

徳島市 地域公共交通計画 骨子案

目次案

1 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
- 1-3 計画の区域
- 1-4 計画の期間

2 徳島市及び徳島市の公共交通の現状

- 2-1 人口の推移と将来の見通し
- 2-2 土地利用、立地施設の状況(次回提案)
- 2-3 公共交通の状況
- 2-4 来訪者数の推移
- 2-5 公共交通の利用状況
- 2-6 市民等のニーズ
- 2-7 課題の抽出

3 計画の目標と基本方針

- 3-1 現計画の総括・評価
- 3-2 新たな見直しポイントと計画の方向性
- 3-3 計画の目標と基本方針の設定

<今回の協議事項>

<次回の協議事項>

4 目標の実現に向けた施策

- 4-1 体系図
- 4-2 取組施策の内容

5 計画における評価指標・目標値

- 5-1 評価指標と目標値の設定
- 5-2 設定の考え方

6 計画の推進

- 6-1 計画の推進体制
- 6-2 進行管理

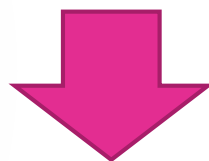
参考資料

1 はじめに

1-1 計画策定の背景と目的

【背景】

- ・地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正(令和2年11月)
⇒地方公共団体に「地域公共交通計画」の作成を努力義務化
- ・徳島市地域公共交通網形成計画の中間見直し
- ・新たな上位・関連計画の策定
(徳島県地域公共交通計画、徳島市都市計画マスタープラン等)
- ・新型コロナウイルス感染症による公共交通への影響
(移動ニーズの変化等)



