



国土交通大臣 殿

氏名又は名称 徳島市地域公共交通活性化協議会
住 所 徳島市幸町2丁目5番地
代表者氏名 会長 奥嶋 政嗣

地域公共交通計画認定申請書

地域公共交通計画のうち、地域公共交通確保維持事業に係る計画を別紙のとおり定めたので、関係書類を添えて申請します。

※本申請書に、記載すべき事項を全て記した地域公共交通計画を添付すること。

令和6年6月 日

(名称) 徳島市地域公共交通活性化協議会

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

徳島市では、平成21年度に策定（平成26年9月見直し）した「徳島市地域公共交通総合連携計画」（以下「連携計画」という。）及び令和2年3月に策定した「徳島市地域公共交通網形成計画」（以下「網形成計画」）に基づき、公共交通の確保・維持に向けて取り組んできた。

これらの計画の期間では、市域の公共交通の中心的役割を担う徳島市営バス路線の再編に取り組み、平成23年10月から川内線・宮島線を「川内循環線」に再編し、平成26年10月からは、「渋野線」の運行ルートを延伸するなど見直しを行い、それぞれ民間委託により運行を開始している。また、公共交通不便地域の減少に向けた取り組みとして、地域住民等によるコミュニティバス等の運行に対するサポート事業を実施しており、平成23年12月から応神地区で運行を開始している「応神ふれあいバス」、令和2年4月から上八万地区で運行を開始している「上八万コミュニティバス」に対する支援を行い、地域住民の買い物、通院等の移動手段の確保を図っている。

これらの事業を推進するにあたり、令和6年3月に策定した「徳島市地域公共交通計画」に基づき、国の地域公共交通確保維持事業を活用し、地域特性や実情に応じた最適な生活交通の確保・維持を図るとともに、事業の円滑な推進を図る。

2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果

(1) 事業の目標

①利用者数

系統	目標 (人)	前年度実績 (人)
川内循環線 (加賀須野経由を除く)	50,745	51,175
川内循環線加賀須野経由	36,831	37,143
川内循環線計	87,576	88,318
渋野線	32,235	32,508
応神ふれあいバス マルナカ成長店行	928	910
応神ふれあいバス キョーエイ北島店行	2,662	2,610
応神ふれあいバス計	3,590	3,520
上八万コミュニティバス 南ルート	594	566
上八万コミュニティバス 北ルート	403	384
上八万コミュニティバス 東ルート	475	452
上八万コミュニティバス計	1,472	1,402

②収支率

系統	目標	前年度実績
川内循環線 (加賀須野経由を除く)	45.0%	44.3%
川内循環線加賀須野経由	45.0%	44.5%
渋野線	40.0%	39.5%
応神ふれあいバス マルナカ成長店行	6.0%	5.5%
応神ふれあいバス キョーエイ北島店行	5.0%	4.7%
上八万コミュニティバス 南ルート	13.0%	12.8%
上八万コミュニティバス 北ルート	10.0%	9.7%
上八万コミュニティバス 東ルート	13.0%	12.4%

③公的負担額

系統	目標 (円)	前年度実績 (円) ※
川内循環線 (加賀須野経由を除く)	21,000,000	21,011,084
川内循環線 加賀須野経由	15,200,000	15,239,924
川内循環線計	36,200,000	36,251,008
渋野線	41,000,000	41,342,748
応神ふれあいバス マルナカ成長店行	790,000	793,368
応神ふれあいバス キョーエイ北島店行	1,950,000	1,953,750
応神ふれあいバス計	2,740,000	2,747,118
上八万コミュニティバス 南ルート	730,000	734,532
上八万コミュニティバス 北ルート	740,000	748,569
上八万コミュニティバス 東ルート	610,000	611,969
上八万コミュニティバス計	2,080,000	2,095,070

※複数系統ある路線については、総額を走行キロで按分した値を各系統の実績としている。

(2) 事業の効果

①川内循環線

循環線による新規ルートを開設し、さらに令和4年10月から延伸をすることにより、川内町内の移動が容易となるとともに、沿線の観光施設等へのアクセス向上が引き続き図られる。

②洪野線

新規ルートを開設したことにより、観光施設へのアクセス向上や公共交通不便地域の利便性向上が引き続き図られる。

③応神ふれあいバス

令和5年10月から運行ルートを変更し、地域の実情に応じた路線を設定したことにより、きめ細かな日常生活の移動手段の確保と公共交通不便地域の解消が引き続き図られる。

④上八万コミュニティバス

令和4年5月から新規ルートでの運行を開始したことにより、きめ細かな日常生活の移動手段の確保と公共交通不便地域の解消が引き続き図られる。

3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体

- ・ 路線バスの整理・再編（徳島市、バス事業者）
（地域公共交通計画 P79 参照）
- ・ 地域自主運行バスへの支援（地域住民、交通事業者、徳島市）
（地域公共交通計画 P81 参照）
- ・ 情報発信の強化（徳島市、バス事業者）
（地域公共交通計画 P88 参照）
- ・ 利用促進・公共交通利用啓発の推進（徳島市、バス事業者）
（地域公共交通計画 P90 参照）

- ・ 川内循環線、洪野線（徳島市）
利用者数等を詳細に把握するため、各車両に設置した乗降センサーの集計を行う。また、利便性向上を図るため、利用実態調査を実施する。
引き続き、Google マップでの乗換案内サービスやバスロケーションシステム等の周知・広報及びデジタルサイネージの表示情報の充実に努め、利用者の増加及び幹線系統への接続利便性向上を図る。
- ・ 応神ふれあいバス（応神ふれあいバス運行協議会）
広報紙、折り込み広告などによる、周辺住民への周知・広報に努めるとともに、Google マップでの乗換案内サービスの周知・広報に努め、新規利用者の増加及び幹線系統への接続利便性向上を図る。
- ・ 上八万コミュニティバス（上八万バス運営委員会）
上八万まちづくり協議会や町内会など上八万地区の地域組織を通じ、回覧板やチラシによる広報を行う。また、ルート変更後に増加した利用者数を維持できるよう、利用者を対象にしたイベント（くじ引き等）の実施を検討する。さらには、Google マップでの乗換案内サービスの周知・広報に努め、利用者の増加及び幹線系統への接続利便性向上を図る。

4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者

表1を添付

5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額

費用の総額、負担者及びその負担額は次のとおり

(1) 川内循環線

総額 57,698,250 円

負担者 徳島市

負担額 運行収入及び国庫補助金を運行経費から差し引いた差額分を徳島市が負担

(2) 洪野線

総額 32,827,356 円

負担者 徳島市

負担額 運行収入及び国庫補助金を運行経費から差し引いた差額分を徳島市が負担

(3) 応神ふれあいバス

総額 3,868,126 円

負担者 応神ふれあいバス運行協議会

負担額 運行収入及び国庫補助金を運行経費から差し引いた差額分を徳島市が負担

(4) 上八万コミュニティバス

総額 3,592,844 円

負担者 上八万バス運営委員会

負担額 運行収入及び国庫補助金を運行経費から差し引いた差額分を徳島市が負担

6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法

①利用者数について

- ・川内循環線、洪野線

乗降センサーによる計測値を利用者数とする。また、OD 調査の値を参考とする。

- ・応神ふれあいバス、上八万コミュニティバス

乗務員による乗車記録を基に利用者数を測定する。

②収支率について

- ・全路線共通

運行経費（燃料費、車両減価償却費、一般管理費等。）に対する運賃収入等（定期券収入、回数券収入、現金収入等。寄付金、協賛金、国・県・市等の補助金を除く。）の割合を収支率とする。

③公的負担額について

- ・川内循環線、洪野線

民間交通事業者への委託料を公的負担額とする。

- ・応神ふれあいバス、上八万コミュニティバス

本市が交付する「徳島市地域自主運行バス等支援事業補助金」の額を公的負担額とする。

7. 別表 1 の補助対象事業の基準ホただし書に基づき、協議会が平日 1 日当たりの運行回数が 3 回以上で足りると認めた系統の概要

【地域間幹線系統のみ】

該当なし

8. 別表1の補助対象事業の基準二に基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧 【地域間幹線系統のみ】
該当なし
9. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項 【地域間幹線系統のみ】
該当なし
10. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要 【地域内フィーダー系統のみ】
表5を添付
11. 車両の取得に係る目的・必要性 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
該当なし
12. 車両の取得に係る定量的な目標・効果 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
(1) 事業の目標
該当なし
(2) 事業の効果
該当なし
13 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体、要する費用の総額、負担者とその負担額 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
該当なし
14. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策） 【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
該当なし
15. 貨客混載の導入に係る目的・必要性 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
該当なし
16. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
(1) 事業の目標
該当なし

(2) 事業の効果
該当なし
17. 貨客混載の導入に係る計画の概要、要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
該当なし
18. 協議会の開催状況と主な議論
令和6年6月●日～●日に、令和6年度第1回徳島市地域公共交通活性化協議会（書面協議）にて、地域公共交通計画別紙について協議を行った。
19. 利用者等の意見の反映状況
令和6年度第1回徳島市地域公共交通活性化協議会において、地域公共交通計画別紙について協議を行い、計画に関する意見もなく、原案のとおり承認された。なお、この会議には、住民又は利用者の代表として、徳島市コミュニティ連絡協議会会長、公募委員2人の計3人が参画している。

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所)	徳島市幸町2丁目5番地
(所 属)	徳島市経済部地域交通課
(氏 名)	近藤 春樹
(電 話)	088-621-5535
(e-mail)	chiiki_kotsu@city.tokushima.lg.jp

