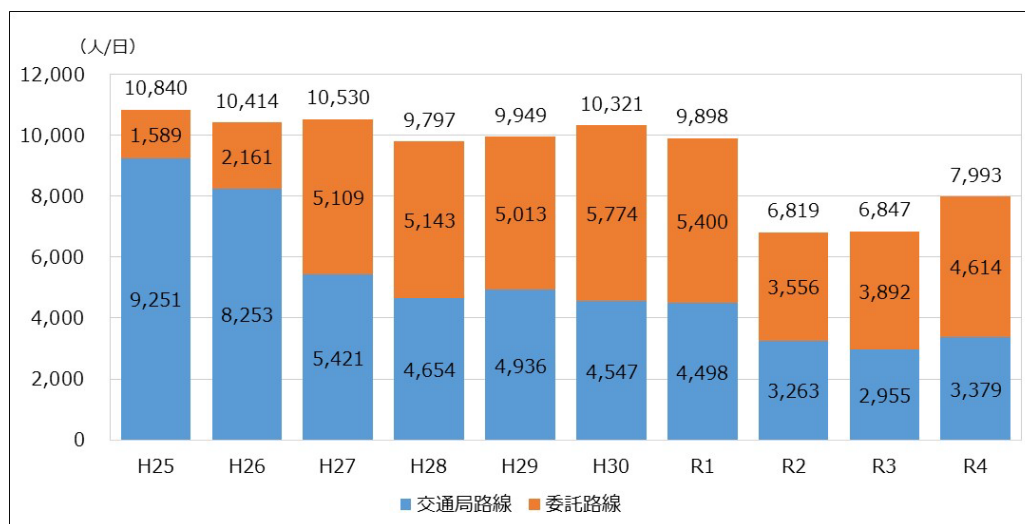


5 公共交通の利用状況

(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。



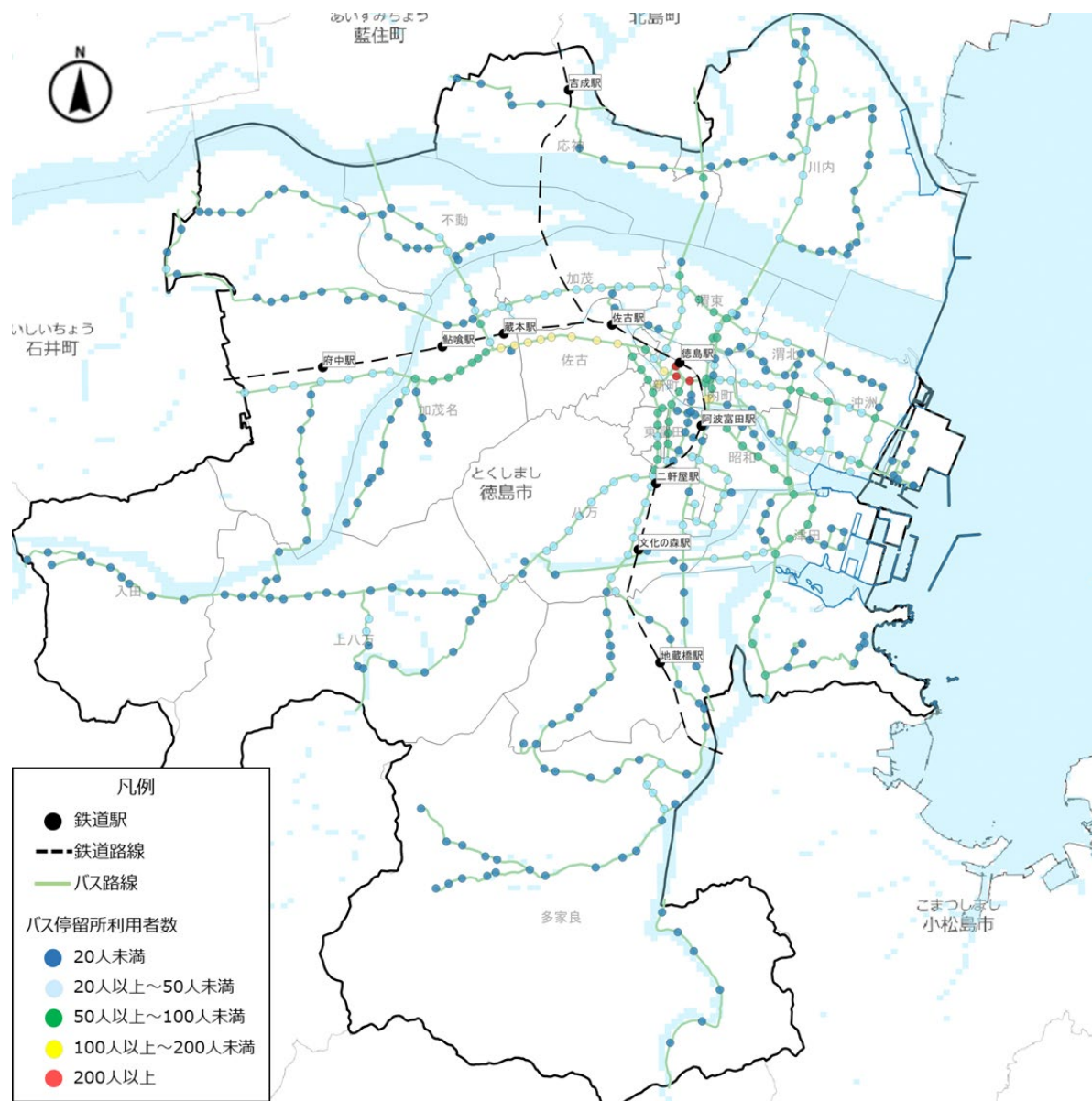
