

# 鳴門市地域公共交通総合連携計画

ダイジェスト版

平成22年3月

鳴門市

# 1 計画策定の背景及び目的

## (1) 計画策定の背景

鳴門市の公共交通は、神戸淡路鳴門自動車道などの高速道路網が整備され、高速バス輸送が進展しているほか、市内の公共交通としては、主要なバス路線として鳴門市営バス、徳島バス(株)が運行し、また、鉄道輸送ではJR四国の鳴門線及び高德線が市内に乗り入れている。さらには、一部島しょ部における交通手段として市営による渡船事業を民間委託により運行している。

こうした中で鳴門市営バスは、市民の公共交通機関として重要な役割を果たしてきたが、自家用車の普及などにより利用者は毎年減少しており、経営改善の観点から事業規模を縮小するなど経費の削減を図っているものの、多額の累積赤字を抱えており、事業の維持存続が非常に困難な状況となっている。

こうしたことから、鳴門市では、平成19年11月に「鳴門市地域公共交通会議」を設置し、市内の公共交通の現状及び鳴門市営バスの経営状況などについてご理解を頂きながら、翌20年1月に示された「鳴門市における公共交通の基本的考え方」を踏まえ、利用実績や公平性の観点から、鳴門市営バスの3路線について、路線再編による新たな運行計画により平成21年1月から民間委託による「地域バス」の実証運行を開始している。

今後においても、公共交通は市民の日常生活はもとより、地域間交流の拡大や観光振興など、本市のまちづくりを進める上においてもその果たす役割は極めて大きい。多様化する利用者ニーズに対応できる新しい公共交通体系の構築が求められていることから、各輸送モードにおける事業者間の連携をはじめ、鳴門市営バス路線の新たな運行形態や公共交通施設整備などの検討が重要な課題となっている。

## (2) 計画策定の目的

社会環境の変化や多様化する市民ニーズに対応できる公共交通体系を確立するため、路線の維持が困難となっている鳴門市営バスの路線再編に向けた基本的方向性を示し、市営有償運送などの導入による民間活力の活用を進めるほか、観光など市外からの来訪者に対する公共交通のアクセス向上策を検討し、新しい市内公共交通体系の構築に向けた鳴門市地域公共交通総合連携計画を策定する。

### 目次

1	計画策定の背景及び目的	1
2	市民アンケートの概要	3
3	バス利用者アンケートの概要	7
4	利用実態調査の概要	10
5	公共交通の課題	11
6	鳴門市地域公共交通総合連携計画	12

## ■計画策定に至る経緯

平成19年	3月20日	市議会	鳴門市運輸事業のあり方に対する決議
	4月4日	企業局	鳴門市運輸事業基本計画を決定
	9月1日	企業局	市営バス路線・便数の改正
	11月13日	鳴門市地域公共交通会議（初回）	
平成20年	1月25日	鳴門市地域公共交通会議（鳴門市における公共交通の基本的な考え方）	
	3月18日	市長行政報告（新たな公共交通体制を構築する方針の表明）	
平成21年	1月1日	地域バス運行開始	
	3月17日	鳴門市公共交通連携協議会設置	

