

鳴門市地域公共交通計画

令和5年2月
鳴門市

目次

第1章 はじめに	1
1.1 計画策定の趣旨	1
1.2 計画の位置づけ	2
1.3 計画の概要	2
第2章 前回計画の検証	3
2.1 鳴門市地域公共交通総合連携計画の概要	3
2.2 計画の検証	4
第3章 鳴門市の概況	6
3.1 地域概況	6
3.2 鳴門市の人口	7
3.3 通勤・通学の動向	10
3.4 施設分布	12
3.5 道路交通概況	14
第4章 鳴門市の公共交通の現状	17
4.1 公共交通カバー圏	17
4.2 鉄道	18
4.3 渡船	20
4.4 高速バス	22
4.5 路線バス	23
4.6 スクールバス	28
4.7 レンタサイクル事業	29
4.8 鳴門市社会福祉協議会車両貸出事業	30
4.9 JR 鳴門線に関する意見交換会	31
4.10 公共交通の連絡状況	32
4.11 財政状況	34
第5章 公共交通利用の実態・意向の把握	36
5.1 公共交通利用実態調査	36
5.2 市民アンケート調査	40
5.3 高校生アンケート調査	43
5.4 公共交通事業者ヒアリング	45

第6章 上位関連計画の概要	46
6.1 上位計画	46
6.2 関連計画	54
6.3 その他関連計画	55
第7章 公共交通に関する課題	56
7.1 公共交通をとりまく現状と課題	56
7.2 公共交通の課題のまとめ	60
第8章 基本方針	62
8.1 地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針	62
8.2 計画の区域	62
8.3 計画の目標	62
8.4 地域公共交通の分類と位置付け	63
第9章 実施プログラム	64
第10章 エリア別の重点事業	79
10.1 鳴門市中心部	79
10.2 鳴門公園エリア	81
10.3 北灘エリア	83
10.4 瀬戸エリア	85
10.5 板東エリア	87
10.6 鳴門市全域の重点事業と施策案	89
第11章 評価指標・目標値	90
11.1 評価指標の設定	90
11.2 計画目標の評価・検証	91
参考資料	92
鳴門市地域公共交通活性化協議会設置要綱	92
鳴門市地域公共交通活性化協議会 開催概要	94
鳴門市地域公共交通活性化協議会 委員名簿	95

第1章 はじめに

1.1 計画策定の趣旨

鳴門市では、平成22年3月に「鳴門市地域公共交通総合連携計画(以下、「前回計画」という。)」を策定し、路線の維持が困難となっている市営バス路線の再編や市外来訪者のアクセス向上策の推進などに取り組んできました。

しかしながら、本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。

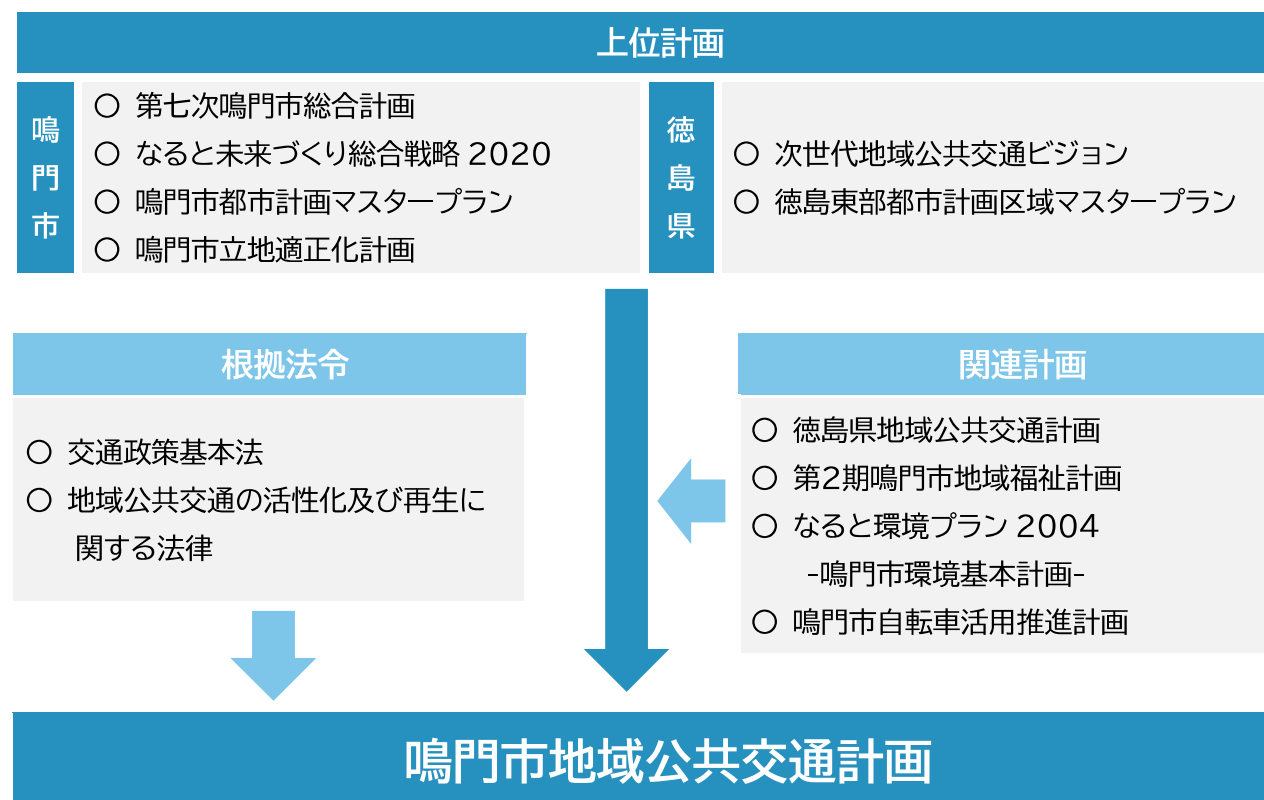
その一方、運転免許証返納後の高齢者をはじめ、学生、外国人観光客などにとっての移動手段として、公共交通の重要性は益々高まってきています。

こうした中、令和2年6月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」(以下、「活性化再生法」という。)が改正され、従来の公共交通サービスの改善に加え、自家用有償旅客運送・福祉輸送など地域の多様な輸送資源を総動員して地域の移動ニーズに対応し、持続可能な地域旅客運送サービスの提供を確保するための方向性が示されました。

以上の背景を踏まえ、前回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、活性化再生法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。

1.2 計画の位置づけ

本計画は、「第七次鳴門市総合計画」、および「徳島県次世代地域公共交通ビジョン」等を上位計画とし、「徳島県地域公共交通計画」等の関連計画と整合・連携を図りながら、本市における地域公共交通の方向性とその具体的な施策を示すものであり、地域公共交通政策を推進する際のマスタープランとして位置づけます。



1.3 計画の概要

(1) 計画の区域

本計画の対象区域は、鳴門市全域とします。

(2) 計画の期間

本計画期間は、第七次鳴門市総合計画の計画期間に合わせ、令和5(2023)年度から令和12(2030)年度までの8年間とします。

また、本計画の進捗状況に対し毎年度評価・検証を行いつつ、計画開始から4年後の令和8(2026)年度に見直しを行います。

(3) 計画の策定主体

本計画は、国が定める「地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針」に基づき、活性化再生法に基づく協議会(鳴門市地域公共交通活性化協議会)において協議を行い、鳴門市が主体となり策定するものです。

第2章 前回計画の検証

2.1 鳴門市地域公共交通総合連携計画(平成22年度～平成30年度)の概要

(1)計画目的

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。

(2)計画の基本方針

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。

～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～

(3)計画目標

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、同計画で目指すべき目標は、以下のとおり設定された。

【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。

2.2 計画の検証

前回計画である鳴門市地域公共交通総合連携計画における目標の達成状況は下記の通りです。

目標	事業	事業主体
目標1	①利用需要に応じた効率的運行形態への再編	市営バス 地域バス
	②競合路線における運行効率化の調整	民間バス事業者と競合する 市営バス・地域バス
目標2	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	市営バス 地域バス 民間バス
	④デマンド運行等の新たな運行モードの検討	鳴門市全域
	⑤低床バスの導入	市営バス 地域バス
	⑥スクールバスの検討	鳴門市全域
	⑦乗り継ぎ拠点等の整備	乗客数の多いバス停 JR や渡船・他バス路線との乗り継ぎ拠点 となるバス停等の待合施設
	⑧分かりやすい情報提供	市全域 JR や渡船・他バス路線との乗り継ぎ拠点 となるバス停等の待合施設
目標3	⑨市民懇談会の設置	鳴門市全域
	⑩商業者等との連携強化	鳴門駅前中心市街地
	⑪観光振興との連携強化	主要観光地 観光情報拠点
	⑫NPO 等との連携強化	鳴門市全域
	⑬地域活動と連携したにぎわいづくり	鳴門市全域
目標4	⑭モビリティ・マネジメントの展開	鳴門市全域

<達成状況> ○…計画達成 △…事業途上 ×…未達成

事業内容	達成状況	備考
利用需要に応じた運行便数の見直し	○	利用需要に合わせて路線の再編を実施している
小型車両化による経費削減	○	地域バスは小型車両
民間委託等の順次推進	○	市営バスの協定路線化
民間事業者との運行調整の推進	○	高齢者等無料バス優待事業は民間バスの市内区間について利用できるよう拡充済
市街地内循環運行化の検討	△	北泊線は市街地を循環している
地域バス迂回運行の再編	○	迂回ルート変更済
老人等優待制度の拡充と見直し	○	拡充済
スムーズな乗り継ぎを確保するダイヤ改正	△	渡船とバスは○、JRとバスに課題あり
フリー乗降の可能性について検討	○	里浦粟津運動公園線にて導入を検討したが、安全に停車できる場所が少ない等の問題点より導入に至らず
デマンド運行等の検討	○	里浦粟津運動公園線・高島線の一部の便にて実証実験を実施したがコスト面でのメリットが少なく、本格運行には至らず
低床バスの導入	○	地域バス市内循環線が低床バス
スクールバスの導入の検討	○	スクールバス導入済
乗り継ぎ拠点の整備	△	鳴門駅バス停(上り)に上屋やベンチがない
バス停へのベンチ等設置推進	×	維持管理の問題からベンチの設置は難しい
共通時刻表・料金表の作成	×	共通時刻表等未実施
ガイドブック・路線マップ等の作成	△	路線マップは作成
市民懇談会の設置	○	鳴門市地域公共交通会議実施
商業者等との連携によるバス利用促進策の展開	△	徳島バスについては広告掲載を実施 地域バスには掲載スペースが確保できない 割引券サービスについては検討できていない
周遊券等の拡充	○	MaaS 実証実験実施、鳴門満喫きっぷ導入済
路線バス利用による新たな観光情報の発信	○	ホームページに掲載
自家用車有償運送サポート体制の整備	△	制度の周知等を行っているが担い手がない
地域活動との連携強化	△	徳島ヴォルティス試合時のシャトルバス運行
組織的モビリティ・マネジメントの展開	△	職員の月2回のノーマイカーデー等の活動実績はある

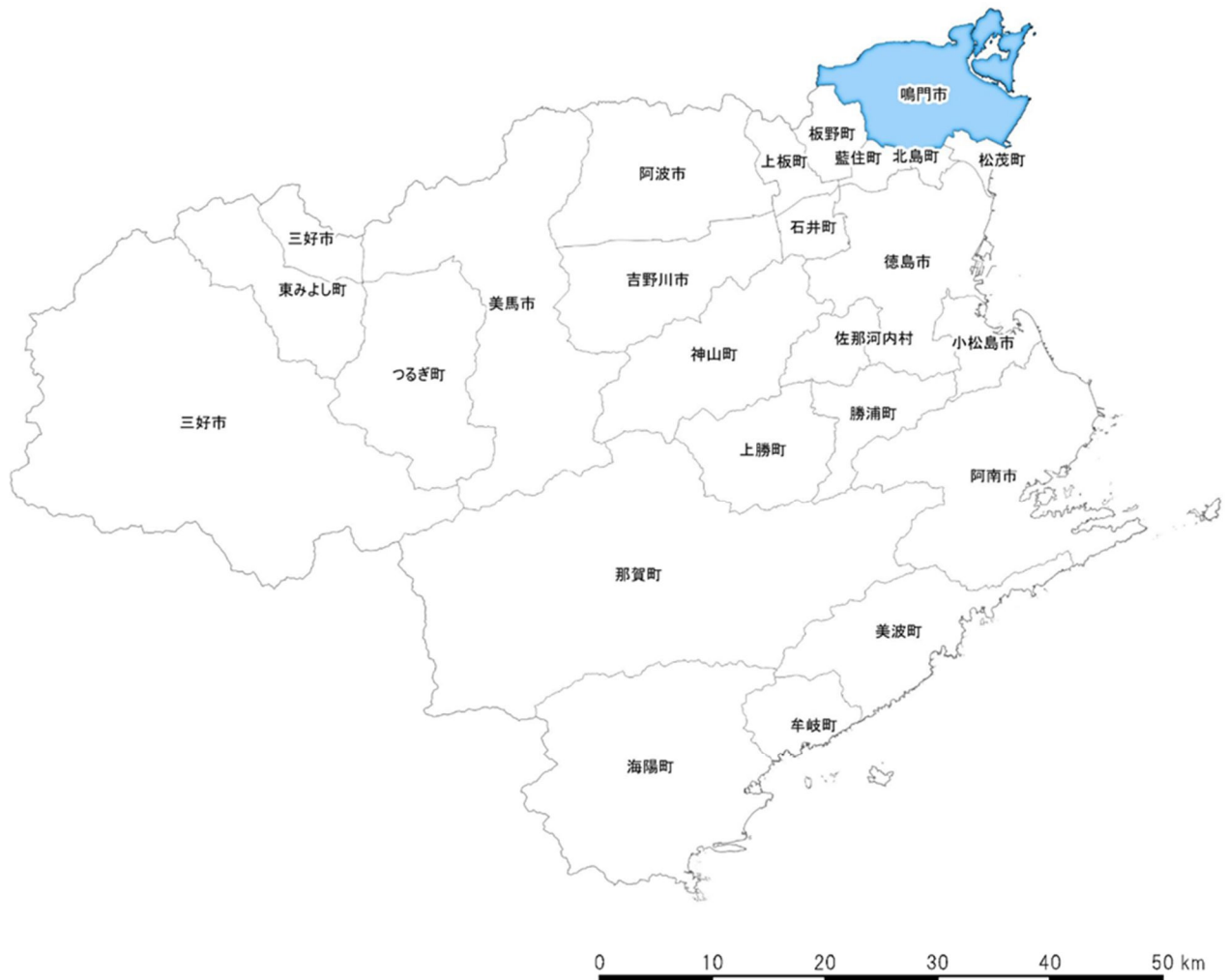
第3章 鳴門市の概況

3.1 地域概況

鳴門市は、四国の東部、徳島県の東北端に位置しており、鳴門海峡を隔てて淡路島に対峙し、本州と結ぶ四国の東玄関をなしています。北部は瀬戸内海国立公園に指定され、北に播磨灘、東に紀伊水道をのぞみ、鳴門海峡の急流と逆巻く渦潮でその名を知られた景勝地です。

平成10年に神戸淡路鳴門自動車道、平成14年には高松自動車道が各々開通したことから、四国・本州の交流拠点としての位置づけが高まりました。令和4年には道の駅「くるくるなると」が開駅し、四国のゲートウェイとして交流人口拡大の拠点としての役割を担っています。

鳴門市の位置

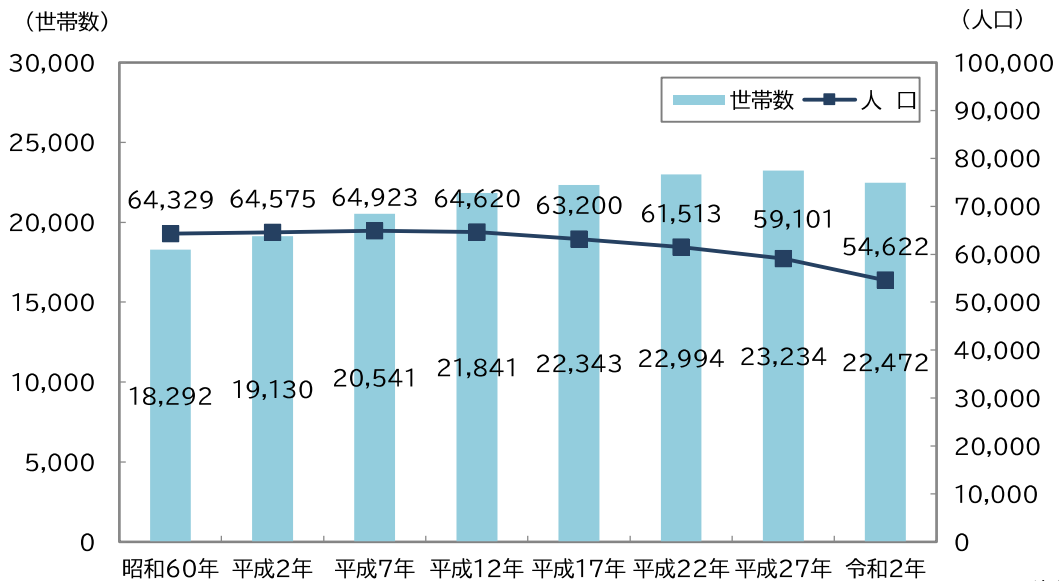


3.2 鳴門市の人口

本市の人口は、平成7年(1995年)をピークに、令和2年(2020年)には約5.4万人まで減少しています。

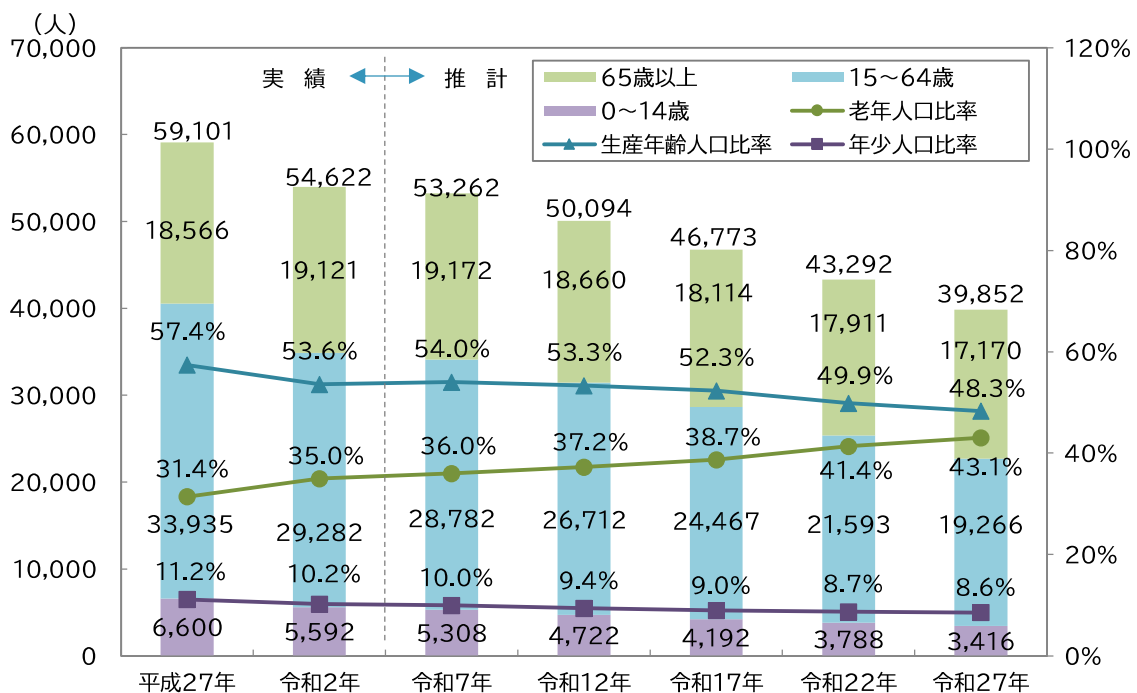
将来人口の推移では、令和27年(2045年)の人口は約3.9万人まで減少が予測、年少人口比率は8.6%まで減少、老年人口比率は43.1%まで増加すると予測されます。

総人口の推移



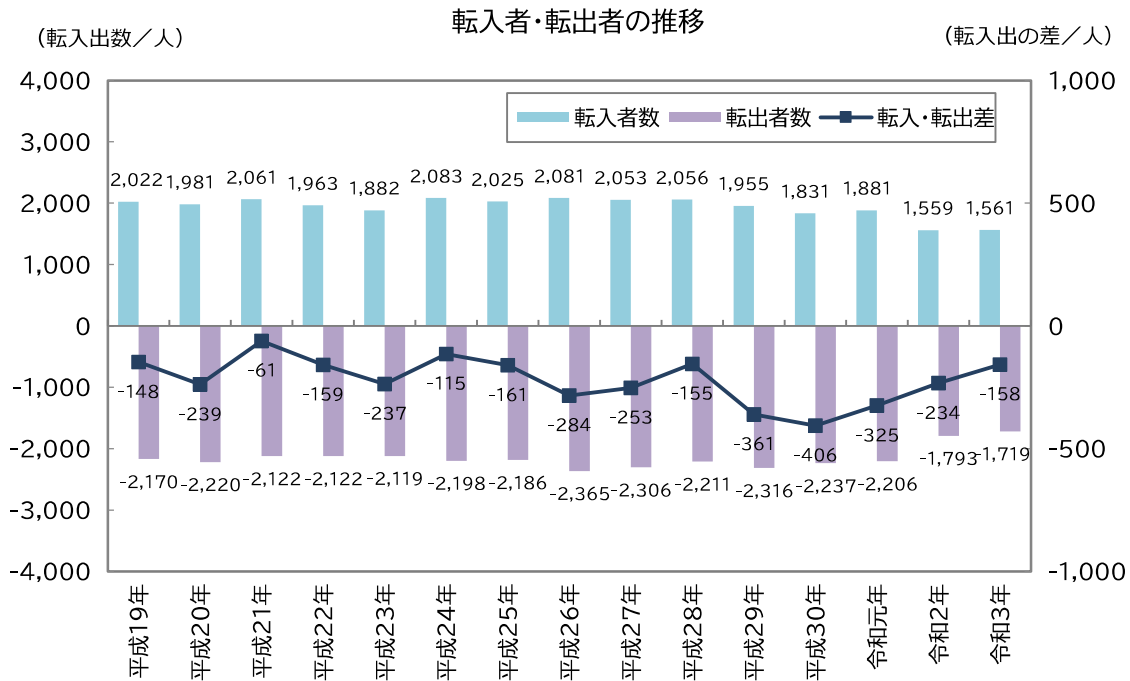
資料:国勢調査

将来人口の推移

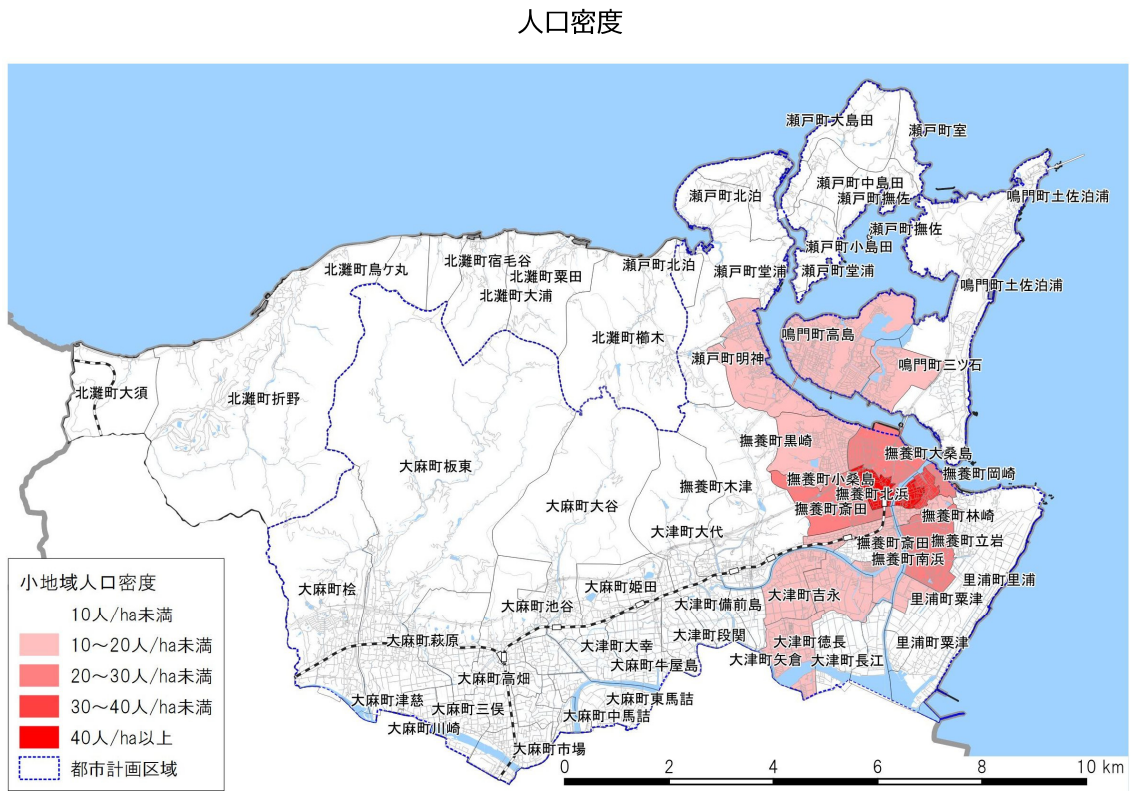


資料:国立社会保障・人口問題研究所(平成30年推計)

転入・転出者の推移では、転入者より転出者の方が多く、その差は平成30年をピークに縮小傾向となっています。



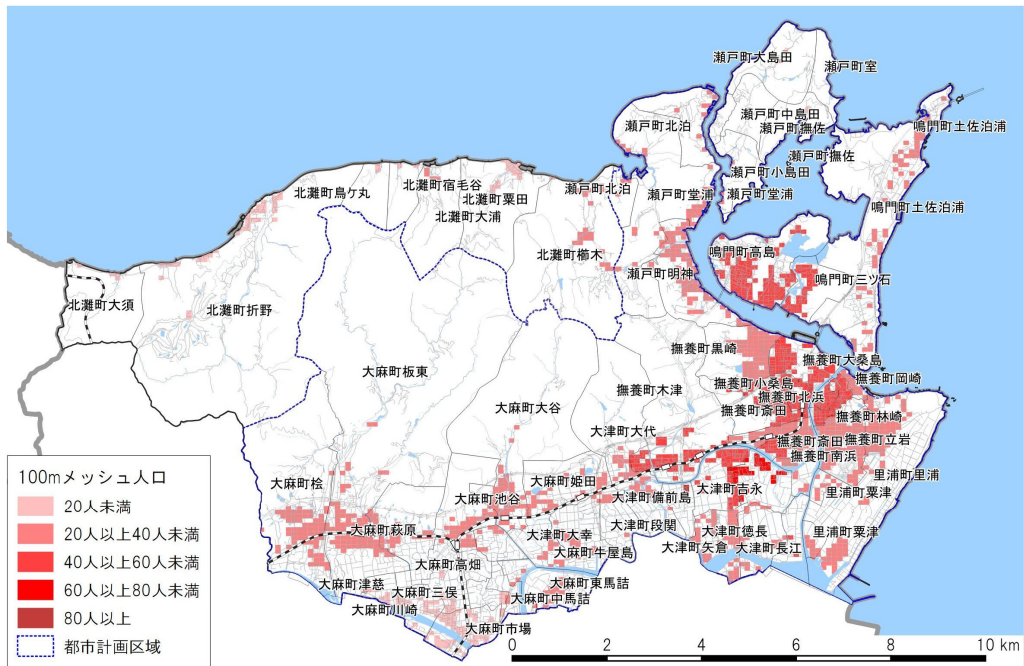
人口密度が 40 人/ha 以上であるのは、撫養町北浜周辺です。その地域以外については低密度となっています。



本市の現在(2020年)の人口分布は、市役所周辺部(撫養町)で高くなっています。また、市役所周辺部以外で比較的まとまった住宅地の形成されている瀬戸町明神や鳴門町高島、大津町木津野などにおいて、比較的高密な人口分布が見られます。

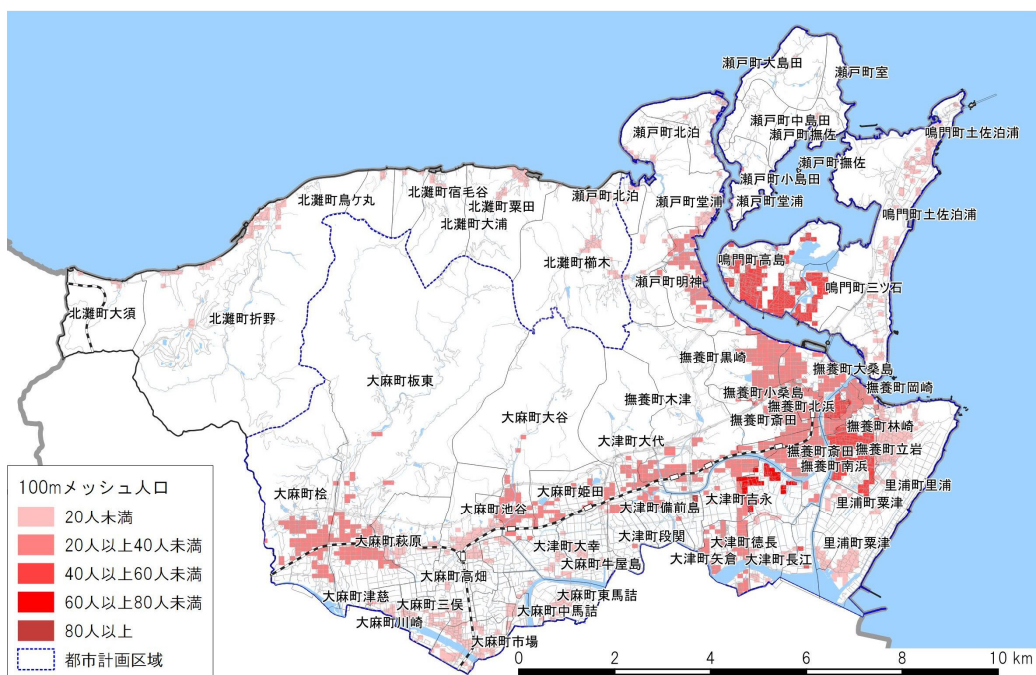
これに対し、2040年の人口分布をみると、市役所周辺部を中心に人口減少の進行が著しいことが予想されます。

100mメッシュ人口(令和2(2020)年)



資料:令和2年国勢調査

100mメッシュ人口(令和22(2040)年)

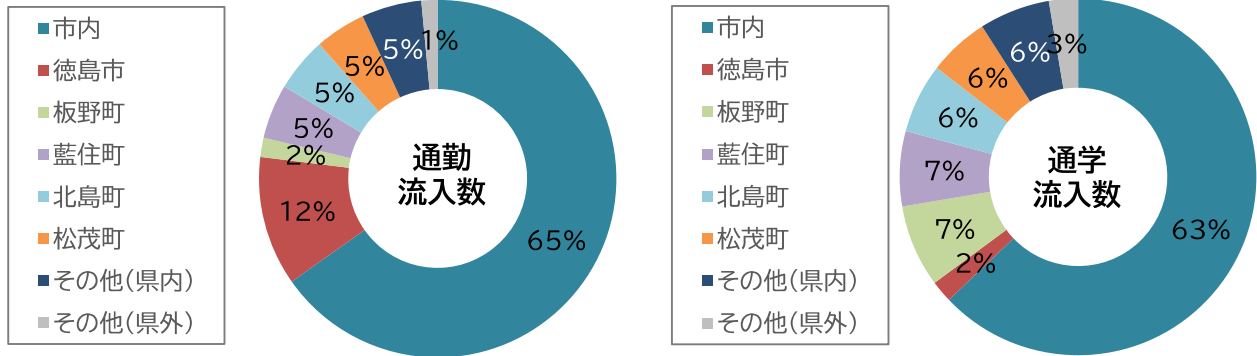


資料:国立社会保障・人口問題研究所(平成30年推計)

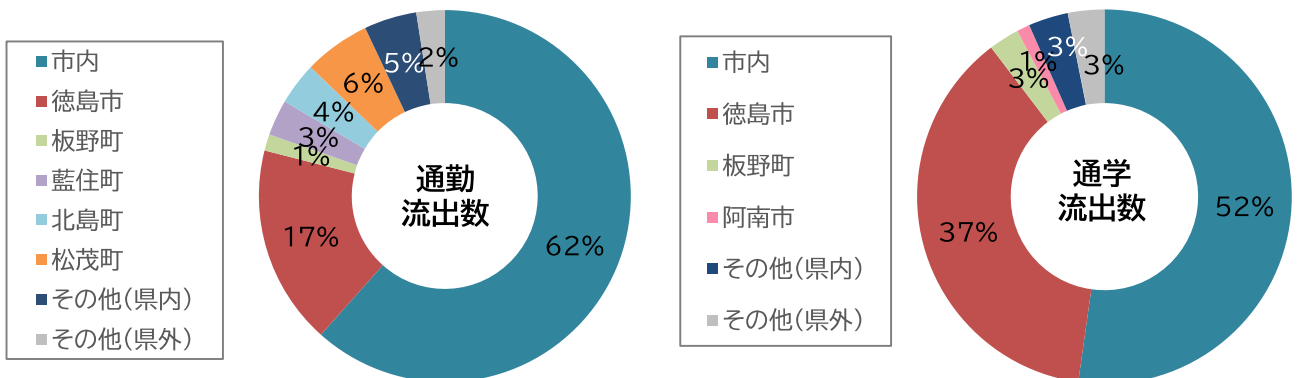
3.3 通勤・通学の動向

(1) 通勤・通学(15歳以上)による流動

市内への通勤者・通学者の常住地に着目すると、通勤・通学ともに6割超が市内在住者となっています。市外からの動きは、通勤者では徳島市からの流入が最も多く、全通勤者の12%を占めています。通学者では徳島市からの流入は少なく、板野町・藍住町からの流入が比較的多くなっています。

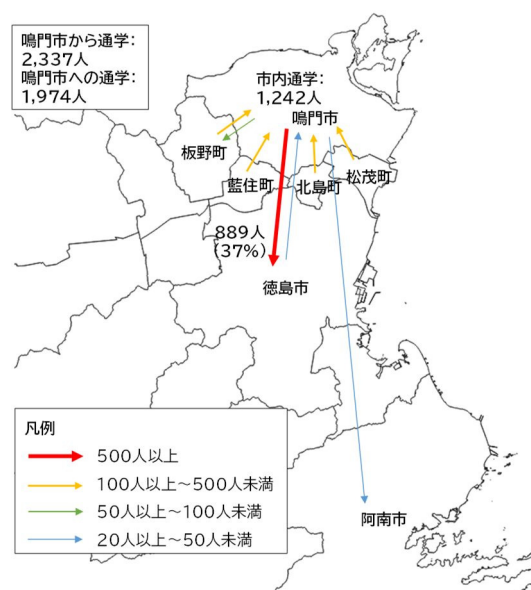
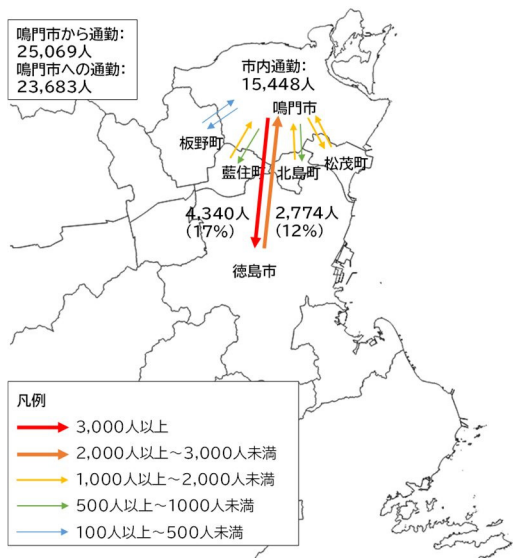


