徳島市
地域公共交通計画

令和6年3月　策定
令和8年6月　改訂

第１章 はじめに

1　計画策定の背景と目的 …… 1
2　計画の位置づけ …… 2
3　計画の区域 …… 2
4　計画の期間 …… 2

第２章 徳島市及び徳島市の公共交通の現状

1　人口 …… 3
2　土地利用、施設立地の状況 …… 6
3　公共交通の状況 …… 11
4　来訪者数の推移 …… 28
5　公共交通の利用状況 …… 29
6　市民・利用者のニーズ …… 37
7　事業者ニーズ …… 63

第３章 計画の目標と基本方針

1　現計画の総括、評価 …… 65
2　新たな見直しポイントと計画の方向性 …… 69

第４章 目標の実現に向けた施策

1　公共交通ネットワークの分類 …… 73
2　取組施策の内容 …… 77

第５章 計画における評価指標・目標値

1　評価指標と目標値の設定 …… 96
2　各評価指標の考え方 …… 97

第６章 計画の推進

…… 106

参考資料 …… 107

第1章　はじめに

1　計画策定の背景と目的

公共交通は市民にとって必要な日常の移動手段・生活手段であるとともに、観光や仕事などで徳島市を訪れるすべての人にとって重要な移動手段です。しかしながら、利用者数の減少や運転手不足などの課題があり、公共交通の現在のサービス水準を維持・確保していくことは、今後一層難しくなると予測されます。

また、徳島市交通局については、令和 10 年度末を目途に廃止の方針が示されており、局廃止後を見据えた徳島市の公共交通のあり方・あるべき姿について、検討する必要があります。

さらには、長期化したコロナ禍による移動ニーズの変化などの公共交通への影響や、公共交通を取り巻く新たな環境の変化にも対応する必要があります。

一方で、令和 2 年 11 月に改正された地域公共交通の活性化及び再生に関する法律において、従来の『地域公共交通網形成計画』に代わる、新たな法定計画として『地域公共交通計画』の作成が地方公共団体に努力義務化されました。

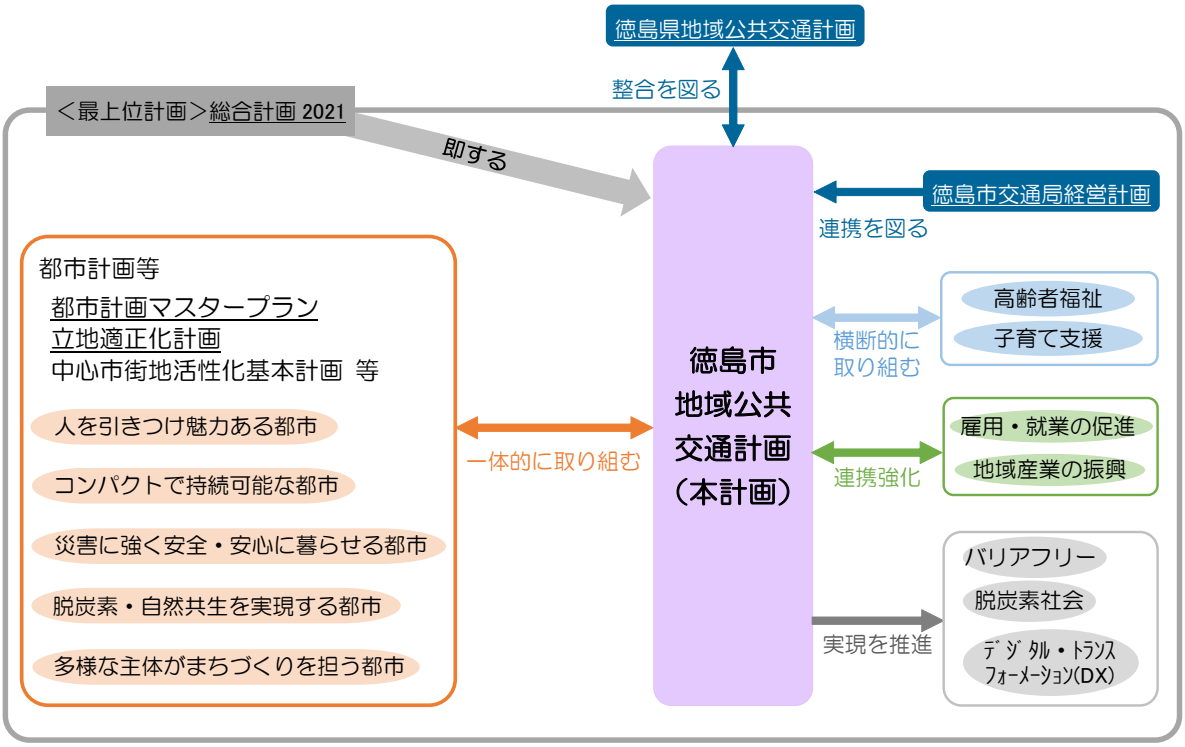
現計画である『徳島市地域公共交通網形成計画』は、令和 2 年 3 月に策定されましたが、この中間見直しの時期を控えています。また、徳島県においては、令和 4 年 7 月に『徳島県地域公共交通計画』が策定され、徳島市においては、令和 5 年 3 月に『徳島市都市計画マスタープラン』が策定されており、これら上位・関連計画との整合性を図りながら、今後の公共交通活性化施策を網羅した新たな公共交通に関する計画の策定が必要な状況となっています。

こうしたことを背景に、徳島市の地域公共交通のマスタープランとなる『徳島市地域公共交通計画』を策定します。

2　計画の位置づけ

徳島市の最上位計画である『徳島市総合計画 2021－水都とくしま「新創造」プラン－』をはじめ、『徳島市立地適正化計画』など、まちづくり・地域づくりや交通等の分野に関する各種の上位・関連計画があります。

本計画は、「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにするマスタープランとしての役割を果たすものであり、これらの上位計画や関連計画との連携・整合を図り策定します。



3　計画の区域

本計画の区域は、「徳島市全域」とします。

4　計画の期間

計画期間は、令和 6 年度から令和 15 年度までの「10 年間」とします。

計画期間のうち、令和 6 年度から令和 10 年度までの 5 年間を前期、令和 11 年度から令和 15 年度までの 5 年間を後期とし、施策の取組状況や、目標値の達成状況の評価・検証、徳島市交通局の廃止など公共交通を取り巻く環境変化などを踏まえ、適宜、見直しを行います。

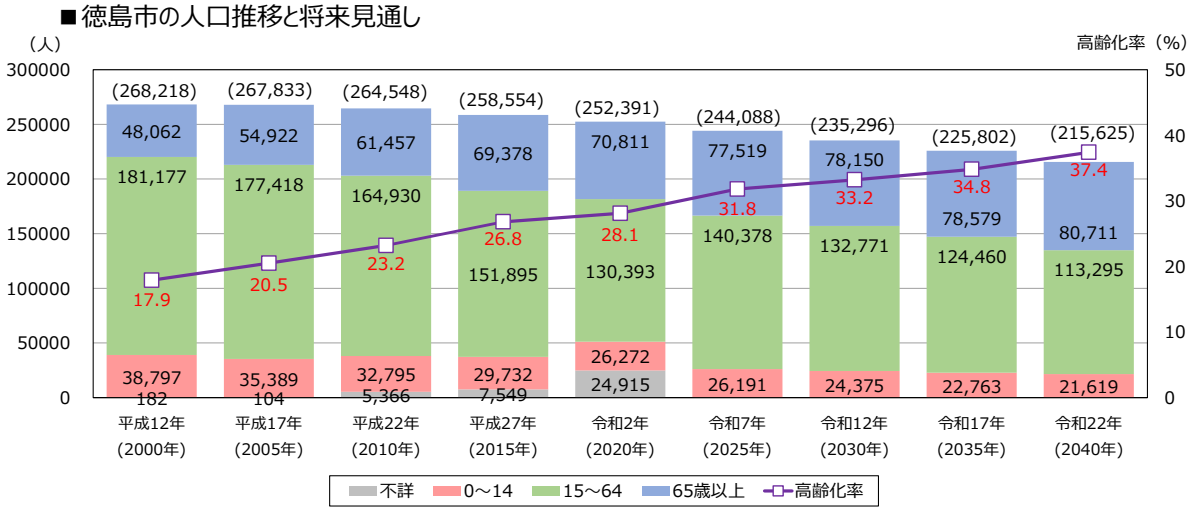
第2章　徳島市及び徳島市の公共交通の現状

1　人口

(1) 人口の推移と将来の見通し

徳島市の人口は平成12年(2000年)に 268,218人でしたが、令和2年(2020年)には252,391人となり、約1.6万人の減少となっています。今後も人口減少が継続すると、令和22 年(2040 年)には 215,625 人となることが見込まれています。

また、総人口が減少する中、65 歳以上の人口は増加で推移し、高齢化率は令和2年(2020年)の 28.1%から令和 22 年(2040 年)には 37.4%になることが見込まれています。

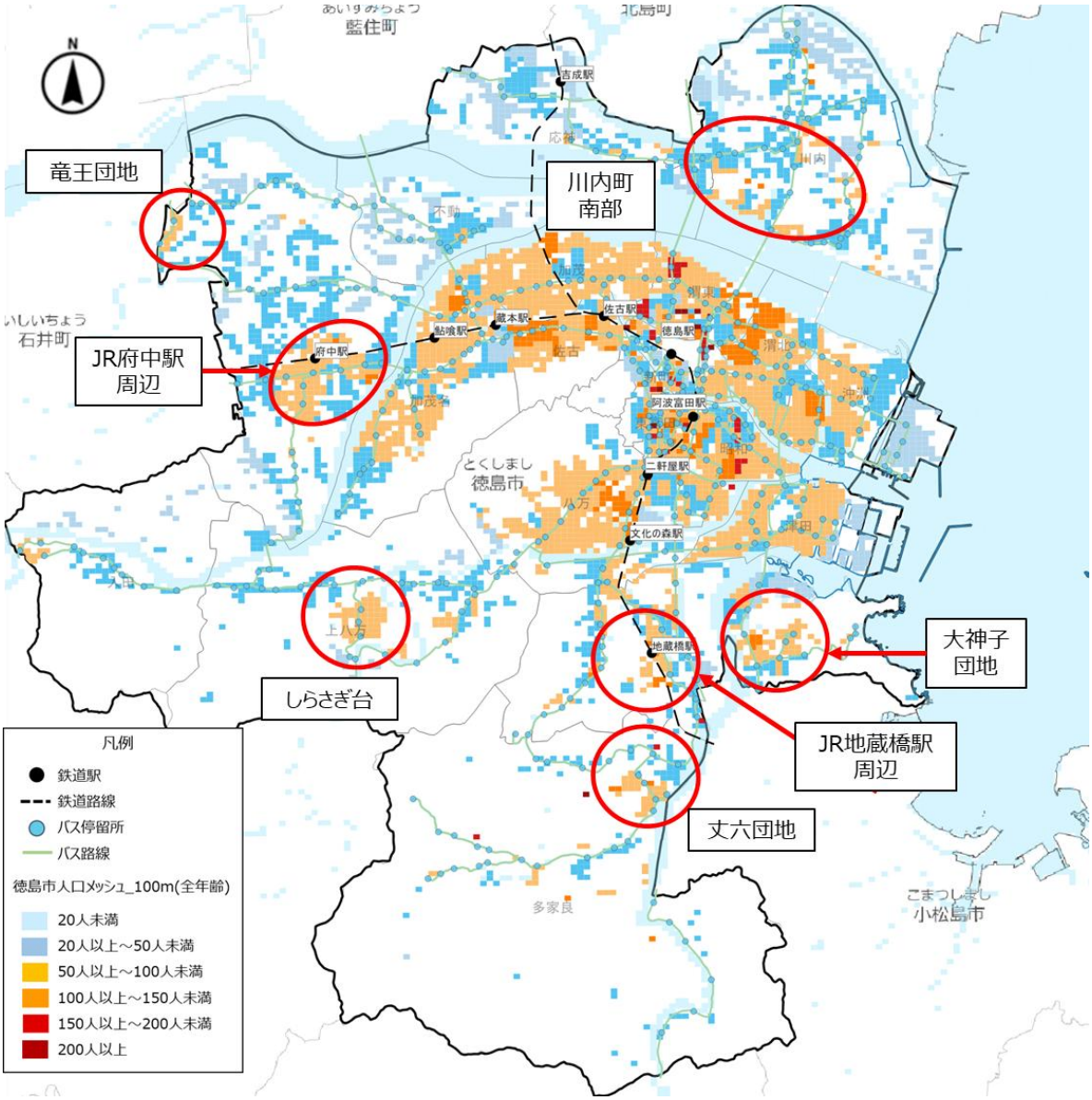


出典：徳島市都市計画マスタープラン

図 2-1 徳島市の人口推移と将来見通し

(2) 人口分布

徳島駅を中心とした市中心部に人口が集中し、市郊外部では、JR 地蔵橋駅、府中駅周辺や川内町南部、竜王団地、丈六団地、大神子団地、しらさぎ台などに集中が見られます。

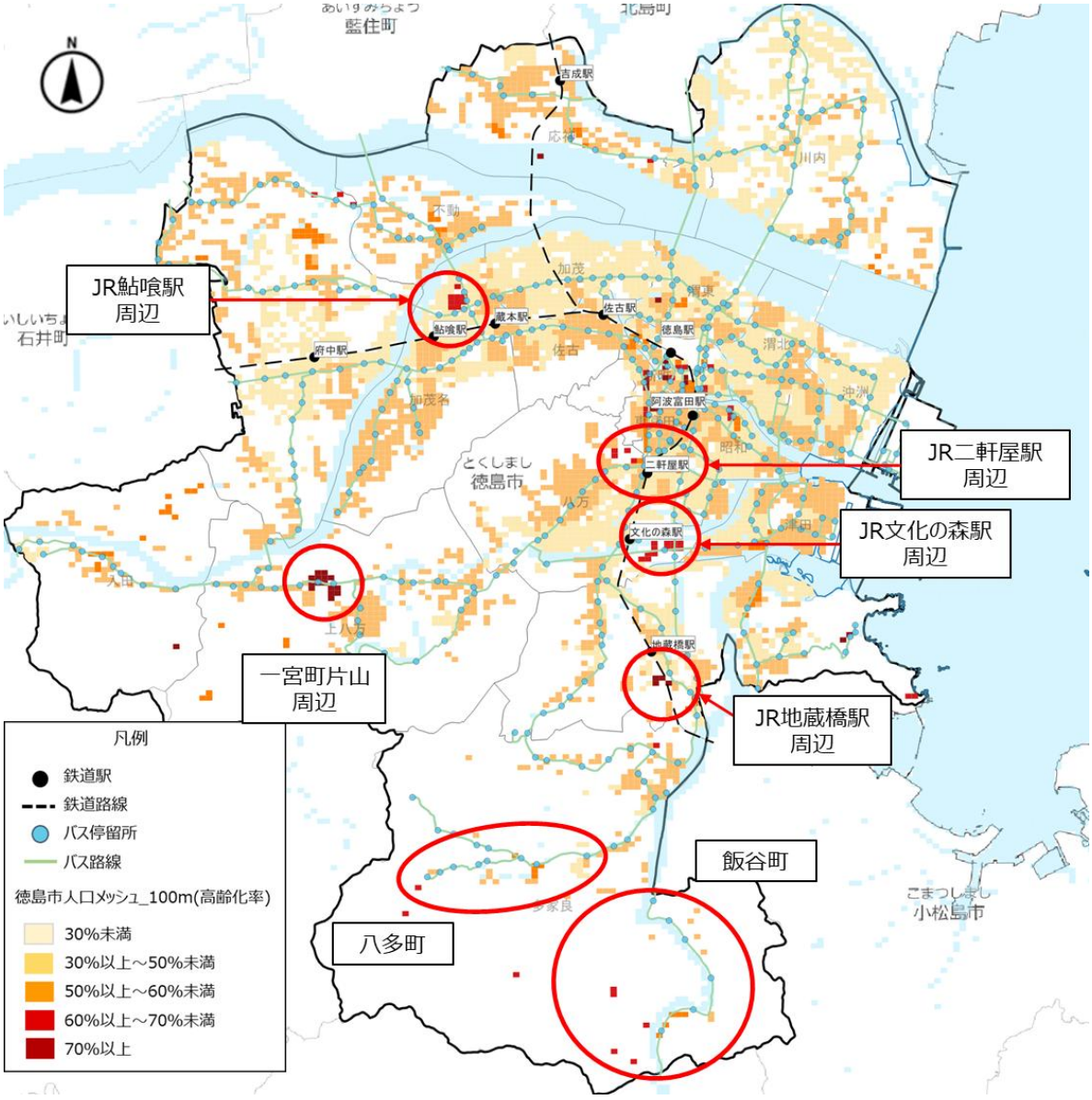


出典:国土数値情報(令和 2 年)を加工して作成

図 2-2 人口分布図

（3）人口分布と高齢化率

JR 二軒屋駅、文化の森駅、地蔵橋駅、鮎喰駅周辺で高齢化率が 60%を超える箇所が見られます。市郊外部では、一宮町片山周辺において高齢化率の高い箇所が見られます。また多家良地区の山間部では、八多町や飯谷町において高齢化率の高い箇所が見られます。



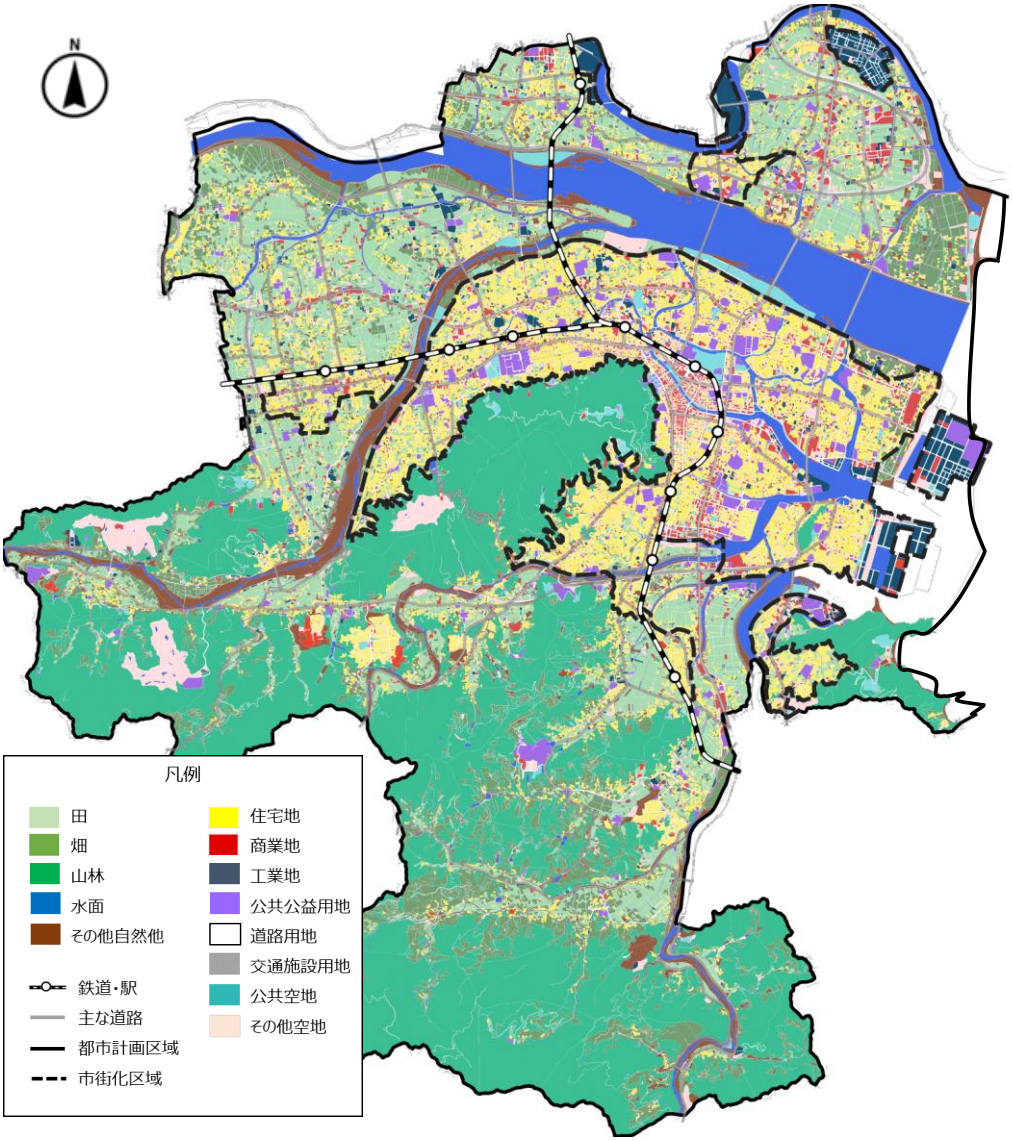
出典：国土数値情報（令和 2 年）を加工して作成

図 2-3 高齢化率図

2 土地利用、施設立地の状況

(1) 土地利用

徳島駅を中心に商業地が集中し、郊外に向かって住宅地が広がっています。



出典:平成 30 年 都市計画基礎調査を加工して作成

図 2-4 徳島市の土地利用状況

（2）施設立地状況

① 公共施設

市役所や支所等の公共施設は、ほとんどが鉄道駅・バス停からの徒歩圏※に立地していますが、一部の施設（徳島市立スポーツセンターやＢ＆Ｇ海洋センター体育館等）は徒歩圏外に立地しています。

※鉄道駅・バス停からの徒歩圏の定義：鉄道駅から半径 700m以内の区域、バス停から半径 300m以内の区域

出典：国土数値情報（令和 4 年）を加工して作成

図 2-5 公共交通と公共施設分布図

② 高校・大学・支援学校

徳島市内に立地する高校・大学・支援学校は、ほとんどが鉄道駅・バス停からの徒歩圏※に立地しています。

※鉄道駅・バス停からの徒歩圏の定義：鉄道駅から半径 700m以内の区域、バス停から半径 300m以内の区域

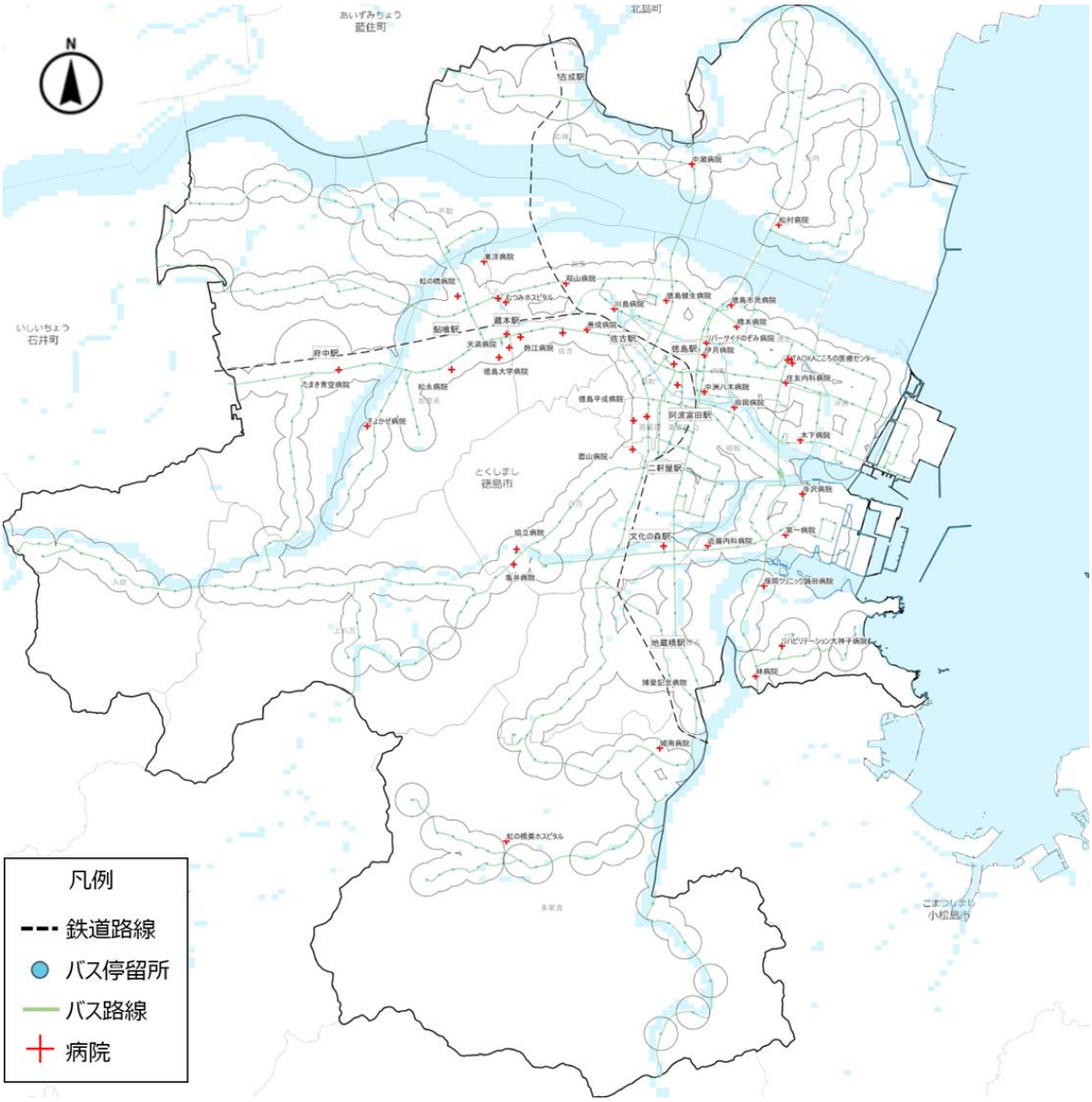
出典：国土数値情報（令和 3 年）を加工して作成

図 2-6 公共交通と学校分布図

③ 病院

徳島市内に立地する病院は、ほとんどが鉄道駅・バス停からの徒歩圏※に立地していますが、いくつかの病院は徒歩圏外に立地しています。

※鉄道駅・バス停からの徒歩圏の定義：鉄道駅から半径 700m以内の区域、バス停から半径 300m以内の区域



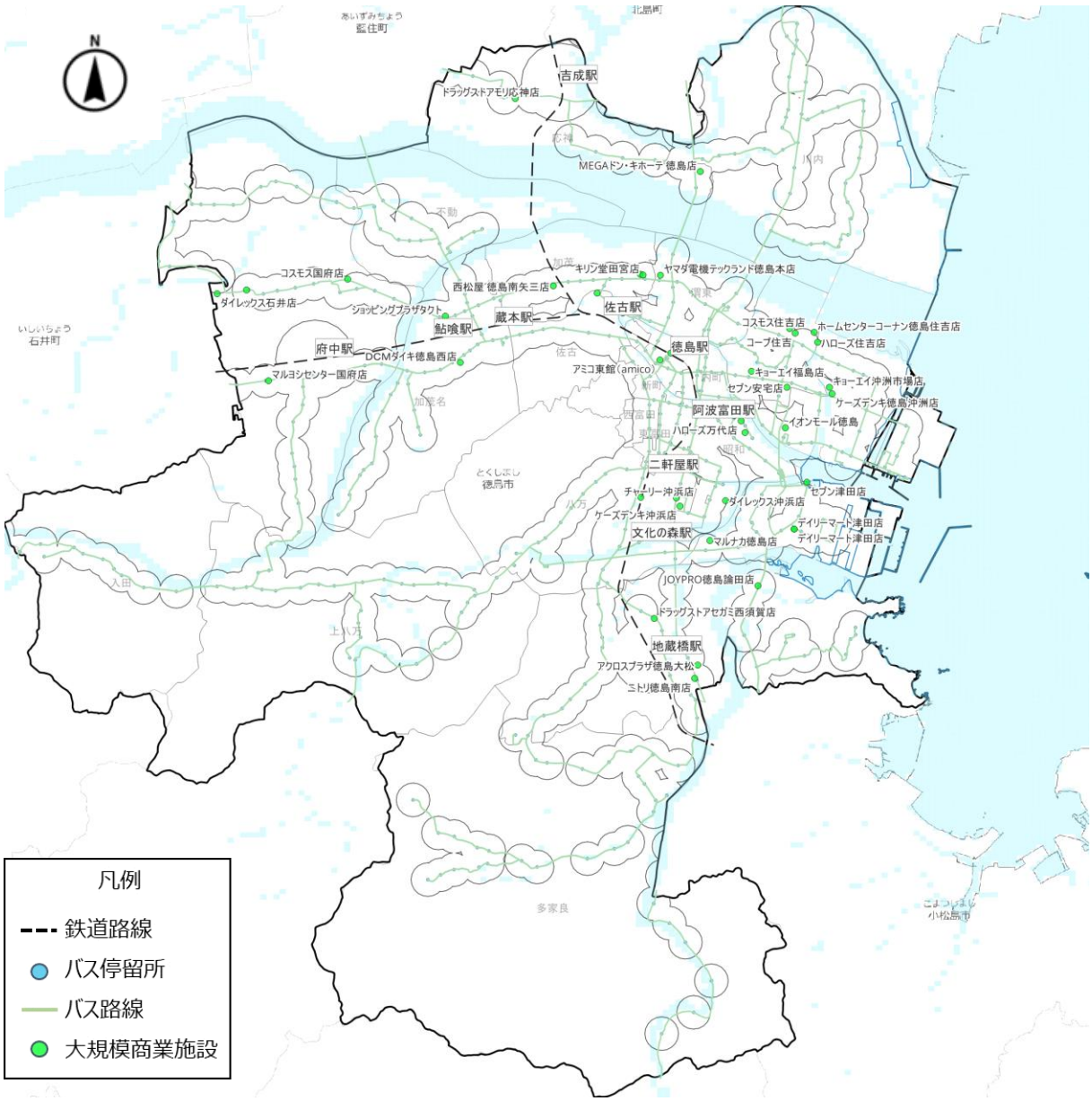
出典：国土数値情報（令和5年）を加工して作成

図 2-7 公共交通と病院分布図

④ 商業施設

徳島市内に立地する延床面積 1,000 ㎡以上の大規模商業施設は、いずれも鉄道駅・バス停からの徒歩圏内※に立地しています。

※鉄道駅・バス停からの徒歩圏の定義：鉄道駅から半径 700m以内の区域、バス停から半径 300m以内の区域



出典：徳島県資料（令和 5 年）を加工して作成

図 2-8 公共交通と商業施設分布図

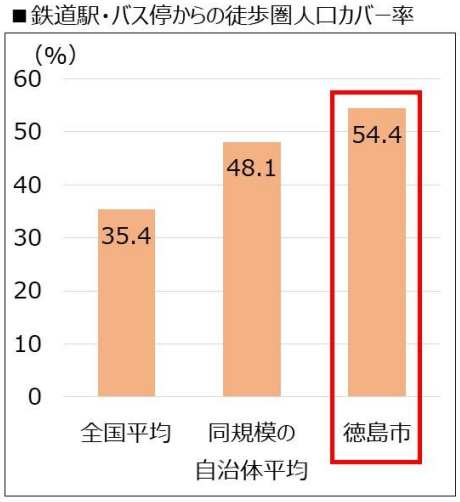
3 公共交通の状況

(1) 移動手段の現状

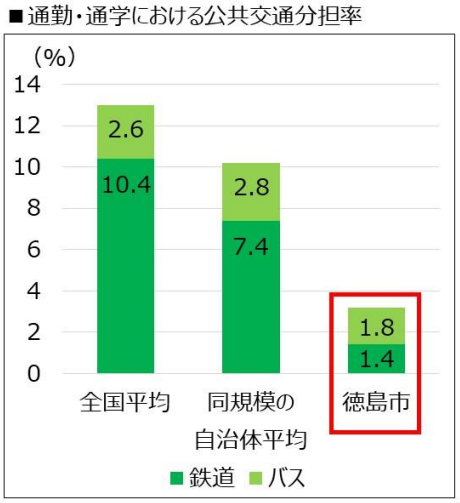
① 徒歩圏人口カバー率と交通手段分担率

徳島市は鉄道駅・バス停からの徒歩圏人口カバー率は 54.4%と高くなっていますが、通勤・通学における公共交通分担率は全国平均や同規模の自治体平均と比較しても極端に低くなっています。

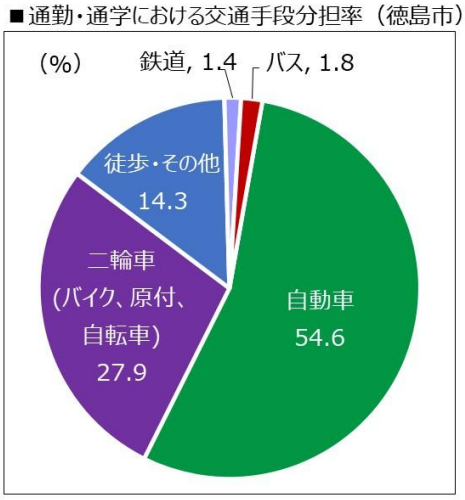
通勤・通学における交通手段分担率は自動車が 5 割以上と、自動車分担率が極めて高い状態にあります。



出典：平成29年度都市モニタリングシート（国土交通省）



出典：平成29年度都市モニタリングシート（国土交通省）



出典：平成29年度都市モニタリングシート（国土交通省）

※公共交通分担率、自動車分担率：通勤・通学時の主な利用交通手段（徒歩・鉄道・バス・自家用車・二輪者・自転車等）のうち、公共交通分担率は「鉄道、バス」の利用割合、自動車分担率は「自家用車」の利用割合
※徒歩圏人口カバー率：鉄道駅から半径800m 以内またはバス停から半径300m 以内に含まれる人口が総人口に占める割合
※同規模の自治体平均：人口10～40 万人の都市平均

図 2-9 徒歩圏人口カバー率と交通手段分担率

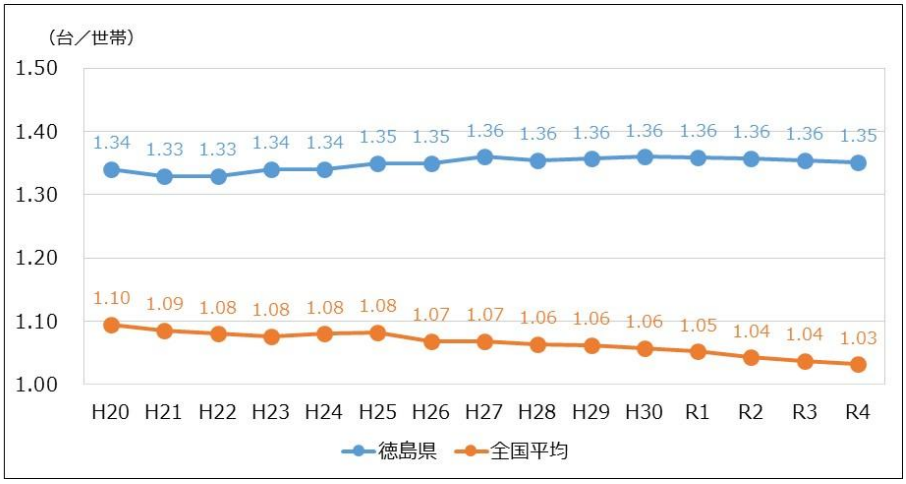
② 自動車保有台数と高齢者運転免許返納率

自動車の保有台数は、全国平均が減少する傾向であるのに対し、徳島県はほぼ横ばいの状況にあります。

高齢者の運転免許返納は、年々増加しており、令和元年に大きく増加しました。徳島県は平成 30 年までは、全国平均よりも高い返納率でしたが、令和元年以降は、全国平均よりも返納率が低くなっています。

