

徳島市 地域公共交通網形成計画

～ひと・まち・くらしを支える・つなぐ
みんなでつくり・まもり・そだてる公共交通～

令和2年3月

徳島市

目次

序章 はじめに	1
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	3
4 計画の期間	3
第1章 地域の現状	4
1 人口	4
2 土地利用状況	7
3 施設立地状況	8
4 道路交通の状況	12
5 来訪者数の推移	15
第2章 公共交通の現状	16
1 移動手段の現状	16
2 公共交通サービス	19
3 公共交通の利用状況	30
4 市民・利用者のニーズ	37
第3章 公共交通の課題	55
1 課題の抽出	55
2 現計画の評価	57
第4章 計画の目標と基本方針	61
1 計画の目標と公共交通の将来像・目指すべき姿	61
2 4つの基本方針	62
第5章 目標・将来像の実現に向けた施策	65
1 施策及び取組内容	65
2 計画の体系図	85
第6章 計画における評価指標・目標値	87
1 評価指標・目標値	87
2 設定の考え方	88
第7章 計画の推進	92
1 推進体制	92
2 進行管理	92
参考資料	93
徳島市地域公共交通網形成計画の策定経過	93
徳島市地域公共交通活性化協議会設置要綱	94
徳島市地域公共交通活性化協議会委員名簿	96

序章 はじめに

1 計画策定の背景と目的

本市では、人口減少や少子高齢化の進行、モータリゼーションの進展により、公共交通を取り巻く環境が厳しくなる中、公共交通の中心である路線バスの利用者数の減少に歯止めがかからない状況にありました。

このような中、平成 21 年度に策定（平成 26 年 9 月見直し）した「徳島市地域公共交通総合連携計画」に基づき、公共交通の確保・維持に取り組んできましたが、計画期間が令和元年度で終了を迎えます。

また、本市のまちづくりにおいては、コンパクトなまちづくりを進める徳島市立地適正化計画が平成 30 年度末に策定されたところであり、まちづくりにおいて同計画と整合・連携する公共交通の新たな計画を策定する必要があります。

人口減少社会において地域の活力を維持・向上するためには、コンパクトなまちづくりと連携して、「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考えのもと、地域の実情に応じた地域公共交通網の形成を図っていくことが重要となります。

加えて、これまで本市の公共交通の中心的な役割を果たしてきた市営バスを運行する市交通局が令和 10 年度末を目途に廃止の方針が示されている状況です。

国においては、交通政策基本法の制定（平成 25 年 11 月）や、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正（平成 26 年 11 月）が行われ、まちづくりと連携した交通計画の策定が求められています。

地域公共交通活性化再生法の中で、地方公共団体が策定する交通計画として、地域公共交通網形成計画が位置づけられ、制度化されました。

こうしたことを背景に、本市の地域公共交通の将来を見据え、まちづくりと連携した持続可能な公共交通ネットワークの再構築に向け、「徳島市地域公共交通網形成計画」を策定します。

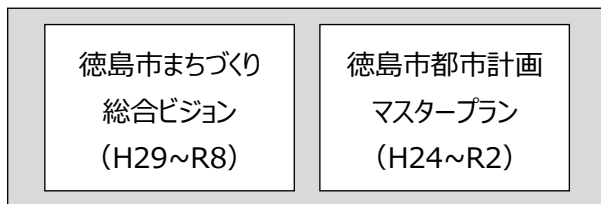
2 計画の位置づけ

本市のまちづくり・行政施策の指針である『徳島市まちづくり総合ビジョン（H29～R8）』をはじめ、『徳島市立地適正化計画（H30年度策定）』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計画・関連計画があります。

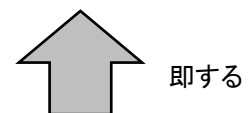
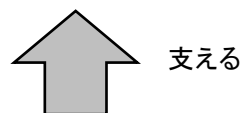
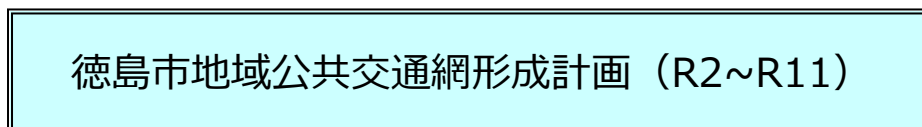
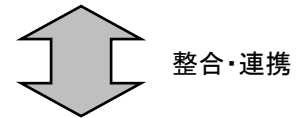
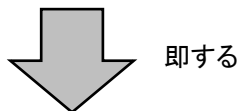
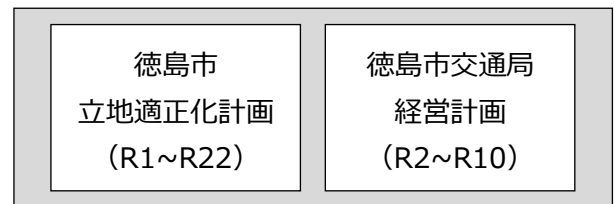
本計画は、「地域にとって望ましい公共交通網のすがた」を明らかにするマスタープランとしての役割を果たすものであり、これらの上位計画・関連計画との連携・整合を図り策定します。

■ 徳島市地域公共交通網形成計画の位置づけ

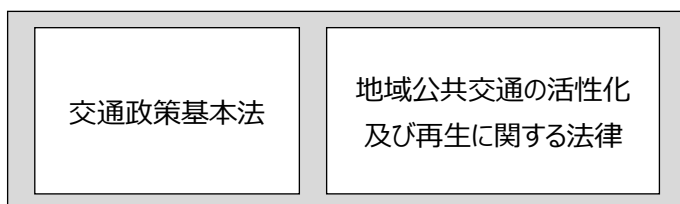
【上位計画】



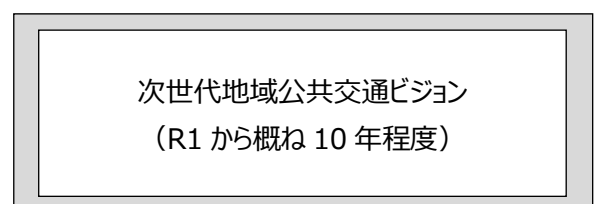
【関連計画】



【国の政策】



【県のビジョン】



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 2 年度から令和 11 年度までの「10 年間」とします。

計画期間のうち、令和 2 年度から令和 6 年度までの 5 年間を前期、令和 7 年度から令和 11 年度までの 5 年間を後期とし、施策の取組状況、目標値の達成状況の評価・検証や公共交通を取り巻く環境変化などを踏まえ、令和 6 年度に計画の見直しを行います。

■ 徳島市地域公共交通網形成計画の計画期間



第1章 地域の現状

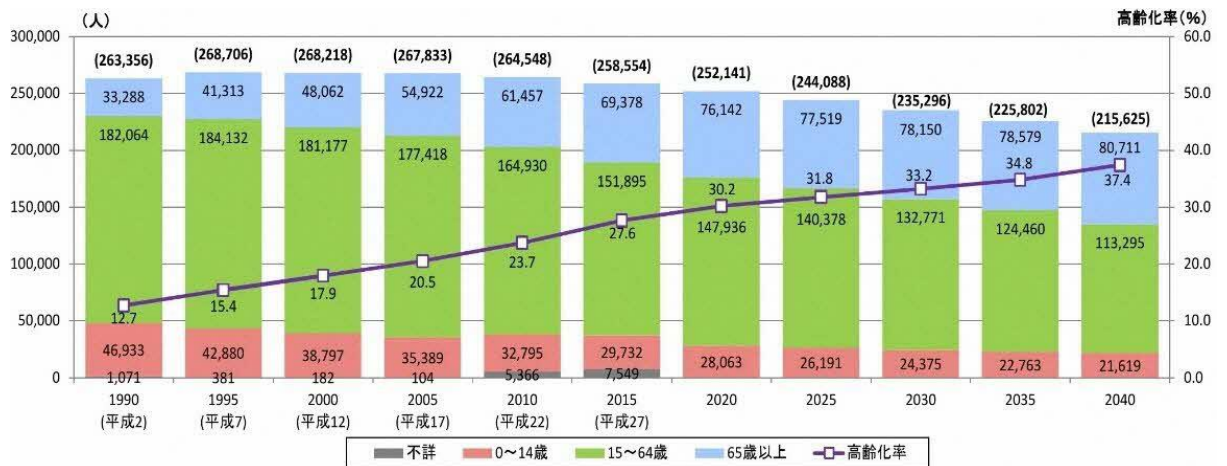
1 人口

(1) 人口の推移と将来見通し

徳島市の人口は1995年（H7）の268,706人をピークとして以降は減少に転じ、2040年には215,625人と1995年の80%にまで減少すると予測されています。

高齢化率は2015年（H27）の27.6%からさらに上昇を続け、2040年には37.4%に達すると予測されています。

■ 徳島市の人口推移と将来見通し

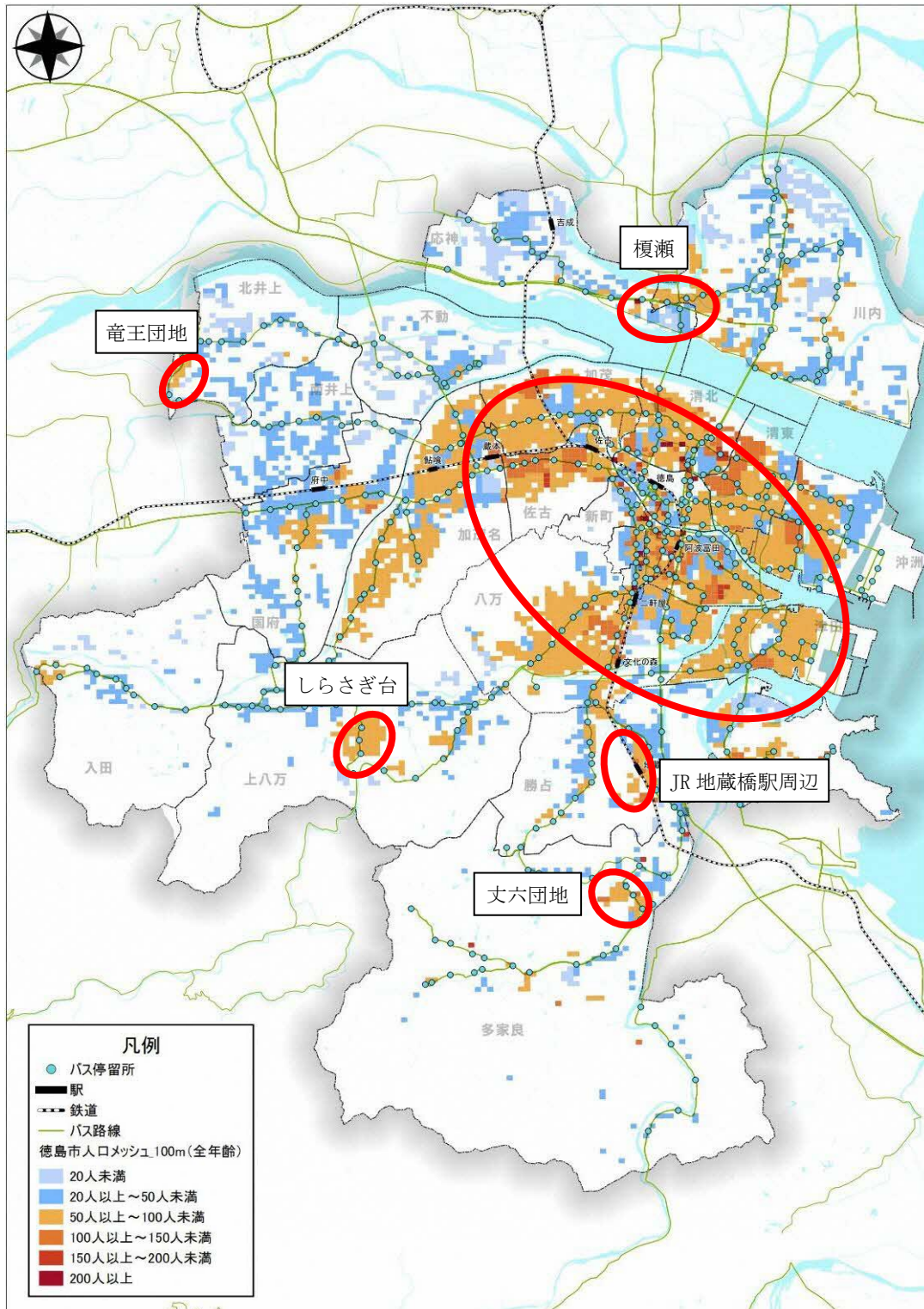


出典：徳島市立地適正化計画

(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 地蔵橋駅周辺や榎瀬、竜王団地、しらさぎ台などに集中が見られます。

■人口分布 (100m メッシュ)



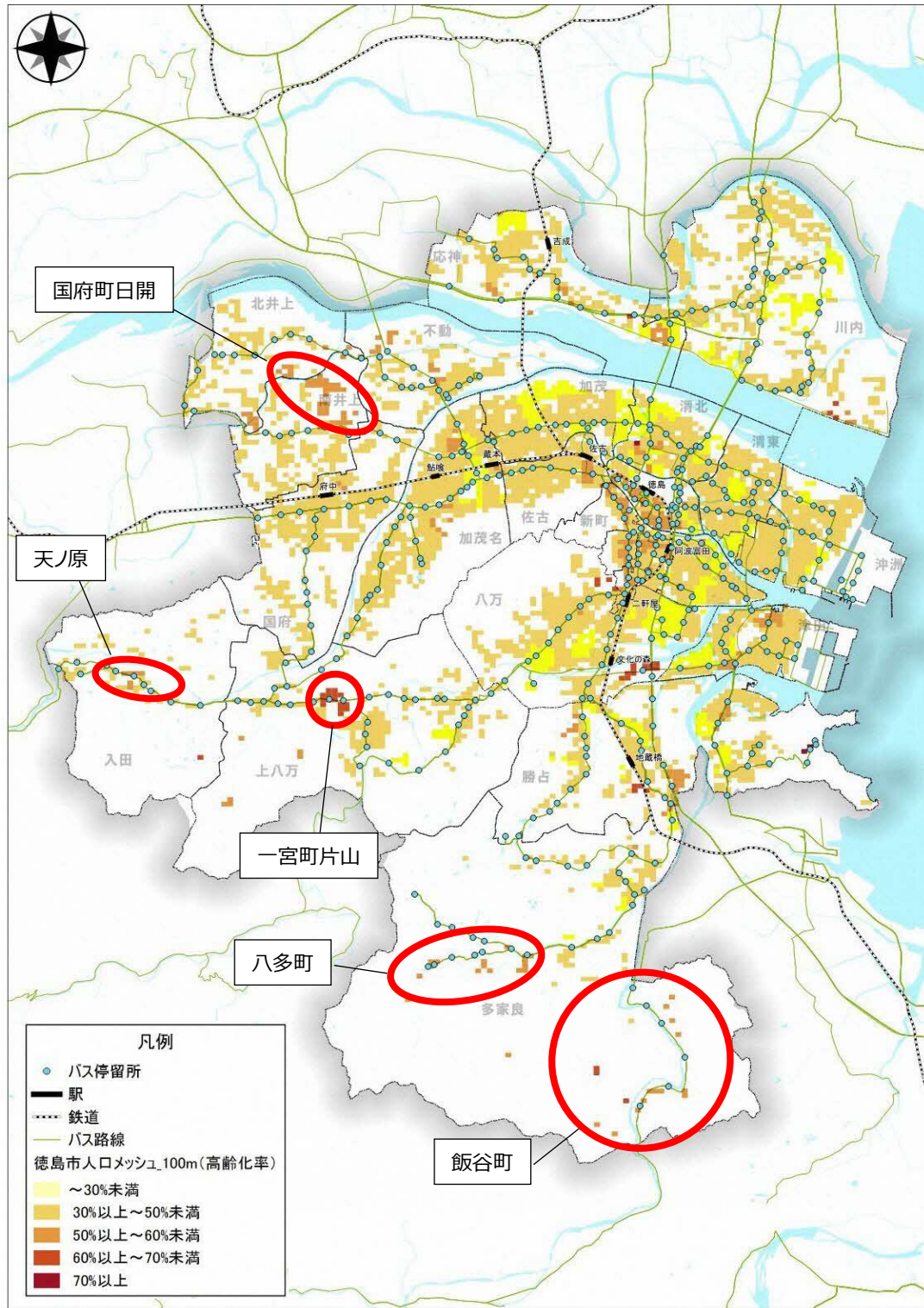
出典：国土数値情報、徳島市資料

※100m メッシュは、国土交通省国土技術政策総合研究所の将来人口・世帯予測ツール V2 で作成

(3) 人口分布と高齢化率

国府町日開や天ノ原、一宮町片山など、市郊外部に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が60%以上の高い箇所が広範囲に存在しています。

■人口分布と高齢化率（100m メッシュ）



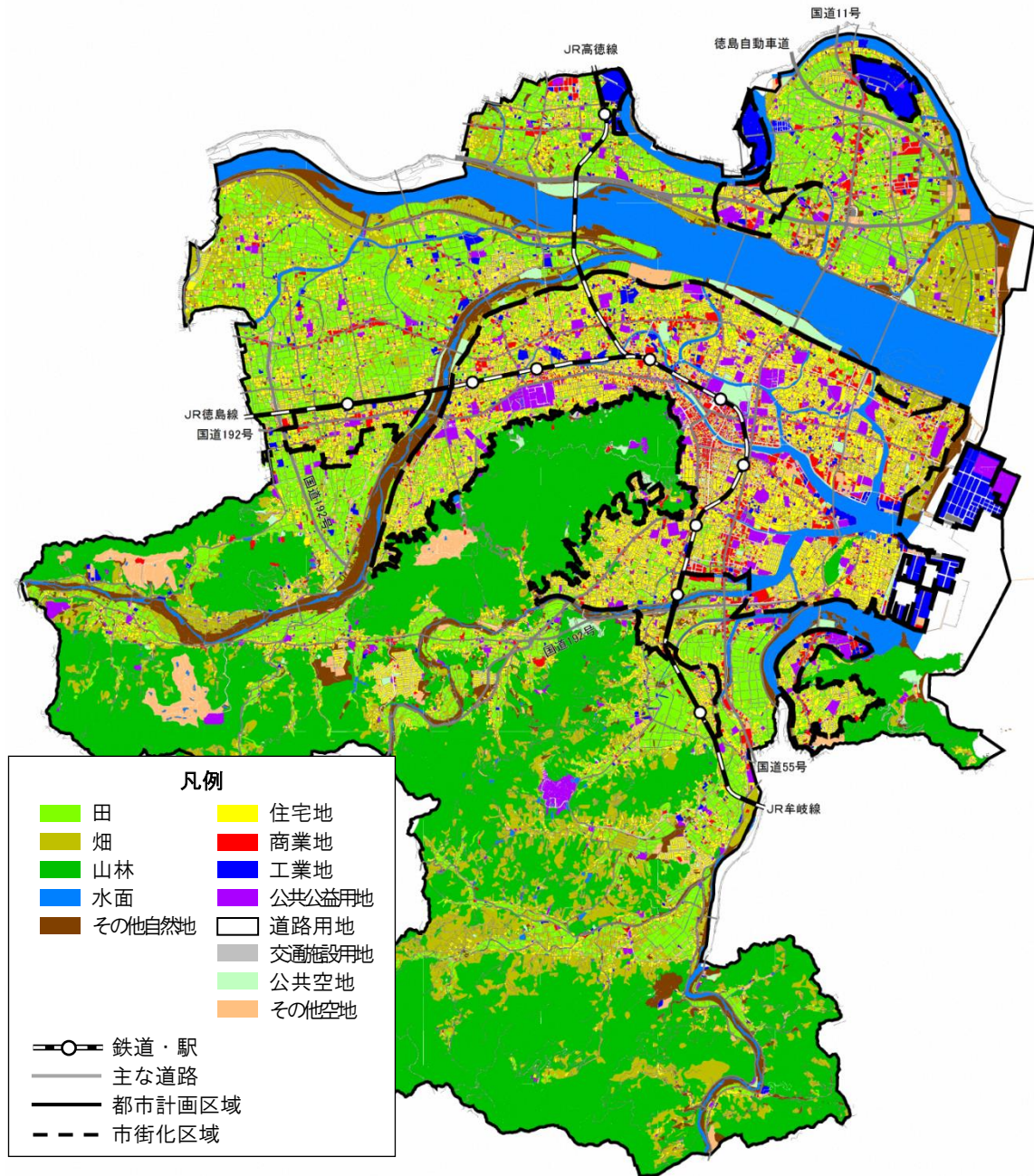
出典：国土数値情報、徳島市資料

※100m メッシュは、国土交通省国土技術政策総合研究所の将来人口・世帯予測ツール V2 で作成

2 土地利用状況

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。

■ 徳島市の土地利用状況



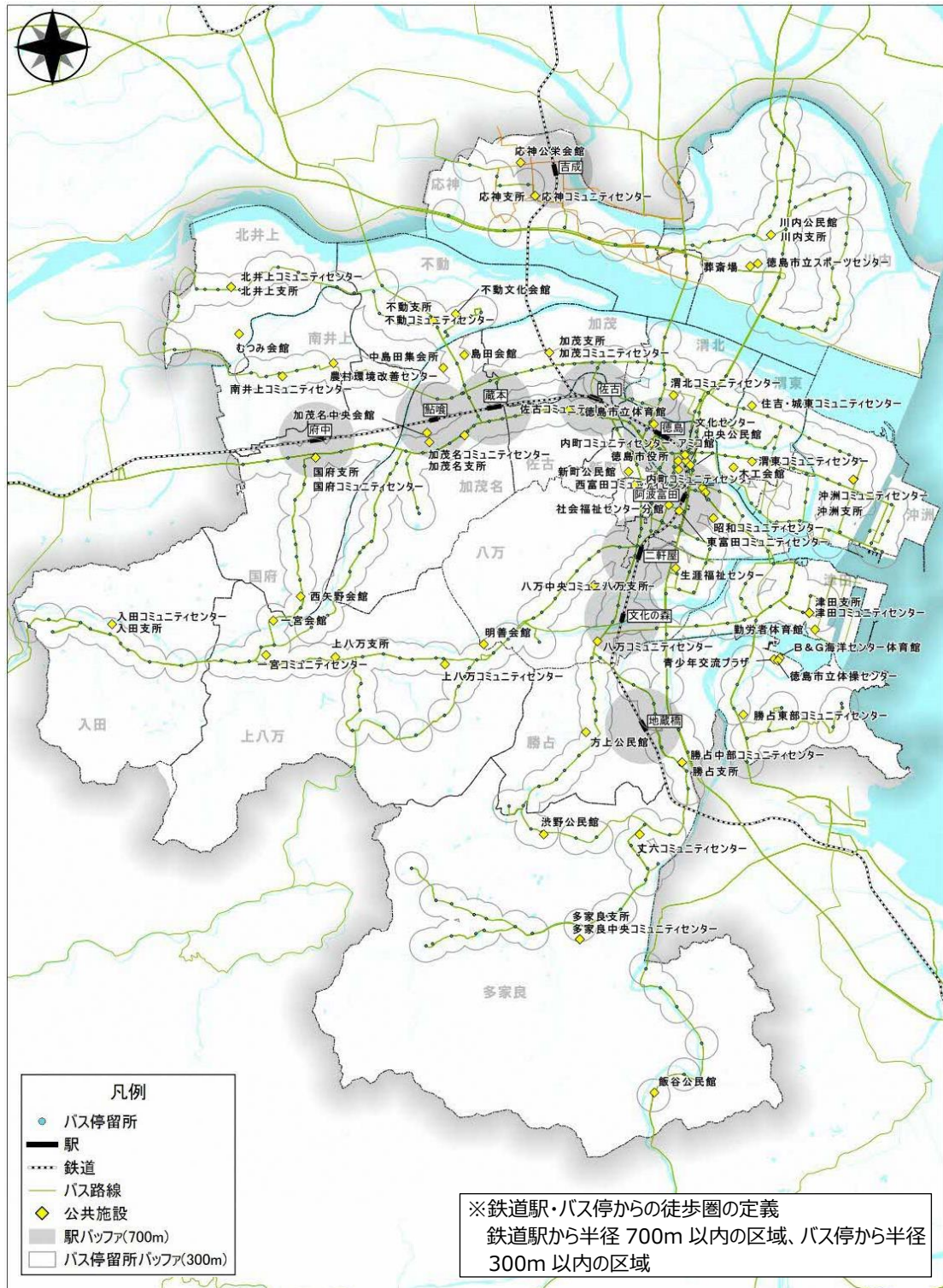
出典：H25 都市計画基礎調査

3 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、一部の施設は圏外に立地しています。

■ 公共交通と施設分布（公共施設）

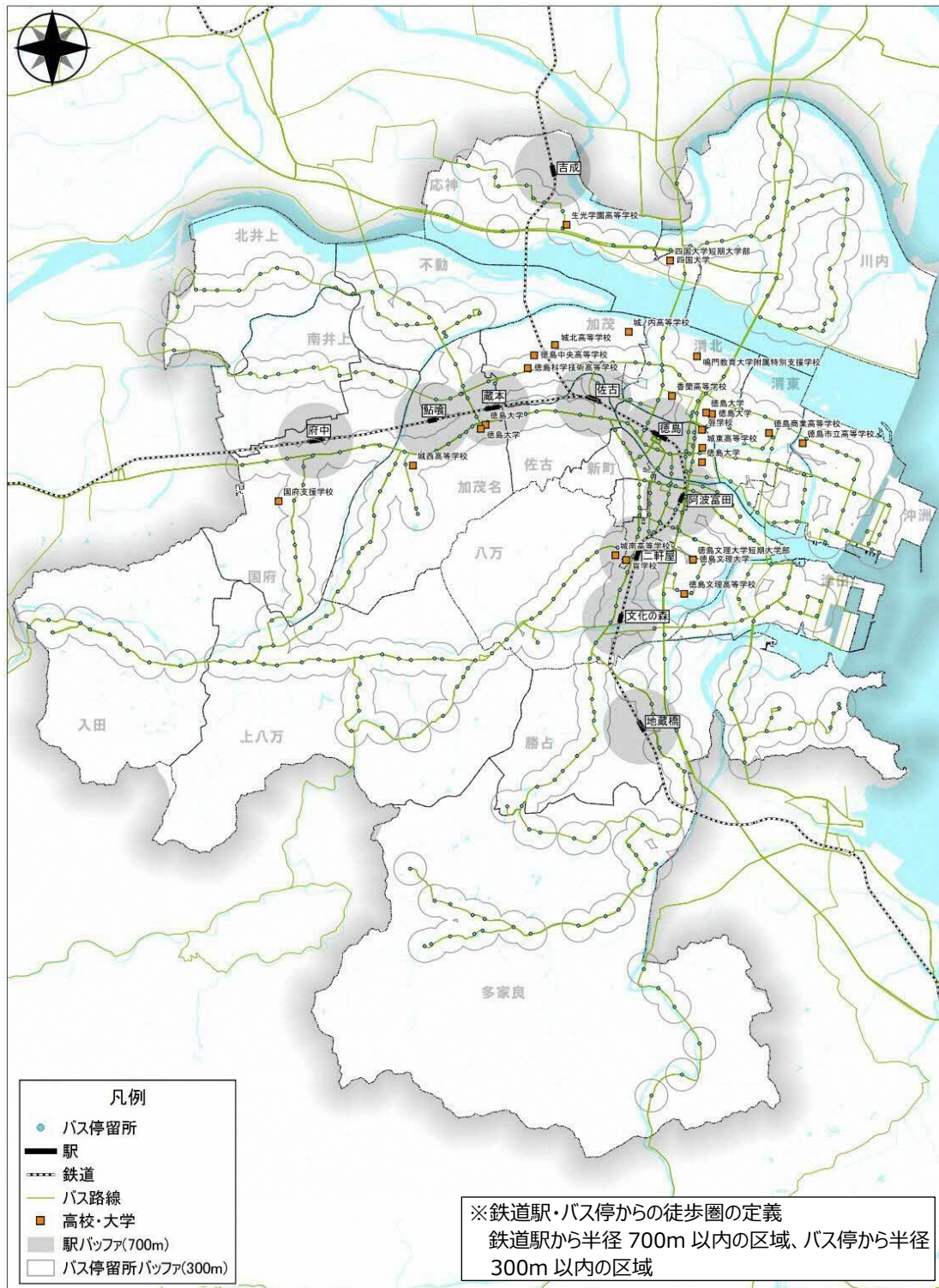


出典：国土数値情報、徳島市資料

(2) 高校・大学

市内に立地する高校・大学は、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。

■ 公共交通と施設分布（高校・大学）

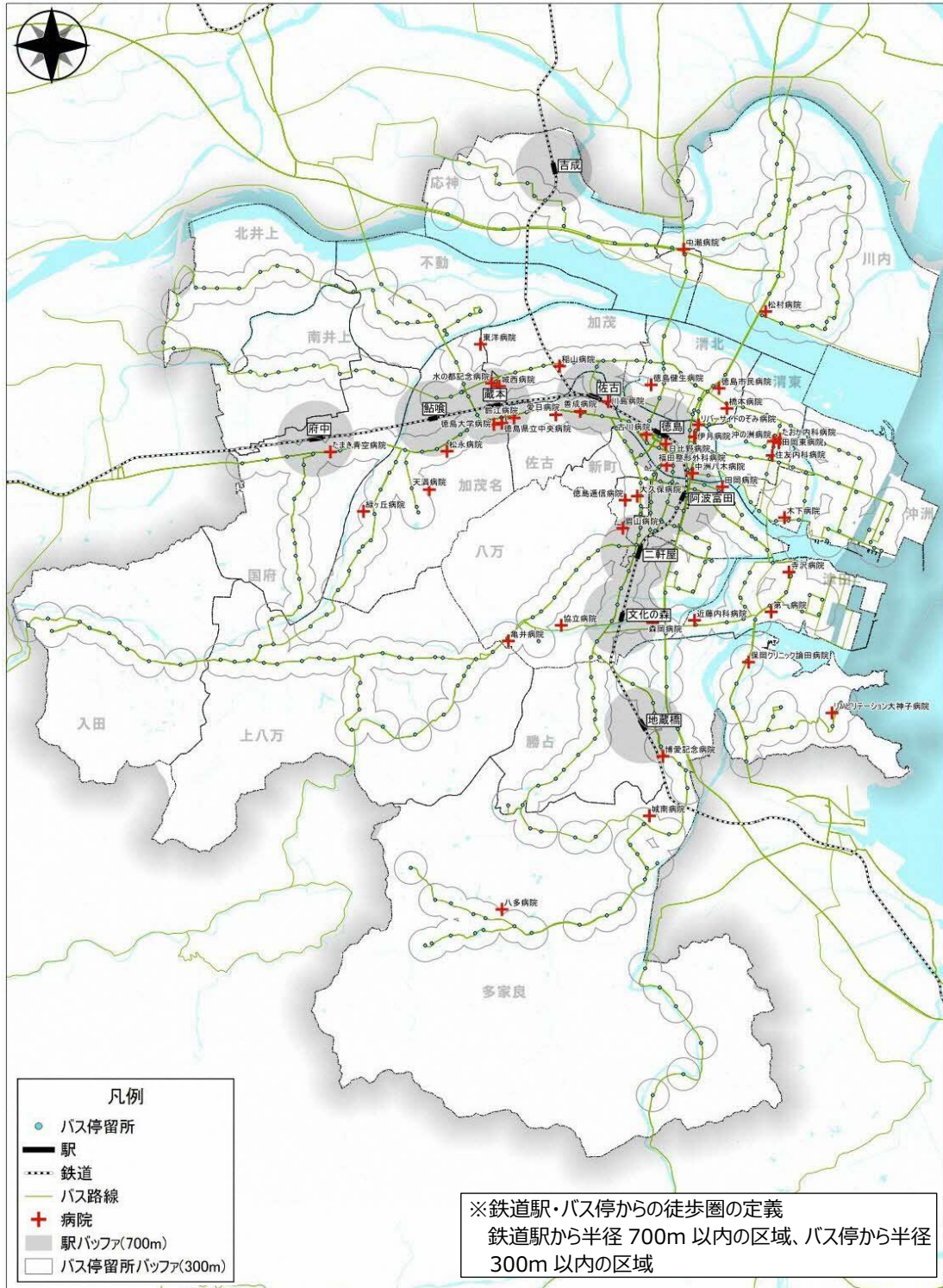


出典：国土数値情報、徳島市資料

(3) 病院

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、いくつかの病院は圏外に立地しています。

■ 公共交通と施設分布（病院）

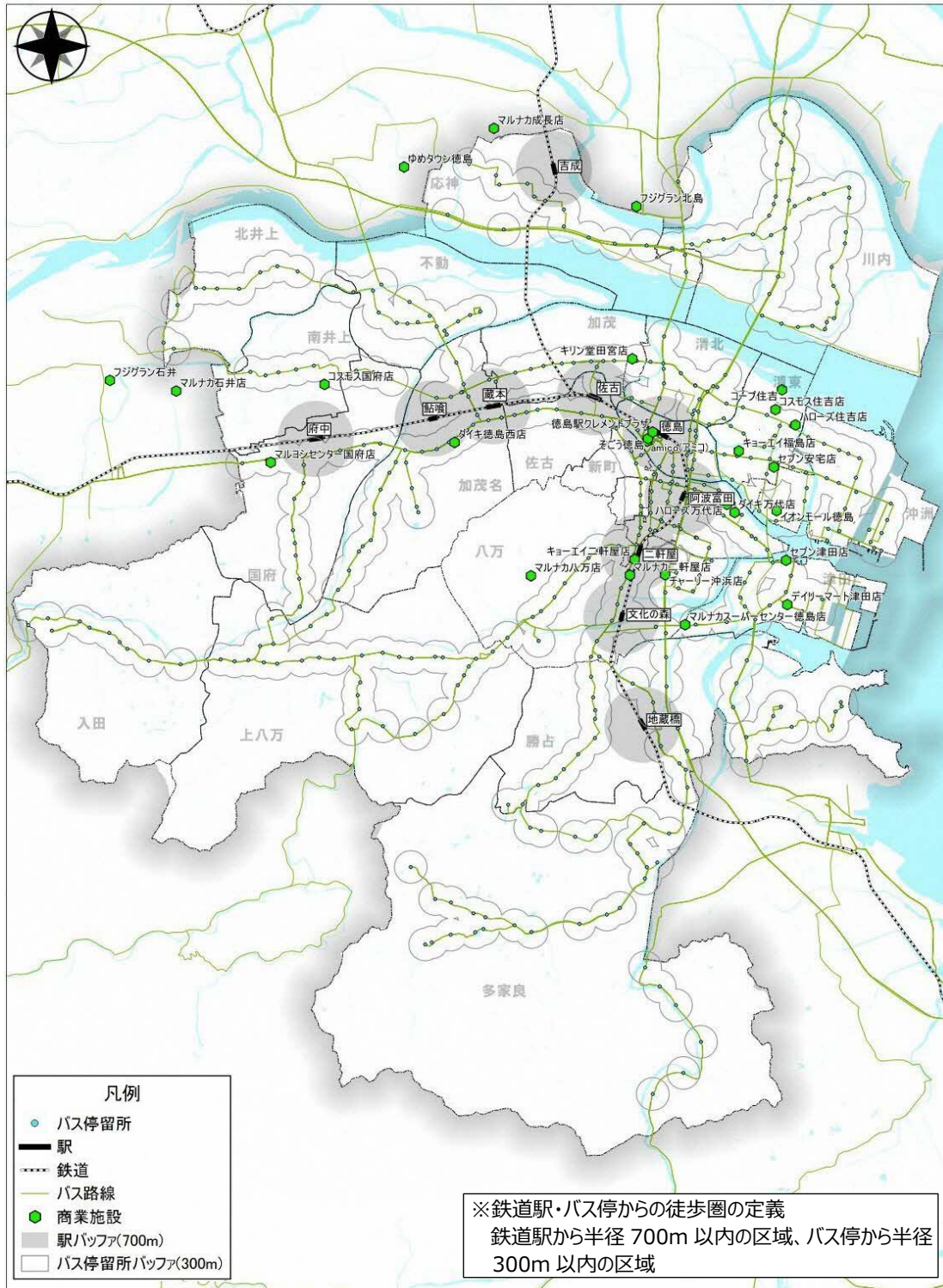


出典：国土数値情報、徳島市資料

(4) 商業施設

徳島市内あるいは市周辺部に立地する延床面積 1,000 m²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。

