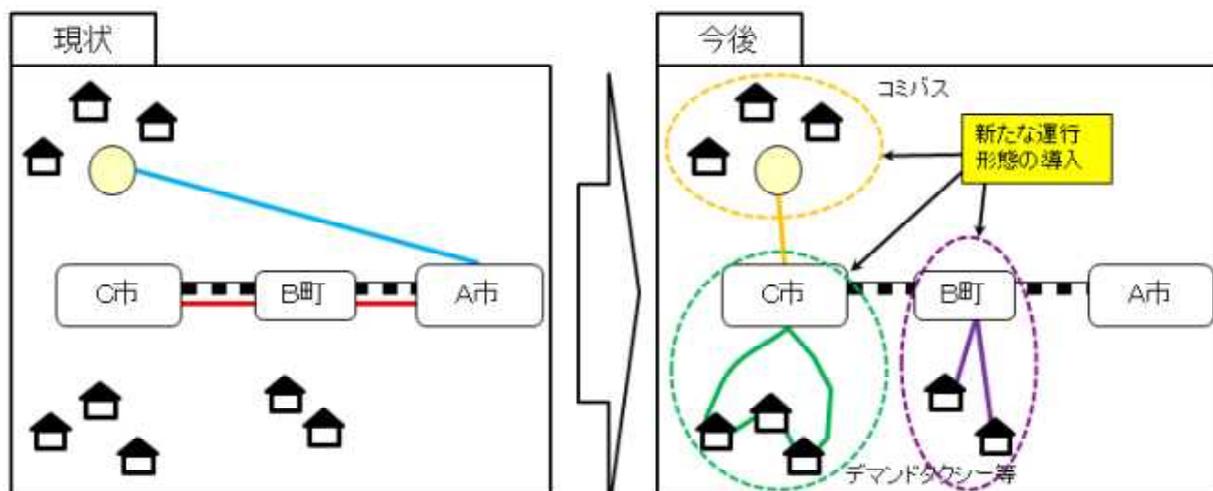
県内の様々な地域において、特定の利用者・時間に限り運行を行うスクールバスや福祉バスが導入されているが、鉄道や路線バスと並行して運行されるなど非効率な運行がなされているケースが多い。

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・確保していくためには、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」を進める必要がある。

具体的には、

- ・ デマンド交通や自家用有償旅客運送など、地域の実情に応じた運行形態により移動手段の確保を図っていくとともに、路線バスやコミュニティバスなどが運行されていない地域においては、スクールバスや福祉バスといった特定の利用者のために運行している車両を公共交通ネットワークの一翼を担う移動手段として有効活用する。
- ・ 県南部においては、世界初となる道路と線路の両方が走行可能で、車両自体が観光資源となり地域の活性化に寄与するDMVの運行により、地域住民はもとより旅行者にとってさらに利便性の高い公共交通ネットワークの形成を図っていく。

【参考】新たな運行形態の概念図



施策の方向性

◎ コミバス、タクシーとの連携

- ・ 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。

◎ スクールバス、福祉バスの活用

- ・ 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。

◎ 自家用有償旅客運送の活用

- ・ 交通空白地域においては、市町村やNPO法人等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。

◎ DMVの活用

- ・ 利便性向上に向け、世界初の取組として、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。

◎ 新たな移動手段の確保

- ・ 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。

【参考事例】 那賀町の事例（スクールバスと路線バスの併用）

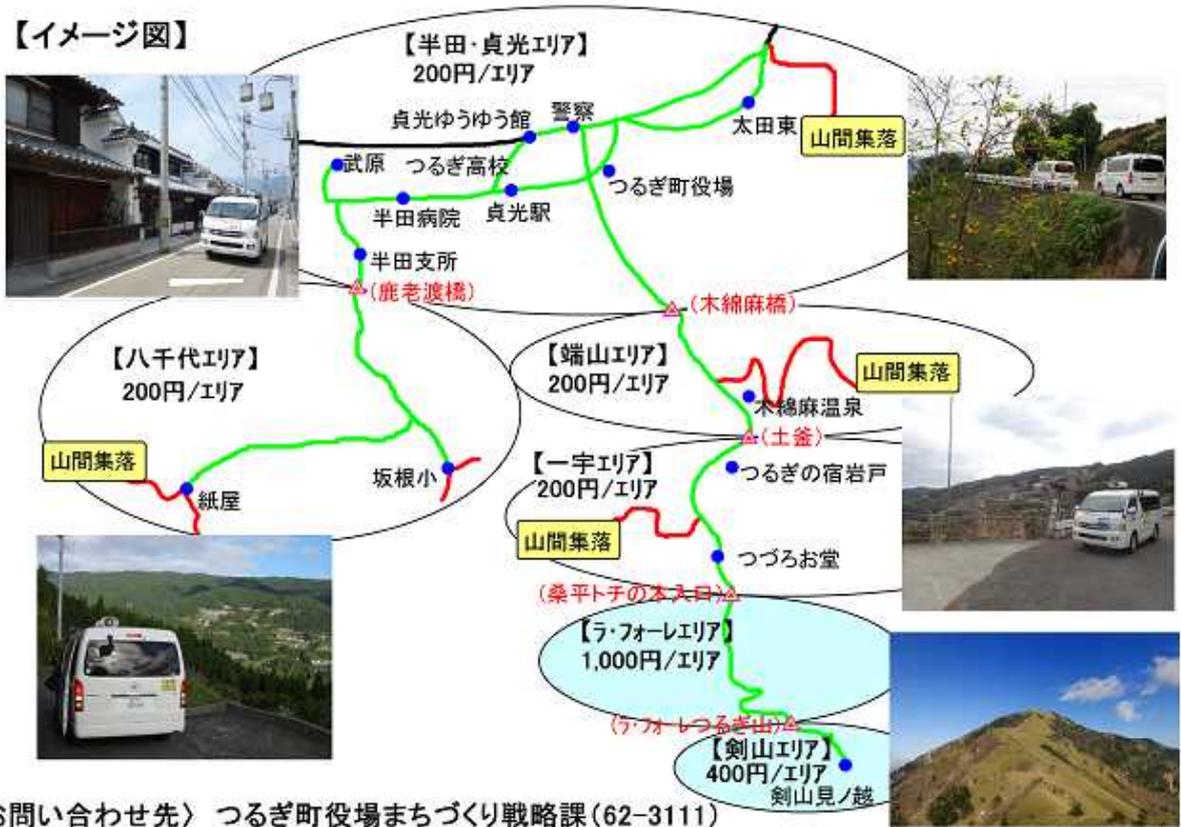
- ・ 従来から路線バスで小学校に通う習慣があったが、那賀高校生の通学定期補助制度により、町外からの通学利用が増えてきたため、鷲敷地区の小学生が路線バスに乗れない状況になった。
- ・ このため、登校時は町のスクールバスで通学し、下校時は高校生と帰宅時間が重ならないので、路線バスを活用するよう変更した。
- ・ また、相生地区ではスクールバスに地域住民の混乗化を実施した。（有償）