徳島県での全体の事故件数は、減少傾向にあるものの、高齢者の事故件数は、ほぼ横ばいのため、高齢者による事故割合は増加しています。

■徳島県の世帯当たり自動車保有台数



出典：都道府県別自動車保有台数（一般財団法人自動車検査登録情報協会）

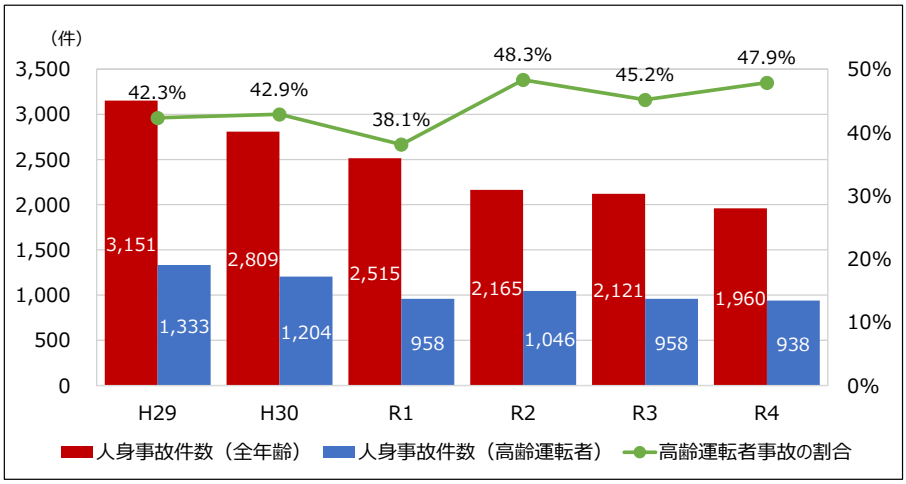
図 2-10 世帯当たり自動車保有台数

■徳島県の高齢者運転免許返納率

出典：運転免許統計（警察庁）

図 2-11 高齢者運転免許返納率

■徳島県の交通事故件数

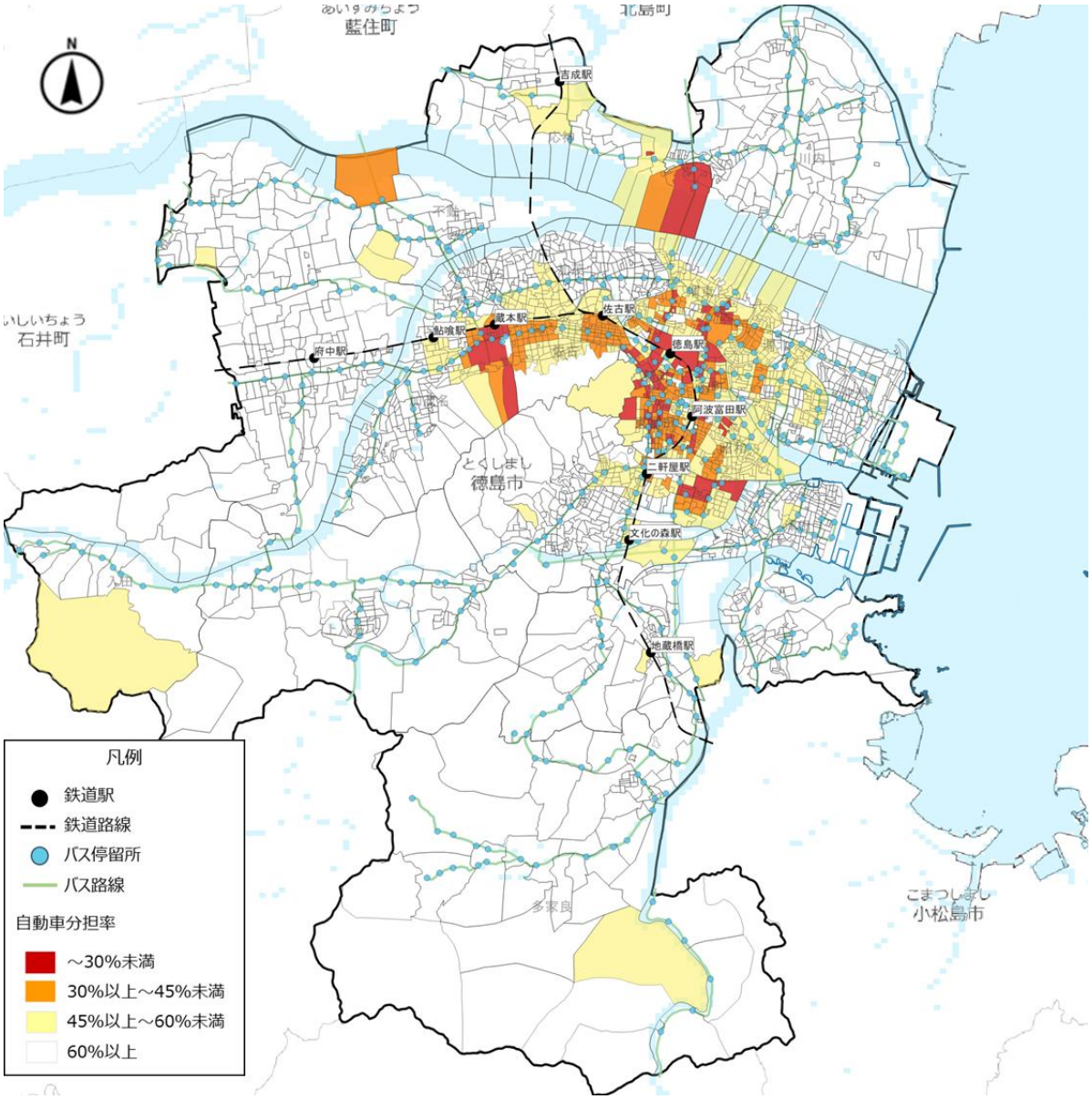


出典：徳島県警察

図 2-12 交通事故件数

③ 自動車分担率（町丁・字別）

自動車分担率は徳島市内の大半の地域で 60%以上となっていますが、徳島駅付近の市中心部では、45%未満や 30%未満といった自動車分担率の低い箇所も見られます。

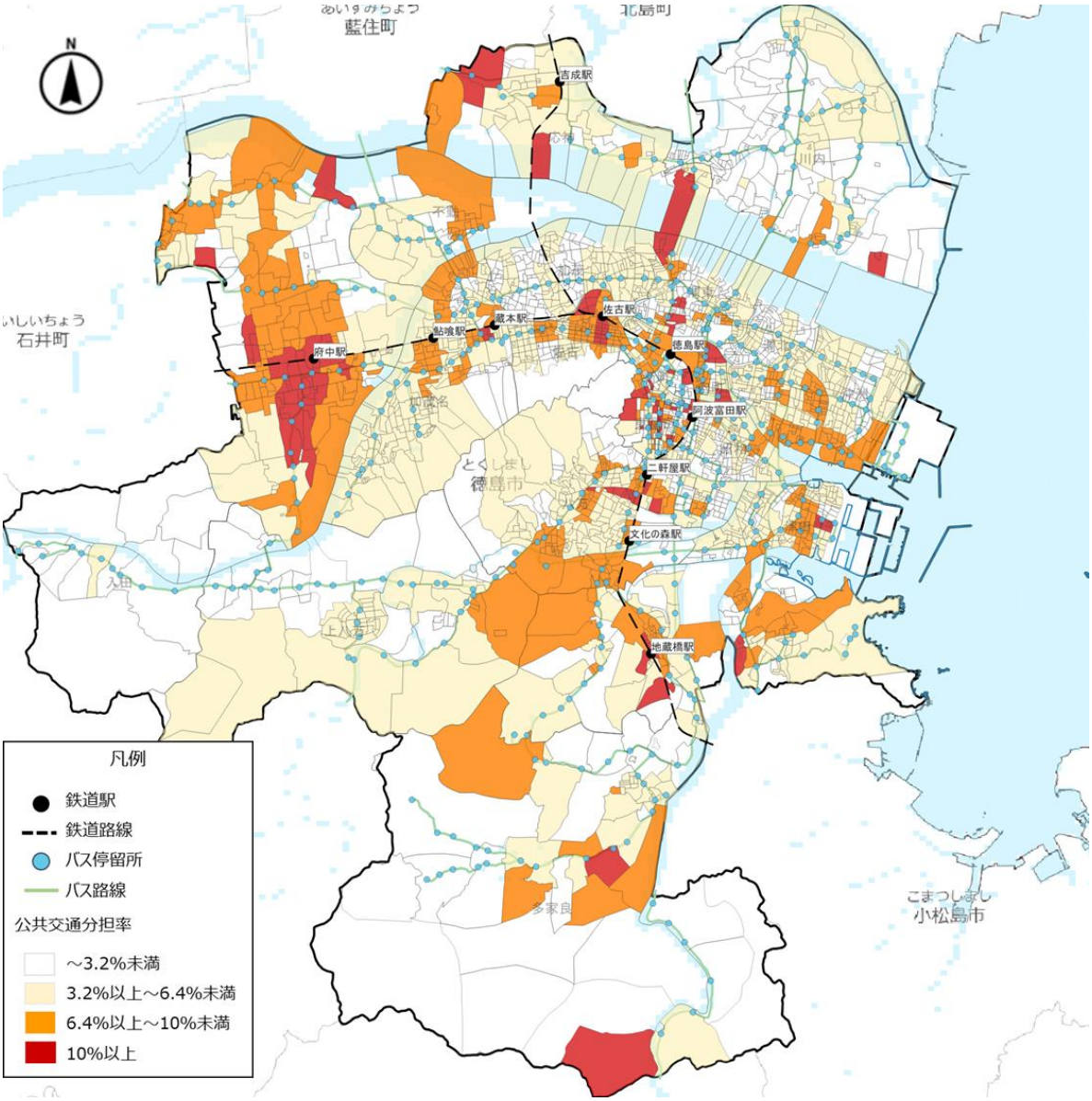


出典：国土数値情報、国勢調査（令和 2 年）小地域集計を加工して作成

図 2-13 自動車分担率（町丁・字別）

④ 公共交通分担率(町丁・字別)

公共交通分担率を地区別にみると市中心部の他にも JR 府中駅周辺や地蔵橋駅周辺等、公共交通分担率が 6%以上となっている箇所も見られます。



出典:国土数値情報、国勢調査(令和 2 年)小地域集計を加工して作成

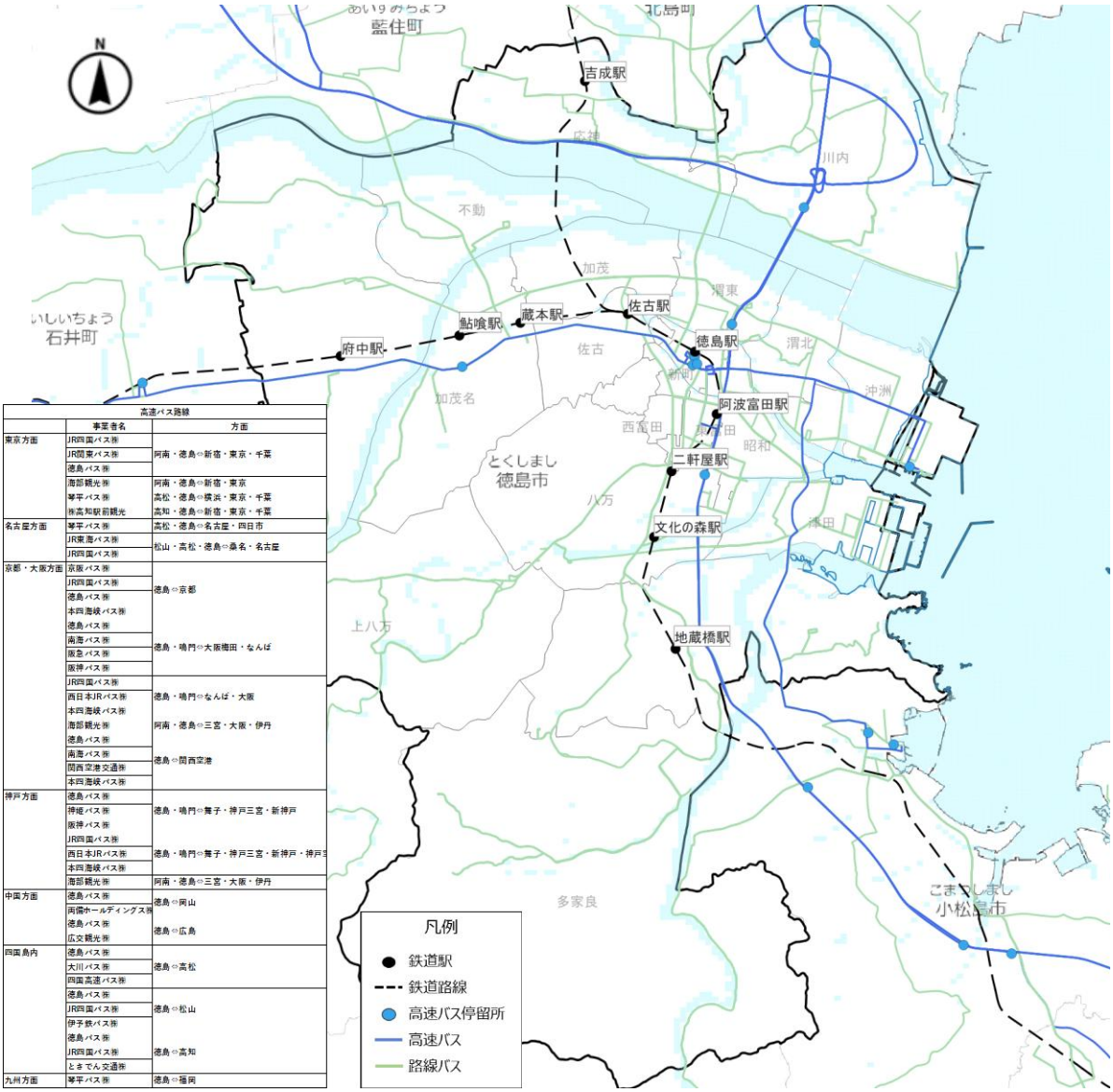
図 2-14 公共交通分担率(町丁・字別)

(2) 公共交通サービス

① 公共交通網(広域)

徳島市と市外・県外を接続する公共交通としては、鉄道(JR4 路線)と高速バス・路線バスがあります。

高速バスは徳島駅前を拠点として、東京・名古屋・関西や中国・四国の各方面に路線があります。



高速バス路線		
	事業者名	方面
東京方面	JR四国バス㈱	阿南・徳島⇔新宿・東京・千葉
	JR関東バス㈱	
	徳島バス㈱	
	海部観光㈱	阿南・徳島⇔新宿・東京
	琴平バス㈱	高松・徳島⇔横浜・東京・千葉
	㈱高知駅前観光	高知・徳島⇔新宿・東京・千葉
名古屋方面	琴平バス㈱	高松・徳島⇔名古屋・四日市
	JR東海バス㈱	松山・高松・徳島⇔桑名・名古屋
	JR四国バス㈱	
京都・大阪方面	京阪バス㈱	徳島⇔京都
	JR四国バス㈱	
	徳島バス㈱	
	本四海峡バス㈱	
	徳島バス㈱	
	南海バス㈱	徳島・鳴門⇔大阪梅田・なんば
	阪急バス㈱	
	阪神バス㈱	
	JR四国バス㈱	徳島・鳴門⇔なんば・大阪
	西日本JRバス㈱	
	本四海峡バス㈱	
	海部観光㈱	阿南・徳島⇔三宮・大阪・伊丹
	徳島バス㈱	
	南海バス㈱	徳島⇔関西空港
	関西空港交通㈱	
	本四海峡バス㈱	
神戸方面	徳島バス㈱	徳島・鳴門⇔舞子・神戸三宮・新神戸
	神姫バス㈱	
	阪神バス㈱	
	JR四国バス㈱	
	西日本JRバス㈱	徳島・鳴門⇔舞子・神戸三宮・新神戸・神戸三
	本四海峡バス㈱	
	海部観光㈱	阿南・徳島⇔三宮・大阪・伊丹
中国方面	徳島バス㈱	徳島⇔岡山
	両備ホールディングス㈱	
	徳島バス㈱	徳島⇔広島
	広交観光㈱	
四国島内	徳島バス㈱	徳島⇔高松
	大川バス㈱	
	四国高速バス㈱	
	徳島バス㈱	徳島⇔松山
	JR四国バス㈱	
	伊予鉄バス㈱	
	徳島バス㈱	徳島⇔高知
	JR四国バス㈱	
	とさでん交通㈱	
九州方面	琴平バス㈱	徳島⇔福岡

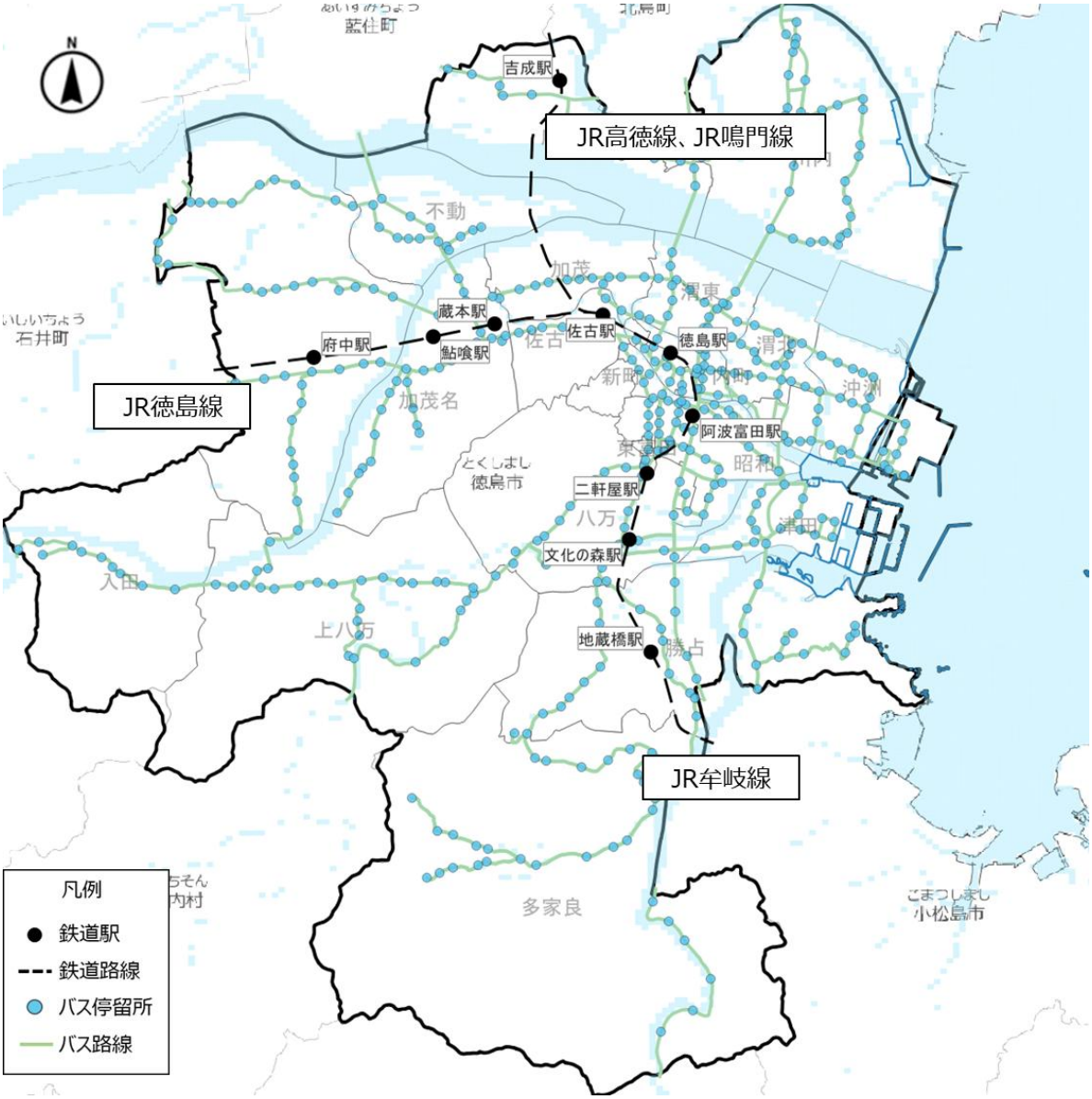
出典:徳島市資料　※令和 4 年時点を加工して作成

図 2-15 公共交通網(広域)

② 公共交通網（徳島市内）

徳島市内の鉄道は徳島駅を中心に JR 高徳線、JR 鳴門線、JR 徳島線、JR 牟岐線が運行され、路線バスは徳島市内外を網羅的に運行されています。

JR 徳島線と JR 牟岐線は、鉄道と路線バスがほぼ並走している区間があります。



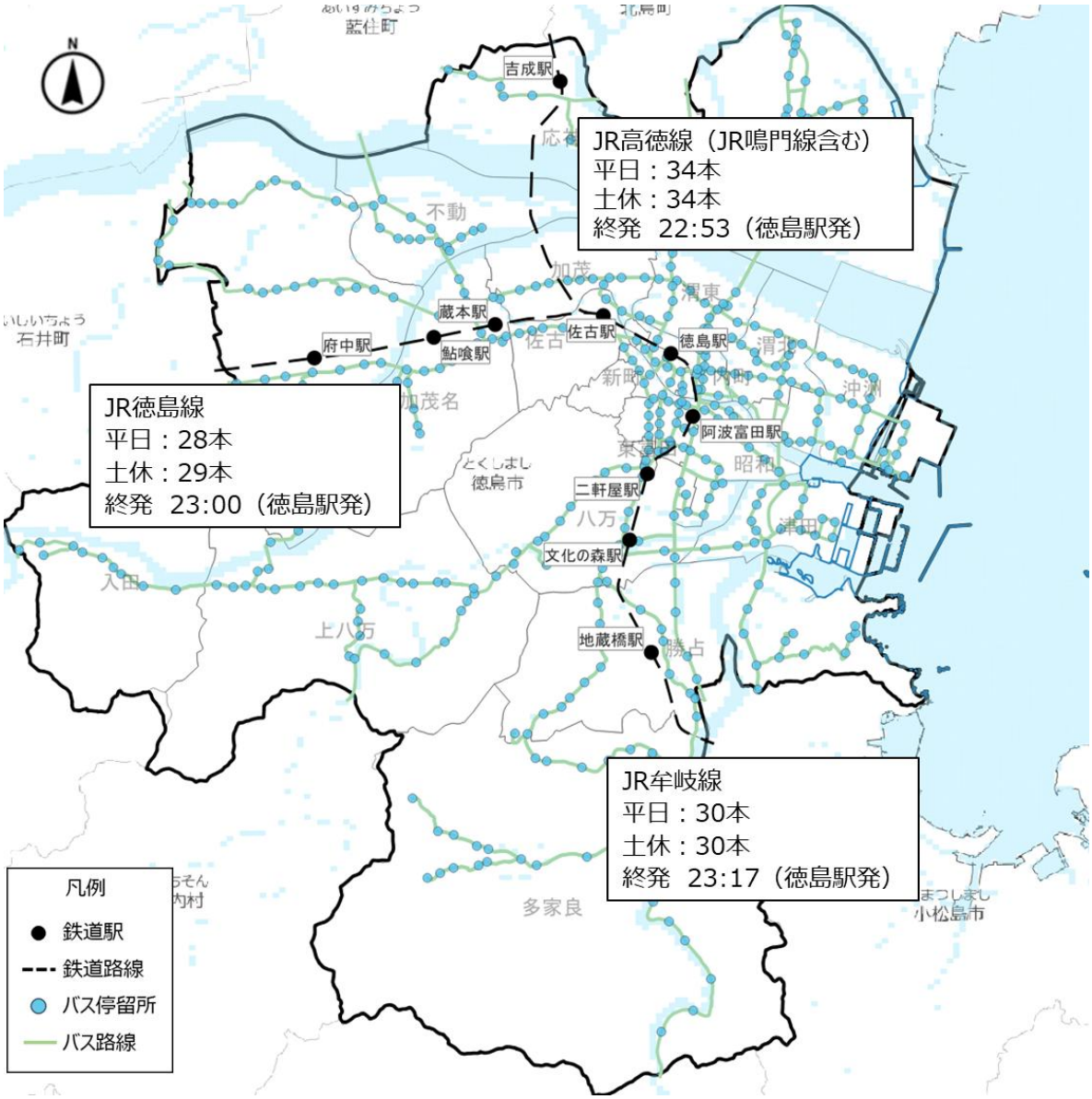
出典：国土数値情報、徳島市資料　※令和 4 年時点を加工して作成

図 2-16 公共交通網（徳島市内）

③ 鉄道のサービス水準

JR高徳線・鳴門線は日中1時間に3本前後、JR牟岐線、JR徳島線は1時間に1～2本程度運行しています。JR牟岐線は、10 時～18 時で、徳島駅を0分・30 分発など、JR高徳線・鳴門線、JR徳島線の 3 路線で日中時間帯を中心にパターンダイヤを実施しています。

4 路線のうち 2 路線の最終列車が徳島駅を 23 時台に出発します。また、徳島市の鉄道はすべてが徳島駅始発となっており、徳島駅を起点とした鉄道ネットワークを形成しています。



出典：JR 四国 HP（令和 5 年）を加工して作成

図 2-17 鉄道の運行本数・終発時刻

出典：JR 四国 HP（令和 5 年 3 月改定）

図 2-18 徳島駅を発車する列車の運行状況

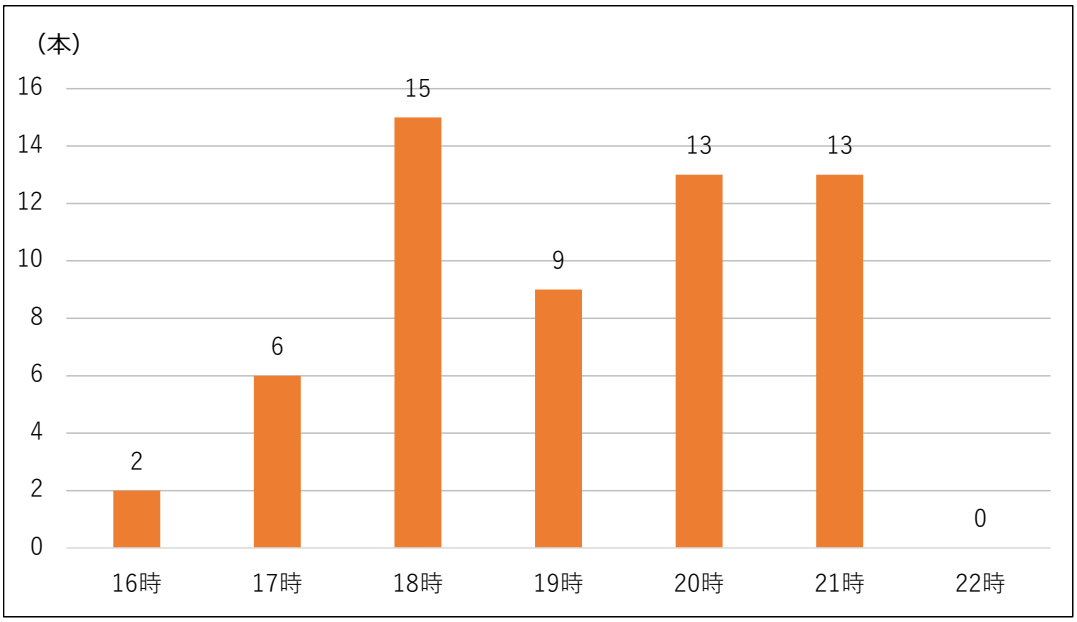
④ 路線バスのサービス水準

路線バスのバス停別運行本数をみると、人口の多い市中心部では、片道 50 本/日以上のサービス水準を有するバス停が多くなっており、徳島駅前周辺や国道 192 号沿線等は特に多く、片道 100 本/日以上となっています。

また、徳島駅におけるバスの終発時刻は 18 時台が最も多く、路線によっては 20～21 時台まで運行しているものもあります。

出典：国土数値情報、徳島市資料を加工して作成

図 2-19 路線バスの運行本数（バス停別） ※令和 5 年5月時点



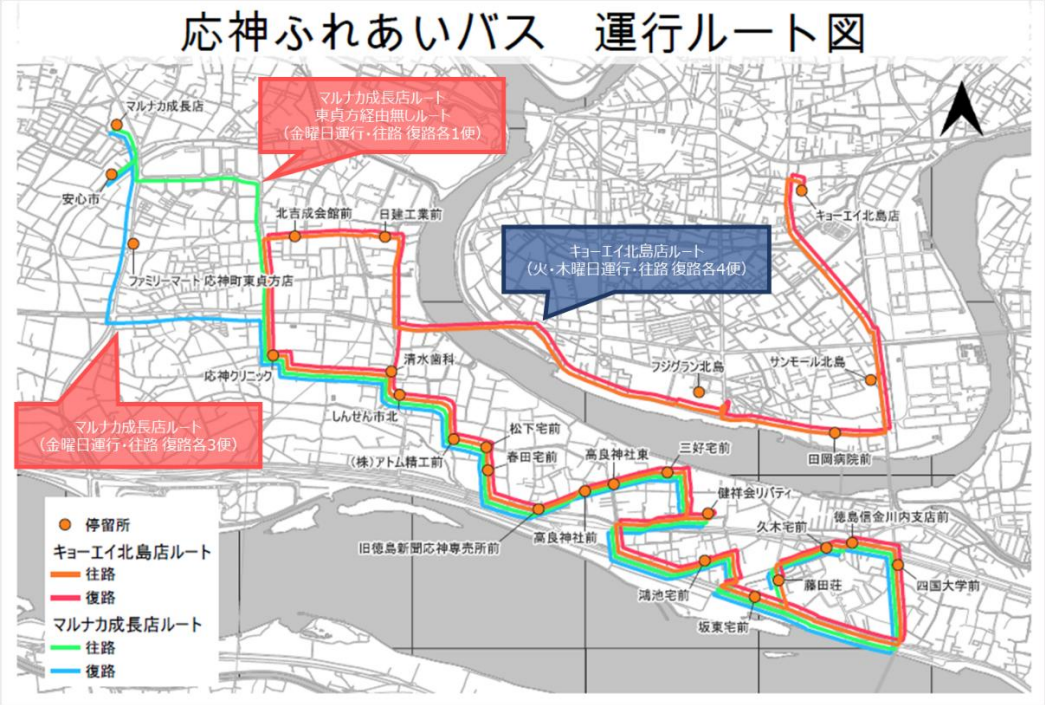
出典：徳島市交通局、徳島バス HP

図 2-20 路線バスの時間帯別徳島駅前終発本数 ※令和 5 年時点

⑤ 地域自主運行バス

応神地区や上八万地区では、地域住民が自主的に企画・運営するコミュニティバスが運行されています。

■ 応神ふれあいバス



出典：徳島市資料

図 2-21 応神ふれあいバスの運行ルート（令和 5 年 10 月 1 日改定）

応神ふれあいバス

キョーエイ北島店ルート

往路	バス停名	午前		午後	
		時・分	時・分	時・分	時・分
1	藤田荘	9:05	10:00	13:00	13:55
2	四国大学前	9:08	10:03	13:03	13:58
3	徳島信金川内支店前	9:10	10:05	13:05	14:00
4	久木宅前	9:11	10:06	13:06	14:01
5	坂東宅前	9:12	10:07	13:07	14:02
6	鴻池宅前	9:14	10:09	13:09	14:04
7	健祥会 リバティ	9:16	10:11	13:11	14:06
8	三好宅前	9:18	10:13	13:13	14:08
9	高良神社東	9:19	10:14	13:14	14:09
10	高良神社前	9:19	10:14	13:14	14:09
11	旧徳島新聞応神専売所前	9:20	10:15	13:15	14:10
12	春田宅前	9:20	10:15	13:15	14:10
13	松下宅前	9:21	10:16	13:16	14:11
14	㈱アトム精工前	9:22	10:17	13:17	14:12
15	しんせん市北	9:23	10:18	13:18	14:13
16	応神クリニック	9:25	10:20	13:20	14:15
17	北吉成会館前	9:28	10:23	13:23	14:18
18	日建工業前	9:30	10:25	13:25	14:20
19	フジグラン北島	9:35	10:30	13:30	14:25
20	田岡病院前	9:38	10:33	13:33	14:28
21	サンモール北島	9:41	10:36	13:36	14:31
22	キョーエイ北島店	9:46	10:41	13:41	14:36

（令和5年10月1日改定）

復路	バス停名	午前		午後	
		時・分	時・分	時・分	時・分
1	キョーエイ北島店	10:43	11:33	14:38	15:28
2	サンモール北島	10:48	11:38	14:43	15:33
3	田岡病院前	10:51	11:41	14:46	15:36
4	フジグラン北島	10:52	11:42	14:47	15:37
5	清水歯科	10:57	11:47	14:52	15:42
6	応神クリニック	10:58	11:48	14:53	15:43
7	北吉成会館前	11:00	11:50	14:55	15:45
8	日建工業前	11:03	11:53	14:58	15:48
9	清水歯科	11:05	11:55	15:00	15:50
10	しんせん市北	11:06	11:56	15:01	15:51
11	㈱アトム精工前	11:06	11:56	15:01	15:51
12	松下宅前	11:06	11:56	15:01	15:51
13	春田宅前	11:07	11:57	15:02	15:52
14	旧徳島新聞応神専売所前	11:08	11:58	15:03	15:53
15	高良神社前	11:08	11:58	15:03	15:53
16	高良神社東	11:09	11:59	15:04	15:54
17	三好宅前	11:09	11:59	15:04	15:54
18	健祥会 リバティ	11:10	12:00	15:05	15:55
19	鴻池宅前	11:12	12:02	15:07	15:57
20	坂東宅前	11:14	12:04	15:09	15:59
21	四国大学前	11:17	12:07	15:12	16:02
22	徳島信金川内支店前	11:18	12:08	15:13	16:03
23	久木宅前	11:19	12:09	15:14	16:04
24	藤田荘	11:19	12:09	15:14	16:04

マルナカ成長店ルート

往路	バス停名	午前		午後	
		時・分	時・分	時・分	時・分
1	藤田荘	9:15	10:47	13:00	13:44
2	四国大学前	9:18	10:50	13:03	13:47
3	徳島信金川内支店前	9:20	10:52	13:05	13:49
4	久木宅前	9:21	10:53	13:06	13:50
5	坂東宅前	9:23	10:55	13:08	13:52
6	鴻池宅前	9:24	10:56	13:09	13:53
7	健祥会 リバティ	9:27	10:59	13:12	13:56
8	三好宅前	9:29	11:01	13:14	13:58
9	高良神社東	9:30	11:02	13:15	13:59
10	高良神社前	9:31	11:03	13:16	14:00
11	旧徳島新聞応神専売所前	9:32	11:04	13:17	14:01
12	春田宅前	9:33	11:05	13:18	14:02
13	松下宅前	9:34	11:06	13:19	14:03
14	㈱アトム精工前	9:34	11:06	13:19	14:03
15	しんせん市北	9:36	11:08	13:21	14:05
16	清水歯科	9:37	11:09	13:22	14:06
17	応神クリニック	9:39	11:11	13:24	14:08
18	安心市	9:44	11:16	－	－
19	マルナカ成長店	9:45	11:17	13:30	14:14

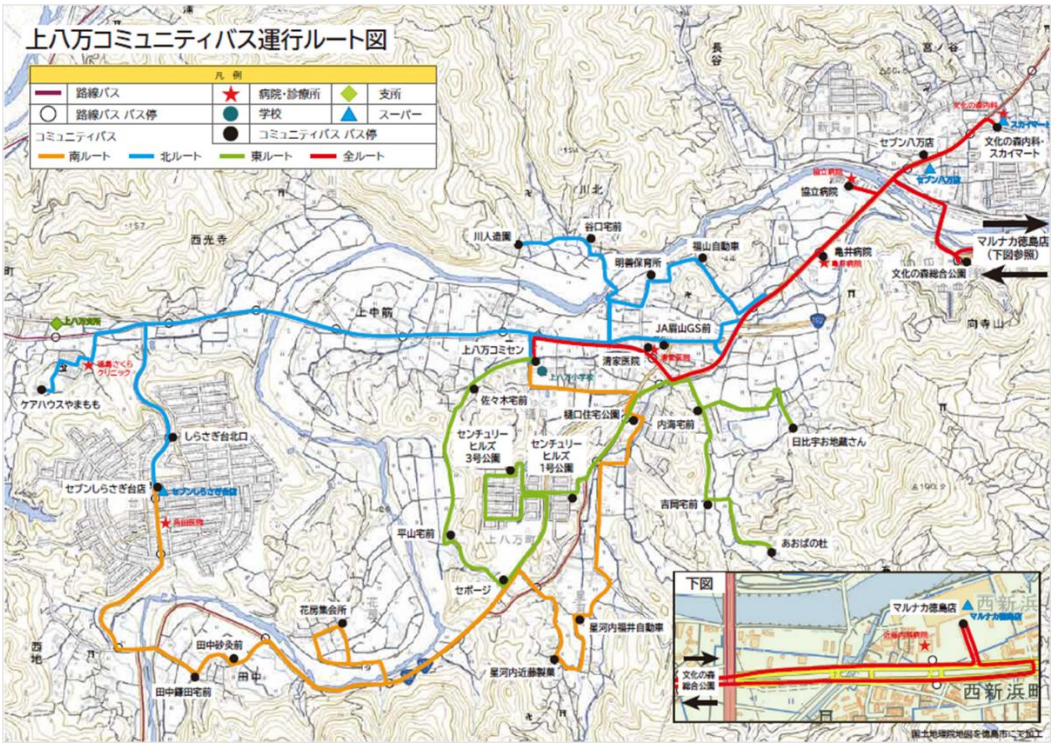
（令和5年10月1日改定）

復路	バス停名	午前		午後	
		時・分	時・分	時・分	時・分
1	マルナカ成長店	10:06	11:20	14:18	14:58
2	安心市	10:07	－	－	－
3	ファミリーマート応神町東貞方店	10:21	－	－	－
4	応神クリニック	10:25	11:26	14:24	15:04
5	清水歯科	10:27	11:28	14:26	15:06
6	しんせん市北	10:29	11:30	14:28	15:08
7	㈱アトム精工前	10:30	11:31	14:29	15:09
8	松下宅前	10:30	11:31	14:29	15:09
9	春田宅前	10:31	11:32	14:30	15:10
10	旧徳島新聞応神専売所前	10:32	11:33	14:31	15:11
11	高良神社前	10:33	11:34	14:32	15:12
12	高良神社東	10:33	11:34	14:32	15:12
13	三好宅前	10:34	11:35	14:33	15:13
14	健祥会 リバティ	10:35	11:36	14:34	15:14
15	鴻池宅前	10:37	11:38	14:36	15:16
16	坂東宅前	10:40	11:41	14:39	15:19
17	四国大学前	10:43	11:44	14:42	15:22
18	徳島信金川内支店前	10:44	11:45	14:43	15:23
19	久木宅前	10:45	11:46	14:44	15:24
20	藤田荘	10:45	11:46	14:44	15:24

出典：徳島市資料

図 2-22 応神ふれあいバスの時刻表（令和 5 年 10 月 1 日改定）

■ 上八万コミュニティバス



出典：徳島市資料

図 2-23 上八万コミュニティバスの運行ルート（令和 5 年 5 月 26 日改定）

上八万コミュニティバス時刻表

①南ルート（火曜日）

往路	バス停名	午前 時・分	午前 時・分
1	セブンしらさぎ台店	9:00	10:40
2	田中鍛田宅前	9:02	10:42
3	田中砂糖前	9:03	10:43
4	花房集会所	9:06	10:46
5	セポージ	9:08	10:48
6	星河内近藤製菓	9:09	10:49
7	星河内福井自動車	9:10	10:50
8	樋口住宅公園	9:13	10:53
9	上八万コミセン	9:20	11:00
10	清家医院	9:22	11:02
11	亀井病院	9:25	11:05
12	協立病院	9:26	11:06
13	セブン八万店	9:27	11:07
14	文化の森内科・スカイマート	9:28	11:08
15	文化の森総合公園	9:31	11:11
16	マルナカ徳島店	9:38	11:18

復路	バス停名	午前 時・分	午前 時・分	午後 時・分
1	マルナカ徳島店	9:50	11:30	13:30
2	文化の森総合公園	9:58	11:38	13:38
3	文化の森内科・スカイマート	10:01	11:41	13:41
4	セブン八万店	10:02	11:42	13:42
5	協立病院	10:03	11:43	13:43
6	亀井病院	10:04	11:44	13:44
7	清家医院	10:07	11:47	13:47
8	上八万コミセン	10:10	11:50	13:50
9	樋口住宅公園	10:13	11:53	13:53
10	星河内福井自動車	10:16	11:56	13:56
11	星河内近藤製菓	10:17	11:57	13:57
12	セポージ	10:18	11:58	13:58
13	花房集会所	10:20	12:00	14:00
14	田中砂糖前	10:23	12:03	14:03
15	田中鍛田宅前	10:24	12:04	14:04
16	セブンしらさぎ台店	10:26	12:06	14:06

②北ルート（水曜日）

往路	バス停名	午前 時・分	午前 時・分
1	ケアハウスやまもも	9:00	10:40
2	セブンしらさぎ台店	9:04	10:44
3	しらさぎ台北口	9:05	10:45
4	JA眉山GS前	9:10	10:50
5	明善福山自動車	9:12	10:52
6	明善保育所	9:13	10:53
7	谷口宅前	9:14	10:54
8	川北川人造園	9:15	10:55
9	上八万コミセン	9:20	11:00
10	清家医院	9:22	11:02
11	亀井病院	9:25	11:05
12	協立病院	9:26	11:06
13	セブン八万店	9:27	11:07
14	文化の森内科・スカイマート	9:28	11:08
15	文化の森総合公園	9:31	11:11
16	マルナカ徳島店	9:38	11:18

