

8 現況・課題のまとめ

これまでの調査結果の要点について、以下のとおり整理した。

8-1 現況のまとめ

(1) 地域の概況

項目	内容
人口	<p>【市全体】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●H7以降減少に転じ、将来においても減少傾向が続くと予測される。 ●高齢化率が進展している。 <p>【地区別】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●鳴門駅周辺に人口が集積している。 ●山・小鳴門海峡に隔てられた市域に広く集落が分散している。 ●北側の海岸・島しょ部で過疎化・高齢化が顕著化している。
施設分布	<ul style="list-style-type: none"> ●主要な公共施設は中心市街地に集積している。 ●主要な医療機関は中心市街地に集積している。 ●小中学校の大部分がバス路線沿線に位置し、通学利用としてバス路線の一部が機能を兼ねている。 ●主要な商業施設は中心市街地に集積している。 ●鳴門公園周辺を観光拠点として、大麻ほかバス路線沿線に集客施設が分散している。
道路交通	<p>【自動車保有台数】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●H18以降、総台数、世帯当たり台数とも減少傾向にある。 <p>【通勤通学流動】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●市内への通勤通学が68%を占める。 ●徳島市・松茂町・北島町の市南方面へ25%が通勤通学している。



地域の概況のまとめ
<p>■人口減少・高齢化傾向</p> <ul style="list-style-type: none"> ・総体的には公共交通利用需要減の方向にあるが、高齢者人口は増加している。 <p>■鳴門駅周辺を核とする分散型人口分布・都市構造</p> <ul style="list-style-type: none"> ・人口は鳴門駅周辺を核として、山地で隔てられた市域に分散している。 ・北側の海岸・島しょ部において過疎化・高齢化が進展している。 ・主要施設は鳴門駅周辺に集積している。 <p>■交通流動は市内・徳島市方面の二重構造</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通流動は鳴門駅周辺を核とする市内流動と徳島方面へと向かう市外流動の二重構造である。 <p>■移動困難者が増加傾向</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高齢化の進展、自動車保有台数減少傾向により、移動困難者は増加傾向にある。

(2) 公共交通の概況

①公共交通全般

項目	内容
鉄 道	<ul style="list-style-type: none"> ● JR鳴門線・高德線が市と徳島駅を結び鳴門線 15.5 往復/日、高德線 22.5 往復/日が運行している。 ● 料金は市内が 160～260 円、鳴門駅・徳島駅が 350 円。 ● 市内乗降客は年間約 915,000 人（延べ 2,500 人/日）あり、過去減少傾向にあったが近年は横ばいである。 ● 高德線と鳴門線の乗り継ぎ時間が長い便がある。 ● 池谷駅での乗降は歩道橋を利用しなければならず、高齢者や障がい者には利用しづらい。
渡 船	<ul style="list-style-type: none"> ● 小鳴門海峡で隔てられる陸地部・島しょ部を結ぶ市営渡船が 3 航路運行し、陸地部バス路線と接続している。 ● 料金は無料で 23～26 往復/日運行している。 ● 岡崎 100 人/日、黒崎 400 人/日、島田 30 人/日が利用し、朝夕、自転車による利用が多い。 ● 徒歩利用の岡崎 14 人/日、黒崎 35 人/日、島田 8 人/日の多くがバス乗り継ぎと考えられる。 ● 島田渡船通勤時間帯のバス乗り継ぎに待ち時間がやや長い。
高速バス	<ul style="list-style-type: none"> ● 徳島駅等を起点に高速鳴門等を経由する高速バスが 133 往復/日運行している。 ● 特に大阪・神戸方面は 83 往復/日と充実している。 ● 高速鳴門バス停前には路線バスは市内循環、鳴門公園線が経由（鳴門駅間 25 往復/日）し、また小鳴門橋バス停発着の徳島バスが多数運行するが、その他市営バスの乗り入れはない。
路線バス	<p>【運行状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 市営バスは鳴門駅を起点とする放射状 4 路線、市内循環 1 路線が運行し、主要路線は概ね 12～16 往復/日（1 時間に 1 往復）、大麻線は 6 往復/日（2 時間に 1 往復）運行している。 ● 市営バスの廃止により生じた空白地区を埋める地域バス 2 路線を民間委託により実証運行している。 ● 徳島バスは徳島駅を起点に 13 系統が鳴門市に乗り入れ、徳島駅・鳴門駅周辺を結ぶ系統が 63 往復/日運行している。 ● 市営バス間、市営バス・徳島バス間の一部が競合している。 ● JR線との乗り継ぎがスムーズに出来ない運行便がある。 <p>【利用状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 市営バスは過去 10 年間で利用者数が約 36%減少し、H20 で約 1,260 人/日が利用している。 ● 市営バスでは引田線・北泊線の利用者数が多く、引田線・大麻線の平均乗車人員が高い。 ● 徳島バスは約 2,100 人/日が利用し、平均乗車人員は 11～20 人/回と各路線に大差は無い。 ● 鉄道との乗り継ぎに待ち時間が長いことがある。