【参考事例】 つるぎ町コミュニティバス

- ・平成24年度に赤字を理由に民間路線バスが撤退。町コミバス（H22本格運行開始）を拡大運行し、平成25年度からは新たに町全域をカバーするコミバス運行事業を展開した。
- ・平成27年度には、国から自家用有償旅客運送の登録・監査等に係る事務権限が移譲されたことにより、地域のニーズをより迅速に公共交通ネットワークに反映した。
- ・コミバス運転手に毎日ヒアリングを実施。路線変更が必要な場合には反映
- ・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している。

【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

〈例〉 貞光駅～見ノ越までは2,000円

※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20日～5月26日の土日、祝日
- ・夏期、秋期 7月13日～11月17日の土日、祝日
8月13日～16日の毎日

+ コミバス(フィーダー)3台(10人乗車両)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・一宇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

【先進事例】BRT(バス・ラピッド・トランジット)

- ・連節バス、PTPS(公共車両優先システム)、バス専用道、バスレーン等を組み合わせることで、速達性・定時性の確保や輸送能力の増大が可能となるバスシステムで、JR東日本の気仙沼線等で運行されている。



【徳島県規制改革会議から県への提言】

公共交通を補完する「新たな移動手段」を確保するため、

- ・都市部に集中するタクシーなどの未利用交通手段を条件不利地域等において効率的に活用する新たな配車システムの構築
- ・「公共交通空白地有償運送」の普及拡大のためのモデル地区を対象とした課題の抽出・分析や具体的な解決策の検討
- ・対応が困難な地域での「助け合い輸送」ともいふべき「ライドシェア」の可能性について産学官が連携をして真剣に検討を進めていく必要がある。

との提言がなされた。(令和元年9月19日)

【先進事例】路線バス自動運転プロジェクト

- ・I・TOP横浜(横浜市、相鉄バス、群馬大学)が日本で初めてとなる、大型バスを使用した営業運行での自動運転実証実験「路線バス自動運転プロジェクト」を実施した。(令和元年9月14日～10月14日)



【参考事例】グリーンスローモビリティ

- ・環境への負荷が少なく、狭い路地も通行が可能のため、地元の高齢者の足の確保や観光客の散策支援など「新たなモビリティ」として期待されている。
- ・広島県尾道市で、グリーンスローモビリティの実証事業が開始された。
金、土、日、祝日に1日8往復16便が運行。運行時間はJRのダイヤを考慮。
(令和元年11月1日～令和2年1月31日)

※グリーンスローモビリティ…時速20km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



【車両イメージ】

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、シームレス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。