注意：本様式はあくまで参考であり、補助要綱の要件を満たすものであれば、この様式によらなくても差し支えありません。

実際の計画作成に当たっては補助要綱等を踏まえて作成をお願いいたします。

各記載項目について、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画を作成している場合には、当該計画から該当部分を転記したり、別添〇〇計画△節のとおり、等として引用したりすることも可能です。（ただし、上記2.・3.については、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画に定める目標、当該目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項との整合性を図るようにして下さい。また、地域公共交通計画全体として、協議会における協議が整った上で提出される必要があります）。

※該当のない項目は削除せず、「該当なし」と記載して下さい。

表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行システムの概要及び運送予定者(地域内フィーダー系統)

7年度

市区町村名	運送予定者名	運行系統名等 (申請番号)	運行系統			系統 キロ程	計画 運行 日数	計画 運行 回数	利便 増進 特例 措置	運送 継続 特例 措置	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表7・別表9・別表10)			
			起点	経由地	終点						運行態様の別	基準ハで該 当する要件 (別表7・9)	補助対象地域間幹 線系統等と接続の 確保	基準ホで該 当する要件 (別表7のみ)
徳島市	徳島バス株式会社	(1) 川内循環線	徳島駅	川内支 所前	徳島駅	右(平均) 16.6km(循環) 左(平均) 17.5km(循環)	365日	3,624回			路線定期運行	①	徳島駅にて徳島バス 橋線と接続の確保	③
	徳島バス株式会社	(2) 川内循環線 (加賀須野経由)	徳島駅	加賀須 野	徳島駅	右(平均) 20.0km(循環) 左(平均) 20.8km(循環)	365日	2,190回			路線定期運行	①	徳島駅にて徳島バス 橋線と接続の確保	③
	徳島バス株式会社	(3) 洪野線	徳島駅	動物 園、洪 野	丈六寺 南	往(平均)12.9km 復(平均)12.9km	365日	3,524回			路線定期運行	①	徳島駅にて徳島バス 鳴門線と接続の確保	③
	有限会社東丸タクシー	(4) 応神ふれあいバス (マルナカ成長店行き)	藤田 荘	応神ク リニック	マルナ カ成長 店	往(平均)8.7km 復(平均)8.6km	51日	204回			路線定期運行	①	四国大学前バス停留 所にて徳島バス鳴門 線と接続の確保	③
	有限会社東丸タクシー	(5) 応神ふれあいバス (キョーエイ北島店行き)	藤田 荘	フジグ ラン北 島	キョー エイ北 島店	往12.5km 復12.7km	98日	392回			路線定期運行	①	四国大学前バス停留 所にて徳島バス鳴門 線と接続の確保	③
	大木タクシー有限会社	(6) 上八万コミュニティバ ス (南ルート)	セブン しらす ぎ台店	上八万 コミセン	マルナ カ徳島 店	往14.7km 復15.0km	51日	127.5回			路線定期運行	①	亀井病院前バス停留 所にて徳島バス佐那 河内線と接続の確保	③
	大木タクシー有限会社	(7) 上八万コミュニティバ ス (北ルート)	ケアハ ウスや まもも	上八万 コミセン	マルナ カ徳島 店	往14.4km 復14.7km	50日	125回			路線定期運行	①	亀井病院前バス停留 所にて徳島バス佐那 河内線と接続の確保	③
	大木タクシー有限会社	(8) 上八万コミュニティバ ス (東ルート)	日々宇 お地藏 さん	上八万 コミセン	マルナ カ徳島 店	往12.6km 復12.9km	50日	125回			路線定期運行	①	亀井病院前バス停留 所にて徳島バス佐那 河内線と接続の確保	③

(注)

1. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名等」に運賃低廉化を行う運行サービスの名称を記載すること。
2. 区域運行又は乗用タクシーによる運行の場合は、運行系統の「経由地」に営業区域又は運賃低廉化対象地域を記載することとし、「起点」、「終点」及び「系統キロ程」について記載を要しない。
3. 「系統キロ程」については、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで記載すること。なお、循環系統の場合には、往又は復のどちらかの欄にキロ程を記載し、もう片方の欄に「循環」と記載すること。
4. 「利便増進特例措置」及び「運送継続特例措置」については、利便増進計画又は運送継続計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用(別表9又は別表10)を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記載すること。
5. 「運行態様の別」については、路線定期運行、路線不定期運行、区域運行、乗用タクシーによる運行の別を記載すること。
6. 「補助対象地域間幹線系統等と接続の確保」については、地域内フィーダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークとどのように接続を確保するかについて記載すること。
7. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名」「利便増進特例措置」について記載を要しない。
8. 本表に記載する運行予定系統を示した地図及び運行ダイヤを添付すること。乗用タクシーによる運行の場合は、営業区域を示した地図を添付すること。

表5 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

市区町村名	徳島市
-------	-----

(単位:人)

	人口
人口集中地区以外	74,165
交通不便地域等	

交通不便地域等の内訳

人口	対象地区	根拠法

地域公共交通計画、地域公共交通利便増進実施計画、地域旅客運送サービス継続実施計画の策定年月日及び特例適用開始年度

計画名	策定年月日	特例適用開始年度
徳島市地域公共交通計画	令和6年3月31日	

(1)記載要領

1. 人口は最新の国勢調査結果を基に記載すること。ただし、地方運輸局長等が指定する交通不便地域の場合は、申請する年度の前年度の3月末現在の住民基本台帳を基に記載すること。
2. 「人口集中地区以外」の欄は、国勢調査結果により設定された人口集中地区に該当しない地区の人口を記載すること。
3. 「交通不便地域等」の欄は、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱(以下、「交付要綱」という。)の別表7(ハ②(1))に記載のある過疎地域の人口、交付要綱別表7(ハ②(2)(実施要領の2.(1)①))に基づき地方運輸局長等が指定する交通不便地域の人口及び交付要綱別表7リに基づき地方運輸局長等が認める地域の合計(重複する場合を除く)を記載すること。
4. 「対象地区」の欄には、当該市町村の一部が交付要綱別表7(ハ②(1))に掲げる法律(根拠法)に基づき地域指定されている場合に、根拠法ごとに当該区域の旧市町村名等を記載すること。また、地方運輸局長等が指定する交通不便地域等が存在する場合には、該当する区域名を記載すること。
5. 「根拠法」の欄は、交通不便地域を地方運輸局長等が指定した場合は、「局長指定」と記載すること。また、乗用タクシー以外での輸送が著しく困難であるものとして地方運輸局長等が認めた場合は、「局長指定(乗用)」と記載すること。
6. 「特例適用開始年度」の欄は、地域公共交通利便増進実施計画又は地域旅客運送サービス継続実施計画を策定し、特例を適用する場合に記載すること。

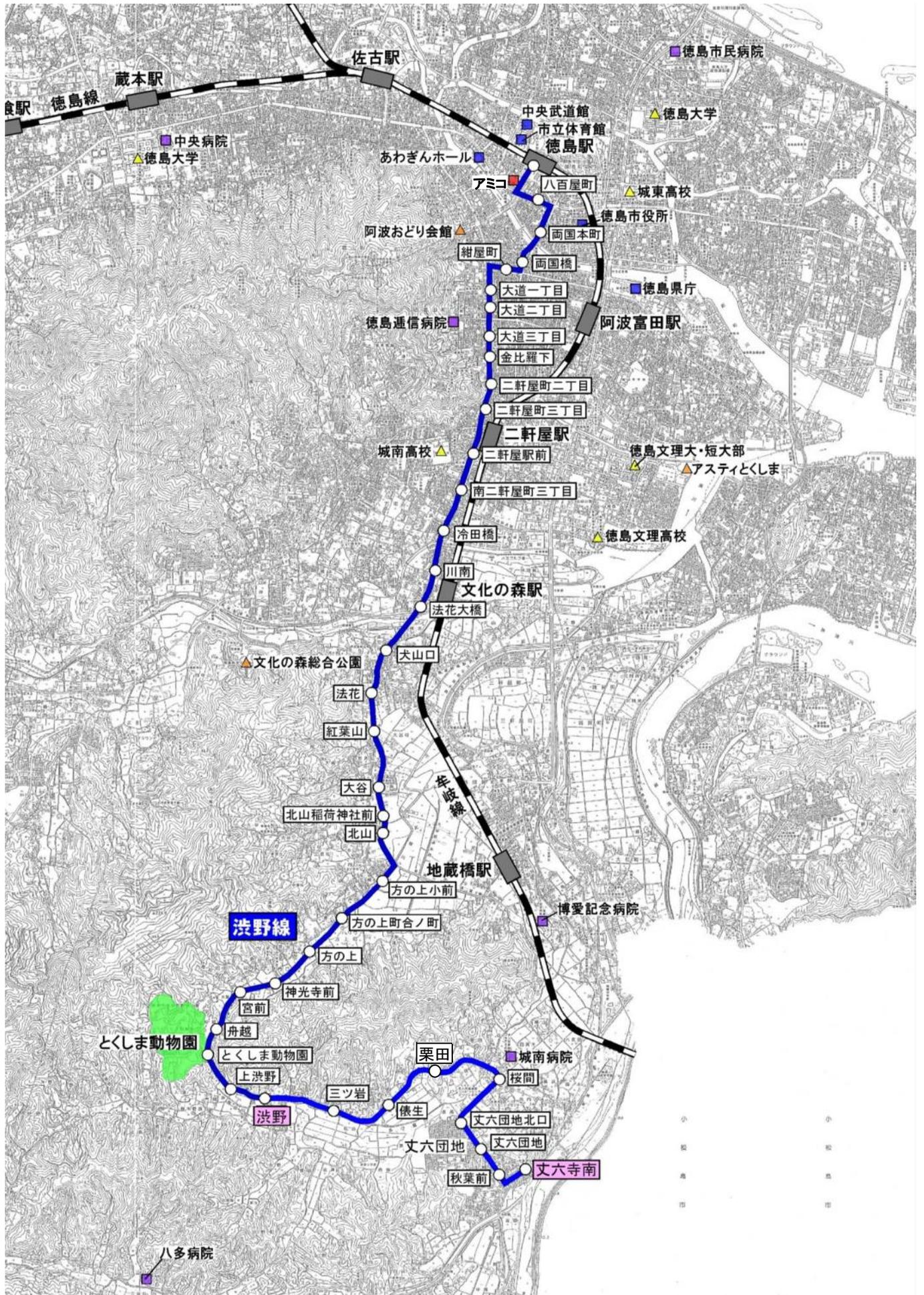
(2)添付書類

1. 「人口集中地区以外の地区」及び「交通不便地域等」の区分が分かる地図を添付すること。(ただし、全域が交通不便地域等となる場合には省略可)