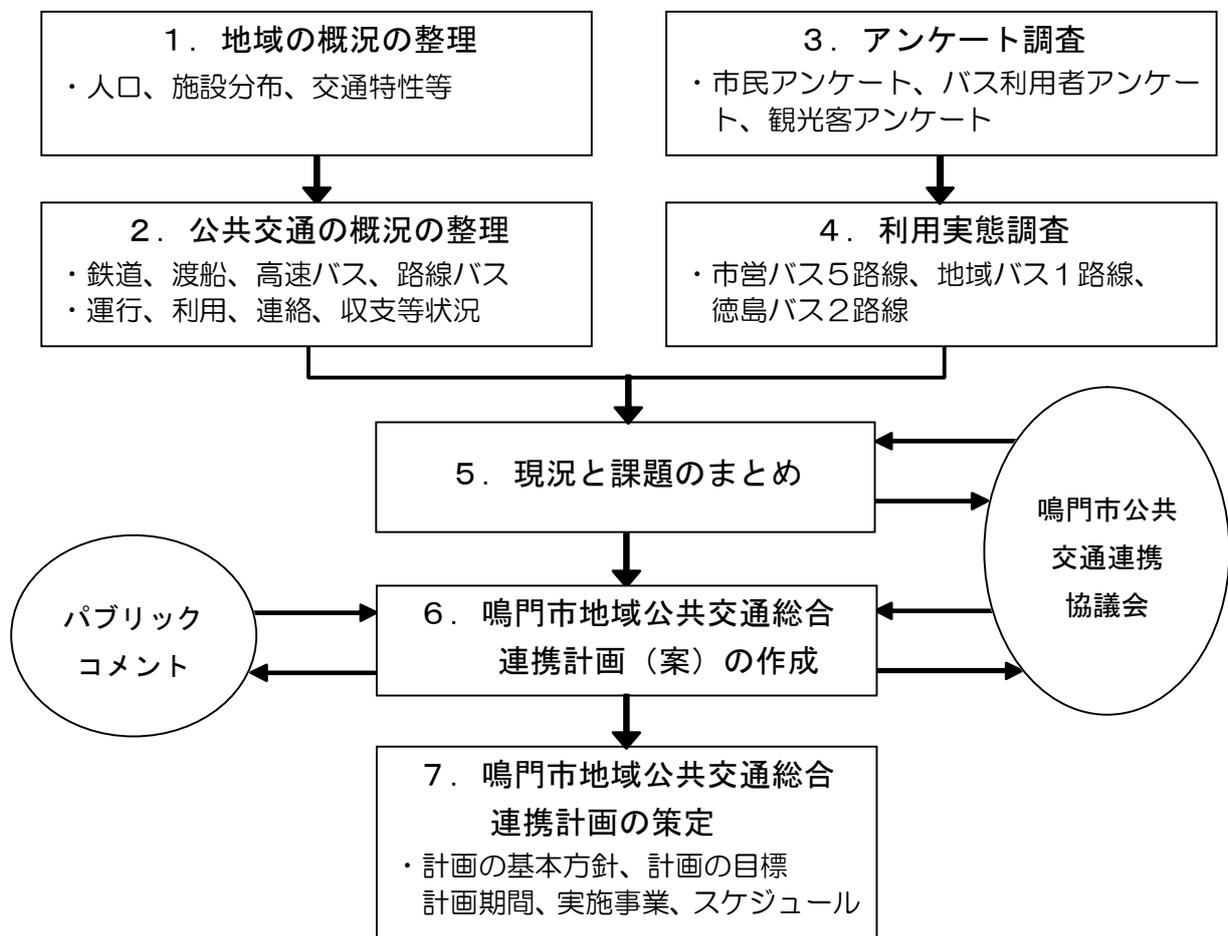
市営バスの赤字幅は縮小したが、自立的経営には至っておらず、抜本的な見直しが必要

## 計画策定の目的

### ■社会環境の変化や多様化する市民ニーズに対応できる公共交通体系の構築

- ・社会環境の変化や多様化する市民ニーズに対応できる公共交通体系を確立するため、路線の維持が困難となっている鳴門市営バスの路線再編に向けた基本的方向性を示し、市営有償運送などの導入による民間活力の活用を進めるほか、観光など市外からの来訪者に対する公共交通のアクセス向上策を検討し、新しい市内公共交通体系の構築に向けた鳴門市地域公共交通総合連携計画を策定する。

## 【計画策定の手順】



## 2 市民アンケートの概要

### 2-1 調査の概要

#### (1) 調査目的

経営が困難化している市営バスにおいて、許容できる負担やサービス水準など、市民の基本的な認識を把握し、路線再編等の方向性を策定する上での基礎資料とする。

#### (2) 配布・回収状況

各地区より一定数の回収が得られるよう、右表のとおり計5,000票を平成21年9月25日、郵送により配布し、10月5日を締め切りとし、返信封筒により回収した。

	配布数	回収数	回収率
撫養町	750	310	41.3%
里浦町	500	233	46.6%
鳴門町	750	278	37.1%
瀬戸町	700	282	40.3%
大津町	700	292	41.7%
北灘町	500	249	49.8%
堀江地区	550	217	39.5%
板東地区	550	207	37.6%
不明	—	30	—
合計	5,000	2,098	42.0%

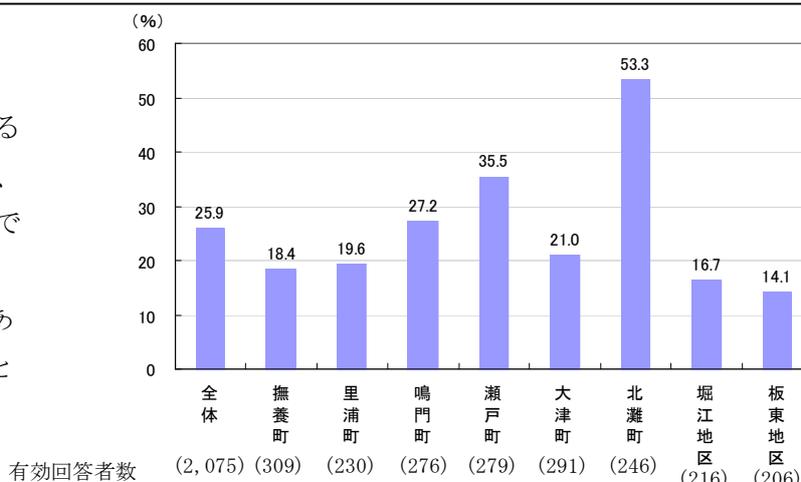
### 2-2 調査結果

#### (1) 家族のバス利用状況

##### ①バス利用者の有無

家族が路線バスを利用している世帯は、市全体で25.9%であり、およそ4世帯に1世帯程の割合である。

地区別では北灘町が53.3%あり、およそ2世帯に1世帯以上と特にバス利用の割合が高い。



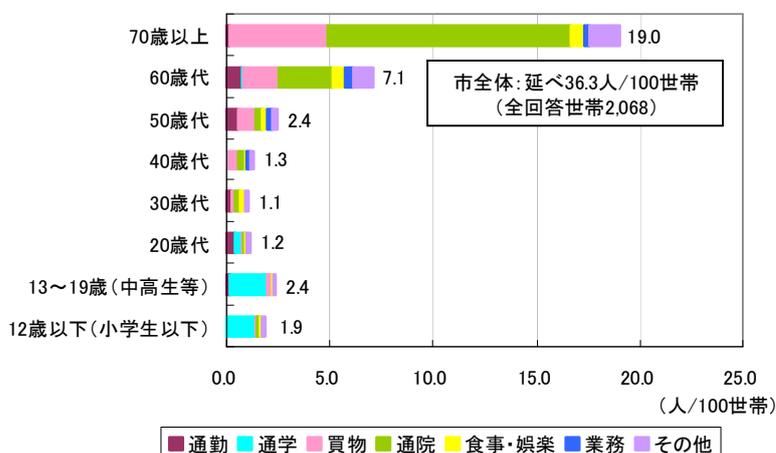
図一 路線バスを利用している家族がいる割合

##### ②年齢別・目的別利用状況

(延べ利用者数/100世帯あたり)

年齢別では、70歳以上の利用が多く、主目的は通院、次いで買物である。

60歳代の通院・買物などの利用、19歳以下の通学利用もやや多い。



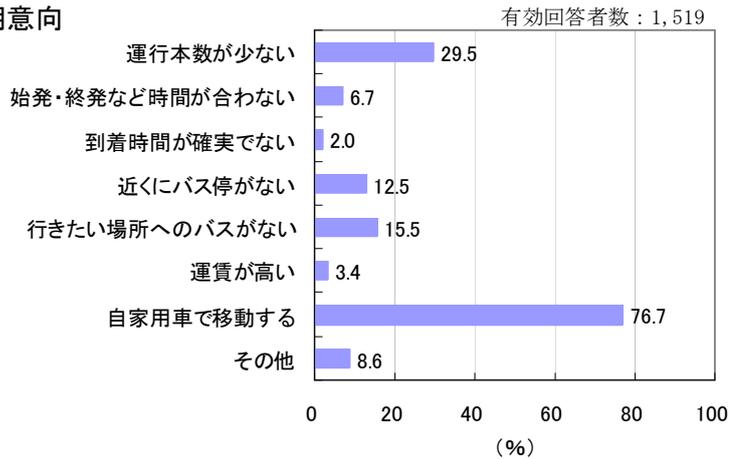
図二 年齢・目的別の利用状況 (人/100世帯)