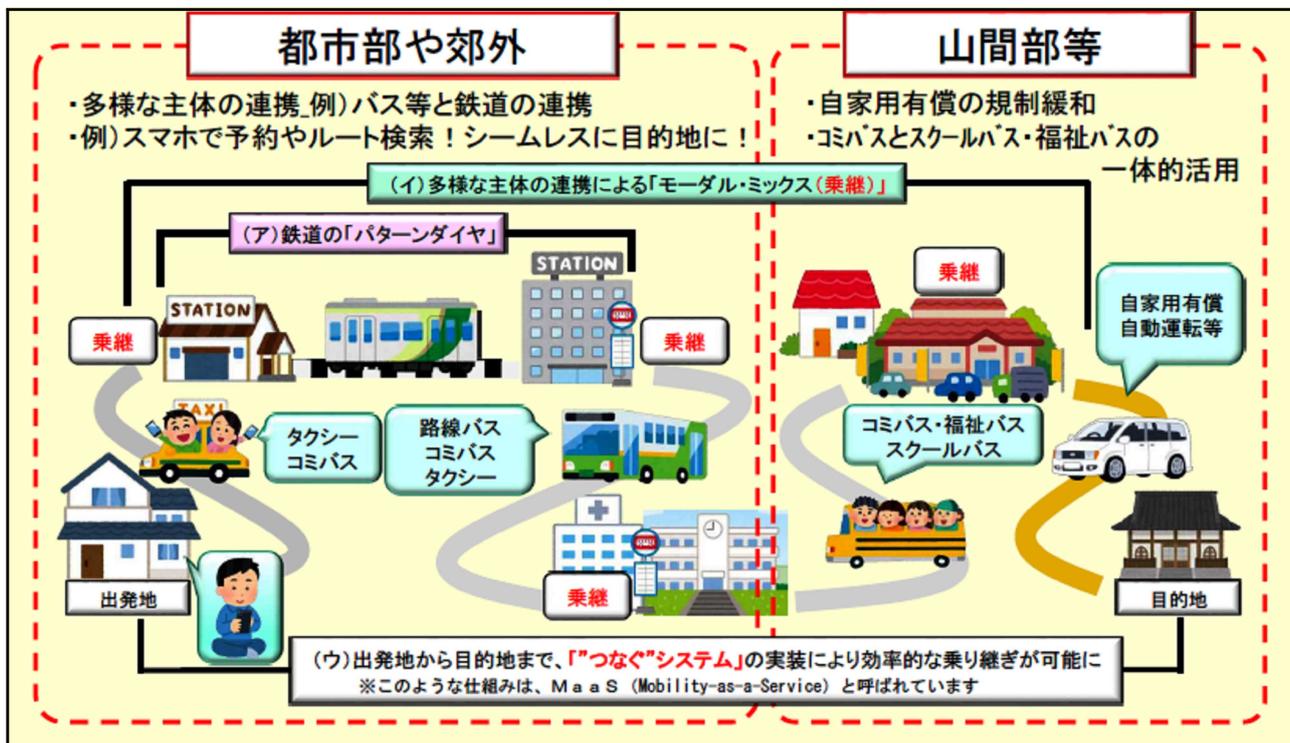
こうした仕組みをIoTやAI（人工知能）を活用した配車システムで実装し、利用者の需要に応じて乗合車両を効率的に運行させる「新たな公共交通システム」により、利便性の向上とともに、効率的な車両の運用を行い、公共交通ネットワークの構築を図っていく。

これらにより、出発地から目的地まで「つなぐシステム」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。（MaaS※と呼ばれている）

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（共通フォーマットのデータに変換）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。

※ M a a S …… 出発地から目的地までの移動に係る検索・予約・決済などをオンライン上で一括して提供するサービス

【つなぐ仕組み・イメージ図】



施策の方向性

◎ 公共交通のオープンデータ化

- ・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。

◎ 配車システムの実装

- ・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。

【参考事例】阿波市デマンド型乗合交通（配車システム）

- ・平成31年4月1日からデマンド型乗合交通の実証実験運行を開始した。
- ・事前予約制で自宅から指定する目的地まで乗合で運行している。
- ・大人片道500円、小学生以下片道300円（高齢者、障がい者、免許返納者含む）
- ・オペレータが電話で予約を受付、自宅住所や目的地、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した。

【参考事例】佐賀県の事例（オープンデータ化）

- ・佐賀県内の路線バス情報をオープンデータ化して公開した。
- ・公共交通機関の乗換えや経路検索サービスをインターネット上に提供している事業者へ活用を促し、バスの利用者が時刻表や運賃、現在位置等の情報を入手しやすくして利便性の向上につなげる。



【先進事例】山口市阿東地域の事例（公共タクシー配車システム実証実験）

- ・ICTを活用し、既存のタクシーに配車システムを搭載。クラウド型コールセンターにより複数のタクシーを一元管理することにより効率的な配車が可能となった。
- ・複数のタクシー事業者連携による供給と需要の変化、業務の効率化に対する検証をした。

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進める必要がある。

具体的には、

- ・ 乗り継ぎがしやすい環境の実現に向け、地域の拠点駅や道の駅、病院などの公共施設、また、ショッピングセンターやコンビニエンスストアなどの商業施設といった既存の施設を活用しながら、バス停や待合所、トイレなど、交通結節点としての機能を付加するとともに、各交通モードのダイヤの調整やパターンダイヤの導入など、乗り継ぎ利便性の向上を実現しつつ、公共交通の運行の効率化を図る。
- ・ 利用者の移動の円滑化を図るため、ノンステップバスなどのバリアフリー車両の導入を進め、県民だれもが乗り降りしやすく、利用しやすい環境づくりを図る。
- ・ 駅やバス停などへのアクセス性を向上させるためには、自動車・自転車等の利用者が利用しやすい環境の整備が必要であることから、駐車場や駐輪場、待合所の整備など、まちづくりとも連携した取組が必要である。

施策の方向性

◎ 利用者の"多様性"に配慮した環境整備

- ・ 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、バス停や時刻表の多言語表記化を図る。

◎ 駐車場、駐輪場の整備

- ・ 駅やバス停において、パークアンドライド、サイクル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。

【参考事例】

● 待合所の整備

(池田バスターミナル)

- ・ 四国交通が運行する路線バスと高速バス、定期観光バス、市営バスの全便が発着
- ・ 待合所、バスチケット売り場を併設



・ 既存施設の有効活用例



(フジグラン北島店舗内待合所)



(桑野上バス停待合所)