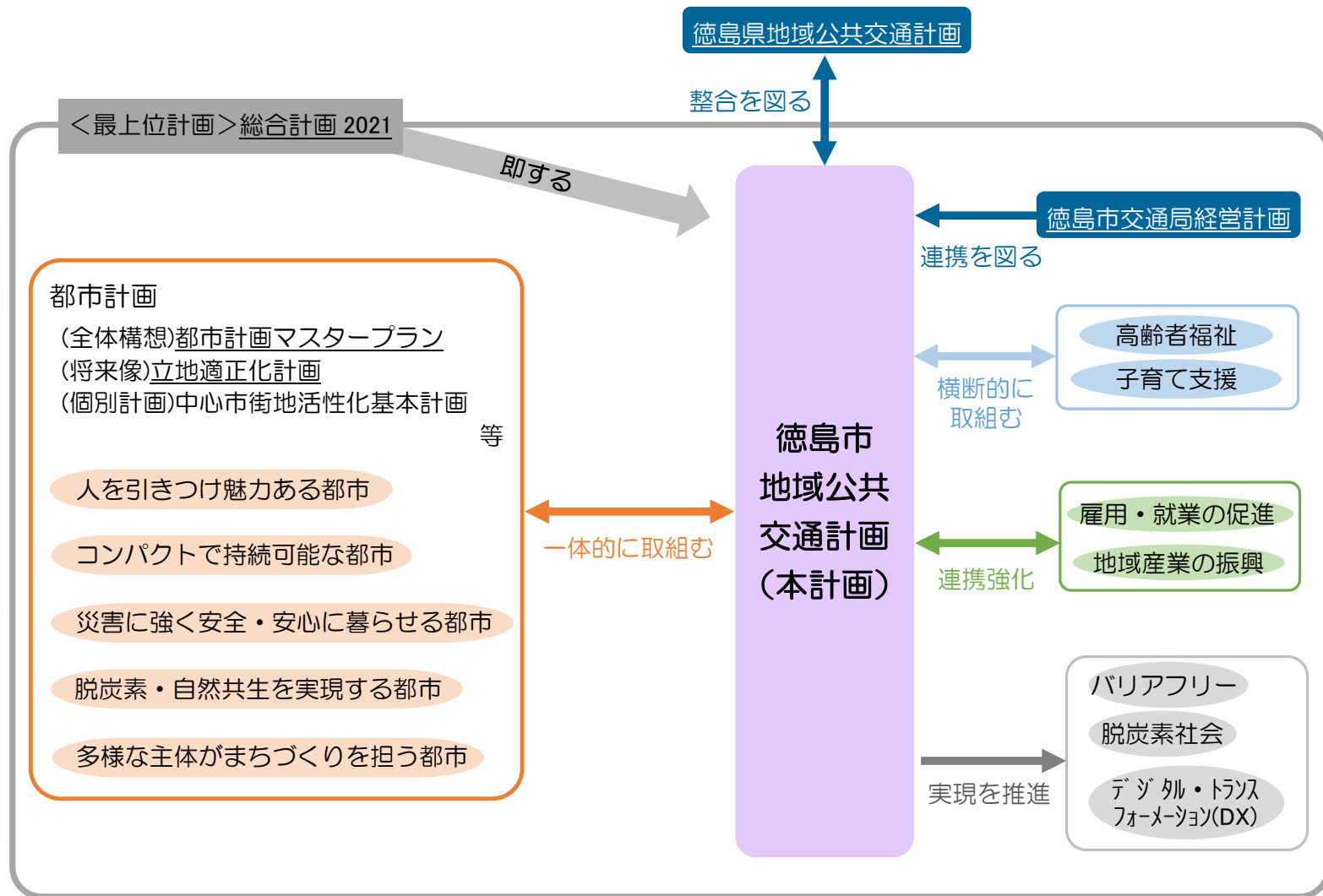
こうした背景から

【目的】

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」を策定する

1 はじめに

1-2 計画の位置づけ



1 はじめに

1-3 計画の区域

本計画の区域は、「徳島市全域」とする

1-4 計画の期間

令和6年度から令和15年度までの「10年間」とする

※おおむね中間年度に見直しを行うが、国の大幅な制度変更や急激な環境変化等により、見直し時期を調整することがある。

2 徳島市及び徳島市の公共交通の現状

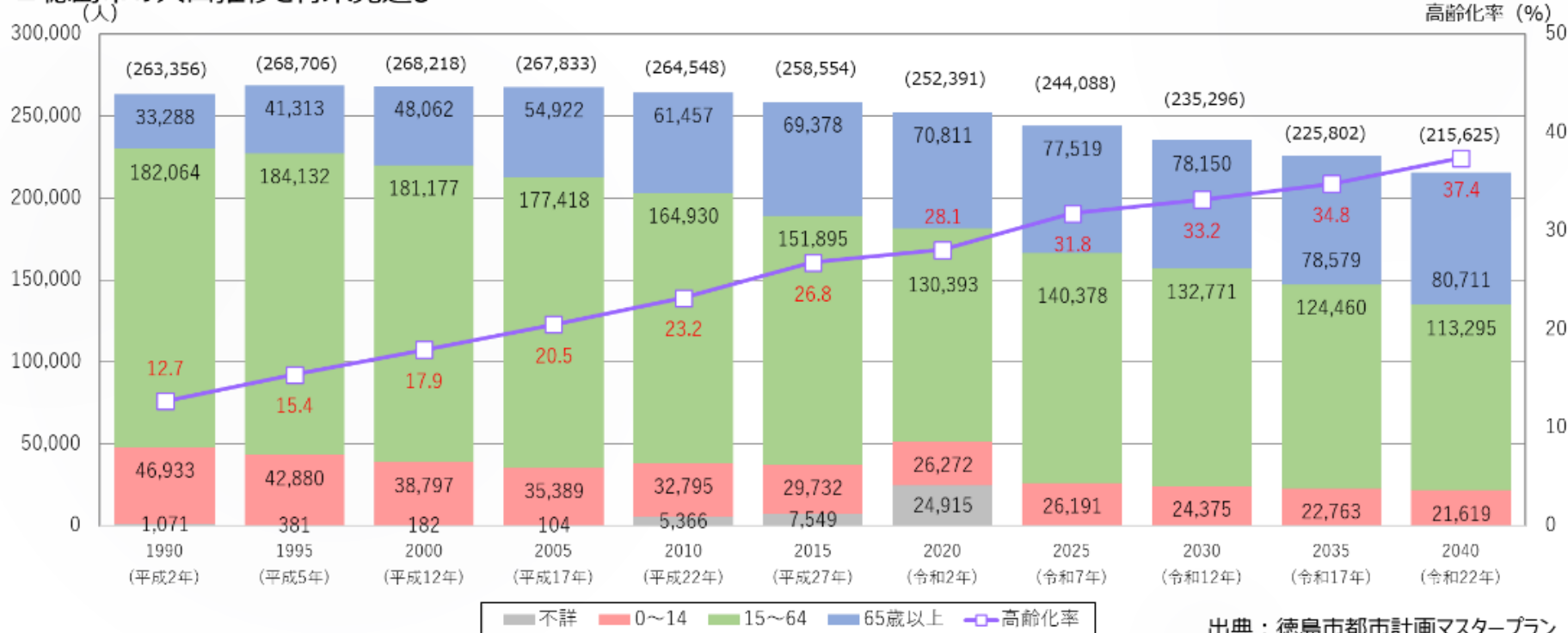
2-1 人口の推移と将来の見通し

2-1-1 人口と高齢化率の推移

【人口】 268,706人 (1995(H7)年) ➡ 215,625人 (2040年)

【高齢化率】 28.1% (2020(R2)年) ➡ 37.4% (2040年)