(2) 普段バスを利用しない理由・利用意向

①バスを利用しない理由

【回答は2つまで可能とした】

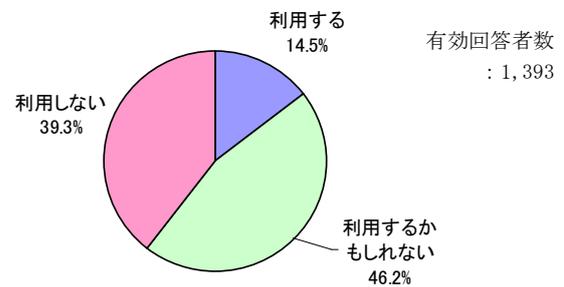
バスを利用しない理由としては、「自家用車で移動する」がおよそ77%を占め、最も大きな理由となっている。



図ーバスを利用しない理由

②サービス改善時のバスの利用意向

バスを利用しない理由などが改善された時のバスの利用意向については、全市では「利用するかもしれない」が46.2%と最も多く、次いで「利用しない」が39.3%であり、「利用する」との回答は少ない。



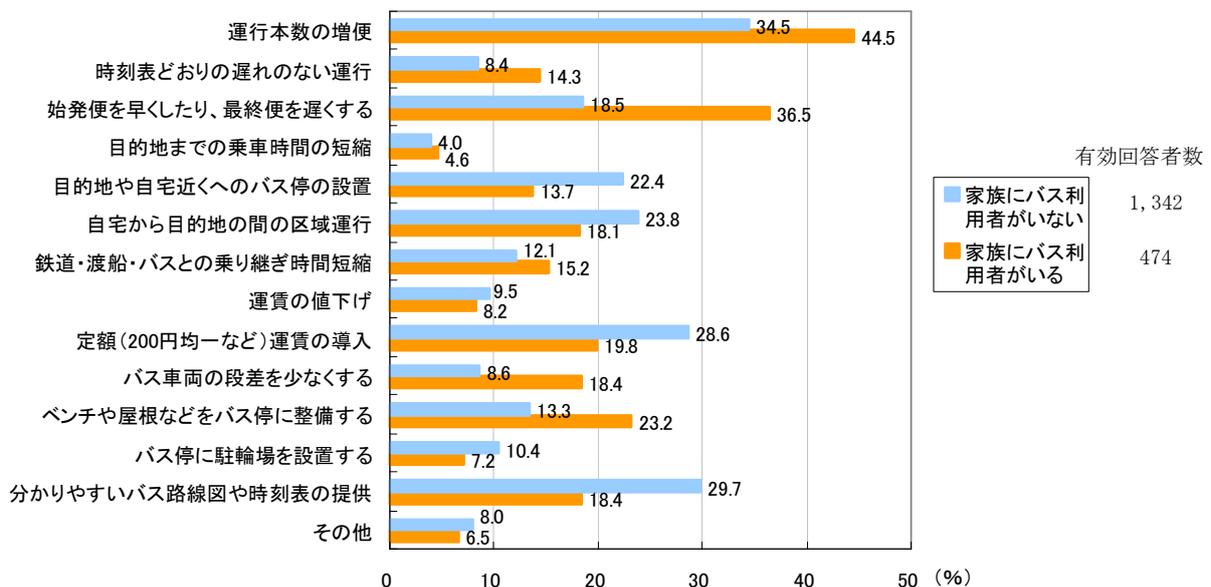
図ーサービス改善時のバスの利用意向

(3) バスを利用しやすくするための改善点【回答は3つまで可能とした】

バスを利用しやすくするための改善内容としては、バス利用の有無にかかわらず、「運行本数の増便」が最も多くなっている。

家族にバス利用者がいない世帯では、次いで「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」などの要望が多い。

家族にバス利用者いる世帯では、「始発便を早くしたり、最終便を遅くする」の要望が多い。

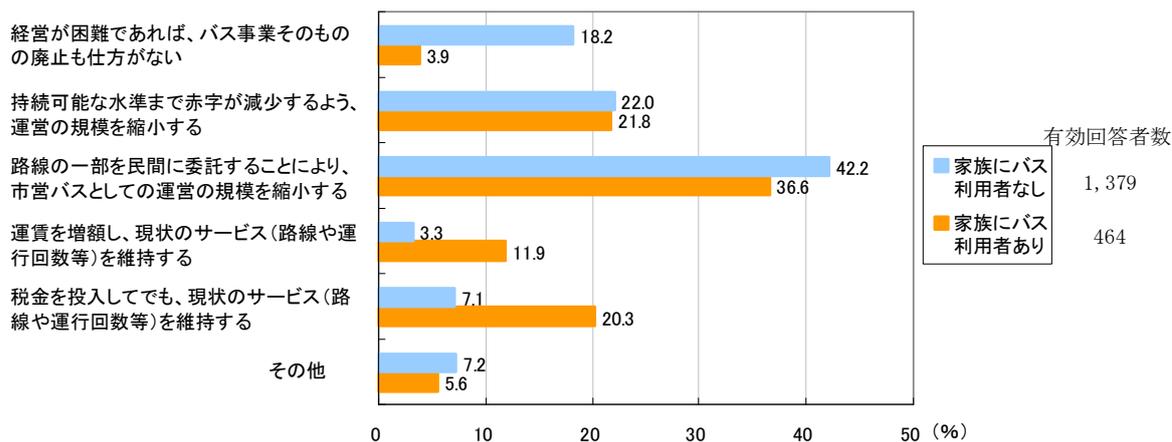


図ーバスを利用しやすくするための改善点

#### (4) 市営バスの今後の運営方法

市営バスの今後の運営方法としては、バス利用者の有無にかかわらず、「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縮小する」が最も多く、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」が多く、運営規模の縮小に関して一定の理解が得られているものと考えられる。

家族にバス利用者がいない世帯では、「経営が困難であれば、バス事業そのものの廃止も仕方ない」の回答が比較的によく、逆に家族にバス利用者がいる世帯では、「税金を投入してでも現状のサービスを維持する」の回答が比較的によく、バスの運営維持に対する意識の違いが出ている。