市内在住者の従業地に着目すると、通勤先は62%が市内、通学先は52%が市内となっています。市外への動きは、通勤者・通学者ともに徳島市への流出が最も多く、通勤者では全通勤者の17%、通学者では全通学者の37%を占めています。



通勤の流入先・流出先

通学(15歳以上)の流入先・流出先



資料: 国勢調査

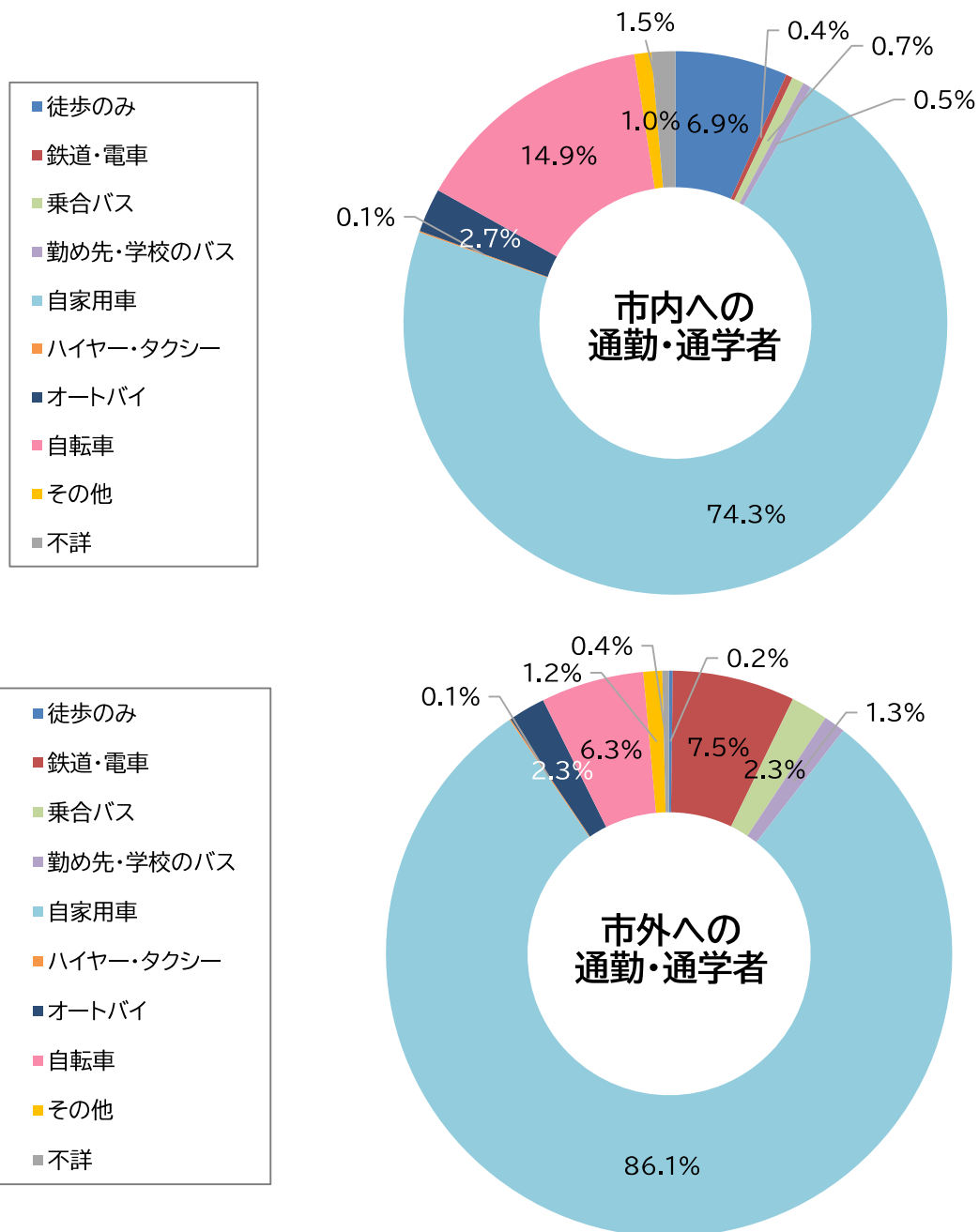
(2)通勤・通学の利用交通手段

鳴門市在住者が通勤・通学のために利用している交通手段は「自家用車」が最も多く、市内への通勤・通学では74.3%、市外への通勤・通学では86.1%を占めています。

次いで、市内への通勤・通学では「自転車」が14.9%、「徒歩のみ」が6.9%と多くなっています。また、市外への通勤・通学では「鉄道・電車」が7.5%、「自転車」が6.3%と多くなっています。

「乗合バス」の利用割合は、市内への通勤・通学では0.7%、市外への通勤・通学では2.3%と、いずれも低い水準にとどまっています。

鳴門市在住者の通勤・通学時の利用交通手段



資料:国勢調査

3.4 施設分布

(1)公共施設

主要な公共施設は、鳴門駅、撫養駅周辺の中心市街地に位置しており、いずれの施設もバス路線沿線の立地となっています。

中心市街地以外の公共施設についてもバス路線沿線に位置しています。

(2)医療施設

市内の主要な医療機関としては、2次救急対応医療機関に位置づけられる鳴門病院、兼松病院、小川病院があり、バス路線沿線に位置しています。

その他の主要な医療機関としては、その多くが鳴門市中心市街地に位置し、鳴門駅を起点とする鳴門市路線バス網により、市内各地からのアクセスが可能となっています。

また、南海病院はバス路線の無い土佐泊地区に位置しますが、バス路線・岡崎渡船の乗り継ぎによりアクセスが可能となっています。

(3)教育施設

市内の教育施設は、堀江南小学校、徳島県立徳島学院を除き、バス路線沿線に位置しています。

(4)商業施設

市内の商業施設は、鳴門駅付近の中心市街地に集積立地するほか、幹線道路沿いに商業施設の立地がみられ、これら施設の大部分は、バス路線沿線に位置しています。

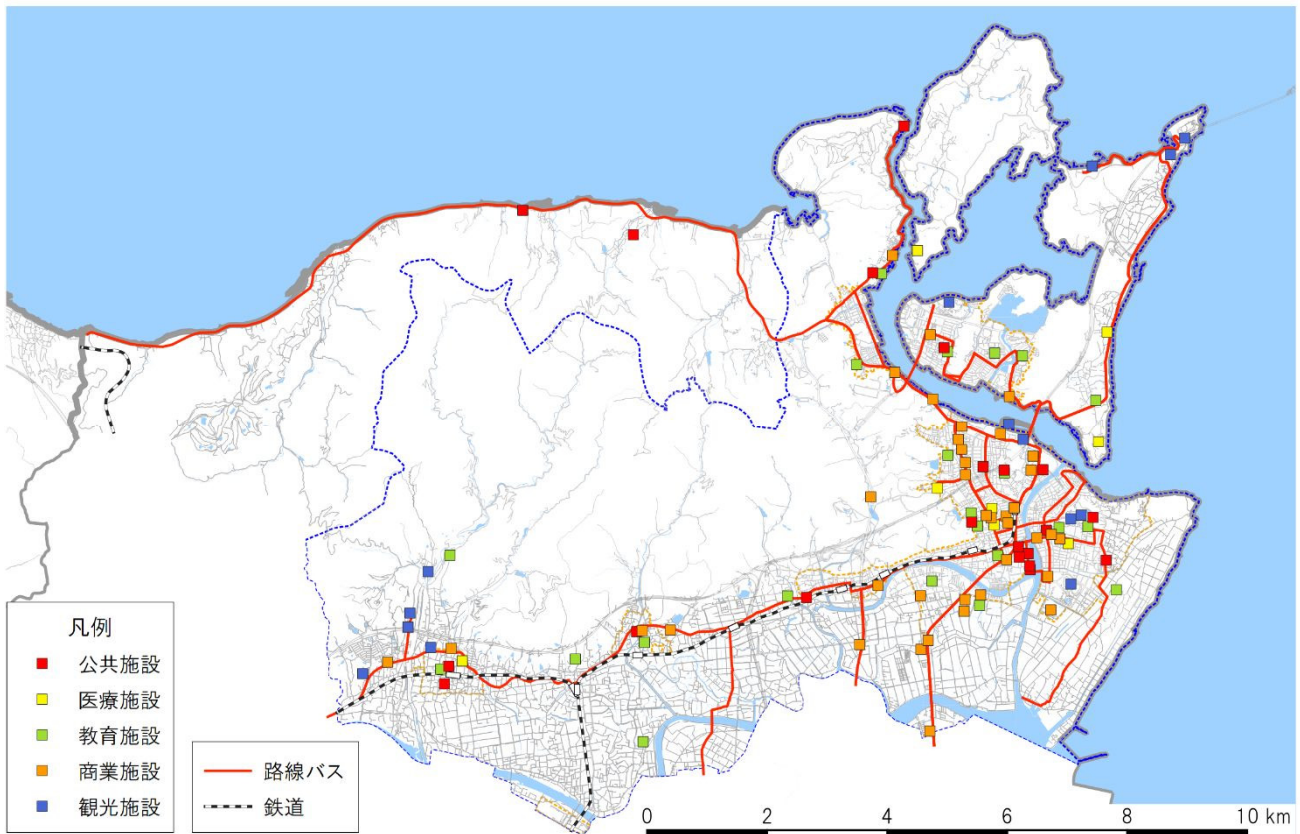
(5)観光施設

鳴門市の代表的な観光資源として鳴門海峡の渦潮があり、鳴門海峡を望む岬部には鳴門公園が整備され、また、大塚国際美術館や観潮船乗り場が立地するなど、本市の拠点的な観光エリアを形成しています。

これら施設へのアクセスとして、協定路線鳴門公園線が運行されているほか、徳島バス鳴門線、徳島バス鳴門藍住線、協定路線鳴門大麻線の一部が乗り入れています。

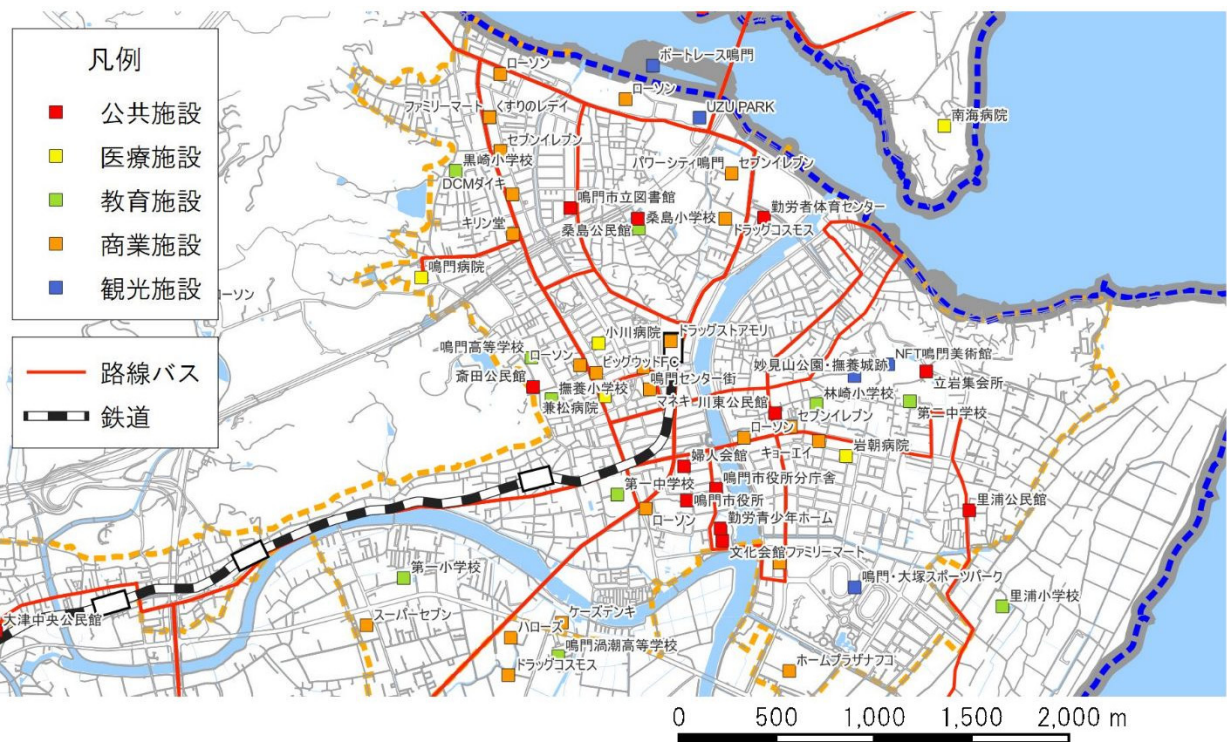
その他の観光施設としては、ドイツ館等の文化施設、史跡や社寺、公園等がありますが、概ねバス路線沿線に位置しています。

公共交通と都市施設の分布



資料:市提供資料、国土数値情報、Google Map、NAVITIME

公共交通と都市施設の分布(拡大図)



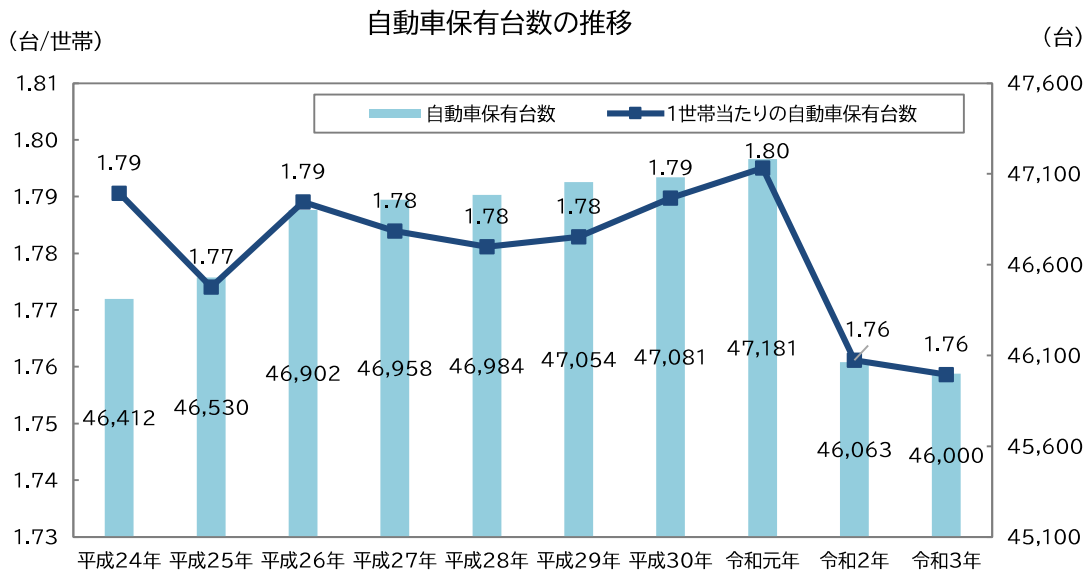
資料:市提供資料、国土数値情報、Google Map、NAVITIME

3.5 道路交通概況

(1)自動車保有台数の推移

鳴門市の自動車保有台数は令和元年まで増加傾向が続いてきましたが、令和2年で初めて減少し、令和3年現在で46,000台となっています。

1世帯当たりの自動車保有台数についても令和元年までほぼ横ばいの推移(1.8台/世帯程度)でしたが、令和2年に大きく減少し、令和3年で1.76台/世帯となっています。

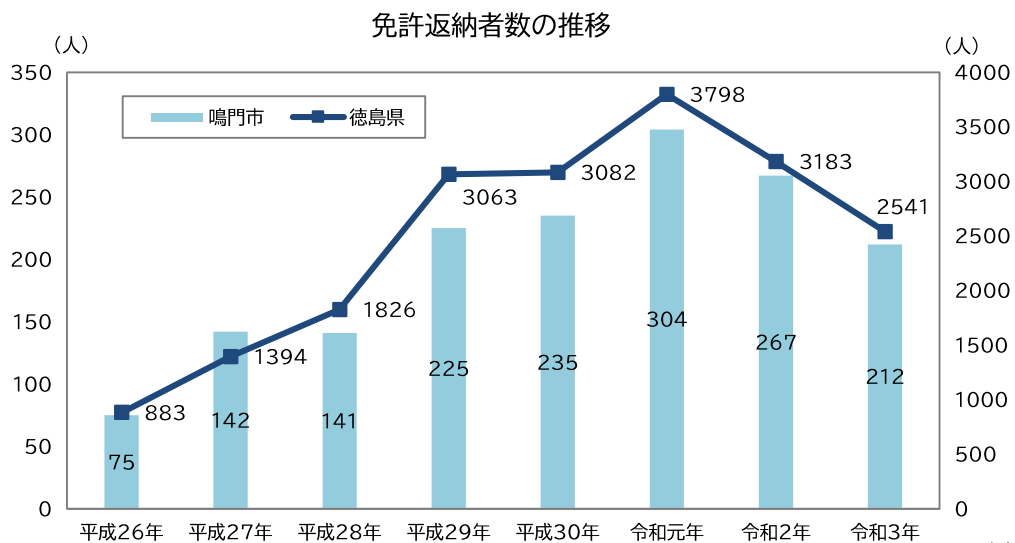


資料:鳴門市統計年報

(2)免許返納者数の推移

鳴門市の免許返納者数は令和元年までは増加傾向でしたが、令和2年で初めて減少し、令和3年現在で212人となっており、その推移は徳島県の推移状況とほぼ一致しています。

増加傾向であった要因として、高齢者の人口の増加や高齢ドライバーによる交通事故が社会問題化したことが背景にあると考えられ、令和2年からの減少傾向については新型コロナウイルス感染症の流行が原因として推察されます。



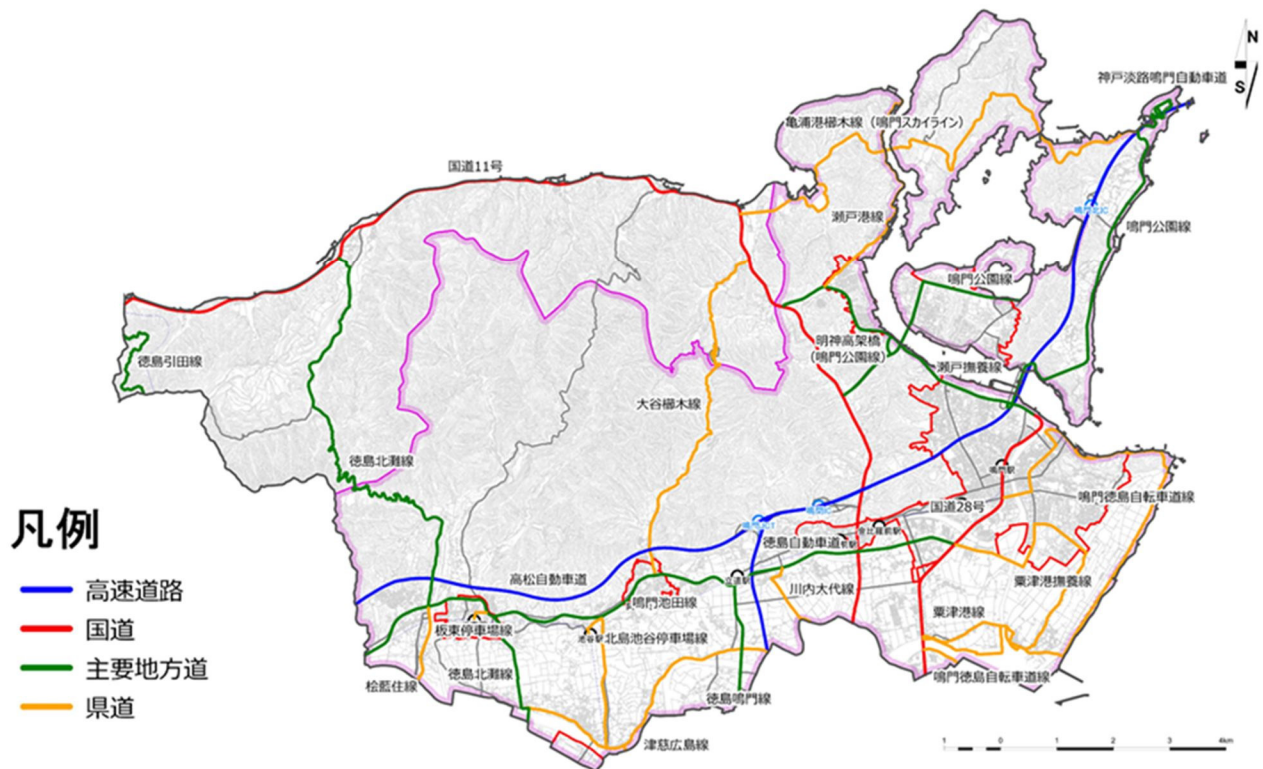
資料:市提供資料

(3)道路ネットワーク

高速道路は、神戸淡路鳴門自動車道、高松自動車道、徳島自動車道が鳴門JCTで接続するとともに、市内道路には鳴門IC、鳴門北ICで結ばれています。

市内道路は、国道11号及び国道28号により南北の主軸が構成され、このうち国道11号により、鳴門市中心市街地と市域北側の沿岸地域に結ばれています。

道路交通網

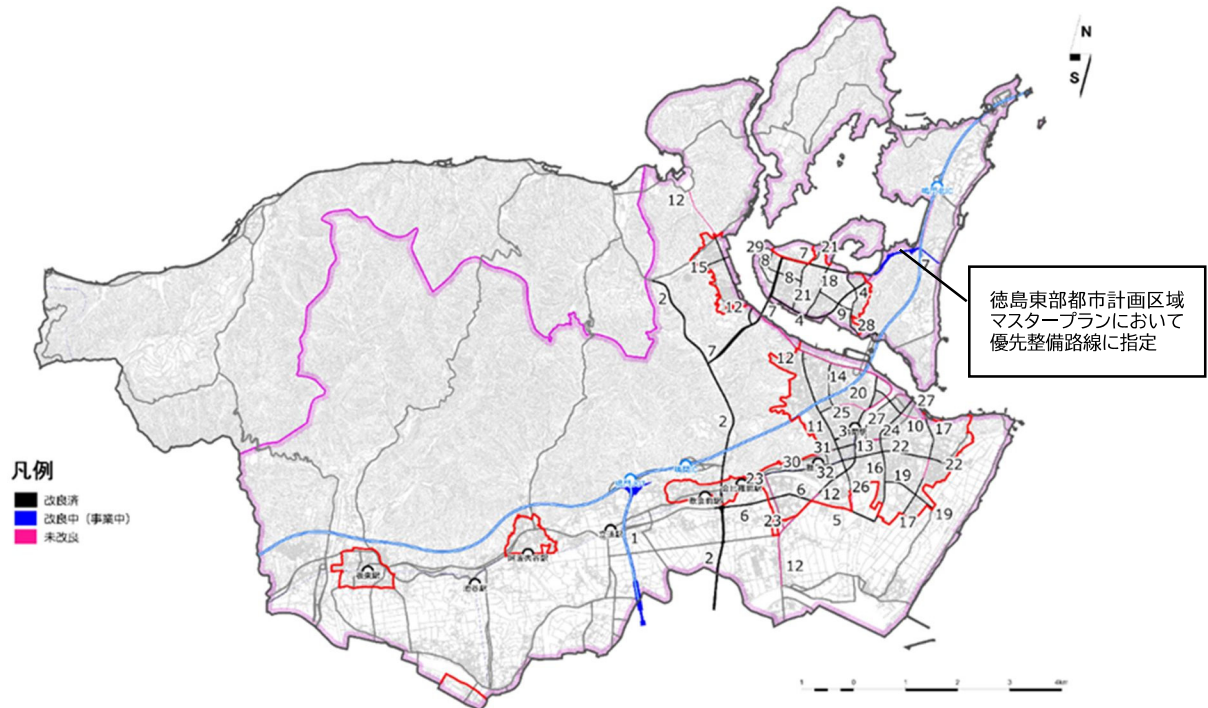


資料:平成30年都市計画基礎調査

都市計画道路は、32路線(59.9km)で都市計画決定されており、そのうち19路線が整備済である一方、残りの13路線は未整備区間が残されています。現在、事業中の黒山中山線は徳島東部都市計画区域マスタープランにおいて優先整備路線に指定されています。

また、都市計画道路の整備率は75.0%となっており、徳島東部都市計画区域平均55.4%より上回っています(2018年時点)。

都市計画道路の整備状況



ID	路線番号	路線名	延長 (m)	改良延長 (m)	整備率
1	1・3・(2)	阿南鳴門線	2,330	0	0.0%
2	3・2・(4)	かちどき橋鳴門線	6,430	6,430	100.0%
3	3・2・55	鳴門駅斉田線	340	340	100.0%
4	3・3・57	横山高島線	2,340	2,120	90.6%
5	3・3・58	吉永里浦線	1,330	1,330	100.0%
6	3・3・59	吉永西小沖線	1,780	1,780	100.0%
7	3・3・61	黒山中山線	6,030	5,420	89.9%
8	3・4・54	山路竹島線	940	940	100.0%
9	3・4・56	三ツ石中島線	670	670	100.0%
10	3・4・60	仁岩岡崎線	1,480	1,000	67.6%
11	3・4・62	南浜黒崎線	2,490	2,490	100.0%
12	3・4・63	大津橋日出線	10,660	3,290	30.9%
13	3・4・64	南浜林崎線	480	140	29.2%
14	3・4・65	小桑島大桑島線	810	810	100.0%
15	3・4・66	下本城海岸線	460	410	89.1%
16	3・4・67	立岩西開線	1,380	1,380	100.0%
17	3・4・68	岡崎立岩線	1,990	1,540	77.4%
18	3・4・69	中島高島線	1,130	1,130	100.0%
19	3・4・70	立岩小高塚線	1,060	1,060	100.0%
20	3・4・138	桑島仁岩線	430	430	100.0%
21	3・4・148	山路高島線	1,340	1,340	100.0%
22	3・5・71	立岩里浦線	1,160	1,160	100.0%
23	3・5・72	吉永木津神線	1,130	200	17.7%
24	3・5・74	南浜岡崎線	2,050	2,050	100.0%
25	3・5・75	斉田撫養港線	960	300	31.3%
26	3・5・76	南浜大工野線	790	400	50.6%
27	3・5・77	林崎岡崎線	1,810	1,150	63.5%
28	3・5・78	小鳴門三ツ石線	1,960	1,960	100.0%
29	3・5・80	浜中南線	1,150	1,150	100.0%
30	3・6・73	南浜大代線	1,520	1,520	100.0%
31	3・6・81	南浜撫養駅線	900	400	44.4%
32	3・6・82	北国小路線	560	560	100.0%
		合計	59,860	44,900	75.0%

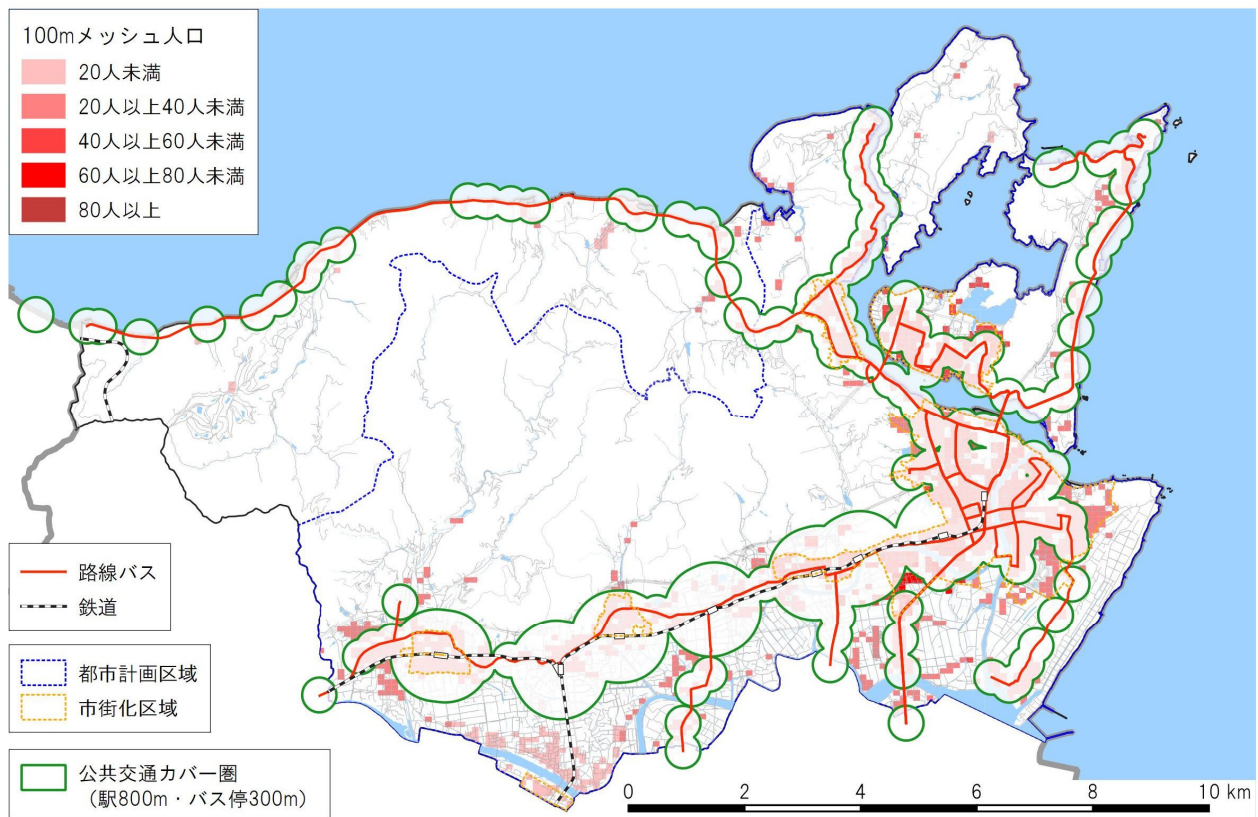
資料:平成30年都市計画基礎調査

第4章 鳴門市の公共交通の現状

4.1 公共交通カバー圏

公共交通の一般的なカバー圏とされる、駅から半径 800m以内、バス停から 300m以内のエリアは下図のように分布しています。この圏内に住む人口は、鳴門市全体では43,397人で、鳴門市全人口の79.4%となります。また、市街化区域内では30,916人で、市街化区域内人口の89.7%を占めており、公共交通が市街地の人口の大部分をカバーしています。

公共交通カバー圏人口(100m メッシュ)



資料：市提供資料、国土数値情報、国勢調査

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

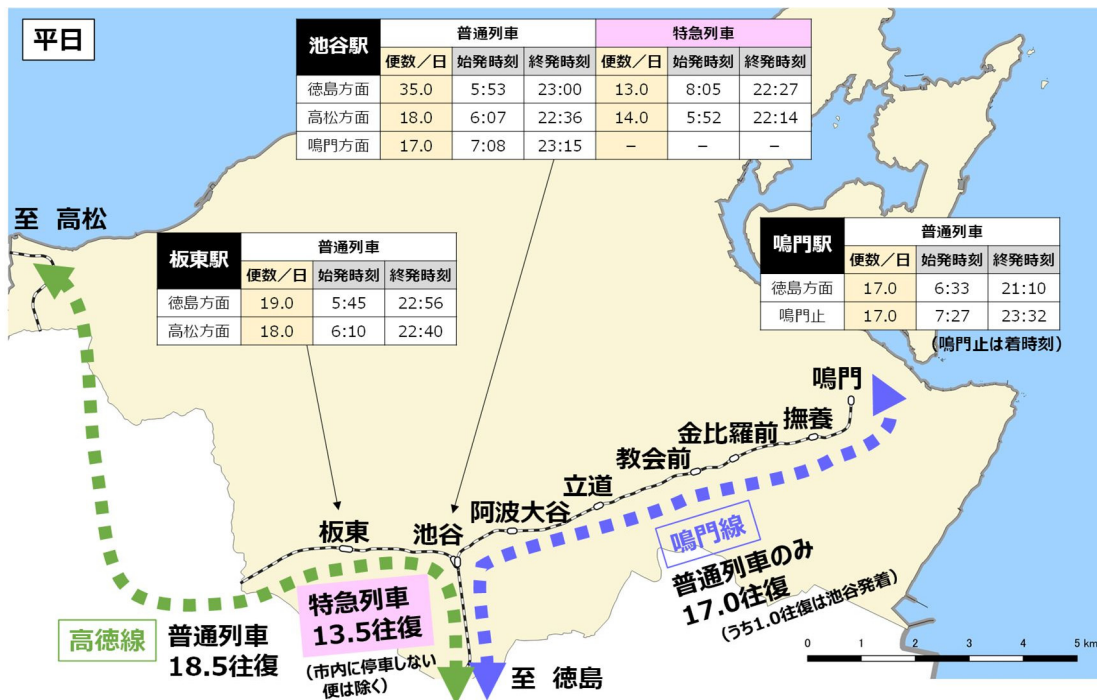
※国勢調査(令和2年)をベースに、GISにより算出

4.2 鉄道

(1) 鉄道網

市内を走行する鉄道は、徳島駅と鳴門駅を結ぶJR鳴門線と、高松駅と徳島駅を結ぶJR高徳線の2路線があり、池谷駅で接続しています。

運行本数は、JR鳴門線が普通列車のみ平日17.0 往復(土・休日は16.0 往復)、JR高徳線は普通列車が平日18.5 往復(土・休日は 18.0 往復)並びに池谷駅に停車する特急列車が平日・土・休日ともに13.5 往復となっています。



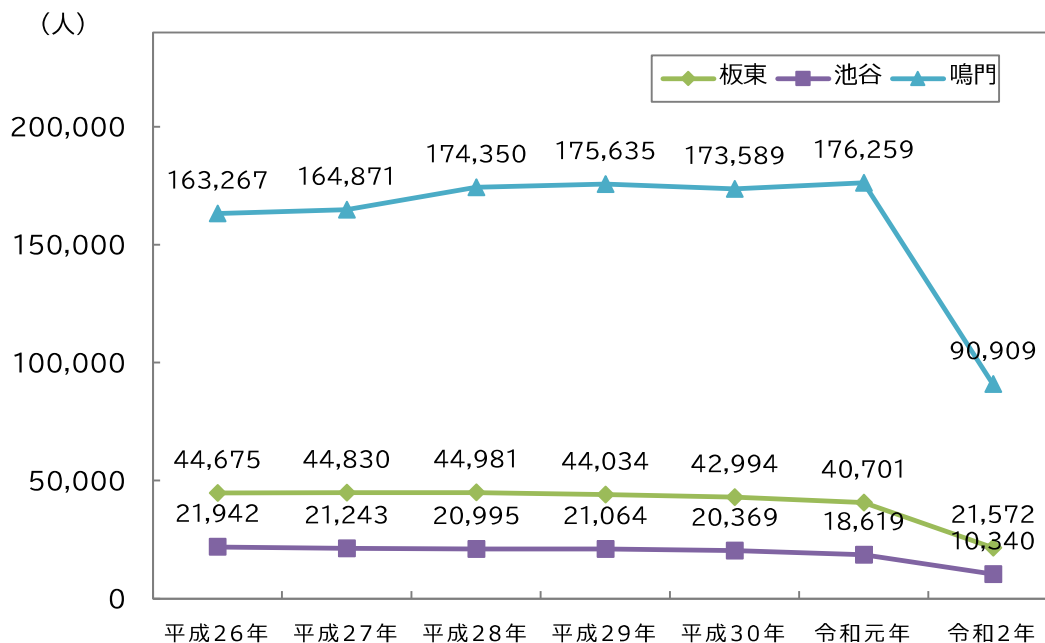
資料:JR 四国時刻表(令和4年8月)