項目	内容
路線バス	<p>【市営バス収支等状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●全路線が収益率 50%未満であり、国・県・市の公的補助を受けても赤字が累積、毎年1億円以上の市財政負担を受け、補助金と老人優待券の比率が高い。 ●引田線・大麻線は国・県の補助対象路線となっている。
公共交通サービス圏	<ul style="list-style-type: none"> ●中心市街地ほか概ね人口分布圏域をサービス圏としている。 ●島しょ部、山間地の一部、平地部幹線道路間の一部に空白地区化がみられる。



公共交通の概況のまとめ
<p>■人口分布・都市構造に応じた公共交通ネットワーク</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市営バス・渡船により、市域に分散する集落と鳴門駅周辺がネットワーク化されている。 ・徳島バス・JRにより、鳴門市と徳島市方面がネットワーク化されている。 <p>■公共交通の維持の困難化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市営バス利用者は10年間で約36%減少し、収益悪化の要因となっている。 ・市営バスの収益率は全路線50%未満で累積赤字化し、市財政負担により維持されている。 <p>■効率化・サービス水準改善の余地あり</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市営バス相互・徳島バスとの競合区間がある。 ・JR等との乗り継ぎに不便な路線がある。 ・高速バスとの連携が不十分（一部バス路線を除き乗り換え必要、鳴門インター北口への交通手段なし）な部分がある。 ・老人等優待制度の拡充の検討が必要である。 ・中心市街地活性化や観光振興等との連携も必要である。

②地域バス（実証運行）

項目	内容
利用状況	<ul style="list-style-type: none"> ●地域バスは平日 76 人/日の利用があり、通学、買い物、通院の利用が多い。 ●市営バス運行時に比べ8割程度の利用者となっている。 ●予約運行便の予約率は、約2%～78%である。
収支状況	<ul style="list-style-type: none"> ●市営バスでの運行に比較し、年間約 820 万円の収支改善が図られている。
住民ニーズ	<ul style="list-style-type: none"> ●中心市街地の病院や公共施設を利用しやすいルート設定を求める意見がある。 ●午前便の増便を求める意見がある。 ●迂回ルートによる時間ロスの改善を求める意見がある。



地域バス（実証運行）のまとめ	
<p>■利用者需要に応じた効率的な公共交通として機能</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市営バスと比較し、低コストで運行しており、収支改善に貢献している。 ・市営バス運行時の約8割の利用者数があり、住民の生活の足として一定のサービス水準を維持している。 ・1便あたりの乗客数は増えており、効率性は向上している。 	
<p>■運行改善の余地あり</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用実態に対応したルート・ダイヤ設定について改善の余地がある。 	

（3）上位・関連計画

項目	内容
第五次鳴門市総合計画 後期基本計画	<p>【将来都市像】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●いきいき 未来に輝く 交流拠点都市 なる <p>【公共交通関連施策】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●多様な利用者ニーズに対応する輸送サービス・運行形態の導入 ●ふるーあ鳴門の機能充実とハブターミナル化
鳴門市観光振興計画	<ul style="list-style-type: none"> ●ふるーあ鳴門の情報サービス機能の充実、ハブターミナル化 ●主要交通拠点から市内観光地へのスムーズな公共交通運行形態の検討



上位・関連計画のまとめ	
<p>■交流を支える効率的で利便性のある公共交通の確立</p> <ul style="list-style-type: none"> ・路線バスの運行の効率化 ・市民や観光客のニーズに応える公共交通利便性の向上 ・ふるーあ鳴門を活かした広域公共交通との連携の強化 	