復路	バス停名	午前 時・分	午前 時・分	午後 時・分
1	マルナカ徳島店	9:50	11:30	13:30
2	文化の森総合公園	9:58	11:38	13:38
3	文化の森内科・スカイマート	10:01	11:41	13:41
4	セブン八万店	10:02	11:42	13:42
5	協立病院	10:03	11:43	13:43
6	亀井病院	10:04	11:44	13:44
7	清家医院	10:07	11:47	13:47
8	上八万コミセン	10:10	11:50	13:50
9	川北川人造園	10:13	11:53	13:53
10	谷口宅前	10:14	11:54	13:54
11	明善保育所	10:15	11:55	13:55
12	明善福山自動車	10:16	11:56	13:56
13	JA眉山GS前	10:18	11:58	13:58
14	しらさぎ台北口	10:23	12:03	14:03
15	セブンしらさぎ台店	10:24	12:04	14:04
16	ケアハウスやまもも	10:28	12:08	14:08

③東ルート（金曜日）

往路	バス停名	午前 時・分	午前 時・分
1	日比宇お地蔵さん	9:00	10:40
2	あおばの杜	9:02	10:42
3	吉岡宅前	9:03	10:43
4	内海宅前	9:04	10:44
5	センチュリー1号公園	9:07	10:47
6	センチュリー3号公園	9:09	10:49
7	セポージ	9:11	10:51
8	平山宅前	9:12	10:52
9	佐々木宅前	9:15	10:55
10	上八万コミセン	9:20	11:00
11	清家医院	9:22	11:02
12	亀井病院	9:25	11:05
13	協立病院	9:26	11:06
14	セブン八万店	9:27	11:07
15	文化の森内科・スカイマート	9:28	11:08
16	文化の森総合公園	9:31	11:11
17	マルナカ徳島店	9:38	11:18

復路	バス停名	午前 時・分	午前 時・分	午後 時・分
1	マルナカ徳島店	9:50	11:30	13:30
2	文化の森総合公園	9:58	11:38	13:38
3	文化の森内科・スカイマート	10:01	11:41	13:41
4	セブン八万店	10:02	11:42	13:42
5	協立病院	10:03	11:43	13:43
6	亀井病院	10:04	11:44	13:44
7	清家医院	10:07	11:47	13:47
8	上八万コミセン	10:10	11:50	13:50
9	佐々木宅前	10:11	11:51	13:51
10	平山宅前	10:14	11:54	13:54
11	セポージ	10:15	11:55	13:55
12	センチュリー3号公園	10:17	11:57	13:57
13	センチュリー1号公園	10:19	11:59	13:59
14	内海宅前	10:22	12:02	14:02
15	吉岡宅前	10:23	12:03	14:03
16	あおばの杜	10:24	12:04	14:04
17	日比宇お地蔵さん	10:26	12:06	14:06

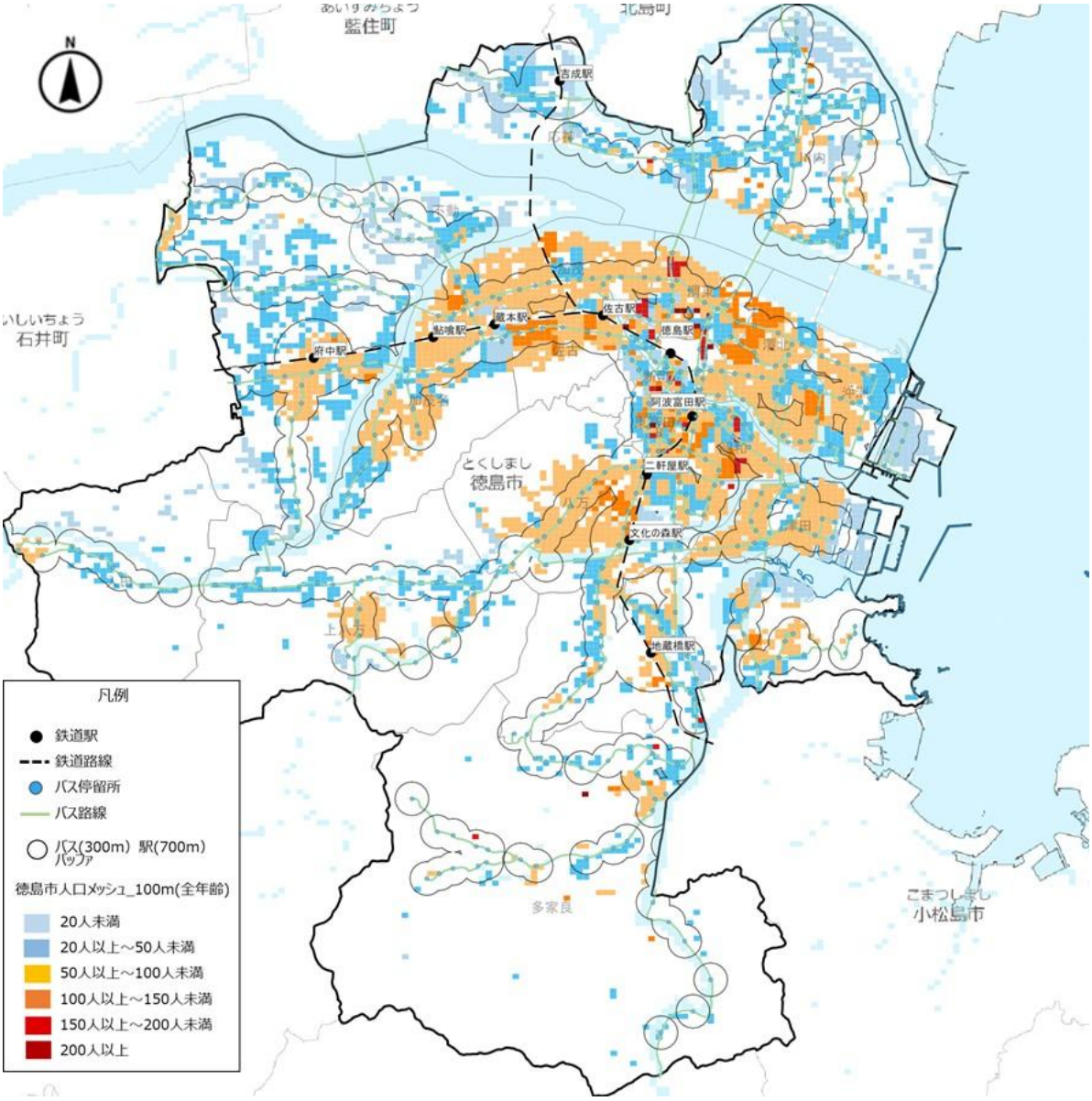
出典：徳島市資料

図 2-24 上八万コミュニティバスの時刻表（令和 4 年 5 月 1 日改定）

⑥ 公共交通の徒歩圏域と人口分布

人口メッシュ 100m当たり 50 人以上の箇所は、鉄道駅・バス停からの徒歩圏域※でほとんどカバーされています。

※鉄道駅・バス停からの徒歩圏の定義：鉄道駅から半径 700m以内の区域、バス停から半径 300m以内の区域



出典：国土数値情報、徳島市資料（令和 2 年）を加工して作成

図 2-25 公共交通の徒歩圏域と人口分布

⑦ 駅前広場整備状況

JR 徳島駅、佐古駅、蔵本駅以外は、駅前広場が整備されておらず、また、ほとんどの駅でバスの接続がスムーズでなく、交通結節点として十分に機能しているとは言い難い状況にあります。

表 2-1 各駅の交通結節機能整備状況

駅名	路線	駅前広場	バス接続	駐輪場	駐車場
徳島	高徳線 鳴門線 徳島線 牟岐線	○	○	○	○
佐古	高徳線 鳴門線 徳島線	○	－	○	－
蔵本	徳島線	○	△(※)	－	○
鮎喰		－	－	○	－
府中		－	△	○	－
阿波富田	牟岐線	－	－	－	－
二軒屋		－	○	－	－
文化の森		－	△	○	－
地蔵橋		－	△	－	－
吉成	高徳線 鳴門線	－	－	－	－

※バス接続の「△」は、駅名と同名称のバス停が設置されていますが、駅前ではなく駅から離れています。

出典：徳島市資料　※令和 4 年時点

⑧ バス停における駐輪場の整備状況

「市原回転場」「島田石橋回転場」「法花回転場」「上鮎喰回転場」の 4 か所のバス停で、駐輪場が整備されています。

市原回転場

島田石橋回転場

法花回転場

上鮎喰回転場

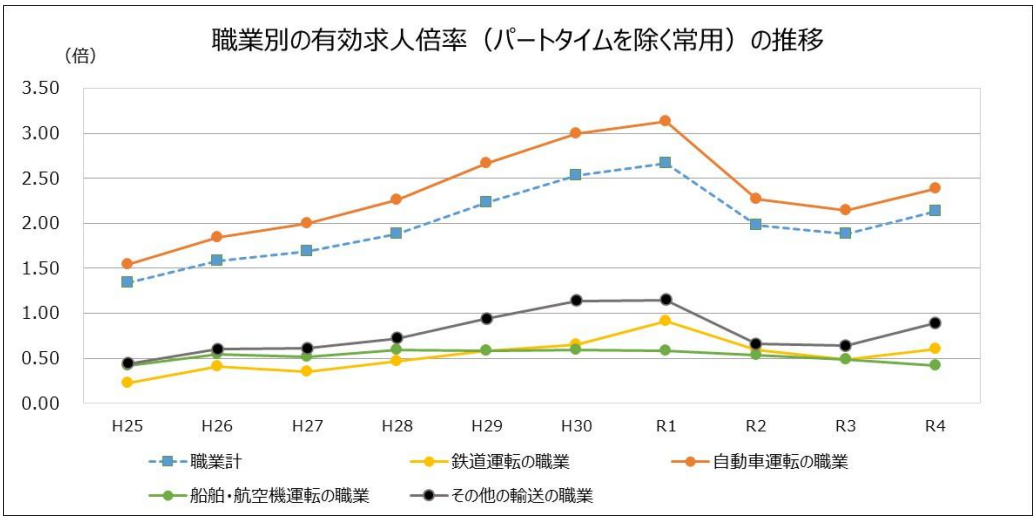
図 2-26 バス停（回転場）の駐輪場整備状況（令和5年現在）

⑨ バス・タクシー等運転手不足の現状

全国的な傾向として、自動車運転の職業は、他の運転業と比較しても有効求人倍率（※有効求人数÷有効求職者数）が高く、運転手のなり手が不足し、年々その傾向が強くなっています。

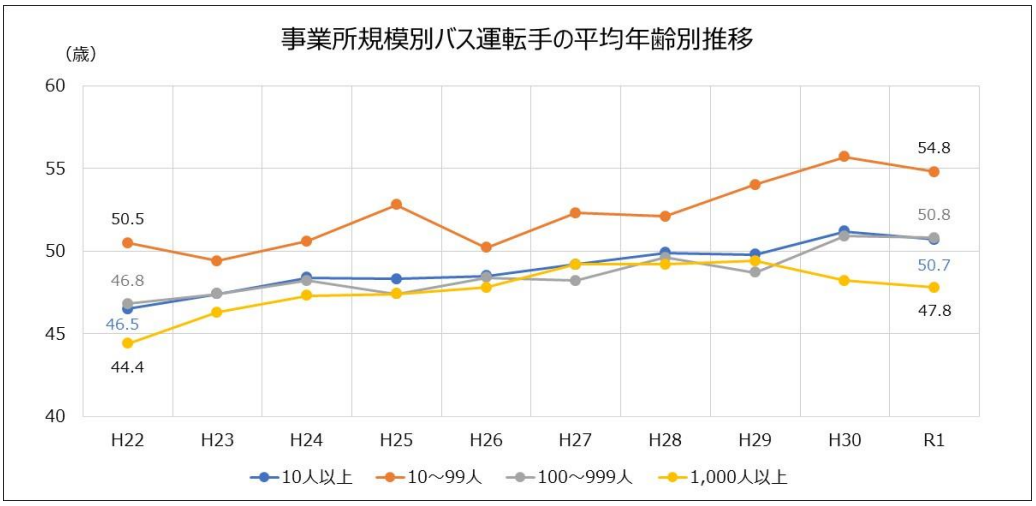
徳島市においても、徳島市交通局による市バス運行から民間事業者による委託運行への移行を進めていますが、運転手不足の問題は、その進捗にも影響を与える可能性があります。

また、事業所規模別のバス運転手の平均年齢の推移をみると、どの事業所規模においても、約 3～4歳程度上がっており、平成 30 年から令和元年では若干の低下がみられますが、これからの高齢化社会を踏まえると、今後も平均年齢が上昇する可能性があります。



出典：厚生労働省　一般職業紹介状況（令和 5 年）

図 2-27 職業別の有効求人倍率（パートタイムを除く常用）の推移



出典：賃金構造基本統計調査　バス運転手平均年齢

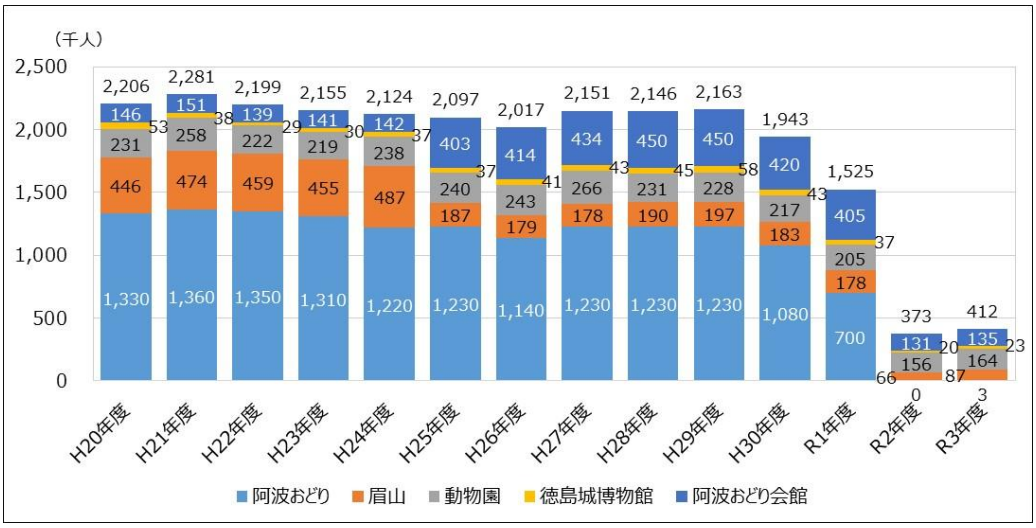
図 2-28 事業所規模別バス運転手の平均年齢別の推移

4 来訪者数の推移

徳島市内の観光地別入込客数は平成 20 年度から平成 30 年度までは、200 万人前後とほぼ横ばいでしたが、令和 2 年度からは、コロナ禍の影響で大型イベントの中止などもあり、観光客は大きく減少しています。

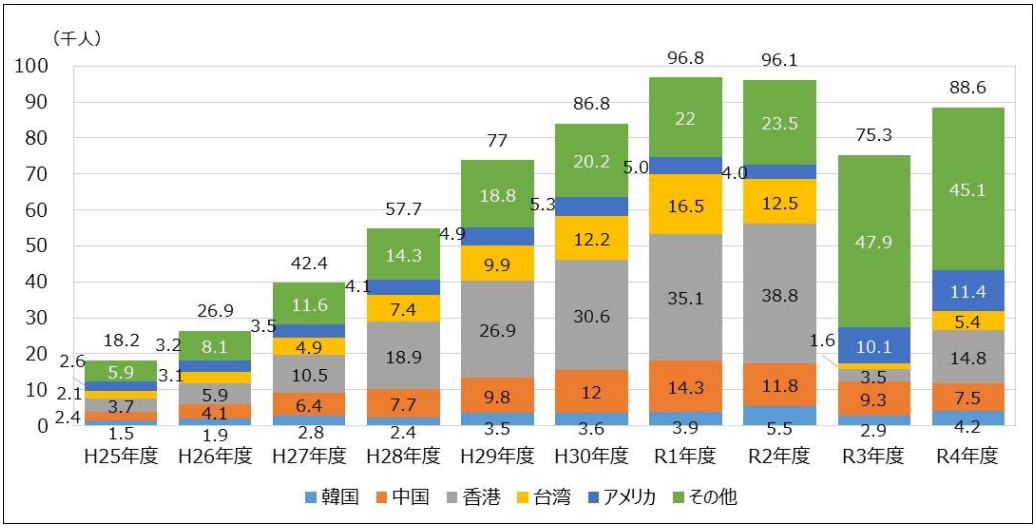
徳島県の訪日外国人宿泊者数は増加傾向にあり、令和 2 年度までは平成 25 年度から 5 倍近くに伸びています。中でも香港が約 10 倍、中国及び、台湾が約 6 倍と伸び率が高くなっています。

コロナ禍の入国制限等の影響で令和 3 年度は減少しましたが、入国制限が緩和された令和 4 年度は増加傾向にあり、今後も増加することが想定されます。



出典：徳島市統計年報

図 2-29 観光地別入込客数の推移



出典：宿泊旅行統計調査（観光庁）

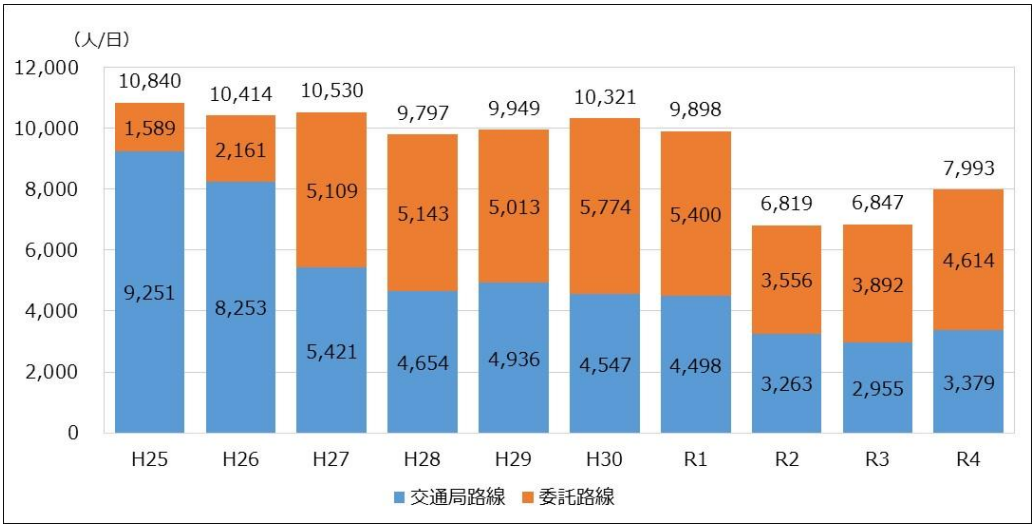
図 2-30 徳島県の訪日外国人宿泊者数の推移

5 公共交通の利用状況

(1) 公共交通の利用状況

① 路線バスの利用状況

徳島市バス(交通局路線及び委託路線)の利用者数は、平成 25 年度から令和元年度まではほぼ横ばいであったものの、令和 2 年度及び令和 3 年度はコロナ禍の影響で減少しました。令和 4 年度は若干回復しています。



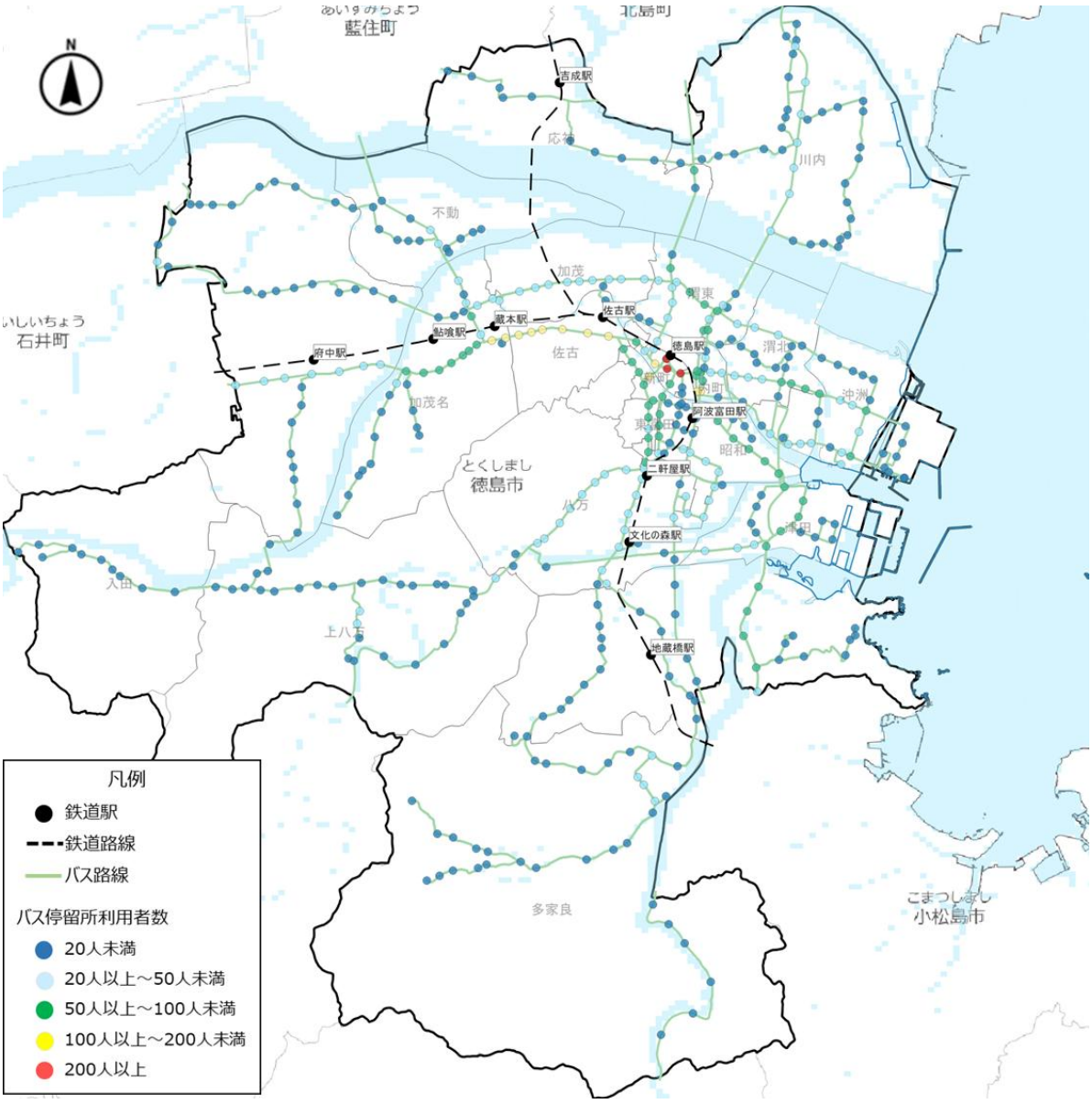
出典:徳島市資料

図 2-31 市バス(交通局路線及び委託路線)の利用者数の推移

② バス停別利用状況

徳島駅及びその周辺や蔵本駅・県立中央病院周辺の路線バスのバス停は、他のバス停よりも利用者数が多い傾向にあります。

一方で、市郊外部はほとんどのバス停で 1 日あたり 20 人未満の利用となっています。



出典：国土数値情報

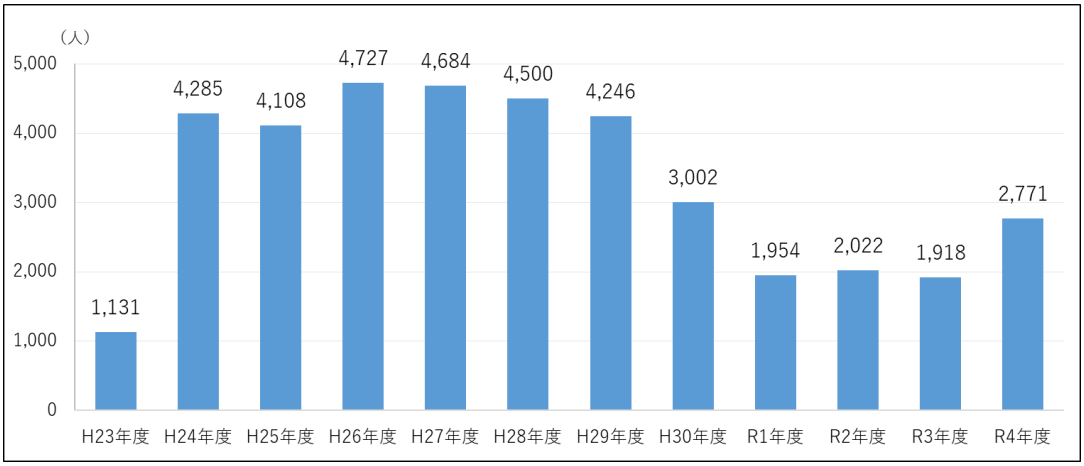
徳島市資料（令和 5 年 7 月 1 日～31 日の乗降センサーによる計測データ）を加工して作成

図 2-32 バス停別利用者数（1日あたり）

③ 地域自主運行バスの利用状況

■ 応神ふれあいバス

応神ふれあいバスの利用者数は、平成 26 年度をピークに減少し、特に令和元年以降、コロナ禍の影響などにより大きく減少しましたが、令和 4 年度には、平成 30 年度に近い利用者数まで回復しています。

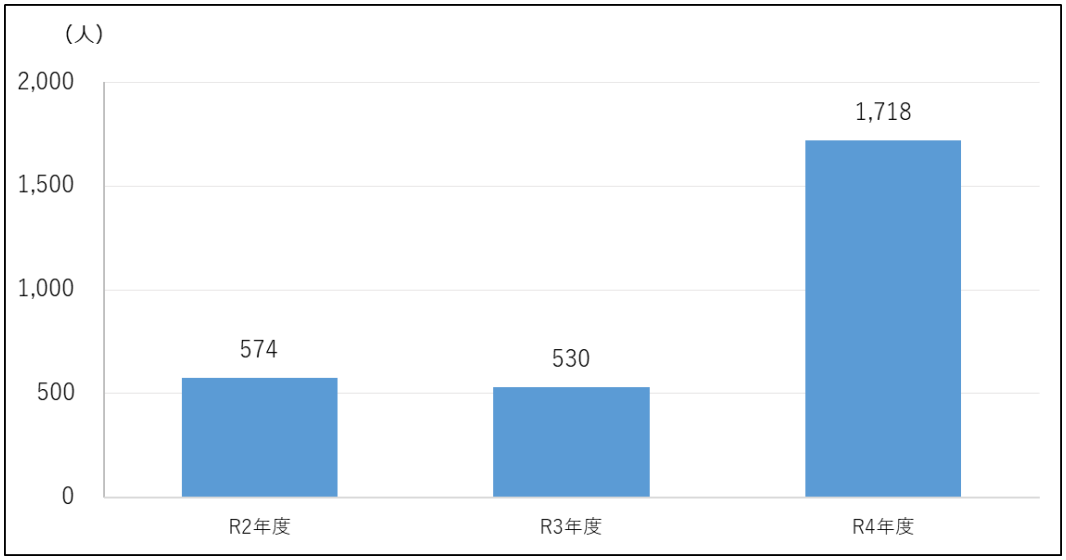


出典：徳島市資料

図 2-33 応神ふれあいバスの利用者数の推移

■ 上八万コミュニティバス

コロナ禍の影響により、令和 2 年度及び令和 3 年度は、利用者数が 500 人程度でしたが、令和 4 年度には運行ルートの見直しもあり 1,700 人程度まで増加しました。

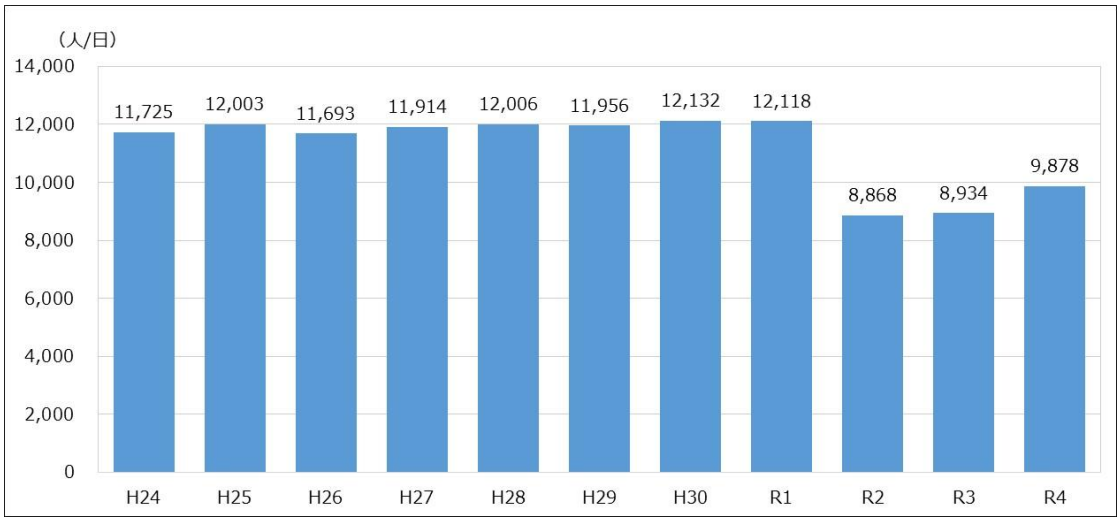


出典：徳島市資料

図 2-34 上八万コミュニティバスの利用者数の推移

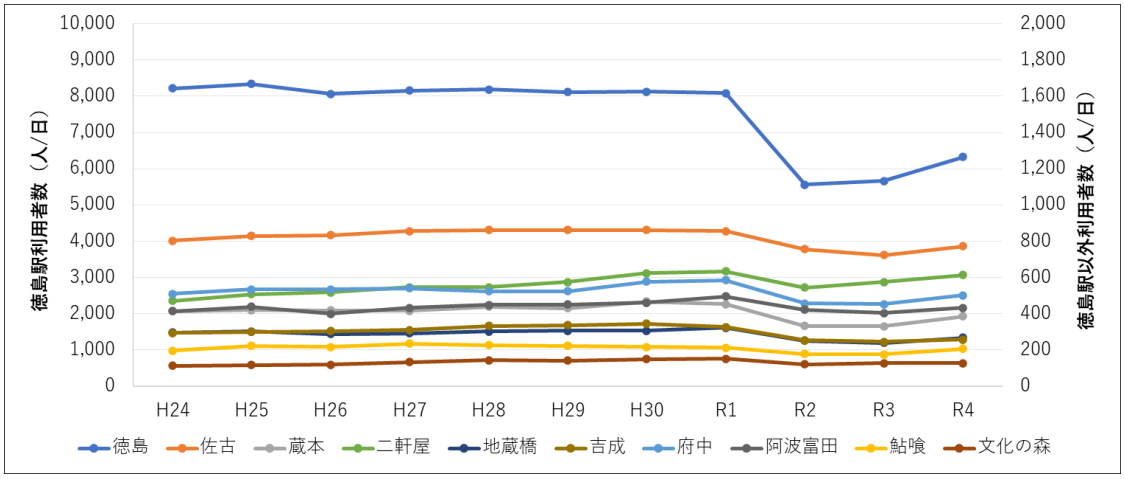
④ 鉄道の利用状況

JR 四国の一日平均乗車人員（徳島市内 10 駅計）は、平成 24 年以降横ばいが続いていましたが、令和2年と令和 3 年は、コロナ禍の影響などで減少しました。令和 4 年は若干回復しています。



出典：徳島市統計年報（令和 4 年は JR 四国による速報値）

図 2-35 JR 四国（徳島市内 10 駅計）の一日平均乗車人員の推移



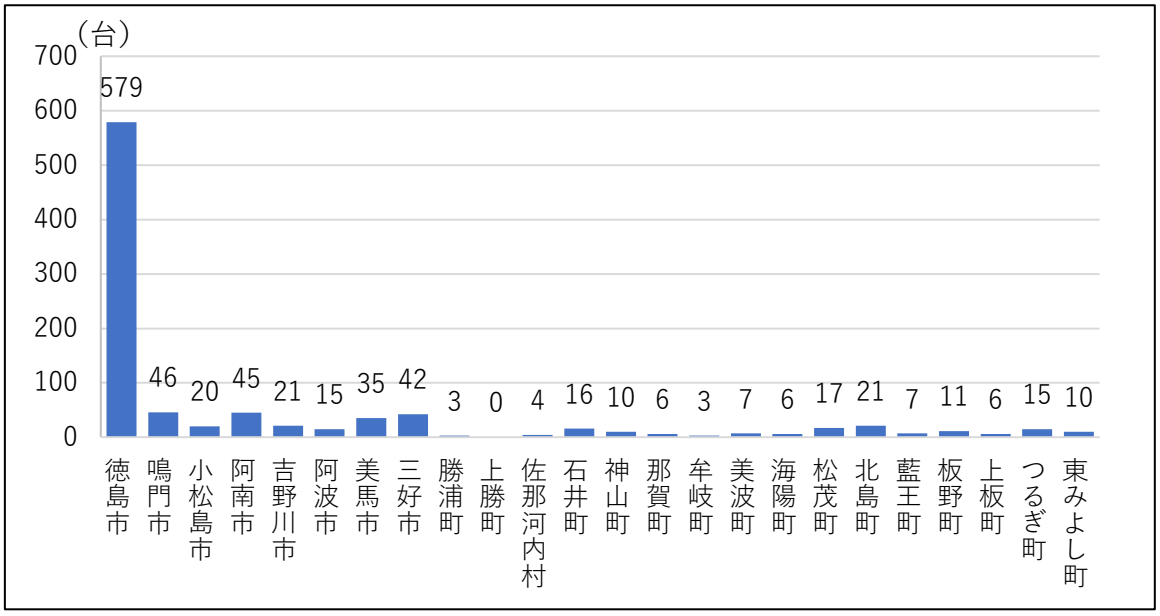
出典：徳島市統計年報（令和 4 年は JR 四国による速報値）

図 2-36 JR 四国の徳島市内（駅別）の一日平均乗車人員の推移

⑤ その他

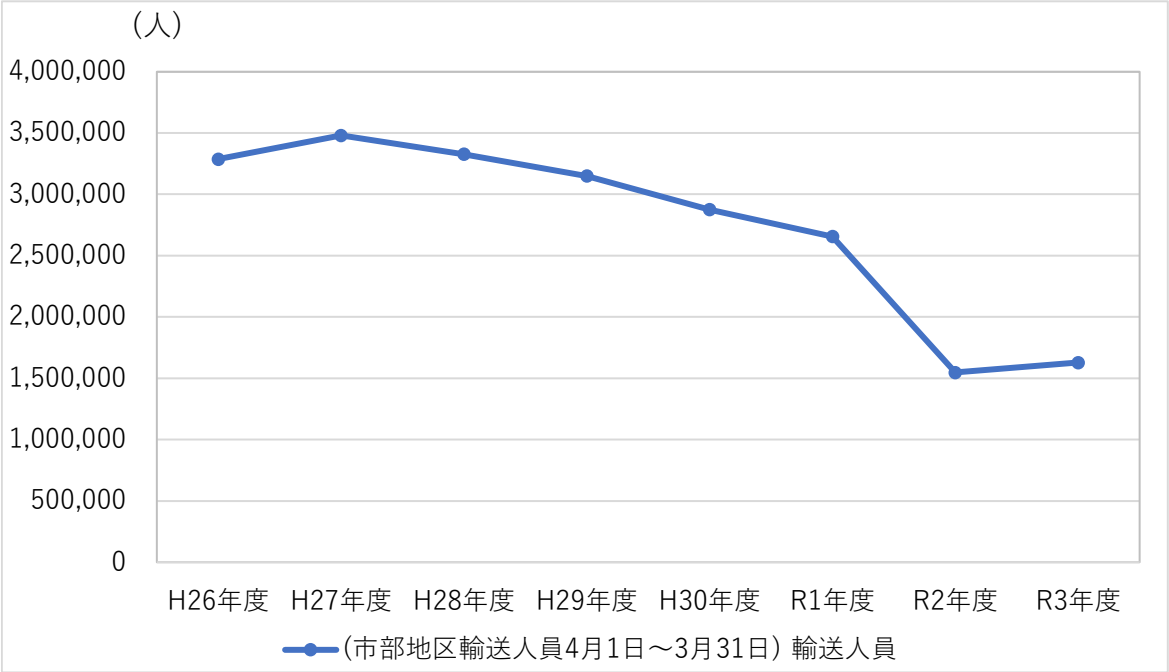
■ タクシー

令和3年度に徳島市内で運行するタクシーの車両台数(個人タクシーを除く)は 579 台です。また、輸送人員は、令和 3 年度で約 163 万人と令和元年度以降、大きく減少しています(徳島県タクシー協会に所属しているタクシー会社のみ)。



出典:徳島県地域公共交通計画(令和 5 年 6 月改訂版より)

図 2-37 タクシー車両台数(法人)



出典:徳島県タクシー協会資料

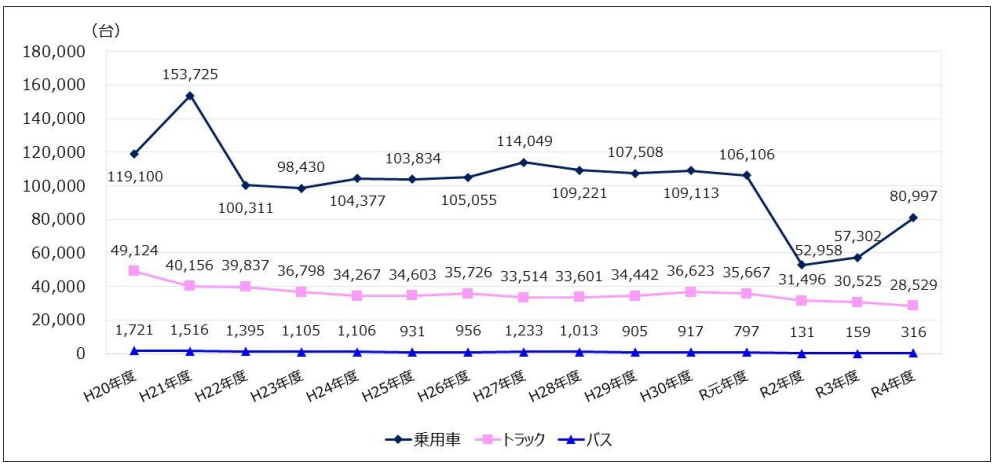
図 2-38 タクシーの輸送人員(市部地区輸送人員 4 月 1 日～3 月 31 日)