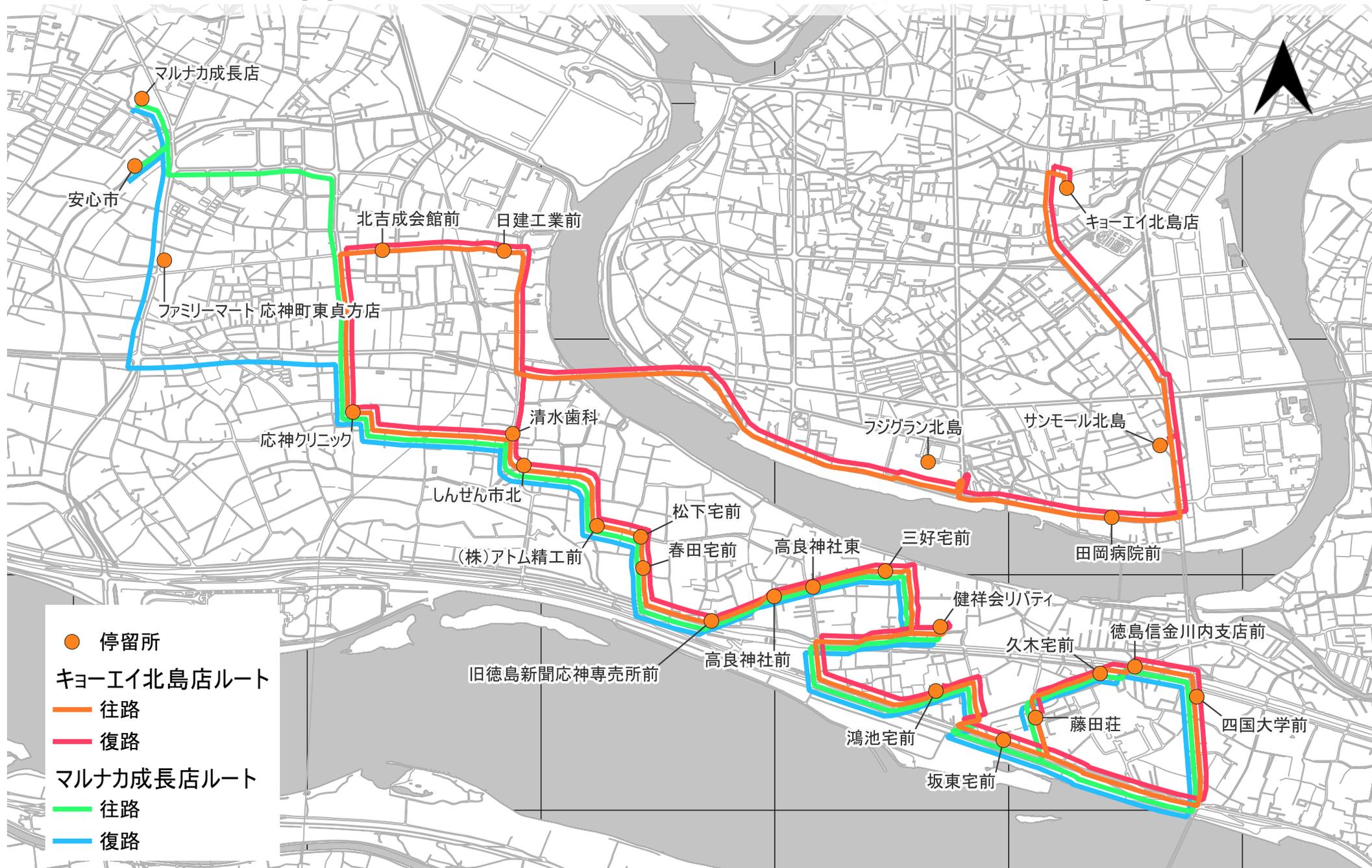
川内循環線運行ルート図



渋野線 運行ルート図

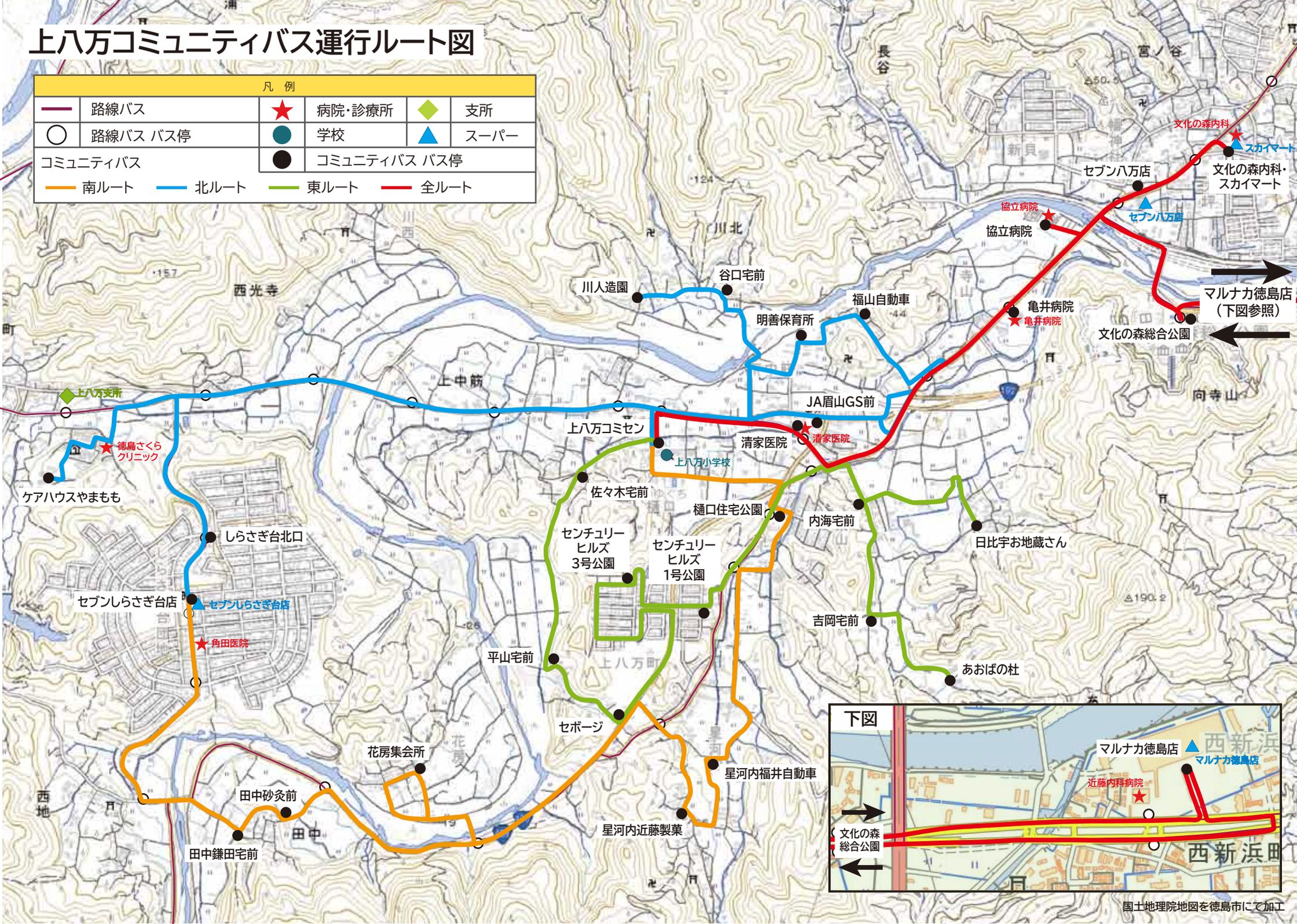


応神ふれあいバス 運行ルート図



上八万コミュニティバス運行ルート図

凡 例					
	路線バス		病院・診療所		支所
	路線バス バス停		学校		スーパー
コミュニティバス			コミュニティバス バス停		
	南ルート				全ルート



地域公共交通計画の記載内容一覧

(要綱第17条第1項に規定される記載事項)

1. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の地域の公共交通における位置付け・役割
本編計画、73～74、76頁に記載

2. 前号を踏まえた地域公共交通確保維持事業の必要性
本編計画、75～76頁に記載

3. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統に係る事業及び実施主体の概要
本編計画、75～76頁に記載