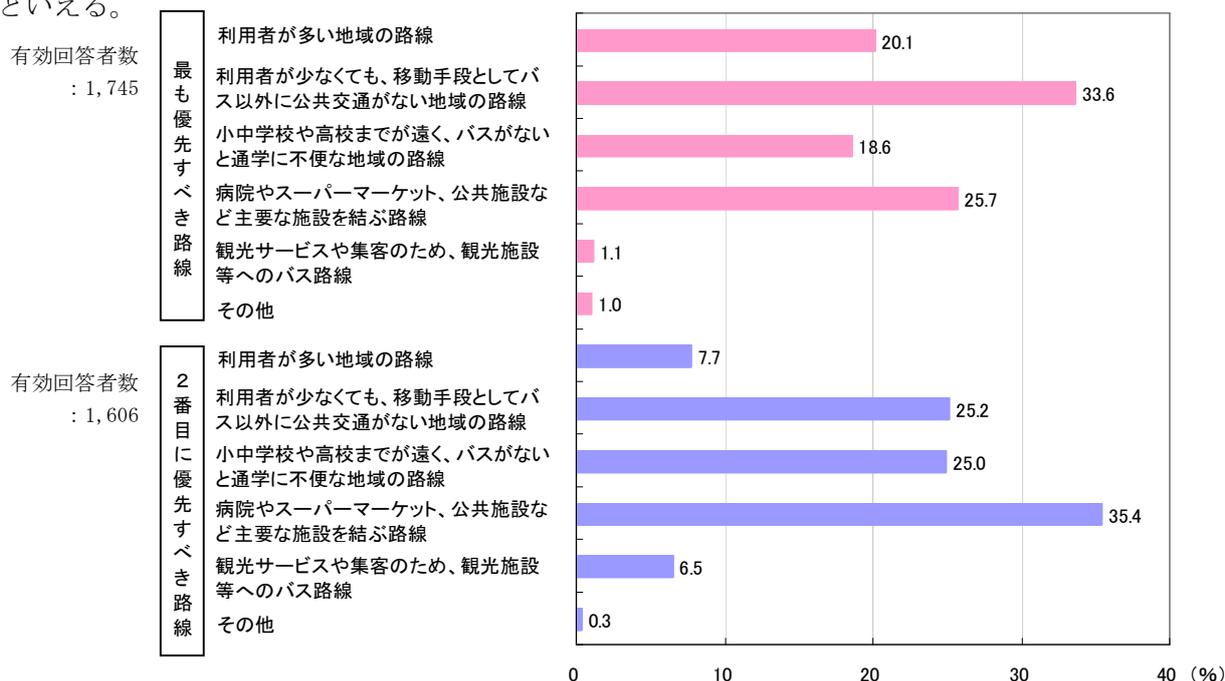


図一 市営バスの今後の運営方法

#### (5) バスの運行維持に努めるべき路線

バスの運行維持に努めるべき路線としては、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に公共交通がない地域の路線」が最も多く、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、公共施設など主要な施設を結ぶ路線」の回答が多くなっている。

公共交通の空白地区化の回避を最優先した上で、通院や買物時の利便性の確保が求められているといえる。



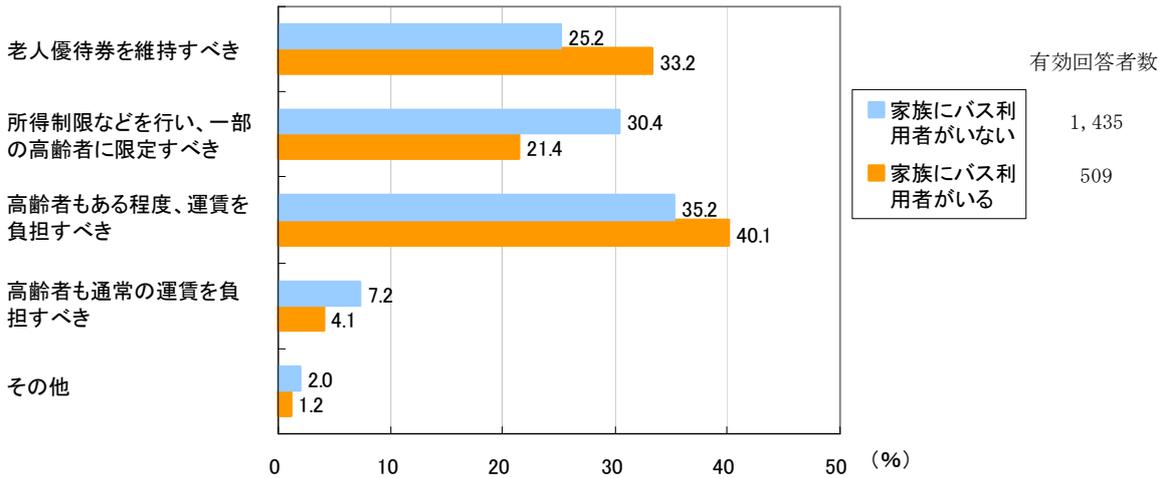
図一 バスの運行維持に努めるべき路線

(6) 老人等優待制度のあり方

老人等優待制度の今後のあり方については、バス利用者の有無にかかわらず「高齢者もある程度、運賃を負担すべき」との回答が多くなっている。

家族にバス利用者がいない世帯では、次いで「所得制限などを行い、一部の高齢者に限定すべき」、家族にバス利用者がいる世帯では、次いで「老人優待券を維持すべき」の回答が多くなっている。

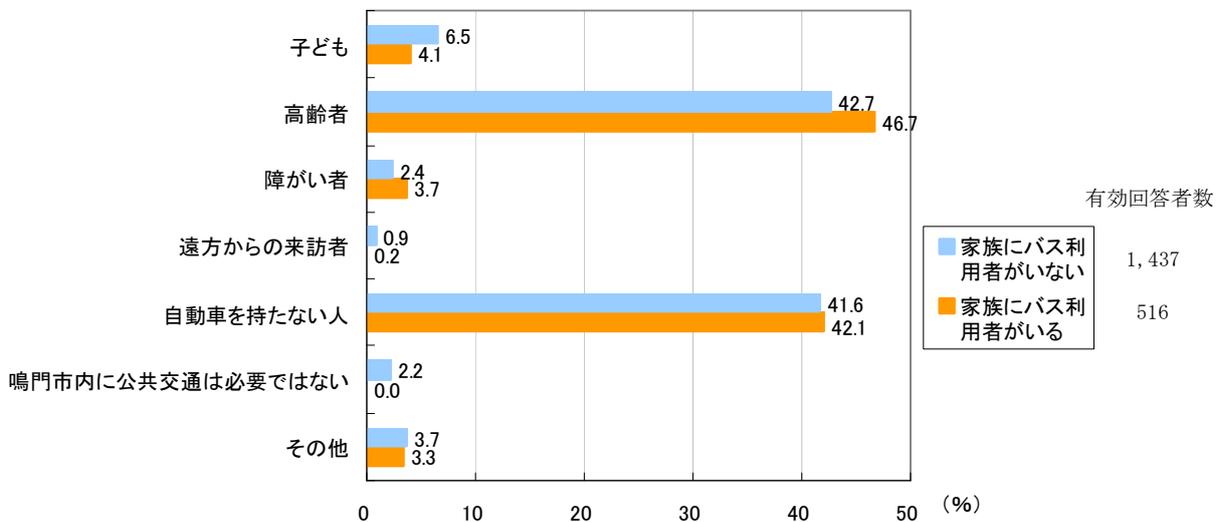
「高齢者も通常の運賃を負担すべき」とする意見は少なく、何らかの形で老人等優待制度を継続していく意向が強いといえる。



