

# 徳島県における地域公共交通に関する取組

「人をつなぐ」「地域をつなぐ」「未来へつなぐ」  
徳島ならではの地域公共交通ネットワークの実現を目指して



令和4年5月27日(金)

四国運輸局地域公共交通シンポジウム

徳島県 県土整備部 交通交流統括監 佐藤 美奈子

# 本日の項目

1. はじめに
2. 地域公共交通の課題
3. どう進めていくか
4. 次世代地域公共交通ビジョンの策定へ
5. ビジョン策定効果(先行事例含む)
  - (1) 具体的取組み
  - (2) 行政内部の効果
6. 今後に向けて

# 1. はじめに

○私と公共交通との関わり

○次世代交通課の所掌業務

**陸・海・空の交通体系の整備及び利用促進**

- ・陸：鉄道、路線バス、タクシー、運転代行、新たな移動手段等
- ・海：航路(フェリー)
- ・空：航空(国内・国際)

○「公共交通」の『公共』とは？

# 1. はじめに

## ○公共交通における県の役割とは？

- ・運行主体は事業者
- ・許認可は国
- ・法律上の位置づけ

### 地域公共交通活性化再生法

- ⇒ 広域的な見地からの助言・援助  
市町村との綿密な連携

区域内市町村と共同した地域公共交通計画の策定(努力規定)

### 交通政策基本法

- ⇒ 区域内の施策策定、実施

**県は、広域自治体として、**

**国、市町村、交通事業者の間の「調整役」となり、施策を推進！**

## 2. 地域公共交通の課題

### ○平成28年度着任当時(4/1:幹線バス大幅減便)

- ・人口減少、利用者の減
- ・利用減による経営環境の悪化
- ・コスト削減 → 減便 → さらなる利用者減
- ・担い手(ドライバー)不足
- ・高齢者の免許返納後の移動手段確保
- ・「単身世帯」の増加

～ 事業者を取り巻く環境は厳しいが、  
移動手段の確保は不可欠 ～

## 2. 地域公共交通の課題

### ○同じ頃・・・

#### ■JR四国

- ・ 今後の「路線のあり方」議論の必要性
- ・ H29年8月～「四国における鉄道ネットワークのあり方に関する懇談会II」

#### ■徳島バス

- ・ このままでは路線維持は困難
- ・ 路線バス(幹線バス)はじめ県下の公共交通のあり方を示すべき

#### ■タクシー

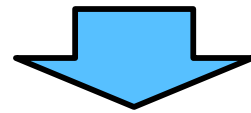
- ・ ドライバーの高齢化
- ・ 夜間空白地の発生

～ モード転換を議論するにしても、その先は?? ～

## 2. 地域公共交通の課題

### 【方向性】

- 支援強化は必要だがそれだけでは課題を克服できない
- 鉄道、路線バス、コミュニティバス、タクシー等、  
今ある交通資源を総動員し(モーダルミックス)、  
役割分担と連携による公共交通NWの再構築が  
不可避



**公共交通の最適化を目指す**

# 3. どう進めていくのか

## □平成28年度(キックオフの年)~

市町村、事業者等関係者と率直な意見交換(非公開)を開始

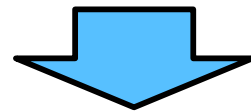
### ■出された意見

#### ○バス事業者

- ・「幹線バスのルート変更」を誰に相談すべきか？
- ・多様な関係者との「意見調整役」が必要

#### ○市町村

- ・広域路線に対し、個々の市町村では答えにくい
- ・広域NWの大枠を示してくれれば域内NWを構築しやすい



**「公共交通NW再構築の方向性」を早期に見える化すべき**



# 3. どう進めていくのか

## (県内部での検討)

- ・バスと鉄道が併走する区間は鉄道に委ねられないか
- ・長大バス路線の見直し分で、新たなバス路線を開設できないか
- ・鉄道とバス、コミュニティバス等をどのように結節していくか
- ・実現に向けた課題は何か
- ・県全体の「網計画(当時)」とするか否か
  - 既に2市町が網計画策定済み
  - 市町村によって実状が異なる
- ・県民の混乱をまねかないよう丁寧に

**「オール徳島」で公共交通ネットワークを再構築！**

# 4. 次世代地域公共交通ビジョンの策定へ

## ビジョンの概要

### (1) 実施期間

令和元年度を初年度とし、**概ね10年程度**

※取組状況について、毎年継続的に検証を実施

### (2) 地域公共交通網形成計画との関係

これまでの取組や市町村が作成した「地域公共交通網形成計画」を活かしつつ、今後作成する網計画をはじめ、地域公共交通に関係する計画のよりどころとなる**基本的な方向性を定めるもの**

