

阿波市地域公共交通網形成計画(案)

平成30年3月

阿 波 市

目次

| | |
|----------------------------------|------|
| 1 はじめに..... | 1-1 |
| 1.1 計画の背景と目的..... | 1-1 |
| 1.2 計画の位置づけと区域及び期間..... | 1-2 |
| 2 阿波市における地域の現状と課題..... | 2-1 |
| 2.1 阿波市の概況..... | 2-1 |
| 2.2 阿波市の公共交通の現状と課題..... | 2-10 |
| 3 計画策定のために行った調査..... | 3-1 |
| 3.1 阿波市地域公共交通アンケート調査(H28.3)..... | 3-1 |
| 3.2 高齢者アンケート調査..... | 3-20 |
| 3.3 路線バス沿線住民アンケート調査..... | 3-31 |
| 3.4 高校生アンケート調査..... | 3-40 |
| 3.5 計画策定のために行った調査結果のまとめ..... | 3-49 |
| 4 上位関連計画..... | 4-1 |
| 4.1 阿波市の将来像と公共交通の役割..... | 4-1 |
| 4.2 市政の目標による課題..... | 4-5 |
| 5 各エリアの新たな交通手段の導入検討..... | 5-1 |
| 5.1 前提条件の設定..... | 5-1 |
| 5.2 エリア特性の整理..... | 5-4 |
| 5.3 新たな交通モードの導入検討..... | 5-8 |
| 6 公共交通に係る課題、取り組みの方向性..... | 6-1 |
| 6.1 公共交通に係る課題の整理..... | 6-1 |
| 6.2 公共交通の取り組みの視点から見た課題の再整理..... | 6-2 |
| 6.3 課題に対する取り組みの方向性..... | 6-3 |
| 7 阿波市地域公共交通網形成計画..... | 7-1 |
| 7.1 計画の基本方針..... | 7-1 |
| 7.2 基本方針を踏まえた目標..... | 7-2 |
| 7.3 目標達成のための取り組み施策..... | 7-3 |
| 8 計画の達成状況の評価..... | 8-1 |
| 8.1 PDCAサイクルによる計画の継続的な改善..... | 8-1 |
| 8.2 数値目標..... | 8-1 |

1 はじめに

1.1 計画の背景と目的

阿波市は、平成17年4月に旧阿波町・市場町・土成町・吉野町が合併し発足しており、徳島県の中央北部に位置し、北部の県境には阿讃山脈の緑豊かな山地を有し、南部は吉野川北岸の平野部に市街地を形成している。

本市の公共交通機関は、鉄道は無く、かつては主幹線道路を運行していた民間の路線バス事業者も縮小・撤退し、代替えバスとして一部の路線が残るのみとなっている。路線バスは市場町・吉野町を中心に4路線運行しているが、便数も少なく、広大な市域にバスが運行する路線は限られており、市内の一部しか公共交通網を形成できていない状態となっているため、市内の移動は基より、通勤、通学、医療、買い物などの生活圏である近隣市町へのアクセスについても非常に不便な状況となっている。

また、土成町と阿波町・市場町・吉野町の一部には、交通空白地が存在しており、市民の公平な移動環境を確保していく上でも、高齢化率が高い本市にとって解決しなければならない問題となっている。

現在、路線維持確保のため、交通事業者に対し補助金を毎年交付しているが、高齢化によるバス停までの移動の制限や少子化、自家用車の普及等により利用者の減少が続いており、本市の財政を圧迫している。

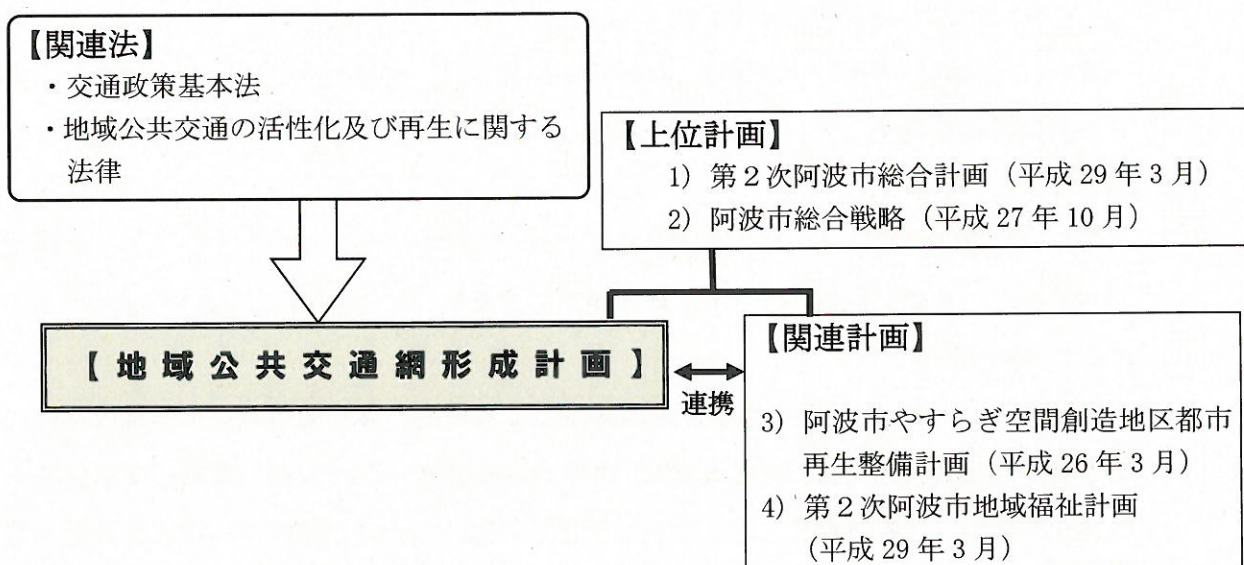
このような背景により、交通空白地の解消による市民の移動環境の公平性確保や市民参画による有効な公共交通を確保するために、路線バスやスクールバスなど既存の交通資源を含めた交通システムを比較検討し、市財政とバランスを図りながら、地域の実情にあった地域公共交通体系を構築することで持続可能な交通網を形成することを目指し「阿波市地域公共交通網形成計画」の策定を行う。

1.2 計画の位置づけと区域及び期間

1) 位置づけ

本計画に関連する上位・関連計画として、以下の4つの計画がある。第2次阿波市総合計画、阿波市総合戦略は本計画を策定する上で前提となる上位計画であり、阿波市やすらぎ空間創造地区都市再生整備計画や第2次阿波市地域福祉計画は、本計画と連携しながら進めるべき関連計画となっている。

- 1) 第2次阿波市総合計画（平成29年3月）
- 2) 阿波市総合戦略（平成27年10月）
- 3) 阿波市やすらぎ空間創造地区都市再生整備計画（平成26年3月）
- 4) 第2次阿波市地域福祉計画（平成29年3月）



2) 計画の区域

本計画の区域は、阿波市全域とする。

3) 計画の期間

本計画の期間は、2018年度から2022年度までの5年間とする。

2 阿波市における地域の現状と課題

2.1 阿波市の概況

1) 地理的条件と人口の分布

- 阿波市は、面積 191.11k m²、人口 372 百人となっている。
- 土地利用は、市域の約半分が森林であり、山間部は谷筋に集落が散在し、集落から平野部まで急な坂道を登り降りするような地域となっている。
- 阿波市の可住地面積は、市面積の 47.1% を占めている。
- 市民は、徳島自動車道と吉野川の間東西約 20km の可住地に面的に居住している。

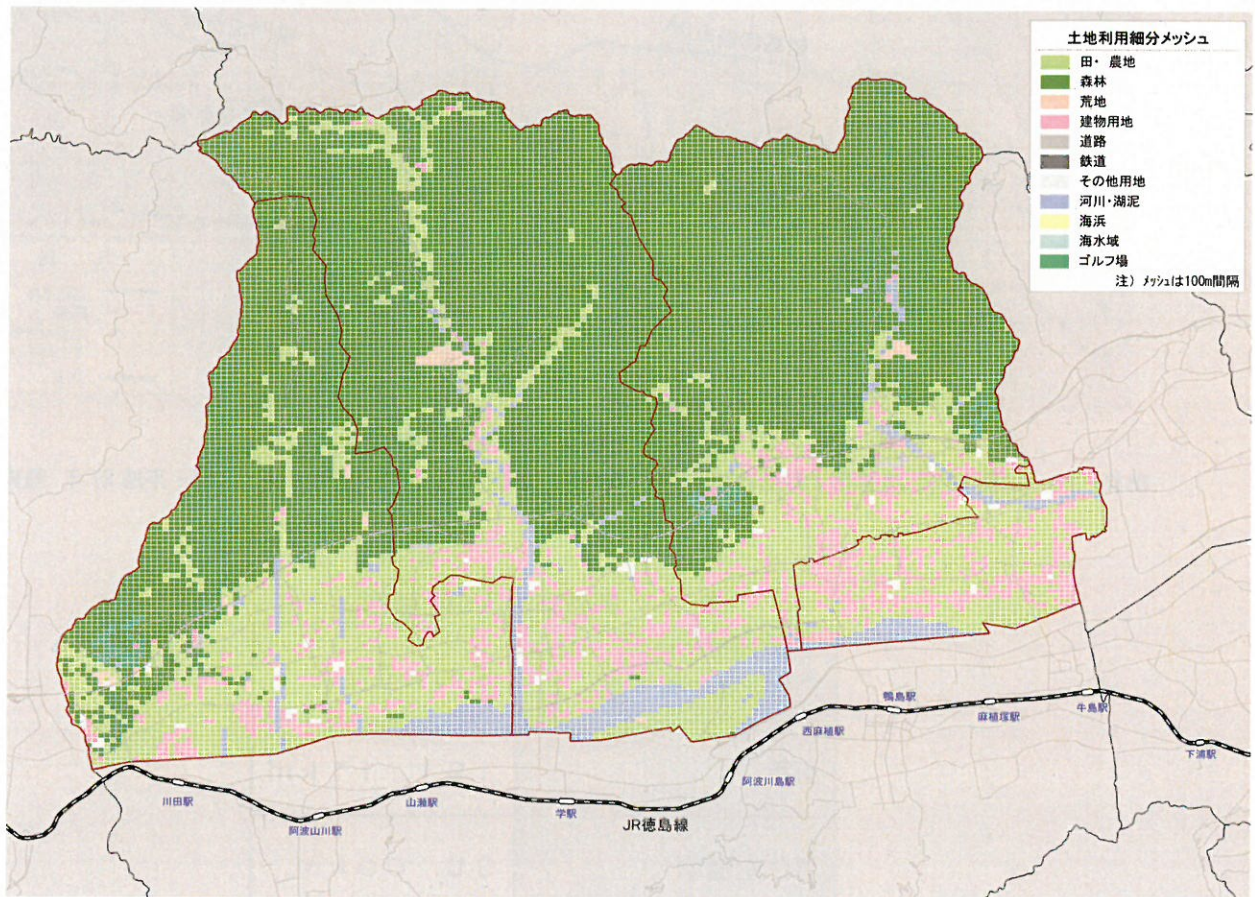


図 2-1 土地利用

出典) ベース：平成 28 年国土数値情報 土地利用細分メッシュ：平成 26 年国土数値情報

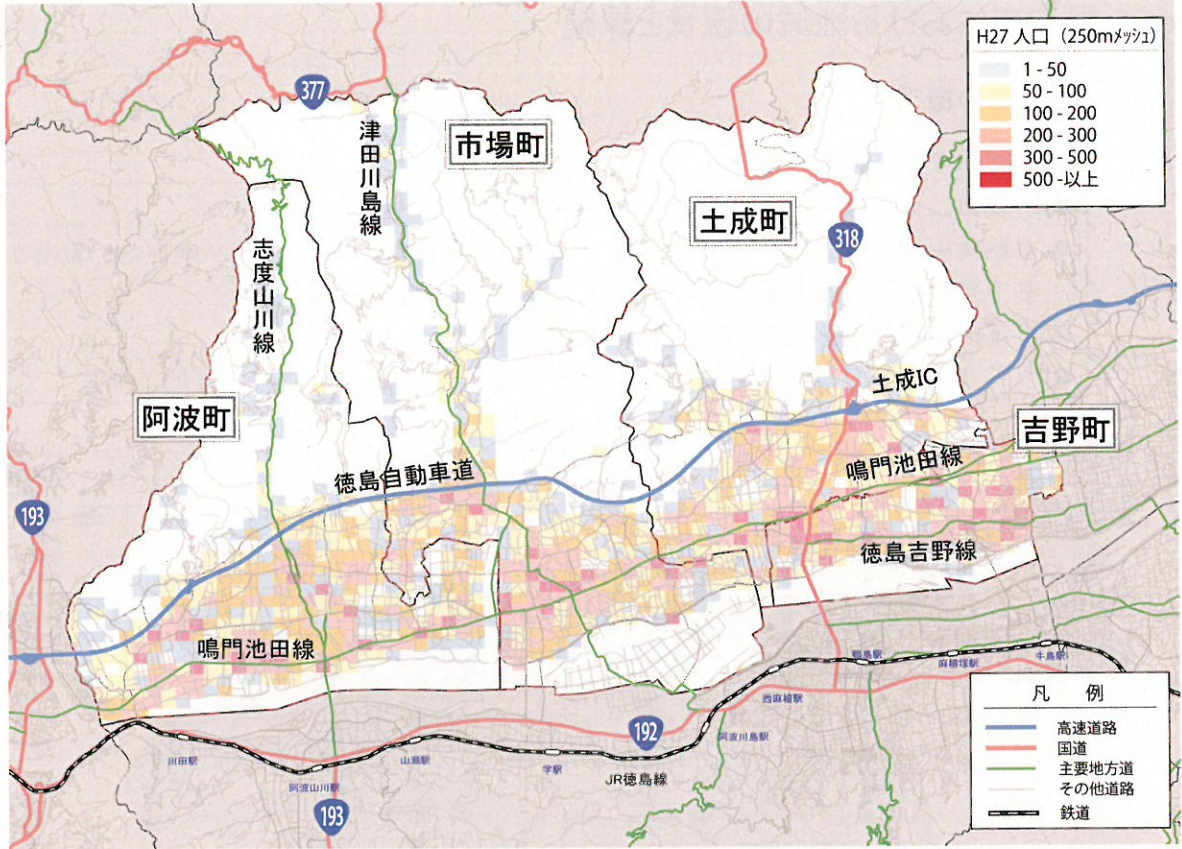


図 2-2 阿波市の人口の分布

出典) ベース図：平成 28 年国土数値情報、平成 26 年国土基盤情報 250m メッシュ人口：平成 27 年 国勢調査

表 2-1 阿波市の人口と面積

| | |
|-----------|-----------------------|
| 人口 | 37,202人 |
| 面積 | 191.11km ² |
| 可住地面積 | 90.00km ² |
| 市面積に対する割合 | 47.1% |

出典) 人口：平成 27 年国勢調査 面積・可住地面積：統計でみる市区町村のすがた 2017

2) 人口の推移

- 阿波市の人口は減少傾向にあり、平成 52 年には、平成 27 年の 372 百人から約 3 割減少する。
- 阿波市の年齢階層は、少子高齢化が進み、平成 42 年には、高齢化率は 4 割を超え、年少人口率は 1 割を下回る。

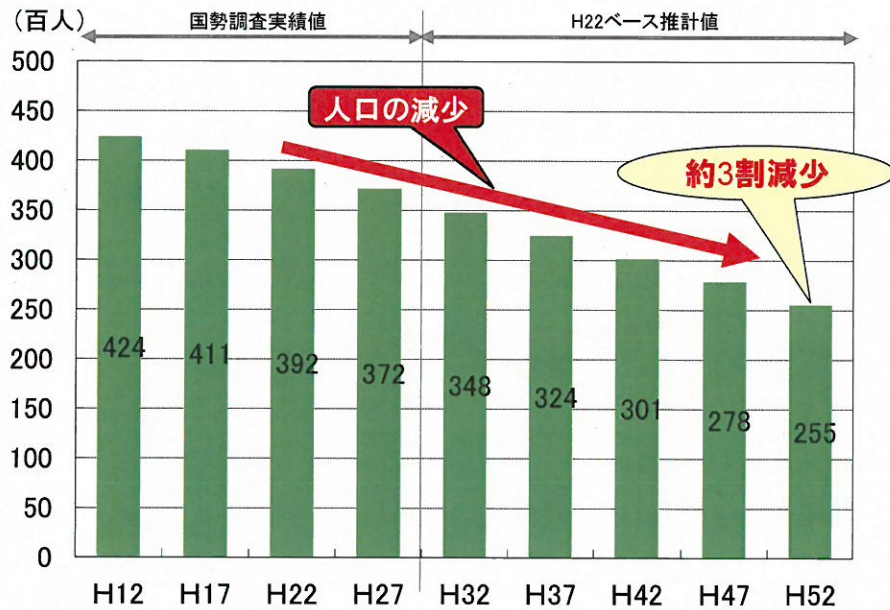
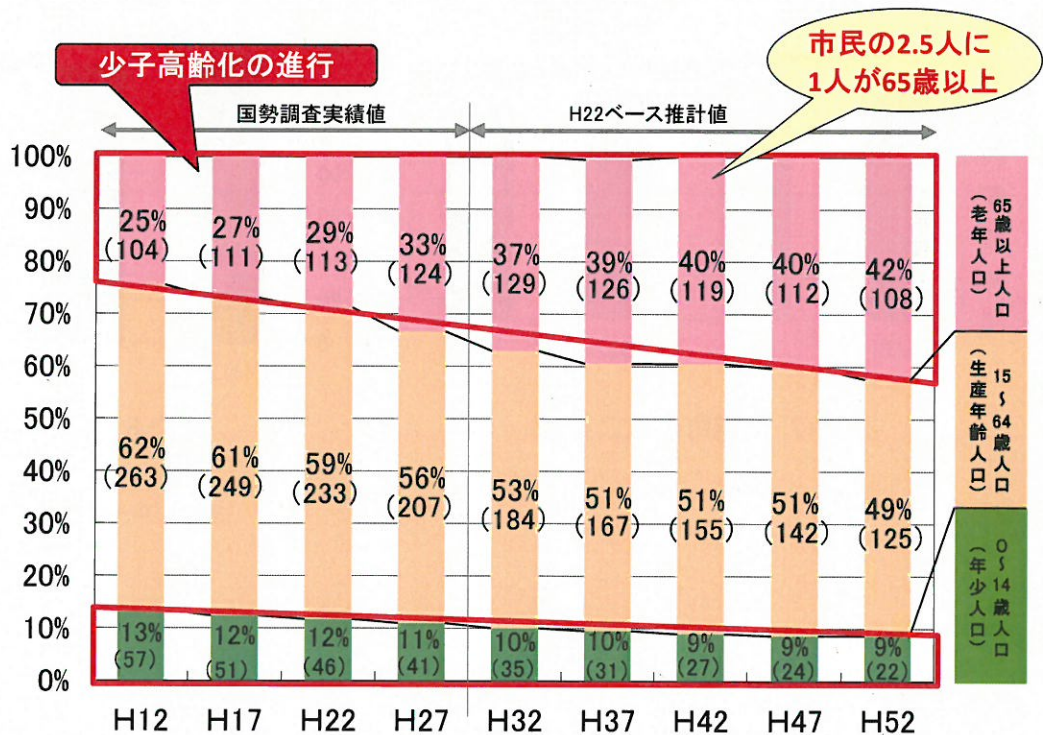


図 2-3 総人口の推移



※不明除く

図 2-4 年齢別階層の割合

注) 端数処理の関係で合計が 100%にならない場合がある

出典) 平成 2 年～平成 27 年：国勢調査、平成 32 年～平成 52 年：国立社会保障・人口問題研究所

- 町の人口（平成 27 年）は、阿波町が最も多く 117 百人で市全体の 31%を占め、次いで市場町 101 百人（市全体の 27%）となっている。
- 人口の推移は、土成町以外は平成 12 年から 10%以上減少している。
- 老年人口（65 歳以上）は、吉野川～徳島自動車道間の市街地に広範囲に分布しており、市場町中心等、町中心地で多い傾向にある。
- 町の年齢階層別人口（平成 27 年）をみると、吉野町の高齢化率は、他町に比べ低いものの、30%を超えている状況(32%)にある。
- また、今後、高齢化率は、いずれの町でも 30%前後で推移するものと予測されている。

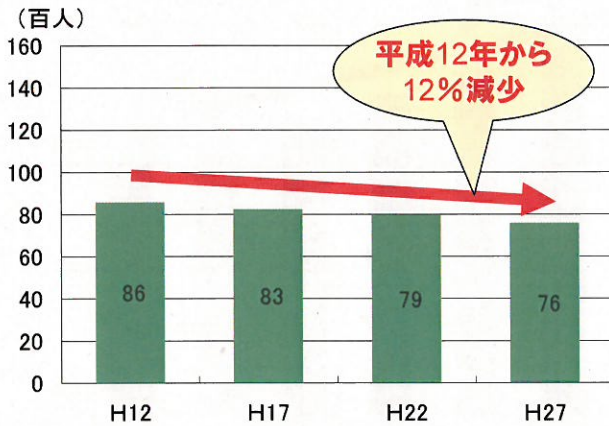


図 2-5 吉野町の人口推移

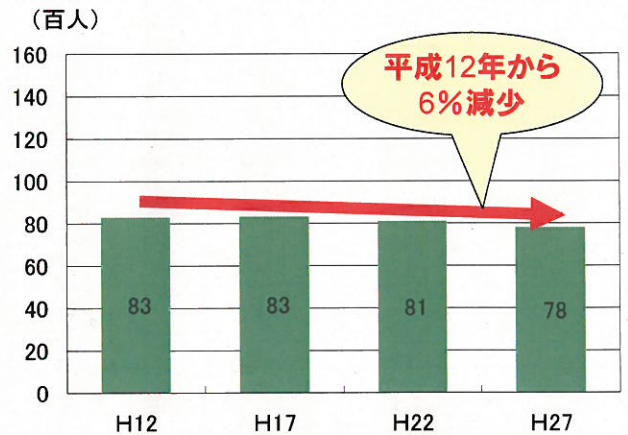


図 2-6 土成町の人口推移

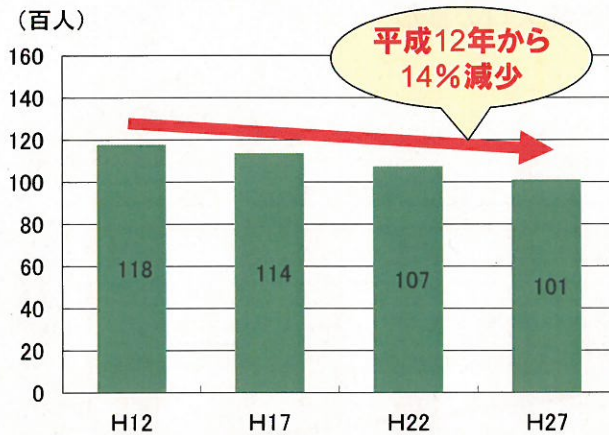


図 2-7 市場町の人口推移

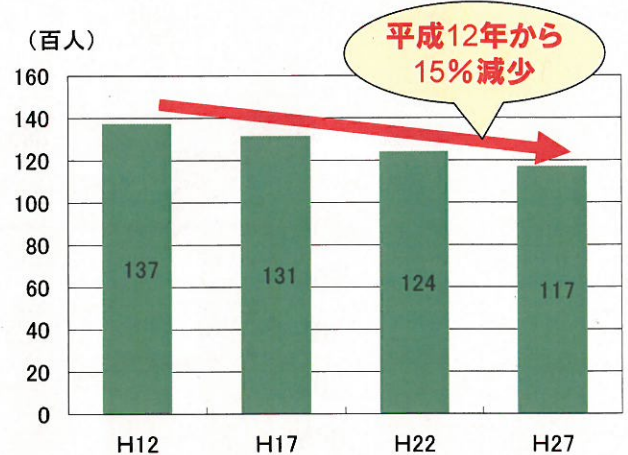


図 2-8 阿波町の人口推移

出典) 平成 2 年～平成 27 年：国勢調査

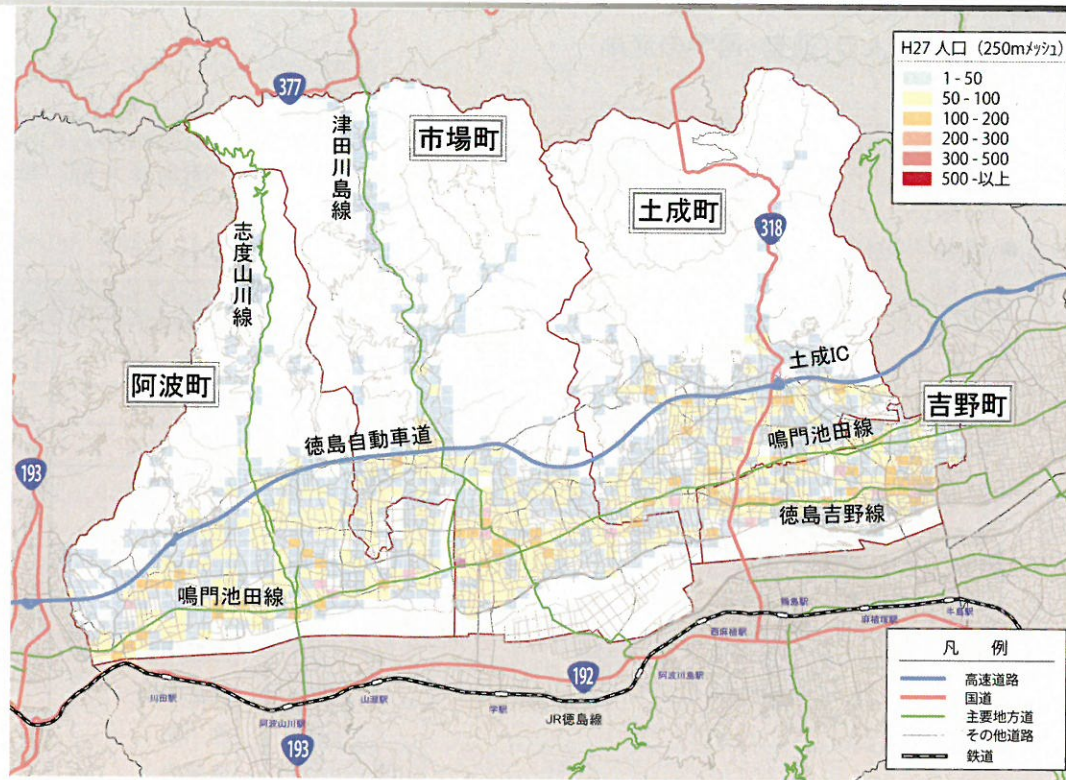


図 2-9 老年人口の分布図

出典) ベース図：平成 28 年国土数値情報、平成 26 年国土基盤情報 老年人口：平成 27 年国勢調査

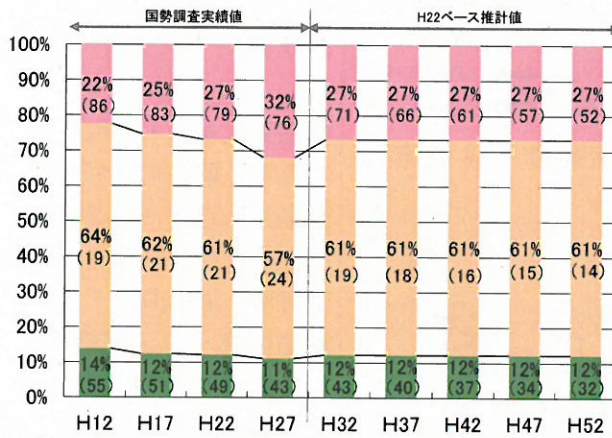


図 2-10 吉野町の年齢別階層の割合

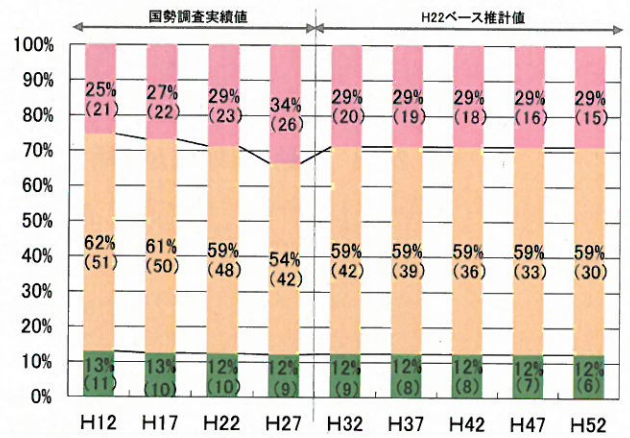


図 2-11 土成町の年齢別階層の割合

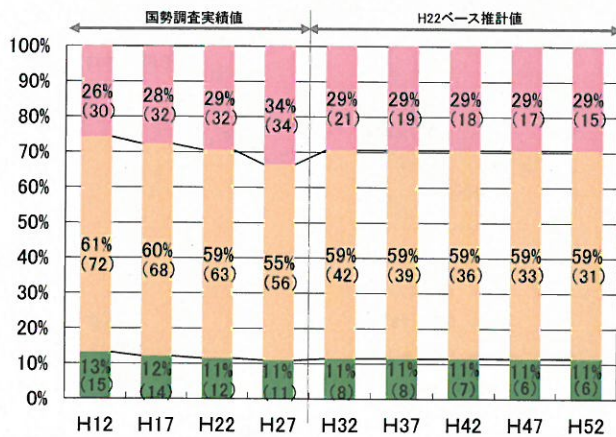


図 2-12 市場町の年齢別階層の割合

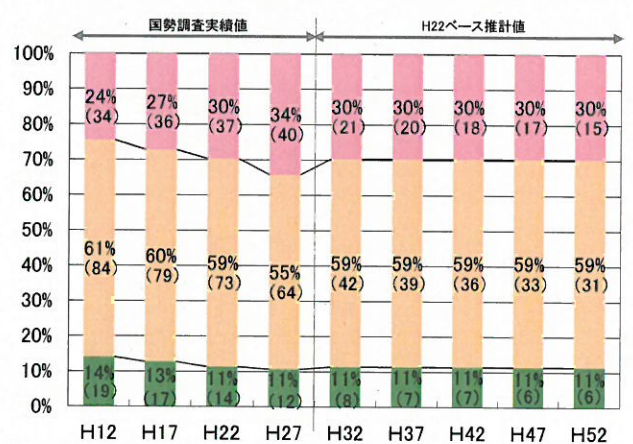


図 2-13 阿波町の年齢別階層の割合

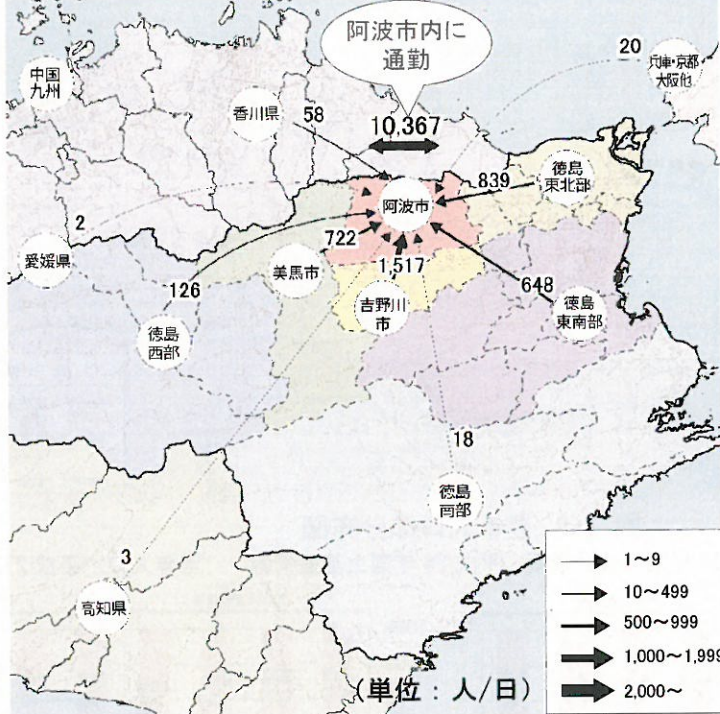
注) 端数処理の関係で合計が 100%にならない場合がある

出典) 平成 2 年～平成 27 年：国勢調査、平成 32 年～平成 52 年：国立社会保障・人口問題研究所

3) 流入・流出口(通勤・通学の流動)

a) 通勤

- 通勤流動は、他地域からは隣接する吉野川市、徳島東北部、美馬市からの流動が多く、阿波市からは徳島東南部（徳島市含む）、隣接する吉野川市、徳島東北部、美馬市への流動が多い。
- 移動手段は、自動車が92.3%を占めており、路線バスは1%にも満たない状況にある。



| 単位 (人/日) | 流入 | 流出 |
|----------|--------|--------|
| 合計 | 14,320 | 17,426 |
| 阿波市内々 | 10,367 | 10,367 |
| 阿波市内外 | 3,953 | 7,059 |
| 吉野川市 | 1,517 | 1,715 |
| 美馬市 | 722 | 946 |
| 徳島東北部 | 839 | 1,535 |
| 徳島東南部 | 648 | 2,201 |
| 徳島南部 | 18 | 43 |
| 徳島西部 | 126 | 238 |
| 香川県 | 58 | 316 |
| 愛媛県 | 2 | 7 |
| その他 | 23 | 58 |

図 2-14 通勤(他地域から阿波市へ)の流動図(平成 27 年)

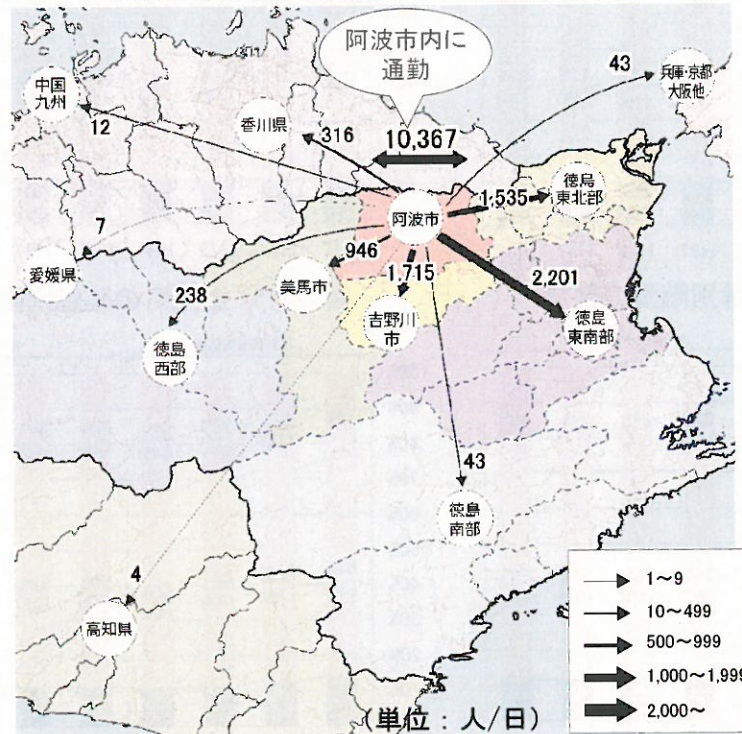


図 2-15 通勤(阿波市から他地域へ)の流動図(平成 27 年)

エリア

徳島東北部・・・鳴門市、松茂町、北島町、藍住町、板野町、上板町
 徳島東南部・・・徳島市、小松島市、勝浦町、上勝町、佐那河内村、石井町、神山町
 徳島南部・・・阿南市、那賀町、牟岐町、美波町、海陽町
 徳島西部・・・三好市、つるぎ町、東みよし町

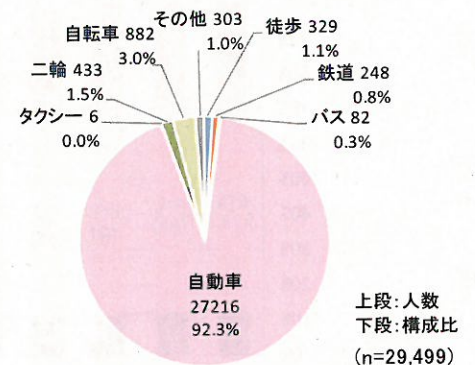


図 2-16 通勤の移動手段 (平成 22 年)

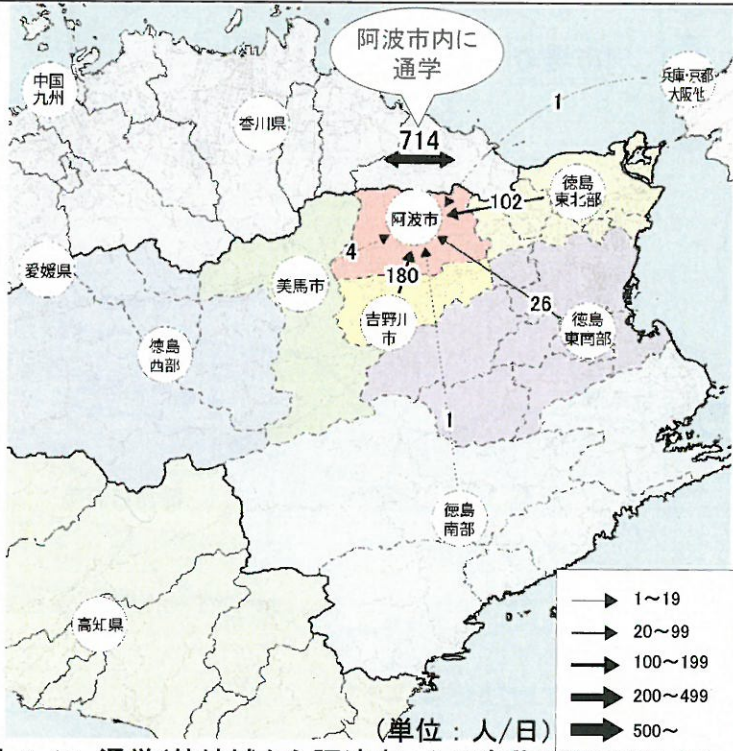
注) 端数処理の関係で合計が 100%にならない場合がある

出典) ベース図：平成 28 年国土数値情報

人口流動：平成 27 年 国勢調査

b) 通学

- 通学流動は、他地域からは隣接する吉野川市、徳島東北部からの流動が多く、阿波市からは徳島東南部（徳島市含む）、隣接する吉野川市、美馬市への流動が多い。
- 移動手段は、自転車が60.6%、自動車が18.8%を占め、路線バスは1.1%となっている。



| 単位 (人/日) | 流入 | 流出 |
|----------|-------|-------|
| 合計 | 1,028 | 1,538 |
| 阿波市内々 | 714 | 714 |
| 阿波市内外 | 314 | 824 |
| 吉野川市 | 180 | 138 |
| 美馬市 | 4 | 120 |
| 徳島東北部 | 102 | 38 |
| 徳島東南部 | 26 | 394 |
| 徳島南部 | 1 | 11 |
| 徳島西部 | 0 | 54 |
| 香川県 | 0 | 23 |
| 愛媛県 | 0 | 6 |
| その他 | 1 | 40 |

図 2-17 通学(他地域から阿波市へ)の流動図(平成 27 年)

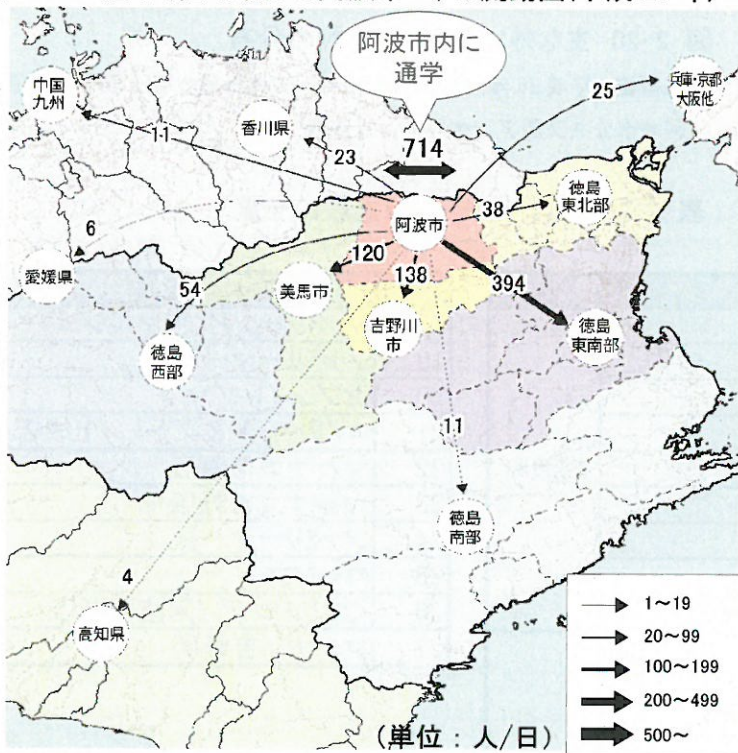


図 2-18 通学(阿波市から他地域へ)の流動図(平成 27 年)

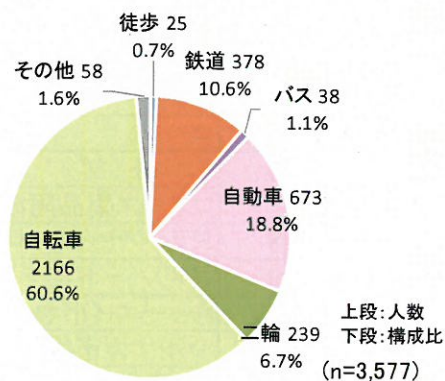


図 2-19 通学の移動手段 (平成 22 年)

注) 端数処理の関係で合計が 100%にならない場合がある

出典) ベース図：平成 28 年国土数値情報

人口流動：平成 27 年 国勢調査

4) 主な外出先となる施設の分布

● 移動の目的地となる病院、商業施設は鳴門池田線沿いに集中して分布している。

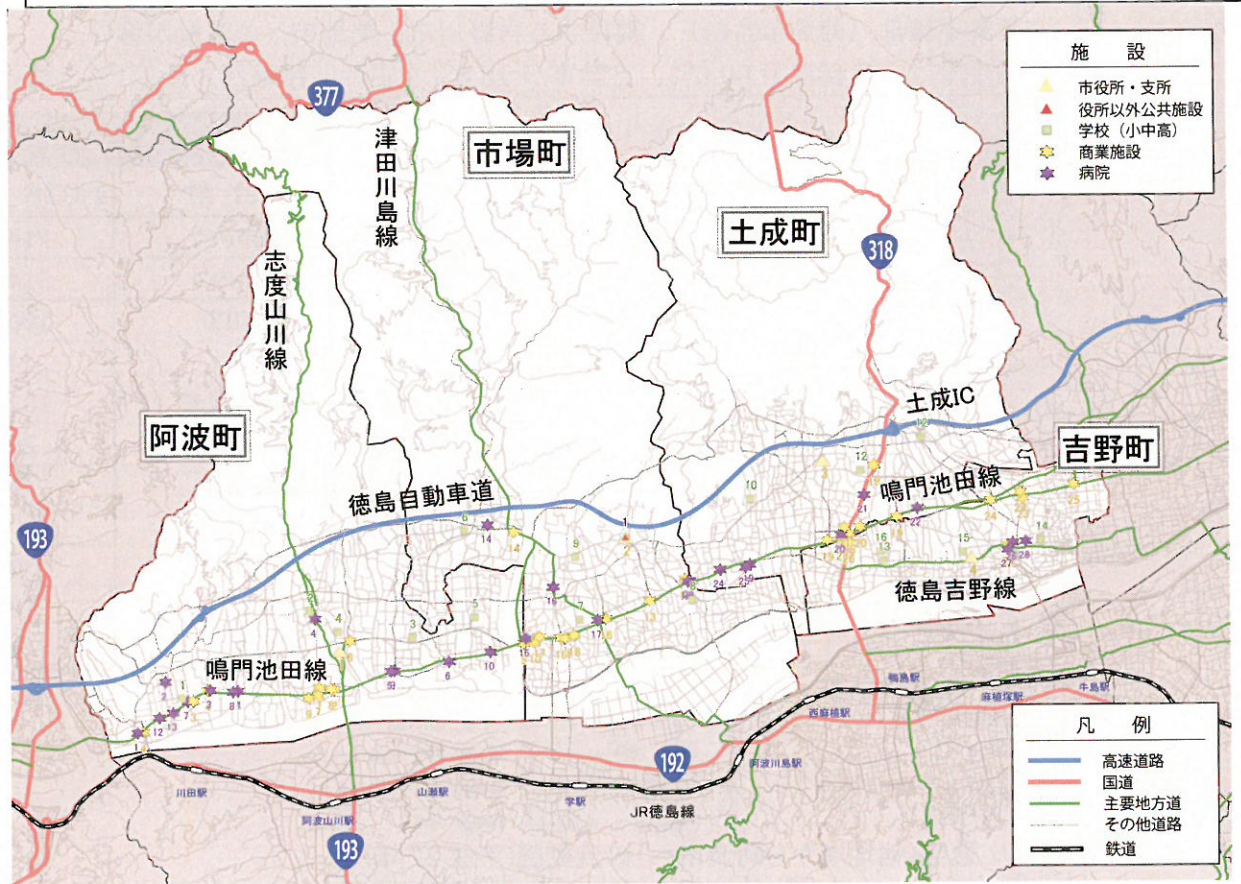


図 2-20 主な外出先となる施設の分布

出典) ベース図：平成 28 年国土数値情報、平成 26 年国土基盤情報 公共施設：平成 26～27 年国土数値情報
 商業施設・病院：平成 28 年阿波市公共交通アンケートより抜粋

表 2-2 主な外出先となる施設の一覧

◆商業施設

| NO | 名称 | 所在 |
|----|----------------|-----|
| 1 | アワーズ | 阿波町 |
| 2 | デイリーマート | |
| 3 | JA 阿波町土柱の里 | |
| 4 | ファミリーマート | |
| 5 | ローソン | |
| 6 | ミニストップ | |
| 7 | コスモス薬品阿波店 | |
| 8 | ドラッグセイムス阿波店 | |
| 9 | コメリハード&グリーン阿波店 | |
| 10 | キョーエイ市場店 | 市場町 |
| 11 | マルナカ市場店 | |
| 12 | JA 夢市場 | |
| 13 | ファミリーマート | |
| 14 | ミニストップ | |
| 15 | セブンイレブン | |
| 16 | コスモス薬品市場店 | |
| 17 | コメリハード&グリーン市場店 | |

| NO | 名称 | 所在 |
|----|----------------|-----|
| 18 | JA グリーンどなりマルシェ | 土成町 |
| 19 | ファミリーマート | |
| 20 | セブンイレブン | |
| 21 | コメリハード&グリーン土成店 | |
| 22 | マルナカ柿原店 | 吉野町 |
| 23 | マルナカ吉野店 | |
| 24 | ファミリーマート | |
| 25 | ローソン | |
| 26 | くすりのレディ阿波吉野店 | |
| 27 | コーナン吉野店 | |