■ 公共交通と施設分布（商業施設）



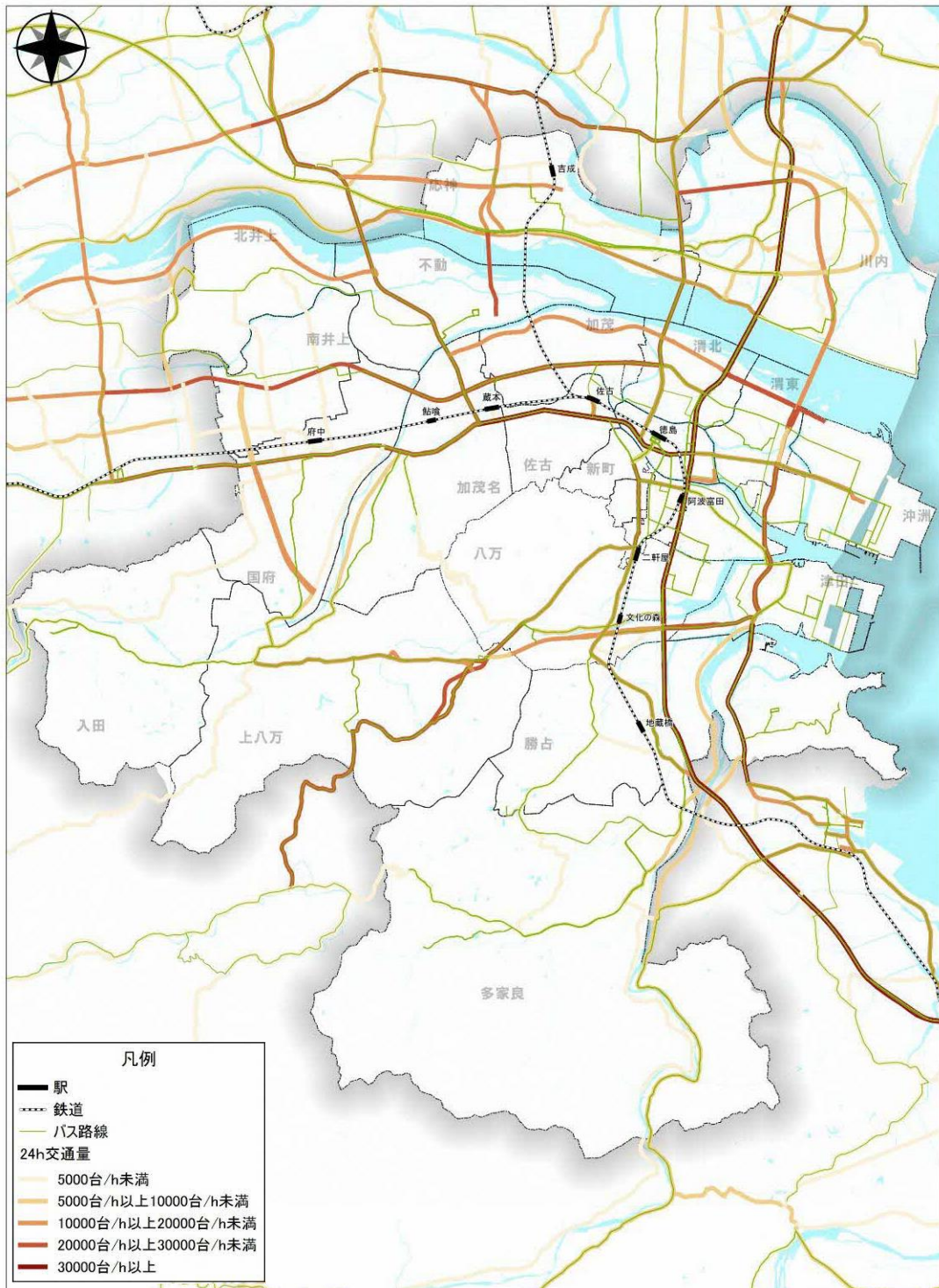
出典：国土数値情報、徳島県資料

4 道路交通の状況

(1) 市内主要幹線道路の自動車交通量

市内の主要幹線道路の交通量は、国道11号、国道55号、国道192号が3万台/日を超えています。上記国道以外のバス路線が運行している幹線道路は、概ね1~2万台/日程度の交通量となっています。

■ 主要幹線道路の自動車交通量

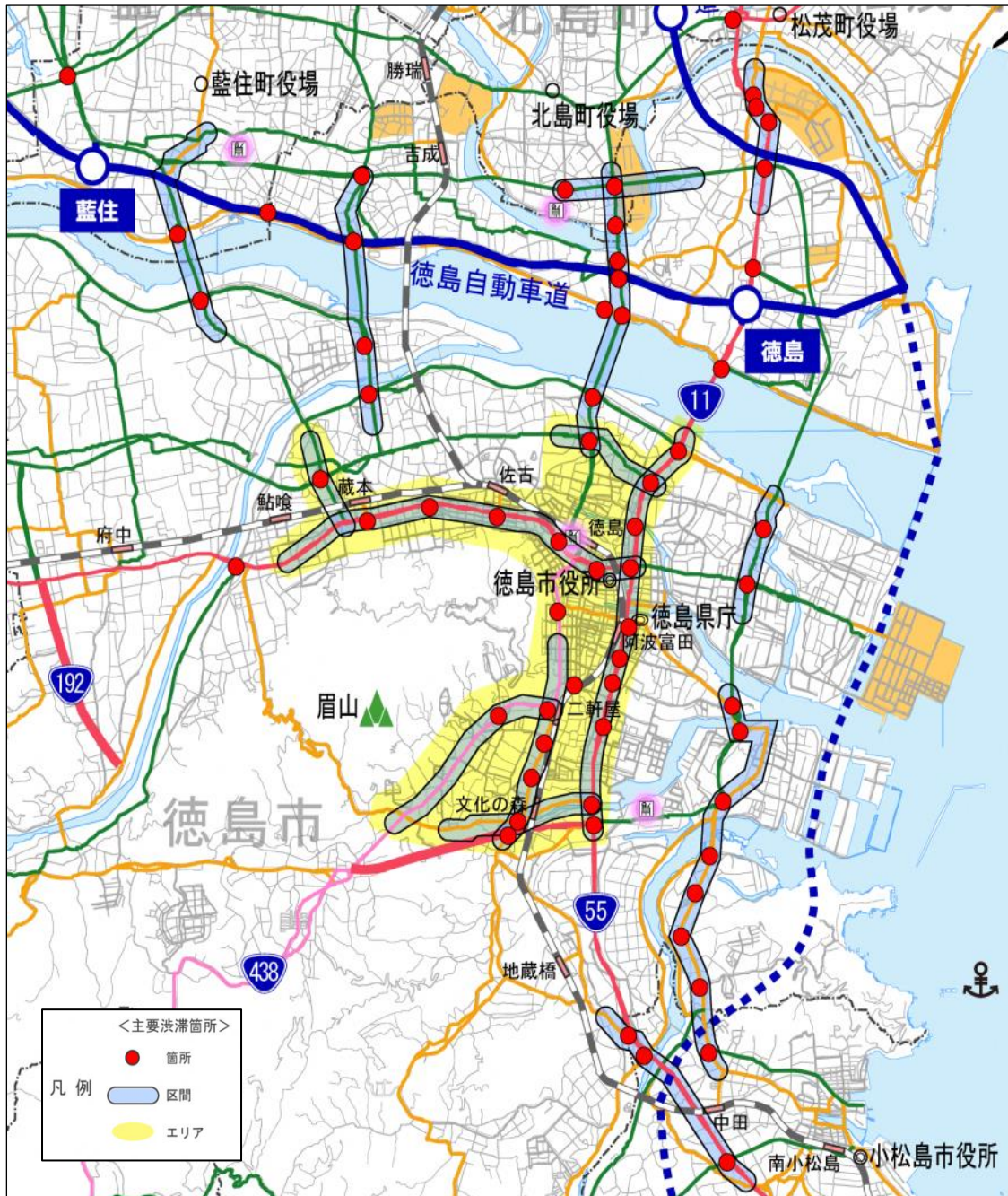


出典：平成27年度 全国道路・街路交通情勢調査

(2) 市内の道路混雑状況

徳島地区渋滞対策協議会の公表した「地域の主要渋滞箇所」によれば、徳島市内の主要渋滞箇所は52箇所です。

■ 徳島市の主要渋滞箇所

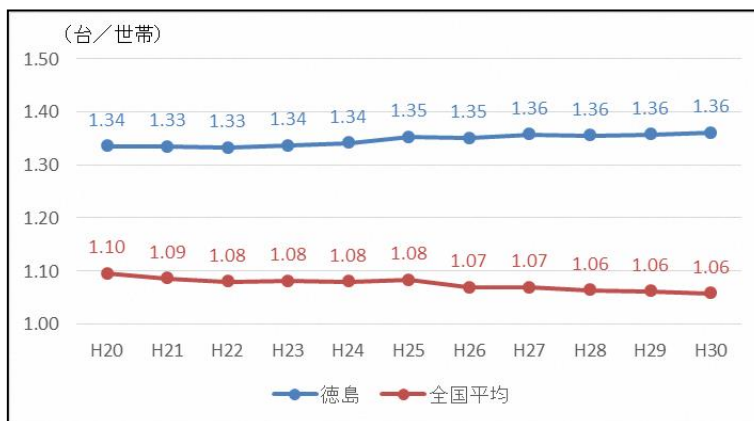


出典：徳島県の主要渋滞箇所（徳島地区渋滞対策協議会）

(3) 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、徳島県は微増傾向にあります。高齢者の免許返納は、年々増加しており、徳島県は全国平均よりも高い返納率となっています。徳島県では交通事故件数は減少していますが、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



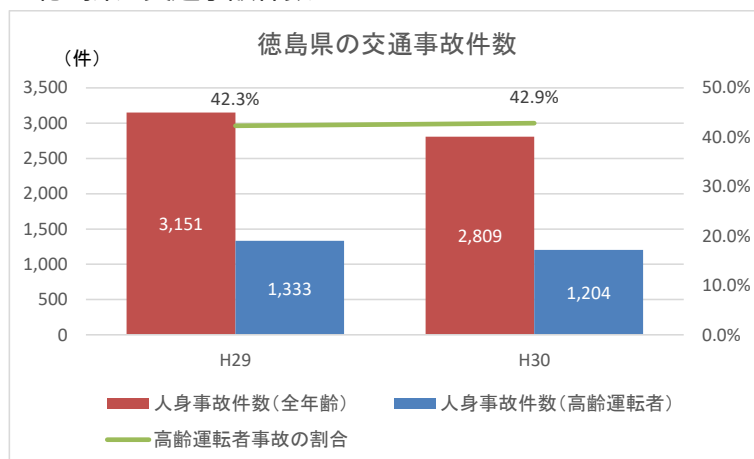
出典：都道府県別自動車保有台数（一般財団法人自動車検査登録情報協会）

■ 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）

■ 徳島県の交通事故件数



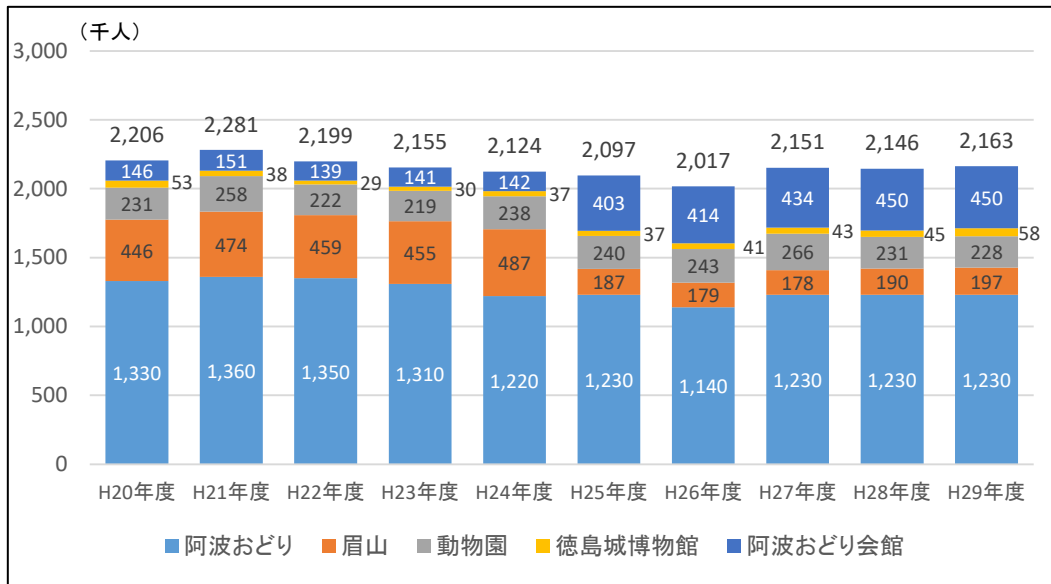
出典：徳島県警察

5 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 200 万人前後と横ばいです。

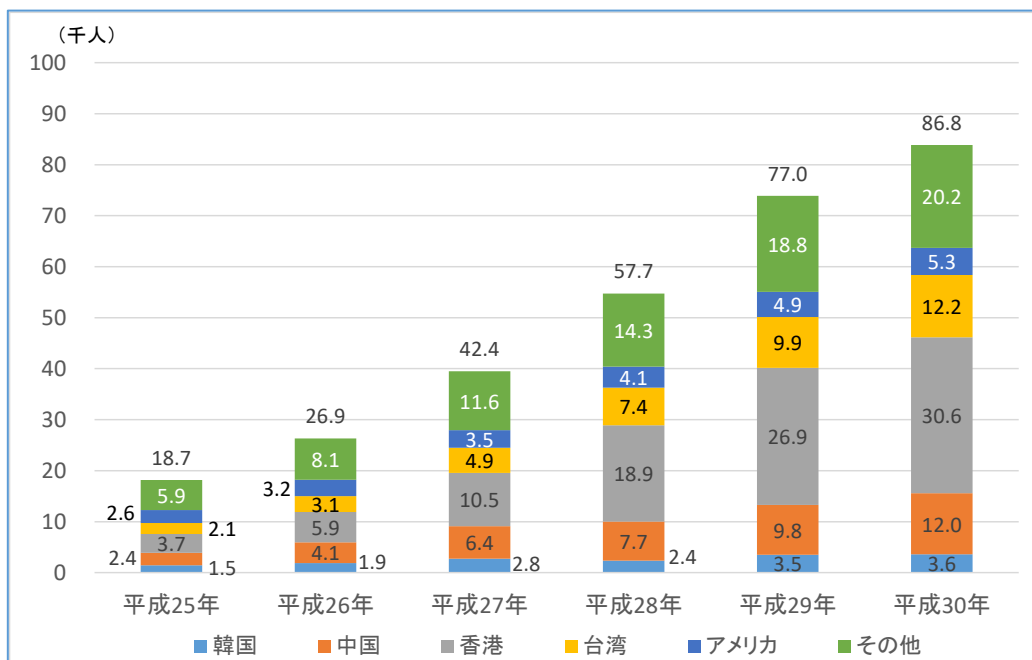
徳島県の訪日外国人宿泊者数は増加傾向にあり、平成 30 年度は平成 25 年度から 5 倍近くに伸びています。中でも香港（約 8 倍）、台湾（約 5 倍）の伸び率が高くなっています。

■ 徳島市内の観光地別入込客数の推移



出典：徳島市統計年報

■ 徳島県の訪日外国人宿泊者数の推移



出典：宿泊旅行統計調査（観光庁）

第2章 公共交通の現状

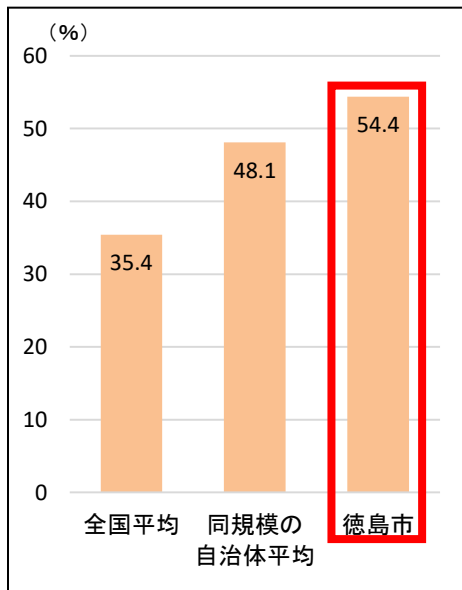
1 移動手段の現状

(1) 徒歩圏人口カバー率と交通手段分担率

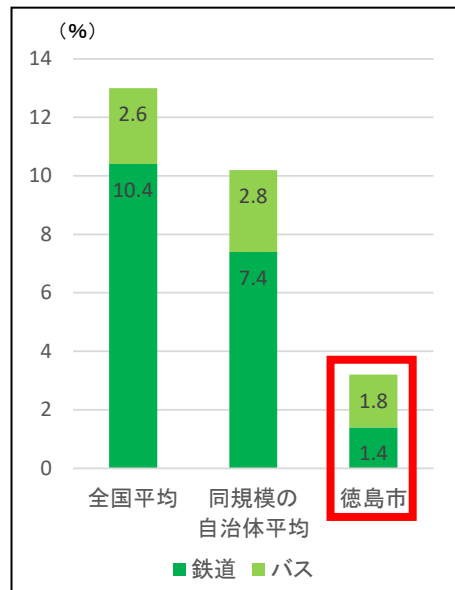
全国平均や同規模の自治体平均と比べて、徳島市は鉄道駅・バス停からの徒歩圏人口カバー率は54.4%と高くなっています。一方、通勤・通学における公共交通の分担率は非常に低く、鉄道・バスを合わせても3%程度に留まっています。

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。

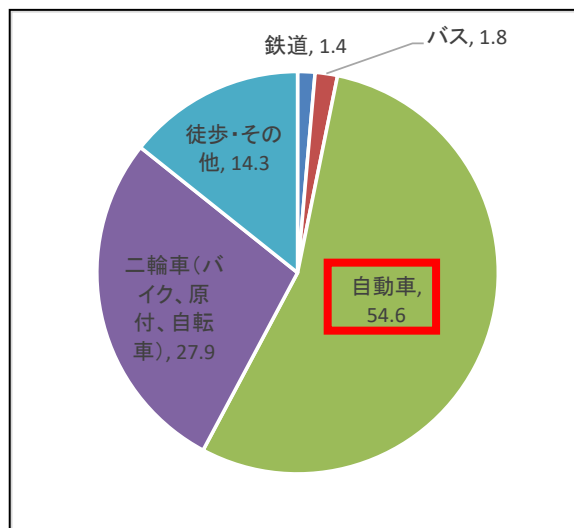
■ 鉄道駅・バス停からの徒歩圏人口カバー率



■ 通勤・通学における公共交通分担率



■ 通勤・通学における交通手段分担率（徳島市）



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・二輪車・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

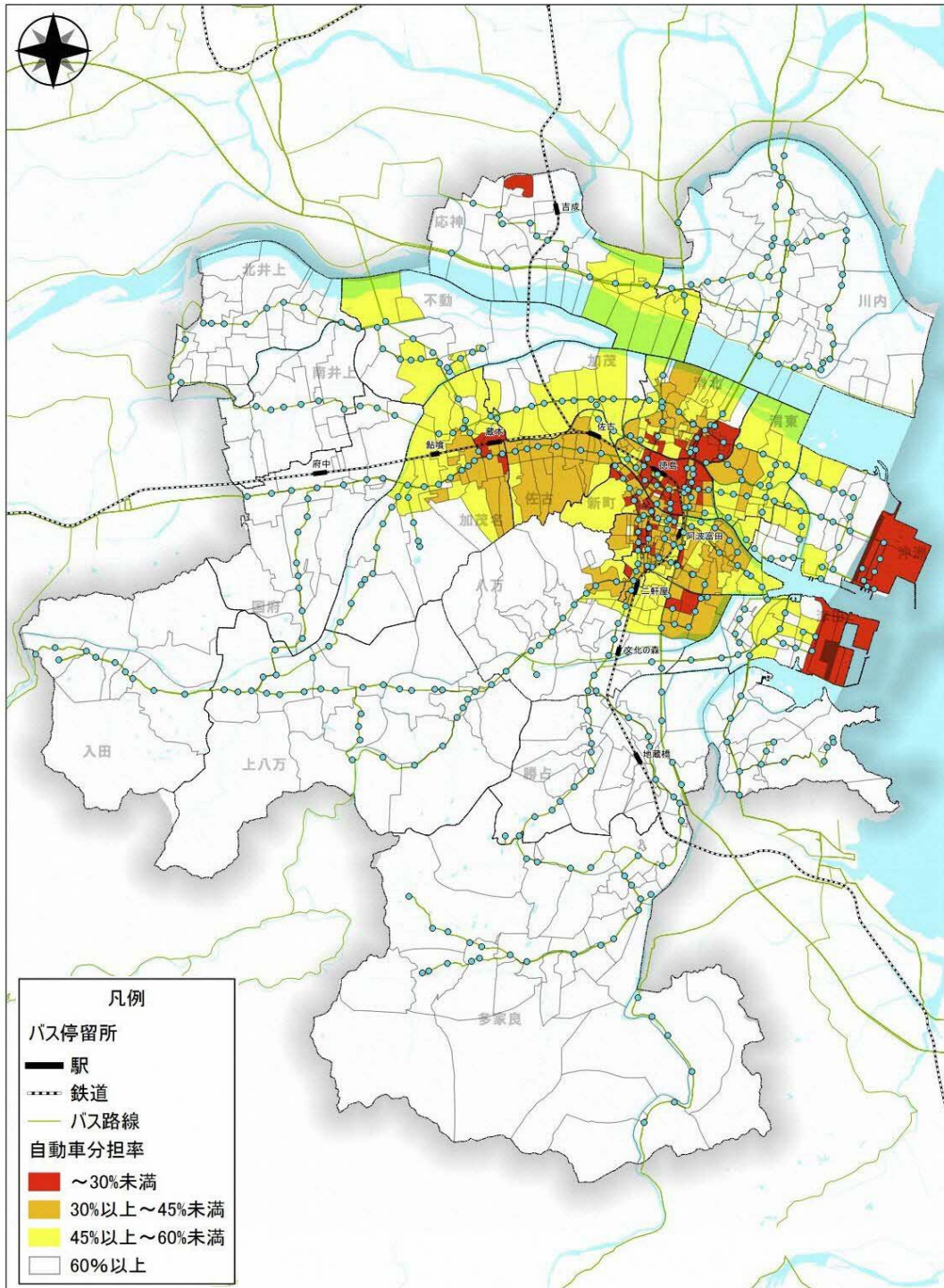
※徒歩圏人口カバー率：鉄道駅から半径800m以内またはバス停から半径300m以内に含まれる人口が総人口に占める割合

※同規模の自治体平均：人口10～40万人の都市平均

(2) 自動車分担率(町丁・字別)

自動車分担率は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。

■自動車分担率(町丁・字別)

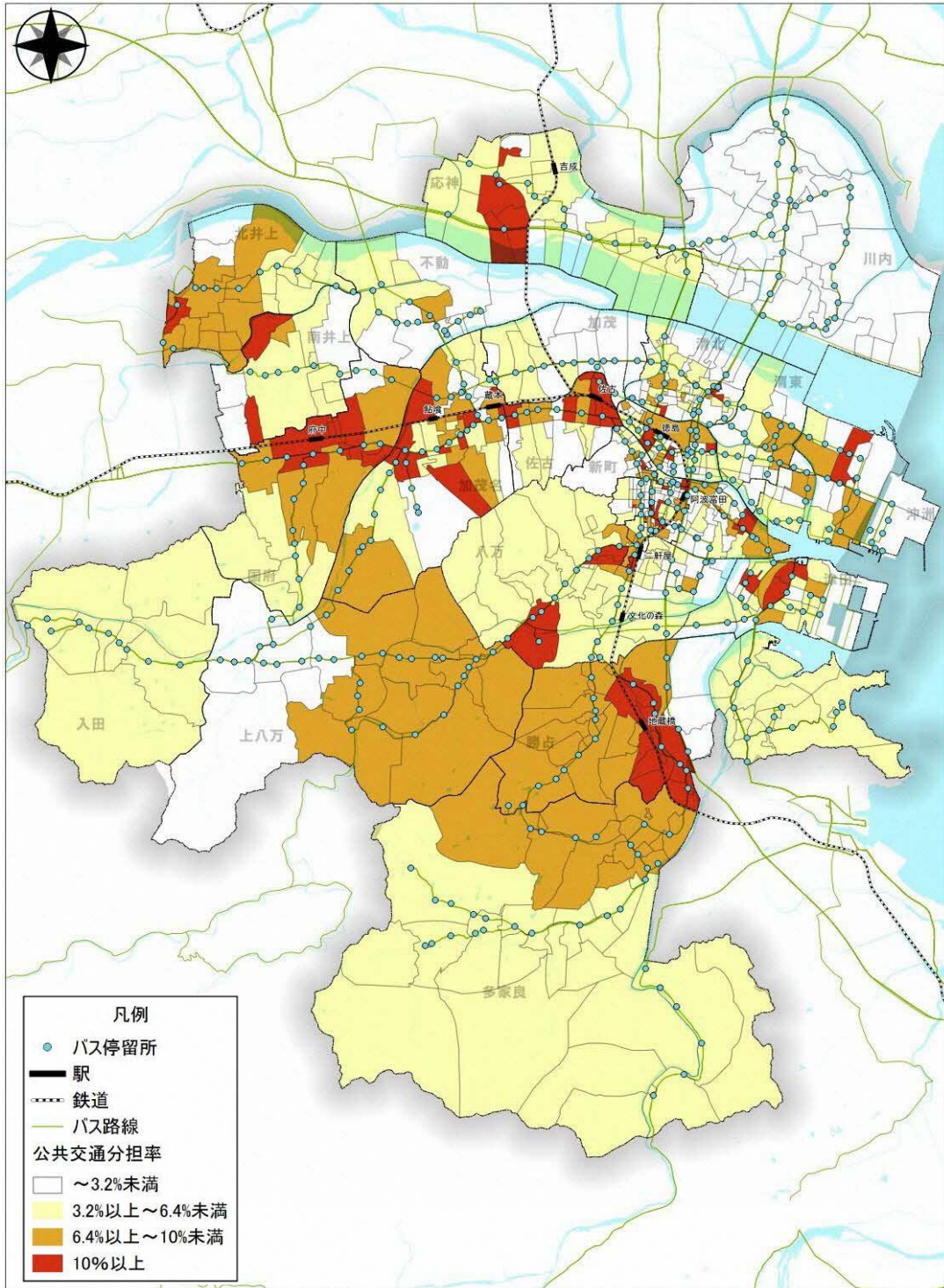


出典：国土数値情報、国勢調査 H22 小地域集計

(3) 公共交通分担率(町丁・字別)

徳島市全体で公共交通分担率は 3.2%と低いレベルに留まりますが、地区別に見ると市中心部の他にも上八万・勝占・国府・北井上・加茂など、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。

■ 公共交通分担率 (町丁・字別)