### (3) 他の計画との連携

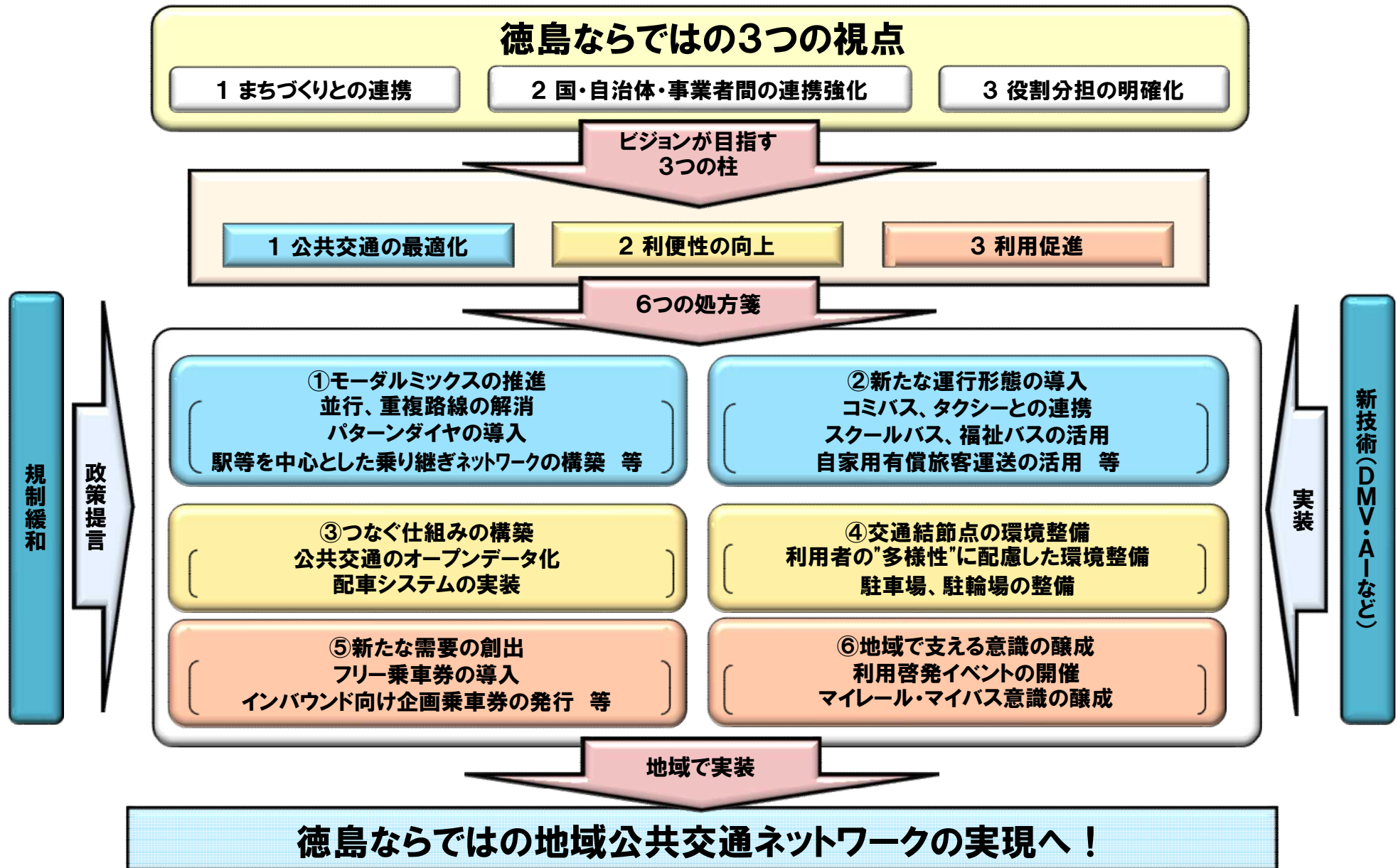
県民や旅行者などの移動ニーズに応じた公共交通の維持・充実が図られるよう、まちづくりの視点や高齢者の移動支援など他の分野との連携を図りながら、総合的かつ計画的に講ずるべき方針を定めるもの

### (4) 関係者の役割分担と連携を明記

ビジョンがめざす地域公共交通のあるべき姿を実現するため、国・県・市町村・交通事業者・関係団体や地域住民がそれぞれ役割分担のもと、連携・協働して取り組むことが不可欠であることから、それぞれの**基本的な役割分担を明記**

# 4. 次世代地域公共交通ビジョンの策定へ

## ビジョンの骨子



# 4. 次世代地域公共交通ビジョンの策定へ

## ビジョンに定める乗り継ぎ拠点



### 県内における拠点駅

(鉄道とバスの乗り継ぎ拠点)