桑野コミュニティセンターを改修し設置

・ 駐輪場の整備



(JR鳴門駅前・バス停)

駅前ロータリーにバス停併設の休憩施設(足湯)を整備
駐輪場も新設し、駅舎には観光案内所を併設



(同・駐輪場)

・デジタルサイネージの整備



(徳島阿波おどり空港)

- ・ 1階インフォメーション横に、デジタルサイネージを設置。空港リムジンバス、路線バスの時刻表を表示。多言語にも対応。

(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停めて、バスやJRで通勤する「店舗利用型パークアンドライド」を県内4箇所で実施している。

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



(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
- ・ 県内路線バスのうち、7割程度の車両にノンステップバスが導入されている。(H31.3現在)



●バスターミナルの乗継環境整備

- ・ 徳島駅前バスターミナルの利便性向上のため、異なるバス事業者の乗り場を通し番号で再整理



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、人口減少社会下において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具体策を進めていく必要がある。

具体的には、鉄道と路線バスの両方で利用できる1日乗車券の発行や訪日外国人旅行者を路線バスに取り込むフリー乗車券の発行、国の規制緩和を受けた旅客運送と貨物運送の「かけもち」を行う貨客混載の取組などを進めていく。

施策の方向性

◎ フリー乗車券の導入

- ・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。
- ・子ども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。

◎ インバウンド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。

◎ 貨客混載の推進

- ・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。

◎ 新たな車両の導入

- ・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
(大人5,000円、小児半額)
※R1.6末現在



(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(高速バス・空港リムジンバスは除く。)

バスは、どこで乗れるの? (Where can I get on the bus?)

バスは、あと何分で来るの? (In how many minutes will the bus arrive?)

どのバスに乗ればいいのか? (Which bus do I need to take?) そんなギモンをサクッと解決! (Daily solve questions like that)

徳島県内初のバスロケーションシステム

とくしまバスNavi

いまドコなん

平成29年4月1日サービス開始!

JR徳島駅を発着する徳島バス・徳島市営バスの運行情報リアルタイムで確認できる
とくしまバスNavi「いまドコなん」をインストールすれば、もっと簡単に、もっと便利にバスが利用できます。

とくしまバスNavi「いまドコなん」
※無料アプリです。
※スマートフォン・タブレット・携帯電話・パソコンに対応
※多言語対応(英語・中国語・韓国語)だから、外国人観光客も安心!

無料
ダウンロード

<http://transfer.navitime.biz/tokushima/smart/top/Top>

徳島バス株式会社 TEL: 088-622-1811
徳島市交通局 TEL: 088-622-2154

(バスロケーションシステムの導入)

- ・とくしまバスNavi・いまドコなん
JR徳島駅を発着する徳島バス、徳島市営バスの運行情報(バスの位置情報、接近情報、観光地までのナビゲーションサービス等)をスマートフォン等でリアルタイムで確認できる。
多言語(英語・中国語(繁体・簡体)・韓国語)に対応

(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行

販売価格：大人1,500円、子供750円

販売場所：徳島バスの営業所

(徳島駅前案内所・徳島・北島・鳴門・鴨島・橋・川口営業所・小松島出張所)

徳島市営バス営業所

(徳島駅前営業所・万代営業所)

徳島阿波おどり空港

JR徳島駅(ワープ徳島支店)

南海フェリー(徳島・和歌山営業所)



(貨客混載)

四国交通の祖谷線(池田BT~東祖谷・久保)において、バス2台を改修し、ヤマト運輸の貨物を運搬。平成29年11月1日から開始。1日2便。



(QRコード決済サービス開始)

外国人観光客の多い大歩危・祖谷地域を運行する路線バス祖谷線と、井川~神戸を結ぶ高速バス神戸線の車内でQRコード決済による運賃の支払いが可能

(令和元年10月15日から)



(四国交通路線バス 祖谷線)



(QRコードリーダー)

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、施設整備や乗り継ぎ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。

公共交通の乗り方も利用してみなければ分からないこともあり、利用促進を進めるうえで課題となると考えられることから、各種イベントや学校教育などの機会を十分に活用し、「乗り方」を県民に広く知ってもらう必要がある。

施策の方向性

◎ 利用啓発イベントの開催

- ・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、県民や事業者と協力のもと交通機関の利用を促す取り組みを進める。
- ・「ジャズトレイン」をはじめ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。

◎ マイレール・マイバス意識の醸成

- ・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。

【参考事例】

（マイレール意識の醸成）

「地域の公共交通は自分たちで守る」という意識のもと公共交通機関を利用してもらう「マイレール意識」を醸成するため、地域での「鉄道の活性化」や「鉄道の利用環境改善」につながるモデル的な取組を県が支援



【四国まんなか千年ものがたり】

（公共交通機関利用促進デー）

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

（利用促進イベントの開催）

・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持ち、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来場してもらえよう、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



（各市町村における情報発信）

県民に親しみを感じてもらえるイラスト、キャラクター等を使い、公共交通機関の現状や必要性を知ってもらうパンフレットや地図を使った旅行者にとって目的地が直感的にわかる路線マップなどを作成し配布



(ジャストレイン)

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

列車内でジャズの演奏を聴きながら、地域のイベントを体験する。



令和元年度は、美郷ほたるまつり、由岐伊勢えびまつりに合わせて運行

(公共交通の現状周知)