■ フェリー

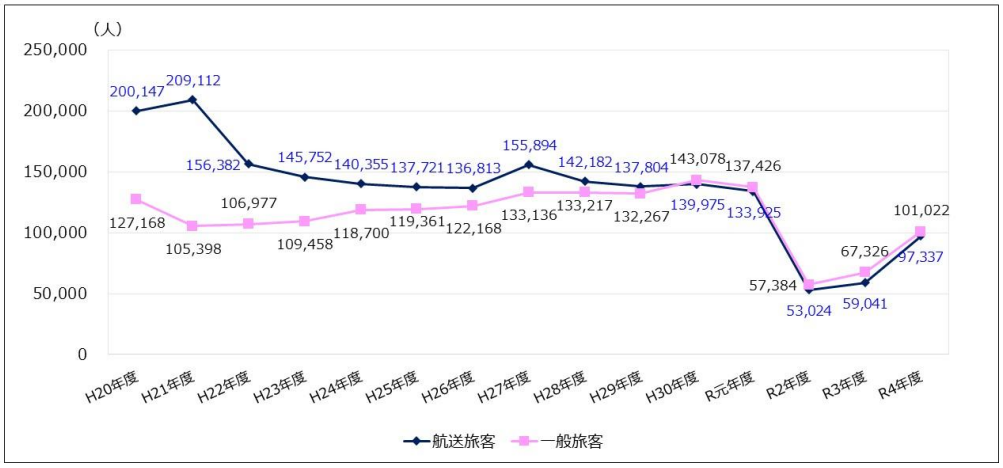
徳島港と和歌山港を結ぶ南海フェリーにおける航送車両及び旅客は、平成 22 年度から令和元年度まで横ばいであったものが、コロナ禍の影響で令和 2 年度は大きく減少しています。

しかし、令和 3 年度からは回復傾向にあります。

【航送車両】



【旅客】



出典：南海フェリー資料

図 2-39 南海フェリー輸送実績

(2) 路線バスの収支状況と財政負担

① 路線バスの収支状況(令和4年度)

徳島市内を走るバス事業者が経営する路線バスは、全てが赤字路線となっています。

表 2-2 徳島市内の路線バスにおける路線別年間走行キロ、営業収支、乗車人員

		年間走行キロ(km)	営業収入(円)	営業費用(円)	営業収支(円)	乗車人員(人)
交通局	1号線	147,332.2	41,904,376	151,496,492	-109,592,116	244,288
	4号線	229,019.5	95,960,304	235,492,654	-139,532,350	565,144
	上鮎喰線	29,904.0	8,059,454	30,749,226	-22,689,772	49,472
	東部循環線	114,417.0	59,444,072	117,650,956	-58,206,884	374,573
	計	520,672.7	205,368,206	535,389,328	-330,021,122	1,233,477
委託路線	川内循環線	107,807.4	16,127,347	46,992,448	-30,865,101	80,491
	天の原西線、一宮線、17号線	312,537.6	56,394,362	138,242,334	-81,847,972	322,795
	不動線、大神子線	137,080.5	18,990,434	57,806,200	-38,815,766	99,053
	渋野線、五滝線	237,849.0	32,447,999	74,016,372	-41,568,373	134,997
	中央循環線、南部循環線、山城線	390,172.0	104,649,143	228,213,703	-123,564,560	603,334
	市原・島田石橋線	132,227.7	26,415,761	80,574,070	-54,158,309	183,116
	法花線	61,278.0	13,839,948	44,839,143	-30,999,195	62,951
	中央市場線、新浜線、万代車庫線	128,782.5	22,741,246	70,066,029	-47,324,783	197,416
	計	1,507,734.7	291,606,240	740,750,299	-449,144,059	1,684,153
徳島バス	空港線	109,936.4	8,685,972	35,796,392	-27,110,420	17,665
	鳴門公園線	193,943.2	29,499,797	63,149,846	-33,650,049	67,279
	鳴門下板線	420,944.2	78,898,665	137,063,645	-58,164,980	208,589
	鳴門上板線	140,840.4	16,187,057	45,859,044	-29,671,987	48,976
	鳴門藍住線	158,252.8	8,659,426	51,528,696	-42,869,270	24,044
	川内・長原線	60,612.5	8,428,237	19,736,037	-11,307,800	30,805
	グリーンタウン線	47,392.8	5,360,164	15,431,570	-10,071,406	18,567
	鍛冶屋原線	148,114.2	21,589,253	48,227,465	-26,638,212	55,055
	名田橋線	171,765.6	16,672,817	55,928,599	-39,255,782	41,331
	北島・藍住線	49,610.0	8,129,316	16,153,513	-8,024,197	24,297
	二条鴨島線	134,884.8	15,710,085	43,919,840	-28,209,755	35,608
	竜王団地線	125,099.2	16,833,097	40,733,553	-23,900,456	46,483
	石井上板	86,268.0	4,331,662	28,089,724	-23,758,062	11,836
	鴨島線	167,309.4	15,405,979	54,477,615	-39,071,636	45,703
	石井・高原線	69,728.0	9,859,492	22,704,135	-12,844,643	32,736
	神山線	270,422.8	33,550,613	88,052,370	-54,501,757	78,041
	佐那河内線	134,406.7	11,720,832	43,764,166	-32,043,334	22,387
	勝浦線	198,517.9	31,367,107	64,639,414	-33,272,307	73,523
	橘線	351,397.4	45,634,950	114,418,509	-68,783,559	134,253
	小松島線	85,495.2	9,398,733	27,838,093	-18,439,360	35,627
	計	3,124,941.5	395,923,254	1,017,512,226	-621,588,972	1,052,805

出典:徳島市資料

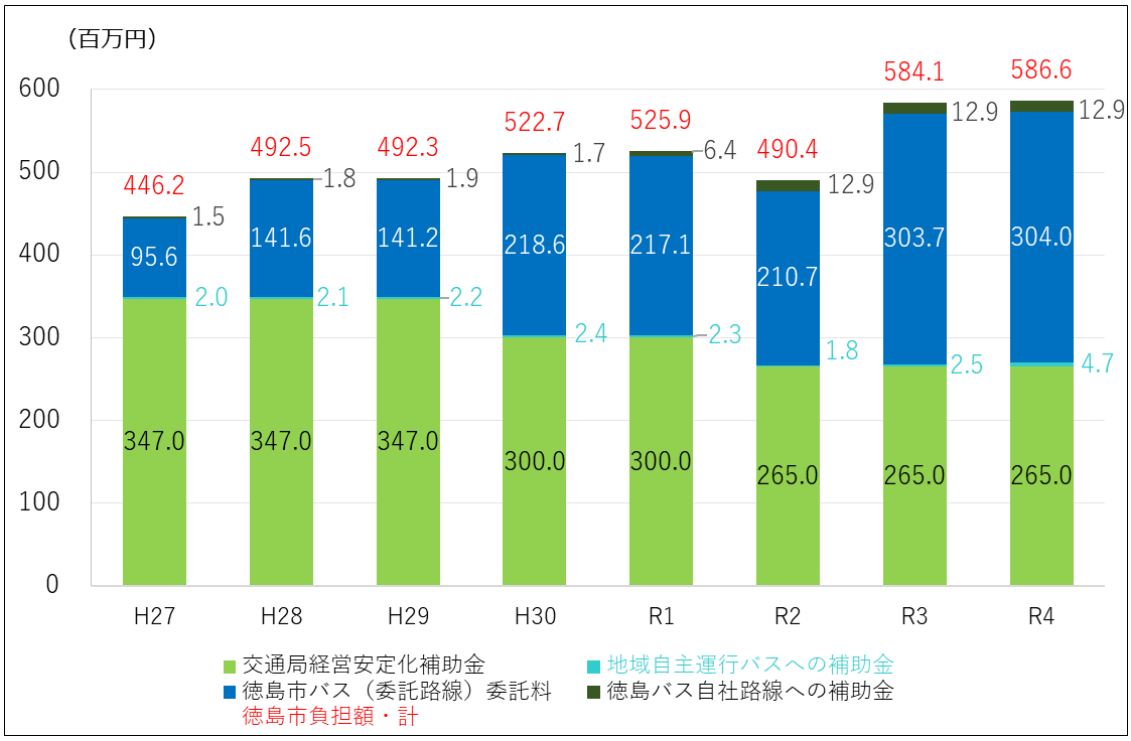
※交通局及び委託路線は令和 4 年 4 月 1 日～令和 5 年 3 月 31 日の実績

徳島バスは令和 3 年 10 月 1 日～令和 4 年 9 月 30 日の実績

② バスに対する財政負担

徳島市では市バス路線の運営を市交通局から市長部局が段階的に引き継ぎ、民間事業者への運行委託を進めており、委託路線数の増加に伴い、運行委託料は年々増加しています。

また、応神ふれあいバス等の地域自主運行バスへの補助金も年々増加しており、全体として、徳島市のバスへの補助金等負担額は、年々増加傾向にあります。



出典：徳島市資料

図 2-40 徳島市のバスへの補助金等負担額の推移

6　市民・利用者のニーズ

(1) アンケート調査の概要

① 目的

市民及び利用者の公共交通の利用状況や公共交通に対する満足度・意識などを把握するため、アンケート調査を実施しました。

② 調査方法

アンケート調査は、無作為抽出した市民及び公共交通利用者を対象にそれぞれ実施しました。

区分	市民アンケート	利用者アンケート
主な狙い	交通行動全体の概要を把握する	公共交通の利用実態や考え方を把握する
調査方法	●郵送方式 ●回答は Web でも可能とする （家族の方も Web 回答可とする）	●手渡し配布（平日・休日各 1 日） ●郵送回収を基本とし、回答は Web でも可能とする （家族の方も Web 回答可とする）
配布場所	—	JR 徳島駅、徳島駅前バスターミナル、イオンモール徳島、四国大学前、県立中央病院・大学病院前（8 月 4 日のみ）、南海フェリー乗り場、タクシー車内で配布
調査期間	令和 5 年 8 月 9 日（水） ～8 月 25 日（金）	令和 5 年 8 月 4 日（金）・5 日（土） ～8 月 25 日（金）

③ 回収状況

区分	市民アンケート	利用者アンケート
配布数	3,000 件 （不明戻数 3 件）	1,416 件
回収数	1,032 件 （郵送：746 件、Web：286 件）	341 件 （郵送：256 件、Web：85 件）

④ 設問構成

項目	市民アンケート	利用者アンケート
個人属性	・居住地区、性別、年齢、職業 ・運転免許の有無 ・世帯の自動車保有状況、自動車利用可能状況、自動車が使えないときの移動手段 ・バス停までの状況 ・バスロケ（とくしまバスNavi いまドコなん）の認知度 ・移動困難時についての自由意見	・居住地区、性別、年齢、職業 ・運転免許の有無 ・世帯の自動車保有状況 ・バスロケ（とくしまバスNavi いまドコなん）の認知度
移動実態・移動ニーズ	・移動目的、同目的での移動頻度、外出先、移動手段 ・公共交通を利用しない理由 ・2番目の移動手段の候補 ・公共交通を利用する条件	・移動目的、同目的での移動頻度、外出先、移動手段 ・本日の移動以外での移動手段、その際の移動手段 ・路線バスを利用する上で重要なこと ・路線バスを利用するために最低限必要なこと ・公共交通を利用する条件
コロナ禍での変化	・コロナ禍前後の移動回数の変化の有無、減少回数、その理由 ・コロナ禍前の移動手段 ・コロナ禍前後で移動手段が変わった場合、その理由	・当該移動手段のコロナ禍前後での変化
通勤通学について	・移動先、移動手段、公共交通を使わない理由 ・移動手段の第二候補 ・コロナ禍後の移動回数の増減、コロナ禍前の移動手段、移動手段が変わった場合その理由	
バスサービスの満足度・許容する水準		・路線バス利用の各種満足度
公共交通に関する政策的認知度・意識	・助成金への認知度、市営バスの運行委託の認知度、今後の動向 ・委託推進の是非、公共交通全般の今後の方向性 ・利用客増加の方法 ・助成の負担者	・助成金への認知度、市営バスの運行委託の認知度、今後の動向 ・委託推進の是非、公共交通全般の今後の方向性 ・利用客増加の方法 ・助成の負担者
自由意見	・公共交通全般に関する意見、要望など	・公共交通全般に関する意見、要望など

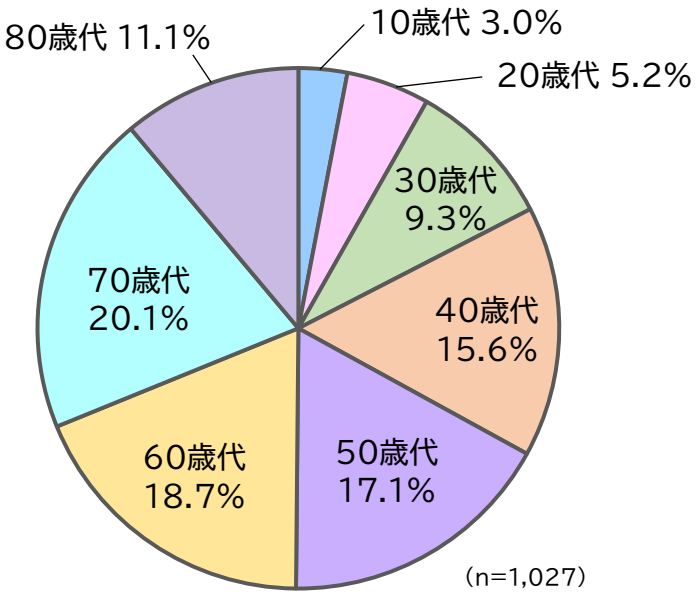
（2）回答者属性

年齢及び性別において、市民アンケートと利用者アンケートは同様の回答傾向で、30 歳代以下の若年層が少ない結果です。

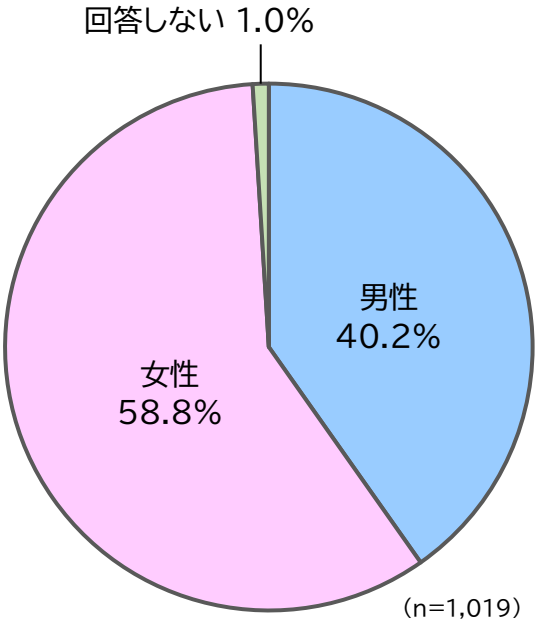
利用者アンケートにおいては、徳島市外居住者が最も多く 30.7%を占めています。

■ 市民アンケート

【年齢】

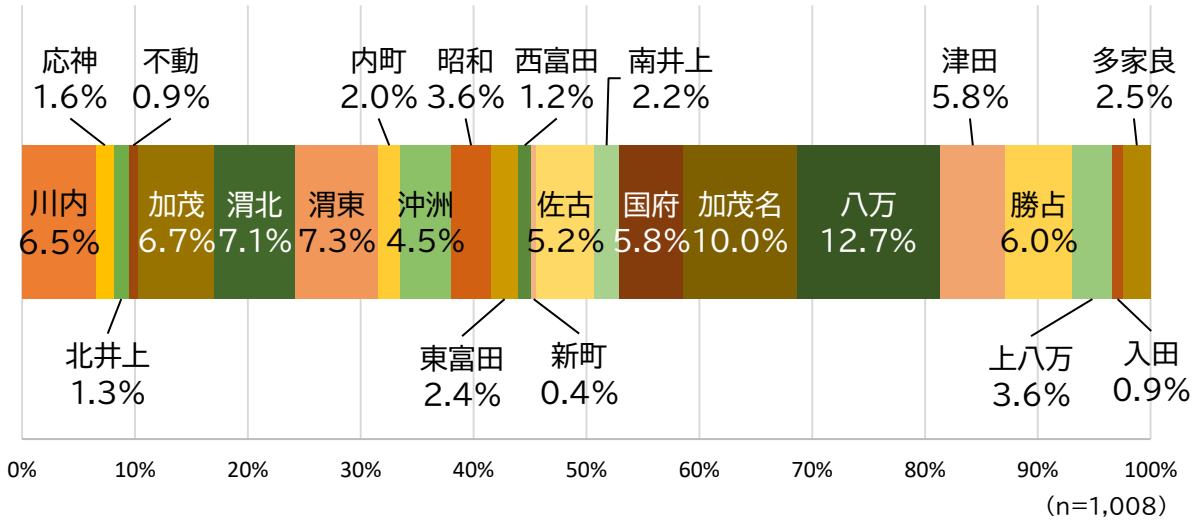


【性別】



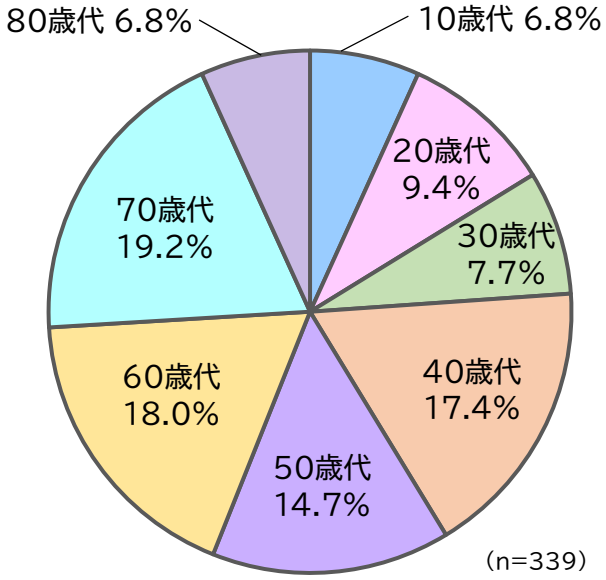
※上記及び以降の集計結果について、小数点以下第二位を四捨五入しているため、合計しても 100%にはならないものがあります。

【居住地】

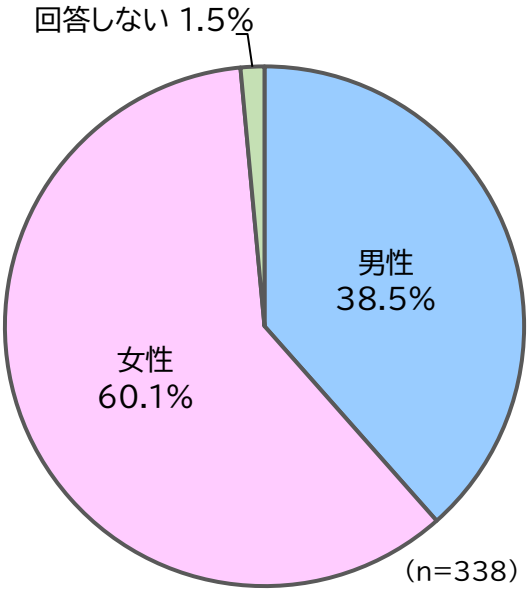


■ 利用者アンケート

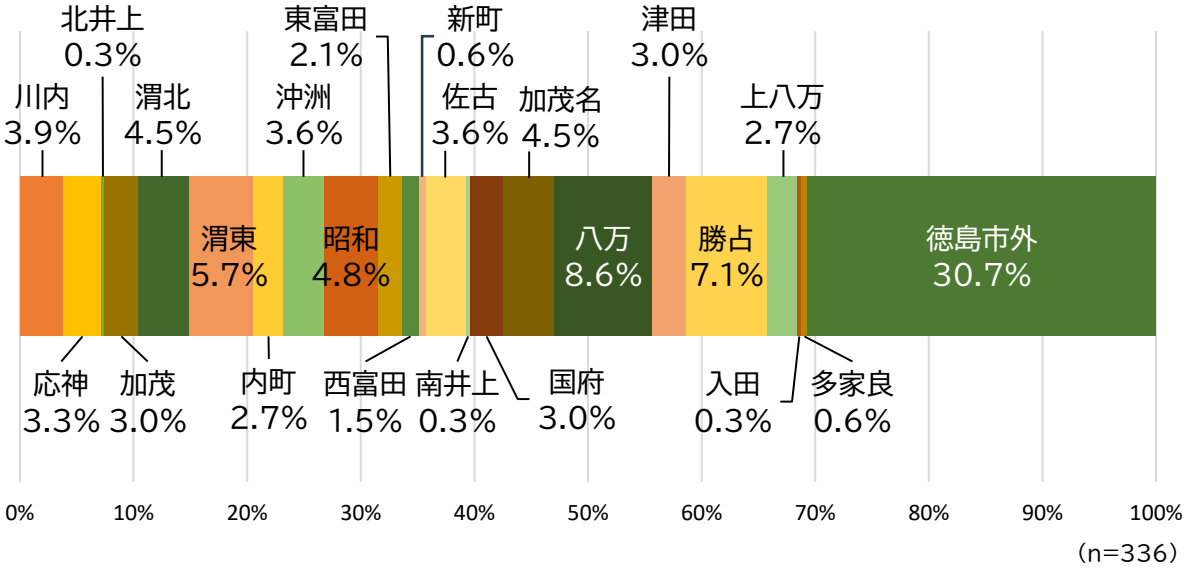
【年齢】



【性別】


回答しない 1.5%
男性
38.5%
女性
60.1%
(n=338)

【居住地】


北井上
0.3%
東富田
2.1%
新町
0.6%
津田
3.0%
川内
3.9%
渭北
4.5%
沖洲
3.6%
佐古
3.6%
加茂名
4.5%
上八万
2.7%
渭東
5.7%
昭和
4.8%
八万
8.6%
勝占
7.1%
徳島市外
30.7%
応神
3.3%
加茂
3.0%
内町
2.7%
西富田
1.5%
南井上
0.3%
国府
3.0%
入田
0.3%
多家良
0.6%
0%
10%
20%
30%
40%
50%
60%
70%
80%
90%
100%
(n=336)

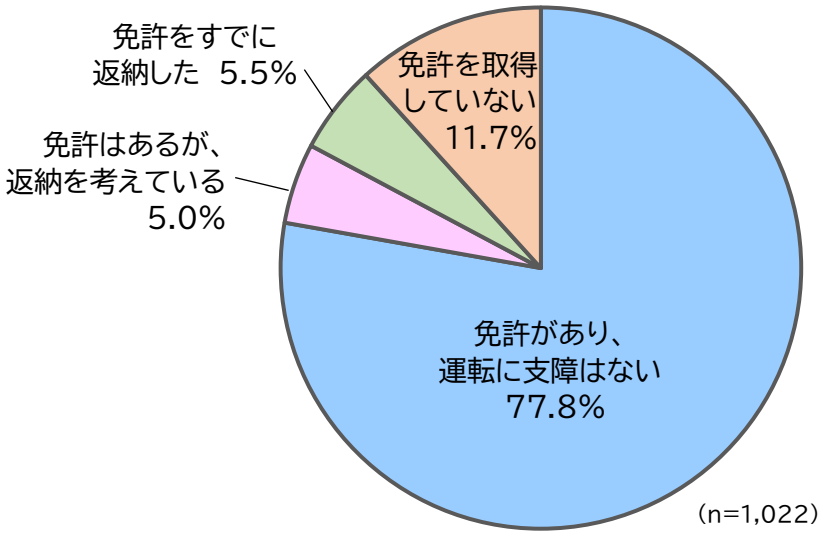
(3) 運転免許証や自動車の保有状況

■ 運転免許証の保有状況

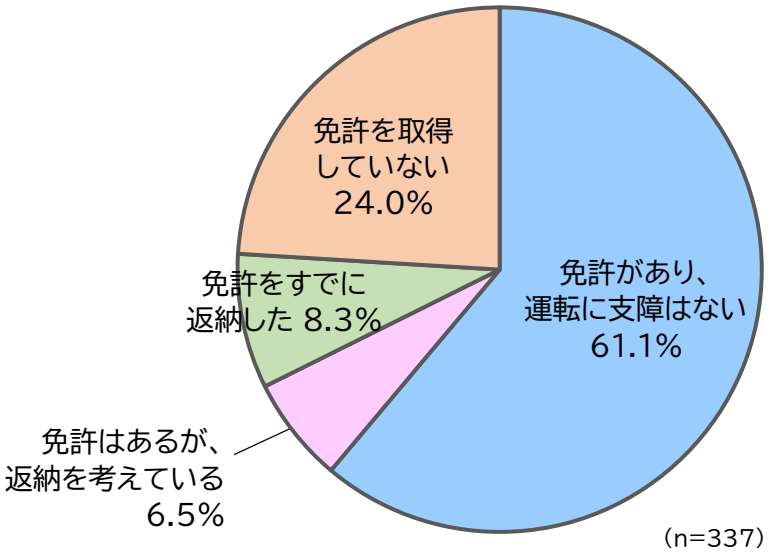
運転免許証の保有状況は、市民アンケート及び利用者アンケートとも同様の回答傾向で、「免許があり、運転に支障はない」が最も多く、ともに 60%以上を占めています。

利用者アンケートにおいて、免許を取得していない回答者の割合が市民アンケートの約 2 倍です。

【市民アンケート結果】



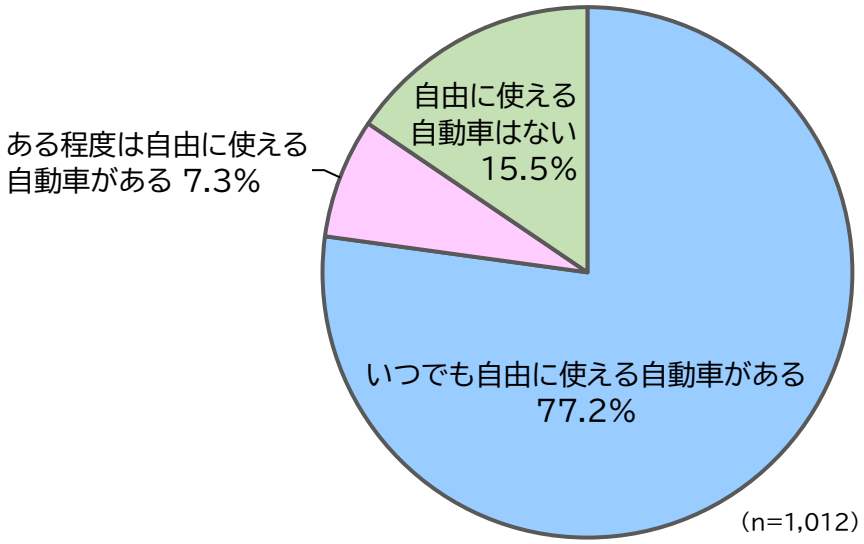
【利用者アンケート結果】



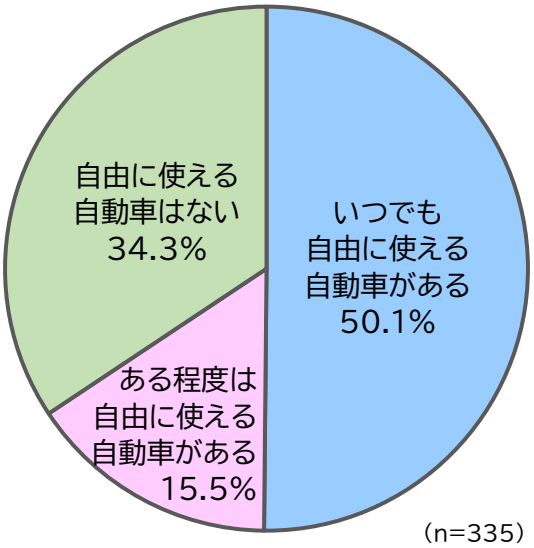
■ 世帯の自動車保有状況

市民アンケートに比べ、利用者アンケートでは「自由に使える自動車はない」の割合が 2 倍以上です。

【市民アンケート結果】



【利用者アンケート結果】

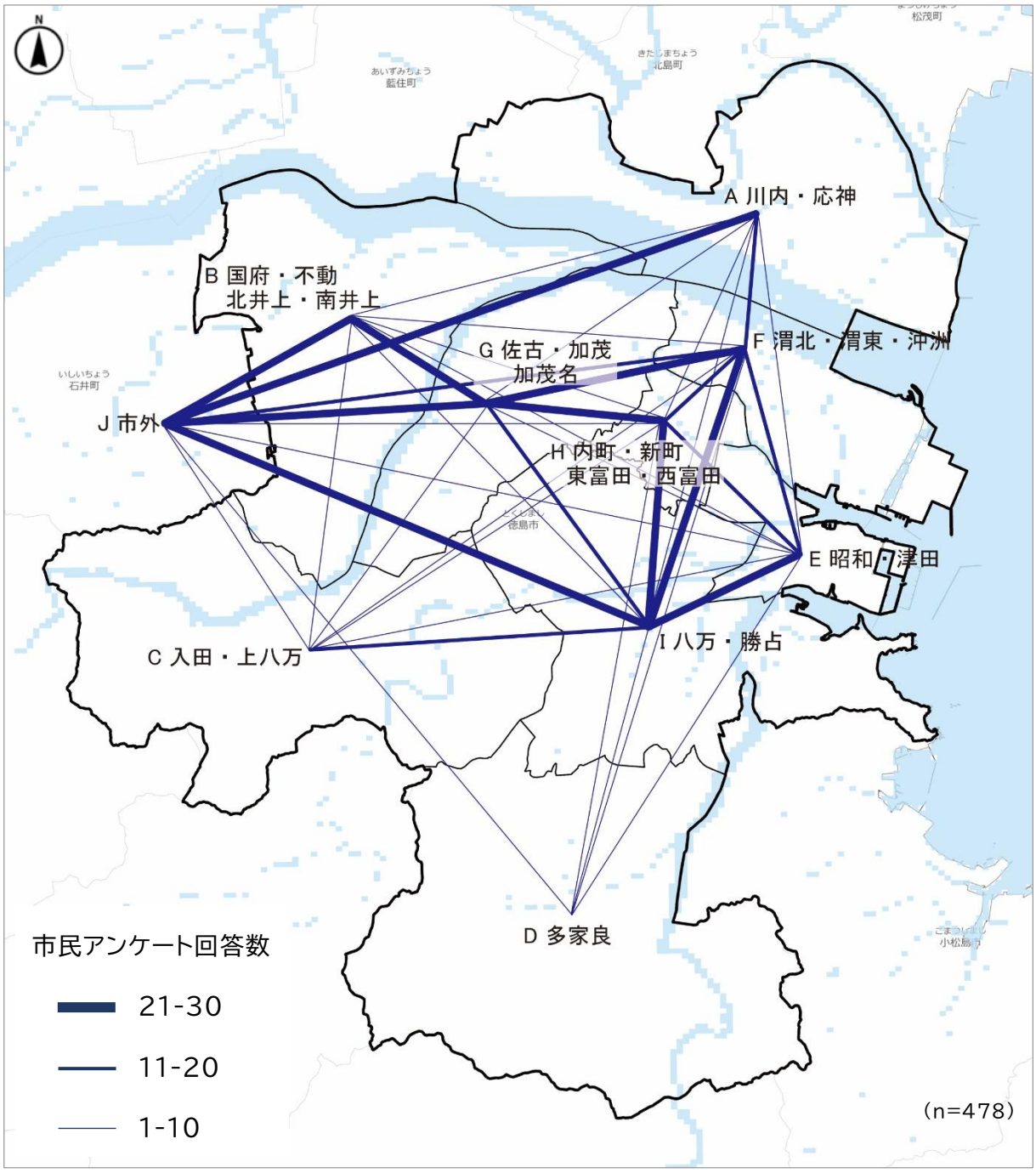


（4）市民の移動実態と利用意向

■ 市民の目的別流動（市民アンケート結果）

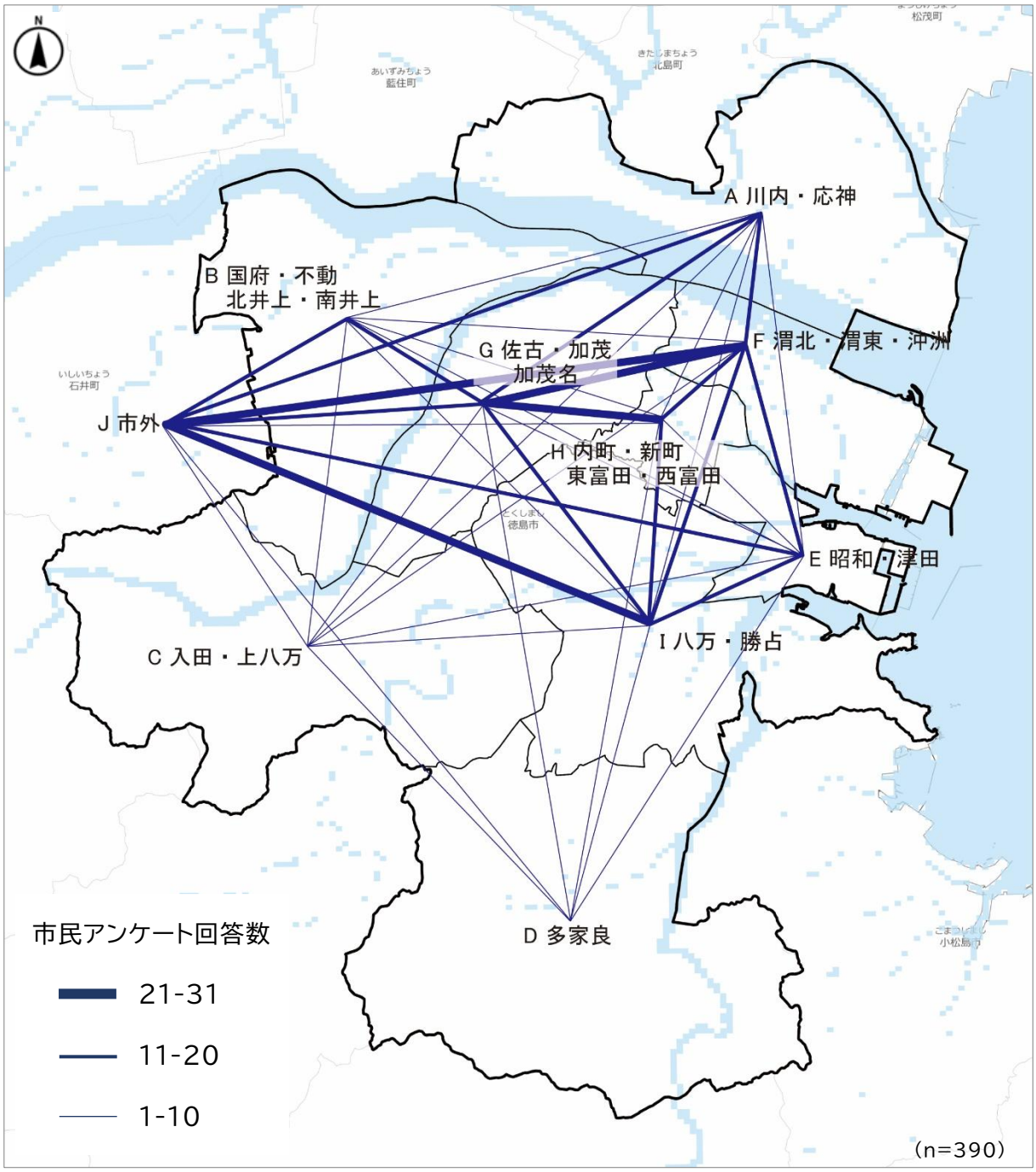
【日常流動】

「J 市外」への流動が最も多く、徳島駅や市役所のある「H 内町・新町・東富田・西富田」、大型商業施設のある「F 渭北・渭東・沖洲」、「I 八万・勝占」「G 佐古・加茂・加茂名」を中心とした流動が多い傾向にあります。



【通勤・通学流動】

「J 市外」への流動が最も多く、高校・大学が多く立地する「F 渭北・渭東・沖洲」、「G 佐古・加茂・加茂名」を中心とした流動が多い傾向にあります。

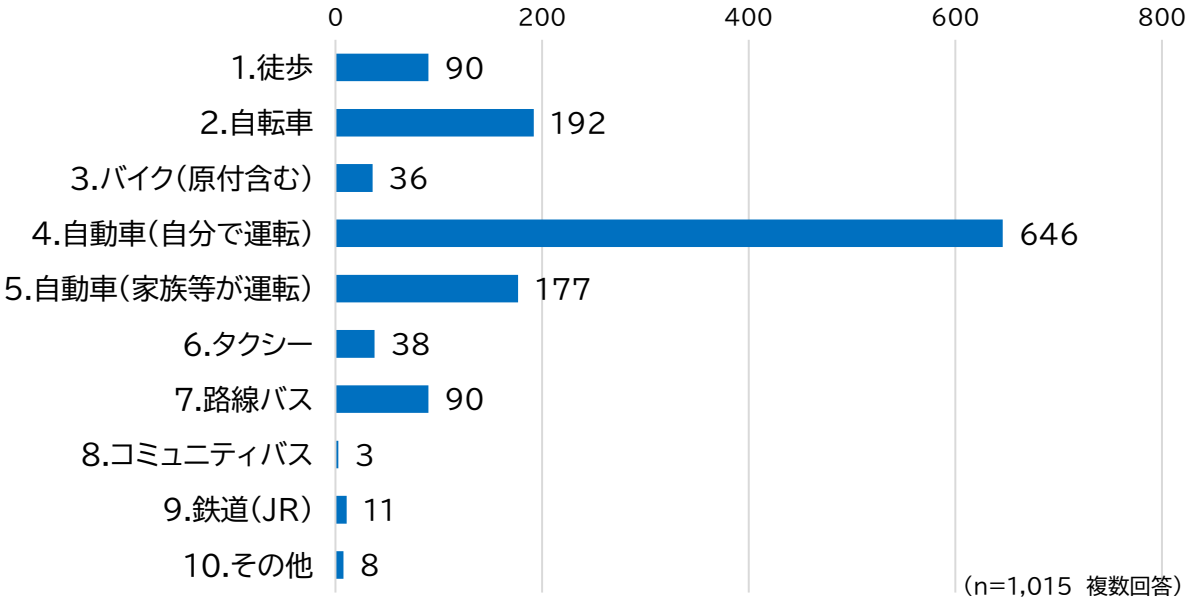


■ 買い物や通院などの日常生活におけるコロナ禍前後の変化

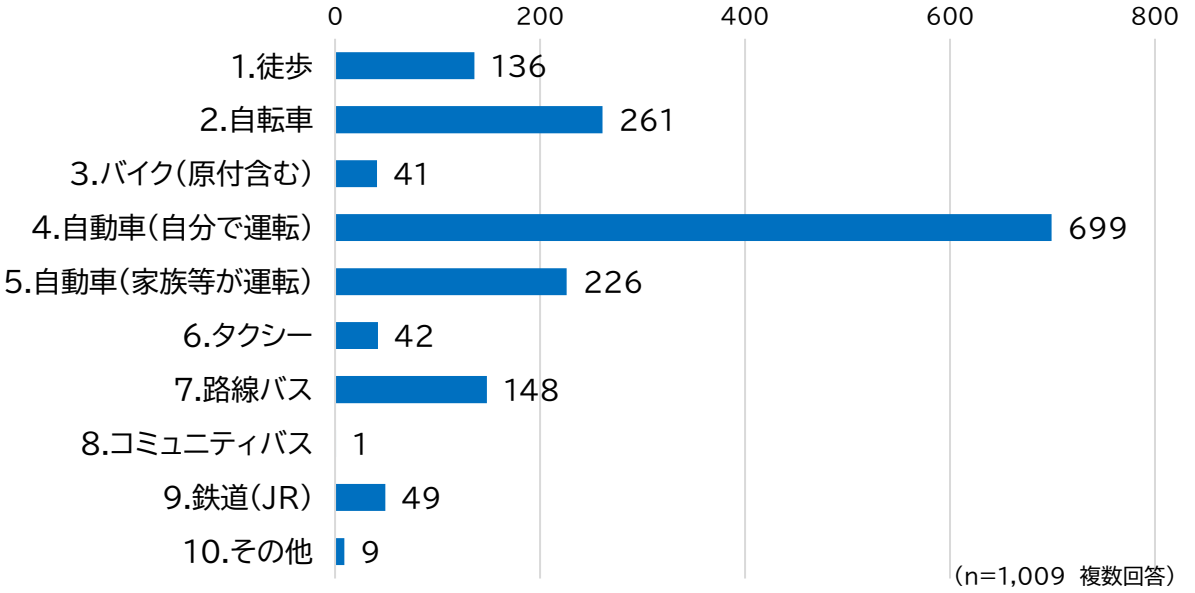
日常生活の移動において、「自動車（自分で運転）」が圧倒的に多く、「自転車」「自動車（家族等が運転）」が続いています。