高德線: 徳島駅、勝瑞駅、板野駅

鳴門線: 鳴門駅

徳島線: 石井駅、鴨島駅、阿波山川駅、  
穴吹駅、貞光駅、阿波加茂駅

土讃線: 阿波池田駅、大歩危駅

牟岐線: 南小松島駅、羽ノ浦駅、阿南駅、  
桑野駅、日和佐駅、牟岐駅、  
阿波海南駅



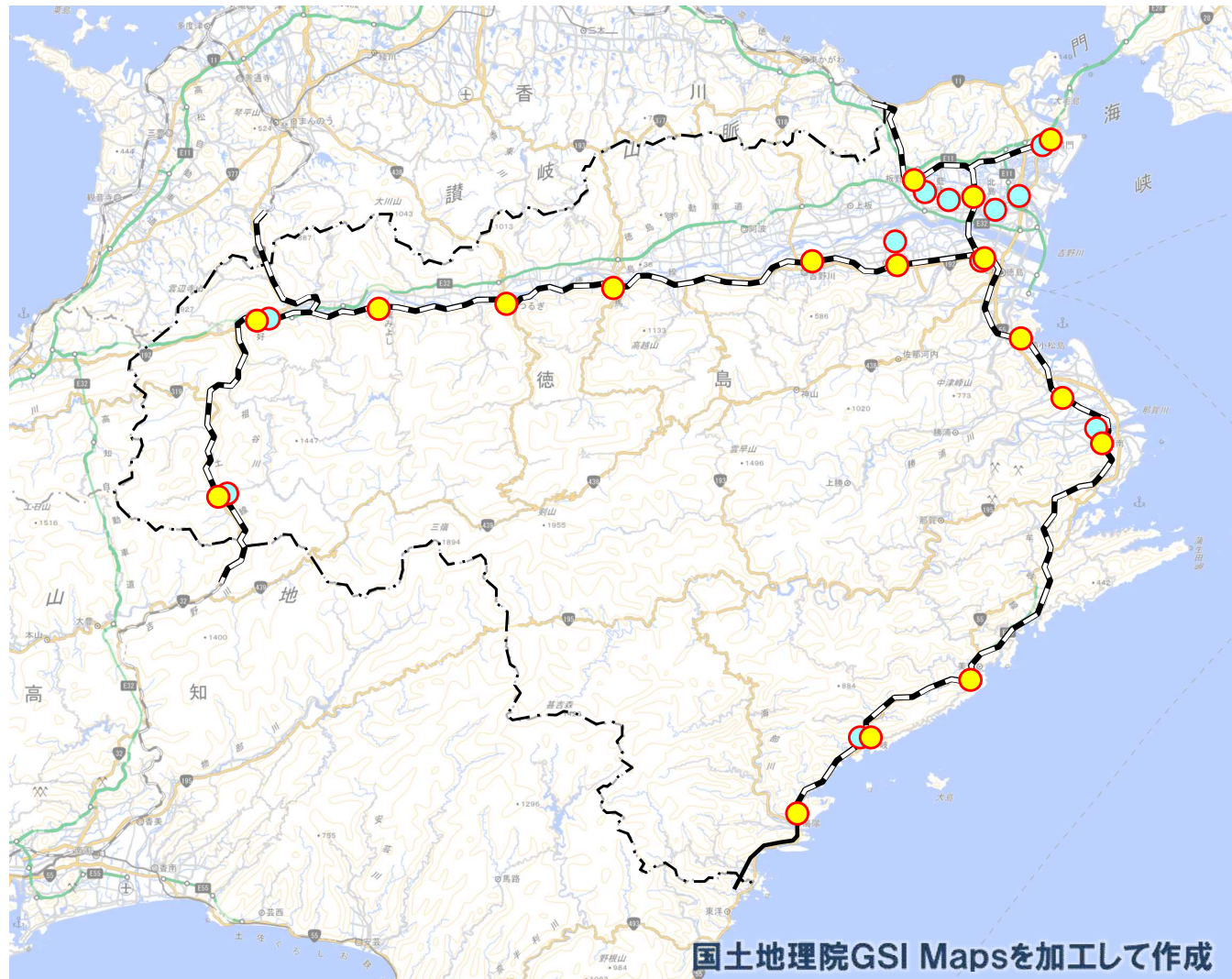
### 拠点となるバス停

(バスとバスの乗り継ぎ拠点)