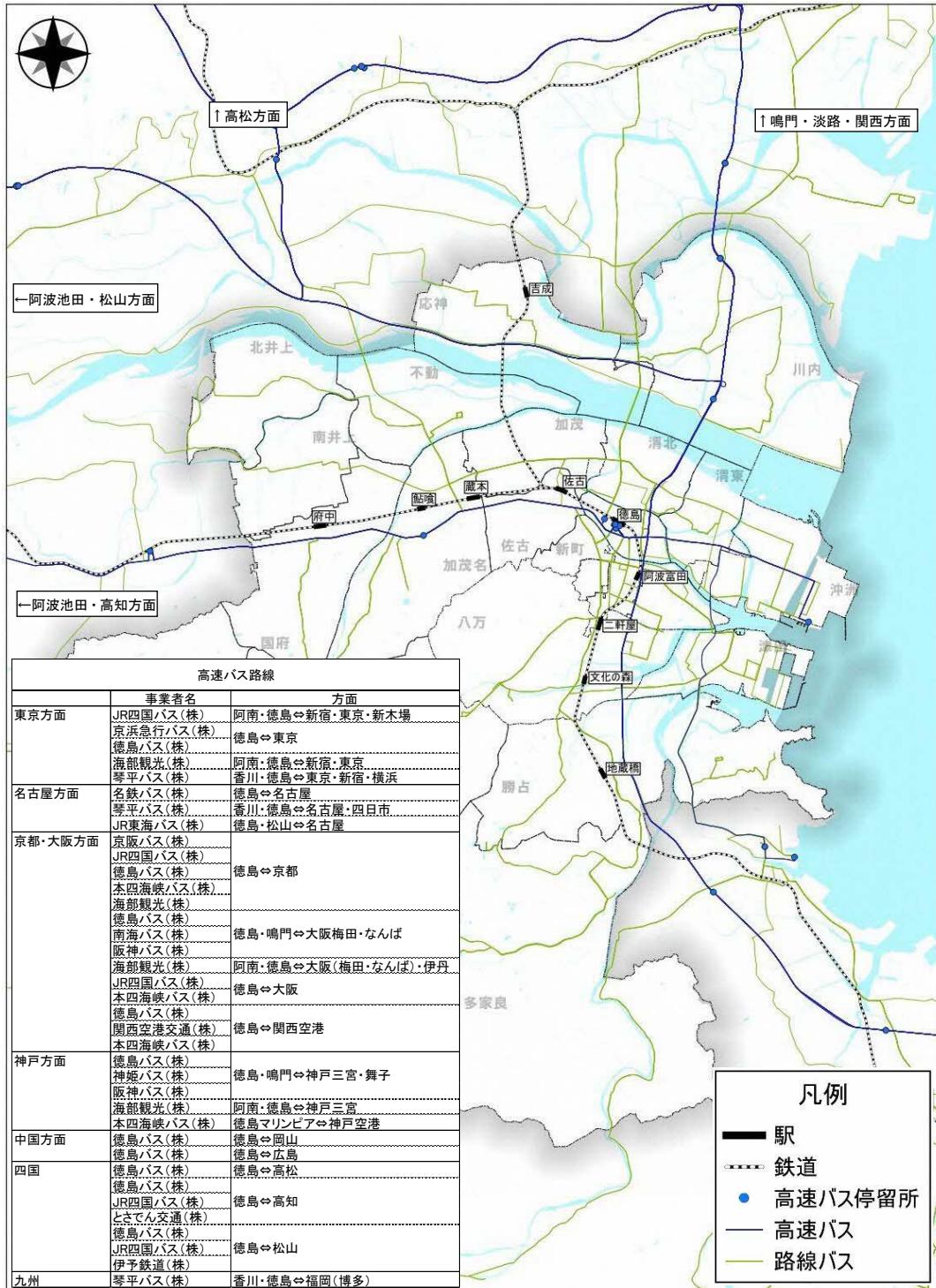
出典：国土数値情報、国勢調査 H22 小地域集計

2 公共交通サービス

(1) 公共交通網(広域)

市外・県外と徳島市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。

■公共交通網（広域）



出典：国土数値情報、徳島市資料

(2) 公共交通網(市内)

市内の鉄道は徳島駅を中心に JR 高德線、JR 鳴門線、JR 徳島線、JR 牟岐線が運行し、路線バスは市内外を網羅的に運行しています。

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。

■公共交通網 (市内)



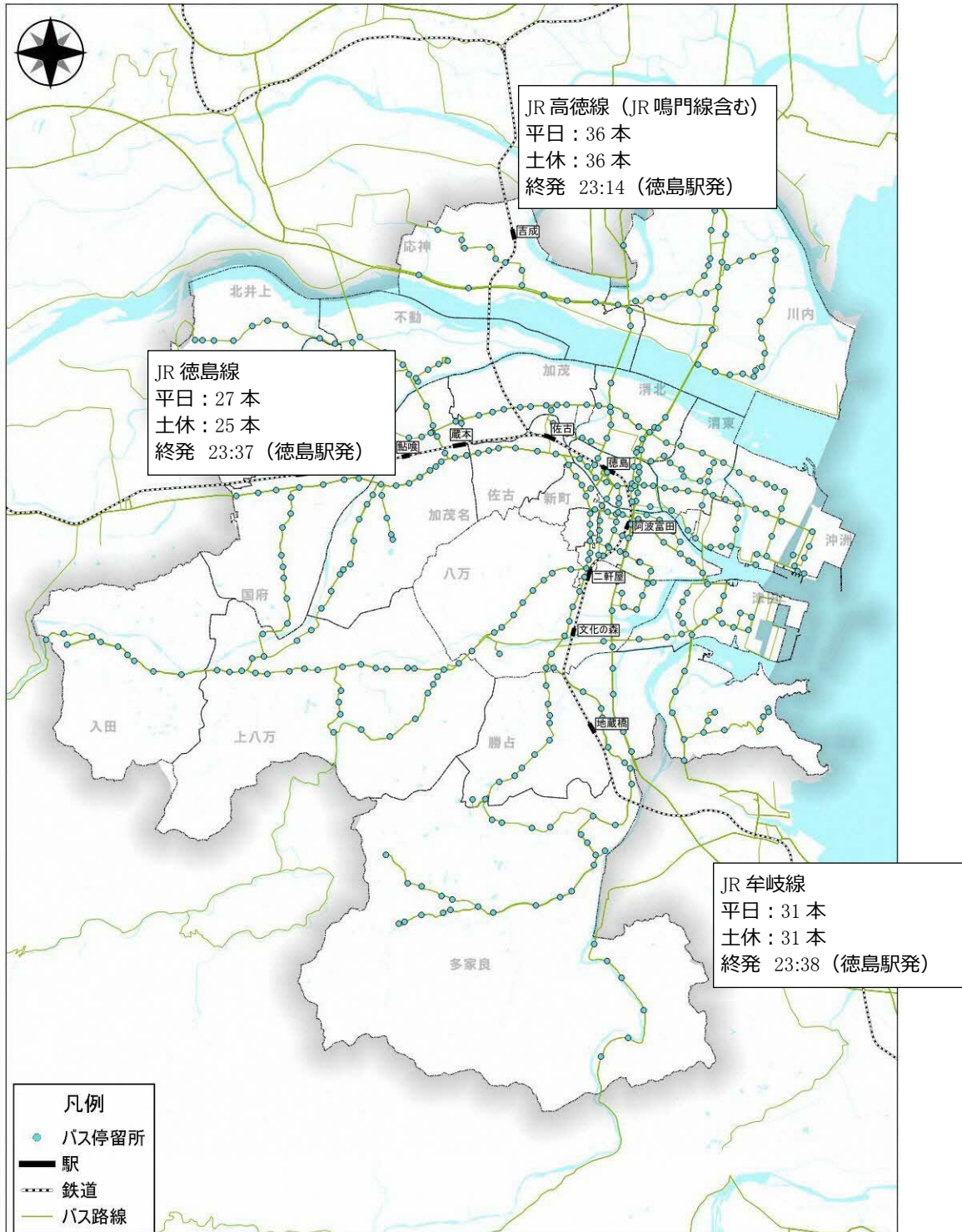
出典：国土数値情報、徳島市資料

(3) 鉄道のサービス水準

① 運行本数・終発時刻

JR 高徳線・鳴門線は日中 1 時間に 3 本前後、徳島線は 1 時間に 1～2 本程度運行しています。
 JR 牟岐線は日中パターンダイヤを実施しています（徳島駅毎時 00 分発、30 分発）。
 4 路線とも最終列車が徳島駅を 23 時台に出発します。

■ 鉄道のサービス水準（運行本数・終発時刻）



出典：国土数値情報、徳島市資料

② 運行形態

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放射状の鉄道ネットワークを形成しています。

■ 徳島駅を発着する列車の運行状況

JR 徳島駅 Tokushima Station				発車時刻				Timetable					
阿南		牟岐		六吹		阿波池田		高松		岡山		鳴門	
for Anan		for Mugi		for Anabiki		for Awa-ikuta		for Takamatsu		for Okayama		for Naruto	
方面				方面				方面					
4				4				4					
5	44			5	39			5	41	48			
6	47			6	09	34	47	6	02	37			
7	18	51		7	21			7	06	06	31		
8	20			8	11	38		8	23	26	46		
9	30			9	01	50		9	09	23			
10	00	30		10	55			10	02	28	31	58	
11	00	30		11	45			11	08	31			
12	00	30		12	01	37		12	16	24			
13	00	30		13	17	50		13	05	25	35		
14	00	30		14	33			14	17	27	57		
15	00	30		15	01	32		15	28	38	48		
16	00	30		16	27	55		16	02	31	46	52	
17	00	30		17	31	57	59	17	17	28	35		
18	00	30		18	26	57		18	06	30	36	46	
19	00	33	55	19	05	27	58	19	08	32	47		
20	31			20	17	31		20	20	34	46		
21	28			21	06	46		21	16	34			
22	17	54		22	38			22	02	14	51		
23	38			23	37			23	14				
0				0				0					
1				1				1					

出典：JR 四国 HP

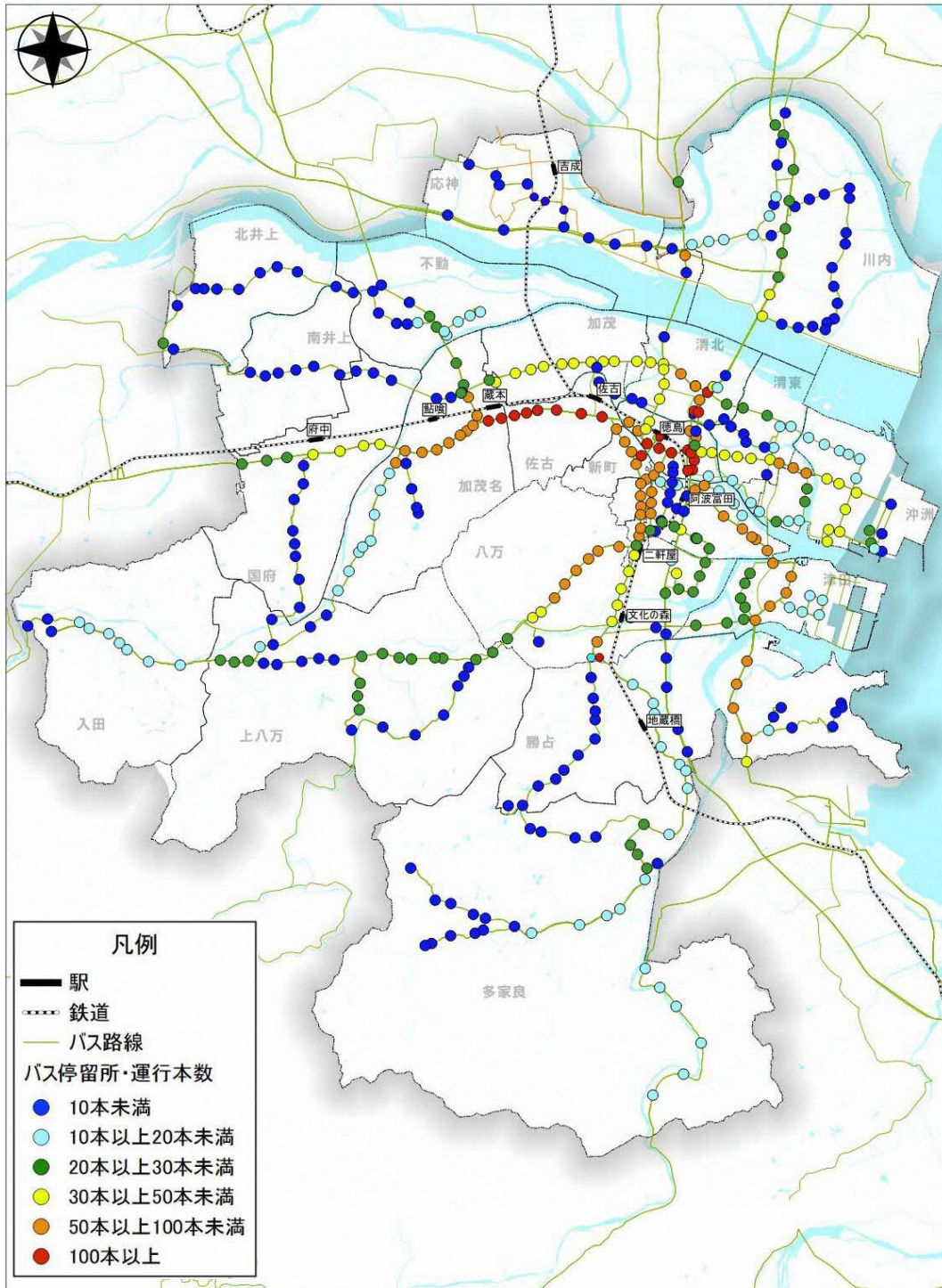
(4) 路線バスのサービス水準

① 運行本数

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、徳島駅前や国道 192 号線沿線など最も多いバス停では片道 100 本／日以上となっています。

一方、市郊外部では多くのバス停が片道 10 本／日未満に留まり、利便性が低くなっています。

■ バス運行本数（バス停別）

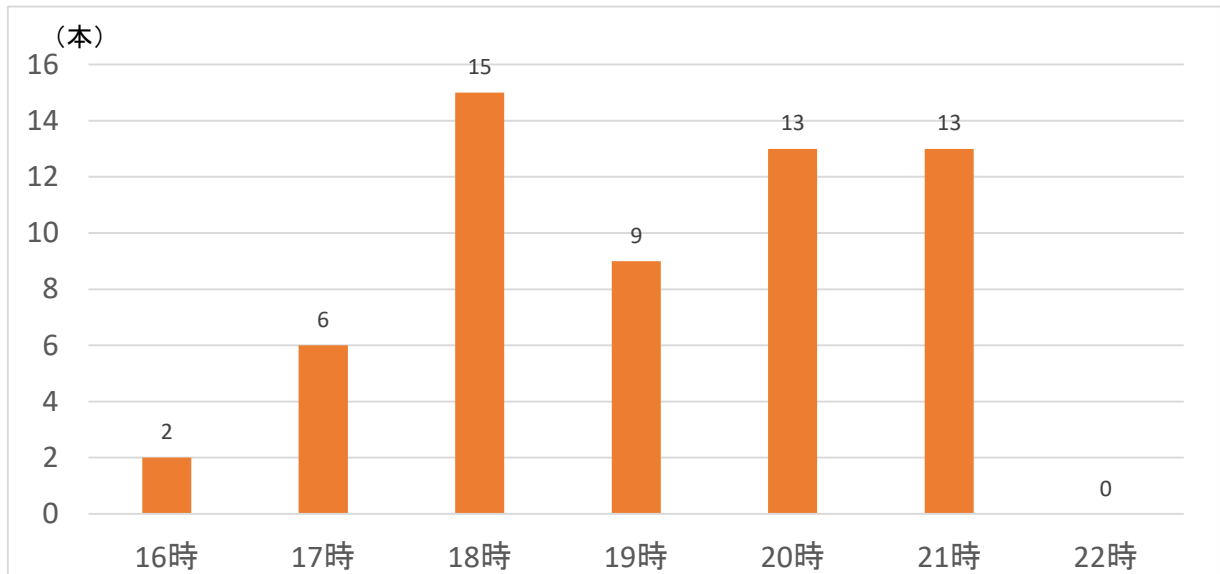


出典：国土数値情報、徳島市資料

② 終発時刻

徳島駅におけるバスの終発時刻は18時台がもっとも多く、20～21時台まで運行しています。

■ 時間帯別バス終発本数

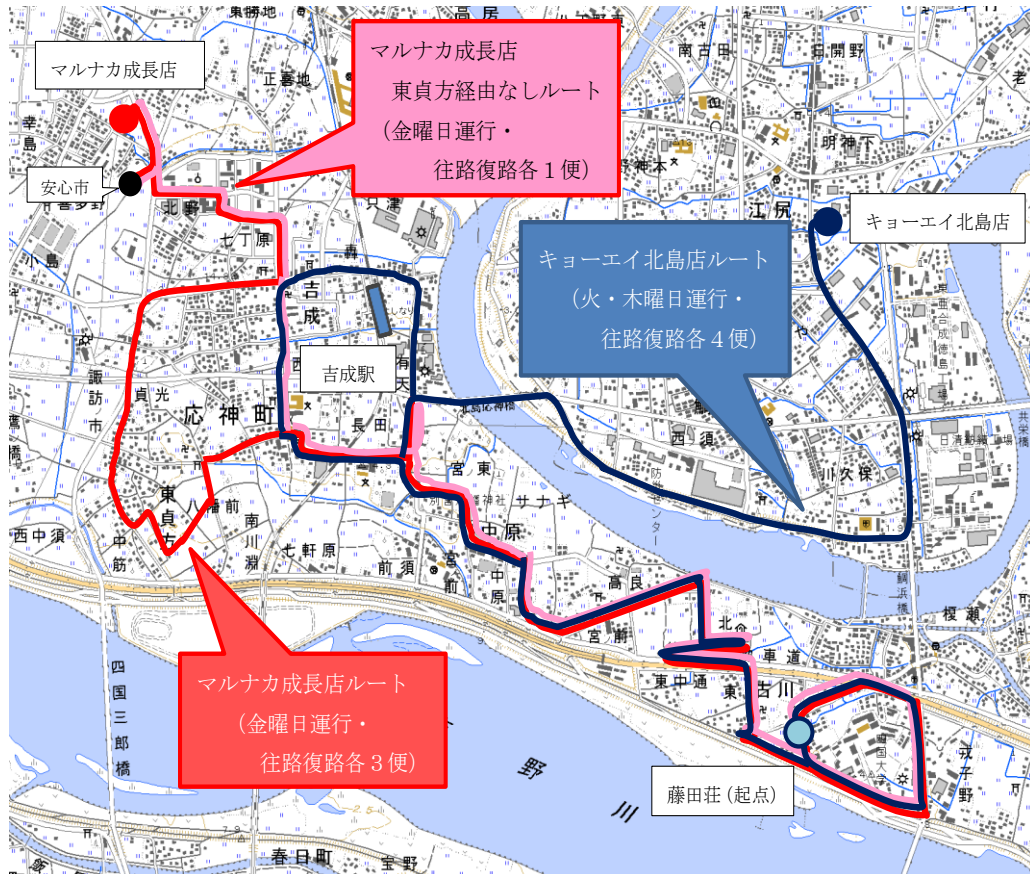


出典：徳島市交通局、徳島バス HP

(5) 応神ふれあいバス(コミュニティバス)

徳島市応神地区では、地域住民が自主的に企画・運営するコミュニティバス「応神ふれあいバス」が運行されています。

■ 応神ふれあいバスの運行ルート (平成 30 年 10 月 1 日)

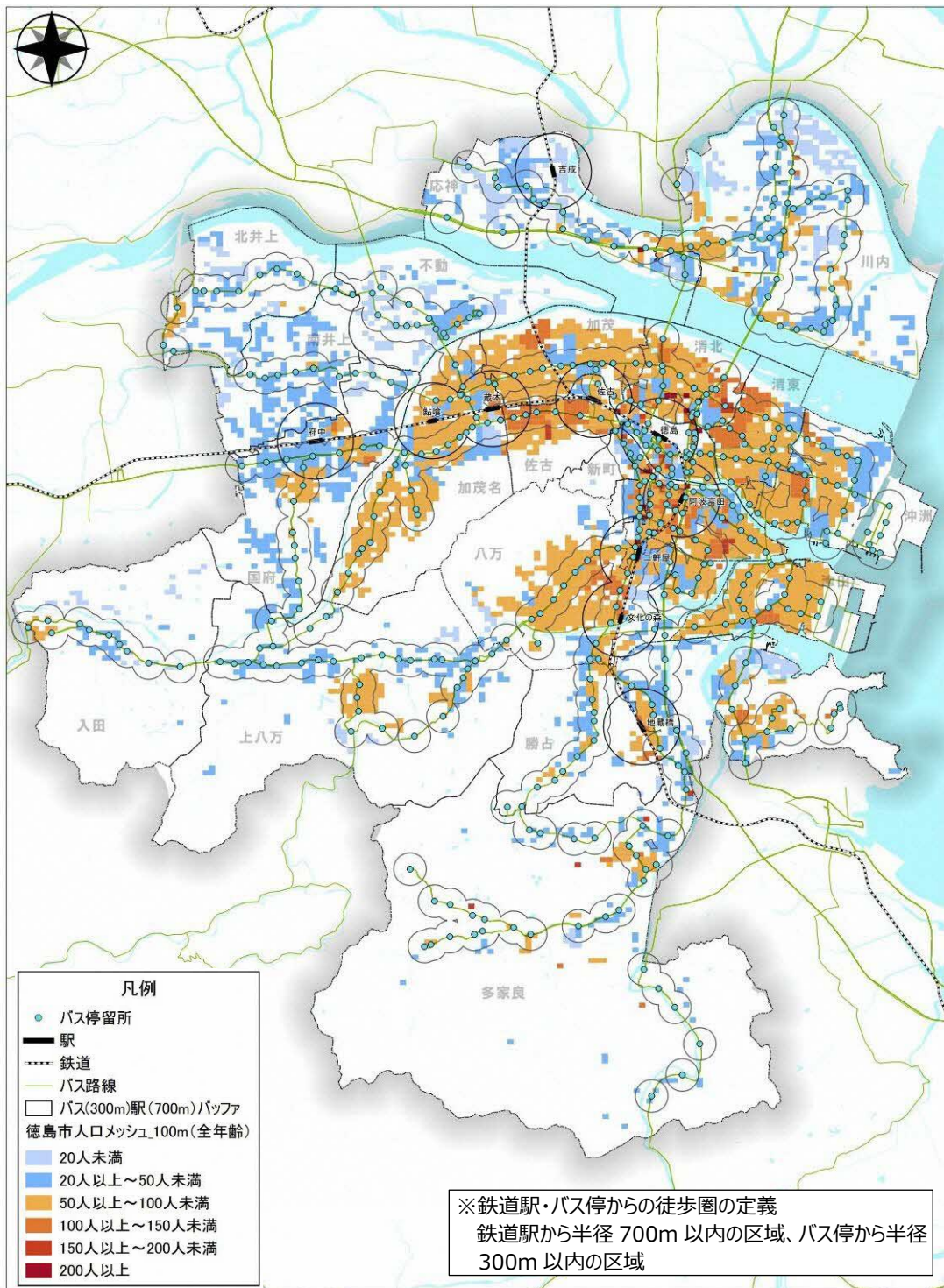


出典：徳島市資料

(6) 公共交通の徒歩圏域と人口分布

メッシュ当たり 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。

■ 公共交通の徒歩圏域と人口分布 (100m メッシュ)



出典：国土数値情報、徳島市資料

※100m メッシュは、国土交通省国土技術政策総合研究所の将来人口・世帯予測ツール V2 で作成

(7) JR 駅前広場整備状況

徳島駅、佐古駅、蔵本駅以外は、駅前広場が整備されていません。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。

■ JR 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	高德線 鳴門線 徳島線 牟岐線	○	○	○	○
佐古	高德線 鳴門線 徳島線	○	—	○	—
蔵本	徳島線	○	△(※)	—	○
鮎喰		—	—	○	—
府中		—	△	—	—
阿波富田		—	—	—	—
二軒屋	牟岐線	—	○	—	—
文化の森		—	△	○	—
地藏橋		—	△	—	—
吉成	高德線 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。

(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。

■ バス停（回転場）の駐輪場整備状況

市原回転場



島田石橋回転場



法花回転場



上鮎喰回転場



出典：徳島市資料

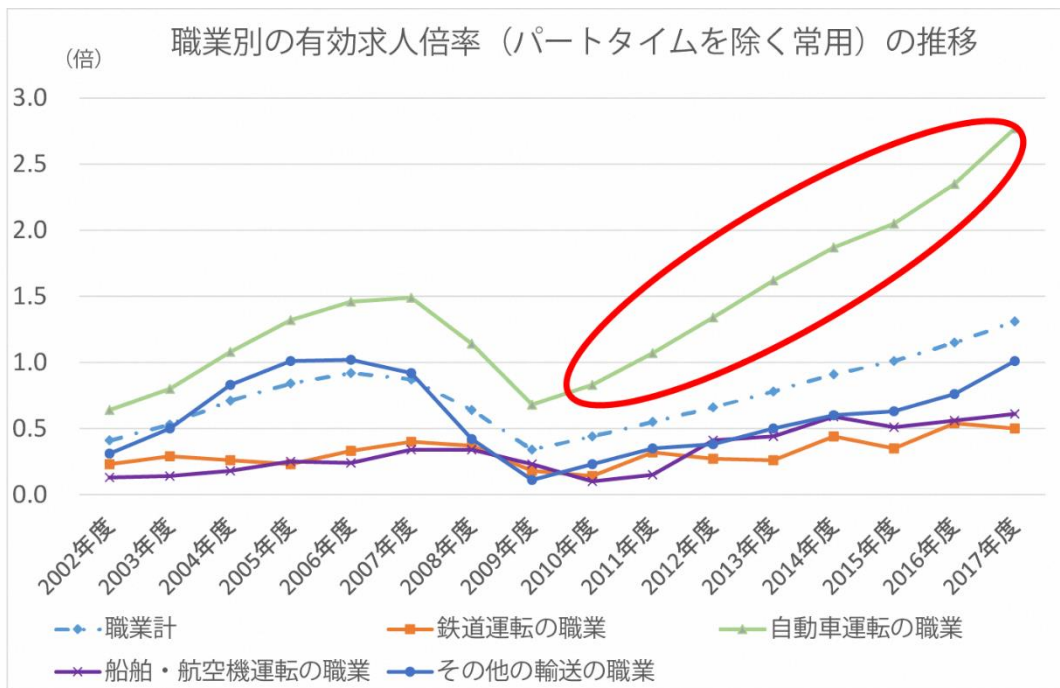
(9) バス・タクシー等運転手不足の現状

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（※）が高く、ドライバーのなり手が不足している現状となっています。なお、2009年度以降は、年を追うごとにその傾向が強くなっています。

※有効求人倍率 = 有効求人数 ÷ 有効求職者数

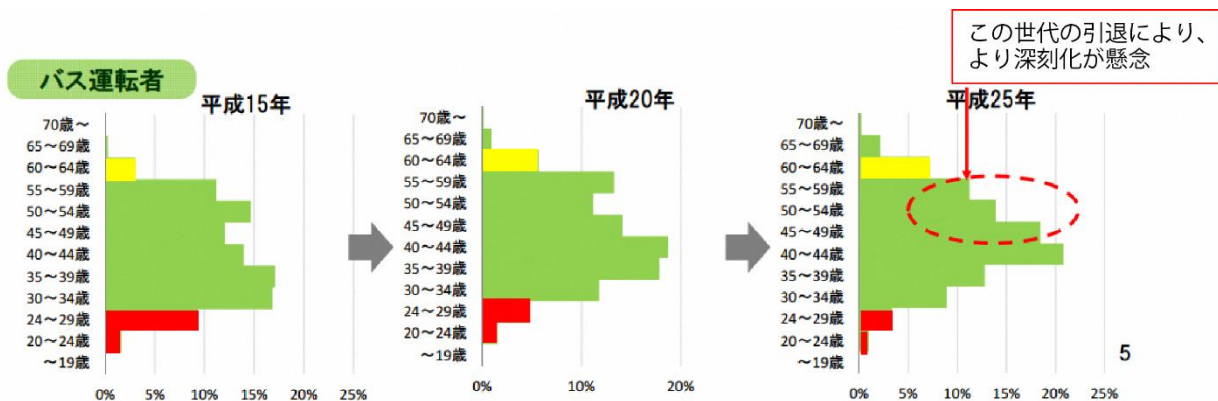
バス運転者の年代別比率を見ると、40歳以下のドライバー率は年々減少しており、数年後に予測される50歳以上の高齢ドライバーが引退することによって、ドライバー不足が現在以上に深刻になることが懸念されます。

■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：第1回都市交通における自動運転技術の活用方策に関する検討会
 (国土交通省都市局 H30.10.22) 資料 3・P9

■バス運転者の年代別比率の推移



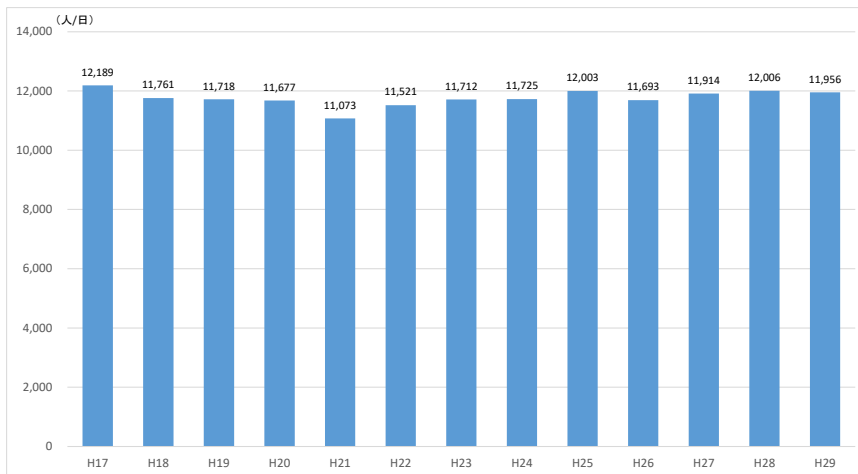
出典：第1回都市交通における自動運転技術の活用方策に関する検討会
 (国土交通省都市局 H30.10.22) 資料 3・P9

3 公共交通の利用状況

(1) 鉄道の利用状況

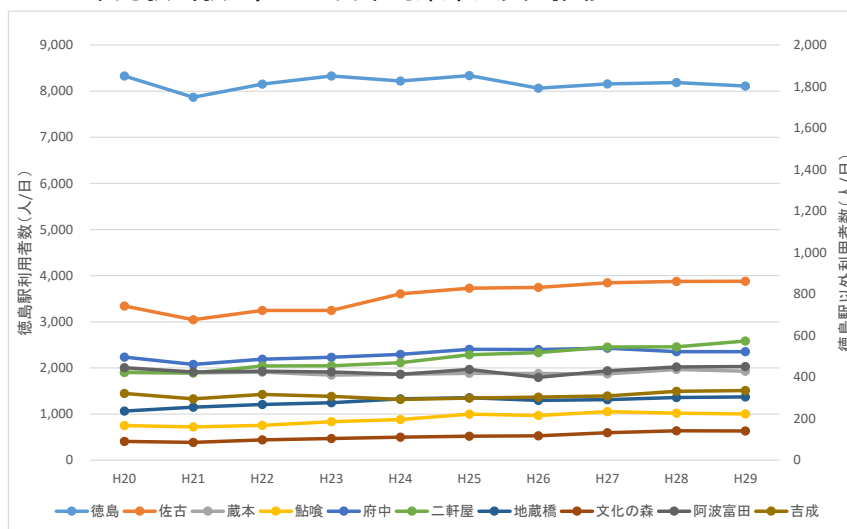
JR の一日平均乗車人員（市内 10 駅計）は、平成 17 年度以降横ばいが続いています。駅別の推移をみると、佐古駅や市南部方面の二軒屋駅、文化の森駅、地藏橋駅で微増傾向にあります。

■JR（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

■JR 市内駅（駅別）の一日平均乗車人員の推移

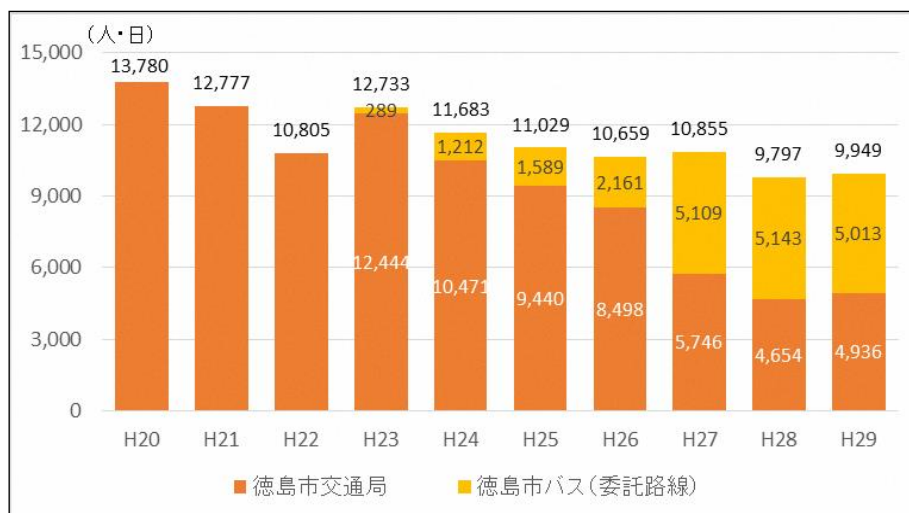


出典：徳島市統計年報

(2) 路線バスの利用状況

平成 23 年度の民間委託開始後、減少に歯止めがかからなかった徳島市交通局および徳島市バス（委託路線）の利用者数は、下げ止まりが見られ、最近では横ばいで推移しています。