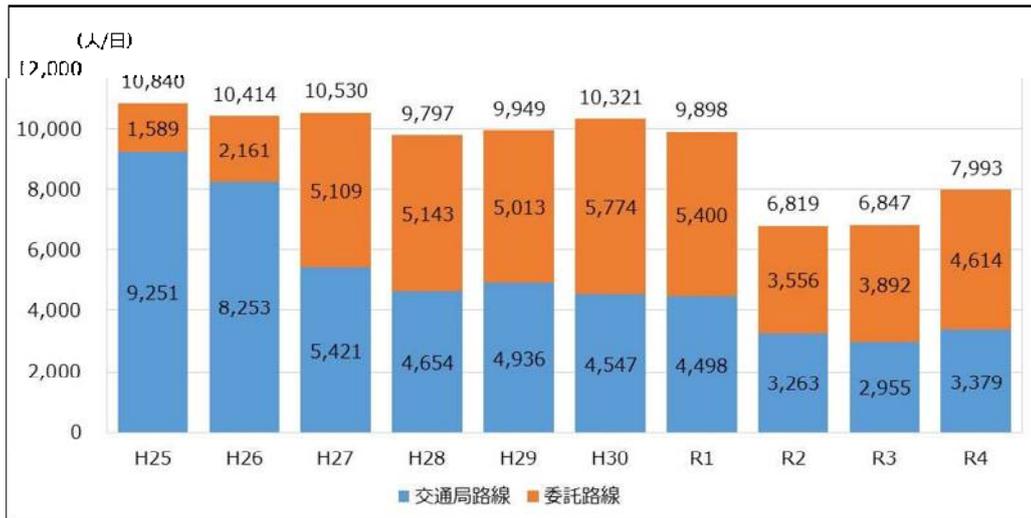
4. 地域公共交通区域の区域内全体における地域旅客運送サービスの利用者の数、収支、費用に係る国又は地方公共団体の支出の額その他の定量的な目標・効果及びその評価手法
本編計画、29～36、96～101頁に記載

5 公共交通の利用状況

(1) 公共交通の利用状況

① 路線バスの利用状況

徳島市バス(交通局路線及び委託路線)の利用者数は、平成25年度から令和元年度まではほぼ横ばいであったものの、令和2年度及び令和3年度はコロナ禍の影響で減少しました。令和4年度は若干回復しています。



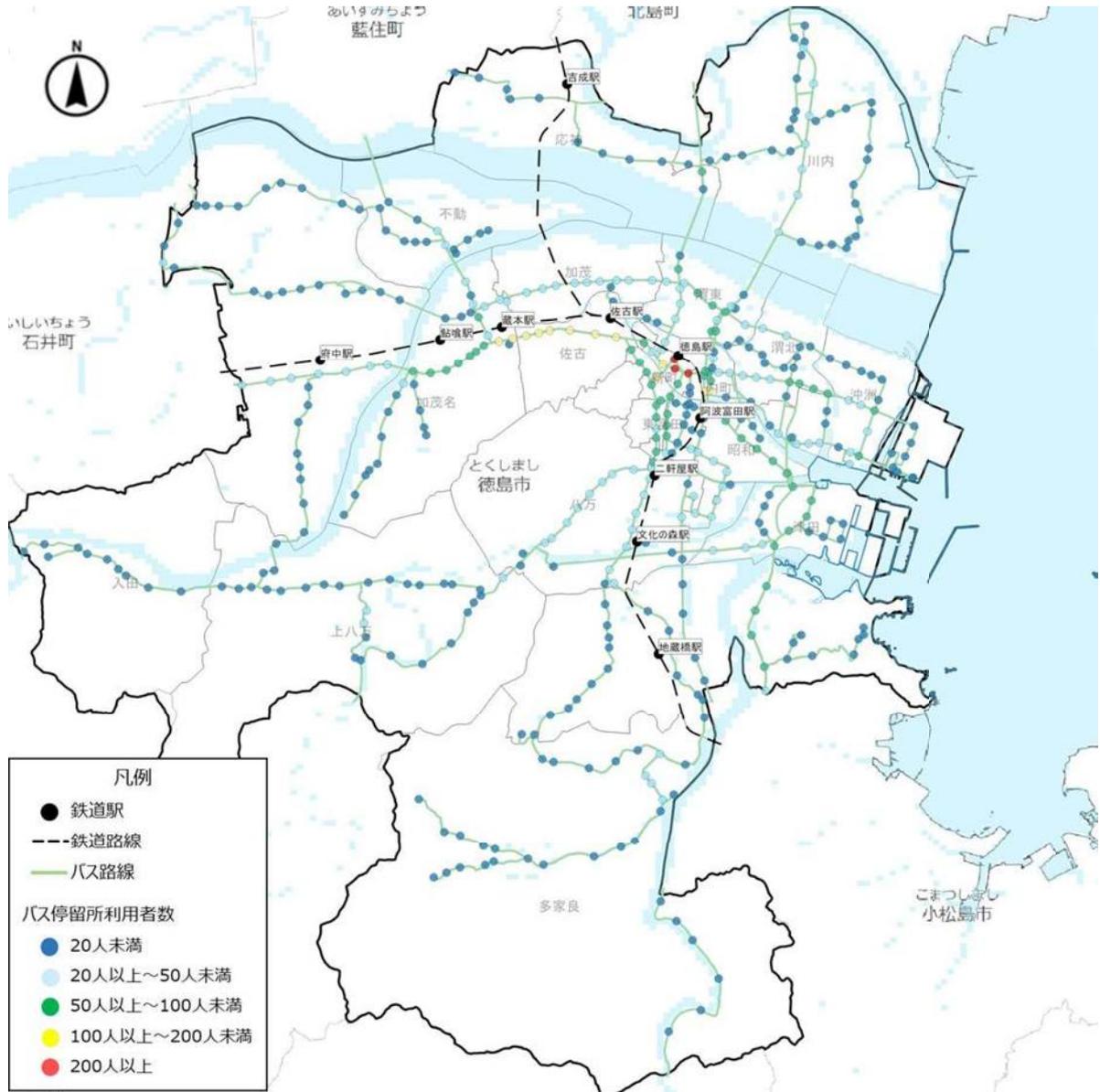
出典：徳島市資料

図 2-31 市バス(交通局路線及び委託路線)の利用者数の推移

② バス停別利用状況

徳島駅及びその周辺や蔵本駅・県立中央病院周辺の路線バスのバス停は、他のバス停よりも利用者数が多い傾向にあります。

一方で、市郊外部はほとんどのバス停で1日あたり20人未満の利用となっています。



出典：国土数値情報

徳島市資料(令和5年7月1日～31日の乗降センサーによる計測データ)を加工して作成

図 2-32 バス停別利用者数(1日あたり)

③ 地域自主運行バスの利用状況

■ 応神ふれあいバス

応神ふれあいバスの利用者数は、平成26年度をピークに減少し、特に令和元年以降、コロナ禍の影響などにより大きく減少しましたが、令和4年度には、平成30年度に近い利用者数まで回復しています。