(2) 鉄道乗客数

いずれの駅も乗降客数は横ばいでしたが、令和2年から鳴門駅の乗降客数が大きく減少しています。

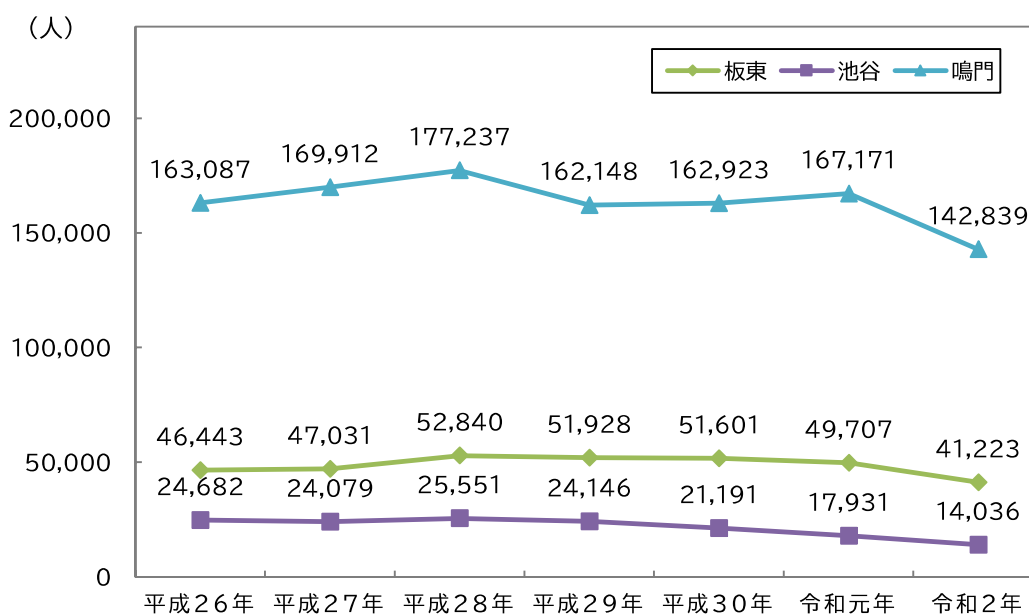
中でも、定期利用者以外の一般の乗降客の利用数が減っており、新型コロナウイルス感染症の流行による観光客の減少が原因と推察されます。

駅別年間乗降客数(普通)の推移



資料:徳島県統計書

駅別定期利用者数の推移



資料:徳島県統計書

4.3 渡船

(1) 渡船運行状況

現在、離島を結ぶ渡船として大毛島(岡崎・土佐泊間)、高島(黒崎・高島間)、島田島(堂浦・島田間)へ運航しています。各航路は市道に認定され、それぞれ「岡崎渡船場線」(岡崎渡船)、「高島渡船場線」(黒崎渡船)、「小島田中央線」(島田渡船)の名称が付けられています。

各渡船は市により「無料」で運営されており、所要時間2～5分、10～25 往復/日の運行状況となっています。

また、各渡船乗り場の陸地側付近には、路線バスのバス停が設置され、乗り継ぎが可能となっています。

渡船運行状況

岡崎渡船(所要時間:3分)

	岡崎発	土佐泊発
始発	6:40	6:46
最終	19:50	19:56
運航便数	24 便/日	24 便/日

黒崎渡船(所要時間:3分)

	黒崎発	高島発
始発	6:40	6:45
最終	19:50	19:55
運航便数	25 便/日	25 便/日

島田渡船(所要時間4分)

	島田発	堂浦発
始発	7:50	7:55
最終	15:20	15:25
運航便数	10 便/日	10 便/日

資料:市 HP

黒崎～高島間・岡崎～土佐泊間運航図(市 HP より)



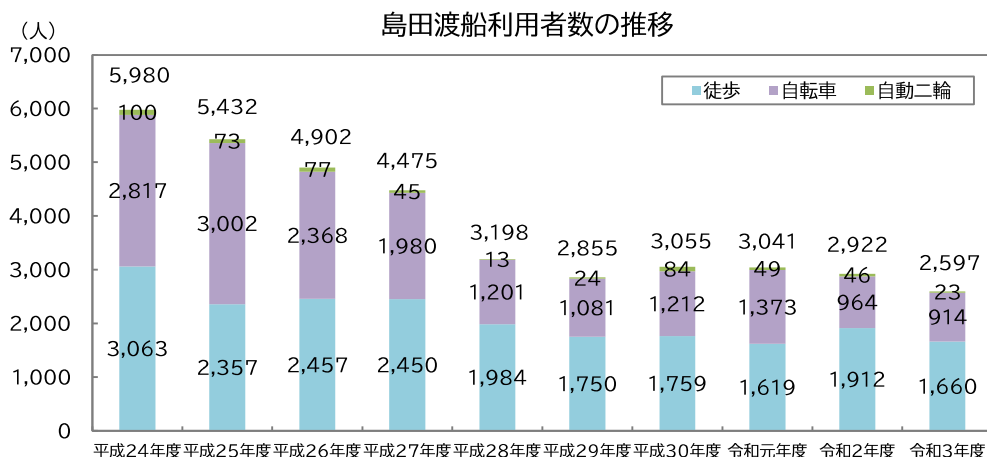
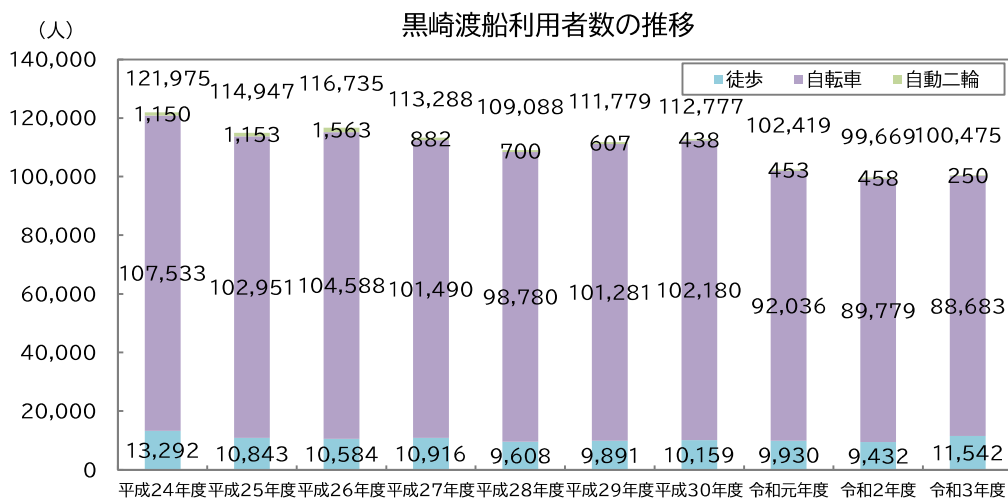
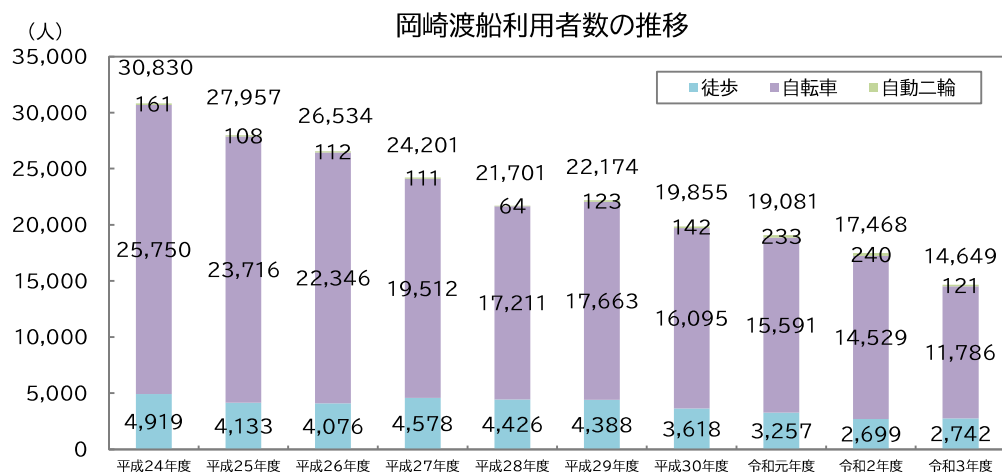
堂浦～島田間運航図(市 HP より)



(2) 渡船利用状況

岡崎渡船と島田渡船の利用者数は減少傾向にあり、黒崎渡船は微減していますがほぼ横ばいに推移しています。3航路のうち、最も利用者数が多いのは黒崎渡船であり、島田渡船の利用者数が最も少ない状況です。

渡船利用者の交通手段は岡崎渡船と黒崎渡船では自転車が高いうェイトを占めており、自転車利用者が小鳴門海峡を渡るための手段として渡船のニーズがあると推察されます。島田渡船利用者は徒歩での利用が約6割となっています。



資料：市提供資料

4.4 高速バス

徳島県は本州や四国各県と高速道路で結ばれているため、高速バスが広域の交通手段として重要な役割を担っています。鳴門市内では、高速鳴門等のバス停に高速バスが停車し、乗降が可能となっています。中でも、関西方面の便数が充実しています。

鳴門公園口も高速バスのバス停となっていますが、停車は下り方面(徳島方面)のバスのみとなっています。

路線名	運行経由地		運行回数 (片道)	運行時間	
	起点	終点		始発(発)	最終(着)
大阪線	徳島駅	なんば	24	5:40	0:30
阿波エクスプレス大阪号	徳島駅	JR 大阪駅・ 大坂(阪急三番街)	25	6:15	23:42
神戸線	徳島駅	新神戸	17	6:00	22:35
阿波エクスプレス神戸号	徳島駅	神戸空港	18	6:30	23:02
京都線/ 阿波エクスプレス京都号	徳島駅	京都駅中央口	9	6:45	22:45
関西空港線	徳島駅	関西空港	9	4:45	23:40
高松線	徳島駅	高松駅高速 BT	12	7:27	21:04
高松エクスプレス神戸号	高松駅高速 BT	新神戸駅	12	7:19	21:46
高松エクスプレス大阪号	高松駅高速 BT	JR 大阪駅・ 大坂(阪急三番街)	16	7:07	23:26
高松エクスプレス京都号	高松駅高速 BT	京都駅中央口	7	6:56	21:23
阿波池田⇄大阪	井川	新大阪	5	7:21	22:09
阿波池田⇄神戸	井川	新神戸	2	9:11	18:25
香川・徳島⇄ 名古屋・四日市	KS 琴平	近鉄四日市駅西 市民公園前バス 停	1	22:50	翌 6:10
香川・徳島⇄福岡(博多)	KS 鳴門 IC	HEARTS バス ステーション博多	1	21:05	翌 8:57
阿南津乃峰⇄京都	阿南津乃峰	京都駅八条口 G2 バス乗り場	1	8:27	20:00
阿南・徳島⇄大阪 (梅田・なんば)・伊丹	阿南津乃峰	伊丹空港	11	5:57	22:35
阿南・徳島⇄新宿・東京	阿南津乃峰	バスターミナル 東京八重洲	2	22:22	翌 5:50
東京線/ ドリーム阿南・徳島号	阿南駅	東京ディズニー ランド	1	22:40	翌 6:10
広島線	徳島駅	広島 BC	2	8:35	21:15
岡山線	徳島駅	岡山駅西口	2	7:50	21:03

資料:各バス会社 HP

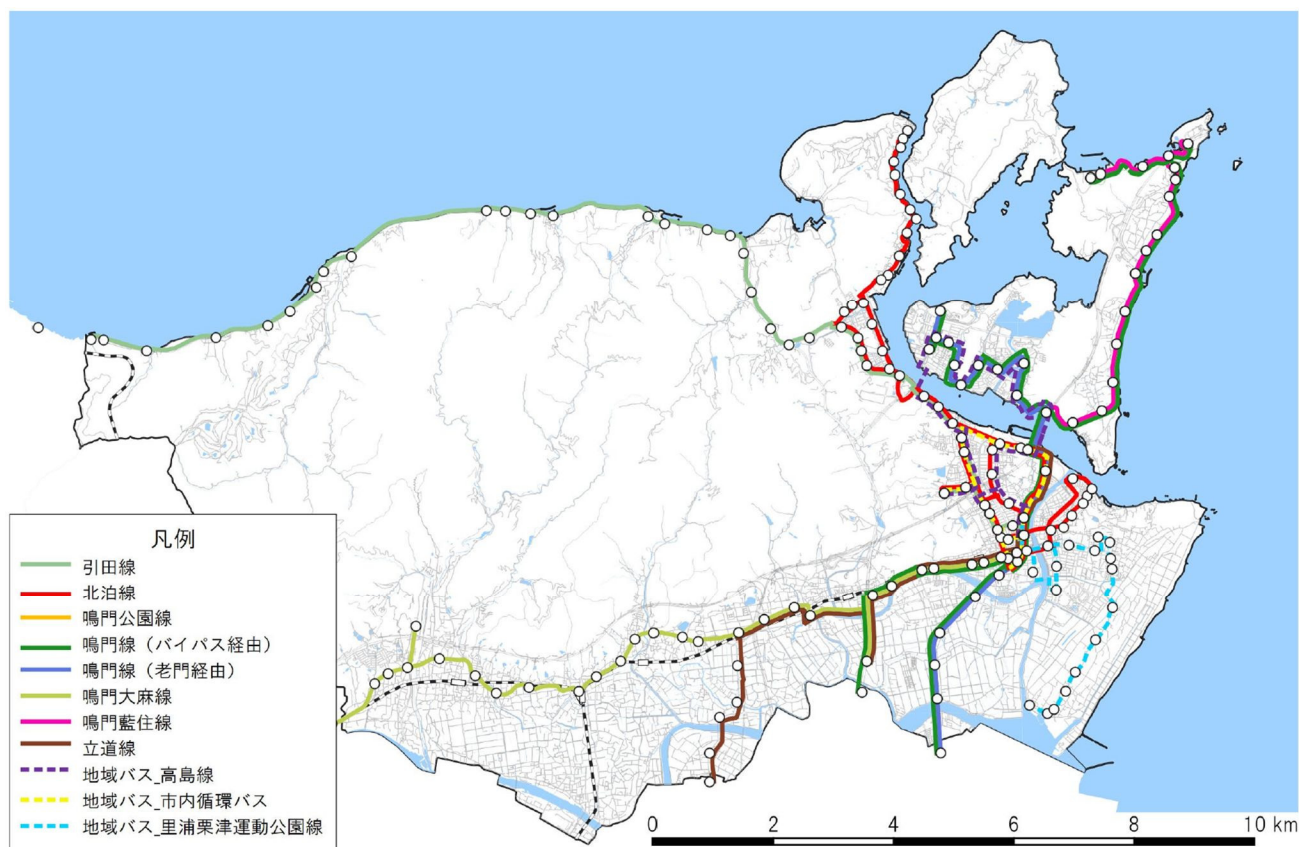
4.5 路線バス

(1) 路線バス網

本市を走行する路線バスは徳島バスの鳴門線、立道線、鳴門藍住線の3路線と鳴門市と徳島バスの協定路線である鳴門公園線、引田線、北泊線、鳴門大麻線の4路線、鳴門市が民間事業者に運行委託する地域バスの市内循環線、高島線、里浦栗津運動公園線の3路線の計10路線が運行しています。

各路線網の状況としては、路線バス(鳴門大麻線)が鉄道(JR高徳線・鳴門線)との並行路線となっています。

路線バス網



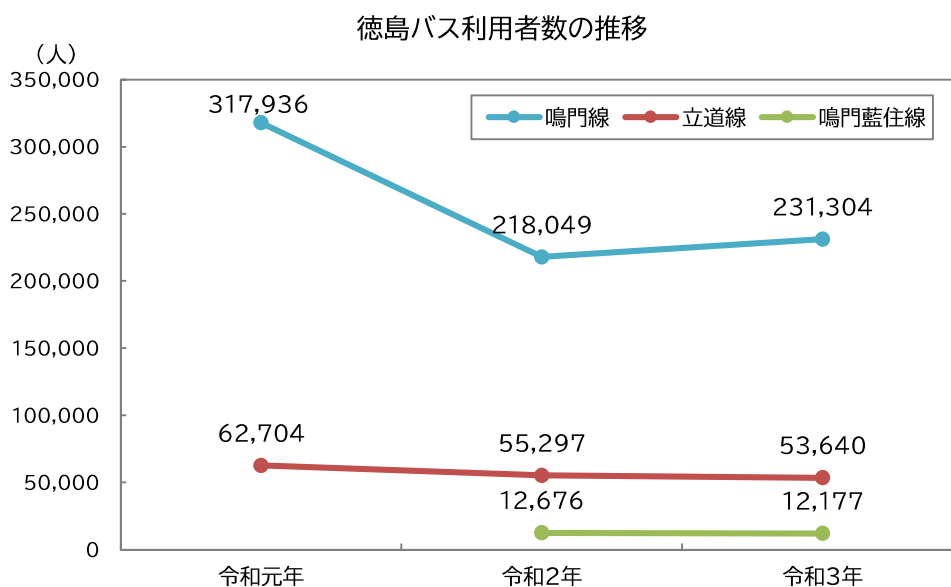
(2)路線バス利用状況

鳴門線の利用者数は令和2年に大きく減少しています。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、令和3年にはやや回復しています。

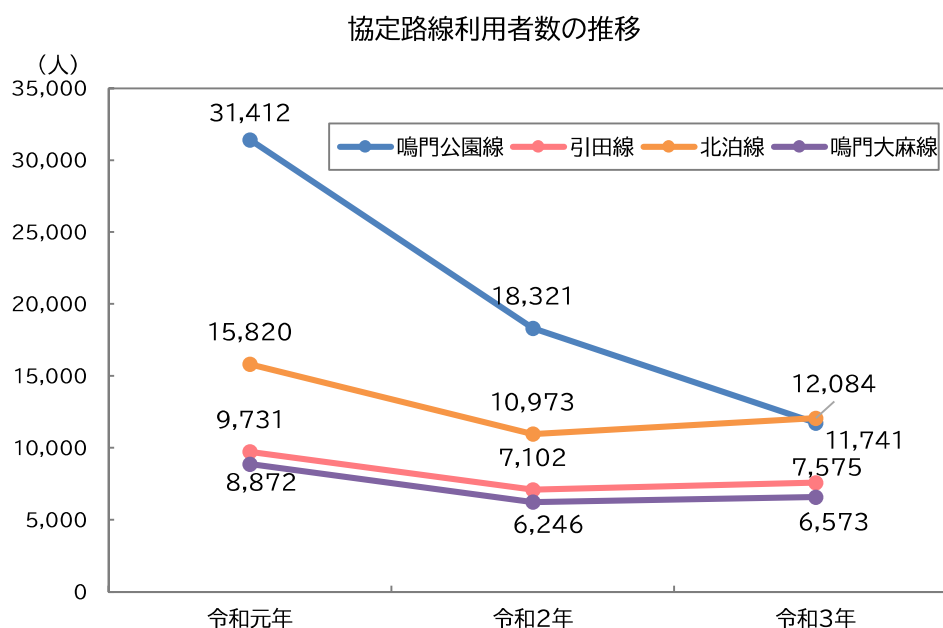
立道線、鳴門藍住線の利用者数は横ばいに推移しています。

鳴門公園線の利用者数は減少が続いており、令和3年には令和元年の37.3%の11,741人となっています。

北泊線、引田線、鳴門大麻線の利用者数は令和2年に減少していますが、令和3年には緩やかに回復しており、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。



資料:市提供資料

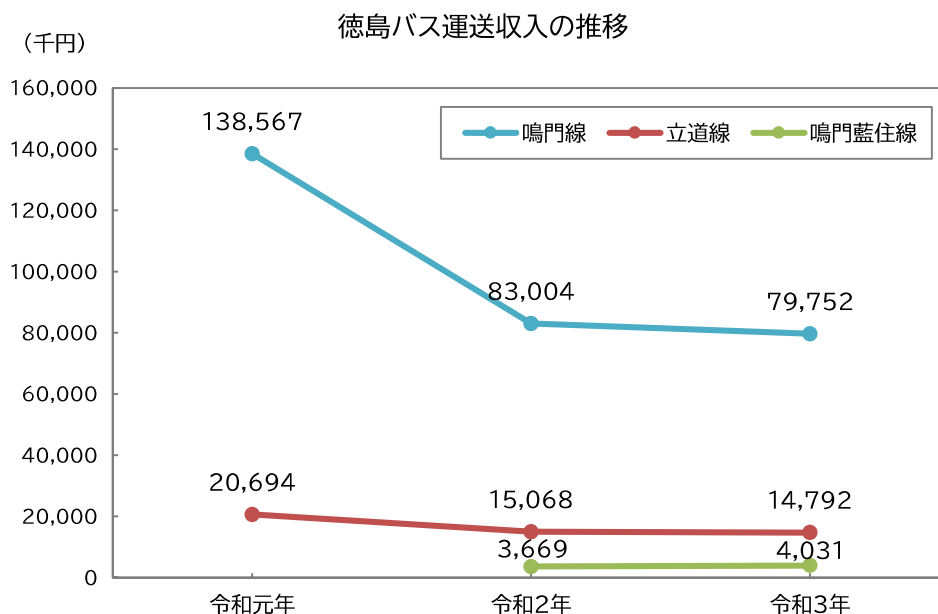


資料:市提供資料

(3)路線バス運送収入の推移

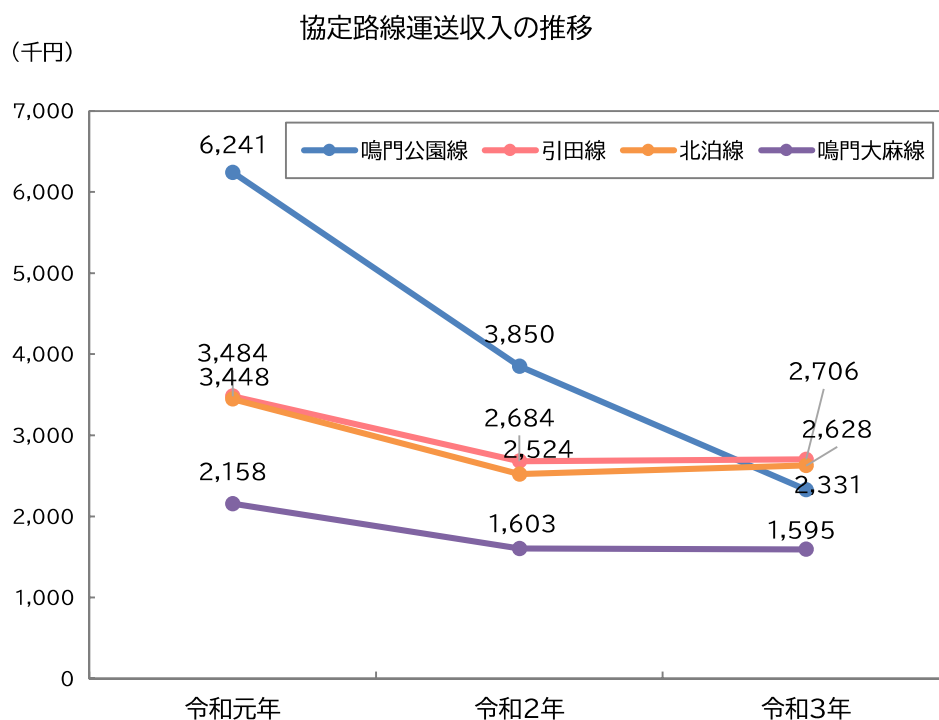
概ね利用者数の推移と同様に推移しており、特に鳴門線、鳴門公園線の2路線は令和2年に大きく減少しています。

令和3年の運送収入はどの路線も令和2年からほぼ横ばいですが、鳴門公園線は減少傾向が続いており、令和元年から3,910千円減少しています。



※鳴門藍住線は令和元年に新設

資料:市提供資料



資料:市提供資料

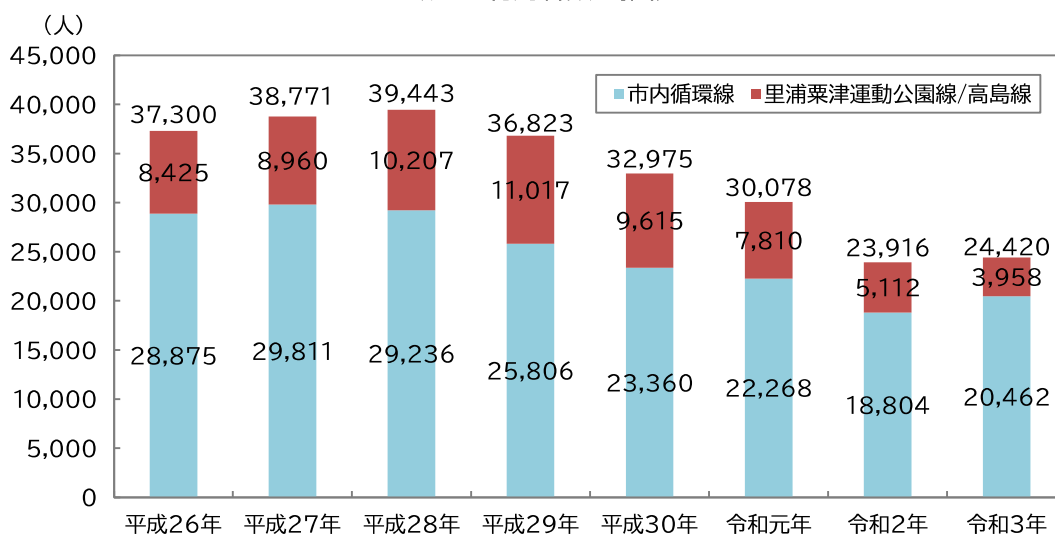
(4)地域バス利用状況

市内循環線の利用人数は平成27年をピークに令和2年にかけて減少傾向でしたが、令和3年には少し回復しています。しかしながら、新型コロナウイルス感染症の影響が如実に反映されていると考えられる令和2年に比べて増加しているに過ぎず、その前年の令和元年と比べると1,806人減少しています。

また、里浦栗津運動公園線と高島線の利用人数は平成29年をピークに減少傾向にあります。要因として、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考えられます。

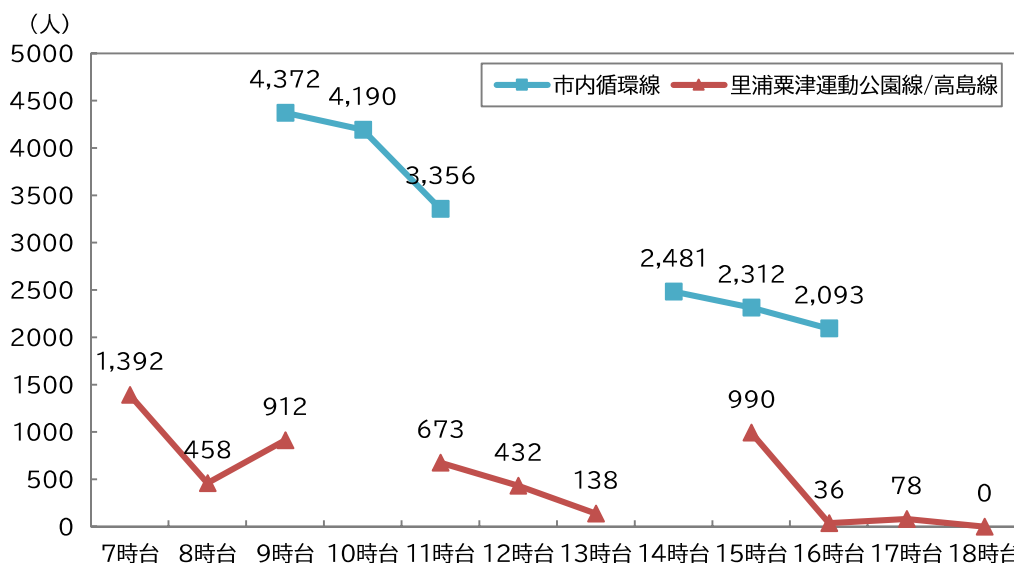
地域バスの時間帯別の利用者数は9-10時台の市内循環線が最も多く、里浦栗津運動公園線の16時以降の時間帯の利用者数が極小となっています(高島線は午前中のみ1便(往復)運行)。

地域バス利用者数の推移



資料:市提供資料

地域バス時間帯別利用者数



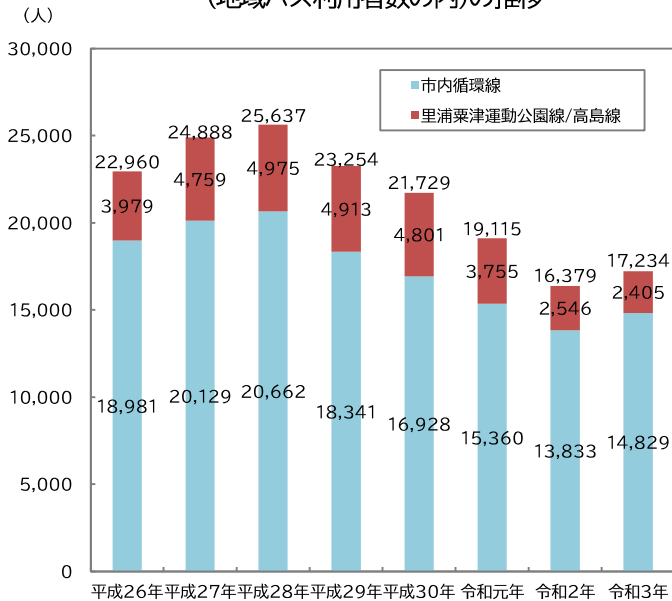
資料:市提供資料

(5) 高齢者等無料バス優待事業

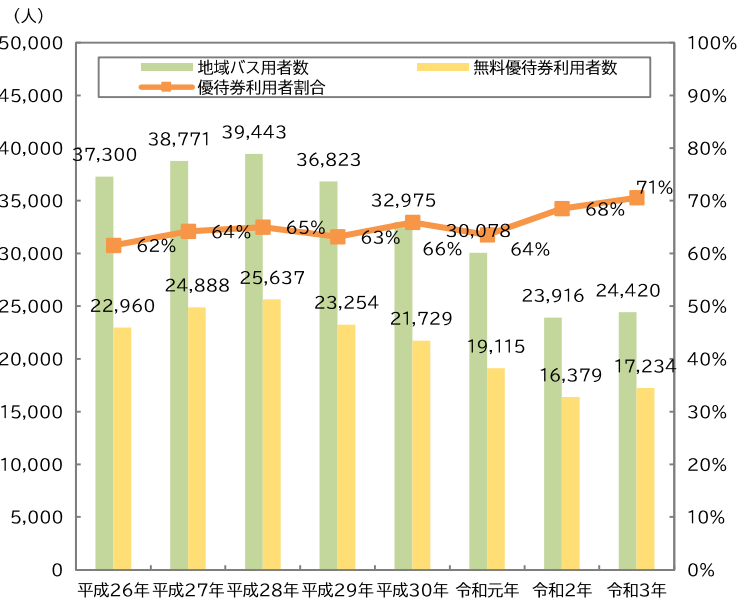
令和3年の高齢者等無料バス優待券利用人数は市内循環線で14,829人、里浦栗津運動公園線と高島線では2,405人であり、地域バス利用者のそれぞれ72.4%、60.8%が高齢者等無料バス優待券を利用して乗車しています。

高齢者等無料バス優待券の利用人数は減少傾向ですが、地域バス利用者のうちの無料利用者割合は増加傾向にあり、利用者のうち約7割が無料バス優待券を使用して乗車している状況です。

高齢者等無料バス優待券利用者数
(地域バス利用者数の内)の推移



高齢者等無料バス優待券利用率の推移

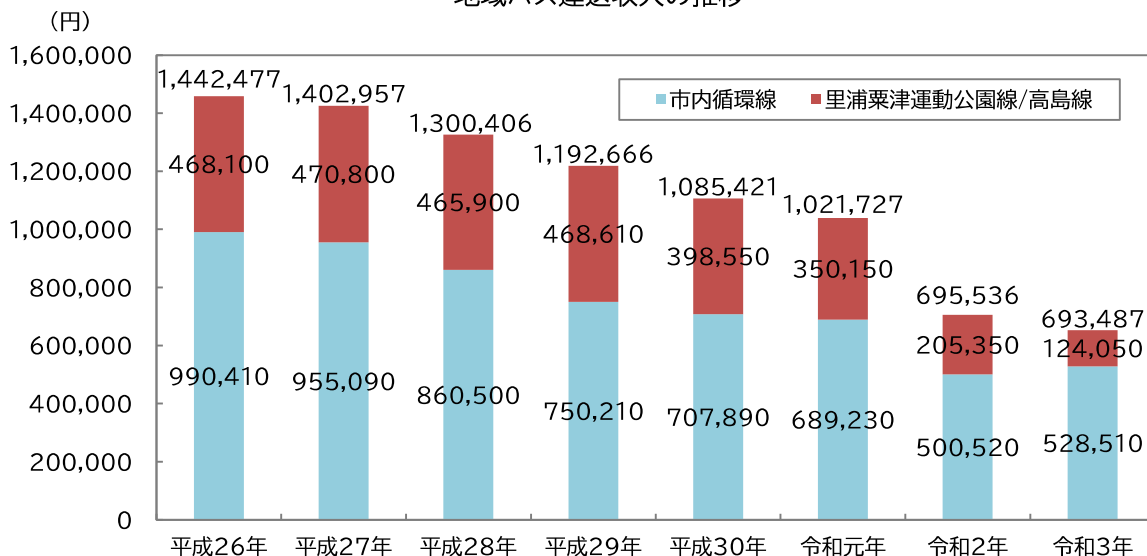


資料:市提供資料

(6) 地域バス運送収入の推移

地域バスの運送収入は年々減少傾向にあります。利用者数と同様に市内循環線の運送収入は令和3年に27,990円増加しています。

地域バス運送収入の推移



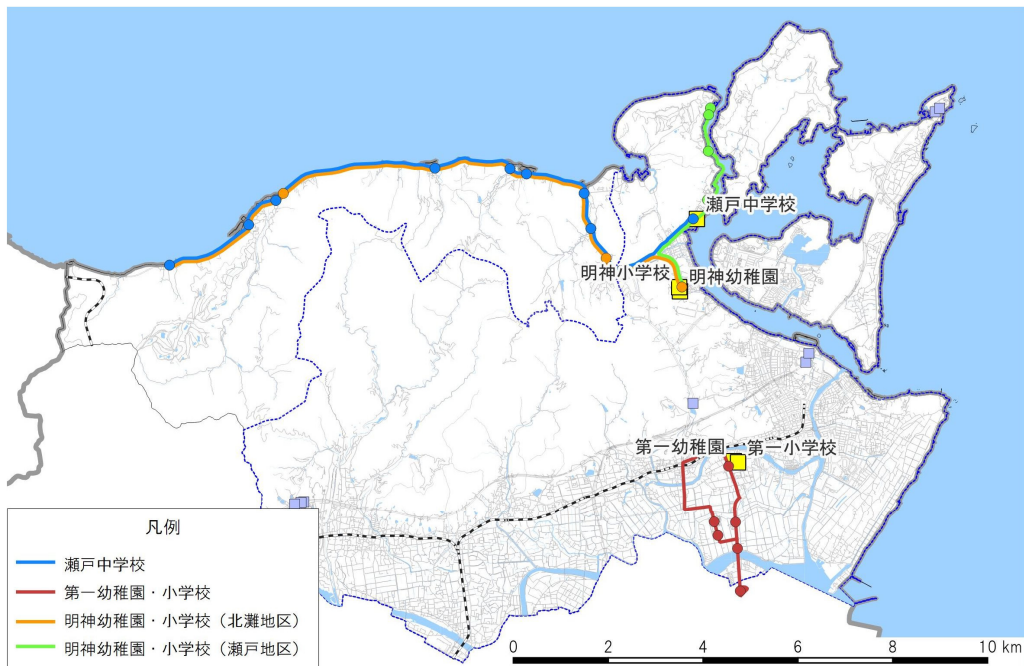
資料:市提供資料

4.6 スクールバス

本市では学校再編に伴い、通学距離が延伸し、通学に支障が生じる園児や児童・生徒を対象にスクールバスが6路線運行しており、年間140人前後が利用申請をしています。各路線は民間事業者へ委託の下、運行しています。