コロナ禍前後で移動手段の大きな変化は見られません。

【今の移動手段】



【コロナ禍前の移動手段】

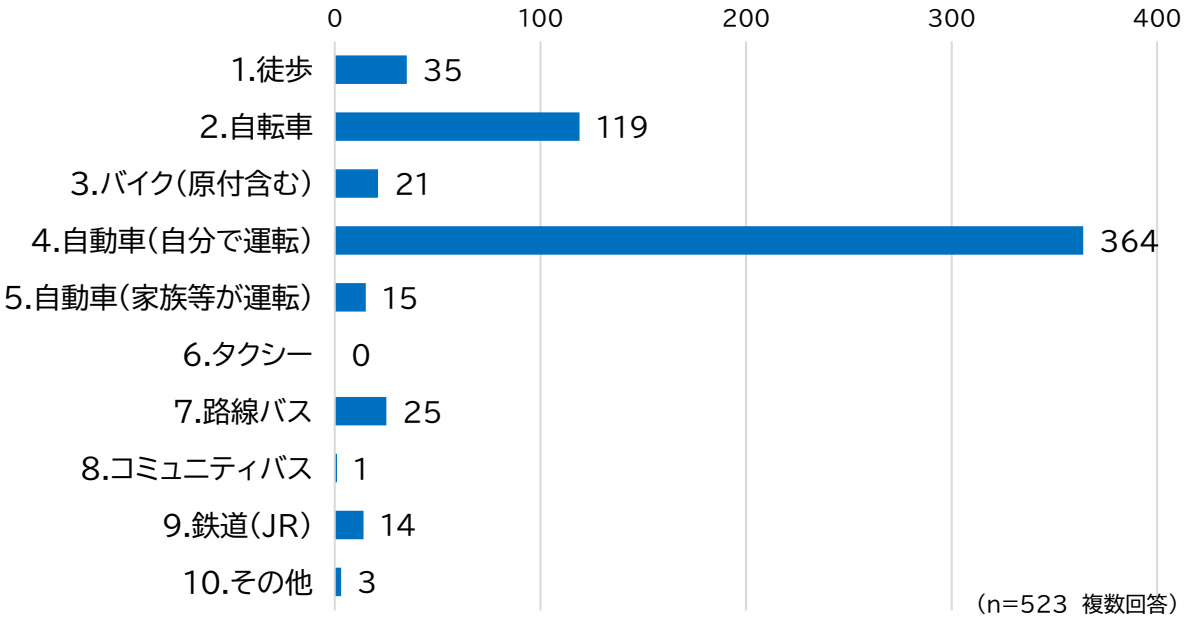


■ 通勤・通学におけるコロナ禍前後の変化

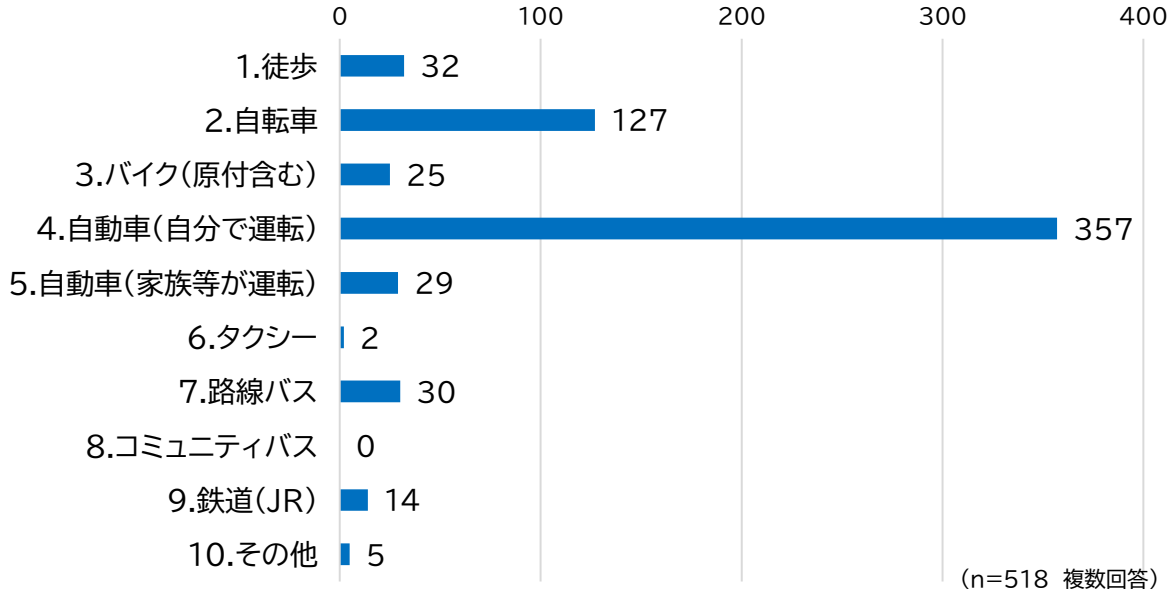
日常生活の移動と同様に、「自動車（自分で運転）」が圧倒的に多く、「自転車」が続いています。

通勤・通学においてもコロナ禍前後で移動手段の大きな変化は見られません。

【今の移動手段】

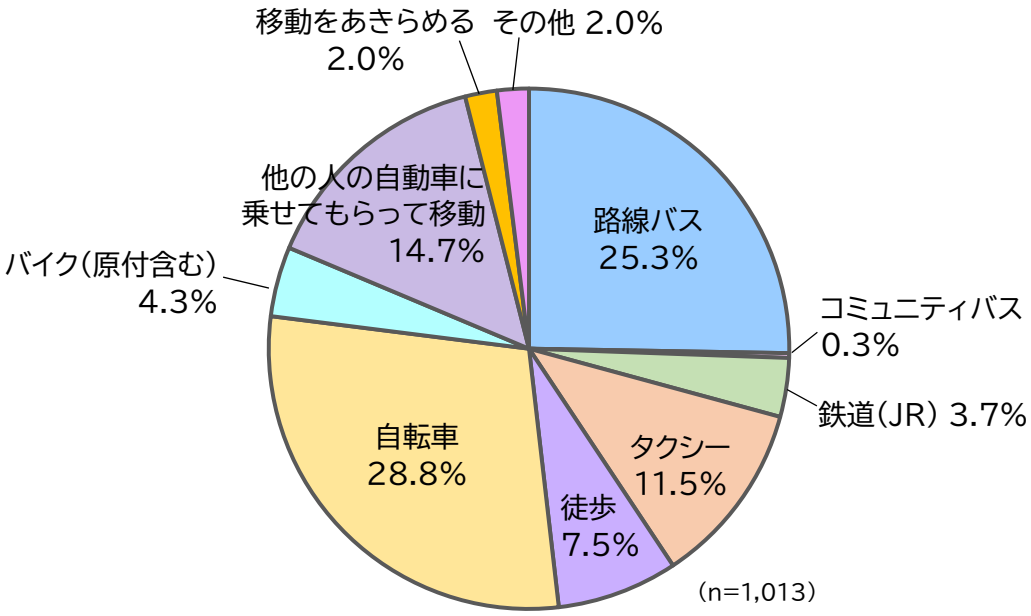


【コロナ禍前の移動手段】



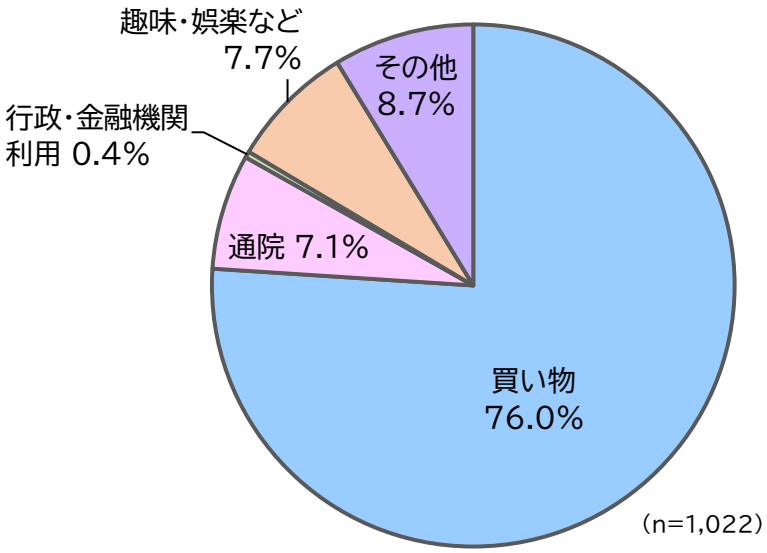
■ 自動車が自由に使えないときの他の移動手段

自動車が自由に使えないときの移動手段としては、「自転車」が 28.8%と最も多く、次いで「路線バス」が 25.3%となっています。



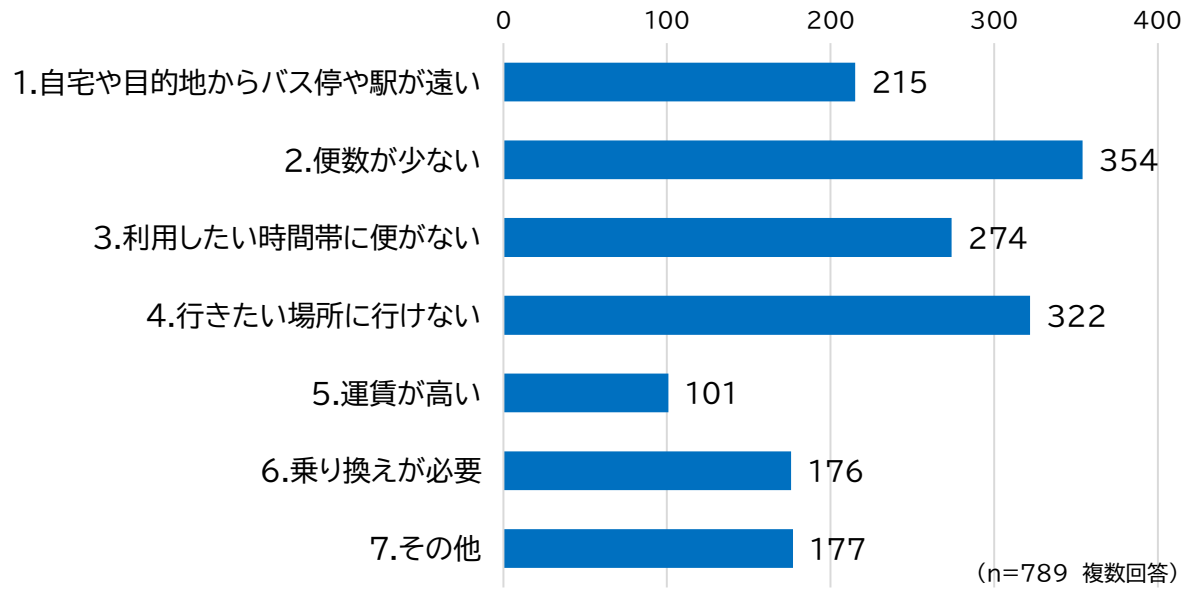
■ 日常生活における外出の主な目的

日常生活での外出目的は、「買い物」が 76.0%と最も多く、次いで「その他」「趣味・娯楽など」「通院」と、いずれも 7%以上となっています。



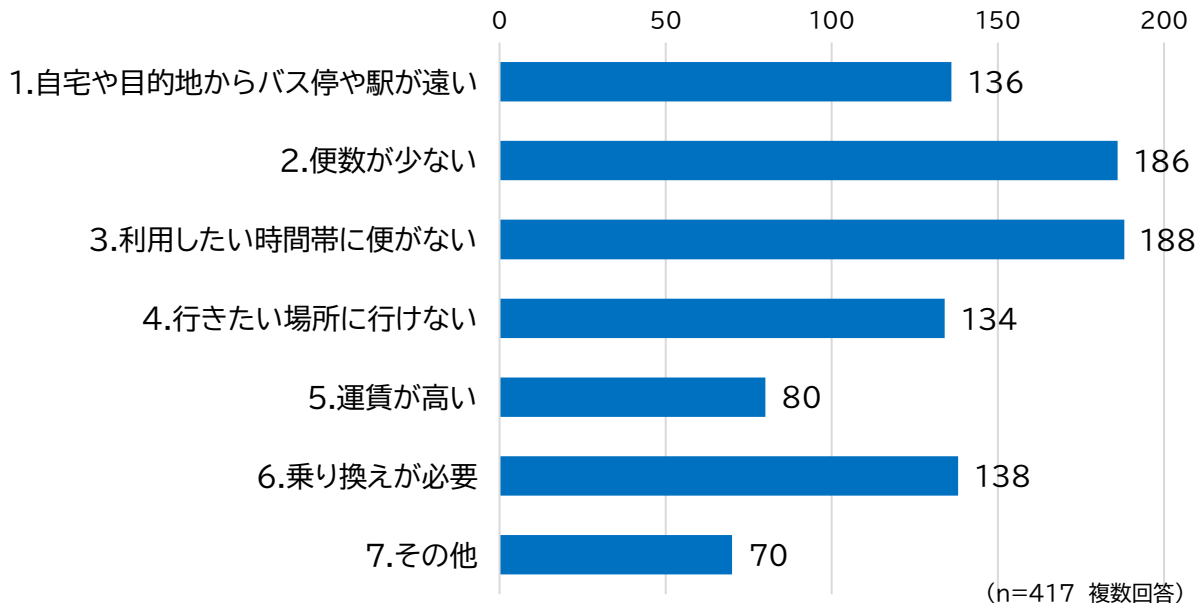
■ 日常生活において公共交通を利用しない理由

日常生活で公共交通を利用しない理由としては、「便数が少ない」が最も多く、次いで「行きたい場所に行けない」「利用したい時間帯に便がない」となっています。



■ 通勤・通学において公共交通を利用しない理由

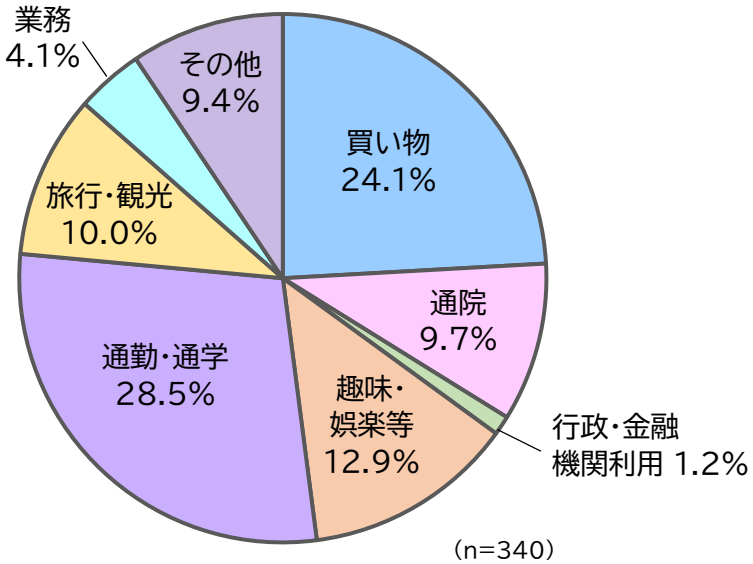
通勤・通学において公共交通を利用しない理由としては、「利用したい時間帯に便がない」が最も多く、次いで「便数が少ない」「乗り換えが必要」「自宅や目的地からバス停や駅が遠い」「行きたい場所に行けない」となっています。



(5) 利用者の移動実態と利用意向

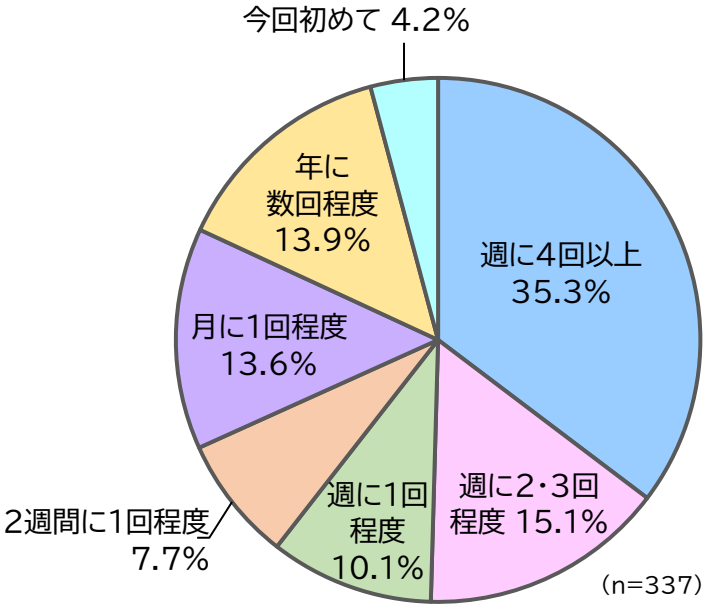
■ 調査当日の移動目的

調査当日の移動目的としては、「通勤・通学」が 28.5%と最も多く、次いで「買い物」が 24.1%、「趣味・娯楽等」が 12.9%となっています。



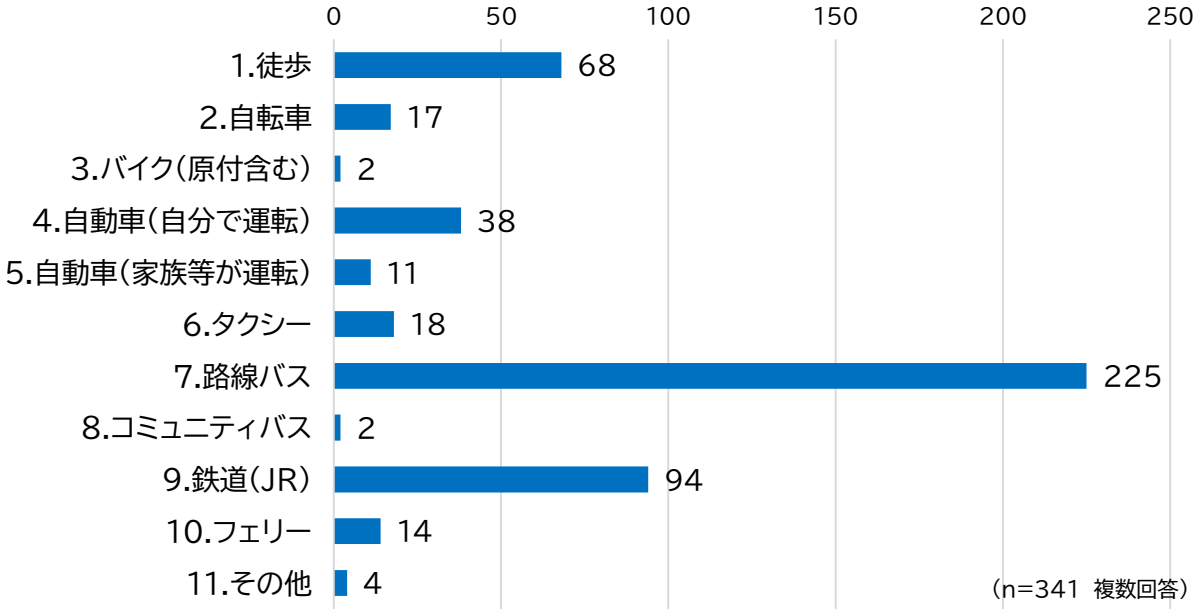
■ 調査当日に利用した移動手段の利用回数

調査当日に利用した移動手段の利用回数としては、「週に 4 回以上」が 35.3%と最も多く、次いで「週に 2・3 回程度」が 15.1%となっています。



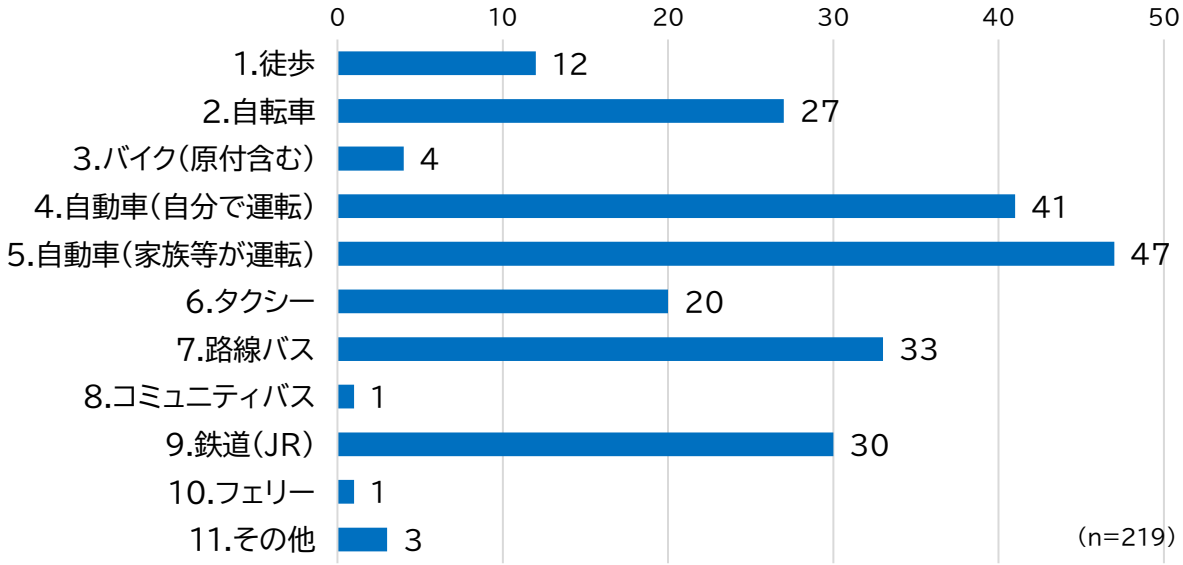
■ 調査当日に利用した移動手段

調査当日に利用した移動手段としては、「路線バス」が最も多く、次いで「鉄道（JR）」「徒歩」となっています。



■ 調査当日に利用した移動手段以外の移動方法

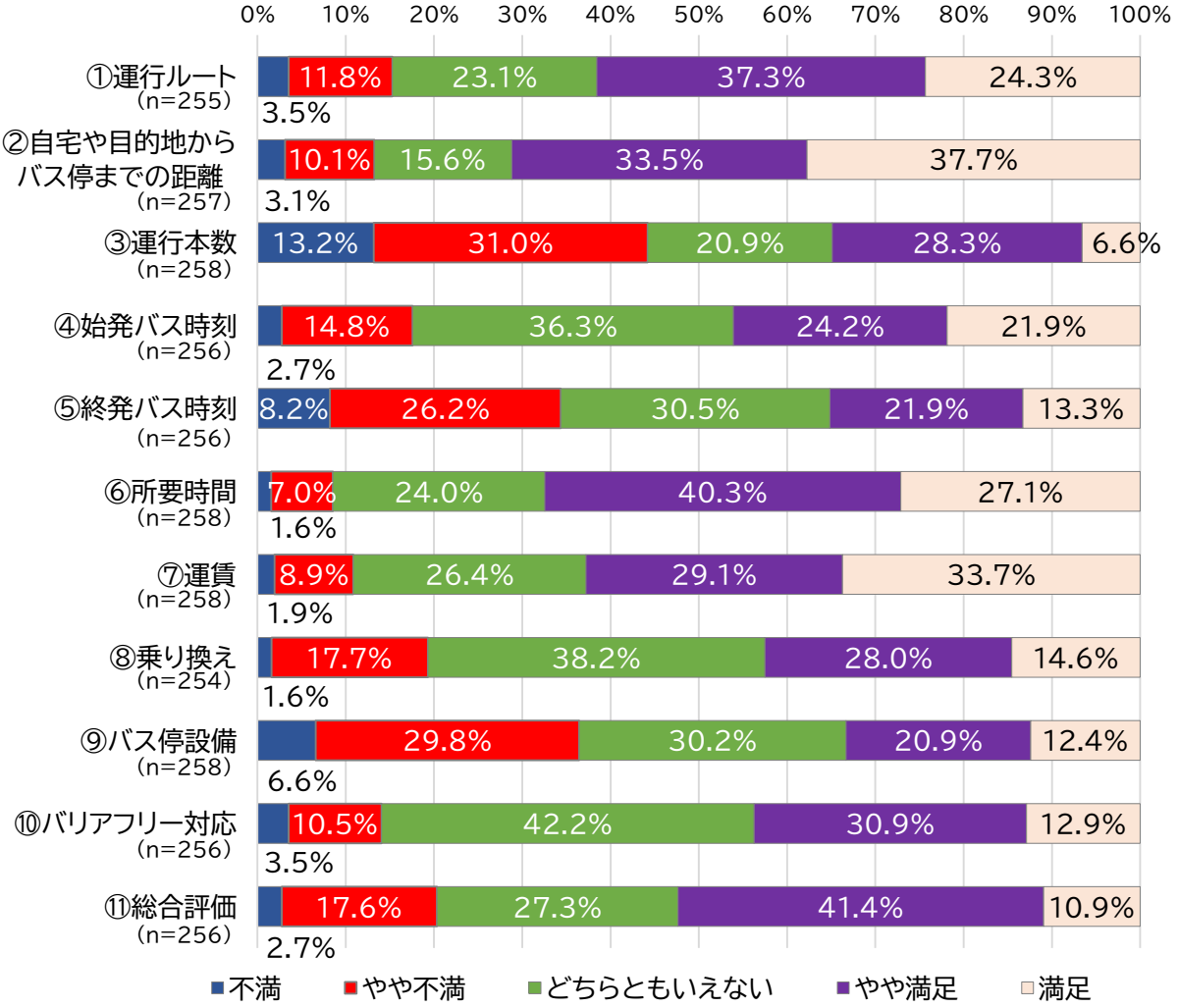
調査当日に利用した移動手段以外の移動方法としては、「自動車（家族等が運転）」が最も多く、次いで「自動車（自分で運転）」「路線バス」「鉄道（JR）」「自転車」となっています。



■ バスサービスに対する満足度

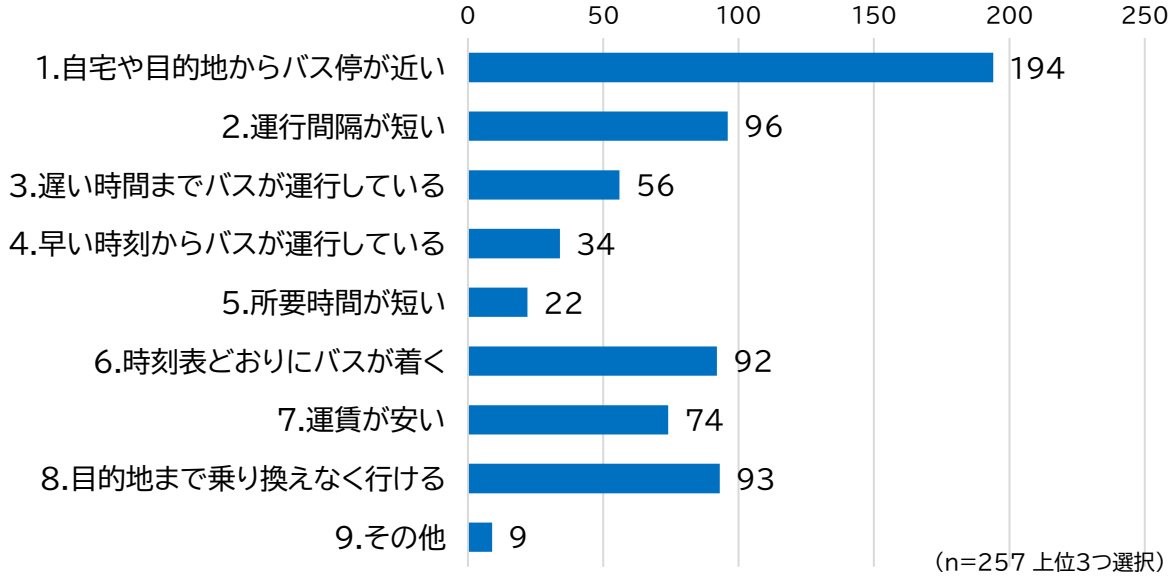
バスサービスに対する満足度としては、「満足」と「やや満足」の合計が 50%以上を占める項目は、「②自宅や目的地からバス停までの距離」「⑥所要時間」「⑦運賃」「①運行ルート」「⑪総合評価」となっています。

「満足」「やや満足」の割合が少ない項目は、「⑨バス停設備」「③運行本数」「⑤終発バス時刻」となっています。



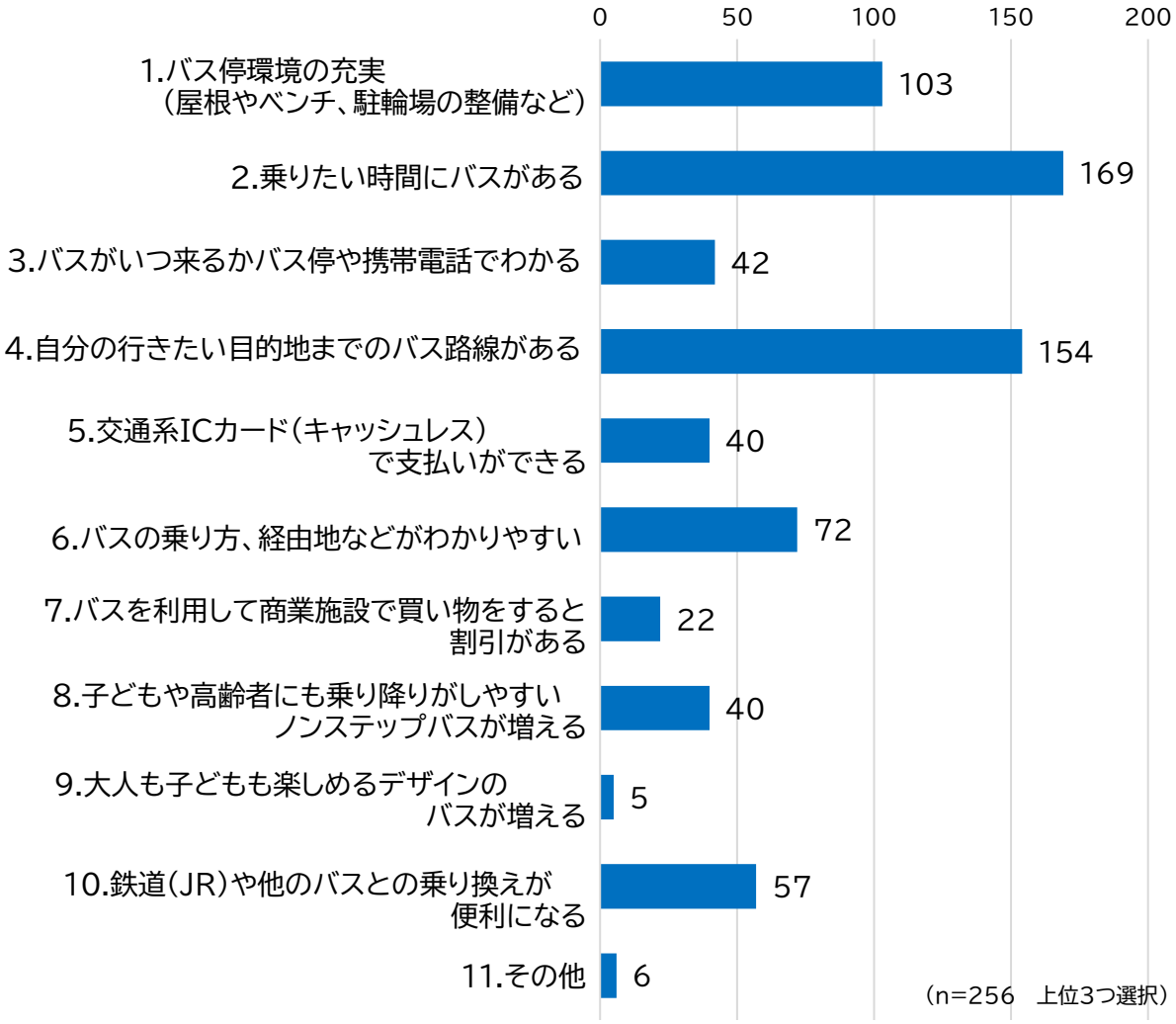
■ 路線バスを利用する上で重要なサービス

路線バスを利用する上で重要なサービスの上位 3 つを選択する質問では、「自宅や目的地からバス停が近い」ことが最も多く、次いで「運行間隔が短い」「目的地まで乗り換えなく行ける」「時刻表どおりにバスが着く」となっています。



■ 路線バスを利用し続けるために最低限必要なこと

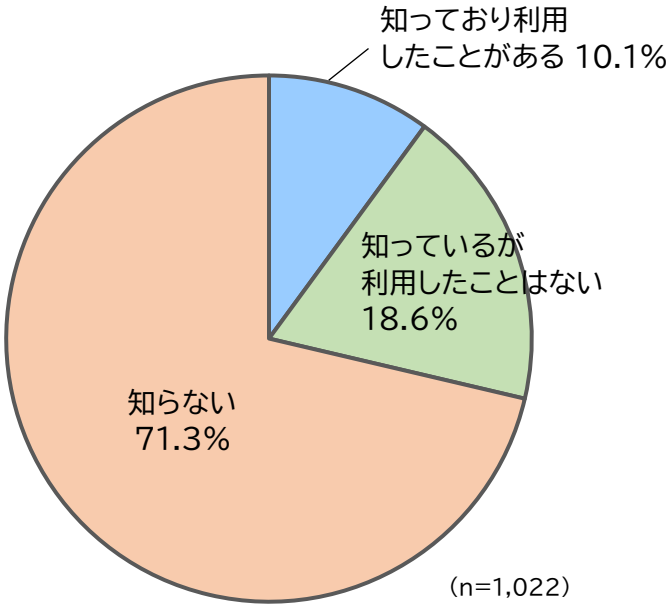
路線バスを利用し続けるために最低限必要なことの上位 3 つを選択する質問では、「乗りたい時間にバスがある」が最も多く、次いで「自分の行きたい目的地までのバス路線がある」「バス停環境の充実（屋根やベンチ、駐輪場の整備など）」となっています。



(6) 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」の認知度

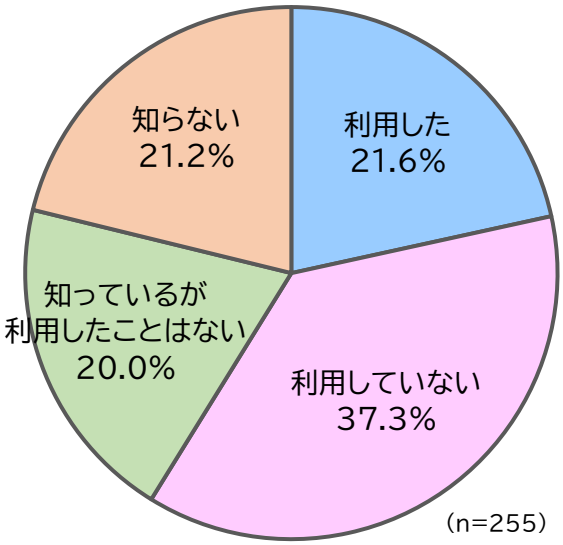
【市民アンケート結果】

「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」を知っていますか」という質問に対し、71.3%が「知らない」と回答しています。



【利用者アンケート結果】

「本日の移動で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」を利用しましたか？」という質問に対し、21.2%が「知らない」と回答しています。