図一 老人等優待制度のあり方

(7) 公共交通機関は誰のために必要か

公共交通機関は誰のために必要かとの回答としては、バス利用者の有無に関わらず、「高齢者」が最も多く、次いで「自動車を持たない人」となっており、その他の回答はごくわずかとなっている。



図一 公共交通機関は誰のために必要か

### 3 バス利用者アンケートの概要

#### 3-1 調査の概要

##### (1) 調査目的

バス利用者の利用実態を把握するとともに、直接的にバス再編等の影響を受ける当事者の実感として、経営が困難化している市営バスにおいて、許容できる負担やサービス水準など、市民の基本的な認識を把握し、路線再編等の方向性を策定する上での基礎資料とする。

##### (2) 配布・回収状況

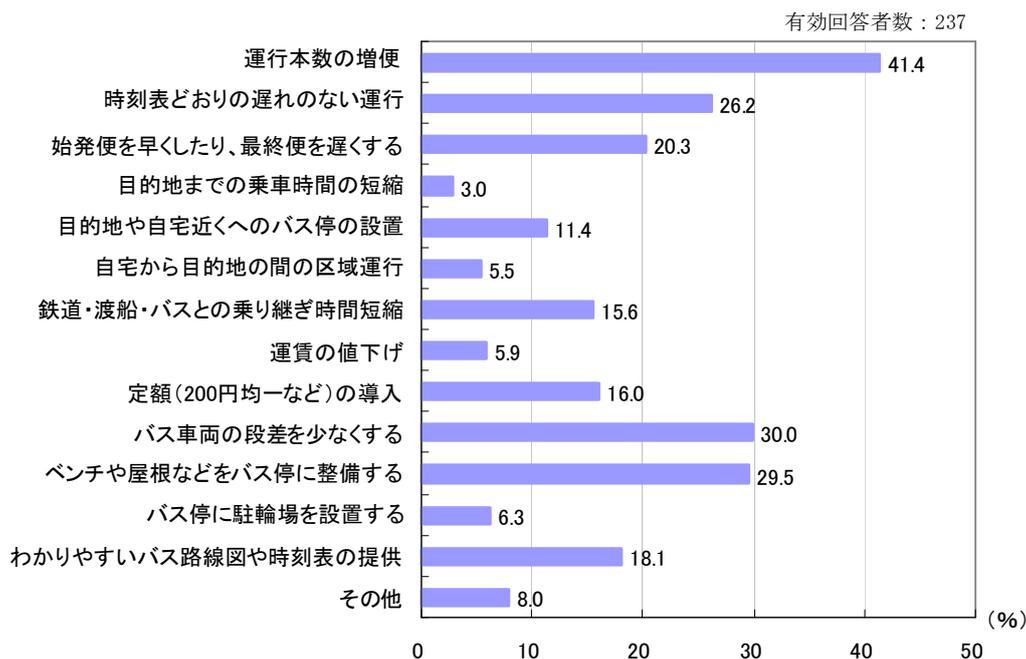
右表のバス路線について、調査員がバスに乗り込み直接配布し、返信用封筒による回収を行った。

路線	配布日	締め切り日	配布数	回収数	回収率
引田線	平21年9月24～25日	10月13日	160	—	—
大麻線	平21年9月24～25日	10月13日	82	—	—
北泊線	平21年9月24～25日	10月13日	253	—	—
鳴門公園線	平21年10月5～6日	10月13日	55	—	—
市内循環	平21年9月24～25日	10月13日	50	—	—
里浦粟津運動公園線	平21年9月24～25日	10月13日	25	—	—
高島線	平21年10月5～6日	10月13日	19	—	—
徳島バス鳴門公園線	平21年10月5～6日	10月13日	105	—	—
徳島バスウチノ海公園線	平21年10月5～6日	10月13日	100	—	—
合計			849	334	39.3%

#### 3-2 調査結果

##### (1) バスを利用しやすくするための改善点【回答は3つまで可能とした】

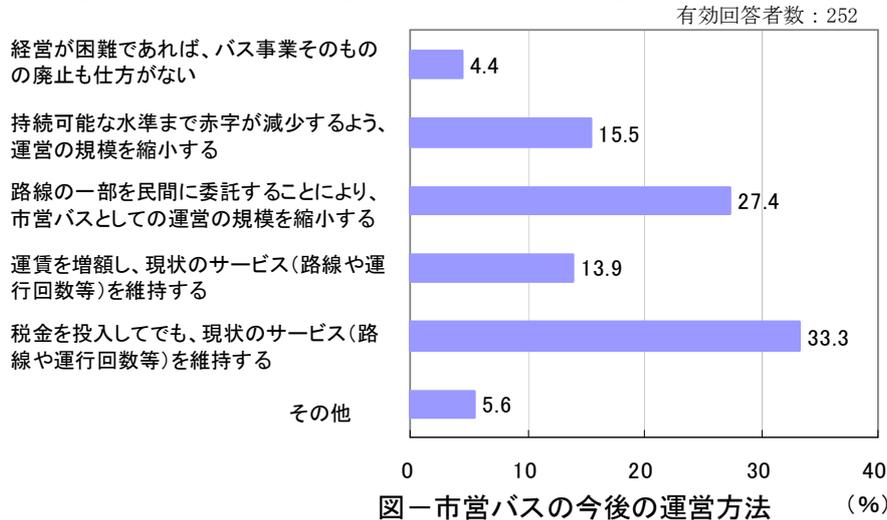
バスを利用しやすくするための改善点としては、「運行本数の増便」が41.4%と最も多く、次いで「バス車両の段差を少なくする」、「ベンチや屋根などバス停を整備する」となっている。