出典：徳島市資料

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

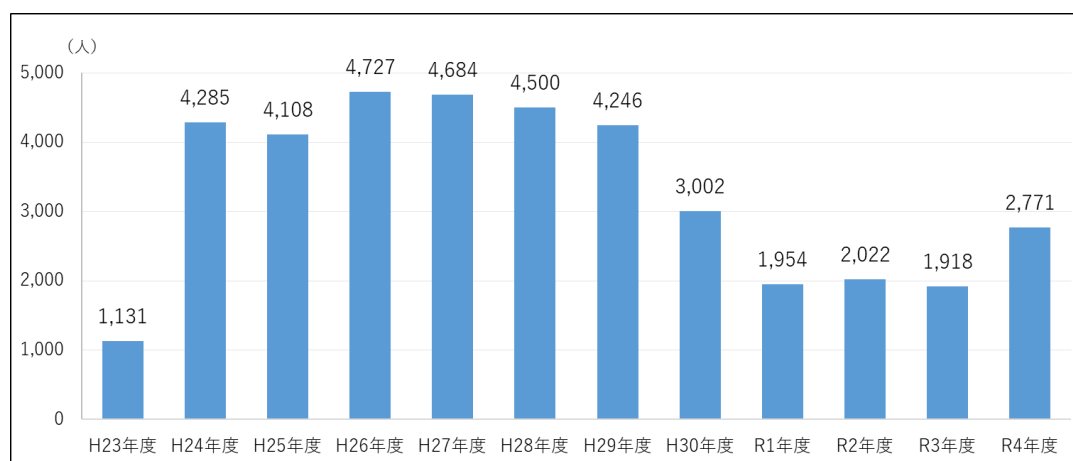
徳島市資料(令和5年7月1日～31日の乗降センサーによる計測データ)を加工して作成