路線バスの運転手不足により、減便・廃止せざるを得ない厳しい現状は全国的な課題であり、NHKでも特設サイトがつけられている。



出典：NHK NEWS WEB

第4章 地域公共交通のあるべき姿に向けて

1 施策の推進に向けた役割分担

このビジョンがめざす地域公共交通のあるべき姿を実現するためには、国・県・市町村、交通事業者、関係団体や地域住民がそれぞれの役割分担のもと、連携・協働して取り組むことが不可欠である。

関係機関それぞれの基本的な役割分担は次のとおり。

県の役割

- ・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。

市町村の役割

- ・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。

国の役割

- ・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。
- ・ビジョンに基づく取組が進められるよう、協力する。

交通事業者の役割

- ・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。

県民の役割

- ・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。

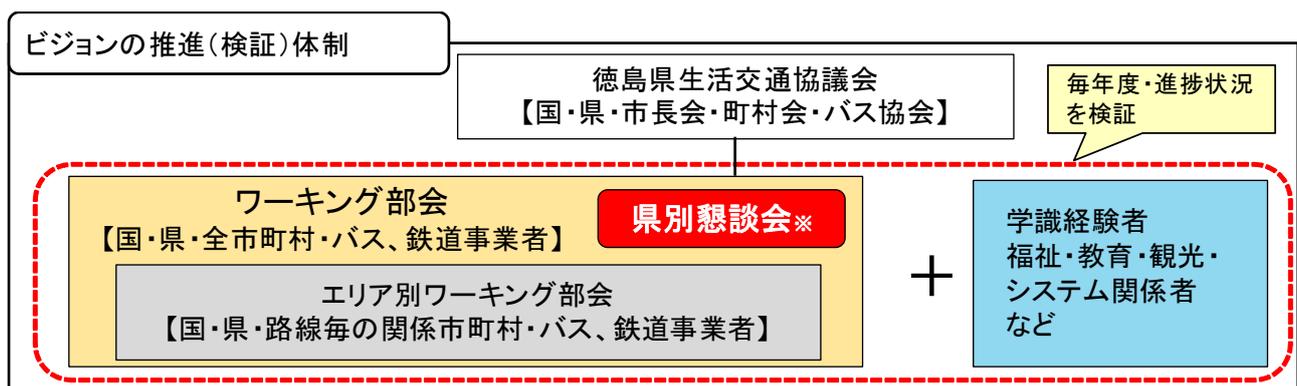
2 ビジョンの推進体制と検証

徳島県生活交通協議会は、ビジョンがめざす方向に向けて、ワーキング部会を活用し、「地域公共交通のあり方」や「行政支援のあり方」「利用促進策」など、引き続き連携した取組を推進し、ビジョンの着実な推進を主導していく。

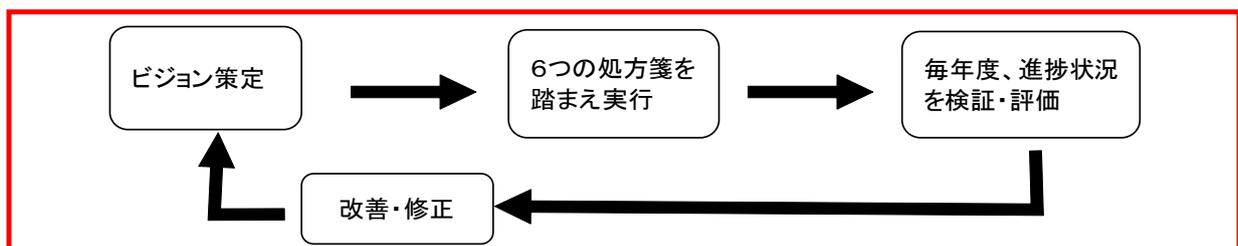
また、今後の社会情勢の変化や自動運転など新しい技術開発についての情報収集に努め、ビジョンに掲げる施策の具体的な成果や今後の課題等を確認しながら、毎年定期的に検証を行っていく。

なお、現在JR四国の呼びかけによる「四国における鉄道ネットワークのあり方に関する懇談会Ⅱ」において、四国における鉄道ネットワークのあるべき姿の議論がなされている。これまで徳島県は、当懇談会に積極的に政策を提案していくため、当ワーキング部会を活用し、鉄道の利用促進にも資する「モーダルミックス」の検討を進めてきた。

こうした経緯を踏まえ、当ワーキング部会を当懇談会の「県別懇談会」と位置づけ、今後引き続き、徳島県内における公共交通ネットワークのあり方や利用促進、利便性向上等の検討を進めていく。



※「四国における鉄道ネットワークのあり方に関する懇談会Ⅱ」における県別懇談会



3 地域公共交通を未来につなげるために

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や運転手不足の深刻化、自動運転などの新しい技術への対応など、地域公共交通を取り巻く環境の変化や課題を踏まえ、事業者の経営努力や行政がこれまで取り組んできた施策を続けるだけでは、「公共交通を維持・確保」できない。

こうした認識のもと、当ビジョンは、「地域公共交通の最適化」に向けた羅針盤として、基本的な施策の方向性を定め、社会情勢の変化に合わせて検証・見直しを行っていくものである。

実施期間を「概ね10年程度」と定めたのは、AIを活用した自動運転など、新たな技術の普及が期待される概ね10年後を見据え、それまでの間は国、県、市町村、事業者及び県民が一体となって公共交通を守っていくとの気概を持ち、「適切な負担」と「利用促進」で、地域の公共交通機関を支える仕組みを構築していくとの趣旨である。