◆病院

| NO | 名称 | 所在 |
|----|-----------|-----|
| 1 | 重清内科外科 | 阿波町 |
| 2 | 森下医院 | |
| 3 | おおつか内科 | |
| 4 | 西川内科クリニック | |
| 5 | 村上医院 | |
| 6 | 林内科医院 | |
| 7 | 大塚歯科医院 | |
| 8 | 西村歯科医院 | |
| 9 | 安田歯科 | |
| 10 | 根東歯科医院 | |
| 11 | 松本眼科 | |
| 12 | 大崎皮膚科医院 | |
| 13 | さかまき整形外科 | |

| NO | 名称 | 所在 |
|----|------------|-----|
| 14 | 太田診療所 | 市場町 |
| 15 | 阿波病院 | |
| 16 | 近藤医院 | |
| 17 | 赤池循環器消化器内科 | |
| 18 | 大久保内科 | 土成町 |
| 19 | 乾内科外科 | |
| 20 | 大野病院 | |
| 21 | 御所診療所 | |
| 22 | 金塚内科 | |
| 23 | 岩脇歯科医院 | |
| 24 | 坂東眼科 | |
| 25 | 大塚歯科医院 | 吉野町 |
| 26 | 大久保医院 | |
| 27 | 福島歯科医院 | |
| 28 | 大串医院 | |

◆公共施設

(役所)

| NO | 名称 | 所在 |
|----|-------|-----|
| 1 | 阿波支所 | 阿波町 |
| 2 | 阿波市役所 | 市場町 |

| NO | 名称 | 所在 |
|----|------|-----|
| 3 | 土成支所 | 土成町 |
| 4 | 吉野支所 | 吉野町 |

(学校)

| NO | 名称 | 所在 |
|----|---------|-----|
| 1 | 林小学校 | 阿波町 |
| 2 | 伊沢小学校 | |
| 3 | 久勝小学校 | |
| 4 | 阿波中学校 | |
| 5 | 阿波西高等学校 | |
| 6 | 大俣小学校 | 市場町 |
| 7 | 市場小学校 | |
| 8 | 八幡小学校 | |
| 9 | 市場中学校 | |

| NO | 名称 | 所在 |
|----|--------|-----|
| 10 | 土成小学校 | 土成町 |
| 11 | 御所小学校 | |
| 12 | 土成中学校 | |
| 13 | 柿原小学校 | 吉野町 |
| 14 | 一条小学校 | |
| 15 | 吉野中学校 | |
| 16 | 阿波高等学校 | |

(その他施設)

| NO | 名称 | 所在 |
|----|-------------------|-----|
| 1 | 阿波市交流防災拠点施設(アエルワ) | 市場町 |

注) 上表のうち、商業施設、病院、公共施設のその他施設については、今年度を実施した「高齢者アンケート調査」及び「路線バス沿線住民アンケート調査」の外出先(施設)に関わる質問において、5人以上の回答があった施設を抽出、表示している。

2.2 阿波市の公共交通の現状と課題

1) 公共交通ネットワークと空白地域の存在

- 阿波市は市内に鉄道駅がなく、路線バスは一部の地域を運行するのみとなっている。
- バス停へ徒歩でアクセス可能と想定される半径 500mの圏域と人口分布を重ね合わせると、多くの地域及び人口が圏域外の公共交通空白地域であり、この地域に居住している人は路線バスを利用できていないと考えられる。

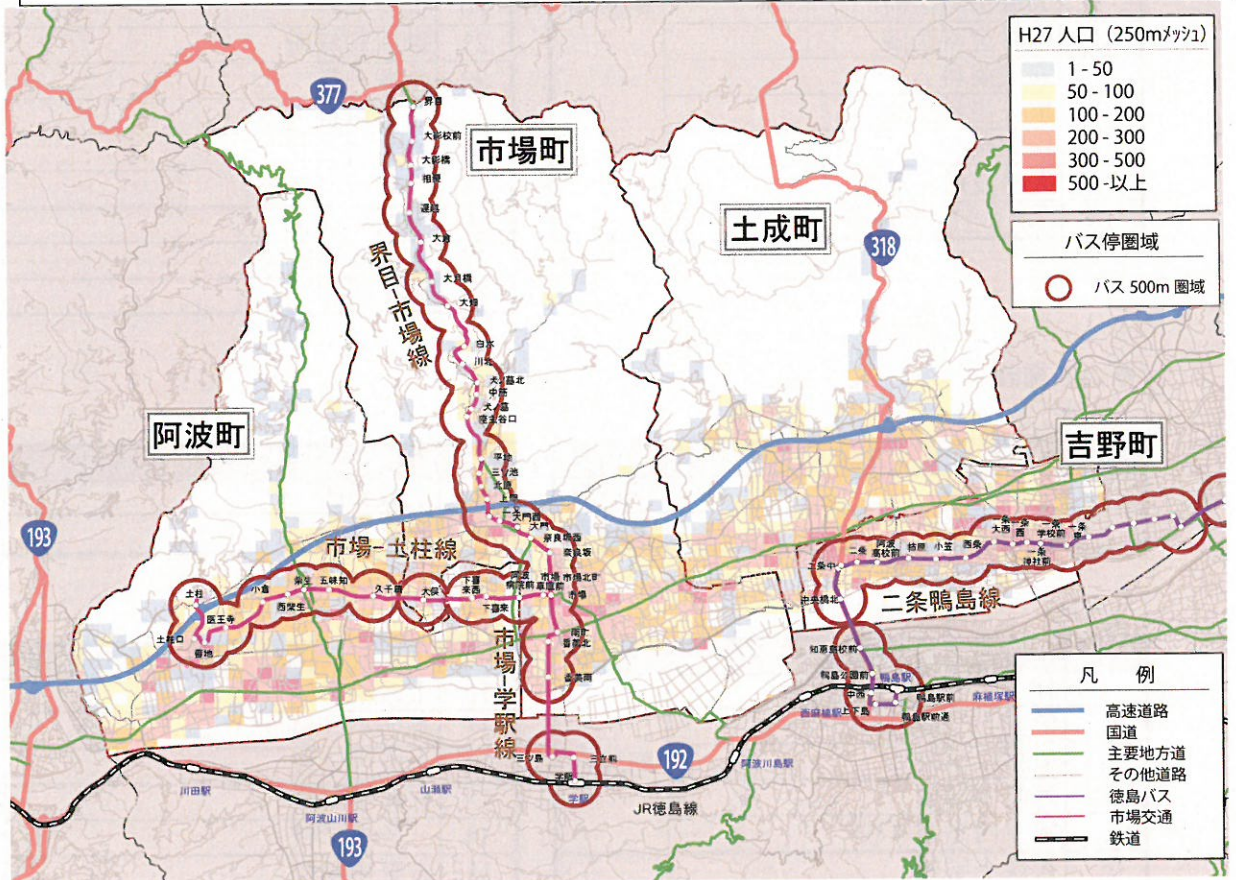


図 2-21 路線バスネットワークと空白地域

出典) ペース図：平成 28 年国土数値情報、平成 26 年国土基盤情報 路線バス：平成 28 年阿波市資料
 人口：平成 27 年 国勢調査

表 2-3 公共交通空白地域人口と割合

| | 阿波市全域 | 公共交通空白地域 | |
|-------------|------------------------|------------------------|--|
| 面積 | 191.11 km ² | 165.67 km ² | 86.7% |
| 人口 | 37,202 人 | 24,883 人 | 66.9% |
| うち、 老年人口 | 12,427 人 | 8,288 人 | 66.7% (公共交通空白地域 に住む人口のうち 33.3%) |

注) 公共交通空白地域人口・・・バス停から 500m 圏内に重心が含まれる 250mメッシュの平成 27 年国勢調査の人口を公共交通カバー人口とし、平成 27 年国勢調査の阿波市の合計人口から公共交通カバー人口を引いたものを公共交通空白地域人口とした。

注) 「人口」には、年齢不明数 (48 人) も含む。

出典) 面積：平成 28 年国土数値情報 路線バス：平成 28 年阿波市資料 人口：平成 27 年 国勢調査

2) 公共交通ネットワークと主な外出先となる施設の分布

- 病院、商業施設は鳴門池田線沿線に分布しており、路線バスのバス停 500m 圏域外の施設も多く存在している。これらの施設は路線バスでのアクセスは困難と考えられる。

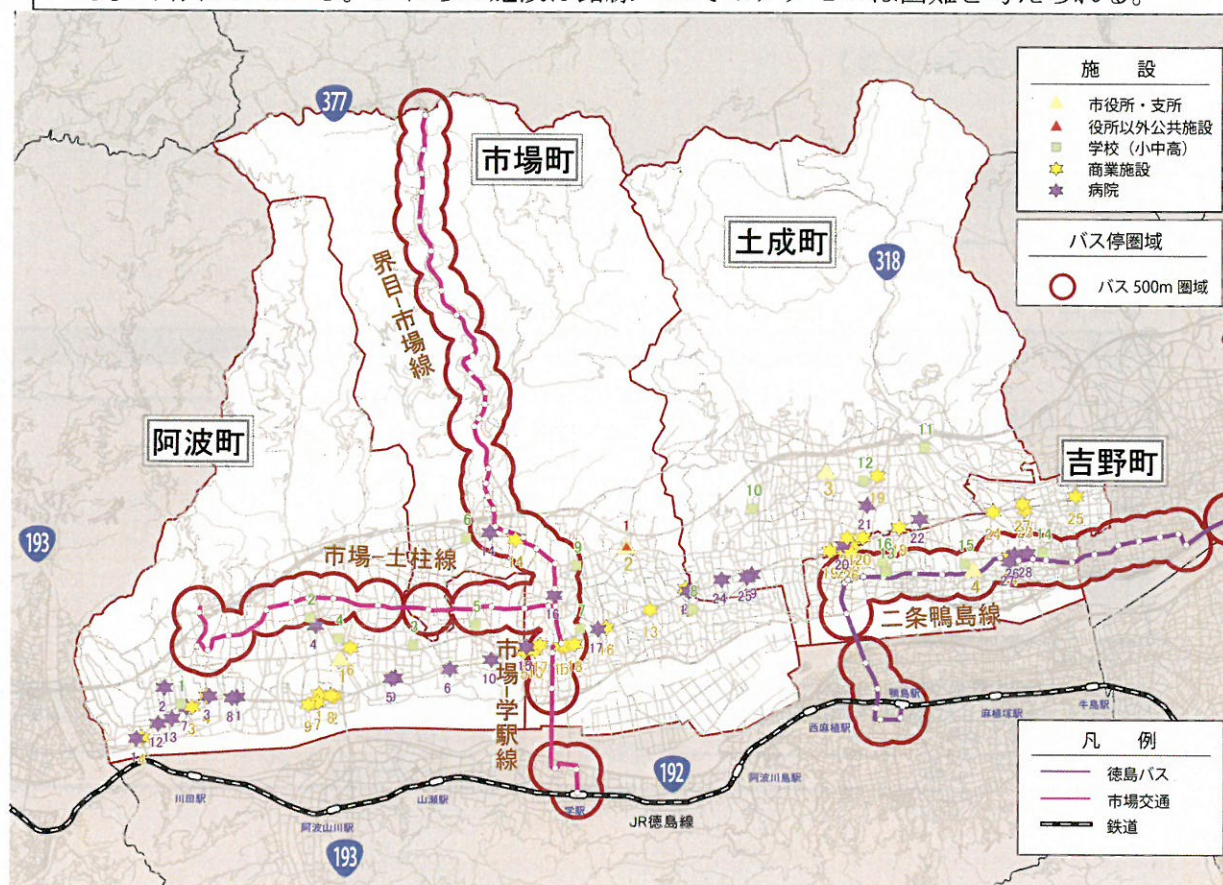


図 2-22 路線バスネットワークと主な外出先となる施設の分布

出典) ベース図：平成 28 年国土数値情報 公共施設：平成 26 年国土基盤情報 商業施設・病院：平成 28 年阿波市公共交通アンケートより抜粋 路線バス：平成 28 年阿波市資料

表 2-4 阿波市内の主な外出先となる施設数と路線バスのカバー率

| 施設分類 | | 公共交通圏域内 | 阿波市内の主な外出先施設計 | 公共交通カバー率 |
|------|--------|---------|---------------|----------|
| 商業施設 | 大型商業施設 | 4 件 | 6 件 | 67% |
| | 商店 | 0 件 | 11 件 | 0% |
| | コンビニ | 2 件 | 10 件 | 20% |
| | 合計 | 6 件 | 27 件 | 22% |
| 病院 | 合計 | 5 件 | 28 件 | 18% |
| 公共施設 | 役所 | 1 件 | 4 件 | 25% |
| | 学校 | 8 件 | 16 件 | 50% |
| | その他 | 0 件 | 1 件 | 0% |
| | 合計 | 9 件 | 21 件 | 43% |
| 計 | | 20 件 | 76 件 | 26% |

注) 「大規模商業施設」は、売場面積 500 m²以上の商業施設をいう。

表 2-5 路線バスでカバーできている施設一覧

【徳島バス カバー施設】

◆商業施設

| NO | 名称 | 所在 |
|----|----------|-----|
| 24 | ファミリーマート | 吉野町 |

◆病院

| NO | 名称 | 所在 |
|----|--------|-----|
| 25 | 大久保医院 | 吉野町 |
| 26 | 福島歯科医院 | |

| NO | 名称 | 所在 |
|----|------|-----|
| 27 | 大串医院 | 吉野町 |

◆公共施設

(役所)

| NO | 名称 | 所在 |
|----|------|-----|
| 5 | 吉野支所 | 吉野町 |

(学校)

| NO | 名称 | 所在 |
|----|-------|-----|
| 13 | 柿原小学校 | 吉野町 |
| 14 | 一条小学校 | |

| NO | 名称 | 所在 |
|----|--------|-----|
| 15 | 吉野中学校 | 吉野町 |
| 16 | 阿波高等学校 | |

【市場交通 カバー施設】

(商業施設)

| NO | 名称 | 所在 |
|----|----------|-----|
| 10 | キョーエイ市場店 | 市場町 |
| 11 | マルナカ市場店 | |

| NO | 名称 | 所在 |
|----|----------------|-----|
| 15 | ミニストップ | 市場町 |
| 17 | コスモス薬品市場店 | |
| 18 | コメリハード&グリーン市場店 | |

(病院)

| NO | 名称 | 所在 |
|----|-------|-----|
| 14 | 太田診療所 | 市場町 |

| NO | 名称 | 所在 |
|----|------|-----|
| 16 | 近藤医院 | 市場町 |

◆公共施設

(学校)

| NO | 名称 | 所在 |
|----|---------|-----|
| 2 | 伊沢小学校 | 阿波町 |
| 5 | 阿波西高等学校 | |

| NO | 名称 | 所在 |
|----|-------|-----|
| 7 | 市場小学校 | 市場町 |
| 9 | 市場中学校 | |

3) 路線バスの状況

(1) 路線バスの運行状況

- 路線バスの運行本数は、市場-学駅、二条鴨島線が平日1日10便以上運行されているが、残り2路線は10便未満となっている。

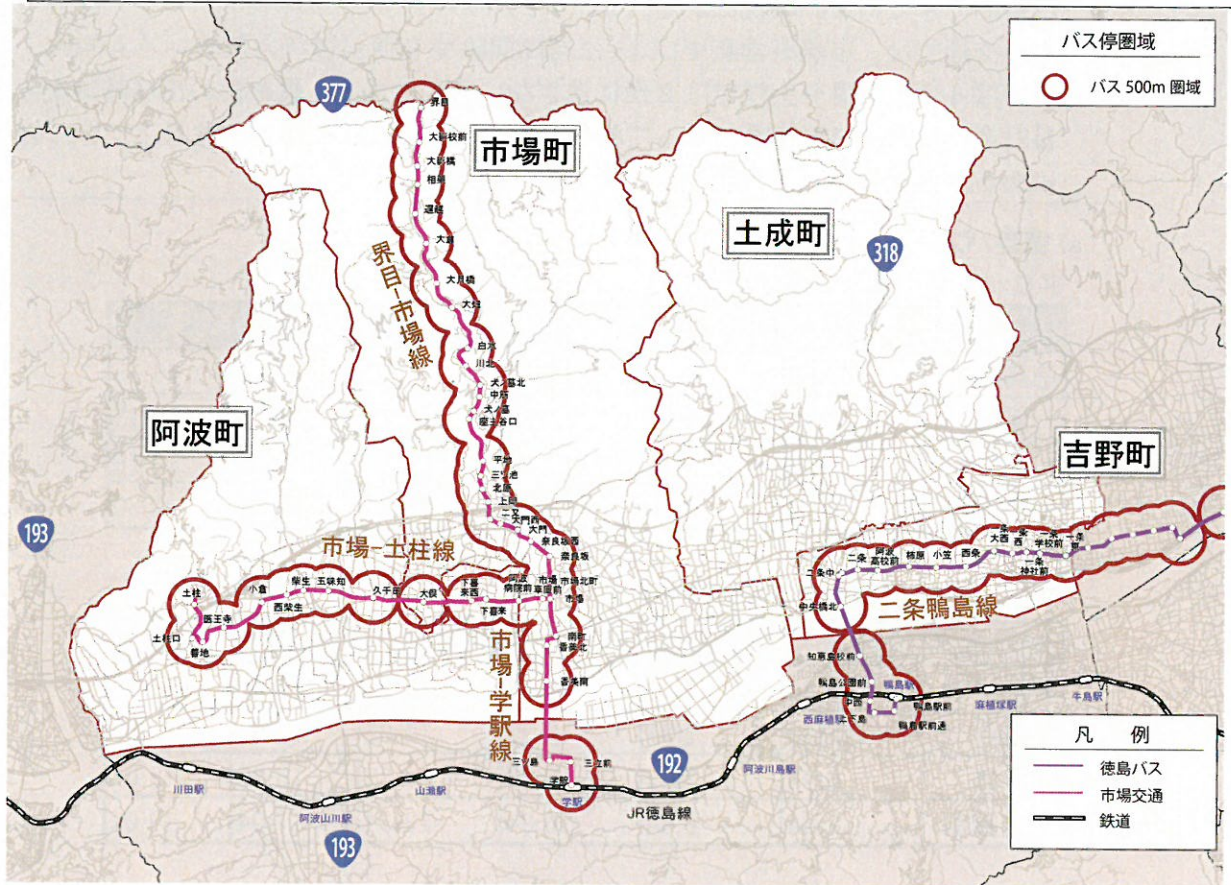


図 2-23 路線バスネットワーク

出典) ベース図：平成 28 年国土数値情報、平成 26 年国土基盤情報 路線バス：平成 28 年阿波市資料

表 2-6 路線バスの運行本数と運賃

| 路線 | 運行本数 (1日あたり) | | 運賃 | |
|--------|-----------------|----------------|------------------|----------------|
| | 平日 | 土・日・祝日 | 最大金額 | 最小金額 |
| 二条鴨島線 | 6 便 (12 便) | 4 便 (8 便) | 一条東-鴨島駅 390 円 | (一区间) 110 円 |
| 市場-学駅 | 8 便 (16 便) | 8 便 (16 便) | 市場-学駅 250 円 | (一区间) 110 円 |
| 界目-市場線 | 4 便 (8 便) | 4 便 (8 便) | 界目-市場線 520 円 | (一区间) 110 円 |
| 市場-土柱線 | 2 便 (4 便) | 2 便 (4 便) | 市場-土柱線 390 円 | (一区间) 110 円 |
| 合計 | 20 便 (40 便) | 18 便 (36 便) | - | - |

注) 「運行本数」欄の数値は、以下の値を示す。

上段：片道の便数

(下段)：上下合計の便数

出典) 徳島バス (平成 29 年 10 月 1 日改正)、市場交通 (平成 28 年 3 月 26 日改正)

(2) 路線バスの運行ダイヤ

- 徳島バスは、平日では1～3時間間隔で6便が運行されており、一定の利便性が確保されている。しかし、土日祝日の運行本数は4便に過ぎず、また最終便の出発時刻は平日で18時前後、土日祝日には16時（徳島駅前行き）となっており、概ね18時以降の移動には対応できていない状況にある。
- 市場交通では、市場～学駅では1～2時間間隔で8便が運行されているものの、界目～市場では4便、市場～土柱では2便に過ぎない状況にある。最終便の出発時刻をみても、界目行きで市場発18時頃となっており、概ね18時以降の移動には対応できていない状況にある。学駅では、JR徳島線の上下便と接続している。

a) 徳島バス

平日（二条鴨島線 徳島駅前発）

| | 1便 | 2便 | 3便 | 4便 | 5便 | 6便 |
|------|------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 徳島駅前 | 7:20 | 9:15 | 12:15 | 15:15 | 17:15 | 18:15 |
| 一条西 | 8:18 | 10:13 | 13:13 | 16:13 | 18:13 | 19:13 |
| 二条中 | 8:24 | 10:19 | 13:19 | 16:19 | 18:19 | 19:19 |
| 鴨島駅前 | 8:35 | 10:30 | 13:30 | 16:30 | 18:30 | 19:30 |

平日（二条鴨島線 鴨島駅前発）

| | 1便 | 2便 | 3便 | 4便 | 5便 | 6便 |
|------|------|------|-------|-------|-------|-------|
| 鴨島駅前 | 6:30 | 7:28 | 9:18 | 12:18 | 15:48 | 17:48 |
| 二条中 | 6:39 | 7:37 | 9:27 | 12:27 | 15:57 | 17:57 |
| 一条西 | 6:43 | 7:42 | 9:32 | 12:32 | 16:02 | 18:02 |
| 徳島駅前 | 7:44 | 8:44 | 10:34 | 13:34 | 17:04 | 19:04 |

土日祝日（二条鴨島線 徳島駅前発）

| | 1便 | 2便 | 3便 | 4便 |
|------|-------|-------|-------|-------|
| 徳島駅前 | 9:15 | 12:15 | 15:15 | 18:15 |
| 一条西 | 10:13 | 13:13 | 16:13 | 19:13 |
| 二条中 | 10:19 | 13:19 | 16:19 | 19:19 |
| 鴨島駅前 | 10:30 | 13:30 | 16:30 | 19:30 |

土日祝日（二条鴨島線 鴨島駅前発）

| | 1便 | 2便 | 3便 | 4便 |
|------|------|-------|-------|-------|
| 鴨島駅前 | 7:30 | 9:18 | 12:18 | 16:18 |
| 二条中 | 7:39 | 9:27 | 12:27 | 16:27 |
| 一条西 | 7:43 | 9:32 | 12:32 | 16:32 |
| 徳島駅前 | 8:39 | 10:34 | 13:34 | 17:34 |

出典) 徳島バス（平成29年10月1日改正）

b) 市場交通

平日・土日（界目・土柱発）

| | 1便 | 2便 | 3便 | 4便 | 5便 | 6便 | 7便 | 8便 |
|----|------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 界目 | 7:22 | | 9:25 | | 13:00 | | | 17:05 |
| 二又 | 7:38 | | 9:41 | | 13:16 | | | 17:21 |
| 市場 | 7:44 | | 9:47 | | 13:22 | | | 17:27 |
| 土柱 | ▽ | | ▽ | 11:02 | ▽ | | 15:20 | ▽ |
| 市場 | ▽ | | ▽ | 11:16 | ▽ | | 15:34 | ▽ |
| 市場 | 7:45 | 8:13 | 9:48 | 11:17 | 13:23 | 14:20 | 15:35 | 17:28 |
| 学駅 | 7:57 | 8:25 | 10:00 | 11:29 | 13:35 | 14:32 | 15:47 | 17:40 |

平日・土日（学駅発）

| | 1便 | 2便 | 3便 | 4便 | 5便 | 6便 | 7便 | 8便 |
|----|------|------|-------|---------|-------|-------|-------|-------|
| 学駅 | 8:00 | 8:35 | 10:34 | 11:40 | 14:07 | 14:45 | 16:05 | 17:50 |
| 市場 | 8:12 | 8:47 | 10:46 | 11:52 止 | 14:19 | 14:57 | 16:17 | 18:02 |
| 市場 | | ▽ | 10:47 | ▽ | | 14:58 | ▽ | ▽ |
| 土柱 | | ▽ | 11:01 | ▽ | | 15:12 | ▽ | ▽ |
| 市場 | | 8:48 | | 12:21 発 | | | 16:18 | 18:03 |
| 二又 | | 8:54 | | 12:27 | | | 16:24 | 18:09 |
| 界目 | | 9:10 | | 12:43 | | | 16:40 | 18:25 |

出典) 市場交通（平成28年3月26日改正）

(3) 路線バスの利用者数の推移

- 路線別にみると、④二条鴨島線は平成 27 年度まで増加傾向にあったが、平成 28 年度に減少に転じている。
- ①市場 - 学駅線、②界目 - 市場線は、人口の減少にともない減少傾向となっている。
- ③市場 - 土柱線についても、人口の減少にともない平成 27 年度まで減少し続けていたが、平成 28 年度にはやや増加しており、利用者数が持ち直したことも想定される。

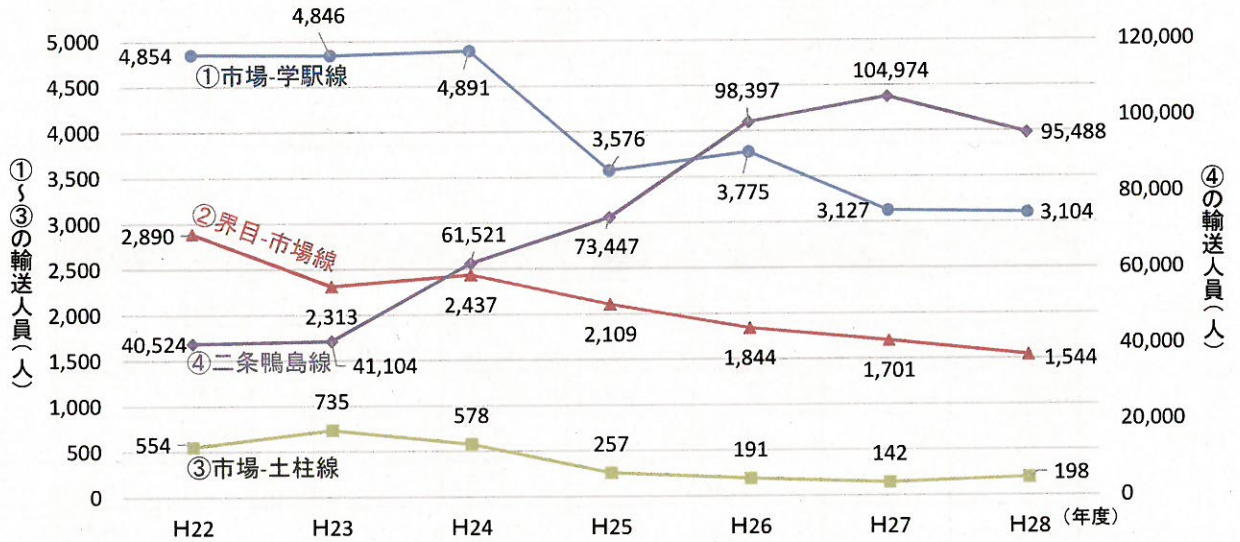


図 2-24 路線別の利用者数の推移

注) 「④二条鴨島線」は、徳島駅前～鴨島駅前間の全輸送人員を示す。

出典) 徳島バス、市場交通

(4) 路線バスの補助額

- 運輸収支が悪化した路線バスへの補助額は、毎年 7 百万円前後となっている。

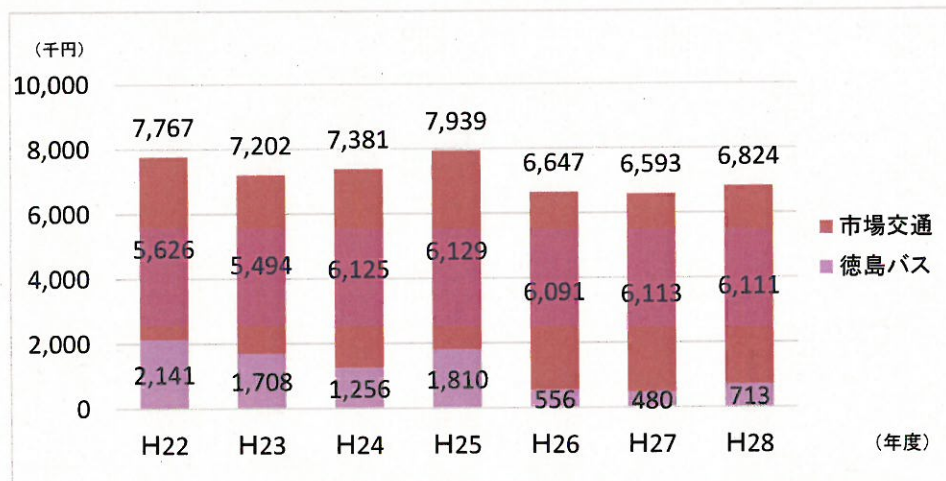


図 2-25 路線バスへの年度別補助額(徳島バス・市場交通)

出典) 徳島バス、市場交通

(5) 路線バスの利用状況

a) バス停別利用者数

- 阿波市とその周辺地域におけるバス停別利用者をみると、1日当たり5人以上（上下方向合計）の乗車があるバス停は、市外に位置する徳島バスの鴨島駅前のみとなっている。
- 阿波市内のバス停別利用者数を、徳島バスについてみると、徳島駅前行きでは二条中や一条東、鴨島駅前行きでは一条東や阿波高校前での利用があり、ゆめタウン徳島への買物客、阿波高校の学生等の利用が想定される。
- 市場交通では、市場、学駅、南町、二又、大影校前等での利用があるものの、その他のバス停での利用はほとんどなく、全バス停（45箇所）の91%（41箇所）が1人未満の利用となっている。路線でみると、市場-学駅線の利用が比較的多く、界目-市場線や市場-土柱線は利用されていないバス停があるなど利用者は少数となっている。

i) 徳島バス(二条鴨島線)

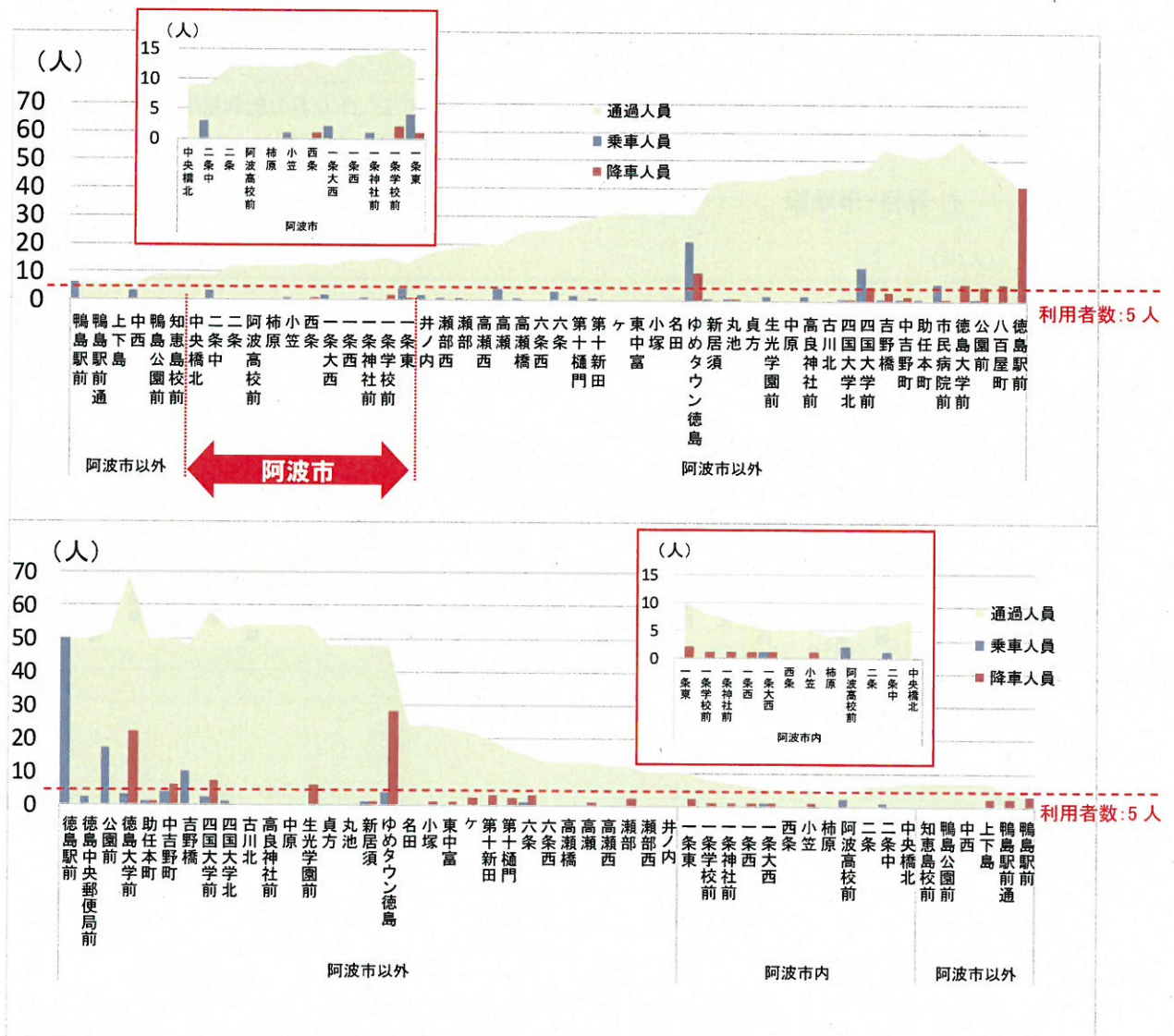


図 2-26 バス停別利用者数(上下線)

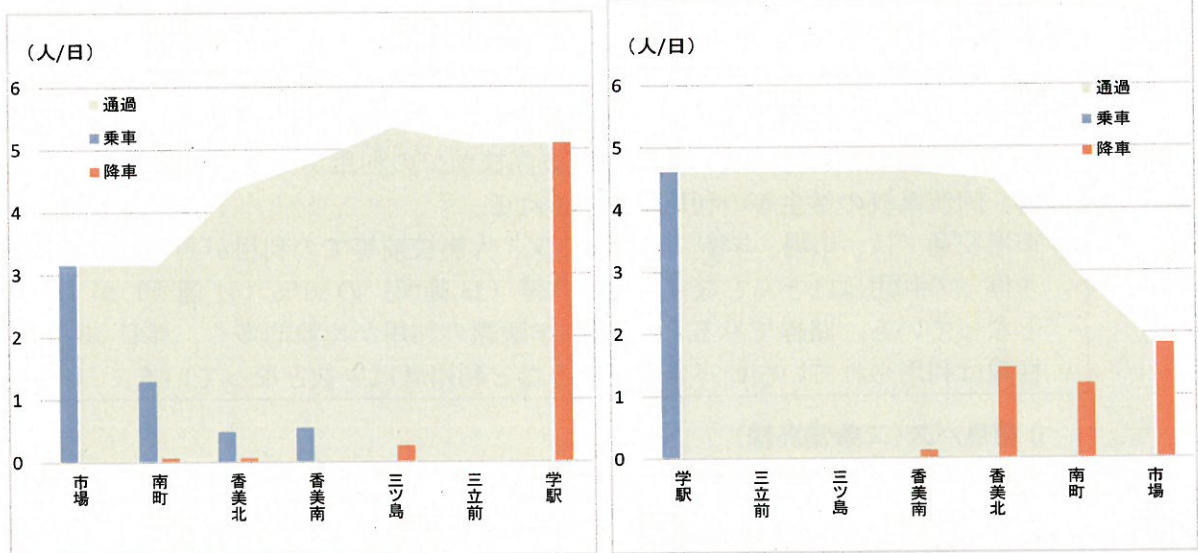
※調査日) 平成 28 年 9 月

注) 便ごとに平成 28 年 9 月の平日 1 日をそれぞれランダムに抽出し、観測したものであり、同一日における観測結果を示したものではない。

出典) 徳島バス

ii) 市場交通

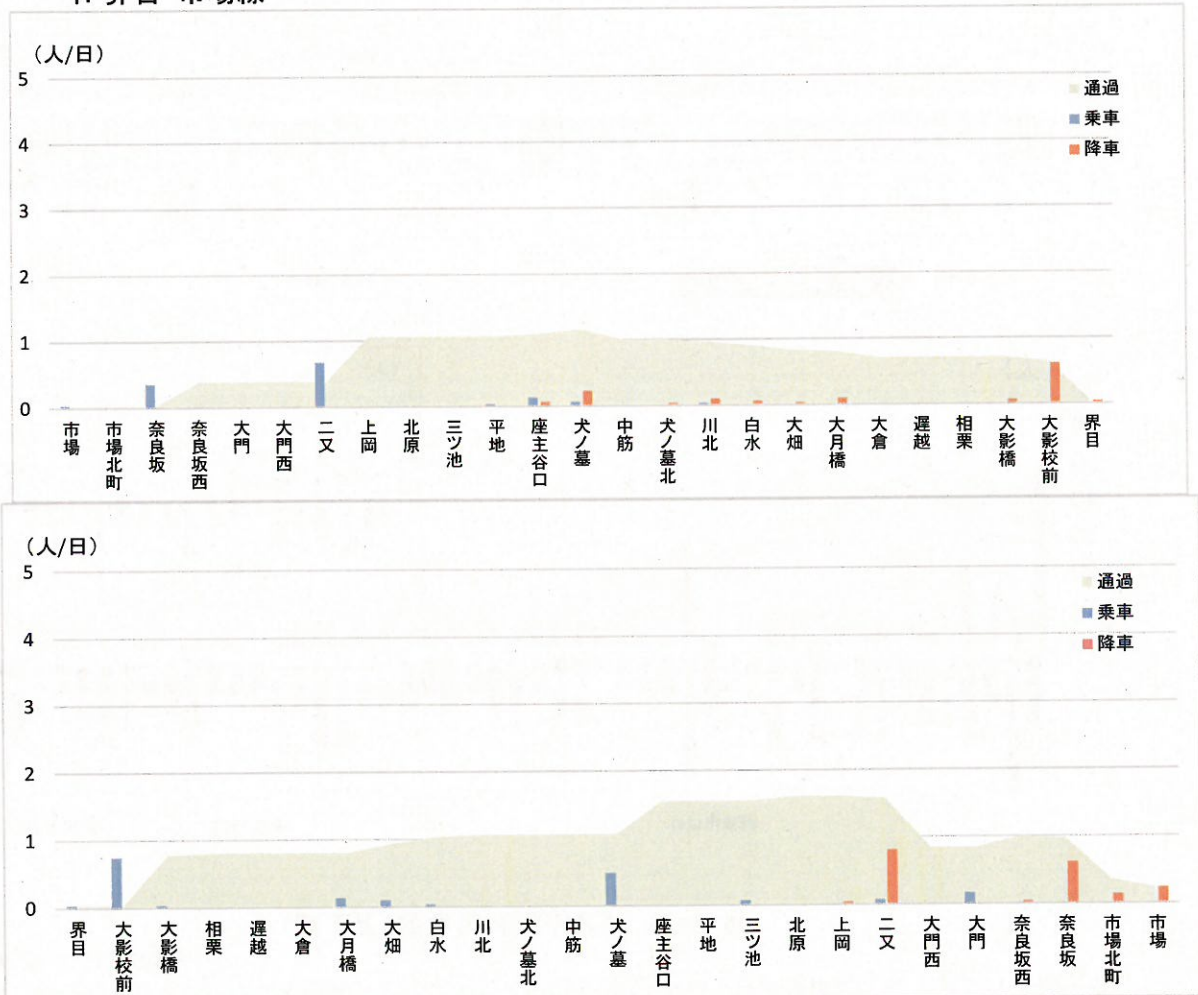
7. 市場-学駅線



※調査日) 平成 22 年 10 月 1 日~10 月 31 日 (1ヶ月の総利用者数から1日平均を算出)

図 2-27 バス停別利用者数(上下線)

1. 界目-市場線

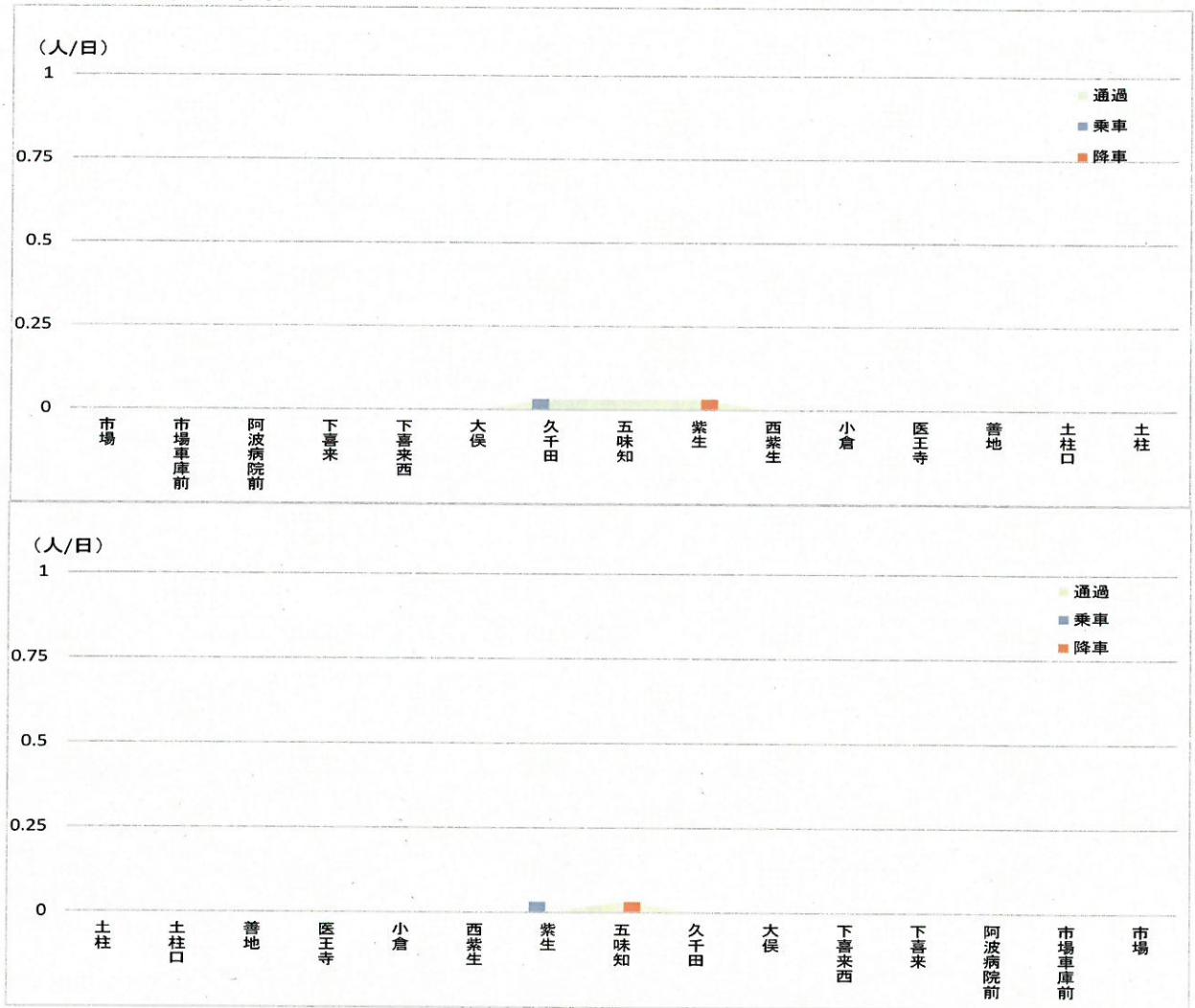


※調査日) 平成 22 年 10 月 1 日~10 月 31 日 (1ヶ月の総利用者数から1日平均を算出)

図 2-28 バス停別利用者数(上下線)

出典) 市場交通

ウ. 市場-土柱線



※調査日) 平成 22 年 10 月 1 日~10 月 31 日 (1 ヶ月の総利用者数から 1 日平均を算出)

図 2-29 バス停別利用者数(上下線)

出典) 市場交通

b) バス停間利用者数

- 阿波市とその周辺地域におけるバス停間の利用者数をみると、徳島バスでは、鴨島駅前、中西、二条中～一条学校前、一条学校前～徳島市方面への利用がみられるが、阿波市内での乗降は1～5人に留まっている。
- 市場交通では、市場-学駅線の学駅～市場、南町間の利用が1～5人あり、界目-市場線では大影校前～奈良坂間の利用もみられるが、界目-市場線、市場-土柱線では利用されていないバス停があるなど、利用者は少数となっている。