(4) アンケート調査

①市民アンケート

項目	内容
路線バス利用状況	<p>【家族のバス利用状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●北灘町（53.3%/有効回答世帯 246）、瀬戸町（35.5%/有効回答世帯 279）の利用頻度が高い。 <p>【年齢・目的別の利用状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●70歳以上による通院、買い物の利用が多い。 <p>【バスを利用しない理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●「自家用車で移動する」が77%と多い。
バスの改善点	<ul style="list-style-type: none"> ●「運行本数の増便」が最も多い。 ●次いで、家族にバス利用者がいない場合、「分かりやすいバス路線図や時刻表の提供」、「定額運賃の導入」が多く、家族にバス利用者がいる場合、「始発便を早くしたり、最終便を遅くする」が多い。
市営バスの運営方法	<ul style="list-style-type: none"> ●「路線の一部を民間に委託することにより、市営バスの運営の規模を小さくする」が最も多い。 ●次いで「持続可能な水準まで赤字が減少するよう、運営の規模を縮小する」が多い。
バス運行維持に努めべき路線	<ul style="list-style-type: none"> ●最も優先すべき路線では「利用者が少なくても、移動交通手段としてバス以外の公共交通のない地域の路線」が最も多い。 ●2番目に優先すべき路線では「病院やスーパーマーケット、公共施設などの主要な施設を結ぶ路線」が最も多い。
老人優待券のあり方	<ul style="list-style-type: none"> ●「高齢者もある程度、運賃を負担すべき」との回答が最も多い。 ●次いで、家族にバス利用者がいる場合、「老人優待券を維持すべき」、家族にバス利用者がいない場合、「所得制限などを行い、一部の高齢者に限定すべき」が多い。



市民アンケート結果のまとめ
<p>■バス路線は高齢者の暮らしを支える上で重要</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高齢者による通院、買い物の利用が多い。 ・高齢化が進み、生活利便施設を中心市街地に依存する北灘町、瀬戸町での利用頻度が高い。 <p>■市営バスの規模縮小には一定の理解が得られている</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市営バスの今後の運営について、多くの市民が規模縮小の方向を支持している。 <p>■バス運行に対し、空白地区の回避と施設利用の利便性へのニーズが高い</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バス以外の公共交通の無い地域、生活利便施設を結ぶバス路線への維持要望が高い。 <p>■老人等優待制度のあり方の見直しについては一定の理解が得られている</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バス利用者による維持要望は高いが、市民全体において、ある程度の費用負担など、今後のあり方の見直しに理解を示している。

②バス利用者アンケート

項目	内容
路線バス利用実態	<p>【利用目的】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●バス利用者の60%超が通院、買い物を主目的として利用している。 <p>【目的施設】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●鳴門病院、キョーエイをはじめとする、中心市街地の病院、商業施設が主な目的施設となっている。 <p>【利用時間帯】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●行きのバスは午前7～9時に利用が約76%と集中している。 ●帰りは午前11時が15.9%と最も多く、以降、午後5時まで各時間10%程の利用である。
バスの改善点	<ul style="list-style-type: none"> ●「運行本数の増便」が最も多く、次いで「バス車両の段差を少なくする」、「ベンチや屋根などバス停を整備する」などの要望が多い。
市営バスの運営方法	<ul style="list-style-type: none"> ●「税金を投入してでも、現状を維持する」が33.3%と最も多い。 ●「路線一部を民間に委託することによって、市営バスとしての運営の規模を縮小する」、「持続可能な水準まで赤字が減少するよう、運営の規模を縮小する」、「運賃を増額し、現状のサービスを維持する」、の合計が57%あり、何らかの効率化策への理解も得られている。
バス運行維持に努めべき路線	<ul style="list-style-type: none"> ●最も優先すべき・2番目に優先すべき路線で「病院やスーパーマーケット、公共施設などの主要な施設を結ぶ路線」が最も多い。 ●次いで、「利用者が少なくても、移動手段としてバス以外の公共交通がない地域の路線」が多い。
老人優待券のあり方	<ul style="list-style-type: none"> ●「高齢者もある程度、運賃を負担すべき」が最も多い。 ●次いで「老人優待券を維持すべき」が多い。