また、近年全国的に多発している大規模風水害や地震等への備えとして、平時から災害に強い交通ネットワークを構築するとともに、防災訓練の実施、地震防災上必要な教育及び広報をはじめ、関係機関が策定している業務継続計画や地域防災計画の推進による減災・防災対策はもとより、災害発生後の復旧・復興対策の検討などを進めることが重要である。

こうした取組を関係機関が連携して推進し、地域に必要な移動手段を未来につなげられるよう、「住み続けられるまちづくりを」や「エネルギーをみんなにそしてクリーンに」といったSDGsの視点も踏まえ、それぞれの役割を果たしながら、「徳島ならではの地域公共交通ネットワークの実現」に向けて取り組んでいくこととしたい。

※ ^{エスディージーズ}SDGs…2015年9月の国連サミットで採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」にて記載された2016年から2030年までの国際目標。持続可能な世界を実現するための17のゴール（グローバル目標）・169のターゲット（達成基準）から構成。



次世代地域公共交通ビジョンの施策体系

柱	処方箋	施策内容		
1 公共交通の最適化	① モーダルミックスの推進	◆ 並行・重複路線の解消	・鉄道とバスが並行している路線の再編 ・バスとバスが重複している路線の再編	
		◆ パターンダイヤの導入	・拠点となるバス停にパターンダイヤを導入 ・乗り継ぎ待ち時間の少ないダイヤ設定 ・通学時間帯に配慮したダイヤ設定	
			◆ 駅を中心とした乗り継ぎネットワーク	・長大なバス路線の短縮化 ・拠点駅等へのバスの乗り入れ
				◆ 地域内交通ネットワーク
		◆ 新たな路線の開設	・新たな路線の開設を進め、公共交通ネットワークを充実	
		② 新たな運行形態の導入	◆ コミバス、タクシーとの連携	・幹線バスの代替手段として、コミバスやタクシーの活用
	◆ スクールバス、福祉バスの活用		・スクールバスや福祉バス等の一体的な活用	
	◆ 自家用有償旅客運送の活用		・市町村やNPO法人等が所有する自家用車の有効活用	
	◆ DMVの活用		・鉄道と道路をシームレスに走行可能なDMVの活用	
	◆ 新たな移動手段の確保		・ライドシェアの可能性について検討	
	2 利便性の向上	③ つなぐ仕組みの構築	◆ 公共交通オープンデータ化	・バスの時刻表や路線情報をオープンデータ化
			◆ 配車システムの実装	・IoTを活用した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	・既存施設を活用した待合環境の整備 ・バス停や時刻表の多言語表記化 ・ノンステップバスの導入推進
				◆ 駐車場・駐輪場の整備
			⑤ 新たな需要の創出	◆ フリー乗車券の発行
◆ インバウンド向け企画商品の造成				・訪日外国人旅行者がキャッシュレスで周遊できる企画乗車券の発行 ・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た乗車券の発行
◆ 貨客混載の取組	・バスを活用した貨物輸送「貨客混載」を推進			
3 利用促進	◆ 新たな車両の投入	・車両自体が観光資源であり「広告塔」となる、DMVなどの新たな技術を活用した車両を導入		
		⑥ 地域で支える意識の醸成	◆ 利用啓発イベントの開催	・公共交通機関利用促進イベントの開催 ・県民や事業者等と連携した取組みの実施（ノーカーデーの設定など） ・ジャストレインなど企画列車の運行 ・住民団体が行う鉄道活性化や利用環境改善につながるモデル的な取組み（マイルール運動）を支援 ・健康づくり合わせた利用促進（とくしまウォークビズとの連携 など）
	◆ 公共交通の現状の周知		・公共交通の現状を周知し、県民に必要性や利便性を周知	

● 徳島県次世代地域公共交通ビジョン策定委員会 委員名簿

分野	氏名	所属・役職等 (敬称略、順不同)
学識経験者	山中 英生	徳島大学大学院社会産業理工学研究部 教授
交通関係者	阿部 義則	特定非営利活動法人こやだいら 理事長
	大倉 学	有限会社かずら橋タクシー 代表取締役
	金原 克也	一般社団法人徳島県バス協会 会長
	長戸 正二	四国旅客鉄道株式会社 取締役総合企画本部副本部長
観光関係者	藍原 理津子	株式会社ネオビエント 代表取締役
教育関係者	島田 准子	徳島県教育委員会事務局学校教育課 副課長
福祉関係者	芝原 知世	社会福祉法人徳島県社会福祉協議会 主事
システム関係者	近藤 洋祐	株式会社電脳交通 代表取締役
公募委員	坂本 真理子	公募委員 まちづくりデザイナー
	槇尾 果歩	公募委員 大学生
国、県、市町村 関係者	小泉 吉太郎	徳島県市長会 事務局長
	小原 直樹	徳島県町村会 常務理事
	柴山 和広	国土交通省四国運輸局交通政策部 交通企画課長
	佐藤 美奈子	徳島県県土整備部 次長
		15名

● 徳島県次世代地域公共交通ビジョン策定委員会における検討経過

	開催日	検討内容
第1回	H30.8.27(月)	次世代地域公共交通ビジョンの骨子案について
第2回	H31.3.7(木)	次世代地域公共交通ビジョン(素案)について
第3回	R1.7.3(水)	次世代地域公共交通ビジョン(案)について
第4回	R1.10.30(水)	次世代地域公共交通ビジョン(案)について