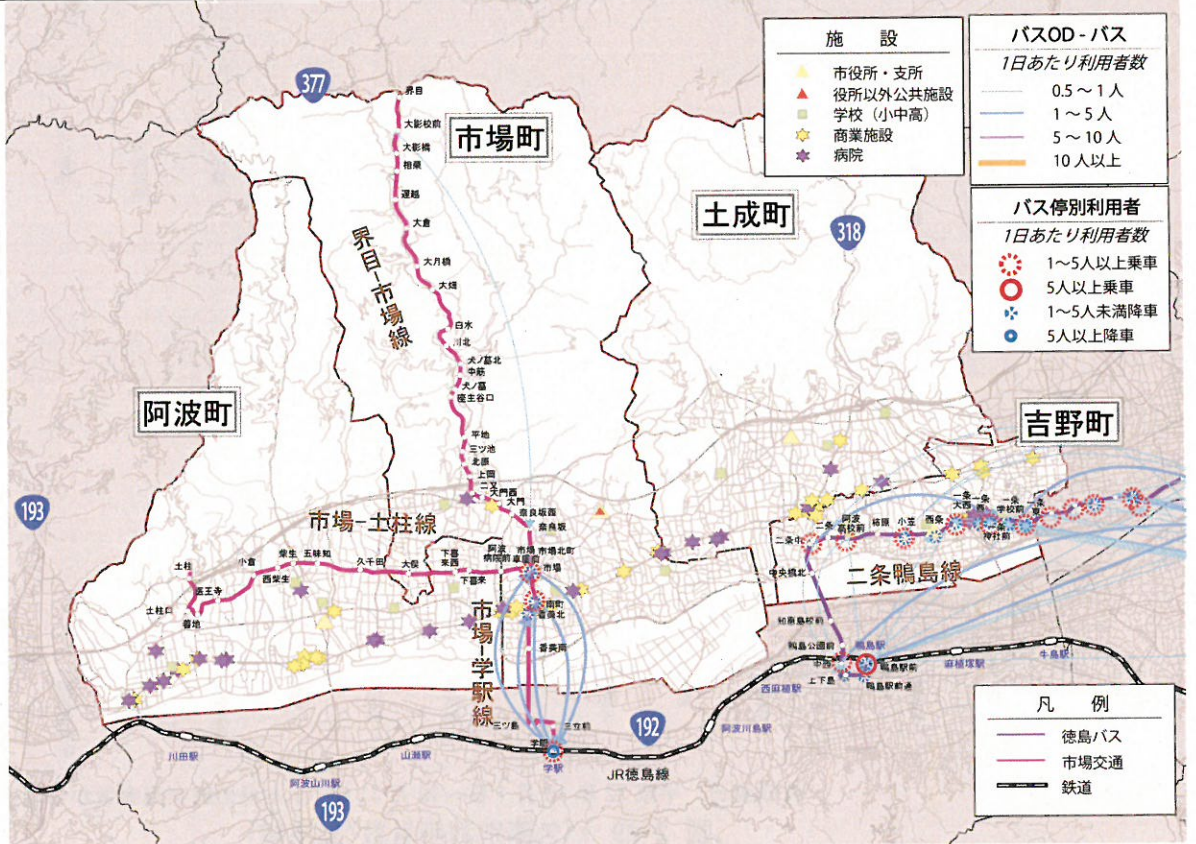


図 2-30 バス停間利用者数

出典) ベース図・公共施設：平成28年国土数値情報、平成26年国土基盤情報
 路線バス：平成28年阿波市資料 利用者：徳島バス、市場交通

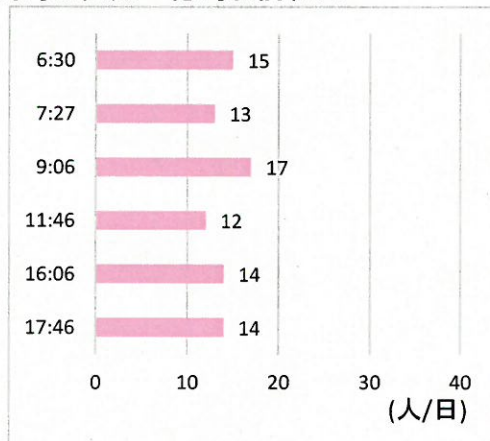
c) 便別利用者数

- 徳島バスの便別利用状況をみると、徳島駅前発 7 時台の利用が最も多く（33 人）、次いで 15 時台（22 人）となっているのに対し、鴨島駅前発では、便による顕著な差異は認められない。
- 徳島バスの便別利用状況を、阿波市内についてみると、徳島駅前行きでは、9 時台の利用があり（5 人）、次いで 6 時台、17 時台（いずれも 3 人）となっている。一方、鴨島駅前行きでは、7 時台、18 時台の利用があり（いずれも 3 人）、朝・夕に利用の傾向があるといえる。
- 市場交通についてみると、市場-学駅線では、市場発 7 時台や 9 時台の利用があり（例えば金曜日：4~5 人）、木曜日に限り 13 時台の利用がある（4 人）のに対し、学駅発では 16 時台の利用がある。（水・木曜日：3 人）また、界目-市場線では、市場発 12 時台や 16 時台、界目発 7 時台、9 時台の利用があり、その他の時間帯での利用は顕著に少なくなっている。市場-土柱線では、利用が無い日があるなど運行路線の中で最も利用者が少ない。

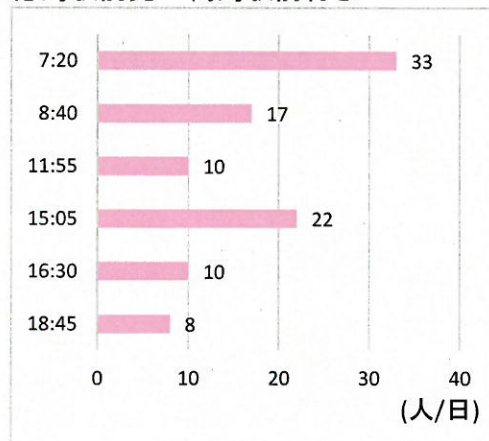
i) 徳島バス

【二条鴨島線(全線)】

〈鴨島駅前発⇒徳島駅前行き〉

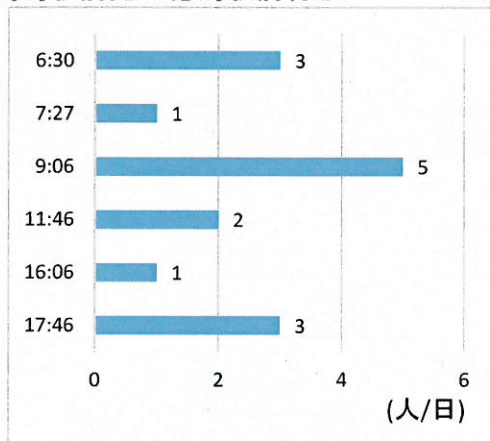


〈徳島駅前発⇒鴨島駅前行き〉

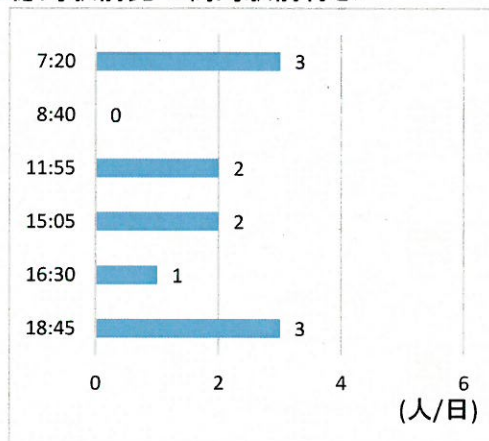


【二条鴨島線(阿波市内のみ)】

〈鴨島駅前発⇒徳島駅前行き〉



〈徳島駅前発⇒鴨島駅前行き〉



※調査日) 平成 28 年 9 月

図 2-31 便別利用状況

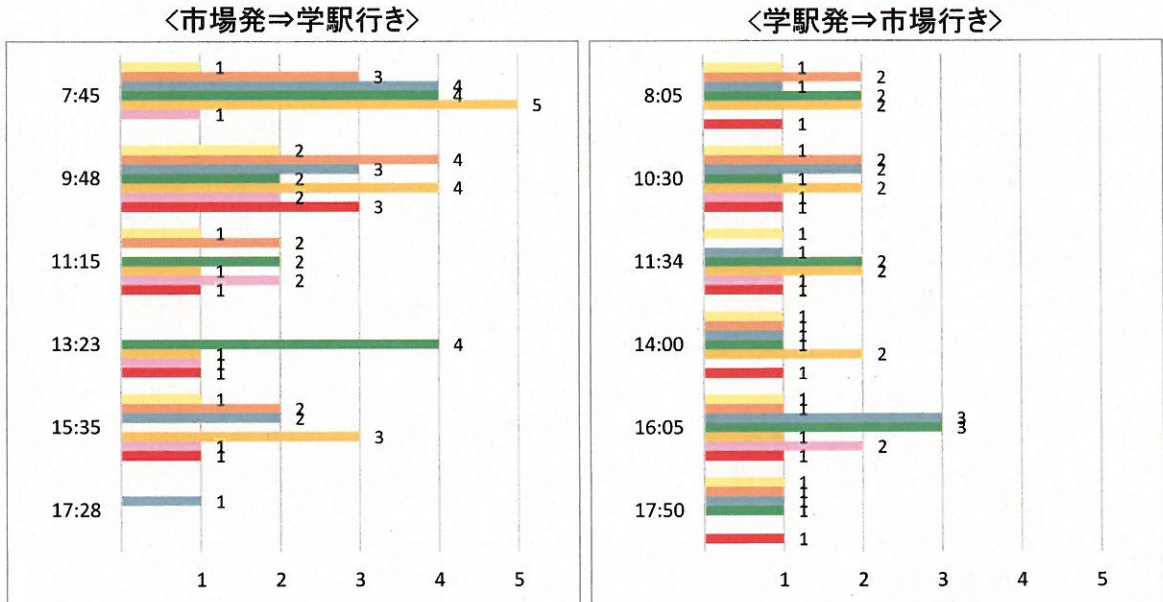
注) 各便の利用者数は、便ごとに平成 28 年 9 月の平日 1 日をそれぞれランダムに抽出し、観測したものであり、同一日における観測結果を示したものではない。

出典) 徳島バス

ii) 市場交通

ア. 市場-学駅線

月 火 水 木 金 土 日



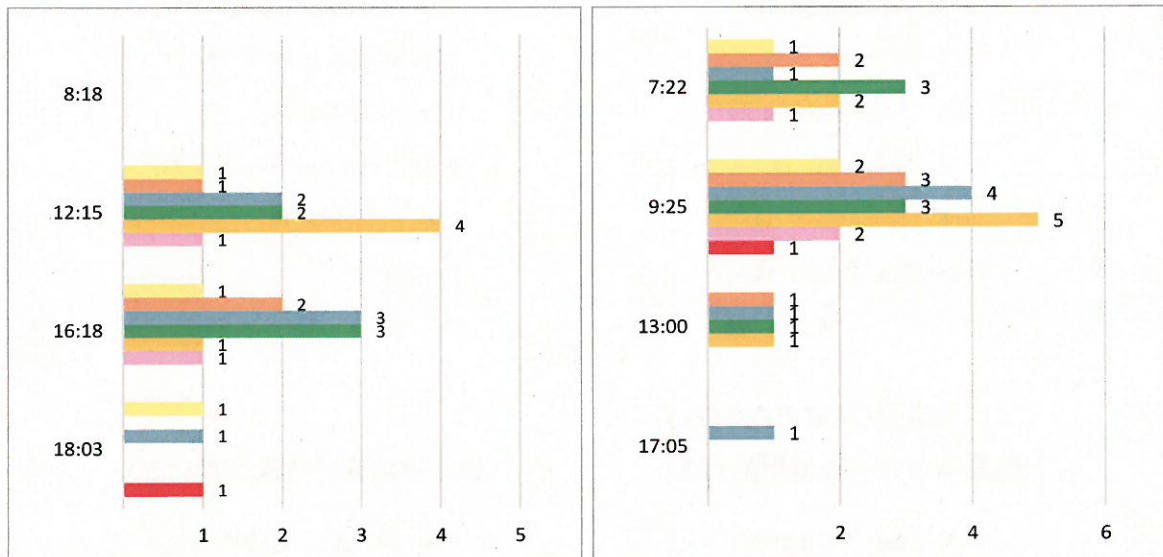
※調査日) 平成22年10月1日~10月31日 (1ヶ月の総利用者数から1日平均を算出)

図 2-32 便別利用者数(市場-学駅線)

イ. 界目-市場線

<市場発⇒界目行き>

<界目発⇒市場行き>



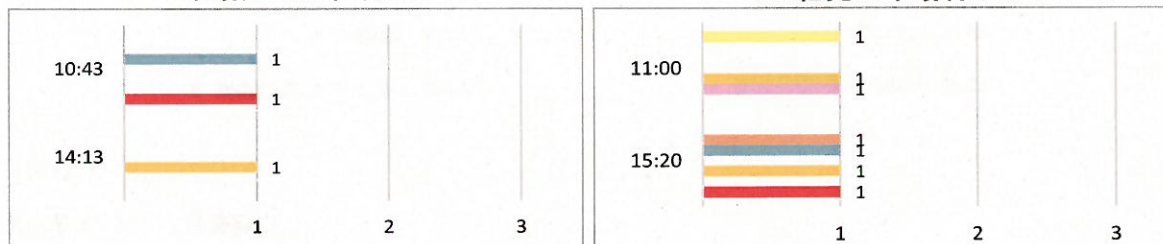
※調査日) 平成22年10月1日~10月31日 (1ヶ月の総利用者数から1日平均を算出)

図 2-33 便別利用者数(界目-市場線)

ウ. 市場-土柱線

<市場発⇒土柱行き>

<土柱発⇒市場行き>



※調査日) 平成22年10月1日~10月31日 (1ヶ月の総利用者数から1日平均を算出)

図 2-34 便別利用者数(市場-土柱線)

出典) 市場交通

4) タクシーの運行状況

- 阿波市内には西部交通圏と鳴門交通圏の2つのタクシー営業圏があり、西部交通圏はタクシー事業者が4社存在しているが、鳴門交通圏はタクシー事業者が1社しか存在していない状況である。

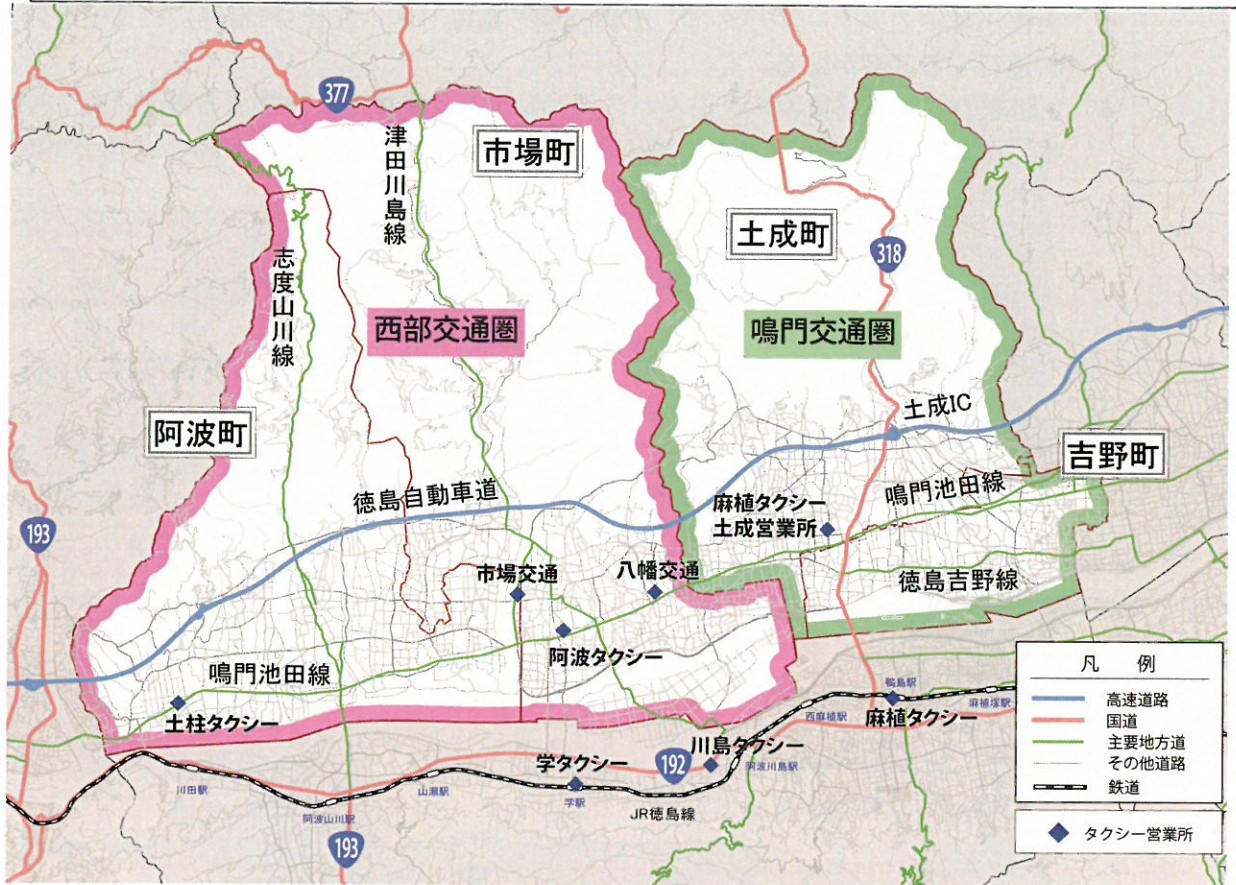


図 2-35 阿波市周辺のタクシー営業所

出典) ベース図：平成 28 年国土数値情報、平成 26 年国土基盤情報 タクシー会社情報：i タウンページ HP

表 2-7 阿波市内のタクシー営業所一覧

| 交通圏 | 該当地域 | 市内の会社 | 所在地 | 保有台数 |
|-------|------------|-----------------|---------------------------|------|
| 西部交通圏 | 阿波町 市場町 | 土柱タクシー | 阿波市阿波町南整理 144 番地 2 | 7 台 |
| | | 阿波タクシー | 阿波市市場町市場字 町筋 385 番地 2 | 4 台 |
| | | 八幡交通 | 阿波市市場町切幡字 池ノ本 200 番地 5 | 6 台 |
| | | 市場交通 | 阿波市市場町市場字 岸ノ下 303 番地 | 2 台 |
| 鳴門交通圏 | 土成町 吉野町 | 麻植タクシー 土成営業所 | 阿波市土成町土成字 南原 81-7 | 3 台 |

出典) タクシー会社情報：i タウンページ HP

5) スクールバスの運行

- 阿波市には 10 校の市立小学校があり、そのうち 2 校（伊沢小学校，大俣小学校）がスクールバスを運行している。集落から学校までの距離は最長で約 9 km あり、伊沢谷方面と東谷・西谷方面の児童・園児の登校に利用されている。
- 大俣小学校のスクールバスは、市場交通の路線バス（界目-市場線）の運行経路と重複して運行する区間がある。
- 3 路線のうち 2 路線のスクールバスについては、乗車定員に対する輸送人数の割合（占有率）が 50% を下回っており、特に占有率の低い伊沢小学校で 15 席、大俣小学校（西谷線（大影））でも 14 席が空席のまま運行されている。

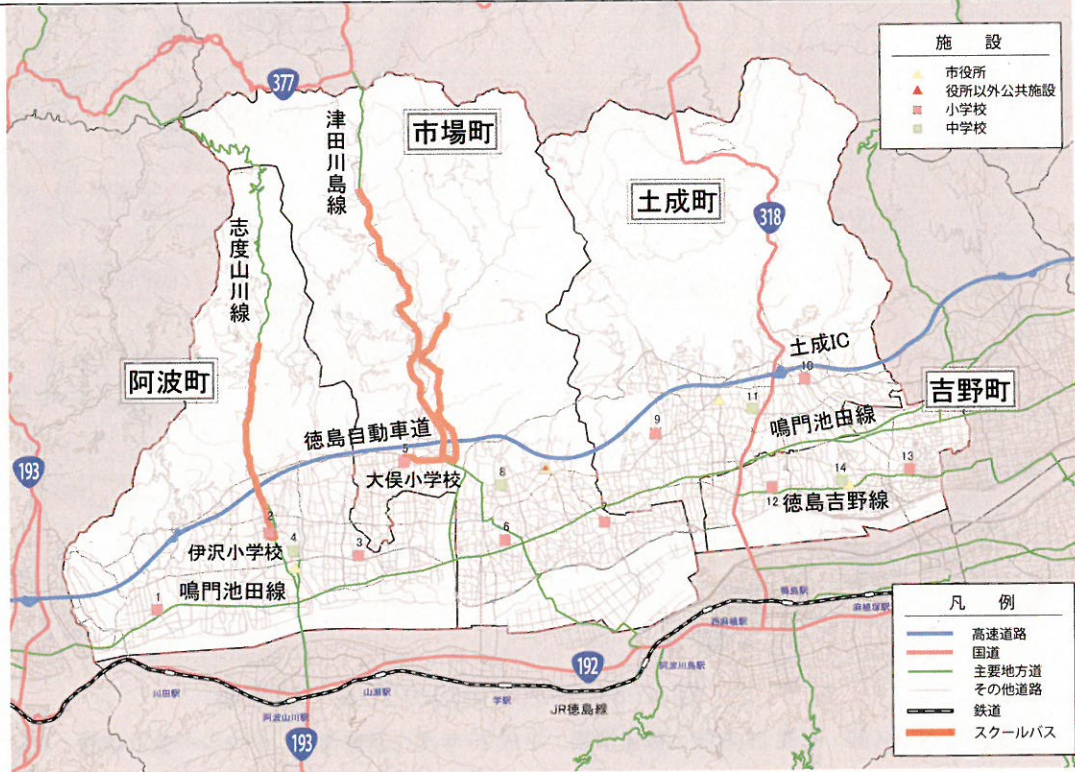


図 2-36 阿波市内のスクールバスの運行状況

出典) ベース：平成 28 年国土数値情報、平成 26 年国土基盤情報 学校：平成 25 年国土数値情報
 スクールバス路線図：平成 28 年阿波市資料

◆小・中学校

| NO | 名称 | 所在 |
|----|-------|-----|
| 1 | 林小学校 | 阿波町 |
| 2 | 伊沢小学校 | |
| 3 | 久勝小学校 | |
| 4 | 阿波中学校 | |
| 5 | 大俣小学校 | 市場町 |
| 6 | 市場小学校 | |
| 7 | 八幡小学校 | |
| 8 | 市場中学校 | |

| NO | 名称 | 所在 |
|----|-------|-----|
| 9 | 土成小学校 | 土成町 |
| 10 | 御所小学校 | |
| 11 | 土成中学校 | |
| 12 | 柿原小学校 | 吉野町 |
| 13 | 一条小学校 | |
| 14 | 吉野中学校 | |

表 2-8 スクールバスの概要(平成 28 年度)

| 学校名 | スクールバス路線 | 乗車定員(片道)(人) | 輸送人員(片道)(人) | 占有率 | 空き座席 |
|-------|-----------|-------------|-------------|-------|------|
| 伊沢小学校 | — | 18 | 3 | 16.7% | 15 席 |
| 大俣小学校 | 西谷線(大影) | 24 | 10 | 41.7% | 14 席 |
| | 東谷線(奥日開谷) | 9 | 6 | 66.7% | 3 席 |

注) 乗車定員には、補助席分を含まない。

6) 交通事故の発生状況

徳島県における交通事故の発生状況を全国と比較すると、高齢者以外では全国値と概ね等しいものの、高齢者では全国値（6.4人／人口10万人）の約2.5倍（16.5人／人口10万人）と顕著に高くなっている。

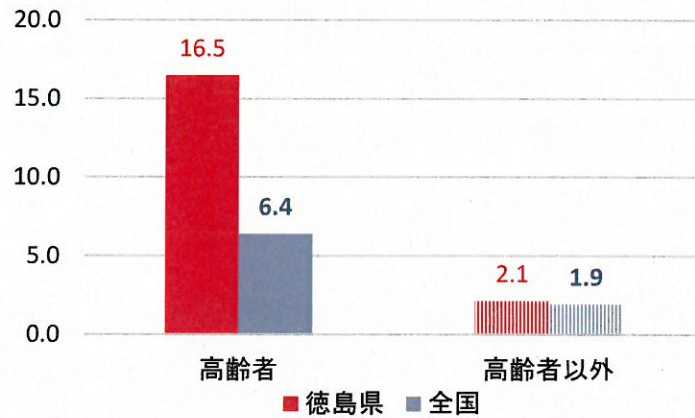


図 2-37 徳島県における交通事故の発生状況(年齢階層別, 全国値と比較)

出典：平成 28 年交通事故統計，平成 27 年国勢調査

7) 現状からみた課題の整理

阿波市における公共交通に関わる課題をまとめると、以下のように考えられる。

(1) 現状に基づく課題

a) 人口減少下での移動手手段の確保

阿波市の人口は、平成12年以降、減少し続けており、平成27年には平成12年比で約12%減少している。(p2-3) これに比例し、路線バスの利用者数も減少している状況にある(市場-学駅線の場合、平成27年利用者数の対平成22年比減少率:約36%)。(p2-16)

また、総人口に占める65歳以上人口の割合は年々増加しており、今後も増加が予測されることから、交通弱者を含め、人口減少下における移動手手段の確保を図っていく必要がある。(p2-3, p2-25)

b) 主要施設へのアクセス確保

商業施設や病院等の主な施設は鳴門池田線沿線に立地しており、路線バスのバス停500m圏域外の施設が多く存在している。(p2-8, 2-10)

阿波市内の主な外出先である施設への移動手手段を確保し、アクセス性の向上を図る必要がある。(p2-11)

c) 交通空白地の対応

阿波市では、広範囲に人口が分布しており、路線バスが運行されていない地区が多く、市内の主な外出先となる施設の公共交通カバー率は26%程度であり、公共交通は一部地域にしか運行されていない状況となっている。

また、市全体の老年人口のうち66.7%の人が公共交通空白地に居住しており、これら地域における移動手手段の確保が必要である。(p2-10)

(2) 社会的・地域的な課題

a) 高齢者、運転免許証返納者の安全な移動の確保

徳島県では、高齢者の交通事故の発生率が、全国平均の約2.5倍にもなっている。(p2-25)

今後、高齢者人口が増加していく状況をふまえ、公共交通の利便性を確保することにより、自動車利用から公共交通利用への転換を促し、交通事故の減少や高齢者の運転免許証返納等を図る必要がある。(p2-3)

b) 通学者の移動の確保

阿波市では、現在、2つの市立小学校でスクールバスが運行され、津田川島線及び志度山川線の谷筋に立地する集落に居住する児童・園児の通学に利用されている。

集落から学校までの距離は最長9km程度にもなることから、バス等の移動手手段を確保し続ける必要がある。(p2-24)

c) 山間部における移動の確保

阿波市では谷筋にも集落が形成されているが、志度山川線沿線等、公共交通が運行されていない状況にある。また、山間部の勾配は市街地部に比べ急であり、歩行するにも負荷が大きくなる。さらに、居住者には高齢者も多いことから、これら地域における移動手段の確保が必要である。(p2-1, 2-5, 2-10)

d) 市外への簡便なアクセス

阿波市における通勤・通学の状況をみると、通勤、通学ともに、本市内々のみならず、吉野川市や徳島県東北部（鳴門市等）、徳島県東南部（徳島市等）等、近隣市町とも一定の流動が認められる。しかし、本市と近隣市町等の市外を乗り換えなしで連絡する公共交通は徳島バス（二条鴨島線）しかなく、JR 徳島線を利用する場合には鴨島駅や学駅での乗り換えが必要であるが、路線バスの利用状況を見る限りでは運行の時間帯や待ち時間、運行本数やバス停数等、時間的・物理的障害が市内外交通の支障となっていることが推測され、市外へのアクセス性向上が必要である。(p2-6, 2-17～22)

e) 新たな交通手段の検討

阿波市では、路線バスの運行維持のため、毎年7百万円程度の補助が行われている。阿波市における公共交通の維持・確保に向けては、利用に見合った公共交通サービスへのサービス内容の見直しや、タクシーやスクールバス等の既存交通との役割分担、さらには新たな公共交通の導入可能性を含め、市財政とのバランス等を図りながら公共交通運営の効率化を図り、持続可能な公共交通を構築する必要がある。(p2-16, 2-17～24)

3 計画策定のために行った調査

3.1 阿波市地域公共交通アンケート調査(H28.3)

1) 調査の概要

(1) 調査の目的

本調査は、阿波市民の公共交通の利用状況や市民の移動ニーズ等について把握することを目的として実施した。

(2) 調査対象

調査対象は、阿波市内に居住する15歳以上の住民約2,000名とした。

(3) 調査方法

郵送配布・郵送回収としている。

配布は、抽出された調査対象者宛に郵送している。さらに任意で、調査対象者の世帯構成員についても調査を行っている(2枚の調査票を送付し、対象者本人に加え、その世帯の他の構成員1人、あわせて2人分の回答を得ている)。

(4) 調査日時

配布 : 平成28年2月24日(水)

回収 : 平成28年3月4日(金)

※調査結果の集計は、平成28年3月11日(金)到着分までを対象としている。

(5) 配布数・回収数

配布数及び回収数は、下表のとおり。

表 3-1 阿波市地域公共交通アンケート調査票の配布・回収状況

| 配布数 | 回収数 | 回収率 |
|---------|-------|--------|
| 2,005 票 | 584 票 | 29.1 % |

注) 上表の値は、封筒数でのカウントによる。

2) 調査結果

調査結果集計に当たり、設問毎に回答を集計し、不整合の場合も得られた回答は集計対象とした。また、無回答は除外していること、小数点表示の関係等で合計が合わない場合がある。

(1) 性別

- 回答者の性別は、女性がやや多くなっている。

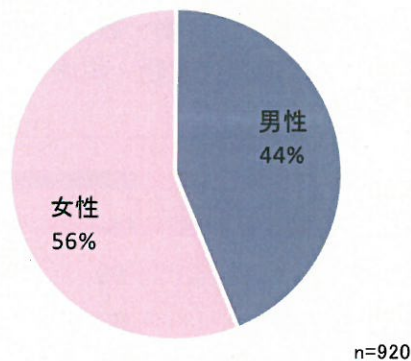


図 3-1 性別

(2) 年齢

- 回答者の年齢構成は50歳未満が約1割、65歳以上が約半数となっている。

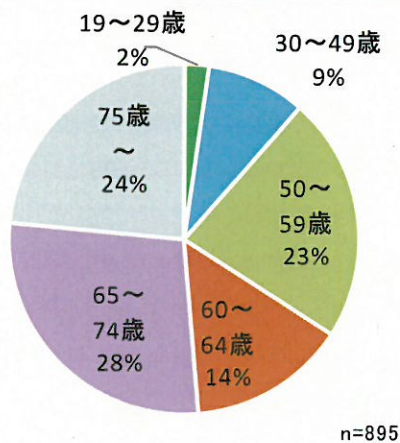


図 3-2 年齢

(3) 居住地

- 回答者の居住地は市場町と阿波町がやや多くなっている。

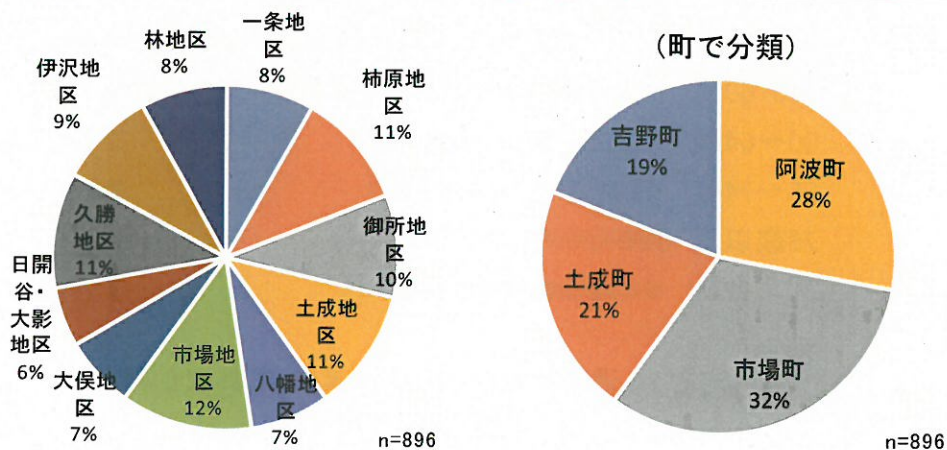


図 3-3 居住地

(4) 交通手段の有無と外出目的

- 自由に使える交通手段は、20代～74歳までは大半が「手段あり」となっているが、10代では半数以上、75歳以上では24%が「手段なし」となっている。
- 運転免許証は20代～74歳までは大半が「免許証あり」となっているが、10代では68%、75歳以上では38%が「免許証なし」となっている。
- 外出目的は10代で通学が約半数となっており、20・30代以降は年齢が上がるにつれて通勤が減少して逆に通院が増加し、買物・娯楽は20代以上で3～4割となっている。
- 10代は通学、75歳以上では通院、買物・娯楽が多く、各目的に応じた移動手段の確保が必要となる。

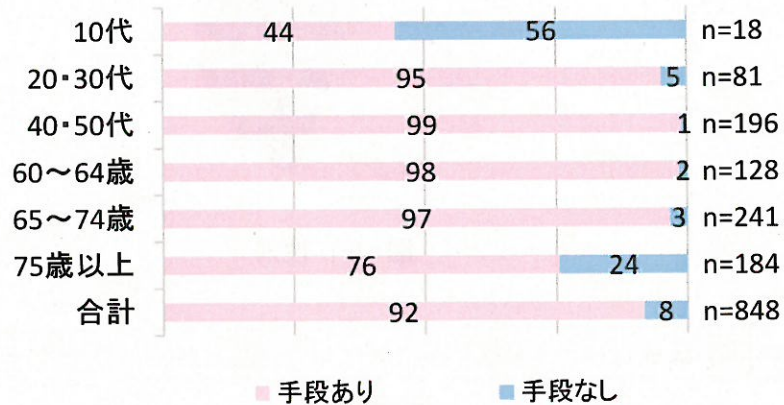


図 3-4 自由に使える交通手段（自動車・バイク・原付）の有無

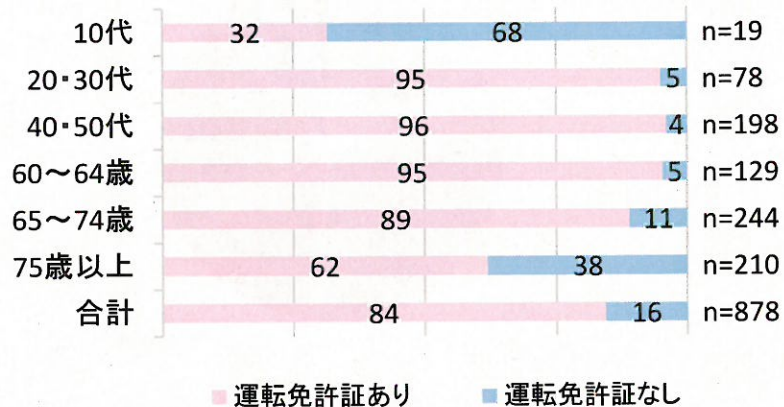


図 3-5 運転免許証（自動車・バイク・原付）の有無

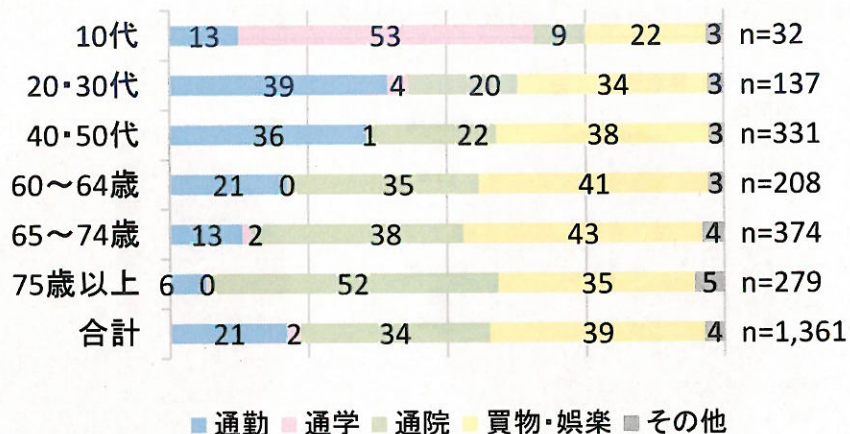


図 3-6 外出目的

(5) 目的別の交通手段

- 通勤はいずれの年代も自動車（自走、送迎）が大半を占めている。
- 路線バス利用は75歳以上で2%みられるものの、他の年代ではみられない。
- タクシー利用は20・30代では2%、65～74歳で1%に留まっているが、75歳以上で8%と他の年代と比べ多くなっている。

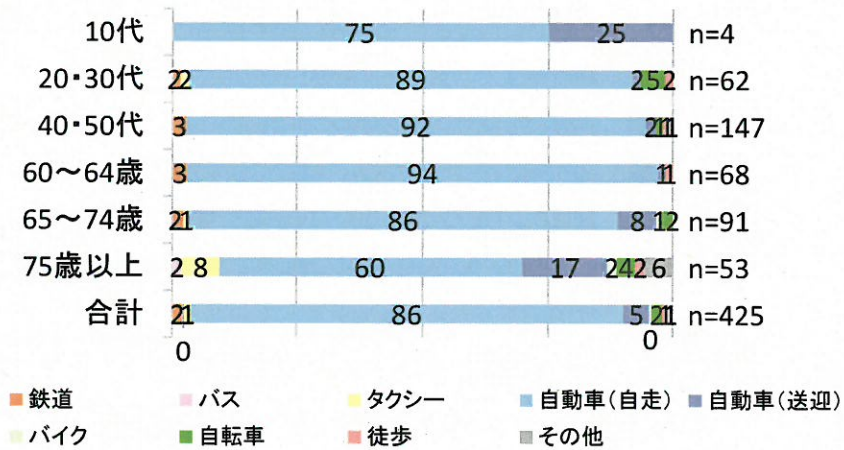


図 3-7 主に利用する交通手段(通勤)

- 通学は10代では自転車約半数と多く、次いで鉄道が18%と多くなっているが、路線バスはみられない。
- 20・30代では自動車（自走）が過半数で鉄道が43%となっている。
- 路線バスの利用は全体で2%に留まっている。

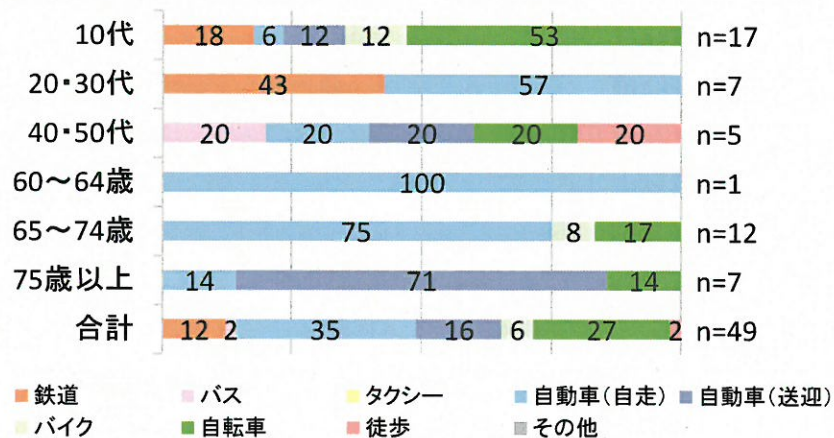


図 3-8 主に利用する交通手段(通学)

- 通院は自動車（自走、送迎）が大半を占めており、10代と75歳以上では他の年代に比べて自動車（送迎）が多くなっている。
- 路線バス利用は、75歳以上で2%みられる。

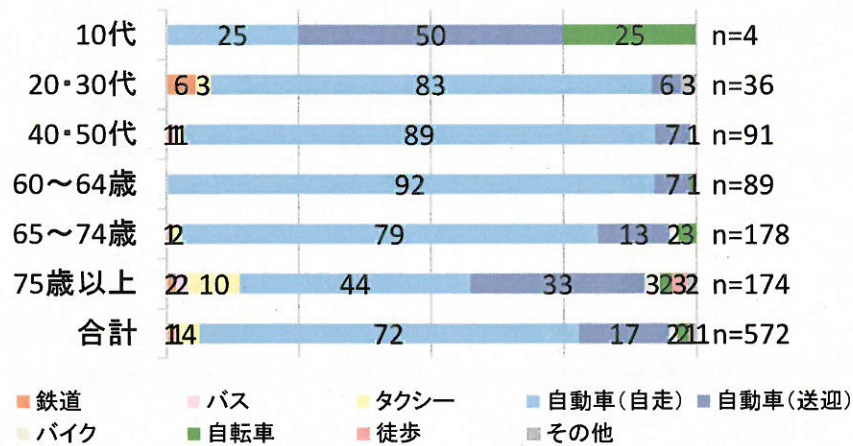


図 3-9 主に利用する交通手段(通院)

- 買物・娯楽は通院と同様に自動車（自走、送迎）が大半を占めており、10代と75歳以上では他の年代に比べて自動車（送迎）が多くなっている。
- 路線バス利用は75歳以上で1%みられる。

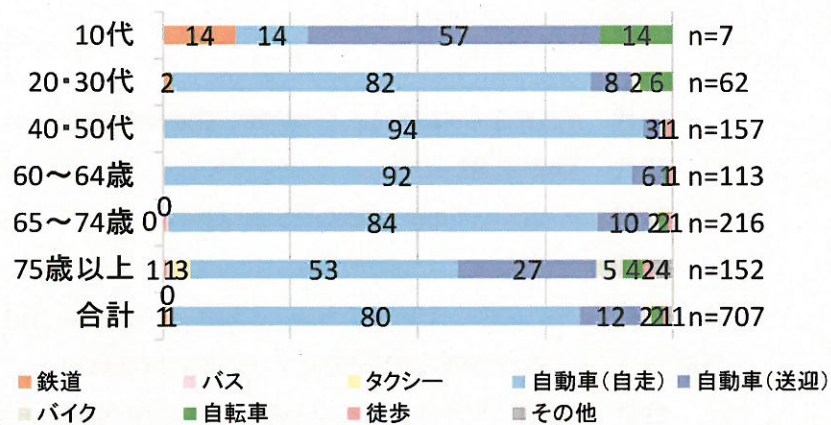


図 3-10 主に利用する交通手段(買物・娯楽)

(6) 外出の状況

● 通勤は週 5 日以上が 75%となっているが、通院は月に数回が 48%と最も多く、買物は週 1～2回が 38%となっており、週 3 回以上が占める割合は半数以下となっている。

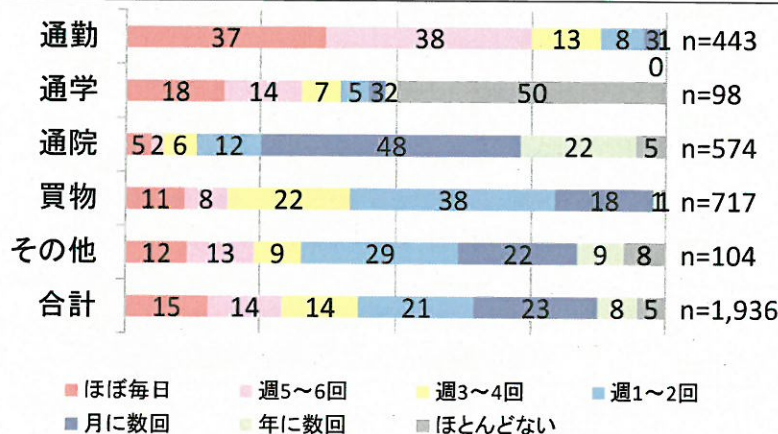


図 3-11 外出頻度

● 希望通りの外出は「十分できている」と答えた人は全体で 4 割を超えており、「おおむねできている」を合わせれば 8 割を超えている。
 ● 10 代と 75 歳以上では他の年代に比べて「あまりできていない」「できていない」の割合が高くなっている。

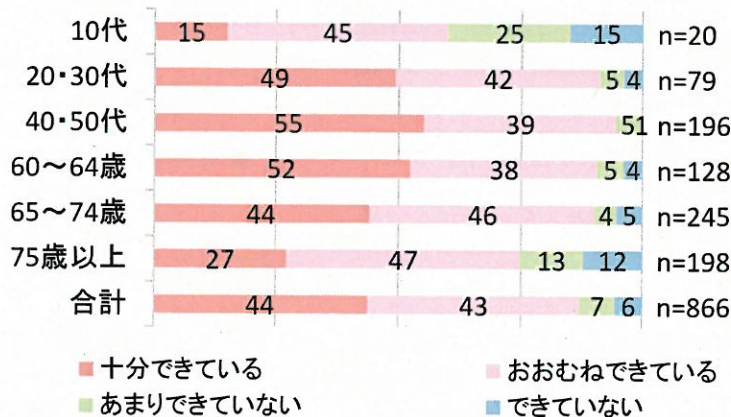


図 3-12 希望通りの外出ができているか

● 希望通りの外出ができない理由は、10代、65～74歳、75歳以上では「移動手段が無い」の割合が高くなっている。また、75歳以上では、「体力的につらい」の割合が高くなっている。

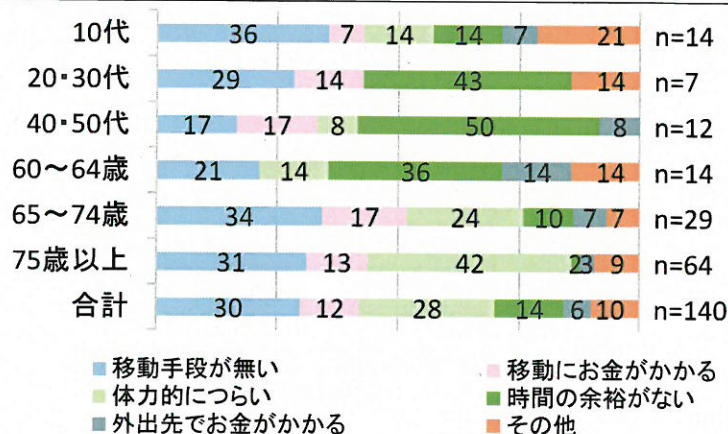
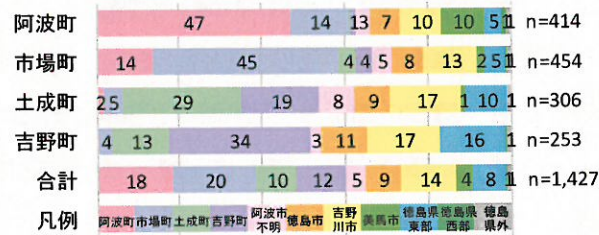


図 3-13 希望通りの外出ができない理由

(7) 外出先

- 町別の外出先は、目的計では各自町内が最も多く、阿波町、市場町では約半数となっている。土成町、吉野町でも自町内が最も多いが、約3割程度となっており、土成町は次に多い吉野町、吉野町は次に多い吉野川市を足すと約半数となっている。
- 全体で約6割が市内での移動となっている。

【目的計】



- 自町内の移動が多い。
- 吉野町・土成町は徳島市への移動が多い。

- 各町とも徳島市への通学が約2割あるほか、吉野川市や美馬市への通学もみられる。

【通勤】



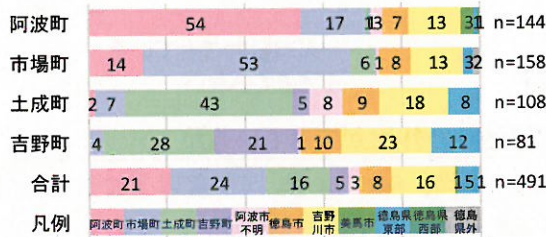
【通学】



- 自町内の移動が多く、吉野町から土成町への移動も多い。また、吉野川市への移動もみられる。

- 自町内での移動が多いが、土成町では吉野町への移動が多い。また、吉野川市や美馬市への移動もみられる。

【通院】



【買物・娯楽】



- 自町内での移動が多いが、吉野町では土成町への移動が多い。また、徳島市や吉野川市への移動もみられる。

【その他(公共施設など)】



図 3-14 目的別の外出先(町別)

(8) 居住エリア別の通院、買物・娯楽の目的地

- 阿波町の方の目的地は、買物・娯楽は阿波町内の「アワーズ」(43件)や「デイリーマート」(32件)、市外では美馬市の「マルナカ脇町店」(30件)が多く、通院は市場町の「阿波病院」(23件)や阿波町内の「林内科医院」(16件)、市外では吉野川市の「吉野川医療センター」(10件)が多くなっている。
- 市場町の方の目的地は、買物・娯楽は市場町内の「マルナカ市場店」(68件)、阿波町の「アワーズ」(11件)、「デイリーマート」(11件)が多く、通院は市場町内の「大久保内科」(29件)、「阿波病院」(19件)、市外では吉野川市の「吉野川医療センター」(13件)が多くなっている。