■ 徳島市の人口推移と将来見通し



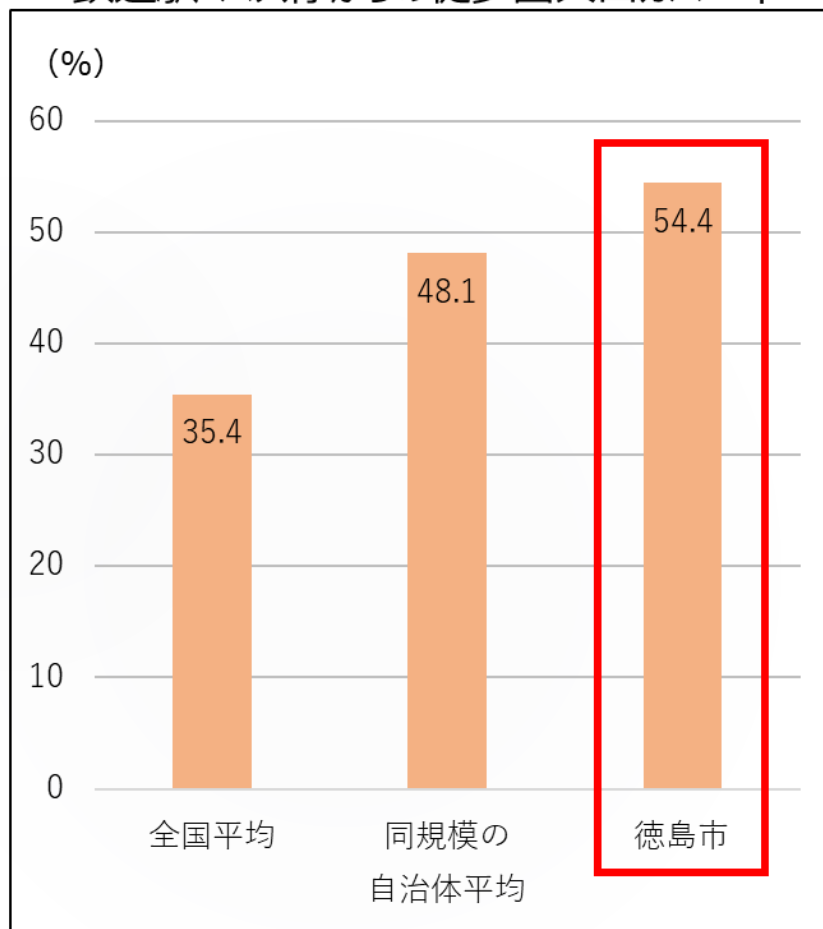
出典：徳島市都市計画マスタープラン

2 徳島市及び徳島市の公共交通の現状

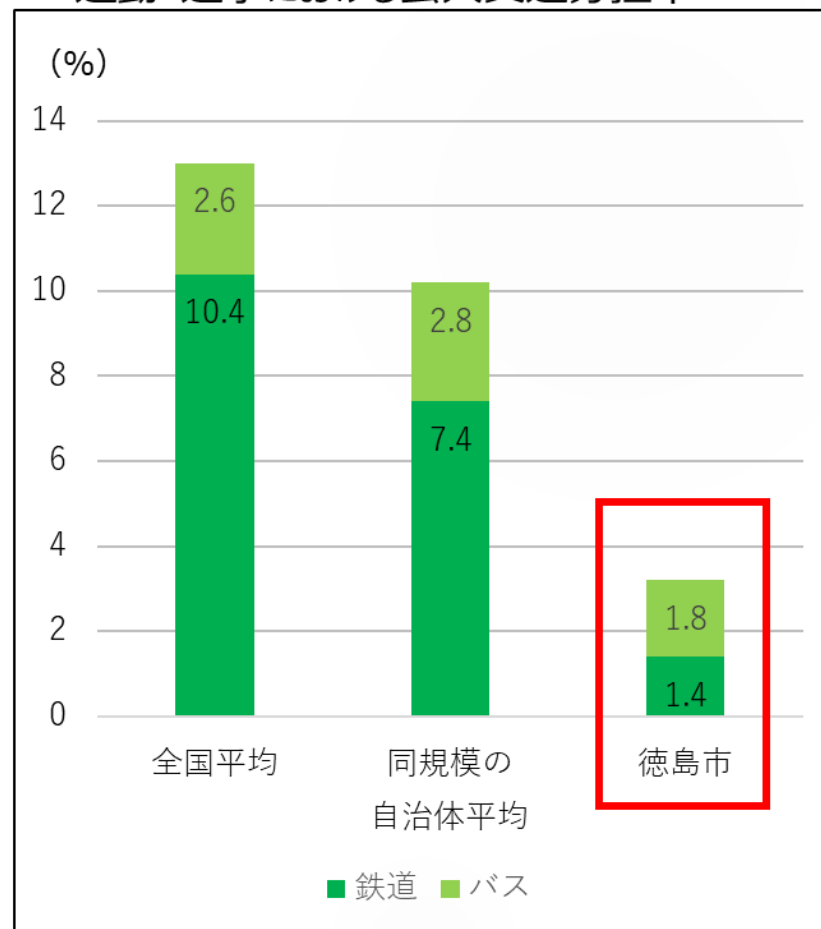
2-3 公共交通の状況

2-3-1 徒歩圏人口カバー率と公共交通分担率

■ 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

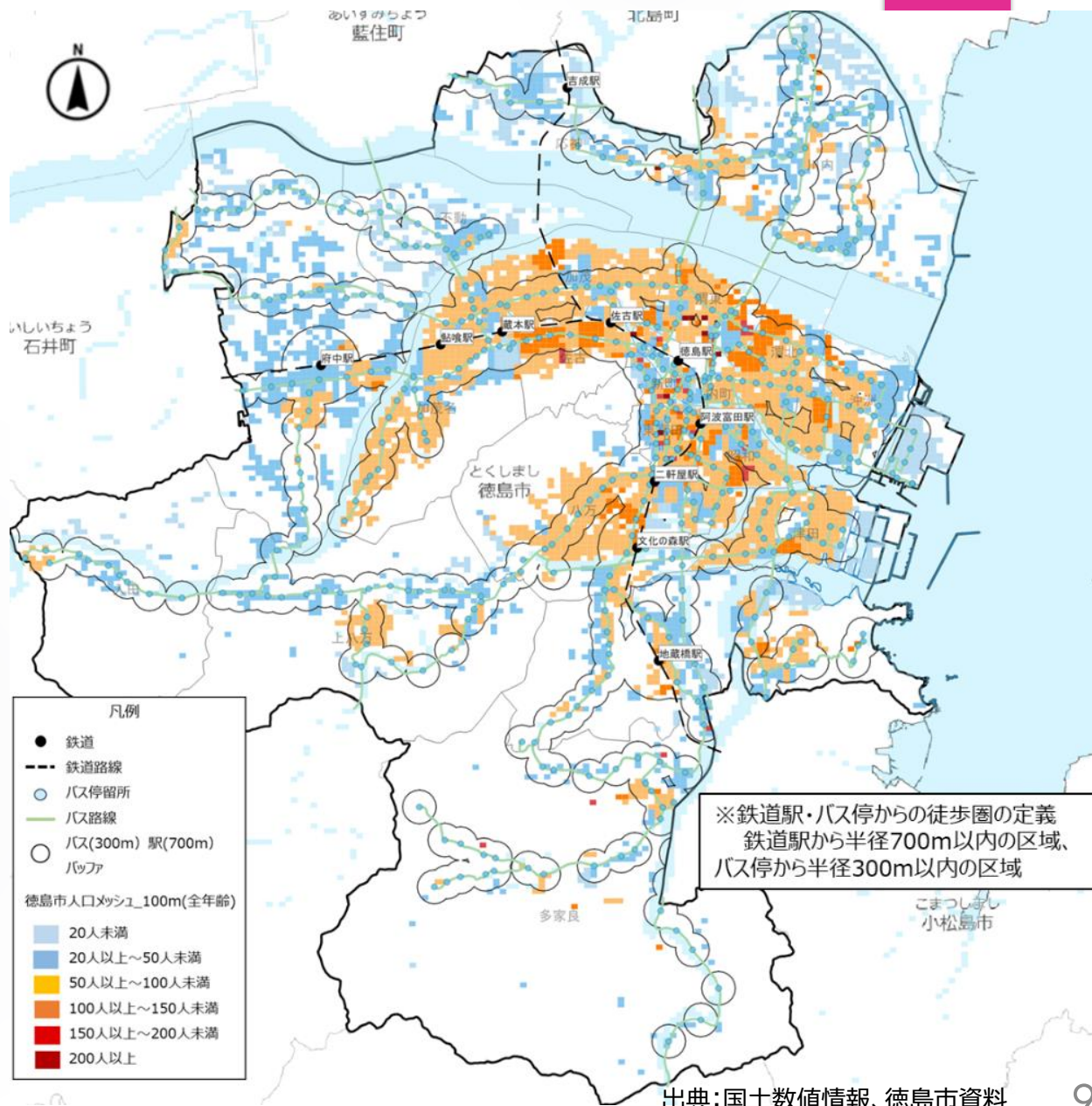


2 徳島市及び徳島市の公共交通の現状

2-3-2

公共交通の徒歩圏域と人口分布

100m四方に50人以上が住んでいる地域は、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る。



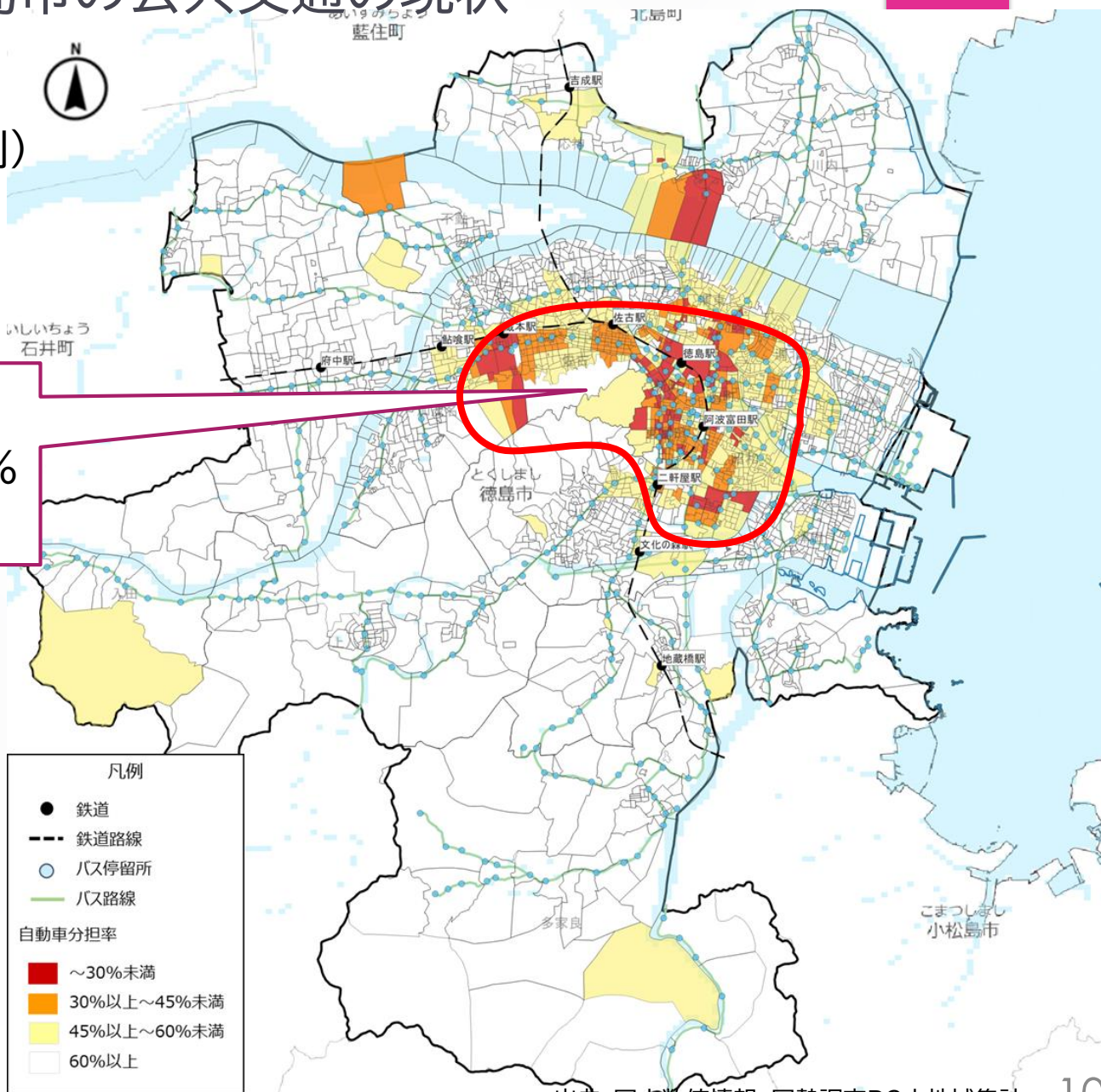
2 徳島市及び徳島市の公共交通の現状

2-3-3

自動車分担率(町丁・字別)