公共交通に関するアンケート調査

【調査の概要】

- ①調査期間：平成30年9月27日～10月10日
- ②調査対象：オープンとくしまe-モニター 200名
- ③回答状況：回答者数178名（回答率89.0%）
- ④回答者の内訳

・性別	男性81名	女性97名		
・年齢別	30歳未満	6名	30～39歳	21名
	40～49歳	39名	50～59歳	40名
	60～69歳	39名	70歳以上	33名
・地域別	徳島市		71名	
	鳴門・板野エリア		40名	
	阿波・吉野川エリア		23名	
	小松島・勝浦エリア		17名	
	阿南・那賀・海部エリア		13名	
	美馬・三好エリア		14名	

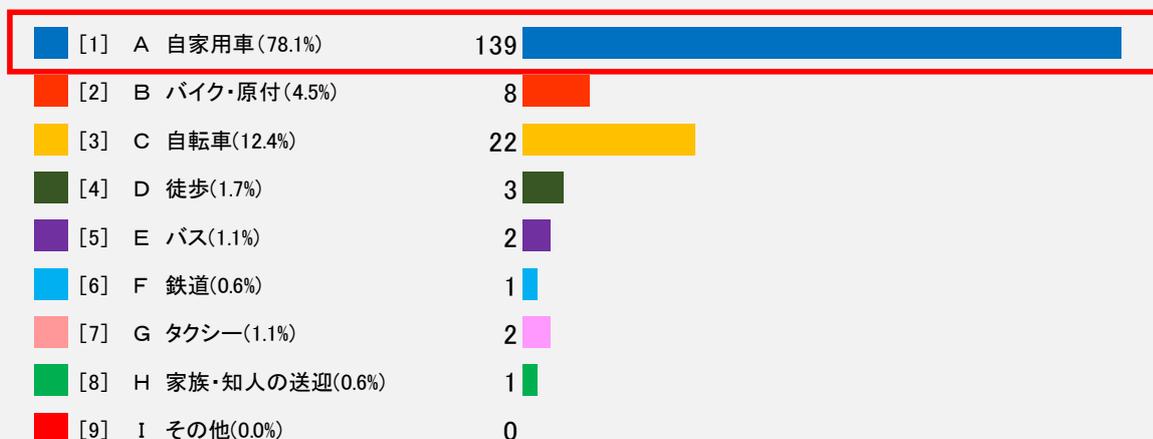
① 公共交通機関の利用状況

日常的な通勤・買い物・食事等外出する際の移動手段としては、8割以上が「自家用車（バイク・原付含む）」であり、公共交通機関（バス・鉄道）を利用する方は1.7%とわずか少数である。

また、利用頻度においても「年に数回程度」以下の方が8割以上を占めており、「飲酒の予定がある場合」「目的地に駐車場がない場合」など限られた機会にのみ公共交通機関が利用されている状況である。

あなたが外出する際の主な移動手段は何ですか。

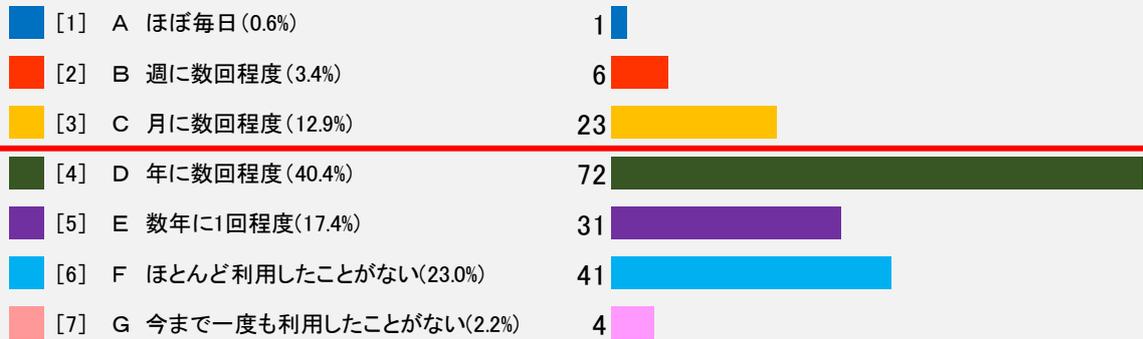
自家用車で移動する方が最も多く(78.1%)、公共交通機関(バス・鉄道)で移動する方は1.7%にとどまった。