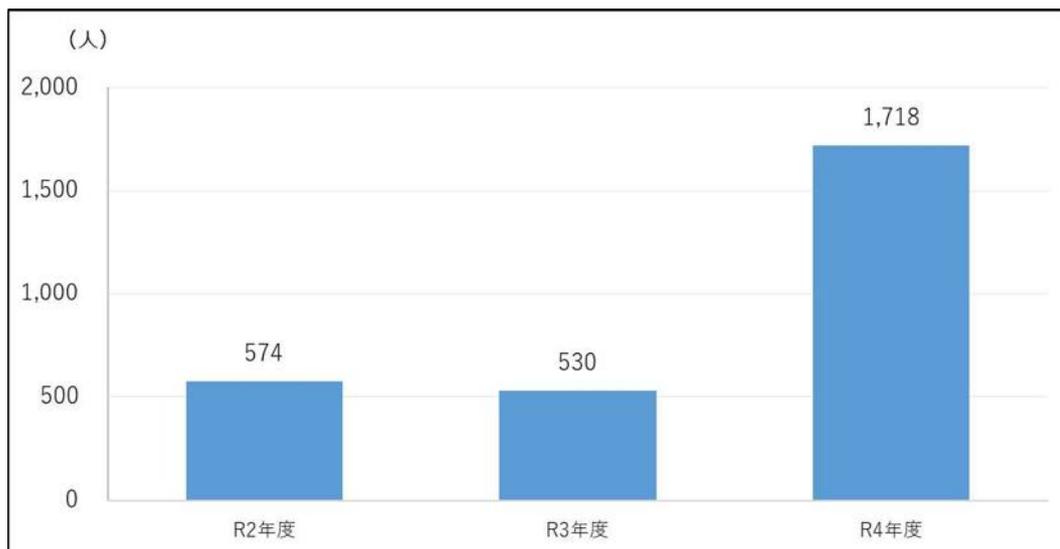


出典：徳島市資料

図 2-33 応神ふれあいバスの利用者数の推移

■ 上八万コミュニティバス

コロナ禍の影響により、令和2年度及び令和3年度は、利用者数が500人程度でしたが、令和4年度には運行ルートの見直しもあり1,700人程度まで増加しました。

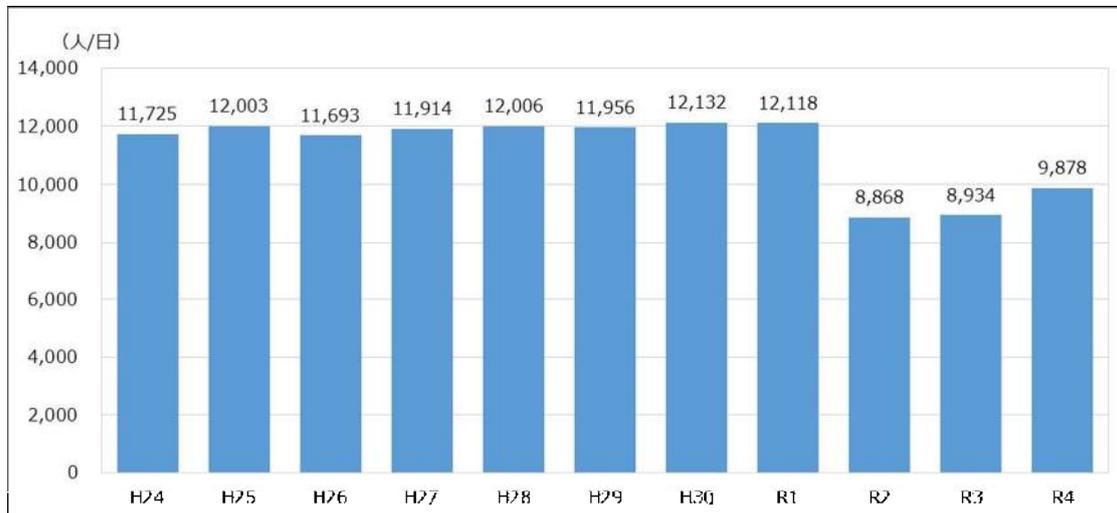


出典：徳島市資料

図 2-34 上八万コミュニティバスの利用者数の推移

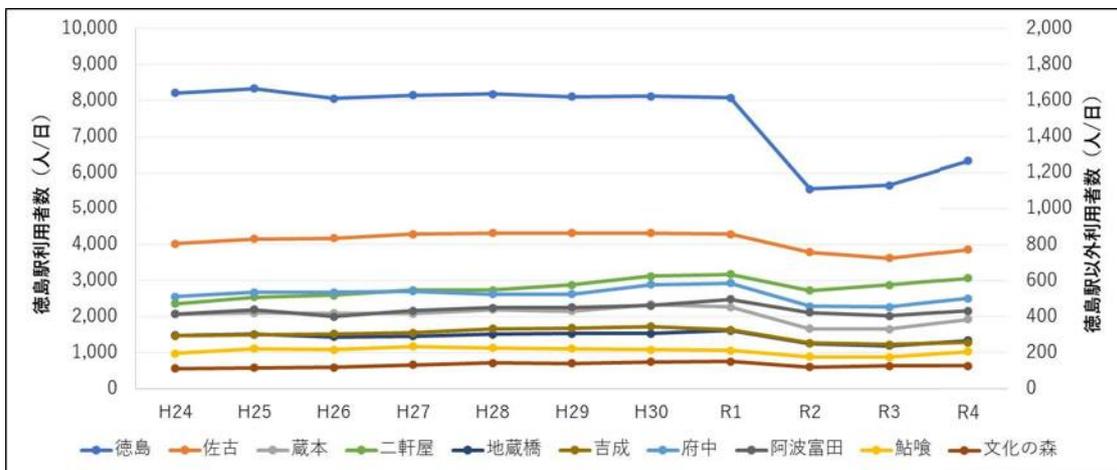
④ 鉄道の利用状況

JR 四国の一日本平均乗車人員(徳島市内 10 駅計)は、平成 24 年以降横ばいが続いていましたが、令和 2 年と令和 3 年は、コロナ禍の影響などで減少しました。令和 4 年は若干回復しています。



出典: 徳島市統計年報(令和 4 年は JR 四国による速報値)

図 2-35 JR 四国(徳島市内 10 駅計)の一日平均乗車人員の推移



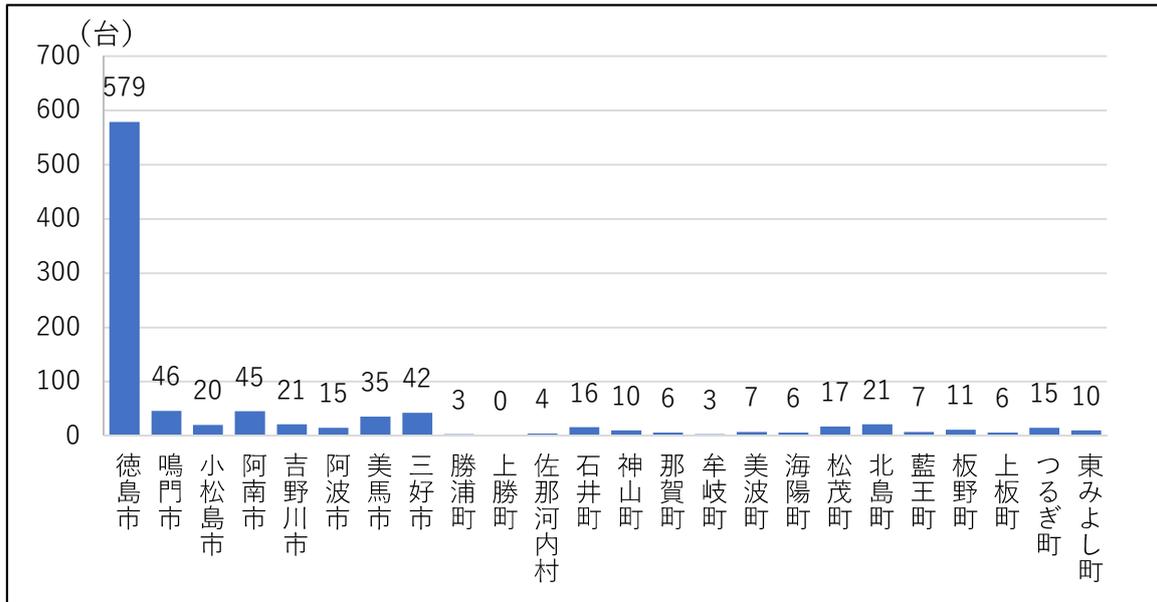
出典: 徳島市統計年報(令和 4 年は JR 四国による速報値)

図 2-36 JR 四国の徳島市内(駅別)の一日平均乗車人員の推移

⑤ その他

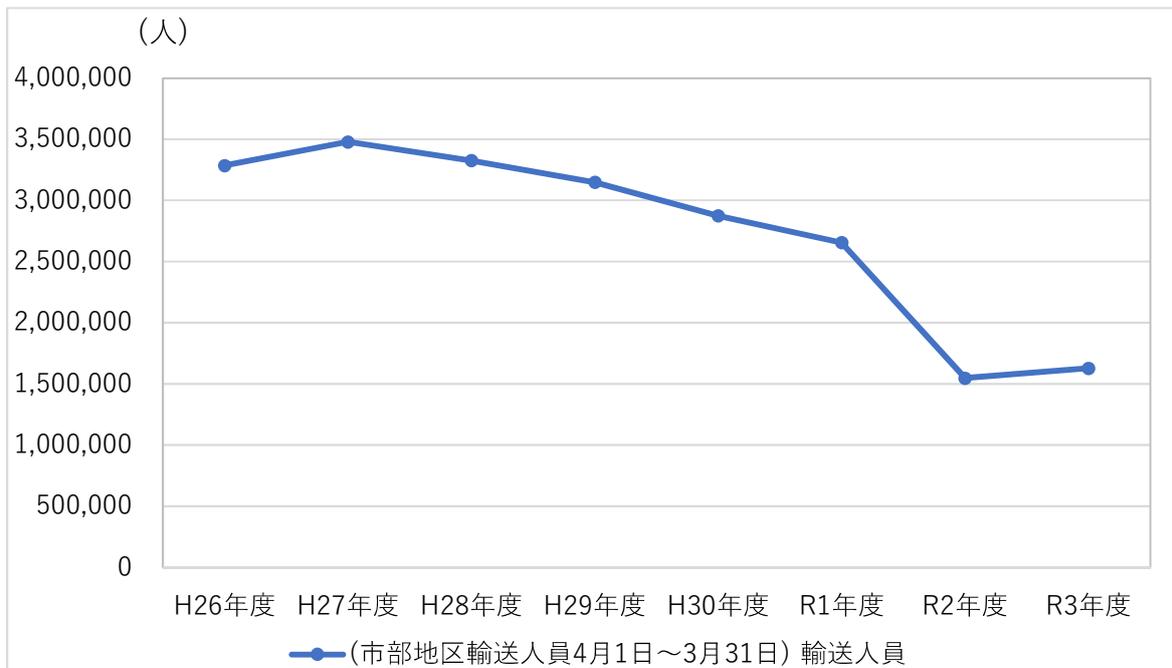
■ タクシー

令和3年度に徳島市内で運行するタクシーの車両台数(個人タクシーを除く)は 579 台です。また、輸送人員は、令和 3 年度で約 163 万人と令和元年度以降、大きく減少しています(徳島県タクシー協会に所属しているタクシー会社のみ)。



出典:徳島県地域公共交通計画(令和 5 年 6 月改訂版より)

図 2-37 タクシー車両台数(法人)



出典:徳島県タクシー協会資料

図 2-38 タクシーの輸送人員(市部地区輸送人員 4 月 1 日~3 月 31 日)

