

1 はじめに

(1) 計画策定の趣旨

- ◆ 鳴門市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生産人口の減少等を背景に、利用者の減少、交通サービスの低下、交通事業者の経営悪化など非常に厳しく、さらに新型コロナ危機の発生がこれに追い打ちをかけ、その厳しさはさらに深刻化を増しています。その一方、運転免許返納後の高齢者や学生、外国人観光客などにとっての移動手段として、公共交通の重要性は益々高まってきています。
- ◆ 本計画は、前回計画「鳴門市地域公共交通総合連携計画」の達成状況に対する一定の評価・見直しを行った上で、AIやMaaS、自動運転といった最新技術の活用も見据えながら、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に掲げられた新たな方針に基づく「鳴門市地域公共交通計画」を策定し、鳴門市民はもとより、市内観光客など幅広い利用者にとって使いやすいサービスの提供を目指します。

(2) 計画区域と期間

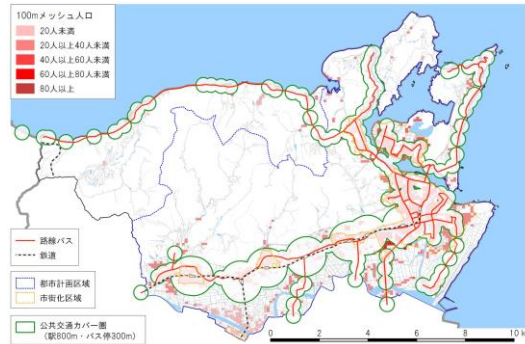
- ◆ 計画区域: 鳴門市全域
- ◆ 計画期間: 令和5年度(2023年度)～令和12年度(2030年度)までの8年間

2 鳴門市の公共交通をとりまく現状・課題

(1) 公共交通カバーク

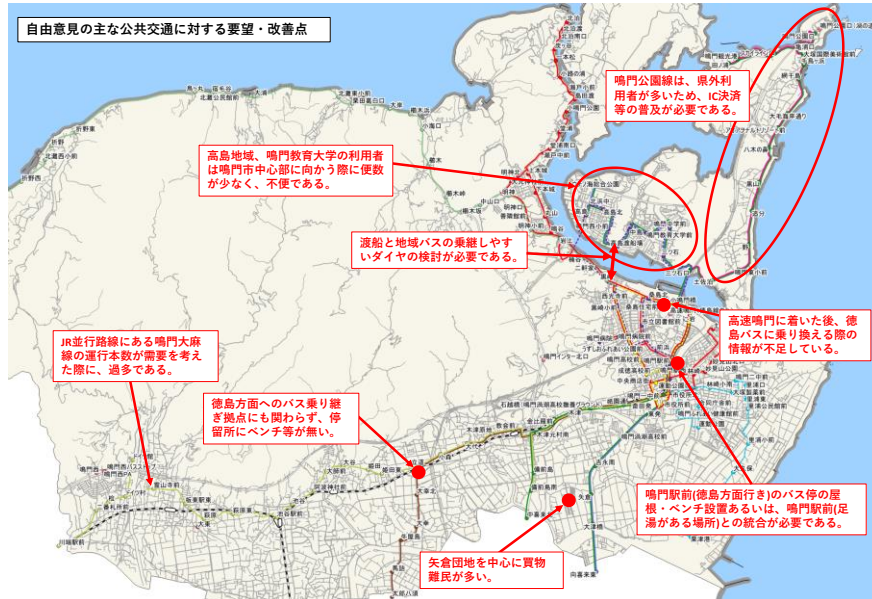
- ◆ 本市では、公共交通が市街地の人口の大部分をカバーしています。
- ◆ 一方で、大麻町(堀江地区)や島田島などの公共交通空白地域も見られ、こうした地域への対応を検討する必要があります。

	公共交通カバーク内人口	公共交通カバーク外人口	合計
市全域	43,397人	11,225人	54,622人
	79.4%	20.6%	100.0%
市街化区域	30,916人	3,532人	34,448人
	89.7%	10.3%	100.0%
市街化調整区域	12,481人	7,693人	20,174人
	61.9%	38.1%	100.0%



(2) 公共交通利用実態調査の結果 (令和4年7月23日(土)、25日(月)実施)

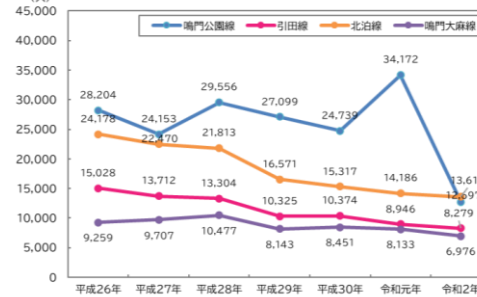
- ◆ 公共交通利用者へのヒアリング調査でいただいたご要望・改善点を下記に示します。