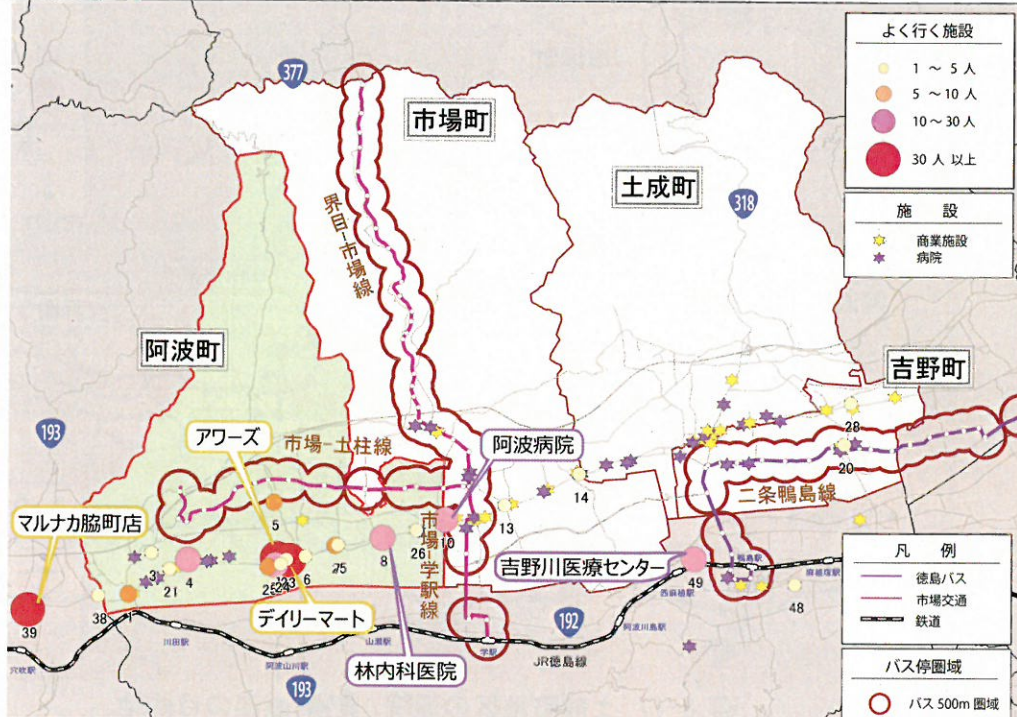


図 3-15 阿波町地区の通院、買物・娯楽の目的地



図 3-16 市場町地区の通院、買物・娯楽の目的地

- 土成町の方の目的地は、買物・娯楽は吉野町の「マルナカ柿原店」(62件)、市外では藍住町の「ゆめタウン徳島」(7件)が多く、通院は土成町の「大野病院」(14件)や「御所診療所」(7件)、市外では吉野川市の「吉野川医療センター」(6件)が多くなっている。
- 吉野町の方の目的地は、買物・娯楽は吉野町内の「マルナカ吉野店」(47件)や「マルナカ柿原店」(14件)、通院は土成町の「金塚内科」(8件)や「御所診療所」(7件)が多くなっている。

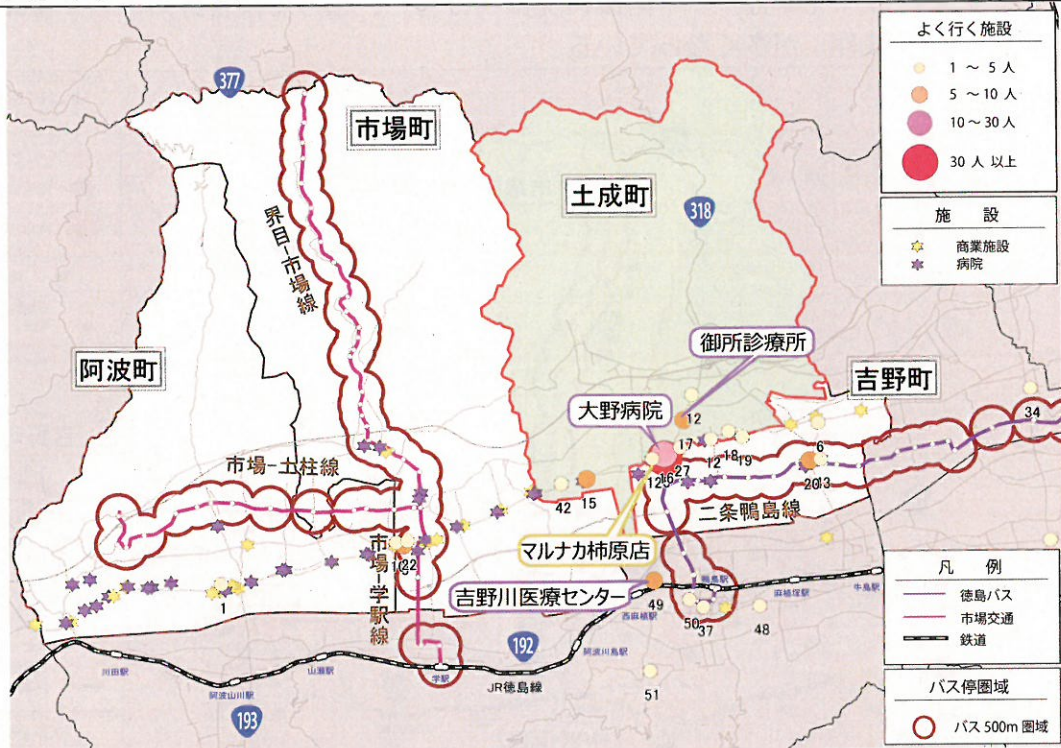


図 3-17 土成町地区の通院、買物・娯楽の目的地

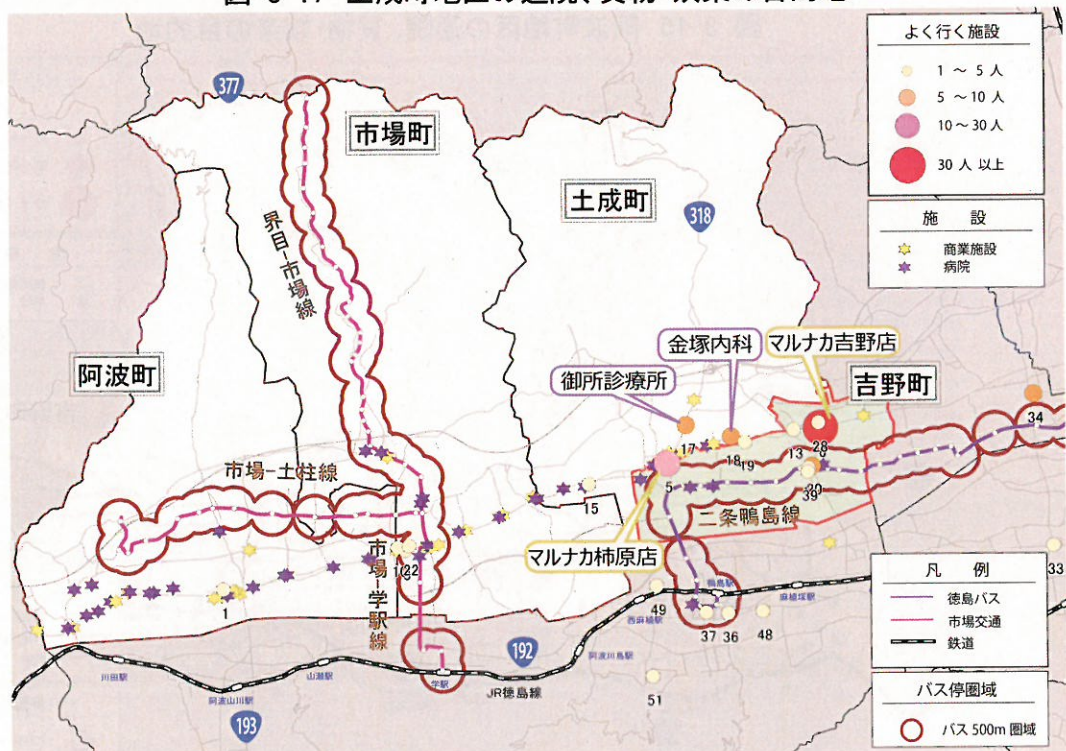
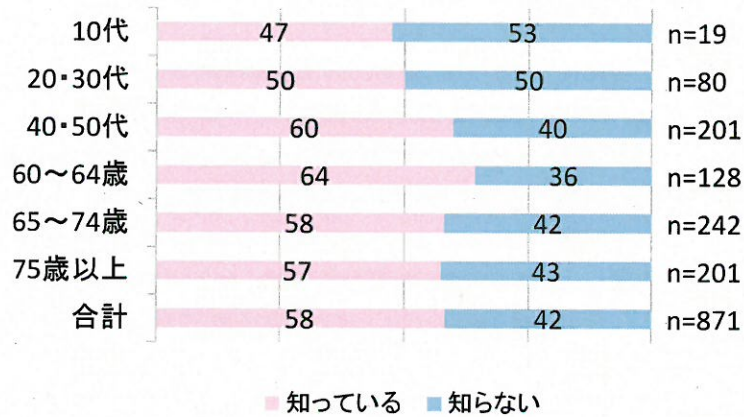


図 3-18 吉野町地区の通院、買物・娯楽の目的地

(9) 路線バスの認知と利用状況

- 路線バスの認知状況を年代別にみると、路線バスを「知っている」は 47～64%に留まっている。
- 町別では、路線バスが運行中である吉野町や市場町では 75～79%を占める一方、便数の少ない阿波町や、公共交通の無い土成町では 37～41%と低くなっている。

【年代別】



【町別】

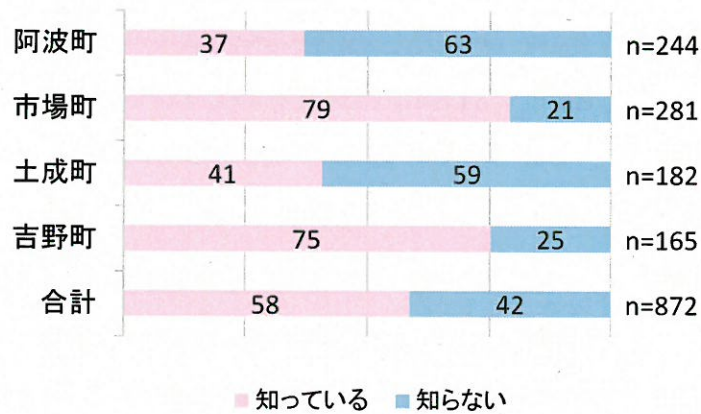
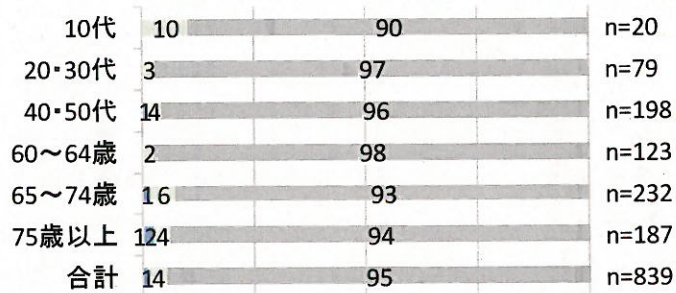


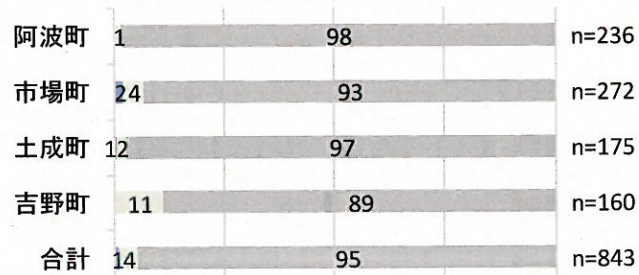
図 3-19 認知状況

- 路線バスの利用は、年代別では「ほとんどない」が9割以上となっており、残り数%を「月に数回」「年に数回」が占める状況となっている。
- 町別では、現在、徳島バスの路線バスが運行している吉野町で、「年に数回」が11%となっているほかは、いずれの町も「ほとんどない」が約9割を占めている。
- 地区別では日開谷・大影地区で「週1~2回」が2%、「月に数回」が6%、一条地区と柿原地区で「年に数回」が約1割となっているほかは、いずれの地区も「ほとんどない」が約9割を占めている。

【年代別】



【町別】



【地区別】

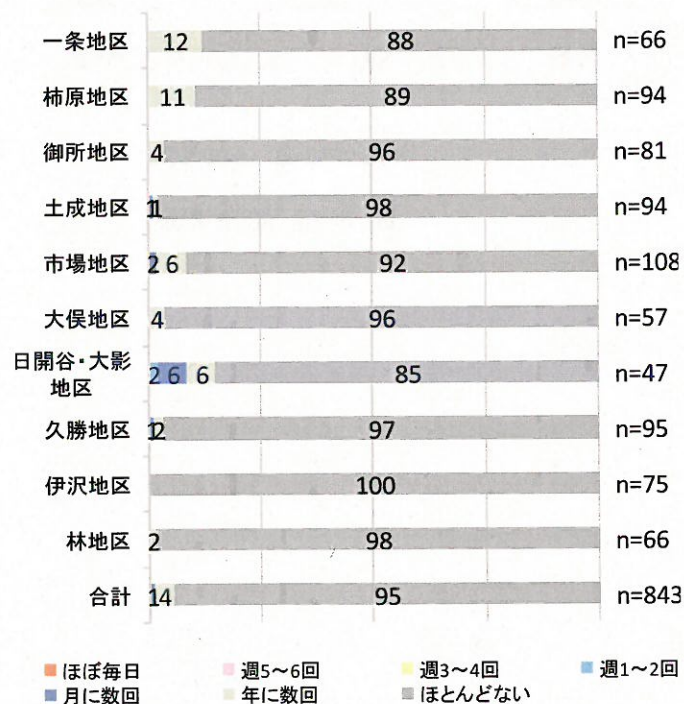


図 3-20 利用状況

(10) 路線バスの評価と空白地域に対する意識

- 路線バスの評価として、運行区間、便数、バス停数で「拡大」のニーズが高くなっている。
- 「よく知らない」が6割以上存在し、路線バスに無関心な方が多くなっている。

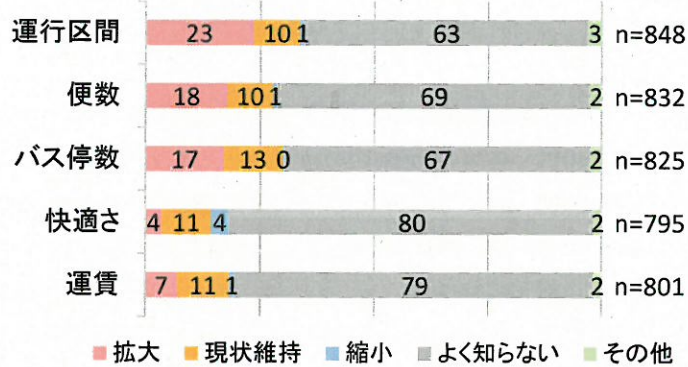
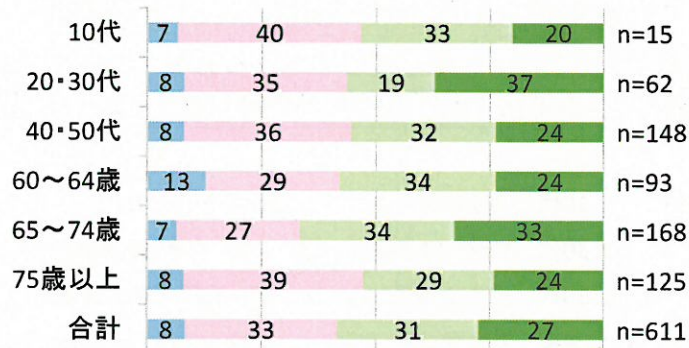


図 3-21 路線バスの評価

- 公共交通空白地域に対する意識は、「対策してほしい」「検討してほしい」がほとんどの年代で半数を超えている。特に、10代、40・50代、75歳以上で高くなっている。
- 町別に見ると、土成町の「対策してほしい」が4割を超えている。

【年代別】



【町別】

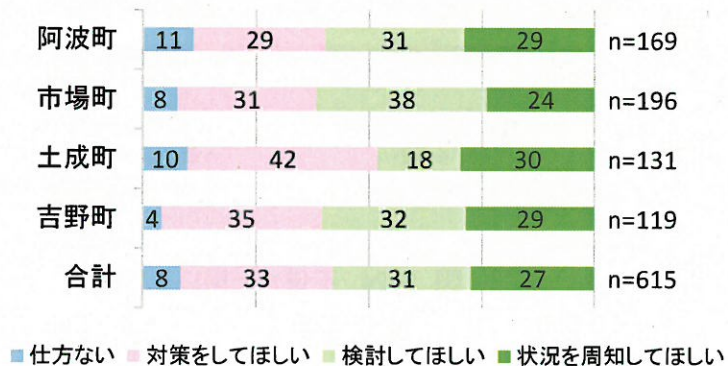


図 3-22 公共交通空白地域に対する意識

(11) 現在の公共交通の利便性とその理由

● 現在の公共交通の利便性は、「充分便利」は全ての年代で1割未満となっており、一方「不便」は約2割～4割となっており、特に10代が多く、次いで40・50代、75歳以上の順となっている。

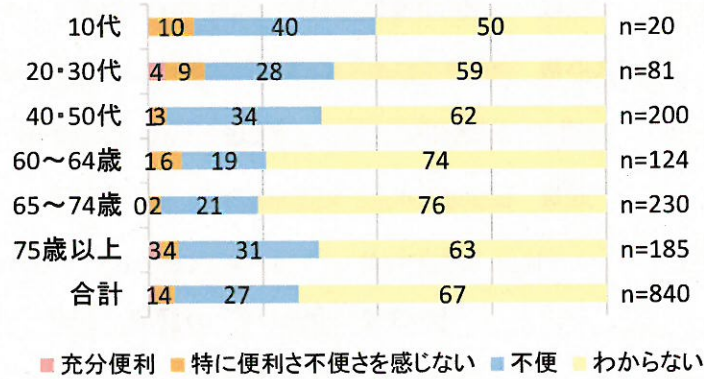


図 3-23 現在の公共交通の利便性

● 不便だと感じる理由は、「公共交通の選択肢が少ない」「バス路線が少ない」が多く、特に75歳以上が多い。
 ● 10代と60歳以上では「バス路線が少ない」が多くなっている。
 ● 自動車を運転できる年代でも「公共交通の選択肢が少ない」が多くなっている。



図 3-24 不便だと感じる理由

(12) 公共交通の維持拡充や新たな公共交通機関等の希望

● 将来の公共交通の維持に関する認識は、「維持すべき」が概ね半数となっている。

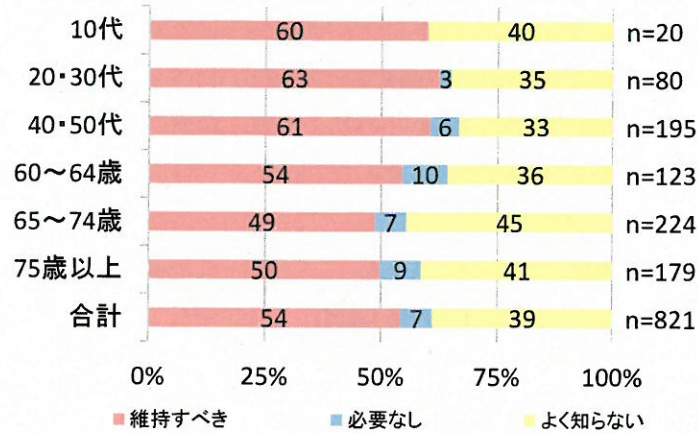


図 3-25 公共交通の維持に関する認識

● 路線の拡充等を希望する新たな公共交通機関は、「希望あり」が 41%～56%となっており、10代で特に多くなっている。

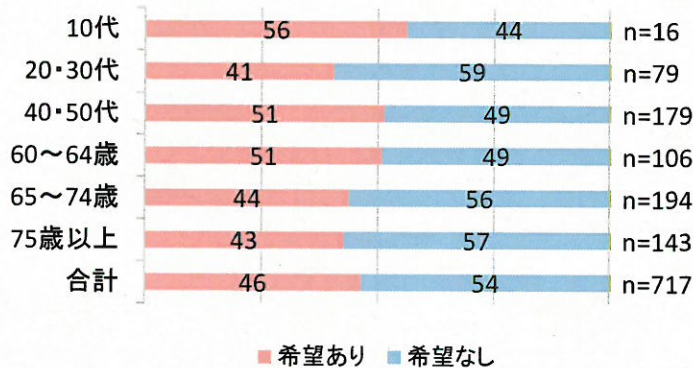


図 3-26 路線の拡充等を希望する新たな公共交通機関の有無

● 今後の路線バスの運行に対する意識は、「拡充」が約 2 割、「置換（バスに代わるより効果的な公共交通手段の設置を検討すべきである。）」が約 4 割と、合わせて約 6 割が対策実施を望んでいる。

● 市場町、吉野町では他地域に比べて「維持」が多くなっている。

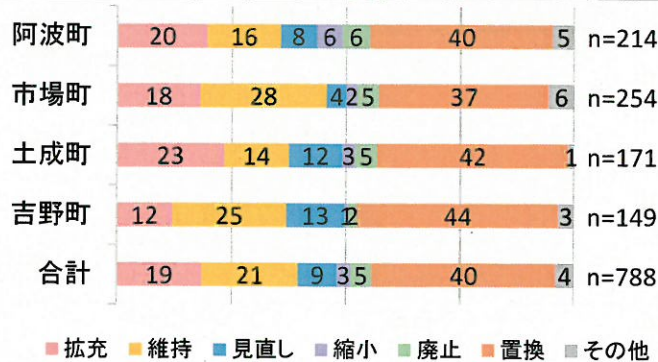


図 3-27 今後の路線バスの運行に対する意識

- バス路線拡充の運行希望があった区間は、二条鴨島線（徳島バス）と市場-学駅線（市場交通）の間のエリアで現在運行されていない「土成町成当」から「市場町香美」までの区間が最も多くなっている。
- 通院、買物・娯楽の目的地は、鳴門池田線沿いにある施設が多く、バス路線拡充の運行希望も鳴門池田線沿いが多くなっている。また、市外では吉野川医療センターへ訪れる方が多く、運行希望も多くなっている。

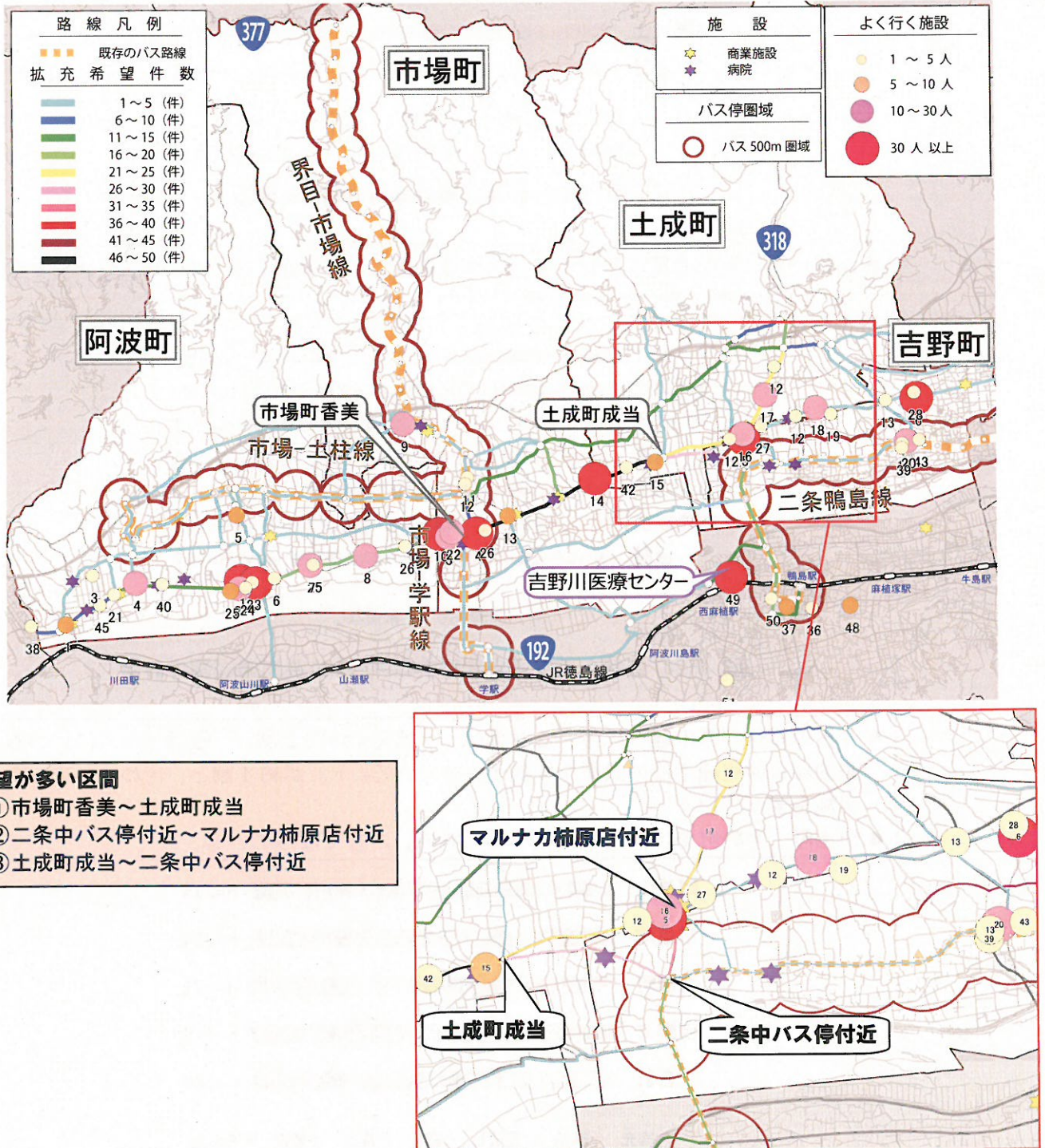


図 3-28 路線バスの拡充希望路線

(13) 公共交通を継続して運行していくために必要なこと

- 公共交通を継続して運行していくために必要なことは、「地域住民が支えていく意識を育てる」が最も多く、次いで「地域住民が積極的に利用」となっており、いずれも地域住民への働きかけや取組みが重要と考えられている。

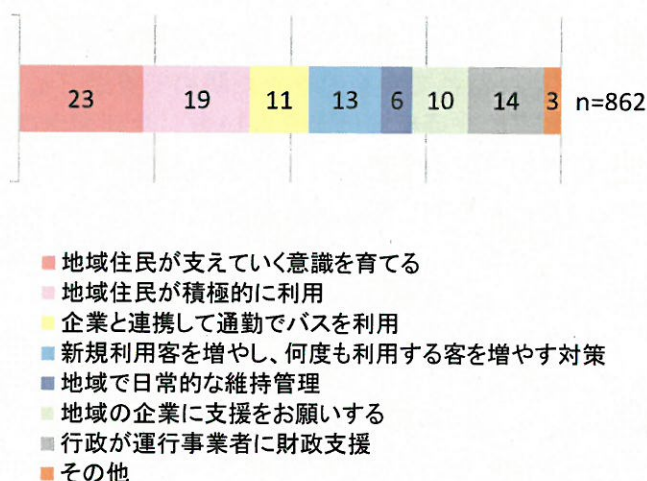


図 3-29 公共交通を継続して運行していくために必要なこと

(14) 地域公共交通に関する意見

- 移動手段として自動車を利用されている方が多いものの、将来運転できなくなった際に移動に不安を感じている回答が見受けられる。

(自由意見より抜粋)

- これから老人世帯がどんどん増え、自動車を運転したくてもできなくなる人が増加すると思います。義父が運転が不安な状態になっても免許証を返却しようとせず事故を起こさないかずっといぶん心配しました。あと15年もすれば私もそうなると思います。免許証を返納しても安心して自分の行きたい場所に行ける公共交通機関ができるよう願っています。
- 現在の年齢であれば自家用車の運転は出来るが、いつまで出来るかわかりません。家族がいても、ずっと付き添ってくれる訳ではなく身体の自由も少しずつ衰え出し、誰かの支えが必要になります。病院、買物、その他(郵便局、銀行)に行く事も知り合いの人に頼んだり(常時頼めない)タクシーを利用することになるでしょう。そんな時、必要に応じて経済的にも安く利用出来るサービスがあれば良いなと思います。利用者も、介護支援の様な形で登録出来る様にしてほしいと思います。
- 自分で自家用車の運転が出来なくなり免許証を返納した場合、自分が希望した場所へ行けるタクシーのような車(割安)を市が運行するか、又は他の人に行って頂けるような仕組みをつくってもらいたいと思います。このような考えの人は他にもたくさんいらっしゃいます。どうか前向きに考えて実現出来る事を願っております。病院へ行く時だけでも大変助かります。病気で今通っている病院が遠いので交通の便も悪いし費用が嵩みます。
- 現在は自分で運転出来ますが将来が不安です。
- 自分達も20年後あたりには、自動車も運転できなくなると思うので、1番に生きてゆく上で、病院と、食料品の買物に困ると思います。病院はタクシーと考えます。食品は、移動スーパー車に来てもらうつもりと考えています。当面は、子供達がしてくれると思っております。これから先、財政も厳しく、できるだけ、経費節約で、老人の方達もできる限

- り、若者に負担を少なくするように、自分達で、できるように考えていければと思います。公共バスも毎日じゃなくて、5日とかの単位で出たらどうかと思います。
- 今はまだ40歳代で、車の運転も、車の維持もできていますが、将来的に現状のように、維持していけるという保証はないので、買物や病院に行きたい時に行けない時がくると思うだけでとても不安です。特に最近、阿波市で住むのは不便だと感じる事がよくあり、本当は、高齢になった時には便利な土地で住みたいというのが理想です。病院も買物する店も娯楽施設もないに等しく、たださえ人口流出が止まらなくなっていく中、阿波市は発展性がひとつもなく、廃れてゆくのをただ眺めて見過ごしてゆきだけなのだろうかと思議に思います。本当に交通手段は考えないと、生活弱者は救えません。
 - 自分の将来の事を思うと自動車以外の交通手段が少ないというのは切実です。特に私には子供や兄弟はいませんので、自分が車を運転できなくなった時どうすればいいのか。財政等問題は山積ですが、公共交通機関は残してほしいと思います。将来徳島市内のバスのような小さなバスが阿波市内を走ればうれしいです。
 - 少子・高齢化の時代、日々の生活で現在は車の運転が出来ますが年齢が上がると運転も難しくなります。食料品を買うにしても、病気になる医者に行くにもタクシーでは高く年金も目減り状態で老人が安心して暮らせる交通網があれば少しは安心出来ます。市内周回小型バスなども一案かと思います。
 - 自分の年齢を考えてもあと10数年しか運転ができないと思います。バスは、足腰が弱いと無理なのでタクシーを充実させてほしいと思います。
 - 現在は元気で自分で自動車にも乗れるが将来のことを考えるともっと高齢化になっているであろうから地域公共サービスの拡充をお願いしたい。
 - 病気してから何年先分からないけど交通手段は身近な問題、遊びよりも買物や病院に行く事ばかり、独居老人になることは確かな事だから少ない年金生活なのに交通費に悩まされる。5年先運転出来ないと思う（目視力、体力の問題）。御所地区には路線バス無しなのが残念。
 - 自分で車を運転できなくなる時は必ず来る。公共交通機関の維持、拡充は大切な問題である。生活できる様整備を継続してもらいたい。
 - 家族で交通手段がないものがあるので、どこへ行くにも送り迎えがいる。他の家族の負担になる。家から病院もスーパーも高齢の家族は歩いていけないのでとても不便に思っています。効率的で便利な公共交通機関を今すぐにでも設置してほしい。今のままでは自分自身も自家用車が運転できなくなった時、非常に不便に感じると思う。

(15) 阿波市地域公共交通アンケート調査(H28.3)からみた課題の整理

阿波市地域公共交通アンケート調査の結果より、以下のことがわかった。

【アンケートからわかったこと①】

- ・「運転免許証がない」と回答されているのは10代と75歳以上で割合が高くなっており、この年代は「自由に使える交通手段がない」の割合も高くなっている。(p3-3)
- ・通勤、通院、買物・娯楽を目的とした外出手段として、自動車の利用が多く、送迎での自動車利用を含めると大半となっており、送迎での自動車利用は、通院、買物・娯楽で10代と75歳以上が多くなっている。(p3-4、3-5)
- ・10代と75歳以上の年代は運転免許証を持たない人の割合が高く、その場合は送迎等での移動が多くなり、自由に使える交通手段がないと認識されていると考えられる。(p3-3、3-4、3-5)
- ・自動車の利用が多くなっているが、将来運転ができなくなった際の移動手段には不安を抱える人が存在している。(p3-16、3-17)
- ・希望どおりの移動が「十分できている」と答えた人は全体で4割を超えており、「おおむねできている」を合わせれば8割を超える。希望どおりの外出が出来ない理由は、10代、65歳以上で「移動手段が無い」が多く、特に75歳以上では「体力的につらい」が多くなっており、体力面で移動の負荷が大きくなっていると考えられる。(p3-6)

運転免許証の非保持者、自由に使える交通手段がない10代と65歳以上の移動の確保が必要。特に75歳以上は体力的に移動の負荷が大きいことを考慮する。

【アンケートからわかったこと②】

- ・路線バスの認知は、市場町、吉野町では7割を超えて認知されているが、阿波町、土成町では4割前後であり、利用については全町において約9割が「ほとんどない」と答えている。(p3-10、3-11)
- ・現在の公共交通について、バス路線が少ない、公共交通の選択肢が少ない、バスの便数が少ないとの意見が多く、利便性の低さがある。(p3-13)
- ・公共交通を「維持すべき」と考えている人は、各年代で約5～6割となっている。路線の拡充等を希望する新たな公共交通機関の有無は、約4割が「希望あり」と答えており、特に10代が多い。(p3-14)
- ・今後の路線バス運行に対する意識は、「拡充」が約2割、「置換」が約4割となっている。(p3-14)

公共交通の選択肢が少なく、路線バスは路線数・便数が少ないため、新たな交通手段も含めた移動ニーズに合った交通手段の検討が必要。

【アンケートからわかったこと③】

- ・公共交通空白地への対策は、各年代で半数の人が対策・検討をしてほしいと考えている。
(p3-12)

公共交通空白地域への対応が必要。

【アンケートからわかったこと④】

- ・自町内での移動が最も多くなっており、市内での移動は約6割となっている。市外への日常的な移動需要もある。(p3-7)
- ・市内では中核となる総合病院（「阿波病院」）、医療機関（「大久保内科」「林内科医院」「大野病院」「御所診療所」「金塚内科」）やスーパーマーケット（「アワーズ」「デイリーマート」「マルナカ市場店・柿原店・吉野店」）の利用が多くなっている。これらのうち、「マルナカ市場店」等一部の店舗を除いて、路線バスの運行経路外の施設が多くなっている。また、市外では吉野川市の「吉野川医療センター」や美馬市の「マルナカ脇町店」が多く、藍住町の「ゆめタウン徳島」への移動需要もある。(p3-8、3-9)
- ・市民がよく利用する主要な医療機関や商業施設は、鳴門池田線沿いに点在しており、バス路線拡充の運行希望も鳴門池田線沿いが多くなっている。(p3-15)
- ・バス路線拡充についての市民の運行希望は、二条鴨島線（徳島バス）と市場学駅線（市場交通）との間のエリアが多く、特に公共交通空白地となっている「土成町成当」から「市場町香美」までの区間が多い。(p3-15)

市民がよく利用する市内外の施設へのアクセス確保が必要。

【アンケートからわかったこと⑤】

- ・公共交通の継続には「地域住民が支えていく意識を育てる」、次いで「地域住民が積極的に利用」となっており、地域住民への働きかけや取り組みが重要と考えられている。
(p3-16)

公共交通の継続に向けた地域住民との協働が必要。

3.2 高齢者アンケート調査

1) 調査の概要

(1) 調査の目的

本調査は、阿波市民のうち、移動手段確保の困難な方が多いと想定される高齢者について、現況における移動状況や公共交通の利用状況のほか、移動ニーズや、今後の公共交通整備に対する意見等を把握することを目的として実施した。

(2) 調査対象

調査対象は、阿波市内に居住する満65歳以上の男女のうち、各地区について無作為に抽出した合計800名とした。

ただし、各地区の対象者数は、地区別に一定の人数を割り振ったうえで、残る人数については、人口比率に応じて各地区へ按分し設定している。

また、対象者の抽出にあたっては、路線バス沿線住民アンケート（後述）の調査対象と重複しないよう調整を行っている。

(3) 調査方法

郵送配布・郵送回収とした。

(4) 調査日時

配布 : 平成29年8月21日(月)

回収 : 平成29年9月5日(火)

※調査結果の集計は、平成29年9月8日(金)到着分までを対象としている。

(5) 配布数・回収数

配布数及び回収数は、下表のとおり。

表 3-2 高齢者アンケート調査票の配布・回収状況

| 配布数 | 回収数 | 回収率 |
|-------|-------|--------|
| 800 票 | 318 票 | 39.8 % |

2) 調査結果

調査結果集計に当たり、設問毎に回答を集計し、不整合の場合も得られた回答は集計対象とした。また、無回答は除外していること、小数点表示の関係等で合計が合わない場合がある。

(1) 性別

- 性別は女性が6割と男性に比べて多くなっている。

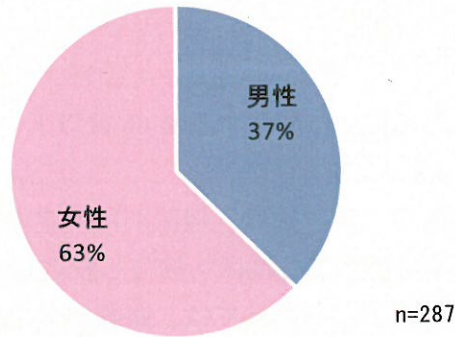


図 3-30 性別

(2) 年齢

- 年齢は最も多いのは65～69歳で、75歳以上の後期高齢者が半数弱となっている。

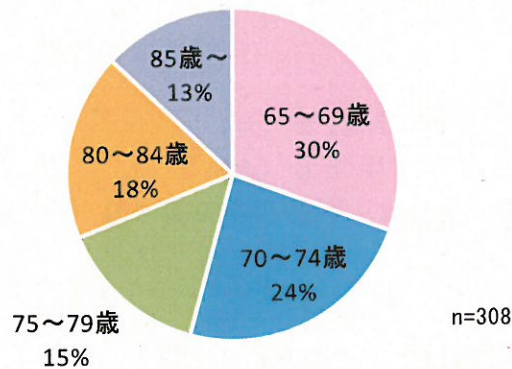


図 3-31 年齢

(3) 居住地

- 町別では市場町が最も多く、次いで阿波町が多くなっている。

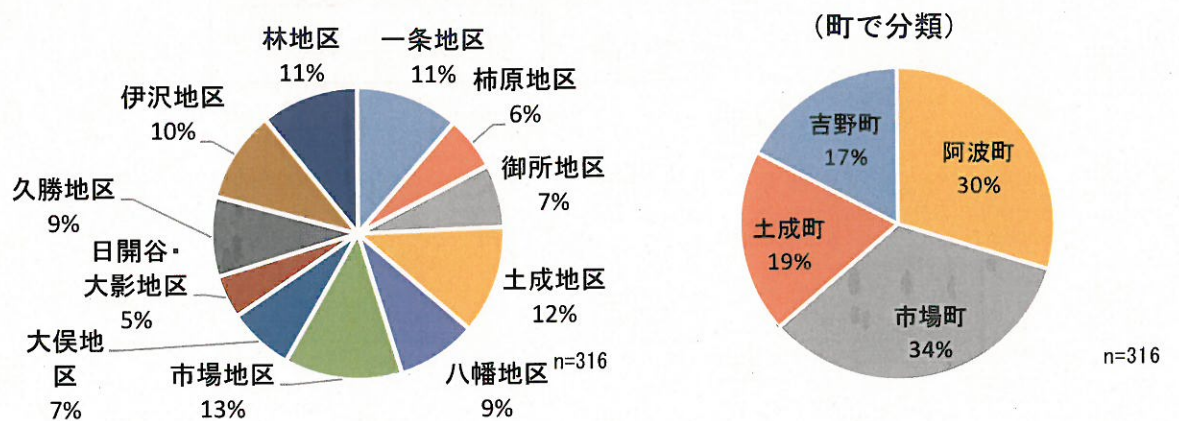


図 3-32 居住地

(4) 居住エリア別の通院と買物の目的地

- 阿波町の方の目的地は、買物は阿波町内の「アワーズ」(48件)、「デイリーマート」(39件)、市外では「マルナカ脇町店」(17件)が多く、通院は阿波町内の「林内科医院」(16件)や市場町の「阿波病院」(13件)が多くなっている。
- 市場町の方の目的地は、買物は市場町内の「マルナカ市場店」(49件)、「JA夢市場」(36件)が多く、通院は市場町内の「大久保内科」(20件)、「阿波病院」(16件)が多くなっている。市外では吉野川市の「吉野川医療センター」(7件)への移動がみられる。

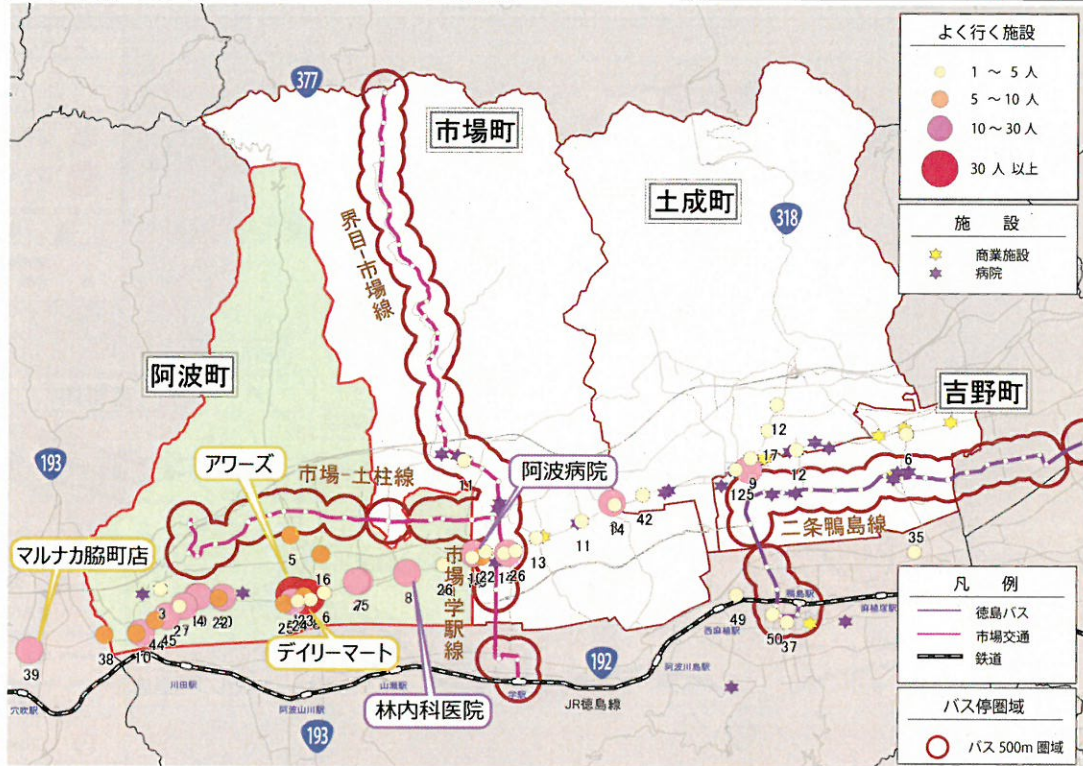


図 3-33 阿波町地区の通院・買物の目的地



図 3-34 市場町地区の通院・買物の目的地

- 土成町の方の目的地は、買物は吉野町の「マルナカ柿原店」(34件)や土成町の「JAグリーンどなりマルシェ」(10件)、市外では吉野川市の「キョーエイセレブ鴨島店」(7件)が多く、通院は土成町の「大野病院」(14件)や「御所診療所」(8件)が多くなっている。
- 吉野町の方の目的地は、買物は吉野町内の「マルナカ吉野店」(24件)や「マルナカ柿原店」(21件)、市外では吉野川市の「キョーエイセレブ鴨島店」(6件)や「マルナカパワーシティ鴨島店」(8件)が多く、通院は吉野町の「大久保医院」(8件)や土成町の「金塚内科」(7件)が多くなっている。