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。

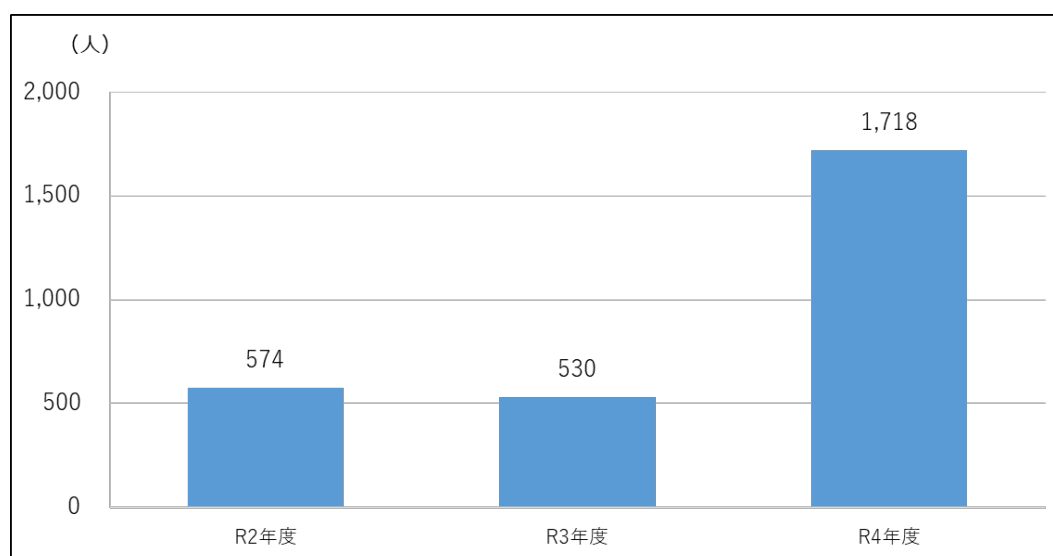


出典: 徳島市資料

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。

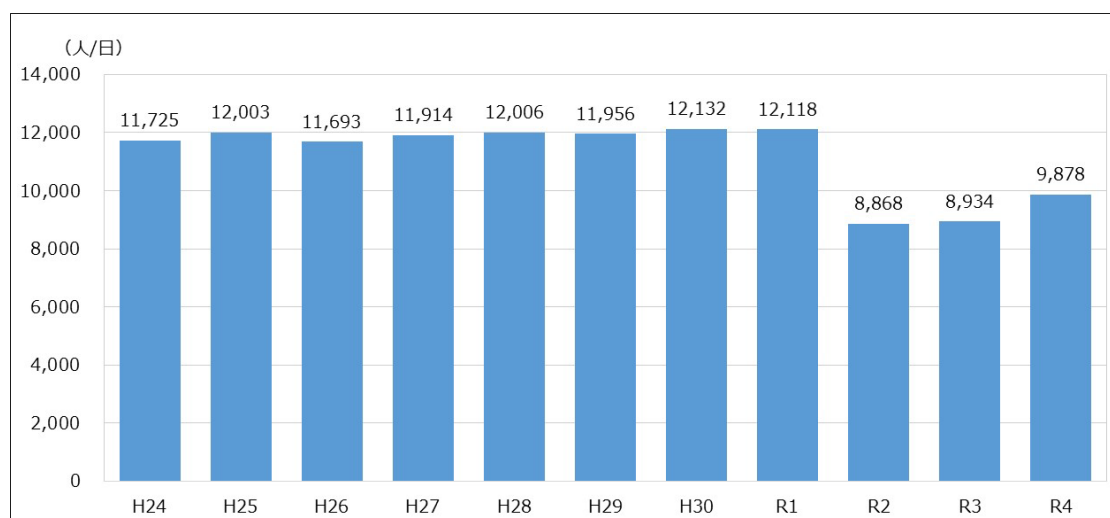


出典: 徳島市資料

