

(1) 交通モードの特徴とメリット・デメリット

交通モード	特徴		メリット		デメリット	
路線バス	<ul style="list-style-type: none"> ▶交通事業者が運行する一般的なバス。 ▶定時・定路線を運行する。 ▶乗降は、基本的にバス停で行うが区間によってはフリー乗降も可能。 ▶同時・同一方向の大量輸送に適しており、一般的には、一定の利用^{※1}が見込める地域で運行される。 		<ul style="list-style-type: none"> ▶一般的な運行方法であり、わかりやすい。 ▶事前登録や事前予約が不要。 ▶出発・到着時間が決まっている。 		<ul style="list-style-type: none"> ▶以下の理由により、他交通モードに比べ、運行経費が高い。 ・便や区間によって利用が少ない場合でも運行する必要がある。 ・多くの場合大量輸送に適した車両(バス)で運行するため、セダンなどの小型車に比べて車両の購入費や維持管理費は高い。 	
コミュニティバス	<ul style="list-style-type: none"> ▶路線バスと似ているが、市が運行内容を独自で決めることができる。 ▶運行経費は市が負担することとなり、交通事業者への運行委託や補助よりも負担が大きくなる可能性がある。 		<ul style="list-style-type: none"> ▶市が地域のニーズを踏まえて柔軟に運行内容を設定できる。 ▶事前登録や事前予約が不要で、わかりやすい。 ▶出発・到着時間が決まっている。 		<ul style="list-style-type: none"> ▶車両費や運行経費は市が負担することとなる。 ▶運行責任は市が持つこととなる。 ▶車両の更新等が必要となる。 	
予約型	予約・車両・コスト等	乗降	予約・車両・コスト等	乗降	予約・車両・コスト等	乗降
①予約型・定路線交通	<ul style="list-style-type: none"> ▶事前登録が必要。 ▶利用者の利用予約により運行する。 	<ul style="list-style-type: none"> ▶乗降は、基本的にバス停で行う。 	<ul style="list-style-type: none"> ▶以下の理由により、他交通モード(路線バス等)に比べ、運行経費が安い。 ・一般的に小型車両を使用するためバスよりも車両の購入費や維持管理費のいずれも安い。 	<ul style="list-style-type: none"> ▶予約により運行するため空気バス^{※2}のような無駄な運行がない。 	<ul style="list-style-type: none"> ▶事前登録が必要。 ▶事前予約が必要。 	<ul style="list-style-type: none"> ▶乗降はバス停までの移動が必要。
②予約型・指定場所間連絡交通	<ul style="list-style-type: none"> ※利用予約がない場合、運行されない。 ▶路線バスに比べ利用が少数で、乗車定員10名^{※3}以下の車両で対応可能な地域や広範囲に住居が散在する地域で運行される。 	<ul style="list-style-type: none"> ▶乗降は、あらかじめ指定された場所で行う。 	<ul style="list-style-type: none"> ▶予約がない場合は運行しない。 	<ul style="list-style-type: none"> ▶路線バス、予約型・定路線交通に比べ、乗降場所までの歩行距離が少ない。 	<ul style="list-style-type: none"> ▶事前予約・変更の手間や、関係者への遠慮等により、利用者に抵抗感が生じる(利用率の低下にも繋がる)。 	<ul style="list-style-type: none"> ▶乗降場所への出発・到着時間が変動する(定路線運行の場合に比べ、長くなる場合がある)。
③予約型・自宅～指定場所間連絡交通	<ul style="list-style-type: none"> ▶事前に予約が必要。 	<ul style="list-style-type: none"> ▶乗降は、以下の場所で行う。 ・自宅 ・目的地側 ：あらかじめ指定された場所 	<ul style="list-style-type: none"> ▶タクシーよりも安価で柔軟に移動が可能。 	<ul style="list-style-type: none"> ▶バス停や最寄り乗降場所まで歩く必要がなく、他交通モードに比べ、歩行距離が最も少ない(最も、高齢者に優しい)。 	<ul style="list-style-type: none"> ▶予約が取れない場合もある。 ▶運行管理は複雑。 	<ul style="list-style-type: none"> ▶他交通モードと比べ、乗降場所までの距離が少ないため、導入の有無による不公平感が生じる可能性がある。
公共交通空白地有償運送	<ul style="list-style-type: none"> ▶運転手の都合や他の希望者の状況等によっては調整が必要。 	<ul style="list-style-type: none"> ▶乗降は自宅～市内及び周辺の主要施設等で行う。 	<ul style="list-style-type: none"> ▶地域住民の互助に基づくものであり、市民の利便性は高く市の負担は小さい。 	<ul style="list-style-type: none"> ▶タクシーよりも安価で柔軟に移動が可能。 	<ul style="list-style-type: none"> ▶地域で利用したいという需要と、ドライバーおよび車両の供給の両方が必要。 ▶担い手となる団体・組織等が必要。 	<ul style="list-style-type: none"> ▶一定のエリア内での乗降が必要であり、遠方の場合は乗換えが必要。