バス利用者アンケート結果のまとめ
<p>■中心市街地の病院、スーパーマーケット等の利用にバスが多く利用されている</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バス利用の主目的は通院、買い物であり、その目的地は中心市街地の病院や商業施設である。 <p>■午前中に出かけ、昼前から徐々に帰宅する利用が多い</p> <ul style="list-style-type: none"> ・多くの利用者が7～9時のバスで出発し、午前11時以降に帰宅している。 <p>■市営バスの維持は求められており、ただし、何らかの効率化策への理解は得られている</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運行を維持すべきとの意見は多いが、運行規模の縮小や運賃値上げなどの改善策を指示する意見も多い。 <p>■バス運行に対し、施設利用の利便性の確保と空白地区の回避へのニーズが高い</p> <ul style="list-style-type: none"> ・生活利便施設を結ぶバス路線、バス以外の公共交通の無い地域のバス路線への維持要望が高い。 <p>■老人等優待制度のあり方の見直しについては一定の理解が得られている</p> <ul style="list-style-type: none"> ・何らかの費用負担をすべきとの意見が最も多い。

③観光客アンケート

項目	内容
路線バス利用実態	<p>【旅行形態】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●路線バスを利用する周遊観光客は、徳島・鳴門への観光客が多い。 <p>【路線バスの利用実態】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●主に徳島市内・鳴門駅から鳴門公園へのアクセス、鳴門公園周辺の施設間移動に利用されている。
バスを利用しない理由	<ul style="list-style-type: none"> ●「選択肢として考えなかった」が51.5%で最も多い。 ●次いでその他が50.0%であり、「自家用車がある」などの理由が多い。
バスの改善点	<ul style="list-style-type: none"> ●「バスの運行便数の充実」が77.8%と最も多く、次いで「分かりやすい路線図・時刻表の配布」、「乗り継ぎ時間の短縮」がやや多い。



観光客アンケート結果のまとめ
<p>■自家用車による旅行が多い</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鳴門市観光では自家用車による観光が主流となっている。 <p>■鳴門公園周辺の観光に一部路線バス利用がある</p> <ul style="list-style-type: none"> ・徳島・鳴門観光の周遊の一環として鳴門公園周辺を訪れる観光客に路線バスが利用されている。 <p>■運行の充実や情報提供が求められている</p> <ul style="list-style-type: none"> ・改善点としては増便や乗り継ぎ時間の短縮のほか、路線図・時刻表等の分かりやすい情報提供が求められている。

(5) 利用実態調査

路線	内容
引田線	<ul style="list-style-type: none"> ●通院・買い物・通勤・通学による利用を主とする。 ●午前便に利用が集中し、午後便の利用者数は少ない。 ●土日は平日の約 68%の利用者数であり、ピーク時間帯では約半数の利用者数となっている。
大麻線	<ul style="list-style-type: none"> ●通院・買い物による利用を主とする。 ●復便の午前（8時・10時台）に利用が集中し、その他の便の利用者数は少ない。 ●土日は平日の約 69%の利用者数である。
北泊線	<ul style="list-style-type: none"> ●通院・買い物・通勤・通学による利用を主とする。 ●午前便（8～12時台）に利用が集中し、午後便の利用者数は少ない。 ●土日は平日の約 79%の利用者数であり、平日との差は少ない。
鳴門公園線	<ul style="list-style-type: none"> ●観光・レジャーによる利用を主とする観光路線であり、あわせて通勤・買い物・通学・通院などの生活路線機能も担う。 ●朝便（8時）・午後から夕便（14～16時台）の利用者がやや多い。 ●土日においても平日の約 95%の利用者数がある。
市内循環線	<ul style="list-style-type: none"> ●通院・買い物による利用を主とする。 ●午前便の利用者が比較的に多く、午後便の利用者数は少ない。 ●土日は平日の約 67%の利用者数となっている。
地域バス 里浦粟津運 動公園線	<ul style="list-style-type: none"> ●スクールバス機能を担うほか、通院・買い物・通勤による利用も多い。 ●平日復便の朝の利用者がやや多く、他時間帯の利用者数は少ない。 ●土日においては平日の約 33%の利用者数である。
地域バス 高島線	<ul style="list-style-type: none"> ●平日は通院・買い物・通勤による利用を主とし、土日は買い物を主とする。 ●平日往便の朝の利用者がやや多く、他時間帯の利用者数は少ない。 ●土日においては平日の約 63%の利用者数となっている。
徳島バス 鳴門公園行	<ul style="list-style-type: none"> ●観光路線として機能し、また、通勤・買い物などの生活路線機能もあわせて担う。 ●土日においては平日の約 155%の利用者数となっている。
徳島バス ウチノ海総 合公園行	<ul style="list-style-type: none"> ●通勤・買い物・通院を主とする生活路線として機能するほか、教育大学への通学バスとしての機能を担う。 ●平日の往便朝（8時台）の利用がやや多いが、その他の便の利用者数は少ない。 ●土日においては平日の約 47%の利用者数となっている。