図 2-34 上八万コミュニティバスの利用者数の推移

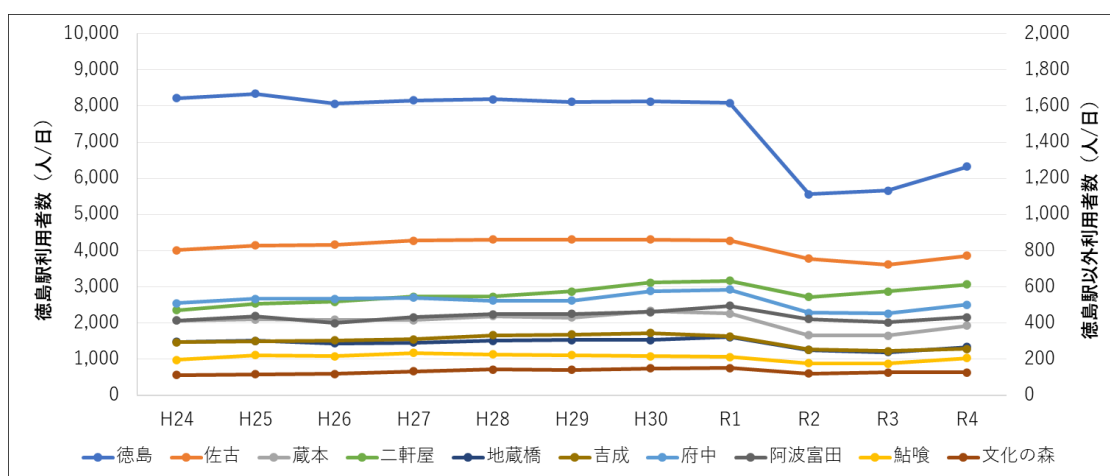
④ 鉄道の利用状況

JR 四国の一日本乗車人員(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



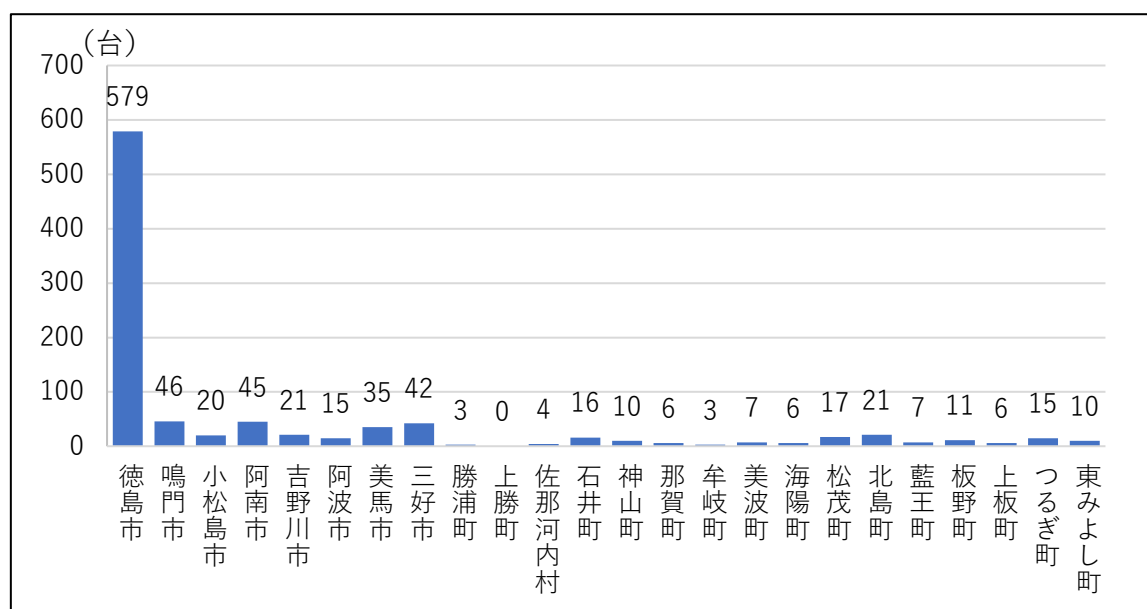
出典：徳島市統計年報(令和 4 年は JR 四国による速報値)