※1 「一定の利用」 : 例えば、1便当り複数人の利用が見込めること等をいう。

※2 「空気バス」 : 営業運転中のバスのうち乗客がいないバス。

※3 「乗車定員10名」 : 運転手を除く。

新たな交通モードの導入検討

(2) エリア別の地域特性と移動需要特性、市民ニーズ等

		阿波町	市場町	土成町	吉野町
地域の特性		<ul style="list-style-type: none"> ・(有)市場交通の路線バスが運行しているが、利用者は少数に留まっている。 ・路線バス沿線地域以外は、公共交通空白地域となっている。 ・北部に山間部が存在する。 		<ul style="list-style-type: none"> ・土成町内の全域が公共交通空白地域となっている。 ・北部に山間部が存在する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・徳島バス(株)の路線バスが運行しており、沿線に一定の利用者が見込める。 ・路線バス沿線地域以外は、公共交通空白地域となっている。
移動需要特性		<ul style="list-style-type: none"> ・通院・買物等の目的地は、鳴門池田線沿線が多くなっている。 ・自町内での移動が多くなっている。 ・市内での移動が多くなっている。 			
アンケート調査からの市民のニーズ	希望する交通手段	<ul style="list-style-type: none"> ・各町とも“予約型・自宅～指定場所間連絡交通”が最も多く、次いで“路線バス(定時定路線交通)”。 ・高校生は、“路線バス”が最も多いが、“予約型・自宅～指定場所間連絡交通”も見られる。 			
	希望交通手段の利用意向	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者: 約40%が利用 ・沿線住民: 約50%が利用 ・高校生: 約51%が利用 	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者: 約50%が利用 ・沿線住民: 約51%が利用 ・高校生: 約48%が利用 	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者: 約53%が利用 ・沿線住民: ー(対象外) ・高校生: 約50%が利用 	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者: 約38%が利用 ・沿線住民: 約32%が利用 ・高校生: 約33%が利用
	路線バス拡充希望路線	<ul style="list-style-type: none"> ・徳島バス(株)の路線バスと(有)市場交通の路線バスの間で路線バスが運行されていない”土成町成当“から”市場町香美“までの区間の運行希望が最も多く、次いで市役所や沿道施設が多く分布している鳴門池田線の希望が多い。 			
	公共交通のあり方	<ul style="list-style-type: none"> ・各町とも“市民誰もが気軽に利用できるように、市内全域に公共交通を運行すべきだ”が最も多い。 			

注)「アンケート調査からの市民のニーズ」は、以下のアンケート調査結果より抽出している。

「希望する交通手段」, 「希望交通手段の利用意向」, 「公共交通のあり方」: H29年アンケート調査

(高齢者アンケート調査, 路線バス沿線住民アンケート調査、通学に関する高校生アンケート調査)

「路線バス拡充希望路線」: 地域公共交通アンケート調査(H28.3)

新たな交通モードの導入検討

(3)エリア別の交通モードの適合性

交通モード		阿波町	市場町	土成町	吉野町
路線バス	適合性	△	△	△	○
	理由	<ul style="list-style-type: none"> ○ ・高校生の通学に係るアンケート調査で要望が多い。 × ・東西に長い可住地に人口が低密に分布しているため、公共交通空白地の解消が難しい。 × ・北部の山間部では、谷筋に沿って家屋が散在しているため、運行経路が長くなる。 × ・バス停間の移動となり利用者利便は低い。 × ・高齢者にとって、自宅からバス停、バス停から目的地までの移動が負担となる。 			○
コミュニティバス	適合性	×	×	×	×
	理由	<ul style="list-style-type: none"> × ・東西に長い可住地に人口が低密に分布しているため、公共交通空白地の解消が難しい。 × ・北部の山間部では、谷筋に沿って家屋が散在しているため、運行経路が長くなる。 × ・バス停間の移動となり利用者利便は低い。 × ・高齢者にとって、自宅からバス停、バス停から目的地までの移動が負担となる。 			×
①予約型・定路線交通	適合性	×			×
	理由	<ul style="list-style-type: none"> × ・東西に長い可住地に人口が低密に分布しているため、公共交通空白地の解消が難しい。 × ・北部の山間部では、谷筋に沿って家屋が散在しているため、運行経路が長くなる。 × ・バス停間の移動となり利用者利便は低い。 × ・高齢者にとって、自宅からバス停、バス停から目的地までの移動が負担となる。 			×
②予約型・指定場所間連絡交通	適合性	△			
	理由	<ul style="list-style-type: none"> △ ・定路線交通よりは目的地近くで乗車可能だが、公共交通空白地域を解消するためには多数の乗降場所の設置が必要となる。 △ ・指定場所間の移動となり、同乗者にとっての無駄な移動は抑制できるが、利用者利便は低い。 × ・高齢者にとって、自宅から指定場所までの移動が負担となる。 			
③予約型・自宅～指定場所間連絡交通	適合性	○			
	理由	<ul style="list-style-type: none"> ○ ・個別宅までの送迎となり利用者利便が高い。(特に高齢者の利用者利便が高い。) ○ ・高齢者や路線バス沿線住民の移動に係るアンケート調査で要望が多い。 ○ ・個別宅の確認などの運行管理に係る業務が増えるが、公共交通空白地の解消に効果がある。 △ ・利用者が多い場合は移動距離や時間を要し、同乗者へ負荷がかかる。 △ ・同一時間帯で多くの移動需要に対応することは難しい。 			
公共交通空白地有償運送	適合性	×			
	理由	<ul style="list-style-type: none"> × ・公共交通が運行されていないエリアに限定される。 × ・担い手となる団体、組織が必要となる。 × ・地域で運転者と利用者の需要と供給の両方が満たされる必要がある。 × ・交通事業者と競合する可能性がある。 			