利用実態調査のまとめ

■各路線とも主に高齢者の暮らしを支える生活路線として機能

- ・路線バス・地域バスは、主に高齢者の通院・買い物などの生活の足として使われており、高齢社会の進展に向け、持続的な運行が求められる。

■運行の改善の余地あり

- ・休日の利用者が少ない路線、午後便の利用者が少ない路線などがあり、減便や車両の小型化、デマンド運行など、運行の改善を検討する余地がある。

8-2 公共交通の課題のまとめ

これまでの調査結果を総括し、鳴門市の公共交通に係る課題を以下の7つの視点で整理した。

(1) 公共交通網の維持

- ・鳴門市の公共交通は、市域に広く分散している集落と中心市街地を結ぶ生活路線として機能しており、高齢者等の通院や買い物、小中学生の通学の足などを確保していく上で、現行の公共交通網をできるだけ維持していく必要がある。
- ・特にバスの他に公共交通のない地区では、高齢者等の路線バスへの依存は高くなっており、アンケートにおいても、他に公共交通のない地区においてバス運行を維持すべきとの意見は多くなっている。

(2) 公共交通の経営効率の改善

- ・市営バスは、全路線において赤字経営が慢性化しており、今後は民間委託などによる効率的なバス運行形態への転換を順次推進していく必要がある。
- ・徳島バスと重複して運行している路線については、役割分担の明確化を図る必要がある。
- ・アンケート結果においても、市営バスの運行規模の縮小や民間委託などの効率化策について、また、老人等優待制度そのものについても高齢者負担の見直しについて、一定の理解が得られている。

(3) 利用者増を促す利便性の向上

- ・路線バスとJR、渡船の乗り継ぎにおいて、やや待ち時間が長い路線があるなど、利便性向上に向けた運行改善に努めていくほか、乗り継ぎ拠点となるバス停において、屋根やベンチを整備するなど、快適な待合環境を整備していく必要がある。
- ・路線バス利用者の多くは、鳴門駅周辺市街地の病院や商業施設を訪れており、施設利用者にとって使い勝手の良い路線網の構築に取り組んでいく必要がある。
- ・現在、市営バスのみ適用されている老人等優待制度についても、利便性を高めるため民間バスへの適用について検討する必要がある。

(4) 需要に応じた新たな運行形態の検討

- ・路線バスの利用者数が減少し、また、高齢者が今後増加していく状況にあって、公共交通の持続的な運行を確立していく上では、民間委託によるデマンド運行の導入など、新たな公共交通の運行形態の導入について積極的に検討していく必要がある。
- ・公共交通の導入が難しい過疎地域などにおいては、NPO等による福祉有償運送事業等の展開など、公共交通を補完する新たな形態の検討も必要である。

(5) 高齢社会に応じたバリアフリーへの対応

- ・高齢社会への公共交通として積極的な対応が求められており、低床バスの導入等によるバリアフリー化の推進を図っていく必要がある。
- ・また、ドア to ドアの運行サービスなど、高齢者の利用ニーズに適した運行形態の導入等についても検討が必要となっている。

(6) まちづくり施策等との連携

- ・鳴門市は、第五次鳴門市総合計画の将来都市像として、「いきいき 未来に輝く 交流拠点都市 なる」と目指しており、交流の基盤となる公共交通のあり方について、まちづくりと一体的に取り組んでいく必要がある。
- ・特に、市営バスの路線においては、中心市街地へのアクセスとして重要な機能を果たしており、商業関係者と連携のもと、公共交通の利用促進策等を検討していく必要がある。
- ・また、鳴門市は鳴門公園等を拠点として観光都市としての振興を目指しており、観光振興策との連携についても検討が必要である。

(7) 地域で公共交通を支える体制の構築

- ・公共交通を維持していく上で、過度な自動車依存を見直し、地域ぐるみで公共交通を積極的に利用し、支えていく体制を官民一体となって築き上げていく必要がある。
- ・また、公共交通の利便性の向上策などについて、利用者の声が直接的に反映されるよう、市民が主体的に公共交通の運営等に参加できるしくみなどについて検討していく必要がある。