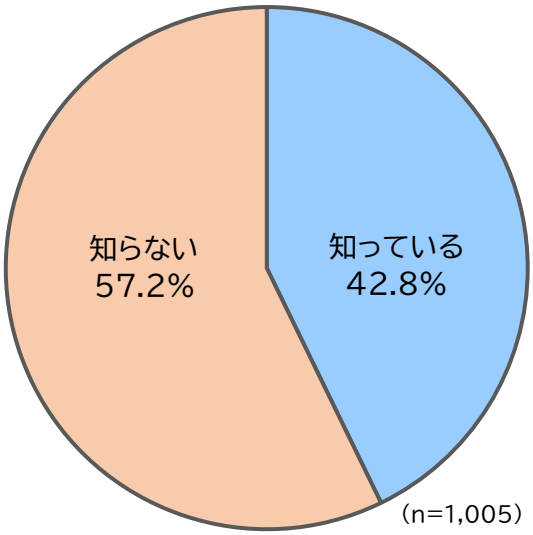


（7）今後の公共交通のあり方について

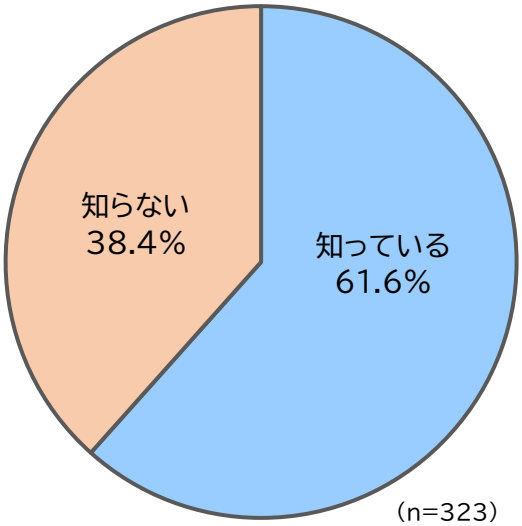
■ 市バスの運行委託について

「市バスは、徳島市交通局（市営バス）直営による運行と民間事業者への運行委託の2つで運行していることを知っていますか」という質問に対し、市民アンケートと利用者アンケートでは「知っている・知らない」の比率が逆転しています。

【市民アンケート結果】

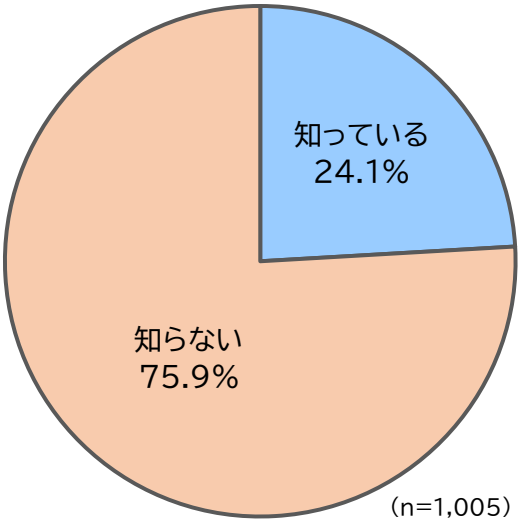


【利用者アンケート結果】

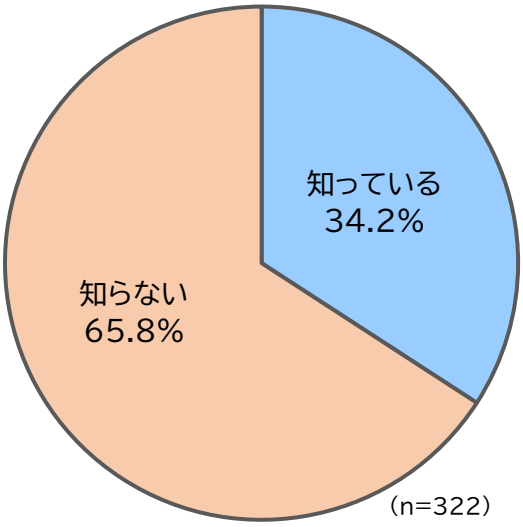


「徳島市交通局（市営バス）直営による運行から、今後さらに民間事業者への運行委託が進んでいくことを知っていますか」という質問に対し、市民アンケート及び利用者アンケートとも同様の回答傾向で、「知らない」が圧倒的に多くなっています。

【市民アンケート結果】

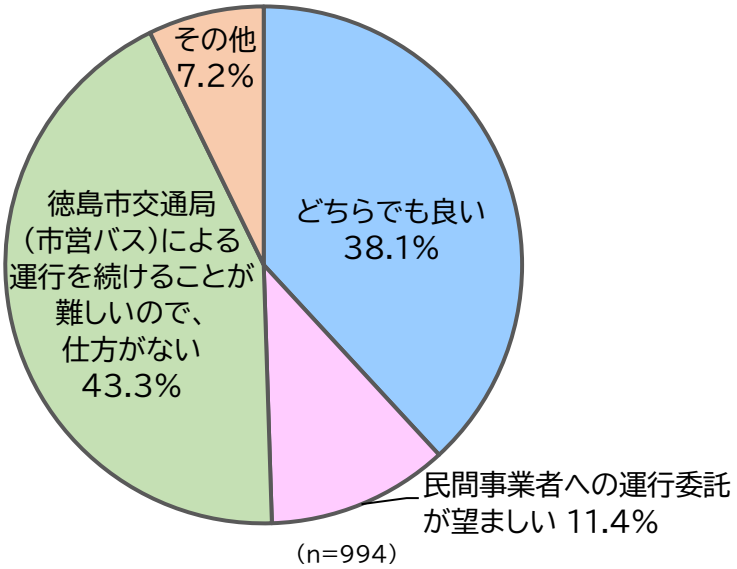


【利用者アンケート結果】

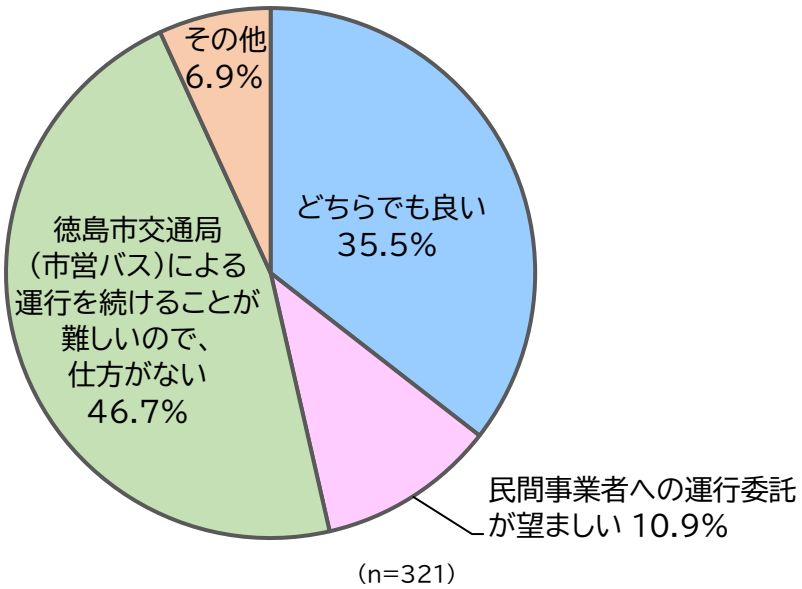


「民間事業者への運行委託を進めていくことについて、どのように感じますか」という質問に対し、市民アンケート及び利用者アンケートとも同様の回答傾向で、「徳島市交通局（市営バス）による運行を続けることが難しいので、仕方がない」という回答が最も多く、次いで「どちらでも良い」が続いています。

【市民アンケート結果】



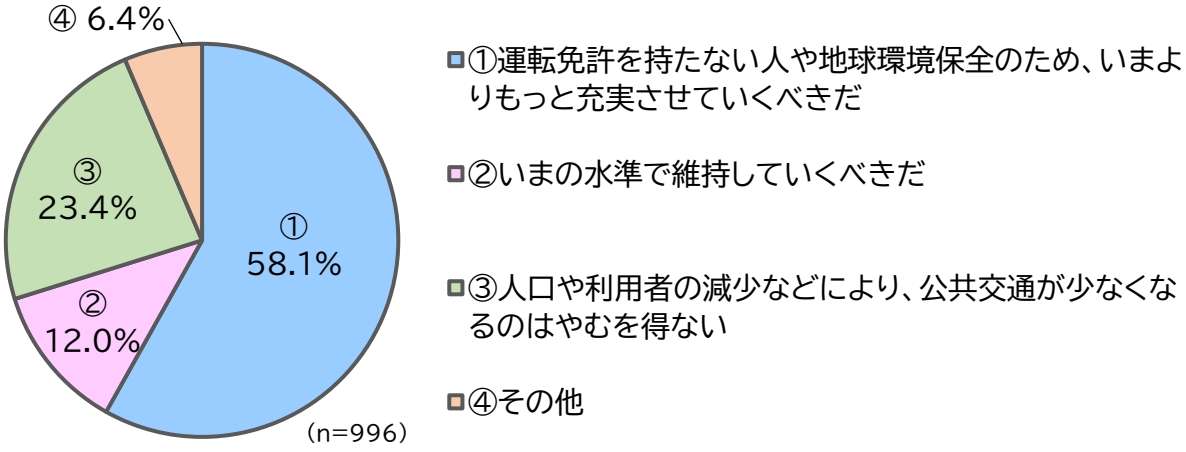
【利用者アンケート結果】



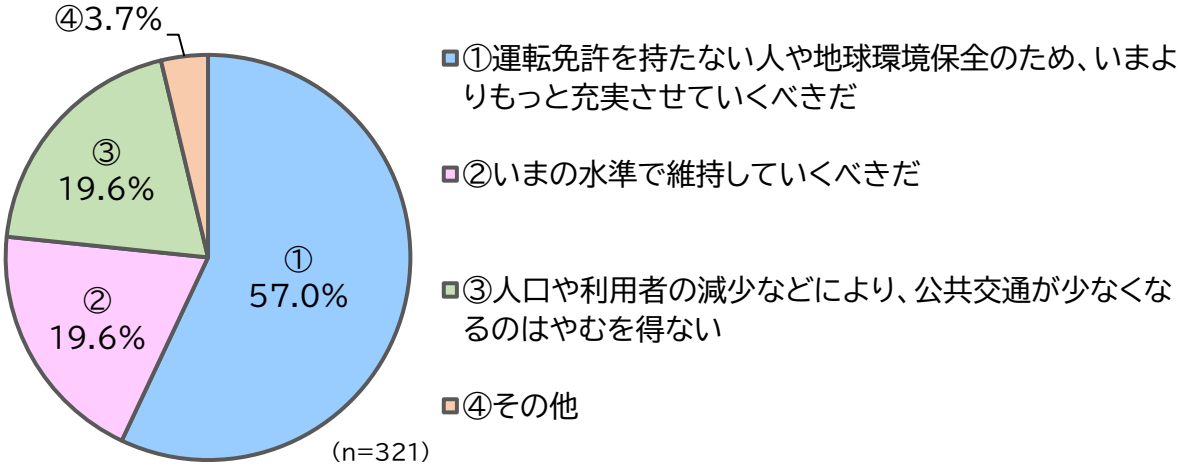
■ 取組の方向性

公共交通の方向性として、市民アンケート及び利用者アンケートとも同様の回答傾向で、「運転免許を持たない人や地球環境保全のため、いまよりもっと充実させていくべきだ」回答が最も多く、ともに約 60%を占めています。

【市民アンケート結果】



【利用者アンケート結果】

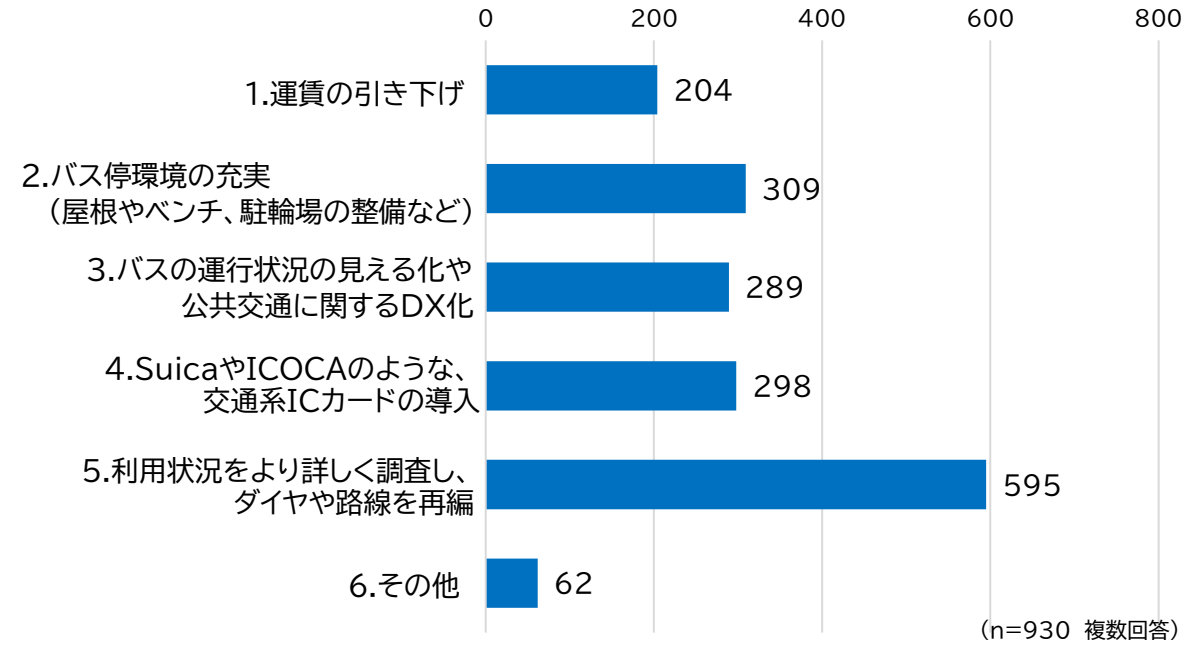


■ 利用者増進の方策

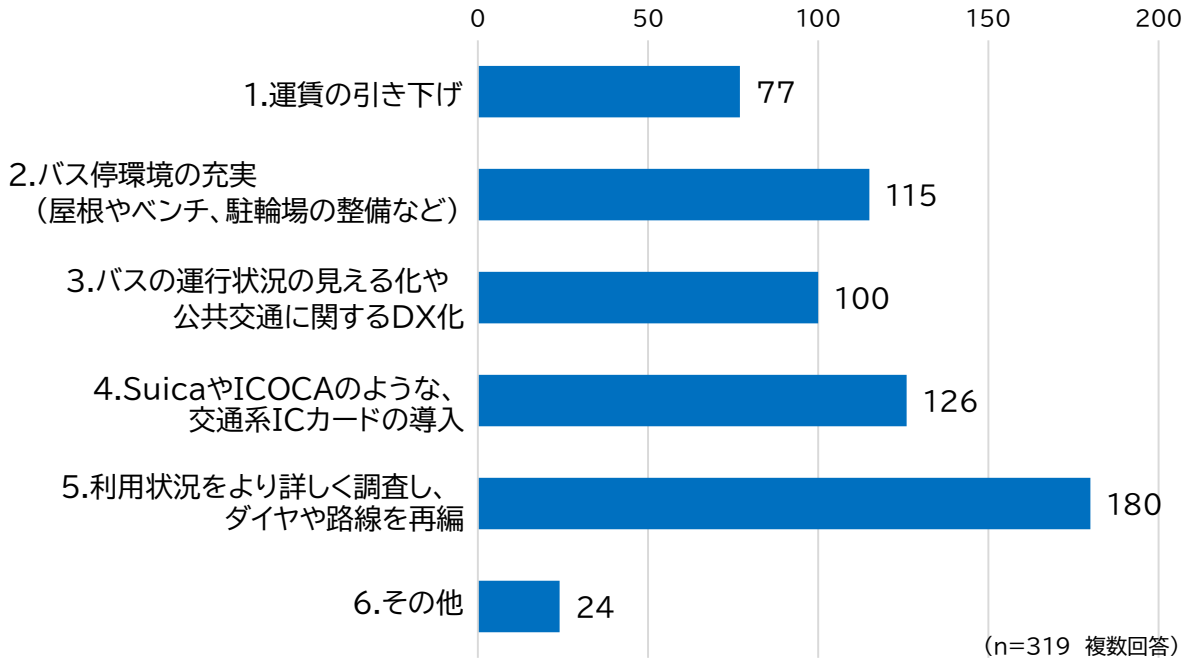
利用者増進の方策として、「利用状況をより詳しく調査し、ダイヤや路線を再編」が、市民アンケート及び利用者アンケートともに最も多い回答となっています。

2 番目に多い回答は、市民アンケートでは「バス停環境の充実（屋根やベンチ、駐輪場の整備など）」、利用者アンケートでは「Suica や ICOCA のような、交通系 IC カードの導入」となっています。

【市民アンケート結果】



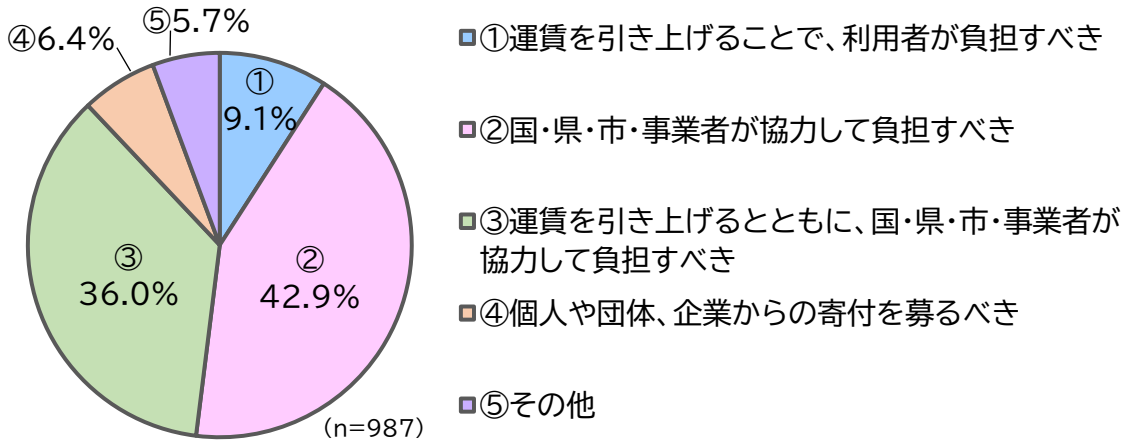
【利用者アンケート結果】



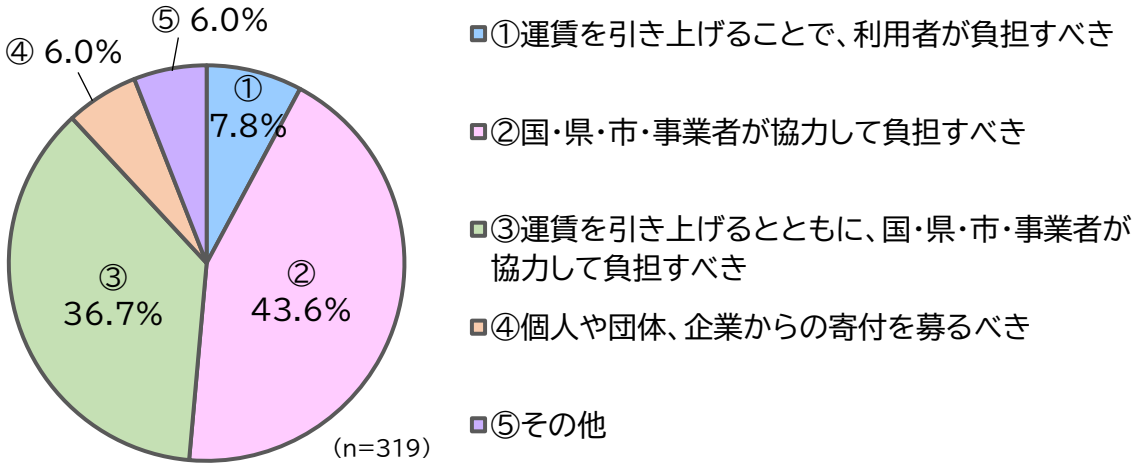
■ 費用負担に関する意見

「利用者増進の方策（バス停環境の充実、運行情報の見える化、交通系 IC カードの導入、路線バスの整理・再編等）の費用負担は誰がすべきと思いますか」という質問に対し、市民アンケート及び利用者アンケートとも同様の回答傾向で、「国・県・市・事業者が協力して負担すべき」が最も多く、次いで「運賃を引き上げるとともに、国・県・市・事業者が協力して負担すべき」が続いており、国・県・市・事業者が負担すべきという意見が多くなっています。

【市民アンケート結果】



【利用者アンケート結果】



(8) 市民・利用者ニーズのまとめ

① 市民アンケート

・運転免許や自由に使える自動車がない人	**約2割**
・自動車が自由に使えないときの移動手段	**自転車、路線バス、他の人の自動車**
・日常生活の中で最も多い外出目的	**買い物**
・外出の目的地	**市外、八万、佐古**
・公共交通を利用しない理由	**便数や場所に制約がある**
・今より公共交通を充実させるべきと考える人	**約6割**

② 利用者アンケート

・調査当日の移動手段	**路線バス、鉄道(JR)、徒歩**
・路線バスを利用する上で重要なこと	**バス停の場所やダイヤ、乗り換えの有無など**
・路線バスを利用し続けるために最低限必要なこと	**ダイヤ、運行ルート、バス停環境の充実**

③今後の公共交通のあり方など

・「とくしまバス Navi　いまドコなん」の認知度	**知らない・利用していないが多い**
・市バスの民間事業者への運行委託	**「仕方がない」の回答が 5 割弱**
・取組の方向性	**「いまよりもっと充実させていくべき」が 6 割弱**
・利用者増進の方策	**「利用状況をより詳しく調査し、ダイヤや路線を再編すべき」が多い**
・利用者増進の方策の費用負担	**「国・県・市・事業者が負担すべき」が最も多い**

7 事業者ニーズ

(1) アンケート調査の概要

① 目的

市民・利用者への調査だけでは把握しきれない、移動に関わる潜在ニーズを明らかにすることを目的に調査を実施しました。

② 調査方法

バス事業者 2 社、タクシー事業者 2 社、観光関係 1 団体、福祉関係 1 団体、大規模商業施設 2 社、大学 2 校を対象に、聞き取り調査または記入式アンケート調査により実施しました。

(2) 調査結果

① 利用者増への取組

- ●パターンダイヤ導入によるわかりやすい・使いやすい運行ダイヤを実施(バス事業者 A)
- ●ほかの交通モードとの連携を実施(バス事業者 A)
- ●大規模商業施設経由による路線を検討(バス事業者 B)

② バスをはじめとした公共交通の改善点

- ●空港リムジンバスや観光利用者をはじめとして、ICカード等のキャッシュレス導入の要望は多い(バス事業者 A)
- ●IC カード等のキャッシュレス導入の際には高齢者等無料パス及び回数券をキャッシュレスに統合してほしい(バス事業者 A)
- ●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」がわかりづらいなどの意見がある(観光関連団体)
- ●学生の利便性を考えると、徳島駅を経由しなくても登校可能な路線があるとよい(大学 A)
- ●朝晩に増便してほしい(大学 A)
- ●上屋・ベンチ等の設置要望が寄せられることがある(バス事業者 A)

以上より、運行ダイヤ・ルートの改善やキャッシュレス決済の導入など、わかりやすく、使いやすいサービスの提供が必要といえます。

③ 運転手不足

- ●運転手がまったく足りず、2030 年度に大幅減の見込みであり、抜本的な路線再編が必須(バス事業者 A)
- ●運転手は高齢化するのみで給与も低いため、経済的に厳しい。若い人はほとんどいない(タクシー事業者 A)
- ●運転手不足は変わらない。平均年齢は 66 歳で 70～75 歳の層が一番多い(タクシー事業者 B)
- ●運転手不足でパターンダイヤの維持が困難となる可能性がある(バス事業者 A)

④ 定時運行等への課題

●朝・夕は渋滞しがちで、全方面遅延が発生している（バス事業者 A）
●一般車両の路上駐車により運行に支障がある（バス事業者 B）
●主要な施設の周辺で道路幅員が狭いなど、円滑な運行に支障がある（タクシー事業者 A）

以上より、交通モードを問わず、運転手不足が深刻化しており、交通渋滞や道路幅員などハード整備の面も課題といえます。

⑤ 観光交通への対応

●2019 年に、外国人観光客が増加し、車両への積み残しが発生していたことから、今後外国人観光客が増加したときの対応が課題（バス事業者 A）
●多客時（阿波おどり、マチアソビ、年末年始、GW）の増便や続行便の対応が課題（バス事業者 B）
●特定路線（南海フェリーなど）で一時的な利用者の集中が課題（バス事業者 B）
●徳島市内の路線バスは、乗ろうと思ってもどこに行くか一目でわからず、観光客が利用するにはハードルが高い（観光関連団体）
●〇〇に行くなら●番のりばのバスに乗る、など徳島駅から発着する路線バスについて、わかりやすい情報やその情報発信が必要（観光関連団体）

以上より、ピーク時に集中する需要への対応や観光客に向けたわかりやすい案内が課題といえます。

⑥ バリアフリーへの対応

●初任者研修・安全運転講習会の際に接客・接遇講習を実施している（バス事業者 A）
●高齢者・障害者、特に視覚障害者にはバス車内へ誘導し、安全に移動ができるよう、職員の研修に取り組んでいる（バス事業者 B）
●小学校で車いす体験、アイマスクを付けての視覚障害者体験を実施して、理解醸成に取り組んでいる（バス事業者 B）

⑦ その他の課題など

●バス停や最寄りの駅までの距離があるため、外出支援が必要な人が多いと感じている（福祉関連団体）
●日々の業務で手いっぱいで、利用増進に取り組むことが難しい（タクシー事業者 A）

以上より、事業者と関係機関が連携して利用者ニーズに対応することが必要といえます。

第3章　計画の目標と基本方針

1　現計画の総括、評価

本計画で取り組むべき施策を検討するため、地域公共交通網形成計画策定以降の取組の進捗状況を整理し、8つの評価指標及び 24 の取組施策について、総括及び評価を次のとおり行いました。

(1) 8つの評価指標

8つの指標の令和 11 年の目標値、及び評価(現状値)については下表のとおりです。

表 3-1　8つの評価指標の総括及び評価

基本方針		評価指標		目標値		評価(現状値)
				策定当初値	目標値(R11)	
1	つくる	【評価指標①】 居住促進区域内の循環バス路線の1日平均乗車人員		2,826人	2,826人以上	2,426人(R4)
		【評価指標②】 居住促進区域内の鉄道駅の1日平均乗車人員(吉成駅を除く9駅)		11,674人	11,674人以上	9,622人(R4)
2	まもる	【評価指標③】 公共交通でカバーされている地域に住む人口割合 (鉄道駅半径700m以内、バス停半径300m以内)		66.1%	70.0%以上	67.3%(R5)
3	つなぐ	【評価指標④】 「乗り継ぎ」「バス停設備」に対する公共交通利用者の満足度	乗り継ぎ	25%	30%以上	42.5%(R5)
			バス停設備	26%	30%以上	33.3%(R5)
4	そだてる	【評価指標⑤】 市民の移動手段における公共交通の割合	通勤・通学	14%	20%以上	7.6%(R5)
			日常生活	11%	15%以上	14.0%(R5)
		【評価指標⑥】 市バスの1日平均乗車人員		10,320人	10,320人以上	7,994人(R4)
		【評価指標⑦】 バスサービスに対する利用者の満足度		35%	40%以上	52.3%(R5)
		【評価指標⑧】 路線バスの定期券発売枚数		10,620枚	10,620枚以上	8,531枚(R4)

このうち、評価指標①、評価指標②、評価指標⑥などの利用者数に関する指標や、評価指標⑤の公共交通の割合については、目標値を大きく下回っている主な理由として、コロナ禍を通しての需要減少があげられます。

また、評価指標③の公共交通のカバー率については、新たなコミュニティバスの運行などによって、カバー地域は広がっているものの、全体では上昇が鈍化している状況にあります。

一方、評価指標④、評価指標⑦などの公共交通の満足度に関しては、顕著な上昇傾向にあります。しかしながら、実施された施策がどの程度有効だったのかといった直接的な効果を示す指標ではないため、施策との因果関係にも留意する必要があります。

そのほか、評価指標⑧の路線バスの定期券の発売枚数については、現在ではコロナ禍を経て働き方が大きく変化しつつあり、毎日の通勤は少なくなり、テレワーク併用（例えば、通勤には回数券を利用）が増えた影響なども考えられます。

（2）24 の取組施策

① 取組状況と評価

24 の取組施策についての取組状況は下表のとおりです。現状での評価としては、概ね予定通りの進捗状況であると考えています。ただし、評価が「達成」とした施策については、現計画の中間年度でもあり取組期間が短いため、具体的な検討が進められているものや実施されつつあるものもあり、本計画への反映については、基本的には「継続」とします。

表 3-2　24 の取組施策の取組状況と評価

基本方針			取組施策	取組状況（令和4年度末まで）	評価
1	つくる		①バス路線網の整理・再編	・沖洲・南海フェリー線の周回便化（令和4年4月1日） ・川内循環線の運行ルート変更、天の原西線・一宮線・17号線のダイヤ改正（令和4年10月1日）	○
			②市バス路線の民間委託の推進	・中央市場線、新浜線、万代車庫線の路線移行（令和3年4月1日） ・津田線、上鮎喰線の路線移行（令和5年4月1日）	○
			③市バス高齢者等無料乗車制度の拡大	・市、バス事業者間等で協議（令和2～4年度）	―
			④バスの定時性の確保	・国道192号線の一部区間にPTPS設置（令和2年度）	△
2	まもる		⑤コミュニティバスの運行・維持（応神ふれあいバス・上八万コミュニティバス）	・応神ふれあいバスへの運行支援（平成23年度～令和4年度） ・上八万コミュニティバスへの運行支援（平成29年度～令和4年度）	○
			⑥地域の実情に応じた移動手段（コミュニティバス）の導入検討への支援	・地域に対し、コミュニバスの運行状況や支援内容等を説明（令和4年度）	○
			⑦多様な交通手段の活用	・AIデマンド交通の導入検討（令和4年度）	○
3	つなぐ		⑧鉄道との連携（パターンダイヤ）	・市原・島田石橋線、法花線、万代車庫線のパターンダイヤ化（令和3年4月1日） ・中央循環線（右回り）のパターンダイヤ化（令和5年4月1日）	○
			⑨徳島駅前バスターミナルの方面別のりばへの再編	・市、バス事業者で協議（令和2～4年度）	―
			⑩乗り継ぎ割引の導入（鉄道⇔バス、バス⇔バスなど）	・1日乗車券（スクラッチ式）、訪日外国人向け路線バスフリー乗車券、夏休みこども1日フリー乗車券の販売（令和3～4年度）	○
			⑪バス停利用環境の整備（上屋、ベンチなど）	・徳島駅前市バスターミナル照明のLED化（令和3年度） ・園瀬橋（上り）、上八万小学校前（下り）停留所にベンチ設置（令和3年度） ・南末広町（上り）停留所に上屋を設置（令和4年度） ・末広住宅前停留所にソーラーパネル付き標識を設置（令和4年度）	○
			⑫既存施設の活用によるバス待ち環境の整備	・徳島駅前バスターミナルの各乗り場にデジタルサイネージを計12台設置（令和3年度）	○
			⑬鉄道駅やバス停周辺の自転車駐輪環境の整備	・府中駅駅舎の適正規模建て替えに伴い、周辺に駐輪スペースを整備（令和3年度）	○
4	そだてる	利便性の向上	⑭キャッシュレス決済の導入	・スマートフォンによる路線バス定期乗車券（市内均一210円区間のみ）を発売（令和2年4月1日） ・東部循環線、イオンモール徳島線及び沖洲・南海フェリー線で、キャッシュレス決済（PayPay、LINEPay、d払い、メルペイ、au PAY、楽天ペイ）を導入（令和3年度） ・スマホ1日乗車券の販売を開始（令和3年7月1日） ・徳島バスとJR四国でスマホタッチ支払いの実証実験を実施（令和4年11月16日～令和5年2月15日）	○
			⑮鉄道駅やバス停での多言語による公共交通案内の充実	・徳島駅前広場総合案内板を方面別に整理（令和2年度） ・JR徳島駅に「多言語表示 観光ウエルカムボード」を設置（令和2年度）	○
			⑯新たな運賃割引サービスの導入	・市、バス事業者で協議（令和2～4年度）	―
			⑰ノンステップバスの導入推進	・77.1%（令和2年4月1日）　⇒　89.7%（令和5年1月1日）	○
			⑱交通事業者間、交通事業者と店舗等が連携した企画切符の充実	・徳島おでかけきっぷを発売（令和2年度） ・イオンモール徳島と市交通局がバス停乗り入れキャンペーン等を実施（令和3～4年度） ・JR・徳島バスフリーパスを発売（令和3年度） ・南海・徳島フリーパスを発売（令和4年度）	○
		モビリティ・マネジメント	⑲ICTを活用した「バス情報の見える化」	・県内の路線バス情報のオープンデータ化（令和3年度） ・市バス車両等に乗降センサーを設置し、バスナビに反映（令和4年度） ・市の広報紙でのバスナビ周知（令和2～4年度）	○
			⑳バスマップの作成による情報発信	・他都市の事例について、調査（令和2～4年度）	―
			㉑公共交通に親しみ、魅力を感じてもらうイベントの開催	・交通エコライフキャンペーンを実施（令和3～4年度） ・公共交通利用促進イベントを実施（令和4年1月15日・16日） ・とくしましばスん。の市バスDEクイズラリーを開催（令和4年度）	○
			㉒バリアフリー教室・バスの乗り方教室の開催	・バスの乗り方教室を実施（令和4年度）	○
			㉓高齢者の運転免許自主返納によるメリット制度のPR	・徳島市民生委員児童委員協議会会長定例会にてPR（令和3～4年度）	○
			㉔「エコ通勤」の推進・呼び掛け	・市職員の給与袋に公共交通利用促進メッセージを掲載（令和2年度） ・エコ通勤の周知・広報（令和4年度）	○

評価○＝達成、△＝ほぼ達成、－＝評価できず

② 見直しが必要な取組施策

一方、いくつかの取組施策においては見直しが必要と考えられ、見直しが必要な取組施策及び見直しの方向性をまとめると、下表のようになります。

取組施策	見直しの方向性
③市バス高齢者等無料乗車制度の拡大	大幅な路線再編と合わせて総合的に検討
④バスの定時性の確保	一部実施した結果を踏まえ協議
⑨徳島駅前バスターミナルの方面別のりばへの再編	デジタルサイネージ等バスの案内方式の検討に合わせて、総合的に協議・検討
⑩ 乗り継ぎ割引の導入（鉄道⇔バス、バス⇔バスなど）	ICカード、キャッシュレス決済のシステム導入と合わせて総合的に検討
⑯新たな運賃割引サービスの導入	
⑫既存施設の活用によるバス待ち環境の整備	利用者の要望等を踏まえて、施策⑪「バス停利用環境の整備」と統合
⑬鉄道駅やバス停周辺の自転車駐輪環境の整備	シェアサイクルや駐輪場のあり方、サイクルアンドライドなどを総合的に検討
⑳バスマップの作成による情報発信	バスマップに限定せず、バス利用のわかりやすさについて総合的に検討

③ 取組事例と市民の評価

施策①バス路線網の整理・再編への取組事例として「交通局既存路線をつなげて周回便化」を図りましたが、周回便化を知っていた人はイオンモール徳島での利用者アンケートの回答者 60 人のうち 9 人でした。

同様に施策⑧鉄道との連携について、取組事例として「市バスのパターンダイヤ化」を図りましたが、パターンダイヤ化を知っていた人は、徳島駅での利用者アンケートの回答者 23 人のうち 6 人でした。

このことから、今後は、施策の認知度を高めていくことも必要であると思われます。

◆施策① バス路線網の整理・再編について

交通局既存路線をつなげて周回便化（令和4年4月1日）

〇利用者の評価

周回便化を知っていた人は、イオンモール徳島での利用者アンケート回答者 60 人のうち 9 人⇒そのうち 6 人が「便利になった」と回答

◆施策⑧鉄道との連携（パターンダイヤ）

市バス中央循環線右回りの土日祝日の6時台から 17 時台をパターンダイヤ化（令和 5 年 4 月 1 日）

〇利用者の評価

パターンダイヤ化を知っていた人は、徳島駅での利用者アンケート回答者 23 人のうち 6 人⇒そのうち 3 人が「時刻を覚えやすい」など好意的な回答

2　新たな見直しポイントと計画の方向性

（1）現状の認識

徳島市の公共交通の中心である路線バスは、市民・県民をはじめ、運転免許を持たない人々や、県内外からの観光客・来訪者にとって、欠くことのできない大切な「移動手段」であるとともに、地域の自立した社会生活の確保、活力ある都市活動、活発な人々の交流など、まちを支える重要不可欠な「社会基盤」・「都市機能」でもあります。

しかし、近年は人口減少社会の急速な進展やバス、タクシー等の運転手不足、コロナ禍による影響、デジタル化社会の進展など、公共交通を取り巻く環境が大きく様変わりしており、利用料金を基盤にした公共交通事業の衰退や、利便性の低下の結果、円滑な移動ができず豊かな日常生活、社会・経済活動に支障が生じる状況にもなっています。

また、高齢者や障害者などにとっては、これまでの公共交通だけでは十分な移動が確保できない状況も生じており、市民が安心して移動を確保できる環境整備も不可欠な課題となっています。

さらに SDGs の観点からは、人の移動などにおいて無制限な自動車の利用は、多大なエネルギー損失、化石燃料の消費につながり、SDGs の達成も危惧されています。

このような中、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律が改正され、地域の輸送資源を総動員する等の公共交通のマスタープランとしての役割や、地域の多様な主体との連携の促進が盛り込まれました。

また、徳島市においては公共交通を主な移動手段とするまちづくりの方針（立地適正化計画）の中間見直しも行われ、これらの考え方を実現するための公共交通のあり方も求められています。

（2）新たな見直しポイント

現状の認識を踏まえ、今回実施した実態調査の結果や地域公共交通網形成計画以降の社会動向などの視点も加えた、新たな見直しポイントをまとめると次のとおりです。

① 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正や上位・関連計画への対応

法改正により地域公共交通網形成計画から変更となった項目や、徳島県地域公共交通計画や徳島市都市計画マスタープラン、徳島市立地適正化計画等の上位・関連計画との整合を図ります。

② 人口減少社会や運転手不足、ポストコロナ時代への対応

少子高齢化に伴う人口減少社会の進展への対応として、利用者ニーズを的確に取り込んだ路線の整理・再編及び市交通局による運行から民間事業者による運行への移行により、運行の効率化を図ります。

運転手不足への対応として、関係機関と連携しながら運転手確保に向けた支援を図ります。

ポストコロナ時代における新たなニーズや環境変化に対応した持続可能な公共交通の活性化を図ります。

③ SDGs の視点（脱炭素社会への転換、デジタル化社会の進展）の取入れ

「SDGs 未来都市」に選定されている徳島市では、気候変動に対応する都市づくりを掲げており、本計画においても、脱炭素社会への対応を図るとともに、社会全体のデジタル化に伴い、公共交通におけるデジタル化を図ります。

（3）計画の目標と基本方針の設定

新たな見直しポイントなどを踏まえ、公共交通を取り巻く環境の変化に対応した、新しい時代に必要な視点に立った計画を策定する必要があります。

① 目標

徳島市においては路線バスをはじめとした公共交通において様々な課題があるとの認識のもと、新たな時代の公共交通への社会的要請に対応していく必要があります。

公共交通は、あらゆる世代の人が自由に安心して移動できるための社会基盤、都市機能として位置付けられます。また、公共交通は生活を支える交通手段として、使いやすく便利なものである必要があります。