市内の大半の地域
で60%以上

徳島駅付近の市中心部
では、45%未満や30%
未満の地域もある

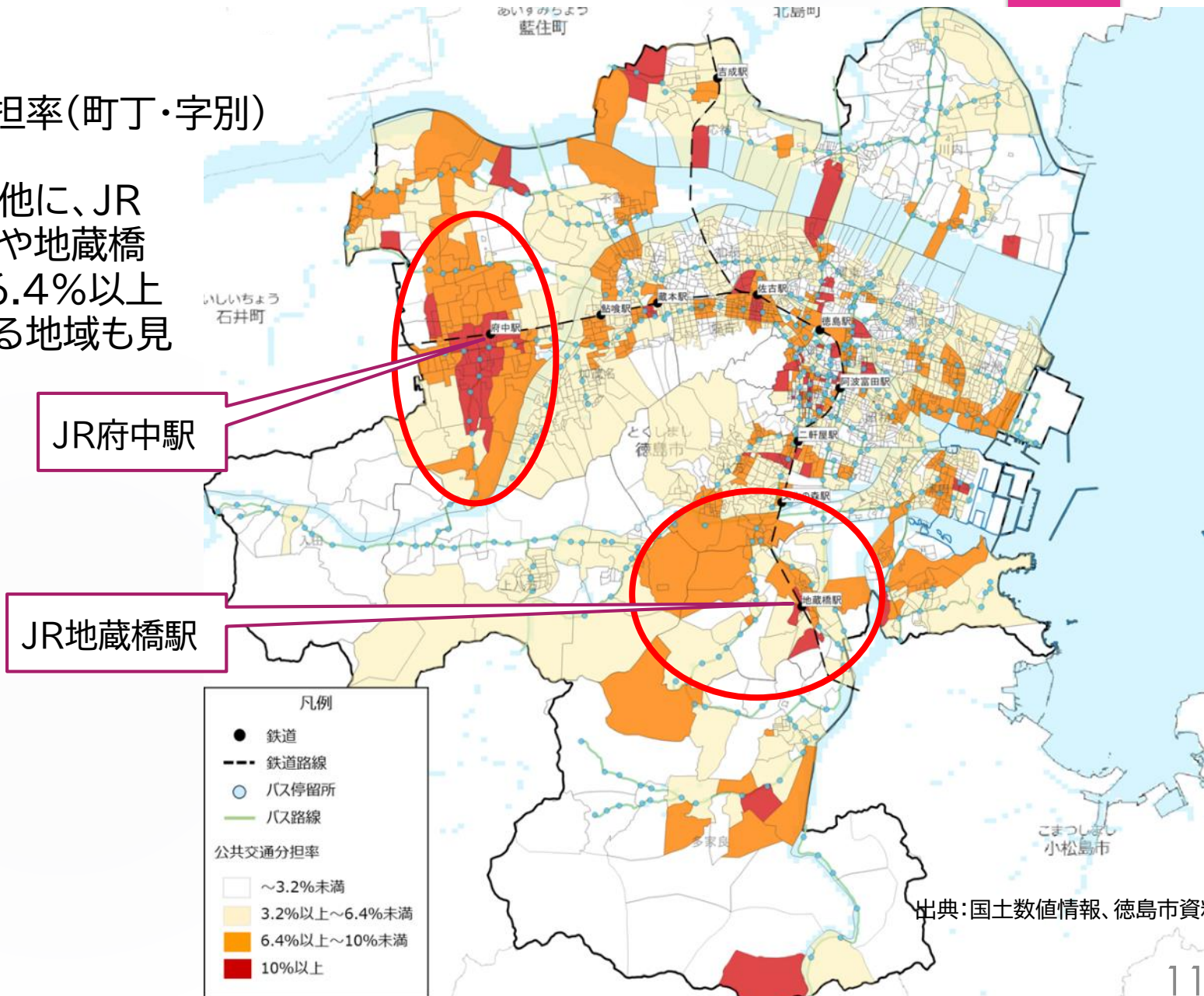


2 徳島市及び徳島市の公共交通の現状

2-3-4

公共交通分担率(町丁・字別)