瀬戸中学校スクールバス、第一幼稚園・小学校スクールバス、明神幼稚園・小学校スクールバス(北灘地区)、明神幼稚園・小学校スクールバス(瀬戸地区)は市が貸与するマイクロバス等を使用して運行しており、明神幼稚園・小学校スクールバス(島田地区)、板東幼稚園・小学校スクールバスは委託先の民間事業者の中型タクシーやジャンボタクシーによる運行となっています。

スクールバス路線図

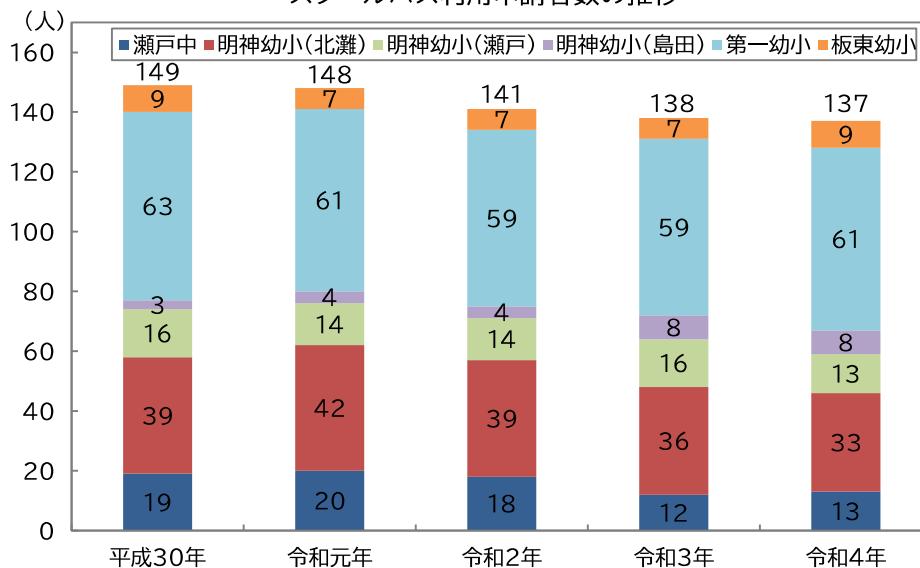


※利用者がおらず令和4年現在停車していない停留所も含む

資料:市提供資料

※島田地区と板東地区では児童の家の近くまでの送迎を行っている箇所があり路線図は作成していない

スクールバス利用申請者数の推移



資料:市提供資料

4.7 レンタサイクル事業

本市では、3つのレンタサイクル事業を実施しています。

「SR鳴門市レンタサイクル」は、予約受付システムを利用した無店舗型のレンタサイクル事業です。完全予約制で、貸出時に保証料を預かりますが、利用後には全額返却され、無料で利用できます(5日前までの申し込みが必要です)。予約の際に、貸出場所と返却場所を指定し、乗り捨てが可能です。

「なると街なかレンタサイクル」は、なると物産館と鳴門市観光情報センターにて乗り捨て可能なレンタサイクルです。貸出料金は500円となっています。

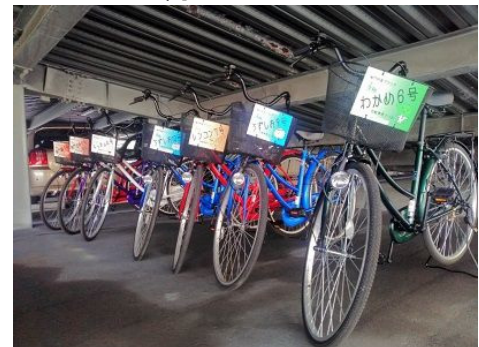
レンタサイクル貸出実績は500台弱で推移している状況です。

貸出場所毎に見ると、アオアヲナルトリゾートでの貸出が最も多く、観光客の移動手段として利用されていることが推察されます。次いで、サイクルステーションや鳴門駅駐輪場での貸出が多くなっています。

アオアヲナルトリゾート貸出場所
(SR 鳴門市レンタサイクル)

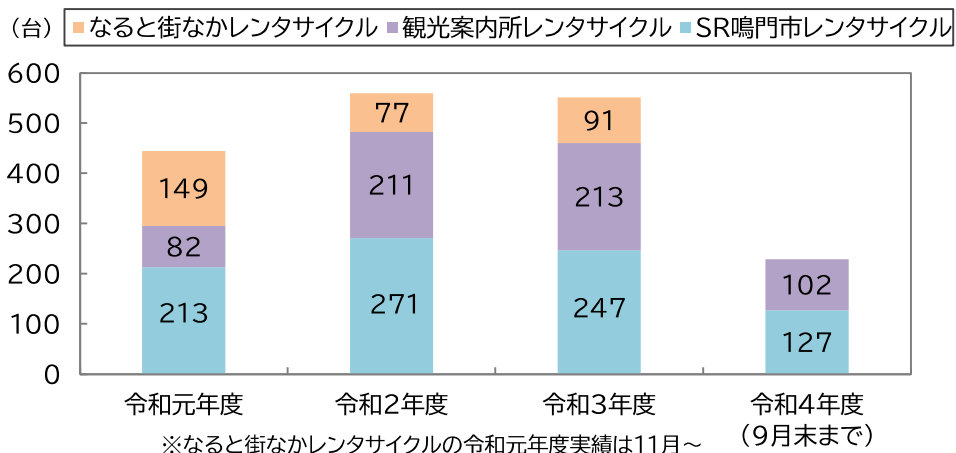


出典:SR 鳴門市レンタサイクル
なると街なかレンタサイクル

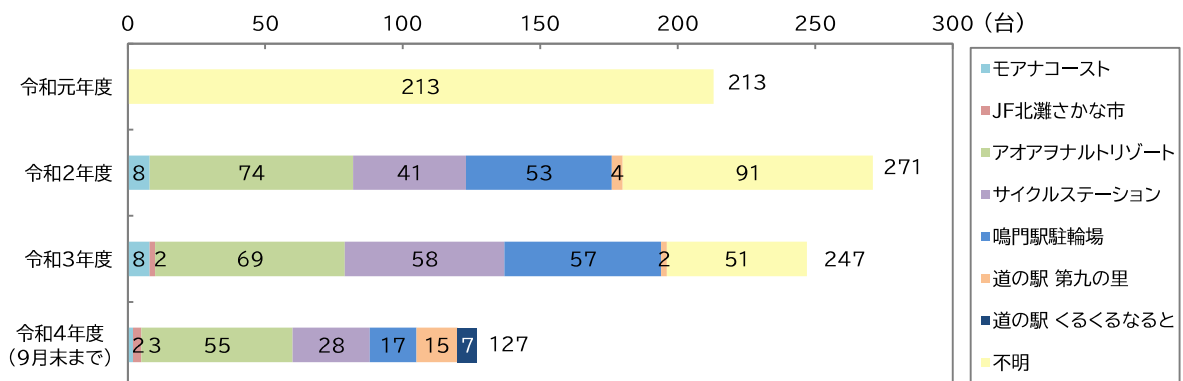


出典:鳴門市 HP

レンタサイクル貸出実績の推移



SR 鳴門市レンタサイクル貸出場所毎の実績の推移



資料:市提供資料

4.8 鳴門市社会福祉協議会車両貸出事業

鳴門市社会福祉協議会では会員団体に対して、地域福祉活動の支援を目的に公用車の貸出事業を実施しています。令和3年度の貸出実績は6回となっています。

広報資料



本会では、会員や地域のために活動する団体の皆さんが実施する地域福祉活動を支援するため、以下のとおり公用車の貸し出し事業を行っています。
貸し出す車両や条件などは以下のとおりです。

○貸出車両

10人乗りワゴン車（トヨタハイエース）
※車いす対応車両ではありません。

○貸出し対象団体

本会会員団体（地区社会福祉協議会、民生委員児童委員協議会、老人クラブ、福祉施設など）
地域福祉推進を目的とした団体（自治振興会、自主防災会など）

○貸出しの対象となる活動

研修会や会議への出席、催し物への参加、高齢者の外出や買い物の支援など地域福祉に関する活動。（原則として複数人での利用をお願いします。また、私的な旅行やレクリエーションなどは除きます）

○貸出しの期間等

平日の午前8時30分～午後5時15分の間で、日帰りに限ります。
（特別な事情がある場合はご相談ください）

○料金等

無料（ただし、燃料代、有料道路通行料などはご負担いただきます）

○保険等

対人、対物、搭乗者傷害の任意保険は加入済みです。
（乗車中以外のケガなどについては、ボランティア保険をご案内します）

○申し込み等

利用申込書に必要事項を記入して、利用を希望する日の1か月前から2営業日前までに、鳴門市社会福祉協議会までお申し込みください。



お問い合わせ・お申し込み先

鳴門市撫養町南浜字東浜24番地2
社会福祉法人鳴門市社会福祉協議会
TEL 088-685-7170
FAX 088-686-4059

資料：市提供資料

4.9 JR 鳴門線に関する意見交換会

本市では、赤字が続くJR鳴門線の在り方を話し合う意見交換会(第1回:令和4年7月31日)を開催しています。公募により集まった参加者から利用促進案等を市長参加のもと聞き取り、JR四国へその内容を報告しました。

第 1 回	
開催日時	令和4年7月31日 13:30~15:00
主な意見	<p>1. JR 利用促進に関する意見について</p> <ul style="list-style-type: none"> ①交通系ICカード等の導入(決済方法の多様化、他の公共交通機関と共通化) ②ホテルや商業施設とコラボし、付加価値を付けた周遊券等の販売 ③サイクルトレインの導入若しくは貨物列車への自転車の積載対応 ④終電時間の延長(午後10時台の便が必要) ⑤車両の装飾(鳴門に因んだイラストなど) ⑥沿線小学校との連携(小学校のオーナー化、発車メロディー作成など) ⑦池谷駅での乗り換えによる待ち時間の縮減 ⑧車内でのアーティストによる音楽ライブ ⑨各駅で地域に因んだ食材を使った駅弁の販売 ⑩鎌倉の「江ノ電」のような観光スポット化 ⑪昼間のダイヤ改善(列車待ち合わせ時間の縮減) <p>2. 駅舎に関する意見について</p> <ul style="list-style-type: none"> ①トイレの整備(市や地域などとの連携、ジェンダーに配慮、災害時対応など) ②待ち時間での駅舎の活用(Wi-Fi 整備、自習スペースの確保など) ③インスタ映えスポット等の整備(ポケふた、地元の魅力発信に繋がるものなど) ④駅舎を文化財として保存し、観光目的による活用 <p>3. 市への要望について</p> <ul style="list-style-type: none"> ①駅と高速バス間の2次交通の整備(路線バスや自転車) ②県内高校の学区制の廃止 ③鳴門線沿線の歴史に関する PR ④香川県の「うどん県」のように鳴門市の PR 促進 ⑤JR と友好的な関係を築き、他市町や県等の関係機関と連携していくことが大事 ⑥「駅から行ける場所」や「駅から見える風景」を情報として集約化し、発信する ⑦鳴門駅周辺の再開発 <p>4. その他</p> <ul style="list-style-type: none"> ①利用者が減っている要因の洗い出し ②JRや地域と地域を繋ぐ核の役割を持っており、路線の存在は地元への愛着に繋がる ③JR所有敷地の民間への貸与の検討 ④「徳島—鳴門線」と「池谷—鳴門線」では利用者数に大きな違いがあるため、営業係数等の数値を出す際にはその点を考慮してほしい ⑤沿線の雑木の管理(自治体とJRが連携) ⑥2024年の物流改革への対応(撫養港整備など)

4.10 公共交通の連絡状況

(1)公共交通(鉄道・バス、鉄道・鉄道)の連絡状況

鳴門駅を経由して徳島・阿南方面へ向かう交通需要として、徳島方面へ直接乗り入れない路線バスの引田線(北灘方面)、北泊線(北泊・堂浦方面)から鉄道への乗り継ぎ利用が想定される中、引田線と上り方面のJR鳴門線との乗り継ぎにおいて「平均36分」の待ち時間が発生しています。一方、北泊線とJR鳴門線、引田線と下り方面のJR鳴門線との乗り継ぎは「概ね30分以内」の待ち時間で良好です。

路線バスの鳴門大麻線と並行路線になっているJR高德線とJR鳴門線の池谷駅での乗り継ぎでは半数以上の便で「30分以上」の待ち時間が発生する上、跨線橋を横断しなければならず、高齢者や障がい者等には利用しづらい状況があります。

JR鳴門線(鳴門駅)と市内路線バスの連絡状況

上り(徳島方面←鳴門駅)				JR鳴門線 発車時間 (鳴門駅)
路線バス接続時間				
引田線		北泊線		
着	待ち時間	着	待ち時間	
-	-	-	-	6:33
-	-	7:23	0:09	7:32
8:06	0:08	7:55	0:19	8:14
-	-	8:55	0:11	9:06
9:16	0:47	9:53	0:10	10:03
10:21	0:42	10:46	0:17	11:03
11:16	0:47	11:58	0:05	12:03
12:26	0:35	-	-	13:01
13:26	0:37	13:08	0:55	14:03
14:26	0:37	14:43	0:20	15:03
15:18	0:45	15:58	0:05	16:03
16:51	0:12	-	-	17:03
-	-	17:08	1:02	18:10
		18:08	0:02	
18:21	0:49	-	-	19:10
19:21	0:49	20:05	0:05	20:10
20:46	0:24	-	-	21:10

待ち時間
 15分以内
 16~30分

JR高德線とJR鳴門線の連絡状況

下り(徳島方面→鳴門駅)				
JR鳴門線 到着時間 (鳴門駅)	路線バス接続時間			
	引田線		北泊線	
	発	待ち時間	発	待ち時間
7:27	7:30	0:03	7:35	0:08
8:09	8:35	0:26	8:40	0:31
8:59	9:35	0:36	9:40	0:41
9:43	-	-	-	-
10:40	10:40	0:00	10:50	0:10
11:40	11:40	0:00	12:00	0:20
12:40	12:40	0:00	13:30	0:50
13:40	13:40	0:00	-	-
14:40	15:10	0:30	14:50	0:10
15:40	16:40	1:00	16:00	0:20
16:56	17:40	0:44	17:00	0:04
17:41	-	-	-	-
18:46	19:10	0:24	19:00	0:14
19:49	-	-	-	-
20:58	-	-	-	-
22:05	-	-	-	-
23:32	-	-	-	-

下り(徳島方面→鳴門駅)		
JR高德線 到着時間 (池谷駅)	JR接続時間 鳴門線	
	発	待ち時間
	7:02	7:08 ※土日運休
7:30	7:51	0:21
8:22	8:42	0:20
8:51	9:26	0:35
9:49	10:22	0:33
	11:22	
11:39	12:22	0:43
12:39	13:22	0:43
13:39	14:22	0:43
	15:22	
15:39		
16:31	16:38	0:07
	17:23	
17:56	18:28	0:32
18:44	19:30	0:46
19:47	20:40	0:53
20:50		
21:17		
21:44	21:48	0:04
22:59	23:15	0:16

典:徳島バス時刻表、JR四国時刻表(令和4年8月現在)

(2) 渡船と路線バスの連絡状況

黒崎渡船と路線バス(北泊線)との乗り継ぎで「最大1時間25分」の待ち時間が発生しています。

島田渡船は殆どの便が15分以内に路線バス(北泊線)との乗り継ぎが可能です。

黒崎渡船と路線バス(引田線、北泊線)の乗換は概ね良好です。

渡船と路線バスの連絡状況

▼岡崎渡船

渡船発着時間	路線バス接続時間	
	北泊線	
	発	待ち時間(分)
6:49		
7:09		
7:29		
7:49		
8:09		
8:29	8:30	0:01
8:49		
9:09	9:30	0:21
9:39		
10:09	10:40	0:31
11:09	11:50	0:41
12:39		
13:09	13:20	0:11
14:39	14:40	0:01
15:39		
16:09		
16:39		
17:09		
17:39		
18:09		
18:39		
19:09		
19:39		
19:59		

▼島田渡船

渡船発着時間	路線バス接続時間	
	北泊線	
	発着	待ち時間(分)
7:54		
8:14	8:24	0:10
8:34		
9:14	9:24	0:10
10:14	10:19	0:05
11:24	11:29	0:05
12:34	12:44	0:10
14:04	14:19	0:15
15:04		
15:24	15:34	0:10
7:55	7:14	0:41
8:15	7:55	0:20
8:35		
9:15	9:05	0:10
10:15	10:00	0:15
11:25	11:10	0:15
12:35	12:23	0:12
14:05	13:55	0:10
15:05		
15:25	15:15	0:10

待ち時間
 15分以内
 16~30分

▼黒崎渡船

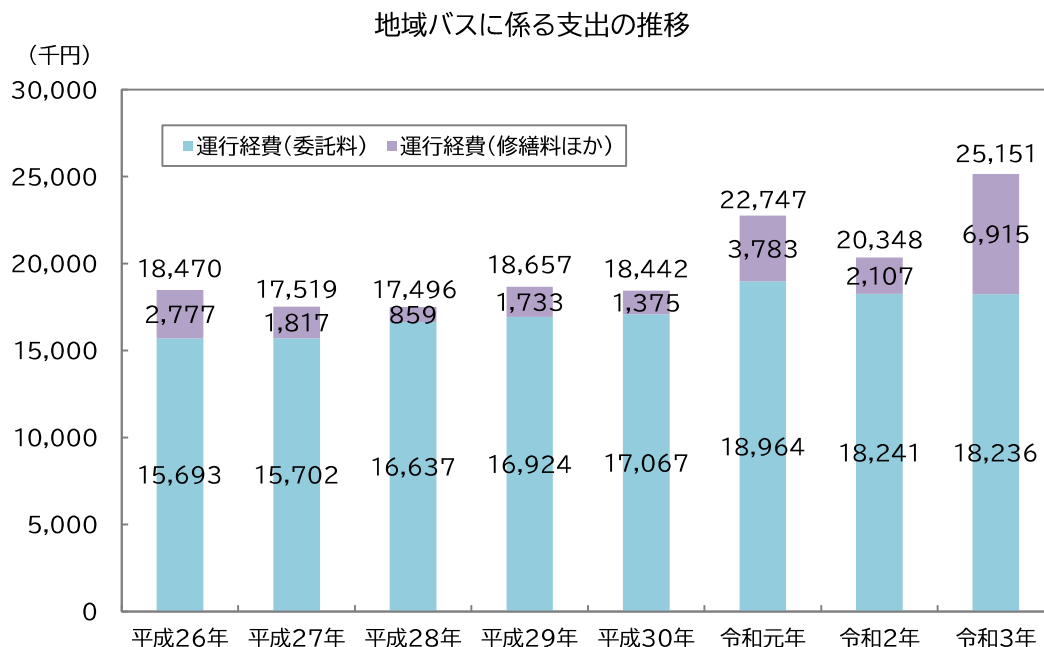
渡船発着時間	路線バス接続時間		路線名
	引田線・北泊線		
	発	待ち時間(分)	
6:47			
7:07	7:12	0:05	北泊線
7:27	7:42	0:15	北泊線
7:47	7:55	0:08	引田線
8:07			
8:17			
8:27	8:37	0:10	北泊線
8:47	9:00	0:13	引田線
9:07			
9:37	9:37	0:00	北泊線
	10:05	0:28	引田線
10:07	10:30	0:23	北泊線
	11:05	0:58	引田線
11:07	11:42	0:35	北泊線
	12:15	1:08	引田線
12:37	12:57	0:20	北泊線
	13:15	0:08	引田線
13:07	14:15	1:08	引田線
	14:32	1:25	北泊線
14:37	15:15	0:38	引田線
15:37	15:47	0:10	北泊線
16:07			
16:37	16:40	0:03	引田線
	16:57	0:20	北泊線
17:07			
17:37	17:57	0:20	北泊線
18:07	18:10	0:03	引田線
18:37			
19:07	19:10	0:03	引田線
19:37			
19:57	19:57	0:00	北泊線
	20:35	0:38	引田線

待ち時間
 15分以内
 16~30分

出典：徳島バス時刻表、渡船時刻表(令和4年8月現在)

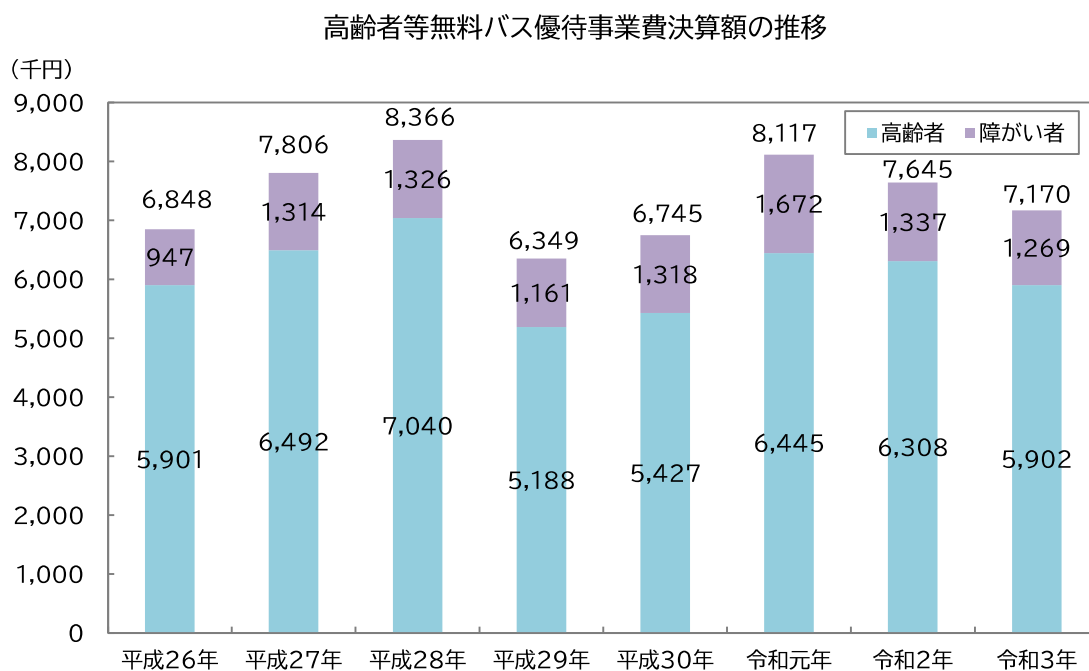
4.11 財政状況

地域バスに係る支出は平成30年までは横ばいに推移していましたが、令和元年以降増加傾向にあります。令和3年は地域バスの車両を故障に伴い購入したため、運行経費が例年に比べて高くなっています。



資料:市提供資料

高齢者等無料バス優待事業費は令和元年以降減少していますがほぼ横ばいに推移し、令和3年現在、7,170千円となっています。

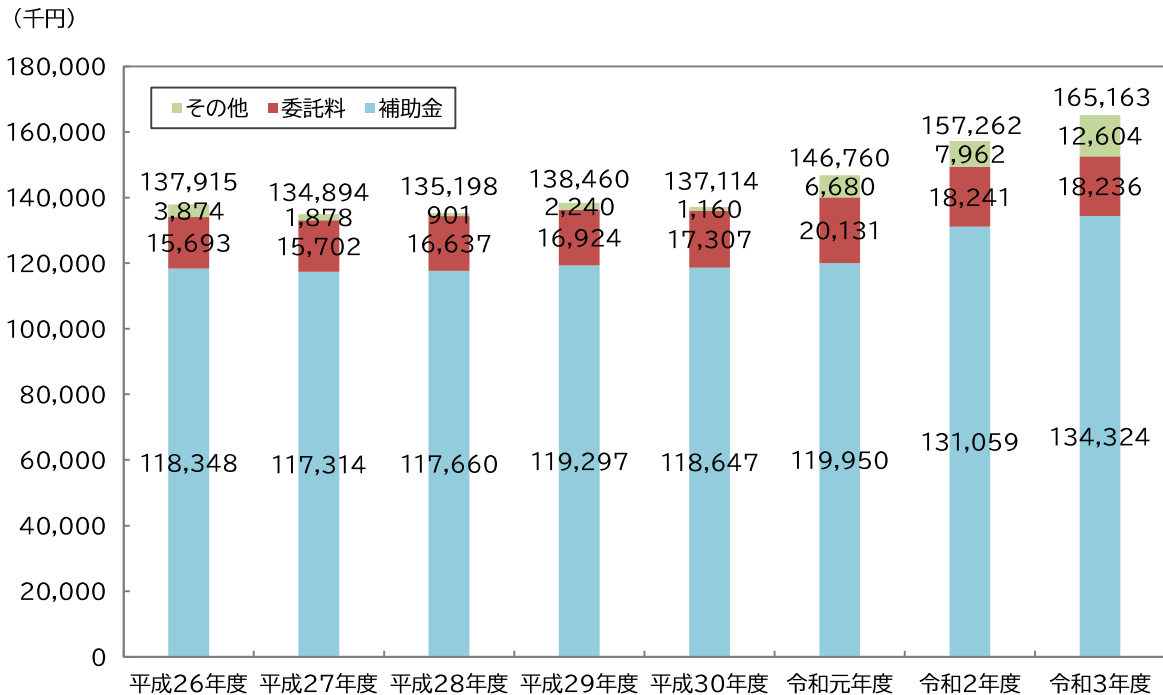


資料:市提供資料

本市の交通対策費は増加傾向にあり、そのうち8割以上が徳島バス協定路線への補助金です。

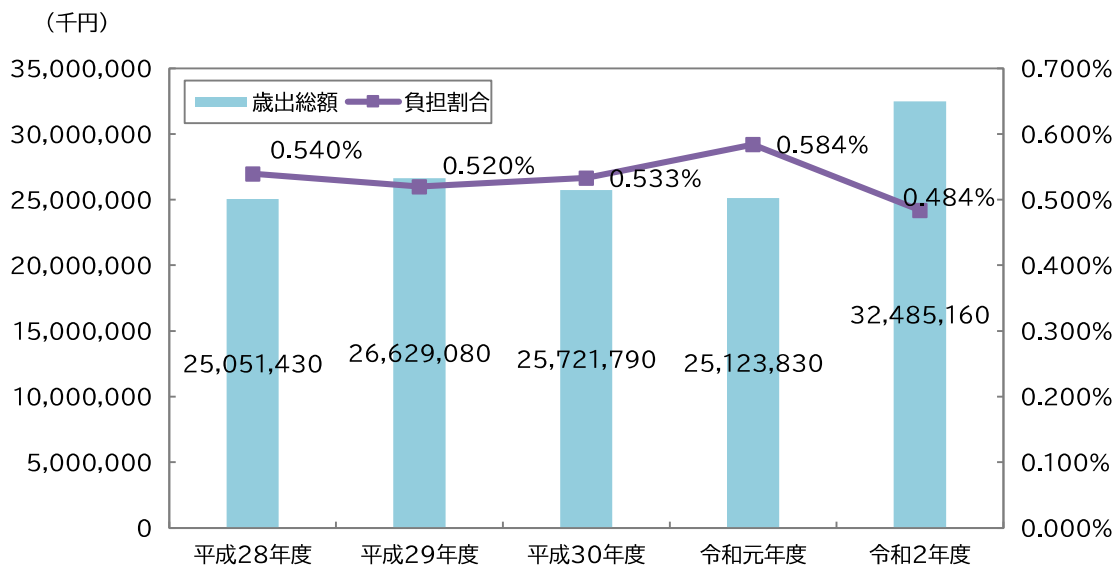
令和2年度は新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止に取り組んだ結果、例年に比べて市の歳出額が大きくなっているため、一般歳出のうちの交通対策費の負担割合は下がっていますが、平成29年度から令和元年度にかけて増加傾向であり、今後も市の財政への負担が大きくなっていくことが想定されます。

鳴門市交通対策費



資料：市提供資料

一般歳出のうち交通対策費の負担割合



資料：鳴門市決算報告、市提供資料

第5章 公共交通利用の実態・意向の把握

5.1 公共交通利用実態調査

(1)調査の目的

本調査は、鳴門市内を運行する公共交通利用者(鉄道、バス)の利用実態を把握し、既存交通サービスに対する改善ニーズ、今後の利用継続に関する意向等を把握することを目的として実施しました。

(2)調査方法・回収数

本調査は、一般的に交通形態が異なる平日・休日の別に各1回、以下の日を選んで実施しました。

- 調査日 :【平日】令和4年7月25日(月)
【休日】令和4年7月23日(土)
- 調査時間:原則 7～19 時の間で調査(バスの運行時刻に応じて若干前後あり)
- 調査箇所:下表参照
- 調査対象:鳴門市内の鉄道またはバス利用者
- 調査方法:調査員による公共交通利用者への聞き取り(原則)
- 調査内容:公共交通の利用状況、今後の利用意向 等

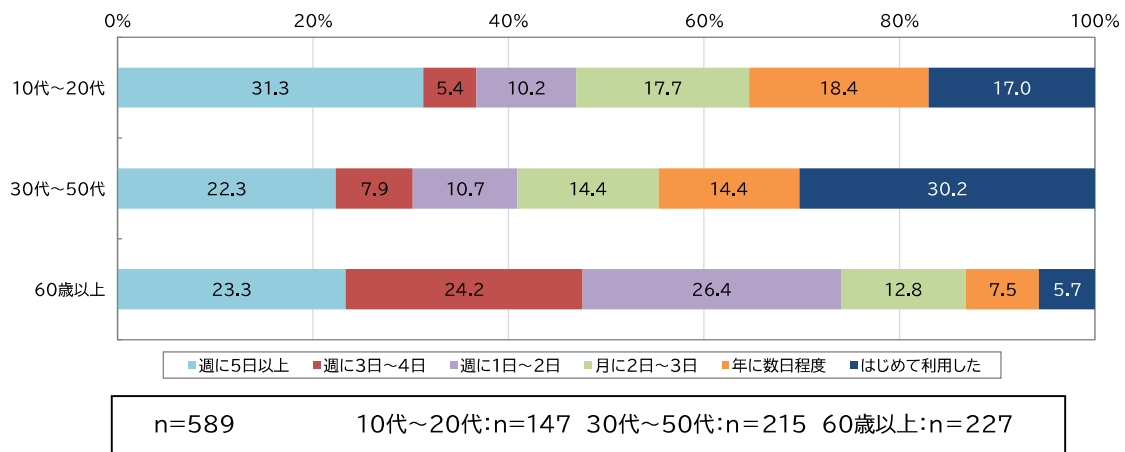
交通種別	調査形態	調査場所または調査路線	備考	回収数
鉄道	街頭調査	JR 鳴門駅(駅舎付近)	休日はJリーグ 試合あり	62
		JR 板東駅(同上)		53
高速バス	街頭調査	鳴門市観光情報センター(高速鳴門バス停前)		78
徳島バス	街頭調査	鳴門駅前(バス停付近)		120
		小鳴門橋(同上)		65
		鳴門公園(同上)		34
		鳴門病院(同上)	休日は外来なし	9
	乗車調査	引田線(鳴門駅前⇄翼山温泉)		35
		鳴門大麻線(鳴門駅前他⇄板野駅南)		19
		北泊線(鳴門駅前他⇄北泊)		29
		立道線(道の駅なると⇄小鳴門橋)		16
	鳴門線(鳴門駅前⇄ウチノ海総合公園)		24	
	鳴門公園線・鳴門藍住線(鳴門駅前⇄鳴門公園)		32	
地域バス	乗車調査	市内循環線・里浦栗津運動公園線		32
計				608

(3)公共交通利用者の意向等(公共交通利用実態調査の抜粋)

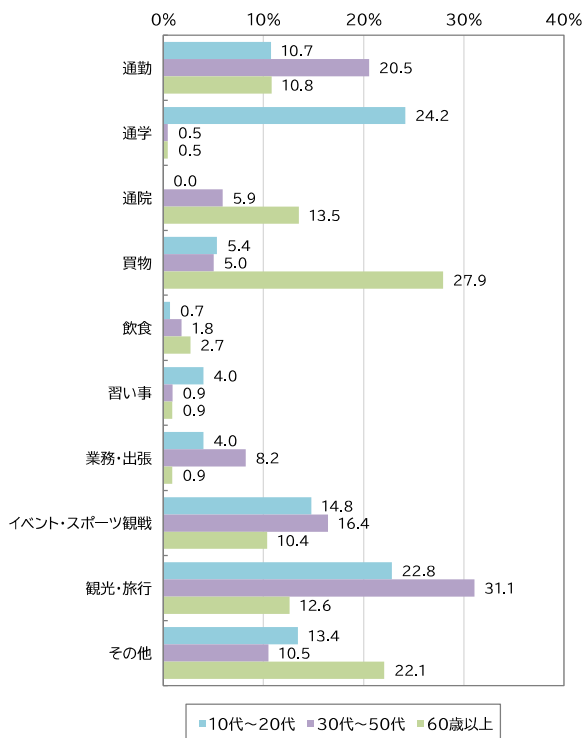
《年齢層別にみた公共交通の利用状況》

- ・10代～20代は「週に5日以上」の割合が31.3%、30代～50代は「はじめて利用した」の割合が30.2%、60歳以上は「週に1日～2日」の割合が26.4%となっています。
- ・30代～50代は「観光・旅行」の割合が31.1%、60歳以上は「通院」が13.5%、「買物」が27.9%と日常的な利用の割合が高いです。
- ・料金の支払方法(カード決済等)の改善が必要と考える割合は、60歳以上が1.6%と低いです。

年齢層別の鉄道又はバスの利用頻度



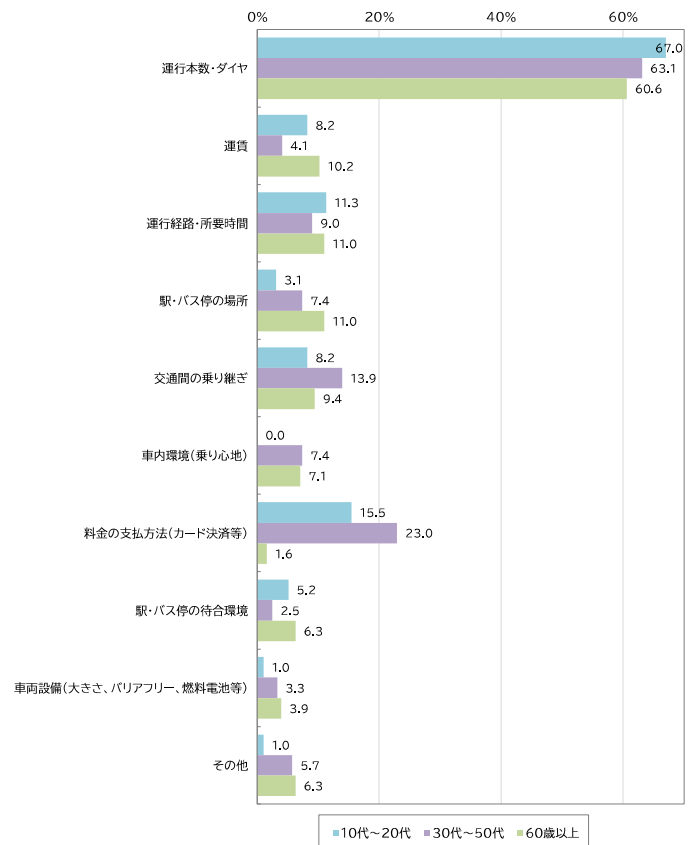
年齢層別の外出の目的



n=590(回答者数)