将来にわたり徳島市が持続的に発展していくため、本計画の策定は、現状における課題を少しずつ解決し、住みやすく、安心して移動のできる公共交通を目指す必要があります。

これらを実現するため、本計画の目標を次のとおり定めます。

「世代を超えて柔軟に対応できる、持続可能な公共交通の再構築」

② 目標達成に向けた基本的な考え方

本計画の目標達成に向けた基本的な考え方を整理すると以下のようになります。

- 徳島市立地適正化計画等、まちづくりと連携した公共交通の模索と、公共交通のデジタル化を推進し、わかりやすく、使いやすい公共交通へ移行することを目指します。
- 公共交通の経営基盤の効率化や強化を行い、公共交通が今後も自律的に維持できる環境の整備に努めます。
- 次の世代へと公共交通を受け継いでいくため、様々な交通モードを検討し、地域の需要や規模にあった、適正で持続可能な公共交通を目指します。

③ 計画の基本方針

上記の考え方などを踏まえて、本計画の目標達成に向けて、次の３つの基本方針を設定します。

基本方針1　まちづくりと連携した、公共交通の再構築

まちづくり施策と連携し、市民の移動ニーズに対応した公共交通を再構築し、日常生活を送るのに支障のない、まちに寄与するような公共交通を目指します。

基本方針2　わかりやすく、使いやすい公共交通の提供

デジタル技術を活用した公共交通のアップデートを図り、市民や来訪者の移動ニーズに応えられるような、わかりやすく、使いやすい公共交通を目指します。

基本方針３　みんなにやさしい、持続可能な公共交通の形成

高齢者や子ども、障害のある人にも乗りやすい車両や環境を整え、また脱炭素社会に対応した公共交通を目指します。さらには、地域の多様な輸送資源を最大限活用し、持続可能な公共交通を目指します。

第4章　目標の実現に向けた施策

1　公共交通ネットワークの分類

(1)公共交通ネットワークの3つの軸

本計画の目標を達成するための、将来の公共交通ネットワークの考え方は次のとおりです。まず、徳島市内を走行する公共交通を、主な役割により下表のように大別して3つの軸に分類します。

分類(交通軸)	役割	主な移動手段
広域交通	主に徳島市外との移動を担う移動手段	・JR四国路線(高徳線、鳴門線、徳島線、牟岐線) ・広域バス路線(徳島バス自社路線)
市内交通	主に徳島市郊外部と市中心部との移動を担う移動手段	・市バス路線(徳島市交通局路線、徳島市委託路線)
生活交通	市内交通を補完する移動手段	・地域自主運行バス ・デマンド交通　等

広域交通

・主に徳島市外との移動を担う移動手段です。

・具体的には JR 各路線や広域バス路線などの他地域との連携を促進する交通軸がそれに該当します。

市内交通

・主に徳島市郊外部と市中心部との移動を担う移動手段です。

・具体的には市中心部へ連絡する市バス路線がそれに該当します。

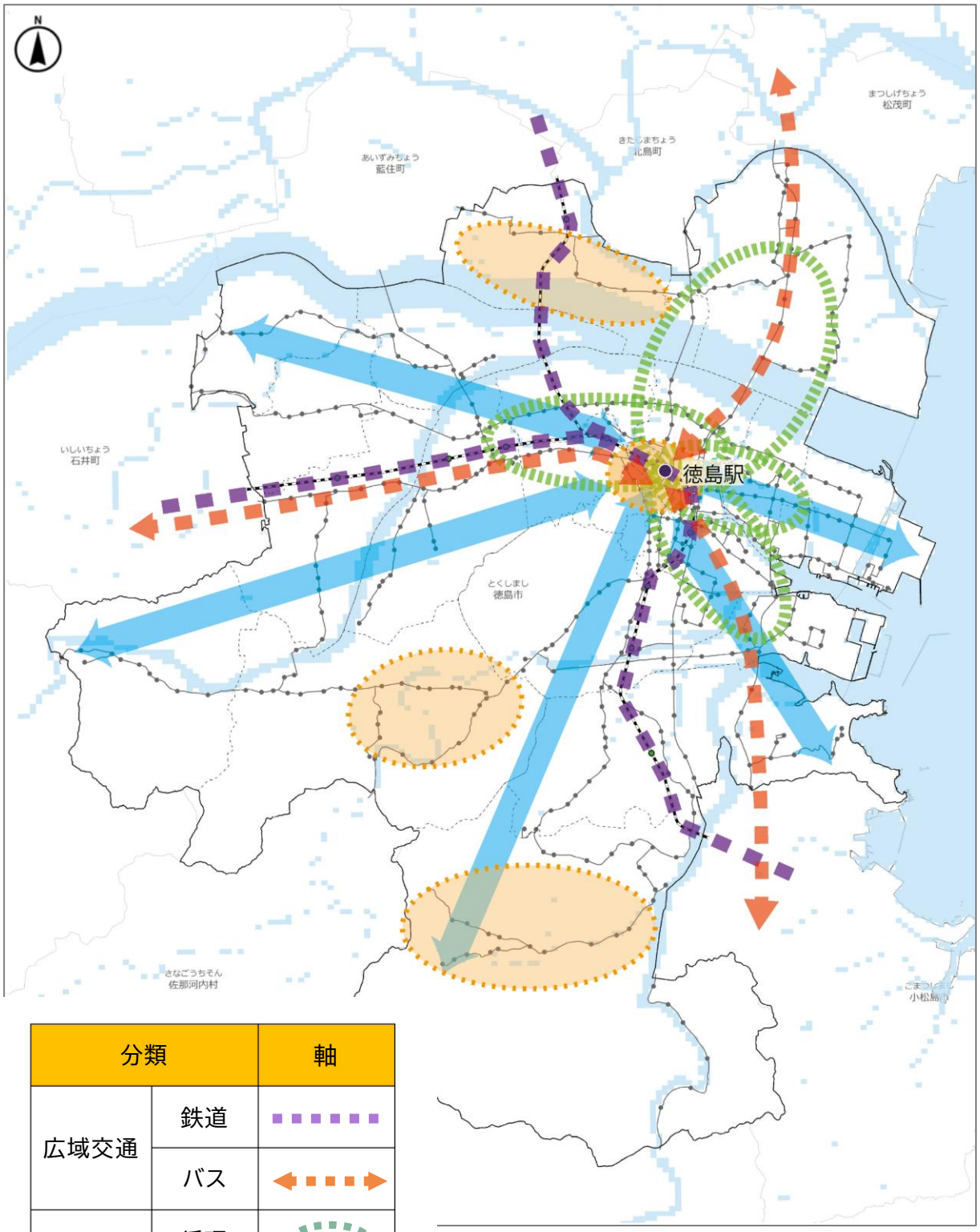
生活交通

・市内交通を補完する移動手段です。

・具体的には地域自主運行バス、デマンド交通などが該当します。

（2）公共交通ネットワークのイメージ

３つの軸をイメージで示すと、下図のようになります。



分類		軸
広域交通	鉄道	
	バス	
市内交通	循環	
	放射	
生活交通		

（3）持続可能性を確保するため、国等の支援を受ける公共交通

広域交通

・広域交通におけるバスは、徳島バスが運行し、徳島駅から周辺市町村へ発着する路線網が中心です。徳島県内の市町村をまたぐ広域公共交通ネットワークを構築する上で、重要な役割を担っています。一方で、運行事業者である徳島バスの運営努力だけでは路線の維持が困難であり、徳島県地域公共交通計画に基づき、国や県、沿線市町村の連携により運行を確保・維持する必要があります。

・鉄道は、JR 四国が運行し、主に徳島駅から周辺市町村への輸送を担っており、徳島県地域公共交通計画に基づき、各交通モードの適切な役割分担と連携のもと、公共交通の最適化を図っていく必要があります。

市内交通

・市バス川内循環線は、従来の川内・宮島線を再編し、循環線による新規ルートを開設することで川内町内の移動が容易となるとともに、校区の広い小学校区の通学手段の確保など地域の移動手段として重要な役割を担っています。また、市中心部の徳島駅前と沿線の公共施設や観光施設へのアクセスも担うなど、多様な目的での移動を担っています。一方で、徳島市や運行事業者である徳島バスの運営努力だけでは路線の維持が困難であり、地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統補助）により運行を確保・維持する必要があります。

生活交通

・応神ふれあいバスは、地域の実情に応じた路線を設定したことにより、きめ細かな日常生活の移動手段の確保と公共交通不便地域の解消が図られています。主に地域住民の買い物や通院等の移動を担っていますが、フジグラン北島等で徳島バス自社路線に接続しており、広域への移動も可能です。一方で徳島市の補助金や地域住民による運営団体の努力だけでは路線の維持が困難であり、地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統補助）により運行を確保・維持する必要があります。

　なお、応神ふれあいバスは徳島市に隣接する北島町及び藍住町の一部に乗り入れていますが、当該2町は補助系統に係る費用負担を行っていません。また、当該2町内の停留所は、病院・商業施設のみであり、利用者は応神地域の住民のみであることから、当該2町の地域公共交通計画に補助系統を位置付ける必要がないと考え、複数市町村をまたがる場合の例外規定を適用するものです。

・上八万コミュニティバスは、地域の実情に応じた路線を設定したことにより、きめ細かな日常生活の移動手段の確保と公共交通不便地域の解消が図られています。マルナカ徳島店への移動等、主に地域住民の買い物や通院等の移動を担っていますが、亀井病院前等では徳島バス自社路線に接続しており、広域への移動も可能です。一方で徳島市の補助金や地域住民による運営団体の努力だけでは路線の維持が困難であり、地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統補助）により運行を確保・維持する必要があります。

・多家良・八多コミュニティバスは、令和8年10月から新たに運行を開始する生活交通路線であり、地域の実情に応じた路線を設定したことにより、きめ細かな日常生活の移動手段の確保と公共交通不便地域の解消が図られています。主に地域住民の買い物や通院等の移動を担っていますが、日赤病院玄関前では幹線系統バスに接続しており、広域への移動も可能です。一方で、徳島市の補助金や地域住民による運営団体の努力だけでは路線の維持が困難であり、地域公共交通確保維持改善事業（地域内フィーダー系統補助）により運行を確保・維持する必要があります。

　なお、多家良・八多コミュニティバスは、徳島市に隣接する小松島市の一部に乗り入れていますが、小松島市は補助系統にかかる費用負担を行っていません。また、小松島市内の停留所は、病院・商業施設のみであり、利用者は徳島市民のみであると想定されることから、小松島市の地域公共交通計画に補助系統を位置付ける必要がないと考え、複数市町村をまたがる場合の例外規定を適用するものです。

表 4-1 地域公共交通確保維持事業(地域内フィーダー系統補助)により運行を確保・維持する路線一覧

分類	運行事業者	実施主体	系統名	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様
市内交通	徳島バス株式会社	徳島市	川内循環線	徳島駅	川内支所前	徳島駅	一般乗合(4条)	路線定期
市内交通	徳島バス株式会社	徳島市	川内循環線(加賀須野経由)	徳島駅	加賀須野	徳島駅	一般乗合(4条)	路線定期
生活交通	有限会社東丸タクシー	応神ふれあいバス運行協議会	応神ふれあいバス(マルナカ成長店行き)	藤田荘	応神クリニック	マルナカ成長店	一般乗合(4条)	路線定期
生活交通	有限会社東丸タクシー	応神ふれあいバス運行協議会	応神ふれあいバス(キョーエイ北島店行き)	藤田荘	フジグラン北島	キョーエイ北島店	一般乗合(4条)	路線定期
生活交通	大木タクシー有限会社	上八万バス運営委員会	上八万コミュニティバス(南ルート)	セブンしらさぎ台店	上八万コミセン	マルナカ徳島店	一般乗合(4条)	路線定期
生活交通	大木タクシー有限会社	上八万バス運営委員会	上八万コミュニティバス(北ルート)	ケアハウスやまもも	上八万コミセン	マルナカ徳島店	一般乗合(4条)	路線定期
生活交通	大木タクシー有限会社	上八万バス運営委員会	上八万コミュニティバス(東ルート)	日々宇お地蔵さん	上八万コミセン	マルナカ徳島店	一般乗合(4条)	路線定期
生活交通	有限会社東丸タクシー	多家良コミュニティバス運営協議会	多家良・八多コミュニティバス(大久保ルート)	大久保	多家良中央コミセン	コーナン徳島小松島店	一般乗合(4条)	路線定期
生活交通	有限会社東丸タクシー	多家良コミュニティバス運営協議会	多家良・八多コミュニティバス(五滝ルート)	五王神社	多家良中央コミセン	コーナン徳島小松島店	一般乗合(4条)	路線定期

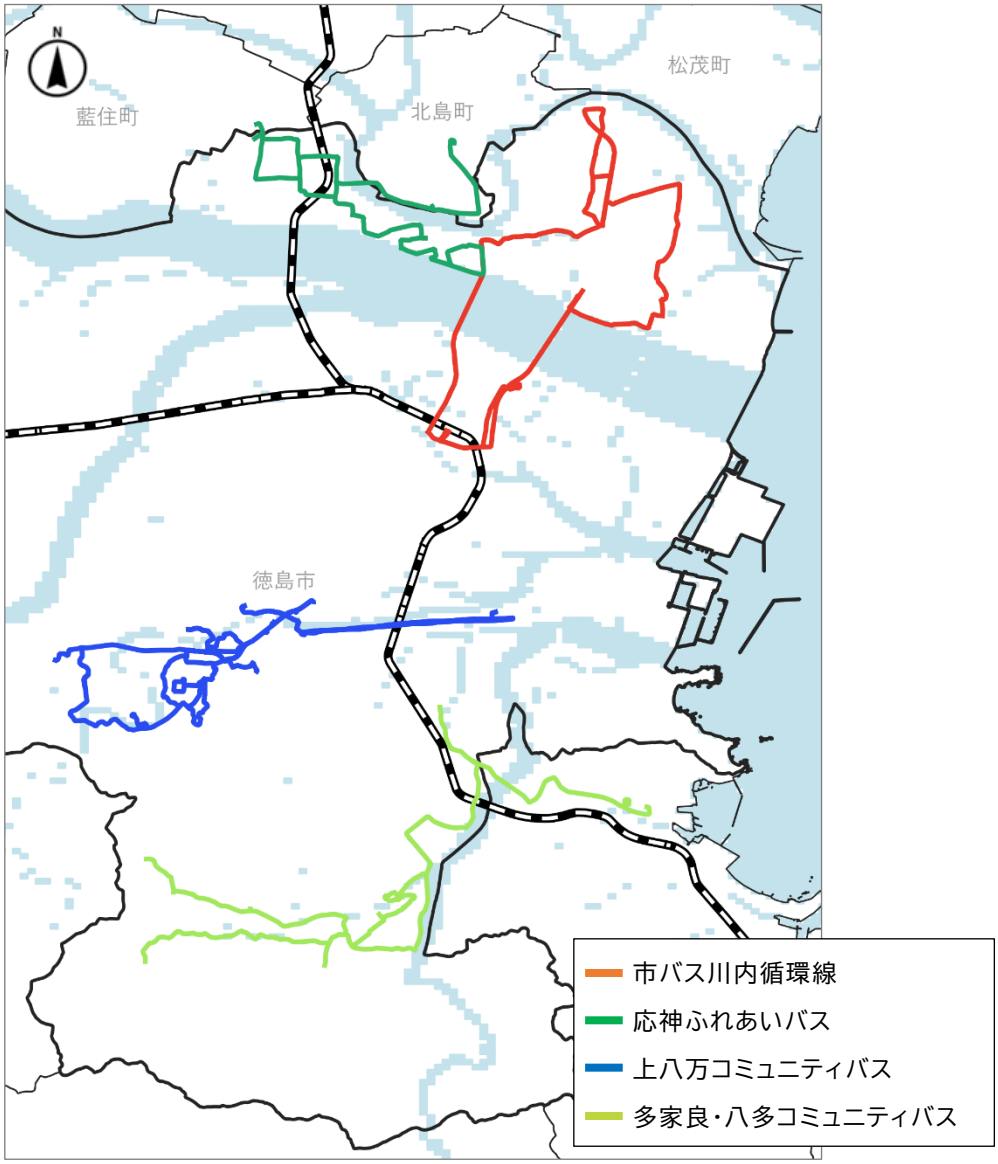


図 4-1 市内交通・生活交通の路線図

2　取組施策の内容

第3章での基本方針の考え方を受けて、これらを実現するために次の取組施策を設定します。

基本方針1　まちづくりと連携した、公共交通の再構築

① 路線バスの整理・再編
② 健全で効率的な公共交通の運営
③ 地域自主運行バスへの支援
④ 地域や需要に応じた移動手段の導入

基本方針2　わかりやすく、使いやすい公共交通の提供

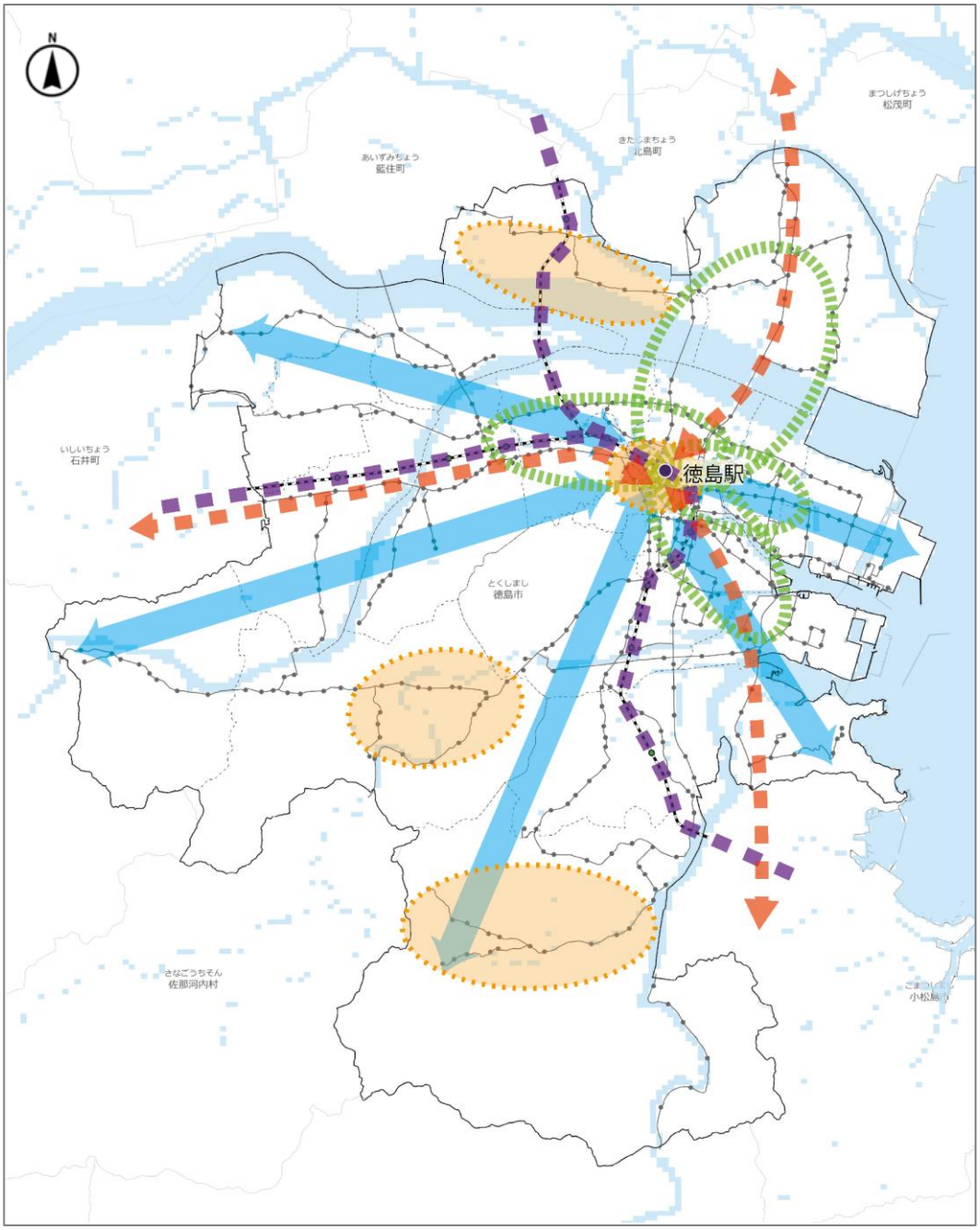
⑤ 徳島駅前バスターミナルの再編
⑥ わかりやすく、使いやすい運賃や決済方法の多様化
⑦ 鉄道と路線バスの連携やパターンダイヤ化の推進
⑧ バス停表示の充実
⑨ 企画チケットの充実
⑩ 情報発信の強化
⑪ 次世代交通サービスの導入

基本方針3　みんなにやさしい、持続可能な公共交通の形成

⑫ 利用促進・公共交通利用啓発の推進
⑬ 公共交通の利用環境の整備・向上
⑭ 高齢者や障害者などにやさしい公共交通の推進
⑮ 地球環境にやさしい公共交通の導入
⑯ シェアサイクルの導入
⑰ エコ通勤の啓発

なお、取組施策と３つの交通軸との関連性は次のとおりです。

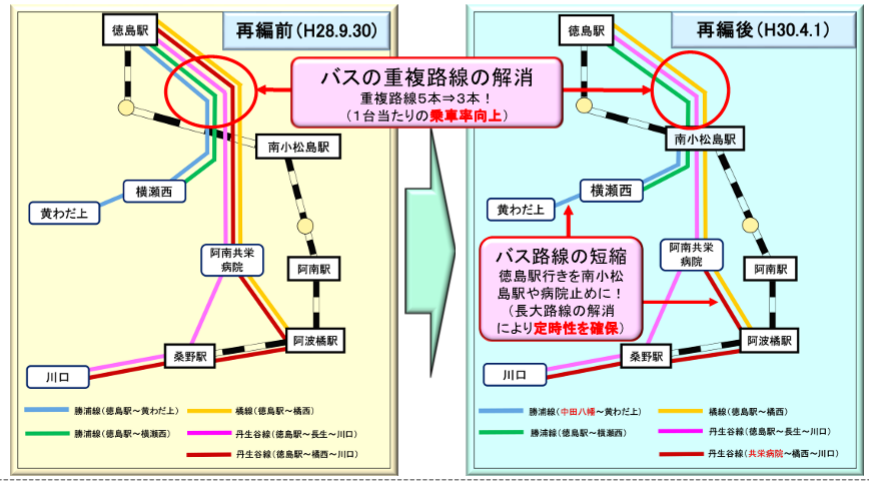
分類		軸	推進すべき主な取組施策
広域交通	鉄道		⑥、⑦、⑬
	バス		①、⑤、⑥、⑦、⑬
市内交通	循環		①、②、⑤、⑥、⑦、⑬
	放射		①、②、④、⑤、⑥、⑦、⑬
生活交通			③、④



各施策の取組内容、取組スケジュール及び実施主体を次に示します。

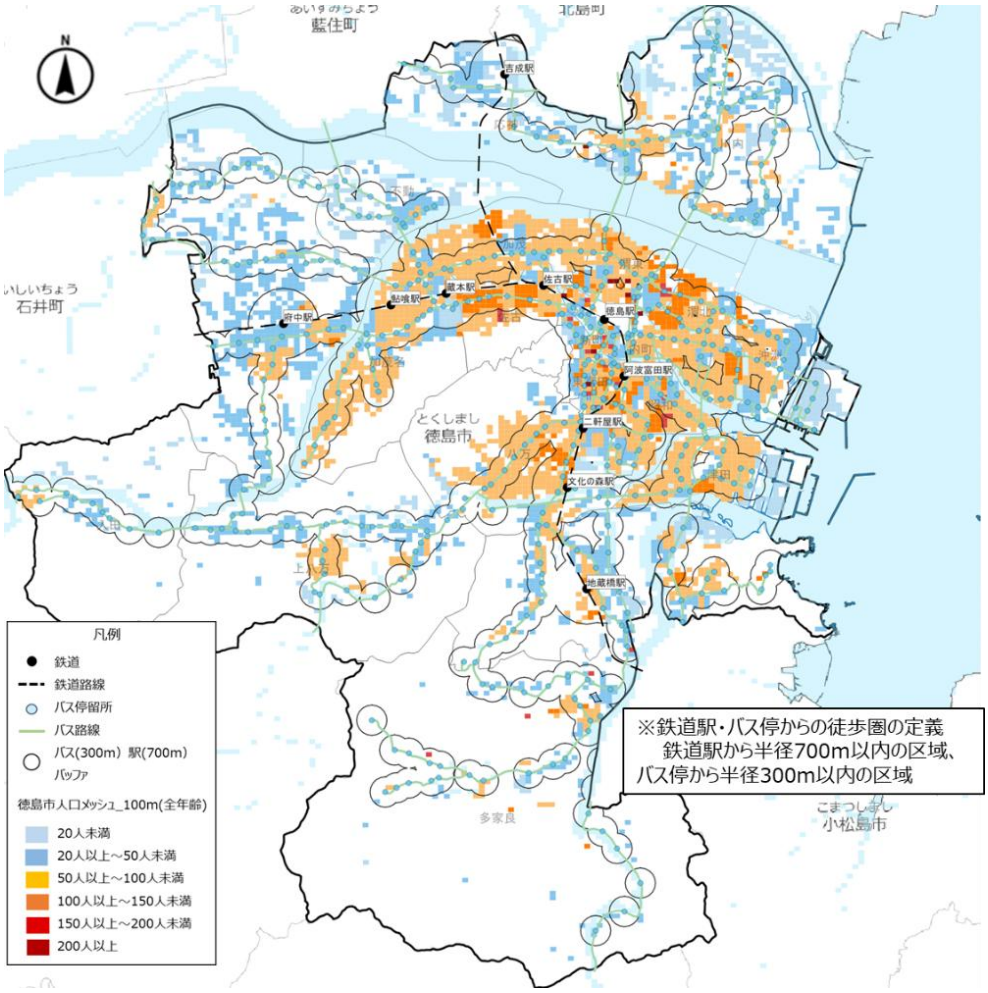
基本方針1　まちづくりと連携した、公共交通の再構築

<table>
<tr><td>施策</td><td colspan="7">施策①　路線バスの整理・再編</td></tr>
<tr><td>取組内容</td><td colspan="7">○ 路線バスについては、各路線の特性や役割分担などを踏まえ、運行ルートの見直しやダイヤ調整を行い、運行区間や運行便数の重複・過密化の解消などを図る整理・再編に取り組む。
○ なお、整理・再編にあたっては、運転手不足や収支率の悪化を踏まえ、より一層の運行の効率化を図るとともに、他の取組施策の推進による利便性向上を図り、持続可能な路線バス運営を目指す。

【参考事例】重複路線の解消
・朝夕の通勤・通学時間帯に配慮しつつ、長大路線を短縮し、路線の効率化を図ることで、1 台当たりの乗車率の向上を目指した。
→徳島市と勝浦町を結ぶ勝浦線の２系統のうち１系統（徳島駅～黄わだ上）を短縮（中田八幡社前～黄わだ上）
→徳島市と那賀町を結ぶ丹生谷線の２系統のうち１系統（徳島駅～橘～川口営業所）を短縮（阿南共栄病院～川口営業所）
 

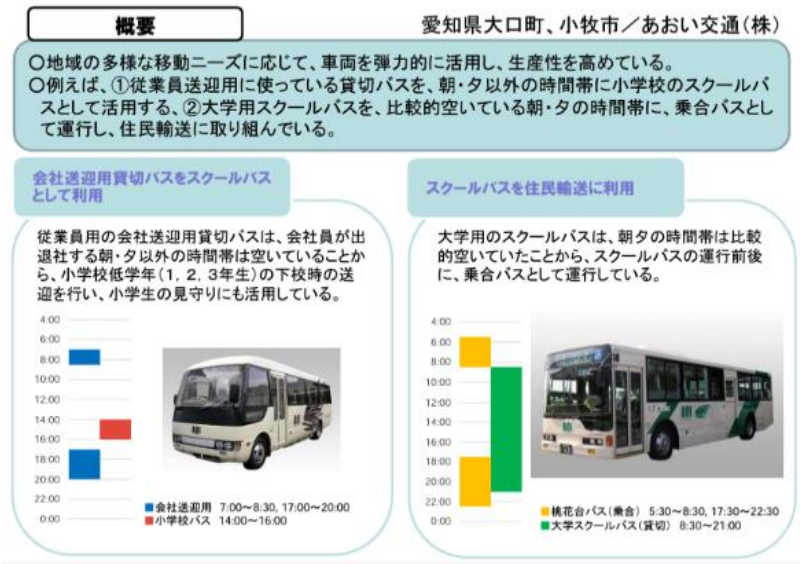
資料：徳島県地域公共交通計画</td></tr>
<tr><td rowspan="3">取組
スケジュール</td><td colspan="5">前期</td><td colspan="2">後期</td><td rowspan="2">実施主体</td></tr>
<tr><td>R6</td><td>R7</td><td>R8</td><td>R9</td><td>R10</td><td>R11～R15</td></tr>
<tr><td colspan="7">検討・実施</td><td>徳島市
バス事業者</td></tr>
</table>

<table>
<tr><td>施策</td><td colspan="7">施策②　健全で効率的な公共交通の運営</td></tr>
<tr><td>取組内容</td><td colspan="7">○ 徳島市交通局が運行している路線の運営を市長部局に移行し、民間事業者に運行委託する市バスの路線移行に引き続き取組、運行収支の改善を図ることで、将来にわたって持続可能な市バス路線の維持・確保を目指す。
○ 市バス事業の収支改善にあたっては、限られた資源の中で、路線・ダイヤの見直しや、新たな乗車券やその販売ツールの企画・開発など利用者ニーズに応じた取組を引き続き行う。
○ 市バス川内循環線については、国の地域公共交通確保維持改善事業費補助制度を引き続き活用し、路線の維持・確保を図る。
○ 近年特に深刻化している運転手不足に対応するため、交通事業者や関係機関と連携し、免許取得支援などの運転手確保の取組を検討し、持続可能な公共交通を目指す。</td></tr>
<tr><td rowspan="4">取組
スケジュール</td><td colspan="5">前期</td><td>後期</td><td rowspan="2">実施主体</td></tr>
<tr><td>R6</td><td>R7</td><td>R8</td><td>R9</td><td>R10</td><td>R11～R15</td></tr>
<tr><td colspan="6">継続・実施</td><td rowspan="2">徳島市
バス事業者</td></tr>
<tr><td colspan="6"></td></tr>
</table>

施策	施策③　地域自主運行バスへの支援
取組内容	○ 公共交通不便地域※の減少に向けた取組を継続する。 ※公共交通不便地域とは鉄道駅から半径 700m以遠、バス停から半径 300m以遠の地域 ○「応神ふれあいバス」「上八万コミュニティバス」「多家良・八多コミュニティバス」の運行維持を支援する。 ○ 新たな地域自主運行バスの導入を支援する。 ○ 支援にあたっては、国の地域公共交通確保維持改善事業費補助制度を引き続き活用し、路線の維持・確保を図る。  出典：国土数値情報、徳島市

取組スケジュール	前期					後期	実施主体
	R6	R7	R8	R9	R10	R11～R15	
	継続						地域住民 交通事業者 徳島市

<table>
<tr><th>施策名</th><th colspan="7">施策④　地域や需要に応じた移動手段の導入</th></tr>
<tr><td>取組内容</td><td colspan="7">○ 近距離の通勤通学や買い物、通院など、市民の生活交通を支援するため、デマンド交通や自家用有償旅客運送などの新たな交通モードの導入を検討する。
○ 市民の生活交通の他、観光分野での活用が期待されるグリーンスローモビリティの導入について検討を行う。
○ 日中稼働していないスクールバスや送迎バス、その他の交通資源（地域における輸送資源）の活用や、自動運転技術について調査研究する。

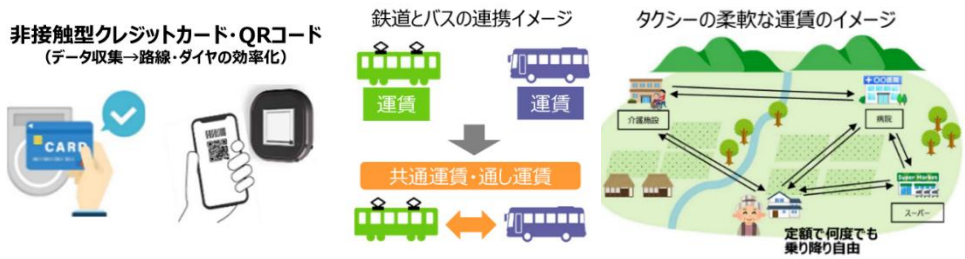
資料：河内長野市におけるグリーンスローモビリティ（河内長野市 HP）
 

資料：各地域における取組事例集（国土交通省 HP）</td></tr>
<tr><td rowspan="3">取組
スケジュール</td><td colspan="5">前期</td><td colspan="2">後期</td><td rowspan="2">実施主体</td></tr>
<tr><td>R6</td><td>R7</td><td>R8</td><td>R9</td><td>R10</td><td>R11～R15</td></tr>
<tr><td colspan="7">個別施策ごとに調査、検討、実施</td><td>徳島市
関係機関</td></tr>
</table>

基本方針２　わかりやすく、使いやすい公共交通の提供

<table>
<tr><td>施策</td><td colspan="7">施策⑤　徳島駅前バスターミナルの再編</td></tr>
<tr><td>取組内容</td><td colspan="7">○ 利用者が利用したいバス路線が一目でわかるように、路線を方面別に見える化し、運行情報の集約により、路線バスの利用環境の向上を図る。

資料：徳島県次世代地域公共交通ビジョン</td></tr>
<tr><td rowspan="4">取組
スケジュール</td><td colspan="5">前期</td><td>後期</td><td rowspan="2">実施主体</td></tr>
<tr><td>R6</td><td>R7</td><td>R8</td><td>R9</td><td>R10</td><td>R11～R15</td></tr>
<tr><td colspan="5" rowspan="2">検討・調整</td><td rowspan="2">実施</td><td rowspan="2">徳島市
バス事業者</td></tr>
<tr></tr>
</table>

施策	施策⑥　わかりやすく、使いやすい運賃や決済方法の多様化
取組内容	○ 鉄道や路線バスなどの運賃等の支払を、運行事業者が異なっていてもキャッシュレスで円滑にできる、または円滑に乗り継ぎができる環境を整える。 ○ なお、キャッシュレス決済の導入にあたっては、初期投資（イニシャルコスト）と運用経費（ランニングコスト）を踏まえ、国の補助制度等を活用しながら、全国共通交通系ICカード等による乗継割引や学割の充実など、利用状況や収支を考慮した利用しやすい料金体系の検討を行う。 資料：バス事業者と鉄道事業者による徳島県南部における共同経営について（徳島バス HP）  資料：地域公共交通「リ・デザイン」の制度・予算について（国土交通省 HP）

取組スケジュール	前期					後期	実施主体
	R6	R7	R8	R9	R10	R11～R15	
	検討・調整			実施			徳島市 交通事業者

施策	施策⑦　鉄道と路線バスの連携やパターンダイヤ化の推進
取組内容	○ 鉄道と路線バスのダイヤの連携や、路線バスのパターンダイヤ化に取り組む。 ○ パターンダイヤ化の認知度が低いため、他の広報施策と一体的に行う等の広報の強化に取組、認知度向上を図る。

土・日・祝日ダイヤ

〔右回り〕徳島駅前→新町→佐古→蔵本→島田→田宮→徳島大学前→徳島駅前

徳島駅前	中央病院・徳大病院前	メディカルゾーン	島田石橋（着）	島田石橋（発）	田宮四丁目	徳島駅前
6:55	7:04	→	7:10	7:20	7:23	7:38
7:25	7:34	→	7:40	7:50	7:53	8:08
7:55	8:04	→	8:10	8:20	8:23	8:38
8:30	8:39	→	8:45	8:55	8:58	9:13
9:00	9:10	→	9:17	9:25	9:28	9:45
9:30	9:40	→	9:47	9:55	9:58	10:15
10:00	10:10	→	10:17	10:25	10:28	10:45
10:30	10:40	→	10:47	10:55	10:58	11:15
10:55	11:05	→	11:12	11:20	11:23	11:40
11:25	11:35	→	11:42	11:50	11:53	12:10
11:55	12:05	→	12:12	12:20	12:23	12:40
12:25	12:35	→	12:42	12:50	12:53	13:10
12:55	13:05	→	13:12	13:20	13:23	13:40
13:25	13:35	→	13:42	13:50	13:53	14:10
13:55	14:05	→	14:12	14:20	14:23	14:40
14:25	14:35	→	14:42	14:50	14:53	15:10
14:55	15:05	→	15:12	15:20	15:23	15:40
15:25	15:35	→	15:42	15:50	15:53	16:10
15:55	16:05	→	16:12	16:20	16:23	16:40
16:25	16:35	→	16:42	16:50	16:53	17:10
16:55	17:05	→	17:12	17:25	17:28	17:45
17:25	17:35	→	17:42	17:55	17:58	18:15
18:00	18:10	→	18:17	止 18:25	止 18:28	止 18:45
18:35	18:45	→	18:52	止 19:00	止 19:03	止 19:20

ダイヤ改正前

土・日・祝日ダイヤ

〔右回り〕徳島駅前→新町→佐古→蔵本→島田→田宮→徳島大学前→徳島駅前

徳島駅前	中央病院・徳大病院前	メディカルゾーン	島田石橋（着）	島田石橋（発）	田宮四丁目	徳島駅前
6:55	7:04	→	7:10	7:20	7:23	7:38
7:25	7:34	→	7:40	7:50	7:53	8:08
7:55	8:04	→	8:10	8:20	8:23	8:38
8:25	8:34	→	8:40	8:50	8:53	9:08
8:55	9:04	→	9:11	9:20	9:23	9:40
9:25	9:35	→	9:42	9:50	9:53	10:10
9:55	10:05	→	10:12	10:20	10:23	10:40
10:25	10:35	→	10:42	10:50	10:53	11:10
10:55	11:05	→	11:12	11:20	11:23	11:40
11:25	11:35	→	11:42	11:50	11:53	12:10
11:55	12:05	→	12:12	12:20	12:23	12:40
12:25	12:35	→	12:42	12:50	12:53	13:10
12:55	13:05	→	13:12	13:20	13:23	13:40
13:25	13:35	→	13:42	13:50	13:53	14:10
13:55	14:05	→	14:12	14:20	14:23	14:40
14:25	14:35	→	14:42	14:50	14:53	15:10
14:55	15:05	→	15:12	15:20	15:23	15:40
15:25	15:35	→	15:42	15:50	15:53	16:10
15:55	16:05	→	16:12	16:20	16:23	16:40
16:25	16:35	→	16:42	16:50	16:53	17:10
16:55	17:05	→	17:12	17:20	17:23	17:40
17:25	17:35	→	17:42	17:55	17:58	18:15
18:00	18:10	→	18:17	止 18:25	止 18:28	止 18:45
18:35	18:45	→	18:52	止 19:00	止 19:03	止 19:20

