

# 鳴門市地域公共交通計画 【概要版】

令和5年2月

鳴門市

# 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。

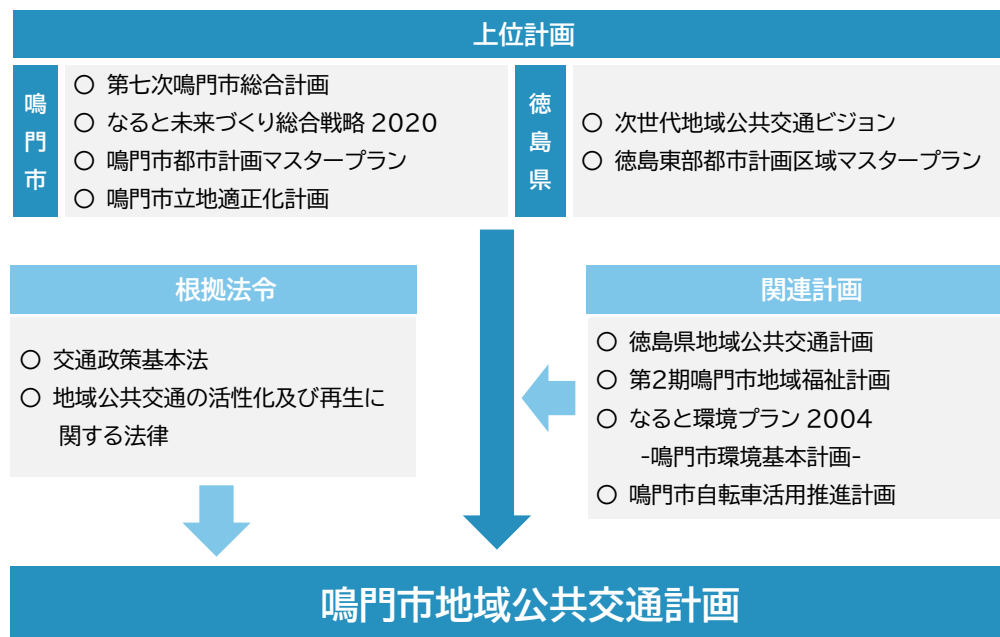
その一方、運転免許証返納後の高齢者をはじめ、学生、外国人観光客などにとっての移手段として、公共交通の重要性は益々高まってきています。

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 公共交通に関する課題

### 2.1 公共交通をとりまく現状と課題

#### 人口

##### 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

##### 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

##### 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

##### 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高徳線・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)

##### 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合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)

##### 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

### 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

### 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

### 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

### 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

### 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

### 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

### 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

### 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。

## 2.2 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。

## 2.3 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

## 2.4 計画の目標

### 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。

## 2.5 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高德線	・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。
		徳島バス 鳴門線(中喜来経由)	・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。
		徳島バス 鳴門線(老門経由)	
		徳島バス 鳴門線(空港経由)	
		立道線	
徳島バス 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。
		徳島バス 協定路線 北泊線	・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。
		徳島バス 協定路線 鳴門公園線	
	鳴門市地域バス	鳴門大麻線	
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) ・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)
	タクシーサービス	市全域	
	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