■ 徳島市交通局・徳島市バス（委託路線）の利用者数の推移



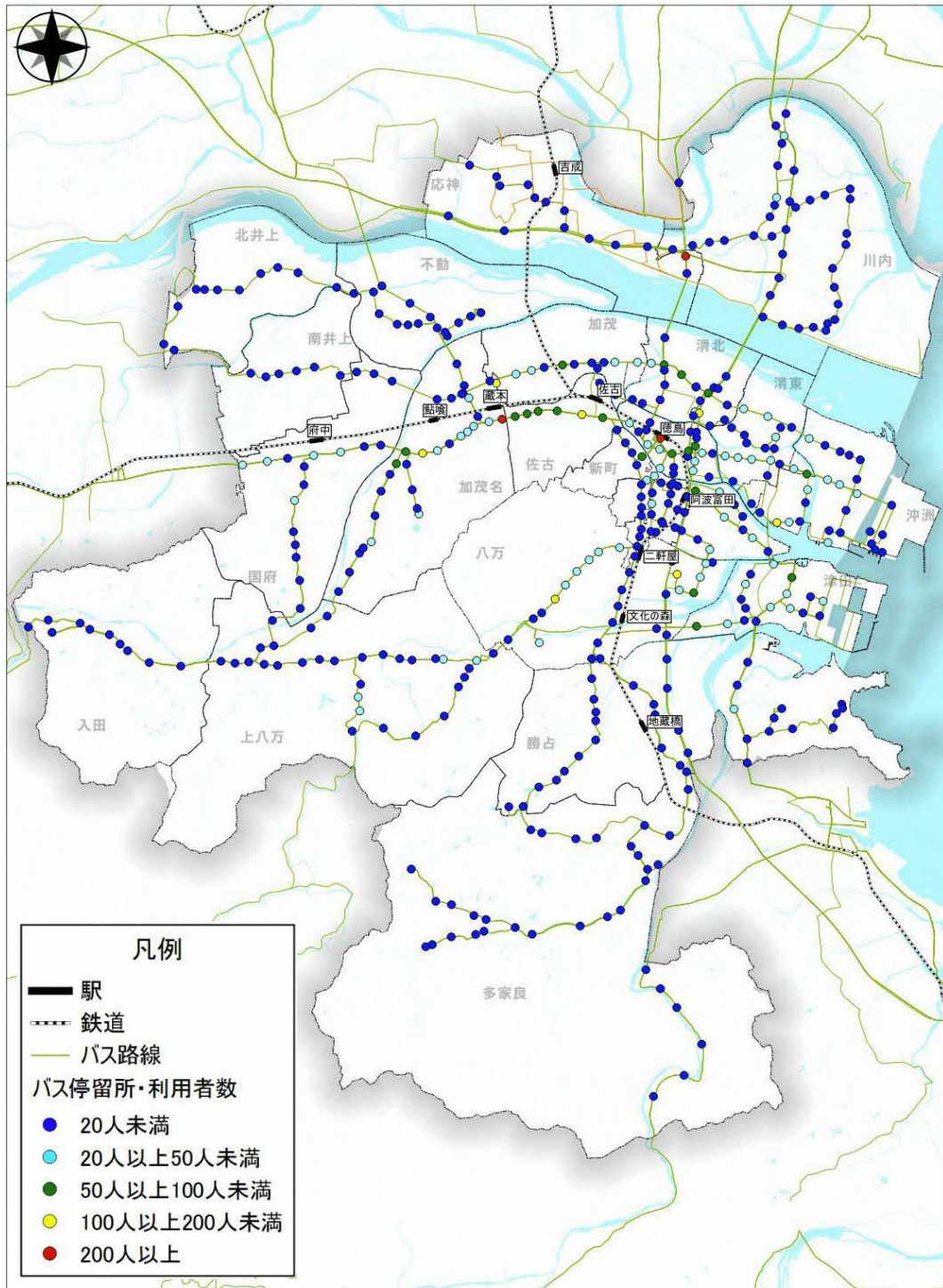
出典：徳島市統計年報

(3) バス停別利用状況

徳島駅及びその周辺や蔵本駅・中央病院周辺、四国大学付近のバス停は、他のバス停よりも利用者数が多い傾向にあります。また、イオンモールやふれあい健康館などの施設でも100人以上の利用が見られます。

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。

■バス停別利用者数（1日あたり）

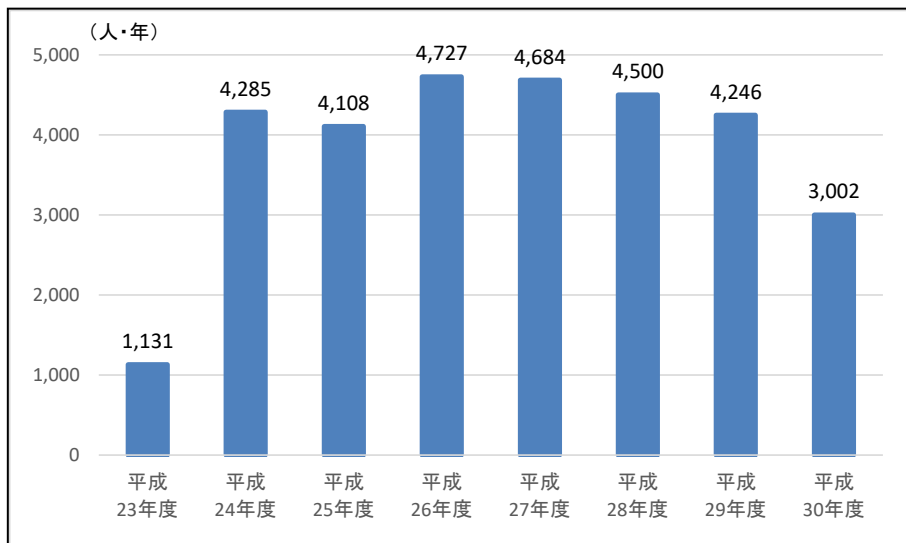


出典：国土数値情報、徳島市資料（H29乗降調査）

(4) 応神ふれあいバスの利用状況

応神ふれあいバスの利用者数は平成 26 年度をピークとして、以降は減少しています。

■ 応神ふれあいバスの利用者数の推移



出典：徳島市資料

(5) バス路線別収支状況

徳島市内を走る路線バスは、全てが赤字路線です。

■ 徳島市内路線バスの路線別収支

路線名	経路	年間走行キロ (km)	営業収入 (千円)	営業費用 (千円)	事業収支 (千円)	乗車人員 (人)	
交通局	1号線	上鮎喰・徳島駅～津田・新浜	200,144.2	65,365	201,818	-136,453	385,789
	3号線	徳島駅～中央市場	73,907.4	20,215	74,526	-54,311	122,230
	4号線	上鮎喰・徳島駅～南海フェリー	228,672.4	109,422	230,585	-121,163	651,937
	上鮎喰線	徳島駅～上鮎喰	30,391.2	9,511	30,645	-21,134	59,375
	東部循環線	徳島駅～徳島駅	113,001.6	68,739	113,947	-45,208	440,380
	計		646,116.8	273,252	651,521	-378,269	1,659,711
委託路線	川内循環線		110,397.0	21,951	39,383	-17,432	107,399
	天の原西線・一宮線・17号線		316,281.6	68,816	113,979	-45,163	395,241
	不動線・大神子線		132,822.6	23,669	49,730	-26,061	129,760
	渋野線・五滝線		236,097.0	43,412	76,097	-32,685	177,579
	中央循環線・南部循環線・山城線		389,300.0	136,005	171,867	-35,862	889,018
	市原・島田石橋線		143,135.7	34,404	72,365	-37,961	246,867
	法花線		98,478.0	22,494	52,817	-30,323	161,538
計		1,426,511.9	350,751	576,238	-225,487	2,107,402	
徳島バス	空港線	徳島駅～空港	114,466.2	21,311	32,461	-11,150	47,264
	鳴門公園線	徳島駅～鳴門公園	201,151.5	44,244	57,044	-12,800	92,793
	鳴門下板線	徳島駅～ウチノ海・小鳴門橋	373,293.0	84,099	105,858	-21,759	207,214
	鳴門上板線	徳島駅～小鳴門橋	137,750.0	25,431	39,064	-13,633	64,545
	川内・長原線	徳島駅～長原	66,462.5	10,639	18,848	-8,209	38,256
	グリーンタウン線	徳島駅～吉野川病院	65,193.0	12,223	18,488	-6,265	40,558
	鍛冶屋原線	徳島駅～住吉～鍛冶屋原	185,824.8	29,601	52,698	-23,097	75,259
	名田橋線	徳島駅～不動～鍛冶屋原	149,353.8	24,527	42,354	-17,827	78,023
	藍住線	徳島駅～直道	48,770.4	7,768	13,830	-6,062	26,490
	二条・鴨島線	徳島駅～鴨島駅	126,706.4	16,289	35,932	-19,643	39,953
	竜王団地線	徳島駅～平島東・フジグラン石井	95,358.7	15,397	27,042	-11,645	76,853
	石井循環線	徳島駅～徳島駅	129,171.3	19,061	36,630	-17,569	56,393
	鴨島線	徳島駅～川島庁舎・西麻植	206,687.4	25,959	58,613	-32,654	83,968
	石井高原線	徳島駅～高原～平島東	61,776.6	8,310	17,519	-9,209	26,403
	神山線	徳島駅～神山高校前	258,353.8	44,493	73,265	-28,772	120,051
	佐那河内線	徳島駅～神山高校前・仁井田西	157,412.5	18,983	44,639	-25,656	52,028
	勝浦線	徳島駅～黄檗上・横瀬西	257,509.0	45,317	73,026	-27,709	99,154
	橘線	徳島駅～橘西	319,752.0	49,464	90,678	-41,214	143,607
	小松島線	徳島駅～南小松島駅・あいさい	77,683.9	8,803	22,030	-13,227	43,442
	丹生谷線	徳島駅～川口	401,839.8	62,840	113,957	-51,117	116,490
計		3,434,516.6	574,759	973,976	-399,217	1,528,744	

出典：徳島市資料

※交通局及び委託路線は平成30年4月1日～平成31年3月31日の実績

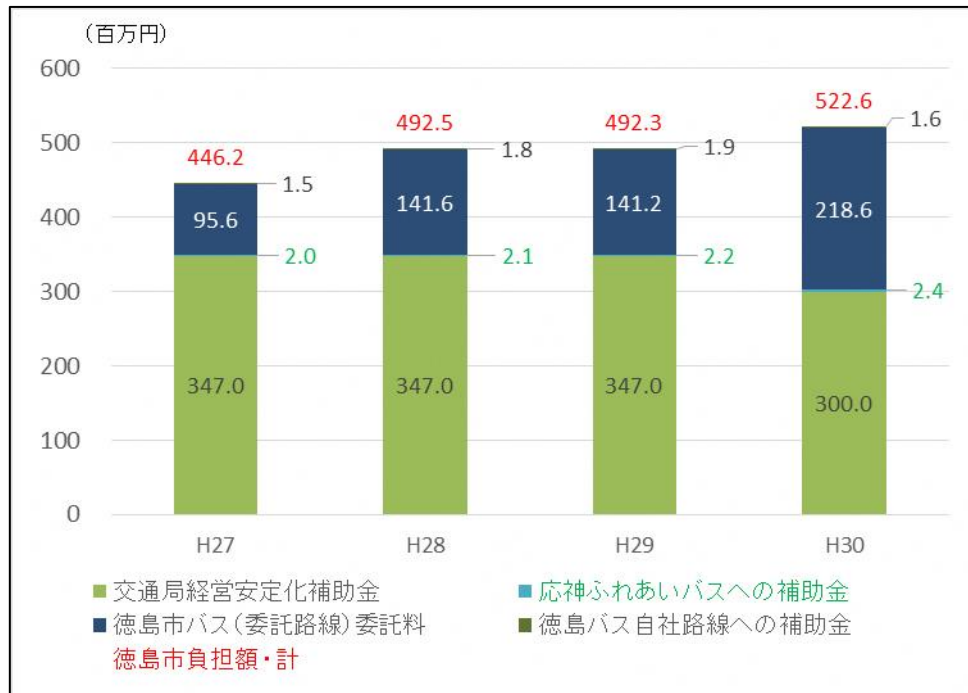
徳島バスは平成29年10月1日～平成30年9月30日の実績

(6) バスに対する財政負担

徳島市では市営バス路線の運営を交通局から市長部局が段階的に引き継ぎ、徳島バスへの民間委託を進めており、委託路線数の増加に伴い、徳島バスへの運行委託料は年々増加しています。また、応神ふれあいバスへの補助金も年々増加しています。

全体として、徳島市のバス補助負担額は、年々増加傾向にあります。

■ 徳島市のバス補助負担額の推移

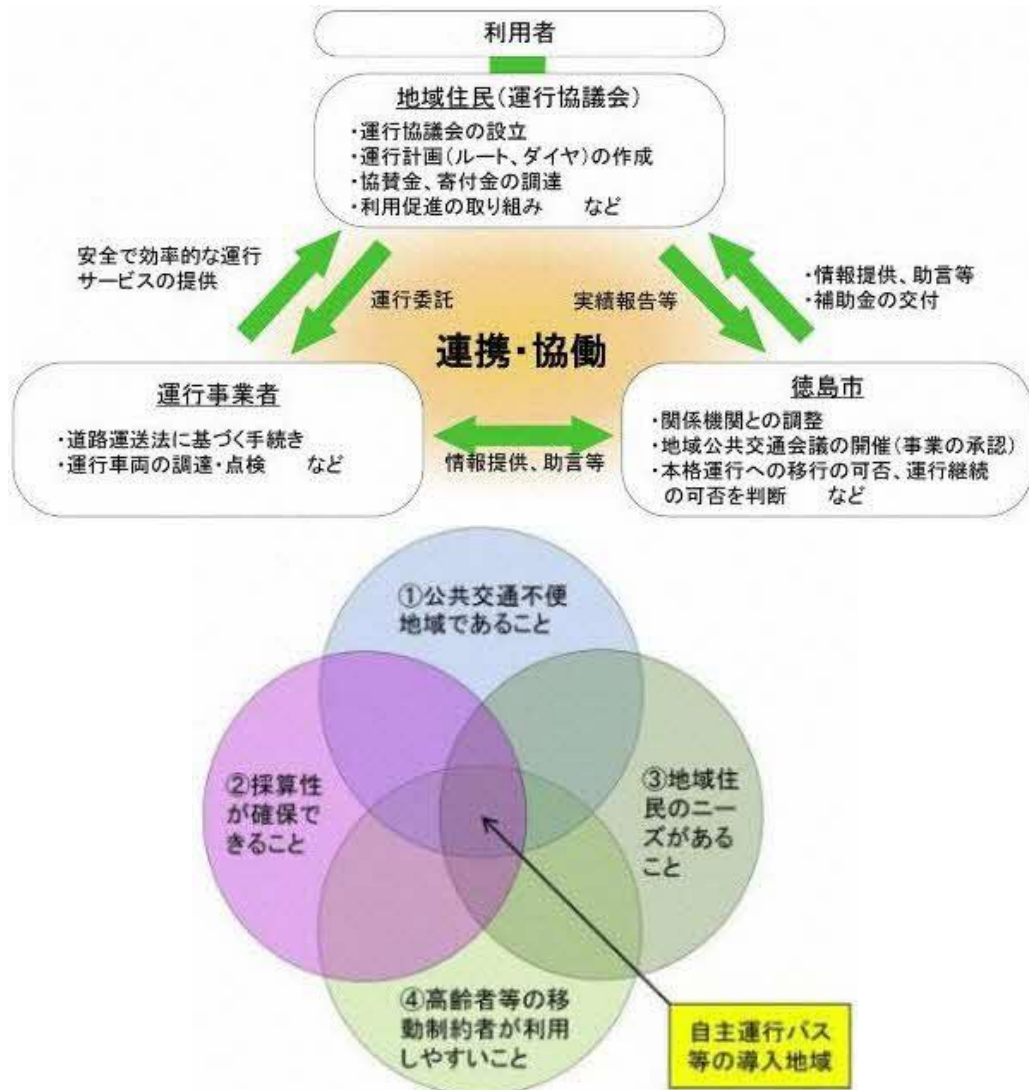


出典：徳島市資料

(7) 徳島市地域自主運行バス等支援事業

徳島市では、コミュニティバスの運行に地域住民・運行事業者・徳島市の三者が連携・協力して取り組む「徳島市地域自主運行バス等支援事業」を実施しています。応神ふれあいバスは、地域住民の皆さん自身が企画・運営するコミュニティバスであり、徳島県内で初の取組みとして運行が開始されています（平成23年12月）。

■ 徳島市地域自主運行バス等支援事業



出典：徳島市 HP

4 市民・利用者のニーズ

(1) アンケート調査の概要

① 目的

徳島市地域公共交通網形成計画及び徳島市交通局経営計画の策定の基礎資料として、市民の移動実態や移動ニーズ、公共交通の利用意向、公共交通に対する認知度・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 調査項目

多くがバス非利用者と想定される市民、バス利用者・鉄道利用者のそれぞれを対象に調査を実施しました。

アンケートは「市民アンケート」と「利用者アンケート」の2種類としました。

区分	① 市民アンケート	② 利用者アンケート
主なねらい	<ul style="list-style-type: none"> ● 多くがバス非利用者と想定されるため、バス利用の可能性のある移動や条件等を把握 	<ul style="list-style-type: none"> ● バスを利用し続けてもらうために、サービスの満足度や許容される水準等を把握
調査方法	<ul style="list-style-type: none"> ● 郵送方式 ● 回答はWEBでも可能とする（家族の方も回答可とする） 	<ul style="list-style-type: none"> ● 手渡し配布（平日・休日各1日）・郵送回収を基本とする。 ● 回答はWEBでも可能とする（調査日当日の利用者を前提とすることから、回答は受け取った本人のみ）
配布箇所	—	<ul style="list-style-type: none"> ● 乗降客数が多い次のバス停及び鉄道駅を想定 【平日】「徳島駅前」「四国大学前」「県立中央病院・徳島大学病院前」「ゆめタウン徳島」「JR徳島駅」 【休日】「徳島駅前」「四国大学前」「ゆめタウン徳島」「イオンモール徳島」「JR徳島駅」
調査期間	2019年8月23日(金) ～9月6日(金)	2019年9月16日(月)～10月1日(火) ※配布は平日が9/17(火)、休日が9/16(祝)

③ 回収状況

区分	① 市民アンケート	② 利用者アンケート
配布数	3,000件 (不明戻数7件)	1,643件 (平日843件、休日800件)
回収数	1,027件 (紙:867件、WEB:160件)	390件 (紙:356件、WEB:34件)
回収率	34.3%	23.7%

④ 設問構成

設問	項目	① 市民アンケート	② 利用者アンケート	ねらい・活用方法
1	個人属性	<ul style="list-style-type: none"> ・居住地、性別、年齢、職業 ・自動車運転免許の有無、返納意向 ・自動車所有状況 ・自宅から最寄の鉄道駅、バス停と距離（徒歩時間） ・市バス無料乗車証、運転免許経歴証明書の所有状況 ※65歳以上の方のみ 	(市民アンケートと同じ)	<ul style="list-style-type: none"> ・年代・居住地区等によるニーズの違い把握（クロス集計用） ・公共交通の客観的な利用可能性・必要性の把握
2	移動実態、移動ニーズ	<ul style="list-style-type: none"> 2-1 通勤・通学の移動実態 <ul style="list-style-type: none"> ・通勤・通学先、利用交通手段、乗換の有無、所要時間、通勤手当の支給状況 2-2 日常生活の移動実態 <ul style="list-style-type: none"> ・目的地、目的、利用交通手段、乗換の有無、所要時間、曜日・時間帯 ・公共交通が便利であれば出かけたかったと思う移動 ・目的地の有無、目的地、目的 	<ul style="list-style-type: none"> 2-1 本日の移動実態 <ul style="list-style-type: none"> ・目的地、目的、利用交通手段、乗換の有無、所要時間、通勤手当の支給状況、時間帯 2-2 公共交通が便利であれば出かけたかったと思う移動 <ul style="list-style-type: none"> ・目的地の有無、目的地、目的 	<ul style="list-style-type: none"> ・路線網再編の検討 ・（路線網・サービスと「移動実態・ニーズ」がマッチしているか）
3	バスに対する認知度・意識	<ul style="list-style-type: none"> 3-1 バスへの財政負担に対する認知度 3-2 バスサービスの認知度 3-3 バス利用促進の意向 3-4 地域自主運行バス（応神ふれあいバス）の認知度 3-5 公共交通サービスの水準に対する考え 3-6 公共交通サービスの費用負担に対する考え 	(市民アンケートと同じ)	<ul style="list-style-type: none"> ・バス利用促進に向けた意識啓蒙の方向性検討 ・望ましいサービス水準と財政負担の目安把握 ・地域で公共交通を支える意向把握
4	市営バスに対する認知度・意識	<ul style="list-style-type: none"> 4-1 市営バスの民間委託に対する認知度 4-2 市営バスの民間委託による影響 4-3 市営バスの民間委託に対する考え 	(市民アンケートと同じ)	<ul style="list-style-type: none"> ・市営バスに対する意向の把握
5	バスの利用意向・利用するための条件	<ul style="list-style-type: none"> 5-1 通勤・通学におけるバスの利用意向 5-2 通勤・通学でバスを利用するために重視するサービス 5-3 通勤・通学でバスを利用するために望ましいと考えるサービスの水準 5-4 日常生活におけるバスの利用意向 5-5 日常生活でバスを利用するために重視するサービス 5-6 日常生活でバスを利用するために望ましいと考えるサービスの水準 5-7 バスの利用が増える条件（3つまで） 	<ul style="list-style-type: none"> 5-1 バスサービスの満足度 <ul style="list-style-type: none"> ・運行ルート、自宅や目的地からバス停までの距離、運行本数、始発バス時刻、終業バス時刻、所要時間、運賃、鉄道やバスとの乗り継ぎ、バス停設備、バリアフリー対応、総合的な満足度 5-2 バスを利用するために重視するサービス（上位3つ） 5-3 バスを利用し続けるために最低限必要と考えるサービス水準 5-4 乗り継ぎが生じる場合の利用意向（乗り継ぎを許容する条件） 5-5 バスの利用が増える条件（3つまで） 	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通利用促進のターゲット把握 ・再編によって目標とするサービスの目・水準の把握 ・有効な利用促進策の把握
6	自由記述	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通全般に対する意見・要望 	(市民アンケートと同じ)	<ul style="list-style-type: none"> ・再編によって確保すべきサービスの目・水準の把握 ・有効な利用促進策の把握
				<ul style="list-style-type: none"> ・具体的な課題・ニーズ等の把握

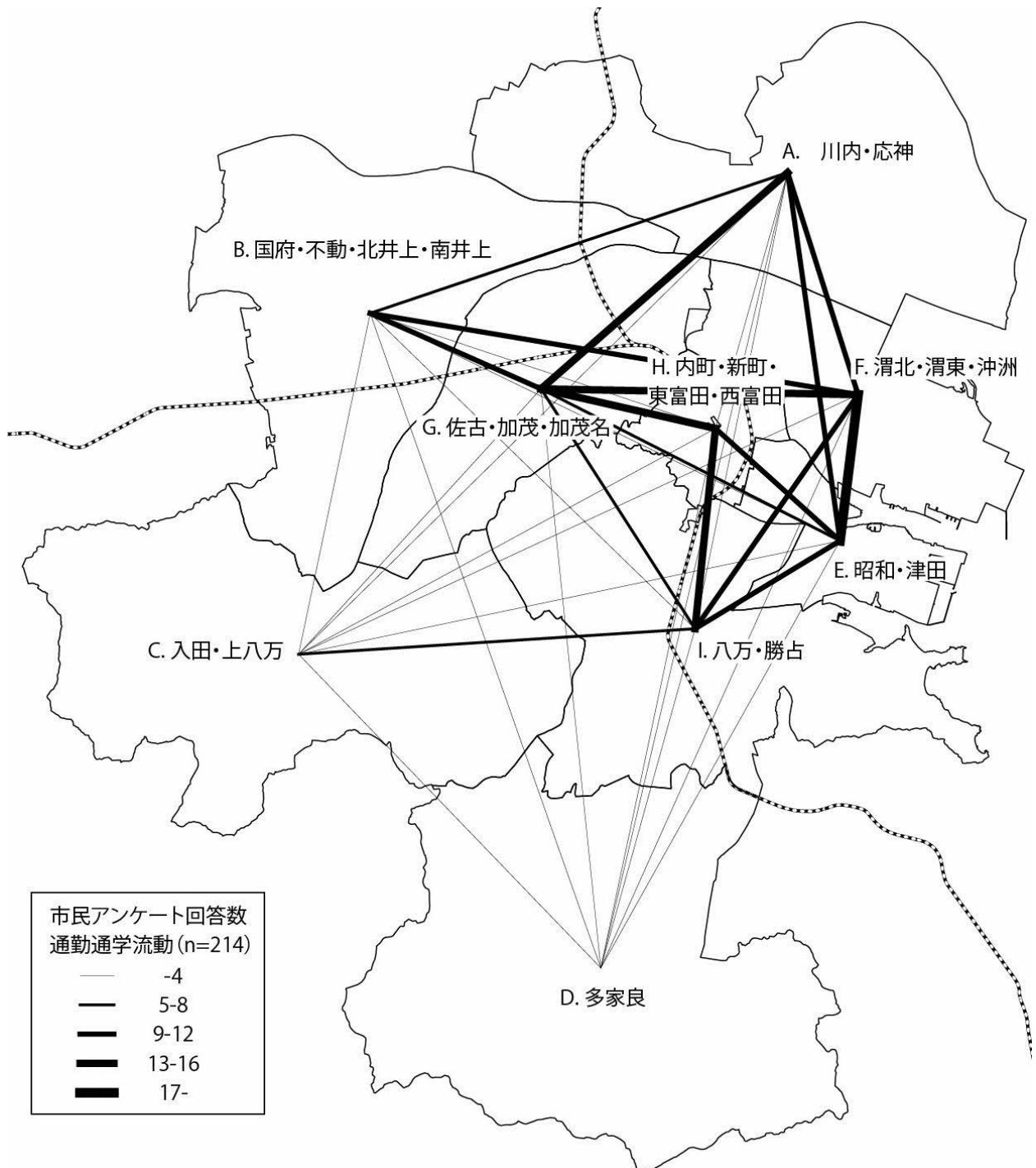
(2) 市民の移動実態と利用意向

① 市民の目的別流動

ア 通勤通学流動

徳島駅や市役所のある「H.内町・新町・東富田・西富田」、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。

■ 通勤通学流動

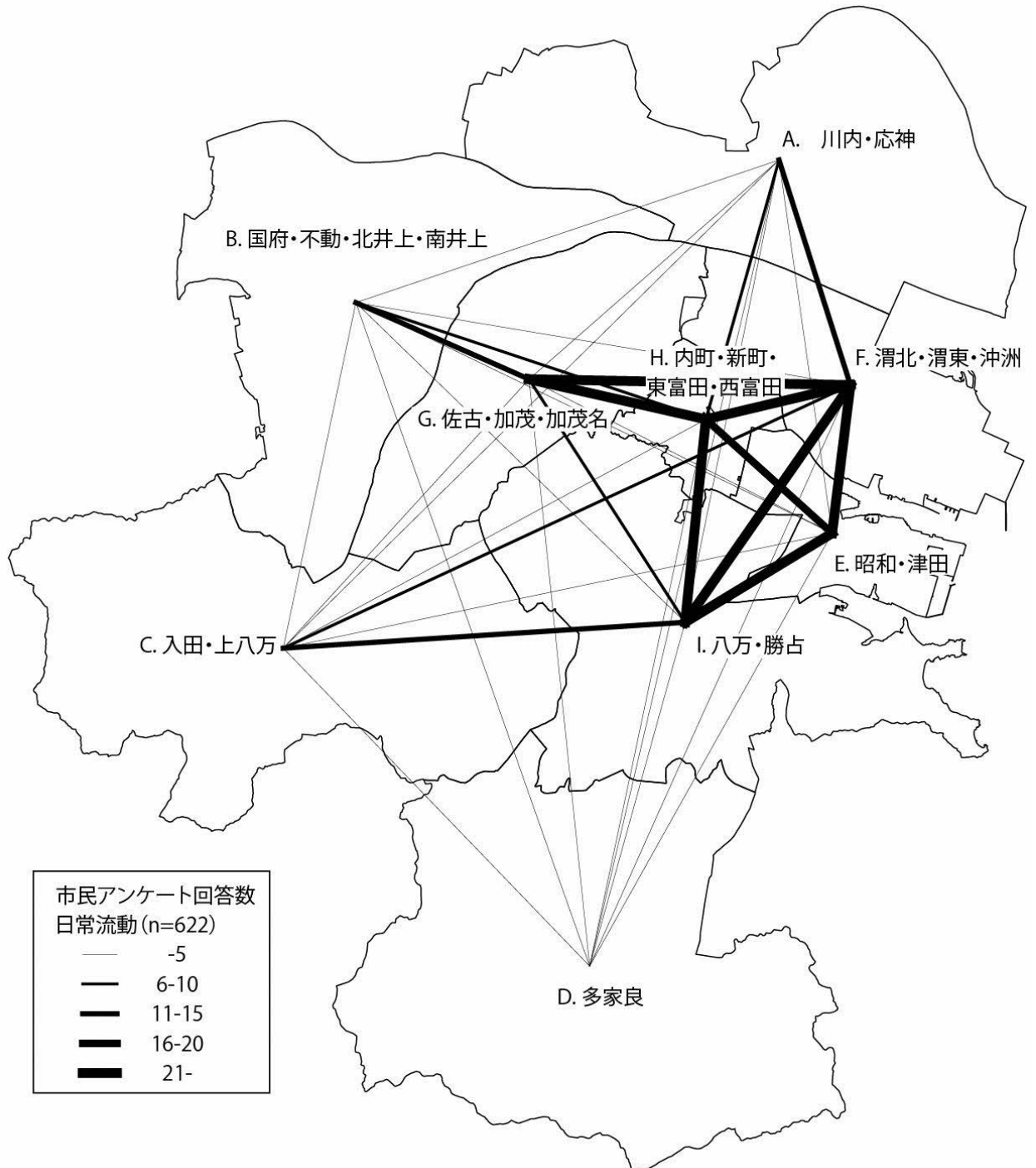


出典：市民アンケート調査結果

イ 日常流動

徳島駅や市役所のある「H.内町・新町・東富田・西富田」、イオンモール徳島がある「F.渭北・渭東・沖洲」を中心とした流動が多い傾向にあります。

■ 日常流動

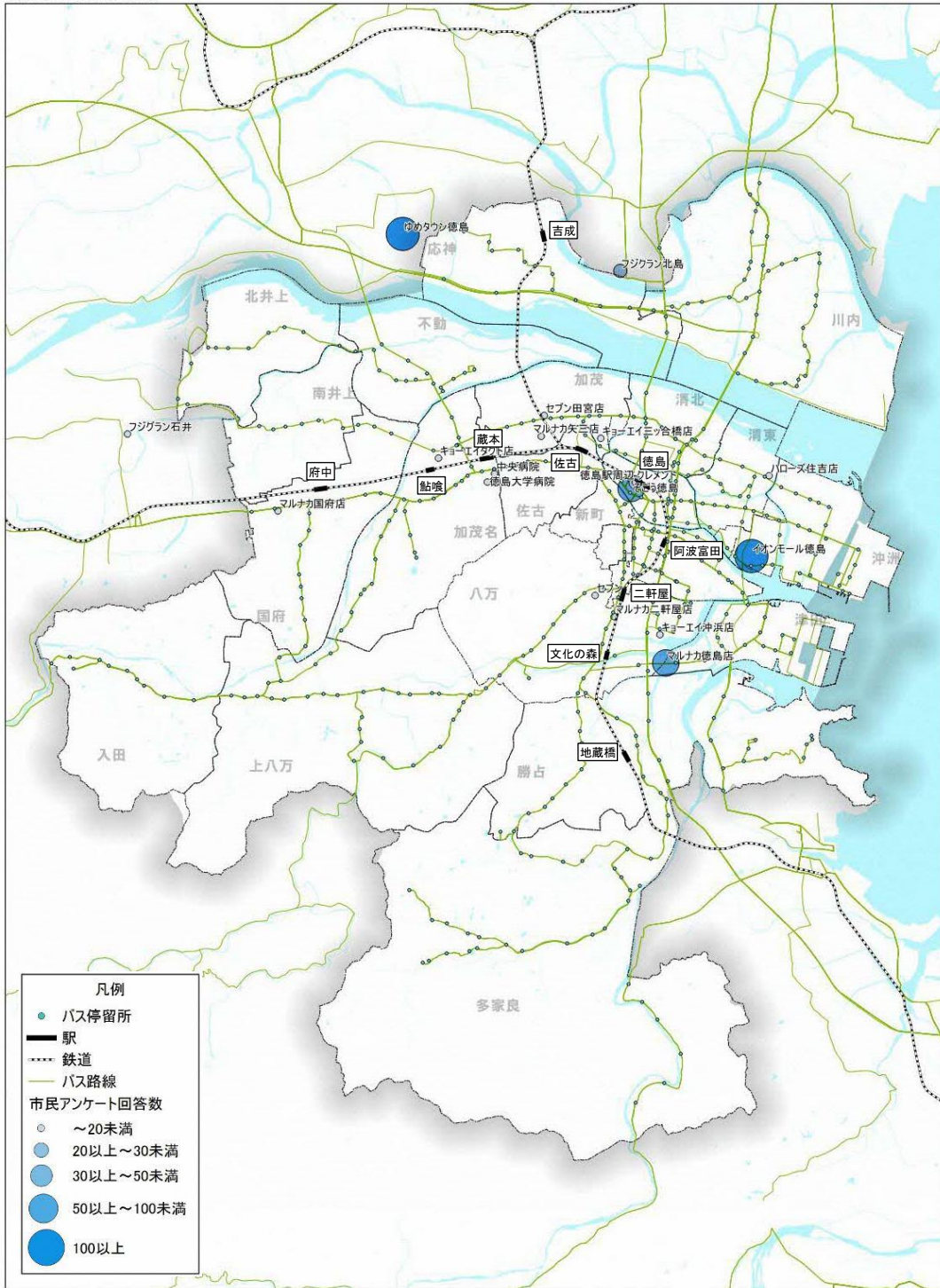


出典：市民アンケート調査結果

② 市民のよく出かける目的地

市民の日常生活において、よく出かける目的地は、「イオンモール徳島」「ゆめタウン徳島」「マルナカ徳島店」などの郊外型商業施設や、JR 徳島駅付近の「そごう徳島店」「クレメントプラザ」「徳島駅周辺」などと回答しています。