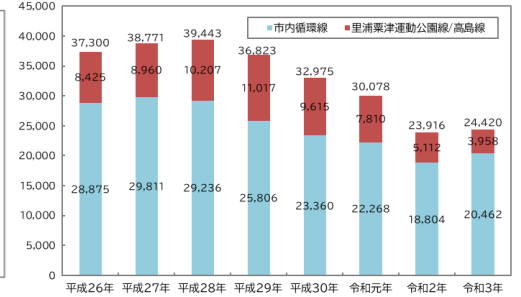
(3) 徳島バス協定路線・地域バスの利用人数の推移

- ◆ 令和2年にいずれの路線も利用人数が減少しており、新型コロナウイルス感染症の流行による観光客の減少が要因として考えられます。
- ◆ 観光利用が多い鳴門公園線は大塚国際美術館の入館者数が増加した令和元年に大きく増加している反面、令和2年に大きく減少しています。
- ◆ 引田線、北泊線、鳴門大森線は減少傾向にあるものの減少率は緩やかであり、沿線の住民の日常的な交通手段として利用されていることが推察されます。
- ◆ 市内循環線の利用人数は令和3年に若干回復しているものの、減少傾向です。
- ◆ 里浦栗津運動公園線と高島線の利用人数の減少は、通学にバスを利用している子どもの数の減少や新型コロナウイルス感染症による休校が要因として考えられます。

■ 徳島バス協定路線の利用人数の推移



■ 地域バスの利用人数の推移



(4) 公共交通の課題

課題1: 市民が利用しやすい移動手段の確保

今後、進行が予測される高齢化に伴う移動困難者の増加とアフターコロナの観光客増加を見据えた移動手段を確保する必要があります。

課題2: さらなる運行効率の改善による持続可能な公共交通の実現

利用者が減少し、現状のサービスの維持が困難であるため、経営効率の改善を図ることが求められます。

課題3: 若年層など利用者の拡大に向けた公共交通サービスの向上

乗り継ぎ利便性の向上やIoT、AIの活用による公共交通サービスの向上によって、利用者の拡大を図ります。

課題4: 地域特性や利用者ニーズに応じた新たな運行形態への再編

公共交通の導入が難しい過疎地域におけるデマンド交通や、次世代の新たな移動手段として自動運転等の新たなサービスの導入を視野に入れながら、これからの時代に適した新たな公共交通体系を確立することも必要です。

課題5: まちづくりとの連携による公共交通ネットワークの形成

本市のまちづくりの方策や観光振興策との連携を図っていくことも重要です。

課題6: 地域で支えるサポート体制の構築

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ります。

3 本計画の基本方針・目標

基本方針

多様なニーズに応じ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

目標①

最大効率による持続可能な公共交通体系の構築

- 既存の公共交通手段を最大限活用した上で、本市の多様な輸送資源も有効活用することにより、市内の様々な地域に公共交通で移動することが可能となる。
- また、交通環境の向上に寄与する最新技術の活用や新たな運行形態も積極的に導入する。

事業① モーダルミックスの推進

- 事業①-1:路線の効率的な運行に向けた再編・新たな路線の開設
- 事業①-2:駅や高速バス停留所を中心とした乗継ネットワークの構築
- 事業①-3:ダイヤ改正および乗り継ぎなど運行調整による利便性向上

事業② 新たな運行形態の導入

- 事業②-1:新たな移動手段の確保
- 事業②-2:既存の交通資源の活用

目標②

利用者ニーズに応じた公共交通サービスの提供

- 地域間や交通モード間の移動において、ダイヤ、待ち合い環境、情報提供等の連携を図ることにより、利用者ニーズに応じた公共交通サービスの提供が可能となる。
- また、コンパクトなまちづくりの推進に向けて、地域拠点間の移動における公共交通サービスの充実を図る。

事業③ つなぐ仕組みの構築

- 事業③-1:分かりやすい路線情報の提供
- 事業③-2:IoT、AI等を活用した配車システムの導入
- 事業③-3:シームレスに公共交通を利用するための決済システムの構築