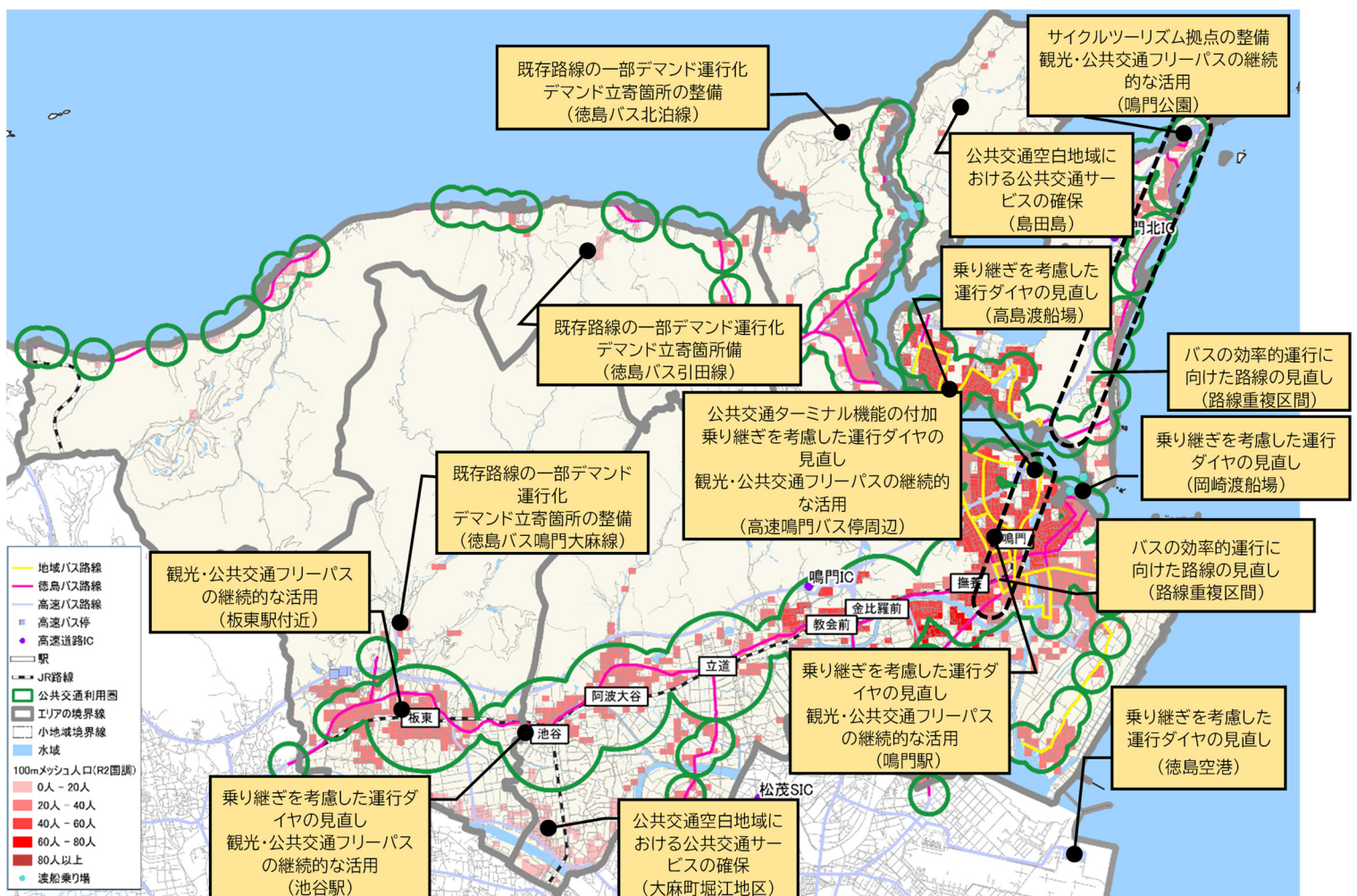
機能分類	交通結節点	位置付け
広域交通結節点	・高速鳴門バス停(小鳴門橋含む) ・池谷駅	高速交通体系にアクセスし、県内・県外への広域移動のための結節点
交通結節点	・鳴門駅(JR鳴門線) ・板東駅(JR高德線) ・鳴門公園バス停付近	幹線(鉄道)と幹線(バス)、幹線と支線(フィーダー)を結ぶ主要な交通結節点
乗継拠点	・新たな地域内交通の基点	幹線、支線と地域内交通の乗継拠点 (例:高速鳴門バス停周辺等)

# 第3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		目標達成に向けた事業	
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	<b>目標①: 最大効率による持続可能な公共交通体系の構築</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>	<b>事業①</b> 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
	<b>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</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>	<b>事業②</b> 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
	<b>目標③: 新たな需要の創出に向けた公共交通利用の促進</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>	<b>事業③</b> 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
		<b>事業④</b> 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
		<b>事業⑤</b> 新たな需要の創出	1. 運賃、割引制度の見直し 2. 事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
		<b>事業⑥</b> 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

## 実施プログラム



エリア別施策の総括図

# 第4章 評価指標・目標値

## 4.1 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%

## 4.2 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。