■ 市民のよく出かける目的地（市民アンケート）



出典：国土数値情報、市民アンケート調査結果

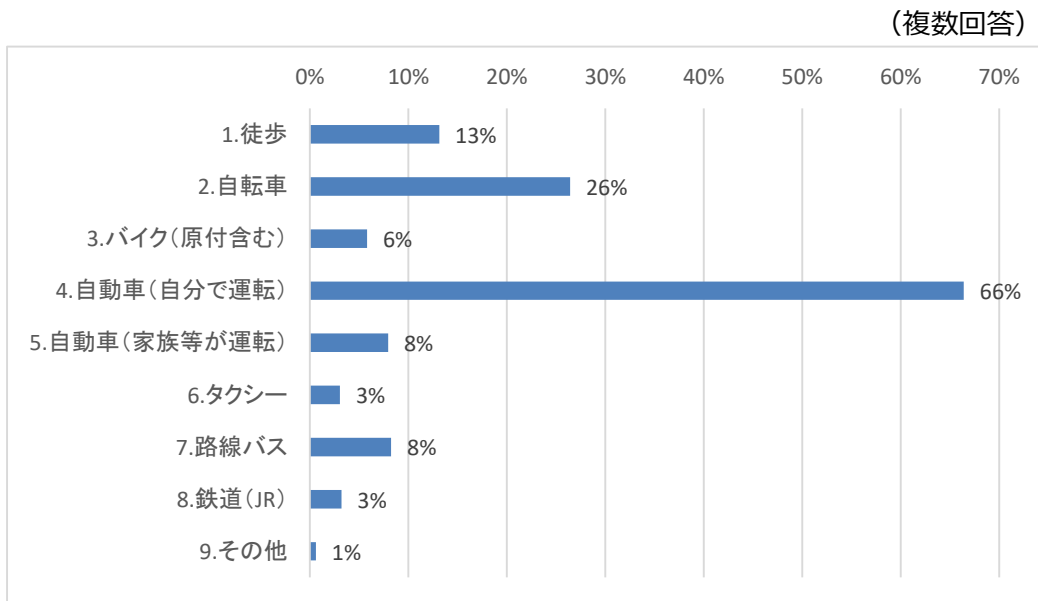
③ 市民の利用交通手段と利用意向

ア 通勤・通学

通勤・通学の利用交通手段としては、「自動車（自分で運転）」が 66%で最も多く、次いで「自転車」が 26%となっています。公共交通機関は、「バス・鉄道・タクシー」を合わせて 14%となっています。

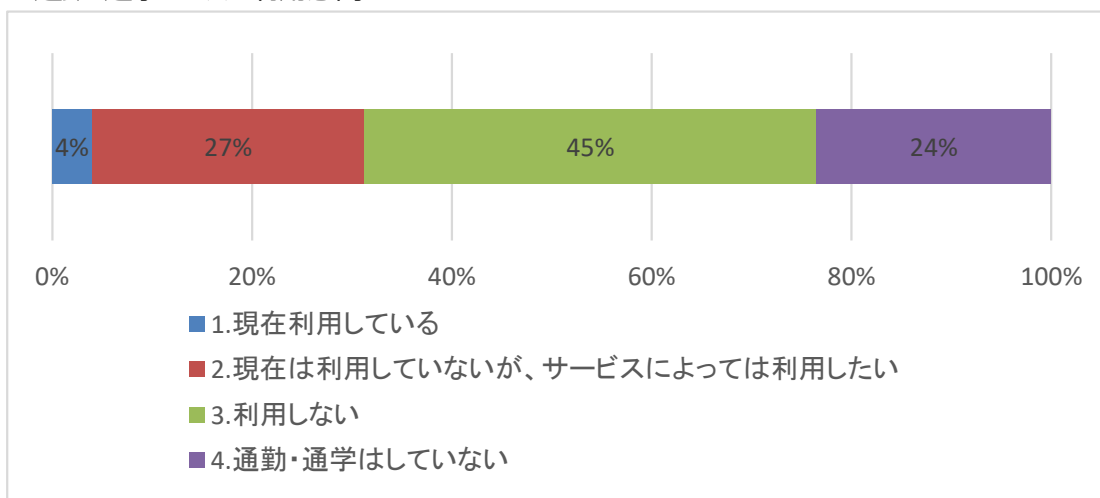
「通勤・通学において、バスを利用する意向はあるか」という質問に対しては、「利用しない」が 45%で最も多いですが、「サービスによっては利用したい」も 27%存在します。

■ 通勤・通学の利用交通手段



出典：市民アンケート調査結果

■ 通勤・通学のバスの利用意向



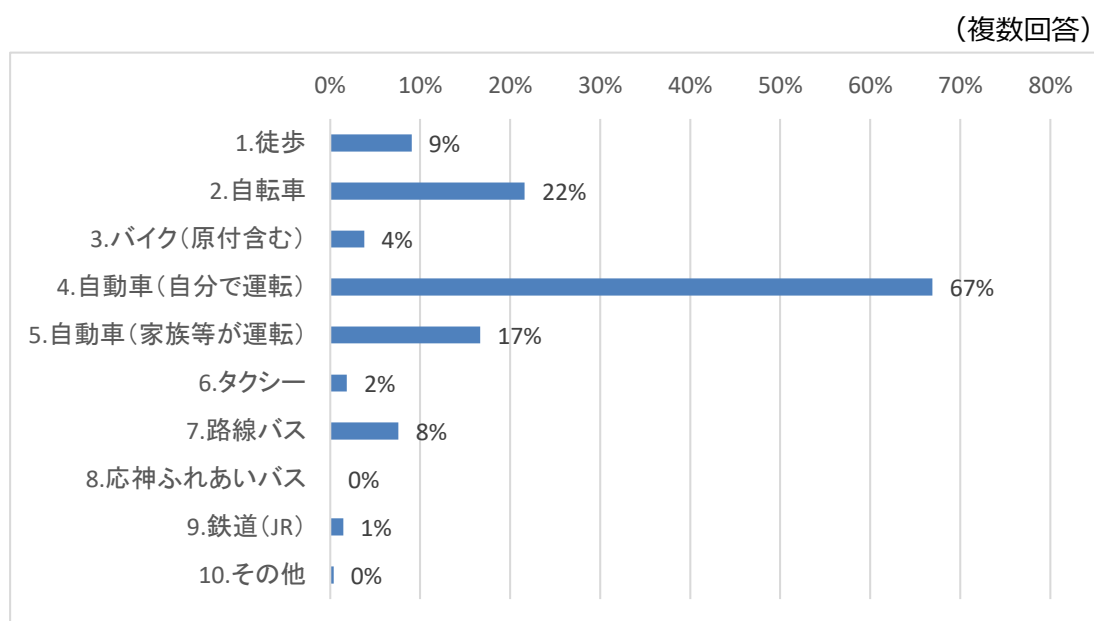
出典：市民アンケート調査結果

イ 日常生活

日常生活の利用交通手段としては、「自動車（自分で運転）」が67%で最も多く、次いで「自転車」が22%、「自動車（家族が運転）」が17%となっています。公共交通機関は、「バス・タクシー・鉄道」を合わせて11%となっています。

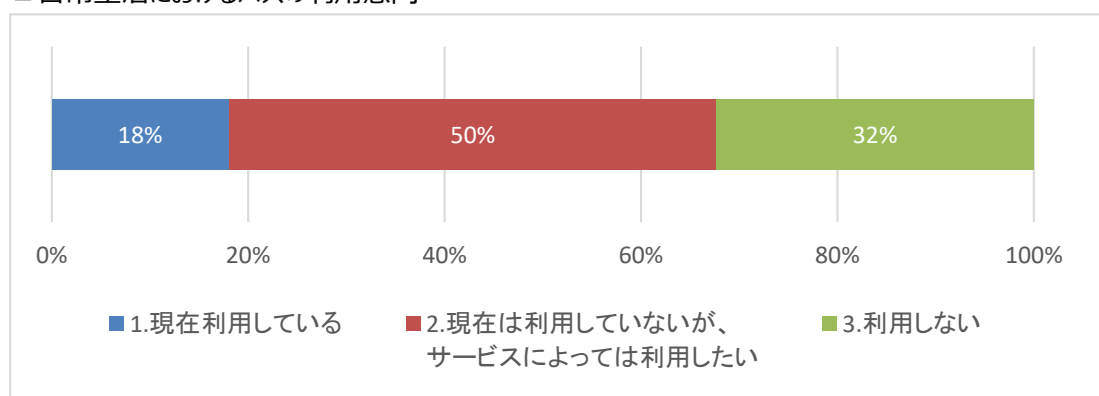
「日常生活において、バスを利用する意向はあるか」という質問に対しては、「現在、利用している」が18%に対して、「サービスによっては利用したい」が50%存在します。

■ 日常生活における目的地を訪れる際の利用交通手段



出典：市民アンケート調査結果

■ 日常生活におけるバスの利用意向



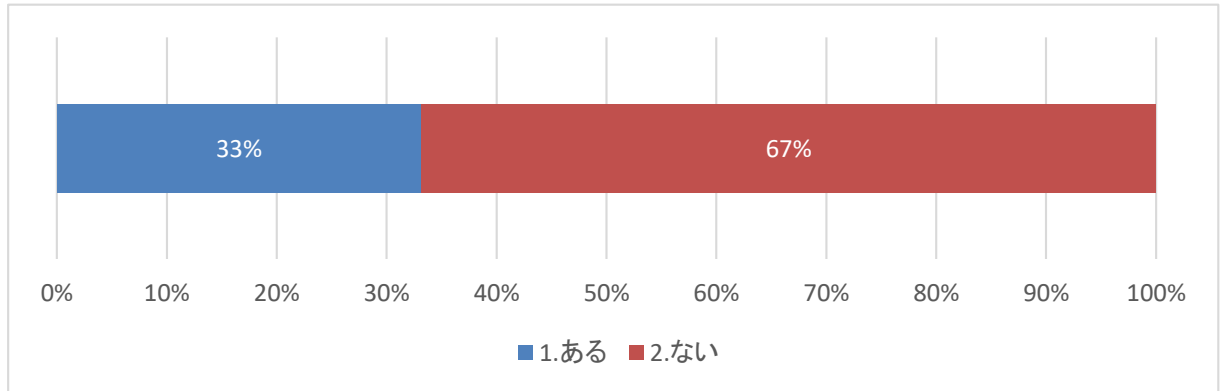
出典：市民アンケート調査結果

④ 公共交通が便利な場合の利用意向

ア 公共交通が便利であれば出かけたかった目的地の有無

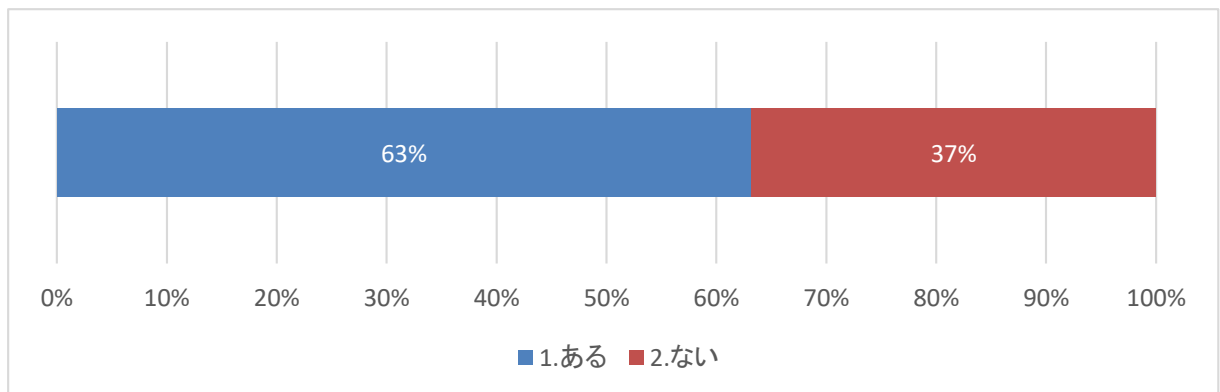
「公共交通が便利であれば出かけたかった市内の目的地はあるか」という質問に対して、市民アンケートで33%が、利用者アンケートで63%が「目的地はある」と回答しています。

■ 公共交通が便利であれば出かけたかった目的地の有無（市民アンケート）



出典：市民アンケート調査結果

■ 公共交通が便利であれば出かけたかった目的地の有無（利用者アンケート）

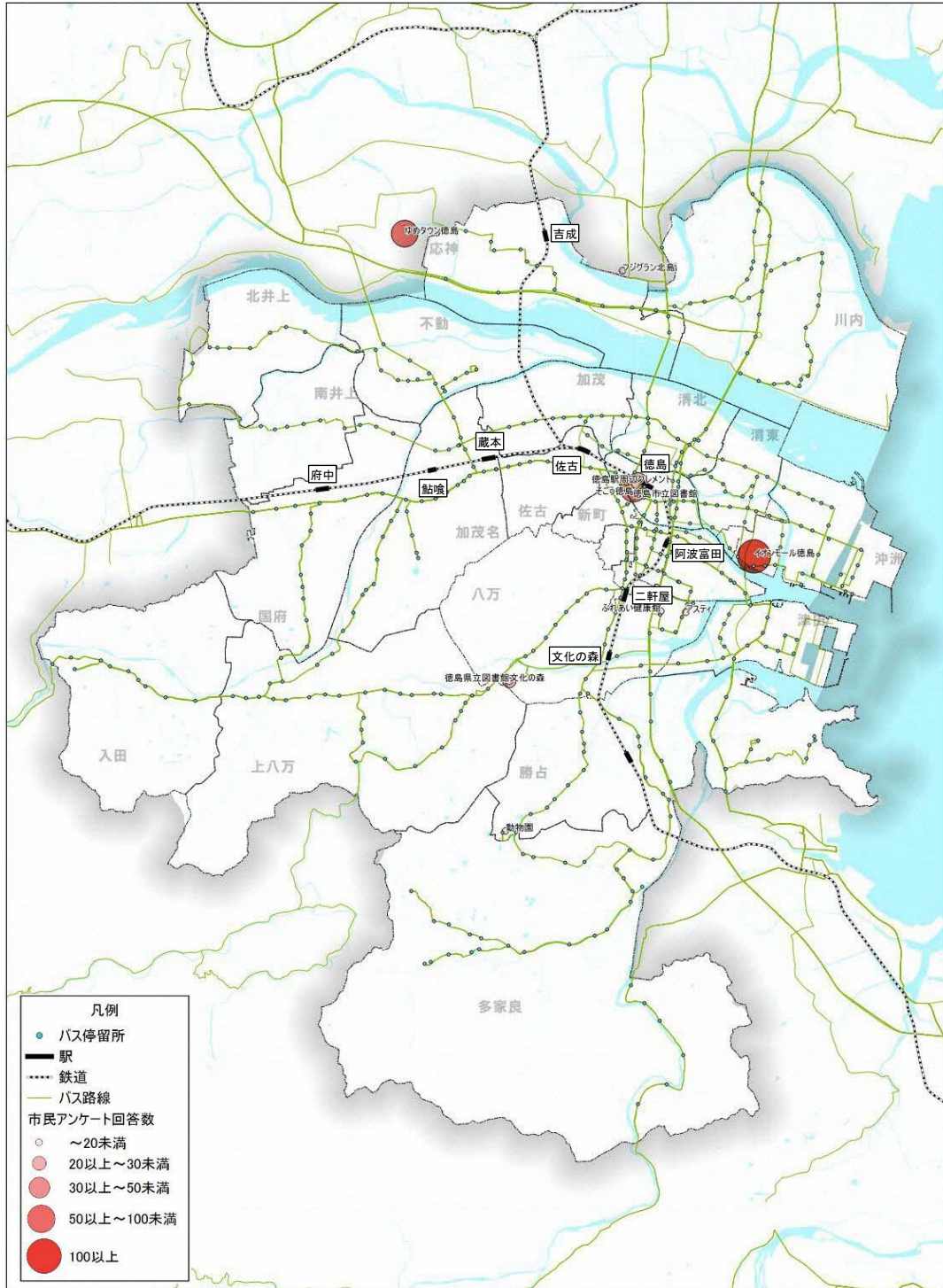


出典：利用者アンケート調査結果

イ 公共交通が便利であれば出かけたかった目的地

市民アンケート・利用者アンケートともに、公共交通が便利であれば出かけたかった目的地は、「②市民のよく出かける目的地」(P41)でも挙げられている「イオンモール徳島」「ゆめタウン徳島」「そごう徳島店」などと回答しています。

■ 公共施設が便利であれば出かけたかった目的地 (市民アンケート)



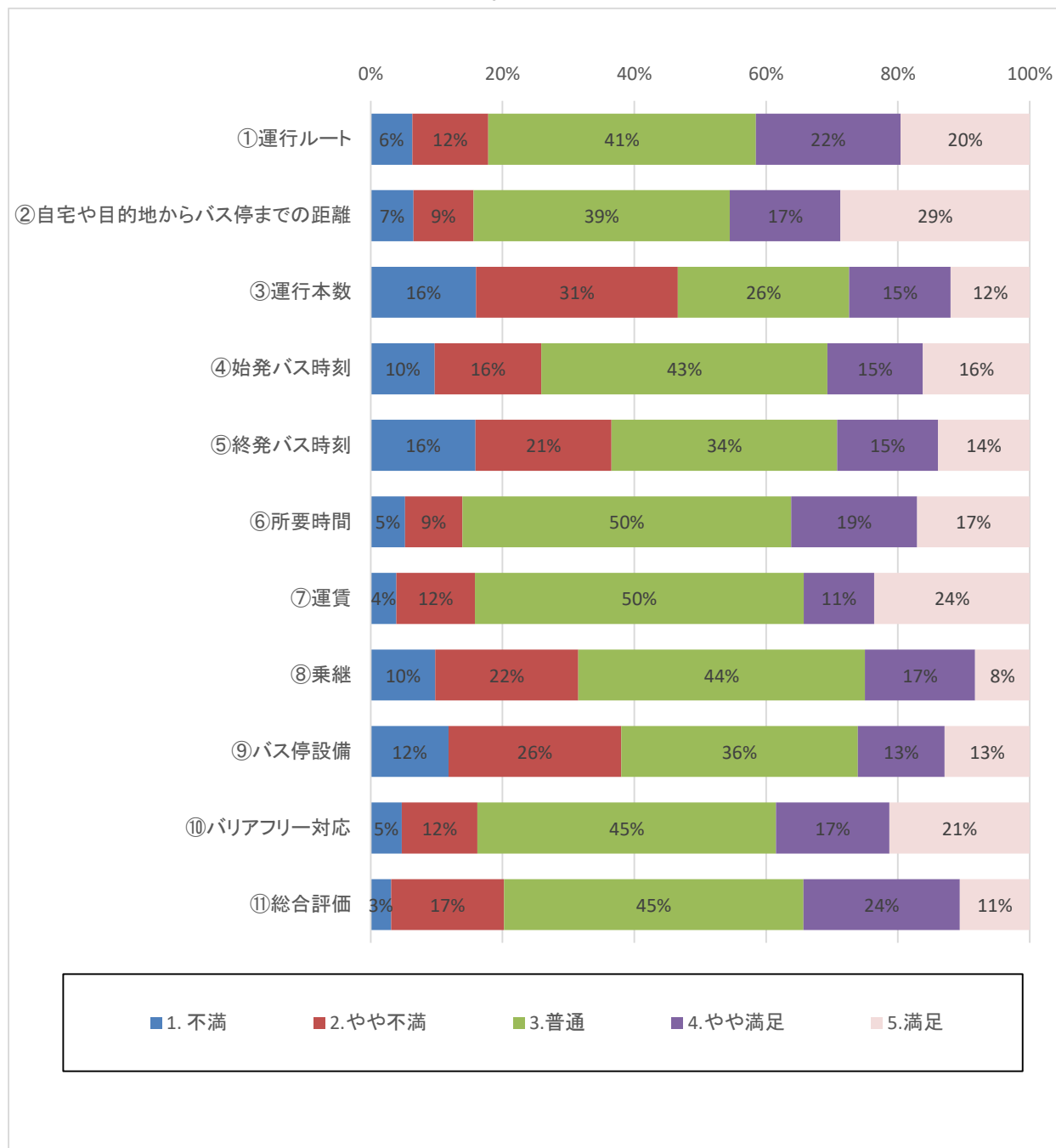
出典：国土数値情報、市民アンケート調査結果

(3) バスサービスに対する満足度(利用者)

バスサービスの不満度(「不満」+「やや不満」)は、「運行本数」が47%で最も多く、次いで「バス停設備」が38%、「終発バス時刻」が37%となっています。

一方、満足度(「満足」+「やや満足」)で見ると、「自宅や目的地からバス停までの距離」が46%で最も多く、次いで「運行ルート」が42%、「バリアフリー対応」が38%となっています。

■バスサービスの項目別満足度(利用者アンケート)



出典：利用者アンケート調査結果

(4) バスを利用する上で重要と考えるサービス

① 市民アンケート

バスを利用する上で重要と考えるサービスは、通勤通学と日常生活ともに「自宅や目的地からバス停が近い」「運行間隔が短い」「目的地まで乗り換えなく行ける」「遅い時間までバスが運行している」のサービスを重視する傾向にあります。

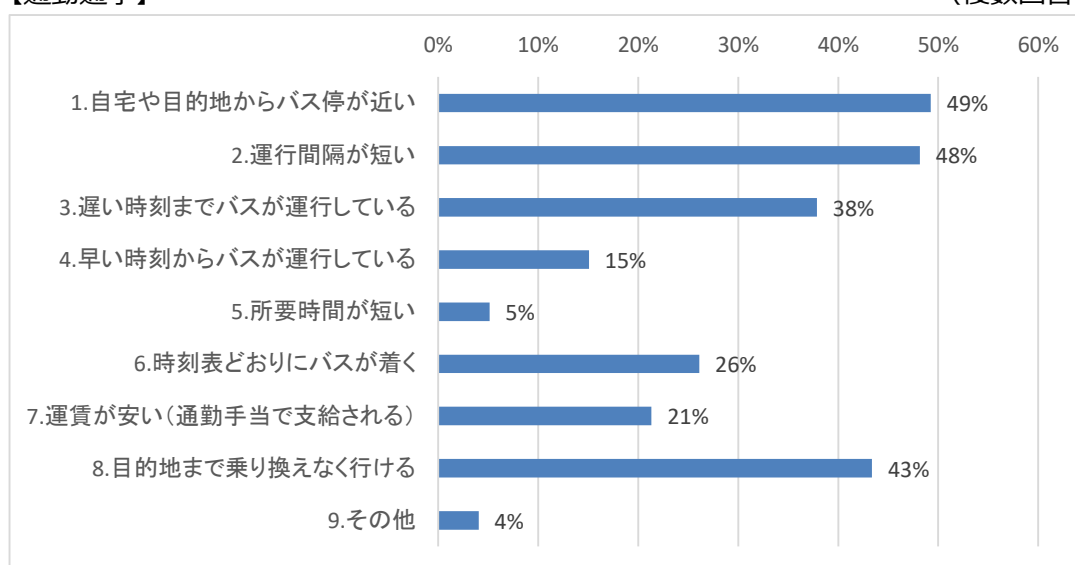
一方で「時刻表どおりにバスが着く」は、通勤通学では26%が回答していますが、日常生活では4%とかなり低くなっています。「所要時間が短い」は、日常生活では18%が回答していますが、通勤通学では5%と低くなっています。

通勤通学では定時性、日常生活では所要時間の短さを重視する傾向にあります。

■ バスを利用する上で重要と考えるサービス

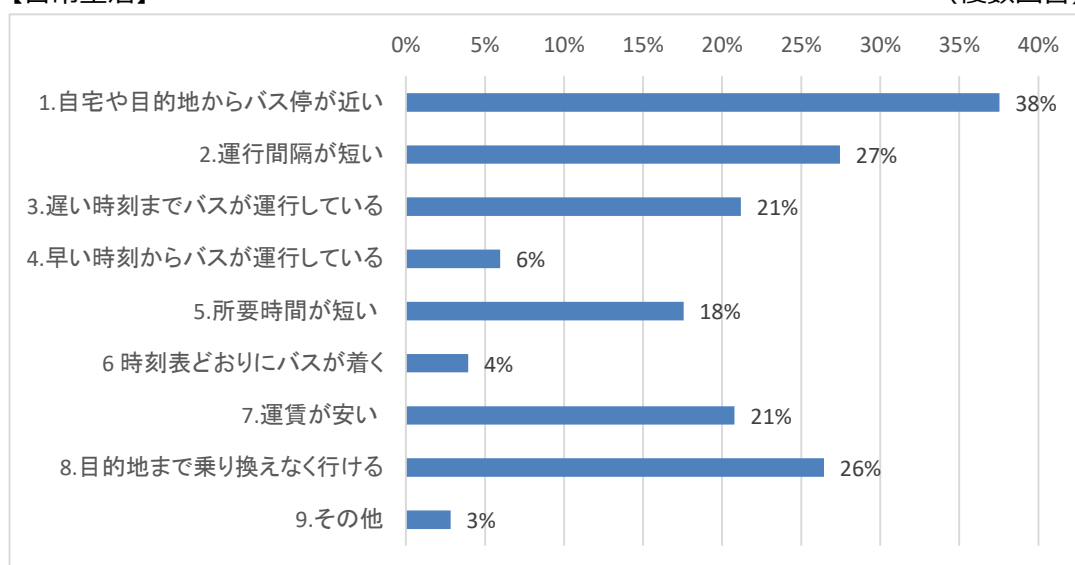
【通勤通学】

(複数回答)



【日常生活】

(複数回答)

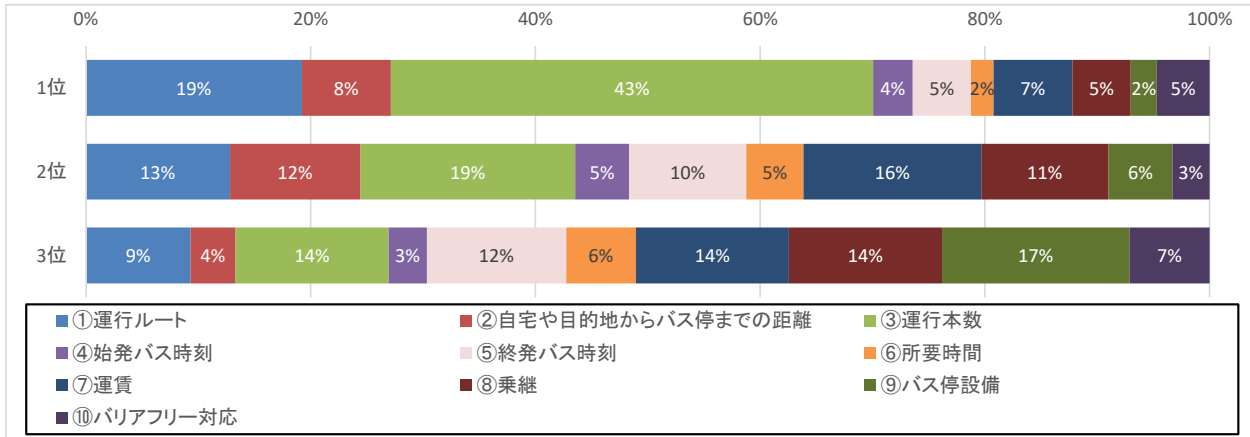


出典：市民アンケート調査結果

② 利用者アンケート

バスを利用する上で重要と考えるサービスの上位3つは、1位は「運行本数」が43%で圧倒的に高く、次いで「運行ルート」が19%、「自宅や目的地からバス停までの距離」が8%となっています。

■バスを利用する上で重要と考えるサービス（上位3つ）



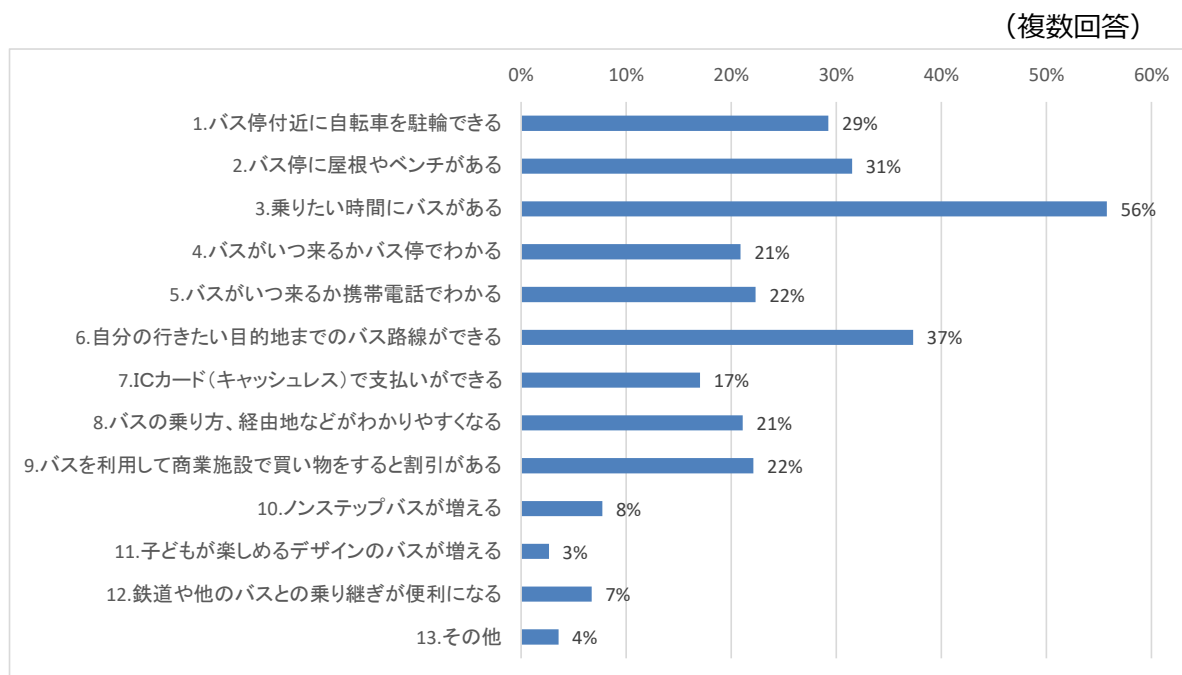
出典：利用者アンケート調査結果

(5) バスの利用が増える条件

市民アンケート・利用者アンケートともに、バスの利用が増える条件は、運行サービス面では「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できる」となっています。