事業④ 交通結節点の環境整備

- 事業④-1:快適な待合環境の整備
- 事業④-2:デマンド交通等の立寄箇所の整備
- 事業④-3:駐車場、駐輪場の維持・整備

目標③

新たな需要の創出に向けた公共交通利用の促進

- 環境負荷の低減に向けた行動変容や、地域全体で公共交通を支えていくといった市民意識の醸成により、公共交通の新たな需要を創出する。

事業⑤ 新たな需要の創出

- 事業⑤-1:運賃、割引制度の見直し
- 事業⑤-2:事業者と連携したバス利用促進策の展開
- 事業⑤-3:観光需要を見据えた公共交通利用促進策の推進

事業⑥ 地域で支える意識の醸成

- 事業⑥-1:市民懇談会の継続運営
- 事業⑥-2:交通教育・イベントの充実

4 主な実施プログラム

事業①-2:駅や高速バス停留所を中心とした乗継ネットワークの構築

概要

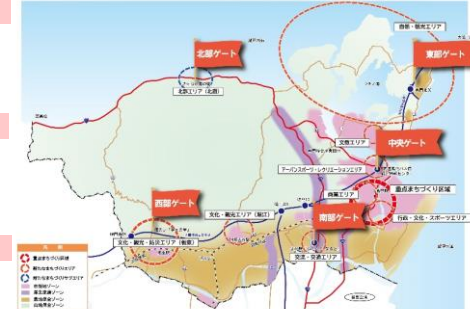
- ◆ 「鳴門市都市計画マスタープラン」において検討している5つのゲート構想に基づき、JR鳴門駅や高速鳴門バス停留所を中心にバス、鉄道やタクシーと接続し、乗り継ぎを前提とした効率的なネットワークを構築する。

具体的な内容

- ◆ 高速バスの待合所である鳴門市観光情報センターへの路線バスの乗り入れ、ターミナル化を検討
- ◆ 市内の駅やバス停、主要な生活施設を乗り継ぎ拠点として位置づけ、それらを結ぶことで公共交通ネットワークを構築する

実施主体

鳴門市、交通事業者



出典:鳴門市都市計画マスタープラン

事業③-2:IoT、AI等を活用した配車システムの導入

概要

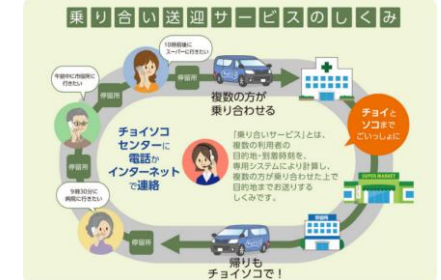
- ◆ IoTを活用して効率的な運行を可能にする配車システムの実装を目指す。

具体的な内容

- ◆ IoTを活用した乗合タクシーやデマンド交通の導入を検討
- 参考事例:チョインソコ(会員登録制デマンド交通)
AIによって到着時間を正確に計算し最速ルートを選択できるシステム。地域の商業施設やクリニック等の協賛により運営されており、現在全国の自治体において導入が進められている。

実施主体

鳴門市、交通事業者



出典:チョインソコ

事業⑤-3:観光需要を見据えた公共交通利用促進策の推進

概要

- ◆ 観光振興と一体化した公共交通利用の促進策を展開する。

具体的な内容

- ◆ 高速バスや飛行機、レンタサイクル等と路線バスフリー乗車券などを組み合わせた企画乗車券の発行
- ◆ インパウンド向け企画乗車券の発行
- ◆ 観光施設と公共交通を組み合わせたフリーバスの継続的な活用

実施主体

鳴門市、交通事業者

参考事例:一般路線バス1日オールフリー乗車券
一般路線バス1日オールフリー乗車券
2020年9月10日(木)から開始!



出典:徳島バス

5 成果指標と評価の推進体制

指標A:市内公共交通の年間利用者数

(評価)鉄道主要駅(鳴門駅、池谷駅、板東駅)、徳島バス(市内流入路線)地域バスの年間利用者数(合計値)

(現況)1,019,341人/年(令和元年度実績値)

(目標)917,400人/年(現況値10%以内減)

指標B:協定路線・地域バスの事業収支・公的資金投入

(評価)徳島バス協定路線・地域バスの年間事業収支率、行政による公的資金投入額

(目標)収支率:現状値以上、公的資金投入額:160百万円以下

指標C:市内公共交通カバー人口比率

(評価)新たな運行形態も含む公共交通がカバーしている圏域の人口比率

(現況)79.4% ▶ (目標)90%

推進体制

- ◆ 本計画の目標達成に向けて、「PDCAサイクル」に基づき、モニタリング等による事業の評価を「毎年度実施(原則)」し、その達成状況によっては計画の内容を適宜見直ししながら、地域旅客運送サービスの改善・向上を図っていきます。