■ フェリー

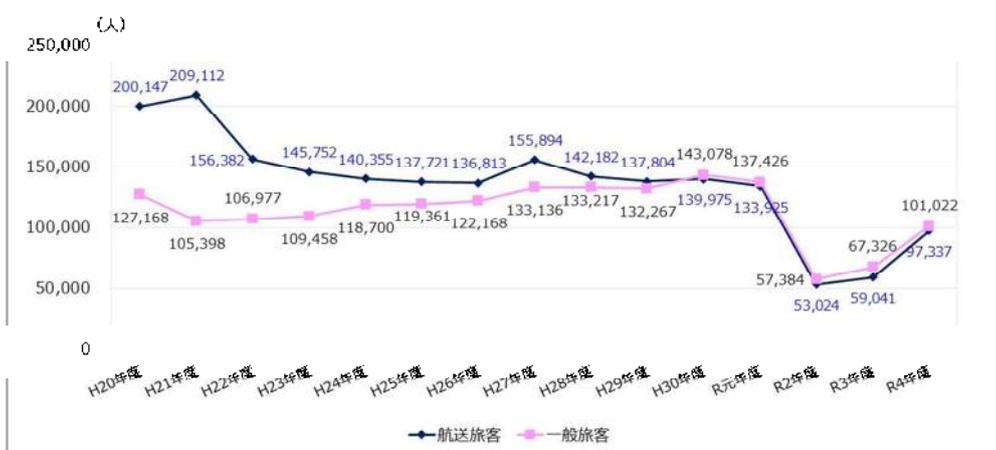
徳島港と和歌山港を結ぶ南海フェリーにおける航送車両及び旅客は、平成22年度から令和元年度まで横ばいであったものが、コロナ禍の影響で令和2年度は大きく減少しています。

しかし、令和3年度からは回復傾向にあります。

【航送車両】



【旅客】



出典：南海フェリー資料

図 2-39 南海フェリー輸送実績

(2) 路線バスの収支状況と財政負担

① 路線バスの収支状況(令和4年度)

徳島市内を走るバス事業者が経営する路線バスは、全てが赤字路線となっています。

表 2-2 徳島市内の路線バスにおける路線別年間走行キロ、営業収支、乗車人員

		年間走行キロ(km)	営業収入(円)	営業費用(円)	営業収支(円)	乗車人員(人)
交通 局	1号線	147,332.2	41,904,376	151,496,492	-109,592,116	244,288
	4号線	229,019.5	95,960,304	235,492,654	-139,532,350	565,144
	上鮎喰線	29,904.0	8,059,454	30,749,226	-22,689,772	49,472
	東部循環線	114,417.0	59,444,072	117,650,956	-58,206,884	374,573
	計	520,672.7	205,368,206	535,389,328	-330,021,122	1,233,477
委 託 路 線	川内循環線	107,807.4	16,127,347	46,992,448	-30,865,101	80,491
	天の原西線、一宮線、17号線	312,537.6	56,394,362	138,242,334	-81,847,972	322,795
	不動線、大神子線	137,080.5	18,990,434	57,806,200	-38,815,766	99,053
	洪野線、五滝線	237,849.0	32,447,999	74,016,372	-41,568,373	134,997
	中央循環線、南部循環線、山城線	390,172.0	104,649,143	228,213,703	-123,564,560	603,334
	市原・島田石橋線	132,227.7	26,415,761	80,574,070	-54,158,309	183,116
	法花線	61,278.0	13,839,948	44,839,143	-30,999,195	62,951
	中央市場線、新浜線、万代車庫線	128,782.5	22,741,246	70,066,029	-47,324,783	197,416
	計	1,507,734.7	291,606,240	740,750,299	-449,144,059	1,684,153
徳 島 バ ス	空港線	109,936.4	8,685,972	35,796,392	-27,110,420	17,665
	鳴門公園線	193,943.2	29,499,797	63,149,846	-33,650,049	67,279
	鳴門下板線	420,944.2	78,898,665	137,063,645	-58,164,980	208,589
	鳴門上板線	140,840.4	16,187,057	45,859,044	-29,671,987	48,976
	鳴門藍住線	158,252.8	8,659,426	51,528,696	-42,869,270	24,044
	川内・長原線	60,612.5	8,428,237	19,736,037	-11,307,800	30,805
	グリーンタウン線	47,392.8	5,360,164	15,431,570	-10,071,406	18,567
	鍛冶屋原線	148,114.2	21,589,253	48,227,465	-26,638,212	55,055
	名田橋線	171,765.6	16,672,817	55,928,599	-39,255,782	41,331
	北島・藍住線	49,610.0	8,129,316	16,153,513	-8,024,197	24,297
	二条鴨島線	134,884.8	15,710,085	43,919,840	-28,209,755	35,608
	竜王団地線	125,099.2	16,833,097	40,733,553	-23,900,456	46,483
	石井上板	86,268.0	4,331,662	28,089,724	-23,758,062	11,836
	鴨島線	167,309.4	15,405,979	54,477,615	-39,071,636	45,703
	石井・高原線	69,728.0	9,859,492	22,704,135	-12,844,643	32,736
	神山線	270,422.8	33,550,613	88,052,370	-54,501,757	78,041
	佐那河内線	134,406.7	11,720,832	43,764,166	-32,043,334	22,387
	勝浦線	198,517.9	31,367,107	64,639,414	-33,272,307	73,523
	橘線	351,397.4	45,634,950	114,418,509	-68,783,559	134,253
	小松島線	85,495.2	9,398,733	27,838,093	-18,439,360	35,627
	計	3,124,941.5	395,923,254	1,017,512,226	-621,588,972	1,052,805

出典：徳島市資料

※交通局及び委託路線は令和4年4月1日～令和5年3月31日の実績
徳島バスは令和3年10月1日～令和4年9月30日の実績

② バスに対する財政負担

徳島市では市バス路線の運営を市交通局から市長部局が段階的に引き継ぎ、民間事業者への運行委託を進めており、委託路線数の増加に伴い、運行委託料は年々増加しています。

また、応神ふれあいバス等の地域自主運行バスへの補助金も年々増加しており、全体として、徳島市のバスへの補助金等負担額は、年々増加傾向にあります。



出典：徳島市資料

図 2-40 徳島市のバスへの補助金等負担額の推移

第4章 目標の実現に向けた施策

1 公共交通ネットワークの分類

(1)公共交通ネットワークの3つの軸

本計画の目標を達成するための、将来の公共交通ネットワークの考え方は次のとおりです。まず、徳島市内を走行する公共交通を、主な役割により下表のように大別して3つの軸に分類します。

分類(交通軸)	役割	主な移動手段
広域交通	主に徳島市外との移動を担う移動手段	・JR四国路線(高德線、鳴門線、徳島線、牟岐線) ・広域バス路線(徳島バス自社路線)
市内交通	主に徳島市郊外部と市中心部との移動を担う移動手段	・市バス路線(徳島市交通局路線、徳島市委託路線)
生活交通	市内交通を補完する移動手段	・地域自主運行バス(応神ふれあいバス、上八万コミュニティバス) ・デマンド交通 等

広域交通

- ・主に徳島市外との移動を担う移動手段です。
- ・具体的には JR 各路線や広域バス路線などの他地域との連携を促進する交通軸がそれに該当します。

市内交通

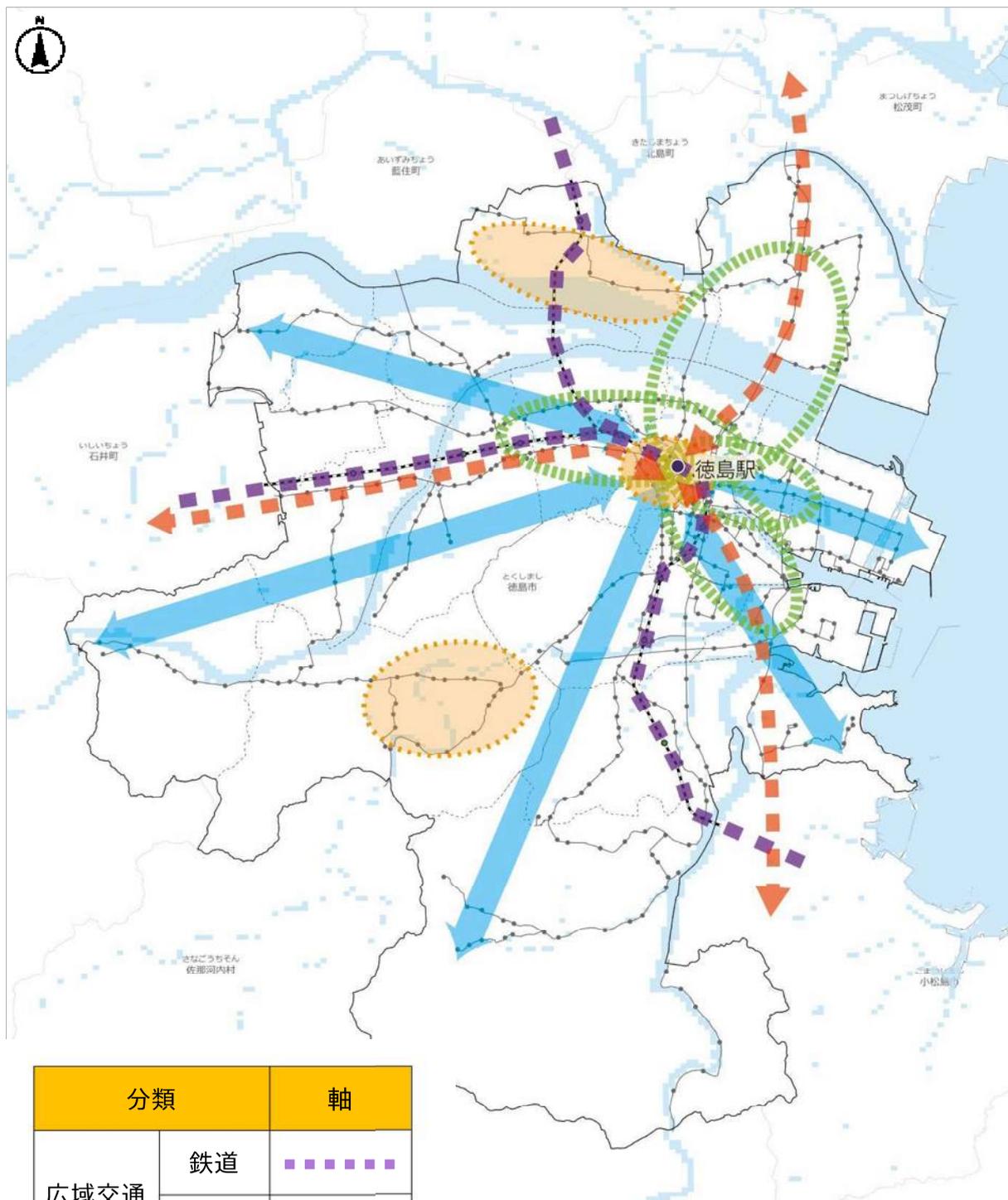
- ・主に徳島市郊外部と市中心部との移動を担う移動手段です。
- ・具体的には市中心部へ連絡する市バス路線がそれに該当します。