市中心部の他に、JR府中駅周辺や地蔵橋駅周辺等、6.4%以上となっている地域も見られる。



2 徳島市及び徳島市の公共交通の現状

2-3-5

路線バスのサービス水準

【バス停別運行本数】

・市中心部

片道50本/日以上が多い

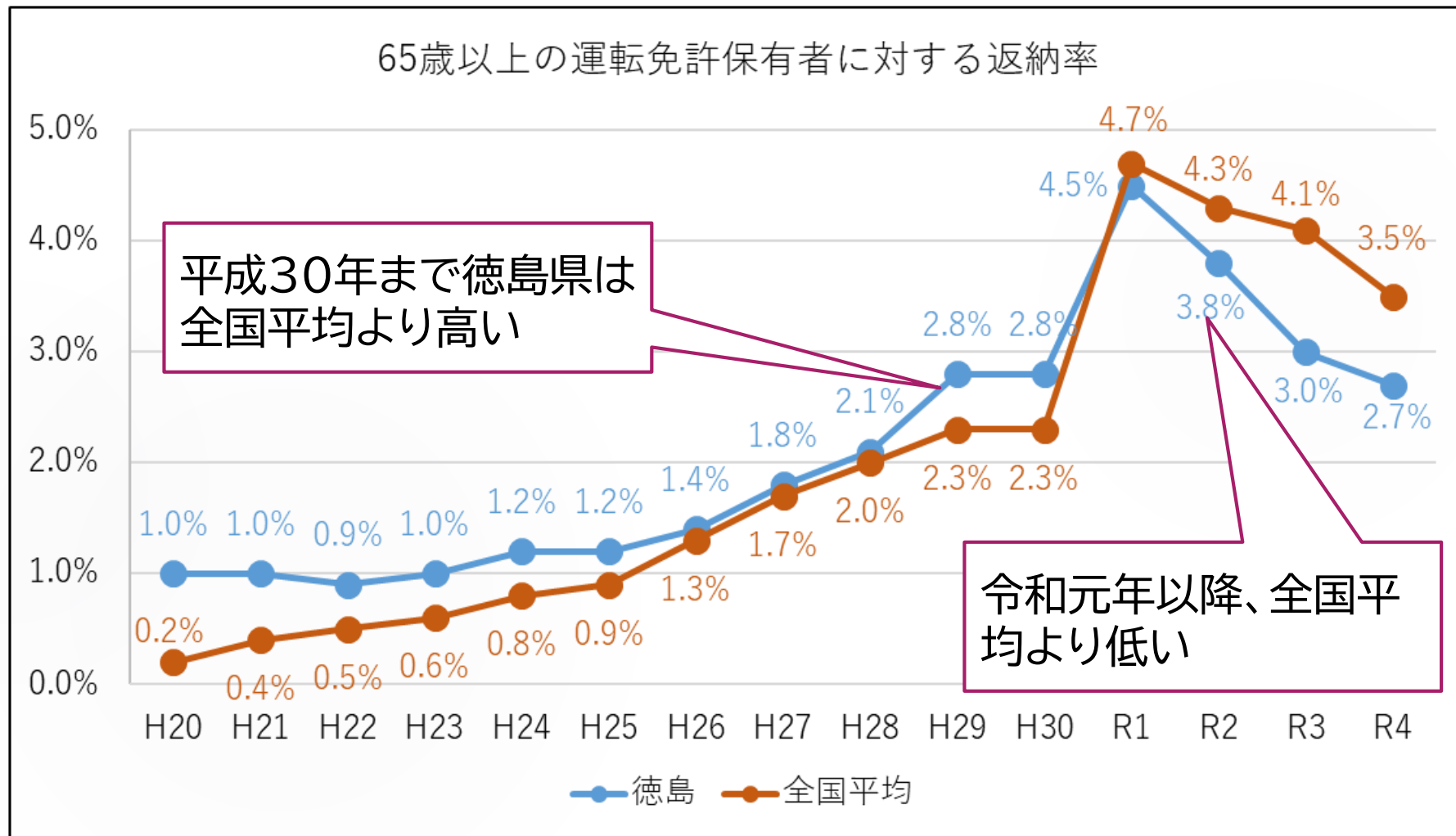
・徳島駅前や国道192号線
沿線等

片道100本/日以上



2 徳島市及び徳島市の公共交通の現状

2-3-6 高齢者運転免許返納率



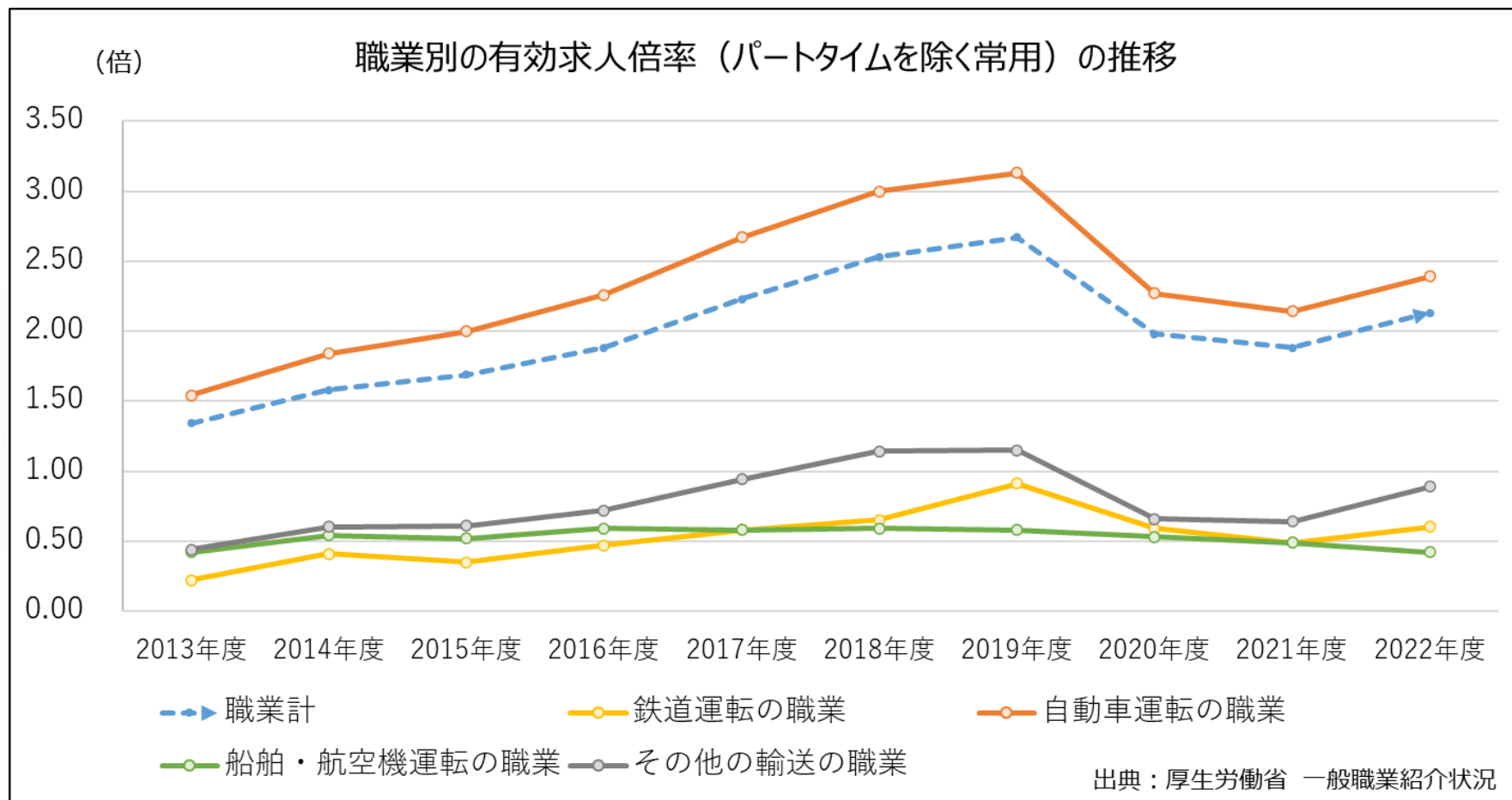
出典：運転免許統計（警察庁）

2 徳島市及び徳島市の公共交通の現状

2-3-7 バス・タクシー等の運転手不足の現状

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、なり手が不足している。

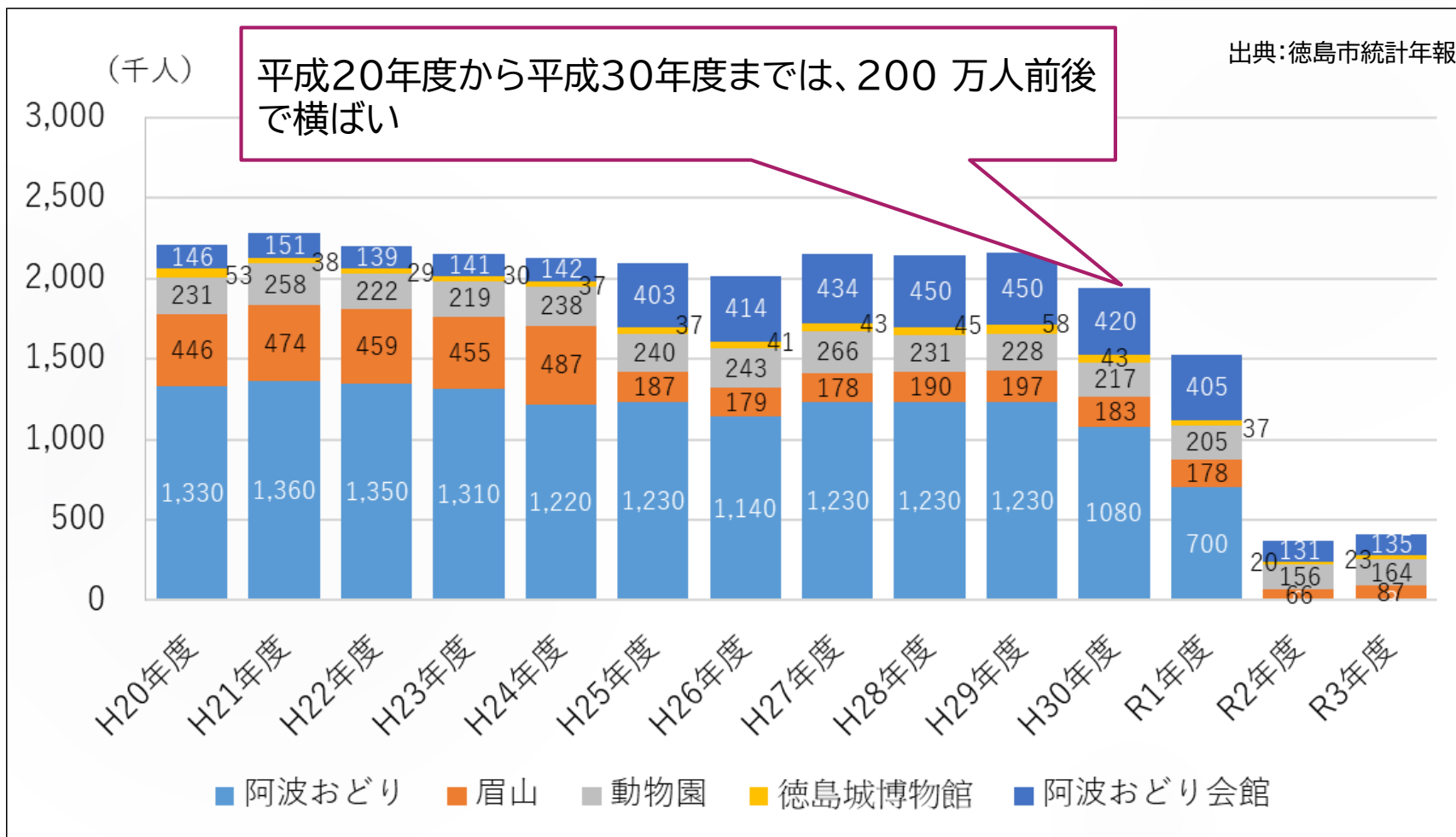
※有効求人倍率 = 有効求人数 ÷ 有効求職者数



2 徳島市及び徳島市の公共交通の現状

2-4 来訪者数の推移(観光地別入込客数)