図一バスを利用しやすくするための改善点

### (2) 市営バスの今後の運営方法

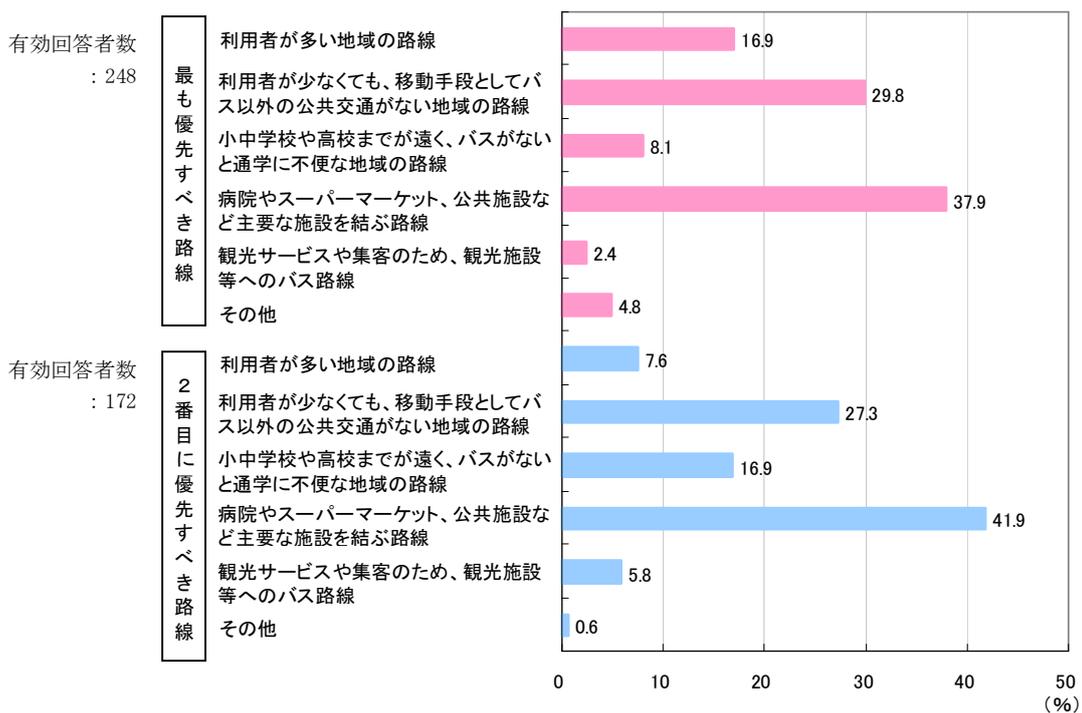
市営バスの今後の運営方法については、「税金を投入してでも、現状のサービスを維持する」が33.3%と最も多くなっている。ただし、「路線の一部を民間に委託することによって、市営バスとしての運営の規模を縮小する」、「持続可能な水準まで赤字が減少するよう、運営の規模を縮小する」、「運賃を増額し、現状のサービスを維持する」の合計は約57%あり、民間委託などの何らかの効率化策について、多くの利用者が理解を示しているといえる。



### (3) バスの運行維持に努めるべき路線

バスの運行維持に努める必要がある路線としては、最も優先すべき・2番目に優先すべきともに、「病院やスーパーマーケット、公共施設など主要な施設を結ぶ路線」が最も多く、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」が多くなっている。

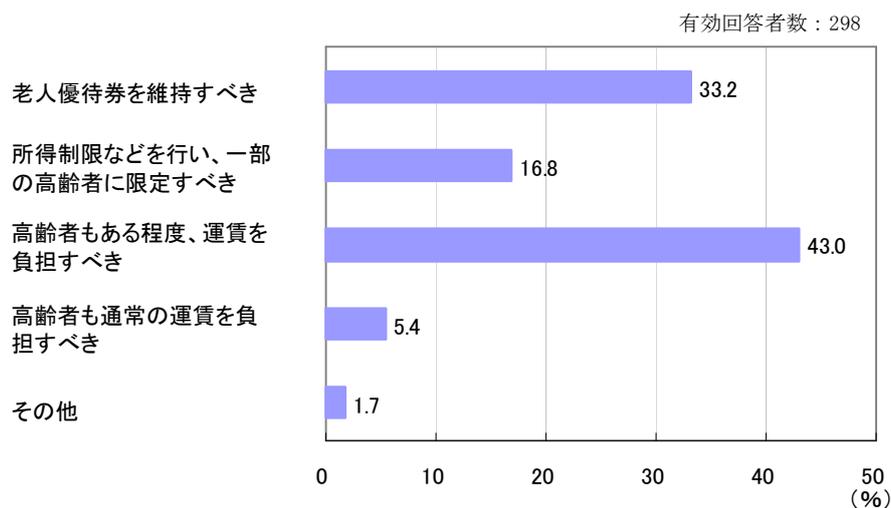
バス利用の主な目的である通院・買物に対応したバスサービスの継続が求められているといえ、また、公共交通の空白地区の回避への認識も高いといえる。



#### (4) 老人等優待制度のあり方

老人等優待制度の今後のあり方については、利用者全体では、「高齢者もある程度、運賃を負担すべき」が43.0%と最も多く、次いで「老人優待券を維持すべき」、「所得制限などを行い、一部の高齢者に限定すべき」となっている。