県内の公共交通機関(路線バス・鉄道)をどのくらいの頻度で利用しますか。

利用頻度は「年に数回程度」以下の方が8割以上(83.1%)であった。

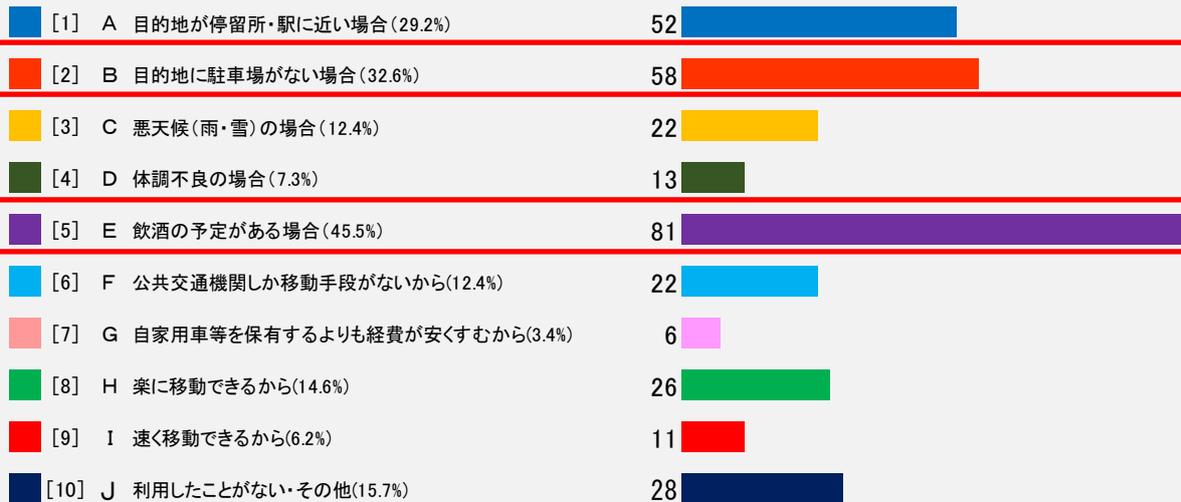
また、県内の公共交通機関を「今まで利用したことがない」という方もいることがわかった。



どういった場合に/どういった理由で公共交通機関を利用しますか。(複数選択)

「飲酒の予定がある場合」(45.5%)など、限定的な機会に利用する方が多いことがわかった。

一方で、「楽に移動できるから」(14.6%)など、公共交通機関の利点を理由として利用する方もある程度いることがわかった。



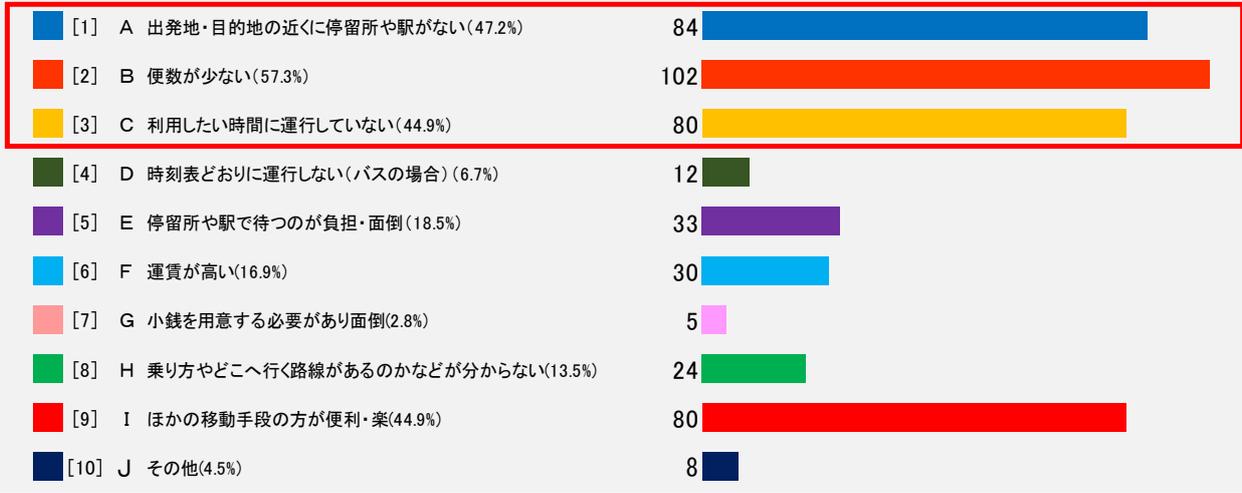
② 公共交通機関の課題・改善点

公共交通機関を利用しない理由は、「便数が少ない」「近くに停留所や駅がない」「利用したい時間に運行していない」といった意見が多く、改善点としては、「便数を増やす」「遅い時間まで運行する」「運行経路を利用の多そうな場所に変える」といったことが望まれている。

こうした課題が解決されれば「利用を増やす」と答えた人が7割以上いることから、利用者のニーズに応じた運行経路の新設や見直し、利用しやすいダイヤ設定が利用促進を図る上で必要なことが分かる。

公共交通機関を利用しない場合の主な理由を以下から選んでください。(複数選択)

「便数が少ない」(57.3%)、「近くに停留所や駅がない」(47.2%)、「ほかの移動手段の方が楽」(44.9%)といった意見が多かった。



公共交通の利用を増やすために、改善が必要だと思うことは何ですか。(複数選択)

「便数を増やす」(53.4%)といった意見が最も多かったです。

また、回答者1名当たり平均3つの回答を選んでいることから、様々な点において改善が必要だと思っている方が多いことがわかった。



③ 乗り継ぎ環境への抵抗

バスと鉄道、バスとバスを乗り継ぐ際の環境が整っていれば、85%以上の人が「乗り継ぎへの抵抗感はない」と答えており、乗り継ぎを前提とした路線の見直しを行う場合に、待ち時間の少ないダイヤ接続や待合所の整備など効率的で快適な乗り継ぎ環境の整備が不可欠であることが分かる。

バスと鉄道、バスとバスなどを乗り継ぐときの環境（待合施設、ダイヤ接続、乗り継ぎ割引）が整っていた場合、乗り継ぎに対する抵抗感はありませんか。

8割以上(85.4%)の方が、快適に乗り継げるのならば乗り継ぎに対する抵抗感はありません。