生活交通

- ・市内交通を補完する移動手段です。
- ・具体的には地域自主運行バス、デマンド交通などが該当します。

(2)公共交通ネットワークのイメージ

3つの軸をイメージで示すと、下図のようになります。



分類		軸
広域交通	鉄道	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■
	バス	← ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ →
市内交通	循環	○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○
	放射	↔ ↔ ↔ ↔ ↔
生活交通		○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○

(3)持続可能性を確保するため、国等の支援を受ける公共交通

広域交通

- ・広域交通におけるバスは、徳島バスが運行し、徳島駅から周辺市町村へ発着する路線網が中心です。徳島県内の市町村をまたぐ広域公共交通ネットワークを構築する上で、重要な役割を担っています。一方で、運行事業者である徳島バスの運営努力だけでは路線の維持が困難であり、徳島県地域公共交通計画に基づき、国や県、沿線市町村の連携により運行を確保・維持する必要があります。
- ・鉄道は、JR 四国が運行し、主に徳島駅から周辺市町村への輸送を担っており、徳島県地域公共交通計画に基づき、各交通モードの適切な役割分担と連携のもと、公共交通の最適化を図っていく必要があります。

市内交通

- ・市バス川内循環線は、従来の川内・宮島線を再編し、循環線による新規ルートを開設することで川内町内の移動が容易となるとともに、校区の広い小学校区の通学手段の確保など地域の移動手段として重要な役割を担っています。また、市中心部の徳島駅前と沿線の公共施設や観光施設へのアクセスも担うなど、多様な目的での移動を担っています。一方で、徳島市や運行事業者である徳島バスの運営努力だけでは路線の維持が困難であり、地域公共交通確保維持事業(地域内フィーダー系統補助)により運行を確保・維持する必要があります。
- ・市バス渋野線については、市南部の住宅団地と市中心部の徳島駅前とのアクセスを担っているほか、徳島市内の主要観光施設である動植物園を経由しており、にぎわい創出の観点からも重要な役割を担っています。一方で、徳島市や徳島バスの運営努力だけでは路線の維持が困難であり、地域公共交通確保維持事業(地域内フィーダー系統補助)により運行を確保・維持する必要があります。

生活交通

- ・応神ふれあいバスは、地域の実情に応じた路線を設定したことにより、きめ細かな日常生活の移動手段の確保と公共交通不便地域の解消が図られています。主に地域住民の買い物や通院等の移動を担っていますが、フジグラン北島等で徳島バス自社路線に接続しており、広域への移動も可能です。一方で徳島市の補助金や地域住民による運営団体の努力だけでは路線の維持が困難であり、地域公共交通確保維持事業(地域内フィーダー系統補助)により運行を確保・維持する必要があります。

なお、応神ふれあいバスは徳島市に隣接する北島町及び藍住町の一部に乗り入れていますが、当該区間は国庫補助対象外となっており、また当該2町は補助系統に係る費用負担を行っていません。さらには、当該2町内の停留所は、病院・商業施設のみであり、利用者は応神地域の住民のみであることから、当該2町の地域公共交通計画に補助系統を位置付ける必要がないと考え、複数市町村をまたがる場合の例外規定を適用するものです。

- ・上八万コミュニティバスは、地域の実情に応じた路線を設定したことにより、きめ細かな日常生活の移動手段の確保と公共交通不便地域の解消が図られています。マルナカ徳島店への移動等、主に地域住民の買い物や通院等の移動を担っていますが、亀井病院前等では徳島バ

ス自社路線に接続しており、広域への移動も可能です。一方で徳島市の補助金や地域住民による運営団体の努力だけでは路線の維持が困難であり、地域公共交通確保維持事業(地域内フィーダー系統補助)により運行を確保・維持する必要があります。

表 4-1 地域公共交通確保維持事業(地域内フィーダー系統補助)により
運行を確保・維持する路線一覧

分類	運行事業者	系統名	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
市内交通	徳島バス株式会社	川内循環線	徳島駅	川内支所前	徳島駅	4条乗合	路線定期運行	徳島市	フィーダー系統補助
市内交通	徳島バス株式会社	川内循環線(加賀須野経由)	徳島駅	加賀須野	徳島駅	4条乗合	路線定期運行	徳島市	フィーダー系統補助
市内交通	徳島バス株式会社	洪野線	徳島駅	動物園、洪野	丈六寺南	4条乗合	路線定期運行	徳島市	フィーダー系統補助
生活交通	有限会社東丸タクシー	応神ふれあいバス(マルナカ成長店行き)	藤田荘	応神クリニック	マルナカ成長店	4条乗合	路線定期運行	応神ふれあいバス運行協議会	フィーダー系統補助
生活交通	有限会社東丸タクシー	応神ふれあいバス(キョーエイ北島店行き)	藤田荘	フジグラン北島	キョーエイ北島店	4条乗合	路線定期運行	応神ふれあいバス運行協議会	フィーダー系統補助
生活交通	大木タクシー有限会社	上八万コミュニティバス(南ルート)	セブンしらすぎ台店	上八万コミセン	マルナカ徳島店	4条乗合	路線定期運行	上八万バス運営委員会	フィーダー系統補助
生活交通	大木タクシー有限会社	上八万コミュニティバス(北ルート)	ケアハウスやまもも	上八万コミセン	マルナカ徳島店	4条乗合	路線定期運行	上八万バス運営委員会	フィーダー系統補助
生活交通	大木タクシー有限会社	上八万コミュニティバス(東ルート)	日々宇お地藏さん	上八万コミセン	マルナカ徳島店	4条乗合	路線定期運行	上八万バス運営委員会	フィーダー系統補助