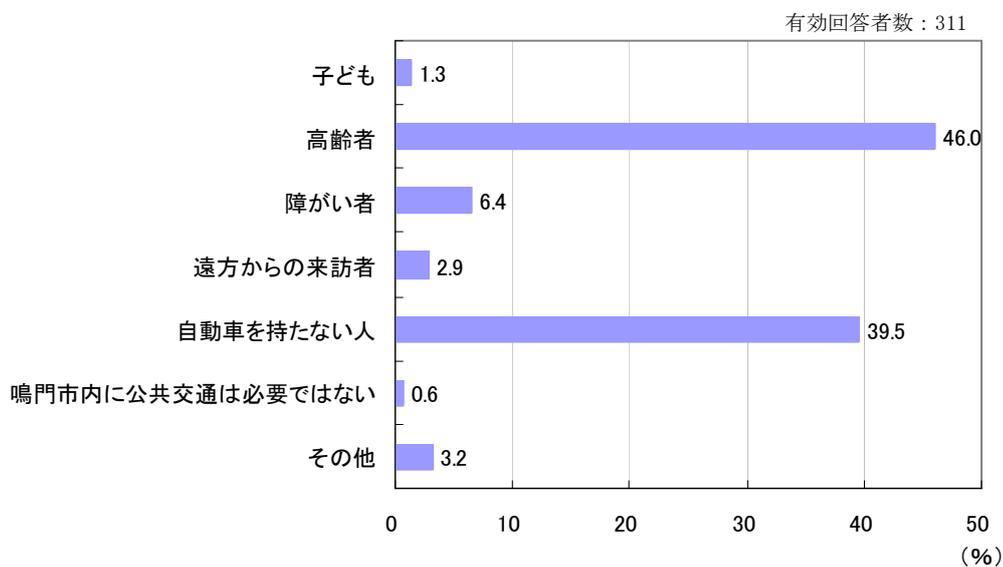
優待制度維持への意向は強いものの、ある程度の運賃負担など、何らかの負担のあり方の見直しについては、調査の結果からある程度の理解が得られているといえる。



図一老人等優待制度のあり方

#### (5) 公共交通機関は誰のために必要か

公共交通機関は誰のために必要かについて、利用者全体では、「高齢者」が46.0%と最も多く、次いで「自動車を持たない人」が39.5%となっており、この2回答がほとんどを占めている。



図一公共交通機関は誰のために必要か

## 4 利用実態調査の概要

路線	内容
引田線	<ul style="list-style-type: none"> <li>●利用者数（多）：平日 283 人/日、休日 193 人/日</li> <li>●通院・買い物・通勤・通学による利用を主とする。</li> <li>●午前便に利用が集中し、午後便の利用者数は少ない。</li> <li>●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。</li> </ul>
大麻線	<ul style="list-style-type: none"> <li>●利用者数（中）：平日 120 人/日、休日 82 人/日</li> <li>●通院・買い物による利用を主とする。</li> <li>●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。</li> <li>●土日は平日の約 69%の利用者数である。</li> </ul>
北泊線	<ul style="list-style-type: none"> <li>●利用者数（多）：平日 302 人/日、休日 240 人/日</li> <li>●通院・買い物・通勤・通学による利用を主とする。</li> <li>●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。</li> <li>●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。</li> </ul>
鳴門公園線	<ul style="list-style-type: none"> <li>●利用者数（中）：平日 143 人/日、休日 136 人/日</li> <li>●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。</li> <li>●朝便（8時）・午後から夕便（14～16時台）の利用者がやや多い。</li> <li>●土日においても平日の約 95%の利用者数がある。</li> </ul>
市内循環線	<ul style="list-style-type: none"> <li>●利用者数（中）：平日 109 人/日、休日 73 人/日</li> <li>●通院・買い物による利用を主とする。</li> <li>●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。</li> <li>●土日は平日の約 67%の利用者数となっている。</li> </ul>
地域バス 里浦粟津運 動公園線	<ul style="list-style-type: none"> <li>●利用者数（少）：平日 47 人/日、休日 16 人/日</li> <li>●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。</li> <li>●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。</li> <li>●土日においては平日の約 33%の利用者数である。</li> </ul>
地域バス 高島線	<ul style="list-style-type: none"> <li>●利用者数（少）：平日 29 人/日、休日 19 人/日</li> <li>●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。</li> <li>●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。</li> <li>●土日においては平日の約 63%の利用者数となっている。</li> </ul>
徳島バス 鳴門公園行	<ul style="list-style-type: none"> <li>●利用者数（中）：平日 134 人/日、休日 207 人/日</li> <li>●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。</li> <li>●土日においては平日の約 155%の利用者数となっている。</li> </ul>
徳島バス ウチノ海総 合公園行	<ul style="list-style-type: none"> <li>●利用者数（中）：平日 110 人/日、休日 52 人/日</li> <li>●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。</li> <li>●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。</li> <li>●土日においては平日の約 47%の利用者数となっている。</li> </ul>

## 5 公共交通の課題

### ■公共交通網の維持

- ・分散している集落の生活基盤として、現行の公共交通網をできるだけ維持
- ・特に他に公共交通のない地区での路線バスへの依存は高く、通院・買い物や通学など日常生活の足として必要
- ・バス利用者アンケートにおいても高い継続要望

### ■公共交通の経営効率の改善

- ・市営バスは、民間委託などによる効率的なバス運行形態への転換が必要
- ・市営バスと徳島バスの重複路線については、役割分担の明確化が必要
- ・アンケートでは、市営バスの規模縮小や民間委託、老人等優待制度の見直し等に一定の理解が得られている

### ■利用増を促す利便性の向上

- ・路線バスとJR・渡船との乗り継ぎの改善、快適な待合い施設の整備が必要
- ・路線バス利用者は、鳴門駅周辺市街地に通院・買物に訪れており、施設利用者にとって使い勝手の良い路線網の構築が必要
- ・老人等優待制度の民間バスへの適用の検討が必要

### ■需要に応じた新たな運行形態の検討

- ・路線バスの導入・維持が困難な地区等においては、デマンド運行の導入や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が必要

### ■高齢社会に応じたバリアフリーへの対応

- ・低床バス等の導入を図るほか、ドア to ドアの運行サービスなど、高齢者ニーズに適した運行形態の導入等の検討が必要

### ■まちづくり施策等との連携

- ・商業関係者との連携、観光振興との連携など、地域特性を活かした新たな需要を生み出す方策の検討が必要

### ■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、地域で公共交通を利用し支えていく体制、また、公共交通の運営等に市民が主体的に参加できるしくみが必要

## 6 鳴門市地域公共交通総合連携計画

### (1) 地域公共交通総合連携計画の基本方針

鳴門市の公共交通は、高齢者や障がい者をはじめとするいわゆる交通弱者の日常生活に欠かせないものであるほか、様々な市民活動や地域間の交流拡大、観光振興など本市のまちづくりを進める上においても、その果たす役割は極めて大きいものがある。