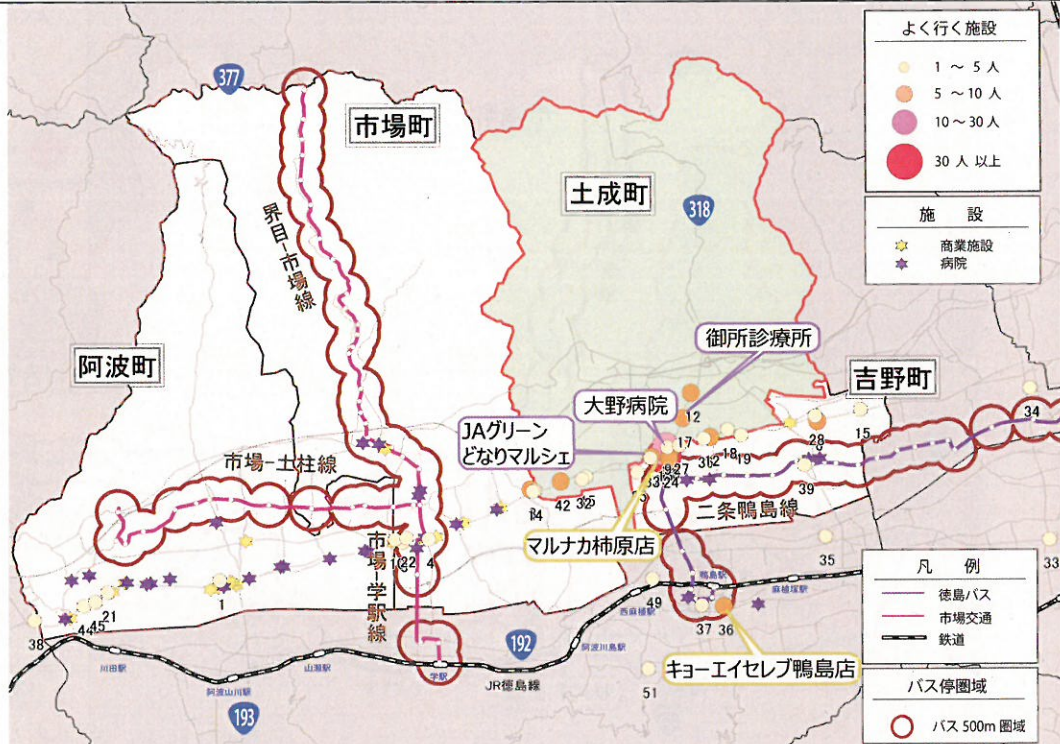


図 3-35 土成町地区の通院・買物の目的地

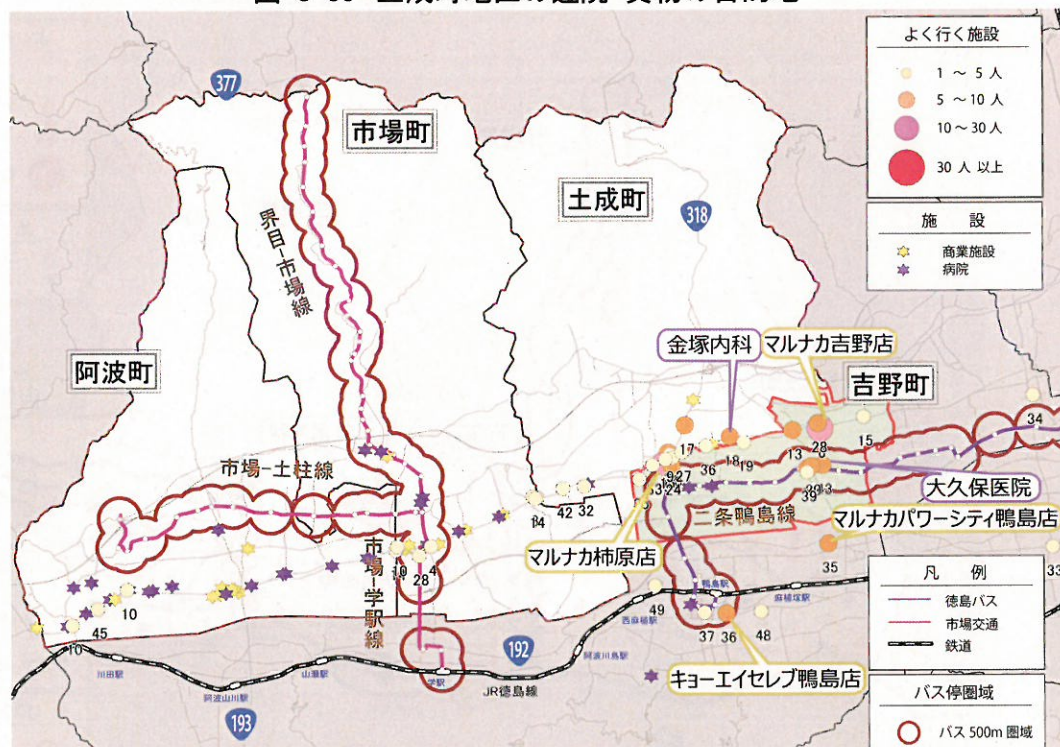


図 3-36 吉野町地区の通院・買物の目的地

(5) 路線バスの利用状況

- 路線バスは吉野町で 29.7%の人が「利用したことがある」と回答しているが、阿波町、土成町では約 6%に留まっており、大半の人が「利用したことがない」と回答している。
- 路線バスが運行されている市場町では、12.2%の利用であり、吉野町と比べ利用率が低い。

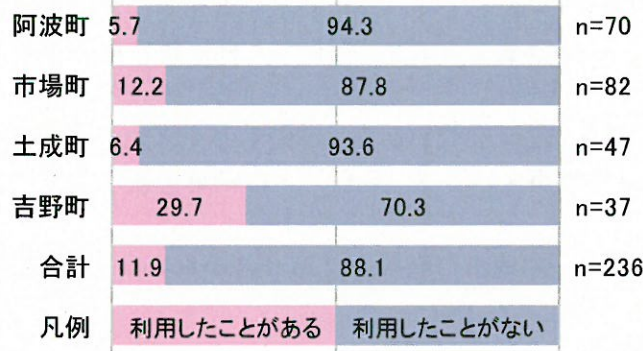


図 3-37 路線バスの利用状況

(6) 路線バス利用が増える条件(路線バスを利用したことがあると回答した方が対象)

- 路線バス利用が増える条件は、阿波町、市場町、吉野町では「運行間隔を短く(運行本数を多く)する」が最も多くなっており、土成町では「バス停に雨よけやベンチをつくる」が多くなっている。また、阿波町、市場町、吉野町では「バスの情報をわかりやすくする」も多くなっている。

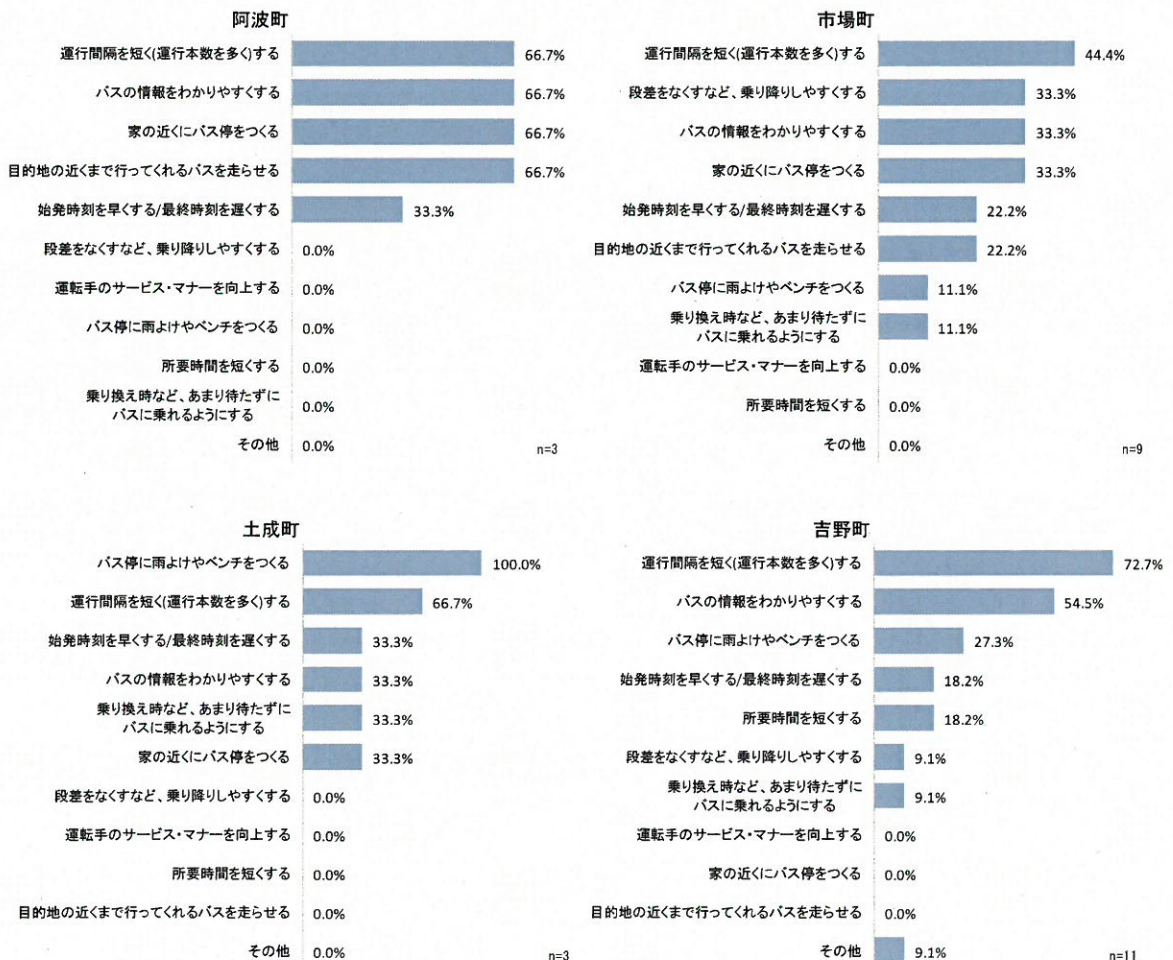


図 3-38 路線バス利用が増えるための条件(路線バスの利用者)

(7) 路線バスを利用しない理由(利用したことがないと答えた方が対象)

- 路線バスを利用しない理由は、阿波町、市場町では「目的地まで直接行けるバスがないから」が最も多く、次いで「自動車・バイク(原付)・自転車を使うより時間がかかるから」が多くなっている。
- 土成町は「バス停・駅まで遠いから」が最も多く、次いで「目的地まで直接行けるバスがないから」と「自動車・バイク(原付)・自転車を使うより時間がかかるから」が多くなっている。
- 吉野町は「運行本数が少ないから」が最も多く、次いで「目的地まで直接行けるバスがないから」と「自動車・バイク(原付)・自転車を使うより時間がかかるから」が多くなっている。
- いずれの町も「目的地まで直接行けるバスがないから」が共通で上位となっている。

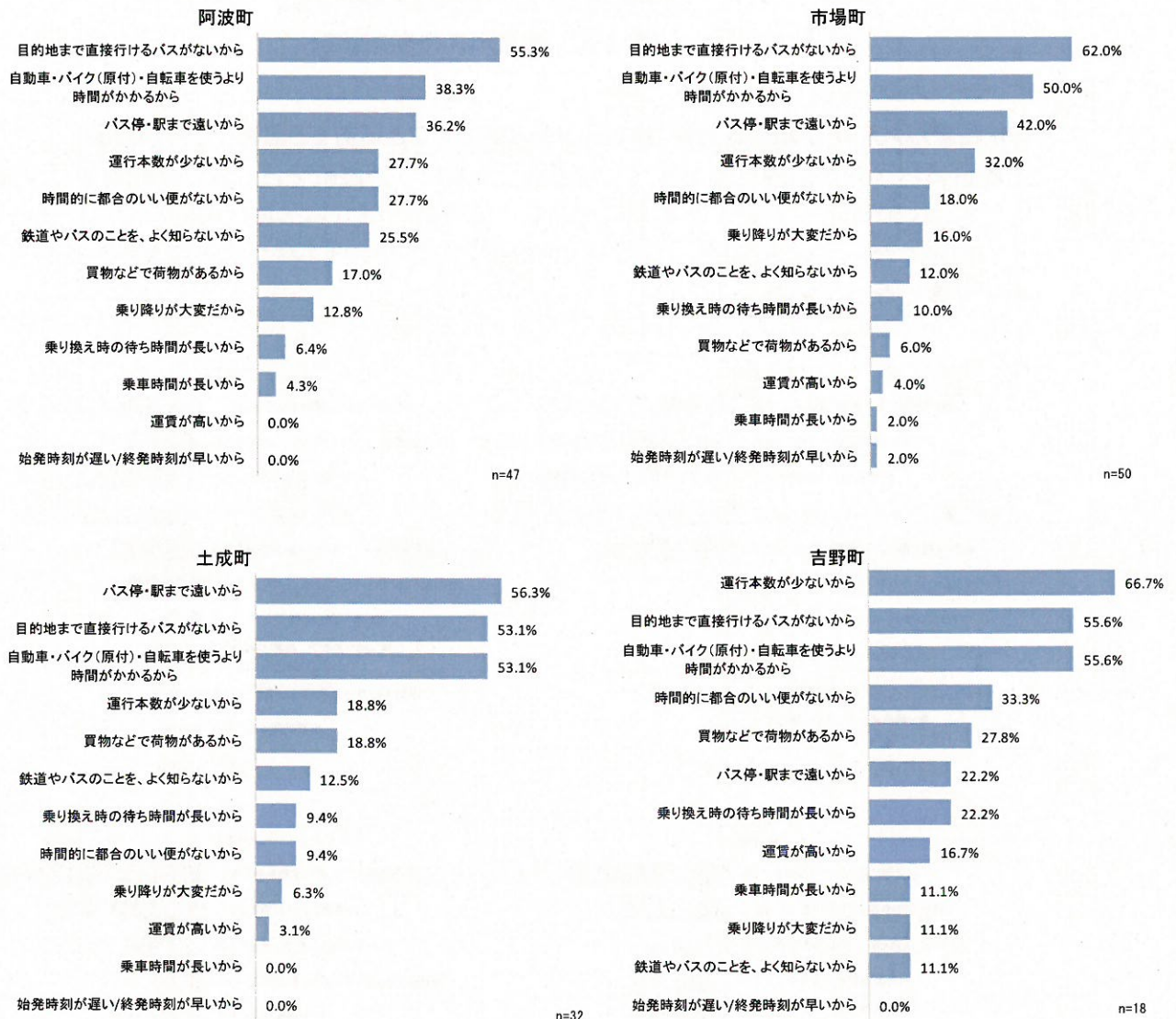


図 3-39 路線バスを利用しない理由(路線バスの非利用者)

(8) 路線バスを利用しない理由がひとつでも改善された場合の利用意向

- 路線バスを利用しない理由がひとつでも改善された場合の利用意向は、「利用する」「利用するかもしれない」を合わせると、阿波町、市場町、吉野町では約6割以上となっているが、土成町は約4割に留まっている。
- 「利用する」に着目すると市場町は30.4%となっているが、吉野町は10.0%に留まる。



図 3-40 路線バスを利用しない理由がひとつでも改善された場合の利用意向

(9) 自動車運転免許証の返納について

- 自動車運転免許証の返納は、町別に見ると「返納した」が5.9~12.5%とばらつきがある。
- 年齢別に見ると、「返納した」が80~84歳で28.1%、85歳以上で52.6%と多くなっているが、80歳未満では返納する人は少数に留まっている。

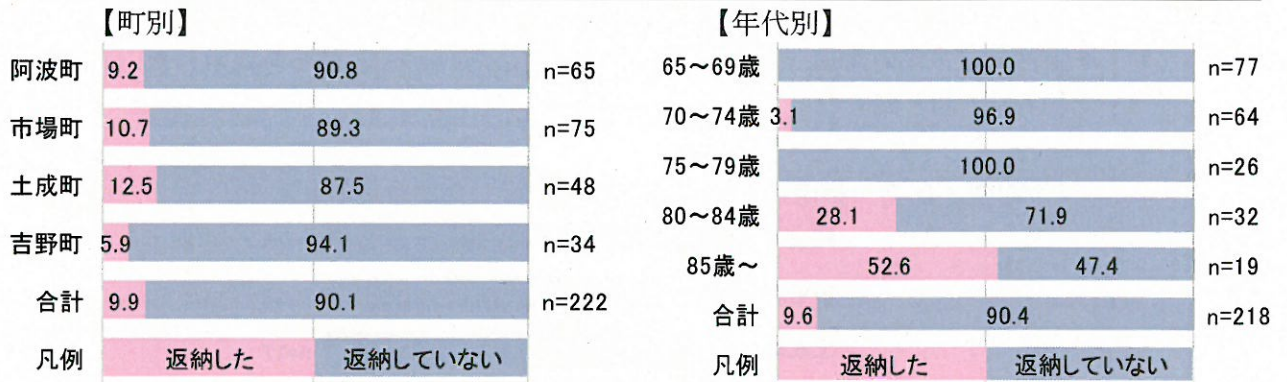


図 3-41 自動車運転免許証の返納状況

(10) 今後の自動車運転免許証の返納意向

- 今後の自動車運転免許証の返納意向は、「数年以内には返納すると思う」はいずれも概ね5%以下と少数に留まっている。

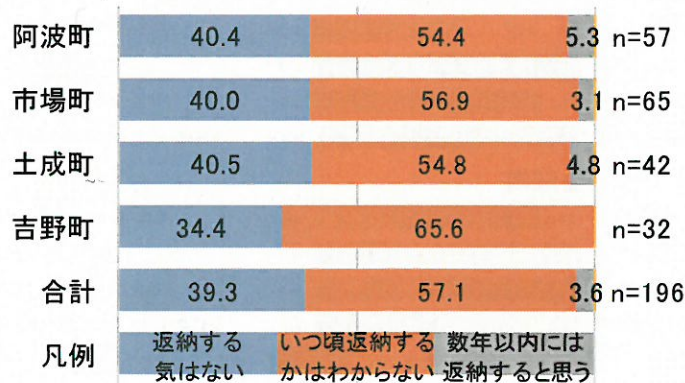
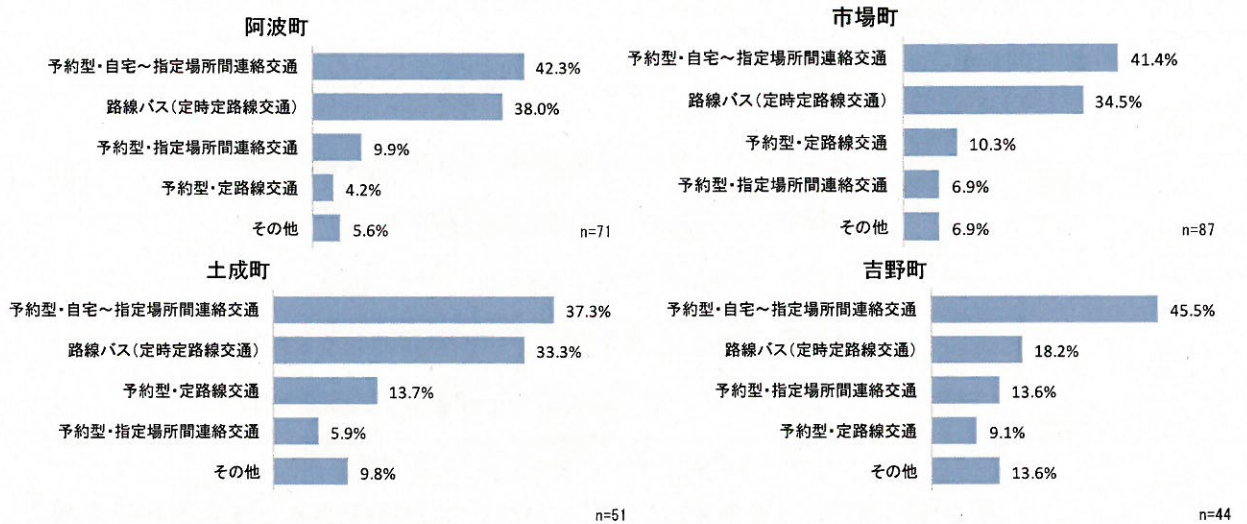


図 3-42 今後の自動車運転免許証の返納意向

(11) 阿波市で運行してほしい公共交通手段

● 阿波市で運行してほしい公共交通手段は、いずれの町も「予約型・自宅～指定場所間連絡交通」が最も多くなっており、次いで「路線バス」が多くなっている。



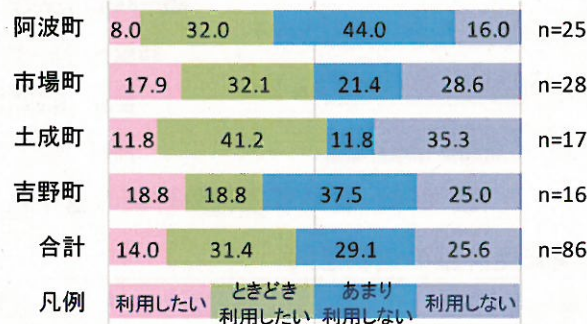
※各交通モードについては、表 5-1 及び図 5-1 を参照

図 3-43 阿波市で運行してほしい公共交通

(12) 希望する公共交通手段が阿波市で運行された場合の利用意向

● 運行希望が最も多かった「予約型・自宅～指定場所間連絡交通」を運行した場合の利用意向は、「利用したい」「ときどき利用したい」を合わせて 37.6%～53%となっている。
 ● 阿波町、市場町では「路線バス」で「利用したい」「ときどき利用したい」を合わせると約 6～7 割と高くなっている。

(予約型・自宅～指定場所間連絡交通を運行した場合の利用意向)



(各交通モードを運行した場合の利用意向)

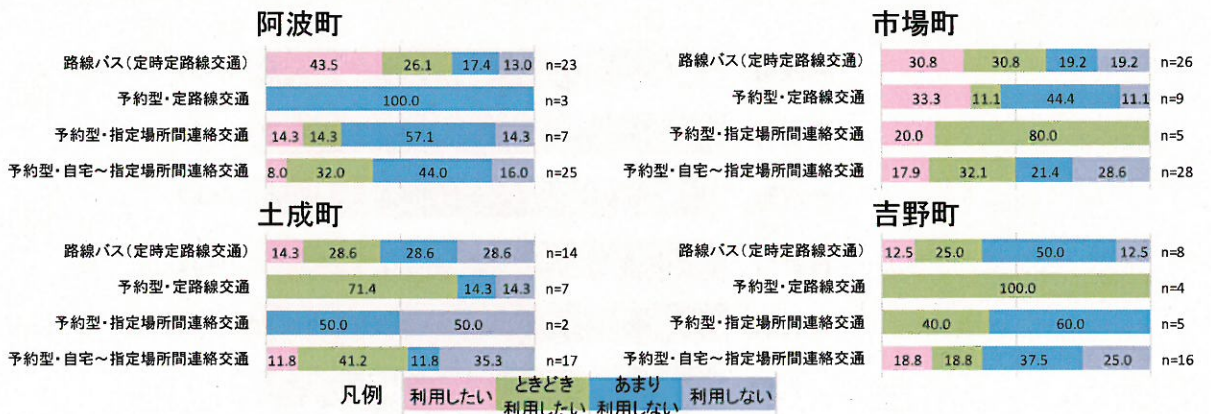


図 3-44 希望する公共交通手段が運行された場合の利用意向

(13) 公共交通手段を利用する場合、妥当と思う1回の利用料金

- 前述の公共交通手段を利用する場合に妥当と思う1回の利用料金は、阿波町、土成町は200円が最も多くなっているが、市場町では500円、吉野町では300円が多くなっている。傾向として、500円以内の運賃が妥当という結果になっている。

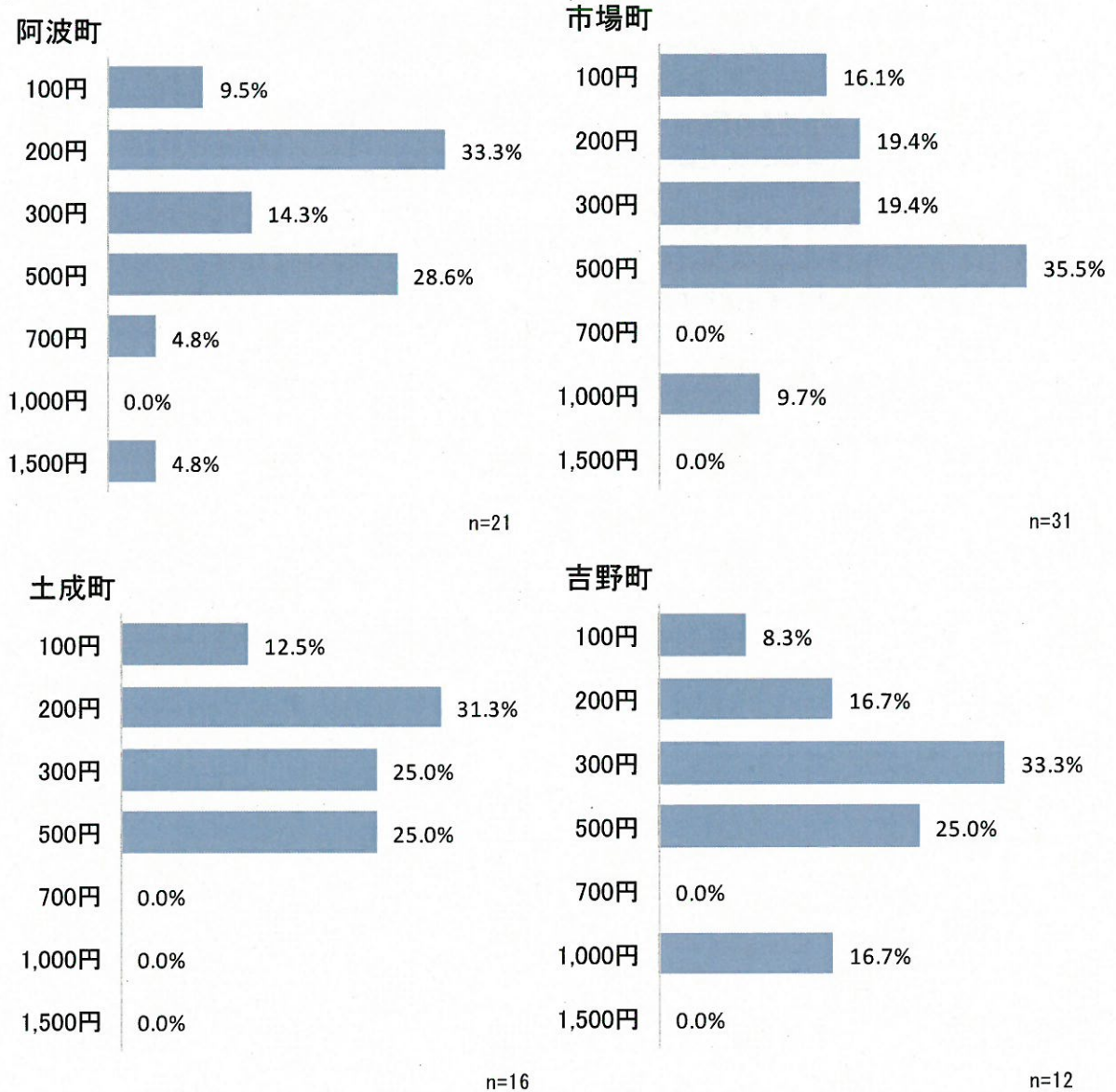
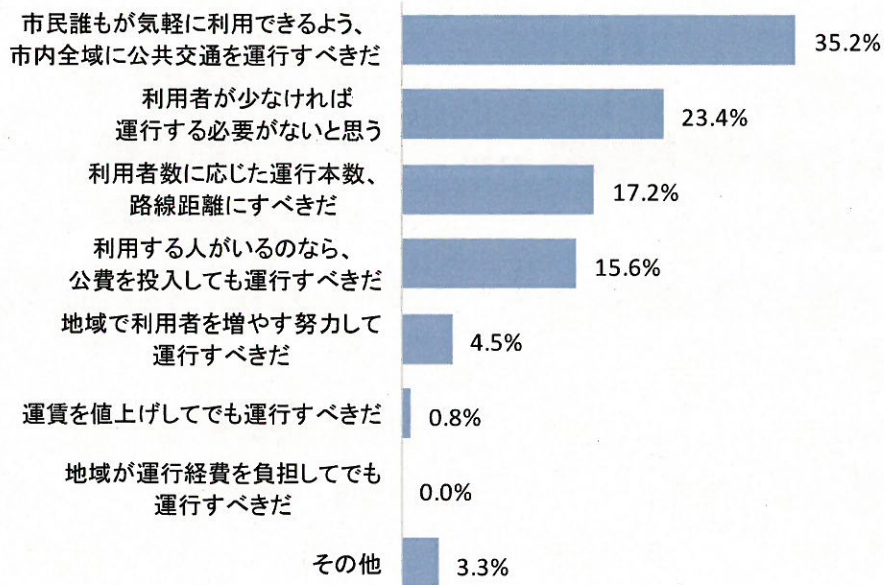


図 3-45 希望する公共交通手段の1回の利用料金

(14) 今後の阿波市の公共交通について

- 今後の阿波市の公共交通について、「市民誰もが気軽に利用できるよう、市内全域に公共交通を運行すべきだ」が35.2%と最も多くなっている。



n=244

図 3-46 今後の阿波市の公共交通について

(15) 高齢者アンケート調査からみた課題の整理

高齢者アンケート調査の結果より、以下のことがわかった。

〔アンケートからわかったこと①〕

- ・高齢者がよく利用する主要な医療機関や商業施設は、鳴門池田線沿いに点在しており、中核となる総合病院（「阿波病院」）、医療機関（「大野病院」「林内科医院」「大久保内科」「御所診療所」「金塚内科」「大久保医院」）や商業施設（「アワーズ」「デイリーマート」「マルナカ市場店・柿原店・吉野店」「JA夢市場」「JAグリーンとなりマルシェ」等）の利用が多くなっている。また、市外では医療機関は吉野川市の「吉野川医療センター」、商業施設では美馬市の「マルナカ脇町店」、吉野川市の「キョーエイセレクト鴨島店」や「マルナカパワーシティ鴨島店」への移動がみられる。これらのうち、「マルナカ市場店」等一部の店舗を除いて、路線バスの運行経路外の施設が多くなっている。（p3-22、3-23）
- ・路線バスの利用について、路線バスが運行されている吉野町は約3割の人が「利用したことがある」と回答しているものの、阿波町、市場町、土成町では約1割と低く、全体でも約1割と低くなっている。（p3-24）
- ・路線バス利用が増える条件は、阿波町、市場町、吉野町で「運行間隔を短く（運行本数を多くする）する」が最も多くなっている。また、阿波町、市場町、吉野町では「バス情報をわかりやすくする」も多くなっている。（p3-24）
- ・路線バスを利用したことがない方の「利用しない理由」は、「目的地まで直接行けるバスがないから」「バス停・駅まで遠いから」「運行本数が少ないから」「自動車・バイク（原付）・自転車を使うより時間がかかるから」が多く、バス路線、バス停の位置、運行本数が原因と考えられる。（p3-25）
- ・路線バスを利用しない理由をひとつでも改善した場合「利用する」との回答は、市場町で約3割、吉野町でも約1割となっている。「利用する」「利用するかもしれない」を合わせると全体で約6割あり、利用しないとの回答が約4割ある。特に土成町においては約6割の人が利用しないと回答している。（p3-26）
- ・運転免許証の返納について、80歳以上で返納が多くなっており、80歳未満では少数に留まっている。返納についての意思是、「いつ頃返納するかわからない」「返納する気はない」が9割を超えている。（p3-26）

路線バスはよく利用されている施設へのアクセスが困難で、利用率は全体で約1割となっており、路線バスの他にも市民の移動ニーズに対応し、運転免許証の返納を促進する交通手段の検討が必要。

〔アンケートからわかったこと②〕

- ・阿波市で運行して欲しい公共交通手段は、「予約型・自宅～指定場所間連絡交通」への希望が多く、次いで「路線バス」となっている。（p3-27）
- ・希望が多い「予約型・自宅～指定場所間連絡交通」を導入した場合の利用意向は、「利用したい」「ときどき利用したい」を合わせると約4～5割、「路線バス」については約4～7割となっており、阿波町、市場町では6割を超えている。（p3-27）
- ・今後の阿波市の公共交通について、「市民誰もが気軽に利用できるよう、市内全体に公共交通を運行すべき」との意見が約4割と最も多くなっている。（p3-29）

市全域で、市民誰もが気軽に利用できる公共交通として、「予約型・自宅～指定場所間連絡交通」の運行検討が必要。

3.3 路線バス沿線住民アンケート調査

1) 調査の概要

(1) 調査の目的

本調査は、路線バスの沿線に居住している方の現況における移動状況や公共交通の利用状況のほか、移動ニーズや、今後の公共交通整備に対する意見等を把握することを目的として実施した。

(2) 調査対象

調査対象は、阿波市民のうち、路線バス沿線地域（小字）に居住する満19歳以上の男女のなかから無作為に抽出した800名とした。（土成町は路線バスが運行していないため対象外）

(3) 調査方法

郵送配布・郵送回収とした。

(4) 調査日時

配布：平成29年8月21日（月）

回収：平成29年9月5日（火）

※調査結果の集計は、平成29年9月8日（金）到着分までを対象としている。

(5) 配布数・回収数

配布数及び回収数は、下表のとおり。

表 3-3 路線バス沿線住民アンケート調査票の配布・回収状況

| 配布数 | 回収数 | 回収率 |
|-------|-------|--------|
| 800 票 | 265 票 | 33.1 % |

2) 調査結果

調査結果集計に当たり、設問毎に回答を集計し、不整合の場合も得られた回答は集計対象とした。また、無回答は除外していること、小数点表示の関係等で合計が合わない場合がある。

(1) 性別

- 性別は女性が6割と男性に比べて多くなっている。

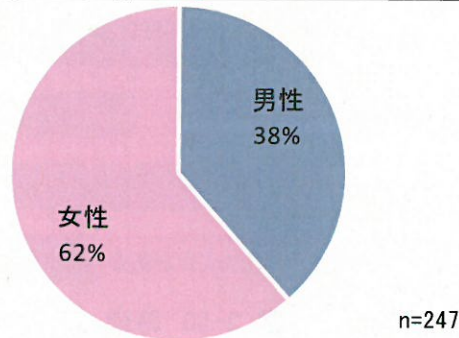


図 3-47 性別

(2) 年齢

- 年齢は19～75歳以上の多様な年齢構成となっている。
- 65歳以上の高齢者が約半数となっている。

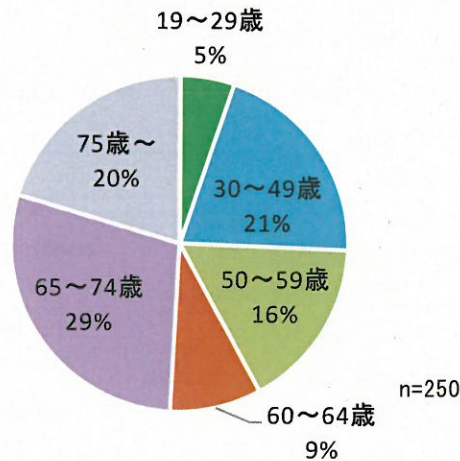


図 3-48 年齢

(3) 居住地

- 居住地は市場町が42%と最も多く、次いで吉野町、阿波町となっている。

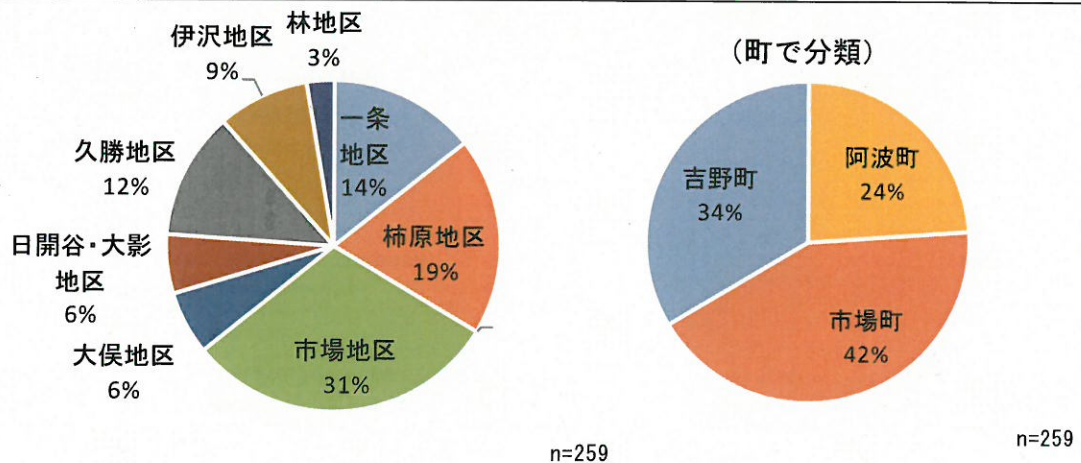


図 3-49 居住地

(4) 路線バスの利用状況

● 路線バスの利用状況は、「利用したことがある」は吉野町で 41.9%と比較的高くなって
いるが、市場町では 23.3%、阿波町では 10.9%と低調な利用状況となっている。

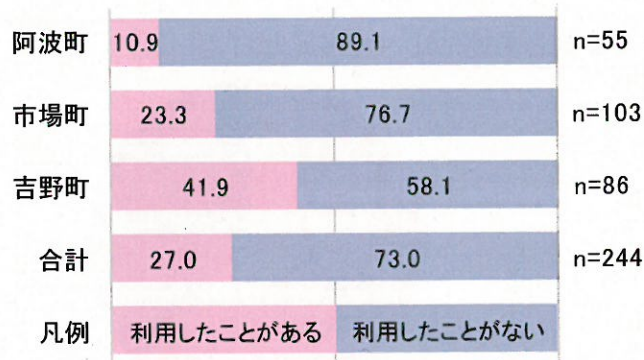


図 3-50 路線バスの利用状況

(5) 路線バス利用が増える条件(路線バスを利用したことがあると回答した方が対象)

● 路線バス利用が増える条件は、市場町、吉野町では「運行間隔を短く(運行本数を多く)する」が最も多くなっており、次いで市場町では「目的地の近くまで行ってくれるバスを走らせる」、吉野町では「バスの情報をわかりやすくする」が多くなっている。
● 阿波町では「家の近くにバス停をつくる」が最も多く、次いで「運行間隔を短く(運行本数を多く)する」「乗り換え時など、あまり待たずにバスに乗れるようにする」が多くなっている。

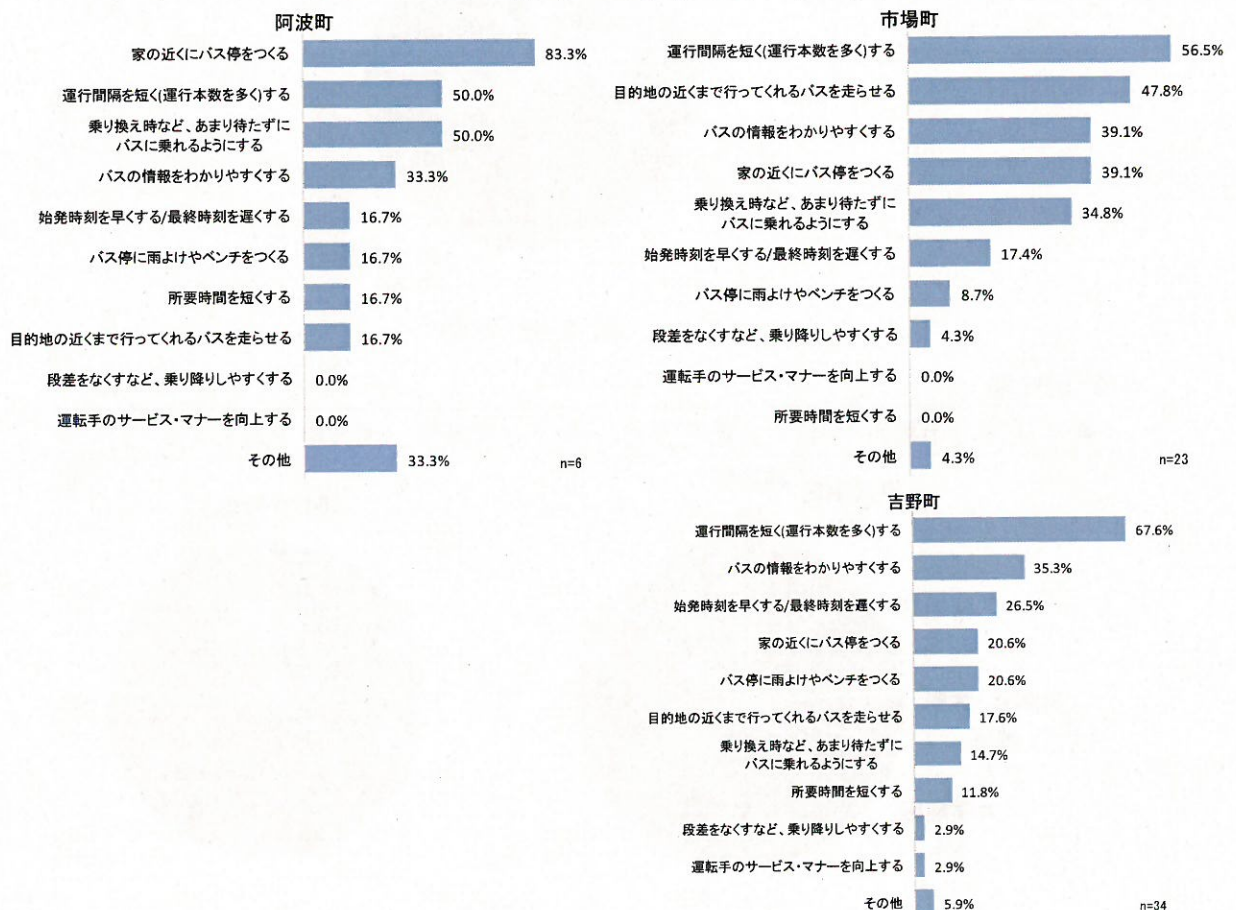


図 3-51 路線バス利用が増える条件(路線バスの利用者)

(6) 路線バスを利用しない理由(利用したことがないと答えた方が対象)

- 路線バスを利用しない理由は、阿波町では「目的地まで直接行けるバスがないから」が最も多く、次いで「運行本数が少ないから」が多くなっており、市場町では「運行本数が少ないから」が最も多く、次いで「目的地まで直接行けるバスがないから」が多くなっている。阿波町と市場町は上位2位までが同じ理由となっている。
- 吉野町は「自動車・バイク(原付)・自転車を使うより時間がかかるから」が最も多く、次いで「運行本数が少ないから」が多くなっている。
- いずれの町も「運行本数が少ないから」「目的地まで直接行けるバスがないから」「自動車・バイク(原付)・自転車を使うより時間がかかるから」が共通で上位となっている。

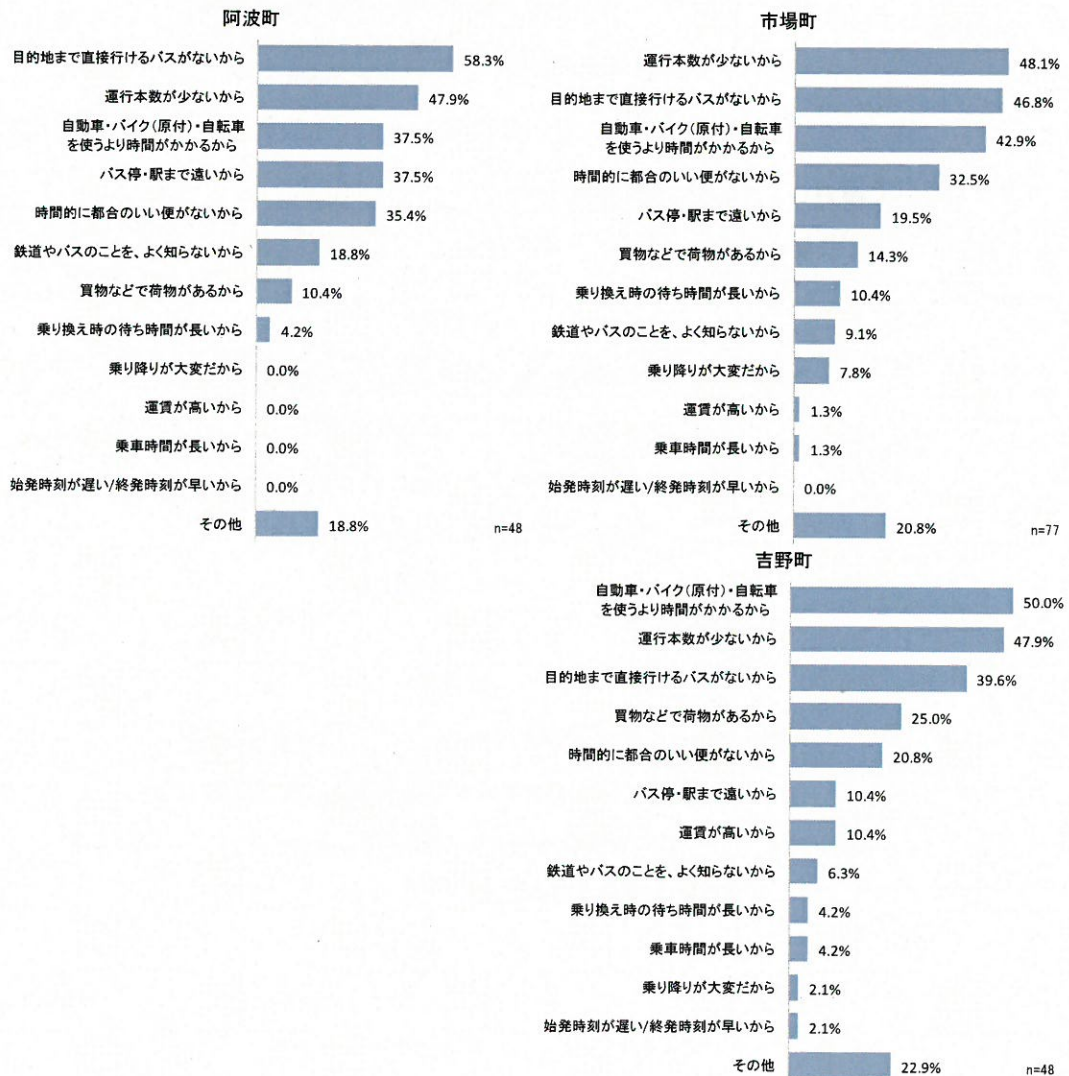


図 3-52 路線バスを利用しない理由(路線バスの非利用者)

(7) 路線バスを利用しない理由がひとつでも改善された場合の利用意向

● 路線バスを利用しない理由がひとつでも改善された場合の利用意向は、「利用する」「利用するかもしれない」を合わせると概ね半数以上となるが、「利用する」に着目すると阿波町は31.1%となっているが市場町は9.5%、吉野町は2.3%に留まる。

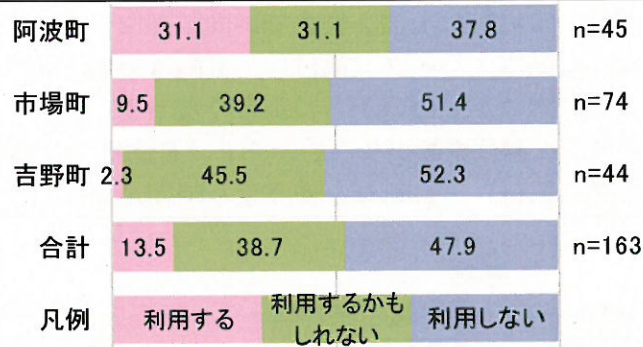
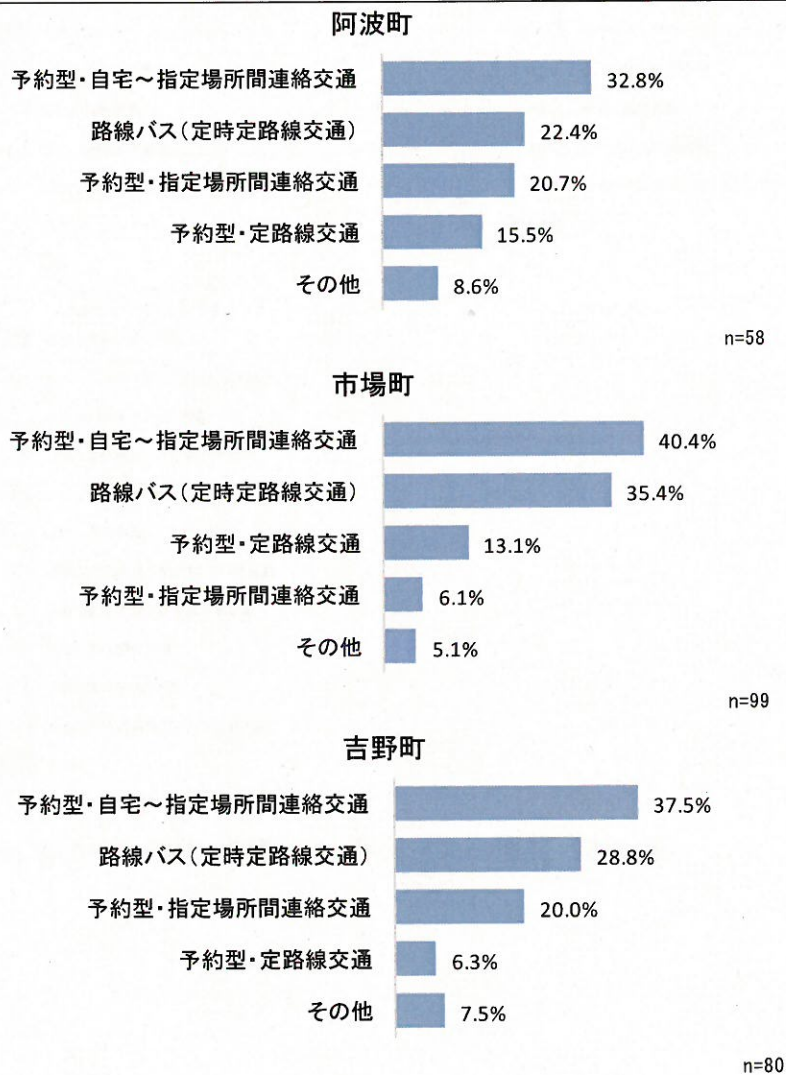