県東部: 徳島駅前、鳴門駅前、南小松島駅前、  
徳島とくとくターミナル、  
フジグラン北島、ゆめタウン徳島、  
フジグラン石井、道の駅いたの

県南部: 阿南医療センター前、牟岐駅前

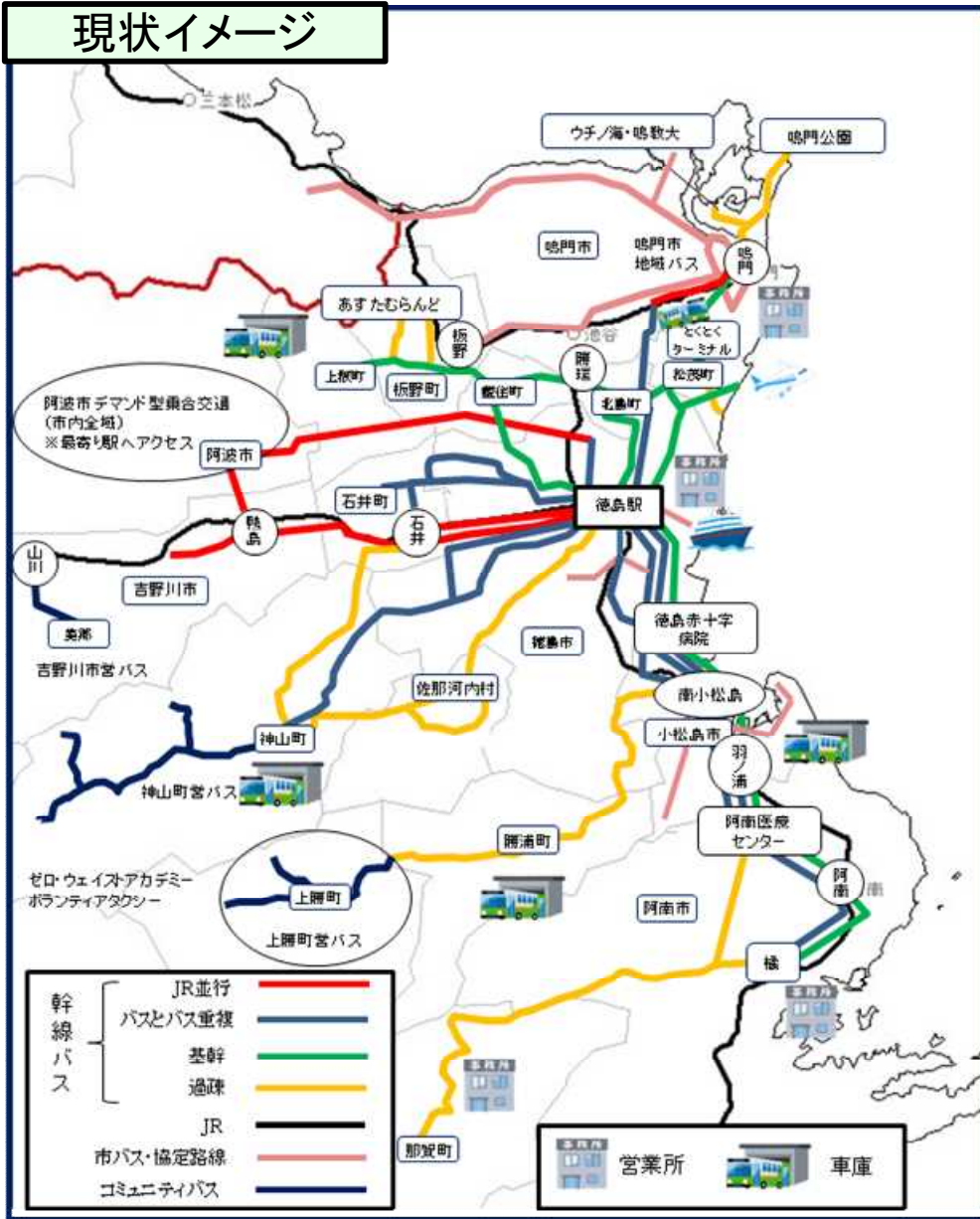
県西部: 阿波池田バスターミナル、大歩危駅



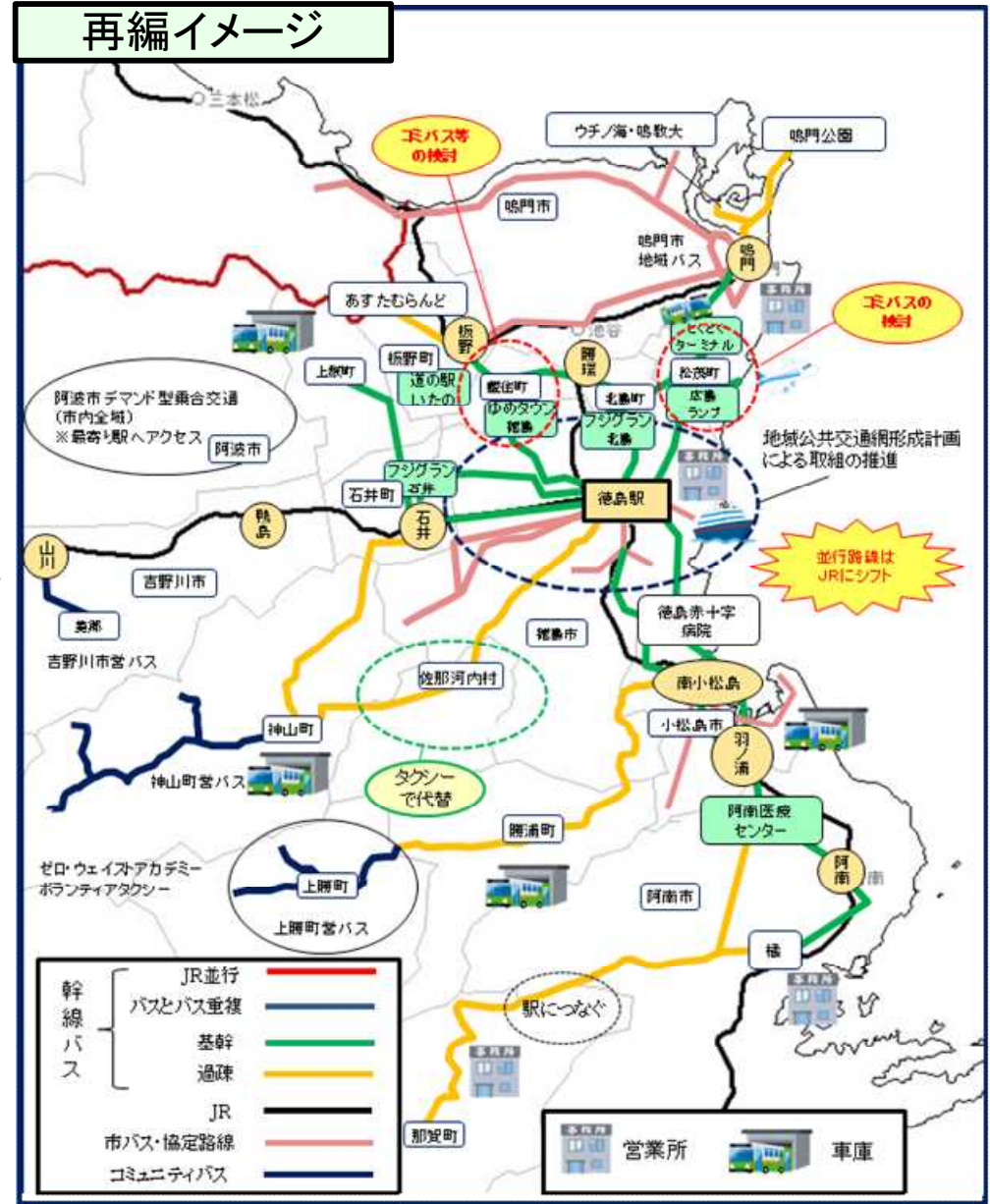
# 4. 次世代地域公共交通ビジョンの策定へ

## ビジョンに基づく再編イメージ(県東部)

現状イメージ

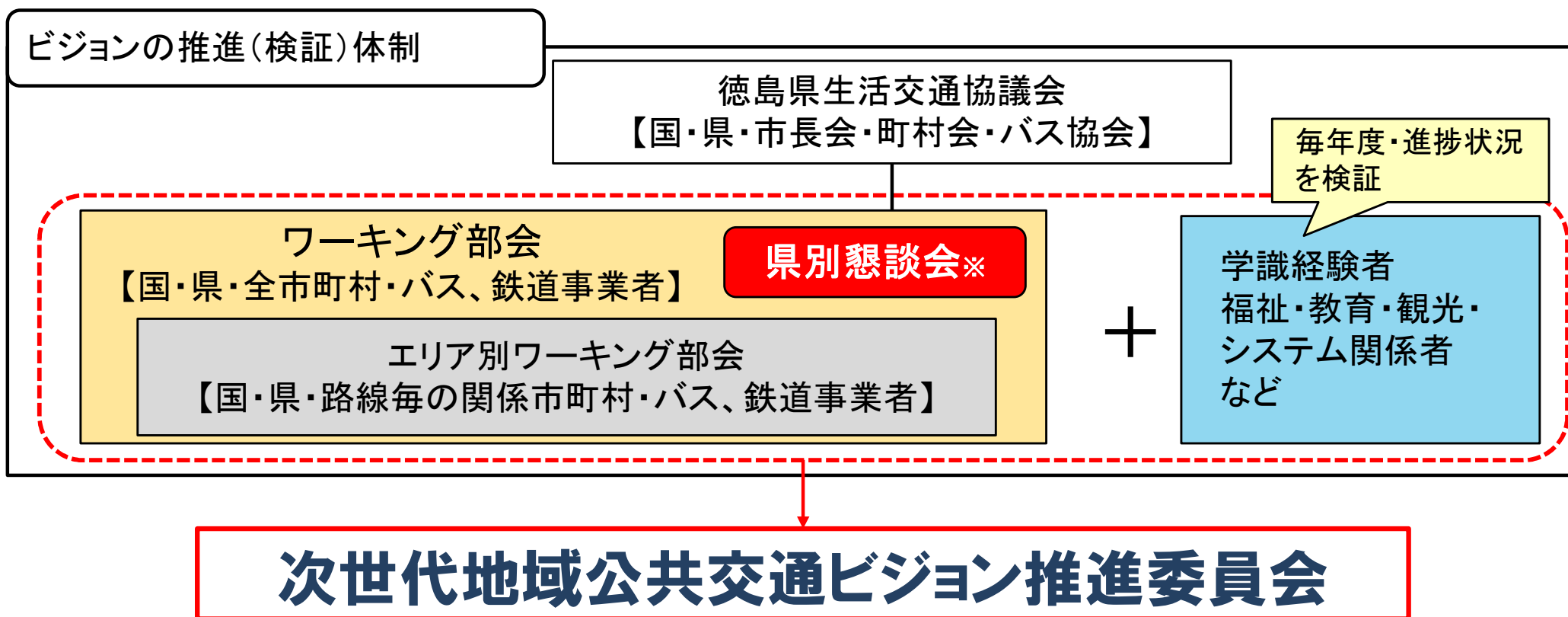


