

【概要版】徳島県地域公共交通計画

1. 計画策定の趣旨

本県では、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 2019（令和元）年 12 月に策定し、それに基づく取組として、鉄道のパターンダイヤ化、バスと鉄道との乗継連携、バス路線の重複解消などを進めた結果、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ます。

本計画は、「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す。

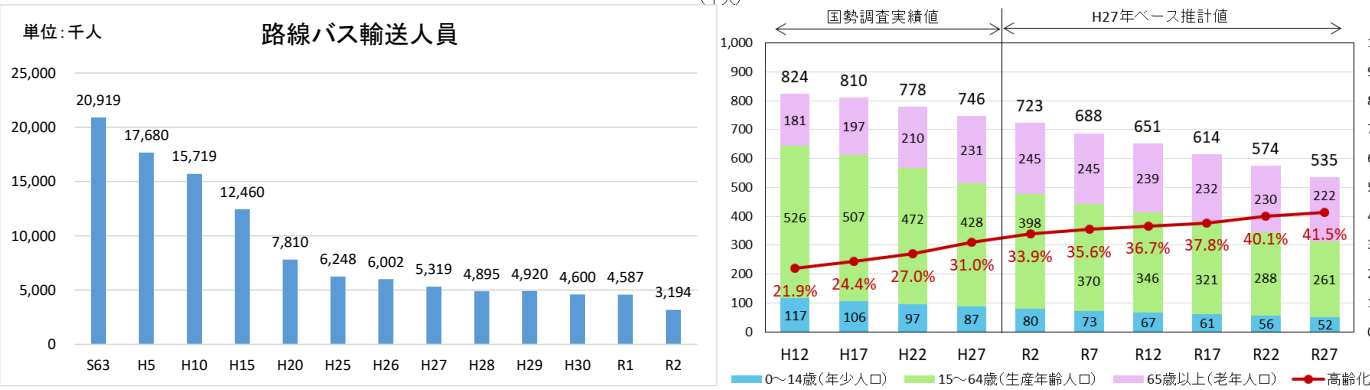
2. 計画の区域・期間、位置づけ

計画の区域は徳島県全域とし、計画期間は令和 4 年度～令和 8 年度の 5 年間とします。
本計画は、「徳島新未来創生総合計画」など本県の上位計画と整合を図るとともに、県内市町村の「地域公共交通計画（地域公共交通網形成計画）」とも整合・連携を図っています。

3. 公共交通の現状と課題

県内におけるバスの輸送人員は、長期的に減少傾向が続いており、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ます。今後は一層の人口減少、高齢化の進行が見込まれており、公共交通の持続性確保が喫緊の課題となっています。

そこで、次世代地域公共交通ビジョンで掲げている 3 つの柱である「公共交通の最適化」、「利便性の向上」、「利用促進」により一層取り組んでいく必要があります。



（出典：国土交通省四国運輸局「四国における運輸の動き」）
（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 県内における路線バス輸送人員

図 徳島県の年齢 3 区分別人口推移

- 公共交通の課題
- 公共交通の最適化
鉄道や路線バスに加え、高速バスやデマンド型交通、公共交通以外の輸送手段、先進技術等の活用
 - 利便性の向上
最適化を図る多様な交通モード・路線間の結節強化（パターンダイヤ等）、待ち環境の充実
 - 利用促進
地域全体で公共交通を支える意識の醸成、観光を含めた利用促進策や PR の充実

5. 計画の推進

各評価指標に対して以下の目標値を設定し、PDCA サイクルを運用しながら、効率的・効果的な施策展開を図ります。

また、「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・協働して取り組んでいきます。

表 各評価指標の目標値

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	本編 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
			夏休み子ども 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、 夏休み子ども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	

4. 計画の体系