図 3-53 路線バスを利用しない理由がひとつでも改善された場合の利用意向

(8) 阿波市で運行してほしい公共交通手段

● 阿波市で運行してほしい公共交通手段は、いずれの町も「予約型・自宅～指定場所間連絡交通」が最も多くなっており、次いで「路線バス」が多くなっている。



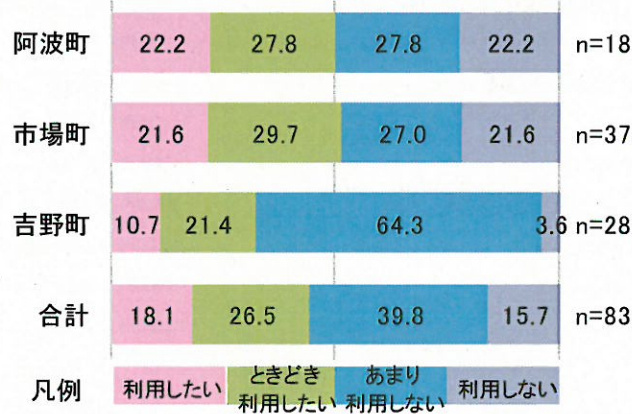
※各交通モードについては、表 5-1 及び図 5-1 を参照

図 3-54 阿波市で運行してほしい公共交通手段

(9) 希望する公共交通手段が阿波市で運行された場合の利用意向

- 運行希望が最も多かった「予約型・自宅～指定場所間連絡交通」を運行した場合の利用意向は、「利用したい」「ときどき利用したい」を合わせて32.1%～51.3%となっている。
- 各モードを運行した場合の利用意向について、「利用したい」「ときどき利用したい」に着目すると、阿波町では「路線バス」で最も高くなっており、次いで「予約型・自宅～指定場所間連絡交通」で高くなっている。
- 市場町では「予約型・定路線交通」で高く、吉野町では「予約型・定路線交通」と「予約型・指定場所間連絡交通」が同程度となっている。

(予約型・自宅～指定場所間連絡交通を運行した場合の利用意向)



(各交通モードを運行した場合の利用意向)

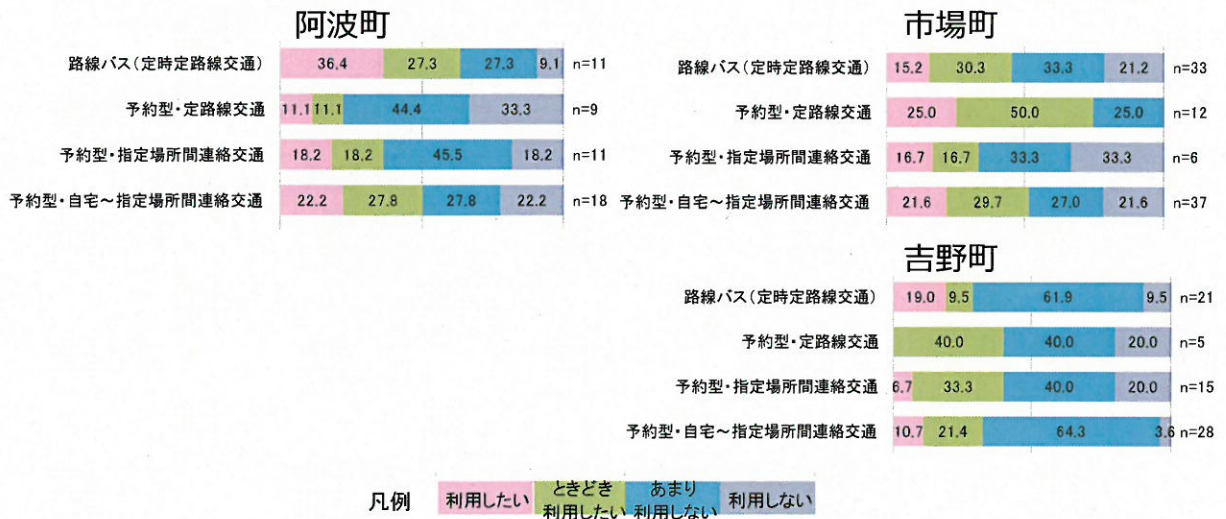


図 3-55 希望する公共交通手段が運行された場合の利用意向

(10) 公共交通手段を利用する場合の妥当な1回の利用料金

- 前述の公共交通手段を利用する場合に妥当と思う1回の利用料金は、阿波町は200円が最も多く、市場町は200円と500円が同程度となっており、吉野町は300円が最も多くなっている。傾向として、500円以内の運賃が妥当という結果になっている。

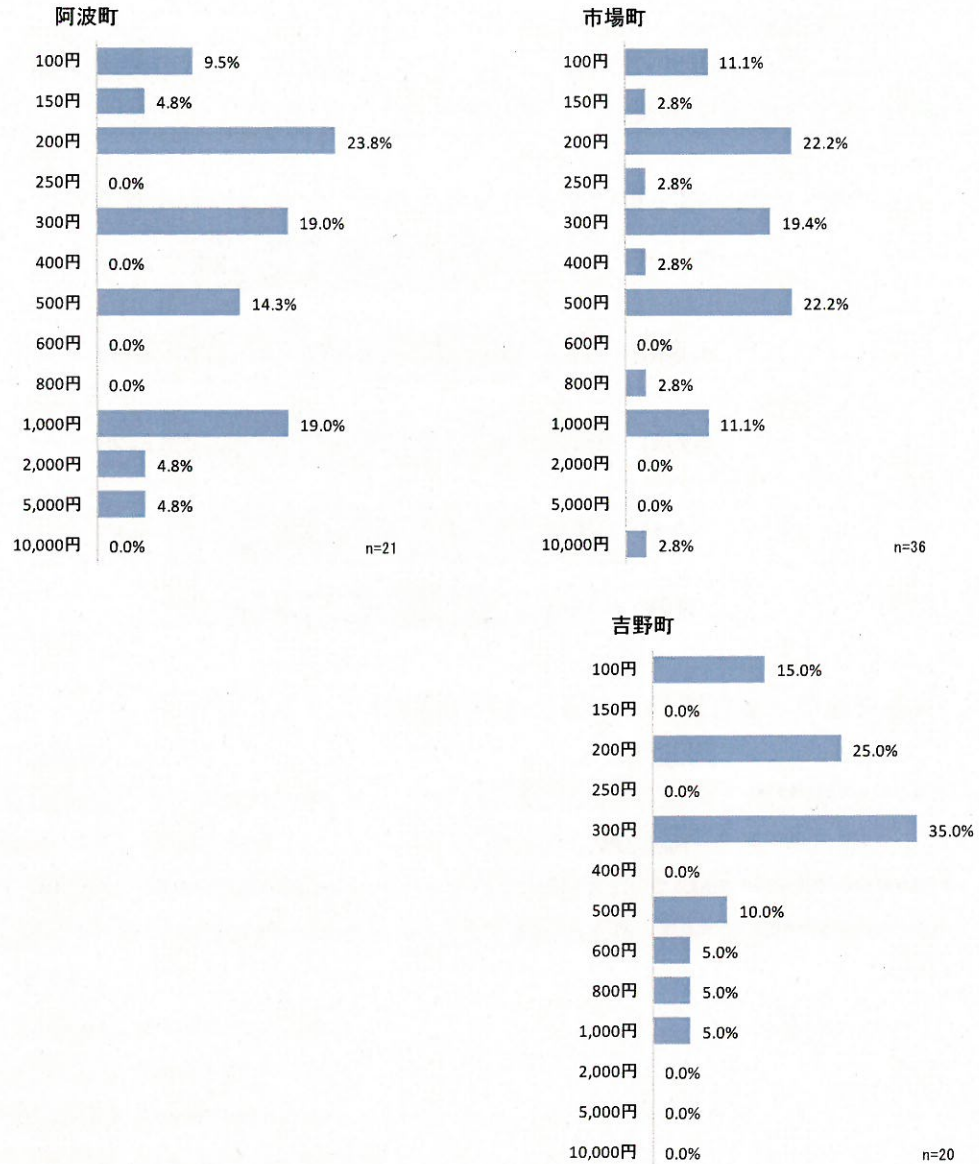


図 3-56 希望する公共交通手段の1回の利用料金

(11) 今後の公共交通について

- 今後の公共交通について、いずれの町でも「市民誰もが気軽に利用できるよう、市内全域に公共交通を運行すべきだ」が最も高くなっている。
- 阿波町では、この他「利用者数に応じた運行本数、路線距離にすべきだ」「利用者が少なければ運行する必要があると思う」がいずれも同程度となっている。
- 市場町では、次いで多いのが「利用する人がいるのなら、公費を投入しても運行すべきだ」「利用者が少なければ運行する必要があると思う」がいずれも同程度となっている。
- 吉野町では、次いで多いのが「利用者数に応じた運行本数、路線距離にすべきだ」となっている。

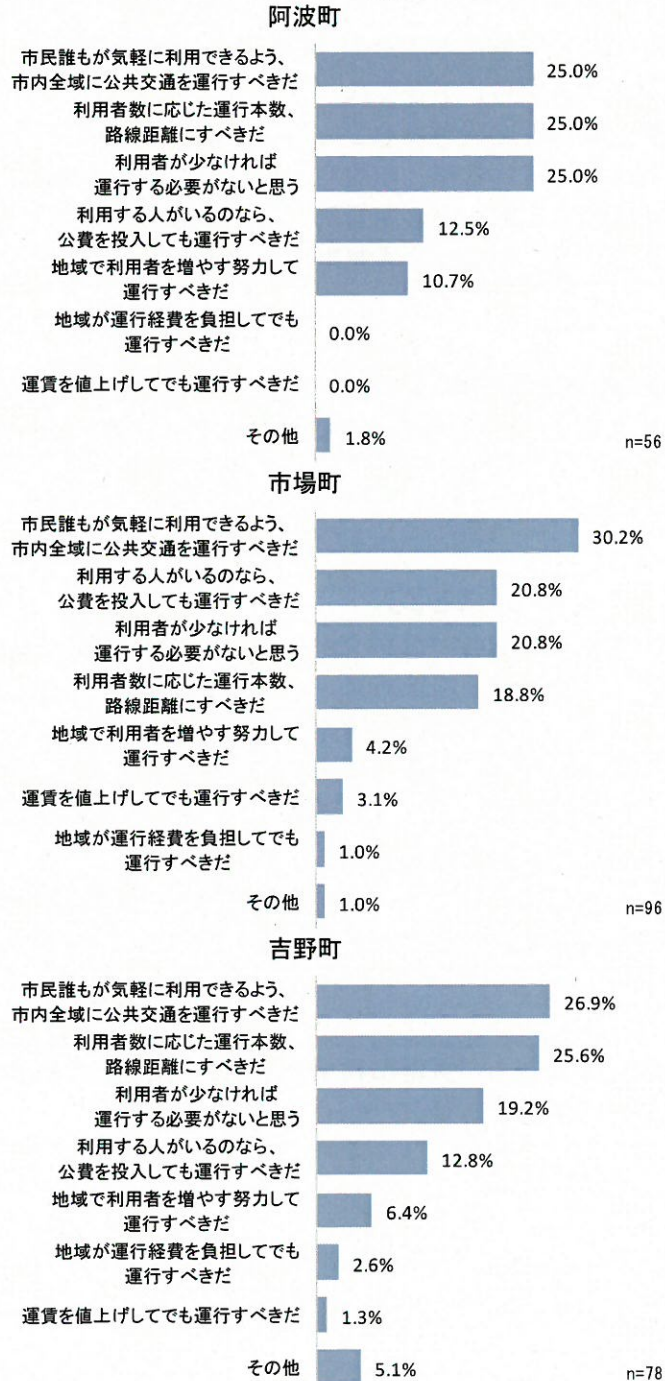


図 3-57 今後の公共交通について

(12) 路線バス沿線住民アンケート調査からみた課題の整理

路線バス沿線住民アンケート調査の結果より、以下が課題と考えられる

【アンケートからわかったこと①】

- ・ 路線バスの利用状況は「利用したことがある」は吉野町で約4割と比較的多くなっているが、市場町で約2割、阿波町で約1割と低調となっており、路線バスの利用が増える条件は「家の近くにバス停を作る」「運行間隔を短く（運行本数を多く）する」「目的地の近くまで行ってくれるバスを走らせる」「バスの情報をわかりやすくする」が多くなっている。（p3-33）
- ・ 路線バスを利用したことがない方の「利用しない理由」は、「目的地まで直接いけるバスが無いから」「運行本数が少ないから」「自動車・バイク（原付）・自転車を使うより時間がかかるから」が多くなっている。（p3-34）
- ・ 路線バスを利用しない理由をひとつでも改善した場合「利用する」との回答は、阿波町で約3割となっているが、市場町、吉野町では1割未満に留まっている。「利用する」「利用するかもしれない」を合わせると全体で約5割あり、「利用しない」との回答が約5割ある。特に市場町、吉野町では利用しないという意見が多い。（p3-35）

路線バスはバス路線やバス停の位置、運行本数を改善した場合でも、「利用しない」が約5割存在しており、市民の移動ニーズに対応する交通手段の検討が必要。

【アンケートからわかったこと②】

- ・ 阿波市で運行して欲しい公共交通手段は、「予約型・自宅～指定場所間連絡交通」への希望が多く、次いで「路線バス」への希望が多い。（p3-35）
- ・ 「予約型・自宅～指定場所間連絡交通」を導入した場合の利用意向は、「利用したい、ときどき利用したい」を合わせると約3割～約5割となっており、市場町・阿波町については5割を超えている。「路線バス」については、約3割～約6割となっており、阿波町については6割を超えている。（p3-36）
- ・ 今後の公共交通については、いずれの町でも「市民誰もが気軽に利用できるよう、市内全域に公共交通を運行すべきだ」が最も多い。（p3-38）

市全域で、市民誰もが気軽に利用できる公共交通として、「予約型・自宅～指定場所間連絡交通」の運行検討が必要。

3.4 高校生アンケート調査

1) 調査の概要

(1) 調査の目的

本調査は、阿波市内の高校及び阿波市周辺に位置する高校に阿波市内から通学する学生について、現況における移動状況や公共交通の利用状況のほか、移動ニーズや今後の公共交通整備に対する意見等を把握することを目的として実施した。

(2) 調査対象

調査対象は、以下のとおりとした。

- ・阿波市内の高校に通学する、2年生の全学生
- ・阿波市周辺に位置する高校に阿波市内から通学する、2年生の学生

(3) 調査方法

学校を通じた直接配布、直接回収とした。

(4) 調査日時

配布及び回収 : 平成29年8月30日(木)から平成29年9月22日(金)

(5) 配布数・回収数

配布数及び回収数は、下表のとおり。

表 3-4 高校生アンケート調査票の配布・回収状況

| 所在地 | 高校名 | 配布数 | 回収数 | 回収率 |
|------|-------|-------|-------|-------|
| 阿波市 | 阿波高校 | 198 票 | 121 票 | 61 % |
| | 阿波西高校 | 78 票 | 71 票 | 91 % |
| 吉野川市 | 吉野川高校 | 33 票 | 31 票 | 94 % |
| | 川島高校 | 14 票 | 11 票 | 79 % |
| 美馬市 | 脇町高校 | 37 票 | 37 票 | 100 % |
| つるぎ町 | つるぎ高校 | 20 票 | 19 票 | 95 % |
| 合 計 | | 380 票 | 290 票 | 76 % |

2) 調査結果

調査結果集計に当たり、設問毎に回答を集計し、不整合の場合も得られた回答は集計対象とした。また、無回答は除外していること、小数点表示の関係等で合計が合わない場合がある。

(1) 性別

- 性別は男性・女性とも5割となっている。

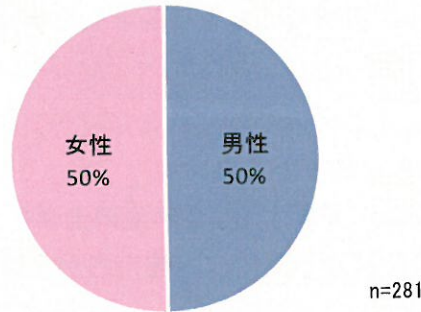


図 3-58 性別

(2) 学校別居住地

- 阿波高校は市外からの通学者が過半数を占めており、阿波西高校、川島高校、つるぎ高校、脇町高校は林地区や市場地区、吉野川高校は御所地区や土成地区からの通学が多くなっている。
- 地区別では、市内の阿波高校と阿波西高校を合わせると過半数になっている地区が多いが、御所地区は吉野川高校、大俣地区は脇町高校が多くなっている。

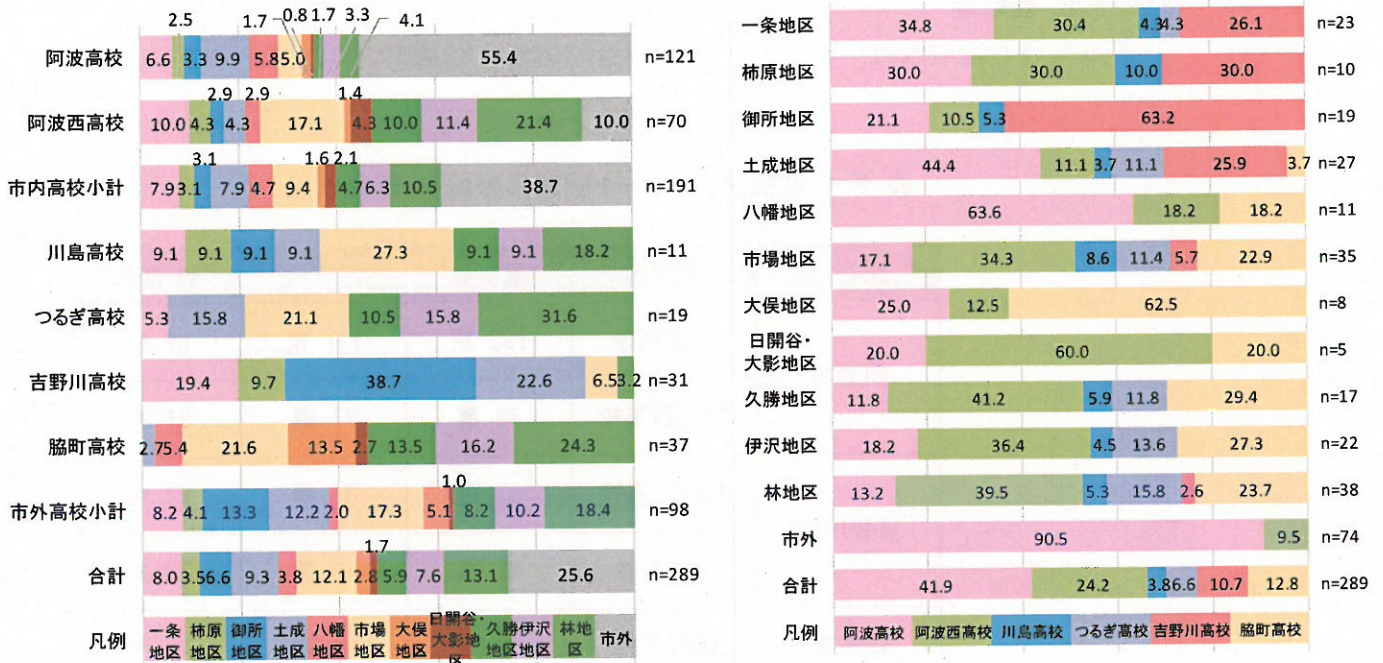


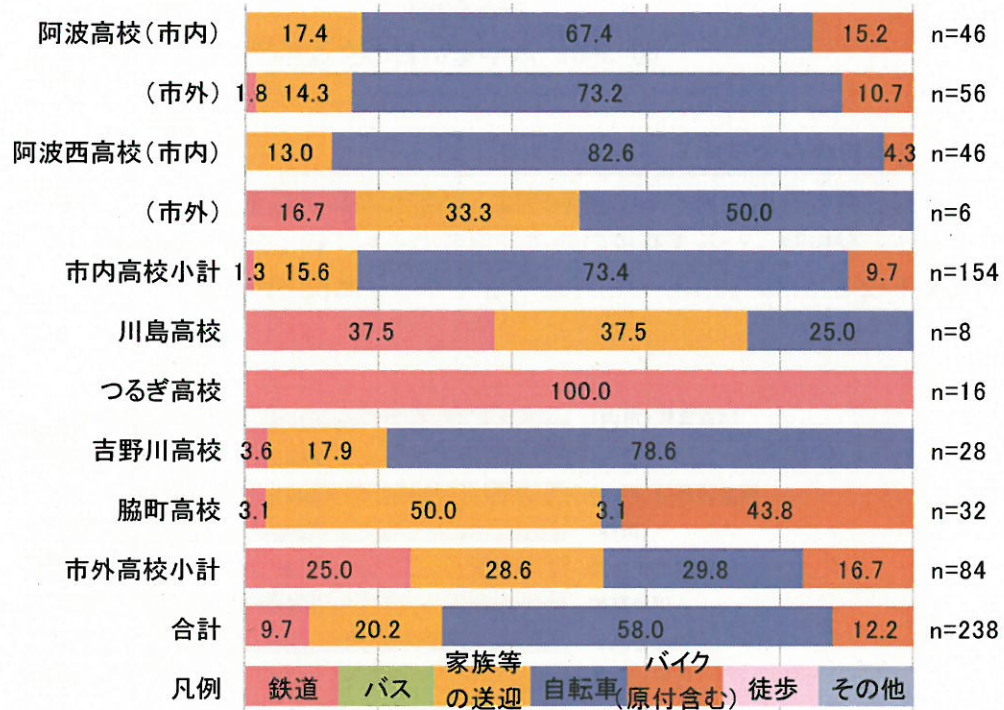
図 3-59 学校別居住地区と居住地区別学校

表 3-5 阿波市外から阿波高校、阿波西高校へ通学する学生の居住地構成

| | 吉野川市 | | | | 上板町 | 石井町 | 板野町 | 市外計 |
|-------|------|-----|-----|----|-----|-----|-----|-----|
| | 鴨島町 | 川島町 | 山川町 | 不明 | | | | |
| 阿波高校 | 28 | 5 | 6 | 0 | 22 | 2 | 4 | 67 |
| 阿波西高校 | 0 | 0 | 2 | 2 | 1 | 2 | 0 | 7 |

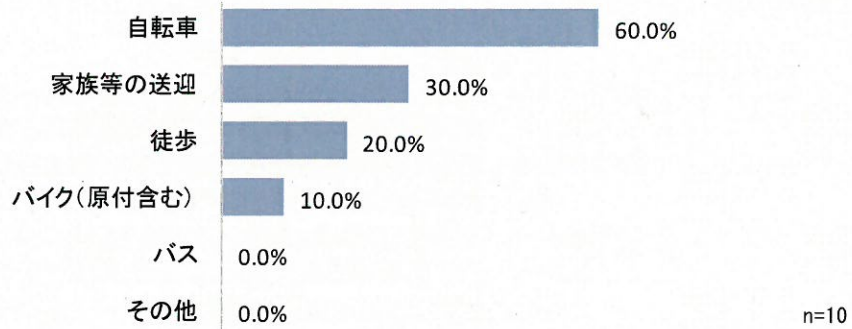
(3) 利用している交通手段(登校時・下校時とも概ね同じ交通手段を選んだ方)

- 利用している交通手段は、阿波高校は市内居住者、市外居住者とも自転車が約6~7割と最も多く、阿波西高校は、市内居住者は自転車が約8割、市外居住者は約5割となっている。また、阿波市から市外の高校への通学として、川島高校は鉄道と家族等の送迎が約4割、つるぎ高校は全て鉄道、吉野川高校は自転車が約8割、脇町高校は家族等の送迎が約5割となっている。脇町高校ではバイクも約4割と多くなっている。いずれの高校にも路線バスの利用者はいない。
- 鉄道駅利用者の乗り換え手段については、自転車が6割と多くなっており、次いで家族の送迎が3割となっている。路線バスの利用者はいない。



※阿波高校と阿波西高校は市内居住者と市外居住者別に分けて集計

(鉄道利用者の乗り換え手段)



※高校計で10人のため合算値を提示

図 3-60 登下校時の交通手段

(4) 雨や雪の日の登下校時に交通手段を変えるか

- 雨や雪の日の登下校時に交通手段を変更する人は半数弱となっている。

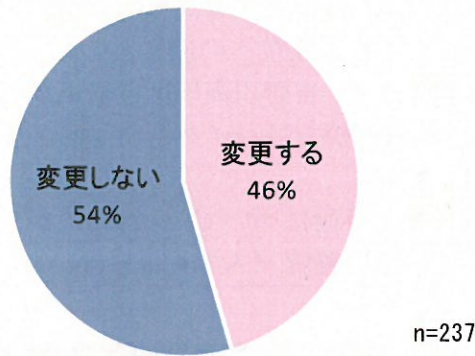


図 3-61 雨や雪の日の交通手段を変えるか

(5) 雨や雪の日変更する交通手段

- 雨や雪の日に変更する交通手段は、いずれの高校も登下校とも家族の送迎が大半を占めている。登校時、つるぎ高校の鉄道利用者のうち、約4割が「家族等の送迎」に変わっている。
- 下校時には阿波高校の市外通学者やつるぎ高校で路線バスの利用がある。

(登校時)



(下校時)



※阿波高校と阿波西高校は市内居住者と市外居住者別に分けて集計

図 3-62 雨や雪の日に変更する交通手段

(6) 阿波市内の路線バスの認知状況(通学で路線バスを利用していない方)

- 通学で路線バスを利用していない人のうち、阿波市内の路線バスを知っていた人は約4割となっており、約6割が「知らなかった」となっている。

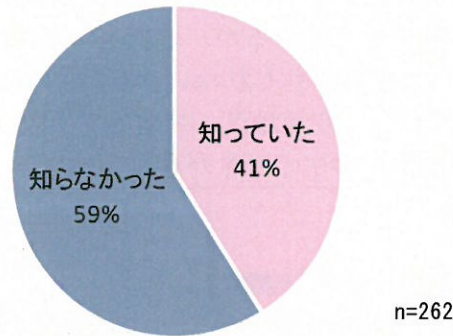


図 3-63 路線バスの認知状況

(7) 路線バスを利用しない理由(通学で路線バスを利用していない方)

- 路線バスを利用しない理由は、「徒歩、自転車で通学できる」が約6割と最も多く、次いで「近くにバス停が無い」が約4割、「運行本数が少なくて不便」が約3割となっている。

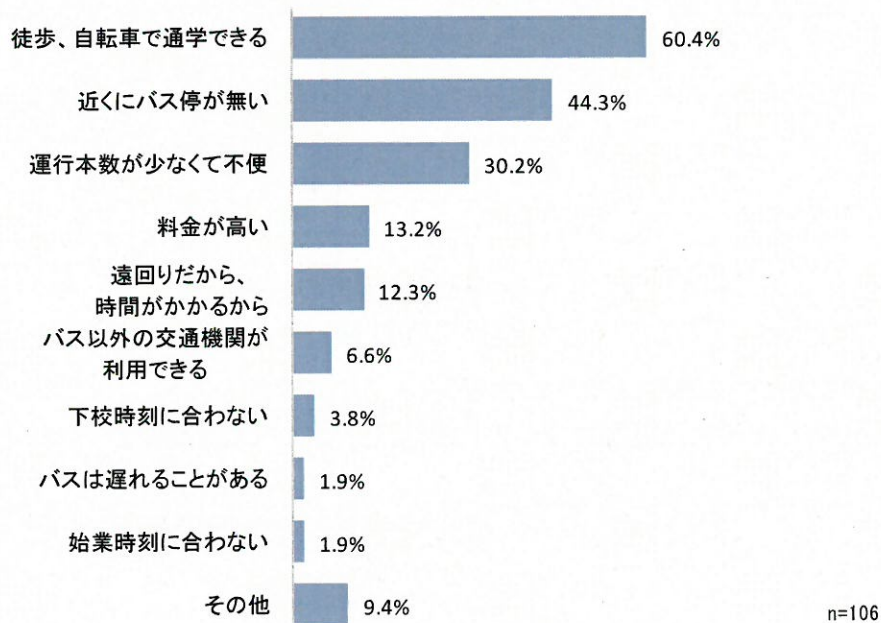
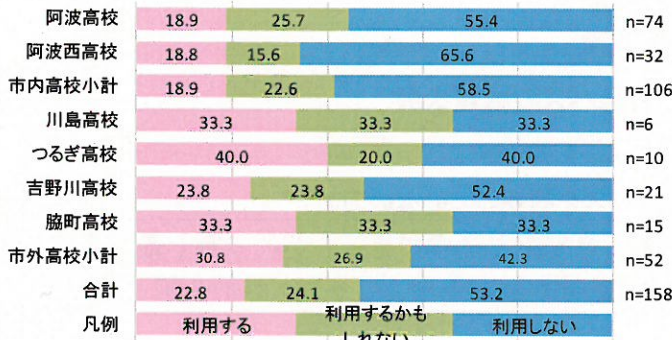


図 3-64 路線バスを利用しない理由

(8) 路線バスを利用しない理由がひとつでも改善された場合の利用意向

- 路線バスを「利用しない理由」がひとつでも改善された場合の利用意向は、市合計では「利用する」と「利用するかもしれない」を合わせて半数弱となっている。
- 高校別では、「利用する」と「利用するかもしれない」を合わせて、川島高校、つるぎ高校、脇町高校で半数を超えているが、その他の高校は半数未満となっている。
- 「利用する」と「利用するかもしれない」の人数の割合は御所地区や久勝地区で比較的多く、八幡地区、大俣地区、伊沢地区、林地区で半数以上となっている。また、市外から阿波市内の高校に通学する学生の半数が利用傾向にある。

〔高校別の改善後の利用意向〕



〔高校・居住地別の「利用する」、「利用するかもしれない」の人数〕

| 地区 | 利用する・利用するかもしれない | | | | | | | 総計 | 利用する・利用するかもしれない (%) |
|----------|-----------------|-------|------|-------|-------|------|----|-----|---------------------|
| | 阿波高校 | 阿波西高校 | 川島高校 | つるぎ高校 | 吉野川高校 | 脇町高校 | 計 | | |
| 一条地区 | 1 | 2 | 1 | 0 | 2 | 0 | 6 | 15 | 40.0% |
| 柿原地区 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 2 | 6 | 33.3% |
| 御所地区 | 2 | 0 | 0 | 0 | 6 | 0 | 8 | 12 | 66.7% |
| 土成地区 | 2 | 3 | 0 | 2 | 1 | 0 | 8 | 21 | 38.1% |
| 八幡地区 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 4 | 8 | 50.0% |
| 市場地区 | 0 | 1 | 2 | 1 | 0 | 3 | 7 | 17 | 41.2% |
| 大俣地区 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 3 | 6 | 50.0% |
| 日開谷・大影地区 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0.0% |
| 久勝地区 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 1 | 3 | 5 | 60.0% |
| 伊沢地区 | 2 | 1 | 0 | 2 | 0 | 2 | 7 | 13 | 53.8% |
| 林地区 | 3 | 2 | 0 | 1 | 0 | 1 | 7 | 14 | 50.0% |
| 市外 | 18 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 19 | 38 | 50.0% |
| 合計 | 33 | 11 | 4 | 6 | 10 | 10 | 74 | 157 | - |

図 3-65 改善後の利用意向

(9) 利用するために改善してほしい内容

- 利用するために改善してほしい内容は「近くにバス停が無い」が約4割と最も多くなっている。

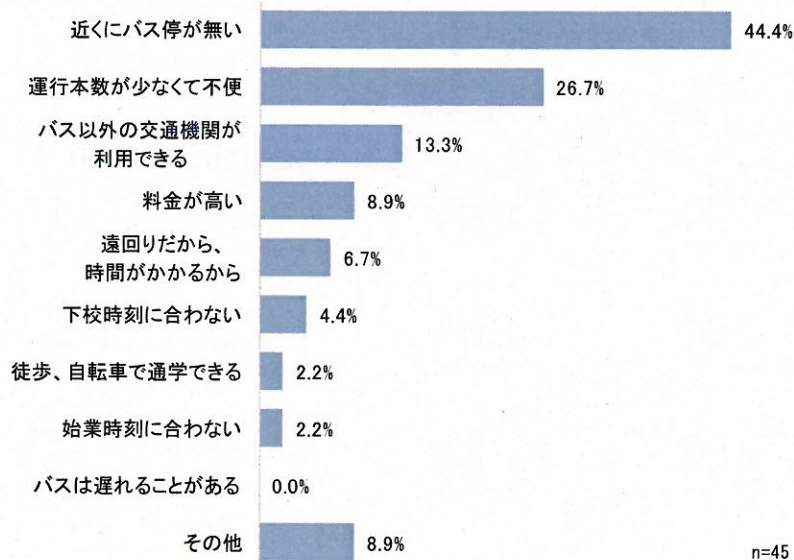
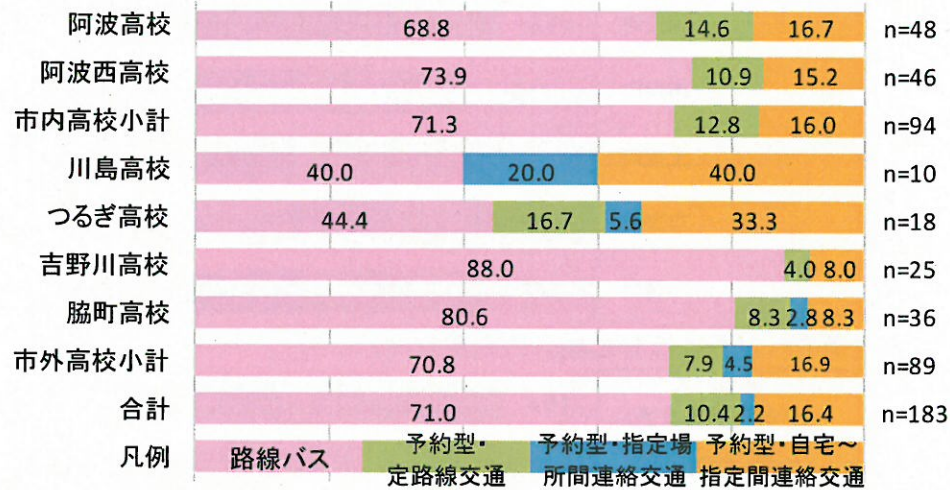


図 3-66 利用するために改善してほしい内容

(10) 将来、阿波市で運行してほしい公共交通手段

- 将来、阿波市で運行して欲しい公共交通手段は、阿波高校、阿波西高校、吉野川高校、脇町高校で約 69～88%が「路線バス」となっている。
- 川島高校、つるぎ高校では「路線バス」が多いものの、「予約型・自宅～指定場所間連絡交通」が他高校よりも多くなっている。

〔将来、阿波市で運行してほしい公共交通手段〕



※各交通モードについては、表 5-1 及び図 5-1 を参照

〔路線バスを希望する高校・居住地区〕

| | 一条地区 | 柿原地区 | 御所地区 | 土成地区 | 八幡地区 | 市場地区 | 大俣地区 | 日開谷・大影地区 | 久勝地区 | 伊沢地区 | 林地区 | 合計 |
|-------|------|------|------|------|------|------|------|----------|------|------|-----|-----|
| 阿波高校 | 4 | 0 | 3 | 7 | 5 | 5 | 2 | 1 | 1 | 2 | 3 | 33 |
| 阿波西高校 | 4 | 1 | 0 | 2 | 0 | 5 | 1 | 2 | 6 | 5 | 8 | 34 |
| 川島高校 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 4 |
| つるぎ高校 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 2 | 0 | 0 | 1 | 1 | 2 | 8 |
| 吉野川高校 | 3 | 2 | 9 | 6 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 22 |
| 脇町高校 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 6 | 5 | 1 | 5 | 5 | 6 | 29 |
| 総計 | 12 | 3 | 13 | 17 | 6 | 19 | 8 | 4 | 13 | 14 | 21 | 130 |

〔予約型・自宅～指定場所間連絡交通を希望する高校・居住地区〕

| | 一条地区 | 柿原地区 | 御所地区 | 土成地区 | 八幡地区 | 市場地区 | 久勝地区 | 伊沢地区 | 林地区 | 合計 |
|-------|------|------|------|------|------|------|------|------|-----|----|
| 阿波高校 | 0 | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 0 | 1 | 8 |
| 阿波西高校 | 0 | 2 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 3 | 7 |
| 川島高校 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 1 | 4 |
| つるぎ高校 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 2 | 2 | 6 |
| 吉野川高校 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| 脇町高校 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 1 | 3 |
| 総計 | 1 | 4 | 3 | 2 | 2 | 6 | 2 | 2 | 8 | 30 |

図 3-67 将来、阿波市で運行してほしい公共交通手段

(11) 希望する公共交通手段が阿波市で運行された場合の利用意向

- 将来、阿波市で運行してほしい公共交通手段別の利用意向は、最も多かった「路線バス」に着目すると、「利用したい」と「ときどき利用したい」を合わせて市合計で約5割となっている。
- 高齢者で希望が多かった「予約型・自宅～指定場所間連絡交通」は、「利用したい」と「ときどき利用したい」を合わせると、市場町、吉野町で「路線バス」よりも多くなっている。

(路線バスを運行した場合の利用意向)



(各交通モードを運行した場合の利用意向)

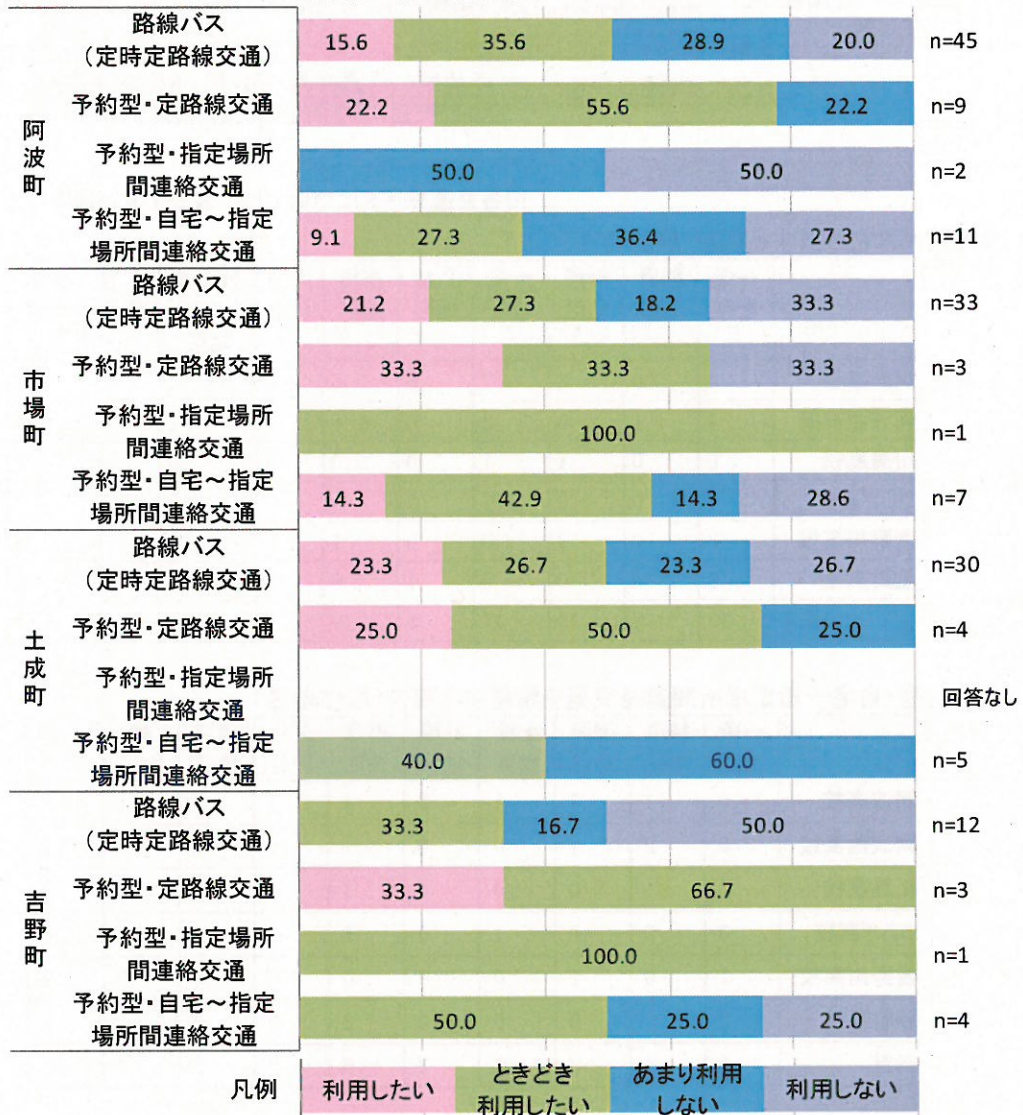


図 3-68 希望する公共交通手段が阿波市で運行された場合の利用意向

(12) 高校生アンケート調査からみた課題の整理

高校生アンケート調査の結果より、以下のことがわかった

【アンケートからわかったこと①】

- ・ 高校生の通学手段は自転車が約6割と最も多く、次いで家族の送迎が多くなっている。また、鉄道利用の乗り換え手段でも同様の傾向となっている。(p3-42)
- ・ 雨や雪の日の登下校時に交通手段を変更する人は半数弱となっており、その大半が「家族の送迎等」となっている。下校時には阿波高校の市外通学者やつるぎ高校で路線バスの利用がある。(p3-43)
- ・ 路線バスを利用していない方の「利用しない理由」は「徒歩、自転車で通学できる」が約6割と最も多く、次いで「近くにバス停が無い」が約4割、「運行本数が少なくて不便」が約3割となっている。(p3-44)
- ・ 「利用しない理由」がひとつでも改善された場合の路線バス利用意向は、市合計では「利用する」と「利用するかもしれない」を合わせて半数弱となっている。(p3-45)
- ・ 利用するために改善してほしい内容は「近くにバス停が無い」が約4割と最も多くなっている。(p3-45)
- ・ 将来、阿波市で運行して欲しい公共交通手段は、阿波高校、阿波西高校、吉野川高校、脇町高校で約69～88%が「路線バス」となっており、川島高校、つるぎ高校は「路線バス」が多いものの、「予約型・自宅～指定場所間連絡交通」が他高校よりも多くなっている。(p3-46)
- ・ 「路線バス」を運行した場合、「利用したい」と「ときどき利用したい」を合わせて約5割となっている。高齢者で希望が多かった「予約型・自宅～指定場所間連絡交通」は、「利用したい」と「ときどき利用したい」を合わせると、市場町、吉野町で「路線バス」よりも多くなっている。(p3-47)

将来、阿波市で運行して欲しい公共交通手段は「路線バス」が多く、駅やバス停へのアクセス等の移動ニーズに対応する公共交通手段の検討が必要。

3.5 計画策定のために行った調査結果のまとめ

計画策定のために実施したアンケート調査より、以下のことが考えられる。

① 日常的な移動について

日常的な移動について、自動車で移動できる場合は「自由に使える交通手段」が概ね満たされているが、運転免許証を持たない10代や75歳以上の人は「自由に使える交通手段がない」人が多くなっている。(p3-3)

希望どおりの外出が出来ない人は全体の約1割存在しており、その理由は10代、65歳以上で「移動手段が無い」、特に75歳以上では「体力的につらい」が多く、体力面で移動の負荷が大きくなっていると考えられる。(p3-6)

市民の移動は、自町内での移動が最も多く、市内での移動は約6割となっているが、市外の商業施設や医療機関への日常的な移動需要もみられる。市民がよく利用する主要な医療機関や商業施設は鳴門池田線沿いに点在しており、現在は路線バスでのアクセスが困難となっているため、バス路線拡充の運行希望も鳴門池田線沿いが多くなっている。(p3-7、3-8、3-9、3-15)

高齢者の運転免許証の返納について、80歳以上で返納が多くなっており、80歳未満では少数に留まっている。返納についての意思是、「いつ頃返納するかわからない」「返納する気はない」が9割を超えているものの、将来運転ができなくなった際の移動手段には不安を抱える人が存在している。(p3-16、3-26)

高校生の通学手段は自転車が約6割と最も多く、次いで家族の送迎が多くなっている。雨や雪の日の登下校時に交通手段を変更する人は半数弱となっており、少数のバス利用があるが、その大半が「家族の送迎等」となっている。(p3-42、3-43)

② 路線バスの利用状況

路線バスの認知度は全体の約6割あるが、利用率は全体の5%と低迷している。路線バスを利用しない理由としては、「目的地まで直接行けるバスがないから」「バス停・駅まで遠いから」「運行本数が少ないから」「自動車・バイク(原付)・自転車を使うより時間がかかるから」が上位となっており、利用したいところにバス路線やバス停が無い状況となっている。これらの利用しない理由が1つ改善された場合の利用意向は、「利用しない」の割合が最も多くなっている。(p3-10、3-11、3-13、3-25、3-26、3-34、3-35、3-44、3-45)

③ 公共交通空白地域への対応

公共交通空白地域については「対策をしてほしい」「検討をしてほしい」が多くなっており、今後の路線バスは置換(バスに代わるより効果的な公共交通手段の設置を検討すべきである。)が全体の約4割、拡充と維持がそれぞれの約2割となっている。(p3-12、3-14)

④ 阿波市で運行して欲しい公共交通手段と今後の公共交通

阿波市で運行して欲しい公共交通手段は高齢者と路線バス沿線住民については、「予約型・自宅～指定場所間連絡交通」への希望が多く、次いで「路線バス」となっている。「予約型・自宅～指定場所間連絡交通」を導入した場合の利用意向は、「利用したい」「ときどき利用したい」を合わせると約3～5割となっている。(p3-27、p3-35、3-36)