再編イメージ



# 4. 次世代地域公共交通ビジョンの策定へ

## ビジョンの推進(検証)体制



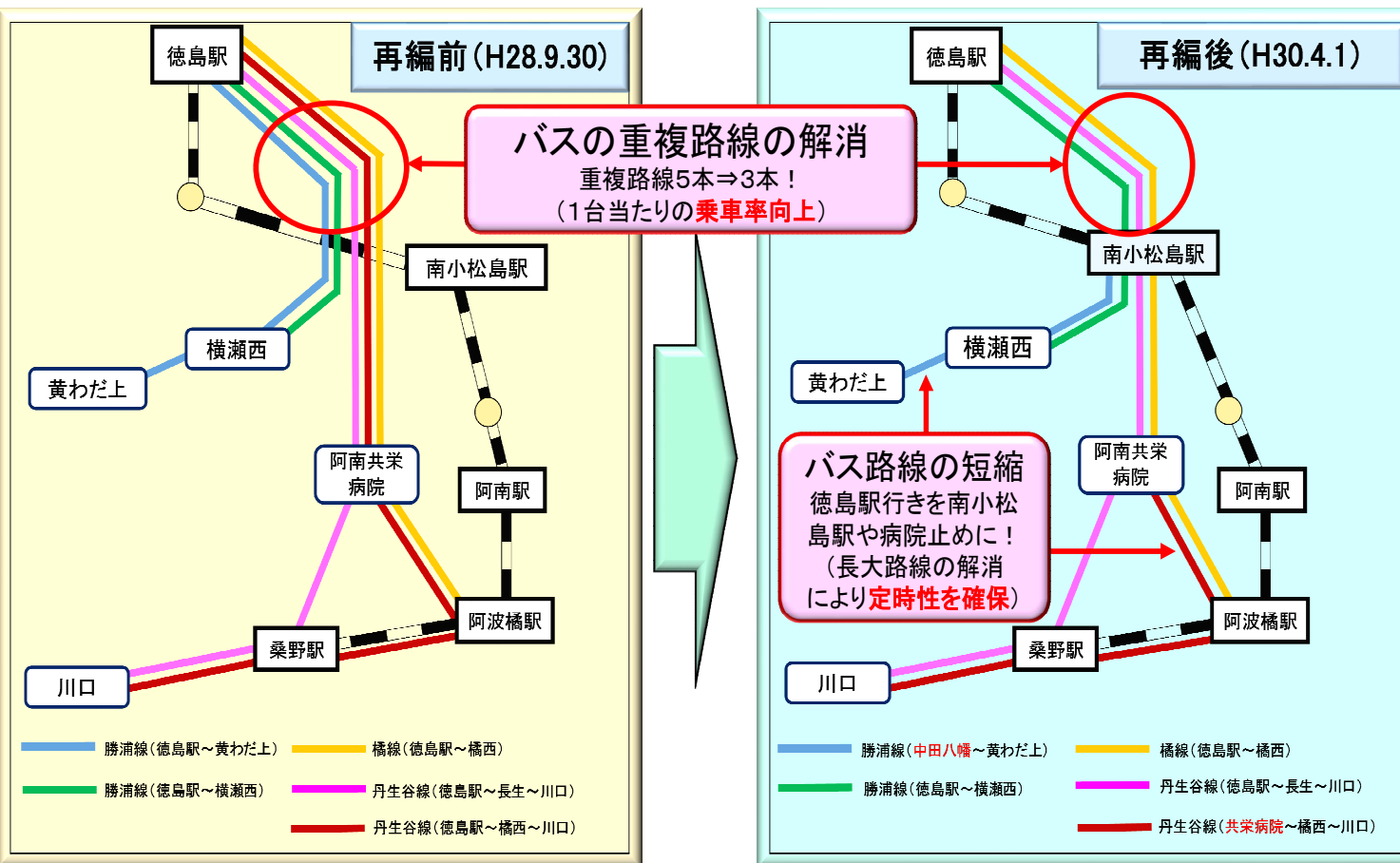
# 5. ビジョン策定効果(先行事例含む)

## (1) 具体的取組み

# 5. ビジョン策定効果(先行事例含む)

## 南小松島駅を拠点としたバス路線の再編(H30年4月)

- 並行する長大・重複路線を解消
- 徳島赤十字病院敷地内にバス停を新設
- 市内を走行する路線バス全線を南小松島駅、赤十字病院に乗り入れ
- 利便性向上のため、路線バスをパターンダイヤ化