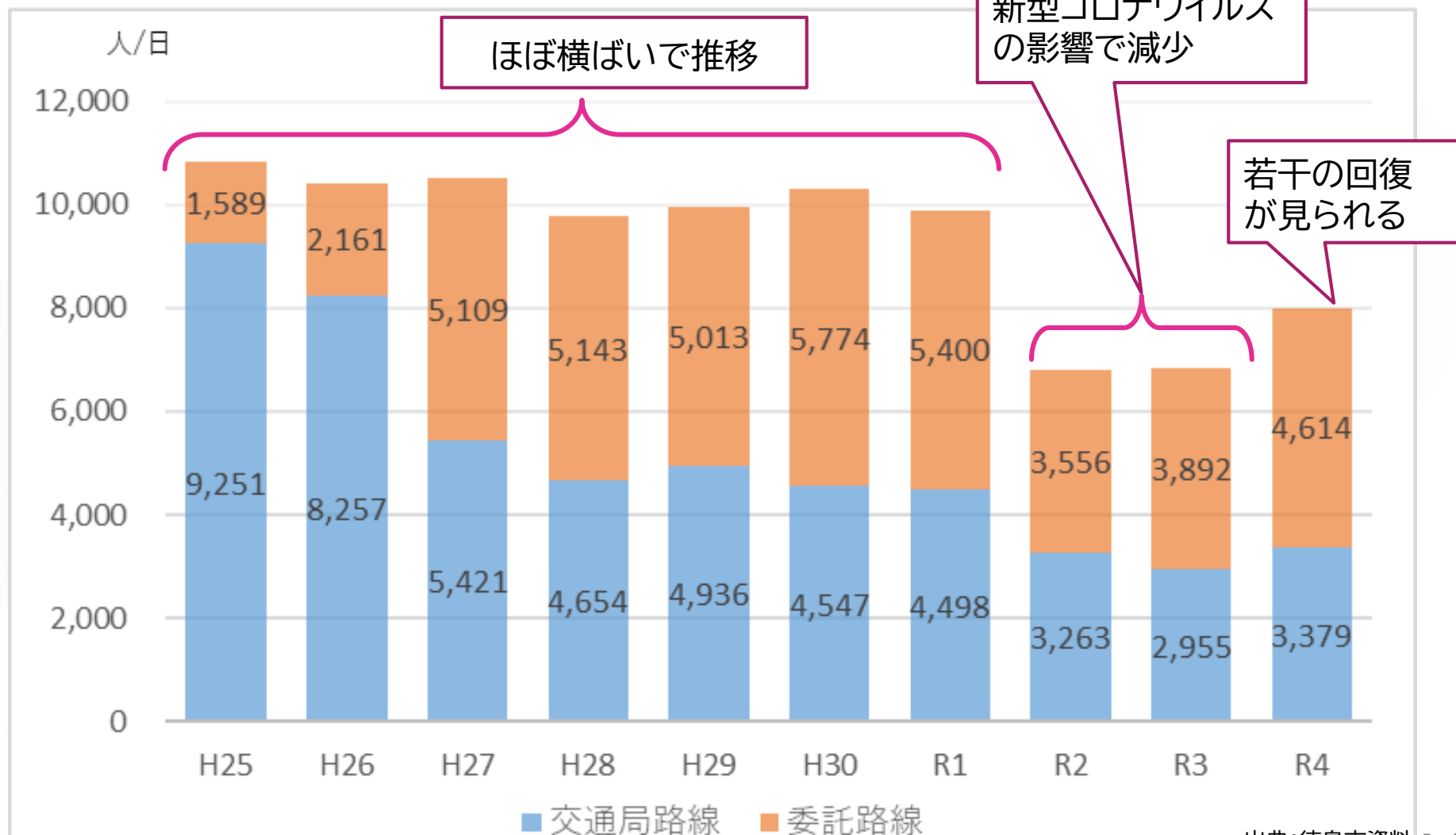
令和元年度以降は、新型コロナウイルスの影響などで大型イベントの中止などもあり、観光客は大きく減少している。



2 徳島市及び徳島市の公共交通の現状

2-5 公共交通の利用状況

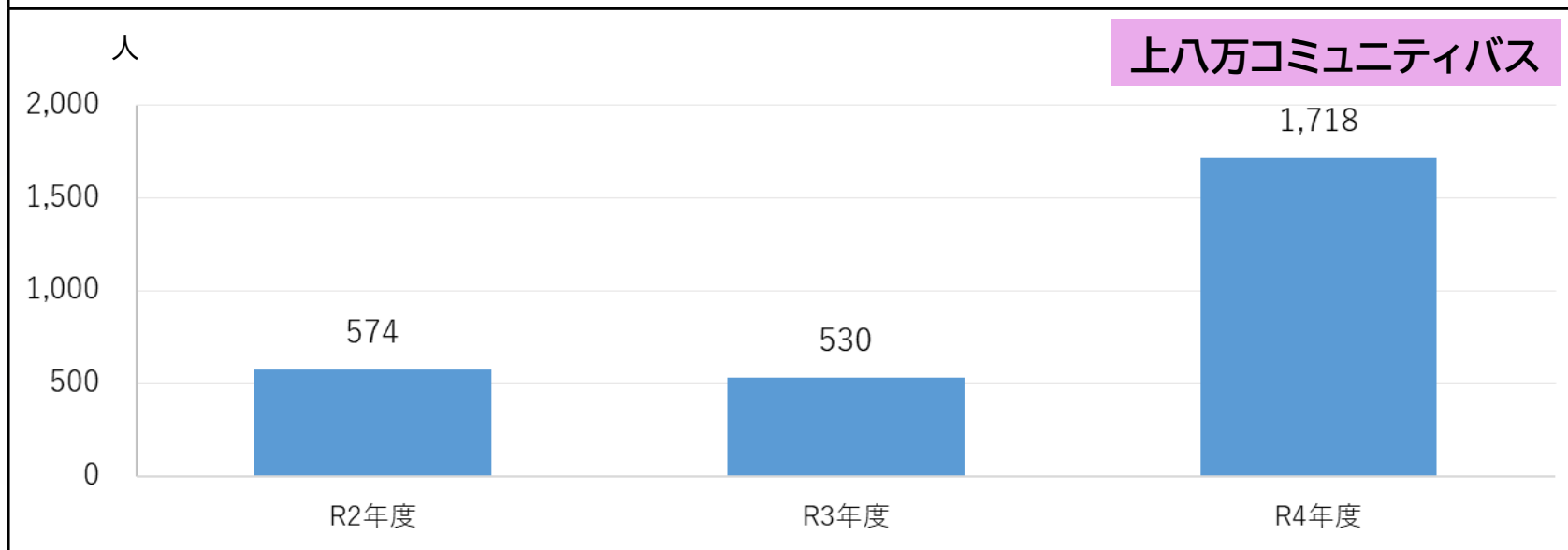
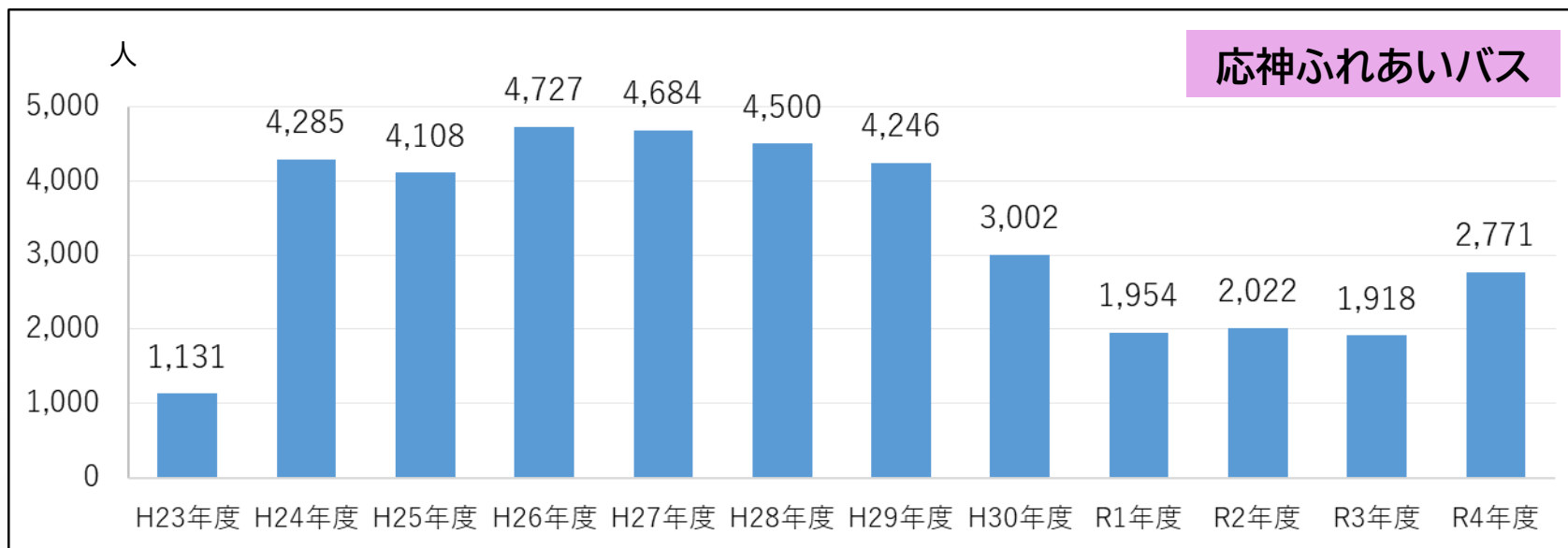
2-5-1 路線バスの利用状況