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

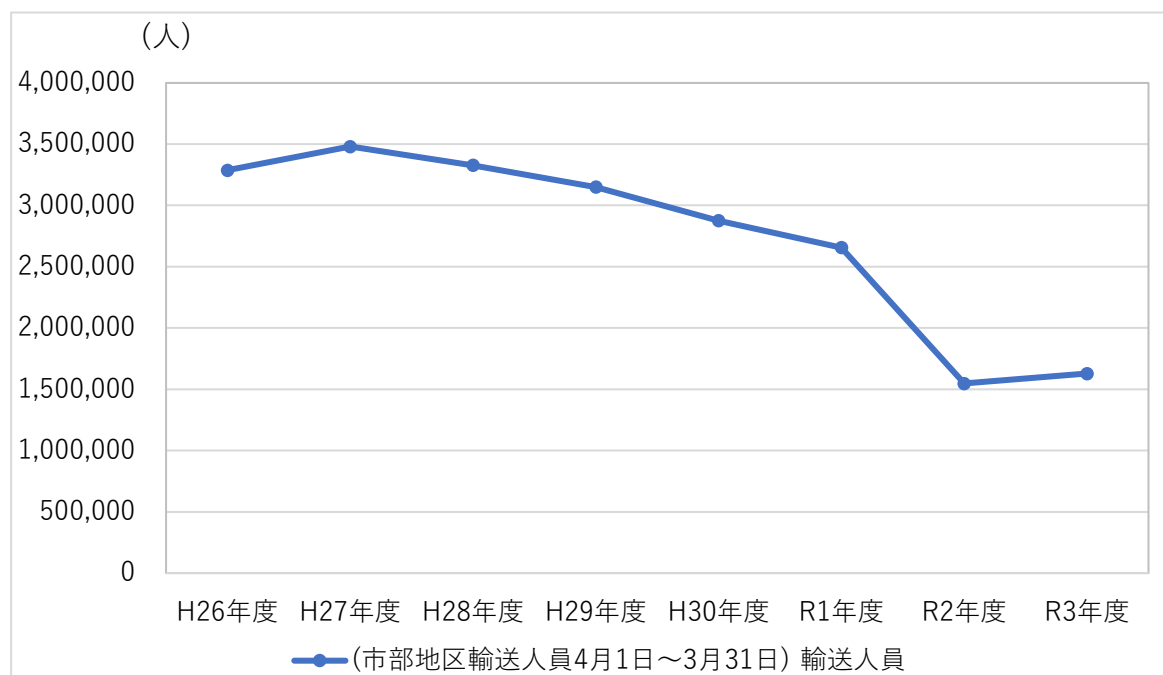
■ タクシー

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

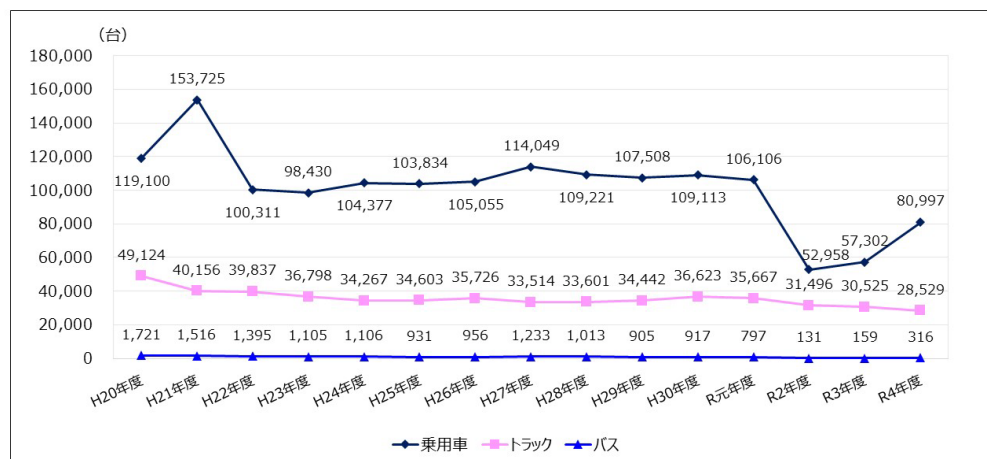
図 2-38 タクシーの輸送人員(市部地区輸送人員 4月1日～3月31日)