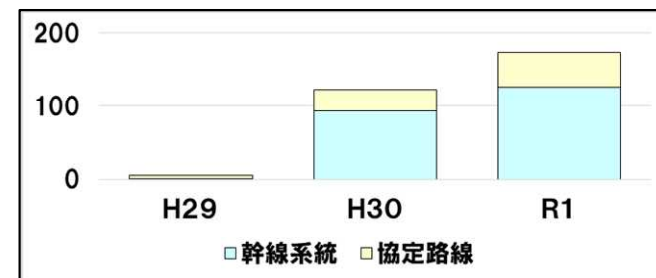


南小松島駅前バス停時刻表

下り(阿南・勝浦方面)					上り(徳島駅方面)							
6				50	6	15	30		55			
7	00		42	50	7	05	15	25	35	44	45	
8	00		30	45	8		19	20	25		50	
9		15	35	45	9	00		20	30	40		
10	05	15	35		10		18	20	30	40	50	55
11	05	15	35		11		10		30			
12	05		20	35	40	12	00	10	20	30		
13	05	15	35		13	00		20	30		55	
14	05		25	35	50	14	00	15	30	45		
15	05	15	35	40	55	15	00		30	45		
16	05	15	35	55	16	00		20	30	40		
17		15	35	55	17	00	15	20	45			
18	05	15	35	50	55	18	00		20	30	45	
19	00	15	34	51	19			20	30			
20	05	10	30		20				35			
21	00		30		21							
22	00				22							

R元年5月7日改正

南小松島駅前バス停利用者数



※小松島市提供データを加工



# 5. ビジョン策定効果(先行事例含む)

## 鉄道とバスの連携強化

### 全国初！独占禁止法特例法に基づく鉄道とバスの共同経営

#### フェーズ1 乗継ぎ連携(H31年3月～)

JR牟岐線のパターンダイヤ導入に際し、阿南駅以南で大幅減便が生じることを受け、県が調整役となって並行している高速バスの下道区間を地域旅客運送サービスとして乗降可能とした

#### フェーズ1 時刻表の一体化(R2年3月～)

JRの時刻表にバスダイヤを一体化して記載

#### フェーズ2 実証実験(R2年10月)

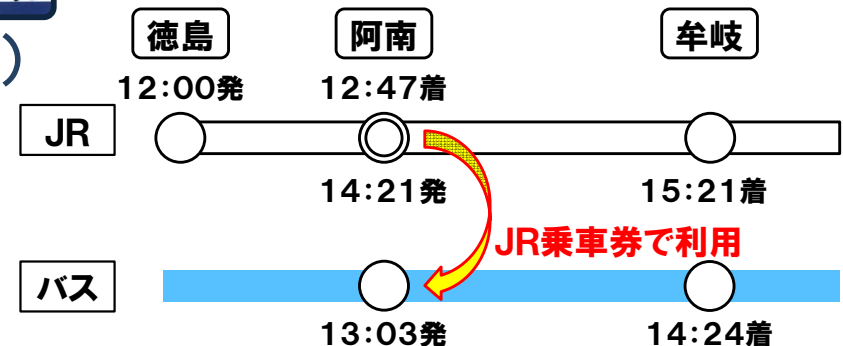
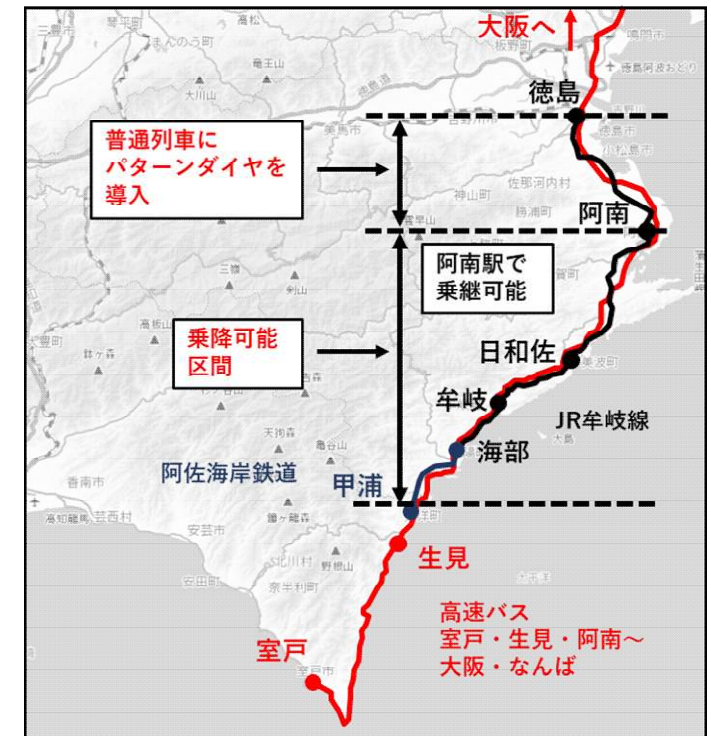
学生のJR定期利用者を対象に、高速バスの定額チケットでバスに乗車できる実証実験を実施

県補助金



#### フェーズ2 運賃体系の一体化(R4年4月～)

独占禁止法特例法に基づく共同経営の認可を取得  
JRからバスへの乗り継ぎの際の初乗り運賃を解消  
JRの乗車券でそのままバスに乗車が可能に



# 5. ビジョン策定効果(先行事例含む)

「車両自体が観光資源！」DMV (デュアル・モード・ビークル)