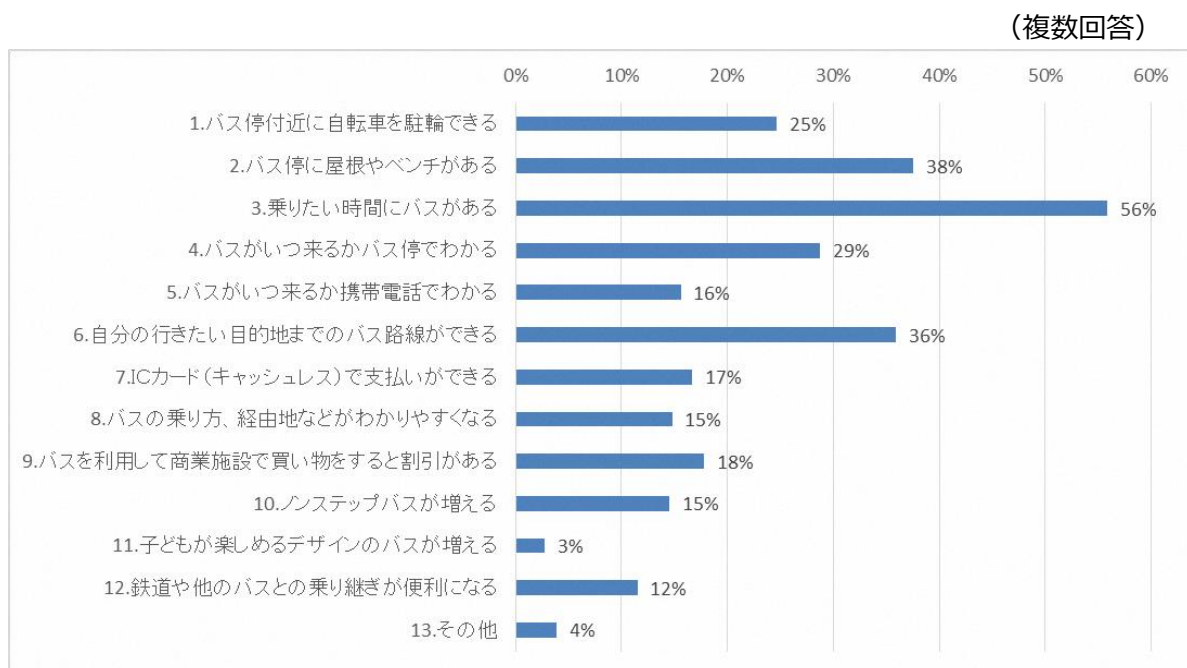
運行サービス面以外では、「バス停に屋根やベンチがある」が最も多く、次いで、「バス停付近に自転車を駐輪できる」（市民アンケート）、「バスがいつ来るかバス停でわかる」（利用者アンケート）となっています。

■ バスの利用が増える条件（市民アンケート）



出典：市民アンケート調査結果

■ バスの利用が増える条件（利用者アンケート）



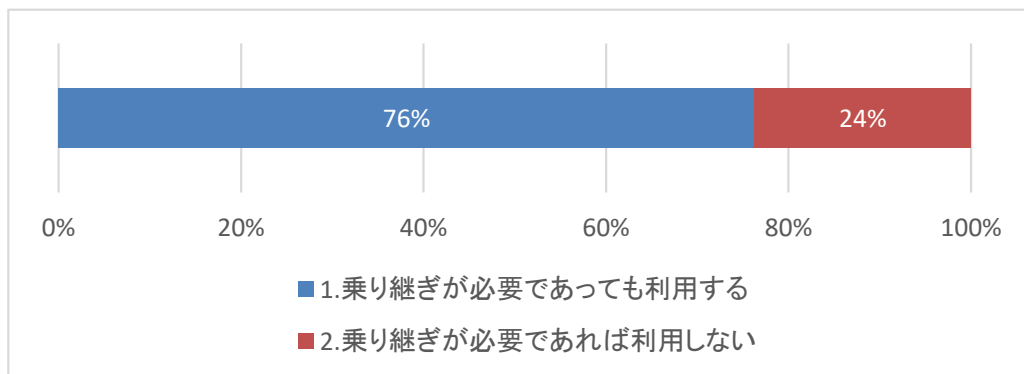
出典：利用者アンケート調査結果

(6) 公共交通の乗り継ぎ

① 乗り継ぎに対する抵抗感

鉄道や他のバス路線への乗り継ぎについて、利用者アンケートでは「乗り継ぎが必要であっても利用する」が約8割を占めています。

■ 目的地に行くまでに乗り継ぎが必要な場合でも、バスを利用するか（利用者アンケート）

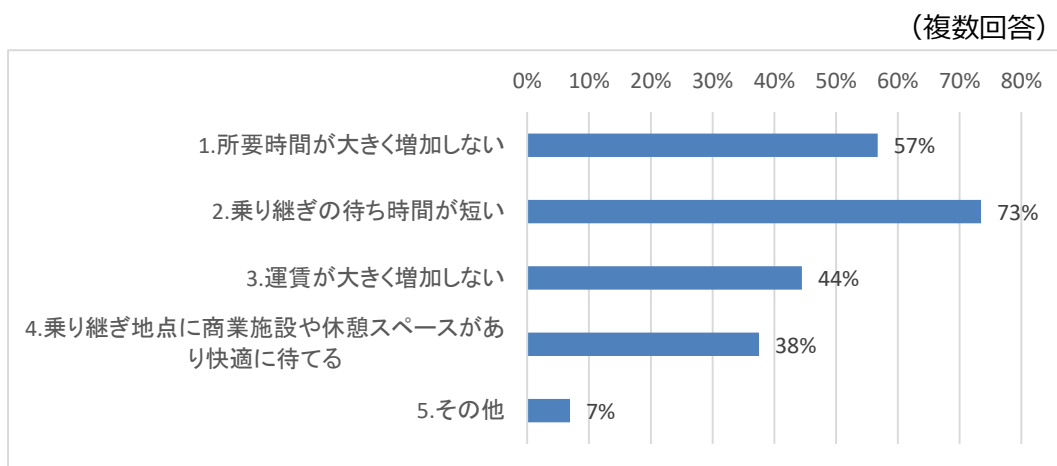


出典：利用者アンケート調査結果

② 乗り継ぎを許容するために必要な条件

乗り継ぎを許容するために必要な条件として、「乗り継ぎの待ち時間が短い」が73%で最も多く、次いで「所要時間が大きく増加しない」が57%、「運賃が大きく増加しない」が44%となっています。

■ 乗り継ぎを許容するために必要な条件（利用者アンケート）

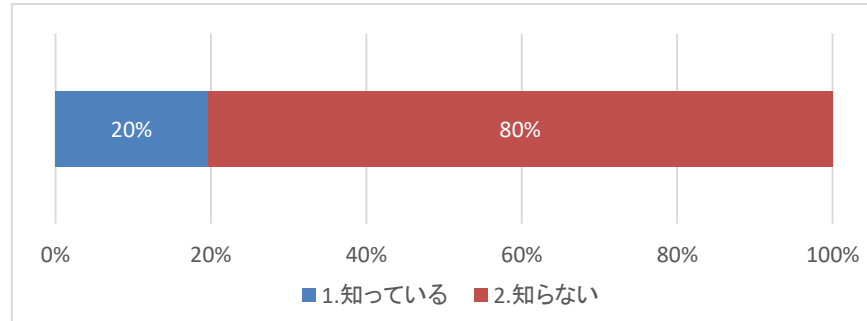


出典：利用者アンケート調査結果

(7) 応神ふれあいバスの認知度

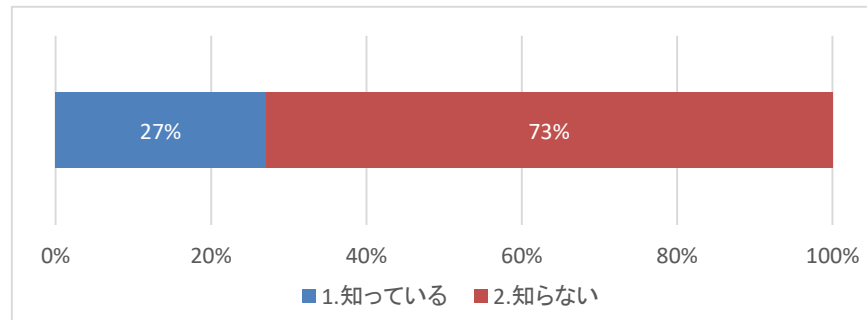
応神ふれあいバスについて、市民アンケートで20%、利用者アンケートで27%が「知っている」と回答しています。

■ 地域自主運行バス「応神ふれあいバス」の認知度（市民アンケート）



出典：市民アンケート調査結果

■ 地域自主運行バス「応神ふれあいバス」の認知度（利用者アンケート）



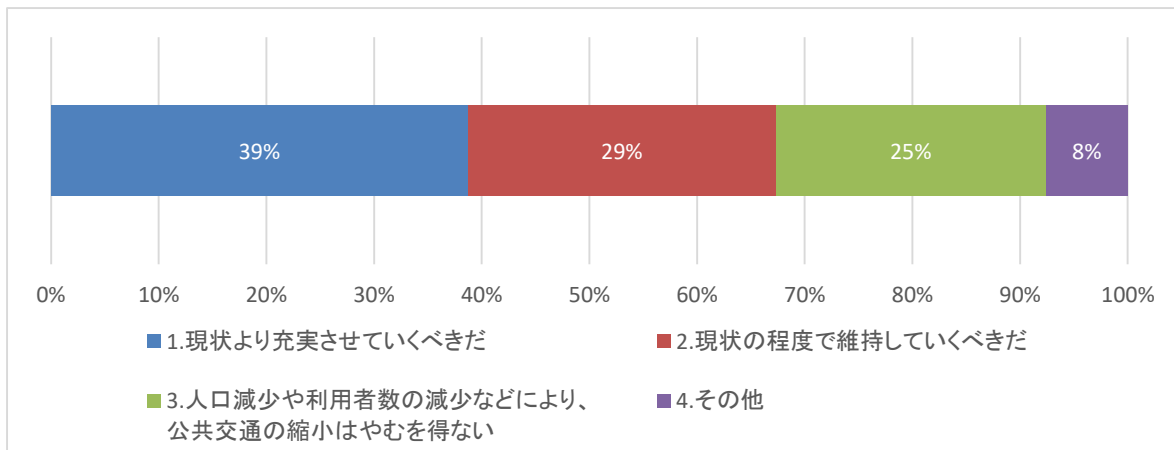
出典：利用者アンケート調査結果

(8) 公共交通の今後の取り組むべき方向性と費用負担

① 今後取り組むべき方向性

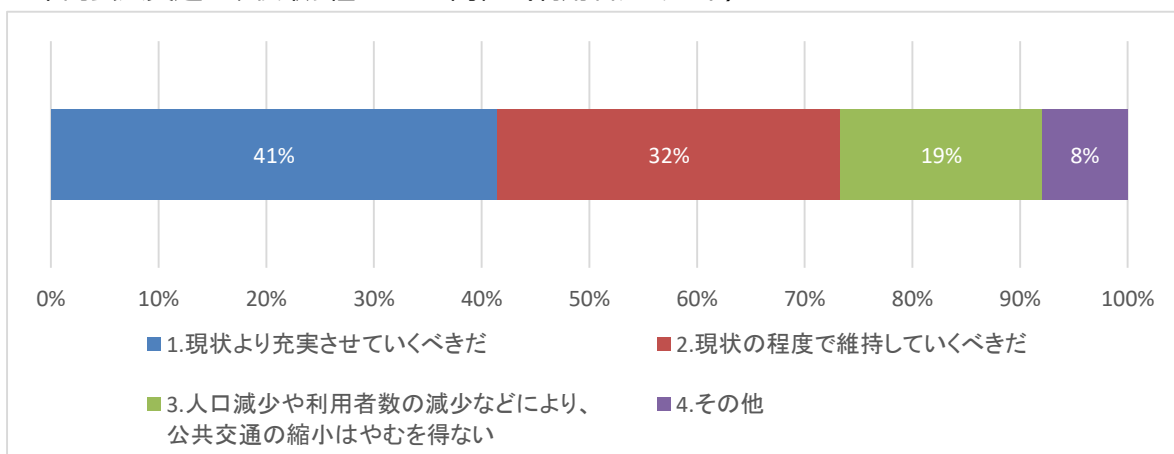
路線バスなどの公共交通について、今後どのような方向で取り組むべきか」という質問に対して、市民アンケート・利用者アンケートともに、「現状より充実させていくべきだ」が約 4 割を占めて最も多く、「現状の程度で維持していくべきだ」を合わせると、ともに約 7 割を占めています。

■ 市内公共交通の今後取り組むべき方向性（市民アンケート）



出典：市民アンケート調査結果

■ 市内公共交通の今後取り組むべき方向性（利用者アンケート）

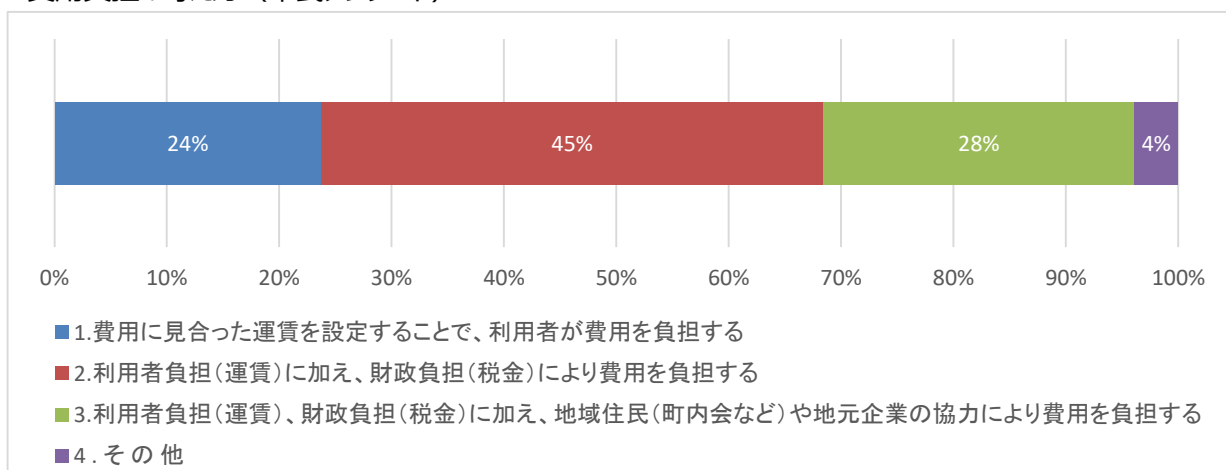


出典：利用者アンケート調査結果

② 費用負担の考え方

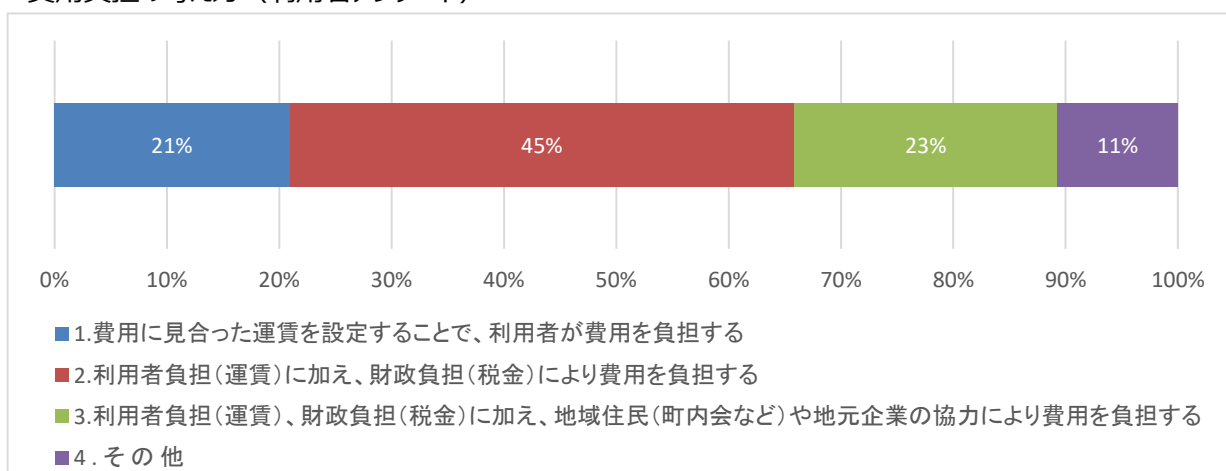
公共交通のサービスを維持・充実していくための費用負担について、市民アンケート・利用者アンケートともに「利用者負担（運賃）に加え、財政負担（税金）により費用を負担する」が45%で最も多く、「利用者負担（運賃）、財政負担（税金）に加え、地域住民（町内会など）や地元企業の協力により費用を負担する」を合わせると、ともに約7割を占めています。

■費用負担の考え方（市民アンケート）



出典：市民アンケート調査結果

■費用負担の考え方（利用者アンケート）



出典：利用者アンケート調査結果

第3章 公共交通の課題

1 課題の抽出

地域の現況や公共交通の現状及び市民・利用者アンケート調査などを踏まえ、整理・抽出した本市の公共交通の課題は、次のとおりです。



2 現計画の評価

本市では、平成 22 年 3 月に策定した「徳島市地域公共交通総合連携計画」において 19 の事業項目を定め、取り組みを進めてきました。

中間年の平成 26 年度には、それまでの取組状況を取りまとめたうえで事業の実施方法の見直しを行い、これまで、地域公共交通の確保・維持に取り組んできました。

「徳島市地域公共交通網形成計画」で取り組むべき施策を検討するため、平成 26 年度以降実施の事業も合わせて取組状況を整理し、評価を行いました。

各事業の取組状況、評価及び「徳島市地域公共交通網形成計画」への反映については、次のとおりです。

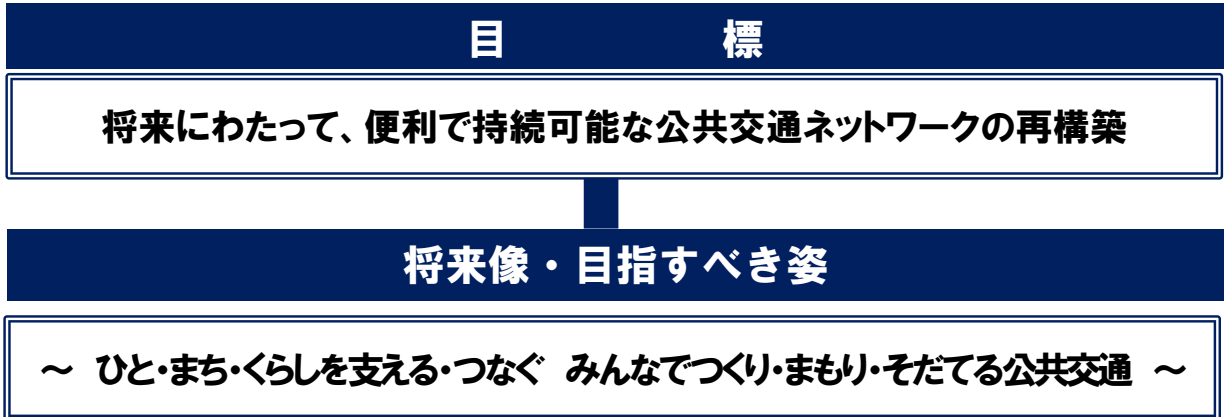
■ 徳島市地域公共交通総合連携計画の取組評価

計画の目標	事業項目	概要	H25以前の取組状況	H26以降の取組状況	評価 ○:達成 △:ほぼ達成 (一部未達成)	網形成計画への反映 A:終了 B:継続 C:改善・継続
1 利便性向上	(1)競合路線の発車時刻・ルート調整	競合路線について、発車時刻の調整やルート変更の検討を行う。	■新浜線の路線変更(H23.10.1)	■競合路線の見直し検討 ・市原・島田石橋線移行時にふれあい健康館経由新設(H28.4.1)	△	C(改善・継続)
	(2)既存路線の循環型路線への変更	既存の路線について、病院や学校等、需要の高い施設を接続する循環型路線への変更の検討を行う。	■東部循環線の開設(H23.10.1) ■南部循環線の開設(H23.10.1)	■循環型路線の検討 ・新設なし	○	A(終了)
	(3)高齢者等に配慮した上屋・ベンチ等バス停の設備の検討	高齢者や通院者等の多いバス停や待ち時間の長いバス停について、上屋やベンチ等の整備の可能性について検討を行う。	■バス停留所の上屋の設置 ■バス停留所のベンチの設置	■バス停留所のベンチの設置	△	B(継続)
	(4)ノンステップバス等、誰もが利用しやすい車両・サービスの拡充	高齢者・子供、通院者等の多い路線について、ノンステップバスの運行台数増加や文字の拡大等、誰もが利用しやすい公共交通への取り組みを進める。	■ノンステップバスの導入	■ノンステップバスの導入	○	B(継続)
	(5)乗継割引等、鉄道・高速バスへの乗り継ぎ抵抗の減少	バス事業者間、バス・鉄道間、バス・高速バス間、バス・フェリー間等、複数の公共交通手段間の乗り継ぎ利便性を高めるため、割引制度の導入やダイヤ調整等の検討を行う。	■循環型路線の導入で乗り継ぎの解消・運賃の低減・同一料金での利用範囲の拡大 ■南海フェリー・徳島バス等と連携した周遊割引 ■バス友カードの試験導入	■目的地に直通運行するルート変更による乗り継ぎの解消と運賃の低減 ・市原・島田石橋線移行時にふれあい健康館経由新設(H28.4.1) ・法花線移行時に文化の森経由新設(H30.4.1) ■鉄道・航路など他の交通機関と連携した周遊割引への参加 ・新規なし ■乗り継ぎ運賃等の導入検討 ・スクラッチ式1日乗車券の販売(H28.4.1) ・外国人フリー乗車乗車券の販売(H30.7.1)	△	C(改善・継続)
	(6)終バス延長等の運行時間の調整	市民の行動パターンに合わせて、終バス時刻を延長することで、通勤需要を中心に利便性の向上を図る。	■西新浜地域への延長・増便による通勤時間帯等の利便性の向上(H24.12.21)	■始発時間の繰り上げ ・洪野線の始発時間の繰り上げを実施(H26.10.1)	○	B(継続)
2 PR・情報提供	(7)時刻表・バス路線図の統一化	徳島駅前バスターミナル等において、事業者間の時刻表、バス路線図及び案内表示板等、情報の表示方法の統一化を進め、利用者へのわかりやすい情報提供に努める。	■駅前バスターミナル・停留場等の案内情報の充実(H23.3) ■移行路線と徳島市営バスとの路線図・時刻表の統一(H23.10) ■インターネットを活用した路線・時刻表情報の提供(H24)	■路線の民間委託に合わせた路線図・時刻表の統一 ■インターネットを活用した路線・時刻表情報の周知 ・徳島駅を発着する徳島市営バス・徳島バスに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」を導入(H29.4.1) ■バス停留所での情報提供の充実化 ・バス停留所に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」の二次元コードを掲載	△	C(改善・継続)
	(8)バス停名称・位置の統一化	事業者間のバス停名称、バス停位置の統一化に努める。	■一宮線と徳島バス佐那河内線のバス停留所の共通化(H24.10.1)	■民間委託の路線等におけるバス停名称・位置の統一化	○	A(終了)
	(9)モビリティ・マネジメント等によるバスの情報提供	モビリティ・マネジメントにより、バス利用の啓発・普及を行い、潜在的なバス利用者の掘り起こしを行う。	■バリアフリー教室・バスの乗り方教室の開催 ■こどもバスチケットの販売	■バリアフリー教室・バスの乗り方教室の開催	△	C(改善・継続)
	(10)地球温暖化対策等、バス利用のPR	地球温暖化対策や交通弱者の交通手段としての意義等、バスの必要性・重要性をPRする。	■ギャラリーバスの運行 ■徳島市営バス ホームページのリニューアル(H24.4) ■ポケット版循環路線時刻表の配布(H23.10) ■バスのペーパークラフト・クリアファイルの作成・配布(H25)	■ギャラリーバスなど移動目的以外の動機付けを促進 ・洪野線で動物園ラッピングバスの運行(H26.10.1) ・バスPRパンフレット「バスにのろう」の作成(H29.9)	○	B(継続)
	(11)中心市街地の店舗等との連携(買い物客へのバス割引券等)	買い物客へのバス割引券提供、駅と中心市街地を結ぶ循環バスの導入等、市中心部の商店街や店舗との連携により、市民にバスの存在をPRする。	■アニメバスの運行と記念乗車券の販売(H23.10) ■心おどる水都バスの運行(H24.7.30～、H26.3.3～) ■「くーぼん丸。」へのバス回数乗車券割引券の掲載 ■昼間割引乗車券(買い物回数券)の販売	■アニメバスの運行など市中心部商店街との連携した取り組みを推進 ・アニメラッピングバスと記念乗車券の販売、継続 ■生活誌など地域密着の情報媒体を活用した広報活動、利用促進の取組を推進 ・タウン誌に「徳島バス」の旅掲載	△	C(改善・継続)
3 運営方法、ルート等の見直し	(12)路線の民間委託等	黒字化の難しい大幅赤字路線について、福祉的な路線として、民間委託等による運行の検討を行う。	■川内線・宮島線の移行(川内循環線の開設)(H23.10.1) ■天の原西線・一宮線・17号線の移行(H24.10.1) ■不動線・大神子線の移行(H25.10.1)	■洪野線・五滝線の移行(H26.10.1) ■更なる民間委託路線の検討 ・中央循環線・南部循環線・山城線の移行(H27.4.1) ・市原・島田石橋線の移行(H28.4.1) ・法花線の移行(H30.4.1)	○	B(継続)
	(13)路線の統廃合・減便	利用者の少ない区間について、周辺の路線との統廃合、利用者の少ない時間帯の減便等の検討を行う。	■吉野川橋線の休止(H23.10.1) ■津田木材団地経由の休止(H23.10.1) ■文化の森へのシャトル便の運行とりやめ(H23.10.1)	■路線延長と減便の実施 ・洪野線の終点延長、減便実施(H26.10.1) ・市原・島田石橋線、減便実施(H28.4.1) ・法花線、減便実施(H30.4.1)	○	B(継続)
	(14)鉄道や他のバス路線への支線としてのフィーダーバス路線の導入	徳島駅に直接接続する長距離の路線を、運行本数の多いバス路線や鉄道駅への支線とすることにより、運行距離を短縮することが可能となることから、車両小型化を含め、フィーダーバス路線の導入を検討する。	なし	→「18)公共交通不便地域へのバス路線導入の検討」に再編		
4 運行形態の見直し	(15)車両小型化による燃料費・維持費削減	利用者の少ない路線について、小型車両による運行等の検討を行い、燃料費・維持費の削減を図る。	■小型バスの導入(H23.10.1)	■小型バスの導入検討 ・新規導入なし	○	A(終了)
	(16)デマンド・乗合タクシー等、多様な運行形態の導入検討	利用者の少ない区間の公共交通を維持・展開するため、隔日運行やデマンド運行、乗合タクシー等、需要に応じた運行形態の導入を検討する。	なし	→「18)公共交通不便地域へのバス路線導入の検討」に再編		
5 公共交通不便地域の減少	(17)バス停への多様な移動手段の確保(駐輪場・駐車場整備等)	店舗や公共施設との連携等による駐輪場・駐車場整備やボランティアによるバス停への送迎等により、徒歩ではバス停に行きにくい人にもバスを利用しやすくする方策の検討を行う。	■バス回転場の駐輪場の整備等(H23.8)	■バス停留所、回転場における自転車置き場の整備検討 ・新たな整備なし	△	B(継続)
	(18)公共交通不便地域へのバス路線導入の検討	公共交通不便地域において、移動手段を確保するため、既存バス路線の変更の可能性について検討を行う。	■川内循環線の開設に伴う新規ルートの運行(H23.10.1)	■バス路線導入の検討 ・洪野線の終点を延長に伴う新規ルートの運行(H26.10.1)	○	B(継続)
	(19)地域住民によるバス運行へのサポート	地域住民主体によるバス路線導入時において可能な限りサポートを行う。	■自主運行バスへの運行支援(H23.12)	■自主運行バスの事例紹介によるバス運行サポート事業の利用促進 ・地域バス活性化セミナーへ参加(H27.10) ・地域自主運行バス導入検討支援事業補助金を創設(H29.4)	○	B(継続)

第4章 計画の目標と基本方針

1 計画の目標と公共交通の将来像・目指すべき姿

本計画では、計画の「目標」及び公共交通の「将来像・目指すべき姿」を次のとおり定めます。



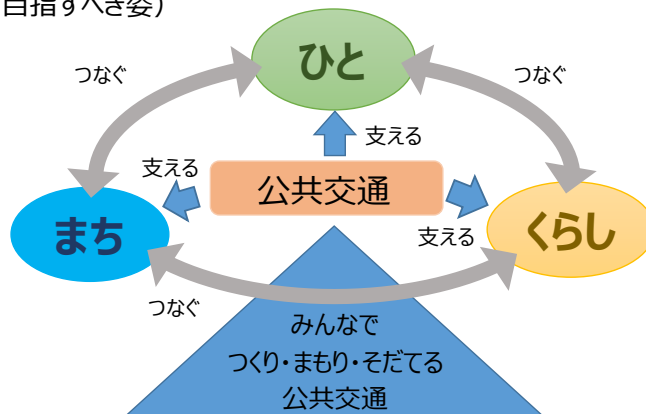
公共交通の中心である路線バスは、市民・県民の日常生活、運転免許を持たない高齢者・障害者や子ども・学生などの交通弱者、県内外からの観光客・来訪者にとって、欠くことのできない大切な「**移動手段**」であるとともに、地域の自立した社会生活の確保、活力ある都市活動、活発な人々の交流など、まちを支える重要不可欠な「**社会基盤**」・「**都市機能**」でもあります。

『活力ある笑顔がおどる「育・職・住」近接の安心まちづくり』をまちづくりの基本理念とする「**徳島市立地適正化計画**」において、公共交通と連携したまちづくりを進める観点からは、中心部と周辺地域が利便性の高い公共交通で結ばれ、交通ネットワークが強化されていくことが必要であり、この点が「**徳島市地域公共交通網形成計画**」の推進によって公共交通が担い支えていく部分となります。

前述の本市の**公共交通の課題**を踏まえるとともに、こうした**路線バスの重要性・必要性**の前提に立ち、徳島市立地適正化計画等の**まちづくりとの連携**を進めていく観点から、

本計画では、「**将来にわたって、便利で持続可能な公共交通ネットワークの再構築**」に向け、徳島の「**まち**」で進む地域活性化やまちづくり、まちに住む「**ひと**」と、その「**くらし**」を公共交通で**支え、つなぐ**、そして、**徳島市**を中心に、**交通事業者**のほか、**地域住民**・公共交通に関わる人たちすべてが主体的に参画し、全員が力を合わせて、**みんなで、つくり（確保）・まもり（維持）・そだてる（改善）公共交通**を目指します。