高校生の運行して欲しい公共交通手段は「路線バス」が多くなっており、次いで「予約型・自宅～指定場所連絡交通」となっている。路線バスの利用意向は「利用したい」「ときどき利用したい」を合わせると約3～5割となっている。高齢者で希望が多かった「予約型・自宅～指定場所間連絡交通」は、「利用したい」と「ときどき利用したい」を合わせると、市場町、吉野町で「路線バス」よりも多くなっている。(p3-46、3-47)

今後の公共交通について、「市民誰もが気軽に利用できるよう、市内全域に公共交通を運行すべき」との意見が最も多くなっている。(p3-29、3-38)

⑤ 公共交通の継続に向けて

公共交通の継続には「地域住民が支えていく意識を育てる」、次いで「地域住民が積極的に利用」となっており、地域住民への働きかけや取り組みが重要と考えられている。(p3-16)

以上より、阿波市における公共交通について、以下の課題があると考えられる。

●調査から導きだされる課題

◆運転免許非保持者や高齢者、公共交通空白地域居住者等が移動できる公共交通の検討

運転免許証の非保持者、自由に使える交通手段がない10代と65歳以上の人や、現在は公共交通空白地域で利用できる公共交通が無い人をはじめ、市民誰もが自動車に依存せずに移動できる公共交通が必要と考えられる。特に75歳以上の方は体力的に移動の負荷が大きいことを考慮する必要があると考えられる。

◆移動ニーズに対応する交通手段の検討及び公共交通の認知度向上

路線バスの認知度は約6割に留まっており、市民によく利用されている施設へのアクセスが困難で利用率は低い状況にある。

路線バスを利用しない理由は、利用したいところにバス路線やバス停が無いためとなっているが、1つ改善した場合でも「利用する」の割合は少ないことから、市民の移動ニーズに対応する交通手段、運転免許証の返納を促進する交通手段が必要と考えられる。

◆新たな交通手段の導入を含めた市の公共交通網の検討

市全域で、市民誰もが気軽に利用できる公共交通として、特に高齢者の移動手段の確保の観点より、導入の希望が多い「予約型・自宅～指定場所間連絡交通」の運行に向けた検討が必要と考えられる。また、財政的制約や効率的かつ持続的な公共交通の観点から、利用状況と移動ニーズに対応した、新たな交通手段を含めた市の公共交通網の検討が必要と考えられる。

◆公共交通の継続に向けた地域住民との協働

公共交通の継続に向けて、市民意向として「地域住民が支えていく意識を育てる」、次いで「地域住民が積極的に利用」が多くなっており、行政や交通事業者だけでなく、地域住民との協働が必要と考えられる。

4 上位関連計画

4.1 阿波市の将来像と公共交通の役割

1) 第2次阿波市総合計画(平成 29 年 3 月)

- 地方創生の時代の到来や、大きく変化する社会環境への対応、市内における人口減少対策や雇用の確保等の課題克服に向け、「第2次阿波市総合計画」(平成 29 年度～平成 38 年度)を策定している。

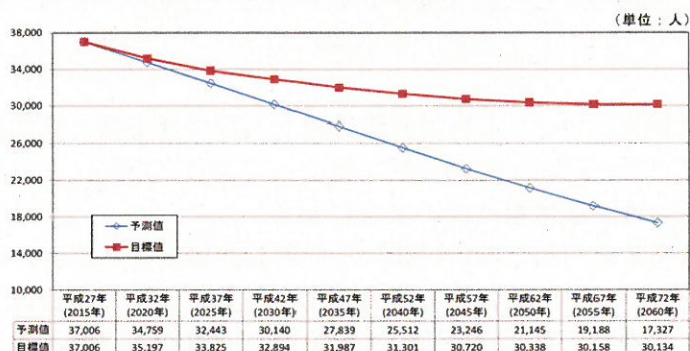
【基本理念】協働・創造・自立のまちづくり

【将来像】あすに向かって人の花咲くやすらぎと感動の郷土・阿波市

平成38年度の人口の予測値と目標値

予測値：31,980人
目標値：33,640人

長期的な人口の予測値と目標値(「阿波市人口ビジョン」より)



- 注1) 予測値は、国立社会保障・人口問題研究所の推計に準拠した推計による。
注2) 目標値は、合計特殊出生率と転入出数を望ましい値に設定した市独自の推計による。
注3) 「阿波市人口ビジョン」では、予測値・目標値ともに5年ごと(国勢調査年)の数値となっているため、平成38年度の数値は、按分して算出し、10人単位としている。

図 4-1 人口の見通し

表 4-1 政策目標

| 政策目標 | 方針 |
|-------------------------------|--|
| やさしく健やかな阿波 (健康・福祉・子育て分野) | <ul style="list-style-type: none"> 健康寿命の延伸や予防を重視した取組み 住み慣れた地域で安心して暮らせるサポート体制づくりや安心して子育てができる環境づくり |
| 安全・安心・快適な阿波 (生活環境分野) | <ul style="list-style-type: none"> 大規模自然災害への対応力強化のための広域的な防災体制づくり 快適な生活環境づくり |
| 人が輝き合う阿波 (教育・文化分野) | <ul style="list-style-type: none"> 知・徳・体の調和のとれた「生き抜く力」、「郷土愛」の育成 「アエルワ」や豊富な社会体育施設を活用した市民主体の文化・スポーツ活動の支援 |
| 豊かで活力ある阿波 (産業分野) | <ul style="list-style-type: none"> 「阿波市ブランド」の確立や地産地消の促進、担い手の育成 オーダーメイド型の企業誘致、未利用地・建物を活用した企業誘致と雇用促進 |
| 明日への基盤が整った阿波 (生活基盤分野) | <ul style="list-style-type: none"> 計画的な土地の利用や道路・公共交通・情報ネットワークの形成 住宅の整備・確保、定住・移住をサポートする施策の推進、情報発信の強化 |
| 共に生き、共につくる阿波 (共生・協働・行財政分野) | <ul style="list-style-type: none"> 市民や市民団体、民間企業等の参画・協働の促進 より効率的な財政運営、選択と集中による事業の重点化 |

- 各政策目標の実現に向けて、公共交通は以下のような様々な面で寄与すると考えられる。

表 4-2 政策目標に対する公共交通の役割

| 政策目標 | 公共交通の役割 |
|-------------------------------|---|
| やさしく健やかな阿波 (健康・福祉・子育て分野) | <ul style="list-style-type: none"> 高齢者が、病院、趣味、レクリエーション等へ自らの足で外出することを促進することにより、健康増進に寄与 子育て中の親が、交通事故のリスクが小さく、子どもと会話をしながら移動できることにより、親子の移動中の安全確保や子育て支援に寄与 |
| 安全・安心・快適な阿波 (生活環境分野) | <ul style="list-style-type: none"> 市民の自動車からの転換、高齢者の自動車免許返納の促進により、交通安全性の確保、環境保全の確保、地球温暖化の抑制に寄与 誰もが、身近なスポーツ・レクリエーションの場、交流・いこいの場である公園、緑地に自由にアクセスできることにより、市民の生活環境の向上に寄与 |
| 人が輝き合う阿波 (教育・文化分野) | <ul style="list-style-type: none"> 生徒が、家族の送迎(自動車)に頼ることなく通学、課外活動後の帰宅ができることにより、交通安全性の確保、家族の負担軽減に寄与 誰もが、図書館や公民館、交流防災拠点施設「アエルワ」等の生涯学習関連施設に、自由にアクセスできることにより、生涯学習の充実に寄与 誰もが、緑の丘スポーツ公園、交流防災拠点施設「アエルワ」等の文化・スポーツ施設に自由にアクセスできることにより、文化・スポーツ活動の活性化に寄与 |
| 豊かで活力ある阿波 (産業分野) | <ul style="list-style-type: none"> 市民、市外からの訪問者の誰もが、阿波市の観光・交流拠点や各種イベントに自由にアクセスできることにより、観光の振興に寄与 通勤や移動環境の利便性確保による雇用者の生活環境向上により、新規企業の立地促進に寄与 |
| 明日への基盤が整った阿波 (生活基盤分野) | <ul style="list-style-type: none"> 市民の移動ニーズへの対応により、市民生活における身近な交通手段の確保に寄与 阿波市内の移動環境の利便性確保により、若者の定住や団塊の世代の移住の促進に寄与 |
| 共に生き、共につくる阿波 (共生・協働・行財政分野) | <ul style="list-style-type: none"> 市民のみんなが支える公共交通の意識醸成と実行により、市民参画・協働の促進に寄与 効率的な公共交通、市民が利用する公共交通により、効率的で持続可能な財政運営に寄与 |

2) 阿波市総合戦略(平成 27 年 10 月)

- 自立的で持続的なまちづくりを創り出すことを目指し、人口減少問題の克服と持続可能な地域づくりに向けた取組の基本方向や具体的な施策をまとめた「輝く阿波市に煌めく未来」阿波市総合戦略(平成 27 年度～平成 31 年度)を策定している。
- 各政策目標の実現に向けて、公共交通は以下のような様々な面で寄与すると考えられる。

【位置づけ】

- ・ まち・ひと・しごと創生法第 10 条に基づく「市町村まち・ひと・しごと創生総合戦略」として、「阿波市人口ビジョン」で示す将来展望に向け、施策の方向性や目標を定めるもの。
- ・ 「阿波市総合計画」との整合を図りつつ、阿波市で策定している他の個別計画とも連携。

【人口目標】

「阿波市人口ビジョン」で定めた「2060 年の人口 3 万人以上」

【基本目標】

1. 新しい人の流れづくり
～阿波市だからこそ住みたい「まちづくり」～
2. 地域における仕事づくり
～農業を軸とした「しごとづくり」～
3. 結婚・出産・子育ての希望をかなえる
～「子育てするなら阿波市」の実現～
4. 活力ある暮らしやすい地域づくり
～安心・安全な誇れる「まちづくり」～

表 4-3 基本目標に対する公共交通の役割

| 基本目標 | 公共交通の役割 |
|----------------------|---|
| 1. 新しい人の流れづくり | <ul style="list-style-type: none"> ・ 阿波市内の移動環境の利便性確保により、移住者の受け入れ体制の充実に寄与 ・ 市民、市外からの訪問者の誰もが、スポーツに関するイベントや施設、地域資源を活かした観光・地域交流拠点へのアクセス確保により、交流人口の増加に寄与 |
| 2. 地域における仕事づくり | <ul style="list-style-type: none"> ・ 市民、市外からの訪問者の誰もが、阿波市の観光拠点にアクセスできることにより、観光の振興に寄与 ・ 通勤や移動環境の利便性確保による生活環境向上により、企業誘致の推進に寄与 |
| 3. 結婚・出産・子育ての希望をかなえる | <ul style="list-style-type: none"> ・ 子育て中の親が、いつでも外出できる移動環境の確保により、「子育て支援センター」等利用促進に寄与 |
| 4. 活力ある暮らしやすい地域づくり | <ul style="list-style-type: none"> ・ 市民のみんなが支える公共交通の意識醸成と実行により、市民参画によるまちづくりの推進に寄与 ・ 高齢者が、病院、福祉施設等へ自らの足で外出することを促進することにより、健康増進に寄与 |

3) 阿波市やすらぎ空間創造地区都市再生整備計画(平成 26 年 3 月)

- 住民が安全・安心かつ健康に暮らせる環境形成や、観光客や市民の交流を促進し、地域活性化を図るため「阿波市やすらぎ空間創造地区都市再生整備計画」(平成 26 年度～平成 30 年度)を策定している。
- 公共交通は健康まちづくりやにぎわいまちづくりに寄与すると考えられる。

【大目標】

新庁舎周辺をはじめとした3つの拠点と拠点を結ぶ軸により、住民が安全・安心かつ健康に暮らせる環境を形成するとともに、観光客や市民の交流を促進し地域の活性化を図ります。

- 目標①：快適な住環境の整備による市民の健康づくり(かいてき空間)
- 目標②：大規模災害に備えた防災対策の強化(すこやか空間)
- 目標③：地域資源を活かした観光・地域交流の促進(にぎわい空間)

【施設整備に係る公共交通の役割】

- ・ 誰もが、健康づくり緑地、もてなし広場にアクセスできることにより、健康まちづくりに寄与
- ・ 誰もが、交流広場、浦ノ池ふれあい広場、ふいあい広場にアクセスできることにより、にぎわいまちづくりに寄与

表 4-4 整備施設の概要

| 施設 | 目的 |
|-------------------------|--|
| ① 地域生活基盤施設 健康づくり緑地 | 宮川内谷川北岸に整備されているグラウンドゴルフ場等の健康づくり施設やピオトープによる癒しをもたらす空間に加え、宮川内谷川南岸に健康づくりゾーンを整備し、宮川内谷川の自然に触れ、訪れる方が歩きたくなる施設作りを目指す。 |
| ② 地域生活基盤施設 もてなし広場 | 第一金清池周辺の親水空間を活用し、健康づくりの拠点となる広場として、親水広場、遊歩道等の整備を行う。 |
| ③ 地域生活基盤施設 交流広場 | 新庁舎北側周辺を利用し、健康づくりや四国霊場札所参拝者の休憩スペースとして、さらに大規模イベント空間として利用可能なもてなし空間を整備する。 |
| ④ 地域生活基盤施設 浦ノ池ふれあい広場 | 地域住民の憩いの場として、浦ノ池を中心とした広場を整備し、地域内交流を創出する。 |
| ⑤ 地域創造支援事業 ふれあい広場 | 色とりどりの花が植栽されたふれあい公園を整備し、交流の場の形成、健康づくりに向けたウォーキングの目的地を創出する。 |

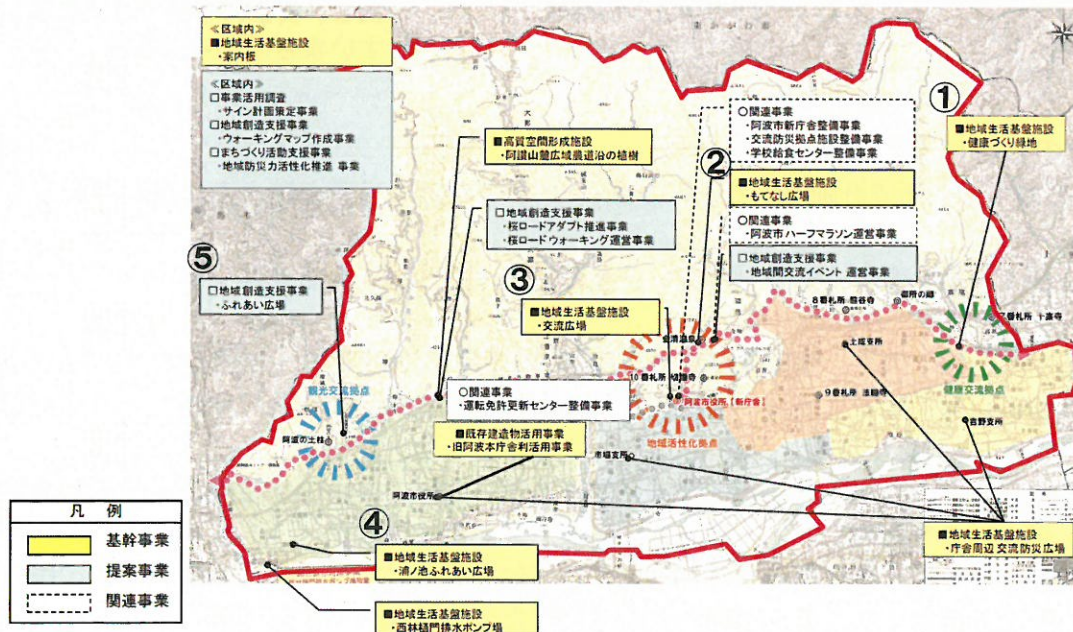


図 4-2 阿波市の整備計画図

4) 第2次阿波市地域福祉計画(平成29年3月)

- 一人暮らし高齢者世帯の増加、孤立死、ひきこもり、児童虐待の増加、貧困の拡大等、多様化する近年の様々な課題に対応し、より一層、協働による福祉のまちづくりを推進するため、「第2次阿波市地域福祉計画」(平成29年度～平成33年度)を策定している。
- 各重要視点と施策の実現に向けて、公共交通は以下のような様々な面で寄与すると考えられる。

【基本理念】

①みんなで支え合い築く地域福祉 快適で安心が実感できるまち・阿波

【計画の重要視点】

- ①地域における住民の交流や生きがいの促進
- ②より活発な地域活動のための活動支援の促進

表 4-5 基本目標に対する公共交通の役割

| 基本目標 | 施策 | 公共交通の役割 |
|-----------------------|---|---|
| 1. 地域の支え合いによる福祉活動の推進 | (1)地域活動への参加促進 (2)交流の場づくり・仕組みづくりの推進 (3)外出・移動支援の充実 (4)健康づくり・生きがいを通じた地域力の育成 | ・移動環境の利便性確保により、地域活動への参加や交流の推進、外出・移動支援に寄与 ・公共交通で外出することで、健康増進に寄与 |
| 2. 地域福祉活動に対する支援の充実 | (1)地域福祉活動の担い手の育成 (2)地域福祉の啓発・広報活動の充実 (3)福祉教育・ボランティア学習の充実 (4)各種団体等の活動支援 | ・移動環境の利便性確保により、各種団体の活動円滑化や促進に寄与 |
| 3. 福祉サービスの充実と適切な利用の推進 | (1)支援をつなぐコーディネート仕組みづくり (2)総合的な相談支援の充実 (3)福祉サービスの質の向上と利用支援 (4)自立支援活動の推進 | ・様々な理由で生活が困窮している人や地域社会に参加できない人が、自立や社会参加をする際に自家用車やタクシーよりも安価に移動できる環境を確保することにより、自立支援の推進に寄与 |
| 4. 安全・安心な地域づくりの推進 | (1)権利擁護体制の強化 (2)要配慮者の把握と支援体制の強化 (3)地域における防災・防犯機能の強化 (4)ユニバーサルデザインの推進 | ・公共交通においてもバリアフリー化やユニバーサルデザインに配慮することにより、誰もが安心して外出し、安全に移動できる、暮らしやすいまちづくりに寄与 |

4.2 市政の目標による課題

地域公共交通網形成計画に係る上位計画より、公共交通の役割を踏まえた課題があると考えられる。

- ・総合計画の基本理念、協働・創造・自立のまちづくりを支える公共交通ネットワークの形成 (p 4-1)
- ・高齢者や子育て世帯、運転免許証や自家用車を持たない生徒や生活困窮者等が家族の送迎(自動車)等に頼ることなく、市民誰もが安価で自立的かつ安全に移動できる移動環境の確保 (p 4-2、4-3、4-5)
- ・市民や来訪者のニーズが高い生涯学習関連施設、文化・スポーツ施設、広場や緑地等の観光・交流拠点や各種イベント等へのアクセス交通手段の確保 (p 4-2、4-4)
- ・市民みんなが支える意識の醸成と市民の積極的な利用により、市民や市民団体、民間企業等の参画・協働を促進し、財政負担を考慮した効率的な公共交通の運行 (p 4-1、4-2)

5 各エリアの新たな交通手段の導入検討

本市における公共交通の課題をふまえ、高齢者や路線バス沿線住民等のアンケート調査結果を考慮し、本市における新たな交通手段の導入についての検討を行う。

5.1 前提条件の設定

新たな交通手段の検討にあたり、検討対象とする交通モードの前提条件を設定する。

検討対象とする交通モードは、全国の動向を考慮し、次頁表に示す以下の交通モードとする。

- 路線バス
- コミュニティバス
- デマンド型乗合交通（予約型交通）
 - ・予約型・定路線交通
 - ・予約型・指定場所間連絡交通
 - ・予約型・自宅～指定場所間連絡交通
- 公共交通空白地有償運送

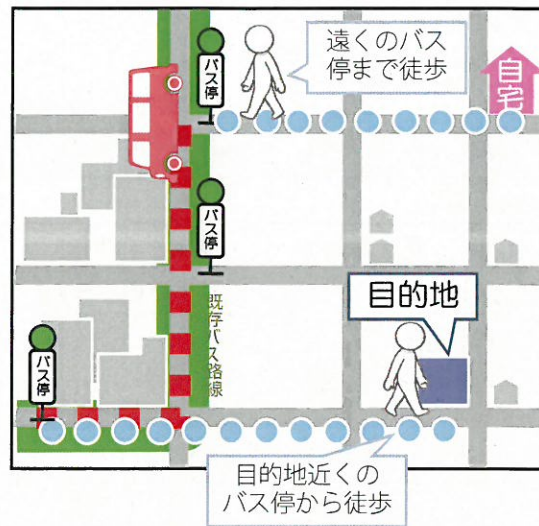
表 5-1 検討対象とする交通モード

| 交通モード | 特徴 | メリット | デメリット | |
|------------------|---|--|--|---|
| 路線バス | <p>概要・運行方法・利用者・車両等</p> <p>【概要】 交通事業者が運行する一般的なバス。</p> <p>【運行方法】 定時・定路線を運行する。</p> <p>【利用者】 誰でも利用できる。</p> <p>【車両】 小型バス～大型バスが利用される。</p> <p>【その他】 同時・同一方向の大量輸送に適しており、一般的には、一定の利用が見込める地域で運行される。</p> | <p>一般的に、バス停で行う。</p> <p>基本的に、バス停で行う。</p> <p>区間によってはフリー乗降も可能。</p> | <p>一般的に、バス停で行う。</p> <p>基本的に、バス停で行う。</p> <p>区間によってはフリー乗降も可能。</p> | <p>乗降</p> <p>運行方法・利用者・車両・経費等</p> <p>乗降</p> <p>運行方法・利用者・車両・経費等</p> <p>乗降</p> |
| コミュニティバス | <p>【概要】 主に、市が計画・運営するバス。</p> <p>【運行方法】 路線バスと似ているが、市が計画・運営に関わることが多い。運行は民間委託されることが多い。</p> <p>一般的には、路線バス同様、定時・定路線を運行することが多い。</p> <p>【利用者】 誰でも利用できる。</p> <p>【車両】 小型～中型バス、ワゴン車が使用されることが多い。</p> <p>【その他】 運行経費は市の負担のため、赤字路線バスの運行事業者への補助金交付に比べ、負担が大きくなる可能性がある。</p> | <p>一般的に、バス停で行う。</p> <p>基本的に、バス停で行う。</p> <p>バス停等、あらかじめ指定された場所で行う。</p> <p>以下の場所で行う。 ・自宅 ・目的地 ・あらかじめ指定された場所</p> | <p>以下の理由により、運行経費が高い。</p> <p>・運行経費は市が負担する。 ・車両費についても、購入時には市町村が負担する。 ・主に、市町村が運営主体であり、運行責任を負う。</p> | <p>乗降</p> <p>運行方法・利用者・車両・経費等</p> <p>乗降</p> <p>運行方法・利用者・車両・経費等</p> <p>乗降</p> |
| 予約型・定路線交通 | <p>【概要】 路線バスに比べ利用者が少数で、広範囲に住居が散在する地域での運行に適する。</p> <p>【運行方法】 決められた運行時刻に、利用者の事前予約により運行する(予約がなければ運行されない)。</p> <p>【利用者】 運行は、民間委託されることが多い。</p> <p>【車両】 事前登録者に限る(利用には事前登録が必要)。</p> <p>【車両】 タクシー車両(普通乗用車)、ワゴン車を使用されることが多い(乗車定員10名※以下)の車両。</p> | <p>基本的に、バス停で行う。</p> <p>バス停等、あらかじめ指定された場所で行う。</p> <p>以下の場所で行う。 ・自宅 ・目的地 ・あらかじめ指定された場所</p> | <p>以下の理由により、運行経費が安い。</p> <p>・一般的に小型車両を使用するため、維持管理費が安い。</p> <p>・予約がない場合、運行しない。</p> <p>・車両は、運行する民間事業者のものを活用する場合、新たな購入は不要。</p> <p>購入する場合でも、小型車両のため、バスに比べて安い。</p> <p>市が地域のニーズをふまえて、柔軟に運行内容を設定できる。</p> | <p>乗降</p> <p>運行方法・利用者・車両・経費等</p> <p>乗降</p> <p>運行方法・利用者・車両・経費等</p> <p>乗降</p> |
| 予約型・指定場所間連絡交通 | <p>【概要】 地域住民が運転手となり、当該地域の高齢者等を、有償で、自宅～目的地を運行する。</p> <p>【運行方法】 路線バスが運行しておらず、タクシー事業者が存在しない地域で運行することが多い。</p> <p>【利用者】 利用者の事前予約により運行する(予約がなければ運行されない)。</p> <p>【車両】 事前登録者に限る(利用には事前登録が必要)。</p> | <p>基本的に、バス停で行う。</p> <p>バス停等、あらかじめ指定された場所で行う。</p> <p>以下の場所で行う。 ・自宅 ・目的地 ・あらかじめ指定された場所</p> | <p>以下の理由により、運行経費が低い。</p> <p>・事前予約が必要。 ・事前予約がない場合がある(出発・到着時間が変動する)。</p> <p>・目的地までの所要時間が長くなる場合がある(出発・到着時間が変動する)。</p> <p>・予約が取れない場合がある。</p> <p>・事前予約・変更の手間や、関係者への遠慮等により、利用抵抗が生じる可能性がある。</p> <p>・運行ごとに、運行ルート及び出発・到着時刻を決定する必要があるため、運行管理が複雑なうえ調整が必要で、運行管理が複雑なうえ調整が必要で、導入地域に限られる場合、導入の有無による不公平感が生じる可能性がある。</p> <p>・利用者の増加に伴い、運行経費も増加する傾向があり、市の費用負担も増加する可能性がある。</p> <p>・遠方への移動は、乗り換えが必要となる場合がある。</p> | <p>乗降</p> <p>運行方法・利用者・車両・経費等</p> <p>乗降</p> <p>運行方法・利用者・車両・経費等</p> <p>乗降</p> |
| 予約型・自宅～指定場所間連絡交通 | <p>【概要】 地域住民が運転手となり、当該地域の高齢者等を、有償で、自宅～目的地を運行する。</p> <p>【運行方法】 路線バスが運行しておらず、タクシー事業者が存在しない地域で運行することが多い。</p> <p>【利用者】 利用者の事前予約により運行する(予約がなければ運行されない)。</p> <p>【車両】 事前登録者に限る(利用には事前登録が必要)。</p> | <p>基本的に、バス停で行う。</p> <p>バス停等、あらかじめ指定された場所で行う。</p> <p>以下の場所で行う。 ・自宅 ・目的地 ・あらかじめ指定された場所</p> | <p>以下の理由により、運行経費が低い。</p> <p>・事前予約が必要。 ・事前予約がない場合がある(出発・到着時間が変動する)。</p> <p>・目的地までの所要時間が長くなる場合がある(出発・到着時間が変動する)。</p> <p>・予約が取れない場合がある。</p> <p>・事前予約・変更の手間や、関係者への遠慮等により、利用抵抗が生じる可能性がある。</p> <p>・運行ごとに、運行ルート及び出発・到着時刻を決定する必要があるため、運行管理が複雑なうえ調整が必要で、導入地域に限られる場合、導入の有無による不公平感が生じる可能性がある。</p> <p>・利用者の増加に伴い、運行経費も増加する傾向があり、市の費用負担も増加する可能性がある。</p> <p>・遠方への移動は、乗り換えが必要となる場合がある。</p> | <p>乗降</p> <p>運行方法・利用者・車両・経費等</p> <p>乗降</p> <p>運行方法・利用者・車両・経費等</p> <p>乗降</p> |
| 公共交通空白地有償輸送 | <p>【概要】 地域住民が運転手となり、当該地域の高齢者等を、有償で、自宅～目的地を運行する。</p> <p>【運行方法】 路線バスが運行しておらず、タクシー事業者が存在しない地域で運行することが多い。</p> <p>【利用者】 利用者の事前予約により運行する(予約がなければ運行されない)。</p> <p>【車両】 事前登録者に限る(利用には事前登録が必要)。</p> | <p>基本的に、バス停で行う。</p> <p>バス停等、あらかじめ指定された場所で行う。</p> <p>以下の場所で行う。 ・自宅 ・目的地 ・あらかじめ指定された場所</p> | <p>以下の理由により、運行経費が低い。</p> <p>・事前予約が必要。 ・事前予約がない場合がある(出発・到着時間が変動する)。</p> <p>・目的地までの所要時間が長くなる場合がある(出発・到着時間が変動する)。</p> <p>・予約が取れない場合がある。</p> <p>・事前予約・変更の手間や、関係者への遠慮等により、利用抵抗が生じる可能性がある。</p> <p>・運行ごとに、運行ルート及び出発・到着時刻を決定する必要があるため、運行管理が複雑なうえ調整が必要で、導入地域に限られる場合、導入の有無による不公平感が生じる可能性がある。</p> <p>・利用者の増加に伴い、運行経費も増加する傾向があり、市の費用負担も増加する可能性がある。</p> <p>・遠方への移動は、乗り換えが必要となる場合がある。</p> | <p>乗降</p> <p>運行方法・利用者・車両・経費等</p> <p>乗降</p> <p>運行方法・利用者・車両・経費等</p> <p>乗降</p> |

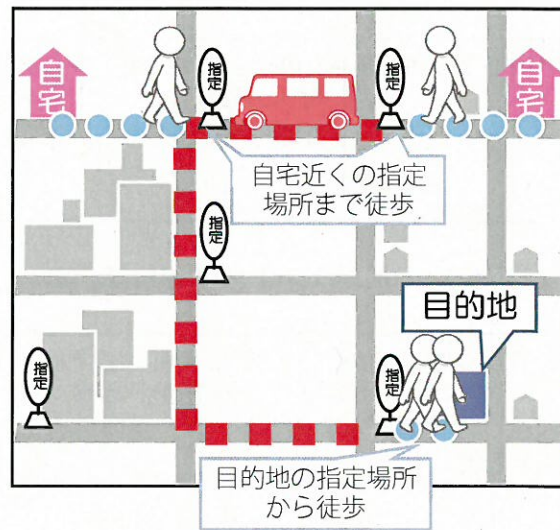
※1 「一定の利用」：例えば、1便当り複数人の利用が見込めること等をいう。

※2 「乗車定員10名」：運転手を除く。

【予約型・定路線交通】



【予約型・指定場所間連絡交通】



【予約型・自宅～指定場所間交通】

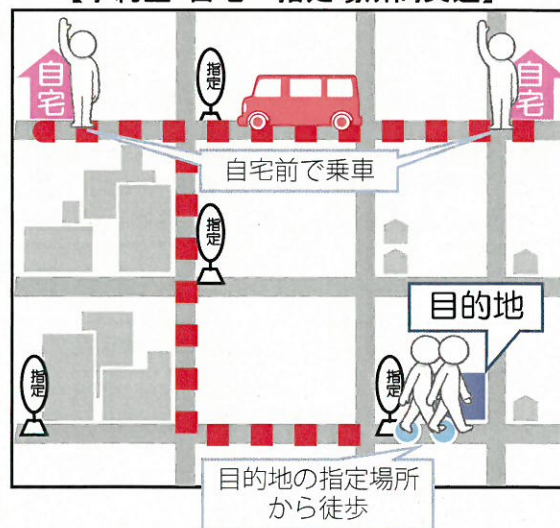


図 5-1 デマンド型乗合交通の運行方法(イメージ)

5.2 エリア特性の整理

新たな交通手段の導入検討にあたり、本市を構成する各エリア（阿波町、市場町、土成町、吉野町）の地形・地勢や人口分布、公共交通の運行状況等、移動需要、市民ニーズといった特性を以下のとおり整理する。

表 5-2 エリア特性の整理結果

| 特性の項目 | | 阿波町 | 市場町 | 土成町 | 吉野町 | |
|----------|---|---|--|--|--|-------|
| 地形・地勢 | | ▶北部は山間地。 | | | — | |
| 人口分布 | | ▶東西に長く、南北方向2～3km程度の可住地に人口が低密に分布している。 | | | — | |
| | | ▶北部は山間部であり、谷筋に沿って家屋が散在している。 | | | | |
| 公共交通 | 運行状況 ・ 空白地の状況 等 | ▶市場交通が運行。 ▶市場交通沿線以外は公共交通空白地。 | | ▶町全域が公共交通空白地。 | ▶徳島バスが運行。 ▶徳島バス沿線以外は公共交通空白地。 | |
| | 利用状況 | ▶タクシー事業者(営業所を含む)が存在する。 | | — | ▶徳島バスは運行区間全体で見ると一定の利用者が見込める。 | |
| 移動需要 | 交通流動 | ▶自町内での移動が多い。 | ▶自町内のほか、阿波町への移動も多い。 ▶吉野川市への移動もみられる。 | ▶自町内のほか、吉野町への移動も多い。 ▶吉野川市への移動もみられる。 | ▶自町内のほか、土成町への移動も多い。 ▶吉野川市への移動もみられる。 | |
| | 主な目的地 | ▶通院・買物等の目的地は、鳴門池田線沿線が多い。 | | | | |
| ※市民ニーズ | 希望する公共交通手段 | ・高齢者及び路線バス沿線住民は、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)”が多い。 ・高校生は、“路線バス”が最も多いが、次いで“予約型・自宅～指定場所間連絡交通”の希望もみられる。 | | | | |
| | の希望公共交通手段の利用意向(割合) | 高齢者 | 40.0% | 50.0% | 53.0% | 37.6% |
| | | 路線バス沿線住民 | 50.0% | 51.3% | — (対象外) | 32.1% |
| | | 高校生 | 51.2% | 48.5% | 50.0% | 33.3% |
| | 路線バス拡充希望路線 | ▶徳島バスの運行ルートと市場交通の運行ルートの間エリアに位置し、両社の路線バスが運行されていない土成町成当～市場町香美間の運行希望が最も多い。 ▶次いで、商業施設や医療機関が多く分布している鳴門池田線沿いの希望が多い。 | | | | |
| 公共交通のあり方 | ▶「市民誰もが気軽に利用できるよう、市内全域に公共交通を運行すべきだ」が最も多い。 | | | | | |

注) 「市民ニーズ」は、高齢者アンケート調査及び路線バス沿線住民アンケート調査、高校生アンケート調査結果から得られる公共交通の利用ニーズを示す。

注) 「希望公共交通手段の利用意向」は、高齢者、路線バス沿線住民の「予約型・自宅～指定場所間連絡交通」及び高校生の「路線バス」の利用意向について、「利用する」「使用するかもしれない」を併せた割合の値を示す。

〔参考：阿波市地域公共交通アンケート調査（H28.3）結果〕

◆日頃よく行く施設（通院、買物・娯楽）

〔阿波町〕

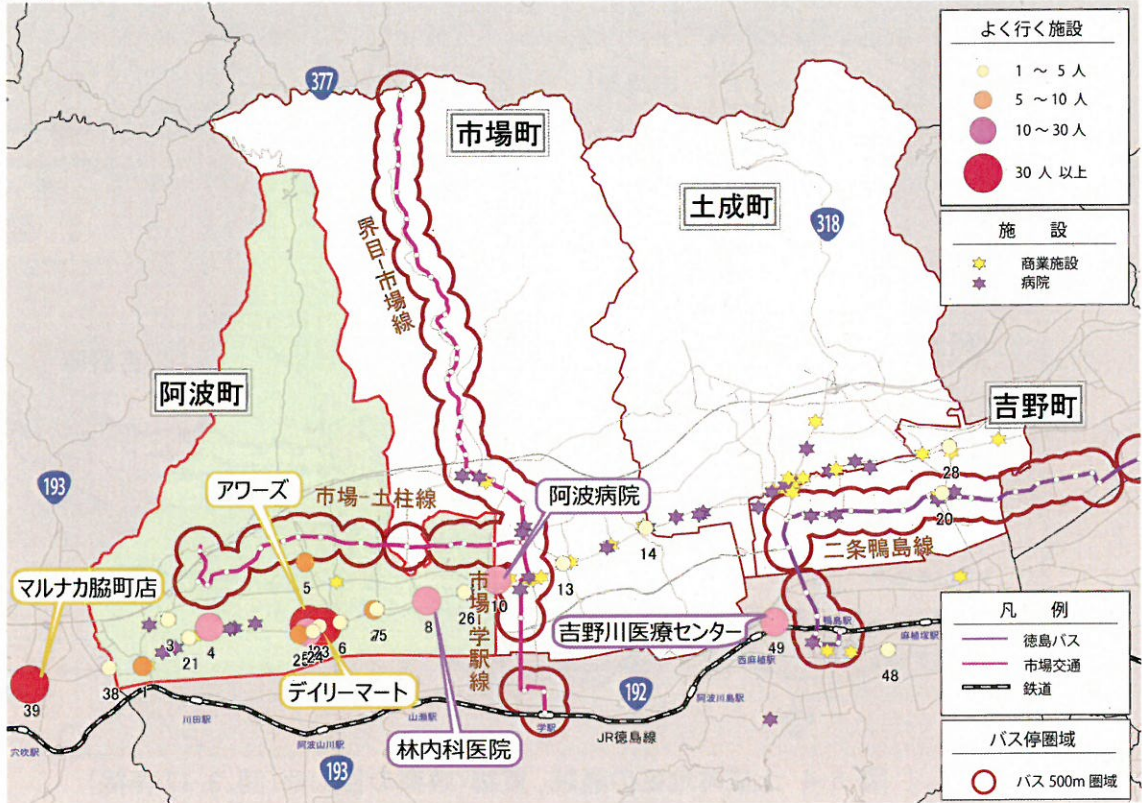


図 5-2 阿波町地区の通院、買物・娯楽の目的地(図 3-15 再掲)

〔市場町〕



図 5-3 市場町地区の通院、買物・娯楽の目的地(図 3-16 再掲)

◆日頃よく行く施設（通院、買物・娯楽）
〔土成町〕

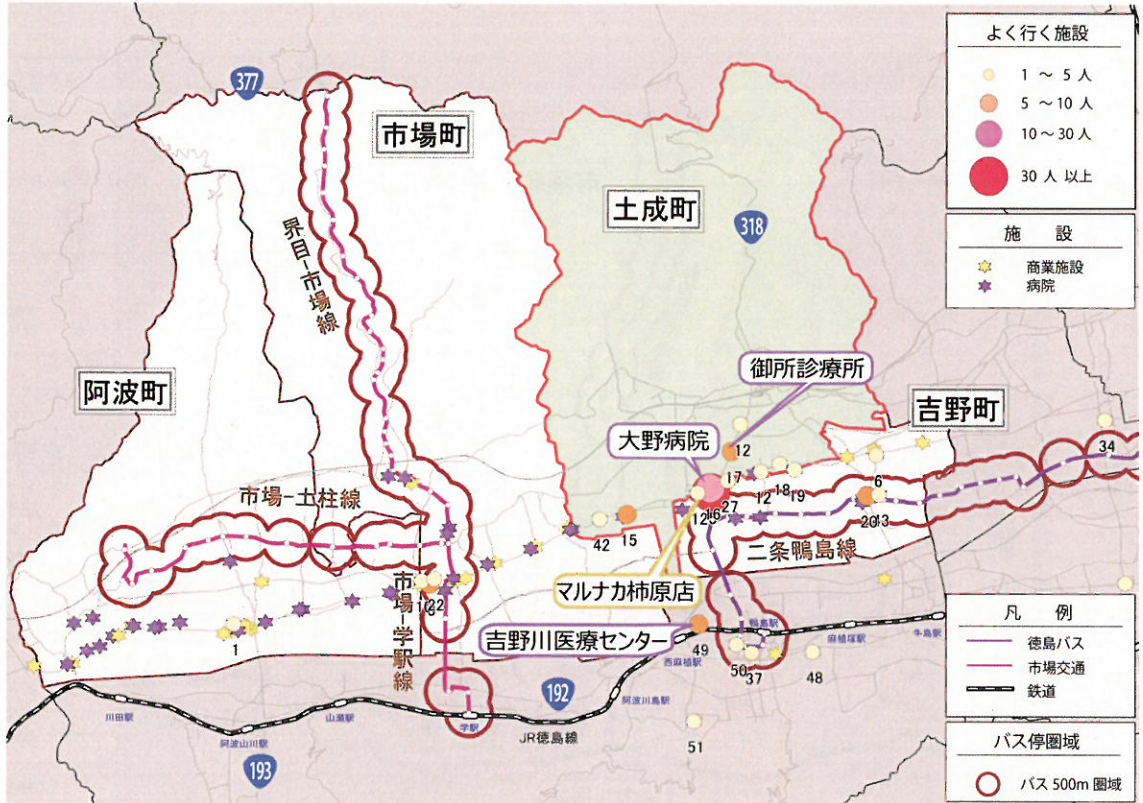


図 5-4 土成町地区の通院、買物・娯楽の目的地(図 3-17 再掲)

〔吉野町〕

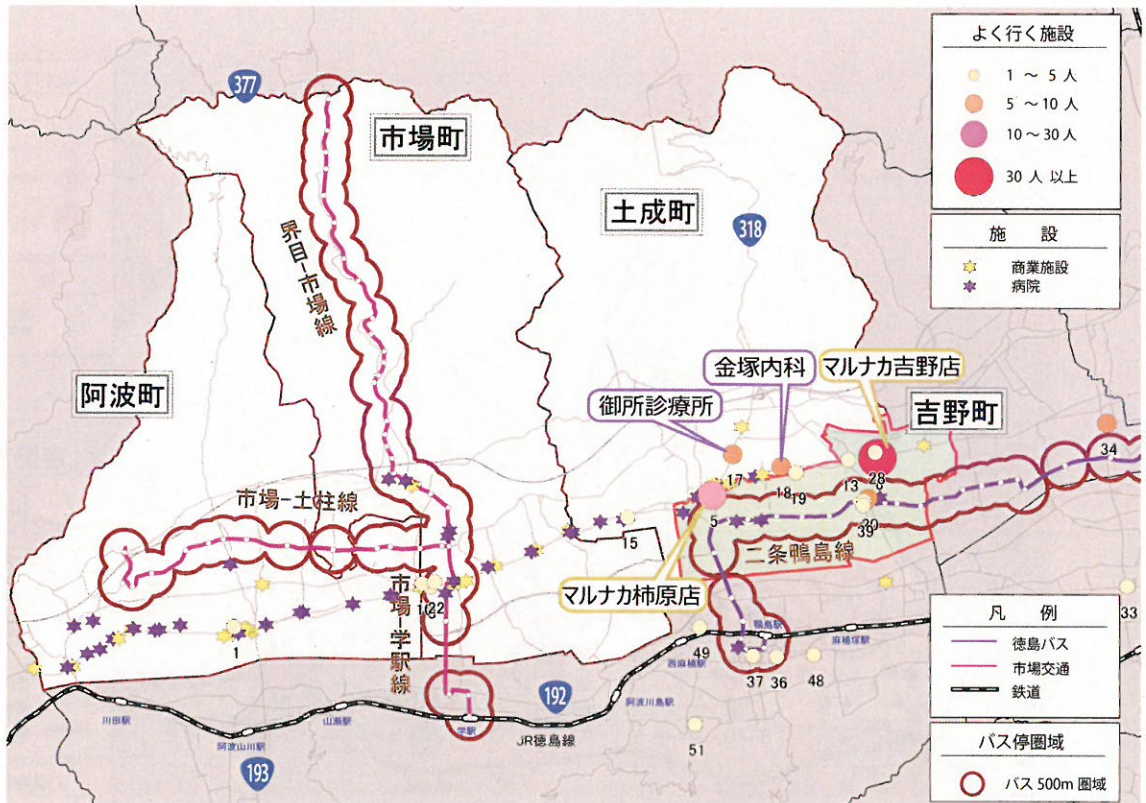
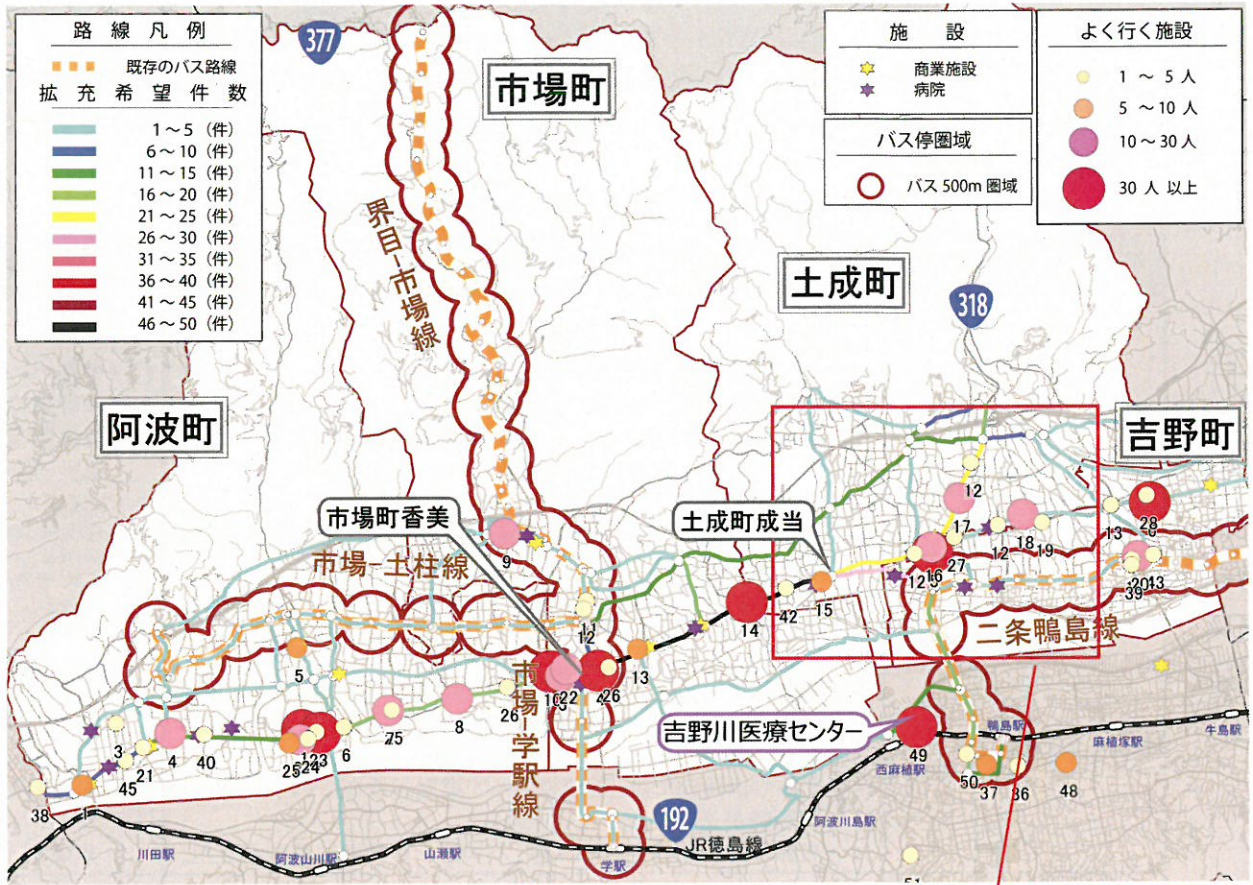


図 5-5 吉野町地区の通院、買物・娯楽の目的地(図 3-18 再掲)