**世界初！DMV(デュアル・モード・ビークル)の本格営業運行**

**R3.12.25~**

Dual Mode Vehicle  
Asa Coast Railway Company



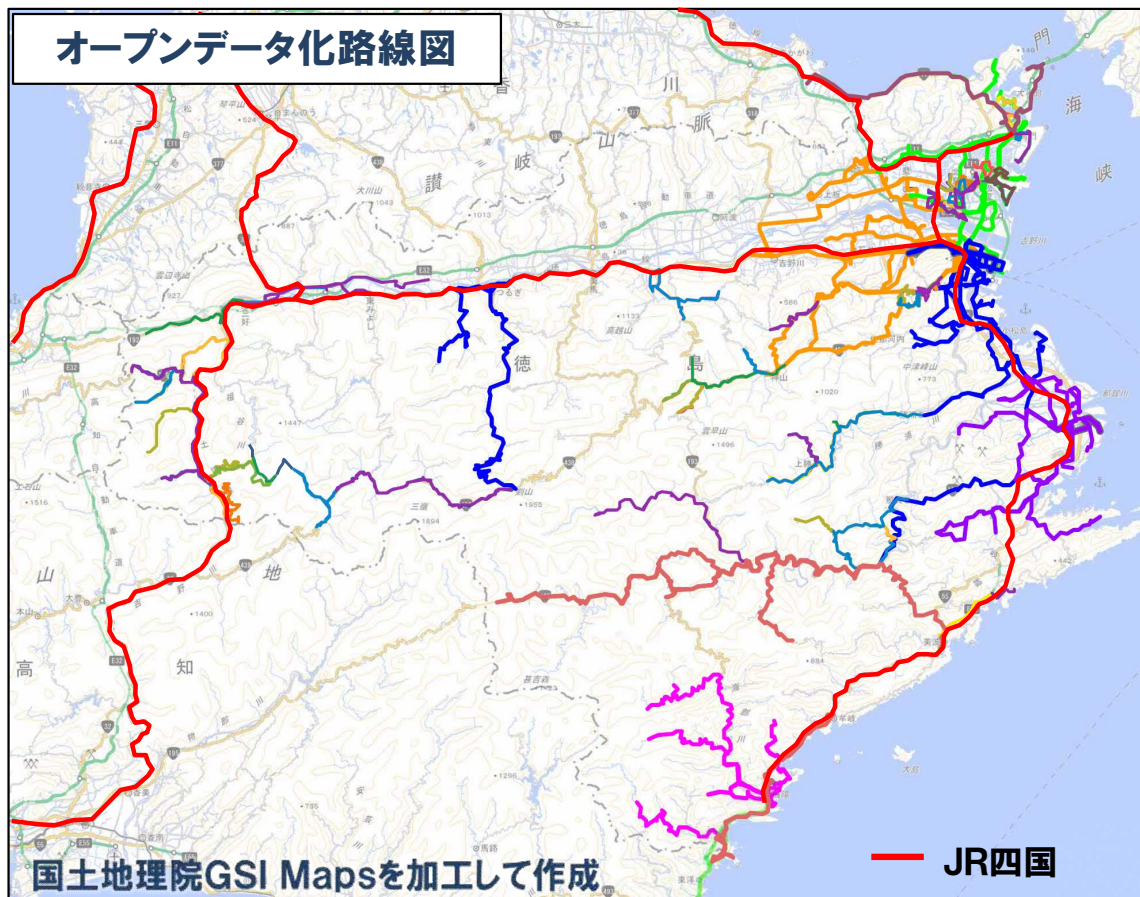
**阿佐東線のみならず、JR牟岐線の活性化にも期待**

# 5. ビジョン策定効果(先行事例含む)

## 県内全域でバス路線をオープンデータ化

令和4年3月、路線バス事業者、市町村が運営するコミュニティバスを含むすべてのバス情報を**オープンデータ(GTFS-JP)**化

コミバスを含む県内全域での取組みは**西日本発!**



県が調整役となり、市町村やバス事業者と連携して強かに推進

### フェーズ1

民間路線バス全線(R2年度)

### フェーズ2

市町村が運営するコミバス等(R3年度)

### 活用例

- ・インターネットでの経路検索(一部活用済)
- ・経路検索時に運休情報をリアルタイム表示
- ・PCモニターによる簡易サイネージ作成
- ・MaaS実装など公共交通のDX 等

# 5. ビジョン策定効果(先行事例含む)

## (2) 行政内部の効果

# 5. ビジョン策定効果(先行事例含む)

## 公共交通に対する予算の充実

### ○当初予算(ビジョン実装事業)

(千円)

	H30年度	R元年度	R2年度
幹線バス等補助	180,574	180,566	180,566
利用環境整備補助等 ( <b>ビジョン実装</b> )	40,400	 133,700	135,617
計	220,974	314,266	316,183

**ビジョンの実装に向けて、当初予算額が大幅に増加！**

# 5. ビジョン策定効果(先行事例)

臨時交付金を活用  
約32億円

## 新型コロナ対応での大型補正予算編成

### 公共交通応援事業〔R2年6月補正予算〕

1,000百万円

- ◆事業者が取り組む**感染防止**や**3密回避**に資する取組みを支援
- ◆回復期の需要喚起に備えた先行投資による**利用環境整備**を支援
- ◆新しい生活様式にマッチする**利便性向上**や**利用促進**、**収益アップ**につながる取組みを支援

### 公共交通利用促進事業〔R2年9月補正予算〕

200百万円

- ◆公共交通の需要を喚起する「**とくしまプレミアム交通券(第1弾)**」の発行
- ◆「WITHコロナ」のスマートで便利な移動手段を創出する「**貸切バススマート利用応援事業**」

### 公共交通利用回復支援事業〔R3年1月補正予算〕

600百万円

- ◆県民の公共交通利用への**不安感を払拭**するための取組みを支援
- ◆需要回復を図るための**利用促進**や**情報発信**、**新規利用者獲得**の取組みを支援
- ◆「**とくしまプレミアム交通券(第2弾、第3弾)**」の発行 等

### 公共交通スマート利用応援事業〔R3年9月補正予算〕

550百万円

- ◆**県民に身近な鉄道やバス**が行う「**スマートライフ宣言**」の取組みを支援
- ◆アフターコロナを見据え、**DXによる利用促進**、**生産性向上**や**新たなサービスの提供**に繋がる取組みを支援