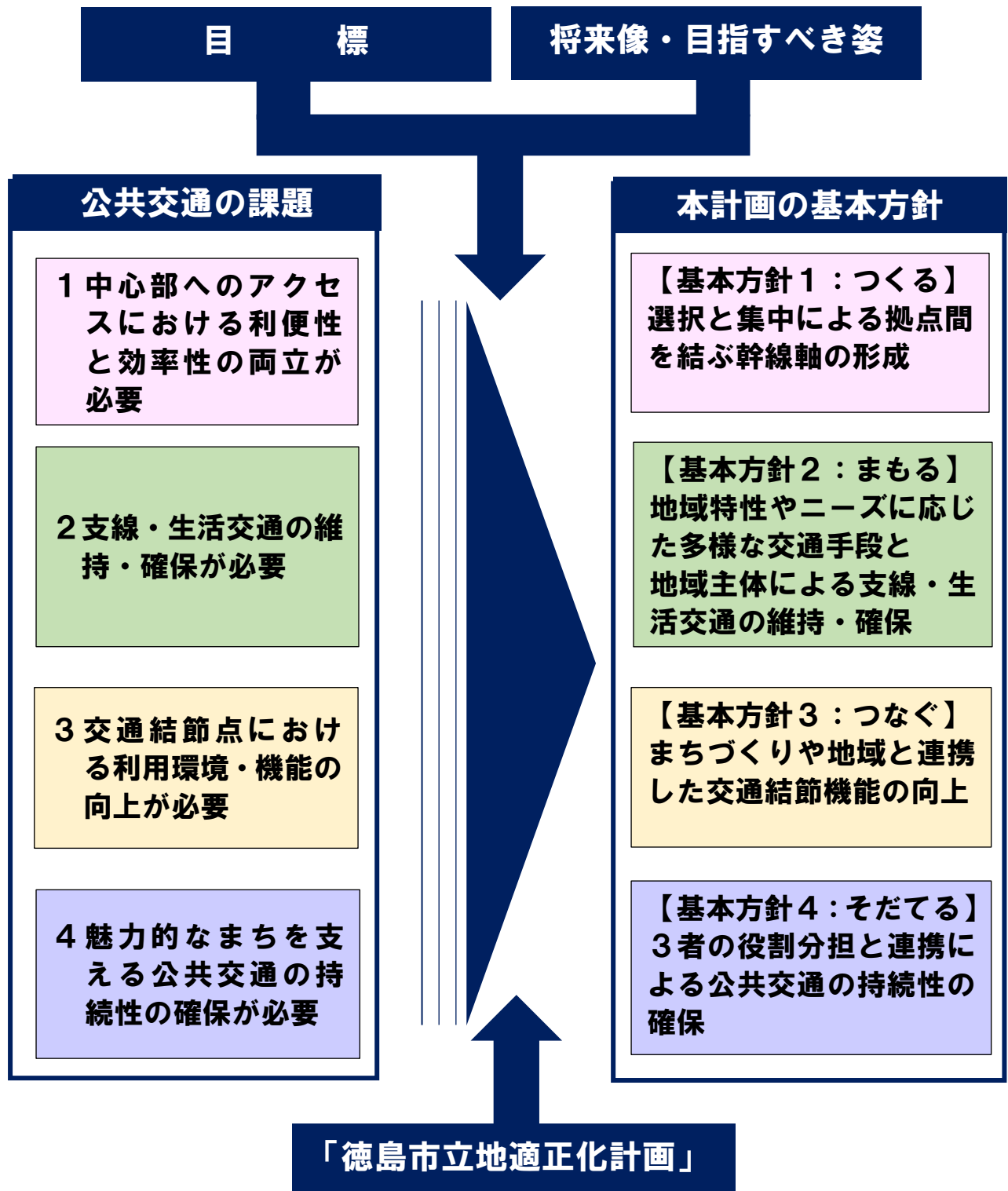
■イメージ図（将来像・目指すべき姿）



2 4つの基本方針

本計画の「目標」及び「将来像・目指すべき姿」の実現に向けて、次のとおり、4つの基本方針を定めます。

■計画の基本方針



4つの基本方針の内容を次に示します。

【基本方針1：つくる】

選択と集中による拠点間を結ぶ幹線軸の形成

- 中心部へのアクセスにおける利便性と効率性を両立するため、まちの骨格を支える幹線軸を形成し、メリハリを付けて、利便性確保を図ります。
- 幹線軸は、鉄道に加え、立地適正化計画と連携し、「中心都市機能誘導区域」と「地域都市機能誘導区域」を結ぶバス路線を基本とします。

【基本方針2：まもる】

地域特性やニーズに応じた多様な交通手段と地域主体による支線・生活交通の維持・確保

- 支線・生活交通を維持・確保するため、人口や施設分布などの地域特性、地域のニーズに応じて、バスに加えて、タクシー、自転車などの多様な交通手段を活用します。
- 乗合交通によって支線・生活交通を担うには、持続性確保の観点から、地域住民や企業などの主体的な取組みを前提とします。

【基本方針3：つなぐ】

まちづくりや地域と連携した交通結節機能の向上

- 幹線軸と支線・生活交通など、公共交通の乗り継ぎ拠点となる駅・バス停では、まちづくりと連携しながら駅前広場やロータリーなどの活用・機能向上を図ります。
- バス停では、上屋やベンチ、駐輪場など、交通結節点における利用環境の向上のため、地域住民や企業、施設などと連携しながら機能向上を図ります。

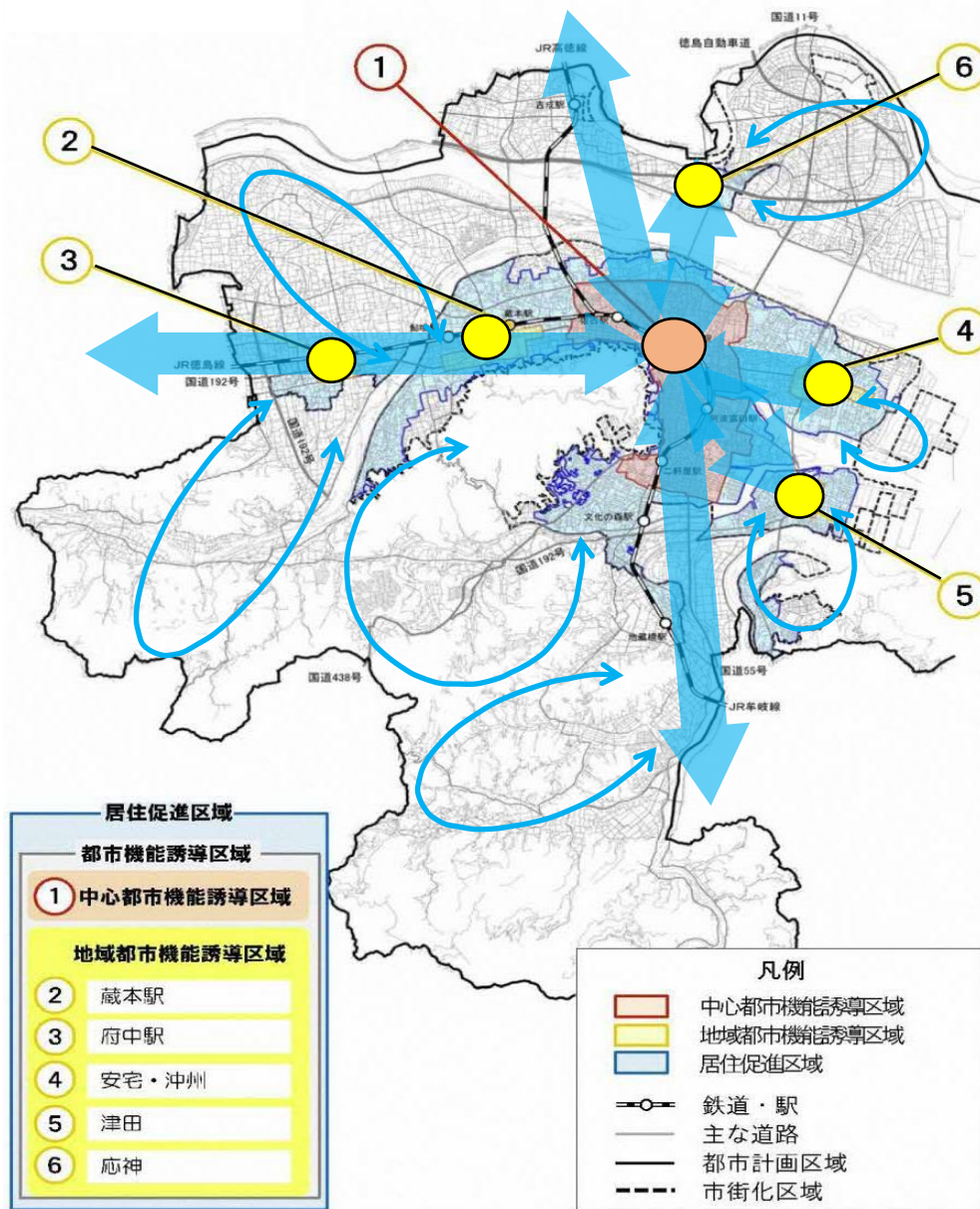
【基本方針4：そだてる】

3者の役割分担と連携による公共交通の持続性の確保

- バス事業者の運転手不足や厳しい経営状況の中で、公共交通の持続性を確保するため、利用者（地域）、交通事業者、徳島市（自治体）の3者が適切な役割分担と連携を図ります。
- 以下の役割分担を基本に、相互に連携を図ります。
 - ・利用者（地域）：積極的な利用、計画や運営への参画
 - ・交通事業者：だれもが利用しやすいサービスの提供や情報の発信
 - ・徳島市（自治体）：意識啓発・利用促進、計画立案・調整、財政支援

基本方針のイメージを次に示します。

基本方針のイメージ



幹線軸



人の移動イメージ（支線・生活交通）

※幹線軸・地域拠点へ支線・生活交通であるバスなどによる移動イメージ



中心拠点（主な交通結節点）



地域拠点（主な交通結節点）

第5章 目標・将来像の実現に向けた施策

1 施策及び取組内容

(1) 取組施策一覧

4つの基本方針に基づき、取組施策は次のとおりです。

【基本方針1：つくる】

選択と集中による拠点間を結ぶ幹線軸の形成

- 中心部へのアクセスにおける利便性と効率性を両立するため、まちの骨格を支える幹線軸を形成し、メリハリを付けて、利便性確保を図ります。
- 幹線軸は、鉄道に加え、立地適正化計画と連携し、「中心都市機能誘導区域」と「地域都市機能誘導区域」を結ぶバス路線を基本とします。

施策① バス路線網の整理・再編

施策② 市バス路線の民間委託の推進

施策③ 市バス高齢者等無料乗車制度の拡大

施策④ バスの定時性の確保

【基本方針2：まもる】

地域特性やニーズに応じた多様な交通手段と 地域主体による支線・生活交通の維持・確保

- 支線・生活交通を維持・確保するため、人口や施設分布などの地域特性、地域のニーズに応じて、バスに加えて、タクシー、自転車などの多様な交通手段を活用します。
- 乗合交通によって支線・生活交通を担うには、持続性確保の観点から、地域住民や企業などの主体的な取組みを前提とします。

施策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）

施策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

施策⑦ 多様な交通手段の活用

【基本方針3：つなぐ】
まちづくりや地域と連携した交通結節機能の向上
 ■幹線軸と支線・生活交通など、公共交通の乗り継ぎ拠点となる駅・バス停では、まちづくりと連携しながら駅前広場やロータリーなどの活用・機能向上を図ります。
 ■バス停では、上屋やベンチ、駐輪場など、交通結節点における利用環境の向上のため、地域住民や企業、施設などと連携しながら機能向上を図ります。

- 施策⑧ 鉄道との連携（パターンダイヤ）
- 施策⑨ 徳島駅前バスターミナルの方面別のりばへの再編
- 施策⑩ 乗り継ぎ割引の導入（鉄道⇔バス、バス⇔バスなど）
- 施策⑪ バス停利用環境の整備（上屋、ベンチなど）
- 施策⑫ 既存施設の活用によるバス待ち環境の整備
- 施策⑬ 鉄道駅やバス停周辺の自転車駐輪環境の整備

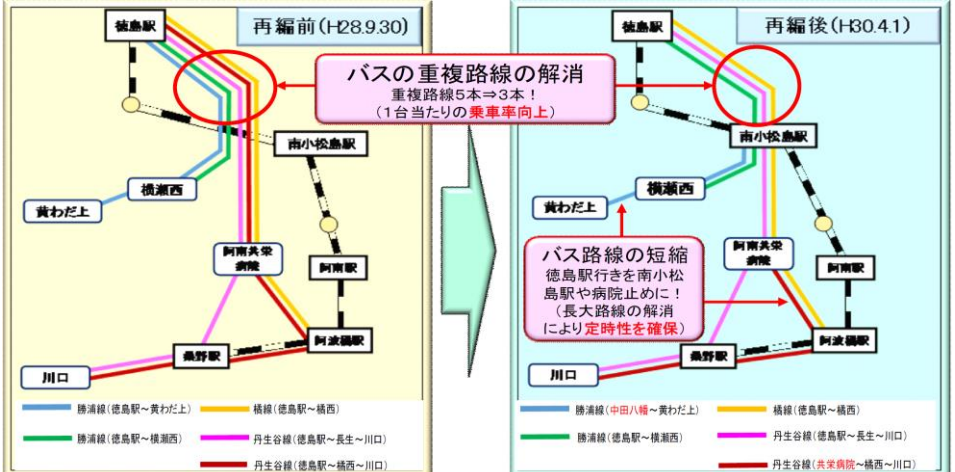
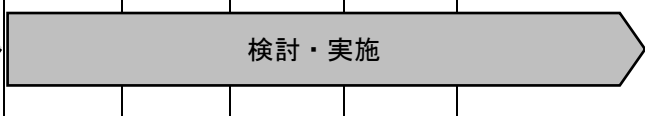
【基本方針4：そだてる】
3者の役割分担と連携による公共交通の持続性の確保
 ■バス事業者の運転手不足や厳しい経営状況の中で、公共交通の持続性を確保するため、利用者（地域）、交通事業者、徳島市（自治体）の3者が適切な役割分担と連携を図ります。
 ■以下の役割分担を基本に、相互に連携を図ります。

- ・利用者（地域）：積極的な利用、計画や運営への参画
 - ・交通事業者：だれもが利用しやすいサービスの提供や情報の発信
 - ・徳島市（自治体）：意識啓発・利用促進、計画立案・調整、財政支援
-
- 利便性の向上
 - 施策⑭ キャッシュレス決済の導入
 - 施策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
 - 施策⑯ 新たな運賃割引サービスの導入
 - 施策⑰ ノンステップバスの導入推進
 - 施策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
 - モビリティ・マネジメント
 - 施策⑲ ICTを活用した「バス情報の見える化」
 - 施策⑳ バスマップの作成による情報発信
 - 施策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
 - 施策㉒ バリアフリー教室・バスの乗り方教室の開催
 - 施策㉓ 高齢者の運転免許自主返納によるメリット制度のPR
 - 施策㉔ 「エコ通勤」の推進・呼び掛け

(2) 取組施策の内容

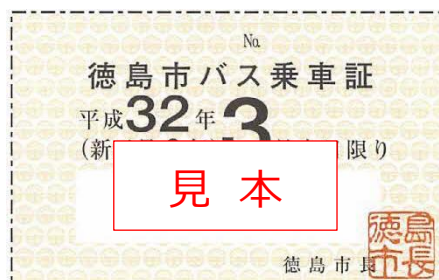
各施策の取組内容、取組スケジュール及び実施主体を次に示します。

【基本方針1：つくる】

<p>施策名</p>	<p>施策① バス路線網の整理・再編</p>																																																												
<p>取組内容</p>	<p>○バス路線網の整理・再編にあたっては、運行本数の増加を基本とせず、事業者間の運行ルートの見直し、ダイヤ調整などにより、団子運行の解消を図り、幹線系統バス・市バス（フィーダー系統バス）路線の「運行の効率化」と「利便性の向上」を両立させる整理・再編に取り組む。</p> <p>○運行ルートの見直し</p>  <p>整理・再編イメージ図（出典：次世代地域公共交通ビジョン）</p> <p>○ダイヤの調整（Aバス停）</p> <table border="1" data-bbox="406 1220 1364 1321"> <tr> <td colspan="12">現在(R1)のダイヤ</td> <td colspan="6">整理・再編後のイメージ</td> </tr> <tr> <td>10</td><td>02</td><td>04</td><td>09</td><td>13</td><td>14</td><td>20</td><td>32</td><td>39</td><td>45</td><td>50</td><td>52</td> <td>10</td><td>05</td><td>15</td><td>25</td><td>35</td><td>45</td><td>55</td> </tr> <tr> <td>11</td><td>02</td><td>09</td><td>11</td><td>14</td><td>16</td><td>17</td><td>32</td><td>38</td><td>39</td><td>46</td> <td>11</td><td>05</td><td>15</td><td>25</td><td>35</td><td>45</td><td>55</td> </tr> </table> <p>整理・再編のダイヤイメージ</p>						現在(R1)のダイヤ												整理・再編後のイメージ						10	02	04	09	13	14	20	32	39	45	50	52	10	05	15	25	35	45	55	11	02	09	11	14	16	17	32	38	39	46	11	05	15	25	35	45	55
現在(R1)のダイヤ												整理・再編後のイメージ																																																	
10	02	04	09	13	14	20	32	39	45	50	52	10	05	15	25	35	45	55																																											
11	02	09	11	14	16	17	32	38	39	46	11	05	15	25	35	45	55																																												
<p>取組スケジュール</p>	<table border="1"> <tr> <th colspan="5">前期</th> <th>後期</th> </tr> <tr> <td>R2</td><td>R3</td><td>R4</td><td>R5</td><td>R6</td><td>R7~11</td> </tr> </table>					前期					後期	R2	R3	R4	R5	R6	R7~11	<p>実施主体</p>																																											
前期					後期																																																								
R2	R3	R4	R5	R6	R7~11																																																								
<p>検討</p>						<p>徳島市 バス事業者</p>																																																							

施策名	施策② 市バス路線の民間委託の推進					
取組内容	<p>○これまで、徳島市営バス路線移行・再編事業として、「徳島市地域公共交通総合連携計画」に基づき、市交通局が運行していた路線の運営を市長部局に移行し、平成30年度までに13路線（再編後）の運行业務の民間事業者への委託が完了した。</p> <p>○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いることから、引き続き、「徳島市地域公共交通網形成計画」の計画期間においても、民間バス事業者と連携・協力しながら、円滑な市バス路線の移行・民間委託を推進し、将来にわたって、持続可能な市バス路線網の維持・確保を目指す。</p>					
取組スケジュール	前期			後期		実施主体
	R2	R3	R4	R5	R6	
	検討	検討・実施				

施策名	施策③ 市バス高齢者等無料乗車制度の拡大					
取組内容	<p>○本市では、高齢者・障害者の社会参加・外出支援のため、市バス無料乗車証を交付している。</p> <p>○令和元年度実施のアンケート結果からも分かるように、路線バス利用者の約4割を70歳以上の高齢者が占めており、高齢化が進行する中、公共交通による高齢者等の移動手段の確保の必要性はさらに増している。</p> <p>○路線バス網の整理・再編を進めるにあたり、移動手段の確保・維持、市民の利便性の向上を図るため、市バス無料乗車証を徳島バス路線の市内エリアでも利用できるよう、市・交通事業者など関係機関で拡大に向けた検討を進める。</p>					
取組スケジュール	前期			後期		実施主体
	R2	R3	R4	R5	R6	
	協議・検討	検討・実施		実施		徳島市バス事業者



徳島市高齢者等無料乗車証


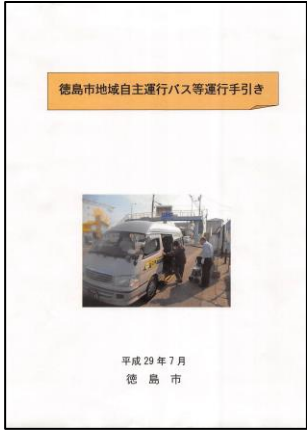
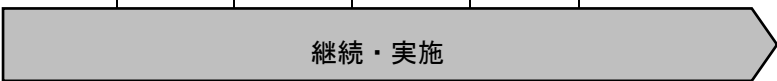
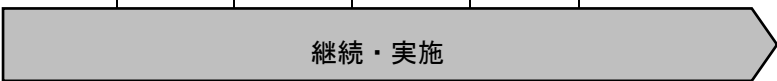
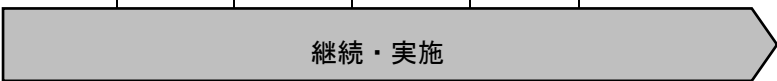


乗車可能を示すステッカー

<p>施策名</p>	<p>施策④ バスの定時性の確保</p>					
<p>取組内容</p>	<p>○バスの定時運行を実現するため、混雑する国道区間等においてバス専用レーンやPTPS（公共車両優先システム）の設置、BRT 構想など、混雑に影響されない運行を実現するためのシステムについて、調査・研究及び検討を行う。</p> <p>PTPS（出典：国土交通省）</p> <p>PTPS：バスの接近を検知して信号を優先的に変更するシステム</p> <p>BRT：連節バス、PTPS、バス専用道、バスレーンなどを組み合わせることで、速達性・定時性の確保や輸送能力の増大が可能となるバスシステム</p>					
<p>取組スケジュール</p>	<p>前期</p>		<p>後期</p>			<p>実施主体</p>
<p>R2</p>	<p>R3</p>	<p>R4</p>	<p>R5</p>	<p>R6</p>	<p>R7~11</p>	
<p>調査・研究</p>					<p>検討・実施</p>	<p>徳島市 関係機関</p>

【基本方針2：まもる】

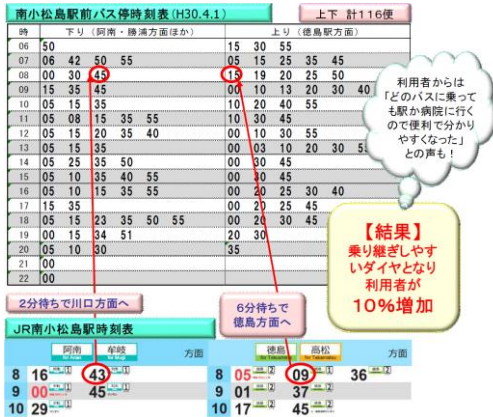
<p>施策名</p>	<p>施策⑤ コミュニティバスの運行・維持（応神ふれあいバス・上八万コミュニティバス）</p>					
<p>取組内容</p>	<p>○地域住民等が運営する地域自主運行バスへの支援などの公共交通不便地域※の減少に向けた取り組みを進める。</p> <p>※公共交通不便地域とは（定義） 鉄道駅から半径 700m以遠、バス停から半径 300m以遠の地域</p> <p>○すでに運行しているコミュニティバスへの運行支援 引き続き、応神地区で運行している「応神ふれあいバス」（H23 年 12 月～）の運行・維持を支援する。</p> <p>○新たなコミュニティバスへの運行支援 上八万地区において、令和 2 年 4 月から予定している地域住民主体による「コミュニティバス」の運行を支援する。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="411 734 868 1077">  <p>小型車両で運行されている 「応神ふれあいバス」</p> </div> <div data-bbox="906 748 1391 1077">  <p>「上八万コミュニティバス」 運行ルート図</p> </div> </div>					
<p>取組スケジュール</p>	<p>前期</p>		<p>後期</p>			<p>実施主体</p>
	<p>R2</p>	<p>R3</p>	<p>R4</p>	<p>R5</p>	<p>R6</p>	<p>R7～11</p>
	<p>実施</p> 					<p>地域住民 交通事業者 徳島市</p>

<p>施策名</p>	<p>施策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</p>																									
<p>取組内容</p>	<p>○路線バスでは対応しにくい地域の買物や通院など日常生活の移動を支える交通手段として、地域住民等が主体となって行う運行計画の作成や利用促進への参画、自分たちの手で地域を支える「コミュニティバス」の導入・検討の取り組みを後押し・支援する。</p> <p>○地域の要望・希望に応じて、勉強会・学習会や地域説明会を開催する。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div data-bbox="448 483 917 815">  <p style="text-align: center;">勉強会の様子</p> </div> <div data-bbox="976 483 1284 911">  <p style="text-align: center;">徳島市地域自主運行バス等運行手引き（改定版）</p> </div> </div> <p>○地域の主体的な取り組みに対する本市の支援・促進策を継続実施する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・徳島市地域自主運行バス等運行手引き・改定版（H29.7） ・徳島市地域自主運行バス等支援事業補助制度（H23.9） ・徳島市地域自主運行バス等導入検討支援事業補助制度（H29.7） 																									
<p>取組スケジュール</p>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th colspan="5" style="text-align: center;">前期</th> <th style="text-align: center;">後期</th> <th rowspan="2" style="text-align: center;">実施主体</th> </tr> <tr> <th style="text-align: center;">R2</th> <th style="text-align: center;">R3</th> <th style="text-align: center;">R4</th> <th style="text-align: center;">R5</th> <th style="text-align: center;">R6</th> <th style="text-align: center;">R7~11</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="6" style="text-align: center; height: 40px;">  </td> <td style="text-align: center; vertical-align: middle;">徳島市</td> </tr> </tbody> </table>						前期					後期	実施主体	R2	R3	R4	R5	R6	R7~11							徳島市
前期					後期	実施主体																				
R2	R3	R4	R5	R6	R7~11																					
						徳島市																				

施策名	施策⑦ 多様な交通手段の活用						
取組内容	<p>○持続可能な支線・生活交通の維持・確保にあたっては、地域の需要に見合った交通手段であることが重要である。</p> <p>○支線・生活交通を維持・確保するため、コミュニティバスや乗合タクシー（デマンド型含む）のほか、民間タクシー（相乗り）、スクールバスの一般利用者混乗、病院送迎バス、福祉バス、自家用有償運送、民間のシェアサイクルなど地域の特性やニーズに対応した多様な交通手段の活用を検討する。</p> <p>○一方、全国各地で実証実験が行われている自動運転バスの導入の可能性について、調査・研究及び検討を行う。</p> <div data-bbox="414 645 1260 1086" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p style="text-align: center;"><登校便> ※各地域を7時台に出発</p> <p style="text-align: center;"><下校便> ※時間は毎日異なります。</p> </div> <p style="text-align: center;">スクールバス混乗（花巻市）</p>						
取組スケジュール	前期					後期	実施主体
	R2	R3	R4	R5	R6		
<div style="border: 1px dashed gray; padding: 10px; display: inline-block;"> <p style="margin: 0;">調査・研究</p> </div>						徳島市 地域住民 関係機関	
<div style="border: 1px solid gray; padding: 10px; display: inline-block;"> <p style="margin: 0;">検討・実施</p> </div>							

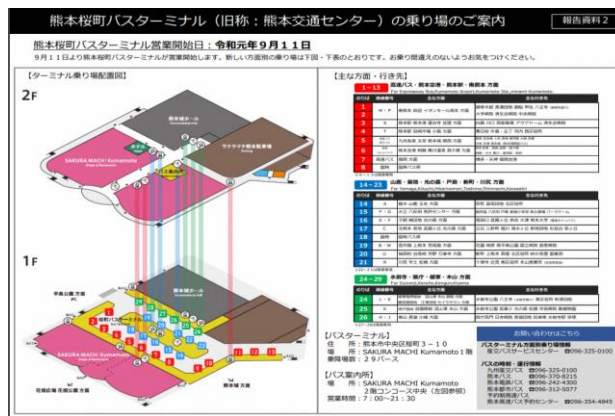
【基本方針3：つなぐ】

施策名	施策⑧ 鉄道との連携（パターンダイヤ）						
取組内容	<p>○鉄道とのダイヤの連携を図り、利用しやすいダイヤにするため、一定間隔で周期的に運行するパターンダイヤを路線バスにも導入する。</p> <p>○交通結節点における鉄道とバス、バス同士等のダイヤの相互調整による乗り継ぎの待ち時間が少ないダイヤを設定する（乗継時間を最少化）。</p> <p>○通勤・通学の時間帯に配慮したダイヤ設定を行うとともに、必要な便数を確保する。</p>						
取組スケジュール	前期		後期			実施主体	
取組スケジュール	R2	R3	R4	R5	R6	R7~11	徳島市 バス事業者
取組スケジュール	検討		検討・実施			徳島市 バス事業者	




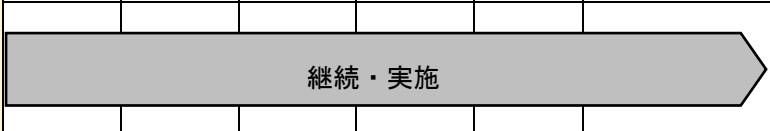
南小松島駅での鉄道との連携（出典：次世代地域公共交通ビジョン）

施策名	施策⑨ 徳島駅前バスターミナルの方面別のりばへの再編						
取組内容	<p>○徳島駅前バスターミナルは、「市バス」と「徳島バス」でのりばが別となっており、同一方面に向かうバスが利用しにくい状況にあるため、方面別のりばへの再編に取り組み、広域交通拠点である徳島駅・徳島駅前の交通結節機能の向上を図る。</p>						
取組スケジュール	前期		後期			実施主体	
取組スケジュール	R2	R3	R4	R5	R6	R7~11	徳島市 バス事業者
取組スケジュール	協議・検討		検討・実施		実施		徳島市 バス事業者



方面別に整理されたバスターミナル（熊本市）




施策名	施策⑩ 乗り継ぎ割引の導入（鉄道⇔バス、バス⇔バスなど）																								
取組内容	<p>○鉄道などの運賃の連携を図り、鉄道とバス、高速バスと路線バス、路線バス同士などの乗り継ぎ利用を促進するため、乗り継ぎ時に一定の運賃割引の導入について、調査・研究及び検討を行う。（ICカード等の導入が進めば活用を想定）</p> <p>○徳島市で使用できる乗車券（R1 現在）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・1日乗車券（スクラッチ式） 500円券は市内210円均一運賃区間が、1,000円券は500円以内の区間がそれぞれ1日乗り放題になる。小学生以下はその半額。 ・訪日外国人向け路線バスフリー乗車券 大人1,500円/枚、小人750円/枚 徳島バスと徳島市営バスの全路線を対象とし、2日間使用できる。 ・夏休みこども1日フリー乗車券 小学生100円/枚、中学生200円/枚 徳島バスと徳島市営バスの全路線を対象とし、夏休み期間に使用できる。 <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="422 913 877 1478"> <p>1 電車からバス</p> <p>例) 名鉄電車⇔名鉄バス 80円引き(小児は40円引き)</p> </div> <div data-bbox="422 1120 877 1276"> <p>2 バスから電車</p> <p>例) 名鉄バス⇔名鉄電車 80円引き(小児は40円引き)</p> </div> <div data-bbox="422 1332 877 1478"> <p>3 バスからバス</p> <p>例) 名鉄バス⇔名鉄バス 40円引き(小児は20円引き)</p> </div> <div data-bbox="917 1108 1388 1478"> <p>● 地下鉄⇔バス乗継</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div> <p>地下鉄 2区 230円 + バス 210円 = 自動的に340円に</p> </div> <div> <p>バス 210円 + 地下鉄 2区 230円 = 自動的に340円に</p> </div> </div> <p>● バス⇔バス乗継(90分以内)</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div> <p>バス 210円 + バス 210円 = 自動的に210円に</p> </div> </div> </div> </div> <p style="text-align: center;">manaca 利用時の乗継割引 (名古屋鉄道 HP に基づき作成)</p> <p style="text-align: center;">Osaka Metro⇔大阪シティバスの 乗継割引 (Osaka Metro)</p>																								
	取組スケジュール	<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <thead> <tr> <th colspan="5">前期</th> <th>後期</th> <th>実施主体</th> </tr> <tr> <th>R2</th> <th>R3</th> <th>R4</th> <th>R5</th> <th>R6</th> <th>R7~11</th> <th></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="5" style="border: 1px dashed black;">調査・研究</td> <td style="border: 1px solid black;">検討・実施</td> <td>徳島市 交通事業者</td> </tr> </tbody> </table>				前期					後期	実施主体	R2	R3	R4	R5	R6	R7~11		調査・研究					検討・実施
前期					後期	実施主体																			
R2	R3	R4	R5	R6	R7~11																				
調査・研究					検討・実施	徳島市 交通事業者																			