10代～20代:n=149 30代～50代:n=219 60歳以上:n=222

年齢層別の公共交通の問題点や改善点

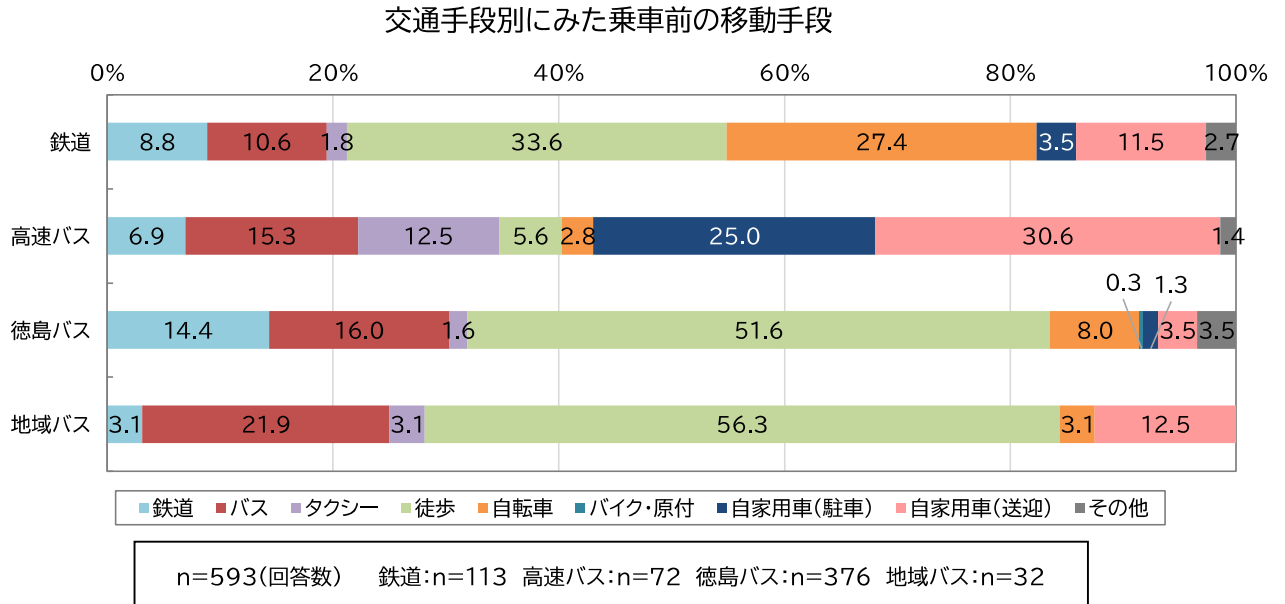


n=346(回答者数)

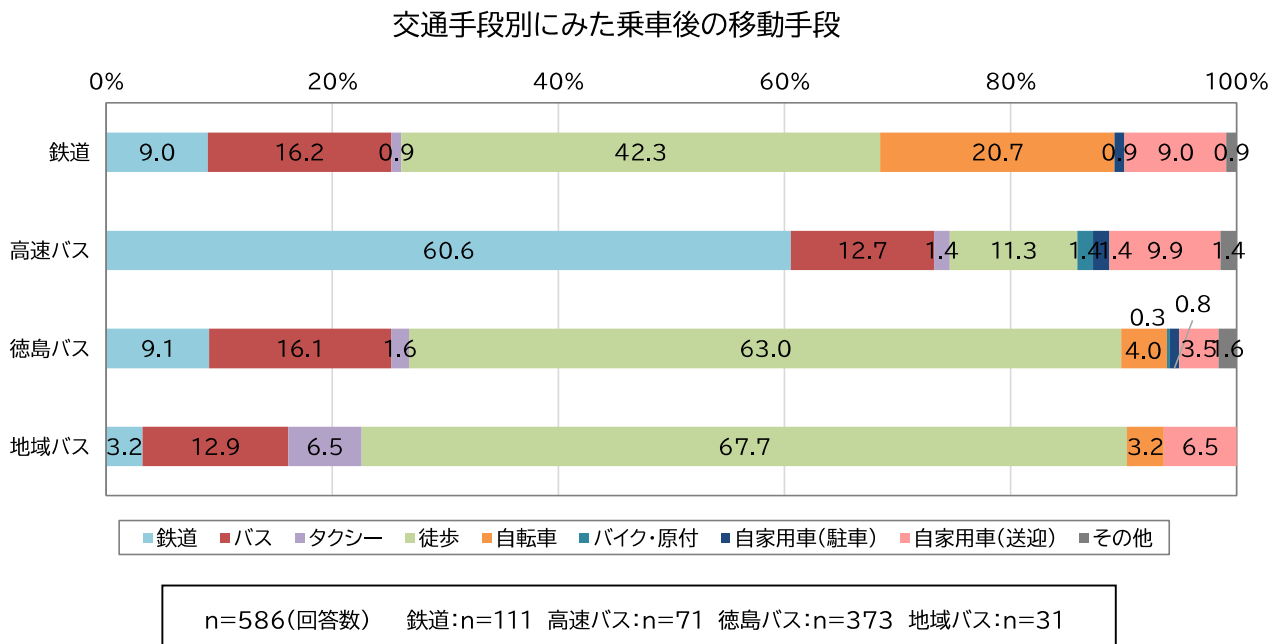
10代～20代:n=97 30代～50代:n=122 60歳以上:n=127

《回答者の交通手段別にみた乗車前後の移動手段》

・「鉄道」、「バス」、「タクシー」を合わせた割合が、乗車前の鉄道利用者は20%以上、高速バスは30%以上、徳島バスは30%以上、地域バスは25%以上となっています。



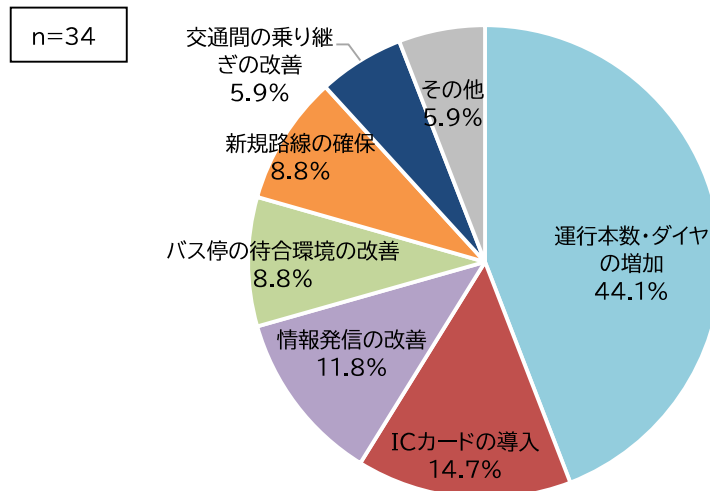
・「鉄道」、「バス」、「タクシー」の合わせた割合が、乗車後の鉄道利用者は20%以上、高速バスは70%以上、徳島バスは25%以上、地域バスは20%以上となっています。



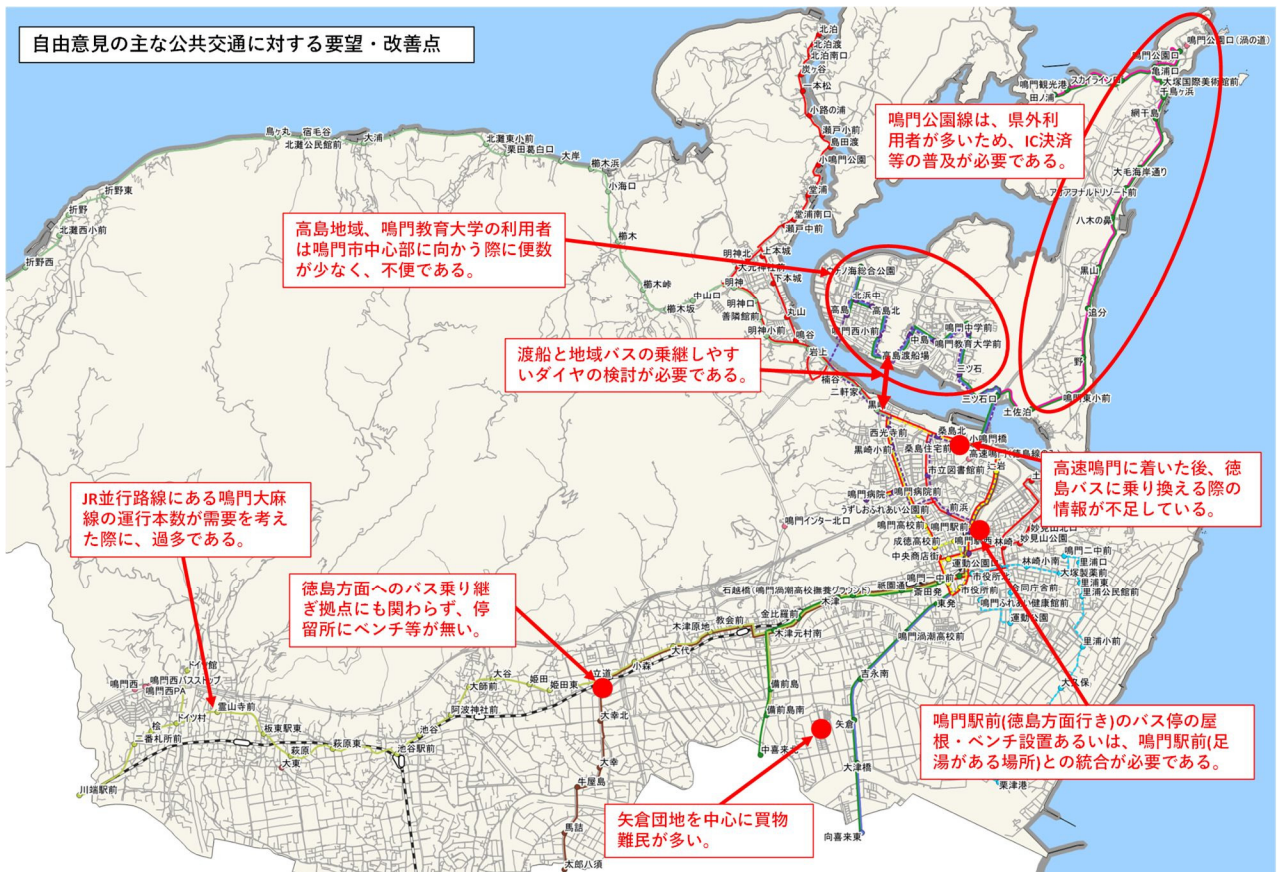
《自由意見》

・公共交通に対する意見は、「運行本数・ダイヤの増加」の割合が44.1%と最も高く、次いで「ICカードの導入」が14.7%、「情報発信の改善」が11.8%となっています。

公共交通に対する意見



公共交通に対する意見・主要要望・改善点の分布



5.2 市民アンケート調査

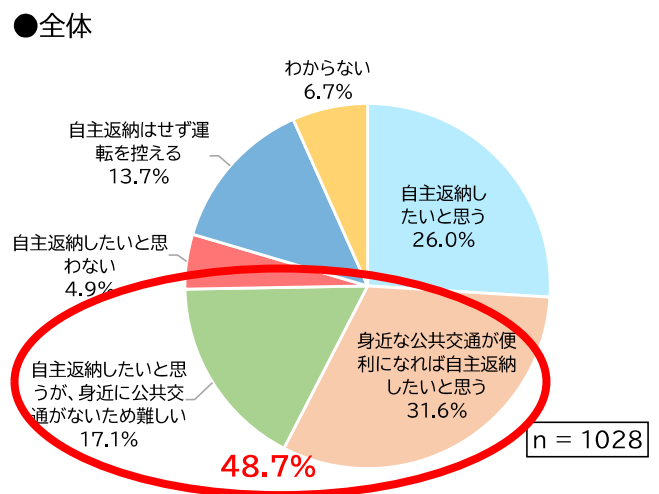
(1)調査方法・回収数

調査地域	鳴門市全域
対象者	鳴門市に在住する18歳以上の市民
調査方法	郵送と Web による調査
配布数	3,000通
抽出方法	市民 3,000 人を無作為抽出(地域別・年齢別に配慮)
調査期間	令和4年7月 28 日(木)～令和4年8月 11 日(木)
回収数/回収率	1,147 票(その内 Web は 167 通) / 38.2%

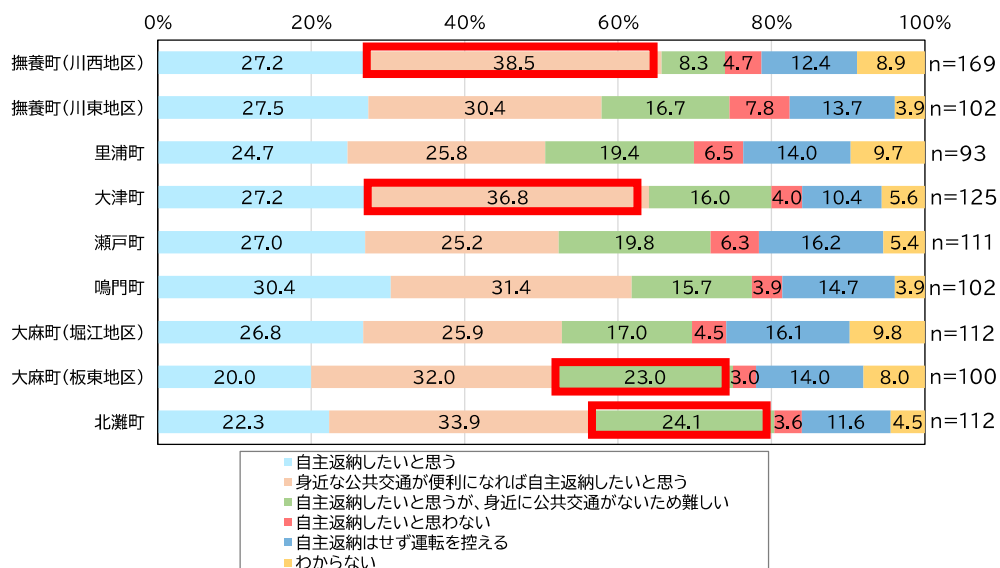
(2)公共交通利用者の意向等(市民アンケート調査の抜粋)

《将来的な免許返納の意向》

- ・身近な公共交通が充実すれば自主返納したい方が 48.7%です。
- ・撫養町(川西地区)、大津町では「身近な公共交通が便利になれば自主返納したいと思う」方が多いです。
- ・大麻町(板東地区)や、北灘町において「自主返納したいと思うが、身近に公共交通がないため難しい」方が多い傾向にあります。



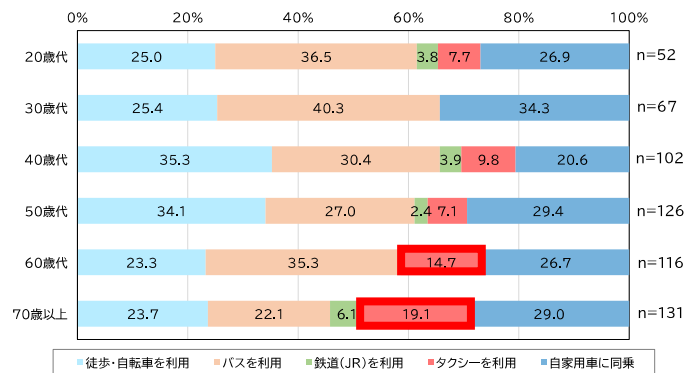
●地域別



《自主返納後の買物時の移動手段の意向》

- ・自主返納後の移動手段として、60歳以上はバスに加えてタクシーの利用意向が高くなっていきます。
- ・他の年齢層に比べ、30歳代のバスの利用意向が高く、70歳以上のバスの利用意向が低い状況です。

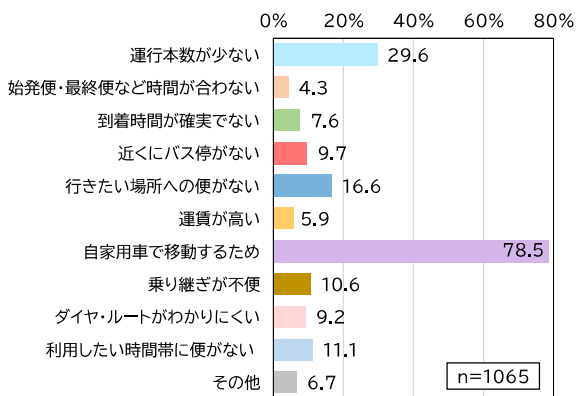
●年齢別



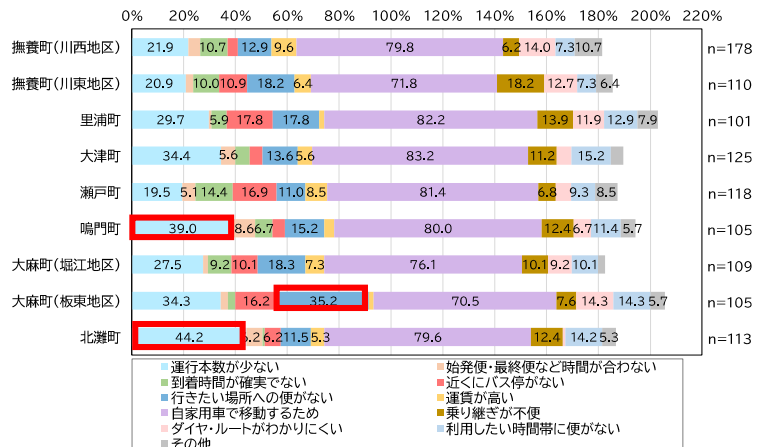
《バスの利用頻度が少ない主な理由》

- ・「自家用車で移動するため」、「運行本数が少ない」ため、バスを利用する頻度が少ない方が多いです。
- ・鳴門町、北灘町では運行本数に不満を感じている方が多い状況です。
- ・大麻町(板東地区)では「行きたい場所への便がない」ため利用頻度が少ない方が多くなっています。

●全体



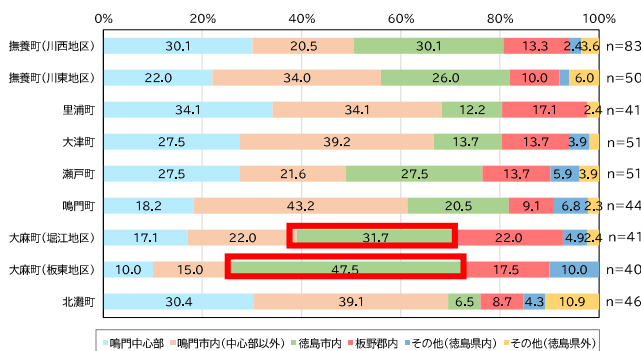
●地域別



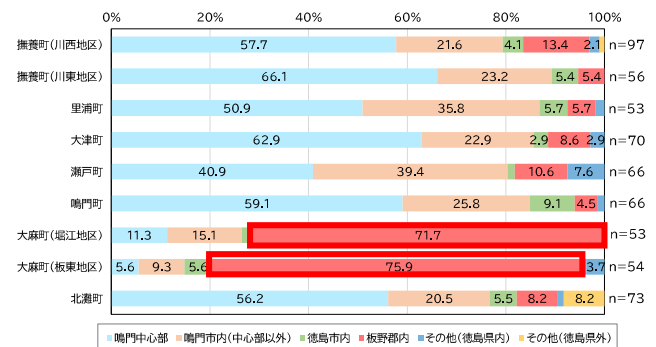
《通勤・通学、買物の行先》

- ・鳴門市中心部とその周辺の地域の方の行先は、「鳴門中心部」が多くなっています。
- ・大麻町の方は通勤・通学は「徳島市」、買物は「板野郡内」が多いです。

●地域別(通勤・通学の行先)



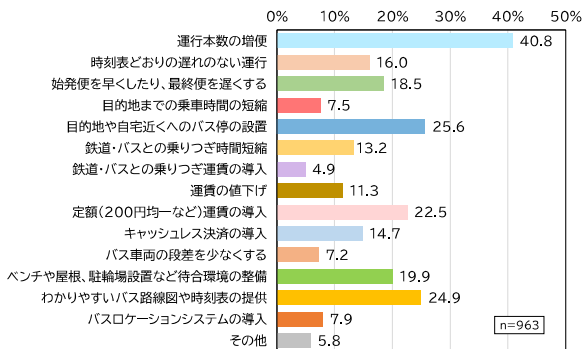
●地域別(買物の行先)



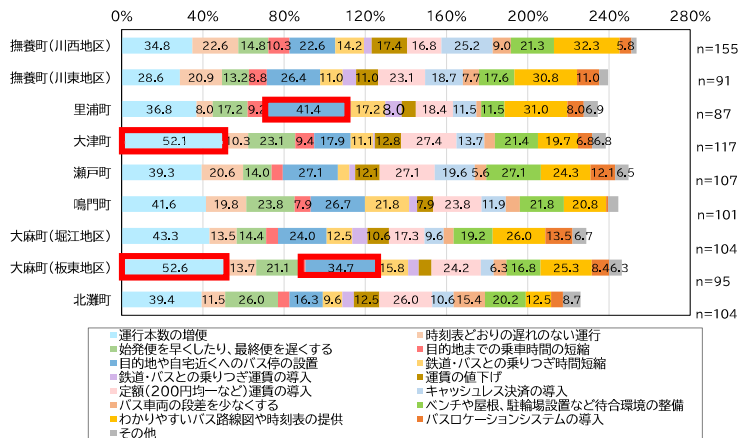
《バスの改善に必要なこと》

- ・「運行本数の増便」を必要とする方が40.8%と最も多いです。
- ・大津町、大麻町(板東地区)の方は、「運行本数の増便」、里浦町、大麻町(板東地区)の方は、「目的地や自宅近くへのバス停の設置」を必要としています。
- ・「わかりやすいバス路線図や時刻表の提供」や、「ベンチや屋根、駐輪場設置など待合環境の整備」等の利用環境の向上を必要とする方も多いです。

●全体

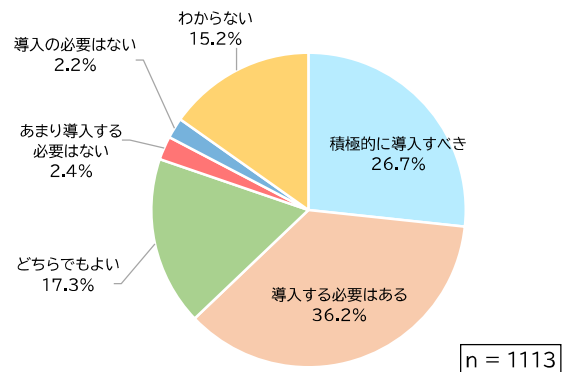


●地域別



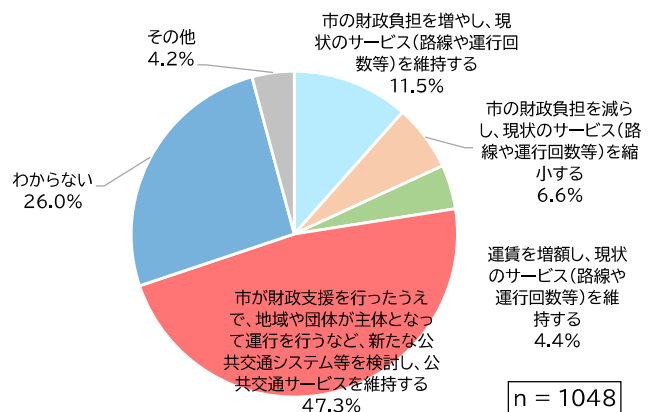
《デマンド交通の導入意向》

- ・新たな移動手段となるデマンド交通の導入はすべての世代、地域で進めるべき意向が示されています。
- ・自由意見ではデマンド交通への興味・関心やご意見が多く寄せられており、市民からの期待は大きいです。



《今後のバスのあり方について》

- ・今後のバス事業については、「市が財政支援を行ったうえで、地域や団体が主体となって運行を行うなど、新たな公共交通システム等を検討し、公共交通サービスを維持する」意向が約半数と最も多いです。



5.3 高校生アンケート調査

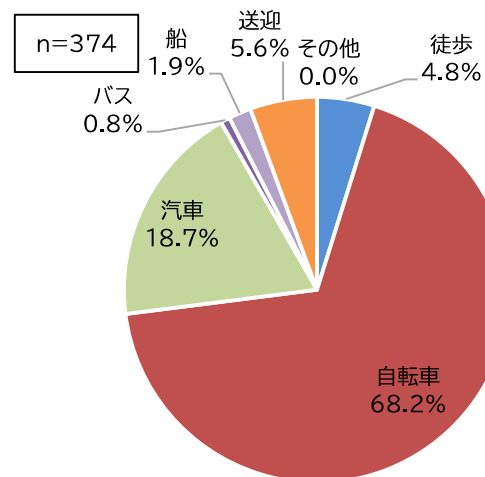
(1)調査方法

調査対象	徳島県立鳴門高等学校 2年生 徳島県立鳴門渦潮高等学校 スポーツ科学科 3年生
調査方法	Web アンケート調査
回収数/回収率	374 票

(2)高校生の意向等(高校生アンケート調査の抜粋)

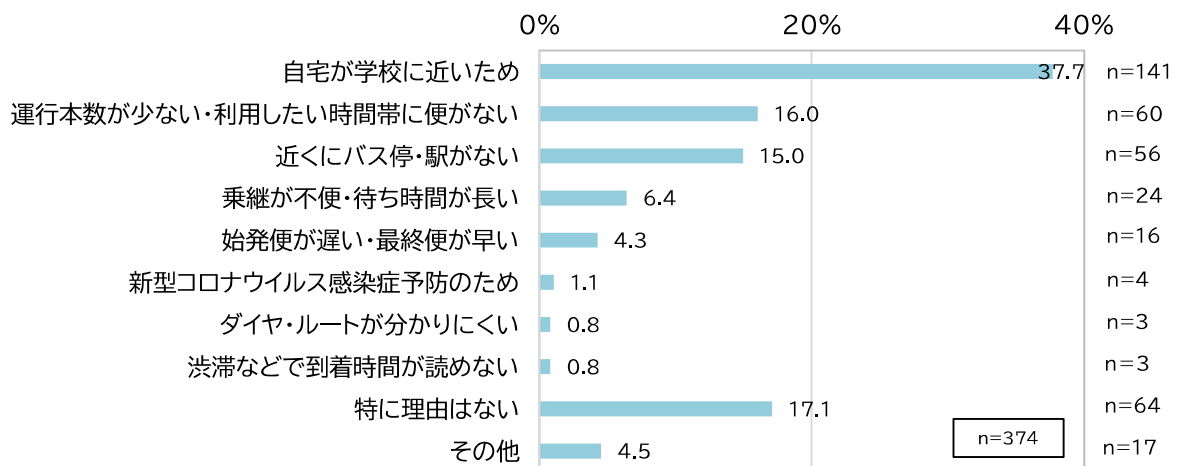
《主な通学手段》

- ・68.2%と半数以上の生徒が「自転車」で通学している状況です。
- ・バス利用者は極めて少ないです。



《公共交通を利用しない理由》

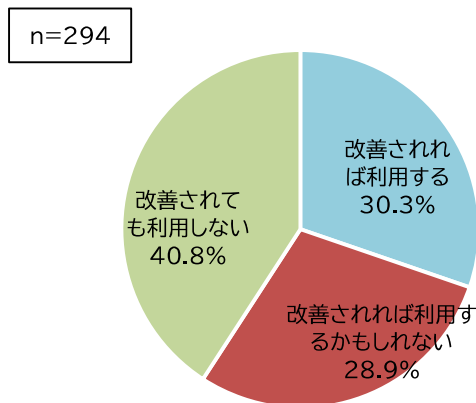
- ・運行本数が少ないことや停留所・駅が近くにないことを理由に公共交通を利用しない方が多くなっています。
- ・その他の主な意見として、「お金がかかるから」、「時間帯が合わない」などの理由を挙げている方が複数いました。



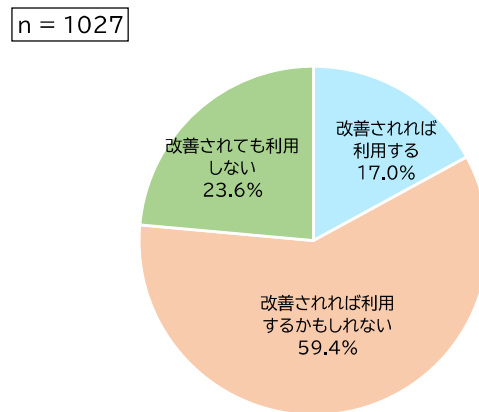
《利用しない主な理由が改善された際の利用意向》

- ・「改善されれば利用する」と回答している割合が市民アンケートの結果に比べて高くなっています。
- ・「改善されても利用しない」と回答している割合も市民アンケート結果に比べ、高いです。

●高校生アンケート



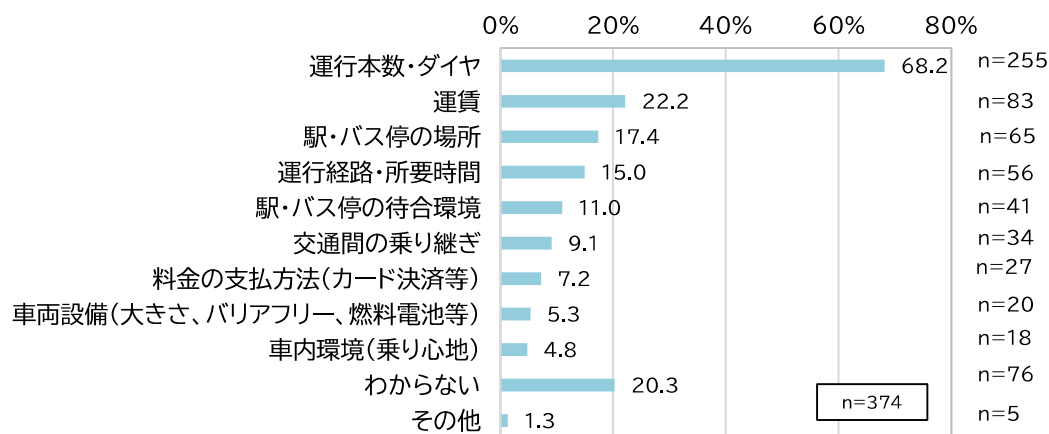
●市民アンケート



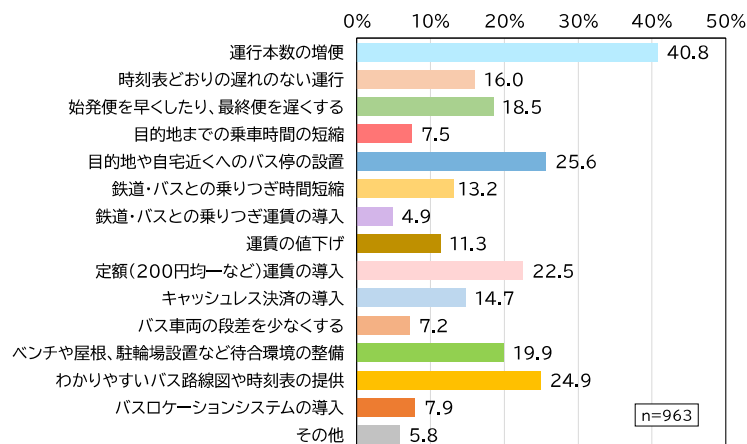
《公共交通の問題点・改善すべき点》

- ・「運行本数・ダイヤ」が68.2%と最も多くなっています。
- ・市民アンケートに比べ、「運賃」に問題を感じている傾向があります。

●高校生アンケート



●市民アンケート



5.4 公共交通事業者ヒアリング

事業者ヒアリングの主な意見は以下のようになっています。

事業者	意見
<p>路線バス (徳島バス)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 高卒採用や社員からの紹介制度等による運転手の確保に向けた取組は行っているものの、慢性的な乗務員不足の状態が続いており、ダイヤを削らざるを得ない。 ・ 現状、維持管理が難しいため、新たにバス停にベンチ等は設置しないようにしている。 ・ IC カードはコスト面から導入は難しいが、ペイメントサービスの検討は行っている。 ・ 歩道が狭く、バス停を設置できない箇所もあるため、道路の整備時には配慮してほしい。 ・ 山間部や過疎地域などの細かい需要のある地域では小回りの効く交通手段がバスと代替して地域の移動手段を担ってほしい。 ・ 高速鳴門バス停と徳島バスの乗り継ぎがスムーズになるよう、待合所付近にバスが回転できるロータリーの整備等を検討してほしい。
<p>タクシー (鳴門第一タクシー)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ タクシーも他の公共交通機関と同様に利用者数は減少傾向であり、事業が継続できなくなり廃業するタクシー事業者も多い。 ・ 運転手の確保は難しく、高齢化が進んでいる。 ・ 主な利用者層と利用目的は、買い物や通院に利用する高齢者、観光利用の観光客である。 ・ タクシー補助制度が導入されるのであれば嬉しい。

第6章 上位関連計画の概要

6.1 上位計画

(1)第七次鳴門市総合計画(策定中)

改訂年次	2023年	目標年次	2030年
持続可能な公共交通網の実現			
めざす姿	人口減少及び高齢化の進展に伴い多様化する利用者ニーズや地域特性に適応した公共交通サービスを提供するとともに、若い世代などの公共交通の利用が少ない年齢層の利用を促進し、持続可能な公共交通ネットワークの実現に取り組みます。		
主要施策	<p>(1)運行効率の改善による持続可能な公共交通体系の構築</p> <p>①既存の公共交通手段や多様な輸送資源の有効活用</p> <p>地域特性や利用者ニーズに適応した持続可能な公共交通体系を維持するため、バス、JRなどの既存の公共交通手段を最大限活用するとともに、多様な輸送資源の有効活用についても検討します。</p> <p>②交通環境の向上に寄与する最新技術の活用</p> <p>移手段の効果的な確保、必要な費用の削減、データの把握・分析による利便性向上など、公共交通の課題を解決する有効な手段として、AIやIoTなどの新たな技術の導入を検討し、交通環境の向上を図ります。</p> <p>(2)利用者ニーズに適応した公共交通サービスの提供</p> <p>①地域間や交通モード間の連携強化</p> <p>市民アンケート調査や公共交通利用実態調査により明らかとなった、通学・通勤や買い物などの日常時における近隣他市町への移動ニーズ等に対応するため、徳島市や板野郡内地域との連携を推進し、広域的な公共交通ネットワークを形成することによる利便性向上を図ります。</p> <p>②地域拠点間の移動における公共交通サービスの充実</p> <p>「鳴門市都市計画マスタープラン」及び「鳴門市立地適正化計画」において掲げるまちづくり施策と連携を図るとともに、市内の商業施設や病院などの拠点施設間を移動するための公共交通ネットワークの形成を図ります。</p> <p>(3)新たな需要の創出に向けた公共交通利用の促進</p> <p>①市民意識の醸成</p> <p>過度な自動車依存から公共交通利用への転換を促すことにより、環境負荷の低減を図るとともに、地域ぐるみで公共交通を積極的に利用する仕組みづくりを行うことで、公共交通を地域全体で支えるといった市民意識の醸成を図ります。</p>		