2 徳島市及び徳島市の公共交通の現状

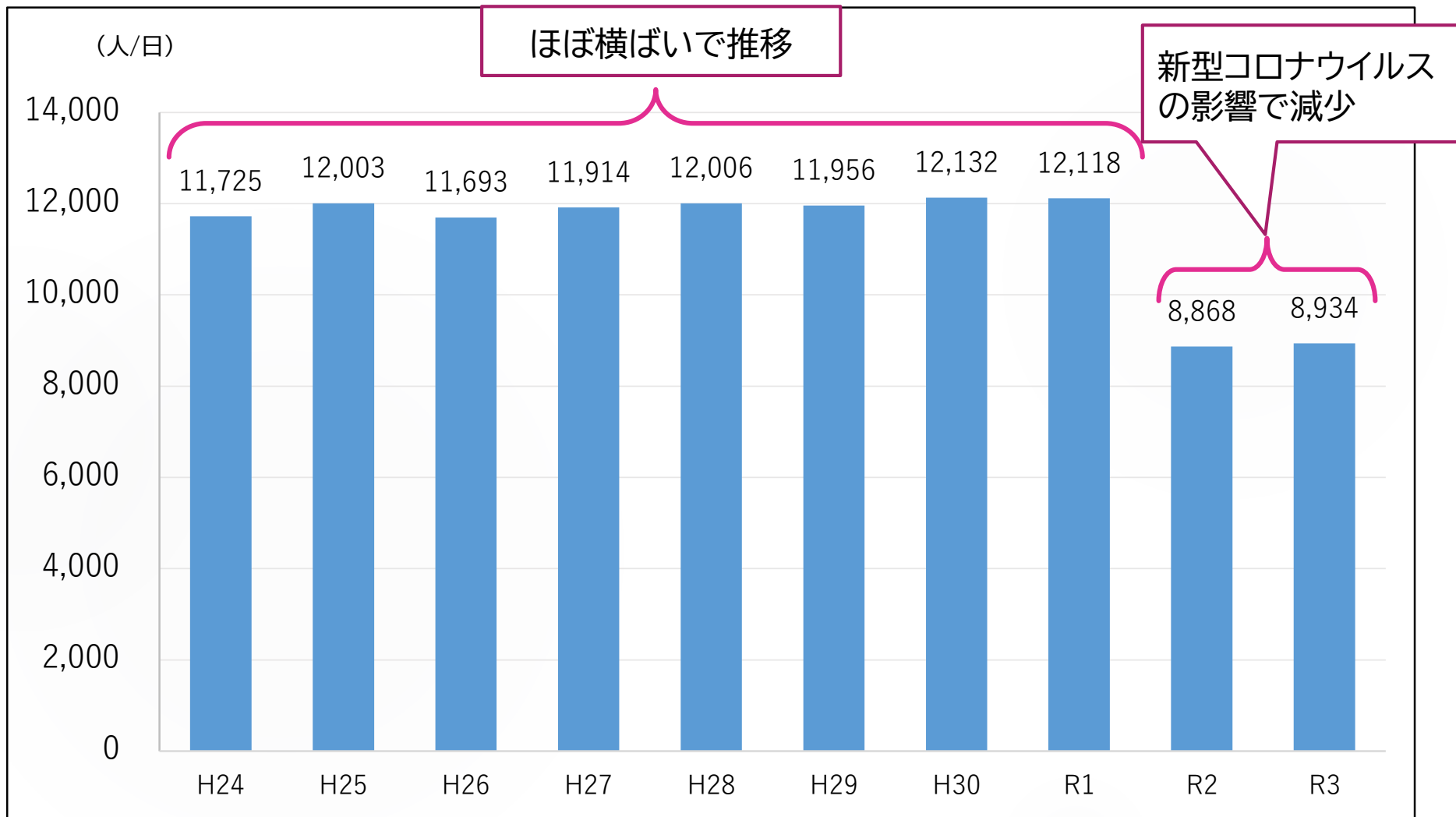
2-5-2 コミュニティバスの利用状況

出典:徳島市資料



2 徳島市及び徳島市の公共交通の現状

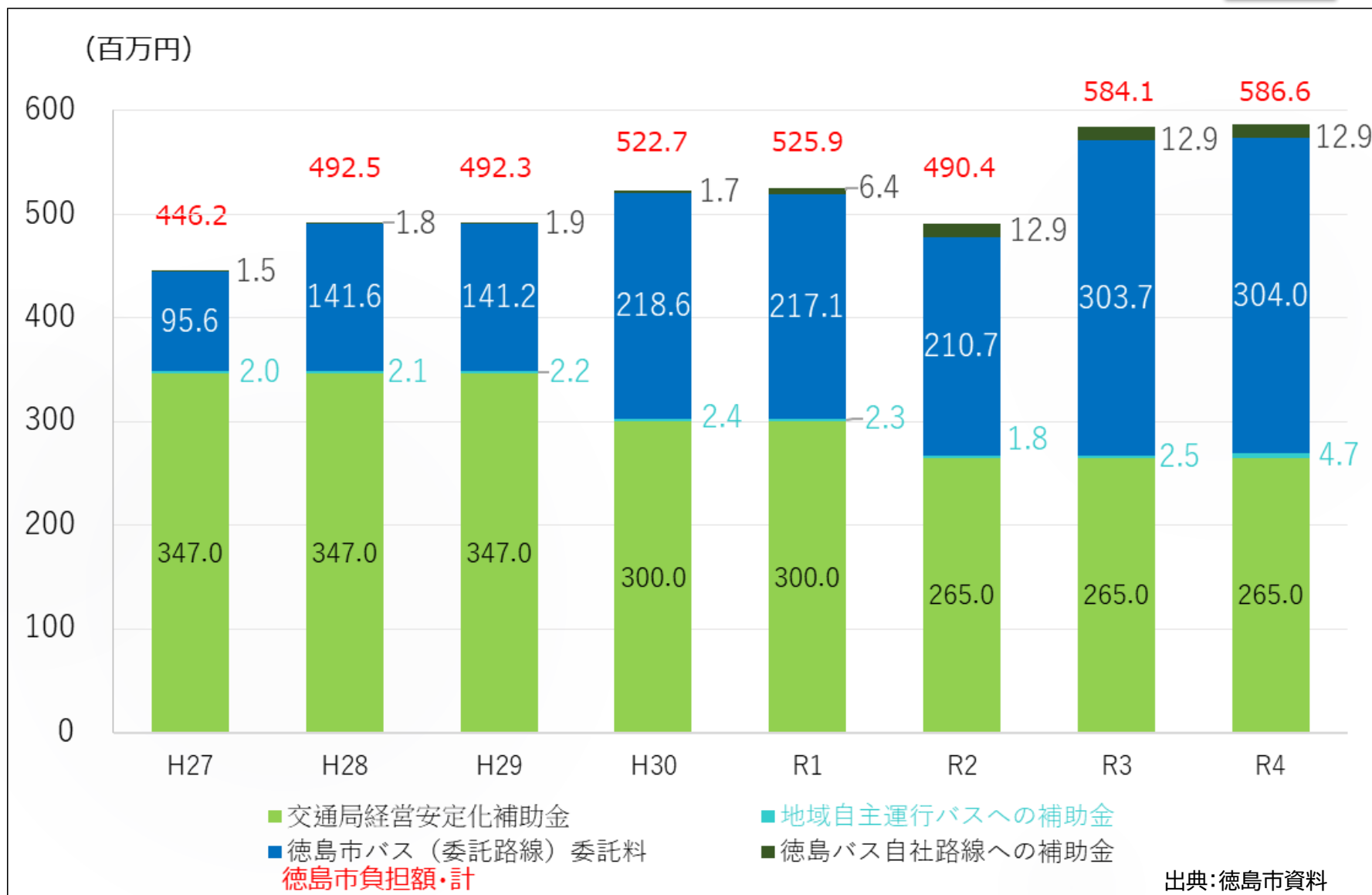
2-5-3 鉄道(JR)の利用状況



出典：徳島市資料 JR(市内10 駅計)の一日平均乗車人員

2 徳島市及び徳島市の公共交通の現状

2-5-4 バスに対する財政負担



2 徳島市及び徳島市の公共交通の現状

2-6 市民等のニーズ(アンケート調査より)

★運転免許を持たない人、自動車をいつでも自由に使えない 約2割

⇒ これらの人たちにとって公共交通は不可欠な移動手段

★公共交通を今より充実させるべき 約6割

⇒ 公共交通の取り組むべき方向

★公共交通を使うための前提条件

・自宅や目的地がバス停に近いこと

・運行間隔が短いこと

・時刻表通りにバスが来ること

・目的地まで乗り換えずに行けること など

★その他(自由記述意見含む)

・わかりやすく、使いやすい公共交通サービスの提供が必要

・運転手不足が深刻な中で、ピーク時に集中する需要への対応や、外出支援が必要な人への対応が必要

・車内の混雑緩和

・経路検索のわかりやすさ、路線図や路線そのものがわかりやすいこと

・利用者数に応じたバスのサイズ

・EVバス導入など環境問題への対応

・自宅や目的地(の近く)まで行けるサービス など

2 徳島市及び徳島市の公共交通の現状

2-7 課題の抽出

【背景】

- ・「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正への対応
- ・新たな上位・関連計画の策定への対応

【徳島市の現状】

- ・路線バス利用者数の減少
- ・公共交通分担率は、一部高い地域はあるものの全体的には、6.4%未満と低い
 - ⇒ 同等規模の自治体と比較しても低い
 - ⇒ 運行本数の多い地域＝公共交通分担率が高い地域ではない(渭北、渭東、加茂、昭和地区等)
- ・高齢者の免許返納率は、全国平均よりも返納率が低い

【市民ニーズ】

- ・運行本数や乗降場所、利用環境の充実、乗り継ぎの利便性の向上
- ・わかりやすく、使いやすい公共交通サービスの提供
- ・路線ネットワークや車両サイズ等、公共交通の効率性の確保

3 計画の目標と基本方針

3-1 現計画の総括・評価

3-1-1 8つの評価指標

基本方針		評価指標	目標値		評価 (現状)	
			現状値(H28)	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	8,689人(R3)	
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	67.4%(R4)	
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	43.0%(R5)
			バス停設備	26%	30%以上	33.1%(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	6.7%(R5)
			日常生活	11%	15%以上	10.5%(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	52.4%(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	5,288枚(R4)	

3 計画の目標と基本方針

3-1-2 24の施策 (1) 施策のリストと達成状況(その1) 評価 ○=達成、△=ほぼ達成、- =評価できず

基本方針	取組施策	主な取組状況(令和4年度未まで)	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年度～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(~令和4年度) ・上八万コミュニティバスへの運行支援(令和2年度～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、コミュニティ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、バス事業者間で協議(令和2年度～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日フリー乗車券を販売(令和3年度～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)停留所に上屋設置(令和4年度) ・未広住宅前バス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)	○

3 計画の目標と基本方針

(2) 施策のリストと達成状況(その2)

評価 ○=達成、△=ほぼ達成、- =評価できず

基本方針		取組施策	主な取組状況(令和4年度末まで)	評価
4	利便性の向上	⑭キャッシュレス決済の導入	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・市、バス事業者間で協議(令和2年度～4年度) 	-