■ フェリー

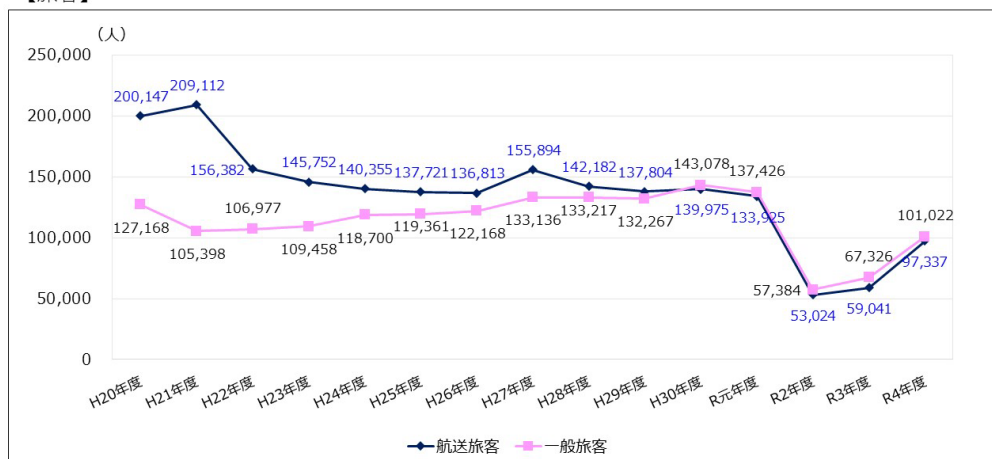
徳島港と和歌山港を結ぶ南海フェリーにおける航送車両及び旅客は、平成 22 年度から令和元年度まで横ばいであったものが、コロナ禍の影響で令和 2 年度は大きく減少しています。

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
	洪野線、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
	橋線	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

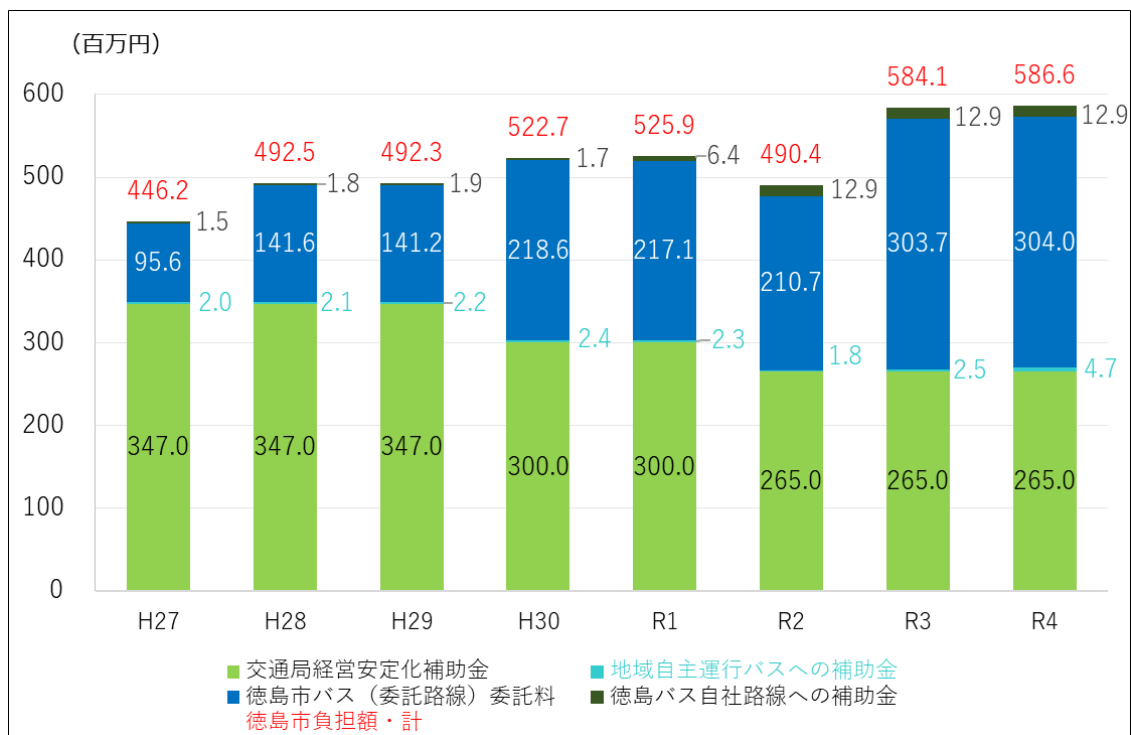
出典：徳島市資料

※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

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(高德線、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