ダイヤ改正後

（令和５年４月１日改定）

資料：徳島市 HP

取組スケジュール	前期					後期	実施主体
	R6	R7	R8	R9	R10	R11～R15	
	路線拡大の検討・継続・実施						徳島市 バス事業者

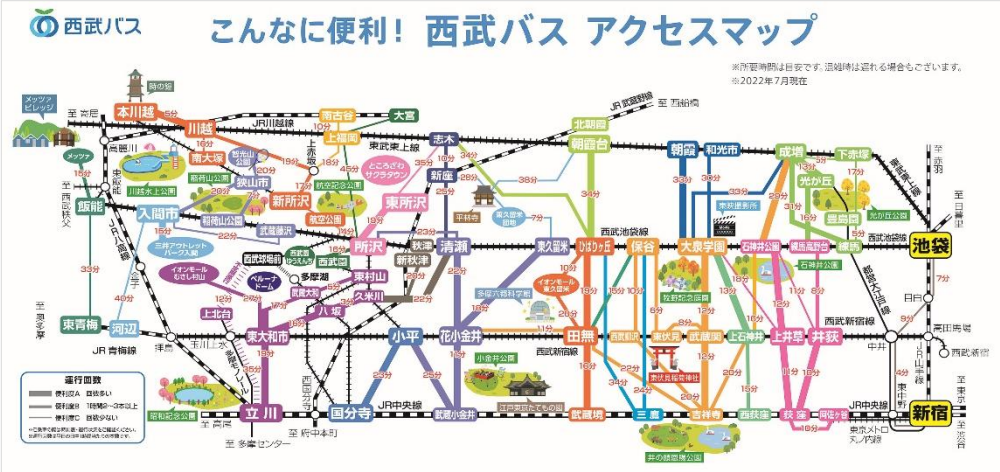
施策	施策⑧　バス停表示の充実
取組内容	○ 既設の徳島駅前バスターミナルのデジタルサイネージについて、多言語化に取り組むなど、より充実した表示への機能拡張を検討する。 ○ 多言語化未対応のバス停においては、多言語対応している「とくしまバス Navi　いまドコなん」のステッカーを掲示し、同サイトへの誘導により情報提供を図る。 ○ 徳島市内のランドマークや目的地となる施設の位置情報なども含めてバス停へ掲出するなど、「施策⑩情報発信の強化」と連動させながら、利用者目線での路線のわかりやすさの向上を図る。 徳島駅前バスターミナルに設置されたデジタルサイネージ 「とくしまバス Navi　いまドコなん」ステッカー 資料：徳島市 HP

取組スケジュール	前期					後期	実施主体
	R6	R7	R8	R9	R10	R11～R15	
	検討・実施						徳島市 バス事業者

<table>
<tr><th>施策</th><th colspan="6">施策⑨　企画チケットの充実</th></tr>
<tr><td>取組内容</td><td colspan="6">○ 普段バスを利用しない人の利用を促進し、路線バス全体の利用増加を図るため、路線バスをお得に利用できる企画チケットを発売する。
○ 観光スポットへの二次交通利用を促進するため、路線バスなどを利用した移動と施設入場券や割引券等をセットにした企画チケットの商品化に取り組む。
○ 乗降センサー等による乗降データを基に、閑散期や利用者数の少ない区間の需要喚起につながる企画チケットの導入を検討する。

資料：徳島バス HP

資料：徳島地区渋滞対策推進協議会</td></tr>
<tr><td rowspan="3">取組
スケジュール</td><td colspan="5">前期</td><td>後期</td><td rowspan="2">実施主体</td></tr>
<tr><td>R6</td><td>R7</td><td>R8</td><td>R9</td><td>R10</td><td>R11～R15</td></tr>
<tr><td colspan="6">検討・実施</td><td>徳島市
バス事業者
関係機関</td></tr>
</table>

施策	施策⑩　情報発信の強化
取組内容	○「とくしまバス Navi　いまドコなん」の周知、利用向上を図るため、広報誌や SNS、ホームページ等での情報発信、バスの乗り方教室での操作案内を行う。 ○ バス停標識に貼付している「とくしまバス Navi　いまドコなん」のステッカーの視認性の向上や利用方法の併記を行い、周知や利用向上を図る。 ○ 商業・観光施設を併記した路線図を掲示するなど、バスに乗り慣れていない人でもわかりやすい案内方法を検討する。 ○ 商業施設や病院等の沿線施設と連携し、ニーズやライフスタイルに応じた情報発信に取り組む。 ステッカーを改良 「とくしまバス Navi いまドコなん」のステッカー 現在のバス停標識の状況　　改良案  電車とバスの乗り継ぎ早わかり MAP　　資料：西武バス HP

取組スケジュール	前期					後期	実施主体
	R6	R7	R8	R9	R10	R11～R15	
	検討・実施						徳島市 バス事業者

<table>
<tr><th>施策</th><th colspan="7">施策⑪　次世代交通サービスの導入</th></tr>
<tr><td>取組内容</td><td colspan="7">○ 各地で社会実験が進められているMaaS(マース)について、導入状況等を把握し、移動の利便性向上や公共交通の確保・維持、観光地での周遊促進・観光消費の拡大に向けた有効性を検証するなど、導入の検討を行う。
○ なお、クレジットカードやアプリによる二次元コード決済などのキャッシュレス決済に合わせて、MaaSと組み合わせることで予約・配車・決済までの一連の流れを1つのサービスとして提供出来るよう関係機関と協議・調整する。

資料：徳島県鳴門公園周辺エリアにおける観光型 MaaS の実証実験（JR 四国 HP）

資料：愛媛県南予地域における観光 MaaS 実証実験（国土交通省 HP）</td></tr>
<tr><td rowspan="3">取組スケジュール</td><td colspan="5">前期</td><td>後期</td><td rowspan="2">実施主体</td></tr>
<tr><td>R6</td><td>R7</td><td>R8</td><td>R9</td><td>R10</td><td>R11～R15</td></tr>
<tr><td colspan="6">調査・研究　　検討・調整　　実施</td><td>徳島市
交通事業者
関係機関</td></tr>
</table>

基本方針３　みんなにやさしい、持続可能な公共交通の形成

施策	施策⑫　利用促進・公共交通利用啓発の推進
取組内容	○ お絵かきバスやバスの乗り方教室を行う「交通エコライフキャンペーン」等の、バスを身近に感じ、公共交通を考える契機とするためのイベントを開催する。 ○ これまでの小学生向けのバスの乗り方教室に加え、高齢者など大人向けの乗り方教室を開催し、多世代の利用促進を図る。 ○ 市内の学校や施設、民間事業者等と連携して、「公共交通の役割・大切さ」を学ぶ機会を創出する。 交通エコライフキャンペーン 資料：徳島県 HP 高齢者バス乗り方教室 資料：防府市 HP

取組スケジュール	前期					後期	実施主体
	R6	R7	R8	R9	R10	R11～R15	
	継続・実施						徳島市 バス事業者

<table>
<tr><td>施策</td><td colspan="7">施策⑬　公共交通の利用環境の整備・向上</td></tr>
<tr><td>取組内容</td><td colspan="7">○ バス利用者の待合環境改善のため、上屋やベンチ等の整備を継続・実施する。
○ バス停周辺施設の管理者や地域住民の協力を得ながら待合環境向上を図る。
○ 交通結節点としてのバス停や鉄道駅に駐輪環境の整備を図る。

(左)令和 4 年度に南末広町(上り)停留所に上屋を設置
(右)周辺施設の協力により快適なバス待ち環境が整備されている事例
(協立病院前バス停)

令和 3 年度に JR 府中駅に駐輪スペースを整備</td></tr>
<tr><td rowspan="3">取組
スケジュール</td><td colspan="5">前期</td><td>後期</td><td rowspan="2">実施主体</td></tr>
<tr><td>R6</td><td>R7</td><td>R8</td><td>R9</td><td>R10</td><td>R11～R15</td></tr>
<tr><td colspan="6">継続・実施</td><td>徳島市
交通事業者
沿線施設
など</td></tr>
</table>

<table>
<tr><th>施策</th><th colspan="7">施策⑭　高齢者や障害者などにやさしい公共交通の推進</th></tr>
<tr><td>取組内容</td><td colspan="7">○ 交通事業者と行政が連携し、高齢者、障害者、妊婦、外国人旅行者等、誰でも利用しやすいハード・ソフトの改善を進める。
○ 車両更新の際に誰でも使いやすい車両（ノンステップバス、ユニバーサルデザインタクシーなど）の導入を促進する。
○ 運転手による車椅子使用者やベビーカーの乗降サポートの習熟、適切な対応のための接遇研修のさらなる充実を図る。
○ 現在、小学生向けに開催している「バリアフリー教室・バスの乗り方教室」を継続する。
○ 市バス路線を対象に、高齢者、障害者の社会参加の促進・外出支援のため市バス無料乗車証を交付しているが、路線再編を踏まえながら移動手段や利便性の確保のため、拡大の検討を進める。

ノンステップバス

乗降サポートの様子
資料：徳島市 HP</td></tr>
<tr><td rowspan="3">取組
スケジュール</td><td colspan="5">前期</td><td>後期</td><td rowspan="2">実施主体</td></tr>
<tr><td>R6</td><td>R7</td><td>R8</td><td>R9</td><td>R10</td><td>R11～R15</td></tr>
<tr><td colspan="6">継続・実施</td><td>徳島市
バス事業者</td></tr>
</table>

施策	施策⑮　地球環境にやさしい公共交通の導入
取組内容	○ 地球環境にやさしい次世代自動車（ハイブリッド自動車、プラグインハイブリッド自動車、電気自動車、燃料電池自動車等の電動車）の導入を検討する。

資料：水素燃料を用いて走行する燃料電池バス（徳島バス HP）

地域交通のグリーン化に向けた次世代自動車普及促進事業

	【第Ⅰ段階】	【第Ⅱ段階】	【第Ⅲ段階】
概要	市場に導入された初期段階で、価格高騰期にあり、積極的な支援が必要	車種ラインナップが充実し競争が生まれ、通常車両との価格差が低減	通常車両との価格差がさらに低減し、本格的普及の初期段階に到達（支援の最終段階）
補助上限	車両・充電設備等価格の1／3	車両・充電設備等価格の1／4～1／5	通常車両との差額の1／3
対象車両	燃料電池タクシー、電気バス、プラグインハイブリッドバス、超小型モビリティ	電気タクシー、電気トラック（バン）、プラグインハイブリッドタクシー	ハイブリッドバス、天然ガスバス、ハイブリッドトラック、天然ガストラック

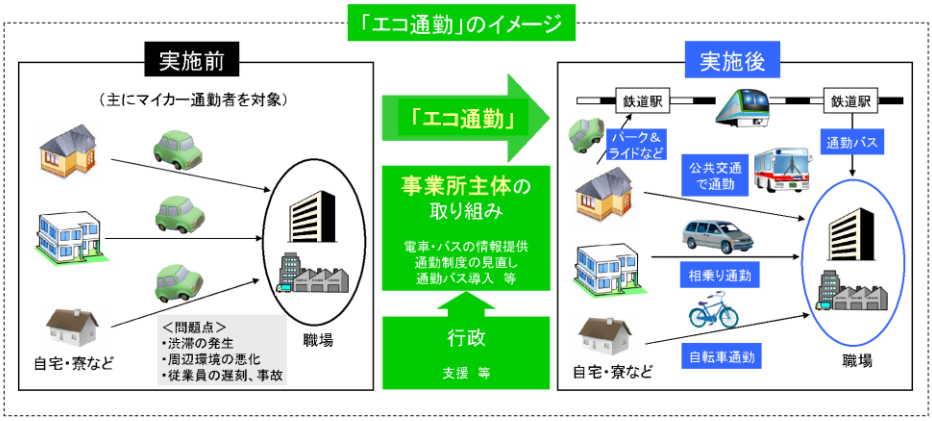
資料：グリーン社会WG（国土交通省 HP）

取組スケジュール	前期					後期	実施主体
	R6	R7	R8	R9	R10	R11～R15	
	検討・調整		実施				徳島市 バス事業者

<table>
<tr><th>施策</th><th colspan="6">施策⑯　シェアサイクルの導入</th></tr>
<tr><td>取組内容</td><td colspan="6">○ 公共交通の補完として、市民の日常利用や観光客の利用における利便性・回遊性の向上、環境負荷の軽減等を目的にシェアサイクル導入の検討を行う。
○ なお、導入にあたっては、認知度の向上や経路検索サービス・他の交通手段との連携方法等の検討も行う。

資料：シェアサイクル（アヴィレ）（富山市観光協会 HP、富山市 HP）

資料：小田急電鉄株式会社 HP</td></tr>
<tr><td rowspan="3">取組
スケジュール</td><td colspan="5">前期</td><td>後期</td><td rowspan="2">実施主体</td></tr>
<tr><td>R6</td><td>R7</td><td>R8</td><td>R9</td><td>R10</td><td>R11～R15</td></tr>
<tr><td colspan="6">検討・実施</td><td>徳島市
関係機関</td></tr>
</table>

施策	施策⑰　エコ通勤の啓発
取組内容	○ 徳島市 SDGs 未来都市計画にもとづき、公共交通の利用を促進することで、環境にやさしい都市の形成に資する施策の推進を進め、クルマから環境にやさしいエコな通勤手段へ転換するための啓発活動を行う。 徳島市中心部、通称「ひょうたん島」俯瞰 資料：徳島市  図　「エコ通勤」のイメージ 資料：「エコ通勤」の手引き、土木学会・国交省等 https://www.ecomo.or.jp/environment/ecommuters/data/tebiki.pdf （2023.09）

取組スケジュール	前期					後期	実施主体
	R6	R7	R8	R9	R10	R11～R15	
	検討・実施						徳島市

第5章　計画における評価指標・目標値

1　評価指標と目標値の設定

本計画を着実に推進するため、次のとおり評価指標と目標値を設定します。

基本方針	評価指標	目標値	
		現状値(R5)	目標値(R15)
1 まちづくりと連携した、公共交通の再構築	① 市内交通の利用者数(一日平均乗車人員)	7,994人(R4)	10,000人
	② 生活交通(地域自主運行バス)の利用者数(年間乗車人員)	4,489人(R4)	8,978人
	③ 居住促進区域内の循環バス路線の利用者数(一日平均乗車人員)	2,426人(R4)	3,000人
	④ 居住促進区域内の鉄道駅の利用者数(一日平均乗車人員)	9,622人(R4)	10,000人
	⑤ 公共交通でカバーされている地域に住む人口割合	67.3%	75%以上
	⑥ 公的資金が投入されている市バス事業の収支率	38.9%(R4)	40%以上
	⑦ 公的資金が投入されている地域自主運行バス事業の収支率	7.0%(R4)	10%以上
	⑧ 公共交通への公的資金投入額	586,642千円(R4)	586,642千円
2 わかりやすく、使いやすい公共交通の提供	⑨「乗り換え」に対する公共交通利用者の満足度	42.5%	50%以上
	⑩ 総合評価としての利用者の満足度	52.3%	60%以上
	⑪ 市民の日常生活の移動手段における公共交通の割合	14.0%	15%以上
	⑫ キャッシュレス決済(交通系ICカード)の導入状況	0%	100%
3 みんなにやさしい、持続可能な公共交通の形成	⑬「バス停設備」に対する公共交通利用者の満足度	33.3%	50%以上
	⑭ 市民の通勤・通学の移動手段における公共交通の割合	7.6%	10%以上
	⑮ 公共交通イベントの開催回数	2回	3回
	⑯ ノンステップバスの普及率	87.4%	90%以上
	⑰ 地球環境にやさしい次世代自動車の導入台数	2台	3台

2　各評価指標の考え方

基本方針1　まちづくりと連携した、公共交通の再構築

◆市内交通の利用者数

評価指標①	現状値（R4）	目標値（R15）
市内交通の利用者数（一日平均乗車人員）	7,994 人	10,000 人

【指標の意義】

徳島市内の公共交通の中でも主要な交通軸を担う市内交通を評価する上で、最も基本となる指標です。主に「①路線バスの整理・再編」施策を推進することにより、目標達成を目指します。

【評価値の算出方法】

市バス路線（交通局路線及び委託路線）の一日平均乗車人員で評価します。

【目標値の設定の考え方】

市バス路線の整理・再編による路線の最適化や立地適正化計画における居住促進区域等への人口の集積が進むと同時に、居住促進区域間や市郊外部と市中心部との移動の円滑化を進めます。また、さらなる運行の効率化を図りながら、デジタル化による利用者利便の向上や、インバウンド需要の取込みなど、様々な施策の実施により、利用者の増加を目指します。

現状値は令和 4 年で 7,994 人ですが、令和 15 年には約 25%増の 10,000 人を目標とします。

◆生活交通の利用者数

評価指標②	現状値（R4）	目標値（R15）
生活交通（地域自主運行バス）の利用者数（年間乗車人員）	4,489 人	8,978 人

【指標の意義】

生活交通は、市内交通を補完し、まち全体の公共交通の利便性向上を図る観点から、利用者数に着目します。主に「③地域自主運行バスへの支援」、「④地域や需要に応じた移動手段の導入」施策を推進することにより、目標達成を目指します。

【評価値の算出方法】

生活交通の代表的な手段である、地域自主運行バスの年間乗車人員で評価します。

【目標値の設定の考え方】

市内交通を補完する移動手段を確保することにより、さらなる公共交通の利便性増進を図り、利用者の増加を目指します。

現状値は令和 4 年で 4,489 人ですが、運行地域の増加を見込み、令和 15 年には約 2 倍の 8,978 人を目標とします。

◆居住促進区域内の循環バスの利用者数

評価指標③	現状値（R4）	目標値（R15）
居住促進区域内の循環バス路線の利用者数（一日平均乗車人員）	2,426 人	3,000 人

【指標の意義】

立地適正化計画と連携を図り、コンパクト・アンド・ネットワークが推進されれば、「コンパクト」な居住促進区域内において、「ネットワーク」を支える循環バス路線の乗車人員も増加することになります。主に、「①路線バスの整理・再編」施策を推進することにより目標達成を目指します。

【評価値の算出方法】

居住促進区域内の循環バス路線（中央循環線、南部循環線、東部循環線）の一日平均乗車人員で評価します。

【目標値の設定の考え方】

市バス路線の整理・再編による路線の最適化など、さらなる運行の効率化を図りながら、デジタル化による利用者利便の向上や、インバウンド需要の取込みなど、様々な施策の実施により、利用者の増加を目指します。

現状値は令和 4 年で 2,426 人ですが、令和 15 年には約 25%増の 3,000 人を目標とします。

◆居住促進区域内の鉄道駅の利用者数

評価指標④	現状値（R4）	目標値（R15）
居住促進区域内の鉄道駅の利用者数（一日平均乗車人員）	9,622 人	10,000 人

【指標の意義】

居住促進区域内における「ネットワーク」を支える鉄道の乗車人員の増加を目指します。主に、「⑤徳島駅前バスターミナルの再編」、「⑥わかりやすく、使いやすい運賃や決済方法の多様

化」、「⑦鉄道と路線バスの連携やパターンダイヤ化の推進」施策などにより目標達成を目指します。

なお、これら⑤～⑦の施策は、基本的には、基本方針2の「わかりやすく、使いやすい公共交通の提供」での施策として位置付けられますが、これらの施策から期待される成果は居住促進区域内の鉄道駅の利用者数の増加につながり、「まちづくりと連携した、公共交通の再構築」との関連性も強いため、ここに位置付けています。

【評価値の算出方法】

居住促進区域内の鉄道駅（徳島市内 10 駅のうち吉成駅を除く 9 駅）の一日平均乗車人員で評価します。

【目標値の設定の考え方】

現状値は令和 4 年で 9,622 人ですが、立地適正化計画における居住促進区域等への人口の集積が進むことで、令和 15 年には 10,000 人を目標とします。

◆公共交通カバー率

評価指標⑤	現状値（R5）	目標値（R15）
公共交通でカバーされている地域に住む人口割合	67.3%	75%以上

【指標の意義】

生活交通関連の施策を推進することにより公共交通の不便地域が解消され、公共交通のカバー率が高まることから、「①路線バスの整理・再編」、「③地域自主運行バスへの支援」、「④地域や需要に応じた移動手段の導入」施策を推進することにより目標達成を目指します。

【評価値の算出方法】

公共交通のカバー率は、徳島市全体の人口のうち、鉄道駅から 700m 圏内、バス停から 300m 圏内に居住する人口数の割合で示されます。これらの数値は定期的に更新される国土地理情報 100m メッシュデータを用いて算出します。

【目標値の設定の考え方】

市バス路線の整理・再編による路線の最適化や、地域自主運行バスの他の地区への展開などにより、公共交通のカバー率増加を目指します。

現状値は令和 5 年で 67.3%ですが、令和 15 年には 75%以上を目標とします。

◆公的資金①

評価指標⑥	現状値（R4）	目標値（R15）
公的資金が投入されている市バス事業の収支率	38.9%	40%以上

【指標の意義】

公共交通の利用者の増加や効率的な運行などに伴う成果として、市バス事業の収支率を指標とし、「②健全で効率的な公共交通の運営」施策などを推進することにより、目標達成を目指します。

【評価値の算出方法】

市バス事業の営業費用と営業収入の比率から評価します。

【目標値の設定の考え方】

現状値は令和４年で 38.9%ですが、令和 15 年には 40%以上を目標とします。

◆公的資金②

評価指標⑦	現状値（R4）	目標値（R15）
公的資金が投入されている地域自主運行バス事業の収支率	7.0%	10%以上

【指標の意義】

生活交通の安定的な運営維持の成果として、地域自主運行バス事業の収支率を指標とし、「②健全で効率的な公共交通の運営」施策などを推進することにより、目標達成を目指します。

【評価値の算出方法】

地域自主運行バス事業の営業費用と営業収入の比率から評価します。

【目標値の設定の考え方】

現状値は令和４年で 7.0%ですが、令和 15 年には 10%以上を目標とします。

◆公的資金③

評価指標⑧	現状値（R4）	目標値（R15）
公共交通への公的資金投入額	586,642 千円	586,642 千円

【指標の意義】

「②健全で効率的な公共交通の運営」施策などを推進することにより、目標達成を目指します。

【評価値の算出方法】

路線バス事業への公的資金投入額とします。ただし、高齢者・障害者無料乗車証負担金は、運賃補填の性格が強いことから、ここでは路線バス事業への赤字補填額等を評価します。

【目標値の設定の考え方】

路線バス事業者における運転手不足や高齢化、徳島市における人口の減少等を踏まえると、現在の公共交通サービスの水準を維持することは今後困難な状況ですが、各種施策の効果によりサービス水準を現状維持とし、公的資金投入額も現状維持とします。

現状値は令和 4 年で 586,642 千円ですが、令和 15 年には 586,642 千円を目標とします。

基本方針2　わかりやすく、使いやすい公共交通の提供

◆満足度①

評価指標⑨	現状値（R5）	目標値（R15）
「乗り換え」に対する公共交通利用者の満足度	42.5%	50%以上

【指標の意義】

バス交通の利用促進をしていく上では、様々な施策を総合して公共交通の利用者の満足度を高めて、他の交通手段からの転換を促すことが重要となります。ここでは、そのうちの「乗り換え」に関する利用者の満足度を高めることを目指します。主に「⑤徳島駅前バスターミナルの再編」、「⑥わかりやすく、使いやすい運賃や決済方法の多様化」、「⑦鉄道と路線バスの連携やパターンダイヤ化の推進」施策などを進めることで目標達成を目指します。

【評価値の算出方法】

計画の中間見直し時等に実施するアンケート調査結果から評価します。

【目標値の設定の考え方】

現状値は令和 5 年で 42.5%ですが、令和 15 年には 50%以上を目標とします。

◆満足度②

評価指標⑩	現状値（R5）	目標値（R15）
総合評価としての利用者の満足度	52.3%	60%以上

【指標の意義】

基本方針 2 の「わかりやすく、使いやすい公共交通の提供」が実現されているかどうかについては、様々な施策を総合的に実施することによる、バスサービス全体の総合評価としての満足度でも評価します。主に、「⑧バス停表示の充実」、「⑨企画チケットの充実」、「⑩情報発信の強化」、「⑪次世代交通サービスの導入」施策などを推進することにより目標達成を目指します。

【評価値の算出方法】

計画の中間見直し時等に実施するアンケート調査結果から評価します。

【目標値の設定の考え方】

現状値は令和 5 年で 52.3%ですが、令和 15 年には 60%以上を目標とします。

◆日常生活での公共交通利用の割合

評価指標⑪	現状値（R5）	目標値（R15）
市民の日常生活の移動手段における公共交通の割合	14.0%	15%以上

【指標の意義】

利用者の満足度とともに、バス交通の利用促進をしていく上では、様々な施策を総合して公共交通の利用率を高めて、他の交通手段からの転換を促すことも目的の一つになります。その結果を示す「移動手段における公共交通の割合（公共交通分担率）」も重要な評価指標となり、市民の日常生活の移動手段について、公共交通の利用の割合を評価します。

【評価値の算出方法】

計画の中間見直し時等に実施するアンケート調査結果から評価します。

【目標値の設定の考え方】

現状値は令和 5 年で 14.0%ですが、令和 15 年には 15%以上を目標とします。

◆キャッシュレス決済

評価指標⑫	現状値（R5）	目標値（R15）
キャッシュレス決済（交通系 IC カード）の導入状況	0%	100%

【指標の意義】

本計画において目標値の設定に当たっては、前述のような公共交通の利用者数や満足度のように、いくつかの施策の組み合わせによって現れる効果（アウトカムなど）を集計的に評価する指標とともに、個別施策によっては、具体的な数値（アウトプット）も示すこととし、キャッシュレス決済（交通系 IC カード）の導入状況を評価します。

【評価値の算出方法】

各年度での全路線バス台数に対する導入台数（交通系 IC カードを読み取る決済端末機器が装着されている台数）の割合で評価します。

【目標値の設定の考え方】

現状値は令和 5 年で 0%ですが、令和 15 年には 100%を目標とします。

基本方針３　みんなにやさしい、持続可能な公共交通の形成

◆満足度③

評価指標⑬	現状値（R5）	目標値（R15）
「バス停設備」に対する公共交通利用者の満足度	33.3%	50%以上

【指標の意義】

基本方針３の「みんなにやさしい、持続可能な公共交通の形成」を目指す上では、その中の施策に関連する「バス停設備」に対する公共交通利用者の満足度で評価します。主に、「⑬公共交通の利用環境の整備・向上」、「⑭高齢者や障害者などにやさしい公共交通の推進」施策などを推進することにより、目標達成を目指します。

【評価値の算出方法】

計画の中間見直し時等に実施するアンケート調査結果から評価します。

【目標値の設定の考え方】

現状値は令和５年で 33.3%ですが、令和 15 年には 50%以上を目標とします。

◆通勤通学での公共交通利用の割合

評価指標⑭	現状値（R5）	目標値（R15）
市民の通勤・通学の移動手段における公共交通の割合	7.6%	10%以上

【指標の意義】

バス交通の利用促進をしていく上では、様々な施策を総合して公共交通の利用率を高めて、他の交通手段からの転換を促すことも目的の一つになり、通勤・通学の移動手段における公共交通の割合を評価します。

【評価値の算出方法】

計画の中間見直し時等に実施するアンケート調査結果から評価します。

【目標値の設定の考え方】

現状値は令和５年で 7.6%ですが、令和 15 年には 10%以上を目標とします。

◆イベント開催

評価指標⑮	現状値（R5）	目標値（R15）
公共交通イベントの開催回数	２回	３回

【指標の意義】

個別施策（アウトプット）には公共交通のイベント開催回数を指標とし、「⑫利用促進・公共交通利用啓発の推進」などを推進することにより目標達成を目指します。

【評価値の算出方法】

交通エコライフキャンペーンやバスの乗り方教室などの開催回数から評価します。

【目標値の設定の考え方】

現状値は令和 5 年で 2 回ですが、令和 15 年には 3 回を目標とします。

◆ノンステップバス

評価指標⑯	現状値（R5）	目標値（R15）
ノンステップバスの普及率	87.4%	90%以上

【指標の意義】

個別施策（アウトプット）によるノンステップバスの普及率を指標とし、「⑭高齢者や障害者などにやさしい公共交通の推進」施策を推進することにより目標達成を目指します。

【評価値の算出方法】

各年での全路線バス台数に占めるノンステップバスの割合を評価します。

【目標値の設定の考え方】

現状値は令和 5 年で 87.4%ですが、令和 15 年には 90%以上を目標とします。

◆脱炭素社会への対応

評価指標⑰	現状値（R5）	目標値（R15）
地球環境にやさしい次世代自動車の導入台数	2 台	3 台

【指標の意義】

個別施策（アウトプット）による地球環境にやさしい次世代自動車等の導入台数を指標とし、「⑮地球環境にやさしい公共交通の導入」施策を推進することにより、目標達成を目指します。

【評価値の算出方法】

路線バス車両として導入した、ハイブリッド自動車、プラグインハイブリッド自動車、電気自動車、燃料電池自動車等の導入台数を評価します。

【目標値の設定の考え方】

現状値は令和 5 年で2台ですが、令和 15 年には3台を目標とします。

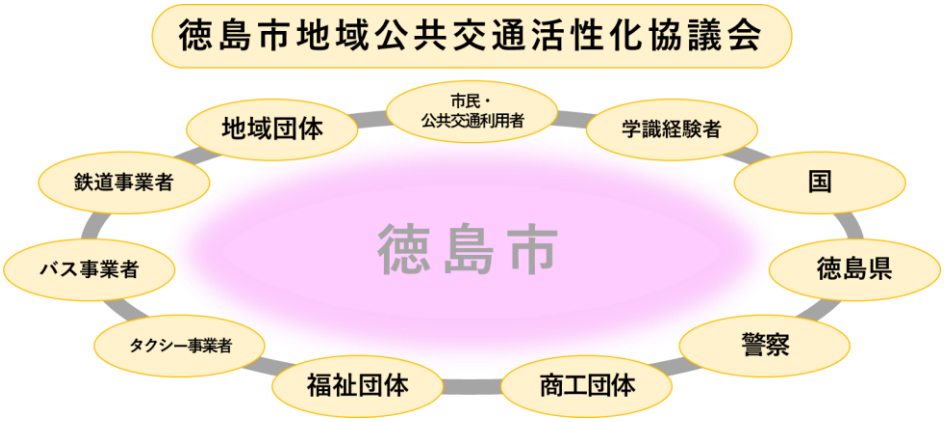
第6章　計画の推進

本計画の推進にあたっては、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく法定協議会である「徳島市地域公共交通活性化協議会」に、計画の達成状況・進捗状況を報告し、協議会の意見を取組施策に反映させていくことにより、計画の着実な推進を図ります。

計画（Plan）、実施（Do）、評価・検証（Check）、改善・見直し（Action）の PDCA マネジメントサイクルにより、進行管理を行います。

毎年度末に事業の進捗状況や取組内容等について評価・検証（Check）し、必要に応じた改善・見直し（Action）を行い、計画（Plan）に反映させることにより、効果の積み上げを図ります。

■推進体制



■進行管理

参考資料

■徳島市地域公共交通計画の策定経過

年月日	内容
令和5年3月22日(水)	【第1回徳島市地域公共交通活性化協議会】 ・協議会設置要綱の改正 ・令和5年度協議会の事業内容
令和5年4月12日(水)	【徳島市地域公共交通計画策定調査業務委託プロポーザル審査会】 ・審査方法、事業者特定方法
令和5年5月15日(月)	【徳島市地域公共交通計画策定調査業務委託プロポーザル審査会】 ・提案説明 ・受託候補者の特定
令和5年6月29日(木)	【第1回徳島市地域公共交通活性化協議会】 ・プロポーザル結果報告 ・各種調査の実施方針等
令和5年8月4日(金)、8月5日(土)	公共交通利用者アンケート実施
令和5年8月9日(水)～8月25日(金)	市民アンケート実施
令和5年9月28日(木)	【第2回徳島市地域公共交通活性化協議会】 ・アンケート調査結果の報告 ・徳島市の課題整理、基本方針等
令和5年11月1日(水)	【第3回徳島市地域公共交通活性化協議会】 ・徳島市地域公共交通計画の素案
令和5年12月22日(金)～令和6年1月20日(土)	パブリックコメント募集
令和6年2月20日(火)	【第5回徳島市地域公共交通活性化協議会】 ・パブリックコメント手続の結果報告 ・徳島市地域公共交通計画(案)

■徳島市地域公共交通活性化協議会設置要綱

（設置）

第1条　徳島市における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「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徳島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，次に掲げる事項を協議するものとする。

⑴　計画の作成及び変更の協議に関する事項

⑵　計画の実施に係る連絡調整に関する事項

⑶　計画に位置づけられた事業の実施に関する事項

⑷　計画の評価に関する事項

⑸　前各号に掲げるもののほか，協議会が必要と認める事項

（協議会の構成員）

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。

⑴　徳島市

⑵　関係する公共交通事業者

⑶　関係する道路管理者

⑷　その他計画に定めようとする事業を実施すると見込まれる者

⑸　関係する公安委員会

⑹　地域公共交通の利用者

⑺　学識経験者

⑻　その他市長が必要と認める者

（委員の任期）

第4条　委員の任期は，3年とする。ただし，再任を妨げない。

2　補欠による委員の任期は，前任者の残任期間とする。

（役員の選任及び職務）

第5条　協議会に会長を置き，委員の互選により定める。

2　会長は，協議会を代表し，その会務を総理する。

3　協議会に副会長1人及び監査委員2人を置き，第3条に規定する委員の中から会長が指名する。

4　副会長は，会長を補佐し，会長に事故があるとき又は会長が欠けたときは，その職務を代理する。

5　監査委員は、協議会の出納監査を行い、その結果を会長に報告しなければならない。
6　会長、副会長及び監査委員は、相互に兼ねることができない。

（会議）
第6条　協議会の会議（以下「会議」という。）は，会長が招集し，会長が議長となる。
2　会議は委員の過半数の出席がなければ開くことができない。
3　委員は、やむを得ない理由により会議に出席できないときは、その委員の代わりの者を出席させることができる。この場合において、代わりに出席した者は、委員とみなす。
4　会議の議決の方法は，出席した委員の過半数をもって決し，可否同数のときは，議長の決するところによる。
5　会議は原則として公開で行う。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。
6　協議会は，必要があると認めるときは，委員以外の者に会議への出席を求め，説明又は助言等を求めることができる。

（書面による審議）
第7条　会長は、重大な感染症のまん延防止措置の観点から又は災害その他やむを得ない事由により会議を招集することが困難であると認める場合において、必要があると認めるときは、書面による審議を行うことができる。
2　前条第4項の規定にかかわらず、書面による審議における協議会の議事は、委員の過半数が当該書面による審議に参加したうえで、当該参加した委員の過半数で決し、可否同数のときは、会長の決するところによる。

（軽微な事項に関する取扱い）
第8条　協議会において協議が整った事項についての軽微な事項の変更に関する取扱いについては、会長は書面による賛否を求めて、会議の決議に代えることができる。

（分科会）
第9条　会長は，第2条の協議事項に関して，必要に応じて分科会を設置することができる。
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。

（事務所及び事務局）
第10条　協議会は、事務所を徳島市幸町2丁目5番地、徳島市役所内に置く。
2　協議会の業務を処理するため、協議会に事務局を置く。
3　事務局は、経済部地域交通課に置く。
4　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。
5　事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

（経費）
第11条　協議会の運営に要する費用は、関係機関の負担金、補助金及びその他収入をもって充てる。

（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。

（協議会が解散した場合の措置）
第13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精算する。

（その他）
第14条　この要綱に定めるもののほか，協議会の運営に関して必要な事項は，会長が会議に諮り定める。

附　則
この要綱は，平成31年2月5日から施行する。

附　則
この要綱は，令和3年4月1日から施行する。

附　則
この要綱は，令和3年4月21日から施行する。

附　則
この要綱は，令和5年3月22日から施行する。

■徳島市地域公共交通活性化協議会委員名簿

令和5年6月5日現在

	氏　名	所　属　等	役 職 等	備考
1	奥嶋（おくしま）　政嗣（まさし）	徳島大学大学院	教授	会長
2	東（あずま）　孝行（たかゆき）	徳島バス株式会社	企画管理部 副部長	
3	角元（かくもと）　和彦（かずひこ）	徳島市交通局	局長	
4	重本（しげもと）　錦二（きんじ）	一般社団法人徳島県バス協会	専務理事	監査委員
5	花岡（はなおか）　秀郎（しゅうろう）	徳島県タクシー協会	副会長	
6	山本（やまもと）　仁志（ひとし）	四国旅客鉄道株式会社	徳島企画部長	
7	水野（みずの）　匡洋（まさひろ）	四国地方整備局徳島河川国道事務所	副所長	
8	米田（よねだ）　幸弘（ゆきひろ）	徳島県県土整備部東部県土整備局	道路管理担当 課長	
9	茨木（いばらき）　基良（もとよし）	徳島県警察本部交通規制課	課長	
10	島田（しまだ）　和男（かずお）	徳島市コミュニティ連絡協議会	会長	
11	近藤（こんどう）　佳子（よしこ）	市民・公共交通利用者		
12	大野（おおの）　真由（まゆ）	市民・公共交通利用者		
13	尾野（おの）　薫（かおる）	宮崎大学	講師	
14	岡田（おかだ）　美加（みか）	社会福祉法人徳島市社会福祉協議会	係長	
15	中村（なかむら）　秀美（ひでみ）	徳島商工会議所	常議員	
16	櫛田（くしだ）　哲也（てつや）	四国運輸局徳島運輸支局	首席運輸 企画専門官	
17	山本（やまもと）　美恵子（みえこ）	四国運輸局徳島運輸支局	首席運輸 企画専門官	
18	脇谷（わきや）　浩一（こういち）	徳島県県土整備部次世代交通課	課長	監査委員
19	折野（おりの）　好信（よしのぶ）	徳島市	第二副市長	副会長

敬称略

発行年月：令和６年３月
発　　行：徳島市
連 絡 先：徳島市経済部地域交通課
〒770-8571　徳島市幸町2丁目5番地
TEL：088－621－5535
FAX：088－623－1066