### 公共交通グリーンチャレンジ事業〔R4年2月補正予算〕

888百万円

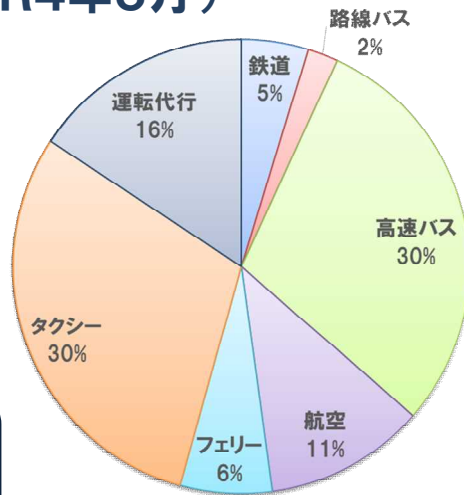
- ◆公共交通の**安全安心な運行**等の推進
- ◆「**2050年カーボンニュートラルの実現**」に向け、**陸上輸送から海上輸送**への転換を促す取組みを支援
- ◆「**とくしまプレミアム交通券(第4弾)**」の発行 等

# 5. ビジョン策定効果(先行事例含む)

## 取組事例【新型コロナ対応】

### ◆とくしまプレミアム交通券

- 1セット額面5,000円を2,500円で販売
- 県内で営業する航空、鉄道、フェリー、高速バス、路線バス、タクシー、自動車運転代行で利用可能
- 発行数 のべ247,000セット(約12.3億円)
- 第1弾 46,000セット(R2年11月)
- 第2弾 96,000セット(R3年3月)
- 第3弾 26,000セット(R3年10月)
- 第4弾 100,000セット(R4年3月)



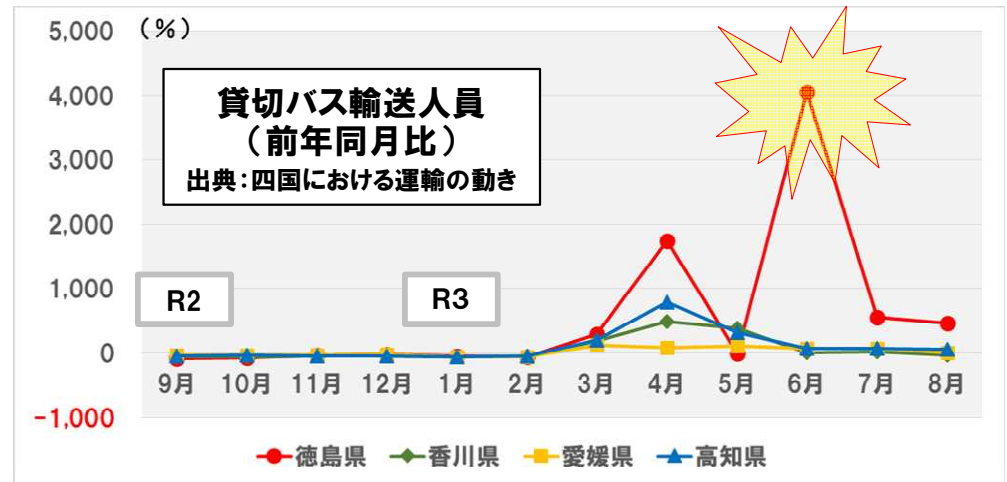
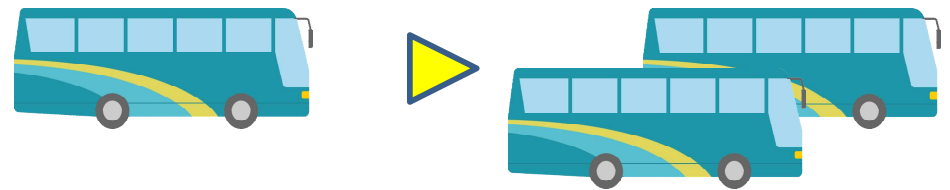
各交通モードの利用状況

利用者の声  
家族に送ってもらっていたが、  
公共交通を利用するようになった。

事業者の声  
交通券が利用促進につながり、大変ありがたい。

### ◆貸切バス「スマート利用」応援事業

- 十分な座席スペースにより、「快適と安心」を売りにしたバス旅行商品の造成を支援
- バスの大型化や増車に要する経費を全額補助

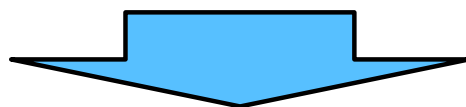


事業者の声  
「業務が継続」されることで、運転技術やモチベーションの維持につながり、大変ありがたい。

# 5. ビジョン策定効果(先行事例含む)

## 県内市町の交通計画策定増加

**H28年度末 策定 2市町 小松島市、つるぎ町**



**R3年度末 策定 6市町 徳島市、小松島市、美馬市、  
阿波市、三好市、つるぎ町**

**阿南市、東みよし町が策定に着手**

**県が幹線系統バスに着目した計画策定に着手**

## R4年度以降に計画策定

**小松島市(更新)、阿波市(更新)、  
鳴門市(新規)、那賀町(新規) ほか**



## 6. 今後に向けて

- 公共交通NWの再構築に終わりはなく、  
毎年度PDCAで推進
- 鉄道路線の維持に向けた取組強化
- DX等新技術の活用で、さらに便利に使いやすく
- 公共交通利用を「自分ごと」として考えてもらうための  
取組強化

～ これまで培ってきた「**信頼関係**」をいかし、  
徳島の公共交通を「**よりよく**」するため、  
皆で「**出来る無理**」はしよう！！ ～

# **(参考)徳島県の公共交通の取組**

## **徳島県次世代地域公共交通ビジョンURL**

<https://www.pref.tokushima.lg.jp/ippannokata/kendozukuri/doro/5033535>

## **徳島県次世代地域公共交通ビジョン推進委員会URL**

<https://www.pref.tokushima.lg.jp/ippannokata/kendozukuri/doro/5043802/>

## **徳島県地域公共交通協議会URL**

<https://www.pref.tokushima.lg.jp/ippannokata/kendozukuri/doro/5051599/>