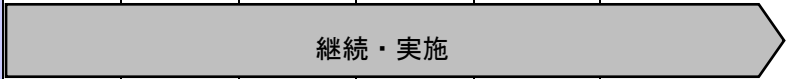
<p>施策名</p>	<p>施策① バス停利用環境の整備（上屋・ベンチなど）</p>						
<p>取組内容</p>	<p>○バス利用者の待合環境改善のため、上屋やベンチなどの整備を継続・実施する。</p> <div data-bbox="699 353 1109 663" style="text-align: center;">  </div> <p>上屋・ベンチ整備済みバス停の例（南末広町中・イオンモール前バス停）</p>						
<p>取組スケジュール</p>	<p>前期</p>					<p>後期</p>	<p>実施主体</p>
	<p>R2</p>	<p>R3</p>	<p>R4</p>	<p>R5</p>	<p>R6</p>	<p>R7～11</p>	
	 <p>継続・実施</p>						<p>徳島市 バス事業者</p>



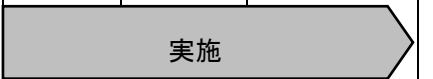
<p>施策名</p>	<p>施策⑫ 既存施設の活用によるバス待ち環境の整備</p>							
<p>取組内容</p>	<p>○鉄道駅舎や公共・商業施設等のスペースにバス接近表示器の設置やバス路線図・時刻表の掲示などにより、バス待合施設として活用する。</p> <div data-bbox="715 353 1054 678" data-label="Image"> </div> <p>コンビニ・商店を活用した「バス待ち処」 (熊本市)</p> <div data-bbox="557 770 919 1207" data-label="Image"> </div> <div data-bbox="938 770 1254 1207" data-label="Image"> </div> <p>バスの接近表示 (左：デジタルサイネージ、右：画面) (京成バス)</p>							
<p>取組スケジュール</p>	<p>前期</p>		<p>後期</p>			<p>実施主体</p>		
	R2	R3	R4	R5	R6	R7~11		
	<p>調査・研究</p>		<p>検討・実施</p>					<p>徳島市 交通事業者 沿線商業施設</p>

<p>施策名</p>	<p>施策⑬ 鉄道駅やバス停周辺の自転車駐輪環境の整備</p>						
<p>取組内容</p>	<p>○公共交通の利用促進及び利用者の利便性向上のため、鉄道駅・バス停から自宅や目的地までの2次交通手段・公共交通の補完としての自転車の駐輪場を、鉄道駅やバス停周辺に整備する。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="432 439 852 712"> <p>鉄道駅に設置された駐輪場 (文化の森駅)</p> </div> <div data-bbox="932 405 1353 712"> <p>バス停に併設した駐輪場 (法花回転場)</p> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 20px;"> <div data-bbox="424 882 863 1111"> <p>サイクル&バスライド (茅ヶ崎市)</p> </div> <div data-bbox="922 808 1362 1111"> </div> </div>						
<p>取組スケジュール</p>	<p>前期</p>		<p>後期</p>			<p>実施主体</p>	
	<p>R2</p>	<p>R3</p>	<p>R4</p>	<p>R5</p>	<p>R6</p>	<p>R7~11</p>	
	<p>調査</p>	<p>検討・実施</p>					<p>徳島市</p>

【基本方針4：そだてる】

<p>施策名</p>	<p>施策⑭ キャッシュレス決済の導入</p>						
<p>取組内容</p>	<p>○現金に代わる運賃決済手段の導入を検討する。 ○運賃支払いに係る利用者の負担を軽減し、乗降の円滑化、利便性の向上を図る。 ○交通系 IC カードのほか、商業系 IC カードや QR（二次元）コード・スマートフォンを利用したキャッシュレス決済の導入も合わせて検討する。 ○令和2年4月からスマートフォンによる路線バス定期乗車券（市内均一定期乗車券のみ）の導入・発売を予定している。</p> <div style="text-align: center;">  <p>2019年10月11日 四国交通株式会社 徳島バス株式会社</p> <p>QRコード決済サービス開始のお知らせ</p> <p>四国交通株式会社(本社:徳島県三好市、代表取締役社長 近藤 幸男)は、ALSO K総合警備保障株式会社(本社:東京都港区、代表取締役社長 青山 幸恭)と、四国交通 阿波池田バスターミナルと、バス車内にてQRコード決済サービス(キャッシュレス・消費者還元事業)の提供を開始します。</p> <p>四国交通株式会社ではサービスの提供により、経済産業省のキャッシュレスを使った5%ポイント還元(2020年6月まで)も可能となります。</p>  <p>四国交通 路線バス 碧谷線</p>  <p>四国交通 高速バス「しこぶろうエディ号」</p>  <p>四国交通 定期観光バス</p> </div> <p style="text-align: center;">バス車内での QR コード決済サービス開始のお知らせ（四国交通）</p>						
<p>取組スケジュール</p>	<p>前期</p>		<p>後期</p>			<p>実施主体</p>	
	R2	R3	R4	R5	R6	R7~11	
	<p>検討・実施</p>						<p>徳島市 交通事業者</p>

<p>施策名</p>	<p>施策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</p>					
<p>取組内容</p>	<p>○徳島市でも近年、訪日外国人が増加していることから、訪日外国人向けの多言語表記による公共交通案内パンフレットの作成や、多言語対応 HP を作成する。 ○徳島駅前広場総合案内板やバス停などでの多言語対応を図る。</p>  <p style="text-align: center;">多言語バス停標識イメージ（青森市）</p>					
<p>取組スケジュール</p>	<p>前期</p>			<p>後期</p>		<p>実施主体</p>
	<p>R2</p>	<p>R3</p>	<p>R4</p>	<p>R5</p>	<p>R6</p>	
 <p>継続・実施</p>						<p>徳島市 交通事業者</p>

<p>施策名</p>	<p>施策⑯ 新たな運賃割引サービスの導入</p>					
<p>取組内容</p>	<p>○通勤定期所有者が通勤以外の土・日・祝日に路線バスを利用する場合、同乗する同居家族も含めた運賃割引（例：環境定期券）を適用することで、買物や食事など通勤以外の利用での公共交通利用を推進する。</p>  <p style="text-align: center;">環境定期券制度（沼津市）</p>					
<p>取組スケジュール</p>	<p>前期</p>			<p>後期</p>		<p>実施主体</p>
	<p>R2</p>	<p>R3</p>	<p>R4</p>	<p>R5</p>	<p>R6</p>	
 <p>検討</p>				 <p>実施</p>		<p>徳島市 バス事業者</p>



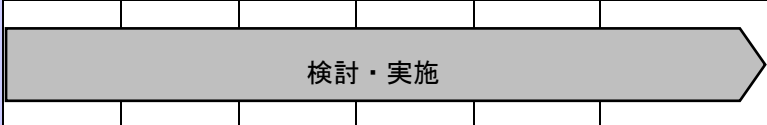
<p>施策名</p>	<p>施策⑰ ノンステップバスの導入推進</p>						
<p>取組内容</p>	<p>○高齢者や障害者、妊娠している人などが快適に安全にバスを利用できるバリアフリー環境整備のため、ノンステップバスの導入を推進する。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="432 394 844 698"> <p>川内循環バス (小型ノンステップバス)</p> </div> <div data-bbox="932 394 1343 698"> <p>ノンステップバスは車椅子に乗ったまま乗車可能 (徳島市 HP)</p> </div> </div>						
<p>取組スケジュール</p>	<p>前期</p>		<p>後期</p>			<p>実施主体</p>	
	<p>R2</p>	<p>R3</p>	<p>R4</p>	<p>R5</p>	<p>R6</p>	<p>R7~11</p>	<p>徳島市 バス事業者</p>
	<p>継続・実施</p>						



<p>施策名</p>	<p>施策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</p>						
<p>取組内容</p>	<p>○鉄道・バス等の交通事業者と沿線商業施設等が連携・協力し、フリーきっぷ等を企画・販売し、公共交通の利用と沿線商業施設等の活性化の両立を図る。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="564 1252 785 1556"> <p>島原半島周遊パス (島原鉄道)</p> </div> <div data-bbox="963 1272 1378 1556"> <p>遠鉄ぶらりきっぷ (遠州鉄道)</p> </div> </div>						
<p>取組スケジュール</p>	<p>前期</p>		<p>後期</p>			<p>実施主体</p>	
	<p>R2</p>	<p>R3</p>	<p>R4</p>	<p>R5</p>	<p>R6</p>	<p>R7~11</p>	<p>徳島市 交通事業者 沿線商業施設 関係機関</p>
	<p>検討・実施</p>						


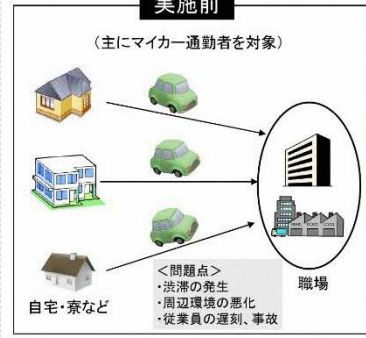

<p>施策名</p>	<p>施策⑱ ICTを活用した「バス情報の見える化」</p>						
<p>取組内容</p>	<p>○既存の経路検索サイトに対してバスロケーションシステムのオープンデータを提供し、路線バスや鉄道を組み合わせたダイヤ検索を可能にする。</p> <p>○現在サービスを提供している「とくしまバス Navi いまドコなん」を効果的に周知・PRし、バス情報の見える化を進め、利用を促進する。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="427 607 858 999"> <p>「とくしまバス Navi いまドコなん」 (徳島市)</p> </div> <div data-bbox="938 456 1337 904"> <p>福岡市の MaaS※アプリ「my route」(国土交通省) ※MaaS: ITやAI(人口知能)を活用して出発地から目的地までの移動に係る検索・予約・決済などをオンライン上で一括して提供するサービス</p> </div> </div>						
<p>取組スケジュール</p>	<p>前期</p>		<p>後期</p>			<p>実施主体</p>	
<p>R2</p>		<p>R3</p>	<p>R4</p>	<p>R5</p>	<p>R6</p>	<p>R7~11</p>	
<p style="text-align: center;">検討・実施</p>							<p>徳島市 バス事業者</p>

<p>施策名</p>	<p>施策⑳ バスマップの作成による情報発信</p>						
<p>取組内容</p>	<p>○徳島市交通局路線、市委託路線、徳島バス路線のバス路線情報を一元化し、全バス路線を網羅する路線図・バスマップの作成やホームページによる公開などにより、情報発信を行う。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div data-bbox="421 495 855 797" style="text-align: center;"> <p>富田林市らくらくバスマップ (富田林市)</p> </div> <div data-bbox="995 409 1283 797" style="text-align: center;"> <p>那須町おでかけバスマップ (那須町)</p> </div> </div>						
<p>取組スケジュール</p>	<p>前期</p>		<p>後期</p>			<p>実施主体</p>	
	<p>R2</p>	<p>R3</p>	<p>R4</p>	<p>R5</p>	<p>R6</p>	<p>R7~11</p>	<p>徳島市 バス事業者</p>
	<p>調査・研究</p>		<p>検討・実施</p>			<p>実施</p>	

<p>施策名</p>	<p>施策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</p>						
<p>取組内容</p>	<p>○バスや鉄道などに親しみを持ち、公共交通機関について、考えてもらう契機とするための啓発イベントを継続・開催し、市民・県民の路線バス・公共交通を利用する意識醸成を目的として、まちづくりにおける公共交通の重要性・必要性や、利用することが公共交通の維持につながることを呼び掛け・PR する。</p> <div style="text-align: center;"> <p>交通エコライフキャンペーン (出典：次世代地域公共交通ビジョン)</p> </div>						
<p>取組スケジュール</p>	<p>前期</p>		<p>後期</p>			<p>実施主体</p>	
	<p>R2</p>	<p>R3</p>	<p>R4</p>	<p>R5</p>	<p>R6</p>	<p>R7~11</p>	<p>徳島市 交通事業者 関係機関</p>
	<p>継続・実施</p>						

<p>施策名</p>	<p>施策② バリアフリー教室・バスの乗り方教室の開催</p>						
<p>取組内容</p>	<p>○現在、小学生向けに開催している「バリアフリー教室・バス乗り方教室」について、運転免許返納後に初めてバスを利用する高齢者向けにも開催する。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>車椅子のまま乗車できます ～車椅子バス乗降介助実演～</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>後輪からだ大丈夫 ～車椅子利用者の疑似・介助体験～</p> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;"> <div style="text-align: center;">  <p>肘の後ろをもってもらい誘導 ～視覚障がい者の疑似・介助体験～</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>このバスの特徴は ～バスの乗り方教室～</p> </div> </div> <p style="text-align: center;">八万南小学校でのバリアフリー教室・バスの乗り方教室開催（徳島市）</p>						
<p>取組スケジュール</p>	前期		後期			実施主体	徳島市 バス事業者
R2	R3	R4	R5	R6	R7～11		
 <p>検討・実施</p>							

<p>施策名</p>	<p>施策③ 高齢者の運転免許自主返納によるメリット制度のPR</p>						
<p>取組内容</p>	<p>○運転免許自主返納によるメリット制度を PR し、高齢者による自動車運転事故を未然に防ぐとともに、返納後の交通代替手段としての路線バスの利用を呼び掛ける。</p> <div style="text-align: center;">  </div> <p style="text-align: center;">高齢者運転免許自主返納者対象優遇店ガイドブック（徳島県）</p>						
<p>取組スケジュール</p>	前期		後期			実施主体	徳島市 関係機関
R2	R3	R4	R5	R6	R7～11		
 <p>実施</p>							

<p>施策名</p>	<p>施策⑳ 「エコ通勤」の推進・呼び掛け</p>						
<p>取組内容</p>	<p>○自治体職員が率先して公共交通の利用促進に取り組む姿勢を示すとともに、通勤における自家用車利用を抑制するため、沿線自治体及び企業・事業所などと協力して、公共交通の通勤利用「エコ通勤」を推進・呼び掛ける。</p> <div style="text-align: center;">  <p>エコ通勤 優良事業所認証</p> <p>エコ通勤優良事業所認証マーク（交通エコロジー・モビリティ財団）</p> <p>「エコ通勤」のイメージ</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>実施前</p> <p>(主にマイカー通勤者を対象)</p>  <p>自宅・寮など → 職場</p> <p><問題点></p> <ul style="list-style-type: none"> ・渋滞の発生 ・周辺環境の悪化 ・従業員の遅刻、事故 </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"> <p>「エコ通勤」</p> <p>事業所主体の 取り組み</p> <p>電車・バスの情報提供 通勤制度の見直し 通勤バス導入、等</p> <p>行政 支援 等</p> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>実施後</p>  <p>自宅・寮など → 鉄道駅 → 通勤バス → 職場</p> <p>自宅・寮など → 自転車 → 職場</p> <p>自宅・寮など → 相乗り通勤 → 職場</p> <p>自宅・寮など → 公共交通で通勤 → 職場</p> <p>自宅・寮など → パーク＆ライド → 鉄道駅 → 通勤バス → 職場</p> </div> </div> <p>「エコ通勤」のイメージ</p> <p>(出典：国土交通省・エコ通勤の手引き)</p> </div>						
<p>取組スケジュール</p>	<p>前期</p>		<p>後期</p>			<p>実施主体</p>	
<p>R2</p>	<p>R3</p>	<p>R4</p>	<p>R5</p>	<p>R6</p>	<p>R7~11</p>		
<p style="text-align: center;">検討・実施</p>						<p style="text-align: center;">徳島市</p>	

2 計画の体系図

■ 徳島市地域公共交通網形成計画の体系図



第6章 計画における評価指標・目標値

1 評価指標・目標値

本計画の達成状況を測り、客観的・定量的に評価するため、次のとおり、8つの評価指標・目標値を設定します。

■ 地域公共交通網形成計画の評価指標・目標値

基本方針	評価指標・目標値																												
【基本方針1：つくる】 選択と集中による拠点間を結ぶ幹線軸の形成	◆ 幹線軸の利用者数が増える																												
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>評価指標①</th> <th>現状値(H28)</th> <th>目標値(R11)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>居住促進区域内の循環バス路線の1日平均乗車人員</td> <td>2,826人</td> <td>2,826人以上</td> </tr> <tr> <th>評価指標②</th> <th>現状値(H28)</th> <th>目標値(R11)</th> </tr> <tr> <td>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)</td> <td>11,674人</td> <td>11,674人以上</td> </tr> </tbody> </table>	評価指標①	現状値(H28)	目標値(R11)	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	評価指標②	現状値(H28)	目標値(R11)	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																
評価指標①	現状値(H28)	目標値(R11)																											
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																											
評価指標②	現状値(H28)	目標値(R11)																											
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																											
【基本方針2：まもる】 地域特性やニーズに応じた多様な交通手段と地域主体による支線・生活交通の維持・確保	◆ 公共交通でカバーされている地域に住む人口が増える																												
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>評価指標③</th> <th>現状値(H31)</th> <th>目標値(R11)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>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)</td> <td>66.1%</td> <td>70.0%以上</td> </tr> </tbody> </table>	評価指標③	現状値(H31)	目標値(R11)	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																						
評価指標③	現状値(H31)	目標値(R11)																											
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																											
【基本方針3：つなぐ】 まちづくりや地域と連携した交通結節機能の向上	◆ 乗り継ぎやバスを待つ負担が軽減する																												
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>評価指標④</th> <th>現状値(R1)</th> <th>目標値(R11)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">「乗り継ぎ」「バス停設備」に対する公共交通利用者の満足度</td> <td>乗り継ぎ</td> <td>25%</td> <td>30%以上</td> </tr> <tr> <td>バス停設備</td> <td>26%</td> <td>30%以上</td> </tr> </tbody> </table>	評価指標④	現状値(R1)	目標値(R11)	「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	バス停設備	26%	30%以上																		
評価指標④	現状値(R1)	目標値(R11)																											
「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																										
	バス停設備	26%	30%以上																										
【基本方針4：そだてる】 3者の役割分担と連携による公共交通の持続性の確保	◆ 「利用促進」「サービスの維持・向上」の好循環を創出する																												
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>評価指標⑤</th> <th>現状値(R1)</th> <th>目標値(R11)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">市民の移動手段における公共交通の割合</td> <td>通勤・通学</td> <td>14%</td> <td>20%以上</td> </tr> <tr> <td>日常生活</td> <td>11%</td> <td>15%以上</td> </tr> <tr> <th>評価指標⑥</th> <th>現状値(H30)</th> <th>目標値(R11)</th> </tr> <tr> <td>市バスの1日平均乗車人員</td> <td>10,320人</td> <td>10,320人以上</td> </tr> <tr> <th>評価指標⑦</th> <th>現状値(R1)</th> <th>目標値(R11)</th> </tr> <tr> <td>バスサービスに対する利用者の満足度</td> <td>35%</td> <td>40%以上</td> </tr> <tr> <th>評価指標⑧</th> <th>現状値(H30)</th> <th>目標値(R11)</th> </tr> <tr> <td>路線バスの定期券発売枚数</td> <td>10,620枚</td> <td>10,620枚以上</td> </tr> </tbody> </table>	評価指標⑤	現状値(R1)	目標値(R11)	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	日常生活	11%	15%以上	評価指標⑥	現状値(H30)	目標値(R11)	市バスの1日平均乗車人員	10,320人	10,320人以上	評価指標⑦	現状値(R1)	目標値(R11)	バスサービスに対する利用者の満足度	35%	40%以上	評価指標⑧	現状値(H30)	目標値(R11)	路線バスの定期券発売枚数	10,620枚	10,620枚以上
	評価指標⑤	現状値(R1)	目標値(R11)																										
	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																									
		日常生活	11%	15%以上																									
	評価指標⑥	現状値(H30)	目標値(R11)																										
	市バスの1日平均乗車人員	10,320人	10,320人以上																										
	評価指標⑦	現状値(R1)	目標値(R11)																										
バスサービスに対する利用者の満足度	35%	40%以上																											
評価指標⑧	現状値(H30)	目標値(R11)																											
路線バスの定期券発売枚数	10,620枚	10,620枚以上																											

2 設定の考え方

◆幹線軸の利用者数が増える

評価指標 ①	現状値 (H28)	目標値 (R11)
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

【評価指標の考え方】

路線バスの整理・再編により、中心部へのアクセスにおける利便性が向上し、バスの利用促進が図られることから、「居住促進区域内の循環バス路線の1日平均乗車人員」を評価指標とします。

【評価・算出方法】

対象とするバス路線を「中央循環線」「南部循環線」「東部循環線」とし、1日平均乗車人員の合計を算出します。

【目標値の設定方法】

集約型都市構造を形成するために骨格となる路線であり、人口減少下においても、「居住促進区域内の循環バス路線の1日平均乗車人員」の現状値以上を目標とします。

現状値は、徳島市立地適正化計画と整合を図るため、平成28年度の実績（2,826人）とします。

◆幹線軸の利用者数が増える

評価指標 ②	現状値 (H28)	目標値 (R11)
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

【評価指標の考え方】

選択と集中により、拠点間を結ぶ路線バスの幹線軸が形成されることで、鉄道の利便性が向上し、鉄道の利用促進が図られることから、「居住促進区域内の鉄道駅（吉成駅を除く9駅）の1日平均乗車人員」を評価指標とします。

【評価・算出方法】

対象とする鉄道駅を「吉成駅を除く9駅」とし、1日平均乗車人員の合計を算出します。

【目標値の設定方法】

集約型都市構造を形成するために骨格となる鉄道駅であり、人口減少下においても、「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）」の現状値以上を目標とします。

現状値は、徳島市立地適正化計画と整合を図るため、平成28年度の実績（11,674人）とします。

◆公共交通でカバーされている地域に住む人口が増える

評価指標 ③	現状値 (H31)	目標値 (R11)
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

【評価指標の考え方】

地域特性やニーズに応じた多様な交通手段の活用と地域主体による支線・生活交通の維持・確保などにより、誰もが公共交通を利用できる環境を目指すことから、「公共交通でカバーされている地域に住む人口割合」を評価指標とします。

【評価・算出方法】

公共交通でカバーされている地域の人口と徳島市全体の人口（住民基本台帳登録人口に基づく）から算出します。

【目標値の設定方法】

これまで公共交通サービスでカバーされていなかった地域（公共交通不便地域）において、地域の実情・ニーズに応じた公共交通の維持・確保により、「公共交通でカバーされている地域に住む人口割合」の増加を目標とします。

現状値は、平成 31 年 4 月 1 日現在の住民基本台帳人口に基づきます。

◆乗り継ぎやバスを待つ負担が軽減する

評価指標 ④		現状値 (R1)	目標値 (R11)
「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
	【バス停設備】	26%	30%以上

【評価指標の考え方】

鉄道駅やバス停において、まちづくりや地域と連携した交通結節機能の向上に向けた取り組みにより、乗り継ぎやバスを待つ負担が軽減されることから、「「乗り継ぎ」「バス停設備」に対する公共交通利用者の満足度」を評価指標とします。

【評価・算出方法】

アンケート調査から、算出します。

【目標値の設定方法】

交通結節点における利用環境・機能の向上が図られ、「「乗り継ぎ」「バス停設備」に対する公共交通利用者の満足度」の増加を目標とします。

現状値は、令和元年度に実施した利用者アンケート調査結果に基づきます。

◆「利用促進」「サービスの維持・向上」の好循環を創出する

評価指標 ⑤		現状値 (R1)	目標値 (R11)
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
	【日常生活】	11%	15%以上

【評価指標の考え方】

市民や来訪者にとって、魅力的なまちを支えるためには、自動車に依存しない、誰もが利用しやすい公共交通が重要な役割を担うため、「市民の移動手段における公共交通の割合」を評価指標とします。

【評価・算出方法】

アンケート調査から算出します。

【目標値の設定方法】

人口減少下においても、自動車からバスへの転換が図られることで、「市民の移動手段における公共交通の割合」の増加を目標とします。

現状値は、令和元年に実施した市民アンケート調査結果に基づきます。

◆「利用促進」「サービスの維持・向上」の好循環を創出する

評価指標 ⑥	現状値 (H30)	目標値 (R11)
市バスの1日平均乗車人員	10,320人	10,320人以上

【評価指標の考え方】

コンパクトなまちづくりが進み、公共交通による移動が主体となっている環境を目指すことから、「市バスの1日平均乗車人員」を評価指標とします。

【評価・算出方法】

市バスの輸送実績から算出します。

【目標値の設定方法】

人口減少下においても、自動車からバスへの転換が図られることで、「市バスの1日平均乗車人員」の現状値以上を目標とします。

現状値は、平成30年度実績とします。

◆「利用促進」「サービスの維持・向上」の好循環を創出する

評価指標 ⑦	現状値 (R1)	目標値 (R11)
バスサービスに対する利用者の満足度	35%	40%以上

【評価指標の考え方】

3者の役割分担と連携による公共交通の持続性の確保に向けて、「サービスの維持・向上」を目指すことから、「バスサービスに対する利用者の満足度」を評価指標とします。

【評価・算出方法】

アンケート調査から算出します。

【目標値の設定方法】

施策の実施により、目指すべき『将来像』の実現が進めば、公共交通に対する満足度は向上することから、「バスサービスに対する利用者の満足度」の増加を目標とします。

現状値は、令和元年度に実施した利用者アンケート調査結果に基づきます。

◆「利用促進」「サービスの維持・向上」の好循環を創出する

評価指標 ⑧	現状値 (H30)	目標値 (R11)
路線バスの定期券発売枚数	10,620枚	10,620枚以上

【評価指標の考え方】

バス路線網の整理・再編やサービスの向上などにより、公共交通の利便性の向上が図られ、路線バスを定期的に利用してもらえる取り組みを実施することから、「路線バスの定期券発売枚数」を評価指標とします。

【評価・算出方法】

バス事業者（市交通局・徳島バス）の定期券発売枚数から算出します。

【目標値の設定方法】

人口減少下においても、自動車からバスへの転換が図られることで、バス利用者の増加が期待できることから、「路線バスの定期券発売枚数」の現状値以上を目標値とします。

現状値は、平成30年度実績とします。

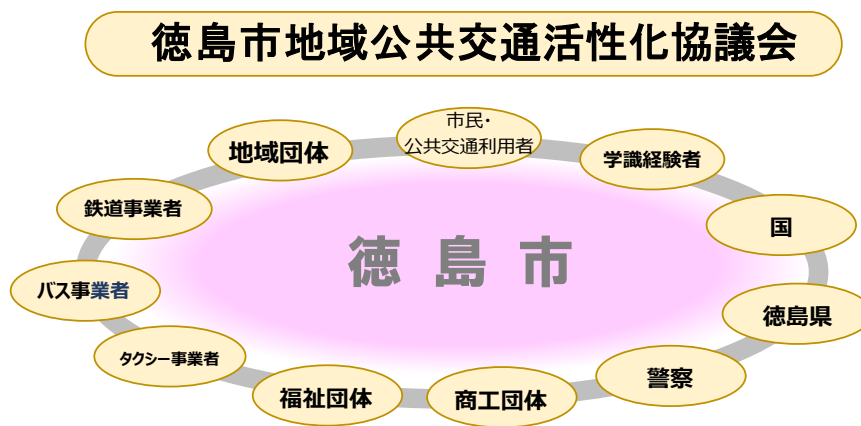
第7章 計画の推進

1 推進体制

本計画に掲げた目標及び将来像・目指すべき姿の実現に向けては、徳島市（自治体）を中心に、交通事業者、地域住民の3者のほか、関係機関や公共交通に関わるすべての人が連携・協力して取り組みを進めていく必要があります。

地域公共交通活性化再生法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。

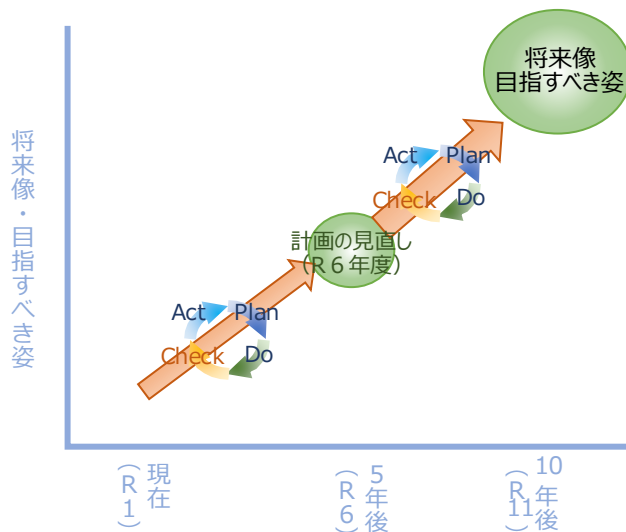
■ 推進体制



2 進行管理

計画（Plan）、実施（Do）、評価（Check）、見直し・改善（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。

■ 進行管理イメージ



参考資料

■徳島市地域公共交通網形成計画の策定経過

年 月 日	内 容
平成 31 年 2 月 5 日 (火)	平成 30 年度第 1 回徳島市地域公共交通活性化協議会
令和元年 8 月 2 日 (金)	令和元年度第 1 回徳島市地域公共交通活性化協議会
令和元年 8 月 23 日 (金)	市民アンケート調査実施 (9 月 6 日 (金) まで)
令和元年 9 月 16 日 (月)	利用者アンケート調査実施 (10 月 1 日 (火) まで)
令和元年 11 月 8 日 (金)	令和元年度第 2 回徳島市地域公共交通活性化協議会
令和元年 11 月 29 日 (金)	令和元年度第 3 回徳島市地域公共交通活性化協議会
令和元年 12 月 20 日 (金)	パブリックコメント手続き (令和 2 年 1 月 20 日 (月) まで)
令和 2 年 2 月 18 日 (火)	令和元年度第 4 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網形成計画（以下「網形成計画」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。

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

(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。

- (1) 徳島市
- (2) 関係する公共交通事業者
- (3) 関係する道路管理者
- (4) その他網形成計画に定めようとする事業を実施すると見込まれる者
- (5) 関係する公安委員会
- (6) 地域公共交通の利用者
- (7) 学識経験者
- (8) 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。

(役員を選任及び職務)

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名を置き、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。

(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 協議会は、委員の過半数の出席がなければ、会議を開くことができない。
- 3 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。

4 会議は原則として公開で行う。

5 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。

(分科会)

第7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。

(庶務)

第8条 協議会の庶務は、都市整備部地域交通課において処理する。

(その他)

第9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。

■徳島市地域公共交通活性化協議会委員名簿

令和元年12月6日現在

	氏名	所属等	役職等	備考
1	まつもと やすのり 松本 泰典	徳島市	第二副市長	副会長
2	くめ やすひろ 久米 康博	徳島バス株式会社	取締役 営業部長	
3	おおにし たかよし 大西 孝佳	徳島市交通局	局長	
4	はせべ かずき 長谷部 一喜	一般社団法人徳島県バス協会	専務理事	
5	はなおか しゅうろう 花岡 秀郎	徳島県タクシー協会	副会長	
6	やまもと ひとし 山本 仁志	四国旅客鉄道株式会社	徳島企画部長	
7	たなべ もりひで 田邊 守英	四国地方整備局徳島河川国道事務所	副所長	
8	はしもと としはる 橋本 敏治	徳島県県土整備部東部県土整備局	道路管理担当 課長	
9	あきやま ゆきひろ 秋山 幸弘	徳島県警察本部交通規制課	課長	
10	しまだ かずお 島田 和男	徳島市コミュニティ連絡協議会	会長	
11	こんどう よしこ 近藤 佳子	市民・公共交通利用者		
12	おおの まゆ 大野 真由	市民・公共交通利用者		
13	おくしま まさし 奥嶋 政嗣	徳島大学大学院	教授	会長
14	おの かおる 尾野 薫	徳島大学大学院	助教	
15	おかだ みか 岡田 美加	社会福祉法人徳島市社会福祉協議会	係長	
16	なかむら ひでみ 中村 秀美	徳島商工会議所女性会	委員	
17	おおにし いちろう 大西 市朗	四国運輸局徳島運輸支局	首席運輸 企画専門官	
18	さかお たかゆき 坂尾 貴之	四国運輸局徳島運輸支局	首席運輸 企画専門官	
19	いさい よしたか 以西 芳隆	徳島県県土整備部次世代交通課	課長	

要綱第3条に掲げる順 敬称略