		⑰ノンステップバスの導入推進	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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」	<ul style="list-style-type: none"> ・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年度～4年度) 	○
		⑳バスマップの作成による情報発信	<ul style="list-style-type: none"> ・他都市の事例について調査(令和2年度～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	<ul style="list-style-type: none"> ・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) ・とくしましばすんの市バス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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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) 	○

3 計画の目標と基本方針

(3)各施策の次期計画への反映

評価が「達成」とした施策については、現計画の取り組み期間が短いため、具体的施策の検討が進められているものや実施に移されつつあるものが多く、基本的には「継続」としたい。

なお、次の施策については、実施内容の変更や他施策との統合等を検討する。

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、効果の実現性を踏まえ協議
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、現計画の施策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 計画の目標と基本方針

3-1-3 代表的な取り組み事例と市民の評価

(1) 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)

◆利用者の評価

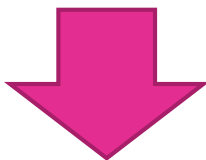
周回便化を知っていた人は、イオンモール徳島での利用者アンケート回答者**60人**のうち**9人**。 ※そのうち5人が「便利になった」と回答。

(2) 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)

◆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。



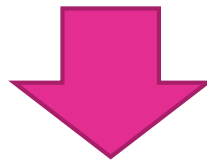
施策の認知度を高めていくことが必要

3 計画の目標と基本方針

3-2 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的役割を果たす路線バスは、欠くことのできない大切な「移動手段」で、まちを支える重要不可欠な「社会基盤」・「都市機能」



公共交通を取り巻く環境がここ数年で大きく様変わり

- ・人口減少社会の急速な進展
- ・新型コロナウイルス感染症の拡大
- ・バス、タクシー等の乗務員不足
- ・デジタル化社会の進展
- ・SDGsや脱炭素社会への対応
- ・地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正
- ・上位・関連計画の策定や改定

3 計画の目標と基本方針

(2)新たな見直しポイント

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立地適正化計画等の上位・関連計画との整合を図る。

② 人口減少社会や乗務員不足、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や、乗務員不足、コロナ禍からの回復など、公共交通を取り巻く環境変化へ対応する。

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、また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も必要。

3 計画の目標と基本方針

3-3 計画の目標と基本方針の設定

(1) 目標

「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) 目標に対する基本的な考え方

- 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る。
- 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、地域のニーズや市の規模にあった、適正で持続可能な公共交通を目指す。

3 計画の目標と基本方針

(3)計画の基本方針

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す。

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す。

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す。