(2)なると未来づくり総合戦略 2020

①計画の基本方針

改訂年次	2022年	目標年次	2024年
基本方針	<p>1) 未来の鳴門市を担う人材育成 急速に進展するIT技術や国際化など社会状況の変化も踏まえ、子どもたちが将来大きく羽ばたけるような教育環境を、大学や関係機関との連携により構築するとともに、市民が「一度はまちを出たとしても、地元に戻りたい」と思うような、自分のまちへの誇りや愛着を高める取り組みを推進し、未来の鳴門市を担う人材育成に重点を置いた施策を実施します。</p> <p>2) 若い世代の定住促進 本市では、20～30代の若い世代の人口流出の割合が県内近隣市町と比べて、大きく上回っています。まちの活力の核となる若い世代の流出を食い止めなければ、少子高齢化はさらに加速し、まちの活力の低下を招くこととなります。こうした状況を改善するため、20～30代の若い世代に対応する施策に重点を置き、これらの世代が「住み続けたいまち」と思うまちを目指します。</p> <p>3) 鳴門市の強み(良いところ)を活かす 人口動態分析では、近隣市町に若い世代が流出していることは明らかで、深刻な課題であることに間違いありません。しかしながら、ベッドタウンのように人が集まりやすい特質を持つまちと、本市のように自然環境、産業、文化など独自の歴史と強みを持つまちでは、活性化の手法や観点は異なります。比較競争や無い物ねだりに注力するのではなく、長期的な視点でまちの強みを育てるという観点から、「鳴門の良いもの」を活かした施策を実施します。</p> <p>4) 感染症による意識・行動変容を踏まえた、ひと・しごとの流れの創出 新型コロナウイルス感染症の拡大は、地域経済や住民生活に大きな影響を及ぼしている一方、地方への移住に関する関心の高まりとともにテレワークを機に人の流れに変化の兆しが見られるなど、国民の意識・行動に変化が見られます。こうした変化を踏まえ、将来に向けて都市から地方への流れをより力強く継続的なものとなる施策を実施します。</p>		
基本目標	<p>1) 「ひと」を育てる ～魅力的な人材が育つまち～</p> <p>2) 「しごと」をつくる ～若者が働きたいと思う仕事があるまち～</p> <p>3) 「まち」がにぎわう ～若い世代が住みたいと思うまち～</p>		

②公共交通の利便性向上への検討

市民の日常生活の足を確保するため、地域バスや協定路線(徳島バス)等の見直しを行うとともに、新公共交通の検討を行い、効率的で持続可能な公共交通網の構築を図ります。

(3)鳴門市都市計画マスタープラン(改定中)

①都市づくりの基本理念

策定年次	2023年	目標年次	2042年
基本理念	人と地域の未来をひらく 活気うずまくまち 鳴門		
都市づくりの考え方	<ul style="list-style-type: none"> ● 持続可能であり続けるためのコンパクトなまちと交通ネットワークの形成 ● 魅力と賑わいにあふれた新たなまちづくりエリアの形成 ● 日常生活における施設の利便性を高めるフェーズフリーなまちの形成 		

②公共交通の整備方針

基本方針	<p>持続可能な公共交通の実現</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通は、新たなまちづくりエリアに立地する商業や行政、交流等の都市機能の拠点的な施設などと連携し、容易なアクセスを可能とする利便性の高い公共交通ネットワークの形成を図ります。 ・ 歩いて暮らせるまちづくりの実現に向けて、地域の実情に合った交通体系や人・環境にやさしい交通体系の確立を推進します。
<p>方針4 持続可能なまちづくりの実現に向けた公共交通網の充実 【具体的な方針】</p>	<p>1) 既存公共交通の再編や見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道・バスなどの公共交通が重要な基盤であるとの認識のもと、だれもが利用しやすく、地域の実情に合う効率的な公共交通の確立と利用促進に努めます。 ・ 公共交通の確立に向けて、利用実態に応じた路線やサービス水準の見直しを行いながら、重点まちづくり区域や新たなまちづくりエリアの各拠点施設などの連携強化や観光地と中心部を結ぶ公共交通の利便性向上を図ります。また、山間部や農村部、漁村部等の集落地については、コミュニティバス等の導入を検討することにより、公共交通空白地の解消を図ります。 <p>2) 新たな交通手段の導入検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ バス路線は、「鳴門市地域公共交通計画」に基づき、持続可能な公共交通の確立に向け、デマンド運行の導入に向けた検討を行うとともに、自動運転技術・AI・ICTの活用やMaaS等の新たなサービス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の確立に向けた取組を検討します。

方針5
公共交通の利用
環境の整備・向上
【具体的な方針】

1) 鳴門駅周辺の一体的な整備

- ・ 鳴門駅前には、公共交通の発着拠点や地域間交流の拠点であり、本市のまちの顔として、利便性を確保するとともに、駅周辺の魅力的な景観づくりや案内性の向上に向けた整備、バリアフリー化などを推進します。

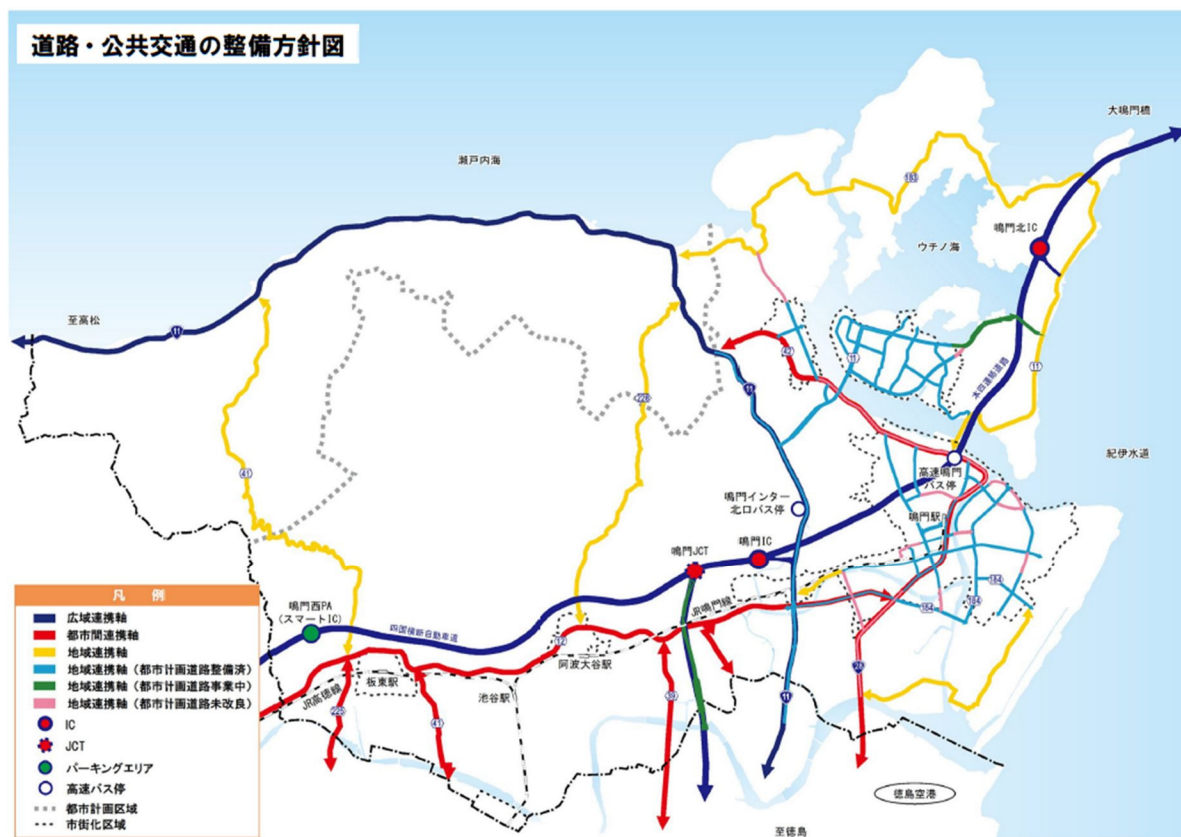
2) 回遊性の向上に資するゲートの整備

- ・ 中央ゲートである高速鳴門バス停周辺(注1)については、観光鳴門の顔となる施設として、広域交通網の確保・充実や交通拠点としての施設整備を進めるとともに、適正な維持管理や利便性向上に努め、市中心部の重点まちづくり区域や主要な観光施設などとの回遊性向上を図ります。

3) 主要な交通結節点の整備

- ・ 主要な駅や路線バス停留所については、事業者と連携しながら待合環境の向上等の地域の実情に応じた整備を推進します。

(注1)「高速鳴門バス停周辺」とは、「高速鳴門バス停及びふるーあ鳴門とその周辺部」を指す。

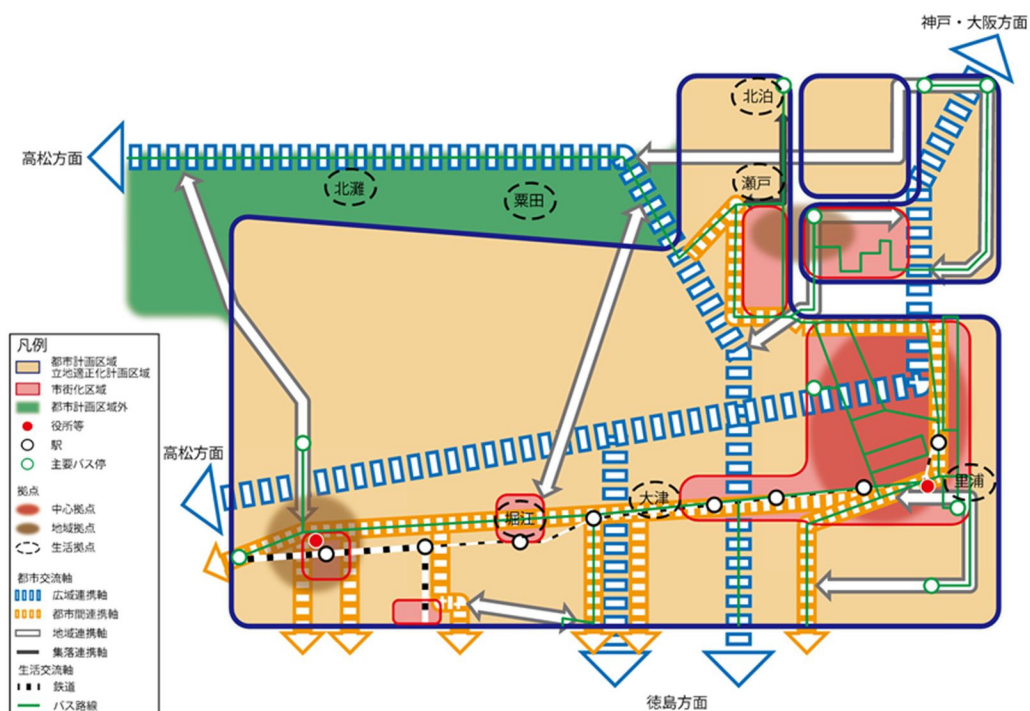


(4)鳴門市立地適正化計画(策定中)

①計画の方針

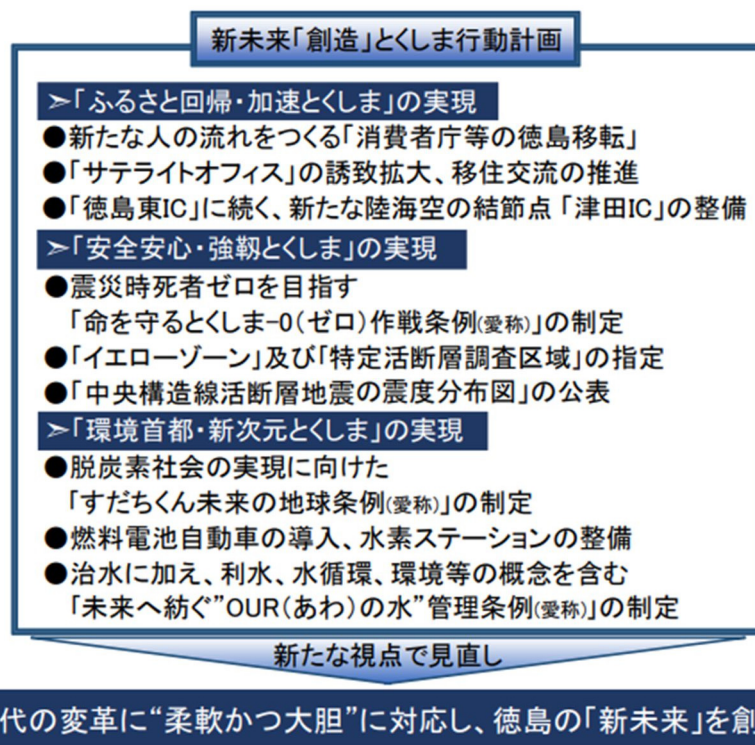
策定年次	2023年	目標年次	2042年
まちづくりの方針	鳴門らしさを活かし安全安心で暮らしやすい都市づくり		
誘導方針	<p>1) 鳴門の顔となる中心拠点の充実</p> <ul style="list-style-type: none"> JR鳴門駅周辺について、本市の中心となるべきコンセプトを構築したうえで、鳴門の顔となるべき拠点形成にふさわしい都市機能を誘導します。 中心部に人の流れを呼び込むためのハード・ソフト対策を検討します。 <p>2) 市内の多核の維持とネットワークの強化</p> <ul style="list-style-type: none"> 中心拠点以外の拠点、集落について、医療や福祉などの生活に最低限必要な機能の維持を図ることとし、不足する機能は、充実した交通ネットワークを活用し中心拠点や他都市と連携します。 次世代モビリティとして今後20年間の公共交通の発展を視野に地域のニーズに適した新しいネットワーク体系を検討します。 <p>3) 安全で便利な場所への居住誘導</p> <ul style="list-style-type: none"> 災害リスクの低いエリアへの居住誘導と、災害リスクの高いエリアの開発抑制します。 災害リスクがみられるものの都市機能が集積するエリアについては、防災対策を十分推進することを担保することで誘導区域に設定します。 本市には津波、洪水、土砂災害が想定されているエリアがあり、居住を誘導するエリアには、原則として、これらの区域を含まないことを基本とします。 		

②目指すべき都市の骨格構造



(5)徳島東部都市計画区域マスタープラン

①基本的考え方



②都市計画の目標

策定年次	2010年	目標年次	2030年
都市づくりの 理念	<ul style="list-style-type: none"> ● すべての人が暮らしやすい、「地方創生拠点連携型」の都市づくりを行う。 ● 「すべての人命を守る」安全で安心して暮らせる都市づくりを行う。 ● 豊かな自然と調和し、地域資源の保全・活用による環境にやさしい都市づくりを行う。 ● 地域の独自性を活かし、魅力と活力にあふれる都市づくりを行う。 ● 住民目線に立った創造性豊かな都市づくりを行う。 		

③公共交通に関する施策の内容

公共交通には、コンパクト・プラス・ネットワークとして、拠点間等の連携を強化する役割が求められる。

主な施策	鉄道	県外との広域交通や県内の生活交通の主要公共交通機関として、さらに輸送機能向上のため高速化を図る。
	その他	公共交通の利用促進に向けて、交通管理システムやバス専用レーン等の維持・活用、パークアンドライドシステムの充実化や駐車場、自転車駐輪場の整備等を促進する。

(6)次世代地域公共交通ビジョン(徳島県生活交通協議会)

①施策展開の視点

策定年次	2019年	目標年次	2028年
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		
ビジョンが目指す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。		

②6つの処方箋

1) モーダルミックスの推進

- ・ 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平行・重複して運行している場合がある。
- ・ 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。

2) 新たな運行形態の導入

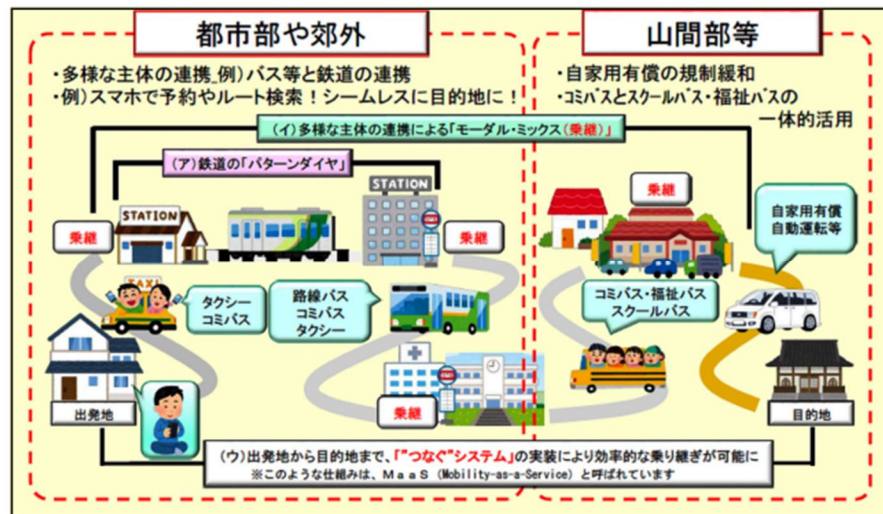
- ・ 持続可能な公共交通ネットワークを維持・確保していくためには、公共交通機関の特性を發揮できる適切な役割分担のもと、各交通モード間を乗り継ぐことにより、目的地までたどり着ける交通ネットワークを構築し、効率的な運行を実現する「公共交通ネットワークの最適化」を進める必要がある。

3) つなぐ仕組みの構築

- ・ 「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。
- ・ 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、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)。

※MaaS…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】



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。
- ・ 自宅から最寄り駅までの「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のため、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。

5) 新たな需要の創出

- ・ 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。

6) 地域で支える意識の醸成

- ・ 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。

③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環境整備など、利用しやすい環境づくりを進める。

6.2 関連計画

(1)徳島県地域公共交通計画

策定年次	2022年	目標年次	2026年
基本方針	<p>県内の様々な地域において、最適化された多様な移動手段が連携し、利便性向上と利用促進の好循環が生みだす、持続可能な公共交通ネットワークの実現</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 既存の鉄道やバスに加え、デマンド型交通やタクシー、自家用有償旅客運送など、地域の需要や特性に応じた多様な移動手段が、MaaS等の次世代型技術も活用しながら、連携している。 ● それによって、だれもが利用しやすい環境が構築され、利用者が増加し、利便性が向上していく好循環が生み出され、持続可能な公共交通ネットワークが実現する。 		



6.3 その他関連計画

計画名称	公共交通の役割	公共交通に関する施策
第2期鳴門市地域福祉計画 策定年次:2023年 目標年次:2028年	<ul style="list-style-type: none"> ● 市民の暮らしの中での生活課題への対応など、高齢者や障がいのある人などが、地域で自立した生活ができるよう支援に取り組む 	<ul style="list-style-type: none"> ● 買い物や通院等の生活課題解決策の検討
なると環境プラン2004 -鳴門市環境基本計画- 策定年次:2004年 目標年次:2053年	<ul style="list-style-type: none"> ● 水や空気を汚さない暮らし方、まちの仕組みのあり方を考え、おいしい空気、おいしい水、快適な生活環境を将来世代にも伝えていくとともに、地域の問題は地域で解決する地域力を育てる 	<ul style="list-style-type: none"> ● 循環バスの運行 ● 公共交通機関の充実 ● パークアンドライド制度の導入 ● 公共交通機関と車の効率的なネットワークをはかる
鳴門市自転車活用推進計画 策定年次:2021年 目標年次:2030年	<ul style="list-style-type: none"> ● 円滑な道路交通を確保し、良好な都市環境を形成する上で、交通における自動車への依存の程度を低減し、公共交通機関の利用との組み合わせを含めた自転車利用へ転換することが脱炭素社会の実現に向けて有効な取組となる ● 既存のレンタサイクル事業や民間のシェアサイクル事業者などと協力し、効果的かつ効率的なシステムとなるよう努める 	<ul style="list-style-type: none"> ● レンタサイクルやシェアサイクルの普及促進 ● IoTを活用した自転車交通

第7章 公共交通に関する課題

7.1 公共交通をとりまく現状と課題

人口

- 人口、世帯数ともに減少傾向
- 高齢化の進行
- 鳴門駅周辺や住宅地の形成されている瀬戸町明神や鳴門町高島、大津町木津野などで高密な人口分布がみられる
- 通勤・通学ともに、市内への流入数より市外への流出数の方が多い
- 徳島市在住者の6割が市内に通勤、5割が市内に通学している
- 通勤は「鳴門市⇒徳島市」、「徳島市⇒鳴門市」が多く、通学は「鳴門市⇒徳島市」が特化して多い

まとめ

- 人口減少・高齢化傾向
- 交通流動は市中心部・徳島市方面の2重構造

課題

■ 高齢者の交通手段の確保

移動が困難になることが予測される高齢者の移動手段を確保する必要があります。

■ 徳島方面との交通ネットワークの維持・充実

現在、移動の需要の高い徳島方面との公共交通ネットワークの維持、充実を図る必要があります。

施設分布

- 主要な公共施設や医療機関は中心市街地に集積している
- 教育施設は概ね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や幹線道路沿いに立地
- 大部分の観光地がバス路線沿線に立地

まとめ

- 鳴門駅周辺を核とする分散型都市構造

課題

■ 誰もが公共交通を利用できるまちづくり

立地適正化計画に基づく居住誘導などによってコンパクトプラスネットワークの都市構造を目指し、誰もが公共交通を利用しやすいまちづくりを推進する必要があります。

道路交通

- 自動車保有台数は減少傾向
- 免許返納者数は令和元年までは増加傾向だったが、令和2年から減少
- 市内通勤・通学者の約7割、市外通勤・通学者の約8割が「自家用車」を利用
- 市内の移動で公共交通を利用する割合は1.5%と極めて少ない

まとめ

- 市内在住者の移動手段は自家用車に依存
- 移動困難者が増加傾向

課題

■ クルマ社会からの転換

市内在住者の大部分の移動手段が自家用車に依存していますが自動車保有台数は減少傾向にあります。今後は交通手段の転換を促す施策や転換後の代替交通手段の検討が必要です。

鉄道

- JR鳴門線が普通のみ平日17往復、JR高德線は普通が平日18.5往復、並びに池谷駅に停車する特急が13.5往復運行
- 鳴門駅の乗降客数(普通)は横ばいの状況が続いていたが、令和2年から約半数に減少
- 路線バス(鳴門大麻線)と鉄道(JR高德線・鳴門線)が並行している
- 板東駅(市西部)と鳴門駅(市東部)を結ぶ直通便はなく乗り継ぎが必要
- 池谷駅での乗降には跨線橋を利用しなければならず、高齢者や障がい者等には利用しづらい状況
- 通学時間帯の運行本数、車両数に不満を感じている学生が多い

まとめ

- 鳴門市と徳島市を結ぶ交通ネットワークを形成
- 経営の困難化

課題

■ 経営効率の改善

並行路線である路線バス(鳴門大麻線)と鉄道(JR 高德線・鳴門線)は利用形態がそれぞれ異なるため、慎重な検討の下、路線再編等による効率化を図る必要があります。

■ 徳島方面との交通ネットワークの維持・充実

現在、移動の需要の高い徳島方面との公共交通ネットワークの維持、充実を図る必要があります。

路線バス(徳島バス)

- 徳島バス(鳴門線、立道線、鳴門藍住線)の3路線、鳴門市が徳島バスに運行委託する協定路線(鳴門公園線、引田線、北泊線、鳴門大麻線)の4路線が運行
- 路線バス(鳴門大麻線)と鉄道(JR高德線・鳴門線)が並行している
- 重複しているバス路線(徳島バス鳴門線・鳴門公園線等)がある
- JR線・渡船との乗り継ぎがスムーズに行えない運行便がある
- 大部分の路線で利用者数が減少傾向
- 協定路線鳴門大麻線はJRとの並行路線となっていますが、並行区間には一定の利用者数が存在し、池谷駅での乗り継ぎの待ち時間や跨線橋の利用を避けたい利用者にとって一定の需要が見込まれる
- 徳島バス乗車前後に公共交通を乗り継ぎしている利用者は2割以上
- 利用者は運行本数やルートに不満を持っている

まとめ

- 鳴門市内・鳴門市と徳島市方面を結ぶ交通ネットワークを形成
- 経営の困難化

課題

■ 現行の公共交通網の維持

高齢者や学生の移動手段を確保するため、現行の路線をできるだけ維持していく必要があります。

■ 経営効率の改善

重複路線や利用者数の少ない区間を見直すなど、効率的な運行を図る必要があります。

■ 利便性の向上

他の交通手段との待ち時間を短縮するダイヤの改善が必要です。

バス停の待合環境や利便性向上が課題です。

路線バス(地域バス)

- 鳴門市が民間事業者に運行委託する地域バス(市内循環線、高島線、里浦粟津運動公園線)の3路線が運行
- いずれの路線も利用者数は減少傾向
- 高島線、里浦粟津運動公園線の始発便と16時以降の利用者数が極めて少ない
- 地域バス利用者のうち高齢者等無料バス優待券利用者の割合は増加傾向
- 市内循環線は、正午前後は休憩の時間帯のため運行しておらず、不便に感じている利用者が多い

まとめ

- 運営の困難化
- 効率化による改善の余地あり

課題

■ 運営効率の改善

利用者数の少ない時間帯について、運行時刻の改善の検討が必要です。

■ 利便性の向上

利用者ニーズの高い時間帯の便数やダイヤの調整など利便性向上策が必要です。

渡船

- 市営渡船が3航路運航している
- 料金は無料で10~25往復/日運行
- 渡船利用者は年々減少しており、岡崎渡船・島田渡船ではその兆候が顕著
- 朝夕の自転車による利用が多い
- 徒歩利用の多くはバスとの乗り継ぎ利用だと考えられる
- 各航路とバスの乗り継ぎの待ち時間は概ね良好

まとめ

- 経営の困難化
- 自家用車を持たない層の移動手段
- 効率化による改善の余地あり

課題

■ 経営効率の改善

利用者数が減少傾向にあるため、運航便数の見直しや代替交通手段の検討が必要です。

■ 利便性の向上

バスとの乗継時間の短縮が必要です。

高速バス

- 鳴門市内の停留所を経由するバスが関西方面を中心に176便/日(片道)運行
- 高速鳴門バス停には地域バス市内循環線が経由し、近隣の小鳴門橋バス停発着の徳島バスが多数運行しているが、それぞれの停留所と高速バス停の間には少し距離がある
- 高速鳴門バス停には観光利用者に対する公共交通の乗り継ぎ情報が不足している

まとめ

- 効率化による改善の余地あり

課題

■ 高速バス停のゲート化

高速鳴門バス停周辺を広域のゲートとして位置づけ、路線バスとの乗り継ぎをスムーズにするなど連携を図る必要があります。

タクシー

- 高齢者の買物・通院利用と観光客の移動手段としての利用が主である
- 免許返納後の移動手段として60歳以上の方の利用意向がある

まとめ

- 市内の端末交通として維持していく必要あり

課題

■ 利用者ニーズに応える支援策の検討

タクシーに対する補助や新たな運行形態の導入によって、利用者増加を目指す必要があります。

公共交通サービス圏

- 公共交通カバー圏内に住む人口は、鳴門市全人口の79.4%、市街化区域内人口の89.7%を占めており、公共交通が市街地の人口の大部分をカバーしている
- 島田島や大麻町など、市域の一部で公共交通空白地がみられる

まとめ

- 人口の大部分をカバーしているものの一部で公共交通空白地あり

課題

■利便性の向上

公共交通空白地における移動手段を検討する必要があります。

スクールバス

- 学校再編に伴い、通学距離が延伸することになった園児・児童・生徒を対象にスクールバスを6路線運行している

まとめ

- 学校再編に伴いスクールバスを運行

課題

■スクールバスの継続

今後も継続して通学手段を確保し、新たな学校再編時には必要性を検討する必要があります。

社会福祉協議会車両貸出事業

- 社会福祉協議会では公用車の貸出事業を行っているが令和3年度の貸出回数は6回にとどまっている

まとめ

- サービス水準改善の余地あり

課題

■サービス改善・効率化

貸出事業の広報や利用対象等を見直し、本市の交通資源として有効活用する必要があります。

レンタサイクル

- 3つのレンタサイクル事業を実施
- 年間500台弱がレンタルされている
- 観光客の移動手段として活用されている

まとめ

- 主に観光客の移動手段として活用

課題

■利便性の向上

予約システムの簡略化や貸出場所の増設等による利便性向上を図る必要があります。

■積極的な広報活動

情報発信・広報により利用者の増加を目指す必要があります。

財政状況

- 地域バスに係る支出が増加傾向
- 高齢者等無料バス優待事業費はほぼ横ばいに推移
- 鳴門市の交通対策費は増加傾向にあり、そのうち8割以上が徳島バス協定路線への補助金

まとめ

- 交通対策費の財政負担は増加傾向

課題

■経営効率の改善

今後も適切な市の財政負担のもとで、公共交通サービスを提供する必要があります。

7.2 公共交通の課題のまとめ

(1)市民が利用しやすい移動手段の確保

- ・ 鳴門市の公共交通は、市域に分散す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、今後進行することが予測される高齢化に伴う移動困難者の増加に備え、市民の移動手段として、誰もが利用しやすい公共交通手段を確保していく必要があります。
- ・ また、観光施設と中心市街地を結ぶ観光客の移動手段としての利用もあり、アフターコロナの観光客増加も見据えた公共交通手段の確保は重要な課題です。

(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

- ・ 利用者数が減少し、現状のサービスの維持が困難であることも事実であるため、維持のためには重複路線の解消や利用実態状況から運行便数、時間帯の見直しを行い、経営効率の改善を図ることが求められます。

(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

- ・ 各交通モード間の乗り継ぎ時間の短縮やシームレスな乗り継ぎの実現など利便性の向上に向けた運行改善に努めていくほか、停留所の位置変更等によって快適な待合環境を整備していく必要があります。
- ・ 路線バス利用者の移動目的や需要に合わせた路線網やダイヤの構築に取り組んでいく必要があります。
- ・ 他市町への移動ニーズもあるため、徳島市等の他市町と連携した公共交通ネットワークの形成による利便性向上を図ります。
- ・ 自家用車依存のクルマ社会からの脱却を図り、新たな利用者層を取り込むために IoT、AI を活用した配車システムの実装やキャッシュレス化など、これからの時代に適した形で利便性向上を図ります。
- ・ 誰もが利用しやすい公共交通の実現のための分かりやすい情報発信の仕組みを構築します。

(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

- ・ 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取り組んでいく必要があります。
- ・ 公共交通の導入が難しい過疎地域などにおいては、デマンド交通や乗合タクシーなど、公共交通を補完する移動手段の導入にも取り組んでいく必要があります。
- ・ 次世代の新たな交通手段として自動運転車両やグリーンスローモビリティの導入などの新たなサービス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。

(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

- ・ 「鳴門市都市計画マスタープラン・立地適正化計画」において掲げられる「コンパクトなまちと交通ネットワーク」の形成に向けて、本市のまちづくり方策と連携を図りながら、公共交通ネットワークを形成していく必要があります。
- ・ 特に、地域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、公共交通の利用促進を図っていく必要があります。
- ・ また、鳴門市は観光都市としての振興や、それに伴うサイクルツーリズムの活性化を目指しており、観光振興策との連携を図っていくことも重要です。

(6)地域で公共交通を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。

第8章 基本方針

8.1 地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針

本計画は、地域にとって望ましい姿を示す、いわば地域公共交通の”マスタープラン”としての役割を果たすことが求められています。

また、「次期鳴門市都市計画マスタープラン(現在改定中)」および「鳴門市立地適正化計画(同左)」で標榜されるとおり、「持続可能でコンパクトなまちづくり」を進めるにあたり、市内の拠点間や集落間を有機的に結ぶネットワークの形成が不可欠であることから、本計画はこれらの計画と足並みをそろえて推進していく必要があります。

このため、本計画の策定にかかる「本市の地域公共交通の形成に向けた基本的な方針(以下、「基本方針」という。)」として、以下を掲げます。

**多様なニーズに適応し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**

8.2 計画の区域

本計画は鳴門市全域を対象とする。

8.3 計画の目標

前述の基本方針に基づき、本市における地域公共交通の活性化・再生に向けた取組を効果的に進めていくため、以下3つの計画目標を定め、各種事業を展開していきます。

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。

目標2:利用者ニーズに適応し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、利用者ニーズに適応し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。

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。

8.4 地域公共交通の分類と位置付け

(1)交通手段

機能分類	交通手段		路線名	位置付け
広域幹線	鉄道	JR四国	JR高徳線	・板東駅、池谷駅を經由し、徳島、高松方面など他都市への広域移動を支える広域幹線軸として位置付けます。
	高速バス		京阪神・東京方面	・高速鳴門バス停を經由し、京阪神・東京方面など他都市への広域移動を支える広域幹線軸として位置付けます。
地域内幹線	鉄道	JR四国	JR鳴門線	・鳴門駅を基点にJR鳴門線各駅を經由し、市内の移動並びに本市と他都市を結ぶ都市間移動の両面を支える地域内幹線軸に位置付けます。
	路線バス	徳島バス	鳴門線(バイパス経由)	・鳴門駅前、小鳴門橋を基点に市内の移動並びに本市と徳島市(一部は徳島空港)を結ぶ都市間移動の両面を支える地域内幹線軸に位置付けます。 ・なお、当該路線は徳島県地域公共交通計画において「地域間幹線系統」に位置付けられています。
			鳴門線(中喜来経由)	
			鳴門線(老門経由)	
			鳴門線(空港経由)	
			立道線	
		鳴門藍住線(空港経由)		
支線 (フィーダー)	路線バス	徳島バス 協定路線	引田線	・鳴門駅前、小鳴門橋を基点に市中心部と各地域拠点を結び、利便性の高い移動サービスを提供する支線軸に位置付けます。 ・なお、当該路線は本計画において「地域内フィーダー系統」に位置付けることができます。
			北泊線	
			鳴門公園線	
			鳴門大麻線	
	鳴門市地域バス		市内循環線	・鳴門駅前を基点に市中心部の各所・各施設を結ぶ支線軸に位置付けます。 ・なお、当該路線は本計画において「地域内フィーダー系統」に位置付けることができます。
			高島線	
			里浦粟津運動公園線	
その他交通	乗合送迎サービス		公共交通空白地域	・地域の居住地と幹線又は支線バス停等を結ぶエリアの移動手段として位置付けます。
	公用車貸出サービス		市中心部 鳴門公園 等	・地域特性に応じた利便性の高い移動手段として、以下が挙げられます。 ・乗合送迎サービス(自家用有償旅客運送)
	タクシーサービス		市全域	・公用車貸出サービス(公共レンタカー) ・タクシーサービス(少数の移動需要への対応)
	離島渡船		岡崎渡船場線	・島しょ部と支線バス停を結ぶ公共交通手段として位置付けます。
			高島渡船場線	
			島田渡船場線	
シェアサイクル		端末交通手段	・地域の居住地と幹線又は支線バス停等を結ぶ端末移動手段として位置付けます。	

(2)交通結節点

機能分類	交通結節点	位置付け
広域交通結節点	・高速鳴門バス停(小鳴門橋含む) ・池谷駅	高速交通体系にアクセスし、県内・県外への広域移動のための結節点
交通結節点	・鳴門駅(JR鳴門線) ・板東駅(JR高徳線) ・鳴門公園バス停付近	幹線(鉄道)と幹線(バス)、幹線と支線(フィーダー)を結ぶ主要な交通結節点
乗継拠点	・新たな地域内交通の基点	幹線、支線と地域内交通の乗継拠点 (例: 高速鳴門バス停周辺等)

第9章 実施プログラム

鳴門市では、本計画の目標を達成するため、次のとおり事業を進めていきます。

基本方針・計画目標

多様なニーズに
持続可能な公共交通ネットワークの
実現
提供と利用促進に基づく

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。

目標②:利用者ニーズに適應し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、利用者ニーズに適應し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。

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。

目標達成に向けた事業

事業①
モーダルミックス
(交通モードの最適な配分)の
推進

1. 路線の効率的な運行に向けた再編・新たな路線の開設
2. 駅や高速バス停を中心とした乗継ネットワークの構築
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

1. 新たな移動手段の確保
2. 既存の交通資源の活用

事業③
つなぐ仕組みの構築

1. 分かりやすい路線情報の提供
2. IoT、AI を活用した配車システムの導入
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

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

事業⑤
新たな需要の創出

1. 運賃、割引制度の見直し
2. 商業者等と連携した公共交通利用促進策の展開
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