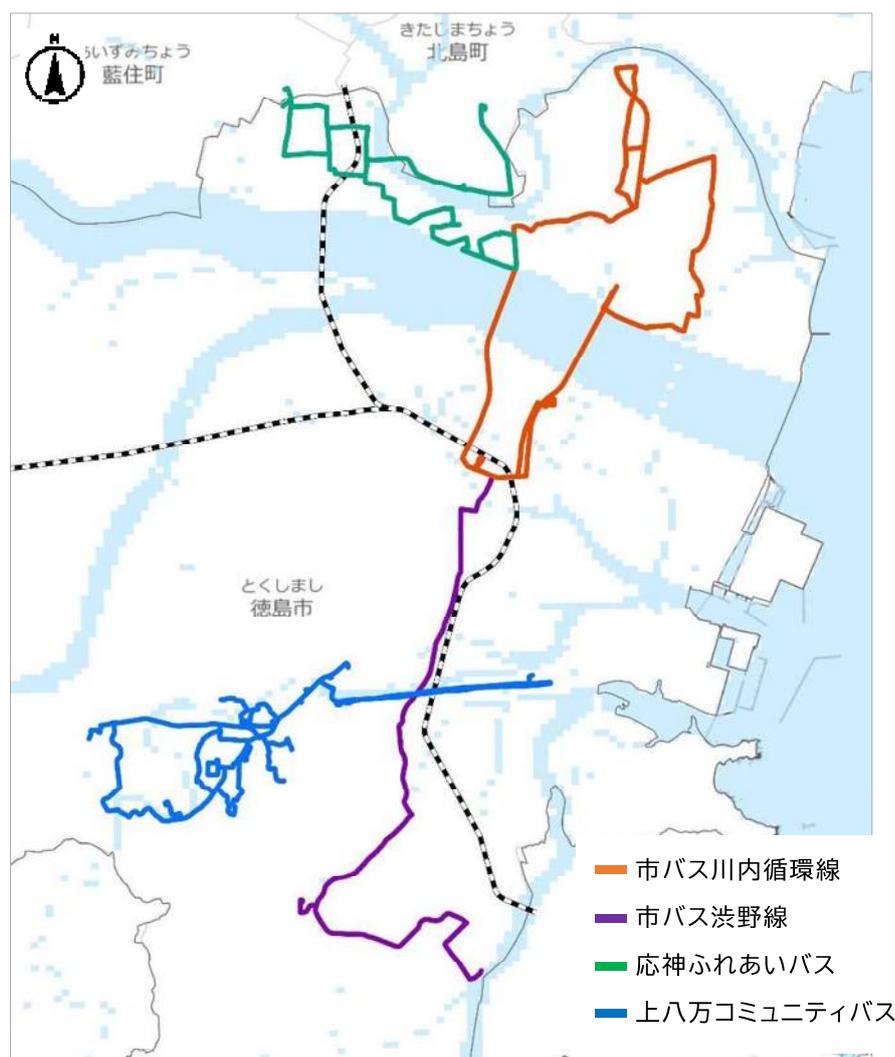


図 4-1 市内交通・生活交通の路線図

第5章 計画における評価指標・目標値

1 評価指標と目標値の設定

本計画を着実に推進するため、次のとおり評価指標と目標値を設定します。

基本方針	評価指標	目標値	
		現状値(R5)	目標値(R15)
1 まちづくりと連携した、公共交通の再構築	① 市内交通の利用者数(一日平均乗車人員)	7,994人 (R4)	10,000人
	② 生活交通(地域自主運行バス)の利用者数(年間乗車人員)	4,489人 (R4)	8,978人
	③ 居住促進区域内の循環バス路線の利用者数(一日平均乗車人員)	2,426人 (R4)	3,000人
	④ 居住促進区域内の鉄道駅の利用者数(一日平均乗車人員)	9,622人 (R4)	10,000人
	⑤ 公共交通でカバーされている地域に住む人口割合	67.3%	75%以上
	⑥ 公的資金が投入されている市バス事業の収支率	38.9% (R4)	40%以上
	⑦ 公的資金が投入されている地域自主運行バス事業の収支率	7.0% (R4)	10%以上
	⑧ 公共交通への公的資金投入額	586,642千円 (R4)	586,642千円
2 わかりやすく、使いやすい公共交通の提供	⑨ 「乗り換え」に対する公共交通利用者の満足度	42.5%	50%以上
	⑩ 総合評価としての利用者の満足度	52.3%	60%以上
	⑪ 市民の日常生活の移動手段における公共交通の割合	14.0%	15%以上
	⑫ キャッシュレス決済(交通系ICカード)の導入状況	0%	100%
3 みんなにやさしい、持続可能な公共交通の形成	⑬ 「バス停設備」に対する公共交通利用者の満足度	33.3%	50%以上
	⑭ 市民の通勤・通学の移動手段における公共交通の割合	7.6%	10%以上
	⑮ 公共交通イベントの開催回数	2回	3回
	⑯ ノンステップバスの普及率	87.4%	90%以上
	⑰ 地球環境にやさしい次世代自動車の導入台数	2台	3台

2 各評価指標の考え方

基本方針1 まちづくりと連携した、公共交通の再構築

◆市内交通の利用者数

評価指標①	現状値(R4)	目標値(R15)
市内交通の利用者数(一日平均乗車人員)	7,994 人	10,000 人

【指標の意義】

徳島市内の公共交通の中でも主要な交通軸を担う市内交通を評価する上で、最も基本となる指標です。主に「①路線バスの整理・再編」施策を推進することにより、目標達成を目指します。

【評価値の算出方法】

市バス路線(交通局路線及び委託路線)の一日平均乗車人員で評価します。

【目標値の設定の考え方】

市バス路線の整理・再編による路線の最適化や立地適正化計画における居住促進区域等への人口の集積が進むと同時に、居住促進区域間や市郊外部と市中心部との移動の円滑化を進めます。また、さらなる運行の効率化を図りながら、デジタル化による利用者利便の向上や、インバウンド需要の取込みなど、様々な施策の実施により、利用者の増加を目指します。

現状値は令和4年で7,994人ですが、令和15年には約25%増の10,000人を目標とします。

◆生活交通の利用者数

評価指標②	現状値(R4)	目標値(R15)
生活交通(地域自主運行バス)の利用者数(年間乗車人員)	4,489 人	8,978 人

【指標の意義】

生活交通は、市内交通を補完し、まち全体の公共交通の利便性向上を図る観点から、利用者数に着目します。主に「③地域自主運行バスへの支援」、「④地域や需要に応じた移動手段の導入」施策を推進することにより、目標達成を目指します。

【評価値の算出方法】

生活交通の代表的な手段である、地域自主運行バスの年間乗車人員で評価します。

【目標値の設定の考え方】

市内交通を補完する移動手段を確保することにより、さらなる公共交通の利便性増進を図り、利用者の増加を目指します。

現状値は令和4年で4,489人ですが、運行地域の増加を見込み、令和15年には約2倍の8,978人を目標とします。

◆居住促進区域内の循環バスの利用者数

評価指標③	現状値(R4)	目標値(R15)
居住促進区域内の循環バス路線の利用者数(一日平均乗車人員)	2,426人	3,000人

【指標の意義】

立地適正化計画と連携を図り、コンパクト・アンド・ネットワークが推進されれば、「コンパクト」な居住促進区域内において、「ネットワーク」を支える循環バス路線の乗車人員も増加することになります。主に、「①路線バスの整理・再編」施策を推進することにより目標達成を目指します。

【評価値の算出方法】

居住促進区域内の循環バス路線(中央循環線、南部循環線、東部循環線)の一日平均乗車人員で評価します。

【目標値の設定の考え方】

市バス路線の整理・再編による路線の最適化など、さらなる運行の効率化を図りながら、デジタル化による利用者利便の向上や、インバウンド需要の取込みなど、様々な施策の実施により、利用者の増加を目指します。

現状値は令和4年で2,426人ですが、令和15年には約25%増の3,000人を目標とします。

◆居住促進区域内の鉄道駅の利用者数

評価指標④	現状値(R4)	目標値(R15)
居住促進区域内の鉄道駅の利用者数(一日平均乗車人員)	9,622人	10,000人

【指標の意義】

居住促進区域内における「ネットワーク」を支える鉄道の乗車人員の増加を目指します。主に、「⑤徳島駅前バスターミナルの再編」、「⑥わかりやすく、使いやすい運賃や決済方法の多様

化」、「⑦鉄道と路線バスの連携やパターンダイヤ化の推進」施策などにより目標達成を目指します。

なお、これら⑤～⑦の施策は、基本的には、基本方針2の「わかりやすく、使いやすい公共交通の提供」での施策として位置付けられますが、これらの施策から期待される成果は居住促進区域内の鉄道駅の利用者数の増加につながり、「まちづくりと連携した、公共交通の再構築」との関連性も強いいため、ここに位置付けています。

【評価値の算出方法】

居住促進区域内の鉄道駅(徳島市内 10 駅のうち吉成駅を除く 9 駅)の一日平均乗車人員で評価します。

【目標値の設定の考え方】

現状値は令和 4 年で 9,622 人ですが、立地適正化計画における居住促進区域等への人口の集積が進むことで、令和 15 年には 10,000 人を目標とします。

◆公共交通カバー率

評価指標⑤	現状値(R5)	目標値(R15)
公共交通でカバーされている地域に住む人口割合	67.3%	75%以上

【指標の意義】

生活交通関連の施策を推進することにより公共交通の不便地域が解消され、公共交通のカバー率が高まることから、「①路線バスの整理・再編」、「③地域自主運行バスへの支援」、「④地域や需要に応じた移動手手段の導入」施策を推進することにより目標達成を目指します。

【評価値の算出方法】

公共交通のカバー率は、徳島市全体の人口のうち、鉄道駅から 700m 圏内、バス停から 300m 圏内に居住する人口数の割合で示されます。これらの数値は定期的に更新される国土地理情報 100m メッシュデータを用いて算出します。

【目標値の設定の考え方】

市バス路線の整理・再編による路線の最適化や、地域自主運行バスの他の地区への展開などにより、公共交通のカバー率増加を目指します。

現状値は令和 5 年で 67.3%ですが、令和 15 年には 75%以上を目標とします。

◆公的資金①

評価指標⑥	現状値(R4)	目標値(R15)
公的資金が投入されている市バス事業の収支率	38.9%	40%以上

【指標の意義】

公共交通の利用者の増加や効率的な運行などに伴う成果として、市バス事業の収支率を指標とし、「②健全で効率的な公共交通の運営」施策などを推進することにより、目標達成を目指します。

【評価値の算出方法】

市バス事業の営業費用と営業収入の比率から評価します。

【目標値の設定の考え方】

現状値は令和4年で38.9%ですが、令和15年には40%以上を目標とします。

◆公的資金②

評価指標⑦	現状値(R4)	目標値(R15)
公的資金が投入されている地域自主運行バス事業の収支率	7.0%	10%以上

【指標の意義】

生活交通の安定的な運営維持の成果として、地域自主運行バス事業の収支率を指標とし、「②健全で効率的な公共交通の運営」施策などを推進することにより、目標達成を目指します。

【評価値の算出方法】

地域自主運行バス事業の営業費用と営業収入の比率から評価します。

【目標値の設定の考え方】

現状値は令和4年で7.0%ですが、令和15年には10%以上を目標とします。

◆公的資金③

評価指標⑧	現状値(R4)	目標値(R15)
公共交通への公的資金投入額	586,642千円	586,642千円

【指標の意義】

「②健全で効率的な公共交通の運営」施策などを推進することにより、目標達成を目指します。

【評価値の算出方法】

路線バス事業への公的資金投入額とします。ただし、高齢者・障害者無料乗車証負担金は、運賃補填の性格が強いことから、ここでは路線バス事業への赤字補填額等を評価します。

【目標値の設定の考え方】

路線バス事業者における運転手不足や高齢化、徳島市における人口の減少等を踏まえると、現在の公共交通サービスの水準を維持することは今後困難な状況ですが、各種施策の効果によりサービス水準を現状維持とし、公的資金投入額も現状維持とします。

現状値は令和4年で586,642千円ですが、令和15年には586,642千円を目標とします。