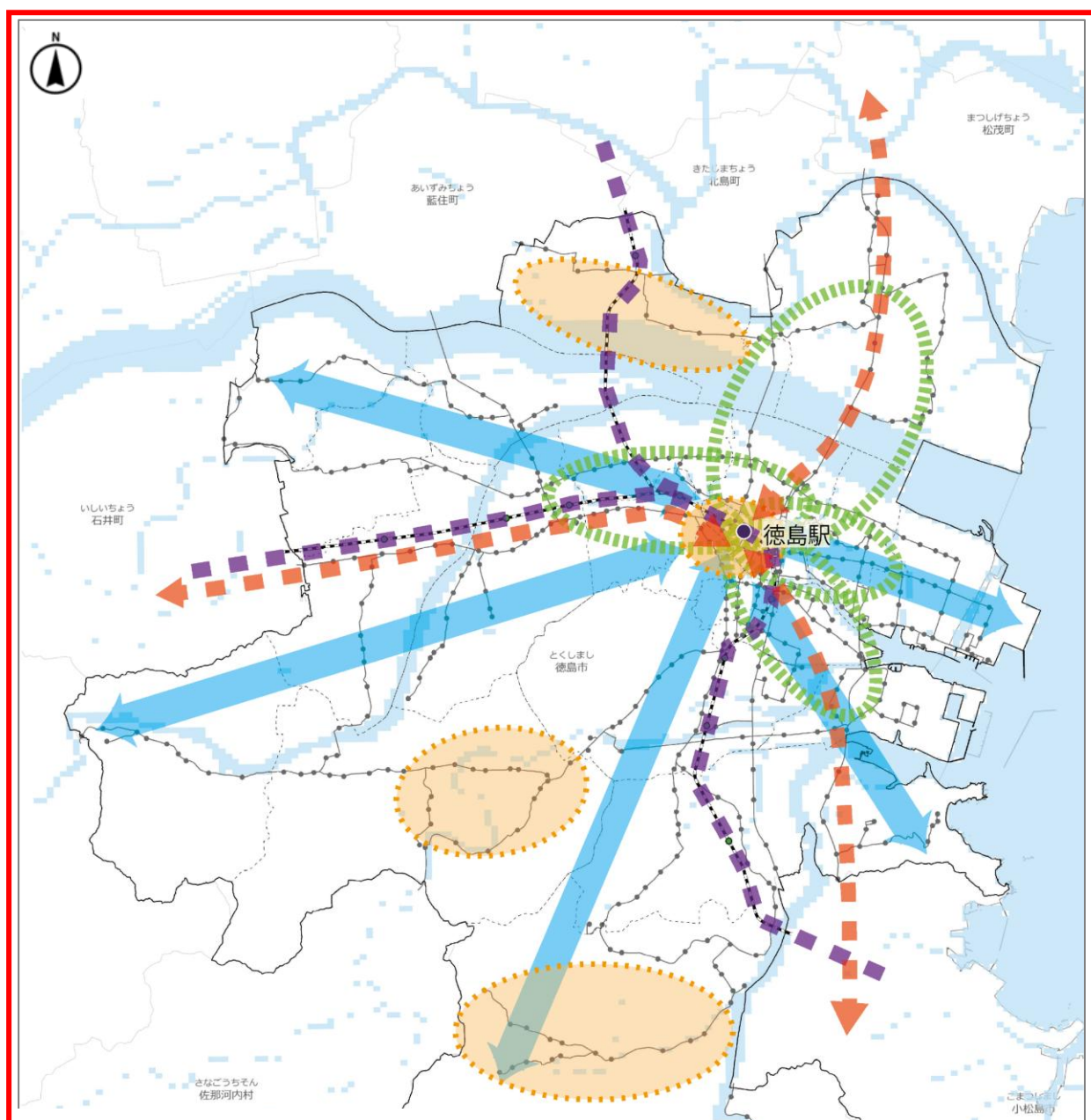
- ・主に徳島市郊外部と市中心部との移動を担う移動手段です。
- ・具体的には市中心部へ連絡する市バス路線がそれに該当します。

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。

(渋野線の記述を削除)