◆路線バスの拡充希望路線



- 希望が多い区間**
- ① 市場町香美～土成町成当
 - ② 二条中バス停付近～マルナカ柿原店付近
 - ③ 土成町成当～二条中バス停付近

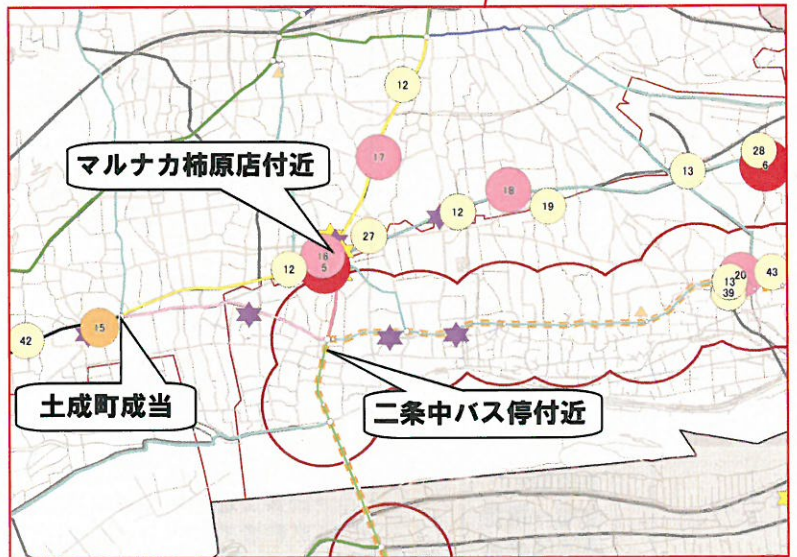


図 5-6 路線バスの拡充希望路線(図 3-28 再掲)

5.3 新たな交通モードの導入検討

本市は、エリアにより、地形・地勢や人口分布、公共交通の運行状況等や移動需要、市民ニーズの特性がそれぞれ異なっていることから、エリア別に本市への導入を想定する新たな交通モードの検討を行う。

各エリアの特性に基づき、新たな交通モードの導入の適合性の検討結果を下表に示す。

それぞれの交通モードの導入にあたっては、交通事業者をはじめ関係者間での十分な調整、協議が必要となる。

表 5-3 交通モードの適合性の検討結果

| 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"> ○ ▶ 主な目的地が、鳴門池田線沿線に集中。 ○ ▶ 高校生アンケート調査で要望が多い。 × ▶ 東西に長く、南北にも一定の拡がりのある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には多経路での運行が必要。 × ▶ 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、運行距離が長い。 × ▶ 高齢者にとり、自宅～バス停、バス停～目的地の移動が負担。 | | | <ul style="list-style-type: none"> ○ ▶ 徳島バスの路線は幹線であり、運行区間全体で見ると一定の利用がある。 <small>※県全域で幹線系統バスの見直しの動きがあり、県、近隣市町と連携協議を行うこととする。</small> |
| コミュニティバス | 適合性 | × | × | × | × |
| | 理由 | <ul style="list-style-type: none"> × ▶ 東西に長く、南北にも一定の拡がりのある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には多経路での運行が必要。 × ▶ 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、運行距離が長い。 × ▶ 高齢者にとり、自宅～バス停、バス停～目的地の移動が負担。 | | | <ul style="list-style-type: none"> × ▶ 既存の路線バスがあり、さらにコミュニティバスで公共交通空白地をカバーすることは非効率。 |
| デマンド型乗合交通 | 予約型・定路線交通 | 適合性 | | | × |
| | 理由 | <ul style="list-style-type: none"> × ▶ 東西に長く、南北にも一定の拡がりのある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には多経路での運行が必要。 × ▶ 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、運行距離が長い。 × ▶ 高齢者にとり、自宅～バス停、バス停～目的地の移動が負担。 | | | <ul style="list-style-type: none"> × ▶ 既存の路線バスがあり、さらに路線バスと同じ定時定路線交通でカバーすることは非効率。 |
| | 予約型・指定場所間連絡交通 | 適合性 | | | △ |
| | 理由 | <ul style="list-style-type: none"> △ ▶ 定路線交通に比べ目的地近くでの乗降車は可能だが、公共交通空白地域の解消には居住地側での多数の乗降場所の設置が必要。 △ ▶ 高齢者にとって、自宅～指定場所の移動が負担。 × ▶ 同一時間帯で多くの移動需要に対応することは難しい。 | | | |
| 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"> ○ ▶ 個別宅や目的地近くで乗降可能で、利用者利便が高い。(特に高齢者) ○ ▶ 公共交通空白地の解消に効果的。 ○ ▶ 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。 × ▶ 利用者が多い場合、目的地までの所要時間が長くなったり、利用を敬遠されるおそれあり。 × ▶ 個別宅の確認等の運行管理に係る業務が発生。 | | | | |
| 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(バス、タクシー)の運行のないエリアに限定され、適さない。 × ▶ 地域内での利用者の需要と、運転手及び運行車両の確保が必要。 × ▶ 担い手となる団体、組織が必要。 | | | |

6 公共交通に係る課題、取り組みの方向性

6.1 公共交通に係る課題の整理

これまでの2阿波市における地域の現状と課題、3計画策定のために行った調査、4上位関連計画を踏まえて、公共交通に係る課題として以下のように整理できる。

(1)現状に基づく課題

1. 人口減少下での移動手段の確保
2. 主要施設へのアクセス確保
3. 交通空白地の対応

(2)社会的・地域的な課題

1. 高齢者、運転免許証返納者の安全な移動の確保
2. 通学者の移動の確保
3. 山間部における移動の確保
4. 市外への簡便なアクセス
5. 新たな交通手段の検討

(3)調査から導きだされる課題

1. 運転免許非保持者や高齢者、公共交通空白地域居住者等が移動できる公共交通の検討が必要
2. 移動ニーズに対応する交通手段の検討
3. 公共交通の認知度向上が必要
4. 新たな交通手段の導入を含めた市の公共交通網の検討が必要
5. 公共交通の継続に向けた地域住民との協働が必要

(4)市政の目標による課題

1. 協働・創造・自立のまちづくり(総合計画)を支える公共交通ネットワークの形成
2. 市民誰もが安価で自立的かつ安全に移動できる移動環境の確保
3. 交流拠点や生涯学習関連施設等へのアクセス交通手段の確保
4. 市民や関係者等の参画・協働を促進し、財政負担を考慮した効率的な公共交通の運行

6.2 公共交通の取り組みの視点から見た課題の再整理

公共交通の課題は地域の現状、市民ニーズ調査、上位関連計画の視点から導きだされたものであり、これらを公共交通の取り組みの視点から、以下のように再整理する。

1. 市民の移動ニーズに合った、公共交通の運行による公共交通空白地域の改善

山間部をはじめ市内の多くが公共交通空白地となっているが、こうした地域を含めて人口減少下でも高齢者、運転免許非保持者・返納者も安全に移動できる手段や、通学者の移動の確保が必要となっている。現在の公共交通は移動ニーズに対応しているとは言い難く、認知度も低い状況となっており、移動ニーズに対応するとともに認知度を向上する必要がある。

また、市民のニーズに合った、市民誰もが安価で自立的に移動できる、新たな交通手段の導入を検討するとともに、既存の路線バスを含めた公共交通網の形成を検討する必要がある。

そのため、以下のような交通手段、アクセス確保が必要であり、市民の移動ニーズに合った、公共交通の運行による公共交通空白地域の改善が必要と考えられる。

- ・市全域で、交通弱者をはじめ市民誰もが気軽に利用でき、自立的かつ安全に移動できる交通手段
- ・市民の移動ニーズに対応し、運転免許証返納を促進する交通手段
- ・市民がよく利用する市内外の施設等へのアクセス確保

2. 利用に見合った効率的な公共交通の運行

市民の移動ニーズに合った、新たな交通手段の検討が必要とされる一方、移動ニーズや利用者数が少なく、改善しても利用見込みが少ない公共交通や、新たな交通手段により利用者減が見込まれる公共交通は、市の財政負担を考慮して選択と集中の観点から、見直しを行う必要がある。

そのため、以下のような見直し、効率的な交通手段が必要であり、利用に見合った効率的な公共交通の運行が必要と考えられる。

- ・利用者数が少なく、改善しても利用意向が低い公共交通の見直し
- ・市の財政負担を考慮した、効率的な交通手段

3. 公共交通の維持存続に向けた地域住民や関係者との協働

総合計画において、「協働・創造・自立のまちづくりを支える公共交通ネットワークの形成」が位置付けられており、公共交通の維持存続に向けても行政単独ではなく、多様な関係者との協働が必要となっている。これは、市民アンケートにおいても公共交通の継続に向けた取り組みとして、「地域住民との協働が必要」が上位に挙がっており、整合していると捉えられる。

また、公共交通の運行に当たっては関係者等の参画・協働により、市民のニーズに沿った運行内容にすることで、効率的・持続的な運行の実現に寄与すると考えられる。

そのため、以下のような関係者との協働や意識醸成が必要であり、公共交通の維持存続に向けた地域住民や関係者との取り組みが必要と考えられる。

- ・まちづくりを支える公共交通網の形成に向けた地域住民や関係者との協働
- ・市民の積極的な利用による、市民みんなで支える意識の醸成

6.3 課題に対する取り組みの方向性

公共交通の取り組みの視点から再整理した課題に対応して、以下のような取り組みの方向性が考えられる。

1. 新たな交通モードの導入を含めた持続可能な移動手段確保の検討

市全域で、交通弱者をはじめ市民誰もが気軽に利用でき、自立的かつ安全に移動できる交通手段、市民の移動ニーズに対応し、運転免許証返納を促進するため、既存の交通資源の役割分担や位置づけ、今後のあり方を検討するとともに新たな交通モードの導入を含めた移動手段確保の検討を行う。

新たな交通モードは、市の財政負担を考慮した効率的な交通手段とすること、地域住民や関係者と協働して、市民の積極的な利用や、市民みんなで支える意識を醸成することで、運行後も持続可能な移動手段になると考えられる。

ただし、新たな交通モードは実際に運行してみて初めて明らかになる課題や改善点も考えられるため、実験運行の段階を経て課題等を洗い出すとともに、本格運行の必要性を確認したうえで、本格運行へ移行する必要がある。

そのため、以下のような取り組みが必要と考えられる。

- ・地域や関係者との協働により、市民の移動やサービス等のニーズに対応した公共交通網の構築を検討
- ・交通弱者をはじめ、市民誰もが気軽に利用しやすく、公共交通空白地域改善に資する、安全で効率的な交通手段の導入を検討（実験運行）

2. 利用状況や利用意向に対応した路線バス等の見直し

市内外への移動は、新しい交通モードの導入検討により利便性が向上すると考えられるが、市の財政負担の観点より、路線バスにおいて、利用者数が少なく改善しても利用意向が低い路線については、維持していく必要性が低いと考えられる。

また、スクールバスにおいても利用者数や地域の意向を考慮した効率的な運用の検討が必要となる。

そのため、以下のような取り組みが必要と考えられる。

- ・路線バス等の利用者数や沿線等の利用意向、交通事業者の意向を踏まえた見直し

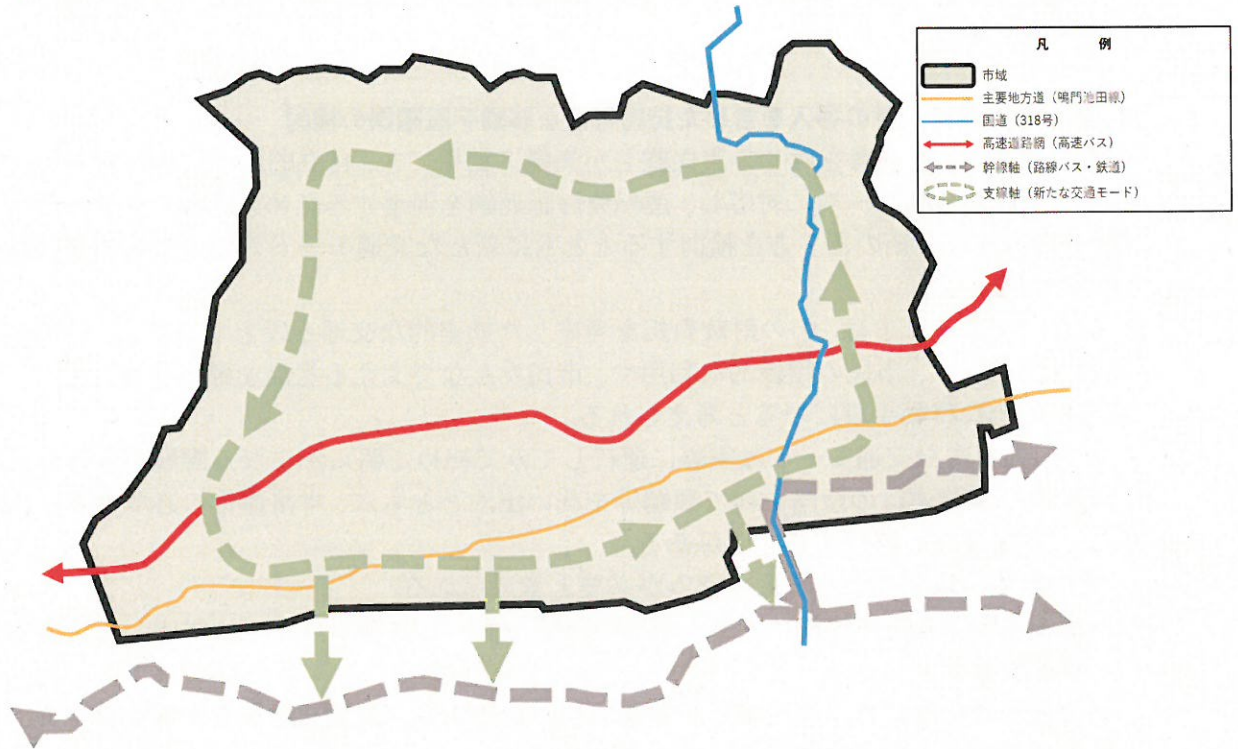
3. 地域住民や関係者との協働に向けた関心を高めるための働きかけ

まちづくりを支える公共交通網の形成に向けた地域住民や関係者との協働、市民みんなで支える意識の醸成に向けて、まずは関心を高めるための働きかけが必要と考えられる。それによって、市民が公共交通を積極的に利用することも期待される。

そのため、以下のような取り組みが必要と考えられる。

- ・公共交通の認知度向上のための情報提供・PR
- ・地域住民や関係者との協働に向けた勉強会やモビリティマネジメントの取り組み

[将来の公共交通網イメージ]



新たな交通モードにより、市内の移動を確保しながら、路線バスや高速バス、市外の鉄道との連結を図る。また、市外の主要施設への移動を確保する。

7 阿波市地域公共交通網形成計画

7.1 計画の基本方針

公共交通に係る課題と課題に対する取り組みの方向性を踏まえて、設定した計画の基本方針を以下に示す。

◆交通弱者をはじめ、市民誰もが安心して利用できる日常生活を支援する公共交通

日常生活を送るうえで、安心して移動できる手段は必要不可欠と考えられる。高齢者や運転免許非保持者・返納者等の交通弱者だけでなく、その予備軍を含めた市民誰もが安心して利用できる公共交通の構築を図る。

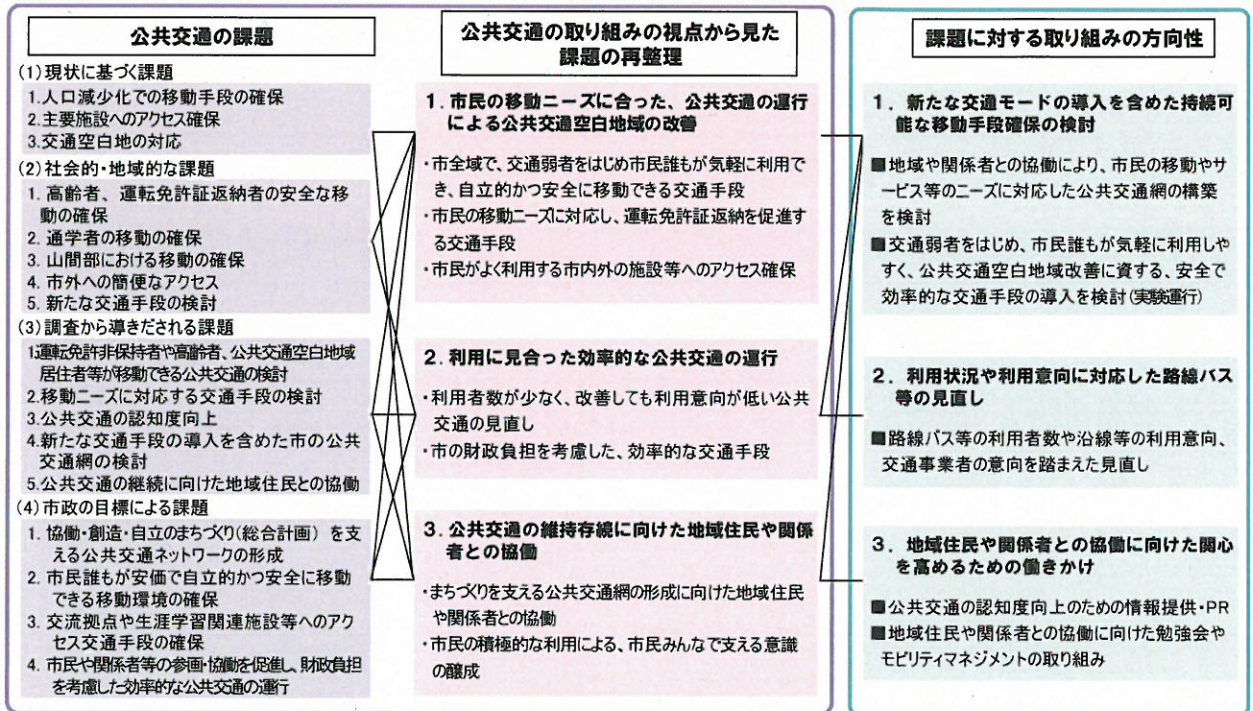
◆市民ニーズへの対応や公共交通空白地域の改善に資する、新たな交通モードの導入を含めた効率的な公共交通

公共交通は市民ニーズに対応していなければ利便性が低く利用してもらえず、存在意義が小さいものとなる。そのため、市民ニーズに対応するとともに、課題となっている公共交通空白地域の改善にも資する公共交通の構築を図る。その際は、既存のバス路線だけでなく、新たな交通モードの導入を含め検討し、市の財政負担も考慮して効率的な公共交通とする。

◆地域住民や関係者との協働により、維持存続し続ける公共交通

公共交通を維持存続させていくためには、行政単独ではなく、地域住民や交通事業者、各種団体等様々な関係者との協働により実現すると考えられる。これは、公共交通網の形成に至る過程においても、協働により取り組むことで維持存続への意識が高まり、構築後も継続することで維持存続し続ける公共交通が実現すると考えられる。

〔参考：公共交通に係る課題と取り組みの方向性及び基本方針〕



基本方針

- ◆交通弱者をはじめ、市民誰もが安心して利用できる日常生活を支援する公共交通
- ◆市民ニーズへの対応や公共交通空白地域の改善に資する、新たな交通モードを含めた効率的な公共交通
- ◆地域住民や関係者との協働により、維持存続し続ける公共交通

7.2 基本方針を踏まえた目標

公共交通に係る課題と取り組みの方向性及び基本方針を踏まえて、目標を以下のように設定する。

基本方針

- ◆交通弱者をはじめ、市民誰もが安心して利用できる日常生活を支援する公共交通
- ◆市民ニーズへの対応や公共交通空白地域の改善に資する、新たな交通モードの導入を含めた効率的な公共交通
- ◆地域住民や関係者との協働により、維持存続し続ける公共交通

目標

- 目標 1 日常の交通手段の確保・交通弱者の移動環境の充実
- 目標 2 公共交通空白地域の改善・移動の公平性の確保
- 目標 3 地域特性、移動需要特性、市民ニーズに応じた公共交通の運行
- 目標 4 公共交通の認知度や維持に向けた意識の向上
- 目標 5 持続可能な公共交通の確保

7.3 目標達成のための取り組み施策

(1) 目標達成のための取り組み施策の概要

目標を達成するために取り組む施策について、基本方針・目標別に示す。

| 基本方針 | 目標 | 取り組み施策 |
|--|------------------------------|--|
| ◆交通弱者をはじめ、市民誰もが安心して利用できる日常生活を支援する公共交通 | 日常の交通手段の確保・交通弱者の移動環境の充実 | <ul style="list-style-type: none"> ・新たな交通モードの運行 ・通学に対応した運行の検討 |
| | 公共交通空白地域の改善・移動の公平性の確保 | |
| ◆市民ニーズへの対応や公共交通空白地域の改善に資する、新たな交通モードの導入を含めた効率的な公共交通 | 地域特性、移動需要特性、市民ニーズに応じた公共交通の運行 | <ul style="list-style-type: none"> ・路線バスの見直し ・スクールバスの見直し |
| | 公共交通の認知度や維持に向けた意識の向上 | |
| ◆地域住民や関係者との協働により、維持存続し続ける公共交通 | 持続可能な公共交通の確保 | <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通ガイド(マップ、時刻表等)の作成 ・地域との協働に向けたモビリティマネジメントの実施 |
| | | |

(2) 取り組み施策

各取り組み施策について、以下に示す。

- 施策1 新たな交通モードの運行
- 施策2 通学に対応した運行の検討
- 施策3 路線バスの見直し
- 施策4 スクールバスの見直し
- 施策5 公共交通ガイド(マップ、時刻表等)の作成
- 施策6 地域との協働に向けたモビリティマネジメントの実施

施策 1 新たな交通モードの運行

公共交通空白地の解消や市民ニーズに対応するため、新たな交通モードとして「デマンド型乗合交通」を運行する。ただし、継続的な運行に当たっては、これまでの路線バスの補助以上に市の予算を投じる必要があること、調査段階で運行希望が多くても実際の利用者数は少ないといったケースがあることから、まずは社会実験としてデマンド型乗合交通を運行する。そのうえで、実際にどの程度のニーズがあるのか、どのような課題があるのかを把握して運行改善を行い、本格運行の継続可否を判断する。

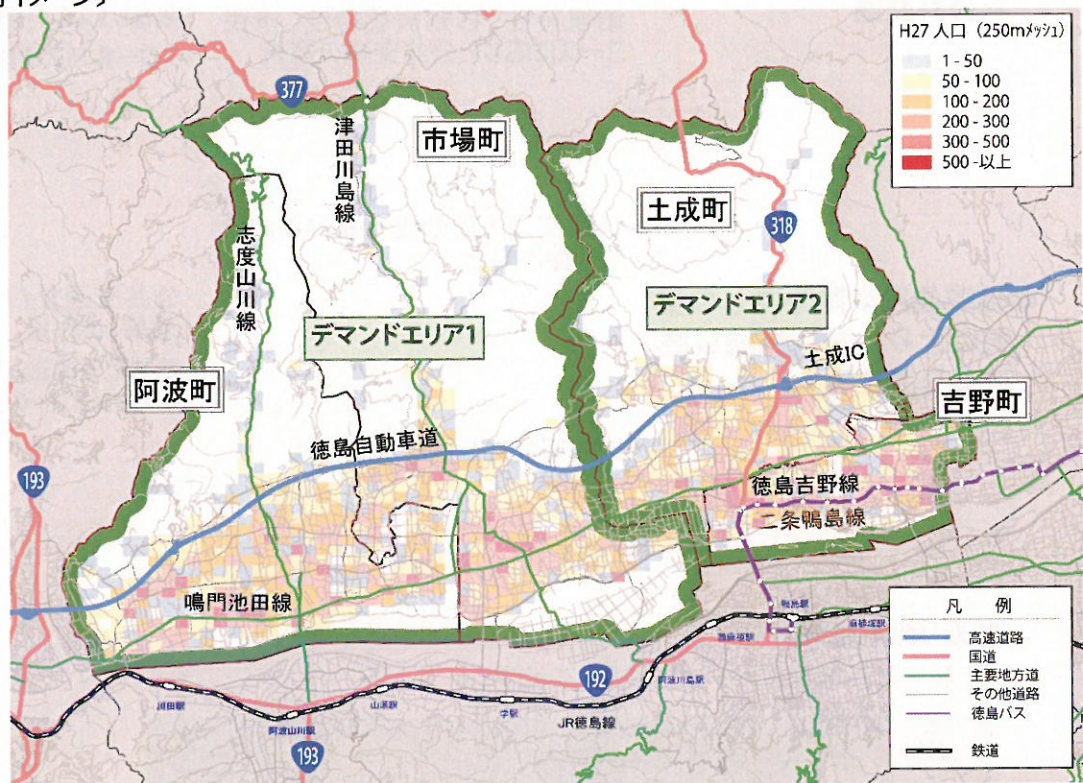
運行エリアは市全域とし、タクシーの営業圏や市民の移動ニーズを踏まえて、エリア 1：阿波町、市場町、エリア 2：吉野町、土成町の 2 エリアを乗車エリアとして設定する。

乗車場所は基本的に自宅とし、降車場所はエリア外も含めて市民のアクセスニーズが高い箇所を指定場所として設定する。

目的地となる指定乗降場所、運行日、運行時間帯、利用料金等については、これまでに実施した市民を対象としたアンケート調査結果のほか、各地域のニーズを把握して設定する。

なお、導入にあたっては交通事業者等の関係者間で十分な調整、協議を行い実施することとする。

〔運行イメージ〕



| | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
|--------|-------------|------|----------------------|------|--------|
| 実施予定時期 | 準備 | 実験運行 | 運行の見直し 本格運行に向けた準備 | 本格運行 | 運行の見直し |
| 事業主体 | 阿波市、タクシー事業者 | | | | |

[参考: デマンド型乗合タクシー 自宅～指定場所間連絡自動車(予約型)]

「自宅～指定場所間連絡自動車(予約型)」とは

- ◆ 自宅と、目的地近くの指定場所の間を運行する小型自動車です。
- ◆ 利用するには、あらかじめ電話予約が必要で、予約がないときは運行しません。
- ◆ 目的地に着く時刻は概ね決まっていますが、利用者が複数の場合、各利用者のお住いや目的地に立ち寄るため、変わります。



自宅～指定場所間連絡自動車(予約型)の利用方法(イメージ)

- ① 利用の前日までに予約します。
予約は電話で、利用する日にちと時間を伝えます。(図①)
- ② 利用する日の予約した時刻に、ご自宅まで自動車が迎えに来ます。(図②)
スーパーや病院、銀行、郵便局、市役所等、あらかじめ決まった場所までご利用になれます。



[参考: まんのう町における運行事例]

◆ まんのう町デマンド型乗合タクシー「あいあいタクシー」の概要

平成 21 年 11 月から住民を自宅から病院等の希望地まで運ぶデマンド型乗合タクシー「あいあいタクシー」の試行を開始。まんのう町地域公共交通協議会が香川県内で初めて実施した。平成 24 年 4 月より町の事業として本格運行開始。

◆ 運行エリア

満濃、仲南、琴南の旧 3 町。3 台のワゴンタイプ(9 人まで)で運行。(緊急時は委託事業者のタクシー普通車両を利用)

◆ 利用料は 1 回 300 円で乗り継ぎ運賃は無料、路線バスとの共通バス券(3000 円/月)があり、あいあいタクシー及び路線バス(美合線・炭所線のみ)が 1 ヶ月乗り放題。

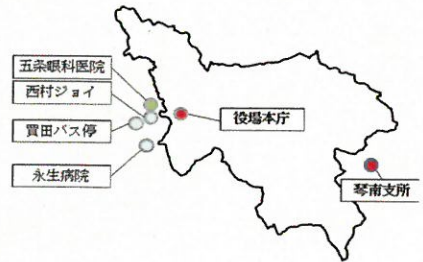


(まんのう町商工会の「あいあいタクシー」オペレーター)

<満濃地区>

| 満濃号 |
|-------|
| 8:00 |
| 9:00 |
| 10:30 |
| 11:30 |
| 13:30 |
| 15:00 |
| 16:00 |

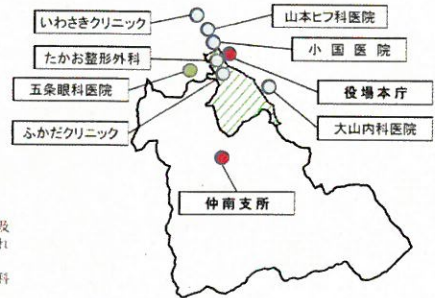
●琴南支所・西村ジョイ・永生病院・三豊コミュニティバス買田バス停・五来眼科病院(琴平)については、満濃便での乗降が可能。
(上記以外の琴南地区・仲南地区への乗り継ぎが必要)



<仲南地区>

| 仲南号 |
|-------|
| 8:00 |
| 9:00 |
| 10:30 |
| 11:30 |
| 13:30 |
| 15:00 |
| 16:00 |

●満濃地区の駅道高松琴平線の南側及び駅道満濃普通寺線の西側に囲まれた区域内については乗降が可能。
幸ふかだクリニック、たかお整形外科、五来眼科病院等
●その他のエリアについては、役場本所・いわさきクリニック・山本皮膚科、小国医院、大山内科、五来眼科病院(琴平)が仲南便での乗降が可能。

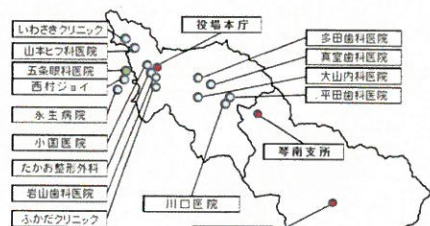


※上記以外の満濃地区・琴南地区へは乗り継ぎが必要

<琴南地区>

| 琴南号 | 月・水・金 | 火・木 |
|-------|----------|---------|
| | (満濃地区含む) | (琴南地区内) |
| 8:00 | 8:00 | |
| 10:30 | 10:30 | |
| 13:30 | 13:30 | |
| 15:30 | 15:30 | |

●月・水・金は満濃地区へ乗り継ぎ無しで運行。(琴南地区以外で乗降可能な場所は右図の病院及び経路上の店舗等のみ)
●火・木は琴南地区内での運行。
●その他の施設へは乗り継ぎが必要



資料:まんのう町商工会 HP

施策 2 通学に対応した運行の検討

デマンド型乗合交通の運行により、高校や市外鉄道駅までの通学に係る移動を支援し、通学に配慮した運行や通学定期券の導入を検討する。

デマンド型乗合交通で対応できる車両数と乗車人員には限りがあることから、実際に有料でも利用したい生徒がどの程度存在するかニーズを把握し、事前登録制や通学定期券利用者に限定する等、利用者数を調整する必要がある。

また、通常は予約をして運行する交通モードとなっているデマンド型乗合交通を、通学に資する時間帯については、予約は必要とするが定時定路線で高校や市外鉄道駅を結ぶように運行するといった、運用上の柔軟な工夫が考えられる。

〔デマンド型乗合タクシーを通学対応で運用している例〕

美馬市で運行している「美馬ふれあいバス」は、1便目(行き7:30 発)は高校生の通学優先便として運行しており、高校生の通学定期乗車券を発行し、その旨をHP やチラシで明記している。



登録制 予約型 乗合い 美馬ふれあいバス 0883-52-5719

美馬ふれあいバスは電話一本、ご自宅から病院・商店・公共施設・駅などへ乗りかえせずに行きかえできる便利なバスです。また、行きかえりに美馬ふれあいバスをご利用いただいた場合は、目的地までご利用も可能です(例えば、病院から商店、病院から公共施設、商店から病院など)。

◆時刻表

| 便 | 行き | 帰 |
|----|------------------------|--------------|
| 1便 | 午前 7 時 30 分 (高校生優先) | |
| 2便 | 午前 8 時 30 分 | 午前 9 時 15 分 |
| 3便 | 午前 10 時 | 午前 10 時 45 分 |
| 4便 | 午前 11 時 30 分 | 午後 0 時 45 分 |
| 5便 | 午後 1 時 30 分 | 午後 2 時 15 分 |
| 6便 | 午後 3 時 | 午後 4 時 |
| 7便 | | 午後 5 時 |

●予約について(平日の午前8時45分～午後4時)
①予約に予約が必要です。
②電話予約は、利用予約時刻1時間前までに、ただし、1便目および2便目は、前日の午後4時までに予約してください。月曜日にご利用される場合は、前日金曜日までに1週間前までに予約を受け付けます。
③予約受付時間
月～金曜日の午前8時45分～午後4時(土・日祝、年末年始12/31～1/3を除く)
④変更(予約)は、事前にご連絡ください。
⑤1便目および2便目を当日キャンセルする場合は、美馬ふれあいバスを運行しているタクシー事業者へご連絡ください。

●料金 1回のお乗車につき一人
○一般の乗客 500円
○高齢者 300円
○障がい者乗車券お持ちの方 300円
○前日予約 前日 500円 前日 500円
○当日予約 前日 500円 当日 500円
○高校生等の通学定期乗車券(1ヶ月分) 3,000円
○通学定期券 3,000円×11回 3,000円
(500円×11回) 5,000円

●運行エリア
美馬市(本町を除く)と島野町
※島野町の個人宅には決定できません。
※本町にお住まいの方は、予約を兼ねた乗車

●運行日 月～金曜日
土・日祝、年末年始2/31～1/3は運行。
●乗客の予約は必ずお電話でお願いします。
●中学生以下の通学
●介護タクシーを併用している方(介護保険適用の方)
●ペットタクシー
●障がい者で乗車できない方
●乗客が乗車している
●ひきょうの上に座らない(大人用シートを持っている方)
●予約のしない手荷物、ベビーシートを乗車の方

●登録について
①乗客の予約登録が必要です。電話にて登録できます。
②乗客は美馬市に住所を有する方です。

【問い合わせ先】
受付センター 52-5719
みまさと事務局 52-8009

資料:美馬市HP

〔阿波市及び近隣市の高等学校位置〕



| | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
|--------|-------------|------|------|------|------|
| 実施予定時期 | 施策検討 | 準備 | 実験運行 | 本格運行 | |
| 事業主体 | 阿波市、タクシー事業者 | | | | |

施策3 路線バスの見直し

現在運行している路線バスは、市民の移動ニーズを満たしておらず、利用者が少数となっている。路線バスを改善した場合の利用意向も低く、デマンド型乗合交通を運行した場合は、デマンド型乗合交通の方が利便性が高いため、路線バスの利用者がさらに減少して存続意義が小さくなると想定される。そのため、路線バスについては、デマンド型乗合交通でニーズが満たせない、市外とを結ぶ幹線系統（徳島バス 二条鴨島線）は存続しつつ、他の路線については、新たな交通モードの導入を含めた市内全域の公共交通網を構築する中で見直すことが考えられる。

ただし、市外とを結ぶ幹線系統についても、県が全域で見直しを行っており、沿線市町での合意形成と維持存続に向けた費用負担がさらに必要となることから、今後も県、近隣市町と連携・協議を行うこととする。



実施予定
時期

| 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
|--------|------|-------------|------|------|
| → | | | | → |
| 路線の見直し | | 路線維持のあり方検討等 | | |

事業主体

阿波市、バス事業者

施策 4 スクールバスの見直し

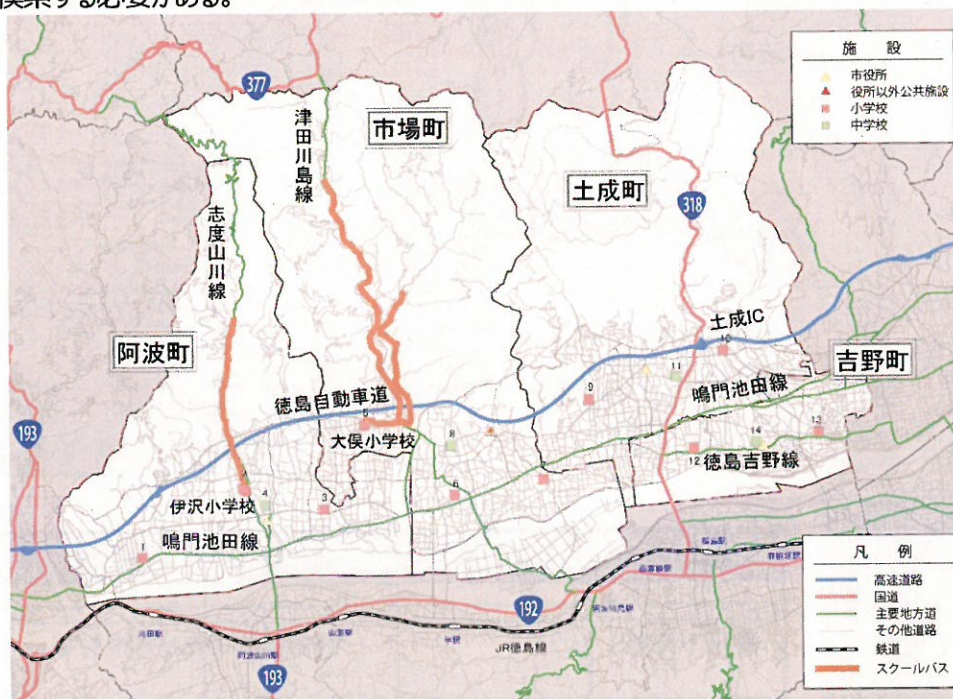
阿波町の伊沢小学校区及び市場町の大俣小学校区は、平成17年4月の町村合併以前に山間部の小学校の統廃合があり、通学区が広域となったためスクールバス事業の実施により山間部の通学者を支援している。

いずれも、車両は市が保有して、運転はシルバー人材センターへ委託しており、委託額は年間約400万となっている。通学のほか、各種学校行事でも活用されており、年間稼働日数は86日（平成28年度）となっている。車両は老朽化が進んでおり、いずれ更新が必要となる。その際、以下の選択肢が考えられる。

| 車両の更新 | 車両サイズ | 地域住民混乗 |
|-------|-------|--------|
| 更新する | 従前のまま | 可能性あり |
| | 小型化 | 困難 |

| 車両の更新 | 方向性 | 対応 |
|-------|--------------------|-----------------------------|
| 更新しない | 車両を保有している交通事業者へ委託 | 交通事業者と協議 |
| | 運行予定のデマンド型交通と統合 | 市民ニーズが高い時間帯と重複しないか、社会実験時に検証 |
| | 遠距離通学者に対し、市は補助金で支援 | 学校、保護者等と協議 |

いずれの方法も教育委員会や学校、地域との協働が必要であり、意見や制約条件を踏まえて最適な方法を模索する必要がある。



| | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
|--------|------|------|------|------|------|
| 実施予定時期 | | | | | |
| 事業主体 | 阿波市 | | | | |

施策5 公共交通ガイド（マップ、時刻表等）の作成

新たな交通モードとしてデマンド型乗合交通を運行する場合、市民は身近な事例がないためそのメリットを理解しにくく、それまで使ったことが無い交通手段を利用するにはハードルが高いと考えられる。

そのため、デマンド型乗合交通とはどのようなものなのか、どのような利用の仕方ができるのか、どのようにすれば利用できるのか、といったことを理解して実際に利用してもらえるよう、利用の手引きが必要となる。

また、公共交通の認知度が低い状況にあること、デマンド型乗合交通と組み合わせて市外へアクセスする可能性があることから、路線バスや鉄道等の路線図や時刻表をまとめた公共交通ガイドを作成し、配布する。

〔デマンド型乗合交通利用手引きの作成例〕

宮城県山元町ではデマンド型乗合タクシーを運行しており、住民説明会の資料として「デマンド型乗合タクシー利用案内」を作成している。デマンド型乗合タクシーの概要、利用方法、注意事項、運行時刻、エリア、料金等をわかりやすくコンパクトにまとめている。

山元町デマンド型乗合タクシー利用案内の概要と料金表

| 乗車人数 | 乗車時間 | 1人 | 2人 | 3人 | 4人 | 5人 | 6人 | 7人 | 8人 | 9人 | 10人 |
|------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|---------|---------|---------|
| 1人 | 15分以内 | 2,000円 | 3,000円 | 4,000円 | 5,000円 | 6,000円 | 7,000円 | 8,000円 | 9,000円 | 10,000円 | 11,000円 |
| 1人 | 15分以上 | 2,500円 | 3,500円 | 4,500円 | 5,500円 | 6,500円 | 7,500円 | 8,500円 | 9,500円 | 10,500円 | 11,500円 |
| 2人以上 | 15分以内 | 3,000円 | 4,000円 | 5,000円 | 6,000円 | 7,000円 | 8,000円 | 9,000円 | 10,000円 | 11,000円 | 12,000円 |
| 2人以上 | 15分以上 | 3,500円 | 4,500円 | 5,500円 | 6,500円 | 7,500円 | 8,500円 | 9,500円 | 10,500円 | 11,500円 | 12,500円 |

資料:山元町HP

〔公共交通総合時刻表（マップ、時刻表、乗り方等）の作成例〕

大阪府河内長野市では公共交通の利用促進を図るため、バス・鉄道路線図、主要な鉄道駅の時刻表、バスの乗り方を案内した総合時刻表を作成し、市民に全戸配布している。買い物施設等を記載したわかりやすい図とし、市民の利用しやすさを考慮した内容となっている。

河内長野ナビ Kawachinagano Navi 公共交通情報の概要

資料:河内長野市HP

| | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
|--------|-------------------|------|------|-------|------|
| 実施予定時期 | 作成 | 見直し | 見直し | 配布・周知 | |
| 事業主体 | 阿波市、バス事業者、タクシー事業者 | | | | |

施策 6 地域との協働に向けたモビリティマネジメントの実施

現況での公共交通の認知状況は低い状況にあり、既存の利用者だけでなく広く市民に知ってもらうために、広報誌やケーブルテレビ、各種イベントでのPR等、一般の人の目に触れる方法で周知を行う。市民に公共交通が運行していることを知ってもらい、興味を持ち、試しに利用してもらうことで継続的な利用に結び付くと考えられる。

また、公共交通が運行していることを知っていても、利用したことが無いと、どのように利用すればいいのかわからないため、まずは身近に感じてもらう、公共交通が選択肢として認識されるよう、地域でのワークショップの開催や乗車体験、使い方教室を実施する。特に、中学生が高校への進学先を選ぶ際、通学的手段として公共交通があることを認識し、進路の選択肢が増えるよう、また、通学的手段として日常的に利用できるよう、中学生の間に公共交通の使い方を知っておくことが大切と考えられる。

〔広報誌での公共交通のPR例〕

大阪府河内長野市では、市の広報誌の始めの特集ページで公共交通をテーマに取り上げ、公共交通の危機的な状況やこれまでの取り組み、地域の声や沿線の集客施設の情報を掲載している。



資料:河内長野市HP

〔デマンド型乗合タクシー運行説明会の例〕

千葉県君津市では、デマンド型乗合タクシー「きみびょん号」を運行している。運行はドア・ツー・ドア型で観光目的でも利用できる。また、コミュニティバス廃止に伴い遠距離通学の小中学生の交通手段として、一部の時間帯でスクールバスとして活用している。

利用促進に向けて運行説明会を実証実験時に延べ38回、本運行時に4回開催している。



資料:国土交通省HP

| | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
|--------|------|------|--------|-----------|------|
| 実施予定時期 | 準備 | 活動実施 | 評価・見直し | 見直し後の活動実施 | |

事業主体 阿波市、バス事業者、タクシー事業者

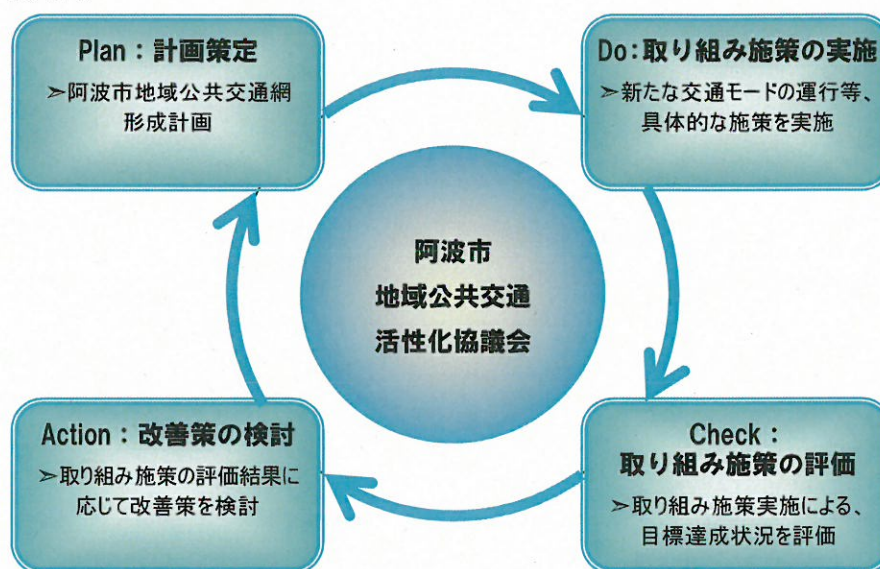
8 計画の達成状況の評価

8.1 PDCAサイクルによる計画の継続的な改善

本計画は 2018 年度～2022 年度の 5 年間の計画となっている。毎年、阿波市地域公共交通活性化協議会にて「7.3 (2) 取り組み施策」で記載した時期に取り組みが実施できたかどうかを確認する。計画のとおりには実施できなかった場合は翌年以降に向けて改善策を検討し、計画期間内に目標を達成できるよう軌道修正を行う。

取り組み施策の評価指標については、データの取得容易性等を踏まえて、収集可能な指標については毎年評価を行い、目標に対してどの程度達成に近づいているのかを確認し、必要に応じて翌年度以降の取り組みの軌道修正を行う。

〔PDCAサイクル〕



8.2 数値目標

| 取り組み施策 | 指標 | 現状 | 目標値 | 使用するデータ |
|------------------------------------|-----------------------|-------------------|----------------|---------------|
| 1.新たな交通モードの運行 | 公共交通空白地の割合 (人口ベース) | 66.9% (H27 人口) | 0% | 国勢調査 市保有資料 |
| | 登録者数 | - | 2,300 人 | 市保有資料 |
| | 利用者数 | - | 10,000 人 | 市保有資料 |
| 2.通学に対応した運行の 検討 | 公共交通の認知度 | 42% | 80% | アンケート調査 |
| | 満足度 | 10% | 50% | アンケート調査 |
| 3.路線バスの見直し | 見直し路線数 | - | 4 路線 | 市保有資料 |
| | 路線バスの補助金 | 6,824 千円 (H28) | 現状より 減額 | バス事業者 提供資料 |
| 4.スクールバスの見直し | 見直し路線数 | - | 3 路線 | 市保有資料 |
| 5.公共交通ガイド(マップ、 時刻表等)の作成 | 作成・配布部数 | - | 全世帯へ 配布 | 市保有資料 |
| 6.地域との協働に向けた モビリティマネジメントの 実施 | 広報誌掲載回数 | - | 年 1 回以上 | 市保有資料 |
| | ケーブルテレビ放送回数 | - | 年 1 回以上 | 市保有資料 |
| | 中学校での乗り方教室 実施回数 | - | 5 年間で 3 回以上 | 市保有資料 |

※ 目標値は、5 年間の計画が終了した時点での値を示す。