1. 市民懇談会の継続運営
2. 交通教育・イベントの充実

目標1:最大効率による持続可能な公共交通体系の構築

事業1 モーダルミックス(交通モードの最適な配分)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

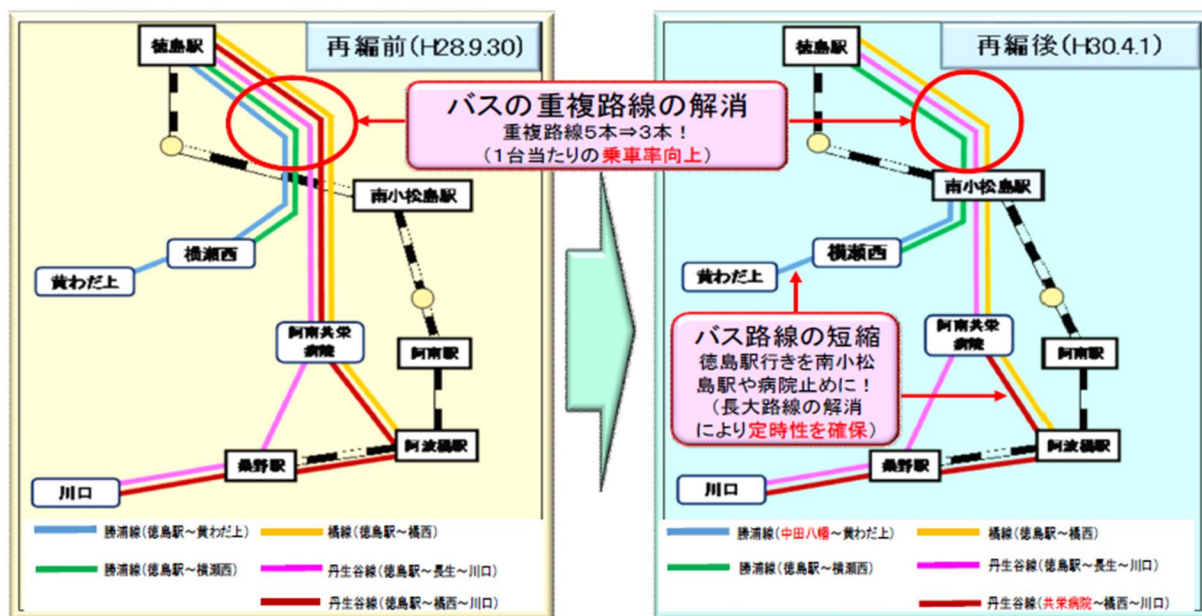
概要

- ・ バスとバスが並行している路線等を解消し、適切な役割分担と連携のもと、効率的な運行が可能になるよう路線を再編する。
- ・ 新たな路線の開設により、公共交通ネットワークの充実を図る。
- ・ 公共交通空白地域における通学者や高齢者の移動手段の確保を推進する。

具体的な内容

- ・ バスとバス、バスとJRが並行、重複している区間のバス路線の再編を検討
(鳴門線と鳴門公園線、鳴門大麻線とJR鳴門線など)
- ・ 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推進
- ・ 公共交通ネットワークの再編、利用者や観光客のニーズ、新たな施設の立地、道路の整備状況等を踏まえ、新たな路線の開設を推進
- ・ 近隣市町への移動需要がある地域において、他市町と連携の上、市域を跨ぐ新たな路線の開設とその運営においても連携を検討する

参考事例:重複路線の解消



出典:次世代地域公共交通ビジョン

実施主体

鳴門市、交通事業者

事業①-2: 駅や高速バス停を中心とした乗継ネットワークの構築

概要

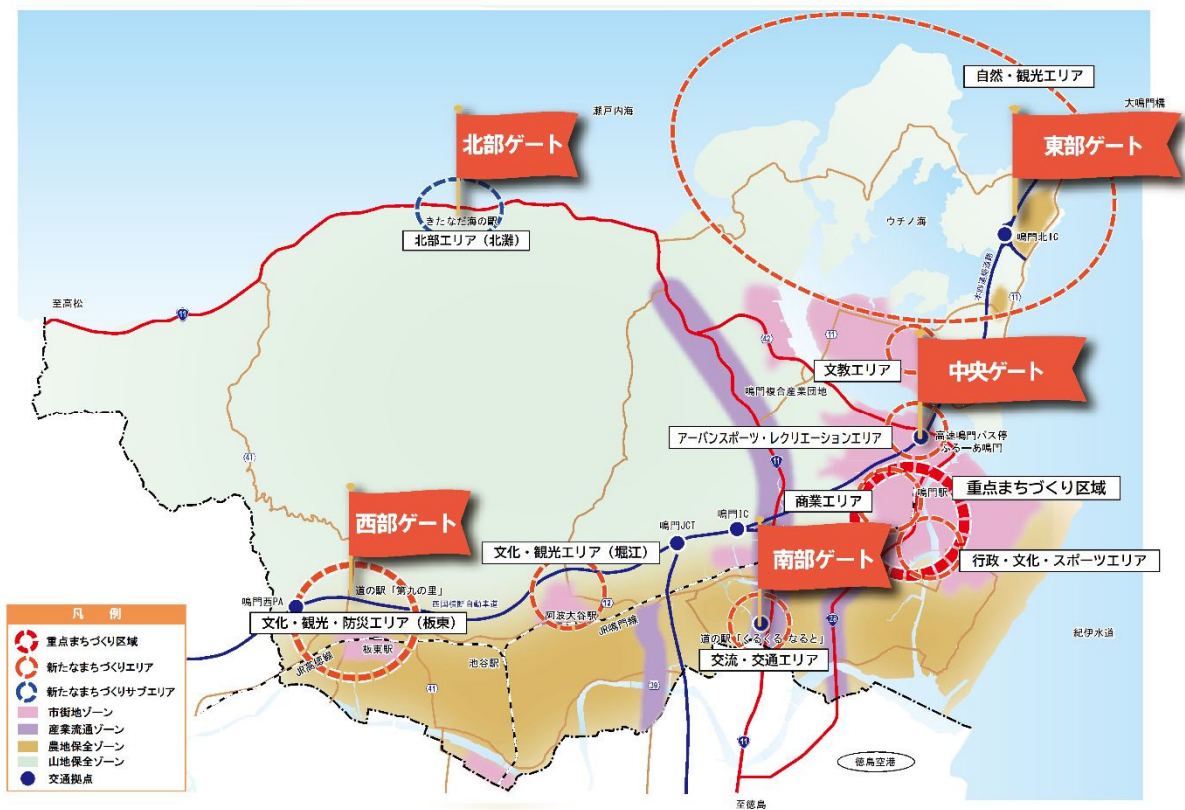
- 「鳴門市都市計画マスタープラン」において検討している5つのゲート構想に基づき、鳴門駅や高速鳴門バス停周辺を中心に路線バスや鉄道、タクシーと接続し、乗り継ぎを前提とした効率的なネットワークを構築する。

具体的な内容

- 高速鳴門バス停周辺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

5つのゲートのイメージ

鳴門市都市計画マスタープランでは、市民や来訪者が日常的に利用する鳴門市の出入口(門)として5つのゲートを位置付け、それぞれのゲート間の連携強化に取り組むとしています。



出典:鳴門市都市計画マスタープラン

実施主体

鳴門市、交通事業者

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

概要

- ・ JR とバス、バスとバス、バスと渡船の間で乗り継ぎ待ち時間が少ないダイヤを設定する。
- ・ 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い、必要な便数を確保する。
- ・ 鳴門市内で円滑な移動が可能になるよう関係機関・交通事業者との連携を図る。

具体的な内容

- ・ パターンダイヤの推進
- ・ 待ち時間の少ない乗り継ぎダイヤ設定・調整
- ・ 鳴門市と交通事業者、事業者間、鳴門市と他市町との連絡体制を強化し、JR 鳴門線のダイヤ改正等に合わせて路線バスのダイヤを遅滞なく改正できるよう努める
- ・ 各公共交通機関の間でスムーズな乗り継ぎが行えるよう調整を進める
- ・ 徳島阿波おどり空港へのアクセス向上に努める

参考事例:パターンダイヤの導入(JR 四国)

鳴門⇄徳島間でも 9 時～15 時台に運転する普通列車の発車時刻を概ね統一し、利用者にとって分かりやすいダイヤとなっています。

池谷									
高松 板野 鳴門 方面				徳島 方面					
Takamatsu Itano Naruto				Tokushima					
8			34 42	8	05	23	42	51	
9	02	26	32	9		23	32	49	
10		22	33 46	10	07	22			
11		22	33 49	11	12	22	40		
12		22	32 48	12	08	22	40		
13		22	34	13		22	40		
14		22	32 46	14	08	22			
15		22	32 48	15	07	22	40		
16		24	38 54 57	16	09	22	38		
17		23	37 48	17	07	23		56	
18		28	38 48	18	13	28	47		
19	14	30		19	00	30	48		

鳴門 徳島 方面				徳島 高松 板野 鳴門 方面					
Tokushima				Takamatsu Itano Naruto					
8			14	8	23	26	45		
9	06			9	04	23	50		
10	03			10		23	30		
11	03			11	00	23	30		
12	03			12	00	23	30		
13	01			13	04	23			
14	03			14	00	23	30		
15	03			15	00	23	30		
16	03			16	00	20	31 45		
17	03			17	00	28	31		
18	10			18	03	23	30 48		
19	10			19	03	32	56		

出典:JR 四国 HP

実施主体

鳴門市、交通事業者

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

概要

- ・ 全国各地で実証実験が行われている新たな移動手段について導入可能性を検討する。

具体的な内容

- ・ デマンド交通や自動運転、EV車、グリーンスローモビリティなど新たな交通手段の導入検討
- ・ バリアフリー車両や小型車両を導入し、需要に応じた最適な運行形態を目指す
- ・ 公共交通空白地における乗合送迎サービスの導入検討
- ・ 全国で導入が進められているシェアサイクルの導入を目指し、サイクルポートの設置等を検討する

参考事例:ゴルフカートによる自動運転サービス(和歌山県太地町)

高齢者の移動手段として、自動運転車両がバスは走行できない狭窄区間を走行します。



参考事例:水素バス(徳島バス)

徳島バスでは中四国初となる「水素バス(燃料電池バス)」を導入しています。



出典:徳島バス株式会社

シェアサイクルイメージ図



実施主体

鳴門市、交通事業者、自転車関係事業者

事業②-2:既存の交通資源の活用

概要

- ・ 鳴門市内の既存の交通資源を総動員し、そのポテンシャルを最大限発揮できるよう活用する。
- ・ 鳴門市内のタクシー事業者に対して、補助や新たな運行形態の導入の支援を行い、市民のタクシー利用増進を図る。

具体的な内容

- ・ 既存の路線バスにおいて、予約システム等の新たな運行形態の導入推進
- ・ 鳴門市社会福祉協議会の公用車の貸出サービスや、レンタサイクル等の既存の交通資源を有効活用するサービスの導入を検討
- ・ 鉄道、バスでは対応が難しい少数の移動需要などに対する、よりきめ細かいサービスを提供
- ・ 公共交通空白地域における乗合送迎サービスの担い手としての仕組みづくり
- ・ タクシーやスクールバスなど既存の交通手段を路線バスと併用し、交通利便性の向上を目指す

実施主体

鳴門市、交通事業者、社会福祉法人等

目標2:利用者ニーズに適應した公共交通サービスの提供

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

概要

- 交通結節点や車内において利用者が最適な公共交通機関の選択が図れるよう、情報提供サービスの改善・充実を図る。
- バスロケーションシステムの活用を推進する。

具体的な内容

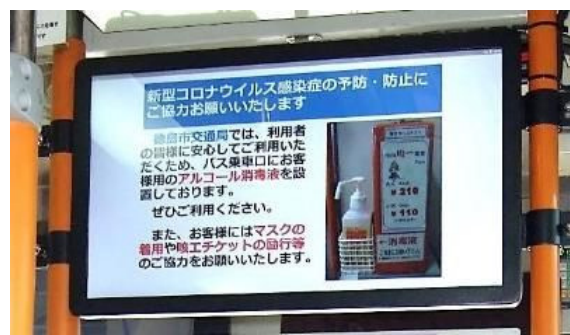
- だれもが利用できるよう情報提供サービスの向上に努める
- 異なる事業者間での乗り継ぎに関する情報提供サービスの向上に努める
- 高速バスと路線バスの乗り継ぎが容易になるよう情報の提供を行う
- 「とくしまバス Navi いまドコなん」のPRを行い、市民や来訪者へ活用を促す

参考事例:デジタルサイネージ



出典:徳島市

参考事例:バス車内のデジタルサイネージ



出典:徳島市

参考事例:とくしまバス Navi いまドコなん(徳島バス)

徳島県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!

http://transfer.navitime.biz/tokushima/smart/top/top

徳島バス株式会社 TEL: 089-822-1811
徳島市交通局 TEL: 089-823-2154

主な機能・使い方 (乗進ルートやリアルタイムな運行状況がわかります)

ステップ1 利用できるバスと経路を検索する → ステップ2 経路の詳細を表示する → ステップ3 バスの運行状況がわかる

- トップ画面で出発地・到着地などを入力すると、利用できるバスの時間や経路を最大4件表示できます。
- 出発または到着の日時などを設定して検索できます。
- 各経路の所要時間、運賃などを一覧で確認できます。
- 検索結果から経路を選ぶと、詳細を表示できます。
- 詳細画面から、時刻表、のりば地図、バスの運行状況を表示できます。
- 徒歩移動を含む場合、徒歩ルートも地図で表示できます。
- 経路の詳細画面から、利用するバスの運行状況を表示できます。
- バスの接近情報(バスの現在地、バス停への到着予定時刻)がわかります。
- ノンステップバス(車いすで乗車可)かどうかわかります。

その他の便利な機能

- ランドマーク・住所・地図からさがす (乗進ルート、時刻表、発着時刻表の画面上部)
- 発着時刻表 (直進便検索)
- 地図からバス停を探せます。
- 上部の入力欄に、施設名や住所を入力しても検索できます。
- 現在地から周辺のバス停を探せます(GPS機能付き端末のみ)。
- 検索したバス停の、出発地・到着地への設定、時刻表の表示ができます。
- 出発・到着のバス停を入力すると、乗換えなしで行ける便のみを表示できます。
- 発着時刻、所要時間、のりばを一覧で確認できます。

※表示画面はイメージです。

とくしまバスNavi「いまドコなん」をご利用いただく場合の注意点 本サービスの「免責事項」または「注意事項」に定める事項を必ずご確認ください。

出典:徳島バス株式会社

実施主体

鳴門市、交通事業者

事業③-2:IoT、AI を活用した配車システムの導入

概要

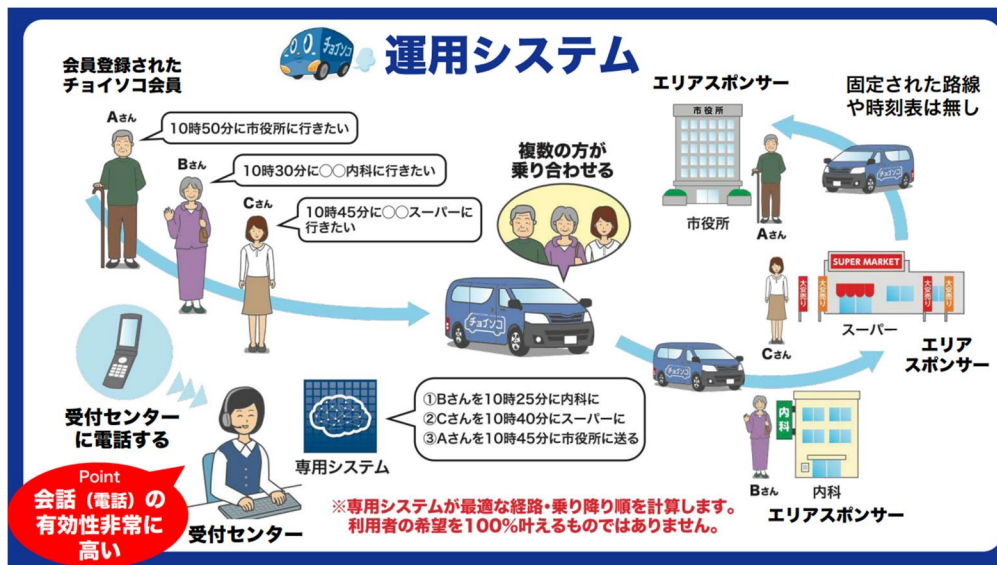
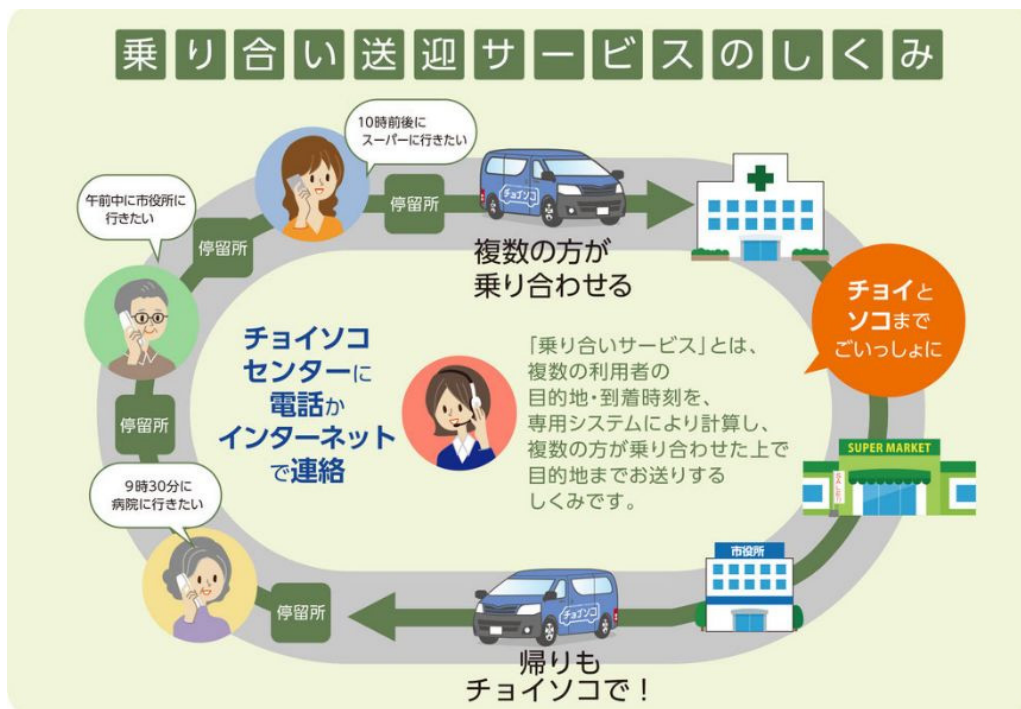
- IoT を活用して効率的な運行を可能にする配車システムの実装を目指す。

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適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。



出典:株式会社アイシン

実施主体

鳴門市、交通事業者

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

概要

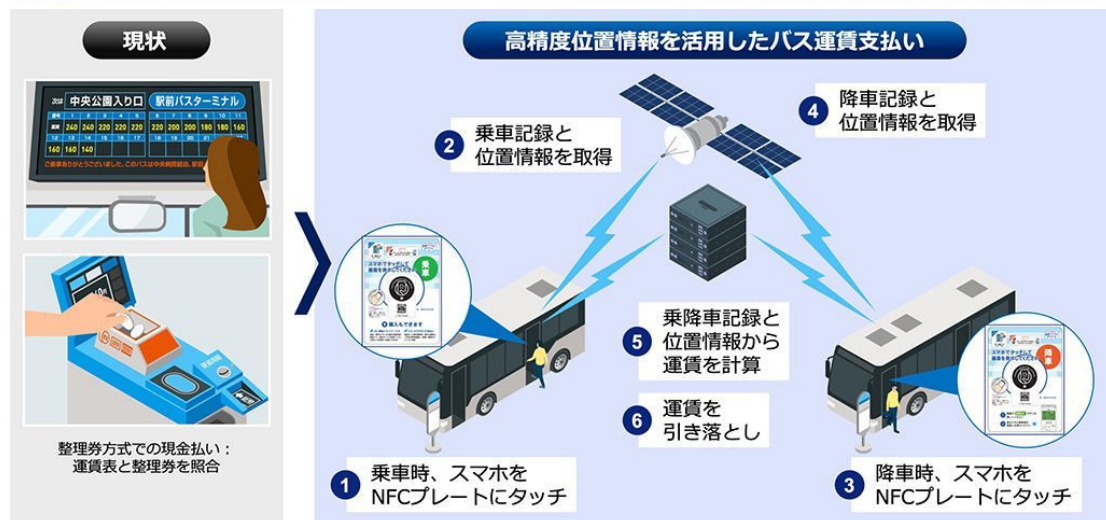
- ・ 利用者ニーズに対応し、運賃の支払いをスムーズに行うことのできるキャッシュレス決済システムの導入を検討する。

具体的な内容

- ・ MaaS の導入推進
- ・ キャッシュレス決済システムの導入推進
- ・ 乗継運賃割引の導入により、初乗り運賃が2回課されないような割引を適用することで、乗り継ぎの利便性向上、利用者の負担軽減を図る

参考事例:鳴門 MaaS(実証実験)

KDDI 株式会社が鳴門公園を中心とした観光エリアに訪れる観光客向けに、スマートフォンを用いたキャッシュレス決済サービスを導入する実証実験を実施しました。
(実施期間:2021年10月15日~2022年1月31日)



出典:KDDI 株式会社

実施主体

鳴門市、交通事業者

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

概要

- 多様な利用者が快適に利用できるよう、主要な交通結節点において待合環境を整備する。

具体的な内容

- 住民と協議の上、待合環境の整備・維持管理の方針を検討
- 時刻表や路線図の多言語表記化
- バリアフリー化の推進

実施主体

鳴門市、交通事業者、地域住民等

事業④-2:デマンド交通等の立寄箇所の整備

概要

- デマンド交通等の新たな移動手段を導入するにあたって、車両の立寄箇所や利用者の待合環境を整備する。

具体的な内容

- 既存施設との連携・調整
- 立寄箇所の選定・整備の推進

立寄箇所のイメージ



実施主体

鳴門市、交通事業者

事業④-3: 駐車場、駐輪場の維持・整備

概要

- ・ 交通結節点において、パークアンドライドを推進する。
- ・ 駐輪場や駐車場を整備し、公共交通機関への乗り換えがしやすい環境を維持・整備する。

具体的な内容

- ・ 駐車場や駐輪場の整備
- ・ パークアンドライドの推進
- ・ レンタサイクルの利便性向上

参考事例: 鳴門駅駐輪場



参考事例: 店舗利用型パークアンドライド

デカケル、

トメル、

乗りカエル。

店舗利用型
パークアンドライド
利用者募集!

PARK & RIDE

●実施店舗
フジグラン北島
パークアンドライド 駐車・駐輪場

●P&R駐車・駐輪場利用時間
平日のみ
午前7時～午後10時
※利用時間は出入りが制限されます。

●募集台数
●自動車**10**台 ●自転車**10**台
詳しくは画面をご覧ください

1か月あたり3,000円分の
商品券を購入するための
●自転車の方は、購入不要です

実質無料!

自転車
の駐車・駐輪場

バス停
フジグラン北島
前

自動車
洗車場

徳島地区渋滞対策推進協議会

出典: 徳島県

実施主体

鳴門市、交通事業者

目標3:新たな需要の創出に向けた公共交通利用の促進

(5)新たな需要の創出

事業⑤-1:運賃、割引制度の見直し

概要

- ・ 利用者ニーズに応じた運賃や新たな割引制度等を導入推進する。

具体的な内容

- ・ 新たな割引制度の導入推進

実施主体

鳴門市

事業⑤-2:商業者等と連携した公共交通利用促進策の展開

概要

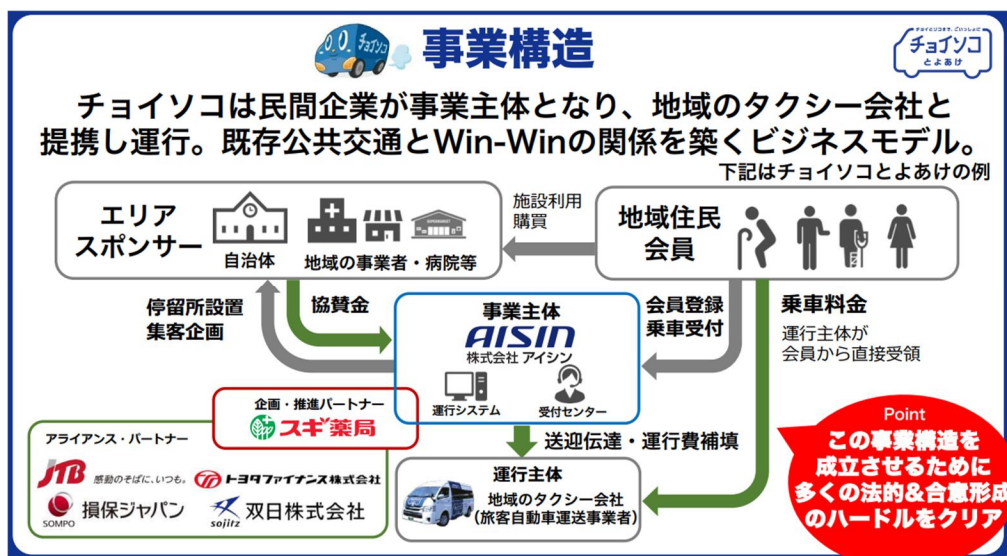
- ・ 市内商業施設等との連携により、公共交通の利用促進を図る。

具体的な内容

- ・ 車体等を利用した広告事業によって商業者等の公共交通運行への協賛を募る
- ・ 商業者等と連携し、公共交通利用者に対するサービス向上などを検討

参考事例:「チョイソコ」のエリアスポンサー

会員登録制デマンド交通の「チョイソコ」では、利用者からの運賃収入だけでなく、利用者が行きたいと思う施設や店舗などを「エリアスポンサー」として集め、そのスポンサー収入を運営費に充てる事業スキームが注目されています。エリアスポンサーは、協賛金を払うことで、自社施設などに乗降場所を設置でき、それによって集客が期待できます。



出典:株式会社アイシン

実施主体

鳴門市、交通事業者、市内商業施設等

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
- ・ インバ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パスの継続的な活用

参考事例:一般路線バス1日オールフリー乗車券

参考事例:鳴門満喫きっぷ

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!

一般路線バス 小 500円・大 1,000円まで利用可能に!

一般路線バス1日オールフリー乗車券

現在、500円以内の海沿いにある一日乗車券を廃止し、全区間利用可能な一日乗車券に生まれ変わります。

バス一日乗車券 → 一般路線バス1日オールフリー乗車券

500円以内の乗車券 → 全区間利用可能な乗車券

徳島市交通局 ☎088-623-2154 徳島バス株式会社 ☎088-622-1811 徳島県公共交通応援事業

出典:徳島バス株式会社

大塚国際美術館
アオアロナルトリゾート
直行便運行!!

今度の休みは
高速バスで
鳴門へGO!

鳴門満喫きっぷ

鳴門市内路線バス2日間乗車券放題

関西(大阪・神戸)から鳴門の高速バス往復乗車券と
鳴門市内路線バス2日間フリー乗車券をセットにした
おトクなきっぷです!

好評発売中!!

大阪線 6,040円
神戸線 5,320円

発売窓口
徳島(バス・南海バス・阪急)(バス・阪神)(バス)
神戸(徳島バス・神姫)(バス・阪神)(バス)
2020年9月10日(木)から発売開始

発売窓口
●南海高速バスターミナル ●阪急三番街(スターミナル)
●ハービス大塚 ●神姫神戸三宮(スターミナル)

出典:徳島バス株式会社

実施主体

鳴門市、交通事業者、観光事業者等

(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

概要

- ・ 市民懇談会を開催し、市民が主体的に鳴門市や交通事業者と情報交換を図ることができる協働組織の企画・運営を続ける。

具体的な内容

- ・ 今後も継続して鳴門市地域公共交通会議を開催する
- ・ JR 鳴門線に関する意見交換会を継続して開催する
- ・ 市民の公共交通に対するニーズを把握するためのモニタリング手法としての市民モニターの募集等を検討する
- ・ 「鳴門市地域公共交通計画」の目標達成に向けて PDCA サイクルに基づき、鳴門市地域公共交通活性化協議会において事業の評価を行う

JR 鳴門線に関する意見交換会の様子(令和4年 7 月 31 日)



実施主体

鳴門市

事業⑥-2:交通教育・イベントの充実

概要

- ・ 公共交通機関利用促進イベントをバスの日(9月20日)や、鉄道の日(10月14日)等に合わせて実施する。
- ・ ノーカーデーの設定など、市民や事業者と協力の下、公共交通の利用促進に取り組む。

具体的な内容

- ・ イベント開催に併せた公共交通の PR 促進
- ・ 学校や事業者等と連携したモビリティマネジメントの実施
- ・ 地域のイベント等に併せた企画車両や鳴門市を PR するラッピング等の推進

実施主体

鳴門市、交通事業者

第10章 エリア別の重点事業

10.1 鳴門市中心部

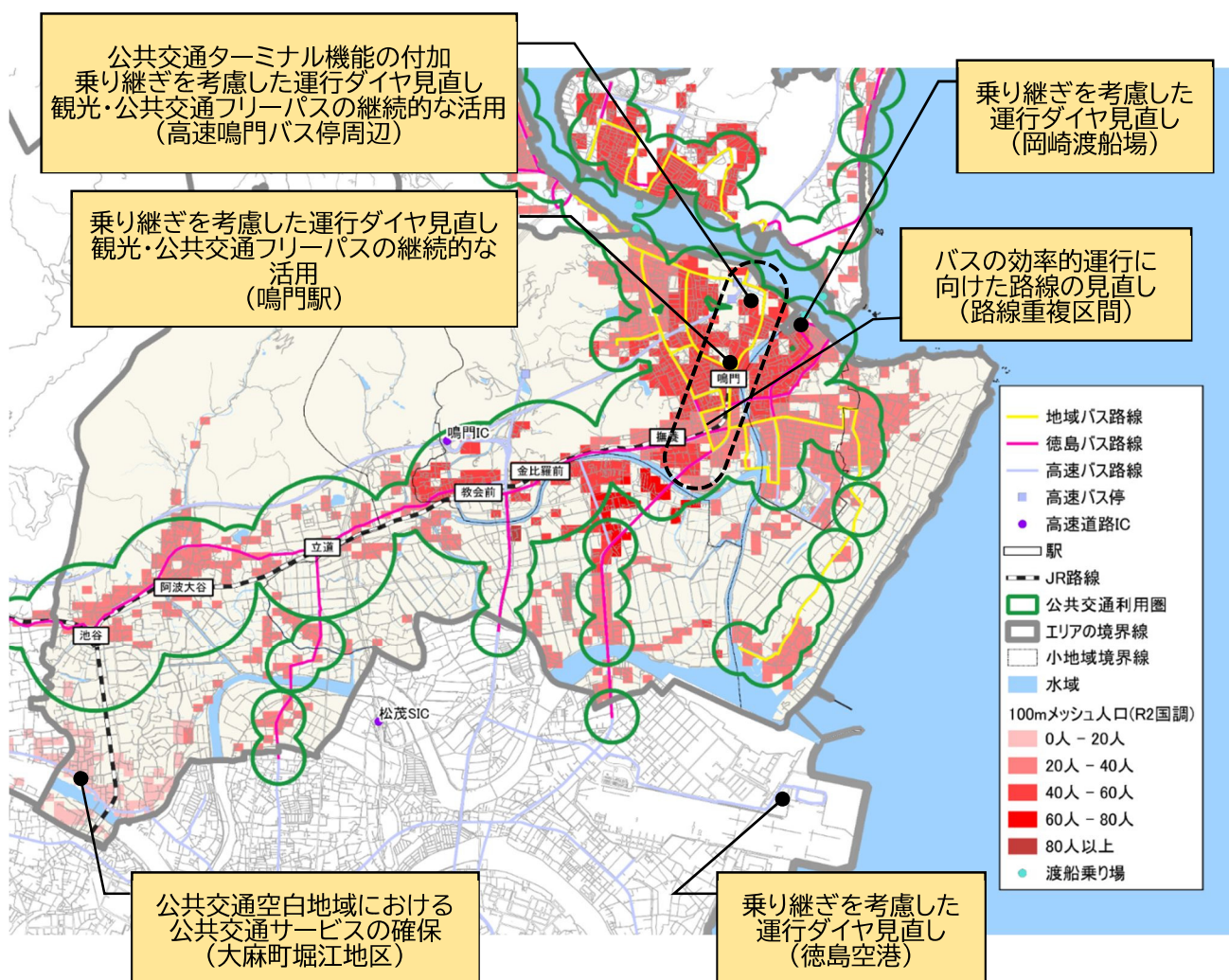
鳴門市中心部の概況と問題点	
●	鉄道(JR 鳴門線)、徳島バス(鳴門線など7路線)、地域バス(市内循環線など3路線)が運行
●	沿線人口は、鳴門駅を中心とする撫養町に多く集積するとともに、旧撫養街道や国道28号沿いに連担して分布
●	輸送状況
●	・鉄道(JR 鳴門線)は、徳島駅・鳴門駅間を運行し、徳島方面の通勤・通学など日常利用と観光・来訪利用に大別
●	・徳島バス(幹線系)は、鳴門線(徳島駅前～鳴門駅前)が5系統別に運行
●	・徳島バス(フィーダー系)は、鳴門駅前を基点に他の各エリアに向けて運行し、日常利用が多い
●	・地域バスは、市内循環線のほか2路線が運行し、買物や通院の利用が多い
●	利用形態は、交通モードや路線によってそれぞれ異なり、通勤、通学、買物、通院、観光など多種多様
鳴門市中心部の課題	
●	現状路線の運行形態や利用実態等の問題を踏まえ、路線の効率的な運行に向けた見直しなど経営効率の改善を図ることが必要
●	鳴門駅、高速鳴門バス停、道の駅くるくるなど「交通結節点(中央ゲート)」での異モード間の乗り継ぎ利便性や観光需要を見据えた公共交通サービスの充実が必要
●	バス路線の再編に伴って新たに発生した「公共交通空白地域」に対し、先端技術の導入も見据えた新たな移動手手段の確保が必要



鳴門市中心部の重点事業	
事業①: モーダルミックスの推進	路線の効率的な運行に向けた再編・新たな路線の開設
	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
	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	新たな移動手手段の確保
事業③: つなぐ仕組みの構築	IoT、AI を活用した配車システムの導入
事業④: 交通結節点の環境整備	駐車場、駐輪場の維持・整備
事業⑤: 新たな需要の創出	観光需要を見据えた公共交通利用促進策の推進

具体の施策案

- ・ 徳島バス鳴門線との重複区間における効率的運行に向けた路線の見直し
- ・ 高速鳴門バス停周辺における公共交通ターミナル機能の付加
- ・ 鳴門駅(鉄道・バス)、高速鳴門バス停(路線バス・高速バス)、岡崎渡船場(バス・渡船)など異モード間の乗り継ぎを考慮した運行ダイヤの見直し
- ・ 大麻町(堀江地区)など公共交通空白地域における先端技術による配車システムの導入等も見据えた公共交通サービスの確保
- ・ 観光施設と公共交通を組み合わせたフリーパスの継続的な活用