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。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。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 (マニッパルナカ行き)	マニッパルナカ	マニッパルナカ	マニッパルナカ	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 (マニッパルナカ行き)	マニッパルナカ	マニッパルナカ	マニッパルナカ	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

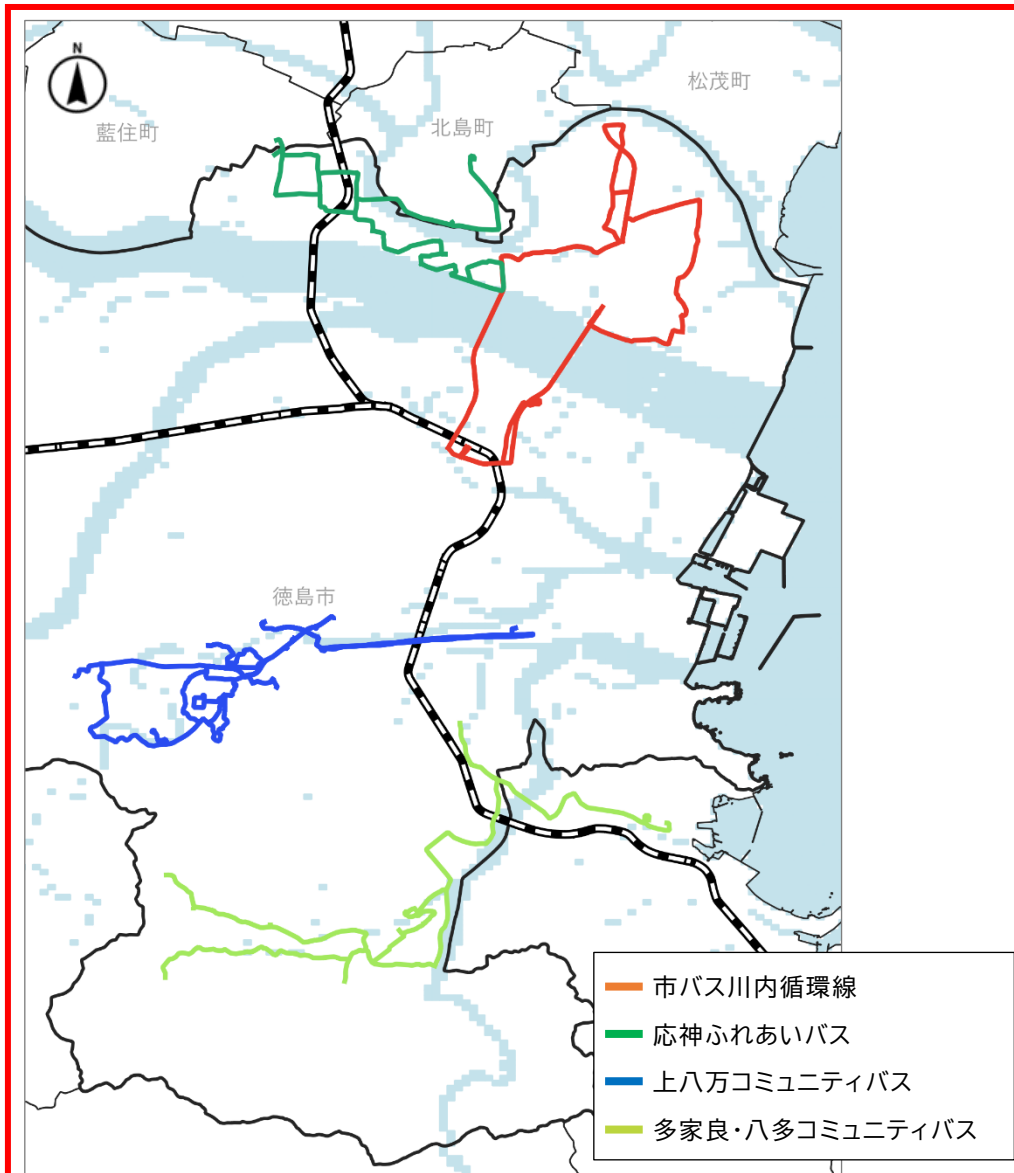


図 4-1 市内交通・生活交通の路線図

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。