一方、少子高齢の進展など急激な社会環境の変化や利用者ニーズが多様化する中で、これらに対応した新たな公共交通体系の構築も必要となってきた。

こうしたことから、市民ニーズや社会環境の変化に対応できる公共交通体系を確立するため、路線の維持が困難となっている市営バス路線の再編に向けた基本的方向性を示し、市営有償運送などの導入に民間活力の活用を進めるほか、観光など市外からの来訪者に対するアクセス向上策を推進し、多様化するニーズやこれからの時代に適合する新しい市内公共交通体系を構築するものである。

#### ■ 地域公共交通総合連携計画の基本方針

市民ニーズや社会環境の変化に対応し、  
利用しやすく効率的で、まち全体の活性化にもつながる  
新しい公共交通体系の確立を目指す

### (2) 地域公共交通総合連携計画の区域

鳴門市地域公共交通総合連携計画の区域は、鳴門市全域とする。

### (3) 地域公共交通総合連携計画の目標

地域公共交通総合連携計画の基本方針に基づき、利用しやすく効率的な公共交通体系を構築していくため、地域公共交通総合連携計画で目指すべき目標を以下のとおり設定する。

#### 目標1 効率的で持続可能な公共交通体系づくり

将来的にも安定的に運営できる持続可能な公共交通の確立を目指し、利用者にとって効果的なサービスをより効率的な運行で提供する公共交通体系の構築を図る。

#### 目標2 利便性の高い公共交通サービスづくり

日常生活を送る市民にとって使い勝手の良い公共交通として、きめ細かなサービスの展開を図るとともに、来訪者にとってもわかりやすい、地域間交流の基盤となる公共交通体系を整備する。

#### 目標3 元気なまちづくりにつながる仕組みづくり

市民が公共交通を積極的に利用し、支える仕組みを構築するとともに、商業や観光などとの連携による、地域の活力を高める公共交通の活用施策を推進する。

#### 目標4 人にも環境にもやさしい交通づくり

環境負荷が低く、交通弱者の暮らしを支える公共交通のメリットを活かし、人にも環境にもやさしいまちづくりを推進する。

#### (4) 計画期間

平成 22 年（2010 年）度～平成 30 年（2018）度までの 9 年間とし、平成 22 年（2010 年）度～平成 24 年（2012）度までを短期計画期間とする。

#### (5) 実施すべき事業の設定

地域公共交通総合連携計画の目標を達成していくために実施すべき事業について、以下のとおり設定する。

表一事業一覧①

目 標	事業	事業の概要	実施主体
効率的で 持続可能な公共交 通体系づく り	①利用需要に応 じた効率的運 行形態への再 編	・市営バス路線について民間委託等の順次推進、利用者の少ない便について休日便の減便、小型車両の導入などにより、運行経費の削減を図る。	鳴門市 鳴門企業局
	②競合路線にお ける運行効率 化の調整	・民間との競合路線について、重複解消や空白時間帯の運行確保などの調整を行い、運行効率化を図る。	鳴門市 鳴門市企業局 徳島バス（株）
利便性の 高い公共 交通サー ビスづく り	③ニーズとマッ チした利便性 の高い運行形 態への見直し	・放射状路線による中心市街地内の循環運行化などにより、利便性の向上を図るとともに、市内循環線の整理・統合を検討する。 ・不要な迂回ルートへの解消や施設間移動ニーズへの対応など、利用実態に沿った合理的な運行ルート・ダイヤ等への見直しを図る。 ・民間路線への適用拡大など、市民が納得し、使い勝手の良い老人等優待制度のあり方を検討する。 ・JRや渡船との乗り継ぎをスムーズに行えるよう、また、学校における通学ニーズ等を踏まえ、ダイヤの見直し等による運行の適正化を図る。 ・フリー乗降の可能性について検討する。	鳴門市 鳴門市企業局 バス事業者
	④デマンド運行 等の新たな運 行モードの検 討	・民間委託によるデマンド運行など、今後の社会動向に対応する、新しい効率的な運行形態の導入について検討する。	鳴門市
	⑤低床バスの導 入	・低床バスの導入により、高齢者の安全性・利便性を向上する。	鳴門市 鳴門市企業局
	⑥スクールバス の検討	・今後、通学・通園に必要性が生じた場合にはスクールバスの導入について検討する。	鳴門市
	⑦乗り継ぎ拠点 等の整備	・利用者の多いバス停や乗り継ぎ拠点において、屋根やベンチ等を設置し、良好な待合い環境を整備する。	鳴門市 鳴門市企業局 バス事業者
	⑧分かりやすい 情報提供	・共通時刻表・料金表の整備による利用者本位の情報提供を行うほか、バス利用の案内となるガイドブックやマップ等を作成する。	鳴門市 鳴門市企業局 バス事業者

表一事業一覧②

目 標	事業	事業の概要	実施主体
元 気 な ま ち づ くり に つ な ぎ る 仕 組 み づ くり	⑨市民懇談会の設置	・バスの利便性の向上やバス利用促進策について、市民が主体的に関われる仕組みとして、懇談会の設置を進める。	鳴門市 鳴門市企業局 バス事業者
	⑩商業者等との連携強化	・車内・車体広告を通じた協賛・PRの展開やバス利用者への割引券サービスの導入など、商業者等と連携した活性化策を検討する。	鳴門市 鳴門市企業局 バス事業者
	⑪観光振興との連携強化	・周遊券の拡充や路線バスで巡る観光地巡りなど、観光振興と連携した活性化策を検討する。	鳴門市 鳴門市企業局 バス事業者
	⑫NPO等との連携強化	・新たな公共交通の担い手として、NPO等との情報共有化や支援体制の整備など、連携のあり方を検討する。	鳴門市 鳴門市企業局
	⑬地域活動と連携したにぎわいづくり	・路線バス沿線での文化活動やスポーツイベント、産直市などさまざまな地域活動と連携し、地域のにぎわい創出を図る。	鳴門市 鳴門市企業局 バス事業者
人にも環 境にもや さしい交 通づくり	⑭モビリティ・マネジメントの展開	・市役所・教育大学等との連携により、環境負荷の高い自動車依存から公共交通への利用転換を促す取り組みを展開し、市民に発信していく。	鳴門市 鳴門市企業局

鳴門市地域公共交通総合連携計画

ダイジェスト版

平成22年3月

---

発行 徳島県鳴門市  
〒772-8501  
徳島県鳴門市撫養町南浜字東浜170  
企画総務部 総合政策局 企画調整課  
TEL 088-684-1013 (直通)  
FAX 088-684-1336 (直通)  
<http://www.city.naruto.tokushima.jp/>