※公共交通利用圏:鉄道 800m、バス 300m 圏域

10.2 鳴門公園エリア

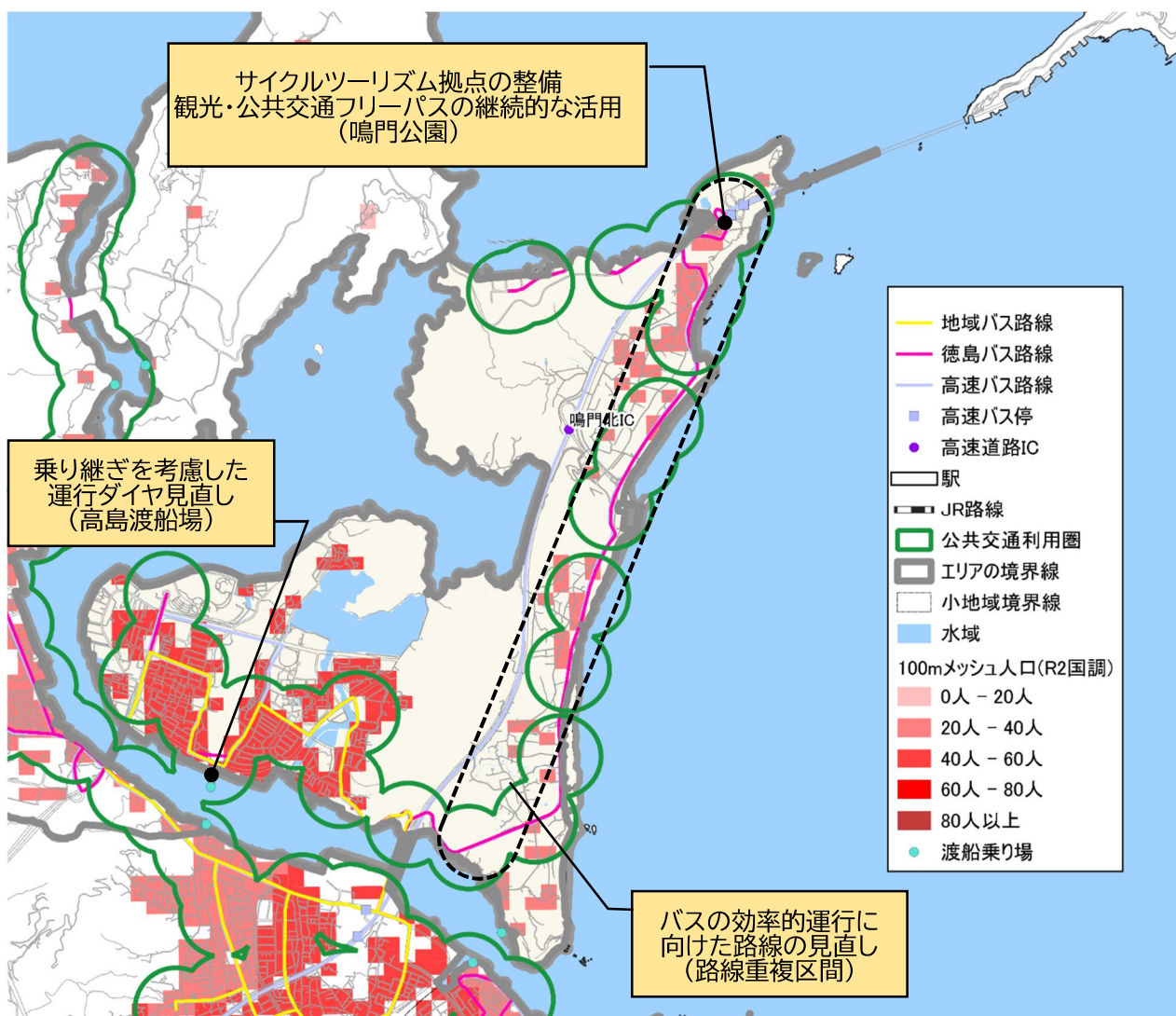
鳴門公園エリアの概況と問題点	
●	現状の公共交通路線は、路線バス(徳島バス)が運行。鳴門公園線を主路線として、鳴門線、鳴門藍住線、鳴門大麻線も重複して運行
●	沿線人口は、鳴門町高島地区に多く集積するとともに、県道11号鳴門公園線沿いに連担して分布
●	輸送状況 <ul style="list-style-type: none"> ・鳴門公園線:鳴門駅前～大塚国際美術館前の区間は一定数の乗車 ・鳴門藍住線:空港・鳴門駅前からの乗降車人数が多数 ・鳴門大麻線:鳴門駅前を境に乗降者人数が少数
●	公共交通の利用形態は、鳴門公園や大塚国際美術館等を中心とした観光・旅行を目的とした利用者が多い状況
鳴門公園エリアの課題	
●	現状路線の運行形態や利用実態等の問題を踏まえ、路線の効率的な運行に向けた見直しなど経営効率の改善を図ることが必要
●	鳴門北 IC や大毛島 BS など「交通結節点(東ゲート)」での異モード間の乗り継ぎ利便性や、観光需要を見据えた公共交通サービスの充実が必要
●	県外利用者が多いことから、キャッシュレス化など、これからの時代に適した形で利便性向上を図ることが必要
●	本市では、観光都市としての振興やそれに伴うサイクルツーリズムの活性化を目指しており、観光振興策との連携を図っていくことが必要



鳴門公園エリアの重点事業	
事業①:モーダルミックスの推進	路線の効率的な運行に向けた再編・新たな路線の開設
	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
	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	新たな移動手段の確保
事業④:交通結節点の環境整備	駐車場、駐輪場の維持・整備
事業⑤:新たな需要の創出	観光需要を見据えた公共交通利用促進策の推進

具体の施策案

- ・ 徳島バス鳴門公園線との重複区間における効率的運行に向けた路線の見直し
- ・ 黒崎渡船と徳島バス北泊線(渡船・バス)など異モード間の乗り継ぎを考慮した運行ダイヤの見直し
- ・ サイクルツーリズムの推進に向けたサイクル拠点等の整備
- ・ 観光施設と公共交通を組み合わせたフリーパスの継続的な活用



※公共交通利用圏:鉄道800m、バス300m圏域

10.3 北灘エリア

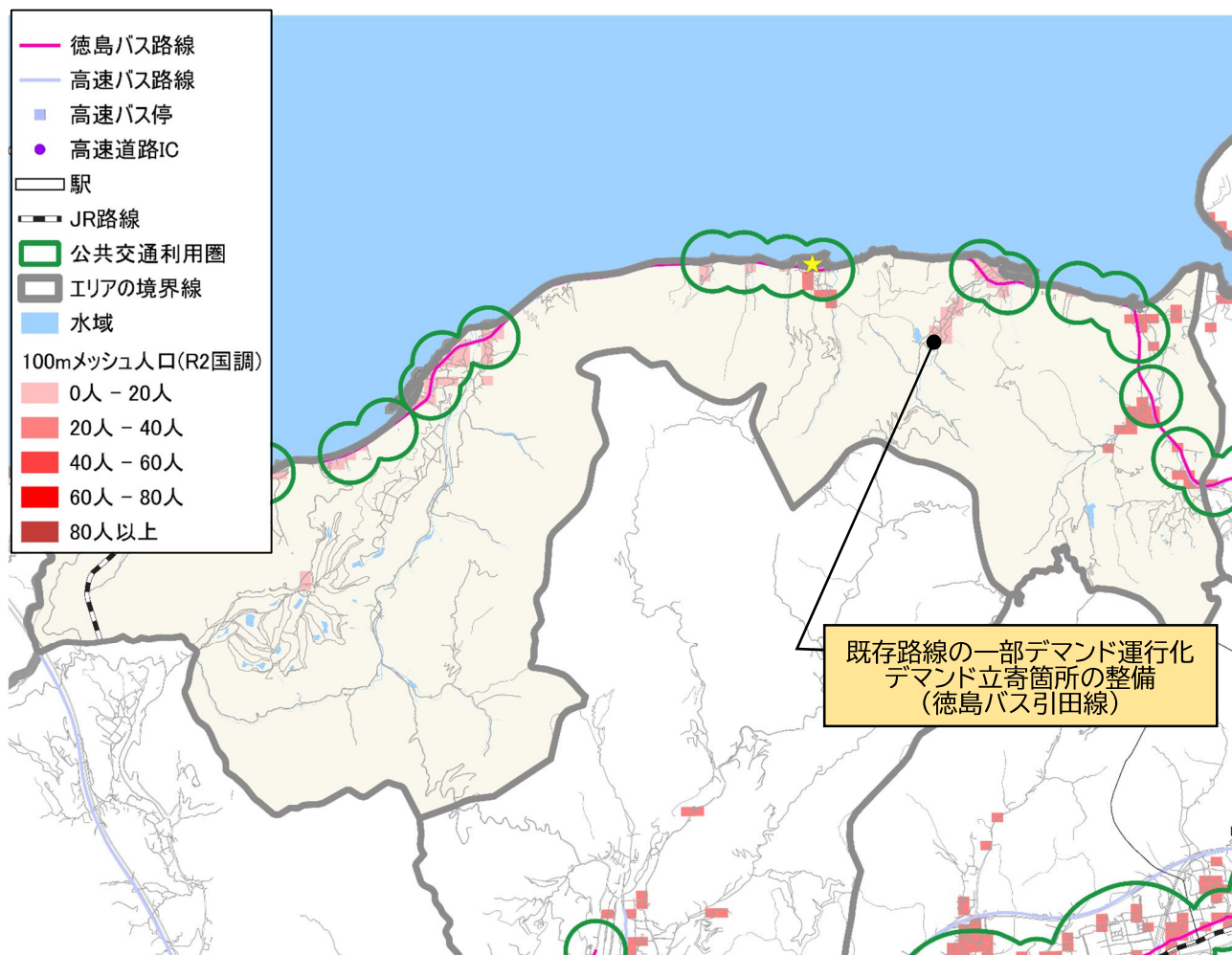
北灘エリアの概況と問題点	
<ul style="list-style-type: none"> ● 現状の公共交通路線は、徳島バス引田線が運行 ● 沿線人口は、国道 11 号沿いの漁港集落に連担して分布 ● 輸送状況 <ul style="list-style-type: none"> ・引田線：鳴門駅前～翼山温泉まで一定数の通過人員があるものの乗降バス停は局所的 ● 公共交通の利用形態は、漁港周辺の居住者による「鳴門駅前」、「引田駅前」、「翼山温泉」等での日常の買物や娯楽等を目的とした利用者が多数 ● バス利用者は、運行本数・ダイヤの他に、車内環境(乗り心地)を課題として挙げている利用者が比較的多い状況 	
北灘エリアの課題	
<ul style="list-style-type: none"> ● 現状路線の運行形態や利用実態等の問題を踏まえ、路線の効率的な運行に向けた見直しなど経営効率の改善を図ることが必要 ● 高齢化に伴う移動困難者の増加に備え、市民の移動手段として、誰もが利用しやすい交通手段を確保していくことが必要 ● 他市町への移動ニーズもあるため、東かがわ市等の他市と連携した公共交通ネットワークの形成による利便性向上 ● サイクルツーリズムなど観光振興策との連携を図っていくことが必要 	



北灘エリアの重点事業	
事業①：モーダルミックスの推進	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④：交通結節点の環境整備	デマンド交通等の立寄箇所の整備
事業⑤：新たな需要の創出	観光需要を見据えた公共交通利用促進策の推進

具体の施策案

- ・ 徳島バス引田線の一部区間デマンド運転化とそれに伴うデマンド立寄箇所の整備
- ・ 観光施設との連携による公共交通の利用促進



※公共交通利用圏:鉄道 800m、バス 300m 圏域

10.4 瀬戸エリア

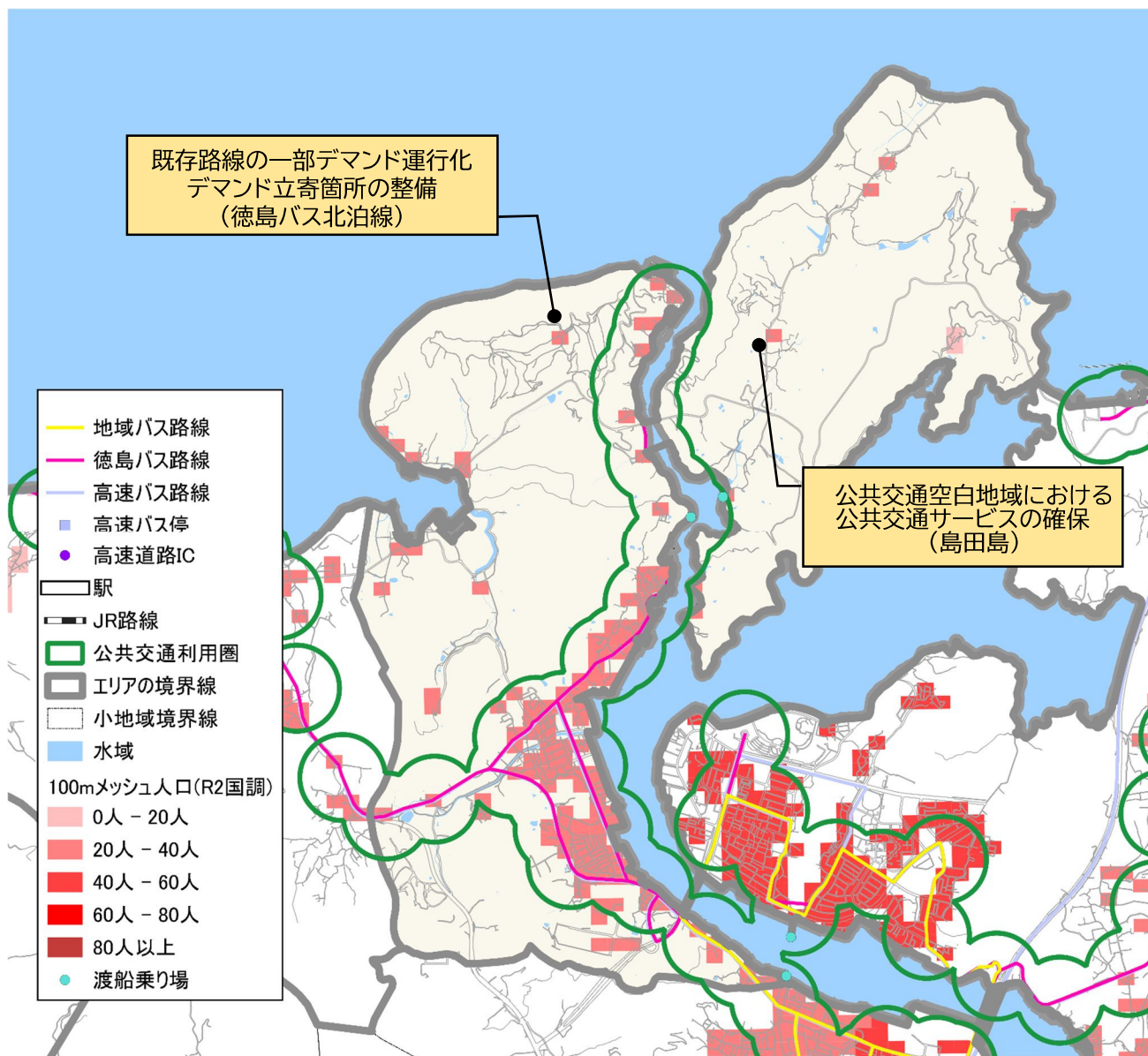
瀬戸エリアの概況と問題点	
●	現状の公共交通路線は、路線バス(徳島バス)が運行。北泊線を主路線として、引田線が重複して運行
●	沿線人口は、瀬戸町明神地区、堂浦地区に多く集積するとともに、県道182号瀬戸港線沿いに連担して分布
●	輸送状況 <ul style="list-style-type: none"> ・北泊線:引田線との重複区間(鳴門駅前～明神)は、一定数の通過人員・乗降がある状況 ・渡船:無料渡船が堂浦・島田間で運航
●	公共交通の利用形態は、沿線居住者が鳴門駅前等の市街地で降車し、日常の買物や通院等を目的とする利用が多い状況
瀬戸エリアの課題	
●	高齢化に伴う移動困難者の増加に備え、市民の移動手段として、誰もが利用しやすい公共交通手段を確保していくことが必要
●	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、公共交通の利用促進を図っていくことが必要
●	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取り組んでいく必要性



瀬戸エリアの重点事業	
事業②:新たな運行形態の導入	新たな移動手段の確保
事業③:つなぐ仕組みの構築	IoT、AI を活用した配車システムの導入
事業④:交通結節点の環境整備	デマンド交通等の立寄箇所の整備

具体の施策案

- ・ 徳島バス北泊線の一部区間デマンド運転化とそれに伴うデマンド立寄箇所の整備
- ・ 島田島など公共交通空白地域における先端技術による配車システムの導入等も見据えた公共交通サービスの確保



※公共交通利用圏:鉄道 800m、バス 300m 圏域

10.5 板東エリア

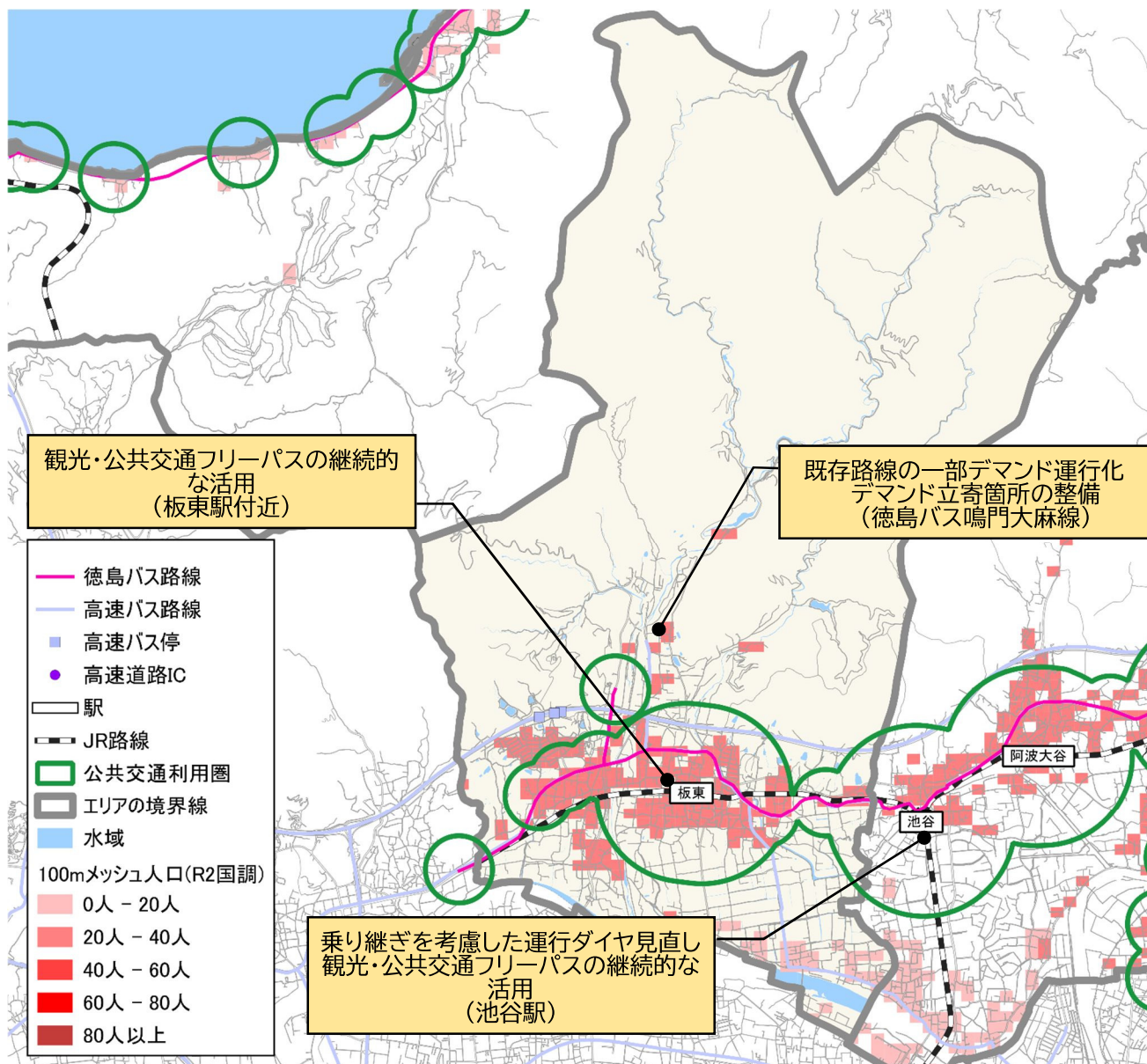
板東エリアの概況と問題点	
●	現状の公共交通路線は、鉄道(JR 高徳線)、路線バス(鳴門大麻線)が運行
●	沿線人口は、旧撫養街道や県道 12 号鳴門池田線沿いの集落に連担して分布
●	輸送状況
	・鉄道は、JR高徳線が板東駅に停車し、徳島方面へ 19 本/日、高松方面へ 18 本がそれぞれ運行 ただし、池谷駅での鳴門線との連絡が悪く、本エリアから鳴門駅方面への鉄道利用者は少ない
	・路線バスは、鳴門駅前と大麻町板東地区を結ぶ徳島バス鳴門大麻線がJR鳴門線に並行し、市民の日常生活の足として利用
●	公共交通の利用形態
	・鉄道は「板東駅」で乗降し、徳島方面又は板野方面への通勤・通学利用が主
	・路線バスは「鳴門駅前」など市中心部と「霊山寺前」など板東地区との間で買物など日常利用、遍路など観光利用が主
板東エリアの課題	
●	JR 板東駅や池谷駅など「交通結節点(西ゲート)」での異モード間の乗り継ぎ利便性や観光需要を見据えた公共交通サービスの充実が必要
●	現状路線の運行形態や利用実態等の問題を踏まえ、路線の効率的な運行に向けた見直しなど経営効率の改善を図ることが必要
●	利用形態が異なる並行路線(JR鳴門線と徳島バス鳴門大麻線)に対し、現状のニーズに対応しつつ、先端技術の導入も見据えた移動手段の推進が必要



板東エリアの重点事業	
事業①: モーダルミックスの推進	路線の効率的な運行に向けた再編・新たな路線の開設
	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
	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④: 交通結節点の環境整備	デマンド交通等の立寄箇所の整備
事業⑤: 新たな需要の創出	観光需要を見据えた公共交通利用促進策の推進

具体の施策案

- ・ 池谷駅(鉄道・鉄道)での乗り継ぎを考慮した運行ダイヤの見直し
- ・ 徳島バス鳴門大麻線の一部区間デマンド運転化とそれに伴うデマンド立寄箇所の整備
- ・ 観光施設と公共交通を組み合わせたフリーパスの継続的な活用



※公共交通利用圏:鉄道 800m、バス 300m 圏域

第11章 評価指標・目標値

11.1 評価指標の設定

本計画の実現化を図るため、計画期間中に達成すべき目標の評価指標及び目標値を設定します。

なお、令和2年度以降において新型コロナ危機に伴う公共交通利用者数の急激な減少は、一過性の現象であるものとして、評価指標にかかる現状値は令和元年度を基準年とします。

(1) 市内公共交通の年間利用者数

本市内の主要駅(鳴門駅、池谷駅、板東駅)、徳島バスのうち市内流入路線及び鳴門市地域バスの年間利用者数をモニタリングし、それぞれの現状値に対し、中間年で5%以内減、目標年で10%以内減に抑え、公共交通利用者数の減少を食い止めます。

指 標		現状値 (令和元年度)	目標値	
			中間年(令和8年度)	目標年(令和12年度)
年間利用者数	市内の主要駅	470,388人	446,900人	423,400人
	徳島バス市内流入路線	518,875人	492,900人	467,000人
	鳴門市地域バス	30,078人	28,600人	27,000人
	計	1,019,341人	968,400人	917,400人

(2) 市内公共交通の年間運賃収入および公的資金投入額

徳島バスのうち市内流入路線及び鳴門市地域バスの年間運賃収入をモニタリングし、それぞれの現状値に対し、中間年で5%以内減、目標年で10%以内減に抑え、運賃収入の減少を食い止めるとともに、その収支率が「現状値以上」となることを目標とします。

一方、本市が市内公共交通の財政支援に供する公的資金投入額(交通対策費)をモニタリングし、現状値に対し、中間年で5%以内増、目標年で10%以内増に抑えます。

指 標		現状値 (令和元年度)	目標値	
			中間年(令和8年度)	目標年(令和12年度)
年間 運賃収入	徳島バス市内流入路線	205,827千円	195,500千円	185,200千円
	鳴門市地域バス	1,021千円	970千円	920千円
収支率	徳島バス市内流入路線	50.75%	50.75%	50.75%
	鳴門市地域バス	4.49%	4.49%	4.49%
公的資金投入額(交通対策費)		146,760千円	154,000千円	160,000千円

(3) 市内公共交通カバー人口比率

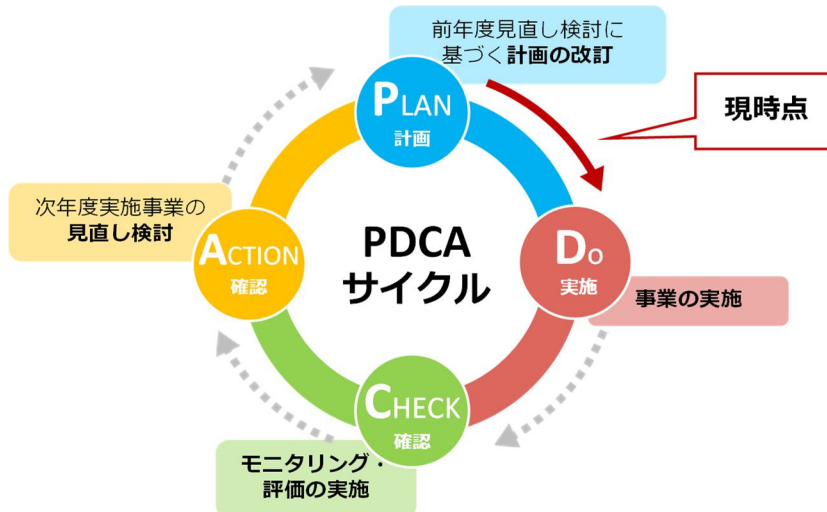
本市内において公共交通がカバーしている圏域の人口比率をモニタリングし、新たな運行形態も含む移動手段の導入等により、現状値(79.4%)に対し、中間年で85%、目標年で90%までに引き上げ、地域公共交通サービスの向上を図ります。

指 標	現状値 (令和元年度)	目標値	
		中間年(令和8年度)	目標年(令和12年度)
公共交通カバー人口比率	79.4%	85%	90%

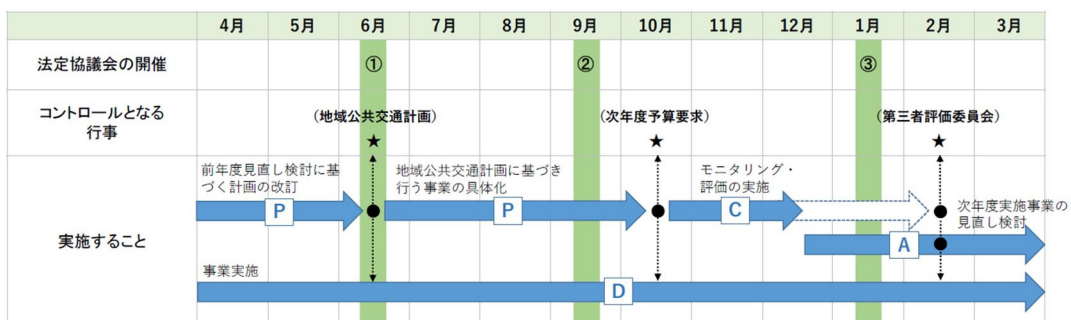
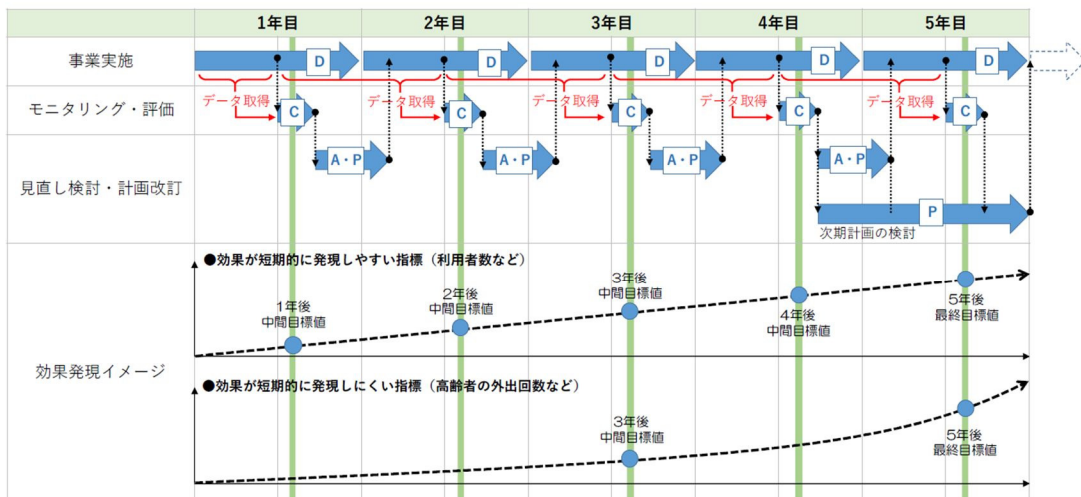
11.2 計画目標の評価・検証

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。

なお、PDCA サイクルの運用にあたっては、「鳴門市地域公共交通活性化協議会」を連動して開催し、いずれかの指標が目標値に達成していない場合、協議会で原因の究明を行い、事業の見直しや目標の見直しを行います。



計画目標の評価・検証にかかる PDCA サイクルの導入



PDCA サイクルに基づくスケジュールイメージ

参考資料

鳴門市地域公共交通活性化協議会設置要綱

(設置)

第1条 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年法律第59号)第5条第1項に規定する地域公共交通計画(以下「地域公共交通計画」という。)の作成及び実施に関し必要な事項を協議するため、同法第6条第1項に規定する協議会として鳴門市地域公共交通活性化協議会(以下「協議会」という。)を設置する。

(協議事項)

第2条 協議会は、前条の設置目的を達成するため、次に掲げる事項を協議する。

- (1) 地域公共交通計画の作成及び変更の協議に関する事項
- (2) 地域公共交通計画の実施に係る連絡調整に関する事項
- (3) 地域公共交通計画に位置づけられた事業の実施に関する事項
- (4) 前3号に掲げるもののほか、協議会が必要と認める事項

(組織)

第3条 協議会の委員は、次に掲げる者のうちから市長が委嘱する。

- (1) 市民又は利用者の代表者
- (2) 一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体の指名する者
- (3) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体の代表者
- (4) 四国運輸局徳島運輸支局の職員
- (5) 市の職員
- (6) 道路管理者、警察署、学識経験者その他の交通会議の運営上必要と認められる者

(委員の任期)

第4条 委員の任期は2年とする。ただし、補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。

2 委員は、再任を妨げない。

(報償)

第5条 委員に対する謝礼は、報償金として予算の範囲内で支給する。

2 前項により謝礼を受ける委員は、第3条の規定に基づく委員とする。

(役員)

第6条 協議会に次の役員を置く。

- (1) 会長 1人
- (2) 副会長 1人
- (3) 監事 2人

- 2 会長は、副市長をもって充てる。
- 3 副会長は、委員の中から会長が指名するものをもって充てる。
- 4 監事は、委員の中からこれを選任する。

(役員の職務)

第7条 会長は、協議会を代表し、その会務を総理する。

- 2 副会長は、会長を補佐し、会長に事故あるとき又は会長が欠けたときは、その職務を代理する。
- 3 監事は、協議会の会計を監査し、監査の結果を会長に報告しなければならない。

(会議)

第8条 協議会の会議(以下「会議」という。)は、会長が必要に応じて招集し、会長が議長となる。

- 2 会議は、委員の半数以上が出席しなければ、開くことができない。
- 3 委員は、都合により会議を欠席する場合、あらかじめ会長に代理の者を報告することにより、代理の者を出席させることができる。この場合、当該代理人には、当該委員と同一の権限を付与するものとする。
- 4 会議の議決は、出席委員の過半数で決することとし、可否同数のときは、議長の決するところによる。
- 5 協議会は、委員のほか、必要に応じて関係者の出席を求めることができる。
- 6 会議は原則として公開とする。ただし、会議を公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められる協議については、非公開で行うものとする。
- 7 前6項に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(分科会)

第9条 第2条各号に掲げる事項について専門的な調査、検討を行うため、必要に応じ協議会に分科会を置くことができる。

- 2 分科会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

(事務局)

第10条 協議会の業務を処理するため、協議会に事務局を置く。

- 2 事務局は、鳴門市戦略企画課に置く。
- 3 事務局に事務局長、事務局員を置き、会長が定めた者をもって充てる。
- 4 事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(経費の負担)

第11条 協議会の運営に要する経費は、負担金、補助金その他の収入(以下「負担金等」という。)をもって充てる。

(財務に関する事項)

第12条 協議会の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(運営に関する責任)

第13条 協議会の運営においては、第2条に規定する業務及び負担金等の取り扱いに関し、市の責任において対応するものとする。

(協議会が解散した場合の措置)

第14条 協議会が解散した場合には、協議会の収支は、解散の日をもって打ち切り、会長であった者がこれを決算する。

(委任)

第15条 この要綱に定めるもののほか、協議会の事務の運営に関して必要な事項は、会長が別に定める。

附 則

1 この要綱は、令和3年11月1日から施行する。

2 この要綱の施行後、最初の委員の任期は、第4条第1項の規定にかかわらず令和5年3月31日までとする。

開催概要

会議	日程	場所	主な議題
第1回	令和4年6月7日	うずしお会館2階 第2会議室	・鳴門市地域公共交通計画の策定について ・鳴門市の公共交通の現状について ・計画策定に係る各種調査について
第2回	令和4年10月31日	うずしお会館2階 第2会議室	・鳴門市地域公共交通計画(素案)について
第3回	令和4年11月28日	うずしお会館2階 第1会議室	・鳴門市地域公共交通計画(素案)について
第4回	令和4年12月27日	書面会議	・地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価
第5回	令和5年2月10日	うずしお会館2階 第2会議室	・鳴門市地域公共交通計画(案)について

鳴門市地域公共交通活性化協議会 委員名簿

NO.	所属	氏名	区分	
1	徳島県東部県土整備局鳴門庁舎副局長	秋田 裕二	道路管理者 港湾管理者	②
2	徳島バス(株)営業部副部長	東 孝行	公共交通事業者等	②
3	国土交通省四国運輸局徳島運輸支局首席運輸企画専門官	賀出 晴美	その他鳴門市が 必要と認める者	③
4	鳴門市幼小中PTA連合会長	樺山 賢太郎	公共交通利用者	③
5	国土交通省四国地方整備局徳島河川国道事務所徳島国道出張所長	萱原 一郎	道路管理者 港湾管理者	②
6	鳴門市政策監	小泉 憲司	鳴門市	①
7	徳島県鳴門警察署交通課長	住友 貴志	公安委員会	③
8	鳴門市副市長	谷 重幸	鳴門市	①
9	鳴門市自治振興連合会監事	田村 豊	公共交通利用者	③
10	徳島県タクシー協会(鳴門第一タクシー(有)代表取締役)	長尾 春代	公共交通事業者等	②
11	(一社)徳島県バス協会専務理事	長谷部 一喜	公共交通事業者等	②
12	鳴門市社会福祉協議会長	藤村 松男	公共交通利用者	③
13	鳴門市老人クラブ連合会副会長	前田 ヌキ子	公共交通利用者	③
14	徳島バス労働組合委員長	松本 忠宏	公共交通事業者等	②
15	徳島県県土整備部次世代交通課課長補佐	宮島 崇	その他鳴門市が 必要と認める者	③
16	徳島大学大学院教授	山中 英生	学識経験者	③
17	四国旅客鉄道株式会社徳島企画部長	山本 仁志	その他鳴門市が 必要と認める者	③
18	国土交通省四国運輸局徳島運輸支局首席運輸企画専門官	山本 美恵子	その他鳴門市が 必要と認める者	③

オブザーバー

国土交通省四国運輸局交通政策部交通企画課課長	木村 圭佑	要綱第8条第5項の 規定に基づく出席者
------------------------	-------	------------------------

※地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第6条第2項に掲げる者

- ①地域公共交通計画を作成しようとする地方公共団体
- ②関係する公共交通事業者等、道路管理者、港湾管理者その他地域公共交通計画に定めようとする事業を実施すると見込まれる者
- ③関係する公安委員会及び地域公共交通の利用者、学識経験者その他の当該地方公共団体が必要と認める者

鳴門市地域公共交通計画

令和5年2月

鳴門市